



**VERWALTUNGSGERICHT
WIEN**

1190 Wien, Muthgasse 62
Telefon: (+43 1) 4000 DW 38620
Telefax: (+43 1) 4000 99 38620
E-Mail: post@vgw.wien.gv.at

GZ: VGW-031/006/13609/2021-11
A. B.

Wien, am 07.03.2022

Geschäftsabteilung: VGW-D

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seinen Richter Mag. Prasch über die Beschwerde des Herrn A. B. gegen das Straferkenntnis des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 67, vom 02.09.2021, GZ: MA67/.../2021, betreffend Übertretung des § 24 Abs. 1 lit. a Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960),

zu Recht e r k a n n t:

I. Gemäß § 50 VwGVG wird der Beschwerde Folge gegeben und das angefochtene Straferkenntnis behoben.

II. Gemäß § 52 Abs. 8 VwGVG hat der Beschwerdeführer keinen Beitrag zu den Kosten des Beschwerdeverfahrens zu leisten.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Das bekämpfte Straferkenntnis vom 02.09.2021 lautet wie folgt:

„1. Datum/Zeit 01.06.2021, 17:50 Uhr

Ort: Wien, C.-straße

Betroffenes Fahrzeug: Kennzeichen: W-... (A)

Sie haben das angeführte Fahrzeug im Bereich des Verbotsszeichens "Halten und Parken verboten" mit dem Zusatz „v. 8-22h, ausgenommen. Elektrofahrzeuge während des Ladevorganges (🔌)" abgestellt, wobei die kundgemachte Ausnahme auf Sie nicht zutraf.

Sie haben dadurch folgende Rechtsvorschrift(en) verletzt:

1. § 24 Abs. 1 lit. a StVO

Wegen dieser Verwaltungsübertretung(en) wird (werden) über Sie folgende Strafe(n) verhängt:

Geldstrafe von	falls diese uneinbringlich ist, Ersatzfreiheitsstrafe von	Gemäß
€ 78,00	0 Tage(n) 18 Stunde(n) 0 Minute(n)	§ 99 Abs. 3 lit. a StVO

Ferner haben Sie gemäß § 64 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 – VStG zu zahlen:

€ 10,00 als Beitrag zu den Kosten des Strafverfahrens, das sind 10% der Strafe, jedoch mindestens € 10,00 für jedes Delikt.

Der zu zahlende Gesamtbetrag (Strafe/Kosten/Barauslagen) beträgt daher € 88,00"

Die rechtzeitig eingebrachte Beschwerde hatte folgenden Inhalt:

„Ich, A. B., geb. am ..., wohnhaft in Wien, D.-Straße, lege Beschwerde gegen das Straferkenntnis des Magistrats der Stadt Wien MA 67, vom 02.09.2021 mit der Geschäftszahl GZ: MA67/.../2021 ein und beantrage die Aufhebung des Straferkenntnisses, die Einstellung des Verwaltungsstrafverfahrens, sowie die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Begründung:

Der im Einspruch vom 14.07.2021 vorgelegte Beweis (siehe Rechnung Wien-Energie) zeigt eindeutig, dass der entgeltpflichtige und von mir bezahlte Ladevorgang bzw. Leistungszeitraum an der Ladestation von Wien-Energie in Wien, C.-straße von 15:18 Uhr bis 18:07 Uhr angedauert hat. Die angeführten Zeiten werden von Wien-Energie explizit als „Ladebeginn“, „Ladeende“ und „Leistung“ bezeichnet und somit habe ich eine Ladeleistung von 2 Stunden 49 Minuten konsumiert. Bei jedem Ladevorgang wird auf einer vom Autohersteller zur Verfügung gestellten App am Mobiltelefon, die voraussichtliche Ladezeit angezeigt, die für eine volle Ladung je nach Ladegeschwindigkeit zwischen 2, 5 Stunden und 3 Stunden variieren kann. Eine Abweichung von bis zu 30 Minuten zwischen voraussichtlicher Ladezeit und tatsächlicher Ladezeit ist laut meiner Erfahrung möglich.

