

## **Antrag**

**der Abg. Friedrich Haag und Julia Goll u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung  
und Kommunen**

### **Klimapolitische Herausforderungen der Fahrzeugflotte der Landespolizei**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. was sie dazu bewogen hat, im Rahmen der kürzlich bekannt gegebenen Beschaffung von 1 000 neuen Einsatzfahrzeugen erstmals die Kategorie „Kompakte Sports Utility Vehicles“, kurz Kompakt-SUV vorzusehen;
2. wie sich die neu beschafften Einsatzfahrzeuge in die folgenden Kategorien eingliedern: Streifenfahrzeuge, Sonderfahrzeuge, sonstige Fahrzeuge (wie bspw. Dienstwagen des Polizeipräsidenten, Zivilfahrzeuge, etc.);
3. aufgrund welcher Erwägungen sie die jeweiligen Quoten der Antriebsarten, Verbrenner, Hybrid sowie rein elektrisch festgelegt hat;
4. wie hoch nach dem genannten Beschaffungsschritt der Anteil von Verbrennern, Hybriden sowie reinen Elektroautos in der gesamten Flotte der Landespolizei ist;
5. wie sich diese Fahrzeuge anteilig auf die jeweiligen Polizeipräsiden verteilen;
6. welche Gründe für diese Verteilung maßgeblich sind;
7. inwieweit die in den Polizeirevieren vor Ort bestehende Infrastruktur, insbesondere die Ladeinfrastruktur einschließlich von Photovoltaikanlagen sich als Gunst- oder Ungunstfaktoren bezüglich der E-Mobilität darstellt;
8. ob sie für die Polizeireviere, in denen Hybrid- und rein batterieelektrische Fahrzeuge genutzt werden sogenannte Ökostrom-Tarife abgeschlossen hat oder dies beabsichtigt;
9. welche Mehrkosten dem Land durch die Beschaffung von Hybrid- und vollelektrischen Fahrzeuge entstanden sind;

Eingegangen: 27.3.2024/Ausgegeben: 23.4.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

10. welchen Klimaschutzeffekt es aus ihrer Sicht hätte, die Betankung von Dienstfahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf HVO 100 umzustellen;
11. ob sie die Einschätzung teilt, dass in der relativ jungen Personenfahrzeugflotte der Polizei HVO 100 ohne technische Einschränkung getankt werden könnte;
12. ob sie spätestens nach Freigabe von HVO 100 an öffentlichen Tankstellen die erforderlichen Schritte einleiten wird, diesen klimaschonenden Kraftstoff zu verwenden.

27.3.2024

Haag, Goll, Weinmann, Karrais, Haußmann,  
Dr. Timm Kern, Bonath, Fischer, Heitlinger,  
Hoher, Dr. Jung, Scheerer, Dr. Schweickert FDP/DVP

### Begründung

Mit Pressemitteilung vom 29. Februar informiert das Innenministerium über die jüngste Beschaffungsrunde von rund 1 000 Polizeifahrzeugen. Neben den unterschiedlichen Antriebsarten fällt den Antragstellern auf, dass wiederum (vgl. Antrag „Kraftstoffversorgung der Polizei defossilisieren“, Drucksache 17/891) keine Vorkehrungen zur Nutzung von synthetischen oder synthetisierten Kraftstoffen wie HVO 100 getroffen werden.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 17. April 2024 Nr. IM3-0141.5-524/7/4 nimmt das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. was sie dazu bewogen hat, im Rahmen der kürzlich bekannt gegebenen Beschaffung von 1 000 neuen Einsatzfahrzeugen erstmals die Kategorie „Kompakte Sports Utility Vehicles“, kurz Kompakt-SUV vorzusehen;*

Zu 1.:

Die Beschaffung von Leasingfahrzeugen für den Fuhrpark der Polizei Baden-Württemberg erfolgt regelmäßig in Form europaweiter Ausschreibungen, die durch das Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei Baden-Württemberg (PTLS Pol) durchgeführt werden.

Durch das PTLS Pol werden dabei taktische, technische und wirtschaftliche Aspekte vor jeder Leasing-Fahrzeugausschreibung für den Polizeifuhrpark bewertet.

Bereits seit dem Jahr 2022 werden die Fahrzeugklassen, Vertragslaufzeiten und Laufleistungen der Leasing-Einsatzfahrzeuge aus taktisch-technischen Gründen und aus Wirtschaftlichkeitsgründen stärker differenziert. Die bisherige Standardisierung und Fokussierung eines Großteils der Streifenfahrzeuge auf das Fahrzeugsegment „Pkw Mittelklasse Kombi“ wurde aufgehoben. So wurde im Jahr 2022 zunächst ein zusätzliches Ausschreibungslos für Leasingfahrzeuge in der Transporterklasse etabliert. Über dieses Los wurden in den Fahrzeugausschreibungen der Jahre 2022 und 2023 beispielsweise hoch frequentierte und auch stark strapa-

zierte Fahrzeuge der Streifendienste durch das Modell Mercedes-Benz Vito in der Transporterklasse realisiert. Diese Fahrzeugklasse bietet aufgrund ihrer Auslegung als Nutzfahrzeug ein besseres Raumangebot mit hoher Zuladungskapazität und ist zugleich weniger anfällig für polizeitypische Beschädigungen im Fahrzeuginnenraum, die durch eine Dauernutzung bei der Leasingrückgabe regelmäßig kostenintensiv zu Buche schlagen.

Insbesondere für die Ermittlungsdienste der Polizeireviere (Bezirksdienste und Polizeiposten) wurden den Rückmeldungen der Dienststellen entsprechend mit der Leasing-Fahrzeugausschreibung des Jahres 2023 auch kompakte Streifenfahrzeuge ausgeschrieben, die aufgrund der Bewertung des aktuellen Fahrzeugmarktes (insbesondere Verfügbarkeit von Fahrzeugmodellen, Restwertstabilität, herstellerseitige Einsatzfahrzeugvorrüstungen) sowie unter Berücksichtigung der taktisch-technischen Anforderungen in der Fahrzeugklasse „Kompakt-SUV“ als bedarfsgerecht eingestuft wurden. Die gelieferten Modelle vom Typ BMW X1 gewährleisteten dabei in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz zudem verbrauchsgünstige Werte.

*2. wie sich die neu beschafften Einsatzfahrzeuge in die folgenden Kategorien eingliedern: Streifenfahrzeuge, Sonderfahrzeuge, sonstige Fahrzeuge (wie bspw. Dienstwagen des Polizeipräsidenten, Zivilfahrzeuge, etc.);*

Zu 2.:

Die beschafften Fahrzeuge der Transporterklasse sowie der Pkw Mittelklasse werden bei den regionalen Polizeipräsidien vorwiegend als Streifenfahrzeuge bei den Polizeireviere (Dienstgruppen), bei der Verkehrspolizei sowie in neutraler Ausführung bei Organisationseinheiten der Kriminalpolizei verwendet. Weitere Fahrzeuge sind bei Organisationseinheiten der Bereitschafts- und der Wasserschutzpolizei und zu Ausbildungszwecken an der Hochschule für Polizei eingesetzt.

Streifenfahrzeuge aus der Fahrzeugklasse „Kompakt-SUV“ werden ebenso wie die batterieelektrischen Fahrzeuge vorrangig bei den Polizeireviere für Posten-, Bezirks- und Ermittlungsdienste sowie für Aufgaben der Prävention verwendet. Lediglich rund 40 Fahrzeuge wurden in neutraler Ausführung beschafft und sind bspw. bei Organisationseinheiten der Kriminalpolizei, des Landeskriminalamts und als Poolfahrzeuge bei den Dienststellen und Einrichtungen eingesetzt.

*3. aufgrund welcher Erwägungen sie die jeweiligen Quoten der Antriebsarten, Verbrenner, Hybrid sowie rein elektrisch festgelegt hat;*

*9. welche Mehrkosten dem Land durch die Beschaffung von Hybrid- und vollelektrischen Fahrzeuge entstanden sind;*

Zu 3. und 9.:

Zu den Ziffern 3 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Land nimmt beim Klimaschutz eine wichtige Vorbildfunktion ein und hat sich gemäß § 11 Absatz 1 Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg (KlimaG BW) zum Ziel gesetzt, die Landesverwaltung bis zum Jahr 2030 nettotreibhausgasneutral zu organisieren. Hierzu müssen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeugflotte der Landesverwaltung reduziert werden. Zudem sind Kraftfahrzeuge gemäß Ziffer 3.1.3 der Verwaltungsvorschrift des Finanzministeriums für den Kraftfahrzeugbetrieb des Landes (VwV Kfz) grundsätzlich mit alternativen Antriebsformen zu beschaffen.

Gemäß Paragraph 4 Absatz 1 Nr. 8 des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz – SaubFahrzeugBeschG) sind Einsatz- und Spezialfahrzeuge von den Vorschriften dieses Gesetzes ausgenommen. Dennoch wurde bereits vor Jahren die Transformation des polizeilichen Fuhrparks eingeleitet und Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb zunächst für Logistik- und Fiskalzwecke in den Bestand aufgenommen.

Ein im Jahr 2019 für den Polizeifuhrpark begonnener Test von Einsatzfahrzeugen mit Plug-In-Antrieb sowie eine ab dem Jahr 2022 durchgeführte Erprobung von Einsatzfahrzeugen mit batterieelektrischem Antrieb im 24/7-Betrieb haben gezeigt, dass beide alternativen Antriebsformen die taktisch-technischen Anforderungen für Teile des Polizeifuhrparks erfüllen werden. Vor diesem Hintergrund wurde in den Leasing-Fahrzeugausschreibungen der Jahre 2022 und 2023 der Anteil von Fahrzeugen mit Plug-In-Hybrid-Antrieb und mit batterieelektrischem Antrieb erhöht.

Die vorliegenden Erfahrungen wurden durch Ergebnisse einer wissenschaftlichen Begleitung durch das Fraunhofer Institut bestätigt. Die ökonomische Analyse im Rahmen der durchgeführten Studie zeigt auf, dass eine Elektrifizierung des Polizeifuhrparks wirtschaftlich weder zu massiven Mehrbelastungen noch zu deutlichen Einsparungen führen würde. Aus der Leasing-Fahrzeugausschreibung 2023 ergeben sich für die in Rede stehenden Fahrzeuge je nach Ausstattungsvariante, Leasingdauer und Fahrleistung niedrigere bzw. höhere Leasingraten (monatlich. Leasingkosten von minus ca. 15 Prozent bis plus ca. 40 Prozent gegenüber vergleichbaren Fahrzeugmodellen der Pkw Mittelklasse Kombi mit Dieselmotor). Diesen stehen absehbar günstigere operative Kosten bezüglich Energie und Wartung gegenüber. Darüber hinaus ergeben sich weniger Kosten durch den Wechsel bei den Fahrzeugkategorien.

