

--

Vorblatt

Ziele

Ziel 1: Erfüllung der Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme:

Maßnahme 1: Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb

Wesentliche Auswirkungen

Das Vorhaben hat wesentliche Auswirkungen auf folgende Wirkungsdimension(en):

Umwelt

Klima

Unternehmen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Das Vorhaben enthält die erforderlichen flankierenden Regelungen zu Verordnungen der Europäischen Union

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

BStG-Novelle Schutzzonen

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Titel des Vorhabens: Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird

Vorhabensart:	Gesetz	Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2026
Erstellungsjahr:	2025	Letzte Aktualisierung:	15.05.2026

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Beitrag zu:

- Wirkungsziel: Forcierung der Mobilitätswende zur Erreichung der Klimaneutralität 2040 (Untergliederung 41 Mobilität - Bundesvoranschlag 2026)
 - o Maßnahme: Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030 mit Schwerpunktsetzung auf Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern zur Erreichung der Klimaneutralität im Verkehrssektor bis zum Jahr 2040

Problemanalyse

Problemdefinition

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.

Mit der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU, Abl. L 234/1, (im Folgenden "AFIR") werden verbindliche Vorgaben betreffend den Aufbau einer Infrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb festgelegt. Die AFIR sieht vor, dass am TEN-V-Kernnetz bzw. dem TEN-V-Gesamtnetz (Transeuropäische Verkehrsnetze) in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für 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 Stromladeinfrastruktur von 60 km im TEN-V-Kernnetz und ein Abstand von 100 km im TEN-V-Gesamtnetz vorgesehen (Art. 4). Diese Ladestandorte unterliegen progressiver Qualitätsanforderungen. Das TEN-V-Kernnetz und TEN-V-Gesamtnetz entspricht 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.

Darüber hinaus hat sich Österreich mit dem Mobilitätsmasterplan 2030 und dem „Sofortprogramm Erneuerbare Energie in der Mobilität“ – beides Instrumente zur Umsetzung der Klimaneutralität bis 2040 – das Ziel gesetzt, für PKW und leichte Nutzfahrzeuge am hochrangigen Straßennetz im Schnitt alle 25 km Ladestationen zur Verfügung zu stellen, wobei zwischen den Standorten ein Maximalabstand von 50 km nicht überschritten werden soll.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Bei Nichtumsetzung droht eine Nichterreichung des Zieles der Klimaneutralität – entsprechend dem Pariser Klimaabkommen.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2030

Die Zielerreichung wird durch stetige Berichte der ASFINAG an das BM IMI gewährleistet. Insbesondere wird im Rahmen der Erstellung des Bauprogramms über die Verfolgung der Ziele einerseits berichtet und andererseits durch umzusetzende Maßnahmen ermöglicht.

Ziele

Ziel 1: Erfüllung der Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Beschreibung des Ziels:

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)

Entsprechend dem Mobilitätsmasterplans 2030 sollen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge am hochrangigen Straßennetz im Schnitt alle 25 km E-Ladestationen zur Verfügung stehen. Die Ladeinfrastruktur soll auf Tankstellen, Raststätten, Rastplätzen und Parkflächen errichtet werden.

Umsetzung durch:

Maßnahme 1: Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb

Wie sieht Erfolg aus:

Indikator 1 [Kennzahl]: Ausbau der vorhandenen Ladepunkte am Bundesstraßennetz

Ausgangszustand 2025: 275 Anzahl

Zielzustand 2030: 1.500 Anzahl

ASFINAG

Indikator 2 [Kennzahl]: Ausbau der Schnellladepunkte pro Rastplatz

Ausgangszustand 2025: 0 Anzahl

Zielzustand 2030: 5 Anzahl

ASFINAG

Maßnahmen

Maßnahme 1: Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge mit Elektroantrieb

Beschreibung der Maßnahme:

Novellierung des BStG 1971

Umsetzung von:

Ziel 1: Erfüllung der Vorgaben der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und Umsetzung des Mobilitätsmasterplans 2030

Abschätzung der Auswirkungen

Unternehmen

Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur

Durch die Novelle des BStG 1971 soll bis 2030 am Bundesstraßennetz im Durchschnitt alle 25 km eine E-Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Dies kann einerseits durch die Bundesstraßenverwaltung (ASFINAG) im Zuge von Vergaben oder durch die Raststationen- und Tankstellenbetreiber selbst durchgeführt werden.

Die ASFINAG investiert in die Vorbereitenden Arbeiten zur Herstellung der Ladeinfrastruktur (Netzanschlüsse, Trafo-Gebäude) bis inkl. 2030 ca. 230 Mio. EUR. Diese Kosten sind bereits im Bauprogramm 2025-2030 abgebildet. Diese Vorab-Investitionen werden der ASFINAG von dem/den zukünftigen Konzessionsnehmer/n schrittweise zurückerstattet. Zusätzlich ist die ASFINAG an den Erlösen der Konzessionsnehmer beteiligt.

Durch die gesetzlichen Eingriffe in die individuellen Bestandsverträge entsteht für jeden Rastplatz eine individuelle Rechtslage. Ebenso müssen für jeden Standort die bereits von den Schutzzonenberechtigten getätigten Investitionen kommerziell im Zusammenhang mit der individuellen Rechtslage am Standort ermittelt werden. Daher können die Schadenersatzforderungen derzeit noch nicht valide abgeschätzt werden. Durch die bereits erzielten einzelvertraglichen Lösungen kann davon ausgegangen werden, dass es nur eine geringe Anzahl von Rastplätzen geben wird, bei denen die Schutzzonenberechtigten bereits jetzt signifikante Investitionen in E-Ladeinfrastruktur getätigt haben. Somit werden derzeit von Seiten der ASFINAG keine signifikanten Schadenersatzforderungen erwartet.

Die Kosten für die Raststationen- und Tankstellenbetreiber werden derzeit auf ca. 290 Mio. EUR bis inkl. 2023 geschätzt. Abhängig dazu wird sich auch die Ertragssituation der betroffenen Unternehmen verändern.

Quantitative Auswirkungen auf die Kosten- und Erlösstruktur von Unternehmen

Betroffen	Bezeichnung	Anzahl der Betroffenen	Be-/Entlastung pro Unternehmen	Gesamt	Erläuterung
Betroffene Gruppe	Raststationen- und Tankstellenbetreiber	1	290.000.000	290.000.000	Es wurde die Gesamtschätzung bis inkl. 2030 für die gesamte Gruppe der Raststationenbetreiber herangezogen.
Betroffene Gruppe	Bundesstraßenverwaltung	1	230.000.000	230.000.000	Es handelt sich hier um die Gesamtbelastung bis inkl. 2030.

Auswirkungen auf die Umwelt

Auswirkungen auf Luft

Auswirkungen auf Luftschadstoffe

Luftschadstoff	Betroffenheit	Betroffenes Gebiet	Erläuterung
Stickstoffoxide (NOx)	Abnahme	ganz Österreich	Die Reduktion von NOx ist Abhängig von verschiedensten externen Parametern.

Auswirkungen auf den Energieverbrauch

Einsatz von Energieträgern

Auswirkungen auf Energie

Energieträger	Veränderung des Energieverbrauchs	Erläuterung
Erneuerbare Energieträger	100	Die Veränderung des Energieverbrauchs ist Abhängig von verschiedensten externen Parametern.

Auswirkungen auf das Klima

Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen

Sektor	Summe	2025	2026	2027	2028	[...] 2030
Verkehr	-7.701.834	0	-518.518	-1.037.139	-1.552.320	-2.541.340
Energie und Industrie – ETS 1**	180.410	0	11.701	23.670	35.895	60.901
	Summe	2025	2026	2027	2028	[...] 2030
Gesamt	-7.521.424	0	-506.817	-1.013.469	-1.516.425	-2.480.439
ESR*	-7.701.834	0	-518.518	-1.037.139	-1.552.320	-2.541.340
Energie und Industrie – ETS 1**	180.410	0	11.701	23.670	35.895	60.901

Anhang

Detaillierte Darstellung der Auswirkungen auf Treibhausgasemissionen oder die Kohlenstoffspeicherung

Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen oder die Kohlenstoffspeicherung

Sektor	Summe	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Verkehr	-7.701.834	0	-518.518	-1.037.139	-1.552.320	-2.052.517	-2.541.340			
Energie und Industrie – ETS 1**	180.410	0	11.701	23.670	35.895	48.243	60.901			

	Summe	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Gesamt	-7.521.424	0	-506.817	-1.013.469	-1.516.425	-2.004.274	-2.480.439			
ESR*	-7.701.834	0	-518.518	-1.037.139	-1.552.320	-2.052.517	-2.541.340			
Energie und Industrie – ETS 1**	180.410	0	11.701	23.670	35.895	48.243	60.901			

Dokumentinformationen

Vorlagenversion: V2.028

Schema: BMF-S-WFA-v.1.22

Fachversion: 1

Deploy: 2.15.12.RELEASE

Datum und Uhrzeit: 15.05.2026 14:02:09

WFA Version: 1.6

OID: 4000

A2|B0|H0|I0|L0