

Zeitschrift für

# VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

**September 2021**

# 09

297 – 332

## Beiträge

**Die E-Ladezone im Straßenverkehr** *Daphne Frankl-Templ* ➔ 300

**Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen gem § 35 StVO**

*Arthur Koderhold* ➔ 304

**Ist der regressberechtigte Mitschädiger „Dritter“ iSd § 157 VersVG?**

*Peter Vollmaier* ➔ 308

## Rechtsprechung

**Aktivlegitimation zur Geltendmachung von Beistandsleistungen in Haus und Garten** *Christian Huber* ➔ 318

**Amtshaftung für die Tätigkeit eines Transportbegleiters** ➔ 322

## Judikaturübersicht Verwaltung

**Keine amtliche VU-Aufnahme, keine Mitwirkungspflicht** ➔ 324

**Selbstmordabsichten, Zweifel an der gesundheitlichen Eignung sind berechtigt** ➔ 326

## Ausländische Rechtsprechung

**Entscheidungen zum schweizerischen Schadenersatzrecht 2021**

*Christian Huber* ➔ 327

# Die E-Ladezone im Straßenverkehr

ZVR 2021/134

§§ 43, 45, 62, 54  
StVO;  
§ 14 IG-L;  
Art 18 B-VG;  
§ 17 Abs 3 Z 5  
lit g FAG

VwGH  
27. 3. 2017,  
Ra 2016/02/0270;  
17. 12. 2020,  
Ro 2020/16/0009

Elektromobilität;  
Ladezone;  
Stromtankstelle;  
Verkehrszeichen

Anreize für eine CO<sub>2</sub>-freie City-Logistik gibt es mittlerweile viele. Ein innovativer Ansatz ist die Einrichtung von E-Ladezonen im Stadtverkehr. In diesen mit Ladestationen ausgerüsteten Ladezonen dürfen nur Zulieferer mit E-Fahrzeugen ihre Ladetätigkeit im doppelten Sinn ausüben.

Von Daphne Frankl-Templ

## Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. E-Ladezone auf öff Verkehrsflächen
  1. Öff Ladezone/Stromtankstelle wird zu E-Ladezone
    - a) Integration eines Ladeplatzes mit Ladestation in Ladezone für Ladetätigkeit
    - b) Kombination zweier Regelungen aus der StVO („Parkverbot ausgenommen Elektrofahrzeuge“ sowie „Parkverbot ausgenommen Ladetätigkeit“)
    - c) „Reservierbarkeit“ des Ladeplatzes zugunsten eines bestimmten gewerblichen Zulieferers
    - d) Dynamische Anpassung der Verkehrsregelung ohne Tätigwerden der Behörde
  2. E-Ladezone als Service eines Multimodalen Knotenpunkts
- C. E-Ladezone auf privaten Verkehrsflächen
- D. Zusammenfassung und Ausblick

## A. Einleitung

In dem Forschungsprojekt „Zero Emission Roll-Out – Cold Chain Distribution“<sup>1)</sup> steht die innerstädtische Lebensmitteldistribution im Fokus, die von einem zentralen City-Hub aus primär Endkonsumenten beliefert und eine durchgehende Temperaturführung erfordert. Für die innerstädtische Zulieferung werden Nutzfahrzeuge mit Elektromotor (BEV) eingesetzt, an denen ein mit der Fahrzeugbatterie verbundenes innovatives Kühlaggregat demonstriert wird. Geliefert wird Mo-Fr zwischen 6:00 und 16:00 Uhr. Um die Energieversorgung der Fahrzeuge sicherzustellen und die Qualität der Lebensmittel nicht durch eine Unterbrechung der Kühlkette zu gefährden, sollen idealerweise innerstädtische Ladezonen mit der Möglichkeit ausgestattet werden, während der Tour nachzuladen. Ein innovatives Element des Projekts ist die Annahme, dass die hierfür relevanten Standorte in Abstimmung mit städtischen Energieversorgern mittels einer App für den Ladevorgang reservierbar gemacht werden können. Teil des Projekts war die Erstellung einer rechtl Machbarkeitsstudie, die die Umsetzbarkeit einer solchen E-Ladezone auf öff Verkehrsflächen de lege lata und ferenda prüft.

## B. E-Ladezone auf öff Verkehrsflächen

Im folgenden Beitrag werden baubehörtl, straßenbehörtl und technische Bestimmungen rund um die Errichtung und die Genehmigung von Ladestationen nicht erörtert. Er wird davon ausgegangen, dass die

ausgewählten Standorte bereits diesbzgl geprüft und genehmigt wurden.

Vorausgesetzt die Errichtung einer Ladestation beeinträchtigt nicht die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, es ist vor Ort genug Platz am Gehsteig für die Gewährleistung von Mindestabständen für den Fußgängerverkehr sowie die Anschlussleistung ist ausreichend, spricht technisch/rechtl nichts dagegen, an einer öff Ladezone eine Ladestation zu errichten. In den größeren Städten Österreichs gibt es abgestimmte Strategiepläne zwischen der Gemeinde und dem kommunalen Energieversorger, wo und wie viele E-Ladestationen (Stromtankstellen) im öff Raum errichtet werden sollen.

### 1. Öff Ladezone/Stromtankstelle wird zu E-Ladezone

Die Herausforderung liegt in der Vereinbarkeit zwischen Ladetätigkeit und Aufladung eines E-Fahrzeugs sowohl in organisatorischer als auch in rechtl Hinsicht.

#### a) Integration eines Ladeplatzes mit Ladestation in Ladezone für Ladetätigkeit

Stellt sich ein E-Fahrzeug für die Dauer eines Ladevorgangs in eine solch ausgerüstete Ladezone, ist diese für die Ladetätigkeit der anderen Fahrzeuge blockiert und widerspricht der Zielsetzung des § 62 StVO, dass die Ladetätigkeit unverzüglich begonnen und ohne Unterbrechung durchgeführt werden muss. Es ist zwar nicht erforderlich, dass sich der Lenker stets in unmittelbarer Nähe des Fahrzeugs befindet,<sup>2)</sup> die Intention des Gesetzgebers jedoch Ausnahmen zugunsten wirtschaftl Interessen nur in einem eng definierten Ausmaß zuzulassen, spiegelt sich auch in der zeitl Reglementierung der Ladezonen (§ 43 Abs 1 lit b: „erhebliches wirtschaftliches Interesse von [...] Unternehmungen vorliegt, Straßenstellen für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke für Ladetätigkeiten [...] freizuhalten“) wider.

Andererseits hat der Gesetzgeber in jüngerer Zeit die Privilegierung von Elektrofahrzeugen vorangetrieben, indem er neue Bestimmungen wie die Ausnahmen von Halte- und Parkverboten zugunsten von Elektrofahrzeugen während des Ladevorgangs (§ 54 Abs 5 lit m StVO), Ausnahmen von emissionsbasierter Verkehrsbeschränkungen gem § 14 IG-L, Parkgebührenbefreiung auf Gemeindeebene oder steuerrechtl Privilegierungen in die Rechtsordnung aufgenommen hat.

1) FFG Projektdatenbank: <https://projekte.ffg.at/projekt/3702333> (Stand 24. 2. 2021).

2) VwGH 90/03/0257; 98/03/0149.

Um die Ladetätigkeit und das Aufladen eines E-Fahrzeugs in einer E-Ladezone organisatorisch miteinander zu vereinbaren und andere E-Fahrzeuge, die zu liefern wollen, nicht übermäßig zu behindern, muss es eine zeitl Regulierung auch für die Ladedauer bei E-Fahrzeugen in diesen Zonen geben. Das Aufladen darf nur in der Zeit der Ladetätigkeit erfolgen. Dieser Zeitraum wäre definitiv kürzer als der Zeitrahmen, den die Ausnahmeregelung für Elektrofahrzeuge derzeit vorsieht. Das E-Fahrzeug darf „während des Ladevorgangs“ (die meisten öff Stromtankstellen begrenzen die Nutzung auf zwei bis drei Stunden bzw für die Höchstparkdauer in einer Kurzparkzone) abgestellt werden. Ist der Ladevorgang beendet, so ist das Elektrofahrzeug unverzüglich aus dem Halte- und Parkverbot zu entfernen.<sup>3)</sup> Doch bevor eine Prüfung der Möglichkeit einer zeitl Regulierung der gewünschten Regelung erfolgt, wird zunächst geprüft, ob die geltende Rechtslage eine generelle Regelung (ohne zeitl Regulierung) der Vereinbarkeit der Ladetätigkeit und der Aufladung von E-Fahrzeugen in einer Ladezone überhaupt zulässt.

#### b) Kombination zweier Regelungen aus der StVO („Parkverbot ausgenommen Elektrofahrzeuge“ sowie „Parkverbot ausgenommen Ladetätigkeit“)

Unter Heranziehung der vorhandenen Rechtsgrundlagen – eine V gem § 43 Abs 1 lit c (Ladezone) sowie eine V gem § 43 Abs 1 lit b iVm § 54 Abs 5 lit m StVO (E-Fahrzeuge) bzw alternativ ein Bescheid gem § 45 StVO (Antrag auf temporär befristete Ausnahmegegenehmigung) stellt sich zuerst die Frage, ob die Kombination der beiden erstgenannten Rechtsgrundlagen alleine eine inhaltl ausreichend klare Bestimmung und die Kundmachung in Form der Aufstellung beider Verkehrszeichen eine verständliche Handlungsanleitung für die Adressaten darstellt. Einerseits verfügt die verordnete Ladezonenregelung, dass alle (auch konventionell angetriebene) Fahrzeuge, die einer Ladetätigkeit nachgehen, in dem verordneten Zeitraum halten und parken dürfen, andererseits verfügt die Elektrofahrzeugregelung, dass alle Elektrofahrzeuge (nicht nur die, die einer Ladetätigkeit nachgehen) in demselben Zeitraum halten und parken dürfen.

Aus der in Art 18 Abs 1 und 2 B-VG angeordneten Bindung der Vollziehung an die Gesetze ist das an den Gesetzgeber gerichtete Gebot abzuleiten, inhaltl ausreichend bestimmte Regelungen zu schaffen (Determinierungsgebot),<sup>4)</sup> sodass der Inhalt einer Regelung soweit bestimmbar ist, dass der Rechtsunterworfenen sein Verhalten danach einrichten kann.<sup>5)</sup> Verordnungen dürfen gesetzliche Regelungen nur präzisieren,<sup>6)</sup> der Inhalt selbst muss durch das Gesetz vorbestimmt sein.<sup>7)</sup>

Die Rechtsordnung kennt auf den ersten Blick sich widersprechende Verordnungen/Verkehrszeichen auf ein und derselben Verkehrsfläche. Ein Beispiel ist die Ladezone, welche in einer Kurzparkzone liegt. Gem § 17 Abs 3 Z 5 lit g FinanzausgleichsG 2017 sind Fahrzeuge, die lediglich zum Zwecke des Aus- und Einsteigens von Personen oder für die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit halten, von der Parkgebühr befreit. Dies gilt jedoch nicht für unerlaubt abgestellte Fahrzeuge in einer Ladezone, welche keiner Ladetätig-

keit nachgehen. Ihre Abgabepflicht besteht weiterhin.<sup>8)</sup> Im Ergebnis bestehen hier zwei Verordnungen (Kurzparkzone und Ladezone), welche mit zwei verschiedenen Verkehrszeichen kundgemacht werden und miteinander interagieren. Die Ausnahmeregelungen lassen sich aus dem Gesetz bzw aus der Rsp des VwGH ableiten, sind jedoch für den Adressaten der Verkehrsregelung gemäß dem in § 48 Abs 1 StVO normierten Gebot der leichten und rechtzeitigen Erkennbarkeit von Verkehrszeichen inhaltlich nicht auf den ersten Blick zu erfassen.<sup>9)</sup> Trotzdem basieren sie auf einer vorhandenen Rechtsgrundlage.

Bei der E-Ladezone müssten die Verordnungen über den Gesetzeswortlaut hinaus präzisiert werden (zB „ausgenommen Ladetätigkeit mit Elektrofahrzeugen“), wobei die Doppelbedeutung des Begriffs Ladetätigkeit nicht einer gewissen semantischen Ironie entbehrt und sicherlich in der Anwendung iS einer klaren Verhaltensanweisung zuerst testweise eingesetzt werden müsste. Im Ergebnis würde jedoch eine solche V über den Gesetzeswortlaut hinausgehen und quasi eine neue Regelung schaffen, für die eine Gesetzesgrundlage fehlt. Eine solche V wäre gesetzeswidrig.

Alternativ wäre eine zeitliche Staffelung iS einer mehrfach genutzten Verkehrsfläche (multiple-use lane) rechtl schon heute umsetzbar, welche bspw die Ladetätigkeit auf den Vormittag beschränkt und die Ausnahmeregelung für Elektrofahrzeuge auf den Nachmittag. Doch dann ist der Zulieferer mit dem E-Van immer noch nicht davor gefeit, vor einer verparkten Ladestation zu stehen, wenn er sie braucht.

#### c) „Reservierbarkeit“ des Ladeplatzes zugunsten eines bestimmten gewerblichen Zulieferers

Ziel des Projekts ist, einen Ladeplatz in einer E-Ladezone für eine bestimmte Zeit beim Charge Point Operator (CPO) im Vorfeld nach Bedarf reservieren zu können. Rechtl umgelegt bedeutet das, dass alle Zulieferer mit E-Fahrzeug Zugang zu einer Plattform des CPO haben und sich dort für öff Verkehrsflächen time slots reservieren können und diese, falls verfügbar, temporär zur exklusiven wirtschaftl Nutzung zugewiesen bekommen.

Der nächste Schritt – die Prüfung ob öff Verkehrsflächen zugunsten eines konkreten gewerblichen Zulieferers „reservierbar“ sind – könnte durch das Fehlen einer generellen rechtl Regelung für die Umsetzung einer solchen Ladezone entfallen. Doch angesichts der Pariser Klimaziele bis 2030, eine CO<sub>2</sub>-freie City-Logistik in den Mitgliedsstaaten zu erreichen, könnte eine solche Rechtsgrundlage in der StVO in näherer Zukunft geschaffen werden bzw entfällt die Notwendigkeit einer solchen Regelung, da nur mehr die Einfuhr von CO<sub>2</sub>-freien Logistikdiensten, sprich die Ladetätigkeit durch

3) *Pürstl*, StVO<sup>15</sup> § 54 Anm 12 (Erläut 17).

4) *Muzak*, B-VG<sup>6</sup> Art 18 Rz 8ff.

5) VfSlg 13.460; fragwürdig streng VfSlg 18.886; VwGH 15. 12. 1999, 99/12/0154.

6) VfSlg 11.072, 11.547.

7) VfSlg 11.859.

8) Aktuell VwGH Ro 2020/16/0009 (Ladetätigkeit/Parkzone); vgl VwGH 26. 2. 2003, 2002/17/0350, und 24. 1. 2000, 97/17/0331 mwN.

9) *Pürstl*, StVO<sup>15</sup> § 48 E 24.

Elektrofahrzeuge in den Innenstädten erlaubt sein wird (vielleicht in Form einer Umweltzonenregelung).

Die StVO kennt Ausnahmeregelungen vom Halte- und Parkverbot zugunsten unternehmerischer Interessen im § 43 in Form der bereits beschriebenen Ladezonen (§ 43 Abs 1 lit c) und im Rahmen von Baustellen (§ 43 Abs 1 a). Ein Teil der Lehre vertritt die Meinung, dass die Verordnungsgrundlagen von Verkehrsverboten dieser Art (wirtschaftl Interesse) in § 43 StVO abschließend geregelt sind.<sup>10)</sup> Parkverbote, die nicht der Vermeidung einer Verkehrsbehinderung, sondern lediglich der Erleichterung der geschäftl Tätigkeit einzelner Personen oder Unternehmungen oder ihrer Bequemlichkeit dienen, sind im Gesetz nicht gedeckt.<sup>11)</sup> Das Instrument der V, welche sich an einen allg Adressatenkreis richtet, steht damit für eine E-Ladezone für adressierte Zulieferer nicht zur Verfügung.

Jedoch könnte der einzelne Zulieferer eine Ausnahmegenehmigung durch Bescheid gem § 45 StVO beantragen und so eine öff Verkehrsfläche für eine befristete Zeit „reservieren“. Voraussetzung ist der Nachweis des erheblichen wirtschaftl Interesses des Antragstellers (Nichterteilung der Ausnahmegenehmigung trifft den Antragsteller wirtschaftl und finanziell außergewöhnlich hart<sup>12)</sup>) sowie dass die Ausnahmegenehmigung keine wesentl Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Bevölkerung und der Umwelt zur Folge hat. Im vorliegenden Fall würde das bedeuten, dass der Zulieferer seine Ladezeiten und -orte vorher genau planen müsste, damit er einen passenden Antrag bei der Straßenbehörde einreichen kann. Aufgrund der langen Vorlaufzeit und der Kundmachungspflicht wäre das Instrument des § 45 wohl kaum kompatibel mit den Anforderungen des vorliegenden use-case, nach Bedarf des einzelnen Zulieferers eine vielleicht stündlich wechselnde Nutzung der Verkehrsfläche zu garantieren. Würde der CPO einen solchen Antrag für bestimmte Verkehrsflächen stellen, wäre die Vergabe der Verkehrsflächen an Dritte schwer zu rechtfertigen. Das Instrument der § 45-Ausnahmegenehmigung ist zu einzelfallbezogen und zu unflexibel für den Projektfall.

