



Good News -
THE RIDE

ASFINAG - E-Ladestation Roggendorf

Status und Entwicklung der
Elektromobilität in Österreich

20.08.2026

In Kooperation mit:



Kfz-Bestand in Österreich & Treibstoffverbrauch

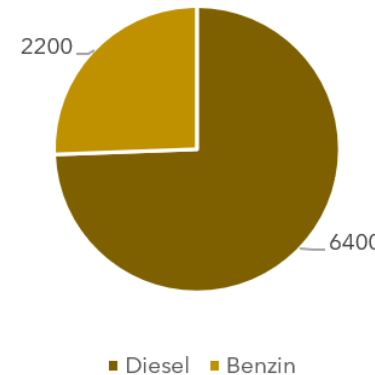
Bestand 2025 nach Fahrzeugkategorien

Pkw (Kl. M1)	5.286.101
Lkw Klasse N1 (< 3,5 t)	526.793
Lkw Klasse N2 (3,5 – 12 t)	9.097
Lkw Klasse N3 (> 12 t)	45.229

Datenquelle: Statistik Austria

<https://www.statistik.at/statistiken/tourismus-und-verkehr/fahrzeuge/kfz-bestand>

Treibstoffverbrauch Österreich 2025
in Mio. Liter



Gesamtverbrauch
Benzin und Diesel
2025: 8,6 Mrd. Liter.

Die Kosten für Benzin
und Diesel für die
Endabnehmer
beliefen sich 2025 auf
13,16 Mrd. EUR

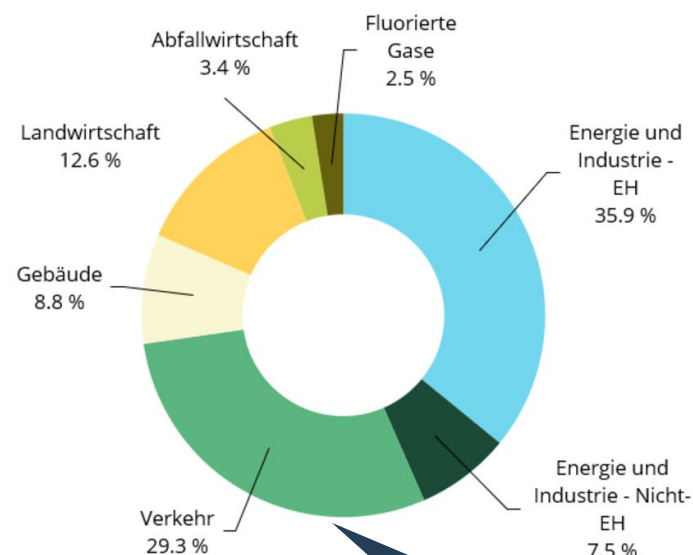
Datenquellen: WKO, Fachverband der Mineralölindustrie und ÖAMTC
[FVMI: Dieserverbrauch weiterhin rückläufig, Benzin und Heizöl mit leichtem Plus – WKO](#)
[Benzin & Diesel 2025 im Schnitt billiger | ÖAMTC](#)

Wenn in Österreich alle Fahrzeuge rein elektrisch betrieben würden, dann würde das einer mehr als **dreifachen Primärenergieeinsparung** entsprechen! Die dafür erforderliche elektrische Energie entspricht rund 25 TWh (im Vergleich zu 82 TWh fossiler Energie).

Der elektrische Betrieb aller Fahrzeuge würde bei einem Durchschnittspreis von 30 Cent/kWh nur mehr **8 Mrd. EUR** kosten! **Das ergibt eine Einsparung von über 5 Mrd. EUR pro Jahr!**

Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen

Anteil der Sektoren an den gesamten THG-Emissionen
2024 (ohne Emissionshandel)

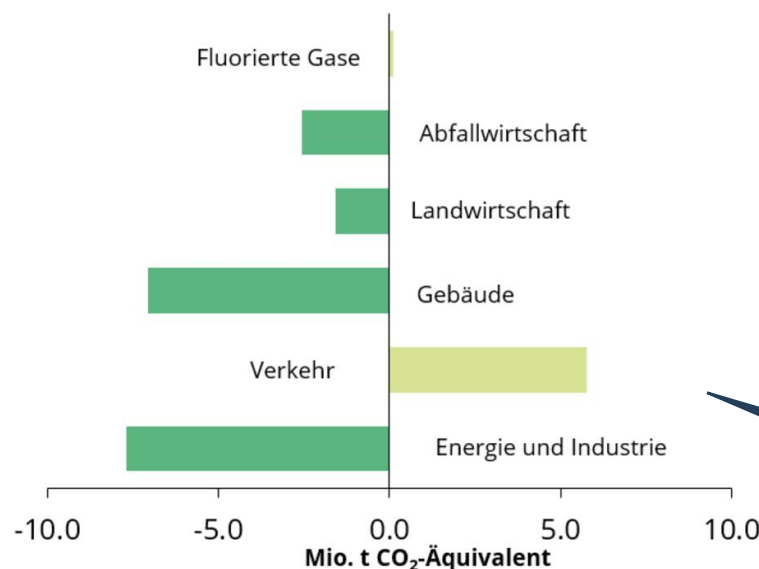


Quelle: Umweltbundesamt.

Anteil an den verkehrsbedingten Emissionen:

- Pkw: 64%
- Lkw: 34%

Änderung der Emissionen zwischen
1990 und 2024



Österreich emittierte 2025 rund 67 Millionen Tonnen CO₂ eq.

Davon stammen aus der Verbrennung von Benzin und Diesel rund **20 Millionen Tonnen CO₂ eq.** Dazu kommen noch weitere 5 Mio. Tonnen CO₂ eq aus der Gewinnung und Herstellung der Treibstoffe.

Im Verkehrssektor konnten die Treibhausgasemissionen seit 1990 nicht reduziert werden!

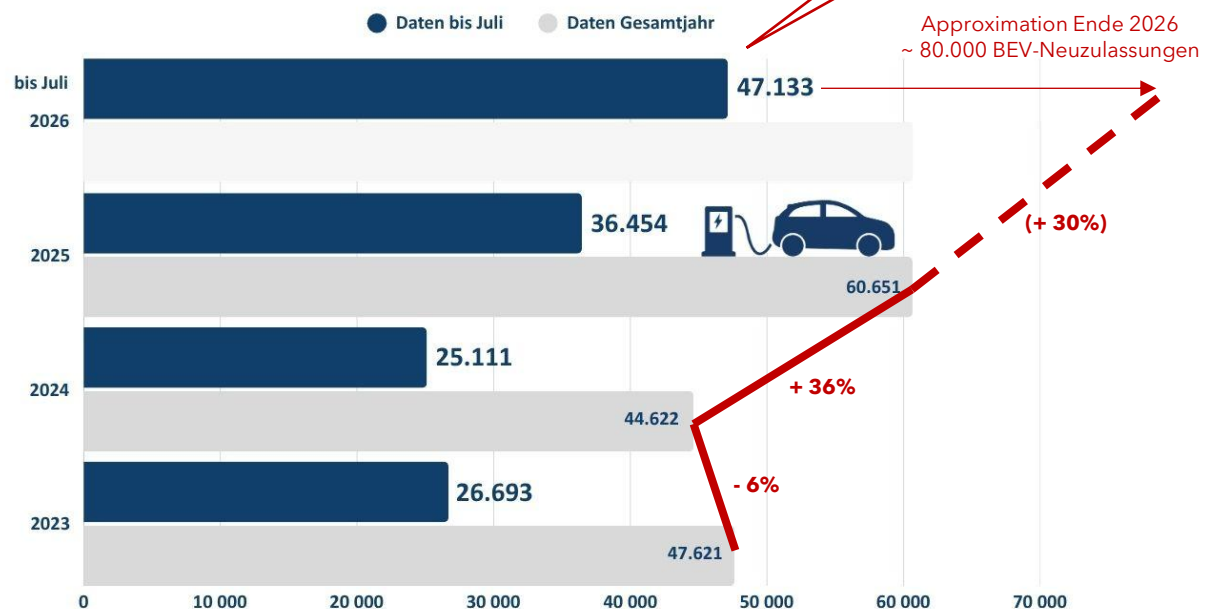
E-Pkw in Österreich

(BEV = Battery Electric Vehicle)

Von Jänner bis Juli wurden in Österreich über 190.000 Pkw neu zugelassen. Der Anteil der BEV entspricht knapp 25%

E-Autos (BEV) in Österreich 2026

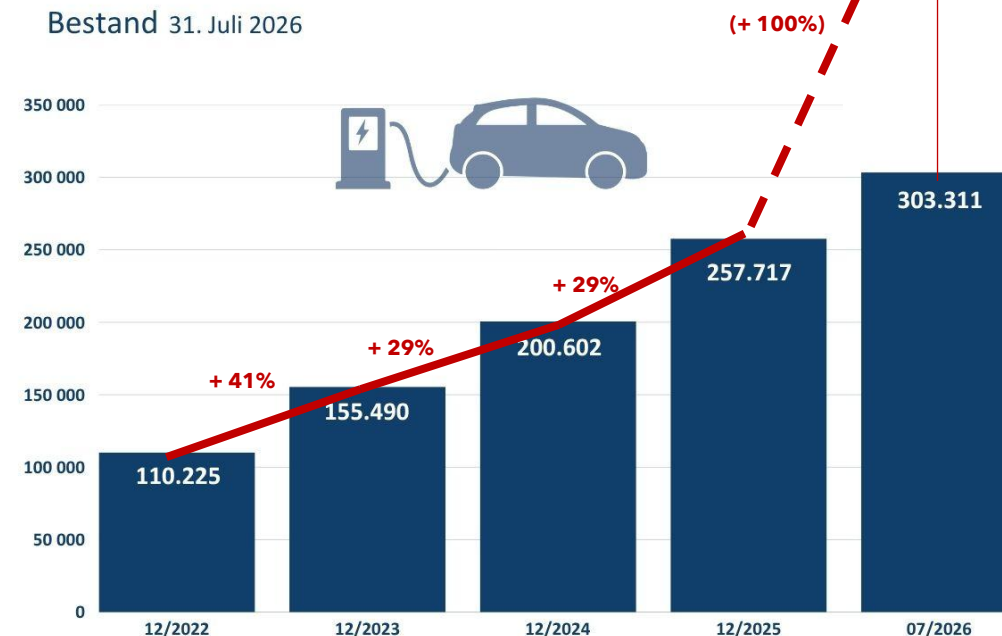
Neuzulassungen bis Juli



Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) www.beoe.at | Neuzulassungen E-Autos (BEV, keine Hybridfahrzeuge) | Quelle: Statistik Austria | © com_unit

E-Autos (BEV) in Österreich 2026

Bestand 31. Juli 2026



Approximation Ende 2026
~ 520.000 BEV im Bestand.
Dies entspricht 10% aller Pkw!

Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) www.beoe.at | Bestand E-Autos 2026 (BEV, keine Hybridfahrzeuge) | Quelle: Statistik Austria | © com_unit

Exkurs: „Verbrennerverbot“

Geplante Lockerungen (Februar 2023) der Verordnung (EU) 2019/631

- Absenkung des Flottenziels auf 90% bis 2035. Dies soll auch die Neuzulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (z.B. Hybridfahrzeuge, Range-Extender, E-Fuels) in einem geringen Ausmaß ermöglichen.
- Aufnahme neuer Flexibilisierungs- und Anrechnungsklauseln z.B. Einsatz von grünem Stahl für die Produktion von Fahrzeugen

Die Änderungen müssen jedoch erst im Trilog-Prozess (Kommission, Rat und Parlament) beschlossen werden!

ACHTUNG: Die Verordnung bezieht sich nur auf die EU-Flottenziele und daher ausschließlich auf Neuzulassungen und nicht auf den Bestand! D.h. Pkw mit Verbrennungsmotor können auch über 2035 hinaus betrieben werden. Es stellt sich natürlich die Frage, ob es in 10 Jahren noch ein ausreichendes Tankstellennetz mit attraktiven Preisen für Benzin und Diesel geben wird...

Aufgrund der ökonomischen und ökologischen Vorteile von E-Pkw und der sich jetzt schon abzeichnenden exponentiellen Entwicklung der BEV-Zulassungen, ist das Aufweichen des sog. Verbrennerverbots für die Mobilitätswende nicht wirklich relevant!

Exkurs: Wasserstoff & E-Fuels

Energieeffizienz

Wirkungsgrade

"Well to Wheel"

Elektroantrieb

BEV ~ 75%

Wasserstoffantrieb

FCEV ~ 30%

Verbrenner mit E-Fuels

P2L ~ 15%

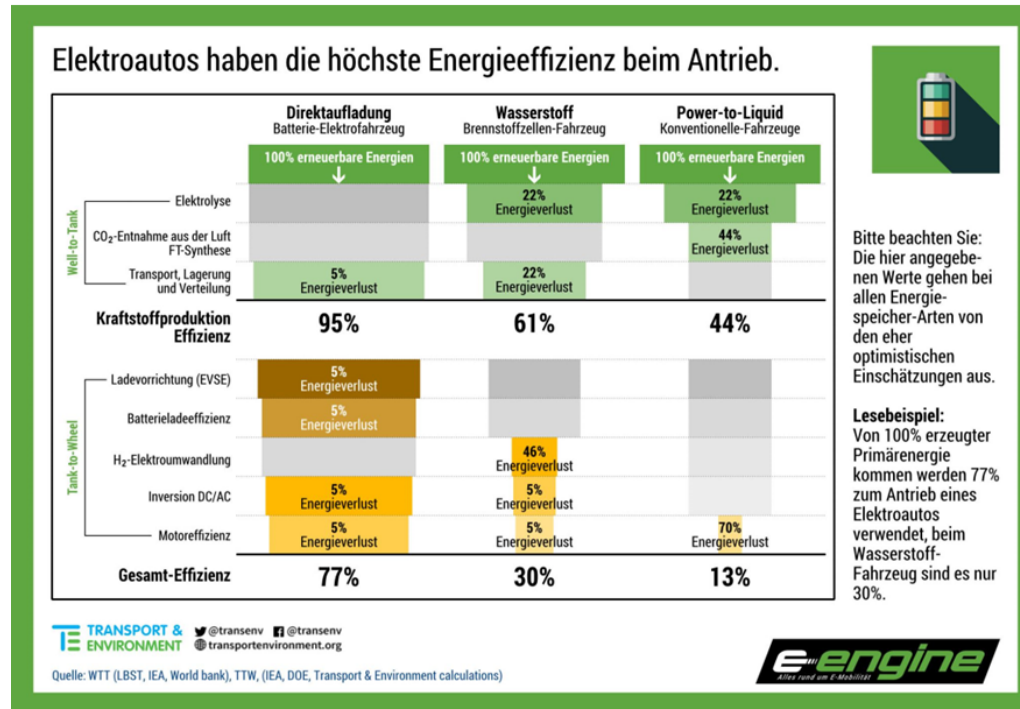
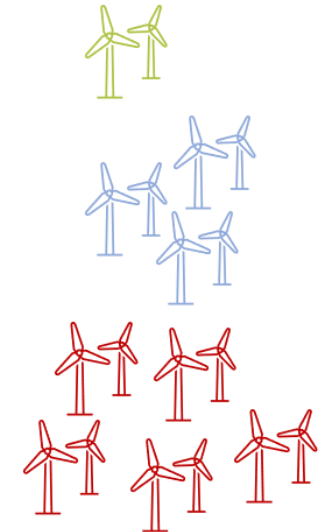
Energiebedarf

für die gesamten Pkw-Flotte Österreichs

2.000

5.000

10.000



Sowohl auf Basis des Wirkungsgrades als auch hinsichtlich der Kosten macht der Einsatz von Wasserstoff und vor allem von E-Fuels für Pkw keinen Sinn!

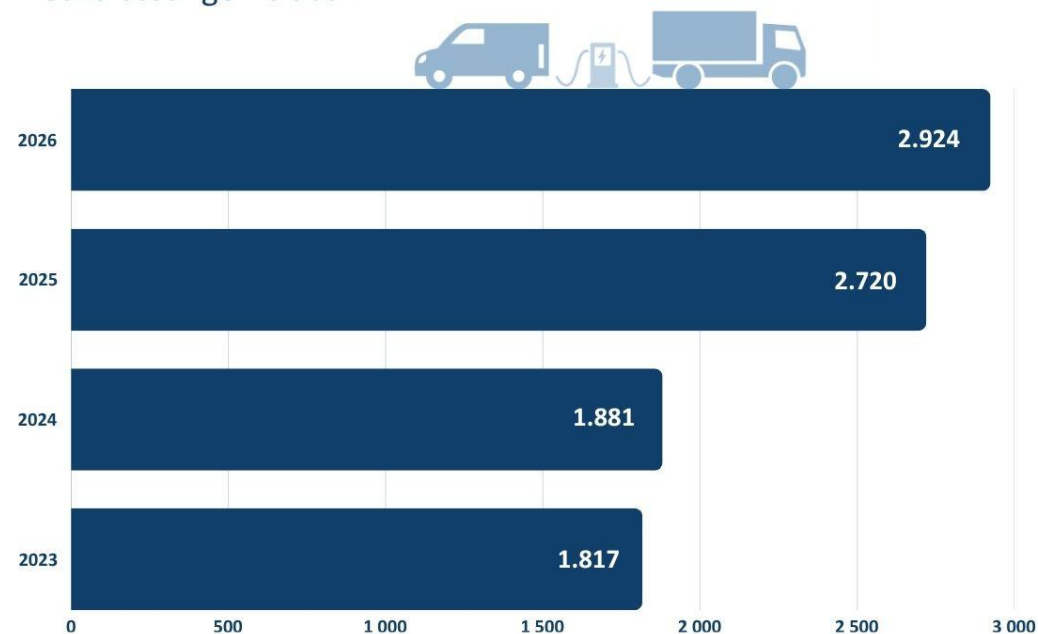


[4 Gründe warum E-Fuels für Pkws nicht gut sind. — ICT Institute for Clean Technology](#)

E-Lkw in Österreich

E-Lkw (N1, N2, N3) in Österreich 2026

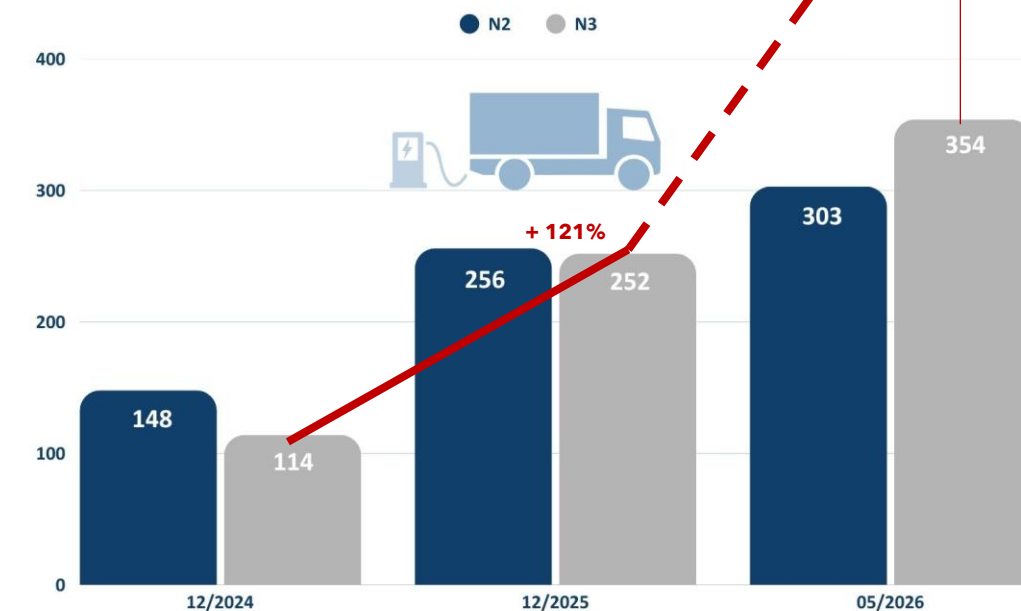
Neuzulassungen bis Juli



Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) www.beoe.at | Neuzulassungen für vollelektrische Fahrzeuge zur Güterbeförderung unter 3,5t (N1), zwischen 3,5t und 12t (N2) und mehr als 12t (N3) in Österreich | Quelle: Statistik Austria | © com_unit

E-Lkw (N2, N3) in Österreich 2026

Bestand 31. Mai 2026



Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) www.beoe.at | Bestand E-Lkw 2026 (BEV / N2, N3) | Quelle: Statistik Austria/Austriatech | © com_unit

Dekarbonisierung der Lkw-Transporte

Flottenvorgabe → Verordnung (EU) 2024/1610



Verordnung 2024/1610

„zur [...] Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und die Einbeziehung von Meldepflichten [...]“

- Verordnung (EU) 2024/1610 ist eine Erweiterung zu VO (EU) 2019/1242
- Regelt die Emissionsziele für LKW-Flotten

Auch für Lkw gibt es EU-Flottenziele bis 2040!

„Artikel 3a

CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben

(1) Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Unionsflotte neuer schwerer Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung, Geländefahrzeugen und Geländefahrzeugen mit besonderer Zweckbestimmung werden gegenüber den durchschnittlichen CO₂-Emissionen im Berichtszeitraum des Jahres 2019 um folgende Prozentsätze verringert:

- a) um 15 % für die Fahrzeuguntergruppen 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD und 10-LH in den Berichtszeiträumen der Jahre 2025 bis 2029;
- b) um 45 % für alle Fahrzeuguntergruppen mit Ausnahme von Arbeitsfahrzeugen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2030 bis 2034;
- c) um 65 % für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre 2035 bis 2039;
- d) um 90 % für alle Fahrzeuguntergruppen in den Berichtszeiträumen der Jahre ab 2040.

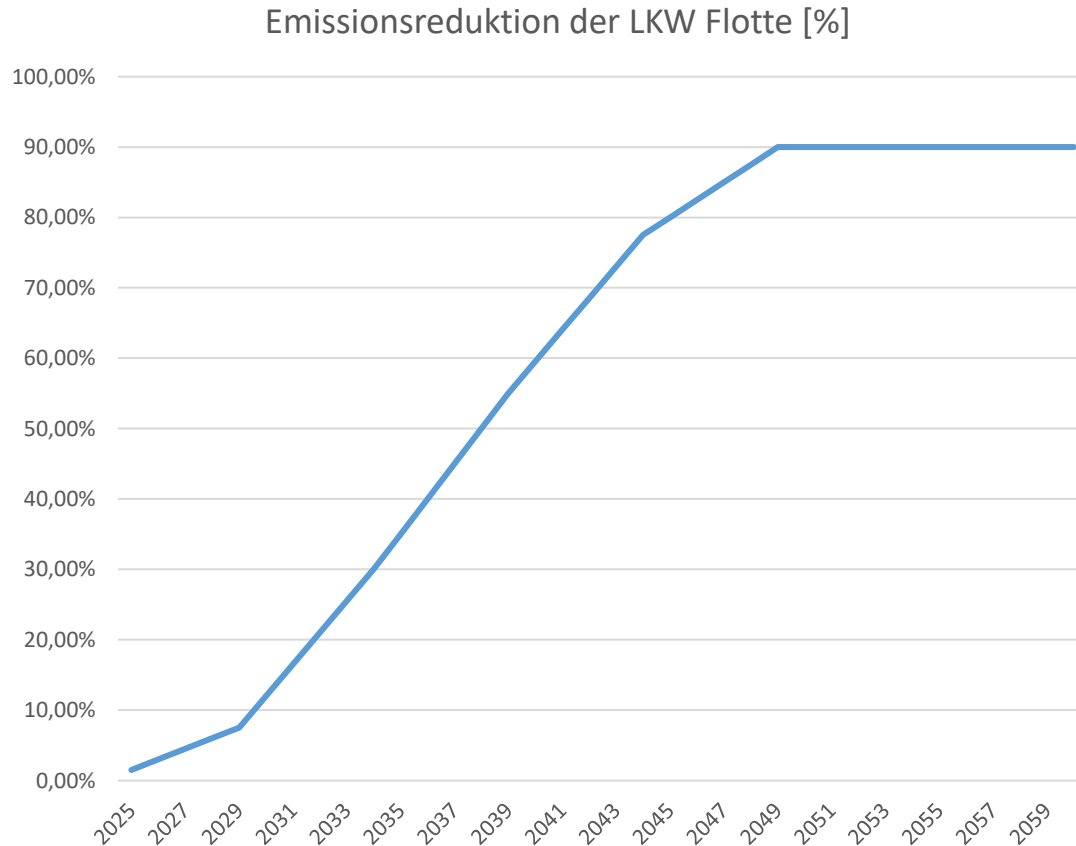
(2) Die Fahrzeuguntergruppen leisten gemäß Anhang I Nummer 4.3 einen Beitrag zu den in Absatz 1 genannten CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben.

(3) Die mit der Unionsflotte neuer Anhänger verbundenen CO₂-Emissionen werden gemäß Anhang I Nummer 4.3 verringert.

(4) Ungeachtet des Artikels 2 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2017/2400 unterliegen zugelassene schwere Nutzfahrzeuge, die unter Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2018/858 fallen, nicht den CO₂-Emissionsreduktionszielvorgaben gemäß den Absätzen 1 bis 3 des vorliegenden Artikels, es sei denn, der Hersteller beschließt, diese schweren Nutzfahrzeuge bei der Meldung des schweren Nutzfahrzeugs gemäß Anhang IV Teil B der vorliegenden Verordnung in die Berechnung seiner spezifischen CO₂-Emissionen und Zielvorgaben einzubeziehen.

Dekarbonisierung der Lkw-Transporte

Flottenvorgabe → Verordnung (EU) 2024/1610



Entsprechend der EU-Vorgabe sind bis 2050 zumindest 90% der Lkw-Flotte dekarbonisiert!



Annahme: Lebensdauer der Fahrzeuge 10 Jahren
Modellierung: ICT Impact GmbH

ICT-Prognose für den Lkw-Bestand in Österreich



- LKW Bestand Klasse N3: 45.000 Fahrzeuge
- Neuzulassungen pro Jahr: 4.500 Fahrzeuge

[Kfz-Bestand - STATISTIK AUSTRIA - Die Informationsmanager](#)

	2030	2035	2040	2045	2050
Dekarbonisierungspotenzial Transport auf Basis VO (EU) 2024/1610	12 %	35 %	60 %	80 %	90 %
Schätzung Anteil E-Lkw an der Gesamtflotte	5-10 %	25-30 %	50-60 %	80-90 %	100 %

Gegenüber den rechnerischen Werten auf Basis der EU-Vorgaben gehen wir davon aus, dass sich die Durchdringung der österreichischen Lkw-Flotte mit emissionsfreien Fahrzeugen bis 2040 etwas langsamer entwickeln wird. Bis 2050 ist jedoch davon auszugehen, dass der gesamte Lkw-Verkehr emissionsfrei auf Österreichs Straßen rollen wird.



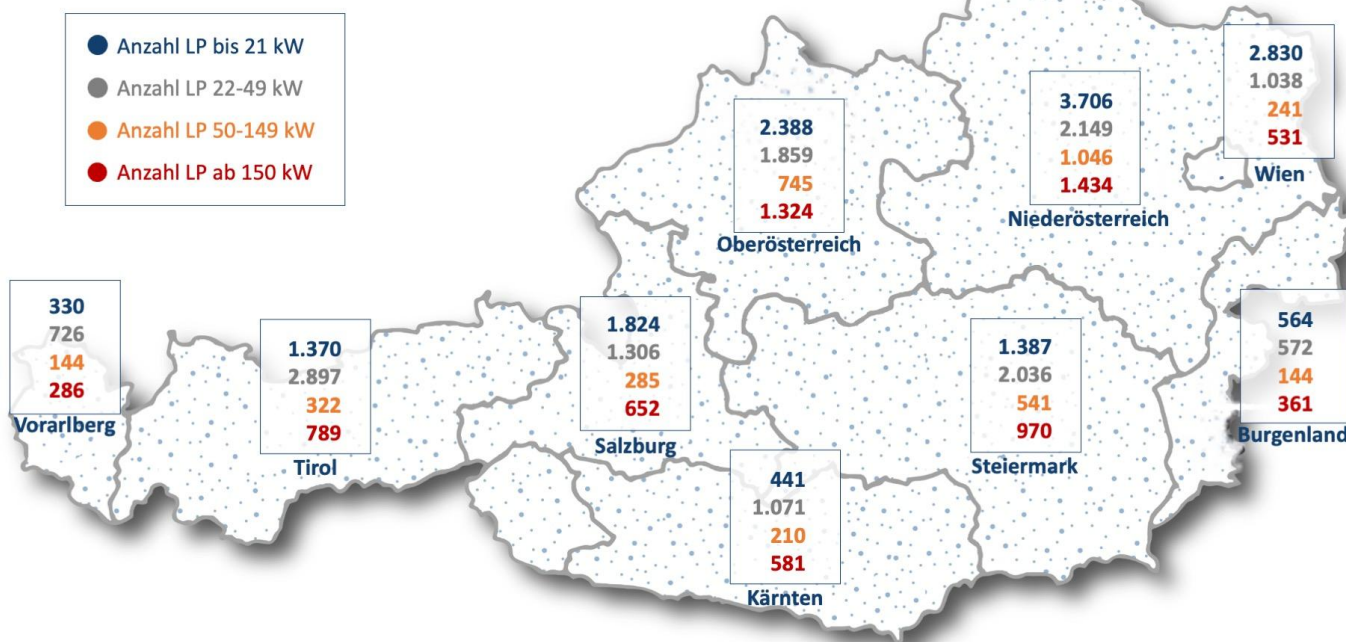
[Die Zukunft fährt elektrisch - Antriebe im Schwerlastverkehr im Vergleich](#)
[— ICT Institute for Clean Technology](#)

