

# ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Nein zum Gigaliner- Lkw mit über 25 Meter Länge und bis zu 60 Tonnen

eingebraucht im Zuge der Debatte über den Bericht des Finanzausschusses über die Regierungsvorlage (92 d.B.): Bundesgesetz, mit dem eine Ökoprämie für Fahrzeugtausch eingeführt wird (Ökoprämiengesetz) (137 d.B.)

Wie in der Debatte um die Verschrottungsprämie spielen Argumente der Ökologisierung des Straßenverkehrs auch bei allen Debatten zum Straßengüterverkehr eine wichtige Rolle.

Seit einiger Zeit wird auf EU-Ebene – auch unter Berufung auf Öko-Argumente – massiv für die Einführung überschwerer (bis 60 Tonnen) und überlanger (bis 25,25m) Lkw, sogenannter „Gigaliner“, lobbyiert. Damit sollen laut Befürwortern die Kosten im Straßengüterverkehr um bis zu einem Drittel gesenkt werden.

Offizielle Studien rechnen für den Fall der europaweiten Zulassung solcher Monster-Lkw jedoch mit einer Zunahme der Lkw-Lawine von mindestens fünf Prozent über dem ohnehin dramatischen Wachstumsszenario ohne 60-Tonner. Nach zwei Studien im Auftrag des deutschen Verkehrsministeriums würde ein Drittel des Kombi-Verkehrs und ein Viertel des Wagenladungsverkehrs von der Bahn auf die Straße verlagert. Österreichs Bahnverkehr weist einen besonders hohen Anteil gerade dieser Verkehre auf. Es käme also durch die Inverkehrsetzung von Gigaliner-Lkw zu einer massiven Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße. Dies zieht einen höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß nach sich und würde allen Zielen und Verpflichtungen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion – wie dem Kyoto-Ziel – widersprechen.

Daneben spricht eine Vielzahl konkreter Fakten gegen Gigaliner:

- Gigaliner würden wegen der Sichtbehinderung und der längeren Überholwege durch ihre höhere Fahrzeuglänge die Unfallgefahr für andere VerkehrsteilnehmerInnen erhöhen.
- Das weit höhere Ladegewicht würde für schwerere Unfälle sorgen.
- Die im Fall des Falles höhere Brandlast würde Tunnelsicherheits-Standards gefährden.
- 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 bis zu 60 Tonnen Gewicht ausgelegt. Abseits des hochrangigen Netzes wären Abbiegespuren, Kreisverkehre und Kurvenradien unüberwindliche Hindernisse. Der Straßenerhalt würde sich dadurch erheblich verteuern, eine massive Zusatzbelastung für die ohnedies angespannten und von der Wirtschaftskrise nochmals bedrohten Haushalte von ASFINAG, Ländern und Gemeinden.
- 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 der WKÖ steht Gigalinern ablehnend gegenüber.

Bislang sind Gigaliner nur in dünn besiedelten Regionen Skandinaviens im Einsatz sowie im Rahmen von Pilotversuchen in den Niederlanden und einzelnen deutschen Bundesländern. 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 oder die Verwendung im bilateralen Verkehr den betroffenen Mitgliedsstaaten zu überantworten.

Für Österreich besteht dringender Handlungsbedarf, die Zulassung von Gigaliner generell zu unterbinden. Ein Nein zu einer für Österreich verpflichtenden Zulassung greift zu kurz: Denn selbst wenn Gigaliner in Österreich selbst nicht fahren dürften, würde es durch die Zulassung „nur“ in anderen Staaten Europas oder zB auf bestimmten anderen Teilen des TEN-Netz zu Verlagerungen in Nachbarstaaten kommen, die massive Rückschläge für den Schienenverkehr und zugleich Lkw-Mehrverkehr auch für Österreich brächten – Güter würden anderswo in Europa erst gar nicht auf die Schiene gelangen, und Gigaliner müssten dann ja zB an Österreichs Grenze geteilt und von zwei LKW getrennt weitergeführt werden.

Dass EU-Verkehrskommissar Tajani dieser Tage den Aufschub der Gigaliner-Entscheidung von 2009 auf 2010 ankündigte, ist keinerlei Grund zur Entwarnung, sondern eher ein Beweis, dass das Thema trotz Kritik weiterverfolgt wird. Im Hinblick auf Europawahl und Neubestellung der EU-Kommission handelt es sich dabei wohl um Wahlkampf-Taktik.

Weiters ist auch den von den Gigaliner-Befürwortern ins Spiel gebrachten „Kompromissen“ entgegenzutreten, die auf eine „Salamitaktik“ zur Zulassung der Riesen-Lkw hinauslaufen: Die Idee, die Zulassung von Gigaliner für Binnen- oder bilateralen Verkehr den betroffenen Mitgliedsstaaten zu überantworten, wäre EU-rechtswidrig und wettbewerbsverzerrend. Auch die Idee, Gigaliner mit Gewichtsbeschränkung bei „nur“ 45 oder 50 Tonnen zuzulassen, ist zurückzuweisen: Dies wäre keinerlei Antwort auf alle Probleme, die aus der Länge der Fahrzeuge oder der Rückverlagerung von Schienengüterverkehr auf die Straße resultieren.

Statt weiterhin in Salamitaktik über Studien, Pilotversuche oder durchsichtige „Kompromisse“ die Zulassung von Gigaliner zu betreiben, müssen die EU-Kommission und der Rat die bestehenden Obergrenzen für Abmessungen und Gewicht von Lkw außer Diskussion stellen und sich konsequent für die Stärkung von Europas Bahnen einsetzen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

### **ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, der europaweiten oder anderweitigen Zulassung von „Gigaliner“ (Lkw mit bis zu 60 Tonnen und über 25 Meter Länge) auf allen geeigneten Ebenen schnellstmöglich, vorsorglich und massiv entgegenzutreten.

Dies schließt jedenfalls ein:

- Widerstand auch gegen jede nicht unmittelbar für Österreich verpflichtende Zulassung von Gigaliner wegen der negativen Rückwirkungen auf Österreich;
- Widerstand gegen angebliche „Kompromisse“ wie 45- oder 50-Tonnen-Gigaliner;
- Widerstand gegen Gigaliner-Zulassung durch Mitgliedsstaaten statt durch die EU;
- Widerstand und aktives Lobbying gegen tendenziöse Studien der EU-Kommission.