



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

2669 /AB

2005 -04- 28

zu 2712/J

GZ. BMVIT-11.000/0006-I/CS3/2005 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 26. April 2005

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2712/J-NR/2005 betreffend Verkehrsstatistik und geschlechtsspezifische Aufschlüsselung der Verursachung von Verkehrsunfällen, die die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 2. März 2005 an mich gerichtet haben, beeche ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1 und 2:

Welche Schritte a) haben Sie seit Juni 2003 unternommen, b) werden Sie unternehmen, damit sich die statistischen Grundlagen im Verkehrsbereich verbessern (geschlechtsspezifische Daten, Daten zu Sachschäden, etc.)?

Aus welchen Gründen haben Sie noch keine gesetzliche Verankerung der Verkehrsstatistik angestrebt.

Antwort:

Seit 1961 wird in Österreich eine bundesweite Verkehrsunfallstatistik von der STATISTIK AUSTRIA geführt. Seit dem Jahr 2000 sind das Bundesministerium für Inneres (BMI) und das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) Auftraggeber dieser Statistik. Derzeit wird in einem Großprojekt von bmvit und BMI das Unfalldatenmanagement (UDM) grundlegend überarbeitet und den zeitgemäßen Bedürfnissen sowohl hinsichtlich des Unfalldokumentationsmanagements als auch hinsichtlich des gestiegenen Informationsbedarfes angepasst. Mittelfristig werden dadurch die alten, starren Zählblätter ersetzt werden. Es ist auch vorgesehen im Zuge dieser Reform die Sachschadenstatistik wiederzubeleben, wobei sich diese naturgemäß auf die der Exekutive gemeldeten Unfallsereignisse beschränken kann.

Ein Unfalluntersuchungsgesetz, das auch eine Straßenunfallstatistik enthält, befindet sich in parlamentarischer Behandlung.

Frage 3:

In welcher Form werden Sie bei der LenkerInnenausbildung im Hinblick auf erhöhte Verkehrssicherheit geschlechtsspezifischen Besonderheiten berücksichtigen?

Antwort:

Sofern gesicherte Daten über geschlechterspezifische Verursachung von Verkehrsunfällen vorliegen, können dem auch gezielt begegnet werden bzw. könnten gezielt geschlechterspezifische Besonderheiten in der Ausbildung berücksichtigt werden. Solche gesicherte Daten liegen aber zur Zeit nicht vor.

Frage 4:

Welche geschlechtsspezifischen Daten über Verursachung von Verkehrsunfällen für die Jahre 2003 und 2004 sind Ihnen bekannt?

Antwort:

In Österreich ist derzeit keine gesonderte Statistik verfügbar anhand derer die Verursachung von Unfällen geschlechtsspezifisch untersucht werden könnte. Allerdings lässt sich anhand der vom Kuratorium für Verkehrssicherheit erstellten Statistik folgendes feststellen:

1. Männer sind öfter als Frauen in schwerwiegende Verkehrsunfälle verwickelt. Im Jahr 2003 waren 30,5% aller Lenkerinnen im Straßenverkehr Frauen. Bei Unfällen mit Todesfolgen bildeten Frauen einen Anteil von 27% (18,4% Lenkerinnen). Im Jahr 2004 waren 30,2% aller Lenkerinnen im Straßenverkehr Frauen. Bei Unfällen mit Todesfolgen bildeten Frauen einen Anteil von 24,5% (15,5% Lenkerinnen).
2. Frauen sind diszipliniertere Verkehrsteilnehmer u.a. hinsichtlich
 - Anschnallquote
 - Alkohol am Steuer

Die Anschnallquote im PKW betrug im Jahr 2003 bei Männern 73,5% (Lenkern) und bei Frauen 79,9% (Lenkerinnen). Die Anschnallquote im PKW betrug im Jahr 2004 bei Männern 74,8% (Lenkern) und bei Frauen 81,8% (Lenkerinnen).

Im Jahr 2003 betrug der Anteil der in Alkoholunfälle involvierten PKW-Lenkerinnen 10,5% und im Jahr 2004 11%.

3. Männer (männl. Lenker) waren im Jahr 2003 mit 71,7% (2004: 70,7%) öfter in Alleinunfälle verwickelt als Frauen (weibl. Lenker) mit 28,3% (2004: 29,3%). Bei diesem Unfalltyp spielt Kontrollverlust (unangepasste Geschwindigkeit) eine besondere Rolle.

Fragen 5, 9 und 10:

Welche statistischen Grundlagen sowie sonstigen Materialien stehen Ihnen für eine frauenspezifische Verkehrsplanung zur Verfügung? Sind diese Ihres Erachtens nach ausreichend, wenn nicht, warum nicht?

In welchen Bereichen der Verkehrsplanung berücksichtigen Sie frauenspezifische Problemfelder?

Stehen Sie in dieser Frage mit den entsprechenden Abteilungen der Bundesländer in Kontakt, gibt es institutionalisierte Formen des Austausches und der Zusammenarbeit?

Antwort:

Eine frauenspezifische Verkehrsplanung für den fließenden Verkehr ist aus der Praxis der nationalen und europäischen Straßenverwaltungen nicht bekannt. Auch die Fachliteratur auf dem Gebiet der Verkehrsplanung gibt dazu keine konkreten Anhaltspunkte.

Fragen 6, 7 und 8:

Wie hoch ist der Prozentsatz der Frauen, der über einen PKW verfügt oder ein Auto besitzt, und wie ist die soziale Schichtung der weiblichen PKW-Besitzer?

Wie viele berufstätige Frauen verfügen über einen PKW, und wie viel Prozent ihres Einkommens werden durchschnittlich für die Erhaltung und Anschaffung eines PKWs aufgewendet?

Wie teilen sich derzeit die PKW-Fahrten im Hinblick auf Arbeit, Freizeit und Versorgung prozentuell auf? Liegen Ihnen dazu auch regional bzw. noch weitergehend differenzierte Daten vor?

Antwort:

Für die Beantwortung dieser Fragen liegen dem ho. Ressort derzeit keine detaillierten statistischen Grundlagen vor.

Frage 11:

Wie ist das Verhältnis männlicher und weiblicher Führerscheinbesitzer bundesländerweise jeweils in Prozent?

Antwort:

Gemäß Auskunft des zentralen Führerscheinregisters ergibt sich mit Stand Dezember 2004 folgendes Bild:

| Bundesland | W | N | B | O | St | S | K | T | V | Summe |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| Anteil der weiblichen Führerscheinbesitzer in % | 41,5 | 42,4 | 42,0 | 43,2 | 41,2 | 44,2 | 43,3 | 38,3 | 42,9 | 42,1 |

Fragen 12 und 13:

Wie entwickelte sich a) Zahl und b) zurückgelegte Entfernung der motorisierten Begleitwege für Kinder in den letzten zehn Jahren?

Wie hoch ist der damit verbundene Zeitaufwand und sonstige Aufwand und deren Anteil am BIP heute, und wie haben diese sich in den letzten zehn Jahren verändert?

Antwort:

Eine Entwicklung der zurückgelegten Entfernungen in den letzten 10 Jahren ist leider nicht verfügbar, ebenso keine Angaben über den anteiligen Aufwand am BIP. Grundlagen dazu enthält die vom bmvit geförderte Studie mit dem Titel „Hurra, wir sind mobil“, die das Mobilitätsverhalten von 5- bis 10-jährigen Kindern untersucht. Diese Studie zeigt ein sehr unterschiedliches Bild zwischen Großstädten, Kleinstädten und ländlichen Gebieten, wobei

bei Kindergärten und Volksschulen ein Großteil der Entfernungen innerhalb des Einkilometerbereiches bzw. des 10- bis 15-Minuten Zeitaufwandes lagen.

Derzeit wird gerade eine Pilotstudie „Schulwegpläne für Hauptschulen und AHS-Unterstufe“ ausgearbeitet. Diese untersucht u.a. den Modal-Split bei der Verkehrsmittelwahl, wobei der PKW im Allgemeinen gegenüber den anderen Verkehrsmittel (ÖV, Fahrrad, zu Fuß gehen) nur einen geringen Anteil hat (in Wien z.B. 5%).

Frage 14:

Nachdem Sie auf die Fragen 6 bis 8 der Anfrage 322/J (Genderaspekt und Frauenbeirat im Ressort) keine „positive Antwort“ geben konnten, erheben sich diese Fragen in etwas anderer Form: Werden Sie sich dafür einsetzen, dass in Zukunft wieder ein Frauenfachbeirat eingesetzt wird? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Ich kann hierzu nur erneut auf die zitierte parlamentarische Anfrage Nr. 322/J-NR/2003 verweisen, da sich die Rahmenbedingungen diesbezüglich nicht geändert haben.

Frage 15:

Wie ist der Genderanteil bei MitarbeiterInnen in Ihrem Ressort, wie hat sich die Genderquote in den letzten fünf Jahren verändert?

Antwort:

Der Genderanteil bei MitarbeiterInnen in meinem Ressort (Zentralleitung, nachgeordnete Dienststellen und ausgegliederte Bereiche/Beamte) beträgt mit Stichtag 1. März 2005:

| Stichtag: | männlich: | weiblich: | gesamt: | Männeranteil in % | Frauenanteil in % |
|--------------|-----------|-----------|---------|----------------------|----------------------|
| 1. März 2005 | 701 | 413 | 1.114 | 63 | 37 |

Die Genderquote hat sich in meinem Ressort (Zentralleitung, nachgeordnete Dienststellen und ausgegliederte Bereiche/Beamte) in den letzten fünf Jahren wie folgt entwickelt (für das Jahr 2000, anschließend auch für die Jahre 2001 bis 2004, wurde als Stichtag der 1. Juli herangezogen, da es mit Wirksamkeit vom 1. April 2000, im Zusammenhang mit der Bundesministeriengesetz-Novelle 2000, BGBl. I Nr. 16/2000, zu einer Neuorganisation des Ressorts gekommen ist. Für 2005 wurde als Stichtag wiederum der 1. März herangezogen):

| Stichtag: | Männeranteil in % | Frauenanteil in % |
|--------------|----------------------|----------------------|
| 1. Juli 2000 | 69 | 31 |
| 1. Juli 2001 | 67 | 33 |
| 1. Juli 2002 | 66 | 34 |
| 1. Juli 2003 | 65 | 35 |
| 1. Juli 2004 | 63 | 37 |
| 1. März 2005 | 63 | 37 |

Mit freundlichen Grüßen