E-Ladepunkte in Österreich

nach Bundesland und Leistung

39.100 Ladepunkte in Österreich

Status: Juli 2026



Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) www.beoe.at | E-Ladepunkte in Österreich nach Bundesland und kW | Quelle: ladestellen.at

© com_unit

Bernhard Hintermayer, strategischer Leiter der ASFINAG: „Die AFIR-Verordnung gibt uns klare Vorgaben, wie die Ladeinfrastruktur entlang des Kern- und erweiterten Netzes aussehen soll. Das schafft Planungssicherheit und sorgt für eine einheitliche Abdeckung.“

Die Verordnung verpflichtet dazu, dass am Kernnetz maximal alle 60 Kilometer Ladepunkte für Pkw und Lkw vorhanden sein müssen.

[ASFINAG: Der Rastplatz der Zukunft • BEÖ • Bundesverband Elektromobilität Österreich](#)

Infos zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR):

[Nat Strategierahmen Oe alternative Kraftstoffe 20241104.pdf](#)

Aktuell stehen auf österreichs Autobahnen 300 Ladepunkte zur Verfügung.

Roggendorf - Rastplatz der Zukunft

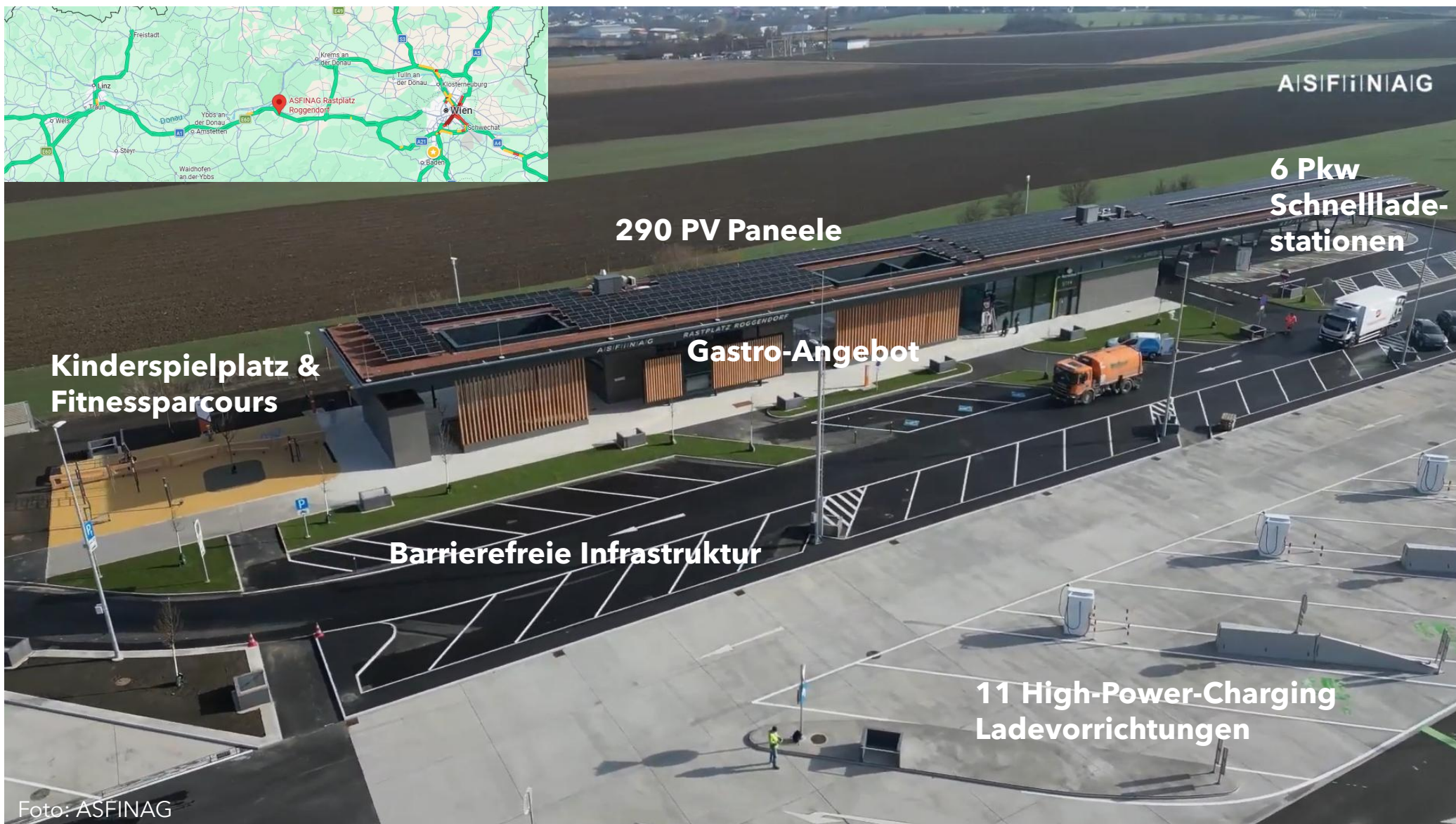
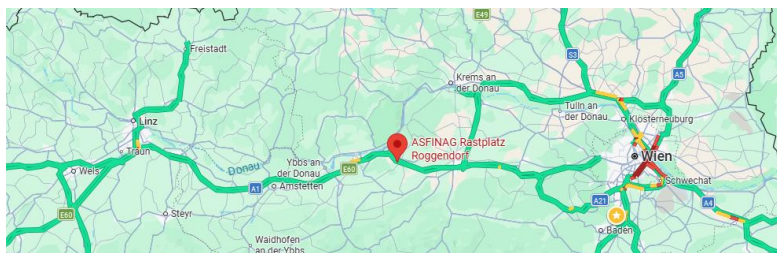
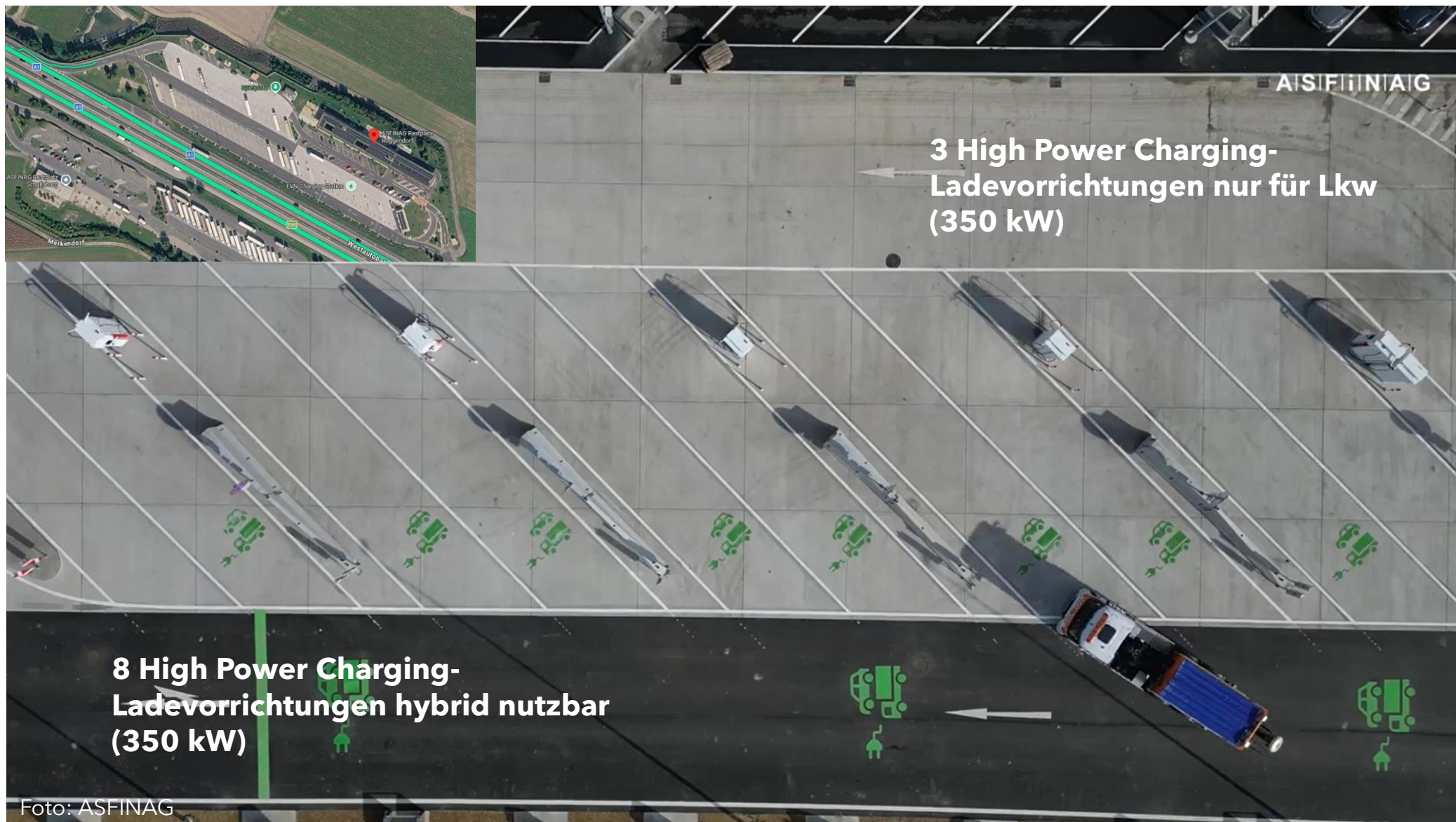


Foto: ASFINAG

Rastplatz
der Zukunft

Roggendorf - Rastplatz der Zukunft



Rastplatz
der Zukunft

Kontakt

MICHAEL FRIEDMANN

Founder & CEO | ICT Impact GmbH

A Hegergasse 21/45, 1030 Wien

E michael.friedmann@ict-impact.com

M +43 681 1087 6791

W www.ict-impact.com



ICT INSTITUTE FOR
CLEAN TECHNOLOGY