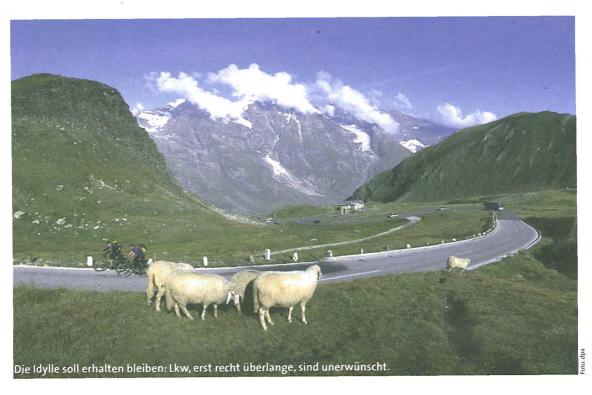
Gigaliner müssen draußen bleiben

Gegen den überlangen Lastzug hat sich eine breite Front gebildet.



läuft in sterreich Sturm gegen den Gigaliner. Auch wenn die Alpenrepublik diese Trucks nicht zulasse, Nachbarländer hingegen den Einsatz erlaubten, "könnte es zu einer Zunahme des Straßenverkehrs kommen", be-gründet der Verkehrssprecher der Österreichischen Volkspartei (ÖVP) und Mitglied des Nationalrates, Ferdin-and Maier, die ablehnende Haltung. Denn an Österreichs Grenzen müsse die Fracht auf mehrere Lkw aufgeteilt werden. Deshalb bestehe "dringender Handlungsbedarf". In der Alpenre-publik wird – vermutlich nicht unbegründet – befürchtet, dass "Gigaliner-freundliche" Schweden könnte während seiner Ratspräsidentschaft in der zweiten Jahreshälfte 2009 das Thema auf die Agenda setzen.

Anfang März haben sich die Regierungsparteien – die ÖVP und die Sozialdemokratische Partei Österreichs (SPÖ) - zur Freude von Infrastruktur-

ministerin Doris Bures (SPÖ) einem gemeinsamenEntschließungsantrag gegen Gigaliner auf auf Österreichs



>>Massive Rückverlagerung auf die Straße absehbar <<

Doris Bures, Infrastrukturministerin

Straßen ausgesprochen. Die Regierung wurde aufgefordert, in Brüssel gegen eine Zulassung dieser Fahrzeuge aufzutreten. "Das stärkt meine Verhandlungsposition auf europäischer Ebene", frohlockt Bures und begründet die Ablehnung mit einer abgründet des Ablehnung mit einer abgründe sehbar "massiven Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße". Dies wäre verbunden mit zusätzlicher Umweltbelastung sowie mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Zudem wären "gravierende Umbauten" im Straßennetz notwendig.

Untersuchung der Risiken. Um diese Argumentationslinie mit Fakten zu unterfüttern, hat das Minis-terium Studien zum Verkehrssicherheitsrisiko und zu Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr in Auftrag gegeben. So untersucht die Infrastrukturgesellschaft Asfinag, was es kosten würde, Autobahnen und Schnellstraßen Gigaliner-tauglich zu machen.

Der Ministerin ist breite Zustimmung sicher - von den Grünen, der Arbeiterkammer und der Gewerkschaft sowieso. Doch auch die Verkehrsver-

bände applaudieren.

Mit aller Entschiedenheit" wehrt sich der SPÖ-nahe Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (Arbö) gegen die Zulassung von Gigalinern mit dem Argument, dass Österreich Transitland überdurchschnittlich stark betroffen wäre. Sollte sich die EU-Kommission für 60-t-Lkw entscheiden, müssten alle EU-Staa-ten diese "Monster-Trucks" (O-Ton) auf ihren Autobahnen fahren lassen auch Österreich.

Als "nationalen Protest" hat der Arbö Anfang März die Kampagne "Stoppt die Gigaliner" gestartet, um deren Zulassung in Europa zu verhindern. Der Klub ist auch einer der Initiatoren der internationalen Informationsplattform "No Mega-Trucks", spricht von "drohendem Wahnsinn"

undvon "verheerenden Folgen": "Die milliardenschweren Investitionen in die Bahn, um mehr Straße

bekommen, wären mit einem Strich wirkungslos.

Moderater äußert sich der Österreichische Automobil-, Motorrad-und Touring Club (ÖAMTC). Er verweist auf das Sicherheitsrisiko der "gebräuchlichen Lkw" durch Überladung und Übermüdung. "Das würde sich durch Gigaliner noch dramatisch verstärken", fürchtet Mario Rohracher, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung. Er warnt daher "ein-dringlich" davor, noch größeren und schwereren Lkw das Fahren in Österreich zu erlauben. Das wäre "ein Anschlag auf die Verkehrssicherheit". Das heimische sowie der Großteil des europäischen Straßennetzes seien auf die heute üblichen Lkw-Dimensionen ausgelegt.

Kurvenradien, Pannenbuchten, Leitschienen, Brücken, Tunnel und Abstellplätze entsprächen nicht den Anforderungen der Gigaliner: "Die Adaption würde Unsummen verschlingen", sagt Rohracher, und "der Zustellverkehr in der Fläche kann mit Gigalinern überhaupt nicht erfüllt werden.

Sogar der Fachverband Güterbeförderung spricht sich "vehement" gegen den Einsatz von – wie er es nennt - "Monster-Lkw" aus. Obmann Wolfgang Herzer formuliert "grundle-gendste Ablehnung" aus Gründen der Verkehrssicherheit und der topografischen Lage Österreichs. Dadurch sei ein Einsatz der Fahrzeuge nur bedingt möglich. Vor allem was das Gewicht betrifft, seien die Voraussetzungen nicht gegeben: "60 t sind in Österreich kein Thema", so Herzer. Er reicht die heiße Kartoffel weiter: "Es gibt Länder, die die Voraussetzungen für den Einsatz von Gigalinern erfüllen, zum Beispiel wenn in Deutschland von einer zu einer anderen Großstadt gefahren wird." Der Geschäftsführer des Fachverbandes, Rudolf Christian Bauer hält den Gigaliner verkehrspolitisch in Österreich für "nicht machbar"

Kein Fahrzeug für die Fläche. Mit diesem Argument hatte sich ursprünglich auch der Zentralverband der Spediteure aus der Diskussion zurückgezogen, doch neuerdings tönt es differenzierter: "Im Nachtsprung, von einer Lagerhalle zur anderen Lagerhalle entlang der Autobahn ist der Gigaliner sinnvoll, aber nicht in der Fläche", sagt Harald Boll-mann, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik und Obmann der Bundessparte Transport & Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich. "Die machen die Straße nicht kaputt und nehmen der Bahn nichts weg", denn die Achslast sei normiert und die Bahn kaum in der Lage, zusätzliche Gü-

ter zu transportieren. Gegen den lautstarken Protest der Gigaliner-Gegner haben die Befürwor-- Fahrzeughersteller sowie einige größere Speditionen und Teile der verladenden Wirtschaft – nur geringe Chancen auf Gehör. Äußerungen gegen den Mainstream sind daher rar und gelegentlich auch mal widersprüchlich – wie etwa jene des Tiroler Obmanns des Wirtschaftsbundes, Jürgen Bodenseer: "Erstens ist an sich am Konzept Gigaliner nicht alles schlecht. Zweitens ist der Gigaliner in Tirol überhaupt kein Thema, da wir nicht über die nötigen Straßen dafür verfügen." DVZ 16.6.2009 (pk)