

E-MOBILITÄT IM TOURISMUS



A EINFÜHRUNG

3

B USE-CASES

5

- 1 Hotel stellt Ladeplätze für Elektrofahrzeuge zur Verfügung
- 2 Restaurant bietet Gästen Lademöglichkeit auf eingemieteten Parkplätzen
- 3 Campingplatz verleiht E-Bikes und E-Roller
- 4 Hotels betreiben gemeinsam ein E-Shuttleservice bzw. verleihen Elektroautos

C INFOBOXEN

9

- 1 Nationale Bauvorschriften
- 2 Paragrafen
- 3 Förderungen
- 4 EU EPBD-Vorschriften
- 5 E-Roller StVO-Novelle
- 6 Links



A Einführung

In zahlreichen Tourismusgemeinden haben Elektrofahrzeuge im Individualverkehr bereits Einzug gefunden. Im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr reduziert die Elektromobilität CO₂-Emissionen, steigert die Luftqualität und verringert den Verkehr vor Ort. Sie attraktiviert den Standort durch ein zusätzliches umweltfreundliches Mobilitätsangebot für die Gäste und die heimische Bevölkerung. Noch beherrschen Elektrofahrzeuge nicht das österreichische Straßenbild, aber die steigenden Zulassungszahlen (16% Anteil an rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) Neuzulassungen; 01/2024 Bestand 158.258 BEV (M1)¹) sind vielversprechend. Die vorliegende Broschüre erläutert anhand vier typischer Anwendungsfälle in der Elektromobilität die wichtigsten Rechtsvorschriften, die in der Umsetzung von Betrieben der Tourismus und Freizeitwirtschaft zu beachten sind. Sie soll es heimischen Betrieben erleichtern auf umweltfreundliche Mobilitätslösungen umzusteigen und dadurch einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und durch das attraktive Mobilitätsangebot Wettbewerbsvorteile zu generieren. Die Broschüre kann bezüglich der technischen Umsetzung dieser Maßnahmen nicht ins Detail gehen (hier gilt es, sich von Experten beraten zu lassen), doch sollte ein Betrieb vorab folgende technische/organisatorische Fragen (kein Anspruch auf Vollständigkeit) beantworten können:

- 🔌 Über welche Leitungsinfrastruktur verfügt mein Betrieb bereits? Wo befindet sich der Zählerkasten? Gibt es darin noch genügend Platzreserven, wie weit ist dieser vom Parkplatz, der mit Ladeinfrastruktur ausgestattet werden soll, entfernt?
- 🔌 Ist die Garage mit einer Leerverrohrung ausgestattet oder gibt es bereits einen eigenen Stromanschluss am Parkplatz und einen zusätzlichen Netzpunkt für die Tiefgarage?
- 🔌 Wenn außerhalb einer Garage eine Ladestation errichtet werden soll, bedarf es Mauerdurchbrüche bzw. (kostenintensive) Grabungsarbeiten für die Verlegung von Verbindungsleitungen?
- 🔌 Genügen die Leistungsreserven des Netzanschlusses oder ist ein weiterer Netzpunkt bzw. eine Erhöhung der Anschlussleistung (Kosten!) notwendig?
- 🔌 Welche Art der Ladung will mein Betrieb anbieten: Das klassische „Übernachtladen“ zwischen 3,7 kW und 11 kW oder eine Schnellladung ab 22kW und wie viele Ladepunkte mit dieser Leistung sollen zur Verfügung gestellt werden?
- 🔌 Bei höheren bzw. vielen gleichzeitigen Ladeleistungen wird ein Lastmanagement empfohlen, das die Ladevorgänge gleichmäßig über die Nacht verteilt und so Leistungsspitzen und eine Erhöhung der Anschlussleistung vermeidet. Ein solches Service wird bereits von externen Ladestellenbetreibern angeboten.
- 🔌 Die gleichzeitige Ladung von 3-5 E-Bike/Roller-Akkus mit einer Leistung von durchschnittlich 300 Watt pro Akku an Haushaltssteckdosen sollte problemlos möglich sein. Ab 10 Akkus, die gleichzeitig geladen werden, sollte eine eigene (intelligente) Ladevorrichtung angedacht werden, die auch dann in einem eigens dafür vorgesehenen „Laderaum“ situiert ist.
- 🔌 Möchte mein Betrieb selbst Anbieter und Betreiber der Ladestation bzw. des E-Fahrrad/Fahrzeugverleihs sein, kaufe ich einzelne Services dazu (z.B. Buchung und Verrechnung) oder beauftrage ich einen Professionisten mit einem Gesamtpaket?
- 🔌 Macht es Sinn sich mit anderen Betreibern zusammenzutun oder bietet mein Betrieb das Service alleine an?

¹ Austria Tech, Elektromobilität in Österreich (Jänner2024), <http://austriatech.at>.

Das Wichtigste zu Beginn

Gewerberecht

-  Der Ladestellenbetreiber („Charge Point Operator“ CPO) ist kein Stromhändler mit Pflichten nach dem ELWG sondern Endkunde! Es gilt daher die Gewerbeordnung!
-  Der **Betrieb einer Ladesäule** sowie der **Verleih von Elektrofahrzeugen** sind freie Gewerbe, für die kein Befähigungsnachweis erforderlich ist!
-  Gewerbetreibende, die ein anderes Gewerbe betreiben (zB Hotel, Restaurant, Campingplatz etc) brauchen **gemäß § 32 GewO** keine eigene Anmeldung („Nebenrechte“), wenn der Betrieb der Ladestation bzw. der Verleih der E-Fahrzeuge
 - die eigene Leistung wirtschaftlich sinnvoll ergänzt und
 - den Gesamtumsatz/Jahr nicht um 30% übersteigt;
 - Jedenfalls gilt, dass der wirtschaftliche Schwerpunkt und die Eigenart des Betriebes erhalten bleiben muss.
-  Eine Betriebsanlagengenehmigung ist in der Regel nicht einzuholen, außer es treten nicht spezifische ungewöhnliche oder gefährliche örtliche Umstände hinzu (siehe im Detail²).

Verrechnung

-  In Österreich darf per Zeit, auf Grundlage einer Pauschalgebühr oder per verbrauchte kWh verrechnet werden!
-  Wenn per kWh verrechnet wird, dann muss ein eichrechtskonformes Ladetarifgerät zum Einsatz kommen, dass die Eichvorschriften für Ladetarifgeräte³ erfüllt. Für Ladestationen, die diese Anforderungen (Anzeige, Backend-Software zur Dokumentation des Ladevorgangs, etc) aktuell nicht erfüllen, gibt es eine Übergangsfrist bis 1.1.2026.
-  Bei öffentlich zugänglichen als auch privat genutzten Ladestationen (nur für Hotelgäste) trifft den CPO bei der Preisverrechnung eine **Informationspflicht gem.§ 22 DLG**:
 - Die Preise (in Brutto) müssen klar, verständlich und eindeutig sein und
 - den Gästen rechtzeitig vor Abschluss des Vertrages oder, wenn kein schriftlicher Vertrag geschlossen wird, vor Erbringung der Dienstleistung (Bereitstellung von Strom) zur Verfügung gestellt werden.
 - Es genügt, wenn die Information über den Preis am Ort der Leistungserbringung (Ladepunkt/QR-Code) oder des Vertragsabschlusses oder auch elektronisch (Website) leicht zugänglich bereitgehalten wird.

² Z.B. Situierung in einem Gefährdungsbereich, etwa Versperren von Notausgängen, explosionsgeschützte Bereiche; Situierung in einem Bereich, der für die Gewährleistung eines störungsfreien Verkehrsflusses relevant ist, etwa Blockieren eines Zufahrtsweges zu einer öffentlich benützten Einrichtung) oder spezifische ungewöhnliche Ausführungsweisen (etwa: technisch unsichere Installationsausführung), Protokoll zur Bundesgewerbereferententagung 2016, Zu Top 17, S. 53, <http://bmdw.gv.at>.

³ Amtsblatt für das Eichwesen, Sondernummer 2/2023 vom 17.5.2023

B Use-Case 1:

Hotel stellt Ladeplätze für Elektrofahrzeuge zur Verfügung



Ausstattung von Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Betrieb

- ☞ Zunächst sind die Eigentumsverhältnisse an den Parkplätzen sowie den Flächen, an denen bauliche Maßnahmen durchgeführt werden (z.B. Verlegung von Stromleitungen vom Parkplatz zum Zählerraum, Installation einer Wallbox an der Wand etc.) festzustellen.
- ☞ Befindet sich die gesamte Tiefgarage einschließlich aller Parkplätze im Eigentum des Hotelbetreibers, ist es in rechtlicher Hinsicht relativ unproblematisch diese mit Ladeinfrastruktur auszustatten.
- ☞ Befindet sich der Parkplatz im Wohnungs- oder Miteigentum, dann sind die Bestimmungen des Wohnungseigentumsgesetzes zu berücksichtigen. Die Errichtung einer „Langsamladestation“ (einphasig 3,7kW/dreiphasig 5,5 kW) gilt als „privilegierte“ Änderung gem. § 16 Abs 2 Z.2 WEG, für die die Zustimmung der anderen Wohnungseigentümer nicht verweigert werden darf.
- ☞ Für die Installation einer Wallbox an der Wand bis 11 kW in einer Tiefgarage wird in allen neun Bundesländern keine baubehördliche Bewilligung (aber in NÖ Meldepflicht!) benötigt. Bei freistehenden Ladestationen, welche mit einem Fundament errichtet werden, höher als 3m sind oder eine höhere Ladeleistung aufweisen und beim Bau von zusätzlichen Ladestellplätzen, gibt es unterschiedliche Bestimmungen, die in dem jeweiligen Bundesland zu berücksichtigen sind (siehe Anhang: „Bauvorschriften“).
- ☞ Brandschutzrechtlich müssen bei Ladeplätzen für Elektrofahrzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien keine gesonderten baulichen Vorschriften für die Parkplätze selbst berücksichtigt werden. Die Lagerung von Lithium-Ionen-Batterien z.B. von E-Bikes, unterliegt zusätzlichen Sicherheitsauflagen (siehe Use-Case 3).
- ☞ Wird die Ladestation vor dem Hotel an einer öffentlichen Straße (also am Gehsteig) errichtet, ist zusätzlich eine straßenbehördliche Genehmigung einzuholen.
- ☞ Jede Ladestation ist eine elektrische Anlage, die nach verbindlichen Sicherheitsbestimmungen (ÖVE/ÖNORMEN) idealerweise von einer zertifizierten Elektrofachfirma anzuschließen, regelmäßig zu überprüfen und zu dokumentieren ist (Anlagenbuch). Der Ladestellenbetreiber ist verantwortlich diesen Pflichten nachzukommen.
- ☞ Der Hotelbetreiber hat als Arbeitgeber dafür zu sorgen, dass die Ladestation nach den anerkannten Regeln der Technik betrieben wird, sich stets in sicherem Zustand befindet und Mängel unverzüglich behoben werden.
- ☞ Es empfiehlt sich in einer vertraglichen Nutzungsvereinbarung mit dem Gast festzuhalten, dass der Gast die Ladestation nach Verfügbarkeit nutzen darf, aber kein Rechtsanspruch auf Nutzung besteht. Weiters sollte der Betreiber mit dem Gast schriftlich vereinbaren, dass er bei Sachschäden nur für grobes Verschulden (etwa wenn die Ladestation nicht von einer Fachfirma errichtet wurde) und nicht für leichte Fahrlässigkeit und entgangenen Gewinn haftet. Der Haftungsausschluss gilt nicht für Personenschäden.
- ☞ Verrechnet er den geladenen Strom gegen eine Gebühr an den Gast weiter, sind die Ausführungen zum Gewerberecht und zur Verrechnung auf Seite 4 zu berücksichtigen.
- ☞ Beauftragt der Hotelbetreiber einen externen E-Mobility Provider, so kann er zwischen verschiedenen Services wählen: Errichtung und Anschluss der Ladestation, eigener Zählpunkt, Betrieb, Wartung, Reservierung, Lastmanagement, Ladekarte und Verrechnung, Datenspeicherung, Fahrzeugverleih, etc.
- ☞ Der E-Mobility Provider wird selbst Vertragspartner des Gastes (z.B. durch digitale Vertragsgestaltung im Internet, auf einer App, etc.). Dann gehen sämtliche vertragliche Pflichten zur Leistung, Information (siehe oben unter „Verrechnung“) sowie Haftung etc. auf diesen über.
- ☞ Das befreit den Hotelbetreiber nicht gänzlich. Entsteht ein Schaden, den der Hotelbetreiber durch die Übertretung einer Schutznorm verursacht hat (z.B. am Garagenplatz wird geraucht, die Ladestation steht im Wasser und der Hotelbetreiber als Eigentümer der Garage bleibt untätig), so haftet er dem Geschädigten weiterhin (deliktisch).

Use-Case 2:

Restaurant bietet Gästen Lademöglichkeit auf eingemieteten Parkplätzen



Ausstattung von Parkplätzen in Miete mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Betrieb

- Bei vermieteten Stellplätzen, die dem Mietrechtsgesetz (MRG) unterliegen, gilt, dass der Mieter die Zustimmung des Vermieters vor Errichtung der Ladestation einzuholen hat. Dieser hat zwei Monate Zeit sich zu äußern, lehnt er nicht ausdrücklich ab so gilt seine Zustimmung als erteilt. Doch auch der Vermieter wird - so er nicht selbst Alleineigentümer des Gebäudes ist, indem sich der Stellplatz befindet -, erst die Zustimmung des oder der Eigentümer einholen müssen.
- Stimmt der Vermieter nicht zu, so kann der Mieter bei Erfüllung aller Voraussetzungen gemäß §9 MRG (ist bei Stellplätzen, die unter das ABGB fallen, analog anwendbar) seinen Duldungsanspruch im Außerstreitverfahren am zuständigen Bezirksgericht durchsetzen. Leider gilt derzeit die Privilegierung von „Langsamladestationen“ nur im Wohnungseigentum (siehe Use-Case 1) und nicht bei Mietrechtsobjekten.
- Schließen sich mehrere Mieter zusammen (z.B. Shoppingcenter), gemeinsam Stellplätze für Gäste mit Ladeinfrastruktur auszustatten, unterscheidet man entweder zwischen einer „E-Mobilitäts-gemeinschaft“ einzelner Mieter oder einer „Gemeinschaftsanlage“ aller Mieter.
- Bei der „E-Mobilitätsgemeinschaft“ übernehmen nur die beteiligten Mieter die Kosten für die Errichtung, Betrieb und laufende Kosten und es entsteht ein Sondernutzungsrecht an der Ladeinfrastruktur. Sie schließen gemeinsam eine Nutzungsvereinbarung und können andere von der Nutzung ausschließen.
- Einigen sich die Mieter gemeinsam mit dem Vermieter/Eigentümer auf eine sog. „Gemeinschaftsanlage“, dann muss es jedem Mieter freistehen, sie - gegen Beteiligung an den Kosten des Betriebes - zu benutzen, auf die faktische Benützbarkeit kommt es nicht an. Der Erhaltungsaufwand würde den Vermieter (Reparaturen, Wartung etc.) treffen, dieser kann ihn aber gemeinsam mit den Errichtungskosten im Rahmen einer Vereinbarung auf die Mieter übertragen.
- Der Vermieter hat nach Beendigung des Mietvertragsverhältnisses einen Wiederherstellungsanspruch gem. § 9 Abs 3 MRG. Das heißt, der Mieter müsste seine Ladestation wieder abbauen und Mauerdurchbrüche brandschutztechnisch versiegeln.
- Einigt sich der Vermieter mit dem Mieter dahingehend, dass die Ladestation nach Beendigung am Stellplatz verbleibt, so hat der Mieter einen Aufwändersatzanspruch (vermindert um die jährliche Abschreibung) gem. §10 Abs 1 MRG.
- Bevor der Mieter selbst umfassende bauliche Maßnahmen für die Verlegung seiner Ladeinfrastruktur übernimmt, sollte er sicherheitshalber einen Blick in die jeweilige Bauordnung werfen. Eigentümer im Neubau bzw. bei großen Renovierungen treffen unter Umständen Leerverrohrung- und Ladepunktverpflichtungen, die der Mieter mitbenutzen könnte (siehe Infobox 1).



Use-Case 3:

Campingplatz verleiht E-Bikes und E-Roller

Verleih und Betrieb von Personal Light Electric Vehicles (PLEVs)

- ☞ Verfügt ein E-Bike über einen Elektromotor mit einer höchstzulässigen Leistung von bis zu 600 Watt und einer maximalen Bauartgeschwindigkeit von 25 km/h gilt es als Fahrrad im Sinne der Straßenverkehrsordnung und es sind die Verhaltens- und Ausrüstungsvorschriften der StVO und der Fahrradverordnung zu berücksichtigen.
- ☞ Bei einem „Klein- und Miniroller“ gem. § 88b StVO mit einem Elektromotor bis 600W/25km/h und einem Felgendurchmesser bis 300mm richten sich wie bei E-Bikes die Verhaltensvorschriften nach den Vorschriften für Fahrrädern. Jedoch gelten dazu noch eigene Ausrüstungsvorschriften.
- ☞ Der Verleih von (E-)Fahrrädern (wie übrigens auch Fahrradtechnik und, -aufbewahrung) ist ein freies Gewerbe, das keinen Befähigungsnachweis braucht. Näheres zum Gewerberecht siehe bitte auf Seite 4.
- ☞ Auch beim Verleih von E-Bikes/E-Rollern gibt es bereits mehrere Geschäftsmodelle am Markt. Entweder wird der Betrieb selbst Vertragspartner und leistet/haftet gegenüber dem Gast im Ausmaß der vertraglich vereinbarten Leistungen eines Mietvertrages (Wartung, Ladung, Reservierung, Verleih, Verrechnung) oder ein externer Betreiber tritt mit dem Kunden in ein Vertragsverhältnis und bietet Verleih, Wartung, Verrechnung etc. an. Der Campingplatz bucht bei dem Betreiber das Service und stellt bloß die Unterbringung der Fahrräder zur Verfügung.
- ☞ Bei der Lagerung von Lithium-Batterien (vom Fahrrad/Roller trennbare Akkus) mit mehr als 500g gelten besondere sicherheitstechnische Pflichten (z.B. §17 AbfallBPV) und Empfehlungen⁴:
- ☞ Die Batterien müssen in einem eigenen brandschutztechnisch geeigneten, gekennzeichneten Raum/Sicherheitsschrank aufbewahrt werden, der Schutz gegen Witterungseinflüsse, Wasser, Feuchtigkeit, übermäßiger Hitze und mechanischer Belastung bietet. Weiters sollten die Batterien getrennt von Stoffen, Gemischen, Sachen und Abfällen aufbewahrt werden, von denen Brand- oder Explosionsgefahr ausgehen können oder die im Brand- oder Explosionsfall ein zusätzliches Gefährdungspotential aufweisen.
- ☞ Die Lagerung sollte Schutz vor Kurzschluss und mechanischen Beschädigungen bieten sowie getrennt von offensichtlich defekten oder beschädigten Lithiumbatterien erfolgen.
- ☞ Es empfiehlt sich eine Rauchwarnanlage sowie jedenfalls einen Feuerlöscher im Raum zu installieren sowie eine innerbetriebliche Unterweisung der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im fachgerechten Umgang mit Lithiumbatterien unter Berücksichtigung von Notfallmaßnahmen vor Aufnahme der Tätigkeit von einem Experten durchführen zu lassen.

⁴ AUVA, Merkblatt M 480 [07/2021], Sicherer Umgang mit Lithium-Batterien, <https://www.auva.at/cdscontent/?contentid=10007.728673&portal=auvaportal>.

Use-Case 4:

Hotels betreiben gemeinsam ein E-Shuttleservice bzw. verleihen Elektroautos

Rechtlich zu beachtende Bestimmungen bei Fahrtendiensten/Carsharing

E-Shuttleservice

- Der gewerbliche Personenverkehr ist ein stark regulierter Bereich. Für das klassische Gästewagengewerbe gem. §3 Abs 1 Z4 GelverkG (Gästetransport Hotel - Knotenpunkt ÖV) muss der Hotelbetreiber eine Konzession bei der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde beantragen. Die Voraussetzungen dafür richten sich nach dem Gelegenheitsverkehrsgesetz und den landesgesetzlichen Betriebsordnungen für das Taxi- und Mietwagengewerbe.
- Es gibt in manchen Gemeinden jedoch auch interessante kommunale Mobilitätsprojekte⁵, bei denen E-Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die nicht in den konzessionierten Bereich fallen.
- Neben den Gästen werden auch ältere Personen, Menschen mit Behinderungen aber auch umweltbewusste BürgerInnen, die auf das eigene Auto verzichten wollen, zu Knotenpunkten des öffentlichen Lebens transportiert. So werden Lücken im öffentlichen Verkehr geschlossen.
- Es gibt oft keine fixen Zeiten und Haltestellen, das Service kann online oder telefonisch bestellt werden. Meist werden die Anschaffungs- und Fixkosten aus öffentlichen Förderungen (siehe Infobox 3) finanziert, die laufenden Betriebskosten werden durch günstige Fahrtarife abgedeckt.
- Das Mobilitätsprojekt wird beispielsweise von der Gemeinde als gemeinnütziger Verein mit ehrenamtlichen „MitarbeiterInnen“ als FahrerInnen und Passagieren als Vereinsmitgliedern organisiert.
- Wichtig ist, dass das Projekt nicht gewerblich betrieben wird, sonst droht eine Konzessionspflicht mit zahlreichen Verpflichtungen gemäß GelverkG.
- In den Vereinsstatuten muss festgelegt sein, dass die Einnahmen die Ausgaben nicht übersteigen, da der Verein nicht auf Gewinn ausgerichtet ist. Ein möglicher nachhaltiger Jahresüberschuss kann zu einer Bildung von Rücklagen oder einer Reduktion der Mitgliedsbeiträge in den Folgejahren verwendet werden.

Verleih E-Auto

- Zum Verleih von Elektroautos an Gäste gilt, dass es sich wie beim E-Bike Verleih um ein freies Gewerbe handelt, das unter den Voraussetzungen des § 32 Abs 1 Z 10 und Abs 2ff GewO (siehe Use-Case 3) als Nebenrecht ausgeübt werden darf (siehe auch Seite 3).
- Es empfiehlt sich jedoch aufgrund der von einem Kraftfahrzeug ausgehenden größeren Gefahr (Gefährdungshaftung nach dem EKHG!) und der Höhe der möglichen Schäden einen detaillierten Mietvertrag mit präzisen Verhaltens- (z.B. Abstellen, Laden des Fahrzeugs) und Haftungsbestimmungen zu erstellen sowie der Abschluss einer zusätzlichen Haftpflichtversicherung für das Elektrofahrzeug (Wird bereits von zahlreichen Versicherungen angeboten).

⁵ https://www.mobil-am-land.at/content/Alternative_Mobilit%C3%A4t_in_Tirol; z.B Staxi Stams: https://www.bedarfsverkehr.at/content/Staxi_Stams.

C Infobox 1: Nationale Bauvorschriften

Die folgenden Verpflichtungen gelten sowohl für den Neubau als auch bei größeren Renovierungen, wenn sich die Stellplätze innerhalb des Gebäudes befinden oder an das Gebäude angrenzen und die Renovierungsmaßnahmen einen dieser Stellplätze oder die elektrische Infrastruktur des Gebäudes umfassen.

	Bewilligungspflicht	Leitungs-, Ladeinfrastruktur (Stand 1. April 2024)
Wien	<p>Garage: Bau von neuen Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur („Ladeplätze“) sind anzeigepflichtig. Ausrüstung von bereits bestehenden Stellplätzen sind bewilligungsfrei.</p> <p>Im Freien: Errichtung einer Stromtankstelle auf öff Verkehrsflächen ist bis zu einer Höhe von 3m bewilligungsfrei (MA 37 mit Bezug auf §62a Abs 1 Z25 B0)</p>	<p>Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 Stellplätze (SP): Jeder 5.SP mit Leerverrohrung auszurüsten; Bei Wohngebäuden >10 SP: Leerverrohrung für jeden SP</p> <p>Ladepunkte: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 SP: für jeden 10 SP mind. ein Ladepunkt</p> <p>Sonstiges: Besteht in einer Anlage zum Einstellen von Kraftfahrzeugen eine Verpflichtung zur Errichtung von einem oder mehreren Behindertenstellplätzen (§8 Abs. 1) und gleichzeitig die Verpflichtung zur Herstellung von Ladepunkten aufgrund § 6 Abs. 3a, ist zumindest auf einem dieser Behindertenstellplätze ein Ladepunkt zu schaffen.</p> <p>Mit der BO-Novelle 2023 wurde ein neues Zonenmodell (§§ 48ff WGarG) für die Stellplatzerfordernisse eingeführt: Das Stadtgebiet wird auf Grundlage der Erreichbarkeit der Liegenschaft mit öffentlichen Verkehrsmitteln und auf Grundlage der Nähe zum Stadtzentrum in 3 Zonen gegliedert. Der Umfang der Stellplatzverpflichtung ist von der Zone abhängig, in der die Liegenschaft situiert ist. Die Stellplatzanzahl kann weiters durch den Einbau von Ladepunkten und Carsharing-Angeboten reduziert werden (§50b WGarG).</p>
Bgl	bewilligungsfrei	<p>Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 Stellplätze (SP): Jeder 5.SP mit Leerverrohrung auszurüsten</p> <p>Bei Wohngebäuden >10 SP: Leerverrohrung für jeden SP</p> <p>Ladepunkte: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 SP für jeden 10 SP mindestens ein Ladepunkt</p>
NÖ	Die Herstellung von Ladepunkten ist meldepflichtig, der Meldung ist ein Elektroprüfbericht beizulegen	<p>Leitungsinfrastruktur: (Def., bestehend aus Leerverrohrungen oder Kabeltassen für Elektrokabel, Platzreserven für Stromzähler und Stromverteiler, ausreichende Dimensionierung der Hausanschlussleitungen und dgl.)</p> <p>Bei Wohngebäuden >2 Wohnungen: alle Pflichtstellplätze sind mit Leitungsinfrastruktur für den späteren Anschluss einer Ladestation mit 11 kw auszurüsten</p> <p>Bei Nicht-Wohngebäuden mit nicht öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit >10 SP: Jeder 5. SP ist mit Leitungsinfrastruktur auszurüsten für die spätere Errichtung einer Ladstation mit 22 kW</p> <p>Bei Gebäuden mit öffentlich zugänglichen Abstellanlagen und bei sonstigen öffentlich-zugänglichen Abstellanlagen > 10 SP: jeder 5. SP mit Leitungsinfrastruktur für die spätere Errichtung einer Ladestation mit 22 kW</p> <p>Ladepunkte: Bei Nicht-Wohngebäuden mit nicht öffentlich zugänglichen Abstellanlagen > 10 SP: 1 Ladepunkt mit 22 kW</p> <p>Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen > 10 SP pro 25 SP ein Ladepunkt mit 22 kW</p>

Bei Nicht-Wohngebäuden mit Abstellanlagen mit durchschnittlicher Fahrzeug-Abstelldauer >6 Stunden können stattdessen auch entweder 2 Ladepunkte mit 11 kW oder 4 Ladepunkten mit 3,7 bzw. 3,0 kW ausgestattet werden

Nachrüstverpflichtung: Bei Abstellanlagen von Gebäuden mit mehr als 20 SP für Nicht-Wohnnutzungen, die auf Grund der Rechtslage vor dem Inkrafttreten der Bestimmungen der NÖ Bauordnung 2014, LGBl. Nr. 32/2021, bewilligt wurden, ist bis zum 1. Jänner 2025 zumindest ein Stellplatz mit einem Ladepunkt mit einer Leistung von mindestens 20 kW Ladeleistung auszustatten.

Sonstiges: Von o.g. Verpflichtung sind jene SP ausgenommen, bei denen die Herstellung der Ladeinfrastruktur auf Grund der örtlichen Gegebenheiten (z. B. Entfernung) oder auf Grund eingeschränkter Nutzungsdauer der Stellplätze (z. B. Besucherstellplätze bei Sportanlagen) zu einem wirtschaftlich unverhältnismäßigen Aufwand führen würde.

OÖ	bewilligungsfrei	<p>Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 SP: jeder 5.SP mit Leerverrohrung oder Kabeltrassen für Elektrokabel ausgerüstet sein, die auf 11kW ausgelegt sind, Ausnahme bei Renovierungen übersteigen Kosten >7%</p> <p>Bei Wohngebäuden >10 SP: Leerverrohrung für jeden SP, auf 3,7kW ausgelegt</p> <p>Ladepunkte: Bei Nichtwohnggebäuden >10 SP: 1 Ladepunkt mit 11 kW Ausnahme > KMU</p>
Stmk	bewilligungsfrei	<p>Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden und sonstigen öffentlich zugänglichen Abstellanlagen >10 SP: jeder 5.SP mit Leitungsinfrastruktur (Leerverrohrung, Platzreserven für Stromzähler und Stromverteilung) ausgerüstet</p> <p>Bei Wohngebäuden >4 Wohnungen oder >10 SP: Leerverrohrung für jeden SP, auf 11kW ausgelegt</p> <p>Ladepunkte: Bei Nichtwohnggebäuden >10 SP: mind. 1 Ladepunkt mit 22 kW pro 25 SP</p> <p>Sonstiges: Folgende Ausnahmebestimmungen kommen zur Anwendung: Herstellungskosten übersteigen 7% der Renovierungskosten; wirtschaftlich unverhältnismäßiger Aufwand aufgrund örtlicher Gegebenheiten</p>
Sbg	bewilligungsfrei	<p>Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 Stellplätze (SP): Jeder 5.SP</p> <p>Bei Wohngebäuden >10 SP: Für jeden SP</p> <p>Ladepunkte: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 SP: ein Ladepunkt</p> <p>Nachrüstverpflichtung: Bei bestehenden Nicht-Wohnbauten oder gemischt genutzten Bauten mit einem Stellplatzerfordernis von mehr als 20 Stellplätzen (für die Nicht-Wohnnutzung) ist bis zum 1. Jänner 2024 jedenfalls ein Ladepunkt nachzurüsten</p>
Ktn	bewilligungsfrei	<p>Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 SP: jeder 5.SP mit Leitungsinfrastruktur (Schutzrohre für Elektrokabel) ausgerüstet</p> <p>Bei Wohngebäuden >10 SP: Leerverrohrung für jeden SP</p> <p>Ladepunkte: Bei Nichtwohnggebäuden >10 SP: mind. 1 Ladepunkt</p> <p>Sonstiges: Folgende Ausnahmebestimmungen kommen zur Anwendung: Herstellungskosten übersteigen 7% der Renovierungskosten; drohende Netzinstabilität oder mangelnde Energieversorgung, Gebäude befindet sich im Eigentum von KMU</p>

Tirol	In der Garage: bewilligungsfrei Im Freien und mit einem Fundament verbunden > Anzeigepflicht	<p>Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden>10SP: jeder 5.SP mit Leitungsinfrastruktur (Leerverrohrungen oder Kabeltrassen für Elektrokabel, Platzreserven für Stromzähler, Stromverteilung und dergleichen) ausgerüstet Bei Wohngebäuden>10 SP: Leerverrohrung für jeden SP</p> <p>Ladepunkte: Bei Nichtwohngebäuden>10SP: 1 Ladepunkt</p> <p>Nachrüstverpflichtung: Bei Nichtwohngebäuden>20SP ist mind. 1 Ladepunkt bis 2025 zu errichten</p> <p>Sonstiges: Ausnahmebestimmung: Herstellungskosten übersteigen 7% der Renovierungskosten</p>
Vbg	bewilligungsfrei sofern Abstandsflächen (§5) und Mindestabstände (§6 Vbg BG) eingehalten werden	<p>Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden>10SP: jeder 5.SP mit geeigneter Leitungsinfrastruktur Bei Wohngebäuden>10 SP: Leerverrohrung für jeden SP</p> <p>Ladepunkte: Bei Nichtwohngebäuden>10SP: 1 Ladepunkt mit 22 kW</p> <p>Nachrüstverpflichtung: Bei Nichtwohngebäuden>20SP ist mind. 1 Ladepunkt mit 22 kW bis 2025 zu errichten, ausgenommen davon sind Gebäude im Eigentum von KMU</p> <p>Sonstiges: Ausnahmebestimmung: Herstellungskosten übersteigen 7% der Renovierungskosten</p> <p>Eigene Bestimmung für Ladeinfrastruktur für E-Bikes: Wohngebäude>3Wohnungen: Fahrradstellflächen sind mit geeignete Leitungsinstallation für Elektrofahräder auszustatten, Voraussetzungen (Neubau/Renovierung) wie bei E-Autos</p>

Infobox 2: Paragrafen

	<u>Bewilligungspflicht</u>	<u>Leitungs-, Ladeinfrastruktur (Stand 1. April 2024)</u>	<u>Umsetzung</u>
Wien	§62a Abs 1 Z10 BO §3 Abs 1 Z4 WGarG 2008	§6 Abs3-3b WGarG §8 Abs 1a WGarG §50b WGarG (Kompensationsmaßnahmen bei Stellplätzen im neuen Zonenmodell)	LGBI 61/2020 LGBI 37/2023 (Novelle)
Bgl	§ 1 Abs 2 Z19 Bgld BauG	§ 40a Bgld. BauVO 2008	LGBI 22/2021
NÖ	§16 Abs 1 Z. 6 NÖ BO	§ 64 Abs3-8 NÖ BO	LGBI 32/2021
OÖ	x	§ 20 OÖ BauTV 2013	LGBI 66/2020
Stmk	§3 Z7 Stmk BauG	§92a Stmk BauG	LGBI 91/2021
Sbg	x	§ 37a BauTG 2015 § 49a BauTG 2015	LGBI 62/2021
Ktn	§2 Abs2 lit.e K-BO	§18 Abs 5 K-BO §50d und §50e K-BV	LGBI 116/2020
Tirol	§ 28 Abs 2 lit.g TBO 2022	§ 10 TBO 2022 §37a, 37b TBV 2016	LGBI 61/2020
Vbg	§ 20 Abs 3 Vbg BauG	§42a Vbg BautechnikVO	LGBI 59/2020, LGBI 67/2021 (Leitungsinstallation für E-Bikes)

Infobox 3:

Förderungen

Das **Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)** fördert die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur (Standssäulen und Wallboxen), an der ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energieträgern erhältlich ist, für den betrieblichen Einsatz und in bestimmten Fällen auch Elektrofahrzeuge (Stand 01/24). Abgewickelt werden diese Förderungen per eingereichten Antrag nach Kauf der Ladestation von der Kommunalcredit bis zu einer bestimmten Frist. Nach erfolgreicher Registrierung muss innerhalb von 36 Wochen der Antrag gestellt werden UND die Rechnung darf zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als 9 Monate sein.
<https://www.umweltfoerderung.at/betriebe> > Fahrzeuge & Ladeinfrastruktur

Der **Klima- und Energiefonds** fördert zu den Themen: Energiewende, Mobilitätswende, Klimawandel und Bewusstseinsbildung. Neben seinen punktuellen Förderungen zu Fotovoltaik, Ladeinfrastruktur, etc. fördert er auch größere Mobilitätsprojekte unter Zusammenschluss mehrerer Projektteilnehmer:innen wie zB: Energie- und Modellregionen, Energiegemeinschaften etc. und bietet auf seiner Website Faktenchecks, Publikationen und Berichte über Vorzeigeprojekte.
<https://www.klimafonds.gv.at/>

Mit der **Förderdatenbank der Austrian Energy Agency** können neben Bundesförderungen auch alle verfügbaren Bundesländerförderungen ua zu Ladeinfrastruktur und Elektrofahrzeugen abgefragt werden.
<https://www.energyagency.at/fakten/foerderungen> > Art der Förderung > Elektroladeinfrastruktur oder > Elektrofahrzeugen

Mit dem **klimaaktiv mobil Programm für den Tourismus- und Freizeitbereich** werden Maßnahmen für einen klimafreundlichen Tourismus und ein nachhaltiges Freizeitangebot gefördert. Der Schwerpunkt liegt auf Beratung für Mobilitätsmanagement.
https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/freizeit_tourismus.html

Infobox 4:

Weitere interessante Links

Die Broschüre „**Wie wird meine Tourismusdestination nachhaltig mobil. Anleitung für Praktikerinnen und Praktiker**“ (2022) Handlungsfelder, Praxisbeispiele zum Einsatz von Elektromobilität und andere Nachhaltigkeitsprojekte im Tourismus, Förderungen, Kontakte, etc. <https://www.wko.at/oe/tourismus-freizeitwirtschaft/wie-wird-meine-tourismusdestination-nachhaltig-mobil.pdf>

Innovative Branchenlösungen stellt das **Fachportal hotelimpulse.at** vor und berät die Zielgruppe Hotelmanager:innen auch mit Studien zu Elektromobilität. <https://www.hotelimpulse.at/>

Kostenfreie Webinare der Firma **Chargepoint**, die Themen rund um die E-Ladeinfrastruktur beleuchten. <https://www.chargepoint.com/de-de/about/webinars-events>

Im Jahr 2021 wurde die **Tourismusregion Zell am See-Kaprun** zur Vorzeigeregion für Klimaschutz im Tourismus. In ihrem KEM-Bericht (Klima- und Energiemodellregion) werden zahlreiche Klimaschutzmaßnahmen im Tourismus vorgestellt. <https://www.tourismus-modellregion.at/>

Der **Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ)** vertritt die Interessen von elf Energieunternehmen in Österreich. Hier finden sich interessante Facts, Best Practice Beispiele, Podcast etc. <https://www.beoe.at/>

Der **Bundesverband eMobility-Austria (BVe)** organisiert Informations- und Netzwerkveranstaltungen in ganz Österreich: <https://www.biem.at/home>

Das führende digitale Branchenmedium im deutschsprachigen Raum. Fundierte Berichterstattung über Elektromobilität mit News, Trends, Hintergründen, Interviews, Fahrberichten, Videos, Podcasts etc. <https://www.electrive.net/>

AUTORIN: DR. DAPHNE FRANKL-TEMPL, MA.
RECHTSANWALTSKANZLEI TEMPL

MEDIENINHABER UND
HERAUSGEBER:
WIRTSCHAFTSKAMMER
ÖSTERREICH,
BUNDESSPARTE
TOURISMUS UND
FREIZEITWIRTSCHAFT,
WIEDNER HAUPTSTRASSE 63,
1045 WIEN

STAND: APRIL 2024

