

TARIF-AUTONOMIE



WENIGLADER

► Wer eher wenige Kilometer im E-Auto zurücklegt, lädt auch seltener. Zudem nutzen Weniglader dazu überwiegend ihre heimische Wallbox.

Günstig, aber Fairness-Klausel

Das überzeugendste Angebot für dieses Szenario machen die Stadtwerke München, deren „SWM Ladekarte“ für jeden bestell- und nutzbar ist. Der Anbieter gehört zum Verbund „Ladenetz“ – mit rund 23 000 Ladepunkten einer der kleineren Vertreter seiner Art, aber dennoch bundesweit präsent. Eine Ladekarte mit seinem Tarif ist eine gute Ergänzung im Portfolio von E-Auto-Fahrern, da die SWM das mittlerweile seltene Angebot machen, die Kilowattstunde völlig unabhängig von der Stromstärke abzurechnen. Damit der Anbieter bei Roaming nicht allzu sehr draufzahlt, gilt jedoch eine Fairness-Klausel: Erfolgen innerhalb zwei aufeinanderfolgender Monate mehr als 50 Prozent der Ladevorgänge per Roaming, können die SWM die Roaming-Funktion sperren.

Rund 36 000 deutsche Ladepunkte unterstützt der Offenbacher E-Mobilitäts-Provider Maingau, der in unserem Vergleich ebenfalls sehr gut abschneidet. Seine Tarife für AC und DC liegen mindestens einen Cent

unter dem Gros der Konkurrenten. Auch fürs Laden an Ionity-Säulen ist Maingau mit 75 Cent pro kWh etwas günstiger als mancher Mitbewerber. Wie auch andere Anbieter schlagen die Offenbacher mittlerweile Blockiergebühren bei längeren Standzeiten an Ladesäulen auf, wenn dort nicht mehr aktiv Strom getankt wird.

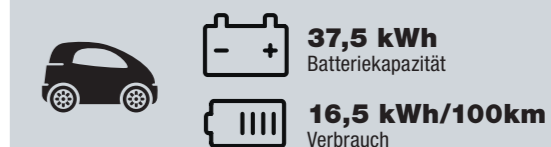
Klare und einfache Konditionen

Darauf verzichtet der Stromkonzern EWE bei der „GO Mobility Card“. Sie kostet zwar eine Einmalgebühr von 10 Euro, zeichnet sich dann aber durch klare Konditionen und recht faire Preise aus – inklusive günstiger 49 Cent pro kWh für Ionity. Mit knapp über 34 000 nutzbaren Ladepunkten in Deutschland ist zudem eine hohe Verbreitung gegeben.

Der baden-württembergische Energieversorger EnBW gilt als Primus unter den Elektromobilitäts-Anbietern und unterstützt deutschlandweit über 43 000 Ladepunkte. Sein Beispiel unterstreicht jedoch, dass es bei der Tarifwahl stark auf das Nutzungsverhalten ankommt: Mit dem für sie ungünstigeren Vielladertarif zahlen Weniglader in unserer Modellierung fast das Doppelte wie im Standardtarif. In beiden Fällen sind auch Blockiergebühren enthalten.

Nutzertyp Weniglader

Der Weniglader fährt überwiegend Kurzstrecke und nutzt dazu einen Elektro-Kleinwagen wie den Fiat 500e, Renault Zoe oder VW ID.3. Da er überwiegend an der heimischen Wallbox lädt, beträgt der Anteil seiner Ladevorgänge in der Öffentlichkeit beim Weniglader nur 10 Prozent.



Jahresfahrleistung **7500 km**

Öffentliches Laden **10%** (davon: 60% AC, 40% DC)

Lademenge
AC 11 kW: **17 kWh**
DC 50 kW: **30 kWh**
HPC: –

Ladedauer
AC 11 kW: **120 min**
DC 50 kW: **45 min**
HPC: –

Der Vergleich von Ladetarifen für Elektroautos ist ein komplexes Unterfangen. Mit Unterstützung durch die E-Mobilitäts-Experten von umlaut hat sich connect der Aufgabe gestellt.

Zuletzt haben wir die Ladetze in Deutschland, Österreich und der Schweiz in connect 12/2020 getestet. In Heft 5/2021 nahmen wir die Apps der E-Mobilitäts-Provider unter die Lupe. Doch weder in Netz- noch in App-Tests berücksichtigen wir die Kosten beziehungsweise Tarife in der Bewertung – dieses aus dem Mobilfunk bewährte Prinzip haben wir für die Elektromobilität übernommen.

Dennoch wollen wir unsere Leser natürlich auch darüber informieren, mit welchen Verbrauchskosten beim Umstieg auf ein Elektroauto zu rechnen ist – und welches der zum Teil noch recht unübersichtlichen Tarifangebote je nach Nutzungsverhalten die beste Wahl ist. Trotz jahrzehntelanger Erfahrung mit Tarifvergleichen im Mobilfunk- und Festnetz

stellten wir aber schnell fest, dass die Welt der Elektromobilität noch um einiges komplizierter ist – zumal dieser Markt jünger und somit weniger gereift ist als die Tarifwelten der Telekommunikation. Dankbar waren wir daher ein weiteres Mal für die umfangreiche Unterstützung der Experten unseres Partners umlaut.

Vor Kurzem mehrere Erhöhungen Immerhin: Der Zeitpunkt für unseren ersten großen Check der E-Mobilitätstarife hätte günstiger kaum sein können – denn kurz vor dem Erscheinungstermin dieser connect-Ausgabe treten gleich mehrere Tarifierhöhungen der im Test berücksichtigten Anbieter in Kraft. Das gilt für EnBW (und dem davon abgeleiteten Ladetarif des ADAC) ebenso wie für Shell/NewMotion.

Plugsurfing hatte seine Preise 2021 stark angehoben und ist vor Kurzem wieder leicht zurückgerudert – bleibt aber auf dennoch höherem Niveau als 2020. Steigende Energiekosten und die hohen Kosten des Ausbaus



Hakan Ekmen, Managing Director bei umlaut

„E-Auto-Fahrer benötigen Orientierung bei der Auswahl des für sie richtigen Ladetarifs. Unsere Analysen zeigen, dass es dabei unverzichtbar ist, je nach eigenem Nutzungsverhalten ganz genau auf die Konditionen zu achten.“

der Ladenetze machten das laut den Anbietern unverzichtbar. Umso wichtiger für die Nutzer, dass sie sich im oft dichten Tarifdschungel optimal orientieren können. Dabei wollen wir helfen.

Hannes Rügheimer

Ergebnisse Weniglader

Anbieter, Tarif	AC: Kosten/Jahr (€)	DC: Kosten/Jahr (€)	HPC: Kosten/Jahr (€)	Gesamtpreis/Jahr (€)*	Punkte	Note
Stadtwerke München SWM-Ladekarte	21,53	19,31	0,00	43,46	892	sehr gut
Maingau EinfachStromLaden	28,22	23,76	0,00	54,84	878	sehr gut
EWE GO Mobility Card	28,96	24,26	0,00	56,51	874	sehr gut
EnBW Standardtarif	33,41	27,23	0,00	66,56	852	sehr gut
NewMotion/Shell Recharge Standard	35,68	32,26	0,00	67,94	849	gut
Plugsurfing Laden zu Festpreisen	35,64	31,68	0,00	70,64	843	gut
E.ON Drive Easy	28,96	24,26	0,00	112,61	750	gut
DKV Card +Charge	31,49	25,21	0,00	122,58	728	befriedigend
EnBW Vielladertarif	28,59	23,88	0,00	126,96	718	befriedigend

* Gesamtpreis/Jahr ggf. inklusive monatl. Grundgebühren, Blockiergebühren und anteiligen (auf 3 Jahre umgelegten) Einmalkosten





NORMALLADER

► Wenn zu den regelmäßigen Fahrten im Nahbereich hin und wieder längere Fernstrecken hinzukommen, werden die Konditionen an öffentlichen Ladesäulen wichtiger.

Vorsicht vor zu viel Lade-Roaming

Auch in diesem Szenario überzeugt das Angebot der Stadtwerke München – wobei Nutzer hier verstärkt darauf achten müssen, es nicht mit dem Roaming an Ladesäulen außerhalb des Ladenetz-Verbunds zu übertreiben. Die im Test berücksichtigten Angebote von EWE, Maingau und der Standardtarif der EnBW sind für das hier angenommene Nutzungsszenario ebenfalls gute Optionen. Der EnBW-Vielladertarif ist auch in diesem Fall noch die etwas ungünstigere Wahl, allerdings zahlen seine Nutzer in diesem Szenario nur etwa 10 Prozent mehr an jährlichen Ladekosten als im für sie besser geeigneten EnBW-Standardtarif. Je mehr das eigene Nutzungsverhalten sich in Richtung Viellader bewegt (etwa durch höhere Jahresfahrleistung als die hier angenommenen 15 000 km), desto mehr lohnt sich der EnBW-Vielladertarif.

Der Essener Energiekonzern E.ON hat im März 2020 mit der Integration von Innogy auch dessen E-Mobili-

täts-Aktivitäten übernommen. Mit rund 26 000 nutzbaren Ladepunkten liegt die Abdeckung dieses Verbunds im guten Mittelfeld. Dies gilt auch für das Abschneiden des E.ON-Tarifs „Drive easy“ in unserer Modellberechnung – obwohl die Normalos unter den E-Mobilisten durch etwas geschicktere Tarifwahl gegenüber dem E.ON-Angebot rund 100 Euro pro Jahr sparen könnten.

Unübersichtliche Tarifstruktur bei Shell Recharge/NewMotion

Wie regelmäßige connect-Leser bereits wissen, zählt der ehemals eigenständige Ladekartenanbieter NewMotion seit 2017 zu Shell beziehungsweise dessen Ladeangebot „Shell Recharge“. Nutzbar sind damit mehr als 42 000 Ladepunkte in Deutschland – wobei es schon verwirrt, dass für Shell-Recharge-Ladepunkte, einstige New-Motion-Ladepunkte, fremde AC-, DC- und HPC-Säulen sowie Ionty jeweils unterschiedliche Preise gelten. Zudem verteuert die zusätzliche Transaktionsgebühr von 35 Cent pro Strombetankung das Laden, sodass auch dieses Angebot für Normallader nur im Mittelfeld und für Viellader (siehe rechte Seite) sogar relativ weit hinten in unserem Ranking landet.

VIELLADER

► Höhere Jahreskilometerleistungen kommen unabhängig vom Antrieb nur zustande, wenn man viel Langstrecke fährt. Wer sich mit diesem Profil für ein E-Auto entscheidet, wird wohl ein größeres Fahrzeug mit hoher Batteriekapazität wählen und dieses häufiger an den HPC-Säulen an Autobahnraststätten oder in entsprechenden Ladeparks aufladen. Da bei häufigem Laden auch die daraus resultierenden Kosten deutlich ansteigen, sollten gerade Vielfahrer sehr genau auf die Auswahl eines passenden Tarifs achten – sie haben am meisten Geld zu verlieren.

Tarifbedingungen entscheidend

In unserer Modellierung liegen auch hier die Stadtwerke München vorn – doch Vielfahrer werden an der SWM-Ladekarte nur dann längere Freude haben, wenn sie durch häufiges Laden an Säulen des „Ladenetz“-Verbunds den Roaming-Anteil an den insgesamt vorgenommenen Ladevorgängen unter 50 Prozent halten können.

Auch mit der EWE GO Mobility Card, dem Ladetarif „EinfachStrom-Laden“ von Maingau sowie nun ausdrücklich dem Vielladertarif von EnBW ist dieser Nutzertyp gut bedient. Letzteres Beispiel zeigt, dass

auch die entsprechende Tarifkonstruktion mit monatlicher Grundgebühr und dafür günstigeren kWh-Preisen ihre Berechtigung hat – in unserer Modellrechnung beträgt der Unterschied zwischen den EnBW-Angeboten für Viellader und Normallader rund 110 Euro pro Jahr.

Kombilösung für Strom und traditionelle Kraftstoffe

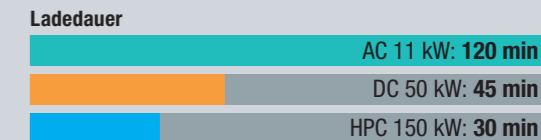
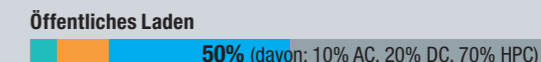
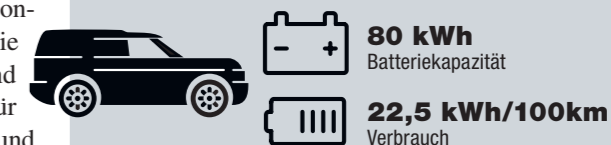
Im Mittelfeld schneidet auch „Card + Charge“ des Flottenmanagement-Dienstleisters DKV ab. Eine Besonderheit dieser Karte ist, dass sie auch als Tankkarte für Benzin und Diesel genutzt werden kann. Für Deutschland gibt der Anbieter rund 36 000 unterstützte Ladepunkte an. Unübersichtlich ist bei DKV allerdings, dass es keine einheitlichen Preise gibt – die konkret anfallenden Kosten hängen vom jeweiligen Ladepunktbetreiber ab.

Da ist die Preisstruktur des Ladenetzwerks Plugsurfing übersichtlicher – zumindest innerhalb Deutschlands. Die Einheitlichkeit hat aber den Preis, dass die Kosten pro kWh bei diesem Anbieter an der Spitze unseres Testfelds liegen. Dies führt sowohl bei den Normalladern als auch bei den Vielladern zum letzten Platz in unseren Modellberechnungen.



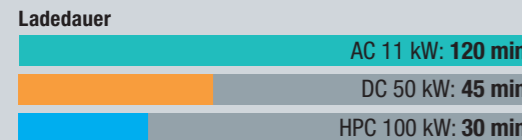
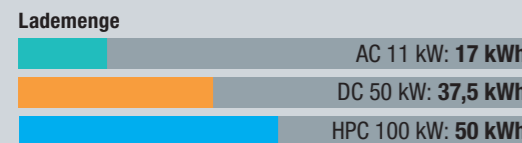
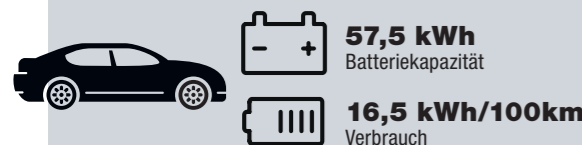
Nutzertyp Viellader

Der Viellader fährt verhältnismäßig viel Langstrecke und lädt deshalb zur Hälfte zu Hause und zur Hälfte unterwegs. Er nutzt ein Premium-E-Auto wie Audi e-tron, BMW iX4, Mercedes EQC, Porsche Taycan o.ä. und lädt dieses auch relativ häufig an HPC-Ladesäulen an der Autobahn.



Nutzertyp Normallader

Der Normallader fährt ein E-Auto aus der Mittelklasse wie Hyundai Kona, Kia e-Niro, Nissan Leaf oder Skoda Enyaq. Auch er lädt regelmäßig zu Hause, doch häufige längere Strecken führen zu einem Ladeanteil unterwegs von 25 Prozent – gelegentlich auch auf Autobahnen.



Ergebnisse Normallader

Anbieter, Tarif	AC: Kosten/Jahr (€)	DC: Kosten/Jahr (€)	HPC: Kosten/Jahr (€)	Gesamtpreis/Jahr (€)*	Punkte	Note
Stadtwerke München SWM-Ladekarte	94,05	94,05	47,03	236,79	884	sehr gut
EWE GO Mobility Card	96,53	121,28	60,64	281,74	824	gut
Maingau EinfachStromLaden	94,05	118,80	64,97	287,55	817	gut
EnBW Standardtarif	111,38	136,13	73,01	332,55	757	gut
E.ON Drive Easy	96,53	121,28	77,14	354,34	728	befriedigend
EnBW Vielladertarif	95,29	119,38	65,28	360,56	719	befriedigend
NewMotion/Shell Recharge Standard	118,95	160,71	83,57	363,23	716	befriedigend
DKV Card +Charge	104,97	125,10	68,26	364,21	714	befriedigend
Plugsurfing Laden zu Festpreisen	118,80	158,40	84,36	364,87	714	befriedigend



* Gesamtpreis/Jahr ggf. inklusive monatl. Grundgebühren, Blockiergebühren und anteiligen (auf 3 Jahre umgelegten) Einmalkosten

Ergebnisse Viellader

Anbieter, Tarif	AC: Kosten/Jahr (€)	DC: Kosten/Jahr (€)	HPC: Kosten/Jahr (€)	Gesamtpreis/Jahr (€)*	Punkte	Note
Stadtwerke München SWM-Ladekarte	106,88	213,75	748,13	1070,42	903	sehr gut
EWE GO Mobility Card	109,69	275,63	964,69	1353,30	802	gut
Maingau EinfachStromLaden	106,88	270,00	1033,59	1422,65	778	gut
EnBW Vielladertarif	108,28	271,31	1038,62	1498,82	750	gut
DKV Card +Charge	119,28	284,33	1111,16	1580,65	721	befriedigend
EnBW Standardtarif	126,56	309,38	1161,56	1609,53	711	befriedigend
E.ON Drive Easy	109,69	275,63	1227,19	1671,90	689	befriedigend
NewMotion/Shell Recharge Standard	135,17	365,25	1324,97	1825,38	634	ausreichend
Plugsurfing Laden zu Festpreisen	135,00	360,00	1342,03	1840,35	628	ausreichend



* Gesamtpreis/Jahr ggf. inklusive monatl. Grundgebühren, Blockiergebühren und anteiligen (auf 3 Jahre umgelegten) Einmalkosten

Ladetarife der Autohersteller

Viele Hersteller von Elektroautos bieten zu ihren Fahrzeugen eigene Ladepakete und/oder -karten und somit spezielle Ladetarife an. Auch diese Angebote haben wir in unseren Modellrechnungen geprüft.

■ Gern hätten wir neben den hier dargestellten Tarifen auch die Angebote von Mercedes und VW untersucht. Doch bei ihnen gelten je nach Ladesäulenbetreiber (CPO) unterschiedliche Preise. Und anders als bei unseren Testkandidaten ließen sich diese Kosten nicht in der App oder auf der Webseite prüfen, ohne dass man dort ein echtes Fahrzeug registriert und dafür den Tarif bucht. Dies war für diesen Test logistisch nicht möglich. Dasselbe gilt im übrigen auch für den BMW-Tarif „Flex“.

Grundsätzlich stehen die Ladetarife der Autohersteller (im Branchenslang „OEM-Tarife“) nur Käufern entsprechender Fahrzeuge zur Verfügung. Zum Teil (siehe Tabelle unten) werden Grundgebühren in einer Anfangszeit ausgesetzt – dies haben wir in unseren Berechnungen außen vor gelassen.

Die Testergebnisse zeigen deutlich, dass sich die Herstellertarife nur in bestimmten Situationen lohnen. Ohne viel Nachdenken nutzen können vor allem Tesla-Fahrer das entsprechende Angebot ihres Herstellers. Bei BMW und Audi gilt es schon, genauer hinzuschauen – und besonders ausgeprägt trifft dies wegen der happigen Minuten-Aufschläge für den „Porsche Charging Service“ zu. Fahrer von E-Autos dieser Marken können mit dafür ausgelegten Tarifen beim Laden an Ionity-Säulen einiges sparen. Beim Laden an AC- und DC/HPC-Säulen anderer Betreiber sind die Ladekarten manch normaler E-Mobilitäts-Provider aber günstiger.

Ergebnisse Weniglader

Anbieter, Tarif	AC: Kosten/ Jahr (€)	DC: Kosten/ Jahr (€)	HPC: Kosten/ Jahr (€)	Gesamtpreis/ Jahr (€)*	Punkte	Note
Tesla Standard	27,47	18,32	0,00	45,79	898	sehr gut
BMW Active	24,50	19,31	0,00	104,87	767	gut
Audi City	28,96	24,26	0,00	113,79	747	befriedigend
BMW Ionity Plus	24,50	19,31	0,00	260,87	420	mangelhaft
Audi Transit	28,96	24,26	0,00	269,79	400	mangelhaft
Porsche Charging Service	55,16	37,87	0,00	272,07	395	mangelhaft



Ergebnisse Normallader

Anbieter, Tarif	AC: Kosten/ Jahr (€)	DC: Kosten/ Jahr (€)	HPC: Kosten/ Jahr (€)	Gesamtpreis/ Jahr (€)*	Punkte	Note
Tesla Standard	91,58	91,58	54,45	237,60	883	sehr gut
BMW Active	81,68	96,53	56,51	298,52	802	gut
Audi City	96,53	121,28	66,83	347,96	736	befriedigend
BMW Ionity Plus	81,68	96,53	47,44	445,45	606	ausreichend
Audi Transit	96,53	121,28	56,93	494,06	541	ausreichend
Porsche Charging Service	183,88	170,78	73,01	606,71	391	mangelhaft



Ergebnisse Viellader

Anbieter, Tarif	AC: Kosten/ Jahr (€)	DC: Kosten/ Jahr (€)	HPC: Kosten/ Jahr (€)	Gesamtpreis/ Jahr (€)*	Punkte	Note
Tesla Standard	104,06	208,13	866,25	1178,44	865	sehr gut
BMW Active	92,81	219,38	899,06	1275,59	830	gut
BMW Ionity Plus	92,81	219,38	754,69	1287,22	826	gut
Audi Transit	109,69	275,63	905,63	1510,80	746	befriedigend
Audi City	109,69	275,63	1063,13	1512,30	746	befriedigend
Porsche Charging Service	208,95	388,13	1023,75	1799,87	643	ausreichend



* Gesamtpreis/Jahr ggf. inkl. monatl. Grundgebühren, Blockiergebühren und anteiligen (auf 3 Jahre umgelegten) Einmalkosten

Ladetarife der Autohersteller

Anbieter / Tarif	Audi City	Audi Transit	BMW Active	BMW Ionity Plus	Porsche Charging Service	Tesla Standard
Einmal- bzw. Registrierungsgebühr	–	–	–	–	–	–
Monatliche Grundgebühr	4,95 €	17,95 €	4,99 €	+13 € = 17,99 €	14,92 €	–
Ladekosten AC	39 ct/kWh	39 ct/kWh	33 ct/kWh	33 ct/kWh	39 ct/kWh + 5 ct/min	37 ct/kWh
Ladekosten DC	49 ct/kWh	49 ct/kWh	39 ct/kWh	39 ct/kWh	39 ct/kWh + 25 ct/min	37 ct/kWh
Ladekosten HPC	49 ct/kWh 79 ct/kWh (Ionity)	49 ct/kWh 31 ct/kWh (Ionity)	39 ct/kWh 79 ct/kWh (Ionity)	39 ct/kWh 35 ct/kWh (Ionity)	bis 150 kW: 39 ct/kWh + 35 ct/min bis 350 kW: 39 ct/kWh + 45 ct/min 33 ct/kWh (Ionity)	37 ct/kWh
Blockiergebühr	AC: ab 180 min: 6 ct/min DC: ab 180 min: 10 ct/min **	–	AC: ab 180 min: 6 ct/min DC: ab 90 min: 20 ct/min ***	–	–	–
Anmerkungen/Besonderheiten	Grundgebühr entfällt für Neukunden im ersten Jahr	Grundgebühr entfällt für Neukunden im ersten Jahr	Grundgebühr entfällt für Neukunden im ersten Jahr	Zusatzpaket zu BMW-Ladetarifen für vergünstigtes Ionity-Laden	Grundgeb. entfällt für Taycan-Neukunden in den ersten 3 Jahren	Nur nutzbar im Tesla-Ladepunkt

** Blockiergebühr gilt nur für bestimmte Ladepunktbetreiber (CPOs) *** Blockiergebühr gilt nur zwischen 8.00 und 20.59 Uhr

So testen wir

In Kooperation mit 

Bei der Modellierung der Nutzertypen, den Verbreitungs- und Tarifrecherchen sowie Verbrauchsberechnungen haben wir auch dieses Mal wieder auf unsere bewährte Kooperation mit den E-Mobilitäts-Experten von umlaut gesetzt.

■ Bei der Analyse und Bewertung von E-Mobilitätstarifen haben wir uns der Expertise und Unterstützung unseres Partners umlaut versichert. Auf Basis ihrer Projekt- und Branchenerfahrung haben die Elektromobilitäts-Experten von umlaut gemeinsam mit connect die Eckpunkte der Modellierung für die berücksichtigten Nutzergruppen entwickelt, die zu bewertenden Tarife ausgewählt, alle benötigten Tarifdetails recherchiert und dann in Abstimmung mit der Redaktion die Musterberechnungen durchgeführt.

Zielsetzung war dabei, das unterschiedliche Mobilitäts- und Ladeverhalten verschiedener Typen von E-Fahrzeugnutzern möglichst repräsentativ abzubilden. Welche Annahmen wir bei der Definition der drei Nutzertypen Weniglader, Normallader und Viellader zugrundegelegt haben, sehen Sie in den Vorstellungskästen auf den Seiten 53 bis 55.

Die Modellierung basiert auf praktischen Erfahrungen mit der Nutzung von Elektroautos und öffentlichen Ladestationen. Für die Berechnungen mussten wir dennoch einige Vereinfachungen vornehmen und eine Reihe weiterer Annahmen treffen:

Die Batteriekapazitäten und Verbrauchsdaten sind von den Herstellerangaben jeweils für die Nutzungsarten typischer E-Fahrzeuge abgeleitet. Für den Verbrauch pro 100 km haben wir eine durchschnittliche – also weder besonders ladestandsschonende noch besonders sportliche – Fahrweise angenommen.

Beinhalten die betrachteten Tarife Einmalgebühren, haben wir sie in der Berechnung



E-Experten: Bei der Tarifauswahl, der Definition der Nutzertypen und weiteren Annahmen sowie den Kostenberechnungen kooperierten wir mit den Elektromobilitäts-Praktikern von umlaut.

auf eine Nutzungsdauer von drei Jahren umgelegt. Die unterschiedlichen Preiskomponenten der Tarife wurden über die Webseiten und Apps der Anbieter sowie im Zuge weiterer Recherchen ermittelt. Wenn Anbieter unterschiedliche Preise je nach Betreiber der Ladesäule (CPOs – Charge Point Operators) berechnen, haben wir für unsere Modellierung die zehn größten Anbieter in Deutschland berücksichtigt und die angenommenen Ladevorgänge gemäß deren Marktanteilen gewichtet.

Bei den HPC-Ladungen (High Power Charging) wird der Anbieter Ionity bei einem Sechstel der angenommenen Ladevorgänge berücksichtigt. Auch dies entspricht in etwa seinem Marktanteil an HPC-Ladepunkten in Deutschland. Einige der Autohersteller hinter

dem Ionity-Netzwerk bieten Tarife mit gezielt reduzierten Preisen für Ladevorgänge an diesen Ladesäulen an, um speziell das Laden über Ionity attraktiver zu machen. Um einen Vergleich über alle relevanten Ladesäulenbetreiber zu ermöglichen, haben wir auch solche Tarife jedoch mit den standardisierten Nutzungsprofilen bewertet.

Die von einigen Anbietern in ihren Tarifen vorgesehenen Blockiergebühren sind in der Modellierung berücksichtigt. Dazu nahmen wir für einen Teil der Ladevorgänge längere Standzeiten an, als zum Vollladen der Batterie erforderlich wäre, und rechneten die daraus resultierenden Zusatzgebühren in die Modellrechnungen mit ein.

Einige Stadtwerke und Stromnetzbetreiber bieten reduzierte Tarife für ihre Stromkunden an. Diese haben wir in unserer Analyse nicht betrachtet – empfehlen den Kunden solcher Versorger jedoch, entsprechende Angebote unbedingt mit in Erwägung zu ziehen.

Die in den Musterberechnungen ermittelten Gesamtpreise für ein Jahr rechneten wir dann in das für unsere Tests übliche Bewertungsraster von 1000 Punkten um. Dabei nahmen wir für jeden der drei Nutzungstypen jeweils einen billigsten und einen teuersten noch realistischen Preis an und nahmen die Umrechnung von Euro in Punkte mithilfe einer linearen Formel vor. Diese Umrechnung fand mit unterschiedlichen Minimal- und Maximalpreisgrenzen pro Nutzertyp statt, aber jeweils einheitlich für die Elektromobilitäts-Provider (EMPs) und die Autohersteller (OEMs).

Tariftipp ADAC e-Charge

Die Auswahl der von uns getesteten Tarife setzte voraus, dass die Angebote für jeden Kunden zugänglich sind. Das gilt für den ADAC-Ladetarif „e-Charge“ nur eingeschränkt, da er eine ADAC-Mitgliedschaft erfordert.

■ Dass ein E-Auto-Fahrer allein deshalb ADAC-Mitglied wird, um den günstigen Ladetarif des Automobil-Clubs nutzen zu können, dürfte wohl die Ausnahme sein. Für die Elektromobilisten unter den rund 21 Millionen Mitgliedern des Clubs ist seine Ladekarte aber eine klare Empfehlung.

Die Karte basiert auf dem Ladetarif und Ladeverbund von EnBW, stellt diese jedoch zu denselben Vorzugskonditionen zur Verfügung, die der baden-württembergische Versorgungskonzern sonst nur seinen eigenen Energie-Kunden gewährt.

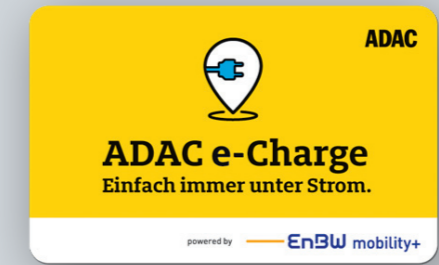
Mit diesen günstigen Konditionen, die nicht mal eine monatliche Grundgebühr beinhalten (siehe Tabelle unten), fahren E-Mobilisten im wörtlichen Sinne sehr gut: In unseren Modellberechnungen würde der ADAC-Tarif „e-Charge“ in der Kategorie der Weniglader mit Gesamtkosten von 43,46 Euro/Jahr auf dem ersten Platz und der Note „sehr gut“ landen. Auch Normallader würden mit Gesamtkosten von 233,55 Euro noch etwas günstiger abschneiden als mit dem Kategoriegewinner Stadtwerke München – zumal der ADAC/EnBW-Tarif auch keine Einschränkungen in puncto Roaming macht. Unser Bewertungsverfahren würde auch in diesem Fall zur Note „sehr gut“ führen.

Für den von uns angenommenen Nutzertyp „Viellader“ zählt der ADAC-e-Charge-Tarif mit modellierten Gesamtkosten von 1209,93 Euro ebenfalls immer

noch zu den günstigsten und mit der Note „sehr gut“ bewerteten Angeboten. Gerade in diesem Nutzungsszenario wird es zudem immer wichtiger, bei der Auswahl einer Ladestation nicht über eventuelle Einschränkungen beim Roaming nachdenken zu müssen.

ADAC-Mitgliedern mit Elektroauto können wir daher nur wärmstens empfehlen, die ADAC-„e-Charge“-Ladekarte zu bestellen. Grundgebühren und somit laufende Kosten auch ohne Nutzung fallen ohnehin nicht an. Die Kooperationspartner ADAC und EnBW unterbreiten hier ein wirklich faires und praxistgerechtes Angebot.

Diese Einschätzung hat im Übrigen nichts damit zu tun, dass wir in anderen Projekten mit dem ADAC zusammenarbeiten – wie im ab Seite 40 dieses Hefts abgedruckten Usability-Test von Hybridautos. Aber auch vor diesem Hintergrund fanden wir es angemessen, den ADAC-Ladetarif außer Konkurrenz zu bewerten.



Fazit

Hannes Rügheimer, connect-Autor 

Unser erster großer Tarifcheck für E-Mobilisten bestätigt, was unter Nutzern schon lang bekannt ist: Wer möglichst günstig fahren will, braucht für verschiedene Ladesituationen auch unterschiedliche Ladekarten. Ihre wirklich sehr fairen Ladepreise katapultieren die „SWM-Ladekarte“ der Stadtwerke München an die Spitze der von umlaut und connect modellierten Nutzungsszenarien. Seinen auffällig günstigen HPC-Preis kann dieser Anbieter allerdings nur realisieren, indem er Roaming per Tarifbedingungen einschränkt. Je höher der Langstreckenanteil, umso unpraktikabler kann dies werden. Dann werden die Tarifangebote von EWE, Maingau und EnBW interessanter – wobei man im letzten Fall einigermaßen einschätzen können sollte, ob man zu „Standard“-Nutzern oder „Vielladern“ zählt. Dieser Unterschied kann schnell mehr als 100 Euro pro Jahr ausmachen. Shell/NewMotion ist für Gelegenheitslader eine gute Wahl, verwirrt aber mit unübersichtlicher Preisstruktur und wird für Viellader schnell unattraktiv. Dass aber auch ein maximal übersichtlicher Preis nicht alles ist, zeigt sich am Beispiel von Plugsurfing: Bei intensiverer Nutzung wird dieses Angebot vergleichsweise teuer. Etwas besser schneidet da DKV ab, wobei die Stärken dieser Flottenkarte dennoch in der Hybrid-Nutzung liegen – wenn also neben Strom auch konventioneller Kraftstoff getankt wird. Bei den Angeboten der Autohersteller ist Tesla besonders transparent und günstig. Die Ladetarife beziehungsweise -karten der übrigen im Test berücksichtigten Hersteller erfordern etwas mehr Nachdenken vor dem Einsatz. Attraktiv können sie vor allem für die Viellader unter den jeweiligen Markennutzern sein, die häufig an den sonst oft sehr teuren Ionity-Säulen laden wollen.

Ladetarife Elektromobilitäts-Provider

Anbieter / Tarif	ADAC e-Charge	DKV Card + Charge	E.ON Drive Easy	EnBW Standard	EnBW Viellader	EWE GO Mobility Card	Maingau EinfachStromLaden	Plugsurfing Laden zu Festpreisen	Shell Recharge Standard	Stadtw. München SWM-Ladekarte
Einmal- bzw. Registrierungsgebühr	–	–	–	9,90 €	–	9,99 €	–	9,95 €	–	5,00 €
Monatliche Grundgebühr	–	5,49 €	4,95 €	–	5,99 €	–	–	–	–	–
Ladeposten AC	29 ct/kWh	Betreiber- (CPO-) spezifische Preise (je nach Ladepunkt)	39 ct/kWh	45 ct/kWh	36 ct/kWh (EnBW-Ladepkte.); 39 ct/kWh (andere Ladepkte.)	39 ct/kWh	38 ct/kWh	48 ct/kWh	46 ct/kWh (Anb. mit kWh-Tarif); + 2 ct/Min. (Anb. mit kWh+Min.-Tarif)	38 ct/kWh
Ladeposten DC	39 ct/kWh	Betreiber- (CPO-) spezifische Preise (je nach Ladepunkt)	49 ct/kWh	55 ct/kWh	46 ct/kWh (EnBW-Ladepkte.); 49 ct/kWh (andere Ladepkte.)	49 ct/kWh	48 ct/kWh	64 ct/kWh	59 ct/kWh (Shell-Recharge-Ladepkte.) 64 ct/kWh (andere)	38 ct/kWh
Ladeposten HPC	39 ct/kWh 79 ct/kWh (Ionity)	Betreiber- (CPO-) spezifische Preise (je nach Ladepunkt)	59 ct/kWh 79 ct/kWh (Ionity)	55 ct/kWh 79 ct/kWh (Ionity)	46 ct/kWh (EnBW-Ladep.); 49 ct/kWh (andere Ladepunkte) 79 ct/kWh (Ionity)	49 ct/kWh	48 ct/kWh 75 ct/kWh (Ionity)	64 ct/kWh 89 ct/kWh (Ionity)	59 ct/kWh (Shell-Recharge-Ladepkte.) 64 ct/kWh (andere) 81 ct/kWh (Ionity)	38 ct/kWh
Blockiergebühr	ab 240 min: 10 ct/min (maximal 12€)	–	–	ab 240 min: 10 ct/min (maximal 12€)	ab 240 min: 10 ct/min (maximal 12€)	–	AC: ab 240 min: 10 ct/min DC: ab 60 min: 10 ct/min	–	–	–
Anmerkungen/Besonderheiten	Nur für Club-Mitglieder erhältlich (ADAC-Mitgliedschaft ab 54 €/Jahr).	Info über gültigen Preis pro Ladepunkt vorab in der App. Auch als konventionelle Tankkarte nutzbar.	An einigen Ladepunkten können andere Tarifmodelle greifen. Dann Hinweis an Säule oder in App.	–	–	–	Außerhalb Deutschlands gelten unterschiedliche Preismodelle (Info in App).	Var. Preise an NewMotion-Ladepunkten; zusätzl. Transaktionsgebühr 35 ct pro Ladevorgang, max. 7 € pro Monat	Falls in zwei aufeinanderfolgenden Monaten mehr als 50% der Ladevorgänge per Roaming, kann der Anbieter das Roaming sperren.	–