



# Schlussbericht der Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“

Stand: 16.12.2020





# Inhalt

Abkürzungsverzeichnis .....	4
Abbildungsverzeichnis .....	5
Tabellenverzeichnis .....	5
Einführung und Zusammenfassung .....	6
<b>1. Veranlassung .....</b>	<b>10</b>
<b>2. Auftrag .....</b>	<b>12</b>
<b>3. Organisation und Kommunikation.....</b>	<b>13</b>
<b>4. Ist-Zustand.....</b>	<b>14</b>
4.1. Ist-Zustand des Straßengenehmigungsverfahrens.....	14
4.1.1. Defizite des aktuellen Genehmigungsverfahrens .....	15
4.2. Aktuelle Übersicht der Gesamtkosten für einen GST und Vergleich der Gesamtkosten bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße anhand eines Beispiels .....	16
4.3. Aktuell bestehende Fördermöglichkeiten für die Verlagerung auf die Wasserstraße und Schiene - Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen .....	20
4.4. Momentan bestehendes Angebot für die Nutzung der Infrastruktur Wasserstraße/ Schiene .....	21
4.4.1. Praxisbeispiele für digitale Anwendungen.....	21
4.4.2. Praxisbeispiele für multimodalen Verkehr aus dem Bereich der Logistikunternehmen.....	22
4.4.3. Praxisbeispiele für Schwerguttrassen und Schwergutshuttleverkehre.....	22
<b>5. Zielvorstellung (Soll-Zustand).....</b>	<b>23</b>
<b>6. Handlungsempfehlungen.....</b>	<b>24</b>
6.1. Optimierung des Genehmigungsverfahrens.....	24
6.1.1. Vorschlag für die Zumutbarkeitsprüfung.....	24
6.1.2. Vorschlag zur Entlastung der EGB durch Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle Schiene und Wasserstraße (kurzfristige Maßnahme) .....	27

6.1.3.	Vorschlag für die Integration der Wasserstraßen- und Hafendaten in VEMAGS (kurzfristige Maßnahme).....	30
6.1.4.	Multimodaler Routenplaner für Straße, Schiene und Wasserstraße (GST fähiger Routenplaner) (mittelfristige Maßnahme) .....	31
6.1.5.	Automatisierte Prüfung der möglichen Transportwege in VEMAGS .....	32
6.1.6.	Vorrangige Bearbeitung von GST Anträgen im gebrochenen Verkehr im Genehmigungsverfahren (kurzfristige Maßnahme).....	32
6.1.7.	Anmelden vor Transportbeginn und Abmelden nach Beendigung in VEMAGS (mittelfristige Maßnahme).....	32
6.2.	Finanzielle Anreize für die am GST Beteiligten für die Verlagerung auf die Wasserstraße und Schiene (z.B. für Antragsteller von GST, für Umschlagsbetreiber).....	34
6.2.1.	Förderung von stationären Umschlagstellen für GST, RoRo-Rampen, Schwergutplatten und Lagerflächen in Häfen.....	34
6.2.2.	Förderung von Umbauten bzw. Neubauten von GST Spezialschiffen (RoRo-Schiffe) und von Spezialgüterwagen für den Transport von GST auf der Schiene .....	35
6.2.3.	Förderung von GST Shuttleverkehren auf der Wasserstraße .....	36
6.2.4.	Förderung des Aufbaus eines Digitalen Marktplatzes für die Leistungen der Binnenschifffahrt.....	37
6.2.5.	Mautkostenentfall für Vor- und Nachlauf bei GST auf den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene im gebrochenen Verkehr .....	37
6.2.6.	Verzicht auf Gebühren für die Nutzung von WSV-Umschlagsstellen für Schwergut (kurzfristige Maßnahme).....	37
6.3.	Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung (Infrastruktur/Informationsangebot)....	38
6.3.1.	Nutzung von bestehender Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs.....	38
6.3.1.1	Öffnung der vorhandenen geförderten KV-Umschlaganlagen GST bei freien Kapazitäten (kurzfristige Maßnahme).....	38
6.3.1.2	KV-Fähigkeit für GST schaffen (kurzfristige Maßnahme).....	38

6.3.2	Ausweisung von Mikrokorridoren für Schwergut- und Großraumtransporte als sichere Anbindung von Häfen in allen Bundesländern (kurz- bis mittelfristige Maßnahme) .....	39
6.3.3.	Ausweitung GST geeigneter Umschlagsanlagen an Bundeswasserstraßen .....	40
6.3.4.	Unterstützung von RoRo-Verkehren durch mehr Verladestellen durch die WSV (kurzfristige Maßnahme) .....	40
6.3.5.	Vorgabe bei öffentlichen Bau- und Dienstleistungsverträgen für Transporte von alternativen Verkehrsträgern (kurzfristige Maßnahme).....	41
6.3.6.	Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit.....	41
<b>7.</b>	<b>Maßnahmen (Schritte zur Zielerreichung).....</b>	<b>43</b>
<b>8.</b>	<b>Ausblick.....</b>	<b>47</b>
	<b>Anlagen (öffentlicher Teil) .....</b>	<b>48</b>

# Abkürzungsverzeichnis

AG	Arbeitsgruppe
AGVO	Allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung
ARA-Häfen	Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam
BDB	Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V.
BÖB	Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMWi	Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie
BSK	Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten
BWaStr	Bundeswasserstraßen
DB	Deutsche Bahn
DIN	Deutsches Institut für Normung
EGB	Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde
ELWIS	Elektronischer Wasserstraßen-Informationsservice der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
EN	Europäische Norm
EU	Europäische Union
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GKVS	Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder
GST	Großraum- und Schwerlasttransporte
KKW	Kernkraftwerk
RGST	Richtlinie zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Großraum- und Schwertransporten
RN	Randnummer
KV	Kombinierter Verkehr
RoRo	Roll on Roll off
SPC	ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center
StVO	Straßenverkehrsordnung
TENtec	Informationssystem der Europäischen Kommission zur Koordinierung und Unterstützung der transeuropäischen Verkehrsnetzpolitik (TEN-T)
VDMA	Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
VEMAGS	Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte
VerkNet-BWaStr	Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen
VG	Verwaltungsgericht
VMK	Verkehrsministerkonferenz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
VwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

# Abbildungs-/Tabellenverzeichnis

Abbildung 1:	Vereinfachte Übersicht über das aktuelle Antragsverfahren .....	15
Abbildung 2:	Zukünftiges Verfahren der Alternative A (Vorzugsvariante) .....	26
Abbildung 3:	Verfahren der Alternative B.....	27
Abbildung 4:	Automatisierte Parameterprüfung in VEMAGS .....	28
Tabelle 1:	Übersicht der Kostenbestandteile sowie Durchschnittskosten (Externe Kosten) .....	17
Tabelle 2:	Kostendarstellung für durchgeführte Transporte.....	19
Tabelle 3:	Daten zu den Verkehrsnetzen.....	31
Tabelle 4:	Übersicht der Maßnahmen .....	46

# **Einführung und Zusammenfassung**

In dem im Mai 2019 veröffentlichten Masterplan Binnenschifffahrt<sup>1</sup> kommt der politische Wille zum Ausdruck, den Transport auf der Wasserstraße zu stärken und Güterverkehre auf diesen Verkehrsträger zu verlagern. Es ist an der Zeit, eine tatsächliche Verlagerung von GST auf die Wasserstraße voranzutreiben und in den Transportentscheidungen der Verlagerer zu verankern. Auch im aktuellen und vorherigen Koalitionsvertrag wurde eine nachhaltige Stärkung des Gesamtsystems aus Häfen und Wasserstraßen durch eine bessere konzeptionelle Vernetzung gefordert. Zur Bewältigung des künftigen Verkehrs sollten demnach die einzelnen Verkehrsträger ihre jeweiligen Systemvorteile bestmöglich durch eine bessere Verzahnung nutzen, um so mehr Verkehre von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Von Transport- und Wirtschaftsverbänden wird gefordert, die Genehmigungspraxis für GST zu beschleunigen und zu verbessern. In dem im September 2019 veröffentlichten Innovationsprogramm Logistik<sup>2</sup> ist ein Beitrag für eine schrittweise und vollständige Digitalisierung und Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens in VEMAGS (Verfahrensmanagement GST) verankert und die Programmierung der Fahrwegeingabe sowie die digitale Netzkarte als Grundlage für ein automatisiertes Routing für die Integration von Schiene und Wasserstraße vorgesehen. Auch wird mit dem im Juni 2020 veröffentlichten Masterplan Schienenverkehr<sup>3</sup> eine Verbesserung der Integration des Schienengüterverkehrs in multimodale Logistikketten gefordert.

**Bislang ist dazu noch nicht viel in die Praxis umgesetzt worden. Jetzt müssen der angekündigten Wende in der Verkehrspolitik zur Entlastung der Straße von GST auch Taten folgen.**

Bereits vor 30 Jahren gab es ein Pilotprojekt „Förderung des Großraum- und Schwergutverkehrs auf den Wasser-

---

1 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/masterplan-binnenschifffahrt.html>

2 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/innovationsprogramm-logistik-2030.html>

3 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendis-schiene-uebersicht.html>

straßen“ im BMVI unter Beteiligung der Straßenverkehrsbehörden in Brandenburg, in Nordrhein-Westfalen und in Baden-Württemberg, das nicht die erwünschte Wirkung erzielte, da auch damals schon die Verlagerung am Thema Nachweis der Zumutbarkeit scheiterte.

Seit Jahren nehmen die Straßentransporte über 40 t Gesamtgewicht enorm zu und schädigen die Straßenverkehrsinfrastruktur, insbesondere werden Straßenbrücken immer mehr belastet mit der Folge, dass Streckensperrungen und Umfang der Erhaltungsmaßnahmen drastisch zunehmen und somit kaum aufholbar sind. Die Anzahl der gestellten Anträge auf Ausnahmegenehmigungen für GST über das Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte (VEMAGS) liegt aktuell bei mindestens 400.000 pro Jahr (2010: rd. 190.000). Leider fehlt es an einer Statistik, wie viele der genehmigten Transporte auch tatsächlich durchgeführt werden. Häufig werden mehrere Anträge für den gleichen (Straßen-) Transport mit unterschiedlichen Terminen oder Routen gestellt. Dem gegenüber steht jedoch, dass mit dem Gros der Anträge gleich mehrere Transporte durchgeführt werden können. Trotzdem zeigen erste Einschätzungen der Arbeitsgruppe jedoch, dass **bereits heute nach geltendem Recht ca. 15 % der gesamten GST Anträge auf Schiene und/oder Wasserstraße hätten durchgeführt werden müssen.**

Vor dem Hintergrund der aktuellen Klimaschutzdiskussion sind die großen Potenziale der Wasserstraße und des umweltfreundlichen Binnenschiffs entsprechend dem Motto „Mehr H<sub>2</sub>O – weniger CO<sub>2</sub>“ noch deutlicher in der Öffentlichkeit darzustellen und die Verlagerung von Verkehren auf die Wasserstraße im Interesse der Nachhaltigkeit zu erwirken. Dazu zählt, das Bewusstsein für die Transportwege Wasserstraße und Schiene bei der Industrie zu wecken, sowie Anreize - auch finanzielle - und geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Auch die Auftraggeber von GST können mit einem Transport auf der Wasserstraße und Schiene die CO<sub>2</sub>-Bilanz ihrer Unternehmen verbessern. Sobald ein Transport auf der Schiene oder dem Wasserweg machbar ist, dürfen eventuelle (Mehr-) Kosten keine Rolle mehr spielen – anderenfalls müssten unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten die Kosten der Beseitigung der Straßeninfrastrukturschäden durch den zunehmenden GST berücksichtigt werden. Für eine Verlagerung von GST auf die Wasserstraße und Schiene sind jetzt vom BMVI

aktiv Impulse zu setzen, die darüber hinaus auch einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten und deutsche Seehäfen stärken können. Dies umso mehr, wenn durch das positive Beispiel der Verlagerung von GST auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene auch der Weg für die Verlagerung anderer/weiterer Gütertransporte auf Schiene und Wasser geebnet wird.

Eine Arbeitsgruppe unter Leitung des BMVI und unter Beteiligung von Experten aus verschiedenen Landesverwaltungen, der Binnenschifffahrt und der Schiene schlägt in drei Handlungsfeldern folgende Maßnahmen vor:

## **I. Optimierung des Genehmigungsverfahrens**

- Streichung der Zumutbarkeitsklausel im Falle der Verlagerung auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene in der RGST 2013 und VwV-StVO
- Pilotvorhaben zur Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle
- Vorgeschaltete Vorprüfung zur Entlastung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGBn):
  1. Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle für Schiene und Wasserstraße in einer geeigneten Bundesverwaltung
  2. Erhebung der Hafendaten
  3. Entwicklung eines multimodalen Routenplaners für GST auf Straße, Wasserstraße und Schiene
  4. Automatisierte Prüfung der möglichen Transportwege
- Vorrangige Bearbeitung von GST Anträgen im gebrochenen Verkehr in VEMAGS bei den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden der Länder
- Anmeldung vor Transportbeginn und Abmeldung nach Beendigung in VEMAGS zur statistischen Auswertungen der durchgeführten Schwerguttransporte und der tatsächlichen Nutzung von Schwerlastrouuten

## **II. Finanzielle Anreize für die am GST Beteiligten**

### ***Infrastruktur***

- Förderung des Neu- oder Ausbaus von stationären Umschlagstellen für GST, Rampen, Schwergutplatten und Lagerflächen in Häfen

### ***Umbauten bzw. Neubauten von Fahrzeugen***

- Förderung von Umbauten bzw. Neubauten von GST Spezia Schiffen
- Förderung von Umbauten bzw. Neubauten von Spezialgüterwagen

### ***Entwicklung von Betriebskonzepten***

- Förderung von GST Shuttleverkehren auf der Wasserstraße

### **Entwicklung von digitalen Werkzeugen**

- Förderung des Aufbaus eines Digitalen Marktplatzes für die Leistungen der Binnenschifffahrt

### **Weitere finanzielle Anreize**

- (LKW-)Mautkostenentfall für Vor- und Nachlauf bei Transporten auf den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene im gebrochenen Verkehr
- Verzicht auf Gebühren für WSV-Umschlagsanlagen für Schwergut

### **III. Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung (Infrastruktur/ Informationsangebot)**

- Nutzung von bestehender Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs für GST
- Ausweisung von Mikrokorridoren für Schwergut- und Großraumtransporte als sichere Anbindung von Häfen in allen Bundesländern
- Ausweitung GST geeigneter Umschlagsanlagen an Bundeswasserstraßen
- Unterstützung von RoRo-Verkehren durch mehr Verladestellen
- Vorgabe bei öffentlichen Bau- und Dienstleistungsverträgen die Transporte auf Wasserstraße und Schiene zu nutzen, ggfls. Festschreibung in den jeweiligen Planfeststellungsbeschlüssen
- Verbesserung der Wahrnehmung von Wasserstraße und Schiene als attraktive Transportalternativen durch Industrie und Logistik
  - Öffentlichkeitsarbeit auf den Internetseiten von BMVI und SPC,
  - Ausbildung inkl. Aufbau einer E-Learning Plattform für GST und
  - gezielte Beratung.

Die Umsetzung der o.g. Maßnahmen zur Verlagerung werden sich auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland, die Straßeninfrastruktur sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs positiv auswirken.

Nicht zuletzt werden die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene durch eine Verlagerung gefördert. Damit können erste Ziele aus den Masterplänen Schiene und Binnenschifffahrt, aus dem Koalitionsvertrag der aktuellen und

vorherigen Legislaturperiode sowie aus dem Innovationsprogramm Logistik erfüllt werden.

Die AG Schwerlast wird mit Fertigstellung des Schlussberichts entlastet, sie wird als Begleitkreis regelmäßig bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen beteiligt. Die Gesamtkoordinierung der umzusetzenden Maßnahmen wird im Referat WS 10 erfolgen. Die Ergebnisse werden regelmäßig dem Fachpublikum vorgestellt.

# 1. Veranlassung

Aktuell spielen die Wasserstraße und Schiene bei der Genehmigung von GST praktisch keine Rolle, obwohl es zahlreiche Beispiele gibt, bei denen nach geltendem Recht Transporte auf Schiene oder Wasserstraße hätten durchgeführt werden müssen. Der Eindruck ist, dass die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGBn) sich nicht mit den Verkehrsträgern Wasserstraße oder Schiene auseinandersetzen und dementsprechend auch dann einen Straßentransport genehmigen, wenn die Voraussetzungen für die Nutzung der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene gegeben sind. Hier besteht ein großes Informationsdefizit. Die Auswertung von Stichproben der Großraum- und Schwerlaststelle der Polizei aus Rheinland-Pfalz aus dem Jahr 2017 zeigt, dass ca. 56 % der durchgeführten Straßen Transporte auf der Schiene oder dem Wasser machbar gewesen wären.

Beide Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene sind wichtig für die angestrebte Verlagerung von GST weg von der Straße. Mit der Verlagerung soll die Überlastung des Straßenverkehrs und die Schädigung der Straßeninfrastruktur reduziert werden. Auch wenn in diesem Schlussbericht der Fokus auf die Verlagerung auf die Wasserstraße gelegt wird, wurde die Frage der Optimierung des Genehmigungsverfahrens auch mit Blick auf mögliche Verlagerungen auf den Verkehrsträger Schiene betrachtet.

Mit dem Masterplan Binnenschifffahrt hat sich das BMVI im Mai 2019 zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt, wie auch zum Klimaschutz bekannt und setzt sich für eine stärkere Verlagerung von Verkehr auf die Wasserstraße ein. Dies spiegelt sich u. a. in dem vom BMVI gesetzten, sehr ambitionierten Ziel wieder, den Anteil des Binnenschiffs am Modalsplit bis 2030 von 9 % auf 12 % zu erhöhen. Auch wenn die Verlagerung von GST, aufgrund der für die Wasserstraße verhältnismäßig geringen Ladungsgewichte bei hohem Volumen nur geringen Einfluss auf den Modal Split hat, könnte sie einen ersten Beitrag zu stärkerer Wahrnehmung des Verkehrsträgers Wasserstraße in dem auf die Straße fixierten Transportsegment leisten und zugleich eine Verbesserung der Überlastungssituation beim Verkehrsträger Straße bewirken.

Mit dem politischen Willen zur Verlagerung von der Straße und vor dem Hintergrund der aktuellen Klimaschutzdiskussion sind die großen Potenziale der Wasserstraße und

des umweltfreundlichen Binnenschiffs entsprechend dem Motto „Mehr H<sub>2</sub>O – weniger CO<sub>2</sub>“ deutlicher in der Öffentlichkeit darzustellen und die Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraße auch in konkrete Taten umzusetzen. Mit der Verlagerung von GST und der Wende in der Verkehrspolitik kann ein messbarer Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet und auch die Stärkung der deutschen Seehäfen vorangetrieben werden.

Bei einem GST handelt es sich gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) um ein Fahrzeug mit einer Ladung

- breiter als 2,55 m oder
- höher als 4,00 m oder
- länger als 16,50 m bzw. 18,75 m bei einem Sattelzug oder
- schwerer als 40 t (bzw. 41,8 t) oder
- einer Achslast mehr als 11,5 t.

GST werden vorwiegend von den folgenden Branchen beauftragt:

- Bauindustrie (Bsp. Stahl- und Stahlbetonteile, Baumaschinen)
- Landwirtschaft (Bsp. Arbeitsmaschinen)
- Energieerzeuger (Bsp. Trafos + Generatoren)
- Windkraftindustrie (Bsp. Turmteile, Getriebe, Generatoren + Flügel)
- Maschinen- + Anlagenbau (Exportanteil ~ 75%)
- Bahnindustrie (Bsp. Langschienen, Schienenfahrzeuge)

Von den im Masterplan Binnenschifffahrt definierten 78 Maßnahmen des Bundes entfielen 4 auf den Bereich des GST:

- Das BMVI tritt in Dialog mit den Ländern zur Optimierung des Genehmigungsverfahrens für GST hinsichtlich der Integration der Binnenschifffahrt in die Transportkette (Maßnahme Mod-10).
- Das BMVI stellt das digitale Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen als Grundlage für eine intermodale Routinganwendung für das elektronische Antrags- und Genehmigungsverfahren für GST auf der Straße bereit (Maßnahme Mod-9).

- Das BMVI prüft ordnungspolitische Maßnahmen zur Unterstützung des Sondertransports (Maßnahme Mod-14).
- Das BMVI wird in einem Dialog mit den Ländern verlässliche Schwerlasttrouten von und zu den Binnenhäfen definieren (Maßnahme Mod-13).

Mit ihren Abmessungen sind Binnenschiffe für den Transport von schweren oder großvolumigen Gütern prädestiniert.

Der Vorteil der Wasserstraße sind freie Kapazitäten und die geringen Anforderungen an Abmessungen und Ladungsgewichte von GST an den Transport auf der Wasserstraße. Selbst bei Niedrigwasser ist mit der geringen Abladetiefe ein GST möglich.

Zudem wird die Straßeninfrastruktur, insbesondere die Brücken, entlastet und geschont. Die Staus auf den Autobahnen werden reduziert und die Parkplatzsituation auf Rastplätzen entschärft. Die Verkehrssicherheit auf Straßen kann erhöht werden und die Polizei durch den Wegfall der Begleitung der Transporte entlastet werden. Auch dem bekannten LKW-Fahrermangel wird entgegengewirkt.

## 2. Auftrag

Mit der Zustimmung von Herrn Minister Scheuer vom 24.09.2019 wurde unter Federführung des Referates WS 10 (Wasserstraßenpolitik) eine Arbeitsgruppe im BMVI unter Beteiligung von Kollegen der Abteilung WS sowie der GDWS, von Experten (Polizei, Anhörungsbehörde der Länder), vom SPC, von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie einem Binnenschiffverkehrsunternehmen (und Vertreter des BDB) zur Erarbeitung von konkreten Umsetzungsvorschlägen zur Verlagerung von GST von der Straße auf die Wasserstraße eingerichtet. Im Zuge der Diskussion zeigte sich, dass es insbesondere in Bezug auf die Optimierung des Genehmigungsverfahrens sinnvoll ist, beide Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu betrachten.

Folgende Handlungsfelder wurden von der AG identifiziert:

- Optimierung des aktuellen Genehmigungsverfahrens
- Finanzielle Anreize für die Verlagerung auf die Wasserstraße (z.B. für Antragsteller von GST, für Umschlagsbetreiber)
- Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung (Infrastruktur/Informationsangebot)

# 3. Organisation und Kommunikation

Insgesamt fanden 13 AG Sitzungen statt (durch die Corona-Pandemie teilweise als WebEx Konferenz). Im Prozess fanden Gespräche mit der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK), dem Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e.V. (BÖB), dem Hafen Straubing-Sand sowie Vertretern des Genehmigungsverfahrens VEMAGS statt.

Lösungsansätze wurden in Bund-Länder Gremien zu VEMAGS bzw. StVO und im Arbeitskreis Schifffahrt, Häfen, Güterverkehr, intermodaler Verkehr und Logistik der GKVS vorgestellt. Im Statusbericht zur Umsetzung des Masterplans Binnenschifffahrt für den Beirat Masterplan Binnenschifffahrt ist der jeweilige Sachstand dargestellt worden.

# 4. Ist-Zustand

Aktuell spielen trotz bestehender rechtlicher Vorgaben weder die Wasserstraße noch die Schiene eine Rolle bei der Genehmigung von GST. Wesentliche Faktoren für die Entscheidung zugunsten des GST auf der Straße sind nach Auffassung der AG die als gering wahrgenommenen Kosten bei der Straße, wobei zum Zeitpunkt der Angebotseinholung noch nicht alle anfallenden Nebenkosten (wie z.B. Begleitkosten, Umbau von Ampelanlagen) bekannt sind, sowie die Gewohnheit der Auftraggeber ein Straßentransportunternehmen zu beauftragen. Eine volkswirtschaftliche Betrachtung, welche die Beseitigung der durch den zunehmenden GST verursachten Straßeninfrastrukturschäden einbezieht, wird bei der Genehmigung bislang nicht berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklung des steigenden Investitionsmehrbedarfs im Bereich Infrastruktur müssten diese erheblichen Schäden noch mehr in den Fokus gestellt werden und Berücksichtigung im nächsten Verkehrsinfrastrukturbericht der Verkehrsträger finden.

## 4.1. Ist-Zustand des Straßengenehmigungsverfahrens

Das Antrags- und Genehmigungsverfahren für GST auf den Straßen Deutschlands ist in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 29 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) und in den Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte (RGST) 2013 geregelt. Der Gesetzgeber hat bereits vor mehr als 30 Jahren eine Regelung eingeführt, dass das Gros der Transporte mit großen und schweren Gütern nicht über die Straße abgewickelt werden soll, sondern über die alternativen Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene. Um dies zu gewährleisten wurde in der VwV als **erste Voraussetzung** für die Erteilung einer Erlaubnis die Randnummer 85 verfasst. Hiernach darf eine Erlaubnis für einen Straßentransport, der die Normen der StVO überschreitet, nur erteilt werden,

„wenn der Verkehr nicht – wenigstens zum größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg **unzumutbare Mehrkosten (auch andere als die reinen Transportkosten)** entstehen würden“.

Die **zweite Voraussetzung** (Randnummer 86) bezieht sich auf den baulichen Zustand:

„wenn für den gesamten Fahrtweg Straßen zur Verfügung stehen, deren baulicher Zustand durch den Verkehr nicht beeinträchtigt wird und für deren Schutz keine besonderen Maßnahmen erforderlich sind, oder wenn wenigstens die spätere Wiederherstellung der Straßen oder die Durchführung jener Maßnahmen, vor allem aus verkehrlichen Gründen, nicht zu zeitraubend oder zu umfangreich wäre.“

Wenn der Transport konkret festgelegte Parameter erfüllt, haben die zuständigen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGBn) - insgesamt gibt es in Deutschland 681 EGBn - in diesem Zusammenhang laut VwV die Verpflichtung, sich vom Antragsteller die **Unmöglichkeit der alternativen Verkehrswege, bzw. die unzumutbaren Mehrkosten** belegen zu lassen (siehe hierzu RN 116 und 117 der VwV).

„Die Erlaubnisbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über einen Fahrtweg von mehr als 250 km handelt, nach Nummer V.4 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) nicht überschritten wird, sich vom Antragsteller nachweisen zu lassen, dass eine **Schienenbeförderung oder eine gebrochene Beförderung Schiene/Straße nicht möglich ist oder unzumutbare Mehrkosten verursachen** würde.“

„Die Erlaubnisbehörde hat, wenn es sich um einen Verkehr über einen Fahrtweg von mehr als 250 km handelt und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) oder eine Gesamtmasse von 72 t überschritten wird, sich vom Antragsteller nachweisen zu lassen, dass eine **Beförderung auf dem Wasser oder eine gebrochene Beförderung Wasser/Straße nicht möglich ist oder unzumutbare Mehrkosten verursachen** würde.“

In früheren Versionen der VwV, wie auch noch in der aktuellen Version der RGST, soll dieser Nachweis durch Bescheinigungen „des nächsten Standortes der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)“ oder durch die „für den Versandort zuständige Güterabfertigung“ erbracht

werden. In VEMAGS ist die aktuelle RGST 2013 allerdings umformuliert, so dass die EGBn auf den Nachweis einer sachverständigen Stelle verzichten.

Der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für GST sind ein intensiver Prüfprozess sowie ein umfangreiches An-

hörverfahren aller vom Transport geografisch betroffener Behörden vorgelagert.

Der teilweise enorme Umfang dieses Anhörungsverfahrens lässt sich aus der folgenden Grafik ableiten (siehe Anlage 1):

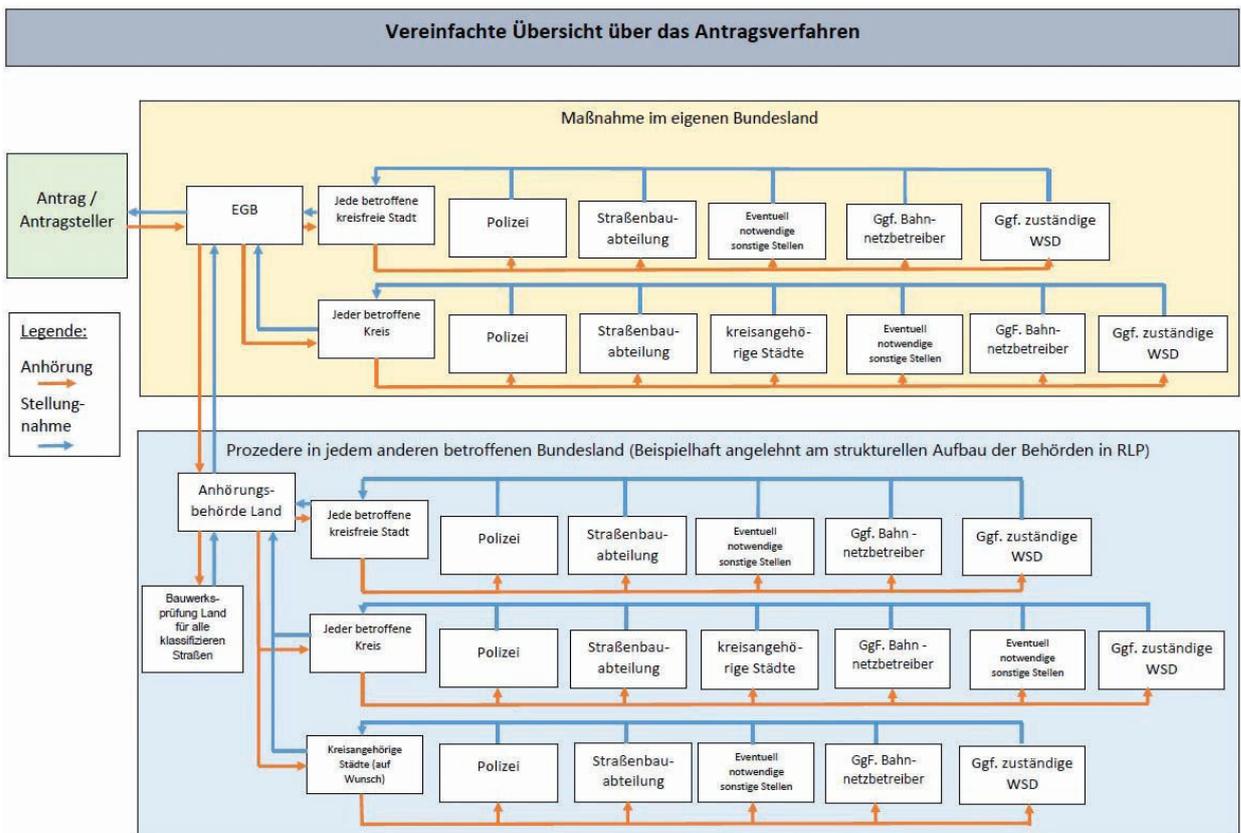


Abbildung 1: Vereinfachte Übersicht über das aktuelle Antragsverfahren

#### 4.1.1. Defizite des aktuellen Genehmigungsverfahrens

Die Praxis zeigt, dass die zu erbringenden Nachweise weder von den Antragstellern vorgelegt, noch von den Genehmigungsbehörden angefordert werden. Die (digitalen) Antragsvordrucke bieten dem Antragsteller als Alternative für die zu erbringenden Nachweise, die Möglichkeit einer ausführlichen Begründung, weshalb der Transport nicht mit den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene durchgeführt werden kann. Dies ist sogar als Selbstauskunft möglich.

Obwohl beim Gros der Anträge weder Unterlagen beigebracht werden, noch eine ausführliche Begründung vorliegt, gibt es eine Vielzahl von Beispielen, dass die EGBn ihrer Prüfpflicht aus der VwV regelmäßig nicht nachkommen. Es liegen zahlreiche Anträge vor, in denen lediglich unzureichende Begründungen eingetragen werden, wie z.B.:

- „nur LKW-Transport vom Verloader möglich“ oder
- „kein Gleis- oder Wasseranschluss“ oder

- „aufgrund der Abmessungen des Ladegutes und aus Kosten- und Termingründen ein Transport auf dem Schienen und Wasserweg nicht möglich“.

Auf Nachfrage bei den EGBn wird dieser Umstand i.d.R. damit begründet, dass weder die zuständigen Prüfstellen, noch ein aus den Vorschriften resultierender Verfahrensablauf bekannt sind. Die Prüfstelle für den Schienenweg existiert seit dem Jahre 1994 nicht mehr, was eine zusätzliche Herausforderung darstellt.

Ergebnis ist, dass die EGBn der ausdrücklichen Forderung der Prüfung eines Nachweises bzw. einer ausführlichen Begründung nicht nachkommen und die Transporte, ungeachtet der Regularien aus der VwV, genehmigen. Dies wiederum hat zur Folge, dass eine große Zahl im Grunde nicht genehmigungsfähiger Transporte widerrechtlich genehmigt auf der Straße durchgeführt werden.

Trotz der Vorgabe des Gesetzgebers, dass große und schwere Güter vorrangig mit den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene zu transportieren sind, gibt es ein unterstützendes Genehmigungs- und Anhörungsverfahren lediglich für Straßentransporte. Dieses Verfahren wird heute überwiegend über das Onlineportal VEMAGS (Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte) abgebildet.

Ein weiteres Defizit besteht darin, dass eine Aussage über die tatsächlich durchgeführten Transporte trotz der erfolgten Digitalisierung noch nicht möglich ist. Dazu fehlt es aktuell noch an statistisch auswertbaren Möglichkeiten in VEMAGS.

Bislang besteht auch keine Integration der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße in VEMAGS.

Trotz des Fortschritts durch die Digitalisierung kann dieses Genehmigungsverfahren, abhängig von der Komplexität des Transportvorhabens, einen zeitlichen Umfang von Tagen bis zu mehreren Monaten einnehmen. Im Einzelfall kann das Verfahren auch mehrere Jahre dauern.

#### **4.2. Aktuelle Übersicht der Gesamtkosten für einen GST und Vergleich der Gesamtkosten bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße anhand eines Beispiels**

Die anfallenden Kosten für einen GST sind bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße sehr unterschiedlich. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Übersicht der einzelnen Kostenbestandteile der Verkehrsträger und soweit vorhanden grobe Durchschnittswerte der Kostenbestandteile. Für die Wasserstraße fallen die wenigsten Kostenbestandteile an.

	<b>Schiene</b>	<b>Straße</b>	<b>Wasser</b>
<b>Transportkosten inkl. Personalkosten</b>	6,80 EUR / km zzgl. 26,90 EUR / km bei Fahrten im Sonderzug	Kosten liegen nicht vor	ca. 2.000 EUR pro Tag für ein GMS
<b>Vorlauf</b>	entfällt, nur wenn nicht aus Gleisanschlüssen gefahren wird	entfällt	Kosten liegen nicht vor
<b>Nachlauf</b>	entfällt, nur wenn nicht aus Gleisanschlüssen gefahren wird	entfällt	Kosten liegen nicht vor
<b>Maut/Abgaben Trassenkosten Schiene</b>	2,89 EUR / km für Standardtrasse	Kosten liegen nicht vor	nur auf Mosel und NOK
<b>Begleitkosten</b>	entfällt	100 bis 20.000 EUR, abhängig von der Anzahl der Begleitfahrzeuge, der Einsatzzeit und der Strecke	entfällt
<b>Reinigungskosten</b>	entfällt	Kosten liegen nicht vor	entfällt
<b>Kosten für Auf-/Ab- und Umbauten (Ampel/Signal etc.</b>	248 EUR / Signal (exemplarischer Wert eines umfangreichen Entgeltkatalogs)	Kosten liegen nicht vor	entfällt
<b>Umschlagkosten</b>	10.000 EUR (für 100 t)	entfällt	10.000 EUR (für 100 t)
<b>Genehmigungskosten</b>	450 EUR bis 3.500 EUR	8 EUR bis 800 EUR	entfällt
<b>Kosten für Brückenstatiken</b>	entfällt (in Genehmigungskosten enthalten)	mind. 4.750 EUR pro Brücke	entfällt
<b>Hafengebühren</b>	entfällt	entfällt	100 EUR bis 500 EUR, abhängig von der Größe des Schiffs, fallen nicht überall an
<b>Kosten für Sachverständigen-gutachten (über 100 t erforderlich)</b>	entfällt	Kosten liegen nicht vor	entfällt
<b>Externe Kosten bzw. Klimakosten (bislang noch nicht berücksichtigt)<sup>4</sup></b>	2,04 EUR / tkm bzw. 0,03 EUR / tkm	4,46 EUR / tkm bzw. 1,48 EUR / tkm	2,19 EUR / tkm bzw. 0,48 EUR / tkm

Tabelle 1: Übersicht der Kostenbestandteile sowie Durchschnittskosten (Externe Kosten)<sup>4</sup>

4 Studie „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Straßen-, Schiene-, Luft- und Binnenschiffsverkehr 2017“, Infracore 2019

Auffällig ist auch, dass die Gebührensätze für die GST-Genehmigungen in den Bundesländern sehr unterschiedlich sind. Sie liegen zwischen 8,00 Euro in Bayern und 800,00 Euro in Hessen. Zum 01.01.2021 wird die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr einheitlich geregelt und die Gebühren werden erheblich steigen.

Sondernutzungsgebühren für die übermäßige Benutzung der Straßeninfrastruktur durch GST werden von den Städten selten erhoben. Der Arbeitsgruppe ist nur die Stadt Ludwigshafen bekannt, die auf der Grundlage eines Urteils des VG Neustadt Sondernutzungsgebühren erhebt.<sup>5</sup>

Ein Vergleich der Kosten bzw. Nebenkosten beim GST auf der Straße, Wasserstraße und der Schiene ist aufgrund der unzureichenden Statistik schwer durchzuführen und in generalisierter Form nicht möglich. Eine überschlägige Formel der Kosten kann aus den vorhandenen Daten nicht abgeleitet werden. Ersatzweise können lediglich beispielhaft für einige Relationen die Kosten für durchgeführte Transporte angegeben werden (siehe Tab. 2).

Die Kosten eines einzelnen GST mit dem Binnenschiff sind in allen Beispielen im Vergleich zum Straßen- und Schienentransport am höchsten. Im Beispiel 7 „Transport des Mercedes Sterns“, bei dem keine Vorlaufkosten beim Binnenschiff entstehen und der Schienentransport aufgrund der Abmessungen nicht machbar ist, sind die Kostenunterschiede zwischen Binnenschiff und Straße nur gering und das Binnenschiff ist konkurrenzfähig mit der Straße.

Beim Binnenschiff ist hervorzuheben, dass mehrere LKW-Schwertgutladungen auf einem Schiff transportiert werden können. In den Beispielen der Tabelle 2 besteht auf dem Binnenschiff noch enormer freier Laderaum, das Binnenschiff ist nicht ausgelastet und deshalb nur scheinbar am teuersten. Würden die GST für ein Binnenschiff z.B. gesammelt werden, ist davon auszugehen, dass der einzelne GST mit einem Binnenschiffstransport günstiger sein wird als bei einem Straßentransport.

---

<sup>5</sup> Urteil des VG Neustadt 4 K 492/11.NW vom 14.07.2011 zur Zuständigkeit für die Festsetzung von Sondernutzungsgebühren

Antrag	Relation nach VEMAGS-Antrag			Technische Daten Ladegut			Relation					Anzahl des Schiffes						
	Versand	Empfang	Relation	Länge in m	Breite in m	Höhe in m	Gewicht in t	Verkehrsträger	Vorlaufentfernung	Versandort Schiene oder Wasserstraße	Empfangsort Schiene oder Wasserstraße		Relation	Nachlaufentfernung	Entfernung Wasserstraße oder Schiene	Gesamten Entfernung	Preis in EUR	
2	Oberwalze auf Unterlegrollen	Völklingen; Sarschmiede GmbH	GfG Grenzwald, A61	D-NL	9,12	1,49	1,49	86	Wasserstraße	22 km	Dillingen / Saar	Düsseldorf	Saar-Mosel-Rhein	55 km	387 km	464 km	31.500	25%
4	Straßenbahn (Stadtbahn S1000)	Leipziger IFTEC GmbH	GfG Grenzwald, A61	binnen	37,5	2,65	3,36	55	Schiene	6 km	Engelsdorf öff. Ladestraße	Dillingen / Saar	M.L.K.-Rhein-Mosel-Saar	keine	906 km	1067 km	59.850	50%
6	Transformator	Regensburg	Wehrdöhl	binnen	32,15	3,3	4,2	135	Wasserstraße	2 km	Regensburg	Saarbrücken	Donau-MDK-Main-Rhein-RHK-DEK	keine	987 km	1049 km	60.000	50%
9	Mercedes Stern	Essen	Michefeld	binnen	7	0,5	2,5	2,5	Schiene	keine	Essen	Michefeld	kein Preis, da nicht fahrbar	0 km	479 km	479 km	7.389	
13	Behälter	Brohlthal; Raststätte A61	Grafenheinfeld	binnen	5,9	2,5	3,1	116	Wasserstraße	22 km	Andernach	Schweinfurt	Rhein-Main	8 km	445 km	475 km	68.750	20%
									Schiene	19 km	Andernach	Schweinfurt RP		12 km	288 km	319 km	62.400	
									Wasserstraße	keine	Stuttgart	Grafenheinfeld	Neckar-Rhein-RHK	65 km	560 km	625 km	10.000	15%

Tabelle 2: Kostendarstellung für durchgeführte Transporte

Externe Kosten wie Umweltbelastungskosten für den CO<sub>2</sub> Ausstoß, Abnutzungskosten der Infrastruktur, d.h. höhere Instandsetzungskosten und eventuelle Staukosten, werden bislang nicht bei einem Vergleich der Kosten eines GST berücksichtigt.

Am Beispiel von tatsächlich durchgeführten Transporten wurden mithilfe von EcoTransIT (Grundlage für die Berechnung ist die DIN EN 16258: Methode zur Berechnung und Deklaration des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen (Güter- und Personenverkehr)<sup>6</sup>) die Umweltbelastungen ausgewertet. Die Ergebnisse des Transportes einer einzelnen LKW-Ladung per Binnenschiff sind beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß deutlich niedriger als beim Straßentransport, aber bei den Stickoxiden und beim Feinstaub scheinen sie zunächst schlechter zu sein als bei der Straße. Am Beispiel von zwei Transporten (Straßenbahn (55 t) von Leipzig nach Saarbrücken und Behälter (116 t) von Brohlthal, Raststätte A 61 zum KKW Grafenrheinfeld) wird jedoch gezeigt, dass die Umwelt-Bilanz für das Binnenschiff in allen Werten der Straße überlegen ist, wenn berücksichtigt wird, dass ein Binnenschiff mehrere LKW-Schwergutladungen transportieren kann.

#### 4.3. Aktuell bestehende Fördermöglichkeiten für die Verlagerung auf die Wasserstraße und Schiene - Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen

Mit der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) wird im Hinblick auf eine übergeordnete Zielsetzung die Verlagerung von Gütern

<sup>6</sup> Die EN 16258 legt eine einheitliche Methode zur Berechnung und zur Deklaration von Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen bei Transportdienstleistungen im Personen- und Güterverkehr fest. Die Norm basiert auf einem pragmatischen und wissenschaftlich annehmbaren Ansatz, wodurch die Nutzung für einen breiten Anwenderkreis ermöglicht wird. Als Anwender dieser Norm kommen Personen und Organisationen in Betracht, die als Basis für die Quantifizierung einer Transportdienstleistung auf ein normiertes Verfahren zurückgreifen möchten, wie z.B. Transportunternehmen, -dienstleister oder Auftraggeber (Verlader). Die EN 16258 wurde in der CEN/TC 320/WG 10 unter Beteiligung deutscher Experten ausgearbeitet.

transporten von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße unterstützt.

Als Kombiniertes Verkehr im Sinne der Richtlinie KV gilt der Transport von Gütern in ein und derselben genormten Ladeeinheit (Container oder Wechselaufbau von mind. 20 Fuß Länge, Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, Lastkraftwagen und Anhänger), wobei die Ladeeinheit einschließlich des Gutes den Verkehrsträger wechselt; der Vor- und Nachlauf auf der Straße erfolgt zur bzw. von der nächstgelegenen geeigneten KV-Umschlagsanlage; der übrige Teil der Transportstrecke wird auf einer Binnenwasserstraße und/oder auf der Schiene zurückgelegt.

Mit der aktuellen Richtlinie werden Umschlaganlagen für den oben definierten Kombinierten Verkehr bis zu 80 % gefördert, wenn die in der Richtlinie genannten Fördervoraussetzungen vorliegen.

Kombiniertes Verkehr im Sinne der Förderrichtlinie Umschlaganlagen im Kombinierten Verkehr ist nicht der Großraum- und Schwerlastverkehr, selbst dann nicht, wenn er mit einem Wechsel der Verkehrsträger verbunden ist. Entscheidend ist bei der Förderung nach der KV-Richtlinie der Transport in einer genormten Ladeeinheit. Dieser erfolgt bei den Großraum- und Schwergütern in der Regel als Einzelgut und ohne Ladeeinheit.

**Gemäß der Förderrichtlinie KV ist die Nutzung für den Umschlag von großen und schweren Gütern nach derzeitigem Sachstand eine Zweckentfremdung, die zur Rückzahlungsverpflichtung der Fördermittel führen würde (vgl. 4.4 der Richtlinie).**

**Insgesamt gibt es in Deutschland 69 Häfen, die an 94 Terminals einen kombinierten Verkehr (bimodal oder trimodal) ermöglichen.** In der Anlage 2 sind alle Umschlagstellen des kombinierten Verkehrs inklusive der Binnenhäfen mit Schwergutumschlag aufgelistet und grafisch dargestellt.

#### 4.4. Momentan bestehendes Angebot für die Nutzung der Infrastruktur Wasserstraße/Schiene

Die Wasserstraße verfügt überall über freie Kapazitäten. Kapazitätsengpässe an Schleusen bestehen eventuell nur am Wesel-Datteln-Kanal.

Da für den GST auf dem Schiff nahezu keine Beschränkungen für Abmessungen und Ladungsgewichte bestehen, kann die vorhandene Verkehrsinfrastruktur an den Bundeswasserstraßen ohne weiteren Ausbaubedarf bereits genutzt werden.

Häfen mit Schwerlastumschlag sind bekannt und der Anlage 2 zu entnehmen. Die Karte aus dem Jahr 1999 ist allerdings veraltet und wird aktualisiert. Darüber hinaus ist an den temporären Umschlagstellen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) bereits heute schon ein Umschlag eines GST möglich (siehe <https://www.elwis.de/DE/Startseite/Startseite-node.html>). Die temporären Umschlagstellen haben Platz für das Aufstellen einer mobilen Umschlaganlage (Mobilkran o. ä.) und sind über das öffentliche Straßen- und Wegenetz erreichbar.

Diese bestehenden Umschlagmöglichkeiten werden auf ELWIS veröffentlicht (<https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Temporaere-Umschlagstellen/Temporaere-Umschlagstellen-node.html>).

Freie Ladekapazitäten in der Binnenschifffahrt werden über Online-Marktplätze (sog. Frachtbörsen) bekannt gemacht. Bekannt sind Portale wie Bargelink (siehe unter <http://direct.bargelink.com>) und Forto (früher FreightHub, siehe unter <https://forto.com/de/>).

Mit dem von Bargelink angebotenen Online-Marktplatz für die europäische Binnenschifffahrt besteht bereits die Möglichkeit, nach Laderaum und freien Schiffen zu suchen oder Schiffe und Ladung anzubieten. Bargelink ist ein Online-Marktplatz für Verleger aus Industrie und Handel, Speditionen, Befrachter, Operator, Umschlag- und Hafenunternehmen, Schifffahrtsunternehmen, Terminals und andere an der Binnenschifffahrt beteiligte Unternehmen und Personen. Zweck des Marktplatzes ist es, den Kontakt zwischen Anbietern und Nachfragern von Beförderungsdienstleistungen in der Binnenschifffahrt herzustellen.

Dieses System könnte bereits heute schon auch für GST genutzt werden. Für die Nutzung des Systems ist eine Anmeldung erforderlich. Es ist nicht klar, warum dieses System nicht auch für GST genutzt wird, vermutlich ist das System bei der Auftrag gebenden Industrie nicht ausreichend bekannt.

Beim Online-Marktplatz Forto handelt es sich um eine Plattform hauptsächlich für Containertransporte.

Einen leichten Zugang zum Angebot für Schienentransporte bietet die neu gegründete Güterbahn-Transportbörse Rail-Flow (<https://www.rail-flow.com/>). Hier sind Angebote einer großen Zahl von Dienstleistern zu finden, und die Kommunikation zwischen Anfrager und Anbieter wird erleichtert.

##### 4.4.1. Praxisbeispiele für digitale Anwendungen

Informationen über die Infrastruktur der Transportwege (z.B. Brückeninformationen wie Durchfahrtshöhe oder -breite) sind der auftraggebenden Industrie, den Schwergutspediteuren und auch den Genehmigungsbehörden nicht ausreichend bekannt.

In der Praxis gibt es allerdings bereits digitale Anwendungen mit Brückeninformationen (z.B. Durchfahrtshöhen und -breiten). Dazu zählen folgende Webanwendungen:

- „AGNES“ (Agile Navigation Electronic Solution), die in Verbindung mit dem digitalen Assistenten-App „ERNA“ (Efficient Road Navigation Assistant) entwickelt wurde und über eine Schnittstelle zu VEMAGS verfügt.
- Railway Tools ist eine digitale Plattform der DB Netz AG. Sie bietet Transportlogistikern und Spediteuren ein gutes Hilfsmittel, um den Kombinierten Verkehr zwischen Straße und Schiene einfacher zu planen. Sie zeigt Möglichkeiten des Zugangs zur Schiene mit Informationen zu KV Verbindungen auf Containertransporten, KV Terminals, Dienstleister in Einzelwagenverkehren, Erreichbarkeiten und zu Ladestellen mit Gleisanschluss (vor allem diese Info ist auch für GST hilfreich). Da Railway Tools den Schwerpunkt auf die Ladestellensuche legt, ergänzt der Trassenfinder der DB Netz AG um die Möglichkeit, Relationen zu suchen und anschaulich nach gewünschten Daten zu filtern.

- Weitere Anwendungen befinden sich im Projektstadium (s. z.B. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/gst4.html>).

#### 4.4.2. Praxisbeispiele für multimodalen Verkehr aus dem Bereich der Logistikunternehmen

Multimodale Transporte an der Donau und am Rhein und multimodale Logistiklösungen werden bereits heute in Deutschland und Österreich angeboten, allerdings nur im geringen Umfang.

Eine Spedition betreibt ein trimodales Schwergutzentrum in Mannheim und verknüpft in ihrem Logistikkonzept die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Seit 2004 existiert eine Schwergutlinie auf dem Rhein, die jeden Freitag (bei Bedarf auch öfter) von Mannheim nach Rotterdam und Antwerpen GST wie Maschinen, Behälter, Anlagenteile etc. transportiert.

Vor dem Hintergrund einer stärkeren Konzentration der jeweiligen Kompetenzen und mit dem Ziel, ein besseres und breiteres Angebot im Bereich Schwerlast für die Kunden zu erstellen, wurde ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet. Heute besteht das Gemeinschaftsunternehmen aus einem Verbund von sechs renommierten Traditionsunternehmen aus den Bereichen Schwer- und Großraumtransporte, Kranarbeiten und Montagearbeiten, die ihre jeweiligen spezialisierten Kompetenzen in das Netzwerk einbringen.

Durch den Zusammenschluss der unterschiedlichen Unternehmen besteht bei Unternehmen neben dem breitgefächert vorhandenen Geräteportfolio, ein ungleich größeres Knowhow im Bereich der Transportabwicklung sowie der Multimodalität.

#### 4.4.3. Praxisbeispiele für Schwerguttrassen und Schwergutshuttleverkehre

Im Ausland gibt es zahlreiche Beispiele von Shuttleverkehren, z.B. wird in Österreich eine regelmäßige Verbindung für GST von den Häfen Passau (DE) und Ennshafen (A) nach Vidin (BG) und Ruse (BG) als RoRo-Shuttleverkehr angeboten, aber auch alle weiteren RoRo-geeigneten Häfen entlang der Donau können angefahren werden.

Auch in Deutschland sind einige wenige GST RoRo-Shuttleverkehre bekannt. Der Betreiber des Westhafens Berlin und ein Industrieunternehmen haben bereits vor fast 10 Jahren ein Transportkonzept mit der RoRo-Verladung entwickelt, für das sie 2012 mit dem Berliner Logistikkpreis ausgezeichnet worden sind. Mit dem GST Shuttle wurden die, von dem Industrieunternehmen hergestellten, Gasturbinen mit einem Gewicht von 440 t über eine RoRo-Rampe verschifft und zum Westhafen Berlin transportiert und verladen. So konnten die Turbinen mit einem Binnenschiff zum Seehafen Hamburg gebracht werden.

Auch auf der Binnenelbe verkehren regelmäßige GST Shuttleverkehre zwischen den Sächsischen Binnenhäfen Oberelbe und dem Seehafen Hamburg.

Ein anderes Modell für künftige Verlagerungen von der Straße auf die Wasserstraße ist vor kurzem mit einer Vereinbarung zwischen den beiden Hafenunternehmen HHLA in Hamburg und Brunsbüttel Ports zusammen mit einer Spedition gelungen. Vorrangig werden Containertransporte im Fokus stehen, aber auch Projekt- und Schwergutladungen sind geeignet, auch als Beiladung. Das Hafenunternehmen betreibt selbst einen täglichen Shuttle mit zwei eigenen Schiffen. Die drei Kooperationspartner starten jetzt die Vermarktung und wollen die verladende Wirtschaft von den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene überzeugen.

# 5. Zielvorstellung (Soll-Zustand)

Folgende Zielvorstellungen wurden von der Arbeitsgruppe erarbeitet:

- Die für den GST zugrunde liegenden Rechtsvorschriften, wie die VwV StVO sind den Akteuren – vom Verloader bis zu den Genehmigungsbehörden – bekannt und werden auch eingehalten. Eine neu einzurichtende Beratungs- und Prüfstelle berät Verloader über Transportalternativen und entlastet die EGBn von der Prüfung der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße. Die EGBn konzentrieren sich mit ihren Fachkenntnissen auf den Vor- und Nachlauf auf der Straße und die reinen Straßentransporte.
- Das Kriterium der Zumutbarkeit ist nicht messbar und wird bei GST ersatzlos abgeschafft.
- Mit dem digitalen Verkehrsnetz der Wasserstraßen und den Daten der GST-fähigen Umschlagstellen wie Hafendaten sowie einem multimodalen GST-fähigen Routenplaner für Straße, Schiene und Wasserstraße kann eine Vorprüfung der Machbarkeit des Transports auf alternativen Verkehrsträgern erfolgen. GST-Anträge für den Vor- und Nachlauf im gebrochenen Verkehr werden von den EGBn vorrangig bearbeitet.
- Die vom Bund geförderten KV-Anlagen werden für den GST geöffnet. Der Bund fördert den Bau von stationären Umschlagstellen für GST, RoRo-Rampen, Schwergutplatten und Lagerflächen in Häfen, Umbauten bzw. Neubauten von GST Spezialschiffen, GST Shuttleverkehren auf den Wasserstraßen, Neu- und Ausbau von Spezialwaggons und den Aufbau eines digitalen Marktplatzes speziell für GST.
- Ein digitaler Marktplatz für GST macht den Wasserstraßentransport transparent und ermöglicht die volle Integration der Häfen und ihrer Leistungen in die Planung einer intermodalen Transportkette, nennt Anlagen und Dienstleistungen zum Umschlag an der Wasserstraße und informiert über Transportangebote der Binnenschifffahrt (freie Kapazitäten, Beiladungsangebote, Linienverkehre).
- Für regelmäßige oder sich wiederholende Transporte von und zu Produktionsstätten sind in Zusammenarbeit mit den Ländern geeignete Verbindungen zur jeweils nächstgelegenen GST-Umschlagstelle an Wasserstraße und Schiene festgelegt und transparent ausgewiesen. Diese Mikrokorridore müssen gut erkennbar öffentlich einsehbar und auch streckentechnisch abrufbar sein.
- Weitere GST geeignete Umschlagsanlagen an den Wasserstraßen werden ausgewiesen. RoRo-Verkehre für GST gewinnen an Bedeutung.
- Die öffentliche Verwaltung gibt bei Ausschreibungen von öffentlichen Bau- und Dienstleistungsverträgen die Transporte auf den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene vor und verzichtet auf Gebühren für Schwergut an WSV Umschlagsanlagen.
- Industrie und Logistik nehmen die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene durch eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit auf den Internetseiten von BMVI und SPC und durch gezielte Beratung durch die Beratungs- und Prüfstelle als attraktive Transportalternativen wahr.

# 6. Handlungsempfehlungen

## 6.1. Optimierung des Genehmigungsverfahrens

Die Prüfung der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene sollte zukünftig nicht mehr von den EGBn durchgeführt werden, sondern von einer neu einzurichtenden Beratungs- und Prüfstelle. Die Prüfung der EGB bezieht sich dann nur noch auf kurze Strecken des Vor- und Nachlauf des Straßentransports. Bereits im Jahr 2016 haben einige Länder wie z.B. Hessen die EGBn darauf hingewiesen, einen strengeren Maßstab bei den GST-Genehmigungen, die sich für eine Beförderung auf Schiene und Wasserstraße eignen, anzulegen und diese Transporte intensiver zu prüfen bzw. mit den Beteiligten zu erörtern. Die Praxis zeigt, dass diese Hinweise keinen Erfolg erzielt haben.

### 6.1.1. Vorschlag für die Zumutbarkeitsprüfung

Eine Verlagerung auf Schiene und Wasserstraße ist in Deutschland bislang auch an der Zumutbarkeitsprüfung gescheitert. In den Ländern Großbritannien und Österreich gibt es eindeutige Regelungen zur Zumutbarkeitsprüfung und Verlagerungsstrategien (siehe Anlage 3):

In **Österreich** besteht folgende eindeutige Regelung, wann der gebrochene Transport unzumutbar ist und ein Transport auf Schiene und Wasserstraße zwingend vorgeschrieben ist:

„wenn der auf der Straße zurückgelegte Transportweg durch die Nutzung von Bahn/Schiff **nicht um mehr als 50 % verringert werden kann.**“

In **England** ist von der britischen Verwaltung eine zentrale Schwergutstelle eingerichtet worden, die sowohl eine beratende Funktion für Unternehmen als auch eine prüfende Funktion für konkrete Anträge von GST beinhaltet.

Im 1. Schritt werden für die Festlegung der Zumutbarkeit die Kosten des Binnenschiffahrtstransportes mit dem Wert der transportierten Ladung verglichen:

Ein Straßentransport wird erlaubt, wenn:

$$\left( \begin{array}{c} \text{Binnenschifftransportkosten +} \\ \text{Vor- und Nachlaufkosten Straße inkl. Staukosten} \end{array} \right) - \left( \begin{array}{c} \text{Straßentransportkosten +} \\ \text{Staukosten} \end{array} \right) > 20\% \text{ des Ladungswertes}$$

Im 2. Schritt werden die Kosten von Wassertransport und Straßentransport verglichen:

Liegen die zusätzlichen Kosten für einen Binnenschifftransport bei weniger als 20% des Warenwertes wird ein zusätzlicher Schwellenwert errechnet.

Ein Straßentransport wird erlaubt, wenn:

$$\left( \begin{array}{c} \text{Binnenschifftransportkosten +} \\ \text{Vor- und Nachlaufkosten Straße inkl. Staukosten} \end{array} \right) > \left( \begin{array}{c} \text{Staukosten +} \\ 2 \times \text{Straßentransportkosten} \end{array} \right)$$

Für **Deutschland** schlägt die Arbeitsgruppe folgende Alternativen zum Thema Zumutbarkeit vor:

### Alternative A: Streichung der Zumutbarkeitsklausel

Aufgrund der o.g. Schwierigkeiten (siehe Kapitel 4.1 und 4.2) zur Definition der Zumutbarkeit bzw. Festlegung der zugrunde zu legenden Bemessungsgrößen und des vorhandenen politischen Willens zur Verlagerung von der Straße auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene wird es als nicht zielführend angesehen, dazu jahrelange Forschungsarbeit zu generieren.

Die erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten für GST auf der Straße und die Investitionen der Bundesregierung im Bereich des Klimaschutzes in vielen anderen Bereichen der Gesellschaft müssen sich auch im Bereich des GST widerspiegeln. Unternehmen, die GST in Auftrag geben, sollten nicht weiterhin auf Kosten der Allgemeinheit agieren können. Die Transportkosten bei dem Transport über Wasserstraße und Schiene stellen bei den zumeist sehr hochwertigen Erzeugnissen im GST-Bereich keine Einschränkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie dar. Die Machbarkeit des GST auf Wasserstraße und Schiene muss gegeben sein.

Insofern schlägt die AG die Streichung der Zumutbarkeitsklausel und folgende Anpassung der RGST 2013 und der VV-StVO vor:

1. Eine Erlaubnis darf nur erteilt werden, wenn

RN85

a) der Verkehr nicht - wenigstens zum größten Teil der Strecke - auf der Schiene oder auf dem Wasser möglich ist.

RN93

5. Haben Absender und Empfänger Gleisanschlüsse, ist die Erteilung einer Erlaubnis nur zulässig, wenn nachgewiesen ist, dass eine Schienenbeförderung nicht möglich ist.

RN116

a)

Wenn es sich um einen Verkehr über einen Fahrtweg von mehr als 250 km handelt, nach Nummer V.4 ein Anhörverfahren vorgeschrieben ist und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) nicht überschritten wird, **hat die Prüfstelle für die Schienenbeförderung die Machbarkeit und Eignung des Transports über den Verkehrsträger Schiene zu prüfen und das Ergebnis der zuständigen Erlaubnisbehörde mitzuteilen. Bei Machbarkeit des Transportes auf dem Verkehrsträger Schiene ist der Antrag auf Ausnahmegenehmigung gem. 29.III StVO abzulehnen.**

RN117

b)

Wenn es sich um einen Verkehr über einen Fahrtweg von mehr als 250 km handelt und eine Gesamtbreite von 4,20 m oder eine Gesamthöhe von 4,80 m (jeweils von Fahrzeug und Ladung) oder eine Gesamtmasse von 72 t überschritten wird, **hat die Prüfstelle für die Beförderung auf der Wasserstraße die Machbarkeit und Eignung des Transports über den Verkehrsträger Wasserstraße zu prüfen und das Ergebnis der zuständigen Erlaubnisbehörde mitzuteilen. Bei Machbarkeit des Transportes auf dem Verkehrsträger Wasserstraße ist der Antrag auf Ausnahmegenehmigung gem. 29.III StVO abzulehnen.“**

Die Prüfung durch die vorgeschaltete Prüfstelle bezieht sich nur noch auf die Machbarkeit der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene. Die EGB übernimmt das Ergebnis dieser Machbarkeitsprüfung. Als Ergebnis ist sowohl die Machbarkeit der Wasserstraße als auch die der Schiene möglich. Der Antragsteller hat nur im Falle eines Widerspruchs einen Nachweis zu erbringen, dass eine Beförderung auf der Wasserstraße und Schiene oder eine gebrochene Beförderung nicht machbar ist. Dieser Nachweis muss gegenüber der Prüfstelle geführt werden. Das Ergebnis muss wiederum an die zuständige Genehmigungsbehörde gemeldet werden.

## Zukünftiges Verfahren:

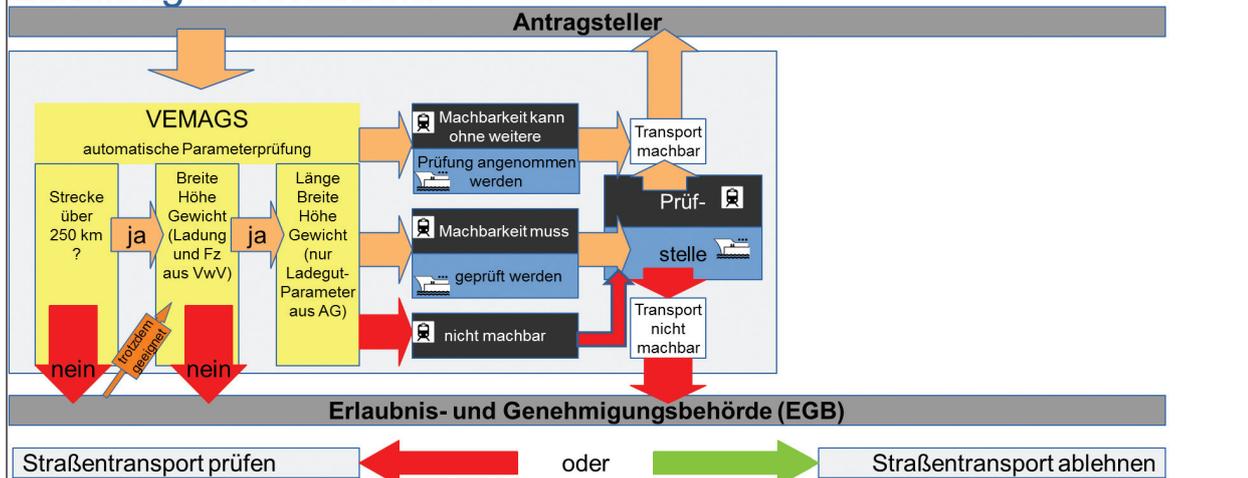


Abbildung 2: Zukünftiges Verfahren der Alternative A (Vorzugsvariante)

### Alternative B: Beibehaltung der Zumutbarkeitsklausel

Der unbestimmte Rechtsbegriff „Zumutbarkeit“ müsste zunächst definiert, und Bemessungsgrößen müssten festgelegt werden.

Für den GST müssten alle Kosten berücksichtigt werden, dazu zählen auch die der Volkswirtschaft entstehenden Beseitigungskosten der Schäden durch übermäßige Abnutzung der Infrastruktur (z.B. in Abhängigkeit der Strecke (km) und der überhöhten Achslasten (delta Achslast)). Das Argument „mit Maut ist alles abgedeckt“ kann nicht gelten. Es handelt sich um Sondertransporte, die die Ausnahme sein sollten und die Straßen besonders belasten. Es sollte auch die Erhebung von (Sondernutzungs-) Gebühren in Betracht gezogen werden.

Wenn jedoch keine Gebühren erhoben werden können, dann muss mindestens ein Faktor festgelegt werden, um wieviel die Volkswirtschaft mehr durch diesen Transport belastet wird, als mit einem normalen LKW. Dieser Faktor kann als Berechnungsgrundlage für die EGB dienen, mit denen die Gesamtkosten des Straßentransportes multipliziert (oder die alternativen Kosten anderer Verkehrsträger dividiert) werden, um der Zumutbarkeit eine feste Größe bei der Gegenüberstellung der jeweiligen Gesamtkosten zu geben. Dadurch wird die unterschiedliche Beurteilung im Rahmen der Ermessensausübung deutlich reduziert, wenn

nicht gar eliminiert. Wenn der Transport dann noch auf der Wasserstraße oder Schiene Mehrkosten verursacht, und diese dann unzumutbar sind (z.B. eine feste Prozentzahl), dann soll ein Transport auf der Straße möglich sein. Dieser Ansatz bezieht sich auf den Ansatz aus Großbritannien.

Auch muss ein Vergleich der Umweltbelastungen insbesondere der CO<sub>2</sub> Bilanzen durchgeführt werden und in den Kosten Berücksichtigung finden. Mit EcoTransIT gibt es bereits eine Anwendung zur vergleichenden Berechnung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes.

Eine Auswertung der Kosten von einigen Transporten mit dem Transportmittel Straße, Schiene und Wasserstraße hat gezeigt, dass ein einfacher Algorithmus zur Festlegung der Zumutbarkeit nicht möglich ist. Auch eine Vergleichbarkeit ist einfach nicht realisierbar. Hierfür wären wissenschaftliche Studien erforderlich, die voraussichtlich mehrere Jahre dauern würden (s. Tabelle unter Punkt 4.2).

Bleibe die Zumutbarkeitsklausel bestehen, würde die Prüfstelle nach der Bestätigung der Machbarkeit auf Schiene und Wasserstraße den Antragsteller bitten, alle anfallenden Kosten für die Zumutbarkeitsprüfung darzustellen. Dazu zählt aber auch, dass für den reinen Straßentransport eine fiktive Strecke von der EGB zu ermitteln wäre, damit alle Straßentransportkosten auch berücksichtigt werden können.

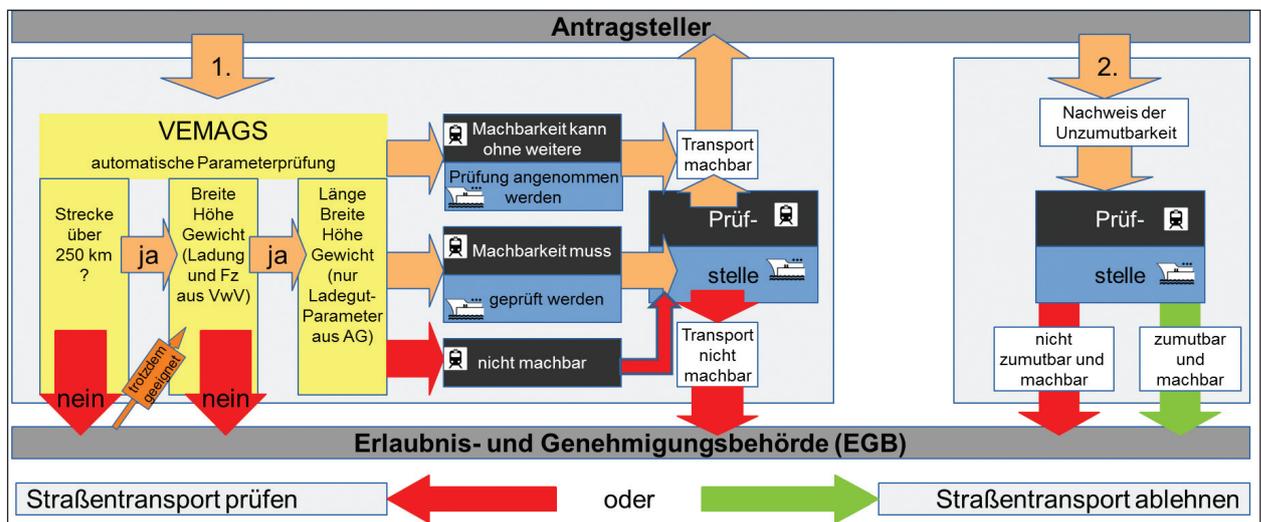


Abbildung 3: Verfahren der Alternative B

Denkbar wären definierte Ausnahmeregelungen für die Erlaubnis des Straßenverkehrs. Um solche zu definieren, wären zunächst in einem Piloten Erfahrungen zu sammeln. Möglich wäre dann evtl. folgendes:

- Dringliche Transporte, zeitliche Ausnahmen (nicht planbare Transporte) =zeitliche Zumutbarkeit
- Eventuelle unverhältnismäßige Mehrkosten im Vergleich zum Warenwert (vermeidbar durch höhere Stückzahl beim Transport) =wirtschaftliche Zumutbarkeit in Vergleich zu den Angeboten des VT
- Wasserstraße und Schiene sind möglich, aber unverhältnismäßige Transportlänge im Vor- und Nachlauf auf Straße im Vergleich zum Straßen-transport (diese Prüfung muss die Prüf-stelle immer durchführen)

**Aus Sicht der AG führt nur die Alternative A mit der Streichung der Zumutbarkeitsklausel zu einer wirklichen verkehrspolitischen Wende und zu einer Verlagerung von GST auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene.**

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Streichung der Zumutbarkeitsklausel und Anpassung der RGST 2013 und der VV-StVO
- Festlegung der Parameter und Automatisierte Parameterprüfung in VEMAGS

#### 6.1.2. Vorschlag zur Entlastung der EGB durch Einrichtung einer Beratungs- und Prüf-stelle Schiene und Wasserstraße (kurzfristige Maßnahme)

Die vorgeschriebene Prüfung der alternativen Verkehrswege (gem. RN 116, 117 und 118 der VwV zu § 29 III StVO) fand zu Beginn der 1990er Jahre noch bei den zuständigen Prüfstellen für Schiene und Wasserstraße statt. Im Vergleich zu heute mit rd. 400.000 Anträgen pro Jahr war der Anteil des GST auf der Straße noch gering und dementsprechend auch die Anzahl von Anträgen. Eine belastbare Statistik liegt nicht vor. Damals wurden sog. „Negativbescheinigungen“ ausgestellt, wenn der Transport auf den alternativen Verkehrswegen nicht fahrbar oder eine Verlagerung nicht zumutbar war. Der unbestimmte Rechtsbegriff der Zumutbarkeit war allerdings nicht näher in den Verwaltungsbestimmungen geregelt. Die fehlende Regelung und die weitreichenden wirtschaftlichen Konsequenzen für die Transportunternehmen haben dazu geführt, dass die

wenigen Anträge auf Erteilung einer Negativbescheinigung in der Regel positiv verbeschieden wurden. Die Wasserwege wurden dabei von den zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und der Schienenweg von den zuständigen Güterabfertigungsstellen geprüft.

Die Prüfstellen für den Schienenverkehr wurden mit der Privatisierung der Bahn geschlossen. Die Zuständigkeit für die Prüfung der Wasserstraßen ging zuletzt von den jeweiligen Wasser- und Schifffahrtsdirektionen zentral auf die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt über. Dort gehen jedoch in den letzten Jahren nur noch Prüfaufträge im niedrigen einstelligen Bereich ein.

Somit wird damals wie heute eine solche ordnungsbehördliche Prüfung und damit (Rück-) Verlagerung auf alternative Verkehrsträger quasi nicht durchgeführt.

Laut VwV § 29 Absatz 3, RN 85 sollte ein Transport aber primär auf dem Schienen- oder Wasserweg durchgeführt werden. Ein Transport von GST auf der Straße dürfte dazu lediglich die zweite Wahl sein.

Um dieser Negativentwicklung entgegenzuwirken aber zeitgleich einer Überlastung der EGBn vorzubeugen, ist es notwendig, die bereits angeführte Beratungs- und Prüfstelle für die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene (wieder) einzurichten und diese dem herkömmlichen Prüfverfahren vorzuschalten (vorgeschaltete Behörde). Sinnvoll erscheint in diesem Zusammenhang **eine zuständige zentrale Stelle** für ganz Deutschland für Wasserstraße und Schiene. Die Beratungs- und Prüfstelle verfügt über die komplexen Kenntnisse der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene. In ihrer Funktion als Prüfstelle erfolgt zügig die Machbarkeitsprüfung. Als Beratungsstelle unterstützt sie Verloader aktiv in der Planung und Vorbereitung eines gebrochenen Transportes. Eine zeitliche Verzögerung des Genehmigungsverfahrens durch die Beratungs- und Prüfstelle wird nicht gesehen, im Gegenteil komplexe Anhörungsverfahren mit allen Beteiligten werden eingespart. Die Alternative anstelle der Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle, alle EGBn in den Bereichen Wasserstraße und Schiene zu schulen, scheitert bereits am immensen organisatorischen und dauerhaften Aufwand.

Für eine zügige Bearbeitung in der Beratungs- und Prüfstelle, bedarf es eines elektronischen, automatisierten Vorprüfverfahrens, das in VEMAGS abzubilden ist. Nachfolgender Vorschlag für dieses Vorprüfverfahren wurde in der AG entwickelt (siehe Abb. 4).

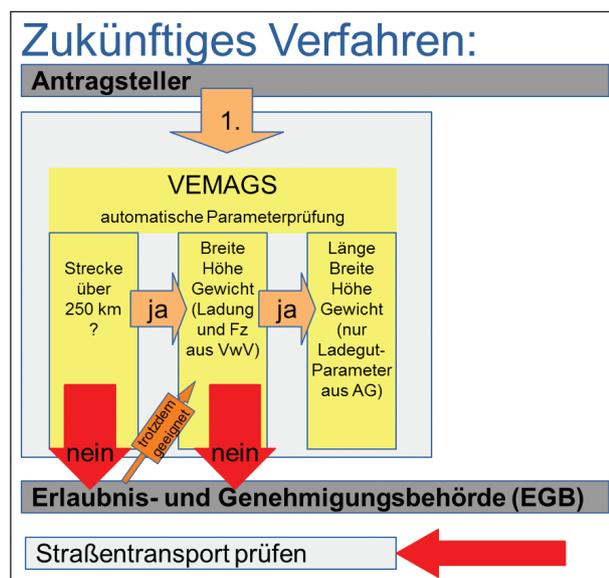


Abbildung 4: Automatisierte Parameterprüfung in VEMAGS

Mit der automatisierten Parameterprüfung werden die Anträge gefiltert:

Solche, die nicht den Parametern aus der VwV entsprechen oder mit Sicherheit nicht auf den alternativen Verkehrsträgern transportiert werden können, werden vom System direkt und ohne nennenswerten Zeitverzug an die Genehmigungsbehörden zur Straßenprüfung weitergeleitet. Die verbliebenen Anträge werden der o.g. Beratungs- und Prüfstelle zur weiteren Bearbeitung zugeleitet. Anträge, die ohne Zweifel auf der Wasserstraße und der Schiene durchgeführt werden können, werden ohne Zeitverzug an die EGB weitergeleitet

Durch die Einrichtung der Beratungs- und Prüfstelle und des Vorprüfverfahrens wird den Genehmigungsbehörden die Prüfprozedur aus den Randnummern 116 – 118 der VwV zur Verlagerung der GST zum größten Teil abgenommen. Die Beratungs- und Prüfstelle übernimmt die Aufgaben, die schon vorher Bundesbehörden oblagen.

Von den EGBn wird der Antrag auf Ausnahmegenehmigung für die Straße nach einer positiven Prüfung der Machbarkeit durch die Beratungs- und Prüfstelle, mit Verweis auf den/die alternativen Verkehrsträger, abgelehnt. Das wird dazu führen, dass ein erheblich größerer Teil der GST durch die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene abgewickelt wird. Dies wiederum wird zur Folge haben, dass deutlich weniger Anträge in Form von Anhörungen bei den Genehmigungsbehörden eingehen bzw. diese Anträge sich auf den Vor- und Nachlauf zu und von Häfen bzw. Umschlagstellen an Wasserstraße und Schiene reduzieren und die Genehmigungsbehörden dadurch deutlich entlastet werden. Durch die geringere Zahl an zu bearbeitenden Anträgen/Anhörungen kann eine Beschleunigung des gesamten Genehmigungsverfahrens für die Straße prognostiziert werden.

Es ist davon auszugehen, dass das Gros der Anträge bereits durch das elektronische Vorprüfverfahren beurteilt und entsprechend weitergeleitet wird. Hier gibt es keinen zeitlichen Verzug durch die Vorprüfung. Lediglich bei Anträgen, welche durch die Mitarbeiter der Beratungs- und Prüfstelle selbst begutachtet werden müssen, ist von einem geringen zeitlichen Verzug auszugehen. Dieser wird durch ein optimiertes Verfahren, welches ausschließlich von Spezialisten durchgeführt wird, möglichst geringgehalten.

Sollte die Vorprüfung ergeben, dass der beantragte Transport tatsächlich auf der Straße durchgeführt werden muss, wird dieser unverzüglich an die zuständige Genehmigungsbehörde weitergeleitet, um dort das reguläre Prüfverfahren für die Straße zu durchlaufen. Ein zeitlicher Profit entsteht nun auch für alle Transportanträge, die an die Genehmigungsbehörden weitergeleitet wurden. Dieser resultiert aus der geringeren Menge der zu bearbeitenden Transportanträge, da eine nicht unbedeutende Anzahl auf die alternativen Verkehrsträger verlagert werden wird. Diese müssen daraufhin bei den Genehmigungsbehörden und damit auch bei den Anzuhörenden Stellen nicht mehr bearbeitet werden.

Grundsätzlich kann jeder GST mit der vorhandenen Schiffsflotte auf der Wasserstraße durchgeführt werden. Einer gesonderten Prüfung, ob der Transport auf der Wasserstraße durchführbar ist, bedürfte es allenfalls in Ausnahmefällen. Auch der Verkehrsträger Schiene kennt kaum

Einschränkungen, die durch das Gewicht des Ladegutes verursacht werden. Die Transportvoraussetzungen, die durch das Lichtraumprofil bestimmt werden, sind allerdings zu prüfen. Neben der Machbarkeitsprüfung und der Verladung auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene hat die Prüfstelle die Aufgabe, den Straßentransport des Vor- und Nachlaufs zu plausibilisieren auch im Vergleich zum reinen Straßentransport. Der Vor- und Nachlauf muss verhältnismäßig und darf nicht länger als die Hälfte des ungebrochenen Straßentransportweges über Schiene oder Wasserstraße sein.

Zur Einrichtung der beschriebenen Beratungs- und Prüfstelle wird vorab ein Pilotvorhaben zunächst mit einer EGB durchgeführt, um das Verfahren und die Abläufe zu testen und ggf. zu optimieren. Der Pilot wird dann stufenweise auf ein Bundesland ausgedehnt. Weiter sollen dadurch Grundlagen für die Personalbedarfsermittlungen und Dienstpostenbeschreibungen der Beratungs- und Prüfstelle geschaffen werden.

#### **Empfehlung der AG Schwerlast:**

- Pilotvorhaben zunächst mit einer EGB (stufenweise ausgedehnt auf ein Bundesland) zur Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle
- Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle Schiene und Wasserstraße in einer geeigneten Bundesverwaltung zur Entlastung der EGBn der Länder
- Automatisierte Vorprüfung in VEMAGS
- Der Verwaltungsaufwand der Beratungs- und Prüfstelle wird den Antragstellern nicht in Rechnung gestellt

#### **6.1.3. Vorschlag für die Integration der Wasserstraßen- und Hafendaten in VEMAGS (kurzfristige Maßnahme)**

Bisher wird die Binnenschifffahrt im VEMAGS-System nicht berücksichtigt. Damit diese Transportalternative von den EGBn besser wahrgenommen wird, wurde das digitale routingfähige Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen für eine Integration in VEMAGS zur Verfügung gestellt.

Das bundeseinheitliche Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen (VerkNet-BWaStr)<sup>7</sup> ist ein verkehrsgeographischer topologisch verknüpfter Vektordatensatz aller Bundeswasserstraßen (BWaStr). Dieser Geobasisdatensatz repräsentiert WSV-interne Festlegungen und dient zur durchgängigen stationsbezogenen Georeferenzierung aller WSV-Daten mit direktem und indirektem Raumbezug. Darüber hinaus enthält der Datensatz vielfältige stationsbezogene Fachinformationen wie z.B. Abkürzungen, Identnummern und Wasserstraßenklassen der Bundeswasserstraßen.

Das Verkehrsnetz BWaStr enthält u.a. die folgenden Informationen:

- Wo verlaufen die Bundeswasserstraßen?
- Wie sind die Strecken stationiert?
- Wie hängen die einzelnen Strecken zusammen?
- Wie sind Fachinformationen Streckenabschnitten zugeordnet?

Diese Informationen werden über einen Datensatz im Shape-Format oder als Geodatabase als sogenannte dynamisch segmentierte Polylinien zur Verfügung gestellt. Mittels linearer Referenzierung können tabellarisch vorliegende Sachdaten auf Grundlage dieses Datensatzes in einem GIS visualisiert und genutzt werden.

Weitere Sachdaten können ergänzt werden, z.B. Maximale Schiffgrößen und/oder daraus abgeleitet der verfügbare Laderaum (siehe Anlage 4).

Derzeit ist in ELWIS.de eine Hafensliste hinterlegt, die etwa 165 Häfen ohne weitere Spezifizierung umfasst. Eine darauf aufbauende Routinganwendung für die Wasserstraße steht bereits zur Verfügung: <https://www.elwis.de/DE/Karte/#backgroundLayerList>.

Damit ist eine erste Vorprüfung möglicher Transportstrecken auf der Wasserstraße bereits möglich.

<sup>7</sup> [https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/service/karten/03\\_VerkNet-BWaStr/VerkNet-BWaStr\\_node.html](https://www.gdws.wsv.bund.de/DE/service/karten/03_VerkNet-BWaStr/VerkNet-BWaStr_node.html)

Die erforderlichen Informationen für einen GST-Umschlag im Hafen sind von der AG identifiziert, mit Vertretern aus der Hafenwirtschaft (BÖB) abgestimmt und in dem Datenblatt in Anlage 5 zusammengestellt.

Informationen der bereits heute genutzten temporären Umschlagstellen – auch für GST – können aus ELWIS<sup>8</sup> entnommen werden. Die Angaben zu den Ersatzübergangsstellen (sogenannte „Nato-Rampen“) liegen auch tabellarisch vor (siehe Anlage 6).

Kurzfristig zu veranlassen:

- Erheben der Übergabepunkte Häfen.

#### Empfehlung der AG Schwerlast (1. Schritt):

- Erheben der Übergabepunkte Häfen

#### 6.1.4. Multimodaler Routenplaner für Straße, Schiene und Wasserstraße (GST fähiger Routenplaner) (mittelfristige Maßnahme)

Mit dem Modul „INS-GST“ (Integrationsnetzwerk Straße für Großraum- und Schwertransporte) stellt VEMAGS ein bundeseinheitliches, lückenloses, routingfähiges Straßennetz derzeit im Prototyp bereit. Dieses basiert auf den „HERE Straßennetzdaten BRD“, die nach einem Knoten-Kanten-Modell aufbereitet sind und regelmäßig aktualisiert werden.

Die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsnetzen (Wasserstraßen-, Straßen-, Schienennetz) als Grundlage für einen trimodalen Routenplaner für Straße, Wasserstraße und Schiene dürfte zukünftig kein grundsätzliches Problem darstellen.

In Deutschland liegen u.a. folgende Daten zu Verkehrsnetzen vor:

<sup>8</sup> <https://www.elwis.de/DE/Service/Daten-und-Fakten/Temporaere-Umschlagstellen/Temporaere-Umschlagstellen-node.html>

Daten	Routingfähig? (ja/nein)	Bereitstellung durch	Nutzung (eingeschränkt/open data)
Digitales Verkehrsnetz der Bundeswasserstraßen	ja	GDWS	Open data
Streckennetz der DB Netz AG (Trafonetz)	nein	BKG	eingeschränkt für EIU + EVU sowie Übertragungsnetzbetreiber
Digitales, GST-fähiges Straßennetz	nein	VEMAGS	eingeschränkt
LKW-fähiges Straßennetz	Umsetzung noch nicht abgeschlossen	VEMAGS	eingeschränkt

Tabelle 3: Daten zu den Verkehrsnetzen

Angesichts der vielfältigen Datenquellen im Bereich des multimodalen Güterverkehrs und seiner Umschlageneinrichtungen (Bund/Länder/Kommunen/Private) wird empfohlen, ein umfassendes Konzept für die Erfassung, Bereitstellung und Aktualisierung INSPIRE-konformer, routingfähiger Daten, eines Datenmodells der Verkehrsnetze aller Verkehrsträger und ihrer jeweiligen Übergabepunkte zu entwickeln. Dieses soll auch die Anforderungen an Open Data und den nationalen Zugangspunkt (z.B. i.S. der Richtlinie 2010/40/EU (IVS-Richtlinie)) berücksichtigen, und konkrete Umsetzungs-Maßnahmen empfehlen, so dass zukünftig amtliche Daten eines multimodalen Verkehrswegenetzes über einen nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden können. Daten und Datenmodell bieten eine Grundlage für die Entwicklung von Routingdiensten sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr.

Informationen über Behinderungen im Straßenverkehr bzw. Sperrungen von Straßen liefert der Mobilitätsdatenmarktplatz der Straße<sup>9</sup> (MDM). Nachrichten für die Binnenschifffahrt stehen auf [www.ELWIS.de](http://www.ELWIS.de) bereit und informieren über die aktuelle Lage und besondere Vorkommnisse auf der Wasserstraße.

#### Empfehlung der AG Schwerlast (2. Schritt):

- Erstellen eines Konzeptes für die Bereitstellung amtlicher digitaler Verkehrsnetzdaten aller Verkehrsträger (Wasserstraße, Schiene, Straße) einschließlich der Erfassung und Pflege aller Übergabepunkte (Häfen, Güterbahnhöfe, Terminals, ...).
- Bereitstellung einer web-Applikation „multimodaler Routenplaner“ in 3 Stufen:
  1. Stufe: Straße – Wasserstraße (bundesweit)
  2. Stufe: trimodal (bundesweit einschl. Schiene)
  3. Stufe: trimodaler Routenplaner der EU

Im Datenmodell von TENtec der EU sind bereits Verknüpfungstabellen für intermodale Routinganwendungen enthalten. Mittelfristig könnten diese für eine EU-weite, GST-fähige Routinganwendung genutzt werden.

<sup>9</sup> <https://service.mdm-portal.de/mdm-portal-application/>

### 6.1.5. Automatisierte Prüfung der möglichen Transportwege in VEMAGS

Der multimodale Routenplaner ist die Basis für ein neues Verfahrensmodul in VEMAGS zur automatisierten Prüfung der möglichen Transportwege. Mit Hilfe des Routenplaners und in Kenntnis der Möglichkeiten zum Umschlag an den Übergabepunkten kann für einen konkreten Antrag automatisiert geprüft werden,

1. welche Transportwege von A (Ort des Abtransportes) nach B (Zielort) verkehrsträgerübergreifend möglich sind und
2. welche Route die klimafreundlichste ist.

Diese automatisierte Prüfung mithilfe eines multimodalen Routenplaners muss dem Genehmigungsverfahren vorgeschaltet werden und der Beratung- und Prüfstelle Schiene und Wasserstraße zur Verfügung gestellt werden, die dann im Detail die Machbarkeit prüft. Ergänzend könnten Grenzwerte festgelegt werden, die dem Antragsteller einen Entscheidungsspielraum einräumen. Ist die Gesamtdistanz kleiner als 250 km, kann der Antragsteller frei entscheiden, ob er eine alternative Strecke unter Einbeziehung der Wasserstraße oder Schiene nutzt (nach der VwV auch heute schon möglich). Ab einer Entfernung größer 250 km kann die Genehmigung für den Straßentransport grundsätzlich nur für den Vor- und Nachlauf zum Hafen/ Umschlag auf die Wasserstraße oder Gleisanschluss ausgestellt werden, falls der Transport mit einem oder beiden Verkehrsträgern bei einer vorab geprüften Machbarkeit möglich ist. Vor- plus Nachlaufstrecke dürfen allerdings nicht größer sein als 50% der Strecke des ungebrochenen Straßentransports (vgl. RGST 2013, RN85). Diese Prüfung der „Geeignetheit“ ist Bestandteil der Arbeit der Beratungs- und Prüfstelle.

#### Empfehlung der AG Schwerlast (3. Schritt):

- Automatisierte Prüfung der möglichen Transportwege in VEMAGS auf Basis des multimodalen Routenplaners und der Informationen zum Umschlag an den Übergabepunkten

### 6.1.6. Vorrangige Bearbeitung von GST Anträgen im gebrochenen Verkehr im Genehmigungsverfahren (kurzfristige Maßnahme)

Transporte im Kombinierten Verkehr tragen bereits zur Verlagerung des LKW-Verkehrs von der Straße auf die Schiene bzw. Wasserstraße bei. Als Anreiz für eine zügigere Umstellung auf Transporte mit den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene sollten die GST-Anträge im gebrochenen Verkehr, d.h. Vor- und Nachlauf auf Straße kurzfristig vorrangig von den EGBn bearbeitet und in VEMAGS entsprechend dargestellt werden. Ggf. könnte auch eine geringere Bearbeitungsgebühr durch die EGB verlangt werden – da der Vor- und Nachlauf zur Straße normalerweise wesentlich kürzer ist – um einen zusätzlichen Anreiz zu bieten. Die Maßnahme kann auch umgesetzt werden, wenn andere Ansätze nicht weiterverfolgt werden sollten.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- GST Anträge im gebrochenen Verkehr sind im Genehmigungsverfahren prioritär zu bearbeiten
- Geringere Bearbeitungsgebühr der EGB für den Vor- und Nachlauf beim gebrochenen Verkehr

### 6.1.7. Anmelden vor Transportbeginn und Abmelden nach Beendigung in VEMAGS (mittelfristige Maßnahme)

Aktuell können aus VEMAGS keine statistischen Auswertungen zu tatsächlich durchgeführten Transporten auf der Straße erfolgen. Eine bundesweite einheitliche Anmeldung gibt es nicht, so dass keine Rückschlüsse auf mögliche Schädigungen der Straße durch GST gezogen werden können.

Die Angabe über die rund 400.000 Anträge pro Jahr in VEMAGS bezieht sich ausschließlich auf die gestellten Anträge, nicht auf die Anzahl der durchgeführten Fahrten. Belastbare Zahlen darüber liegen nicht vor. Auch müssen Dauererlaubnisse berücksichtigt werden, aus denen aktuell auch keine Anzahl der durchgeführten Fahrten ableitbar ist.

*Beispiel: Ein Unternehmen beantragt für eine bestimmte Strecke, dass 30 Fahrten mit Schwergut durchgeführt werden dürfen. Da keine An- und Abmeldung der einzelnen Fahrten erfolgt, ist auch nicht bekannt, ob zu diesem Antrag nach Erhalt der Genehmigung nur eine, 2, mehr oder keine Fahrt stattfindet.*

Zudem ist es möglich, den Antrag für eine Anzahl verschiedener, jedoch baugleicher Fahrzeuge/Fahrzeugkombinationen zu stellen. Dies gilt sowohl für Einzelerlaubnisse, als auch für Kurzzeit- und Dauererlaubnisse. Im Falle einer Kurzzeiterlaubnis handelt es sich im Grunde um eine zeitlich kürzer befristete Dauererlaubnis zum Befahren einer bestimmten Strecke mit den im Antrag genannten Fahrzeugen.

Bereits am 15.11.2016 hat der Bundesrechnungshof in seiner Ausgabe „2016 Bemerkungen Band I Nr. 42 – Fehlender Überblick über Schwertransporte auf Bundesfernstraßen – Zahl der gesperrten Brücken steigt.“ die fehlende Statistik in VEMAGS kritisiert. Im Detailbericht wird ein Zusammenhang zwischen Straßenschäden und Schwertransporten hergestellt und kritisiert, dass ein wichtiges Werkzeug zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur fehlt.

Für statistische Auswertungen zu GST sind folgende Informationen erforderlich:

- Angabe zum Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasserstraße)
- Abfahrts- und Zielort
- Länge der tatsächlich zurückgelegten Wegstrecke
- Wegstreckenbeschreibung (wenn möglich grafisch)

- Auslastung von Strecken (grafisch, in Anlehnung an die Wegstreckenbeschreibung)
- Anzahl der durchgeführten Fahrten (evtl. durch Trackingsensor am Gut)
- Angaben zum Ladegut, Bezeichnung, Gewicht, Länge, Breite, Höhe
- wie viele der Strecken endeten in einem Hafen
- wie viele der Strecken endeten in reiner Schienenumschlagstelle
- Angaben zum Fahrzeug bzw. gesamte Transporteinheit inkl. Ladegut: Gewicht, Breite, Höhe, Länge, Anzahl Achsen

Eine Statistik zu GST ist auch für die Definition und Erstellung neuer „Schwerlastkorridore bzw. Schwerlaststrecken“ in Verbindung der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße erforderlich. Auch für eine Überprüfung der in der VwV StVO seit den 90er Jahre festgelegten Parameter (250 km, Abmessungen Schiene und Wasserstraße) ist nur auf Basis von statistischen Auswertungen möglich. Eine Auswertung über alle beantragten Strecken in VEMAGS (über die Kartennutzung) gibt Informationen zur Identifizierung von Haupttrouten.

Eine Lösung der aufgezeigten Problematik ließe sich mit einer Verpflichtung zur An- bzw. Abmeldung der jeweiligen Transporte in VEMAGS schaffen. Dementsprechend müssten Transporte unmittelbar vor deren Start und sofort nach deren Ende gemeldet werden. Um die dann mögliche Statistik auch solide zu gestalten, müsste eine nicht vorgenommene oder fehlerhafte Anmeldung jedoch sanktionierbar sein. Deswegen wäre ein bereichsspezifischer Zugriff auf die jeweiligen Meldedaten des konkreten Transportes für die zuständigen Kontrollbehörden bei Verkehrskontrollen vonnöten. Zugriff auf die vorliegenden Daten in VEMAGS haben die Kontrollbehörden bereits.

### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Erstellung eines Konzepts für statistische Auswertungen in VEMAGS, z.B. mit der Funktion der Anmeldung vor Transportbeginn und Abmeldung nach Beendigung des Transports
- Änderung der Verwaltungsvorschrift zum § 29 Absatz 3 StVO, als auch der RGST2013 erforderlich

## 6.2. Finanzielle Anreize für die am GST Beteiligten für die Verlagerung auf die Wasserstraße und Schiene (z.B. für Antragsteller von GST, für Umschlagsbetreiber)

### 6.2.1. Förderung von stationären Umschlagstellen für GST, RoRo-Rampen, Schwergutplatten und Lagerflächen in Häfen

Vergleich der Kosten für die Anmietung eines mobilen Autokrans gegenüber den Kosten für die Nutzung eines stationären Schwergutkrans im Binnenhafen für ein Industrieunternehmen:

Von Industrieunternehmen, die multimodale Schwerguttransporte veranlassen wird häufig geäußert, dass die Anmietung von mobilen Schwergutkränen bzw. Autokränen für den Umschlag sehr teuer sei.

Zwei Beispiele für die Kosten der **Anmietung eines Autokrans** für Industrieunternehmen:

- Nach Angaben von Hafenunternehmen kostet die Anmietung eines Autokrans für den Umschlag eines Schwergutcoli von 100 Tonnen Gewicht inklusive An- und Abfahrt zur Umschlagsstelle **ca. 10.000 Euro pro Tag**
- Für den Umschlag eines Schwergutcoli von 300 Tonnen Gewicht werden zwei große Autokräne benötigt. Bei 8 Einsatzstunden liegen die Kosten inklusive An- und Abfahrt zur Umschlagstelle bei **ca. 50.000 Euro pro Tag**

Im Vergleich hierzu betragen die Kosten für die **Nutzung eines stationären Krans** im Binnenhafen Straubing: Direkter Umschlag von 50 Tonnen bis 62 Tonnen **550 Euro € zzgl. MwSt.**

### Kosten für den Kauf eines stationären Schwergutkrans für einen Binnenhafen

Eine Förderung zur Erneuerung oder zum Kauf von stationären Schwergutumschlagkränen in Binnenhäfen wäre nach Auskunft von Hafenvertretern wünschenswert, da diese häufig durch neue ersetzt werden müssten. Jedoch sind bei den Binnenhäfen häufig nicht ausreichend finanzielle Mittel vorhanden.

Zwei Beispiele für die Kosten beim Kauf von stationären Schwergutkränen für die Binnenhäfen:

- *Mobiler Hafenkran Typ 9300 mit max. 90t Traglast mit Drehhaken, elektrohydraulischem Greifer, eventuell Spreader – hier liegt ein Nettopreis bei ca. 2,2 – 2,6 Mio. €.*
- *Mobiler Hafenkran mit einer Tragfähigkeit von 120t – 130t am Haken, mit Greifer und eventuell Spreader – hier liegt der Nettopreis zwischen 3,2 und 3,6 Mio. €.*

### Neue Richtlinie zur Förderung stationärer Schwergutkräne in öffentlichen Binnenhäfen und ggf. privaten Binnenhäfen

Vor dem Inkrafttreten der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) wurden Schwergutkräne nach Auskunft von Hafenvertretern zum Teil von den Bundesländern gefördert. Dies ist seit Inkrafttreten der AGVO nicht mehr ohne Abklärung europarechtlicher Aspekte möglich. Die AGVO bestimmt auch für See- und Binnenhäfen, welche Infrastrukturinvestitionen die öffentliche Hand in welcher Höhe durchführen darf, ohne im Vorfeld die Genehmigung der EU-Kommission als staatliche Beihilfe einholen zu müssen. Suprastruktur darf lediglich nach der AGVO ausschließlich nach einem Notifizierungsverfahren bei der EU-Kommission aus Beihilfen finanziert werden. Suprastruktur bezeichnet – als Gegenbegriff zu Infrastruktur – Oberbauten wie z. B. jegliche Arten von Gebäuden (Lagerhallen, Büro- und Wohngebäude etc.) sowie alle Arten von technischem Gerät (Krane etc.) oberhalb der Kaikante.

Demzufolge ist eine Förderung von stationären Schwergutanlagen bzw. Schwergutkränen in Binnenhäfen europarechtlich schwierig umsetzbar jedoch notwendig.

Eine haushälterische Ausstattung einer neuen Richtlinie zur Förderung von stationären Schwergutumschlaganlagen, die Erarbeitung einer neuen Richtlinie und die Notifizierung der neuen Richtlinie zur Förderung von stationären Schwergutumschlaganlagen bei der EU-Kommission ist möglich, ist aber kurzfristig schwierig.

#### **Förderung von RoRo-Rampen in öffentlichen Binnenhäfen**

Eine Förderung zur Reaktivierung bzw. Modernisierung oder zum Bau von neuen RoRo-Rampen in Häfen ist ohne europarechtliche Einschränkungen möglich, da diese Investitionen nicht unter die AGVO fallen.

Nach Auskunft des BÖB sind prinzipiell genügend Rampen für RoRo-Verladung von Schwergut vorhanden, die jedoch wenig genutzt werden. Im Rahmen der Datenabfrage in den Häfen wird geklärt, ob die Rampen für größere Gewichte modernisiert werden müssen.

Nach Aussage des BÖB ist das Angebot und die Förderung von regelmäßigen Schwergutliniendiensten deutlich wichtiger als eine Förderung von RoRo-Rampen. Es sind genügend RoRo-Rampen vorhanden und auch zumeist nutzungsbereit. Vermutlich gibt es aber nicht genügend Fahrzeuge, die diese Rampen nutzen können. Es wäre näher zu beleuchten warum die vorhandenen RoRo-Rampen so wenig von der Industrie genutzt werden. Hier kommt ggf. die Idee von Schwergutleichtern ins Spiel, die im Pool betrieben werden könnten und von normalen Binnenschiffen gekoppelt befördert werden könnten (siehe 6.2.4).

#### **Förderung von Schwergutplatten und Lagerflächen für Schwergut in öffentlichen Binnenhäfen**

Schwerlastplatten bieten ein solides Kran-Fundament für den Umschlag besonders schwerer Lasten und vermeiden die Beschädigung von Kaianlagen in Häfen. In einem Teil der öffentlichen Binnenhäfen müssen die vorhandenen Schwerlastplatten modernisiert werden. In anderen Häfen sind keine Schwergutplatten oder Schwergutplatten nicht ausreichender Größe vorhanden. Eine Schwerlastplatte sollte nach Auskunft von Hafenbetreibern auf mindestens 200 t/m<sup>2</sup> Druck ausgeführt werden. Mindestmaße für die Schwerlastplatte wären eine Breite von 20 m und eine Länge von 60 m. Die Investitionskosten beginnen ab 1 Mio. €

je nach Untergrund. Hier wäre eine Förderung wünschenswert.

Als Beispiel für Nutzungsgebühren der Schwerlastplatte eines öffentlichen Binnenhafens für Industrieunternehmen werden 250 € pro Stunde genannt.

Schwergutlagerflächen und Schwerlastplatten können als reine Infrastrukturmaßnahmen in Binnenhäfen für den Schwergutumschlag ohne Behinderung durch die AGVO gefördert werden.

#### **Empfehlung der AG Schwerlast:**

- Erarbeitung von Richtlinien:
  - o zur Förderung von stationären Schwergutumschlaganlagen
  - o zur Förderung von RoRo-Rampen in öffentlichen Binnenhäfen
  - o zur Förderung von Schwergutplatten und Lagerflächen in öffentlichen Binnenhäfen
- Untersuchung der Auslastung von RoRo-Rampen

#### **6.2.2. Förderung von Umbauten bzw. Neubauten von GST Spezialeinheiten (RoRo-Schiffe) und von Spezialgüterwagen für den Transport von GST auf der Schiene**

RoRo ist die Abkürzung für Roll-on – Roll-off und ist die Bezeichnung für den Umschlag und Transport von rollenden Gütern, also Maschinen und Fahrzeugen, die in der Regel auf eigenen Rädern bewegt werden können.

Im Zusammenhang mit vor allem sensiblen Schwergütern sind RoRo-Verkehre sinnvoll und sollten mehr an Bedeutung gewinnen. Die Verladung erfolgt über eine RoRo-Rampe schonend für das Gut (in der Regel rollend), so dass die Beschädigungsquote vermutlich gegen null tendieren wird. Dies ist insbesondere für einen Transport von wertvollen Schwergütern ein wesentliches Entscheidungskriterium. Im Vergleich zum Straßentransport ist ein Transport mit dem RoRo-Binnenschiff auch am Wochenende möglich.

Neben der Förderung von regelmäßigen GST Shuttleverkehren wäre die Förderung eines Umbaus oder Neubaus von RoRo-Binnenschiffen sinnvoll, da im deutschen Binnenschiffsgewerbe zu wenige RoRo-Schiffe vorhanden sind. RoRo-Schiffe mit seitlichen Klappen können sowohl für Schwergut als auch für andere RoRo-Güter eingesetzt werden.

Vorgeschlagen wird eine Förderrichtlinie für den Neubau von RoRo-Binnenschiffen oder Drive-In-Leichtern, die beim BMWI anzusiedeln wäre. Auch eine Förderrichtlinie zum Umbau von Trockengüterschiffen zu RoRo-Schiffen, die beim BMVI angesiedelt werden, wäre denkbar. Nach den AGVO-konformen Förderquoten wäre mit einer Förderrichtlinie eine Zuwendung bis zu 40 % der beihilfefähigen Kosten möglich. Zusätzliche Zuwendungen wären für kleine und mittlere Unternehmen denkbar, gegebenenfalls könnten auch nur KfW-Unternehmerkredite mit 90 % Haftungsfreistellung für kleine und mittlere Unternehmen bzw. 80 % Haftungsfreistellung für große Unternehmen zum Umbau von Binnenschiffen in Kombination mit einer Anschubfinanzierung von RoRo-Diensten mit relativ niedriger Schwergutquote angeboten werden. Der Mindestanteil der Schwergutnutzung der RoRo-Binnenschiffe in den ersten Jahren müsste in der Förderrichtlinie festgeschrieben werden.

Beispiel RoRo-Linienverkehr eines niederländischen Logistikunternehmens:

*Ein niederländisches Logistikunternehmen betreibt bereits seit den 1980er Jahren über ein Joint Venture einen regelmäßigen RoRo-Linienverkehr auf dem Rhein. Die RoRo-Binnenschiffe werden vor allem beim Transport von Pkw eingesetzt, können jedoch auch LKWs, Traktoren, Projektladung/Schwergut und Container befördern. Die regelmäßig bedienten Terminals verknüpfen die internationalen Seehäfen Antwerpen und Rotterdam mit wichtigen Industrieregionen entlang des Rheins (Wörth, Mannheim). Die Transitzeit von Antwerpen nach Mannheim beträgt flussaufwärts ca. 60 Stunden, flussabwärts 25 Stunden.*

*Die im Rahmen des RoRo-Linienverkehrs eingesetzten RoRo-Schiffe wurden teilweise vom Trockengüterschiff zum RoRo-Schiff umgebaut auf einer Werft in den Niederlanden.*

GST können auf der Schiene zwar eingeschränkt auf „normalen“ Güterwagen transportiert werden, benötigen aber sehr häufig Spezialgüterwagen:

Der Einsatz dieser Spezialgüterwagen ermöglicht es, sehr hohe Gewichte und große Abmessungen zu transportieren, wo die „normalen“ Güterwagen längst nicht mehr geeignet sind. Die Menge der am Markt zur Verfügung stehenden Spezialgüterwagen ist stark begrenzt, dieses gerade vor dem Hintergrund des wachsenden Transportbedürfnisses auf der Schiene. Um GST nachhaltig auf die Schiene verlagern zu können, ist es notwendig, in Neubauten zu investieren bzw. bereits vorhandene Wagen zu modernisieren. Es ist ebenfalls sinnvoll, Investitionen in die Entwicklung neuer Güterwagenbauarten zu tätigen. Als Beispiel hierfür sei die modulare Technik genannt, mit der aus einigen Modulen jeweils Wagen für unterschiedliche Transportbedürfnisse gebildet werden können.

**Empfehlung der AG Schwerlast:**

**Erarbeitung von Förderrichtlinien:**

- für den Neubau von RoRo-Binnenschiffen oder Drive-In-Leichtern (BMW)
- zum Umbau von Trockengüterschiffen zu RoRo-Schiffen (BMVI)
- zum Umbau bzw. Neubau von Spezialgüterwagen für den Transport von GST auf der Schiene

**6.2.3. Förderung von GST Shuttleverkehren auf der Wasserstraße**

Regelmäßige Schwergutliniendienste auf der Wasserstraße sind bislang in Deutschland eher selten. Dabei sind bereits hohe Verlagerungspotenziale von GST auf die Wasserstraße vorhanden – auch zur Stärkung des Produktionsstandortes Deutschland, die aktuell von den Beteiligten nicht genutzt werden.

In einer Potenzialanalyse High & Heavy via Binnenschiff des Hafens Straubing-Sand ist von einem überproportionalen Wachstum der GST auszugehen. Nach der Studie hat das Binnenschiff beim GST nur einen Anteil von 0,15 %, die Bahn 2,5% und der LKW 97,35 %. Für Bayern wird ein Verlagerungsanteil auf die Wasserstraße von 15 % erwartet, der einen Einsatz von 2.800 Schiffsfahrten im Jahr erforderlich

macht (7,7 Fahrten/Kalendertag). Ein Liniendienst aus Bayern zu den ARA Häfen könnte eingerichtet werden.

Auch wenn sich die Förderungen des Bundes bislang fast ausschließlich auf Schiffe oder Infrastruktur beziehen, wird vorgeschlagen, eine Anschubfinanzierung von regelmäßigen Schwergutliniendiensten im Rahmen eines Förderprogrammes des BMVI zu initiieren. Im Rahmen EU-weiter Förderprogramme waren Anschubfinanzierungen anderer Verkehrsarten bereits förderfähig.

Das Konzept zur Einrichtung von GST-Shuttleverkehren kann sich auf Kooperationen zwischen Häfen, Reedereien und Spediteuren beziehen. Auch sollten die Potenziale von RoRo-Schiffen bzw. auch Beiladungen auf Schiffen (Binnenschiff „sammelt“ GST), von „Leichterpools“ und die Stärkung der deutschen Seehäfen bzw. Sicherung des Produktionsstandortes Deutschland mit in Erwägung gezogen werden.

Der gemeinsame Transport von Schwergütern im Rahmen von regelmäßigen Schwergutliniendiensten hat erhebliche positive Auswirkungen auf die (kostenmäßige) Wettbewerbsfähigkeit von GST mit dem Binnenschiff im Vergleich zu Beförderungen auf der Straße.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Anschubförderung von regelmäßigen Schwergutliniendiensten

#### 6.2.4. Förderung des Aufbaus eines Digitalen Marktplatzes für die Leistungen der Binnenschiffahrt

Eine Voraussetzung für die vermehrte Nutzung des Binnenschiffs für GST sind transparente Informationen zum verfügbaren Schiffsfrachtraum für GST und nachgefragten GST die zentral bereitgestellt werden. Im Bereich der Container existieren bereits digitale Plattformen wie Forto (früher FreightHub) und Bargelink.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass das Binnenschiff in der Verladerschaft bekannter gemacht wird. Verlader müssen Binnenschiffahrtsangebote auch einfordern und wahrnehmen.

Vorgeschlagen wird die Entwicklung eines auf den GST spezialisierten Digitalen Marktplatzes zu fördern.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Förderung des Aufbaus eines auf den GST spezialisierten digitalen Marktplatzes

#### 6.2.5. Mautkostenentfall für Vor- und Nachlauf bei GST auf den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene im gebrochenen Verkehr

Als Anreiz bei Umstellung auf GST im gebrochenen Verkehr mit Schiene und Wasserstraße wird vorgeschlagen, die Mautkosten auf der Straße für den Vor- und Nachlauf zu streichen. Die Streichung der Kfz-Steuer ist hier schwieriger umzusetzen, da die Fahrzeuge nicht ausschließlich für den GST genutzt werden.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Mautkostenentfall für Vor- und Nachlauf bei GST im gebrochenen Verkehr mit Schiene und Wasserstraße

#### 6.2.6. Verzicht auf Gebühren für die Nutzung von WSV-Umschlagsstellen für Schwergut (kurzfristige Maßnahme)

Für die Nutzung von WSV Umschlagstellen für einen Güterumschlag wird aktuell gemäß VV-WSV 2604 „Nutzungsentgelte“ ein Entgelt in Höhe von 20,10 € pro Tonne zuzüglich eines Entgelts für die Inanspruchnahme von Landflächen und Wasserflächen (7,0 % des Verkehrswertes der Landfläche und Wasserfläche) erhoben.

Die AG schlägt vor, das Entgelt für einen Schwergutumschlag an den WSV Umschlagstellen zu streichen.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Streichung der Gebühren für die Nutzung der WSV Umschlagsstellen für Schwergut in der VV-WSV 2604

### 6.3. Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung (Infrastruktur/Informationsangebot)

Nachfolgend werden Lösungswege zur Erleichterung des Zugangs zu den Verkehrsträgern Wasserstraße/Schiene beschrieben.

#### 6.3.1. Nutzung von bestehender Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs

##### 6.3.1.1 Öffnung der vorhandenen geförderten KV-Umschlaganlagen für GST bei freien Kapazitäten (kurzfristige Maßnahme)

Bei freien Kapazitäten der geförderten Umschlaganlagen sollten die Kräne auch für Schwerlast- oder Großraumgüter bis 50 t genutzt werden dürfen. Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sind bis zu 80 % vom Bund gefördert. Die Nutzung der geförderten Anlagen für diesen Schwergutumschlag sollte nicht mehr als Ausschlussgrund bzw. Auslösung einer Rückzahlungsverpflichtung für die Förderung in die Förderrichtlinie aufgenommen werden. Die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs soll mit dieser Öffnung nicht erweitert werden auf den Großraum- und Schwergutumschlag, sondern es soll lediglich die Möglichkeit geschaffen werden, dass nicht genutzte Kapazitäten von aus Bundesmitteln geförderten Anlagen hierfür zur Verfügung gestellt werden. Hierfür wäre die vorhandene Richtlinie KV anzupassen.

Für die Förderrichtlinie wird folgende Formulierung vorgeschlagen:

4.4 Werden die Anlagen und Gebäude vor Ablauf des Vorhaltezeitraums nach Nummer 4.1 stillgelegt, zweckentfremdet, nicht entsprechend Nummer 4.2 veräußert, verpachtet, vermietet oder nicht betriebsbereit vorgehalten, so ist der Zuwendungsempfänger zur Rückzahlung der gewährten Zuwendung einschließlich Verzinsung verpflichtet, anteilig nach dem noch nicht abgelaufenen Vorhaltezeitraum gemäß Nummer 4.1. Gleiches gilt für Anlagen, die wegen Auftragsmangel mehr als drei Jahre den Betrieb eingestellt haben. Der Erstattungsbetrag ist mit fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz nach § 247 BGB jährlich zu verzinsen. **Der Umschlag von Schwerlast- und**

*Großraumgütern stellt keine Zweckentfremdung dar, so lange der Umschlag im Sinne von Nummer 1.4 nicht beeinträchtigt wird.*

Die freien Kapazitäten lassen allerdings keinen Rückschluss auf die Möglichkeit des Umschlags von großen und schweren Gütern zu. Wichtig hierfür sind Informationen über die infrastrukturellen Gegebenheiten im Hafen (z.B. freie Flächen, Ausstattung mit Umschlaggeräten).

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Änderungsvorschlag der KV Richtlinie zur Öffnung der vorhandenen geförderten KV Anlagen für GST bei freien Kapazitäten
- Abfrage bei den KV Betreibern über freie Flächen, räumliche Gegebenheiten und Geeignetheit der KV-Umschlaganlagen für GST (im Zusammenhang mit der Abfrage zu den Hafendaten)
- Überarbeitung der Karte der KV Anlagen an Bundeswasserstraßen aus dem Jahr 2004

##### 6.3.1.2 KV-Fähigkeit für GST schaffen (kurzfristige Maßnahme)

Im ersten Schritt sollte die Nutzung der geförderten KV-Anlagen für GST erlaubt werden, ohne dass hierdurch die Rückzahlungsverpflichtung ausgelöst wird (siehe Formulierungsvorschlag der KV Richtlinie unter 6.2.1, dass GST keine Zweckentfremdung darstellt).

Im nächsten Schritt könnte überlegt werden, ob für GST eine genormte Ladeinheit oder eine genormte Ladehilfe zum Verladen geschaffen werden kann, die den Umschlag mit den Krananlagen der geförderten Umschlaganlagen oder mit den Reach-Stackern erlaubt. Das wäre Aufgabe der Industrie, könnte aber im Rahmen eines Ideenwettbewerbs untersucht werden. Dann würde der GST unter die Definition KV fallen. Förderfähig wären dann auch Anlagen, die mehr als 50 t umschlagen könnten.

Die aktuell genormten Sattelaufleger/Sattelanhänger sind nicht GST geeignet, sondern müssten für GST angepasst

und zertifiziert werden. Dies könnte auch Vorteile für den Vor- oder Nachlauf bringen, der in den meisten Fällen ohnehin mit dem LKW erfolgen muss. Der Sattelanhängen gilt als genormte Ladeinheit. Das Verfahren hätte den Vorteil, dass das Transportgut nicht einzeln verladen werden müsste und RoRo-Verkehre ermöglichen kann.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Schaffung von genormten Ladeeinheiten für GST zur Nutzung der Krananlagen der geförderten Umschlaganlagen im Rahmen eines Ideenwettbewerbs
- Sattelaufleger/Sattelanhängen GST tauglich machen

### 6.3.2. Ausweisung von Mikrokorridoren für Schwer- und Großraumtransporte als sichere Anbindung von Häfen in allen Bundesländern (kurz- bis mittelfristige Maßnahme)

Ausgewiesene Schwergut- und Großraumkorridore vereinfachen die Streckenplanung für den Antragsteller. Dieser wüsste schon im Vorfeld, dass diese Strecken generell für die Aufnahme von Schwer- und Großraumtransporten geeignet sind und für welche Schwertransportgröße er auch höchstwahrscheinlich eine Genehmigung bekommt. Es wird daher von der AG vorgeschlagen, dass in den ausgewiesenen Mikrokorridoren die Straßentransporte genehmigungsfrei werden und der Straßentransport nur anzeigepflichtig bei der EGB ist. Zwar können temporäre Einschränkungen und Hindernisse immer möglich sein (hierfür bedarf es der Anzeigepflicht), aber auf diesen Strecken wären keine maroden Brücken oder enge, unpassierbare Kreisverkehre oder niedrige Fußgängerbrücken. Der Bestandsschutz für die ausgewiesenen Korridore sollte gewährleistet sein.

Für den Großraum- und Schwerlastverkehr sollen Strecken zur Anbindung an Häfen und feste Umschlagstellen der Schiene und Wasserstraße auch außerhalb der Autobahnen definiert werden, die für bestimmte Transporte hinsichtlich Gewicht und Geometrie ohne unmittelbar erforderliche bauliche Maßnahmen bereits verfügbar (ggf. mit Fahraufanlagen) sind. Dies ist insbesondere für Strecken zwischen regionalen regelmäßigen Quellen oder Senken (Standorte

Industrieunternehmen) sowie Häfen, Schienenumschlagstellen und für Strecken zwischen der nächstgelegenen Autobahnausfahrt und Häfen wichtig.

Aus Sicht der AG sollten die Mikrokorridore von den Quellen oder Senken der Industriestandorte (Produktionsstätten) zu nächstgelegenen Häfen und Umschlagsterminals, Ersatzübergangsstellen, temporären Umschlagstellen, Gleisanschlüssen und Schienenumschlagstellen bzw. schwerlastfähige Verbindungen zwischen Häfen und den nahegelegenen Autobahnauffahrten betrachtet werden. Hierzu schlägt die AG zunächst vor, in einer Studie die Quellen und Senken durch das BMVI zu ermitteln.

Bei der Festlegung der Strecken sollte auch der vorhandene Verkehrsinfrastrukturzustand berücksichtigt werden.

Einige wenige Bundesländer haben bereits im Netz außerhalb der Bundesautobahnen geeignete Strecken für den genehmigungspflichtigen Großraum- und Schwerverkehr festgelegt (Baden-Württemberg und NRW).

Bei der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. November 2017 in Wolfsburg wurde beschlossen, dass die Länder den bereits vorhandenen Beispielen (z.B. Baden-Württemberg) folgen sollen, auch im Netz außerhalb der Bundesautobahnen geeignete Streckenzüge für den genehmigungspflichtigen Schwerverkehr zu definieren.

Die Länder befassen sich aktuell intensiv mit der Ausweisung von Schwerlasttrouten außerhalb des BAB-Netzes, welches klassischerweise als Haupttroute gilt. Hierbei sind unterschiedliche Sachstände erreicht:

- Baden-Württemberg hat bereits einzelne Strecken ausgewiesen,
- Nordrhein-Westfalen bereitet eine Route vom Siegerland zu den Häfen Duisburg und Gelsenkirchen baulich vor.

Die Arbeitsgruppe „Schwerverkehr“ des Straßenbaus, an der mehrheitlich alle Bundesländer mitwirken, hat einen Entwurf des Leitfadens "Ausweisung von Großraum- und Schwerlastkorridoren" auf der Grundlage bereits vorhandener Beispiele aus den Ländern Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen" entwickelt. Der Entwurf des Leitfa-

dens wurde in der 136. Bund/Länder-Dienstbesprechung Brücken- und Ingenieurbau am 15./16.05.2018 erstmals vorgestellt und die Länder wurden um Stellungnahme gebeten.

Die Arbeitsgruppe „Schwerverkehr“ steht den Ländern bei der Ausweisung von Schwerlastrouten außerhalb des BAB-Netzes auch weiterhin beratend zur Seite, nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass die Fertigstellung eines durchgängigen, leistungsfähigen Netzes von Strecken der Bundesautobahnen mit der erforderlichen Tragfähigkeit der darin befindlichen Brückenbauwerke bis zum Jahr 2030 angestrebt wird.

Die Umsetzung des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. November 2017 zur vermehrten Ausweisung von Mikrokorridoren zur Anbindung der Häfen durch die Länder sollte durch das BMVI abgefragt werden und eine aktuelle Zusammenstellung an die Verbände der Binnenhafenwirtschaft und der Binnenschifffahrt versandt werden. Eine Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Schifffahrt, Logistik, Häfen der GKVS wird angestrebt.

Eine Statistik zu GST ist für die Definition und Erstellung neuer „Schwerlastkorridore“ in Verbindung der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße erforderlich (siehe unter 6.1.7).

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Ermittlung der Quellen und Senken der Industriestandorte durch das BMVI
- Definition der Mikrokorridore im Dialog mit den Ländern und Ausweisung von Mikrokorridoren zur Anbindung der Häfen
- Genehmigungsfreie, nur anzeigepflichtige, Straßen Transporte in den Mikrokorridoren.
- Regelmäßige Veröffentlichung der bereits bestehenden Mikrokorridore durch das BMVI, Bereitstellung als amtlichen Datensatz für die multimodale Routenplanung

### 6.3.3. Ausweitung GST geeigneter Umschlagsanlagen an Bundeswasserstraßen

Neben den bereits vorhandenen GST geeigneten Umschlagsanlagen wie temporäre Umschlagsstellen und Ersatzübergangsstellen/Nato-Rampen können weitere geeignete Umschlagstellen für GST an Wasserstraßen von der WSV vorgeschlagen werden.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Identifizierung von weiteren GST geeigneten Umschlagsanlagen an Bundeswasserstraßen

### 6.3.4. Unterstützung von RoRo-Verkehren durch mehr Verladestellen durch die WSV (kurzfristige Maßnahme)

RoRo-Verkehre sind sinnvoll und sollten in Zusammenhang mit GST an Bedeutung gewinnen.

Am Rhein gibt es bereits Umschlagsmöglichkeiten an den sogenannten „Nato-Rampen“ (siehe Anlage 11), lediglich der Vor- und Nachlauf wäre weiterhin über die Straße erforderlich.

Ersatzübergangsstellen können bereits heute als temporäre Umschlagsstelle genutzt werden. Mit Blick auf eine Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten auf die Wasserstraße ist auch eine mögliche Nutzung von geeigneten Ersatzübergangsstellen zu betrachten.

Auch in Bezug auf die Transporte von militärischen Fahrzeugen bietet die Wasserstraße enorme Vorteile und kann damit zu einer Entlastung der Straße in der aktuellen Klimaschutzdebatte beitragen. Da Transporte militärischer Fahrzeuge i.d.R. einen größeren planerischen Vorlauf haben, ist davon auszugehen, dass die Einbeziehung des Wasserstraßentransports in die Transportlogistik ermöglicht und ein Binnenschiff rechtzeitig beauftragt werden kann.

Ein zusätzlicher Pluspunkt für RoRo-Verkehre dürfte darin liegen, dass die Fahrt auf dem Schiff für den LKW-Fahrer im Rahmen des Fahrpersonalrechts (Lenk- und Ruhezeiten) als Ruhezeit anerkannt werden könnte. Dieser Um-

stand könnte RoRo-Verkehrs neben den GST auch für den normalen LKW-Verkehr interessant werden lassen. Dieser könnte dann als „Beiladung“ ebenfalls neue RoRo-Linienverkehre nutzen.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Nutzung der Nato-Rampen für GST, auch für militärische Fahrzeuge für Übungszwecke

### 6.3.5. Vorgabe bei öffentlichen Bau- und Dienstleistungsverträgen für Transporte die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene zu nutzen (kurzfristige Maßnahme)

In den Ausschreibungen von öffentlichen Bau- und Dienstleistungsverträgen sind die Transporte über die Wasserstraße oder Schiene bereits in der Leistungsbeschreibung mit vorzugeben, ggfls. bereits in den Planfeststellungsbeschlüssen festzulegen.

#### Empfehlung der AG Schwerlast:

- Vorgabe in den Vergabehandbüchern

### 6.3.6. Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit

Der Bekanntheitsgrad der Wasserstraße ist deutlich zu erhöhen, damit Hersteller bzw. Verlader von Großraum- und Schwergütern die Wasserstraße auch als Transportweg besser nutzen und die zahlreichen Vorteile der Wasserstraße erkennen. Die hierfür erforderlichen Informationen müssen digital zur Verfügung gestellt oder verlinkt und aktualisiert werden, wie z.B. die Karte der Häfen mit Umschlagmöglichkeiten für Schwergut aus 1999.

Digital sollte auch ein Wissensmanagement mit z.B. einer E-Learning Plattform für die Beteiligten im Bereich des GST aufgebaut werden. Dazu zählen Tools (z.B. Tutorials) zur Erläuterung des Antragsverfahrens, Infos zum multimodalen Routenplaner, zu den Förderprogrammen, zum Angebot der Infrastruktur an der Wasserstraße etc. Bestehende Plattformen wie „LOGISTIFY die Welt der Logistik

verstehen“ (<https://www.rewway.at/de/logistify/>) können integriert werden.

Ein wesentlicher Multiplikator ist das SPC, das z. B. mit seinem jährlich ausgerichteten Forum Sondertransporte und weiteren Veranstaltungen Themen zum Großraum- und Schwertransport (GST) auf der Wasserstraße in den Mittelpunkt stellt. Darüber hinaus wird das spc über seine Kommunikationskanäle wie, das spc\_Aktuell, dem wöchentlichen Newsletter und auf diversen Social Media Kanälen regelmäßig über aktuelle Entwicklungen und Best Practice Beispiele aus dem Bereich des GST berichten. Das spc steht Unternehmen aus Verladerschaft oder Spedition für eine Erstberatung kostenfrei zur Verfügung.

Bereits in den Ausbildungsplänen des Studiums von Maschinenbau- und Bauingenieuren ist eine Schulungseinheit über GST aufzunehmen bzw. in den bereits vorhandenen Symposien „Verkehrswasserbau“, damit bereits die Planer von Anlagen und Bauwerken ein Bewusstsein für die Auswirkungen unteilbarer großvolumiger und/oder schwerer Bauteile auf den Transport von der Produktions- zur Einbaustätte oder Baustelle entwickeln.

Zusätzlich ist in der Ausbildung zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung und in Studiengängen im Bereich der Logistik eine Einheit zur Planung von GST mit den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene aufzunehmen.

Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer **GST-Beratungsstelle**, die die Unternehmen bei planbaren Transporten berät. Auch könnte wie in Großbritannien die GST-Beratungsstelle bei längerfristigen und regelmäßigen Schwerguttransporten strategische Vereinbarungen für mehrere Jahre zwischen Verwaltung und dem betreffenden Unternehmen herbeiführen, in denen näher beschrieben wird, wie das betreffende Unternehmen seine GST unter Inanspruchnahme der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene abwickeln wird. Die Beratungsstelle muss aktiv auf Verlader der vorwiegend betroffenen Branchen bzw. Verbände wie VDMA zugehen, um zu sensibilisieren und die Möglichkeiten von GST auf dem Wasser und der Schiene aufzuzeigen (z.B. an Windkraftanlagenhersteller).

Die Beratungsstelle hat nicht die gleiche Aufgabe wie die Prüfstelle für Schiene und Wasserstraße, die eine definierte

Rolle im konkreten Genehmigungsverfahren als vorgeschaltete Vorprüfungsstelle einnimmt. Sie können sich aber in einem vorgegebenen Rahmen gegenseitig unterstützen. Von Vorteil wäre, die Beratungsstelle und die Prüfungsstelle organisatorisch in der gleichen Behörde anzusiedeln.

#### **Empfehlung der AG Schwerlast:**

- Einrichtung einer GST-Beratungsstelle in einer geeigneten Bundesbehörde (wie Prüfungsstelle)
- Aufbau eines Wissensmanagements zum GST unter [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de). (Aktualisierung von Karten)
- Nutzung anderer Internetseiten für weitere Informationen (z.B. SPC)
- Aufnahme einer Schulungseinheit über GST im Studium Bauingenieurwesen bzw. Maschinenbau und anderen Studiengängen und Ausbildungen

# 7. Maßnahmen (Schritte zur Zielerreichung)

Zusammenfassend schlägt die AG folgende Maßnahmen zum Erreichen einer erfolgreichen Verlagerung von GST

auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene aus folgenden drei Handlungsfeldern vor:

## I. Optimierung des Genehmigungsverfahrens

- Streichung der Zumutbarkeitsklausel im Falle der Verlagerung auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene in der RGST 2013 und VwV-StVO
- Pilotvorhaben zur Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle
- Vorgeschaltete Vorprüfung zur Entlastung der Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden (EGBn):
  1. Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle für Schiene und Wasserstraße in einer geeigneten Bundesverwaltung
  2. Erhebung der Hafendaten
  3. Entwicklung eines multimodalen Schwergutroutenplaners für Straße, Schiene und Wasserstraße
  4. Automatisierte Prüfung der möglichen Transportwege
- Vorrangige Bearbeitung von GST Anträgen im gebrochenen Verkehr in VEMAGS bei den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden der Länder
- Anmeldung vor Transportbeginn und Abmeldung nach Beendigung in VEMAGS und statistische Auswertungen, um Anhaltspunkte für die reale Anzahl der durchgeführten Schwerguttransporte zu erhalten und der tatsächlichen Nutzung von Schwerlasttrassen

## II. Finanzielle Anreize für die am GST Beteiligten zur Verlagerung von GST auf die Wasserstraße und Schiene

### *Infrastruktur*

- Förderung von stationären Umschlagstellen für GST, RoRo-Rampen, Schwergutplatten und Lagerflächen in Häfen

### *Umbauten bzw. Neubauten von Fahrzeugen*

- Förderung von Umbauten bzw. Neubauten von GST Spezialschiffen
- Förderung von Umbauten bzw. Neubauten von Spezialgüterwagen

### *Entwicklung von Betriebskonzepten*

- Förderung von GST Shuttleverkehren auf der Wasserstraße

### *Entwicklung von digitalen Werkzeugen*

- Förderung des Aufbaus eines Digitalen Marktplatzes für die Leistungen der Binnenschifffahrt.

#### *Weitere finanzielle Anreize*

- Mautkostenentfall für Vor- und Nachlauf bei Transporten auf den Verkehrsträgern Wasserstraße und Schiene im gebrochenen Verkehr
- Verzicht auf Gebühren für WSV-Umschlagsanlagen für Schwergut

#### **III. Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung (Infrastruktur/Informationsangebot)**

- Nutzung von bestehender Infrastruktur des Kombinierten Verkehrs für GST
- Ausweisung von Mikrokorridoren für Schwergut- und Großraumtransporte als sichere Anbindung von Häfen in allen Bundesländern
- Ausweitung GST geeigneter Umschlagsanlagen
- Unterstützung von RoRo-Verkehren durch mehr Verladestellen
- Vorgabe bei öffentlichen Bau- und Dienstleistungsverträgen die Transporte der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene zu nutzen, ggfls. Festschreibung im Planfeststellungsbeschluss
- Beratung von Industrie und Logistikpartnern über die Möglichkeiten der Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene und Schulung von Auszubildenden und Studierenden im Bereich des Anlagen- und Maschinenbaus zu GST.
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit auf den Internetseiten von BMVI und SPC zur Steigerung der Wahrnehmung von Wasserstraße und Schiene als attraktive Transportalternativen durch Industrie und Logistik inkl. Aufbau einer E-Learning Plattform für GST.

### KV Maßnahmen zu HF 3

Maßnahmen	
<p><b>Optimierung des Genehmigungsverfahrens</b> Streichung der Zumutbarkeitsklausel und Anpassung der RGST 2013 und der VV-StVO</p>	
<p>Festlegung der Parameter und automatisierte Parameterprüfung in VEMAGS</p>	
<p>Pilotvorhaben zunächst mit einer EGB (stufenweise ausgedehnt auf ein Bundesland) zur Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle</p>	<p>Einrichtung einer Beratungs- und Prüfstelle Schiene und Wasserstraße in einer geeigneten Bundesverwaltung zur Entlastung der EGBn der Länder</p>
<p>Erheben der Übergabepunkte Häfen</p>	<p>Erstellen eines Konzeptes für die Bereitstellung amtlicher digitaler Verkehrsnetzdaten aller Verkehrsträger (Wasserstraße, Schiene, Straße) einschließlich der Erfassung und Pflege aller Übergabepunkte (Häfen, Güterbahnhöfe, Terminals,...)</p>
<p>GST Anträge im gebrochenen Verkehr sind im Genehmigungsverfahren prioritär zu bearbeiten</p>	<p>Bereitstellung einer web-Applikation „multimodaler Routenplaner“ in 3 Stufen: 1. Stufe Straße - Wasserstraße (bundesweit) 2. Stufe trimodal (bundesweit einschl. Schiene) 3. Stufe trimodaler Routenplaner der EU</p>
<p>Geringere Bearbeitungsgebühr der EGB für den Vor- und Nachlauf beim gebrochenen Verkehr</p>	<p>Automatisierte Prüfung der möglichen Transportwege in VEMAGS auf Basis des multimodalen Routenplaners und der Informationen zum Umschlag an den Übergabepunkten</p>
<p>Erstellung eines Konzeptes für statistische Auswertungen in VEMAGS, z.B. mit der Funktion der Anmeldung vor Transportbeginn und Abmeldung nach Beendigung des Transports</p>	
<p>Änderung der Verwaltungsvorschrift zum § 29 Absatz 3 StVO, als auch der RGST2013 erforderlich</p>	

<b>Steigerung der Attraktivität einer Verlagerung (Infrastruktur/Informationsangebot)</b>	
Anderungsvorschlag der KV-Richtlinie zur Öffnung der vorhandenen geförderten KV Anlagen für GST bei freien Kapazitäten	
Abfrage bei den KV Betreibern über freie Flächen, räumliche Gegebenheiten und Geeignetheit der KV – Umschlagsanlagen für GST (im Zusammenhang mit der Abfrage zu den Hafendaten)	
Überarbeitung der Karte der KV Anlagen aus dem Jahr 2004	
Schaffung von genormten Ladeeinheiten für GST zur Nutzung der Krananlagen der geförderten Umschlaganlagen im Rahmen eines Ideenwettbewerbs	
Sattelauflieger/Sattelanhänger GST möglich machen	
Ermittlung der Quellen und Senken der Industriestandorte durch das BMVI	Definition der Mikrokorridore im Dialog mit den Ländern und Ausweisung von Mikrokorridoren zur Anbindung der Häfen
	Genehmigungsfreie, nur anzeigepflichtige, Straßentransporte in den Mikrokorridoren. Regelmäßige Veröffentlichung der bereits bestehenden Mikrokorridore durch das BMVI, Bereitstellung als amtlichen Datensatz für die multimodale Routenplanung
Identifizierung von weiteren GST geeigneten Umschlagsanlagen an Bundeswasserstraßen	
Nutzung von Nato-Rampen für GST, auch für militärische Fahrzeuge für Übungszwecke	
Vorgabe in den Vergabehandbüchern	
Einrichtung einer GST-Beratungsstelle in einer geeigneten Bundesbehörde (wie Prüfstelle)	
Aufbau eines Wissensmanagements zum GST unter <a href="http://www.bmvi.de">www.bmvi.de</a> (Aktualisierung von Karten)	
Nutzung anderer Internetseiten für weitere Informationen (z.B. SPC)	
Aufnahme einer Schuleinheit über GST im Studium Baingenieurwesen bzw. Maschinenbau und anderen Studiengängen und Ausbildungen	

Tabelle 4: Übersicht der Maßnahmen

<b>Finanzielle Anreize für die am GST Beteiligten</b>
Erarbeitung von Richtlinien: - zur Förderung von stationären Schwergutumschlaganlagen - zur Förderung von RoRo-Rampen in öffentlichen Binnenhäfen - zur Förderung von Schwergutplätzen und Lagerflächen in öffentlichen Binnenhäfen Untersuchung der Auslastung von Ro-Ro-Rampen
Erarbeitung von Förderrichtlinien: - für den Neubau von RoRo-Binnenschiffen oder Drive-In Leuchtern (BMVI) - zum Umbau von Trockengüterschiffen zu RoRo-Schiffen (BMVI) - zum Umbau bzw. Neubau von Spezialgüterwagen für den Transport von GST auf der Schiene
Anschubförderung von regelmäßigen Schwergutmindendienst
Förderung des Aufbaus eines auf den GST spezialisierten digitalen Marktplatzes
Mautkostenfall für Vor- und Nachlauf bei GST im gebrochenen Verkehr mit Schiene und Wasserstraße
Streichung der Gebühren für die Nutzung der WSV Umschlagsstellen für Schwergut in der VV-WSV 2604

# 8. Ausblick

Mit Umsetzung der o.g. Handlungsempfehlungen und Maßnahmen werden Weichen gestellt, dass

- bereits bei der Planung von Anlagen und Bauwerken das Bewusstsein für Nachhaltigkeit (i.S. einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft/cradle to cradle) geschärft wird und
- die Straßeninfrastruktur entlastet und Reinvestitionszyklen verlängert, der Verkehrsfluss auf der Straße verbessert und damit volkswirtschaftliche Kosten gesenkt werden und
- nationale Ziele aus dem Masterplan Binnenschifffahrt und Schiene erreicht werden und
- im Interesse einer effizienten und klimafreundlichen Nutzung des transeuropäischen Verkehrsnetzes die Datengrundlage für ein europaweites intermodales Routing geschaffen wird und
- analog zum rail facilities portal ein europäischer digitaler Marktplatz eingerichtet wird, der leichten Zugang zu den Umschlageneinrichtungen, den vorhandenen Dienstleistungsangeboten und den Transportkapazitäten (verfügbare Schiffsräume und Liniendienste) der europäischen Wasserstraßen schafft.
- Ziele der EU (green deal) und Ziele der UNO werden konsequent verfolgt. (s. u.a. SDG 8: „... wir müssen mit unseren Ressourcen schonend umgehen, nicht auf Kosten zukünftiger Generationen leben, unsere Wirtschaftsleistung umweltverträglich ausrichten. Es geht also in einem umfassenden Sinne um nachhaltiges Wachstum. Richtschnur ist dabei das Konzept der Sozialen Marktwirtschaft.)



