

Fokus
Verkehr

vida **Fakten**

Juli 2008
<http://fakten.vida.at>

Gigaliner erhöhen den
Straßenverkehr

Gigaliner kosten
Arbeitsplätze

Gigaliner erhöhen
das Unfallrisiko

Gigaliner lösen keine
Probleme, aber
schaffen viele neue



Foto: stoffies/Fotolia

Riesen-Lkw auf Europas Straßen

Gigaliner sind überlange und über-schwere Lkw. In Europa versuchen In-dustrie, Frächter und Lkw-Hersteller die Zulassung dieser Lkw zu erreichen.

vida ist gegen die Zulassung dieser Fahrzeuge. Gigaliner würden bis zu 55 Prozent des Bahnverkehrs auf die Straße bringen. Dieser zusätzliche Verkehr auf der Straße verursacht zusätzliche

Schäden an Menschen und Umwelt und kostet volkswirtschaftlich mehr, als er bringt. Gigaliner vernichten sowohl beim Lkw als auch bei der Bahn Arbeitsplätze.

Die Zukunft der Gigaliner wird in der EU entschieden. Österreich muss sich an dieser Diskussion pro-aktiv beteiligen, um nicht überfahren zu werden.

Gigaliner – ein „europäischer Problemlöser“?

Eindeutiges Ziel der Einführung von Riesen-Lkw ist Wachstum des Straßengüterverkehrs.

Mega-Lkw mit mehr als 25 Metern Länge und 60 Tonnen Gewicht werden nun als die Lösung verkauft: Ein Drittel mehr Ladekapazität pro Fahrzeug soll CO2-Emissionen senken, Staus vermindern und den Transport um ein Viertel billiger machen. Für drei herkömmliche 40-Tonnen-Lkw würden zwei Gigaliner ausreichen.

Diese Argumente würden für den Gigaliner sprechen, aber sie sind falsch, denn die Befürworter ignorieren die Auswirkungen des Gigaliner auf die Verkehrsmenge.

Gigaliner verursachen mehr Verkehr. Billiger Verkehr alleine schafft schon mehr Verkehr. Auf Basis derzeitiger Elastizitäten ist davon auszugehen, dass 25 Prozent geringere Transportkosten eine fünfprozentige Zunahme des Lkw-Verkehrs bewirken. Im gleichen Ausmaß nehmen Staukosten und Umweltbelastung durch den Lkw-Verkehr zu.

Die These »Riesen-Lkw = weniger Lkw-Verkehr« ist eine bewusste Irreführung der Öffentlichkeit.

Gigaliner verlagern den Güterverkehr von der Schiene auf die Straße. Hinzu kommt, dass jedes Prozent, um das der Straßengüterverkehr günstiger wird, bis zu 1,8 Prozent des Schienenverkehrs abzieht. Besonders dramatisch werden die Auswirkungen in den Bahn-Wachstumsmärkten: Eine Studie von TIMCONSULT rechnet damit, dass rund 55% des heutigen kombinierten Verkehrs (Container, Wechselaufbauten) auf die Straße verlagert würden. Im Bereich des Einzelwagenverkehrs prognostiziert eine Studie von K+P eine Verlagerung von 25 % des Verkehrs auf die Straße. In Summe droht durch die Einführung von Gigalinern je nach Szenario eine Zunahme des Straßengüterverkehrs von 2,5 bis 9,2% und des CO2-Ausstoßes von 4,2 bis 6,5%.

vida: „Wenn den Riesen-LKW sämtliche Folgekosten angelastet würden, wäre das Thema sofort erledigt.“

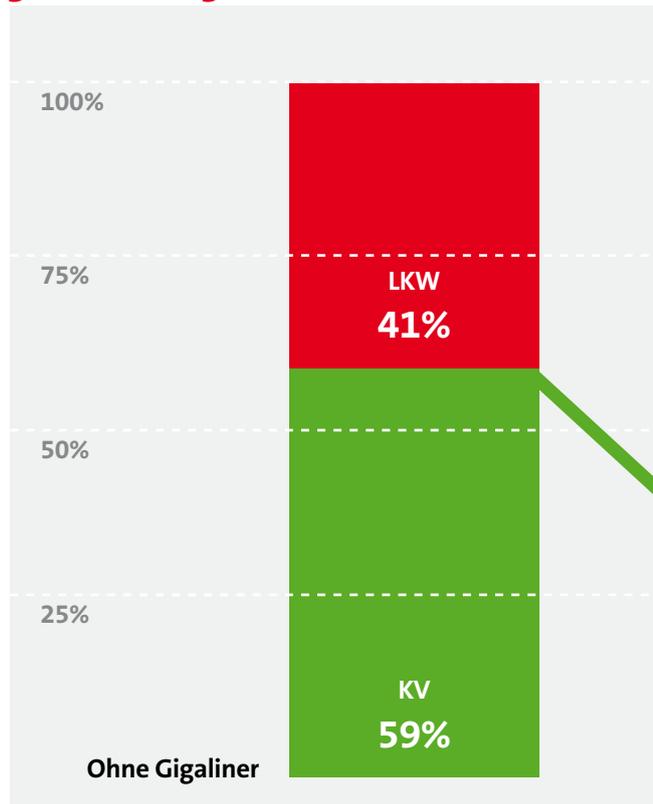
Gigaliner kosten tausende Arbeitsplätze. Für ArbeitnehmerInnen besonders wichtig ist der Arbeitplatzeffekt: Auf der einen Seite würden durch Gigaliner bis zu 12% aller Lkw-Arbeitsplätze verloren gehen. Zwar wird der Lkw-Verkehr gleichzeitig zunehmen, aber in Summe ist bestenfalls ein ausgeglichenes Bild erreichbar. Wesentlich dramatischer sieht es auf der Bahn aus. Der Verlust im kombinierten Ladungsverkehr und im Einzelwagenverkehr trifft die Bahn im Herz ihrer hochwertigen und arbeitsintensiven Tätigkeit. Alleine in Österreich könnten Gigaliner rund 4000 Bahnjobs kosten.

Rollende Landstraße für Gigaliner untauglich. Die „rollende Landstraße“ ist ein wesentlicher Teil der



Gigaliner nehmen mehr als die Hälfte des kombinierten Verkehrs der Bahn weg: Container und Wechselaufbauten fahren in Zukunft auf der Straße.

Kombinierter Verkehr geht zum Gigaliner



Europas Güterverkehr steckt in einer Krise: Arbeitsteilung und Auslagerungen haben Verkehr zum „rollenden Lager“ gemacht. Der Lagerplatz ist aber begrenzt, und immer mehr Transporte stecken im Stau. Darüber hinaus sind Feinstaub, Ozon und CO2 ein ökologisches Problem. Der Anstieg der Benzinpreise ist nur der Vorbote von deutlich teurerem Verkehr. Die Liberalisierung des Bahngüterverkehrs hat nicht die erhoffte Erleichterung gebracht, im Gegenteil: Die Kapazitäten stagnieren und die Bahn zieht sich aus der Fläche zurück.



Foto: TIMConsult

Verkehrspolitik zur Entlastung sensibler Räume, insbesondere den Alpen. Gigaliner sind mit ihrer Größe für die Rollende Landstraße nicht geeignet: sie bleiben daher auf der Straße und vermehren den Lkw-Verkehr auf Transitrouten wie Brenner oder Tauernautobahn zusätzlich.

Gigaliner erhöhen das Unfallrisiko. Längere Fahrzeuge bedeuten weniger Sicherheit: Überholen, sowie das Räumen von Kreuzungen und Bahnübergängen braucht deutlich länger als bei einem herkömmlichen Sattelschlepper. Hinzu kommt die Wucht der höheren Tonnage bei Unfällen: Die Schwere der Verletzungen und Schäden dürfte zunehmen. Die Sicherheitseinrichtungen auf der Straße stehen ebenfalls auf dem Prüfstand: Leitplanken und Tunnelsicherheitskonzepte müssen auf höheres Gewicht und höhere Bandlast des Ladegutes hin überprüft werden.

Ebenfalls ein Sicherheitsrisiko sind die immer unterschiedlicheren Geschwindigkeiten zwischen Pkw und Gigalinern, deren Geschwindigkeit noch geringer ist als bei herkömmlichen Lkw. Viele Risiken sind noch ungeklärt, wie zum Beispiel Seitenwindempfindlichkeit während der Fahrt, schwieriges Manövrieren und Sichtprobleme.

Milliardenkosten in der Infrastruktur. Das Straßennetz in Österreich ist für 60-Tonnen-Lkw nicht geeignet. Der Anteil an Brücken und Tunnels ist alleine schon auf der Autobahn mit knapp 15% überdurchschnittlich hoch. Eine Studie des deutschen Bundesamts für Straßenwesen geht von hohen baulichen Risiken und einer beschleunigten Alterung der Infrastruktur aus, die in den 70er und 80er Jahren nach geringeren Lastmodellen gebaut wurden. Darüber hinaus sind Autobahnkreuze, Auf- und Abfahrten vielfach nicht für 25 Meter lange Lkw ausgelegt. Alleine im Autobahnnetz rechnet die ASFINAG mit Investitionen von mindestens einer Milliarde Euro.

Der Einsatz abseits der Autobahnen ist praktisch unmöglich. Fast alle Knotenpunkte beim Ab- und Einbiegen, Kreuzen und Überqueren von Bahnübergängen wären zu überprüfen und umzubauen.

Für ArbeitnehmerInnen besonders schmerzhaft ist das Fehlen von Halte- und Rastplätzen für die bis zu 25,25 Meter langen Lkw. Dadurch wird das Einhalten der Lenk- und Ruhezeiten der Lkw-Fahrer noch schwieriger oder unmöglich.

Verkehrsunfälle mit solchen Fahrzeugen haben wegen des höheren Gewichts deutlich schwerere Folgen.

Gefährlich für Autofahrer: Monstertrucks verschlechtern die Sicherheits-Situation der Straße.

Immense Kosten - die zusätzliche Beanspruchung der Infrastruktur und den notwendigen Ausbau müssen alle Steuerzahler tragen.

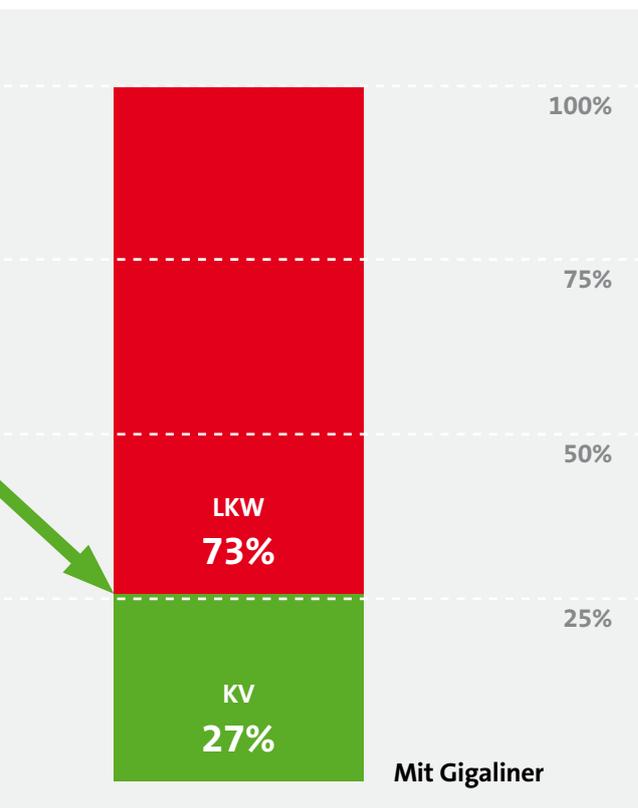




Foto: zVg

Wilhelm Haberzettl
**Vorsitzender der vida-
Sektion Verkehr,
Vorsitzender der ETF**

Das Thema Verkehr ist in der Europäischen Union eine Mehrheitsmaterie. Österreich mag noch so entschieden gegen Gegaliner auftreten – ohne Partner in Europa werden wir überstimmt. Gemeinsam mit unserem europäischen Dachverband ETF (Europäische Transportarbeiter-Föderation) bauen wir gerade ein europaweites Netzwerk auf.

vida fordert:

Verkehrsprobleme lösen – nicht verlagern

Die einzige Lösung des europäischen Verkehrsproblems ist die Vermeidung von Verkehr und die Verlagerung auf die umweltfreundliche Bahn. Eine Lkw-Ladung auf die Bahn gebracht spart fünfmal soviel CO₂-Emissionen wie ein Gegaliner. Dafür müssen folgende Probleme gelöst werden:

Bahn-Kapazitätsengpässe beseitigen durch Ausbau der Knoten, der Anschlussgleise und des Wagenmaterials.

Europäische Intermodalität stärken, ohne die Sicherheit zu senken.

Fairer Wettbewerb zwischen Schiene und Straße: Jeder Verkehrsträger muss seine gesamten Kosten tragen – interne und externe. Der Lkw trägt derzeit zwei Drittel seiner Kosten nicht, sondern wälzt sie auf Wirtschaft und Gesellschaft ab.

Lkw-Kapazitäten besser auslasten: Die Schweizer Lkw-Maut und die Londoner Citymaut haben gezeigt: Wenn Frächter wollen, können sie zehn bis zwanzig Prozent Lkw-Kilometer sparen.

Strenge Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten auf der Straße und Schiene: Europas Wirtschaftswunder darf nicht auf den Rücken der Lkw-Fahrer und Lokführer erwirtschaftet werden.

Weitere Informationen

www.vida.at

www.nomegatrucks.eu

www.etf-europe.org

Kontakt zum österreichischen Netzwerk gegen Gegaliner:

Gewerkschaft vida, Referat Wirtschaft
Margaretenstr. 166, 1050 Wien
Tel. 01 54641 222

wirtschaft@vida.at

<http://wirtschaft.vida.at>



Die **Gewerkschaft vida** vertritt in der Sektion Verkehr 58.000 Beschäftigte im Transportbereich Österreichs und ist aktives Mitglied in den Dachverbänden ETF und ITF



Die **Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF)** ist der Dachverband von 209 Verkehrsgewerkschaften aus 39 Ländern Europas mit drei Millionen Mitgliedern.



Foto: vida

Gudrun Thiemer
**Gewerkschaft vida,
Bundesfachgruppe
Straße**

Gegaliner bringen Lkw-Lenkern nichts. Sie fördern mehr Verkehr ohne mehr Arbeit, und sie begünstigen den Lkw-Fernverkehr, in dem die Arbeits- und Sozialbedingungen mit Füßen getreten werden. Wir sind gegen Sozialbetrug auf der Straße, der gleichzeitig unseren KollegInnen bei der Bahn ihre Jobs kostet.

vida Fakten ist eine Publikationsreihe der Gewerkschaft vida mit dem Zweck, Fachinformation an BetriebsrätInnen, FunktionärInnen, Interessierte und an die Politik zu bringen.

<http://fakten.vida.at>

Impressum:

Herausgeber: ÖGB/Gewerkschaft vida, 1050 Wien, Margaretenstr. 166, Tel. 01/546 41-222.

Medieninhaber: Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GmbH, 1230 Wien, Altmannsdorfer Str. 154–156, Tel. 01/662 32 96, Fax 01/662 32 96-6385, www.oegbverlag.at, office@oegbverlag.at.

ZVR: 576439352.