



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Parlament

## **V- 40 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXIV. GP**



### **Beratungen des Ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union**

(Auszugsweise Darstellung)

**Dienstag, 25. Juni 2013**

# Beratungen des Ständigen Unterausschusses des Hauptausschusses in Angelegenheiten der Europäischen Union

(Auszugsweise Darstellung)

---

XXIV. Gesetzgebungsperiode      Dienstag, 25. Juni 2013

---

## Tagesordnung

1. 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  
**(111609/EU XXIV.GP)**
2. COM(2013) 147 final  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsnetzen für die elektronische Kommunikation  
**(110032/EU XXIV.GP)**
3. COM(2013) 26 final  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen  
**(105001/EU XXIV.GP)**
4. COM(2013) 27 final  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004  
**(104994/EU XXIV.GP)**
5. COM(2013) 28 final  
Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste  
**(104976/EU XXIV.GP)**

## 6. COM(2013) 29 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdiene und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur  
**(104983/EU XXIV.GP)**

## 7. COM(2013) 30 final

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)  
**(104997/EU XXIV.GP)**

Die Tagesordnungspunkte 3 bis 7 wurden unter einem diskutiert.

## Gigaliner

Die Mitglieder des EU-Unterausschusses bekräftigten einmal mehr ihr klares "Nein" zu den Gigalinern und erteilten damit der Argumentation der Kommission, mit der diese die Zulassung dieser übergroßen LKW auf Europas Straßen zu begründen versucht, eine klare Absage. In diesem Sinne beschloss der Ausschuss **einstimmig einen Antrag auf Mitteilung** an die EU-Kommission.

Laut Richtlinievorschlag der Kommission sollen in Zukunft unter festgelegten Bedingungen LKW, die das zulässige Gesamtgewicht bzw. die erlaubte Maximallänge überschreiten, dann grenzüberschreitend verkehren dürfen, wenn dies zwei benachbarte Mitgliedstaaten zulassen. So sollen etwa LKW mit bestimmten aerodynamischen Ausrüstungen die derzeit erlaubten Abmessungen bis zu 2 m übersteigen dürfen. Somit könnte eine neue Generation von LKW auf Europas Straßen unterwegs sein, die bis zu 60 Tonnen schwer und 25,25 m lang sind. Elektro- und Hybridfahrzeuge sowie zweiachsige Autobusse sollen ihr Gesamtgewicht um eine Tonne erhöhen und LKW ihre Gesamtlänge bei Beförderung von 45er Containern im intermodalen Verkehr (Beförderung einer Ladeeinheit auf mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern) um 15 cm erweitern dürfen. Die Pläne der EU würden bedeuten, dass Mitgliedstaaten künftig verpflichtet sind, 44 Tonnen bis zu 300 km im Straßenvor- und -nachlauf des intermodalen Verkehrs zuzulassen. Allein auf der Brennerachse (110 km) würde dies die Liberalisierung von 44 Tonnen im Transit auf der Straße bedeuten.

Die von der Kommission ins Treffen geführte mögliche Einsparung des Kraftstoffverbrauchs von 5 bis 10 Prozent sowie die Steigerung der Aerodynamik der Fahrzeuge seien zwar zu befürworten, meinten die Ausschussmitglieder, sie stünden jedoch in einem krassen Missverhältnis zu Infrastrukturkosten und würden das Ziel, den Gütertransport auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern, konterkarieren.

Auch **Bundesministerin Doris Bures** warnte vor den negativen Folgen einer möglichen Zulassung von Gigalinern und wies auf drei Studien hin, die ihre Befürchtungen sowie die Bedenken der Abgeordneten untermauern. So belege eine Studie, dass die Erlaubnis von Gigalinern zu einer Rückverlagerung des Gütertransports von der Schiene auf die Straße führen werde. Gigaliner seien auch in technischer Hinsicht vielfach nicht auf den kombinierten Verkehr verlagerbar. Was das für die Wettbewerbssituation der Bahn und die Wirtschaftlichkeit der Schienen-Infrastruktur bedeute, brauche nicht extra erwähnt zu werden.

Damit widerspreche der Kommissionsentwurf nicht nur der klaren innerstaatlichen und europäischen Priorisierung der Schiene, wofür auch Investitionen in Milliardenhöhe getätigt werden, sondern auch den Zielsetzungen des EU-Verkehrs-Weißbuches vom März 2011 sowie der Alpenkonvention. Die von der EU-Kommission behauptete CO<sub>2</sub> Reduktion werde nicht stattfinden, heißt es auch in einer Unterlage des Verkehrsministeriums, Milliardeninvestitionen etwa in den Tunnelbau würden möglicherweise in Frage gestellt. Verkehrsministerin Bures erinnerte in diesem Zusammenhang an die drei der zehn Bahnkorridore (Transeuropäische Netze), die durch Österreich gehen. Die hohen Mittel, die dafür investiert werden, sollten dazu führen, dass dort auch mit der Bahn gefahren wird, betonte Bures kritisch.

