

Kleine Anfrage

der Abg. Sylvia M. Felder CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Pilotprojekt Lkw-Oberleitung auf der B 462

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie wurde und wird eine Bürgerbeteiligung in den Belegenheitskommunen durchgeführt (mit Angabe von Gemeinde, Art der Beteiligung und Datum)?
2. Auf welchen Streckenabschnitten wird die Oberleitung errichtet?
3. Werden die Versuchsfahrzeuge durch den Gernsbacher Tunnel oder die Gernsbacher Innenstadt geleitet?
4. Sind Einschränkungen durch das beschränkte Lichtraumprofil unter Brücken, z. B. bei der Abfahrt Bischweier oder am Rotherma, zu erwarten?
5. Wie sind die Fahrzeuge beschaffen, die als Versuchsfahrzeuge eingesetzt werden (Gewicht, Abmessungen im Vergleich zu normalen Fahrzeugen gleicher Gewichtsklasse inklusive Aufbauten wie Stromabnehmer)?
6. Wie viele Versuchsfahrzeuge sollen zu welchen Tageszeiten und mit welcher Häufigkeit bezogen auf Tage eingesetzt werden?
7. Welche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sind durch Verzögerungen durch das An- bzw. Abbügeln des Lkw an die Oberleitungen, gerade auch bei Überholmanövern, zu erwarten (mit Angabe des Fahrprofils während des genannten Vorgangs in den denkbaren verkehrstypischen Situationen, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklasse)?
8. Ist die Demontage der Oberleitungen nach der dreijährigen Versuchsphase garantiert?
9. Sind die Kosten der Demontage in den Projektkosten enthalten?

Eingegangen: 19.07.2019 / Ausgegeben: 12.09.2018

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

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

10. Wie wird der Versuch wissenschaftlich mitevaluiert (Angabe beteiligter Institute, jew. Forschungsinteresse)?

16.07.2018

Felder CDU

Antwort*)

Mit Schreiben vom 17. August 2018 Nr. 2-385-EWAYBW/13 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie wurde und wird eine Bürgerbeteiligung in den Belegenheitskommunen durchgeführt (mit Angabe der Gemeinde, Art der Beteiligung und Datum)

Am 11. April 2018 wurde die erste Informationsveranstaltung in Kuppenheim durchgeführt. Bei dieser Veranstaltung wurde das Pilotprojekt eWayBW allgemein sowie die Technologie vorgestellt. In einer offenen Fragerunde sowie in persönlichen Gesprächen mit den Referenten war es den Bürgerinnen und Bürgern möglich, ihre Anliegen und Fragestellungen darzulegen. Eingeladen waren u. a. alle Bürgerinnen und Bürger sowie die Fraktionsvorsitzende der Stadt- und Gemeinderäte von Kuppenheim, Bischweier, Gaggenau und Gernsbach. Die Einladung erfolgte sowohl über persönliche Einladungsschreiben, als auch über eine Bekanntmachung in allen Amtsblättern der genannten Städte und Gemeinden sowie in der lokalen Presse.

Eine zweite Informationsveranstaltung ist für das Frühjahr 2019 geplant und soll abermals in einer Gemeinde vor Ort stattfinden. Bei dieser Veranstaltung sollen insbesondere der Bau und die Betriebsphase vorgestellt werden.

Die Stadt Gaggenau plant für den 6. September 2018 eine weitere Bürgerinformation, in der das Projekt vorgestellt werden soll. Das Verkehrsministerium wird die Stadt bei der Durchführung unterstützen.

2. Auf welchen Streckenabschnitten wird die Oberleitung errichtet?

Die Pilotstrecke liegt auf der B 462 zwischen Kuppenheim und Gernsbach-Obertsrot und hat eine Länge von etwa 18,3 km. Drei Teilabschnitte mit einer Gesamtlänge von etwa 5,6 km sollen mit Oberleitungen ausgestattet werden (siehe nachfolgende Abbildung).

Durch einen Hybridantrieb können die Fahrzeuge auch nicht elektrifizierte Abschnitte befahren.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

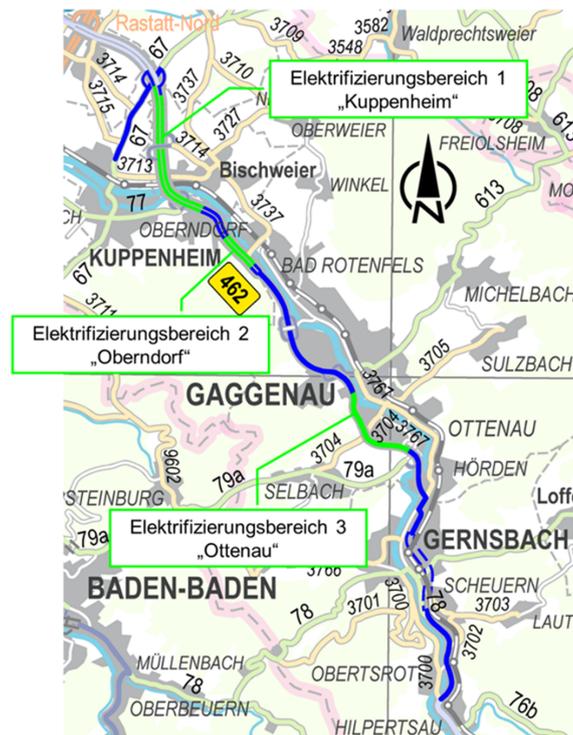


Abbildung: Verlauf der Pilotstrecke

3. Werden die Versuchsfahrzeuge durch den Gernsbacher Tunnel oder die Gernsbacher Innenstadt geleitet?

Die Versuchsfahrzeuge werden durch den Tunnel Gernsbach fahren. Dieser wird jedoch nicht elektrifiziert. Die Fahrzeuge werden diesen Abschnitt mit einem Hybrid-Antrieb zurücklegen. Eine Fahrt durch die Gernsbacher Innenstadt ist – sofern der Tunnel Gernsbach nicht gesperrt ist – nicht vorgesehen.

4. Sind Einschränkungen durch das beschränkte Lichtraumprofil unter Brücken, z. B. bei der Abfahrt Bischweier oder am Rotherma, zu erwarten?

Nein.

5. Wie sind die Fahrzeuge beschaffen, die als Versuchsfahrzeuge eingesetzt werden (Gewicht, Abmessungen im Vergleich zu normalen Fahrzeugen gleicher Gewichtsklasse inklusive Aufbauten wie Stromabnehmer)?

Die Fahrzeuge werden sowohl für das Pilotprojekt in Baden-Württemberg, als auch für die Projekte in Hessen (ELISA) und Schleswig-Holstein (FESH) zentral vom Bundesumweltministerium ausgeschrieben und beschafft. Die Ausschreibung soll in Kürze erfolgen. Insofern können derzeit noch keine Aussagen zum Gewicht und den Abmessungen getroffen werden.

6. Wie viele Versuchsfahrten sollen zu welcher Tageszeit und mit welcher Häufigkeit bezogen auf Tage eingesetzt werden?

Die Versuchsfahrzeuge werden im Rahmen bestehender Logistikprozesse eingesetzt. Nach heutigem Stand ist der Einsatz von fünf Hybrid-Oberleitungs-Lkw (HO-Lkw) sowie einer batterie-elektrisch betriebenen Sattelzugmaschine der Daimler AG vorgesehen, die zwischen Kuppenheim und Gernsbach-Obertsrot verkehren. Dadurch sind 64 Umläufe pro Tag möglich, wobei die Fahrzeuge so-

wohl tagsüber als auch nachts eingesetzt werden. Bei Nacht (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) sind pro Stunde nur eine An- und Abfahrt je Werk zulässig. Aus diesem Grund wird die Anzahl der Fahrzeuge bei Nacht geringer ausfallen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Versuchsfahrzeuge in der Betriebsphase die derzeit klassischen Diesel-Lkw ersetzen. Insoweit handelt es sich bei den Versuchsfahrten nicht um zusätzliche Lkw-Verkehre. Durch Abwicklung der Fahrten mit HO-Lkw wird innerorts weniger Lärm erzeugt. Zudem sollen die Potenziale der Lärmreduktion außerorts ermittelt werden.

7. Welche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sind durch Verzögerungen durch das An- bzw. Abbügeln des Lkw an die Oberleitungen, gerade auch bei Überholmanövern, zu erwarten (mit Angabe des Fahrprofils während des genannten Vorgangs in den denkbaren verkehrstypischen Situationen, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklasse)?

Das An- und Abbügeln der Lkw an der Oberleitung erfolgt automatisch im fließenden Verkehr. Insofern ergeben sich keine Verzögerungen im Verkehrsfluss.

8. Ist die Demontage der Oberleitungen nach der dreijährigen Versuchsphase garantiert?

Nach derzeitigem Stand geht das Verkehrsministerium davon aus, dass die Anlage zurück gebaut wird. Sollte die Anlage über die dreijährige Betriebsphase hinaus dauerhaft bestehen bleiben, wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

9. Sind die Kosten der Demontage in den Projektkosten enthalten?

Nein, diese Kosten sind nicht in den bislang genannten Planungs- und Baukosten enthalten. Die Kosten für den Rückbau werden in Absprache mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen des Förderantrags für die zweite Projektstufe, den Betrieb der Pilotstrecke, beantragt.

10. Wie wird der Versuch wissenschaftlich mitevaluiert (Angabe beteiligter Institute, jew. Forschungsinteresse)?

Das Forschungskonsortium eWayBW setzt sich aus vier Instituten zusammen. Die Federführung obliegt dem Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (Fraunhofer-ISI), das gemeinsam mit der PTV Transport Consult GmbH, dem Forschungszentrum Informatik und dem Fraunhofer-Institut für chemische Technologie (Fraunhofer-ICT) die wissenschaftliche Begleitforschung durchführt.

Das Fraunhofer-ISI untersucht insbesondere die Einbindung von Hybrid-Oberleitungs-Lkw (HO-Lkw) in ein Gesamtkonzept Güterverkehr, den Vergleich der HO-Lkw mit dem Schienengüterverkehr und sich daraus möglicherweise ergebende Synergien. Die PTV Transport Consult GmbH beschäftigt sich mit Auswirkungen der HO-Lkw auf Lärm und Luftschadstoffe sowie Auswirkungen auf die Straßenplanung und den Straßenbetrieb. Das Forschungszentrum Informatik unternimmt eine Analyse zum autonomen Fahren, in dem u. a. die Notwendigkeit technischer Zusatzausrüstungen und Auswirkungen des elektrischen Betriebs der Fahrzeuge auf die Automatisierung erforscht werden. Das Fraunhofer-ICT untersucht Möglichkeiten zur Ausweitung des Nutzerkreises. Es wird untersucht, inwiefern auch leichte Nutzfahrzeuge oder Pkw die Oberleitungsinfrastruktur nutzen können.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor