

# ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Dr. Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Nein zum Gigaliner - Monster-LKW mit 60 t und über 25 Meter Länge

eingebraucht im Zuge der Debatte über Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (111 d.B.): Bundesgesetz über die Bewilligung des Bundesvoranschlags für das Jahr 2009 (Bundesfinanzgesetz 2009 - BFG 2009) samt Anlagen (200 d.B.)

Die Vorlage der Regierung zum BFG 2009 (und 2010) enthält auch die Verkehrssicherheit sowie die ASFINAG betreffende Positionen. Diese Ausgaben hängen jedoch entscheidend davon ab, ob künftig tatsächlich Gigaliner – überschwere (bis 60 Tonnen) und überlange (bis 25,25m) Lkw – in der EU zugelassen werden, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen und massive Umbauten im Straßennetz nötig machen würden.

Seit einiger Zeit wird auf EU-Ebene – auch unter fälschlicher Berufung auf Öko-Argumente – massiv für die Einführung solcher „Gigaliner“- oder „Mega-Truck“-Lkw 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 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 Inverkehrsetzen von Gigaliner-Lkw zu einer massiven Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße – das Gegenteil aller wortreich beschworener verkehrspolitischen Ziele auf europäischer, Bundes- und Landesebene. Dies zieht zugleich einen höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß nach sich und würde somit 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 zB 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 den betroffenen Mitgliedsstaaten zu überantworten.

Österreich als Transitland hat besonders dringenden Handlungsbedarf, diese Zulassung von Gigalinern generell zu unterbinden. Zu einer für Österreich verpflichtenden Zulassung nein zu sagen 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 Teilen des TEN-Netzes in Nachbarstaaten zu Verlagerungen 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-Ladungen müssten dann ja zB an Österreichs Grenze geteilt und von zwei LKW getrennt weitergeführt werden. Eine „Rückverlagerung“ auf die Schiene an Österreichs Grenze wäre völlig unrealistisch und rechtlich nicht erzwingbar.

Weiters ist auch den von den Gigaliner-Befürwortern ins Spiel gebrachten „Kompromissen“ und „Durch-die-Hintertür-Ideen“ entgegenzutreten, die auf eine „Salamitaktik“ zur Zulassung der Riesen-Lkw hinauslaufen:

- Die Idee, die Zulassung von Gigalinern 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 Gigalinern zu betreiben, müssen die EU-Kommission und der Rat die bestehenden Obergrenzen für Abmessungen und Gewicht von Lkw umgehend ausser Diskussion stellen und sich konsequent für die Stärkung von Europas Bahnen einsetzen.

Dass EU-Verkehrskommissar Tajani kürzlich 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 bei dieser Ankündigung wohl um leicht durchschaubare Wahlkampf-Taktik.

Erst Mitte Mai 2009 wurde eine weitere Studie der EU-Kommission – ausgeführt vom Joint Research Center der EU - bekannt, die in ihren Empfehlungen ein nahezu uneingeschränktes Loblied der Gigaliner singt und dabei nicht nur große ökonomische Vorteile für „die Wirtschaft der EU“ (wohl eher für einige zahlungskräftige Großfrächter), sondern auch solche für Umwelt und Gesellschaft behauptet. Diese Studie stellt in ihren Empfehlungen an die Auftraggeber zudem unverhohlen fest, dass „limiting the use of Mega-Trucks to specific member states or corridors would pose practical obstacles and greatly reduce the uptake and positive impacts of Mega-Trucks“ – mit einem Wort, die EU-weite Zulassung ohne Wenn und Aber wird empfohlen!

Daher muss auf nationaler und europäischer Ebene spätestens jetzt mit aller Kraft und allen Mitteln gegen alle Versuche einer direkten Gigaliner-Zulassung vorgegangen werden.

Im März 2009 hat eine Mehrheit von SPÖ und ÖVP im Nationalrat – anders als in einigen Landtagen, wo einstimmige Anti-Gigaliner-Beschlüsse möglich waren - einen Beschluss gegen Gigaliner verhindert.

Nachdem die EU-Kommission aber offensichtlich weiter mit aller Kraft und allen Mitteln an der Zulassung der Gigaliner arbeitet, wie die jüngst vorgestellte Studie deutlich klarmacht, ist es hoch an der Zeit, dass sich Österreich unmißverständlich, geschlossen und unüberhörbar gegen diese letztlich für Mensch und Umwelt teuren Pläne stellt!

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

### ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und der Bundesminister für Finanzen werden angesichts der fortgesetzten Bemühungen der EU-Kommission um die Zulassung von „Gigaliner“ (Lkw mit bis zu 60 Tonnen und über 25 Meter Länge) aufgefordert, der europaweiten oder anderweitigen Zulassung derartiger Monster-LKW auf allen geeigneten Ebenen massiv entgegenzutreten, um finanziellen, ökologischen und verkehrspolitischen Schaden von Österreich abzuwenden.

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 Pro-Gigaliner-Studien der EU-Kommission, wie die im Mai 2009 vorgelegte JRC-Studie „Introducing Mega-Trucks. A Review for Policy Makers“.

*M. S. S. S. S. S.*

*H. G. G. G. G.*

*F. M. M. M. M.*

*E. F. F. F. F.*

*P. K. K. K. K.*