

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Alexander Becker CDU**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Modalitäten des Pilotprojekts B 462 eWayBW**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung das Pilotprojekt eWayBW im Hinblick auf die Kritik der Belegenheitskommunen?
2. Wie plant die Landesregierung, die Belastung für die Bürgerinnen und Bürger im Murgtal auf ein erträgliches Maß zu reduzieren?
3. Wie bewertet die Landesregierung den Einfluss der mitverwendeten konventionellen Antriebstechnik auf den Erkenntnisgewinn bezüglich Verschleiß und Alterung des eingesetzten Fahrzeugparks, wenn der Verwendungsanteil dieser Technik bei über 95 Prozent liegt?
4. Wie plant die Landesregierung, eine Vergleichbarkeit der Testergebnisse der eingesetzten Fahrzeuge bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen und Fahrzeugmarken zu gewährleisten?
5. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über die Anzahl der gleichzeitig auf einem Oberleitungskreislauf speisbaren Hybrid-Fahrzeuge vor?
6. Welche Maßnahmen sieht das Modellprojekt bei Überschreitung dieser Anzahl vor, bzw. welche Regelungssysteme außer manueller Verständigung der Fahrzeugführer sollen zum Einsatz kommen, um dies zu verhindern?
7. Bewertet die Landesregierung die unter Frage 6 abgefragte Situation als ausreichend?
8. Welche technischen Lösungen zur Spurhaltung der Versuchsfahrzeuge sollen zum Einsatz kommen, um einen sicheren Betrieb am Fahrdrabt zu gewährleisten?

9. Von welchen Synergien durch eWayBW zu anderen Forschungsfeldern und Versuchsprojekten in der Region, wie e-actross, geht die Landesregierung aus?
10. Welche Auswirkungen haben die Abschnitte mit Oberleitungen auf die Sicherstellung der Unfallrettung, insbesondere auf die Luftrettung?

25.03.2020

Dr. Becker MdL

#### Begründung

Mit der vorliegenden Kleinen Anfrage sollen konkrete Parameter des Projekts eWayBW erfragt werden.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 6. Mai 2020 Nr. 2-385-EWAYBW/13\*20 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie bewertet die Landesregierung das Pilotprojekt eWayBW im Hinblick auf die Kritik der Belegenheitskommunen?*

In Anbetracht der Notwendigkeit von CO<sub>2</sub>-Einsparungen im Verkehrssektor, des hohen Anteils von Straßengüterverkehr und der prognostizierten Steigerung des Güterverkehrsaufkommens sind sämtliche Anstrengungen vorzunehmen, um einen klimaschonenderen Güterverkehr zu erreichen. Das Pilotprojekt ist Teil des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und hat bundesweite Bedeutung. Bei der Umsetzung des Projektes auf der B 462 im Murgtal wird konstruktive Kritik der Kommunen bestmöglich berücksichtigt, um einen sich an den Bedürfnissen von Wirtschaft, Bevölkerung und Klimaschutz orientierenden Güterverkehr zu ermöglichen.

*2. Wie plant die Landesregierung, die Belastung für die Bürgerinnen und Bürger im Murgtal auf ein erträgliches Maß zu reduzieren?*

Die Bauzeit und der Eingriff in den Verkehr wird durch mehr Geräte und Personal auf das nötigste Maß reduziert. Dabei sind die Verkehrssicherheit und der Arbeitsschutz zu berücksichtigen.

*3. Wie bewertet die Landesregierung den Einfluss der mitverwendeten konventionellen Antriebstechnik auf den Erkenntnisgewinn bezüglich Verschleiß und Alterung des eingesetzten Fahrzeugparks, wenn der Verwendungsanteil dieser Technik bei über 95 Prozent liegt?*

Simulationen haben gezeigt, dass im Rahmen von eWayBW – je nach Disposition der einzelnen HO-Lkw – die Fahranteile mit elektrischem Antrieb bei einer durchschnittlichen Betrachtung über alle 128 Fahrten an einem Tag hinweg bei über 80 Prozent liegen. Entsprechend gering ist der Verwendungsanteil des konventionellen Dieselantriebs, sodass der in der Frage angegebene Verwendungsanteil insoweit nicht nachvollzogen werden kann.

4. *Wie plant die Landesregierung, eine Vergleichbarkeit der Testergebnisse der eingesetzten Fahrzeuge bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen und Fahrzeugmarken zu gewährleisten?*

Eine Vergleichbarkeit der Testergebnisse wird gewährleistet, indem während der Vergleiche dieselben Randbedingungen gelten. Das wird durch Pflichtenhefte sichergestellt.

5. *Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über die Anzahl der gleichzeitig auf einem Oberleitungskreislauf speisbaren Hybrid-Fahrzeuge vor?*

Bemessungsrelevant ist die dem Feldversuch zu Grunde gelegte Werkslogistik der Firmen Baden Board, Casimir Kast und Mayer-Melnhof. Dementsprechend ist die Anlage so ausgelegt, dass die genannte Werkslogistik ohne Einschränkungen abgewickelt werden kann.

