

1. TEIL: DAS ELEKTROFAHRZEUG

I. Einleitung

2014 wurde ein Schlüsseljahr für die Elektromobilität in Europa. In diesem Jahr trat die **Richtlinie 2014/94/EU⁹⁾ über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe** in Kraft. In einem nationalen Strategierahmen sollten die Mitgliedsstaaten 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 wurde daher in **Deutschland** bereits der Entwurf eines eigenen Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)¹⁰⁾ mit einer Kennzeichenregelung, Straßenverkehrszeichen und Ermächtigungsgrundlagen für Bevorrechtungen für Elektrofahrzeuge vorgestellt. Ein Jahr später folgte eine eigene Ladesäulenverordnung¹¹⁾ sowie aktuell 2017 ein eigenes Carsharing-Gesetz¹²⁾.

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Jörg Leichtfried, Umweltminister Andrä Rupprechter und Günther Kerle, Sprecher der österreichischen Automobilimporteure, stellten am 23.11.2016 im Rahmen einer Pressekonferenz¹³⁾ ein **Elektromobilitätspaket** vor, das zahlreiche Gesetzesnovellen beinhaltete:

- eine **Definition** für Elektrofahrzeuge;
- ein neues **Verkehrszeichen** für Elektrofahrzeuge;
- eine eigene **Kennzeichentafel** für Elektrofahrzeuge;
- eine Ausweitung der Lenkerberechtigung Klasse B Führerschein für elektrische Kleintransporter von 3,5 auf 4,25 t, (wird in Kapitel VIII. Sonderbestimmungen für Elektrofahrzeuge in der Logistik erörtert)

Diese neuen Regelungen wurden mit der **28. StVO-Novelle¹⁴⁾**, der **34. KFG-Novelle¹⁵⁾** und der **18. FSG-Novelle¹⁶⁾** umgesetzt und werden in den folgenden Kapiteln II., III., IV. und VIII. erläutert.

⁹⁾ RL 2014/94/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 22.10.2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABl L 2014/307, 1–20.

¹⁰⁾ Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG), BGBl I 898/2015.

¹¹⁾ Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile (Ladesäulenverordnung – LSV), seit 17.3.2016 in Kraft (Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie).

¹²⁾ Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz-CsgG), BGBl I 2230/2017.

¹³⁾ Leichtfried und Rupprechter präsentieren E-Mobilitätspaket, 23.11.2016, www.BMVIT.gv.at.

¹⁴⁾ 28. StVO-Novelle, BGBl I 6/2017.

¹⁵⁾ 34. KFG-Novelle, BGBl I 9/2017.

¹⁶⁾ 18. FSG-Novelle, BGBl I 15/2017.

Dazu wurden eine Ankaufsprämie für Private für E-Fahrzeuge und Ladestationen sowie eine Ladeinfrastrukturinitiative vorgestellt, die den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Park & Ride-Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen und auf Raststationen der Asfinag zum Ziel hat.¹⁷⁾

II. Begriffsbestimmungen

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 2a KFG 1967) hat aufgrund seiner Popularität schon früher Eingang in die StVO 1960/KFG 1967 gefunden.

§ 2 Abs 2. Z. 22 lit b StVO spricht von einem Fahrrad, das „zusätzlich mit einem elektrischen Antrieb gem § 1 Abs 2a KFG ausgestattet ist (Elektrofahrrad) [...]“; § 2 Abs 2 Z. 22 lit d StVO von einem „elektrisch angetriebenen Fahrzeug, dessen Antrieb dem eines Elektrofahrrads iSd § 1 Abs 2a KFG 1967 entspricht“. Darunter fallen Fahrzeuge mit einem Elektromotor wie E-Roller, Segways etc. (Siehe im Detail mehr unter IX.)

Mit der 28. StVO-Novelle wurde **§ 54 Abs 5 StVO 1960**, der die Zusatztafeln aufzählt, um eine **neue Zusatztafel für Elektrofahrzeuge** unter **lit m** ergänzt. Unter der Zusatztafel für Halte- und Parkverbote (ausgenommen für Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges) findet sich eine Definition für Elektrofahrzeuge, die sinngemäß aus der Richtlinie 2014/94/EU zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe 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 in der StVO 1960 etwas fremd, finden sich die technischen Kriterien für Kraftfahrzeuge doch eher im KFG 1967.

Im KFG 1967 wurden Elektrofahrzeuge in Ergänzung der Begriffsbestimmungen des **§ 2 KFG** durch die Aufzählung alternativer Kraftstoffe (Strom, Wasserstoff, Erdgas, Flüssiggas, mechanische Energie aus bordeigenen Speichern) indirekt in **Z 47** aufgenommen:

Ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb ist ein Kraftfahrzeug (§ 2 Z. 47 KFG 1967), „das ganz oder teilweise mit einem alternativen Kraftstoff angetrieben wird und nach dem Rahmen der Richtlinie 2007/46/EG genehmigt wurde; als alternativer Kraftstoff gilt ein Kraftstoff oder eine Kraftquelle, der/die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dient und zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen kann; dazu zählt:

¹⁷⁾ Siehe im Detail <https://infothek.BMVIT.gv.at/faq-e-mobilitaet-wie-komme-ich-zur-foerderung/>.

- a) Strom in allen Arten von Elektrofahrzeugen,
- b) Wasserstoff,
- c) Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas – LNG),
- d) Flüssiggas (LPG)
- e) mechanische Energie aus bordeigenen Speichern“.

In **Deutschland** trat am 15. Juni 2015 das **Gesetz zur Bevorrechtung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)** in Kraft. Damit wurde eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen, die es dem Bund ermöglicht, eine Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen einzuführen sowie in den Ländern und Städten per Verordnung bestimmte Privilegien für Elektrofahrzeuge vorzusehen.

Das Gesetz subsumiert unter dem Begriff elektrisch betriebenes Fahrzeug ein reines Batterieelektrofahrzeug (BEV), ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (Plug-in-Hybrid PHEV; Einschränkung: max 50g CO₂-Ausstoß/km oder Reichweite des E-Antriebs mind 40 km) und ein Brennstoffzellenfahrzeug.

Diese Definition wurde mit der Intention gewählt, die Mobilitätstechnologien aufzuzählen, die in Deutschland gezielt gefördert werden.¹⁸⁾ In Österreich wird traditionell einer technologieneutralen Definition der Vorzug gegeben.

III. Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen

A. Kennzeichnung auf Bundesebene

Bis 2016 hätte die vom Umweltministerium 2012 eingeführte **Abgasklassenkennzeichnungs-Plakette**¹⁹⁾ auf Grundlage des § 14a 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 Methangantrieb, 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 nach § 14 IG-Luft gibt, die beispielsweise nur Fahrzeugen mit der Abgasklasse 6 oder/und dem gestanzten Feld A die Einfahrt ermöglichen, wurde diese Form der Kennzeichnung nie in Anspruch genommen.

¹⁸⁾ Erläuterungen zum Elektromobilitätsgesetz – EmoG, S 11.

¹⁹⁾ IG-L-Abgasklassen-Kennzeichnungsverordnung, BGBl II 120/2012 idF BGBl II 272/2014.

Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im November 2016 vorgestellten Elektromobilitätspaket wurde eine eigene Kennzeichnung in Form einer Kennzeichentafel für Elektrofahrzeuge vorgestellt. Zunächst war die Einführung einer blau gefärbten verpflichtenden Begutachtungsplakette gem § 57a KFG geplant. Dies wurde im letzten Moment verworfen zugunsten einer **eigenen Kennzeichentafel**, die eine grüne Schrift auf weißem Grund vorsieht.²⁰⁾ Daher wurde § 49 Abs 4 um Z5 KFG 1967 ergänzt.

Die Kennzeichentafel können nur Zulassungsbesitzer von rein elektrisch betriebenen Pkw und wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenfahrzeuge – und nicht wie in Deutschland auch PHEV-Fahrzeuge mit einer elektrischen Mindestreichweite von 40 km – beantragen. Für Neuzulassungen ist sie verpflichtend und kann nicht als Wechselkennzeichen mit einem konventionellen Fahrzeug eingesetzt werden.

Das **deutsche Kennzeichen für Elektrofahrzeuge**, das 2015 mit dem EmoG eingeführt wurde (§ 9a Fahrzeug-Zulassungsverordnung – FZV) 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.²¹⁾ 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 (§ 9a Abs 5 FZV).

Deutschland hat hier eine wesentlich 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 Elektrofahrzeugen, die noch vielfach als Zweit- oder Drittfahrzeug eingesetzt werden, ein Muss!) einsetzbar.

Im Sinne eines grenzüberschreitenden elektrifizierten Verkehrs wäre es vorausschauender gewesen, einen gemeinsamen Weg mit dem geografischen Nachbarn zu gehen. Denn in Anbetracht der bisherigen Strategie der Europäischen Kommission zur europaweiten Harmonisierung von Normen für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur²²⁾

²⁰⁾ Pressekonferenz vom 23.11.2016, Verkehrsminister Leichtfried und Umweltminister Ruppelbacher präsentieren E-Mobilitätspaket, www.BMVIT.gv.at/presse/aktuell/nvm/2016/1123OTS0074.html

²¹⁾ Das deutsche Wechselkennzeichen besteht aus zwei Teilen: dem Teil, der am Fahrzeug verbleibt, und einem aufsteckbaren Zusatzteil, das ein Fahrzeug für die Benutzung auf der Straße gültig macht. Die letzte Ziffer der Erkennungsnummer des Fahrzeugs ist auf dem fahrzeugbezogenen Teil des Kennzeichens aufgebracht. Der übrige Teil der Erkennungsnummer des Wechselkennzeichens ist auf dem auswechselbaren Teil aufgebracht. Der Buchstabe E des Kennzeichens für Elektrofahrzeuge ist dann auf dem fahrzeugbezogenen Teil des Wechselkennzeichens angebracht.

²²⁾ Mitteilung der Europäische Kommission, „Eine europäische Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge“, COM (2010) 86, 11 ff.; RL 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, ABl L 2014/307, 1.

wäre konsequenterweise eine europaweit einheitliche Kennzeichenregelung für Elektrofahrzeuge ein möglicher nächster Schritt hin zu dem Ziel „eine Autoreise quer durch Europa unternehmen 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.²³⁾

B. Kennzeichnung auf Gemeindeebene

Es gibt in Kärnten bereits einige Städte (Klagenfurt, Villach, St. Veit/Glan), die in Eigeninitiative eine Kennzeichnung für Elektrofahrzeuge vorsehen. Die Einführung einer Kennzeichnung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb ist nur dann sinnvoll, wenn sie mit einer Privilegierung des gekennzeichneten Fahrzeugs verknüpft ist. Meist erfolgt dies auf kommunaler Ebene in den Stadtzentren durch eine Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge oder die Zurverfügungstellung eigens für Elektrofahrzeuge reservierter Stellplätze (meist mit Ladestation).

Die Gemeinde ist gem § 94d (1b) StVO befugt, im eigenen Wirkungsbereich eine (**Kurzparkzonen-Verordnung**) zu erlassen sowie Ausnahmen davon vorzusehen. Gemeinden dürfen aufgrund einer gem § 7 Abs 5 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948 erteilten bundesgesetzlichen Ermächtigung Abgaben für das Abstellen mehrspuriger Kraftfahrzeuge in Kurzparkzonen ausschreiben.

