

TOP 3.7.3 Keine Einführung von „Gigalinern“

1. Beschreibung der Problematik

Mit einem neuen RL-Entwurf zu Maßen und Gewichten sieht die EK im Wesentlichen die Zulassung von Gigalinern im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten, die Änderungen der Maße von Fahrzeugen für die Güterbeförderung, die Erhöhung der Tonnage bei der intermodalen Beförderung von 40- oder 45-Fuß-Containern auf 44 t sowie die Anhebung des höchstzulässigen Gewichtes von zweiachsigen Kraftomnibussen um eine Tonne auf 19 t vor. Im RL-Entwurf wurden auch einzelne positiv zu beurteilende Vorschläge aufgenommen: zB die Verbesserung der Sichtbarkeit schwächerer Verkehrsteilnehmer als technische Anforderung an die Führerhäuser, die Absichtserklärung in Richtung verstärkter Kontrollen, die Festlegung von Mindestsanktionen bei Überladung oder die Förderung des Einbaues von Gewichtssensoren. Grundsätzlich zu befürworten ist auch die Einführung von aerodynamischen Verbesserungen.

2. Auswirkungen

Der überwiegend größte Teil des RL-Entwurfes zielt eindeutig darauf ab, den Wettbewerbsvorteil des Lkw gegenüber der Bahn weiter zu erhöhen. Am gravierendsten ist dabei die Absicht EK, erstmals den grenzüberschreitenden Einsatz von Gigalinern zwischen Nachbarstaaten zu legalisieren.

Zu den Auswirkungen wurden in Österreich im Auftrag des BMVIT und der ASFINAG drei Studien erstellt (sie wurden von der EK nie zur Kenntnis genommen). Diese kamen zum Ergebnis, dass durch die Zulassung von Gigalinern für Autobahnen und Schnellstraßen allein in Österreich Nachrüstkosten von rd 5,4 Mrd € entstehen werden, dass mit Rückgängen beim Kombinierten Verkehr um bis zu 70 % zu rechnen sei und dass mit einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit zu rechnen ist.

Weiters wurde von den ArbeitnehmerInneninteressenvertretungen stets auf die negativen Auswirkungen auf die Beschäftigten im Verkehr hingewiesen, zB Arbeitsplatzverlust bei den Bahnen durch die Verlagerung auf Gigaliner, Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der EisenbahnerInnen und der FahrerInnen von konventionellen Lkw durch den von Gigalinern ausgelösten Kostendruck, Stress und Verantwortung von Gigaliner-LenkerInnen, höhere Ausbildungskosten.

3. Stand der Verhandlungen

Mit 606 Stimmen gegen den Vorschlag, 12 Enthaltungen und nur 54 Stimmen für den Vorschlag hat das EP am 15.4. dem Vorschlag zur grenzüberschreitenden Zulassung von Gigalinern die Stopptafel gezeigt. Nun ist die EU-Kommission gefordert, bis 2016 eine echte Folgenabschätzung vorzulegen. Im Verkehrsministerrat ist eine Entscheidung noch ausständig.

4. Position/Forderung der AK

Der überwiegend größte Teil des RL-Entwurfes zielt eindeutig darauf ab, den Wettbewerbsvorteil des Lkw gegenüber der Bahn weiter zu erhöhen. Am gravierendsten ist dabei die Absicht EK, erstmals den grenzüberschreitenden Einsatz von Gigalinern zwischen Nachbarstaaten zu legalisieren. Damit wird eindeutig sowohl den Zielsetzungen des EU-Verkehrsweißbuches vom 28.3.2011 („Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressour-

censchonenden Verkehrssystem“) als auch dem Übereinkommen zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention) widersprochen. Die vorgeschlagenen höheren Maße (Längen und Breiten) im grenzüberschreitenden Verkehr generell bzw die unbeschränkten höheren Maße und unlimitierten Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten werden seitens der AK strikt abgelehnt. Die Erweiterung der Abmessungen zur Erzielung aerodynamischer Verbesserungen darf nur in dem Maße erfolgen, dass eine Verlagerung auf den kombinierten Verkehr nicht behindert wird.

In diesem Sinne wurden seitens des AK-Büros folgende Positionspapiere erstellt, die vom BAK-Büro Brüssel in einer deutschen und einer englischen Version veröffentlicht wurden:

- Oktober 2008, „Position der AK zur Einführung von Gigalinern“
- Juni 2013, „Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen bei bestimmten Straßenfahrzeugen“

Im September 2009 hat die AK gemeinsam mit der Gewerkschaft vda in einer Analyse der Studie „The Impact of Megatrucks“ der EU-Kommission nochmals auf ihre ablehnende Haltung zur grenzüberschreitenden Zulassung von Gigalinern hingewiesen. Im EP wurde Berichterstatter MEP Leichtfries auch durch Abänderungsanträge unterstützt.

National hat sich die AK in ihrer Stellungnahme vom 29.5.2013 gegenüber dem BMVIT eindeutig gegen die Einführung von Gigalinern ausgesprochen.

Weiters konnten Vertreter des Büros die AK-Position einbringen

- einerseits im Rahmen der Formulierung des parlamentarischen Entschließungsantrages der Regierungsparteien vom 11.3.2009, in dem die Frau Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ersucht wird, sich nachhaltig und entschieden gegen eine Änderung der EG-Richtlinie 96/53 über Maße und Gewichte von Kraftfahrzeugen einzusetzen und
- andererseits im EU-Ausschuss des Bundesrates, der am 7.5.2013 einstimmig die Ablehnung des Richtlinienvorschlages über die Einführung von Riesen-Lkw im grenzüberschreitenden Verkehr beschloss.