



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol

Grundlagenarbeit, Maximilianstraße 7, A-6020 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22-1155
grundlagenarbeit@ak-tirol.com, www.ak-tirol.com

BUNDESARBEITSKAMMER
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: GLA-2023/137/HIPE/MAFL
Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

MMag. Peter Hilpold

DW: 1154

Innsbruck, 25.07.2023

Betrifft: Änderung der Maße und Gewichte im Straßenverkehr

Bezug: Ihr Schreiben vom 17.07.2023
Zust. Referent:in: PRESSINGER Stefanie

Werte Kolleginnen und Kollegen,

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur vorgeschlagenen EU-Richtlinie über die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge wie folgt Stellung:

Am 11. Juli stellte die EU-Kommission diesen medial viel beachteten Richtlinienvorschlag vor, der den grenzüberschreitenden Einsatz von überlangen Lkw, sogenannten Gigalinern, rechtlich möglich machen würde. Die Arbeiterkammer Tirol spricht sich in aller Vehemenz gegen die Lockerung der Einsatzmöglichkeiten dieser Fahrzeuge aus, da sie dem Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene diametral entgegenstehen und eine ganze Reihe weiterer Probleme auslösen.

Zur Kritik im Detail:

Zu Artikel 4, Paragraph 4a: Modulare Lkw Systeme

Gemäß dem Vorschlag können Mitgliedstaaten größere und schwerere Lkw-Kombinationen vorsehen, wie sie der Anhang der Richtlinie grundsätzlich

vorschreibt. Diese Kombinationen wären dann auch für grenzüberschreitende Fahrten einsetzbar, wenn beide Mitgliedstaaten die größeren Maße zulassen. Selbst wenn in Österreich dadurch Gigaliner nicht automatisch zugelassen sind, ist davon auszugehen, dass der Druck auf die Mitgliedstaaten von Seiten der Frächterlobby immens werden würde, da diese Fahrzeuge in immer mehr Mitgliedstaaten zugelassen würden. Dementsprechend ist im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik von Anfang an sämtlichen Änderungen, die den Einsatz von Gigalinern erleichtern, in aller Klarheit entgegenzutreten.

Der Einsatz von Gigalinern in Österreich ist aus den folgenden Gründen strikt abzulehnen:

- Infrastruktur ist für den Einsatz von Gigalinern in Österreich nicht ausgerichtet

Die Straßeninfrastruktur ist auf die maximale Dimension der Fahrzeuge ausgelegt und müsste entsprechend angepasst werden, falls größere Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Das betrifft nicht nur die Abstellplätze auf den Rastplätzen, Ausweichbuchten an Autobahnen oder die Belastungsgrenze der Leitschienen, sondern überhaupt die Kurvenradien, die für längere Fahrzeuge mit entsprechender Geschwindigkeit gar nicht ausgelegt sind. Besonders kritisch wäre der Einsatz im niederrangigen Straßennetz, wo herkömmliche Lkw bereits heute an Kreuzungen oder in Kreisverkehren regelmäßig gefährliche Situationen verursachen.

- Verkehrssicherheit verschlechtert sich mit dem Einsatz größerer Fahrzeuge

Mit dem Einsatz überlanger Lkw würde die Gefahr im Straßenverkehr deutlich zunehmen. Einerseits wird die Unübersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer:innen bei größeren Fahrzeugen automatisch erhöht, und andererseits bedeutet das zusätzliche Gewicht auch eine größere Gefahr im Falle von Unfällen.

Dementsprechend bringt das Lenken der überlangen Fahrzeuge auch eine größere Belastung des Fahrpersonals mit sich, das bereits jetzt ständigen Drucksituationen und großer Verantwortung ausgesetzt ist.

Der Einsatz überlanger Lkw auf vielbefahrenen Autobahnabschnitten würde die bereits heute bestehende Problematik, dass auf der rechten Fahrspur eine durchgehende Kette an Lkws fährt, noch verstärken. Gefährliche Situationen, wie das Einordnen von Pkws in die rechte Spur beim Abfahren von der Autobahn, würden weiter zunehmen.

- Konterkarieren des Zieles der Verkehrsverlagerung

Außer Streit stehendes Ziel der Tiroler und österreichischen Verkehrspolitik ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Mit der Möglichkeit, Gigaliner verstärkt einzusetzen, kommt es unweigerlich zu einer neuerlichen wettbewerblichen Schwächung des Schienengüterverkehrs, der bereits heute sowohl tariflich als auch zeitlich schwer mit dem Straßengüterverkehr konkurrieren kann. Trotz der Vielfachkrisen der letzten Jahre kam es entlang der Brennerautobahn zu einem Rekordaufkommen von 2,5 Millionen Lkw im Jahr 2022. Diese Entwicklung lässt sich mit der Einführung von Gigalinern nicht bremsen, ganz im Gegenteil. Deshalb muss vielmehr die Stärkung des Schienenverkehrs im Fokus der europäischen Verkehrspolitik stehen, und zwar vor allem entlang jener Verkehrsachsen, an denen Schieneninfrastruktur besteht bzw. an denen neue grenzüberschreitender Infrastruktur derzeit errichtet wird.

Zu Artikel 10b: Abweichendes maximales Gewicht für alternativ angetriebene Lkw

Gemäß Richtlinienvorschlag wird für elektrisch bzw. für mit synthetischen Kraftstoffen (e-fuels) betriebene Lkw ein höheres zulässiges Gesamtgewicht vorgesehen, und zwar je nach Fahrzeugkombination um bis zu vier Tonnen (ca. 10 %) mehr als herkömmlich betriebene Lkw. Damit will der Gesetzgeber den durch die Batterie bestehenden Gewichtsnachteil emissionsfreier Fahrzeuge gegenüber herkömmlichen Lkw kompensieren. Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol ist diese Besserstellung nachvollziehbar, immerhin sind alle Maßnahmen zu begrüßen, die den Straßengüterverkehr sauberer machen. Allerdings besteht die Gefahr, dass eine derartige Ausnahmeregelung kaum mehr rückgängig gemacht werden kann, wenn sich der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge durchgesetzt haben wird.

Gleichzeitig ist festzuhalten, dass Lkw mit alternativen Kraftstoffen die Infrastruktur in gleichem Maße – bzw. durch ein potenziell höheres Gewicht sogar noch stärker – abnutzen wie herkömmliche Lkw. Dementsprechend ist es von zentraler Bedeutung, dass diese Lkw auch eine Maut für die Infrastruktur entrichten. Vollständige Mautbefreiungen von emissionsfreien Fahrzeugen sind abzulehnen, tarifliche Besserstellungen sollen sich auf das Erlassen von Zuschlägen für Luftverschmutzung bzw. CO₂-Belastung beschränken. Denn es darf nicht vergessen werden, dass auch diese Lkw in Konkurrenz zum Schienengüterverkehr stehen und das Verlagerungsziel auch bei Etablierung emissionsfreier Lkw bestehen bleibt.

In aller Klarheit ist der Vorschlag der Kommission abzulehnen, dass sie über delegierte Rechtsakte die Liste an alternativen Kraftstoffen erweitern kann, für die ein höheres Gewichtsmaximum gelten soll. Die Frage nach höheren Grenzwerten im Straßenverkehr ist eine hochpolitische Frage und muss deshalb jedenfalls mit Einbindung des Europäischen Parlaments und des Rates als gesetzgebende Organe der EU erfolgen. Delegierte Rechtsakte sind zur Festlegung technischer Details durch die Kommission vorgesehen, und nicht, um verkehrspolitisch brisante Entscheidungen zu treffen, wie es Maximalgewichte von Lkw zwangsläufig bedeuten.

Zu Artikel 10d: Kontrollen

Im Vorschlag wird festgelegt, dass jeder Mitgliedstaat zumindest sechs Fahrzeugkontrollen pro einer Million Fahrzeugkilometer durchzuführen hat. Für Tirol ergibt dieser Grenzwert in Anbetracht von jährlich 2,5 Millionen Fahrten und der 100 km langen Wegstrecke von Kufstein bis zum Brenner rund 1.500 Kontrollen pro Jahr. Umgerechnet entspricht das lediglich vier Kontrollen pro Tag. Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol ist diese Anzahl jedenfalls zu wenig, um eine abschreckende Wirkung gegenüber Missbrauch zu erzeugen. Immerhin sind Kontrollen der entscheidende Hebel, damit Regeln auch eingehalten werden. Darüber hinaus sollte die Mindestzahl an Kontrollen nicht pro Mitgliedstaat, sondern auf der Ebene der Transitkorridore innerhalb eines Mitgliedstaates festgelegt werden, damit die Kontrollen auch wirklich dort gemacht werden, wo die meisten Lkw unterwegs sind.

Wir ersuchen höflich, unsere Argumente in der Stellungnahme der Bundesarbeitskammer zu berücksichtigen und verbleiben

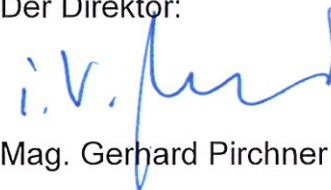
mit kollegialen Grüßen

Der Präsident:


i.V. *Erwin Zangerl*

Erwin Zangerl

Der Direktor:


i.V. *Mag. Gerhard Pirchner*

Mag. Gerhard Pirchner