Die Liste an Gemeinden und Städten, die eine **Parkgebührenbefreiung für Elektrofahrzeuge** vorsehen, wächst stetig (Stand Juni 2017):

- **Burgenland:** Eisenstadt
- **Niederösterreich:** Klosterneuburg, Krems, Melk, Mödling, Neunkirchen, Perchtoldsdorf
- **Steiermark:** Graz (explizit einschließlich PHEV), Gleisdorf, Weiz, Hartberg
- **Oberösterreich:** Linz, Wels
- **Salzburg:** Salzburg Stadt (für die Dauer eines Ladevorgangs an einer Stromtankstelle), Zell am See
- **Kärnten:** Klagenfurt, Villach, St. Veit, Wolfsberg, Krumpendorf
- **Tirol:** Innsbruck, Wörgl

Das Fahrzeug darf nur innerhalb der erlaubten maximalen Abstelldauer gratis geparkt werden. Außerdem gelten in den unterschiedlichen Gemeinden auch unterschiedliche Bestimmungen, wie das Elektro-Auto gekennzeichnet werden muss.²⁴⁾

²³⁾ Mitteilung der Europäischen Kommission, „Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität“, COM (2016) 501, 6.

²⁴⁾ ÖAMTC, Wo E-Autos in Österreich gratis parken dürfen (Juni 2017), www.oeamtc.at/news/wo-e-autos-in-oesterreich-gratis-parken-19047923.

Beispiel Gemeinde Villach

Auf Grundlage des Kärntner Straßengesetz (K-StG) sowie dem Kärntner Parkraum- und Straßenaufsichtsgesetz (K-PStG) erließ der Gemeinderat von Villach am 1. Dezember 2014 eine Verordnung (3/A – PG/1/2015), mit der die Einhebung von Parkgebühren in Kurzparkzonen ausgeschrieben wird. Diese sieht gem § 5i eine Befreiung für Elektrofahrzeuge vor, die mit einem entsprechenden Aufkleber der Stadt Villach versehen sind. Diese dürfen gratis drei Stunden in allen Kurzparkzonen der Stadt parken.



Abbildung 1

Weitergehende Privilegierungen wie zB die **Einführung von Umweltzonen** oder das **Öffnen der Busspur für Elektrofahrzeuge** waren bisher von den meisten Gemeinden nicht gewünscht.²⁵⁾

In **Deutschland** wurden mit dem EmoG bundesrechtliche **Ermächtigungsgrundlagen für die Länder und Gemeinden** geschaffen, die neue Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen mit „Bevorrechtungen“ für diese zu verknüpfen. Dazu zählen die Reservierung von Parkplätzen, Parkgebührenbefreiungen oder Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen sowie Fahren auf der Busspur. Damit wurde den deutschen Bundeslän-

²⁵⁾ 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, www.austriatech.at/downloads.

dern und Gemeinden die Möglichkeit eröffnet, Bevorrechtungen für Elektrofahrzeuge auf Grundlage der deutschen Straßenverkehrsordnung²⁶⁾ einzuführen.

IV. Straßenverkehrszeichen für Elektrofahrzeuge

Die Rechtsgrundlage für die Aufstellung von Straßenverkehrszeichen findet sich in den §§ 48 bis 54 der StVO 1960.

A. Stellplätze für Elektrofahrzeuge

Die 28. StVO-Novelle führt eine neue Zusatztafel gem § 54 Abs 5 lit m StVO ein, die Ausnahmen vom Halte- und Parkverbot für Elektrofahrzeuge vorsehen. Ein Hinweiszeichen für Elektrotankstellen fehlt im Elektromobilitätspaket.

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



Abbildung 2

²⁶⁾ Die für die Umsetzung der Bevorrechtungen nötige Änderung der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung (dtStVO) sowie die für die Einführung der Kennzeichnung notwendige Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) erfolgt durch die 50. Verordnung des dtBM für Verkehr und digitaler Infrastruktur und des dtBM für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Änderung straßenverkehrlicher Vorschriften vom 15.9.2015, dBGB I 36/2015, 1573 ff.

Unter der Zusatztafel findet sich eine **Legaldefinition für Elektrofahrzeuge**:

„Eine solche Zusatztafel unter dem Zeichen ‚Halten und Parken verboten‘ zeigt an, dass das Halte- und Parkverbot nicht für ein 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 (Elektrofahrzeug), während des Ladevorgangs gilt.“

Damit wurde dem Ersuchen der Gemeinden Rechnung getragen, die bisher aus der StVO keine eindeutige Rechtsgrundlage für das Aufstellen von Halte- und Parkverbotsschildern mit einer Ausnahmeregelung zugunsten von Elektrofahrzeugen ableiten konnten. (Es wurde auf Bundesebene die Rechtsmeinung vertreten, ein solches Halte- und Parkverbot sei durch § 43 Abs 1 lit b StVO gedeckt.) Nun wurde eine **eindeutige Rechtsgrundlage** für Parkplätze exklusiv für Elektrofahrzeuge auf Grundlage der StVO geschaffen. Dies birgt für die Eigentümer der Parkplätze den Vorteil, dass Fahrzeuge mit Brennstoffmotor, die zweckwidrig auf den gewidmeten Parkplätzen parken, umgehend von der Verkehrspolizei abgeschleppt werden können.

In **Deutschland** wurde bereits 2015 in § 39 Abs 10 dStVO folgendes Sinnbild eingefügt, das als Zusatzzeichen in Kombination mit den Hinweisschildern „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs frei“ oder „Elektrofahrzeuge frei“ zur Bevorrechtung von Elektrofahrzeugen gemäß EmoG eingesetzt werden kann.

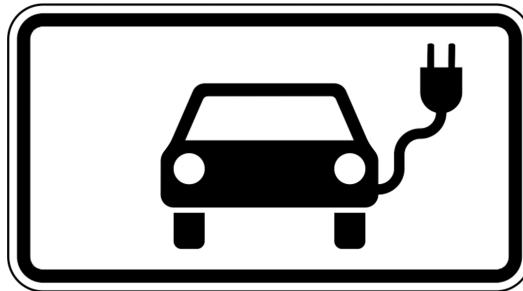


Abbildung 3



Abbildung 4

2014 wurden bereits **Verkehrszeichen²⁷⁾ für Ladestationen** für Elektrofahrzeuge und Wasserstofftankstellen eingeführt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen pflegt eine Datensammlung zu Verkehrszeichen und Symbolen. Diese enthält die Sinnbilder und die amtlichen Verkehrszeichen gem §§ 39 bis 43 und den Anlagen 1 bis 4 dtStVO.

In Ergänzung zur dStVO enthält der **Verkehrszeichenkatalog** alle bundesweit einheitlich eingeführten und damit amtlich zugelassenen Verkehrszeichen. Dazu gehören Varianten der Verkehrszeichen nach der dStVO und andere von dem für Verkehr zuständigen Bundesministerium nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden im Verkehrsblatt veröffentlichte Verkehrszeichen. Der Verkehrszeichenkatalog wurde zuletzt im Mai 2017 novelliert und um die oben genannten Verkehrszeichen zu Elektromobilität ergänzt.

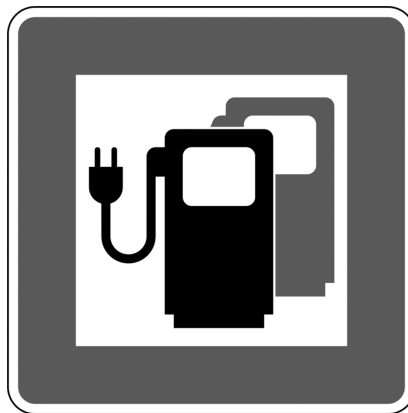


Abbildung 5

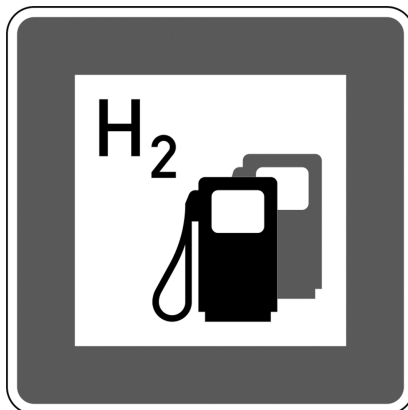


Abbildung 6

²⁷⁾ VkB1 3 vom 15.2.2014, 132.

