

# Undurchsichtige Preise an der Strom-

**Viele Ladestationen für Elektroautos schreiben die Strompreise nicht an. Das verstösst gegen die Pflicht zur Preisanschrift. Der Bund zögert mit Sanktionen.**

**F**ahrer eines Benzin- oder Dieselaautos steuern die nächste Tankstelle an, wählen Zapfsäule und Treibstoffart und bezahlen den angeschriebenen Preis. Abgerechnet wird pro Liter. Die Preisunterschiede zwischen den Tankstellen sind gering.

Anders bei Elektroautos. An den meisten der fast 4000 Ladestationen in der Schweiz fehlen die Preisangaben - und die Abrechnung ist kompliziert. So wissen die Besitzer von E-Autos nicht, wie viel sie beim Laden für den Strom bezahlen. Das erfahren sie erst, wenn sie ihre Rechnung bekommen. Oder sie suchen die Tarife mühsam auf der Internetseite oder App des Ladestation-Betreibers.

Besitzer von Elektroautos schliessen in der Regel ein Abo mit einem Verbund von Betreibern von Ladestationen ab. Diese verfügen über ein eigenes Netz von Stromtankstellen. Zu den grössten zählen Evpass, Swisscharge.ch, Move und Plug'n'Roll. Daran beteiligt sind Stromproduzenten wie Alpiq, BKW oder Repower.

## **Laden an «fremder» Tankstelle kann teuer werden**

Tankt der Fahrer eines Elektroautos bei einer Ladestation, die zu seinem Aboverbund gehört, kostet eine Vollladung je nach Betreiber zwischen 2 und 4 Franken, wenn das Auto bei einer Schnellladestation geladen wird. Das dauert in der Regel 20 bis 30 Minuten. Geht der Ladevorgang mehrere Stunden, sind die Preise deutlich tiefer.

## **Gratis tanken**

**In der Schweiz gibt es über 400 Ladestationen mit Gratisstrom, zum Beispiel in Einkaufszentren. Zu finden unter [www.goingelectric.de](http://www.goingelectric.de) → Stromtankstellen → Optionen → kostenlos laden**



Teuer wird es, wenn der Fahrer an einer Ladestation tankt, für die sein Abo nicht gilt. Das zeigt das Beispiel von Erik Streller-Shen aus Henau SG. Er lud bei der Landi in Winterthur Strom für seinen Renault Zoe. Die Landi-Stromtankstelle gehört zum Netz von Evpass. Dort kann man sein Auto bis zu vier Stunden lang für pauschal 20 Rappen mit Strom laden. Streller-Shen zahlte jedoch Fr. 11.31. Grund: Er hatte seine Evpass-Kundenkarte vergessen und benutzte stattdessen die Swisscharge-Karte, wo er ebenfalls Kunde ist. Die Folge: Der Preis für eine bezogene Kilowattstunde Strom erhöhte sich um das 65-Fache - von 1 auf 65 Rappen. Streller-Shen bemerkte den Preisaufschlag erst, als er die Abrechnung von Swisscharge.ch erhielt.

## **Preisüberwacher kritisiert den «Tarifwildwuchs»**

Dazu kommt: Die Preispolitik der Betreiber ist sehr unterschiedlich - entweder pauschal, nach Zeit, bezogener Strommenge oder einer Kombination davon. Auch Preisüberwacher Stefan Meierhans stellt fest: «Es ist nicht einfach, den Durchblick in diesem Tarifwildwuchs zu behalten.» Er beobachtet die undurchsichtigen Preise mit Sorge. Krispin Romang vom Elektromobilitätsverband Swiss eMobility räumt ein, dass die Preise zu wenig transparent seien. Den Grund dafür sieht er im dezentralen Netz, das aus vielen kleinen Betreibern besteht.

Damit die Konsumenten Waren vergleichen können, müssen Preisangaben vollständig und transparent sein. Das verlangt die Preisbekanntgabeverordnung. Die Preise müssen für die Kunden ersichtlich sein, ohne dass diese danach fragen müssen. Wer vorsätzlich gegen diesen Grundsatz verstösst, kann mit einer Busse bis zu



**Erik Streller-Shen: Zahlte für eine Kilowatt**

# Tankstelle



stunde Strom plötzlich 65 statt 1 Rappen

20 000 Franken bestraft werden. Trotzdem sehen sich die Besitzer von Ladestationen nicht in der Pflicht. Laut Netzbetreiber Move wäre es gar nicht machbar, Hunderte von Preisen an den Säulen anzuschreiben. Und bei Plug'n'Roll heisst es: «Beim Aufladen von Elektroautos handelt es sich um eine komplexe Dienstleistungserbringung.»

Dienstleistungen sind grundsätzlich von der Preisbekanntgabeverordnung ausgenommen. Doch eine Stromlieferung ist keine Dienstleistung, sondern ein Verkauf von Energie. Für den Zürcher Rechtsprofessor Leander D. Loacker ist denn auch klar, dass für den Stromverkauf bei Elektrotankstellen eine Pflicht zur Preistransparenz besteht. Gleiches gelte nach Preisbekanntgabeverordnung auch für komplexere Serviceleistungen, etwa im Garagengewerbe.

Im April erklärte das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) in der Radiosendung «Espresso», die Betreiber der Ladestationen verstiessten gegen die Verordnung. Seither hat sich wenig getan. Auf Nachfrage erklärte das Seco, eine übersichtliche Preisanschrift sei nur schwer umsetzbar. Dabei ist eigentlich alles klar. Das Seco hat die Oberaufsicht beim Vollzug. Es berät die Kantone und kann Verstösse bei den zuständigen Stellen melden. Die Kantone ihrerseits müssen die Preisanschrift kontrollieren und Verstösse zur Anzeige bringen.

Der Bund müsste eigentlich ein Interesse daran haben, bei den Preisen für Transparenz zu sorgen und das Netz an Ladestationen auszubauen. Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu senken, will er den Anteil der Elektroautos an Neuwagen bis 2022 auf 15 Prozent erhöhen. Heute werden erst 3 von 100 Fahrzeugen elektrisch betrieben.

Reto Wattenhofer

Nach-  
gefasst

## saldo-Recherche ruft Preisüberwacher auf den Plan

Krankenversicherte zahlen jedes Jahr Hunderte Millionen Franken zu viel für Laboranalysen. Das zeigte ein *saldo*-Preisvergleich. Jetzt fordert der Preisüberwacher, der Bund müsse eingreifen. Rund 400 Millionen Franken an Prämiegeldern pro Jahr liessen sich einsparen, wenn Laboranalysen in der Schweiz nach deutschen oder österreichischen Tarifen vergütet würden (*saldo* 8/2019). Grund: Die Schweizer Labortarife sind massiv überhöht. Dafür verantwortlich ist das Bundesamt für Gesundheit, das die Preise in der «Analyseliste» festlegt.

Die Resultate des *saldo*-Preisvergleichs haben Preisüberwacher Stefan Meierhans auf den Plan gerufen: Er fordert eine «raschestmögliche Revision der Analyseliste». Das Bundesamt für Gesundheit solle dem Auslandspreisvergleich «ein grösseres Gewicht» geben. Schon früher empfahl er, die besonders hohen Tarife für «schnelle Laboranalysen» durch Ärztelabore regelmässig zu kontrollieren. *eb*

## Auch Flugzeuge stossen schädlichen Feinstaub aus

Viele Benzinautos stossen feine Russpartikel aus, die krank machen können (*saldo* 9/2019). Das Gleiche tun Flugzeuge. Das fanden Forscher der Universität Bern, der Empa in Dübendorf ZH und der Fachhochschule Nordwestschweiz heraus. Die Giftigkeit der Flugzeugabgase ist weitgehend unerforscht. Die Wissenschaftler massen die Emissionen eines gängigen Triebwerks. Sie simulierten Flugphasen wie Steigflug und Leerlauf. Dann setzten sie menschliche Lungenzellen den Abgasen aus.

Das Ergebnis ist eindeutig: Die Russpartikel aus der Turbine können die Lungenzellen schädigen und Entzündungen auslösen. Das gilt als Hinweis darauf, dass sie Krebs erregen können. *eb*

GCAN/PETER RUGGLE