

**19301/J XXVII. GP**

**Eingelangt am 11.07.2024**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

# Anfrage

der **Abgeordneten Michaela Schmidt**, Genossinnen und Genossen

an den **Bundesminister für Inneres**

betreffend

## **„Wirksame LKW-Geschwindigkeitskontrollen auf Autobahnen retten Menschenleben, Gesundheit und Klima“**

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit und die TU Graz haben im Auftrag der Arbeiterkammer die LKW-Geschwindigkeiten auf Autobahnen untersucht. Die Studie zeigt: Es gibt enorme Defizite bei der Einhaltung und Kontrolle der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten. Darunter leiden Fahrer:innen, Anrainer:innen, die Sicherheit und das Klima.

Gesetzlich ist Tempo 80 km/h in den Tagesstunden vorgeschrieben, doch 93 Prozent aller LKW überschreiten laut Studie die zulässige Höchstgeschwindigkeit. An manchen Autobahnabschnitten wurden sogar 15 Prozent aller LKW zwischen 90 km/h und 95km/h gemessen, obwohl laut EU-Verordnung die Geschwindigkeitsbegrenzer der LKW auf 90 km/h eingestellt sein müssen. Das deutet darauf hin, dass 15 Prozent diese LKW-Geschwindigkeitsbegrenzer manipuliert haben und damit auch noch zahlreiche andere Sicherheitssysteme am LKW, die technisch am Geschwindigkeitsbegrenzer hängen, abgeschaltet sind.

Gestraft wird in vielen Fällen erst ab 95 km/h. Würden die Frächter verkehrsrechtlich verpflichtet, die geltenden Höchstgeschwindigkeit wirklich einzuhalten

- könnte ein massives Einsparungspotential von knapp 200.000 Tonnen CO<sub>2</sub> / Jahr realisiert werden.
- könnten außerdem während des Tages 15 Prozent weniger Lärm und in den Nachstunden im Vergleich zum Tag sogar 44 Prozent weniger Lärm verursacht werden.
- würden die Berufskraftfahrer:innen entlastet, da diese dann nicht mehr von den Frächtern zu Geschwindigkeitsübertretungen gedrängt werden könnten.
- könnte die Verkehrssicherheit deutlich erhöht und Unfallrisiken somit massiv reduziert werden. Bei höheren Geschwindigkeiten werden Unfälle wahrscheinlicher und die Unfallfolgen schwerwiegender. Dazu kommt, dass schwere Fahrzeuge mit höherer Geschwindigkeit einen längeren Bremsweg aufweisen

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

**ANFRAGE**

1. 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?
2. Wie viele davon wurden wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen in den Nachtstunden von 22:00 bis 5:00 Uhr bestraft?
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?
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?
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?
6. Gemäß Rechtsvorschriften und Rechtsprechung haben Überholvorgänge kurz und zügig zu erfolgen. Keinesfalls darf überolt 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?
7. Verfügt Österreich aktuell über ausreichende personelle und technische Ressourcen sowie klare Dienstvorschriften, damit effektive LKW-Kontrollen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten durchgeführt werden können?
8. Über welche Kontrollgeräte verfügen Behörden in Österreich bei der periodischen und technischen Unterwegskontrolle von LKW, um die Manipulation von Geschwindigkeitsbergrenzen feststellen zu können?
9. Wie viele LKW wurden in den Jahren 2021, 2022 und 2023 mit manipulierten Geschwindigkeitsbegrenzern bei diesen Kontrollen detektiert?
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?