

# Rückmeldung zur Überprüfung der EU-Vorschriften für die Infrastruktur zu AFIR – Alternative Kraftstoffe

---

Wien, 20. April 2026

## Über den Verband der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs

*Unser Ziel ist es, dass Dienstleistungen der Daseinsvorsorge für alle Menschen in Österreich zugänglich, leistbar und von hoher Qualität bleiben – heute und in Zukunft. Der VÖWG vernetzt über 120 Unternehmen, Institutionen und Organisationen und fördert den Wissensaustausch – etwa in den Bereichen Energieversorgung, öffentlicher Verkehr, Wasser- und Abwasserwirtschaft, Abfallentsorgung, wirtschafts- und finanzpolitische Steuerung, Wohnen sowie Gesundheits- und Sozialdienste. Zudem unterstützt der VÖWG seine Mitglieder mit einem breiten Serviceangebot, begleitet politische und regulatorische Entwicklungen und stärkt die Stimme der Daseinsvorsorge auf nationaler und europäischer Ebene.*

**Rechtsform:**

Verein

**Sitz:**

Stadiongasse 6-8, A-1010 Wien

**ZVR-Zahl (AT):**

338965482

**Zuständigkeit:**

Landespolizeidirektion Wien

**EU-Transparenzregisternummer:**

643879152710-58

## Einleitung

*Mit der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) wurde ein unionsweiter Rahmen geschaffen, um den Hochlauf emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität durch den Ausbau einer entsprechenden Lade- und Betankungsinfrastruktur zu unterstützen. Im Zuge der nun eingeleiteten Überprüfung wird bewertet, ob die bestehenden Zielvorgaben und Instrumente geeignet sind, den aktuellen und zukünftigen Anforderungen des Verkehrssektors gerecht zu werden.*

Die AFIR ist eine wesentliche Regulierung zur Umsetzung der europäischen klima- und industriepolitischen Zielsetzungen, insbesondere im Kontext der Dekarbonisierung des Verkehrs, der Reduktion fossiler Abhängigkeiten sowie der Stärkung des Binnenmarktes. Die bisherigen Erfahrungen zeigen jedoch, dass die wesentlichen Schwierigkeiten in der konkreten Ausgestaltung der Infrastruktur-, Finanzierungs- und Umsetzungslogik liegen. Weiterhin zeigen sich Lücken beim Ausbau leistungsfähiger Infrastruktur, bei der Nutzerfreundlichkeit sowie bei der wirtschaftlichen Tragfähigkeit für die zur Umsetzung verpflichteten Akteure.

Öffentliche und kommunale Unternehmen übernehmen in zentralen Bereichen der Daseinsvorsorge wesentliche Aufgaben bei der Planung, Finanzierung, Errichtung und beim Betrieb von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Das gilt insbesondere für den öffentlichen Verkehr, den Binnenwasserstraßenverkehr und den Luftverkehr. Aus Sicht des VÖWG zeigt die AFIR-Überprüfung, dass die verbindlichen Zielvorgaben der Verordnung vor allem auf öffentlich zugängliche Infrastruktur entlang des TEN-V ausgerichtet sind. Für die praktische Umsetzung in den betroffenen Sektoren sind jedoch vielfach andere Infrastrukturen maßgeblich, etwa depotgebundene Ladeinfrastruktur, betriebliche Standorte, hafenbezogene Versorgungssysteme oder flughafenbezogene Bodeninfrastruktur. Diese sektorspezifischen Anforderungen sowie die damit verbundenen wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen werden im bestehenden Rechtsrahmen noch nicht hinreichend erfasst.

Vor diesem Hintergrund unterstreicht der VÖWG die Notwendigkeit einer differenzierten und sektorspezifischen Weiterentwicklung der AFIR, die den öffentlichen und kommunalen Unternehmen als Trägern der Daseinsvorsorge einen tragfähigen regulatorischen und investitionspolitischen Rahmen für Planung, Finanzierung, Errichtung und Betrieb der erforderlichen Infrastruktur bietet. Nur auf dieser Grundlage kann der Ausbau einer flächendeckenden Infrastruktur mit den Anforderungen einer wirtschaftlich tragfähigen, qualitativ hochwertigen und für die Bürger:innen leistbaren Daseinsvorsorge in Einklang gebracht werden.

## VÖWG-Positionen im Überblick

Im Folgenden werden die aus Sicht des VÖWG maßgeblichen Punkte für die Weiterentwicklung der AFIR dargestellt. Diese betreffen insbesondere die infrastrukturellen Erfordernisse, die sektorspezifischen Rahmenbedingungen sowie die wirtschaftlichen Voraussetzungen der praktischen Umsetzung.

- **Betriebsgebundene Infrastruktur als systemrelevante Voraussetzung anerkennen**  
Im Bereich des öffentlichen Verkehrs, insbesondere im Bussektor, ist die Elektrifizierung von Flotten unmittelbar an den Ausbau von Ladeinfrastruktur auf Betriebsgeländen gebunden. Dabei handelt es sich vor allem um nicht öffentlich zugängliche Infrastruktur an Depots und Betriebshöfen. Diese umfasst neben den Ladepunkten selbst auch vorgelagerte Maßnahmen wie Netzanschlüsse, Transformatoren und interne Verteilinfrastruktur, die mit erheblichen Investitionskosten verbunden sind. Ohne gezielte Förderung dieser Infrastruktur bleibt der Umstieg auf emissionsfreie Busse in vielen Fällen wirtschaftlich nicht darstellbar. Der VÖWG fordert daher, diese Infrastrukturen explizit als integralen Bestandteil der AFIR anzuerkennen und im Rahmen der nationalen Politikrahmen sowie europäischer Finanzierungsinstrumente gezielt zu fördern.
- **Verkehrsknoten als zentrale Lade- und Betankungsstandorte systematisch ausbauen**  
Für die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs ist neben der Infrastruktur an betrieblichen Standorten auch jene Infrastruktur erforderlich, die unmittelbar im laufenden Netzbetrieb genutzt werden kann. Das betrifft im Busverkehr insbesondere Endhaltestellen, Umsteigepunkte und städtische Knoten, an denen Fahrzeuge während planmäßiger Standzeiten Zwischenladungen vornehmen können. Erst dadurch werden längere Umläufe ohne zusätzliche Depotfahrten technisch und wirtschaftlich darstellbar. Der VÖWG fordert daher einen systematischen Ausbau solcher Lade- und Betankungsstandorte, der sich an den tatsächlichen Betriebsabläufen orientiert und in enger Abstimmung mit Verkehrsverbänden, Aufgabenträgern und Betreibern erfolgt. Vergleichbare Anforderungen bestehen

auch im Bereich von Häfen und Flughäfen, wo Energie- und Kraftstoffinfrastrukturen in bestehende Betriebs- und Logistiksysteme eingebettet werden müssen. Eine gezielte Priorisierung solcher Standorte erhöht die Effizienz des Infrastrukturausbaus und trägt dazu bei, vorhandene Nachfragepotenziale systematisch zu erschließen. Insbesondere urbane Verkehrsknotenpunkte kombinieren unterschiedliche Verkehrsträger und zeigen hohe Nachfragepotentiale, hier kann ein gezielter Infrastrukturausbau nicht nur die Effizienz, sondern auch multimodale Hubs und Klimaziele stärken.

- **Sektorenspezifische Anforderungen von öffentlichem Verkehr, Binnenschifffahrt und Luftfahrt berücksichtigen.**

Die Anforderungen an Infrastruktur für alternative Kraftstoffe unterscheiden sich erheblich zwischen den einzelnen Verkehrssektoren. Im öffentlichen Verkehr erfordert die Elektrifizierung von Busflotten Ladeinfrastruktur an Depots und Betriebshöfen sowie ergänzende Ladepunkte an betrieblich relevanten Standorten im Netz. Im Binnenwasserstraßenverkehr ist die Hafinfrastruktur ein wesentlicher Treiber, insbesondere im Hinblick auf die landseitige Stromversorgung von Schiffen und auf die Bereitstellung geeigneter Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Im Luftverkehr stehen die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge und die dafür notwendige Anpassung der Bodeninfrastruktur im Vordergrund. Der VÖWG fordert daher eine differenzierte, sektorspezifische Ausgestaltung der Zielvorgaben und Umsetzungsmechanismen, die den tatsächlichen Erfordernissen dieser Bereiche gerecht wird und den betroffenen öffentlichen und kommunalen Unternehmen tragfähige Rahmenbedingungen für deren infrastrukturelle Umsetzung bietet.

### **Tragfähige Finanzierungs- und Investitionsrahmen für öffentliche/ kommunale Unternehmen**

Der Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ist mit erheblichen Vorlaufkosten, komplexen Genehmigungsverfahren und langfristigen Investitionszyklen verbunden. Öffentliche und kommunale Unternehmen tragen die Verantwortung für Planung und Umsetzung und stehen dabei unter erheblichem finanziellem Druck. Der VÖWG fordert daher eine stärkere Verzahnung der AFIR mit europäischen Finanzierungsinstrumenten wie beispielsweise der Connecting Europe Facility sowie eine investitionsfördernde Ausrichtung der Rahmenbedingungen. Dazu gehören gezielte Förderungen für vorgelagerte Infrastrukturen wie Netzanschlüsse, praxistaugliche Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie verlässliche und planbare Rahmenbedingungen für langfristige Investitionen. Diese Rahmenbedingungen sind zugleich eine Voraussetzung für Planungssicherheit bei der Beschaffung von Fahrzeugen und für die Umstellung bestehender Flotten, da Investitionsentscheidungen im Fahrzeugbereich unmittelbar von der Verfügbarkeit geeigneter Infrastruktur abhängen. Damit die unionsweiten Infrastrukturziele rechtzeitig erreicht werden können – insbesondere die angepeilten Mindestladeleistungen entlang des TEN-V -, müssen Netzbetreiber frühzeitig Klarheit darüber haben, an welchen Standorten künftig welche Leistung benötigt wird. Diese Kapazitäten sind bis zur Umsetzung der jeweiligen Ladeinfrastrukturprojekte bereitzustellen und verbindlich vorzuhalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Netzkapazitäten im bestehenden Regulierungsrahmen diskriminierungsfrei vergeben werden müssen und eine Priorisierung einzelner Anwendungsfälle durch Netzbetreiber nicht vorgesehen ist. Daraus ergibt sich ein erhöhter Koordinationsbedarf zwischen Infrastrukturplanung & der Netzentwicklung.

- **Praxistaugliche Zahlungs-, Abrechnungs- und Datenstandards sicherstellen**

Die AFIR normiert nicht nur verbindliche Ausbauvorgaben für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, sondern auch Anforderungen an deren Nutzung. Dazu zählen insbesondere Regelungen zu Ad-hoc-Zahlungen, Preistransparenz, Datenbereitstellung, digitaler Konnektivität und technischer Interoperabilität. Für eine praxistaugliche Nutzung dieser Infrastruktur sind transparente Preisstrukturen, praktikable Zahlungsmöglichkeiten und ein verlässlicher digitaler Zugang zu Informationen über Standort, Verfügbarkeit und technische Eigenschaften der jeweiligen Einrichtungen erforderlich. Diese Anforderungen sollten so ausgestaltet sein, dass sie mit der technischen Interoperabilität, der Einbindung in digitale Daten- und Abrechnungssysteme sowie mit den Erfordernissen der Netzstabilität vereinbar sind. So sollte als kosteneffiziente und technologieneutrale Lösung die Nutzung statischer QR-Codes für Ad-hoc-Zahlungen an kleineren Ladestationen beibehalten werden. Aus Sicht des VÖWG besteht dahingehend konkreter Handlungsbedarf bei der Ausgestaltung von Zahlungs- und Abrechnungssystemen. Bei kartengestützten Ad-hoc-Zahlungen an Ladepunkten werden derzeit häufig nur der Abbuchungsbetrag und der Zahlungsempfänger ausgewiesen. Für eine praxistaugliche Nutzung, insbesondere im betrieblichen Kontext öffentlicher und kommunaler Unternehmen, müssen zusätzliche Transaktionsdaten wie Standort, Ladepunkt-ID, Zeitpunkt des Ladevorgangs sowie geladene Energiemenge in elektronisch nachvollziehbarer Form verfügbar sein. Diese Informationen sind für Transparenz und Nachvollziehbarkeit erforderlich und werden zudem für steuerliche und buchhalterische

Zwecke benötigt. Der VÖWG fordert daher eine Weiterentwicklung der AFIR-Anforderungen an Datenbereitstellung und Zahlungsnachweise, damit digitale Transaktionsdaten unionsweit standardisiert, nachvollziehbar und für Abrechnungszwecke praktikabel verfügbar sind.

## Fazit

Die Überprüfung der AFIR erfolgt zu einem Zeitpunkt, in dem sich erste praktische Erfahrungen mit den bestehenden Zielvorgaben und Umsetzungsanforderungen verdichten. Der geltende Rechtsrahmen schafft eine wichtige Grundlage für den Aufbau einer unionsweit interoperablen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Die bisherigen Erfahrungen zeigen jedoch, dass zentrale Anforderungen der praktischen Umsetzung noch nicht hinreichend erfasst sind.

Aus Sicht des VÖWG betrifft dies insbesondere jene Bereiche, in denen öffentliche und kommunale Unternehmen die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe planen, finanzieren, errichten und betreiben. Für die praktische Umsetzung der Mobilitätswende sind nicht nur öffentlich zugängliche Standorte entlang des TEN-V relevant, sondern auch nicht öffentlich zugängliche Infrastruktur an Depots und Betriebshöfen, Ladeinfrastruktur an betrieblich relevanten Knoten im Netz, hafenbezogene Versorgungssysteme sowie die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge und die dafür notwendige Bodeninfrastruktur. Der öffentliche Verkehr, der Binnenwasserstraßenverkehr und der Luftverkehr weisen jeweils eigenständige technische, betriebliche und investitionsbezogene Anforderungen auf, die im bestehenden Rahmen noch nicht ausreichend abgebildet werden.

Hinzu kommt, dass der Ausbau dieser Infrastruktur eng mit Fragen der Energieversorgung, der Netzanschlüsse, der Anschlusskapazitäten, der Genehmigungsverfahren und der langfristigen Investitionssicherheit verknüpft ist. Öffentliche und kommunale Unternehmen benötigen dafür einen tragfähigen regulatorischen und investitionspolitischen Rahmen. Erforderlich sind eine stärkere Verzahnung mit europäischen Finanzierungsinstrumenten, gezielte Förderungen für vorgelagerte infrastrukturelle Voraussetzungen sowie verlässliche und planbare Rahmenbedingungen für langfristige Investitionsentscheidungen. Dies betrifft sowohl Infrastrukturinvestitionen als auch die darauf aufbauenden Entscheidungen zur Umstellung von Fahrzeugflotten.

Ergänzend bedarf es einer praxistauglichen Ausgestaltung jener Anforderungen, die die Nutzung der Infrastruktur betreffen. Dazu zählen insbesondere transparente Preisstrukturen, praktikable Ad-hoc-Zahlungsmöglichkeiten, verlässliche digitale Informationen über Standort, Verfügbarkeit und technische Merkmale der Infrastruktur sowie nachvollziehbare Zahlungs- und Abrechnungsstandards. Gerade im betrieblichen Kontext öffentlicher und kommunaler Unternehmen ist es erforderlich, dass Transaktionsdaten unionsweit in einer standardisierten und für steuerliche und buchhalterische Zwecke verwendbaren Form verfügbar sind.

Der VÖWG fordert die Europäische Kommission daher auf, den bestehenden AFIR-Rahmen im Zuge der Überprüfung sektorspezifisch weiterzuentwickeln und die Umsetzungsrealitäten öffentlicher und kommunaler Unternehmen systematisch zu berücksichtigen. Erforderlich ist ein Rechtsrahmen, der die tatsächlichen infrastrukturellen, betrieblichen und investitionsbezogenen Voraussetzungen in den betroffenen Verkehrssektoren abbildet und deren Umsetzung gezielt fördert. Eine entsprechend weiterentwickelte AFIR kann einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten und die Voraussetzungen für eine wirtschaftlich tragfähige, qualitativ hochwertige und für die Bürger:innen leistbare Daseinsvorsorge weiter stärken. ▸

## Inhaltliche Verantwortung

<b>Jeremias Jobst, MA MSc (WU)</b>	<b>Teamleitung Verkehrs- und Wirtschaftspolitik, Sustainable Finance</b>  +43-1-4082204-26 jeremias.jobst@voewg.at
<b>Pia Zekay, MA</b>	<b>Referentin Verkehrspolitik</b>  +43-1-4082204-17 pia.zekay@voewg.at