B. Carsharing

Sharing-Modelle nehmen einen wichtigen Platz in einem umweltfreundlichen, multimodalen Verkehrssystem ein. Insbesondere 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 das Ausweisen von Carsharing-Parkplätzen diskutiert. Gegenstand der Diskussion war, welche Form des Carsharings geeignet ist, nachhaltig den urbanen Verkehr zu reduzieren. In dieser Zeit wurde eine Studie²⁸⁾ veröffentlicht, die den Einsatz von **car2go in Amsterdam** analysierte (car2go setzt in Amsterdam E-Smarts ein). Sie kam zu dem Ergebnis, dass Carsharing in der **Free-floating**-Variante (keine fixen Standplätze, das Fahrzeug kann auf allen öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden) eine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr darstellt. Die (junge) Zielgruppe dieses Carsharing Angebots besitzt mehrheitlich kein eigenes Auto und fuhr nun statt mit dem öffentlichen Verkehr und dem Taxi mit car2go.

Langfristig jedoch erzielt mE auch dieses zeitgemäße Konzept einen Lerneffekt bei der jungen Zielgruppe. Im Ergebnis wächst eine junge Generation mit der Vorstellung auf, dass man kein eigenes Fahrzeug besitzen muss, um mobil zu sein.

Als unumstritten gilt seit längerem das Konzept des **stationsbasierten Carsharings**. Die Zielgruppe von Carsharing mit fixen Standplätzen ist älter und besitzt meist ein eigenes Auto. Eine deutsche Studie²⁹⁾ des Carsharing-Verbandes von Juni 2016 kam zu dem Ergebnis, dass ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug in innenstadtnahen Wohnquartieren zwischen sieben und 19 Parkplätze freimacht.

Es gibt in Österreich bereits eine Vielzahl von Carsharing-Betreibern – stationsbasierte (zipcar [bis August 2017], tim Graz, Emil Salzburg, Caruso, 24/7, Family of Power, Blizzcar etc) und stationsunabhängige (“free-floating”) Betreibermodelle (car2go, DriveNow, ab Frühjahr 2018 caroo). Elektrofahrzeuge werden bei tim Graz, Emil Salzburg, Blizzcar, beim privaten Betreiber Caruso, bei DriveNow und bei Caroo in Wien eingesetzt.

Ähnlich wie vor der Einführung eines eigenen Verkehrszeichens für Elektrofahrzeuge ist auch bezüglich Carsharing umstritten, ob aus der StVO eine Ermächtigungsgrundlage für das Aufstellen von Halte- und Parkverbote ausgenommen für Carsharing-Fahrzeuge ableitbar ist. Da dies Gemeinden und Straßenbehörden oft vor rechtliche Herausforderungen stellt und es zu Carsharing noch keine eigene Judikatur in Österreich gibt, wird dieses Thema hier ausführlich anhand der Beispiele des kommunalen Carsharings **tim in Graz** und **Zipcar in Wien** erörtert.

²⁸⁾ *Suiker/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.

²⁹⁾ Studie des deutschen Carsharing-Verbandes (Juni 2016): „Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet“ Die Wirkungen von free-floating Carsharing werden in der Studie nicht erörtert, <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-fact-sheets/bcs-studie-mehr-platz-zum-leben-carsharing-staedte>; siehe auch Studie der Stadt Wien (29.12.2015), www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008470.pdf.