6. *Welche Maßnahmen sieht das Modellprojekt bei Überschreitung dieser Anzahl vor, bzw. welche Regelungssysteme außer manueller Verständigung der Fahrzeugführer sollen zum Einsatz kommen, um dies zu verhindern?*

Die eHighway-Technologie sieht für solche Fälle automatische Regelungsroutinen vor.

7. *Bewertet die Landesregierung die unter Frage 6 abgefragte Situation als ausreichend?*

Ja.

8. *Welche technischen Lösungen zur Spurhaltung der Versuchsfahrzeuge sollen zum Einsatz kommen, um einen sicheren Betrieb am Fahrdrabt zu gewährleisten?*

Es ist standardmäßig ein Spurhalteassistent vorhanden, der mit dem Pantografen gekoppelt ist. Dadurch ist eine weitgehende Entlastung der Fahrer gegeben.

9. *Von welchen Synergien durch eWayBW zu anderen Forschungsfeldern und Versuchsprojekten in der Region, wie e-actross, geht die Landesregierung aus?*

Die Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe ist der Zusammenschluss der Karlsruher Institutionen für Forschung, Lehre und Innovation im Bereich der Mobilitätssysteme in einem Leistungszentrum. Dazu gehören das Fraunhofer-Institut für Chemische Technologie (ICT), das Fraunhofer-Institut für Optronik, Systemtechnik und Bildauswertung (IOSB), das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (ISI), das Fraunhofer-Institut für Werkstoffmechanik (IWM), das FZI Forschungszentrum Informatik, die Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft (HsKA) und das Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Für ihre Aktivitäten nutzt sie die reichhaltige Forschungsinfrastruktur und Reallabore am Standort wie beispielsweise eWayBW, das Testfeld Autonomes Fahren Baden-Württemberg, das Labornetzwerk XiL-BW-e, efeuCampus, etc.

Bei der Landesagentur e-mobil BW GmbH sind die zwei Cluster Elektromobil Süd-West und Brennstoffzelle eingerichtet. Die e-mobil BW unterstützt mit dem Cluster Elektromobilität Süd-West die Weiterentwicklung der Technologie der Elektromobilität. Der Cluster Brennstoffzelle BW forciert zusammen mit Wissenschaft und Wirtschaft den weiteren Ausbau der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie im Land. Als netzwerkübergreifende Initiative der Cluster Elektromobilität Süd-West sowie Brennstoffzelle BW bildet die AG Nutzfahrzeuge zudem die Innovationsplattform für das Themengebiet Nutzfahrzeuge in Baden-Württemberg. In diese AG Nutzfahrzeuge werden die Erkenntnisse aus dem Feldversuch unmittelbar eingespeist. Damit ist ein Rückfluss auf die Lkw-Hersteller gegeben, der zu einem deutlichen Technologieschub führen wird.

*10. Welche Auswirkungen haben die Abschnitte mit Oberleitungen auf die Sicherstellung der Unfallrettung, insbesondere auf die Luftrettung?*

Bei elektrifizierten Bahnstrecken im Nah- und Fernverkehr sind durch vorhandene Oberleitungen vergleichbare Randbedingungen anzutreffen. Hierbei liegen bereits abgestimmte Rettungskonzepte einschließlich Luftrettung vor. Insofern kann grundsätzlich auch auf Erfahrungen aus diesen Bereichen zurückgegriffen werden. Elektrifizierte Bahnstrecken werden hauptsächlich mit ca. 50 kV Nennleistung betrieben. Im Gegensatz dazu liegt in den Oberleitungen bei eWayBW lediglich eine Spannung von ca. 650 V an. Das ist vergleichbar mit Oberleitungsbus-Systemen, wie sie zum Beispiel in Esslingen betrieben werden.

Die Auswirkungen der Oberleitungen auf die Sicherstellung der Unfallrettung wurden bereits beim Forschungsprojekt ENUBA, das Teil des Leuchtturms „Elektromobilitätskonzepte“ der Bundesregierung ist, unter Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen untersucht. Für die Feuerwehr, Rettungsfahrzeuge und Rettungshubschrauber stellt die Oberleitungsanlage eine neue Gefahrenquelle dar und muss in deren Einsatzkonzepten neu berücksichtigt werden. Basierend auf Störfallplänen des Straßenwesens werden Ereignisstufen für Störfälle an oder in der Nähe der Fahrleitung definiert und die Meldekette so angepasst, dass das für den Betrieb elektrischer Anlagen verantwortliche Personal eingebunden ist. Ergänzend zu den automatischen Deaktivierungsroutinen der Anlage (z. B. bei einem Riss des Fahrdrachts) kann durch die fortlaufende visuell technische Überwachung der Oberleitungsbereiche in der Verkehrsleitzentrale des Landes im Gefahrenfall die Stromversorgung der Oberleitung abgeschaltet und damit die Rettungsmaßnahmen unterstützt werden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor