

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

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

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).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?
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?
7. Ist eine Reduzierung der Kosten für Fertiggaragen im Sinne des „Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen“ sowie der Baukostensenkungskommission?
8. Wieso wurde in der neuen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (STVO) vom 29. Mai 2017 für die fiktive Unteilbarkeit von Prüfgewichten für Eichfahrzeuge bis 53 Tonnen der Transport von Fertiggaragen nicht berücksichtigt?
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 Prüfsingenieure GbR vom 6. Oktober 2015 bezüglich der Bauwerksbeanspruchungen oder -schädigungen durch Transporte im Zug-Verfahren?
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?

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

Berlin, den 8. April 2019

Christian Lindner und Fraktion

