

## E-MOBILITÄT: KONSUMENTINNEN GEFANGEN IM TARIFDSCHUNDEL

Von **Michael Soder**,  
Abteilung Wirtschaftspolitik,  
AK-Wien

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist mittlerweile voll im Gange. Fast wöchentlich werden neue Ladestationen in ganz Österreich eröffnet. Um E-Mobilität weiter zu fördern, ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur zwar ein wichtiges Element, aber die reine Existenz von Infrastruktur ist für KonsumentInnen nicht der einzige Beweggrund, um auf elektrische Mobilität umzusteigen. Markttransparenz und eine einfache Vergleichbarkeit der Angebote sind ebenso ausschlaggebend für die Akzeptanz von E-Mobilität im Alltag. Doch gerade an dieser Stelle gibt es enormen Verbesserungsbedarf. Denn, so wie sich der Markt derzeit gestaltet, benötigen die KonsumentInnen Indiana Jones oder zumindest einen Kompass, um sich im Ladetarifdschungel zurechtzufinden.

E-Mobilität wird als eine der großen Stellschrauben angesehen, um den Verkehrssektor in den kommenden Jahren fit für eine post-fossile Zukunft zu machen. Dementsprechend zeigen alle klima- und energiepolitischen Zielsetzungen, Strategien und Pläne die Bedeutung der E-Mobilität zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors auf. Österreich hat sich dabei mit seiner Klima- und Energiestrategie, dem Gesamtverkehrsplan und dem österreichischen Mobilitätspaket das Ziel gesteckt, den Verkehrssektor bis zum Jahr 2050 nahezu emissionsfrei zu gestalten. Die Ambition dahinter lässt sich unschwer erkennen, trägt doch der Verkehrssektor aktuell rund ein Drittel zu den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen bei.

### Infrastruktur ist wichtig, aber nicht alles

Technologische Fortschritte in der Batterietechnologie, ein wachsendes Angebot an Elektrofahrzeugen und die Anstrengungen, die auf den unterschiedlichen politischen Ebenen unternommen werden, um Elektromobilität zu fördern, haben in den letzten Jahren zu einem dynamischen Anstieg am Bestand von Elektrofahrzeugen geführt. So stieg die Anzahl an

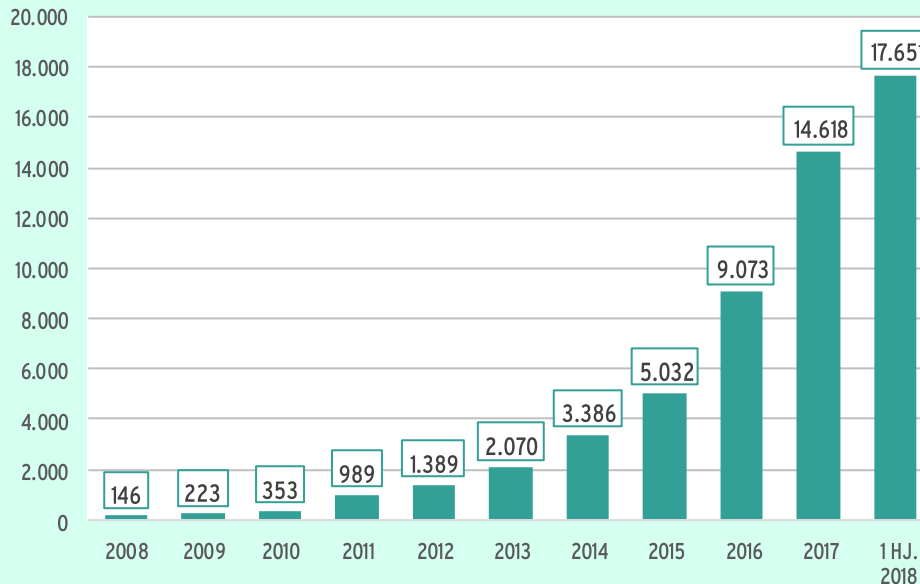
Elektro-Pkw in Österreich zwischen 2008 und dem ersten Halbjahr 2018 von 146 Fahrzeugen auf 17.651 Fahrzeuge an (Abbildung 1).

Die im nationalen Energierahmen beschriebenen Szenarien des Umweltbundesamtes gehen von einer Zunahme des Fahrzeugbestandes an Elektrofahrzeugen auf 64.000 bzw. 175.000 Fahrzeugen bis 2020 aus. Bis ins Jahr 2030 soll der Fahrzeugbestand weiter auf 930.000 bis 1,7 Millionen Elektrofahrzeuge wachsen.

**Markttransparenz und eine einfache Vergleichbarkeit der Angebote sind oftmals ausschlaggebend für die Akzeptanz der E-Mobilität im Alltag.**

Die derzeitige Entwicklung und die Prognosen über die Zunahme von Elektrofahrzeugen am gesamten Fahrzeugbestand zeigen die Bedeutung, die dem Infrastrukturausbau zukommt, eindeutig auf.

Jedoch hängt die Entwicklung der Fahrzeugzahlen nicht nur alleine vom Aufbau und Ausbau der Infrastruktur ab. Wenn das Ziel einer dekarbonisierten, individuellen Mobilität erreicht

**ABBILDUNG 1: ENTWICKLUNG DES BESTANDES AN ELEKTRO-PKW IN ÖSTERREICH VON 2008 BIS ZUM 1. HJ. 2018**


Quelle: Statistik Austria; eigene Darstellung

werden soll, sind auch die soziale und psychologische Ebene mitzudenken. Schlussendlich muss die Benutzung von Elektrofahrzeugen eine attraktive Alternative zum Fahren mit Verbrennungsmotor darstellen.

Markttransparenz und große Schwierigkeiten im Vergleich der Angebote stellen deshalb für KonsumentInnen Barrieren für den Umstieg auf Elektromobilität dar.

### Wildwuchs im Tarifdschungel: Preismodelle und Konditionen

Wirft man aus KonsumentInnenperspektive einen Blick auf die unterschiedlichen Preismodelle, Abrechnungsarten und Konditionen beim Laden an öffentlichen Ladestationen, zeigt sich ein auf mehreren Ebenen unübersichtliches Bild.

Nach aktuellem Stand gibt es in Österreich verschiedenste Abrechnungsmodelle für das Laden an öffentlichen Ladestationen. Diese reichen von Pauschalen bis hin zur Abrechnung nach Ansteckdauer oder entnommener

Leistung. Sie unterscheiden sich auch darin, ob eine Grundgebühr anfällt und wie diese abgerechnet wird (pro Ladevorgang oder monatlich). Auch sogenannte „Bundeling“-Angebote gibt es bereits. Bei diesen Tarifen werden verschiedene Leistungen eines Anbieters zusammengefasst und die KonsumentInnen können umfangreichere Leistungen aus einer Hand beziehen.

**Große Preisunterschiede zwischen den Angeboten, Vertragskonditionen und Abrechnungsarten als zusätzlicher Fallstrick.**

Ein gängiges Beispiel dazu stellt die Kombination aus dem Bezug des Haushaltsstroms und einem E-Mobilitätsservice dar.

Für die einzelne Konsumentin oder den einzelnen Konsumenten gilt es, bei all diesen Angeboten aber einen Blick auf das Kleingedruckte zu werfen. Oft unterscheiden sich die Angebote im Detail. So reicht zum Beispiel die Taktung

TABELLE: DURCHSCHNITTSPREISE PRO 100 KM NACH TARIFMODELLEN

Preise / Tarife	Preise / 100km	Preisdifferenz in % gegenüber dem dominanten Preismodell
Benzin*	€ 8,705	+ 78%
Diesel**	€ 7,599	+ 56%
Durchschnitt der Tarifverträge	€ 4,882	Dominantes Preismodell (100%)
Durchschnitt der Pauschalverträge	€ 4,509	- 8%
Durchschnitt der Direct-Payment-Tarife	€ 5,730	+ 17%
Anmerkungen: *) Durchschnittlicher Verbrauch für Benzin und Dieselmotoren in Österreich <a href="https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-realer-spritverbrauch-von-oesterreichs-autoflotte-sinkt-viel-zu-langsam">https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-realer-spritverbrauch-von-oesterreichs-autoflotte-sinkt-viel-zu-langsam</a> (22.03.2018), Treibstoffkosten lt. <a href="http://www.spritpreisrechner.at/neu/">http://www.spritpreisrechner.at/neu/</a> Abfrage am 02.08.2018). **) Durchschnittlicher Verbrauch für Benzin und Dieselmotoren in Österreich <a href="https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-realer-spritverbrauch-von-oesterreichs-autoflotte-sinkt-viel-zu-langsam">https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-realer-spritverbrauch-von-oesterreichs-autoflotte-sinkt-viel-zu-langsam</a> (22.03.2018), Treibstoffkosten lt. <a href="http://www.spritpreisrechner.at/neu/">http://www.spritpreisrechner.at/neu/</a> Abfrage am 02.08.2018). Quelle: Preisblätter der Anbieter; eigene Berechnungen		

der Abrechnungsintervalle von minutengenaue Abrechnung bis hin zu 30-Minuten Intervallen. Bei Pauschalmodellen ist hingegen genau auf die in die Pauschale inkludierte Leistung zu achten. Die kann zum Beispiel eine Freimenge an Ladestunden oder eine Freimenge der Ladedauer pro Ansteckvorgang sein.

