

Forschungsbericht

**Geschlechtsspezifische
Alltagsmobilität und
soziale Milieus**

Astrid Segert



**INSTITUT FÜR HÖHERE STUDIEN
INSTITUTE FOR ADVANCED STUDIES
Vienna**

Forschungsbericht

**Geschlechtsspezifische
Alltagsmobilität und
soziale Milieus**

Astrid Segert

Januar 2013

**Institut für Höhere Studien (IHS), Wien
Institute for Advanced Studies, Vienna**

Contact:

Dr.ⁱⁿ Astrid Segert
☎: +43/1/599 91-213
email: segert@ihs.ac.at

Lektorat: Mag.^a Dr.ⁱⁿ Martina Liska
☎: +43/1/599 91-216
email: liska@ihs.ac.at

Founded in 1963 by two prominent Austrians living in exile – the sociologist Paul F. Lazarsfeld and the economist Oskar Morgenstern – with the financial support from the Ford Foundation, the Austrian Federal Ministry of Education, and the City of Vienna, the Institute for Advanced Studies (IHS) is the first institution for postgraduate education and research in economics and the social sciences in Austria. The **research report** presents research done at the IHS and aims to share “research findings in a timely way before formal publication. As usual, authors bear full responsibility for the content of their contributions.

Das Institut für Höhere Studien (IHS) wurde im Jahr 1963 von zwei prominenten Exilösterreichern – dem Soziologen Paul F. Lazarsfeld und dem Ökonomen Oskar Morgenstern – mit Hilfe der Ford-Stiftung, des Österreichischen Bundesministeriums für Unterricht und der Stadt Wien gegründet und ist somit die erste nachuniversitäre Lehr- und Forschungsstätte für die Sozial- und Wirtschaftswissenschaften in Österreich. Die **Forschungsberichte** bieten Einblick in die Forschungsarbeit des IHS und verfolgen das Ziel, aktuelle Forschungsergebnisse einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die inhaltliche Verantwortung für die veröffentlichten Beiträge liegt bei den Autoren und Autorinnen.

Inhalt

1.	Einleitung	1
2.	Stichprobe nach Alter, Haushaltstyp, Einkommen, Bildung, Erwerbsarbeit und Milieu	10
2.1.	Alter	10
2.2.	Haushaltstyp.....	11
2.3.	Einkommen.....	12
2.4.	Bildung.....	13
2.5.	Erwerbsarbeit	14
2.6.	Milieuzugehörigkeit.....	17
3.	Geschlechtsspezifische Mobilitätsmuster	19
3.1.	Persönliche Verfügung über Mobilitätsmittel	19
3.2.	Persönliche Verfügung über mobilitätsrelevante Informations- und Kommunikationstechnik.....	23
3.3.	Geschlechtsspezifische außerhäusliche Aktivitäten	25
3.4.	Zu Fuß unterwegs – weit verbreitet bei Frauen und Männern.....	28
3.5.	Mit dem Rad unterwegs – geringe Differenzierung zwischen den Geschlechtern	29
3.6.	Mit dem Auto unterwegs – erwerbszentriert oder vereinbarkeitsorientiert.....	30
3.7.	Mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs – divers und von Frauen geprägt	34
3.8.	Mobilitätsorientierungen und Veränderungswünsche für die eigene Mobilität.....	37
3.8.1.	Mobilitätsorientierungen	37
3.8.2.	Geschlechtsspezifische Veränderungswünsche für Alltagsmobilität.....	41
4.	Milieuspezifische Differenzierungen der Mobilität von Frauen	47
4.1.	Milieuspezifische Verfügung über Mobilitätsmittel von Frauen	47
4.2.	Milieuzugehörigkeit und häusliche bzw. außerhäusliche Aktivitäten von Frauen	57
4.3.	Milieuspezifische Differenzierung der realisierten Alltagsmobilität von Frauen	59
4.4.	Milieuspezifische Differenzierung von Mobilitätszufriedenheit und Veränderungswünschen von Frauen	69
5.	Zusammenfassung	73
6.	Literatur	85

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Die Sinus-Milieus® in Österreich – Soziale Lage und Grundorientierung.....	1
Abbildung 2: Geschlecht Altersgruppe	10
Abbildung 3: Geschlecht Haushaltstyp	11
Abbildung 4: Geschlecht monatliches Haushalts-Nettoeinkommen.....	12
Abbildung 5: Geschlecht Bildungsgrad	13
Abbildung 6: Geschlecht Berufsausbildung	14
Abbildung 7: Geschlecht Wochenarbeitsstunden	15
Abbildung 8: Geschlecht Arbeitsorte.....	16
Abbildung 9: Geschlecht Tätigkeitsorte (Montag bis Freitag).....	17
Abbildung 10: Soziales Milieu Geschlecht	18
Abbildung 11: Geschlecht Führerschein.....	20
Abbildung 12: Geschlecht Überlegungen zur Verringerung der Pkw-Zahl im Haushalt.....	20
Abbildung 13: Geschlecht Verfügung über Zeitkarten des ÖPNV	21
Abbildung 14: Geschlecht Verfügung über mobilitätsrelevante IKT-Geräte.....	23
Abbildung 15: Geschlecht Außerhausaktivitäten an Wochentagen.....	25
Abbildung 16: Geschlecht Distanzen der wichtigsten Radfahrten	29
Abbildung 17: Geschlecht Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit dem Auto.....	31
Abbildung 18: Geschlecht Wichtigste Aktivitäten mit Auto / Nicht-NutzerInnen des Autos	32
Abbildung 19: Geschlecht Distanzen der wichtigsten Autofahrten	32
Abbildung 20: Geschlecht Dauer der wichtigsten Autofahrten	33
Abbildung 21: Geschlecht Wichtigste Aktivitäten unter Nutzung des ÖPNV / Nicht- NutzerInnen des ÖPNV.....	34
Abbildung 22: Geschlecht Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit dem ÖPNV	35
Abbildung 23: Geschlecht Distanzen der wichtigsten Fahrten mit dem ÖPNV.....	35
Abbildung 24: Geschlecht Mobilitätsorientierung: Faktor <i>Effizienz und Komfort</i>	38
Abbildung 25: Geschlecht Mobilitätsorientierung: Faktor <i>Selbständigkeit und Konfliktfreiheit</i>	39
Abbildung 26: Geschlecht Mobilitätsorientierung: <i>gemeinsam unterwegs sein können</i>	40
Abbildung 27: Geschlecht Mobilitätsorientierung: <i>Moderne Verkehrsmittel nutzen</i>	41
Abbildung 28: Geschlecht Wunsch nach Veränderungen der eigenen Mobilität: <i>kürzere Wege</i>	43
Abbildung 29: Geschlecht Wunsch nach Veränderung der eigenen Mobilität: <i>schneller ans Ziel kommen</i>	44
Abbildung 30: Geschlecht Mobilitätszufriedenheit.....	45
Abbildung 31: Frauen nach Sinusmilieus Äquivalenzeinkommen.....	48

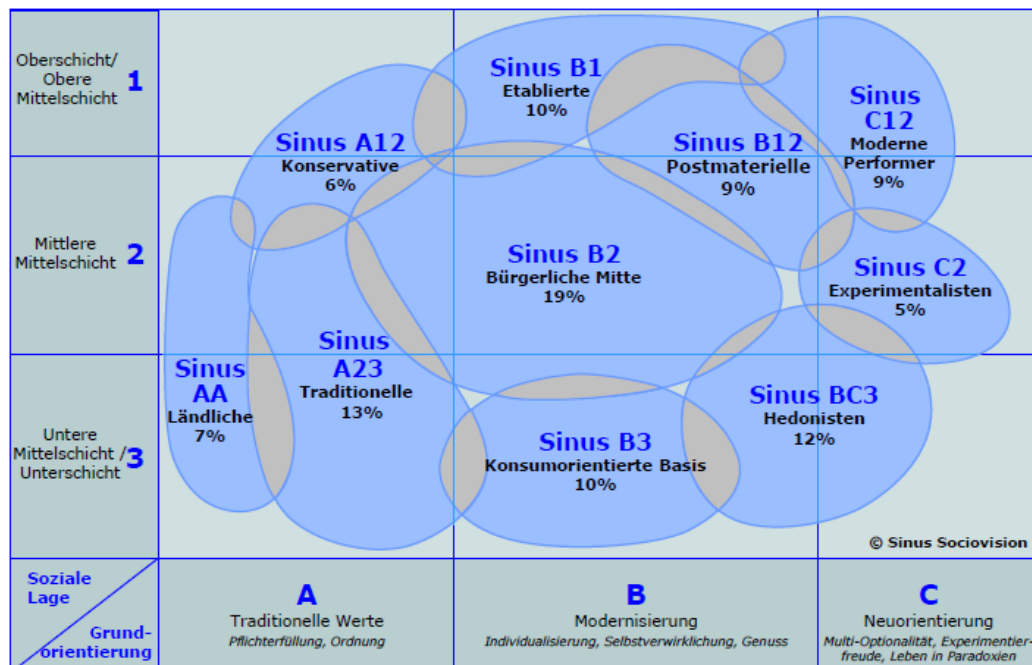
Abbildung 32: Frauen nach Sinusmilieus Verfügung über Zeitkarten des ÖPNV.....	49
Abbildung 33: Frauen nach Sinusmilieus Verfügung über eigenes Fahrrad	50
Abbildung 34: Frauen nach Sinusmilieus Verfügung über privaten Pkw	51
Abbildung 35: Frauen nach Sinusmilieus Ausstattung mit Mobilitätsmitteln (Verfügung über privaten Pkw, eigenes Fahrrad, mindestens zeitweilig über Zeitkarte des ÖPNV, Äquivalenzeinkommen)	53
Abbildung 36: Frauen nach Sinusmilieus häusliche und außerhäusliche Aktivitäten.....	58
Abbildung 37: Frauen nach Sinusmilieus täglich zu Fuß unterwegs	60
Abbildung 38: Frauen nach Sinusmilieus Häufigkeit der wichtigsten Radaktivitäten.....	61
Abbildung 39: Frauen nach Sinusmilieus Häufigkeit der wichtigste Aktivitäten mit dem ÖPNV	63
Abbildung 40: Frauen nach Sinusmilieus Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit privatem Pkw	64
Abbildung 41: Frauen nach Sinusmilieus Distanzen der wichtigsten Fußwege	66
Abbildung 42: Frauen nach Sinusmilieus Distanzen der wichtigsten Autofahrten.....	67
Abbildung 43: Frauen nach Sinusmilieus Nutzung des Flugzeuges im Zeitraum des letzten Jahres	69
Abbildung 44: Frauen nach Sinusmilieus Veränderungswunsch: Faktor <i>weniger räumliche Bewegung</i>	71
Abbildung 45: Frauen nach Sinusmilieus Veränderungswunsch: Faktor <i>mehr Mobilität...</i>	72
Tabelle 1: Geschlechtsspezifische Unterschiede in vier Mobilitätsdimensionen (Cramer-V)	36

1. Einleitung

Die nachfolgende Analyse basiert auf den Ergebnissen des Forschungsprojektes *Mobility2know for ways2go (m2k)*, das im Rahmen des Förderprogramms *ways to go* gefördert wurde. Es wurde durch Partner des soziologischen Institutes (ISRA) und des Fachbereiches Stadt- und Regionalforschung (srf) der *Technischen Universität Wien*, der Abteilung Soziologie des *Institutes für Höhere Studien (IHS)* und von der *Integral Markt- und Meinungsforschung GmbH* durchgeführt (vgl. Dangschat et al. 2012). Im Rahmen des Projektes wurde von November 2010 bis Februar 2011 eine Telefonbefragung von 1.030 zufällig gewählten ProbandInnen in zwölf politischen Bezirken nach einer sechsgliedrigen Raumtypologie zu ihrer individuellen Alltagsmobilität durchgeführt. In der Befragung wurde erstmalig in Österreich neben sozioökonomischen und demografischen Differenzierungen auch die Milieuzugehörigkeit der Befragten erfasst. Dadurch wurden Aussagen über sozio-kulturelle Differenzierungen möglich.

Die empirische Analyse folgt dem Milieuansatz des Sinus-Institutes Heidelberg (vgl. Sinus Socivision 2006), in dem für Österreich im Untersuchungszeitraum 10 soziale Milieus unterschieden werden.¹ In Abbildung 1 sind die österreichischen Sinus-Milieus des Untersuchungszeitraums nach sozialer Lage und Grundorientierung dargestellt.

Abbildung 1: Die Sinus-Milieus[®] in Österreich – Soziale Lage und Grundorientierung



Quelle: Integral Markt- und Meinungsforschung GmbH

¹ In neueren Untersuchungen nach 2011 wird ein aktualisierter Ansatz verwendet, der die aktuellen Ausdifferenzierungen abbildet. Diese konnten zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht genutzt werden.

Nachfolgend werden Ergebnisse des Forschungsprojektes zu geschlechtsspezifischen Differenzen der Alltagsmobilität ausgewertet und demografische, ökonomische und milieuspezifische Unterschiede diskutiert.

Forschungsgegenstand der Untersuchung sind geschlechtsspezifische Unterschiede der Alltagsmobilität in Österreich. Die Untersuchung folgt einem sozialen Konzept von Mobilität, das nicht am Individuum ansetzt, sondern an den physischen Bewegungen von Menschen, die selbst Teil von Haushalts- bzw. Familienaktivitäten, von sozialen Netzwerken und Gemeinschaften sowie von regionalen und sektoralen Strukturen sind (vgl. Hansen 2010). *Alltagsmobilität* wird mit Urry als ein spezifischer Aspekt „körperlicher Mobilität von Menschen“ verstanden, der, wie alle fünf „Mobilitäten“, das „soziale Leben formt und umformt, insbesondere wenn man die massiven Ungleichheiten im strukturierten Zugang zu jeden von ihnen beachtet“ (Urry 2004: 28). Im Unterschied zu verschiedenen Arten der Langzeitmobilität, wie Migration oder Tourismus, wird *Alltagsmobilität* hier konzeptualisiert als Gesamtheit unterschiedlicher Modi menschlicher Fortbewegung, die in die alltäglichen Aktivitäten der Menschen eingebettet sind. Alltagsmobilität ist somit nicht Mittel des Alltagslebens, sondern dessen immanenter Teil. Eine der Konsequenzen dieser nicht-funktionalistischen Konzeptionalisierung von Mobilität besteht im Verständnis ihrer sinngebenden und emotionalen Bedeutung (vgl. Cresswell & Prya Uteng 2008). Mobilität bewegt auch in diesem Sinn. Und schließlich ist das hier verwendete Mobilitätskonzept nicht nur auf die Dimension aktueller Fortbewegung begrenzt, sondern schließt Fähigkeiten zu zukünftiger Mobilität sowie Veränderungswünsche ein.

Die gegenständliche Untersuchung baut auf Ergebnissen der Verkehrsforschung sowie der feministischen Mobilitätsforschung auf, die in den vergangenen drei Jahrzehnten geschlechtsspezifische Differenzen in der Alltagsmobilität verstärkt in das Zentrum der Forschung gerückt haben. Dabei richtet sich das Interesse der Verkehrsforschung der vergangenen Jahrzehnte vorrangig auf die Beschreibung von Unterschieden in der Mobilität von Frauen und Männern und gegenwärtig auch auf den Wandel geschlechtsspezifischer Differenzen der Alltagsmobilität. So wurden in repräsentativen Untersuchungen zum Verkehrsverhalten neben anderen sozio-demographischen Unterschieden zunehmend auch geschlechtsspezifische Differenzen erfasst (vgl. Statistik der Schweiz 2007, Infas und DLR 2008, European Parliament 2006). Untersuchungen zum Wandel geschlechtsspezifischer Differenzen finden sich eher in akademischen Studien (vgl. Sandow 2003, Best & Lanzendorf 2005, Scheiner 2006). Im feministischen Diskurs werden aus gendertheoretischer Perspektive die empirisch belegten Ungleichheiten problematisiert sowie ihre sozialen, ökonomischen und politischen Bedingungen kritisch reflektiert (vgl. Beik & Spitzner 1995, Bauhardt 2003, Sheller 2008).

Internationalen Konsens gibt es inzwischen darüber, dass sich Frauen und Männer in ihrer alltäglichen Fortbewegung unterscheiden. Empirisch gut belegt ist, dass sie sich nach der

sozialen Einbettung und den Funktionen der Alltagsmobilität ebenso unterscheiden wie nach der Art ihrer Fortbewegung (vgl. u.a. Kramer & Mischau 2005, Vance 2007). So verbinden Frauen ihre Mobilität mit einer größeren Vielfalt an Alltagsaktivitäten als Männer. Sie leisten nach wie vor den größeren Anteil an Haus- und Betreuungsarbeiten, selbst dann wenn sie erwerbstätig sind. Infolgedessen haben Versorgungswege einen größeren Anteil an ihrer Mobilität (vgl. u.a. Scheiner et al. 2011, Nobis & Lenz 2005). Einer der wichtigsten geschlechtsspezifischen Differenzen besteht darin, dass vorrangig Frauen unbezahlte Begleitwege für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen leisten (vgl. u.a. Statistik der Schweiz 2007, Schwanen 2007). Durch die Vielfalt an Aktivitäten ist die Mobilität von Frauen durch komplexe Wegeketten und Serien von Aktivitäten gekennzeichnet, während Wege von Männern eher zwischen Wohnung und Erwerbsarbeitsort ausgerichtet sind (vgl. u.a. McGuckin & Nakamoto 2005, Krygsman et al. 2007, Flade 2010).

Frauen sind im Durchschnitt weniger als Männer unterwegs und dies eher in nachhaltiger Form. Das heißt in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung, dass Frauen häufiger zu Fuß gehen und häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen (vgl. u.a. Stadtentwicklung Wien 2006, Infas & DLR 2010, Polk 2011). Damit sind im Vergleich mit Männern kürzere Distanzen und langsamere Geschwindigkeiten in der Alltagsmobilität verbunden (vgl. u.a. European Parliament 2006, Sandow 2008). Dies gilt, obwohl auch der private Pkw für Frauen in den vergangenen drei Jahrzehnten an Bedeutung gewonnen hat (vgl. Spitzner 2001, Mohammadian 2005).

Für Österreich sind nur wenige Daten zu geschlechtsspezifischen Differenzen in der Alltagsmobilität verfügbar. Im Unterschied zu Deutschland liegt die letzte landesweite Untersuchung zur Verkehrsverhaltensforschung 16 Jahre zurück und ist in Bezug auf geschlechtsspezifische Mobilitätsdifferenzen wenig aussagekräftig (vgl. Herry 2007). Inzwischen wurden einige regionalspezifische Studien zum Verkehrsverhalten vorgelegt. Unter geschlechtsspezifischen Fragestellungen hat Simma (2000) eine Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich ausgewertet. Auf dieser Datenbasis zeigt sie, dass die Erwerbstätigkeit den wichtigsten sozioökonomischen Faktor für das Verkehrsverhalten der befragten Frauen und Männer darstellt, während die Familienform sowie die Haushaltszusammensetzung das Verkehrsverhalten kaum beeinflussen. Empirisch belegt wurde, dass erwerbstätige Frauen weitere Distanzen zurücklegen und eher einen Pkw besitzen als nicht-erwerbstätige Frauen, während die Zahl sowie das Alter der Kinder im Haushalt einen geringeren Einfluss als die Erwerbsarbeit haben (Simma 2000: 11f, 16). Die genannten Tendenzen gelten für vollerwerbstätige Frauen stärker als für Teilzeitarbeitende. Anders als in anderen Untersuchungen hat die Autorin auch den Einfluss von Raumvariablen untersucht. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass diese im Vergleich zum Einfluss der Erwerbsarbeit kaum eine Rolle spielen, wobei unter den Raumvariablen der Erreichbarkeit der größte differenzierende Einfluss zukommt.

Für Niederösterreich wurde von Knoll & Szalai (2005) eine geschlechtsspezifische Auswertung der Mobilitätsbefragung Niederösterreichs 2003 vorgelegt. Sie belegen, dass Frauen und Männer gemessen an der Zahl der Wege gleich mobil sind, dass Männer aber längere Distanzen zurücklegen. Interessant ist ihr Befund, dass der öffentliche Verkehr in der Region durch Frauen und Männer gleichermaßen benutzt wird (vgl. Knoll & Szalai 2005: 26f). 2008 haben Knoll und Szalai eine genderkritische Analyse von verkehrsplanerischen Erhebungsmethoden durchgeführt. In ihrer Untersuchung haben sie belegt, dass durch die erhobenen Daten kurze Wege, Begleitwege und „Nebenbei-Wege“ kaum berücksichtigt werden. Auch die Zeit, die Frauen für Fußwege benötigen, werden in ihrer Bedeutung nicht ausreichend untersucht. Dadurch wird die Mobilität von Frauen nicht hinreichend planerisch berücksichtigt. Die Autorinnen betonen in ihrer Arbeit genderspezifische Unterschiede in Bezug auf Wegezwecke, Distanzen sowie die Verkehrsmittelnutzung. Ihre Ergebnisse bestätigen Zeitanalysen, die für die EU vorgenommen wurden (vgl. European Parliament 2006). Frauen gehen auch in Österreich häufiger als Männer einkaufen, begleiten bzw. bringen und holen andere Personen häufiger ab, gehen häufiger zu Besuch und zu Kulturveranstaltungen sowie spazieren. Frauen sind weniger zur Erwerbsarbeit, zu Erholungszwecken und zum Sport unterwegs und sie besuchen seltener Lokale. Ausgehend von diesen Differenzen in den Anlässen für alltägliche Mobilität bekräftigen Knoll & Szalai (2008) ebenso wie in internationalen Studien die Notwendigkeit, nicht nur Wegezwecke zu erfassen, die am Endpunkt eines Weges liegen, sondern bei den von Frauen häufiger realisierten „Wegekettten“ auch diverse „Nebenbeiwege“ zu berücksichtigen. Die Autorinnen belegen auch, dass Frauen häufiger zu Fuß gehen sowie Bus oder Straßenbahn und als Beifahrerin den Pkw nützen. Sie fahren jedoch seltener Fahrrad und U-Bahn sowie Auto als Lenkerinnen und dass sie in geringerem Maße über Pkws sowie einen Führerschein verfügen (Knoll & Szalai 2008: 168, 141ff).

Aus ihrer Analyse leiten die Autorinnen die Notwendigkeit ab, in zukünftigen österreichischen Mobilitätssurveys Genderdifferenzen grundsätzliche Aufmerksamkeit zu widmen. Sie stützen sich dabei auf die feministische Forschung, die bereits seit den 1990er Jahren Mobilitätsforschung und Ungleichheitsforschung zusammenführt und geschlechtsspezifische Unterschiede in der Alltagsmobilität im Rahmen gendertheoretischer Ansätze kritisch hinterfragt. In ihrem Rahmen werden die genannten Unterschiede nicht nur aufgezeigt, sondern durch die Wirkung ungleicher Rollenzuweisungen an Frauen und Männer gendertheoretisch erklärt (vgl. u.a. Beik & Spitzner 1995, Bauhardt 1995).

Neben den dargestellten Befunden zu geschlechtsspezifischen Differenzen thematisieren internationale Studien in den letzten Jahren verstärkt auch den Wandel geschlechtsspezifischer Ungleichheiten der Alltagsmobilität (vgl. Pucher & Renne 2003, Gossen & Purvis 2005, McGuckin & Nakamoto 2005, Hansen 2010, Scheiner et al. 2011).

Für Deutschland haben Nobis und Lenz (2005) eine Auswertung der Daten von *Mobilität in Deutschland* vorgelegt, in der sie die Veränderung der Mobilitätsmuster von Frauen in das Zentrum ihrer Analysen stellen. Ihr Fokus liegt auf der Bedeutung der Erwerbsarbeit dafür. Sie belegen insbesondere, dass erwerbstätige Frauen zunehmend über einen Führerschein sowie über einen Pkw verfügen und als Autofahrerinnen weitere Strecken zurücklegen. Sie bewerten diese Entwicklung aber nicht als nachholende Angleichung an männliche Mobilitätsmuster, sondern betonen, dass das Auto von Frauen zur Bewältigung ihrer Mehrfachbelastungen genutzt wird. Es bringt damit mehr Autonomie für Frauen, die auf diese Weise Erwerbsarbeit und Familie vereinbaren. Gleichzeitig führt die zunehmende Pkw-Nutzung durch Frauen zu einer Stabilisierung genderspezifischer Ungleichheiten, da traditionelle Genderrollen in den Haushalten nicht abgebaut, sondern damit sogar stabilisiert werden. Man kann den Beitrag der Autorinnen als Beleg für zunehmende Mobilitätswänge für Frauen lesen, die aus ihrer Doppelbelastung erwachsen. Diese Mobilitätswänge verteilen sich allerdings ungleich auf verschiedene soziale Gruppen von Frauen. Nobis und Lenz (2005) belegen unter den soziodemographischen Faktoren insbesondere Unterschiede zwischen den Haushaltstypen. Aus dieser Forschungsperspektive gewinnen Binnendifferenzen geschlechtsspezifischer Mobilität eine besondere Bedeutung. Daran lassen sich zum Beispiel folgende Fragen anknüpfen: Für welche Gruppen von Frauen ergeben sich erweiterte Handlungsoptionen und Aktionsräume und für welche Gruppen ergeben sich eher Restriktionen bzw. Mobilitätswänge?

Auch Scheiner et al. (2011) untersuchen den Wandel von geschlechtsspezifischen Mobilitätsmustern und verweisen ebenfalls auf widersprüchliche Tendenzen zwischen Angleichung und Verstärkung geschlechtsspezifischer Disparitäten in der Alltagsmobilität. So belegen sie bei einem allgemeinen Trend zu längeren Wegen eine nachholende Angleichung der Wegelängen von Frauen an die von Männern, insbesondere in ländlichen Regionen. Sie belegen ebenfalls eine wachsende Gruppe von Männern, die Einkaufswege zurücklegen. Gleichzeitig werden wachsende Differenzen bei der Verteilung von Begleitwegen zwischen Frauen und Männern dokumentiert. Auf der Basis individualisierungstheoretischer Ansätze betonen sie dabei die von ihnen belegten Angleichungstendenzen geschlechtsspezifischer Mobilität und unterstreichen sie mittels Kohorten- und Lebenslaufeffekten. Aus dieser Forschungsperspektive gewinnt die Frage nach den widersprüchlichen Richtungen des Wandels geschlechtsspezifischer Mobilität an Bedeutung. Daran lassen sich beispielsweise die Fragen anknüpfen: In welchen Aspekten findet eine Angleichung der Mobilitätsmuster von Frauen und Männern statt und in welchen nicht? Welche Bedeutung haben diese widersprüchlichen Tendenzen für das Alltagsleben der daran Beteiligten sowie für die gesellschaftliche Entwicklung?

Zusammengefasst lassen sich in den bisher vorliegenden Mobilitätsanalysen zwei Hauptthesen erkennen. Aus der Perspektive der ersten These werden die Ungleichheiten geschlechtsspezifischer Mobilitätsmuster betont und aus der Wirkung von

Genderdifferenzen erklärt, die in der ungleichen Arbeitsteilung resultieren und zudem durch das Mobilitätssystem in der Regel verstärkt werden. Mobilität wird hier als Moment der Reproduktion von sozialen Differenzen analysiert, Barrieren und Exklusionsprozesse aufgezeigt und kritisch bewertet. Aus der Perspektive der zweiten These werden Binnenvarianzen innerhalb der Mobilität von Frauen betont und diese aus ihrer Teilhabe an gesellschaftlichen Individualisierungsprozessen, insbesondere aus ihrer wachsenden Erwerbsbeteiligung und deren besonderer Bedeutung für das Alltagsleben einschließlich ihrer Mobilität erklärt.

Pointiert formuliert, stehen sich die Genderdifferenzthese und die Erwerbsarbeitstheorie gegenüber, die beide ihre Argumente aus jeweils spezifischen Aspekten der modernen Lebensweise von Frauen und Männern gewinnen. Auf der Basis der empirischen Ergebnisse des Projektes *Mobility2know* werden beide Thesen geprüft und aus der Milieuperspektive diskutiert. Damit knüpft die vorliegende Untersuchung an die von der feministischen Forschung aufgeworfene Frage nach der Erklärung geschlechtsspezifischer Unterschiede ebenso an wie an die Frage nach dem Wandel und der damit verbundenen Binnendifferenzierung der Mobilität von Frauen. Auf der Basis der Daten von *Mobility2know* werden geschlechtsspezifische Differenzen der Alltagsmobilität analysiert. Es wird der Forschungsfrage nachgegangen, welche Unterschiede sich in der Alltagsmobilität von Frauen und Männern für Österreich 2011 empirisch belegen lassen und wie sich Frauen untereinander in Abhängigkeit von ihrer Milieuzugehörigkeit unterscheiden.

Als theoretischer Ausgangspunkt wird neben einem sozialen Mobilitätsansatz das Milieukonzept gewählt. Dabei wird insbesondere an Bourdieus Kapitalansatz angeknüpft, der soziale Gruppen nach der Gesamtheit ihrer jeweiligen unterschiedlichen *Kapitale* unterschieden und deren gesellschaftliches Handeln stabilen Präferenzen folgt, die durch den *Habitus* vermittelt werden (vgl. Bourdieu 1982). Aufbauend darauf bestimmt Hradil soziale Milieus als „Gruppierungen von Menschen, die ähnliche Mentalitäten und häufig auch ein gemeinsames Umfeld aufweisen. Daher stimmen ihre Werthaltungen, Lebensziele, Prinzipien der Lebensgestaltung und die Beziehungen zu Mitmenschen weitgehend überein. Diejenigen, die gleichen sozialen Milieus angehören, interpretieren und gestalten ihre Umwelt in ähnlicher Weise und unterscheiden sich dadurch von anderen sozialen Milieus“ (Hradil 2006: 278). Die Milieuperspektive bringt somit neben der sozialen Lage und den räumlichen Gelegenheitsstrukturen eine zusätzliche Differenzierungsdimension für die Alltagsmobilität von Frauen zutage. Aus ihrer Perspektive lassen sich quer zu den bisher analysierten Differenzierungen von Mobilitätsmustern nach demografischen Merkmalen auch kulturell geprägte Mobilitätsdifferenzen darstellen.

Zusätzlich zur Darstellung bisher unterschätzter kultureller Binnendifferenzen in der Mobilität von Frauen kann der Milieuansatz selbst auch zur Erklärung dieser Unterschiede herangezogen werden. Ungleiche Genderrollen, die Frauen zwar zunehmend die

Erwerbstätigkeit zuerkennen, aber ihnen nach wie vor die Hauptlast der Haus- und Familienarbeit zuweist, sind in den einzelnen Milieus unterschiedlich stark ausgeprägt. In einigen Milieus sind Ansätze für eine gerechtere Verteilung dieser Arbeiten stärker verbreitet als in anderen. Diese Ungleichverteilung von Genderrollen auf die Milieus beeinflusst auch die Differenzierung der Alltagsmobilität von Frauen und damit ihren Wandel. Der empirischen Analyse liegen folgende Hypothesen zugrunde:

1. Frauen und Alltagsmobilität

Aufgrund der ungleichen gesellschaftlichen Bewertung von Produktions- und Reproduktionsarbeiten sowie der ungleichen Zuschreibung dieser Tätigkeiten auf die Geschlechter werden geschlechtsspezifische Differenzen in der Alltagsmobilität reproduziert. Diese Unterschiede von Frauen gegenüber Männern betreffen insbesondere eine größere Vielfalt außerhäuslicher Aktivitäten, eine stärkere Nahraumorientierung der damit verbundenen Mobilität sowie eine stärkere Nutzung von nicht motorisierten und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine immer noch geringere Verfügung über Mobilitätsressourcen. Gleichzeitig verändert sich die Alltagsmobilität von Frauen insbesondere aufgrund ihrer wachsenden Erwerbsbeteiligung sowie einer beginnenden Umverteilung von Reproduktionsarbeit, die jedoch in den einzelnen Milieus sehr unterschiedlich ausgeprägt ist. Das betrifft eine wachsende Verfügung über Mobilitätsressourcen wie Pkw, Rad, Zeitkarten des ÖPNV sowie deren häufigere Nutzung sowie größere zurückgelegte Distanzen von erwerbstätigen Frauen. Diese Veränderungen der Mobilitätsmuster erwerbstätiger Frauen, die eine Erweiterung ihres Aktionsradius zu nicht erwerbstätigen Frauen beinhalten, befestigt jedoch ihre genderspezifische Mehrfachbelastung. Der Mobilitätswandel ist somit ebenso Teil des Emanzipationsprozesses wie der Reproduktion von genderspezifischen Ungleichheiten. Es ist daher zu erwarten, dass Frauen mit ihrer Mobilität weniger zufrieden sind als Männer und stärkere Veränderungswünsche in Bezug auf das Mobilitätssystem insgesamt haben.

2. Frauen und Milieu

Mit dem *Milieu* steht eine Kategorie zur Verfügung, die die Genderperspektive auf geschlechtsspezifische Mobilitätsunterschiede bestärkt. Die Milieuzugehörigkeit beeinflusst zunächst den Grad der genderspezifischen Ungleichheiten im Alltagsleben der Frauen. In den jungen Milieus sowie im *Postmateriellen Milieu* sind emanzipatorische Entwicklungen stärker als im *Traditionellen, Gehobenen* und in den *Mainstream-Milieus* (vgl. Integral 2011). Dadurch beeinflusst die Milieuzugehörigkeit auch die Bedeutung, die Frauen ihrer Mobilität beimessen und wie sie diese zur Bewältigung ihres Alltags gestalten. Dies tritt in Form unterschiedlicher Mobilitätsorientierungen mit Vorlieben für bestimmte Fortbewegungsarten sowie in unterschiedlichen alltäglichen Mobilitätsmustern zutage (vgl. Dangschat & Segert 2011). Die Milieuzugehörigkeit von Frauen wirkt insbesondere auf die Verfügung von Mobilitätsressourcen sowie auf deren innovative Nutzung für die Bewältigung der Mehrfachbelastung. Sie bedingt damit Binnenvarianzen der Mobilitätsmuster von Frauen, die

sich aus unterschiedlichen Genderrollen in den Milieus erklärt. Diese milieuspezifischen Binnenvarianzen überlagern Differenzierungen aus der Erwerbsarbeit.

3. Alltagsmobilität von Frauen junger Milieus (des *Hedonistischen, Experimentalistischen Milieus und der Modernen Performerinnen*)

Der Alltag von Frauen junger Milieus ist im Vergleich zu dem von Frauen anderer Milieus durch überdurchschnittlich viele sowie durch häufige spontane außerhäusliche Aktivitäten geprägt. Das betrifft erwartbar im besonderen Maße *Moderne Performerinnen* und Frauen des *Experimentalistischen Milieus*. Die Mobilität dieser Frauen gleicht sich aber nicht einfach dem dominierenden männlichen Automobilität an, sondern es werden eigene Präferenzen eingebracht. Es werden daher starke Tendenzen eines *urbanen umwelt-affinen Mobilismus* vermutet, der eher durch Nahraummobilität gekennzeichnet ist als bei Männern. Bei Frauen des *Hedonistischen Milieus* wird eine starke Affinität zu Fußwegen erwartet, während bei Frauen des *Experimentalistischen Milieus* eine überdurchschnittliche Radnutzung erwartet wird. Eine Angleichung zwischen den Geschlechtern lässt sich hingegen in Bezug auf die Bedeutung von Freizeitmobilität und teils von erwerbsarbeitsbezogener Mobilität im Verhältnis zu reproduktionsarbeitsbezogener Mobilität erwarten.

4. Frauen der gehobenen Milieus (des *Etablierten und des Postmateriellen Milieus*)

Der Alltag von Frauen in den gehobenen Milieus ist im Vergleich zu Frauen anderer Milieus entweder durch den sozialen Status oder durch Erwerbsarbeit geprägt. Sie differieren in diesem Punkt, sind aber beide stark sozial aktiv. Im Vergleich zu allen anderen Frauen werden die größten zurückgelegten Distanzen erwartet. Das betrifft auch eine häufigere Nutzung des Flugzeugs. Reproduktionsarbeit wird überdurchschnittlich häufig an externe DienstleisterInnen übertragen, was im Vergleich mit anderen Frauen eine geringere Versorgungsmobilität erwarten lässt. In ihren geschlechts- und umweltbezogenen Orientierungen unterscheiden sich Frauen der beiden Milieus. Im *Etablierten Milieu* dominieren traditionelle Geschlechterrollen. Umweltbewusste Verhaltensweisen werden einem klassischen Prestigeverhalten nachgeordnet. Im *Postmateriellen Milieu* spielen hingegen feministische und umweltschonende Orientierungen eine größere Rolle. Daher lässt sich bei Frauen des *Etablierten Milieus* die stärkste Angleichung an den traditionellen männlichen Automobilität erwarten unabhängig von Erwerbstätigkeit oder Pension usw. Für Frauen des *Postmateriellen Milieus* lässt sich im Vergleich zu Frauen anderer Milieus eine stärkere Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs vermuten, aufgrund weiterer Arbeitswege jedoch geringe Radnutzung und Fußwege.

5. Frauen der Mainstream-Milieus (der *Bürgerliche Mitte* und der *Konsumorientierten Basis*)

Der Alltag von Frauen der Mainstream-Milieus ist in besonderem Maße durch die Mehrfachbelastung von Erwerbsarbeit, Haus- und Familienarbeit gekennzeichnet. Sie folgen in vielen Fragen noch traditionellen Geschlechterrollen und leben häufiger im suburbanen

Raum. Für Frauen dieser beiden Milieus ist mit einem mittleren Maß außerhäuslicher Aktivitäten zu rechnen. Es wird erwartet, dass sich Frauen dieser Milieus an den Idealen des *Etablierten Milieus* orientieren, und daher die Pkw-Nutzung positiv bewerten und auch überdurchschnittlich realisieren. Gleichzeitig wird vermutet, dass diese Frauen mit den ihnen zur Verfügung stehenden begrenzten Ressourcen besonders effizient umgehen müssen. Daher werden vergleichsweise geringe Distanzen erwartet. Aufgrund der unterschiedlichen Ressourcenausstattung zwischen den Frauen verschiedener Milieus ist zu vermuten, dass Frauen der *Konsumorientierten Basis* von allen Milieus am schlechtesten mit Mobilitätsmitteln aller Art (Zeitkarte, Rad, Pkw) ausgestattet sind und dadurch den geringsten Grad an außerhäuslicher Mobilität aufweisen.

6. Frauen der *traditionellen Milieus (des Konservativen, Traditionellen und des Ländlichen Milieus)*

Der Alltag von Frauen traditioneller Milieus ist ebenfalls überdurchschnittlich stark durch Mehrfachbelastung von Erwerbsarbeit, Haus- und Familienarbeit gekennzeichnet. Reproduktionsarbeiten werden aufgrund des traditionellen Wertehorizontes kaum externalisiert. Dadurch entstehen starke Mobilitätswänge. Traditionelle Lebensformen werden geschätzt, was sich auch auf die Tradierung von ungleicher Verfügung über Verkehrsmittel niederschlägt. Es wird erwartet, dass sich Frauen dieser Milieus mit den ihnen gegebenen Mobilitätschancen eher arrangieren und möglichst effektiv damit umgehen. Daher werden im Vergleich zu Frauen anderer Milieus vergleichsweise geringe Distanzen sowie ein Mix in der Mobilitätsmittelnutzung vermutet, in der das Auto eine besondere Rolle spielt. Für Frauen des *Ländlichen Milieus*, wird erwartet, dass sie neben den Frauen der gehobenen Milieus aufgrund ihrer Unterversorgung durch den ÖPNV, weite Distanzen zurücklegen. Es wird damit gerechnet, dass Frauen dieses Milieus im Nahraum weniger zu Fuß, aber überdurchschnittlich häufig mit dem Rad unterwegs sind.

Insgesamt wird eine Differenzierung der Mobilitätsmuster von Frauen erwartet, die sich im Wesentlichen entlang der großen Milieusegmente orientiert und in einzelnen Fragen zusätzliche Differenzen zwischen den einzelnen Milieus aufweist. Bezugnehmend auf diese Hypothesen wird nachfolgend im Abschnitt 2 die Zusammensetzung des Samples dargestellt und diskutiert. In Abschnitt 3 werden geschlechtsspezifische Mobilitätsmuster, wie Verfügung über Mobilitätsmittel, außerhäusliche Aktivitäten zu Fuß, mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad und dem privaten Pkw, sowie Mobilitätsorientierungen differenziert dargestellt. In Abschnitt 4 werden milieuspezifische Binnendifferenzen der Mobilität von Frauen beschrieben und abschließend werden in Abschnitt 5 die Ergebnisse zusammengefasst und diskutiert.

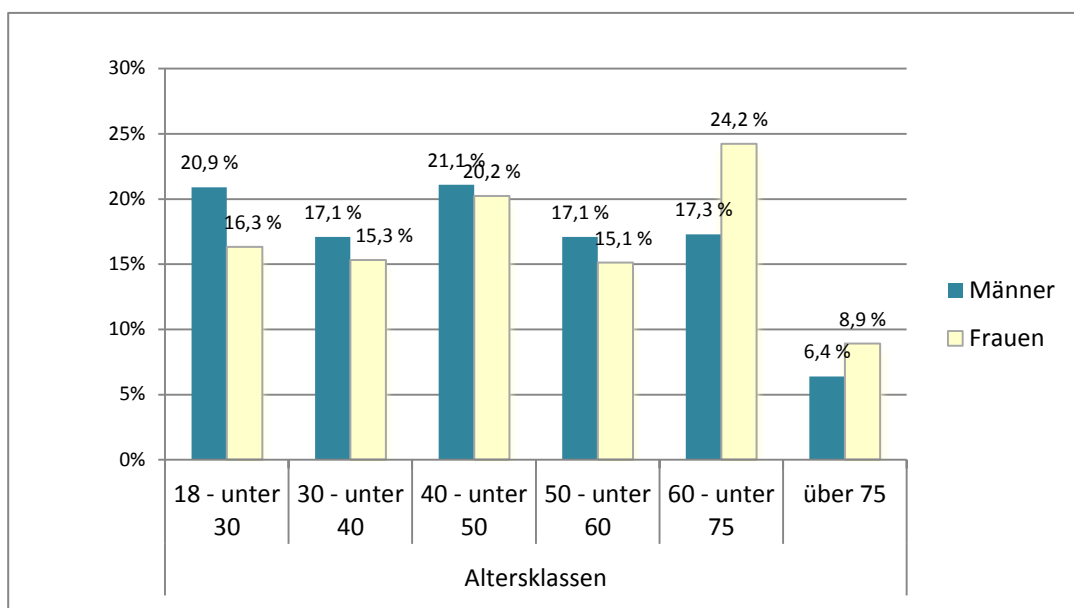
2. Stichprobe nach Alter, Haushaltstyp, Einkommen, Bildung, Erwerbsarbeit und Milieu

In die Auswertung wurden 51,4% Frauen und 48,6% Männer einbezogen. Damit entspricht die Geschlechterverteilung in etwa dem österreichischen Durchschnitt. Die Verteilung der Geschlechter nach Altersgruppen, Haushaltstypen, Haushaltseinkommen, Bildungsstufen, Erwerbsarbeit und nach Milieus ist hoch signifikant.

2.1. Alter

Die Altersgruppen sind ungleich auf die Geschlechter verteilt. So finden sich Frauen insbesondere in den Altersgruppen mit Pensionsalter überdurchschnittlich häufig, während Männer insbesondere bei den unter Dreißigjährigen überdurchschnittlich vertreten sind (s. Abbildung 2).²

Abbildung 2: Geschlecht | Altersgruppe



Chi² ,032
Cramer-V ,109

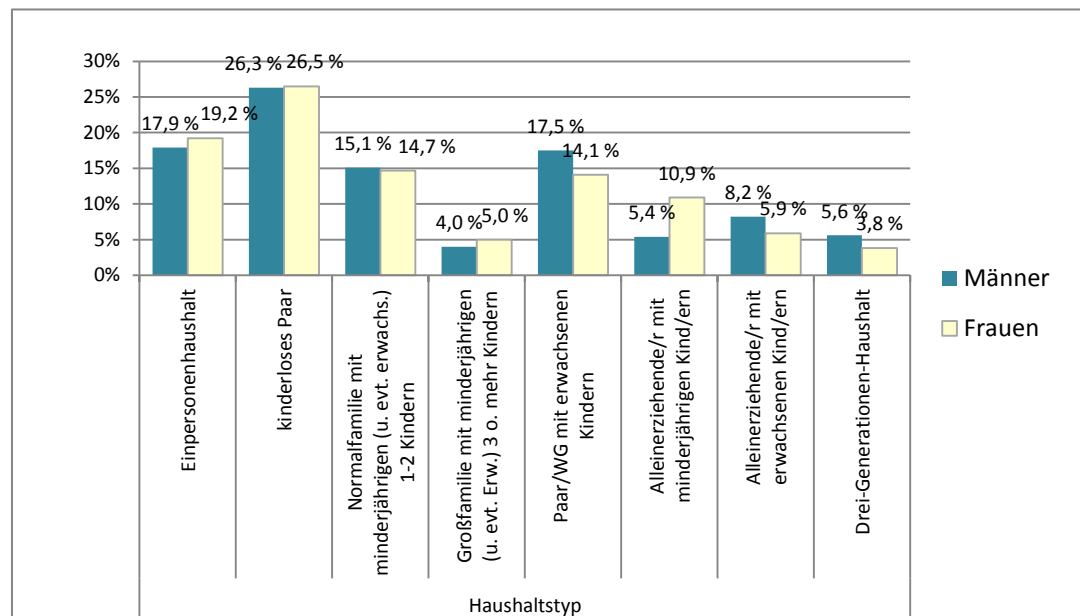
Im Einzelnen sind im Sample von *m2k* Frauen in den Altersgruppen 18 bis unter 40 Jahren leicht unterdurchschnittlich repräsentiert, während sie in der mittleren Altersgruppe zwischen 40 und unter 50 im Durchschnitt liegen, aber die Altersgruppen ab 60 Jahren besonders stark prägen (s. Abbildung 2). Damit weicht die Stichprobe nur geringfügig vom österreichischen Durchschnitt ab.

² Die Werte können sich an der zweiten Kommastelle minimal von jenen in kommenden Publikationen unterscheiden, da die Grundgesamtheit der Untersuchung nachträglich durch eine kleine Ausbesserung geringfügig verändert wurde. Inhaltlich ergibt sich dadurch allerdings keine Veränderung.

2.2. Haushaltstyp

Die Verteilung der Geschlechter auf die Haushaltstypen ist hoch signifikant. Die Daten entsprechen ebenfalls weitgehend dem österreichischen Durchschnitt. In Österreich lebten im Jahr 2009 in 39% der Haushalte minderjährige Kinder, davon sind 29,8% Paare mit Kindern, 6,2% alleinerziehende Mütter und 1,1% alleinerziehende Väter sowie 1,9% Mehrfamilienhaushalte (vgl. Statistik Austria 2009: 19). Der Anteil von Frauen, die für die Versorgung von Kindern verantwortlich sind, ist um etwa 5 Prozentpunkte höher als der von Männern. Das bedeutet, dass die geschlechtsspezifische Verteilung von Haushaltsformen die Lebensbedingungen von Frauen signifikant beeinflusst und damit auch daraus resultierende geschlechtsspezifische Mobilitätsdifferenzen.

Abbildung 3: Geschlecht | Haushaltstyp



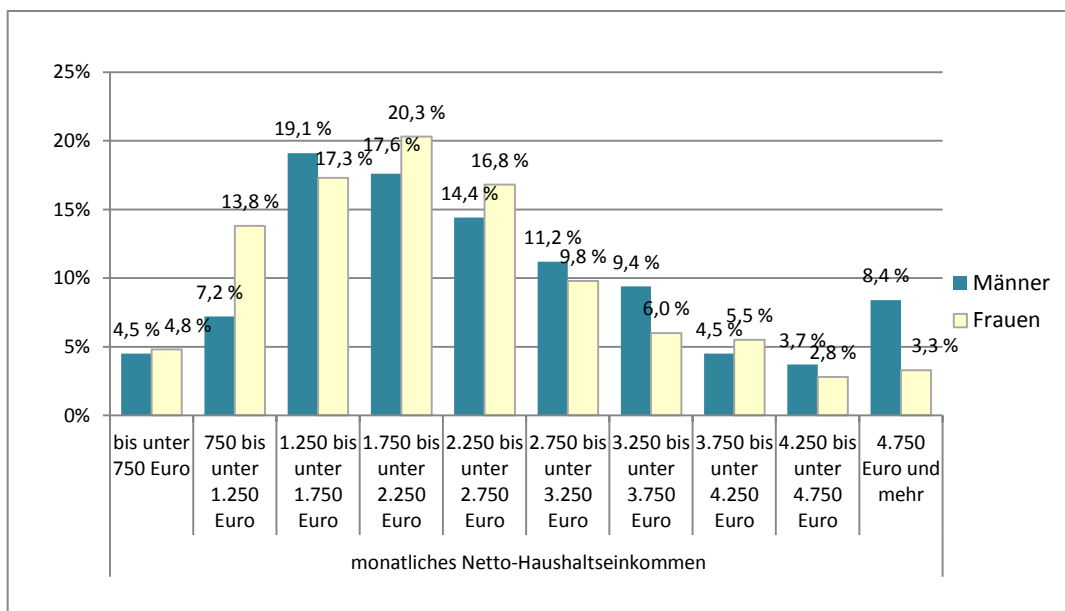
Chi² ,001
Cramer-V ,448

Wie Abbildung 3 zeigt, leben die befragten Frauen häufiger in Einpersonenhaushalten und in Haushalten mit minderjährigen Kindern. 34,4% der befragten Frauen und 30,1% der Männer leben gemeinsam mit minderjährigen Kindern. Ihnen fehlt signifikant häufiger die Alltagserfahrung des Lebens mit minderjährigen Kindern und die damit verbundenen Pflichten und Mobilitätsanforderungen. Die befragten Männer leben hingegen häufiger in Haushalten mit erwachsenen Kindern (s. Abbildung 3). Besonders hoch ist der Unterschied zwischen alleinerziehenden Frauen und Männern. Die Gruppe alleinerziehender Frauen ist mit 10,9% doppelt so groß als die der alleinerziehenden Männer (5,4%). Zwar ist die Gruppe der Alleinerziehenden unter den verschiedenen Haushaltstypen relativ klein, aber sie unterliegt besonderen Mobilitätsanforderungen. Aufgrund der ungleichen Verteilung dieser Gruppe auf die Geschlechter betreffen die mit der Alleinverantwortung für minderjährige Kinder verbundenen zeitlichen Belastungen sowie Mobilitätswänge insbesondere Frauen.

So beeinflusst diese Verteilung der Haushaltsstrukturen geschlechtsspezifische Differenzen der Zeitbudgets. Frauen verfügen aufgrund ihrer größeren Verpflichtungen für die Kinderbetreuung tendenziell über geringere Zeitressourcen als Männer, die sie für ihre Mobilität nutzen können (vgl. Statistik Austria 2003: 15, Buchebner-Ferstl 2004: 133). In der Zeitverwendungserhebung von Statistik Austria für 2008/09 sind Zeiten für Mobilität nicht separat ausgewiesen, sondern in die damit verbundenen Aktivitätsbereiche wie Erwerbsarbeit oder Freizeit inkludiert. Betrachtet man aber die ausgewiesenen geschlechtsspezifischen Differenzen in den Zeitverwendungsstrukturen, so wird deutlich, dass Frauen aufgrund von Doppelbelastung von Haushalts-, Familien- und Erwerbsarbeit nach wie vor über geringere freie Zeitressourcen als Männer verfügen (vgl. Statistik Austria 2009). Dies macht es notwendig, mit der verbleibenden Zeit für Mobilität in der Regel sparsam umzugehen. Diese Einschätzung betrifft Frauen mit Kindern aufgrund der dominierenden Rollenverteilungen in besonderem Maße. Die eingeschränkten Mobilitätschancen von Frauen in Haushalten mit Kindern werden zusätzlich durch ein vergleichsweise geringes Einkommen verschärft (s. Abbildung 4). Einschränkend muss hervorgehoben werden, dass in der Untersuchung keine Zeitbudgetierung aller Lebenstätigkeiten eingeschlossen war. Insbesondere sind die innerhäuslichen Reproduktionstätigkeiten nicht erfragt worden, die ihrerseits nicht nur das Zeitbudget beeinflussen, das Einfluss auf geschlechtsspezifische Mobilitätschancen hat, sondern selbst auch Mobilitätsanlässe implizieren.

2.3. Einkommen

Abbildung 4: Geschlecht | monatliches Haushalts-Nettoeinkommen



Chi² ,005

Cramer-V ,172

Frauen und Männer unterscheiden sich signifikant nach ihrem Haushaltsnetto-Einkommen. Dies ist ein Ergebnis starker Unterschiede insbesondere in den unteren sowie in den hohen Einkommenslagen. Zwar gleichen sich im Bereich mittlerer Einkommen zwischen 1250 €

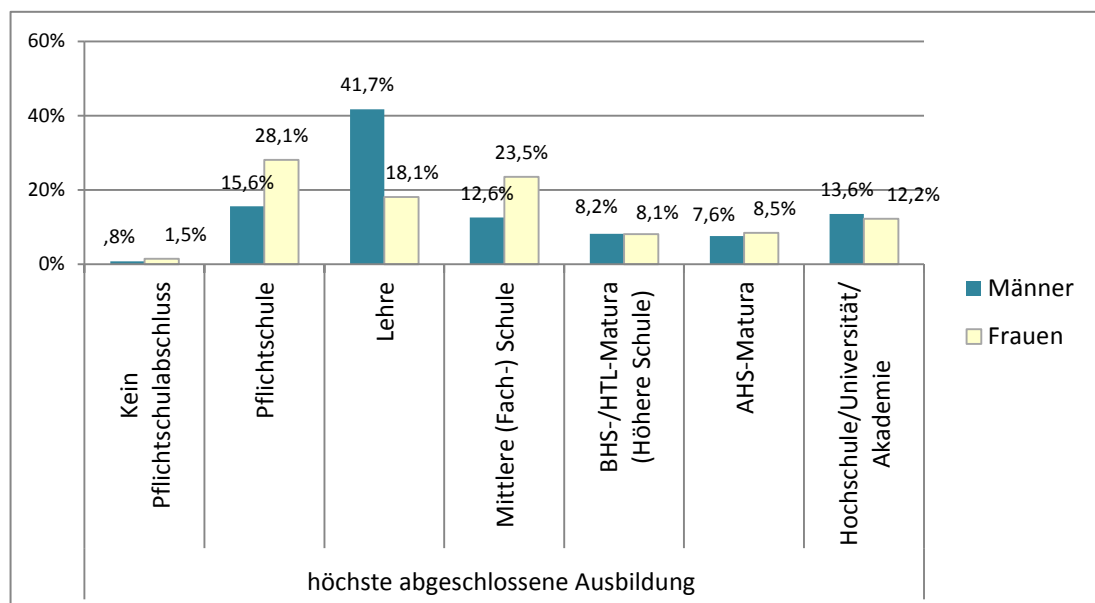
und 3250 € Frauen und Männern an. Aber ein Haushaltsnetto-Einkommen unter 1250 € geben 18,6% der befragten Frauen und nur 11,7% der Männer an (s. Abbildung 4). In den oberen Einkommensgruppen über 3.250 € finden sich 26% der Männer und nur 17,6% der Frauen.

Berechnet auf das Äquivalenzeinkommen sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede nicht signifikant. Allerdings zeigt sich aufgrund der Ungleichverteilung der Haushaltsstrukturen auch im unteren Segment des Äquivalenzeinkommens unter 800 € eine Einkommenslücke zwischen Frauen und Männern. 38% der Frauen verfügen in ihren Haushalten über weniger als 800 € pro Haushaltsmitglied, während es von den befragten Männern nur 28% betrifft. Ähnlich wie die Haushaltsstrukturen haben auch die Einkommensunterschiede Einfluss auf die geschlechtsspezifische Mobilität. Dies gilt für die Ausstattung von Frauenhaushalten mit Mobilitätsmitteln, insbesondere für die Ausstattung mit Pkws.

2.4. Bildung

Auch die geschlechtsspezifischen Unterschiede im Bildungsgrad sind hoch signifikant. Je niedriger die Bildungsstufe, desto höher die Differenzen. 29,6% der Frauen haben höchstens Pflichtschulabschluss, während es bei den Männern nur 16,4% sind.

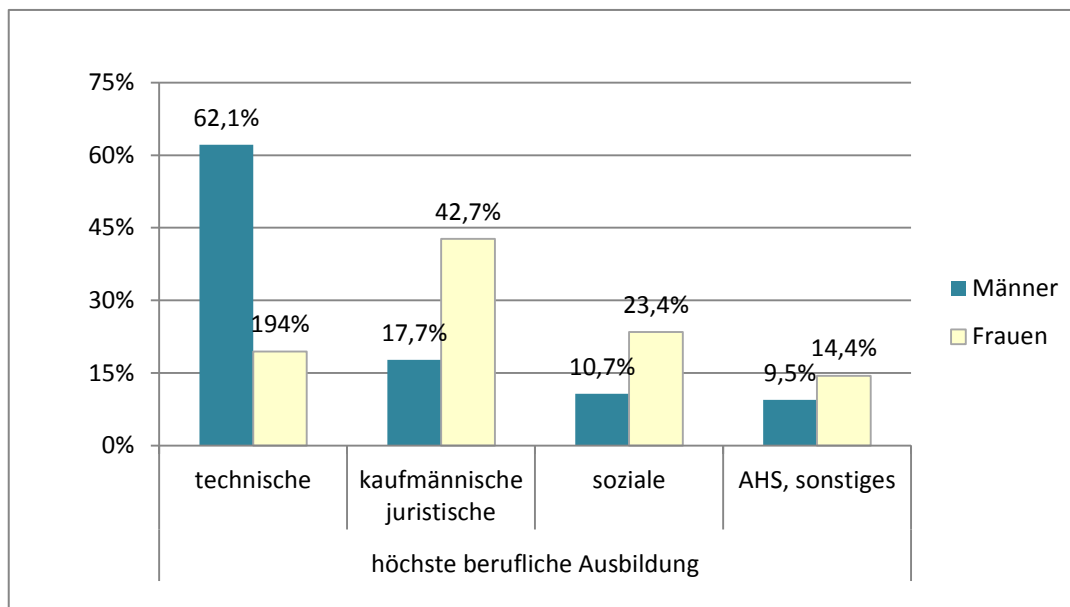
Abbildung 5: Geschlecht | Bildungsgrad



Chi², 000
Cramer-V, ,288

Bei den mittleren Schulabschlüssen präferieren Männer die Lehre (41,7%), während Frauen eher mittlere Fachschul-Abschlüsse aufweisen (23,5%). Auf AHS/BHS-Ebene sowie bei Hochschulabschlüssen sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede deutlich geringer (s. Abbildung 5).

Abbildung 6: Geschlecht | Berufsausbildung



Chi² ,000
Cramer-V ,439

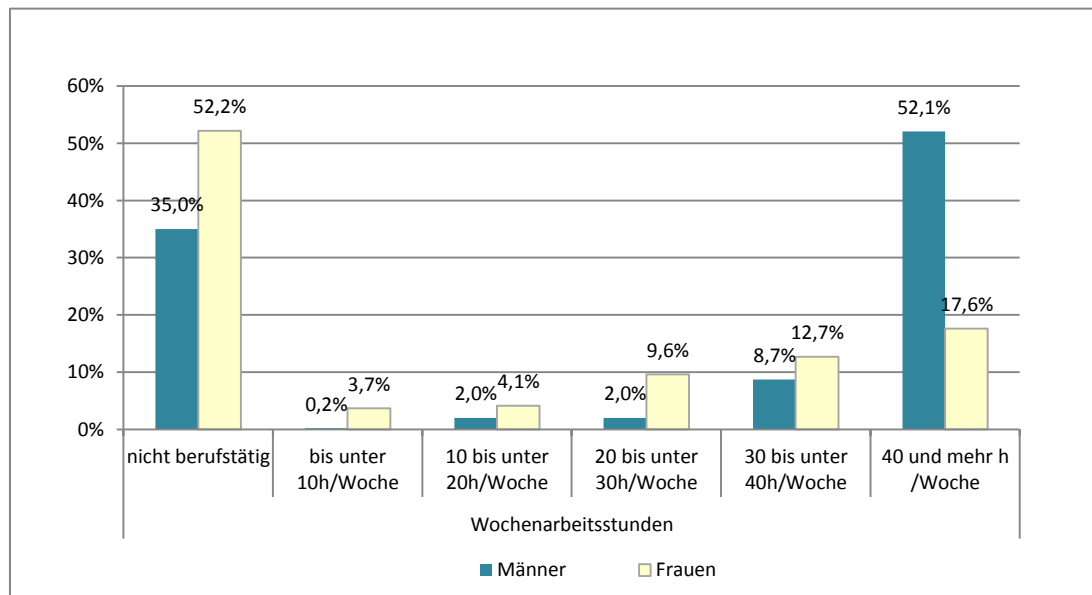
In der Untersuchung wurde neben dem Bildungslevel auch die Art der beruflichen Ausbildung erfasst, da sie die Wertevorstellungen und Lebensstile und damit auch die Alltagsmobilität beeinflusst. Wie Abbildung 6 zeigt, ist die geschlechtsspezifische Verteilung der Ausbildungsrichtungen hoch signifikant. 42,7% der Frauen verweisen auf eine Ausbildung im kaufmännisch/juristischen Bereich und 23,4% sind in einem sozialen Beruf ausgebildet. Die Mehrheit der Männer (62,1%) hat hingegen einen technischen Abschluss. Diese unterschiedlichen beruflichen Orientierungen beeinflussen das Alltagsleben im Allgemeinen sowie Präferenzen gegenüber Mobilitätsmodi, die in der Information bzw. der Nutzung in besonderem Maße technisch unterstützt sind.

2.5. Erwerbsarbeit

Der Anteil der Erwerbstätigen aller Befragten ist mit 56,2% nicht direkt mit den Angaben zur österreichischen Bevölkerung vergleichbar, da diese sich auf die erwerbsfähige Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren beziehen. Die Erwerbstätigenquote in Österreich beträgt für diese Personengruppe 2009 im Durchschnitt 71,6%, für Frauen 66,4% und für Männer 76,9% (Statistik Austria). Unser Sample beinhaltet Personen ab 18 Jahre bis über 75 Jahre. Berechnet auf die erfasste Gruppe der 18 bis 64-Jährigen beträgt die Erwerbstätigenquote insgesamt 70,4%, und speziell für Frauen 63,5% und für Männer 77%. Berücksichtigt man, dass die Erwerbstätigenquote der darin eingeschlossenen Gruppe von unter 15 bis 19-Jährigen für Österreich nur bei 39,2% liegt und bei über 65-Jährigen sehr gering ist, so erscheint die Abweichung vom österreichischen Durchschnitt als relativ gering.

Der Anteil der Erwerbsbeteiligung, die Menge und Verteilung der Erwerbsarbeitszeiten sowie die Verteilung der Erwerbssorte beeinflussen die Differenz von Mobilitätsmustern und Mobilitätsbedürfnissen von Frauen und Männern. In Bezug auf die Erwerbsbeteiligung haben Frauen sich in den vergangenen Jahrzehnten der Erwerbsbeteiligung von Männern stark angeglichen, ohne diese bisher zu erreichen. Diese Annäherung ist jedoch vorrangig durch einen wachsenden Anteil von Teilzeit arbeitenden Frauen vorangetrieben worden. So reduzieren Frauen in Österreich in besonderem Maße ihre Arbeitszeit nach der Geburt von Kindern. 2009 arbeiteten 68,5% der Frauen in der Altersgruppe der 25 bis 49-Jährigen mit Kindern bis 15 Jahre in Teilzeit. Im Durchschnitt arbeitet jede vierte Österreicherin in Teilzeit. Von Sonderformen der Arbeitszeit (Schicht-, Wochenend-, Nachtarbeit usw.) sind Frauen in Österreich im gleichen Ausmaß betroffen wie Männer (Statistik Austria). Diese Situation spiegelt sich auch im Sample von *m2k* wider.

Abbildung 7: Geschlecht | Wochenarbeitsstunden

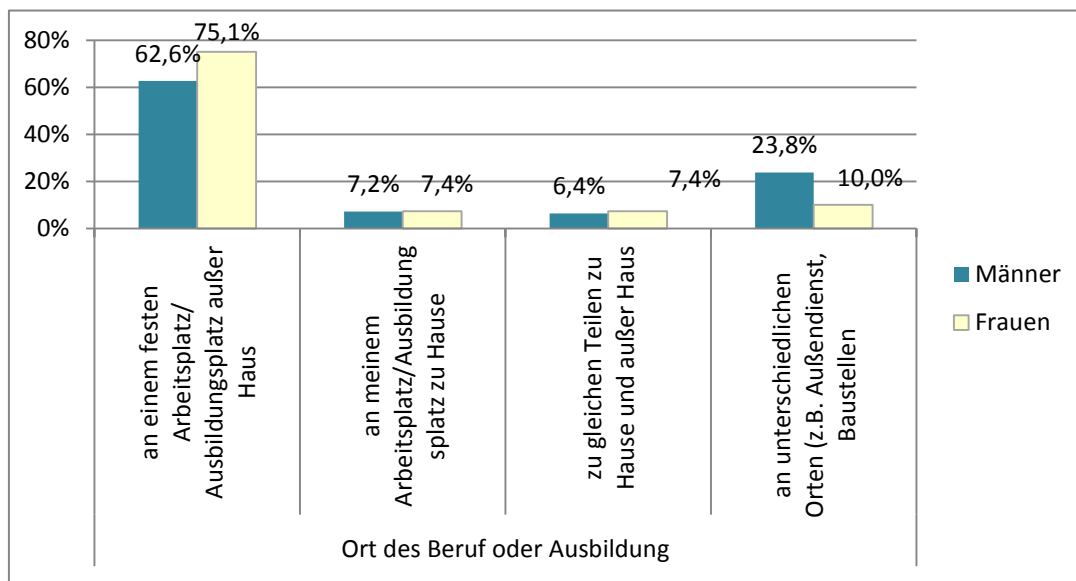


Chi² ,000
Cramer-V ,388

Wie Abbildung 7 zeigt, ist der Anteil der in Teilzeit Arbeitenden unter den Frauen deutlich höher als der von Männern. Männer arbeiten nach wie vor vorrangig im klassischen Vollzeitmodell. *40 Stunden und länger* arbeiteten 52,1% der befragten Männer und 17,6% der Frauen. Frauen arbeiten in diversen Teilzeitvarianten, wobei Arbeitszeitmodelle mit *20 bis unter 40 Wochenstunden* stärker vertreten sind als Modelle *unter 10 Wochenstunden*. Das bedeutet, dass Erwerbsarbeit von Frauen nicht als Nebenbei-Tätigkeit erledigt wird, die der *eigentlichen* Haus- und Familienarbeit nachgeordnet ist. Vielmehr verweist das verbreitete Modell der längeren Teilzeit mit etwa 30 Wochenarbeitsstunden auf die Mehrfachbelastung dieser Frauen, woraus sich u.a. auch ein hoher Mobilitätsbedarf ergibt. Daher bewegen sich erwerbstätige Frauen vergleichbar häufig wie Männer außer Haus.

Die geschlechtsspezifischen Mobilitätsmuster werden auch durch die Lage der Arbeitsorte beeinflusst. Nur 7,4% der befragten erwerbstätigen Frauen und 7,2% der erwerbstätigen Männer geben an, in der Regel nur zu Hause zu arbeiten, woraus sich für sie ein verringerter Mobilitätsbedarf ergeben kann. (s. Abbildung 8). Die überwiegende Mehrheit von Männern und Frauen arbeitet hingegen vollständig oder zumindest teilweise außer Haus.

Abbildung 8: Geschlecht | Arbeitsorte



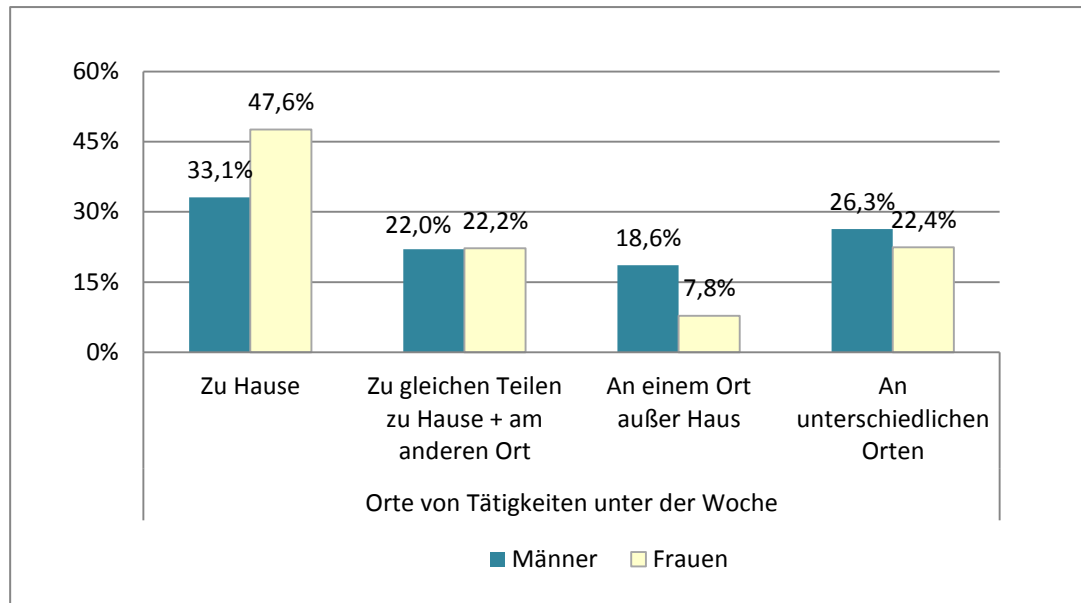
Chi² ,000
Cramer-V ,179

Frauen sind heute bei weitem nicht mehr auf die Wohnung und deren unmittelbaren Nahbereich beschränkt (s. Abbildung 8 und Abbildung 9). Allerdings verfolgen Frauen im Allgemeinen und auch erwerbstätige Frauen i.d.R. andere Mobilitätsmuster als Männer, da sie stärker dem Druck der Vereinbarkeit von erwerbs- und reproduktionsbezogener Mobilität ausgesetzt sind. So nehmen Frauen weniger am berufsbedingten Pendeln zu den Hauptverkehrszeiten teil. Geht man davon aus, dass in Teilzeit arbeitende Frauen sich überdurchschnittlich häufig außerhalb der Berufsspitzenzeiten außer Haus bewegen und nicht-erwerbstätige Frauen dies aus anderen Gründen ebenfalls tun, so zeigt sich ein besonderer genderspezifischer Bedarf an Verkehrsangeboten über den gesamten Tag, nicht nur zu Zeiten des Hauptberufsverkehrs. Entsprechend gut ausgestattete Angebote ziehen ihrerseits auch Männer mit flexiblen zeitlichen Mobilitätsanforderungen an (vgl. Dangschat et al. 2011).

Ein wichtiger Unterschied liegt bei Erwerbstätigen darin, ob ein fester Arbeitsplatz außer Haus oder wechselnde Arbeitsplätze aufgesucht werden. Wechselnde Arbeitsplätze außer Haus sind eher ein Charakteristikum männlicher Erwerbsarbeitswelten. Dies betrifft 23,8% der erwerbstätigen Männer und nur 10% der erwerbstätigen Frauen (s. Abbildung 8). Männer müssen daher tendenziell mehr Zeit und Anstrengungen auf das Management ihrer

Erwerbsmobilität richten. Frauen sind in diesem speziellen Aspekt geringeren Flexibilitätszwängen ausgesetzt, während sie aus der Perspektive der Gesamttätigkeiten zu höherer Flexibilität gezwungen sind.

Abbildung 9: Geschlecht | Tätigkeitsorte (Montag bis Freitag)



Chi² ,000
Cramer-V ,192

Nimmt man zusätzlich zur Erwerbsarbeit die Gesamtheit der außerhäuslichen Alltagsaktivitäten in den Blick, so zeichnen sich auch hier geschlechtsspezifische Unterschiede hier ab. Frauen erledigen vergleichsweise mehr Tätigkeiten zu Hause. 47,6% der Frauen und nur 33,2% der Männer verrichten ihre Nicht-Erwerbstätigkeiten unter der Woche vorrangig zu Hause (s. Abbildung 9). Diese Aktivitäten sind quasi nicht im Blick der Öffentlichkeit.

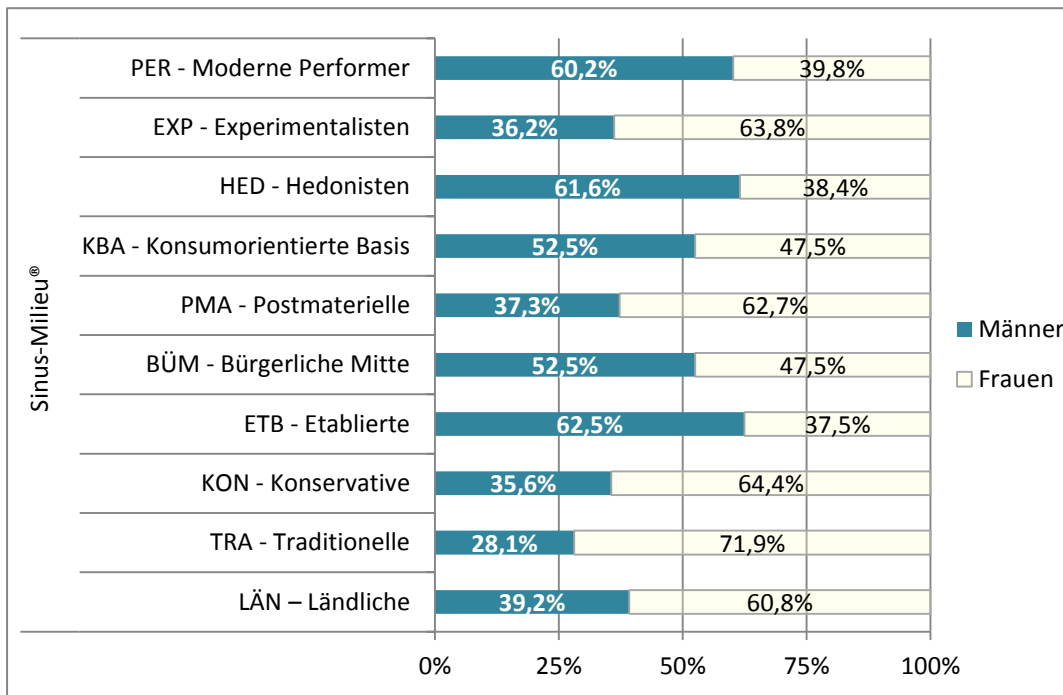
Die Nutzungsgewohnheiten der eigenen Wohnung unterscheiden sich zwischen den Geschlechtern deutlich. Dies hat Einfluss auf die Mobilitätsmuster von Frauen. Mobilitätsmuster von Frauen kreisen häufiger als bei Männern um die Wohnung, gehen von dort aus und kehren dorthin zurück. Dies unterstützt die in anderen Studien belegten Tendenzen zu stärker ausgeprägten Wegeketten bei Frauen (vgl. Bauer et al. 2011). Männer teilen sich in zwei Gruppen, die klassischen Pendler zwischen Wohnung und Arbeitsort und die flexiblen Berufstätigen mit Mobilitätszwängen zwischen vielfältigen Erwerb- und Tätigkeitsorten (s. Abbildung 8 und Abbildung 9).

2.6. Milieuzugehörigkeit

Die Geschlechter verteilen sich hoch signifikant auf die Milieus und kommen der österreichischen Durchschnittsverteilung relativ nahe. Abbildung 10 zeigt die Verteilung der

Geschlechter auf die Sinusmilieus. Die Stichprobe wurde mittels Gewichtung in Bezug auf Geschlecht und Alter an die österreichischen Vergleichswerte angepasst.

Abbildung 10: Soziales Milieu | Geschlecht



Chi² ,000
Cramer-V ,239

In der Stichprobe von *m2k* sind Frauen in den traditionellen Milieus sowie im *Postmateriellen Milieu* und im *Experimentellen Milieu* überrepräsentiert, während sie im *Etablierten Milieu*, bei *Modernen Performern* sowie im *Hedonistischen Milieu* unterdurchschnittlich vertreten sind. Dadurch tragen die erhobenen Mobilitätsmuster der traditionellen Milieus einen leichten geschlechtlichen Bias. Dies korreliert mit der Altersverteilung, in der Frauen in den älteren Altersgruppen etwas überrepräsentiert sind (s. Abbildung 2).

Die Verteilung der Geschlechter auf die Regionstypen ist erwartungsgemäß nicht signifikant.

3. Geschlechtsspezifische Mobilitätsmuster

Mobilitätschancen von Frauen sind im Vergleich zu Männern tendenziell eingeschränkt. Diese Ungleichheit hat diverse Aspekte, etwa eine geringere Verfügung über mobilitätsrelevante Mittel einschließlich informationstechnischer Geräte sowie ein geringeres Einkommen und weniger freie Zeit für diverse Alltagsangelegenheiten, einschließlich Mobilität (s. Abschnitte 2.3, 3.1, 3.2). Die Ungleichheiten in der Verfügung über einige Mobilitätsbedingungen, insbesondere über private Pkws, Fahrräder, Handys und Internetzugang haben sich in den vergangenen Jahrzehnten verringert. Parallel dazu ist die Erwerbsbeteiligung von Frauen, auch von Frauen mit Kindern gewachsen, während die familieninterne Arbeit nicht in gleichem Maße umverteilt wurde. Dadurch führt die wachsende Verfügung über Mobilitätsmittel in Familien zwar zu einer höheren Motorisierung der Mobilität von Frauen, nicht aber zu einem nachhaltigen Wandel geschlechtsspezifischer Mobilitätsmuster in Bezug auf Anlässe, Dauer, Distanzen und Verkehrsmittelnutzung. Gleichzeitig wachsen die Binnenvarianzen der Mobilitätschancen und -muster innerhalb der Geschlechtergruppen entlang der Dimension Milieu. Es ist daher sinnvoll, genauer zu analysieren, welche genderspezifischen Mobilitätseinschränkungen auf welche Gruppen wirken und mit welchen anderen Ungleichheitsdimensionen sie verwoben sind.

3.1. Persönliche Verfügung über Mobilitätsmittel

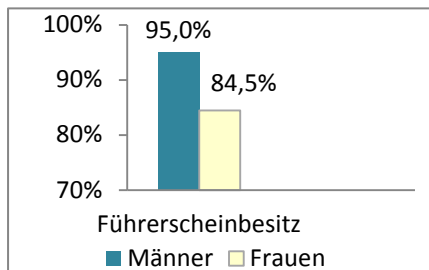
Wie auch in anderen Studien belegt, haben Frauen in den vergangenen Jahrzehnten in Bezug auf mobilitätsrelevante Mittel gegenüber Männern aufgeholt (vgl. Infas & DLR. 2010). Zwar verfügen sie im Vergleich zu Männern nach wie vor über geringere private motorisierte Mobilitätsressourcen. Dies schlägt sich zunächst in einem geringeren Pkw-Besitz nieder (vgl. Statistik Austria 2006).

Auf die Frage: „Wenn Sie persönlich selbst fahren wollen, können Sie jederzeit auf einen PKW aus Ihrem Haushalt zugreifen?“ antwortet die überwiegende Mehrheit der befragten Männer (94%) sowie der Frauen (90%) mit ja. Diese freie Verfügung schließt die Nutzung als FahrerIn und als BeifahrerIn ein. Die hohen Werte bei beiden Geschlechtern zeigen, dass sich der Zugang von Frauen zu privaten Pkws stark entwickelt und die überwiegende Mehrheit heute Zugang dazu hat. In diesem Aspekt der Verfügung über einen privaten Pkw hat sich eine weitgehende Angleichung vollzogen. Die noch vorhandenen Differenzen können weitgehend aus Kohorteneffekten sowie über den Führerscheinbesitz erklärt werden.

Stärker als die freie Verfügung über einen privaten Pkw sind geschlechtsspezifische Differenzen in Bezug auf den Besitz des eigenen Führerscheins ausgeprägt. 15,6% der Frauen und nur 5% der Männer verfügen gegenwärtig nicht über einen Führerschein, obwohl inzwischen die große Mehrheit der Frauen inzwischen über einen Führerschein verfügen (84,5%) (s. Abbildung 11). Den Konsequenzen eines fehlenden Führerscheins sind

besonderem Maße ältere Frauen ausgesetzt, während sich die Situation bei Jüngeren weitgehend angeglichen hat.

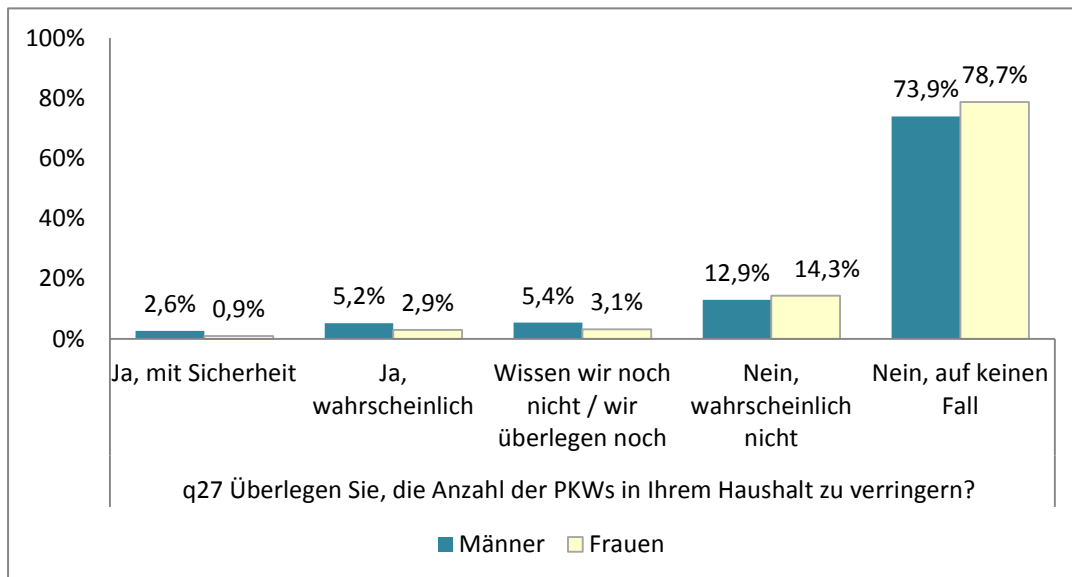
Abbildung 11: Geschlecht | Führerschein



Chi² ,000
Cramer V ,173

Zusätzlich ist bei Frauen der Zusammenhang: *kein Führerschein sowie kein Auto im Haushalt* signifikant höher. 6% der Frauen und nur 2% der Männer bejahen beide Fragen. Allerdings gibt es keine signifikanten Unterschiede bei der Möglichkeit, sich einen Pkw im Verwandten- bzw. Bekanntenkreis auszuborgen. Wenn Frauen über einen Führerschein verfügen, so können 90% von ihnen nach Absprache über einen Pkw in ihren sozialen Netzwerken verfügen (Männer 94%). Nur eine Minderheit von 1% lehnt eine solche Lösung für sich ab und auch hier unterscheiden sich Frauen und Männer kaum.

