

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 527/A(E) der Abgeordneten Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Kolleginnen und Kollegen betreffend Einsatz gegen die Zulassung von „Gigalinern“ auf europäischer Ebene

Die Abgeordneten Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 11. März 2009 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Seit einiger Zeit laufen auf europäischer Ebene Lobbying-Aktivitäten zur Einführung einer neuen Generation von Lkw: überschwere (bis zu 60 Tonnen) und überlange (bis zu 25,25 Meter) Lastkraftwagen sollen – so die Befürworter – die Kosten im Straßenverkehr um bis zu einem Drittel senken, die Straßen entlasten und gleichzeitig den Schadstoffausstoß um ein Viertel senken. Selbst wenn Österreich diese nicht zulassen würde, könnten wir verpflichtet werden, im Ausland zugelassenen Fahrzeugen die Benützung Österreichs Straßen zu gestatten.

Das heimische, wie der Großteil des europäischen Straßennetzes, ist auf die heute üblichen Lkw-Dimensionen ausgelegt. Kurvenradien, Pannbuchten, Leitschienen, Brücken, Tunnels, Abstellplätze entsprechen nicht den Anforderungen der Gigaliner und müssten um teures Geld adaptiert werden bzw. sind Änderungen baulich gar nicht möglich.

Für Pkw-Lenker bedeuten diese Fahrzeuge Sichtbeeinträchtigungen und längere Überholwege, das kann daher zu einem Sicherheitsrisiko führen. Im Falle eines Unfalles ist eine erhöhte Unfallschwere möglich. Abseits der Autobahnen (Freiland, städtischer Bereich) ist ein Betrieb dieser Fahrzeuge nur eingeschränkt möglich und erzwingt Umladevorgänge und einen Aufbau der hierfür nötigen Infrastruktur.

Ist andererseits der Einsatz in erster Linie für Hauptverkehrsachsen gedacht, so ist einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger der Vorzug zu geben.

Studien gehen auch davon aus, dass es durch die Einführung von Gigalinern nicht oder kaum zu Reduktionen bei den CO₂-Emissionen kommen wird. Im Gegenteil, der Rückverlagerungseffekt zieht einen erhöhten CO₂ Ausstoß mit sich. Dies widerspricht eindeutig nicht nur dem verkehrspolitischen Ziel einer Verlagerung, sondern auch dem Kyoto-Ziel.

Wie bereits erwähnt, ist auch die Straßeninfrastruktur in Österreich für Gigaliner nicht eingerichtet: Auf Autobahnen sind Brücken, Kurvenradien, Autobahnrastplätze, Auf- und Abfahrten sowie Autobahnkreuze generell nicht auf eine Gesamtlänge von 25,25 Meter und 60 Tonnen Gewicht ausgelegt. Abseits der Autobahnen sind Abbiegespuren, Kreisverkehre und Kurvenradien teils unüberwindliche Hindernisse. Österreichs hochrangiges Straßennetz besteht auf Grund seiner Topographie zu knapp 15% aus Kunstbauten (Tunnel, Brücken). Ausbau und Straßenerhalt würden sich erheblich verteuern.

Für Österreich besteht dringender Handlungsbedarf: Zwar könnte es sein, dass ohne die Zustimmung Österreichs eine Einführung von Gigalinern auf dem österreichischen Straßennetz nicht möglich ist.

Wenn die Nachbarländer GIGALINER zulassen, könnte es in Österreich zu einer Zunahme des Straßenverkehrs kommen, da mit der Anwendung des sogenannten „modularen Konzepts“ GIGALINER an Österreichs Grenze geteilt werden müssten und von mehreren LKW getrennt weitergeführt werden.

Eine nachhaltige Senkung der Stau-, Lärm- und Umweltbelastung und eine nachhaltige Stärkung von Europas Bahnen ist nur möglich, wenn entsprechende Initiativen zur Qualitäts- und Angebotsverbesserung im Bahnbereich auf Initiative der EU hin europaweit gefördert werden. Diese europäischen Initiativen sollten, insbesondere im Bereich der Anschlussbahnen, konventionellen Wagenverkehr und kombinierten Verkehr, der Erneuerung des rollenden Materials und der Beseitigung der „Flaschenhalse“ der Bahn-Infrastruktur angesiedelt sein.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 24. Juni 2009 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Wilhelm **Haberzettl** die Abgeordneten DDr. Werner **Königshofer**, Dr. Harald **Walser**, Dr. Ferdinand **Maier** und Erich **Tadler** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Bei der Abstimmung wurde der Entschließungsantrag einstimmig angenommen.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Wilhelm **Haberzettl** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle die **angeschlossene Entschließung** annehmen.

Wien, 2009 06 24

Wilhelm Haberzettl

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann