

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2026-0.330.593

15. Juni 2026

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ranzmaier und weitere Abgeordnete haben am 15. April 2026 unter der **Nr. 5828/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Wirksamkeit und Evidenzlage des ‚Nacht-60ers‘ für LKW in Österreich“ an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 6 und 7:

- *Welche konkreten Zielsetzungen werden mit der Regelung des sogenannten Nacht-60ers verfolgt (insbesondere im Hinblick auf Lärmschutz, Emissionsreduktion und Verkehrssteuerung)?*
- *Welche alternativen Maßnahmen wurden geprüft, um die angestrebten Ziele (insbesondere Lärmschutz und Emissionsreduktion) effektiver zu erreichen?*
- *Inwieweit unterscheidet sich die Wirkung des Nacht-60ers in besonders stark belasteten Transitregionen, insbesondere im Brennerkorridor, von anderen Regionen Österreichs?*

Grundsätzlich gilt in Österreich ein Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr. Das Ziel ist die Lärmreduktion speziell im Nachtzeitraum im Sinne der anwohnenden Bevölkerung. Die genaue Wirkung ist u.a. abhängig vom Verkehrsaufkommen, der Verkehrszusammensetzung sowie der Topografie.

Es gilt, dass lärmarme Lastkraftfahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t vom Nachtfahrverbot ausgenommen sind, allerdings nicht schneller als 60 km/h fahren dürfen. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass die Lärmemissionen lärmärmer Lastkraftfahrzeuge bei dieser Geschwindigkeit denen von Pkws entsprechen. Die Behörde kann für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken durch Verordnung diese

erlaubte Höchstgeschwindigkeit erhöhen, sofern dadurch nicht der Schutz der Bevölkerung vor Lärm beeinträchtigt wird.

Die entsprechende Regelung ist mit der 19. StVO-Novelle in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen, Erwägungsgründe fanden in den dazugehörigen Materialien Berücksichtigung.

Zu den Fragen 2 bis 4:

- *Welche messbaren Effekte konnten seit Einführung dieser Regelung hinsichtlich*
 - a. *Verkehrsaufkommen,*
 - b. *Emissionen (insbesondere CO₂ und NO_x),*
 - c. *Lärmbelästigung sowie*
 - d. *Verkehrssicherheit**nachgewiesen werden?*
- *Liegen Ihnen umfassende Evaluierungen zur Gesamtwirkung des Nacht-60ers vor?*
 - a. *Wenn ja, wann wurden diese durchgeführt und mit welchem Ergebnis?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*
- *Welche Auswirkungen hat die Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für LKW auf die Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf Geschwindigkeitsunterschiede zwischen LKW und PKW?*

Durch die Einführung des Nachtfahrverbots ist es zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens von Lastkraftfahrzeugen mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t im Nachtzeitraum gekommen. Darüber hinaus zeigen sich gemäß den Jahresberichten der Luftgütemessungen in Österreich in den letzten Jahren bei NO_x stetige Abnahmen bei den verkehrsnahen Standorten. Betreffend CO₂ ergeben geringere LKW-Geschwindigkeiten auch geringere CO₂-Emissionen. Es darf darauf hingewiesen werden, dass Tempo 60 im Vergleich zu Tempo 80 zwangsläufig zu geringeren Lärmemissionen führt. Gemäß Information der ASFINAG sind aktuell auf Autobahnen und Schnellstraßen keine Auffälligkeiten in Bezug auf die Verkehrssicherheit bzw. auf das Unfallgeschehen hinsichtlich der 60 km/h-Beschränkung für LKW bei Nacht bekannt.

Zu Frage 5:

- *Wie hoch ist die tatsächliche Einhaltungquote der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h im Nachtverkehr für LKW?*
 - a. *Wie wird die Einhaltung kontrolliert?*
 - b. *Welche Verstöße wurden in den letzten fünf Jahren festgestellt?*

Die Überwachung der Einhaltung sowie die Kontrolle der Geschwindigkeiten fällt nicht in die Vollziehung des Bundes.

Zu Frage 8:

- *Verfügen Sie über Informationen, Studien oder Untersuchungen zur tatsächlichen Wahrnehmung eines Lärmunterschieds zwischen einer Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h und 80 km/h bei modernen LKW?*
 - a. *Wenn ja, welche konkreten Ergebnisse liegen hierzu vor?*
 - b. *Inwieweit wird dabei zwischen einzeln fahrenden LKW und in Kolonnen fahrenden LKW differenziert?*

Bei der Beurteilung von durch Lärmemissionen beeinträchtigten Gebieten, ist die Wahrnehmung keine zulässige Beurteilungsgröße. Wahrnehmungen sind subjektiv geprägt und können keine Grundlage für eine fachliche, sachliche Beurteilung darstellen. Die Beurteilung erfolgt auf Basis von Lärmberechnungen und vorgegebenen Grenzwerten (z.B. 50 dB für den Lärmindex L_{night} im Nachtzeitraum). In der Lärmberechnung wird das jeweilige Verkehrsaufkommen je Fahrzeugkategorie berücksichtigt.

Das Lärmberechnungsverfahren und die darin angewandten Lärmindizes (z.B. Lden: Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) sind unionsrechtlich definiert und beruhen auf zahlreichen Untersuchungen bzw. Studien.

Darüber hinaus darf mitgeteilt werden, dass derzeit gerade eine umfassende Prüfung stattfindet, ob auf einzelnen, geeigneten Streckenabschnitten ohne relevante Betroffenheit der Bevölkerung Anpassungen möglich sind, sofern dies auch im Sinne der Verkehrssicherheit ist.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

