Verbrenner-Aus!

JOCHEN THORNS
Stuttgart

Nun ist es also raus: Die EU-Kommission will Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2035 nicht mehr neu zulassen. Ab diesem Jahr sollen alle neu zugelassenen Kraftfahrzeuge emissionsfrei angetrieben werden – sei es als Elektrofahrzeug, sei es mit Wasserstoff und Brennstoffzelle, sei es mit synthetischen Kraftstoffen oder sei es auch mit so genannten Bio-Kraftstoffen, also aus Biomasse erzeugten Kraftstoffen.

Ziel ist es, den weltweiten Klimawandel zu verlangsamen oder gar zu stoppen. Dies ist im Sinne der Generationengerechtigkeit nicht nur wichtig, sondern zwingend! Doch welche Auswirkungen hat dies auf die Feuerwehren? Mit dem Verbrenner-Aus will die EU-Kommission den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid um 55 Prozent anstelle der geplanten 40 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 reduzieren. Fünfzehn Jahre später – 2050 – soll die Europäische Union gar klimaneutral sein. Doch reicht das Verbrenner-Verbot aus, wenn ein Viertel des EU-weiten Ausstoßes von Kohlenstoffdioxid aus dem Verkehrssektor stammt?

In 14 Jahren soll es also keine Neufahrzeuge mit Verbrennungsantrieb mehr geben. Dafür soll alle 60 Kilometer eine Elektro-Lademöglichkeit und alle 150 Kilometer eine Wasserstoff-Tankstelle vorhanden sein, so die EU-Pläne. Wie wird der Antrieb der Einsatzfahrzeuge künftig sein? Natürlich, es gibt auch heute bereits Feuerwehren, die alternative Antriebe testen oder sogar entsprechende Fahrzeuge mit Elektroantrieb – teilweise seit Jahren – im Fuhrpark haben. Mir fallen dabei vor allem Pkw für den allgemeinen Dienstgebrauch und den Vorbeugenden Brandschutz bei großen Feuerwehren sowie wenige Elektro-Kommandowagen ein – ebenso Lösungen auf Basis von Elektrofahrzeugen bei Werkfeuerwehren mit begrenztem Einsatzradius. Doch Lösch-, Rüst- und Hubrettungsfahrzeuge mit alternativem Antrieb sucht man bislang (fast) vergebens.

Immerhin haben Rosenbauer und der britische Hersteller Emergency-One elektrische angetriebene Löschfahrzeuge sowie Gerätewagen im Herbst 2020 vorgestellt und die Berliner Feuerwehr testet das eLHF auf Basis des Rosenbauer RT. Magirus geht hier einen anderen Weg und bietet ein Löschfahrzeug mit CNG-Antrieb (Compressed Natural Gas) an. Ein erstes Pilotprojekt soll bei der Feuerwehr Radeberg (Sachsen) mit einem HLF 10 realisiert werden.

Egal, ob Elektroantrieb, Gasantrieb oder Brennstoffzelle: Wichtig für die Feuerwehr ist vor allem die Durchhaltefähigkeit im Einsatz, auch bei Großschadenlagen und Katastrophen. Aus gutem Grund schreiben die Fahrzeugnormen aufgrund der jahrzehntelangen Erfahrungen eine entsprechende Mindestbetriebszeit der Einsatzfahrzeuge vor – und dieses Erfordernis zeigt auch die aktuelle Hochwasserlage! In der Praxis hört man jedoch immer wieder, dass die bisher auf dem Markt befindlichen Elektro-Antriebssysteme weder die Kilometer-Laufleistung noch die Leistung zum Antrieb der Feuerlöschkreiselpumpe aufweisen würden; daher baut Rosenbauer in den »RT« ja auch einen zusätzlichen Dieselmotor als Range Extender und zum Pumpenantrieb ein. Es darf nicht vorkommen, dass Einsatzfahrzeuge nach einer gewissen Einsatzzeit aufgrund der leeren Batterie ausfallen und dann stundenlang nachgeladen werden müssen.

Die Feuerwehren müssen die Entwicklungen im Bereich der alternativen Antriebe nicht nur interessiert beobachten, sondern aktiv mitgestalten. Hier sind vor allem die Feuerwehrverbände gefordert. Denn eines ist klar: In 14 Jahren darf die Feuerwehr nicht ohne Einsatzfahrzeuge darstehen! Und eine geringe Reichweite ist indiskutabel. Dass sich die Feuerwehren auch bei dieser Entwicklung konstruktiv einbringen werden, ist für mich klar, schließlich gehören praktizierter Umwelt- und Klimaschutz schon seit Jahrzehnten zu den Kernaufgaben aller Feuerwehren weltweit!