

Positionspapier.

## Transparente Preisinformation für einen Kraftstoffmarkt im Wandel.

Lösungsansätze für eine bessere Vergleichbarkeit der Preise alternativer Kraftstoffe.

# Position der Initiative Erdgasmobilität.

Ein wichtiger Faktor für die erfolgreiche Markteinführung alternativer Kraftstoffe ist die umfassende und transparente Information der Verbraucher. Dabei sind verständliche und vergleichbare Preise ein wichtiger Baustein. Die an unseren Tankstellen angebotenen Kraftstoffe werden in unterschiedlichen Verkaufseinheiten ausgepreist, ohne dass dies am Preismast ersichtlich ist. Die Energiegehalte je Verkaufseinheit variieren teilweise stark zwischen den verschiedenen Kraftstoffoptionen. Eine Vergleichbarkeit der unterschiedlichen Kraftstoffpreise auf den Preismasten ist somit nicht gegeben.

Die wahrgenommenen Kraftstoffpreise beeinflussen die Verbraucher in ihrer Entscheidung beim Autokauf. Dadurch werden sie langfristig an eine bestimmte Kraftstoffoption gebunden. Zur Erhöhung des Anteils alternativer Kraftstoffe ist daher eine Reform der Preisauszeichnung zu empfehlen. Die Bundesregierung hat entsprechend angekündigt, eine „einheitliche Preisauszeichnung für alle Kraftstoffoptionen“ zu prüfen.

Eine solche Reform der Preisauszeichnung sollte folgende Ziele verfolgen:

- Das Preis-Leistungs-Verhältnis unterschiedlicher Kraftstoffe muss vergleichbarer gemacht und somit den Verbrauchern eine informierte Entscheidung ermöglicht werden.

- Die Attraktivität alternativer Kraftstoffe muss sichtbarer gemacht und jene damit im Wettbewerb gestärkt werden.
- Im Sinne einer größtmöglichen Kosteneffizienz muss die Lenkungswirkung der Energiesteuerermäßigung für alternative Kraftstoffe durch eine transparente Preisauszeichnung maximiert werden.

Nach ausführlichem Abwägen verschiedener Optionen zur Änderung der Preisauszeichnung hat sich die „Initiative Erdgasmobilität – CNG und Biomethan als Kraftstoffe“ branchenübergreifend auf die Befürwortung einer Auszeichnung von Erdgas und Biomethan in Euro pro Benzinliter-Äquivalent am Preismast verständigt, entsprechend dem in der Schweiz bereits umgesetzten Modell.

Das Modell könnte mittels einer Ergänzung von Artikel 3 der Preisangabenrichtlinie 98/6/EG sowie von § 2 der deutschen Preisangabenverordnung eingeführt werden. In einem Rechtsgutachten wurden konkrete Formulierungsvorschläge ausgearbeitet. Dieser Lösungsansatz ist übertragbar auf alle Kraftstoffe, die bisher nicht je Liter verkauft werden.

Folgende Aufgaben sollten nun für die verantwortlichen Akteure im Mittelpunkt stehen und zeitnah in Angriff genommen werden:

## Änderung des Rechtsrahmens

### Bundesregierung.

Umsetzung des Prüfauftrages der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie und Einsteuerung des Ergebnisses in die europäische Gesetzgebung (siehe rechts)

Umsetzung des geänderten EU-Rechtsrahmens in nationales Recht durch Ergänzung von § 2 der Preisangabenverordnung

**Neuer Absatz (5)** *Bei der Anzeige von Kraftstoffpreisen am Preismast einer Tankstelle ist als Mengeneinheit für den Grundpreis von Erdgas und regenerativ erzeugtem Methan die Angabe „Euro pro 1 Benzinliter-Äquivalent“ zu verwenden.*

**Anhang PAngV** *Umrechnungsfaktoren zur Auszeichnung von Methan: 1 kg Erdgas H oder Biomethan H entspricht 1,47 Benzinliter-Äquivalent. 1 kg Erdgas L oder Biomethan L entspricht 1,2 Benzinliter-Äquivalent.*

### Europäische Kommission/Europäisches Parlament/ Rat der Europäischen Union.

Ergänzung von Artikel 3 der Preisangabenrichtlinie 98/6/EG

**Neuer Absatz (5)** *When displaying fuel prices on a petrol station totem, for natural gas the unit price per „1 petrol liter equivalent“ may be used.*

**Die Änderung soll bereits 2013/2014 Eingang in den Text der Europäischen Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe finden.**

## Umsetzung

### Bundesregierung.

Verbraucherinformation zur Preisauszeichnung alternativer Kraftstoffe (z. B. im Rahmen einer allgemeinen Kampagne zu alternativen Kraftstoffen)

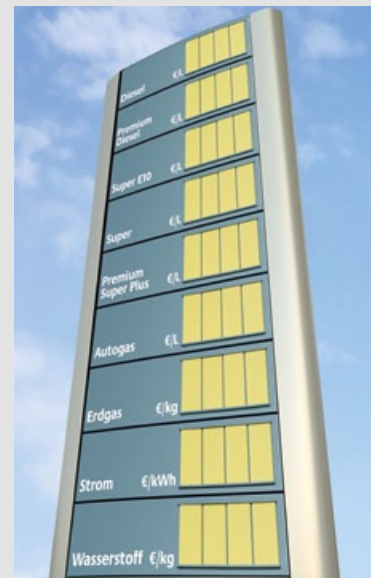
### Industriepartner.

Integration der Umrechnungsfaktoren in das Abrechnungssystem

Vorbereitung und Begleitung der Umstellung durch Informationsmaterialien an der Tankstelle und Schulung des Tankstellenpersonals

# Preisrecht von gestern für Kraftstoffe von heute – und morgen.

## Zunehmende Diversifizierung des Kraftstoffmarktes.



Gestern

Heute

Morgen

Zur Diversifizierung der Energiebasis im Verkehr und für den Klimaschutz wird unter hohem politischem Druck die Markteinführung klimafreundlicher Kraftstoffe vorangetrieben. Das Kraftstoffangebot an Tankstellen war zuvor über Jahrzehnte hinweg recht übersichtlich – es gab Benzin und Diesel.

Seit den 1990er Jahren wurde das Angebot an der Tankstelle um Biokraftstoffgemische und gasförmige Kraftstoffe erweitert, sodass der Preismast heute bis zu acht verschiedene Produkte ausweist. Die Wahlmöglichkeiten an der Tankstelle und damit auch der Informationsbedarf der Kunden sind deutlich gestiegen. Mit Strom und Wasserstoff stehen bereits die nächsten alternativen Kraftstoffe vor der breiten Markteinführung.

Damit die alternativen Kraftstoffe im Wettbewerb bestehen können, muss dem Informationsbedarf nachgekommen werden. Die Bundesregierung hat dies erkannt und in ihrer Mobilitäts- und Kraftstoffstra-

ategie (MKS) angekündigt, eine „einheitliche Preisauszeichnung (zum Beispiel nach Liter-Äquivalent) für alle Kraftstoffoptionen“ zu prüfen, da dies „Kraftstoffalternativen bei den Verbrauchern besser bekannt machen, die Akzeptanz für Alternativen erhöhen sowie Vergleichbarkeit unterschiedlicher Optionen herstellen und den Wettbewerb fördern“ würde.

Dieser ministerienübergreifende Vorstoß sollte konsequent verfolgt werden, denn es stellt sich die Frage, ob die bisherige Praxis und die rechtlichen Regelungen zur Preisauszeichnung von Kraftstoffen an der Tankstelle den Anforderungen eines diversifizierten Kraftstoffangebots entsprechen. Doch: Welche Möglichkeiten bieten sich im geltenden Rechtsrahmen? Welche Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen sind gegebenenfalls erforderlich? Dieses Positionspapier soll den inhaltlichen Auftakt zur öffentlichen Diskussion dieser Fragen bilden.

# Die Preisangaben an der Tankstelle: groß – aber auch verständlich?

Da sowohl Otto- als auch Dieseldienststoffe als Flüssigkeiten in Litern abgerechnet werden, hat sich über die Jahrzehnte eine Preisauszeichnung ohne Angabe der Verkaufseinheiten am Preismast etabliert. Lange Zeit war dies unproblematisch, doch mit Erdgas und Biomethan werden Kraftstoffe angeboten, welche pro Kilogramm abgerechnet werden. Strom wird je Kilowattstunde ausgewiesen, Wasserstoff aktuell je Kilogramm oder je 100 Gramm. Eine unmittelbare Vergleichbarkeit mit den flüssigen fossilen Kraftstoffen ist damit nicht mehr gegeben.



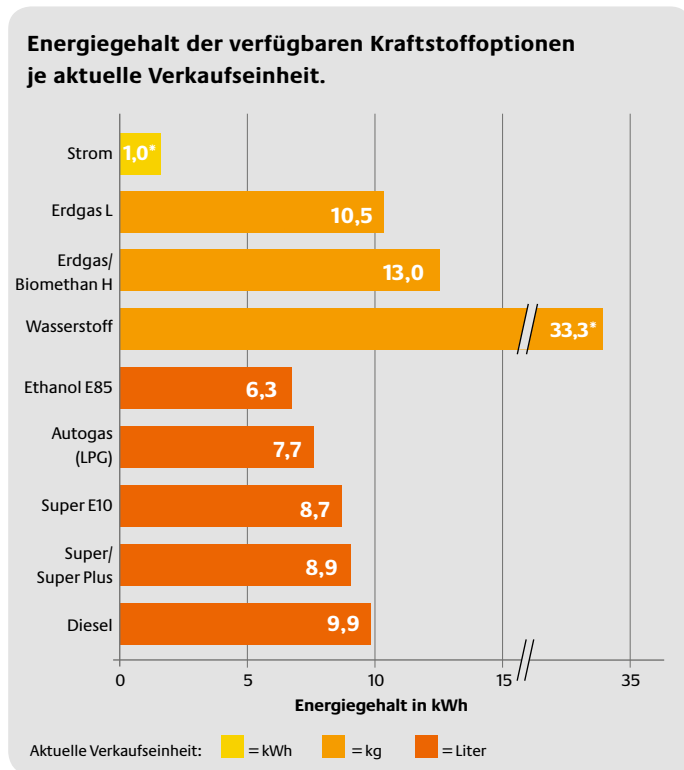
## Ob ein Liter Superbenzin oder ein Kilogramm Erdgas – wie aussagekräftig sind diese Einheiten tatsächlich?

Die erworbene Energiemenge, in Kombination mit dem Wirkungsgrad des Fahrzeugs und dem Fahrstil, bestimmt über die Reichweite eines Fahrzeugs je gezahlten Euro. Die maßgebliche Größe für den Nutzen einer bestimmten Menge Kraftstoff ist damit sein Energiegehalt – nicht seine Masse oder sein Volumen. Der Energiegehalt je Verkaufseinheit unterscheidet sich allerdings deutlich von Kraftstoff zu Kraftstoff – selbst innerhalb gleicher Verkaufseinheiten.

Verkaufseinheiten der Kraftstoffoptionen.			
<b>Volumen</b>	<b>Masse</b>	<b>Masse</b>	<b>Energie</b>
Super/ Super Plus Super E10 Diesel Autogas	Erdgas/ Biomethan	Wasserstoff	Strom

Es sind also gerade die alternativen Kraftstoffe, die nicht in Litern ausgepreist werden und deren möglicher Preisvorteil damit nicht unmittelbar wahrgenommen werden kann. Dabei sind genau dies die Kraftstoffe, von denen der Gesetzgeber einen Beitrag zur Senkung verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen erwartet und die er deshalb teilweise oder ganz von der Energiesteuer befreit. Eine in diesem Sinne wirksame Preisauszeichnung muss sicherstellen, dass nicht Äpfel mit Birnen verglichen werden.

Im Preisangabenrecht ist ein Vergleich der verschiedenen Kraftstoffoptionen bisher nicht vorgesehen. Relevant für die Zulässigkeit einer Preisauszeichnungsvariante ist bisher im Wesentlichen die Erwartung des durch den jeweiligen Preis angesprochenen „Verkehrskreises“ – sprich jener Verbraucher, die bereits ein entsprechendes Fahrzeug nutzen. Dass Autofahrer nicht nur den Preis des „eigenen“ Kraftstoffs, sondern alle Kraftstoffpreise wahrnehmen und später in ihre Fahrzeugkaufentscheidung einfließen lassen, spielt in der rechtlichen Definition der relevanten Verkehrskreise aktuell keine Rolle.



Quelle: Berechnungen dena nach AG Energiebilanzen, Aral Forschung, DIN 51624 und Concawe. Die Energiegehalte (Heizwerte) unterliegen Schwankungen.  
\* Elektromotoren erzielen einen höheren Wirkungsgrad.

Die derzeitige Preisauszeichnung von Kraftstoffen lässt somit keine einfachen Rückschlüsse auf das relative Preis-Leistungs-Verhältnis zu.

Ist dem Verbraucher dies bewusst? Der höhere Energiegehalt pro Verkaufseinheit von Erdgas war im Jahr 2008 etwa 79 Prozent der Tankstellenkunden nicht bekannt (Umfrage im Auftrag von E.ON).

# Die Preise der Kraftstoffoptionen müssen vergleichbarer werden.

Es gilt daher, die Verbraucher besser zu informieren. Dazu muss die Preisauszeichnung an den sich wandelnden Kraftstoffmarkt angepasst werden. Dies wird erst durch die Nutzung energiebasierter

Einheiten wie des Benzinliter-Äquivalents oder der Kilowattstunde möglich, wie in der folgenden Abbildung am Beispiel Erdgas und dem Referenzkraftstoff Superbenzin dargestellt ist.

## Auswirkung der Verkaufseinheit auf die Preisdarstellung.

Euro je Liter bzw. Kilogramm (Status quo)

Euro je Benzinliter-Äquivalent

Euro je Kilowattstunde



Die Preisdarstellungen beruhen auf Durchschnittspreisen des Jahres 2012 gemäß Bundesanzeiger BAnz AT 28.06.2013 B1. Die Umrechnung erfolgt auf Basis der Heizwerte gemäß AG Energiebilanzen e. V.

### Vergleichbare Einheiten sind in anderen Sektoren bereits gängige Praxis.

Im Einzelhandel und Energiemarkt wurden Verkaufseinheiten wiederholt angepasst, um das Preis-Leistungs-Verhältnis transparenter und vergleichbarer zu machen: Stoff bzw. Tuch wird gewöhnlich nicht nach Masse verkauft, sondern nach „laufendem Meter“. Für Waschmittel wurde zur Schaffung einer besseren Vergleichbarkeit die Preisangabenverordnung angepasst: § 2 Abs. 4 erlaubt es, den Grundpreis pro „üblicher Anwendung“, sprich je Waschgang statt je Liter oder Kilogramm, anzugeben. Im Wärmemarkt wiederum wird Erdgas gemäß § 3 der Preisangabenverordnung in Kubikmetern gemessen, aber wie Fernwärme oder Strom in Kilowattstunden abgerechnet. Regionale Schwankungen im Energiegehalt des Erdgases werden in die Heizkostenabrechnung einbezogen.

### Die erwarteten Kraftstoffpreise haben eine nachhaltige Lenkungswirkung.

Aber spielt der Vergleich verschiedener Kraftstoffe überhaupt eine Rolle oder interessieren sich Autofahrer nur für die Preise „ihres“ Kraftstoffs? Eine forsa-Umfrage aus dem Jahr 2009 unter Autofahrern im Auftrag der dena hat gezeigt, dass die meisten Verbraucher beim Autokauf sehr wohl die Vollkosten im Blick haben: Auch wenn die Anschaffungskosten des Fahrzeugs bei der privaten Pkw-Nutzung dominieren, beziehen Autokäufer ebenso die Kraftstoffkosten – bestimmt durch den Verbrauch der Fahrzeuge und die Kraftstoffpreise – in ihre Kaufentscheidung und damit in die Entscheidung für oder gegen einen bestimmten Antrieb ein. Eine transparente Darstellung der Preise kann Autokäufer dazu anregen, alternative

Antriebsoptionen in ihre Kostenbetrachtung mit einzubeziehen, insbesondere wenn diese Kraftstoffe nachhaltig günstiger sind. Die Wahrnehmung der Kraftstoffpreise kann somit eine wichtige Lenkungswirkung für den Fahrzeugmarkt haben.

### Praxisbericht: Auswirkung der Preiswahrnehmung auf den Autokauf.

„Als Autohersteller nehmen wir eine sehr hohe Sensibilität der Öffentlichkeit in Bezug auf den Preisunterschied zwischen Benzin und Diesel wahr. Immer dann, wenn sich die Kraftstoffpreise für Diesel aufgrund hoher Nachfrage temporär denen für Benzin annähern, erscheinen deutlich mehr Presseartikel, die vorrechnen, dass sich der Kauf eines Diesel-Pkw „nicht mehr lohnt“. Die Relation der Kraftstoffpreise zueinander ist ein bestimmender Faktor für die Wahrnehmung der Wirtschaftlichkeit unterschiedlicher Antriebskonzepte.“

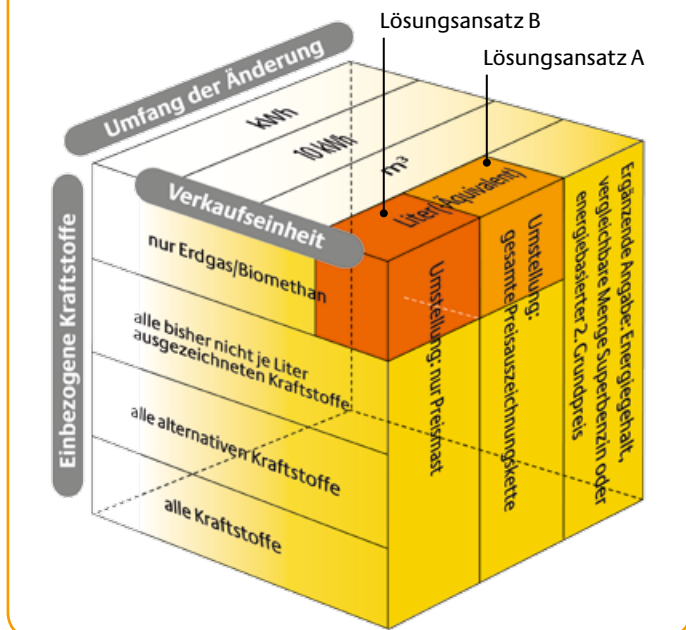
Reinhard Otten, Fachreferent Umwelt Produkt, Audi AG

Nicht zuletzt setzt auch der Gesetzgeber auf diesen nachfrageseitigen Effekt der Preise für den Kraftstoff- und Fahrzeugmarkt, wenn er alternative Kraftstoffe oder Diesel mit einer geringeren Energiesteuer belegt oder sie ganz von der Energiesteuer befreit. Wenn die resultierende Preisdifferenz für die Verbraucher jedoch nicht sichtbar ist, bleibt die Energiesteuerermäßigung nahezu wirkungslos und nutzt lediglich den Bestandskunden. Höhere Emissionsminderungen werden aber allein durch die Gewinnung von Neukunden erreicht.

# Lösungsansätze für eine transparentere Preisauszeichnung.

Der in der MKS enthaltene Prüfauftrag gibt die Zielrichtung einer „einheitlichen Preisauszeichnung für alle Kraftstoffe“ vor. Die zugrunde liegende Entscheidungsmatrix hat drei Dimensionen: Neben der zu verwendenden Verkaufseinheit muss entschieden werden, ob neben dem Preismast auch die Angabe an der Zapfsäule und die Abrechnung auf die neue Einheit umgestellt werden sollen. Die Umstellung der Verkaufseinheit kann zudem je nach Modell für alle Kraftstoffe erfolgen, für die alternativen Kraftstoffe oder lediglich für Kraftstoffe, die bisher nicht je Liter ausgezeichnet werden – wie z. B. Erdgas.

## Dimensionen der Änderungsvarianten für die Preisauszeichnung an Tankstellen.



Super	1.64 <sup>9</sup>	€/l
Diesel	1.48 <sup>9</sup>	€/l
Erdgas	0.74 <sup>9</sup>	€/Liter-Äquivalent

Unter der Zielsetzung, die Verbraucher nicht zu überfordern und die Umstellungskosten im Rahmen zu halten, bieten sich insbesondere zwei Lösungsansätze an. Beide wurden im Ausland bereits erfolgreich umgesetzt:

Die USA und die Schweiz nutzen die energetische Vergleichseinheit Benzinliter-Äquivalent, also die Angabe des Preises für den Energiegehalt eines Liters Super E5 (ca. 9 kWh). Auf diese Energiemenge würde sich dann der Grundpreis von Erdgas oder in einem weitergehenden Schritt der Grundpreis der bisher nicht pro Liter ausgezeichneten Kraftstoffe beziehen. Zum Beispiel würde aus einem Erdgaspreis von 1,09 € pro Kilogramm (ca. 13 kWh) ein Preis von 0,75 € pro Benzinliter-Äquivalent (9 kWh) werden. Für Diesel und Autogas, die bereits je Liter verkauft werden, würde sich damit trotz eines von Superbenzin abweichenden Energiegehalts nichts ändern.

Antriebspezifische Wirkungsgradunterschiede, wie z. B. zwischen Verbrennungsmotoren und Elektromotoren, können auch in einer solchen Preisauszeichnung nicht dargestellt werden. Die energie-basierte Preisauszeichnung ermöglicht damit noch keine exakte Vergleichbarkeit aller Kraftstoffe, aber sie verbessert sie stark.

## Praxisbericht:

### Regelung der Preisangabe für Erdgas in der Schweiz.

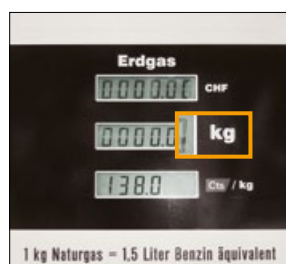
„Der Kunde muss die Möglichkeit haben, einen realen Preisvergleich an öffentlichen Tankstellen vornehmen zu können, um eine Irreführung zu vermeiden. Der Preis von Erdgas ist deshalb auf den Preistafeln mit anerkannten, einheitlichen Umrechnungsfaktoren auf Liter-Äquivalent zu Benzin umzurechnen und – wie Benzin oder Diesel – ohne die Einheit Liter anzugeben.“  
Schweizerischer Verein des Gas- und Wasserfaches (SVGW), Merkblatt G 10 007 „Preisanschrift an Zapfsäulen von öffentlichen Erdgastankstellen“

Das Benzinliter-Äquivalent ermöglicht die Vergleichbarkeit von Preisen bisher nicht je Liter ausgezeichneten Kraftstoffe mit den konventionellen Flüssigkraftstoffen. Insbesondere zu Benzin wird ein unmittelbarer Vergleich ermöglicht. Die Vergleichbarkeit der Preise für Erdgas der Qualitätsstufen L und H untereinander wird ebenfalls deutlich erhöht: Die Energiegehalte von L- und H-Gas unterscheiden sich um bis zu 26 Prozent.



### Lösungsansatz A: Alle Preisangaben in €/Liter durchgängig von Preismast bis Abrechnung (Praxisbeispiel USA).

In den USA wird Erdgas als Kraftstoff je Gasoline Gallon Equivalent (GGE) oder Gasoline Liter Equivalent (GLE) ausgepreist. Diese Verkaufseinheit wird außer am Preismast auch an der Zapfsäule und auf dem Kassenbeleg verwendet.



### Lösungsansatz B: Alle Preisangaben in €/Liter nur am Preismast (Praxisbeispiel Schweiz).

Die Preisangabe je Benzinliter-Äquivalent kann auch auf den Preismast begrenzt bleiben. An der Zapfsäule und auf dem Kassenbeleg würde für die Preisangabe dann weiterhin die bisher

verwendete Einheit Kilogramm genutzt und an der Zapfsäule – wie im Foto anbei ersichtlich – ein Umrechnungsfaktor angegeben, um die Differenz zum am Preismast angegebenen Preis zu erläutern. Für Erdgas und Biomethan findet dieses Modell in der Schweiz bereits Anwendung. Der Schweizerische Verein des Gas- und Wasserfaches (SVGW) hat hierfür einen einheitlichen Umrechnungsfaktor festgelegt: Ein Kilogramm Erdgas der H-Qualität entspricht energetisch 1,47 Litern Benzin. Für Erdgas der L-Qualität würde in Deutschland ein separater Umrechnungsfaktor festgelegt werden. Gemäß dem entsprechenden DIN-Mindestenergiegehalt läge dieser bei 1,2.

# Diskussion und Bewertung.

Die Entscheidung für einen der beiden Lösungsansätze sollte nach vier zentralen Kriterien erfolgen.

## Umgewöhnungsbedarf der Verbraucher.

Wichtigster Vorteil des Benzinliter-Äquivalents ist die Möglichkeit, alle Kraftstoffe in der für den Verbraucher vertrauten Einheit Liter ausweisen zu können. Nur für Erdgasnutzer stünde zunächst eine Umgewöhnung an: Der Preis von Erdgas würde statt je Kilogramm (ca. 13 kWh) je Benzinliter-Äquivalent (ca. 9 kWh) angegeben – ansonsten ändert sich nichts.

Nach diesem Kriterium ist Lösungsansatz A zu bevorzugen, da der Verbraucher den gleichen Preis an Preismast, Zapfsäule und Abrechnung findet. Der Umgewöhnungsbedarf für Lösung B wäre aufgrund der unterschiedlichen Preisangaben an Preismast und Zapfsäule höher.

## Umstellungskosten.

Lösung B verursacht im Vergleich zu Lösung A geringere Umstellungskosten, da weder die Preisangabe an den Zapfsäulen noch an den Kassensystemen geändert werden muss. Einzuplanen sind für beide Lösungsansätze Kosten für eine Information der Verbraucher vor und begleitend zu einer Umstellung.

## Aufwand für Anpassung des Rechtsrahmens.

Für beide Modelle müssten die rechtlichen Rahmenbedingungen angepasst werden – auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene. Für Lösung B wären jedoch nur kleinere Änderungen des Preisan-

gabenrechts notwendig. Lösung A würde zusätzlich erhebliche Anpassungen im Eich- und Einheitenrecht erfordern.

## Vergleichbarkeit der Kraftstoffe.

In diesem Kriterium unterscheiden sich die beiden Ansätze nicht. Angesichts der geringeren Umstellungskosten und der geringeren Komplexität der notwendigen Anpassungen am Rechtsrahmen plädiert die Initiative Erdgasmobilität für Lösungsansatz B.

Bewertung der diskutierten Möglichkeiten der Preisauszeichnung im Überblick.				
	Vergleichbarkeit der Kraftstoffe	Umstellungskosten	Aufwand für Anpassung des Rechtsrahmens	Umgewöhnungsbedarf der Verbraucher
Lösungsansatz A: Preisangabe durchgängig in €/Liter	→	↓	↓	↑
Lösungsansatz B: Preisangabe in €/Liter am Preismast	→	→	→	→
Preisangabe durchgängig in €/kWh	↑	↓	↓	↓
Preisangaben durchgängig in €/10 kWh	↑	↓	↓	→
Ergänzende Angabe kWh/Verkaufseinheit	↓	→	↑	→
Ergänzende Angabe der vergleichbaren Menge Superbenzin	↓	→	↑	→

# Weitere Möglichkeiten sind nur schwer umsetzbar oder kommunizierbar.

Im Rahmen der Initiative Erdgasmobilität wurden auch weitere Möglichkeiten einer energiebasierten Preisauszeichnung diskutiert. Diese sind der Vollständigkeit halber im Folgenden vorgestellt.

## Alle Preisangaben in €/kWh durchgängig von Preismast bis Abrechnung.

Bei einer Auspreisung aller Kraftstoffe je Kilowattstunde (kWh) wäre das Preis-Leistungs-Verhältnis der verschiedenen Produkte unmittelbar sichtbar. Eine Umstellung, die nur die alternativen Kraftstoffe betrifft, wäre jedoch nicht möglich, da die in diesem Fall um die Faktoren 13 bis 33 kleineren Verkaufseinheiten die Vergleichbarkeit verschlechtern würden. Selbst wenn man alternativ alle Kraftstoffpreise je kWh auszeichnen würde, würden die damit einhergehenden nominal niedrigeren Grundpreise für die Verbraucher eine große Umstellung bedeuten.

## Alle Preisangaben in €/10 kWh durchgängig von Preismast bis Abrechnung.

Vertrauter wären den Autofahrern Preise pro zehn kWh. Sie würden in ihrer Größenordnung weniger stark von den heutigen Preisen abweichen, da zehn kWh dem Energiegehalt eines Liters Diesel entsprechen. Eine Grundpreisangabe je zehn Einheiten ist im europäischen Einheitenrecht jedoch bislang nicht vorgesehen. Für Erdgas wurde in Deutschland auch die in einigen Ländern übliche Verkaufseinheit Normkubikmeter diskutiert, welcher ebenfalls ca. zehn kWh

entspricht. Das Problem der Vielzahl unterschiedlicher Einheiten würde dadurch jedoch verschärft. Die im Prüfauftrag der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie geforderte einheitliche Preisauszeichnung für alle Kraftstoffoptionen wäre nicht gegeben.

## Ergänzende Angabe des Energiegehalts.

Die bestehende Preisauszeichnung könnte auch durch die zusätzliche Angabe des Energiegehalts für alle Kraftstoffe in Kilowattstunden pro Verkaufseinheit ergänzt werden. Diese Angaben würden die Unterschiede im Energiegehalt sichtbar machen und den Verbraucher vor irrigen Preisvergleichen bewahren. Eine leicht lesbare Umsetzung am Preismast würde sich jedoch schwierig und kostspielig gestalten.

## Ergänzende Angabe der vergleichbaren Menge Superbenzin.

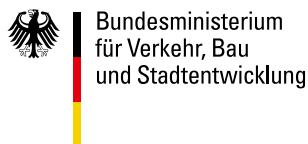
Der Energiegehalt je Verkaufseinheit müsste nicht unbedingt explizit angegeben werden – denkbar wäre auch die Angabe der Menge Benzin mit dem entsprechenden Energiegehalt. Eine einfache Vergleichbarkeit des Preis-Leistungs-Verhältnisses der einzelnen Kraftstoffe wäre damit jedoch nicht gegeben.

Denkbar wäre auch die ergänzende Angabe eines zweiten Grundpreises für einzelne oder alle Kraftstoffe – z. B. in Euro pro Kilowattstunde oder in Euro pro Liter-Äquivalent. Ein zweiter Grundpreis ist jedoch rechtlich und durch den beschränkten Platz am Preismast mit hohen Hürden verbunden und wird daher hier nicht weiter betrachtet.

Dieses Positionspapier wurde durch die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) im Rahmen der „Initiative Erdgasmobilität – CNG und Biomethan als Kraftstoffe“ erstellt. Unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt die Initiative das Ziel der Bundesregierung, den steigenden Anteil von Erdgasfahrzeugen zu fördern. Sie vereint dabei neben Kundenorganisationen namhafte Unternehmen des Energie- und Verkehrssektors entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Die Initiative Erdgasmobilität hat die Erfordernisse und Möglichkeiten einer Modernisierung der Preisauszeichnung von Kraftstoffen geprüft und bewertet. Dafür wurden u. a. ein Rechtsgutachten erstellt und grobe Kostenabschätzungen vorgenommen. Für die Preisauszeichnung von Erdgas und Biomethan konnte zwischen den unten aufgeführten Partnern ein branchenübergreifender Konsens erzielt werden. Dieses Papier beschreibt und bewertet die diskutierten Lösungsansätze und zeigt konkrete Handlungsempfehlungen für die Umsetzung auf.

Schirmherrschaft:



Partner:



Koordination:



**Herausgeber.**

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)  
Energieeffiziente Verkehrssysteme  
Chausseestraße 128 a  
10115 Berlin  
Tel.: +49 (0)30 72 61 65-600  
Fax: +49 (0)30 72 61 65-699

**E-Mail.**

info@dena.de

**Internet.**

www.erdgasmobilitaet.info  
www.dena.de

**Redaktion.**

Dirk Peters, dena  
Mathis Weller, dena

**Druck.**

schöne drucksachen GmbH

Alle Rechte sind vorbehalten. Die Nutzung steht unter dem Zustimmungsvorbehalt der dena.

© 2013 Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)  
Stand: 10/2013

ClimatePartner   
**klimaneutral  
gedruckt**

Zertifikatsnummer:  
532 70 - 1308 - 10 10  
www.climatepartner.com