Die Vielzahl unterschiedlicher Abrechnungsmodelle und Vertragskonditionen führt in Konsequenz dazu, dass transparente und einfach zu vergleichende Preise, wie in der EU-Richtlinie zum Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorgesehen, nicht gegeben sind. Ganz im Gegenteil sehen sich die KonsumentInnen mit der Herausforderung eines unübersichtlichen und kaum vergleichbaren Angebots konfrontiert.

## Gravierende Preisunterschiede zwischen Anbietern und Anschlussleistungen

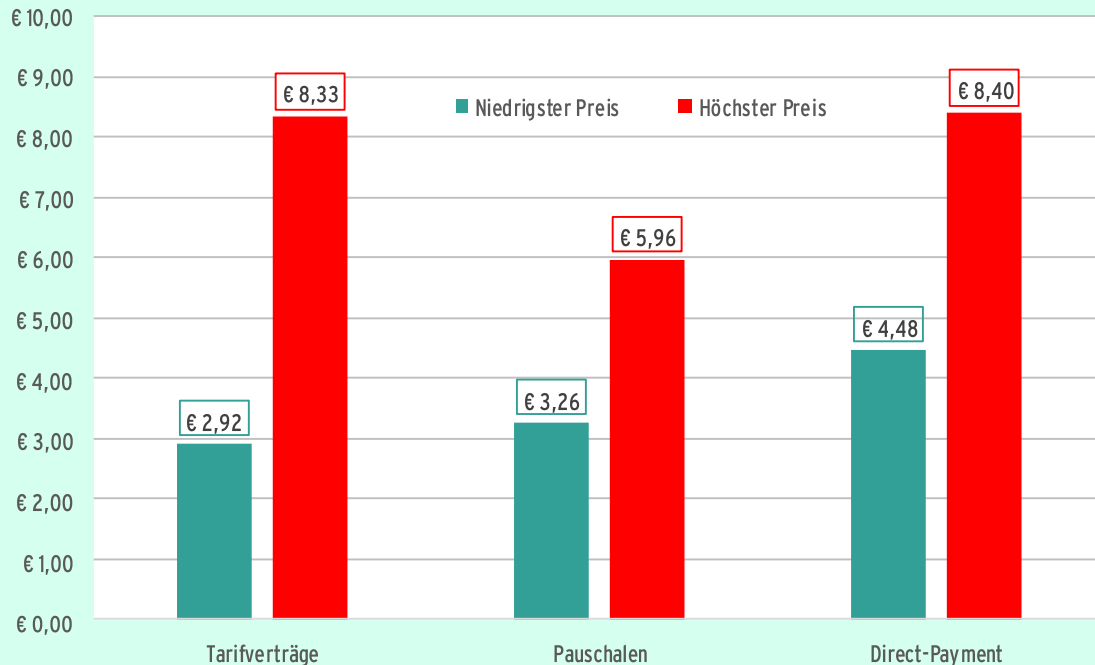
Vereinheitlicht man die Preise in der Form, wie es üblicherweise auch bei den Verbrauchsangaben bei Verbrennungsmotoren getan wird, nämlich per durchschnittlichen Kosten pro 100 gefahrenen Kilometern, zei-

gen sich deutliche Preisunterschiede zwischen den Preismodellen. Ausgehend vom derzeit am Markt dominanten Preismodell, den Tarifverträgen, zeigt die Tabelle die Preisunterschiede zwischen dem durchschnittlichen Tarifvertrag, den durchschnittlichen Preisen für Verbrennungstreibstoffe (Benzin, Diesel) und den anderen Preismodellen für das Laden an öffentlichen Ladestationen.

Im direkten Vergleich von Elektrofahrzeugen und Verbrennern zeigt sich ein eindeutiger Preisvorteil zu Gunsten der elektrisch betriebenen Fahrzeuge. So bezahlen KonsumentInnen für eine 100-Kilometer-Wegstrecke mit einem Benziner rund 78% und für ein mit Diesel betriebenes Fahrzeug 56% mehr als mit dem durchschnittlichen Vertragstarif für öffentliches Laden eines Elektro-Pkw.

