

ERHEBUNG
STATUS QUO DER E-MOBILISTEN IN ÖSTERREICH UPDATE 2022

UNSERE ENERGIE FÜR NACHHALTIGE INFORMATION.



Erhebung: Status Quo der E-Mobilisten in Österreich

Update 2022

Inhalt

| | |
|--|----|
| 1. Zusammenfassung | 3 |
| 2. Ausgangslage..... | 4 |
| 3. Zielgruppen und Ziele der Befragung | 4 |
| 4. Untersuchungsdesign und Umsetzung | 5 |
| 5. Befragung: Potenzielle Fahrerinnen & Fahrer von E-PKWs..... | 6 |
| 6. Befragung: Aktive Fahrerinnen & Fahrer von E-PKWs..... | 10 |
| 7. Resümee..... | 14 |
| 8. Disclaimer | 15 |

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. In der Folge stellen wir die wichtigsten Ergebnisse zusammen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass sich an den Ergebnissen kaum etwas signifikant verändert hat. Dabei ist zu beachten, dass der Befragungszeitraum zwar bereist inmitten der seit Herbst 2021 anhaltenden Preissteigerungen sowohl bei den Sprit- wie auch bei den Strompreisen lag, jedoch vor dem Beginn des russischen Krieges in der Ukraine abgeschlossen war, der ja das Thema der Abhängigkeit von russischen Rohstofflieferungen ins Bewusstsein vieler Menschen gerufen hat. Hier dürften die Ergebnisse der nächsten Befragung in einem Jahr interessant werden.

Weiterhin haben sich rund ein Drittel aller Autofahrerinnen und Autofahrer in Österreich haben sich zumindest schon einmal mit dem Gedanken befasst, ein elektrisches Auto anzuschaffen. 17% geben an, dies in den kommenden zwei Jahren tatsächlich in die Tat umzusetzen, was im Umkehrschluss bedeutet, dass ein E-Auto nach wie vor für Dreiviertel in absehbarer Zeit noch kein Thema ist.

Der mit Abstand wichtigste Grund dafür sind weiterhin die hohen Anschaffungskosten. Zu geringe Förderungen wird dabei nur selten als Begründung genannt werden.

Interessant ist, dass einerseits die Zahl der potenziellen E-Autofahrerinnen, die angibt, zu Hause laden zu können, leicht zurückgegangen ist, gleichzeitig aber mehr Personen sagen, dass sie am Arbeitsplatz laden könnten. Beide Veränderungen zwar nicht signifikant, aber spannend zu beobachten.

Weiterhin wird mit rund 67% aller Ladungen bislang deutlich weniger zu Hause geladen, als in vielen einschlägigen Prognosen bislang angenommen wird, die meist von gut 80% ausgehen.

Die von beiden Gruppen, den Aktiven, wie den Interessierten, als besonders wichtig empfundenen Informationen sind die Kosten beim Laden mit Ladekarten bzw. Ladevertrag, und die aktuelle Verfügbarkeit eines Ladepunktes. Bei den aktiven E-Fahrerinnen und E-Fahrern kommt etwa gleichwertig noch die Art des verfügbaren Steckers hinzu. Relativ wenig Beachtung findet wiederum bei beiden Gruppen die Herkunft des Stroms.

Nur rund ein Viertel der aktiven E-Mobilisten gibt an, die Ladekosten vor Beginn des Ladevorgangs an öffentlich zugänglichen Ladestellen „ziemlich genau“ zu kennen.

2. Ausgangslage

Die E-Control betreibt auf Initiative des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) das Ladestellenverzeichnis gem. §22a E-Control-Gesetz. Dies ist seit November 2019 unter www.ladestellen.at öffentlich erreichbar. Betreiber öffentlich zugänglicher Ladepunkte sind demnach verpflichtet, mindesten den Standort derselben in das Register der E-Control zu melden. Weitere Angaben, wie beispielsweise über die Stecker-Optionen oder die bereitgestellte, nominelle Leistung, sind bis dato freiwillig. Bis 31. März 2022 haben 309 Betreiber 6.283 Ladestellen mit insgesamt 12.206 Ladepunkten in das Verzeichnis gemeldet. Im Jahr 2021 verzeichnete die Website insgesamt gut 24.500 Besuche (unique visits).

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 (erscheint seit 01/2019) oder der Studie der AK Wien „[E-Mobilität 2020](#)“ (Autor: [Micheal Soder](#)), die 2020 bereits in einem dritten Update erschienen ist, sowie aus den diversen Veröffentlichungen u.a. von [BieM](#), [ÖAMTC](#), [BEÖ](#) oder [EMC](#).

All diese Publikationen bilden zum überwiegenden Teil die Situation von der Angebotsseite her ab.

Weitere Entwicklungen

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. Aus diesem Grund werden aktuell neue Online-Applikationen bzw. Erweiterungen zum Ladestellenverzeichnis entwickelt. In diese Entwicklungen fließen die Ergebnisse der vorliegenden Erhebungen natürlich maßgeblich mit ein.

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: 600 Befragte
 - Maximale Schwankungsbreite der Ergebnisse: +/- 4,0%
- Zielgruppe: potenzielle E-Mobilisten
 - Stichprobengröße: 1.884 Befragte
(ÖsterreicherInnen zwischen 16 und 70 Jahren)
 - Maximale Schwankungsbreite der Ergebnisse: +/- 2,3%
- Beide Befragungen können als repräsentativ angesehen werden
- Feldarbeit: 29. November 2021 bis 31. Jänner 2022

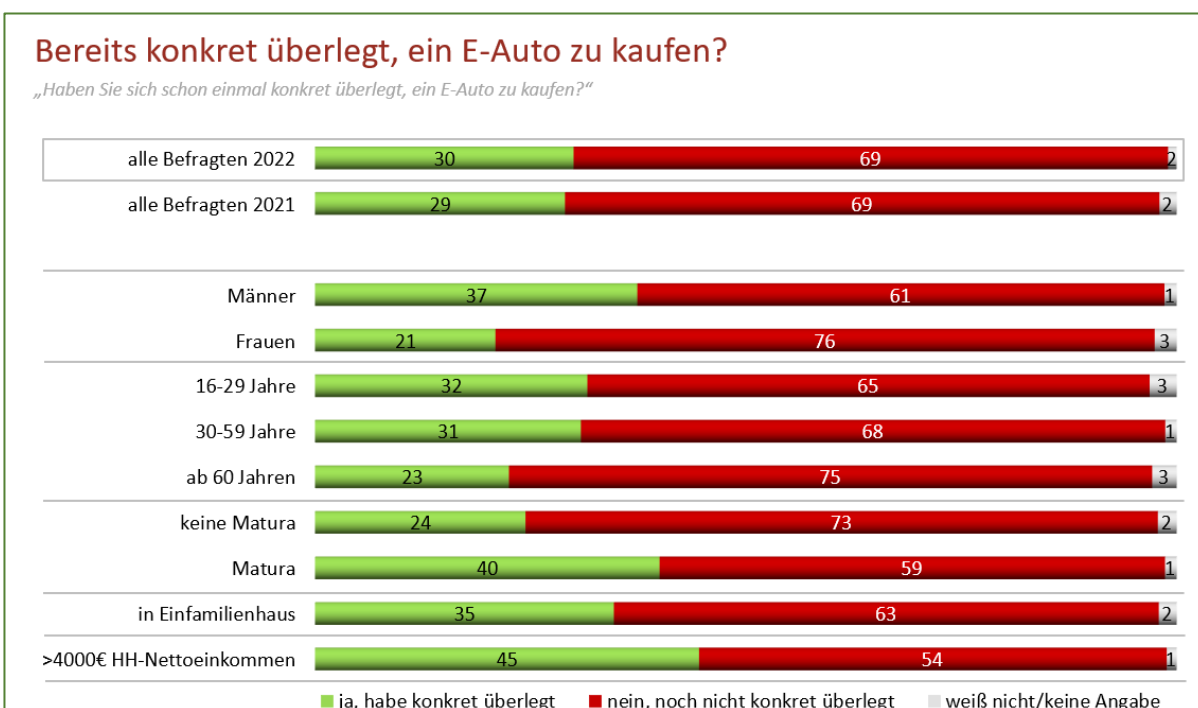
Die Ergebnisse der Befragungen wurden in der Folge mit verschiedenen Fachexpertinnen und -experten sowohl von Provider- als auch von E-Mobilistenseite diskutiert. Die in den nachfolgenden Teilen wiedergegebenen Interpretationen und Schlussfolgerungen zu den Befragungsergebnissen resultieren aus diesen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

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

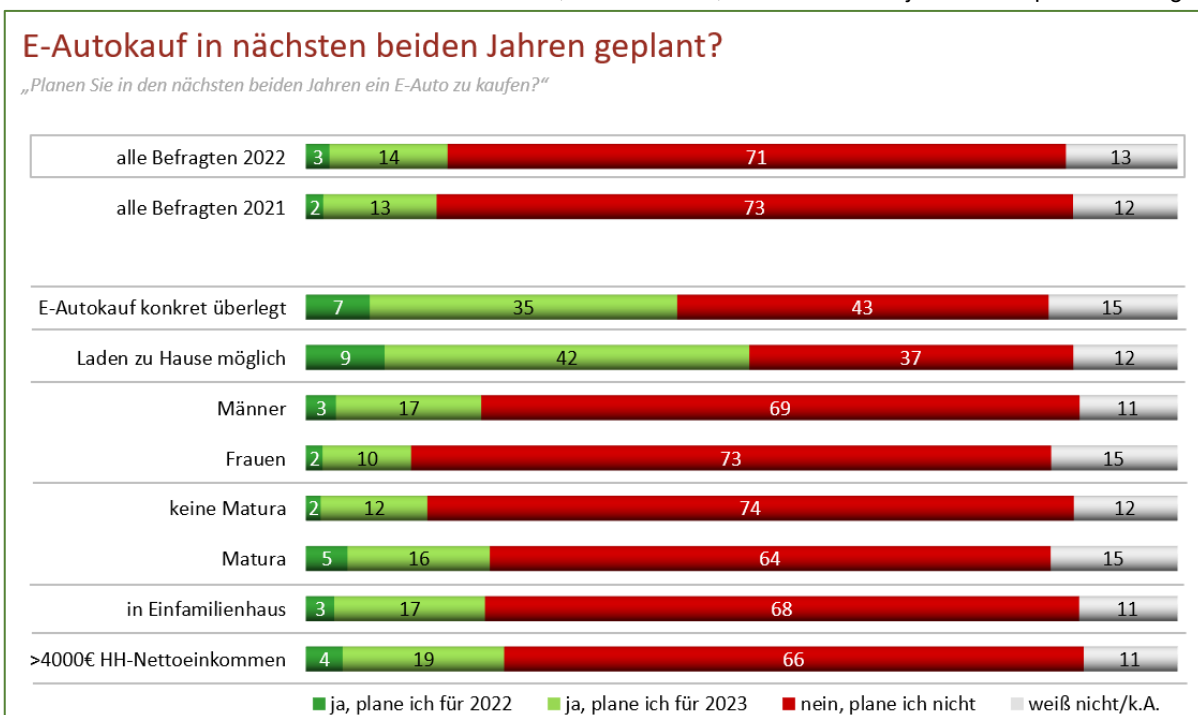
Befragt wurden in Österreich lebende Personen im fähigen Alter bis maximal 70 Jahre, die angeben zumindest gelegentlich mit einem PKW, aber bislang noch kein elektrisches Fahrzeug zu fahren.

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 diese Aussage vergleichsweise breit gefasst ist. „Konkret überlegt“ kann von einem unverbindlichen Gespräch mit Freunden oder Familie bis zum Studium von Produktunterlagen vieles bedeuten. Dennoch zeigt die Zahl, dass das Thema jedenfalls relevant ist.



Oben Abb.1, untern Abb. 2, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies



Warum bisher kein E-Auto?

„Was hat Sie bis dato davon abgehalten, ein Elektrofahrzeug zu kaufen?“
 Mehrfachnennungen möglich, Darstellung exklusive Sonstiges/weiß nicht/k.A.

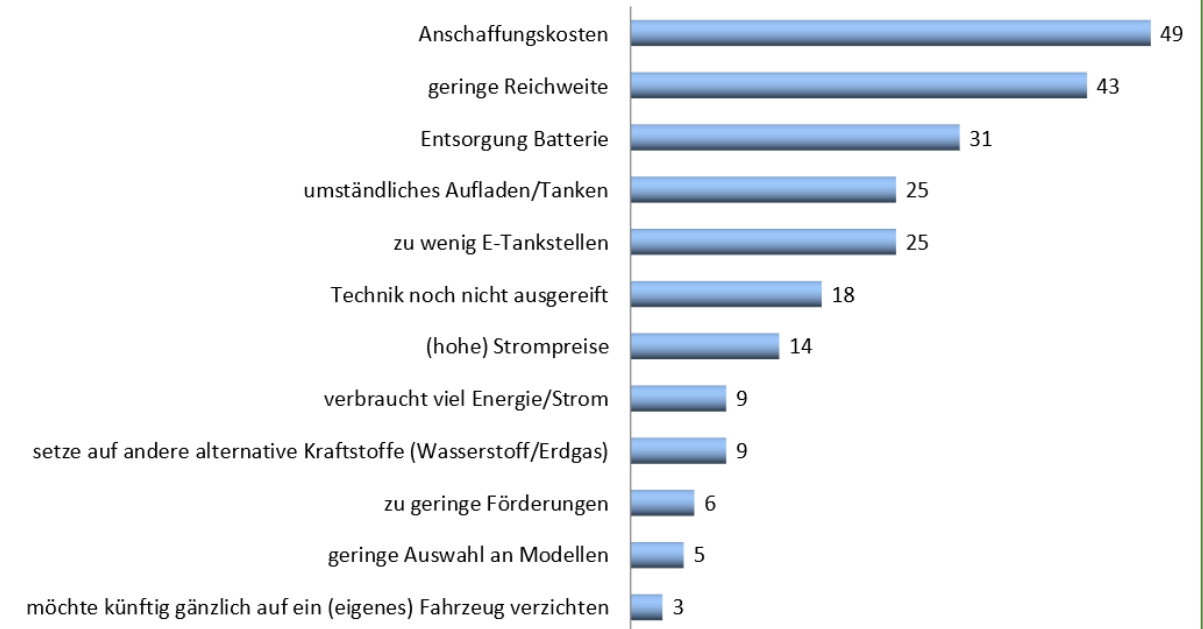


Abb.3, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

Bei den Gründen, die derzeit noch gegen die Anschaffung eines E-Autos sprechen, liegen zu hohe Anschaffungskosten (49%) und die geringe Reichweite (43%) signifikant weit vor den übrigen Argumenten (Abb. 3). Beide Werte sind allerdings im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig.

5.2. Lademöglichkeiten

Möglichkeit, E-Auto zu Hause zu laden?

„Können oder könnten Sie ein E-Auto zu Hause laden?“
 Basis: E-Autokauf konkret überlegt oder geplant (556 Befragte)

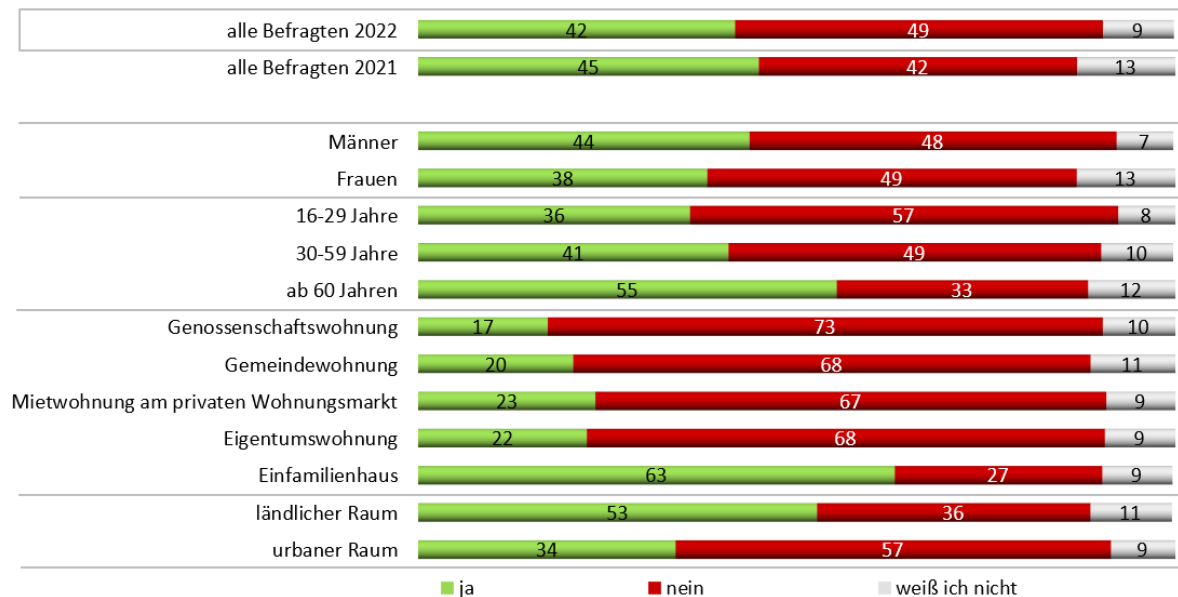


Abb.4, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

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 45% auf 42%, Abb.4). Am ehesten ist hier der Rückgang derer, die mit „weiß ich nicht“ antworten auffällig, was daraufhin deuten könnte, dass sich die Interessierten inzwischen schon etwas genauer mit den Möglichkeiten befasst haben.

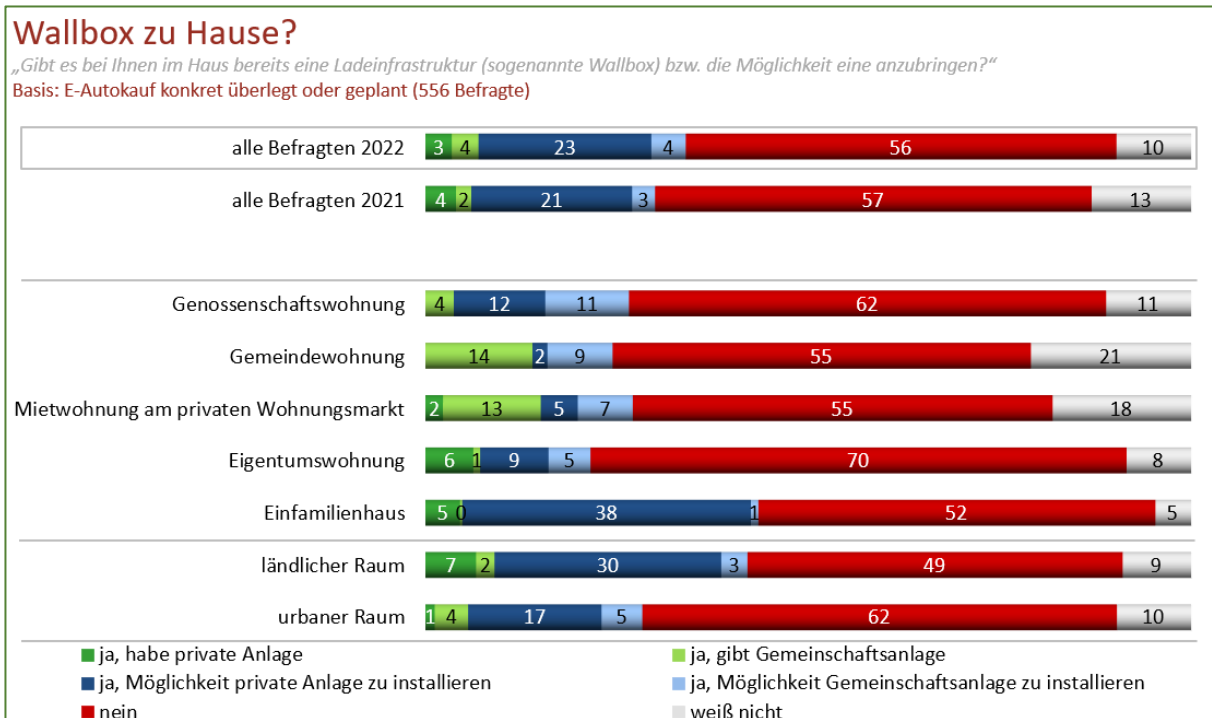


Abb.5, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

An der Situation bezüglich einer Wallbox zum Laden zu Hause hat sich gegenüber dem Vorjahr statistisch nichts verändert (Abb. 5).

5.3. Laden an öffentlich zugänglichen Ladestellen

Zu diesem Teil der Befragung muss vorab 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. Während also nach derzeitiger Auslegung der entsprechenden Definitionen beispielsweise die „Supercharger“ der Firma Tesla nicht als „öffentlich zugängliche Ladepunkte“ gelten, betrachten die Befragten diese Stationen selbstverständlich als „öffentlich“, da sie ja ohne Beschränkungen angefahren werden können. 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

legistischer Handlungsbedarf bestehen könnte.

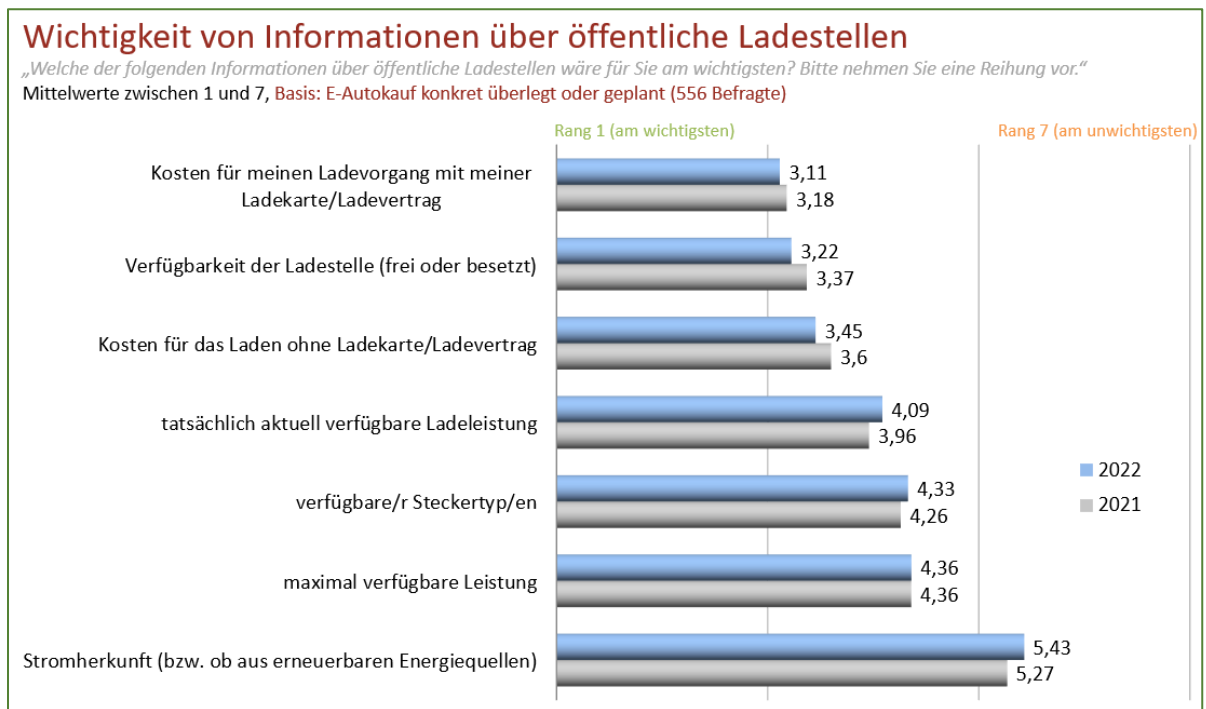


Abb.6, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

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 zunächst natürlich nicht, zumal bei der Gruppe der potenziellen E-Mobilisten ohne praktische Erfahrung.

Dass die verfügbaren Stecker beispielsweise durchaus eine relevante Rolle spielen, erkennt man nachvollziehbarer Weise erst, wenn man tatsächlich mit diesen technischen Fragen im Fahreralltag konfrontiert ist. Entsprechend wichtiger wird zum Beispiel diese Information bei den aktiven Fahrern gereiht (siehe Abb. 22).

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.

Die legislativen Voraussetzungen, um die beiden als am wichtigsten benannten Informationen bedienen zu können, wurden wie eingangs erwähnt mit dem EAG-Paket geschaffen. An deren Umsetzung wird bereits gearbeitet.

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

Befragt wurden in Österreich lebende, die angeben regelmäßig einen E-PKW (kein Hybrid) zu fahren.

6.1. Der Ladevorgang

Laut den für die Zielgruppe repräsentativ Befragten werden E-Autos zu 48,4% zu Hause geladen (Abb.7). Rechnet man jeweils das Laden am Arbeitsplatz (Lademenge 18,7%) hinzu, so ergibt sich, dass 67,1% der Strommenge nicht an öffentlichen Ladestationen geladen. Dies ist doch deutlich weniger als bisher in vielen Publikationen angenommen wird, die in der Mehrzahl annehmen, dass rund 80% zu Hause geladen würde. (Siehe z.B. [Studie des Reiner Lemoine Instituts](#))

Eine Ursache für diese Diskrepanz könnte in dem noch vergleichsweise großen Überhang an beruflich genutzten E-Fahrzeugen liegen, die naturgemäß eher seltener zu Hause geladen werden, sondern vermutlich häufiger unterwegs.

Diese Frage lohnt sicher, weiter zu beobachten, da es sowohl mit Blick auf den weiteren Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur, aber auch mit Blick auf mögliche Auswirkungen auf das Stromverteilernetz durchaus Unterschiede machen kann, ob eher privat, also zu Hause oder am Arbeitsplatz, oder öffentlich geladen wird.

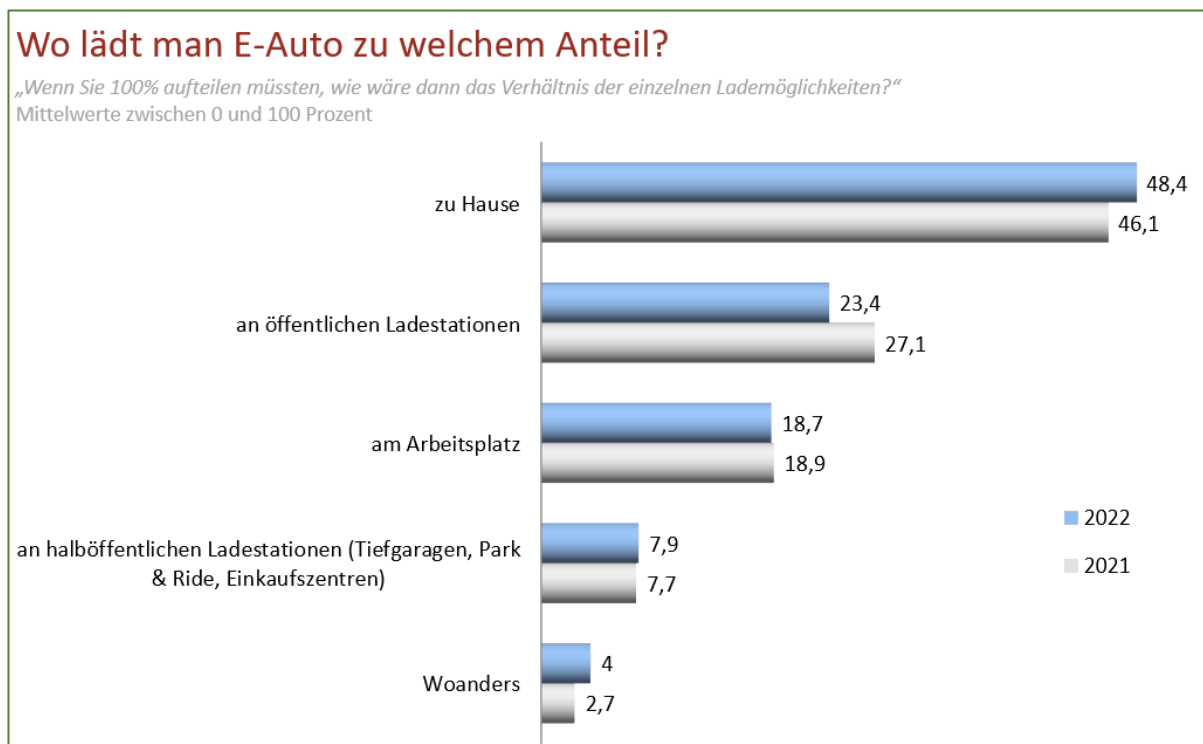


Abb. 7, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

6.2. Laden an öffentlich zugänglichen Ladestellen

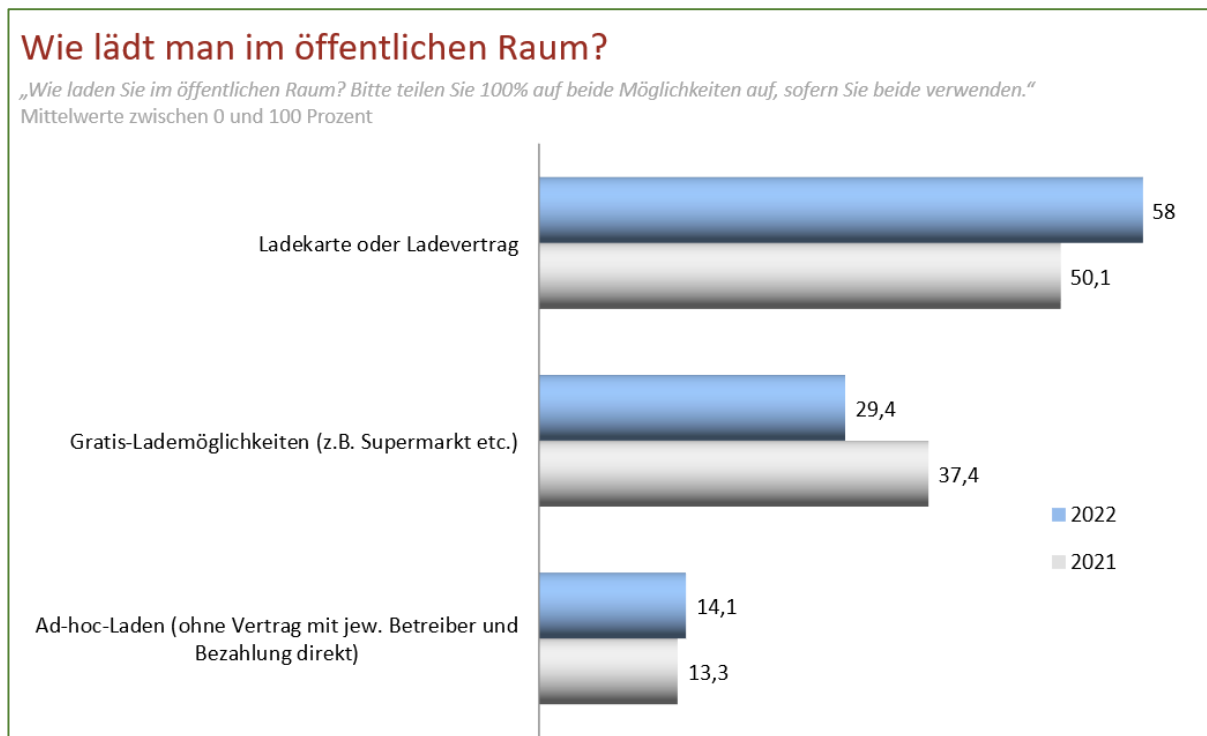


Abb. 8, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

Die Mehrheit der Fahrerinnen und Fahrer von E-PKW, die an öffentlich zugänglichen Ladestationen mit einer Ladekarte lädt (Abb.8), die also für das Laden einen dauerhaften Vertrag mit einem oder in den meisten Fällen sogar mehreren Anbietern von Ladedienstleistung besitzt, hat seit vergangenem Jahr weiter zugenommen. Gleichzeitig hat Gratis-Laden abgenommen, was schlicht an einem Rückgang dieser Angebote liegen dürfte, da v.a. diverse Supermärkte ihr bisheriges Angebot nun doch auf kostenpflichtig umgestellt haben. Weiterhin wird nur jeder zehnte Ladevorgang ohne Ladevertrag, also durch Direktzahlung (ad-hoc-Laden) abgewickelt.

Wenig Veränderung bei der Frage nach den gewünschten Ladeleistungen. Weiterhin wird Schnellladen (ab 50 kW) mit Abstand für am wichtigsten erachtet, was wenig verwundert, da E-Mobilisten wohl vor allem dann öffentlich zugängliche Ladestellen nutzen, wenn sie unterwegs sind und ergo gerne nicht lange warten möchten. Das deckt sich auch mit dem starken Anstieg beim Wunsch nach Ultraschnellladen (in diesem Fall mit ab 300 kW definiert. Viele Betreiber nennen Stationen ab 150 kWh bereits UFC, also Ultra-Fast-Charger). Abnehmendes Interesse ist beim sogenannten „beschleunigten Laden“ festzustellen, das mit 11 bis 22 kW aber immer noch an zweiter Stelle steht.

