

1418/J XXIV. GP

Eingelangt am 17.03.2009

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

ANFRAGE

des Abgeordneten Vilimsky
und weiterer Abgeordneter

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend Gigaliner

Die Zahl der Unfälle und Verletzten durch schwere LKW sind in Österreich im Vorjahr um 11 Prozent angestiegen. Jeder zwölftes Verkehrstote ist bereits auf einen Unfall mit schweren LKW zurückzuführen.

Gigaliner sind Riesen-LKWs, die um 50 Prozent schwerer und um 33 Prozent länger als die heutigen Transit-Laster sind.

Trotz massiver Bedenken und Ablehnung beispielsweise von VCÖ, ÖAMTC, ARBÖ, dem Umweltdachverband oder dem österreichischen Fachverband für Güterbeförderung plant die EU die Zulassung dieser Gigaliner ab dem Jahr 2010, indem sie die bisherige Obergrenze für den grenzüberschreitenden LKW-Verkehr von 40 auf 60 Tonnen anhebt. Sollte sich die EU dazu durchringen, hätten die Gigaliner freie Fahrt durch ganz Europa, auch durch Österreich.

Mit einer Zulassung von Gigalinern würde es in Österreich zu einem höheren Verkehrsrisiko kommen. Größere und schwerere Fahrzeuge erhöhen auch das Risiko für Unfälle auf den Straßen. Dies trifft Österreich vor allem deshalb, da das höherrangige Straßennetz im Vergleich zu anderen Mitgliedsstaaten wesentlich mehr Kurven sowie Brücken und Tunnel aufweist, was massive Investitionen in die intakte Straßeninfrastruktur nötig machen würden. Auch aus klimapolitischer Sicht wäre eine europaweite Einführung der Gigaliner negativ zu sehen, da das größere Gütertransportvolumen der Gigaliner einem Umstieg von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene entgegenläuft.

Daher stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

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?
2. Wo würden bei einer EU-Zulassung von Gigalinern diese künftig in Österreich fahren, d.h. würden Gigaliner nur auf Autobahnen unterwegs sein oder auch auf Landesstraßen?
3. Gibt es auf Österreich bezogene Studien oder Erhebungen, inwieweit der Einsatz von Gigalinern zwingend bauliche Maßnahmen nach sich ziehen würden?
4. Wenn nein, weshalb gibt es bislang keine Studien trotz der offensichtlich bereits im kommenden Jahr geplanten Zulassung von Gigalinern seitens der EU?
5. Wenn nein, wann werden Sie erste diesbezügliche Studien in Auftrag geben?
6. 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?
7. Welche Straßen sind derzeit in Österreich (ohne bauliche Maßnahmen) für die Benutzung durch Gigaliner geeignet?
8. Welche baulichen Maßnahmen müssen seitens Österreich gesetzt werden, damit Gigaliner in Österreich fahren können, vor allem inwieweit müssen 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) vorhandenen Mautstationen bei den Sondermautstellen umgebaut,
 - f) Straßen verbreitert bzw. Kurvenradien geändert,
 - g) sowie sonstige bauliche Maßnahmen gesetzt werden?
9. Inwieweit müssten Tankstellen umgebaut werden, um Gigaliner betanken zu können und wie viele Tankstellen wären davon betroffen?

10. 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?
11. Inwieweit gab es bereits Gespräche mit bzw. Überlegungen der EU, wie die Bemautung von Gigalinen erfolgen soll?
12. Inwieweit sind Gigaliner mit dem österreichischen Vorhaben verstärkt Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, vereinbar?