

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/9388 –

Die Abschaffung des Garagenerlasses und die Auswirkungen auf den Transport von Fertiggaragen

Vorbemerkung der Fragesteller

Bis zum 1. Januar 2017 war es möglich, Fertiggaragen im sogenannten Zug-Verfahren zu transportieren. In dieser Transportvariante wurden zwei Fertiggaragen auf einem Spezial-Lkw mit Anhänger mit eingebauter Hebevorrichtung transportiert und fertig am Bauort abgeliefert. Grundlage dafür bildete ein sogenannter Garagenerlass, der Sondergenehmigungen für Firmen zum Transport von Fertiggaragen per Spezial-Lkw ermöglichte. Seit Beginn 2017 sind dagegen nur noch Einzeltransporte möglich, die mindestens zwei Lkw und häufig zusätzlich einen Autokran für den Transport und die Anlieferung von Fertiggaragen benötigen. Hauptargument für die Beseitigung des Garagenerlasses war eine geringere Belastung von Straßen und insbesondere Brücken in Deutschland. Durch die Notwendigkeit, mehrere Fahrzeuge anstelle von einem zum Transport von Fertiggaragen zu verwenden, steigen allerdings die auf der Straße bewegten Gewichte von circa 53 Tonnen auf 70 Tonnen, bis hin zu 110 Tonnen, wenn ein Autokran benötigt wird (www.pnp.de/lokales/landkreis_rottal_inn/pfarrkirchen/2994647_Wegfall-des-Garagenerlasses-produziert-Mehrkosten.html). Die Autobahndirektion Südbayern hat daher am 2. September 2014 ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die Mehrbelastung durch das Zug-Verfahren zu überprüfen. Ergebnis dieser Untersuchung war, dass Transporte im Zug-Verfahren bei 83 Prozent keine negativeren Auswirkungen als anderweitige Transporte hätten, und dass die verbliebenen Brücken durch Transportauflagen adäquat zu schützen wären bzw. nicht ausreichend erfasst sind. Gleichzeitig entstehen durch den notwendigen Betrieb seit Ende des Garagenerlasses zusätzliche, vermeidbare Belastungen für die Umwelt, insbesondere im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß und Kraftstoffverbrauch, sowie deutlich höhere Kosten für den Verbraucher, der die höheren Kosten aufgrund des Wegfalls des Zug-Verfahrens teilweise von den Anbietern durchgereicht bekommt (www.betonfertiggaragen.de/wp-content/uploads/2019/04/Gutachten-Garagenschwertransporte-TU-Muenchen-2015.pdf).

1. Wie bewertet die Bundesregierung die zusätzliche Umweltbelastung durch gesteigerten Lastverkehr seit dem Ende des Zug-Verfahrens für Fertiggaragen?
2. Inwiefern sind nach Meinung der Bundesregierung der Mehrverbrauch von bis zu 42 Prozent beim CO₂-Ausstoß und 43 Prozent beim Treibstoffverbrauch durch das Ende des Garagenerlasses für Fertiggaragen ein Argument für die Rückkehr zum Zug-Verfahren?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologische Bilanz der Herstellung und Nutzung eines Spezial-Lkw mit Anhänger für den Transport im Zug-Verfahren im Vergleich zu zwei Lkw sowie teilweise zusätzlich einem Autokran, im Hinblick auf die Verwendung für eine identische Aufgabe?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Da die Erteilung der bisherigen Ausnahmegenehmigungen durch die Länder erfolgte, liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse über eine mögliche zusätzliche Umweltbelastung, den eventuellen Treibstoffmehrerbrauch und die ökologische Bilanz in diesem Zusammenhang vor.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ende des Zug-Verfahrens im Transport von Fertiggaragen in Bezug auf die EU-weite Verhältnismäßigkeit dieser Maßnahme, wenn beispielsweise in Österreich und den Niederlanden weiterhin im Zug-Verfahren transportiert werden darf?
5. Wie bewertet die Bundesregierung den EU-weiten Wettbewerbsnachteil für deutsche Firmen sowie volkswirtschaftlichen Schaden durch die Abschaffung des Garagenerlasses, insbesondere im Hinblick auf den Erwerb und Unterhalt zusätzlicher Fahrzeuge, die Verdopplung des Personalbedarfs sowie die gesteigerten Treibstoffkosten?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die in § 34 StVZO festgelegten Massen und Achslasten für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen erfüllen die Vorgaben der Richtlinie 96/53/EG. Die Richtlinie erlaubt es den Mitgliedstaaten, höhere Massen und Achslasten für den innerstaatlichen Gütertransport festzulegen. Die in der Richtlinie festgelegten Werte für den grenzüberschreitenden Verkehr sind hiervon ausgenommen. Die Ausnahmen nach § 70 StVZO und § 29 Absatz 3 StVO für den Transport von zwei Fertiggaragen betreffen ausschließlich die innerstaatliche Güterbeförderung in Deutschland. Insofern sind die EU-weite Verhältnismäßigkeit und der EU-weite Wettbewerb nicht betroffen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 14 des Abgeordneten Oliver Luksic auf Plenarprotokoll 19/51 verwiesen.

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Kostenanstieg für potenzielle Käufer von Fertiggaragen in Deutschland durch die Abschaffung des Garagenerlasses sowie mögliche Kostenersparnisse durch eine Wiedereinführung des Transports im Zug-Verfahren?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Ist eine Reduzierung der Kosten für Fertiggaragen im Sinne des „Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen“ sowie der Baukostensenkungskommission?

Die Bundesregierung begrüßt Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Baukosten führen, sofern diese auch im jeweiligen Gesamtkontext zu befürworten sind.

8. Wieso wurde in der neuen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (STVO) vom 29. Mai 2017 für die fiktive Unteilbarkeit von Prüfungsgewichten für Eichfahrzeuge bis 53 Tonnen der Transport von Fertiggaragen nicht berücksichtigt?

Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 29 Absatz 3, Rn. 87, gelten die Gewichtsstücke eines Eichfahrzeuges als unteilbare Ladung.

Bei Eichfahrzeugen rührt die Überschreitung der zulässigen Gewichtsgrenze von den mitgeführten unterschiedlichen Gewichtsstücken her. Eichfahrzeuge sind hinsichtlich ihrer Gewichte daher mit dem Zubehör von Kränen (Ausgleichsgewichte) gleichgestellt. Ein Eichfahrzeug kann seine Aufgabe nur dann ordnungsgemäß erfüllen, wenn es all seine Gewichtsstücke mitführt. Dies ist beim Transport von zwei teilbaren Fertiggaragen gerade nicht der Fall.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die zusätzliche Belastung von Straßen und Brücken seit dem Ende des Zug-Verfahrens für Fertiggaragen, insbesondere im Hinblick auf die deutlich erhöhte Zahl der gefahrenen Kilometer und des höheren, auf Straßen und Brücken transportierten, Gewichtes?
10. Wie bewertet die Bundesregierung das von der Autobahndirektion Südbayern angeforderte Gutachten der B+S Prüfingenieure GbR vom 6. Oktober 2015 bezüglich der Bauwerksbeanspruchungen oder -schädigungen durch Transporte im Zug-Verfahren?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es besteht kein Anlass, die Ergebnisse des Gutachtens in Zweifel zu ziehen.

11. Widerspricht die Bundesregierung der Aussage des genannten Gutachtens, dass Transporte im Zug-Verfahren bei 83 Prozent von 16 000 überprüften Brücken in Deutschland nicht negativere Auswirkungen als Transporte mit zwei Lkw hätten, sowie dass bei 11 Prozent Auswirkungen durch Transportauflagen zu bewältigen sind, und bei 6 Prozent der Brücken keine gesicherte Aussage möglich ist?

Die in der Frage zitierte Aussage stellt keine Aussage des Gutachtens dar. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass Transporte im Zug-Verfahren bei 17 Prozent aller betrachteten Bauwerke entweder zu deutlich größeren Ermüdungsbeanspruchungen als bei der Verwendung von zwei Versetzfahrzeugen bzw. einem Versetzfahrzeug mit Zubringerfahrzeug führt oder für diese Bauwerke keine pauschale Aussage hinsichtlich der Ermüdungsbeanspruchung getroffen werden kann.

12. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung, mit Verweis auf das genannte Gutachten, durch Transporte im Zug-Verfahren keine negativere Auswirkung auf Brücken zu erwarten, als durch Transporte mit zwei Lkw?

Für das Gutachten wurden ausschließlich Brückenbauwerke in Bayern, die sich in der Baulast des Bundes und des Landes befinden, untersucht. Aussagen für das gesamte Bundesgebiet sowie für das Baulastträger übergreifende Bauwerkskollektiv sind auf Grundlage des genannten Gutachtens nicht möglich.

Dass durch Transporte im Zug-Verfahren keine negativeren Auswirkungen auf Brücken zu erwarten sind als durch Transporte mit zwei LKW, kann daher mit Verweis auf das genannte Gutachten gerade nicht bestätigt werden.

13. Sieht die Bundesregierung andere Gründe, aus denen eine Rückkehr zum Transport im Zug-Verfahren nicht wünschenswert ist?

Gegen eine Rückkehr zum Transport im Zugverfahren sprechen neben der zu befürchtenden, deutlich erhöhten Ermüdungsbeanspruchung zumindest eines Teils der Bauwerke die vorstehend aufgeführten rechtlichen Gründe.

14. Sieht die Bundesregierung gute Gründe für eine Rückkehr zum Transport im Zug-Verfahren?

15. Wird sich die Bundesregierung für eine Rückkehr zum Transport im Zug-Verfahren einbringen?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Nein.