

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

EWayBW

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Was waren ihre ursprünglichen Planungen (insbesondere Anzahl Fahrzeuge, Laufleistungen, wissenschaftliche Begleitungen) zum vergleichenden Einsatz von Oberleitungs-Lkw mit batterieelektrischen, per Brennstoffzelle sowie mit Biomethan angetriebenen Lkw?
2. Welche tatsächlichen Testzeiten hat es seit Projektbeginn gegeben?
3. Was waren die Ursachen für die Ausfälle?
4. Weshalb kommt es zu den Verzögerungen beim Einsatz der batterieelektrischen sowie per Brennstoffzelle angetriebenen Lkw?
5. Warum möchte sie dem Vernehmen nach auf den Test von mit Biomethan angetriebenen Lkw verzichten und was bedeutet das aus ihrer Sicht für den mit dem Projekt beabsichtigten umfassenden Technikvergleich?
6. Warum hat sie den Landtag über diese Probleme bei dem mindestens 28 Mio. Euro teuren Projekt nicht informiert?
7. Wann soll mit dem Abbau der Oberleitungen auf der Versuchsstrecke begonnen werden mit der Angabe, wann die Ausschreibung veröffentlicht wird?
8. Mit welchen Kosten für den Rückbau rechnet sie?
9. Wie viele Mittel wurden seit Projektbeginn für dieses ausgegeben?

16.11.2023

Dr. Jung FDP/DVP

Begründung

Laut Medienberichten gibt es bei dem o. g. Projekt Probleme, die mit dieser Kleinen Anfrage aufgegriffen werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 11. Dezember 2023 Nr. VM5-0141.5-30/27/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Was waren ihre ursprünglichen Planungen (insbesondere Anzahl Fahrzeuge, Laufleistungen, wissenschaftliche Begleitungen) zum vergleichenden Einsatz von Oberleitungs-Lkw mit batterieelektrischen, per Brennstoffzelle sowie mit Biomethan angetriebenen Lkw?*
- 4. Weshalb kommt es zu den Verzögerungen beim Einsatz der batterieelektrischen sowie per Brennstoffzelle angetriebenen Lkw?*
- 5. Warum möchte sie dem Vernehmen nach auf den Test von mit Biomethan angetriebenen Lkw verzichten und was bedeutet das aus ihrer Sicht für den mit dem Projekt beabsichtigten umfassenden Technikvergleich?*

Die Fragen 1, 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz geförderte Projekt eWayBW ist ein Projekt mit praktischem Erprobungscharakter. Es umfasst im Kern die Durchführung und Bewertung von Bau, Betrieb sowie wissenschaftlicher Begleitforschung einer Oberleitungsanlage einschließlich des Einsatzes von Hybrid-Oberleitungs-Diesel-Lkw (HO-Lkw) unter realen Bedingungen auf einer Bundesfernstraße im Murgtal (Landkreis Rastatt). Zentraler Ansatz von eWayBW ist der Einsatz der innovativen Technologien in bestehenden, anspruchsvollen Logistikprozessen bei zwei Speditionen, wobei die HO-Lkw klassische Diesel-Lkw substituieren.

Die Einsatzplanung zum Projektbeginn im Jahr 2017 sah fünf HO-Lkw vor. Diese fünf Fahrzeuge stehen nach der Lösung von verschiedenen, den Einsatz einschränkenden technischen Problemen mittlerweile wie geplant zur Verfügung. Im Mittel sind derzeit drei HO-Lkw gleichzeitig in der eWayBW-Werkslogistik im Einsatz und absolvieren in diesem Zusammenhang derzeit bis zu 40 Umläufe zwischen Kuppenheim und Gernsbach-Obertsrot und insoweit bis zu 1 450 km pro Einsatztag (24/7-Betrieb). Um die Auslastung der fünf HO-Lkw zu optimieren, werden die Fahrzeuge von den Speditionen auch für Transportaufgaben außerhalb der eWayBW-Werkslogistik eingesetzt.

Entsprechend dem bewilligten Projektförderantrag für das Teilprojekt eWayBW II aus dem Jahr 2019 ist vorgesehen, im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitforschung einen Technologievergleich durchzuführen. Im Antrag sind folgende Antriebskonzepte vorgesehen:

- HO-Lkw mit Einsatz fossiler Brennstoffe
- HO-Lkw mit Einsatz von eFuels
- HO-Lkw, der vollelektrische Umläufe ermöglicht
- batteriebetriebener Lkw (BEV-Lkw)

Der Einsatz des BEV-Lkw geht zurück auf eine entsprechende Interessensbekundung der Daimler Truck AG, sich mit einem solchen Fahrzeug an einem Technologievergleich beteiligen zu wollen. Diesbezügliche Absprachen mit der Daimler Truck AG sahen vor, dass der BEV-Lkw zur Berücksichtigung aller jahreszeitlichen Randbedingungen über ein volles Jahr hinweg parallel zu den HO-Lkw in der eWayBW-Werkslogistik eingesetzt wird. In Anbetracht des Abschlusses des Realbetriebs Ende September 2024 hätte dies einen spätesten Beginn des Technologievergleichs im September 2023 vorausgesetzt. Jedoch hat die Daimler Truck AG dem Land mitgeteilte Verfügbarkeitsstermine wiederholt korrigieren müssen. Die Gründe dafür sind der Landesregierung nicht bekannt. Derzeit geht das Ministerium für Verkehr von einer Verfügbarkeit des BEV-Fahrzeugs ab Februar 2024 aus. In diesem Zusammenhang hat die wissenschaftliche Begleitforschung zuletzt mitgeteilt, dass auch ein auf den Zeitraum Februar 2024 bis September 2024 verkürzter Technologievergleich eine hinreichende Grundlage für belastbare Untersuchungsergebnisse bietet.

