

19. Wahlperiode

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Erneuerung des Fuhrparks
Beschluss des Abgeordnetenhauses zum Haushaltsplan
Einzelplan 05 – Inneres und Sport –
Drucksache 18/2400 – (B.25)

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

- zur Kenntnisnahme -

über

Erneuerung des Fuhrparks

Beschluss des Abgeordnetenhauses zum Haushaltsplan
Einzelplan 05 - Inneres und Sport -

- Drucksache Nr. 18/2400 - (B.25)

Die Senatsverwaltung für Inneres, Digitalisierung und Sport legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner 51. Sitzung am 12. Dezember 2019 Folgendes beschlossen:

„Die Senatsverwaltung für Inneres und Sport wird beauftragt, jährlich zum 1. Juni einen Bericht über die ökologischen Belange bei der **Erneuerung des Fuhrparks** vorzulegen. Dieser soll folgende Kriterien behandeln:

- Gesamt- und durchschnittlicher CO₂-Ausstoß
- Entwicklung und Planung des Fuhrparks
- Einsatzkriterien, Bevorzugung modernerer und umweltfreundlicherer Fahrzeuge.“

Hierzu wird berichtet:

A. Fuhrpark der Polizei Berlin

Gesamt- und durchschnittlicher CO₂-Ausstoß

Der CO₂-Ausstoß der gesamten polizeilichen Flotte lag im Jahr 2021 rechnerisch bei rund 5.900 Tonnen. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß betrug im vorgenannten Zeitraum rund 182 Gramm pro Kilometer (bei rund 2.780 Fahrzeugen im Bestand).

Entwicklung und Planung des Fuhrparks

Die Anzahl an Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken konnte auch im Jahr 2021 gesteigert werden. Insgesamt liegt sie (Stand Januar 2022) bei 111 Stück.

Anzumerken ist, dass weiterhin nur mit gezielten Beschaffungen einzelner Fahrzeuge eine Steigerung der Anzahl erfolgt ist. Ausschreibungen mit höherer Stückzahl werden von den Anbietern regelmäßig mit Angeboten herkömmlich angetriebener Fahrzeuge beantwortet, obwohl die Formulierung der Anforderungen an den Antrieb nochmals zugunsten von Antrieben mit einem Verzicht auf die Verwendung fossiler Brennstoffe geändert wurde.

Dies liegt nach hiesiger Auffassung vor allem daran, dass die polizeispezifischen Anforderungen auch mit dem mittlerweile besseren Angebot an alternativ angetriebenen Fahrzeugen nicht vollständig erfüllt werden können. Zudem liegt der Preis eines alternativ angetriebenen Fahrzeuges immer noch über dem eines herkömmlich angetriebenen Fahrzeuges.

Dennoch wird - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten - weiterhin geplant, den Anteil an alternativ angetriebenen Fahrzeugen zu erhöhen. Und zwar vorrangig in den Bereichen, in denen ein Einsatz aufgrund der in den bereits durchgeführten Projekten (Berliner Programm für nachhaltige Entwicklung - BENE) gesammelten Erfahrungen problemlos (und ohne Einfluss auf die polizeiliche Einsatzbereitschaft) möglich ist, z.B. dem internen Aktenwagenverkehr.

Ebenso haben die Projekte gezeigt, dass umfassende Konzepte erarbeitet werden müssen, die einen nachhaltigen Fuhrpark bei gleichzeitiger Sicherstellung der Einsatzfähigkeit der Polizei ermöglichen.

Einsatzkriterien, Bevorzugung moderner und umweltfreundlicher Fahrzeuge

Eine Änderung der bisherigen Praxis, Fahrzeuge vorrangig nach deren einsatztaktisch begründeten Anforderungen zu beschaffen, ist derzeit nicht möglich. Die bisherigen Einsatzkonzepte haben sich bewährt und der Verzicht von Fahrzeugeigenschaften zugunsten umweltfreundlicher Fahrzeuge hätte starke Auswirkungen auf die Einsatzfähigkeit der Polizei.

Beispielhaft sei dies an dem Standard-Einsatzmittel der Polizei Berlin, dem Einsatzwagen Abschnitt, dargestellt.

Im Jahr 2020 erfolgte der Wechsel von einem Minivan zur nächstgrößeren Fahrzeugklasse (Utility). Maßgeblicher Grund für den Wechsel war der Bedarf an einem Fahrzeug, in dem die stark angewachsene Ausrüstung der Polizeikräfte sicher und mit einer Zuladungsreserve transportiert werden kann. Das daraufhin beschaffte Fahrzeug ermöglicht den sicheren Transport von fünf Personen samt persönlicher Ausstattung (600 kg) und der benötigten Einsatzmittel (123 kg). Würde dieses Fahrzeug durch ein batterieelektrisch angetriebenes Fahrzeug gleicher Bauart ersetzt, würde die Zuladung um rund 150 kg sinken, die Möglichkeit des Transportes von fünf Personen zusammen mit den notwendigen Einsatzmitteln wäre dann nicht mehr möglich. Zudem würde sich die Fahrzeuglänge um 200 mm erhöhen. Der bereits erwähnte Investitionsbedarf würde sich pro Fahrzeug um mindestens rund 43% (Ausschreibungsergebnisse 2021) steigern. Dieses Beispiel zeigt, dass eine Bevorzugung von umweltfreundlichen Fahrzeugen nicht durch einen reinen „Antriebstausch“ (Tausch des Verbrennungsmotors durch einen Elektromotor) erfolgen kann.

Die Elektrifizierung des Fuhrparks ginge zudem einher mit einem verstärkten Bedarf an polizei-eigener Lade-Infrastruktur. Eine Voll-Elektrifizierung des Fuhrparks beispielsweise der Liegenschaft Friesenstraße in Kreuzberg würde bedeuten, dass Lademöglichkeiten für über 400 Fahrzeuge geschaffen werden müssten. Würde auch nur die Hälfte dieser Fahrzeuge 1 Stunde lang gleichzeitig eine derzeit übliche Ladeleistung von 11 kW anfordern, entstünde ein Strombedarf, der dem Bedarf eines 2-Personen-Haushalts für ein Jahr entspricht. Angesichts dieser Zahlen ist zweifelhaft, ob diese Anforderungen allein durch ein intelligentes Lastmanagement abzufordern wären, hier sind sicherlich erhebliche zusätzliche Investitionen zur Ertüchtigung des lokalen Stromnetzes erforderlich.

Anhand der Beispiele bezüglich des geänderten Basisfahrzeuges und des Bedarfs an Ladeinfrastruktur zeigt sich, dass für eine umfassende Fuhrparkänderung Einsatzkonzepte und Nutzungsvorgaben umgestaltet und angepasst werden müssen.

Aus einer reinen „Antriebswende“ müsste tatsächlich eine „Mobilitätswende“ werden.

Es ist daher sinnvoll, sich neben den Möglichkeiten der Elektromobilität auch mit anderen technischen Möglichkeiten der umweltschonenden Antriebstechniken zu beschäftigen.

So zeigen sogenannte E-Fuels, Fahrzeuge mit Methanol-Brennstoffzelle und Wasserstofffahrzeuge, durchaus interessante Ansätze, jedoch ist auch hier der Markt für eine Befriedigung der polizeilichen Bedürfnisse (noch) nicht vorhanden.

Ebenso erscheint die Beschäftigung mit der alternativen Bereitstellung von benötigter elektrischer Energie (Solarzellen auf Dächern, mobile Schnelllade-Station, die den Ladestrom unabhängig vom Stromnetz mittels Biokraftstoff und Brennstoffzelle erzeugt) erfolgversprechend.

B. Fuhrpark der Berliner Feuerwehr

Gesamt- und durchschnittlicher CO₂-Ausstoß

Der CO₂-Ausstoß der Flotte der Berliner Feuerwehr pro Jahr lag im Jahr 2021 bei rund 4.338 Tonnen.

