

FACTSHEET

LKW TEMPO 80 NACHTS AUF AUTOBAHNEN UND SCHNELLSTRASSEN

Zusammenfassung

Die Ergebnisse der regelmäßig durchgeführten Erhebungen zur Lärmbelastung in Österreich (STATISTIK AUSTRIA 2011) zeigen klar, dass der Verkehrssektor – und in diesem der Straßenverkehr – am häufigsten als Ursache für Störungen durch Lärm genannt wird. Auch wenn im Autobahn- und Schnellstraßennetz bereits umfangreiche Maßnahmen gesetzt wurden sind noch viele Einwohner einer Lärmbelastung oberhalb der Grenzwerte für die Bestandssanierung ausgesetzt. Die Fahrgeschwindigkeit von Kfz hat maßgebenden Einfluss auf ihre Geräuschemissionen, die Festlegung der höchstzulässigen Geschwindigkeit bestimmt somit maßgeblich, wieviel Schutz vor Lärm erreicht werden kann.

Untersuchungen zeigen, dass die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen oft nicht eingehalten werden. Hier liegt jedenfalls ein Potenzial zur Lärminderung durch eine verstärkte Kontrolle. Die Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen im Autobahn- und Schnellstraßennetz erfolgt auf Basis der höchstzulässigen Geschwindigkeit, durch eine Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen wird damit derzeit der Anrainer über Gebühr belastet.

Seit Einführung des Nachtfahrverbotes für Lkw > 7,5 t gilt in Österreich für die von diesem Verbot ausgenommenen lärmarmen Lkw (welche mittlerweile beinahe die gesamte Lkw-Flotte ausmachen) eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h im Zeitraum von 22 Uhr bis 5 Uhr. In letzter Zeit wurde die Notwendigkeit dieser Geschwindigkeitsbeschränkung allerdings wiederholt in Frage gestellt.

Die Zunahme des Lärmpegels bei Anhebung der Lkw-Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h ist abhängig vom Schwerverkehrsanteil und liegt in der Größenordnung von 0,4 dB bis 1,1 dB (Einhaltung der höchstzulässigen Geschwindigkeit vorausgesetzt). Solche Zunahmen sind einem Zuwachs der Verkehrsstärke um 10% bzw. 29% vergleichbar.

Eine Abschätzung auf Basis der strategischen Lärmkarten gemäß Umgebungslärmgesetzgebung zeigt, dass eine durchschnittliche Zunahme des nächtlichen Lärmpegels im A&S-Netz um "nur" 0,5 dB bereits eine Zunahme der über den Grenzwert belasteten Einwohner um 15% zur Folge hat.

Wenn die Anhebung der höchstzulässigen Geschwindigkeit angestrebt wird, um den Geschwindigkeitsabstand zwischen Lkw und Pkw zu verringern, so muß auch eine Absenkung der Pkw-Geschwindigkeit in der Nacht überlegt werden. Die höheren Geräuschemissionen durch schnellere Lkw könnten damit in vielen Fällen, letztendlich aber abhängig vom Schwerverkehrsanteil, auch wieder kompensiert werden.

Jede Anpassung von höchstzulässigen Geschwindigkeiten von Lkw bzw. Pkw im Nachtzeitraum wird auch Auswirkungen auf die Emission von Treibhausgasen und Luftschadstoffen haben, entsprechende Betrachtungen müssen daher ebenfalls angestellt werden.

1. Lkw-Geschwindigkeitsregime

1.1 Rechtsgrundlagen

In Österreich beträgt die höchstzulässige Geschwindigkeit für Lkw über 3,5 Tonnen grundsätzlich im Ortsgebiet 50 km/h, auf Freilandstraßen 70 km/h und auf Autobahnen und Schnellstraßen 80 km/h.¹

Seit Anfang 1995 gilt überdies ein Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 Tonnen.² Die von diesem Nachtfahrverbot ausgenommenen lärmarmen Lkw dürfen in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr nicht schneller als 60 km/h fahren. Die Behörde kann allerdings für bestimmte Gebiete oder Strecken durch Verordnung die Geschwindigkeitsbeschränkung erhöhen, sofern dadurch nicht der Schutz der Bevölkerung vor Lärm beeinträchtigt wird.

1.2 Höchstzulässige Geschwindigkeiten im österreichischen Autobahn- und Schnellstrassennetz

Im österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz bestehende Ausnahmen von der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h belaufen sich auf rund 12% der Strecken.

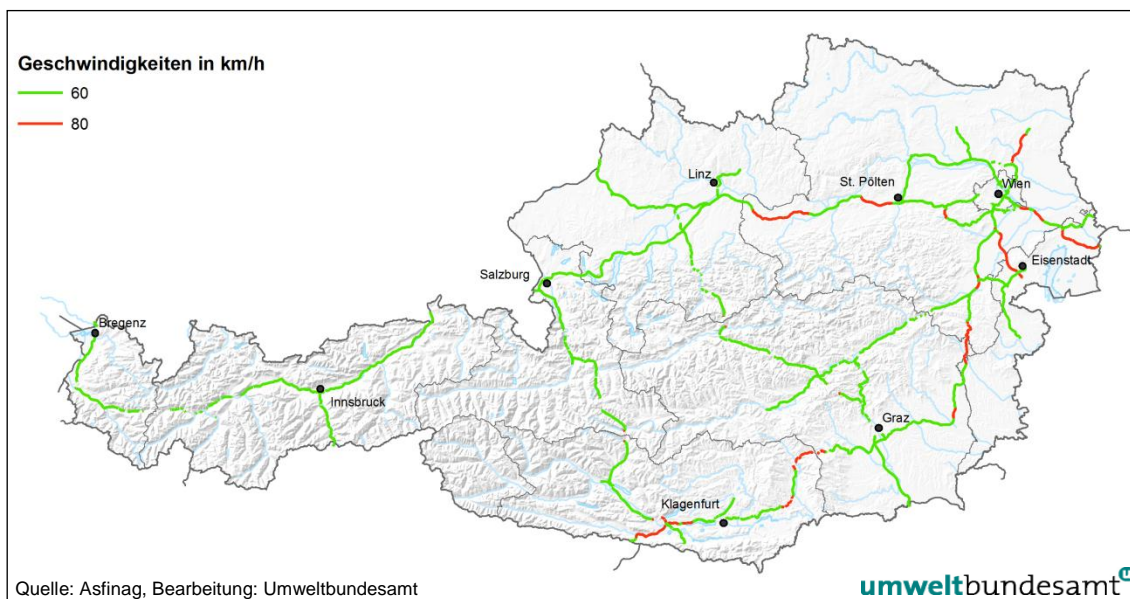


Abbildung 1: Höchstzulässige Geschwindigkeiten im A&S-Netz

1.3 Reale Geschwindigkeiten

Gemäß einer Untersuchung von Kuratorium für Verkehrssicherheit und Asfinag (AK 2011a) wurde auf österreichischen Autobahnen am Tag eine durchschnittliche Lkw-Geschwindigkeit von rund 88 km/h ermittelt. Über 90% der Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen überschritten die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Für die Lkw mit mehr als 7,5 t gilt in der Nacht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h. In der Untersuchung erfolgte zwar keine getrennte Erhebung des Nachtzeitraums, Auswertungen der bei fünf Dauerzählstellen erhobenen Geschwindigkeiten von Lkw-ähnlichen Fahrzeugen (Lkw, Busse, Wohnmobile, Pkw mit Anhängern) zeigen jedoch im zeitlichen Verlauf

¹ gemäß StVO 1960 §20 sowie KDV 1967 §58

² StVO 1960 §42

von 0 Uhr bis 24 Uhr nur vergleichsweise geringe Unterschiede der gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen Tag- und Nachtzeitraum. Detaillierte Rückschlüsse auf das Geschwindigkeitsverhalten der einzelnen Lkw-Gewichtsklassen sind auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten nicht möglich, es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass auch die 60 km/h im Nachtzeitraum von den Lkw > 7,5t großteils nicht eingehalten werden.

2. Geräuschemission und LKW-Geschwindigkeit

2.1 Lkw-Fahrzeugemission

Der Emissionspegel von Kfz hängt von der Fahrbahndecke, der Geschwindigkeit, der Längsneigung und der Fahrzeug-Art ab. Die für das Autobahn- und Schnellstraßennetz verbindlich anzuwendende Berechnungsvorschrift stellt die RVS-Richtlinie 04.02.11 der Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr (FSV 2009) dar. Bei den nachfolgenden Betrachtungen wurde ein durchschnittlicher Lkw abgebildet, bei welchem die Zusammensetzung aus leichten und schweren Lkw sowie lärmarmen bzw. nicht lärmarmen Lkw entsprechend einer "Straße mit überwiegend überregionalem Verkehr" laut der RVS-Richtlinie unterstellt ist.

Die absolute Höhe des Emissionspegels einer Straße hängt unmittelbar vom Verkehrsaufkommen ab, Differenzen bei verschiedenen Geschwindigkeiten oder unterschiedlichen Fahrbahndecken können jedoch unabhängig von der Verkehrsstärke aus Abbildung 2 abgelesen werden. Die Pegeldifferenzen zwischen 60 km/h und 80 km/h liegen je nach betrachteter Fahrbahndecke zwischen 1,8 Dezibel (dB) und 2,5 dB. Aus der Abbildung ist deutlich ersichtlich, dass das Emissionsniveau eines Lkw mit zunehmender Geschwindigkeit steigt. Durch die ebenfalls dargestellten Emissionskurven von Pkw soll verdeutlicht werden, dass das Emissionsniveau von Pkw niedriger liegt.

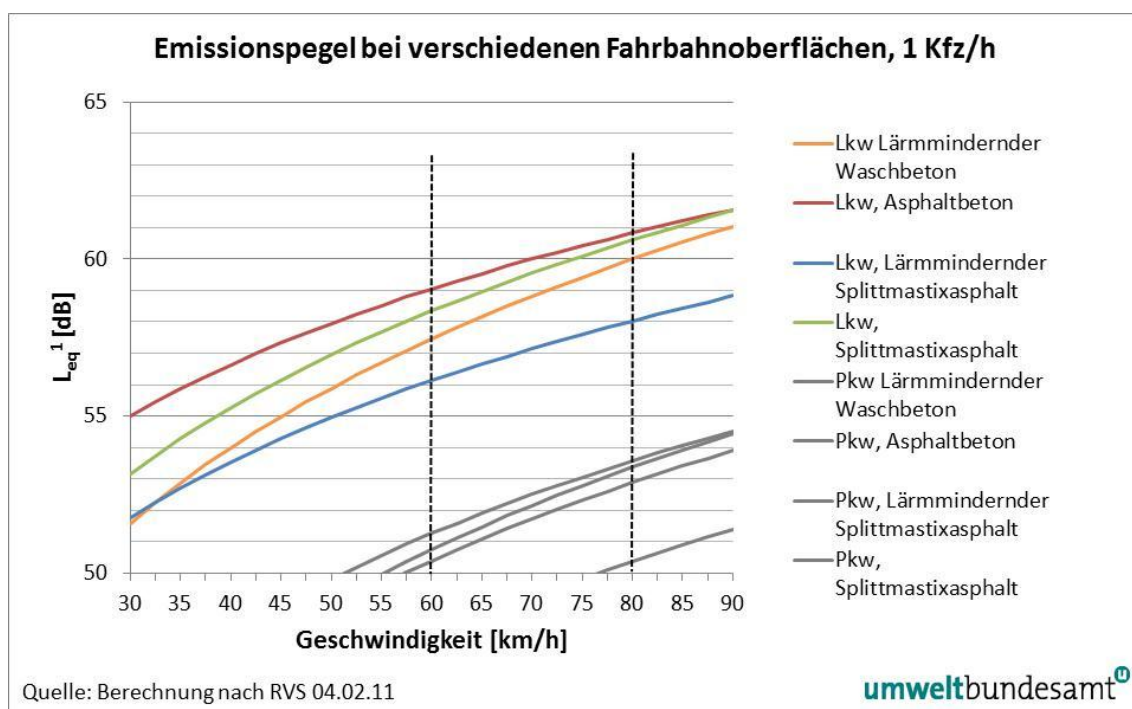


Abbildung 2: Emissionspegel L_{eq}^1 für 1 Lkw/Stunde für unterschiedliche Fahrbahndecken

2.2 Gesamtemission

Die von einer Straße ausgehenden Emissionen werden sowohl von Lkw wie auch Pkw gebildet. Die Auswirkung von Änderungen der Lkw-Geräuschemissionen auf den Gesamtpegel hängt daher vom Schwerverkehrsanteil des Verkehrsaufkommens ab.

Je höher der Schwerverkehrsanteil und somit das Lkw-Verkehrsaufkommen, desto größer ist auch der Beitrag der Lkw-Emissionen zur Gesamtemission. Da bei gleichbleibender Verkehrsstärke ein höherer Schwerverkehrsanteil ein geringeres Pkw-Verkehrsaufkommen bedingt, nimmt der Emissionsbeitrag der Pkw mit zunehmendem Schwerverkehrsanteil ab.

Aus Abbildung 3 ist ersichtlich, dass die Pkw auch noch bei einem Schwerverkehrsanteil von 25% (RVS-Standardwert) den größeren Beitrag zur Gesamtemission liefern als die Lkw.

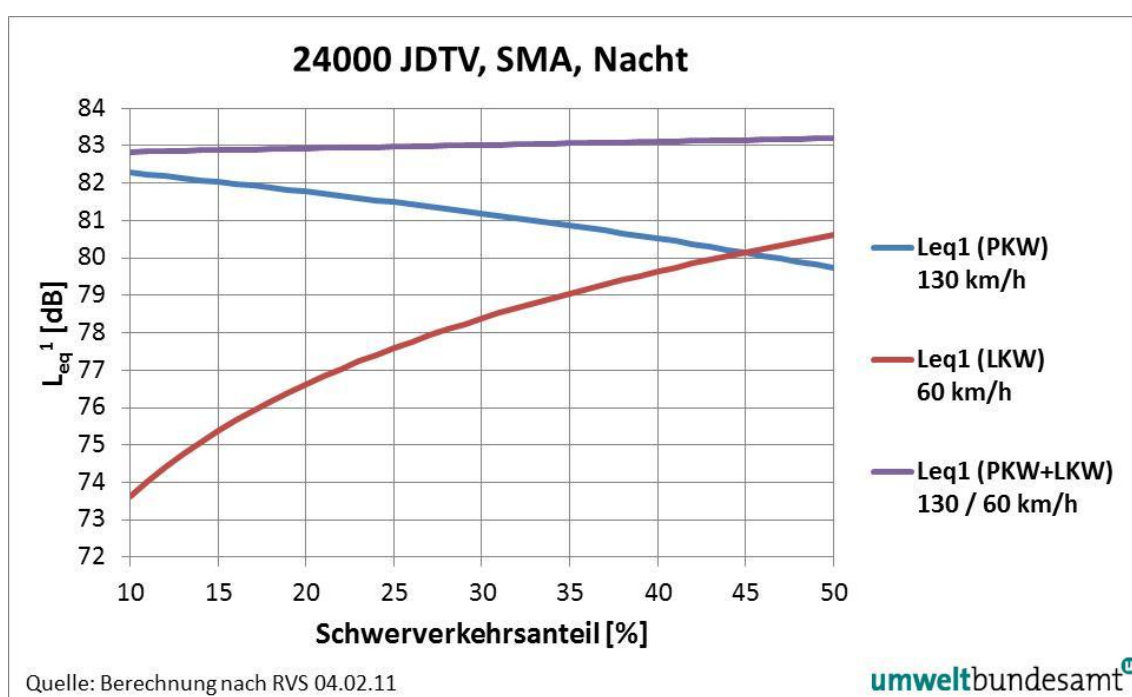


Abbildung 3: Emissionspegel L_{eq}^1 in der Nacht gemäß RVS auf Splitmastixasphalt bei einem täglichen Verkehrsaufkommen von 24000 Fahrzeugen für unterschiedliche Schwerverkehrsanteile. Dargestellt sind die Beiträge von Pkw (130 km/h) und Lkw (60 km/h) sowie der Gesamtpegel.

Für Fragen des Lärmschutzes ist letztendlich der Gesamtpegel von Interesse, da sich die Grenzwerte für die Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen auf diesen beziehen.

Eine Zunahme des Lkw-Emissionspegels durch beispielsweise eine Geschwindigkeitszunahme der Lkw würde dazu führen, dass sich die in Abbildung 3 dargestellte rote Kurve nach oben verschiebt. Im konkreten Beispiel des Straßenbelags Splitmastixasphalt ist bei Anhebung von 60 km/h auf 80 km/h eine Anhebung um 2,3 dB zu erwarten. Aufgrund der logarithmischen Pegeladdition wirkt sich diese Zunahme der Lkw-Geräuschemissionen aber je nach Höhe der Pkw-Emissionen unterschiedlich stark auf den Gesamtpegel aus.

Die Änderung des Gesamtpegels bei Anhebung der Lkw-Geschwindigkeit auf 80 km/h ist in Abbildung 4 dargestellt. Sie beträgt bei einem Schwerverkehrsanteil von 15% ca. 0,5 dB, bei einem Schwerverkehrsanteil von 25% (RVS-Standardwert) ca. 0,8 dB.

Bei den vorliegenden Betrachtungen wurde eine Pkw-Geschwindigkeit von 130 km/h unterstellt. Tatsächlich besteht jedoch bereits jetzt für viele Autobahnen wie beispielsweise die A10 oder die A12 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 110 km/h für Pkw im Zeitraum von 22 Uhr bis 5 Uhr³. Bei geringerer Pkw-Geschwindigkeit sind die durch eine Anhebung des Lkw-Tempolimits zu erwartenden Auswirkungen jedenfalls höher!

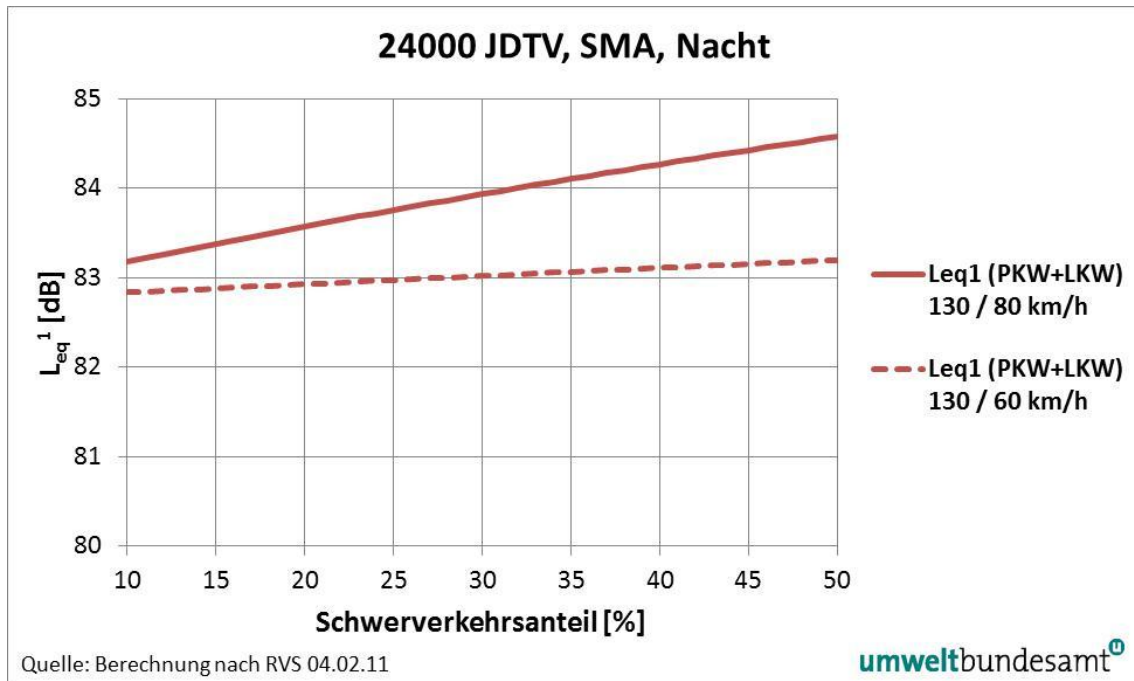


Abbildung 4: Gesamtemissionspegel L_{eq}^1 in der Nacht gemäß RVS auf Splitmastixasphalt bei einem täglichen Verkehrsaufkommen von 24000 Fahrzeugen für unterschiedliche Schwerverkehrsanteile für die Pkw/Lkw-Geschwindigkeiten 130/60 km/h bzw. 130/80 km/h.

Beispiele für **Pegeländerungen durch Anhebung der Lkw-Geschwindigkeit von 60 km/h auf 80 km/h** in der Nacht an ausgewählten Querschnitten im A&S-Netz:

A1, Bereich Amstetten

Belag: lärmmindernder Waschbeton
 Schwerverkehrsanteil: 29%
 Pegeländerung: **+ 0,9 dB**

A2, Bereich Bad Vöslau

Belag: Splitmastixasphalt
 Schwerverkehrsanteil: 11%
 Pegeländerung: **+ 0,4 dB**

A8, Bereich Meggenhofen

Belag: lärmmindernder Splitmastixasphalt
 Schwerverkehrsanteil: 41%
 Pegeländerung: **+ 1,1 dB**

³ BGBl 527/1989 idgF

A12 Bereich Kirchbichl, Pkw: 110km/h gemäß BGBl 127/1989

Belag: Asphaltbeton

Schwerverkehrsanteil: 31%

Pegeländerung: **+ 1,0 dB**

3. Auswirkungen

Pegeldifferenzen in der Größenordnung von einem Dezibel sind individuell betrachtet noch nicht deutlich wahrnehmbar. Das gilt jedoch nur für gleichartige Geräusche, eine Zunahme der Lkw-Geräuschemissionen kann aber auch in einer Änderung der Geräuschcharakteristik resultieren.

Zur Veranschaulichung der Pegeldifferenzen bietet es sich an, den Vergleich mit einem geänderten Verkehrsaufkommen zu ziehen. So führt beispielsweise auch eine allgemeine Verkehrszunahme auf einer Straße um 10% zu einer Zunahme des Emissionspegels um 0,4 dB bzw. müsste die Verkehrszunahme bereits 29% betragen, um eine Zunahme der Geräuschemission um 1,1 dB zu verursachen.

Im Rahmen einer weiteren Untersuchung im Auftrag der Arbeiterkammer (AK 2011b) wurde für die in der oben angeführten Studie erhobenen Lkw-Geschwindigkeiten ermittelt, was eine strikte Einhaltung des Tempolimits von 80 km/h - die Untersuchung stellte nur auf den Tagzeitraum ab - hinsichtlich der Lärmemissionen bedeutet. Als Ergebnis wird festgehalten, dass alleine die Einhaltung des bestehenden Tempolimits von 80 km/h zu einer Verbesserung um -0,9 dB führt, dies entspricht lärmtechnisch einer Veränderung des Verkehrsaufkommens um -19%!

Die Zunahme der Anzahl der Betroffenen hängt damit in letzter Konsequenz auch davon ab, welche Geschwindigkeiten tatsächlich gefahren werden.

3.1 Anzahl der Einwohner mit Grenzwertüberschreitung

Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung entsprechend der Umgebungslärmgesetzgebung wurde unter anderem erhoben, wie viele Menschen einer Lärmbelastung von mehr als 55 dB im Tag-Abend-Nachtzeitraum bzw. 45 dB in der Nacht aus dem österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz ausgesetzt sind⁴. Auf Basis der in 5-Dezibel-Klassen verfügbaren Betroffenenstatistik kann abgeschätzt werden, wie viele Menschen bei einer Anhebung des Tempolimits von 60 km/h auf 80 km/h für Lkw in der Nacht zusätzlich über dem Grenzwert von 50 dB belastet wären.

Der Ballungsraum Wien wurde bei dieser Betrachtung ausgeklammert, da hier in weiten Teilen auch untertags eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für Lkw gilt - eine Anhebung der 60 km/h im Nachtzeitraum erscheint hier also weniger wahrscheinlich.

Die Zunahme der Lärmbelastung der an einer Straße lebenden Einwohner entspricht in erster Näherung der Zunahme der im vorigen Kapitel betrachteten Geräuschemissionen der Straße. Zu beachten ist jedoch, dass die Belastung der Anrainer im Nachtzeitraum sowie der entsprechende Grenzwert (BMVIT 2011) mit dem L_{night} abgebildet werden, dem über den Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr energetisch gemittelten Dauerschallpegel, während die Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für Lkw bereits um 5 Uhr in der Früh endet. Es liegt bei einer Anhebung des Tempolimits daher nur in 7 der 8 Nachtstunden eine für den Nachtlärmpegel relevante Zunahme vor.

In der nachfolgenden Abschätzung, wie sich eine generelle Anhebung des Immissionspegels

⁴ Die strategischen Lärmkarten stehen unter <http://www.laerminfo.at> zur Verfügung.

auf die Einhaltung des Grenzwerts auswirkt, wurde nur eine durchschnittliche Zunahme der Immissionsbelastung um 0,5 dB betrachtet. Diese Anhebung erscheint angesichts der vorliegenden Schwerverkehrsanteile in der Nacht jedenfalls ausreichend gering, um mögliche Auswirkungen nicht zu überschätzen.

Es wurde keine Korrektur für jene Strecken angebracht, auf welchen bereits jetzt 80 km/h für Lkw in der Nacht gilt, da diese Ausnahmen nur in jenen Bereichen vorliegen, auf welchen der Schutz der Bevölkerung vor Lärm nicht beeinträchtigt ist (StVO).

In den strategischen Lärmkarten 2012 wurden für das Autobahn- und Schnellstraßennetz (ohne Wien) rund 171 000 Einwohner erhoben, bei welchen die nächtliche Lärmbelastung über dem geltenden Grenzwert von 50 dB liegt. Eine generelle Zunahme der nächtlichen Lärmbelastung würde dazu führen, dass von den in den einzelnen Pegelklassen erfassten Betroffenen ein Teil in die nächsthöhere Pegelklasse "abwandert", während von der Pegelklasse darunter ein Teil der Betroffenen hinzukommt.

Es zeigt sich, dass eine Anhebung des Tempolimits von 60 km/h auf 80 km/h für Lkw in der Nacht und eine resultierende durchschnittliche Zunahme des Nachtlärmpegels L_{night} um 0,5 dB bereits zu einer Zunahme der über dem Grenzwert belasteten Einwohnern von 15% bedeutet, dies entspricht rund 26 000 Einwohnern im Bundesgebiet (ohne Wien).

Die Methode, mit welcher die Abschätzung der Betroffenzunahme bei einer generellen Pegelzunahme erfolgte, kann sich stark auf das Ergebnis auswirken. Die Betroffenenzunahme gemäß Umgebungslärmkartierung steht in 5 dB-Klassen zur Verfügung, die Gesamtverteilung legt jedoch nahe, dass bei den unteren Klassengrenzen mehr Betroffene als bei der oberen Klassengrenzen vorliegen. Bei Annahme einer Gleichverteilung der Einwohner über die gesamte Pegelklasse würde somit eine Überschätzung der Anzahl an Einwohnern, welche der nächsthöheren Pegelklasse zugeordnet werden, erfolgen. Um diesen Fehler zu vermeiden wurde daher eine stetige, streng monotone Verteilung der Betroffenen angenommen, welche innerhalb der Pegelklassen linear verläuft und bei dem Wert 75 dB den Wert 0 erreicht.

Änderung in [dB]:	0,5	Summe von L_{night} 45-50 dB	Summe von L_{night} 50-55 dB	Summe von L_{night} 55-60 dB	Summe von L_{night} 60-65 dB	Summe von L_{night} 65-70 dB	Summe von L_{night} >70 dB	Summe von L_{night} > 50dB
Betroffene gemäß Lärmkartierung 2012 (ohne Wien):		409 275	144 290	23 120	3 085	205	15	170 715
Betroffenzunahme aus niedrigerer Klasse:			+ 26424	+ 5083	+ 752	+ 65	+ 5	
Betroffenabnahme durch Verschiebung in höhere Klasse:			- 5083	- 752	- 65	- 5		
Betroffene bei Emissionszunahme um 0,5dB			165631	27451	3772	265	20	197 139
Zunahme in Prozent			15 %	19 %	22 %	29 %	33 %	15 %

Quelle: Strategische Lärmkartierung 2012, www.laerminfo.at

Abbildung 5: Darstellung der im A&S-Netz für die einzelnen Pegelklassen erhobenen Betroffenzahlen sowie der mit einer generellen Pegelanhebung verbundenen Verschiebungseffekte.

3.2 Pkw-Geschwindigkeit

Da eine Anhebung der höchstzulässigen Lkw-Geschwindigkeiten eine Anpassung der bestehenden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich macht ist jedenfalls auch eine Beschränkung der höchstzulässigen Pkw-Geschwindigkeiten in der Nacht zu überlegen. Die höheren Geräuschemissionen durch schnellere Lkw könnten so in vielen Fällen wieder kompensiert

werden. Durch diese Maßnahme würde auch der Geschwindigkeitsabstand zwischen Lkw und Pkw weiter verringert.

Für den Nachtzeitraum niedrigere Pkw-Tempolimits von 110 km/h sind bereits jetzt für den gesamten Bereich der Autobahnen A10, A12, A13 und A14 verordnet.

In Abbildung 6 sind die Gesamtlärmpegel für die Geschwindigkeiten 110 km/h und 130 km/h für Pkw bzw. 60 km/h und 80 km/h für Lkw dargestellt. Es ist ersichtlich, dass die Lärmemissionen bei einem Schwerververkehrsanteil von 25% (RVS-Standardwert) bei 110/80 km/h gleich hoch liegen wie bei 130/60 km/h.

Jede Anpassung von höchstzulässigen Geschwindigkeiten von Lkw bzw. Pkw im Nachtzeitraum wird auch Auswirkungen auf die Emission von Treibhausgasen und Luftschadstoffen haben, entsprechende Betrachtungen müssen daher ebenfalls angestellt werden.

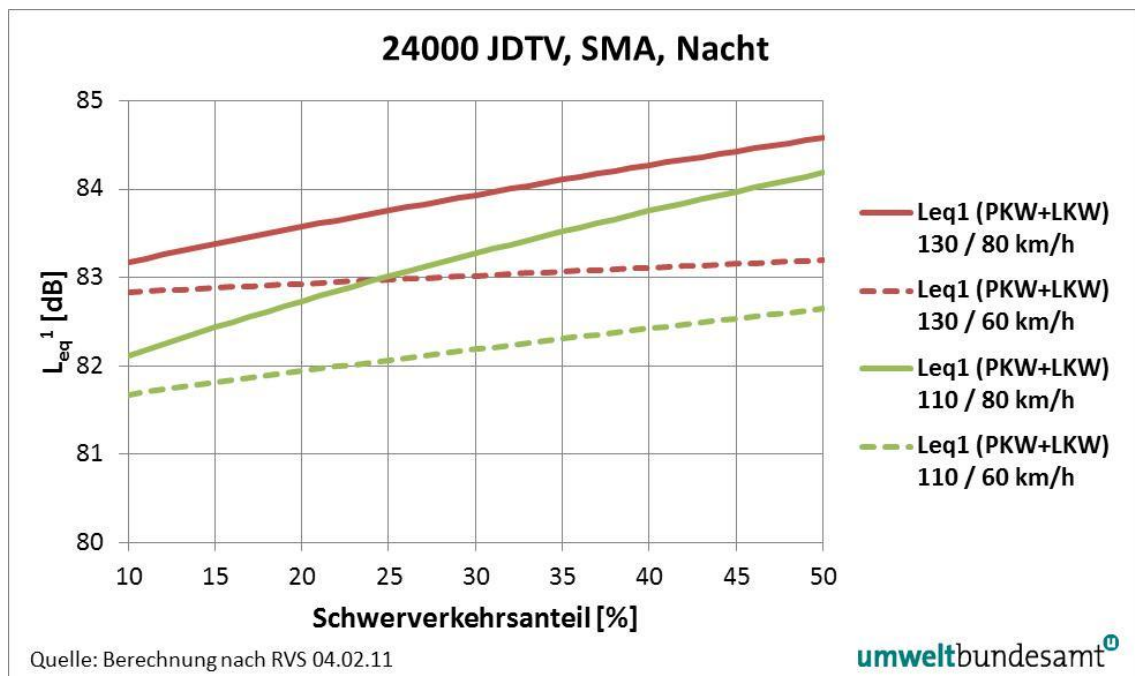


Abbildung 6: Tempo 130/60 km/h im Vergleich zu Tempo 110/80 km/h in Abhängigkeit des Schwerverkehrsanteils für Splitmastixasphalt. Im Bereich bis 25% Schwerverkehrsanteil wird die Pegelzunahme aufgrund schnellerer Lkw durch die langsameren Pkw kompensiert. Die grün strichlierte Linie entspricht mit 110/60 km/h dem aktuell geltenden Zustand auf den Autobahnen A10, A12, A13 und A14. Die Höhe des tatsächlichen Emissionspegels ist streckenbezogen und hängt von Verkehrsaufkommen und Fahrbahnbelag ab.

AutorInnen

Roman Ortner

Status: 27. 3. 2014

Referenzen

- STATISTIK AUSTRIA (2011): Mikrozensus Umweltbedingungen, Umweltverhalten. Wien, 2011.
- AK - Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (2011a): Verkehr und Infrastruktur Nr. 44, Lkw-Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen.
- AK - Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (2011b): Informationen zur Umweltpolitik Nr. 184, Lkw-Tempolimits und Emissionen.
- BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2011): Dienstanweisung Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen). Fassung Jänner 2011.
- FSV - Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr (2009): Richtlinie 04.02.11, Lärm und Luftschadstoffe – Lärmschutz, idF 2. Abänderung vom 31. März 2009.

Anhang Rechtsgrundlagen

StVO 1960, § 20. Fahrgeschwindigkeit

(2) Sofern die Behörde nicht gemäß § 43 eine geringere Höchstgeschwindigkeit erläßt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt, darf der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren.

KDV 1967, § 58. Höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit

(1) Beim Verwenden von Kraftfahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr dürfen folgende Geschwindigkeiten nicht überschritten werden:

1. Im Hinblick auf das Fahrzeug

- a) mit Kraftwagen, einschließlich Gelenkbussen, und Sattelkraftfahrzeugen jeweils mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, ausgenommen Omnibusse, 70 km/h, auf Autobahnen und Autostraßen 80 km/h*

StVO 1960, § 42. Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge

(8) Ab 1. Jänner 1995 dürfen Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr nicht schneller als 60 km/h fahren. Die Behörde hat für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken durch Verordnung diese erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen, sofern dadurch nicht der Schutz der Bevölkerung vor Lärm beeinträchtigt wird.

BGBl. 527/1989 idgF: Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Autobahnen zur Nachtzeit, § 1.

Zur Sicherheit des Verkehrs und zur Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen, insbesondere durch Lärm und Schadstoffe, wird für den Bereich der nachstehend angeführten Autobahnen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 5.00 Uhr die erlaubte Höchstgeschwindigkeit

- a) für die Lenker von Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t mit 60 km/h,*
- b) für die Lenker von Omnibussen mit 90 km/h und*
- c) für die Lenker der übrigen Kraftfahrzeuge mit 110 km/h festgesetzt:*
 - 1. Tauernautobahn A 10 im gesamten Bereich,ausgenommen Tauern- und Katschbergtunnel;*
 - 2. Inntalautobahn A 12 im gesamten Bereich;*
 - 3. Brennerautobahn A 13 im gesamten Bereich;*
 - 4. Rheintalautobahn A 14 im gesamten Bereich.*