

Eine klimagerechte Mobilität für alle ist in unserem Land erreichbar



Digitale LDK am 12.-13.12.2020

Antragsteller*in: KV Karlsruhe

Beschlussdatum: 27.11.2020

Änderungsantrag zu K2

Von Zeile 277 bis 284:

Ladungsverkehr (KLV) und vollelektrische Lieferketten mit Bahn und elektrischen Transportern. ~~Weil Batterien über lange Distanzen für große Lkw noch nicht geeignet sind, setzen wir uns für die Entwicklung von Lkw-Oberleitungen auf Grundlage eines Konzeptes mit der Logistikbranche ein. Die letzte Meile kann dabei mit Batterien oder Brennstoffzellen gefahren werden. Wir setzen uns auf Bundesebene für den Oberleitungsausbau auf Autobahnen und wichtigen Bundesstraßen ein. So kann der Straßengüterverkehr schnell elektrifiziert werden.~~ Anders als bei Pkw, leichten Nutzfahrzeugen und Lkw auf kurzen Strecken, gibt es bei Lkw und Sattelzügen für den Fern- und Schwerlastverkehr noch nicht das eine Antriebskonzept, das den Maßstab für die Energiewende im Verkehr darstellt. Für die zukünftige Weichenstellung streben wir einen Dialog mit der Forschung und den führenden Entwicklern und Herstellern mit dem Ziel an, die politischen Weichen dafür zu stellen, die Muster- und Versuchsregion für den emissionsfreien Schwerlastverkehr zu bleiben. Die europäischen Emissionsziele für LKWs sehen wir auch für unsere Region als bindend an und unterstützen alle Initiativen auch auf Bundesebene.

Begründung

Leider sind weder Elektro LKWs noch Oberleitungshybride geeignet, den heutigen Güterverkehr auf der Strasse zu ersetzen. Ich verweise auf ein Positionspapier von Agora Verkehrswende:

https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen_WEB.pdf

Auch die Oberleitungs LKW Versuche erwiesen sich als fruchtlos, da sich max 10 % Kraftstoff einsparen ließen. Die Infrastrukturkosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen.

<https://www.kfz-betrieb.vogel.de/oberleitungs-lkw-erste-zwischenbilanz-faellt-ernuechternd-aus-a-840751/>

Auch ist bei den geringen Stückzahlen und dem globalen Lebenszyklus von LKW keine Weiterverwertung in Zweit- oder Drittmärkten denkbar. Die Oberleitungs LKWs sind das Modellprojekt eines Herstellers, ein Wasserstoff Joint Venture das zweier anderer. Welche Technologie sich durchsetzt, wird sich erst noch erweisen müssen.

Für eine zukunftsweisende Politik ist eine Strategie der Partei klug, wenn sie die Hersteller*innen und Forschungseinrichtungen dafür stärken möchte. Sich einseitig auf unreife Technologien festzulegen ist beim Schwerlastverkehr, anders als beim PKW-Verkehr, gegenüber einer kritischen Öffentlichkeit fahrlässig .