



DORIS BURES
Bundesministerin
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXIV. GP.-NR
1406 /AB

14. Mai 2009

GZ. BMVIT-11.000/0010-I/PR3/2009

DVR:0000175

zu 1418 /J

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
1017 Wien

Wien, am 14. Mai 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vilimsky und weitere Abgeordnete, haben am 17. März 2009 unter der Nr. 1418/J an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gigaliner gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich unter Einbeziehung einer Stellungnahme der ASFINAG wie folgt:

Zu Frage 1:

- Wie viele Gigaliner sind bisher auf Österreichs Straßen gefahren, wann und wo war dies der Fall und welche praktischen Erfahrungen hat man daraus gewonnen?

Hier möchte ich festhalten, dass seitens der österreichischen Verkehrspolitik Gigaliner seit Jahren nachdrücklich abgelehnt werden. Derartige Kraftfahrzeuge sind daher in Österreich nicht erlaubt, sodass bisher generell keine Gigaliner auf Österreichs Straßen zugelassen sind.

Zu Frage 2:

- Wo würden bei einer EU-Zulassung von Gigalinen diese künftig in Österreich fahren, d.h. würden Gigaliner nur auf Autobahnen unterwegs sein oder auch auf Landesstraßen?

Derzeit liegt noch kein Entwurf für eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG über Abmessungen und Gewichte von Kraftfahrzeugen vor. Es kann nicht abgeschätzt werden, ob die Kommission eine Zulassung von Gigalinen lediglich im hochrangigen oder auch niederrangigen Straßennetz vorschlagen wird. Österreich spricht sich jedoch ausdrücklich gegen eine grenzüberschreitende Zulassung von Gigalinen aus und ist darum bemüht, dass gemeinsam mit anderen ebenfalls Gigaliner-kritisch eingestellten EU-Mitgliedstaaten (wie z.B. Deutschland, Ungarn, Tschechien und der Slowakei) eine EU-weit verpflichtende Zulassung dieser Riesen-Lkw abgewendet werden kann.

Zu den Fragen 3 bis 6:

- Gibt es auf Österreich bezogene Studien oder Erhebungen, inwieweit der Einsatz von Gigalinen zwingend bauliche Maßnahmen nach sich ziehen würden?
- Wenn nein, weshalb gibt es bislang keine Studien trotz der offensichtlich bereits im kommenden Jahre geplanten Zulassung von Gigalinen seitens der EU?
- Wenn nein, wann werden Sie erste diesbezügliche Studien in Auftrag geben?
- Wenn ja, was wurde untersucht, wer hat die Studien durchgeführt, wie hoch waren die Kosten für diese Studien und welches Ergebnis haben die Studien gebracht?

Seit Jänner 2009 ist die Langfassung einer von der Kommission der Europäischen Union in Auftrag gegebenen (tendenziell gigaliner-freundlichen) Studie öffentlich zugänglich, die die Auswirkungen einer möglichen Änderung der Richtlinie 96/53/EG über Abmessungen und Gewichte von Kraftfahrzeugen für den gesamten EU-Raum untersucht. In dieser Studie werden auch Auswirkungen von Gigalinen auf die Infrastruktur der EU-Länder untersucht, länderspezifische Aussagen sind jedoch nicht enthalten.

Die ASFINAG hat eine Studie beauftragt, die die spezifischen Auswirkungen der Zulassung von Gigalinen auf die Straßeninfrastruktur in Österreich untersucht und den erforderlichen Investitionsbedarf zur Anpassung des hochrangigen Straßennetzes abschätzen soll. Nur der Vollständigkeit halber sei auch darauf hingewiesen, dass durch das bmvit zur Problematik der Auswirkungen bzw. Konsequenzen von Gigalinen auf die Verkehrssicherheit sowie den Schienen- insb. den Kombiverkehr und die Umwelt ebenfalls gesonderte Studien beauftragt wurden.

Zu den Fragen 7 bis 10:

- Welche Straßen sind derzeit in Österreich (ohne bauliche Maßnahmen) für die Benutzung durch Gigaliner geeignet?

- Welche baulichen Maßnahmen müssen seitens Österreich gesetzt werden, damit Gigaliner in Österreich fahren können, vor allem inwieweit müssten bei einer Erlaubnis von Gigalinern in Österreich
 - a) Brücken verstärkt,
 - b) Tunnel verbreitert sowie mit einem verbesserten Sicherheitssystem ausgestattet,
 - c) Kreisverkehre rückgebaut,
 - d) Autobahnauf- und –abfahrten sowie Zufahrten zu Autobahnraststätten und Autobahntankstellen umgebaut,
 - e) vorhandene Mautstationen bei den Sondermautstellen umgebaut,
 - f) Straßen verbreitert bzw. Kurvenradien geändert,
 - g) sowie sonstige bauliche Maßnahmen gesetzt werden?
- Inwieweit müssten Tankstellen umgebaut werden, um Gigaliner betanken zu können und wie viele Tankstellen wären davon betroffen?
- Wie viele Parkplätze sind derzeit österreichweit für Gigaliner geeignet, wie viele Parkplätze müssten neu errichtet werden, wo wäre dies der Fall und wie hoch wären die Kosten dafür?

Die Beantwortung dieser Fragen wird Teil der oben genannten Studien sein.

Zu Frage 11:

- Inwieweit gab es bereits Gespräche mit bzw. Überlegungen der EU, wie die Bemautung von Gigalinern erfolgen soll?

Da, wie ich bereits ausgeführt habe, bis dato noch kein Richtlinien-Vorschlag für eine EU-weite Zulassung von Gigalinern vorliegt (und daher auch kein diesbezüglicher Beschluss gefasst wurde), besteht auch keine Notwendigkeit diesbezügliche Überlegungen anzustellen.

Zu Frage 12:

- Inwieweit sind Gigaliner mit dem österreichischen Vorhaben verstärkt Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, vereinbar?

Nach den bisher vorliegenden Studien käme es durch die Einführung der Gigaliner zu einer Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße: Riesen-Lkw sind daher nicht mit den österreichischen verkehrspolitischen Bemühungen, Güter verstärkt von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Schiff zu verlagern, vereinbar und werden daher von Österreich nachdrücklich abgelehnt.

(1) Doris Bures