

Gemeinsame Pressemitteilung Öko-Institut, Fraunhofer IAO, Hochschule Heilbronn

Freiburg/Berlin, 20. Februar 2020

Pressekontakt

Telefon: +49 30 405085-333

E-Mail: presse@oeko.de

Öffentlichkeit & Kommunikation

Mandy Schoßig
Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin

Telefon: +49 30 405085-334

E-Mail: m.schoessig@oeko.de

Oberleitungs-Lkw: aussichtsreiche Option für Klimaschutz im Straßengüterverkehr

Bis zum Jahr 2030 soll rund ein Drittel des Güterverkehrs elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe unterwegs sein, so will es das Klimapaket der Bundesregierung. Eine aktuelle Studie, die das Öko-Institut mit Forschungspartnern durchgeführt hat, zeigt jetzt, dass Oberleitungs-Lkw eine effiziente Möglichkeit der Stromnutzung im Güterfernverkehr sind. Wird auf einem Streckennetz von rund 4.000 Kilometern ein leistungsfähiges Oberleitungssystem für Lkw aufgebaut, so könnte allein ein Drittel des Lkw-Fernverkehrs mittels Oberleitung elektrisch erfolgen.

„Bauen wir ein solches Oberleitungsnetz für Lkw auf, können die direkten Treibhausgasemissionen allein des Straßengüterfernverkehrs pro Jahr um bis zu 12 Millionen Tonnen CO₂ sinken“, fasst Florian Hacker, Leiter des Projekts zu Potenzialen des Oberleitungsgüterverkehrs zusammen. „Das entspricht mehr als einem Drittel der Emissionen des schweren Straßengüterverkehrs.“

Im Projekt hat das Öko-Institut gemeinsam mit Projektpartnern der Hochschule Heilbronn und dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO sowie in Zusammenarbeit mit der Intraplan Consult GmbH die Potenziale des Oberleitungs-Lkw-Systems vertieft analysiert. Ein Beirat aus Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik hat das Projekt begleitet.

Klimavorteil von Oberleitungs-Lkw

Auch wenn man die Treibhausgasemissionen bei der Stromerzeugung berücksichtigt, kann ein Oberleitungs-Lkw im Jahr 2025 die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu einem heutigen Diesel-Lkw nahezu halbieren. Bis zum Jahr 2030 steigt der Vorteil unter den Vorgaben des Kohleausstiegs sogar auf 60 Prozent an. Im Vergleich der Antriebstechnologien weisen Oberleitungs-Lkw neben batterieelektrischen Lkw damit das höchste Potenzial zur Treibhausgasminderung im Güterverkehr auf.

[Weitere Informationen zu Klima- und Kostenvorteilen von Oberleitungs-Lkw](#)

Strategischer Streckenausbau der Oberleitungen

Fast zwei Drittel des Lkw-Fernverkehrs findet auf rund einem Drittel des deutschen Autobahnnetzes statt. Auf diesem etwa 4.000 km langen Kernnetz wurden im Projekt 17 Strecken identifiziert, die sich für den Oberleitungsaufbau besonders anbieten. Dabei versprechen beispielsweise Zubringer zum Hamburger Hafen oder Verbindungen zwischen Ballungsräumen, besonders große Potenziale für den frühzeitigen Einsatz von O-Lkw. Diese könnten zuerst gebaut werden und über die Zeit zu einem Gesamtnetz zusammenwachsen.

„Die Politik muss den Rahmen für den Aufbau der Oberleitungsinfrastruktur schaffen und damit Planungssicherheit für die Marktakteure geben“, fordert Florian Hacker. „Unsere Analysen identifizieren die Einführung einer CO₂-basierten Mautkomponente als wirksamstes Instrument, um eine hohe elektrische Fahrleistung im Straßengüterverkehr zu erreichen. Nur wenn die Rahmenbedingungen für langfristige Investitionen klar sind, kann ein Umstieg auf klimaschonende Technologien im Güterverkehr gelingen.“

Hintergrund: Güterverkehr als Klima-Sorgenkind

Der Straßengüterverkehr hat in Deutschland einen Anteil von etwa einem Drittel an den Treibhausgasemissionen des Verkehrs. Ihn künftig CO₂-frei zu gestalten, ist daher entscheidend, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Heute entfallen circa 19 Prozent des Gütertransports auf die Bahn und 75 Prozent auf die Straße. Selbst bei einer ambitionierten Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene wird künftig immer noch mehr als die Hälfte des Gütertransports von Lkw geleistet. Daher sind Alternativen zu treibhausgasintensiven Diesel-Lkw dringend nötig.

Das Projekt wurde im Rahmen des Programms „erneuerbar mobil“ durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert.

[Studie „StratON – Bewertung und Einführungsstrategien für oberleitungsbundene schwere Nutzfahrzeuge“ von Öko-Institut, Hochschule Heilbronn, Fraunhofer-Institut IAO und Intraplan Consult GmbH](#)

[Kurzinformation „Treibhausgasminderung im Straßengüterverkehr: Oberleitungs-Lkw als möglicher Teil der Lösung“ des Öko-Instituts](#)

[Infografiksammlung „Beitrag von Oberleitungs-LKW zum Klimaschutz“ des Öko-Instituts](#)

Ansprechpartner am Öko-Institut

Florian Hacker
Stellv. Leiter des Institutsbereichs
Ressourcen & Mobilität
Öko-Institut e.V., Büro Berlin
Telefon: +49 30 405085-373
E-Mail: f.hacker@oeko.de

Das Öko-Institut ist eines der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstitute für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten.

www.oeko.de | blog.oeko.de | twitter.com/oekoinstitut | www.oeko.de/e-paper

Pressekontakt

Telefon: +49 30 405085-333
E-Mail: presse@oeko.de

Öffentlichkeit & Kommunikation

Mandy Schoßig
Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin

Telefon: +49 30 405085-334
E-Mail: m.schoessig@oeko.de