



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Jörg Baumann AfD**
vom 06.08.2025

Zukunftsprojekte des automobilen Fuhrparks der Bayerischen Polizei

Die Staatsregierung wird gefragt:

1. Welche Antriebsarten sind für die Dienstfahrzeuge der Bayerischen Polizei in Zukunft geplant (mit Aufschlüsselung Antriebsart und Anzahl)? 3
- 2.1 Wird zukünftig ein Umstieg auf eine rein elektrische Dienstfahrzeugflotte geplant? 3
- 2.2 Welche Anforderungen (z. B. Mindestreichweite, Ladezeit, Einsatzdauer) müssten elektrisch angetriebene Streifenwagen erfüllen, um flächendeckend eingeführt zu werden? 3
- 3.2 Wie sind die Erfahrungen mit den bisherigen elektrischen Dienstfahrzeugen (Reichweite, Praxistauglichkeit etc.)? 3
- 4.2 Welche Dienststellen oder Einsatzmöglichkeiten gelten als besonders geeignet oder ungeeignet für den Einsatz elektrischer Fahrzeuge? 3
- 3.1 Welche Fahrzeugmodelle (Hersteller und Typ) wurden bisher für die Elektrifizierung getestet? 4
- 4.1 Welche Herausforderungen ergeben sich durch Ladezeiten im operativen Dienstbetrieb (z. B. dauerhafte Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft)? 4
- 4.3 Wird eine zentrale Steuerungssoftware für das Lademanagement und die Fahrzeugverfügbarkeit geplant? 5
- 5.1 Wie viele und welche Ladepunkte (Normallader [AC] und Schnelllader [DC]) sind auf den Dienststellen aktuell vorhanden? 5
- 5.2 Wie viele Elektrofahrzeuge nutzen aktuell die vorhandenen Ladepunkte? 5
- 6.1 Sollen in Zukunft auch Hybridfahrzeuge für die Bayerische Polizei beschafft werden? 5
- 6.2 Gibt es Pläne, auch bei Spezialfahrzeugen (z. B. Einsatzbusse, Wasserwerfer, Lkw) auf alternative Antriebe umzusteigen? 5

6.3	Werden auch Brennstoffzellen- oder wasserstoffbetriebene Antriebskonzepte für größere Einsatzfahrzeuge geprüft?	5
7.	Wie hoch sind die durchschnittlichen Anschaffungs- und Unterhaltskosten eines E-Fahrzeugs im Vergleich zu einem konventionellen Verbrennerfahrzeug?	5
	Hinweise des Landtagsamts	6

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration
vom 10.09.2025

1. Welche Antriebsarten sind für die Dienstfahrzeuge der Bayerischen Polizei in Zukunft geplant (mit Aufschlüsselung Antriebsart und Anzahl)?

Als Alternative zum konventionellen Antrieb mit Verbrennungsmotoren wird aktuell der Fokus auf die Erprobung batterieelektrischer Antriebe gelegt.

Zudem werden die Einsatzmöglichkeiten alternativer Kraftstoffe geprüft. So werden die Entwicklungen bei Brennstoffzellen-, Wasserstofftechnologie und die sogenannten E-Fuels weiterhin beobachtet.

2.1 Wird zukünftig ein Umstieg auf eine rein elektrische Dienstfahrzeugflotte geplant?

Das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration beabsichtigt, die Elektromobilität bei der Bayerischen Polizei zu stärken.

Der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge soll in den kommenden Jahren kontinuierlich steigen. Allerdings hängt die weitere Umstellung auf Elektromobilität von verschiedenen Faktoren, wie z. B. dem Ausbau der eigenen Ladeinfrastruktur, den vertraglichen Voraussetzungen im Beschaffungswesen, der Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge am Markt sowie den vorhandenen finanziellen Mitteln ab.

2.2 Welche Anforderungen (z. B. Mindestreichweite, Ladezeit, Einsatzdauer) müssten elektrisch angetriebene Streifenwagen erfüllen, um flächendeckend eingeführt zu werden?

3.2 Wie sind die Erfahrungen mit den bisherigen elektrischen Dienstfahrzeugen (Reichweite, Praxistauglichkeit etc.)?

4.2 Welche Dienststellen oder Einsatzmöglichkeiten gelten als besonders geeignet oder ungeeignet für den Einsatz elektrischer Fahrzeuge?

Die Fragen 2.2, 3.2 und 4.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine pauschale Aussage zur Frage, welche Anforderungen an elektrisch angetriebene Streifenwagen zu stellen sind, ist nicht möglich.

Die sehr heterogenen Anforderungsmuster der zahlreichen Einsatzbereiche bedingen eine differenzierte Betrachtung. Ergebnisse aus bisher durchgeführten Pilotierungen zeigen, dass beispielsweise eine weitere Elektrifizierung bei Dienststellen mit vorrangig urbanem Dienstgebiet bei Vorliegen der unter Frage 2.1 genannten Voraussetzungen eher umsetzbar ist als bei Dienststellen mit vorrangig ländlichem oder alpinem Anteil oder in Dienststellenbereichen mit hohen Anforderungen an die Reichweite der Fahrzeuge (z. B. Verkehrspolizeiinspektionen). Einsatzbereiche, bei denen die Elektrofahr-

zeuge sehr lange Standzeiten, z. B. über Nacht, haben, eignen sich dagegen sehr gut für die Nutzung von Elektrofahrzeugen.

Das geringste Elektrifizierungspotenzial wird aktuell noch aufgrund der benötigten Reichweiten der Fahrzeuge bei den geschlossenen Einheiten der Bereitschaftspolizei gesehen. Diesbezüglich findet eine Marktbeobachtung statt, um künftige Elektrifizierungspotenziale erkennen zu können.

Über weitere Pilotierungen unter wissenschaftlicher Begleitung werden zudem fortlaufend die Anforderungsprofile der elektrisch angetriebenen Streifenwagen analysiert, um weiter gehende Erkenntnisse für die schrittweise Elektrifizierung der Flotte zu erhalten.

3.1 Welche Fahrzeugmodelle (Hersteller und Typ) wurden bisher für die Elektrifizierung getestet?

Folgende Kfz wurden in verschiedenen Varianten (Pilotierung) getestet:

- Audi Q4 e-tron
- Audi A6 Avant e-tron
- BMW iX1
- BMW i4 eDrive35
- BMW i4 eDrive40
- BMW i5
- BMW i5 Touring
- BMW i7 (Plug-in-Hybrid)
- KiA EV6 GT
- Mercedes e-Vito
- VW ID.3
- VW ID.4

Folgende zweirädrige Fahrzeugmodelle wurden in verschiedenen Varianten (Einzelbeschaffung und -test/Pilotierung) getestet:

- BMW CE 04
- Energica Experia
- Zero DS
- Zero DS EX 14.4
- Zero DSR/X

4.1 Welche Herausforderungen ergeben sich durch Ladezeiten im operativen Dienstbetrieb (z. B. dauerhafte Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft)?

Mit dem vorgegebenen Grundsatz „Standzeit (an der Dienststelle) ist Ladezeit“ ergeben sich die Herausforderungen einer taktisch günstig positionierten Ladeinfrastruktur. Die Einsatzfähigkeit der Polizei muss dabei aber stets gewährleistet sein.

4.3 Wird eine zentrale Steuerungssoftware für das Lademanagement und die Fahrzeugverfügbarkeit geplant?

Derzeit wird geprüft, alle Ladepunkte der Bayerischen Polizei an ein einheitliches Backend-System anzuschließen, um ein zentrales Monitoring zu ermöglichen.

5.1 Wie viele und welche Ladepunkte (Normallader [AC] und Schnelllader [DC]) sind auf den Dienststellen aktuell vorhanden?

Die Bayerische Polizei verfügt über insgesamt 890 AC-Ladepunkte und 2 DC-Ladepunkte.

5.2 Wie viele Elektrofahrzeuge nutzen aktuell die vorhandenen Ladepunkte?

Die Bayerische Polizei verfügt derzeit über 145 batterieelektrische Personenkraftwagen. Darüber hinaus nutzen auch die in niedriger Anzahl in der Pilotierung befindlichen elektrischen Motorräder die vorhandenen Ladepunkte.

6.1 Sollen in Zukunft auch Hybridfahrzeuge für die Bayerische Polizei beschafft werden?

Mit der neuen Generation der Plug-in-Hybridfahrzeuge sind die Reichweiten im voll-elektrischen Betrieb deutlich gestiegen. Der mögliche künftige Einsatz von Plug-in-Hybridfahrzeugen wird daher geprüft.

6.2 Gibt es Pläne, auch bei Spezialfahrzeugen (z. B. Einsatzbusse, Wasserwerfer, Lkw) auf alternative Antriebe umzusteigen?

6.3 Werden auch Brennstoffzellen- oder wasserstoffbetriebene Antriebskonzepte für größere Einsatzfahrzeuge geprüft?

Die Fragen 6.2 und 6.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Fahrzeugmarkt wird fortlaufend beobachtet und hinsichtlich geeigneter Elektrofahrzeuge bewertet. Die derzeit verfügbaren Spezialfahrzeuge (z. B. Einsatzbusse, Wasserwerfer, Lkw) genügen jedoch noch nicht den Anforderungen, die vonseiten der Bayerischen Polizei an sie gestellt werden. Zudem besteht die Problematik einer derzeit noch unzureichenden Versorgung mit Wasserstofftankstellen.

7. Wie hoch sind die durchschnittlichen Anschaffungs- und Unterhaltskosten eines E-Fahrzeugs im Vergleich zu einem konventionellen Verbrennerfahrzeug?

Hier lässt sich keine pauschale Aussage treffen. Der Marktvergleich zeigt jedoch, dass Elektrofahrzeuge bei vergleichbarer Fahrzeugklasse per se meist teurer in der Anschaffung sind als Verbrennerfahrzeuge. Prognostisch werden geringere Betriebskosten der Elektrofahrzeuge erwartet, valide Erfahrungswerte liegen hierzu jedoch momentan noch nicht vor.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.