

Riesen-Lkws hupen vor den Binnengrenzen

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas hat den geplanten Einsatz überlanger Lkws über Landesgrenzen hinweg verteidigt. Gigaliner sollen demnach von einem EU-Staat in einen anderen fahren dürfen, wenn beide Länder zustimmen. Österreich ist strikt dagegen.

Günther Strobl

Brüssel/Wien – Sie sind so lang wie sechs Pkws und bringen ohne Ladung mehr als eine vollgetankte Boeing 737-300 mit 120 Passagieren auf die Waage. Die EU-Kommission möchte diesen Kolossen, die auch als Giga-, Euro- oder Ökoliner bezeichnet werden, den Weg auf Europas Straßen ebnen – trifft dabei aber auf starken Gegenwind, nicht zuletzt aus Österreich.

„Ich werde mich auf jeder Ebene gegen die Annahme dieses Vorschlages einsetzen,“ kündigte etwa Verkehrsministerin Doris Bures an. Dabei waren Beamte in Brüssel bemüht, mögliche Befürchtungen schon im Keim zu ersticken. Im Richtlinienentwurf finde sich keine Bestimmung, wonach ein Land den Einsatz dieser bis zu 25 Meter langen, 60 Tonnen schweren Lkws zulassen müsse, wurde noch vor der offiziellen Präsentation am Montag gestreut.

In der Tat sollen Gigaliner nur in jenen Staaten grenzüberschreitend fahren dürfen, wo sie bereits zugelassen sind. Auch soll nur ein Grenzübertritt pro Fahrt erlaubt sein, andernfalls hätte dies Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit von Mitbewerbern.

In Wien und in anderen Hauptstädten fürchtet man jedoch einen Dammbbruch, sollte der versuchte Schwenk in der europäischen Verkehrspolitik tatsächlich gelingen. Der Druck auf ein Transitland wie Österreich würde gewaltig steigen – mit negativen Folgen für Umwelt und Verkehrssicherheit.

Laut einer Studie, die sich auf Zahlen der Autobahngesellschaft

Asfinag stützt, würde allein die Adaptierung des hochrangigen Straßennetzes in Österreich Kosten von 5,4 Mrd. Euro nach sich ziehen. Brücken müssten verstärkt, Tunnelröhren erweitert werden.

Schlecht wäre die Zulassung von Gigalinern auch für den kombinierten Verkehr: Dieser würde laut einer Studie der Verkehrsplanung Käfer GmbH im Auftrag des Verkehrsministeriums 75 Prozent seines Volumens verlieren. Damit würde aber auch die im Weißbuch Verkehr der EU-Kommission als Ziel formulierte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene konterkariert.

Pilotversuche

Die EU-Kommission hat schon im Vorjahr einen ersten Vorstoß gemacht, die entsprechende Richtlinie in ihrem Sinne zu klären. Verkehrskommissar Siim Kallas wurde daraufhin von einem Teil der Europaparlamentarier heftig attackiert. Wie EU-Beamte erläuterten, soll der neue Text nun ausdrücklich klarstellen, dass der grenzüberschreitende Einsatz der Riesen-Lkws erlaubt sei, ohne dass EU-Mitgliedstaaten, die Gigaliner verbieten, etwas ändern müssten.

Umfang, Größe und Schwere von Transportern wird in der EU bis jetzt von der Verordnung 96/53/EC geregelt. Das Gesetz erlaubt EU-weit Trucks, die maximal 16,5 Meter bei einem Anhänger bzw. 18,75 Meter bei zwei Anhängern lang sind und 40 Tonnen schwer. Schweden und Finnland haben bei ihrem Beitritt zur EU eine Ausnah-



Bis zu 25 Meter lang sind diese Kolosse. Geht es nach der EU-Kommission, sollen sie in Europa verstärkt zum Einsatz kommen. Foto: AP

me erwirkt, weil auf den dortigen, mit Granitgranulat verstärkten Straßen Gigaliner schon lange Zeit davor im Einsatz waren. In Dänemark und in den Niederlanden laufen Pilotversuche mit schweren Trucks; in Deutschland unterstützen sechs der 16 Bundesländer einen Feldversuch mit Lang-Lkws.

Nun ist die Ratsarbeitsgruppe am Zug, bevor sich der Ausschuss der ständigen Vertreter und dann der Verkehrsministerrat mit dem Kallas-Vorschlag beschäftigt. Parallel dazu setzt sich das Europäische Parlament damit auseinander. Zustimmung müssen dann beide, Rat und Parlament.