

Indikatoren

- 1** Zufriedenheit mit Umweltaspekten
- 2** Beschäftigte im Umweltbereich
- 3** Ausbildungen für Umweltberufe
- 4** Verkehrsmittelwahl
- 5** Dauer des Arbeitsweges
- 6** Öffentlicher Verkehr
- 7** Carsharing



Umwelt und Mobilität



Einleitung

Die Qualität von Umwelt hat einen wesentlichen Einfluss auf die Lebensqualität. Der umweltschonende Umgang mit Ressourcen ist für die Erhaltung unseres Lebensstandards in einer sauberen Umwelt mitbestimmend. Umwelt, verstanden als Allgemeingut, an dem grundsätzlich alle teilhaben können, ist in der Erhaltung aber mit individuellen Kosten verbunden, wie z.B. mit Zeitaufwand für Mülltrennung oder mit Konsumverzicht. Daher braucht es politische Anreize und Förderungen, um ein ressourcenschonendes Konsum- und Produktionsverhalten zu unterstützen. Darüber hinaus ist der Zugang zu einer sauberen Umwelt und zu umweltschonenden Produkten zunehmend von individuellen Ressourcen bzw. Einkommen abhängig. Auch hier bedarf es politischer Interventionen, um den allgemeinen Zugang zu sichern. Umwelt- und Nachhaltigkeitspolitik sind aber nicht geschlechtsneutral (vgl. Genanet o.J.). Frauen und Männer sind unterschiedlich von Umweltproblemen betroffen, wirken damit auch unterschiedlich an der Gestaltung und Lösung ökologischer Probleme mit. Feministische Studien weisen darauf hin, dass Frauen aufgrund der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung und ihrer körperlichen Konstellation stärker unter Umweltverschmutzung und Umweltzerstörung leiden. Gleichzeitig werden sie in der Umweltforschung als umweltbewusster und engagierter für einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen gesehen (vgl. Littig 2001). Damit sollten Genderaspekte in der Umweltpolitik durchgängig berücksichtigt werden. Doch in der internationalen Umweltpolitik verliert das Thema „Nachhaltigkeit und Frauen“ trotz programmatischer Erklärungen für Gender Mainstreaming eher an Bedeutung (vgl. Wichterich 2012).

Im Gleichstellungsmonitor werden für den Umweltbereich Indikatoren zum Umweltbewusstsein und zur Partizipation von Frauen im Beschäftigungssektor „Umweltwirtschaft“ aufgenommen. Das Mobilitätsverhalten von Frauen wird als ein Anwendungsbereich von Nachhaltigkeitspolitik in den Fokus genommen. Mobilität ist dabei zugleich eine Ressource, die die gesellschaftliche und ökonomische Partizipation von Frauen und Männern mitbestimmt. Die Nutzung eines Privatautos mag zwar Umweltprinzipien entgegenlaufen, kann aber Zeitressourcen sparen bzw. überhaupt Mobilität erhöhen und ermöglichen. Damit wird Mobilität auch in dieser Doppelzielsetzung verwendet und interpretiert.

Für das Thema Umwelt und Mobilität wurden folgende gleichstellungspolitisch relevanten Handlungsfelder und Gleichstellungsziele definiert:

- . **Erhöhung der Repräsentanz von Frauen im Umweltbereich**
- . **Verbesserung der Mobilität von Frauen**
- . **Förderung eines geschlechtergerechten Verkehrsinfrastrukturangebots**

Im **Indikator 1 Umweltzufriedenheit** werden Geschlechterunterschiede hinsichtlich wahrgenommener Störungen durch Umweltaspekte aufgegriffen. Frauen werden bei der Einschätzung von Umweltaspekten kritischer wahrgenommen (vgl. Knoll/Szalai 2009; Statistik Austria 2013c; Stadt Wien/MA 22 2012). Dies ist ein Indikator für Umweltbewusstsein und konkrete Umweltbelastungen aufgrund der spezifischen Lebenssituation. Er sagt aber nichts darüber aus, wieweit sich Frauen und Männer tatsächlich für Umweltziele engagieren.

Um die Mitwirkung von Frauen im Umweltsektor zu erfassen, wird die Partizipation von Frauen und Männern im Beschäftigungs- und Bildungssektor Umwelt dargestellt. Der **Indikator 2 Beschäftigte im Umweltbereich** misst den Frauenanteil in »Green Jobs« entsprechend dem Erfassungskonzept umweltorientierter Produktion und Dienstleistungen (Environmental Goods and Services Section - EGSS) der Statistik Austria (vgl. Baud 2012). Green Jobs werden als vielversprechendes Beschäftigungspotenzial bewertet, denen zugleich Nachhaltigkeits- und Wachstumsziele zugeschrieben werden. Sie tragen zum Erhalt bzw. zur Schonung der Ökosysteme bei und bieten zugleich krisensichere und qualifizierte Arbeitsplätze (vgl. BMLFUW 2010). Die Partizipation von Frauen in diesem Sektor ist damit nicht nur aus beschäftigungspolitischen Überlegungen wünschenswert, sondern auch, um den Umweltbereich mitzugestalten.

Nachdem das statistische Konzept des EGSS die Zahl der Beschäftigten aus dem Wertschöpfungsanteil von Umweltprodukten und -dienstleistungen ableitet und der Frauenanteil damit nur geschätzt werden kann, wird zusätzlich der Frauenanteil in Ausbildungen zu Umweltberufen angeführt. **Indikator 3 Ausbildungen für Umweltberufe** konzentriert sich auf Universitäts- und Fachhochschulstudiengänge, die einen engen Bezug zu Umweltberufen aufweisen und für höherqualifizierte Tätigkeiten ausbilden.

Der Bereich der Mobilität startet mit Indikatoren zum Mobilitätsverhalten, wobei Einflüsse aus den spezifischen Lebenssituationen von Frauen und Männern, soweit diese in den Daten enthalten ist, berücksichtigt werden. **Indikator 4 Verkehrsmittelwahl** erfasst die gewählten Verkehrsmittel für unterschiedliche Mobilitätszwecke. Die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern ist sowohl durch den Zugang zu Verkehrsmitteln wie auch durch unterschiedliche Mobilitätszwecke bestimmt. Frauen und Männer unterscheiden sich in ihrer Alltagsmobilität insbesondere dann, wenn sie stärker für Haushaltstätigkeiten und Betreuung von Kindern oder pflegebedürftigen Personen zuständig sind und damit komplexere Wegeketten bzw. Mehrzwecke verfolgen, Begleitwege für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen leisten oder nicht erwerbstätig sind (vgl. Knoll/Szalai 2005.; Segert 2013). Beeinflusst wird die geschlechtsspezifische Mobilität durch das soziale Milieu, wie dies Segert (2013) eindrücklich darstellt. Hier bestehen allerdings Datenlücken, die einer kontinuierlichen empirischen Erfassung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse (inklusive Wegeketten) und Verkehrsmittelzugänge verschiedener Frauengruppen entgegenstehen.

Neben den Geschlechterunterschieden in der Verkehrsmittelwahl wird der Zeitaufwand für den Arbeitsweg als Bindung von Zeitressourcen in **Indikator 5 Dauer des Arbeitsweges** näher beleuchtet. Ein längerer Arbeitsweg kann insbesondere für Personen mit knappen Zeitressourcen eine große Belastung darstellen. Nachdem Frauen aufgrund von Betreuungsaufgaben im Schnitt über weniger freie Zeitressourcen verfügen als Männer, kommt dem Zeitaufwand für Mobilität große Bedeutung zu. Dies betrifft insbesondere täglich wiederkehrende Wege, wie den Weg in die Arbeit oder zu einer Ausbildung.

Des Weiteren wird auf die Nutzung von ressourcenschonenden Verkehrsmitteln eingegangen. Mit dem **Indikator 6 Öffentlicher Verkehr** werden Geschlechterunterschiede bei JahreskartenbesitzerInnen der Wiener Linien dargestellt. Wieweit der öffentliche Verkehr von Frauen und Männern genutzt wird, ist einerseits vom Angebot betreffend Linienführung, Fahrplanintervalle, barrierefreier Zugang zu und Sicherheitsempfinden in Verkehrsmitteln und Haltestellen etc., andererseits auch von den Kosten in Relation zu alternativen Verkehrsmitteln abhängig.



siehe Bezahlte und unbezahlte Arbeit
Indikator 1 Bezahlte und unbezahlte Arbeit

Der **Indikator 7 Carsharing** bietet ein weiteres Illustrationsbeispiel zur geschlechtsspezifischen Nutzung von modernen und umweltschonenden Verkehrsmitteln, die im Sinne von „Mieten statt Besitzen“ auch den motorisierten Individualverkehr in Zukunft ressourcenschonender gestalten könnten. Carsharing wird als eine ressourcenschonende Form des Individualverkehrs gesehen, da ein Carsharing Auto durch gemeinsame Nutzung bis zu acht PKWs ersetzen und damit Ressourcen für die Autoproduktion und vor allem Parkraum einsparen kann. Zudem verändert die Nutzung von Carsharing das Mobilitätsverhalten der KonsumentInnen zugunsten von Gehen, Radfahren und des öffentlichen Verkehrs (vgl. VCÖ 2011). Studien sehen im kollektiven Individualverkehr ein Zukunftsmodell für die Verkehrsbewältigung in Städten, das in der Schweiz bereits in starkem Ausmaß genutzt wird, dessen Potenzial in anderen Ländern aber noch nicht vergleichbar ausgeschöpft ist (vgl. Sonnberger/Gallego Carrera 2012). SkeptikerInnen zufolge entsteht hingegen durch die Möglichkeit des Automietens die Gefahr des zusätzlichen Autoverkehrs. Auch sehen sie die NutzerInnen auf ein spezifisches Bevölkerungssegment begrenzt (vgl. ebd.). Bezüglich der Gleichstellung von Männern und Frauen ist von Interesse, inwieweit durch diesen Kollektivierungsansatz der Zugang zur Automobilität erhöht werden kann.

Gerade im Umweltbereich gibt es einen gravierenden Mangel an empirischen Daten über unterschiedliche Bedürfnisse und Verhaltensweisen von Frauen und Männern, der eine konsequente Berücksichtigung von Gender-Aspekten in der Umweltpolitik erschwert. Auch in diesem Bereich sind Daten oftmals nur für Haushalte und nicht für Frauen und Männer ausgewiesen. Wer innerhalb von Familien bestimmte Funktionen übernimmt, ist Teil der Aushandlungen innerfamiliärer Arbeitsteilung, und Förderungen (wie z.B. für die Nutzung erneuerbarer Energien) werden nach dem Haushaltsprinzip vergeben. Geschlechterunterschiede beim Zugang zu umweltschonenden Energien oder auch die Verteilung von Energiearmut, die beispielsweise mangels energiesparender Heizungssysteme entsteht, bleiben Datenlücken. Im Bereich der Mobilität fehlt es vor allem an aussagekräftigen Daten zur Infrastruktur. Dies betrifft sowohl die wirksame Umsetzung von barrierefreien Zugängen oder die Erhöhung des Sicherheitsempfindens im öffentlichen Verkehr wie auch die Analyse der Linienführung öffentlicher Verkehrsmittel entsprechend geschlechtsspezifischer Bedürfnisse.

Bei den dargestellten Indikatoren zum Umweltverhalten und Mobilitätsverhalten wird auf die Daten der Sozialwissenschaftlichen Grundlagenforschung (SOWI II) zurückgegriffen. Die Partizipation im Umweltsektor wird auf Basis der EGSS-Daten der Statistik Austria und der Bildungsstatistiken des BMFWF abgebildet. Für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs liegen geschlechtsspezifische Verwaltungsdaten der Wiener Linien für JahreskartenbesitzerInnen vor. Zu Carsharing-Angeboten gibt es für zipcar-NutzerInnen regelmäßig stattfindende Befragungen nach persönlichen Merkmalen und damit auch nach dem Geschlecht. Damit wird aber nur ein Teil der Carsharing-NutzerInnen erfasst, wünschenswert wären umfassendere Erhebungen.

Zufriedenheit mit Umweltaspekten

Die Zufriedenheit mit Umweltaspekten wird auf Basis der Sozialwissenschaftlichen Grundlagenforschung (SOWI II) dargestellt, in der WienerInnen gefragt wurden, wieweit sie mit unterschiedlichen Umweltaspekten in der Wohnumgebung zufrieden sind. Besonders zufrieden sind die Befragten 2013 mit der Trinkwasserqualität: 97% der WienerInnen bewerten sie als sehr gut oder gut.¹ Auch bei der Müllentsorgung liegt der Anteil der Zufriedenen bei über 90%. Weniger zufrieden geben sich die Befragten mit Staub- und Lärmbelastung sowie mit der Luftqualität. Hier schwankt der Anteil derjenigen, die dies sehr gut bzw. gut beurteilen, zwischen 71% und 78%. Mangelnde Straßenreinigung empfinden 83% der WienerInnen als keine Störung.

¹ Auf die Trinkwasserqualität wird bei den angegebenen Störungen aufgrund der geringen Angaben nicht weiter eingegangen. Öffentliche Beleuchtung wird im Kapitel Wohnen und öffentlicher Raum thematisiert.

1.1 Störung bei Umweltaspekten von Frauen und Männern und von spezifischen Gruppen

	Gesamt		Hochschulabschluss		25 - 44 Jahre		Haushalte mit Kindern	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer
Luftqualität	22,8%	20,4%	26,6%	21,2%	24,1%	22,1%	22,5%	19,9%
mangelnde Straßenreinigung	18,5%	15,8%	18,5%	12,6%	19,2%	16,1%	18,3%	16,4%
Müllentsorgung (Müllabfuhr)	7,6%	7,3%	9,0%	7,4%	7,9%	8,7%	8,6%	8,5%
Staub, Gerüche, Abgase	29,6%	27,4%	32,6%	26,4%	32,7%	29,6%	30,1%	27,4%
Verkehrslärm	29,5%	28,8%	31,7%	29,8%	31,7%	30,3%	27,5%	27,7%
anderer Lärm (auch Fluglärm)	22,2%	21,1%	21,4%	19,4%	23,2%	20,2%	21,8%	21,9%

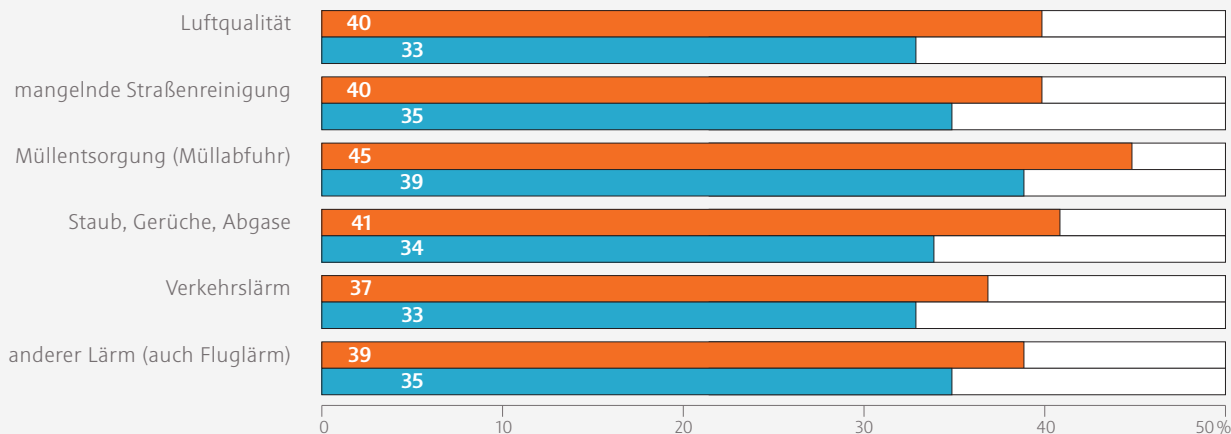
Definition: Anteil von Frauen und Männern gesamt sowie innerhalb spezifischer sozioökonomischer Gruppen, die Umweltaspekte in der Wohnumgebung als Störung einstufen in Prozent (Benotung auf einer 5-stufigen Skala: 1 = keine Störung, 5 = große Störung).

Datenquelle: Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung (SOWI II), MA 18, Berechnungen: IHS.

Lenkt man den Blick auf diejenigen, die mit der Umweltqualität nicht zufrieden sind, d.h., eine Störung in den genannten Umweltaspekten angeben, sind Frauen in allen Umweltaspekten tendenziell unzufriedener als Männer. Am deutlichsten zeigt sich dies in Hinblick auf mangelnde Straßenreinigung sowie bei der Belästigung durch Staub, Geruch und Abgase sowie Luftqualität.

Dass die Zufriedenheit bzw. Unzufriedenheit wesentlich von der Lebenssituation abhängig ist, zeigt sich, wenn die Befragungsergebnisse nach Bildung, Alter und Familienstand differenziert werden. Beim Bildungsabschluss sind es vor allem Personen mit höheren Abschlüssen, die häufiger Störungen nennen. Die Unzufriedenheit ist in den meisten Kategorien höher und weist einen größeren Geschlechterunterschied auf. Beim Alter sind es insbesondere die Altersgruppen im Haupterwerbsalter (zwischen 25 und 64 Jahren), die unzufriedener sind. Bezogen auf die Haushaltsform sind Personen in Haushalten mit Kindern weniger zufrieden mit Straßenreinigung, Müllentsorgung sowie Staub, Gerüchen und Abgasen. Frauen, die mit Kindern im Haushalt leben, weisen in den meisten Kategorien eine höhere Unzufriedenheit auf als Männer.

1.2 Unzufriedenheit mit Umweltaspekten von Frauen und Männern mit Kindern



 Frauen
 Männer

Definition: Anteil von Männern und Frauen mit Kindern, die Umweltaspekte als Störung einstufen in Prozent (Benotung auf einer 5-stufigen Skala, 1 = keine Störung, 5 = große Störung).
Datenquelle: Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung (SOWI II), MA 18, Berechnungen: IHS.

Indikator 2

Beschäftigte im Umweltbereich

² Dies ist dadurch bedingt, dass die größten Green Job-Branchen, nämlich Land- und Forstwirtschaft sowie Energieversorgung, in Wien nur eine geringe Bedeutung haben. Rechnet man aber auch die unselbständig Beschäftigten im öffentlichen Verkehr (13.000) hinzu, die in diesem Konzept nicht mitgerechnet werden, aber im Sinne einer nachhaltigen Wirtschaft sehr wohl dem Umweltsektor zugerechnet werden sollten, erhöht sich der Anteil der Green Jobs auf 5,2 % aller Beschäftigten (vgl. Leitner et al. 2012).

³ Dieser geringe Anteil ergibt sich dadurch, dass beispielsweise von Wien Energie nur jener Anteil der Beschäftigten berücksichtigt wird, der dem Anteil des Produktionswertes der innerhalb von Wien erzeugten erneuerbaren Energie entspricht; ein Teil der Produktion findet außerhalb der Landesgrenzen statt.

Entsprechend dem EGSS-Konzept (↗ Environmental Goods and Services Sector, vgl. Glossar) werden für Wien für das Jahr 2010 rund 29.300 Umweltbeschäftigte (inklusive Beschäftigte im Handel mit Umweltgütern und -technologien) geschätzt. Damit sind 4% der WienerInnen im Bereich der Green Jobs tätig, was deutlich unter dem österreichischen Durchschnitt (5%) liegt.²

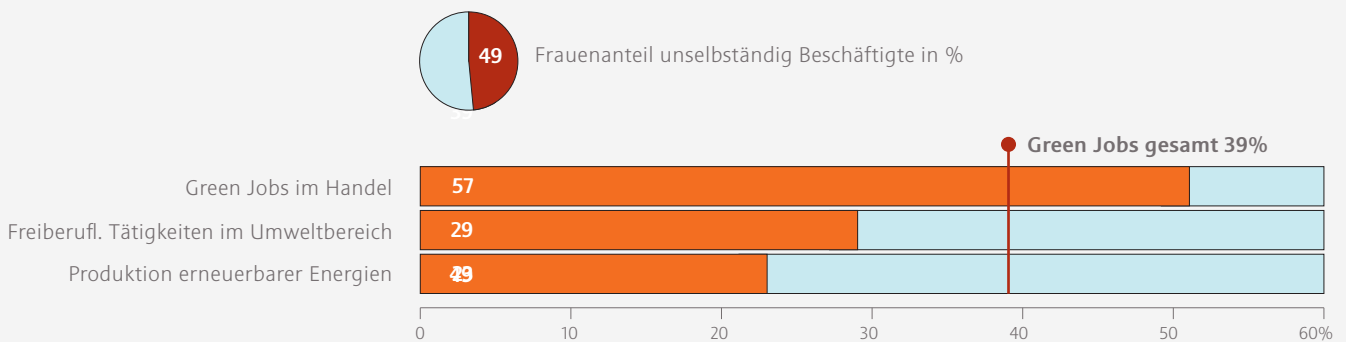
Mit dem EGSS-Konzept können zwar nicht konkrete Beschäftigte identifiziert werden, wohl aber über ihre Branchenverteilung Einschätzungen über die Zusammensetzung dieser Beschäftigten getroffen werden. Nimmt man den Geschlechteranteil der Branchen für eine Schätzung des Frauenanteils im Umweltsektor, werden 39% der Green Jobs Frauen zugerechnet.

Die Definition nach dem EGSS-Konzept macht Green Jobs quantitativ erfassbar, beinhaltet aber ein breites Spektrum unterschiedlicher Berufe mit unterschiedlichen Arbeitsbedingungen. Die Qualifikationsprofile reichen von hochqualifizierten Jobs in Forschung und Entwicklung bis hin zu einfachen Sortierarbeiten in der Abfallwirtschaft. Qualifizierte bzw. zukunftssträchtige Green Jobs beschränken sich eher auf technische Fachkräfte mit (zusätzlichen) Umweltqualifikationen, die insbesondere im Bereich der Energieversorgung, der Information und Kommunikation sowie in der ↗ Produktion erneuerbarer Energien zu finden sind (vgl. Leitner et al. 2012). Während in Wien die Energieversorgung mengenmäßig eine sehr geringe Bedeutung aufweist (weniger als 500 geschätzte Beschäftigte)³, umfassen die Bereiche von Information und Kommunikati-

on und der freiberuflichen Tätigkeiten (z.B. Rechts- und Unternehmensberatung, Architektur, Forschung und Entwicklung) einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Green Jobs (17%). In diesem hochqualifizierten Sektor (40% AkademikerInnen) liegt der Frauenanteil bei 29%. Für den Bereich der erneuerbaren Energien werden rund 4.300 Beschäftigte über alle Wirtschaftszweige hinweg geschätzt. Unter Verwendung des Frauenanteils der jeweiligen Branche ergibt dies einen Frauenanteil für Green Jobs im Bereich der Produktion erneuerbarer Energien von 23%.

Mit den Frauenanteilen in unterschiedlichen Segmenten von Umweltberufen wird deutlich, dass Frauen verstärkt in Umweltbranchen und -bereichen tätig sind, die weniger Qualifikationen und Zukunftschancen aufweisen wie z.B. der Handel. Damit wird auch in den Green Jobs die Segregation der Berufe mit der Dominanz von Männern in technischen und hochqualifizierten Bereichen offensichtlich.

2.1 Frauenanteil in Green Jobs



Definition: Geschätzter Frauenanteil in Green Jobs insgesamt und in ausgewählten ÖNACE-Abteilungen mit Frauenanteil an Gesamtbeschäftigten als Bezugszahl in Prozent.

Datenquelle: EGSS-Daten der Statistik Austria auf Basis unterschiedlicher Datenquellen (2010), Berechnungen: Statistik Austria und IHS.

Methodische Hinweise: In den EGSS-Daten werden die Beschäftigten aus den Umweltumsätzen errechnet, aber keine konkreten Beschäftigungsverhältnisse identifiziert. Für den Frauenanteil wurde der Branchendurchschnitt als Schätzer verwendet.

Indikator

3

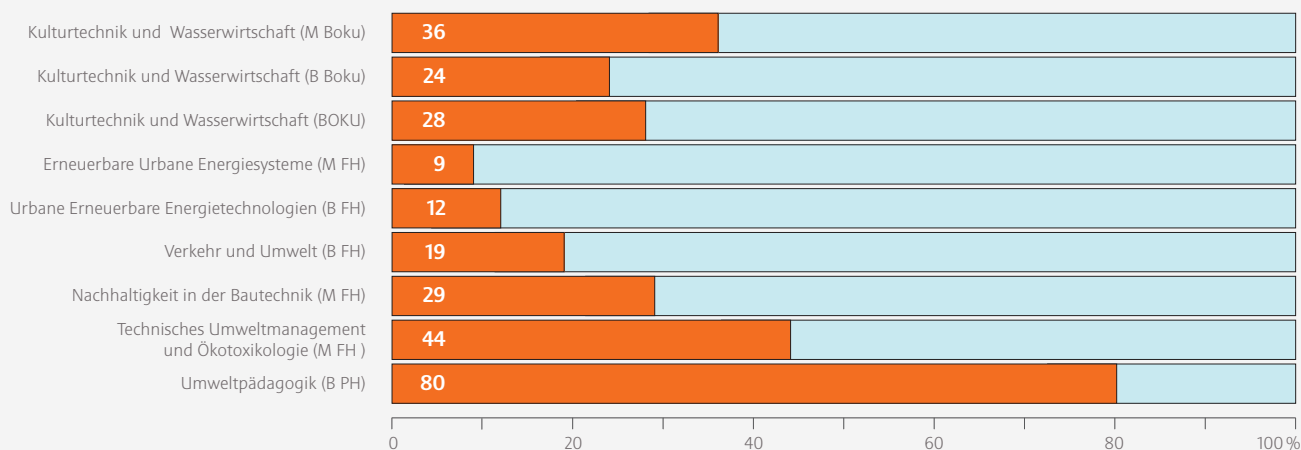
Ausbildungen für Umweltberufe

Als zweiter Indikator für die Partizipation in Umweltberufen werden Ausbildungen für Umweltberufe herangezogen. Dies erfolgt über den Frauenanteil von Studierenden in Studien mit Umweltschwerpunkt an den Wiener Universitäten, Fachhochschulen und Pädagogischen Hochschulen auf Basis von Verwaltungsdaten des BMWF. Die Auswahl erfolgte in Absprache mit ExpertInnen und in Anlehnung an die Studie „Zukunftsfähige Berufe“ des Büros für nachhaltige Kompetenz (2013).

Frauen erreichen im Studium Kulturtechnik und Wasserwirtschaft an der Universität für Bodenkultur einen durchschnittlichen Anteil von 28%. Dieser ist im Bachelor-Studium geringer als im Masterstudium. Im Bereich der Fachhochschulstudien variiert der Frauenanteil zwischen 9% im Bereich „Erneuerbare urbane Energiesysteme“ und 44% in „Technisches Umweltmanagement und Ökotoxikologie“. Mit einem Frauenanteil von 80% sind Studien der Umweltpädagogik hingegen stark frauendominiert.

Insgesamt erreichen Frauen einen ähnlich hohen Anteil in Umweltstudien wie in den qualifizierten Green Jobs (29%). Das dabei ausgewiesene Geschlechterverhältnis weist auf eine starke Segregation der Umweltausbildungen hin: In Bereichen der Umwelttechnologie und Energietechnik dominieren Männer mit Anteilen von rund 90%. Umgekehrt dominieren Frauen in Umweltstudien der Hochschule für Agrar- und Umweltpädagogik mit 80%. Im „Bereich Technisches Umweltmanagement“ ist der Geschlechteranteil nahezu ausgeglichen (44%).

3.1 Frauenanteil in ausgewählten Umweltstudien



Definition: Frauenanteil von ordentlichen Studierenden in Studien mit Umweltschwerpunkt in Prozent.

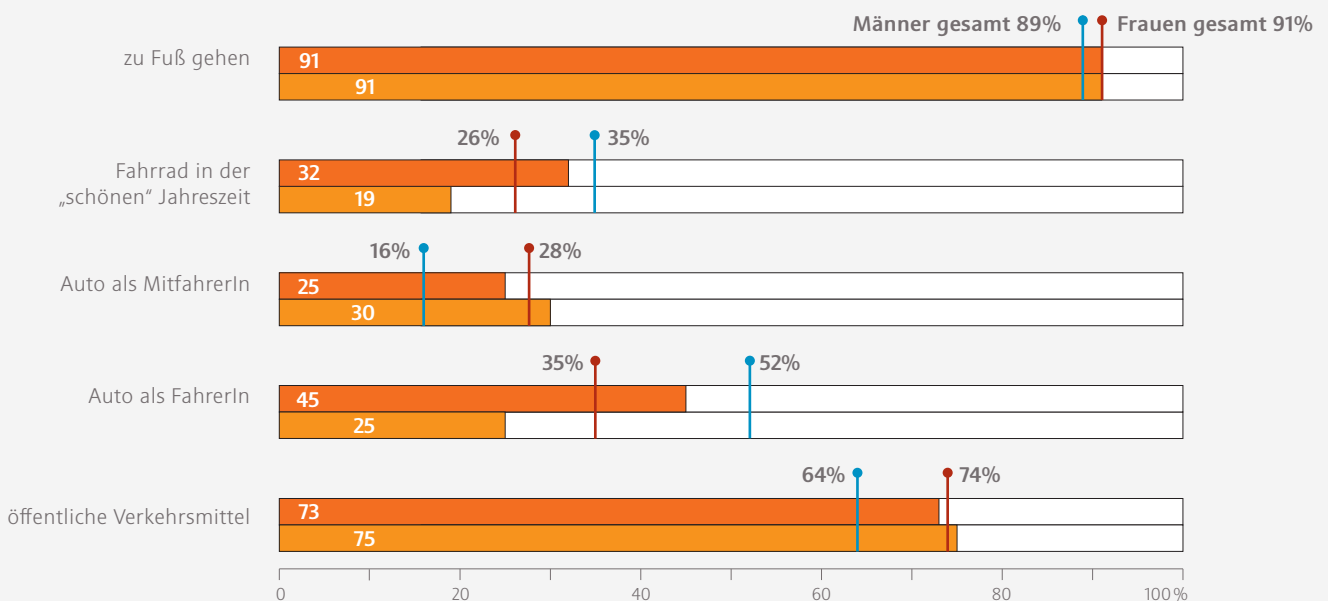
Datenquelle: unidata, Berechnungen: BMWF, Wintersemester 2012/13.

Methodischer Hinweis: Für Universitäten wird auf Studien und nicht auf Personen abgestellt. An Fachhochschulen werden Personen gezählt. M = Masterstudien, B = Bachelorstudien.

Verkehrsmittelwahl



Die Verkehrsmittelwahl wird differenziert nach Verwendungszweck dargestellt. Entsprechend der Sozialwissenschaftlichen Grundlagenforschung (SOWI II) unterscheiden sich die verwendeten Verkehrsmittel ganz erheblich nach dem Mobilitätszweck: Öffentliche Verkehrsmittel werden am häufigsten für Freizeitaktivitäten, wie Kinobesuche oder Veranstaltungen, verwendet (63%) sowie für den regelmäßigen Weg in die Arbeit oder Ausbildung (60%). Das Auto wird von rund einem Viertel der WienerInnen für unterschiedliche Aktivitäten eingesetzt, lediglich beim Besuch von Freundinnen und Freunden sowie von Verwandten ist der Anteil höher (45%). Fußwege erfolgen vor allem für Einkäufe und Besorgungen, für die Begleitung von Kindern sowie für den Weg zu Grün- und Sportanlagen.

4.1 Häufig genutzte Verkehrsmittel von Frauen und Männer



Definition: Anteil von Frauen und Männern, die angeben, das jeweilige Verkehrsmittel mehrmals die Woche bzw. fast täglich zu nutzen in Prozent.

Datenquelle: Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung (SOWI II), MA 18, Berechnungen: IHS.

Erwerbstätige Frauen 
Nicht erwerbstätige Frauen 

Das Auto als Verkehrsmittel wird bei allen Mobilitätszwecken von Frauen weniger oft genannt als bei Männern. Besonders groß ist der Unterschied beim Arbeitsweg: 28% der Männer und 17% der Frauen verwenden das Auto für den Weg in die Arbeit. Demgegenüber wählen Frauen für den Arbeitsweg deutlich häufiger öffentliche Verkehrsmittel (66% gegenüber 53%) bzw. gehen zu Fuß (11% gegenüber 9%). Bei all den anderen Aktivitäten, wie Einkäufe und Besorgungen, Besuch von Verwandten und Bekannten, Besuch von Grün- und Sportanlagen, Begleitung von Kindern und Freizeitgestaltung, zeigen sich ähnliche Muster, da Männer auch hierbei öfter einen PKW und Frauen vermehrt öffentliche Verkehrsmittel nutzen, wenn auch mit geringeren Unterschieden.

Dementsprechend zeigen sich auch deutliche Geschlechterunterschiede bei der Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Rund 90% der Befragten geben an, mehrmals die Woche oder fast täglich Wege zu Fuß zu erledigen. Dies betrifft Männer gleichermaßen wie Frauen (dabei wird aber nicht nach der Dauer von Fußwegen unterschieden). Am zweithäufigsten werden öffentliche Verkehrsmittel als Fortbewegungsmittel genannt, wobei deutliche Geschlechterunterschiede bestehen: Knapp drei Viertel der Frauen, aber nur knapp zwei Drittel der Männer benutzen mehrmals die Woche oder fast täglich öffentliche Verkehrsmittel. Am deutlichsten sind Geschlechterunterschiede bei der Nutzung des Autos: Mehr als die Hälfte der Männer gibt an, oft als Fahrer mit dem Auto unterwegs zu sein, aber nur 35% der Frauen. Die Nennung als MitfahrerIn ist demgegenüber seltener und mit umgekehrtem Geschlechtermuster (16% Männer gegenüber 28% Frauen). Mitfahren wird dabei auch seltener genannt als die Nutzung des Fahrrads, wobei Männer öfter das Fahrrad verwenden.

Bei den häufig genutzten Verkehrsmitteln zeigt sich ein deutlicher Unterschied zwischen erwerbstätigen und nicht erwerbstätigen Frauen, indem das Mobilitätsverhalten der erwerbstätigen Frauen jenem der Männer ähnlicher wird. Insbesondere beim aktiven Autofahren entsprechen erwerbstätige Frauen eher dem Muster der Männer als jenem der nicht erwerbstätigen Frauen.

4.2 Verkehrsmittelwahl nach Verwendungszweck

	Auto		Öffentliche Verkehrsmittel		Fahrrad		zu Fuß		Sonstige	
	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer
von und zu Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsplatz	16,9%	28,3%	65,5%	53,2%	3,8%	5,7%	11,1%	8,7%	2,6%	4,1%
für Einkäufe und Besorgungen (inkl. Amts- oder Arztbesuche)	22,6%	28,9%	28,7%	20,6%	2,5%	2,7%	43,4%	43,8%	2,9%	3,9%
zum Besuch von Verwandten oder Bekannten	41,8%	47,9%	45,3%	38,0%	1,5%	2,4%	5,6%	5,8%	5,9%	5,8%
zum Besuch von Grün- und Sportanlagen	20,4%	21,8%	34,0%	32,3%	6,0%	9,1%	37,7%	33,6%	1,9%	3,2%
bei der Begleitung der Kinder bzw. des Kindes zum Kindergarten oder zur Schule	17,1%	24,8%	33,0%	22,7%	1,8%	3,1%	46,0%	47,8%	2,1%	1,7%
zur sonstigen Freizeitgestaltung (z.B. Kinobesuch, Veranstaltungen)	19,3%	24,2%	66,4%	59,7%	2,4%	2,7%	7,2%	8,1%	4,7%	5,3%

Definition: Anteil von Frauen und Männern, die für unterschiedliche Mobilitätszwecke mehrmals die Woche oder fast täglich oben genannte Verkehrsmittel nutzen in Prozent.

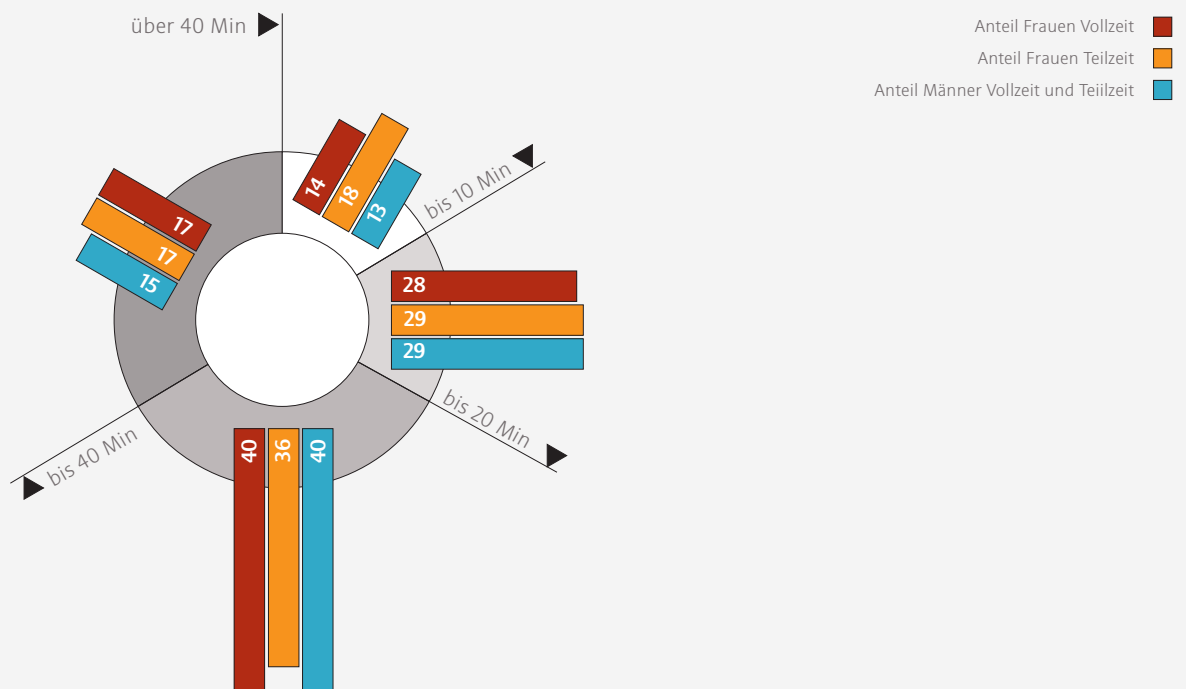
Datenquelle: Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung (SOWI II), MA 18, Berechnungen: IHS.

Dauer des Arbeitsweges

Die Dauer des Arbeitsweges ist einerseits abhängig von der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort, andererseits von den verfügbaren und gewählten Verkehrsmitteln. Entsprechend der Sozialwissenschaftlichen Grundlagenforschung (SOWI II) variiert die durchschnittliche Dauer des Arbeitsweges je nach Wohnbezirk zwischen 19 Minuten im 1. Bezirk und 33 Minuten im 21. Bezirk. Innerhalb des Gürtels ist der Weg im Schnitt kürzer (v.a. im 6., 8. und 9. Bezirk mit 22 Minuten), in den Außenbezirken länger, mit durchschnittlichen Wegzeiten von 30 und mehr Minuten (im 10., 13., 22. und 23. Bezirk).

Bei der durchschnittlichen Dauer des Arbeitsweges bestehen keine Geschlechterunterschiede. Frauen und Männer brauchen im Schnitt 28 Minuten für ihren Arbeitsweg in eine Richtung. Auch andere sozioökonomische Merkmale, wie Erwerbsstatus, Arbeitszeit, Familienstand, Alter, Schulbildung und StaatsbürgerInnenschaft, zeigen keinen signifikanten Einfluss.

5.1 Dauer des Arbeitsweges von Frauen und Männern



Definition: Dauer des Arbeitsweges in Minuten für den einfachen Anweg von Frauen und Männern.

Datenquelle: Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung (SOWI II), MA 18, Berechnungen: IHS.

Methodische Hinweise: Bei Männern ist die Vollzeit- und Teilzeitarbeit (VZ+TZ) gemeinsam ausgewiesen, da aufgrund der geringen Fallzahl keine Differenzierung möglich ist.



Der Durchschnittswert ergibt sich aber aus unterschiedlichen Verteilungen der Wegzeiten von Männern und Frauen. Frauen weisen eine größere Varianz auf, mit einem höheren Anteil von sehr kurzen und überlangen Arbeitswegen. Insbesondere von teilzeitbeschäftigten Frauen werden öfter Wegzeiten bis maximal 10 Minuten angegeben (18%). D.h., bei Teilzeittätigkeiten dürfte die Dauer des Arbeitsweges teilweise ein Auswahlkriterium für den Arbeitsplatz darstellen (vgl. Kramer 2005). Auf der anderen Seite geben aber auch 17% der Frauen einen Arbeitsweg von mehr als 40 Minuten an, d.h., sie brauchen täglich mehr als 80 Minuten zum Arbeitsplatz und zurück. Bei Frauen ist der Anteil mit längeren Arbeitswegen höher als bei Männern, und dabei besteht kein Unterschied bezüglich des Arbeitszeitausmaßes. Der höhere Anteil von Frauen mit Arbeitswegen von über 40 Minuten hängt wohl auch damit zusammen, dass Männer häufiger einen PKW benutzen, was vor allem die Anfahrtszeiten aus Wohngebieten in den Außenbezirken ohne direkten U-Bahn-Anschluss verringert.

Indikator

6

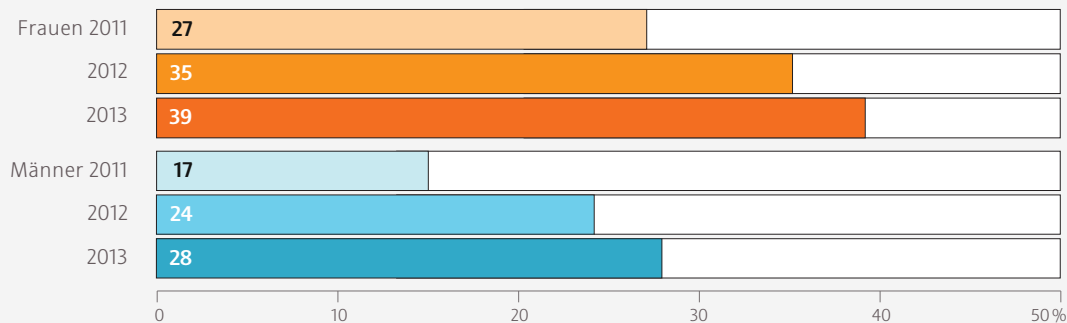
Öffentlicher Verkehr

Wie die Verkehrsmittelwahl zeigt, verwenden Frauen weniger private Verkehrsmittel als Männer. Sowohl Fußwege wie auch der öffentliche Verkehr werden von Frauen bei Befragungen zum Mobilitätsverhalten häufiger genannt. Die Stadt Wien fördert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowohl durch die Verbesserung der Infrastruktur wie auch durch eine Preispolitik, die den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr anregen soll.

Die Berücksichtigung von barrierefreien Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl im Haltestellenbereich als auch bei den Einstiegsmöglichkeiten in Busse verbessert nicht nur die Mobilität von gehbehinderten Personen, sondern auch von den Betreuenden, die mehrheitlich Frauen sind. Nach Angaben der Wiener Linien vom Juli 2013 sind bereits alle U-Bahn-Stationen, U-Bahnen und Busse barrierefrei zugänglich. Weiters werden 50% der Straßenbahnen barrierefrei geführt. D.h., bautechnische Maßnahmen zum barrierefreien Zugang werden großteils realisiert, können aber beispielsweise durch defekte Fahrstühle gefährdet sein.

Die Senkung des Jahreskartenpreises (1. Mai 2012) auf umgerechnet einen Euro pro Tag (365€ pro Jahr) hat für JahreskartenbesitzerInnen eine Verbilligung von mehr als 80 Euro gebracht. Damit ist die Zahl der JahreskartenbesitzerInnen stark gestiegen, von 2011 bis 2013 um 59%. Setzt man die Zahl der JahreskartenbesitzerInnen in Relation zur Wiener Wohnbevölkerung, so ist der damit geschätzte Anteil der JahreskartenbesitzerInnen von 22% auf 34% gestiegen. Im Jahr 2013 waren rund 39% der Frauen und 28% der Männer im Besitz einer Jahreskarte. Damit verdeutlichen auch die administrativen Daten der Wiener Linien eine stärkere regelmäßige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien durch Frauen. Der Frauenanteil ist aber durch den stärkeren Anstieg von männlichen Jahreskartenbesitzern von 2011 mit 63% auf 60% im Jahr 2013 gesunken. Dies bedeutet, dass der öffentliche Verkehr insgesamt attraktiver geworden ist und für eine regelmäßige Nutzung verstärkt Männer angesprochen werden konnten. Damit ist im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittelnutzung eine tendenzielle Annäherung von Frauen und Männern zu verzeichnen.

6.1 Anteil von JahreskartenbesitzerInnen der Wiener Linien



Definition: Anteil der JahreskartenbesitzerInnen der Wiener Linien in der Wiener Bevölkerung nach Geschlecht in Prozent.

Datenquelle: Verwaltungsdaten der Wiener Linien und Statistik Austria 2011 bis 2013.

Methodische Hinweise: Nachdem JahreskartenbesitzerInnen auch in anderen Bundesländern wohnen können, wird der Anteil der JahreskartenbesitzerInnen bei Berücksichtigung der Wiener Wohnbevölkerung überschätzt. Nachdem Kinder teilweise kostenlos fahren bzw. andere Vergünstigungen aufweisen, wird der Anteil der JahreskartenbesitzerInnen aber auch unterschätzt. Bei Berücksichtigung der PendlerInnen und der Einschränkung der Wohnbevölkerung auf Erwachsene (über 19 Jahre) erhöht sich der Anteil der JahreskartenbesitzerInnen für das Jahr 2011 um einen Prozentpunkt, jener der Jahreskartenbesitzer bleibt gleich (durch den geringeren Frauenanteil bei PendlerInnen).

Carsharing

Indikator
7

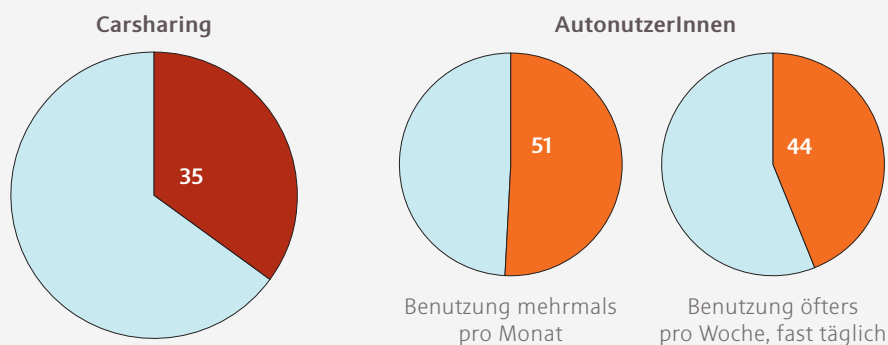
In Wien wird Carsharing von unterschiedlichen Anbietern, wie zipcar, Car2go, Flinkster und über private Carsharingplattformen angeboten. Die Befragung von zipcar-NutzerInnen, die von Herry Consult im Auftrag der MA 18 - Sradrentwicklung und Stadtplanung durchgeführt wird, liefert Informationen über die Struktur der Carsharing-NutzerInnen und Daten über das Geschlechterverhältnis der NutzerInnen dieses Anbieters.

Die Erhebung bei zipcar-NutzerInnen zeigt, dass Carsharing-NutzerInnen überwiegend Jahreskarten der Wiener Linien (77%) oder eine ÖBB-Vorteilscard (61%) besitzen, d.h., verstärkt öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Bei Rund der Hälfte der NutzerInnen hat sich durch das Carsharing das Mobilitätsverhalten verändert, indem verstärkt öffentliche Verkehrsmittel bzw. Fahrräder verwendet werden. Knapp zwei Drittel der Befragten, die einen PKW besitzen, denken über den Verkauf des Autos nach und knapp die Hälfte der autolosen NutzerInnen wird sich kein neues Fahrzeug kaufen. Demnach kann Carsharing das Mobilitätsverhalten der NutzerInnen verändern, spricht aber, wie die Befragung zeigt, auch ein sehr spezifisches Publikum an. NutzerInnen

weisen einen hohen Bildungsstand auf (30% AkademikerInnen), sind mehrheitlich zwischen 36 und 49 Jahre alt (49%) und leben zu zwei Drittel in Ein- oder Zwei-Personen-Haushalten.

Der Frauenanteil der Carsharing-NutzerInnen liegt mit 35% unter dem Frauenanteil bei Neuwagenkäufen (40% Frauen und 60% Männer lt. VCÖ 2012 für Gesamtösterreich) wie auch unter jenem Anteil von Personen, die öfter das Auto als Verkehrsmittel wählen (44% Frauenanteil) und noch deutlicher unter dem Frauenanteil bei geringerer Autonutzung. Das heißt, Frauen nutzen Carsharing auch in Relation zu ihrem Anteil an AutofahrerInnen unterdurchschnittlich.

7.1 Frauenanteil unter Carsharing-NutzerInnen im Vergleich zum Frauenanteil unter AutonutzerInnen



Definition: Frauenanteil unter Carsharing-NutzerInnen im Vergleich zu Frauenanteil von Personen, die öfters pro Woche bzw. mehrmals pro Monat mit dem Auto fahren in Prozent.

Datenquelle: Carsharing-NutzerInnen: Befragungsdaten von Herry Consult 2013. AutonutzerInnen: Sozialwissenschaftliche Grundlagenforschung (SOWI II), MA 18, Berechnungen: IHS.

Methodische Hinweise: Die Erhebung wurde bei zipcar-KundInnen durchgeführt. Daten über alle Carsharing-KundInnen liegen leider nicht vor.

Das Wichtigste in Kürze

Die Indikatoren zu Umwelt und Mobilität verweisen darauf, dass Frauen ein anderes Umweltbewusstsein, aber auch andere Umweltbedürfnisse als Männer aufweisen. Frauen sind in Umweltaspekten tendenziell kritischer als Männer, insbesondere Frauen mit Kindern geben in einem deutlichen Ausmaß mehr Störungen in Hinblick auf Luftqualität, mangelnde Straßenreinigung, Müllentsorgung, Staub, Gerüche, Abgase, Verkehrslärm sowie sonstigen Lärm an. Einen Beruf im Umweltbereich wählen Frauen aber seltener als Männer bzw. auch im Vergleich zu den unselbständigen Beschäftigten (Frauenanteil bei Green Jobs: 39%). Noch geringer ist der Frauenanteil bei qualifizierten Green Jobs und freiberuflichen Tätigkeiten im Umweltbereich (29%) oder in der Produktion erneuerbarer Energien (23%). Ähnlich sind die Geschlechterverhältnisse bei Umweltausbildungen im tertiären Sektor. Dabei beläuft sich der Frauenanteil insgesamt auf 29% und weist ebenfalls auf eine starke Segregation hin: Bei den Hochschulstudien ist der Anteil mit 28% geringer als bei den Fachhochschulausbildungen (34%). In Bereichen der Umwelttechnologie und Energietechnik dominieren Männer mit Anteilen von rund 90%. Umgekehrt dominieren Frauen in Umweltstudien der Hochschule für Agrar- und Umweltpädagogik mit 80%. Im Bereich „Technisches Umweltmanagement“ ist der Geschlechteranteil nahezu ausgeglichen (44%).

Frauen zeigen sich auch in Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl deutlich umweltbewusster als Männer. Vor allem bei den täglich anfallenden Arbeitswegen bestehen große Unterschiede: 28% der Männer verwenden dafür den PKW, bei den Frauen sind dies 17%. Demgegenüber benützen Frauen häufiger öffentliche Verkehrsmittel (66%) als Männer (53%). Die Verkehrsmittelwahl und die Entfernung zum Arbeitsort bestimmen die Dauer des Arbeitsweges. Diese ist im Schnitt mit 28 Minuten bei Männern und Frauen gleich. Bei Frauen zeigt sich aber eine größere Varianz, da sie einen höheren Anteil von überdurchschnittlich kurzen (bis 10 Minuten: Frauen 18%, Männer 13%) wie auch von überdurchschnittlich langen (über 40 Minuten: Frauen 17%, Männer 15%) Arbeitswegen aufweisen.

Frauen sind entsprechend der Daten zu den JahreskartenbesitzerInnen der Wiener Linien häufiger NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs: 39% der Wienerinnen und 28% der Wiener sind in Besitz einer Jahreskarte. Der Anteil der JahreskartenbesitzerInnen ist in den letzten Jahren erheblich gestiegen, was insbesondere durch die Preispolitik der Stadt Wien gefördert wurde. Dabei zeigt sich eine größere Steigerung bei den Männern, was hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität als eine erfreuliche Annäherung von Frauen und Männern zu werten ist. Bei Car-sharing, als eine weitere Variante der ressourcenschonenden Mobilität, bleibt der Anteil von Frauen, wie dies die Daten über die NutzerInnen von zipcar zeigen, mit 35% gering, auch im Vergleich mit dem Frauenanteil bei Neuwagenkäufen (40%) sowie der häufigen PKW-Nutzung (44%).