

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm,
Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD**

Intermodaler Verkehr

Nach Ansicht der Fragesteller kommt die Bundesregierung, wenn sie wirklich CO₂-Einsparungen erreichen möchte, um einen effizienten intermodalen Güterverkehr nicht herum kommt. Wenn intermodaler Verkehr wirklich Akzeptanz in der Logistikbranche bekommen soll, wird dies nicht mit mühselig per Kran zu verladenden LKW-Sattelaufliegern gehen (www.cargobeamer.com/Nachhaltiger-Gueterverkehr-in-Deutschland-2016-pdf-852365.pdf). Ein kranbarer Sattelaufleger hat aufgrund des stabileren Chassis ca. 800 bis 1 000 kg mehr Eigengewicht und entsprechend weniger Nutzlast. Weniger als vier Prozent der Sattelaufleger sind kranbar.

Es gibt in Deutschland (www.cargobeamer.com/Nachhaltiger-Gueterverkehr-in-Deutschland-2016-pdf-852365.pdf), Frankreich (<https://de.wikipedia.org/wiki/Modalohr>) und Schweden (www.flexiwaggon.se/), sehr innovative Systeme, um komplette LKW oder Sattelaufleger ohne Kran auf die Bahn zu bekommen. Die Systeme werden nach Ansicht der Fragesteller in den Heimatländern mit großem Erfolg eingesetzt. In der Bundesrepublik hört man davon wenig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum verfolgt die Bundesregierung nicht über solche modernen Systeme, um der LKW-Flut aus Osteuropa Herr zu werden?
2. Welche Umschichtung von Transportvolumen (Tonnenkilometer, tkm) von der Straße auf Schiene hält die Bundesregierung unter den o.g. Prämissen für realisierbar (bitte jeweils Angaben für 2020/2025/2030)?
3. Wieviel CO₂-Ausstoß könnte nach Ansicht der Bundesregierung hierdurch im Straßenverkehr in der deutschen Bilanz eingespart?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, ein solches Verladesystem beispielsweise in Ost/West-Richtung zwischen polnischer und niederländischer Grenze zu etablieren?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, ähnliche innovative Terminalkonzepte für das Binnen- oder Küstenmotorschiff zu entwickeln und würde die Bundesregierung eine solche Möglichkeit in die Strategie zur sauberen Luft integrieren?
6. Wie viele Brücken sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Schifffahrtswegen für mehrlagigen Containerverkehr zu niedrig?
7. Auf welchen Strecken empfiehlt die Bundesregierung bevorzugt eine konsequente Brückenanhebung?

8. Welche Kosten sind dafür zu veranschlagen?
9. Welche Umschichtung von Transportvolumen (tkm) von der Straße auf Wasserstraßen hält die Bundesregierung unter den o.g. Prämissen für realisierbar?
10. Wieviel CO₂-Ausstoß könnte nach Ansicht der Bundesregierung hierdurch im Straßenverkehr in der deutschen Bilanz eingespart?

Berlin, den 17. Dezember 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion