



**Stellungnahme der RNV zu Drucksache 0019/2013/AN vom 21. Mai 2013:  
Beteiligung der Stadt Heidelberg am Forschungs- &Entwicklungsprojekt „RNV Primove“**

Die Anfrage aus der Mitte des Heidelberger Gemeinderates zeigt, dass zum einen Elektromobilität für die Stadt Heidelberg ein wichtiges Zukunftsthema ist. Zum anderen, dass das vom BMVBS geförderten Leuchtturmprojekt „RNV Primove“ bereits in die Region leuchtet und Elektromobilität in den Fokus rückt.

Nach Rücksprache mit der NOW („Nationale Programmkoordination BMVBS Elektromobilität“) müssen wir Ihnen mitteilen, dass eine Beteiligung der Stadt Heidelberg im „RNV Primove“ nicht mehr möglich ist.

Von der ersten Idee bis zum Beginn des F&E-Projekts „RNV Primove“ im Oktober 2012 vergingen ca. 1,5 Jahre. In dieser Zeit der Projektentwicklung hat die RNV alle Buslinien auf die externen Anforderungen, die von Bombardier und vor allem vom Zuwendungsgeber gestellt werden, ebenso wie auf die eigenen betrieblichen Anforderungen untersucht. Besondere Bedeutung kam dabei den technischen Fragestellungen von Bombardier zu. Zentrale Anforderung des BMVBS war, dass sich die Anwendungsfälle in den Primove-Leuchttürmen Rhein-Neckar, Braunschweig und Berlin ergänzen.

Alle diese Anforderungen flossen in eine Eignungsmatrix ein. Diese zeigte sehr schnell, dass die Buslinie 63 in Mannheim am besten geeignet war. Hauptargumente sind:

- ▶ Linienlänge 4,5 Kilometer: ermöglicht eine durchgängige Bedienung mit zwei Umläufen
- ▶ Keine Linienwechsler
- ▶ Flaches Linienprofil
- ▶ Kurze Wendezeiten und damit kaum Reservezeiten zum Laden: Härtestest für das Primove-Ladesystem
- ▶ Verlauf direkt am RNV-Betriebshof vorbei, ermöglicht ein schnelles Eingreifen im Störfall
- ▶ Platz auf dem Betriebshof für Ladeinfrastruktur und (in der Anfangszeit im worst case) 2 zusätzliche „Stehzeuge“
- ▶ Wenig Restriktionen für den Einbau der Ladeinfrastruktur an den Haltestellen
- ▶ Nähe zum Technologielieferanten Bombardier

Forschungs- und Entwicklungsprojekte erfordern auf Grund der technischen Risiken trotz der Förderung erhebliche Eigenmittel. Im Fall von RNV Primove trägt die MVV Verkehr den verbleibenden RNV-Eigenanteil in Höhe von ca. 2,3 Mio. Euro.

Speziell der Einsatz in engen Altstadtlagen mit historischem Stadtbild ist auf Grund des Prototypenstadiums der Ladeinfrastruktur (d.h. noch relativ groß und mit deutlich sichtbaren technischen Anlagen) im Rahmen dieses F&E-Projekts nicht möglich.

Der weitere Zeitplan für das Projekt „RNV Primove“ sieht einen einjährigen Dauertest von zwei Elektrobussen ab dem zweiten Quartal 2014 vor. Daher liegen bisher noch keine Erkenntnisse aus dem Betrieb vor. Die genannten drei aktuellen, sich ergänzende Primove-Leuchttürme der Elektromobilität decken den aktuellen F&E-Bedarf des BMVBS ab.

Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll, im Anschluss an „RNV-Primove“, d.h. ab ca. 2015, ein neues F&E-Anschlussprojekt anzugehen, in welchem noch offene bzw. neu entstandene Fragestellungen bearbeitet werden, die dann eine Weiterentwicklung zum jetzt laufenden „Primove“-Projekt darstellen wird. Im best case könnte sogar dann ab ca. 2016/17 eine erste kommerzielle Anwendung auf Basis der Ergebnisse aus den Primove-Leuchttürmen RNV-weit starten. In diesem Zusammenhang halten wir es aus heutiger Sicht für sinnvoll, Fragestellungen, die eine Buslinie mit gebirgigem Profil mit sich bringt, besonders zu beachten.

Wir sind kontinuierlich sowohl mit dem Technologie Partner Bombardier als auch dem Fördermittelgeber im Gespräch. Sollten sich hier neue Möglichkeiten für ein weiteres F&E-Projekt im Zusammenhang mit Elektromobilität/ Primove/ ÖPNV ergeben, werden wir umgehend auf die Stadt Heidelberg zugehen. Wichtigste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Projektentwicklung und die spätere Projektumsetzung sind, dass einerseits die Finanzierung von Anfang an geklärt ist und andererseits die in der Regel engen Zeitpläne eines F&E-Projekts eingehalten werden können.