

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Dr. Christian Jung, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/6735 –**

Kombinierter Verkehr für Schwertransporte

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Infrastruktur in Deutschland ist vielfach marode und bröckelt (www.iwkoeln.de/studien/iw-kurzberichte/beitrag/martin-beznoska-tobias-hentze-investitionen-in-die-infrastruktur-kommen-vielerorts-zu-kurz-392977.html). Wegen ihres überdurchschnittlichen Gewichts tragen Schwertransporte ihren Teil dazu bei, dass diese Infrastruktur noch mehr belastet wird. Daher wurde im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD die Stärkung des kombinierten Verkehrs festgelegt. Dazu zählt vor allem die Verlagerung von Schwertransporten von der Straße auf das Wasser und die Schiene. Zu diesem Ergebnis kam auch eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), wo es heißt: „Bezüglich der Genehmigungsverfahren im Schwerguttransport sollte darauf hingewirkt werden, dass Transportweg-Alternativen im Rahmen des Genehmigungsprozesses verstärkt auf den Einsatz des Binnenschiffs abgefragt und überprüft werden.“

Dies ist auch deshalb von Bedeutung, da durch Schwertransporte nicht nur die marode Infrastruktur weiter erodiert, sondern es darüber hinaus für Schwertransporte immer schwieriger wird, ihre Fracht an ihr Ziel zu bringen.

Die Zuständigkeit für die Kontrolle, ob der Antragsteller (Straßen-Spediteur) für sein Transportvorhaben zuerst den Wasser- oder Schienenweg geprüft hat, liegt bisher allein bei den Erlaubnisbehörden der Landkreise und Städte, in denen der Antragsteller eine Niederlassung oder Zweigniederlassung hat oder in denen der Transport beginnt. So kommt es vielfach zu der Konstellation, dass ein Verlader stets einen bestimmten Spediteur beauftragt, dessen Anträge dann in der Regel bei immer derselben Erlaubnisbehörde eingereicht werden. So können Verbindungen oder aufgrund eingeplanter Gebühreneinnahmen sogar Abhängigkeiten entstehen, die eine unabhängige Kontrolle beeinträchtigen. Zudem fehlt für die Berücksichtigung des kombinierten Verkehrs eine eigene Verantwortlichkeit des Verladers, der im Allgemeinen als Auftragnehmer einen Straßen-Spediteur einsetzt, ohne selbst die Art des Transportweges vorher geprüft zu haben.

Die Zuständigkeit für die Kontrolle, ob der Antragsteller (Straßen-Spediteur) für sein Transportvorhaben zuerst Wasser- oder Schienenweg geprüft hat, liegt bisher allein bei den Erlaubnisbehörden der Landkreise und Städte. Mögliche Abhängigkeitsverhältnisse von Erlaubnisbehörde zum Spediteur (Gebühreneinnahmen) und vom Spediteur zum Verlader (Auftraggeber) können der Kontrolle bzw. Prüfung des Einsatzes von Binnenschiff und Bahn entgegenstehen.

1. Wie viele Sonder- oder Schwertransporte werden nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich durchgeführt (bitte die letzten fünf Jahre nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Erkenntnisse vor.

2. Wie viele Kilometer legt ein Schwertransport nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt zurück (bitte die letzten fünf Jahre nach Verkehrsträgern aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Erkenntnisse vor.

3. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit einem Anstieg von Schwertransporten in den kommenden Jahren zu rechnen?

Falls ja, wie bereitet sich die Bundesregierung darauf vor?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Erkenntnisse vor.

4. Entsteht nach Kenntnis der Bundesregierung ein höherer Verschleiß der Infrastruktur, wenn Schwertransporte auf der Straße durchgeführt werden?

Für die Beanspruchung des Straßenoberbaus sind neben der Häufigkeit der Überfahung auch das Gesamtgewicht und die Achslasten maßgeblich. Die bisher vorliegenden Untersuchungen aus dem sog. AASHTO-Road Test in den USA zeigen, dass die Höhe der Achslasten mit der 4. Potenz die Beanspruchung des Oberbaus beeinflusst. Da Schwertransporte in der Regel höhere Achslasten aufweisen, wirkt sich dies auch auf den Verschleiß der Infrastruktur aus.

