

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD

Ergebnisse des Feldversuches mit Oberleitungs-e-Lkws

In Deutschland befinden sich Oberleitungs-e-Lkws im Feldversuch. Die eHighways befinden sich bislang auf der A 5 zwischen Langen/Mörfelden und Weiterstadt in Hessen sowie auf der A 1 bei Lübeck in Schleswig-Holstein (<https://de.wikipedia.org/wiki/Oberleitungslastkraftwagen#Teststrecken>).

Laut Presseberichten fallen die Ergebnisse eher nüchtern aus (vgl. <https://www.kfz-betrieb.vogel.de/oberleitungs-lkw-erste-zwischenbilanz-faellt-ernuechtern-d-aus-a-840751/>).

Laut Medienberichten (<https://www.eurotransport.de/artikel/nutzfahrzeuggipfel-foerderpolitik-vorgestellt-scheuer-steht-zu-gas-und-oberleitungs-lkw-11173237.html>) „steht“ das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zu Oberleitungs-e-LKws.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Fördergelder, die bisher in die Projekte „Oberleitungs-e-Lkw“ freigegeben wurden?
2. Welche weiteren Förderungen plant die Bundesregierung in dem Bereich Oberleitungs-e-Lkws?
3. Wie viele Lastkraftwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher mit Pantographen ausgestattet und gefördert worden?
4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Mehrgewicht einer 18-Tonnen-Sattelzugmaschine mit Pantographen, Hybridantriebssystem und Akkupack?
5. Werden die Oberleitungs-e-Lkws das zulässige Gesamtgewicht beispielsweise um eine Tonne überschreiten dürfen?
Wenn ja, ist der höhere Straßenverschleiß durch die dann erhöhte Achslast in eine Ökobilanz eingerechnet?
6. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Kraftstoffersparnis an Dieseldieselkraftstoff, und wie hoch ist der Stromverbrauch der Oberleitungs-e-Lkws, also ohne Leitungsverluste während des Betriebs auf der Teststrecke?
7. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stromverbrauch auf der Teststrecke, wenn keine Oberleitungs-e-Lkws darauf fahren, gemeint sind Leitungsverluste usw., und sind diese Verluste in den Stromverbrauch bzw. in die Ökobilanz der Oberleitungs-e-Lkws eingerechnet?

8. Wie viele Kilometer Bundesautobahnen, Bundesstraßen oder Landstraßen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung mit Stromleitungen ausgestattet werden, um dem Ansinnen der Energiewende gerecht zu werden?
9. Mit welchem Strompreis für die Spediteure kalkuliert die Bundesregierung bei der Nutzung der Oberleitungs-e-Lkws, und sind flächendeckende Zuschüsse für die Installation der Pantographen und der Hybridantriebe an den Lkws geplant, oder plant die Bundesregierung, dies über die Anpassung der Lkw-Maut bzw. der Dieselpreise zu gestalten?
10. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Mehrkosten für die Oberleitungs-e-Lkws bei den geplanten Stückzahlen, und mit welchen Stückzahlen rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2030?
11. Wie hoch ist nach Planung der Bundesregierung die CO₂-Reduktion unter Berücksichtigung des deutschen Strommixes und der Berücksichtigung der Herstelleraufwendungen dieser Stromtrassen?
12. Mit welcher Lebensdauer dieser Oberleitungsstromtrassen kalkuliert die Bundesregierung?
13. Gab es bisher nach Kenntnis der Bundesregierung Unfälle auf den Teststrecken, welche in Verbindung mit den Oberleitungs-e-Lkws stehen, und wurden dabei Bauteile der Teststrecken beschädigt?
Wenn ja, wie hoch waren die Schäden an der Teststrecke, kam es zu Ausfällen, wie lange dauerten die Ausfälle der Teststrecken?
14. Wenn es zu Schäden an den Teststrecken aufgrund von Unfällen kam, bei denen die Oberleitungsteststrecke beschädigt wurde, haben die Versicherungen der Unfallverursacher nach Kenntnis der Bundesregierung sich an der Schadensregulierung der Teststrecke beteiligt, oder blieb ein Schaden beim Steuerzahler hängen?

Berlin, den 7. Januar 2021

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion