

## Position der Bundesarbeitskammer zur Einführung von Gigalinern

Die Bundesarbeitskammer (BAK), als gesetzliche Vertretung von Arbeitnehmern und Verbrauchern in Österreich mit über 3,2 Mio Mitgliedern, hat im Mai 2008 an der Befragung der DGTREN im Rahmen der Erstellung einer Studie über die Einführung von super langen und schweren Lkw (LHV) im internationalen Verkehr teilgenommen und in diesem Zusammenhang einen Online-Fragebogen, der an „stakeholder“ gerichtet war, ausgefüllt. Insbesondere den Fragen „Wie bewerten Sie diesen Fragebogen mit Blick auf die Ziele der Studie?“ und „Würden Sie gerne weitere Kommentare geben oder zusätzliche Vorschläge machen?“ hat die BAK folgende Stellungnahme abgegeben, die in weiterer Folge auch die Grundlage für die BAK-Bewertung einer Studienpräsentation der EU-Kommission anfang Juli bildete und an der weiterhin festgehalten wird:

Zu „Wie bewerten Sie diesen Fragebogen mit Blick auf die Ziele der Studie?“ wurde seitens der BAK angemerkt:

„Der Fragebogen ist einseitig pro Einführung von LHV ausgerichtet: Die Hauptansprechpartner werden bereits in der Verlader- und Transportwirtschaft vermutet, wenn zB häufig gefragt wird

- nach den "Auswirkungen für Ihr Gewerbe",
- nach der Effizienz der Transporte/Transportmodi, ohne Parameter festzulegen, die eine einheitliche Auslegung der Effizienz zulassen oder
- nach Kosten-, Emissions- oder Energieeinsparungen, obwohl der bisher LHV in einem räumlich sehr beschränkten Gebiet Europas eingesetzt werden, und die Stakeholder hierüber also keine Erfahrungswerte besitzen können.

Insofern ist kaum damit zu rechnen, dass seitens der angesprochen Stakeholder tatsächlich objektive Fakten und Informationen zurückfließen werden, die als Informationsquellen die "Literaturrecherche bereichern" und "die aktuelle Studie unterstützen" sollen (laut Erläuterungen zum Fragebogen wird das beabsichtigt). Vielmehr geht der Fragebogen in seiner Grundtendenz davon aus, dass eine Änderung der EG-Richtlinie 96/53 bezüglich Maße und Gewichte vorgenommen wird und damit LHV bis 25 m Länge und einem Gesamtgewicht von 60 t eingeführt werden. Für diesen Fall wird dann zB danach gefragt, welche zusätzlichen Ausstattungen, welche Ausbildung die Lenker, welche Infrastruktur benötigt wird, oder mit welchen Emissionseinsparungen oder Kosten zu rechnen ist. Es fehlt eine fundierte Hinterfragung der Vor- und Nachteile der Einführung von LHV.“

Zu „Würden Sie gerne weitere Kommentare geben oder zusätzliche Vorschläge machen?“ wurde seitens der BAK angemerkt:

„Für die Bundesarbeitskammer stellt der vorliegende Fragebogen kein geeignetes Mittel dar, objektiv die Vor- und Nachteile der europaweiten Zulassung von LHV im verkehrspolitischen, sozialpolitischen und gesamtwirtschaftlichen Umfeld zu hinterfragen. Er ist in erster Linie an die Stakeholder aus Industrie, Verlader- und Transportwirtschaft gerichtet, und geht daher in seiner Tendenz eher bereits von der Einführung von LHV bis 60 t aus.

Die BAK hat Vor- und Nachteile, die schon in mehreren internationalen und nationalen Studien grundlegend untersucht wurden, abgewogen und kommt eindeutig zum Ergeb-

nis, dass die Auswirkungen einer Erhöhung der derzeit in der EG-Richtlinie 96/53 festgelegten Maße und Gewichte aus verkehrs-, sozial- und gesamtwirtschaftlicher Sicht überwiegend nachteilig sind. **Die BAK spricht sich daher gegen die Zulassung von LHV mit einer Länge bis 25 m und einem Gewicht bis zu 60 t im internationalen Verkehr aus.**

Die BAK unterstützt damit die Position des Österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, das für eine Beibehaltung der bestehenden Höchstmaße (18,75 m) und -gewichte (40 t) bei Lkw eintritt.

Als Nachteile werden von Seiten der BAK angeführt:

- höhere Belastungen und Kosten der Straßeninfrastruktur (insbesondere für Brücken, Tunnels, Rastplätze, Kreuzungen und Kreisverkehre, Leitschienen und Trennwände)
- höheres Verkehrssicherheitsrisiko (insbesondere bei Überhol-, Brems-, Abbiegevorgängen, im Kreuzungsbereich, bei Mindestabständen; höhere Schäden durch größere Masse)
- höhere Belastungen und Kosten der Schieneninfrastruktur (insbesondere für Umschlags- und Verladeterminals, Rollende Landstraße, Tunnels)
- Höhere Schadstoff- und Lärmemissionen und höherer Energieverbrauch (da Einsparungen in diesen Bereichen erst bei einer Auslastung von über 80% zu erzielen sind, die Auslastung der derzeitigen Fahrzeugflotte aber unter 66% liegt)
- Verlagerung der Transporte von den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Schiene und Schiff zur Straße
- Druck auf den Arbeitsmarkt (wenn zwei geplante LHV drei herkömmliche Lkw ersetzen sollen und tatsächlich eine Reduktion der Fahrtanzahlen eintritt, verlieren Lkw-FahrerInnen ihre Jobs)“

Wie bereits eingangs erwähnt, treffen diese im Fragebogen geäußerten Kritikpunkte auch auf die Studienpräsentation am 10.7.2008 der Europäischen Kommission zur Zulassung von überlangen und überschweren Fahrzeugen (Gigaliner) zu.

Herbert Tumpel  
Präsident

Maria Kubitschek  
iV des Direktors