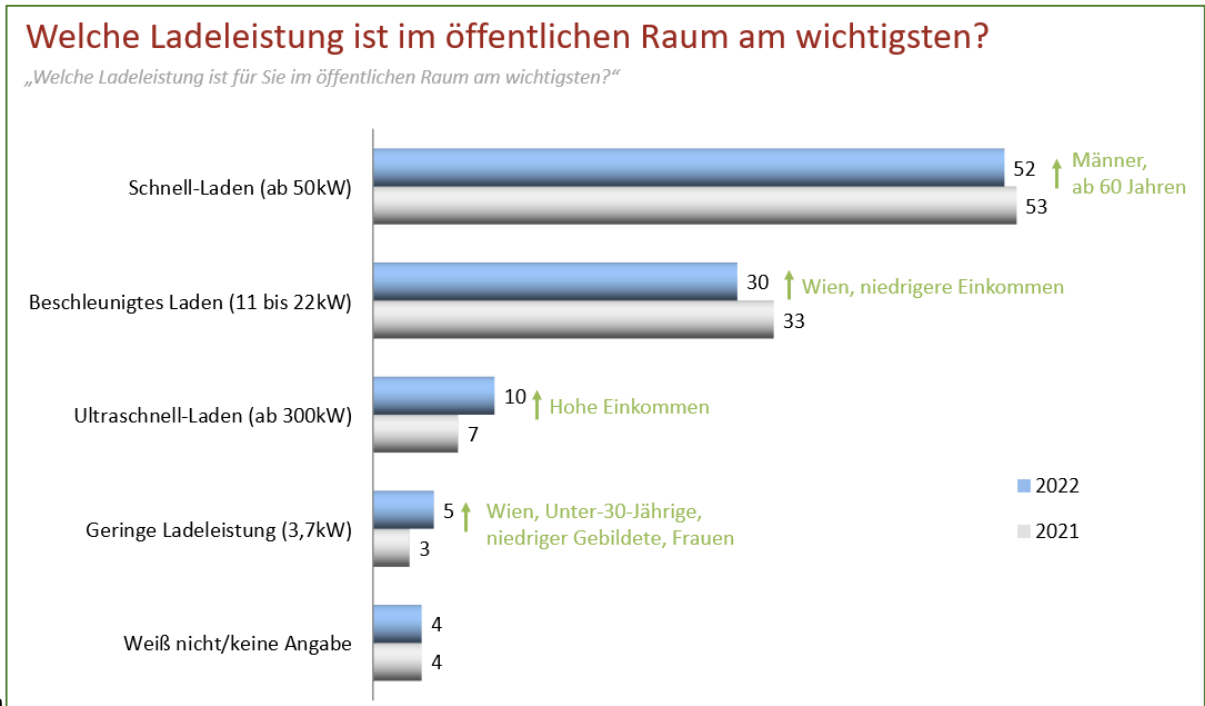


Abb. 9, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

6.3. Kundeninformation

Noch stärker als bei den potentiellen E-Mobilisten interessiert die E-Control der Informationsbedarf der aktiven E-Autofahrerinnen und -fahrer.

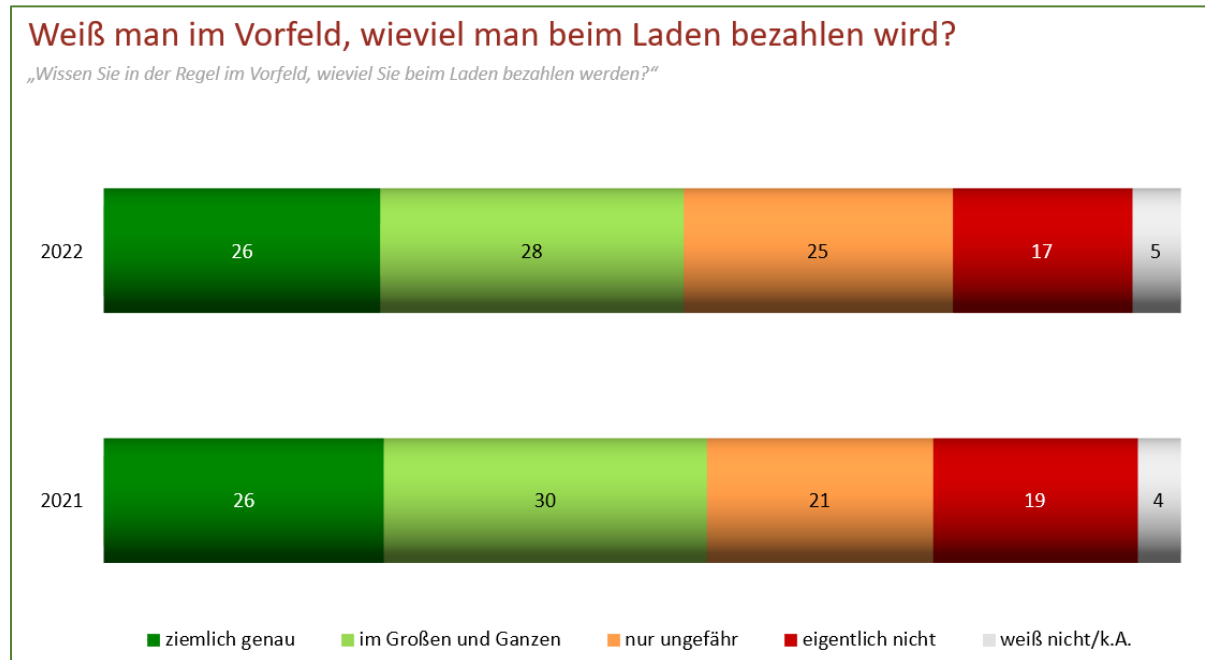


Abb.10, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

Leider ist hier statistisch keine – positive – Entwicklung festzustellen. Weiterhin gibt nur rund ein Viertel der aktiven E-Mobilisten an, vor einem Ladevorgang „ziemlich genau“ zu wissen, wieviel dieser kosten wird (Abb. 10). Dies zeigt, dass es nach wie vor einen dringenden Bedarf an Preisinformation und Preistransparenz gibt.

