

E-MOBILITÄT IM TOURISMUS



A EINFÜHRUNG

3

B USE-CASES

4

- 1 Hotel stellt Ladeplätze für Elektrofahrzeuge in der Hotelgarage 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

8

- 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 (2019 +40% zu 2018; 01/2020 Bestand 38.592 (BEV, PHEV, FCEV))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 werden zur Verfügung gestellt?
- 🔌 Bei höheren bzw. vielen 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 (Jänner 2020), <http://austriatech.at>

B Use-Case 1:

Hotel stellt Ladeplätze für Elektrofahrzeuge in der Hotelgarage zur Verfügung



Ausstattung von Parkplätzen im Eigentum 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.
- ☞ Für die Installation einer Wallbox an der Wand bis 11 kW in einer Tiefgarage wird in allen neun Bundesländern keine baubehördliche Bewilligung 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.
- ☞ Brandschutzrechtlich müssen bei Ladepunkten für Elektrofahrzeuge mit Lithium-Ionen-Batterien keine gesonderten baulichen Vorschriften für die Parkplätze selbst berücksichtigt werden. Dies gilt nicht für die Lagerung von Lithium-Ionen-Batterien selbst z.B. von E-Bikes, diese unterliegen gesonderten Vorschriften (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 (CPO) 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, so wird er nicht Stromhändler im Sinne des ELWOG, sondern es kommt die Gewerbeordnung zur Anwendung. Den Ladestellenbetrieb kann er im Rahmen des § 32 Abs 1a GewO als Nebenrecht (keine eigene Anmeldung nötig!) ausüben, wenn das Laden von Elektrofahrzeugen seiner Gäste die eigene Leistung wirtschaftlich sinnvoll ergänzt und 30 Prozent seines Jahresgesamtumsatzes nicht übersteigt.
- ☞ Eine Betriebsanlagengenehmigung ist in der Regel nicht einzuholen, als nicht spezifische ungewöhnliche oder gefährliche örtliche Umstände (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) auftreten².

- ☞ Beauftragt der Hotelbetreiber einen externen Ladestellenbetreiber (meist EVUs) so kann er zwischen verschiedenen Services wählen: Errichtung und Anschluss der Ladestation, die Ladestation (Hardware) selbst, eigener Zählpunkt, Betrieb, Wartung, Reservierung, Lastmanagement, Ladekarte und Verrechnung, Datenspeicherung.
- ☞ Der externe Ladestellenbetreiber kann selbst Vertragspartner des Gastes werden (z.B. durch digitale Vertragsgestaltung im Internet, auf einer App). Dann würden sämtliche vertragliche Pflichten zur Leistung sowie die Haftung etc. auf diesen übergehen. 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 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.
- ☞ Schließen sich mehrere Mieter zusammen (z.B. Shoppingcenter), gemeinsam Stellplätze für die Gäste mit Ladeinfrastruktur auszustatten, unterscheidet man entweder zwischen einer „E-Mobilitätsgemeinschaft“ 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 benützen, 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 wieder brandschutztechnisch versiegeln.

² Protokoll zur Bundesgewerbereferententagung 2016, Zu Top 17, S. 53, <http://bmdw.gv.at>

- ☞ Einigt sich der Vermieter mit dem Mieter dahingehend, dass die Ladestation nach Beendigung am Stellplatz verbleibt so hat der Mieter einen Aufwendungsersatzanspruch (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 bzw. in die Novelle zur europäischen Gebäuderichtlinie (EPBD, 2010/31/EU) werfen, die bis März 2020 von den Mitgliedstaaten umzusetzen war. Eigentümer von neuen Gebäuden bzw. bei großen Renovierungen treffen unter Umständen Leerverrohrung- und Ladepunktverpflichtungen, die der Mieter mitbenützen könnte (siehe Infobox 1,4).



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. Es gibt jedoch eigene Ausrüstungsvorschriften (siehe im Detail Infobox 3).
- ☞ Der Verleih von (E-)Fahrrädern (wie übrigens auch Fahrradtechnik und, -aufbewahrung) ist ein freies Gewerbe, das keines Befähigungsnachweises bedarf.
- ☞ 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 via App mit dem Kunden in ein Vertragsverhältnis und bietet Verleih, Wartung, 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 gelangen besondere sicherheitstechnische Vorschriften (z.B. §17 AbfallBPV) zur Anwendung.
- ☞ Die Batterien sollten 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.

Use-Case 4:

Hotels betreiben gemeinsam ein E-Shuttleservice bzw. verleihen Elektroautos

Rechtlich zu beachtende Bestimmungen bei Fahrtendiensten/Carsharing

- 🚗 Immer mehr (Tourismus-)Gemeinden setzen E-Fahrzeuge im Shuttleservice ein: z.B. Abhol- und Bringservice vom Bahnhof zum Hotel, Seilbahnen etc.
- 🚗 Neben den Gästen werden auch ältere Personen, Menschen mit Behinderungen aber auch umweltbewusste BürgerInnen, die auf das eigene Auto verzichten wollen, von zu Hause zu Knotenpunkten des öffentlichen Lebens transportiert. Es gibt keine fixen Zeiten und Haltestellen, das Service kann online oder telefonisch bestellt werden.
- 🚗 Dies unterscheidet ein solches Nachhaltigkeitsprojekt vom klassischen gewerblichen Gästewagenbetrieb gem. §3 Abs 4. GelverkG bzw. Anrufsammeltaxis gem. §38 Kraftfahrliniengesetz.
- 🚗 Meist werden die Anschaffungs- und Fixkosten aus öffentlichen Förderungen finanziert, die laufenden Betriebskosten werden durch 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.
- 🚗 Zum Verleih von Elektroautos an Gäste gilt, dass es sich wie beim E-Bike Verleih um ein freies Gewerbe handelt (siehe Use-Case 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).

C Infobox 1:

Nationale Bauvorschriften

	<u>Bewilligungspflicht</u>	<u>Leitungs-, Ladeinfrastruktur (Stand 1. September 2020)</u>
Wien	<p>Garage: Bau von neuen Stellplätzen (SP) mit Ladeinfrastruktur („Ladepplätze“) sind anzeigepflichtig. Ausrüstung von bereits bestehenden Stellplätzen sind bewilligungsfrei</p> <p>Im Freien: Errichtung einer Stromtankstelle auf öffentlichen Verkehrsflächen ist bis zu einer Höhe von 3m bewilligungsfrei</p>	Bei neuer Garage ist eine Leerverrohrung, Platzreserven für Stromverzählerung und -verteilung sowie Planungsreserven für Netzanschlussleistung zu berücksichtigen.
Bgl	bewilligungsfrei	Leitungsinfrastruktur (LI) > 50 SP
NÖ	Ladestationen bis 20kw sind bewilligungsfrei, darüber meldepflichtig	<p>Ladepunkte: Bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen > 50 SP (seit 1.1.2011 bewilligt) ab 1.1.2016 pro angefangenen 25 SP bis 31.12.2018 eine Ladestation (LS) für beschleunigtes Laden (20kw)</p> <p>Öffentlich zugängliche Abstellanlagen mit durchschnittlicher Fahrzeug-Abstelldauer > 6 Stunden können stattdessen auch mit je 4 Ladepunkten mit 3 kW ausgestattet werden</p> <p>Leitungsinfrastruktur: Bei Wohngebäuden > 2 Wohnungen > 1/2 aller SP Ausnahme > wirtschaftlich unverhältnismäßigen Aufwand</p> <p>Bei allen anderen nicht öffentlich zugänglichen Abstellanlagen mit > 10 SP pro angefangenen 10 SP ein SP mit LI für 1 Ladepunkt (mind. 3 kW) oder pro angefangenen 25 SP ein SP mit 1 LS für beschleunigtes Laden</p> <p>Bei öff. zugängl. Abstellanlagen > 50 SP pro 10 SP ein SP nachträglich mit einer LS für beschleunigtes Laden (mind. 20 kW)</p>
OÖ	bewilligungsfrei	Leitungsinfrastruktur bei öffentlich zugänglichen Abstellanlagen > 50 SP diese sind bis 31.12.2018 mit LS auszustatten
Stmk	bewilligungsfrei	Leitungsinfrastruktur bei Einkaufszentren/Abstellanlagen > 50 SP, je 50 SP sowie Ermächtigungsgrundlage für Gemeinden abweichend von Abs. 1, weitergehende Vorkehrungen für Leitungs- und Ladeinfrastruktur festzulegen
Sbg	bewilligungsfrei	Leitungsinfrastruktur > 50 SP

	Bewilligungspflicht	Leitungs-, Ladeinfrastruktur (Stand 1. September 2020)
Ktn	bewilligungsfrei	Detaillierte nicht veröffentlichte Bau- und Gewerbeauflagen für Lade- und Leitinfrastruktur: wenden Sie sich an die zuständige Bau- und Gewerbebehörde!
Tirol	In der Garage: bewilligungsfrei Im Freien und mit einem Fundament verbunden > Anzeigepflicht	Leitungsinfrastruktur: Bei Wohngebäuden > 10 SP alle SP auszurüsten; bei Nichtwohngebäuden > 10 SP 20 % der SP Ausnahmen: siehe EPBD-RL Ladeinfrastruktur: Bei Nichtwohngebäuden > 10 SP 1 LP Nichtwohngebäuden > 20 SP 1 LP bis 2025
Vbg	bewilligungsfrei sofern Abstandsflächen (§5) und Mindestabstände (§6 Vbg BG) eingehalten werden	Umsetzung der EPBD-RL vorrausichtlich im Sommer 2020

Infobox 2: Paragrafen

	Bewilligungspflicht	Leitungs-, Ladeinfrastruktur (Stand 1. September 2020)
Wien	§62a Abs 1 Z10 BO §3 Abs 1 Z4 WGarG 2008	§6 Abs3 WGarG
Bgl	§1 Abs 2 Z19 Bgld BauG	§40a Bgld. BauVO 2008
NÖ	§16 NÖ BO	§64 Abs3-8 NÖ BO
OÖ	x	§20 OÖ BauTV 2013
Stmk	§3 Z7 Stmk BauG	§92a Stmk BauG
Sbg	x	§38 Abs 4 Z2 BauTG 2015
Ktn	§2 Abs2 lit.f K-BO	§18 Abs 5 K-BO (eigene Bestimmungen in Klagenfurt StellplatzRL+Bau-Gewerbeauflagen!)
Tirol	§28 Abs 2 lit.g TBO 2018	§10 TBO 2018, §37a, 37b TBV 2016
Vbg	§20 Abs 3 Vbg BauG	x

Infobox 3:

Förderungen³

Eine gute Übersicht bietet das Factsheet E-Mobilitätsförderung 2020:

www.umweltfoerderung.at/fileadmin/user_upload/media/umweltfoerderung/Uebergeordnete_Dokumente/Factsheet_E-Mobilitaetsfoerderung_2020.pdf

Unterlagen zur Einreichung von Bundesförderungen für E-Mobilität:

www.umweltfoerderung.at/betriebe/ > Fahrzeuge

Materialien zur Förderungsaktion E-Ladeinfrastruktur finden sich unter

www.umweltfoerderung.at/betriebe/ > Mobilitätsmanagement

Der Klima- und Energiefonds setzt spezielle Förderschwerpunkte, etwa für Elektro-Zweiräder, -Fahrräder und Transporträder oder für multimodale Verkehrssysteme:

www.klimafonds.gv.at/ausschreibungen/

Mit dem Förderwegweiser der österreichischen Energieagentur können auch alle verfügbaren

Bundesländerförderungen abgefragt werden: www.energyagency.at/fakten-service/foerderungen.html

Zusätzlich können Unternehmen bis 28. Februar 2021 für ökologische Maßnahmen eine Investitionsprämie von 14 Prozent beantragen:

www.aws.at/corona-hilfen-des-bundes/aws-investitionspraemie/

3 Quelle: UMDENKEN / UMLENKEN ZU E-MOBILITÄT, Seite 20

Infobox 4:

EU EPBD-Vorschriften⁴

Neue bzw. renovierungsbedürftige Nichtwohngebäude > 10 Stellplätze (SP)	Mind. 1 Ladepunkt und Leerverrohrung für jeden 5. SP
Neue bzw. renovierungsbedürftige Nichtwohngebäude > 20 SP	Bis 1.1.2025 MS legen Anforderungen für Einbau einer Mindestanzahl an Ladepunkten fest
Neue bzw. renovierungsbedürftige Wohngebäude > 10 SP	Leerverrohrung für jeden Stellplatz! (Ausnahmen möglich z.B. KMU, nicht wirtschaftlich etc.!)
Die neuen Vorschriften gelten für den Neubau und bei größeren Renovierungen, bei denen der Parkplatz oder elektrische Leitungen des Gebäudes von der Renovierung umfasst sind/MS sollen regulatorische Hindernisse bei Genehmigungs- und Zulassungsverfahren beseitigen!	

4 EPBD: European Directive for the Energy Efficiency of Buildings – EU Gebäuderichtlinie

Infobox 5:

E-Roller StVO-Novelle

NEU §88b StVO „Klein- oder Miniroller“:	mit Elektromotor bis 600W/25 km/h ohne Sitzvorrichtung, mit Lenkstange, Trittbrett, Felgendurchmesser max. 300 mm
Einhaltung der Verhaltensvorschriften für Fahrräder (§§65 StVOff):	<ul style="list-style-type: none">• Pflicht zur Benutzung von Radwegen, es darf grundsätzlich nicht am Gehsteig gefahren werden!• Roller darf nur am Gehsteig abgestellt werden, wenn breiter als 2,5m, gilt nicht im ÖV Haltestellenbereich, außer bei Fahrradständern• Roller müssen platzsparend und sicher stehen, so dass sie nicht umfallen oder den (Fußgänger-) Verkehr behindern• Beachtung von Alkohol- und Drogenbestimmungen
Eigene Ausrüstungsvorschriften für Klein- und Miniroller:	<ul style="list-style-type: none">• Wirksame Bremsvorrichtung• Rückstrahler oder Rückstrahlfolien und Beleuchtung
Dazu können eigene Akkreditierungsregeln, ortspolizeiliche Verordnungen etc. von der Gemeinde/Stadt erlassen werden	
„E-Roller“ mit Felgendurchmesser > 300mm gelten (600W/25km/h) als E-Fahrrad gem. §2 Abs 1 Z 22 lit. d StVO (Ausrüstung gem. Fahrradverordnung!)	
„E-Moped“ mit > 600W, 25 km/h gilt als Kraftrad/Motorfahrrad gem. §2 Abs 1 Z 14 KFG (Moped-Führerschein, Altersgrenze, Versicherungs-, Helmpflicht, Kennzeichen, etc.)	
Das Lastenfahrrad gilt nun als „Lastfahrzeug“ iSd §2 Abs 1 Z 23 StVO > Benützung der Ladezonen möglich	

Infobox 6:

Links

Mehr Informationen über nachhaltige Mobilitätsprojekte finden Sie im Leitfaden Tourismusmobilität (BMNT, BMVIT 2019): Praxisbeispiele zum Einsatz von Elektromobilität und andere Nachhaltigkeitsprojekte im Tourismus, Förderungen, Kontakte, etc.

<https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/Anleitung-Praktiker.html>

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

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

