

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Benedikt Lux (GRÜNE)**

vom 07. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juli 2021)

zum Thema:

Klimaschutz und CO₂-Einsparung in der Polizei Berlin

und **Antwort** vom 21. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Juli 2021)

Senatsverwaltung für Inneres und Sport

Herrn Abgeordneten Benedikt Lux (Grüne)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28114
vom 07. Juli 2021
über Klimaschutz und CO₂-Einsparung in der Polizei Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Teilt der Senat die Auffassung, dass die Polizei Berlin erhebliche Beiträge zum Klimaschutz und zur CO₂-Einsparung leisten kann, ohne dass der gesetzliche Auftrag, einsatztaktische Erfordernisse, der Arbeitsschutz eingeschränkt werden?

Zu 1.:

Die Polizei Berlin wird im Rahmen der Möglichkeiten Beiträge zum Klimaschutz und zur CO₂-Einsparung leisten, ohne dass der gesetzliche Auftrag, einsatztaktische Erfordernisse und der Arbeitsschutz eingeschränkt werden.

2. Wie hoch ist der CO₂-Verbrauch – ggf. geschätzt oder hochgerechnet, ggf. in Teilbereichen (etwa Gebäude, Strom Mobilität, Beschaffung) der Polizei Berlin?
Wie hoch ist der Verbrauch anderer Treibhausgase

Zu 2.:

Die CO₂-Emissionen¹ im Segment Polizei des Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB) lagen im Jahr 2019 bei rund 35.600 Tonnen. Im externen Anmietvermögen betragen die CO₂-Emissionen 2019 rund 2.400 Tonnen, jedoch liegen die Daten für die extern angemieteten Gebäude nicht vollständig vor. Daten zu weiteren Treibhausgasemissionen liegen der Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) nicht vor.

Der CO₂-Ausstoß des gesamten polizeilichen Fuhrparks lag im Jahr 2020 bei rund 6.200 Tonnen. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß betrug im vorgenannten Zeitraum rund 184 Gramm pro Kilometer (bei rund 2.780 Fahrzeugen im Bestand der Polizei Berlin).

3. Wie werden die Themen Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz bei der Aufgabenwahrnehmung der Berliner Polizei berücksichtigt? Welche Auswirkungen hat der Beschluss der Berliner Senats zur Klimanotlage auf die Polizei Berlin?

¹ CO₂-Emissionsfaktoren gemäß Klimaschutzvereinbarung Land Berlin – BIM

Zu 3.:

Die Themen Nachhaltigkeit, Umwelt- und Klimaschutz finden in erster Linie durch die gesetzlichen Vorgaben im Rahmen der Beschaffungen der Polizei Berlin Berücksichtigung. Die Thematik Nachhaltigkeit (mit den Themen Umwelt- und Klimaschutz) wird weiterhin in der Polizei Berlin implementiert und steht noch in den Anfängen. Künftig wird die Polizei Berlin beim Einkauf von Hard- und Software, Geräten und Ausstattung sowie Fahrzeugen verstärkt auf eine nachhaltige Beschaffung achten, d.h. weniger Verpackungsmüll, recycelte Materialien und gute Produktionsbedingungen. Der Beschluss des Berliner Senats zur Klimanotlage hat für die Polizei Berlin insbesondere Auswirkungen hinsichtlich des Ziels einer grundsätzlichen Umstellung des Fuhrparks auf emissionsfreie Antriebe sowie im Hinblick auf klimaneutrale Beschaffungen. Beide Themen wurden und werden im Rahmen der Möglichkeiten fortlaufend geprüft.

4. Ist bereits eine Nachhaltigkeitsbeauftragte für die Polizei Berlin bestellt worden? Wenn ja, mit welcher Ausstattung und welchen Aufträgen? Wenn nein, warum nicht? Ist angedacht eine Nachhaltigkeitsberichterstattung analog zu anderen Berliner Landesunternehmen einzuführen? Welche Vorbereitungen und Überlegungen gibt es hierzu?

Zu 4.:

Die Nachhaltigkeitsbeauftragte der Polizei Berlin ist bestellt und entwickelt im Rahmen einer Zertifizierung eine nachhaltige Beschaffungsstrategie, welche unterschiedliche Maßnahmen beinhalten wird. Darauf aufbauend wird eine allgemeine Nachhaltigkeitsstrategie für die Polizei Berlin entwickelt und eine Nachhaltigkeitsberichterstattung analog der Berliner Landesunternehmen angestrebt.

5. Welche Ideen, Planungen und Maßnahmen gibt es, um in der Polizei Berlin CO₂ einzusparen? In welchem Umfang konnten diese umgesetzt werden? Ist beabsichtigt die Einsparungen zentral zu erfassen und zu steuern?

Zu 5.:

Der Sanierungsfahrplan gemäß Berliner Energiewendegesetz (EWG Bln.) soll für das SILB sukzessive umgesetzt werden. Es ist eine umfassende energetische Sanierung der Gebäude als Beitrag zur Erreichung der mittelfristigen Klimaziele Berlins (2030) bzw. der langfristigen Ziele (Klimaneutralität 2050, ggf. bereits 2045) erforderlich. Dabei handelt es sich um Maßnahmen im Bereich der Gebäudehülle (u.a. Dach, Fassade, Fenster) und um Maßnahmen im Bereich der Gebäudetechnik (u.a. Heizung, Lüftung, Beleuchtung). Voraussetzung für die Umsetzung des Sanierungsfahrplans ist jedoch die Bereitstellung der notwendigen Mittel. Gemäß aktuellem Kenntnisstand beträgt der Finanzierungsbedarf für die energetische Sanierung der Gebäude einschließlich Planungskosten bei der Polizei Berlin ca. 400 Mio. € (Grobkostenschätzung).

Es wurden bzw. werden bereits komplexe energetische Sanierungsmaßnahmen umgesetzt, u.a. 2017/2018 die Sanierung von Haus 06 in der Kruppstraße 2-4 mit einer CO₂-Einsparung von rund 220 Tonnen/Jahr oder das aktuell in Planung befindliche Sanierungsvorhaben in der Rudolstädter Straße 79 und 85 (Haus 2) mit einer zukünftigen CO₂-Einsparung von rund 120 Tonnen/Jahr.

Ebenso wurden Maßnahmen im Bereich der Gebäudetechnik durchgeführt, u.a. 2018-2021 die Erneuerung der Wärmeversorgung in der Friesenstraße 16 (CO₂-Einsparung rund 2.000 Tonnen/Jahr) oder 2019/2020 die Umrüstung auf

LED-Beleuchtung in 20 Polizeiliegenschaften (CO₂-Einsparung rund 1.230 Tonnen/Jahr).

Auch Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) wurden an Standorten der Polizei errichtet, u.a. 2018 in der Bernhard-Weiß-Straße 6 (CO₂-Einsparung rund 150 Tonnen/Jahr) oder auch die 2020 errichtete Anlage in der Kruppstraße 2-4 (CO₂-Einsparung rund 169 Tonnen/Jahr).

Die BIM führt das Monitoring und Controlling der Maßnahmen mit Blick auf die Umsetzung des Sanierungsfahrplans bzw. die Erreichung der Ziele gemäß der aktuellen Klimaschutzvereinbarung (KSV) zwischen dem Land Berlin und der BIM durch.

Die Anzahl an Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken im Fuhrpark der Berliner Polizei wird kontinuierlich gesteigert. Aktuell sind es ca. 96 Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, darunter mehrheitlich Hybridfahrzeuge, zehn Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb, sieben Fahrzeuge mit Plug-In-Hybridantrieb und zwei Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb (Stand März 2021). Die Planung der Umstellung des Fuhrparks richtet sich nach den Einsatzkriterien, dem Stand der Technik sowie nach logistischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Umweltkosten angebotener Fahrzeuge werden regelmäßig in die Bewertung einbezogen.

6. Welche Prioritäten/ welchen Zeitplan sieht die Polizei Berlin, um ihren Beitrag zum Erreichen der Pariser Klimaziele zu erreichen? Welche Maßnahmen sind effektiver, unmittelbar wirksam, welche erst später zu realisieren?

Zu 6.:

Die Meilensteine wurden durch das EWG Berlin vorgegeben. Die Planungen der BIM, u.a. zur Umsetzung des Sanierungsfahrplans, orientieren sich zunächst am mittelfristigen Ziel (2030) des EWG Berlin. Die KSV (Laufzeit bis Ende 2025) wirkt sich ebenfalls auf die Planungen der BIM aus.

Die Priorisierung von Sanierungsmaßnahmen erfolgt grundsätzlich auf Basis der Ergebnisse des Gebäudeskans und unter Berücksichtigung von Energie- und CO₂-Einsparzielen.

Maßnahmen im Bereich der Gebäudetechnik bzw. zum Einsatz von erneuerbaren Energien sind im Vergleich zu komplexen Sanierungsvorhaben in der Regel schneller umsetzbar und somit schneller erfolgswirksam. Sie sind im Regelfall auch wirtschaftlicher als komplexe Sanierungsmaßnahmen. Jedoch ist die energetische Ertüchtigung des gesamten Gebäudebestandes, einschließlich einer umfassenden Ertüchtigung der Gebäudehülle, gemäß Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK) eine unumgängliche Maßnahme, um die ambitionierten Klimaziele Berlins zu erreichen.

Im EWG Berlin ist vorgesehen, die von der öffentlichen Hand genutzten Kraftfahrzeugflotten bis zum Ende des Jahres 2030 vollständig auf im Betrieb CO₂-freie Fahrzeuge umzustellen. Die Polizei Berlin wird die Umstellung im Rahmen der Möglichkeiten leisten, ohne dass der gesetzliche Auftrag, einsatztaktische Erfordernisse und der Arbeitsschutz eingeschränkt werden.

7. Welche Zusammenarbeit gibt es zwischen der BIM und der Polizei Berlin, um CO₂ im Gebäudebestand einzusparen? Wie sehen Finanzierungsmöglichkeiten dafür aus? Sind die Zuständigkeiten für diese Aufgabe klar gegeben? Wie viele Polizeiliegenschaften haben Solaranlagen? Welche Maßnahmen der Strom- und Wärmeversorgung wurden des Weiteren für Polizeiliegenschaften getroffen oder nur geprüft?

Zu 7.:

Von Seiten der zuständigen BIM werden Fördermöglichkeiten u.a. im Rahmen des Berliner Programms für nachhaltige Entwicklung (BENE) bzw. des BEK geprüft. Auf 23 Polizeiliegenschaften des SILB befinden sich insgesamt 25 PV-Anlagen mit einer installierten Leistung von rund 3.500 kWp. Diese Anlagen erzeugen jährlich rund 3.200 MWh Solarstrom. Die CO₂-Einsparungen betragen rund 1.885 Tonnen/Jahr.

In sieben Liegenschaften sind Blockheizkraftwerke (BHKW) zur gekoppelten Erzeugung von Wärme und Strom im Einsatz, u.a. in den Großliegenschaften Friesenstraße 16, Radelandstraße 21, Ruppiner Chaussee 240 und 268 und Gallwitzallee 87 und 95. An letzterem Standort ist zusätzlich ein Holzhackschnitzelkessel geplant. Ebenso befinden sich weitere BHKW in Planung.

Solarthermieanlagen sind zur Unterstützung der Wärmeversorgung in drei Liegenschaften vorhanden.

8. Unter welchen Bedingungen könnten elektromobile Einsatzwagen (E-EWA) den einsatztaktischen Erfordernissen und dem gesetzlichen Auftrag gerecht werden? Welche technischen Bedingungen müssten dafür gegeben sein? Wurden auch Bereiche der Polizei Berlin bzw. ihres Fuhrparks geprüft, die bereits heute bzw. sukzessive auf Elektromobilität umgestellt werden könnten? Auf welchen Erkenntnissen, Berechnung und Untersuchungen in der Polizei Aktuell vom 23. Juni 2021 beruht die Aussage, dass E-EWA's noch keine Option sind?

Zu 8.:

Bisherige Erfahrungen bei der Durchführung zweier Projekte zum Thema Elektromobilität haben gezeigt, dass eine reine „Antriebswende“ (Austausch herkömmlicher Antriebsarten durch alternative Systeme wie Elektro-, Gas- oder Brennstoffzellenmotoren) mit den derzeit am Markt verfügbaren Fahrzeugen nicht umsetzbar ist. Hier fehlt das Angebot an Fahrzeugen, die die taktischen Erfordernisse (insbesondere im Hinblick auf Zuladung, Innenraumgröße usw.) erfüllen. Erst mit zunehmender Verfügbarkeit verschiedener Fahrzeugklassen als Elektrofahrzeug kann von einer weiteren Einführung von Elektrofahrzeugen ausgegangen werden.

Ein wesentlicher Hinderungsgrund bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge sind jedoch die im Vergleich zum herkömmlichen Antrieb höheren Beschaffungskosten. Pauschal liegen diese um rund 30 bis 50 Prozent über denen vergleichbarer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Dies hat zur Folge, dass (bei weiterhin gleichbleibenden Investitionsmitteln) die Anzahl der beschaffbaren Fahrzeuge sinkt und somit das Durchschnittsalter sämtlicher Fahrzeuge im Fuhrpark steigt. Anzumerken ist, dass bei Ausschreibungen mit hoher Stückzahl von den Anbietern regelmäßig keine Fahrzeuge mit alternativen Antrieben angeboten werden, obwohl dies anhand der von der Polizei definierten Anforderungen in einigen Fällen möglich wäre. Selbst bei der Beschaffung der Projektfahrzeuge (siehe oben) war die Resonanz der Hersteller verhalten.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die erforderliche, aber nicht vorhandene Ladeinfrastruktur. Hier müssen, wie im privaten Bereich, eigene Lösungen für eine eigene Ladeinfrastruktur entwickelt werden. Die im Land Berlin vorhandenen öffentlichen Ladepunkte reichen nicht aus oder sind für einen öffentlichen Fuhrpark nicht geeignet,

u.a. da elektronische Abrechnungsmöglichkeiten im Rahmen eines Fuhrparkmanagements fehlen. Die Erkenntnisse der Erprobungen zeigen, dass es unabdingbar ist, für jedes Einsatzfahrzeug mit Elektroantrieb eine eigene Lademöglichkeit auf einer Polizeiliegenschaft vorzusehen.

Es hat sich gezeigt, dass es bei Nutzung der Elektromobilität nicht unbedingt ein Reichweitenproblem gibt, sondern dass die Zeit zwischen den möglichen Ladevorgängen bei einem Einsatzfahrzeug zu gering ist, um die Antriebsakkumulatoren wieder vollständig aufzuladen. Gerade bei Einsatzfahrzeugen der Polizei muss aber eine ständige Einsatzbereitschaft geboten sein. Versuche mit Schnellladesäulen haben gezeigt, dass diese das Zeitproblem lösen könnten, jedoch sind die Anforderungen an das Stromnetz des Polizeigeländes sehr hoch. So ist eine Installation nicht überall möglich. Zudem werden durch eine Schnellladung die Antriebsakkumulatoren der Fahrzeuge stärker beansprucht als bei einem normalen Ladevorgang.

9. Gibt es zu der Frage Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Klimawandel, Klimaanpassung Kooperationen mit anderen Sicherheitsbehörden in der Bundesrepublik? Welche gemeinsamen Bedarfe ließen sich festhalten, damit Ausstatter und Produzenten im Rahmen der Beschaffung einsatzgeeignete und klimaschonend anbieten können?

Zu 9.:

Aktuell bestehen noch keine Kooperationen mit anderen Sicherheitsbehörden in den Fragen Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Klimawandel, Klimaanpassung. Sie werden jedoch durch die Nachhaltigkeitsbeauftragte angestrebt.

10. Welche weiteren Potentiale zur CO₂-Einsparung sieht der Senat noch?

Zu 10.:

Die Liegenschaften und Gebäude des SILB werden kontinuierlich hinsichtlich der Einsatzmöglichkeiten von erneuerbaren Energien, insbesondere auch von PV-Anlagen, überprüft. Weitere Potenziale sollen sukzessive in den nächsten Jahren erschlossen werden.

Fossile Energieträger müssen (so weit möglich) durch erneuerbare Energien ganz oder zu großen Teilen ersetzt werden.

Darüber hinaus können Quartierslösungen ökologisch vorteilhaft sein. So ist ein Neubau einer Polizeiwache im Quartier „Neue Mitte Tempelhof“ vorgesehen.

Berlin, den 21. Juli 2021

In Vertretung

Torsten Akmann
Senatsverwaltung für Inneres und Sport