



Kerstin Schreyer, MdL

Präsidentin
des Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Drs. 18/7503 24.04.2020	Unser Zeichen 44 Telefon / - Fax 089 2192-3502 / -13502	Bearbeiterin Herr Wolfgang Zettl Zimmer FJS4-0230	München 17.07.2020 E-Mail Wolfgang.Zettl@stmb.bayern.de
---	--	--	--

Beschluss des Bayerischen Landtags vom 24.04.2020 betreffend „Umweltfreundlicher elektrischer Betrieb von Kühlfahrzeugen auf Rastanlagen“

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

dem Beschluss wurde wie folgt Rechnung getragen:

Aktueller rechtlicher Hintergrund:

Bei den Rastanlagen ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen. Im Gegensatz zu den privat betriebenen Autohöfen sind Rastanlagen durch direkte Zu- und Abfahrten an die Autobahn angebunden.

Bewirtschaftete Rastanlagen bestehen dabei stets aus einer sog. Verkehrsanlage (Parkflächen, Fahrgassen, Gehwege etc.) in der Baulast des Bundes und einem

Nebenbetrieb (i. d. R. Tankstelle und Rasthaus). Die Nebenbetriebe auf bewirtschafteten Rastanlagen werden in Deutschland nach den Vorgaben des Fernstraßenrechts (§ 15 Bundesfernstraßengesetz) von privaten Dritten im Rahmen einer nach einem öffentlichen Vergabeverfahren zu vergebenden Konzession betrieben.

Bei der Bereitstellung von Stromanschlüssen für Lkw-Kühlaggregate an Rastanlagen handelt es sich um Dienstleistungen für die Verkehrsteilnehmer und damit um einen sog. „Nebenbetrieb“. Entsprechend dem Fernstraßenrecht des Bundes wäre der Betrieb von Stromanschlüssen als Nebenbetrieb im Rahmen einer Konzession durch private Dritte zu erbringen.

In Bayern ist die Autobahn Tank & Rast GmbH Konzessionär für alle derzeit bestehenden Nebenbetriebe auf bewirtschafteten Rastanlagen. Nach der fernstraßenrechtlich definierten Zweckbestimmung für diese Nebenbetriebe übernimmt der jeweilige Konzessionär die Dienstleistungen für die Verkehrsteilnehmer auf den Bundesautobahnen, hat sozusagen den Versorgungsauftrag für die Verkehrsteilnehmer.

Aktueller Stand der Ausstattung:

Auf den bewirtschafteten Rastanlagen in Bayern gibt es bislang keine Stromanschlüsse für den elektrischen Betrieb von Kühlfahrzeugen.

An einigen Autohöfen in Bayern gibt es Stromanschlüsse für den elektrischen Betrieb von Kühlfahrzeugen. Autohöfe sind allerdings nicht Teil des Nebenbetriebsystems. Sie liegen nicht unmittelbar an den Autobahnen, sondern in der Regel in der Nähe einer Anschlussstelle und werden privat betrieben.

Die Erfahrungen der Autohöfe mit Stromanschlusspunkten für Kühl-Lkw sind nicht statistisch ausgewertet. In Abstimmung mit der Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) wurde für eine exemplarische Einschätzung der bayerische Autohof Neuhaus an der A 93 kontaktiert. Auf diesem Autohof sind von insgesamt 75 Lkw-Stellplätzen zwei Lkw-Stellplätze mit Stromsteckdosen versehen. Die Installation und der Betrieb erfolgt durch die Fa. Nomad-Power (Niederlande). Der Betrieb läuft bisher ohne Probleme. Die Kosten für die Nutzung sind mit 0,32 € pro kWh

teurer als ein Betrieb der Stromaggregate mit Diesel. Es gibt aber einige Speditionen, die ihren Fahrern die Nutzung des teureren Stroms ermöglichen.

Potentielle Nachfrage:

Erkenntnisse des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zeigen, dass es bislang kaum eine Nachfrage nach solchen Anschlüssen auf Rastanlagen gab.

Die potentielle Nachfrage kann anhand des Anteils der sogenannten temperaturgeführten Lkw (Kühlfahrzeuge) in Deutschland abgeschätzt werden. Am 1. Januar 2020 waren rund 3,3 Millionen Lkw zugelassen, davon 114.000 Kühlfahrzeuge und Anhänger (Stand: 2019, Quelle: Verband Deutscher Kühlhäuser und Kühllogistikunternehmen e.V. (VDKL) und Kraftfahrtbundesamt). Dies sind 3 – 4 % der insgesamt zugelassenen Lkw in Deutschland. Es kann daher überschlägig davon ausgegangen werden, dass die Parknachfrage von Kühlfahrzeugen auf Rastanlagen und damit die potentielle Nachfrage nach Stromanschlüssen in etwa in dieser Größenordnung läge.

Praktische Hürden für die Ausrüstung mit Stromanschlüssen:

- Bei einzelnen Pilotanlagen der Autobahn Tank & Rast GmbH (außerhalb Bayerns) wurden die Stromanschlüsse in keinem wirtschaftlich befriedigenden Umfang in Anspruch genommen und es kam zu Vandalismus und Missbrauch. Daher wurde deutschlandweit bisher kein Geschäftsmodell für diese Dienstleistung durch die Konzessionäre generiert.
- Durch die Ausstattung der bewirtschafteten Rastanlagen mit Elektro-Schnellladensäulen in den vergangenen Jahren sind auf den Anlagen nur noch begrenzt Stromreserven vorhanden.
- Aktuell besteht in Bayern auf Basis der Lkw-Stellplatzzählung aus dem Jahr 2018 ein Fehlbedarf von rd. 4.000 Lkw-Stellplätzen auf den bayerischen Rastanlagen. Das Freihalten der mit Stromanschlüssen ausgestatteten Lkw-Stellplätzen für Kühlfahrzeuge verstärkt die regelmäßige Überlastung der Lkw-Stellplätze.

- Problematisch ist auch, dass die Stromanschlusspunkte nicht nur von Lkw genutzt werden könnten, sondern auch z. B. von Wohnmobilen; es wäre eine verstärkte Kontrolle der regelgerechten Stellplatzbelegungen erforderlich.

Technische Machbarkeit und Kosten:

Die technische Machbarkeit für Stromanschlüsse auf Rastanlagen sowie die damit verbundenen Kosten wurden von den Autobahndirektionen Nordbayern und Südbayern bewertet.

Zur Beurteilung der Kosten bzw. Machbarkeit wurde zunächst die Situation an einem bestehenden, unbewirtschafteten Parkplatz mit ca. 30 Lkw-Stellplätzen betrachtet. Geht man von einem Anteil der Kühlfahrzeuge an den parkenden Lkws von 3 – 4 % aus, so kann eine Anschlusssäule mit zwei Anschlüssen für zwei Kühlfahrzeuge angenommen werden.

Als Kosten für die örtliche, unmittelbar auf dem Parkplatz zu schaffende (Starkstrom-)Infrastruktur werden als grobe Durchschnittswerte ca. 10.000,- Euro für die Stromsäule inkl. Fundament und Schutzpoller, sowie ca. 12.000,- Euro für Kabeltiefbau, Rohr- und Kabelanlage geschätzt.

Es ist jedoch aufgrund der benötigten elektrischen Leistung von 9 bis 23 kW pro Kühlfahrzeug davon auszugehen, dass die Leistungsreserve der an der Rastanlage vorhandenen Stromversorgung in der Regel nicht ausreichend ist. Deshalb müsste zusätzlich eine wesentliche Leistungserhöhung durch das Energieversorgungsunternehmen (EVU) – verbunden mit einer entsprechend dimensionierten Kabelneuverlegung – vorgenommen werden. Hierfür werden durchschnittliche Schätzkosten in Höhe von rund 140.000,- Euro für je zwei an einer Autobahn gegenüberliegende Rastanlagen veranschlagt. Falls das EVU aufgrund der zu überwindenden Entfernung an Stelle Niederspannungstechnik Hochspannungstechnik inkl. einer Parkplatz-Trafostation einsetzen muss, ist mit weiteren Kosten in Höhe von rund 50.000,- Euro zu rechnen.

Übertragen auf die im Antrag erwähnten Rastanlagen Holzkirchen, Vaterstetten, Jura-West und Inntal-West ergäben sich konkret folgender Umfang der Ausrüstung:

Bei der Tank- und Rastanlage Jura-West an der A 3 mit 105 Lkw-Stellplätzen wird davon ausgegangen, dass drei Stromsäulen mit sechs Anschlüssen für sechs Kühlfahrzeuge ausreichend wären.

Als Grobkosten für die örtliche (Starkstrom-)Infrastruktur werden hier ca. 70.000,- Euro (ca. 40.000,- Euro für Kabeltiefbau, Rohr- und Kabelanlage, Schächte und Energieverteiler, sowie ca. 30.000,- Euro für Stromsäulen inkl. Fundamente und Schutzpoller) geschätzt.

Die EVU-seitige Stromversorgung der Rastanlage ist in diesem Fall ausreichend. Allerdings befinden sich der Übergabepunkt und ein Transformator auf der Ostseite, so dass eine Spülbohrung unter der Autobahn inkl. einer verstärkenden Verkabelung zum Parkplatz auf der Westseite notwendig wäre. Hierfür entstehen Kosten in Höhe von rund 30.000,- Euro. In Summe werden die Kosten für Jura-West mit ca. 100.000,- Euro geschätzt.

An den Standorten Holzkirchen und Vaterstetten werden die Installationskosten für jeweils drei bis vier Anschlusssäulen (sechs bis acht Kühlfahrzeuge) mit jeweils ca. 110.000,- Euro geschätzt, bei Inntal-West mit ca. 90.000,- Euro.

Bisherige Position des Bundes:

Die o. g. rechtlichen Vorgaben für Nebenbetriebe werden auf Basis des Fernstraßenrechtes durch das BMVI vorgegeben. Ein verpflichtender Versorgungsauftrag seitens der Konzessionäre für die Verkehrsteilnehmer ist daraus nicht ersichtlich. Stattdessen wird die Bereitstellung von Elektroanschlüssen für Kühlfahrzeuge als eine Möglichkeit für private Anbieter (z. B. Autohöfe), gezielt zusätzliche Serviceleistung anzubieten, gesehen.

Mögliche weitere Schritte:

- Damit mehr Elektroanschlüsse auf den Tank- und Rastanlagen an den Autobahnen für den Betrieb von Kühlfahrzeugen vorgesehen werden könnten, müsste das BMVI die Länder auffordern, Bau und Betrieb von Stromanschlüssen im Rahmen einer Konzession an private Dritte zu vergeben bzw. die jeweils bestehenden Konzessionsverträge zu erweitern.
- In einem ersten Schritt könnte hierzu in Bayern ein Pilotprojekt angestoßen werden. Das BMVI hat allerdings auf Fachebene mit dem Hinweis, dass bisher keine Anfragen von Kühl-Logistikern nach Stromanschlüssen vorlägen, keinen Bedarf für ein Pilotprojekt gesehen.

Das StMB wird daher nochmals einen Vorstoß gegenüber der politischen Spitze des BMVI machen und sich für ein Pilotprojekt einsetzen.

Hinweis: Ab dem 01.01.2021 endet die Auftragsverwaltung der Länder und die Autobahn GmbH wird als bundeseigene Gesellschaft privaten Rechts für die Autobahnen und damit auch für die Rastanlagen zuständig sein.

Stromanschlüsse an Güterverkehrszentren und Stellplätzen der Bayernhafen GmbH & Co. KG

An den Güterverkehrszentren und Stellplätzen der Bayernhafen GmbH & Co. KG gibt es bereits ausreichend Stromanschlüsse für Kühlcontainer. Ein Bedarf für eine Förderung besteht daher nicht.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Kerstin Schreyer
Staatsministerin