4. wie hoch nach dem genannten Beschaffungsschritt der Anteil von Verbrennern, Hybriden sowie reinen Elektroautos in der gesamten Flotte der Landespolizei ist;

5. wie sich diese Fahrzeuge anteilig auf die jeweiligen Polizeipräsidien verteilen;

Zu 4. und 5.:

Die Ziffer 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anteile sowie die Verteilung von Verbrennern, Hybriden sowie rein batterieelektrischen Fahrzeugen nach der jeweiligen Auslieferung ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle, welche aufgrund der Rundungsthematik geringfügig von 100 % abweicht:

Dienststelle/Einrichtung	Verbrenner	Plug-in-Hybride	Elektro
Polizeipräsidium Aalen	5,08%	0,46%	0,19%
Polizeipräsidium Freiburg	6,34%	0,76%	0,24%
Polizeipräsidium Heilbronn	5,34%	0,24%	0,26%
Polizeipräsidium Karlsruhe	5,34%	0,20%	0,17%
Polizeipräsidium Konstanz	4,54%	0,24%	0,30%
Polizeipräsidium Ludwigsburg	5,49%	0,09%	0,22%
Polizeipräsidium Mannheim	7,84%	0,37%	0,41%
Polizeipräsidium Offenburg	4,45%	0,11%	0,32%
Polizeipräsidium Pforzheim	3,89%	0,15%	0,17%
Polizeipräsidium Reutlingen	6,71%	0,28%	0,30%
Polizeipräsidium Ravensburg	3,52%	0,59%	0,15%
Polizeipräsidium Stuttgart	6,54%	0,30%	0,43%
Polizeipräsidium Ulm	5,47%	0,11%	0,24%
Polizeipräsidium Einsatz	14,12%	0,22%	0,06%
Hochschule für Polizei	2,76%	0,15%	0,00%
Landeskriminalamt	2,63%	0,04%	0,04%
Präsidium Technik, Logistik, Service der Polizei	1,98%	0,02%	0,15%
<b>Gesamt</b>	<b>92,04%</b>	<b>4,33%</b>	<b>3,65%</b>

*6. welche Gründe für diese Verteilung maßgeblich sind;*

Zu 6.:

Die Verteilung der beschafften Fahrzeuge erfolgt in enger Abstimmung zwischen dem PTLs Pol und den Fuhrparkverantwortlichen der Dienststellen und Einrichtungen für den Polizeivollzugsdienst. Dabei einbezogene Parameter sind insbesondere die Aufgabenwahrnehmung und Personalzuweisung der jeweiligen Organisationseinheit, der übrige Fahrzeugbestand der jeweiligen Organisationseinheit sowie gegebenenfalls vorhandene Fahrzeugpools, zu erwartende Laufleistungen, aufgabentypische Fahrprofile und Nutzungszeiten sowie bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben die bereits vorhandene bzw. geplante polizeieigene sowie öffentliche Ladeinfrastruktur.

*7. inwieweit die in den Polizeirevieren vor Ort bestehende Infrastruktur, insbesondere die Ladeinfrastruktur einschließlich von Photovoltaikanlagen sich als Gunst- oder Ungunstfaktoren bezüglich der E-Mobilität darstellt;*

Zu 7.:

Aktuell besteht auch in den Polizeiliegenschaften des Landes noch keine umfassende Infrastruktur für die E-Mobilität. Unabhängig der künftigen Ausrichtung des Polizeifuhrparks wird auf die geltenden gesetzlichen Regelungen zur Ausstattung von Parkplätzen verwiesen. Gemäß dem Bundesgesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) sowie dem KlimaG BW gelten bei Baumaßnahmen sowie bei der Nachrüstung bestehender landeseigener Parkplätze umfassende Vorgaben für die Ladeinfrastruktur sowie für Photovoltaikanlagen.

Ergänzend zu den gesetzlichen Vorgaben erfolgt der Ausbau der Infrastruktur für die E-Mobilität im Bereich der Polizeiliegenschaften schrittweise und parallel zur Umstellung des Fuhrparks unter Berücksichtigung der polizeispezifischen Anforderungen.

