AK EUROPA

Positionspapier
Oktober 2023
Umwelt & Verkehr

Höchstzulässige Abmessungen und Gewichte bei Lkw im europäischen Straßengüterverkehr

COM(2023)445

Zusammenfassung

- Die AK steht inhaltlich hinter der „Vision Zero“, die bis 2050 zu mehr Verkehrssicherheit und einer starken Verringerung von Toten und Schwerverletzen im Straßenverkehr führen soll.

- Ebenso unterstützt die AK die Ökologisierung des europäischen Güterverkehrs. Die Förderung der Nachhaltigkeit und Kompatibilität aller Verkehrsträger sowie die Steigerung der Effizienz sind unerlässlich und müssen rasch vorangetrieben werden.

- Allerdings lehnen wir einzelne Vorschläge, die argumentativ mit dem Green Deal verknüpft werden, entschieden ab. Die europaweite Einführung von überlangen und überschweren Lkw („Gigalinern“) schafft aus unserer Sicht mehr Probleme, als sie bestehende Probleme zu lösen vermag.

- Der erwartbare Investitions- und Instandsetzungsbedarf wäre enorm, der Umbau aber letztendlich sinnlos. Die Straßeninfrastruktur in Österreich und anderen Mitgliedstaaten ist für Fahrzeuge bis 40 Tonnen ausgelegt. Die notwendigen baulichen Anpassungen der Kreisverkehre, Autobahnkreuze, Einmündungen, Brücken, Tunnel, Überkopfanzeigen und Rastplätze würden Milliarden Euro verschlingen.

- Zudem würde der Instandsetzungsbedarf der Infrastruktur mit steigendem Fahrzeuggewicht exponentiell ansteigen. Gerade aufgrund der geografischen Gegebenheiten (Berge, viele Tunnelabschnitte, schmale Taleinschnitte) wäre sowohl der Regelbetrieb als auch der reine Transit solcher Fahrzeuge in Österreich flächendeckend gar nicht möglich.

- Die AK sieht im Zusammenhang mit der schrittweisen Anhebung von Längen- und Gewichtsbegrenzungen auch das Problem eines steigenden Wettbewerbsdrucks im Straßengüterverkehr. Der wirtschaftliche Druck durch die Konkurrenz aus anderen Mitgliedstaaten auf heimische Frächter und Transportunternehmen würde jedenfalls steigen.

- Als Arbeitnehmer:innenvertretung kann die AK „Gigaliner“ nur ablehnen. Durch die Änderung der bestehenden Regelungen und der damit verbundenen weiteren Verbilligung des Gütertransports auf der Straße würde der Druck auf die Lenker:innen weiter steigen: Mehr Verantwortung, Haftungsfragen, erhöhter Schulungsbedarf, längere Be- und Entladezeiten. Ein weiterer Verfall des ohnehin schon niedrigen Lohnniveaus lässt ein „race-to-the-bottom“ und eine Branchenflucht erwarten (vergleichbar mit den Zuständen im Hotel- und Gastgewerbe).

- Die AK vertritt den Standpunkt, dass eine konsequente Verlagerungspolitik von der Straße auf die Schiene und ein effizienter Ausbau des Kombinierten Verkehrs EU-weit in diesem Bereich das sinnvollste Instrument zur Verringerung von Treibhausgasemissionen und für mehr Klimagerechtigkeit darstellt.

- Auch die ROLA („Rollende Landstraße“) als Spezialform der Verlagerung stellt eine wichtige verkehrspolitische Maßnahme zur Entlastung sensibler Räume wie z.B. der Alpen dar. Die inkompatiblen Maße und Gewichte der Gigaliner machen die Nutzung des Kombinierten Verkehrs unmöglich.

- Beachtenswert ist der stetige Anstieg der Leerfahrten von Lkw. Im Jahr 2019 wurden 34 Prozent der von Lkw in Österreich gefahrenen Kilometer leer zurückgelegt. Das ist der bisherige Negativrekord. Die Verringerung solcher Leerfahrten innerhalb der EU wäre ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung schädlicher Emissionen. Weniger Leerfahrten hätten zudem den positiven Nebeneffekt, dass das europaweite Problem eines Mangels an Fahrer:innen entschärft würde.

- „Gewichtsprobleme“ bestehen nicht nur in Bezug auf Gigaliner, augenscheinlich sind schon jetzt viele Lkw überladen unterwegs. Sie stellen damit ein Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr dar und belasten die Umwelt zusätzlich. Nur verstärkte technische Kontrollen können hier Abhilfe schaffen. Mittlerweile gibt es auch technisch verbesserte Möglichkeiten, nahezu punktgenaue Messungen vorzunehmen.

Die Position der AK

Hintergrund: „Und täglich grüßt das Murmeltier“

Zum wiederholten Male unternimmt die EU-Kommission einen Vorstoß, um die Zulassung von Gigalinern (überlange und/oder besonders schwere Lkw) flächendeckend in der gesamten EU zu etablieren. Die zeitlichen Abstände dieser Vorstöße werden kürzer, die Begründungen dafür reichen von der Bekämpfung des Fahrer:innenmangels über die Steigerung der Verkehrssicherheit bis hin zum angeblichen Umweltschutz.

Abgesehen davon, dass diese Überlegungen aus Sicht der AK nicht haltbar sind, würde die Einführung von Gigalinern in Österreich und anderen Mitgliedstaaten mit ähnlicher Verkehrsinfrastruktur eine Reihe von erheblichen Problemen mit sich bringen. Aus den angeführten Gründen spricht sich die AK nochmals vehement gegen die Einführung von Gigalinern aus.

Verlagerungsproblematik oder die ewige Konkurrenz zwischen Straße und Schiene

Eine erfolgreiche und ökologisch sinnvolle Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene wird durch die Einführung von Gigalinern konterkariert. Studien belegen dies mehrfach und eindeutig. Gigaliner und die Folgen ihres Einsatzes stehen in eklatantem Widerspruch zu den Zielen des Green Deal und des Green Freight Package. Die notwendigen Infrastrukturkosten (z.B. für Straßenabnutzung, Anpassung von Rastplatzgrößen, Tunnelhöhen, Eisenbahnkreuzungen und -übergängen sowie bei Platz- und Ausweichproblemen auf Bergstraßen und Pässen) sind enorm und in Zeiten der Teuerung/Inflation für die öffentlichen Haushalte nicht zu bewältigen, zumal auch die durch die Corona-Hilfsmaßnahmen verursachten Kosten die nationalen Budgets noch auf Jahre hinaus belasten.

Die Einführung von „Gigalinern“ würde unweigerlich zu einer Verlagerung von der Schiene auf die Straße führen, was nicht nur negative ökologische Folgewirkungen hätte, sondern auch insbesondere für die Bahninfrastruktur ein wirtschaftliches Problem darstellt. Die Folge wäre ein Rückgang des Schienengüterverkehrs und damit der Verlust qualifizierter inländischer Arbeitsplätze im Bahnbereich.

Darüber hinaus verweisen wir auf die geltenden Bestimmungen zu Eisenbahnkreuzungen in der EU. Der Einsatz von Lkw mit Anhängern von mehr als 20 m Länge würde nach sich ziehen, dass die erforderliche Annäherungszeit an Eisenbahnkreuzungen länger wird, was wiederum höhere erforderliche Sichtweiten und Schaltstreckenlängen zur Folge hätte. Längere Fahrzeuge bedeuten längere Schrankenöffnungszeiten und erfordern eine Überarbeitung sämtlicher Fahrpläne im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Dies wäre ein enormer negativer Eingriff in das gesamte Fahrplangefüge und würde wiederum zu Einschränkungen im Verkehrsfluss führen.

Besonders problematisch und gefährlich sind größere Lkw im Bereich der Bahnoberleitungen. Kommt es dort aufgrund der Höhe von Fracht oder Lkw zu Problemen und bleibt ein Gigaliner „liegen“, besteht absolute Lebensgefahr für die Fahrer:innen. Selbst bei einem Abstand von Oberleitung zu Lkw von bis zu eineinhalb Metern kann der Strom in einem Lichtbogen überspringen - auch dann besteht Lebensgefahr..

Es müssten daher sämtliche Eisenbahnkreuzungen überprüft und technisch umgerüstet werden. Dies hätte auch eine erneute Überprüfung durch die zuständige Behörde zur Folge. Dies vor dem Hintergrund, dass die vorgeschriebenen laufenden technischen Überprüfungen bereits jetzt nicht „in time“ erfolgen und man dem Zeitplan massiv „hinterherhinkt“. Neben dem technischen, behördlichen und administrativen Aufwand wäre auch der finanzielle Aufwand enorm. Die erforderlichen Mittel fehlen dann für den notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Alle Maßnahmen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs, wie sie europaweit gefordert und gewollt sind, wären hinfällig, da die gewünschte Verlagerung des Güterverkehrs nicht stattfinden würde. Neben Verlagerungshindernissen sind auch Finanzierungsprobleme beim notwendigen raschen und effizienten Ausbau der Bahn- und Verladeinfrastruktur zu befürchten.

Verkehrssicherheitsaspekte

Die Zahl der Unfälle mit Lkw-Beteiligung nimmt gene-

rell zu. Gigaliner erhöhen das Risiko schwerer Verkehrsunfälle zusätzlich. Bergefahrzeuge (beispielsweise der Feuerwehr) sind auf ein Maximalgewicht von 40 Tonnen ausgelegt. Gigaliner würden hier zu hohen Anschaffungskosten bei den Blaulichtorganisationen führen. Die Straßeninfrastruktur in dichtverbauten und geografisch herausfordernden Regionen (Berge und enge Talschluchten) ist generell nicht für den Einsatz von Gigalinern geeignet. Bereits jetzt ist die Verkehrsinfrastruktur auf die maximale Dimension der heute eingesetzten Lkw ausgelegt, sie müsste daher baulich sehr aufwändig angepasst werden. Das betrifft Abstellplätze auf Rastplätzen, Ausweichbuchten an Autobahnen, die Belastungsgrenzen von Leitschienen und generell Kurvenradien, die für längere Fahrzeuge mit entsprechenden Geschwindigkeiten gar nicht ausgelegt sind.

Besonders kritisch wäre der Einsatz von Gigalinern auch im niederrangigen Straßennetz, wo herkömmliche Lkw bereits heute an Kreuzungen oder in Kreisverkehren regelmäßig gefährliche Situationen für andere Verkehrsteilnehmer:innen verursachen. Mit dem Einsatz überlanger Lkw würde die Gefahr im Straßenverkehr deutlich zunehmen: Erhöhte Gefahren bei Überholvorgängen, die Problematik des toten Winkels würde sich verschärfen, da größere Fahrzeuge den Überblick und die Sicht noch mehr erschweren. Einerseits wird die Unübersichtlichkeit für alle Verkehrteilnehmer:innen auf der Stroße durch Gigaliner automatisch erhöht, andererseits bedeutet das zusätzliche Gewicht auch eine erhöhte Gefahr bei Unfällen.

Vermeidbare Leerfahrten – Logistik auf der Straße

Im Zusammenhang mit der geplanten flächendeckenden Einführung von Gigalinern möchte die AK auf die europaweite Problematik der gigantischen Anzahl von Leerfahrten hinweisen. Es stellt sich die Frage, wozu größere und längere Lkw benötigt werden, wenn die Zahl der Leerfahrten europaweit sehr hoch ist und weiter steigt. Lkw, die ohne Fracht unterwegs sind, belasten Umwelt und Infrastruktur ohne Nutzen für die Allgemeinheit. Eine europaweite Reglementierung/Reduzierung von Leerfahrten wäre ein probates Mittel gegen den Fahrer:innenmangel und würde zudem zu einer Verringerung des hohen Lkw-Aufkommens auf Europas Autobahnen führen. Das würde auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Eine EU-weite Reglementierung von Leerfahrten wäre finanziell günstiger und hätte verkehrspolitisch den gleichen Effekt wie die Förderung überdimensionierter Lkw. Die finanziellen Mittel könnten sinnvoller für nachhaltige Projekte eingesetzt werden.

Statt zu sinken, hat der Anteil der Lkw-Leerfahrten allein in Österreich in den vergangenen zehn Jahren deutlich zugenommen, wie eine aktuelle Analyse des Verkehrsclub Österreich (VCÖ) auf Basis von Eurostat-Daten zeigt. Der Anteil der leer gefahrenen Kilometer stieg seit dem Jahr 2010 von 31 auf 34 Prozent. 926 Millionen Kilometer legten Lkw im Vorjahr in Österreich ohne Ladung zurück, das waren um 162 Millionen Kilometer mehr als noch im Jahr 2013. Die hohe Anzahl und Zunahme der Leerfahrten ist auch eine Folge des zu billigen Transports.

Der in den vergangenen Jahren stark gestiegene Lkw-Verkehr in Österreich ist für viele Autofahrer:innen ein Ärgernis und für die Bevölkerung aufgrund der Lärm- und Abgasbelastung eine Gesundheitsgefährdung. Hier besteht eindeutig Handlungsbedarf, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene. Der Anteil der Leerfahrten muss reduziert werden, sei es durch logistische Maßnahmen oder durch Anreize zur verstärkten Kooperation zwischen Unternehmen im EU-Raum.

Nach dem aktuellen Vorschlag der Kommission können die Mitgliedstaaten größere und schwerere Lkw-Kombinationen zulassen, wie sie im Anhang der geplanten neuen Richtlinie vorgesehen sind. Diese Fahrzeuge könnten dann auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr eingesetzt werden, wenn auch die angrenzenden Mitgliedstaaten der vorgeschlagenen Neuregelung zustimmen. Auch wenn Österreich und andere Länder diese größeren und schwereren Lkw-Kombinationen nicht automatisch zulassen würden, ist davon auszugehen, dass der Druck seitens der Frächterlobby, der EU-Kommission und anderer Mitgliedstaaten immens steigen würde.

Arbeitsbedingungen führen zu Branchenflucht

Diese Umstände erhöhen den bereits bestehenden Druck und die Belastung des eingesetzten Fahrpersonals bei der Erbringung der Arbeitsleistung zusätzlich. Die Einhaltung von Lenkpausen und Ruhezeiten stellt bereits jetzt eine Herausforderung für das fahrende Personal dar. Mangels ausreichend verfügbarer Park- und Rastplätze verbringen Fahrer:innen ihre gesetzlichen Pausen schon jetzt häufig auf Pannenstreifen direkt neben der Autobahn. Größere Fahrzeuge bedeuten noch weniger Platz auf den Rastplätzen.

Auf vielbefahrenen Autobahnabschnitten besteht bereits heute das Problem von kilometerlangen, nicht enden wollenden Lkw-Kolonnen auf der rechten Fahrspur. Dies würde durch Gigaliner noch verstärkt. Gefährliche Situationen wie das Einordnen von Pkw oder Motorrädern in die rechte Spur zum Verlassen der Autobahn würden zunehmen.

Verkehrsziele des Green Deal

Vorrangiges Ziel der europäischen Verkehrspolitik im

Rahmen des Green Deal ist es, möglichst viel Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Möglichkeit des Einsatzes von Gigalinern wird zwangsläufig zu einer weiteren Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs führen. Schon heute kann er sowohl preislich als auch zeitlich nur schwer mit dem Straßengüterverkehr konkurrieren. Die EU-Verkehrspolitik sollte sich daher mehr auf die Stärkung des Schienenverkehrs und die Verlagerung des Gütertransports konzentrieren. Dies vor allem entlang jener Verkehrsachsen, auf denen bereits Schieneninfrastruktur besteht bzw. an denen neue grenzüberschreitende Infrastruktur derzeit errichtet oder geplant wird.

Mit der vorliegenden Richtline wird vorgeschlagen, das zulässige Gesamtgewicht für elektrisch betriebene Lkw und für Lkw, die mit synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels) betrieben werden, zu erhöhen. Je nach Fahrzeugkombination sind das um bis zu vier Tonnen (entspricht 10 Prozent des Gesamtgewichts) mehr als bei konventionell angetriebenen Lkw. Damit will der Gesetzgeber den durch die Batterie bedingten Gewichtsnachteil emissionsfreier Fahrzeuge ausgleichen. Diese Besserstellung ist zwar nachvollziehbar, weil sie den Straßengüterverkehr sauberer und grüner macht, aber solche Ausnahmeregelungen sind in Zukunft kaum rückgängig zu machen. Auch dann nicht, wenn sich der Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge durchgesetzt hat. Zu bedenken ist auch, dass mit alternativen Kraftstoffen betriebene Lkw die Infrastruktur durch ihr potentiell höheres Gewicht noch stärker abnutzen als die derzeit zugelassenen Fahrzeuge.

Kontrolldichte erhöhen und Standards verbessern

Die AK wird nicht müde, ihre immer wieder erhobene Forderung nach mehr und wirksameren Kontrollen zu wiederholen. Seien es die technischen Unterwegskontrollen, bei denen es um die technische Ausrüstung und den Zustand der Lkw geht, oder die Kontrollen der Arbeits- und Sozialbestimmungen auf Basis des Mobilitätspaketes, die sicherstellen sollen, dass Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden.

Der gegenständliche Richtlinienentwurf sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat mindestens sechs Fahrzeugkontrollen pro einer Million Fahrzeugkilometer durchzuführen hat. Diese Kontrollanzahl wird aus österreichischer Sicht als klassisches Transitland als viel zu gering erachtet, um eine wirksame abschreckende Wirkung gegen Umgehungen und Missbräuche zu entfalten. Die Mindestanzahl der Kontrollen sollte nicht je Mitgliedstaat festgelegt werden, sondern vielmehr anhand der bestehenden Transitkorridore innerhalb der Mitgliedstaaten. Nur so kann sichergestellt werden, dass wirksame Kontrollen dort durchgeführt werden, wo die meisten Lkw unterwegs sind.

Kontaktieren Sie uns!

In Wien:

Stefanie Pressinger
T +43 (0) 1 501 65 12818
stefanie.pressinger@akwien.at

In Brüssel:

Florian Wukovitsch
T +32 (0) 2 230 62 54
florian.wukovitsch@akeuropa.eu

Bundesarbeitskammer Österreich
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien, Österreich
T +43 (0) 1 501 65-0

www.arbeiterkammer.at

AK EUROPA
Ständige Vertretung Österreichs bei der EU
Avenue de Cortenbergh 30
1040 Brüssel, Belgien
T +32 (0) 2 230 62 54

www.akeuropa.eu

Über uns

Die Bundesarbeitskammer (AK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,8 Millionen Arbeitnehmer:innen und Konsument:innen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler sowie auch auf der Brüsseler EU-Ebene. Darüber hinaus ist die Bundesarbeitskammer Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die AK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert.

Die Aufgaben des 1991 eröffneten AK EUROPA Büros in Brüssel sind einerseits die Repräsentation der AK gegenüber europäischen Institutionen und Interessensorganisationen, das Monitoring von EU-Aktivitäten und die Wissensweitergabe von Brüssel nach Österreich, sowie gemeinsam mit den Länderkammern erarbeitete Expertise und Standpunkte der Arbeiterkammer in Brüssel zu lobbyieren.