#### d) Dynamische Anpassung der Verkehrsregelung ohne Tätigwerden der Behörde

Die Ausnahmebestimmung für Baustellen (§ 43 Abs 1 a) beinhaltet einen dynamischen Baustein, der für das vorliegende Projekt als Vorbildregelung interessant sein könnte: Es wird durch V eine Verkehrsbeschränkung zugunsten einer Abstellfläche für den Baustellenbetrieb erlassen, bei der aber die für die Arbeitsdurchführung erforderl Verkehrsregelungen örtlich und/oder zeitlich noch nicht genau vorherbestimmbar sind. In diesen Fällen sind die Organe des Bauführers ermächtigt, nach Maßgabe der Arbeitsdurchführung den örtlichen und zeitlichen Umfang der von der Behörde verordneten Verkehrsmaßnahmen durch die Anbringung oder Sichtbarmachung der betreffenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung zu bestimmen, als ob der örtliche und zeitliche Umfang von der Behörde bestimmt worden wäre. In diesem speziellen Anwendungsfall wird bereits an techn Möglichkeiten der dynamischen Verkehrsrege-

lung geforscht (zB digitale Zusatztafel mit ePaper-Technologie, um wechselnde Zeiten darzustellen).<sup>13)</sup> Eine solche Rechtslösung für andere Anwendungsfälle jenseits der Baustelle – die Behörde erlässt eine V, die nur einen zeitl Rahmen zur Verfügung stellt, in dem andere durch die V festgelegte Personen (der CPO?) eine zeitliche (eventuell personelle) Konkretisierung vornehmen können, deren Bedingungen ebenfalls durch V determiniert werden – bedarf jedoch einer neuen Rechtsgrundlage.<sup>14)</sup>

Bevor eine neue Rechtsgrundlage geschaffen wird, könnte man eine solche E-Ladezone testweise untersuchen. Das Straßenverkehrsrecht kennt solche „Experimentierklauseln“ zur Durchführung wissenschaftl Untersuchungen (zB § 20 Abs 3, § 38 Abs 5 a und 5 b StVO; § 34 Abs 6 KFG; § 26 Abs 6 FSG). Experimentierklauseln lassen punktuelle Abweichungen von einer Rechtsvorschrift durch die Verwaltung zu, etwa zum Zweck der Erprobung oder zum Zweck der Durchführung wissenschaftl Studien.<sup>15)</sup>

## 2. E-Ladezone als Service eines Multimodalen Knotenpunkts

Ein Multimodaler Mobilitätsknoten (MMK) ist ein Platz im öff oder halböff Raum, an dem verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Der Ausgangspunkt eines MMK ist eine Haltestelle des öff Verkehrs, in deren unmittelbarer Nähe zusätzl Mobilitätsdienstleistungen errichtet werden. Die Angebote können von der Einbindung des Fuß- und Radverkehrs bis hin zu Carsharing, Taxidienstleistungen, On Demand Services (Mikro-ÖV) und Parkplätzen mit Ladeinfrastruktur reichen. Eine digitale MaaS-Plattform ermöglicht Kunden die Einschau auf Verfügbarkeit, Reservierung und Bezahlung der Services. Grds sind MMK offen für alle öff zugänglichen Angebote und können daher in Zukunft ein Hotspot für vielfältige Sharing-Services auch im Bereich der Logistik werden. Die MMK befinden sich oft an zentralen gut frequentierten öff Plätzen. Beispiele sind tim<sup>16)</sup> in Linz und Graz sowie die WienMobil-Stationen.<sup>17)</sup>

In der Praxis werden die Parkplätze für das Carsharing und das Aufladen von Elektrofahrzeugen meist von der Stadt dem öff Verkehr entzogen und dem kommunalen Betreiber per Gestattungsvertrag privatwirtschaftl vermietet. Ob diese Parkplätze rechtswirksam dem öff Verkehr entzogen sind und damit die

10) Raab, Zivilrechtlicher Schutz vor „Falschparkern“, ZVR 2015, 220.

