

Stellungnahme zum Bericht bzgl. Stromanschlüsse für Kühl-LKW auf Autobahnraststätten bzw. PWC in Bayern vom 17.07.2020.

Drs. 18/7503 24.04.2020

Zu aktueller rechtlicher Hintergrund:

Die Konzession der Nebenbetriebe beinhaltet welche Versorgungsaufträge?

Die Bereitstellung der Stromanschlüsse ist offensichtlich kein Bestandteil des derzeitigen Versorgungsauftrags an den Konzessionär T&R.

Ein solcher Versorgungsauftrag kann an den derzeitigen Konzessionär erteilt werden, oder als getrennte Konzession an dritte vergeben werden wenn T&R kein Interesse hat.

Nach meinem Informationsstand sind die Toilettenanlagen auf den Parkflächen von der Autobahndirektion betreut. Warum werden diese anders behandelt, und können die Stromanschlüsse nicht ebenso behandelt werden?

Wenn der Konzessionär an der Erbringung einer solchen Dienstleistung nicht interessiert ist, kann dann ein anderer Dienstleister die Dienstleistung erbringen bzw. eine Konzession erhalten?

Zu aktueller Stand der Ausstattung:

Es ist richtig, dass u. a. auf einem Autohof in Neuhaus die Firma NomadPower Stromanschlüsse betreibt. Der Preis pro kWh beträgt zurzeit 0,32 Euro + MwSt.

Diese preisliche Festlegung kann auch anders festgelegt werden. Es ist eine Frage der Kosten und Gewinnerwartung des Betreibers.

Auf welcher Basis fußt die Aussage, dass der Betrieb mit Strom teurer ist?

Gibt es hierzu einen Preisvergleich? Auf welcher Basis?

Sind bei der Betrachtung der Nutzen für Umwelt und Fahrer berücksichtigt?

Zu potentielle Nachfrage:

Auf welcher Basis fußt die Aussage, dass es keine Nachfrage nach Stromanschlüssen gibt?

Gibt es dazu Untersuchungen? Wann? Wo? Wie?

Die BRD und speziell Bayern ist ein klassisches Transitland. Ein großer Teil der auf BAB fahrender LKWs ist nicht in BRD zugelassen. Lt. Bundesamt für Güterverkehr lag der Anteil ausländischer LKW 2017 bei 42,4%. Tendenz steigend. Daher ist mit einem erheblich höheren Potential zu rechnen.

Speziell in Bayern ist von einem rel. Hohen Anteil an Kühlverkehr auszugehen, da der Obst und Gemüse Verkehr aus Italien und über den Balkan primär über Bayern abgewickelt wird.

Zu praktische Hürden für die Ausrüstung mit Stromanschlüssen:

Wann und wo wurden Pilotanlagen bei Tank und Rast betrieben?

Auf welcher Basis (Technik, Abrechnungssystem, etc.?)

Gibt es dazu Unterlagen?

Wenn es für die T&R kein tragfähiges Geschäftsmodell ist, kann ein anderer Betreiber diese Dienstleistung erbringen?

Übrigens galt oder gilt diese Aussage auch für Ladestationen für PKW. Dennoch werden solche Ladestationen aus übergeordnetem Interesse angeboten. Warum nicht die LKW-Stromanschlüsse, für die die gleichen Argumente gelten?

Die Nutzung der LKW-Stromanschlüsse ist primär nachts und am Wochenende. Speziell nachts ist eine geringere Nutzung der PKW-Ladestationen zu erwarten.

Gibt es Untersuchungen zur Auslastung der Stromversorgungen? Mir erscheint die Aussage sehr pauschal. Bei der Ausstattung mit Stromanschlüssen für LKW können Anfangs Rastanlagen mit freien Reserven berücksichtigt werden. Bei Engpässen kann ein Lastmanagement (z. B. durch zeitweise Abschaltung der LKW-Stromanschlüsse) greifen.

Diese Argumentation ist nur zulässig, wenn die Stellplätze nicht genutzt würden.

Aber gerade durch die Parkplatznot ist von einer hohen bis vollständigen Nutzung auszugehen.

Um ungenutzte Stellplätze zu vermeiden, könnte man die entsprechenden Stellplätze nur in der Zeit von 06.00 bis 18:00 reservieren. Nutzer haben sich bis dahin meist auf den Plätzen eingefunden.

Zudem kann ein schrittweises hochfahren der Ausstattung mit LKW-Stromanschlüssen Bedarfsgerecht erfolgen.

Die „Fremdnutzung“ der Stromanschlüsse durch Wohnmobile bzw. E-Autos (zum Laden) ist, wenn überhaupt, tagsüber zu erwarten. Dies würde die Wirtschaftlichkeit sogar erhöhen.

Es ist davon auszugehen, dass sich die LKW-Fahrer gegenüber Wohnmobilmfahrern durchsetzen.

Deshalb ist dafür wohl keine Kontrolle notwendig.

Wie ist das heute, wenn ein Wohnmobil einen LKW-Stellplatz blockiert?

Zu technische Machbarkeit und Kosten:

Es scheint, dass die Autobahndirektion hier von falschen bzw. sehr pessimistischen Rahmenbedingungen ausgeht.

1. Höhere Anzahl an Kühl-LKW wie bereits erwähnt (ausländische LKW)
2. Die Kosten für die Stromsäule mit 2 Anschlüssen kostet bei NomadPower z. B. ca. EUR 5000.- plus geschätzte EUR 1000.- für Fundament.
3. Als kostengünstigere Variante können ggf. auch Wandanschlußboxen an den Lichtmasten angebracht werden.
4. Bei Installation auf den Verkehrsinseln zwischen den LKW-Parkplätzen (dort sind Lichtmasten, Mülleimer, etc.) sind keine Schutzpoller notwendig.
5. Die Verkehrsinseln zwischen den LKW-Parkplätzen sind i- d. R. durch Kabelkanäle/rohre erschlossen. Es ist wahrscheinlich, dass dort noch Kabel Platz finden. Erdarbeiten sind dann, wenn überhaupt, nur in geringem Maße notwendig.
6. Die max. elektr. Leistung eines Kühlaggregate liegt bei 10-12 KW und damit erheblich unterhalb der Annahme. Zudem laufen die Aggregate oftmals bei reduzierter Leistung.

Die Aggregate laufen auch nur, wenn erforderlich um die eingestellte Temperatur zu halten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Aggregate nur in etwa 25% der Zeit laufen. Der Gleichzeitigkeitsfaktor (auch mit anderen Verbrauchern) kann herangezogen werden.

Generell sollte man sich zuerst (z. B. für Pilotinstallationen) auf Parkplätze konzentrieren, bei denen die Voraussetzung in Hinblick auf Nutzung, Stromversorgung, Kabelkanäle, usw. günstig sind. Das würde m. E. schon für einige duzend Installationen in Bayern reichen.

Anlage Jura-West und Inntal West

Es liegen mir z. Zt. keine detaillierten Informationen vor.

Aber die bereits aufgeführten Argumente greifen hier zumindest zum Teil.

Die Anlage zum Kompaktparken überspannt die gesamten Parkplätze.

Diese Stahlkonstruktion kann für die Kabelverlegung genutzt werden wenn keine Kabelschächte etc. im Erdreich. Verkehrsinseln als sicheren Aufstellungsort sind vorhanden. Ggf. auch Masten zum Anbringen von „Wallboxen“. Die Anlagen ist m. W. auch videoüberwacht, was die Sicherheit zusätzl. Erhöht. Eine entsprechende Stromversorgung ist sicherlich vorhanden.

In einem Gespräch mit Teilnehmern am Projekt habe ich erfahren, dass eine Ausstattung mit Stromanschlüssen für Kühl-LKW sehr positiv wäre. Durch die enge Aufstellung der LKW ist die Lärm- und Abgasbelastung durch Kühl-LKW besonders groß. Es soll dadurch auch bereits zu Konflikten unter den Fahrern gekommen. Sein.

Holzkirchen Süd und Vaterstetten West

An beiden Standorten ist ganz in der Nähe zu den LKW-Stellplätzen ein Trafohäuschen vorhanden. Das ist wohl ein Mittelspannungsanschluss der wahrscheinlich genutzt werden kann. Alle 6-8 Stellplätze sind die Bereits beschriebenen Verkehrsinseln vorhanden. Diese sind auch durch Kabelkanäle bzw. Kabelrohre erschlossen. Bei Nutzung dieser bereits vorhandenen Infrastruktur ist mit erheblich geringeren Kosten zu rechnen.

Vorschlag:

Die Agenda 21 Ottobrunn-Neubiberg erarbeitet für die Standorte Holzkirchen Süd, Vaterstetten West und Inntal West ein techn. Konzept und legt eine detaillierte Kostenabschätzung bzw. ein Angebot vor.

Dieses Angebot sollte die Realisierungskosten für den Fall der Realisierung durch öffentliche Hand und ein Betreibermodell (Installation und Betrieb durch Dienstleister enthalten.

Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern ist lediglich Unterstützung bei Ortsbesichtigung und Zugang zu techn. Informationen notwendig. Bei Kolonnenparken in Inntal West sollte der Kontakt mit dem zuständigen Projektmanagement ermöglicht werden.

Zu bisherige Position des Bundes:

Autohöfe bieten solche LKW-Stromanschlüsse bereits an.

Jedoch ist es nicht nachvollziehbar, dass sich das BMVI hier bei der Reduzierung der Umweltbelastung und der Verbesserung der Situation der Fahrer (Verkehrssicherheit) nicht engagiert. Es gibt keinen Grund dieses Angebot nicht auch auf BAB Raststätten und PWC auszuweiten. Gleiches fand ja auch bei Lade-Infrastruktur für PKW statt.

Zu mögliche weitere Schritte:

Gibt es bereits Kontakt zum BMVI um einen solchen Auftrag zu bekommen?

Gibt es bereits eine Stellungnahme des BMVI?

Ein Pilotprojekt an den beschriebenen Standorten wäre aufwandsarm und kostengünstig machbar (siehe Vorschlag oben).

Wohin müssen sich die Kühl-Logistiker wenden?

Es gibt mittlerweile dazu einen Vorstoß:

<https://www.transportenvironment.org/publications/alliance-truckmakers-suppliers-ngos-and-power-sector-urge-commission-require-charging>

Hat das StMB bereits einen Vorstoß gegenüber der politischen Spitze unternommen? Ergebnisse?

Weitere Hinweise und Bemerkungen:

Stromanschlüssen für Kühl-LKW sollten auch auf unbewirtschafteten PWC (Parkplatz mit WC) Angeboten werden. Auf diesen PWC ist vielfach bereits die notwendige Infrastruktur (Stromanschluss, Verkehrsinseln, Kabelwege, etc.) vorhanden. Hier gibt es auch keinen Konflikt mit Konzessionsnehmern.

Die Stromanschlüsse für Kühl-LKW können auch als Ladestationen vollelektrisch betriebenen LKW dienen. Entsprechende Ankündigungen und Pilotprojekte sind bereits veröffentlicht.

Der Marktführer für LKW-Kühlaggregate entwickelt vollelektrische Kühlaggregate (auch während der Fahrt) für LKW. Was dann fehlt sind die Stromanschlüsse auf Parkplätzen wenn der LKW nicht fährt.

<https://www.eurotransport.de/artikel/innovatives-kuehlaggregat-thermo-king-und-bpw-entwickeln-gemeinsam-11162539.html>

Auch andere Firmen arbeiten an entsprechenden Systemen wie z. B. batteriebetriebene Systeme.

Speziell in der warmen Jahreszeit ist zu beobachten, dass die Fahrer die Dieselmotoren ihrer Zugmaschinen zur Kühlung der Fahrerhäuser laufen lassen. Durch einen einfachen Adapter kann für das Führerhaus ein 230V Netzanschluss bereitgestellt werden. Damit läßt sich dann zusätzlich das laufen der Motoren vermeiden.

Weitere Informationen auch unter:

<https://klimadialog.landkreis-muenchen.de/projekt/details/118>

Dieter Heber

Agenda21 Ottobrunn-Neubiberg AK E&K

0163 2707987

Neue-energie-ottobrunn@arcor.de