

eMobility Excellence

Report 2025



H. Neumann, O. Malcherczyk, K. Fichtl, M. Sayegh, B. Karadag, B. Grußdorf, A. Bachmann

P3



Hauptautoren des eMobility Excellence Reports 2025



Henrik Neumann
Senior Consultant
eMobility

henrik.neumann@p3-group.com



Olivia Malcherczyk
Consultant
eMobility

olivia.malcherczyk@p3-group.com



Karin Fichtl
Senior Consultant
UX

karin.fichtl@p3-group.com



Marie Sayegh
Consultant
UX

marie.sayegh@p3-group.com



Berkin Karadag
Consultant
eMobility

berkin.karadag@p3-group.com



Benjamin Grussdorf
Principal
eMobility

benjamin.grussdorf@p3-group.com



Arne Bachmann
Principal
eMobility/UX

arne.bachmann@p3-group.com

Hauptansprechpartner

Henrik Neumann

P3 Automotive GmbH
Heilbronner Straße 86
70191 Stuttgart
Deutschland

Partner



Über die Studie

Bei dem vorliegenden Report handelt es sich um die Ergebnisse des eMobility Excellence MSP-Benchmarks 2025. Ergänzend veröffentlicht der Axel Springer Verlag am 23. Juni 2025 eine Zusammenfassung auf der AUTO BILD-Website sowie am 3. Juli 2025 in der gedruckten Ausgabe.

Das Ziel der vorliegenden Studie ist es, MSP-Dienste zu vergleichen und Fahrer:innen von Elektrofahrzeugen eine fundierte Orientierungshilfe im zunehmend komplexen Lademarkt zu bieten. Darüber hinaus ermöglicht die Veröffentlichung Entscheidungsträger:innen einen umfassenden Einblick in die Wettbewerbslandschaft, um daraus strategische Erkenntnisse und Handlungsoptionen für die eigene Marktposition abzuleiten.

Für weiterführende Fragen oder bei Gesprächsbedarf steht das Team des eMobility Excellence Reports jederzeit gerne zur Verfügung. Der Hauptansprechpartner ist Henrik Neumann.

www.emobilityexcellence.com

Disclaimer

Dieses Dokument und alle darin enthaltenen Informationen sind das alleinige Eigentum von P3. Durch die Aushändigung dieses Dokuments oder die Offenlegung seines Inhalts werden keine geistigen Eigentumsrechte gewährt. Dieses Dokument und sein Inhalt dürfen nur für den Zweck verwendet werden, für den es zur Verfügung gestellt wurde. Im Rahmen dieses Reports wurden auch Unternehmen berücksichtigt, zu denen P3 in einer geschäftlichen Beziehung steht. Wir legen großen Wert auf Neutralität und Objektivität. Sämtliche Bewertungen und Ergebnisse wurden nach einheitlichen, transparenten und nachvollziehbaren Kriterien erhoben und ausgewertet.

1. IN A NUTSHELL EMEX 2025

Die eMobility Excellence Studie 2025 **analysiert 15 führende Anbieter von Ladediensten** (sogenannte eMobility Service Provider, kurz MSPs) zur Nutzung öffentlicher Ladeinfrastruktur in Deutschland. Neben dem vorliegenden Bericht wird am 23. Juni 2025 eine Zusammenfassung auf der Website von AUTO BILD veröffentlicht. Ein ausführlicher Artikel erscheint in der Printausgabe am 3. Juli.

Im Segment der freien MSPs setzt sich die EnBW an die Spitze – vor allem dank eines ausgewogenem Gesamtpakets und einer hervorragend bewerteten Ladeapp. **Platz zwei geht an EWE Go**, das insbesondere mit den günstigsten Ladetarifen im Vergleich überzeugt.

Bei den OEM-MSPs sichert sich Porsche dank einer exzellenten Ladeapp den Spitzenplatz. Mercedes folgt auf dem zweiten Rang, getrieben durch das **attraktivste Tarifmodell der verglichenen Fahrzeughersteller.**

In der Kategorie der **CPO-MSPs** werden Ladeapps bewertet, die derzeit kein Roaming ermöglichen. Alle Anbieter in dieser Gruppe überzeugen durch **besonders attraktive Preise innerhalb ihres eigenen Ladenetzwerkes**, müssen jedoch **Abzüge bei der Netzwerkabdeckung** hinnehmen. **Testsieger** in dieser Kategorie ist **Tesla**, gefolgt von **IONITY** und **Fastned**. Mit der Umsetzung der angekündigten Spark Alliance dürfte sich die Anzahl der integrierten Ladepunkte von IONITY und Fastned deutlich erhöhen – ein Schritt, der den Wettbewerbsdruck auf Tesla spürbar steigern könnte.

Im Juli folgt ein weiterer eMobility Excellence Report, der den Fokus auf die Ladesäulenbetreiber (sogenannte Charge Point Operators, kurz CPOs) in Deutschland legt.

eMobility Excellence
Report 2025

Der Benchmark basiert auf Analysen der **Preis- und Tarifmodelle**, der **Netzwerkabdeckung**, der **App-Funktionen** sowie einer **Bewertung der Nutzererfahrung** (sogenannte User Experience, kurz UX) von ausgewählten Funktionen der Ladeapps. Das Kandidatenfeld sowie die Bedürfnisse und Erwartungen an die Ladeapps basieren auf einer **Umfrage mit über 400 E-Autofahrer:innen aus Deutschland**.

Die Umfrage zeigt deutlich: **Das Preismodell ist für die meisten Nutzer:innen der entscheidende Faktor bei der Wahl ihres Ladedienstes**. Mit etwas geringerer, jedoch gleichmäßig verteilter Relevanz folgen die Kriterien Netzwerkabdeckung, Funktionsumfang und Nutzererlebnis der App. Auffällig ist, dass die **Bedeutung der Netzwerkabdeckung im Vergleich zu den Vorjahren kontinuierlich abnimmt**. Dies lässt sich auf den fortgeschrittenen Ausbau der Ladeinfrastruktur zurückführen: Nahezu alle etablierten Ladeapps bieten inzwischen eine sehr hohe Anzahl integrierter Ladepunkte. Die früher verbreitete Reichweitenangst verliert damit zunehmend an Relevanz – insbesondere für erfahrene E-Autofahrer:innen. Dieses zeigt sich auch in der abnehmenden Gewichtung dieses Kriteriums.

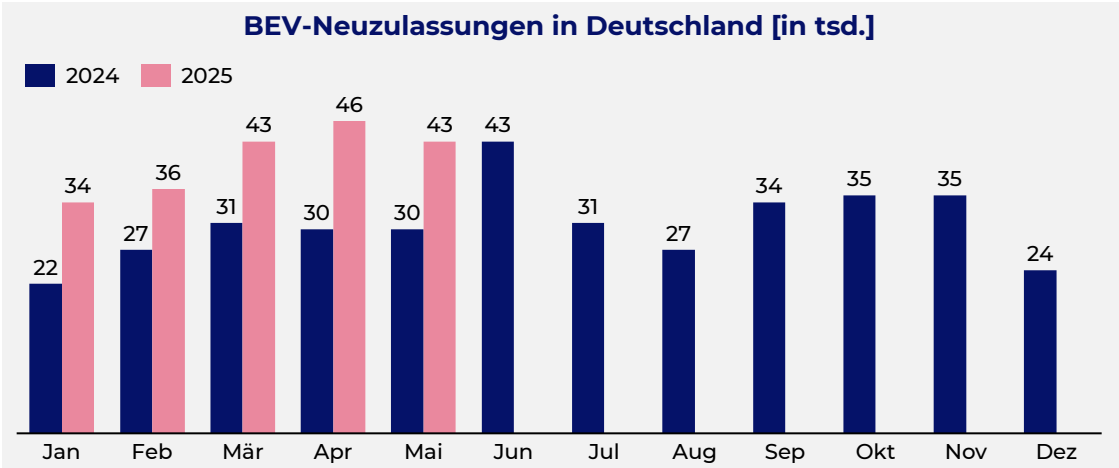
Die Anbieter werden in **freie MSPs, MSPs von etablierten Fahrzeugherstellern (OEM) und CPO-MSPs (ohne Roaming)** kategorisiert, um unterschiedliche Ansätze bei Ladeapps vergleichbar zu machen. Die Umfrage zeigt: Kund:innen haben unterschiedliche Erwartungen an die jeweiligen Kategorien der Ladeservices. **Im Durchschnitt verwenden Kund:innen drei verschiedene Ladedienste**.

Grundsätzlich zeigt der Marktvergleich, dass die getesteten Ladeservices über alle Kategorien hinweg mit guten bis sehr guten Angeboten überzeugen. Die aktuellen **Preismodelle zeigen, wie in den letzten Jahren auch, starke Unterschiede in der Struktur und Attraktivität**. Immer häufiger werden selbst betriebene Ladepunkte oder besondere Partnernetzwerke in den Preismodellen hervorgehoben. Die **Anzahl der integrierten Ladepunkte in Deutschland ist bei allen Anbietern auf einem sehr guten Niveau**, jedoch gibt es im europäischen Vergleich noch immer Unterschiede. Die **Qualität von Ladeapps variiert weiterhin deutlich**. Einige Anbieter betrachten die App als zentrales Kommunikationsinstrument mit ihren Kund:innen und entwickeln sie kontinuierlich weiter. Andere hingegen legen ihren Fokus verstärkt auf das Geschäft mit physischen Ladekarten.

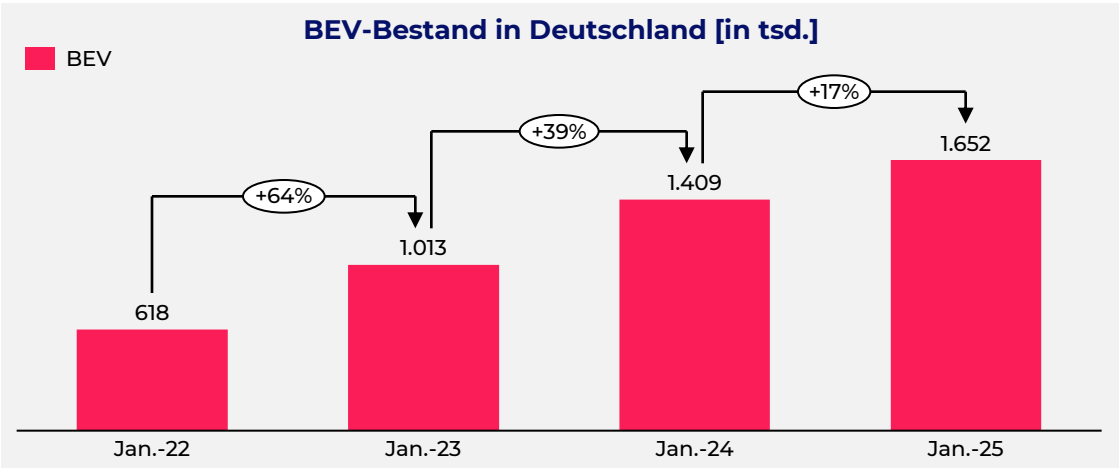
2. DER KAMPF UM DIE AUSLASTUNG HAT BEGONNEN

Der Bestand batterieelektrischer Fahrzeuge (sogenannte Battery Electric Vehicles, kurz BEV) ist in Deutschland im Jahr 2024 um 17 % auf rund 1,65 Millionen gestiegen. **Trotz dieses Wachstums blieb der Markthochlauf hinter den Erwartungen zurück.** Zum Vergleich: 2023 lag das Plus bei 39 %, 2022 sogar bei 64 %. Ursachen sind unter anderem der Wegfall staatlicher Förderungen, eine verhaltene politische Kommunikation sowie die daraus resultierende Verunsicherung bei Privat- und Geschäftskund:innen. Hinzu kommen hohe Anschaffungskosten, hohe und häufig als intransparent wahrgenommene Kosten für öffentliches Laden, fehlende Planungssicherheit beim Wiederverkaufswert sowie innen- bzw. weltpolitische Unsicherheiten.

Dennoch zeigt sich 2025 ein positiver Trend: Mit rund 46.000 BEV-Neuzulassungen im April und circa 43.000 im Mai liegen die Zahlen deutlich über dem Vorjahresniveau – ein Zeichen für eine mögliche Erholung des Markts.



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Neuzulassungen Alternative Antriebe, Stand: Mai 2025

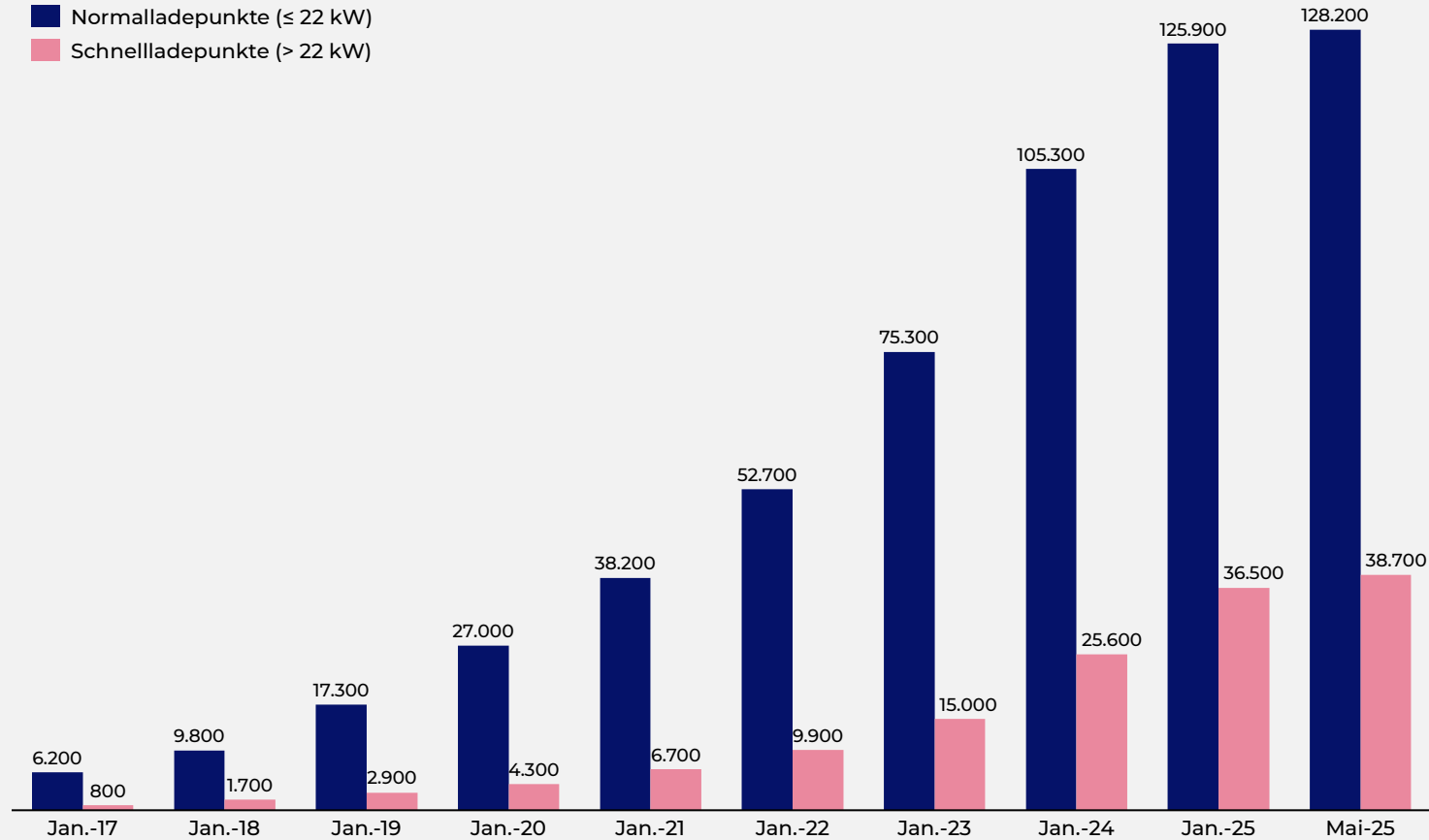


Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Pressemitteilungen, Stand: Mai 2025



Entwicklung der Ladepunkte in Deutschland 01.01.2017 – 01.05.2025 [in #]

■ Normalladepunkte (≤ 22 kW)
■ Schnellladepunkte (> 22 kW)



Quelle: Bundesnetzagentur, Elektromobilität: Öffentliche Ladeinfrastruktur, Stand: Mai 2025

1) Quelle: Bundesnetzagentur, Elektromobilität: Öffentliche Ladeinfrastruktur, Stand: Mai 2025

Die öffentliche Ladeinfrastruktur in Deutschland wächst weiterhin

mit hoher Geschwindigkeit. Zum 1. Mai 2025 waren insgesamt rund 167.000 öffentliche Ladepunkte in Betrieb – davon knapp 39.000 Schnellladepunkte mit über 22 kW Ladeleistung.

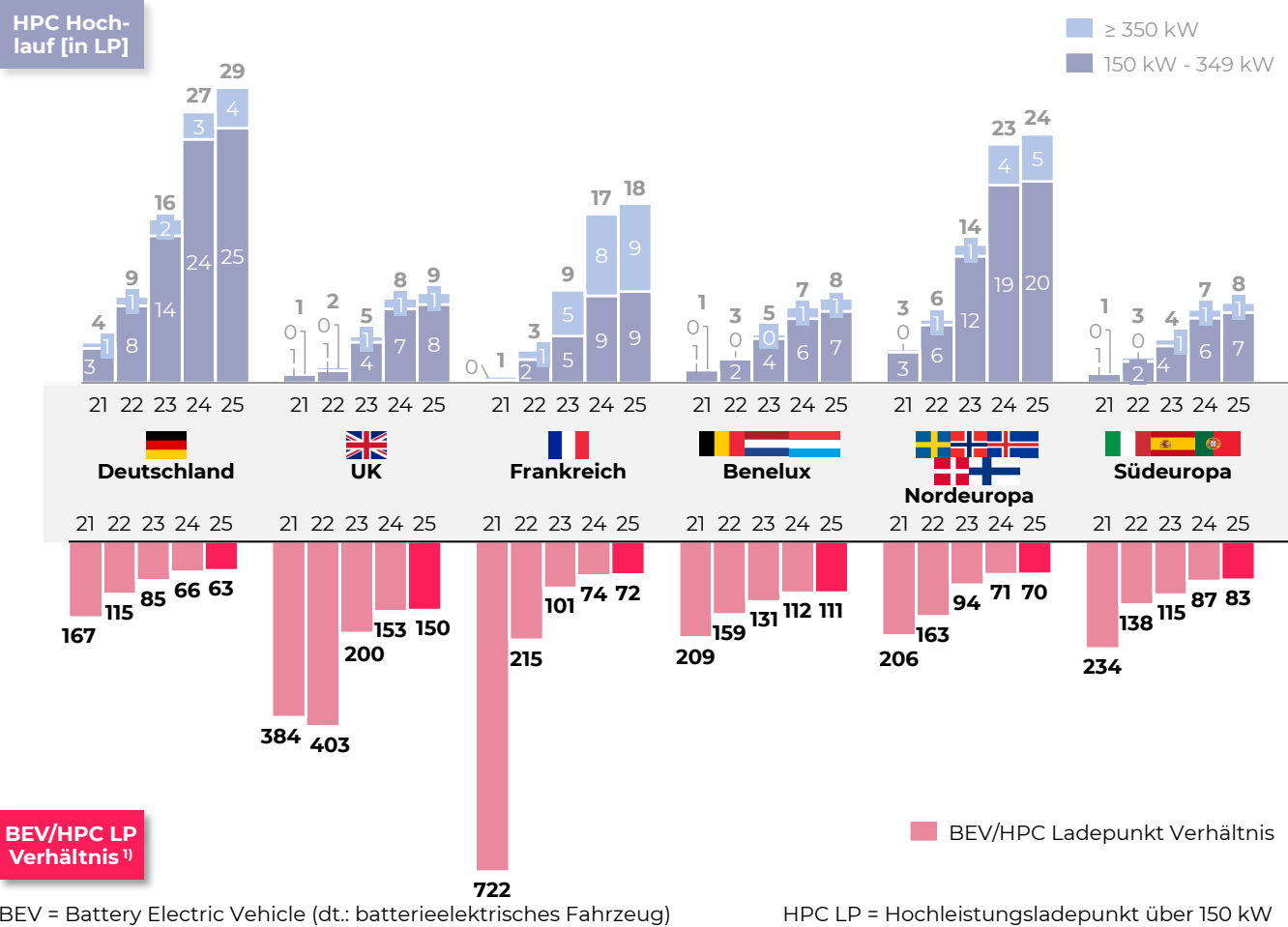
Während die Zahl der Normalladepunkte von Januar 2024 bis Januar 2025 um knapp +20 % stieg, wuchs die Zahl der Schnellladepunkte im gleichen Zeitraum um rund +43 % auf 36.500 Ladepunkte. Auch im Vorjahr war das Verhältnis ähnlich dynamisch: Normalladepunkte legten um knapp +40 %, Schnellladepunkte sogar um über +70 % zu. Der Hochlauf der Schnellladeinfrastruktur bleibt damit nicht nur prozentual, sondern auch in der Ausbaugeschwindigkeit auf hohem Niveau.

Auffällig ist, dass das stärkste Wachstum innerhalb der Schnellladeinfrastruktur im Bereich hoher Ladeleistungen stattfindet. Zwischen Januar 2024 und Januar 2025 wurden im Segment 50–149 kW rund 2.400 neue Ladepunkte ergänzt – ein Zuwachs von +34 %.

Noch deutlicher fällt der Anstieg bei den Ladepunkten über 150 kW aus (sogenanntes High-Power-Charging, kurz HPC): Über 8.400 zusätzliche Ladepunkte entsprechen einem Wachstum von +50 % innerhalb eines Jahres.¹⁾ **Beim Blick auf die Ausbauziele namhafter CPOs ist dieser Trend auch in den Folgejahren zu erwarten.**

Ausbau der HPC-Ladepunkte und BEV-Ladepunkt-Verhältnis im europäischen Vergleich [in tsd.]

Source: EAFO (04/2025)



1) Die Werte für 2025 beziehen sich auf den Stand April 2025 (YTD)

Nicht nur in Deutschland, sondern **auch in den anderen europäischen Kernmärkten nimmt der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur Fahrt auf.** Besonders Deutschland und Nordeuropa verzeichnen 2025 starke Zuwächse der Ladepunkten mit über 150 kW Ladeleistung. **Gleichzeitig sinkt das Verhältnis von batterieelektrischen Fahrzeugen pro HPC-Ladepunkt europaweit.** In mehreren Märkten liegt es bereits unter 100:1 – mit weiter fallender Tendenz.

Für Nutzer:innen ein Gewinn: Mehr Ladepunkte bedeuten kürzere Wartezeiten und mehr Flexibilität. **Für Ladeinfrastrukturbetreiber hingegen verschärft sich die Situation und die Auslastung wird zu einer zentralen Stellgröße im Infrastrukturwettbewerb.**

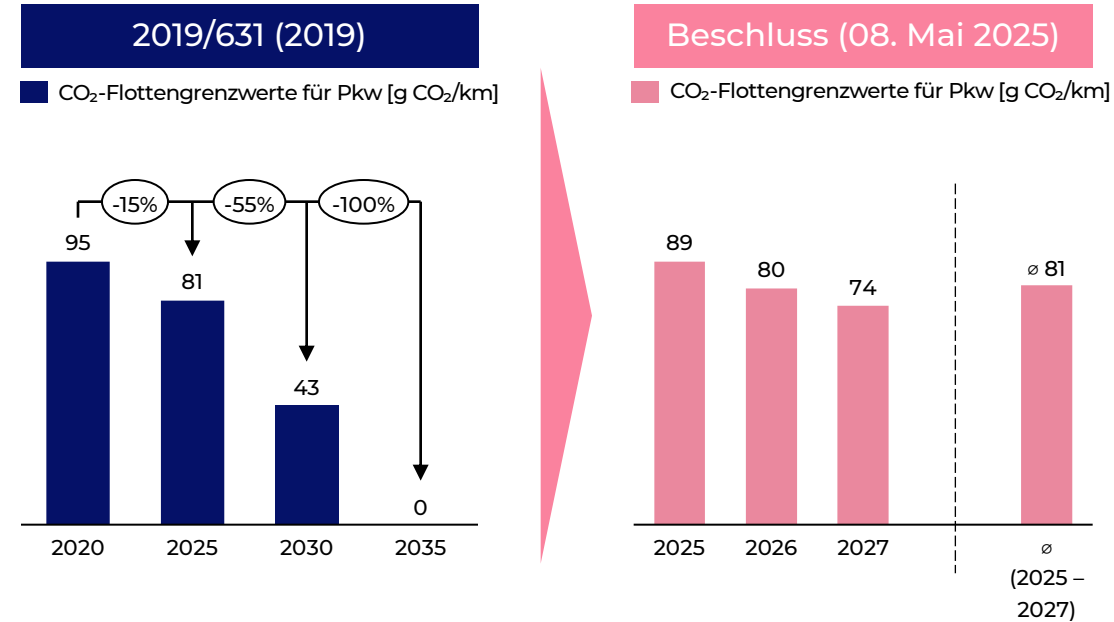
Umso wichtiger wird es, Kund:innen gezielt an die eigene Ladeinfrastruktur zu binden. Digitale Kanäle wie Ladeapps übernehmen dabei eine Schlüsselrolle: Preisgestaltung, Funktionalität und Nutzererlebnis entwickeln sich zu den entscheidenden Differenzierungsmerkmalen, um im Markt sichtbar zu bleiben und die eigene Infrastruktur nachhaltig auszulasten.

Während der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur weiter voranschreitet, ist die **Geschwindigkeit des Hochlaufs der batterieelektrischen Fahrzeuge noch recht ungewiss**. Auf EU-Ebene wurde im Mai 2025 beschlossen, die **CO₂-Flottenemissionsziele für die Jahre 2025 bis 2027 über einen mehrjährigen Durchschnitt zu bewerten statt jährlich**. Durch den **veränderten Bewertungsrahmen verringert sich der unmittelbare Handlungsdruck für Automobilhersteller, im Jahr 2025 verstärkt batterieelektrische Fahrzeuge in den Markt zu bringen**. Überkompensationen in den Jahren 2026 und 2027 können genutzt werden, um mögliche Zielverfehlungen in den Vorjahren auszugleichen. **Es bleibt abzuwarten, in welchem Umfang die Hersteller von dieser Regelung Gebrauch machen werden.**

Für die Betreiber von Ladeinfrastruktur bedeutet diese Veränderung eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der durchschnittlichen Auslastung in den kommenden Jahren. Auch aufgrund dieser Unsicherheit wird es zunehmend wichtiger Kund:innen im eigenen Ökosystem zu halten - Ladeapps übernehmen dabei eine Schlüsselrolle.



EU-Flottenemissionsziele für Fahrzeughersteller



Quelle: Europäisches Parlament, Presseraum, Stand: Mai 2025



- CO₂-Flottenziele 2025-2027 werden **über drei Jahre gemittelt** und nicht mehr jährlich geprüft.
- Emissionsüberschreitungen in einem Jahr (bspw. 2025) können **durch Übererfüllung in anderen Jahren** (bspw. 2026/27) **ausgeglichen** werden.

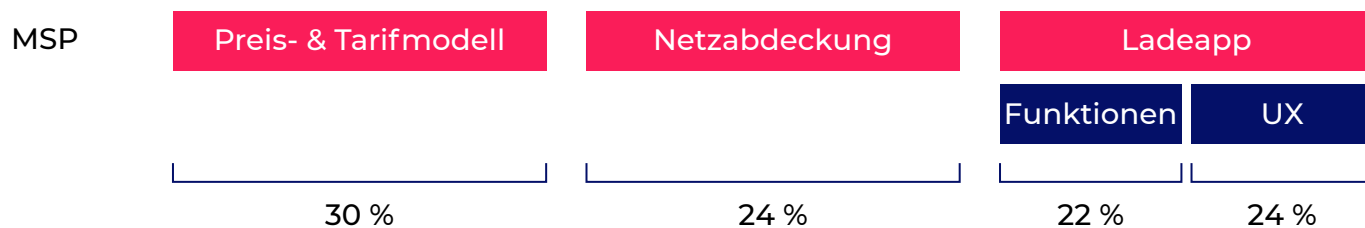
3. MOTIVATION & EINORDNUNG

Der eMobility Excellence Report 2025 bietet eine **umfassende Analyse der Angebote von Ladediensteanbietern – von der Netzwerkabdeckung und Preisstruktur bis hin zur Funktionalität und Nutzerfreundlichkeit der jeweiligen Ladeapps.**

Ziel ist es, **Fahrer:innen von Elektrofahrzeugen eine fundierte Orientierung** im wachsenden und zunehmend komplexen Lademarkt zu ermöglichen. Gleichzeitig erhalten **Anbieter eine datenbasierte Grundlage, um ihre Marktposition** im Vergleich zu Wettbewerbern besser einzuordnen und gezielt weiterzuentwickeln. Die Bewertung beruht auf einem mehrstufigen Ansatz, der methodisch sowohl quantitative Daten als auch qualitative Kriterien berücksichtigt und fortlaufend weiterentwickelt wird. Hierfür wird ein mehrdimensionales Bewertungsmodell herangezogen, das zentrale Kriterien einbezieht: Preis- & Tarifstruktur (30 %), Netzabdeckung (24 %), App-Funktionalität (22 %) sowie Nutzerfreundlichkeit (24 %).

2025

Fokus auf die eMobility Service Provider (MSP)
Veröffentlichung im **Juni 2025**



Die Daten zur Netzwerkabdeckung der MSPs basieren auf Erhebungen von Cirrantic/Charging Radar zum Stichtag 31. März 2025. Für die Berechnung der jährlichen Ladekosten verschiedener Ladedienste werden die aktuellen Preismodelle zum Stichtag 01.06.2025 verwendet und auf Basis von definierten Fahrprofilen hinsichtlich jährlicher Ladekosten bewertet. Außerdem liegt für den Funktions- und UX-Benchmark die am 25.04.2025 aktuelle Version der Ladeapps zugrunde.

Notenschlüssel

Punkte			Wertung
80	-	100	sehr gut
70	-	79	gut
60	-	69	befriedigend
50	-	59	ausreichend
0	-	49	mangelhaft



CPO (Charge Point Operator): Unternehmen, welches Ladesäulen installiert und betreibt.

MSP (Mobility Service Provider): Ladedienst, welcher Zugang zu öffentlicher Ladeinfrastruktur ermöglicht.¹⁾

¹⁾ Einige Testkandidaten vereinen beide Rollen (CPO und MSP), wodurch Synergieeffekte genutzt werden können.

Auszeichnung von Testsiegern



Ergänzend zum vorliegenden Bericht veröffentlicht der Axel Springer Verlag am 23. Juni 2025 eine Zusammenfassung der Ergebnisse auf der Website von AUTO BILD sowie am 3. Juli 2025 in der gedruckten Magazinausgabe. Im Rahmen dieser Publikationen verleiht AUTO BILD zudem **exklusive Siegel an die Testsieger** in unterschiedlichen Kategorien. Die prämierten Anbieter haben – in Abstimmung mit AUTO BILD – die Möglichkeit, dieses **Siegel im Rahmen ihrer Kommunikations- und Marketingaktivitäten zu nutzen**, beispielsweise auf Websites, in Online-Auftritten oder Werbematerialien. Die redaktionelle Verantwortung für die Vergabe der Siegel liegt bei Matthias Brügge von AUTO BILD, der bei Rückfragen zur Verwendung oder Gestaltung gerne als Ansprechpartner zur Verfügung steht.



Teilnehmer eMobility Excellence 2025

MSP-Benchmark

Freie MSPs



OEM-MSPs



CPO-MSPs



1) Die Ladeapp von MINI wird in diesem Vergleich nicht separat aufgenommen. Sie greift analog der My BMW App auf das Netzwerk der Digital Charging Solutions zurück.



4. DIE ANBIETER IM ÜBERBLICK

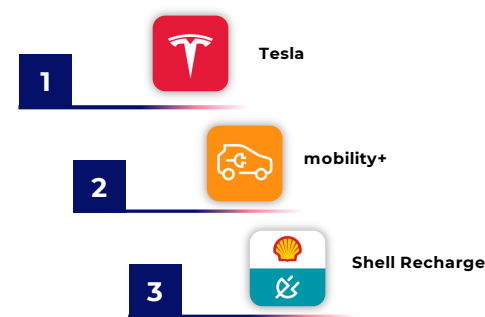
Die **Auswahl der MSP-Anbieter basiert auf einer Umfrage mit über 400 Teilnehmer:innen.**

Im Rahmen der Umfrage wurde unter anderem die Frage gestellt, welche Ladeapps genutzt werden. Für den Benchmark wurden **15 relevante Anbieter von Ladeapps ausgewählt.**

In den vergangenen Jahren wurden in diesem Vergleich ausschließlich Ladeapps berücksichtigt, die Roaming ermöglichen – also den Zugang zur Ladeinfrastruktur mehrerer Betreiber über eine einzige App. Aus diesem Grund blieben Anbieter wie Tesla, IONITY oder Fastned bislang unberücksichtigt. **Angesichts der hohen Relevanz dieser Anbieter werden in diesem Jahr erstmalig auch Anbieter ohne Roaming getestet.** Die Bewertung der Netzwerkabdeckung erfolgt dabei gesondert, da der Fokus dieser CPO-MSPs auf dem Zugang zum eigenen Ladenetzwerk liegt. Zudem zeigt die Umfrage, dass Nutzer:innen an diese Angebote andere Erwartungen stellen als an klassische Roaming-Anbieter.

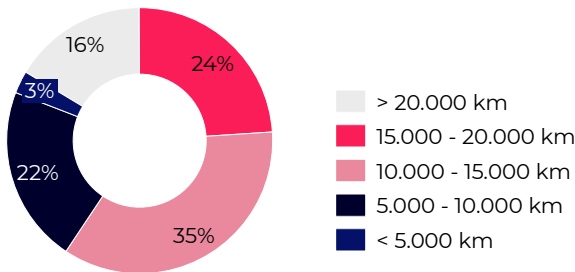
Anmerkung: Der Ladesäulenbetreiber Aral Pulse nimmt mit der eigenen Ladeapp am diesjährigen Vergleich auf eigenen Wunsch nicht teil, da einige Wochen nach Durchführung des Benchmarks wesentliche Änderungen am Produktangebot geplant sind.

Meistgenutzte Ladeapps



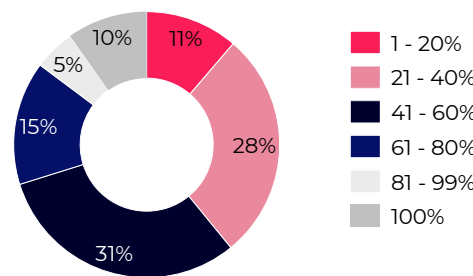
Gefahrene elektrische Kilometer

Fast **75 % aller Teilnehmer:innen** fahren jährlich **mindestens 10.000 km** rein elektrisch. Zur Einordnung: Die durchschnittliche Jahresfahrleistung beträgt in Deutschland 12.320 km.

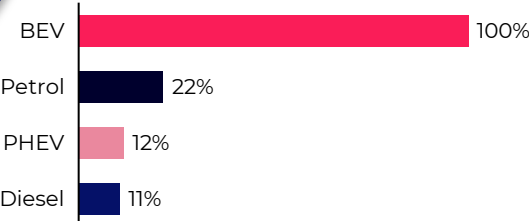


Anzahl öffentlicher Ladevorgänge

Bei über 60 % der Teilnehmer:innen finden **mindestens 40 % der Ladevorgänge öffentlich** statt. 10 % laden ausschließlich öffentlich.



Umfrage
400+
BEV-Fahrer:innen



Zweitfahrzeuge

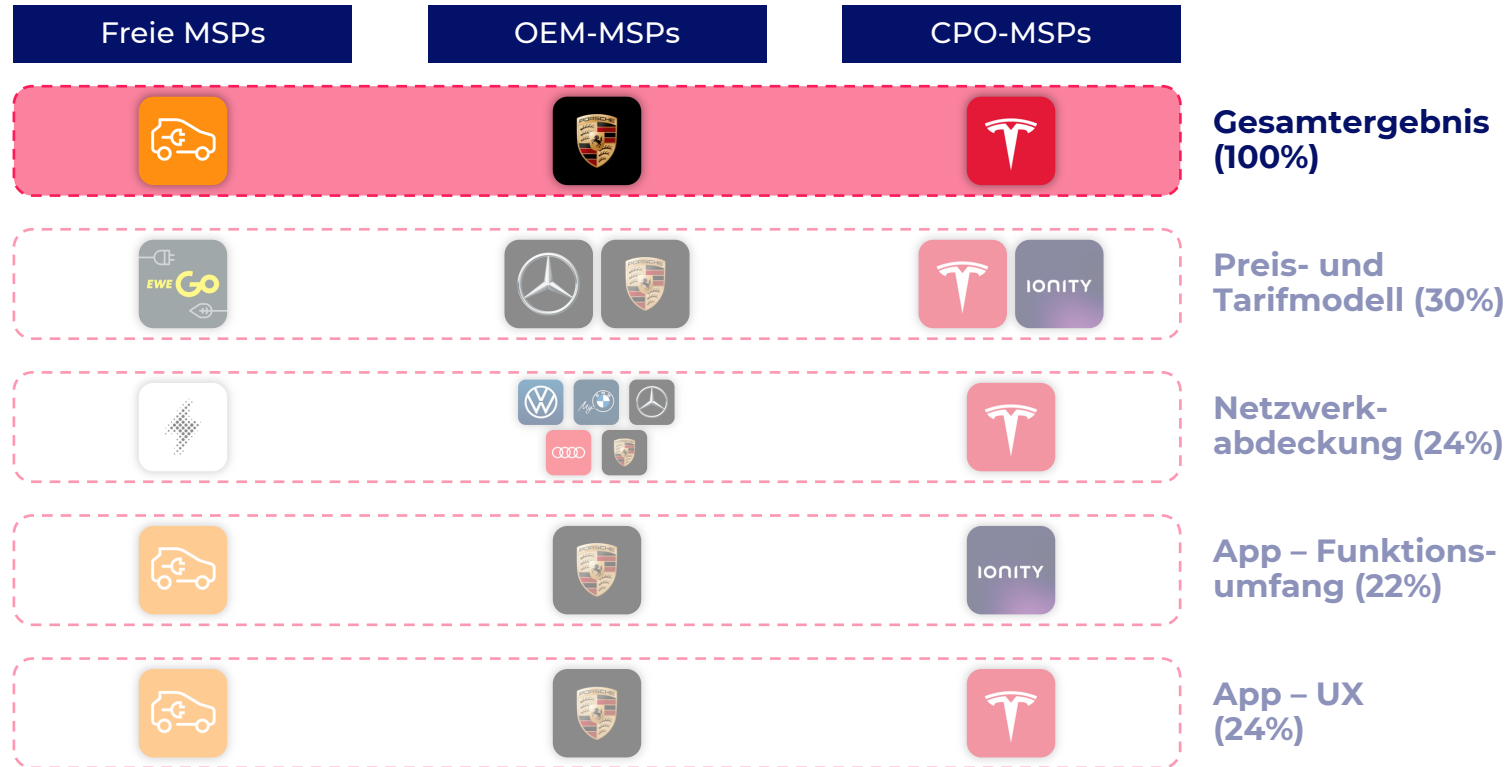
12 % der Teilnehmer:innen fahren zusätzlich einen Plug-in Hybriden, während 33 % neben ihrem BEV einen Benzin- oder Dieselfahrer besitzen.

Auch in diesem Jahr **basiert die Auswahl der teilnehmenden Ladeapps sowie die Gewichtung der Teilbenchmarks maßgeblich auf der Einschätzung aktiver Fahrer:innen von batterieelektrischen Fahrzeugen**. Zu diesem Zweck wurde in Zusammenarbeit mit dem Marktforschungsunternehmen USCALE eine Befragung mit 404 Proband:innen durchgeführt.

Die App **mobility+ von EnBW** gehört – **trotz zunehmender Konkurrenz – seit mehreren Jahren zu den am häufigsten genutzten Ladeapps in Deutschland**. Auffällig ist zudem die hohe Nennung der Tesla-App, obwohl diese keine Roaming-Funktionalität bietet. Auch wenn EWE Go derzeit noch nicht zu den drei relevantesten Ladeapps in Deutschland zählt, konnte der Anbieter insbesondere durch den attraktiven Einheitstarif sowie spürbare Verbesserungen in der App-Bedienung gegenüber dem Vorjahr deutlich an Relevanz gewinnen.

Zusätzlich hat die **Bedeutung der App-Nutzererfahrung aus Sicht der Befragten seit dem letzten Erhebungszeitraum deutlich zugenommen**. Die Gewichtung des UX-Benchmarks wurde daher von vormals 11 % auf über 20 % erhöht. Dennoch bleiben günstige Ladekosten sowie eine hohe Anzahl angebundener Ladepunkte die entscheidenden Kriterien bei der Wahl des bevorzugten Ladedienstes.

5. DIE GESAMTERGEBNISSE & TESTSIEGER



Das **Gesamtergebnis des eMobility Excellence MSP-Benchmarks** basiert auf einer aggregierten Bewertung von vier Kategorien: **Preis- und Tarifmodelle, Netzwerkabdeckung, Funktionsumfang und User Experience der Ladeapps.**

Preis- und Tarifmodelle:

In dieser Kategorie wird analysiert, mit welchen Angeboten Nutzer:innen – abhängig vom individuellen Fahrprofil – möglichst kosteneffizient laden können. Grundlage dafür bilden sechs verschiedene Fahrertypen, die jeweils spezifische Nutzungsmuster und Ladebedarfe abbilden.

Netzwerkabdeckung:

Diese Kategorie betrachtet die Anzahl der Ladepunkte, an denen Kund:innen mit dem jeweiligen Anbieter tatsächlich laden können – differenziert nach AC-, DC- und HPC-Ladepunkten.

App-Funktionsbenchmark und UX-Umsetzung:

Die Bewertung erfolgt zweigeteilt: Zum einen wird analysiert, welche Funktionen die Apps der einzelnen Anbieter bieten; zum anderen, wie gut diese Funktionen unter Berücksichtigung etablierter UX-Kriterien wie Bedienbarkeit, Verständlichkeit und Nutzerführung umgesetzt sind.

5.1 Freie MSPs – EnBW mobility+ bleibt Spitzenreiter, EWE Go verbessert sich erneut deutlich



Gesamtplatzierung	Punktzahl	Note	Tarif
1	81	sehr gut	EnBW mobility+ Vorteils-Tarif ¹⁾
2	79	gut	EnBW mobility+ Ladetarif M
2	79	gut	EnBW mobility+ Ladetarif S
3	78	gut	EWE Go
4	77	gut	EnBW mobility+ Ladetarif L
5	76	gut	Shell Recharge e-Deal
6	74	gut	Shell Recharge
7	72	gut	MAINGAU Autostrom Kundenpreis ¹⁾
8	71	gut	Elli Premium
9	69	befriedigend	Elli IONITY Boost
9	69	befriedigend	MAINGAU Autostrom Normalpreis
10	68	befriedigend	E.ON Drive More
10	68	befriedigend	E.ON Drive Light
10	68	befriedigend	Elli IONITY Ultra
10	68	befriedigend	Elli Base
11	60	befriedigend	ladenetz.de

1) Tarif ausschließlich für Energiekunden von EnBW/MAINGAU verfügbar

Auch in diesem Jahr sichert sich die EnBW den ersten Platz. In den Kategorien **Preismodell** und **Netzwerkabdeckung** erzielt die App **gute Ergebnisse**, erreicht jedoch nicht den Testsieg. Besonders im **Roaming führen teilweise hohe Preise zu Punktabzügen** im Preismodellvergleich. **Herausragend ist hingegen die Ladeapp selbst**: Sie überzeugt durch einen umfangreichen Funktionsumfang und eine exzellente Umsetzung der User Experience.

EWE Go setzt auch in diesem Jahr auf eine äußerst attraktive Preisstrategie und sichert sich – wie bereits im Vorjahr – den Spitzenplatz im Vergleich der Ladetarife. Darüber hinaus konnte der Anbieter sowohl seine Netzwerkabdeckung als auch die Qualität der Ladeapp deutlich verbessern. **Damit rückt EWE Go spürbar näher an EnBW heran. Es bleibt spannend, welcher Anbieter sich im kommenden Jahr den Testsieg sichern wird.**

Der neu eingeführte Tarif „Shell Recharge e-Deal“ erzielt bereits im ersten Bewertungsjahr ein gutes Gesamtergebnis und überzeugt insbesondere durch seine attraktiven Konditionen im Preisvergleich.

5.2 OEM-MSPs – Porsche übernimmt die Gesamtführung, Mercedes bietet den günstigsten Ladetarif der OEM-MSPs



Gesamtplatzierung	Punktzahl	Note	Tarif ¹⁾
1	87	sehr gut	Porsche Charging Service Plus
2	82	sehr gut	MB.CHARGE Public L
3	80	sehr gut	Porsche Charging Service Normal
4	78	gut	MB.CHARGE Public M
5	77	gut	Audi charging Pro
6	75	gut	MB.CHARGE Public S
7	75	gut	myBMW Active IONITY Plus
8	74	gut	Audi charging Plus
9	74	gut	myBMW Flex IONITY Plus
10	74	gut	Audi charging Basic
11	73	gut	myBMW Active
12	72	gut	myBMW Flex
13	71	gut	VW We Charge by Elli Premium
14	71	gut	VW We Charge by Elli Go
15	70	gut	VW We Charge by Elli Pro
16	70	gut	VW We Charge by Elli Basic

1) Tarife ausschließlich für Kund:innen der Fahrzeughersteller verfügbar

Porsche erzielt mit dem Tarif „**Porsche Charging Service Plus**“ die **beste Gesamtbewertung** und sichert sich den ersten Platz im Vergleich. Ausschlaggebend für das sehr gute Abschneiden mit 87 Punkten ist neben dem **hervorragenden Abschneiden im App-Benchmark unter anderem der attraktive Inklusivzeitraum, bei dem für Neukund:innen in den ersten drei Jahren nach Fahrzeugkauf die monatliche Grundgebühr entfällt.**

Mercedes folgt auf Rang 2 mit dem Tarif „MB.CHARGE Public L“ und erhält ebenfalls die Bewertung „sehr gut“. Neben einem **überzeugenden Preis-Leistungs-Verhältnis im Ladetarif L** punktet Mercedes mit einer sehr guten Netzwerkabdeckung.

Im Anschluss folgen die weiteren Ladetarife von Porsche, Mercedes, Audi und BMW. Aufgrund der neusten Tarifierneuerung zum 01.06. schneidet der BMW Active Tarif schlechter ab als im Vorjahr.

5.3 CPO-MSPs – Tesla setzt sich durch ein großes Ladenetzwerk mit guten Preisen an die Spitze

Gesamtplatzierung	Punktzahl	Note	Tarif
1	82	sehr gut	Tesla Tarif für Tesla-Fahrer:innen
2	79	gut	Tesla Member-Tarif für Nicht-Tesla-Fahrer:innen
3	77	gut	Tesla Tarif für Nicht-Tesla-Fahrer:innen
4	74	gut	IONITY Power
5	72	gut	IONITY Motion
6	66	befriedigend	IONITY Go
7	65	befriedigend	Fastned Gold Member
8	61	befriedigend	Fastned Pay-as-you-go

In der Kategorie der **Ladeapps ohne Roaming-Funktion** sichert sich **Tesla** den **Testsieg**. Ausschlaggebend für dieses Ergebnis ist der Zugang zum **umfassenden europäischen Tesla-Ladenetz**, das auch ohne Roaming weite Strecken innerhalb Europas problemlos abdeckt. Ergänzt wird das Angebot durch ausgesprochen **attraktive Konditionen für Fahrer:innen eines Teslas**.

Auf den nachfolgenden Rängen folgen die Tarife von **IONITY**. Der Schnellladesäulenbetreiber **überzeugt insbesondere durch eine deutlich verbesserte Ladeapp** und gewinnt damit den Benchmark im Funktionsumfang innerhalb der Kategorie der CPO-MSPs. Darüber hinaus bietet IONITY den derzeit **attraktivsten Ladetarif für alle BEV-Fahrer:innen ohne ein Tesla-Fahrzeug**. Allerdings erhält IONITY deutliche Abzüge bei der Anzahl integrierter Ladepunkte. Diese Lücke adressiert das Unternehmen jedoch bereits mit der angekündigten Spark Alliance: Die Ladepunkte von Atlante, Electra und Fastned werden integriert. Durch diesen strategischen Schritt wird das Konkurrenzangebot zur Tesla Ladeapp nochmals gestärkt.



Hinweis : Im Rahmen des Preis- und Tarifmodell-Vergleichs werden ausschließlich die Tarife der Ladeapp-Anbieter (MSPs) berücksichtigt. Eine Analyse der ad-hoc Preise erfolgt separat im eMobility Excellence CPO-Benchmark im Juli.



6. DIE EINZEL-BEWERTUNGEN IM ÜBERLICK

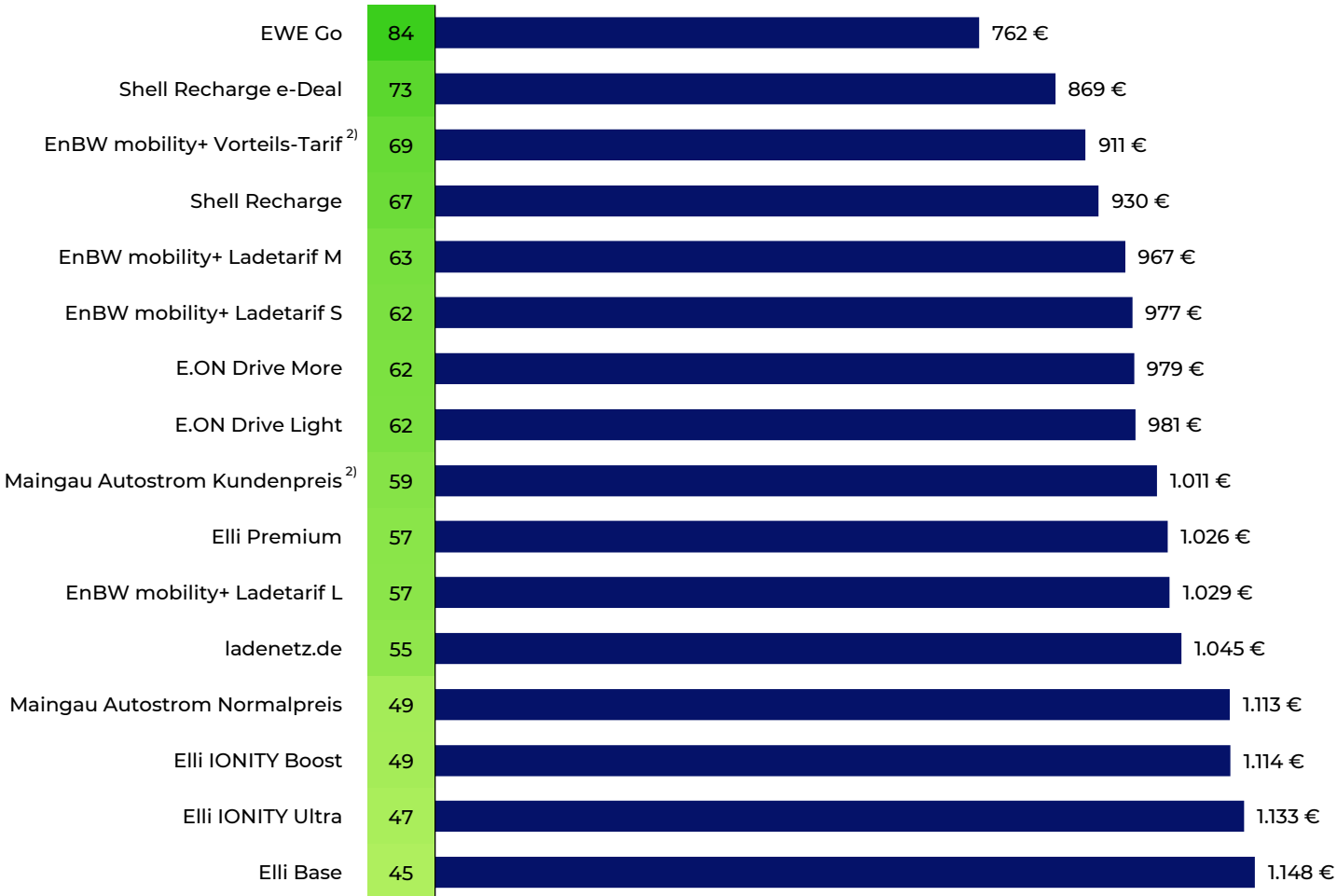
6.1 Preis- und Tarifmodell (30%)

Dieser Vergleich geht mit einer Gewichtung von 30 % in das Gesamtergebnis des Benchmarks ein. Die Gewichtung basiert dabei auf den Ergebnissen der zuvor durchgeführten Nutzerumfrage.

Das Preis- und Tarifmodell der Anbieter wird auf Basis berechneter durchschnittlicher jährlicher Ladekosten bewertet. Diese Ladekosten basieren auf **sechs gewichteten Fahrprofilen und berücksichtigen Ladevorgänge an AC-, DC- und HPC-Stationen unter Nutzung der jeweiligen Ladeapp.** Es werden alle Tarifoptionen der Anbieter verglichen, da viele Anbieter verschiedene Tarife und Preise (bspw. mit / ohne Grundgebühr, etc.) anbieten. Die Tarif- und Preispolitik vieler Anbieter ist vor dem Hintergrund der AFIR häufig in der Kritik – hier bietet die Studie einen Exkurs zur juristischen Einordnung der aktuellen Tarife, vor dem Hintergrund der Regelung.

Freie MSPs – Die durchschnittlichen Ladekosten pro Jahr für sechs Fahrprofile ¹⁾

X Punktzahl Preis- und Tarifvergleich (30 % der Gesamtbewertung)



¹⁾ Berechnung der jährlichen Ladekosten auf Basis der eMobility Excellence Bewertungslogik

²⁾ Tarif ausschließlich für Energiekund:innen von EnBW/MAINGAU verfügbar

Wie schon im letzten Jahr, überzeugt EWE auch dieses Mal mit dem äußerst günstigen Einheitstarif EWE GO mit jährlich durchschnittlichen Ladekosten von 762 € über alle Fahrprofile.

Der Shell Recharge e-Deal Tarif sichert sich den zweiten Rang mit 869 € pro Jahr, gefolgt vom EnBW mobility+ Vorteils-Tarif mit jährlichen Ladekosten von 911 €. Der EnBW Vorteils-Tarif ist jedoch lediglich für Strom- und/oder Gaskunden der EnBW abschließbar.

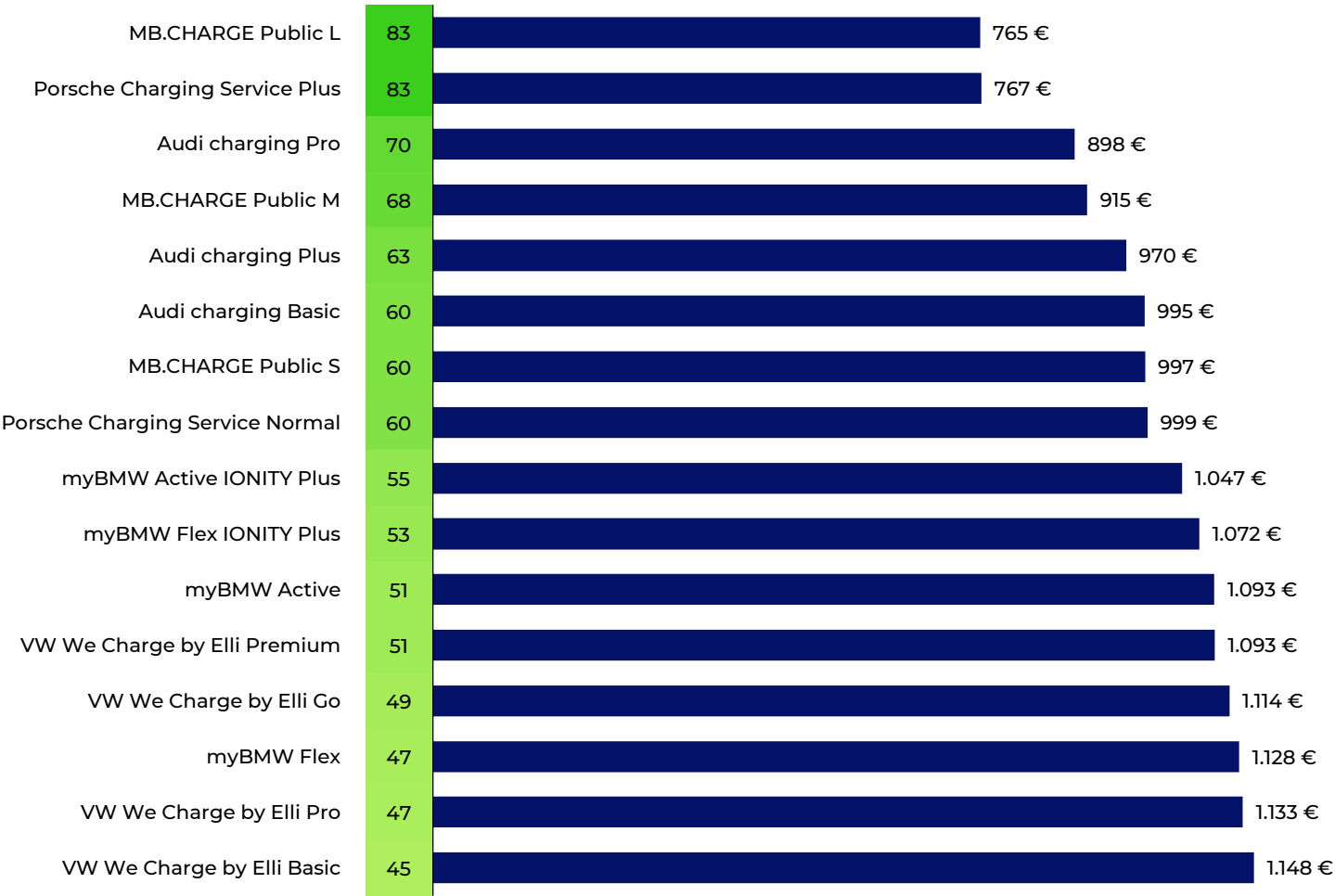
Das Preismodell von EWE Go überzeugt mit Einfachheit und Wirtschaftlichkeit über alle Fahrprofile hinweg - ohne Grundgebühr, ohne Blockiergebühr und mit attraktiven Preisen pro kWh. Sowohl im eigenen Netz als auch im Roaming, eignet sich dieser Tarif für nahezu alle Nutzerprofile.

Für Vielfahrer:innen mit hohem Anteil an öffentlichen Ladevorgängen können hingegen Tarife mit monatlicher Grundgebühr und günstigeren kWh-Preisen wirtschaftlich vorteilhaft sein. Ein Beispiel hierfür ist der Ladetarif L von EnBW.



OEM-MSPs – Die durchschnittlichen Ladekosten pro Jahr für sechs Fahrprofile ^{1,2)}

X Punktzahl Preis- und Tarifvergleich (30 % der Gesamtbewertung)



1) Berechnung der jährlichen Ladekosten auf Basis der eMobility Excellence Bewertungslogik

2) Tarife ausschließlich für Kund:innen der Fahrzeughersteller verfügbar



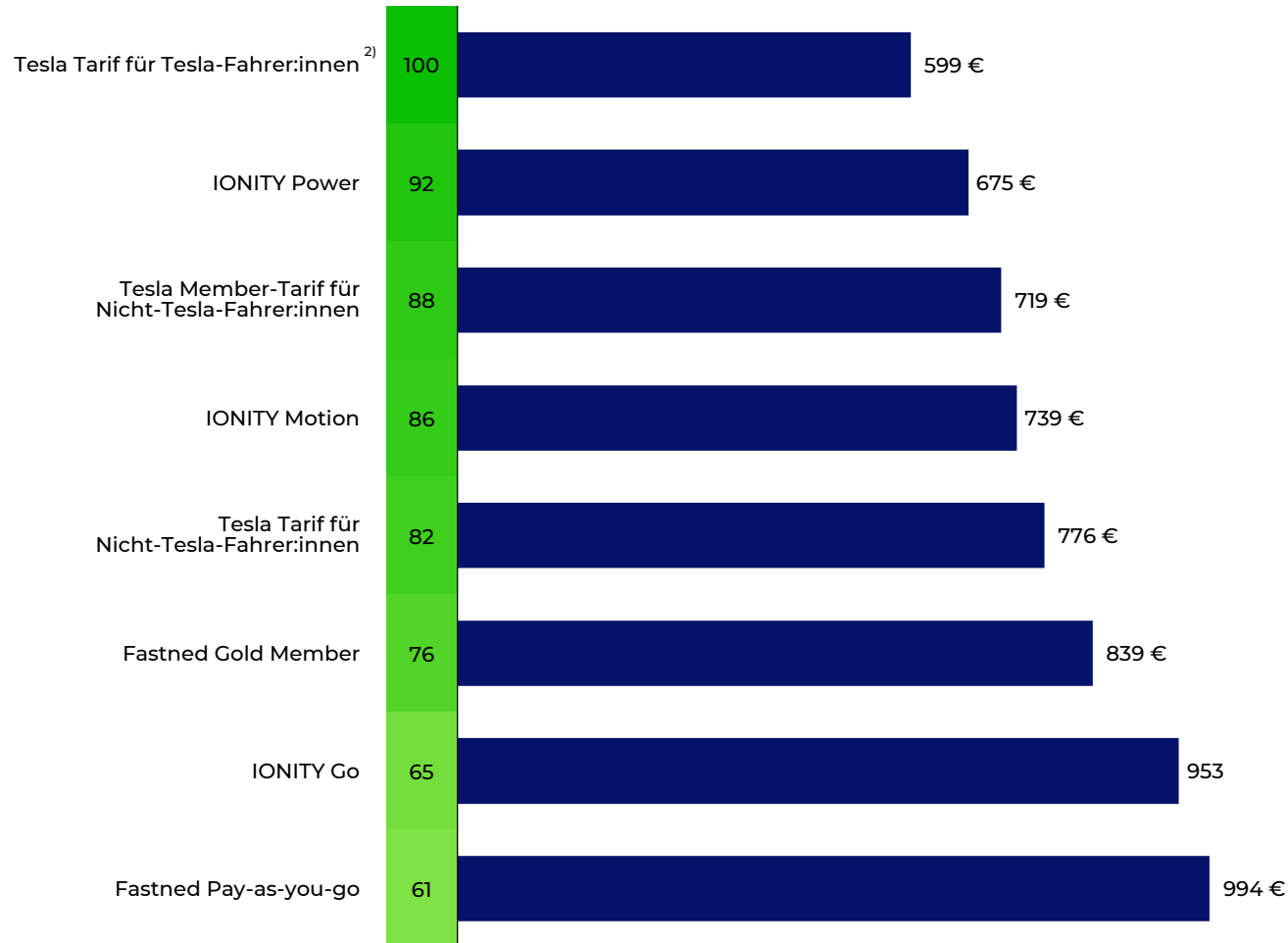
In der Kategorie der OEM-MSPs liefern sich in diesem Jahr die Fahrzeughersteller **Mercedes und Porsche** ein Kopf-an-Kopf-Rennen um den **attraktivsten Ladetarif für die jeweils eigenen Kunden**.

Der Ladetarif L von **Mercedes überzeugt durch besonders attraktive Konditionen bei einer angemessenen Grundgebühr**, welche beim Kauf eines vollelektrischen Fahrzeugs für ein Jahr entfällt. Darüber hinaus bietet MB.CHARGE Public mit 39 ct/kWh **günstige Preise für das Laden im eigenen Netzwerk, das kontinuierlich ausgebaut wird** und zunehmend hochwertige Standorte in Deutschland und Europa umfasst.

Auch **Porsche** bietet in den **ersten drei Jahren nach Fahrzeugkauf attraktive Konditionen**: Während dieses Zeitraums entfällt die monatliche Grundgebühr von 16,99 € für den Porsche Charging Service Plus vollständig – ein attraktives Angebot für neue E-Autofahrer:innen der Marke. Nach Ablauf der drei Jahre lohnt sich der Tarif vor allem für Vielfahrer:innen.

CPO-MSPs – Die durchschnittlichen Ladekosten pro Jahr für sechs Fahrprofile ¹⁾

X Punktzahl Preis- und Tarifvergleich (30 % der Gesamtbewertung)



1) Berechnung der jährlichen Ladekosten auf Basis der eMobility Excellence Bewertungslogik

2) Tarif ausschließlich für Tesla-Fahrer:innen verfügbar







Tesla, IONITY und Fastned bieten allesamt äußerst attraktive Preise innerhalb ihrer eigenen Netzwerke, mit denen sie sowohl in der Kategorie der freien MSPs als auch bei den OEM-MSPs sehr gut abschneiden würden. Da jedoch kein Roaming über die jeweilige Ladeapp angeboten wird und Nutzer:innen andere Erwartungen an diese Angebote stellen, erfolgt die Bewertung in einer gesonderten Kategorie. Besonders hervorzuheben sind die Angebote von Tesla und IONITY: Tesla bietet für Fahrer:innen eines Tesla-Fahrzeugs die attraktivsten Konditionen. Auch Nutzer:innen anderer Marken können – gegen eine optionale monatliche Grundgebühr von 9,99 € – zu denselben günstigen Tarifen laden. Für diese Zielgruppe bietet IONITY jedoch einen noch attraktiveren Tarif: Gegen eine Grundgebühr von 11,99 € kann zu einem Preis von 39 ct/kWh an IONITY-Ladestationen geladen werden. Der Tarif eignet sich insbesondere für Langstreckenfahrer:innen, die regelmäßig auf ein leistungsstarkes Schnellladenetz angewiesen sind.

Referenzfahrzeuge:

Standard BEV¹⁾ 

Premium BEV²⁾ 

Fahr- und Ladeprofile:

							
Relevanz in Deutschland	70 %	15 %	15 %		60 %	30 %	10 %
Jährliche Fahrleistung [km]	12.000	20.000	12.000		15.000	30.000	15.000
Anteil öffentliches Laden	15 %	60 %	100 %		15 %	60 %	100 %
AC	Anteil öffentl. Laden AC	5 %	10 %	70 %	5 %	10 %	70 %
	Ø Strommenge [kWh]	15	15	15	15	15	15
	Ladedauer [min]	150	150	300	150	150	300
	Anzahl Ladevorgänge [#]	7	23	95	11	46	160
DC	Anteil öffentl. Laden DC	-	-	10 %	-	-	10 %
	Ø Strommenge [kWh]	-	-	25	-	-	25
	Ladedauer [min]	-	-	30	-	-	30
	Anzahl Ladevorgänge [#]	-	-	8	-	-	14
HPC	Anteil öffentl. Laden HPC	10 %	50 %	20 %	10 %	50 %	20 %
	Ø Strommenge [kWh]	40	50	40	60	75	60
	Ladedauer [min]	25	30	25	25	30	25
	Anzahl Ladevorgänge [#]	5	34	10	6	46	11

1) Batteriekapazität: 60 kWh, Verbrauch: 16,9 kWh/100 km

2) Batteriekapazität: 95 kWh, Verbrauch: 22,8 kWh/100 km

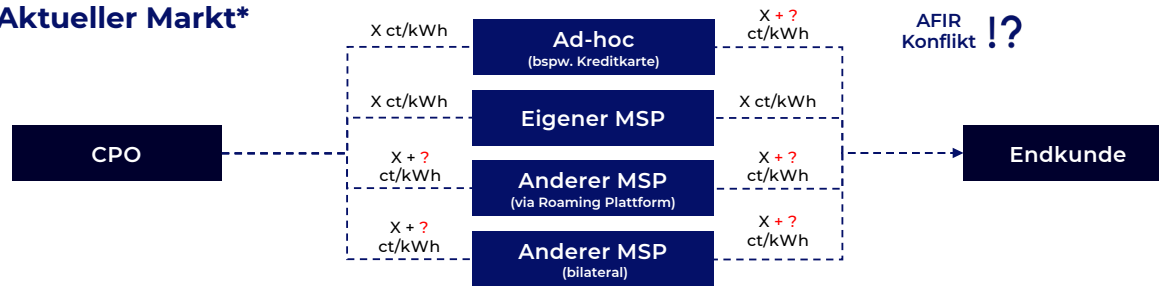
 Durchschnittslader:in

 Vielfahrer:in

 Laternenparker:in

Exkurs | AFIR – Alternative Fuels Infrastructure Regulation (EU) 2023/1804

Aktueller Markt*



*Dient zur Veranschaulichung

„[...]Dies erklärt grundsätzlich die zum Teil deutlichen Preisunterschiede zwischen ad-hoc Preisen und Roaming-Preisen. Hier ist die Transparenz gefragt. Dazu sind die CPO nach der AFIR verpflichtet. [...]“

Dr. Katharina Bösche



BOESCHE

Einschätzung

von Dr. Katharina Bösche

Teil 1 / 2

„Die AFIR, die seit dem 13.04.2024 in Kraft ist, regelt Vorgaben für öffentlich zugängliche Ladepunkte. Die Preise müssen nach Art. 5 **„angemessen, vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend“** sein. **„Vergleichbar“** bedeutet, dass die Preise eines Ladepunktbetreibers (Charge Point Operator – CPO) gegenüber vergleichbaren Elektromobilitäts Providern (EMP) gleich sein müssen. Entsprechend ist auch die Vorgabe „nichtdiskriminierend“ zu verstehen. Nach dem allgemeinen Gleichheitsgrundsatz in Art. 3 des Grundgesetzes (GG) ist wesentlich Gleiches gleich und wesentlich Ungleiches seiner Eigenart entsprechend rechtlich ungleich zu behandeln. Übertragen auf die Elektromobilitätswelt bedeutet dies: **ein CPO darf einem EMP, der nur über wenige Verträge mit Elektrofahrzeugnutzer (RFID-Karten) verfügt, andere Preiskonditionen einräumen als einem EMP, der mehrere 1.000 Verträge mitbringt.**

Exkurs | AFIR – Alternative Fuels Infrastructure Regulation (EU) 2023/1804

Teil 2 / 2

Grundsätzlich bestehen wesentliche Unterschiede zwischen Preisen, die im Rahmen von Roaming-Verträgen angeboten werden gegenüber ad-hoc an der Ladesäule zustande gekommene Verträge. **Das ad-hoc-Laden erfordert deutlich mehr Implementierungs- und Verwaltungsaufwand** in der Abwicklung jedes einzelnen Ladevorgangs. Für die Umsetzung der AFIR-Vorgabe, Kreditkartenterminals und u.U. ein PinPad-Terminal in die Ladesäule zu implementieren, bedarf es Änderungen der Baumusterprüfbescheinigung. D.h. die Hersteller müssen erneut ein **zeit- und kostenaufwendiges Konformitätsbewertungsverfahren durchlaufen**. Hinzukommen die hohen Netzanschlusskosten. Diese **erheblichen Kosten** spiegeln sich dem Lauf der Natur der Sache folgend in den ad-hoc-Preisen der CPO gegenüber den Kunden wider. Die Roaming-Preise der EMP unterscheiden häufig zwischen einem Tarif mit Grundgebühr, ohne Grundgebühr aber dafür einer höheren kWh-Gebühr etc. Bei einer Grundgebühr haben die Anbieter auch aufgrund der längeren Vertragsbindung deutlich mehr Spielraum attraktivere Preise anzubieten. Diese Option hat ein CPO bei den ad-hoc-Preisen für Ladevorgänge mit Kunden nicht. Auch sonst im Wirtschaftsleben werden attraktivere Preise bei längeren Vertragsbindungen (z.B. Abos von Presseartikeln) angeboten, als wenn ad-hoc eine Zeitschrift am Kiosk gekauft wird. Dies erklärt grundsätzlich die zum Teil deutlichen Preisunterschiede zwischen ad-hoc-Preisen und Roaming-Preisen. Hier ist die **Transparenz** gefragt. Dazu sind die CPO nach der AFIR verpflichtet. Preise müssen VOR dem Starten des Ladevorgangs an der Ladesäule oder webbasiert angegeben werden. Der Kunde kann die ad-hoc-Preise mit dem EMP-Preis seiner Dauervertragsbeziehung vergleichen und sich dann für den attraktiveren Preis entscheiden. Lädt er nur ad-hoc **fehlt ihm natürlich diese Vergleichsoption**.

Was zu einer Kostensenkung beitragen würde, sind ein beschleunigter Netzanschluss nach einheitlichen Vorgaben, Reduzierung der Komplexität eichrechtlicher Vorgaben, beschleunigter Zugang zu öffentlichen Flächen, umfassende Reform der Abgaben, Entgelte und Umlagen für Strom. Durch diese Maßnahmen wird die Attraktivität der Ladepreise gesteigert werden! Hier ist die neue Bundesregierung gefragt!"

Einschätzung

von Dr. Katharina Bösche






6.2 Netzwerkabdeckung (24%)

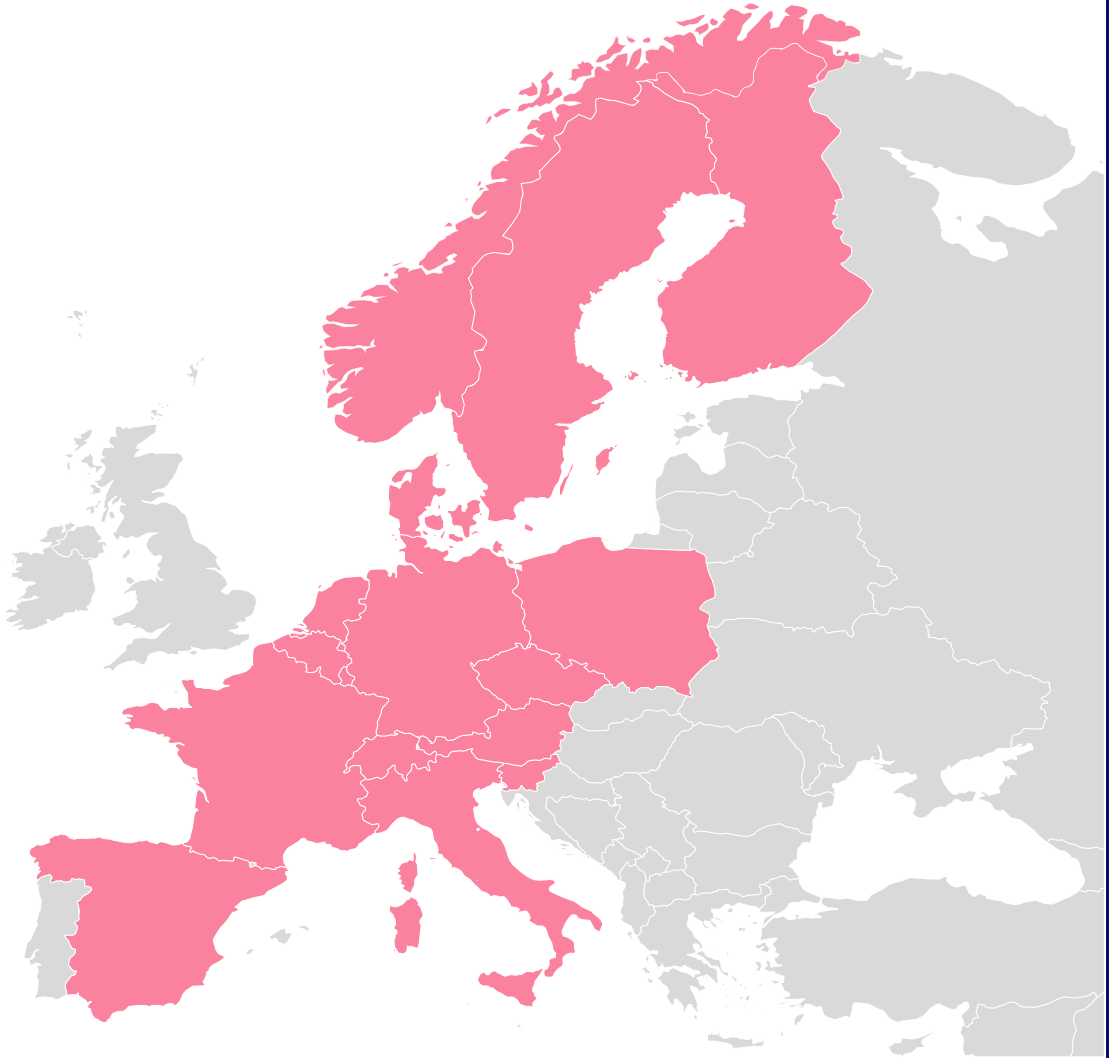
Für den Vergleich der Netzwerkabdeckung wird die **Anzahl der angebundenen Ladepunkte der jeweiligen Ladedienste in ausgewählten Märkten analysiert**. Die Analyse zeigt, dass sich die Ladedienstanbieter im Aspekt der **Netzwerkabdeckung signifikant weiterentwickelt** haben: Während vor wenigen Jahren 300.000 Ladepunkte als Erfolg galten, bieten führende Dienste heute Zugang zu **über 800.000 Ladepunkten europaweit**. Dadurch ist eine komfortablere Fortbewegung mit dem Elektrofahrzeug in den europäischen Kernmärkten möglich – die Reichweitenangst nimmt spürbar ab. Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der Nutzerumfrage wider. **Aus Sicht von P3 lässt sich die Relevanz dieses Kriteriums künftig tendenziell geringer gewichten**, da sich führende Anbieter in ihrer Netzabdeckung kaum noch klar voneinander differenzieren. Dennoch ist eine hohe Anzahl integrierter Ladepunkte essenziell und fließt mit 24% in das Gesamtergebnis dieses Benchmarks ein.



Betrachtete Märkte im Vergleich der Netzwerkabdeckung

Weitere europäische Märkte

# Ladepunkte gerundet			
	AC	DC	HPC*
	233.000	2.900	4.900
	141.500	15.000	30.700
	120.000	17.000	18.000
	95.000	2.200	4.200
	52.700	9.900	4.000
	33.500	1.500	3.200
	26.700	3.500	4.300
	22.100	1.800	6.200
	10.900	4.200	7.100
	13.600	2.200	1.900
	6.300	4.400	1.000
	7.800	1.000	1.800
	3.900	2.200	600
	3.900	200	400
	2.000	400	200
	100	-	-



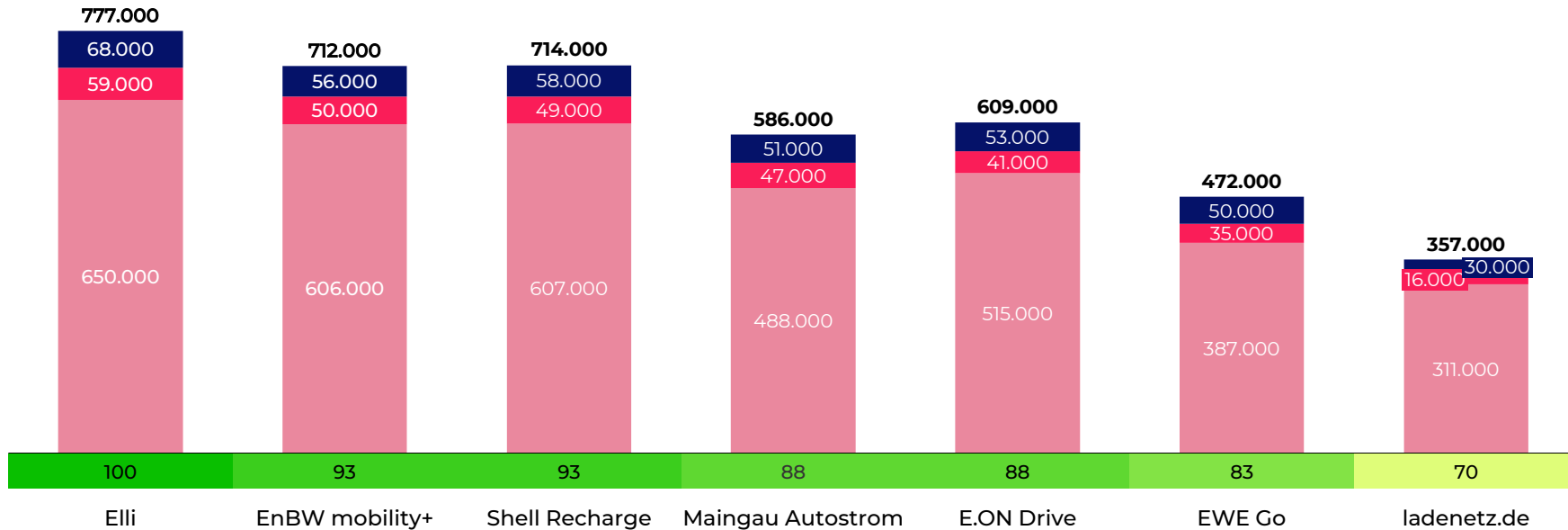
Bei der Analyse der Netzwerkabdeckung werden die **in den Ladeapps integrierten AC-, DC- und HPC-Ladepunkte in den markierten Märkten berücksichtigt**. Dabei stehen zentraleuropäische Länder mit einem hohen Anteil an elektrischen Fahrzeugen sowie typische Durchfahrts- und Reiseländer innerhalb Europas im Fokus. Die Bewertung der Netzwerkabdeckung erfolgt zu 50 % auf Basis der Anzahl integrierter HPC-Ladepunkte. AC- und DC-Ladepunkte fließen jeweils mit 25 % in die Bewertung ein.

Die **Datenbasis zur Bewertung der Netzwerkabdeckung der Ladeapps wird von den Publikationspartnern Charging Radar und Cirrantic bereitgestellt**. Diese beiden Anbieter gleichen die von den Ladeapp-Anbietern gemeldeten EVSE-IDs mit der internen Datenbank ab. Datenpunkte werden nur dann berücksichtigt, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind – etwa die öffentliche Zugänglichkeit. So wird sichergestellt, dass alle Ladeanbieter nach einheitlichen Maßstäben bewertet werden und nicht lediglich öffentlich kommunizierte Ladepunktzahlen wiedergegeben werden.

Quelle: Charging Radar, Cirrantic (Stand: 01.04.2025) *≥ 150 kW Ladeleistung

Freie MSPs – Netzwerkabdeckung ¹⁾

X Punktzahl vom Vergleich der Netzwerkabdeckung (24 % der Gesamtbewertung)



AC DC HPC Quelle: Charging Radar, Cirrantic (Stand: 01.04.2025)

¹⁾ Anzahl der Ladepunkte in Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Slowenien, Tschechien

Im Vergleich der Netzwerkabdeckung sichert sich der **freie MSP-Dienst von Elli den Spitzenplatz**. Der Anbieter stellt eine **sehr umfassende Abdeckung innerhalb Europas** bereit.

Auf den folgenden Plätzen liegen die Ladedienste von EnBW, Shell Recharge, E.ON Drive und MAINGAU Autostrom, die ebenfalls eine gute europaweite Anzahl an integrierten Ladepunkten vorweisen können.

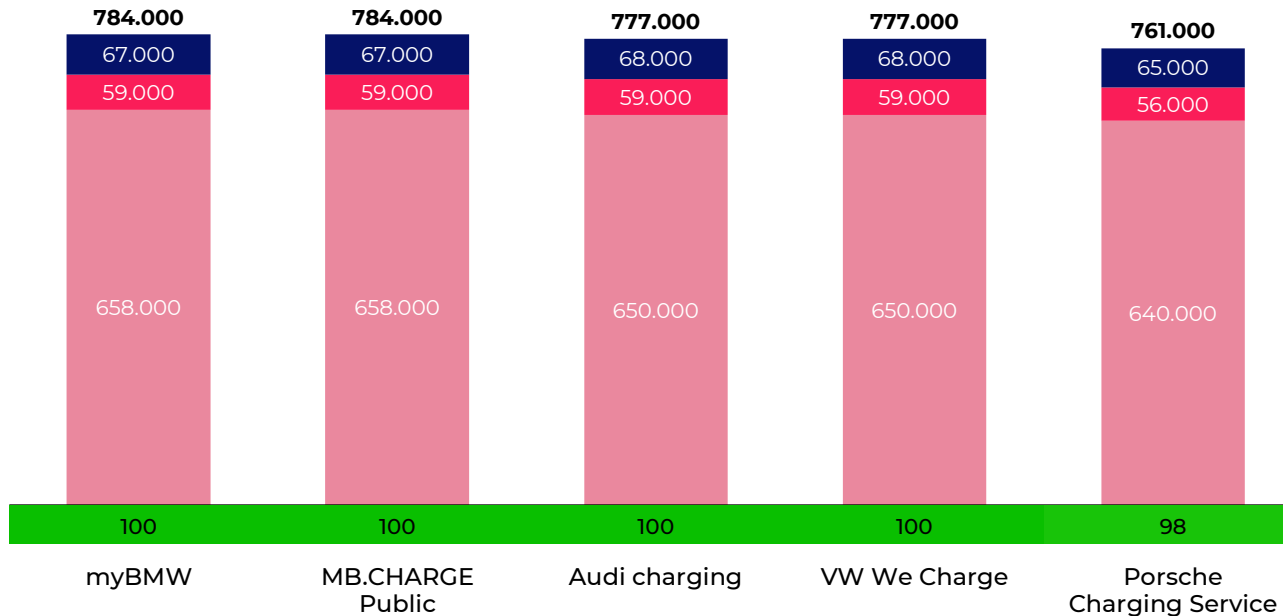
Die Anbieter **EWE Go und ladenetz.de konzentrieren sich derzeit vor allem auf eine hohe Abdeckung in Deutschland sowie im angrenzenden Ausland**.

+

+

OEM-MSPs – Netzwerkabdeckung ¹⁾

X Punktzahl vom Vergleich der Netzwerkabdeckung (24 % der Gesamtbewertung)



AC DC HPC Quelle: Charging Radar, Cirrantic (Stand: 01.04.2025)

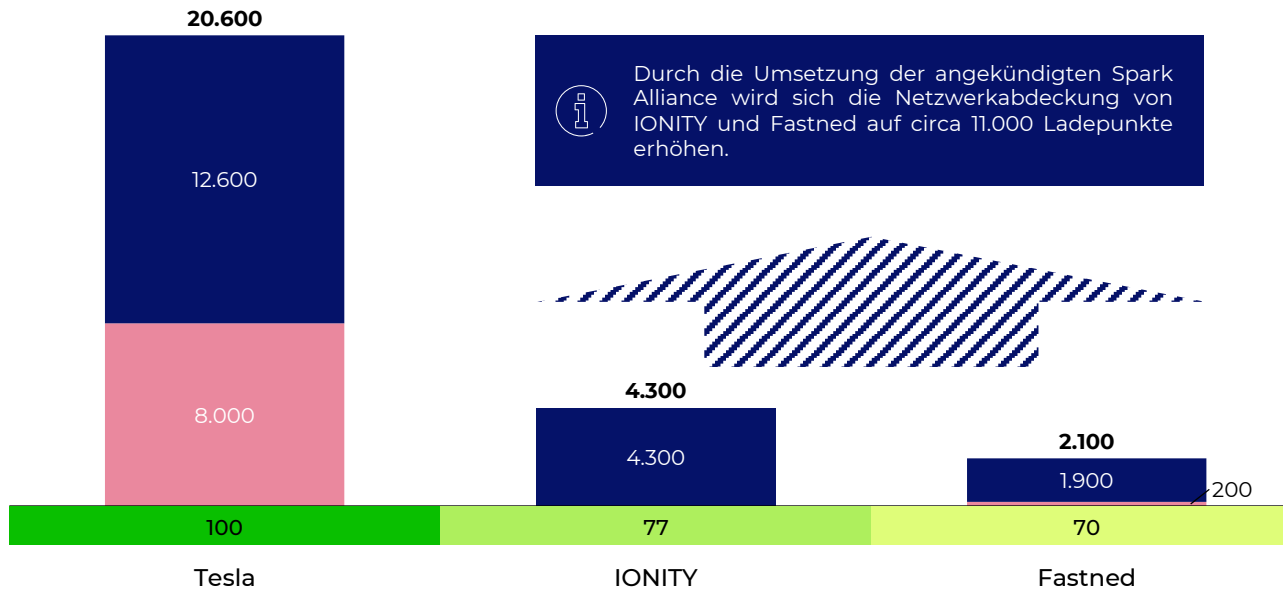
¹⁾ Anzahl der Ladepunkte in Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Slowenien, Tschechien

Bei den OEM-MSPs gibt es **keine signifikanten Unterschiede innerhalb der Netzwerkabdeckung** – alle verglichenen Fahrzeughersteller bieten ihren Kund:innen eine sehr gute Netzwerkabdeckung. Wie bereits im Vorjahr befinden sich die Angebote der OEMs auf einem durchweg hohen Niveau und lassen kaum Differenzierung über die reine Anzahl an Ladepunkten zu. Aus diesem Grund gibt es in diesem Vergleich erneut einen geteilten 1. Platz für das gesamte Teilnehmerfeld der Fahrzeughersteller (BMW, Mercedes, Audi, VW und Porsche). Nennenswert ist bei der Netzwerkabdeckung, dass die Anbieter Mercedes und BMW auf das Netzwerk der Digital Charging Solutions zurückgreifen, wogegen Elli die VW-Konzernmarken Audi und Volkswagen versorgt. Das Netzwerk von Porsche ist nahezu identisch groß.



CPO-MSPs – Netzwerkabdeckung ¹⁾

X Punktzahl vom Vergleich der Netzwerkabdeckung (24 % der Gesamtbewertung)



AC DC HPC Quelle: Charging Radar, Cirrantic (Stand: 01.04.2025)

¹⁾ Anzahl der Ladepunkte in Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Schweiz, Slowenien, Tschechien

Im Vergleich der CPO-MSPs wird analysiert, wie viele eigene Ladepunkte die jeweiligen CPOs in den ausgewählten europäischen Märkten betreiben.

Tesla bietet in diesen Märkten Zugang zu über 12.000 HPC-Ladepunkten. Damit ermöglicht der Anbieter den Endkund:innen, **allein mit der Tesla-Ladeapp auch längere Strecken innerhalb Europas komfortabel zurückzulegen.**

Aktuell bietet die IONITY Ladeapp Zugang zu rund 4.800 HPC-Ladepunkten in Europa; davon circa 4.300 in den für diesen Vergleich berücksichtigten Ländern.

Mit der **angekündigten Umsetzung der Spark Alliance** – einem Zusammenschluss von Atlante, Electra, Fastned und IONITY – **wird der Zugang auf über 11.000 Ladepunkte ausgeweitet.** Durch dieses erweiterte und vernetzte Angebot steigt der Wettbewerbsdruck auf Tesla deutlich.

Grundlegende Informationen	28 %
Ladeleistung	15 %
Preisangabe	13 %
Zahlungs- / Authentifizierungsoptionen	10 %
Anschlüsse und Steckertypen	10 %
Öffnungszeiten	9 %
Anzahl der Ladestecker	9 %
Annehmlichkeiten in der Nähe	8 %
Betreiber	6 %
Adressdaten	6 %
Standorthinweise (z.B. auf dem Parkplatz)	4 %
Barrierefreiheit	4 %
Übersicht letzter Ladevorgänge	4 %
Helpline	2 %

Verfügbarkeit und Qualität der Station	28 %
Belegungsstatus	19 %
Verfügbarkeitsprognose	15 %
Benachrichtigungen bei Verfügbarkeit	13 %
Reservierung	12 %
Allgemeine Bewertung	12 %
Auslastungsdiagramm	10 %
Detaillierte Bewertung	8 %
Nutzerkommentare	6 %
Fotos der Ladelocation	5 %

Vorauswahl und Filter	23 %
Ladeleistung	17 %
Preis	17 %
Belegungs- und Funktionsstatus	14 %
Öffnungszeiten	11 %
Anschlüsse und Steckertypen	10 %
Zahlungs-/ Authentifizierungsoptionen	10 %
Anzahl der Ladestecker	9 %
Betreiber	6 %
Annehmlichkeiten in der Nähe	3 %
Bewertung	3 %

Komfortfunktionalitäten	21 %
Navigation zur Ladestation	18 %
Prognose der Ladekosten	15 %
Autocharge / Plug & Charge	13 %
Intelligente Ladestoppplanung	12 %
Favorisierung von Ladestandorten	11 %
Fahrzeugauswahl	11 %
App in Fahrzeug Integration	11 %
QR-Reader Funktion	9 %

6.3 App – Funktionsumfang (22%)

Der Funktionsbenchmark des eMobility Excellence Reports analysiert und vergleicht die **Funktionslandschaft** der getesteten Ladeapps. Das Ergebnis dieser Analyse beeinflusst das Gesamtergebnis zu 22 %.

Während bislang vor allem Early Adopters – technikaffine Nutzer:innen mit einem hohen Interesse an Fahrzeugen, Ladesäulen und digitalen Lösungen – im Fokus standen, vollzieht sich aktuell ein **Wandel hin zum Massenmarkt**. Das Laden von Elektrofahrzeugen wird zunehmend zur Nebensache im Alltag. Die jährlich durchgeführte Nutzerumfrage liefert wichtige Erkenntnisse über den **Wandel der Nutzerbedürfnisse** im Bereich App-Funktionalitäten. Besonders auffällig in diesem Jahr: Die **zunehmende Bedeutung preisbezogener Funktionen**. Die transparente Darstellung des kWh-Preises, Preisfilter sowie Prognosefunktionen gewinnen deutlich an Relevanz. Diese Entwicklung unterstreicht den steigenden Wunsch der Nutzer:innen nach **Preistransparenz** – ein Bedürfnis, dem die aktuell stark variierenden Preisstrategien vieler Anbieter oft noch nicht gerecht werden. Weniger im Fokus stehen hingegen weiterhin Bewertungs- und Kommentarfunktionen. **Neu** in die Bewertung aufgenommen wurden in diesem Jahr das Vorhandensein von **Auslastungsdiagrammen** für Ladestationen sowie die Möglichkeit zur **Reservierung von Ladepunkten**. Beide Funktionen tragen dem wachsenden Anspruch der Nutzer:innen nach **Planbarkeit und Komfort** Rechnung.



Hinweis: Die neue ladenetz.de App („ladeapp“) wurde Ende Mai veröffentlicht und konnte daher nicht mehr in die Analyse einbezogen werden. Erste Eindrücke deuten auf ein moderneres Design und eine verbesserte Preistransparenz hin.

Funktionstest-Sieger

Die **mobility+ App** der EnBW erreicht im App-Funktionsbenchmark 2025 den **ersten Platz unter den freien MSPs** und punktet vor allem durch ihre **umfangreichen Filterfunktionen**.

So lassen sich beispielsweise gezielt Standorte mit einer hohen Anzahl an Ladepunkten auswählen. MAINGAU Autostrom belegt in dieser Kategorie Platz 2. Anders als viele Wettbewerber zeigt die App bereits in der Standortübersicht hilfreiche Standorthinweise und eine allgemeine Bewertung des Ladepunktes. EWE Go verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich. Standortfotos, die Anzeige und Filterung von Annehmlichkeiten sowie die Anzeige der Belegungsdauer von Ladepunkten tragen maßgeblich zum gesteigerten Funktionsumfang der App bei. Unter den **OEM-MSPs** verteidigt die **My Porsche App** erneut den ersten Platz im Funktionsbenchmark. Sie überzeugt in der Kategorie **Verfügbarkeit** und einem **breiten Spektrum an Filteroptionen**. Eine neue Funktion ermöglicht es bestimmte CPOs in der Routenplanung gezielt zu bevorzugen oder auszuschließen. **Unter den CPO-MSPs gewinnt IONITY**. Die App zeichnet sich besonders durch **ausführliche Informationen zum Ladestandort** innerhalb der Routenplanung aus. Details zu allen Bewertungs-Kategorien sind nachfolgend zu finden.

Platzierung	Punktzahl	App – Freie MSPs
1	70	mobility+
2	59	MAINGAU Autostrom
2	59	Shell Recharge
3	58	Elli
4	53	EWE Go
5	50	E.ON Drive
6	48	ladenetz.de
Platzierung	Punktzahl	App – OEM-MSPs
1	79	My Porsche
2	73	Mercedes-Benz
3	69	My BMW
4	64	Volkswagen
5	61	myAudi
Platzierung	Punktzahl	App – CPO-MSPs
1	50	IONITY
2	48	Fastned
2	48	Tesla (getestet mit Tesla-Fahrzeug)
3	38	Tesla (getestet ohne Tesla-Fahrzeug)

Testergebnisse App-Funktionen: Grundlegende Informationen

✓ Funktion **vorhanden**
/ Funktion **teilweise** vorhanden oder aufgrund Business Modell nicht notwendig
✗ Funktion **nicht vorhanden**

App - Freie MSPs	Punktzahl	Ladeleistung	Preisangabe	Authentifizierungsoptionen	Anschlüsse & Steckertypen	Öffnungszeiten	Anzahl der Ladestecker	Annehmlichkeiten	Betreiber	Adressdaten	Standort-hinweise	Barriere-freiheit	Übersicht Ladevorgänge	Helpline
mobility+	96	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
Shell Recharge	94	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	/	✗	✓	✓
EWE Go	92	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓
MAINGAU Autostrom	88	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓
Elli	88	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✗	✓	✓
E.ON Drive	88	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	/	✓	✓	✓
ladenetz.de	84	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✓
App - OEM-MSPs														
My BMW	92	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓
My Porsche	84	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✓
Mercedes-Benz	84	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✓
Volkswagen	84	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✓
myAudi	84	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✓
App - CPO-MSPs														
IONITY	96	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓
Fastned	83	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✓
Tesla (Test mit Tesla-Fahrzeug)	64	✓	✓	✗	✗	/	✓	✓	/	✓	✗	✗	✓	/
Tesla (Test ohne Tesla-Fahrzeug)	64	✓	✓	✗	✗	/	✓	✓	/	✓	✗	✗	✓	/

Testergebnisse App-Funktionen: Verfügbarkeit und Qualität der Station

✓ Funktion **vorhanden**
 / Funktion **teilweise** vorhanden oder aufgrund Business Modell nicht notwendig
 ✗ Funktion **nicht vorhanden**

App - Freie MSPs	Punktzahl	Belegungsstatus	Verfügbarkeits-prognose	Benachrichtigungen bei Verfügbarkeit	Reservierung	Allgemeine Bewertung	Auslastungsdiagramm	Detaillierte Bewertung	Nutzerkommentare	Fotos des Ladestandorts
E.ON Drive	52	✓	/	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✓
MAINGAU Autostrom	44	✓	/	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✓
Shell Recharge	35	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗	/
mobility+	32	✓	/	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓
EWE Go	32	✓	/	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✓
Elli	19	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
ladenetz.de	19	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
App - OEM-MSPs										
My Porsche	62	✓	✓	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✓
Mercedes-Benz	53	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✗
My BMW	40	✓	✗	✗	✗	/	✓	✗	✗	✓
Volkswagen	31	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗
myAudi	31	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗	✗	✗
App - CPO-MSPs										
IONITY	34	✓	/	✗	✗	✗	✓	✗	✗	/
Tesla (Test mit Tesla-Fahrzeug)	34	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓
Tesla (Test ohne Tesla-Fahrzeug)	34	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓
Fastned	19	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	/

Testergebnisse App-Funktionen: Vorauswahl und Filter

✓ Funktion **vorhanden**
/ Funktion **teilweise** vorhanden oder aufgrund Business Modell nicht notwendig
✗ Funktion **nicht vorhanden**

App - Freie MSPs	Punktzahl	Ladeleistung	Preis	Belegungs- und Funktionsstatus	Öffnungszeiten	Anschlüsse und Steckertypen	Authentifizierungsoptionen	Anzahl der Ladestecker	Betreiber	Annehmlichkeiten in der Nähe	Bewertung
mobility+	92	✓	✓	✓	/	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Elli	63	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✓	/	✗	✗
EWE Go	63	✓	✗	✓	/	✓	✓	✗	/	✓	✗
ladenetz.de	57	✓	✗	✓	✓	✓	/	✗	✗	✗	✗
MAINGAU Autostrom	51	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Shell Recharge	49	✓	✗	✓	✗	✓	/	✗	/	✗	✗
E.ON Drive	23	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗	/	✗	✓
App - OEM-MSPs											
My Porsche	87	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	/	✗
Mercedes-Benz	71	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✓
Volkswagen	71	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	/	✗	✗
My BMW	60	✓	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✗
myAudi	57	✓	✗	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✗	✗
App - CPO-MSPs											
Fastned	33	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✗	/	✓	✗
Tesla (Test mit Tesla-Fahrzeug)	29	✓	✗	✗	/	✗	✗	✗	/	✓	✗
Tesla (Test ohne Tesla-Fahrzeug)	29	✓	✗	✗	/	✗	✗	✗	/	✓	✗
IONITY	3	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	/	✗	✗

Testergebnisse App-Funktionen: Komfortfunktionen

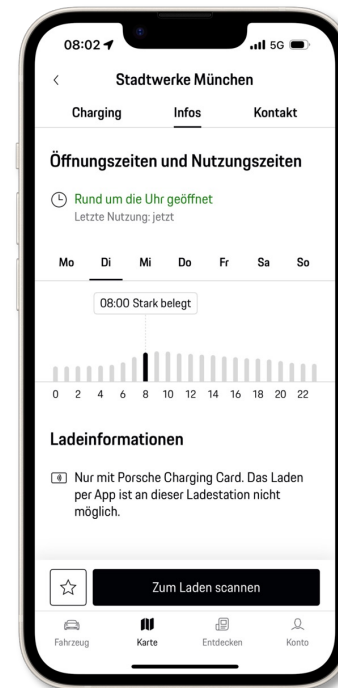
✓ Funktion **vorhanden**
 / Funktion **teilweise** vorhanden oder aufgrund Business Modell nicht notwendig
 ✗ Funktion **nicht vorhanden**

App - Freie MSPs	Punktzahl	Navigation zur Ladestation	Prognose der Ladekosten	Autocharge / Plug & Charge	Intelligente Ladestoppplanung	Favorisierung von Ladestandorten	Fahrzeugauswahl	App in Fahrzeug Integration	QR-Reader
mobility+	64	/	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓
Elli	64	/	✗	✓	✗	✓	✓	✓	✓
Shell Recharge	54	/	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✗
MAINGAU Autostrom	52	/	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✓
E.ON Drive	29	/	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✓
ladenetz.de	29	/	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓
EWE Go	20	/	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗
App - OEM-MSPs									
Mercedes-Benz	89	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
My Porsche	85	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
My BMW	85	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Volkswagen	76	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗
myAudi	76	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗
App - CPO-MSPs									
Tesla (Test mit Tesla-Fahrzeug)	65	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✗
IONITY	56	/	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓
Fastned	56	/	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✗
Tesla (Test ohne Tesla-Fahrzeug)	20	/	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗

Neue Funktionen & Trends

Die **Verfügbarkeit** von Ladestationen zählt zu den zentralen Funktionskategorien für Nutzer:innen von Lade-Apps. Um **Wartezeiten zu vermeiden**, haben Fahrzeughersteller wie BMW, Mercedes, Porsche und Tesla sogenannte **Auslastungsdiagramme** in ihre Apps integriert. Diese Funktion ermöglicht es Nutzer:innen, vorab zu erkennen, zu welchen Tageszeiten eine Ladestation üblicherweise stark oder weniger stark frequentiert ist. Die Fahrzeughersteller Audi und Mercedes bieten an ihren eigenen Ladeparks sogar die Möglichkeit, **einen Ladepunkt bis zu 15 Minuten vor Ankunft zu reservieren**.

Die Ladeapps der Fahrzeughersteller ermöglichen bereits seit längerer Zeit die **Integration einer heimischen, kompatiblen Wallbox**. Auch Shell Recharge und Elli – als freie Anbieter – stellen diese Funktion bereit. Damit lassen sich sowohl öffentliches als auch privates Laden bequem über eine einzige App steuern – die Hersteller schaffen damit ein nahtloses und komfortables Ladeerlebnis innerhalb ihres Ökosystems. Diese Funktion wird nicht in die Gesamtbewertung des Benchmarks einbezogen, da der eMobility Excellence Report den Schwerpunkt auf das öffentliche Laden legt.



My Porsche

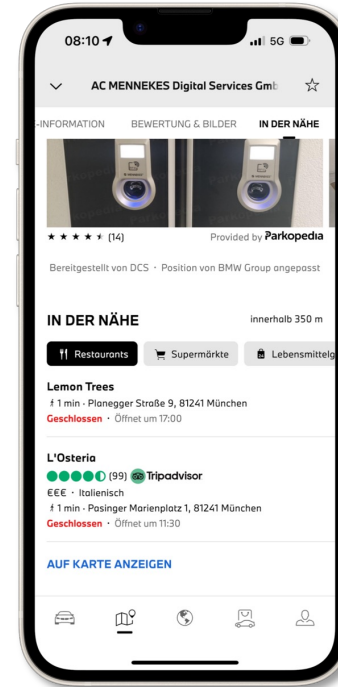


Shell Recharge

Ladezeiten angenehm gestalten

Bisher zeigten nur ausgewählte Ladeapps an, ob sich **Annehmlichkeiten** wie ein **Restaurant** oder eine **Toilette** in der Nähe der Ladestation befinden – häufig über einfache Icons. In diesem Jahr gehen mobility+, EWE Go und BMW einen Schritt weiter: Die Apps benennen **konkrete „Points of Interest“** mit Namen und geben die **Entfernung** zur jeweiligen Ladestation an. BMW nutzt hierfür eine Anbindung an Tripadvisor, wodurch zusätzlich Bewertungen und Bilder, wie beispielsweise eines Restaurants, abrufbar sind.

Ein weiterer Fortschritt befindet sich in der mobility+ App: Sie informiert nun auch darüber, ob ein Ladestandort **videoüberwacht** ist – ein wichtiger Sicherheitsaspekt, insbesondere ergänzend zur Angabe über die Beleuchtung bei Nacht.



Preistransparenz

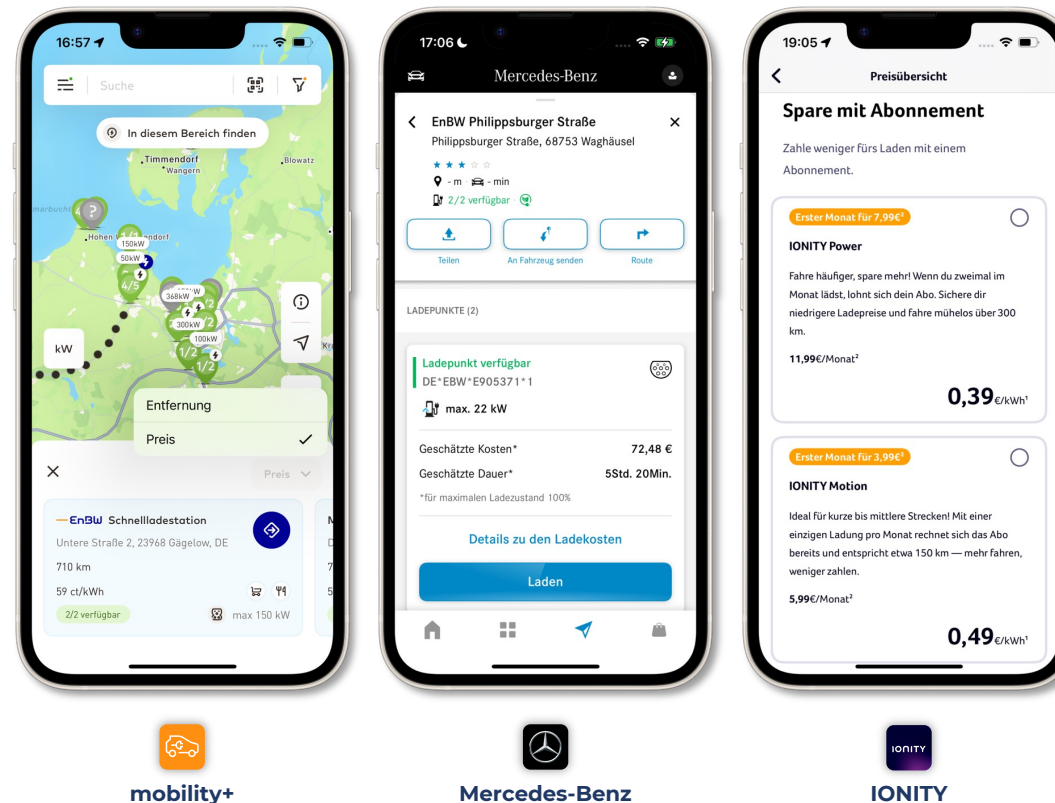
Dem zunehmenden Wunsch der Nutzer:innen nach höherer **Preistransparenz** können MSPs nicht nur durch ein klares Preismodell, sondern auch durch entsprechende App-Funktionen begegnen. Besonders hervorzuheben ist dabei die **mobility+ App**. Sie überzeugt mit einer Vielzahl an Preisfunktionen. Neben einer deutlichen Anzeige des kWh-Preises und einem Filter zur Festlegung einer individuellen Preisgrenze je Kilowattstunde enthält sie eine **Umkreissuche sortiert nach Preis**. Innerhalb des Kartenausschnitts werden verfügbare Ladestationen angezeigt, die wahlweise nach Entfernung oder Preis sortiert werden können – so werden kostengünstige Lademöglichkeiten in der Nähe gezielt hervorgehoben.

Mercedes-Benz und **IONITY** glänzen an dieser Stelle mit einer **Prognose der Ladekosten**.

IONITY vereinfacht ihren Nutzer:innen die Auswahl eines Abonnements, in dem sie berechnet, ab wie vielen Ladungen pro Monat sich das jeweilige Abonnement finanziell lohnt.

Weitere Marktteilnehmer gehen bereits weitere Schritte und bieten differenzierte Filterumfänge an. Nutzer:innen können gezielt nach Stationen mit **aktuellen Angeboten und Rabatten, oder rein kWh-basierter Abrechnung** suchen. Diese Funktionen dienen als

Anregung für die verglichenen Ladeanbieter.



Platzierung	Punktzahl	App - Freie MSPs
1	93	mobility+
2	89	EWE Go
3	83	MAINGAU Autostrom
4	79	Shell Recharge
5	72	Elli
5	72	E.ON Drive
6	66	ladenetz.de
Platzierung	Punktzahl	App - OEM-MSPs
1	89	My Porsche
2	79	My BMW
3	75	myAudi
3	75	Volkswagen
4	71	Mercedes-Benz
Platzierung	Punktzahl	App - CPO-MSPs
1	84	Tesla
2	71	IONITY
3	63	Fastned

6.4 App – UX (24%)

Der App-UX-Benchmark des eMobility Excellence Reports bewertet die Benutzerfreundlichkeit der teilnehmenden Ladeapps auf Basis der Interaktionsprinzipien gemäß DIN ISO 9241-11. Diese Prinzipien umfassen Aufgabenangemessenheit, Selbstbeschreibungsfähigkeit, Erwartungskonformität, Erlernbarkeit, Steuerbarkeit, Robustheit gegen Benutzerfehler sowie User Engagement. Die Bewertung erfolgt durch systematische Tests und Nutzerbefragungen.

Gemäß der durchgeführten Umfrage fließt das Ergebnis des UX-Benchmarks mit einem Anteil von 24 % in das Gesamtergebnis ein.



eMobility Excellence UX-Score

2 Use Cases

SUCHEN UND FINDEN VON
LADESTATIONEN

ANPASSUNG FILTERMÖGLICHKEITEN
/ INDIVIDUALISIERUNG

ROUTENPLANUNG (EXTRA)

13 Tester

ALTER: 26 – 46

BESTEHEND AUS:
UX EXPERT:INNEN
E-MOBILITY EXPERT:INNEN
E-MOBILITY NEULINGEN

7 Interaktionsprinzipien

nach ISO 9241-110

AUFGABEN-ANGEMESSENHEIT Benutzer werden **bei der Erledigung ihrer Aufgaben unterstützt**

SELBSTBESCHREIBUNGS-FÄHIGKEIT Alle **wichtigen** Informationen sind **vorhanden & verständlich**

ERWARTUNGS-KONFORMITÄT Das System verhält sich **vorhersehbar** und **konsistent**

ERLERNBARKEIT Das System **unterstützt das Erlernen** und erlaubt das **Explorieren**

STEUERBARKEIT Das System erlaubt dem Nutzer, die **Kontrolle** zu behalten, einschließlich der **Geschwindigkeit, Abfolge und Individualisierbarkeit**

ROBUSTHEIT GEGEN BENUTZERFEHLER Das System unterstützt den Benutzer bei der **Fehlervermeidung und Fehlerkorrektur**

BENUTZERBINDUNG Das System fördert eine **kontinuierliche Interaktion** auf **einladende** und **motivierende** Weise



Die Use Cases wurden anhand der 7 Interaktionsprinzipien und anhand einer Likert-Skala durch die UX-Tester:innen bewertet.
Die Gesamtbewertung wurde in einen UX-Score von 0 - 100 übersetzt.



Hinweis: Die neue ladenetz.de App („ladeapp“) wurde Ende Mai veröffentlicht und konnte daher nicht mehr in die Analyse einbezogen werden. Erste Eindrücke deuten auf ein moderneres Design und eine verbesserte Preistransparenz hin.

My Porsche und mobility+ setzen den Standard

Unter den getesteten Anwendungen konnten sich zwei Apps besonders deutlich vom übrigen Feld abheben: Die **My Porsche App** und **mobility+** lieferten aus UX-Perspektive **die konsistentesten und nutzerorientiertesten Gesamterfahrungen**. Beide überzeugten in zentralen Aspekten wie **Informationsdarstellung, visueller Klarheit** und **intuitiver Bedienbarkeit** und erfüllten damit genau jene Erwartungen, die im Rahmen einer Vorabstudie unter Ladeapp-Nutzer:innen als besonders wichtig identifiziert wurden.

EnBW mit ihrer **mobility+ App** überzeugt durch **eine klare Preisdarstellung**, die bereits auf erster Ebene der Ladepunktansicht sichtbar ist. Auch **Verfügbarkeit** und **Ladeleistung** werden direkt auf der Karte angezeigt. Die **Filterlogik** ist gut durchdacht und wird durch **gezieltes Feedback** bei der Anwendung unterstützt. Trotz des breiten Funktionsangebots bleibt die App übersichtlich und ermöglicht eine schnelle, zielgerichtete Nutzung. Damit ging sie als **Gesamtsieger** aus dem Benchmark hervor.

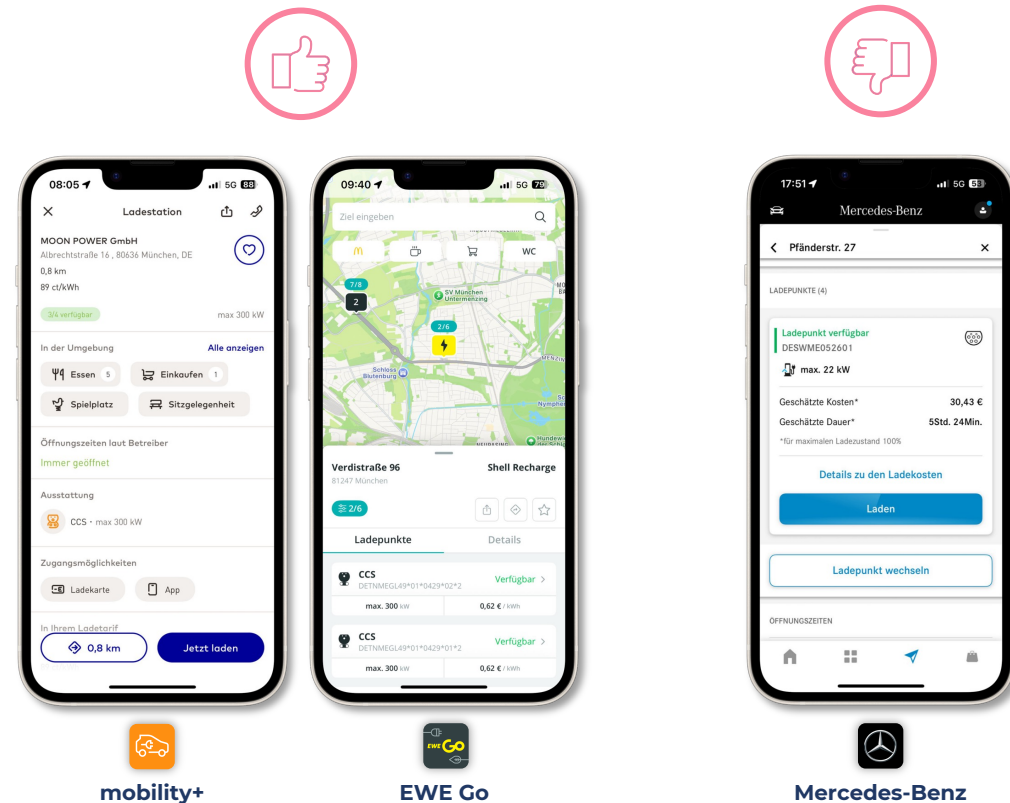
Die **My Porsche App** überzeugt durch ein **konsistentes, aufgeräumtes Design** und eine **intuitive Platzierung relevanter Informationen**. Auf der Kartenebene erleichtern eine **farbliche** und **numerische Anzeige der Auslastung** sowie die **farbliche Hervorhebung von Schnellladestationen** die Orientierung. Ergänzende Funktionen wie **Ladestations-Bilder** oder **Verfügbarkeitsbenachrichtigungen** runden das Nutzererlebnis ab. Damit setzte sie sich als **Testsieger unter den OEM-Apps** durch. Bei den CPO-MSPs überzeugte die Tesla App, vor Fastned. Getestet wurden die Use Cases hier mit und ohne hinterlegtem Tesla-Fahrzeug.

Preistransparenz in der App: EnBW & EWE Go als Vorbilder

In vielen Apps sind Preisangaben nur schwer auffindbar oder erst nach mehreren Klicks sichtbar. **EnBW** mit ihrer **mobility+ App** und **EWE Go** zeigen, wie es besser geht: Beide Apps machen **Preisdetails direkt auf der ersten Ebene** der Ladepunktansicht zugänglich.

Gut bewertete Ladeapps zeigen die **Tarife direkt in der Ladepunktübersicht**, **kommunizieren Zusatzkosten** wie Blockiergebühren **transparent** und verzichten auf verschachtelte oder versteckte Preisinformationen.

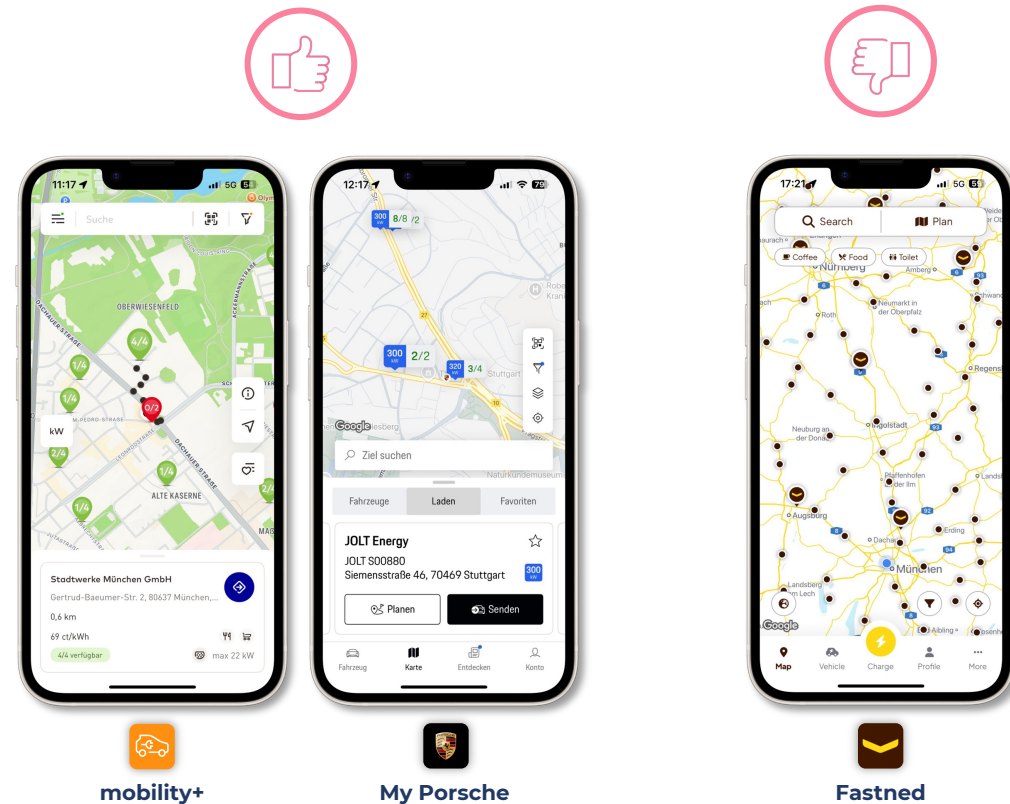
Bei anderen Apps müssen Nutzer:innen **jedoch mehr Schritte tätigen**, um Kosten **einsehen** oder gar sinnvoll auf Basis des kWh-Preis **vergleichen** zu können. Teilweise sind Zusatzkosten wie Blockiergebühren gar nicht ersichtlich.



Verfügbarkeit erkennen auf einen Blick

Die Verfügbarkeit eines Ladepunkts schnell zu erkennen, ist für viele Nutzer:innen essenziell. **EnBW** mit ihrer **mobility+ App** setzt das überzeugend um: Verfügbarkeit und Ladeleistung werden **farblich codiert** und **direkt auf der Karte angezeigt** – ohne zusätzliche Interaktion. Auch die **My Porsche App** bietet eine **klare visuelle Kennzeichnung** freier und belegter Stationen und unterstützt so **eine schnelle Orientierung**.

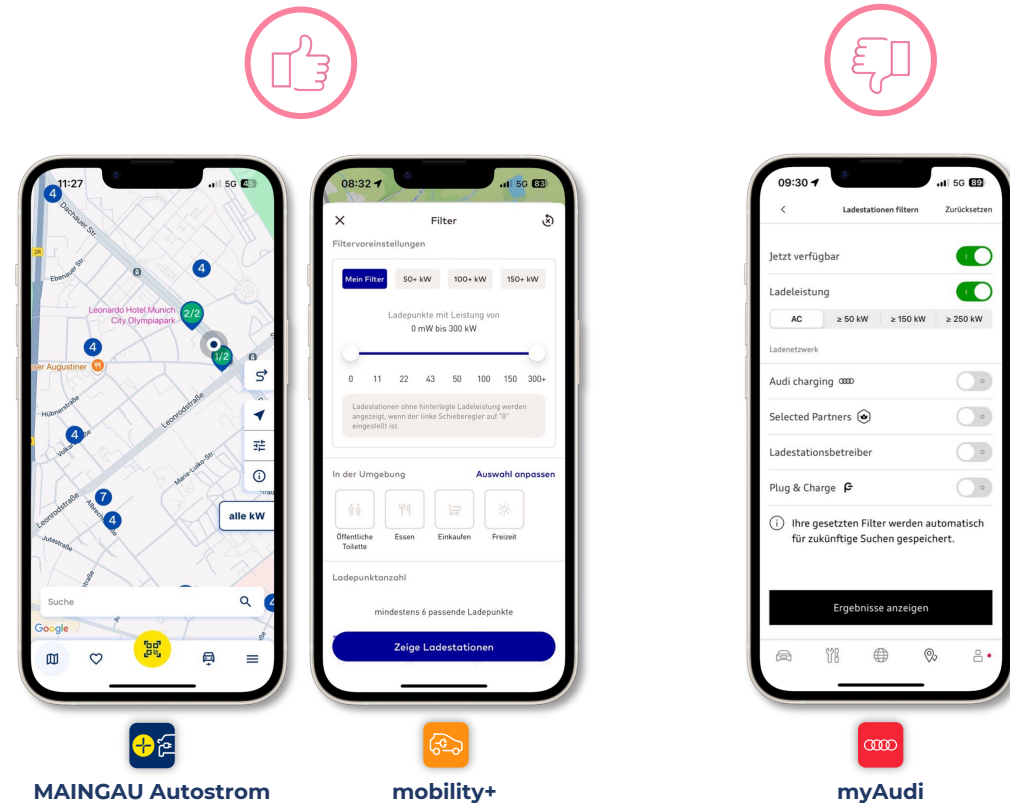
In Apps wie **Fastned** ist die **Verfügbarkeit nicht unmittelbar** auf der Kartenansicht **erkennbar**. Nutzer:innen müssen erst einen Ladepunkt öffnen, um Informationen zur Belegung zu erhalten. Das **erschwert die schnelle Einschätzung unterwegs**.



Effizient filtern, gezielt finden

MAINGAU Autostrom und **mobility+** zeigen, wie Filter intuitiv funktionieren können: **klare Struktur, sinnvolle Voreinstellungen** und die **einfache Bedienbarkeit**. Filterkombinationen werden nachvollziehbar angewandt und visuelle Rückmeldungen wie „Filter aktiv“ erleichtern die Orientierung.

In anderen Apps zeigt sich, dass **Filterfunktionen** zwar vorhanden, aber **nicht immer intuitiv bedienbar** sind. Teilweise müssen einzelne Filter wie die Ladeleistung erst zusätzlich aktiviert werden, bevor eine Auswahl möglich ist. Auch das Zurücksetzen erfordert mitunter mehrere manuelle Schritte. Wenn **Begriffe** oder **Optionen nicht selbsterklärend** sind oder unklar bleibt, wie sich Filter auf die Ergebnisse auswirken, kann dies die Nutzerführung beeinträchtigen – wie etwa in der App **myAudi**.



Exkurs | Routenplanung

Nicht alle getesteten Ladeapps bieten eine Routenplanungsfunktion, weshalb dieser Use Case **nicht in der UX Bewertung**, sondern lediglich bei der Funktionsbewertung **berücksichtigt** wurde. Die Bewertung der User Experience in Bezug auf die Routenplanung erfolgt ebenfalls auf Grundlage der sieben Interaktionsprinzipien gemäß DIN ISO 9241-110. Ziel ist die Planung einer Langstreckenroute mit mehreren Ladestopps inklusive individueller Präferenzen.

Freie MSPs

Bei den freien MSPs zeigt sich im Bereich Routenplanung **noch Verbesserungspotenzial** – sowohl in Bezug auf die Funktionalität als auch auf die Nutzerfreundlichkeit. **Shell Recharge überzeugt hier am stärksten**. Die App ermöglicht es, das Fahrzeugprofil zu hinterlegen, den Start- und Ziel-SoC der Route anzugeben sowie Zwischenstopps einzufügen und teilweise auch individuell anzupassen. Die Bedienung der Routenfunktion gelingt weitestgehend intuitiv. Auch Maingau überzeugt mit einer nutzerfreundlichen Routenplanung.

OEM-MSPs

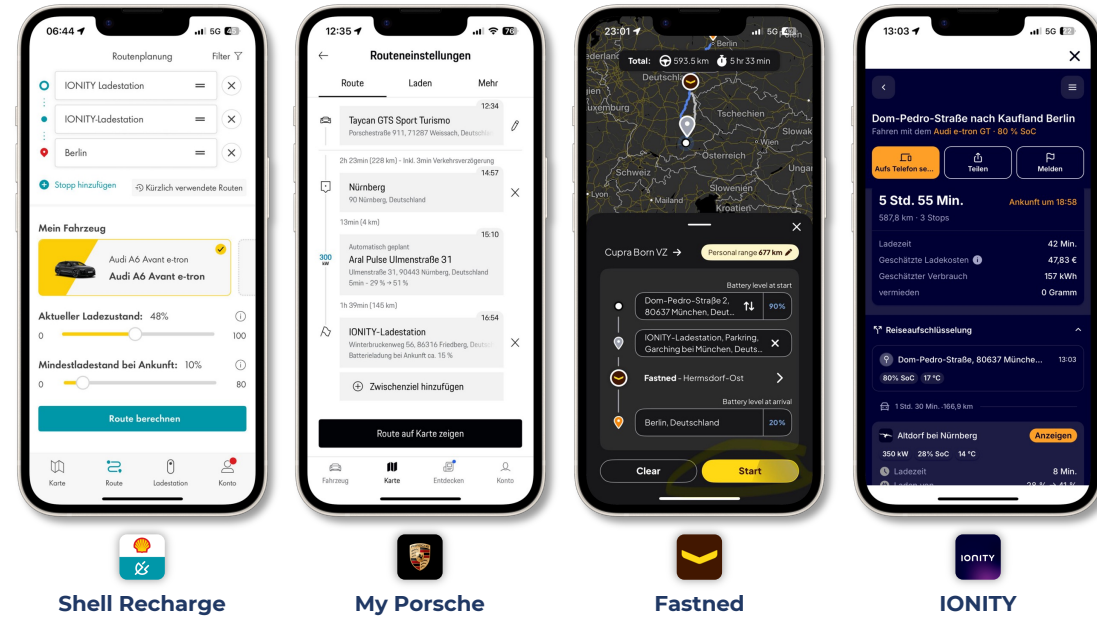
Ein zentraler Vorteil der Routenplanung über OEM-Apps liegt in der direkten Fahrzeugverbindung: So können fahrzeugspezifische Informationen wie der aktuelle Ladestand automatisch berücksichtigt werden – ohne manuelle Eingabe durch die Nutzer:innen. Die geplante Route lässt sich in der Regel bequem in der App erstellen und direkt ans Fahrzeug übermitteln. Hinweis: Die Synchronisation der Daten mit dem Fahrzeug war nicht Teil des Testumfangs.

Im **Routenplanungs-Test überzeugte die My Porsche App mit dem besten Gesamteindruck**. Besonders positiv hervorzuheben sind die erweiterten Funktionen – etwa die Möglichkeit, bevorzugte oder auszuschließende Ladeanbieter zu definieren.

Auch die Routenplanung von My BMW schneidet gut ab. Ein Pluspunkt ist die **einfache Anpassung** der Route: Ladestationen können entlang des Streckenverlaufs schnell und unkompliziert ersetzt werden. Eine gute Routenplanung, allerdings mit eingeschränkter Funktionalität, bietet Volkswagen an.

CPO-MSPs

Die Routenplanung in der App ist bei Tesla sehr eingeschränkt und bietet wenig Individualisierungsmöglichkeiten. **Fastned** hingegen bietet im Gegensatz hierzu nicht nur **wesentlich mehr Einstellmöglichkeiten** sondern auch eine **intuitiv auffindbare und bedienbare** Routenplanung. Batterielevel können direkt bei Beginn der Planung angegeben werden, wie auch Zwischenziele leicht hinzugefügt oder wieder entfernt werden können. **IONITY** sorgt **schnell für Transparenz** über die gesamte Route mit einer detaillierten Aufschlüsselung zu den geschätzten Kosten, Verbrauch, einer Visualisierung des Reiseprofiles und hilfreichen Hinweisen zu möglichen Einflüssen auf die Reichweite. Das schafft vor allem **bei langen Routen Vertrauen**.



Worauf es aus UX-Sicht wirklich ankommt

Eine gute Nutzererfahrung entsteht dort, wo Informationen schnell erfassbar, Entscheidungen leicht zu treffen und Interaktionen intuitiv gestaltet sind. Die besten Apps im Test zeigen:

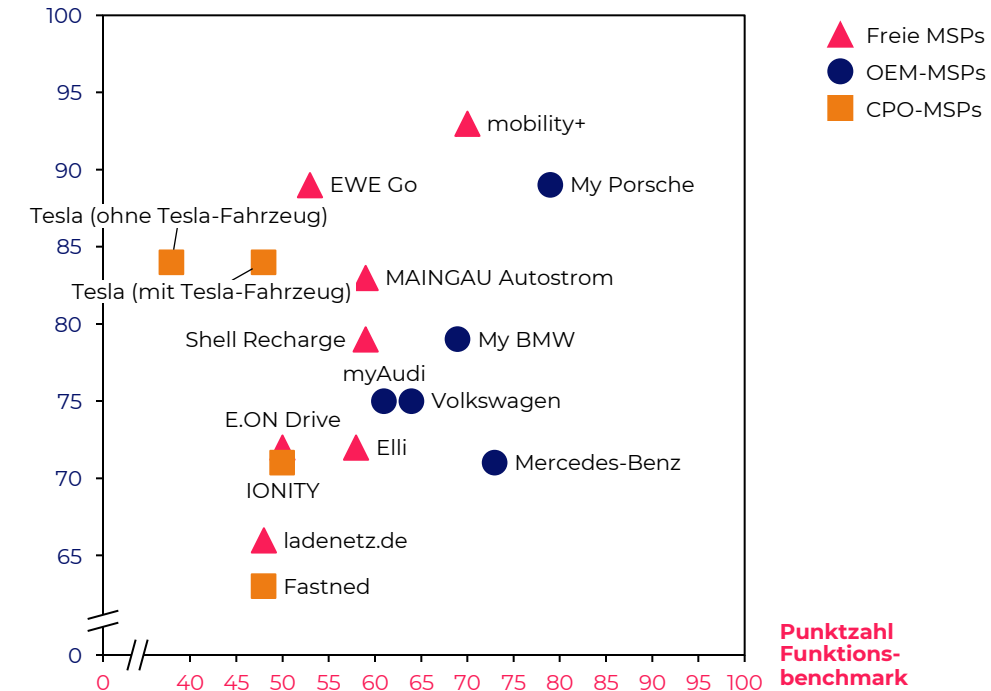
- ✓ **Preise müssen sofort sichtbar sein** – transparent, vollständig und ohne Klick-Marathon
- ✓ **Verfügbarkeit gehört auf die Karte** – farblich codiert, numerisch ergänzt und auf einen Blick erkennbar
- ✓ **Filter sollen klar geführt sein** – logisch kombinierbar, leicht zurückzusetzen und mit verständlicher Rückmeldung

Wer Ladeerlebnisse gestalten will, sollte nicht nur Funktionen anbieten, sondern sie sichtbar, verständlich und wirksam machen. Nur so entsteht Vertrauen – und langfristige Nutzung.

eMobility Excellence

Die Ergebnisse des App-Vergleichs

Punktzahl UX-Benchmark



Hauptautoren des eMobility Excellence Reports 2025



Henrik Neumann
Senior Consultant
eMobility

henrik.neumann@p3-group.com



Olivia Malcherczyk
Consultant
eMobility

olivia.malcherczyk@p3-group.com



Karin Fichtl
Senior Consultant
UX

karin.fichtl@p3-group.com



Marie Sayegh
Consultant
UX

marie.sayegh@p3-group.com



Berkin Karadag
Consultant
eMobility

berkin.karadag@p3-group.com



Benjamin Grussdorf
Principal
eMobility

benjamin.grussdorf@p3-group.com



Arne Bachmann
Principal
eMobility/UX

arne.bachmann@p3-group.com

Hauptansprechpartner

Henrik Neumann

P3 Automotive GmbH
Heilbronner Straße 86
70191 Stuttgart
Germany

Partner



Über die Studie

Bei dem vorliegenden Report handelt es sich um die Ergebnisse des eMobility Excellence MSP-Benchmarks 2025. Ergänzend veröffentlicht der Axel Springer Verlag am 23. Juni 2025 eine Zusammenfassung auf der AUTO BILD-Website sowie am 3. Juli 2025 in der gedruckten Ausgabe.

Das Ziel der vorliegenden Studie ist es, MSP-Dienste zu vergleichen und Fahrer:innen von Elektrofahrzeugen eine fundierte Orientierungshilfe im zunehmend komplexen Lademarkt zu bieten. Darüber hinaus ermöglicht die Veröffentlichung Entscheidungsträger:innen einen umfassenden Einblick in die Wettbewerbslandschaft, um daraus strategische Erkenntnisse und Handlungsoptionen für die eigene Marktposition abzuleiten.

Für weiterführende Fragen oder bei Gesprächsbedarf steht das Team des eMobility Excellence Reports jederzeit gerne zur Verfügung. Der Hauptansprechpartner ist Henrik Neumann.

www.emobilityexcellence.com

Disclaimer

Dieses Dokument und alle darin enthaltenen Informationen sind das alleinige Eigentum von P3. Durch die Aushändigung dieses Dokuments oder die Offenlegung seines Inhalts werden keine geistigen Eigentumsrechte gewährt. Dieses Dokument und sein Inhalt dürfen nur für den Zweck verwendet werden, für den es zur Verfügung gestellt wurde. Im Rahmen dieses Reports wurden auch Unternehmen berücksichtigt, zu denen P3 in einer geschäftlichen Beziehung steht. Wir legen großen Wert auf Neutralität und Objektivität. Sämtliche Bewertungen und Ergebnisse wurden nach einheitlichen, transparenten und nachvollziehbaren Kriterien erhoben und ausgewertet.