

18679/AB**vom 11.09.2024 zu 19300/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2024-0.519.010

. September 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schmidt, Genossinnen und Genossen haben am 11. Juli 2024 unter der **Nr. 19300/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Wirksame LKW-Geschwindigkeitskontrollen auf Autobahnen retten Menschenleben, Gesundheit und Klima“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- Wie viele Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen wurden in den Jahren 2021, 2022 und 2023 auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen geahndet?
- Wie viele davon wurden wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen in den Nachtstunden von 22:00 bis 5:00 Uhr bestraft?

Vorweg muss ich einleitend klarstellen, dass das BMK nicht in die Kontrolle bzw. Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen involviert ist. Dieser Bereich fällt in den Zuständigkeitsbereich der lokalen Behörden (Bezirksverwaltungsbehörden bzw. Landespolizeidirektionen). Daher verfügt mein Ressort auch nicht über die gewünschten Informationen.

Zu Frage 3:

- Aus welchen bundesgesetzlichen Ermächtigungen ergibt sich die „Straftoleranz“, dass Vollzugsbehörden einen Bemessungsspielraum von bis zu 10 km/h (exklusive einer technischen Messtoleranz von bis zu 5 km/h) bei der Betretung anwenden dürfen, wenn die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von LKW überschritten wird?

Die über technische Messtoleranzen hinausgehend gewährten Toleranzen sind gesetzlich nicht vorgesehen und dementsprechend auch nicht zulässig.

Zu Frage 4:

- *Gibt es Initiativen, dass bei Kraftfahrzeugen mit einem höchst zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen Tempo 80 gemäß § 58 KDV mit einer technischen Messtoleranz strikt bestraft werden soll?*

Aufgrund der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen ist eine strikte Bestrafung schon derzeit möglich. Wer den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zuwiderhandelt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist gem. § 134 Abs. 1 KFG mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro, im Falle ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen. Die konkrete Strafhöhe ist im Einzelfall von der Behörde festzusetzen. Dabei sind Erschwerungs- oder Milderungsgründe, das Ausmaß des Verschuldens sowie die Einkommens-, Vermögens- und Familienverhältnisse zu berücksichtigen.

Zu Frage 5:

- *Gibt es Initiativen, dass nur Zulassungsbesitzer:innen von LKW, und nicht weisungsabhängigen Berufslenker:innen, bei Geschwindigkeitsüberschreitungen in die Pflicht genommen werden, weil nur sie den Geschwindigkeitsbegrenzer auf Tempo 80 einstellen lassen können?*

Gem. § 103 Abs. 1 Z 1 KFG hat der Zulassungsbesitzer dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug (der Kraftwagen mit Anhänger) den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entspricht. Der Zulassungsbesitzer ist daher für den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges verantwortlich.

Aufgrund der Vorgaben der Richtlinie 92/6/EWG über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft muss der Geschwindigkeitsbegrenzer bei Fahrzeugen der Klasse N2 und N3 so eingestellt sein, dass eine Geschwindigkeit von 90 km/h nicht überschritten werden kann.

Zu Frage 6:

- *Gemäß Rechtsvorschriften und Rechtsprechung haben Überholvorgänge kurz und zügig zu erfolgen. Keinesfalls darf überholt werden, wenn der Unterschied der Geschwindigkeiten des überholenden und des eingeholten Fahrzeuges unter Bedachtnahme auf die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung für einen kurzen Überholvorgang zu gering ist. Im Fahrschulunterricht wird ein Mindestgeschwindigkeitsunterschied von 20 km/h gelehrt. Gibt es daher Ihrer Ansicht nach eine rechtliche Basis für die Praxis der Überholvorgänge von LKW auf Autobahnen angesichts der vom Kuratorium für Verkehrssicherheit erhobenen LKW Geschwindigkeiten? Welche Maßnahmen werden gesetzt, damit diesen Rechtsvorschriften entsprochen wird?*

Die angesprochene Untersuchung des KfV liegt meinem Ressort nicht vor, und aus der Frage geht nicht hervor, auf welche „Praxis der Überholvorgänge“ Bezug genommen wird.

