

**PRESSE-
KONFERENZ
23.05.2024**

Lkw-Geschwindigkeit durch unzureichende Kontrollen zu hoch: Anrainer:innen, Sicherheit und das Klima leiden - Frächter in die Pflicht nehmen

LUKAS OBERNDORFER

Abteilungsleiter für Klima, Umwelt und Verkehr in der Arbeiterkammer Wien

KLAUS ROBATSCH

Bereichsleiter Verkehrssicherheitsforschung Kuratorium für
Verkehrssicherheit (KFV)

KONSTANTIN WELLER

Technische Universität (TU) Graz - Forschungsgesellschaft für
Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik m.b.H (FVT)



Das Kuratorium für Verkehrssicherheit und die TU Graz haben im Auftrag der Arbeiterkammer die LKW-Geschwindigkeiten auf Autobahnen untersucht. Fazit: 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 die zulässige Höchstgeschwindigkeit. 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 CO2 realisiert werden**
- außerdem könnte während des Tages 15 Prozent weniger Lärm und in den Nachtstunden im Vergleich zum Tag sogar 44 Prozent weniger Lärm verursacht werden**
- schließlich würden die Berufskraftfahrer:innen entlastet, da diese dann nicht mehr von den Frächtern zu Geschwindigkeitsübertretungen gedrängt werden könnten**
- die Verkehrssicherheit deutlich erhöht und Unfallrisiken somit reduziert werden.**

Dreizehn Jahre Untätigkeit

Die Studie der AK zeigt: 93 Prozent aller Lkw auf Autobahnen halten die gesetzlich vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 80 km/h tagsüber nicht ein. An manchen Autobahnabschnitten wurden sogar 15 Prozent aller Lkw zwischen 90 km/h und 100 km/h gemessen. Bei den vorgeschriebenen 60 km/h in den Nachtstunden ist sogar von deutlich höheren Geschwindigkeitsübertretungen als am Tag auszugehen. Die Messungen sind das Ergebnis einer Erhebung an fünf Messstellen in Dobl (A 2), Hallein (A 10), Mannswörth (A 4), St. Florian (A 1) und Wörgl (A 12), die das Kuratorium für Verkehrssicherheit mit freundlicher Unterstützung der ASFINAG durchgeführt hat.

LKW AUF AUTOBAHNEN

Lkw-Höchstgeschwindigkeiten*: Überschreitungen sind der Regelfall



Quelle: AK Wien, KFV; *Für Lkw ab 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht gilt tagsüber Tempo 80

Die aktuelle Studie bestätigt im Wesentlichen die Ergebnisse einer identischen Erhebung aus dem Jahr 2011. Obwohl seither dreizehn Jahre vergangen sind, hat sich bei den behördlichen Kontrollen in Bezug auf Geschwindigkeitsübertretungen zu wenig getan. Das hat Folgen für die Verkehrssicherheit, für das Klima und für die Lärmbelastung der Anrainer:innen entlang von Autobahnen.

Gesetzlicher Graubereich: Straftoleranzen bei Lkw-Geschwindigkeitskontrollen

Jährlich fahren Lkw rund vier Milliarden Kilometer auf österreichischen Autobahnen. Zwei Drittel davon stammen von ausländischen Unternehmen, die im Transit durch Österreich fahren oder „steuerschonend“ nicht in Österreich gemeldet sind. Trotzdem gibt es keine klare gesetzliche Regelung für Lkw bei Geschwindigkeitsübertretungen. Ob in der Praxis Straftoleranzen (Unterlassen der Anzeige bzw. Bestrafung, wenn die Überschreitung 5 oder 10km/h nicht übersteigt) vorliegen, ist strittig, da es keine offiziellen Dienstanweisungen für Polizist:innen gibt. Die Messgeräte der Polizei haben jedenfalls schon eine Messtoleranz von 3-5 km/h. Daraus ergibt sich, dass Lkw-Geschwindigkeitsübertretungen gelebte Praxis auf Österreichs Straßen sind.

Für eine klare gesetzliche Regelung im Sinne der Verkehrssicherheit spricht sich das KFV in der erarbeiteten Studie aus: "Dem KFV als Verkehrssicherheitsinstitution geht es beim Thema Lkw-Geschwindigkeiten rein um den Themenkomplex Unfallprävention. Hohe Geschwindigkeiten bedeuten immer ein Risiko für die Lenker selbst, sowie andere

Verkehrsteilnehmer. Die Abschaffung von Toleranzgrenzen (mit Ausnahme der technischen Messtoleranzen) ist eine langjährige Forderung des KfV, die der Verkehrssicherheit dient. Je höher die Geschwindigkeiten, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass Menschen im Straßenverkehr getötet werden. Unfälle mit Lkw-Beteiligung sind dabei besonders schwer“, betont Klaus Robatsch, Bereichsleiter der Verkehrssicherheitsforschung im KfV den Verkehrssicherheitsaspekt des Themas.

Sozial-Dumping gefährdet Verkehrssicherheit: Lkw Frächter in die Verantwortung nehmen

Lkw-Geschwindigkeitsüberschreitungen sind auch eine Konsequenz der prekären Arbeitsbedingungen auf der Straße. Der von den Frächtern hergestellte Zeitdruck, skandalös niedrige Löhne und Bezahlung nach gefahrenen Kilometern treiben Berufslenker:innen förmlich in Gesetzesüberschreitungen. Die Berufslenker haben keinen wirtschaftlichen Vorteil von Gesetzesübertretungen. Würden die Lkw-Frächter es mit den Geschwindigkeitsvorschriften ernst nehmen, hätten sie schon längst den gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzer im Lkw freiwillig auf Tempo 80 eingestellt. Aus Sicht der AK muss das Verkehrsrecht dementsprechend geändert werden, denn derzeit hat der Fahrer als schwächstes Glied in der "Just-in-time-Logistikkette" das Nachsehen. „Wir fordern, dass die Frächter in Zukunft die Strafe für Geschwindigkeitsüberschreitungen zahlen müssen. Damit beseitigen wir eine soziale Schieflage, reduzieren den Zeitdruck der Fahrer an der Quelle und schützen dabei Anrainer:innen und das Klima“, meint Lukas Oberndorfer, AK Abteilungsleiter Klima, Umwelt und Verkehr.

Lkw-Kontrollen ohne Biss: Die Behörden treten auf der Stelle

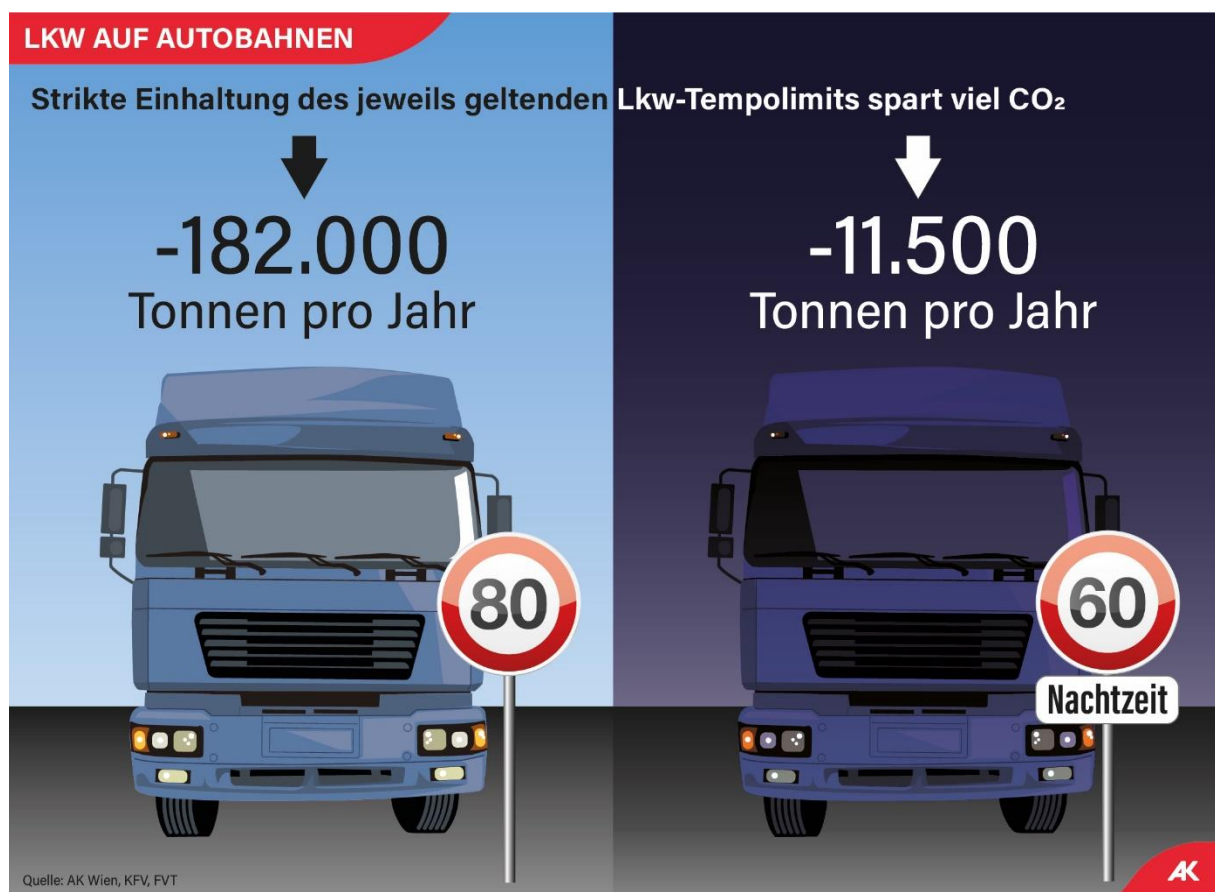
Für effektive Kontrollen brauchen die Behörden mehr Ressourcen. Darüber hinaus muss aber an einigen weiteren Stellschrauben gedreht werden. Ein Beispiel dafür ist der Geschwindigkeitsbegrenzer: Unionsrechtlich müssen alle Lkw über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet sein, welcher so eingestellt sein muss, dass eine Geschwindigkeit von 90 km/h nicht überschritten werden kann. Die AK-Studie zeigt aber auf, dass an machen Autobahnabschnitten bis zu 15 Prozent über 90 km/h und bis zu 100 km/h fahren. Das spricht dafür, dass Frächter Manipulationen an den Geschwindigkeitsbegrenzern und Abgasvorrichtungen ihrer Lkw vornehmen. Obwohl geeignete Kontrollgeräte, die z.B. Software-Manipulation rasch feststellen können, bei Lkw-Kontrollen in anderen EU-Ländern längst im Einsatz sind, ist dies in Österreich noch unbekannt.

Entsprechende Geräte müssen rasch auch hierzulande zum Einsatz kommen. Darüber hinaus braucht es für eine effektive Kontrolle auch geeignete stationäre Radaranlagen, die vor allem

nachts die Geschwindigkeit messen können, klare Dienstanweisungen und ausreichend Beamt:innen.

Hohes CO2-Einsparungspotential

„Gleiten statt Rasen“ gilt nicht nur für den Pkw, sondern auch für den Lkw. Für die vorliegende Studie wurden von der TU Graz und der FVT erstmals Emissionsfaktoren entwickelt, die das Ausmaß der durch die Geschwindigkeitsüberschreitungen zusätzlich verursachten Emissionen für das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz aufzeigen. Würden alle Lkw auf Österreichs Autobahnen die gesetzlich vorgeschriebenen Tempolimits von tagsüber 80 und nachts 60 km/h fahren, würden bei gleicher Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) knapp 200.000 Tonnen CO₂ weniger ausgestoßen. Das entspricht in etwa dem Jahresausstoß einer österreichischen Stadt in der Größe Halleins bzw. Schwechats oder von rund 10.000 Pkw in Österreich.



Der Studienautor Konstantin Weller von der TU Graz/FVT sagt dazu: „Aus technischer Sicht liegen die Schlussfolgerungen auf der Hand. Die Einhaltung von Geschwindigkeitsvorschriften führt im Vergleich zu anderen Maßnahmen zu einer schnellen CO₂-Reduktion. Die Einhaltung von Tempo 80 senkt Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen um etwa 7 Prozent gegenüber

der aktuellen Durchschnittsgeschwindigkeit, von Tempo 60 in den Nachtstunden würde 4 Prozent weniger bringen. Die geringeren Fahrtgeschwindigkeiten haben aber auch Einfluss auf die Fahrdauern und somit auf die Anzahl an Fahrzeugen, die bewegt werden, damit die gleiche Gütermenge geliefert werden kann.“

Die Einhaltung der Tempolimits schützt die Anrainer:innen vor Lärmbelästigung

Überhöhte Geschwindigkeiten sind auch bei Lärm relevant, der die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen beeinträchtigt und in sozialer Hinsicht problematisch ist. Eine Wohnumgebung, die Ruhe und Erholung ermöglicht, ist schlicht nicht für jeden leistbar. Verkehrslärm wird neben Verkehrsaufkommen und Straßenbelag vor allem durch Fahrgeschwindigkeit bestimmt.

Die AK-Studie zeigt auf: Bezogen auf den Emissionspegel ergibt sich bei strikter Einhaltung von Tempo 80 eine Minderung von 0,7 dB(A) (= Maßeinheit des Schalldruckpegels, umgangssprachlich auch Geräuschpegel). Eine Minderung um 0,7 dB(A) ist vergleichbar mit 15 Prozent weniger Verkehr. Bei strikter Einhaltung von Tempo 60 beträgt die Reduktion im Vergleich zur Situation am Tag sogar 2,5 dB(A). Dies entspricht einer Reduktion des Verkehrs um 44 Prozent. Bei der Bewertung dieser Reduktionspotentiale ist aber auch wieder zu beachten, dass die geringeren Fahrtgeschwindigkeiten eine Steigerung des Verkehrsaufkommens mit sich bringen, nämlich am Tag um 7 Prozent und in der Nacht um 10 Prozent, um die gleichen Kilometerleistungen erbringen zu können.

Für Oberndorfer steht nach dieser Studie fest: „Mit der Einhaltung von Lkw-Geschwindigkeiten können wir viele oft auch sozial benachteiligte Anrainer:innen von gesundheitsschädlichem Lärm entlasten und ihre Lebensqualität schnell und einfach steigern. Die Politik ist jetzt am Zug, den der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz erfolgt auf Basis von Tempo 80 tagsüber und Tempo 60 in den Nachtstunden.“

Was endlich getan werden muss

In Österreich gibt es einen breiten Konsens, den Schwerverkehr auf Autobahnen einzuschränken und so dessen Auswirkungen auf die Bevölkerung zu lindern. Trotzdem versagt die Politik selbst bei den einfachsten Schritten. Die Arbeiterkammer fordert daher die Bundesregierung und insbesondere die zuständige Ministerin Gewessler auf, die Gesetzgebung zu ändern und den Vollzug folgender Gesetze zu ändern.

Die AK fordert:

1. **Gesetzesänderungen.** Bei Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht muss das Unternehmen, und nicht der/die Lenker:in die Strafe zahlen. Dazu müssen das Kraftfahrzeuggesetz (KFG) und die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV) geändert werden.
2. **Toleranzen bei Lkw abschaffen, eine technische Messtoleranz von 3 km/h ist genug!**
3. **Lkw-Kontrollen mit Biss.** Vollzugsbehörden brauchen Ressourcen, klare Dienstvorschriften und geeignete Geräte.
4. **EU muss Geschwindigkeitsbegrenzer auf 80 km/h festlegen.** Denn: 21 von 27 Mitgliedsstaaten haben eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h vorgeschrieben. Eine Neuregelung der 2002 beschlossenen Richtlinie ist überfällig.