

ERHEBUNG  
STATUS QUO DER E-MOBILISTEN IN ÖSTERREICH UPDATE 2024

# UNSERE ENERGIE FÜR NACHHALTIGE INFORMATION.



[www.ladestellen.at](http://www.ladestellen.at)

# Erhebung: Status Quo der E-Mobilisten in Österreich

Update 2024

## Inhalt

1. Zusammenfassung .....	3
2. Ausgangslage.....	4
3. Zielgruppen und Ziele der Befragung .....	5
4. Untersuchungsdesign und Umsetzung .....	5
5. Befragung: Potenzielle Fahrerinnen & Fahrer von E-PKWs.....	6
6. Befragung: Aktive Fahrerinnen & Fahrer von E-PKWs.....	13
7. Resümee.....	21
8. Disclaimer .....	22

## 1. Zusammenfassung

Im Dezember 2020 und Jänner 2021 ließen wir durch das Institut Public Opinion Strategies erstmals die Sicht der Autofahrerinnen und Autofahrer auf die E-Mobilität erheben. Dabei wurden getrennt zwei Zielgruppen zu zum Teil unterschiedlichen Aspekten befragt. Zum einen Personen, die bereits regelmäßig ein Elektrofahrzeug fahren, unabhängig davon, ob es das eigene oder ein geliehenes ist. Und zum anderen potenzielle E-Mobilisten, also Personen, die sich schon einmal mit dem Thema befasst haben. Ein Jahr später haben wir diese Befragung mit denselben Zielgruppen wiederholen lassen. Für dieses Update wurden einige Fragen, bei denen eine zeitliche Entwicklung nicht sonderlich relevant oder interessant ist, aus Effektivitätsgründen weggelassen. Einen abermals etwas komprimierten Fragenkatalog haben wir zum Jahreswechsel 2023/2024 erneut durchführen lassen. In der Folge stellen wir die Ergebnisse dieses Updates zusammen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Ergebnisse der Befragungen seit Ende 2020 größtenteils sehr stabil sind. Grundsätzlich ist eine langsam, aber stetig zunehmende Tendenz bei der Verbreitung, Nutzung und den Fragen zu Infrastruktur und Verfügbarkeit auszumachen. Während 2020 noch lediglich 6% aller Führerschein besitzenden Personen in Österreich angaben, regelmäßig ein E-Auto zu nutzen – unabhängig, ob ein eigenes oder ein geliehenes – so waren dies Anfang 2024 bereits 13%. Auch wird etwa das Netz an öffentlich zugänglichen E-Ladestellen nach und nach weniger als Problem wahrgenommen. Trotz Inflation und größerer Preissensibilität sind auch bei Fragen zu Kosten oder der Anschaffungsplanung nur minimale Veränderungen des langfristigen Trends festzustellen.

So ist der Anteil an Autofahrerinnen und Autofahrern in Österreich, die sich zumindest schon einmal mit dem Gedanken befasst haben, ein elektrisches Auto anzuschaffen nicht signifikant von 29% in 2020 auf jetzt 27% zurückgegangen. 15% geben an, dies in den kommenden zwei Jahren tatsächlich in die Tat umzusetzen, nach 17% in 2021 und ebenfalls 15% in 2020.

Unverändert die hohen Anschaffungskosten sind weiterhin der mit Abstand wichtigste Grund, der gegen den Kauf eines E-Autos spricht. An zweiter Stelle rangiert hier weiterhin die vermutet zu geringe Reichweite.

Nicht überraschend, aber doch interessant, ist, dass Personen, die wissen, dass sie ein E-Auto zu Hause oder am Arbeitsplatz laden könnten, eine höhere Bereitschaft zeigen, den Kauf eines elektrischen PKW ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Gleichzeitig sind diese Möglichkeiten bei den bereits aktiven E-Mobilist:innen im Aufwärtstrend.

Während noch nicht aktive, aber potenzielle E-Autofahrer:innen bei den als besonders wichtig empfundenen Informationen in Sachen Laden an erster Stelle den Preis nennen, haben aktive E-Mobilist:innen ihre Ladekarte(n) – mit knapp 90% die mit großem Abstand am häufigsten genutzte Art der Bezahlung – vor allem nach dem jeweils mit einer Ladekarte verbundenen Netz an Ladestationen ausgewählt. Vergleichbar wenig interessant ist für beiden Gruppen die Herkunft des Stroms.

Die Informationen zu den Ladekosten eines einzelnen Ladevorgangs scheinen sich etwas verbessert zu haben – oder die Nutzer:innen wissen die Informationen besser zu finden: nachdem zuletzt nur rund ein Viertel der aktiven E-Mobilisten angab, die Ladekosten vor Beginn eines Ladevorgangs an öffentlich zugänglichen Ladestellen „ziemlich genau“ zu kennen, sagen dies nun immerhin 30%.

Eine der deutlichsten Veränderungen innerhalb der letzten beiden Jahre zeigt sich bei der bevorzugt in Anspruch genommenen Ladeleistung, also der Frage, wie schnell geladen werden soll. Hier ist gewissermaßen eine U-Entwicklung festzustellen, denn einerseits ist der Wunsch nach Ultraschnellladen (> 150 kW) massiv angestiegen, gleichzeitig aber auch jener nach geringer Ladeleistung (bis 11 kW). Die mittleren Angebote (Beschleunigtes Laden 11 – 49 kW bzw. Schnellladen 50 – 149 kW) haben entsprechend an Attraktivität verloren.

## 2. Ausgangslage

Die E-Control betreibt seit November 2019 auf Initiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) das Ladestellenverzeichnis ([www.ladestellen.at](http://www.ladestellen.at)) gem. Bundesgesetz zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe. Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte sind demnach verpflichtet, mindestens den Standort derselben in das Register der E-Control zu melden. Bis 31. März 2024 haben 913 Betreiber 10.275 Ladestellen mit insgesamt 23.012 Ladepunkten in das Verzeichnis gemeldet. Im Jahr 2023 verzeichnete die Website insgesamt rund 32.500 Besuche (unique visits).

Seit in Krafttreten des Erneuerbaren-Ausbau-Gesetzes-Pakets (EAG-Paket) ist die E-Control gemäß des [Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe](#) auch Vergabestelle für die Identifikationszeichen zur eindeutigen Identifizierung von Betreibern von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Anbietern von Ladedienstleistungen. Ferner wurde der E-Control mit selbigem Gesetz die Aufgaben übertragen, Maßnahmen zur Steigerung der Preistransparenz beim Laden an öffentlich zugänglichen Ladestellen übertragen.

Seit November 2023 führt die E-Control daher ebenfalls in Zusammenarbeit mit dem BMK unter [www.ladetarif.at](http://www.ladetarif.at) eine Vergleichsplattform für Ladekarten und Ladeverträge, um Preistransparenz in den Markt der am häufigsten genutzten Lade- und Bezahlmethode zu ermöglichen und dort auch den Wettbewerb zu fördern. Bis Ende des 1. Quartals 2024 waren mit der Applikation rund 40 unterschiedliche Angebote vergleichbar. Rund 15.000 Nutzer:innen nahmen bislang dieses Onlineangebot in Anspruch.

### Marktsituation und Angebot

In einem quartalsweise veröffentlichten Bericht gibt die E-Control fortlaufend einen zusammenfassenden Überblick über den Bestand an öffentlich zugänglichen Ladepunkten und zum Nutzeraufkommen der Internetapplikation (siehe auch <https://www.e-control.at/publikationen/quartalsberichte-ladestellenverzeichnis>).

Eine Reihe von weiteren, regelmäßigen wie auch einzelnen Publikationen bieten darüber hinaus bereits seit Jahren einen guten und präzisen Überblick über die Situation der E-Mobilität in Österreich im Allgemeinen und bezüglich der Ladeinfrastruktur im Speziellen. So unter anderem mit der monatlichen Bestandsaufnahme „[Elektromobilität in Österreich](#)“ (AustriaTech, monatlich seit 01/2019) der AustriaTech oder der Studie der AK Wien „[E-Mobilität 2023](#)“ Autor: [Sebastian Reiss, Micheal Soder](#), die 2023 bereits in einem vierten Update erschienen ist, sowie aus den diversen Veröffentlichungen u.a. von [BieM](#), [ÖAMTC](#), [BEÖ](#) oder [EMC](#).

