

**2919/AB XXIV. GP**

**Eingelangt am 29.10.2009**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.000/0030-I/PR3/2009

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 W i e n

Wien, am . Oktober 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Vilimsky und weitere Abgeordnete haben am 1. September 2009 unter der **Nr. 2945/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gigalinertauglichkeit auf Österreichs Straßen gerichtet.

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

Zu den Fragen 1 und 2:

- Wie ist der derzeitige Stand in Bezug auf eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG über Abmessungen und Gewichte von Kraftfahrzeugen vor allem in Bezug auf eine allfällige künftige Zulassung von Gigalinen auf Österreichs Straßen?
- In welcher Form und mit welchem konkreten Inhalt wurde bislang die Zulassung von Gigalinen seitens der gigalinerfreundlichen Schweden im Rahmen deren EU-Präsidentschaft thematisiert?

Die Kommission hat Studien betreffend die möglichen Auswirkungen von Gigalinen in Auftrag gegeben, von denen zwei bereits fertig gestellt und veröffentlicht wurden; eine neuerliche Ausschreibung für eine weiterführende Analyse erfolgte vor Kurzem.

Wie bereits in meiner Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 1418/J-NR/2009 vom 17. März 2009 ausgeführt, liegt derzeit noch kein Entwurf für eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG über

Abmessungen und Gewichte von Kraftfahrzeugen vor. Schweden hat daher dieses Thema im Zuge seiner Präsidentschaft auch nicht offiziell auf die Tagesordnung gesetzt.

Zu Frage 3:

- *Ist die EU-weite Zulassung von Gigalinern an einen einstimmigen Beschluss seitens der EU gebunden oder kann eine entsprechende Regelung mit einem Mehrheitsbeschluss verpflichtend für Österreich eingeführt werden?*

Eine EU-weite Zulassung von Gigalinern würde über eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG erfolgen. Ein diesbezüglicher Vorschlag der Europäischen Kommission wäre gemäß den in Artikel 251 EG-Vertrag festgelegten Verfahrensvorschriften von Rat und Europäischem Parlament zu beschließen.

Zu den Fragen 4 bis 6:

- *Bei wem und mit welchem konkreten Inhalt hat die ASFINAG eine Studie beauftragt, die die spezifischen Auswirkungen der Zulassung von Gigalinern auf die Straßeninfrastruktur in Österreich untersucht und den erforderlichen Investitionsbedarf zur Anpassung des hochrangigen Straßennetzes abschätzen soll?*
- *Liegt das Ergebnis dieser Studie bereits vor und wenn ja, mit welchem konkreten Inhalt?*
- *Wenn nein, wann wird die Studie abgeschlossen bzw. ein Ergebnis vorliegen?*

Wie mir die ASFINAG mitteilt, wurde eine umfassende Studie in Auftrag gegeben, die die Auswirkungen von Gigalinern auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen untersucht. Die Studie wird durch eine Expert/innengruppe verfasst. Die drei fachlichen Teile (Teil 1 Straßenoberbau, Teil 2 Brückentragwerke, Teil 3 Sicherheits- und Straßenausrüstung, Nebenanlagen) analysieren die Auswirkungen von Gigalinern im österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz und liefern die Grunddaten für den Teil 4 Kostenermittlung. Die Studie ist noch nicht zur Gänze abgeschlossen.

Zu den Fragen 7 bis 9:

- *Bei wem und mit welchen konkreten Inhalten hat das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Studien zur Problematik der Auswirkungen bzw. Konsequenzen von Gigalinern auf die Verkehrssicherheit sowie den Schienen- insb. den Kombiverkehr und die Umwelt in Auftrag gegeben?*
- *Wurden diese Studien bereits fertig gestellt und wenn ja, mit welchem konkreten Ergebnis?*
- *Wenn nein, wann werden diese Studien abgeschlossen bzw. konkrete Ergebnisse vorliegen?*

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit wurde seitens meines Ressorts beauftragt, die Auswirkungen von Gigalinen auf die Verkehrssicherheit zu untersuchen. Die Ergebnisse werden im Detail derzeit ausgewertet, die Studie kommt aber im Wesentlichen zu dem Schluss, dass die Unfallhäufigkeit eines einzelnen Fahrzeuges ebenso ansteigen würde wie die Unfallschwere im Einzelfall. Von den schwerwiegenderen Konsequenzen der Unfälle wären zudem vorwiegend andere Verkehrsteilnehmer/innen (insbesondere PKW) betroffen.

Die Auswirkungen von Gigalinen auf den Kombinierten Verkehr (KV) in Österreich wurden von der Verkehrsplanung Käfer GmbH untersucht. Auch die Ergebnisse dieser Studie werden derzeit ausgewertet.