

Kurze Erläuterung Geschäftsmodell - Ladeinfrastruktur:

Einnahmen über einen Fahrstromanbieter

Ihre Firma ist als Betreiber ein Charge Point Operator (CPO). Diese haben größtenteils keinen direkten Einfluss auf den Endkonsumentenpreis. Dieser wird von den Fahrstromanbietern (via App oder RFID) gemacht.

Die Endkundenpreise werden auf einer Roamingplattform „verhandelt“. Hier treffen sich die CPOs und EMPs (Fahrstromanbieter). Wir legen Wert darauf, dass zumindest die großen professionellen EMPs den Vertrag bei uns unterzeichnet haben.

Wir haben bisher in jährlichen Abständen Preisverhandlungen mit diesen Fahrstromanbietern (sogenannte E-Mobility Provider, kurz EMP). Wir können die Preise nicht zu hoch ansetzen, da sonst kein EMP unterschreibt. Derzeit nehmen wir eine Ladestartgebühr gegenüber den EMPs. Das untere Rechenbeispiel zeigt auf, warum wir dies noch für nötig erachten. Der Markt ist gerade sehr in Bewegung und wir versuchen einen vernünftigen Mittelweg zu gehen.

Einnahmen über Kreditkartenzahlung:

Dieser Bezahlvorgang ist für Betreiber meist sehr kostenintensiv, da hier noch weitere Akteure (u.a. aus dem Finanzsektor) involviert sind. Je Ladevorgang kommen hier rund 1-2 € an externen Kosten dazu. Daher kann der Ladevorgang für den Kunden auch recht kostenintensiv werden oder Sie haben ein spezielles Geschäftsmodell (bspw. Nutzung von Erneuerbaren Energien).

Jedoch laden bei unseren Ladepunkten weniger als 1 % über diesen Weg, da sich die Kunden auf das Fahrstromgeschäft eingestellt haben. Wir weisen Kunden an der Hotline auch immer auf die Apps der Anbieter hin, da die Anmeldung meist nur 2-5 Minuten in Anspruch nimmt.

Folgend nun das Fallbeispiel sowie Links von drei großen Anbietern sowie eine Übersicht der aktuellen Fahrzeugtypen.

Übersicht aktueller Fahrzeugmodelle:

<https://www.goingelectric.de/elektroautos/>

Tarife:

ADAC: <https://www.adac.de/services/e-angebote/adac-e-charge/>

Maingau: <https://www.maingau-energie.de/e-mobilitaet/autostrom>

ENBW: <https://www.enbw.com/elektromobilitaet/unterwegs-laden#laden-und-bezahlen>

weitere Anbieter: <https://www.goingelectric.de/stromtankstellen/anbieter/>

Fallbeispiel Kosten-Nutzen Ladeinfrastruktur

Ein Kunde lädt mit einem Fahrzeug an einer AC-Säule (bis max. 22KW) für 3 Stunden.

Kundensicht:

Variante A – Das Fahrzeug hat eine AC-Ladeleistung von 11 kWh:

Das Fahrzeug kann maximal 33 kWh laden – Voraussetzung ist, dass der Akku ausreichend groß ist und der Ladezustand nicht über 80% ist.

Hierfür zahlt der Kunde bei den Standardtarifen folgendes:

- Bei dem Anbieter ADAC (0,42€/kWh): 13,86 €
- Bei dem Anbieter Maingau (0,49€/kWh): 16,17 €
- Bei dem Anbieter ENBW (0,45€/kWh): 14,85 €

Variante B – Das Fahrzeug hat eine AC-Ladeleistung von 4,6 kWh (bspw. klassische Hybridfahrzeuge)

Das Fahrzeug kann maximal 13,8 kWh laden – Der Akku eines Hybriden ist meist auch kleiner.

Hierfür zahlt der Kunde bei den Standardtarifen folgendes:

- Bei dem Anbieter ADAC (0,42€/kWh): 5,80 €
- Bei dem Anbieter Maingau (0,49€/kWh): 6,76 €
- Bei dem Anbieter ENBW (0,45€/kWh): 6,21 €

Betreibersicht (Ihre Firma)

Einnahmen:

Sie erhalten derzeit von uns eine Gutschrift von 0,358 € je geladener kWh sowie eine Gutschrift von 0,99€ je Ladevorgang. Hinzukommt eine THG-Zahlung von 0,17€/kWh (Beispiel für 2022).

- Variante A: Sie erhalten von uns 11,81€ für die 33 kWh, eine THG-Zahlung von 5,61€ sowie 0,99€ Ladestartgebühr = 18,41€
- Variante B: Sie erhalten von uns 4,94€ für die 13,8 kWh, eine THG-Zahlung von 2,35€ sowie 0,99€ Ladestartgebühr = 8,28€

Ausgaben:

- 15€ je Ladepunkt und Monat - Serviceentgelt an die Inselwerke eG für Roaminganbindung, Abrechnung mit Fahrstromanbietern und Hotline -7 bis 22:30 Uhr First-Level-Support und Kommunikation zu den lokalen Handwerkern)
- Rund 100€ bis 150€ je Ladepunkt und Jahr für Pflichtwartung.

Stand 26.10.2022