All diese Publikationen bilden die Situation überwiegenden von der Angebotsseite her ab. Die vorliegende, fortgeführte Erhebung der E-Control möchte ergänzend dazu ein Bild aus der Sicht der Autofahrer:innen erstellen.

### 3. Zielgruppen und Ziele der Befragung

Die Befragung richtete sich bewusst mit zwei unterschiedlichen Zusammenstellungen von Fragen an zwei Zielgruppen:

- Aktive Fahrerinnen und Fahrer von E-PKW.  
Hier ging es vor allem darum, die praktischen Erfahrungen und das gelebte Verhalten der E-Mobilisten zu erfassen insbesondere mit Blick auf das Laden, sowohl privat wie auch an öffentlich zugänglichen Ladepunkten sowie hinsichtlich des Informationsstands und des Informationsbedarfs.
- Potenzielle Fahrer und Fahrerinnen von E-PKW.  
Hier sollten vor allem jene erfasst werden, die sich tatsächlich schon einmal konkreter mit der Anschaffung eines Elektrofahrzeuges befasst haben und dabei untersucht werden, wie bei dieser, für die weitere Entwicklung des E-Mobilitätsmarktes besonders wichtigen, Personengruppe der Wissensstand, die Erwartungen und der Informationsbedarf ist.

Aus dem Vergleich der Ergebnisse zu den beiden Zielgruppen lassen sich natürlich ebenfalls einige interessante Schlüsse ziehen.

### 4. Untersuchungsdesign und Umsetzung

- Durchführung: Public Opinion Strategies  
(Dr. Peter Hajek, Mag. Alexandra Siegl, MSc)
- Methode: Online-Befragung
- Zielgruppe: Aktive E-Mobilisten
  - Stichprobengröße: 1.000 Befragte
  - Maximale Schwankungsbreite der Ergebnisse: +/- 3,1%
- Zielgruppe: potenzielle E-Mobilisten
  - Stichprobengröße: 1.788 Befragte  
(ÖsterreicherInnen zwischen 16 und 70 Jahren)
  - Maximale Schwankungsbreite der Ergebnisse: +/- 2,3%
- Beide Befragungen können als repräsentativ angesehen werden
- Feldarbeit: 18. Dezember 2023 bis 17. Jänner 2024
- Kosten: pauschal für beide Studien 21.060 EUR

Die Ergebnisse der Befragungen wurden in der Folge mit verschiedenen Fachexpertinnen und -experten sowohl von Provider- als auch von E-Mobilistenseite diskutiert. Die in den nachfolgenden Teilen wiedergegebenen Interpretationen und Schlussfolgerungen zu den Befragungsergebnissen resultieren aus diesen Besprechungen.

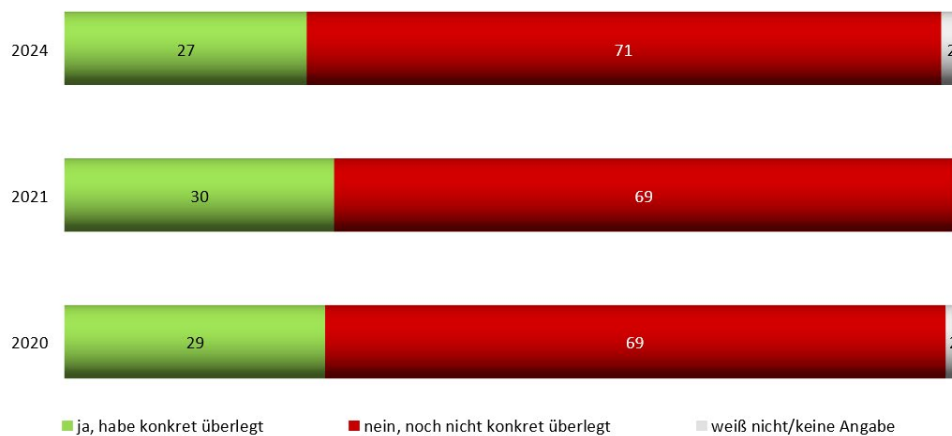
## 5. Befragung: Potenzielle Fahrerinnen & Fahrer von E-PKWs

Befragt wurden in Österreich lebende Personen im fäherscheinfähigen Alter bis maximal 70 Jahre, die angeben zumindest gelegentlich mit einem PKW, aber bislang noch kein elektrisches Fahrzeug zu fahren.

### 5.1. Beschäftigung mit dem Thema Elektroauto

Nicht ganz ein Drittel geben an, sich bereits einmal konkret mit der Anschaffung eines E-PKW beschäftigt zu haben (Abb.1). Dabei ist natürlich zu beachten, dass die Aussage „konkret überlegt“ von einem unverbindlichen Gespräch bis zum Studium von Produktunterlagen vieles bedeutet. Dennoch zeigt die Zahl, dass das Thema jedenfalls relevant ist

#### Bereits konkret überlegt, ein E-Auto zu kaufen?



„Haben Sie sich schon einmal konkret überlegt, ein E-Auto zu kaufen?“

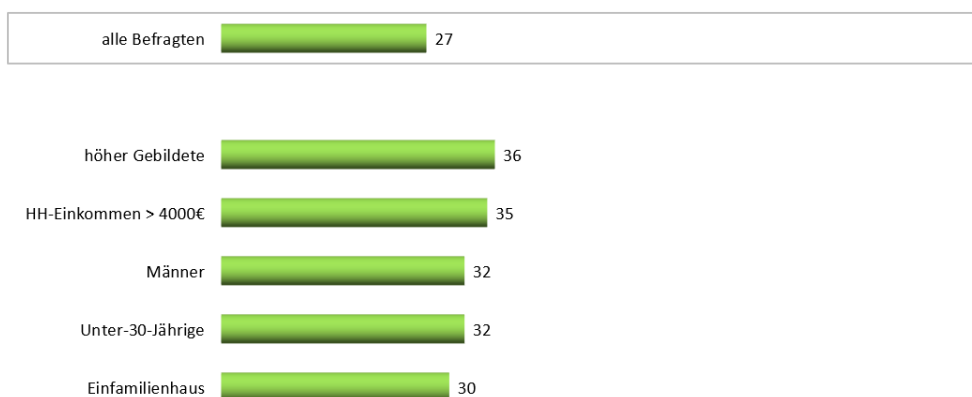


Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 1

#### Bereits konkret überlegt, ein E-Auto zu kaufen?

„Ja, konkret überlegt“-Nennungen



„Haben Sie sich schon einmal konkret überlegt, ein E-Auto zu kaufen?“

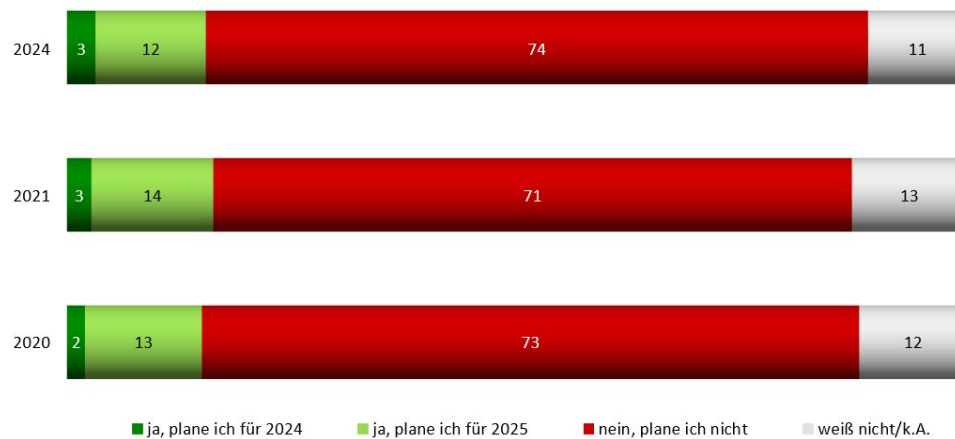


Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 2

Bei der konkreten Planung eines E-Autokaufs innerhalb der jeweils kommenden zwei Jahre ist interessant, dass trotz Inflation und allgemeiner Kaufzurückhaltung diese Werte seit 2020 vollkommen stabil sind. Sie zeigen aber auch das durchgängig von den Plänen für das übernächste Jahr stets gut zehn Prozentpunkte „verloren gehen“, also weiterhin aufgeschoben werden. Spannend wäre, wie sich dieses Potenzial aktivieren ließe.

### E-Autokauf in nächsten beiden Jahren geplant?



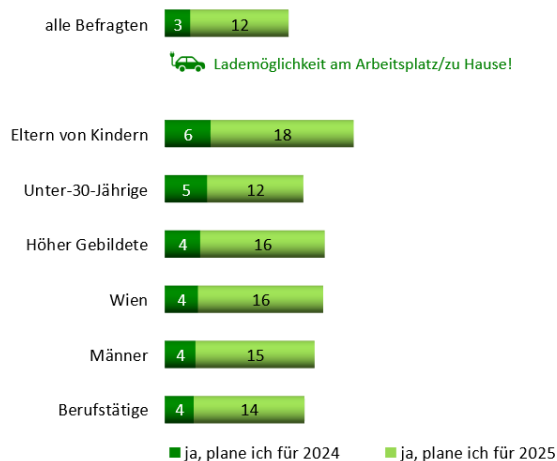
„Planen Sie, in den nächsten beiden Jahren ein E-Auto zu kaufen?“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 3

### E-Autokauf in nächsten beiden Jahren geplant?



„Planen Sie, in den nächsten beiden Jahren ein E-Auto zu kaufen?“

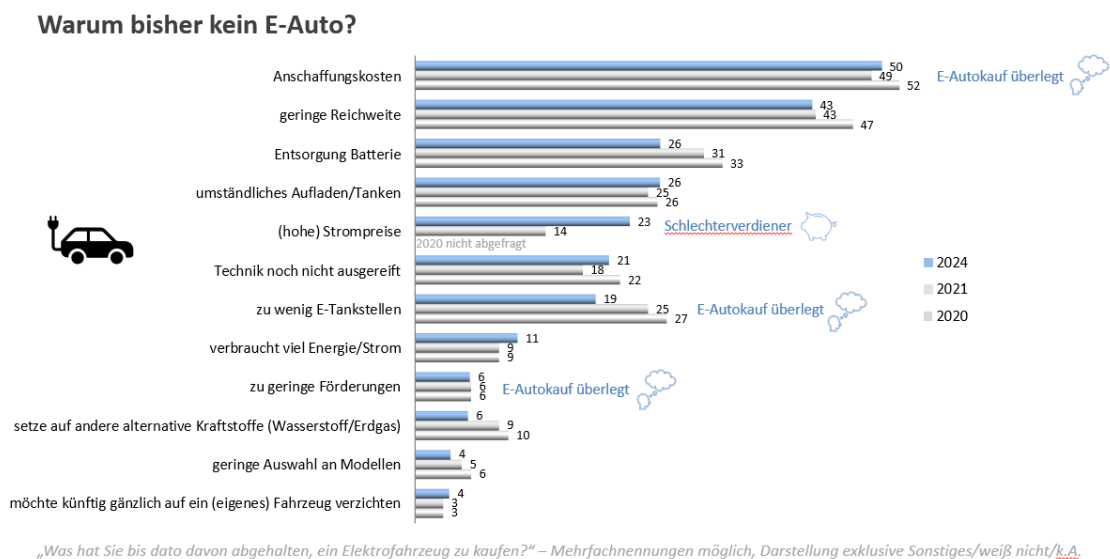


Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 4

Bei den Gründen, die derzeit noch gegen die Anschaffung eines E-Autos sprechen, liegen zu hohe Anschaffungskosten (50%) und die geringe Reichweite (43%) weiterhin deutlich vorne (Abb. 3). Signifikant abgenommen hat die Sorge um die Entsorgung der Batterie (minus 5 Prozentpunkte), sowie jene wegen zu weniger E-Ladestellen (minus 6 Prozentpunkte). Zugenommen hat hingegen erwartungsgemäß als Grund der hohe Strompreis (plus 9 Prozentpunkte).

Lohnend auch ein Blick ans Ende dieser Tabelle, wo das Setzen auf andere alternative Kraftstoffe sich als Grund für die Nichtanschaffung eines E-Autos um weitere vier Prozentpunkte reduziert hat. Eine konstant beinahe vernachlässigbare Anzahl an Befragten gibt an, künftig eher ganz auf ein (eigenes) Fahrzeug verzichten zu wollen.



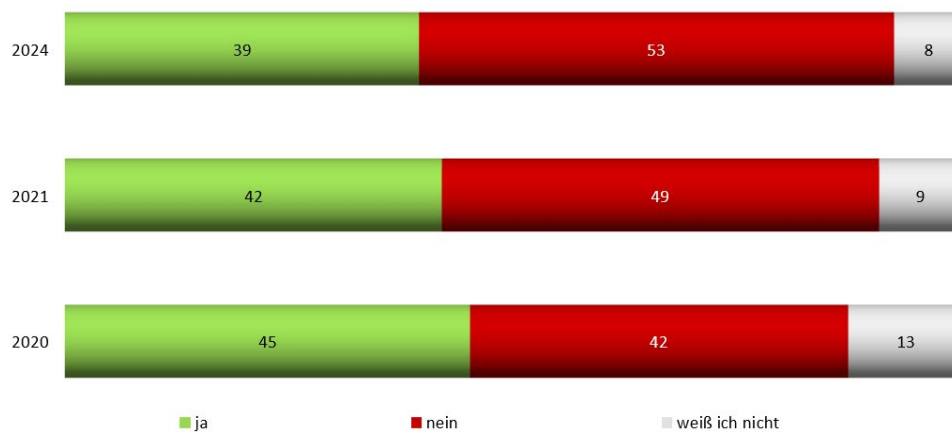


## 5.2. Lademöglichkeiten

Die Zahl derer, die angeben, ein E-Auto zu Hause laden zu können hat sich im Vergleich zum Vorjahr nur innerhalb der Schwankungsbreite verändert (von 42% auf 39%, Abb.4). Gleichwohl ist seit 2020 eine Tendenz zu beobachten, die mit dem gleichzeitigen Rückgang derer, die mit „weiß ich nicht“ antworten, daraufhin deutet, dass sich die Interessierten inzwischen schon etwas genauer mit den Möglichkeiten befasst haben. Eine tatsächliche Zunahme der Lademöglichkeiten zu Hause dürfte dagegen eher nicht hinter diesem minimalen Trend stehen.

### Möglichkeit, E-Auto zu Hause zu laden?

Basis: E-Autokauf konkret überlegt oder geplant (545 Befragte)



„Können oder könnten Sie ein E-Auto zu Hause laden?“

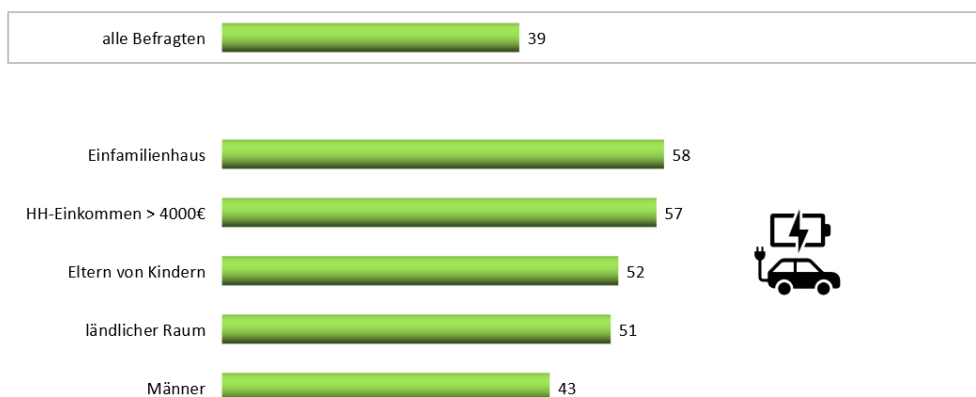


Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 6

### Möglichkeit, E-Auto zu Hause zu laden?

Basis: E-Autokauf konkret überlegt oder geplant, „ja-Nennungen“



„Können oder könnten Sie ein E-Auto zu Hause laden?“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 7

Obwohl die konkrete Folgefrage nach einer Wallbox auf den ersten Blick doch nach einer Zunahme an bestehenden Lademöglichkeiten aussieht, da sich die Bejahung dieser Frage beinahe verdoppelt hat, relativiert die zum einen geringe Zahl und der Blick auf die auch hier gleichzeitig abnehmende Zahl der „weiß nicht“-Angaben, diesen Eindruck. Die Interessierten dürften auch wenn es um die konkrete Technik geht, schlicht inzwischen etwas detaillierter informiert sein.

