

5961/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 6273/J-NR/1999, betreffend Frauenspezifische Verkehrsdaten, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 19. Mai 1999 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Im letzten Jahr wurde eine Studie vergeben, bei der unter anderem auch alle spezifischen Daten verschiedener Studien zur Mobilität von Frauen erhoben wurden.

Weiters stehen detaillierte Daten aus der Haushaltsbefragung zur Erstellung des Bundesverkehrswegeplans zur Verfügung. Im Anschluss an diese Befragung wurde ein Vergleich dieser Daten mit den Daten des Mikrozensus 1992 durchgeführt und daraus stehen ebenfalls geschlechtsspezifische Daten zur Verkehrsmobilität und vor allem zum Zeitbudget zur Verfügung.

Die statistischen Grundlagen werden als ausreichend erachtet.

Zu Frage 2:

Über die Hälfte der Frauen verfügt über einen Führerschein, bei den Jüngeren bis zu 90% und über die Hälfte aller Frauen kann teilweise oder jederzeit über einen PKW verfügen (Erhebungen in Deutschland haben ergeben, dass fast 70% der Männer über 18 Jahre jederzeit über einen PKW verfügen, Frauen aber nur zu 30%).

Erhebungen in Oberösterreich haben ergeben, dass 27% der Frauen ein eigenes Auto besitzen.

Allerdings besitzen doppelt so viele Männer wie Frauen einen PKW. Über die soziale Schichtung der PKW - Besitzerinnen liegen keine Daten vor, es kann allerdings angenommen werden, dass Frauen mit einem geringeren Monatseinkommen weniger oft über einen PKW verfügen.

Das Geschlecht wird bei der „Zulassungsstatistik“ vom Österreichischen Statistischen Zentralamt zwar erfaßt, aber nicht ausgewertet. Ich erlaube mir auf die Beantwortung des Fragepunktes 7 zu verweisen.

Zu Frage 3:

Daten, wieviele berufstätige Frauen über einen PKW verfügen, stehen derzeit nicht zur Verfügung. Werden derartige Daten für z.B. Planungsmaßnahmen benötigt, könnten sie durch spezifische Auswertungen der Haushaltsbefragung erhoben werden.

Bekannt ist, dass erwerbstätige Frauen unter den Frauen am häufigsten den PKW benutzen. Weibliche Erwerbstätige verfügen durchschnittlich über ein Netto - Monatseinkommen von 11.163 öS (1997). Geht man davon aus, dass für Anschaffung und Erhaltung eines PKW monatlich 3300 öS aufgewendet werden, so sind dies 29,6% des Netto - Monatseinkommens einer Erwerbstätigen.

Zu Frage 4:

Der Hauptteil von „Frauenwegen“ besteht in Erledigungen und Begleitungen. Fast die Hälfte aller zurückgelegten Wege von Frauen dienen dem Zweck der Sicherung der täglichen Versorgung, dem Einkauf und der Begleitung von Kindern, Jugendlichen oder SeniorInnen, also Personen, die von Frauen betreut werden. Diesem Anteil an Wegen folgen die Wege zum Erwerbsarbeitsplatz. Insgesamt machen somit die notwendigen Wege gut 2/3 bis 3/4 aller Wege von Frauen aus. Nur ca 1/4 dienen allein der Freizeit und können als „freiwillig“ oder „beheblich“ betrachtet werden. Bei Frauen, die berufstätig sind und Kinder zu versorgen haben, geht die Zahl der freiwilligen Wege gegen Null.

Zu Frage 5:

Da dem Frauenverkehrsbeirat Mitspracherecht bei wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen gegeben ist, werden frauenspezifische Problemfelder sehr weitgehend berücksichtigt. Weiters steht dem Frauenverkehrsbeirat ein Budget zur Verfügung, durch das er in die Lage

versetzt wird, selbständig Studien und Projekte zu wichtigen anstehenden Fragen und Problemen durchzuführen.

Der Kontakt zu den Bundesländern besteht darin, dass Vertreterinnen der Bundesländer über die Verbindungsstelle in den Frauenverkehrsbeirat nominiert wurden. Dadurch findet jeweils auch die Meinung der Bundesländervertreterinnen Eingang in die Stellungnahmen aus Frauen-sicht. Andererseits sind die Bundesländer dadurch durchwegs über Vorhaben und Initiativen des Bundes zur Gleichstellung von Männern und Frauen in der Verkehrsplanung informiert und sind aufgefordert, mitzuwirken.

Zu Frage 6:

Die Verkehrsplanung in Oberösterreich liegt in der Kompetenz der oberösterreichischen Landesregierung. Ich kann nicht beurteilen, inwieweit die Bedürfnisse der Frauen in der Verkehrsplanung in Oberösterreich berücksichtigt werden.

Zu Frage 7:

Diesem Schreiben liegen Ablichtungen aus der Publikation „Straßenverkehrssicherheit im Jahre 1997“ des Österreichischen Statistischen Zentralamtes bei. Danach betrug der Anteil von Personen weiblichen Geschlechts gegenüber denen männlichen Geschlechts bei neuerteilten Führerscheinen 49,1% im Jahr 1997. In den einzelnen Bundesländern variiert der Anteil der Frauen 1997 zwischen 48,2% (Vorarlberg) und 50,4% (Salzburg). 1996 betrug dieser Anteil 48,9%. Im Jahr 1995 wurden exakt 50.000 Führerscheine an Personen weiblichen Geschlechts neuerteilt, was einer Quote von 48,4% entspricht.

Bei diesen Ablichtungen werden die Zahlen nach Geschlecht, Bundesländern, soziale Stellungen, Alter, Monaten und Lenkerberechtigungsgruppen differenziert.

Tab.: Neuerteilte Führerscheine nach Bundesländern und Geschlecht im Jahr 1997

Bundesland	männlich (abs/rel)	weiblich(abs/rel)
Burgenland	1.874 (50,7%)	1.821 (49,3%)
Kärnten	3.385 (50,6%)	3.299 (49,4%)
Niederösterreich	9.284 (51,2%)	8.857 (48,8%)
Oberösterreich	9.124 (51,5%)	8.583 (48,5%)

Salzburg	3.751 (49,6%)	3.817 (50,4%)
Steiermark	7.827 (50,9%)	7.562 (49,1%)
Tirol	4.629 (50,6%)	4.512 (49,4%)
Vorarlberg	2.397 (51,8%)	2.227 (48,2%)
Wien	7.697 (50,7%)	7.475 (49,3%)
Gesamt	49.968 (50,9%)	48.153 (49,1%)

1993 wurde eine Erhebung (Mikrozensus) durch das ÖSTAT durchgeführt, wonach sich die geschätzten 2,89 Mio Führerscheinbesitzer auf 1,81 Mio männliche und 1,09 Mio weibliche Führerscheinbesitzer aufteilen.

Erhebungen in Oberösterreich haben ergeben, dass 63% der Frauen einen Führerschein besitzen.

Die Schätzungen für die aktuelle Anzahl der Führerscheinbesitzer liegen bei ca. 4 bis 4,5 Mio.

Frage 8:

Nicht nur die motorisierten, sondern alle Begleitwege stellen ein Problem dar: Neueste Befragungen haben ergeben, dass die Kinder heute gar nicht mehr allein gehen wollen, sie haben sich zu sehr daran gewöhnt, überall hin begleitet zu werden.

Während im Jahr 1969 noch 90% aller Siebenjährigen allein zur Schule gehen konnten, muss mittlerweile fast die Hälfte aller Siebenjährigen zur Schule gebracht bzw. von dort abgeholt werden.

Zu Frage 9:

Geht man davon aus, dass jährlich pro Kind ca. 120 - 150 Stunden mit Begleitwegen verbracht werden, so ergeben sich daraus bei 1.356.806 unter 10 - Jährigen (Volkszählung 1991) volkswirtschaftliche Kosten von 3,419 bis 4,274 Mrd öS pro Jahr (bewertet man eine Stunde im privaten Verkehr mit 21 öS, wie dies im Bundesverkehrswegeplan getan wurde), dies entspricht 1,4 bis 1,7 Promille des BIP.

Zu Frage 10:

Von meinem Ressort wurde eine Studie beauftragt, die zum Gegenstand hat, in der Gemeinde Pöttsching im Burgenland konkrete Lösungsansätze zur Reduzierung von Begleitverkehren zu erarbeiten. Die Bestandsanalyse der Studie ist abgeschlossen. Der Zwischenbericht wird in Kürze vorliegen, das Projekt wird Ende des Jahres abgeschlossen sein, danach folgt die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Mir ist bekannt, dass es in zahlreichen deutschen Ländern, wie z.B. in Sachsen - Anhalt, in den Nahverkehrsgesetzen Bestimmungen gibt, wonach in den Nahverkehrsplänen u.a. die besonderen Bedürfnisse der Frauen zu berücksichtigen sind. In jeder Kabinettsvorlage in Sachsen - Anhalt ist der Nachweis zu bringen, wie frauenspezifische Belange berücksichtigt wurden. Ich empfinde dies als sehr gutes Beispiel und durch die Einrichtung des Frauenfachbeirates werde ich die Anliegen der Frauen in allen verkehrspolitischen Entscheidungen zu berücksichtigen suchen.

Beilage konnte nicht gescannt werden!!!