



MARKSTUDIE ZUR ERFORDERLICHKEIT VON BEIHILFEN FÜR INVESTITIONEN IN LADENFRASTRUKTUR

ENDBERICHT

Auftraggeber: BMIMI

Wien, 10. September 2025, Version B-01



trafility
breaking new paths

AGVO Marktstudie Ladeinfrastruktur

Endbericht

AUFTAGGEBER

Bundesministerium für Innovation,
Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

Radetzkystraße 2

1030 Wien

Vertreten durch:

Katharina Seper, MSc

DI Hans-Jürgen Salmhofer, MSc

 **Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur**

AUFTAGNEHMER

Unter Mitarbeit von:

Mag. Bernhard Fürst

DI Pia Schneider



Trafility GmbH - Traffic and Mobility Solutions
Linke Wienzeile 246, 4.OG, A - 1150 Wien
www.trafility.at, e-mail: office@trafility.at
phone: +43 / 50366 - 3800, fax: - 3400

Versionsmanagement

0-00... Erster Index für Bearbeitung bzw. Freigabe durch Auftraggeber A, B, ... Z

0-00... Zweiter Index für Bearbeitungsversionen Trafility GmbH

Version	Datum	Bemerkung
A-05	29.08.2025	Rohbericht
B-01	10.09.2025	Endbericht

Datei: AGVO Marktstudie_Endbericht_B-01

Inhalt

1 Hintergrund und Aufgabenstellung	4
2 Untersuchungsaufbau	5
3 Datenerhebung und Marktanalyse	6
3.1 Ex-post-Evaluation 2022-2024	6
3.1.1 Entwicklung der Ladepunkte 2022-2024	6
3.1.2 Auswertung der Förderungen 2021-2024	11
3.1.3 Entwicklung des Fahrzeugbestands 2022-2024	14
3.2 Ex-ante-Evaluation 2025-2027	14
3.2.1 Prognostizierte Entwicklung des Fahrzeugbestands bis 2030	14
3.2.2 Einschätzung der Marktentwicklung – Experteninterviews mit CPOs	15
3.2.3 Trendprognose HPC-Ladepunkte bis 2027	17
4 Bewertung der Fördernotwendigkeit	19
4.1 Bedarfsprüfung und Gap-Analyse	19
4.1.1 Bedarfsprognose Ladepunkte bis 2030	19
4.1.2 Gap-Analyse und Ableitung des Förderbedarfs	22
5 Exkurs: Busse (Klasse M2+M3)	27
6 Fazit und Empfehlungen	28
6.1 Fazit	28
6.2 Empfehlungen	29
Abkürzungsverzeichnis	30
Quellenverzeichnis	31
Abbildungsverzeichnis	33
Tabellenverzeichnis	33

1 Hintergrund und Aufgabenstellung

Die Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO¹) der Europäischen Union, insbesondere Artikel 36a, Absätze 10 und 11, legt fest, dass die Notwendigkeit von Beihilfen für Investitionen in öffentlich zugängliche Lade- oder Tankinfrastruktur durch eine unabhängige Marktstudie nachgewiesen werden muss. Diese Marktstudie soll feststellen, ob solche Investitionen innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten der Beihilfemaßnahme auch zu Marktbedingungen erfolgen würden.

Mit Stand Dezember 2024 betrug der Anteil von ausschließlich mit Strom betriebenen PKW und leichten Nutzfahrzeugen in Österreich bereits 3,72 % (BEV-M1 3,83 % und BEV-N1 2,61 %) und liegt damit über dem Schwellenwert von 3 % lt. Artikel 36a, Absatz 10 AGVO, wodurch eine Bewertung der Erforderlichkeit von Förderungen für Ladeinfrastruktur notwendig ist. Eine Bewertung der Erforderlichkeit von Förderungen für Tankinfrastruktur für mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge ist aufgrund der geringen Durchdringung von 0,00 % der BEV-M1 und -N1 Fahrzeuge dagegen nicht erforderlich.

Im Kontext des Entwurfs des Nationalen Strategierahmens² für Österreich gemäß der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR³) und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der GREENROAD⁴ Studie evaluiert die gegenständliche Marktstudie die Notwendigkeit weiterer Fördermaßnahmen in öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für PKW und leichte Nutzfahrzeuge.

¹ AGVO – Verordnung (EU) Nr. 651/2014

² BMIMI (2024)

³ AFIR – Verordnung (EU) Nr. 2023/1804

⁴ Fürst B. et al. (2023)

2 Untersuchungsaufbau

Basierend auf einer umfassenden Marktanalyse unter Berücksichtigung der relevanten Daten und Informationen (sh. Kapitel 3) erfolgte die Bewertung der Fördernotwendigkeit im Sinne einer Bedarfsprüfung und einer Gap-Analyse vor dem Hintergrund der weiteren Ausbauerfordernisse laut gegebenem Zielpfad (sh. Kapitel 4). Diese Marktanalyse beleuchtet einerseits die Entwicklungen der Jahre 2022-2024 im Sinne einer überblicksmäßigen Ex-post-Evaluation des in diesem Zeitraum erfolgten Ausbaus der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur unter Berücksichtigung der relevanten Förderprogramme. Andererseits erfolgte eine Ex-ante-Evaluation der bis 2027 (ohne und mit staatlichen Beihilfen) zu erwartenden Marktentwicklung. Als Benchmark für die Gap-Analyse wurde im Einklang mit dem Nationalen Strategierahmen⁵ für Österreich eine aktualisierte Bedarfsprognose der öffentlichen Ladeinfrastruktur bis 2030 ausgearbeitet. Darauf aufbauend werden in Kapitel 5 quantitativ untermauerte Empfehlungen hinsichtlich der Notwendigkeit weiterer staatlicher Beihilfen formuliert.

Abbildung 2-1 zeigt die generelle Projektstruktur im Überblick.



Abbildung 2-1: Projektstruktur

⁵ BMIMI (2024)

3 Datenerhebung und Marktanalyse

3.1 Ex-post-Evaluation 2022-2024

Im Zuge der Ex-post-Evaluation wird zunächst die Entwicklung der öffentlichen Ladepunkte in Österreich in den Jahren 2022 bis 2024 betrachtet (sh. Kapitel 3.1.1). In Kapitel 3.1.2 werden die verfügbaren Daten der gewährten Förderungen aus den relevanten Förderprogrammen ausgewertet. Zur besseren Einordnung wird in Kapitel 3.1.3 die Entwicklung des korrespondierenden Fahrzeugbestands zwischen 2022 und 2024 gegenübergestellt. Die im Rahmen von Kapitel 3.1 verwendeten Datengrundlagen wurden im Wesentlichen durch BMIMI, OLÉ Leitstelle und KPC bereitgestellt.

3.1.1 Entwicklung der Ladepunkte 2022-2024

Die folgenden Darstellungen basieren auf dem Datensatz der bei AustriaTech angesiedelten OLÉ Leitstelle, welcher regelmäßig aus dem Ladestellenverzeichnis der E-Control ausgewertet wird. Dabei wurden in Anlehnung an die Kategorisierung gemäß der GREENROAD⁶ Studie die folgenden Kategorien unterschieden:

- Ladeleistung ≤ 100 kW; entspricht im Wesentlichen dem in GREENROAD definierten Use Case „Occasional / Destination Charging“
- Ladeleistung > 100 kW; entspricht im Wesentlichen dem Use Case „Range Extension“ mittels High Power Charging (HPC)

Zur besseren Einordnung sind in *Tabelle 3-1* die durchschnittlichen Ladeleistungen aller in die jeweilige Kategorie fallenden Ladepunkte, basierend auf dem Ladestellenverzeichnis per Q4/2024, dargestellt. Im Segment ≤ 100 kW beträgt die mittlere Ladeleistung, bedingt zur zahlreiche 11 kW AC-Ladepunkte, 20 kW. Zur besseren Einordnung wird die Kategorie > 100 kW in der folgenden Tabelle in die Subkategorien > 100 bis ≤ 150 kW (mittlere Ladeleistung 145 kW) und > 150 kW (mittlere Ladeleistung 285 kW) unterteilt.

Kategorie	Durchschnittliche Ladeleistung [kW]
≤ 100 kW	20
> 100 kW	220
> 100 bis ≤ 150 kW	145
> 150 kW	285

Tabelle 3-1 Durchschnittliche Ladeleistung nach Kategorie, Stand Q4/2024

Datenquelle: AustriaTech / OLÉ (2025-3)

⁶ Fürst B. et al. (2023)

Neben der Analyse der Entwicklung von 2022-2024 wird der Stand per Ende 2024 verteilt nach Bundesländern bzw. Autobahnen und Schnellstraßen dargestellt. Insgesamt beinhaltet das durch die OLÉ Leitstelle bereitgestellte Ladestellenverzeichnis mit Stichtag Ende Q4/2024 27.352 Ladepunkte. Für die folgenden Darstellungen wurden bei allen nach Use Case differenzierten Auswertungen 514 Ladepunkte mit fehlender kW-Angabe ignoriert, weshalb diese Auswertungen auf einer Gesamtzahl von 26.838 Ladepunkten basieren. Bei den räumlich differenzierten Auswertungen entfallen weiters 33 Ladepunkte ohne Koordinaten bzw. ohne räumliche Zuordnung, weshalb diese Auswertungen auf einer Gesamtzahl von 26.805 Ladepunkten basieren.

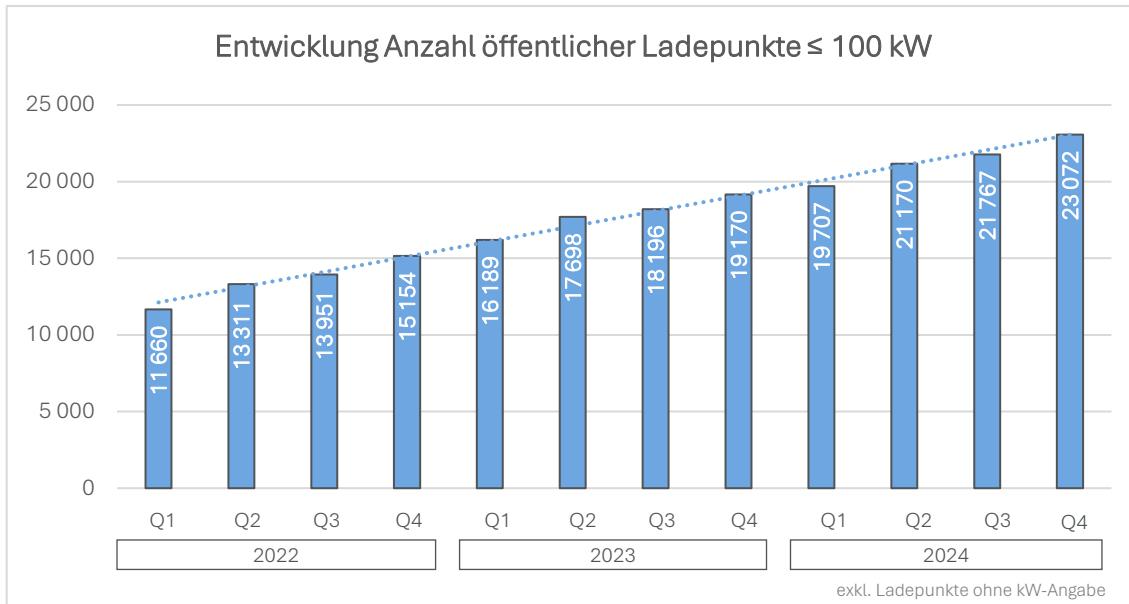


Abbildung 3-1: Öffentliche Ladepunkte ≤ 100 kW nach Quartal, Entwicklung 2022-2024

Datenquelle: Austriatech / OLÉ (2025-3)

Anzahl öffentlicher Ladepunkte ≤ 100 kW je Bundesland

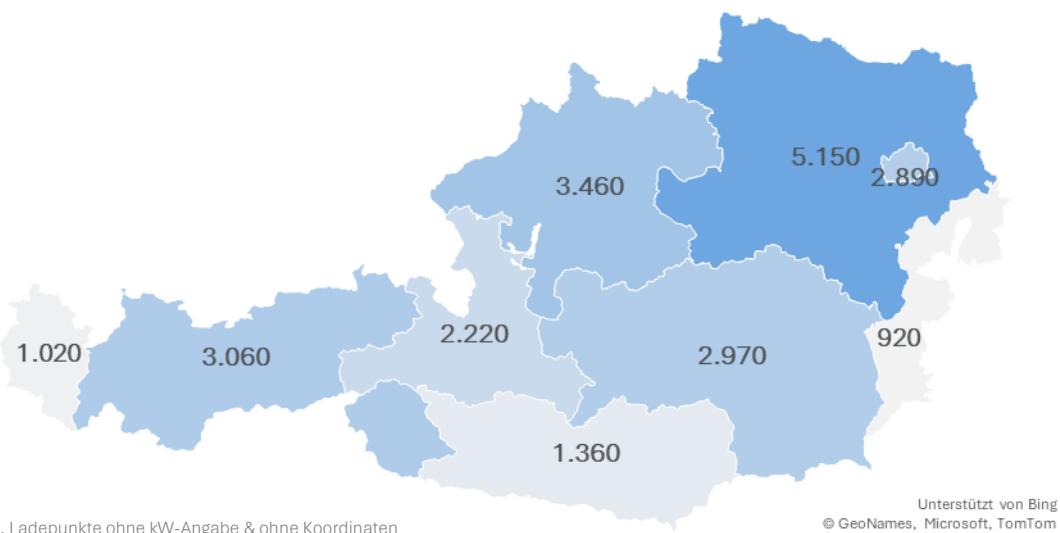


Abbildung 3-2: Öffentliche Ladepunkte ≤ 100 kW nach Bundesland, Q4/2024

Datenquelle: Austriatech / OLÉ (2025-3)

Im Zeitraum von 2022 bis 2024 ist die Zahl öffentlicher Ladepunkte mit einer Leistung bis 100 kW kontinuierlich angestiegen (sh. Abbildung 3-1). Von 11.660 Ladepunkten im ersten Quartal 2022 erhöhte sich der Bestand bis Ende 2024 auf über 23.000 Ladepunkte. Damit zeigt sich ein stabiler Entwicklungstrends dieses Segments. Abbildung 3-2 zeigt die gerundeten Absolutzahlen der Ladepunkte nach Bundesland per Q4/2024.