### Gibt es zu Hause eine Wallbox oder Möglichkeit, eine zu installieren?

Basis: E-Autokauf konkret überlegt oder geplant



„Gibt es bei Ihnen im Haus bereits eine Ladeinfrastruktur (sogenannte Wallbox) oder die Möglichkeit, eine anzubringen?“



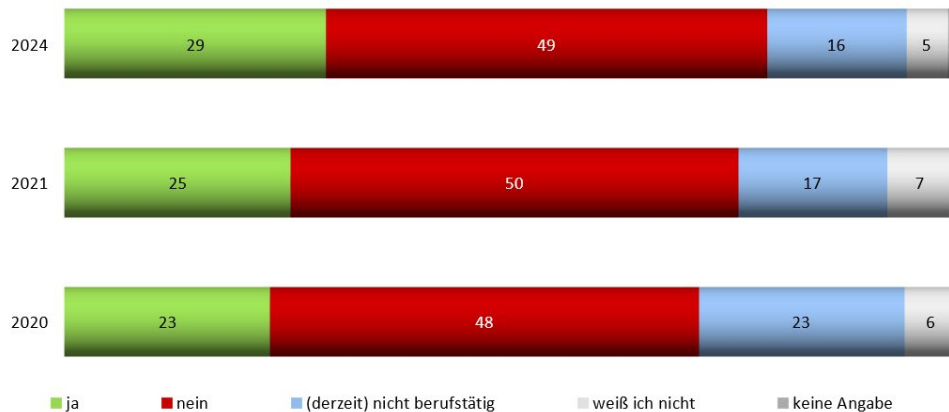
Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 8

Etwas anders das Bild bezüglich Laden am Arbeitsplatz. Hier steht der Zunahme um vier Prozentpunkte bei der Zustimmung keine entsprechende Abnahme der Antwort „weiß nicht“ seit der letzten Befragung entgegen.

### Möglichkeit, E-Auto am Arbeitsplatz zu laden?

Basis: E-Autokauf konkret überlegt oder geplant



„Können oder könnten Sie ein E-Auto an Ihrem Arbeitsplatz laden?“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 9

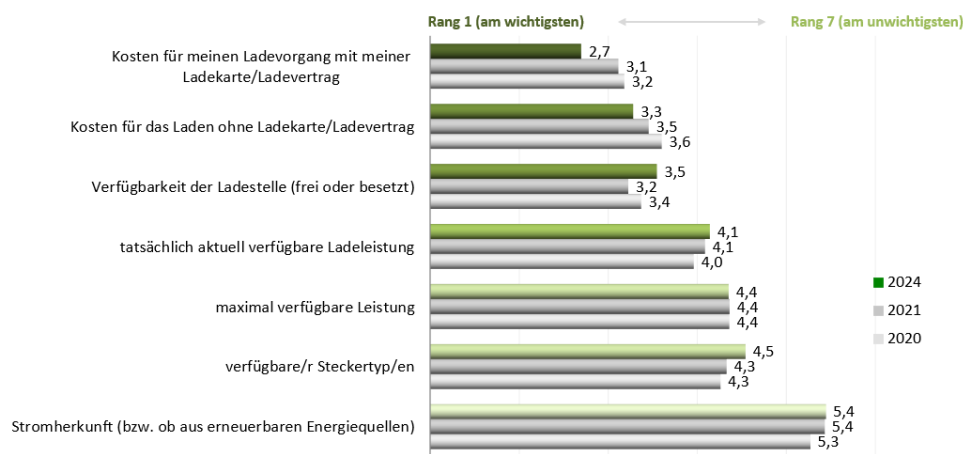
### 5.3. Laden an öffentlich zugänglichen Ladestellen

Zu diesem Teil der Befragung soll vorab nochmals erwähnt werden, dass sich die Wahrnehmung der breiten Bevölkerung von „Laden an öffentlich zugänglichen Ladestellen“ natürlich von dem unterscheidet, was legislativ und regulatorisch als solches definiert ist. Während letztere neben der Zugänglichkeit vor allem das diskriminierungsfreie Ad-Hoc Laden, also Laden ohne Vertragsbindung, im Fokus hat, verstehen durchschnittliche Verkehrsteilnehmer darunter vor allem nur die Zugänglichkeit vom öffentlichen Raum aus. In der Befragung wurde daher vorwiegend von „Laden im öffentlichen Raum“ oder schlicht „öffentlichem Laden“ gesprochen. Dies umfasst alles, was nicht Laden zu Hause oder Laden am Arbeitsplatz ist.

Für die E-Control als Betreiberin des österreichischen Ladestellenverzeichnisses sind die Ergebnisse der nachfolgenden Frage, nach den als besonders wichtig empfundenen Informationen zu öffentlichen Ladestellen (Abb.6), besonders interessant, geben Sie doch Auskunft und Hinweise darüber, welche Auskünfte mit der bestehenden Applikation bereits erteilt werden können und wo weiterer Entwicklungsbedarf, möglicherweise auch legislatischer Handlungsbedarf bestehen könnte.

#### Wichtigkeit von Informationen über öffentliche Ladestellen

Mittelwerte zwischen 1 und 7, Basis: E-Autokauf konkret überlegt oder geplant



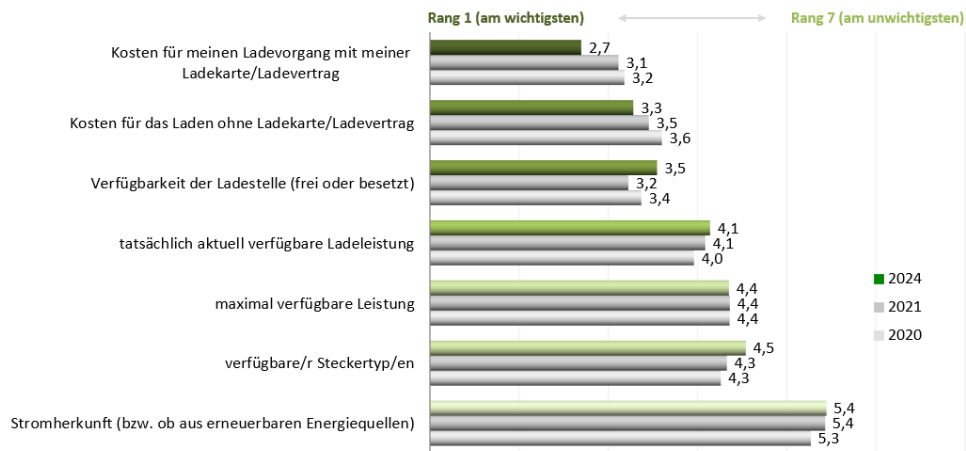
„Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Informationen über öffentliche Ladestellen? Bitte reihen Sie diese von 1 „am wichtigsten“ bis am 7 „am unwichtigsten“.“

Bei dieser Fragestellung sollten die Befragten eine Reihe von Informationen der Wichtigkeit nach reihen. In der obigen Abbildung sind die nach Mittelwert gereihten ersten sieben Themen abgebildet.

Dass die Frage nach den Kosten an erster Stelle rangiert, überrascht nicht, ebenso wenig wie die Zunahme der Wichtigkeit angesichts der hohen Strompreise im letzten Jahr. Diese dürften auch die Ursache sein, dass die Kosten für das Laden ohne Ladekarte oder -vertrag um eine Position im Ranking gestiegen ist. Gleichzeitig passt der Rückgang bei der Wichtigkeit einer Information über die Verfügbarkeit einer Ladestelle zu der bereits beobachteten Feststellung, dass das öffentlich zugängliche Ladenetz vermehrt als ausreichend wahrgenommen wird.

### Wichtigkeit von Informationen über öffentliche Ladestellen

Mittelwerte zwischen 1 und 7, Basis: E-Autokauf konkret überlegt oder geplant



„Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Informationen über öffentliche Ladestellen? Bitte reihen Sie diese von 1 „am wichtigsten“ bis am 7 „am unwichtigsten“.“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 11

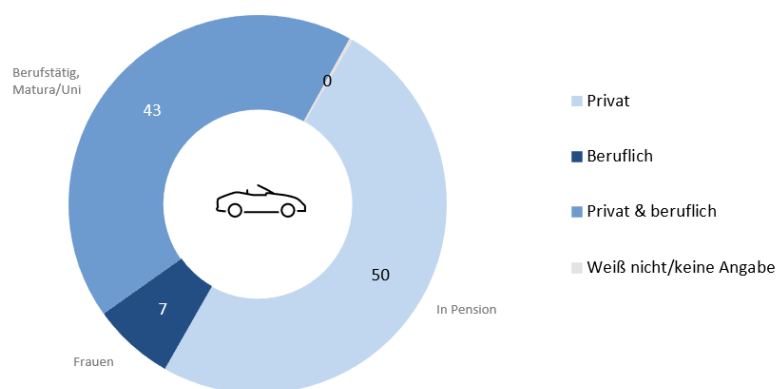
Aus Sicht des E-Control Ladestellenverzeichnis lässt sich sagen, dass die an dritter, vierter und fünfter Position gereihten Informationswünsche bereits erfüllt werden, wobei die Bekanntgabe dieser Information durch die meldepflichtigen Ladestellenbetreiber bislang noch freiwillig erfolgt. Während dies zu den verfügbaren Steckern (Information zu 99,95% der Ladepunkte vorhanden), der Nominalleistung (100%) und der Information, ob der Strom zu 100% aus Erneuerbaren stammt (89,6%) zum allergrößten Teil erfolgt, liegen die Informationen zu den Kosten für das Laden ohne Ladekarten (ad-hoc-Preis) bislang nur zu 3% der Ladepunkte vor.

Mit dem neuen Lade-Tarifikalkulator ([www.ladetarif.at](http://www.ladetarif.at)) der E-Control kann, wie beschrieben, inzwischen der seit Beginn der Untersuchung an Platz eins gereichte Informationsbedarf nach den Kosten des Ladens mit Ladekarte bedient werden. Die legislatischen Voraussetzungen, um die beiden weiteren als wichtig benannten Informationen liefern zu können, werden mit der absehbar in Kraft tretenden Ladepunkt-Daten-Verordnung der Klimaschutzministerin sowie mit der seit April 2023 geltenden EU-Verordnung (Alternative Fuel Infrastructure Regulation, AFIR) erfüllt.

## 6. Befragung: Aktive Fahrerinnen & Fahrer von E-PKWs

Befragt wurden in Österreich lebende, die angeben regelmäßig einen E-PKW (kein Hybrid) zu fahren. Dabei ergab sich eine genau 50:50 Aufteilung zwischen rein privater Nutzung des E-Fahrzeugs und einer beruflichen bzw. privat und beruflichen Nutzung. Auffällig ist dabei, dass eine signifikant höhere Zahl an Frauen das E-Auto rein beruflich nutzt, als Männer dies tun, die das E-Fahrzeug wiederum signifikant häufiger privat und beruflich nutzen. Eine schlüssige Erklärung dafür liefern die Zahlen nicht.

**E-Auto-Nutzung privat oder beruflich?**



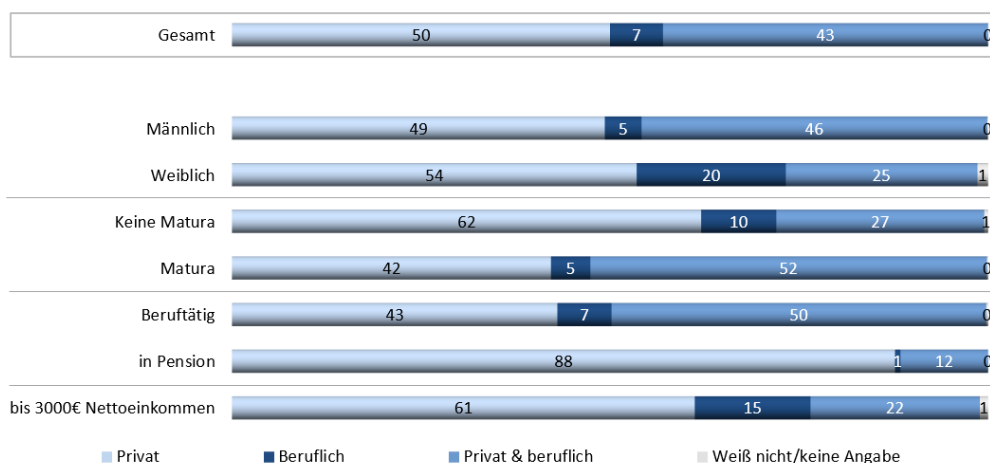
„Nutzen Sie das E-Auto privat oder beruflich?“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 12

**E-Auto-Nutzung privat oder beruflich?**



„Nutzen Sie das E-Auto privat oder beruflich?“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

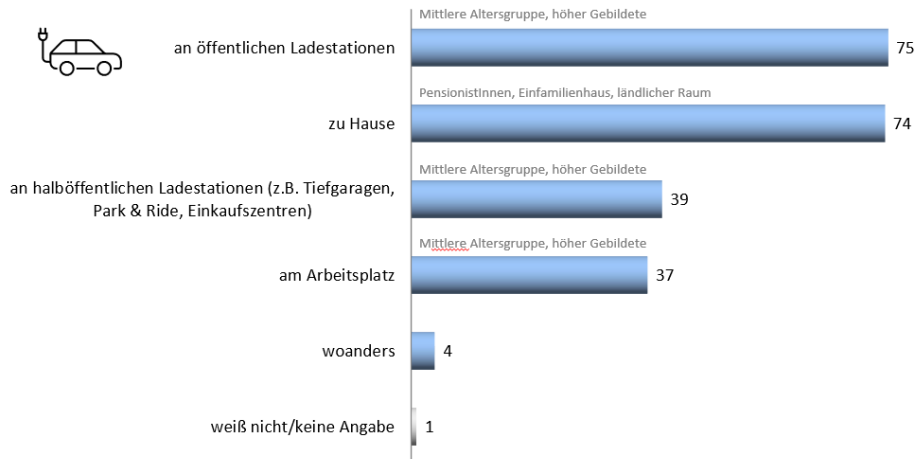
Abb. 13

## 6.1. Der Ladevorgang

Laut den für die Zielgruppe repräsentativ Befragten werden E-Autos etwa gleich häufig an Ladestellen im öffentlichen Raum und zu Hause geladen. Etwa jeweils nur halb so oft am Arbeitsplatz oder an „halböffentlichen“ Ladestellen (Park & Ride, Einkaufszentren etc.).

### Wo laden Sie Ihr E-Auto zumindest hin und wieder?

Mehrfachnennungen möglich



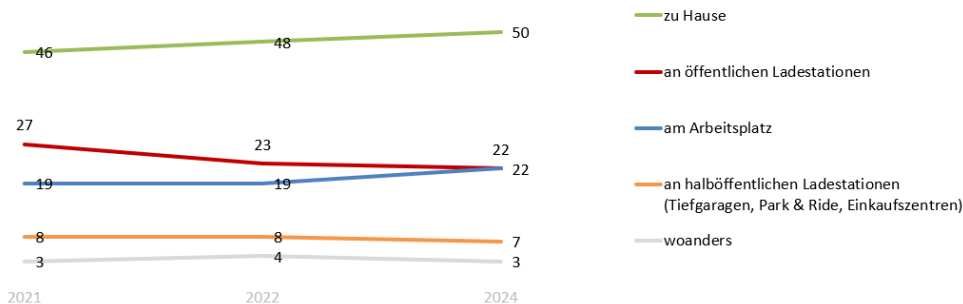
„Wo laden Sie Ihr E-Auto? Bitte klicken Sie alle Varianten an, die Sie zumindest hin und wieder nutzen.“

Betrachtet man jedoch die Lademengen so werden rund 50% zu Hause geladen (Abb.14). Rechnet man jeweils das Laden am Arbeitsplatz (Lademenge 22%) hinzu, so ergibt sich, dass inzwischen 72% der Strommenge nicht an öffentlichen Ladestationen geladen werden. Dies ist immer noch weniger als bereits seit Jahren in vielen Publikationen angenommen wird, nähert sich jedoch den prognostizierten rund 80% kontinuierlich an. (Siehe z.B. [Studie des Reiner Lemoine Instituts](#))

Entsprechend ist ein fortgeschriebener, Rückgang des Anteils der Lademengen an öffentlich zugänglichen Stationen zu verzeichnen. Dies darf natürlich nicht darüber hinwegtäuschen, dass zum einen die Lademengen in Summe bei der sich stetig vergrößernden E-Flotte weiter ansteigen und, dass dies keine Aussage über die benötigte Leistung trifft. Denn zu Hause oder am Arbeitsplatz kann natürlich überwiegend langsam, also mit weniger Leistung geladen werden, während laut Ladestellenverzeichnis im öffentlichen Raum die Gruppe, der am meisten zugebauten Ladepunkte jene ist, die Schnellladen (>100 kW) oder Ultraschnellladen (>150 kW) anbieten.

### Zu wieviel Prozent nutzen Sie die einzelnen Lademöglichkeiten im Alltag?

Mittelwerte zwischen 0 und 100 Prozent



„Wie häufig nutzen Sie die einzelnen Lademöglichkeiten im Alltag? Bitte teilen Sie 100% auf die einzelnen Lademöglichkeiten auf, je nachdem, wie häufig Sie diese nutzen.“



Peter Hajek

Public Opinion Strategies

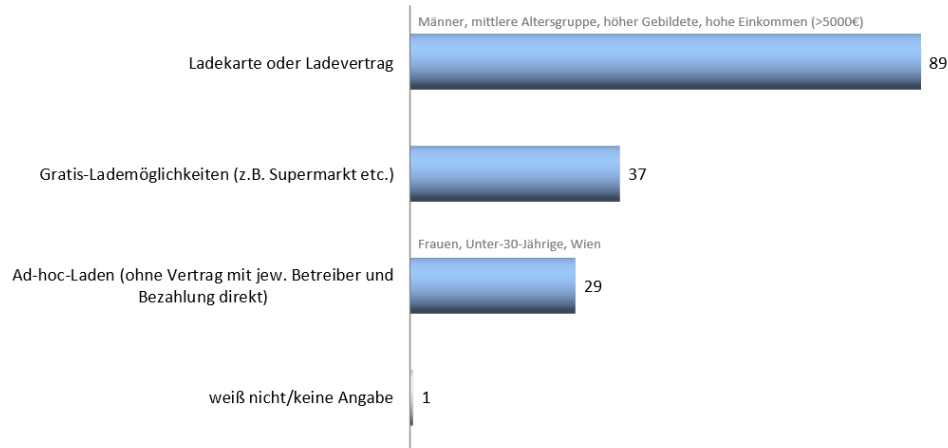
Abb. 15

## 6.2. Laden an öffentlich zugänglichen Ladestellen

Neun von zehn Fahrer:innen von E-PKW laden an öffentlich zugänglichen Ladestationen mit einer Ladekarte (Abb.16), haben also für das Laden einen dauerhaften Vertrag mit einem oder in den meisten Fällen sogar mehreren Anbietern (Abb. 18) von Ladedienstleistung. Dieser Anteil hat in den letzten vier Jahren gewaltig zugenommen, sodass man beinahe von einer flächendeckenden Nutzung der Ladekartenooption sprechen kann (Abb. 17). Gleichzeitig hat Gratis-Laden weiter deutlich abgenommen, was schlicht an einem Rückgang dieser Angebote liegen dürfte, da v.a. diverse Supermärkte ihr bisheriges Angebot nun doch auf kostenpflichtig umgestellt haben. Das Laden ohne Ladevertrag, also durch Direktzahlung (ad-hoc-Laden) verharrt weiter auf sehr niedrigem Niveau.

### Wie laden Sie im öffentlichen Raum?

Mehrfachnennungen möglich, Basis: Befragte, die im öffentlichen Raum laden



„Wie laden Sie im öffentlichen Raum? Bitte klicken Sie alle Varianten an, die Sie zumindest hin und wieder nutzen.“



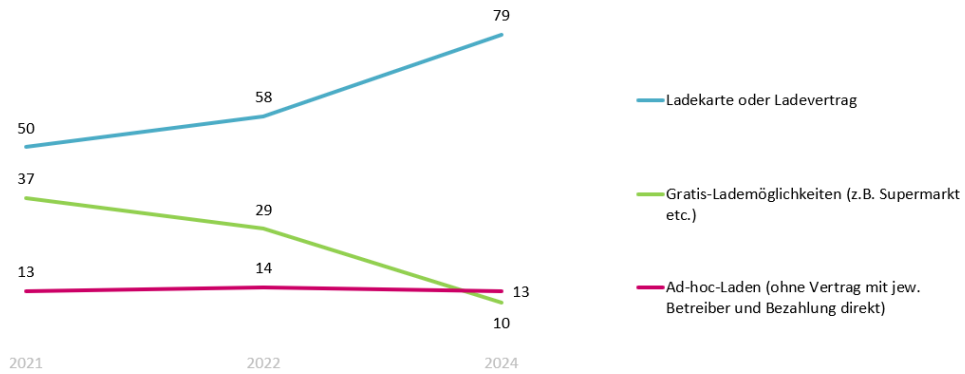
Peter Hajek

Public Opinion Strategies

Abb. 16

### Zu wieviel Prozent nutzen Sie die Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum?

Basis: Befragte, die im öffentlichen Raum laden  
Mittelwerte zwischen 0 und 100 Prozent



„Wie häufig nutzen Sie die einzelnen Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum? Bitte teilen Sie 100% auf die einzelnen Lademöglichkeiten auf, je nachdem, wie häufig Sie diese nutzen.“

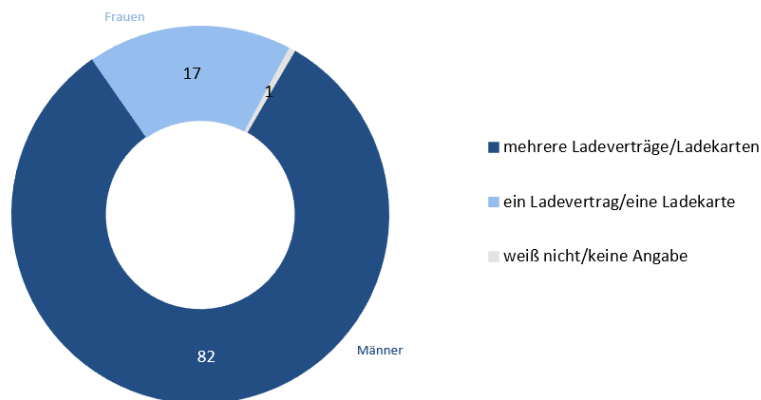


Peter Hajek  
Public Opinion Strategist

Abb. 17

### Haben Sie eine oder mehrere Ladekarten?

Basis: Befragte, die Ladekarte/Ladevertrag haben



„Haben Sie einen oder mehrere Ladeverträge bzw. Ladekarten?“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategist

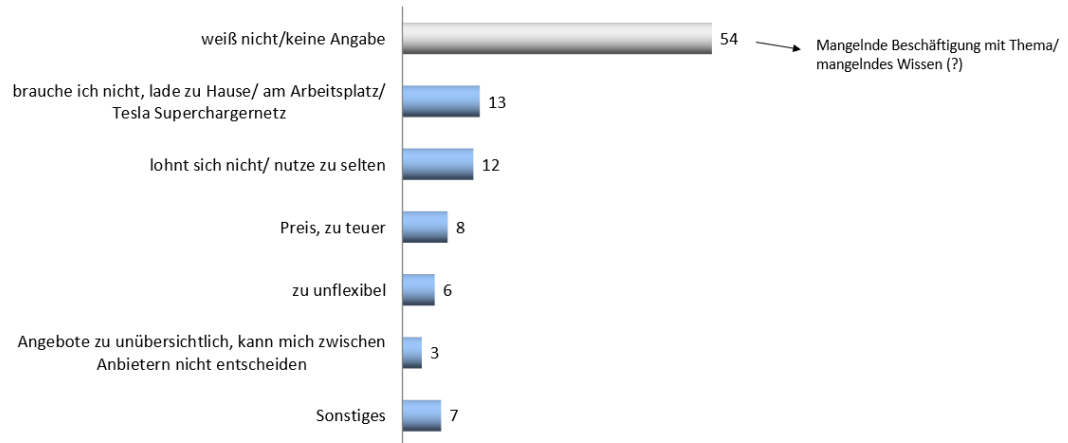
Abb. 18

Eine Frage, die sich mit Blick auf das zuvor Festgestellte künftig erübrigt, ist jene, welche Gründe bislang gegen das Abschließen eines Ladevertrags gesprochen haben. Unter den wenigen, auf die das noch zutrifft, ist zum größten Teil der Mangel an Beschäftigung mit dem Thema der Grund. (Abb. 19) Es kann vermutet werden, dass es sich dabei vor allem um Fahrer:innen von Firmenwägen handelt dürfte.



### Was hat bisher gegen Ladekarte / Ladevertrag gesprochen?

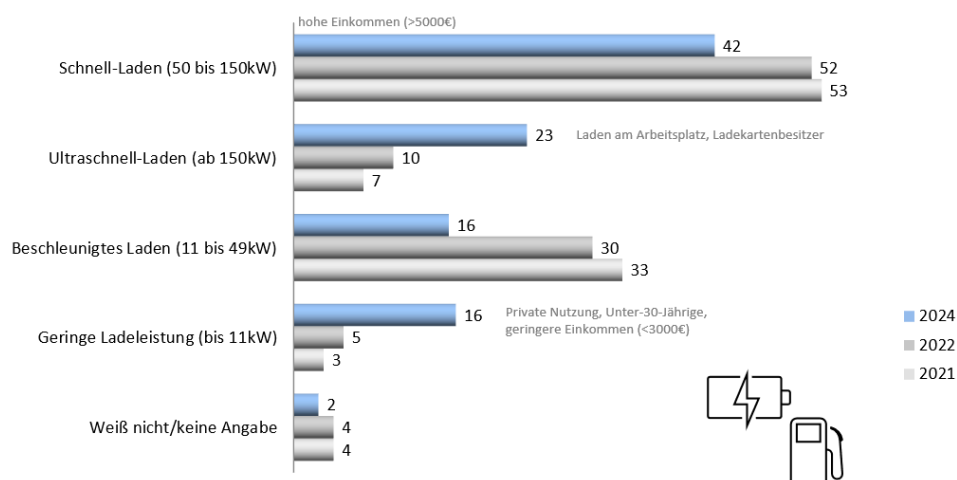
Spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich, Basis: Befragte, die keine Ladekarte/keinen Ladevertrag haben



„Was hat bisher gegen eine Ladekarte oder einen Ladevertrag gesprochen?“

Deutliche Veränderung hat es bei der Frage nach den gewünschten Ladeleistungen gegeben. Hier dürfte auf der Seite der Ultraschnelllader der starke Anstieg wohl mit dem stark gewachsenen Angebot zusammenhängen, das gerne von E-Mobilist:innen, die unterwegs sind – trotz der deutlich höheren Preise – gerne in Anspruch genommen wird. Gleichzeitig scheint sich die Erkenntnis durchzusetzen, dass schnelles Laden, das nicht unbedingt notwendig ist, unnötig teuer ist, womit der Wunsch nach Angeboten mit geringer Leistung, dort wo die Autos länger stehen (Park & Ride, Einkaufszentren etc.), erklärbar wäre. (Abb. 20)

### Welche Ladeleistung ist im öffentlichen Raum am wichtigsten?

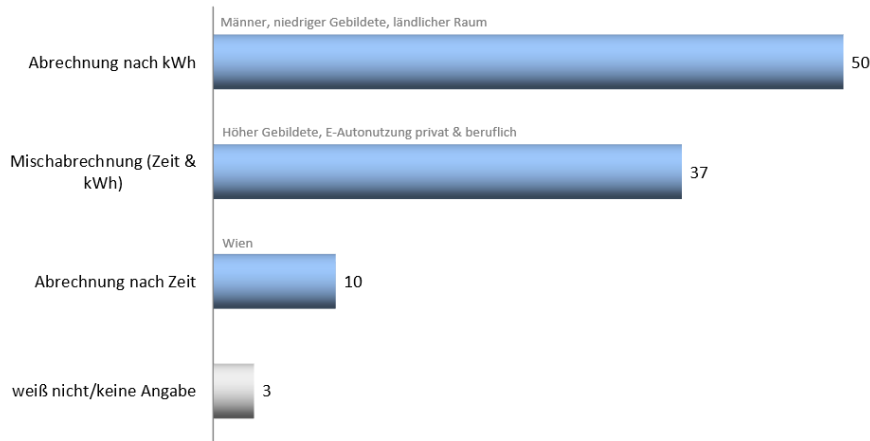


„Welche Ladeleistung ist für Sie im öffentlichen Raum am wichtigsten?“

Eine weitere Frage, die sich künftig weitgehend erübrigen dürfte, wäre die nach der bevorzugten Abrechnungsart. Lediglich noch 10% geben hier eine Präferenz für Abrechnung nach Zeit an (Abb. 21). Nachdem im Vorjahr die rechtlichen Vorgaben für die Eichung von Ladestellen zur Abrechnung nach Kilowattstunden geklärt werden konnte, dürfte sich hier absehbar diese Abrechnungsart weitestgehend flächendeckend durchsetzen.

#### Abrechnungsmodell Ladekarte / Ladevertrag

Basis: Befragte, die Ladekarte/Ladevertrag haben



„Welches Abrechnungsmodell haben Sie beim Ladevertrag bzw. bei der Ladekarte?“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 21

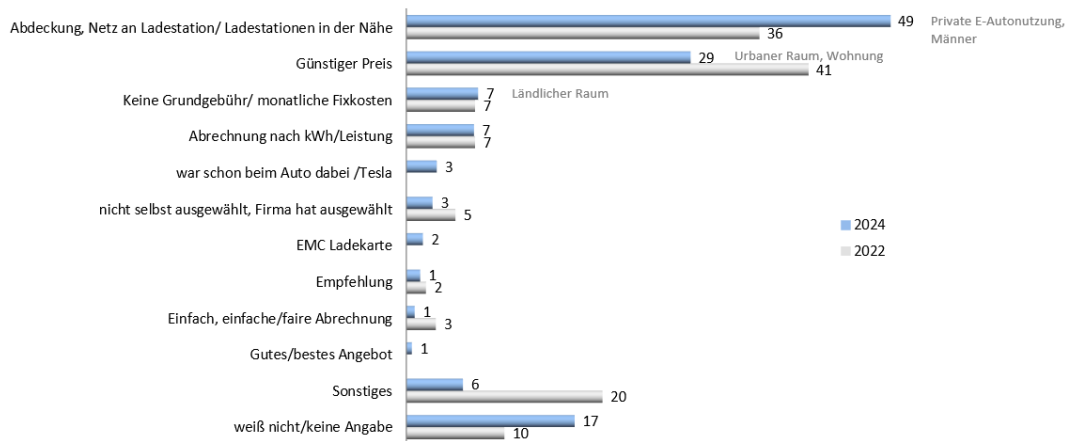
### 6.3. Kundeninformation

Mit Blick auf den neuen Lade-Tarifkalkulator ist es besonders wichtig, im Blick zu haben, nach welchen Kriterien sich E-Mobilist:innen ihre Ladekarte bzw. ihren Ladevertrag auswählen. Zwar hat sich hier am Ranking seit 2022 nichts verändert – weiterhin sind die Abdeckung des Netzes an Ladestationen und der Preis die mit weitem Abstand entscheidenden Aspekte, jedoch hat es hier eine deutliche Veränderung bei diesen beiden Kriterien gegeben.

Während fast ein Drittel die Netzabdeckung häufiger als wichtigstes Merkmal bezeichneten, wurde der Preis um ein viertel seltener als solches benannt (Abb. 21). Gerade mit Blick auf die hohen Strompreise der letzten beiden Jahre wäre eine genau umgekehrte Entwicklung zu erwarten gewesen. Eine schlüssige Erklärung für dieses Ergebnis bieten die Zahlen nicht, eine unter etlichen dazu befragten Multiplikatoren geäußerte These wäre, dass die Verbraucher:innen in den vergangenen zwei Jahren den zutreffenden Eindruck gewonnen hatten, dass es günstigen Strom zu dieser Zeit ohnehin nicht gab, womit die Suche nach günstigen Angeboten als wenige erfolgversprechend empfunden wurde und man sich daher umso mehr auf das andere, wichtige Kriterium des Netzes konzentriert hat.