*8. ob sie für die Polizeireviere, in denen Hybrid- und rein batterieelektrische Fahrzeuge genutzt werden sogenannte Ökostrom-Tarife abgeschlossen hat oder dies beabsichtigt;*

Zu 8.:

Bereits seit mehreren Jahren werden die Landesliegenschaften mit Ökostrom versorgt. Darunter fallen auch die Polizeiliegenschaften. Die aktuell vorhandenen Ladepunkte im Bereich der Polizeiliegenschaften werden daher bereits mit Ökostrom versorgt. Auch für den künftig wachsenden Bedarf der E-Mobilität im Bereich der Polizeiliegenschaften ist für den externen Strombezug eine Ökostromversorgung vorgesehen.

*10. welchen Klimaschutzeffekt es aus ihrer Sicht hätte, die Betankung von Dienstfahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf HVO 100 umzustellen;*

Zu 10.:

Inwieweit sich positive Klimaschutzeffekte bei der Betrachtung einer Gesamtbilanz von HVO 100 ergeben könnten, ist u. a. abhängig von der gewählten Rohstoffart und den Produktionswegen. Allerdings ist durch die Erneuerbare-Energien-Verordnung der EU vorgegeben, dass in der EU in Verkehr gebrachte Biokraftstoffe Mindesttreibhausgaseinsparungen aufweisen müssen, was in der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung in deutsches Recht umgesetzt ist. Biokraftstoffe aus Anlagen, die vor 2015 in Betrieb genommen wurden, müssen mindestens 50 % Treibhausgaseinsparungen aufweisen. Bei Anlagen, die 2021 in Betrieb genommen wurden, mindestens 65 %. 2022 betrug die durchschnittliche Treibhausgaseinsparung über alle Biokraftstoffe in Deutschland 87 % gegenüber fossilen Kraftstoffen.

11. *ob sie die Einschätzung teilt, dass in der relativ jungen Personenfahrzeugflotte der Polizei HVO 100 ohne technische Einschränkung getankt werden könnte;*
12. *ob sie spätestens nach Freigabe von HVO 100 an öffentlichen Tankstellen die erforderlichen Schritte einleiten wird, diesen klimaschonenden Kraftstoff zu verwenden.*

Zu 11. und 12.:

Zu den Ziffern 11 und 12 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Als Grundsatz für die Einsatzfahrzeuge der Landespolizei gilt, dass diese aufgrund der aufgabenbezogenen Spezifika besonderen Anforderungen unterliegen, eine uneingeschränkte Handlungsfähigkeit der Polizei (auch in Krisensituationen) essentiell ist und jederzeit gewährleistet werden muss. Die Nutzung alternativer Kraftstoffe kann erfolgen, wenn diese im Rahmen einer Ausschreibung angeboten werden und einen Zuschlag erhalten.

Die Frage ob eine Verwendung von HVO 100 bei den Fahrzeugen des polizeilichen Fuhrparks möglich ist, kann nicht pauschal von dem Umstand abgeleitet werden, dass es sich um „relativ junge“ Fahrzeuge handelt. Entscheidend und zwingend erforderlich ist eine Freigabe des jeweiligen Fahrzeugherstellers, welche von bestimmten Parametern, insbesondere der verbauten Motorvariante, abhängig ist. Bisher erfolgte erst für wenige Modelle im Polizeifuhrpark eine entsprechende Freigabe, wobei davon auszugehen ist, dass deren Anzahl sukzessive ansteigen wird. Pkw-Fahrzeuge haben ca. seit 2015 HVO-Kompatibilität, Nutzfahrzeuge oft seit 2012. Die Tauglichkeit ist anhand der Einträge im Betriebshandbuch erkennbar. Eine Freigabe ist anhand der XTL-Kennzeichnung im Tankdeckel der Fahrzeuge erkennbar. Listen mit freigegebenen Fahrzeugen finden sich zudem auf den Webseiten entsprechender Kraftstoffanbieter und Hersteller. Bei Vorliegen einer Herstellerfreigabe steht einer Verwendung des Kraftstoffes aus technischer Sicht grundsätzlich nichts entgegen.

Strobl

Minister des Inneren,  
für Digitalisierung und Kommunen