



HESSISCHER LANDTAG

21. 10. 2020

Kleine Anfrage

Astrid Wallmann (CDU) vom 26.07.2021

Geplante Erweiterung des E-Highway an der A 5

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Wie aus Medienberichten hervorgeht, soll die Durchführung des Pilotversuchs mit Oberleitungs-Hybrid-Lkw (OH-Lkw) in Hessen auf der A5 erweitert werden. Laut Auskunft der Landesregierung haben die Vorbereitungen dazu bereits im Jahr 2020 begonnen. Die Bauarbeiten an der Strecke, die zum 01. Januar 2021 in die Zuständigkeit der Autobahn GmbH übergegangen ist, sind für den Zeitraum von Frühjahr bis Jahresende 2022 vorgesehen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Mit dem Übergang der Zuständigkeiten für Bau und Betrieb der Autobahnen von Hessen Mobil an die Autobahn GmbH zum 01.01.2021 ist auch die Durchführung des Pilotversuchs mit Oberleitungs-Hybrid-Lkw (OH-Lkw) in Hessen auf der A 5 in die Zuständigkeit der Autobahn GmbH übergegangen. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) begrüßt diesen wichtigen Pilotversuch mit einer weit entwickelten Antriebsvariante für umwelt- und klimafreundliche Nutzfahrzeuge und begleitet diesen weiterhin.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Überlegungen haben zu einer Erweiterung der Teststrecke geführt und welchen Nutzen bringt sie mit sich?

Gegenwärtig laufen die Arbeiten zur Verlängerung des eHighway Hessen um knapp sieben Kilometer in Fahrtrichtung Darmstadt. Damit werden in dieser Fahrtrichtung insgesamt knapp zwölf Kilometer und in Fahrtrichtung Frankfurt fünf Kilometer elektrifizierte Strecke für den Testbetrieb zur Verfügung stehen. Die Verlängerung soll bis zum Jahresende 2022 abgeschlossen sein.

Die Erweiterung der Teststrecke verspricht neue Erkenntnisse hinsichtlich der Eignung der Technologie für einen großflächigen Markthochlauf. Bei dem im Rahmen der Erweiterung zu elektrifizierenden Abschnitt der Autobahn A 5 sind bei der Errichtung der Oberleitungsinfrastruktur neue Streckencharakteristika zu berücksichtigen, wie die Einbeziehung einer Anschlussstelle (AS Langen/Mörfelden) bzw. die bestehende Lärmschutzwand bei Weiterstadt. Die baulichen Lösungen und die daraus gewonnenen Erfahrungen sind wichtig für eine mögliche bundesweite Skalierung dieser Technologie.

Außerdem werden durch die bei der Erweiterung entstehenden unterschiedlich langen Streckenabschnitte genauere Erkenntnisse hinsichtlich des Ladeverhaltens der OH-Lkw bei unterschiedlichen Ladezeiten möglich und damit auch hinsichtlich der Skalierbarkeit der Technologie, u.a. Batteriepufferung für Fahrten außerhalb der Autobahn. Des Weiteren sollen im Rahmen von ELISA III erstmals Erkenntnisse über den Ausbau einer bestehenden Oberleitungsanlage im fließenden Verkehr gewonnen werden.

Im Zuge der Streckenverlängerung sollen zudem weitere Fahrzeuge für den Feldversuch geliefert werden. So hat Scania bereits angekündigt, sieben weitere Lkw für den hessischen Feldversuch zu liefern:

→ <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/news/2021/Seven-more-Scania-trucks-to-be-delivered-as-German-e-road-expands.html>

Dadurch können weitere und vertiefte Erkenntnisse über den Einsatz dieser Technologie im Speditionsalltag gesammelt werden.

Frage 2. Welche konkreten Schritte sind im Anschluss an die Erweiterung geplant?

Die Feldversuchsanlage ELISA eHighway Hessen wird nach Abschluss der baulichen Erweiterung nach wie vor von den Logistikpartnern des Projektes für ihre üblichen Logistikaufgaben im ganz normalen Betrieb genutzt - so werden echte Praxiserfahrungen gewonnen. Des Weiteren werden weitere Logistikpartner für die angekündigten sieben weiteren OH-Lkw in das Projekt eingebunden. Außerdem findet eine thematische Erweiterung der Begleitforschung statt.

Frage 3. Ab wann ist mit ersten (Zwischen-)Ergebnissen des Pilotversuchs zu rechnen?

Alle geplanten Datenerhebungen und Bewertungen, die für die wissenschaftliche Untersuchung erforderlich sind, können bis zum Ende des Feldversuchs in den nächsten eineinhalb Jahren, trotz der pandemiebedingten Herausforderungen, aller Voraussicht nach durchgeführt werden. Die ersten Ergebnisse sollen Ende 2022 öffentlich vorgestellt werden.

Frage 4. Gibt es in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur Überlegungen für eine weitere Erweiterung, die über die jetzige hinausgeht?

Im Rahmen des vom BMVI Ende 2020 veröffentlichten „Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ wird die Oberleitungstechnologie gleichwertig mit dem rein elektrischen Antrieb und dem Wasserstoff-Brennstoffzellen Antrieb explizit als Option für eine klimaschonende Gestaltung des Nutzfahrzeug-Verkehrs aufgeführt. Dort heißt es: „Bei der hybriden Oberleitungstechnologie stehen der Aufbau von geeigneten Test- und Pilotstrecken, insbesondere auf regional besonders stark genutzten Pendelstrecken, und hierauf die Erprobung in Kombination mit verschiedenen Fahrzeugkonfigurationen (z.B. Diesel-Hybrid, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Hybrid, Batterie-Hybrid, Batteriegrößen, etc.) im Fokus.“

Das ist auch der Grund, warum das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der kürzlich veröffentlichten „Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur“ des Förderprogramms „Klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ (→ <https://www.klimafreundliche-nutzfahrzeuge.de>) die Oberleitungsinfrastruktur auch explizit als Fördergegenstand dieses Förderprogramms benannt hat.

Die dem o.g. Gesamtkonzept und der dazugehörigen Förderrichtlinie zugrundeliegenden Überlegungen sind eng mit dem Projektverlauf und den daraus resultierenden (Zwischen-)Ergebnissen des hessischen eHighway-Projektes wie auch der beiden anderen deutschen Testfelder in Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg verbunden. Hierzu findet ein intensiver Austausch zwischen dem Fördermittelgeber des Forschungsprojektes ELISA, dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) statt.

Darüber hinaus wurde Hessen Anfang September 2021 vom BMVI als eines von drei Innovationsclustern für klimafreundliche LKW-Antriebstechnologien benannt. Dabei sollen die drei aus heutiger Sicht wahrscheinlichsten Antriebstechnologien für klimafreundliche LKW (Batterieelektrischer Antrieb, Wasserstoff-Brennstoffzellen Antrieb und Oberleitungsantrieb) in vergleichbaren Alltagsanwendungen erprobt und verglichen werden. Der Fokus liegt dabei auf folgenden Fragestellungen:

- Erprobung verschiedener Antriebstechnologien und Infrastrukturen;
- Optimierung von Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeverfahren;
- Einbindung temporäre Seitenstreifenfreigabe;
- anspruchsvolle Höhenprofile.

Die Konkretisierung und Umsetzung dieser im Rahmen des Innovationsclusters zu startenden Projekte befindet sich noch im Anfangsstadium.

Wiesbaden, 15. Oktober 2021

Tarek Al-Wazir