

1. GRUNDSATZ

Die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs ist ein Megatrend der Mobilitätsinnovation in Europa! Ein Blick auf die Zulassungsstatistiken zeigt: Emissionsfreie Antriebsformen werden auch in Österreich in wenigen Jahren einen großen Teil des Bestands an Personenkraftwagen (PKW) und leichten Nutzfahrzeugen (LNF) unter 3,5 Tonnen ausmachen. Folglich ist ab 2027 auch die Beschaffung von Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 (PKW und LNF) primär **auf Nullemissionsfahrzeuge** (vgl. batterieelektrischer Antrieb, BEV, oder Brennstoffzelle, FCEV) auszurichten.

Der naBe-Aktionsplan geht hier über die geforderten Mindestquoten des Straßenfahrzeugbeschaffungsgesetzes (SFBG) hinaus! Plugin-Hybride (PHEV) und Fahrzeuge mit Range Extender (REX) sowie Verbrenner unter den definierten Emissionsgrenzwerten (ICEV) gelten sodann nicht mehr als reguläre Ausweichoptionen im Sinne der bisherigen Entscheidungslogik zur nachhaltigen Fahrzeugbeschaffung.¹

Abweichungen sind **ausschließlich im begründeten Einzelfall zulässig** und nachvollziehbar zu dokumentieren!²

2. BASISINDIKATOREN FÜR AUSNAHMEN

2.1 Ist einer der Ausnahmetatbestände nach § 4 SFBG³ erfüllt?

- ☐ Ja
☐ Nein

Bei „Ja“ ist eine weitergehende Prüfung **nicht** notwendig.

2.2 Handelt es sich nachweislich um ein Fahrzeug aus dem Pool zur Aufrechterhaltung der staatlichen Handlungsfähigkeit im Blackout-Fall⁴, die laut RKEG permanent operativ zu halten sind?

- ☐ Ja
☐ Nein

Bei „Ja“ ist eine weitergehende Prüfung **nicht** notwendig.

2.3 Sind in der benötigten Fahrzeugklasse BEV- oder FCEV-Modelle nicht oder über längere Zeit nicht verfügbar (Lieferzeit > 12 Monaten)?

- ☐ Ja
☐ Nein

Bei „Ja“ sind PHEV- oder ICEV-Fahrzeuge gemäß naBe-Aktionsplan noch zulässig, wenn emissionsfreie Fahrzeuge nachvollziehbar **nicht verfügbar** sind. Eine weitergehende Prüfung der unterstehenden Punkte ist dann **nicht mehr** notwendig.

¹ Vgl. naBe-Aktionsplan, 10.1 PKW und LNF: Entscheidungsbaum, S. 54

² Anm.: Bspw. Regierungsfahrzeuge sowie handelsüblich (d.h. günstiger) beschaffbare Flottenfahrzeuge in ansonsten ausgenommenen Anwendungsbereichen stellen zu prüfende Grenzfälle dar

³ Vgl. naBe-Aktionsplan, Fußnote 115

⁴ Vgl. Fahrzeuge, die als Krisenpool zur Aufrechterhaltung der staatlichen Handlungsfähigkeit im Blackout-Fall dienen, sind nach dem Resilienz-kritischer-Einrichtungen-Gesetz (RKEG) zwingend operativ zu halten.

3. PRÜFUNG DER ZWECKMÄSSIGKEIT, WENN KEIN BASISINDIKATOR ZUTRIFFT

Es müssen **mindestens 5 von 9** der folgenden Unterpunkte nachvollziehbar erfüllt sein:

Nutzungsprofil und Reichweite

☐ Besondere Tagesfahrleistungen über 450 km im praktischen Betrieb⁵ sind ausschl. mit dem gegenständlichen Fahrzeug⁶ zu erbringen⁷

Reichweitenmindernde Faktoren im Regelbetrieb ab 300km pro Tag

- ☐ Anspruchsvolle Wetter- und Straßenverhältnisse (vgl. Schneefahrbahn, Hitze, Kälte)
- ☐ Bergfahrten und ähnlich anspruchsvolle Streckenprofile
- ☐ Signifikante Beladung mit Ausrüstung (>150 Kg) oder besondere Anhängelast (>500kg)
- ☐ Hoher Zeitdruck und Fahrdynamik

Ladeinfrastruktur im Aufbau⁸

- ☐ Fehlen von Schnellladestationen in räumlicher Nähe/entlang häufiger Strecken
- ☐ Hohe Unsicherheit hinsichtlich von Ladeleistung und/oder Verfügbarkeit existierender Ladepunkte⁹

Betriebliche Praxis: Organisation, Sicherheit und Planbarkeit

- ☐ Unmöglichkeit vorausschauender Routen- und Ladeplanung (unabsehbare kurze Zwischenhalte mit Standzeiten < 1h)
- ☐ Einsätze mit erhöhtem Sicherheitsrisiko bzw. erhöhter Schutzbedarf im Regelbetrieb im Umfeld oberster Organe oder Ähnlichem

3.1 PRÜFERGEBNIS

☐ BEV/FCEV zweckmäßig (0-4 Unterpunkte)

☐ BEV/FCEV nicht zweckmäßig (5-9 Unterpunkte) → Ausnahme ist zulässig

Der naBe-Aktionsplan sieht vor, dass im Ausnahmefall primär ein PHEV zu beschaffen ist. Nur wenn dies nicht möglich ist, ist es zulässig, ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor (ICEV) unter Einhaltung der Emissionsgrenzwerte des Aktionsplans zu beschaffen.

⁵ Anm.: Nach [ADAC-Ecotest](#) oder gleichwertig: Die Landeshauptstädte Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck und Bregenz erfordern jedenfalls Tagesfahrleistungen von über 450 Kilometern bei Hin- und Rückfahrt am gleichen Tag.

⁶ Anm.: Auch vereinzelt anfallende höhere Tagesfahrleistungen lassen sich mit keinem anderen Fahrzeug aus dem jeweiligen Fuhrpark erbringen.

⁷ Anm.: Auch in der gehobenen Mittel- und Oberklasse werden mittlerweile zahlreiche Modelle mit höheren Reichweiten angeboten. Die europäischen Spitzenmodellen sind mittlerweile auch mit Spitzenreichweiten verfügbar, was jedoch noch deutlich höhere Anschaffungskosten nach sich zieht: vgl. [ADAC: Welche Elektroautos bieten am meisten Reichweite fürs Geld?](#) (27.04.2026)

⁸ Anm.: Der Ausbaustand der Ladeinfrastruktur, insbesondere der Schnellladeinfrastruktur, ist laut BMIMI als maßgeblicher Indikator regelmäßig zu evaluieren. Der gegenständliche Leitfaden muss adaptiert werden, sobald die Versorgungslücken nachweislich geschlossen sind! Hierfür wird eine Kooperation mit der [Leitstelle für E-Mobilität](#) angestrebt, die bspw. jährlich kartieren könnte oder als Ansprechpartner für Rückfragen zu spezifischen Einsatzbereichen und Streckenführungen dienen könnte.

⁹ Vgl. BMIMI: [eMOVE Austria](#). Schnellladestationen ≥150 kW werden seit inkl. 2024 rapide ausgebaut und mittelfristig flächendeckend vorhanden sein. Dazu haben Technologien wie Apps und integrierte intelligente Navigationssysteme die Routenplanung inkl. Ladestopps deutlich verbessert. Insb. entlang der Transitachsen wird laufend sehr stark ausgebaut, vgl. [CINEA-Förderliste des CEF/AFIF-Förderprogramms](#)