



Fotos: Great Wall Motor

Stromer gleichen optisch den Verbrennern, gehen aber in vielen Punkten ihre eigenen Wege.

Rechtsfragen für Stromer

Elektrofahrzeuge bringen als neue Mobilitätsform in einigen Punkten auch neue rechtliche Besonderheiten mit sich, die nicht nur ihre Besitzer kennen sollten.

Was ist überhaupt ein E-Auto? Welche Antriebsarten fallen in diese Kategorie? Auskunft über diese und eine Reihe anderer Fragen gibt das „Elektromobilitätsgesetz – EmoG“. Gemäß § 2 dieses Gesetzes sind als elektrisch betriebene Fahrzeuge anzusehen: ein reines Batterie-Elektrofahrzeug (BEV), ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (Plug-in-Hybrid = PHEV) sowie ein Brennstoffzellen-Fahrzeug. Wichtig an dieser Stelle ist insoweit die weitgehende Gleichbehandlung von BEV im allgemeinen Verständnis mit den PHEV, was allerdings nichts zu den Unterschieden in förderungsrechtlicher Hinsicht aussagt.

Das bereits 2015 in Kraft getretene EmoG ermöglicht für die definierten Fahrzeugarten die Einführung von Sonderrechten, die allesamt der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dienen sollen. Gemeint sind damit spezifische Regelungen für das Parken auf öffentlichen Straßen und Wegen, besondere Parkgebührenregelungen sowie Ausnahmen von Durchfahrtsverboten oder Zufahrtsbeschränkungen. Details hierzu kann das Bundesver-

kehrsministerium durch Verordnung regeln. Dies erklärt auch die Kennzeichnung der Fahrzeuge mit einem E-Kennzeichen. Die Gemeinden können individuell bestimmen, wo und wie diese Sonderregelungen für E-Fahrzeuge gelten sollen. Hierbei hilft das Zusatzschild mit dem Symbol eines E-Fahrzeuges (rechteckiges Schild, schwarz auf weißem Grund, Auto mit Stromkabel und dem Zusatz „frei“).

Allerdings vermag dies alles nicht die noch herrschenden Unterschiede von Gemeinde zu Gemeinde anzugleichen. Es entsteht der Eindruck, dass die jeweilige politische Couleur der örtlich zuständigen Gemeindevertretung Art und Umfang der Sonderrechte erheblich beeinflusst.

Das E-Kennzeichen

Für die sichtbare Berechtigung, mit einem E-Fahrzeug Sonderrechte in Anspruch nehmen zu dürfen, genügt nicht allein die Antriebsart. Es bedarf einer besonderen Kennzeichnung der Fahrzeuge. Dazu gibt es das „E-Kennzeichen“. Die Bezeichnung „E“ am En-

de des Nummernschildes ist Voraussetzung dafür, die oben genannten, besonders ausgeschilderten Sonderrechte im Straßenverkehr in Anspruch nehmen zu können. Halter von reinen Batterie-Elektroautos, von außen aufladbaren Hybridfahrzeugen und Brennstoffzellen-Fahrzeugen können (nicht: müssen) das E-Kennzeichen beantragen. Möglich ist dies bei den Fahrzeugklassen M1, N1, N2, L3e, L4e, L5e und L7e. Fahrzeughalter können dazu ihre Zulassungsbescheinigung „I“ heranziehen (Angabe der Kraftstoffart/Energiequelle in Feld 10). Das E-Kennzeichen kostet je nach Fall knapp 30 bis knapp 50 Euro.

Hinzu kommt noch eine Kennzeichnungspflicht bei Benutzung des Fahrzeugs in Umweltzonen. Auch die E-Fahrzeuge benötigen eine Umwelt- oder Feinstaub-Plakette, um in eine Umweltzone einfahren zu dürfen. Dies mag dem einen oder anderen nicht nachvollziehbar erscheinen. Man muss sich jedoch vor Augen halten, dass Umweltzonen die Einwohner vor Feinstaub und Lärmbelastungen schützen sollen.

Es gibt leider nur eine einheitliche Regelung für Umweltzonen. Nur bei Verwendung von Zusatzbeschilderungen für Elektroautos (zum Beispiel „Elektroautos frei“) ist die Einfahrt ohne Feinstaubplakette erlaubt. Der Zusatz „Lärmschutz“ dient dagegen nur der höheren Akzeptanz und hat keine eigenen rechtlichen Wirkungen. Er gilt also für alle.

Das Zusatzzeichen „Lärmschutz“ bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist ein sogenanntes erläuterndes Schild. Es gibt den Grund an, warum hier ein Tempolimit besteht, und schränkt dieses nicht auf verschiedene Antriebsarten ein. Die reduzierte Geschwindigkeit gilt damit auch für Elektroautos. Egal, ob diese weniger Lärm machen als Benzin- oder Dieselmotoren.

Laden, nicht Parken

Streit ist beim Parken an Ladestationen für E-Fahrzeuge vorprogrammiert. In der Regel sind Parkflächen vor Ladestationen mit Zusatzschildern versehen, etwa „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“. An diesen Orten dürfen dann nur E-Fahrzeuge parken, und auch diese nur während des Ladevorganges. Kombiniert ist dies oft mit einem Parkverbot für alle anderen Fahrzeuge. Die Kon-

sequenz ist, dass Falschparkern ein kostspieliges Abschleppen ihres Fahrzeugs droht. Aber auch wenn der Platz ausschließlich für Ladevorgänge reserviert ist, darf der Falschparker nicht durch Zuparken an der Weiterfahrt gehindert werden.

Man kann die Polizei rufen; diese entscheidet dann, ob gegebenenfalls abgeschleppt wird. In jedem Fall riskieren Benzin- oder Dieselfahrer ein Bußgeld. Oft übersehen wird dabei, dass Plug-in-Hybridfahrzeuge ebenfalls für die erforderliche Ladezeit auf gekennzeichneten Flächen öffentlicher Ladestationen zu Ladewecken geparkt werden dürfen.

Das typisch deutsche Regelungschaos zeigt sich aber im Detail. Zeichen 314, Parkplatz, wird meist mit verschiedenen Zusatzzeichen kombiniert. Das Zeichen „Auto plus Stecker“ gilt nur für Fahrzeuge mit einem E-Kennzeichen. Ein solches Kennzeichen erhalten Hybridfahrzeuge nur, wenn sie eine Reichweite von mindestens 40 km rein elektrisch zurücklegen können (auf dem Papier, nicht in der Realität, dazu später) oder höchstens 50 Gramm CO₂ je gefahrenem Kilometer ausstoßen.

Eine weitere verwirrende Parkregelung beinhaltet das Zusatzzeichen 1053-54, „während des Ladevorgangs“. Strittig ist die Frage, ob

tatsächlich und für andere Verkehrsteilnehmer erkennbar Strom fließen muss oder ob ein bloß angeschlossener Stecker genügt.

Autobahn-Liegenbleiber

Selten, aber es kommt durchaus vor, dass Elektrofahrzeuge mangels Energie liegen bleiben. Der Gesetzgeber behandelt in diesem Fall E-Fahrzeuge und Verbrenner gleich.






Konsequenz: Auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen wird ein Bußgeld für unzulässiges Halten oder Parken fällig. Ein leerer Tank oder eine leergefahrene Traktionsbatterie gilt nicht als technische Panne. Wer deswegen auf einer Autobahn oder Kraftfahrstraße anhält, begeht eine Ordnungswidrigkeit nach § 18 StVO. Wer parkt – also mehr als drei Minuten lang anhält –, muss sogar mit 70 Euro und einem Punkt in der Flensburger Kartei rechnen; bei gleichzeitiger Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer steigt es auf 85 Euro und letztlich 105 Euro und ein Punkt bei einem dadurch verursachten Unfall.

Anspruch aufs Heim-Laden?

Gibt es einen Anspruch von Mietern oder Eigentümern auf eine Lademöglichkeit in der eigenen Tiefgarage? Jeder Wohnungseigentümer und Mieter hat seit dem 1. Dezember 2020 ein Recht darauf, in der Tiefgarage oder auf seinem Parkplatz auf dem Grundstück der Wohnanlage eine Wallbox zu verlangen. Die Möglichkeit, das Elektroauto unkompliziert über Nacht zu Hause zu laden, wurde vom Gesetzgeber für alle Mehrfamilienhäuser im Eigentum und zur Miete zum Standard erklärt.

Für Neubauten schreibt die Bundesregierung ab 1. Januar 2025 vor, dass die Leerrohre für die Installation einer Wallbox bereits im Bauprozess verlegt werden müssen. Ist ein zur Eigennutzung erworbener, auf dem Grundstück der Anlage befindlicher Stellplatz vorhanden, darf der Eigentümer die Installation einer Wallbox verlangen. Dennoch muss die Bau-

Hier die gängigsten Zusatzzeichen:

 314, Parkplatz	+	 1010-66, Bevorrechtigung für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen 	 365-65, Hinweisbeschilderung: reiner Hinweis auf das Vorhandensein von Ladesäulen
	während des Ladevorgangs	1053-54, neues Schild zur Bevorrechtigung für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen	
	Elektrofahrzeuge	1050-33, Schild zur Bevorrechtigung aller Elektrofahrzeuge	
	Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs	1050-32, Bevorrechtigung aller Elektrofahrzeuge während des Ladens	
		1040-33, Schild mit Parkuhr und zeitlicher Begrenzung	

Quelle: ADAC

Sobald aus dem Parkplatz ein Ladeplatz wird, wird es kompliziert.



In der heimischen Tiefgarage könnte sich etwas ändern; bei Neubauten.

maßnahme in der Eigentümergemeinschaft beschlossen werden. Eine eigenmächtige, nicht abgesprochene Installation der Ladestation für das Elektroauto ist nicht erlaubt.

Diese Regelungen gelten übrigens nicht primär nur für Eigentümer, sondern geben auch den Mietern das Recht auf die Genehmigung einer Wallbox, sofern die baulichen Gegebenheiten dies zulassen.