Im Leistungssegment über 100 kW hat sich die Zahl öffentlicher Ladepunkte zwischen 2022 und 2024 besonders dynamisch entwickelt. Von lediglich 488 Ladepunkten Anfang 2022 wuchs der Bestand auf knapp 3.800 Ladepunkte per Ende 2024 an. Damit verzeichnete dieses Segment eine überproportionale, nahezu exponentielle Wachstumsrate und verdeutlicht die rasch zunehmende Bedeutung von HPC-Ladeinfrastruktur für den Hochlauf der Elektromobilität. Abbildung 3-4 und Abbildung 3-5 zeigen die gerundeten Absolutwerte der Ladepunkte > 100 kW per Ende 2024, einerseits je Autobahn für Standorte entlang des A&S-Netzes und andererseits je Bundesland für Standorte abseits des A&S-Netzes. Für diese räumliche Darstellung wurden jene Ladepunkte als A&S-Standorte definiert, die in maximal 1.500 m Entfernung zu einer Autobahn bzw. Schnellstraße liegen.

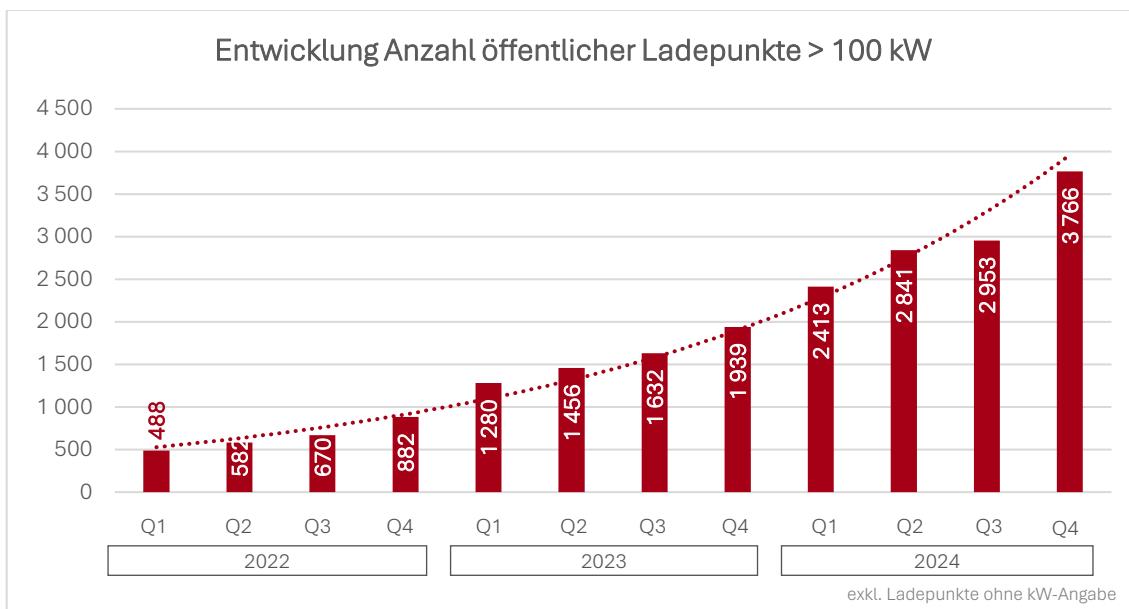
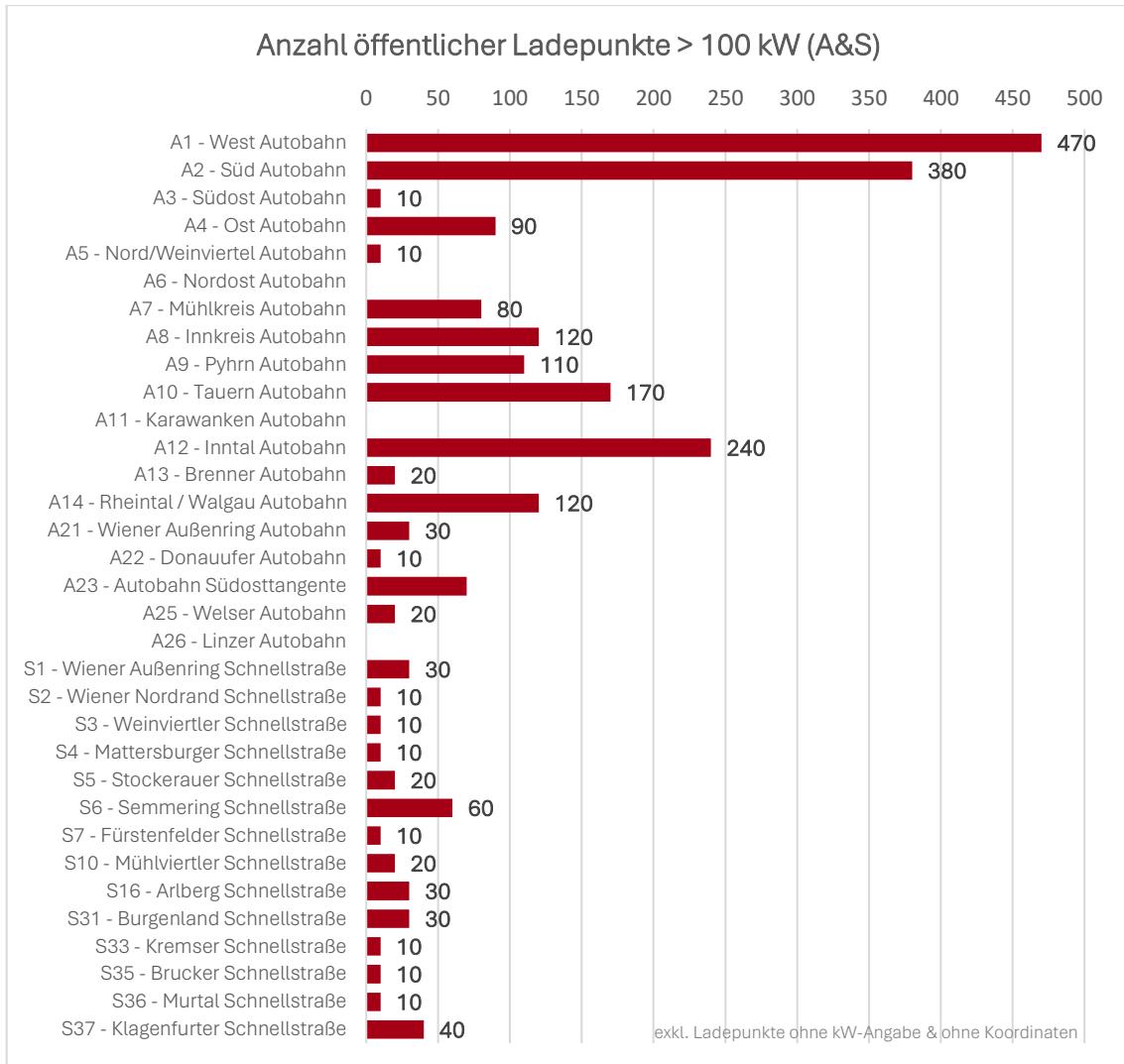
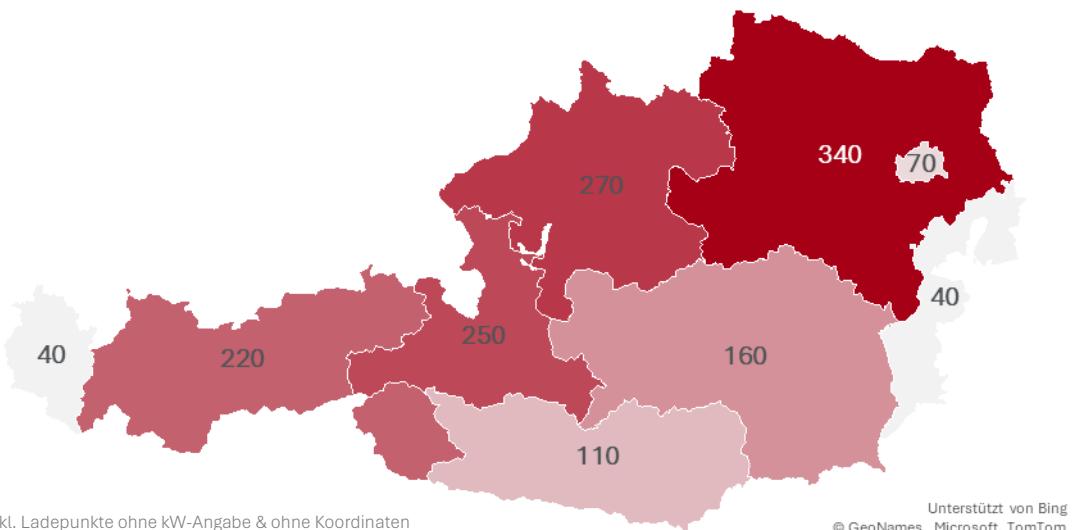


Abbildung 3-3: Öffentliche Ladepunkte > 100 kW nach Quartal, Entwicklung 2022-2024

Datenquelle: Austriatech / OLE (2025-3)

**Abbildung 3-4: Öffentliche Ladepunkte > 100 kW: A&S-Standorte, Q4/2024**

Datenbasis: Austriatech / OLE (2025-3); eigene räumliche Auswertung

Anzahl öffentlicher Ladepunkte > 100 kW je Bundesland (abseits A/S)**Abbildung 3-5: Ladepunkte > 100 kW: Nicht-A&S-Standorte auf Bundeslandebene, Q4/2024**

Datenbasis: Austriatech / OLE (2025-3); eigene räumliche Auswertung

Abbildung 3-6 zeigt die zuvor beschriebene Entwicklung in Bezug auf die Anzahl der Ladepunkte im direkten Vergleich. Hervorzuheben ist, dass gemäß Abbildung 3-7 bei der Summe der Ladeleistung aller Ladepunkte die Kategorie > 100 kW mit Q3/2023 erstmals die Kategorie ≤ 100 kW überholt hat. Aufgrund des dynamischen Wachstums der HPC-Ladeinfrastruktur übersteigt hier die Kategorie > 100 kW per Ende 2024 die Kategorie ≤ 100 kW bereits ca. um den Faktor 2.

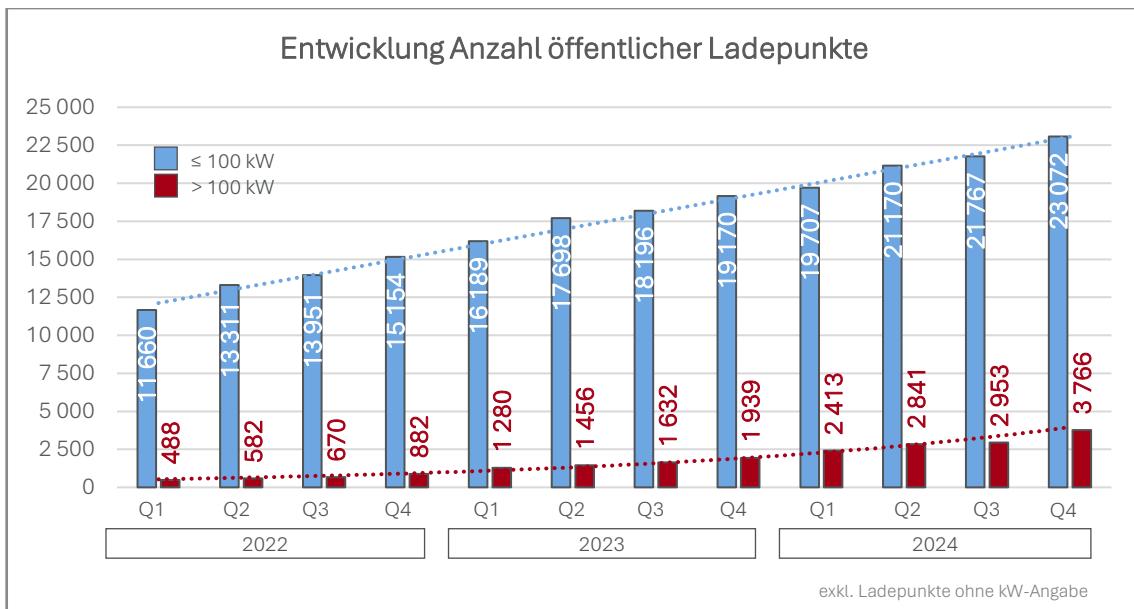


Abbildung 3-6: Öffentliche Ladepunkte nach Kategorie und Quartal, Entwicklung 2022-2024

Datenquelle: Austriatech / OLÉ (2025-3)

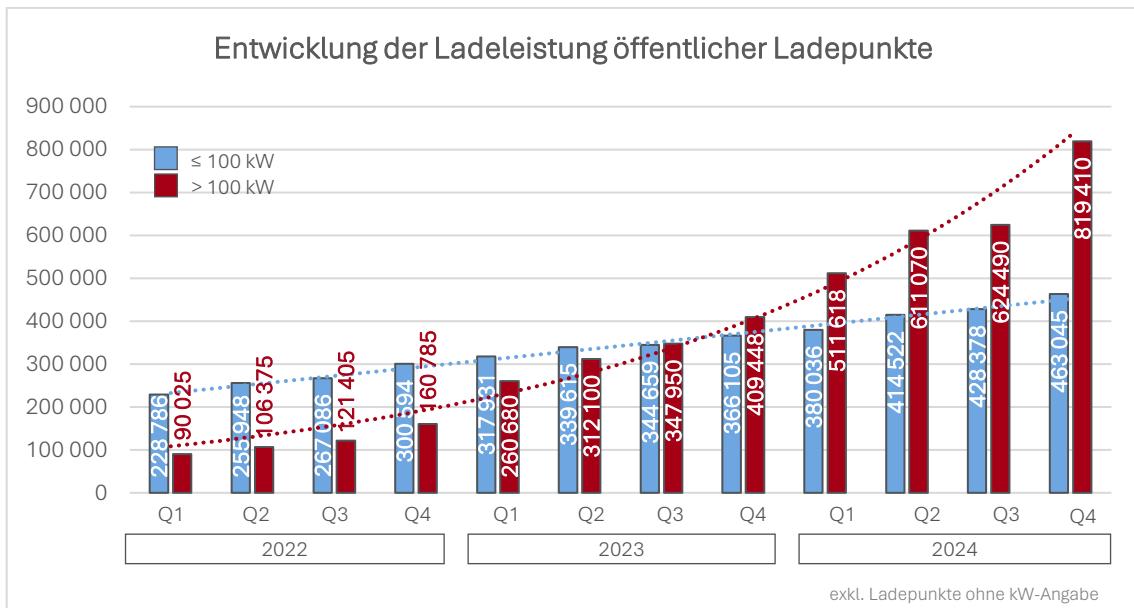


Abbildung 3-7: Leistung öff. Ladepunkte nach Kategorie und Quartal, Entwicklung 2022-2024

Datenquelle: Austriatech / OLÉ (2025-3)

3.1.2 Auswertung der Förderungen 2021-2024

Die Errichtung von Ladepunkten in Österreich wurde in den letzten fünf Jahren durch unterschiedliche Förderschienen bzw. basierend auf verschiedenen Rechtsgrundlagen unterstützt:

- Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur (Abwicklung durch KPC)⁷,
Rechtsgrundlage AGVO (seit 2021)⁸
- Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur (Abwicklung durch KPC)⁷,
Rechtsgrundlage De-Minimis Verordnung (seit 2021)⁹
(Förderungen ≤ 300.000 EUR innerhalb von 3 Jahren an ein Unternehmen)
- LADIN-Programm seit 2023¹⁰

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die wesentlichen Eckdaten der Förderungen:

Stand Ende 2024	Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur gemäß AGVO	Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur De-Minimis-VO	LADIN
Anzahl Förderfälle/ Projekte	96	1.948	85
Anzahl geförderte Ladepunkte gesamt	9.890	6.040	265
Davon gescheiterte Projekte*	150	15	5
Anzahl erfolgreich gefährdete Ladepunkte gesamt	9.740	6.025	260
davon ≤ 100 kW	8.360	5.715	135
davon >100 kW	1.380	310	125

* Bei AGVO und De-Minimis Status „Förderungsprojekt storniert“ und „Förderung wird zurückgezogen“; bei LADIN Status „Antrag zurückgezogen“

Tabelle 3-2: Geförderte Ladepunkte
Datenquellen: KPC (2025), Austriatech / OLE (2025-1)

⁷ Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur 2023 (KPC 2023), Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur 2024 (KPC 2024)

⁸ AGVO – Verordnung (EU) Nr. 651/2014 i.d.F. VO (EU) 2023/1315

⁹ De-Minimis-Verordnung – Verordnung (EU) 2023/2831

¹⁰ LADIN Programm – Initiative zur Förderung des Aufbaus öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur in derzeit unversorgten Gebieten (FFG 2025-3)

Insgesamt wurden bisher 15.765 Ladepunkte über die Umweltförderung (seit 2021, abgewickelt durch KPC) und 260 über das LADIN Programm (seit 2023, abgewickelt durch FFG) gefördert. Dies entspricht bei einer insgesamt ausgezahlten Fördersumme von ca. 83,5 Mio. EUR einer durchschnittlichen Fördersumme von 5.100 EUR pro Ladepunkt über alle Kategorien (vgl. *Tabelle 3-3*). Bei der Umweltförderung wurden die Fördersummen für Förderungsfälle, in denen sowohl Ladepunkte der Kategorien ≤ 100 kW als auch > 100 kW geförderten wurden, zur groben Abschätzung anteilig auf die Anzahl der jeweils geförderten Ladepunkte aufgeteilt.

Stand Ende 2024	Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur (Rechtsgrundlage AGVO)		Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur (Rechtsgrundlage De-Minimis)		LADIN	Summe
	≤ 100 kW	> 100 kW	≤ 100 kW	> 100 kW		
Fördersumme [Mio. EUR]	28,2	29,2	11,9	3,7	10,4	83,4
Fördersumme pro Lade- punkt [EUR]	3.400	21.200	2.100	11.900	41.800	5.100

Tabelle 3-3: Kosten und Fördersummen (Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur)

Datenquellen: KPC (2025), FFG (2025-1); Werte gerundet

Die folgenden Abbildungen vermitteln einen groben Überblick über die Relation von geförderten und tatsächlich errichteten Ladepunkten in den Jahren 2022 bis 2024 (wobei Förderdaten bereits ab 2021 enthalten sind). Eine direkte Vergleichbarkeit ist hier jedoch nicht gegeben: Zum einen besteht zwangsläufig ein zeitlicher Versatz zwischen dem Zeitpunkt einer Förderung und der tatsächlichen Inbetriebnahme eines Ladepunkts. Zum anderen enthalten die verfügbaren Förderdaten keine exakten Angaben zum Realisierungsstatus, sodass unklar bleibt, wann bzw. ob ein geförderter Ladepunkt bereits errichtet wurde. Eine eins-zu-eins-Zuordnung von Förderfällen zu realisierten Ladepunkten ist daher auf Basis der vorliegenden Daten nicht möglich. Zusammenfassend wird durch die überblicksmäßige Betrachtung jedoch evident, dass die bisherigen Förderungen ein wesentlicher Baustein für den dynamischen Hochlauf der Ladeinfrastruktur waren, der in den letzten Jahren erreicht werden konnte.

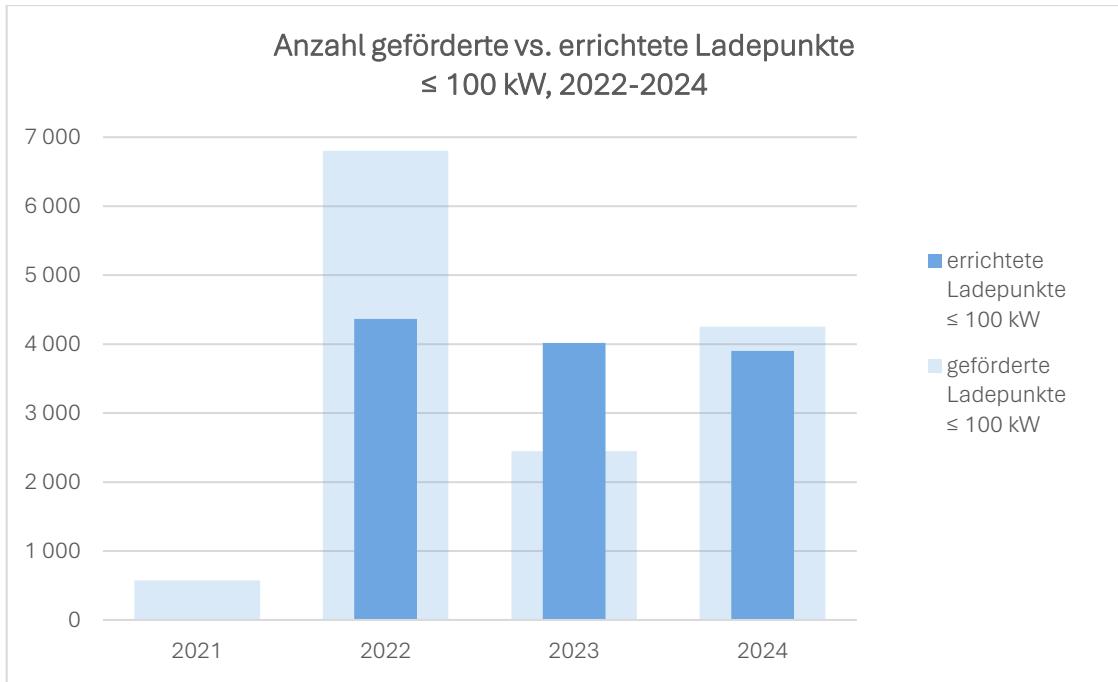


Abbildung 3-8: Geförderte und errichtete Ladepunkte ≤ 100 kW 2022-2024

Datenquellen: Austriatech / OLÉ (2025-1), Austriatech / OLÉ (2025-3), KPC (2025)

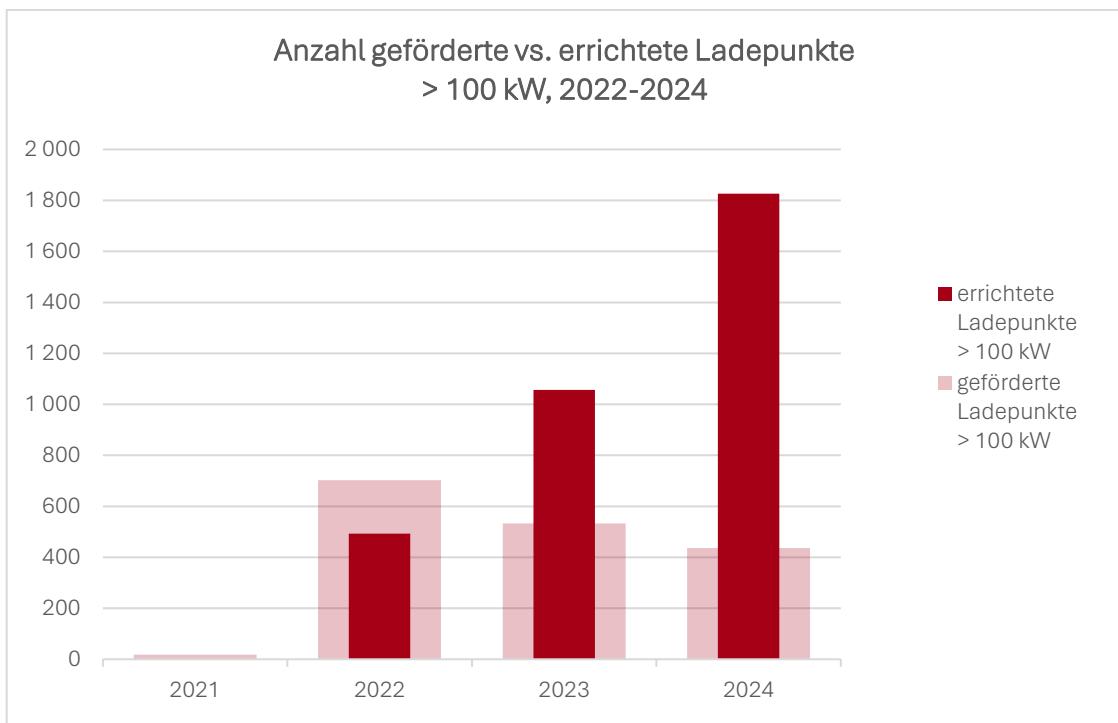


Abbildung 3-9: Geförderte und errichtete Ladepunkte > 100 kW 2022-2024

Datenquellen: Austriatech / OLÉ (2025-1), Austriatech / OLÉ (2025-3), KPC (2025)

3.1.3 Entwicklung des Fahrzeugbestands 2022-2024

Zwischen Ende 2022 und Ende 2024 hat sich der Bestand an in Österreich zugelassenen Elektrofahrzeugen von rund 110.000 auf über 200.000 Fahrzeuge fast verdoppelt (Faktor 1,8). Demgegenüber nahm die Zahl der öffentlichen Ladepunkte im gleichen Zeitraum von etwa 16.000 auf knapp 27.000 zu, was einem Faktor von 1,7 entspricht. Diese Zahlen zeigen, dass die öffentliche Ladeinfrastruktur zwar dynamisch gewachsen ist, aber dennoch leicht hinter der Entwicklung des Fahrzeugbestands zurückbleibt. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit, den weiteren Ausbau der Ladepunkte konsequent voranzutreiben, um die steigende Nachfrage auch mittelfristig decken zu können.

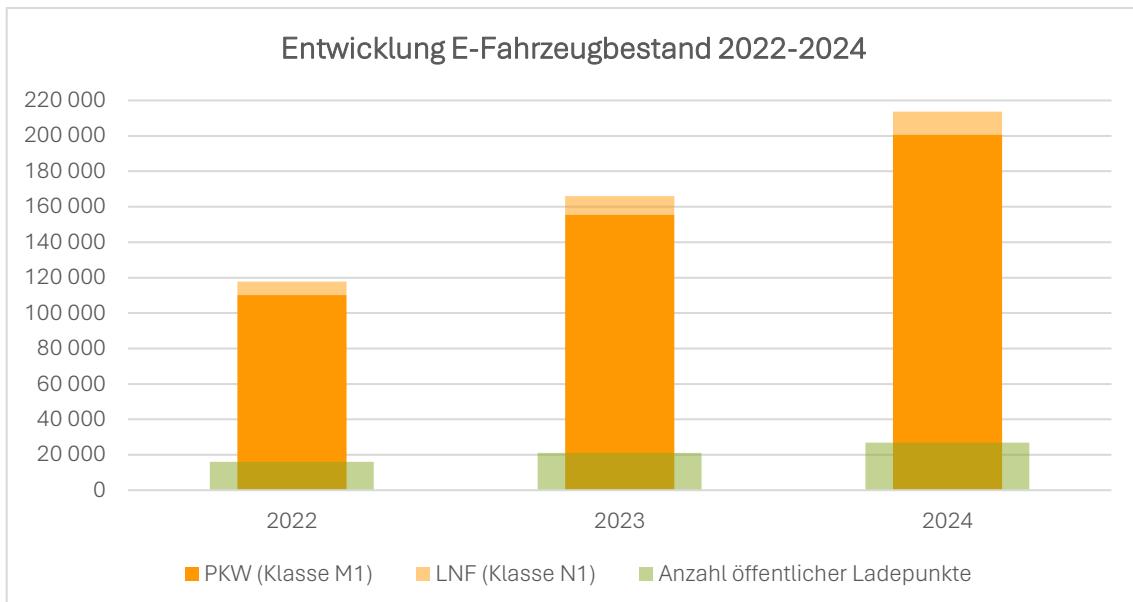


Abbildung 3-10: E-Fahrzeugbestand gegenüber Anzahl Ladepunkte, 2022-2024

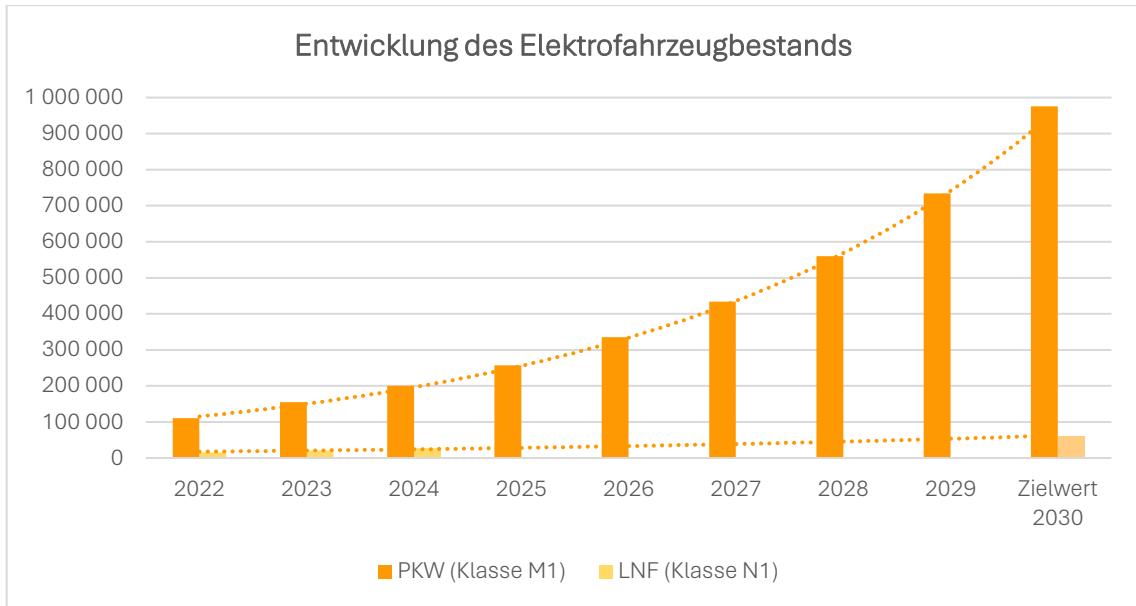
Datenquelle: Austriatech / OLÉ (2025-2)

3.2 Ex-ante-Evaluation 2025-2027

Die Ex-ante-Evaluation liefert als wesentliches Resultat in Kapitel 3.2.3 eine Trendprognose der erwartbaren Entwicklung der öffentlichen Ladeinfrastruktur bis 2027 bzw. 2030. Als wesentlicher Input dafür dienen Experteninterviews mit VertreterInnen verschiedener CPOs, welche im Rahmen der Studie durchgeführt wurden (sh. Kapitel 3.2.2). Als Einstieg in die Prognosethematik zeigt Kapitel 3.2.1 die erwartete Entwicklung des E-Kfz-Bestands bis 2030.

3.2.1 Prognostizierte Entwicklung des Fahrzeugbestands bis 2030

Abbildung 3-11 zeigt die prognostizierte Entwicklung des Bestands an Elektrofahrzeugen. Gemäß Daten der OLÉ Leitstelle wird bis 2030 bei Kfz der Klassen M1 und N1 (PKW und leichte Nutzfahrzeuge) ein Gesamtbestand von über 1 Million Fahrzeugen (ca. 975.000 PKW und ca. 61.000 LNF) erwartet, was in etwa einer Verfünfachung gegenüber dem Stand von 2024 entspricht.

**Abbildung 3-11: Prognose des Elektrofahrzeugbestands 2022-2030**

Datenquelle: Austriatech / OLÉ (2025-4)

3.2.2 Einschätzung der Marktentwicklung – Experteninterviews mit CPOs

Im Hinblick auf eine bestmögliche Einschätzung der weiteren Marktentwicklung in den nächsten Jahren wurde eine Konsultation mittels leitfadengestützter Experteninterviews in Form von vertraulichen Einzelgesprächen mit VertreterInnen verschiedener CPOs durchgeführt. Diese Vorgehensweise wurde einer öffentlichen Konsultation und auch einer Diskussion in Kleingruppen bewusst vorgezogen, um angesichts der Besprechung teilweise sensibler Geschäftsinformationen eine größtmögliche Vertraulichkeit der Gespräche sicherstellen zu können. Die potenziellen Interviewpartner wurden über bestehende Kontaktnetzwerke der OLÉ Leitstelle sowie von Trafility kontaktiert, wobei v.a. auch ein Aufruf zur Teilnahme im Rahmen des AFIR Technologeworkshops¹¹ am 26.06.2025 vorgenommen wurde. Inhaltlich stand bei der Konsultation insbesondere die Erhebung geplanter Projekte und Investitionsvorhaben in öffentliche Ladeinfrastruktur bis Ende 2027 bzw. die Abfrage der generellen Investitionsbereitschaft der relevanten Marktakteure im Fokus. Alle Aussagen und Angaben im Rahmen der Konsultation wurden auf Ebene der einzelnen Unternehmen anonymisiert und streng vertraulich behandelt und ausschließlich als überblicksmäßige Informationen in aggregierter Form weiterverwendet. Daher werden an dieser Stelle keine Namen der teilnehmenden CPOs angeführt. Insgesamt umfassten die Interviews eine Stichprobe von CPOs, die in Summe einen Marktanteil von ca. 17 % der per Ende 2024 bestehenden öffentlichen Ladepunkte in Österreich abdecken. Tabelle 3-4 fasst die Eckpunkte des verwendeten Gesprächsleitfadens zusammen.

¹¹ <https://stele.at/event/afir-technologeworkshop/>

Wesentliche Fragen als Gesprächsleitfaden

Wie hat sich das Angebot an Ladepunkten Ihres Unternehmens in den letzten 3 Jahren entwickelt? (gesamt, regional, nach Leistung)

Welchen Einfluss hatten die bereitgestellten öffentlichen Förderungen für den Ausbau?
(Quantität, Qualität, Standorte, Wirtschaftlichkeit, Ladetarife etc.)

Wäre der erfolgte Ausbau ohne Förderungen geringer ausgefallen?
Falls ja, in welchem Ausmaß?

Welche Ausbaupläne gibt es seitens Ihres Unternehmens für die nächsten Jahre bis Ende 2027?

Wie konkret sind diese Pläne bereits, bzw. wovon noch abhängig?
(Anzahl neuer Ladepunkte bis Ende 2027 nach Leistung, Region, Standorte etc.)
Inwieweit haben weitere öffentliche Förderungen einen Einfluss darauf?

Wie schätzen Sie die Wirtschaftlichkeit (abhängig von Standorttypen und Ladeleistungen) mit/ohne Förderungen ein?

In welchem Ausmaß halten Sie öffentliche Förderungen auch künftig noch für notwendig, um den Ausbau im Einklang mit der Marktentwicklung wirtschaftlich vorantreiben zu können?
(realistische Einschätzung)

Tabelle 3-4: Gesprächsleitfaden für Experteninterviews mit CPOs

Strategische Ausrichtung der CPOs und generelle Rolle öffentlicher Förderungen

Die generelle strategische Ausrichtung der konsultierten CPOs ist von unterschiedlichen Ansätzen geprägt: Während manche vorrangig auf Standortpartner setzen, verfolgen andere stärker einen Greenfield-Ansatz. Ein gemeinsamer Nenner ist jedoch der eindeutige Fokus auf den Ausbau von HPC-Ladepunkten. Öffentliche Förderungen werden überwiegend als sinnvoll und hilfreich für den erforderlichen Ausbau eingeschätzt und haben maßgeblich zu einem stärkeren und beschleunigten Roll-out in den letzten Jahren beigetragen. Je nach CPO, Use Case und Standorttyp ist die Bandbreite der Einschätzungen zwischen „Förderungen sind bei guten Standorten nicht erforderlich“ und „viele Standorte sind ohne Förderungen nicht realisierbar“ recht groß. Vereinzelt wird darauf hingewiesen, dass Förderungen auch ambivalente Effekte im Sinne von Marktverzerrungen haben können. Insgesamt stehen jedoch die positiven Impulse im Vordergrund, die durch Förderprogramme gesetzt wurden und werden. Im Detail wurden diverse Anregungen und Verbesserungsvorschläge hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung und Förderbedingungen genannt. Hervorzuheben sind dabei z.B. die Relevanz der Förderbarkeit von Trafostationen, die bei HPC-Stationen einen hohen Kostenfaktor darstellen, und die Bedeutung einer qualitativ hochwertigen Ausstattung von Ladestandorten. Diesbezüglich besteht teilweise der Wunsch nach der Festlegung von Mindestausstattungsmerkmalen bzw. gezielten Qualitätsvorgaben, andererseits wird eine Förderbarkeit zusätzlicher Ausstattungsmerkmale angeregt.

Einschätzung der generellen Marktsituation

Die Angaben der befragten CPOs bestätigen den aus den analysierten Daten ersichtlichen starken Markthochlauf der Ladeinfrastruktur mit einem deutlichen Fokus auf HPC-Ladung in den letzten Jahren. Ein gegenüber den ursprünglichen Prognosen verzögerter Markthochlauf der zugelassenen E-Kfz belastet jedoch teilweise die Wirtschaftlichkeit der errichteten Ladepunkte und hat aktuell eine mäßige Dämpfung der Investitionsbereitschaft der Marktakteure zur Folge. Dies wirkt sich direkt auf den für die nächsten Jahre erwartbaren Ausbaupfad aus (vgl. Ausführungen in 3.2.3).

3.2.3 Trendprognose HPC-Ladepunkte bis 2027

Basierend auf den Experteninterviews (vgl. Kapitel 3.2.2) wurde eine Trendprognose der HPC-Ladepunkte bis Ende 2027 erstellt. Der Marktanteil der interviewten CPOs liegt per Ende 2024 bei ca. 17 % aller öffentlichen Ladepunkte in Österreich bzw. bei ca. 24 % aller HPC-Ladepunkte (Kategorie > 100 kW). Im zeitlichen Verlauf zeigt sich eine deutlich steigende Tendenz des HPC-Marktanteils dieser interviewten CPOs von ca. 16% im Jahr 2021 auf ca. 24% im Jahr 2024 bzw. ca. 28% Mitte 2025. Auf Basis dieser Stichprobe und der Angaben aus den Interviews wurde eine vereinfachte Hochrechnung des erwarteten Infrastrukturausbaus bis Ende 2027 abgeleitet. Da die konsultierten CPOs derzeit überwiegend einen deutlichen Fokus auf HPC Ladepunkten (ab 250kW aufwärts) legen, bezieht sich die Hochrechnung an dieser Stelle ausschließlich auf die Kategorie der Ladepunkte > 100 kW. Methodisch wurden dabei die geplanten Ausbauvorhaben der konsultierten CPO-Stichprobe auf den Gesamtmarkt extrapoliert, wobei der tendenziell deutlich steigende Marktanteil dieser Stichprobe fortgeschrieben (vgl. Abbildung 3-12) und entsprechend eingerechnet wurde. Darüber hinaus wurden die Angaben der verschiedenen CPOs hinsichtlich des erwarteten Einflusses öffentlicher Förderungen auf das geplante Investitionsvolumen einkalkuliert. Selbstverständlich ist eine derartige Hochrechnung mit gewissen Unsicherheiten behaftet und kann daher nur für eine näherungsweise Abschätzung des Entwicklungstrends herangezogen werden. Dennoch lässt sich daraus eine in Bezug auf die ungefähre Größenordnung durchaus brauchbare Aussage ableiten.

Abbildung 3-13 zeigt das Ergebnis der Hochrechnung im Überblick. Es zeigt sich, dass entsprechend der derzeitigen Marktsituation ohne weitere Förderungen bis Ende 2027 insgesamt eine Zahl von ca. 5.800 HPC-Ladepunkten in Österreich zu erwarten ist. Unter der Annahme, dass weiterhin entsprechende Fördermöglichkeiten in einem mit den letzten Jahren vergleichbaren Ausmaß bestehen, steigt dieser Erwartungswert auf ca. 6.600 HPC-Ladepunkte, was einem Plus von ca. 14 % entspricht. Die in der Grafik hinterlegte Trendlinie verdeutlicht, dass diese Ausbaukurve unterhalb einer linearen Weiterentwicklung liegt und daher der dynamische Wachstumspfad der letzten Jahre unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen (auch mit weiteren Förderungen) nur schwer gehalten werden kann.

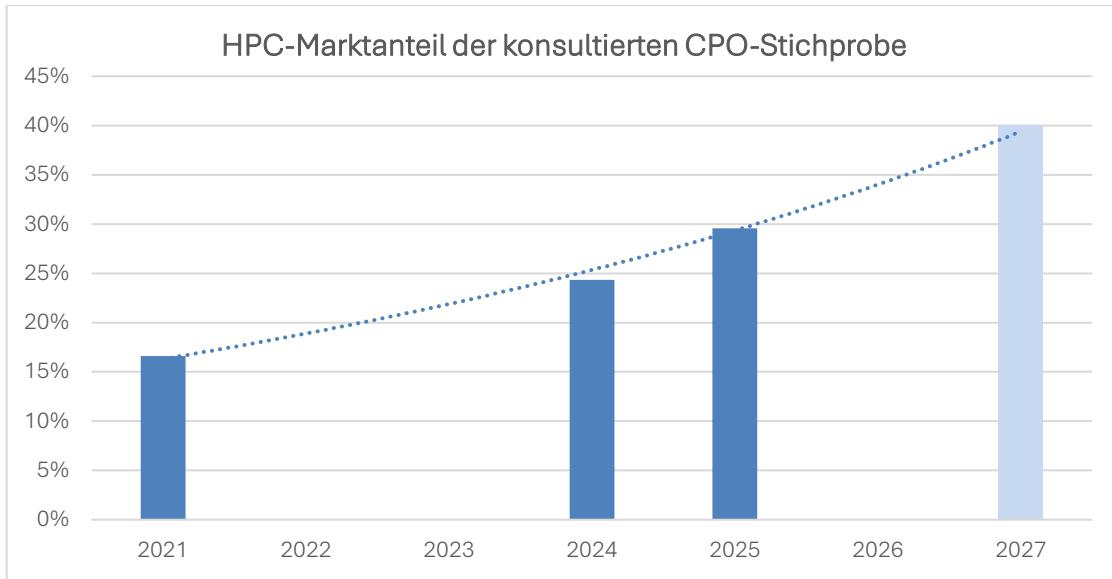


Abbildung 3-12: HPC-Marktanteil der konsultierten CPO-Stichprobe

Datenquelle: Austriatech / OLÉ (2025-3); eigene Berechnungen

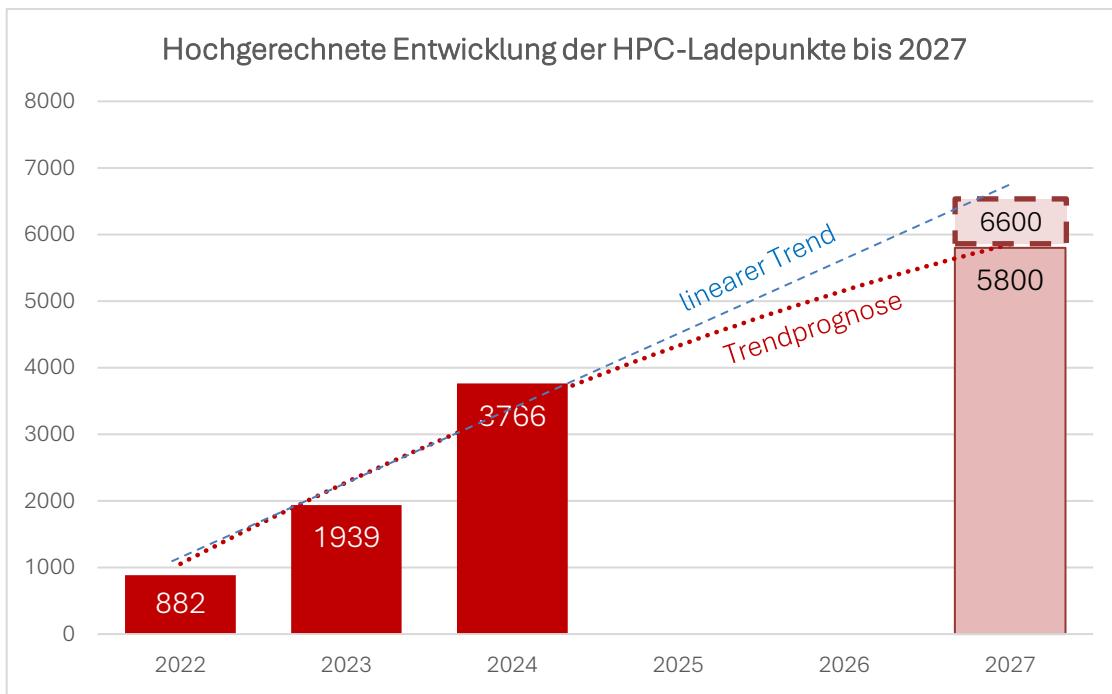


Abbildung 3-13: Hochgerechnete Entwicklung der HPC-Ladepunkte bis 2027

Datenquelle: Hochrechnung auf Basis Ausbauvorhaben der konsultierten CPOs

4 Bewertung der Fördernotwendigkeit

4.1 Bedarfsprüfung und Gap-Analyse

4.1.1 Bedarfsprognose Ladepunkte bis 2030

In diesem Kapitel wird der erforderliche Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur bis 2030 prognostiziert, wobei der betrachtungsrelevante Zwischenschritt 2027 abgeleitet werden kann. Diese Prognose dient als Grundlage für die anschließende Gap-Analyse im Sinne einer Gegenüberstellung des derzeit erwartbaren Ausbaus mit dem angestrebten Zielpfad (vgl. Kapitel 4.1.2). Methodisch wurde die Bedarfsprognose einerseits unter Berücksichtigung der Prognosedaten aus der Studie GREENROAD¹² erstellt, andererseits wurde in Bezug auf die Gesamtzahl der erforderlichen Ladepunkte eine Angleichung an die aktuelleren Zielvorgaben des nationalen Strategierahmens¹³ vorgenommen. Vor dem Hintergrund mehrerer aktueller Erkenntnisse wurde die ursprünglichen GREENROAD Prognosedaten kritisch reflektiert und betreffend die Gesamtzahl an Ladepunkten nachjustiert, was vor allem eine Verschiebung des Ladebedarfs vom Use Case „Occasional / Destination Charging“ (Kategorie <= 100 kW) hin zum Use Case „Range Extension“ (Kategorie > 100 kW) zur Folge hat. In Bezug auf die relative räumliche Verteilung des Ladebedarfs bleiben die GREENROAD Daten dagegen weiterhin gültig.

Nachstehend werden die wesentlichen Gründe für die Abweichung zwischen der ursprünglichen GREENROAD Prognose und den Eckdaten gemäß nationalem Strategierahmen zusammengefasst:

- Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass sich HPC-Ladepunkte deutlich schneller entwickeln und stärker genutzt werden als ursprünglich angenommen, was zu einer Verschiebung des Ladebedarfs hin zum Use Case „Range Extension“ führt.
- In GREENROAD wurde eine relativ rasche, deutliche Steigerung der durchschnittlichen Batteriekapazitäten von E-Fahrzeugen angenommen. Diese Verbesserung hat in der Praxis noch nicht im entsprechenden Ausmaß stattgefunden, was zu einem höheren Bedarf an Ladepunkten (und insbesondere an HPC-Ladepunkten) führt.
- Üblicherweise hinkt die reale Leistung von Ladepunkten der nominellen Ladeleistung hinterher, weshalb in der Praxis oft nicht die volle nominelle Ladeleistung abrufbar ist. Dies führt rechnerisch zu einem größeren Bedarf an Ladepunkten, um die gleiche Energiemenge abdecken zu können.
- Die Prognosen der GREENROAD Studie beziehen sich vorwiegend auf den jahresdurchschnittlichen Werktagsverkehr, wodurch saisonale Nachfragespitzen (z.B. im Zusammenhang mit dem Urlauberreiseverkehr) nicht in vollem Umfang abgebildet sind. Um eine für NutzerInnen möglichst attraktives Ladeangebot bieten zu können, sind

¹² Fürst B. et al. (2024)

¹³ BMIMI (2024)

in der Praxis entsprechende Kapazitätsreserven erforderlich, die insgesamt einen höheren Bedarf an Ladepunkten mit sich bringen.

- Der aktuelle Trend zeigt eine relativ schnelle Entwicklung der E-Mobilität im Schwerverkehr. In den nächsten Jahren wird bei einem Teil der Ladestationen auch eine Mischnutzung durch PKW und Schwerverkehr erwartet, was bezogen auf die PKW-Nachfrage eine Reduktion der verfügbaren Kapazität und damit einen höheren Bedarf an Ladepunkten bedeutet.

Tabelle 4-1 fasst die wesentlichen Rechenschritte zusammen, anhand derer die Bedarfsprognose der GREENROAD Studie an die Zielwerte des nationalen Strategierahmens angepasst wurde.

GREENROAD / Bestand	Nationaler Strategierahmen ¹⁴	Rechenschritte
In GREENROAD wurde ein Bedarf von 74.100 Ladestellen, davon 70.300 Ladestellen ≤ 100 kW und 3.800 Ladestellen > 100 kW, für 2030 prognostiziert.	Im Entwurf für den nationalen Strategierahmen wurden insgesamt 130.000 erforderliche Ladestellen für 2030 prognostiziert.	Erhöhung des Gesamtbedarfs von 74.100 auf 130.000 Ladepunkte
Im Q4 2024 betrug der Anteil der Ladestellen <ul style="list-style-type: none"> ≤ 100 kW 36 %, > 100 bis ≤ 150 kW 20 % und > 150 kW 43 % 	Für 2030 wird angenommen, dass sich die Anwendungsfälle deutlich hin zu Schnellladepunkten verschieben, wodurch der Anteil der Ladestellen > 150 kW 62 % betragen wird, um auch den Bedarf für Nutzfahrzeuge erfüllen zu können.	Umverteilung der Kategorien von 43 % für Ladepunkte > 150 kW auf 62 %
	Es wird angenommen, dass ca. 10 % der Ladestellen > 150 kW ausschließlich bzw. ständig von Nutzfahrzeugen belegt sein werden und damit nicht für PKW zur Verfügung stehen.	Reduktion der auf PKW entfallende Ladepunkte > 150 kW um 10 %

Tabelle 4-1: Rechenschritte zur Adaptierung der Bedarfsprognose

¹⁴ BMIMI (2024)

Insgesamt ergibt sich somit im Einklang mit dem nationalen Strategierahmen für Österreich bis zum Jahr 2030 ein Bedarf an 60.900 Ladepunkten für die Fahrzeugklassen M1 und N1 (PKW und LNF), davon ca. 49.800 Ladepunkte ≤ 100 kW (entspricht tendenziell dem Use Case „Occasional / Destination Charging“) und ca. 11.100 Ladepunkte > 100 kW (entspricht tendenziell dem Use Case „Range Extension“). Dies entspricht im Wesentlichen einer annähernd linearen Beibehaltung des dynamischen Wachstumstrends der letzten Jahre.

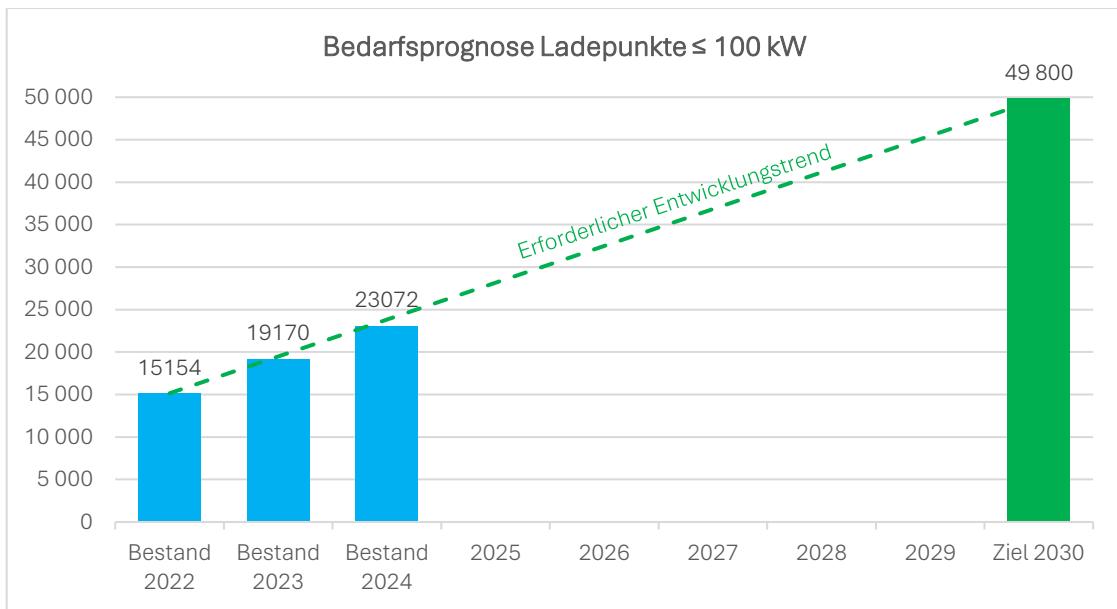


Abbildung 4-1: Entwicklung und Bedarfsprognose öffentlicher Ladepunkte ≤ 100 kW

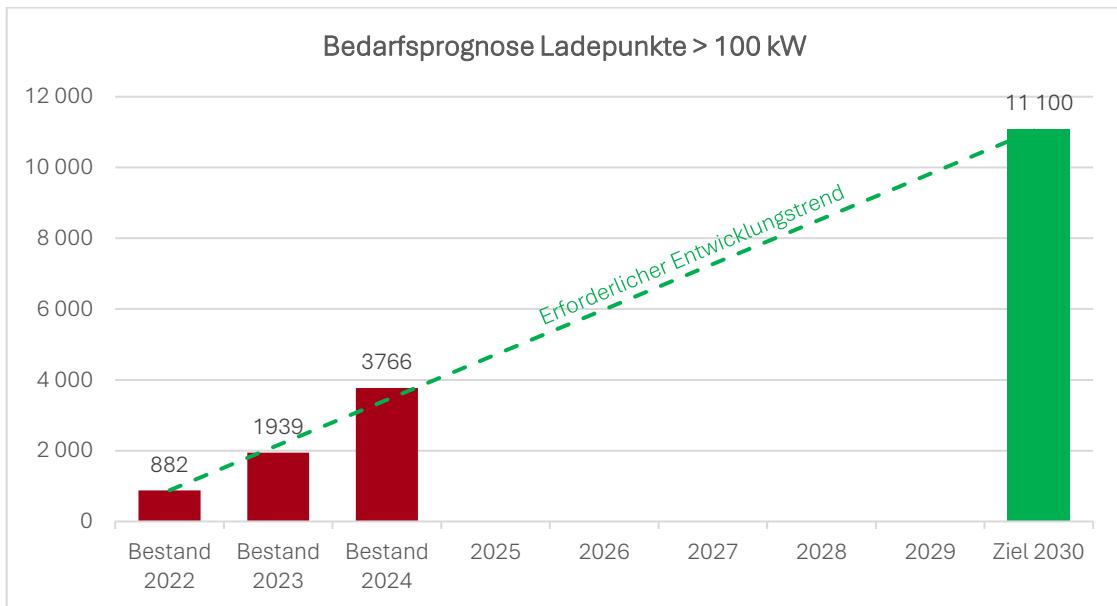


Abbildung 4-2: Entwicklung und Bedarfsprognose öffentlicher Ladepunkte > 100 kW

4.1.2 Gap-Analyse und Ableitung des Förderbedarfs

Aus der Überlagerung der Trendprognose des bis 2027 erwartbaren Ausbaus der Ladeinfrastruktur mit der aktuellen Bedarfsprognose (vgl. Kapitel 4.1.1) ergibt sich eine Gap-Analyse, aus welcher entsprechende Aussagen zum weiteren Förderbedarf abgeleitet werden können. Diese Auswertung erfolgt zunächst auf österreichweiter Ebene differenziert nach den Ladepunktkategorien ≤ 100 kW und > 100 kW. Anschließend wird analog zur Vorgehensweise in der GREENROAD Studie¹⁵ eine räumlich differenzierte Analyse dargestellt, aus der gegebenenfalls Rückschlüsse auf regionale Priorisierungen des weiteren Ausbaus gezogen werden können.

Abbildung 4-3 zeigt das Ergebnis der Gap-Analyse für die Ladepunkt-Kategorie ≤ 100 kW. Unter der Annahme eines gleichbleibenden Marktumfelds zeigt die Trendprognose bis 2027 einen Rückstand von rund 1.800 Ladepunkten gegenüber dem erforderlichen Zielpfad. Noch deutlicher wird die Abweichung im Szenario ohne weitere Förderungen: Hier würde der Gap im Jahr 2027 bereits etwa 6.800 Ladepunkte betragen. Demnach ist aus heutiger Sicht die Notwendigkeit einer Fortführung gezielter Unterstützungsmaßnahmen evident, um den ambitionierten Zielpfad annähernd erreichen zu können.

Abbildung 4-4 zeigt das Ergebnis der Gap-Analyse für die Ladepunkt-Kategorie > 100 kW. Auf Basis der Experteninterviews mit den konsultierten CPOs ergibt die Trendprognose bis 2027 einen Rückstand von rund 700 Ladepunkten gegenüber dem erforderlichen Zielpfad. Im Szenario ohne weitere Förderungen verschärft sich diese Abweichung, sodass bis Ende 2027 ein Gap von etwa 1.500 Ladepunkten zu erwarten wäre. Damit wird auch für dieses Segment klar, dass die Fortführung gezielter Unterstützungsmaßnahmen erforderlich ist, um den ambitionierten Zielpfad annähernd erreichen und den weiteren Hochlauf der HPC-Ladeinfrastruktur im Einklang mit der erwarteten Marktentwicklung sicherstellen zu können.

¹⁵ Fürst B. et al. (2023)

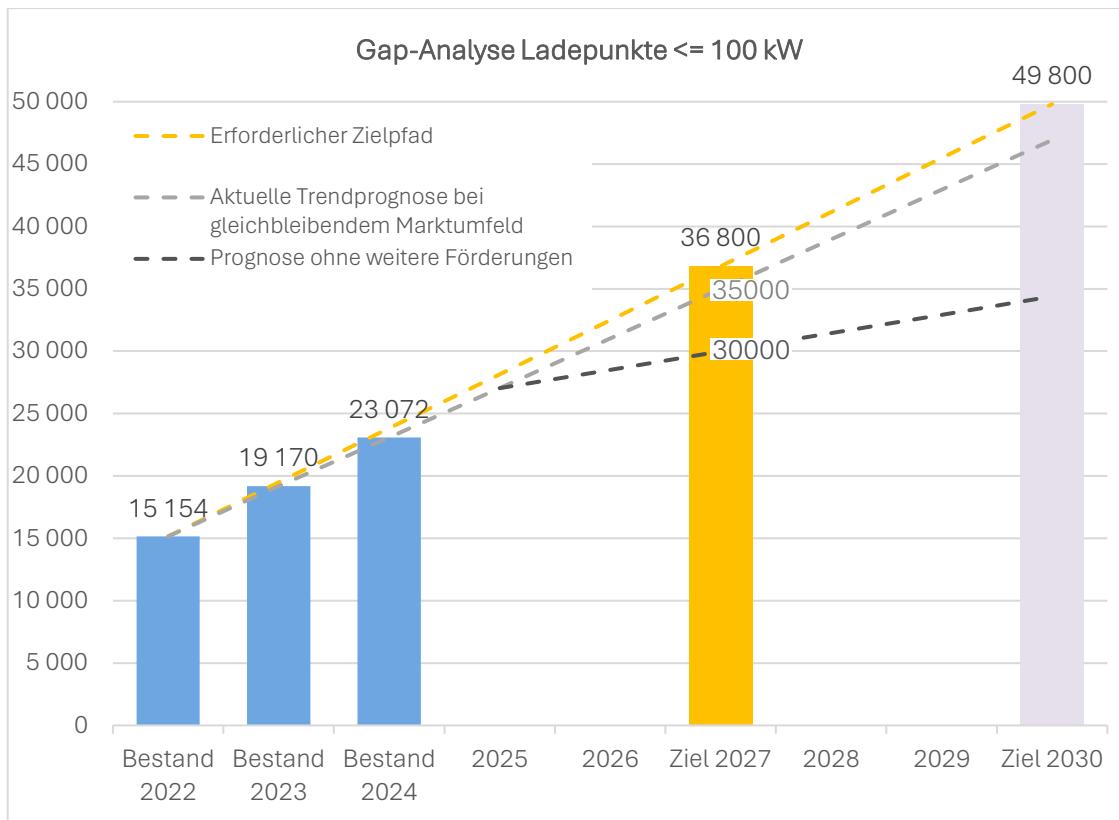


Abbildung 4-3: Gap-Analyse öffentlicher Ladepunkte ≤ 100 kW

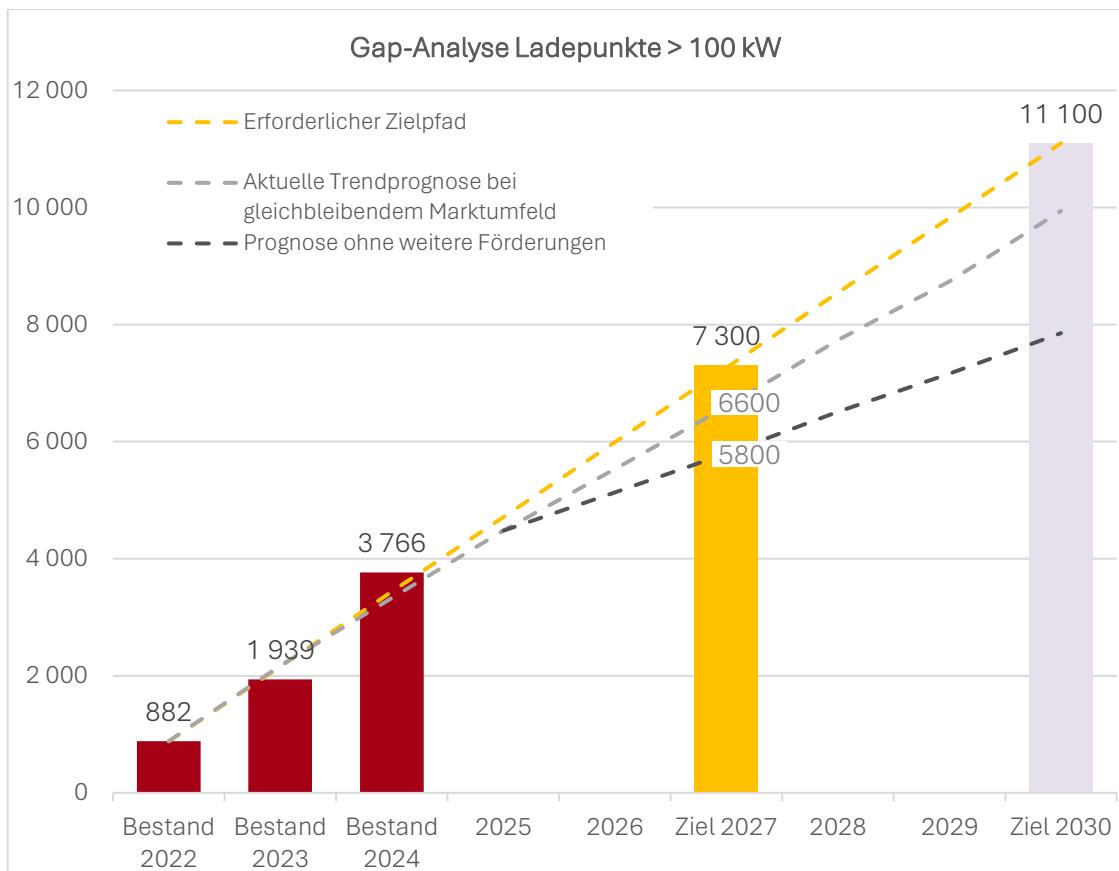


Abbildung 4-4: Gap-Analyse öffentlicher Ladepunkte > 100 kW

Um räumlich differenziertere Einblicke hinsichtlich des bestehenden Ausbaubedarfs zu ermöglichen, wird nachfolgend der Zielerreichungsgrad mit Stand Ende 2024, bezogen auf den erforderlichen Zielwert für 2030, je Bundesland bzw. je A&S-Abschnitt ausgewertet. Für die räumliche Verteilung des gemäß Kapitel 4.1.1 ermittelten österreichweiten Gesamtbedarfs wurde auf die Datenbasis der GREENROAD Studie¹⁶ zurückgegriffen.

Abbildung 4-5 zeigt den entsprechenden Zielerreichungsgrad der Ladepunkt-Kategorie ≤ 100 kW auf Bundeslandebene. Im Durchschnitt ist der bis 2030 erforderliche Bedarf an Ladepunkten ≤ 100 kW per Ende 2024 zu 46 % erreicht, wobei die westlichen Bundesländer Salzburg, Tirol und Vorarlberg sowie Niederösterreich über dem Durchschnitt liegen. Den größten Aufholbedarf haben derzeit Kärnten und die Steiermark.

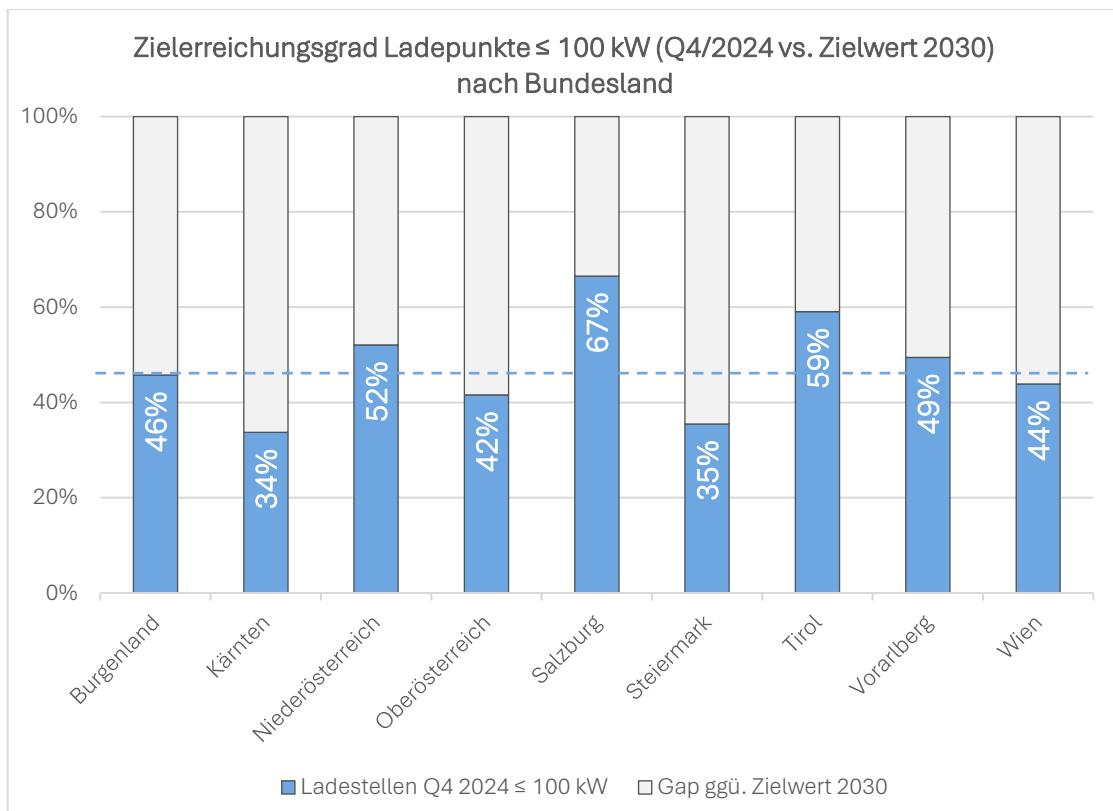


Abbildung 4-5: Zielerreichungsgrad Ladepunkte ≤ 100 kW, Q4/2024 vs. Zielwert 2030

Abbildung 4-6 und Abbildung 4-7 zeigen den Zielerreichungsgrad per Ende 2024 für HPC-Ladepunkte (Kategorie > 100 kW). Da in dieser Kategorie Standorten entlang des Autobahn- und Schnellstraßennetzes eine große Bedeutung zukommt, wurde die räumliche Differenzierung (analog zur Vorgehensweise in der GREENROAD Studie) zweigeteilt vorgenommen. Einerseits werden Standorte abseits des A&S-Netzes auf Bundeslandebene zugeordnet, andererseits werden Standorte entlang des A&S-Netzes (Entfernung ≤ 1.500 m) je Autobahn aggregiert.

¹⁶ Fürst B. et al. (2023)

Abseits des Autobahn- und Schnellstraßennetzes (sh. Abbildung 4-6) wurde der prognostizierte Bedarf für Wien bereits erreicht, wobei auch Vorarlberg, Salzburg und Niederösterreich deutlich über dem aktuellen Durchschnittswert von 49 % liegen. Der größte Aufholbedarf in dieser Kategorie besteht in Tirol, der Steiermark und Kärnten, wo bis 2030 in etwa noch eine Verdreifachung des derzeitigen Ladepunkt-Angebots erforderlich ist.

Für Standorte entlang des A&S-Netzes (sh. Abbildung 4-7) liegt der durchschnittliche Zielerreichungsgrad per Ende 2024 bei 28 %. Dies macht insgesamt nahezu eine Vervierfachung des bestehenden Angebots bis 2030 erforderlich, wobei sich je nach Autobahn erhebliche Unterschiede zeigen.

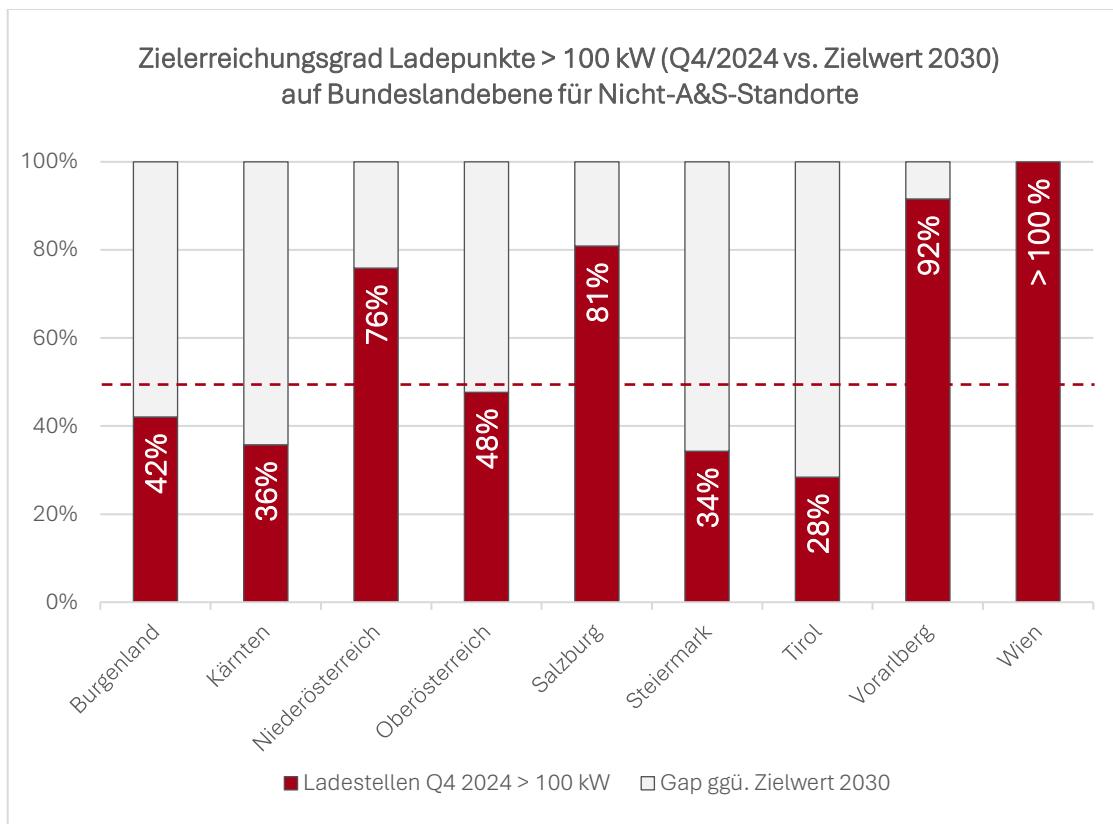


Abbildung 4-6: Zielerreichungsgrad Ladepunkte > 100 kW, Q4/2024 vs. Zielwert 2030 auf Bundeslandebene für Nicht-A&S-Standorte

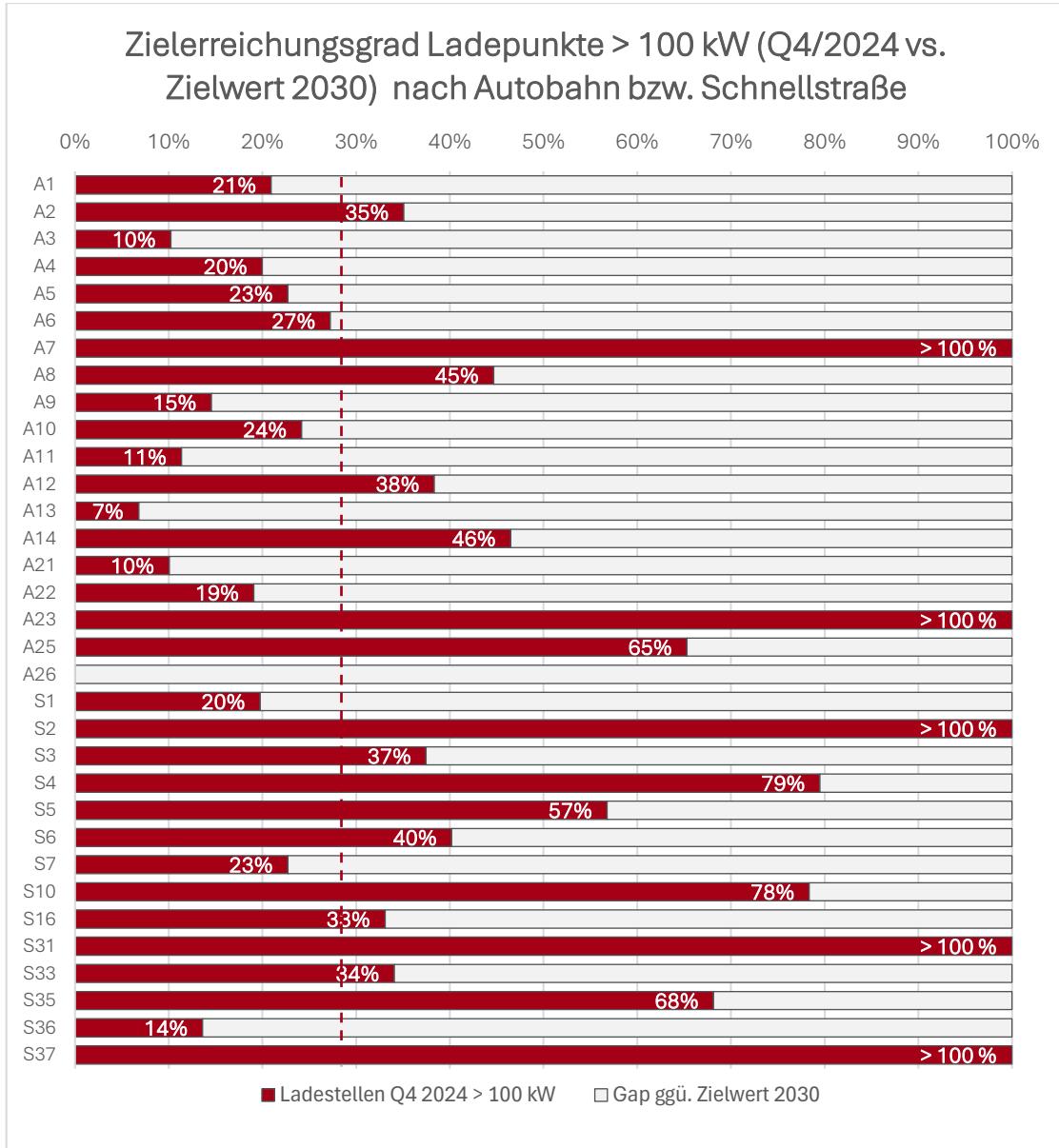


Abbildung 4-7: Zielerreichungsgrad Ladepunkte > 100 kW, Q4/2024 vs. Zielwert 2030 für A&S-Standorte

5 Exkurs: Busse (Klasse M2+M3)

Der Anteil von E-Bussen am Fahrzeugbestand (Klasse M2+M3) hat per 2024 die 3 % Marke ebenfalls schon überschritten. Dieser Markthochlauf wurde insbesondere durch die EBIN-Förderung¹⁷ entscheidend unterstützt, wodurch erste wichtige Impulse für die Elektrifizierung des Bussegments gesetzt werden konnten. Vor diesem Hintergrund ist für diese Fahrzeugklasse formal ebenfalls eine Bewertung der weiteren Fördernotwendigkeit geboten. Da in diesem Segment de facto noch keine öffentliche Ladeinfrastruktur vorhanden ist und der Betrieb elektrisch betriebener Busse fast ausschließlich auf depotgebundene Ladeeinrichtungen angewiesen ist, ist in diesem Fall die Notwendigkeit entsprechender Förderungen evident, um den weiteren Ausbau zu gewährleisten und die Marktentwicklung nicht ins Stocken geraten zu lassen. Fördermaßnahmen sind hier essenziell, um Investitionshürden für Verkehrsunternehmen zu reduzieren, Planungssicherheit zu schaffen und den Markthochlauf emissionsfreier Busflotten im Einklang mit den übergeordneten verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen konsequent voranzutreiben.

¹⁷ FFG (2025-2)

6 Fazit und Empfehlungen

6.1 Fazit

Die Analyse zeigt eine dynamische Entwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in den letzten Jahren.

- Die Anzahl der Ladepunkte $\leq 100 \text{ kW}$ stieg von Q1/2022 bis Q4/2024 von ca. 11.700 auf 23.100 und hat sich in diesem Zeitraum damit nahezu verdoppelt.
- Im gleichen Zeitraum hat sich die Zahl der HPC-Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$ aufgrund einer annähernd exponentiellen Entwicklung von ca. 500 auf 3.800 Ladepunkte mehr als versiebenfacht.
- Mit Q3/2023 überstieg die Gesamtsumme der Ladeleistung aller HPC-Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$ erstmals jene der Ladepunkte $\leq 100 \text{ kW}$ und war in Q4/2024 bereits fast doppelt so hoch.

Dieser positive **Entwicklungstrend folgt bis dato relativ genau dem erforderlichen Zielpfad gemäß der Bedarfsprognose für 2030**. Daraus kann geschlossen werden, dass die **Marktentwicklung der letzten Jahre sehr gut im Einklang mit dem entsprechenden Bedarf** erfolgt ist. Dazu haben die Förderungen der letzten Jahre offensichtlich beigetragen. Auch wenn aufgrund der verfügbaren Datengrundlagen eine direkte Verknüpfung zwischen geförderten und errichteten Projekten auf Ebene einzelner Standorte nicht möglich ist, ist in Summe ein **deutlicher Effekt der** über die verschiedenen Förderschienen **gewährten Förderungen ablesbar**.

Die Relevanz dieser Förderungen wird auch durch die Experteninterviews mit den konsultierten CPOs bestätigt. Hier zeigen sich zwar durchaus unterschiedliche Einschätzungen, die vor allem auch auf verschiedene Strategien und wirtschaftliche Rahmenbedingungen bei den einzelnen CPOs zurückzuführen sind. Insgesamt kann jedoch festgehalten werden, dass **durch die staatlichen Förderungen der Infrastrukturausbau in den letzten Jahre signifikant schneller** erfolgen konnte als zu Marktbedingungen.

Die aktuelle Marktsituation mit Blick auf die kommenden Jahre zeigt ein ambivalentes Bild. Einerseits planen die CPOs, das dynamische Wachstum der letzten Jahre fortzusetzen, wobei ein deutlicher Fokus auf HPC-Ladepunkten liegt. Andererseits **hinkt der Markthochlauf der zugelassenen E-Kfz den ursprünglichen Prognosen noch hinterher**, was die Wirtschaftlichkeit der bisher errichteten Ladepunkte beeinträchtigt und aktuell eine gewisse **Dämpfung der Investitionsbereitschaft** einiger Marktteure zur Folge hat. Dies könnte sich auf den für die nächsten Jahre erwartbaren Ausbaupfad negativ auswirken.

Gemäß der erstellten Trendprognose ist bis Ende 2027 zu Marktbedingungen (ohne weitere Förderungen) ein Ausbau auf ca. 30.000 Ladepunkte $< 100 \text{ kW}$ zu erwarten, was eine Abflachung gegenüber dem erforderlichen Zielpfad mit einem Gap von ca. 6.800 fehlenden Ladepunkten per Ende 2027 entspricht. Unter Annahme eines gleichbleibenden Marktumfelds mit Fortführung der bisherigen Förderungen könnte dieser Gap auf ca. 1.800 Ladepunkte deutlich reduziert werden.

Bei den HPC-Ladepunkten ist gemäß der errechneten Trendprognose bis Ende 2027 ohne weitere Förderungen mit einem Ausbau auf ca. 5.800 Ladepunkte zu rechnen. Dies bedeutet eine Abflachung gegenüber dem erforderlichen Zielpfad und einen Gap von ca. 1.500 fehlenden Ladepunkten per Ende 2027. Unter Annahme eines gleichbleibenden Marktumfelds mit Fortführung der bisherigen Förderungen könnte dieser Gap auf ca. 700 Ladepunkte reduziert werden.

Auf Basis dieser Prognosen wird die prinzipielle **Notwendigkeit weiterer Förderungen evident**, um den ambitionierten Zielpfad der E-Mobilität weiterhin annähernd erreichen zu können. Im Detail gibt es dabei deutliche Differenzierungen je nach Typ und Standort von Ladepunkten. Während insbesondere HPC-Ladepunkte an attraktiven, hoch frequentierten Standorten künftig wohl keiner Förderung bedürfen, rücken Standorte in bislang unversorgten Gebieten bzw. in weniger frequentierten Lagen mit einer geringeren Wirtschaftlichkeit in den Fokus. Um den verkehrspolitisch angestrebten dynamischen Markthochlauf der E-Mobilität zu ermöglichen, ist es aus NutzerInnensicht erforderlich, flächendeckend ein attraktives Ladenetz bereitzustellen.

Neben der PKW- und LNF-Infrastruktur ist auch der Bereich der E-Busse zunehmend relevant. Der Anteil von E-Bussen am Fahrzeugbestand (Klasse M2+M3) hat per 2024 die 3 % Marke ebenfalls schon überschritten. Da in diesem Segment de facto noch keine öffentliche Ladeinfrastruktur vorhanden ist, ist in diesem Fall die Notwendigkeit entsprechender Förderungen evident, um den weiteren Markthochlauf im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielsetzungen voranzutreiben.

6.2 Empfehlungen

Um den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zielgerichtet zu unterstützen, ist mit Blick auf den Zeithorizont bis Ende 2027 eine Fortführung der Fördermaßnahmen erforderlich, verbunden mit einer laufenden Evaluierung der Marktentwicklungen. Dabei sollte ein Fokus auf besonders relevanten Segmenten liegen, anstatt nach dem Gießkannen-Prinzip zu agieren. Räumliche Priorisierungen mit Schwerpunkt auf bislang unversorgten Gebieten sind ebenso wichtig wie eine effiziente und bedarfsgerechte Ausgestaltung der Förderinstrumente. Diese sollte insbesondere die Wirksamkeit im Hinblick auf die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in weniger attraktiven Lagen in den Vordergrund stellen. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass die eingesetzten Mittel maximale Wirkung entfalten und der infrastrukturelle Ausbau im Einklang mit den verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen weiter konsequent vorangetrieben wird.

Abkürzungsverzeichnis

A&S	Autobahn- und Schnellstraßen
AC	Alternating Current (Wechselstrom)
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation
AGVO	Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung
AP	Arbeitspaket
BEV	Battery Electric Vehicle(s)
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CPO	Charge Point Operator
DC	Direct Current (Gleichstrom)
E-	Elektro-
etc.	et cetera
EU	Europäische Union
ggü.	gegenüber
HPC	High Power Charging
i.A.	im Auftrag
i.d.F.	in der Fassung
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
KPC	Kommunalkredit Public Consulting GmbH
kW	Kilowatt
LKW	Lastkraftwagen
LNF	Leichte Nutzfahrzeuge
lt.	laut
m	Meter
Mio.	Millionen
ö.z.	öffentlich zugänglich
öff.	öffentlich
ÖLÉ	Österreichs Leitstelle für Elektromobilität
PKW	Personenkraftwagen
Q	Quartal
sh.	siehe
v.a.	vor allem
VO	Verordnung
vgl.	vergleiche
vs.	versus

Quellenverzeichnis

AFIR – Verordnung (EU) Nr. 2023/1804 über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe → <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A32023R1804>

AGVO – Verordnung (EU) Nr. 651/2014 i.d.F. VO (EU) 2023/1315 → <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A02014R0651-20230701>

De-Minimis-Verordnung – Verordnung (EU) 2023/2831 der Kommission vom 13. Dezember 2023 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen → <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32023R2831>

Ladepunkt-Daten-VO (BGBl. II Nr. 257/2024) – Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die von Betreibern öffentlich zugänglicher Ladepunkte verpflichtend einzumeldenden statischen und dynamischen Daten (Ladepunkt-Daten-VO) → <https://www.ris.bka.gv.at/eli/bgbl/II/2024/257>

Austriatech / OLÉ (2025-1): **Daten zu geförderten Projekten im Rahmen des LADIN Programms** | Excel-File vom 21.05.2025 | unveröffentlicht

Austriatech / OLÉ (2025-2): **Entwicklung Fahrzeugzahlen 2022-2024** | Excel-File vom 02.05.2025

Austriatech / OLÉ (2025-3): **Entwicklung ö.z. Ladeinfrastruktur 2022-2024 auf Quartalsebene** | Excel-File vom 24.06.2025

Austriatech / OLÉ (2025-4): **Marktprognose 2030** | Rohdaten und Visualisierung | Stand Mai 2025

BMIMI (2024): **Nationaler Strategierahmen für Österreich** in Erfüllung der Umsetzungsverpflichtung Österreichs der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) - Art. 14 → https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/recht/nat_strategierahmen2024.html | Abruf: 10.09.2025

FFG (2025-1): **EBIN ENIN LADIN – Wirkungsanalyse** | Wien, 2025

FFG (2025-2): **EBIN Programm** – Förderprogramm zur Umstellung von Busflotten auf emissionsfreie Antriebe → <https://www.fgg.at/ebin> | Abruf: 10.09.2025

FFG (2025-3): **LADIN Programm** – Initiative zur Förderung des Aufbaus öffentlich zugänglicher Schnellladeinfrastruktur in derzeit unversorgten Gebieten → <https://www.fgg.at/LADIN> | Abruf: 10.09.2025

Fürst B., Angelini A., Benke G., Dorn J., Grim-Schlink M., Heinfellner H., Lampersberger P., Niedertscheider M, Mayr M., Preßmair G., Staudner M., Vogel J., Wurz-Hermann D. (2023): **GREENROAD – Guidelines enabling renewable energy supply for zero emission**

road traffic infrastructure | Studie i.A. des Klima- und Energiefonds | Endbericht April 2023 → https://projekte.ffg.at/anhang/645ceb6df1dc8_GREENROAD-Final-Report.pdf

KPC (2023): Umweltförderung – E-Ladeinfrastruktur 2023 →
<https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/e-ladeinfrastruktur-2023/>
| Abruf: 10.09.2025

KPC (2024): Umweltförderung – E-Ladeinfrastruktur 2024 →
<https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/e-ladeinfrastruktur-2024/>
| Abruf: 10.09.2025

KPC (2025): Daten zu geförderten Projekten im Rahmen der Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur | Excel-File vom 02.05.2025 | unveröffentlicht

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Projektstruktur	5
Abbildung 3-1: Öffentliche Ladepunkte $\leq 100 \text{ kW}$ nach Quartal, Entwicklung 2022-2024	7
Abbildung 3-2: Öffentliche Ladepunkte $\leq 100 \text{ kW}$ nach Bundesland, Q4/2024	7
Abbildung 3-3: Öffentliche Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$ nach Quartal, Entwicklung 2022-2024	8
Abbildung 3-4: Öffentliche Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$: A&S-Standorte, Q4/2024	9
Abbildung 3-5: Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$: Nicht-A&S-Standorte auf Bundeslandebene, Q4/2024	9
Abbildung 3-6: Öffentliche Ladepunkte nach Kategorie und Quartal, Entwicklung 2022-2024	10
Abbildung 3-7: Leistung öff. Ladepunkte nach Kategorie und Quartal, Entwicklung 2022-2024	10
Abbildung 3-8: Geförderte und errichtete Ladepunkte $\leq 100 \text{ kW}$ 2022-2024	13
Abbildung 3-9: Geförderte und errichtete Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$ 2022-2024	13
Abbildung 3-10: E-Fahrzeugbestand gegenüber Anzahl Ladepunkte, 2022-2024	14
Abbildung 3-11: Prognose des Elektrofahrzeugbestands 2022-2030	15
Abbildung 3-12: HPC-Marktanteil der konsultierten CPO-Stichprobe	18
Abbildung 3-13: Hochgerechnete Entwicklung der HPC-Ladepunkte bis 2027	18
Abbildung 4-1: Entwicklung und Bedarfsprognose öffentlicher Ladepunkte $\leq 100 \text{ kW}$	21
Abbildung 4-2: Entwicklung und Bedarfsprognose öffentlicher Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$	21
Abbildung 4-3: Gap-Analyse öffentlicher Ladepunkte $\leq 100 \text{ kW}$	23
Abbildung 4-4: Gap-Analyse öffentlicher Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$	23
Abbildung 4-5: Zielerreichungsgrad Ladepunkte $\leq 100 \text{ kW}$, Q4/2024 vs. Zielwert 2030	24
Abbildung 4-6: Zielerreichungsgrad Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$, Q4/2024 vs. Zielwert 2030 auf Bundeslandebene für Nicht-A&S-Standorte	25
Abbildung 4-7: Zielerreichungsgrad Ladepunkte $> 100 \text{ kW}$, Q4/2024 vs. Zielwert 2030 für A&S-Standorte	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1 Durchschnittliche Ladeleistung nach Kategorie, Stand Q4/2024	6
Tabelle 3-2: Geförderte Ladepunkte	11
Tabelle 3-3: Kosten und Fördersummen (Umweltförderung E-Ladeinfrastruktur)	12
Tabelle 3-4: Gesprächsleitfaden für Experteninterviews mit CPOs	16
Tabelle 4-1: Rechenschritte zur Adaptierung der Bedarfsprognose	20