



Kompetenzstelle Brandschutz (KSB)
Dresdner Straße 73-75, 2. Stock
1200 Wien
Telefon +43 1 4000 37200
Fax +43 1 4000 99 37200
ksb@ma37.wien.gv.at
ksb.wien.at

Aktenzahl	Sachbearbeiter/in:	Durchwahl	Datum
334368 - 2023	DI ⁱⁿ Eder, SR ⁱⁿ (Brandschutz)	4000-37201	Wien, 25. Aug. 2025
	DI Markouschek, SR (Baurecht)	4000-37101	
	DI Zemann (Elektrotechnik))	4000-36202	

Einstellen von Elektrofahrzeugen, Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Ladepunkte) einschl. Lastmanagement

Bezugnehmend auf das Wiener Klimaneutralitätsziel 2040, das Umweltprogramm der MA 37, die vermehrte Verwendung elektrisch betriebener Kraftfahrzeuge (Elektrofahrzeuge) sowie auf Grundlage der OIB-Richtlinie 2.2, Ausgabe 2023, ist zur Erzielung einer einheitlichen Vorgangsweise Folgendes zu berücksichtigen:

1. Begriffsbestimmungen

Ladepunkt ist die Schnittstelle auf einem Stellplatz, mit der zur selben Zeit entweder nur ein Elektrofahrzeug aufgeladen oder nur eine Batterie eines Elektrofahrzeugs ausgetauscht werden kann (siehe § 2 Abs. 22 WGarG 2008). Im Folgenden wird dieser auch als Ladestation für Elektrofahrzeuge bezeichnet.

Das **Lastmanagement** ist eine Regelung für Ladestationen von Elektrofahrzeugen für die Fälle, in denen ein lokales Stromnetz nicht ausreichend Ladeleistung für die angeschlossenen Ladestationen zur Verfügung stellen kann. Es gibt unterschiedliche Varianten des Lastmanagements (Statisches Lastmanagement, Dynamisches Lastmanagement, Sequentielles Lastmanagement, Geregelte Ladeleistung, Priorisiertes Laden, bedarfsgesteuertes Laden) (siehe [https://de.wikipedia.org/wiki/Lastmanagement_\(Ladestation\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Lastmanagement_(Ladestation))).

2. Ladestation für Elektrofahrzeuge – brandschutztechnische Anforderungen

- 2.1. Für das Einstellen von Elektrofahrzeugen sind keine zusätzlichen brandschutztechnischen Anforderungen erforderlich.
- 2.2. Die Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind gegen mechanische Beschädigungen durch an-fahrende Fahrzeuge zu schützen.

- 2.3. In Garagen und Parkdecks dürfen nur Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einer Leistung von jeweils höchstens 22 kW angeordnet werden. Diese Leistungsbegrenzung gilt nicht:
- für ebenerdige eingeschobige Garagen mit einer Nutzfläche von nicht mehr als 250 m², oder
 - in Brandabschnitten, in denen eine automatische Löschanlage mit automatischer Alarmweiterleitung zu einer Empfangszentrale einer ständig besetzten öffentlichen Alarmannahmestelle einschließlich einer Brandfallsteuerung für die Notabschaltung der Elektroladestation vorhanden ist, oder
 - in Brandabschnitten, in denen eine automatische Brandmeldeanlage mit automatischer Alarmweiterleitung zu einer Empfangszentrale einer ständig besetzten öffentlichen Alarmannahmestelle (Brandmelderauswertezentrale der Feuerwehr der Stadt Wien) einschließlich einer Brandfallsteuerung für die Notabschaltung der Elektroladestation vorhanden ist, wobei die Elektroladestationen nahe des Ein- bzw. Ausfahrtsbereiches oder im ersten unterirdischen oder ersten oberirdischen Geschoß anzuordnen sind.
- 2.4. Bei Garagen mit einer Nutzfläche von nicht mehr als 250 m² darf der Energieinhalt einer Batterie als Zwischenpuffer für Ladestationen für Elektrofahrzeuge ohne zusätzliche Brandschutzmaßnahmen höchstens 100 kWh betragen, wobei in einem anerkannten Test nachgewiesen werden muss, dass ein „thermal runaway“ einer Zelle zu keinem Brandausbruch der Batterie führt.
- 2.5. Bei Garagen mit einer Nutzfläche von mehr als 50 m² ist bei Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einer Leistung von jeweils mehr als 4 kW an leicht zugänglicher Stelle für die Einsatzkräfte eine geeignete Betätigungseinrichtung für die Notausschaltung der Ladestationen zu errichten.

Hinweis: Ein anerkannter Nachweis, dass ein „thermal runaway“ einer Zelle zu keinem Brandausbruch der Batterieanlage führt, kann z.B. eine positive Prüfung nach Punkt 7.3.3 des Entwurfs der OVE EN IEC 62619, Ausgabe 2020-04-01, Akkumulatoren und Batterien mit alkalischen oder anderen nicht säurehaltigen Elektrolyten - Sicherheitsanforderungen für Lithium-Akkumulatoren und -Batterien für die Verwendung in industriellen Anwendungen (IEC 21A/722/CDV) (englische Fassung), sein.

Hinweis: Bis zu einer Ladeleistung je Ladestation von höchstens 22 kW kann aus einsatztaktischen Gesichtspunkten eine Notausschaltung im (Niederspannungs-)Hauptverteilteraum durch geeignete Trenneinrichtungen (z.B. Sicherungen) als ausreichend angesehen werden, wobei die Zugänglichkeit zum beschrifteten (Niederspannungs-)Hauptverteilteraum für die Einsatzkräfte sichergestellt werden muss (z.B. vorhandener Zugangsschlüssel im Rohrtresor). Alternativen sind möglich, wenn die Notabschaltung für die Feuerwehr eindeutig auffindbar ist; dadurch soll eine flexiblere Gestaltung ermöglicht werden. Die Trenneinrichtung(en) sind grün zu markieren und mit „E-Ladestation“ zu beschriften, um den Einsatzkräften eine rasche Zuordnung zu ermöglichen. Bei Ladestationen mit mehr als 22 kW Ladeleistung sind Notausschaltungen bei allen Garagenzugängen oder bei Vorhandensein einer Brandmeldeanlage beim Feuerwehrbedienfeld, ausgeführt als grüner Druckknopfmelder mit Beschriftung „E-Ladestation“, zu errichten. Weiters ist bei Vorhandensein einer automatischen Brandmeldeanlage sowie einer Sprinkleranlage eine automatische Abschaltung als Brandfallsteuerung vorzusehen. Die elektrischen Zuleitungen zu sämtlichen Ladestationen des betroffenen Brandabschnittes müssen

spätestens beim Eintritt in den Brandabschnitt spannungsfrei geschaltet werden können. Eine Not-ausschaltung muss auch im Brandfall möglich sein (z.B. automatische Abschaltung im Brandfall, Funktionserhalt der Steuerleitung von 90 Minuten, Spannungsfreiheit bei Unterbrechung)

- 2.6. Bei Garagen mit einer Nutzfläche von mehr als 250 m² ist ein Brandschutzplan erforderlich, in dem die Lage der Elektroladestationen sowie der Abschalteinrichtung auszuweisen ist. Sind Brandschutzpläne bereits vorhanden, sind diese hinsichtlich der Lage der Elektroladestationen zu aktualisieren.
- 2.7. In Garagen, aus denen das Fahrzeug nach einem Brand nicht entfernt werden kann, sollte das Brandrisiko so weit als möglich minimiert werden. Eine Anordnung von Ladestationen in Garagenschoßen, welche nur über Autoaufzüge anstatt Fahrverbindungen erschlossen werden, ist unzulässig.
- 2.8. Von Punkt 2.7 dieser Richtlinie darf abgewichen werden, wenn die Anforderungen gemäß Punkt 5 dieser Richtlinie eingehalten werden (*Hinweis: hierbei handelt es sich um unwesentliche Abweichungen gemäß §2 WBTv, für die kein weiterer Nachweis erforderlich ist*).

3. Ladestationen für Elektrofahrzeuge – elektrotechnische Anforderungen

Um die benötigten Leistungsreserven und die damit verbundenen Kosten gering zu halten, kann ein **Lastmanagement** installiert werden. Aufgrund des erwarteten Anstiegs an Elektrofahrzeugen ist es insbesondere bei einer größeren Anzahl an Ladestationen sinnvoll, eine spätere Erweiterbarkeit weiterer Ladestationen von Beginn an mitvorzusehen. Weiters wird darauf hingewiesen, dass Ladestationen mit einer Bemessungsleistung von mehr als 3,68 kVA gemäß Punkt 4.2.1 der TOR (Technische und organisatorische Regeln für Betreiber und Benutzer von Netzen) an den relevanten Verteilnetzbetreiber (Wiener Netze) zu melden sind.

3.1. Ladepunkt mittels Steckdose

Als Steckdose gelten landesübliche Haushaltssteckdosen (Schutzkontaktsteckdosen) sowie ein- bzw. dreiphasige Industriesteckdosen (z.B. CEE-Steckdosen).

Um derartige Steckdosen verwenden zu dürfen, sind für die Errichtung der Stromversorgung die elektrotechnischen Bestimmungen des Teiles 7-722 der OVE E 8101 heranzuziehen. Dieser regelt unter anderem die Auswahl eines passenden Fehlerstromschutzschalters.

Die Elektrofachkraft ist verpflichtet, die Einhaltung der normativen Anforderungen durch eine Erstprüfung nachzuweisen.

Weiters ist auf die maximale Strombelastbarkeit der Steckdosen zu achten.

3.2. Ladepunkt mittels festinstallierter Ladestation (Wallbox) und Elektroladesäulen

Neben Teil 7-722 der OVE E 8101 sind hier für die Ladestationen auch die Anforderungen der Normenreihe ÖVE/ÖNORM EN 61851 einzuhalten. Der Nachweis hierüber erfolgt über die Konformitätserklärung des Herstellers.

Es wird empfohlen, durch Anfrage beim Netzbetreiber zu prüfen, ob bei einem gleichzeitigen Laden mehrerer Elektrofahrzeuge (z.B. in den Abend- und Nachtstunden) genügend Leistungsreserven im Gebäude oder im öffentlichen Stromnetz zur Verfügung stehen.

4. Genehmigungspflichten iVm Ladestationen für Elektrofahrzeuge

4.1. Ladestationen (Ladepunkte)

4.1.1. Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einer Leistung von jeweils nicht mehr als 22 kW

Die Schaffung von Ladepunkten mit einer Leistung von jeweils **nicht mehr als 22 kW** für Elektrofahrzeuge ist baurechtlich bewilligungsfrei.

4.1.2. Ladestationen für Elektrofahrzeuge mit einer Leistung von jeweils mehr als 22 kW

Gemäß § 3 Abs. 1 Z 4 WGarG 2008 bedarf die Schaffung von Ladepunkten mit einer Leistung von **jeweils mehr als 22 kW** für Elektrofahrzeuge auf Stellplätzen auf Parkdecks sowie in Garagen und Garagengebäuden einer baubehördlichen Bewilligung, wobei diese einer Bauanzeige zugänglich ist.

Die Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Stromtankstellen) auf öffentlichen Verkehrsflächen ist gemäß § 62a Abs. 1 Z 10 BO bewilligungsfrei. Sofern Elektroladestationen in Form von Säulen u.dgl. auf anderen Flächen im Freien errichtet werden, ist für diese im Sinne des § 62a Abs. 1 Z 25 BO dann keine Bewilligung erforderlich, wenn sie eine Höhe von 3 m nicht überschreiten.

4.1.3. Angabe bzw. Darstellung der Ladepunkte in den Einreichunterlagen

Bei Ladepunkten mit einer Leistung von **jeweils nicht mehr als 22 kW** ist die gemäß § 6 Abs. 3a, 3b und 3c WGarG 2008 zu schaffende Anzahl der Ladepunkte entweder

- in den Grundrissen darzustellen oder
- in der Legende anzugeben,

wobei jeweils hervorzugehen hat, dass die Ladepunkte über eine Leistung von jeweils nicht mehr als 22 kW verfügen.

Ladepunkte mit einer Leistung von **jeweils mehr als 22 kW** sind lagemäßig unter Angabe der vorgesehenen maximalen Leistung im Grundrissplan darzustellen.

