

# **Bericht**

## **des Ausschusses für Verkehr**

**über den Beschluss des Nationalrates vom 6. Juli 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird**

### **Allgemeiner Teil**

#### **Hauptgesichtspunkte des Beschlusses:**

Da Genehmigungsverfahren nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, insbesondere für neue Bundesstraßen, oft über mehrere Jahre anhängig sind, ist es notwendig, legislativ vorzusorgen, dass die Rechtswirkungen einer erlassenen Planungsgebietsverordnung nicht nach Ablauf der mit fünf Jahren festgesetzten und nicht verlängerbaren Frist des § 14 Abs. 5 Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, erlöschen, ohne dass das UVP-Genehmigungsverfahren für dasselbe Projekt mit Bescheid abgeschlossen werden konnte.

Im Bundesstraßenplanungsgebiet dürfen nach § 14 Abs. 3 BStG 1971 Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen weder errichtet noch geändert werden. Ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden.

Der geschilderten Problematik langwieriger UVP-Genehmigungsverfahren wird im Beschluss dadurch begegnet, dass die Hemmung dieser Frist durch ein anhängiges UVP-Genehmigungsverfahren bis zur rechtskräftigen Entscheidung verfügt wird.

Ein im Zuge der Debatte im Ausschuss des Nationalrates eingebrachter und beschlossener Abänderungsantrag wurde wie folgt begründet:

### **„Allgemeiner Teil**

#### **Hauptgesichtspunkte des Abänderungsantrages:**

Die Reduktion von Treibhausgasemissionen zur Erreichung der Klimaziele der Europäischen Union sowie des Bundes setzt effektive Maßnahmen für den Verkehrssektor voraus. Mit dem European Green Deal wurde die Klimaneutralität der Europäischen Union mit dem Jahr 2050 festgelegt. Ein Zwischenziel stellt die Reduktion von Emissionen um 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 bis 2030 dar. Österreich hat das Ziel der Klimaneutralität – entsprechend dem Pariser Klimaabkommen – mit 2040 festgelegt. Für die Erreichung dieser Ziele und eine Trendwende im Bereich der immer noch stark von fossilen Brennstoffen abhängigen Verkehrsträger ist die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe notwendig. Dies wiederum setzt die Bereitstellung einer ausreichenden Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb voraus, die den Hintergrund der gegenständlichen Novelle darstellt.

Mit der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU, ABl. Nr. L 234 vom 22.09.2023 S. 1 (im Folgenden „AFIR“), werden verbindliche Vorgaben betreffend den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb festgelegt. Die AFIR sieht vor, dass am Kernnetz bzw. Gesamtnetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz) in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge zu errichten sind, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind (Art. 3). Für schwere Nutzfahrzeuge ist in jeder Fahrtrichtung ein Abstand

von Ladeinfrastruktur von 60 km im TEN-V-Kernnetz und ein Abstand von 100 km im TEN-V Gesamtnetz vorgesehen (Art. 4). Diese Ladestandorte unterliegen progressiven Qualitätsanforderungen.

Das TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz ergeben sich aus den Karten und Listen gemäß Anhang I und Anhang II der Verordnung (EU) 2024/1679 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, ABl. L vom 28.06.2024.

Als Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge gelten Kraftfahrzeuge der Klasse M1 gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Z i oder Kraftfahrzeuge der Klasse N1 gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Z i der Verordnung (EU) 2018/858 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. Nr. L 151 vom 14.06.2018 S. 1. Schwere Nutzfahrzeuge bezeichnen Kraftfahrzeuge der Klasse M2 gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Z ii, ein Kraftfahrzeug der Klasse M3 gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Z iii, ein Kraftfahrzeug der Klasse N2 gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Z ii oder ein Kraftfahrzeug der Klasse N3 gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Z iii der genannten Verordnung.

Österreich hat sich mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 und dem darauf aufbauenden „Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität“ – beides Instrumente zur Umsetzung der Klimaneutralität bis 2040 – das Ziel gesetzt, für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge am hochrangigen Straßennetz im Schnitt alle 25 km Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen, wobei zwischen den Standorten ein Maximalabstand von 50 km nicht überschritten werden soll. Die Vorgaben der AFIR stellen dementsprechend lediglich Mindestziele dar und werden durch die nationalen Ausbauziele überschritten. Letztere werden in einer Verordnung gemäß dem neuen § 9 näher konkretisiert.

Die Ladeinfrastruktur soll auf Tankstellen, Raststätten, Rastplätzen und Parkflächen errichtet werden. Sofern diese von einer vertraglich eingeräumten Konkurrenzklausel (Schutzzone) umfasst sind, obliegt die Schaffung der Ladeinfrastruktur grundsätzlich dem jeweils durch die Schutzzone Begünstigten selbst. Erfolgt die Errichtung nicht durch den Begünstigten und wird dadurch die Verwirklichung der Ausbauziele verhindert, ist der Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Schaffung von Ladeinfrastruktur ungeachtet der bestehenden Verträge und der darin vereinbarten Schutzzeiten berechtigt. Für diesen Fall kann ein Anspruch des Begünstigten auf Schadenersatz bestehen.

Um die Zeit des Ladens der Fahrzeuge für die Verbraucher angenehm und kurzweilig zu gestalten, sollen im Rahmen der Ladeinfrastruktur – soweit nicht bereits vorhanden – auch Sanitäranlagen und Gastronomieeinrichtungen bereitgestellt werden.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 3 (§ 7 Abs. 8):**

Wird Ladeinfrastruktur im Bereich von Tankstellen oder Raststätten errichtet, stehen zumeist in ausreichender Form Sanitäreinrichtungen, Gastronomieeinrichtungen in Form von Getränke- und Snackautomaten, Überdachungen und andere Aufenthaltsmöglichkeiten, die während des Ladevorgangs genutzt werden können, zur Verfügung. Um solche Einrichtungen zur Nutzung während des Ladens der Fahrzeuge flächendeckend zu gewährleisten, ist der Bund (Bundesstraßenverwaltung) berechtigt, diese auf Parkflächen zusammen mit der Ladeinfrastruktur neu zu errichten. Betreffend begleitende Infrastruktur sollen Sanitäranlagen, Gastronomieeinrichtungen in Form von Getränke- und Snackautomaten, Überdachungen und andere Aufenthaltsmöglichkeiten angestrebt werden. Der Verkauf von kleineren Speisen zum Mitnehmen (zB Pizzastücke, Salate, Backwaren) sowie von Kalt- und Heißgetränken soll den Aufenthalt während des Aufladens eines Fahrzeugs mit Elektroantrieb attraktiv und komfortabel gestalten und die Nutzung alternativer Kraftstoffe fördern.

Die Errichtung von Ladeinfrastruktur und begleitender Infrastruktur hat primär auf Flächen zu erfolgen, welche bereits Bestandteil der Bundesstraße sind. Es ist vor allem auf bestehende Rastplätze zurückzugreifen und von Enteignungen zu diesem Zweck jedenfalls abzuweichen.

#### **Zu Z 4 (§ 9 samt Überschrift):**

Hinsichtlich der Begriffe Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge wird auf die Definitionen gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Z i und Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Z i der Verordnung (EU) 2018/858 verwiesen. Schwere Nutzfahrzeuge bezeichnen Kraftfahrzeuge gemäß Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Z ii, Art. 4 Abs. 1 Buchst. a Z iii, Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Z ii und Art. 4 Abs. 1 Buchst. b Z iii der genannten Verordnung.

Schrittweise Vorgaben zur Verwirklichung der Ausbauziele bis zum 31. Dezember 2030 können von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur durch Verordnung festgelegt werden. Insbesondere sollen die jeweiligen Standorte aus der Verordnung ableitbar sein sowie die technischen Anforderungen normiert werden (Mindestanforderung an die Ladeleistung pro Standort etc.).

Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme wird auf die Erläuterungen zu Z 3 verwiesen.

**Zu Z 5 (§ 14 Abs. 5):**

Es wird lediglich eine redaktionelle Änderung zur bestehenden Regierungsvorlage vorgenommen.

**Zu Z 6 (§ 17):**

Es wird lediglich eine redaktionelle Änderung vorgenommen.

**Zu Z 7 (§ 20b samt Überschrift):**

Tankstellen, Raststätten, Rastplätze oder sonstige Parkflächen sind regelmäßig umfasster Gegenstand eines Vertrages zwischen dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) und natürlichen oder juristischen Personen, durch den die jeweiligen Vertragspartner aufgrund von Konkurrenzklauseln begünstigt sind. Sogenannte Schutzzonen, die in den Verträgen definiert sind, bewirken einen Gebietsschutz. Diese Schutzzonen können dabei auch über die direkt vom Begünstigten genutzten Flächen hinausgehen und verhindern in gewissen Fällen die Errichtung von Ladeinfrastruktur, Sanitäranlagen oder Gastronomieeinrichtungen.

Um das Ziel der flächendeckenden Bereitstellung von Ladeinfrastruktur zu verwirklichen, ist es notwendig, das Angebot der Ladeinfrastruktur entsprechend auszubauen. Betreiber von herkömmlichen Tankstellen können ihren Konkurrenzschutz wahren, indem sie mit Zustimmung der ASFINAG auch Ladestationen errichten und betreiben. Lediglich in jenen Konstellationen, in denen die räumliche Ausdehnung der Schutzzone eines anderen Betreibers die Errichtung durch die Betreiber selbst und damit die Erreichung der Ausbauziele, welche in der Verordnung gemäß dem neuen § 9 genau festgelegt werden, unmöglich macht, steht eine Möglichkeit zur Geltendmachung einer Entschädigung offen.

Der Eingriff in ein bestehendes Vertragsverhältnis ist als Eigentumsbeschränkung anzusehen, weil der bisherige Geschäftsbetrieb unangetastet bleibt und die Konkurrenzklausel nicht beseitigt oder gar auf eine andere Person übertragen, sondern bloß partiell eingeschränkt werden soll. Dem von der Konkurrenzklausel Begünstigten steht es offen, Ladeinfrastruktur selbst zu errichten und zu betreiben. Der Betrieb durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung) bzw. andere Gewerbetreibende ist lediglich ultima ratio. Eine Entschädigung ist – anders als bei Enteignungen – verfassungsrechtlich nicht immer, sondern nur dann geboten, wenn die Eigentumsbeschränkung besonders schwerwiegend ist. Sollten sich Tankstellenbetreiber weigern, Ladeinfrastruktur zu errichten und zu betreiben, obwohl ihnen dies wirtschaftlich zumutbar ist, ist demnach ein Eingriff in die vertraglich vereinbarten Schutzzonen auch ohne Anspruch auf Entschädigung zulässig.

Die Geltendmachung eines Schadens ist auf das Ausmaß eines Vertrauensschadens nach den Grundsätzen des § 878 ABGB beschränkt, welcher wiederum auf jene Aufwendungen eingeschränkt ist, die im Vertrauen auf die Gültigkeit der Konkurrenzklauseln getätigt wurden und in einem direkten Zusammenhang mit der Errichtung von Ladeinfrastruktur stehen. Der Höhe nach kann nur jener Schaden geltend gemacht werden, welcher aufgrund von Aufwendungen in den vergangenen fünf Jahren vor Inkrafttreten der gegenständlichen BStG-Novelle durch den Begünstigten entstanden ist.

Die Geltendmachung des Schadenersatzes muss zunächst schriftlich gegenüber dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) erfolgen, um eine gütliche Einigung zu ermöglichen. Ist eine solche Einigung zwischen dem durch die Schutzzone Begünstigten und dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) binnen sechs Monaten nicht möglich, steht die gerichtliche Geltendmachung offen. Dieser Antrag muss innerhalb eines Jahres ab schriftlicher Geltendmachung des Anspruchs eingebracht werden, andernfalls erlischt der Anspruch. Andere Ansprüche (insbesondere Mietzinsminderungsansprüche) bestehen nicht. Im gerichtlichen Verfahren ist das Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz BGBl. Nr. 71/1954, sinngemäß anzuwenden.

**Zu Z 8 (§ 27 Abs. 1):**

Die demonstrative Aufzählung von Betrieben gemäß § 27 BStG 1971 wird zur Klarstellung durch die Aufnahme von Ladeinfrastruktur ergänzt.“

Der Ausschuss für Verkehr hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 14. Juli 2026 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Dominik **Reisinger**.

Gemäß § 30 Abs. 2 GO-BR wurde beschlossen, Bundesrätin Simone **Jagl** mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnehmen zu lassen.

An der Debatte beteiligten sich die Mitglieder des Bundesrates Mag. Bernhard **Ruf** und Michael **Bernard**.

Bei der Abstimmung wurde mehrstimmig beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben (dafür: V, S, dagegen: F).

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat Dominik **Reisinger** gewählt.

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage mehrstimmig/einstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2026 07 14

**Dominik Reisinger**

Berichterstatter

**Michael Bernard**

Vorsitzender