



N i e d e r s c h r i f t
über die 53. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Inneres und Sport
am 13. Juni 2019
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Bericht der Landeswahlleiterin nach § 10 Abs. 2 NLWG**
Unterrichtung durch die Landeswahlleiterin - [Drs. 18/3048](#)
Vorstellung des Berichts..... 3
Aussprache 5

2. **Unterrichtung über das Projekt lautlos&einsatzbereit in der Polizei Niedersachsen**
Unterrichtung..... 9
Aussprache 14

3. **Zulassung von Naloxon für den Polizeidienst**
Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 18/2340](#)
Beratung..... 19
Beschluss..... 19

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Thomas Adasch (CDU), Vorsitzender
2. Abg. Karsten Becker (SPD)
3. Abg. Dunja Kreiser (SPD)
4. Abg. Deniz Kurku (SPD)
5. Abg. Bernd Lynack (SPD)
6. Abg. Doris Schröder-Köpf (SPD)
7. Abg. Ulrich Watermann (SPD)
8. Abg. Christian Calderone (i. V. d. Abg. André Bock) (CDU)
9. Abg. Christoph Plett (i. V. d. Abg. Rainer Fredermann) (CDU)
10. Abg. Eike Holsten (i. V. d. Abg. Bernd-Carsten Hiebing) (CDU)
11. Abg. Sebastian Lechner (CDU)
12. Abg. Belit Onay (GRÜNE)
13. Abg. Dr. Marco Genthe (FDP)
14. Abg. Jens Ahrends (AfD)

Sitzungsdauer: 10.16 Uhr bis 11.39 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Bericht der Landeswahlleiterin nach § 10 Abs. 2 NLWG

Unterrichtung durch die Landeswahlleiterin - [Drs. 18/3048](#)

gemäß § 62 Abs. 1 GO LT überwiesen am 05.03.2019

*federführend: AfluS
mitberatend: AfRuV*

Vorstellung des Berichts

LWL'in **Sachs** (LWL): Nach § 10 Abs. 2 NLWG muss die Landeswahlleiterin innerhalb von 15 Monaten nach Beginn der Wahlperiode einen Bericht vorlegen, der sich mit der Entwicklung der Wahlberechtigten im Land Niedersachsen befasst.

„Weicht die Zahl der Wahlberechtigten in einem Wahlkreis oder in mehreren Wahlkreisen um mehr als 25 Prozent von der durchschnittlichen Zahl der Wahlberechtigten aller Wahlkreise ab, so muss der Bericht einen Vorschlag für eine Änderung der Wahlkreiseinteilung enthalten.“ (§ 10 Abs. 2 Satz 2 NLWAG)

Diese Schwelle hat der Gesetzgeber unter Vorgabe der verfassungsrechtlichen Rechtsprechung eingefügt, wonach eine allzu große Differenz in der Größe der Wahlkreise ein Verstoß gegen die Wahlgleichheit darstellt. Hintergrund ist, dass alle Stimmen einen gleichen Zählwert haben sollen und müssen.

Im Februar habe ich dem Landtag den aktuellen Bericht vorgelegt, der als [Drs. 18/3048](#) vorliegt. Basis für diesen Bericht ist die Zahl der Wahlberechtigten zum Stand 31. Dezember 2017, die vom Landesamt für Statistik ermittelt worden ist. Am Stichtag betrug die Zahl der Wahlberechtigten in Niedersachsen insgesamt 6 051 614. Das bedeutet - bei den 87 Wahlkreisen, die wir haben - eine durchschnittliche Zahl der Wahlberechtigten von 69 559. Die Toleranzgrenze von plus 25 % ist unter Zugrundelegung dieser Zahlen überschritten, wenn ein Wahlkreis 86 949 oder mehr Wahlberechtigte aufweist. Die Toleranzgrenze von minus 25 % wird überschritten, wenn ein Wahlkreis lediglich 52 169 oder weniger Wahlberechtigte aufweist.

Die detaillierte Aufstellung, wie sich das in den einzelnen Wahlkreisen genau darstellt, können Sie dem Bericht entnehmen. Dort ist in Anlage 1 auch dargestellt, wie sich die Zahl der Wahlberechtigten in den 87 Wahlkreisen seit 2013, also seit der vorherigen Wahl, entwickelt hat.

In Anlage 2 sind die Zahl der Wahlberechtigten pro Wahlkreis sowie die Abweichung der Zahl der Wahlberechtigten bezogen auf die durchschnittliche Anzahl der Wahlberechtigten in allen Wahlkreisen landesweit in Prozent dargestellt. In Anlage 3 können Sie Vorschläge zum Neuzuschnitt der betroffenen Landtagswahlkreise grafisch und tabellarisch genau ersehen.

Das Ergebnis der Auswertung ist, dass zwei Wahlkreise außerhalb des Toleranzbereichs liegen, nämlich der Wahlkreis Lüneburg, der mit einem Plus von 27,01 % weit über dem Durchschnitt liegt, und der Wahlkreis Einbeck mit einem Minus von 25,46 %. In diesen beiden Wahlkreisen muss eine Änderung des Zuschnitts zwingend erfolgen. Der Bericht enthält hierzu Vorschläge, die ich später noch kurz darstellen werde.

Im Übrigen haben wir alle diejenigen Wahlkreise betrachtet, die eine Abweichung, die größer ist als 22 % - sowohl positiv als auch negativ -, aufweisen. Wir haben diesen Wert als Grenze angenommen, weil wir bei einem niedrigeren ganz Südostniedersachsen oder den gesamten Bereich des Emslandes hätten umgliedern müssen. Ich glaube, auch Ihnen ist es wichtig, dass es Kontinuität in den Wahlkreisen gibt und nicht allzu viel Unruhe.

Wir haben vier weitere Wahlkreise mit einer größeren Abweichung identifiziert: den Wahlkreis 13 - Seesen mit minus 24,32 %, den Wahlkreis 60 - Osterholz mit plus 23,92 %, den Wahlkreis 86 - Aurich mit plus 22,47 % und den Wahlkreis 44 - Soltau mit minus 24,22 %. Auch für diese Wahlkreise haben wir im Bericht dargestellt, wie wir uns eine Umgliederung vorstellen könnten.

Wahlkreis 49 - Lüneburg und Wahlkreis 44 - Soltau

Bei den Überlegungen zu der zwingend erforderlichen Umgliederung des Wahlkreises 49 - Lüneburg haben wir uns auch gleichzeitig über den Wahlkreis 44 - Soltau Gedanken gemacht. Dort könnte man sich eine ganz einfache Lösung vorstellen. Denn rein rechnerisch würde es ausreichen, wenn man einfach die Samtgemeinde Ame-

linghausen aus Lüneburg ausgliedert und dem Wahlkreis 44 - Soltau zuschlägt. Diese rechnerisch einfachste Lösung würde aber wahrscheinlich nicht lange tragen. Mit Blick auf die Kontinuität sollte man sich deshalb auf jeden Fall auch überlegen, ob man nicht noch die Samtgemeinde Ilmenau aus dem Wahlkreis 47 - Uelzen herauslöst. Das wäre eine langfristige Lösung, hätte aber den Nachteil, dass dann der Landkreis Lüneburg auf vier Wahlkreise verteilt wäre. Wir sind ja eigentlich immer gehalten, einen Landkreis möglichst auch einem Wahlkreis zuzuschlagen. Aber Sie alle wissen, dass man das nicht durchgängig einhalten kann.

Man könnte natürlich auch darüber nachdenken, die Samtgemeinde Amelinghausen und die Samtgemeinde Gellersen dem Wahlkreis Soltau zuzurechnen und die Entlastung, die sich daraus für Lüneburg ergibt, dazu zu nutzen, auch den Wahlkreis 48 - Elbe - also Lüchow-Dannenberg und Umgebung -, bei dem die Abweichung mit plus 20,76 % ebenfalls sehr hoch ist, zu entlasten. Dann könnte man die Gemeinde Adendorf, die sich ohnehin sehr an Lüneburg orientiert, dem Wahlkreis Lüneburg zuschreiben und die Samtgemeinde Ilmenau dem Wahlkreis 44 zurechnen. Das hätte den Vorteil, dass es für den Landkreis Lüneburg bei drei Wahlkreisen bliebe.

Wenn man ganz innovativ sein und eine ganz weitgehende Lösung für den Bereich insgesamt möchte, könnte man auch darüber nachdenken, bei der Umgliederung von Lüneburg die Wahlkreise Walsrode und Soltau miteinzubeziehen. Das würde bedeuten, dass man aus dem Wahlkreis Lüneburg die Samtgemeinden Amelinghausen, Gellersen und Bardowick im Nordwesten herauslöst und dem Wahlkreis 44 Soltau zuschlägt, ebenso die Samtgemeinde Ilmenau. Soltau und Neuenkirchen würden dann dem Wahlkreis 43 zugerechnet, und die Gemeinde Adendorf würde an Lüneburg gegeben. Dann hätte man auch im Bereich Soltau-Walsrode einen vernünftigen Ausgleich, der vielleicht auch langfristig wirken könnte, und der Landkreis Lüneburg wäre wiederum auf drei Wahlkreise verteilt. Diese Lösung hätte aber noch die Konsequenz, dass man den Wahlkreis 44 Soltau umbenennen müsste.

Wahlkreis 19 - Einbeck

Wie ich eingangs gesagt habe, ist auch der Wahlkreis 19 - Einbeck zu ändern, weil er mit minus 25,46 % unterhalb der Toleranzgrenze liegt. Das Problem ist hier, dass es in Südostniedersachsen

nicht so viele Wahlkreise gibt, aus denen man schöpfen bzw. denen man etwas wegnehmen kann, weil viele deutlich unter der durchschnittlichen Zahl der Wahlberechtigten liegen und die demografische Entwicklung auch nicht so ist, dass sich das absehbar ändern wird.

Außer den Wahlkreisen Göttingen-Stadt und Göttingen/Münden haben alle anderen zu wenige Wahlberechtigte. Von daher ergibt sich beim Wahlkreis Einbeck eigentlich kein Ausgleich aus den direkt angrenzenden Wahlkreisen Seesen, Northeim und Holzminden, sondern man müsste auf den Wahlkreis 23 - Alfeld gucken, der mit einem Wert von minus 6,6 % derzeit noch einigermaßen gut dasteht. Man könnte sich überlegen, dem Wahlkreis Einbeck die zum Landkreis Hildesheim gehörende Gemeinde Freden oder die ebenfalls zum Landkreis Hildesheim gehörende Gemeinde Lamspringe zuzuschlagen.

Wir haben auch darüber nachgedacht, ob man die Gemeinde Bodenfelde, die ja zum Landkreis Northeim gehört, wieder in den Wahlkreis Einbeck gibt. Viele von Ihnen wissen noch, dass der Landtag Bodenfelde 2013 quasi als Enklave dem Wahlkreis 18 - Northeim zugewiesen hat. Das könnte man jetzt natürlich wieder zurücknehmen. Aber dann würde sich Northeim mit einem Wert von minus 24,80 % der verfassungsrechtlichen Unzulässigkeit nähern, und man müsste sich dann wiederum überlegen, ob man Northeim - vielleicht mit dem Flecken Adelebsen - auffüllt. Das ist sicherlich eine Alternative. Aus unserer Sicht spricht allerdings die mangelnde Wahlkreis-kontinuität gegen diese Lösung.

Wahlkreis 13 - Seesen

Nicht viel besser sieht es im Wahlkreis 13 - Seesen aus, der mit einem Wert von minus 24,32 % zu Buche schlägt. Das ist eine vergleichbare Situation wie in Einbeck. Zur Verfassungswidrigkeit fehlen aber noch 0,68 Prozentpunkte. Wir würden vorschlagen, Bockenem aus dem Wahlkreis 22 - Sarstedt/Bad Salzdetfurth herauszulösen. Die Gemeinde grenzt direkt an Seesen; das wäre also eine denkbare Lösung.

Wahlkreis 60 - Osterholz

Anders stellt sich das Problem im Wahlkreis 60 - Osterholz dar. Er liegt mit einem Wert von plus 23,92 % relativ dicht an der Toleranzgrenze nach oben. Hier könnte man sich vorstellen, zur Entlastung die Gemeinde Ritterhude, die zum Landkreis

Osterholz gehört, in den Wahlkreis 59 - Unterweser umzugliedern. Zum einen hat dieser Wahlkreis noch Kapazitäten, und zum anderen gehören zwei Gemeinden des Landkreises Osterholz, nämlich Schwanewede und die Samtgemeinde Hambergen, bereits zum Wahlkreis Unterweser. Das hätte den Vorteil, dass dort keine neue Wahlorganisation aufgebaut werden müsste, sondern man dort schon darauf eingestellt ist, diesbezüglich landkreisübergreifend zu arbeiten. Andererseits könnte man sich auch überlegen, den Flecken Ottersberg und die Gemeinde Oyten aus dem Landkreis Verden in den Wahlkreis Rotenburg zu geben. Aber allein die Umgliederung des kleinen Fleckens Ottersberg würde in Verden dazu führen, dass die Zahl der Wahlberechtigten 32,55 % über dem Durchschnitt läge. Damit hätten wir die nächste verfassungswidrige Abweichung.

Wahlkreis 86 - Aurich

Der Wahlkreis 86 - Aurich ist mit einem Wert von plus 22,47 % auch dicht an der Toleranzgrenze. Dort böte sich an, im Norden die Gemeinde Großheide nach Wittmund umzugliedern. Das ist eine vergleichbare Situation wie in Osterholz. Denn zwei Gemeinden des Landkreises Aurich, nämlich Wiesmoor und die Gemeinde Dornum, gehören bereits zum Wahlkreis 87 - Wittmund. Man könnte auch darüber nachdenken, im Osten die angrenzende Gemeinde Großefehn nach Wittmund umzugliedern.

Ich habe darauf verzichtet, Ihnen genau darzustellen, unter welchen Umständen sich welche Prozentzahlen ergeben würden. Das können Sie dem Bericht entnehmen. Dort haben wir in der grafischen Darstellung genau gezeigt, wie sich die Verschiebungen auswirken.

Wir haben diese Vorschläge gemacht, um deutlich zu machen, welche Möglichkeiten es gibt und wie weit man denken kann. Es ist nun die ureigene Angelegenheit des Landtages, die Einteilung der Wahlkreise vorzunehmen. Der Bericht und die Änderungsvorschläge dienen nur dazu, dem Gesetzgeber eine parteipolitisch neutrale und an sachlichen Erwägungen ausgerichtete Diskussions- und Entscheidungsgrundlage, die innerhalb des verfassungsrechtlichen Rahmens liegt, an die Hand zu geben. Wir haben dabei auf Wahlkreis-kontinuität geachtet und darauf, verfassungsrechtliche Toleranzgrenzen einzuhalten und die Landkreise möglichst nicht zu durchtrennen. Wir sind offen für Vorschläge, die nun aus dem Kreis

der Abgeordneten oder aus den betroffenen Wahlkreisen kommen. Denn es geht zwar um Zahlen und die verfassungsgemäße Ordnung, aber es geht natürlich auch darum, historisch gewachsene Gebiete nicht auseinanderzureißen und Verbundenheiten nicht ohne Not infrage zu stellen.

Ich möchte an dieser Stelle mit Blick auf mögliche Vorschläge auch darauf hinweisen, dass wir uns ein Programm haben schreiben lassen, in das man die Änderungsvorschläge, die im Rahmen der Diskussion vielleicht auch aus Ihren Wahlkreisen kommen, relativ schnell eingeben und die Auswirkungen auf die benachbarten Wahlkreise sehr gut ausrechnen und auch grafisch darstellen kann. Insofern sollte sich niemand scheuen, sich gegebenenfalls an die Geschäftsstelle der Landeswahlleiterin zu wenden, um eine Einschätzung zu bekommen.

Eines möchte ich an dieser Stelle noch sehr deutlich sagen: Es gibt eine Deadline, bis zu der die Anlage zu § 10 des Landeswahlgesetzes fertig sein muss. Spätestens im Februar 2021 muss der Niedersächsische Landtag über die Änderung der Wahlkreise beschlossen haben. Das hängt damit zusammen, dass gemäß § 18 des Landeswahlgesetzes die Wahlen für die Delegiertenversammlungen zur Aufstellung von Wahlbewerberinnen und -bewerbern für die Landtagswahl 2022 ab dem 15. März 2021 beginnen können müssen, also 40 Monate nach Beginn der Wahlperiode. Die Wahlen der Bewerberinnen und Bewerber dürfen dann vier Monate später, also ab dem 15. Juli 2021, erfolgen. Und da man ja eigentlich schon bei den Mitgliederversammlungen, die die Delegierten wählen, wissen müsste, für welchen Wahlkreis sie denn eigentlich entscheiden sollen, gibt es diese Deadline. Insofern gilt: Je früher der Landtag zu einem Ergebnis kommt, desto besser.

Aussprache

Abg. **Ulrich Watermann** (SPD): Sie haben sehr stark auf eine gewisse Kontinuität abgehoben. Mit Blick darauf sollte man auch miteinbeziehen, wie die Bundestagswahlkreise zugeschnitten sind. Dabei gibt es auch Schnittmengen, die man berücksichtigen sollte. Sicherlich ist es immer sinnvoll, Landkreise nicht zu zerschneiden, aber das ist bei 87 Wahlkreisen schlicht nicht darstellbar. Insofern ist das ein schwieriges Geschäft, zumal wir traditionell im Süden kleine und im Norden

sowie im Nordosten und Nordwesten größere Wahlkreise haben.

Ich glaube, es ist klar, dass wir keine große Reform anstreben. Wir werden also versuchen, die Lösungen zu finden, die für die örtlichen Gebietskörperschaften zumutbar sind. Sicherlich wird es am Ende zu einigen Vorschlägen kommen. Insofern ist das Angebot, zu prüfen, wie sich verschiedene Lösungen auswirken, sehr hilfreich. Wir werden die Informationen mitnehmen und versuchen, die Emotionalität, die insbesondere vor Ort mit diesem Thema verbunden ist, in vernünftige Bahnen zu lenken.

Wenn man sich am Ende eine langfristige Lösung vornimmt, wird man auch die ungerade Zahl von 87 Wahlkreisen überdenken müssen. Ich will daran erinnern, dass diese Zahl in der 15. Wahlperiode entstanden ist, weil sich der damalige Oppositionsführer nach der verlorenen Landtagswahl sehr stark dafür gemacht hat, den Landtag zu verkleinern. Dann hat man ihn verkleinert, aber das war keine logische Verkleinerung, sondern man hat geschaut, wo Abgeordnete aufhören, die damals zur Mehrheit gehörten, und deren Wahlkreise filetiert, während man andere Regionen in Ruhe gelassen hat.

Ich glaube, dass das eine oder andere in Zukunft noch einmal diskutiert werden muss. Aber wir haben eben das Problem, dass die Bevölkerungszahlen in bestimmten Landesteilen schrumpfen, während sie in anderen wachsen. Das führt zu der Situation, dass auch die benachbarten Wahlkreise nicht genug Wahlberechtigte haben, um die Zahlen ausgleichen zu können. Das ist das Grundproblem. Aber ich glaube, wir werden in dieser Regierungskonstellation eine vernünftige Lösung finden.

Abg. **Bernd Lynack** (SPD): Ich habe zwei praktische Fragen. Erstens: Gibt es bezüglich der Wahlkreise Vergleichszahlen zu anderen Bundesländern? Wie sind die Zuschnitte dort, bzw. wie viele Wahlberechtigte umfasst dort ein Wahlkreis? - Und zweitens: Wie viele Wahlkreise würden wir brauchen, wenn wir absolut ausschließen wollten, dass Wahlkreisgrenzen über Grenzen von Landkreisen bzw. selbständigen Städten hinausgehen? Ist das überhaupt mit einer gleichmäßigen Anzahl Wahlberechtigter zu erreichen?

LWL'in **Sachs** (LWL): Zu anderen Bundesländern haben wir keine Zahlen. Aber wenn Sie das interessiert, könnte man das sicherlich herausfinden,

wobei Niedersachsen mit Blick auf die Bevölkerung vermutlich schwer mit Stadtstaaten oder östlichen Bundesländern zu vergleichen ist.

Wie viele Wahlkreise nötig wären, müsste ich genau nachrechnen, aber ich glaube nicht, dass das möglich ist, da schon die Landkreise sehr unterschiedliche Bevölkerungszahlen haben. Es gibt sehr bevölkerungsarme und sehr bevölkerungsreiche Landkreise. Insofern würde sich das Problem nicht lösen. Zumal man sehen muss, dass das Problem nicht neu ist. Die Wahlkreise Einbeck, Lüneburg und Soltau waren bereits in der jüngsten Legislaturperiode ein Thema im Landtag. Der Heidekreis ist eher bevölkerungsarm, die Bevölkerungszahl im Landkreis Lüneburg wird nicht zuletzt durch die Nähe zu Hamburg und durch die Universitätsstadt Lüneburg immer weiter ansteigen. Es gibt einen Bevölkerungszuwachs im Emsland und einen Bevölkerungsschwund in Südostniedersachsen. Das macht sich auch bei den Wahlkreisgrenzen bemerkbar. Wie viele Wahlkreise wir bräuchten, um das verfassungsgemäß darzustellen, haben wir nicht geprüft.

Abg. **Dr. Marco Genthe** (FDP): 87 Wahlkreise, das ist schon eine ungewöhnliche Zahl. Ich komme aus dem Landkreis Diepholz. Dort ist der Zuschnitt auch organisatorisch - beispielsweise mit Blick auf die Mobilisierung von Wählern - für alle Parteien sehr unglücklich. Die Bürgerinnen und Bürger gehören dort zwar alle zum Landkreis, aber nicht alle zum Wahlkreis. Wir sprechen sehr oft über Motivation von Wählern. Insofern ist es vielleicht sinnvoll, von oben mit rein fachlicher Sicht auf die Wahlkreiseinteilung zu schauen und zu überlegen, wie man Niedersachsen so in Wahlkreise aufteilen könnte, dass es aus fachlicher Sicht ideal wäre. Vielleicht würde das bei der Diskussion vor Ort helfen. Dann können wir uns immer noch darüber streiten, wie es aus politischer Sicht aussehen sollte und wie beides zusammenpassen könnte.

LWL'in **Sachs** (LWL): Ich denke, einen idealen Zuschnitt der Wahlkreise kann es nicht geben, weil man den Zuschnitt mancher Wahlkreise nur versteht, wenn man sich die Historie des Landes ansieht und betrachtet, wie Wahlkreise unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten verändert werden mussten, weil man sonst über die Grenze von 25 % Abweichung hinwegkommen wäre, und diese Toleranzgrenze ist nicht verschiebbar. Der ideale Zuschnitt wäre, dass alle Wahlkreise mit einer Toleranz von 5 % die gleiche Zahl an Wahl-

berechtigten ausweisen. Aber das passt eben nicht zu den Zuschnitten unserer Landkreise. Insofern gibt es keinen idealen Zuschnitt.

Ich glaube, ich muss in diesem Gremium nicht sagen, dass man sich auch unabhängig von Wahlkreisen in Niedersachsen einen anderen Zuschnitt von Landkreisen bzw. in bestimmten Regionen Fusionen von Landkreisen, Städten und Gemeinden vorstellen könnte. Es gab Versuche mit Hochzeitsprämien und Ähnlichem. Aber die Möglichkeit, einen Top-down-Prozess mit der Fragestellung, wie die Aufteilung Niedersachsens in Landkreise idealerweise aussieht, zu beginnen, wird es mit Sicherheit nicht geben - und das aus guten politischen Gründen. Eine Diskussion über Wahlkreise kann nicht dazu führen, dass man fragt, wie denn dann die Landkreise zugeschnitten sein müssten. Das wäre ja das Ergebnis. Wenn man dann sagte, ein Landkreis dürfe nicht durchgeschnitten werden, würden Fusionsdiskussionen kommen, die ich in meinem Haus nicht führen wollte. Da bin ich ganz ehrlich.

*

Der **Ausschuss** verständigte sich darauf, nun zunächst in den Fraktionen über die Vorschläge und mögliche Alternativen zu beraten.

Tagesordnungspunkt 2:

Unterrichtung über das Projekt lautlos&einsatzbereit in der Polizei Niedersachsen

Im Rahmen des Forschungsprojektes lautlos&einsatzbereit entwickelt die Niedersächsische Polizei gemeinsam mit dem Niedersächsischen Forschungszentrum für Fahrzeugtechnik der Technischen Universität Braunschweig einen Leitfaden zur integrierten Planung und Steuerung von Elektromobilität mit Blick auf Flotten-, Lade- und Energieinfrastruktur.

Dr. Kerstin Schmidt ist an der TU Braunschweig am Institut für Automobilwirtschaft und Industrielle Produktion beschäftigt und leitet dort die Forschungsarbeiten im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit. Sie koordiniert außerdem ein Forschungsfeld im Niedersächsischen Forschungszentrum für Fahrzeugtechnik, das auch in Braunschweig angesiedelt ist, und betreut zusammen mit **Oliver Suckow** das Projekt lautlos&einsatzbereit. Oliver Suckow ist Dezernatsleiter bei der Polizeidirektion Lüneburg und gehört dort dem Präsidialstab an. Seit knapp zweieinhalb Jahren unterstützt er das Projekt lautlos&einsatzbereit.

Beide stellten dem Ausschuss das Projekt anhand einer Präsentation (**Anlage 2**) vor.

Unterrichtung

Folie Nr. 1

AkadR'in **Dr. Schmidt**: Bei diesem Projekt geht es im Wesentlichen um die Integration von Elektro- und Hybridfahrzeugen in die polizeiliche Flotte. Letztlich werden sehr hohe Anforderungen an die polizeiliche Flotte gestellt, sie ist 24 Stunden, sieben Tage die Woche im Einsatz. Da gibt es viele Herausforderungen, und wir beschäftigen uns insbesondere mit der integrierten Planung und Steuerung der Flotte als solcher, aber auch mit der Ladeinfrastruktur, und wenn man so viele Fahrzeuge laden möchte, braucht man auch eine Energieinfrastruktur. Diesem Dreiklang widmen wir uns.

Folie Nr. 2

Kooperationspartner sind von polizeilicher Seite die ZPD Niedersachsen und die PD Braun-

schweig. Das MI unterstützt uns tatkräftig. Forschungsseitig sind die Universität Braunschweig und das Niedersächsische Forschungszentrum für Fahrzeugtechnik involviert. Darüber hinaus haben wir seit ungefähr einem Jahr eine Kooperation mit der Polizei in Luxemburg.

Ganz groß geschrieben wird bei uns die Praxiserprobung. Wir führen quasi eine Operation am offenen Herzen durch und ersetzen Fahrzeuge für den alltäglichen Dienst mit Plug-in-Hybridfahrzeugen und rein batterieelektrischen Fahrzeugen. Mittlerweile sind es ungefähr 50. Zugehörige Ladepunkte haben wir ebenfalls installiert. Die Erprobung ist Kernelement des Projektes.

Das Projektvolumen beträgt insgesamt rund 2 Millionen Euro. Das Projekt wird vom BMU mit 1,3 Millionen Euro gefördert. Darüber hinaus wurde es vom MW mit rund 1 Million Euro bezuschusst. Diese Summe ist für weitere Ladeinfrastruktur - insbesondere für Schnellladeinfrastruktur, die sehr kostenintensiv ist - vorgesehen.

Das Projekt mündet insgesamt in der Bereitstellung eines Leitfadens. Letztlich ist die niedersächsische Polizei hier Vorreiter für ganz Deutschland. Unser Ziel ist es, mit den Mitteln, die uns zur Verfügung gestellt werden, Handlungsempfehlungen für Polizeibehörden in anderen Bundesländer bereitzustellen, aber auch für andere behördliche Flotten, die ähnliche Anwendungsprofile haben, wie die von Zoll oder Rettungsdiensten. Es gibt also ein breites Anwendungsfeld. Am Ende dieses Projektes soll der entwickelte Leitfaden stehen.

Folie Nr. 3

POR Suckow: Es gab Vorgängerprojekte von lautlos&einsatzbereit, die sich vorrangig aus regionalen Zusammenarbeiten speisten. Als Beispiel möchte ich das Schaufenster Elektromobilität nennen, das schon im Jahr 2013 gestartet wurde und in dessen Rahmen erste Versuche unternommen worden sind, Elektromobilität in Flotten zu testen. Unsere Kernkompetenz innerhalb des Projektes ist der polizeiliche Basisdienst. Ich denke, jeder hat ein Bauchgefühl bezüglich der Frage, ob Elektromobilität mit dem heutigen Stand der Technik in bestimmten Bereichen überhaupt funktionieren kann. Das ist der Punkt, an dem wir ansetzen. Wir wollen Elektrofahrzeuge in den Basisdienst stellen, die Fahrzeuge auf der Straße und bei Wind und Wetter testen und sie an ihre Belastungsgrenze bringen, damit wir am Ende gu-

te Empfehlungen geben und gut beraten können und es zu guten Entscheidungen kommen kann. Insbesondere der Einsatz- und Streifendienst ist unsere Kernkompetenz. Im Ermittlungsdienst und im Stabs- und Fiskalbereich testen wir auch, aber der Schwerpunkt liegt auf dem Einsatz- und Streifendienst.

Folie Nr. 4

Im Zuge von Vorgängerprojekten sind schon eine ganze Reihe von Fahrzeugen angeschafft worden - angefangen beim Pedelec bis hin zum VW eUP -, die gerade im Stabs- und Fiskalbereich getestet wurden. Die Nutzerresonanz war bei diesen Fahrzeugen leider nicht sehr groß. Das hängt auch mit der geringen Reichweite und den geringen Fahrzeuggrößen zusammen. Auch Ladevolumen hat gefehlt.

In unserem Projekt konnten wir durch Ausschreibungen auf vermutlich auch Ihnen bekannte Fahrzeuge zurückgreifen. Das ist beispielsweise der VW Passat GTI als Hybridfahrzeug. Der VW Passat ist quasi das Rückgrat der polizeilichen Flotte in Niedersachsen, der Standardstreifenwagen. Wir testen den VW eGolf als vollelektrisches Fahrzeug insbesondere im Kriminalermittlungsbereich. Wir haben den BMW i3 und den Opel Ampera-e in zwei Varianten, einmal in der zivilen Version und jetzt, ganz neu, - das ist der erste seiner Art - ausgebaut zu einem vollwertigen Funkstreifenwagen.

Elektromobilität ist ein sehr innovativer und auch ein sehr schnelllebigiger Bereich. Insofern verändert sich der Markt schneller, als sich solch ein Projekt anpassen kann. Dementsprechend versuchen wir, unsere Augen überall zu haben, auch über den Tellerrand zu schauen und die technische Entwicklung im Blick zu behalten. So sind wir z. B. zu dem vollelektrischen Motorrad Zero DS ZF 14.4 gekommen. Das war eigentlich nicht Bestandteil unseres Projektes. Aber wir haben in der polizeilichen Flotte einige Motorräder, und wir haben gesagt, wenn wir diese Expertise jetzt aufbauen und in diesem Kernbereich testen, wollen wir das nicht nur auf vierrädrige Fahrzeuge beschränken, sondern auch zweirädrige Fahrzeuge, die der Markt zur Verfügung stellt, mitaufnehmen.

Folie Nr. 5

Es gibt eigentlich kaum einen Landkreis, der nicht mindestens ein Projektfahrzeug von uns in Betrieb hat. Im Bereich Osnabrück testen wir die beiden

Elektromotorräder der Firma Zero, und der Funkstreifenwagen Opel Ampera-e ist im Bereich Leer unterwegs. Wir haben unsere Fahrzeuge verteilt über das ganze Land Niedersachsen einsetzen können.

Folie Nr. 6

Ein Elektrofahrzeug funktioniert nicht ohne die passende Ladeinfrastruktur. Durch Vorgängerprojekte haben wir polizeieigene Ladeinfrastruktur schon ein Stück weit aufbauen können. Auf der Folie sehen Sie den Stand von 2016. Insbesondere durch das Schaufenster Elektromobilität gibt es eine klare Zentrierung in den Bereichen Hannover und Braunschweig, also im Südosten Niedersachsens. Wir wollen die Fahrzeuge in die Fläche geben und sie nicht nur in der Stadt, sondern auch auf dem Land testen. Deswegen war es uns wichtig, dass wir die Ladeinfrastruktur möglichst flächendeckend zur Verfügung stellen, auch wenn das relativ teuer ist.

Folie Nr. 7

Es ist uns gelungen, im Rahmen des Projektes insgesamt 51 weitere Ladepunkte aufzubauen. Damit gibt es Ladepunkte in fast allen Landkreisen. Sie sind vorrangig an 24-Stunden-Dienststellen - die also rund um die Uhr besetzt sind -, an denen sich mindestens ein elektrisches oder ein teilelektrisches Fahrzeug im Einsatz befindet. Die blauen Pins markieren die Punkte, an denen wir in diesem Jahr Schnellladepunkte errichten werden, was aufgrund der glücklichen Fügung, dass wir noch Haushaltsmittel vom MW bekommen haben, möglich ist. Dort versuchen wir, zu erproben, ob wir diese Schnellladeinfrastruktur für den Einsatz im Streifendienst nutzen können und ob sich dadurch weitere Vorteile ergeben, z. B. ob wir kurze Besprechungsintervalle nutzen können, um wieder Reichweite in die Fahrzeuge zu tanken.

Folie Nr. 8

Eine häufig gestellte Frage ist, wo wir die Ladeinfrastruktur konkret aufbauen. Uns war es sehr wichtig, dass die Fahrzeuge auch genutzt werden und wir einen möglichst hohen positiven wirtschaftlichen Beitrag haben. Insofern haben wir die Ladeinfrastruktur dort aufgebaut, wo die Fahrzeuge tatsächlich stehen und ihren polizeitaktisch höchsten Wert haben. Zum Beispiel stehen die Einsatzfahrzeuge in einer Dienststelle im Landkreis Gifhorn direkt vor dem Gebäude an der

Hauptstraße, damit sie möglichst schnell in den fließenden Verkehr und zum Einsatzort kommen können. Deswegen haben wir uns entschieden, dort auch die Ladeinfrastruktur aufzubauen. Die Ladestation ist zwar dem Wetter ausgesetzt, aber uns ist wichtig, dass die Kolleginnen und Kollegen die Ladeinfrastruktur auch nutzen. Die Erfahrung zeigt bisher, dass, wenn man die Ladeinfrastruktur auf Hinterhöfen, Tiefgaragen oder Carports installiert, wo die Fahrzeuge üblicherweise nicht stehen, die Fahrzeuge nicht geladen werden. Entsprechend spielen die Fahrzeuge dann auch ihre wirtschaftlichen Vorteile und ihre positiven Umweltaspekte nicht so aus, wie sie es eigentlich könnten.

Folie Nr. 9

Zusammen mit der TU Braunschweig haben wir in jedes unserer Fahrzeuge einen Datenlogger eingebaut. Neben der bestehenden Spezialtechnik der Polizei zeichnen wir hier zehnmal pro Sekunde 82 verschiedene Parameter auf. Das sind beispielsweise die Innen- und Außentemperatur sowie die Gaspedalstellung, wie viel Energie noch in der Batterie und wie voll - wenn es sich um ein Hybridfahrzeug handelt - der Tank ist, ob die Klimaanlage oder das Blaulicht eingeschaltet sind. Aus diesen Parametern können wir ganz genau Nutzungsbedingungen und -szenarien ableiten und können beispielsweise sagen, wie sich die Reichweite entwickelt, wenn die Außentemperatur auf minus 20°C sinkt. Gleichzeitig beantworten wir die Frage, inwieweit die Fahrzeuge die Angaben der Hersteller erfüllen, beispielsweise ob ein bestimmtes Fahrzeug tatsächlich nur 20 kWh Strom auf 100 km verbraucht oder zwei Liter Benzin. Das können wir relativ genau nachrechnen und die Auswirkungen betrachten.

Mit dem Aufbau dieser Technik sind wir - ich glaube, das können wir stolz behaupten - im europäischen Raum einmalig. Die Fahrzeughersteller sind auch hochgradig an der Messtechnik und den Erkenntnissen, die wir in diesem sensiblen Kernbereich der Polizei erheben, interessiert.

Folie Nr. 10

Die Polizei Luxemburg hat zwei Tesla Model S gekauft und aus diesen Zivilfahrzeugen Polizeifahrzeuge gemacht. Die Firma Tesla hat sie dabei leider nicht unterstützt. Also hat die Polizei Luxemburg diese Fahrzeuge mithilfe der eigenen Expertise bis zur TÜV-Reife gebracht und sie in Köln vom TÜV abnehmen lassen. Sie hatte nur

leider keine Möglichkeit, den Einsatz dieser Fahrzeuge zu evaluieren. Die Luxemburger wollten gern möglichst valide Daten haben, hatte aber keinen Zugriff auf die entsprechende Technik. So kam es zu einer Zusammenarbeit mit uns. Wir haben die Messtechnik in diese Fahrzeuge eingebaut und evaluieren auch deren Einsatz. Diese Fahrzeuge werden im Bereich der Autobahnpolizei genutzt. Das ist ein Szenario, das wir in Niedersachsen leider nicht betrachten konnten, weil zum Zeitpunkt des Projektstarts keine Fahrzeuge zur Verfügung standen, die die Leistung, die Reichweite und das Innenvolumen der Fahrzeuge hatten, die wir üblicherweise bei der Autobahnpolizei nutzen.

Neben den Teslas haben wir auch einen VW eGolf mit Datenmesstechnik ausgestattet, weil das ein Modell ist, das wir in einem vergleichbaren Szenario auch nutzen. Auf diese Weise können wir über deutsche Grenzen hinaus im internationalen Raum ähnliche Szenarien betrachten und einen Vergleich anstellen. Auch so etwas gibt es in Europa bislang kein zweites Mal.

Folie Nr. 11

AkadR'in **Dr. Schmidt**: Wie eingangs erwähnt, ist eines unserer großen Ziele, die Ergebnisse, die wir generieren, weiterzugeben. In diesem Rahmen sind verschiedene Kooperationen entstanden - sowohl deutschlandweit als auch international in Europa. Das ist ebenfalls eine Besonderheit des Projektes. Wir haben im November vergangenen Jahres erstmalig einen bundesweiten Workshop durchgeführt. Dazu haben wir alle Behörden eingeladen, die sich im Bereich der Fahrzeugbeschaffung auskennen und damit zu tun haben. Wir haben viele Dinge diskutiert, und daraus ergaben sich viele Kooperationen wie die Kooperation mit der Polizei in Luxemburg. Wir waren Anfang des Jahres auch in Kopenhagen und haben uns dort mit Vertretern der Polizei ausgetauscht, die auch ein sehr großes Interesse daran haben, ihre Flotte zu elektrifizieren, und diesbezüglich an unseren Erkenntnissen und Ergebnissen teilhaben wollten. Ein ähnlicher Austausch findet darüber hinaus mit den Niederlanden, Österreich und der Schweiz statt. Dabei wollen wir nicht nur unser Wissen weitergeben, sondern sind auch daran interessiert, wie Elektromobilität in anderen Ländern funktioniert.

Folie Nr. 12

Ein ganz wesentliches Element des Projekts sind die Ergebnisse, die wir erzielt haben. Wir haben nicht einfach nur geguckt, was wir erreichen können, sondern wir haben uns gefragt, was die wesentlichen Aspekte der Fragen sind, die sich für Entscheider auf den unterschiedlichsten Ebenen ergeben. Elektromobilität insgesamt ist ein großes politisches Thema. Es gibt viele Anregungen, den Verkehrssektor emissionsärmer zu gestalten, und es stellt sich natürlich auch die Frage, inwieweit Behörden ihren Beitrag dazu leisten können.

Die erste Frage lautete, wie hoch das Potenzial für Elektrofahrzeuge in der polizeilichen Flotte ist angesichts der hohen Anforderungen, die an die Fahrzeuge gestellt werden. Wie stark können eigentlich batterieelektrische Fahrzeuge oder Hybridfahrzeuge eingesetzt werden? - Wenn es möglich ist, dass wir Fahrzeuge bei der Polizei einsetzen, stellt sich darüber hinaus die Frage, inwieweit der Ausbau von Elektromobilität sinnvoll ist.

Dabei gibt es im Wesentlichen drei Aspekte: Zum einen die Höhe des Elektrifizierungsgrads der polizeilichen Flotte als solchem, der im Rahmen einer Vorbildfunktion der Polizei wichtig ist. Zum anderen geht es darum, wie hoch die CO₂-Einsparungen sind, wenn man die Flotte elektrifiziert, und ganz wesentlich und ein entscheidender Punkt ist, welche Haushaltsmittel dafür benötigt werden und ob das überhaupt darstellbar ist. Denn selbst wenn man aus ökologischen Gründen sehr viele Vorteile hat, stellt sich die Frage, ob es ökonomisch sinnvoll ist.

Wir haben uns zwei verschiedene Ausbaustufen angeschaut. Einmal die, dass - wie im Koalitionsvertrag vorgesehen - bis zu 10 % der neu zu beschaffenden Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben ausgestattet werden, und dann haben wir gedacht, die Ergebnisse unseres Projektes sind so positiv, dass wir uns noch einen Schritt weiter wagen und schauen, was mit einer Ausbaustufe von 20 % einhergeht.

Folie Nr. 13

Letztlich basieren die Ergebnisse auf den Daten, die wir in den Fahrzeugen erhoben haben. Wir haben uniseitig auch ein Modell entwickelt, in das wir die ganzen Daten eingepflegt und anhand dessen wir uns Gedanken über zukünftige Entwicklungen gemacht haben. Wir haben uns angeschaut, wie viele Fahrzeuge des täglichen Dien-

tes es bei der Polizei in Niedersachsen gibt. Es sind um die 3 200 Stück. Sie fahren im Jahr insgesamt rund 68 Millionen km. Bis jetzt ist der Anteil an Elektrofahrzeugen relativ gering, obwohl wir in Niedersachsen schon eine der am stärksten ausgebauten Flotten haben. 0,65 % der Flotte sind batterieelektrische Fahrzeuge und knapp zwei Prozent Hybridfahrzeuge.

Darüber hinaus spielen mit Blick auf die Haushaltsmittel die Kosten eine entscheidende Rolle. Wir gehen im Moment davon aus, dass wir bei einem batterieelektrischen Fahrzeug Beschaffungsmehrkosten von durchschnittlich 10 000 Euro haben. Das entspricht den Erkenntnissen, die wir während des Projektes gewonnen haben. Zusätzlich kommen 5 000 Euro Beschaffungskosten je Ladepunkt hinzu. Das umfasst sowohl die Hardware als auch die Installationskosten an den einzelnen Standorten. Ein wichtiger Datenblock sind auch die Kosten, die die verschiedenen Energieträger verursachen. Bei einem konventionellen Fahrzeug - das haben die Berechnungen bei uns im Projekt ergeben - zahlen wir für 1 000 km ungefähr 105 Euro. Die Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge halten mit 94 Euro pro 1 000 km dagegen, und eine deutliche Reduzierung in den Kosten ist mit rund 31 Euro pro 1 000 km bei den rein batterieelektrischen Fahrzeugen möglich.

Folie Nr. 14

POR Suckow: Ich sprach eingangs von einem Bauchgefühl, das wahrscheinlich jeder bezüglich Elektromobilität hat. Unsere Projektfahrzeuge haben bisher rund 1,8 Millionen km zurückgelegt. Wir konnten im vergangenen Jahr schon erste Auswertungen vornehmen. Sehr oft und häufig diskutierte Punkten sind die Fahrstrecke - es wird sehr oft angebracht, dass Polizeifahrzeuge sehr lange Fahrstrecken haben und Elektroautos das zumindest Stand heute nicht schaffen -, die Fahrgeschwindigkeit - ein vollelektrisches Fahrzeug fährt nicht so schnell wie ein konventionelles Fahrzeug - und die Standzeit - bei der Polizei stehen nicht ausreichend Standzeiten zur Verfügung, um das Fahrzeug nachzuladen. Das alles sind Parameter, die eigentlich dagegen sprechen, dass man Elektromobilität in der polizeilichen Flotte, bei der Bundeswehr, beim Zoll oder in extremen Anwendungsszenarien nutzt.

Folie Nr. 15

Unsere Auswertung stellt sich jetzt aber tatsächlich so dar, das wir sagen können: Elektromobili-

tät innerhalb der polizeilichen Flotte funktioniert größtenteils, nämlich dergestalt, dass wir den Gesamtenergieverbrauch deutlich reduzieren können. Unser Standardmotor, ein 2.0-TDI-Motor mit 140 PS, verbraucht im Schnitt zwischen acht und zehn Litern Diesel, egal wo er fährt. Umgerechnet sind das rund 80 kWh. Ein Hybridfahrzeug verbraucht beim gleichen Szenario und bei der gleichen Nutzung rund 33 % weniger Energie. Im Schnitt benötigt es zwei bis vier Liter Benzin, nimmt aber den größten Teil seiner Energie aus Strom. Gerade im Stadtverkehr spielt es seine Vorteile aus. Mit einem batterieelektrischen Fahrzeug, das auf keinen additiven Verbrennungsmotor zurückgreift, kann man fast schon 80 % der Energie einsparen.

Folie Nr. 16

Wir haben für verschiedene Szenarien Berechnungen durchgeführt. So könnten wir im Kernbereich, dem Einsatz- und Streifendienst, wenn wir auf normale, relativ langsame Ladeinfrastruktur zurückgreifen, Stand heute zwischen 20 und 30 % der Flotte elektrifizieren. Im Ermittlungsbereich haben wir ein deutlich höheres Elektrifizierungspotenzial von 55 bis 90 % je nach Standort, weil die Fahrzeuge dort üblicherweise nachts abgestellt und nur zur Geschäftszeit genutzt werden. Das erklärt die große Differenz zum Einsatz- und Streifendienst.

Darüber hinaus haben wir mithilfe einer Schnellladeinfrastruktur die Möglichkeit, das Mindestpotenzial im Einsatz- und Streifendienst zu verdoppeln. Wir könnten sofort zwischen 40 und 70 % der Flotte elektrifizieren. Das Potenzial im Ermittlungsdienst ändert sich durch Schnellladeinfrastruktur nur marginal, da die Fahrzeuge dort verhältnismäßig lange Standzeiten haben.

Hybridfahrzeuge sind grundsätzlich überall einsetzbar. Zwar spielen sie in bestimmten Szenarien ihre Vorteile nicht komplett aus, aber grundsätzlich könnte man die Standardfahrzeuge komplett durch sie ersetzen.

Folie Nr. 17

Akademikerin **Dr. Schmidt**: Wir haben uns perspektivisch angeschaut, welcher Elektrifizierungsgrad in den nächsten zehn Jahren erreicht werden könnte. Exemplarisch haben wir uns drei Jahre herausgepickt und vergleichen die Daten bei Erhalt der Flotte in ihrer jetzigen Form mit den Daten bei einem Anteil von alternativ angetriebenen Fahr-

zeugen von 10 bzw. 20 % bei der Neubeschaffung. Ausgehend von dem jetzigen Elektrifizierungsgrad von rund 2,6 % würde man es mit einer Ausbaustufe von 20 % bis 2028 schaffen die Elektrifizierung der polizeilichen Flotte bis auf etwa 22 % zu erhöhen, was etwa 717 Fahrzeugen entspräche.

Es stellt sich natürlich die Frage, welche CO₂-Einsparung damit erreichbar wäre. Die CO₂-Emission liegt beim Szenario „Erhalt der Flotte in der jetzigen Form“ bei rund 12 000 t. Die Emissionen werden im Laufe der Jahre etwas reduziert. Denn wir gehen davon aus, dass auch die konventionellen Fahrzeuge weiter verbessert und gewisse CO₂-Einsparungen erreicht werden. Das ist den Prognosen zu entnehmen. Nichtsdestotrotz ist die CO₂-Einsparung, die wir durch einen Ausbau der Elektromobilität erreichen können, deutlich größer. Bei einem Ausbau um 10 % sind es etwa 750 t und bei 20 % sogar 1 500 t.

Folie Nr. 18

Aber bei allen Vorteilen, die wir haben, der Öffentlichkeitswirksamkeit und der Reduzierung der CO₂-Emission, ist die wichtigste Frage, die mit der Elektrifizierung einhergeht, natürlich, ob das finanziell darstellbar ist. Welche Haushaltsmittel sind notwendig? - Ich habe den Haushaltsmittelbedarf in Fix- und Betriebskosten aufgeschlüsselt. Derzeit werden bei der Polizei Beschaffungen aus einem Topf getätigt, während die Betriebsmittel aus einem anderen Topf finanziert werden.

Auffällig ist zunächst, dass beim Szenario „Erhalt“ - unabhängig davon, ob man in Elektromobilität investiert oder nicht - die Beschaffung teurer wird. Die Kosten steigen über die nächsten Jahre an. Darüber hinaus ist klar festzustellen, dass die Investition in Elektromobilität zunächst mit erhöhten Fixkosten einhergeht. Die Unterschiede werden aber im Laufe der Zeit geringer ausfallen, weil zum einen konventionelle Fahrzeuge teurer und zum anderen batterieelektrische Fahrzeuge günstiger werden.

Bei den Betriebskosten gibt es ebenfalls leichte Veränderungen im Szenario „Erhalt“. Zunächst steigen die Kosten und fallen dann wieder ab. Das liegt daran, dass einerseits die Kosten für Diesel und Benzin steigen, aber andererseits die Fahrzeuge noch effizienter werden und weniger verbrauchen. Ganz deutlich wird auch: Je höher der Elektrifizierungsgrad der Flotte ist, umso mehr Kosten können eingespart werden. Im Maximum

sind es 1,2 Millionen Euro, die pro Jahr eingespart werden könnten, wenn man in Elektromobilität investiert.

Die Frage ist, ob die Gesamtbilanz positiv oder negativ ist. Schaut man sich die Gesamtkosten an, stellt man fest, dass in den ersten Jahren zusätzliche Investitionen notwendig sind. Die Gesamtkosten sind bei einem Ausbau des Elektrifizierungsgrades zunächst höher als beim Erhalt der Flotte. Über die Jahre werden die Kosten aber deutlich geringer, und da Mobilität sowieso teurer wird, würden wir aus unserer Sicht ganz klar die Empfehlung geben, frühzeitig zu investieren, um ebenso frühzeitig von den Kostenersparnissen durch die geringeren Betriebskosten von batterieelektrischen Fahrzeugen zu profitieren.

Folie Nr. 19

POR Suckow: Was sind nun die erfolgskritischen Stellschrauben aus unserer Sicht? - Haushaltsmittel spielen eine Rolle. Wie wir gezeigt haben, können sich Mehrkosten über einen längeren Zeitraum durchaus amortisieren. Insofern ist der Umgang mit Haushaltsmitteln ein erfolgskritischer Faktor. Darüber hinaus ist die Ertüchtigung von bestehenden Liegenschaften sehr wichtig. Wir haben Ladeinfrastruktur sowohl bei Neubauten als auch bei sehr alten Gebäuden installiert. Dabei ist sehr deutlich geworden, dass, wenn man bereits bei der Planung oder dem Umbau von Gebäuden so etwas Banales wie Leerrohre vorsieht oder schon eine Kernbohrung vornimmt, man einige Jahre später mit minimalen Kosten die Ladeinfrastruktur aufbauen und bis zu fünfstelligen Summen einsparen kann. Das reduziert die Gesamtkosten für die Ladeinfrastruktur deutlich. Besonders wichtig ist hierbei, eine Standardisierung in irgendeiner Form zu erreichen, die es derzeit noch nicht gibt.

Darüber hinaus wäre eine strategische Zielsetzung wichtig. Ohne die grundsätzliche Entscheidung, dass man Elektromobilität unterstützt oder eben nicht, macht jede Dienststelle ihr eigenes Ding. Dann fällt die Entscheidung in der Regel gegen Elektromobilität aus, weil nur die kurzfristigen Mehrkosten gesehen werden.

Weiterhin ist die Fahrzeugverfügbarkeit ein wichtiger Punkt. Die Polizei braucht spezielle Fahrzeuge mit einer speziellen Ausstattung. Der Markt bietet derzeit noch nicht - zumindest noch nicht in allen Modellkategorien - die Fahrzeuge, die die Polizei eigentlich braucht. Im Moment sind die

Fahrzeughersteller ein Stück weit die Treiber. Der Standardstreifenwagen ist der VW Passat. Der wird in sechs bis sieben Jahren nicht mehr gebaut werden. Nun stellt sich für die Polizei die Frage, welches Modell man als konventionellen Streifenwagen wählt, wenn es das Modell, das seit Jahrzehnten genutzt wird, nicht mehr gibt.

Zuletzt geht es um die Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb der Haushaltsordnung. Wie soeben dargestellt, gibt es sowohl Mehrkosten als auch Einsparungen. Im Moment ist es im Haushaltsrecht nicht ohne Weiteres möglich, die Mehrkosten mit den Einsparungen zu kompensieren und damit die Kosten besser zu verteilen. Denn Beschaffungs- und Betriebskosten werden aus verschiedenen Töpfen finanziert. Insofern könnte man es den Wirtschaftsleitern vor Ort durch eine Änderung bzw. Anpassung der Haushaltsordnung erleichtern, in Elektromobilität zu investieren, ohne Geld in die Hand nehmen zu müssen.

Aussprache

Abg. Karsten Becker (SPD): Ich bin dankbar, dass Sie aufgezeigt haben, dass man durch Elektromobilität auch deutliche wirtschaftliche Vorteile zu erwarten hat. Die ökologischen Vorteile liegen auf der Hand, bei der Ökonomie gibt es Fragezeichen. Dass auch da enorme Potenziale sind, haben Sie beindruckend dargestellt. Ich bedanke mich auch für den Hinweis auf die Haushaltsordnung. Das ist ein Hindernis, dass man aus dem Weg räumen muss.

Sie haben von 5 000 Euro Kosten pro Schnellladepunkt gesprochen. Mit welcher Spannung arbeiten diese Gleichstromlader? Gegenwärtig haben wir Batteriekapazitäten von bis zu 350 kWh. Es gibt einen süddeutschen Automobilhersteller, der eine Spannung von 800 V erprobt. Damit hätte man für eine Reichweite von 100 km eine Ladezeit von ein paar Minuten. Dann könnten auch die Batterien etwas kleiner sein. Die Technik entwickelt sich ja relativ zügig.

Sie haben das Potenzial für Elektroautos für den Einsatz- und Streifendienst analysiert. Das lag unter 100 %. Ich gehe davon aus, dass da im Wesentlichen die Reichweite der limitierende Faktor war. Ist das tatsächlich so, und wenn ja, kann man das mit schnellerer Ladetechnik kompensieren? Können wir, wenn sich das weiterentwickelt,

auch auf 100 % kommen, oder gibt es da andere Hemmnisse?

POR Suckow: 5000 Euro für einen Ladepunkt ist ein kumulierter Wert. Wir hatten Rechnungen für die Installation über wenige 100 Euro, aber gerade bei älteren Gebäuden, bei denen Erdarbeiten für Stromtrassen notwendig waren, gingen die Beträge bis 10 000 Euro. Insofern ist das eine gemischte Kalkulation, und bei 50 Ladepunkten liegen wir mit einem Mittelwert von 5 000 Euro wohl genau richtig.

Die Ausschreibung für die Schnelllader haben wir aktuell beendet. Wir sprechen hier von 50 kW-Ladern. 350 kW wären unbezahlbar für uns. Diese Schnellladepunkte kosten deutlich mehr als 5 000 Euro. Wir kalkulieren durchschnittlich 50 000 Euro pro 50-kW-Lader einschließlich Erdarbeiten.

Das Potenzial für Elektrofahrzeuge im Einsatz- und Streifendienst lässt sich durch Schnellladeinfrastruktur basierend auf 50-kW-Ladern quasi verdoppeln. Gerade im Einsatz- und Streifendienst spielt Schnellladeinfrastruktur ihren Vorteil aus. Innerhalb kürzester Zeit - in den zwei bis fünf Minuten, die die Fahrzeuge manchmal nur stehen - kann man so viel Energie nachtanken, dass man die nächsten 50 km fahren kann. Dabei geht es gar nicht unbedingt darum, das Fahrzeug vollzutanken, sondern es genügt schon, nur einige Prozent nachzutanken, damit man im Stadtverkehr an den Ampeln usw. genug Energie zum Beschleunigen hat und die ökologischen Vorteile ausspielen kann.

AkadR'in Dr. Schmidt: Die Aussagen beziehen sich auf den jetzigen Fahrzeugbestand, auf den wir im Projekt zurückgegriffen haben. Inzwischen sind schon wieder neue Modelle auf dem Markt. Wir haben auch schon neue Fahrzeuge beschafft, die eine deutlich höhere Kapazität der Batterie haben, d. h. die Potenziale lassen sich noch steigern. Ein weiteres Hemmnis ist die Beschaffung der Schnellladeinfrastruktur, weil sie sehr teuer ist.

Aber selbst bei unbegrenzten finanziellen Mitteln gäbe es da Grenzen, weil wir Beschränkungen in der Energiebereitstellung haben. Dabei geht es um Lastspitzen und Ähnliches. Wenn man sehr viele Fahrzeuge an einem Standort hat und diese parallel oder versetzt laden will, braucht man Technologien aus dem Lademanagement, damit man bestimmte Lastspitzen nicht überschreitet.

Das ist durchaus schwierig, und über dieses Thema sind wir auch im Gespräch mit den Energieversorgern. Gerade bei großen Behördenzentren, in denen es viele Fahrzeuge gibt, ist die Energiebereitstellung schwierig und ein großes Thema.

Abg. Karsten Becker (SPD): So wie ich die Einsatzbedingungen im Einsatz- und Streifendienst kenne, könnte man mit einer sehr schnellen Ladetechnik sehr große Batteriekapazitäten vermeiden. Das hätte Effizienz- und Kostenvorteile.

Abg. Doris Schröder-Köpf (SPD): Ich frage mich, ob man mit Blick auf die Gefahr eines Anschlages, bei dem die Stromversorgung großflächig ausfällt, nicht zwingend eine Mischung aus unterschiedlichen Antrieben und Fahrzeugtypen beibehalten muss. Denken Sie ein solches Szenario mit?

POR Suckow: Das ist zwar nicht grundsätzlicher Bestandteil des Projektes, aber das haben wir im Blick. Wir arbeiten bei Katastrophenfällen oder Anschlägen mit der gleichen Technik, die wir jetzt testen. Die Elektromobilität bietet aus unserer Sicht sogar Vorteile, weil man die Fahrzeuge im Bedarfsfall beispielsweise als Energiespeicher nutzen kann. Bei einem Stromausfall könnte man quasi die Energie aus den Fahrzeugen absaugen und unsere Dienstgebäude damit versorgen. Diese Technologie gibt es schon. Wir versuchen, das auch mit zu betrachten.

Aber Sie haben absolut Recht: Wir haben bei den vollelektrischen Fahrzeugen nirgends 100 % angenommen, weil wir bestimmte Einsatzszenarien nicht sinnvoll vollelektrisch abdecken können. Beispielsweise wird das beim Betrieb auf der Autobahn schwierig, da man dort viel Energie braucht, sodass man sehr große Batterien benötigen würde bzw. so oft nachtanken müsste, dass es unwirtschaftlich wäre. Auch gibt es zum jetzigen Zeitpunkt keine größeren vollelektrischen Transporter wie den VW T6. Die Polizei kalkuliert zudem bei ihren Einsatzanlässen immer Sicherheitsreserven mit ein. Sie müssen immer noch einen bestimmten Level an Sprit bzw. Energie haben, um den nächsten Einsatz fahren zu können - egal, was kommt. Sie werden sicherlich niemals von der Polizei hören, dass sie einen Einsatz nicht wahrnehmen kann, weil der Tank bzw. die Batterie leer ist. Auch um das zu vermeiden, wird es - das ist meine persönliche Einschätzung - die Entwicklung geben, dass man davon weggeht, einen Standardstreifenwagen in allen Einsatzze-

narien an allen Dienststellen zu nutzen, sondern man wird eher schauen, welche Szenarien man hat und welche Fahrzeuge man dementsprechend braucht. Insofern wird man einen großen Teil der Fahrzeuge elektrifizieren, um die Vorteile daraus zu ziehen, aber man wird auch immer noch einen bestimmten kleineren Teil an konventionellen Fahrzeugen vorhalten, um Sicherheitsreserven zu bilden, Ausfälle zu kompensieren und sonstige Vorteile zu nutzen.

Abg. **Jens Ahrends** (AfD): Ich habe selbst ein Hybridfahrzeug gefahren und festgestellt, dass Reichweite und Spitzengeschwindigkeit beim Elektroantrieb Mankos sind. Insbesondere im Winter, wenn es kalt wird, sinkt die Reichweite eines Teslas auf bis auf 60 km. Auch das Hineinkommen in das Fahrzeug kann dann schon ein Problem sein, weil die ausfahrbaren Türgriffe teilweise einfrieren. Bei der Verfolgung eines Verdächtigen auf der Autobahn mit einem vollelektrischen Fahrzeug sehe ich dementsprechend große Probleme. Den Einsatz eines Hybridfahrzeugs kann ich mir dagegen durchaus vorstellen. Trennen Sie mit Blick auf den Einsatz von vollelektrischen Fahrzeugen und Hybridfahrzeugen grundsätzlich zwischen Ermittlungsdienst und Einsatz- und Streifendienst?

AkadR'in **Dr. Schmidt**: Wir differenzieren sehr wohl nach den unterschiedlichen Einsatzszenarien und schauen uns entsprechend unterschiedliche Fahrzeugtypen an. Bislang nutzen wir Plug-in-Hybridfahrzeuge maßgeblich im Einsatz- und Streifendienst und die rein elektrischen im Kriminalermittlungsdienst, wo die Anforderungen anders sind. Der Leitfaden, den wir entwickeln, zielt genau darauf ab, auch unterschiedliche Leistungsklassen innerhalb rein batterieelektrischer Fahrzeuge und Plug-in-Hybridfahrzeugen, die unterschiedlichen Szenarien - städtisch, ländlich, Polizeidirektion, Polizeiinspektion - und die unterschiedlichen Anforderungen sehr differenziert zu betrachten. Man kann sich das wie eine Art Flussdiagramm zu der Frage, wofür sich welches Fahrzeug eignet, vorstellen. Darauf achten wir sehr, und darauf fußen auch die Berechnungen, die wir gemacht haben.

Abg. **Jens Ahrends** (AfD): Sie sprachen die Ladestationen an. Ich hatte für mein Fahrzeug ein ganz normales Ladekabel, das in die 230-V-Steckdose gesteckt wurde, und nach fünf Stunden war die Batterie voll, und ich konnte wieder 50 km elektrisch fahren. Sie haben nur Typ-2-Kabel für Schnellladestationen vorgesehen. Aber

man könnte das Netz sehr schnell erweitern, wenn man das einfache Ladekabel ebenfalls nutzen würde. Man könnte - egal, wo man ist, eigentlich gibt es in jeder Garage eine 230-V-Steckdose - für ganz wenig Geld zusätzliche Ladepunkte schaffen. Ist das angedacht?

POR **Suckow**: Wir haben bei dem Projekt tatsächlich mit der normalen Schuko-Steckdose begonnen, weil es sehr schwierig war, die Fahrzeugbeschaffung, die mit europaweiten Ausschreibungen verbunden war, mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur zu kombinieren. Deswegen haben wir am Anfang unsere Hybridfahrzeuge über Schuko-Steckdosen geladen. Wir können das also gut vergleichen und auch entsprechende Diagramme zeigen, dass es wesentlich mehr Vorteile birgt, die Kosten für eine Wallbox zu investieren und keine konventionelle Steckdose zu nehmen. Die Nutzerakzeptanz spielt dabei eine wesentliche Rolle. Wenn die Kollegen wissen, dass beispielsweise ein Hybridfahrzeug wie der VW Passat GTE mit einer geringen elektrischen Reichweite von 30 km durchschnittlich viereinhalb Stunden Ladezeit braucht, dann ist die Akzeptanz, bei jedem Halt für wenige Minuten den Stecker in die Steckdose zu stecken, relativ gering. Wenn Sie allerdings wissen, dass Sie mit einer Wallbox das zehn- oder zwanzigfache an Energie in der gleichen Zeit nachladen können, ist die Nutzerakzeptanz schon viel größer und sie spielen die Vorteile wirtschaftlich wie ökologisch besser aus.

Abg. **Jens Ahrends** (AfD): Ist bei der CO₂-Einsparung auch gegengerechnet, dass man, z. B. wenn keine Sonne scheint und kein Wind weht, Strom z. B. aus Kohlekraftwerken, bei dessen Gewinnung CO₂ produziert wird, für das Laden nutzt?

AkadR'in **Dr. Schmidt**: In Ansätzen haben wir uns bei der Berechnung der CO₂-Ersparnissen auch Unterschiede bezüglich der Strombereitstellung angeschaut. Wir sind aber davon ausgegangen, dass bei der Polizei sowieso grüner Strom getankt wird, der zu einem bestimmten Preis bereitgestellt wird. Tatsächlich wird in den Behörden überall genau diese Stromversorgung gewählt, also sind wir davon und von einem Durchschnittspreis ausgegangen. Das ist ein erstes Modell gewesen. Kohlestrom und Ähnliches haben wir gar nicht betrachtet.

Im Moment sind wir dabei - weil wir immer mehr Daten aufnehmen und natürlich auch noch wäh-

rend des Projektes lernen - das Ganze noch weiter zu spezifizieren und mit unterschiedlichen Ansätzen noch präziser zu machen. Ein Ansatz ist es, noch einmal genau zu betrachten, zu welchen Tages- und Nachtzeiten geladen wird und wie dann das Angebot des Energieversorgers variiert. Wir haben erste Berechnungen dazu angestellt. Es hat tatsächlich keinen so großen Einfluss, wie wir gedacht hatten. Aber in den nächsten Monaten werden wir uns das noch einmal im Detail ansehen.

Tagesordnungspunkt 3:

Zulassung von Naloxon für den Polizeidienst

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 18/2340](#)

direkt überwiesen am 12.12.2018

AfluS

zuletzt beraten: 40. Sitzung am 10.01.2019

Beratung

Abg. **Jens Ahrends** (AfD) führte aus, dass Carfentanyl 2018 das erste Mal in den Medien als neue Todesdroge in Deutschland erwähnt worden sei. Der Stoff gelte als weltweit tödlichste Droge; wenige Körner auf der Haut lähmten die Atmung und führten zum Tode. Die in China als Betäubungsmittel für Elefanten und Nashörner entwickelte Substanz werde auf dem Drogenmarkt eingesetzt, um Opiate zu strecken. Folglich bestehe die Gefahr, dass Polizeibeamtinnen und -beamte bei ihrer Arbeit mit Carfentanyl in Kontakt gerieten. In den USA trügen Polizisten deshalb ein Nasenspray mit dem Wirkstoff Naloxon als Gegenmittel bei sich. Die Anwendung sei kinderleicht, Nebenwirkungen seien nicht bekannt. Die AfD-Fraktion fordere, auch die Beamtinnen und Beamten in Niedersachsen mit besagtem Spray auszustatten.

In der schriftlichen Unterrichtung der Landesregierung heiße es, aufgrund der derzeitigen Gefährdungsbeurteilung werde keine Notwendigkeit dafür gesehen. Die Fallzahlen seien zu gering.

Aus seiner Sicht müsse man allerdings davon ausgehen, dass in Zukunft mehr Fälle aufträten, weil Carfentanyl vergleichsweise preisgünstig sei und sicherlich vermehrt zum Strecken anderer Drogen eingesetzt würde. Folglich wachse auch die Gefahr für die Beamtinnen und Beamten, mit dem Stoff in Berührung zu kommen.

Insofern halte er an den Forderungen des Antrages fest und beantrage, schriftliche Stellungnahmen der Polizeigewerkschaften GdP und DPoIG zu der Frage einzuholen, ob sie die Notwendigkeit sähen, die Einsatzkräfte mit Naloxon-Spray auszustatten.

Abg. **Karsten Becker** (SPD) sagte, wesentlich seien in diesem Fall die realistische und nüchterne Einschätzung der tatsächlichen Risiken und

ein professioneller Umgang damit. Von einem Alarmismus sei Abstand zu nehmen. In der schriftlichen Unterrichtung durch die Landesregierung heiße es, dass in Niedersachsen bisher noch kein Carfentanyl sichergestellt worden sei. Weiter gehe aus der schriftlichen Unterrichtung hervor, dass der Umgang mit chemischen Gefahrstoffen zur alltäglichen Arbeit der Polizeibeamtinnen und -beamten gehöre und dass diese im Rahmen ihrer Ausbildung auch mit Blick auf die Eigensicherung gezielt darauf vorbereitet würden. Die Polizeibehörden kämen ihrer Arbeitgeberpflicht zur Minimierung der Gefährdungspotenziale nach. Die Problematik rund um das Thema Fetanylderivate sei bekannt, und die Einsatzkräfte seien entsprechend unterrichtet worden.

Insofern stelle sich die Frage, wie sinnvoll es sei, die Polizei mit einem entsprechenden Präventionsmittel auszustatten und die Beamtinnen und Beamten in dessen Anwendung zu schulen. Wenn keine Anwendungsfälle aufträten, führe dies vielleicht sogar zu einem Abstumpfungseffekt. Hinzu komme, dass die Substanz bei Hautkontakt nur langsam absorbiert werde und entsprechend ausreichend Zeit bliebe, sie mit herkömmlichen Mitteln wie Abwaschen oder Abbürsten zu entfernen.

Vor diesem Hintergrund halte seine Fraktion den Antrag der AfD-Fraktion für obsolet und werde ihn ablehnen.

*

Der **Ausschuss** lehnte den Antrag des Mitglieds der AfD-Fraktion, schriftliche Stellungnahmen der Polizeigewerkschaften einzuholen, mit den Stimmen der Mitglieder der Fraktionen der SPD und der CDU und gegen die Stimme des Mitglieds der Fraktion der AfD bei Enthaltung der Mitglieder der Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und der FDP ab.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfahl dem Landtag, den Antrag abzulehnen.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE, FDP

Ablehnung: AfD

Enthaltung: -