Die E-Kasko-Einstufung

Wirklich einfach ist nur die Frage nach Besonderheiten in der Kfz-Haftpflicht und Vollkasko zu beantworten. Auch bei E-Autos richtet sich die Höhe der Versicherungsprämie nach den Typ- und Regionalklassen. Es sollte in den Bedingungen darauf geachtet werden, dass der Akku mitversichert wird – auch gegen Bedienfehler. Dies sollte explizit im Vertrag stehen.

Mangelhafte E-Reichweite

Bleibt abschließend noch die Thematik der angegebenen Reichweite von E-Fahrzeugen. Die Autobranche hat mit dem Dieselskandal sehr viel Vertrauen der Kunden verspielt. Man sollte also meinen, dass bei der Bewerbung von Fahrzeugen und der jeweiligen elektrischen Reichweite größtmögliche für den Verbraucher verständliche Transparenz gilt. Das ist jedoch nicht immer der Fall.

Nun mag man dem ob der versprochenen Reichweite enttäuschten Kunden seitens der Hersteller vorhalten, man wisse ja als Kunde – ähnlich wie bei den Verbrenner-Fahrzeugen –, dass bei unterschiedlichen Einsatzbedingungen und unterschiedlichen Messzyklen zur Verbrauchsermittlung auch unterschiedliche Reichweiten die Folge sein können. Das ist richtig. Daher hat die Rechtsprechung im Zusammenhang mit Rücktritten von Kaufverträgen wegen überhöhten Verbrauchs für Verbrenner auch klare Kriterien erarbeitet.

Von einer solchen Klarheit ist man bei E-Autos allerdings noch weit entfernt. Wenn etwa Plug-in-Hybride ein E-Kennzeichen unter der Maßgabe einer Reichweite von mindestens 40 Kilometer rein elektrisch und einem maximalen CO₂-Ausstoß erhalten, die Fahrzeuge aber im realen Betrieb selbst bei „Schleichfahrt“ nicht einmal 30 Kilometer schaffen und vielleicht auch noch die CO₂-Werte überschreiten, dann stellt sich nicht nur die Frage nach einem transparenten und zuverlässigen Messverfahren, sondern im weiteren Verlauf auch die Frage nach einem möglichen Rücktritt vom Kaufvertrag.

Erschwerend kommt noch der Verdacht hinzu, dass einzelne Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Verbrenner-Betrieb deutlich erhöhte CO₂-Werte ausstoßen, was der an sich sinnvollen Hybridnutzung als Übergangstechnologie einen unnötigen Akzeptanzschaden zufügt. Im Internet finden sich bereits Berichte über eingereichte Klagen gegen Hersteller wegen zu geringer versprochener elektrischer Reichweiten. Das wiederum ist inter-

essant, denn die Vorgaben zur WLTP-Ermittlung (Prüfzyklus) sind vom Gesetzgeber vorgegeben und keine Einrichtung der Automobilhersteller.

Gewährleistungsrecht

Grundsätzlich kommt für Eigentümer und Leasingnehmer von E-Autos, deren Reichweite und Leistung der Batterie nicht den Angaben des Herstellers entsprechen, Gewährleistungsrechte zum Zuge. In solchen Fällen stehen am Ende ein Rücktritt vom Kaufvertrag gegen Rückgabe des Fahrzeugs sowie Rückerstattung des gezahlten Kaufpreises abzüglich der Nutzungsvorteile im Raum. Die zu geringe Akkureichweite stellt einen Sachmangel dar.

Auch wenn die Schwelle für einen erheblichen Sachmangel in diesen Fällen noch nicht abschließend geklärt ist, kann aber insoweit die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zum Kraftstoffmehrerbrauch von Verbrennungsmotoren als eine erste Orientierungshilfe herangezogen werden. Das bedeutet als erste Faustregel, dass bei neuen E-Autos ein Mehrverbrauch von zehn Prozent im Vergleich zu den Herstellerangaben durchaus als ein erheblicher Mangel angesehen werden könnte. Bleibt zu hoffen, dass sich die Hersteller und Gesetzgeber ernsthaft um Lösungen im Interesse der Kunden bemühen und nicht – wie im Dieselskandal – kostspielig die Gerichte bemühen.

Es beschleicht den Betrachter bei Fragen der Batteriereichweite von E-Autos ein gewisses Déjà-vu-Erlebnis. .

Dr. Michael Ludovisy



Dr. Michael Ludovisy
Rechtsanwalt und Rechtsexperte
der Autoflotte

Managen Sie Ihren Fuhrpark einfach und sicher!



© Syda Productions, AdobeStock.com

§ Reduzierung des Haftungsrisikos

Autoflotte DriversCheck

Ihr praktisches Onlinetool für Fahrerunterweisung, UVV-Erinnerung und Führerscheinkontrolle

- ✓ rechtlich abgesichert mit Erfüllung der Unterweisungspflicht
- ✓ spart Zeit und Geld
- ✓ Fahrer lernen jederzeit und überall
- ✓ transparenter, digitaler Workflow
- ✓ jetzt auch in Englisch

Mehr Infos:

www.autoflotte.de/fahrerunterweisung



In Kooperation mit:

TRIAS
Smart Fleet Solutions

Autoflotte
DriversCheck