### Nach welchen Kriterien haben Sie Ladevertrag / Ladekarte ausgewählt?

Spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich, Basis: Befragte, die Ladekarte/Ladevertrag haben



„Nach welchen Kriterien haben Sie den Ladevertrag/die Ladekarte ausgewählt?“

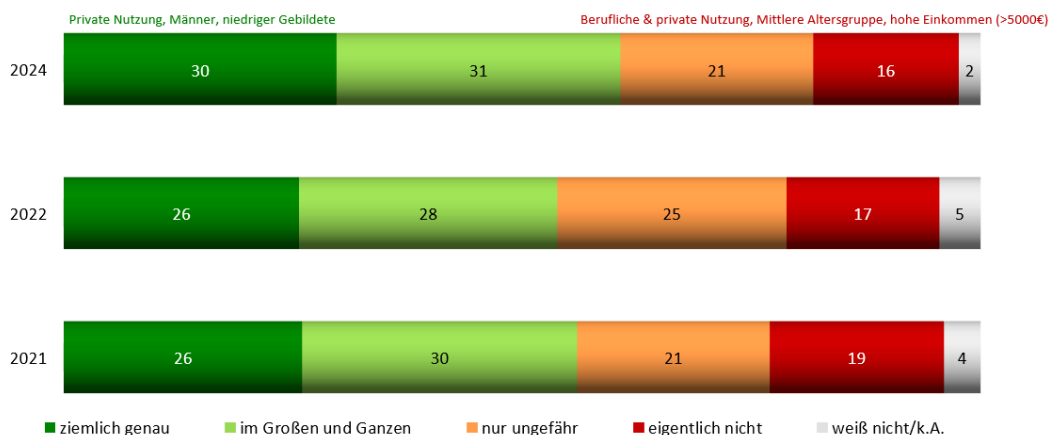


Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 22

Bei der Frage danach, ob E-Autofahrer:innen vor einem Ladevorgang im öffentlichen Raum wissen, wieviel sie bezahlen werden, ist statistisch nur eine geringe positive Entwicklung festzustellen. Noch immer gibt nur rund ein Viertel der aktiven E-Mobilisten an, vor einem Ladevorgang „ziemlich genau“ zu wissen, wieviel dieser kosten wird (Abb. 23).

### Wissen Sie im Vorfeld, wieviel Sie beim Laden bezahlen werden?



„Wissen Sie in der Regel im Vorfeld, wieviel Sie beim Laden bezahlen werden?“



Peter Hajek  
Public Opinion Strategies

Abb. 23

Abb.11, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

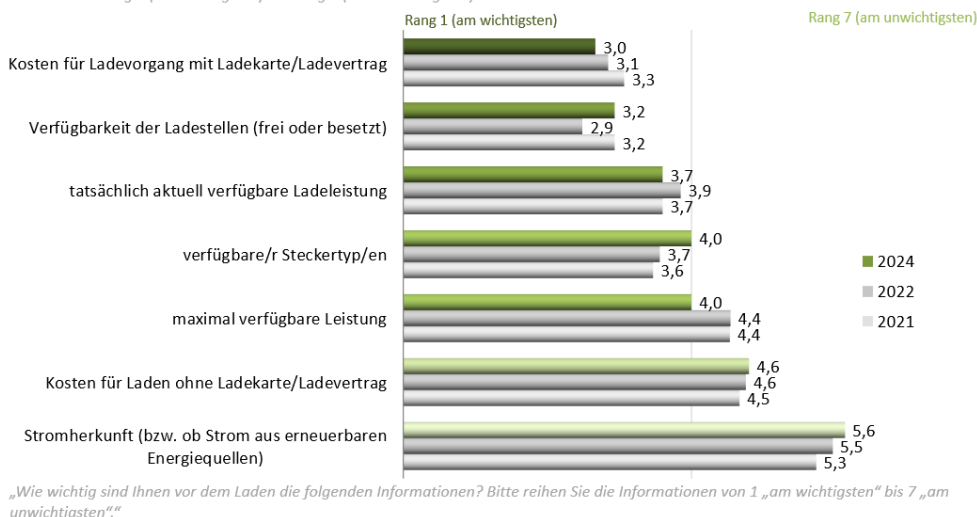
Wenig Veränderung auch, wenn es um die von aktiven E-Autofahrer:innen als wichtig erachteten Informationen geht, die man gerne von einer Online-Applikation wie dem Ladestellenverzeichnis bekäme (Abb. 24). Auch wenn hier nominell der erste und der zweite Platz getauscht haben, sodass jetzt der Preis das Ranking vor der Verfügbarkeit eines Ladepunktes anführt, liegen die Bewegungen seit der letzten Befragung hier innerhalb der

Schwankungsbreite und sind mithin nicht signifikant. Es bleibt auch bei dem Unterschied zur selben Frage an potenzielle E-Mobilistinnen, die den Preis für das Ad-Hoc-Laden an dritte Stelle reihen, während dieser für aktive E-Autofahrer:innen kaum relevant ist, was schlicht das zuvor dargestellte Verhältnis der Nutzung der unterschiedlichen Ladeoptionen widerspiegelt. Einig – wenn man so will – sind sich aktive und potenzielle E-Mobilist:innen weiterhin darin, dass die Herkunft des Stroms kaum von Interesse ist.

Dabei haben bei den aktiven E-Mobilisten die Information über die Verfügbarkeit und zu den Kosten mit Ladekarte oder Ladevertrag gegenüber dem Vorjahr noch weiter zugenommen. Wie eingangs erwähnt, wurden die logistischen Voraussetzungen, um diese Informationsbedürfnisse zu bedienen, mittlerweile geschaffen und es wird an der technischen Umsetzung gearbeitet.

### Welche Informationen wären vor dem Laden am wichtigsten?

Mittelwerte Rang 1 (am wichtigsten) bis Rang 7 (am unwichtigsten)



## 7. Resümee

Insgesamt hat sich an dem bestehenden Basiswissen in Sachen E-Mobilität und den Bedürfnissen in Sachen Laden in den vergangenen zwei Jahren wenig verändert. Was zugleich bedeutet, dass weiterhin vermehrter Informationsbedarf festzustellen ist, insbesondere bei den Preisen.

Einige Fragen der Marktentwicklung der Anfangsjahre scheinen entschieden zu sein. So wird sich die Abrechnung nach geladenen Kilowattstunden ebenso als Normalfall durchsetzen, wie das Laden mit Ladekarte. Damit rückt vor allem die Transparenz in diesem Bereich in den Mittelpunkt, dem die E-Control mit dem neuen Lade-Tarifkalkulator Rechnung trägt. Es gilt dabei nun, diese Vergleichsmöglichkeit auch bekannt zu machen.

Erwartungsgemäß ist für aktive E-Mobilisten die aktuelle Verfügbarkeit von Ladepunkten weiterhin von sehr hohem Interesse. Dieses wird mit einer anstehenden Erweiterung des Ladestellenverzeichnisses bedient werden.

Ein bislang im öffentlichen Diskurs vielleicht noch wenig bedachter Aspekt, ist das Thema der Motivation zum Umstieg auf E-Mobilität, sobald Lademöglichkeiten zuhause oder am Arbeitsplatz konkret erkennbar sind. Die Information, dass für das Laden zu Hause nicht zwingend eine – teure – Wallbox und ein 11 kW-Anschluss notwendig sind, sondern dass in der Regel auch der etwa in vielen Eigenheimen ohnehin vorhandene „Starkstromanschluss“ mit einem entsprechend gesicherten Kabel ausreicht, könnte hier möglicherweise schon einen weiteren An Schub geben.

## 8. Disclaimer

Dieser Bericht wurde nach bestem Wissen und unter Verwendung der zur Verfügung stehenden Daten und Auswertungsoptionen erstellt. Irrtümer oder Fehler sind trotz größten Bemühens nicht ausgeschlossen. Für die vorliegenden Daten wird keine Haftung übernommen.

Das E-Control Ladestellenverzeichnis und der E-Control Lade-Tarifkalkulator sind Initiativen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

Bei Verwendung von Datenmaterial wird um Quellenangabe ersucht:

E-Control, [www.e-control.at](http://www.e-control.at)

Wien, April 2024

### Rückfragehinweis

Projektleiter: Daniel Hantigk  
E-Mail: [daniel.hantigk@e-control.at](mailto:daniel.hantigk@e-control.at)  
Technische Fragen: [support@ladestellen.at](mailto:support@ladestellen.at)  
Telefon: +43 1 24724 – 209

**Energie-Control Austria**  
**für die Regulierung der Elektrizitäts- und Erdgaswirtschaft**  
(E-Control)

Rudolfsplatz 13a  
1010 Wien  
Tel.: +43 1 24724 – 0  
Fax: +43 1 24724 – 900  
email: [office@e-control.at](mailto:office@e-control.at)