

**Große Anfrage  
der Fraktion GRÜNE**

**und**

**Antwort  
der Landesregierung**

**Umstieg auf Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben bei  
Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei**

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

- I. Klimaneutrale Antriebe im Fuhrpark von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)
  1. Welchen Fahrplan hat die Landesregierung für die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe sowohl im landeseigenen Fuhrpark als auch bei den BOS-Organisationen (Umsetzung und CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele aufgeschlüsselt nach Organisation, Fahrzeugtypen und Einsatzbereichen)?
  2. Welche Anreize gibt es für Fahrzeughersteller, auch bei vergleichsweise geringen Stückzahlen die Entwicklung von Spezialfahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben für Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei zu beschleunigen?
  3. Wie bewertet sie den Einsatz von Sonderfahrzeugen mit konventioneller Diesel-Technologie über das Jahr 2030 hinaus?
  4. Wie wird sichergestellt, dass Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer der Feuerwehren und Rettungsdienste mit ihren bestehenden Fahrerlaubnissen entsprechende E-Einsatzfahrzeuge führen dürfen, auch wenn diese durch das Mehrgewicht von Batterien/Akkus die Gewichtsklasse entsprechender Fahrzeuge mit herkömmlichem, fossilem Antrieb überschreiten?
  5. Welche Feldversuche oder Forschungsvorhaben sind der Landesregierung zum Themenfeld bekannt und wie bewertet sie die darin gewonnenen Erkenntnisse für den Einsatz?
  6. Inwieweit steht die Landesregierung im gemeinsamen Erfahrungsaustausch mit den betreffenden Organisationen Polizei, Feuerwehren, Rettungswesen, Krankentransport?

## II. Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Entwicklung der (konventionellen) Tankstellen- und Lade-Infrastruktur bis 2030 (und ggf. darüber hinaus) und wie will sie die ausreichende und sichere Versorgung aller BOS-Fahrzeuge (auch derer mit langer Nutzungsdauer) mit klimaneutralen und ggfs. herkömmlichen Energien sicherstellen?
2. Welche Synergien erwartet die Landesregierung für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben und Einrichtungen im Rettungswesen und Krankentransport beim Aufbau von Ladeinfrastruktur (und bei der Fahrzeugausstattung)?
3. Wie können landeseigene, kommunale aber auch private BOS-Einrichtungen von einer gemeinsamen Ladeinfrastruktur profitieren?
4. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für Kommunen und Kreise für die Einrichtung von Ladeinfrastruktur in Feuer- und Rettungswachen, in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen, etwa im Bereich der Notaufnahmen?
5. Welche Rolle können gemeinsam genutzte induktive Ladeflächen wie im Modellprojekt der Landesgartenschau in Balingen spielen?

## III. Feuerwehr und Brandschutz

1. In welchen Kommunen, Kreisen oder Werkfeuerwehren werden bereits Fahrzeuge der Feuerwehr mit klimaneutralen Antrieben eingesetzt (unter Angabe des Fahrzeugtyps und der Antriebstechnologie)?
2. Inwiefern werden in der Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift Zuwendungen Feuerwehrwesen (VwV ZFeu) Fahrzeuge mit beispielsweise elektrischen Antrieben einschließlich der notwendigen Infrastruktur berücksichtigt?
3. Werden oder wurden – und in welchem Umfang – klimaneutrale Antriebe bei der Beschaffung landeseigener Feuerwehr-Fahrzeuge, etwa der Landesfeuerwehrschule oder der Flughäfen Stuttgart und Karlsruhe/Baden-Baden, in den nächsten Jahren berücksichtigt?
4. Wie beurteilt und ggf. fördert sie die Entwicklung klimaneutraler Antriebe bei anderen feuerwehrtechnischen Gerätschaften, wie etwa hydraulischen Rettungsgeräten, Kettensägen oder Stromerzeugern?
5. Inwieweit kann der für Aufstellflächen für die Feuerwehr gültige Wert einer maximalen Traglast von 16 Tonnen (gemäß Landesbauordnung) ein Hindernis für den Einsatz von schwereren E-Feuerwehrfahrzeugen sein?

## IV. Rettungsdienst und Krankentransport

1. Wie werden die notwendigen Mehrkosten für die Ausrüstung mit Ladeinfrastruktur von Rettungswachen in der Verwaltungsvorschrift Förderung Rettungsdienst (VwV RD-Förderung) berücksichtigt?
2. Werden – und in welchem Umfang – etwaige Mehrkosten für Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben bei den Sonderrettungsdiensten übernommen?
3. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung, inwieweit die Kostenträger der Rettungsdienste bereit sind, die entstehenden Mehrkosten für Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben zu übernehmen?

4. Wie kann aus ihrer Sicht im Bereich des Krankentransportes der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe gefördert werden?
5. Welche Erkenntnisse liegen ihr zum Einsatz von regenerativen Kraftstoffen in Rettungshubschraubern und -booten vor?

#### V. Polizei

1. Wie bewertet die Landesregierung im Hinblick auf die Umstellung des Polizeifuhrparks die ihr bekannten Ergebnisse von Studien und Erfahrungen aus Pilotprojekten anderer Länder, und welche Konsequenzen folgen daraus für Baden-Württemberg?
2. Was hat die Studie des Fraunhofer Instituts zur Analyse des Fuhrparks der Polizei ergeben in Bezug auf die technische Umstellung des Fuhrparks der Polizei?
3. Wann wird entsprechend der Ergebnisse der Studie des Fraunhofer-Instituts der Polizeifuhrpark auf Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben umgestellt sein?
4. Was hat die Studie des Fraunhofer Instituts zur Analyse des Fuhrparks der Polizei ergeben bezüglich der sozialen Akzeptanz von Fahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben durch die Nutzerinnen und Nutzer?
5. Mit welchen Maßnahmen will die Landesregierung bei Entscheiderinnen/Entscheidern und Nutzerinnen/Nutzern die Akzeptanz für Anschaffung und Nutzung von Fahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben fördern?
6. Welche Konzepte liegen vor, um auch Fahrzeuge im Einsatz- und Streifendienst mit häufigen Fahrten und kurzen Standzeiten verstärkt mit klimaneutralen Antrieben auszurüsten?

17.10.2023

Andreas Schwarz, Häffner, Hentschel, Schwarz  
und Fraktion

#### Begründung

Im Verkehrssektor wurde bislang nur eine marginale Emissionsreduktion erreicht. Im Koalitionsvertrag ist für diese Legislaturperiode eine Landesinitiative Elektromobilität IV vorgesehen. Laut Kabinettsvorlage Elektromobilität IV 2023 bis 2026 müssen bis 2030 allein die Emissionen im Verkehr um die Hälfte reduziert werden. Die notwendige Transformation betrifft auch die Fuhrparke des Landes bzw. der Kommunen und des Rettungswesens. Deren Fuhrparke machen einen wesentlichen Teil der Fahrzeugflotte des Landes und der Kommunen aus. Der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe steckt jedoch noch im Anfangsstadium. So nutzt die Polizei aktuell deren Angaben nach erst 47 rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, 17 Streifenfahrzeuge mit Diesel-Plug-in-Hybrid-Antrieb, zwei Elektrokrafträder sowie rund 400 Pedelecs, also Fahrräder mit Elektromotor zur Unterstützung.

Gleichzeitig bestehen besondere Anforderungen an die Fahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst, etwa was den Einbau spezieller Technik wie Funkgeräte, Medizingeräte oder Pumpen anbelangt. Die Einsatzbereitschaft muss jederzeit garantiert sein. Die Fahrzeugindustrie stellt sich zunehmend auf den Bau von Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen ein. Daher ist es notwendig, sich früh-

zeitig mit der Transformation auch in diesem Bereich zu beschäftigen und notwendige Weichen bei der Entwicklung, Beschaffung, Förderung und Bereitstellung der notwendigen Lade- und Service-Infrastruktur zu stellen.

Die Große Anfrage möchte klären, wie die Landesregierung eine rasche Umstellung in diesen Bereichen forciert und welche Konzepte es für die längerfristige Umstellung von Fahrzeugen mit hohen technischen Anforderungen gibt. Ebenso soll geklärt werden, welchen Stellenwert Vernetzung und Austausch mit Automobilwirtschaft, BOS und Kommunen hat.

Antwort\*)

Schreiben des Staatsministeriums vom 12. Dezember 2023 Nr. STM14-0251-11/2/7:

In der Anlage übersende ich unter Bezugnahme auf § 63 der Geschäftsordnung des Landtags von Baden-Württemberg die von der Landesregierung beschlossene Antwort auf die Große Anfrage.

Hassler  
Staatssekretär

---

\*) Der Überschreitung der Sechs-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

**Anlage:** Schreiben des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen

Mit Schreiben vom 19. Oktober 2023 Nr. IM6-0141.5-392/27/18 beantwortet das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration und dem Ministerium für Verkehr im Namen der Landesregierung die Große Anfrage wie folgt:

**I. Klimaneutrale Antriebe im Fuhrpark von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)**

*1. Welchen Fahrplan hat die Landesregierung für die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe sowohl im landeseigenen Fuhrpark als auch bei den BOS-Organisationen (Umsetzung und CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele aufgeschlüsselt nach Organisation, Fahrzeugtypen und Einsatzbereichen)?*

Zu I. 1.:

Die Landesverwaltung hat gemäß Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsge-  
setz Baden-Württemberg (KlimaG BW) § 5 Absatz 1 eine wichtige Vorbildfunk-  
tion beim Klimaschutz und damit auch bei ihrem Mobilitätsverhalten. Das Land  
hat sich zudem verpflichtet, die Landesverwaltung bis zum Jahr 2030 netto-treib-  
hausgasneutral („klimaneutral“) zu organisieren (§ 11 Absatz 1 KlimaG BW).

Das Land hat sich bereits 2011 zu dem Ziel bekannt, die Fahrzeugflotte des Lan-  
des schrittweise klima- und umweltfreundlicher auszurichten. Bis zum Jahr 2019  
galt der Flottengrenzwert von 130 g CO<sub>2</sub>/km nach dem sogenannten Neuen Euro-  
päischen Fahrzyklus der Fahrzeuge (NEFZ)<sup>1</sup> für Fahrzeuge, die in der Landesver-  
waltung ausschließlich zur Personenbeförderung eingesetzt werden. Da dieser  
Grenzwert bereits seit 2014 erreicht werden konnte, hat das Land die kombinierten  
Emissionsobergrenzen für Dienstfahrzeuge im Flottenmix sukzessive abge-  
senkt. Seit dem Jahr 2020 gilt der Grenzwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km (Ziffer 3.2.1 VwV  
Kfz). Zudem sind Kraftfahrzeuge grundsätzlich mit alternativen Antriebsformen  
zu beschaffen (Ziffer 3.1.3 VwV Kfz). Insgesamt weist diese Fahrzeugflotte der  
Landesverwaltung zum Stichtag 31. Dezember 2021 einen durchschnittlichen  
Flottenausstoß von 86,39 g CO<sub>2</sub>/km aus. Damit wurde der Grenzwert von 95 g  
CO<sub>2</sub>/km nochmals deutlich unterschritten. Seit der erstmaligen Erfassung im  
Jahr 2011 (148,1 g CO<sub>2</sub>/km) konnte der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß damit um  
rund 62 g CO<sub>2</sub>/km gesenkt werden. Dies entspricht einer Reduzierung um rund  
42 Prozent zum Basisjahr 2011. Von der Erfassung zur Ermittlung der beschrie-  
ben Emissionsgrenze ausgenommen sind grundsätzlich alle Einsatz- und Spezial-  
fahrzeuge, also u. a. der gesamte Fuhrpark der Polizei Baden-Württemberg und  
die Fahrzeuge des Landesamts für Verfassungsschutz (LfV). Ebenso ausgenom-  
men sind die Fahrzeuge des Justizvollzugs aufgrund der vielen Einsatz- und Spe-  
zialfahrzeuge, wie z. B. die Gefangenentransporte, sowie die Fahrzeuge der  
Sicherheitsgruppen der Gerichte und Staatsanwaltschaften (SGS), die vorwiegend  
als Transportfahrzeuge genutzt werden.

Einen wichtigen Beitrag zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten die Unter-  
stützungsangebote und -maßnahmen des Ministeriums für Verkehr zur Elektrifi-  
zierung der Landesfahrzeugflotte. Seit dem Jahr 2012 unterstützt das Ministerium  
für Verkehr die Landesdienststellen bei der Beschaffung von Elektro- und Hy-  
bridfahrzeugen und dazugehöriger Ladeinfrastruktur mit dem Förderprogramm zur  
Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte im Rahmen der Landesinitiativen Markt-  
wachstum Elektromobilität Baden-Württemberg II, III und IV. Mit der verpflichten-  
den Beschaffung von E-Kfz nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz ist  
künftig ggf. die Förderung von E-Kfz in der Landesverwaltung anzupassen.

<sup>1</sup> Der NEFZ wurde 2017 durch ein verbessertes Messverfahren „Worldwide harmonized Light  
Duty Test Procedure (WLTP) abgelöst: Um die Vergleichbarkeit der Jahresdaten zu gewähr-  
leisten, wird zunächst noch am NEFZ festgehalten.

Im Geschäftsbereich des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen nimmt die Transformation des polizeilichen Fuhrparks bereits seit dem Jahr 2015 im Mobilitätsmanagement der Polizei eine entsprechende Rolle ein, die sich nicht nur durch die Beschaffung von modernsten Fahrzeugen, sondern auch bspw. durch Einführung neuer, moderner Hubschrauber, effizienter Polizeiboote und Pedelecs als alternative Fortbewegungsmittel hervorhebt. Im Polizeifuhrpark werden seither Fahrzeuge mit klimaneutralen, batterieelektrischen Antrieben eingesetzt. Die Fahrzeuganzahl wurde über die Jahre sukzessive auf 57 erhöht, wobei aus einsatztaktischen Gründen der Schwerpunkt auf Fahrzeugen für Logistik- und Fiskalzwecke lag. Seit 2019 werden zusätzlich auch Fahrzeuge mit Plug-In-Hybridantrieb beschafft, die aufgrund ihrer kombinierten Antriebstechnik auch die taktischen Anforderungen an Einsatzfahrzeuge erfüllen. Diese Fahrzeuge werden bei den Dienststellen und Einrichtungen für den Polizeivollzugsdienst überwiegend für kurze Fahrtstrecken im Tages- und Ermittlungsdienst eingesetzt und können mit deren elektrischen Reichweitenkapazität weitestgehend klimaneutral eingesetzt werden. Zurzeit sind 33 Einsatzfahrzeuge mit Plug-In-Hybrid-Antrieb im Einsatz, im Verlauf des Jahres 2024 wird die Zahl auf rund 250 Fahrzeuge ansteigen. Weitere sukzessive Beschaffungen von Fahrzeugen dieser Art, welche die taktischen Bedarfe der Polizei erfüllen, sind darüber hinaus für die Folgejahre vorgesehen.

Des Weiteren wurde zur Evaluation und Weiterentwicklung des Polizeifuhrparks Ende des Jahres 2022 beim Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen – Landespolizeipräsidium – das Projekt „Polizeifuhrpark 2022“ eingerichtet. In diesem Projekt wird – neben Fragen der bedarfsgerechten Fahrzeugbemessung, Fahrzeugausstattung sowie Fahrzeugstandards – auch die Frage nach einer Neuausrichtung des Polizeifuhrparks hinsichtlich alternativer Antriebe beleuchtet. Hier wird u. a. aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen, klimapolitischer Ziele sowie der prognostizierten Marktentwicklung der Schwerpunkt auf batterieelektrische Antriebe gelegt. Des Weiteren werden darauf aufbauend die Anforderungen an den Aufbau und Betrieb einer geeigneten Ladeinfrastruktur für diese Fahrzeuge festgelegt.

Der Projektabschluss und die Veröffentlichung von Ergebnissen sind für Frühjahr 2024 vorgesehen. Über die weitere Umsetzung der Projektergebnisse muss dann auf dieser Basis und mit Blick auf die zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen durch den Haushaltsgesetzgeber im Rahmen der jeweiligen Planaufstellungen entschieden werden.

Bei der Landesfeuerweherschule sollen Ersatzbeschaffungen von Löschfahrzeugen künftig vermehrt mit alternativem Antrieb erfolgen. Bei der Haushaltsaufstellung 2023/2024 waren noch keine entsprechenden Elektrofahrzeuge am Markt verfügbar, nach dem derzeitigen Stand würde ein mit Elektroantrieb ausgestattetes Fahrzeug mindestens das Doppelte der im Jahr 2023 beschafften konventionell angetriebenen Löschfahrzeuge kosten. Der im Haushalt veranschlagte Betrag reicht deshalb aus heutiger Sicht nicht für eine entsprechende Beschaffung aus. Darüber hinaus sind die derzeit verfügbaren Löschfahrzeuge mit Elektroantrieb aufgrund ihrer Größe nicht ideal für die Ausbildung an der Landesfeuerweherschule. Mit zunehmender Verfügbarkeit von Serienfahrzeugen auch in niedrigeren Gewichtsklassen ist hier allerdings zukünftig mit geeigneten Fahrzeugen zu rechnen. Eine Beschaffung von Löschfahrzeugen mit Elektro-Antrieb für die Landesfeuerweherschule wird also perspektivisch von den vom Haushaltsgesetzgeber bei der jeweiligen Planaufstellung zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln und der Verfügbarkeit entsprechend kompakter Fahrzeuge abhängen.

Die Ausstattung der Gemeindefeuerwehren mit Einsatzfahrzeugen ist gemäß § 3 Absatz 1 des Feuerwehrgesetzes (FWG) Aufgabe der Gemeinden als Träger der Feuerwehren. Die Gemeinden entscheiden auf Grundlage der Feuerwehr-Bedarfsplanung, welche Fahrzeugtypen grundsätzlich benötigt werden und wann diese Fahrzeuge ersatzbeschafft werden. Die Einsatzfahrzeuge müssen den normativen Vorgaben entsprechen. Die Beschaffung von Löschfahrzeugen mit alternativen Antrieben scheiterte bisher mitunter daran, dass diese Fahrzeuge regelmäßig nicht die normativen Anforderungen erfüllen. Löschfahrzeuge der Feuerwehren müssen

auch bei extremen Witterungsverhältnissen sicher und zuverlässig betrieben werden können. Die Wassertiefe, also das Durchfahren von überfluteten Straßenbereichen und der Betrieb bei sehr tiefen Umgebungstemperaturen sind beispielsweise bei konventionell betriebenen Fahrzeugen zurzeit noch deutlich besser. Hinsichtlich der derzeitigen Mehrkosten für Löschfahrzeuge mit alternativem Antrieb ist ferner zu beachten, dass die Fahrzeuge regelmäßig bei den Gemeindefeuerwehren nur geringe Laufleistungen während ihrer Nutzungsdauer erbringen.

Die im Katastrophenschutz und im Rettungsdienst tätigen Hilfsorganisationen beschaffen ihre Fahrzeuge selbstständig ohne Abstimmung mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen. Im Hinblick auf die Fahrzeuge des Landes für den Katastrophenschutz bestehen aufgrund des Nutzungszwecks besondere Anforderungen an die Durchhaltefähigkeit und insbesondere Autarkie der Fahrzeugantriebe. Planerisch zu berücksichtigen sind ferner längere Versorgungsengpässe, etwa für den Fall der Abdeckung möglicher katastrophenbedingter Ereignisse. Hierbei ist es von erheblichem Vorteil, wenn Energieträger ohne größeren Aufwand lagerfähig und transportierbar sind, was bei fossilen oder synthetischen Kraftstoffen auf erneuerbarer Basis möglich ist. Des Weiteren stellen sich für den Bereich des Katastrophenschutzes Fragen der Verfügbarkeit der Fahrzeuge, da möglicherweise aufgrund der relativ geringen Menge an zu beschaffenden Fahrzeugen nicht davon auszugehen ist, dass Hersteller extra für diesen Anwendungszweck Fahrzeuge anbieten. Diesbezüglich wird die Marktentwicklung im Blick behalten.

*2. Welche Anreize gibt es für Fahrzeughersteller, auch bei vergleichsweise geringen Stückzahlen die Entwicklung von Spezialfahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben für Feuerwehr, Rettungsdienst und Polizei zu beschleunigen?*

Zu I. 2.:

Förderungen können zu einer Steigerung der Nachfrage nach entsprechenden Fahrzeugen führen. Im Rahmen der Förderung „BW-e-Nutzfahrzeuge“ fördert beispielsweise das Ministerium für Verkehr unter anderem selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20 km/h, die überwiegend auf öffentlichen Straßen in Baden-Württemberg im Einsatz sind.

Invest BW ist das größte einzelbetriebliche Innovationsförderprogramm in der Geschichte Baden-Württembergs. Bislang wurden insgesamt 300 Millionen Euro aus der Rücklage „Zukunftsland BW – Stärker aus der Krise“ für Fördermaßnahmen zur Verfügung gestellt. In der Erstauflage im Januar 2021 und in den fünf weiteren Förderaufrufen der zweiten Förderphase wurden über 2.500 Anträge eingereicht. Das Gesamtvolumen der eingereichten Vorhaben liegt bei über 1,5 Milliarden Euro. Im Ergebnis wurden mehr als 650 Vorhaben gefördert.

Ein Schwerpunkt von Invest BW ist die Förderung klimafreundlicher Innovationen. Daher werden sämtliche eingereichte Vorhaben auch nach ihrem Beitrag zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz bewertet. Darüber hinaus gab es zwei Förderaufrufe mit einem Fördervolumen von jeweils 30 Millionen Euro, die sich ausschließlich den Missionen Klimaschutz bzw. GreenTech widmeten.

Am 23. Oktober 2023 hat das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus die dritte Phase von Invest BW gestartet. Für diese dritte Phase stehen insgesamt 30 Millionen Euro zur Verfügung. Der aktuelle Förderaufruf ist technologieoffen, generell können daher auch fahrzeug- und antriebsbezogene Innovationen gefördert werden. Förderanträge können noch bis zum 31. Januar 2024, 13 Uhr bei VDI/VDE Innovation + Technik GmbH auf der Internetseite [www.invest-bw.de](http://www.invest-bw.de) eingereicht werden.

Die Polizei Baden-Württemberg ist bei der Fahrzeugbeschaffung an gesetzliche Rahmenbedingungen, wie etwa das Vergaberecht gebunden, weshalb für diesen spezifischen Bereich von Spezialfahrzeugen derzeit keine Möglichkeit besteht, entsprechende unmittelbare Anreize für die Fahrzeughersteller zu setzen. Dies gilt auch für die Beschaffung von Fahrzeugen des Landes für den Katastrophenschutz und für die Gemeinden bei der Beschaffung von Feuerwehrfahrzeugen.

*3. Wie bewertet sie den Einsatz von Sonderfahrzeugen mit konventioneller Diesel-Technologie über das Jahr 2030 hinaus?*

Zu I. 3.:

Nach § 11 Absatz 1 KlimaG BW hat sich das Land zum Ziel gesetzt, die Landesverwaltung bis zum Jahr 2030 netto-treibhausgasneutral zu organisieren. Dazu zählen auch die Fuhrparke der Landesverwaltung einschließlich der Sonderfahrzeuge. Die Kompensation von ab diesem Zeitpunkt verbleibenden Emissionen bildet die Ausnahme und ist lediglich im Wege rechtlich anerkannter Emissionsminderungsmaßnahmen nach dem Clean Development Mechanism der Vereinten Nationen, dem Gold Standard oder einem vergleichbaren Standard oder Emissionsminderungsmaßnahmen mit im Wesentlichen vergleichbaren Standards zulässig. Gemäß § 10 Absatz 1 KlimaG BW wird die Gesamtsumme der Emissionen in Baden-Württemberg zur Erreichung der Netto-Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040 schrittweise verringert. Dies bedeutet, dass spätestens 2040 eine etwaige Kompensation von Treibhausgasemissionen nicht mehr auf die Erreichung des Klimaziels „Netto-Treibhausgasneutralität“ angerechnet werden kann. Ebenso gibt § 7 KlimaG BW vor, dass die öffentliche Hand im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung beschlossenen Ziele bestmöglich zu berücksichtigen hat.

Im Kontext der Anfrage ist der Begriff „Sonderfahrzeuge“ auf nahezu sämtliche Fahrzeuge aus dem polizeilichen Fuhrpark anzuwenden. Dieser umfasst neben wenigen Fahrzeugen für Logistik- und Fiskalbedarfe hinsichtlich der erforderlichen hohen Einsatzverfügbarkeit nahezu ausschließlich „Sonderfahrzeuge“. Um „Sonderfahrzeuge“ handelt es sich aber etwa auch bei den Einsatzfahrzeugen der Feuerwehren und Hilfsorganisationen.

Einen Einsatz von Sonderfahrzeugen mit konventioneller Verbrennertechnologie könnte nach Bewertung der Landesregierung im Bereich von Bestandsfahrzeugen oder besonderen Einsatzfällen auch nach 2030 noch erforderlich sein. So müssen nicht elektrifizierbare Fahrzeuge voraussichtlich mit konventionellem Antrieb und mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden; solange noch keine Power-to-Liquid-Kraftstoffe (PtL) verfügbar sind, mit fortschrittlichen Biokraftstoffen wie Hydrierten Pflanzenölen (HVO), die bereits heute verfügbar sind. Die Fahrzeuganzahl sowie die Frage, welche Fahrzeugklassen in welchen Einsatzbereichen hierbei betroffen sind, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden. Auch bei Sonderfahrzeugen stehen wie im Pkw-Bereich perspektivisch immer mehr Fahrzeuge mit klimaneutralem Antrieb, z. B. Elektrofahrzeuge, am Markt zur Verfügung.

Im Rahmen des Projekts Polizeifuhrpark 2022 werden unterschiedliche Elektrifizierungsszenarien betrachtet. Handlungsleitend muss dabei immer die Rund-um-die-Uhr-Verfügbarkeit (Hochverfügbarkeit) polizeilicher Einsatzfahrzeuge sein. Nur so kann die Polizei ihren gesetzlichen Auftrag sachgerecht erfüllen.

Bei Sonderfahrzeugen im Bereich Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz hängt der Einsatz von Fahrzeugen mit konventioneller Verbrennertechnologie insbesondere von der Marktverfügbarkeit von Alternativen ab. Die derzeit beschafften Fahrzeuge mit Dieselantrieb haben den Vorteil, dass eine Betankung auch im Einsatz relativ schnell und einfach zu erledigen ist und Diesel einfach transportiert und gelagert werden kann. Derzeit ist eine offene Frage, woher künftig solche Fahrzeuge, die aus strategischen Gründen nicht elektrifiziert werden sollten nach 2035 bezogen werden können.

Insgesamt sind insbesondere die Aspekte rechtlicher Vorgaben, Budgetplanungen, der Auf- und Ausbau einer entsprechenden Ladeinfrastruktur, technische Entwicklungen, die Hochverfügbarkeit, Beschaffungszyklen und die Marktverfügbarkeit erforderlicher Fahrzeuge maßgebliche Einflussfaktoren zur Festlegung des Elektrifizierungspotenzials.

Für jene Sonderfahrzeuge, für die eine Elektrifizierung nicht umsetzbar erscheint, sieht die Roadmap reFuels für Baden-Württemberg den Einsatz von erneuerbaren



Kraftstoffen, reFuels, vor. Neben einer Umstellung auf klimaneutrale Antriebe enthält die Roadmap reFuels für Baden-Württemberg den Ansatz, für bestimmte Anwendungen zur Sicherung der Resilienz in Fahrzeugen der kritischen Infrastrukturen erneuerbar erzeugte synthetische Kraftstoffe einzusetzen, beispielsweise bei der Landespolizei.

Der Einsatz von HVO in Reinform ist nach dem Ergebnis des Projektes reFuels – Kraftstoffe neu denken, welches vom Karlsruher Institut für Technologie im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft koordiniert wurde, in den meisten Dieselfahrzeugen problemlos möglich.

Mit fortschreitender Entwicklung alternativer Kraftstoffe bis zum Jahr 2030 könnte auch für die weiterhin mit konventionellen Kraftstoffen zu betreibenden Fahrzeuge eine stetig geringere Klimabelastung erreicht werden. Hierbei sind Faktoren wie die Kraftstoffverfügbarkeit, deren Zulassung durch die Fahrzeughersteller und die Finanzierung zu berücksichtigen.

*4. Wie wird sichergestellt, dass Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer der Feuerwehren und Rettungsdienste mit ihren bestehenden Fahrerlaubnissen entsprechende E-Einsatzfahrzeuge fahren dürfen, auch wenn diese durch das Mehrgewicht von Batterien/Akkus die Gewichtsklasse entsprechender Fahrzeuge mit herkömmlichem, fossilem Antrieb überschreiten?*

Zu I. 4.:

Die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen beruht auf einheitlichen europäischen Vorgaben, aktuell durch die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates (sogenannte 3. EU-Führerscheinrichtlinie). Diese sieht noch keine abweichenden Fahrzeuggewichte im Zusammenhang mit alternativen Antriebsformen vor. Mit der Neufassung der Führerscheinrichtlinie der Europäischen Union sehen die aktuellen Entwürfe vor, dass eine Fahrerlaubnis der Klasse B nach zweijährigem Besitz auch zum Führen von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antriebsformen bis 4.250 kg berechtigt. Diese Vorgabe müsste nach Verabschiedung der EU-Richtlinie anschließend noch in nationales Recht umgesetzt werden. Die Landesregierung setzt sich für diese Anpassungen in den europäischen Vorgaben ein.

Für Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren, der anerkannten Rettungsdienste, dem Technischen Hilfswerk und sonstigen Einheiten des Katastrophenschutzes bestehen Sonderbestimmungen im Zusammenhang mit der Berechtigung der Fahrerlaubnisklasse B. Grundlage hierfür ist § 6c Fahrerlaubnis-Verordnung. Die konkrete Umsetzung in Baden-Württemberg erfolgt durch die Zweite Fahrberechtigungsverordnung. Die Fahrberechtigung kann für den genannten Kreis unabhängig von der Antriebsform auf eine Fahrzeugmasse von 4 750 kg bzw. maximal 7 500 kg ausgeweitet werden. Die Fahrberechtigung erweitert die bestehende Fahrerlaubnis der Klasse B im Inland und im Rahmen von Einsatzfahrten. Voraussetzung für die zusätzliche Fahrberechtigung ist eine Fahrausbildung und Prüfung.

Für Angehörige der Berufsfeuerwehren und Polizei sowie das hauptamtliche Personal der Rettungsdienstorganisationen bestehen keine dergleichen rechtlichen Regelungen. Diese müsste im Falle einer Gewichtüberschreitung eine der Fahrzeugmasse entsprechende Fahrerlaubnis erwerben.

*5. Welche Feldversuche oder Forschungsvorhaben sind der Landesregierung zum Themenfeld bekannt und wie bewertet sie die darin gewonnenen Erkenntnisse für den Einsatz?*

Zu I. 5.:

Zu Beginn des Jahres 2021 wurde bei der Polizei Baden-Württemberg durch das Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei (PTLS Pol) eine Analyse des

Polizeifuhrparks durch das Fraunhofer Institut in Auftrag gegeben. Der Ergebnisbericht vom 3. März 2023 liegt bereits vor. Im Übrigen wird hierzu auf die Beantwortung im Fragenblock V. verwiesen.

Seit Mitte des Jahres 2022 betreibt die Polizei Baden-Württemberg das sogenannte InnovationLab (ILab) beim Polizeirevier Kehl. Hierfür wurden fünf batterieelektrisch betriebene Einsatzfahrzeuge beschafft, um deren Einsatztauglichkeit speziell im polizeilichen Streifendienst (24/7) zu testen. Erste Zwischenberichte aus dem polizeilichen Alltag lassen ein positives Ergebnis erwarten. Darüber hinaus wurde das Fraunhofer Institut mit einer ergänzenden Analyse der Fahrzeuge des ILab beauftragt. Das Ergebnis dieser Analyse wird alsbald erwartet.

Die Analyseergebnisse des Fraunhofer Instituts aus der Betrachtung des Gesamtfuhrparks, die ergänzende Analyse aus dem ILab sowie die direkten polizeilichen Erfahrungen aus dem ILab fließen maßgeblich in die Projektarbeit des Projekts „Polizeifuhrpark 2022“ ein.

Im Projekt wird im Wesentlichen die rein technische, wissenschaftliche Betrachtung des Fraunhofer Instituts um polizeilich erforderliche taktische Fragestellungen erweitert, wie beispielsweise eine hohe Verfügbarkeit der Einsatzfahrzeuge im Alltag bis hin zur Bewältigung von Krisensituationen. In allen Betrachtungen wird stets die Abhängigkeit der erforderlichen Ladeinfrastruktur mit einbezogen.

Des Weiteren sind Untersuchungen der Polizei Bayern und Niedersachsen bekannt. Unter anderem wurde in Niedersachsen in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Braunschweig ab 2016 unter der Projektbezeichnung „lautlos&einsatzbereit“ eine umfangreiche Fuhrparkanalyse und Festlegung von Elektrifizierungspotenzialen durchgeführt.

Der Ergebnisbericht von „lautlos&einsatzbereit“ lag bereits zu Beginn der Fuhrparkanalyse des Fraunhofer Instituts in Baden-Württemberg vor. Das Fraunhofer Institut hat die Erkenntnisse von „lautlos&einsatzbereit“ als Einstieg bzw. als Grundlage für ihre eigene Analyse verwendet, sodass diese umfassend in deren eigene Arbeit mit eingeflossen sind.

Im Vergleich zu anderen Länderpolizeien und der Polizei des Bundes ist festzustellen, dass die Polizei Baden-Württemberg im Bereich der Implementierung und des Betriebs modernster und alternativer Antriebstechniken zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen bei ihren Einsatzfahrzeugen eine Vorreiterrolle einnimmt und mit den geplanten Beschaffungsmaßnahmen diesen Weg auch konsequent weiterverfolgen wird.

Vor dem Hintergrund erster Erkenntnisse im ILab Kehl wird die Elektrifizierung der Einsatzfahrzeuge weitergeführt. So befinden sich 150 batterieelektrisch angetriebene Einsatzfahrzeuge in der Beschaffung, die Mitte 2024 flächendeckend bei jedem Polizeirevier im Land im Streifendienst eingesetzt werden sollen. Hierdurch werden die Versuche des ILab Kehl in die Fläche getragen. Dadurch soll neben direkter Klimawirksamkeit auch ein Beitrag zum Akzeptanzmanagement bei den Kolleginnen und Kollegen in der Fläche erfolgen.

Der Landesregierung ist aus dem Bereich des Rettungswesens ein Feldversuch der Malteser Stuttgart bekannt. Die Malteser Stuttgart haben im Herbst 2021 zwei Wochen lang den weltweit ersten vollelektrischen Rettungswagen im 12-Stunden-Betrieb getestet. In diesen 12-Stunden-Schichten gab es nach Auskunft der Malteser keine Probleme mit der Akkukapazität, obwohl das Fahrzeug fast durchgängig im Einsatz war. Die Reichweite betrug bei dem damaligen Prototyp ca. 200 bis 250 Kilometer. Gefahren wurden in den 12-Stunden-Schichten ca. 120 Kilometer. Nach Bekunden der Malteser Stuttgart wurde das Fahrverhalten als positiv und insgesamt sehr komfortabel für die Patienten und Mitarbeitenden bewertet und das Fahrzeug sei von der Funktion vollumfänglich mit einem der üblichen Fahrzeuge vergleichbar. Aus Sicht der Malteser sind E-Rettungswagen in der „Stadterrettung“ gut einsetzbar, es stünden bisher jedoch nicht ausreichend Ladeinfrastrukturen an den Kliniken zur Verfügung, sodass etwa die

Rettungswagen während der Übergabezeiten der Patienten an der Klinik (ca. 20 bis 30 Minuten) geladen werden könnten. Der Aufbau einer solchen Ladeinfrastruktur liegt jedoch im Zuständigkeitsbereich der Krankenhausträger.

*6. Inwieweit steht die Landesregierung im gemeinsamen Erfahrungsaustausch mit den betreffenden Organisationen Polizei, Feuerwehren, Rettungswesen, Krankentransport?*

Zu I. 6.:

Seitens der Landespolizei steht das PTLs Pol in einem kontinuierlichen Austausch mit den fachlich zuständigen Organisationen für das Fuhrparkmanagement anderer Länderpolizeien sowie des Bundes und nimmt an entsprechenden Tagungen und Konferenzen auf Landes- und Bundesebene teil. Im Rahmen der Umsetzung der Roadmap reFuels ist das Ministerium für Verkehr mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen im Austausch.

Die Entwicklung von Feuerwehrfahrzeugen mit alternativen Antrieben wird durch Fachausschüsse im Feuerwehrwesen engmaschig begleitet und Neuentwicklungen in der Fahrzeugtechnik werden in Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Einsatzwert bewertet. Im Rahmen von regelmäßigen Dienstbesprechungen des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen mit den feuerwehrtechnischen Beamten werden neue technische Lösungen besprochen, Erfahrungen ausgetauscht und neue normative Vorgaben vorgestellt.

Grundsätzlich besteht im Rettungsdienst eine Regelkommunikation zwischen dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen und den Rettungsdienstorganisationen. Auch die Thematik der klimaneutralen Antriebe für Rettungswagen wird bei einer Besprechung mit der Selbstverwaltung im Rettungsdienst, etwa der Arbeitsgemeinschaft für Grundsatzfragen, auf die Agenda genommen. Das Krankentransportwesen ist jedoch ein rein wirtschaftlicher Bereich und unterliegt dem freien Wettbewerb.

## II. Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur

*1. Wie beurteilt die Landesregierung die Entwicklung der (konventionellen) Tankstellen- und Lade-Infrastruktur bis 2030 (und ggf. darüber hinaus) und wie will sie die ausreichende und sichere Versorgung aller BOS-Fahrzeuge (auch derer mit langer Nutzungsdauer) mit klimaneutralen und ggfs. herkömmlichen Energien sicherstellen?*

Zu II. 1.:

Die vorhandene Tankstellen-Infrastruktur sollte bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus sukzessive für höhere Anteile bzw. Beimischungen an klimaneutralen Kraftstoffen bis hin zu HVO 100 genutzt werden, um in der Bestandsflotte weniger klimabelastend zu werden. Das Ministerium für Verkehr zielt mit der Roadmap reFuels auf den Hochlauf klimaneutraler Kraftstoffe ab und unterstützt diesen mit verschiedenen Maßnahmen. Aktuell ist eine Studie zur Sicherung der Kraftstoffversorgung für Baden-Württemberg in Arbeit.

Für E-Fahrzeuge von BOS ist üblicherweise eine nichtöffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur erforderlich, um die Verfügbarkeit der Lademöglichkeiten und damit Einsatzfähigkeit der E-Fahrzeuge sicherzustellen. Die Anforderungen an die nichtöffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur ergeben sich aus den einsatztaktischen Anforderungen. Zusätzlich kann in Abhängigkeit des Nutzungsszenarios öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur genutzt werden.

Derzeit wird von einem Bedarf von ca. 60 000 bis 100 000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Baden-Württemberg bis 2030 ausgegangen. Die benötigte Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist von der tatsächlich installier-

ten Ladeleistung, dem Anteil der Ladevorgänge an nichtöffentlich zugänglichen bzw. privaten Ladepunkten und der Fahrzeugladetechnologie abhängig. Die Planwerte für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur werden deshalb regelmäßig überprüft. Beispielsweise können an den heutzutage vermehrt installierten Schnellladepunkten mit hohen Ladeleistungen mehr E-Fahrzeuge im gleichen Zeitraum versorgt werden, als an Ladepunkten mit geringerer Ladeleistung. Aus diesem Grund ist der Planwert immer nur eine Momentaufnahme und von der tatsächlichen Marktentwicklung abhängig.

*2. Welche Synergien erwartet die Landesregierung für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben und Einrichtungen im Rettungswesen und Krankentransport beim Aufbau von Ladeinfrastruktur (und bei der Fahrzeugausstattung)?*

*3. Wie können landeseigene, kommunale aber auch private BOS-Einrichtungen von einer gemeinsamen Ladeinfrastruktur profitieren?*

Zu II. 2. und II. 3.:

Die Fragen II. 2. und II. 3. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anforderungen an die Ausstattung und Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur sind von den einsatztaktischen Anforderungen abhängig, wodurch sich entscheidet, bis zu welchem Umfang eine gemeinsame Ladeinfrastrukturnutzung in Frage kommt. Durch eine gemeinsame Nutzung von Ladeinfrastruktur können Einrichtungen zum Beispiel mit Blick auf den notwendigen Flächenbedarf und anfallende Kosten Vorteile generieren. Unabhängig von der tatsächlichen Nutzung sind beispielsweise auch wirtschaftliche Vorteile im Rahmen der gemeinsamen Beschaffung von Ladeinfrastruktur möglich.

Synergien bei der Nutzung von Ladeinfrastruktur sind insbesondere durch die gemeinsame Nutzung ausgewählter Ladepunkte grundsätzlich denkbar. Das Konzept der Polizei Baden-Württemberg sieht jedoch, unter anderem aus Sicherheitsgründen, eine standortbezogene und sich überwiegend nicht im öffentlichen Raum befindliche Verortung der Ladeinfrastruktur vor. Die speziellen taktisch-technischen Bedarfe für polizeiliche Einsatzfahrzeuge leiten sich zudem aus dem gesetzlichen Auftrag zur Gefahrenabwehr und Strafverfolgung ab und können nur bedingt mit den spezifischen Anforderungen anderer BOS verglichen werden. Perspektivisch kommt in Betracht, im Rahmen gemeinsamer Konzepte mit anderen BOS eine synergetische Nutzung der Ladeinfrastruktur zu prüfen.

Beim Rettungsdienst sind die Rettungsmittel jeweils einem Standort (Rettungswache, Notarztstandort) zugeordnet, sodass keine Synergien bei einer Ladeinfrastruktur an den einzelnen Standorten zu erwarten sind. Synergien würden sich nur bei einer Ladeinfrastruktur an den Krankenhäusern nutzen lassen, wenn die Patientenübergabe als Ladezeit genutzt werden würde. Der Aufbau einer solchen Ladeinfrastruktur liegt jedoch im Zuständigkeitsbereich der Krankenhausträger. So wurde beispielsweise ein E-Rettungswagen während einer zweiwöchigen Testphase der Malteser auf der Rettungswache im Diakonie-Klinikum Stuttgart an einer Ladestation geladen, welche durch die Klinik installiert wurde. Im Übrigen wird auf die Beantwortung zu Frage I. 5. verwiesen.

Für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr mit Elektro-Antrieb erscheinen Schnell-Ladestationen sinnvoll. Diese benötigen allerdings einen entsprechend leistungsfähigen Anschluss an das Stromnetz, welcher in den Feuerwehrhäusern im Bestand meist nicht vorhanden ist. Alternativ könnten solche Schnellladestationen an nicht so leistungsfähigen Anschlüssen mit Stromspeichern betrieben werden, diese treiben allerdings wiederum die Investitionskosten in die Höhe. Im Unterschied zur Polizei und den Hilfsorganisationen werden bei den Feuerwehren größtenteils Lkw genutzt. Die Kapazität der dort verbauten Batterien ist deutlich größer als die in Pkw eingesetzten Stromspeicher. Die Ladezeiten sind für die Lkw daher auch

deutlich länger, was dazu führt, dass das Nachladen von Batterien letztlich nur im Feuerwehrhaus sinnvoll ist.

Da Katastrophenschutzfahrzeuge disloziert in der Fläche stationiert sind, erscheint derzeit der Aufbau einer eigenen Ladeinfrastruktur nicht naheliegend.

*4. Welche Fördermöglichkeiten gibt es für Kommunen und Kreise für die Einrichtung von Ladeinfrastruktur in Feuer- und Rettungswachen, in Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen, etwa im Bereich der Notaufnahmen?*

Zu II. 4.:

Gemäß § 3 Absatz 1 FwG hat jede Gemeinde auf ihre Kosten eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten und zu unterhalten. Sie hat dabei unter anderem die Feuerwehrangehörigen aus- und fortzubilden (§ 3 Absatz 1 Nr. 1 FwG). Das Land unterstützt die Kommunen nach § 5 FwG insbesondere durch den Betrieb der Landesfeuerwehrschule und durch die Gewährung von Zuwendungen nach der Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über Zuwendungen für das Feuerwehrwesen (VwV Zuwendungen Feuerwehrwesen – VwV-Z-Feu). Die VwV-Z-Feu sieht keine Fördermöglichkeiten für Ladeinfrastrukturen bei Feuer- und Rettungswachen vor.

Zum Zweck der Förderung von Investitionen nach dem Rettungsdienstgesetz (RDG) und Sicherstellung einer bedarfsgerechten Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen der bodengebundenen Notfallrettung sowie der Berg- und Wasserrettung besteht die Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über die Förderung von Investitionen nach dem Rettungsdienstgesetz (VwV Förderung Rettungsdienst – VwV-F-RD). Das Land unterstützt den bodengebundenen Rettungsdienst im Zuge des Jahresförderprogrammes unter Berücksichtigung der jeweils im Staatshaushaltsplan zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel bei investiven Maßnahmen von Rettungswachen wie Neubau, Erweiterung, Umbau und Sanierung. Die VwV-F-RD, die den Bau von Rettungswachen durch die Leistungsträger im Rettungsdienst zum Gegenstand hat, sieht ebenfalls keine explizite Fördermöglichkeit für die Einrichtung von Ladeinfrastrukturen vor.

Für die im Geschäftsbereich des Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Integration liegenden Krankenhäuser und Pflegeeinrichtungen bestehen keine Fördermöglichkeiten für die Einrichtung von Ladeinfrastrukturen.

*5. Welche Rolle können gemeinsam genutzte induktive Ladeflächen wie im Modellprojekt der Landesgartenschau in Balingen spielen?*

Zu II. 5.:

Nach Auskunft der für das Modellprojekt zuständigen Stadtwerke Balingen kann in Abhängigkeit des Anwendungsfalls das induktive Laden eine weitere technologische Option zum Laden darstellen. Die begleitenden Fragestellungen (z. B. Zugänglichkeit, Abrechnung, Flächenverfügbarkeit) bestehen unabhängig von der Ladetechnologie. Das Modellprojekt im Rahmen der Landesgartenschau 2023 in Balingen ist Bestandteil des Forschungsprojekts ELINA zur Ladetechnologie der dynamischen drahtlosen Leistungsübertragung (Dynamic Wireless Power Transfer – DWPT). Bei dem dynamischen induktiven Laden handelt es sich um eine Technologie, um Elektrofahrzeuge während der Fahrt über in der Straße verlegte Sendespulen berührungslos aufzuladen. Ziel von ELINA ist es nach Auskunft der Stadtwerke Balingen, diese noch neue Technik für den Einsatz im Stadtbusverkehr umfassend nutzbar zu machen. Demzufolge werden in einem breiten Ansatz die Akzeptanz, die Planung, der Aufbau und der Betrieb der Ladeinfrastruktur und der Fahrzeuge untersucht (inklusive ihrer Rückwirkungen auf ihr Umfeld) und praktisch in dem Demonstrationssystem im Rahmen der Landesgartenschau und darüber hinaus angewendet. Das Forschungsprojekt wird im Verbund durch die EnBW, Stadtwerke Balingen, Forschungsstelle für Energiewirtschaft e. V. (FfE) und das Karlsruher Institut für Fahrzeugtechnik (KIT-FAST) im Zeitraum

vom 1. Juli 2022 bis 30. Juni 2025 durchgeführt. Projektträger ist das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Bei erfolgreichem Projektbetrieb ist ein dauerhafter Betrieb der induktiven Ladetechnik für den ÖPNV in Balingen angedacht, womit Treibhausgas-, Schadstoff- und Lärmemissionen gegenüber dem Dieselbusbetrieb reduziert werden können. Bei entsprechend positiver Entwicklung kann diese Technologie in weiteren Kommunen zum Einsatz kommen.

### III. Feuerwehr und Brandschutz

*1. In welchen Kommunen, Kreisen oder Werkfeuerwehren werden bereits Fahrzeuge der Feuerwehr mit klimaneutralen Antrieben eingesetzt (unter Angabe des Fahrzeugtyps und der Antriebstechnologie)?*

Zu III. 1.:

Nach den Angaben der zuständigen Behörden werden die in der folgenden Tabelle aufgeführten Fahrzeuge der Feuerwehr mit klimaneutralen Antrieben eingesetzt.

Gemeinde/Kreis/Firma	Fahrzeugtyp	Antriebs-technologie
Esslingen	Pkw Volkswagen eGolf	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr Flughafen Stuttgart	Kommandowagen Mitsubishi	Plug-In-Hybrid
Werkfeuerwehr Flughafen Stuttgart	Pkw Opel Corsa	Elektroantrieb
Landratsamt Heilbronn	Kommandowagen Audi Q5	Hybridantrieb
Landratsamt Ludwigsburg	Kommandowagen Mercedes-Benz GLC	Hybridantrieb
Ludwigsburg	Pkw Volkswagen eGolf	Elektroantrieb
Bad Mergentheim	Kommandowagen Ford Kuga	Hybridantrieb
Stuttgart	Drei Kommandowagen Audi-eTron	Elektroantrieb
Stuttgart	Mercedes-Benz Vito	Elektroantrieb
Stuttgart	Volkswagen eGolf	Elektroantrieb
Stuttgart	Drei Smart	Elektroantrieb
Landratsamt Rastatt	Kommandowagen Mercedes-Benz GLC 350e	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr Getinge	Gerätewagen	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr Freudenberg Weinheim	Zwei Mannschaftstransportwagen Mercedes-Benz Vito	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr Freudenberg Weinheim	Kommandowagen Volkswagen Passat GTE	Hybridantrieb
Baden-Baden	Kommandowagen eGolf	Elektroantrieb
Karlsruhe	Kommandowagen Mercedes-Benz GLC	Hybridantrieb
Karlsruhe	Pkw Volkswagen ID.3	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr Europa-Park	Gerätewagen	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr Europa-Park	Kommandowagen	Elektroantrieb
Tuttlingen	Pkw	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr Rolly-Royce Solution GmbH	Kommandowagen Mercedes-Benz EQC	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr Boehringer Ingelheim Biberach	Mehrzweckfahrzeug Mercedes-Benz GLC 350e	Hybridantrieb
Metzingen	Kommandowagen Mercedes-Benz GLC	Hybridantrieb
Reutlingen	Kommandowagen Volkswagen Passat GTE	Hybridantrieb
Reutlingen	Pkw BMW X1 xDrive 25e	Hybridantrieb
Reutlingen	Pkw Volkswagen eUp	Elektroantrieb
Geislingen	Kommandowagen Ford Kuga	Hybridantrieb
Tübingen	Pkw Volkswagen e-up move E61 E 1T	Elektroantrieb
Werkfeuerwehr CHT Dußlingen	Kommandowagen Ford Kuga	Hybridantrieb

Bei den tabellarisch aufgezählten Fahrzeugen handelt sich fast ausschließlich um Pkw oder Transportfahrzeuge.

*2. Inwiefern werden in der Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift Zuwendungen Feuerwehren (VwV ZFeu) Fahrzeuge mit beispielsweise elektrischen Antrieben einschließlich der notwendigen Infrastruktur berücksichtigt?*

Zu III. 2.:

Bei der Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift Zuwendungen Feuerwehren (VwV-Z-Feu) zum 1. Januar 2025 wird, im Rahmen der Transformation hin zu klimaneutralen Antriebssystemen, auch die Beschaffung von Großfahrzeugen mit elektrischen Antrieben betrachtet.

Feuerwehrfahrzeuge müssen eine besonders hohe Zuverlässigkeit aufweisen. Die aktuell verfügbaren Einsatzfahrzeuge mit elektrischem Antrieb weisen insgesamt mitunter noch Nachteile gegenüber den konventionell mit Dieselmotor betriebenen Fahrzeugen auf. Einerseits entsprechen diese Fahrzeuge aufgrund der schweren Akkus regelmäßig nicht den einschlägigen normativen Anforderungen, andererseits liegen die Beschaffungskosten für alternativ betriebene Fahrzeuge deutlich über den Kosten für konventionell betriebene Fahrzeuge.

Vor dem Hintergrund des derzeit noch bestehenden deutlichen Mehrpreises sowie den beschriebenen erforderlichen Eigenschaften eines Feuerwehrfahrzeugs mit alternativem Antrieb wäre ein hoher zusätzlicher Förderbetrag in der VwV-Z-Feu nicht angebracht, da dementsprechend andere notwendige Feuerwehrmaßnahmen im Land gegebenenfalls nicht gefördert werden könnten. Soweit eine Gemeinde ein Fahrzeug mit elektrischem Antrieb beschaffen möchte, wird die Maßnahme schon heute genauso wie andere Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb gefördert.

*3. Werden oder wurden – und in welchem Umfang – klimaneutrale Antriebe bei der Beschaffung landeseigener Feuerwehr-Fahrzeuge, etwa der Landesfeuerwehrschule oder der Flughäfen Stuttgart und Karlsruhe/Baden-Baden, in den nächsten Jahren berücksichtigt?*

Zu III. 3.:

Die an der Landesfeuerwehrschule zu Ausbildungszwecken genutzten Feuerwehrfahrzeuge sollen möglichst identisch sein mit den Fahrzeugen, die die Lehrgangsteilnehmenden in ihren Feuerwehren nutzen. Nur so ist eine praxisnahe Ausbildung möglich, die zu den Einsatzoptionen am Standort passt. Die Landesfeuerwehrschule plant daher mittelfristig die Ersatzbeschaffung von Löschfahrzeugen mit alternativen Antrieben. Dies ist maßgeblich von der Verfügbarkeit von Serienfahrzeugen mit alternativen Antrieben abhängig, die für den Einsatzbetrieb im Feuerwehren geeignet sind und den haushaltsrechtlichen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen. Für den Ausbildungsbetrieb an der Landesfeuerwehrschule ist die Eignung von Einsatzfahrzeugen mit Elektroantrieb grundsätzlich anzunehmen. Es sind nur kurze Fahrtstrecken zurückzulegen und eine Ladung kann regelmäßig erfolgen. Vorteilhaft wäre die geringere Lärmbelastung auf dem Übungsgelände, zumindest soweit die bei den derzeit am Markt erhältlichen Elektro-Feuerwehrfahrzeugen üblichen „Range-Extender“ bzw. Pumpenmotoren mit Verbrennungsmotor nicht benötigt werden. Aufgrund der geringen Jahresfahrleistung der Großfahrzeuge an der Landesfeuerwehrschule (im Durchschnitt unter 1 000 km, Jahresverbrauch im Durchschnitt pro Fahrzeug unter 300 l Diesel), ist allerdings ein vorzeitiger Austausch aus Nachhaltigkeitsgründen derzeit nicht vorgesehen.

Bei Fahrzeugen der Pkw- und Transporterklasse für den allgemeinen Dienstbetrieb an der Landesfeuerwehrschule sind bei Ersatzbeschaffungen Elektrofahrzeuge vorgesehen, ein Kommandowagen als Elektrofahrzeug befindet sich derzeit in der Beschaffung.

Bei der Werkfeuerwehr der Flughafen Stuttgart GmbH ist im kommenden Jahr die Beschaffung von drei Kommandowagen geplant; die Beschaffung erfolgt je nach Marktverfügbarkeit entweder als reine E-Fahrzeuge oder zumindest als Plug-In-

Hybrid. Auch bei der Umsetzung eines Konzeptes für Einsatzleitwagen sollen alternative Antriebe, sofern verfügbar und technisch realisierbar, eingesetzt werden. Darüber hinaus wird von der Werkfeuerwehr der Flughafen Stuttgart GmbH geprüft, inwieweit ein Teil der vorhandenen Fahrzeugflotte der Flughafenfeuerwehr auf alternative Antriebe umgestellt werden kann. Nach erfolgter Abfrage ist seitens der Werkfeuerwehr Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden derzeit keine Anschaffung von Feuerwehrfahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben geplant.

*4. Wie beurteilt und ggf. fördert sie die Entwicklung klimaneutraler Antriebe bei anderen feuerwehrtechnischen Gerätschaften, wie etwa hydraulischen Rettungsgeräten, Kettensägen oder Stromerzeugern?*

Zu III. 4.:

Bei den Feuerwehren werden zahlreiche Geräte eingesetzt, die mit Verbrennungs- oder Elektromotor betrieben werden. In den letzten Jahren hat sich die Akku-Technologie in unterschiedlichsten Bereichen für Werkzeuge und Geräte durchgesetzt, Hersteller von Kettensägen haben aber auch Interesse am Einsatz klimaneutraler Kraftstoffe geäußert.

So werden bereits immer häufiger akkubetriebene hydraulische Rettungsgeräte und Kettensägen eingesetzt. Aufgrund dieser Entwicklung können akkubetriebene hydraulische Rettungsgeräte und Kettensägen im Rahmen der Förderungen nach der Verwaltungsvorschrift Zuwendungen Feuerwehrewesen als Alternativsysteme anerkannt werden. Bei der Landesfeuerweherschule werden bei feuerwehrtechnischen Gerätschaften (Belüftungsgeräte, hydraulische Rettungsgeräte, Kettensägen u. ä.) weitgehend Elektro- bzw. Akku-Geräte beschafft, diese haben sich im Ausbildungsbetrieb der Landesfeuerweherschule bewährt. Zu beachten ist hierbei eine entsprechende Redundanz.

Bei Geräten, die für den Betrieb viel Energie benötigen, wie Stromerzeuger oder große Drucklüfter, sind Verbrennungsmotoren derzeit alternativlos. Benzin hat einen Heizwert von ungefähr 8,5 kWh pro Liter. Einen Verbrennungsmotor mit 5 l-Kraftstofftank durch einen Akku zu ersetzen, würde zu Lösungen führen, die mehrere hundert Kilogramm wiegen. Ob der klassische Stromerzeuger von leistungsfähigen Stromspeichern abgelöst werden kann bleibt abzuwarten. Hier ist auch eine differenzierte Betrachtung zwischen Standardeinsätzen und etwaigen Großschadenslagen notwendig.

*5. Inwieweit kann der für Aufstellflächen für die Feuerwehr gültige Wert einer maximalen Traglast von 16 Tonnen (gemäß Landesbauordnung) ein Hindernis für den Einsatz von schwereren E-Feuerwehrfahrzeugen sein?*

Zu III. 5.:

Bei künftigen normativen Anforderungen an Feuerwehrfahrzeuge muss auch weiterhin die Verzahnung zwischen baurechtlichen Vorgaben an Feuerwehrflächen einerseits und Fahrzeugmasse und Achslasten der Einsatzfahrzeuge andererseits berücksichtigt werden. Eine Erhöhung der Tragfähigkeit von Flächen für die Feuerwehr im Bestand ist meist nicht möglich; dadurch ist eine Deckelung der möglichen zulässigen Gesamtmasse der Feuerwehrfahrzeuge gegeben.

Die bekannten Massengrenzen der Aufstellflächen der Feuerwehren, zum Beispiel 16 Tonnen zulässige Gesamtmasse, werden sich mit der Neuauflage der Norm DIN 14090 und der zugehörigen Verwaltungsvorschrift Flächen für Rettungsgeräte der Feuerwehr auf Grundstücken (VwV Feuerwehrflächen) nicht verändern. Gleichzeitig werden Einsatzfahrzeuge durch alternative Antriebe schwerer. Dies wird vermutlich eine Neubetrachtung von Beladung, Löschmittelmengen und Besatzungsstärke von Einsatzfahrzeugen nach sich ziehen. Hier ist gleichermaßen die Reduzierung von Beladung, die Reduzierung der Löschmittelmengen und die Reduzierung der Besatzung zum Beispiel von Gruppe (9 Personen) auf Staffel (6 Personen) zu prüfen.



#### IV. Rettungsdienst und Krankentransport

*1. Wie werden die notwendigen Mehrkosten für die Ausrüstung mit Ladeinfrastruktur von Rettungswachen in der Verwaltungsvorschrift Förderung Rettungsdienst (VwV RD-Förderung) berücksichtigt?*

Zu IV. 1.:

Mehrkosten für die Ausrüstung von Rettungswachen mit einer Ladeinfrastruktur werden in der VwV Förderung Rettungsdienst nicht explizit berücksichtigt. Die VwV Förderung Rettungsdienst beschreibt für den bodengebundenen Rettungsdienst die Grundlage für Investitionsförderungen von baulichen Maßnahmen, welche durch die Planungsgrundlagen konkretisiert und näher beschrieben werden. Rettungsmittel werden im bodengebundenen Rettungsdienst vom Land Baden-Württemberg nicht gefördert.

Da das Antragsvolumen im Rettungsdienst die bereitgestellten Fördermittel bei Weitem übersteigt, besteht derzeit auch kein Spielraum, überobligatorische zusätzliche Ausstattungen in die Förderung aufzunehmen.

*2. Werden – und in welchem Umfang – etwaige Mehrkosten für Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben bei den Sonderrettungsdiensten übernommen?*

*3. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung, inwieweit die Kostenträger der Rettungsdienste bereit sind, die entstehenden Mehrkosten für Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben zu übernehmen?*

Zu IV. 2. und IV. 3.:

Die Fragen zu IV. 2. und IV. 3. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land hat die Wahrnehmung der Aufgaben des Rettungsdienstes der Selbstverwaltung aus Leistungs- und Kostenträgern übertragen. Die Planung konkreter Maßnahmen wird auf Bereichsebene durch die Selbstverwaltung in den jeweiligen Bereichsausschüssen in eigener Verantwortung vorgenommen.

Die Sonderrettungsdienste erhalten im Rahmen der Rettungsmittelförderung jährlich einen Betrag für die Beschaffung von Fahrzeugen für den Berg- bzw. Wasserrettungsdienst. Welche Fahrzeuge beschafft werden, insbesondere welche Antriebsart diese haben, entscheiden die Sonderrettungsdienste. Dies hat keinen Einfluss auf den zur Verfügung stehenden Fördermittelbetrag. Der Landesregierung liegen daher keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellungen vor.

*4. Wie kann aus ihrer Sicht im Bereich des Krankentransportes der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe gefördert werden?*

Zu IV. 4.:

Das Krankentransportwesen ist ein rein wirtschaftlicher Bereich und unterliegt dem freien Wettbewerb. Der Umstieg auf klimaneutrale Antriebe obliegt dem im Regelfall privatwirtschaftlichen Transporteur unter unternehmerischen Gesichtspunkten. Der Bereich des Krankentransports ist daher nicht von der Rettungsdienstförderung nach der VwV Förderung Rettungsdienst umfasst. Eine Förderung des Umstiegs auf klimaneutrale Antriebe im Krankentransportwesen wäre durch die Kostenträger zu prüfen.

*5. Welche Erkenntnisse liegen ihr zum Einsatz von regenerativen Kraftstoffen in Rettungshubschraubern und -booten vor?*

Zu IV. 5.:

Nach Auskunft der DRF und der ADAC Luftrettung werden im Rahmen des europäischen ReFuelEU Aviation Verordnungsentwurfs (nachhaltige Flugzeugtreibstoffe) in enger Zusammenarbeit zwischen Kraftstofflieferanten und Triebwerksherstellern an der konstanten Optimierung der Schadstoffemissionswerte durch die schrittweise ansteigende Einbringung und Zulassung von nachhaltigen Luftfahrzeugkraftstoffen (Sustainable Aviation Fuel – SAF) gearbeitet. Aktuell sind sowohl Triebwerke als auch Hubschrauber für eine Nutzung von 50 Prozent SAF zugelassen. Eine Zulassung auf 100 Prozent befindet sich in der Erprobung bei zwei Triebwerksherstellern. Die EU gibt für das Jahr 2050 eine Beimischung von 70 Prozent SAF vor.

Sowohl die DRF als auch der ADAC, mithin die beiden in Baden-Württemberg tätigen Luftrettungsunternehmen, testen an einzelnen Standorten in Deutschland die Nutzung von SAF. Mit Blick auf eine Ausweitung der Nutzung von SAF auf weitere Standorte gilt es nach Mitteilung der DRF und des ADAC zu bedenken, dass die Nutzung von SAF aktuell dreifach höhere Kosten als der herkömmliche Kraftstoff bedeutet, unter anderem da die Mengen klein sind und der herkömmliche Kraftstoff nicht besteuert wird.

Für Rettungsboote, wie für viele vergleichbare Boote, sind batterie-elektrische Antriebe aufgrund der geringen Reichweite bei den notwendigen Geschwindigkeiten keine Option. Für Diesel-betriebene Boote sind HVO als klimafreundlicher Dieselerersatz bereits heute eine Option. Die meisten Rettungsboote haben heute leistungsstarke Benzin-Motoren. Dafür wird es in den nächsten zehn Jahren keinen direkt verwendbaren Ersatz (E-Benzin) geben, außer wenn grünes Methanol zu Benzin weiterverarbeitet werden könnte. Bei der Umsetzung der Maßnahme klimaneutraler Bodensee der Roadmap reFuels für Baden-Württemberg stehen Fördermittel auch für den Einsatz klimaneutraler Kraftstoffe in Rettungsbooten zur Verfügung.

## V. Polizei

*1. Wie bewertet die Landesregierung im Hinblick auf die Umstellung des Polizeifuhrparks die ihr bekannten Ergebnisse von Studien und Erfahrungen aus Pilotprojekten anderer Länder, und welche Konsequenzen folgen daraus für Baden-Württemberg?*

Zu V. 1.:

Die Polizei Baden-Württemberg verfügt, in stetig zunehmender Anzahl, seit dem Jahr 2015 über Fahrzeuge mit alternativen Antrieben. Neben diversen Modellen mit reinen Elektromotoren sind bereits mehrfach Fahrzeuge mit Benzin-Hybrid- und Diesel-Plug-In-Motoren, aber auch ein mit Wasserstoff angetriebenes Brennstoffzellenfahrzeug, auf ihre Geeignetheit zur Verwendung im Polizeifuhrpark getestet sowie als Logistik- und Transportfahrzeuge eingesetzt worden. Neben dem erwähnten Test bei ILab Kehl werden bei anderen Polizeipräsidiien zwei Elektrokräder erprobt. Insofern liegen der Polizei Baden-Württemberg weitreichende Praxiserfahrungen mit alternativ angetriebenen Fahrzeugen unterschiedlicher Kategorien (Pkw, Transporter und Motorräder) und Antriebsarten vor, auf die aufgebaut werden kann. Mit der ebenfalls bereits erwähnten Untersuchung des Fuhrparks der Polizei BW durch das Fraunhofer Institut kann die Polizei Baden-Württemberg somit auf eine für ihren Fuhrpark individuell erstellte und zeitlich aktuelle Analyse (Ergebnisbericht vom 3. März 2023) zurückgreifen.

Im Rahmen der Umsetzung der Roadmap reFuels und der Landesstrategie des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen für die Umstellung des Polizeifuhrparks wird in engem Austausch mit dem Ministerium des Inneren,

für Digitalisierung und Kommunen der künftige Bedarf an reFuels für strategische Fahrzeuge berechnet, die sich nicht für die Elektrifizierung eignen.

Das Projekt „Polizeifuhrpark 2022“ steht im Austausch mit analogen Projekten der Polizeien anderer Länder, zuvorderst den Projekten in Niedersachsen und Bayern. In vielen anderen Ländern sowie bei den Polizeien des Bundes befinden sich die Projekte noch im Planungsstadium oder in einer frühen Phase. Die bei persönlichen Austauschen mit den Projektgruppen in Niedersachsen und Bayern sowie bei einem Bundeskongress „Elektromobilität in polizeilichen Flotten“ im Mai 2023 erlangten Informationen bestätigten die vom Projekt „Polizeifuhrpark 2022“ definierten Aufgabenstellungen zur Neuausrichtung des Polizeifuhrparks. Ebenso sind die Ergebnisse aus dem Bericht „Elektromobilität für behördliche Flotten“, der auf dem gemeinsamen Projekt „lautlos&einsatzbereit“ der TU Braunschweig und der Polizei Niedersachsen basiert, mit den aus dem Projekt „Polizeifuhrpark 2022“ vorliegenden Erfahrungen und Erkenntnissen aus den diversen eigenen Fahrzeugtests sowie der Fuhrparkanalyse des Fraunhofer Instituts weitestgehend deckungsgleich.

Insofern sind derzeit keine Anpassungen erforderlich. Diese Erforderlichkeit ergibt sich jedoch nach Abschluss des vorgenannten Projekts, wenn die vom Fraunhofer Institut und im Projekt „Polizeifuhrpark 2022“ erarbeiteten Ergebnisse umgesetzt werden sollen. In diversen Vorträgen und Workshops beim o. g. Bundeskongress sowie in bilateralen Kontakten mit der Projektgruppe in Niedersachsen wurde deutlich, dass eine umfassende Umstellung des Fuhrparks angesichts der damit verbunden Mehraufwände sowie der technischen und rechtlichen Komplexität einer Transformation nicht mit dem Bestandspersonal im Rahmen der Alltagsorganisation erfolgen sollte, sondern durch ein (Folge-)Projekt oder eigens hierfür vorgesehenes, evtl. zusätzliches Personal wahrgenommen werden müsste, worüber der Haushaltsgesetzgeber im Rahmen der Planaufstellungen zu befinden hat. Dies gilt jedoch nicht nur für die Polizei, sondern auch für andere an der Umstellung beteiligten Behörden und Institutionen (bspw. Parkraumbewirtschaftung Baden-Württemberg, Ämter Vermögen und Bau).

*2. Was hat die Studie des Fraunhofer Instituts zur Analyse des Fuhrparks der Polizei ergeben in Bezug auf die technische Umstellung des Fuhrparks der Polizei?*

Zu V. 2.:

Das Fraunhofer Institut erkennt auf Basis der aktuell auf dem Markt verfügbaren Fahrzeugmodelle ein Elektrifizierungspotenzial von 67 Prozent bei den von der Analyse des Polizeifuhrparks umfassten Fahrzeugen. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich dieses Potential nicht auf den Gesamtfuhrpark der Polizei von derzeit rund 5 400 Fahrzeugen, sondern nur auf die vom Institut untersuchten Fahrzeugkategorien Kleinwagen, Pkw der Kompakt- und Mittelklasse, der Oberen Mittelklasse, SUV, Transporter, Großraumtransporter und Krafträder sowie auf die Einsatzzwecke Einsatz- und Streifendienst, Ermittlungsdienst und Fiskal/Stab, bezieht. Zum Untersuchungszeitpunkt waren insgesamt 4 675 Fahrzeuge diesen Segmenten zuzuweisen. Bei einem aktiven Fuhrparkmanagement, das auch ein gezieltes Vorhalten von Fahrzeugen für Fahrprofile, die von Elektrofahrzeugen aktuell nicht bewältigt werden können, erfordert, hat das Fraunhofer Institut ein Elektrifizierungspotenzial von sogar 90 Prozent erkannt. Beide Elektrifizierungspotenziale sind jedoch nur bei Vorliegen idealer Rahmenbedingungen, insbesondere hinsichtlich der verfügbaren Ladeinfrastruktur (bspw. für jedes Fahrzeug ein separater Ladepunkt), realisierbar.

Die auf Basis von drei Flottenszenarien durchgeführte ökonomische Analyse zur Umstellung des Polizeifuhrparks führt nach Berechnungen des Fraunhofer Instituts bis zum Jahr 2030 insgesamt weder zu massiven finanziellen Mehrbelastungen noch zu deutlichen Einsparungen. Aktuelle Leasingausschreibungen des Präsidiums Technik, Logistik, Service der Polizei deuten allerdings auf höhere Beschaffungskosten von Elektrofahrzeugen hin.

Bei der Wertung des Ergebnisses des Fraunhofer Instituts ist zudem zu berücksichtigen, dass die in die Berechnung eingeflossenen Kosten für die erforderliche Ladeinfrastruktur auf den bis dato vorliegenden Erfahrungen der Polizei bei der Installation von Ladepunkten basieren. Diese Installationen konnten bisher meist ohne aufwändige Ertüchtigungsmaßnahmen von Liegenschaften durchgeführt werden, da nur für einzelne oder wenige Fahrzeuge an einem Standort Ladepunkte eingerichtet werden mussten. Bei einer weitreichenden Elektrifizierung des Fuhrparks werden jedoch Ertüchtigungsmaßnahmen, bspw. die Erhöhung der Leistungskapazität des Netzanschlusses der Liegenschaften, die Errichtung von Trafostationen oder/und umfangreiche Verkabelungsarbeiten, erforderlich. Darüber hinaus sind auch Kosten für Maßnahmen zur Gewährleistung eines krisenfesten Polizeifuhrparks, insbesondere durch Anschluss von Ladepunkten an Notstromnetze oder Netzersatzanlagen, die bei Stromausfällen die Energieversorgung der Liegenschaften und somit künftig auch der Fahrzeuge sicherstellen müssen, zu kalkulieren. Da der überwiegende Teil der derzeit vorhandenen Netzersatzanlagen für eine solche Lastzunahme nicht ausreichend dimensioniert sind, fallen auch hier Kosten für die Ertüchtigung der Anlagen an. Diese zusätzlichen Investitionskosten führen in Abwandlung zum Ergebnis des Fraunhofer Instituts zu einer deutlichen Erhöhung des Finanzmittelbedarfs in den nächsten Jahren.

*3. Wann wird entsprechend der Ergebnisse der Studie des Fraunhofer-Instituts der Polizeifuhrpark auf Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben umgestellt sein?*

Zu V. 3.:

Die Polizei Baden-Württemberg ist grundsätzlich bestrebt, die Umstellung des Polizeifuhrparks zügig zu realisieren. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass das vom Fraunhofer Institut erkannte Elektrifizierungspotenzial das Resultat einer rein technischen Analyse ist. Dieses beinhaltet nicht die taktischen Erfordernisse an die Fahrzeuge, insbesondere nicht die jederzeitige Verfügbarkeit sowie uneingeschränkte Einsatzfähigkeit. Diese taktische Betrachtung wird derzeit vom Projekt „Polizeifuhrpark 2022“ vorgenommen.

Abhängig von den Ergebnissen des Projekts, aber auch den weiteren technischen Entwicklungen auf dem Fahrzeugmarkt sowie den Möglichkeiten zum Einsatz von synthetischen Kraftstoffen (Verwendung von reFuels; der Fuhrpark der Polizei ist im Maßnahmenpaket der „Roadmap reFuels“ des Landes explizit erwähnt), kann erst in der Folge eine Zeitschiene bzw. ein Konzept zur Umstellung des Polizeifuhrparks erstellt werden.

Eine zügige Elektrifizierung des Polizeifuhrparks ist von der rechtzeitigen Errichtung der erforderlichen Ladeinfrastruktur sowie den hierfür erforderlichen Haushaltsmitteln abhängig, worüber der Haushaltsgesetzgeber im Rahmen der jeweiligen Planaufstellung zu befinden hat.

*4. Was hat die Studie des Fraunhofer Instituts zur Analyse des Fuhrparks der Polizei ergeben bezüglich der sozialen Akzeptanz von Fahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben durch die Nutzerinnen und Nutzer?*

Zu V. 4.:

Die Akzeptanzanalyse, die in Form einer allen Beschäftigten der Polizei zugänglichen Onlinebefragung durchgeführt worden ist und an der sich insgesamt 2 677 Personen beteiligt haben, hat eine überwiegend positive Einstellung gegenüber der Umstellung und Ausweitung des Fuhrparks hin zu mehr alternativen Antrieben ergeben. Zwar sind derzeit teilweise noch Bedenken hinsichtlich der Reichweite, der Ladedauer und der vorhandenen Ladeinfrastruktur vorhanden, die mit der Beschaffung und Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben verbundene Innovation und das Image werden jedoch als positiv erachtet.

*5. Mit welchen Maßnahmen will die Landesregierung bei Entscheiderinnen/Entscheidern und Nutzerinnen/Nutzern die Akzeptanz für Anschaffung und Nutzung von Fahrzeugen mit klimaneutralen Antrieben fördern?*

Zu V. 5.:

In Anbetracht der klimatischen Entwicklungen sowie der damit verbundenen gesetzlichen Regelungen zur Verwirklichung der Klimaziele ist die Umstellung des Polizeifuhrparks zwangsläufig. Nicht zuletzt haben zahlreiche Fahrzeughersteller bereits das Produktionsende von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren angekündigt.

Die hohe Beteiligung an der Onlinebefragung und das insgesamt positive Ergebnis zeigen, dass bei den Beschäftigten der Polizei die Akzeptanz hinsichtlich der unausweichlichen Umstellung des Polizeifuhrparks auf Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen weitestgehend vorhanden ist. Dennoch ist es im weiteren Prozess der Fuhrparkumstellung erforderlich, die Beschäftigten durch eine größtmögliche Transparenz und offensive Kommunikation mitzunehmen, um so derzeit noch existierende Bedenken und ggf. Hemmnisse bei der Nutzung der Fahrzeuge zu reduzieren. Der Abschlussbericht des Projekts „Polizeifuhrpark 2022“, der eine Strategie zur Umstellung des Fuhrparks beinhalten soll, kann hierfür eine Ausgangsbasis sowie Diskussions- und Informationsgrundlage sein.

Daneben müssen auch derzeit noch bestehende Berührungspunkte mit der neuen Technik abgebaut werden. So sollen Unsicherheiten bei der Nutzung der Fahrzeuge, die bei vielen Polizeibeschäftigten noch vorhanden sind, durch gezielte Fahrzeugeinweisungen und die Möglichkeit zu ggf. begleiteten Fahrten mit solchen Fahrzeugen beseitigt werden. Dieses wird durch die zunehmende Anzahl und Verfügbarkeit von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben unterstützt. Nicht zuletzt sollen aber auch die Prozesse zur Bereitstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur vereinfacht und die Beteiligung der Fuhrparkverantwortlichen bei den Dienststellen und Einrichtungen intensiviert werden.

*6. Welche Konzepte liegen vor, um auch Fahrzeuge im Einsatz- und Streifendienst mit häufigen Fahrten und kurzen Standzeiten verstärkt mit klimaneutralen Antrieben auszurüsten?*

Zu V. 6.:

Die Erstellung eines Konzepts für die Fahrzeuge im Einsatz- bzw. Streifendienst ist ebenfalls von den Ergebnissen des Projekts „Polizeifuhrpark 2022“, insbesondere aber auch von dem Analysebericht des Fraunhofer Instituts zu den beim InnovationLab des Polizeireviers Kehl getesteten Elektrofahrzeugen, abhängig.

Strobl

Minister des Inneren,  
für Digitalisierung und Kommunen