Im konkreten Fall habe ich mich nach der voraussichtlichen Ladedauer von ca. 2 Stunden und 40 Minuten, die auf der App angezeigt wurde, gerichtet. Daher wäre das voraussichtliche Ende des Stromflusses laut App um ca. 17:58 Uhr gewesen. Mit Einrechnung der erlaubten 15 Minuten nach Beendigung des Ladevorganges ergibt sich die Uhrzeit von ca. 18:13 Uhr. Ich habe das Fahrzeug bereits um 18:07 mit der Beendigung des Ladevorganges, wie aus der Rechnung von Wien-Energie ersichtlich, von der Ladestation entfernt.

Ihr Organ hat die Anzeige bereits um 17:50 Uhr ausgestellt. Mit Einrechnung der erlaubten 15 Minuten nach Beendigung des Ladevorganges, hätte die Ladezeit jedoch nur bis 17:35 Uhr - und

somit 2 Stunden und 17 Minuten andauert, was im konkreten Fall zu keiner vollständigen Aufladung geführt hätte.

Eine rote LED-Anzeige an Ladestationen ist mir bisher noch nie, - als auch zum Zeitpunkt des Absteckens nicht aufgefallen. Nach meiner ausführlichen Recherche und Nachfrage bei Wien Energie, ist eine rote LED-Leuchte als Signalisierung für die Zeitraumüberschreitung nach dem Aufladen gar nicht vorgesehen. Eine rote LED-Anzeige wird in Verbindung mit abwechselnd grünblinkend nur bei Störung der Ladestation angezeigt. Der Meldungsleger hat

jedoch in seiner Anzeige vermerkt, eine rote Anzeige gesehen zu haben, was im konkreten Fall höchstens eine temporäre Störung bedeutet hätte.

Als Beweis lege ich einen Screenshot der Website von „Wien Energie“ mit dem Titel „Was bedeuten die Farbanzeigen an den Steckdosen der Ladestation?“, bei.

Ich räume die Möglichkeit ein, dass der Stromfluss zum Zeitpunkt der Ausstellung der Strafanzeige um 17:50 bereits beendet war, was jedoch auf Grund einer zeitversetzten Statusanzeige der App für mich nicht ersichtlich war, da sich die Statusanzeige nur ca. alle 10 Minuten aktualisieren lässt.

Da die Ladestation ca. 10 Gehminuten von meinem Wohnort, an dem ich mich zum Zeitpunkt des Ladevorganges befunden habe, entfernt ist, war es mir möglich, nach dem angezeigten voraussichtlich beendeten Ladevorgang das Fahrzeug von der Ladestation um 18:07 zu entfernen.

Im Übrigen liegt es in meinem eigenen Interesse, die entgeltpflichtige Ladezeit so kurz wie möglich zu halten. Es wäre daher unsinnig anzunehmen, dass ich absichtlich und wissentlich ohne Ladevorgang mein Fahrzeug in der Halte- und Parkverbotszone mit Ausnahme zum elektrischen betanken von E-Fahrzeugen, abstelle und mir damit unnötige Kosten verursache.

Ich bestreite daher den Tatbestand laut Straferkenntnis und bestehe auf meine Berechtigung, mein Fahrzeug am 01.06.2021 im Zeitraum von 15:18 Uhr bis 18:07 an besagter Ladestation von Wien-Energie abgestellt zu haben.

Wien, am 13. September 2021 Übermittlung per E-Mail an: rechtsmittel@ma67.wien.gv.at Anhang: PDF-Version, Screenshot

A. B.“

Der Beschwerde angeschlossen war ein Screenshot, welcher die Erläuterung der verschiedenen Farben der LEDs der Ladestation zum Inhalt hat.

Mit Schreiben vom 16.09.2021 legte die belangte Behörde die Beschwerde mit dem bezughabenden Akt dem Verwaltungsgericht Wien zur Entscheidung vor.

Mit Schreiben vom 11.10.2021 erging seitens des Verwaltungsgerichtes Wien folgende Anfrage an die Wien Energie GmbH:

„Sehr geehrte Damen und Herren!

In Angelegenheit der Beschwerde des Herrn A. B. gegen das Straferkenntnis des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 67, vom 2.9.2021, GZ: MA67/.../2021, betreffend Übertretung des § 24 Abs. 1 lit. a Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), bitte ich um Bekanntgabe und Übermittlung etwaiger Nachweise, ob und wie lange das Fahrzeug geladen hat und ob gegenständlich eine Störung vorgelegen hat bzw. wann diese eingetreten ist.

Im Weiteren wird ersucht bekanntzugeben, wie von der Ladestation erkannt wird, ob das Fahrzeug binnen 15 Minuten entfernt wird.

Der Beschwerdeführer bringt vor, dass er eine Ladeleistung von 2 Stunden und 49 Minuten konsumiert habe (15: 18 bis 18:07 Uhr), und wurde ihm diese auch in Rechnung gestellt (Rechnung vorliegend). Ein rotes Leuchten sei ihm nicht aufgefallen.

Das anzeigende Organ stellte um 17: 50 Uhr ein rotes LED Licht und ein blau-grünes Blinken fest.

Die dazugehörigen Daten lauten wie folgt:

Ladekarten Nummer: AT-VIE-...-0

Ort: E.-straße, Wien

NR: AT VNA ...1

Datum: 1.6.2021“

Am 12.10.2021 langte folgende Stellungnahme ein:

„Nach erfolgter Prüfung konnte festgestellt werden, dass mit der Ladekarte AT-VIE-...-0 am 01.06.2021 zwischen 15:18 Uhr und 18:07 Uhr an der Station AT*VNA*...2 C.-straße vor ..., Wien, nicht jedoch wie angeführt an der Station AT*VNA*...1 E.-straße, Wien geladen wurde. An der Station AT*VNA*...2 dauerte der effektive Ladevorgang bis 17:09 Uhr. Um 17:24 Uhr wurde der Ladevorgang fahrzeugseitig beendet. Das Parkwarnlicht wurde nach weiteren 15 Minuten um 17:39 Uhr aktiviert. Das Fahrzeug war bis 18:07 Uhr angesteckt. Störungen sind uns weder an der Station AT*VNA*...1 noch an der Station AT*VNA*...2 für den besagten Zeitraum bekannt.“

In weiterer Folge erging am 14.10.2021 eine ergänzende Anfrage an die Wien Energie GmbH unter Angabe der maßgeblichen Tatdaten und der Maßgabe, dass der Beschwerdeführer angab, dass er sein Fahrzeug von 15:18 Uhr bis 18:07 Uhr aufgeladen hat, mit der Bitte um Bekanntgabe, ob der Beschwerdeführer sein Fahrzeug bereits früher aus der Halteverbotszone hätten entfernen müssen.

Am 19.10.2021 langte folgende Antwort ein:

„Sehr geehrter Herr Mag. Prasch,

eine Vorab-Info kann seitens Wien Energie nicht erteilt werden, da das Lademanagement des Kundenfahrzeugs über die Aufnahmeleistung und somit über die Dauer des Ladevorgangs entscheidet.

Mit der App erhalten Kunden eine Pushnachricht mit der Information die Ladestation innerhalb der nächsten 15 Minuten zu verlassen, sobald der Ladevorgang beendet wurde.

Sollten man keine Pushnachricht erhalten, kann dies folgende Ursachen haben:

- Bei der Erstinstallation der App wurde abgelehnt, dass die App Mitteilungen senden darf.
- Der Erhalt von Pushnachrichten/Mitteilungen ist in den allgemeinen Einstellungen des Smartphones nicht aktiviert.
- Zum Zeitpunkt des Versandes der Pushnachricht war das Smartphone nicht mit dem Internet verbunden.
- Der Ladevorgang wurde nicht mit der App gestartet.
- Zum Zeitpunkt des Versandes der Pushnachricht gab es keinen Login in der App.“

Mit Schreiben vom 28.10.2021 wurden dem Beschwerdeführer beide Stellungnahmen des Tanke-Teams der Wien Energie GmbH zur Kenntnis gebracht.

In seiner Stellungnahme vom 16.11.2021 brachte der Beschwerdeführer Folgendes vor:

„Sehr geehrter Herr Mag. Prasch!

In obiger Angelegenheit nehme ich zur Übermittlung der Auskunft durch das Tanke-Team von Wien Energie Stellung.

Ich bringe daher vor, dass ich keine Push-Benachrichtigung über die von Wien-Energie bereitgestellte App erhalten habe, welche mich über die Beendigung des Ladevorganges an der Ladestation AT*VNA*...2 informiert hätte, da ich den Dienst für sogenannte Push-Benachrichtigungen auf meinem Smartphone zum Zeitpunkt des Ladevorganges deaktiviert habe. Ebenso wurde der Ladevorgang von mir nicht mit einer App gestartet, sondern mit einer von Wien-Energie zur Verfügung gestellten Ladekarte. In weiterer Folge nutze ich, wie bereits in vorhergehender Beschwerde angeführt, eine vom Fahrzeughersteller zur Verfügung gestellte App, die mir zum Beginn eines Ladevorganges die voraussichtliche Ladezeit mitteilt, - bitte entnehmen Sie dazu den Screenshot im Dateianhang, der beweist, dass ein Ladevorgang weit über drei Stunden andauern kann.

Auf Grund von bestimmten Einflüssen kann es vorkommen, dass ein Ladevorgang entweder seitens der Ladestation oder seitens des Fahrzeugs unterbrochen – oder aber auch gänzlich vorzeitig abgebrochen wird. Im Falle eines vorzeitigen Abbruchs des Ladevorganges, wird dies zwar auch von besagter App fahrzeugseitig mitgeteilt, was jedoch eine ständige Aufmerksamkeit und Beobachtung der geöffneten App am Smartphone erforderlich machen würde.

Daher erlaube ich mir zu erwähnen, dass es äußerst realitätsfremd ist, während eines Ladevorganges entweder ständig auf die App zu achten oder direkt vor der Ladestation abzuwarten ob ein etwaiger vorzeitiger Abbruch des Ladevorganges an der Ladestation angezeigt wird. Wie in der Beschwerde von mir eine unabsichtliche Überziehung des Ladezeitraumes eingeräumt wurde, möchte ich doch auch auf die Tatsache hinweisen, dass ich mit einer Überziehung von 28 Minuten keinesfalls übergebührlich die Ladestation blockiert habe und ersuche höflich, diesen Umstand in der Beurteilung dieses Falles einfließen zu lassen.

Da ich auch ein Parkpickerl für den ... Bezirk besitze und zum Zeitpunkt des Ladevorganges ausreichend Parkplätze in unmittelbarer Nähe zur Verfügung standen, wäre es unsinnig anzunehmen, dass ich mit dem Abstellen des Fahrzeugs in der besagten Ladestation und damit in einer Halte - und Parkverbotszone Parkgebühren einsparen wollte, abgesehen davon, dass ich ja für den gesamten Zeitraum, in dem mein Fahrzeug entgeltlich an der Ladestation angesteckt war, nämlich bis 18:07 Uhr laut vorliegender Rechnung von Wien – Energie, bezahlt habe.

Abschließend ersuche ich um eine den Umständen entsprechende gerechte Entscheidung.

Hochachtungsvoll

A. B. "

Der Stellungnahme angeschlossen waren zwei Screenshots.