4.2. Gewerbeordnung (GewO)

Die Errichtung oder Änderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge löst im Allgemeinen keine Genehmigungspflicht im Sinne der §§ 74 oder 81 GewO 1994 aus. Solche Anlagen sind daher solange nicht als genehmigungspflichtig zu betrachten, als sie nicht an unzulässigen Stellen errichtet werden. Dies sind beispielsweise:

- Gefährdungsbereiche, Ex-Bereiche
- Im Bereich von Fluchtwegen, Notausgängen, etc.
- Beeinträchtigung des Verkehrs

Eine Genehmigungspflicht besteht auch dann, wenn zur Ladestation für Elektrofahrzeuge umfangreiche Anlagenteile, wie Trafos, Kälteanlagen und dergleichen gehören (Schnellladestationen mit mehreren Ladepunkten).

Für ein allfälliges Betriebsanlagengenehmigungsverfahren ist das jeweilig örtlich zuständige Magistratische Bezirksamt – Betriebsanlagenzentrum zuständig.

Für gewerblich genutzte Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Stromtankstellen) auf öffentlichen Verkehrsflächen gelten die oben angeführten Anforderungen sinngemäß.

Wird eine Ladeinfrastruktur als eigenständige Betriebsanlage vorgesehen, so ist eine Abklärung mit dem örtlich zuständigen Magistratischen Bezirksamt – Betriebsanlagenzentrum vorzunehmen.

5. Ersatzmaßnahmen für ein Abweichen von Punkt 2.7 dieser Richtlinie

5.1. Taktische Annahmen und Schutzziel

Seitens der Feuerwehr besteht die Notwendigkeit, den KFZ-Aufzug (Personenaufzug oder vertikale Hebeeinrichtung für Personen, der/die jeweils hauptsächlich der KFZ-Beförderung dient) nach einem Brand in der Garage zur Bergung von Fahrzeugen – insbesondere von E-Fahrzeugen – benützen zu können.

Die im Folgenden beschriebenen Anforderungen bzw. Maßnahmen sollen bei einem Brandfall in der Garage den KFZ-Aufzug derart schützen, dass er nach dem Brandereignis für ein Entfernen von Elektrofahrzeugen aus der Garage genutzt werden kann.

5.2. Geltungsbereich

Die folgenden Anforderungen gelten für neue KFZ-Aufzüge sowie für bestehende KFZ-Aufzüge, wenn in der Garage neue Ladestationen (Ladepunkte) errichtet werden.

5.3. Bauliche bzw. bauseitige Anforderungen

Zum Schutz des KFZ-Aufzuges vor Brandeinwirkungen ist vor jeder Aufzugsschachttüre in der Garage eine Schiebe- oder Drehflügeltüre in EI₂ 90-C anzuordnen (Ansteuerung gemäß TRVB 148); ist in der Garage eine automatische Brandmeldeanlage im Schutzzumfang Brandabschnittsschutz mit Alarmweiterleitung zur Brandmelderauswertezentrale der Feuerwehr der Stadt Wien vorhanden, ist eine Ausführung in EI₂ 30-C ausreichend.

Verfügt die Zufahrtshaltestelle des KFZ-Aufzuges über eine unmittelbare Verbindung mit dem Freien, kann von der Ausführung der vorgesetzten Brandschutztüre in diesem Geschosß Abstand genommen werden.

Im Bereich jedes Schachtzuganges des KFZ-Aufzuges ist sicherzustellen, dass kein Löschwasser den Aufzug bzw. den Aufzugsschacht beeinträchtigt; dies kann z.B. durch Anhebung des Fußbodens oder Herstellung einer Rampe oder Errichtung von Entwässerungskanälen erfolgen.

Das Signal an die Aufzugssteuerung, das die Brandfallsteuerung des KFZ-Aufzuges auslöst, muss durch die Feuerwehr mittels eines Schlüsselschalters (Feuerwehrschlüssel EVVA 882 AM), der sich nahe der gesonderten Steuerstelle für die Feuerwehr (siehe Punkt 5.4) befindet, rückgesetzt werden können.

Im Einzelfall können ergänzende Maßnahmen zur Vorhaltung von Einsatzmitteln für die Feuerwehr erforderlich werden (z.B. Löschdecke zur Abdeckung des KFZ).

5.4. Anforderungen an den KFZ-Aufzug

Die elektrische Versorgung des KFZ-Aufzuges hat gesondert in E 90 vom Niederspannungshauptverteiler zu erfolgen.

Der KFZ-Aufzug ist mit einer automatischen Brandfallsteuerung gemäß ÖNORM EN 81-73 auszuführen.

Bei der Zufahrtshaltestelle des KFZ-Aufzuges ist im Bereich der Aufzugsschachttüre eine gesonderte Steuerstelle für die Feuerwehr anzuordnen, die es ermöglicht, nach Betätigung des Schlüsselschalters für die Rücksetzung der Brandfallsteuerung (siehe Punkt 5.3) den Aufzug dahingehend in Betrieb zuzunehmen, dass alle Haltestellen des KFZ-Aufzuges angefahren werden können. Gleichzeitig müssen alle Fahrbefehlsgeber, die für den Normalbetrieb vorgesehen sind (Innen- und Außensteuerung), inaktiv geschaltet werden. Diese gesonderte Steuerstelle ist mittels eines Schlüsselschalters (Feuerwehrschlüssel EVVA 882 AM) auszustatten. Die Ansteuerung aller Haltestellen kann entweder durch bestimmte Drehstellungen des Feuerwehrschlüssels mit Markierungen (AUTO – EG – 1. UG – ...) oder durch gesonderte Befehlsgeber für die Geschoße einschließlich einer Rückmeldung der Fahrbefehlsannahme erfolgen.

Durch das Betätigen des Schlüsselschalters bei der gesonderten Steuerstelle muss ein Sicherheitssystem aktiviert werden, das den Normalbetrieb des Aufzuges verhindert. Die Rückstellung des Sicherheitssystems und die Wiederherstellung des Normalbetriebs des Aufzuges dürfen nur durch Betätigung einer elektrischen Rückstelleinrichtung von Hand (durch eine für die Aufzugswartung sachkundige Person) erfolgen. Diese Rückstelleinrichtung muss außerhalb des Schachts für Unbefugte nicht zugänglich angeordnet sein. Ein Aus- und Einschalten des Hauptschalters darf die Aufzugsanlage nicht in den Normalbetrieb zurücksetzen.

Hitze- und rauchempfindliche Schutzeinrichtungen zum selbsttätigen Umsteuern der Schließbewegung bei Schiebetüren des KFZ-Aufzuges (z.B. Lichtschranken bzw. Lichtgitter) müssen während des Betriebes der gesonderten Steuerstelle für die Feuerwehr unter Einhaltung der in Punkt 5.3.6.2.2.1 lit.b 4) der ÖNORM EN 81-20:2020, beschriebenen Anforderungen deaktiviert sein.

6. Änderung der Gültigkeit und Anwendbarkeit von Weisungen

Die Richtlinie über Ladeplätze für Elektrofahrzeuge einschließlich Ladestationen vom 24. April 2024, MA 37 – 334368 - 2023 wird aufgehoben.

Die gegenständliche Richtlinie gilt ab sofort und ist auch auf anhängige Verfahren anwendbar, wobei für die Schaffung der erforderlichen Anzahl der Ladepunkte (siehe § 6 Abs. 3a, 3b und 3c WGarG 2008) sowie der Bewilligungspflicht (siehe § 3 Abs. 1 Z 4 WGarG 2008) das Inkrafttreten der BO-Novelle 2023 (14. Dezember 2023) maßgebend ist.

7. Änderungen gegenüber der Richtlinie vom 24. April 2024

Folgende Änderungen wurden gegenüber der Richtlinie vom 24. April 2024, MA 37 – 334368-2023 vorgenommen:

- Ergänzung eines Hinweises (entnommen den Erläuternden Bemerkungen zur OIB-Richtlinie 2.2) in Punkt 2.5
- Hinweis in Punkt 2.8 auf ein gleichwertiges Abweichen bei Ladestationen in Garagen, die nur mittels KFZ-Aufzügen erreicht werden
- Ergänzung des Punktes 5 (gleichwertiges Abweichen von Punkt 2.7 dieser Richtlinie)

Die Leiterin der Kompetenzstelle Brandschutz:

DIⁱⁿ Irmgard Eder
Senatsrätin

Ergeht an:

1. Alle Dezernate der MA 37
2. MA 33
3. MA 36
4. MA 68
5. Dipl.-Ing. Thomas Eberhard, Bereichsleitung für Klimaangelegenheiten

Zur gefälligen Kenntnisnahme:

6. Frau Vizebürgermeisterin und amtsführende Stadträtin für Wohnen, Wohnbau, Stadterneuerung und Frauen
7. Herrn Stadtbaudirektor
8. Frau Leiterin des MD BD, KBI