

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle,
Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/6885 –**

Intermodaler Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Ansicht der Fragesteller kommt die Bundesregierung, wenn sie wirklich CO₂-Einsparungen erreichen möchte, um einen effizienten intermodalen Güterverkehr nicht herum. 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 4 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 Deutschland hört man davon wenig.

1. Warum verfolgt die Bundesregierung nicht über solche modernen Systeme, um der Lkw-Flut aus Osteuropa Herr zu werden?

In Deutschland gibt es mehrere innovative Systeme, die auch nicht kranbare Sattelaufleger umschlagen können, bspw. ein horizontales Verladesystem für Sattelaufleger und Kranung nichtkranbarer Sattelaufleger mittels einer Transport-Plattform. Deren Terminalinfrastruktur kann wie die von herkömmlichen Umschlaganlagen gefördert werden.

2. Welche Umschichtung von Transportvolumen (Tonnenkilometer, tkm) von der Straße auf die Schiene hält die Bundesregierung unter den o.g. Prämissen für realisierbar (bitte jeweils Angaben für 2020, 2025 und 2030 machen)?
3. Wie viel CO₂-Ausstoß könnte nach Ansicht der Bundesregierung hierdurch im Straßenverkehr in der deutschen Bilanz eingespart?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Errichtung von Umschlaganlagen ist eine Aufgabe der Wirtschaft. Innovative Systeme können ebenso gefördert werden wie traditionelle Umschlaganlagen.

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?

Die Fragen 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 wurden für die wesentlichen Transportrelationen im westdeutschen Kanalnetz, auf dem Mittellandkanal und dem Elbe-Seiten-Kanal der vorzeitige Ersatz bzw. die Hebung der Brücken für einen uneingeschränkten Containertransport untersucht.

Für eine Hebung auf eine Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m einer „klassischen“ Stabbogenbrücke an einer künstlichen Wasserstraße z. B. im Westdeutschen Kanalnetz werden Kosten von ca. 0,8 Mio. Euro und für einen Ersatz der Brücke ca. 4,5 Mio. Euro angesetzt.

10. Wie viel CO₂-Ausstoß könnte nach Ansicht der Bundesregierung hierdurch im Straßenverkehr in der deutschen Bilanz eingespart werden?

Gemäß „Gutachten zur Evaluierung des Förderprogramms für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“ von Juni 2015 können für jeden verlagerten Tonnenkilometer bei einem Lkw über 12 Tonnen Gewicht 95 g CO₂ eingespart werden. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.