

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-9.000/0035-I/PR3/2015
DVR:0000175

Wien, am 02. Juli 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Pock und KollegInnen haben am 5. Mai 2015 unter der **Nr. 4917/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bericht zur Wirkungsorientierung 2013 UG 41 gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In Bezug auf die UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie und das zugehörige Wirkungsziel 41.1 "Verbesserung der Verkehrssicherheit" und die zugehörigen Kennzahlen "Anteil bewusstseinsbildender Sicherheitsempfehlungen, die umgesetzt werden in %" sowie "Anzahl der technischen Unterwegskontrollen mit mobilen Prüfzügen" wurde festgestellt, dass dieses Ziel zur Gänze erreicht wurde. Bezüglich der Berechnungsmethode der Kennzahlen sowie den dazugehörigen Maßnahmen leiten sich folgende Fragen ab:*
- a. Ist geplant, die Kampagnen, die als Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genannt wurden, systematisch auf ihre Wirksamkeit zu evaluieren?*
 - b. Wenn nein, weswegen ist das BMVIT der Meinung, dass die reine Umsetzung der entsprechenden Kampagnen zur Evaluierung ausreichend ist?*
 - c. Wenn eine solche Evaluierung erfolgt ist: Kann das BMVIT die Evaluierung der einzelnen Kampagnen vorlegen?*
 - d. Sollte es nicht möglich sein, die Wirksamkeit der erfolgten Maßnahmen zu überprüfen, wäre es anzudenken, auf alternative Kennwerte zurückzugreifen?*
 - e. In Bezug auf die "Anzahl der technischen Unterwegskontrollen": Inwiefern liefern diese eine Grundlage für die Evaluierung der Verbesserung der Verkehrssicherheit?*

f: Ist das Ministerium der Ansicht, dass diese Kennzahl in der Aussagekraft optimiert werden sollte?

UG 41 sieht im Wirkungsziel 1 „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ als Maßnahme die „Umsetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020 mit dem Schwerpunkt auf bewusstseinsbildende Maßnahmen“ vor. Dazu wurden Meilensteine und Kennzahlen definiert.

Einer der Meilenstein zur Umsetzung der Maßnahme ist die Durchführung von bundesweiten bewusstseinsbildenden Verkehrssicherheitskampagnen in einem Abstand von ca. drei Jahren.

Die in diesem Zusammenhang stehende letzte Verkehrssicherheitskampagne 2012/2013 des bmvit widmete sich dem Thema „Pass auf mich auf! Kinder sehen die Welt anders“ und wurde durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit systematisch auf ihre Wirksamkeit evaluiert. Der Evaluierungsbericht liegt im bmvit vor. Eine systematische Evaluierung der geplanten Verkehrssicherheitskampagne 2015/2016, die sich gerade in Ausarbeitung befindet und sich dem Themenkomplex „Geschwindigkeit“ widmet, wird ebenfalls erfolgen, wobei der Evaluierung die sogenannte CAST (Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic Safety) -Methode, die im Auftrag der Europäischen Kommission entwickelt wurde, zugrunde gelegt wird (siehe dazu <http://www.cast-eu.org/>).

Eine der im Zusammenhang mit der oben genannten Maßnahme definierten Kennzahl misst die Anzahl der durchgeführten Einsätze der technischen Unterwegskontrollen mit mobilen Prüfzügen. Verschiedenen europäischen Untersuchungen zufolge sind Straßenverkehrsunfälle mit einer LKW-Beteiligung mit einem Anteil von bis zu 19% unfallkausal auf technische Mängel der LKW zurückzuführen. Die gemäß § 58 KFG 1967 durchzuführenden technischen Unterwegskontrollen haben dementsprechend ein hohes Potential an unfallvermeidender Präventivwirkung.

Infolge des jährlich stattfindenden Evaluierungsprozesses können die Wirkungsziele, Maßnahmen, Kennzahlen und Meilensteine ständig qualitativ weiterentwickelt werden, sofern dies erforderlich scheint. Aktuell scheint jedoch kein Anpassungsbedarf gegeben.

Zu Frage 2:

- *In Bezug auf die UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie und das zugehörige Wirkungsziel 41.2 "Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" und die zugehörigen Kennzahlen "Anteil schadstoffarmer Lastkraftwagen (LKW) an der Gesamtfahrleistung in %" sowie "Personenkilometer im SchienenPV der ÖBB-Personenverkehr (PV) AG" wurde festgestellt, dass dieses Ziel zur Gänze erreicht wurde. Bezüglich der Berechnungsmethode der Kennzahlen sowie den dazugehörigen Maßnahmen leiten sich folgende Fragen ab:*
- a. *Bezüglich "Anteil schadstoffarmer Lastkraftwagen (LKW) an der Gesamtfahrleistung in %": Können Sie die Berechnungsmethode dieser Kennzahl darlegen?*

Die Berechnung dieser Kennzahl erfolgt durch eine interne Hochrechnung, deren Methodik im Folgenden dargestellt wird: Die Berechnung basiert auf vergangenheitsbezogenen Betrachtungen der tatsächlichen Entwicklung der Fahrleistungen auf Monatsbasis (seit Anfang 2010). Es wird eine saisonal bereinigte, also polynomische, Trendkurve herangezogen, wobei für deren Ausrichtung die Fahrleistung der jüngeren Vergangenheit stärker gewichtet wird. Zusätzlich fließen aber auch folgende Faktoren in die Abschätzung mit ein: Anzahl der Neuanmeldungen in den jeweiligen Emissionsklassen, Abschätzung einer preissensitiven Reaktion des Marktes, Gespräche über die Einschätzung mit anderen Europäischen Mautbetreibern (Benchmarking) sowie Abwägungen auf Basis der Kenntnis des Branchenumfeldes durch die ASFINAG.

Zu Frage 2b:

- *Denkt das Ministerium an, angesichts der wohl enorm komplexen Berechnungsmethode des Kennwertes, die es erschwert, die Kennzahl eindeutig zu interpretieren, auf alternative Daten / Berechnungsmethoden zurückzugreifen?*

Die Aussage, dass diese Berechnungsmethode eine eindeutige Interpretation der Kennzahl erschwert, kann nicht nachvollzogen werden, zumal dies eine seit Jahren angewandte und bewährte Berechnungsmethode ist, die valide Aussagen über die Entwicklung des Anteils der schadstoffarmen LKW erlaubt. Es ist daher nicht geplant, eine andere Berechnungsmethode anzuwenden.

Zu Frage 2c:

- *Die jährliche Zuwachsrate von 10% ist enorm ambitioniert. Auf Grundlage welcher Annahmen kommt das Ministerium zu diesem Zielwert?*

Diese Zuwachsrate wird aus den Anstiegen des Anteils dieser LKW-Klasse seit Einführung der nach Schadstoffklassen differenzierten Staffelung der Mautsätze für die einzelnen LKW-Euroklassen hergeleitet. Betrug der Anteil der umweltfreundlichsten LKW 2011 noch ca. 15%, stieg dieser 2013 bereits auf ca. 35% an und lässt angesichts der oben dargestellten Methodik zur Ermittlung dieser Kennzahlen auch für die nächsten Jahre entsprechende Zuwachsraten erwarten. Diese sind eben auch darauf zurückzuführen, dass die Tarife der fahrleistungsabhängigen Maut für Kfz über 3,5 Tonnen hzG in Österreich bereits seit 2010 nach EURO-Emissionsklassen gestaffelt werden und so ein zusätzlicher Anreiz zum frühzeitigen Umstieg auf die jeweils schadstoffärmste Fahrzeuggeneration geschaffen wurde.

Zu Frage 2d:

- *In Bezug auf „Personenkilometer im Schienen-PV der ÖBB-Personenverkehr (PV) AG“: Inwiefern kann in diesem Zusammenhang von einem Zielwert gesprochen werden, wenn derselbe schlicht den Status Quo abdeckt? Welches normative Konzept kommt hier zu tragen?*

Österreich hat im Öffentlichen Verkehr bereits einen sehr hohen Standard. Lt. Eurostat ist Österreich innerhalb der EU das Land mit dem größten ÖV-Anteil am Modal-split. Ein Halten dieser führenden Stellung kann also bereits positiv bewertet werden.

Trotzdem wurde zur Erreichung des Wirkungsziels 41.2 bei der Kennzahl Personen-km im Bereich der ÖBB-PV AG vom Ausgangswert 2012 in der Höhe von 10,3 Mrd. eine Steigerung auf 10,5 Mrd. im Jahr 2013 gefordert (Steigerung von rd. 2%). Dieses Ziel wurde schließlich bei einem Ist-Wert 2013 von 10,6 Mrd. Personen-km sogar noch übertroffen.

Die Ziele, die Wahl der Kennzahl und schließlich die Zielerreichung werden daher positiv beurteilt.

Zu Frage 3:

- *In Bezug auf die UG 41 Verkehr, Innovation und Technologie und das zugehörige Wirkungsziel 41.3 "Sicherstellung der Gendergerechtigkeit in der Mobilität u. eines gleichen Zugangs von Frauen und Männern zu allen Verkehrsdienstleistungen" und die zugehörige Kennzahl "Anzahl durchgeführter Genderanalysen" wurde festgestellt, dass dieses Ziel zur Gänze erreicht wurde. Bezüglich der Berechnungsmethode der Kennzahlen sowie den dazugehörigen Maßnahmen leiten sich folgende Fragen ab:*
- a. In Bezug auf die Anzahl der durchgeführten Genderanalysen stellt sich die Frage, inwiefern die Ergebnisse dieser Analysen verarbeitet werden. Welche Konsequenzen und darauf aufbauende Maßnahmen werden getroffen?*
 - b. Welche Stelle führt diese Analysen durch?*
 - c. Welche Stelle führt eine Bewertung der Ergebnisse durch?*
 - d. Sind die betreffenden Studien online abrufbar?*
 - e. Können Sie die Studienergebnisse der durchgeführten Analysen 2013 vorlegen?*
 - f. Wird im Ministerium angedacht, statt des rein deskriptiven Kennwertes auf einen qualitativen Kennwert umzusteigen, der inhaltlich abbilden kann, welche Entwicklungen es in diesem Bereich gibt?*


Aufbauend auf grundlegenden Erkenntnissen vorheriger Analysen zu Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen von Frauen, insbesondere „Frauenwege-Männerwege: Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätserhebung“, wurde im Jahr 2013 eine umfassende qualitative Studie „Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben“ in Auftrag gegeben. Diese qualitative Studie als Gender-Begleitmodul zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ bildet nach Vorliegen der endgültigen Ergebnisse, die im Laufe des Jahres 2015 erwartet werden, eine wesentliche Datengrundlage, um genderspezifisches Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedürfnisse insbesondere auch von Frauen besser beleuchten und dementsprechend für weiteren Handlungsbedarf berücksichtigen zu können.

Ziel und Aufgabe dieser qualitativen Studie ist es, gezielt vertiefende Informationen über die Mobilitätsmuster und Mobilitätsbedürfnisse von Personen zu erheben, die im Alltag die unentgeltliche Betreuung anderer Personen übernehmen (Kinder, Altenbetreuung, etc.). Unentgeltliche Betreuungsaufgaben werden vermehrt von Frauen getätigt. Aufgrund der Komplexität der Wegeketten und der Vielzahl an Wegezwecken in diesem Bereich wurde diese Befragung im Gegensatz zur österreichweiten Mobilitätserhebung als qualitative Studie mittels ca. 140 Tiefeninterviews konzipiert, d.h. auf die individuellen Mobilitätsbedürfnisse und die Motive dieser Personengruppe konnte im Detail eingegangen werden. Diese Studie wurde sowohl in

städtischen als auch in ländlichen Untersuchungsregionen durchgeführt und war inhaltlich mit den Erhebungsinhalten von „Österreich unterwegs“ abgestimmt.

Auch wenn daher der Indikator an sich ein quantitativer im Sinne der Anzahl der durchgeführten Studien ist, sind die aus diesem Indikator ableitbaren Ergebnisse keineswegs rein deskriptiv, zumal sie qualitative Aussagen über die Mobilitätsbedürfnisse und Grundlagen für konkrete Maßnahmen ermöglichen. Der Indikator ist somit ein sehr aussagekräftiger Maßstab für die im Bericht zur Wirkungsorientierung dargestellte positive Entwicklung in diesem Handlungsfeld.

Alois Stöger

| | | |
|---|---|---------------------------|
| Hinweis | Dieses Dokument wurde amtssigniert. | |
|  | Datum | 2015-07-03T08:49:47+02:00 |
| | Seriennummer | 1536119 |
| Aussteller-Zertifikat | CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT | |
| Signaturwert | HxObjc7DOCd0Vlb3oiFnp7i4JAcU+oKM/1w64i08CLdh56xjhCum37BagVqpEAIZk cOMztxfjAX40qV/CpiQhthx+a7CYLNvzJ+h9q5Y5hAiRofo3wxXaBxn2XBGFFNmQd CKsdyezzFsi6O7Qk6WEZ1/wqwjAvHF2FqoCes2gdi3UtcPX5VIXNEzpKYMqdmFmNZ 9fVK3mrQ/x1ay5KMXroxdwOMScLH+Co5sdl9x/6mig7PPWEoxpkj7SMkt/sRDRv9 gWTzH+DUWZbd7wCaQsQuTq7hXhvhHs9XY+vxgva0kQ9efC81dsipb8SnoS4bE89Oc DSvkOxPHyJ7de0JoA== | |
| Prüfinformation | Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/ | |