Nach Zulassung von Gigalinern wären Straßen-Infrastrukturinvestitionen in der Höhe von ca. 5,4 Mrd. € notwendig, da das österreichische Straßennetz auf derartige Fahrzeuge nicht ausgerichtet ist, führte Ministerin Bures des Weiteren ins Treffen. Die Ministerin nannte in diesem Zusammenhang notwendige Baumaßnahmen, um Brücken und Leitplanken zu verstärken, die Kurvenradien zu vergrößern sowie Maßnahmen größerer Umfangs bei

Tunnels, Pannenbuchten und Autobahnparkplätzen. Sie unterstrich, dass das Geld für sinnvollere Investitionen dringender gebraucht würde.

Eine weitere Studie untersuchte die Auswirkungen von Gigalinen auf die Verkehrssicherheit und hält fest, dass das Unfallrisiko dramatisch zunehmen würde. Das hänge mit längeren Überholmanövern zusammen, auch wären die Verletzungen bei Unfällen mit großer Wahrscheinlichkeit weit schwerwiegender.

Auch wenn der Kommissionsvorschlag zunächst die Zustimmung von zwei benachbarten EU-Staaten als Voraussetzung für die Zulassung von Gigalinen vorsieht, befürchtet man von Seiten Österreichs die Ausübung von politischem und wirtschaftlichem Druck anderer Staaten, insbesondere auch aufgrund seiner geografischen Lage. Man werde sicherlich mit dem Argument des Diskriminierungsverbots konfrontiert werden, zeigt man sich überzeugt.

Auch der Bundesrat hat bereits am 7. Mai seine Ablehnung des diesbezüglichen EU-Vorschlags im Rahmen einer Mitteilung mehr als deutlich formuliert.

Die Bedeutung des Themas wurde auch durch die Anwesenheit von **Jörg Leichtfried (S)**, **Abgeordneter des Europäischen Parlaments**, der auch als Berichterstatter im zuständigen Ausschuss für die gegenständliche Materie fungiert, unterstrichen. Er griff den zuständigen Kommissar scharf an und bemerkte, die Kommission sei mit ihrem Vorschlag bereits zu weit gegangen, wolle aber viel mehr. Leichtfried teilte die von den Abgeordneten und Ministerin Bures vorgebrachten Bedenken voll inhaltlich und meinte, sollte der Vorschlag durchgehen, werde der Druck auf Österreich, selbst die Gigaliner zuzulassen, steigen.

**Ministerin Bures** informierte die Abgeordneten, dass Österreich derzeit wichtige Verbündete habe, etwa Slowenien, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Frankreich und Polen. Dazu stellte **Abgeordneter Martin Bartenstein (V)** fest, dass dies nicht genügen werde, um eine qualifizierte Mehrheit im Rat zu verhindern. Trotzdem halte er den Widerstand Österreichs für kein chancenloses Unterfangen. Jedenfalls zeige sich die irische Präsidentschaft wenig motiviert, den Kommissionsvorschlag auf die Tagesordnung zu setzen, fügte die **Ministerin** hinzu. Sie habe sich bei jeder Gelegenheit gegen die Zulassung der Gigaliner ausgesprochen und es durchgesetzt, dass in den Schlussbemerkungen der ehemaligen schwedischen Präsidentschaft die Gleichrangigkeit von Schiene und Straße herausgefallen ist. Mit der Bemautung des LKW-Verkehrs in Österreich und der Einführung von mehr Kostenwahrheit im Straßenverkehr durch Hereinnahme des Verursacherprinzips habe Österreich Vorbildwirkung in Europa. Die Ergebnisse zeigten auch, dass die Maßnahmen Wirkung erzielen, hielt Bures fest.

In der Diskussion bekräftigten die Abgeordneten nochmals ihre Ablehnung der Gigaliner, wobei **Abgeordneter Martin Bartenstein (V)** konstatierte, der Vorschlag enthalte durchaus auch positive Aspekte. So erachte er etwa die Erhöhung des möglichen Gesamtgewichts für zweiachsige Autobusse für durchaus sinnvoll. **Abgeordneter Gerhard Deimek (F)** sprach davon, es gelte den Schaden für die Republik abzuwenden, und **Abgeordneter Anton Heinzl (S)** zeigte sich bestürzt über das Umdenken in Europa, wo es offensichtlich wieder um eine Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße gehe. Das sei eine völlig falsche Verkehrspolitik, sagte er. Er sei froh, dass sich die Regierung klar positioniere, stellte **Abgeordneter Harald Walser (G)** fest. Mehr Energieeffizienz wäre zwar ein Fortschritt, in diesem Zusammenhang aber ein Pyrrhussieg. Die Anhebung des Gesamtgewichts von LKW würde eine wesentlich stärkere Abnutzung der Straße, die bis zum Dreifachen gehe, bedeuten, gab er zu bedenken. Der Hebel sei bei der Verlagerung von der Straße auf die Schiene anzusetzen, stellte er unmissverständlich fest.

## Hochgeschwindigkeitsnetze

Befürwortet wurde von den Abgeordneten jedoch der Plan der EU, den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsinfrastrukturen zur elektronischen Kommunikation - kurz Digitale Agenda - zu forcieren. Hindernisse ortet die Kommission bei diesem Unterfangen jedoch durch hohe Kosten, weshalb nun ein Vorschlag für eine Verordnung vorliegt, der vorrangig eine 30%ige Kostensenkung beim Breitbandnetzausbau zum Ziel hat. Aufgezeigt wird in dem Legislativentwurf, dass bis zu 80% der Kosten beim Aufbau neuer Netze durch dafür nötige Bauarbeiten schlagend werden. Dem will die Kommission mit unionsweit gültigen Regelungen beim Breitband-Infrastrukturausbau entgegentreten. So sollen alle neuen und renovierten Gebäude über eine hochgeschwindigkeitsfähige Breitbandinfrastruktur verfügen, auch soll der Zugang zur Infrastruktur zu fairen und angemessenen Bedingungen und Preisen gewährt werden. Einsparungen will die EU auch durch die bessere Koordinierung von Bauarbeiten und die Vereinfachung komplexer und zeitaufwändiger Genehmigungsverfahren erzielen.

Große Chancen sahen die Abgeordneten vor allem für den ländlichen Raum. **Abgeordnete Elisabeth Hakel (S)** brachte in diesem Zusammenhang vor allem die Dynamik der Kreativ-Wirtschaftsunternehmen zur Sprache, die sich zu einem Großteil im ländlichen Raum etablieren. Für diese sei eine gut funktionierende Breitbandversorgung besonders wichtig. Bei allen positiven Aspekten müsse man aber die Rechte der NutzerInnen im Auge behalten, gab **Abgeordneter Harald Walser (G)** zu bedenken. Dies wurde ihm von **Bundesministerin Doris Bures** zugesichert. Sie stimmte ihm auch zu, dass die Bauordnungen möglicherweise Änderungsbedarf haben. Ebenso zeigte sich **Abgeordneter Johannes Schmuckenschlager (V)** überzeugt davon, dass eine starke Internetanbindung zukunftsträchtige Arbeitsplätze schaffen könne und damit eine Maßnahme zur Eindämmung der Landflucht darstelle. Es gebe auch eine Flucht aus den Stadtzentren, die es zu verhindern gelte, warf **Abgeordneter Gerhard Deimek (F)** ein.

**Bundesministerin Doris Bures** hielt es für eine wichtige gesellschaftliche Aufgabe und für ein Gebot der Stunde, die digitale Kluft zu schließen. Diese Kluft gebe es nicht nur zwischen Stadt und Land, sondern auch zwischen Alt und Jung, sowie Arm und Reich, warf sie ein. Es gehe daher darum, nicht nur in die Hardware zu investieren, sondern auch in die Software, um den Menschen den Zugang zum Internet zu erleichtern.

Sowohl **Schmuckenschlager** als auch **Deimek** äußerten sich jedoch kritisch zum Vorhaben der Ministerin, nicht den gesamten Erlös aus der für Herbst angesetzten Versteigerung der Funkfrequenzen für den Breitbandausbau zu verwenden, sondern mehr als die Hälfte davon für den Wohnbau zur Verfügung zu stellen. Die **Ministerin** verteidigte sich mit dem Argument, man befände sich noch immer in der Krise und in dieser sei es notwendig, antizyklisch zu investieren. Die Investitionen würden dort getätigt, wo hohe Beschäftigungseffekte erzielt werden, das heißt in den Wohnbau und in krisengeschüttelte Bereiche wie die Baubranche, und damit schaffe man Werte für die Zukunft, nämlich leistbares Wohnen.

## Viertes Eisenbahnpaket

Unterschiedliche Auffassungen innerhalb der Koalition traten im EU-Unterausschuss im Rahmen der Diskussion um das sogenannte Vierte Eisenbahnpaket zutage. Während sich die SPÖ vehement gegen eine Liberalisierung des Personenverkehrs auf der Schiene aussprach und vor negativen Auswirkungen vor allem für weniger lukrative ländliche Gebiete warnte, meinte die ÖVP, mehr Wettbewerb würde die Qualität verbessern.

Das Vierte Eisenbahnpaket der Kommission zielt darauf ab, den gesamten inländischen Schienenpersonenverkehr in den EU-Mitgliedsstaaten ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer und Dienste zu öffnen, sodass nationale Monopole in diesem Bereich der Vergangenheit angehören. Das Kommissionsvorhaben umfasst Legislativvorschläge, mit denen im Sinne des Binnenmarkts Eisenbahnunternehmen EU-weit zu gleichen Bedingungen operieren können. Dazu will die EU sämtliche technische oder administrative Markteintrittshindernisse für neue Unternehmen beseitigen und hofft auf Qualitäts- und Effizienzsteigerungen durch den entstehenden Wettbewerb.

Nach dem Vorschlag der Kommission für eine EU-Verordnung soll aus Wettbewerbsgründen auch für öffentliche, sogenannte gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr Ausschreibungspflicht bestehen. Derzeit können Mitgliedsstaaten wählen, ob öffentliche Dienstleistungen des Schienenverkehrs außerhalb des städtischen Ballungsraumes, etwa S-Bahnen und Regionalzüge, per Ausschreibungsverfahren oder direkt vergeben werden. Seitens des Verkehrsministeriums macht man darauf aufmerksam, dass die Frage einer verpflichtenden Ausschreibung anhand verschiedener Kriterien zu prüfen und zu bewerten sei. Das seien etwa verkehrspolitische Aspekte wie sie im Gesamtverkehrsplan für Österreich definiert sind, wie zum Beispiel die Einführung eines integrierten Taktfahrplans. Auch standortpolitische Bewertungen seien vorzunehmen und ob bzw. wie die Daseinsvorsorge im öffentlichen Verkehr wahrgenommen werden kann.

Außerdem regt die Kommission in einem Richtlinienvorschlag eine Trennung der Geschäftsbereiche Infrastruktur und Eisenbahnbetrieb an.

Als einzige Anlaufstelle für Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen von Eisenbahnunternehmen soll die Eisenbahnagentur installiert werden, heißt es in weiteren Legislativentwürfen des Eisenbahnpakets, die eine Verordnung und eine Richtlinie betreffen. Durch die für ganz Europa geltende Zulassung erwartet man nicht zuletzt eine Verringerung von Kosten und Dauer der Genehmigungsverfahren um jeweils 20%. Für die Implementierung einheitlicher Standards im transeuropäischen Eisenbahnsystem plant die Kommission, der Agentur stärkere Befugnisse zur Überwachung der nationalen Vorschriften und der Beaufsichtigung staatlicher Sicherheitsbehörden zu geben. Aufheben will die Kommission die durch die geltende Verordnung bestehende Möglichkeit staatlicher Ausgleichsleistungen für Zahlungsverpflichtungen bestimmter Eisenbahnbetriebe - wie besondere Familienzulagen und Renten -, die für Unternehmen anderer Verkehrsarten nicht gelten.

**Bundesministerin Doris Bures** erinnerte an die Kritik des Bundesrats an diesem Paket und hielt fest, dass gemeinsame EU-Standards in technischen Fragen sowie in Fragen der Ausbildung und Zulassung durchaus sinnvoll seien. Einer Trennung von Infrastruktur und Verkehrsdiest auf der Bahn erteilte sie aber eine klare Absage und sprach sich für den Weiterbestand der Holding in Österreich aus, da diese auch die Nutzung von Synergieeffekten sicherstelle. Auch ausländische Beispiele zeigten, dass eine derartige Trennung nicht erfolgreich ist, sagte Bures und unterstrich, die Organisationsform bedürfe keiner europäischen Regelung. Eine verpflichtende Ausschreibung von gesamtwirtschaftlichen Eisenbahnleistungen sei für sie nur bei gleichen

Wettbewerbsbedingungen akzeptabel, und diese gebe es derzeit nicht. Wettbewerb mache nur dann Sinn, wenn das Ergebnis eine bessere Dienstleistung bringe, stellte Bures fest, im Eisenbahnverkehr führe der Wettbewerb in erster Linie aber dazu, dass andere Staatsbahnen hereinkommen und dann eine schlechtere Qualität anbieten.

Der EU-Ausschuss des Bundesrats hatte in seiner Sitzung vom 13. März 2013 eine Subsidiaritätsrüge zum Vierten Eisenbahnpaket abgeschickt, worin er festhält, die völlige Marktliberalisierung im öffentlichen Personennahverkehr brächte möglicherweise Verschlechterungen der Qualität, der Sicherheit, der Leistungsfähigkeit und der flächendeckenden Verfügbarkeit sowie eine Verteuerung der Leistungen mit sich.

Eine Trennung der Geschäftsbereiche Infrastruktur und Eisenbahnbetrieb berge die Gefahr der Zerschlagung der ÖBB und anderer Bahnen in den ländlichen Regionen in sich, warnte **Abgeordnete Elisabeth Grossmann (S)**. Die Anbieter würden sich auf lukrative Strecken konzentrieren, um Bahnstrecken im ländlichen Raum würde sich niemand mehr bemühen, was für viele Regionen den Todesstoß bedeute. Eine derartige Entwicklung erschwere die Daseinsvorsorge, meinte Grossmann. Auch **Abgeordneter Gerhard Deimek (F)** hielt den Vorschlag der Kommission für überschießend. Er würde seiner Meinung nach mehr kaputt machen, als man gewinnen könnte. Ihm zufolge sollte man auch darüber diskutieren, ob ausgegliederte Gesellschaften tatsächlich zu einer Optimierung führen. Skeptisch zum Vorschlag der Kommission äußerte sich ebenso **Abgeordneter Harald Walser (G)**. Man müsse mit Verstand und Augenmaß vorgehen, meinte er und gab in diesem Sinne den Ausführungen der Bundesministerin recht. Walser forderte jedoch die Umsetzung der Eisenbahnsicherheits-Richtlinie ein.

**Abgeordneter Martin Bartenstein (V)** stand im Gegensatz zu den anderen Fraktionen der Trennung von Infrastruktur und Eisenbahnbetrieb sowie der Ausschreibungen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen auf der Schiene grundsätzlich positiv gegenüber. Dass man Gefahren für den ländlichen Raum abwehren könne, habe sich durch die Universaldienstverordnung für die Telekommunikation bestätigt. Was den liberalisierten Marktzugang betrifft, so liege Österreich ohnehin an 7. Stelle, konterte **Ministerin Bures**.

**Abgeordneter Bartenstein (V)** stieß sich zudem an der Aussage von **Abgeordneter Grossmann (S)**, wonach der öffentliche Verkehr Teil der Daseinsvorsorge ist. Daraufhin sah sich **Verkehrsministerin Bures** veranlasst, Bartenstein heftig zu widersprechen, zumal es hier um die Bereitstellung von Leistungen gehe, die für die Menschen im Land notwendig sind. Das habe ihrer Meinung nach mit dem Grundrecht für leistbare Mobilität zu tun, sowie mit der Bereitstellung umweltfreundlicher und ressourcenschonender Verkehrsmittel, konstatierte die Ministerin.

Folgender Antrag auf Mitteilung wurde einstimmig angenommen:

## **ANTRAG AUF MITTEILUNG**

gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG

der Abgeordneten Anton Heinzl, Martin Bartenstein, Gerhard Deimek, Harald Walser, Stefan Petzner

betreffend **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 (**111609/EU XXIV.GP**)

eingebracht in der Sitzung des EU-Unterausschusses am 25. Juni 2013 zu TOP 1.

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union wolle beschließen:

### **Mitteilung gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG**

Die Präsidentin des Nationalrates wird ersucht, die folgende Mitteilung gemäß § 31d Abs. 4 GOG-NR an das Europäische Parlament und den Rat als Adressaten sowie an

- die Europäische Kommission
- den Ausschuss der Regionen, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und
- COSAC bzw. IPEX

als weitere EmpfängerInnen zu übermitteln.

Der Ständige Unterausschuss in Angelegenheiten der Europäischen Union hat beschlossen:

### **Mitteilung gemäß Art. 23f Abs. 4 B-VG**

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 Gigaliner 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 Gigalinern 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 Gigalinern dem Ziel abträglich, den Gütertransport auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verlagern.

Studien weisen nach, dass es mit der Zulassung von Gigalinern 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 (Pannenbuchten in den Tunnels), Straßenzüge, Brücken, Pannenbuchten 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 totalen 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 (Fahrzeugrückhaltesysteme - 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 Gigalinern 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 Gigalinern geringer sind als mit herkömmlichen LKWs. Eine Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, sich gegen die Zulassung von Gigalinern auszusprechen, ist daher nicht ausreichend.

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