

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Klima und Umwelt des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	58
		<b>TOP:</b>	6
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	25.11.2022		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Thürnau		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Schwarze (Branddir)		
<b>Protokollführung:</b>	Herr Haupt / fr		
<b>Betreff:</b>	<b>"Einsatzkräfte nicht unter, sondern auf Strom setzen"</b> <b>- Antrag Nr. 1315/2021 vom 02.11.2021 (90/GRÜNE)</b> <b>- mündlicher Bericht -</b>		

Der im Betreff genannte Antrag mit Stellungnahme des Herrn Oberbürgermeisters vom 25.03.2022 ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

BM Thürnau betont einleitend, zu diesem Tagesordnungspunkt (TOP) liege ein Antrag Nr. 1315/2021 von der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vor. Die Branddirektion habe derzeit bereits acht vollelektronische Fahrzeuge im Einsatz. Es gehe unter anderem um die Frage, wie es mit den Notarzteinsatzfahrzeugen weitergehe. Dieser Bereich sei nicht ganz so einfach strukturiert, wie dies zunächst gedacht gewesen sei.

Herr Schwarze (Branddir) betont, die Stuttgarter Feuerwehr sei die erste gewesen, die ein vollelektrisches Fahrzeug im realen Einsatzbetrieb genommen hat. Hierbei sei relativ wenig Sonderausstattung notwendig gewesen. Die Feuerwehr beobachte sehr intensiv und sehr nachhaltig alle Entwicklungen im Bereich der E-Fahrzeuge. Möglicherweise sei das Elektro-Hilfeleistungslöschfahrzeug der Berliner Feuerwehr bekannt. Dieses Fahrzeug habe er selber vor fünf Jahren im Auftrag des Deutschen Feuerwehrverbandes genau inspiziert. Das Problem liege darin, dass es sich um kein richtiges elektrisches Auto handle. Es habe zwar einen elektrischen Antrieb, allerdings zusätzlich noch einen obenliegenden Dieselmotor (Ranch-Extender). Hiermit werde sichergestellt, dass nicht inmitten eines Einsatzes der Fahrzeugbetrieb abbreche. Die Berliner Feuerwehr habe das Fahrzeug in einem Feldversuch getestet. In Berlin sei die Wachdichte allerdings deutlich höher und es bestünden umgerechnet deutlich mehr Wachen pro

Quadratkilometer als in Stuttgart. Ebenso liege in Berlin eine andere Topografie als in der Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) vor. Die Stadt Basel wolle jetzt ebenso derartige Fahrzeuge kaufen, verfüge jedoch von der Fläche her lediglich über etwa zehn Prozent der Fläche Stuttgarts. Diese Tatsache müsse daher in Relation gesehen werden. Die Industrie geht davon aus, dass allerfrühestens 2024 die ersten Serienfahrzeuge verfügbar sein würden. Ein in der Stadt zum Einsatz gekommener Versuchsrettungswagen sei ein geläufiger Dieselsprinter gewesen, bei dem der Dieselmotor ausgebaut und eine provisorische Elektrolösung eingesetzt wurde. Nach einem zweiwöchigen Versuchszeitraum werde eine Analyse erfolgen. Die Feuerwehr der Stadt Hamburg habe ebenso von einem derartigen Versuch berichtet. Allerdings sei das Fahrzeug bei einer Wache stationiert gewesen, bei der auf deren Rückseite das primäre Zielkrankenhaus lag.

Die Stuttgarter Feuerwehr werde im Verwaltungsausschuss im Dezember den Kauf zweier Rettungswagen vorschlagen, so Herr Schwarze. Dies sei derzeit jedoch lediglich mit einem Diesel möglich. Es sei zu hoffen und vorgesehen, nach etwa der Hälfte der Nutzungszeit das Fahrgestell zu wechseln und den Aufbau zu renovieren. Möglicherweise werde zu diesem Zeitpunkt ein vollelektrisches Fahrgestell installiert. Das betreffe den Bereich der Fahrzeugtechnik.

Ein Problem liege darin begründet, dass sich die Zielkliniken in den verschiedensten Trägerschaften befänden. Zudem sei eine Schnellladetechnik nicht günstig und die einzelnen Krankenhausträger müssten davon erst überzeugt werden. Außerdem müsse berücksichtigt werden, dass sich die Branddirektion derzeit für einen flächigen länger andauernden Stromausfall wappne. Dies erfolge unter der Bedingung des Vorhandenseins sehr großer Stromverbraucher in der Notaufnahme. Da diese über kurze Zeit gleichzeitig nebeneinander einen Anlaufstrom zögen, müsse genau darauf geachtet werden, dass diese Situation keine Schwierigkeiten verursache.

Die Branddirektion habe die Antriebsumstellung bereits für ein Notarzt-Einsatzfahrzeug der Marke Mercedes-Benz Evito durchgerechnet. Dieses verteilte bereits die tägliche Post und verfüge über einen sehr konkreten Fahrzyklus. Obwohl es ein Blaulicht besitze, befinde es sich nicht im eigentlichen Einsatzdienst. Falls der Allradantrieb ausgeklammert und Beladungsteile weglassen werden, und schlimmstenfalls der Platz für den Notarzt in der Ausbildung oder für das rettungsdienstliche Personal in der Ausbildung eingespart würde, sei es nachvollziehbar, dass die Branddirektion diesen Weg nicht weiterverfolgt. Aus technischer Sicht sei die Antriebsumstellung noch nicht möglich.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) betont, eine Stellungnahme auf die Ausführungen von Herrn Schwarze gestaltete sich schwierig. Die Fragen im Antrag seiner Fraktion richteten sich zum einen an den Bereich der Branddirektion und zum anderen an die Bereiche der Rettungsfahrzeuge und der Krankenhäuser, wobei diese Bereiche in der Beantwortung ausgespart worden seien. Seiner Fraktion gehe um die Frage, wie sich die LHS in Bezug auf das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 neu aufstelle. Daher müsse in allen städtischen Bereichen die Umstellung der Fahrzeugflotte geprüft werden. Die Nutzungszeiträume der neu beschafften Fahrzeuge würden sich immer mehr verlängern. Alle derzeit beschafften Fahrzeuge seien daher noch einen gewissen Zeitraum vorhanden, alle beispielsweise in fünf Jahren beschafften Fahrzeuge seien dagegen bis zu einem entsprechenden Grenzbereich im Einsatz, zu dem die Klimaneutralität erreicht werden müsse. Herr Schwarze habe richtigerweise ausgesagt, die Industrie komme in dem Bereich fertiger Lösungen relativ langsam voran. Vor etwa einem Jahr sei die Diskussion über dieses Thema in Bezug auf die AWS geführt worden, bei der Herr Töpfer

deren Vorgehen dargestellt habe. Seit Ende letzten Jahres sei die AWS bereits mit mehreren Pilotprojekten im Einsatz. Die Feuerwehr befinde sich in einer sehr guten Situation, da im Bereich der Ladeinfrastruktur einiges vorangehe. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt müsse geprüft werden, wie die Infrastruktur in Bezug auf rasches Laden an jeder Stelle und an den Feuerwachen vorbereitet werden könne. Dieses verursache zwar Kosten, aber diese Umstellung sei wichtig. Es werde ein zeitlicher Fahrplan der Branddirektion benötigt, aus dem die schrittweise Flottenumstellung ersichtlich werde.

Er schließe sich den Ausführungen von StR Peterhoff an, so StR Sakkaros (CDU). Die weitere Planung in Bezug auf das Thema Wasserstoff sei interessant. Dessen Bezug sei derzeit sehr kostspielig, allerdings stehe er in keinerlei Nachteil im Vergleich zu einem Verbrenner, wie einem derzeit betriebenen Dieselmotor. Da die Feuerwehr nicht die einzige Fahrzeugflotte in der Stadt sei, müsse berücksichtigt werden, in welchen Bereichen eine Umstellung aufgrund der gefahrenen Kilometer am sinnvollsten sei. Dies könne beispielsweise auf die SSB zutreffen.

StR Dr. Jantzer (SPD) zeigt sich unsicher, ob Zwischenschritte mit nachrüstbaren Fahrzeugen überhaupt ins Kalkül gezogen werden sollen. Falls ein Ersatz benötigt werde, könne dieser derzeit am Markt nicht bezogen werden. Mit dieser Tatsache müsse man umgehen. Sicher bestehe im Bereich der Feuerwehren ein Verband, über den eine gewisse Marktmacht erreicht werden könne. Prinzipiell bestehe für alle Feuerwehren das Problem, auf Plattformen zu arbeiten, die zu einer gewissen Zeit von den Herstellern umgerüstet werden müssten. Hierbei sei die Plattformstrategie in Richtung der Elektromobilität interessant. Es wäre wünschenswert, wenn die Feuerwehren auf Bundes- oder Landesebene eine strukturierte Anfrage stellen könnten, um einen, wie von StR Peterhoff geforderten, Zeitfahrplan von Herstellerseite zu erhalten, so der Stadtrat. Er gehe nicht davon aus, dass die Feuerwehr in der LHS alleine über eine ausreichende Marktmacht verfüge, um Einfluss auf einen Hersteller ausüben zu können. In Bezug auf die Reichweitendebatte werde es in den nächsten Jahren wesentliche Veränderungen geben. Entsprechende perspektivische Informationen hierüber könnten lediglich die Hersteller erteilen und auf dieser Grundlage könne ein Plan für die LHS erstellt werden.

