

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Schwerguttransporte mit dem Binnenschiff

Laut Umweltbundesamt (UBA) steigerte sich der inländische Güterverkehrsaufwand von 1991 bis 2017 um 74 Prozent. Den mit deutlichem Abstand größten Zuwachs erreichte dabei der Straßengüterverkehr mit einer Verdopplung des Verkehrsaufwands. Die enorme Steigerung des Straßengüterverkehrsaufkommens ging insbesondere zu Lasten der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff. Deren Anteil beträgt aktuell 18 bzw. 8 Prozent am Güterverkehrsaufkommen. Noch 1980 war der Anteil von Bahn und Binnenschiff zusammen so groß, wie der des straßengebundenen Verkehrs (www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-5).

Mit dem Masterplan Binnenschifffahrt formuliert die Bundesregierung die Zielstellung, „die Binnenschifffahrt zu stärken und so viele Güter wie möglich über die Wasserstraße zu transportieren.“ Demnach soll sich der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2030 auf 12 Prozent erhöhen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile).

Eine besondere Kategorie des Güterverkehrs stellt der Transport von Schwergut dar. Als Schwerguttransporte werden dabei alle Frachtguttransporte definiert, die nach Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nicht maß- und/oder gewichtsgerecht sind. Demnach sind diese Transporte dadurch gekennzeichnet, dass sie übergroß, sehr schwer oder beides gemeinsam sind. Für die Durchführung entsprechender Transporte wird gemäß § 29 Absatz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) eine Genehmigung benötigt, welche durch die Ordnungs- oder Straßenverkehrsbehörden der Kommunen auf Antrag erteilt wird. Sofern die antragstellende Person den Transport auf der Straße durchführen möchte, hat sie in dem Antragsverfahren zu erläutern, warum ein Transport auf dem Schienen- oder Wasserweg undurchführbar oder unzumutbar ist, wenn das Fahrzeug einschließlich Ladung mehr als 4,20 Meter breit oder 4,80 Meter hoch ist oder ein Gewicht von 72 Tonnen überschreitet. Ebenso besteht die Möglichkeit, dem Antrag eine Bescheinigung der nächsten Wasser- und Schifffahrtsdirektion beizulegen, welche darüber informiert, ob und ggf. innerhalb welcher Fristen und unter welchen Gesamtkosten die Beförderung auf dem Wasser bzw. eine gebrochene Beförderung Wasser/Straße möglich ist (vgl. Formular nach RGST 2013 – Vers. 01/14, Vordruck Nr. V 2560, Verkehrsblatt-Verlag Dortmund).

Neben dem papierernen Antragsverfahren besteht die Möglichkeit, die entsprechenden Angaben auch bundesweit online über das Portal VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) einzureichen und genehmigen zu lassen. Bislang wird in diesem elektronischen Antrags- und Genehmigungsverfahren die Binnenschifffahrt jedoch überhaupt nicht berücksichtigt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Von welchen Vorteilen profitiert der Transport von Schwergütern mit dem Binnenschiff gegenüber dem LKW und der Bahn nach Auffassung der Bundesregierung?
2. Wie hoch war bzw. ist der Anteil der Schwerguttransporte am inländischen Güterverkehrsaufkommen, und wie verteilt sich dieser Anteil auf die Verkehrsträger LKW, Bahn, Binnenschiff (bitte jährlich ab 2010 auflisten)?
3. Über welche Erkenntnisse bzgl. der Genehmigungspraxen der Kommunen mit Blick auf den Nachweis, warum ein Schwerguttransport auf dem Schienen- oder Wasserweg undurchführbar oder unzumutbar ist, verfügt die Bundesregierung, und wie bewertet sie diese?
4. Welche Gründe werden seitens der Spediteure und Unternehmen angegeben, statt des Binnenschiffs bevorzugt den LKW für den Transport von Schwergut zu nutzen (bitte jährlich ab 2010 auflisten)?
5. Was unternimmt die Bundesregierung, um den Verkehrsträger Binnenschiff im Portal VEMAGS zu verankern?
6. Ist der Bundesregierung bekannt, ab wann auf dem Portal VEMAGS das digitale streckenplanfähige Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen für die Organisation von Schwerguttransporten mit dem Binnenschiff genutzt werden wird?
7. Ist der Bundesregierung bekannt, bis wann die Binnenhafenwirtschaft dem Portal VEMAGS eine Datenbank mit entsprechenden Informationen zu Schwergutverladung und -liniendiensten zur Verfügung stellen wird (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 21)?
8. Welche ordnungspolitischen Maßnahmen wägt die Bundesregierung ab, um Schwerguttransporte vorrangig auf dem Binnenschiff transportieren zu lassen?

Bis wann sollen diese Prüfungen abgeschlossen werden (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 22)?
9. Bezieht die Bundesregierung in dieser Prüfung Erfahrungen anderer Staaten zum vorrangigen Transport mit dem Binnenschiff ein?
10. Welche Staaten spielen dabei aus Sicht der Bundesregierung eine beispielgebende Rolle?
11. Führt die Bundesregierung bereits Gespräche mit den Bundesländern, um eine Optimierung der Genehmigungsverfahren zur stärkeren Integration der Binnenschifffahrt in die Transporte zu erreichen, bzw. bis wann wird die Bundesregierung diese Gespräche aufnehmen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 21)?

12. Ist die Bundesregierung bereits mit den Bundesländern in Dialog getreten, um verlässliche Schwerlastrouten von und zu den Binnenhäfen zu definieren, bzw. bis wann wird die Bundesregierung dazu mit den Bundesländern das Gespräch aufnehmen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 22)?
13. Wodurch zeichnet sich aus Sicht der Bundesregierung eine verlässliche Schwerlastroute aus?
14. Welche verlässlichen Schwerlastrouten sind nach Kenntnis der Bundesregierung für die Bundesrepublik Deutschland bereits ausgewiesen (bitte nach Bundesländern, mit Kategorie und Nummer der Straßen, Start- und Zielort sowie Längenangabe in km auflisten)?
15. Ist der Bundesregierung bekannt, zu welchem Prüfergebnis die Binnenhafengewirtschaft bezüglich der Initiative zur Weiterbildung und Qualifizierung von Personal in den Binnenhäfen zum Umgang mit Sondertransporten gelangt ist und wie sowie bis wann dieses ggf. umgesetzt werden soll (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/masterplan-binnenschifffahrt.pdf?__blob=publicationFile S. 22)?
16. Welche Gründe erachtet die Bundesregierung ausschlaggebend dafür, dass die Binnenschifffahrt entgegen allen anderen Verkehrsträgern zwischen 2009 und 2017 keine Steigerung ihres Verkehrsaufwandes verzeichnen konnte?
17. Welche Beiträge plant die Bundesregierung bis wann zu leisten, um das Ziel eines Anteils von 12 Prozent am Güterverkehrsaufkommen für das Binnenschiff zu erreichen?
18. Welchen Anteil sollte der Schwerguttransport auf dem Binnenschiff aus Sicht der Bundesregierung im inländischen Güterverkehrsaufkommen erreichen?

Berlin, den 29. Juli 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

