

16 MTEU XXIV.GP

MITTEILUNG**an das Europäische Parlament und den Rat****des Ständigen Unterausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union****des Hauptausschusses des Nationalrates****vom 25. Juni 2013****gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG****COM(2013) 195 final****Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr**

Der vorgelegte Vorschlag der Europäischen Kommission beinhaltet das Vorhaben, dass Fahrzeuge, die die höchstzulässigen Abmessungen (insbesondere Länge und Breite) gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 96/53/EG überschreiten und unter den darin vorgeschriebenen Bedingungen zugelassen werden grenzüberschreitend verkehren dürfen, wenn eine Grenzüberschreitung zwischen zwei benachbarten Mitgliedstaaten, die beide derartige Gighaliner national zulassen, vorliegt.

Mit dem von der Kommission vorgelegten Vorschlag für eine neue Richtlinie soll demnach eine neue Generation an LKW, die bis zu 60 Tonnen schwer und bis zu 25 Meter lang sein kann, zugelassen werden können.

Die Kommission weist in dem Vorschlag auf die mögliche Einsparung des Kraftstoffverbrauchs hin, der bei entsprechendem Anbringen von Luftleiteinrichtungen am hinteren Teil des Fahrzeugs einen 5-10% geringeren Treibstoffverbrauch zur Folge hätte. Grundsätzlich ist jede Senkung des Treibstoffverbrauchs zu befürworten, auch die im Vorschlag angedachte

Konstruktion, um die Aerodynamik der Fahrzeuge zu steigern, wird befürwortet. In Bezug auf die Senkung des Treibstoffverbrauchs bei Gigalineren muss eine Einsparung jedoch auch vor dem Hintergrund notwendiger Umbaumaßnahmen der Straßen gesehen werden. Vor diesem Hintergrund ist die Einsparung von Treibstoffverbrauch unverhältnismäßig und steht sogar in einem klaren Missverhältnis zu den Infrastrukturkosten. Darüber hinaus ist die Zulassung von so genannten Gigalineren dem Ziel abträglich, den Gütertransport auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verlagern.

Studien weisen nach, dass es mit der Zulassung von Gigalineren zu Verlagerungen des Gütertransports von der Schiene auf die Straße (im Kombiverkehr auf der Bahn Rückgang um 70 Prozent) kommen wird. Damit widerspricht der Kommissionsentwurf sowohl den Zielsetzungen des EU-Verkehrsweißbuches vom 28.3.2011 („Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“) als auch dem Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), die beide eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene zum Ziel haben. Es ist daher sinnvoll, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern.

Das österreichische Straßennetz ist auf Fahrzeuge, die 60 Tonnen oder noch schwerer sind und über 25 Meter Länge aufweisen, nicht ausgerichtet. Tunnels (Pannengebühren in den Tunnels), Straßenzüge, Brücken, Pannengebühren und Autobahnparkplätze und unter Umständen Tankstellen sind nicht für Gigaliner passend, eine Adaptierung der Straßen wäre sehr kostenintensiv und würde Mitgliedstaaten je nach Beschaffenheit ihrer Landschaften unterschiedlich stark belasten. Die Schätzungen für eine Nachrüstung allein des Straßennetzes liegen bei 5,4 Mrd. Euro.

Die Europäische Kommission begründet ihren Vorschlag unter anderem mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, da die toten Winkel im Sichtfeld des Fahrers/Fahrerin verringert würden. Das Gegenteil wäre jedoch der Fall, eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit wäre die Folge. Längere Überholmanöver und hohes Staurisiko erhöhen das Unfallrisiko. Das Sicherheitssystem der Straßen (Fahrzeughaltssysteme -Leitplanken) ist nicht auf derartige Gewichte ausgelegt, was zu leichterem Durchbrechen derartiger Fahrzeuge auf die Gegenfahrbahn bzw. Brückenabstürze führen würde. Auch benötigen derartige überlange und überschwere Lastkraftwagen erfahrene, geübte und besonders gut ausgebildete Kraftfahrer.

Die Europäische Kommission argumentiert damit, dass die Mitgliedstaaten die freie Wahl im Hinblick darauf haben, solche Gigaliner auf den Straßen zuzulassen oder nicht.

Derzeit finden Pilotversuche mit Gigalinen auf den Straßen von Schweden, Finnland, Deutschland, den Niederlanden und Dänemark statt. Für den Fall jedoch, dass in einem Mitgliedstaat keine Gigaliner erlaubt sind, weil der Mitgliedstaat sich dagegen ausspricht, besteht das hohe Risiko von Wettbewerbsnachteilen und einer Verzerrung des Binnenmarktes, da die Kosten für Güterbeförderungen mit Gigalinen geringer sind als mit herkömmlichen LKWs. Eine Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, sich gegen die Zulassung von Gigalinen auszusprechen, ist daher nicht ausreichend.

Die Einführung von Gigalinen im grenzüberschreitenden Verkehr wird aus all diesen Gründen abgelehnt.