Auch wenig überraschend: Der durchschnittliche Pauschaltarif ist um rund 8% günstiger und das direkte Bezahlen an den Ladestationen ohne Vertragsbindung um 17% teurer als der durchschnittliche Vertragstarif (siehe Tabelle). Jedoch zeigt sich schon hier, bei den Durchschnittspreisen, ein recht deutlicher Preisunterschied (-8%, +17%).

Noch gravierender werden die Preisunterschiede, wenn man weiter ins Detail geht und die

**ABBILDUNG 2: NIEDRIGSTE UND HÖCHSTE PREISE PRO 100 KM IM VERGLEICH DER UNTERSCHIEDLICHEN ANBIETER NACH TARIFEN**


Quelle: Preisblätter der Anbieter; eigene Berechnungen und Darstellung

Preisspannen der einzelnen Tarife betrachtet. Abbildung 2 zeigt dazu die Mindest- und Maximalpreise pro 100 gefahrenen Kilometern im Vergleich zwischen den Tarifverträgen, den Pauschalangeboten und dem Direct-Payment-Modell.

Wie aus Abbildung 2 ersichtlich, kann aus KonsumentInnensicht nicht eindeutig von einem bestimmten, günstigsten Tarif gesprochen werden. Waren im Vergleich der durchschnittlichen Preise noch die Pauschalen am günstigsten, zeigt sich im Detail, dass zwar die Preisspanne der Pauschalmodelle am geringsten ausfällt (€ 3,26 – € 5,96), es auf Seite der Tarifmodelle jedoch vereinzelt günstigere Tarife am Markt gibt (€ 2,92).

Wirft man einen Blick auf die jeweils teuersten Angebote, zeigt sich auch, dass einige Direct-Payment-Tarife billiger sein können als manche Tarifverträge (€ 4,48 – € 8,33).

Schlussendlich muss die Benutzung von Elektrofahrzeugen eine attraktive Alternative zum Fahren mit Verbrennungsmotor darstellen.

Auch sind die Preisunterschiede innerhalb der einzelnen Preismodelle nicht zu vernachlässigen. So beträgt der Preisunterschied bei den Tarifmodellen zwischen dem günstigsten und dem teuersten Angebot bis zu € 5,41 pro 100 gefahrenen Kilometern. Für die Pauschalmodelle zeigt sich ein etwas geringerer Preisunterschied zwischen dem günstigsten und dem teuersten Tarif als bei den Tarifverträgen (€ 2,70). Und bei den Direct-Payment-Tarifen beträgt der Preisunterschied maximal € 3,92 für eine 100-Kilometer-Wegstrecke.

## Fazit

In der Zusammenschau der dargestellten Unterschiede zwischen den Preismodellen, deren Konditionen und Preisspannen wird deutlich, dass es sich derzeit für die KonsumentInnen als äußerst schwierig gestaltet, Preise transparent nachzuvollziehen und zu vergleichen. Dies kann damit erklärt werden, dass der Markt für das öffentliche Laden an Ladestationen noch sehr jung ist und sich erst entwickeln muss, jedoch wird die Akzeptanz – und damit auch die klima- und energiepolitisch gewünschte rasche Zunahme an

Elektrofahrzeugen – davon abhängig sein, ob das Laden an Ladestationen eine tatsächliche Alternative zum Betanken von Verbrennern darstellt. Ein erster Schritt dazu ist es sicherlich, wenn Preise unkompliziert und rasch verglichen werden können. Da dies derzeit (noch) nicht der Fall ist, gibt es einen eindeutigen Handlungsbedarf des Gesetzgebers – zum Beispiel durch eine verbesserte Kennzeichnung der Preise und Leistungskomponenten sowie durch ein zentrales Preismonitoring (analog zum Spritpreisrechner).



## E-MOBILITÄT

### Eine Markt- und Preisanalyse für das Laden an öffentlichen Ladestationen

EINE STUDIE DER AK WIEN

Autor: Michael Soder  
August 2018, 22 Seiten

Presse-Info:

<https://wien.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaft/energiepolitik/E-Tankstellen.html>

Die Studie als Download unter:

[https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaft/energiepolitik/AK\\_Studie\\_E-Mobilitaet\\_August\\_2018.pdf](https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaft/energiepolitik/AK_Studie_E-Mobilitaet_August_2018.pdf)

Gutachten von Univ.-Prof. Dr. Martin Winner:

[https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaft/energiepolitik/AK\\_Studie\\_E-Mobilitaet\\_August\\_2018.pdf](https://www.arbeiterkammer.at/interessenvertretung/wirtschaft/energiepolitik/AK_Studie_E-Mobilitaet_August_2018.pdf)

