

## PRESSEMELDUNG

vom 22. April 2019

### Berlin muss Phantomdiskussion um Stromleitungen für schwere Lkw jetzt beenden Klimaschutz könnte am Schluss mit leeren Händen dastehen

Die Bundesregierung muss sich nach Auffassung des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen klar davon verabschieden, Tausende Kilometer elektrischer Oberleitungen für schwere Lkw über deutschen Autobahnen zu bauen. Das Konzept sei aus Klimaschutzgründen mindestens unnötig, denn schwere Ferntransporte müssten und könnten zum allergrößten Teil auf die Schiene verlagert werden. Im Nahbereich würden Energiespeicher bereits heute leichtere elektrische Lkw versorgen können. Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), sagte am Ostermontag gegenüber der Presse in Berlin: „Die Bundesregierung muss bei der Beratung des Klimaschutzgesetzes Farbe bekennen. Die Schiene kann liefern, benötigt dafür aber nach langer Vernachlässigung ein verlässliches Engagement des Bundes. Oberleitungs-Fernlaster sind dagegen eine klimapolitische Fata Morgana, mit der Klimaschutzziele nur auf dem Papier erreicht werden.“

Schon die Idee, statt Eisenbahnstrecken nun Autobahnen mit Oberleitungen für schwere Lkw auszurüsten, ist aus Sicht des Verbandes als Irrweg erkennbar, der erst gar nicht eingeschlagen werden sollte:

- Die diskutierte Größenordnung von 2.500 Kilometern Oberleitung – im 13.000 Kilometer langen Autobahnnetz - könnte wissenschaftlichen Schätzungen zufolge schon Ausgaben des Bundes für Masten, Leitungen, Einspeisepunkte und Versorgungsnetze in Höhe von 12 Milliarden Euro verursachen. Zum Vergleich: für den deutschlandweiten Schienenausbau stehen derzeit jährlich nur 13 Prozent dieser Summe (1,6 Milliarden Euro) zur Verfügung. Würden dann viele Lkw ausgetauscht, müsste zeitgleich der Bundeshaushalt bei unveränderten Energiesteuersätzen erhebliche Mindereinnahmen verkraften.
- Dass die Zahl von schweren E-Lkw drastisch zunimmt, ist jedoch höchst fraglich, denn auch die Betreiber der Lkw müssten zusätzliche Kosten bewältigen. Denn für Teilstrecken ohne Oberleitung benötigt jeder Oberleitungs-Lkw entweder einen zusätzlichen Verbrennungsmotor oder einen schweren Energiespeicher. Höhere Kaufpreise wären die unmittelbare Folge ebenso wie Abstriche beim Wiederverkaufswert. Im Betrieb würden die höhere Tot- und damit geringere Nutzlast zu geringerer Wirtschaftlichkeit und sinkender Energieeffizienz führen.

- Ohne gleichzeitige Elektrifizierung der Autobahnen im restlichen Europa ist die Technik für einen Großteil der heutigen Transporte irrelevant, denn Umladen an der Grenze ist weder eine logistische Option noch eine umweltfreundliche Alternative zur durchgehenden Beförderung auf der Schiene. Die EU und wichtige Nachbarländer setzen aber zu Recht auf mehr Schiene.
- „Im Ergebnis“, so Westenberger, „würde die Transportwirtschaft vermutlich so lange den schweren E-Lkw verschmähen, bis er durch steigende Ölpreise, eine sehr hohe CO<sub>2</sub>-Abgabe oder Ordnungsrecht – oder extreme Subventionen - zur ernsthaften Alternative gemacht würde.“ Abgesehen davon, dass keine Hängepartie, sondern schnelle Erfolge bei der Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gewollt sind, würde eine Infrastruktur ohne Nutzer ungewollt den politischen Druck auf eine spätere Subventionierung drastisch erhöhen.
- Selbst eine vollständige Umstellung der Lkw auf CO<sub>2</sub>-frei erzeugten Strom könne den Energieverbrauch nicht annähernd in die Nähe des Schienengüterverkehrs bringen. Der ist durch Prinzip-Vorteile wie den niedrigeren Rollreibungs- und Luftwiderstand, den hohen Anteil an zurückgewonnenem Strom aus Bremsvorgängen oder die Zugsteuerung extrem niedrig. „Im Vergleich zum Lkw liegt heute der spezifische Energieverbrauch des schon zu 95 Prozent elektrisch erbrachten Eisenbahngüterverkehrs bei nur einem Viertel“, so Westenberger. „Bei rein elektrischen Antrieben würde sich der höhere Energiebedarf elektrischer Lkw sehr konkret in zusätzlich zu errichtenden Quadratkilometern Photovoltaikfläche, Windparks und Hochspannungsleitungen ausdrücken lassen.“ Verstärkt würde der Prinzip-Nachteil noch durch die vorgesehene erheblich höhere Fahrgeschwindigkeit elektrisch betriebener Lkw mit 100 statt bisher 80 km/h.

Vordringlich ist aus Sicht des Verbandes der Wettbewerbsbahnen nun eine kontinuierliche Steigerung der Budgetmittel für den überfälligen Schienenausbau. Darüber hinaus müsse sich die Politik auf die Weiterentwicklung und Durchsetzung von emissionsfreien Straßenfahrzeugen im Nah- und Verteilerverkehr sowie die Schließung von Elektrifizierungslücken bei der Schiene konzentrieren, so dass durchgängig elektrische Gütertransporte schnell zunehmen.

Werde dagegen der Oberleitungs-Bau auf Autobahnen zum Regierungsprogramm, befürchtet Westenberger, dass zum wiederholten Mal essenzielle Investitionsentscheidungen in die Schiene zugunsten eines „letztlich nur auf dem Papier erfolgreichen“ Konzepts unterblieben. „Die verfehlten 2020er-Klimaziele sollten eine Warnung sein. Vage Maßnahmen bestimmten seinerzeit die Agenda und die Schiene wurde nicht ernstgenommen. Nun haben wir beim trotzdem angewachsenen Schienengüterverkehr erhebliche Kapazitätsprobleme, schon weil einige Baustellen mehr im geschrumpften Netz für Engpässe sorgen.“ Berlin müsse nun Ernst machen. Ein Beispiel sei das mit insgesamt nur 75 Millionen Euro dotierte Sonderelektrifizierungsprogramm des Koalitionsvertrages: „Das entspricht ungefähr dem Anteil des Bundes, den er in nur drei Oberleitungs-Pilotprojekte auf deutschen Fernstraßen steckt.“