11) VfGH 17. 10. 1959, V 19/59 und B 294/58 (ergangen zur StPoIO).

12) Pürstl, StVO<sup>15</sup> § 45 Anm 5.

13) FFG-Projekt „Dynamische Kundmachung von Ladezonen, temporären Logistikflächen und Baustellen mittels ePaper-Technologie (2017–18)“, <https://projekte.ffg.at/projekt/1828277> (Stand 24. 2. 2021).

14) Lachmayer/Wieser, Digitale Zusatztafeln im Straßenverkehr, ZVR 2018, 280 (286).

15) Siehe spannende Studie über regulatory sandboxes, experimentelle Gesetzgebung etc Lachmayer/Eisenberger/Rehr, Extra Law – Mobility Experimentierräume im Verkehrs- und Mobilitätsrecht (2019) [https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative\\_verkehrskonzepte/automatisiertesFahren/publikationen/extralawmobility.html](https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/automatisiertesFahren/publikationen/extralawmobility.html) (Stand 24. 2. 2021).

16) <https://www.tim-oesterreich.at/> (Stand 24. 2. 2021).

17) <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do?pageTypeld/66526/channelld/-4401580> (Stand 24. 2. 2021).

Straßenbehörde keine Amtshandlung mehr vornehmen kann (sondern bei „Falschparkern“ ein zivilrechtlich Besitzstörungsanspruch der Betreiber zur Anwendung gelangt), ist in der Lehre umstritten.<sup>18)</sup> Diese Rechtsfrage spielt aber in der Praxis kaum eine Rolle. Die Parkplätze sind auffällig und gut sichtbar beschildert und mit Bodenmarkierungen versehen, sodass es kaum zu Streitfällen kommt. Denn würde die StVO zur Gänze zur Anwendung gelangen, stünde man vor der Herausforderung, dass es auch im Fall von Carsharing-Parkplätzen, welche einem bestimmten Betreiber zugewiesen sind, keine eigene Rechtsgrundlage und kein eigenes Verkehrszeichen in der StVO gibt. Das Gleiche gilt für eine E-Ladezone. MMK werden von Städten oft als innovativer Hub forciert, an dem einerseits Mobilitätslücken geschlossen werden, aber andererseits auch neue Mobilitätstechnologien und Geschäftsmodelle getestet und demonstriert<sup>19)</sup> werden können.

Im Ergebnis wäre das Umfeld eines MMK für eine solche neue Anwendung gut geeignet. Für einen befristeten Zeitraum könnte ein Parkplatz, der bereits mit Ladeinfrastruktur ausgestattet ist, zu einer E-Ladezone umfunktioniert werden. Das Service, einen solchen Platz für die Dauer einer Ladetätigkeit (1/2 – 1 h) zu reservieren, könnte ähnlich einer Reservierungsmöglichkeit eines Carsharing-Fahrzeugs in eine MaaS-Plattform integriert und mittels digitaler Anzeige vor Ort angezeigt werden.

### C. E-Ladezone auf privaten Verkehrsflächen

Öff zugängliche Ladezonen im halb-öff Raum können im Privateigentum stehen. Trotzdem gelangt die StVO zur Anwendung, wenn die Plätze von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können<sup>20)</sup> (zB Park-and-ride-Anlagen, Tankstellen, Gewerbegebiet, Parkflächen von Einkaufszentren). Wenn der Benutzerkreis deutlich beschränkt ist zB durch Schranken, Ketten, Schilder etc gilt das privatrechtliche Regime. Vorausgesetzt techn und baurechtliche Auflagen für Ladeplätze werden eingehalten, spricht daher rechtlich nichts dagegen, dass Eigentümer ihre Parkplätze zu einer E-Ladezone umwidmen und mit den obigen Auflagen auschildern und markieren. Meist betreiben jedoch nicht die Eigentümer der Abstellplätze selbst die Ladeinfrastruktur, sondern ein gewerblicher Betreiber (EVU, Smartics, Iony etc). Somit wird nicht nur mit dem Eigentümer, sondern auch mit dem CPO das vertragliche Einverständnis zu suchen sein.

### D. Zusammenfassung und Ausblick

Die Einrichtung einer E-Ladezone gestaltet sich de lege lata auf öff Verkehrsflächen schwierig. Mit den vorhandenen Instrumenten gem § 43 Abs 1 lit c StVO (Ladezone) iVm § 43 Abs 1 lit b iVm § 54 Abs 5 lit m StVO (E-Fahrzeuge) bzw einer Ausnahmegenehmigung im Einzelfall gem § 45 StVO wird man das Auslangen nicht finden. Eine V, die diese zwei Bestimmungen bloß kombiniert, wäre gesetzwidrig. Das Instrument der § 45 StVO-Ausnahmegenehmigung ist zu einzelfallbezogen und zu unflexibel für den Projektcase. Alternativ wäre eine zeitliche Staffelung in einer mehrfach genutzten Verkehrsfläche (multiple-use-lane) rechtlich heute schon umsetzbar, welche zB die Ladetätigkeit auf den Vormittag beschränkt und die Ausnahmeregelung für Elektrofahrzeuge auf den Nachmittag. Der beschriebene Projektcase braucht zur Umsetzung eine neue Rechtsgrundlage in der StVO nach dem Vorbild einer dynamischen Verkehrsregelung gem § 43 Abs 1a StVO (Baustelle), um auf öff Verkehrsflächen eine „reservierbare“ E-Ladezone umzusetzen. Alternativ könnte man eine Experimentierklausel in den § 43 integrieren, um neue Technologien und Geschäftsmodelle im urbanen Raum auf öff Verkehrsflächen unbürokratisch für einen befristeten Zeitraum testen und demonstrieren zu können.

Einfacher umzusetzen sind E-Ladezonen im Rahmen von Multimodalen Knotenpunkten (MMK) und auf privaten Stellplätzen, welche dem öff Verkehr entzogen sind. Die Parkplätze müssen auffällig und gut sichtbar beschildert und markiert sein. Das Service, einen solchen Platz für die Dauer einer Ladetätigkeit (1/2 – 1 h) zu reservieren, könnte ähnlich einer Reservierungsmöglichkeit eines Carsharing-Fahrzeugs in eine MaaS-Plattform integriert und mittels digitaler Anzeige vor Ort angezeigt werden.

18) Abgrenzung bei Carsharing-Parkplätzen auf öff Verkehrsflächen: *Frankl-Templ*, Elektromobilität und Recht 14 ff (2018); *Pürstl*, Schutz vor „Falschparkern“ mangelhaft, ZVR 2015, 221; *Raab*, Zivilrechtlicher Schutz vor „Falschparkern“ – Carsharing im öffentlichen Raum, ZVR 2015, 220.

19) Es gibt bereits zahlreiche geförderte Forschungsprojekte in Österreich zu MMK: emorail, smile, KombiMo I-III, hiMobil etc, siehe FFG-Projektdatenbank.

20) VwGH Ra 2016/02/0270; Ra 2013/02/0193 in der Lehre umstritten, da der VwGH durch sein Erk die polizeiliche Strafgewalt auf Privateigentum ausdehnt.

#### → In Kürze

Der Beitrag fasst die rechtliche Machbarkeitsstudie für die Umsetzung einer E-Ladezone im Straßenverkehr zusammen. Die vorhandenen Instrumente für die Ladezone und die Ausnahmebestimmungen von Parkverboten für Elektrofahrzeuge in der StVO reichen nicht aus. Einfacher umzusetzen sind E-Ladezonen im Rahmen von Multimodalen Knotenpunkten (MMK) und auf privaten Stellplätzen, welche dem öff Verkehr entzogen sind.

#### → Zum Thema

##### Über die Autorin:

Dr. Daphne Frankl-Templ, MA, ist Legal Expert in der Anwaltskanzlei Templ für New Mobility Solutions. Kontaktadresse: Anwaltskanzlei Templ, Taborstraße 24a, 1020 Wien. Tel: +43 (0)1 958 46 19, E-Mail: office@templ.com, Internet: <http://templ.com> und <http://mobilitylaw.at>

##### Von derselben Autorin erschienen:

Die rechtliche Qualifikation von kommunalen Fahrtendiensten, ZVR 2020, 8; Schöne neue Logistik-Welt – die Digitalisierung einer Branche, ZVR 2018, 445 (gem mit *H. Templ*); Das Elektromobilitätspaket 2017, ZVR 2017, 156; Elektromobilität und Recht (2018).

