

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Karsten Woldeit (AfD)

vom 24. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. März 2025)

zum Thema:

E-Mobilität bei der Polizei Berlin

und **Antwort** vom 6. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. April 2025)

Herrn Abgeordneten Karsten Woldeit (AfD)

über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22082
vom 24. März 2025
über E-Mobilität bei der Polizei Berlin

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

1. Wie ist der aktuelle Stand der Elektrifizierung des Fuhrparks bei der Polizei Berlin und existieren bereits konkrete Ziele oder Quoten für E-Fahrzeuge?

Zu 1.:

Der Anteil von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb (inklusive Hybrid-Antriebe) liegt aktuell bei ca. 6 Prozent – ausgehend von einem zu betreuenden Fuhrpark von 2.869 Fahrzeugen der Polizei Berlin (ohne Bundesfahrzeuge).

Gemäß § 11 des Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz strebt das Land Berlin eine Umstellung öffentlicher Fuhrparke auf CO²-freie Antriebe bis 2030 an. Von der Pflicht zur Umstellung sind Fahrzeuge mit besonderen dienstlichen Nutzungsanforderungen ausgenommen, soweit am Markt keine im Betrieb CO²-freien Fahrzeuge verfügbar sind, die diesen Anforderungen genügen. Dies gilt insbesondere für Kranken-, Rettungs-, Polizei- und Feuerwehrfahrzeuge. Ein Ausbau der Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb bei der Polizei Berlin kann nur schrittweise im Rahmen der begrenzt zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.

2. Aus welchen Mitteln (Landeshaushalt, Förderprogramme des Bundes oder der EU etc.) werden die Anschaffung und der Betrieb von E-Fahrzeugen für die Polizei Berlin finanziert?

Zu 2.:

Die Beschaffung und der Betrieb von E-Fahrzeugen der Polizei Berlin wird aus Landesmitteln finanziert.

3. Über wie viele Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen (E-Antrieb und Hybrid-Antrieb) verfügt die Polizei Berlin? Bitte nach Einsatzfahrzeugtyp, Anzahl und Antriebsform aufschlüsseln.

Zu 3.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Fahrzeugtyp	Anzahl	Antriebsart
Kraftrad	3	Batterieelektrische Fahrzeuge
neutrales Kraftrad	1	Batterieelektrische Fahrzeuge
Einsatzwagen Objektschutz	3	Batterieelektrische Fahrzeuge
	65	Hybrid-Elektrofahrzeuge
Einsatzwagen Abschnitt	2	Batterieelektrische Fahrzeuge
	2	Hybrid-Elektrofahrzeuge
	2	Brennstoffzellenfahrzeuge
neutrale Fahrzeuge (zivil)	5	Batterieelektrische Fahrzeuge
	56	Hybrid-Elektrofahrzeuge
	2	Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge
Pkw/Busse	2	Batterieelektrische Fahrzeuge
	5	Hybrid-Elektrofahrzeuge
	4	Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge
Führungs-, Gefangenentransport-,	1	Batterieelektrische Fahrzeuge

Fahrzeugtyp	Anzahl	Antriebsart
Sanitätsfahrzeuge und Fahrzeuge mit Sonderaufgaben	3	Hybrid-Elektrofahrzeuge
	1	Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge
Transporter	12	Batterieelektrische Fahrzeuge
geschützte Fahrzeuge	7	Hybrid-Elektrofahrzeuge

Quelle: Fuhrparkmanagementprogramm „Zentrales Anwendungsorientiertes Modulares Informations- und Kommunikationssystem“, Stand: 28. März 2025

4. Wie sind die definierten (einsatztaktischen) Anforderungen (z. B. Leistungsprofil, Reichweite, Lade- und Tankdauer, Zuverlässigkeit) für den jeweiligen Einsatzfahrzeugtyp, die auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen erfüllen müssen? Gibt es hierbei Ausnahmen oder abweichende Regelungen für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen?

Zu 4.:

Die für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Eigenschaften eines Einsatzfahrzeugs werden in Form einer Leistungsbeschreibung aufgelistet. Diese Eigenschaften gilt es zu erfüllen, unabhängig von der Antriebsart. Ausnahmen oder abweichende Regelungen für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen gibt es nicht.

5. Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um sicherzustellen, dass die Einsatzfähigkeit (z. B. bei Verfolgungsfahrten oder längeren Einsätzen) durch die Reichweiten- und Ladeproblematik von E-Fahrzeugen nicht beeinträchtigt wird?
- a) Hat der Senat in diesem Zusammenhang eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, um die wirtschaftlichen Aspekte von E-Fahrzeugen gegenüber herkömmlichen Einsatzfahrzeugen zu bewerten (insbesondere Anschaffung, Wartung und Betrieb) und wenn ja, wie sieht diese aus?

Zu 5. und 5.a):

Im Rahmen der Beschaffung werden bei der Auswahl der Angebote auf Ausschreibungen die vollständigen Lebensdauerkosten berücksichtigt. Diese gehen in die Bewertung des wirtschaftlichsten Angebots ebenso ein, wie die Beurteilung der Einsatzfähigkeit für den geplanten Verwendungszweck.

- b) Inwieweit berücksichtigt der Senat den Zielkonflikt zwischen dem Wunsch nach mehr Klimaschutz (durch E-Mobilität) und den Anforderungen an eine jederzeit einsatzbereite Polizeiflotte?

Zu 5.b):

Fahrzeuge für die Polizei Berlin werden aufgrund ihres Einsatzwerts, unabhängig von der Antriebsart beschafft. Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgt nach einem vorher festgelegten Verfahren, welches bei allen Antriebsformen gleichermaßen zur Anwendung kommt.

- c) Gibt es Schulungs- und Fortbildungsmaßnahmen für die Dienstkräfte der Polizei Berlin im Hinblick auf Ladeplanung und Reichweiteinschätzung für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen?

Zu 5.c):

Nein.

6. Wie bewertet der Senat die bestehende Ladeinfrastruktur für Polizeifahrzeuge in Berlin, und welche konkreten Schritte sind geplant, um diese zu erweitern oder zu verbessern? Bitte um Darstellung der ggf. entstehende Kosten und Finanzierungsquelle.

Zu 6.:

Bisher wurden in 20 Liegenschaften jeweils mindestens einen Ladepunkt für E-Fahrzeuge errichtet. Insgesamt sind zum Stichtag 31.12.2024 55 Ladepunkte auf den von der Polizei Berlin genutzten Flächen des SILB im Betrieb. Damit stehen in der Polizei Berlin aktuell mehr Ladepunkte als E-Fahrzeuge zur Verfügung. Ein weiterer Ausbau der Ladeinfrastruktur ist abhängig von der Bereitstellung finanzieller Mittel. Darüber hinaus kann prinzipiell jeder Ladepunkt auf anderen Liegenschaften des SILB auch zum Aufladen von Flottenfahrzeugen der Polizei Berlin genutzt werden. Dies gilt ebenso wie bei Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselbetankung auch für den öffentlichen Raum. Je nach Dienstplan können die Fahrzeuge mit geringen oder mit hohen Ladeleistungen versorgt werden. Die Finanzierung der Ladeinfrastruktur erfolgte bisher aus dem Haushalt der Polizei Berlin.

7. Welche Erkenntnisse hat der Senat zur Dauer des Ladevorgangs bei den jeweiligen Einsatzfahrzeugtypen im Einsatzalltag?

Zu 7.:

Bei relativ kurzen durchschnittlichen Fahrtstrecken ist eine Vollerladung des Antriebsakkumulators nicht zu erwarten. Insofern können Standzeiten zur Ladung des Akkumulators dienen. Sollte die Standzeit tatsächlich einmal nicht ausreichen, kann auf Schnellladestationen ausgewichen werden. Entsprechend bedingen sich der Aufbau der (Schnell-)Ladeinfrastruktur und die Anschaffung weiterer batterieelektrischer Fahrzeuge.

8. Gibt es Regelungen oder Weisungen, die die Tätigkeit der Dienstkräfte während des Ladevorgangs zum Gegenstand haben? Wenn ja, wie sehen diese aus?

Zu 8.:

Die Ladung findet zu Zeiten statt, in denen die Fahrzeuge ohnehin auf den Dienstgeländen abgestellt werden. Insofern sind Regelungen und Weisungen, die die Tätigkeit der Dienstkräfte während des Ladevorgangs zum Gegenstand haben, entbehrlich.

9. Welche Regelungen oder Vorgaben bestehen bei der Polizei Berlin hinsichtlich der Erhaltung der Einsatzfähigkeit von Einsatzfahrzeugen? Gibt es ggf. abweichende Regelungen oder Vorgaben zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen?

Zu 9.:

Für alle Fahrzeuge der Polizei Berlin gelten die vom Hersteller vorgeschriebenen Wartungs- und Inspektionspläne. Abweichende Regelungen oder Vorgaben im Sinne der Fragestellung gibt es nicht.

10. Welche strategischen Vorkehrungen gibt es, falls ein E-Fahrzeug während eines Einsatzes ausfällt (z. B. wegen leerer Batterie), und wie ist die Koordination mit anderen Einsatzfahrzeugen geregelt?

Zu 10.:

Die Regelungen entsprechen denen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die mit leerem Kraftstofftank ausfallen. Die eventuell erforderliche Abholung der Fahrzeuginsassen und des liegengebliebenen Fahrzeugs wird durch den Fahrdienst der Polizei Berlin sichergestellt.

11. Gab es in den letzten 5 Jahren Fälle, in denen Einsatzfahrten abgebrochen werden mussten aufgrund eines leeren Tanks oder einer leeren Batterie? Bitte Nach Jahr, Anzahl und Grund (Tank/Batterie) aufschlüsseln.

Zu 11.:

Nein.

12. Gibt es vom Senat Evaluierungen, die feedbackbasierte Erfahrungsberichte der Berliner Polizei zur Nutzung von E-Fahrzeugen systematisch erfassen und veröffentlichen? Wenn ja, was sind die Ergebnisse? Wenn nein, warum nicht?

Zu 12.:

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben werden beschafft, wenn der Einsatzwert des Fahrzeuges dem eines mit Verbrennungsmotor entspricht. Insofern ist eine gesonderte Auswertung nicht erforderlich. Bei Elektrofahrzeugen, die im Rahmen von Projekten oder Erprobungen beschafft werden, werden Erfahrungs- und Erprobungsberichte erfasst.

Berlin, den 06. April 2025

In Vertretung

Christian Hochgrebe
Senatsverwaltung für Inneres und Sport