
Presseinformation

Berlin, den 18. Dezember 2017
Nr. 28, 2017

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.
Lars Wagner
Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

Oberleitungs-LKW keine realistische Lösung für den Klimaschutz

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sieht es als falsch an, dem Oberleitungs-LKW eine zentrale Rolle in den Konzepten zu einer Klimawende im Verkehr zuzuweisen. „Der Oberleitungs-LKW ist keine realistische Alternative, um im Transportgewerbe in Sachen Klimaschutz voran zu kommen. Von Konzepten, die weder technisch, finanziell noch europaweit politisch tragfähig sind, sollte man lieber gleich die Finger lassen“, so VDV-Vizepräsident Joachim Berends. Der VDV beschäftigt sich als Fachverband für technische Normung und Standardisierung im öffentlichen Verkehr seit langer Zeit intensiv mit Antriebstechniken sowohl bei Bussen als auch bei elektrischen Schienenfahrzeugen. Oberleitungsbetrieb von LKW auf Autobahnen ist nach Ansicht der Experten extrem teuer und ökologisch ineffizient. In einem Fakten Check hat der Verband die wichtigsten Punkte zum Oberleitungs-LKW zusammengefasst (siehe Seite 2).

Vor allem der enorme Aufwand und die hohen Kosten für die Stromversorgung, die aus physikalischen Gründen weit aufwendiger ist als bei Eisenbahnen, machen ökonomisch und auch ökologisch keinen Sinn. Auch die notwendigen Hybridfahrzeuge, so der VDV, seien teuer, schwer und ineffizient. Und da Europa den Weg zur elektrifizierten Autobahn ohnehin nicht mitgehe, der Transportmarkt aber keine nationalen Grenzen mehr kenne, sei ein nationaler Alleingang sinnlos. „Weit sinnvoller, billiger und schneller erreichbar ist der Ausbau des Schienennetzes für den Ferngüterverkehr. Das vom Güterverkehr genutzten Schienennetz in Deutschland ist bereits weitgehend elektrifiziert und eine Vollelektrifizierung dieses Netzes kostet deutlich weniger und ist europäischer Konsens“, erläutert Berends. Hierzu hat der VDV erst kürzlich ein Elektrifizierungsprogramm für die Eisenbahnstrecken vorgelegt, das sehr detailliert den Bedarf und die Kosten für ein nahezu vollelektrifiziertes deutsches Schienennetz darstellt. „Wenn die Bundesregierung unseren Vorschlägen folgt, dann kann die Umsetzung eines Elektrifizierungsprogramms für die Schiene schnell und unkompliziert erfolgen“, so Berends.

Der Unternehmer, der selber sowohl eine Güterbahn als auch eine LKW-Spedition unterhält, ist dabei keineswegs ein Gegner des Gütertransports auf der Straße, setzt sich aber für eine sinnvolle Kombination der Verkehrsmittel nach ihren Stärken ein: „Die einzig sinnvolle Alternative zum dieselgetriebenen Fern-LKW ist die Eisenbahn. Der LKW wird auch zukünftig eine wichtige Rolle im Kurz- und Mittelstreckenverkehr mit batteriegetriebenen Fahrzeugen haben. Die Zukunft ist nicht ein Gegeneinander, sondern eine vernünftige Aufgabenteilung zwischen elektrifizierter Güterbahn auf der langen Strecke und batterieelektrischem LKW in der Feinverteilung“, so Berends abschließend.

Auf der nächsten Seite: Der Fakten Check zum Oberleitungs-LKW

Fakten Check zum Oberleitungs-LKW

- Ein Gleichstromnetz für LKW auf Autobahnen benötigt wegen der Leistungsanforderungen der LKW auf gleicher Länge ca. zwanzigmal mehr „Unterwerke“ (also Einspeisestellen für den Fahrstrom) als eine Eisenbahn. Zusätzlich sind viele Umspannstationen für die Anbindung an das Hochspannungsnetz erforderlich. Für die Elektrifizierung der Autobahnen müssten mehr als 6.000 Unterwerke gebaut werden. Jedes Unterwerk kostet allein als Anlage, ohne Baukosten, Anbindung an das Energienetz und Umweltausgleichskosten ca. 500.000 Euro. Daneben wären über 1.000 Umspannstationen, ca. alle 10 km eine, technisch notwendig. Wechselstrom ist keine Alternative, da der dann nötige Trafo auf dem LKW zu schwer wäre.
- Für die Anbindung der Unterwerke an die Umspannwerke und der Umspannstationen an das Hochspannungsnetz werden tausende von Kilometern an Stromleitungen benötigt. Es dürfte nach den Erfahrungen der letzten Zeit sehr langwierig und teuer werden, einen massiven Zubau bei diesen Leitungen durchzusetzen.
- Die Fahrleitungsanlage weist im Gegensatz zur Eisenbahnen zwei Fahrdrähte mit großem Querschnitt auf. Die Masten müssten diese Last über den Standstreifen hinweg stabil stützen. Das bedeutet eine massive Bauweise und hohe Kosten.
- Um die zusätzliche Stromnachfrage zu bedienen, müssen mehr spitzenlastfähige Kraftwerke her. Nach einer Studie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) läge der Gesamtenergieverbrauch bei einer Elektrifizierung aller Autobahnen allein in Deutschland bei 36 TWh, das entspricht einer Steigerung von 6,5 Prozent der für 2030 prognostizierten Gesamtstromerzeugung Deutschlands. Der Bau von mindestens zehn großen Gaskraftwerken mit einer Leistung von 4 TWh oder alternativ 6.000 Windkraftanlagen vom Typ Enercon E-115 mit einer Bauhöhe von 150 m – die allerdings nicht spitzenlastfähig sind – wäre nötig.
- Allein auf der Infrastrukturseite könnte eine Vollelektrifizierung des Autobahnnetzes leicht einen dreistelligen Milliardenbetrag kosten. Technische Entwicklungen, die zu einer nennenswerten Preissenkung führen könnten, sind nicht ersichtlich. Bei einer bloßen Teilelektrifizierung ließen sich aber Oberleitungs-LKW nicht frei einsetzen und kaum verkaufen.
- Oberleitungs-LKW müssten mit einem zweiten Antrieb ausgestattet sein, um außerhalb der elektrifizierten Autobahnen fahren zu können; ferner müssten alle elektrischen Komponenten anders als bei Batteriefahrzeugen aufwendig isoliert werden. Das macht die Fahrzeuge teuer, um Tonnen schwerer, reduziert die Nutzlast und verschlechtert die Ökobilanz.
- Im Güterverkehr gibt es keine nationalen Märkte mehr. In den Nachbarstaaten Deutschlands gibt es bislang keinerlei erkennbaren politischen Willen, die dortigen Fernstraßen zu elektrifizieren. Das gilt auch für Schweden, das schon Erfahrungen mit einer Teststrecke gesammelt hat. Ein allein auf Deutschland beschränktes System elektrifizierter Autobahnen macht aber keinen Sinn. Außerdem kann niemand die vielen ausländischen LKW auf deutschen Straßen zur Nutzung der Oberleitung zwingen.

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Täglich ersetzen Busse und Bahnen rund 20 Millionen Autofahrten und 77.000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt!