

# Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und soziale Milieus

Analyse basierend auf den Ergebnissen des Forschungsprojektes: Mobility2know for ways2go (m2k)

Quelle: Segert, Astrid; (2013): Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und soziale Milieus, Institut für Höhere Studien (IHS), Wien. Foliensatz erstellt durch die ÖGUT für FEMtech

# Über die Studie

In der vorliegenden Studie wurden Ergebnisse des Forschungsprojektes *m2k* ausgewertet und demografische, ökonomische und milieuspezifische Unterschiede in der Alltagsmobilität in Österreich diskutiert:

**Ziel der Studie:** empirische Belege über geschlechtsspezifische Differenzen der Alltagsmobilität und wie sich Frauen untereinander in Abhängigkeit von ihrer Milieuzugehörigkeit unterscheiden

- ➔ **Datenbasis:** Telefonbefragung von 1.030 zufällig gewählten ProbandInnen in zwölf politischen Bezirken von November 2010 bis Februar 2011.
- ➔ In der Befragung wurde erstmalig in Österreich neben sozioökonomischen und demografischen Differenzierungen auch die **Milieuzugehörigkeit der Befragten erfasst.**

# Geschlechtsspezifische Unterschiede in vier Mobilitätsdimensionen (Cramer-V)

Fortbewegungsart	Aktivitäten	Häufigkeiten	Distanzen	Dauer
Zu Fuß gehen	,139	,102	0,82	,102
Rad fahren	,209	0,93	,216	1,63
Auto fahren	,232	,184	,136	,144
ÖPNV nutzen	,169	,131	,201	,083

Die Tabelle zeigt, dass die **Differenzen am stärksten** auf die mit Mobilität verbundenen **Aktivitäten** sind, gefolgt von den **zurückgelegten Distanzen**. Die Nutzungshäufigkeiten differiert geschlechtsspezifisch stärker bei den beiden motorisierten Mobilitätsarten (Auto und ÖPNV) und die Dauer differiert stärker bei Rad fahren und Auto fahren.

# Geschlechtsspezifische Unterschiede in den drei differierenden Mobilitätsdimensionen

Verkehrsmittel	Frauen	Männer
<b>Privater PKW</b>	Vorrangig für den Lebensmitteleinkauf	Vorrangig für die Erwerbsarbeit
<b>Nutzung</b>	kurze Strecken unter 6,5 km	längere Strecken über 85 km
<b>Öffentlicher Nahverkehr</b>	Für vielfältige Aktivitäten und längere Strecken (über 13 km)	Vorrangig für Arbeitswege
<b>Nutzung</b>	Nur 15% täglich	19% täglich
<b>Fahrrad</b>	Für vielfältige Aktivitäten	Häufiger als Sport- und Freizeitmittel
<b>Nutzung</b>	51% der Befragten nutzen das Rad (bis 12 km)	61% der Männer v.a. für längere Strecken

# Geschlechtsspezifische Unterschiede von Mobilitätsqualitäten

Die Daten zeigen,

- ➡ dass **Sicherheit, Zuverlässigkeit, Erleichterung sowie gemeinsame Mobilität** für Frauen deutlich wichtiger ist als für Männer.
- ➡ dass für Männer die **technische Modernität sowie eine persönliche Betreuung** mehr Bedeutung haben.
- ➡ dass **Entschleunigung als Veränderungswunsch** in Bezug auf die eigene Mobilität überwiegend unter Frauen verbreitet ist.

# Die Alltagsmobilität von Frauen ändert sich - die geschlechtsspezifischen Unterschiede bleiben

Geschlechtsspezifischer Unterschied	mobilitätserzeugendes Aktivitätsprofil
Ungleiche Verteilung der Geschlechter auf die Haushaltstypen: Frauen leben häufiger mit minderjährigen Kindern und in Singlehaushalten	mehr haushaltsbezogene Tätigkeiten (z.B. Kinderbetreuung); Frauen unternehmen deutlich <b>vielfältigere Aktivitäten zu vielfältigeren Orten</b>
Durchschnittlich verfügen Frauen über ein geringeres Haushaltsnettoeinkommen als Männer	Insbesondere die Einkommensgruppe unter 750€ ist mit besonderen Beeinträchtigungen im Zugang zu Mobilitätsressourcen konfrontiert.
Frauen gehören häufiger der Altersgruppe über 60 Jahre an	Pensionistinnen bewegen sich verstärkt außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten, zu anderen Zielorten sowie insgesamt langsamer.

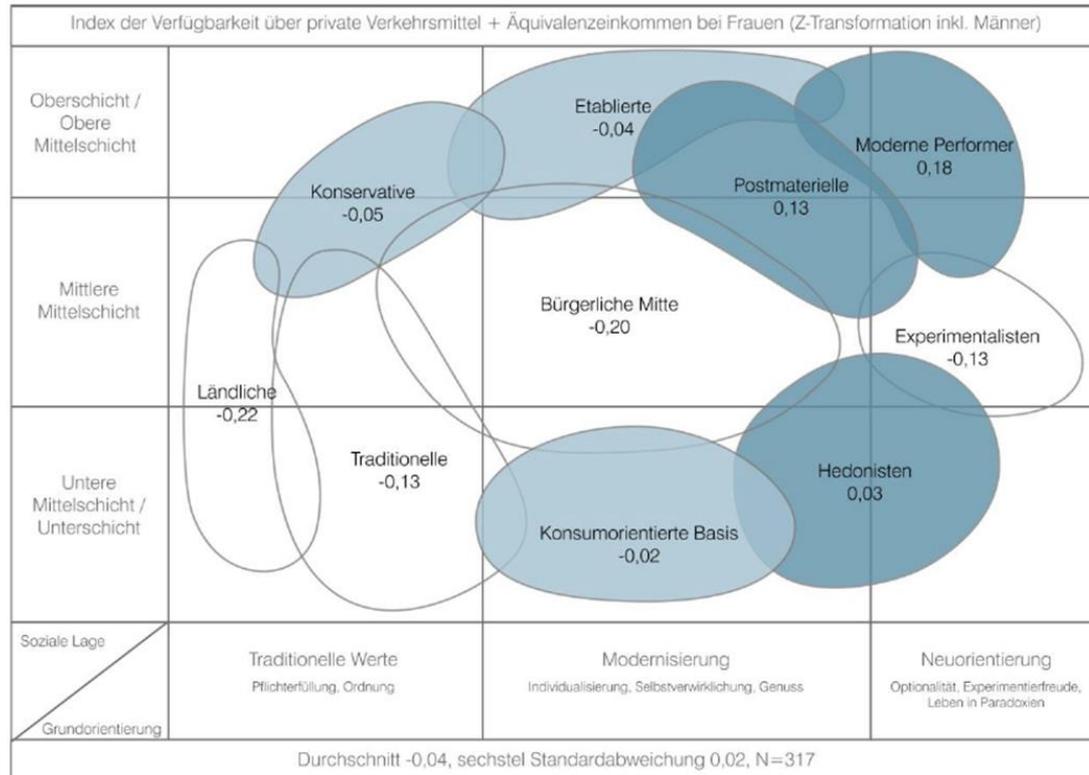
# Die Alltagsmobilität von Frauen ändert sich, es ergibt sich ein Bedarf an genderspezifischen Verkehrsangeboten

Die Daten zeigen,

- ➔ dass die traditionelle **Polarisierung zwischen erwerbszentrierter und hausorientierter Mobilität bei Frauen aufgehoben wird.**
- ➔ dass sich **komplexe Mischformen** von Mobilität verbreiten, die Erwerbs- und Haus- bzw. Familienarbeit verbinden.
- ➔ dass sich ein besonderer **genderspezifischer Bedarf an Verkehrsangeboten über den gesamten Tag** ergibt, nicht nur zu den Zeiten des Hauptberufsverkehrs.

# Bedeutung milieuspezifischer Differenzen innerhalb der Mobilität von Frauen

Abbildung 35: Frauen nach Sinusmilieus | Ausstattung mit Mobilitätsmitteln (Verfügung über privaten Pkw, eigenes Fahrrad, mindestens zeitweilig über Zeitkarte des ÖPNV, Äquivalenzeinkommen)



Überdurchschnittliche Verfügung über Pkw, Zeitkarte, Rad, Äquivalenzeinkommen = dunkelgrau, durchschnittliche Verfügung über diese 4 Ressourcen = mittelgrau, Verfügung unterdurchschnittlich = weiß

# Bedeutung milieuspezifischer Differenzen innerhalb der Mobilität von Frauen

Die Daten zeigen,

- ➔ dass die Verteilung einzelner Mobilitätsmittel und ihrer Verfügbarkeit sehr unterschiedlich sind.
- ➔ dass eine schichtspezifische Erklärung zu kurz greift.
- ➔ dass weibliche Emanzipation verbreitet als Teilhabe am Automobilität realisiert wird.
- ➔ dass sich in einigen Milieus stärker nachhaltig gestaltete individuelle Mobilitätsportfolios finden – aus Gründen der Sparsamkeit, verbunden mit gesundheitsbezogenen Motivationen. Ökologische Beweggründe sind unter den befragten Frauen nachrangig.

## Fazit – differenzierte Mobilitätsmuster: Mobilität von Frauen ist weder homogen noch männlicher Mobilität entgegengesetzt

Die Daten zeigen,

- ➔ dass geschlechtsspezifische Mobilitätsdifferenzen fortgesetzt werden.
- ➔ dass eine zunehmende Frauenerwerbsquote eine Dynamik in der Mobilität von Frauen induziert.
- ➔ dass milieuspezifische Binnendifferenzierungen bei der Mobilität von Frauen existieren.

# Empfehlung: Milieuspezifische Differenzierungen in zukünftige Mobilitätsanalysen einbeziehen

- ➔ Damit sind genauere Aussagen über **haushaltstypische Aktivitätsprofile** von Frauen und die damit verbundenen Mobilitätsansprüche möglich.
- ➔ Fokus auf Gruppe jener Frauen mit geringem Einkommen: Abbau von **Mobilitätsbarrieren einkommensschwacher Frauen.**
- ➔ Für eine zukunftsfähige Mobilitätsforschung ist es sinnvoll die Gender- und Milieuperspektive zusätzlich mit der **Lebenslaufperspektive** zu verbinden.

## Mehr Informationen finden Sie unter:

- ➔ Segert, Astrid; (2013): Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und soziale Milieus, Institut für Höhere Studien (IHS), Wien.

Link:

[https://www.ihs.ac.at/publications/soc/misc/geschlechtsspezifische\\_Mobilitaet\\_Milieu\\_2013\\_final.pdf](https://www.ihs.ac.at/publications/soc/misc/geschlechtsspezifische_Mobilitaet_Milieu_2013_final.pdf)

Foliensatz erstellt durch die ÖGUT für FEMtech