

 **Bundesministerium**
Inneres

Karl Nehammer, MSc
Bundesminister

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

Geschäftszahl: 2021-0.430.176

Wien, am 19. Juli 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Douglas Hoyos-Trauttmansdorff, Michael Bernhard, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. Mai 2021 unter der Nr. **6636/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „E-Mobilität bei Dienstwägen in den Bundesministerien – Umsetzung der Rechnungshofempfehlungen“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich nach den mir vorliegenden Informationen wie folgt:

Zur Frage 1:

- *Wieviele Dienstautos befinden sich im Fuhrpark Ihres Bundesministeriums bzw. nachgeordneter Dienststellen*

Im Fuhrpark des Bundesministeriums für Inneres und der nachgeordneten Dienststellen befinden sich derzeit 6450 Fahrzeuge.

Zur Frage 1a:

- *Wieviele davon sind E-Fahrzeuge? Bitte um Nennung des konkreten Modells bzw. der Antriebsart.*

Im Fuhrpark des Bundesministeriums für Inneres und der nachgeordneten Dienststellen befinden sich derzeit 4 E-Fahrzeuge (Volkswagen ID3, Volkswagen e-Golf, Nissan Leaf, Hyundai IONIQ).

Zur Frage 1b und 1bi:

- *Wieviele davon befinden sich im Fuhrpark des Ministerkabinetts?*
 - i. *Wieviele davon sind E-Fahrzeuge? Bitte um Nennung des konkreten Modells bzw. der Antriebsart.*

Im Ministerkabinett befinden sich derzeit 4 Fahrzeuge, davon kein E-Fahrzeug.

Zur Frage 1c und 1ci:

- *Wieviele davon befinden sich im Fuhrpark des/der Ministerin?*
 - i. *Wieviele davon sind E-Fahrzeuge? Bitte um Nennung des konkreten Modells bzw. der Antriebsart.*

Für den Herrn Bundesminister steht ein Fahrzeug und kein E-Fahrzeug zur Verfügung.

Zur Frage 2:

- *Gibt es Bestrebungen in Ihrem Ministerium, diesen Anteil im Sinne einer Vorbildwirkung zu erhöhen?*
 - a. *Wenn ja, welche?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
 - c. *Besteht ein strategisches Beschaffungsziel zur Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge für Ihr Bundesministerium und nachgeordnete Bundesorganisationen, wie es der Rechnungshof empfahl?*
 - ii. *Wenn ja, welches?*
 - iii. *Wenn nein, warum nicht?*

Im Regierungsprogramm ist unter dem Punkt „Klimaschutz & Energie“ unter dem Unterpunkt „Die öffentliche Hand zeigt’s vor! Klimaneutrale Verwaltung“ angeführt, dass im öffentlichen Fuhrpark die Beschaffung von emissionsfrei betriebenen Fahrzeugen (wenn möglich schon ab 2022) zum Standard werden soll. Weiters soll es ab 2027 ein „Aus“ für die Neuzulassung von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren in der öffentlichen Beschaffung geben, jedoch „mit Ausnahme der Sonderfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Bundesheers“. Somit sind die Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes von diesem Gebot derzeit nicht umfasst. Obwohl Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes grundsätzlich von der verpflichtenden

Umsetzung ausgenommen sind, prüft das Bundesministerium für Inneres dennoch die Eignung von alternativbetriebenen Fahrzeugen für den Einsatz in exekutivspezifischen Einsatzbereichen. Mit einem flächendeckenden Einsatz von derartigen Fahrzeugen ist jedoch erst bei Erfüllung sämtlicher Anforderungen, die ein Fahrzeug des öffentlichen Sicherheitsdienstes erfüllen muss, zu rechnen. Dazu zählen vor allem Anforderungen an die Ladekapazität, die Reichweite bei voller Beladung bei Einsatzfahrten und den unterschiedlichen Temperaturbedingungen, die Dauer eines Ladevorganges sowie die entsprechende Infrastruktur. Zu Qualitätseinbußen im mobilen Einsatzbereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes darf es durch die Verwendung von alternativbetriebenen Fahrzeugen jedenfalls nicht kommen.

Generell wird ausgeführt, dass im Bereich des Fuhrparkmanagements bereits seit Umstellung auf das Operating Leasing Modell im Jahr 2006 darauf geachtet wird, dass Kraftfahrzeuge neben den bestehenden Anforderungen an Einsatzfahrzeuge möglichst sparsam und CO₂-arm betrieben werden. Durch eine durchschnittlich dreijährige Vertragslaufzeit ist gewährleistet, dass immer neue Modelle mit der entsprechenden Erfüllung der EU-Abgasnormen im Einsatz sind. Durch die laufende Erneuerung des Fuhrparks (Polizeifahrzeuge werden nach ca. 3 Jahren ausgetauscht) ergibt sich eine stetige Reduktion der CO₂-Emissionen. Dies insbesondere dadurch, dass durch die Vorgabe der CO₂-Reduktion an die Fahrzeugproduzenten und durch Effizienzsteigerung der CO₂-Ausstoß bei gleicher Fahrzeugkategorie laufend sinkt.

Zusätzlich wurde 2018-2020 eine erste KIRAS-Studie durchgeführt, die die Möglichkeit des Einsatzes alternativer Antriebsformen (vor allem Elektrofahrzeuge) zu Reduktion der CO₂-Emissionen im Bereich des Bundesministeriums für Inneres und damit auch im gesamten Polizeibereich zum Inhalt hatte. Ein wesentliches Ergebnis der Studie war, dass es notwendig ist, einen breit angelegten Praxistest durchzuführen. Noch im Jahr 2021 wird daher ein Folgeprojekt zu dieser KIRAS-Studie starten. Dieses Folgeprojekt soll österreichweit in einem breit angelegten Praxistest ca. 20 Elektrofahrzeuge, sowohl Blaulicht- als auch Zivilausführung, in den laufenden Polizeibetrieb integrieren und unter realen Einsatzbedingungen die Ergebnisse der ersten Studie prüfen und erforderlichenfalls ergänzen bzw. korrigieren. Die Studie wird derzeit vorbereitet, wobei vor allem die Praxistests auf unterschiedlichen Dienststellen, unter realen Einsatzbedingungen und der Berücksichtigung der Ladeinfrastruktur im Mittelpunkt stehen soll. Der zweite Teil der Studie, der eigentliche Praxistest, soll dann in den Jahren 2023 und 2024 erfolgen, der dritte Teil, die Analyse dann im Jahr 2025.

Erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse kann eine Einschätzung hinsichtlich der sukzessiven Umstellung des Polizeifuhrparks in Richtung Klimaneutralität getroffen werden.

Karl Nehammer, MSc

