

Sicherheitsrisiken- Probleme mit Streusalz Aus für den Elektro-Highway

geschrieben von Admin | 9. Oktober 2024

Im badischen Murgtal verläuft eine von drei Teststrecken für Oberleitungslastwagen. Sie sollten Aushängeschilder der elektromobilen Zukunft des Lastenverkehrs sein. Nun wird das Projekt eingestellt. Kabelgestrüpp hinderte Rettungshubschrauber am Landen, aufgewirbeltes Streusalz legte die Stromzufuhr lahm.

Von Holger Douglas

Nur noch bis zum Jahresende fahren im badischen Murgtal im Landkreis Rastatt elektrische Lastwagen an einer Oberleitung. Dann ist Schluss mit dem Unsinn E-Laster, die wie Straßenbahnen an Oberleitungen fahren. Das Bundeswirtschaftsministerium finanziert das Projekt nur noch bis zum Jahresende. Im kommenden Jahr sollen die Daten wissenschaftlich ausgewertet werden, heißt es. Parallel werde die Teststrecke zurückgebaut.

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) bedauert das Ende der Teststrecke der Oberleitungslastwagen im badischen Murgtal (Kreis Rastatt). „Es wäre ein starkes Signal gewesen, wenn der Bund diese vielversprechende Technologie hier weiter fördern würde, um auf einer längeren Teststrecke weitere Praxiserfahrungen zu sammeln“, sagte Hermann der Deutschen Presse-Agentur.

Die elektrifizierten Streckenabschnitte sollten Aushängeschilder der elektromobilen Zukunft des Lastenverkehrs sein. Sensoren im Laster erkennen die Oberleitungen, eingebaute Stromabnehmer fahren aus und stellen einen Kontakt zur Leitung her. Der E-Motor wird so mit Strom versorgt. Gleichzeitig lädt die Batterie. Beim Verlassen der Teststrecke stellen die Lkw wieder auf Batteriebetrieb oder Dieselantrieb um.

Das Projekt im Murgtal ist eines von drei Teststrecken für solche Hybrid-Oberleitungslastwagen. Ein sehr aufwendiges Unterfangen: Zwei weitere Versuche laufen in Schleswig-Holstein und in Hessen. Dafür wurde rechts und links der Straßen ein dichtes Netz von Masten errichtet, die zwei Oberleitungen für 750 Volt Gleichstrom tragen.

Warum diese höhere Form der Idiotie? Natürlich das Klima. Die Bundesregierung hatte in einem „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ unter anderem beschlossen, „einen Feldversuch zur Erprobung elektrischer Antriebe bei schweren Nutzfahrzeugen durchzuführen“.

„Ziel des Projektes ‚LiVePLuS‘ ist die Konzipierung und Erprobung eines modularen Baukastens, welcher durch die Nutzung einer batterieelektrischen Antriebstechnologie in Kombination mit einem Pantographen-Oberleitungssystem die Fahrzeugemissionen sowie die Lebenszykluskosten im Schwerlastgüterverkehr reduzieren soll“, heißt es in der Ministeriumslyrik.

„Dabei werden die Teilziele der Konzeptionierung eines TCO-gerechten, pantographenbasierten elektrischen Antriebsstrangs sowie eines modularen und produktionsorientierten Baukastens zur effizienten Umrüstung von Bestandsfahrzeugen für Sattelzugmaschinen der N3-Klasse adressiert. Abschließend erfolgt die Validierung des entwickelten Baukastenkonzeptes durch zwei Prototypenfahrzeuge (Primotyp und Prototyp) mit vollelektrischem Antriebsstrang und einem Pantographen-Oberleitungssystem als Range Extender.“ Ein nicht nur sprachlich aufwändiges Unterfangen: ein ziemliches Kabelgestrüpp mit Abspannleitungen, die für die notwendige Zugspannung der Drähte sorgen, hängt mittlerweile über der Autobahn – Albtraum eines jeden Rettungshubschrauber-Piloten.

Knapp 200 Millionen Euro wurden in die Projekte versenkt, von denen Fachleute von vornherein auf den Irrsinn hinwiesen. Oberleitungen würden eine flächendeckende, europaweite Infrastruktur über tausende von Kilometer benötigen, so Martin Daum, Daimler-Truck-Chef, schon frühzeitig. Die damit verbundenen Planungsverfahren wären hochkomplex, langwierig und mit großer Unsicherheit behaftet. Damit ist diese Technologie praktisch nicht realisierbar. Starre Oberleitungen würden Spediteuren zudem das nehmen, was für sie bei ihren täglichen Transportaufträgen so wichtig ist: Flexibilität.

Von Unfällen war dabei nicht die Rede, was passiert, wenn das Oberleitungsgestrüpp auf den Straßen zusammenkracht und kein Rettungshubschrauber mehr landen kann.

Der grüne Verkehrsminister Hermann redete auch nicht davon, dass der Murgtal-Versuch komplett gescheitert ist. Aufgewirbeltes Streusalz legte die Stromzufuhr lahm, berichtete der *Focus*. Der ehemalige Lehrer hatte noch im Juni stolz verkündet, dass der Betrieb in Baden noch um drei Monate bis Ende 2024 verlängert werden sollte. Der „Winne“ stilisierte die Oberleitungstechnik sogar zu einer vielversprechenden Möglichkeit hoch, den Straßengüterverkehr energieeffizient und klimafreundlich zu gestalten.

„Die Grünen und besonders Grünen-Verkehrsminister Winfried Hermann haben nicht verstanden, dass die umstrittene Lkw-Oberleitungs-Teststrecke ‚eWayBW‘ von der Bevölkerung im Murgtal überwiegend abgelehnt und immer mehr als Belastung angesehen wird“, so dagegen der Verkehrspolitische Sprecher der FDP/DVP-Landtagsfraktion, Dr. Christian Jung: „Man hatte genug Zeit, verschiedene Lkw auf der Strecke zu testen. Die zum Teil konstruierten Gründe, warum man den Testbetrieb jetzt noch mal

verlängert, teilen wir als Freie Demokraten in der Region Karlsruhe und in der FDP-Landtagsfraktion nicht. Der ‚eWayBW‘ muss so rasch wie möglich auch aus Gründen der Verkehrssicherheit abgebaut werden.“

Die FDP kritisierte auch das Sicherheitsrisiko durch die Oberleitungen. So konnte bei einem Unfall auf der eWayBW-Teststrecke an der B 462 nach einem Unfall ein Rettungshubschrauber nicht landen.

Immerhin haben sich die einschlägigen grünen Institute die Taschen mit Steuergeldern vollgestopft. „BOLD“ heißt die ebenfalls millionenschwere „Begleitforschung Oberleitungs-Lkw-Forschung in Deutschland“. Die einschlägig bekannten grünen Institute „Fraunhofer ISI – Institut für System- und Innovationsforschung“, „ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH“ und schließlich das „Öko-Institut e.V.“ werden mit Millionen bedacht und werden für die passenden wissenschaftlichen Erfolgsberichte sorgen.

Ein Professor Arnd Stephan von der TU Dresden schwärmte einst von dem Draht- und Eisengeflecht gar: „Oberleitungen sind High Tech“. Die allerdings vor Streusalz kapituliert.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier