



Mathias Reichhold  
 Radetzkystraße 2, A-1030 Wien  
 Telefon +43 (1) 62 80 00  
 Telefax +43 (1) 71 37 876  
 mathias.reichhold@bmvit.gv.at

GZ. 11000/12-CS3/03 DVR 0000175

Bundesministerium  
 für Verkehr,  
 Innovation und Technologie

Der Bundesminister

An den  
 Präsidenten des Nationalrates  
 Dr. Andreas Khol  
 Parlament  
 1017 Wien

XXII. GP.-NR

349 /AB

2003 -06- 23

zu ~~322~~ /J

Wien, 23. Juni 2003

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 322/J-NR/2003 betreffend geschlechtsspezifische Aufschlüsselung der Verursachung von Verkehrsunfällen, die die Abgeordneten Petrovic, Freundinnen und Freunde am 23. April 2003 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

**Frage 1:**

Bitte geben Sie die geschlechtsspezifisch aufgeschlüsselten Daten betreffend die Verursachung von Verkehrsunfällen für die Jahre 2001 und 2002 an.

**Antwort:**

In Österreich ist keine gesonderte Statistik verfügbar, anhand derer die Verursachung von Unfällen geschlechtsspezifisch untersucht werden könnte.

Allerdings lässt sich anhand der vom Kuratorium für Schutz und Sicherheit, Abteilung Verkehrstechnik, erstellten Statistik folgendes feststellen:

1. Männer sind öfter in schwerwiegende Verkehrsunfälle als Frauen verwickelt.

Jahr	Anteil der Frauen bei Unfällen mit Todesfolge	Anteil der Frauen am gesamten Verkehrsaufkommen
2001	27,4%	33,4%
2002	27,9%	32,9%

32,9 % aller LenkerInnen im Straßenverkehr sind Frauen. Bei Unfällen mit Todesfolge bilden Frauen mit 27,9 % einen geringeren Anteil. Obwohl Frauen knapp ein Drittel des Verkehrsaufkommens ausmachen, sind sie also nur mit etwas mehr als einem Viertel an allen Unfällen mit Todesfolge beteiligt.

Die Hauptunfallursache von Unfällen mit Todesfolge ist überhöhte Geschwindigkeit.

2. Frauen sind diszipliniertere Verkehrsteilnehmer u.a. hinsichtlich

- Anschnallquoten
- Alkohol am Steuer

GZ. 11000/12-CS3/03

**Anschnallquoten - PKW:**

Anschnallquote PKW-Lenker		
Jahr	männlich	weiblich
2001	69,5%	76,4%
2002	72,1%	78,9%

Die Anschnallquote von Männern steigt kontinuierlich an. Frauen verwenden aber nach wie vor häufiger den Gurt – dies gilt ebenso für BeifahrerInnen und MitfahrerInnen im Fonds.

**Anzahl der in Alkoholunfällen involvierten PKW-LenkerInnen nach Geschlecht:**

Jahr	Anteil der Frauen bei Alkoholunfällen	Verkehrsbeteiligung der Frauen
2001	9,6%	33,4%
2002	10,5%	32,9%

Während die Beteiligung der Frauen am Gesamtverkehrsgeschehen 32,9 % beträgt, ist ihr Anteil bei Unfällen mit Alkoholeinfluss deutlich geringer (10,5%).

3. Männer sind öfter in Alleinunfälle verwickelt. Bei diesem Unfalltyp spielt Kontrollverlust (unangepasste Geschwindigkeit) eine besondere Rolle.

Jahr	Anteil der Frauen	Anteil der Männer
2001	11,1%	14,3%
2002	10,5%	14,1%

10,5 Prozent aller Unfälle mit weiblicher Lenker-Beteiligung sind Alleinunfälle. Dieser Wert ist bei Männern mit 14,1 % deutlich höher.

Alleinunfälle sind ein Indiz für Kontrollverlust und unangepasste Geschwindigkeit.

**Frage 2:**

Welche Aktivitäten setzen Sie, um den Genderaspekt bei der Verursachung von Verkehrsunfällen stärker ins öffentliche Bewusstsein zu rücken (mit dem Ziel, auch dadurch eine Verminderung von Verkehrsunfällen zu erreichen)?

**Antwort:**

Abgesehen davon, dass die in das Ressort des bm vft fallenden Gesetze laufend an Verkehrssicherheitsforderungen (z.B. „Drogennovelle“) angepasst werden, muss hier im Besonderen die Mehrphasenfahrausbildung erwähnt werden. Gerade die Mehrphasenfahrausbildung ist eine wesentliche Maßnahme zur Reduktion der durch männliche Fahranfänger verursachten Verkehrsunfälle. So konnten zB in Finnland die PKW-Unfälle, an denen männliche Fahranfänger (ab dem Alter von 21 Jahren) beteiligt waren, im 2. Jahr nach Einführung des Mehrphasenmodells um 50% reduziert werden. Im Rahmen der Mehrphasenfahrausbildung werden aber nicht nur alle Fahranfänger sondern auch einige hundert Multiplikatoren (Fahrlehrer und Instruktoren) durch Psychologen geschult: Dabei wird ein neues Bild des sicheren Autofahrers in den Mittelpunkt gerückt, wonach nicht nur Geschicklichkeit und Fahrdynamik, sondern soziale Verantwortung, maßgebend ist.

GZ. 11000/12-CS3/03



Selbiges wird bereits seit Jahrzehnten im Rahmen der verkehrspsychologischen Nachschulung und der verkehrspsychologischen Eignungsdiagnostik erfolgreich praktiziert. Auch die Einführung von L 17 brachte Verbesserungen: Die Vergleiche zwischen traditionell ausgebildeten Kraftfahrern (SE, standard education) und Absolventen der vorgezogenen Lenkberechtigung für die Klasse B (L17) anhand der Daten im Zentralen Führerscheinregister und einer Fragebogenstudie des Kuratoriums für Schutz und Sicherheit mit 1849 vorliegenden beantworteten Fragebogen zeigen deutlich, dass L17 vor allem bei männlichen Führerscheinwerbern wirkt. L17-Ausgebildete weisen eine bessere Legalbewährung auf, sie begehen vor allem weniger Alkoholdelikte und Geschwindigkeitsüberschreitungen, die wie oben ausgeführt vermehrt von Männern begangen werden.

Auch arbeitet das bmvt seit Jahren eng mit Verkehrssicherheits-Institutionen wie dem Kuratorium für Schutz und Sicherheit und auch Autofahrerclubs zusammen. Im Rahmen des Verkehrssicherheitsfonds (VSF) werden zudem vielfach Projekte gefördert, die zur Erhöhung und Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen sollen. So fördern zum Beispiel schulische Lehrmittel in ihrer Darstellung bereits seit Jahren defensive Fahrweisen und setzen sich mit den Folgen der "männlichen" Fahrweisen kritisch auseinander.

Im Rahmen von EU-Projekten wird ebenfalls dieses Ziel mehr ins öffentliche Bewusstsein - insbesondere bei Entscheidungsträgern und Personen, die in der Fahrausbildung tätig sind - gerückt.

**Frage 3:**

Welche Konsequenzen ziehen Sie aus dem Faktum, dass überwiegend Männer Unfälle im Straßenverkehr verursachen?

**Antwort:**

Wie oben schon dargestellt, muss diese Aussage differenzierter getroffen werden und vor allem auf Alleinunfälle und Unfälle mit schweren Folgen bezogen werden.

Eine Konsequenz ist aber jedenfalls, bereits in der Ausbildung (Mehrphasenführerschein) einen eher defensiven rücksichtsvollen und den jeweiligen Fahrverhältnissen angepassten Fahrstil zu vermitteln, wobei nicht nur das richtige Wissen und Können, sondern vor allem das richtige Wollen im Vordergrund steht - "Bereitschaft zur Verkehrsanpassung".

**Frage 4:**

Wird auf die genannten geschlechtsspezifischen Unterschiede in der Unfallverursachung – konkret gesagt, auf die weitaus häufigere Unfallverursachung durch Männer – in der Politik Ihres Ressorts in irgendeiner Weise reagiert? Wenn ja: In welcher Form?

**Antwort:**

Hier möchte ich ebenfalls auf die oben aufgezeigten Ausführungen verweisen. Überdies sind die Verkehrspsychologen, die im Rahmen der neuen Mehrphasenfahrausbildung, der Nachschulung und der verkehrspsychologischen Eignungsdiagnostik tätig sind, mehrheitlich Frauen.

**Frage 5:**

Welche Aktivitäten werden seitens Ihres Ministeriums gesetzt, um den „weiblichen Fahrstil“ stärker zu propagieren, wie das vom Ministerium selbst vorgeschlagen wurde?

GZ. 11000/12-CS3/03

**Antwort:**

Neben dem oben Gesagten wird insbesondere bei der Mehrphasenfahrausbildung seitens der Verkehrspsychologie vor Augen geführt, dass die absolute Mehrheit der tödlichen Fahnranfängerunfälle dem Typ Alleinunfall zuzuordnen ist - also meist die Folge eines risikofreudigen Fahrstils. In den Gruppendiskussionen werden die psychodynamischen Hintergründe und alternative Strategien erarbeitet.

**Fragen 6 bis 8:**

Welche Aktivitäten werden seitens Ihres Ministeriums gesetzt, um Frauen stärker in Verkehrssicherheitsarbeit und Fragen der Infrastruktur mit gleichem Mitspracherecht einzubinden?

Wie ist der Genderanteil bei den MitarbeiterInnen Ihres Ressorts, die sich mit Verkehrssicherheitsarbeit und Fragen der Verkehrsinfrastruktur beschäftigen? Wie hat sich die Genderquote bei diesen MitarbeiterInnen in den letzten 2 Jahren verändert?

Im Verkehrsministerium wurde vor einigen Jahren ein Frauenfachbeirat gegründet. In einer Anfragebeantwortung dazu wurde wenig später angegeben, dass der Beirat aufgrund einer Personaleinsparung "lahmgelegt", d.h. mit Null Personal ausgestattet ist.

Hat sich diese Situation inzwischen geändert?

Wenn ja: Wie sieht die Ressourcenausstattung des Frauenfachbeirates im Verkehrsministerium derzeit aus? Welche Aktivitäten setzt der Frauenfachbeirat?

Werden Sie den Frauenfachbeirat mit den oben ausgeworfenen Fragen befassen bzw. haben Sie dies schon getan?

Wenn nein: Wann gedenken Sie dem Frauenfachbeirat, der ja ansonsten Makulatur bleibt, wieder personelle Ressourcen zuzuweisen?

**Antwort:**

Ich bedaure, gegenüber der in Ihrer Anfrage genannten parlamentarischen Anfragenbeantwortung derzeit keine positive Antwort geben zu können. Die Frage der Zielsetzung der Personaleinsparung im öffentlichen Bereich ist nach wie vor aufrecht.

Durch die aufgabenspezifische Zuordnung der Agenden der Straßenverkehrssicherheit und der Tatsache, dass die Arbeitsplätze geschlechtsneutral definiert sind, lässt sich der Genderanteil der MitarbeiterInnen auf diesem Gebiet nicht eindeutig definieren. Es gibt jedoch keinen Zweifel darüber, dass weibliche Mitarbeiter mit demselben Mitspracherecht in die Verkehrssicherheitsarbeit eingebunden wurden und werden, wie ihre männlichen Kollegen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a long, sweeping horizontal stroke.