

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 (rund 20% Anteil an den Neuzulassungen; 07/2022 Bestand 130.264 (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 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 (Juli2022), <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. Seit 1.1.2022 gilt die Errichtung einer „Langsamladestation“ (einphasig 3,7kW/dreiphasig 5,5 kW) als „privilegierte“ Änderung gem. § 16 Abs 2 Z.2 WEG, für die die Zustimmung der anderen Wohnungseigentümer nicht verweigert werden darf. (WEG-Novelle 2022, BGBl. I Nr. 222/2021, Erläuterungen S.9)
- ☞ 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 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 („Charge Point Operator“ 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 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 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-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 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.

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

- 🔗 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 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 werfen. Eigentümer im Neubaubzw. 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. Jedoch gelten eigene Ausrüstungsvorschriften .
- 🔗 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 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 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

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.

	<u>Bewilligungspflicht</u>	<u>Leitungs-, Ladeinfrastruktur (Stand 1.Oktober 2022)</u>
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 mindestens 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>
Bgl	bewilligungsfrei	<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 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 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 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 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

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%
Bei Wohngebäuden >10 SP: Leerverrohrung für jeden SP, auf 3,7kW ausgelegt
Ladepunkte: Bei Nichtwohngebäuden >10 SP: 1 Ladepunkt mit 11 kW Ausnahme > KMU

Stmk bewilligungsfrei

Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden und sonstigen öffentlich zugänglichen Abstellanlagen >10 SP: jeder 5.SP mit Leitungsinfrastruktur (Leerverrohrung, Platzreserven für Stromzähler und Stromverteilung) ausgerüstet
Bei Wohngebäuden >4 Wohnungen oder >10 SP: Leerverrohrung für jeden SP, auf 11kW ausgelegt
Ladepunkte: Bei Nichtwohngebäuden >10 SP: mind. 1 Ladepunkt mit 22 kW pro 25 SP
Sonstiges: Folgende Ausnahmebestimmungen kommen zur Anwendung: Herstellungskosten übersteigen 7% der Renovierungskosten; wirtschaftlich unverhältnismäßiger Aufwand aufgrund örtlicher Gegebenheiten

Sbg bewilligungsfrei

Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 Stellplätze (SP): Jeder 5.SP
Bei Wohngebäuden >10 SP: Für jeden SP
Ladepunkte: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 SP: ein Ladepunkt
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

Ktn bewilligungsfrei

Leitungsinfrastruktur: Bei Nicht-Wohngebäuden >10 SP: jeder 5.SP mit Leitungsinfrastruktur (Schutzrohre für Elektrokabel) ausgerüstet
Bei Wohngebäuden >10 SP: Leerverrohrung für jeden SP
Ladepunkte: Bei Nichtwohngebäuden >10 SP: mind. 1 Ladepunkt
Sonstiges: Folgende Ausnahmebestimmungen kommen zur Anwendung: Herstellungskosten übersteigen 7% der Renovierungskosten; drohende Netzinstabilität oder mangelnde Energieversorgung, Gebäude befindet sich im Eigentum von KMU

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 Nichtwohnggebäuden>10SP: 1 Ladepunkt</p> <p>Nachrüstverpflichtung: Bei Nichtwohnggebäuden>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 Nichtwohnggebäuden>10SP: 1 Ladepunkt mit 22 kW</p> <p>Nachrüstverpflichtung: Bei Nichtwohnggebäuden>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: Fahrradabstellflächen sind mit geeignete Leitungsinstallation für Elektrofahrräder auszustatten, Voraussetzungen (Neubau/Renovierung) wie bei E-Autos</p>

Infobox 2: Paragrafen

	<u>Bewilligungspflicht</u>	<u>Leitungs-, Ladeinfrastruktur (Stand 1. Jänner 2021)</u>	<u>Umsetzung EPBD³</u>
Wien	§62a Abs 1 Z10 BO §3 Abs 1 Z4 WGarG 2008	§6 Abs3-3b WGarG §8 Abs 1a WGarG	LGBL 61/2020
Bgl	§ 1 Abs 2 Z19 Bgld BauG	§ 40a Bgld. BauVO 2008	LGBL 22/2021
NÖ	§16 Abs 1 Z. 6 NÖ BO	§ 64 Abs3-8 NÖ BO	LGBL 32/2021
OÖ	x	§ 20 OÖ BauTV 2013	LGBL 66/2020
Stmk	§3 Z7 Stmk BauG	§92a Stmk BauG	LGBL 91/2021
Sbg	x	§ 37a BauTG 2015 § 49a BauTG 2015	LGBL 62/2021
Ktn	§2 Abs2 lit.e K-BO	§18 Abs 5 K-BO §50d und §50e K-BV	LGBL 116/2020
Tirol	§ 28 Abs 2 lit.g TBO 2022	§ 10 TBO 2022 §37a, 37b TBV 2016	LGBL 61/2020
Vbg	§ 20 Abs 3 Vbg BauG	§42a Vbg BautechnikVO	LGBL 59/2020, LGBL 67/2021 (Leitungsinstallation für E-Bikes)

³ EPBD: European Directive for the Energy Efficiency of Buildings – EU Gebäuderichtlinie 2010/31/EU (geändert mit RL 2018/844/EU)

Infobox 3:

Förderungen

Auf der Seite der bundesweiten Abwicklungsstelle Kommunal Kredit <https://umweltfoerderung.at> finden Sie Förderungen zu E-Autos und E-Ladeinfrastruktur (zB. E-MOBILITÄTSOFFENSIVE 2022: <https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/e-mobilitaetsoffensive-2022.html>)

Mit der Förderdatenbank der Austrian Energy Agency können neben Bundesförderungen auch alle verfügbaren Bundesländerförderungen abgefragt werden:
<https://www.energyagency.at/fakten/foerderungen>

Hier finden Sie eine Auswahl an Vorzeigeprojekten aus vom Klimafonds geförderten Projekten zum Thema Mobilitätswende
<https://www.klimafonds.gv.at/themen/mobilitaetswende/vorzeigeprojekte/>

Infobox 4:

Weiter interessante Links

Mehr Informationen über nachhaltige Mobilitätsprojekte finden Sie im „Leitfaden Tourismusmobilität“ (BMNT, BMVIT 2020): Praxisbeispiele zum Einsatz von Elektromobilität und andere Nachhaltigkeitsprojekte im Tourismus, Förderungen, Kontakte, etc. unter <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/Anleitung-Praktiker.html>

Austria Tech: „Ladeinfrastruktur für Hotels“ Leitfaden 2019: https://austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/5be5b270cb/Ladeinfrastruktur_fuer_Hotels.pdf

Innovative Branchenlösungen stellt das Fachportal
<https://hotelimpulse.at> vor und berät die Zielgruppe Hotelbetriebe

Kostenfreie Webinare, die Themen rund um die E-Ladeinfrastruktur behandeln finden sich auf
<https://www.chargepoint.com/de-de/about/webinars-events>

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

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

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

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

STAND: OKTOBER 2022

