

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

GZ. BMVIT-11.000/0005-I/PR3/2018  
DVR:0000175

Wien, am 11. Mai 2018

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hoyos, Kolleginnen und Kollegen haben am 14. März 2018 unter der **Nr. 475/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend bundesweiter Ausbau von Fahrgemeinschaftsspuren gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Gibt es seitens des BMVIT Konzepte für den Ausbau bzw. die Einrichtung von Fahrgemeinschaftsspuren?*
  - a. *Wenn ja, wie sehen diese Konzepte aus? Auf welchen wissenschaftlichen Erhebungen/Studien basieren diese?*
  - b. *Wenn ja, welchen Zeithorizont sieht man seitens des BMVIT für die Umsetzung vor?*
  - c. *Wenn es keine Konzepte gibt, gibt es allenfalls Überlegungen dazu, Fahrgemeinschaftsspuren an überlasteten Straßen einzurichten?*

Im Raum Linz gibt es seit vielen Jahren ein derartiges Projekt - aktuell sind mir jedoch keine Pläne zur Errichtung weiterer „Fahrgemeinschaftsspuren“ bekannt. Das zeigt, dass es aus rechtlicher Sicht bereits Möglichkeiten für solche Konstruktionen gibt. Die Straßenverkehrsordnung ist aller-

dings hinsichtlich der Vollziehung Ländersache, und somit fällt die Einrichtung solcher Fahrspuren auch nicht in die Zuständigkeit des Bundes.

Zu Frage 2:

- Österreichischen Verkehrsorschern zufolge sitzen im bundesweiten Schnitt 1,3 Personen in einem Auto, ein im internationalen Vergleich sehr niedriger Wert. Gibt es seitens des BMVIT Bestrebungen, diesen Wert zu erhöhen?
  - a. Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen sind dafür vorgesehen?
  - b. Liegen Ihnen Studien vor, die eine (positive) Einflussnahme auf diesen Wert durch die Einführung von Fahrgemeinschaftsspuren belegen? Bejahendenfalls bitte um Bekanntgabe des genauen Inhalts dieser Studien.

Der Besetzungsgrad der Pkw beträgt im Österreich-Schnitt rund 1,3 Personen und unterscheidet sich zwischen den Raumtypen der Bezirke nur geringfügig. Tendenziell liegt er in peripheren Bezirken etwas geringer als in zentralen Bezirken und in Städten. An Sonn- und Feiertagen steigt der Besetzungsgrad auf 1,7 Personen an. Die Werte ähneln damit auch jenen von Ländern mit vergleichbaren raumstrukturellen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen. Allgemein hat der Besetzungsgrad von Pkw über Jahrzehnte hinweg von etwa 2,0 in den 1970er Jahren bis auf etwa 1,3 heute langsam, aber stetig abgenommen.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden ab 1974 sowohl auf internationaler Ebene als auch in Österreich Versuche durchgeführt, den Besetzungsgrad von Pkw zu erhöhen. Das Thema wurde seitens der Europäischen Union in das Forschungsprogramm „Urban Transport“ des 4. Forschungsrahmenprogramms (1994-1998) aufgenommen. In Österreich sind Pilotversuche zur Steigerung des Besetzungsgrades von Pkw bei Pendlern in Graz, Salzburg und Linz belegt. Die Ergebnisse dieser Versuche scheinen darauf hinzudeuten, dass selbst signifikante Fahrzeit- oder Fahrkostenersparnisse nicht eine ausreichende Anzahl an Fahrzeuglenkern zur Nutzung von Mitfahrgelegenheiten bewegen konnte, so dass diese Versuche als nicht erfolgreich eingestuft werden konnten.

Zu Frage 3:

- Liegen Ihnen Zahlen zu einem wie unter Punkt 2. Genannten Besetzungsgrad je Bundesland vor?
  - a. Wenn ja, wie lauten diese Zahlen? Bitte um genaue Aufschlüsselung nach Bundesländern.
  - b. Wenn nein, wieso gibt es eine solche Aufschlüsselung nicht?

Mit der vom bmvit durchgeführten Studie „Österreich unterwegs 2013/2014“ ([https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich\\_unterwegs/index.html](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/index.html)) wurden die Wege der in Österreich ansässigen Bevölkerung erhoben. Damit lassen sich auch Besetzungsgrade berechnen und diese nach Bundesländern auswerten. Die im nachfolgenden genannten Werte gelten für die Jahre 2013/2014.

Für die Interpretation der Werte, aber auch den in Frage 2 angesprochenen internationalen Vergleich ist zu beachten:

Ein durchschnittlicher Besetzungsgrad von 1,3 – wie in Frage 2 genannt – ergibt sich für die PKW-Wege der in Österreich ansässigen Bevölkerung. Kinder unter 6 Jahren sind dabei aber nicht mitgerechnet, da die Wege dieser Personengruppe in „Österreich unterwegs“ nicht erhoben wurden.

Für die Aussage, mit wie vielen Personen die Pkw im Straßenraum unterwegs sind, muss der Besetzungsgrad über die Verkehrsleistungen (gemessen in „Personenkilometern“) von Pkw-Fahrern und Mitfahrern berechnet werden. Bezogen auf die Verkehrsleistung liegt der Besetzungsgrad bei 1,4. Der höhere Wert ergibt sich dadurch, dass längere PKW-Fahrten einen höheren Besetzungsgrad aufweisen.

Auch hier handelt es sich um die Verkehrsleistungen der in Österreich ansässigen Bevölkerung ab sechs Jahren, da dies die Grundgesamtheit der Erhebung „Österreich unterwegs“ darstellt. Pkw-Fahrten in Österreich, die nicht der österreichischen Bevölkerung zuzurechnen sind, sind in diesen Berechnungen nicht enthalten (Transitverkehr, Urlauberverkehre, etc.). Erfahrungsgemäß weisen diese Fahrten einen höheren Besetzungsgrad auf. Es ist daher davon auszugehen, dass die Besetzungsgrade im Österreichischen Straßennetz über 1,4 liegen. Sie liegen daher in derselben Dimension wie dies Deutschland (auf Basis von Modellrechnungen für das deutsche Straßennetz) angibt: In einer Anfragebeantwortung des deutschen Bundestages von 22. März 2018 wird ein Besetzungsgrad von 1,46 genannt (<https://www.bundestag.de/presse/hib/-/548536>).

Zwischen den österreichischen Bundesländern sind keine wesentlichen Unterschiede im Besetzungsgrad erkennbar. Nachfolgende Tabelle weist den Besetzungsgrad bezogen auf die Pkw-Fahrt und bezogen auf die Fahrleistung aus. Die Erhebung „Österreich unterwegs“ ist eine

Stichprobenerhebung. In den meisten Fällen ist nicht davon auszugehen, dass Unterschiede zwischen Bundesländern statistisch signifikant sind.

	Besetzungsgrad je Pkw-Fahrt	Besetzungsgrad bezogen auf Pkw-Fahrleistung
Gesamt	1,3	1,4
Burgenland	1,3	1,3
Kärnten	1,3	1,4
Niederösterreich	1,4	1,4
Oberösterreich	1,3	1,4
Salzburg	1,4	1,4
Steiermark	1,3	1,4
Tirol	1,3	1,3
Vorarlberg	1,3	1,4
Wien	1,4	1,5

Quelle bmvit: Österreich unterwegs 2013/2014.

Die Werte gelten für Fahrten bzw. Fahrleistungen der in Österreich ansässigen Bevölkerung. Kinder bis 6 Jahren sind nicht enthalten.

Zu Frage 4:

- *Wurden oder werden seitens des BMVIT Studien zu den infrastrukturellen Auswirkungen von Fahrgemeinschaftsspuren in Auftrag gegeben?*
  - a. *Wenn ja, wer führt diese Studien durch?*
  - b. *Wenn ja, was sind die Ergebnisse?*

Im Themenfeld der Verkehrsinfrastrukturforschung wurden bisher keine Forschungsprojekte für Fahrgemeinschaftsspuren gefördert oder finanziert.

Zu Frage 5:

- *Gibt es eine strukturierte Zusammenarbeit mit dem BMNT in dieser Materie?*
  - a. *Wenn ja, wie sieht diese aus?*

Im Rahmen des Koordinationsgremiums „Saubere Energie im Verkehr“ findet eine laufende Abstimmung zu Strategien und Maßnahmen für nachhaltige Mobilität zwischen dem bmvit und dem BMNT unter Einbindung der Bundesländer statt.

Ing. Norbert Hofer

