

279/UEA XXIV. GP

Eingebracht am 10.07.2009

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Heinzl, Dr. Maier, Prähauser, Schittenhelm,
Kolleginnen und Kollegen

betreffend Einsatz gegen die Zulassung von „Gigalinern“ auf europäischer Ebene

eingebraucht im Zuge der Debatte zu Top 26.) Bericht des Rechnungshofausschusses
betreffend den Bericht des Rechnungshofes, Reihe Bund 2009/1; Band 5 -
WIEDERVORLAGE (III-20/266 d.B.)

Seit einiger Zeit laufen auf europäischer Ebene Lobbying-Aktivitäten zur Einführung einer neuen Generation von Lkw: überschwere (bis zu 60 Tonnen) und überlange (bis zu 25,25 Meter) Lastkraftwagen sollen - so die Befürworter - die Kosten im Straßenverkehr um bis zu einem Drittel senken, die Straßen entlasten und gleichzeitig den Schadstoffausstoß um ein Viertel senken. Selbst wenn Österreich diese nicht zulassen würde, könnten wir verpflichtet werden, im Ausland zugelassenen Fahrzeugen die Benützung Österreichs Straßen zu gestatten.

Das heimische, wie der Großteil des europäischen Straßennetzes, ist auf die heute üblichen Lkw-Dimensionen ausgelegt. Kurvenradien, Pannenbuchten, Leitschienen, Brücken, Tunnels, Abstellplätze entsprechen nicht den Anforderungen der Gigaliner und müssten um teures Geld adaptiert werden bzw. sind Änderungen baulich gar nicht möglich.

Für Pkw-Lenker bedeuten diese Fahrzeuge Sichtbeeinträchtigungen und längere Überholwege, das kann daher zu einem Sicherheitsrisiko führen. Im Falle eines Unfalles ist eine erhöhte Unfallschwere möglich. Abseits der Autobahnen (Freiland, städtischer Bereich) ist ein Betrieb dieser Fahrzeuge nur eingeschränkt möglich und erzwingt Umladevorgänge und einen Aufbau der hierfür nötigen Infrastruktur.

Ist andererseits der Einsatz in erster Linie für Hauptverkehrsachsen gedacht, so ist einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger der Vorzug zu geben.

Studien gehen auch davon aus, dass es durch die Einführung von Gigalinern nicht oder kaum zu Reduktionen bei den CO₂-Emissionen kommen wird. Im Gegenteil, der Rückverlagerungseffekt zieht einen erhöhten CO₂ Ausstoß mit sich. Dies widerspricht eindeutig nicht nur dem verkehrspolitischen Ziel einer Verlagerung, sondern auch dem Kyoto-Ziel.

Wie bereits erwähnt, ist auch die Straßeninfrastruktur in Österreich für Gigaliner nicht eingerichtet: Auf Autobahnen sind Brücken, Kurvenradien, Autobahnrastplätze, Auf- und Abfahrten sowie Autobahnkreuze generell nicht auf eine Gesamtlänge von 25,25 Meter und 60 Tonnen Gewicht ausgelegt. Abseits der Autobahnen sind Abbiegespuren, Kreisverkehre und Kurvenradien teils unüberwindliche Hindernisse. Österreichs hochrangiges Straßennetz besteht auf Grund seiner Topographie zu knapp 15% aus Kunstbauten (Tunnel, Brücken). Ausbau und Straßenerhalt würden sich erheblich verteuern.

Für Österreich besteht dringender Handlungsbedarf: Zwar könnte es sein, dass ohne die Zustimmung Österreichs eine Einführung von Gigalinern auf dem österreichischen Straßennetz nicht möglich ist. Wenn die Nachbarländer Gigaliner zulassen, könnte es in Österreich zu einer Zunahme des Straßenverkehrs kommen, da mit der Anwendung des sogenannten „modularen Konzepts“ Gigaliner an Österreichs Grenze geteilt werden müssten und von mehreren Lkw getrennt weitergeführt werden.

Eine nachhaltige Senkung der Stau-, Lärm- und Umweltbelastung und eine nachhaltige Stärkung von Europas Bahnen ist nur möglich, wenn entsprechende Initiativen zur Qualitäts- und Angebotsverbesserung im Bahnbereich auf Initiative der EU hin europaweit gefördert werden. Diese europäischen Initiativen sollten, insbesondere im Bereich der Anschlussbahnen, konventionellen Wagenverkehr und kombinierten Verkehr, der Erneuerung des rollenden Materials und der Beseitigung der „Flaschenhalse“ der Bahn-Infrastruktur angesiedelt sein.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird ersucht, sich auf europäischer Ebene, insbesondere durch ihren Einfluss auf die EU-Kommission und im Rat, im Gleichklang mit anderen europäischen Staaten nachhaltig und entschieden gegen eine Änderung der Richtlinie 96/53/EG im Sinne einer für Österreich verpflichtenden Einführung von Gigalinern einzusetzen und sich statt dessen für eine prononcierte Stärkung von Europas Bahnen einzusetzen, insbesondere durch europäische Initiativen zur Förderung von Anschlussbahnen, konventionellen Wagenverkehr und kombinierten Verkehr, der Erneuerung des rollenden Materials und der Infrastruktur.“