Es wurden folgende Kraftstoffe, alternative Kraftstoffe und Fahrstrom getankt bzw. geladen:

<i>Diesel:</i>	1.621.017,36 Liter (2,65 kg/l CO ₂)
<i>Benzin:</i>	17.287,32 Liter (2,37 kg/l CO ₂)
<i>Erdgas:</i>	660,82 Liter (1,630 kg/l CO ₂)
<i>Wasserstoff:</i>	286,14 kg (0 kg/kg CO ₂)
<i>Fahrstrom behördeneigene Ladeinfrastruktur:</i>	34.528 kWh (0 kg/kWh CO ₂)
<i>Fahrstrom öffentliche Ladeinfrastruktur:</i>	85,8 kWh (0,39 kg/kWh CO ₂)

Eine Angabe in g/km wäre rechnerisch möglich, ist vom Aussagegehalt für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr aber zweifelhaft. Grund sind nicht nur die großen Verbrauchsspannen bei den Fahrzeugen (zwischen 8 und mehr als 50 Litern/100 km), sondern auch kraftstoffbetriebene Geräte/Aggregate auf den Fahrzeugen, die mit der Fahrzeugantriebstechnik selbst nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehen, sich aber je nach Einsatzanlass/-dauer erheblich auf den Kraftstoffverbrauch auswirken (z.B. die vom Fahrzeugmotor angetriebene Feuerlöschkreiselpumpe eines Fahrzeuges beim Brandeinsatz).

Entwicklung und Planung des Fuhrparks

Bei der Berliner Feuerwehr werden zurzeit Fahrzeuge mit unterschiedlichen Kraftstoffen und Energiespeichern betrieben. Neben

- einem Erdgas betriebenen Fahrzeug werden
- vier wasserstoffelektrische Einsatzleitwagen,
- fünf batterieelektrische Einsatzleitwagen,
- fünf batterieelektrische Wirtschaftsfahrzeuge und
- ein batterieelektrisches Lösch-Hilfeleistungsfahrzeug im Dienstbetrieb genutzt.

Die Berliner Feuerwehr beteiligt sich ebenfalls in einem BENE-Projekt. Hierüber wurde im zweiten Halbjahr 2020 ein Löschhilfeleistungsfahrzeug (eLHF) mit alternativem Antrieb (Plug-in Hybrid mit Pkw-Dieselmotor) für den Einsatzdienst geliefert und seit dem 01. Februar 2021 im Einsatzdienst (Erprobungsbetrieb) betrieben.

Es ist geplant, im Rahmen zukünftiger Beschaffungen weitere Fahrzeuge mit alternativen Antriebskonzepten zu beschaffen.

Einsatzkriterien, Bevorzugung moderner und umweltfreundlicher Fahrzeuge

Entsprechend der Vorgaben der Verwaltungsvorschrift Beschaffung und Umwelt (VwVBU) und nach dem strategischen Ziel, einen modernen und zeitgemäßen Fuhrpark zu unterhalten, ist der Beschaffungsbereich bei Beschaffungen verpflichtet, auf moderne und umweltverträgliche (Stand der Technik) Technologien zu setzen. Dies wird durch verschiedene Maßnahmen angestrebt, zum Beispiel werden

- alle Neufahrzeuge und Geräte mit Verbrennungsmotoren generell nach dem aktuellen Stand der Technik beschafft. In Bezug auf die Emissionswerte wird dabei die jeweils bestmögliche zulassungsfähige Abgaseinstufung gefordert (Euronorm).
- Ausschreibungen im PKW-Bereich (bis 3,5 t) prinzipiell und bewusst so formuliert, dass alle Antriebsarten zugelassen sind, mithin angeboten werden können.

Die praktische Erfahrung in der Beschaffung von Einsatzfahrzeugen zeigt jedoch, dass trotz der für alle Antriebsarten offenen Ausschreibungen grundsätzlich keine bis sehr wenige Angebote über Fahrzeuge mit vollelektrischem Antrieb, Plug-In-Hybrid oder Erd-/ Autogasantrieb abgegeben werden.

Ursächlich dafür dürfte neben der fehlenden Wirtschaftlichkeit weiterhin das mangelnde Angebot am Markt allgemein sein. Für über 95% der Fahrzeugflotte der Berliner Feuerwehr gibt es zurzeit noch keine zu den Anforderungen der Feuerwehr passenden Fahrzeuge mit alternativem Antrieb.

Insbesondere im Hinblick auf die Großfahrzeuge der Feuerwehr liegt der Flottenanteil, für den es derzeit noch keine zu den Einsatzanforderungen passenden Fahrzeuge mit alternativem Antrieb gibt, bei nahezu 100%. Dies ist unter anderem damit begründet, dass nicht nur die Fahrzeuge selbst betrieben werden müssen, sondern – je nach Fahrzeug - zusätzlich diverses Einsatzgerät (hauptsächlich Pumpen und Aggregate für Maschinen und Geräte sowie Generatoren und Lichtmaste, in geringerem Maß Kühlungen für Medikamente u.ä.). Für diese Fahrzeuge sind z. B. reine Elektrolösungen bereits im Hinblick auf die Energiebilanz und die insgesamt benötigte Batteriekapazität derzeit nicht verfügbar.

Ferner ist die aktuelle Katastrophenschutzinfrastruktur (nicht nur Fahrzeuge betreffend, sondern auch Notstromversorgung und Netzersatzanlagen) ausschließlich dieselmotortrieben, so dass dieser Antrieb aktuell ebenfalls alternativlos ist. Damit in der Zukunft für die Feuerwehr passende Antriebskonzepte zur Verfügung stehen, beteiligt sich die Berliner Feuerwehr aktiv in Forschungs- und Entwicklungsprojekten zum Thema alternative Fahrzeugantriebe für Einsatzfahrzeuge.

C. Zusammenfassung

Eine verstärkte Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten wird weiterhin sowohl bei der Polizei Berlin als auch der Berliner Feuerwehr angestrebt. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Vorgaben innerhalb der Umweltzone Berlins wichtig und notwendig. Es ist grundlegend von Bedeutung, solche Fahrzeuge auch im Praxisbetrieb zu erproben, um evtl. auch Impulse für die weitere technische Entwicklung von Elektronutfahrzeugen geben zu können. Mit fortschreitender Weiterentwicklung von alternativ angetriebenen Fahrzeugen könnten mehr und mehr Flottenfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr ausgetauscht werden. Nur so kann auch der angestrebte ökologische Strukturwandel beschleunigt werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann jedoch keine valide Prognose für die kommenden Jahre erfolgen. Das hängt zum einen davon ab, dass das auf dem Markt befindliche Angebot an alternativ betriebenen Fahrzeugen noch nicht ausreichend ist, zum anderen reichen die vorhandenen Ladepunkte derzeit noch nicht aus und es fehlen zentrale und koordinierende Stellen für die landeseigenen Liegenschaften.

D. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

Grundsätzlich sind Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in der Anschaffung jedoch noch immer teurer als kraftstoffbetriebene Fahrzeuge. Im Rahmen des BENE-Projekts wurden seitens der Polizei Berlin und Berliner Feuerwehr Fördermittel genutzt. Im aktuellen Haushaltsplanentwurf 2022/2023 stehen keine zusätzlichen Mittel für die Umstellung auf klimafreundliche Antriebstechnologien für die Erneuerung des Fuhrparks von Polizei und Feuerwehr zur Verfügung. Die Haushaltsjahre 2022 und 2023 sollen für eine umfassende Konzepterstellung inklusive der Auswirkungen auf die Ladeinfrastruktur genutzt werden.

Ich bitte, den Beschluss für das Jahr 2022 mit dem vorstehenden Bericht als erledigt anzusehen.

Iris Spranger

Senatorin für Inneres, Digitalisierung und Sport