Mit Schreiben vom 30.11.2021 wurde ebendiese Stellungnahme des Beschwerdeführers der Wien Energie GmbH zur Kenntnis gebracht und gleichzeitig aufgefordert eine schriftliche Stellungnahme hierzu abzugeben. Am 11.01.2022 langte folgende Stellungnahme beim Verwaltungsgericht Wien ein:

„[...] Zu dem angefragten Ladevorgang können wir Ihnen folgende Auskunft zukommen lassen:

Die vom Kunden angegebenen Daten stimmen und sind im System so nachvollziehbar.


Das Kundenfahrzeug hat um 17:24 den Energiebezug beendet, und um 17:39 ging die Parkwarnleuchte an.

Der Kunde hat das Fzg., wie er selbst schildert, um 18:07 abgesteckt.“

Von der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 44 Abs. 2 VwGVG abgesehen werden, da bereits auf Grund der Aktenlage feststeht, dass der mit Beschwerde angefochtene Bescheid aufzuheben war.

Das Verwaltungsgericht Wien hat erwogen:

Das Verwaltungsgericht Wien legt seiner Entscheidung folgende Feststellungen zugrunde:

Unbestritten blieb, dass das verfahrensgegenständliche Fahrzeug mit dem behördlichen Kennzeichen W-... am 01.06.2021 um 17:50 Uhr in Wien, C.-straße abgestellt war, sodass es dort im Bereich des Vorschriftszeichens „Halten und Parken verboten“ abgestellt war. Laut Zusatztafel war dieses Halte- und Parkverbot auf die Zeit zwischen 08:00 Uhr und 22:00 Uhr beschränkt, wobei in dieser Zeit Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs () von diesem Verbot ausgenommen waren.

Der Beschwerdeführer hatte den von ihm gelenkten, elektrisch betriebenen PKW zum Tatzeitpunkt an der angegebenen Örtlichkeit abgestellt und an die dortige Ladesäule angeschlossen, um einen Ladevorgang vorzunehmen. Der Beschwerdeführer bedient sich hierbei einer von der Wien Energie GmbH zur Verfügung gestellten Ladekarte und einer Fahrzeughersteller-App, um den Ladevorgang vorzunehmen. Etwaige Push-Benachrichtigungen der App wurden vom Beschwerdeführer unter dem Gesichtspunkt, dass die App nur alle zehn Minuten Aktualisierungen vornimmt, abgestellt; er richtete sich nach dem angezeigten, voraussichtlichen Zeitraum für den Ladevorgang, welcher in der App angezeigt wurde.

Laut Aufzeichnungen der Wien Energie GmbH war der Energiebezug um 17:24 Uhr beendet, und um 17:39 Uhr ging die Parkwarnleuchte an.

Diese Feststellungen gründen sich auf die Einsichtnahme in den Verwaltungsakt, den Ermittlungen des Verwaltungsgerichtes Wien, insbesondere die Stellungnahmen der Wien Energie GmbH und Würdigung des Beschwerdevorbringens.

Rechtliche Beurteilung:

Die maßgeblichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), BGBl. Nr. 159/1960, in der zum Tatzeitpunkt maßgeblichen Fassung, lauten auszugsweise:

„§ 24. Halte- und Parkverbote.

(1) Das Halten und das Parken ist verboten:

a) im Bereich des Vorschriftszeichens „Halten und Parken verboten“ nach Maßgabe der Bestimmungen des § 52 Z 13b,
[...]

§ 54. Zusatztafeln.

(1) Unter den in den §§ 50, 52 und 53 genannten Straßenverkehrszeichen sowie unter den in § 38 genannten Lichtzeichen können auf Zusatztafeln weitere, das Straßenverkehrszeichen oder Lichtzeichen erläuternde oder wichtige, sich auf das Straßenverkehrszeichen oder Lichtzeichen beziehende, dieses erweiternde oder einschränkende oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienliche Angaben gemacht werden.

(2) Die Angaben und Zeichen auf Zusatztafeln müssen leicht verständlich sein. Insbesondere kann auch durch Pfeile in die Richtung der Gefahr oder des verkehrswichtigen Umstandes gewiesen werden.

(3) Die Zusatztafeln sind Straßenverkehrszeichen. Sie sind, sofern sich aus den Bestimmungen des § 53 Z 6 nichts anderes ergibt, rechteckige, weiße Tafeln; sie dürfen das darüber befindliche Straßenverkehrszeichen seitlich nicht überragen.

[...]

(5) Die nachstehenden Zusatztafeln bedeuten:

[...]

m)

ausgenommen



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.

§ 99. Strafbestimmungen.

[...]

(3) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Wochen, zu bestrafen,

a) wer als Lenker eines Fahrzeuges, als Fußgänger, als Reiter oder als Treiber oder Führer von Vieh gegen die Vorschriften dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen verstößt und das Verhalten nicht nach den Abs. 1, 1a, 1b, 2, 2a, 2b, 2c, 2d, 2e oder 4 zu bestrafen ist.

[...]“

Dem Akteninhalt ist zu entnehmen, dass der Energiebezug am 01.06.2021 um 17:24 Uhr endete, die Parkwarnleuchte nach Ablauf des 15-minütigen Kulanzzeitraums um 17:39 Uhr anging, die Beanstandung um 17:50 Uhr erfolgte und das Fahrzeug um 18:07 Uhr „abgesteckt“ wurde. Im gegenständlichen Fall war zu klären, ob der Beschwerdeführer gegen das Verbot des § 24 Abs. 1 lit. a StVO in Verbindung mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. m StVO zwischen 17:24 Uhr und 18:07 Uhr verstoßen hat.

In der Vollzugspraxis hat sich herauskristallisiert, dass nach Beendigung des Ladevorgangs der Parkplatz innerhalb von 15 Minuten freizumachen ist, um der

„bestimmungsgemäßen Verwendung“ zu entsprechen. Dies wird durch die LED-Anzeigen und deren unterschiedlichen Farben auf den Warnleuchten signalisiert. Hierbei ist jedoch zwischen Ladevorgang und Energiebezug zu unterscheiden.

Unter Energiebezug kann lediglich die Dauer verstanden werden, da ein Elektrofahrzeug im Zuge des Ladevorgangs elektrische (Antriebs)kraft aus einem externen Stromnetz entnimmt, um das interne elektrische Energiespeichersystem aufzuladen. Hingegen umfasst der Ladevorgang sämtliche Tätigkeiten und die hierfür erforderliche Zeit, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Energiebezug stehen.

Der Vergleich mit einer Zapfsäule für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf einem Tankstellengelände kann hier herangezogen werden. Einem Lenker, der auf einem Tankstellengelände nicht den für ihn richtigen Kraftstoff oder eine freie Zapfsäule finden kann, ist es nicht gestattet sein Fahrzeug für einen unbestimmten Zeitraum auf dem Tankstellengelände in Erwartung des Freiwerdens einer Zapfsäule stehenzulassen. Selbst ohne entsprechende Beschilderung des Tankstellengeländes muss jedem Lenker klar sein, dass der Verbleib von Fahrzeugen auf dem Tankstellengelände nur für die Inanspruchnahme der dort angebotenen Leistungen, vor allem den Betankungsvorgang und dessen Abwicklung, geduldet wird.

Der Betankungsvorgang eines Kraftfahrzeuges mit Verbrennungsmotor umfasst das Zufahren zu einer Zapfsäule, das eigentliche Befüllen des Tanks, den Bezahlvorgang (entweder bei einer Kassa oder einem Selbstbedienungstankautomaten) und das anschließende Wegfahren von der Zapfsäule. Der Ladevorgang eines Elektrofahrzeuges kann sohin ebenfalls nur mit dem Zufahren zur Ladesäule beginnen, muss das Anstecken des Ladekabels und Starten des Energiebezugs und nach dessen Beendigung wiederum das Entfernen des Ladekabels umfassen, um im Wegfahren von der Ladesäule zu enden. Wäre dies nicht der Fall, so würde bereits für die Dauer zwischen dem initialen Abstellen des Fahrzeuges bei der Ladesäule und dem Beginn des Energiebezugs (Anstecken an die Ladesäule) ein rechtlicher Zustand der Rechtswidrigkeit bestehen, was nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, noch zu Lasten des Normunterworfenen gehen kann.

Im Unterschied zu herkömmlichen Zapfsäulen für Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor, muss jedoch bei Elektrofahrzeugen die zeitliche und örtliche Komponente ebenfalls berücksichtigt werden. Im Gegensatz zu Tankstellen, bei denen der Betankungsvorgang rasch vorgenommen werden kann, sind Lenker von Elektrofahrzeugen an Ladesäulen gebunden, was zwangsweise neben langer Ladedauer auch zu weiten Wegstrecken zu Fuß führen kann.

Die Ladedauer von Elektrofahrzeugen kann zwischen Modellen verschiedenen Herstellermarken, Baujahren und auch wetter- und witterungsbedingt (Hitze oder Kälte) variieren. Zur Überprüfung des Ladevorgangs stellen sowohl Energieanbieter, als auch Fahrzeughersteller Handy-Apps zur Verfügung.

Im gegenständlichen Fall nutzt der Beschwerdeführer eine Ladekarte der Wien Energie GmbH, um den Energiebezug abzuwickeln und eine App seines Fahrzeugherstellers, um die Aufladetätigkeit zu überprüfen und deren Dauer abschätzen zu können. Da diese App nur alle zehn Minuten Aktualisierungen vornimmt, hat der Beschwerdeführer etwaige Push-Benachrichtigungen deaktiviert und richtete sich nach dem in der App angezeigten, voraussichtlichen Zeitraum für den Ladevorgang, als auch seinen bisherigen Erfahrungen in Bezug auf den Aufladevorgang. Der Beschwerdeführer konnte darüber hinaus im Zuge des gesamten Verfahrens klar und nachvollziehbar darlegen, dass er das angezeigte Fahrzeug in der Absicht lediglich einen Ladevorgang vorzunehmen innerhalb des verfahrensgegenständlichen Halte- und Parkverbots abgestellt hat.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Ausnahme der Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. m StVO nur für die Dauer des Ladevorgangs gilt. Danach treten für Elektrofahrzeuge dieselben Folgen ein wie für ein Fahrzeug, das grundsätzlich nicht in diesem, durch Verkehrszeichen kundgemachten, Bereich abgestellt werden dürfen (etwa Kraftfahrzeuge mit herkömmlichem Verbrennungsmotor als Primärtrieb oder Hybrid-Autos). Sinn und Zweck dieser Zusatztafel kann nicht sein, dass kostenloser Parkraum für sämtliche Elektrofahrzeuge angeboten wird, indem diese Fahrzeugen auf unbegrenzte Zeit auf den speziell für den Ladevorgang gekennzeichneten Flächen stehen dürfen. Vielmehr zielt diese Ausnahmeregelung

darauf ab, Parkraum lediglich für die zeitintensive Aufladetätigkeit zur Verfügung zu stellen.

Die gängige Vorgehensweise, dass ein Elektrofahrzeug von einem Lenker innerhalb von 15 Minuten nach Beendigung des Energiebezugs ein Halte- und Parkverbot mit der Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. m StVO zu entfernen ist, mag zwar in der Verwaltungspraxis etabliert sein, findet sich jedoch im Gesetz nicht wieder. Die Straßenverkehrsordnung führt lediglich „*während des Ladevorgangs*“ als maßgeblichen Zeitraum an; von einer ehestmöglichen Entfernung oder Vornahme des Ladevorgangs spricht das Gesetz an keiner Stelle.

Dies mag auf den ersten Blick in starkem Kontrast zu anderen Regelungen wie etwa einem Parkverbot gemäß § 52 lit. a Z. 13a StVO stehen, wobei sich Lenker, welche sich strafbar machen, wenn sie mit ihrem Fahrzeug auch nur geringfügig länger als die in § 2 Abs. 1 Z. 28 StVO festgelegte Dauer innerhalb dieses Vorschriftszeichens verbleiben, jedoch ist im gegenständlichen Fall auf die Besonderheit von Elektrofahrzeugen Rücksicht zu nehmen.

Laut Aktenlage endete der Energiebezug am 01.06.2021 um 17:24 Uhr und das Fahrzeug wurde um 18:07 Uhr „abgesteckt“. Für die Wegzeit vom Wohnort des Beschwerdeführers zu seinem Fahrzeug (ca. 350m) braucht dieser laut eigenen Angaben ca. zehn Minuten, für die Beendigung des Aufladevorgangs, das Abstecken des Ladekabels, dessen Verstauung und das schlussendliche Wegfahren können fünf Minuten veranschlagt werden. Bei Abzug dieser 15 Minuten verbleibt ein Zeitraum von einer knappen halben Stunde zwischen Ende des Energiebezugs und dem frühesten Entfernen des Fahrzeuges aus dem Halte- und Parkverbot.

Den Ausführungen des Beschwerdeführers, wonach es nicht den Erfahrungen des täglichen Lebens entspricht, dass Nutzer von Elektrofahrzeugen während des Ladevorganges entweder ständig auf ihre App zu achten oder direkt vor der Ladestation abzuwarten haben, muss zugestimmt werden; hierfür findet sich keine Deckung im Gesetz.

Der Ladevorgang stellt eine Willenserklärung dar; ein Lenker stellt sein Fahrzeug nächst einer Ladesäule ab, um dessen internes Energiespeichersystem

wiederaufzuladen. Ein Zeitraum von ca. dreißig Minuten zwischen dem Stadium der „Beendigung der Ladung“ und dem „Verlassen des Parkplatzes“ kann keinesfalls als unangemessen oder überzogen angesehen werden. Der Beschwerdeführer stellte das verfahrensgegenständliche Fahrzeug willentlich zum Zwecke des Aufladens ab und entfernte dieses wiederum von der betreffenden Örtlichkeit ohne die Absicht sich einen Vorteil (Parkraum) zu verschaffen.

Aufgrund der obigen Erwägungen war der Beschwerde Folge zu geben und das angefochtene Straferkenntnis aufzuheben.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

B e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Die Beschwerde bzw. Revision ist innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung der Entscheidung durch eine bevollmächtigte Rechtsanwältin bzw. einen bevollmächtigten Rechtsanwalt abzufassen und ist die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Verwaltungsgericht Wien einzubringen. Für die Beschwerde bzw. die Revision ist eine Eingabengebühr von je EUR 240,-- beim Finanzamt Österreich, Dienststelle Sonderzuständigkeiten zu entrichten.

Es besteht die Möglichkeit, Verfahrenshilfe für das Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof bzw. Verfassungsgerichtshof zu beantragen.

Verfahrenshilfe ist einer Partei so weit zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen als sie außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.

Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist für ein Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof unmittelbar beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Für ein außerordentliches Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof ist der Antrag unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Dies in beiden Fällen jeweils innerhalb der oben genannten sechswöchigen Beschwerde- bzw. Revisionsfrist.

Ferner besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Der Verzicht hat ausdrücklich zu erfolgen und ist bei einem Verzicht auf die Revision dem Verwaltungsgericht, bei einem Verzicht auf die Beschwerde bis zur Zustellung der Entscheidung dem Verwaltungsgericht, nach Zustellung der Entscheidung dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision bzw. Beschwerde nicht mehr zulässig ist. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

Verwaltungsgericht Wien

Mag. Prasch
Richter