

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Klimaaktivismus und Führerschein

Peter Bußjäger

Die Umsetzung der Änderung der Kfz-Haftpflichtversicherungs-RL durch das KraftVerÄG 2023

Dietmar Dokalik, Brigitte Schuster

Werbung auf Autobahnbrücken

Helmut Kinczel

Elektromobilität „Fit für 55“

Stephan Cejka

Rechtsprechung

Schockschadenschmerzensgeld für Stiefvater nach Tod seines mj Stiefsohns

Barbara C. Steininger

Verkehrsunfall durch Behinderten aus Betreuungseinrichtung im Rahmen eines sog „Einkaufstrainings“

Monika Hinteregger

Judikaturübersicht und Verwaltung

Lenkverbot für Fahrräder, für die Dauer ist § 26 FSG kein Orientierungsmaßstab

Elektromobilität „Fit für 55“

Der Beitrag schnell gelesen

Immer mehr batteriebetriebene Elektro- und Hybridfahrzeuge sind auf Österreichs Straßen unterwegs. Mit dem „Green Deal“, bzw dem „Fit für 55“-Programm versucht die EU, ihre Netto-treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55% zu senken und 2050 die Klimaneutralität zu erreichen. Daher wurden – auch im Bereich der Elektromobilität – neue Rechtsakte, ua mit Verschärfungen der CO₂-Emissionswerte und der Min-

destladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, bereits erlassen oder zumindest vorgeschlagen.

Straßenverkehrsrecht

VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851; VO (EU) 2023/1804; RL 2010/31/EU idF RL 2018/844/EU

ZVR 2024/5



Mag.iur. Dipl.-Ing. STEPHAN CEJKA ist seit 2014 Research Scientist bei Siemens AG Österreich.

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Zum „Aus“ des Verbrennungsmotors
- C. Ladepunkte für Elektrofahrzeuge
 1. Öffentlich zugängliche Ladepunkte
 - a) Ersatz der RL durch eine neue VO
 - b) Ladestellenverzeichnis
 2. Private Ladepunkte
 - a) Europarechtliche Vorgaben
 - b) Innerstaatliche Umsetzung
 - c) Weitere Entwicklung

A. Einleitung

Die rechtl erwünschte Steigerung an emissionsfreien Fahrzeuge zeigt sich auch faktisch in den von der Statistik Austria veröffentlichten Statistiken des Kfz-Bestands bzw der Neuzulassungen. Demnach waren im Zeitraum Jänner bis Sept 2023 bereits 19,1% der Neuzulassungen von Pkw Elektrofahrzeuge. Dadurch steigt bei einer Gesamtsteigerung an Pkw-Zulassungen von nur 0,7% von Jänner bis Sept 2023 der Anteil der Elektrofahrzeuge um 30,5% auf nunmehr 2,8%. Dennoch liegt bis zum „Aus des Verbrennungsmotor“ 2035 (s Abschn B) noch ein weiter Weg vor uns. Mit Ende Juli 2023 gab es in Ö 22.049 öffentliche Ladepunkte.¹ 38 Raststätten der ASFINAG (durchschnittl alle 62 Kilometer) sind mit dzt ca 220 Ladepunkten ausgestattet.²

Bereits knapp ein Fünftel der neuzugelassenen Pkw sind Elektrofahrzeuge.

Fahrzeugart	# 2020	# 2021	# 2022	# 09/2023
Elektro	44.507 (0,9%)	76.539 (1,5%)	110.225 (2,1%)	143.791 (2,8%)
Hybrid	83.361 (1,6%)	136.974 (2,7%)	189.686 (3,7%)	237.038 (4,6%)
Pkw insgesamt	5.091.827	5.133.836	5.150.890	5.184.867

Tabelle 1: Pkw-Bestand (Zulassungen) in Ö³

Fahrzeugart	# 2020	# 2021	# 2022	# 01-09/2023
Elektro	15.972 (6,4%)	33.366 (13,9%)	34.165 (15,9%)	34.894 (19,1%)
Hybrid	33.667 (13,5%)	56.596 (23,6%)	54.126 (25,2%)	51.468 (28,1%)
Pkw insgesamt	248.740	239.803	215.050	182.886

Tabelle 2: Pkw-Neuzulassungen in Ö⁴

B. Zum „Aus“ des Verbrennungsmotors

Eine VO aus 2019 regelt die schrittweise Reduktion der max CO₂-Emissionswerte neuzugelassener Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 (leichte Nutzfahrzeuge).⁵ Daneben wurde auch eine VO zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge⁶ erlassen, auf die hier nicht näher eingegangen wird. In Umsetzung des „Green Deals“ regelt das „Europäische Klimagesetz“ von 2021⁷ den Pfad zur Klimaneutralität bis 2050. Bis 2030 sollen die Nettotreibhausgasemissionen um mindestens 55% gegenüber 1990 gesenkt werden („Fit für 55“), 2050 sollen Nettotreibhausgasemissionen von 0 erreicht werden.

IdZ wurde auch VO im Jahr 2023 bereits neuerlich verschärft⁸ und der wesentl Inhalt medial als „Aus des Verbrennungsmotors“ mit 2035 bezeichnet: Derzeit gelten max Emissionswerte von 95 g CO₂/km für Pkw bzw 147 g CO₂/km für leichte Nutzfahr-

¹ Vgl <https://www.beoe.at/ladepunkte-in-oesterreich/> (Stand 3. 11. 2023).

² Vgl <https://www.asfinag.at/parken-rasten/e-ladestationen> (Stand 3. 11. 2023).

³ Statistik Austria, Kfz-Bestand am 31. 12. 2022; Statistik Austria, Vorläufiger Kfz-Bestand am 31. 9. 2023; vgl auch Cejka/Reihs/Fina/Stefan/Hauer/Zeillinger, Typical future energy communities – An analysis on operational areas, member structure and used infrastructure, CIREC workshop on E-mobility and power distribution systems, paper 1271, 2022.

⁴ Statistik Austria, Fahrzeug-Neuzulassungen 2021, 2022, Jänner bis Sept 2023.

⁵ Art 2 Abs 1 VO (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge [...].

⁶ VO (EU) 2019/1242 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge [...].

⁷ VO (EU) 2021/1119 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität [...] („Europäisches Klimagesetz“).

⁸ VO (EU) 2023/851 zur [...] Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union.

zeuge.⁹ Diese Werte sinken 2025 um 15%,¹⁰ 2030 für neue Pkw um 55% sowie für neue leichte Nutzfahrzeuge um 50%¹¹ und schlussendlich 2035 um 100% auf 0 g CO₂/km.¹² Sofern Hersteller diese Emissionen **im Durchschnitt** überschreiten, wird eine Abgabe iHv € 95,-/g Überschreitung je neu zugelassenem Fahrzeug fällig.¹³ Dadurch werden Fahrzeuge mit fossilen Kraftstoffen indirekt gegenüber emissionsfreien Fahrzeugen verteuert.¹⁴

Der Pfad zur Klimaneutralität inkludiert eine Grenze von 0 g CO₂/km für neuzugelassene Fahrzeuge ab 2035.

C. Ladepunkte für Elektrofahrzeuge

Das EU-Recht unterscheidet zwischen Regelungen für öff zugängl und für private Ladepunkte in zwei unterschiedl Rechtsakten. Dabei zählen auch in Privateigentum befindliche Ladepunkte auf öffentlichem oder privatem Grund als öffentlich zugängl, sofern der Zugang nur auf eine bestimmte allgemeine Nutzergruppe, zB Kunden, beschränkt ist. Ladepunkte, zu denen nur ein begrenzter, bestimmter Personenkreis Zugang hat, zB nur Beschäftigte eines Unternehmens, sind keine öffentlich zugänglichen Ladepunkte.¹⁵

- ▶ Für **öff zugängl Ladepunkte** galt bisher noch die ältere RL über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe aus 2014.¹⁶ Diese wurde im Herbst 2023 durch eine VO ersetzt, die ab April 2024 gilt.¹⁷
- ▶ Für **private Ladepunkte** gilt die GebäudeeffizienzRL aus 2010.¹⁸ Mindestvorgaben bzgl Ladepunkte wurden 2018 im Zuge des „Clean Energy Packages“ in diese eingeführt,¹⁹ weitere Verschärfungen sind dzt in Vorbereitung.

1. Öffentlich zugängliche Ladepunkte

Die – in die Jahre gekommene – RL über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe von 2014²⁰ forderte bisher (nur) eine „angemessene Anzahl“ öff zugängl Ladepunkte in dicht besiedelten Gebieten und im Kernnetz des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V).²¹ In Umsetzung der RL regelt das BG zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe²² nur bestimmte Rechte und Pflichten von Betreibern von Ladepunkten (§ 3), techn Spezifikationen für öff zugängl Ladepunkte und Tankstellen (§ 4)²³ und das Ladestellenverzeichnis (§ 4a).

a) Ersatz der RL durch eine neue VO

Ab 13. 4. 2024 gilt eine neue VO,²⁴ welche die genannte RL ersetzt und nun auch konkrete quantitative Vorgaben beinhaltet. Den ErwGr zufolge führte die Umsetzung der RL zu einer unterschiedl Entwicklung der Lade- und Betankungsinfrastruktur in der Union sowie zu mangelhafter Interoperabilität und Benutzerfreundlichkeit.²⁵ Die VO legt nun verbindl **Mindestvorgaben** für die Anzahl an Ladepunkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb fest, die auf der Zahl der im MS zugelassenen Elektrofahrzeuge basiert. Dadurch geht die Verbreitung an Elektrofahrzeugen mit dem Aufbau einer ausreichenden öff zugängl Ladeinfrastruktur einher.²⁶ Konkret sind für jedes zugelassene Elektrofahrzeug eine Gesamtladeleistung von min 1,3 kW und für jedes Plug-in-Hybrid-Fahrzeug²⁷ eine Gesamtladeleistung von min 0,80 kW über öff zugängl Ladestationen bereitzustellen.²⁸

Zusätzl wird eine **Mindestabdeckung** dadurch gewährleistet, dass entlang der Hauptstraßen des TEN-V abstandsbezogen Ladepunkte errichtet werden, um ein einfaches und reibungsloses Reisen in der gesamten Union zu ermöglichen.²⁹ Im **TEN-V-**

Kernstraßennetz³⁰ sind Ladestandorte in einer max Entfernung von 60 km zu errichten, die folgende Anforderungen erfüllen:

- ▶ Ab 2026 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 400 kW und verfügt über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW.
- ▶ Ab 2028 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 600 kW und verfügt über mindestens zwei Ladepunkte mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW.

Die ab April 2024 für öff zugängliche Ladepunkte geltende neue VO legt auch quantitative Mindestvorgaben fest.

Im **TEN-V-Gesamtnetz**³¹ sind Ladestandorte in einer max Entfernung von 60 km zu errichten, die folgende Anforderungen erfüllen:

- ▶ Ab 2028 bietet jeder Ladestandort auf mindestens 50% der Länge des TEN-V-Gesamtstraßennetzes eine Ladeleistung von mindestens 300 kW und verfügt über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW.
- ▶ Ab 2031 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 300 kW und verfügt über mindestens einen Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW.
- ▶ Ab 2036 bietet jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 600 kW und verfügt über mindestens zwei Ladepunkte mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens 150 kW.

Elektrofahrzeuge müssen punktuell³² unter Verwendung eines weitverbreiteten Zahlungsinstruments aufgeladen werden können.³³ Die Preise müssen einfach und eindeutig vergleichbar sein.³⁴

⁹ Art 1 Abs 2 VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851.

¹⁰ Art 1 Abs 4 VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851.

¹¹ Art 1 Abs 5 VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851.

¹² Art 1 Abs 5a VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851.

¹³ Art 8 VO (EU) 2019/631 idF VO (EU) 2023/851.

¹⁴ Pressemitteilung des Rats der EU 28. 3. 2023, <https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/03/28/fit-for-55-council-adopts-regulation-on-co2-emissions-for-new-cars-and-vans/>.

¹⁵ ErwGr 11 VO (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

¹⁶ RL (EU) 2014/94 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

¹⁷ VO (EU) 2023/1804.

¹⁸ RL 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden.

¹⁹ RL 2018/844/EU zur Änderung der RL (EU) 2010/31 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden [...].

²⁰ RL (EU) 2014/94 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

²¹ VO (EU) 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes.

²² BG zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe BGBl I 2018/38 idF BGBl I 2021/150.

²³ Beachte hiezu auch die entsprechend § 4 erlassene V des BMDW über techn Spezifikationen für Ladepunkte und für Tankstellen für alternative Kraftstoffe (Ladepunkte- und Tankstellen-Verordnung – LT-V) BGBl II 2019/280.

²⁴ VO (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

²⁵ ErwGr 1, 13 VO (EU) 2023/1804.

²⁶ ErwGr 13 VO (EU) 2023/1804.

²⁷ Art 2 Z 43 VO (EU) 2023/1804: „Elektrofahrzeug mit einem konventionellen Verbrennungsmotor in Kombination mit einem elektrischen Antriebssystem, das aus einer externen Stromquelle aufgeladen werden kann“.

²⁸ Art 3 Abs 1 VO (EU) 2023/1804.

²⁹ Art 3 Abs 4, ErwGr 13 VO (EU) 2023/1804.

³⁰ Vgl Art 38 ff VO (EU) 1315/2013; gem Anh I leg cit sind dies in Ö iW die A2, A4, A5, A6, A13, A21, A23, A25 und S2, nahezu die gesamte A1 sowie Teile der A8, A9, A12 und S1.

³¹ Vgl Art 9 ff VO (EU) 1315/2013; gem Anh I leg cit sind dies in Ö ua die A10 und die A11 sowie große Teile der A9.

³² Art 2 Z 47 VO (EU) 2023/1804: „[...] ohne dass dieser Endnutzer sich registrieren, eine schriftliche Vereinbarung schließen oder eine Geschäftsbeziehung mit dem Betreiber des Ladepunkts eingehen muss, die über den bloßen Erwerb des Aufladedienstes hinausgeht“.

³³ Art 5 Abs 1, 2, ErwGr 36 VO (EU) 2023/1804.

³⁴ Art 5 Abs 3, ErwGr 33 VO (EU) 2023/1804.

Der Ad-hoc-Preis³⁵ beruht auf dem Preis pro kWh für den gelieferten Strom; darüber hinaus kann eine Nutzungsgebühr als Preis pro Min erhoben werden, um eine lange Belegung des Ladepunkts zu verhindern.³⁶ Durch „E-Roaming“³⁷ kann zB mit einer mobilen App bei Ladestationen verschiedener Betreiber das Fahrzeug geladen werden, ohne separate Verträge mit jedem einzelnen Betreiber abschließen zu müssen. Ladepunkte müssen intelligentes Laden³⁸ unterstützen, dh Laststeuerung und Optimierung des Ladevorgangs zur Vermeidung von Stromnetzüberlastungen, sowie zur Nutzung der Vorteile der Verfügbarkeit von Strom aus erneuerbaren Quellen und niedriger Strompreise.³⁹ Die Netzintegration kann in Zukunft durch bidirektionales Laden („Vehicle-to-Grid“) weiter erleichtert werden, dabei kann die Richtung des Stromflusses umgekehrt werden, sodass Strom von der Batterie zu dem Ladepunkt fließen kann, an den sie angeschlossen ist.⁴⁰

E-Roaming und klare Preisgestaltung zur Nutzerfreundlichkeit, intelligentes und bidirektionales Laden zur Netzfrendlichkeit.

Weiters beinhaltet die VO Vorgaben für die Bereitstellung statischer und dynamischer Daten der Ladepunkte.⁴¹ Zusätzl werden ua auch Ziele für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb (Art 4), Wasserstoff- und Flüssigmethanbetankung (Art 6ff) sowie Versorgung von Schiffen und Luftfahrzeugen (Art 9ff) festgelegt; auf diese wird hier nicht eingegangen.

b) Ladestellenverzeichnis

Das von der E-Control geführte Ladestellenverzeichnis beinhaltet Angaben über alle öff zugängl Ladepunkte.⁴² Diese hat hierüber vierteljährlich einen Bericht zu veröffentlichen.⁴³ Eine V der BMK zur Konkretisierung der Meldepflichten von Betreibern öff Ladepunkte liegt derzeit als Entw vor.⁴⁴ Die zumindest zu übermittelnden Daten entsprechen iW jenen, die auch schon die og VO⁴⁵ vorsieht:

Angaben zum Standort

Diese umfassen: die Adresse und geographische Lage (Koordinaten), die Bezeichnung der Ladestelle,⁴⁶ Kontaktdaten, Öffnungszeiten, Angaben über eine etwaige max Parkdauer, eine etwaige max Ladedauer bzw die Höhe etwaiger Parkgebühren, Möglichkeit einer Vorreservierung, das Vorhandensein barrierefrei zugängl Parkplätze und, sofern zutr, die Angabe eines ausschließlichen Bezugs von Energie aus erneuerbaren Quellen.

Statische Angaben zu den einzelnen Ladepunkten

Diese umfassen: die Anzahl und Art der verfügbaren Stecker, die max Ladeleistung, Stromart (Gleich- oder Wechselstrom), Authentifizierungsmethode, verfügbare Zahlungsarten, die Möglichkeit des anbieterübergreifenden Ladens (Roaming) und ggf die verfügbaren Roaming-Vertragspartner, den Preis pro Ladevorgang auf Grundlage eines Dauerschuldverhältnisses (Ladevertrag, Ladekarte oder Roaming), Information über die barrierefreie Zugänglichkeit des Ladepunkts, und welcher Fahrzeugtyp von der Größe her an diesem Ladepunkt geladen werden kann.

Dynamische Angaben zu den einzelnen Ladepunkten (Echtzeitinformationen)

Diese umfassen: die aktuelle Betriebsbereitschaft (in Betrieb/außer Betrieb) und Verfügbarkeit (frei/besetzt), sowie den Preis pro Ladevorgang, wenn weder Ladevertrag, Ladekarte noch Roaming-Ladedienst genutzt werden (Ad-hoc-Preis), aufgliedert in die einzelnen Preisbestandteile.

2. Private Ladepunkte

a) Europarechtliche Vorgaben

Die GebäudeeffizienzRL unterscheidet bei den Regelungen zwischen Nichtwohngebäuden (NWG) und Wohngebäuden (WG) und legt unterschiedl Mindestvorgaben fest:⁴⁷

- Für **neue NWG** und NWG, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, mit mehr als zehn Stellplätzen ist mindestens ein Ladepunkt zu errichten, sowie für mindestens jeden fünften Stellplatz die Leitungsinfrastruktur zur späteren Errichtung von Ladepunkten vorzubereiten.
- Nachrüstverpflichtungen für **bestehende NWG** legen die MS autonom fest.
- Für **neue WG** und WG, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, mit mehr als zehn Stellplätzen ist für jeden Stellplatz die Leitungsinfrastruktur zur späteren Errichtung von Ladepunkten vorzubereiten.
- Nachrüstverpflichtungen für **bestehende WG** sind europarechtl dzt nicht vorgesehen.

Die MS dürfen Ausnahmen für KMU, sowie wenn die Renovierungskosten für die Lade- und Leitungsinstallationen 7% der Gesamtkosten übersteigen, vorsehen.⁴⁸ Zusätzl sind Maßnahmen zur Vereinfachung der Bereitstellung von Ladepunkten und die Beseitigung regulatorischer Hindernisse durch die Mitgliedstaaten durchzuführen.⁴⁹ Zu erwähnen ist idZ die vor einiger Zeit erfolgte Nov des WEG⁵⁰ bzgl des Entfalls der zuvor notwendigen Zustimmung aller Wohnungseigentümer bei der Errichtung eines Langsamladepunkts („Right-to-plug“).⁵¹

b) Innerstaatliche Umsetzung

Og Anforderungen bzgl private Ladepunkte werden in Österreich in den Bauordnungen der Bundesländer umgesetzt. Daraus ergeben sich neun durchaus verschiedene Regelungen, die tw auch über die europarechtl Vorgaben hinaus gehen.⁵² Zu kritisie-

³⁵ Art 2 Z 2 VO (EU) 2023/1804: „Preis, den der Betreiber eines Ladepunkts oder einer Zapfstelle einem Endnutzer für das punktuelle Aufladen oder Betanken in Rechnung stellt“.

³⁶ Art 5 Abs 4 VO (EU) 2023/1804.

³⁷ Art 2 Z 25 VO (EU) 2023/1804: „die Übertragung von Daten und Zahlungen zwischen dem Betreiber eines Ladepunkts [...] und einem Mobilitätsdienstleister, bei dem ein Endnutzer einen Auflade- oder Betankungsdienst erwirbt“.

³⁸ Art 2 Z 65 VO (EU) 2023/1804: „Ladevorgang, bei dem die Stärke des an die Batterie abgegebenen Stroms anhand elektronisch übermittelter Echtzeit-Informationen angepasst wird“.

³⁹ Art 5 Abs 8, ErwGr 30 VO (EU) 2023/1804.

⁴⁰ Art 2 Z 11, ErwGr 30 VO (EU) 2023/1804.

⁴¹ Art 20, ErwGr 67, 69 VO (EU) 2023/1804.

⁴² § 4 a BG zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe.

⁴³ Siehe <https://www.e-control.at/publikationen/quartalsberichte-ladestellenverzeichnis>.

⁴⁴ Entw der entsprechend § 4 a zu erlassenden V des BMK über die von Betreiber:innen öff zugängl Ladepunkte verpflichtend einzumeldenden statischen und dynamischen Daten (Ladepunkt-Daten-VO).

⁴⁵ Art 20 VO (EU) 2023/1804.

⁴⁶ Entsprechend der Erläut zB „Ladestelle [Bezeichnung einer Supermarktkette]“, „Bad Gastein Dorfplatz“ oÄ.

⁴⁷ Art 8 RL (EU) 2010/31 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden idF RL (EU) 2018/844; vgl auch *Cejka*, Öffentliche und private Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge heute – und morgen? RdU 2022/50.

⁴⁸ Art 8 Abs 4, Abs 6 lit c RL 2010/31/EU idF RL 2018/844/EU.

⁴⁹ Art 8 Abs 7 RL 2010/31/EU idF RL 2018/844/EU.

⁵⁰ BG über das Wohnungseigentum (Wohnungseigentumsgesetz 2002 – WEG 2002) BGBl I 2002/70 idF BGBl I 2021/222.

⁵¹ § 16 Abs 2 Z 2, Abs 5 WEG 2002; vgl *Richter*, Das neue Änderungsrecht des Wohnungseigentümers nach § 16 WEG, immolex 2022/2.

⁵² Bgl: § 40 a V der Bgl LReg v 24. 6. 2008, mit der Vorschriften über die techn Anforderungen an Bauwerke erlassen werden (Burgenländische Bauverordnung 2008 Bgl BauVO 2008) LGBl-B 2008/63 idF LGBl-B 2023/44; K: § 50 e G v 19. 6. 1985, mit dem Bauvorschriften für das Land Kärnten erlassen werden (Kärntner Bauvorschriften K-BV) LGBl-K 1985/56 idF LGBl-K 2022/77; NÖ:

ren ist (weiterhin), dass die recht Anforderungen sich derzeit großteils allg auf Ladepunkte (dh Normalladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 22 kW), und nicht auf Schnellladepunkte mit einer Ladeleistung von mehr als 22 kW beziehen.⁵³ Nachrüstverpflichtungen für NWG sehen derzeit NÖ, OÖ, Sbg, T und Vbg vor. Letzte Änderungen erfolgten 2022 in OÖ (Einführung einer Nachrüstverpflichtung bei bestehenden NWG)⁵⁴, sowie 2023 im Burgenland (Änderungen bei neuen und renovierten NWG inkl Festsetzung von Mindestladeleistungen)⁵⁵; für Wien existiert derzeit ein Entwurf einer Bauordnungsnovelle 2023 (Verschärfungen bei neuen und renovierten WG, Einführung einer Nachrüstverpflichtung bei bestehenden NWG).⁵⁶

Die Umsetzungen der RL für private Ladepunkte in den Bauordnungen der Länder erweisen sich als höchst unterschiedlich.

c) Weitere Entwicklung

IZm „Fit für 55“ soll auch die GebäudeeffizienzRL in naher Zukunft novelliert und die Mindestanforderungen dadurch verschärft werden:⁵⁷

- ▶ Für **neue NWG** und NWG, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, mit mehr als fünf Stellplätzen ist mindestens ein Ladepunkt je fünf Stellplätze zu errichten, sowie die Vorverkabelung für jeden Stellplatz zur späteren Errichtung von Ladepunkten vorzubereiten. Außerdem sollen Regelungen bzgl einer Mindestanzahl an Fahrradabstellplätzen aufgenommen werden.
Für **neue Bürogebäude** und Bürogebäude, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, mit mehr als fünf Stellplätzen ist mindestens ein Ladepunkt je zwei Stellplätze zu errichten.
- ▶ Für **bestehende NWG** mit mehr als zwanzig bzw, sofern technisch und wirtschaftl machbar, bereits ab zehn Stellplätzen sind bereits bis 2027 mindestens ein Ladepunkt je zwanzig Stellplätze zu errichten. Außerdem sollen auch hier Regelungen bzgl einer Mindestanzahl an Fahrradabstellplätzen aufgenommen werden.

Für **Gebäude im Eigentum von Behörden** sind bis 2033 die Vorverkabelung von mindestens einem von zwei Stellplätzen vorzubereiten.

- ▶ Für **neue WG** und WG, die einer größeren Renovierung unterzogen werden, mit mehr als fünf Stellplätzen ist mindestens ein Ladepunkt zu errichten, sowie für jeden Stellplatz die Vorverkabelung zur späteren Errichtung von Ladepunkten vorzusehen. Außerdem sind mindestens zwei Fahrradstellplätze je Wohnung vorzusehen.
- ▶ Für **bestehende WG** mit mehr als drei Stellplätzen sollen die MS autonom Maßnahmen beschließen, um Vorverkabelungen für Stellplätze im Verhältnis zur Anzahl der zugelassenen batteriebetriebenen Fahrzeuge sicherzustellen.

Weiterhin sind durch die Mitgliedsstaaten Maßnahmen zur Förderung, Vereinfachung, Vereinheitlichung und Beschleunigung des Verfahrens für die Installation von Ladepunkten vorzusehen und regulatorische Hindernisse, auch in Bezug auf Genehmigungs- und Zulassungsverfahren bei Behörden oder Netzbetreibern, zu beseitigen, insb wird hier die erforderl „Zustimmung des Vermieters oder der Miteigentümer für einen privaten Ladepunkt zur eigenen Nutzung“ genannt.⁵⁸

Plus

ÜBER DEN AUTOR

Stephan Cejka forscht interdisziplinär im Bereich Energiewende (Energieinformatik, Energierecht).

DANKSAGUNG

Derzeit arbeitet der Autor am Projekt Energy Community System Integration (ECOSINT) mit, das Energiegemeinschaften aus rechtlichen/regulatorischen, technischen und wirtschaftlichen Blickwinkeln analysiert (<https://ecosint.at/>). Für die Förderung durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) unter der Projekt-Nr 881165 wird gedankt.

VOM SELBEN AUTOR ERSCIENEN

- ▶ Energiekosten und Energieabgaben – Ein neuerliches Update (Stand September 2023), RdU 2024 (in Druck);
- ▶ Energiekosten steigen (weiter) – ein Update zu Energiepreisen und -abgaben, RdU 2023/7;
- ▶ Energiekosten steigen, Energieabgaben sinken (temporär) – Auswirkungen auf Energiegemeinschaften? RdU 2022/98;
- ▶ Öffentliche und private Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge heute – und morgen? RdU 2022/50;
- ▶ Die Energiewende in der Wiener Bauordnungsnovelle 2020, im-molex 2020, 338;
- ▶ *Cejka/Reihs/Fina/Stefan/Hauer/Zeilinger*, Typical future energy communities – An analysis on operational areas, member structure and used infrastructure, CIRED workshop on E-mobility and power distribution systems, paper 1271, 2022;
- ▶ *Cejka/Kitzmüller*, Erneuerbare-Energie-Gemeinschaften und Bürgerenergiegemeinschaften im Fokus, in *Hartlieb/Kitzmüller/Laimgruber* (Hrsg), Gemeinde in der Energiewende, RFG-Schriftenreihe, 01 – 02/2022.

§ 64 NÖ Bauordnung 2014 (NÖ BO 2014) LGBl-N 2015/1 idF LGBl-N 2023/31; OÖ: § 20 V der Oö LReg, mit der Durchführungsvorschriften zum Oö BautechnikG 2013 sowie betr den Bauplan erlassen werden (Oö Bautechnikverordnung 2013 Oö BauTV 2013) LGBl-O 2013/36 idF LGBl-O 2022/96; S: § 37a G v 7. 10. 2015 über die techn Bauvorschriften im Land Salzburg (Salzburger BautechnikG 2015 – BauTG 2015) LGBl-S 2016/1 idF LGBl-S 2021/62; Stmk: § 92a G v 4. 4. 1995, mit dem Bauvorschriften für das Land Steiermark erlassen werden (Steiermärkisches Baugesetz – Stmk BauG) LGBl-St 1995/59 idF LGBl-St 2023/73; T: § 10 Tiroler Bauordnung 2022 TBO 2022 LGBl-T 2022/44 (WV) idF LGBl-T 2023/64; § 37b V der LReg v 29. 3. 2016 über die bautechnischen Erfordernisse für bauliche Anlagen sowie über Inhalt und Form des Energieausweises (Technische Bauvorschriften 2016 – TBV 2016) LGBl-T 2016/33 idF LGBl-T 2022/102; Vbg: § 42a V der LReg über die technischen Erfordernisse von Bauwerken LGBl-V 2012/84 idF LGBl-V 2021/67; W: § 6 G über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebene Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 – WGArG 2008) LGBl-W 2010/46 idF LGBl-W 2020/61; vgl im Detail *Cejka*, RdU 2022/50.

⁵³ Vgl *Cejka*, RdU 2022/50.

⁵⁴ V der Oö LReg, mit der die Oö Bautechnikverordnung 2013 geändert wird (Oö BautechnikverordnungsNov 2022) LGBl-O 96/2022.

⁵⁵ V der Bgld LReg v 31. 5. 2023, mit der die Burgenländische Bauverordnung 2008 geändert wird LGBl-B 2023/44.

⁵⁶ Entw eines G, mit dem die Bauordnung für Wien, das Wiener KleingartenG 1996 und das Wiener GaragenG 2008 geändert werden (BauordnungsNov 2023).

⁵⁷ Art 12 Vorschlag für eine RL (EU) über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden 2021/0426/COD idF Abänderungen des EP v 14. 3. 2023 zu dem Vorschlag für eine RL (EU) über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden TA/2023/0068.

⁵⁸ Art 12 Abs 8 Vorschlag für eine RL (EU) über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden 2021/0426/COD idF Abänderungen des EP v 14. 3. 2023 zu dem Vorschlag für eine RL (EU) über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden TA/2023/0068.