

# ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Nein zum Gigaliner-60-Tonnen-Lkw – Ja zu einer anständigen EU-Transitpolitik

eingebraucht im Zuge der Debatte über die Erklärungen des Bundeskanzlers und der Außenministerin gemäß § 19 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Nationalrates über die Ergebnisse des EU-Gipfels vom 19. und 20. Juni 2008

Entgegen zahlreichen Lippenbekenntnissen hat die Bundesregierung in den Jahren 2007 und 2008 keinerlei wirksame Maßnahmen gegen den LKW-Transit und die gewaltigen Zuwachsraten beim LKW-Verkehr zustandegebracht:

- \* Das vielbeschworene Vorbild Schweiz ist in weiter Ferne - Verkehrsminister Faymann hat weder bei einer „Verdopplung der LKW-Maut“ noch bei der „flächendeckende Ausdehnung der LKW-Maut“ seinen lautstarken medialen Ankündigungen die nötigen Taten folgen lassen.
- \* Beim Bau zusätzlicher Transitstraßen gab es hingegen unter der nun spektakulär gescheiterten Regierung neue Rekorde. In den letzten zehn Jahren, in denen in unterschiedlicher Verteilung SPÖ, ÖVP, FPÖ und BZÖ im Verkehrsressort die Verantwortung trugen, wurden die Ausgaben des Bundes für neue LKW-Rennbahnen nicht weniger als vervierfacht!
- \* Bei der für den Klimaschutz dringend nötigen Verlagerung auf die Schiene geht nichts weiter – kein Wunder, haben Faymann & Co doch den LKW-Frächtern Millionengeschenke gemacht wie die Halbierung (!) der LKW-Kfz-Steuer – die Straße bleibt billig, die Schiene bleibt benachteiligt.
- \* In Brüssel wurde von Bundesminister Faymann außer der Selbstverständlichkeit einer Anpassung der LKW-Mauthöhe nichts erreicht. Gerade in Sachen Transit blieb nur Luftblasenpolitik, von der Untätigkeit bei Alpentransitbörse und Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention bis hin zur letzten leeren Beschwörung „Im Rahmen des Kampfes gegen den Klimawandel muss auch das Transitproblem endlich gemeinsam gelöst werden“ im Rahmen des unsäglichen Faymann-Gusenbauer-Briefs vom 26.6.2008 an den Herausgeber der Kronen Zeitung.

Opfer dieser Nicht-Politik der Regierung sind hunderttausende Menschen an den Hauptverkehrsachsen, die unter immer mehr LKW-Lärm und Schadstoffen leiden – Gesundheit und Nachtruhe, Umwelt und Klima kommen ungebremst unter die Räder.

Angesichts des geringen Engagements der Bundesregierung überrascht es nicht mehr, dass der aktuelle Vorschlag der EU-Kommission für eine neue Wegekostenrichtlinie grottenschlecht und weit von den Forderungen und sachlichen Notwendigkeiten in Österreich entfernt ist. Dieser Vorschlag hätte die für echte Kostenwahrheit im Verkehr so wichtige Einbeziehung der „externen Kosten“ (bisher von der steuerzahlenden Allgemeinheit getragene Kosten des LKW-Verkehrs wie Umwelt-, Lärm- oder Unfallfolgekosten) in die Berechnung der LKW-Mauthöhe in Europa bringen müssen. Dies leistet der am 8.7.2008 vorgelegte Entwurf der EU-Kommission aber nur zum Teil. Statt der bei voller Berücksichtigung der externen Kosten nötigen Mauterhöhung um über 50 Cent pro Kilometer wird im Schnitt nur etwa ein Zehntel davon als Zuschlag übrigbleiben. Maßgebliche Kreise der EU-Kommission und wichtiger Mitgliedsstaaten hatten sogar krasse Rückschritte, etwa der Entfall der erst vor wenigen Jahren auf Basis der Alpenkonvention erkämpften Zulässigkeit von Mautzuschlägen in sensiblen Berggebiete, vor. Diese Verschlechterungen

wurden zwar zuletzt aus dem Kommissionsentwurf wieder entfernt, bleiben aber natürlich Thema in den weiteren Verhandlungen.

Unter dem Strich wird – wenn der Entwurf nicht im Rat oder EP noch weiter verschlechtert wird - keine Erhöhung der Brennermaut und nur eine bescheidene Mautanhebung zB im Unterinntal möglich sein, wo Österreich schon bisher mit der Umsetzung der geltenden Wegekostenrichtlinie säumig ist. Offenbar hat Österreichs Bundesregierung beim Verdeutlichen der für den Schutz der transitgeplagten Bevölkerung so wichtigen Fakten in Brüssel über weite Strecken geschlafen und versagt.

Kommt die Änderung der Wegekostenrichtlinie in dieser Form, wird Österreich froh sein müssen, wenn die LKW-Maut nicht gesenkt werden muss! Von der von Bundesminister Faymann angekündigten „Verdopplung der LKW-Maut“ wird keine Rede sein können.

Es könnte jedoch noch schlimmer für Mensch und Umwelt in Österreich kommen:

Seit einiger Zeit wird auf EU-Ebene massiv für die Einführung einer neuen Generation überschwerer (bis 60 Tonnen) und überlanger (bis 25,25m) Lkw, sogenannter „Gigaliner“, lobbyiert. Damit sollen, so die Befürworter, die Kosten im Straßengüterverkehr um bis zu einem Drittel gesenkt werden. Offizielle Studien rechnen für den Fall der europaweiten Zulassung solcher LKW-Monster jedoch mit einer Zunahme der LKW-Lawine von mindestens fünf Prozent über dem ohnehin dramatischen Wachstumsszenario ohne 60-Tonner. Zwei Studien im Auftrag des deutschen Verkehrsministeriums prognostizieren, dass ein Drittel des Kombi-Verkehrs und ein Viertel des Wagenladungsverkehrs von der Bahn auf die Straße verlagert würde. Österreichs Bahnverkehr weist einen besonders hohen Anteil gerade dieser Verkehre auf. Es käme also zu massiven Verlagerungen von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße.

Daneben spricht eine Vielzahl an Fakten gegen 60-Tonnen-Gigaliner:

- \* 60-Tonnen-LKW würden durch ihre höhere Fahrzeuglänge die Unfallgefahr erhöhen.
- \* Das weit höhere Ladegewicht würde für schwerere Unfälle sorgen.
- \* Auf Grund der im Fall des Falles weit höheren Brandlast sind auch die derzeitigen Standards der Tunnelsicherheit gefährdet.
- \* Auf die Straßenerhalter – ASFINAG, Länder, Gemeinden – und damit letztlich auf die SteuerzahlerInnen kämen gewaltige Folgekosten zu, denn die Straßeninfrastruktur in Österreich ist für Gigaliner nicht eingerichtet: Brücken, Kurvenradien, Rastplätze, Auf- und Abfahrten sowie Knotenbauwerke sind selbst bei Autobahnen und Schnellstraßen nicht auf eine Gesamtlänge von 25,25 Meter und 60 Tonnen Gewicht ausgelegt. Abseits des hochrangigen Netzes wären Abbiegespuren, Kreisverkehre und Kurvenradien teils unüberwindliche Hindernisse. Österreichs hochrangiges Straßennetz besteht auf Grund der Topographie zu rund 15% aus Kunstbauten (Tunnel, Brücken). Ausbau und Straßenerhalt würde sich erheblich verteuern.
- \* Die Bevölkerung steht in Österreich wie europaweit der Einführung von Gigalinern mit überwältigender Mehrheit ablehnend gegenüber, zahlreiche Institutionen sind klar gegen die Einführung von Gigalinern in Österreich
- \* selbst der zuständige Fachverband Güterbeförderungsgewerbe in der WKÖ steht Gigalinern ablehnend gegenüber.

Bislang sind Gigaliner nur in weitgehend unbewohnten Regionen Skandinaviens im Einsatz sowie im Rahmen von Pilotversuchen, etwa in den Niederlanden. Eine potente Lobby aus Großfrächtern und LKW-Herstellern arbeitet jedoch intensiv daran, die EU-Kommission zu einer Änderung der Richtlinie 96/93/EG zu bringen, Gigaliner zumindest auf Teilen des EU-Straßennetzes zuzulassen. Eine diesen Wünschen gemäß von der EU-Kommission tendenziös „pro Gigaliner“ beauftragte Studie soll am 10. Juli 2008 präsentiert werden.

Für Österreich besteht dringender Handlungsbedarf, um die Zulassung von Gigalinern auf dem TEN-Netz oder auch „nur“ in anderen Staaten Europas zu unterbinden: Selbst wenn Gigaliner in Österreich selbst nicht fahren dürften, würde durch Verlagerungen zB in Nachbarstaaten massive Rückschläge für den Schienenverkehr und zugleich LKW-Mehrverkehr auch im Land erfolgen - Gigaliner müssten dann ja an Österreichs Grenze geteilt und von zwei LKW getrennt weitergeführt werden.

Zugleich soll jedoch glaubwürdigen Informationen aus Brüssel zufolge von Österreichs Regierung bereits angedeutet worden sein, dass man im Gegenzug zu einer akzeptablen neuen Wegekostenrichtlinie bereit wäre, bei den Gigalinern über Zugeständnisse nachzudenken.

Dies wäre für die Grünen völlig undenkbar. Ein „Kuhhandel“ in Brüssel, der 60-Tonnen-Lkw-Monster ins Land bringt, wäre geradezu ein Verrat an der LKW-geplagten Bevölkerung!

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

### **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung wird aufgefordert, im eigenen Land und in Brüssel konsequent eine entschlossene Anti-Transit-Politik und die Stärkung der Schiene im europäischen Güterverkehr zu vertreten.

In diesem Sinn wird die Bundesregierung aufgefordert, der Zulassung von „Gigalinern“ (60-Tonnen-Lkw mit über 25 Meter Länge) in Österreich und in Europa und auch bereits vorbereitenden Schritten wie tendenziösen EU-Studien und dergleichen schnellstmöglich, vorsorglich und massiv entgegenzutreten.

Weiters wird die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Infrastruktur und Technologie aufgefordert, sich auf EU-Ebene und mit anderen Mitgliedsstaaten für eine massive Verbesserung des grob unzureichenden Vorschlages der EU-Kommission für eine neue EU-Wegekostenrichtlinie einzusetzen, sodass die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie öffentlich angekündigte „Verdopplung der LKW-Maut“ tatsächlich umgesetzt und so Kostenwahrheit und eine echte Verlagerung auf die Schiene erreicht werden kann.

