

**Kommentar zu dem Beitrag:
Bereitstellung und Finanzierung von Oberleitungs-Infrastruktur
für elektrisch angetriebene Lkw: Identifikation und Einordnung
wesentlicher Ausgestaltungsfragen auf Basis (institutionen-)
ökonomischer Erkenntnisse
(von Thorsten Beckers, Julius Jöhrens, Georg Hermes, Nils
Bieschke und Carolin Grüter)**

VON JENS WEIBEZAHN¹

Vor dem Hintergrund der notwendigen Reduktion von Treibhausgasen im Verkehrssektor und speziell im Fernlastverkehr beschäftigt sich der vorliegende Beitrag mit grundlegenden Überlegungen zur Bereitstellung und Finanzierung einer möglichen Oberleitungsinfrastruktur an deutschen Bundesfernstraßen, insbesondere Bundesautobahnen, zum Betrieb von elektrisch angetriebenen Lkw. Es handelt sich um eine angepasste Fassung eines Kurzgutachtens. Die Autor:innen ordnen das Thema zunächst ein und grenzen den Untersuchungsgegenstand der notwendigen Oberleitungs-Infrastruktur gegenüber den reinen Battery-Electric-Vehicle-Lkw ab. Im Folgenden betrachtet der Beitrag die notwendigen Bereitstellungs- und Finanzierung-Entscheidungen bzw. die Institutionen, die den Rahmen für die Entscheidungsfällungen bilden. Dies umfasst das Zielsystem der gesamtsystemisch vorteilhaften Realisierung der Oberleitungs-Infrastruktur (unter der Annahme, diese sei grundsätzlich vorteilhaft, was ebenfalls diskutiert wird), der effizienten Bepreisung der Nutzung der Oberleitungs-Infrastruktur sowie einer effizienten Leistungserstellung. Es wird dabei auch auf die notwendigen Standardisierungsentscheidungen eingegangen und die sinnvolle Ausgestaltung der Teilhabe seitens der Industrie aber auch der öffentlichen Hand an diesen. Auch Fragestellungen der Anbindung an das existierende Stromsystem sowie der Strombereitstellung und -abrechnung werden kurz angedacht.

Im Ergebnis wird aufgezeigt, dass der öffentlichen Hand – gegeben einer Realisierungsentscheidung – eine zentrale Rolle in Bereitstellung und Finanzierung einer

¹ *Anschrift des Verfassers:*
Dr. Jens Weibezahn
Copenhagen Business School (CBS)
Copenhagen School of Energy Infrastructure (CSEI)
Porcelænshaven 16A
2000 Frederiksberg, Dänemark
E-Mail: jew.eco@cbs.dk

solchen Infrastruktur zukommen sollte. Zunächst betreffe dies die Sicherstellung einer stabilen Finanzierungslösung, die möglichen Anbieter:innen der Fahrzeuge und deren Nutzer:innen die notwendige Sicherheit im Markt zur weiteren Entwicklung bzw. dem Einstieg in die Technologie gäbe. Die Autobahn-Gesellschaft wird in der Verantwortung der möglichen Realisierung der Infrastruktur gesehen. Sie muss dabei über eine mögliche Beschaffungsstrategie entscheiden. Die Autor:innen weisen darauf hin, dass der Wertschöpfungsanteil der Gesellschaft dabei nicht zu minimieren sei und entsprechende Kompetenzen aufzubauen seien. Es wird ebenfalls detaillierter auf die möglichen Einschränkungen öffentlich-privater Partnerschaften aufgrund von Art. 90 Abs. 2 Satz 5 GG eingegangen.

Auch wenn der Artikel „lediglich“ die wesentlichen Fragestellungen bezüglich des Themas identifiziert und einordnet, leistet er dennoch einen wertvollen Beitrag zur Diskussion, da teilweise bereits erste Ausgestaltungsmöglichkeiten und -empfehlungen aus (institutionen-)ökonomischer Sicht gegeben werden, zukünftige Klärungs- und Forschungsbedarfe dabei aber klar herausgearbeitet wurden. Dies ist vor allem für die Wissenschaft sowie für politische Entscheidungsträger:innen interessant und relevant.

Der Kommentator empfiehlt daher der ZfV die Annahme und Veröffentlichung des Beitrags.