5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Kosten für Schäden an der Straßeninfrastruktur, die durch Schwertransporte verursacht werden?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Erkenntnisse vor.

6. Wie viele Brücken können in Deutschland aufgrund ihres baulichen Zustandes nicht mehr von Schwertransporten genutzt werden (bitte aufschlüsseln)?

Im Rahmen des Erlaubnis- und Genehmigungsverfahrens prüfen die anzuhörenden Straßenbaulastträger die Tragfähigkeit der im Fahrtweg liegenden Brücken. Entsprechend der beantragten Achslasten, Achskonfigurationen und Fahrzeuggesamtlasten ergibt sich für jede Brücke unter Beachtung ihres baulichen Zustands eine individuelle Aussage zur Befahrbarkeit. Verallgemeinerungsfähige Aussagen lassen sich daraus nicht ableiten.

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das Potenzial für die Aufnahme von Schwertransporten auf dem Wasser bzw. der Schiene ein?

Geht es bei Potenzial schon um Verfügbarkeit?

Aus Sicht der vorhandenen Infrastruktur der Binnenwasserstraßen und der Schiene ist die Aufnahme von Schwertransporten möglich und wird auch praktiziert.

8. Verhindert Niedrigwasser nach Auffassung der Bundesregierung den Schwerguttransport auf dem Wasser?

Wenn Niedrigwasser zur Einstellung des Güterschiffsverkehrs führt, sind auch Schwerguttransporte betroffen.

9. Anhand welcher Kriterien wird nach Auffassung der Bundesregierung entschieden, mit welchem Verkehrsträger ein Schwertransport durchgeführt wird?

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung legt fest, dass eine Erlaubnis für einen Großraum- und Schwertransport auf der Straße nur erteilt werden darf, wenn der Verkehr nicht – wenigstens zum größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten entstehen würden. Die Entscheidung im Einzelfall obliegt der zuständigen Landesbehörde.

10. Wie viele Erlaubnisbehörden gibt es in Deutschland, und wie hoch sind die jährlichen Gebühreneinnahmen der Erlaubnisbehörden insgesamt (bitte die letzten fünf Jahre aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Erkenntnisse vor.

11. Sind nach Ansicht der Bundesregierung diejenigen Bundesländer, durch die ein Schwertransport auf der Straße durchgeführt werden soll, bisher hinreichend am Erlaubnisverfahren beteiligt, oder wäre es nicht sinnvoller, den betreffenden anzuhörenden Behörden der Bundesländer stärkere Mitsprache- und Kontrollmöglichkeiten zur Transportart einzuräumen?

Ja.

12. Warum wurden die Verwaltungsvorschriften (VwV zu § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung – StVO) zur Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten auf die vorrangigen Transportwege Wasser und Schiene durch das BMVI gelockert, indem die sog. Negativbescheinigung gestrichen wurde?
13. Wurden vor Streichung der Negativbescheinigung aus der VwV 2017 die betroffenen Verkehrsträger (Wasser und Schiene) angehört?
14. Warum wurde die Negativbescheinigung nicht nur für solche Transporte aufgehoben, bei denen – aufgrund von zu geringem Gewicht und Übermaß – das Kontroll- bzw. Prüfverfahren für den Wasser- oder Schienenweg zu aufwendig ist, sondern für alle?

15. Warum ist beim Erlass der VwV 2017 durch das BMVI die Negativbescheinigung bzw. die Nachweisung nicht dahingehend konkretisiert worden, dass die Einholung der Negativbescheinigung bzw. die Ausstellung der Nachweisung ausschließlich durch den bestimmenden Auftraggeber des Transportvorhabens (Verlader) zu erfolgen hat?

Die Fragen 12 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die sog. Negativbescheinigung wurde nicht gestrichen. Nach Rn. 115 ff. der VwV zu § 29 Absatz 3 StVO muss der Antragsteller bei Vorliegen der dort genannten Voraussetzungen einen Nachweis erbringen, dass eine vollständige oder gebrochene Beförderung auf Schiene bzw. Wasser nicht möglich ist oder unzumutbare Mehrkosten verursachen würde.