

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Katja Suding, Michael Theurer, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Oberleitungen auf Bundesautobahnen für LKW

Um zu überprüfen, inwieweit der CO₂-Ausstoß von LKW mithilfe elektrischer Oberleitungen auf Autobahnen reduziert werden kann, wurden für elektrifizierte Teststrecken in Hessen 14,6 Mio. Euro ausgegeben. Auch in Schleswig-Holstein wurde auf einer Länge von rund fünf Kilometern zwischen der Anschlussstelle Reinfeld und dem Autobahnkreuz Lübeck im Januar 2020 (<https://www.autozeitung.de/elektro-lkw-schweden-130948.html#>) eine Teststrecke fertig gestellt. Die Kosten belaufen sich auf mehr als 19 Mio. Euro, die der Bund trägt (<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/schleswig-holstein-a1-bekommt-oberleitung-fuer-elektro-lkw-a-1233368.html>). Ähnliche Strecken existieren bereits in Schweden und Kalifornien (https://www.focus.de/auto/elektroauto/verkehr-kein-testbetrieb-fuer-e-laster-auf-autobahn-1-vor-september_id_10699810.html). Erste Auswertungen des Versuchs auf der A5 in Deutschland durch den Hersteller Scania und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit haben allerdings ergeben, dass Hybrid-LKW, die auf der Autobahn mithilfe von Oberleitungen elektrisch fahren lediglich, circa 10 Prozent CO₂ gegenüber rein konventionell angetriebenen LKW einsparen. Aus Sicht des Herstellers Scania ist dies als Erfolg zu bewerten. So sagte Stefan Ziegert, Produktmanager für „nachhaltige Transportlösungen“ bei Scania Deutschland/Österreich: „Nach den ersten tausend Kilometern, die ausgewertet wurden, konnten wir eine Kraftstoffeinsparung an Diesel von zirka 10 Prozent verzeichnen. Das ist ein erfreulich positives Ergebnis schon nach den ersten Wochen der Testphase“ (https://www.focus.de/auto/elektroauto/projekt-des-bundesumweltministeriums-erste-praxiserfahrung-oberleitungs-lkw-sparen-nur-10-prozent-kraftstoff_id_10837344.html).

Nach Ansicht der Fragesteller ist es wichtig, Technologieoffenheit und Innovation im Mobilitätssektor, gerade beim Thema Antriebe, voranzutreiben. Dies muss allerdings im Rahmen eines effektiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses geschehen. Ein flächendeckender Ausbau der Bundesautobahnen mit elektrischen Oberleitungen ist allerdings sehr kostenintensiv. Gleichzeitig würden LKW auf anderen Straßen sowie im Ausland weiterhin ohne Oberleitungen fahren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse hat die Bundesregierung aus der Zwischenauswertung des Oberleitungs-LKW-Feldversuchs auf der A5 und A1 durch Scania beziehungsweise das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gezogen (bei unterschiedlichen Ergebnissen bitte nach Strecke differenziert darstellen)?
2. Liegt der Bundesregierung bereits eine neuere Auswertung der Feldversuche vor, und wenn ja, was sind die Ergebnisse (bitte nach Teststrecken differenzieren)?
3. Wie bewertet die Bundesregierung, dass nach jetzigem Stand lediglich 10 Prozent Dieselmotoren durch die Verwendung von Oberleitungen bei LKW eingespart werden?
4. Wie bewertet die Bundesregierung, angesichts der hohen Kosten von circa 1 Mio. Euro pro Kilometer für die Elektrifizierung von Autobahnen mit Oberleitungen, das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Maßnahme (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/oberleitungs-lkw-bundesumwelt-ministerium-test-elektrizitaet-gueterverkehr>)?
5. Welchen Zweck erfüllen die Oberleitungen, wenn LKW für die letzte Meile, abseits Autobahnen und Schienenwegen, benötigt werden?
6. Welche Kosten sind dem Bund bisher im Rahmen von Versuchen mit Oberleitungs-LKW insgesamt entstanden?
7. Wer trägt die Kosten für die Umrüstung sowie Nutzung von oberleitungs-kompatiblen LKW sowie für den Aufbau und Erhalt der Infrastruktur bei dem bisherigen Feldversuch?
8. Wie viele oberleitungs-kompatible LKW-Modelle gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung, und wie viele oberleitungs-kompatible LKW gibt es in Deutschland?
9. Wie häufig wurde die Teststrecke auf der A5 pro Tag bisher genutzt?
10. Wie häufig wurde die Teststrecke auf der A1 pro Tag bisher genutzt?
11. Wie möchte die Bundesregierung die Nutzung von oberleitungs-kompatiblen LKW in Deutschland anregen?
12. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der hohen Anzahl ausländischer LKW auf den Bundesfernstraßen im Hinblick auf eine erfolgreiche Umsetzung von Oberleitungs-LKW?
13. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Kaufbereitschaft von Speditionen gegenüber Oberleitungs-LKW in Anbetracht deutlich höherer Preise gegenüber konventionell angetriebenen LKW?
14. Gibt es von Seiten der Bundesregierung Überlegungen die mit Oberleitungen ausgestatteten Spuren für andere Fahrzeuge, sowohl PKW als auch LKW, zu sperren?
15. Welche Risiken bestehen aus Sicht der Bundesregierung durch Oberleitungen auf bzw. an Bundesautobahnen im Hinblick auf Unfälle, Naturkatastrophen sowie Vorfälle jedweder Art, bei denen die Oberleitungen beschädigt oder disloziert werden?
16. Wie will die Bundesregierung eine möglichst schnelle Abschaltung sowie Instandsetzung von beschädigten oder anderweitig eingeschränkten Oberleitungen auf bzw. an Bundesautobahnen ermöglichen?
17. Gab es zur Thematik Oberleitungs-LKW und deren Infrastruktur bisher Gespräche mit den Ländern, mit Kommunen, mit betroffenen Anwohnern

oder Firmen, und wenn ja, wann fanden diese Gespräche statt, und was war ihr Inhalt?

18. Gibt es konkrete Pläne, welche Streckenabschnitte bei einem Ausbau dieser Technologie elektrifiziert werden sollen und wie viele Kilometer Netz dies wären (bitte auflisten)?

Berlin, den 26. Februar 2020

Christian Lindner und Fraktion

