



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-11.000/0037-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 27. Dezember 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Willi, Moser, Aslan, Freundinnen und Freunde haben am 27. Oktober 2016 unter der **Nr. 10648/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Umsetzung der gleichstellungs-bezogenen Empfehlungen des RH in seinem Bericht zum Verkehrssicherheitsfonds (VSF) gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In welcher Weise wurde der im Rahmen des Berichtes Bund 2015/11 ausgesprochenen Empfehlung des Rechnungshofs, „verstärkt Fragestellungen zu geschlechtsspezifischen Unterschieden in der Verkehrssicherheit zu bearbeiten und auf Basis einer entsprechenden Datengrundlage geförderte Projekte und Aufträge zum genderspezifischen Verkehrsverhalten zu vergeben“ a) seit Vorlage des entsprechenden Rohberichts, b) seit der Veröffentlichung des Berichts im Juli 2015 konkret nachgekommen?*

Geschlechtsspezifische Themenstellungen wurden u.a. im Rahmen der anhand der Unfallstatistik vorgenommen Zielgruppendefinition für die aktuelle bewusstseinsbildende Kampagne „Lenken Sie Ihr Schicksal selbst; Tempo anpassen – auf allen Straßen“¹ berücksichtigt.

¹ <https://infothek.bmvit.gv.at/verkehrssicherheitskampagne-lenken-sie-ihr-schicksal-selbst/>

Da es sich bei nicht angepasster Geschwindigkeit auf Freilandstraßen um ein vorwiegend männliches Phänomen handelt, welches sich auch entsprechend in der Verkehrsunfallstatistik widerspiegelt, wurde in der Ausschreibung die Kernzielgruppe folgendermaßen definiert:

Die Kernzielgruppe[...] sind männliche Facharbeiter/Angestellte im Alter zwischen 35 (fünfunddreißig) und 45 (fünfundvierzig) Jahren, die mit einem gut motorisierten PKW auf einer ihnen vertrauten Landstraße an einem Wochentag am späten Nachmittag bei spätherbstlichen Fahrverhältnissen alleine unterwegs sind. Es handelt sich dabei um erfahrene Vielfahrer, eventuell Familienväter, die, wenn sie alleine mit dem PKW unterwegs sind, eher schnell fahren.

Zu Frage 2:

- *Welche Fragestellungen zu geschlechtsspezifischen Unterschieden in der Verkehrssicherheit konnten seitdem konkret in VSF-Calls Platz finden?*

Da seit Mai 2016 das BMF das Einvernehmen hinsichtlich der VSF-Richtlinien (VSF-RL) für Förderungen noch nicht hergestellt hat, war es nicht möglich, weitere VSF-Ausschreibungen durchzuführen, da die VSF-RL hierfür die rechtliche Grundlage darstellen.

Zu Frage 3:

- *Welche Ergebnisse oder gegebenenfalls Zwischenergebnisse entsprechender a) Bearbeitungen (auch abseits des VSF), b) geförderter Projekte, c) Aufträge zum genderspezifischen Verkehrsverhalten liegen mittlerweile vor?*

Die VS-Kampagne wird wissenschaftlich begleitet. Entsprechende Auswertungen anhand der international anerkannten CAST-Methode² werden vorgenommen.

Hinsichtlich geförderter Projekte verweise ich auf meine Ausführungen zu Frage 2.

Zu Frage 4:

- *In welcher Weise wurde der im Rahmen des Berichtes Bund 2015/11 ausgesprochenen Empfehlung des Rechnungshofs „konkrete Maßnahmen zur Berücksichtigung von*

² www.cast-eu.org

Gleichstellungsaspekten bei der Vergabe von Förderungen zu entwickeln“ und „bei den betreffenden Organisationen auf eine Entsendung von Frauen in den Beirat hinzuwirken“

- a) seit Vorlage des entsprechenden Rohberichts,*
- b) seit der Veröffentlichung des Berichts im Juli 2015 konkret nachgekommen?*

Der Bericht des Rechnungshofs wurde den im VSF-Beirat vertretenen Stellen zur Kenntnis gebracht und die Empfehlungen wurden im Rahmen der VSF-Beiratssitzung am 29.09.2015 diskutiert. Festzuhalten ist, dass die Beiratsmitglieder von den im Kraftfahrgesetz §131a genannten Organisationen entsendet werden. Das bmvit hat darauf keinen Einfluss.

Zu Frage 5:

- *Welche Ergebnisse im Sinne besserer Berücksichtigung von Gleichstellungsaspekten bei der Vergabe von Förderungen konnten seitdem konkret bei Vergaben im Bereich des VSF erreicht werden?*

Ich verweise auf meine Ausführungen zu Frage 2.

Zu Frage 6:

- *Wie hat sich dies mittlerweile auf die Ergebnisse oder gegebenenfalls Zwischenergebnisse entsprechender geförderter Projekte bzw. Aufträge ausgewirkt?*

Ich verweise auf meine Ausführungen zu Frage 2.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *In welcher Weise wurde der im Rahmen des Berichtes Bund 2015/11 ausgesprochenen Empfehlung des Rechnungshofs, im Kraftfahrbeirat „auf eine Ausgewogenheit der Geschlechterverteilung im Beirat hinzuwirken“ und dazu „bei den betreffenden Organisationen auf eine Entsendung von Frauen in den Beirat hinzuwirken“, a) seit Vorlage des entsprechenden Rohberichts, b) seit der Veröffentlichung des Berichts im Juli 2015 konkret nachgekommen?*
- *Wie hat sich dieses „Hinwirken“ mittlerweile auf die Zusammensetzung des Kraftfahrbeirats ausgewirkt?*

Dieser Empfehlung des Rechnungshofes wurde nicht nachgekommen. Die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen bieten keine Grundlage für ein solches Hinwirken. In § 130 KFG 1967 wird die Zusammensetzung des Kraftfahrbeirates geregelt und auch bestimmt, welche Stellen für die

Bestellung der VertreterInnen der dort genannten Interessenkreise Vorschläge zu erstatten haben. Daraus folgt, dass es ausschließlich den jeweiligen Stellen obliegt, die entsprechenden Expertinnen und Experten aus ihrem jeweiligen Bereich für die Bestellung zum Mitglied im Kraftfahrbeirat vorzuschlagen und dass keine Einflussnahmemöglichkeit für das bmvit gegeben ist.

Mag. Jörg Leichtfried