Unter Berücksichtigung der Erkenntnis, dass inzwischen deutlich mehr als die Hälfte der Ladungen mittels Ladevertrag beglichen werden (Abb. 8), gilt dies auch in besonderem Maße für die Vielfalt an Angeboten an Ladeverträgen und Ladekarten.

Bei den als wichtig betrachteten Informationen zu öffentlichen Ladepunkten zeigt sich weiter der Unterschied zwischen den Praktikern und den bislang lediglich Interessierten. Die technischen Gegebenheiten, wie Verfügbarkeit der Ladestelle „überholt“ hier im Ranking die Kosten für das Laden mit Ladekarte/Ladevertrag (vgl. Abb. 6 mit Abb. 11) und auch die Frage nach den vorhandenen Steckern erscheint den Aktiven naturgemäß wichtiger.

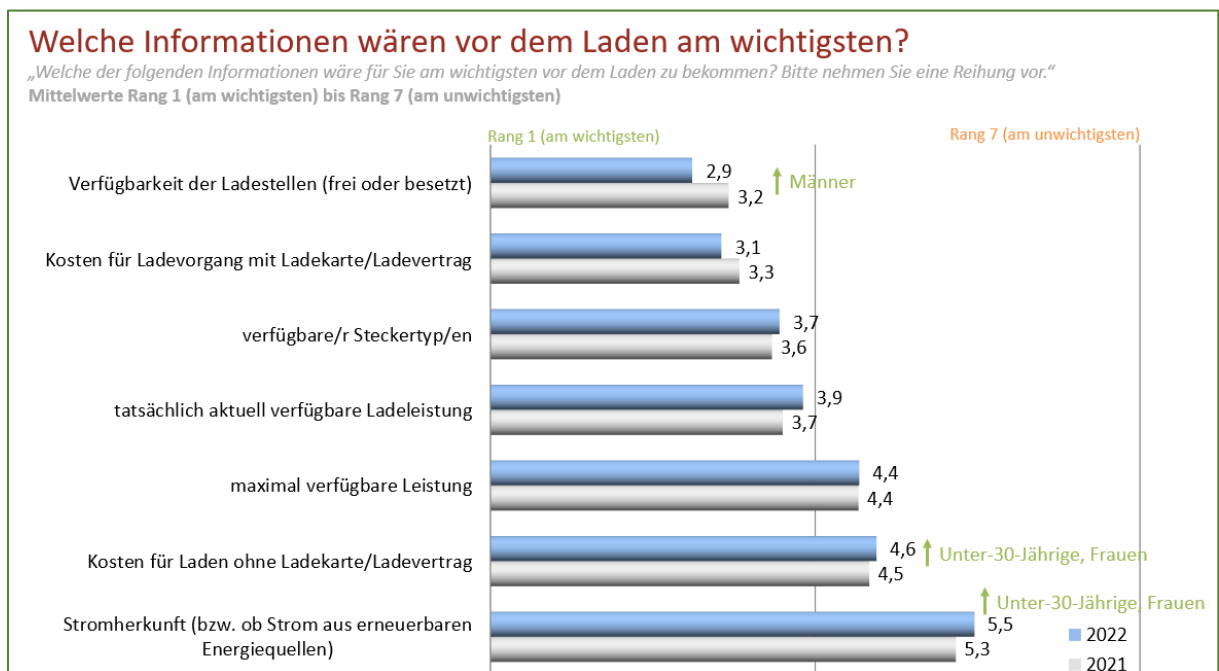


Abb.11, Quelle: Peter Hajek Public Opinion Strategies

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.

7. Resümee

Insgesamt hat sich an dem bestehenden Basiswissen in Sachen E-Mobilität, etwa was die Mengeneinheit – Kilowattstunde – betrifft, oder darüber, dass E-Mobilistinnen in der Regel Ladeverträge bzw. Ladekarten zum Laden an öffentlich zugänglichen Ladestellen haben, im vergangenen Jahr kaum verändert. Gleichzeitig ist aber weiterhin vermehrter Informationsbedarf festzustellen, etwa wenn auch aktive E-Auto-Fahrer der Herkunft des jeweils zu ladenden Stroms kaum Bedeutung beimessen.

Informationsbedarf besteht aber vor allem weiterhin bei den Preisen und hier insbesondere bei den Kosten für das Laden mit Ladeverträgen. Erwartungsgemäß ist für aktive E-Mobilisten die aktuelle Verfügbarkeit von Ladepunkten von sehr hohem Interesse. Dieses wird mit einer anstehenden Erweiterung des Ladestellenverzeichnisses bedient werden.

Weiter intensiv beobachtet werden sollte die Entwicklung des Verhältnisses von Laden zu Hause und an öffentlichen Ladestellen. Ein zunehmender Anteil privater E-Autos, ebenso wie in Umsetzung befindliche logistische Entwicklungen – Stichwort: Mehrparteienhäuser - können hier evtl. zu Verschiebungen führen. Auch im zweiten Jahr dieser Erhebung scheint sich die bisherige Annahme, dass nur rund 20% der Ladungen an öffentlich zugänglichen Stationen geladen wird, noch nicht zu bestätigen.

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 ist eine Initiative 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

Wien, Mai 2022

Rückfragehinweis

Projektleiter: Daniel Hantigk
E-Mail: daniel.hantigk@e-control.at
Technische Fragen: 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