Es bestehe eine Strategie für den restlichen Fuhrpark der AWS, so BM Thürnaeu. In diesem Fuhrparksegment liege das Problem bei den Müllfahrzeugen. Alle anderen Fahrzeuge, die über keine Sonderaufbauten verfügten, funktionierten reibungslos elektrisch, und die Zahlen der umgestellten Fahrzeuge seien bekannt. Bei den Müllfahrzeugen habe jedoch keine Bündelungsstrategie der Kommunen vorgelegen, sondern in diesem Bereich hätten die Hersteller entschieden, der Schwerlastverkehr werde im Nahstreckenbereich auf E-Antrieb umgestellt. Die Tendenz für die Long-Distance-Fahrzeuge sei der Wasserstoff, womit die Verwaltung habe umgehen müssen. Zu dem Zeitpunkt der Nachbeschaffung vor dem Ukrainekrieg sei noch Gas eingesetzt worden, und es sei kein funktionierendes Fahrzeug mit E-Antrieb verfügbar gewesen. Das Fahrzeug mit E-Antrieb sei seit dem Tag der offenen Tür im Echtzeitbetrieb und das Fahrzeug funktioniere gut. Es habe zunächst Sorge aufgrund der Topografie in der LHS bestanden, nun werde jedoch eine positive Perspektive gesehen. Die Auffassung, es könne seitens der Feuerwehr über die Verbandsebene ein bundesweiter Einfluss erreicht werden, sehe er skeptisch, so BM Thürnaeu. Gleichwohl sei eine Strategie in Bezug auf Notarzfahrzeuge und Sonderaufbauten nicht einfach umzusetzen.

Herr Schwarze betont, er sei bis zur vorherigen Woche Vorsitzender des Fachausschusses "Technik der deutschen Feuerwehr". Da sich seine aktive Zeit bei der Feuer-

wehr dem Ende nähere, habe er den Staffelstab übergeben. Daher erlaube er sich ein sehr konkretes und sehr umfassendes Bild: Die Feuerwehren seien für die Fahrgestellhersteller nahezu bedeutungslos und das geringe Marktsegment der Feuerwehren interessiere die Hersteller nicht. Ein größerer Stuttgarter Hersteller habe ausgesagt, dass er im Sprintersegment nicht mehr an den Feuerwehren interessiert sei und zumindest derzeit keine Fahrgestelle anbiete. Das Standardfahrgestell für Rettungswagen und Einsatzleitwagen sei einfach eingestellt worden, da die Feuerwehren kein interessantes Marktsegment darstellten. Es sei zu hoffen, dass diese Entscheidung in der Zukunft geändert werde. Eine Marktmacht seitens der Feuerwehren bestehe ganz klar nicht, so Herr Schwarze. Die Ersatzbeschaffungszyklen bei der AWS seien klar durchgetaktet. Dagegen bestünden bei der Stuttgarter Feuerwehr noch 40 Jahre alte Feuerwehrfahrzeuge im aktiven Einsatzdienst. Wenn er an den Einsatz im Ahrtal zurückdenke, so Herr Schwarze, bestehe ein gewisses Problem mit der Elektromobilität: Die Feuerwehr müsse stets funktionabel sein, auch falls die gesamte Energieversorgung in einem Gebiet komplett zusammenbreche. Hierauf besitze die Stuttgarter Bürgerschaft einen Anspruch. Grundsätzlich befände sich die Feuerwehr mit ihren Sonderfahrgestellen mit deren notwendigen Adaptionen am Ende der Herstellerpriorität. Als der Verteiler-LKW im Euro 6-Bereich eingeführt worden sei, sei dieser erst drei Jahre später für Feuerwehrfahrzeuge verfügbar gewesen. Zudem bestehe eine Massenproblematik bei der Feuerwehr: Falls die AWS beispielsweise eine Tonne weniger Müll in ein Fahrzeug laden könne, habe dies finanzielle Auswirkungen und müsse daher genau kalkuliert werden. Dagegen bestünden bei Feuerwehrfahrzeugen entsprechende Vorschriften, dass gewisse Gewichte nicht überschritten werden dürften, um bestimmte Flächen vor höheren Häusern befahren zu dürfen. Das Thema Elektromobilität bedeute die Notwendigkeit eines Akkus, der deutlich mehr Gewicht habe und etwa die doppelten Kosten verursache. Die Feuerwehr beobachte sehr genau, welche Entwicklungen im Bereich der Elektrolöschfahrzeuge liefen (z. B. Range Extender). Ebenso sei die erste auf Messen ausgestellte vollelektrische Drehleiter inspiziert worden. Allerdings könne diese auf keiner Fläche für die Feuerwehr aufgestellt werden, da sie zu schwer sei. Außerdem meine der Hersteller, es könnten lediglich zwei Einsatzstellen angefahren werden, danach müsse erneut aufgeladen werden. In einem früheren Juni seien die Drehleitern über den ganzen Tag hinweg bei 700 Einsätzen im Einsatz gewesen. Im Bereich des Wasserstoffs liefen entsprechende Entwicklungen, allerdings bestehe hier ebenso das Problem, an welchen Stellen getankt werden könne. Wie auch bei der AWS würden Alternativen bei der Feuerwehr höhere finanzielle Kosten mit sich bringen. Bereits aktuell lägen erhebliche Preissteigerungen vor, zu denen die Kosten der Elektromobilität hinzukommen. Einen verlässlichen Fahrplan könne er nicht nennen, da er nicht die weitere Entwicklung im Bereich der Industrie kenne, so Herr Schwarze.

Der Aussage von Herrn Schwarze, er könne keinen verlässlichen Fahrplan nennen, widerspricht StR Peterhoff. Die Vorgehensweise stelle sich in der entgegengesetzten Richtung dar, da man sich auf das Ziel der Klimaneutralität in der LHS ausrichten müsse. Bei den Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr bestehe ein besonders komplexer Fall. In dem Antrag seiner Fraktion sei ebenso eine Fragestellung nach den Rettungsfahrzeugen aufgeführt. Während diese leichter seien, seien die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr schwerer. Nichtsdestotrotz müsse ebenso bei diesen schweren Fahrzeugen eine Umstellung und ein entsprechender Zeitfahrplan in Betracht gezogen werden, da die Feuerwehr u. a. mit einem Fonds für ihre Fahrzeuge tatkräftig unterstützt werde. Es liege eine Liste der Fahrzeuge und der Ausschreibungstermine vor. Ebenso bestehe ein Klimavorbehaltsbeschluss, der bei der Beschaffung der Fahrzeuge berücksichtigt werde. Zudem werde die Infrastruktur in den Feuerwachen betrachtet. Die gleiche Vorge-

hensweise müsse bei den Rettungsfahrzeugen angewendet werden. Da hierzu keine Aussagen gemacht worden seien, könne der Antrag nicht als erledigt betrachtet werden. Im Bereich der Rettungsfahrzeuge gestalte sich die Situation einfacher, da oftmals rund 20 Minuten zwischen den Einsätzen lägen und die Fahrzeuge in dieser Zeit mit einem Schnelllader nahezu vollständig aufgeladen werden könnten. Falls die entsprechende Infrastruktur errichtet worden sei, lägen die entsprechenden Voraussetzungen für die E-Mobilität vor. Der Stadtrat äußert die Bitte, einen entsprechenden zeitlichen Fahrplan aufzustellen und zu prüfen, wie die Infrastruktur in den städtischen Einrichtungen errichtet werden kann. Daraufhin könne der Antrag als erledigt betrachtet werden.

StR Dr. Vetter (CDU) betont, die Aussprache über das Thema Klima sei zwar positiv zu bewerten, allerdings werde ebenso über Menschenleben diskutiert. Er erkundigt sich nach einer Einschätzung von Herrn Schwarze, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls eines E-Fahrzeugs im Einsatz ist. Mit dieser Betrachtung des Wahrscheinlichkeitsrisikos solle die Verantwortung bei der Entscheidung aufgezeigt werden, den letzten Prozentanteil der Klimaneutralität noch rascher zu erreichen. Falls ein Fahrzeug der AWS defekt stehenbleibe, könne es zur Not auch einen Tag später den Müll abholen. Dagegen könne dies bei einem Rettungsdiensteinsatz erst einen Tag später zu spät sein.

Es sei unbestritten eines der wichtigsten Elemente in der Betrachtung, in der von StR Dr. Vetter beschriebenen Weise vorzugehen, so BM Thürnau. Die Noteinsatzfahrzeuge müssten zumindest vom Prinzip her hinsichtlich ihrer Reichweite und der Sonderausstattung funktionieren. Er selbst sei zwar nicht zuständig für den Bereich der Feuerwehr und der Rettungsfahrzeuge, allerdings verstehe er StR Peterhoff in der Art, analog zum Bereich der AWS vorzugehen. Zum einen solle dargelegt werden, welche Fahrzeuge und welche Beschaffungszeitpunkte vorliegen würden. Es sei nachvollziehbar, dass nicht alle Maßnahmen von der Konsumenten- bzw. Nutzerseite beeinflussbar seien. Allerdings könne, wie bereits bei den Müllfahrzeugen, dargestellt werden, wie trotz des Fehlens von Gas oder Strom als Antriebsart beispielsweise elf Fahrzeuge beschafft werden könnten.

Herr Schwarze betont, es werde lediglich der Bereich der Rettungsdienste betrachtet, bei dem die Feuerwehr eine Art "Juniorpartner" sei. Ein Rettungswagen sei rund um die Uhr, und unter der Woche von 7:00 bis 18:00 Uhr im Einsatz. Ebenso werde ein Notarzteinsetzfahrzeug rund um die Uhr besetzt. Den Rest stellten die Hilfsorganisationen dar, über die man keinen Einfluss habe. Diese müssten sich über die Krankenkassen refinanzieren. Der gleiche Aspekt treffe auf die Krankenhäuser zu: Die Zielkliniken befänden sich nicht lediglich in der LHS, sondern die Mitarbeiter\*innen beispielsweise der Feuer- und Rettungswache 5 würden ebenso Kliniken im Filderbereich anfahren, oder müssten bis zur Uniklinik in Tübingen verkehren. Falls aus medizinischen Gründen die Klimaanlage oder die hintere Kofferfachheizung auf Maximalleistung geschaltet werden müsse, verringere dies erheblich die Reichweite bei E-Fahrzeugen. Die oftmals angesprochenen Gelder entsprechender Förderprogramme würden aktuell vom Wirtschaftsministerium über die Bundesanstalt für Güterkraftverkehr verteilt. Seine Kolleginnen und Kollegen in Hamburg seien mit ihrem Antrag für Elektrofahrzeuge bereits zweimal gescheitert mit der Begründung, die Laufleistung sei deutlich zu gering, so Herr Schwarze. Über die baulichen Aspekte könne er keine Aussagen treffen, da dies Angelegenheit des für die Krankenhäuser zuständigen Referats sei, wie für die Träger der anderen Krankenhäuser auch. Wie von StR Dr. Vetter ausgeführt, bestehe aus ihrem

Eigenverständnis heraus bei der Branddirektion ein sehr hoher Sicherstellungsanspruch.

Die Ausführungen von Herrn Schwarze hätten eine erste Darstellung der Sachlage dargestellt, so BM Thürnau. Er schlägt vor, dass die Branddirektion eine Fuhrparkanalyse vorlegt, wie dies bereits die AWS durchführt habe.

Herr Schwarze ergänzt, dies sei lediglich in Teilen leistbar. Es müsse zunächst geprüft werden, welche Technik derzeit auf dem Markt verfügbar sei. Es gehe darum, so BM Thürnau, mit der Liste eine Grundlage für eine Abwägung in Bezug auf die Anschaffung neuer Fahrzeuge zu erhalten. Es solle nicht das Unmögliche möglich gemacht werden.

Seine Fraktion wolle nicht erst im Jahr 2035 feststellen, die Feuerwehr habe in den letzten 15 Jahre häufig Fahrzeuge weiterbeschafft und man habe entsprechende Entwicklungen versäumt. Vielmehr solle lediglich die Planung begutachtet und die weitere Entwicklung abgestimmt werden.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, stellt BM Thürnau Kenntnisnahme des Berichts durch den Ausschuss für Klima und Umwelt fest.

Zur Beurkundung

Haupt / fr

## Verteiler:

- I. Referat SOS  
zur Weiterbehandlung  
Branddirektion (2)
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB  
*Klimaschutz*
  3. Referat SWU  
Amt für Umweltschutz
  4. Stadtkämmerei (2)
  5. Amt für Revision
  6. L/OB-K
  7. Hauptaktei
  
- III.
  1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
  2. CDU-Fraktion
  3. SPD-Fraktion
  4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
  5. FDP-Fraktion
  6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
  7. Fraktion FW
  8. AfD-Fraktion

*kursiv = kein Papierversand*