

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Alexander Becker CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Pilotprojekt B 462 eWayBW

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung das Pilotprojekt eWayBW?
2. Wie stellt sich abschnittsscharf der Zeitplan für Aufbau, Betrieb und Abbau aktuell dar?
3. Welche Maßnahmen der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung sind wann geplant?
4. Wie haben sich die Kostenschätzungen des Projekts seit Beginn entwickelt, mit welchen Projektkosten rechnet die Landesregierung aktuell?
5. Wie bewertet die Landesregierung den Wegfall des Elektrifizierungsabschnitts drei in Ottenau?
6. Welchen Erkenntnisgewinn verspricht sich die Landesregierung gegenüber den anderen Pilotprojekten auf der A1 und der A5?
7. Welchen vermuteten Erkenntnisgewinn verband die Landesregierung mit dem aus technischen Gründen gestrichenen Elektrifizierungsabschnitt?
8. Mit welchen Einschränkungen rechnet die Landesregierung für die Bürgerinnen und Bürger und anderen Verkehrsteilnehmern in der Bau- und Abbauphase?
9. Welche Veränderungen bzw. Konkretisierungen haben sich bezüglich des eingesetzten Fuhrparks gegenüber der Beantwortung der Drucksache 16/4501 ergeben?

14. 01. 2020

Dr. Becker CDU

Eingegangen: 15.01.2020/Ausgegeben: 17.02.2020

*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“.

Begründung

Mit der Kleinen Anfrage soll der Sachstand des Pilotprojekts eWayBW erfragt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. Februar 2020 Nr. 2-385-EWAYBW/13 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet die Landesregierung das Pilotprojekt eWayBW?

Das Vergabeverfahren für eWayBW wurde im Jahr 2019 erfolgreich abgeschlossen. Am 19. Dezember 2019 wurde der Zuschlag auf das Angebot der Bietergemeinschaft Siemens Mobility GmbH und SPL Powerlines Germany GmbH erteilt. Damit ist man einen wesentlichen Schritt weiter, um eine innovative und zukunftsfähige Technik für klimaschonenden Güterverkehr in Baden-Württemberg zu erproben, mit der der Weg für einen Einstieg in die Elektrifizierung des Lkw-Verkehrs geebnet werden könnte.

2. Wie stellt sich abschnittsscharf der Zeitplan für Aufbau, Betrieb und Abbau aktuell dar?

Geplant ist, Anfang Juni 2020 mit dem Bau der Oberleitungsinfrastruktur zu beginnen. Kleinere Vorabmaßnahmen werden bereits ab Februar ausgeführt. Die bauliche Realisierung der Abschnitte 1 und 2 soll bis Januar 2021 abgeschlossen sein. Nach erfolgter Inbetriebnahme der Pilotstrecke wird zwischen Frühjahr 2021 und Frühjahr 2024 der Regelbetrieb stattfinden.

3. Welche Maßnahmen der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung sind wann geplant?

Sobald ein belastbarer Zeitplan über den Bau der Oberleitungsinfrastruktur vorliegt, wird das Regierungspräsidium Karlsruhe einen mit der Raumschaft vereinbarten Projektbegleitkreis einberufen. Im Anschluss daran wird das Verkehrsministerium eine zweite große Informationsveranstaltung für die interessierte Öffentlichkeit im Murgtal durchführen. Beide Termine werden vor Baubeginn stattfinden. Es wird sowohl über die Art und den Umfang der Arbeiten informiert als auch über den zeitlichen Ablauf für die Herstellung der Infrastruktur sowie den tatsächlichen Betrieb der Anlage.

4. Wie haben sich die Kostenschätzungen des Projekts seit Beginn entwickelt, mit welchen Projektkosten rechnet die Landesregierung aktuell?

Zu Beginn betrug die Kostenschätzung für das Pilotprojekt 17,6 Mio. €. Das Bundesumweltministerium überreichte dem Land einen Förderbescheid über eine Summe von 16,8 Mio. € zu. Der Eigenanteil des Landes, welcher insbesondere auf Kosten für die Projektbetreuung zurückgeht, wurde auf 0,8 Mio. € veranschlagt. Aufgrund der deutlich höheren Komplexität der Oberleitungsinfrastruktur im Zuge einer Bundesstraße im Vergleich zu den beiden Pilotprojekten in Hessen und Schleswig-Holstein (beide auf Autobahnen), ergab sich im Vergabeverfahren eine erhöhte Angebotssumme von 19 Mio. €, die zum Großteil durch die Aufstockung der Fördersumme des Bundes und mit einem kleineren Anteil durch den investiven Eigenanteil des Landes in Höhe von 1,2 Mio. Euro aufgefangen wird. Damit möchte das Land sich am Forschungsprojekt beteiligen und die innovative Technik mit fördern.

5. Wie bewertet die Landesregierung den Wegfall des Elektrifizierungsabschnitts drei in Ottenau?

Im Laufe des Vergabeverfahrens hat sich gezeigt, dass die derzeitige Oberleitungstechnik nicht für alle drei der ursprünglich geplanten Elektrifizierungsabschnitte umsetzbar ist. Der Bau der Anlage im Bereich Ottenau entfällt daher aus technischen Gründen, insbesondere aufgrund der engen Kurvenradien. Die Gesamtlänge der beiden anderen Elektrifizierungsabschnitte bei Kuppenheim und Oberndorf beträgt somit 3,95 km.

Die ursprünglich gesetzten Projektziele bleiben gewahrt. Da der Lkw über eine Batterie verfügt, die während dem Kontakt mit den Oberleitungen aufgeladen wird, können Abschnitte auch ohne Oberleitungen überbrückt werden. Eine rechnergestützte Simulation hat gezeigt, dass trotz dieser Verkürzung der Oberleitungslänge ein sachgerechter Versuchsaufbau sichergestellt ist.

6. Welchen Erkenntnisgewinn verspricht sich die Landesregierung gegenüber den anderen Pilotprojekten auf der A 1 und der A 5?

Aufgrund der mit der Durchführung des Feldversuchs im Bereich einer Bundesstraße verbundenen besonderen Randbedingungen ergeben sich im Verhältnis zu den bereits förderrechtlich genehmigten Pilotstrecken auf den Bundesautobahnen A 1 in Schleswig-Holstein und A 5 in Hessen weitreichende Alleinstellungsmerkmale, wie bspw. die folgend aufgelisteten:

- Die Pilotstrecke muss unter teilweise sehr beengten Verhältnissen realisiert werden, sowohl was den eigentlichen Bau der Oberleitungstechnologie angeht als auch die damit zusammenhängende Infrastruktur, wie beispielsweise die Standorte der Unterwerke, Baustelleneinrichtungsfläche.
- Durch die enge Tallage ergibt sich auch eine hohe Relevanz im Hinblick auf die verkehrsinduzierten Emissionen. Eine besondere Betroffenheit besteht entlang der Pilotstrecke bezüglich der Lärmemissionen aufgrund der angrenzenden Bebauungen. Im Rahmen des Projekts wird das Verbesserungspotenzial durch HO-Lkws im Bereich der Luftschadstoffe und des Lärms untersucht.
- Die B 462 weist darüber hinaus auch eine gegenüber den Autobahnabschnitten abweichende Streckencharakteristik und Straßenparameter auf, wie engere Kurvenradien oder auch höhere Steigungs- und Gefällestrrecken.
- Im Zuge der Pilotstrecke liegt mit dem 1.527 m langen Tunnel Gernsbach ein insbesondere im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sensibles Bauwerk. Aufgrund der zu geringen lichten Höhe ist eine Elektrifizierung zwar nicht möglich, jedoch werden entsprechende Konzepte zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit und des Objektschutzes unter Berücksichtigung der Auswirkungen von elektrisch angetriebenen schweren Nutzfahrzeugen entwickelt.

7. Welchen vermuteten Erkenntnisgewinn verspricht sich die Landesregierung mit dem aus technischen Gründen gestrichenen Elektrifizierungsabschnitt?

Trotz dem Entfall des Elektrifizierungsabschnitts können derzeit schon wertvolle Erkenntnisse daraus gewonnen werden. Unter anderem stellte sich in intensiven Gesprächen mit dem Auftragnehmer während des Vergabeverfahrens heraus, dass die Entwicklung der Oberleitungstechnologie für Straßen mit engen Kurvenradien, wie sie dort vorhanden sind, noch nicht ausgereift ist. Hinzu kommt, dass bei einbahnigen Straßen (je eine Fahrspur je Fahrtrichtung) keine Mitteltrennung in Form von passiven Schutzeinrichtungen vorhanden sind. Hierbei gibt es mit der weiteren Entwicklung noch offene Fragestellungen hinsichtlich des Sicherheitskonzepts zu klären. Weitere Erkenntnisse werden im Rahmen der parallel laufenden wissenschaftlichen Begleitforschung erarbeitet.

8. Mit welchen Einschränkungen rechnet die Landesregierung für die Bürgerinnen und Bürger und anderen Verkehrsteilnehmern in der Bau- und Abbauphase?

Nach derzeitiger Planung wird für die Errichtung der Oberleitungsinfrastruktur immer eine Fahrspur je Fahrtrichtung für den Verkehr aufrechterhalten. Somit werden die Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten. Dasselbe gilt auch für die Abbauphase.

9. Welche Veränderungen bzw. Konkretisierungen haben sich bezüglich des eingesetzten Fuhrparks gegenüber der Beantwortung der Drucksache 16/4501 ergeben?

In der Beantwortung der erwähnten Drucksache wurde darauf hingewiesen, dass der Einsatz von fünf Hybrid-Oberleitungs-Lkws vorgesehen ist. Dies ist unverändert der Fall.

Hermann
Minister für Verkehr