Das Ministerium für Verkehr hat im Laufe der Projektzeit das Interesse der IVECO Magirus AG an der Erweiterung des Technologievergleichs über den vom Bund förderrechtlich bewilligten Rahmen hinaus wecken können. So hat IVECO dem Land angeboten, einen Brennstoffzellen-Lkw (FCEV) und ergänzend hierzu auch ein Bio-Methan-Fahrzeug (CNG) in den Technologievergleich einzubringen. Jedoch haben betriebliche Gründe dazu geführt, dass IVECO die Verfügbarkeit des FCEV-Lkws zuletzt auf Anfang des Jahres 2025 verschieben musste. Folglich kann diese Antriebsvariante nicht mehr in der regulären Projektlaufzeit von eWayBW untersucht werden. Vor diesem Hintergrund wird in Anbetracht des organisatorischen Aufwands auch auf den Einsatz des CNG-Fahrzeugs verzichtet. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass diese Umstände den vom Bund bewilligten Projektteil nicht betreffen und insoweit auch nicht schmälern.

2. Welche tatsächlichen Testzeiten hat es seit Projektbeginn gegeben?

Seit der Aufnahme des Realbetriebs Ende September 2021 war die Oberleitungsanlage insgesamt 417 Kalendertage in Betrieb (Stand 30. November 2023).

3. Was waren die Ursachen für die Ausfälle?

Folgende Ereignisse führten zu Betriebsunterbrechungen von längerer Dauer oder zu wesentlichen Einschränkungen im Realbetrieb:

- der vorsorgliche Austausch der Isolatoren (dieser wurde notwendig, da sich in einem der Schwesterprojekte zeigte, dass die verbauten Isolatoren infolge einer Streusalzexposition ihre Funktion verlieren können).
- die technischen Probleme an den Versuchsfahrzeugen (die Probleme sind nicht zwangsläufig an Komponenten aufgetreten, die im Zusammenhang mit der Oberleitungstechnik [z. B. Stromabnehmer] stehen).
- eine vorsorgliche Unterbrechung des Anlagenbetriebs aufgrund der Untersuchung eines Ereignisses im Zusammenhang mit dem Netzwerk eines externen Partners, das Schnittstellen zu eWayBW aufweist und somit als externer Effekt einzuordnen ist.

Hinzu kommen Betriebsunterbrechungen von kürzerer Dauer, beispielsweise Abschaltungen aufgrund von technischen Störungen, Anlageninspektionen, Arbeiten des Straßenbetriebsdienstes im Bereich der Oberleitungsanlage oder temporäre Abschaltungen aufgrund der Durchfahrt von Großraumtransporten.

6. Warum hat sie den Landtag über diese Probleme bei dem mindestens 28 Mio. Euro teuren Projekt nicht informiert?

9. Wie viele Mittel wurden seit Projektbeginn für dieses ausgegeben?

Die Fragen 6 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bislang wurden für das Gesamtprojekt eWayBW rund 21,7 Mio. Euro verausgabt. Davon wurden rund 21,2 Mio. Euro vom Bund über Fördermittel bereitgestellt. Das Land hat bis zum jetzigen Zeitpunkt rund 0,5 Mio. Euro eingebracht.

Das Ministerium für Verkehr erachtet eine Information des Landtags über einzelne Vorkommnisse in einem laufenden Förderprojekt allein schon in Anbetracht der großen Anzahl an unterschiedlichen Förderprojekten für nicht zweckmäßig, insbesondere wenn das Projekt der Erprobung einer neuen Technologie dient. Dies gilt umso mehr, wenn das Förderprojekt – wie im vorliegenden Fall – größtenteils vom Bund finanziert wird und das Land einen Beitrag in Höhe von bislang 0,5 Mio. Euro leistet.

7. Wann soll mit dem Abbau der Oberleitungen auf der Versuchsstrecke begonnen werden mit der Angabe, wann die Ausschreibung veröffentlicht wird?

Der dreijährige Regelbetrieb der Oberleitungsanlage läuft bis Ende September 2024. Der Rückbau wird im Anschluss daran erfolgen. Mit dem Ziel, die Verkehrsbeeinträchtigungen zu minimieren, sind die Arbeiten für den Rückbau mit anderen Baumaßnahmen in der Region zeitlich zu koordinieren. Vor diesem Hintergrund steht der genaue Zeitpunkt des Rückbaus derzeit noch nicht fest. Das Ausschreibungsverfahren für die Rückbauarbeiten ist für das erste Halbjahr 2024 vorgesehen.

8. Mit welchen Kosten für den Rückbau rechnet sie?

Die Kosten des Rückbaus wurden im bewilligten Projektantrag mit erwarteten Erlösen aus der Wiederverwertung von Anlagenteilen als ausgeglichen angesehen. Sollten wider Erwarten Kosten entstehen, wären diese vom Bund zu tragen.

Hermann
Minister für Verkehr