

Zeitschrift für

# VERKEHRSS-**ZVR** RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

**Mai 2017**

# 05

153 – 188

Beitrag

## **Das Elektromobilitätspaket 2017**

*Daphne Frankl-Templ* ➤ 156

Rechtsprechung

**Verweigerung einer Blutkonserve durch Zeugin Jehovas:  
keine Schadensminderungsverletzung trotz Todesfolge**

*Christian Huber* ➤ 166

**Schmerzensgeld für Folgen eines nicht erkannten Herzinfarkts** ➤ 171

**Keine Haftung eines Verkehrsunternehmens bei Sturz  
auf einem Verbindungsweg** *Georg Kathrein* ➤ 174

**Kein Schockschadenersatz bei Verlust eines Tiers** *Georg Kathrein* ➤ 176

**Keine abstrakte Rente für verletzten Schüler** *Christian Huber* ➤ 177

**Haftung des Fachverbands der Versicherungsunternehmungen  
für Arbeitsunfälle mit nicht versicherungspflichtigen Fahrzeugen**

*Karl-Heinz Danzl* ➤ 181

Judikaturübersicht Verwaltung

**Probefahrtenbewilligung, Errichtung eines wirksamen Kontrollsystems  
ist unerlässlich** ➤ 186

**Auskunftspflicht, mehrere Auskunftspflichtige sind nur  
bei gemeinschaftlicher Überlassung des Kfz möglich** ➤ 186

# Das Elektromobilitätspaket 2017

## Ein wichtiger Impuls für die Elektromobilität

ZVR 2017/65

§§ 43, 54 StVO;  
§§ 2, 49 KFG;  
§ 2 FSG

Elektromobilität;  
Kennzeichnung;  
Elektrofahrzeuge;  
Carsharing;  
Ladestation

Verkehrsminister *Jörg Leichtfried*, Umweltminister *Andrä Rupprechter* und *Günther Kerle*, Sprecher der österr Automobilimporteure, stellten am 23. 11. 2016 gemeinsam ein Elektromobilitätspaket<sup>1)</sup> vor. Dieses beinhaltet für 2017 neben einer Ankaufsprämie für Private neu geschaffene Rechtsgrundlagen für die Elektromobilität. Der vorliegende Beitrag stellt die neue österr „Elektromobilitätsgesetzgebung“ vor. Er vergleicht sie mit der deutschen Gesetzgebung und erörtert offene Themen wie Carsharing, die noch einer gesetzlichen Regelung bedürfen.

Von Daphne Frankl-Templ

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Definition für Elektrofahrzeuge
  - 1. Österreich
  - 2. Deutschland
- C. Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen
  - 1. Österreich
  - 2. Deutschland
- D. Straßenverkehrszeichen für Elektrofahrzeuge
  - 1. Österreich
  - 2. Deutschland
- E. Ausweitung der Lenkerberechtigung für elektrische Kleintransporter von 3,5 auf 4,25 t
- F. Bisher keine Regelung für (E-)Carsharing
  - 1. Carsharing auf Grundlage zivilrechtlicher Gestattungsverträge
  - 2. Notwendigkeit eines Carsharing-Gesetzes?
- G. Zusammenfassung

### A. Einleitung

2014 wurde ein Schlüsseljahr für die Elektromobilität in Europa. In diesem Jahr trat die RL 2014/94/EU<sup>2)</sup> über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Kraft. In einem nationalen Strategierahmen sollten die Mitgliedstaaten bis November 2016 darlegen, mit welchen Maßnahmen sie die Marktentwicklung alternativer Kraftstoffe und deren Infrastrukturaufbau fördern wollen. Dazu gehörten insb auch rechtliche Maßnahmen zur Förderung von Elektromobilität. Dies brachte eine neue Dynamik in das Thema.

Im selben Jahr wurden daher in Deutschland bereits der Entwurf eines eigenen Elektromobilitätsgesetzes sowie einer Kennzeichenregelung vorgestellt. Ein Jahr später folgte eine eigene Ladesäulenverordnung<sup>3)</sup> sowie aktuell im Dezember 2016 der Entwurf eines Carsharing-Gesetzes.<sup>4)</sup>

Mit dem Elektromobilitätspaket 2016 wurden im Rahmen der 28. StVO-Nov,<sup>5)</sup> der 34. KFG-Nov<sup>6)</sup> und der 18. FSG-Nov<sup>7)</sup> folgende neue Regelungen umgesetzt:

- 1. eine Definition für Elektrofahrzeuge,
- 2. ein neues Verkehrszeichen für Elektrofahrzeuge,
- 3. eine eigene Kennzeichentafel für Elektrofahrzeuge und

- 4. eine Ausweitung der Lenkerberechtigung für elektrische Kleintransporter von 3,5 auf 4,25 t.
- Die Regelungen im Detail:

### B. Definition für Elektrofahrzeuge

#### 1. Österreich

Bisher gab es in den verkehrsrechtlichen Gesetzesgrundlagen keine eigene Definition für Elektrofahrzeuge. Das Elektrofahrrad (§ 2 Abs 1 Z 22 lit b und d StVO iVm § 1 Abs 2 a KFG) hat aufgrund seiner Popularität schon früher Eingang in die StVO 1960/KFG 1967 gefunden.

§ 54 Abs 5 StVO 1960, der die Zusatztafeln aufzählt, wurde um eine neue Zusatztafel für Elektrofahrzeuge unter lit m ergänzt. Unter der Zusatztafel für Halte- und Parkverbote (ausgenommen für Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs) findet sich eine Definition für Elektrofahrzeuge, welche sinngemäß aus der RL 2014/94/EU<sup>8)</sup> übernommen wurde. Die technische Definition eines Elektrofahrzeugs – „von außen aufladbares Kraftfahrzeug mit einem Antriebsstrang, der mindestens einen nicht-peripheren elektrischen Motor als Energiewandler mit einem elektrisch aufladbaren Energiespeichersystem, das extern aufgeladen werden kann, enthält [...]“ – wirkt hier etwas fremd, finden sich die technischen Kriterien für Kraftfahrzeuge doch eher im KFG 1967.

Im KFG 1967 wurden Elektrofahrzeuge jetzt in Ergänzung der Begriffsbestimmungen über eine Aufzählung

1) *Leichtfried* und *Rupprechter* präsentieren E-Mobilitätspaket (23. 11. 2016), [www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2016/1123OTS0074.html](http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2016/1123OTS0074.html) (abgerufen am 2. 2. 2017).

2) RL 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates v 22. 10. 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABI L 2014/307, 1 ff.

3) V des BM für Wirtschaft und Energie über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öff zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV), in Kraft seit 17. 3. 2016.

4) Stand 3. 1. 2017 beim deutschen Bundesrat in Begutachtung, Ds 804/16 v 30. 12. 2016.

5) 28. StVO-Nov BGBl I 2017/6.

6) 34. KFG-Nov BGBl I 2017/9.

7) 18. FSG-Nov BGBl I 2017/15.

8) RL 2014/94/EU des europäischen Parlaments und des Rates v 22. 10. 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABI L 2014/307, 1 ff.

lung alternativer Kraftstoffe (Strom, Wasserstoff, Erdgas, Flüssiggas, mechanische Energie aus bordeigenen Speichern) in § 2 Z 47 aufgenommen.

## 2. Deutschland

Deutschland wählte einen völlig anderen Zugang für seine Definition im Elektromobilitätsgesetz (EmoG).<sup>9)</sup> Das Gesetz zählt unter dem Begriff elektrisch betriebenes Fahrzeug ein reines Batterieelektrofahrzeug (BEV), ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (Plug-in-Hybrid, PHEV) (Einschränkung: max 50 g CO<sub>2</sub>-Ausstoß/km oder Reichweite des E-Antriebs mind 40 km) und ein Brennstoffzellenfahrzeug auf.

Diese Aufzählung wurde mit Blick auf „förderungswürdige“<sup>10)</sup> Mobilitätstechnologien in Deutschland gewählt. In Österreich wird traditionell einer technologieneutralen Definition der Vorzug gegeben, um zukünftige Technologieentwicklungen nicht zu behindern.

## C. Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen

### 1. Österreich

Bis 2016 hätte die vom Umweltministerium (BMLFUW) 2012 eingeführte Abgasklassenkennzeichnungs-Plakette auf Grundlage des § 14 a Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft) eine indirekte Kennzeichnung ermöglicht. Diese weist die Abgasklasse (Euro 1–6) für mehrspurige Fahrzeuge der Klassen N und M aus. Fahrzeuge mit monovalentem Methangasantrieb, ausschließlich elektrischem Antrieb sowie Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV), die mit ausschließlich elektrischem Antrieb eine Mindestreichweite von 50 km aufweisen, sind mit einer Plakette „EURO 6“ zu kennzeichnen und das Feld „A“ (für alternativer Antrieb) ist zu stanzen. Diese Kennzeichnung ist österreichweit gültig und generell freiwillig. Mittels Verordnung eines Landeshauptmanns ist es möglich, ein nach Abgasklassen differenziertes Fahrverbot mit einer verpflichtenden Kennzeichnung zu verhängen. Da es aber in Österreich keine Umweltzonen gibt, die bspw nur Fahrzeugen mit der Abgasklasse 6 mit einem A die Einfahrt ermöglichen, wurde diese Form der Kennzeichnung nie in Anspruch genommen.

Mit dem Elektromobilitätspaket wurde eine eigene Kennzeichnung für Elektrofahrzeuge vorgestellt. Zunächst war die Einführung einer blau gefärbten verpflichtenden Begutachtungsplakette gem § 57 a KFG 1967 geplant. Dies wurde im letzten Moment verworfen zugunsten einer eigenen Kennzeichentafel, welche eine grüne Schrift auf weißem Grund vorsieht.<sup>11)</sup> § 49 Abs 4 KFG 1967 wurde um Z 5 ergänzt. Die Kennzeichentafel können nur Zulassungsbesitzer von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb und Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb und nicht wie in Deutschland auch Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge mit einer elektrischen Mindestreichweite von 40 km bzw bis 50 g/km CO<sub>2</sub>-Ausstoß beantragen. Das österr Kennzeichen ist freiwillig vorgesehen und kann nicht als Wechselkennzeichen eingesetzt werden.

Vollständigkeitshalber sei erwähnt, dass einige Gemeinden<sup>12)</sup> in Österreich per Gemeinderatsbeschluss

bereits länger eine Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen eingeführt haben. Die Einführung einer Kennzeichnung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb macht nur dann Sinn, wenn diese mit einer Privilegierung der gekennzeichneten Fahrzeuge verknüpft ist. Dies geschieht meist auf kommunaler Ebene in Form einer Parkgebührenbefreiung<sup>13)</sup> für die Dauer des Ladevorgangs. Die Gemeinde ist gem § 94 d Z 1 b StVO befugt, im eigenen Wirkungsbereich eine (Kurzparkzonen-)Verordnung zu erlassen sowie Ausnahmen davon vorzusehen. Weiter gehende Privilegierungen wie zB Umweltzonen oder das Öffnen der Busspur für Elektrofahrzeuge waren bisher von den meisten Gemeinden nicht gewünscht.<sup>14)</sup>

## 2. Deutschland

Das deutsche Kennzeichen für Elektrofahrzeuge, das 2015 mit dem EmoG eingeführt wurde, sieht aus wie das Kennzeichen für konventionelle Fahrzeuge, nur ergänzt um ein „E“ nach der Erkennungsnummer.

Auch die Verwendung als Wechselkennzeichen ist möglich. Der Kennbuchstabe „E“ kann auf dem fahrzeugbezogenen Teil des deutschen Wechselkennzeichens angebracht werden.<sup>15)</sup> Ausländische Fahrzeuge, die auch die Rechte der Kennzeichen für Elektrofahrzeuge in Anspruch nehmen wollen, benötigen statt des Kennzeichens eine Plakette, die von den deutschen Zulassungsstellen ausgegeben wird. Besitzt das ausländische Fahrzeug jedoch eine ausländische Kennzeichnung für Elektrofahrzeuge in Form einer Plakette oder eines Kennzeichens, werden diese in Deutschland anerkannt (§ 9 a Abs 5 FZV).

Deutschland hat hier eine praktikablere Lösung gefunden als Österreich. Während Österreich ein optisch völlig neues E-Kennzeichen geschaffen hat, lässt sich das deutsche E-Kennzeichen ideal in das bereits vorhandene Kennzeichen-Spektrum integrieren und ist flexibel als Wechselkennzeichen (bei Elektrofahr-

9) Gesetz zur Bevorrechtung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG), in Kraft seit 15. 6. 2015, dBGBI I 2015/22, 898.

10) Erläut zum EmoG 11.

11) Pressekonferenz v 23. 11. 2016, Verkehrsminister *Leichtfried* und Umweltminister *Rupprechter* präsentieren E-Mobilitätspaket, [www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2016/1123OTS0074.html](http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2016/1123OTS0074.html) (abgerufen am 2. 2. 2017).

12) ZB Villach, grünes Pickerl: <http://villach.at/stadt-service/parken-und-verkehr/e-autos> (abgerufen am 2. 2. 2017).

13) Bspw in NÖ (Krems, Perchtoldsdorf), Stmk (Graz [explizit einschl PHEV], Gleisdorf, Weiz, Hartberg), OÖ (Wels), Sbg (Salzburg Stadt [für die Dauer eines Ladevorgangs an einer Stromtankstelle], Kärnten (Klagenfurt, Villach, St. Veit, Wolfsberg, Krumpendorf), Tirol (Innsbruck, Wörgl).

14) Im Zuge der Umsetzung der RL 2014/94/EU führte im Frühjahr 2015 die Austria Tech im Auftrag des BMVIT mit dem Städtebund eine Online-Konsultation ua mit Städten und Bundesländern zu verschiedenen Anreizen zur Förderung der Elektromobilität durch: Ergebnisse veröffentlicht in Austria Tech Policy Brief 03/2015 „Gemeinsam zu sauberer Mobilität“, zu finden unter [www.austriatech.at/downloads](http://www.austriatech.at/downloads) (Broschüren) (abgerufen am 2. 2. 2017).

15) Das deutsche Wechselkennzeichen besteht aus zwei Teilen: dem Teil, der am Fahrzeug verbleibt, und einem aufsteckbaren Zusatzteil, der ein Fahrzeug für die Benutzung auf der Straße gültig macht. Die letzte Ziffer der Erkennungsnummer des Fahrzeugs – bei E-Fahrzeugen das „E“ – ist auf dem fahrzeugbezogenen Teil des Kennzeichens aufgebracht.

zeugen, die noch vielfach als Zweit- oder Drittfahrzeug eingesetzt werden, ein Muss!) einsetzbar. IS eines grenzüberschreitenden elektrifizierten Verkehrssystems wäre es vorausschauender gewesen, einen gemeinsamen Weg mit seinen geografischen Nachbarn zu gehen. Denn in Anbetracht der bisherigen Strategie der Europäischen Kommission zur europaweiten Harmonisierung von Normen für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur<sup>16)</sup> wäre konsequenterweise eine europaweit einheitliche Kennzeichenregelung für Elektrofahrzeuge ein möglicher nächster Schritt hin zu dem Ziel, „eine Autoreise quer durch Europa unternemen zu können, bei der das Aufladen des Fahrzeugs ebenso problemlos ist wie ein konventioneller Tankvorgang“ – so die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung zur europäischen Strategie für emissionsarme Mobilität.<sup>17)</sup>

Die mit der Kennzeichnung verknüpften Privilegierungen (in Deutschland „Bevorrechtungen“) wie Reservierung von Parkplätzen, Parkgebührenbefreiungen oder Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen und Fahren auf der Busspur finden sich als Ermächtigungsgrundlagen im EmoG. Damit wurde den zuständigen Behörden der Bundesländer die Möglichkeit eröffnet, Bevorrechtungen für Elektrofahrzeuge auf Grundlage der dStVO<sup>18)</sup> einzuführen.

#### D. Straßenverkehrszeichen für Elektrofahrzeuge

##### 1. Österreich

Die 28. StVO-Nov BGBl I 2017/6 beinhaltet eine neue Zusatztafel gem § 54 Abs 5 lit m StVO, die Ausnahmen vom Halte- und Parkverbot für Elektrofahrzeuge vorsieht. Ein Hinweiszeichen für Elektrotankstellen fehlt im Elektromobilitätspaket.

Die Zusatztafel gem § 54 Abs 5 lit m StVO sieht folgendermaßen aus:



Abbildung 1

Quelle: Zusatztafel © Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, <https://infothek.bmvit.gv.at/e-mobilitaetspaket/> (Halte- und Parkverbot wurde von der Autorin hinzugefügt; abgefragt am 2. 2. 2017)

Unter der Zusatztafel findet sich die bereits in Kapitel B erwähnte Legaldefinition für Elektrofahrzeuge.

## 2. Deutschland

Mit der 50. V des dBM für Verkehr und digitale Infrastruktur und des dBM für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Änderung straßenverkehrlicher Vorschriften vom 15. 9. 2015, dBGBI I 2015/36, 1573 ff, wurde in § 39 Abs 10 folgendes Sinnbild eingefügt, das als Zusatzzeichen zur Bevorrechtung von Elektrofahrzeugen gemäß EmoG eingesetzt werden kann:



Abbildung 2

Quelle: <https://dejure.org/gesetze/StVO/39.html> (abgefragt am 2. 2. 2017)

2014 wurden bereits Verkehrszeichen<sup>19)</sup> für Ladestationen für Elektrofahrzeuge (365 – 65 deutscher Katalog der Verkehrszeichen [VzKat]) und Wasserstofftankstellen (365 – 66 VzKat) eingeführt, die noch nicht in die dStVO aufgenommen wurden.



Abbildung 3 und 4

Quelle: <https://www.umwelt-online.de/recht> (abgefragt am 2. 2. 2017)

16) Vgl Mitteilung der Europäischen Kommission, Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität, KOM(2016) 501, 6 ff; RL 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABl L 2014/307, 1 ff; Europäische Kommission, Eine europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge, KOM(2010) 86, 11 ff.

17) Mitteilung der Europäischen Kommission, Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität, KOM(2016) 501, 6.

18) Die für die Umsetzung der Bevorrechtungen nötige Änderung der dStVO sowie die für die Einführung der Kennzeichnung nötige Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (dFZV) erfolgten durch die 50. V des dBM für Verkehr und digitale Infrastruktur und des dBM für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Änderung straßenverkehrlicher Vorschriften v 15. 9. 2015, dBGBI I 2015/36, 1573 ff.

19) Verkehrsblatt – Amtsblatt des dBM für Verkehr und digitale Infrastruktur Nr 3 v 15. 2. 2014, 132, in [www.verkehrsblatt.de](http://www.verkehrsblatt.de) (Archiv) (abgerufen am 2. 2. 2017).

## E. Ausweitung der Lenkerberechtigung für elektrische Kleintransporter von 3,5 auf 4,25 t

Mit der 18. FSG-Nov BGBl I 2017/15 erfolgte mit dem neuen § 2 Abs 1 a FSG eine Ausweitung der Lenkerberechtigung (Klasse-B-Führerschein) nach deutschem Vorbild<sup>20)</sup> für elektrische Kleintransporter von 3,5 auf 4,25 t als Nachteilsausgleich des durch die Batterien erhöhten Eigengewichts von E-Fahrzeugen. Zur Förderung der Elektromobilität soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass Elektrofahrzeuge, die im Güterverkehr eingesetzt werden, mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse bis 4.250 kg unter gewissen Voraussetzungen (befristet, zusätzliche Schulung, Einsatz nur im Inland, Eintragung Code 120 im Führerschein, kein Anhänger) mit Klasse B gelenkt werden dürfen. Art 4 Z 5 RL 2006/126/EG gewährt die Möglichkeit, für gewisse Spezialfahrzeuge Ausnahmen von Art 4 nach Zustimmung der Kommission vorzunehmen. Um diese Zustimmung wurde laut Erläuterungen zum neuen Gesetzestext bereits angesucht und seitens der Kommission auch grundsätzlich befürwortet, das formelle Verfahren sollte bis etwa Jahresende abgeschlossen sein.<sup>21)</sup> Elektrische Kleintransporter bis 4,25 t müssen gem § 24 Abs 2 b Z 1 lit j (neu) KFG nicht mit geeigneten Fahrtschreibern und Wegstreckennessern ausgerüstet werden, wenn sie im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung verwendet werden.

Ergänzend dazu wurde im Rahmen der 34. KFG-Nov, BGBl I 2017/9, die Bemessung des Gesamtgewichts von Großtransportern angepasst. Auch hier wird nun das Batteriegewicht in Höhe von 1.000 kg bei der Bemessung des Gesamtgewichts von Lkw bei 18 t (§ 4 Abs 7 Z 1 b KFG), 26 t (Z 3 a) und 28 t (Z 5 a) ausdrücklich berücksichtigt.

## F. Bisher keine Regelung für (E-)Carsharing

Sharing-Modelle<sup>22)</sup> sind ein essentieller Baustein eines umweltfreundlichen multimodalen Verkehrssystems. Insb Elektrofahrzeuge eignen sich hervorragend für den Einsatz von kurzen Strecken in der Stadt, wie sie typischerweise von Carsharing-Fahrzeugen zurückgelegt werden. Während der Vorbereitung zum Elektromobilitätspaket wurden neben den Verkehrszeichen für Elektrofahrzeuge auch eigene Verkehrszeichen für Carsharing-Parkplätze diskutiert.

Es gibt in Österreich bereits eine Vielzahl von Carsharing-Betreibern – stationsbasierte (zipcar, tim Graz, Emil Salzburg, 24/7, Caruso) und stationsunabhängige („free-floating“) Betreibermodelle (car2go, DriveNow, tw Blizzcar). Elektrofahrzeuge werden bei tim, Emil, Blizzcar, beim privaten Betreiber Caruso und bei DriveNow eingesetzt.