Allgemein ist zu sagen, dass die Straßenverkehrsordnung keine Ausnahmen vom Erfordernis eines für einen kurzen Überholvorgang ausreichenden Geschwindigkeitsunterschiedes vor sieht. Sofern diese Bestimmungen nicht eingehalten werden, ist das ein Problem der Überwachung und damit der Vollziehung, die hinsichtlich der StVO gem. Art. 11 B-VG in die Zuständigkeit der Länder fällt. Auf Autobahnen ist die jeweilige Landesregierung die zuständige Behörde.

Zu Frage 7:

- *Verfügt Österreich aktuell über ausreichende personelle und technische Ressourcen sowie klare Dienstvorschriften, damit effektive LKW-Kontrollen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten durchgeführt werden können?*

Wie bereits unter Punkt 1 ausgeführt, fallen Kontrollen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten nicht in den Zuständigkeitsbereich meines Ressorts und fällt die Sicherstellung ausreichender Kontrollressourcen in die Verantwortung der zuständigen Länder.

Zu Frage 8:

- *Über welche Kontrollgeräte verfügen Behörden in Österreich bei der periodischen und technischen Unterwegskontrolle von LKW, um die Manipulation von Geschwindigkeitsbegrenzern feststellen zu können?*

Bei der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle gem. § 58a Abs. 3 KFG stehen den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes derzeit keine speziellen Geräte zur Verfügung, es können jedoch im Zuge der Kontrolle der Sozialvorschriften die Geschwindigkeiten im Massenspeicher des Kontrollgerätes ausgelesen werden. Des Weiteren besteht die Möglichkeit von Geschwindigkeitsmessungen. Sollten sich hier gravierende Unterschiede zwischen der gemessenen Geschwindigkeit und der im Kontrollgerät gespeicherten Geschwindigkeit ergeben, so werden diese Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle gem. § 58a Abs. 5 KFG zugeführt. Hier stehen spezielle Diagnosegeräte zum Auslesen der Steuereinheit zur Verfügung.

Bei der periodischen Prüfung gem. § 24a KFG, welche mindestens einmal innerhalb von zwei Jahren seit der letzten Prüfung durchzuführen ist, sind für die Prüfung des Geschwindigkeitsbegrenzers folgende Prüfmittel gem. § 12 Abs. 4 PBStV erforderlich:

- Prüfmittel für die Überprüfung der elektronischen und mechanischen Teile des zu prüfenden Geschwindigkeitsbegrenzers nach Angabe des jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzerherstellers, Kontrollgeräteherstellers oder des Fahrzeugherstellers
- Werkzeuge und Messgeräte nach Angabe des Geschwindigkeitsbegrenzerherstellers, Kontrollgeräteherstellers oder des Fahrzeugherstellers

Zu Frage 9:

- *Wie viele LKW wurden in den Jahren 2021, 2022 und 2023 mit manipulierten Geschwindigkeitsbegrenzern bei diesen Kontrollen detektiert?*

Eine genaue Statistik über manipulierte Geschwindigkeitsbegrenzer wird nicht geführt. Es gibt lediglich eine Statistik über Manipulationshandlungen gemäß § 225 StGB (Fälschung öffentlicher Beglaubigungszeichen) und § 293 StGB (Fälschung eines Beweismittels zB Verwendung mehrerer Fahrerkarten). Diese Statistik kann daher nicht herangezogen werden.

Zu Frage 10:

- *Welche Konsequenzen ziehen Sie aufgrund der vom KfV erhobenen Geschwindigkeiten von LKW für den behördlich genehmigten Lärmschutz auf Autobahnen und Schnellstraßen, der auf der Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 80 tagsüber und Tempo 60 in den Nachtstunden) passiert?*

Diese Frage betrifft vor allem die für die Kontrolle zuständigen Länder. Seitens des BMK ist gemäß den einschlägigen Richtlinien und Dienstanweisungen bei der Planung von Lärm-

schutzmaßnahmen als maßgebende Geschwindigkeit idR die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemäß StVO bzw. die auf dem betrachteten Straßenabschnitt zulässige Höchstgeschwindigkeit je Fahrzeugklasse heranzuziehen. Bei der Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen muss von einer Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ausgegangen werden, die Planung kann nicht auf Grundlage von gesetzwidrigen Geschwindigkeitsüberschreitungen erfolgen.

Leonore Gewessler, BA

