



Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Besser laden & tanken – nachhaltiger unterwegs

Die EU-Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (engl. Alternative Fuels Infrastructure Regulation; kurz: AFIR; [Link](#)) löst die bisher geltende Richtlinie (AFID) mit 13.4.2024 ab. In Zukunft gilt ein Mix aus Bekanntem und Neuem.

Die Europäische Kommission (kurz: EK) will mit der AFIR den Aufbau einer ausreichenden Infrastruktur „für alternative Kraftstoffe“ (Strom, Wasserstoff, Methanol, Ammoniak, erneuerbare Kraftstoffe) sowie „für nicht erneuerbare alternative Kraftstoffe und fossile Brennstoffe für den Übergang“ (Erdgas, Flüssigmethan, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe aus nicht erneuerbaren Energiequellen) schaffen. Die AFIR gilt für Straßenfahrzeuge, Züge, Schiffe und stationäre (d.h. am Flughafen parkende) Luftfahrzeuge in der EU. Entsprechend sind Offroadfahrzeuge (z.B. Bagger, Baugeräte, Pistenraupen) grundsätzlich nicht von der AFIR und den auf ihr aufbauenden Instrumenten umfasst.

Die AFIR trat am 3.10.2023 in Kraft und gilt ab dem 13.4.2024. Am 13.4.2024 werden die bisherigen Regelungen (Richtlinie 2014/94/EU ([Link](#)) inklusive der delegierten Verordnungen 1 ([Link](#)) und 2 ([Link](#))) aufgehoben. Um den Überblick zu erleichtern, ist im Anhang IV der AFIR eine Entsprechungstabelle zu finden.

Die EK anerkennt, dass es nur für bestimmte Fahrzeuge (z.B. E-Fahrzeuge) ein ausreichendes Angebot gibt, während bestimmte Antriebsarten (z.B. Wasserstoff) oder der Schiffs- und Zugsverkehr nur sehr geringe Marktdurchdringungsquoten haben. Ohne geeignete Infrastruktur ist die erhoffte Mobilitätswende jedoch nicht zu erreichen. Daher sind im Straßenverkehr konkrete Ziele für die Wasserstoffinfrastruktur vorgegeben und für den Schiffs- und Zugsverkehr Übergangstechnologien vorgesehen.

Die Marktentwicklung für den Ausbau der entsprechenden Infrastruktur ist im sogenannten nationalen Strategierahmen bis Ende 2024 festzulegen. Um die Fortschritte bei der Umsetzung der AFIR konsequent zu verfolgen und zu koordinieren, gibt es ab dem 31.12.2027 und dann alle zwei Jahre für die Mitgliedstaaten die Verpflichtung, Berichte zu legen.

Der Ausbau konzentriert sich auf die Transeuropäischen Verkehrsnetze (kurz: TEN-V)

In den TEN-V wird zwischen dem „Kernnetz“ (hochrangig; geplante Umsetzung bis 2030), dem „erweiterten Kernnetz“ (Fertigstellung bis 2040) und dem „Gesamtnetz“ (Umsetzung bis 2050) unterschieden. Das Kernnetz besteht in Österreich im Wesentlichen aus der Inntal-, der West- und Süd-Autobahn sowie Teilen der Pyhrn-Autobahn.

Verkehr auf Straße soll besonders hohen Beitrag leisten

Da sich die Netto-Treibhausgasemissionen laut Eurostat zwischen 1990 und 2021 im Straßenverkehr EU-weit um 21% erhöht haben, gibt die AFIR hier besonders ambitionierte Ziele vor. Die EK trifft bei den Zielen für den Straßenverkehr eine Unterscheidung zwischen

- E-Pkw und leichten E-Nutzfahrzeugen
- schweren E-Nutzfahrzeugen und
- Straßenfahrzeugen mit Wasserstoff- bzw. Flüssigmethanbetankung.

Die Vorgaben sind anspruchsvoll

Ab 2024 haben die Mitgliedstaaten (kurz: MS) am Ende jedes Jahres sicherzustellen, dass für batteriebetriebene E-Pkw und leichte E-Nutzfahrzeuge, die im MS zugelassen sind, eine Gesamtladeleistung von 1,3 kW sowie zusätzlich 0,80 kW für Plug-in-Hybride über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt ist.

Für E-Pkw und leichte E-Nutzfahrzeuge soll der Hochlauf bis Ende 2027 im TEN-V-Kernnetz (bis Ende 2035 im TEN-V-Gesamtnetz) mit Ladepunkten von 150 kW und Gesamtladeleistung der Ladestandorte von mindestens 600 kW alle 60 km abgeschlossen sein.

Für schwere E-Lkw soll der Hochlauf bis Ende 2030 abgeschlossen sein. Die Ladestationen sind alle 60 km vorzusehen, wobei im TEN-V-Kernnetz mindestens 3600 kW Ladeleistung und Ladepunkte von 350 kW auszustatten sind. Im TEN-V-Gesamtnetz beträgt die Entfernung maximal 100 km mit einer Ladeleistung je Ladestation von mindestens 1500 kW und Ladepunkten von mindestens 350 kW.

Wasserstofftankstellen, die sowohl Pkw als auch schwere Lkw versorgen, sind in allen städtischen Knoten und alle 200 km entlang des TEN-V-Kernnetzes zu errichten.

Das Tanken für E-Mobilität bzw. Wasserstoff ist ohne Abonnement und mit kontaktloser Zahlung bei vollständiger Preistransparenz zu ermöglichen. Wichtige Informationen (Verfügbarkeit, Wartezeit oder Preise) sind auch online zur Verfügung zu stellen.

Umsetzung der E-Mobilitäts-Infrastruktur: viele Akteure helfen

Die Regierung (BMK und BMAW) ist für die nationale Regelung der E-Mobilität zuständig. Zusätzlich sind einige Rechtsgebiete (z.B. Energie-, Bau-, Gewerbe- und Wohnrecht) zwischen Bund, Ländern und Gemeinden geteilt.

Der Anschluss des Zählpunkts bzw. der Ladestelle erfolgt durch den Netzbetreiber, unabhängig davon, ob es sich um eine private oder öffentlich zugängliche Ladestation handelt. Diese Ladestation wird von einem Stromanbieter beliefert. Der Betreiber der Ladestation bietet die Dienstleistung des Stromladens an und ist – aufgrund einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs – kein Stromhändler. Die E-Control ist für das Ladestellenverzeichnis, Netzanschlussfragen, Stromanbieterwechsel sowie Stromkennzeichnung zuständig und wird durch das Umweltbundesamt (eNa – elektronischer Nachhaltigkeitsnachweis) unterstützt.

WKÖ-Position

Die WKÖ steht für eine technologieoffene Mobilitätswende, die keine Kraftstoffart ausschließt. ●

Weiterführende Links:

- Ladestellenverzeichnis der E-Control ([Link](#))
- Mobilitätsdaten von Austriatech ([Link](#))
- Bundesverband Elektromobilität Österreich ([Link](#))
- Informationen des BMK rund um Elektromobilität ([Link](#)).



Mag. Dr. Heinrich Rene Pecina (WKÖ)

heinrich.pecina@wko.at