Aus der StVO ist keine Ermächtigungsgrundlage für das Aufstellen von Verkehrszeichen für Carsharing-Parkplätze ableitbar. Das Parkverbot für alle anderen Fahrzeuge, ausgenommen Carsharing-Fahrzeuge, dient nicht der Vermeidung einer Verkehrsbehinderung,<sup>23)</sup> sondern der Erleichterung der geschäftlichen Tätigkeit einzelner Personen oder Unternehmungen und ist damit nicht vom Gesetz gedeckt.<sup>24)</sup> Selbst wenn man da-

von ausgeht, dass ein (kommunaler) Betreiber nicht in Gewinnabsicht Fahrzeuge seiner Gemeinde zur Nutzung anbietet, bewegt man sich aufgrund der taxativen<sup>25)</sup> Aufzählung von Verordnungsgrundlagen für Parkverbote in § 43 StVO in einem Graubereich.

## 1. Carsharing auf Grundlage zivilrechtlicher Gestattungsverträge

In Graz betreibt die Holding Graz-Kommunale Dienstleistungen GmbH<sup>26)</sup> das stationsbasierte Carsharing „tim“<sup>27)</sup> mit Elektrofahrzeugen an sog Mobilitätshotspots. Diese befinden sich an öff Straßen. Ein weiteres Beispiel ist zipcar,<sup>28)</sup> ein Unternehmen, das stationsbasiertes Carsharing mit konventionellen Fahrzeugen in Wien betreibt. In jedem Bezirk befinden sich stationäre Verleihstationen auf bisher öffentlichen Parkplätzen.

In beiden Fällen mussten die Parkplätze dem öff Verkehr de facto entzogen und von der Stadt an den Betreiber mittels privatrechtlichen (pachtähnlichen) Gestattungsvertrags verliehen werden. Wien verfügt über kein eigenes Straßengesetz wie die meisten Bundesländer, in dem die Öffentlichkeit einer Straße definiert ist. Eine Differenzierung zu privaten Straßen erfolgt mittels Auslegung durch entsprechende Judikatur nach § 1 StVO. Für eine Straße ohne öff Verkehr genügt laut Rsp, dass sich der Verfügungsberechtigte die individuelle Zulassung bestimmter Personen zum Fahrzeug- und/oder Fußgängerverkehr auf der Straße für jedermann (zB durch Hinweistafeln oder Schranken) erkennbar vorbehält und diese individuelle Zulassung auch iS des Ausschlusses anderer Personen von dieser Benützung durch bestimmte Maßnahmen regelmäßig sicherstellt (zB durch bauliche Hindernisse, Schranken, Bewachung, Einbringung von Besitzstörungs- oder Eigentumsfreiheitsklagen).<sup>29)</sup>

Sowohl bei Zipcar als auch bei tim sind die Parkplätze farblich markiert und abgegrenzt. Schilder (s unten) weisen auf ein exklusives Nutzungsrecht für Carsharing-Kunden sowie zivilrechtliche Sanktionen im

20) 4. V über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung v 22. 12. 2014 (dBGBl I, 2432).

21) RV 1358 BglnR 25. GP, Besonderer Teil, zu Z 1 (§ 2 Abs 1 a).

22) Ob Carsharing geeignet ist, nachhaltig den urbanen Verkehr zu reduzieren, oder va in der Free-floating-Variante eine Konkurrenz zum öff Verkehr darstellt, ist umstritten: eine aktuelle Studie der Stadt Wien v 29. 12. 2015 dafür: [www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008470.pdf](http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008470.pdf) (abgerufen am 2. 2. 2017); Studie des deutschen Carsharing-Verbandes vom Juni 2016: ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug macht in innenstadtnahen Wohnquartieren zwischen sieben und 19 Parkplätze frei. Die Wirkungen von free-floating werden in der Studie nicht erörtert: [www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs\\_factsheet\\_nr\\_2\\_0.pdf](http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet_nr_2_0.pdf) (abgerufen am 2. 2. 2017); eine Studie, die car2go in Amsterdam analysierte, dagegen: *Suiker/van den Elshout*, Effectmeting introductie Car2Go in Amsterdam (2013), eine englische Zusammenfassung findet sich unter [www.care-north.eu/sites/default/files/Day%2020\\_04\\_Amsterdam%20Research%20Results%20of%20Free-Floating%20Car-Sharing\\_Stephan%20Suiker\\_0.pdf](http://www.care-north.eu/sites/default/files/Day%2020_04_Amsterdam%20Research%20Results%20of%20Free-Floating%20Car-Sharing_Stephan%20Suiker_0.pdf) (abgerufen am 2. 2. 2017).

23) *Pürstl*, StVO-ON<sup>14.00</sup> § 43 Anm 4 (Stand Oktober 2015, rdb.at).

24) VfGH 17. 10. 1959, V 19/59.

25) *Raab*, Zivilrechtlicher Schutz vor „Falschparkern“ – Carsharing im öffentlichen Raum, ZVR 2015, 220.

26) 99,84% im Eigentum der Stadt Graz, [www.holding-graz.at](http://www.holding-graz.at) (zuletzt abgefragt am 20. 2. 2017).

27) [www.tim-graz.at/](http://www.tim-graz.at/) (abgerufen am 2. 2. 2017), bis jetzt ein Standort (Hasnerplatz) eröffnet, bis 2018 sind vier weitere geplant.

28) <http://zipcar.at/wien> (abgerufen am 2. 2. 2017).

29) *Pürstl*, StVO-ON<sup>14.00</sup> § 1 Anm 5 (Stand Oktober 2015, rdb.at).

Fall der Nichteinhaltung hin. Die Überwachung und Sanktionierung von Verstößen (Falschparker) kann nicht durch die kommunale Verkehrsüberwachung erfolgen, sondern durch private Dienstleister im Auftrag des Betreibers. Somit hat der Betreiber nur die Möglichkeit, mit einer zivilrechtlichen Besitzstörungs- bzw. Unterlassungsklage<sup>30)</sup> gegen Falschparker vorzugehen und das Fahrzeug vorerst auf eigene Kosten abschleppen zu lassen. Die aufgestellten Schilder entfalten daher nicht die Rechtswirkungen gemäß StVO (Exekution durch Straßenverkehrspolizei), sondern dienen ausschließlich der Markierung und Information der Benutzer der Carsharing-Parkplätze.



Abbildung 5 (Quelle: tim carsharing, Graz, Hasnerplatz) und  
Abbildung 6 (Quelle: zipcar, Wien, Zimmermannplatz)

## 2. Notwendigkeit eines Carsharing-Gesetzes?

Die derzeitige Rechtsituation ist für Carsharing-Betreiber nicht ideal. Der Mangel einer bundesweiten Rechtsgrundlage und damit die Ausweitung auf dem öff Verkehr entzogene „privatisierte“ Parkplätze führt dazu, dass Carsharing-Betreiber für jeden angemieteten Parkplatz privatrechtlich individuelle Vereinbarungen treffen müssen. Dazu kommt, dass nicht auf Grundlage der StVO Sanktionsmöglichkeiten für Falschparker bestehen. Der Betreiber kann nur auf dem (kostspieligen) Gerichtsweg mittels Besitzstörungs- und Unterlassungsklage gegen den Falschparker vorgehen.

Verkehrspolitisch muss auf Bundesebene entschieden werden, ob Carsharing gezielt gefördert werden sollte. Dazu ist es notwendig, eine eigene Rechtsgrundlage in der StVO/KFG mit Richtlinien (per eigener V) zu verankern, die dann für alle Carsharing-Betreiber gelten. Diese sollten wie in Deutschland umwelt- und verkehrspolitische Ziele wie die Dekarbonisierung des Verkehrs und die Verknüpfung mit dem öff Verkehr beinhalten.

In Deutschland liegt seit 21. 12. 2016 ein Gesetzesentwurf zur Bevorrechtung des Carsharing vor (Carsharinggesetz – CsgG).<sup>31)</sup> Damit wurde eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen, eine Parkbevorrechtigung und Parkgebührenbefreiung für Carsharing im öff Verkehrsraum vorzusehen, sowie die dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge und die Reservierung von Parkflächen für sowohl stationsbasiertes als auch stationsunabhängiges Carsharing. In der Anlage zu § 5 Abs 4 Satz 3 CsgG finden sich Eignungskriterien, welche Carsharing-Betreiber erfüllen müssen, wenn sie an einem Auswahlverfahren für die Vergabe von Stellplätzen im öff Raum teilnehmen wollen. Ein Auswahlkriterium ist auch der Einsatz von Elektrofahrzeugen in der Flotte (§ 5 Abs 4 Z 2 CsgG).

## G. Zusammenfassung

Das Elektromobilitäts(rechts)paket 2017 stellt einen wichtigen Impuls für die Elektromobilität dar, doch es gibt noch viel zu tun.

Der ursprüngliche österr Entwurf sah eine wesentlich komplexere Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen vor, welche auch Plug-in-Hybridfahrzeuge mit einer elektrischen Mindestreichweite ähnlich wie in Deutschland berücksichtigt hätte. Auf die Privilegierung dieser wichtigen Brückentechnologie ist eines sanften Umstiegs wurde (auch im Hinblick auf das ökonomische Potential für Österreichs Zuliefererindustrie, welche PHEV-Technologien entwickelt und in Österreich fertigt) verzichtet.

Positiv zu sehen ist die Integration der Definition von Elektrofahrzeugen aus der RL 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, obwohl sie im KFG systematisch besser aufgehoben gewesen wäre. Neben der Zusatztafel für Elektrofahrzeuge sollten auch Hinweisschilder für Ladestationen im hochrangigen Straßennetz und auf regionaler Ebene eingeführt werden.

30) Raab, ZVR 2015, 220; Pürstl sieht das anders: Es handle sich hierbei um eine Straße mit öff Verkehr, bei der die StVO vorrangig anzuwenden sei: Pürstl, Schutz vor „Falschparkern“ mangelhaft – Carsharing im öffentlichen Raum, ZVR 2015, 221. Siehe auch Pürstl, StVO-ON<sup>14.00</sup> § 1 Anm 5 (Stand Oktober 2015, rdb.at): argumentum für öff Straße: Verkehrsflächen, die von Fußgängern im Zuge des Überquerens der Fahrbahn benützt werden können, zählen zu Straßen mit öff Verkehr; in der Praxis werden die CS-Parkplätze von den betroffenen Behörden (Graz: Straßenamt; Wien: MA 46) nicht der StVO unterstellt.

31) Derzeit beim deutschen Bundesrat in der Begutachtung (Stand 3. 1. 2017): [www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2016/0801-0900/804-16.pdf;jsessionid=6A4CA2EF051233F737000F34D825154F.2\\_cid382?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](http://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2016/0801-0900/804-16.pdf;jsessionid=6A4CA2EF051233F737000F34D825154F.2_cid382?__blob=publicationFile&v=1) (abgerufen am 2. 2. 2017).

Die Einführung eines eigenen Kennzeichens für Elektrofahrzeuge sollte auf Gemeindeebene umgehend mit Privilegierungen verknüpft werden. Es wäre daher sinnvoll, auf Bundesebene ähnlich wie in Deutschland den Gemeinden eine verkehrspolitische Richtschnur zu geben und Empfehlungen für eine einheitliche Umsetzung zu veröffentlichen. Nach der Steilvorlage aus

Deutschland steht nun als Nächstes eine Rechtsgrundlage für Carsharing im Raum.

Die vorliegenden neuen Regelungen sind etwas weniger ambitioniert als die deutschen Regelungen, stellen aber einen ersten wichtigen Schritt zur rechtlichen Verankerung der Elektromobilität in Österreich dar.

### → In Kürze

Das im November 2016 von den BM *Leichtfried* und *Rupprechter* sowie *Kerle*, Sprecher der österr Automobilimporteure, vorgestellte Elektromobilitätspaket beinhaltet neben einer Ankaufsprämie für Private neu geschaffene Rechtsgrundlagen für die Elektromobilität. Der vorliegende Beitrag stellt diese vor und vergleicht sie mit der deutschen Gesetzgebung. Dazu erörtert er offene Themen wie Carsharing, die noch einer gesetzlichen Regelung bedürfen.

### → Zum Thema

#### Über die Autorin:

Dr. Daphne Frankl-Templ, MA ist RAA in der Anwaltskanzlei Templ. Sie war vier Jahre Koordinatorin für Elektromobilität im BMVIT und lehrt am FH Campus Wien die Rechtsgrundlagen der Elektromobilität. Kontaktadresse: Anwaltskanzlei Templ, Taborstraße 24 a, 1020 Wien. Tel: +43 (0)676 954 49 94, E-Mail: daphne.frankl@templ.com, Internet: <http://templ.com> und <http://mobilitylaw.at>

#### Literatur:

*Raab*, Zivilrechtlicher Schutz vor „Falschparkern“ – Carsharing im öffentlichen Raum, ZVR 2015, 220; *Pürstl*, Schutz vor „Falschparkern“ mangelhaft – Carsharing im öffentlichen Raum, ZVR 2015, 221.

#### Link:

Pressekonferenz v 23. 11. 2016 zum E-Mobilitätspaket: [www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2016/1123OTS0074.html](http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2016/1123OTS0074.html) (abgerufen am 2. 2. 2017)

### → Literatur-Tipp



Pürstl, StVO-ON<sup>14.00</sup>

#### MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100  
Fax: (01) 531 61-455  
E-Mail: [bestellen@manz.at](mailto:bestellen@manz.at)  
Besuchen Sie unseren Webshop unter [www.manz.at](http://www.manz.at)