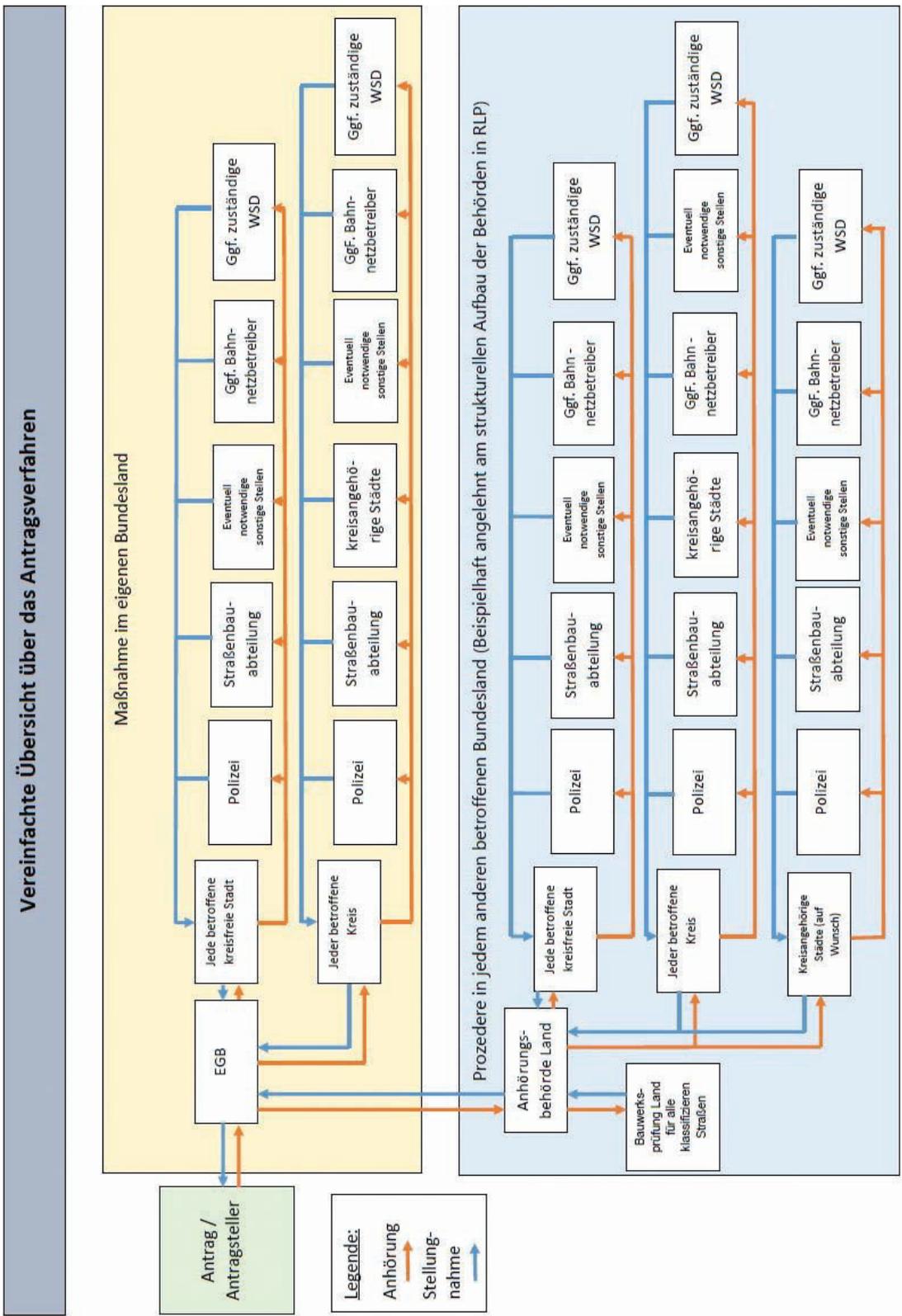
# Anlagen

## (öffentlicher Teil)

# Anlagenverzeichnis

<b>Anlage 1:</b>	<b>Vereinfachte Übersicht über das Antragsverfahren.....</b>	<b>50</b>
<b>Anlage 2:</b>	<b>Übersichten der Umschlagstellen des Kombinierten Verkehrs (KV) und Häfen mit Schwerlastumschlag und der temporären Umschlagstellen der WSV in Deutschland.....</b>	<b>51</b>
<b>Anlage 3:</b>	<b>Erfahrungen aus dem Ausland zum Thema Zumutbarkeitsprüfung .....</b>	<b>76</b>
<b>Anlage 4:</b>	<b>Übersicht der maximalen Schiffsgrößen der Wasserstraßen .....</b>	<b>80</b>
<b>Anlage 5:</b>	<b>Datenblatt der Übergabepunkte Häfen .....</b>	<b>83</b>
<b>Anlage 6:</b>	<b>Datenblatt der Ersatzübergangsstellen .....</b>	<b>86</b>

# Anlage 1: Vereinfachte Übersicht über das Antragsverfahren



## Anlage 2: Übersichten der Umschlagstellen des Kombinierten Verkehrs (KV) und Häfen mit Schwerlastumschlag und der temporären Umschlagstellen der WSV in Deutschland

Übersichten der Umschlagstellen des Kombinierten Verkehrs (KV) und Häfen mit Schwerlastumschlag und der temporären Umschlagstellen der WSV in Deutschland

Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
Baden-Württemberg	BTO Ostrach			Bimodal (Schiene, Straße)
Baden-Württemberg	Freiburg			Bimodal (Schiene, Straße)  Rollende Landstraße
Baden-Württemberg	Heilbronn	Neckar	Hafen Heilbronn	Trimodal
Baden-Württemberg	Karlsruhe Rhfn. Contargo	Rhein	Rheinhäfen Karlsruhe	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Baden-Württemberg	Karlsruhe DUSS			Bimodal (Schiene, Straße)
Baden-Württemberg	Kehl ETK	Rhein	Kehler Hafen	Trimodal
Baden-Württemberg	Kehl Klump & Müller	Rhein	Kehler Hafen	Trimodal
Baden-Württemberg	Kornwestheim			Bimodal (Schiene, Straße)
Baden-Württemberg	Mannheim Handelshafen DUSS			Bimodal (Schiene, Straße)
Baden-Württemberg	Mannheim Contargo	Rhein  Neckar	Mannheimer Handelshafen	Trimodal (Roll-on/ roll-off)
Baden-Württemberg	Mannheim MTC	Rhein  Neckar	Mannheimer Handelshafen	Trimodal
Baden-Württemberg	Ottmarsheim	Rhein	Industriehafen Ottmarsheim	Trimodal
Baden-Württemberg	Singen			Bimodal (Schiene, Straße)
Baden-Württemberg	Stuttgart Hafen (DUSS)			Bimodal (Schiene, Straße)
Baden-Württemberg	Stuttgart SCT	Neckar	Stuttgarter Hafen	Trimodal
Baden-Württemberg	Ulm			Bimodal (Schiene, Straße)
Baden-Württemberg	Weil a.R.	Rhein	Rheinhafen Weil am Rhein	Trimodal

Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
Baden-Württemberg	Weil a.R. (DUSS)			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Aschaffenburg	Main	Bayernhafen Aschaffenburg	Trimodal
Bayern	Augsburg			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Bamberg			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Burghausen			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Hof			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Ingolstadt			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Landshut			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	München			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Nürnberg TRICON	Main-Donau-Kanal	Bayernhafen Nürnberg	Trimodal
Bayern	Passau	Donau	Bayernhafen Passau	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Bayern	Regensburg CTR	Donau	Bayernhafen Regensburg	Trimodal
Bayern	Regensburg Ost (DUSS)			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Schweinfurt			Bimodal (Schiene, Straße)
Bayern	Wiesau			Bimodal (Schiene, Straße)
Berlin	Berlin Westhafen	Spree	Westhafen	Trimodal
Brandenburg	Eisenhüttenstadt	Oder-Spree-Kanal	Hafen Eisenhüttenstadt	Trimodal
Brandenburg	Elsterwerda			Bimodal (Schiene, Straße)
Brandenburg	Frankfurt/Oder			Bimodal (Schiene, Straße)
Brandenburg	Großbeeren			Bimodal (Schiene, Straße)

Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
Brandenburg	HavelPort Berlin	Havelkanal	Havelport Berlin	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
Brandenburg	Königs Wusterhausen	Dahme	Hafen Königs Wusterhausen	Trimodal
Brandenburg	Schwarzheide			Bimodal (Schiene, Straße)
Brandenburg	Wittenberge	Elbe	Binnenhafen Wittenberge	Trimodal
Bremen	Bremen Hansakai	Weser	Hafengruppe Bremen	Trimodal
Bremen	Bremen Roland	Weser		Bimodal (Schiene, Straße)
Bremen	Bremerhaven CTB	Weser Nordsee	Hafengruppe Bremerhaven	Trimodal
Bremen	Bremerhaven NTB	Weser Nordsee	Hafengruppe Bremerhaven	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
Bremen	Bremerhaven MSC Gate	Weser Nordsee	Hafengruppe Bremerhaven	Trimodal
Bremen	Bremerhaven RTB	Weser Nordsee		Bimodal (Schiene, Straße)
Hamburg	Altenwerder CTA	Elbe	Hamburger Hafen	Trimodal
Hamburg	Billwerder (DUSS)			Bimodal (Schiene, Straße)
Hamburg	Dragenau	Elbe	Hamburger Hafen	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Hamburg	Eurogate CTH	Elbe	Hamburger Hafen	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
Hamburg	Eurokombi			Bimodal (Schiene, Straße)
Hamburg	O'Swaldkai	Elbe	Hamburger Hafen	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Hamburg	Süd-West	Elbe	Hamburger Hafen	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Hamburg	Wallmann	Elbe	Hamburger Hafen	Trimodal
Hamburg	Burchardkai CTB	Elbe	Hamburger Hafen	Trimodal

Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
Hamburg	Tollerort CTT	Elbe	Hamburger Hafen	Trimodal
Hessen	Beiseförth			Bimodal
Hessen	Frankfurt am Main Ost Contargo	Main	Frankfurter Osthafen	Trimodal
Hessen	Frankfurt am Main Ost DUSS			Bimodal (Straße, Schiene)
Hessen	Frankfurt am Main West Contargo	Main	Frankfurter Westhafen	Trimodal
Hessen	Gernsheim	Rhein	Gernsheimer Hafen	Trimodal
Hessen	Gustavsburg	Rhein	Gustavsburg Hafen	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
Hessen	Kassel			Bimodal
Hessen	Philippstal			Bimodal
Mecklenburg-Vorpommern	Seehafen Rostock	Ostsee	Seehafen Rostock	Trimodal (Seeschiff)
Mecklenburg-Vorpommern	Sassnitz	Ostsee	Mukran Port	Trimodal (Seeschiff)
Mecklenburg-Vorpommern	Seehafen Wismar	Ostsee	Seehafen Wismar	Trimodal (Seeschiff)
Niedersachsen	Brake	Unterweser	Hafen Brake	Trimodal
Niedersachsen	Braunschweig Hafen	Mittellandkanal	Hafen Braunschweig	Trimodal
Niedersachsen	Cuxhaven	Elbe	Hafen Cuxhaven	Trimodal + Seeschiff
Niedersachsen	Dörpen	Ems	Hafen Dörpen	Trimodal
Niedersachsen	Hannover Nordhafen CTH	Mittellandkanal	Hannoveraner Nordhafen	Trimodal
Niedersachsen	Hannover Linden Duss			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Hannover Leinetor			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Stade IBB			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Stade BUSS	Elbe	Hafen Stade	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
Niedersachsen	Soltau Logistic Center			Bimodal (Straße, Schiene)

Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
Niedersachsen	Adelebser Container Terminal			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Göttingen			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	BTR Rehden			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Bad Bentheim			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Osnabrück Hafen	Stichkanal Osnabrück  Mittellandkanal	Stadthafen Osnabrück	Trimodal
Niedersachsen	Osnabrück NOSTA			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	KV Anlage im c-Port Saterland			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Lehrte			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Fallersleben	Mittellandkanal	Hafen Fallersleben	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
Niedersachsen	Salzgitter			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Wolfsburg			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Emden	Ems	Hafen Emden	Trimodal + Seeschiff
Niedersachsen	Container Terminal Wilhelmshaven CTW	Weser Nordsee	Hafen Wilhelmshafen	Trimodal + Seeschiff
Niedersachsen	Rail Terminal Wilhelmshaven			Bimodal (Straße, Schiene)
Niedersachsen	Nordfrost	Weser Nordsee	Hafen Wilhelmshaven	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
NRW	Bonn	Rhein	Hafen Bonn	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
NRW	Dormagen UCT	Rhein	Hafen Dormagen	Trimodal
NRW	CTD Dortmund	Dortmund Ems Kanal	Dortmunder Hafen	Trimodal

Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
NRW	CTD 2 Dortmund			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Düsseldorf	Rhein	Hafen Düsseldorf	Trimodal
NRW	Duisburg DUSS Hafen			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Duisburg DeCeTe/ECT	Rhein Ruhr Rhein-Herne-Kanal	Duisburger Hafen	Trimodal
NRW	Duisburg RRT	Rhein	Duisburger Hafen	Trimodal
NRW	Duisburg DIT (Ip I)	Rhein	Duisburger Hafen	Trimodal
NRW	Duisburg D3T (Ip I)	Rhein	Duisburger Hafen	Trimodal
NRW	Duisburg DKT (Ip I)			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Duisburg GWW (Ip II)	Rhein	Duisburger Hafen	Trimodal
NRW	Duisburg logport III			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Duisburg DUSS KV Hub			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Emmelsum	Rhein  Wesel-Datteln- Kanal	Hafen Emmelsum	Trimodal
NRW	Emmerich	Rhein		Trimodal
NRW	Gütersloh			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Herne			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Hürth KCG			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Hürth TALKE			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Leverkusen	Rhein		Trimodal
NRW	Köln Nord HGK			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Köln CTS	Rhein	Hafen Köln-Niehl	Trimodal
NRW	Köln Eifeltor			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Krefeld KCT	Rhein		Trimodal

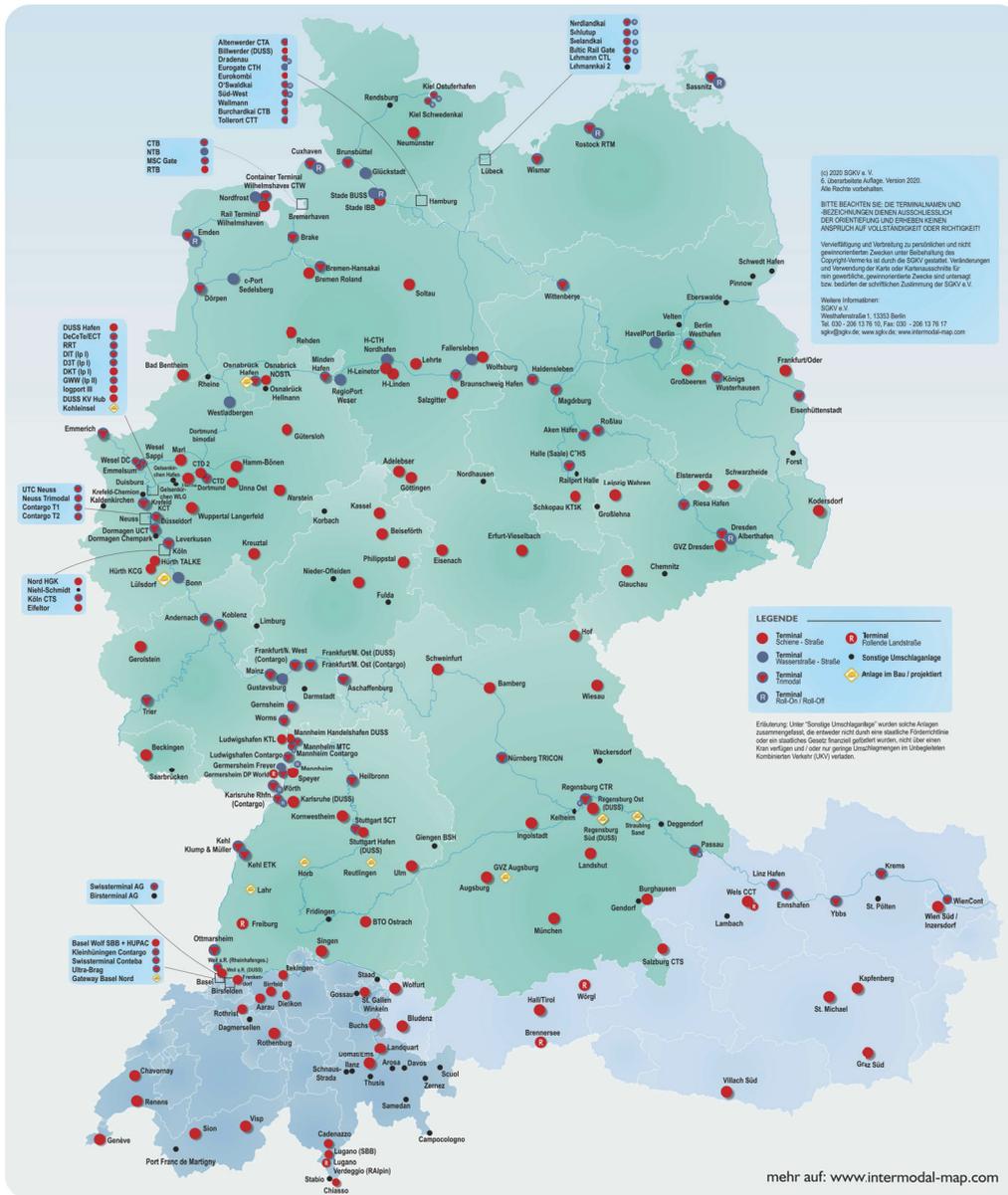
Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
NRW	Kreuztal			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Marl			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Minden Hafen	Mittellandkanal Weser	Mindener Hafen	Trimodal
NRW	UTC Neuss	Rhein	Hafen Neuss	Trimodal
NRW	Neuss Trimodal	Rhein Erftkanal	Hafen Neuss	Trimodal
NRW	Neuss Contargo T1	Rhein	Hafen Neuss	Trimodal
NRW	Neuss Contargo T2	Rhein	Hafen Neuss	Trimodal
NRW	Unna Ost			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Warstein			Bimodal (Straße, Schiene)
NRW	Wesel DC	Rhein Wesel-Datteln- Kanal	Rheinhafen Wesel	Trimodal
NRW	Wesel Sappi	Rhein Wesel-Datteln- Kanal	Rheinhafen Wesel	Trimodal
NRW	Westladbergen	Dortmund-Ems- Kanal	Hafen Westladbergen	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
NRW	Wuppertal Langerfeld			Bimodal (Straße, Schiene)
Rheinland-Pfalz	Andernach	Rhein	Rheinhafen Andernach	Trimodal
Rheinland-Pfalz	Germersheim Freyer	Rhein	Häfen Germersheim	Bimodal (Wasserstraße, Straße)
Rheinland-Pfalz	Germersheim DP World	Rhein	Häfen Germersheim	Trimodal
Rheinland-Pfalz	Gerolstein			Bimodal (Straße, Schiene)
Rheinland-Pfalz	Koblenz	Rhein, Mosel	Rheinhafen Koblenz	Trimodal
Rheinland-Pfalz	Ludwigshafen Contargo	Rhein	Hafen Ludwigshafen	Trimodal

Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
Rheinland-Pfalz	Ludwigshafen KTL			Bimodal (Straße, Schiene)
Rheinland-Pfalz	Mainz		Containerhafen Mainz	Trimodal
Rheinland-Pfalz	Speyer			Bimodal (Straße, Schiene)
Rheinland-Pfalz	Trier	Mosel	Hafen Trier	Trimodal
Rheinland-Pfalz	Wörth	Rhein	Hafen Wörth	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Rheinland-Pfalz	Worms	Rhein	Hafen Worms	Trimodal
Saarland	Beckingen			Bimodal (Straße, Schiene)
Sachsen	Dresden Alberthafen	Elbe	Alberthafen Dresden- Friedrichstadt	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Sachsen	GVZ Dresden			Bimodal (Straße, Schiene)
Sachsen	Glauchau			Bimodal (Straße, Schiene)
Sachsen	Kodersdorf			Bimodal (Straße, Schiene)
Sachsen	Leipzig Wahren			Bimodal (Straße, Schiene)
Sachsen	Riesa Hafen	Elbe	Hafen Riesa	Trimodal
Sachsen-Anhalt	Aken Hafen	Elbe	Binnenhafen Aken (Elbe)	Trimodal
Sachsen-Anhalt	Haldensleben	Mittellandkanal	Hafen Haldensleben	Trimodal
Sachsen-Anhalt	Halle (Saale) CTHS	Saale	Hafen Halle (Saale)	Trimodal
Sachsen-Anhalt	Magdeburg	Elbe	Magdeburger Hafen	Trimodal
Sachsen-Anhalt	Roßlau	Elbe	Industriehafen Roßlau	Trimodal
Sachsen-Anhalt	Schkopau KTSK			Bimodal (Straße, Schiene)
Schleswig – Holstein	Hafen Brunsbüttel	Elbe	Hafen Brunsbüttel/ Elbehafen	Trimodal
Schleswig – Holstein	Glückstadt	Elbe	Glückstädter Hafen	Bimodal (Wasserstraße, Straße)

Bundesland	KV-Terminal	Wasserstraße	Hafen	Angebundene Verkehrsträger
Schleswig – Holstein	Kiel Ostuferhafen	NOK/Ostsee	Ostuferrhafen	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Schleswig – Holstein	Kiel Schwedenkai	NOK/Ostsee	Port of Kiel	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Schleswig – Holstein	Lübeck Nordlandkai	Trave	Nordlandkai	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Schleswig – Holstein	Lübeck Schlutup	Trave	Schlutup	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Schleswig – Holstein	Lübeck Seelandkai	Trave	Seelandkai	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Schleswig – Holstein	Lübeck Baltic Rail Gate	Trave	Skandinavienkai	Trimodal (Roll-on/Roll-off)
Schleswig – Holstein	Lübeck Lehmann CTL	Trave		Trimodal
Schleswig – Holstein	Neumünster			Bimodal (Straße, Schiene)
Thüringen	Eisenach			Bimodal (Straße, Schiene)
Thüringen	Erfurt-Vieselbach			Bimodal (Straße, Schiene)

# DER KOMBINIERTE VERKEHR

Terminalkarte für Deutschland, Österreich und die Schweiz



**CS CARGO SUPPORT** **duisport** **bayernhafen**  
Aschaffenburg – Bamberg – Nürnberg – Roth – Regensburg – Passau

excellence in logistics

**B BERGHOF** **künz** **KONECRANES** **CONTARGO** **SUTSCHIFFFAHRT HAFEN**  
Lifting Businesses™ trmodal network LOGISTIK + TRANSPORT INTERMODAL

Quelle: [https://sgkv.de/wp-content/uploads/2020/10/SGKV\\_Terminalkarte\\_DACH\\_web.pdf](https://sgkv.de/wp-content/uploads/2020/10/SGKV_Terminalkarte_DACH_web.pdf)  
SGKV : Der kombinierte Verkehr, Terminalkarte für Deutschland, Österreich und die Schweiz

# BUNDESWASSERSTRASSEN

- Binnenhäfen mit Schwergutumschlag



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur



Quelle: Kartographie: Fachstelle für Geoinformationen Süd, Regensburg, zur Verfügung gestellt gemäß GeoNutz  
Bundeswasserstraßen, die eine Länge von unter 5 km aufweisen, sind maßstabsbedingt teilweise nicht dargestellt.

W 166 b

● Binnenhafen mit Aufstellmöglichkeiten für Mobilkräne

● Binnenhafen mit ortsfestem Kran oder Schwimmkran

■ Binnenhafen mit Roll-on/Roll-off-Anlage

----- Staatsgrenze

# BINNENSCHIFFFAHRT

## - Kombiniertes Güterverkehr



- Binnenhafen mit Containerumschlag in 2004
- Binnenhafenterminal gefördert durch BMVI

## Liste der temporären Umschlagstellen

Allgemeine Informationen			Örtliche Bedingungen			Umschlagart		
Wasserstraße	Umschlagstelle	Lage km	Uferseite	Zuständiges WSA	Art der Kaianlage/ Uferanlage	Anbindung an öffentliche Straße	Kranumschlag	RoRo Umschlag
Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal	CEMEX	6,5	links	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal	BEHALA	8,78	links	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal	KW Moabit	9,8	links	Berlin	Steilufer	nein	ja	nein
Charlottenburger Verbindungskanal (zur Spree)	CEMEX	0,25	rechts	Berlin	Steilufer	nein	nein	nein
Dahme-Wasserstraße	Umschlagstelle Sand und Mörtelwerke Nierlehe	6,5	rechts	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Dahme-Wasserstraße	Umschlagstelle Möllenzugsee	7,85	rechts	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Dahme-Wasserstraße	Umschlagstelle Hafen KW LUTRA	8,45	links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Datteln-Hamm-Kanal	Liegestelle Rünthe	23,5	rechts	Rheine	Steilufer	ja	ja	nein
Datteln-Hamm-Kanal	Liegestelle Radbod	33,5	rechts	Rheine	Steilufer	ja	ja	nein
Dortmund-Ems-Kanal	Liegestelle Lüdinghausen	34,9	rechts	Rheine	Steilufer	ja	ja	nein
Dortmund-Ems-Kanal	Hansa Business Park	55,9	links	Rheine	Steilufer	ja	ja	k.A.
Dortmund-Ems-Kanal	Hafen Alte Fahrt Hilstrup	60,15	rechts	Rheine	Steilufer	ja	ja	geplant
Dortmund-Ems-Kanal	Neuer Hafen Lingen	146,5	rechts	Meppen	Schrägufer	ja	ja	nein

Allgemeine Informationen			Örtliche Bedingungen			Umschlagart	
Dortmund-Ems-Kanal	Liegestelle Altenlingen	148,65 rechts	Meppen	Steilufer	ja	ja	nein
Dortmund-Ems-Kanal	Liegestelle Ems-hafen Meppen	166,8 rechts	Meppen	Steilufer	ja	ja	nein
Dortmund-Ems-Kanal	Holt hausen	171,8 links	Meppen	Steilufer	nein	ja	nein
Dortmund-Ems-Kanal	Heeder Utladepplatz	207,8 links	Meppen	Schrägufer	nein	ja	nein
Elbe-Havel-Kanal	Liegehafen WSA Brb., Stp. Burg	332,59 links	Brandenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Elbe-Havel-Kanal	Eigner: WSA Brandenburg	332,74 links	Brandenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Elbe-Havel-Kanal	Liegestelle Burg	333,5 links	Brandenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Elbe-Havel-Kanal	Liegestelle Parey West	349,2 rechts	Brandenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Elbe-Havel-Kanal	Liegestelle Parey Ost	351,51 links	Brandenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Elbe-Havel-Kanal	Liegehafen/WSA Brb. ABz Genthin	361,5 links	Brandenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Eider	Eiderkaje	99,65 rechts	Tönning	Steilufer	ja	ja	nein
Elbe	Hafen Prossen	13,2 rechts	Dresden	Schrägufer	ja	nein	nein
Elbe	Pirna-Copitz	35,1 rechts	Dresden	Schrägufer	ja	nein	nein
Elbe	EÜ-Birkwitz	39,5 rechts	Dresden	Steilufer	ja	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich
Elbe	EÜ-Heidenau	39,5 links	Dresden	Steilufer	ja	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich
Elbe	Verladestelle Eisenberger Str.	57,3 rechts	Dresden	Schrägufer	ja	nein	nein
Elbe	RoRo-Anlage SBO	60,9 links	Dresden	Steilufer	ja	ja	ja

Allgemeine Informationen			Örtliche Bedingungen			Umschlagart	
Elbe	EÜ-Serkowitz	66,6 rechts	Dresden	Steilufer	ja	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich
Elbe	EÜ-Gohlis	66,6 links	Dresden	Steilufer	ja	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich
Elbe	Umschlagstelle Meißen	82,5 links	Dresden	Schrägufer	ja	nein	nein
Elbe	EÜ-Merschwitz	98,2 rechts	Dresden	Steilufer	ja	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich
Elbe	EÜ-Boritz	98,2 links	Dresden	Steilufer	ja	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich	mit Einschränkungen mit Mobilkran möglich
Elbe	Umschlagstelle Brottowitz	130,6 rechts	Dresden	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	EÜ-Belgern	140,1 links	Dresden	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Ladestelle Mehderitzsch	147,3 links	Dresden	Schrägufer	ja	nein	nein
Elbe	Ladestelle Weißniger Sand	149,3 rechts	Dresden	Schrägufer	ja	nein	nein
Elbe	Armeehafen Prettin	173,7 rechts	Dresden	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Ladestelle Steutz	273,4 k.A.	Dresden	Schrägufer	ja	nein	nein
Elbe	Spundwände Aken	275 links	Dresden	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Ehem. EÜ-Barby	291,4 links/rechts	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Barby	295,5 links	Magdeburg	Schrägufer	k.A.	nein	nein
Elbe	Bereiche im Hafen Barby	295,5 links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Bereiche Hafen Frohse	314,5 links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein

Allgemeine Informationen		Örtliche Bedingungen			Umschlagart			
Elbe	Verladestelle Fahlberg-List/ Rosshafen, Magdeburg	318,8	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Handelshafen Magdeburg	329	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Industriehafen	331	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Zufahrt zum Magdeburger Ha- fengebiet- Hansahafen	333,6	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Fährbereich Rogätz	350,6	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Bereiche Hafen Tangermünde	388	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Betriebshafen Arneburg	403,5	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Spundwand Alt- mark Industrie AG	408,5	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Hafen Altmark Industrie AG	411,1	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Bereiche Hafen Wittenberge	454,5	rechts	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	EÜ-Wahrenberg	459,43	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Hafen Schnackenburg	474,6	links	Magdeburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Hafen Tiessau	528,2	links	Lauenburg	Steilufer	nein	ja	nein
Elbe	Hafen Bleckede	549,8	links	Lauenburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Hafen Boizenburg	559,5	rechts	Lauenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Elbe	Lauenburg	569,5	rechts	Lauenburg	Steilufer	ja	nein	nein
Elbe	Hafen Geesthacht	584,5	rechts	Lauenburg	Steilufer	ja	nein	ja
Elbe	Löschplatz Altengamme	589,3	rechts	Lauenburg	Steilufer	ja/Deichung	nein	nein

Allgemeine Informationen		Örtliche Bedingungen			Umschlagart		
Elbe	Hafen Oortkaten, Lösch- und Ladeplatz	607,15	rechts	HPA, Hafenamnt Ost	Steilufer	ja	nein
Elbe	Kugelbakehafen	729	links	Cuxhaven	Steilufer/Schrägufer	ja/ deichrechtliche Genehmigung erforderlich	nein
Elbe-Lübeck-Kanal	Ufermauer Raiffeisengen.	4,9	rechts	Lauenburg	Steilufer	nein	nein
Elbe-Lübeck-Kanal	Hafen Mölln	26,67	rechts	Lauenburg	Steilufer	nein	nein
Elbe-Lübeck-Kanal	Kiesverladeanlage Götting	37,2	rechts	Lauenburg	Schrägufer	nein	nein
Elbe-Lübeck-Kanal	Kieswerke Menneke	57,1	links	Lauenburg	Steilufer	nein	nein
Elbe-Lübeck-Kanal	Lösch- und Ladeplatz Horster Damm	59,4	links	Lauenburg	Steilufer	ja	nein
Havel-Oder-Wasserstraße und Tegeler See	Borsighafen	3,3	links	Berlin	Steilufer	k.A.	ja
Havel-Oder-Wasserstraße und Tegeler See	Liegestelle Stahlalben	13,2	rechts	Eberswalde	Steilufer	nein	ja
Havel-Oder-Wasserstraße und Tegeler See	Liegestelle Stahlalben	26,45	links	Eberswalde	Steilufer	ja	ja
Havel-Oder-Wasserstraße und Tegeler See	Umschlagstelle Abz	26,5	links	Eberswalde	Steilufer	ja	ja
Havel-Oder-Wasserstraße und Tegeler See	Liegestelle Stahlalben mit Landsteg	28,05	links	Eberswalde	Steilufer	ja	ja
Havel-Oder-Wasserstraße und Tegeler See	Wartestelle Schleuse I - stillgelegt	28,95	links	Eberswalde	Steilufer	ja	ja

Allgemeine Informationen		Örtliche Bedingungen				Umschlagart	
Havel-Oder- Wasserstraße und Tegeler See	Wartestelle Schleuse II - Stahldalben	28,98	rechts	Eberswalde	Steilufer	ja	nein
Havel-Oder- Wasserstraße und Tegeler See	Liegestelle Stahldalben	40,25	links	Eberswalde	Steilufer	ja	nein
Havel-Oder- Wasserstraße und Tegeler See	Wartestelle Richtungsverkehr	40,98	links	Eberswalde	Steilufer	ja	nein
Havel-Oder- Wasserstraße und Tegeler See	Umschlagstelle Abz	60,25	rechts Nord	Eberswalde	Schrägufer	ja	nein
Havel-Oder- Wasserstraße und Tegeler See	Umschlagstelle Abz	75,5	Süd rechts	Eberswalde	Spundwand	ja	nein
Havelkanal	Liegehafen/ WSA Brb., Stp. Wustermark	23,5	links	Brandenburg	Steilufer	ja	nein
Müritz-Havel- Wasserstraße	Nutzung durch Abz	28,25	rechts	Eberswalde	Steilufer	ja	nein
Mosel	Zewen - Oberkirch	199,49	links	Trier	Schrägufer	ja	nein
Mosel	EÜ-Stelle Löwener Mühle	204,6	links/ rechts	Trier	Schrägufer	ja	nein
Mosel	EÜ-Stelle Schweich- Longuich	177,54	links/ rechts	Trier	Schrägufer	ja	nein
Mosel	EÜ-Stelle Longen- Longuich	175,35	links/ rechts	Trier	Schrägufer	ja	ja
Nord-Ostsee- Kanal	Südkai	2	rechts	Brunsbüttel	Steilufer	ja	nein
Nord-Ostsee- Kanal	Hochdonn	19	links	Brunsbüttel	Steilufer	ja	nein
Nord-Ostsee- Kanal	Hohenhörn	23,9	links	Brunsbüttel	Steilufer	ja	ja
Nord-Ostsee- Kanal	Sehestedt	75,2	rechts	Kiel	Steilufer	ja	nein

Allgemeine Informationen			Örtliche Bedingungen			Umschlagart	
Nord-Ostsee-Kanal	Landwehr	86,7 links	Kiel	Steilufer	ja	ja	nein
Obere Havel-Wasserstraße	Liegestelle	14,63 rechts	Eberswalde	Schrägufer	nein	nein	nein
Obere Havel-Wasserstraße	Bauhafen	14,9 rechts	Eberswalde	Steilufer	ja	nein	nein
Obere Havel-Wasserstraße	Liegestelle	16,45 rechts	Eberswalde	Schrägufer	nein	nein	nein
Obere Havel-Wasserstraße	Liegestelle	25,2 rechts	Eberswalde	Schrägufer	nein	nein	nein
Oder	Umschlagstelle Abz Winterhafen Ffo	586 links	Eberswalde	Steilufer/Schrägufer	ja	nein	nein
Oder	Umschlagstelle Abz Winterhafen Kienitz	632,8 links	Eberswalde	Steilufer	ja	ja	nein
Potsdamer Havel	Liege- und Bau- hafen WSA Brb.	26,65 rechts	Brandenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Rhein	Neuried	277,4 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Honau	302,93 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Rheinau	312,13 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Grauelsbaum	317,38 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Greffern	318,35 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Söllingen	326,9 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Hügelsheim	329,51 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Pittersdorf	341,1 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Steinmauern	344,5 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Au am Rhein	350,7 rechts	Freiburg	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Neuburg- Neuburgweiher	354,2 links	Mannheim	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Hagenbach- Daxlanden	358,6 rechts	Mannheim	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Maxau-Karlsruhe	360,5 links	Mannheim	Schrägufer	ja	nein	ja

Allgemeine Informationen		Örtliche Bedingungen			Umschlagart		
Rhein	Maxau Pionierhafen	363,5	rechts	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Leimersheim- Leopoldshafen 1	372,1	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Germersheim- Rheinhausen	384,1	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Mechtersheim- Philippsburg	389,2	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Speyer-Rheinhausen 1	393,9	rechts	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Speyer-Lusshof	399,3	rechts	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Reffenthal-Ketsch	401,9	rechts	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Otterstadt-Ketsch	405,6	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Otterstadt-Brühl 2	409,5	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Altrip-Rohrhof	411	rechts	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Altrip-Rheinau	415,5	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Frankenthal- Sandhofen	431,8	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Petersau-Kirsch- gartshausen	435,5	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Bobenheim- Lampertheim	438,5	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Rheindürkheim- Nordheim 2	452	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Hamm- Großrohrheim	459,4	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Eich-Gernsheim 1	461,6	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Eich-Gernsheim 2	461,7	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Eich-Biebesheim	468,2	rechts	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Guntersblum- Kühkopf	472,4	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja
Rhein	Dienheim- Karlswert	474,7	links	Mannheim	Schrägufer	ja	ja

Allgemeine Informationen			Örtliche Bedingungen			Umschlagart	
Rhein	Oppenheim-Kornsand 1	479,6 links	Mannheim	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Oppenheim-Kornsand 2	480,6 links	Mannheim	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	Laubenheim-Ginsheim	493 links	Mannheim	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	EÜ-Neuwied	604,5 links	Bingen	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Bad Honnef	640,2 rechts	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	Fähranlage Rheindorf	659,7 links	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	Fähranlage Mondorf	659,9 rechts	Köln	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	EÜ-Widdig	664,4 links	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Niedererkassel	664,4 rechts	Köln	Schrägufer	ja	ja	nein
Rhein	EÜ-Lülsdorf	669,1 rechts	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Wesseling	669,3 links	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Porz-Langel	674,7 rechts	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Sürth	674,7 links	Köln	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	EÜ-Köln-Langel	705,34 links	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Hitdorf	705,34 rechts	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Stürzelberg	725,25 links	Köln	Schrägufer	nein	nein	ja
Rhein	EÜ-Üdesheim	729,35 links	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Himmelgeist	729,35 rechts	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Lörrick	749 links	Köln	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	EÜ-Stockum	749 rechts	Köln	Schrägufer	ja	ja	ja
Rhein	EÜ-Woltershof	788,5 links	Duisburg-Rhein	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	EÜ-Alsumer Steig	789,1 rechts	Duisburg-Rhein	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	EÜ-Mehrhum	802,4 rechts	Duisburg-Rhein	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	EÜ-Flüren	818 rechts	Duisburg-Rhein	Schrägufer	nein	nein	ja
Rhein	EÜ-Wissel	847,64 links	Duisburg-Rhein	Schrägufer	ja	nein	ja
Rhein	EÜ-Warbeyen	852,5 links	Duisburg-Rhein	Schrägufer	ja	nein	ja

Allgemeine Informationen		Örtliche Bedingungen			Umschlagart
Rhein-Herne-Kanal	OW Schleuse Gelsenkirchen	23,5 N	Duiburg-Meiderich	Steilufer	ja nein
Rüdersdorfer Gewässer/Stichkanal Langerhanskanal	CEMEX	9,3 rechts	Berlin	Steilufer	nein ja ja
Rüdersdorfer Gewässer/Stichkanal Langerhanskanal	CEMEX	5,95 links	Berlin	Steilufer	ja ja
Saale	Silo Nienburg	26,2 links	Magdeburg	Steilufer	ja nein nein
Saale	Lade-Löschstelle Zementwerk	26,7 links	Magdeburg	Steilufer	ja ja nein nein
Saale	Zementwerk Bernburg	34,6 links	Magdeburg	Steilufer	ja ja nein nein
Saale	EÜ-Gröna	41,4 links/rechts	Magdeburg	Steilufer	ja ja nein nein
Saale	Lade und Löschstelle Alleben/Mukrena Kloß	50,95 rechts	Magdeburg	Steilufer	ja ja nein nein
Saale	ehem. Lade und Löschstelle Steinbruch/Letten	52,8 rechts	Magdeburg	Steilufer	nein nein nein nein
Saale	ehem. Lade und Löschstelle Steinbruch/Letten	62,95 links	Magdeburg	Steilufer	nein nein nein nein
Saale	EÜ-Salzmünde	78,45 links	Magdeburg	Steilufer	ja ja nein nein
Saale	ehem. Verladestelle Salzmünde	78,6 links	Magdeburg	Steilufer	ja ja nein nein
Saale	Bereich Hafen Halle	87 links	Magdeburg	Steilufer	ja ja nein nein
Spree-Oder-Wasserstraße	CEMEX	21,25 links	Berlin	Steilufer	ja ja nein nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Zementwerk Berlin	24,5 rechts	Berlin	Steilufer	ja ja nein nein

Allgemeine Informationen			Örtliche Bedingungen			Umschlagart	
Spree-Oder-Wasserstraße	Baustoffe Nalepastraße	26,8 rechts	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	BTB Blockheiz- kraftwerk	27,51 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	DEUPO Kies u. Beton Vertriebs GmbH	54,5 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	DEUPO Kies u. Beton Vertriebs GmbH	56,9 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	AGRAVIS GmbH	75,89 rechts	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Pneumant Reifenwerk	76,26 links	Berlin	Steilufer	nein	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	EKO-Hafen Acelor	121,39 links/ rechts	Berlin	Schrägufer	nein	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Zementhafen	124,1 rechts	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Umschlagstelle Ekorecycling	124,35 links	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Neuer Hafen	124,4 rechts	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Alter Hafen Eisenhüttenstadt	128,2 rechts	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Oderwerft Eisenhüttenstadt	128,35 rechts	Berlin	Schrägufer	ja	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	KW Reuter	2,5 rechts	Berlin	Steilufer	nein	ja	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Garbe Stammwerk Wiesendamm	2,5 links	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Kampfmeyer Mühlen, chüttmühle	0,15 links	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	CEMEX	1,13 rechts	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein

Allgemeine Informationen			Örtliche Bedingungen			Umschlagart	
Spree-Oder-Wasserstraße	Holzkontor Preußen	1,35 rechts	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	Deutag	0,32 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	TanQuid	1,16 links	Berlin	Schrägufer	nein	nein	nein
Spree-Oder-Wasserstraße	DIW Deutsche Industrie Werft	0,37 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Teltowkanal	Hafen Steglitz	18,7 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Teltowkanal	Hafen Lankwitz	20,89 links	Berlin	Schrägufer	ja	nein	nein
Teltowkanal	Hafen Britz West	25,96 links	Berlin	Schrägufer	ja	nein	nein
Teltowkanal	Hafen Rudow West	32,1 links	Berlin	Schrägufer	ja	nein	nein
Teltowkanal	Umschlagstelle Kluwe	32,86 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Teltowkanal	Frischbeton Bettels	33,03 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Teltowkanal	Hafen Rudow Ost, Harpen Ekt	33,79 links	Berlin	Steilufer	ja	nein	nein
Teltowkanal	Hafen Rudow Ost, ehem. Eternit	33,9 links	Berlin	Schrägufer	ja	nein	nein
Teltowkanal	Betonwerk Grünau	37,13 rechts	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Teupitzer Gewässer	Umschlagstelle Paetz TPG km 6	6 links	Berlin	Schrägufer	ja	ja	nein
Untere Havel- Wasserstraße	Umschlagstelle Südhafen BEHALA	2 links	Berlin	Steilufer	ja	ja	nein
Untere Havel- Wasserstraße	Liegehafen WSA Brb. Stp. Ketzin	34,02 rechts	Brandenburg	Steilufer	ja	nein	nein
Untere Havel- Wasserstraße	Bau- und Liege- hafen Abz Brb	55,7 rechts	Brandenburg	Steilufer	ja	nein	nein
Untere Havel- Wasserstraße	Liegehafen WSA Br. Abz Rathenow	103,8 links	Brandenburg	Steilufer	ja	ja	nein
Untere Havel- Wasserstraße	Liegehafen WSA Brb. Stp. Havelberg	145,3 links	Brandenburg	Steilufer	ja	nein	nein
Wesel-DattelIn- Kanal	Wendebecken	6,6 links/süd	Duisburg- Meiderich	Steilufer	ja	ja	nein

Allgemeine Informationen		Örtliche Bedingungen			Umschlagart		
Wesel-Datteln-Kanal	Liegestelle Dorsten	27,4	links/süd	Duisburg-Meiderich	Steilufer	ja	nein
Wesel-Datteln-Kanal	UW Schleuse Dorsten	29,8	rechts/nord	Duisburg-Meiderich	Steilufer	ja	nein
Wesel-Datteln-Kanal	Dorstener Hafen	31,2	links/süd	Duisburg-Meiderich	Steilufer	ja	nein
Wesel-Datteln-Kanal	OW Schleuse Flaeshem	49,75	rechts/nord	Duisburg-Meiderich	Steilufer	ja	nein
Westhafenkanal	Westhafen	2,9	links	Berlin	Steilufer	ja	ja

# Anlage 3: Erfahrungen aus dem Ausland zum Thema Zumutbarkeitsprüfung

## 1 Österreich

Sondertransporte (SOTRA) auf der Straße müssen durch das Büro der zuständigen Landeshauptleute<sup>1</sup> genehmigt werden.

Ab einer Strecke von mehr als 65 km Luftlinie darf eine Genehmigung nur erfolgen, wenn diese Transporte nicht oder nur unter einem unverhältnismäßig hohen Aufwand mit einem umweltfreundlichen Verkehrsträger möglich sind (Bahn oder Binnenschiff). Dies ist im sogenannten Sondertransport-Gesamterlass des österreichischen Bundesministeriums für Klimaschutz (BMK) geregelt<sup>2</sup>.

Darin aufgeführte Aspekte:

„der Transport mit Bahn/Schiff kommt nicht in Frage, wenn

- durch den Transport die Lademasse bei Bahn/Schiff bezogen auf den Verkehrsträger oder streckenbezogen überschritten werden, oder
- ein unverhältnismäßiges Umladerisiko vorliegt; ein unverhältnismäßiges Umladerisiko liegt dann vor, wenn aus objektiver Sicht eine ungewöhnliche Erhöhung des Risikos für die Beschädigung des Gutes eintritt oder durch den Umladevorgang selbst eine ungewöhnlich hohe Gefahr hervorgerufen wird, oder
- der auf der Straße zurückgelegte Transport durch die Nutzung von Bahn/Schiff **nicht um mehr als 50 % verringert werden** kann oder keine geeigneten Zufahrtsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, oder
- der Transport mit Bahn oder Schiff wegen besonderer Dringlichkeit nicht termingerecht erfolgen kann. Diese besondere Dringlichkeit liegt vor, wenn sie trotz der

Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes unvermeidbar ist, wie z.B. bei Notfällen (unvorhersehbare Gebrechen von Maschinen auf Baustellen usw.) oder streng termingebundene Transporte, bei denen weder ein früherer Fahrtantritt noch ein späteres Eintreffen möglich ist.

Wenn der Transport mit Bahn/Schiff in Frage kommt darf hierdurch jedoch kein unverhältnismäßig hoher Aufwand entstehen.“

Als unverhältnismäßig gilt der Aufwand, „wenn

- dasselbe Spezialfahrzeug sowohl bei der Be- als auch bei der Entladestelle notwendig wäre und glaubhaft gemacht wird, dass eine Leerfahrt des Spezialfahrzeuges parallel zur Bahn/Schiffs-Route durchgeführt werden müsste, damit es für den Nachlauf wieder zur Verfügung stünde und für die Parallelfahrt auf der Straße mit dem leeren Spezialfahrzeug die Bestimmungen des § 4 KFG 1967 ebenfalls nicht eingehalten werden können, oder
- ein im Ausland angebrachter Zollverschluss beim Umladen geöffnet werden müsste und die Beiziehung von Zollorganen bei der Umladestelle nicht erfolgen kann, oder
- unzumutbar hohe Mehrkosten anfallen (d.h. auch andere zusätzliche Kosten als die reinen Transportkosten, z.B. Notwendigkeit von besonderen, teuren Verpackungen bei Transport mit Bahn/Schiff, hohe Umladekosten für die Benutzung von Umschlageeinrichtungen usw.). Ein unverhältnismäßig hoher Aufwand ist auch dann gegeben, wenn die Mehrkosten in keinem vertretbaren Verhältnis zum Warenwert der beförderten Güter (transportkostensensible Güter) stehen.

Dem Antragsteller für einen Straßen-Sondertransport wird gesetzlich vorgeschrieben, Alternativen wie Bahn und Schiff zu prüfen. Die Beschreibung des unzumutbaren Aufwandes im Gesamterlass (s.o.) bietet aber Spielräume, so dass in vielen Fällen ein reiner Straßentransport beantragt und genehmigt wird.

1 Die Republik Österreich ist ein föderaler Bundesstaat mit 9 Bundesländern. Der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau ist Vorsitzende/r der Landesregierung

2 s. [https://www.bmvit.gv.at/dam/jcr:9d594de5-33f0-4605-9b88-7b8cb0e6ee9a/sotra\\_gesamterlass.pdf](https://www.bmvit.gv.at/dam/jcr:9d594de5-33f0-4605-9b88-7b8cb0e6ee9a/sotra_gesamterlass.pdf)

Der österreichische Autobahnen- und Schnellstraßenbetreiber ASFINAG sieht diese Transporte kritisch, da die Belastung/Abnutzung der Straßeninfrastruktur und das Unfallrisiko sehr hoch sind.<sup>3</sup>

Die Viadonau<sup>4</sup> arbeitet in Abstimmung mit dem BMK<sup>5</sup> (bis Anfang 2020 BMVIT<sup>6</sup>) im Rahmen eines Projektes an Maßnahmen zur Verlagerung von Sondertransporten von der Straße auf die Donau. Aufgrund der großen Laderaumabmessungen von Binnenschiffen und dem steigenden Transportbedarf ständig steigender Stückgrößen sieht man ein hohes Potenzial für Transporte auf der Donau.

Das Projekt wird bis Mitte 2021 laufen, konkrete Ergebnisse bleiben abzuwarten.

## 2 Belgien<sup>7</sup>

Der Königliche Erlass (KE) vom 02.06.2010 über die Teilnahme am Straßenverkehr von Großraum- und Schwertransportfahrzeugen legt die Bedingungen für GST-Transporte auf der Straße fest. Als Sondertransport gilt jegliche Fortbewegung eines Schwertransportfahrzeuges auf einer öffentlichen Straße. Niemand darf ohne eine im Vorhinein durch den Minister ausgestellte Genehmigung auf einer öffentlichen Straße ein Schwertransportfahrzeug in Verkehr bringen.

3 Quelle: Viadonau (mail vom ...)

4 Viadonau, Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m.b.H., ein Unternehmen des österreichischen Verkehrsministeriums BMK (ehemals BMVIT). 2005 zur Erhaltung und Entwicklung der Wasserstraße Donau gegründet.

5 BMK: Bundesministerium für für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

6 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

7 Das Königreich Belgien ist ein föderaler Staat, der aus den 3 Regionen Flandern, Brüssel und Wallonien besteht und 3 Sprachgemeinschaften, die flämisch-, die französisch- und die deutschsprachige Gemeinschaft. Die räumliche Gliederung der Hoheitsgebiete der Regionen und die Sprachgemeinschaften sind nicht deckungsgleich.

Damit ein Antrag auf Genehmigung gültig ist, müssen die Gebühren in Zusammenhang mit früher eingereichten Anträgen entrichtet worden sein.

Der KE klassifiziert Schwerlastfahrzeuge nach Länge, Breite, Höhe und Gewicht für Einzelfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen in 4 Kategorien. Die Genehmigung können je nach Kategorie als permanente Langzeitgenehmigung mit einer Gültigkeit von 5 Jahren bzw. 1 Jahr oder als gelegentliche Kurzzeitgenehmigung mit einer Gültigkeit von höchstens 4 Monaten bzw. 2 Monaten erteilt werden. Die Gebühren sind abhängig von der Kategorie und moderat. Allerdings kann der Betreiber der Verkehrswege Zusatzkosten festlegen.

In Wallonien wird die Bemessung der Gebühren überarbeitet. Zukünftig sollen die Gebühren auch die Kosten von Behörden und Betreibern decken; genannt werden:

- Studien zur Ermittlung einer geeigneten Route
- Statische Berechnungen von Brücken
- Absprachen mit den Baulastträgern und Straßenbetreibern
- Abnutzung der Infrastruktur
- Kontrollen... .

Die Gebühr für einen Tragsport der Kategorie 4 (mindestens ein Wert wird überschritten: L > 35 m; B > 5 m; H > 4,8 m; m > 120 t) soll ohne Kosten für Brückenuntersuchungen bis zu 1.250 € anstelle der im KE angeführten 162 € betragen.

Als Anreiz für die Nutzung umweltfreundlicherer Transportmodi werden die Gebühren für intermodale Transporte auf 0 € gesetzt.

In Wallonien befindet sich eine IT-Anwendung in der Entwicklung zur

- weitgehend automatisierten Ausstellung von Genehmigungen

- Verfolgung von Sondertransporten (tracking)
- Darstellung der multimodalen Umschlagstellen auf einer Karte.

Die Anwendung soll auch die Kommunikation unter den zuständigen Dienststellen der Verwaltungen (intermodality service/Genehmigungsbehörde für Sondertransporte/Betreibern von Straßen, Brücken, ...) umfassen.

### 3 England

In England wurde von der britischen Verwaltung eine zentrale Schwergutstelle eingerichtet, die eine beratende Funktion für Unternehmen als auch eine prüfende Funktion für konkrete Anträge von GST beinhaltet. Die Schwergutstelle der britischen Verwaltung ist zuständig für Güter ab einem Bruttogewicht über 150 t, einer Breite über 5 m, lange Güter über 30 m Länge bzw. auch für Gewicht unter 150 t, wenn der Transport in der direkten Nähe eines Wasserweges startet und endet.

Bei längerfristigen und regelmäßigen Schwerguttransporten werden strategische Übereinkünfte für 7 Jahre zwischen der Schwergutstelle der Verwaltung und dem betreffenden Unternehmen ausgehandelt, je nach Standort, ob der Wasserweg oder die Straße genutzt werden kann/soll.

Für einmalige oder kurzfristige Transporte muss ein Antrag bei der Schwergutstelle gestellt werden.

#### 1. Schritt zur Ermittlung der finanziellen Zumutbarkeit

Der erste Schritt zur Ermittlung der finanziellen Zumutbarkeit besteht darin, die zusätzlichen Kosten des Binnenschifftransportes mit dem Wert der transportierten Ladung zu vergleichen. Die Transportkosten dürfen keinen zu hohen Prozentsatz des Warenwertes ausmachen, soll kleinere Industriezweige schützen, in denen die zusätzlichen Kosten einen Binnenschifftransportes unverhältnismäßig hohe Auswirkungen haben würden.

Ein Straßentransport wird erlaubt, wenn:

$$\left( \text{Binnenschifftransportkosten} + \text{Vor- und Nachlaufkosten Straße inkl. Staukosten} \right) - \left( \text{Straßentransportkosten} + \text{Staukosten} \right) > 20\% \text{ des Ladungswertes}$$

#### Berechnung der Straßenstaukosten:

Die Schwergutstelle berechnet die Staukosten für die britische Wirtschaft und die Auswirkungen auf den Fahrzeugverkehr anhand eines von der Schwergutstelle entwickelten Modells. Anhand der Fahrzeuggröße und der Geschwindigkeit wird die Beeinflussung der anderen Verkehrsteilnehmer errechnet und dadurch die entstehenden Kosten. Diese Berechnung erfolgt ebenfalls für den Vor- und Nachlauf beim Wassertransport.

#### 2. Schritt zur Ermittlung der finanziellen Zumutbarkeit

Im 2. Schritt werden die Kosten von Wassertransport und Straßentransport verglichen:

Liegen die zusätzlichen Kosten für einen Binnenschifftransport bei weniger als 20% des Warenwertes wird ein zusätzlicher Schwellenwert errechnet.

Ein Straßentransport wird erlaubt, wenn:

$$\left( \text{Binnenschifftransportkosten} + \text{Vor- und Nachlaufkosten Straße inkl. Staukosten} \right) > \left( \text{Staukosten} + 2 \times \text{Straßentransportkosten} \right)$$

Bei einem Antrag müssen die folgenden Kosten berücksichtigt werden:

#### Kosten für den Transport auf der Straße

- Reiner Straßentransport in Euro,
- Begleitkosten in Euro,
- Kosten für Straßenausstattung Ab- und Aufbau in Euro,
- Kosten für Brückenstatikuntersuchungen,
- Kosten für zusätzliche Brückenverstärkung,
- Kosten für Risikovorsorge,
- Andere Kosten.

### **Kosten für den Transport auf dem Wasserweg**

- Reiner Wassertransport in Euro,
- Kosten für Umschlag per Kran in Euro,
- Kosten für Ausbaggerungen in Euro,
- Infrastrukturkosten,
- Kosten für die Informationsermittlung,
- Wasserstraßengebühren, Hafengebühren/Umschlagsgebühren
- Kosten für Risikovorsorge,
- Kosten für Vor- und Nachlauf auf der Straße (siehe oben).

# Anlage 4: Übersicht der maximalen Schiffsgrößen der Wasserstraßen

## Ausbauzustand Binnenwasserstraßen in Deutschland

Wasserstraße	maximal zulässige Schiffs-/Verbandgröße		Netzzustand			Bemerkungen	Laderaumabmessungen des Schiffs		
	Länge/Breite (m)	E	Fahrinnen-tiefe <sup>1)</sup>	Abblende-tiefe <sup>2)</sup>	Brücken-durchfahrins-höhe <sup>3)</sup>		Wasser-strassen-klasse	Länge/ Breite (m)	
								SV/ KV	SV/ KV
<b>Rhein</b>									
- Grenze NL bis Duisburg	289,5/22,90 oder 193/34,35	135/22,80	2,8		9,1	V1c	KV 70+75/20	100/20	
- Duisburg bis Köln	289,5/22,90 oder 193/34,35	135/22,80	2,5		9,1	V1c	KV 70+75/20	100/20	
- Köln bis Koblenz	289,5/22,90 oder 193/34,35	135/22,80	2,5		9,1	V1c	KV 70+75/20	100/20	
- Koblenz bis St. Goar	193/22,90* oder 153/34,35*	135/22,80	2,1		9,1	V1b	KV 70+75/20	100/20	
- St. Goar bis Mainz	193/22,90* oder 153/34,35*	135/22,80	1,9		9,1	V1b	KV 70+75/20	100/20	
- Mainz bis Iffezheim	193/22,90 oder 153/34,35*	135/22,80	2,1		9,1	V1b	KV 70+75/20	100/20	
- Iffezheim bis Basel	183/22,80*	135/22,80	3,0		9,17,0**	V1b	KV 70+75/20	100/20	
<b>Mosel</b>	172,10/11,45	135/11,45	3,0		5,97 (5,23*)	Vb	KV 70+65/10	100/10	
<b>Saar</b>									
Mündung bis Dillingen	185/11,45	135/11,45	3,0		5,70	Vb	KV 70+70/10	100/10	
Dillingen bis Ende Aubaustrecke	185/11,45	110/11,45	3,0		5,50	Vb	KV 70+70/10	100/10	
<b>Neckar</b>	105/11,45	105/11,45	2,8		6,00	Va		75/10	
<b>Main</b>									
- Mündung bis km 37,20 (Frankfurt Osthafen)	190/14,00	135/14,00	2,9		6,0	Vb	KV 70+65/10	100/12,5	
- km 37,20 bis km 52,00 (UW Schleuse Mühlheim)	190/12,20	135/12,20	2,9		6,0	Vb	KV 70+65/10	100/10	
- km 52,00 bis km 174,20	110*/11,45	110*/11,45	2,9		6,0**	Vb		80/10	
- km 174,20 bis km 384,07 (Abzweig MDK)	110*/11,45	110*/11,45	2,5***		6,0**	Va***		80/10	
<b>Main - Donau - Kanal</b>	190/11,45	110*/11,45		2,7	6,0**	Vb	KV 70+75/10	80/10	
<b>Donau</b>									
- Kelheim bis Regensburg	190/11,45	120*/11,45	2,9		6,00**	Vb	KV 70+75/10	100/10	
- Regensburg bis Straubing	190/11,45**	120*/11,45	2,9		6,00***	V1b	KV 70+75/10	100/10	
- Straubing bis Vilshofen	190/11,45**	120*/11,45	2,00****		7,00***	V1a	KV 70+75/10	100/10	
- Vilshofen bis Jochenstein	190/22,90	120*/22,90	2,7		6,00**	V1b	KV 70+75/20	100/20	
<b>Wesel - Datteln - Kanal</b>	186,5/11,45	135/11,45		2,8	4,60	Vb	KV 70+75/10	100/10	
<b>Ruhr</b>									
- bis km 4,52	186,5/12,00	135/12,00		3,0	6,50	Vb	KV 70+75/10	100/10	
- von km 4,52 bis 11,65	135/12,00	135/12,00		3,0	6,50	Vb			
<b>Rhein - Herne - Kanal (km 0 - 25)</b>	186,5/11,45	135/11,45		2,8	4,40	Vb	KV 70+75/10	100/10	

<b>Rhein - Herne - Kanal (km 25 - 46)</b>	186,5/11,45	135/11,45		2,5	4,20	IV	Einschränkungen gem. BinSchStVO	KV 70+75/10	100/10
<b>Dortmund - Ems - Kanal</b>									
- Südstraße (Dortmund - RHK)	186,5/11,45	135/11,45		2,8	4,60	V b		KV 70+75/10	100/10
- Südstraße (WDK - Km 82)	165/9,65	110/10,6		2,5	4,05	IV		KV 80+70/7,5	80/9
- Südstraße (Km 82 - MLK)	186,5/11,45	110/11,45		2,8	4,80	Vb		KV 70+75/10	80/10
- Nordstraße (MLK - EMS)	100/9,65	100/9,65		2,7	4,15	IV		70/7,5	70/7,5
<b>Datteln - Hamm - Kanal</b>									
- DEK bis Stumm Hafen	186,5/11,45	135/11,45		2,8	4,90	V b		KV 70+75/10	100/10
- Stumm Hafen bis Hamm	186,5/11,45	135/11,45		2,7	4,10	V b	Richtungsverkehr in der Baustelle	KV 70+75/10	100/10
- Hamm bis Schmeihausen	86/9,65	86/9,65		2,5	3,99	IV		60/7,5	60/7,5
<b>Küstenkanal</b>									
- DEK bis Dörpen	100/9,65	100/9,65		2,7	4,50	IV		70/7,5	70/7,5
- Dörpen bis Oldenburg	100/9,65	100/9,65		2,5	4,50	IV	Einschränkungen gem. BinSchStVO	70/7,5	70/7,5
<b>Mittellandkanal</b>									
- Bergeshövede bis Büllstingen	185/11,45	110/11,45		2,8	5,25	Vb		KV 70+75/10	80/10
- Büllstingen bis Magdeburg	185/9,60	110/9,60		2,5	5,25	Va	s. Anordnungen MLK-Osthaltung, Ausbau für GMS läuft	KV 70+75/7,5	80/10
- Stichkanal Omerbrück km 0-12,25 (Ohasfen) ab km 12,25	82/9,60 82/9,60	82/9,60 82/9,60		2,2 2,0	4,00	IV			55/7 55/7,5
- Stichkanal Linden	82/9,60	82/9,60		2,3	4,00	IV			55/7,5
- Stichkanal Hildesheim	82/9,60	82/9,60		2,3	4,24	IV			55/7,5
- Stichkanal Saßgitter	185/11,45 185/9,60	110/11,45 110/9,60		2,5 2,8	5,25	Va		KV 70+75/10	80/10
<b>Weser (Mittelweser)</b>	91/8,25	85/11,45	2,8	4,50	4,50	IV	Ausbau für GMS läuft (100 m-Schiffe bereits möglich)		70/10
<b>Elbe - Seitenkanal</b>	185/11,45	100/11,45		2,8	5,25	V b	unverändert	KV 70+75/10	70/10
<b>Elbe (Km 0,00 - 56,8)</b>	137/11,45	110/11,45	1,5	> 5,25	> 5,25	Va	Fahrrinnentiefe bezogen auf GW	SV 65,00+32,50/9,50	80/10 55,00+24,00/7,65
<b>Elbe (Km 56,8 - 333,5 Hafen Magdeburg)</b>	137/11,45	110/11,45	1,6	> 5,25	> 5,25	Va		SV 65,00+32,50/9,50	80/10 55,00+24,00/7,65
<b>Elbe (Km 333,5 - 454,8 Hafen Wittenberge)</b>	137/11,45	110/11,45	1,6	7,0	7,0	Va		SV 65,00+32,50/9,50	80/10 55,00+24,00/7,65
<b>Elbe (454,8 - 607,50 Hafen Hamburg)</b>	190/24	110/11,45	1,6	7,0	7,0	V1 b		KV 70+75/22,5 SV 4x65,00+2x32,50/9,50	80/10 4x(55,00)+2x(24,00/7,65)
<b>Saale (Km 0,00 bis 88,0 (Halle))</b>	100/9,50	85/9,50		> 1,3	5,3	IV	Abladetiefe 1,3 m bei NAW 2,50 m	70/7,5 SV 65,00/9,50	60/7,5 55,00/7,65
<b>Elbe - Lübeck - Kanal</b>	80/9,50/8,20	80/9,50/8,20		2,0/2,10	> 4,50	IV		SV 65,00/9,50	55/7,5 55,00/7,65
<b>VDE 17 Magdeburg-Berlin</b>									
<b>EHK (Km 325,70 - 390/9,00 UHW I 0,00 SOW Km 0,00 - 6,61, WHK Km 0,00 - 3,05</b>	165/9,60 o. 97/10,50 o. 81/11,45	110/9,60		2,50 2,20	> 4,70	Vb / IV	Ausgebaute Strecken: Vb	SV 2x65,00/9,50	2x65,00/7,65
<b>UHW II (Km 68,02 - 148,43)</b>	100/8,25 o. 82/9,0	82/9,0 o. 86/8,25	2,0	< 4,0	< 4,0	III		SV 65,00/8,20	55,00/6,40
<b>UHW II - Renaturierungsstrecke Km 104,2-145,06</b>	< 41,5m Länge	< 41,5 m Länge		2,8	5,3	I	Renaturierungsstrecke, Schiffe > 41,5m nur mit Ausnahmegenehmigung		
<b>Teilowkanal</b>	185/11,45	110/11,45		2,8	5,3	Vb			
- bis Britzer Verbindungskanal + BVK	91/9,0 o. 82/9,60	80/9,0 o. 82/9,60		2,0/1,90	< 4,50	IV	SV 125 x 8,25 und E 85 x 9,50 mit Ausnahmegenehmigung	SV 65,00/8,20	55,00/6,40
- Oststrecke	91/9,0	80/9,0		1,75	4,30	IV	von BVK bis km 34,10 wie- bis Britzer Verbindungskanal + BVK	SV 65,00/8,20	55,00/6,40
<b>HOW (Km 0,00 - 134,96)</b>	82/9,50 o. 120/9 o. 125/8,25	82/9,5/9,00		1,85/2,00	> 4,00	Va / IV	Ausgebaute Strecken: Va	SV 65,00/9,50	55,00/7,65



# Anlage 5: Datenblatt der Übergabepunkte Häfen

## Abwicklung Umschlag Schwergut mit Großraum- und Schwertransporten (GST) in öffentlichen Binnenhäfen

**Hinweise:** Bitte für jeden Standort separat ausfüllen.

Großraum- und Schwergut im Sinne dieser Datenerhebung ist Stückgut mit folgenden Eigenschaften:

Gewicht: ab 40,0 to

Länge: ab 15,65m

Breite: ab 2,55m

Höhe: ab 4,00m

Ihr Kontakt für Rückfragen (zentraler Ansprechpartner z.B. beim BÖB wäre zu begrüßen) :

Name:	Max Mustermann
Telefon:	0123-456789
Fax:	0123-567890
E-Mail:	<a href="mailto:info@mustermann.de">info@mustermann.de</a>

**Ansprechpartner /Verantwortlicher für Hafendaten/Daten  
der Umschlagstelle (der die Daten VEMAGS meldet):**

Name:	zentraler Ansprechpartner Hafenkontakt
Tel.:	
E-Mail:	

### Allgemeine Hafeninformatioenen

Name des Hafens bzw. der Umschlagstelle (max. 70 Zeichen):	
Referenzcode: (max 5 Stellen)	
Koordinaten: (Breitengrad, Längengrad (WGS84)):	
Seehafen	ja/nein
Binnenhafen	ja/nein
Wasserstraßenanbindung: <a href="https://atlas.wsv.bund.de/clients/desktop/?parameter=visible&amp;value=bwastwml">https://atlas.wsv.bund.de/clients/desktop/?parameter=visible&amp;value=bwastwml</a> :	ja/nein
Fluß oder Kanal (Name)	
WasserstraßenID	
Stromkilometer (und Uferseite)	
Bahnanbindung:	
Anzahl Gleise	
Hafen/Betreibergesellschaft:	
Straße und Hausnummer:	
PLZ/Ort:	
Hafenkontakt (Hafenmeister, der für die operative Steuerung zuständig ist), Erreichbarkeit des Hafens	
Telefon:	
Telefax:	
E-Mail:	
Homepage:	
Referenzen: Benennung der GST-Verladungen in den letzten 5 Jahren	
Abmessungen: (Max. mögl. Abmessung und Gewicht der Ladeinheit)	
zusätzliche Dienstleistungen: <small>(Montage, Werkstatt, etc.)</small>	
regelmäßige Linien (Binnenschiff) ja (mit Linke zum Fahrplan bzw. Betreiber) oder nein:	
Linien (Bahn):	
Benutzungsbedingungen des Hafens nach z.B. Hafenverordnung (ggf. Link):	

<b>Erreichbarkeit des Hafens/der Umschlagstelle über Straße</b> ( *) zu erfragen bei zust. Straßenverkehrsbehörde)	
Beschreibung optimale Strecke für GST *): <small>(Schwerlastroute)</small>	
Restriktionen für GST *): <small>(Brücken, Kreisverkehr, etc.)</small>	
Absicherung *): <small>(durch Polizei, Begleitfz. oder Sonstige)</small>	
Verfügbarkeit der Umschlagstelle:	
Allgemeine Informationen/Hinweise:	

<b>Ortsfeste Umschlagseinrichtungen</b>	Anzahl:	
Schwergutkrane:	Hersteller/Typ	max. Traglast (to) / max. Traglast bei max. Auslage bei
Beschaffenheit Kaimauer (Steilkai, etc.):		
Tragfähigkeit Kaimauer in to/m <sup>2</sup> :		
Max. Bodenpressung (kN/m <sup>2</sup> ) :		
Verfügbare Abstellfläche in m <sup>2</sup> :		
Rangierfläche in m <sup>2</sup> :		
verfügbare Montagefläche (gedeckt) in m <sup>2</sup> :		
Sonstiges/Einschränkungen:		

<b>RoRo-Anlagen</b>	Anzahl:	
Art und Beschaffenheit:	Art (fest/mobil) und Lage zur Strömung:	Achslast, Abmessungen, max. Steigungen/Gefälle & zul.
Anzahl, Lage und max. Zugkraft der verfügbaren Festmachpunkte (Muringszeichnungen):		
Dort verfügbare Abstellfläche in m <sup>2</sup> :		
Dort verfügbare Montagefläche (gedeckt) in m <sup>2</sup> :		
Sonstiges/Einschränkungen:		

<b>Mobile Umschlagseinrichtungen</b>	Anzahl:	
Aufstellmöglichkeiten für Mobilkrane:		
Beschaffenheit der Kaimauer/des Ufers (Steilkai, Schrägufer, etc.) an den Aufstellorten:		
Tragfähigkeit der Kaimauer/Uferbefestigung in to/m <sup>2</sup> :		
Maximale Bodenpressung (kN/m <sup>2</sup> ) an den Aufstellorten:		
Dort verfügbare Abstellfläche in m <sup>2</sup> :		
Dort verfügbare Montagefläche (gedeckt) in m <sup>2</sup> :		
Sonstiges/Einschränkungen:		

	Anzahl:	
	Hersteller/Typ	Tragfähigkeit (to)
Eigene Schwimmkrane:		
Beschaffenheit der Kaimauer/des Ufers (Steilkai, Schrägufer, etc.) an den Aufstellorten (Transportgut):		
Tragfähigkeit der Kaimauer/Uferbefestigung in to/m²:		
Maximale Bodenpressung (kN/m²) an den Aufstellorten:		
Dort verfügbare Abstellfläche in m²:		
Dort verfügbare Montagefläche (gedeckt) in m²:		
Dort dauerhafte oder temporäre Anmietung von Flächen für Zwischenlagerung möglich in m²		
Sonstiges/Einschränkungen:		
Sind Montagehilfen vorhanden, wenn ja welche?		
evtl. Angaben zur Schwerlastplatte (LxB, Stützlast in to)		
Weitere Verlademöglichkeiten? <small>(Reachstacker, etc.)</small>		
ggf. Beschränkungen der Schiffe durch Hafen bzw. Wasserstraße		

## Anlage 6: Übersicht der Ersatzübergangsstellen

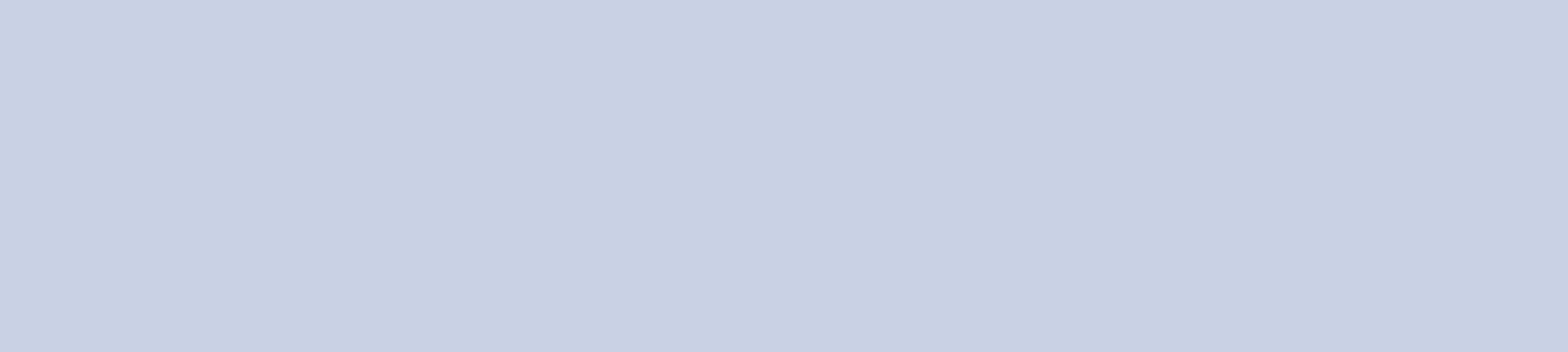
Bundesland	Wasserstraße	Lage (km)	Name
Schleswig-Holstein	Ostsee	0	EÜ Arnis
Schleswig-Holstein	Ostsee	0	EÜ Missunde
Schleswig-Holstein	Eider	15,355	EÜ Hamdorf-Breiholz
Schleswig-Holstein	Eider	25,635	EÜ Lexfähr
Schleswig-Holstein	Eider	36,456	EÜ Hohner-Fähre
Schleswig-Holstein	Eider	50,03	EÜ Barga-Schwienhusen
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	7,246	EÜ Kudensee
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	14,8	EÜ Burg
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	16,917	EÜ Hochdonn
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	35,444	EÜ Fischerhütte
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	50,117	EÜ Breiholz
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	54,91	EÜ Rüsterbergen
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	58,014	EÜ Nübbel
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	67,401	EÜ Audorf
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	69,855	EÜ Rade
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	75,182	EÜ Sehestedt
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	80,287	EÜ Königsförde
Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Kanal	86,746	EÜ Landwehr
Niedersachsen	Unterems	14,861	EÜ Bingum-Leerort Ems
Niedersachsen	Weser	60,262	EÜ Wehrden-Fürstenberg
Niedersachsen	Weser	129,9	EÜ Ohr-Tündern
Niedersachsen	Weser	247,23	EÜ Schinna-Hahnenberg
Niedersachsen	Weser	249,16	EÜ Anemolter-Landesbergen
Niedersachsen	Weser	288,79	EÜ Schweringen-Gangesbergen
Niedersachsen	Weser	293,7	EÜ Stendern-Eystrup
Niedersachsen	Weser	304,37	EÜ Barme-Hoya
Niedersachsen	Weser	326,65	EÜ Ritzenbergen-Eissel
Niedersachsen	Elbe-Seitenkanal	72,906	EÜ-Emmendorf
Niedersachsen	Elbe-Seitenkanal	92,295	EÜ Wulfstorf
Nordrhein-Westfalen	Rhein	664,4	EÜ Widdig
Nordrhein-Westfalen	Rhein	674,7	EÜ Sürth-Langel
Nordrhein-Westfalen	Rhein	705,33	EÜ Langel-Hitdorf
Nordrhein-Westfalen	Rhein	725,2	EÜ Stürzelberg
Nordrhein-Westfalen	Rhein	749	EÜ Lörick
Nordrhein-Westfalen	Rhein	780,3	EÜ Homberg-Ruhr
Nordrhein-Westfalen	Rhein	788,5	EÜ Woltershof-Alsum

Bundesland	Wasserstraße	Lage (km)	Name
Nordrhein-Westfalen	Rhein	792,59	EÜ Orsoy-Walsum
Nordrhein-Westfalen	Rhein	802,27	EÜ Eversael-Mehrum
Nordrhein-Westfalen	Rhein	817,93	EÜ Perrich-Flüren
Nordrhein-Westfalen	Rhein	820,73	EÜ Werrich-Rose
Nordrhein-Westfalen	Rhein	823,4	EÜ Xanten-Bislich
Nordrhein-Westfalen	Rhein	824,93	EÜ Scholtenhof
Nordrhein-Westfalen	Rhein	830,97	EÜ Vynen-Gut Hübsch
Nordrhein-Westfalen	Rhein	841,46	EÜ Mahnenburg
Nordrhein-Westfalen	Rhein	847,64	EÜ Dornick
Nordrhein-Westfalen	Rhein	850,5	EÜ Prengershof
Nordrhein-Westfalen	Rhein	852,55	EÜ Emmerich-Warbeyen
Nordrhein-Westfalen	Ruhr	0,349	EÜ km 0,349
Nordrhein-Westfalen	Dortmund-Ems-Kanal	98,802	EÜ Dörenthe
Niedersachsen	Dortmund-Ems-Kanal	132,58	EÜ Hesselte
Niedersachsen	Ems	71,525	EÜ Mehring-Listrup II
Baden-Württemberg	Rhein	189,15	EÜ 191 Petit Landau-Bellingen
Baden-Württemberg	Rhein	193,39	EÜ 192 Ottmarsheim-Steinenstadt
Baden-Württemberg	Rhein	206,55	EÜ 193 Blodelsheim-Grißheim
Baden-Württemberg	Rhein	210,38	EÜ 194 Fessenheim-Bremgarten
Baden-Württemberg	Rhein	214,68	EÜ 195 Namsheim-Hartheim
Baden-Württemberg	Rhein	245,11	EÜ Schönau-Wyhl
Baden-Württemberg	Rhein	261,04	EÜ Rheinau-Kappel
Baden-Württemberg	Rhein	266,12	EÜ Nonnenweiler
Baden-Württemberg	Rhein	219,42	EÜ Karpfenhod
Baden-Württemberg	Rhein	226,2	EÜ Breisach
Baden-Württemberg	Rhein	240,61	EÜ Sasbach
Baden-Württemberg	Rhein	276,67	EÜ Meißenheim
Baden-Württemberg	Rhein	277,38	EÜ Ichenheim
Baden-Württemberg	Rhein	302,93	EÜ Wantzenau-Honau
Baden-Württemberg	Rhein	312,13	EÜ Offendorf-Rheinau
Baden-Württemberg	Rhein	317,83	EÜ Drusenheim-Grauelsbaum
Baden-Württemberg	Rhein	318,33	EÜ Drusenheim-Greffern 1
Baden-Württemberg	Rhein	318,38	EÜ Drusenheim-Greffern 2
Baden-Württemberg	Rhein	326,91	EÜ Fort Louis-Söllingen
Baden-Württemberg	Rhein	329,51	EÜ Neuhäusel-Hügelsheim
Baden-Württemberg	Rhein	341,1	EÜ Selz-Plittersdorf 2

Bundesland	Wasserstraße	Lage (km)	Name
Baden-Württemberg	Rhein	344,5	EÜ 196 Münchhausen-Steinmauern
Baden-Württemberg	Rhein	350,69	EÜ Lauterburg-Au
Rheinland-Pfalz	Rhein	354,2	EÜ 171 Neuburg-Neuburgweier
Rheinland-Pfalz	Rhein	358,6	EÜ 170 Hagenbach-Daxlanden
Rheinland-Pfalz	Rhein	360,5	EÜ 169 Maximiliansau-Karlsruhe
Rheinland-Pfalz	Rhein	372	EÜ 167 Leimersheim-Leopoldshafen 1
Rheinland-Pfalz	Rhein	372,7	EÜ A166 Leimersheim-Leopoldshafen 2
Rheinland-Pfalz	Rhein	384,06	EÜ A165 Germersheim-Rheinsheim 1
Rheinland-Pfalz	Rhein	384,1	EÜ 164 Germersheim-Rheinsheim 2
Rheinland-Pfalz	Rhein	389,3	EÜ 161 Mechttersheim-Philippsburg
Rheinland-Pfalz	Rhein	393,9	EÜ 158 Speyer-Rheinhausen1
Rheinland-Pfalz	Rhein	394,16	EÜ A157 Speyer-Rheinhausen 2
Rheinland-Pfalz	Rhein	399,3	EÜ 156 Speyer-Altlußheim
Rheinland-Pfalz	Rhein	401,9	EÜ 155 Speyer-Lußhof
Rheinland-Pfalz	Rhein	405,2	EÜ zw Otterstadt und Hockenheim
Rheinland-Pfalz	Rhein	405,6	EÜ zw Otterstadt und Ketsch
Rheinland-Pfalz	Rhein	407,2	EÜ 154 Otterstadt-Ketsch
Rheinland-Pfalz	Rhein	409,5	EÜ 153 Otterstadt-Brühl 1
Rheinland-Pfalz	Rhein	409,76	EÜ A152 Otterstadt-Brühl 2
Rheinland-Pfalz	Rhein	411	EÜ 151 Altrip-Rohrhof
Rheinland-Pfalz	Rhein	415,5	EÜ 149 Altrip-Rheinau
Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg	Rhein	431,8	EÜ 148 Frankenthal-Sandhofen
Rheinland-Pfalz	Rhein	435,5	EÜ 147 Petersau-Kirschgartshausen
Rheinland-Pfalz	Rhein	438,5	EÜ 146 Bobenheim-Lampertheim
Rheinland-Pfalz	Rhein	449,3	EÜ 144 Rheindürkheim-Nordheim 1
Rheinland-Pfalz	Rhein	452	EÜ 143 Rheindürkheim-Nordheim 2
Rheinland-Pfalz	Rhein	459,4	EÜ 142 Hamm-Groß Rohrheim
Rheinland-Pfalz	Rhein	461,65	EÜ A141 Eich-Gernsheim1
Rheinland-Pfalz	Rhein	461,7	EÜ 140 Eich-Gernsheim 2
Rheinland-Pfalz	Rhein	468,2	EÜ 139 Eich-Biebesheim
Rheinland-Pfalz	Rhein	472,4	EÜ 138 Guntersblum-Kühkopf
Rheinland-Pfalz	Rhein	474,7	EÜ 137 Dienheim-Karlswert
Rheinland-Pfalz	Rhein	479,6	EÜ 136 Oppenheim-Kornsand 1
Rheinland-Pfalz	Rhein	480,6	EÜ 135 Oppenheim-Kornsand 2

Bundesland	Wasserstraße	Lage (km)	Name
Hessen	Rhein	480,9	EÜ A134 Oppenheim-Kornsand 3
Rheinland-Pfalz	Rhein	493	EÜ 132 Laubenheim-Ginsheim
Rheinland-Pfalz und Hessen	Rhein	508	EÜ 131 Budenheim-Niederwalluf
Rheinland-Pfalz und Hessen	Rhein	512,7	EÜ 130 Heidenfahrt-Erbach
Rheinland-Pfalz und Hessen	Rhein	519,1	EÜ 129 Ingelheim Nord-Mittelheim
Rheinland-Pfalz und Hessen	Rhein	527,3	EÜ 127 Bingen-Rüdesheim
Rheinland-Pfalz und Hessen	Rhein	539,4	EÜ Niederheimbach-Lorch
Rheinland-Pfalz	Rhein	546,2	EÜ 125 Pützbach-Kaub
Rheinland-Pfalz	Rhein	556	EÜ St. Goar-St. Goarshausen1
Rheinland-Pfalz	Rhein	556,5	EÜ 123 St. Goar-St. Goarshausen 2
Rheinland-Pfalz	Rhein	559,1	EÜ 122 St. Goar-Wellmich
Rheinland-Pfalz	Rhein	568,26	EÜ Boppard - Kamp-Bornhofen
Rheinland-Pfalz	Rhein	570,5	EÜ Boppard-Filsen
Rheinland-Pfalz	Rhein	580,6	EÜ 118a Brey-Braubach
Rheinland-Pfalz	Rhein	584	EÜ 116 Stolzenfels-Oberlahnstein
Rheinland-Pfalz	Rhein	584,5	EÜ Stolzenfels-Lahnstein
Rheinland-Pfalz	Rhein	589	EÜ Koblenz-Horchheim
Rheinland-Pfalz	Rhein	592	EÜ Koblenz-Lützel
Rheinland-Pfalz	Rhein	600,7	EÜ Kaltenengers-Engers
Rheinland-Pfalz	Rhein	601,8	EÜ 114 Urmitz-Engers
Rheinland-Pfalz	Rhein	604,4	EÜ 113 Uritz-Neuwied
Rheinland-Pfalz	Rhein	608,6	EÜ 112 Weißenthurm-Neuwied
Rheinland-Pfalz	Rhein	622,44	EÜ Bad Breisig-Bad Hönningen 1
Rheinland-Pfalz	Rhein	623,75	EÜ Bad Breisig-Bad Hönningen 2
Rheinland-Pfalz	Rhein	627,7	EÜ 108 Sinzig-Leubsdorf
Rheinland-Pfalz	Rhein	629,9	EÜ 106 Kripp-Linz
Rheinland-Pfalz	Rhein	632,7	EÜ 103 Remagen-Erpel
Rheinland-Pfalz	Rhein	637,4	EÜ 102 Oberwinter-Unkel
Rheinland-Pfalz und NRW	Rhein	640,2	EÜ 101 Rolandseck-Bad Honnef
Baden-Württemberg	Neckar	81,7	EÜ Obrigheim-Mosbach
Baden-Württemberg	Neckar	98,3	EÜ Bad Wimpfen-Offenau
Rheinland-Pfalz	Mosel	11,91	EÜ 313 Winnigen-Kondertal
Rheinland-Pfalz	Mosel	36,1	EÜ 310 Müden-Burgen
Rheinland-Pfalz	Mosel	175,34	EÜ 304 Longen-Longuich
Rheinland-Pfalz	Mosel	177,54	EÜ 303 Schweich-Kirsch
Rheinland-Pfalz	Mosel	204,6	EÜ 302 Wasserbilligerbrück-Oberbillig

Bundesland	Wasserstraße	Lage (km)	Name
Rheinland-Pfalz	Saar	10,378	EÜ Saarburg-Beurig
Saarland	Saar	51,534	EÜ Rehlingen-Saarfels
Hessen	Main	16,55	EÜ Okriftel
Hessen	Main	48,95	EÜ Rumpenheim
Hessen	Main	65,75	EÜ Großkrotzenburg
Bayern	Main	71,16	EÜ Kleinwelzheim-Großwelzheim
Bayern	Main	75,115	EÜ Mainflingen-Dettingen
Bayern	Main	98	EÜ Sulzbach
Bayern	Main	273	EÜ Ochsenfurt-Frickenhausen
Bayern	Main	338,88	EÜ Reichelshof-Schonungen
Bayern	Main	369,09	EÜ Eltmann-Ebelsbach
Bayern	Main	379,61	EÜ Viereth-Unterhaid
Bayern	Main-Donau-Kanal	80,035	EÜ Leerstetten-Schaftnach
Bayern	Main-Donau-Kanal	90,677	EÜ Eichelburg-Roth
Bayern	Main-Donau-Kanal	162,06	EÜ Essing
Sachsen	Elbe	39,56	EÜ Birkwitz
Sachsen	Elbe	66,6	EÜ Serkowitz
Sachsen	Elbe	98,2	EÜ Merschwitz
Sachsen	Elbe	140	EÜ Belgern
Sachsen-Anhalt	Elbe	275	EÜ Aken
Sachsen-Anhalt	Elbe	291,41	EÜ Barby
Sachsen-Anhalt	Elbe	350,71	EÜ Rogätz
Sachsen-Anhalt	Elbe	374,98	EÜ Ferchland
Sachsen-Anhalt	Elbe	459,46	EÜ Wahrenberg
Sachsen-Anhalt	Saale	78,455	EÜ Salzmünde



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

### **Stand**

16.12.2020

### **Gestaltung | Druck**

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat Z 32, Druckvorstufe | Hausdruckerei

### **Bildnachweis**

Titelseite:

**Quelle:** © vschlichting – stock.adobe.com

**Quelle:** T. Müller, DB Cargo

**Quelle:** DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.  
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.



