



# Umwelt und Mobilität

## Indikatoren

- J1 Umwelteinflüsse im Wohngebiet
- J2 Beschäftigte im Umweltbereich
- J3 Tertiäre Ausbildungen im Bereich Umwelt
- J4 Verkehrsmittelwahl
- J5 Dauer des Arbeitsweges
- J6 Öffentlicher Verkehr
- J7 Carsharing

## Gleichstellungsziele

- 01. ↗ Erhöhung der Repräsentanz von Frauen im Umweltbereich
- 02. ↗ Verbesserung der Mobilität von Frauen
- 03. ↗ Förderung eines geschlechtergerechten Verkehrsinfrastrukturangebots

Im Gleichstellungsmonitor werden für den Umweltbereich Indikatoren zum Umweltbewusstsein (**J1 Umwelteinflüsse im Wohngebiet**) und zur Partizipation von Frauen im Beschäftigungs- und Bildungssektor „Umwelt“ (**J2 Beschäftigte im Umweltbereich, J3 Tertiäre Ausbildungen im Umweltbereich**) dargestellt. Das Mobilitätsverhalten von Frauen wird als ein Anwendungsbereich von Nachhaltigkeitspolitik intensiver in den Fokus genommen, indem bei **J4 Verkehrsmittelwahl** insbesondere Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad herausgegriffen werden. In **J5** wird die **Dauer des Arbeitsweges** sowohl als Beschreibung von Mobilität als auch als Zeitaufwand im Zusammenhang mit Erwerbsarbeit beleuchtet. Die zwei folgenden Indikatoren setzen sich mit der geschlechtsspezifischen Nutzung von zwei Beispielen ressourcenschonender Verkehrsmittel auseinander; konkret mit der Nutzung des **öffentlichen Verkehrs (J6)** durch JahreskartenbesitzerInnen sowie von **Carsharing (J7)** als umweltschonender und parkplatzsparender Variante.

Indikator  
**J1**

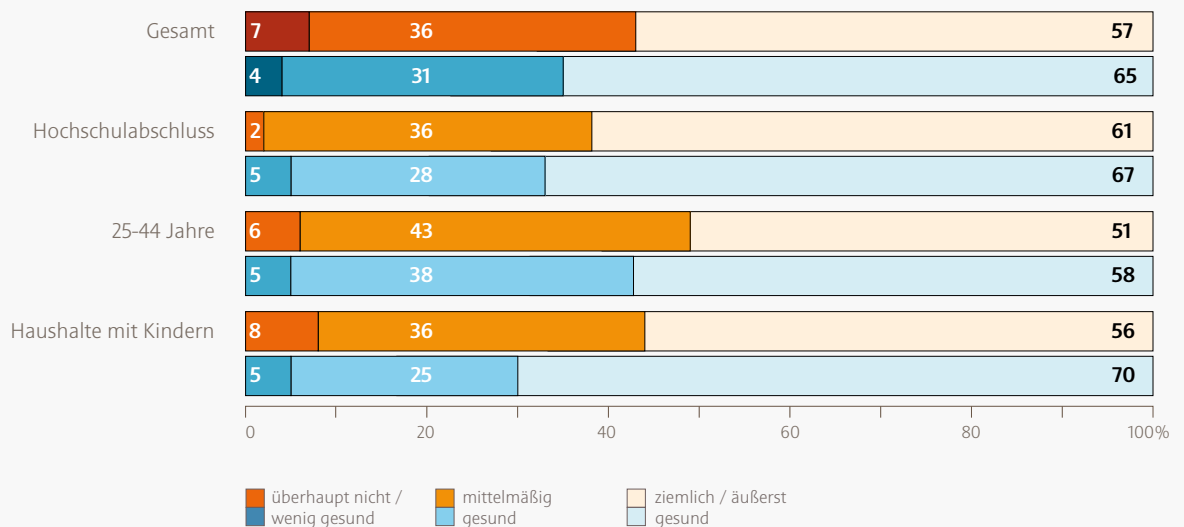
## Umwelteinflüsse im Wohnggebiet

Die Befunde verschiedener Studien, die Frauen ein höheres Umweltbewusstsein attestieren, zeigen sich auch in den Daten der Gesundheitsbefragung 2014 zur Einschätzung der Gesundheitsgefährdung durch die Umweltbedingungen in ihrer Wohnumgebung. Während 65% der Männer ihre Wohnumgebung als ziemlich oder äußerst gesund einschätzen, liegt der Anteil bei Frauen lediglich bei 57%. 7% der Frauen und 4% der Männer beurteilen ihre Wohnumgebung als überhaupt nicht oder wenig gesund, 36% der Frauen und 31% der Männer sehen sie als mittelmäßig gesund.

Dass die Einschätzung wesentlich von der Lebenssituation abhängig ist, zeigt sich, wenn die Befragungsergebnisse nach Bildung, Alter und Familienstand differenziert werden. Sowohl Frauen als auch Männer befinden ihre Wohnumgebung im Alter zwischen 25 und 44 Jahren, in der Phase, die stärker durch Familie und Kinder geprägt ist, häufiger als überhaupt nicht/wenig oder mittelmäßig gesund. In Haushalten mit Kindern zeigt sich eine deutlich schlechtere Einschätzung bei Frauen als bei Männern. Dagegen sehen Personen mit höheren Bildungsabschlüssen ihre Wohnumgebung weniger häufig als gesundheitsgefährdend: Dies sind 38% der Frauen und 31% der Männer.

### J1.1

#### Einschätzung der Umweltbedingungen in der Wohnumgebung von Frauen und Männern nach ausgewählten soziodemokratischen Merkmalen (2014)

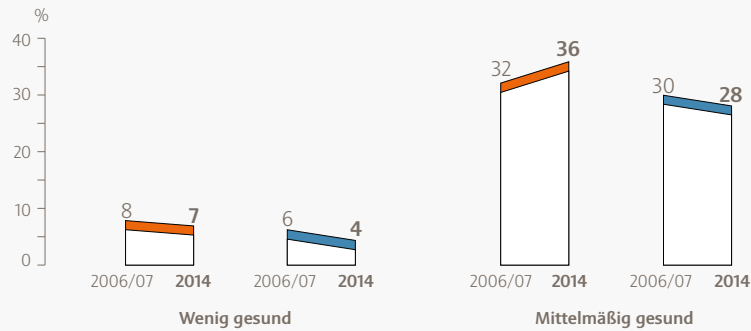


Ergebnisse zur Frage: „Wie gesund sind die Umweltbedingungen in Ihrem Wohnggebiet?“  
**Datenquelle:** Gesundheitsbefragung 2014 der Statistik Austria, Berechnungen IHS.

J1.2

Entwicklung der Einschätzung der Umweltbedingungen in der Wohnumgebung von Frauen und Männern (2006/2007–2014)

Monitoring



Datenquelle: Gesundheitsbefragung 2006/2007 und 2014 der Statistik Austria, Berechnungen IHS.

Gegenüber der vorigen Gesundheitsbefragung von 2006/2007 ist der Anteil der Frauen, die die Umweltbedingungen der Wohnumgebung nur mittelmäßig beurteilt haben, von 32% auf 36% gestiegen. Bei Männern ist der Anteil von mittelmäßiger und wenig gesunder Beurteilung gesunken; damit schätzen 2014 Männer die Umweltbedingungen in ihrer Wohnumgebung häufiger als gesund ein.

Indikator

## J2

### Ziel 01

Erhöhung der Repräsentanz von Frauen im Umweltbereich

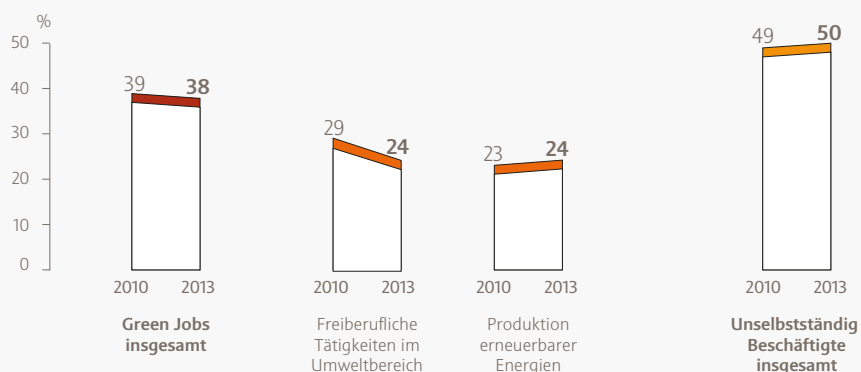
## Beschäftigte im Umweltbereich

Entsprechend dem EGSS-Konzept werden für Wien für das Jahr 2013 rund 29.300 Umweltbeschäftigte (inklusive Beschäftigte im Handel mit Umweltgütern und -technologien) geschätzt. Damit sind rund 4% der WienerInnen in „Green Jobs“ tätig. Nimmt man den Geschlechteranteil der Branchen für eine Schätzung des Frauenanteils im Umweltsektor in den Fokus, werden 38% der Green Jobs Frauen zugerechnet. Frauen sind dabei weniger stark in den hoch qualifizierten und zukunftsträchtigen Green Jobs zu finden. Im hoch qualifizierten Bereich der freiberuflichen Tätigkeiten (z.B. Rechts- und Unternehmensberatung, Architektur, Forschung und Entwicklung) liegt der Frauenanteil bei 24%. Im Bereich der erneuerbaren Energien wird der Frauenanteil ebenfalls auf 24% geschätzt. Damit ist der Frauenanteil in der Produktion erneuerbarer Energien gegenüber 2010 leicht gestiegen, wogegen er bei den freiberuflichen Tätigkeiten im Umweltbereich merklich von 29% auf 24% und insgesamt in Green Jobs geringfügig gesunken ist.

### J2.1

#### Entwicklung des Frauenanteils in Green Jobs in Prozent (2010–2013)

#### Monitoring



Geschätzter Frauenanteil in Green Jobs insgesamt und in ausgewählten ONACE-Abteilungen mit Frauenanteil. In den EGSS-Daten werden die Beschäftigten aus den Umweltumsätzen errechnet, aber keine konkreten Beschäftigungsverhältnisse identifiziert. Für den Frauenanteil wird der Branchendurchschnitt als Schätzwert verwendet.

**Datenquelle:** EGSS-Daten der Statistik Austria auf Basis unterschiedlicher Datenquellen 2010 und 2013, Berechnungen Statistik Austria und IHS.

Indikator

# J3

## Ziel 01

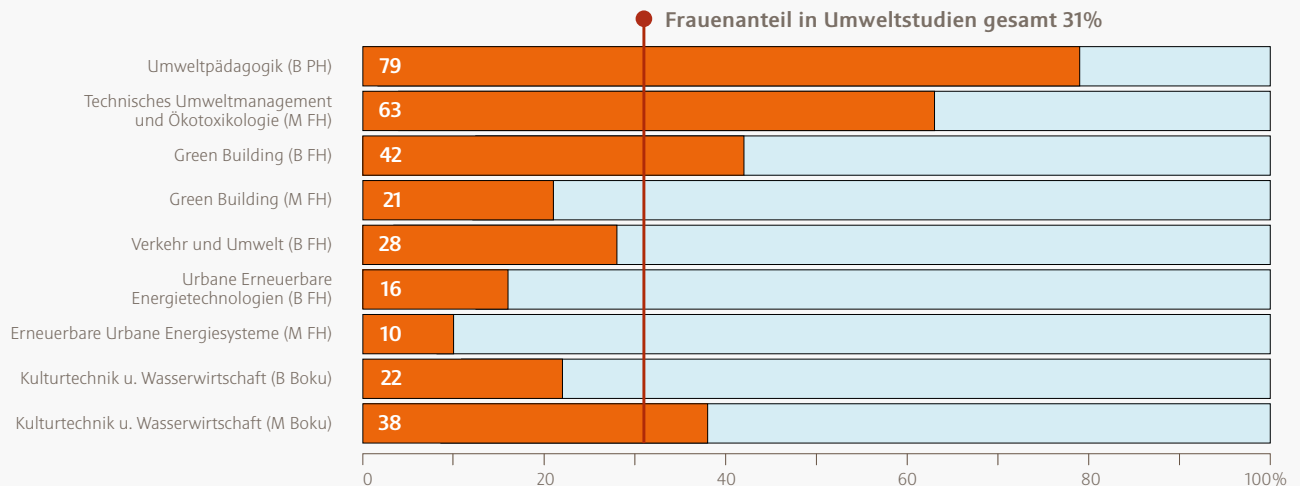
Erhöhung der Repräsentanz von Frauen im Umweltbereich

## Tertiäre Ausbildungen im Bereich Umwelt

Frauen stellen insgesamt knapp ein Drittel der Studierenden in Studien mit Umweltschwerpunkt an den Wiener Universitäten, Fachhochschulen und Pädagogischen Hochschulen. Der Frauenanteil ist damit in Umweltstudien höher als in den qualifizierten Green Jobs (25%). Der Frauenanteil verweist auf eine starke Segregation der Umweltausbildungen: Im Bereich der Umweltechnologie und Energietechnik dominieren Männer ganz deutlich, im Masterstudium „Erneuerbare urbane Energiesysteme“ beträgt der Frauenanteil 10%, im selben Bachelorstudium 16%. Umgekehrt dominieren Frauen das Studium „Umweltpädagogik“ mit einem Frauenanteil von 79%. Im Bereich „Technisches Umweltmanagement und Ökotoxikologie“ ist der Frauenanteil stark gestiegen und liegt nunmehr bei 63%.

### J3.1

#### Frauenanteil in ausgewählten tertiären Ausbildungen im Bereich Umwelt (WS 2015/2016)



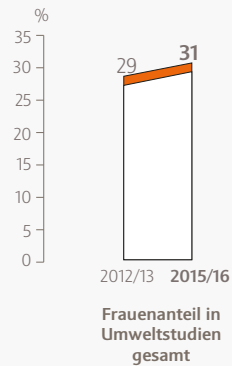
Die Auswahl der Ausbildungen erfolgte in Absprache mit ExpertInnen und in Anlehnung an die Studie „Zukunftsfähige Berufe“ des Büros für nachhaltige Kompetenz (2013). Für Universitäten wird auf Studien und nicht auf Personen abgestellt. An Fachhochschulen werden Personen gezählt. M = Masterstudien, B = Bachelorstudien  
**Datenquelle:** BMWFW: unidata (WS 2015/2016).

Insgesamt ist der Frauenanteil in Umweltstudien zwischen den beiden Wintersemestern 2012/2013 und 2015/2016 um 2%-Punkte gestiegen. Damit schaffen sich Frauen verstärkt Zugang zu qualifizierten Umweltberufen, wenngleich die geschlechtsspezifische Segregation nach Bildungsrichtungen weiterhin besteht und im Bereich der Energietechnologien und nachhaltigen Bautechniken der Frauenanteil gering bleibt. Hingegen steigt der Frauenanteil in Umweltmanagement sowie in der Kulturtechnik und Wasserwirtschaft.

**J3.2**

**Entwicklung des Frauenanteils in ausgewählten tertiären Ausbildungen im Bereich Umwelt (WS 2012/2013–WS 2015/2016)**


 **Monitoring**



Methodische Hinweise s. Abbildung J3.1.

**Datenquelle:** BMWFW: unidata (WS 2012/13 bzw. WS 2015/16).

Indikator

**J4**Ziel 02 

Verbesserung der Mobilität von Frauen

## Verkehrsmittelwahl

Wie im Wiener Gleichstellungsmonitor 2013 gezeigt, unterscheiden sich Frauen und Männer bei der Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Dies betrifft vor allem die Nutzung eines Autos und von öffentlichen Verkehrsmitteln: Knapp drei Viertel der Frauen, aber nur knapp zwei Drittel der Männer benutzen mehrmals die Woche oder fast täglich öffentliche Verkehrsmittel. Mehr als die Hälfte der Männer gibt an, häufig als Fahrer mit dem Auto unterwegs zu sein, was dagegen nur 35% der Frauen machen. Das Mitfahren im Auto wird von 16% der Männer noch seltener genannt als die Nutzung des Fahrrads. Erwerbstätige Frauen unterscheiden sich beim aktiven Autofahren stärker von nicht erwerbstätigen Frauen als von Männern (SOWI II 2011). Da keine aktuellen Daten der SOWI-II-Erhebung vorliegen, werden für den aktuellen Monitor die Ergebnisse zu Fußwegen und zur Fahrradnutzung der Gesundheitsbefragung 2014 verwendet.

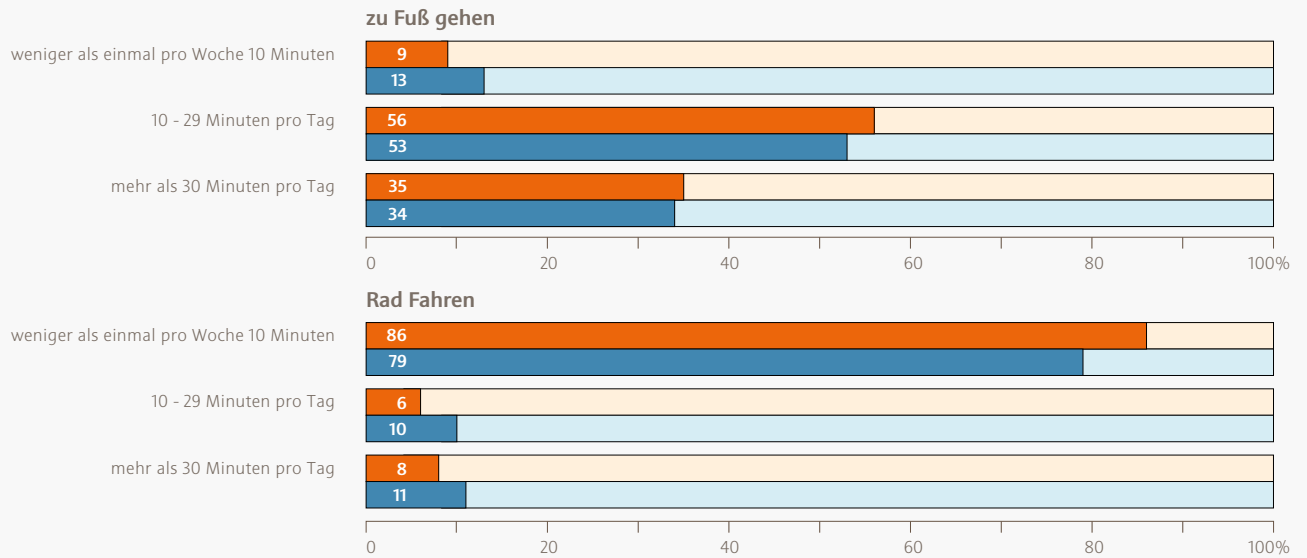
Wie schon in der SOWI-II-Befragung gehen rund 90% der WienerInnen mindestens einmal pro Woche mehr als zehn Minuten zu Fuß. Allerdings geben auch 13% der Männer und 9% der Frauen an, dass sie nie oder seltener als einmal in der Woche mindestens zehn Minuten zu Fuß gehen. Dieser Anteil unterscheidet sich nicht nur nach Geschlecht, sondern auch nach Alter und Bildung: Besonders hoch ist der Anteil derjenigen, die selten länger als zehn Minuten zu Fuß gehen, bei Männern mit Pflichtschulabschluss (26%), im Alter zwischen 45 und 65 Jahren (17%) und unter erwerbstätigen Männern (16%). Bei Frauen sind die Unterschiede deutlich geringer, am stärksten zeigen sie sich zwischen erwerbstätigen und nicht erwerbstätigen Frauen: 13% der erwerbstätigen Frauen gehen weniger als einmal in der Woche mindestens zehn Minuten zu Fuß, unter nicht erwerbstätigen Frauen liegt der Anteil bei 7%. Frauen sind täglich tendenziell etwas länger zu Fuß unterwegs als Männer.

Frauen fahren weniger oft mit dem Fahrrad: 14% der Frauen und 21% der Männer fahren zumindest einmal pro Woche länger als zehn Minuten mit dem Fahrrad. Frauen sind nicht nur seltener mit dem Fahrrad unterwegs, sondern auch kürzer. Während 11% der Männer täglich mehr als 30 Minuten mit dem Fahrrad fahren, sind dies 8% bei den Frauen.



J4.1

**Fußwege und Radnutzung von Frauen und Männern (2014)**



Anteil von Frauen und Männern, die täglich weniger als zehn Minuten zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, sowie Anteil der zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Frauen und Männer nach Dauer.

**Datenquelle:** Gesundheitsbefragung 2014 der Statistik Austria, Berechnungen IHS.

Indikator

# J5

Ziel 02 

Verbesserung der Mobilität von Frauen

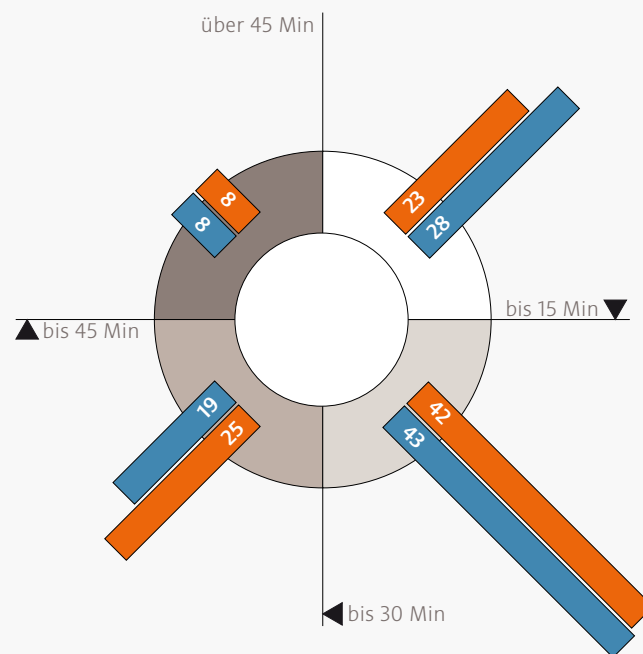
## Dauer des Arbeitsweges

Die Dauer des Arbeitsweges ist einerseits abhängig von der Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort, andererseits von den verfügbaren und gewählten Verkehrsmitteln. Da keine aktuellen Daten für die SOWI-II-Erhebung vorliegen, die für die Dauer des Arbeitsweges im Wiener Gleichstellungsmonitor 2013 verwendet wurden, wird hier auf die Erhebung der Statistik Austria im Rahmen des Ad-hoc-Moduls „Arbeitsorganisation und Arbeitszeitgestaltung“ der Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung 2015 zurückgegriffen, die allerdings weniger differenziert und mit abweichenden Zeitkategorien vorliegt.

Mit 28% weisen mehr Männer als Frauen (25%) einen kurzen Arbeitsweg bis zu 15 Minuten auf. Hingegen geben 33% der Frauen und 27% der Männer einen Arbeitsweg von mehr als 30 Minuten an, d.h., sie benötigen täglich mehr als eine Stunde zum Arbeitsplatz und zurück. Der längere Arbeitsweg von Frauen mag damit zusammenhängen, dass Männer häufiger einen Pkw benutzen, was vor allem die Anfahrtszeiten aus Wohngegenden in den Außenbezirken ohne direkten U-Bahn-Anschluss verringert. Eine andere Erklärung wäre, dass Frauen andere Wege in ihren Arbeitsweg integrieren, bspw. Einkaufen.

### J5.1

#### Dauer des Arbeitsweges von Frauen und Männern (2015)



Datenquelle: Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung – Ad-hoc-Modul „Arbeitsorganisation und Arbeitszeitgestaltung“ der Statistik Austria (2015).

Indikator  
**J6**

Ziel 02 

Verbesserung der Mobilität von Frauen

siehe Wiener Gleichstellungsmonitor 2013, Umwelt und Mobilität, Indikator 6 Öffentlicher Verkehr, S. 236

1 Da JahreskartenbesitzerInnen auch in anderen Bundesländern wohnen können, wird der Anteil der Wiener JahreskartenbesitzerInnen einerseits überschätzt, durch die kostenlose Fahrt und andere Vergünstigungen für Kinder andererseits auch unterschätzt.

## Öffentlicher Verkehr

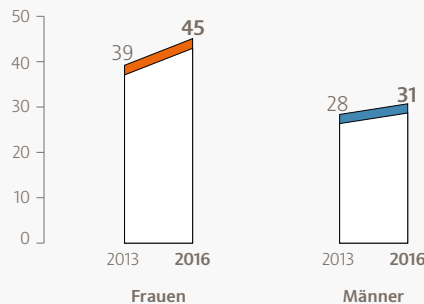
Wie schon im Wiener Gleichstellungsmonitor 2013 gezeigt wurde, ist die Zahl der JahreskartenbesitzerInnen in Relation zur Wiener Wohnbevölkerung seit 2011 stark gestiegen, was mit der Preissenkung der Jahreskarte, der Verbesserung des barrierefreien Zugangs und der Verkürzung der Intervalle der öffentlichen Verkehrsmittel einhergeht. Zwischen 2013 und 2016 ist die Zahl der JahreskartenbesitzerInnen um 23% auf 729.000 gestiegen und hat sich damit seit 2011 beinahe verdoppelt. Gemessen an der Wiener Bevölkerung ist der Anstieg der JahreskartenbesitzerInnen zwar etwas geringer, aber hat sich innerhalb der letzten drei Jahre immerhin um 6%-Punkte auf 40% erhöht.<sup>1</sup>

Bei Frauen ist der Anteil der JahreskartenbesitzerInnen zwischen 2013 und 2016 von 39% auf 45% stärker gestiegen als bei Männern, bei denen der Anteil der Jahreskartenbesitzer von 28% auf 31% gestiegen ist. Frauen nutzen damit weiterhin deutlich mehr öffentliche Verkehrsmittel.

### J6.1

#### Entwicklung des Frauen- und Männeranteils unter JahreskartenbesitzerInnen der Wiener Linien in Prozent (2013–2016)

 Monitoring



Anteil der JahreskartenbesitzerInnen der Wiener Linien an der Wiener Bevölkerung nach Geschlecht.  
**Datenquelle:** Verwaltungsdaten der Wiener Linien 2013 und 2016, Berechnungen IHS.

Indikator

# J7

Ziel 02 

Verbesserung der Mobilität von Frauen

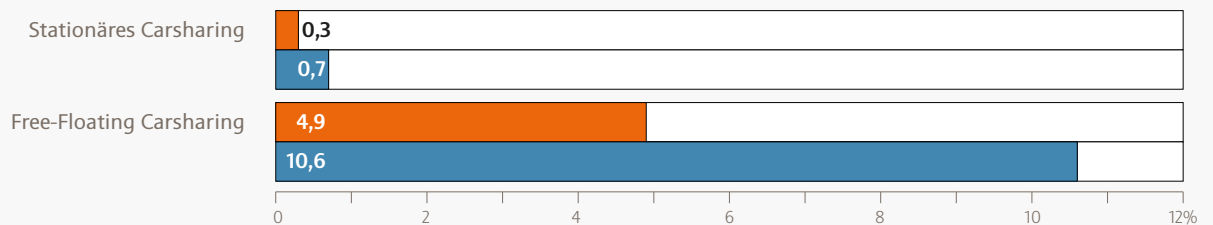
## Carsharing

In Wien wird Carsharing von den stationären Anbietern zipcar und Flinkster sowie den Free-Floating-Carsharing-Unternehmen car2go und Drive Now angeboten. Im Herbst 2014 ist Drive Now mit 430 Fahrzeugen hinzugekommen und hat das Angebot damit deutlich erhöht. Pro Tag werden rund 7.000 Wege mit Carsharing-Fahrzeugen zurückgelegt, was schon aufgrund der vergleichsweise geringen Anzahl der damit zurückgelegten Wege keine Konkurrenz, sondern eine Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln darstellt. In der Evaluierung wird Carsharing eine positive Wirkung auf die städtische Mobilität attestiert, da durch ein Carsharing-Fahrzeug ca. fünf private Pkw ersetzt werden und die Autonotwendigkeit bei jeder Fahrt hinterfragt wird. D.h., der Carsharing-Pkw wird nur dann genutzt, wenn dieser persönliche Vorteile bietet (HERRY Consult 2015).

Die Zahl der NutzerInnen ist bei Free-Floating Carsharing deutlich höher als bei stationärem Carsharing, ist aber in beiden Fällen bei Frauen deutlich geringer als bei Männern: 0,29% der Frauen und 0,67% der Männer über 18 Jahre nutzen in Wien stationäres Carsharing; 4,9% der Frauen und 10,6% nutzen Free-Floating Carsharing. D.h., Männer nutzen beide Angebot mehr als doppelt so häufig wie Frauen. Carsharing spricht in Wien überdurchschnittlich stark vollzeiterwerbstätige Männer mittleren Alters mit akademischem Background aus den inneren Stadtbezirken an.

### J7.1

#### Anteil der Carsharing-Nutzerinnen an der Wiener Bevölkerung nach Geschlecht (2015)



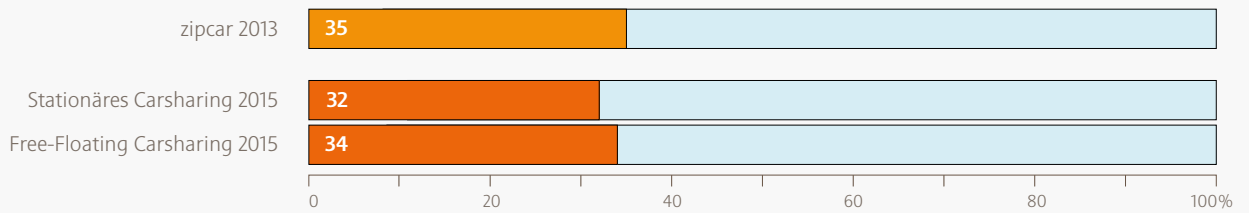
Anteil von Carsharing-NutzerInnen an der Wiener Wohnbevölkerung über 18 Jahre nach Geschlecht.

**Datenquelle:** Befragungsdaten von Herry Consult 2015.

Hinsichtlich der Entwicklung ist mit dem Vergleich der Evaluationsergebnisse 2015 zur stationären und Free-Floating-Nutzung mit der zipcar-Nutzung von 2013 kein Anstieg des Frauenanteils ersichtlich. Der Frauenanteil bleibt in allen Angeboten unter einem Drittel, bei Flinkster bei einem Viertel (HERRY Consult 2015).

**J7.2**

**Entwicklung des Frauenanteils unter Carsharing-NutzerInnen in Prozent (2013–2015)**



**Datenquelle:** Befragungsdaten von Herry Consult 2015.



## Resümee

Frauen und Männer sind teilweise unterschiedlich von Umweltproblemen betroffen, damit wirken auch Frauen und Männer verschieden an der Gestaltung und Lösung ökologischer Probleme mit. Frauen werden in der Umweltforschung als umweltbewusster und engagierter für einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen gesehen (vgl. Littig 2013). Dies gilt sowohl für umweltbewusstes Handeln im Haushalt und beim Einkauf in ihrer stärkeren Zuständigkeit für den Haushaltsbereich und Betreuungsarbeiten, wie auch beim Mobilitätsverhalten, als ein zentraler Anwendungsbereich von Nachhaltigkeitspolitik. Mobilität ist zugleich eine Ressource, die die gesellschaftliche und ökonomische Partizipation von Frauen und Männern mitbestimmt. Mobilität durch die Nutzung eines Privatautos dahingehend zwar Umweltprinzipien entgegen, spart jedoch gleichzeitig Zeitressourcen bzw. erhöht und ermöglicht überhaupt (flexible) Mobilität.

Die Entwicklung der Gleichstellungsziele im Bereich Umwelt und Mobilität ist allerdings schwierig statistisch zu erfassen, da für viele Indikatoren keine kontinuierlichen Erhebungen bestehen und damit Entwicklungen nur partiell beobachtet werden können.

Anteil der Frauen mit kritischer Umwelteinschätzung steigt

Die betrachteten empirischen Daten verweisen darauf, dass Frauen umweltkritischer und umweltfreundlicher sind als Männer. Gerade bei Frauen mit Kindern und höherer Bildung ist der Anteil derjenigen, die ihre Umwelt gesundheitsschädigend sehen, höher als bei Männern: 38 % der Frauen und 33 % der Männer mit Hochschulabschluss sowie 46 % der Frauen und 30 % der Männer, die in Haushalten mit Kindern leben, sehen ihre Umwelt nur wenig oder mittelmäßig gesund. Anhand der Gesundheitsbefragung im Jahr 2006/07 bis 2014 ist der Anteil der kritischen Umwelteinschätzungen von Frauen von 40 % auf 43 % gestiegen, jener von Männern hingegen von 36 % auf 32 % gesunken. Diese Divergenz zwischen Frauen und Männern kann sowohl auf unterschiedliche Reflexionen der eigenen Umwelt, Bildungshintergrund oder subjektiven Einschätzungen zurückzuführen sein. Die differenziertere Einschätzung zu Störungen durch Umweltaspekte, die für den ersten Gleichstellungsmonitor mit Daten aus der SOWI II Erhebung analysiert wurde, ist mangels aktueller Daten nicht direkt vergleichbar.

Frauenanteil in höheren Ausbildungen im Umweltberuf steigt – allerdings ohne Anstieg des Frauenanteils in höherqualifizierten Green Jobs

Das steigende Interesse am Umweltbereich von Frauen spiegelt sich auch in einem zunehmenden Frauenanteil in Ausbildungen im Bereich Umwelt wider. Entsprechend des Frauenanteils in Tertiärausbildungen im Bereich Umwelt machen Frauen zunehmend höhere Ausbildungen im Umweltberuf. Ihr Anteil an Studierenden ist zwischen 2012 und 2015 von 29 % auf 31 % gestiegen. Damit sind Frauen in zukunfts-trächtigen Umweltberufen zwar immer noch unterrepräsentiert aber ihr Anteil steigt

kontinuierlich. In den technisch ausgerichteten Studien wie Green Building ist der Frauenanteil 21%, in Kulturtechnik und Wasserwirtschaft 22% und bei urbanen erneuerbaren Energietechnologien 16% im Bachelorstudium und 10% im Masterstudium, damit bleibt der Frauenanteil weiterhin gering, während bereits vier Fünftel der Absolventinnen von Studien für Umweltpädagogik Frauen sind.

Im Beschäftigungsbereich Umwelt, den Green Jobs, ist jedoch der Frauenanteil leicht gesunken (von 39% auf 38%), vor allem im Bereich freiberuflicher Tätigkeiten im Umweltbereich (von 29% auf 24%). Damit haben Frauen weiterhin eingeschränkten Zugang zu hochqualifizierten und zukunftsträchtigen Umweltberufen und können ihre Ausbildungen im Umweltbereich schwieriger beruflich verwerten. Dem Ziel der höheren Repräsentanz von Frauen im Umweltbereich wird dadurch kaum näher gekommen.

Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Frauen und Männern auch hinsichtlich körperlicher Aktivität beim Zufußgehen und Radfahren

Frauen zeigen sich auch in Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl deutlich umweltbewusster als Männer. Städte wie Wien bieten an sich gute Voraussetzungen für die Förderung der Mobilität abseits des Individualautoverkehrs. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes inklusive barrierefreier Zugänge und nutzungsfreundlicher Preispolitik sind Strategien, um den öffentlichen Verkehr für Alltagswege attraktiver zu machen. Diese Politik scheint Frauen stärker anzusprechen als Männer: Am Beispiel der JahreskartenbesitzerInnen an der Wiener Bevölkerung zeigt sich bei Frauen auf bereits höherem Niveau ein stärkerer Anstieg als bei Männern: Gegenüber dem Jahr 2013 ist der Anteil von Frauen mit Jahreskarten von 39% auf 45% im Jahr 2016 gestiegen, der Anteil unter Männern von 28% auf 31%.

Ein Anstieg zeigt sich auch bei der Nutzung von Carsharing als Alternative für den Privatbesitz eines Autos im Zuge des Individualverkehrs. Auch hier konnte durch den Anstieg von Angeboten die Nutzung erhöht werden. Der Frauenanteil ist dabei aber tendenziell von 2013 bis 2015 von 35% bei zipcar-NutzerInnen bei stationärem Carsharing auf 32% gesunken. Bei Free-Floating Carsharing beträgt der Frauenanteil im Jahr 34%. Carsharing wird also weiterhin stärker von Männern genutzt. Gründe dafür können sowohl in der mangelnden Ausstattung für Kindersicherung der Autos liegen als auch daran, dass Frauen entsprechend den betrachteten Zahlen häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen. In der Evaluierung wird die steigende Nutzung von Carsharing-Angeboten dahingehend interpretiert, dass damit etwa jedes fünfte Privatauto eingespart und vor allem eine überlegtere Nutzung des Autos gefördert wird (HERRY Consult 2015).

Fußwege und Radfahren sind als körperlich aktive Mobilitätsformen für eine umweltschonende Verkehrsmittelwahl von großer Bedeutung. Auch dabei unterscheidet sich das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern. Frauen sind etwas häufiger zu Fuß unterwegs. 13% der Männer und 9% der Frauen geben an, dass sie weniger als einmal pro Woche zumindest zehn Minuten zu Fuß gehen. Hingegen fahren mehr Männer regelmäßig mit dem Rad: 10% fahren täglich 10 bis 20 Minuten mit dem Fahrrad, bei Frauen ist der Anteil 6%.

Dementsprechend ist das Mobilitätsverhalten auch abseits des Privatautos bei Frauen und Männern unterschiedlich. Dies trägt zu einer unterschiedlichen Dauer des Arbeitsweges von Frauen und Männern bei. Der Anteil mit sehr kurzen Arbeitswegen bis 15 Minuten ist bei Männern (28 %) größer als bei Frauen (23 %). Hingegen weist ein Drittel der Frauen (33 %) tägliche Arbeitswege von über 45 Minuten auf (Männer 27 %). Dies hängt sowohl mit der unterschiedlichen Verkehrsmittelwahl, aber wohl auch damit zusammen, dass Frauen den Arbeitsweg mit anderen Tätigkeiten kombinieren.