Abbildung 12: Geschlecht | Überlegungen zur Verringerung der Pkw-Zahl im Haushalt



Chi² ,031
Cramer-V ,108

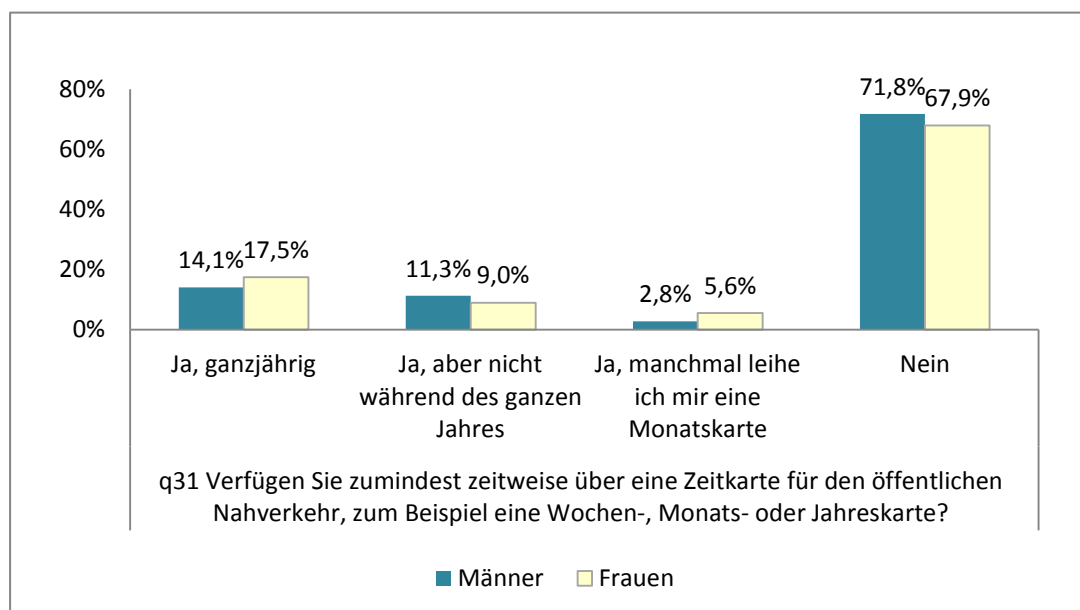
Eine interessante Differenz ergibt sich bei der Bereitschaft, in absehbarer Zeit einen Pkw im Haushalt abzuschaffen. 13,2% der Männer und 6,9% der Frauen geben an, darüber nachzudenken, die Zahl der Pkws in ihrem Haushalt zu verringern (s. Abbildung 12). Zieht

man die rasch steigenden Benzinpreise sowie die signifikante Überversorgung von Männerhaushalten mit Pkws in Betracht so kann daraus eine Chance zu Abbau der Überversorgung abgeleitet werden. Ein Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes muss damit nicht notwendigerweise einhergehen, soweit es sich um Zweitwagen handelt.

Im Unterschied zur freien Verfügung über motorisierte private Fahrzeuge ist die Verfügung über ein eigenes Fahrrad mit 79% bei den befragten Frauen nur wenig geringer als bei Männern mit 82%. Der Anteil der österreichischen Haushalte mit Fahrrädern wird insgesamt auf 70% geschätzt (vgl. BMVIT 2010). In einer Untersuchung in Graz wurde die Gruppe von Frauen, die über ein Fahrrad verfügen, für diese Region mit 56% und die der Männer mit 60% angegeben (vgl. Sammer et al. 2009).

Wie auch in anderen Untersuchungen belegt wurde, erwerben mehr Frauen als Männer Zeitkarten des öffentlichen Verkehrs. Unter Berücksichtigung geschlechtsspezifischer Nutzungsbesonderheiten insbesondere in Bezug auf Wenig-FahrerInnen sowie auf saisonal orientierte Nutzungsgewohnheiten wurde in der Untersuchung auch der zeitweilige Besitz sowie Sharing Zeitkarten erfragt.

Abbildung 13: Geschlecht | Verfügung über Zeitkarten des ÖPNV



Chi² ,033
Cramer-V ,092

32,1% der Frauen und 28,2% der Männer verfügen mindestens zeitweilig über eine Zeitkarte (s. Abbildung 13). Dabei verfügen mehr Frauen als Männer ganzjährig darüber, während 11,3% der Männer und 9% der Frauen saisonbedingt eine Zeitkarte nutzen. Mit 5,6% borgen sich doppelt so viele Frauen als Männer zeitweilig eine Zeitkarte aus. Das lässt darauf schließen, dass Frauen, die nur selten mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, so dass

sich eine Zeitkarte nicht rechnet, ihre sozialen Netze zur gegenseitigen Unterstützung nutzen. Sie schließen damit offensichtlich auf subjektive Weise eine Angebotslücke öffentlicher Verkehrsanbieter, die möglicherweise weitere Wenig-FahrerInnen, darunter viele Frauen, erreichen könnte.

Die Differenzierung zwischen Ganzjahres-NutzerInnen und saisonalen NutzerInnen verweist zudem sowohl auf Umstiegspotenziale auch bei jenen Männern, die bereits saisonbedingt das Auto nicht nutzen sowie auf saisonale RadfahrerInnen. Die erhobenen Werte liegen über dem durch die Konsumerhebung der Statistik Austria (2006) für 2004/05 ermittelten Durchschnittswert von 21%. Möglicherweise ergibt sich dies aus der detaillierteren Fragestellung, die zwischen ganzjähriger und zeitweiliger Verfügung unterscheidet. Mit diesem differenzierten Herangehen werden spezielle Nutzungs- und Umstiegspotenziale zugunsten von ZeitkartennutzerInnen sichtbar, die bei einer Erhebung der Kerngruppe der JahreskartenbesitzerInnen verborgen bleiben. Die 26% selbst erworbene und ganzjährig bzw. saisonal genutzte Zeitkarten können aber auch als ein Ausdruck eines allgemeinen Wachstumstrends von 2004/05 bis 2010 gelesen werden.

Die geschlechtsspezifische Nutzung von Zeitkarten wird durch die Nutzung der *ÖBB-Vorteilscard* noch verstärkt. 33% der Frauen und nur 25% der Männer nutzen eine der Formen der *ÖBB-Card*. Untersuchungen für rein urbane Regionen, wie für Graz, belegen eine höhere Nutzung durch beide Geschlechter, allerdings auch geschlechtsspezifische Unterschiede. So wurden für Graz Zeitkarten bei 41% der Frauen und 34% der Männer ermittelt (vgl. Sammer et al. 2009).

Insgesamt zeigt sich, dass Frauenhaushalte zwar über weniger Pkws verfügen, aber nicht notwendigerweise über geringere Mobilitätsressourcen für alle Mobilitätsmodis. Sie verfügen kaum weniger über Fahrräder als Männer und sie verfügen über mehr Zeitkarten für den öffentlichen Verkehr. Das bedeutet, dass eine Benachteiligung in Bezug auf die Verfügung über Mobilitätsmittel lediglich in Bezug auf private motorisierte Mobilität, nicht aber in Bezug auf die Nutzung des Verbundverkehrs zu verzeichnen ist.

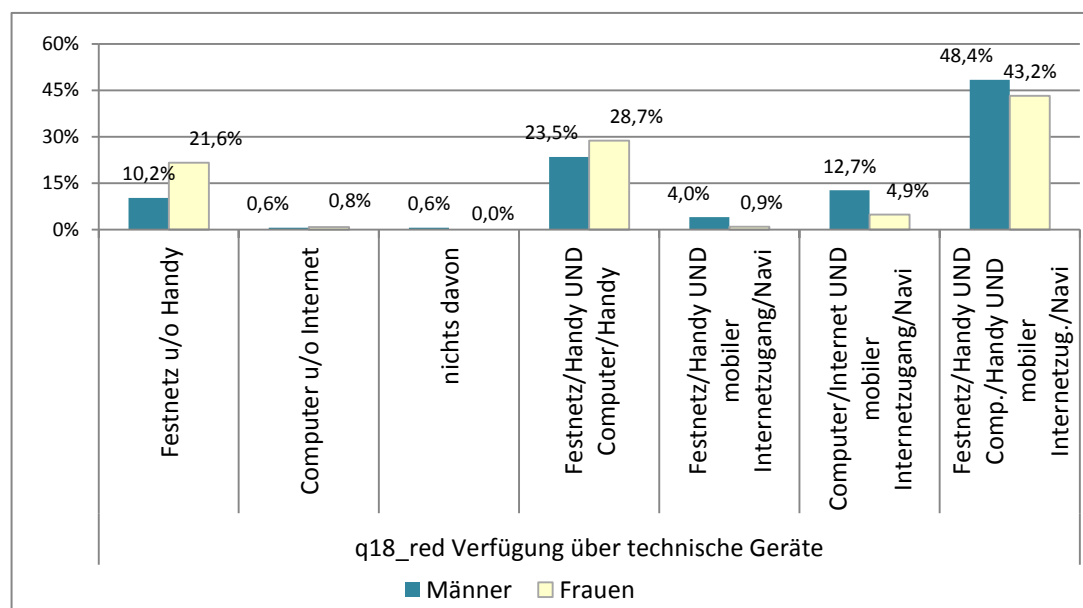
Inbesondere in urbanen Regionen reagieren Frauen auf ihre teils limitierten automobilen Ressourcen durch nachhaltige Mobilitätsformen, aber kaum mehr durch reduzierte Mobilität. Letzteres betrifft allerdings nur zusätzlich eingeschränkte Gruppen, wie gesundheitlich Beeinträchtigte bzw. Personen mit geringem Einkommen. Daher ist die durch Frauen bevorzugte Nutzung des Verkehrsverbundes auch daran gebunden, dass die Einkommensschere nicht weiter auseinandergeht, und einer wachsenden Zahl von Frauenhaushalten dadurch nicht mehr hinreichend Einkommen zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse erhalten bliebe. Die aktive Nutzung der Angebote des öffentlichen Verkehrs ist zudem bei mittleren und längeren Distanzen an den Erhalt preisgünstiger Tarife und bedürfnisgerechter Linien gebunden.

Umgekehrt fällt eine geringere Verfügung über automobiler Ressourcen von Frauen in ländlichen Regionen und an anderen Wohnstandorten mit geringer Ausstattung der öffentlichen Verkehrsmittel in besonderer Weise ins Gewicht. Das heißt, nicht so sehr geschlechtsspezifische Ausstattungsunterschiede erklären heute Mobilitätsbarrieren und auch nicht allein Einkommensunterschiede. Vielmehr werden insbesondere Frauen in einkommensschwachen Haushalten und in Haushalten mit Kindern in Regionen mit schlechten regionalen Erreichbarkeitsstrukturen sowie bei überproportionalen Tarifierhebungen überproportional benachteiligt. Ähnlich differenziert sind die geschlechtsspezifischen Differenzen in der Verfügung über IKT-Geräte zu sehen.

3.2. Persönliche Verfügung über mobilitätsrelevante Informations- und Kommunikationstechnik

Frauen haben in den vergangenen Jahrzehnten auch in Bezug auf die Verfügung über Informationstechnik aufgeholt, die sowohl die virtuelle Mobilität als auch die physische Mobilität beeinflusst (vgl. Segert 2012). Das betrifft vor allem Handys, Computer und Internetzugang. Das Handy ist heute für alle Altersgruppen zu einer verbreiteten Basisausstattung geworden. Frauen sind davon nicht mehr ausgeschlossen. Insbesondere jüngere Frauen verfügen darüber hinaus über diverse andere informationstechnische Geräte. Von den mehr als 2000 Befragten geben nur vereinzelte Männer und keine Frau an, über kein einziges der erfragten elektronischen Geräte zu verfügen. 78% der befragten Frauen und 71% der Männer verfügen über ein Handy ohne Internetzugang. 37% der Frauen und 54% der Männer verfügen über einen mobilen Internetzugang.

Abbildung 14: Geschlecht | Verfügung über mobilitätsrelevante IKT-Geräte



Chi² ,000
Cramer-V ,234

Wie Abbildung 14 zeigt, ist die Gruppe der Frauen, die lediglich über einen Festnetzanschluss oder ein Handy ohne Internetzugang verfügen mit 21,6% doppelt so hoch als die der Männer mit 10,2%. Auch hier sind ältere Frauen überproportional vertreten.

Frauen verfügen mit 28,7% signifikant häufiger über einen stationären Internetzugang als Männer mit 23,5%, während Männer in der Gruppe mit Konzentration auf mobile Geräte überproportional vertreten sind (s. Abbildung 14). 12,7% der besitzern ausschließlich mobile Geräte während es lediglich 4,9% der Frauen sind. Diese Gruppe konzentriert ihre Mobilität auf mobil gewonnene Echtzeit-Information und entsprechende Mobilitätsmuster. Der Geschlechterunterschied in der größten Gruppe der umfassend mit stationären und mobilen IKT-Geräten Ausgestatteten ist deutlich geringer. Fast jeder zweite Mann (48,4%) und 43,2% der Frauen verfügen über ein Telefon, stationärem Internetzugang per Computer und mobilem Internetzugang per Handy, Navigationsgerät bzw. Modem.

Diese differenzierten Ausstattungsdaten belegen, dass Frauen im Vergleich zu Männern zwar insgesamt immer noch über eine etwas geringere Ausstattung an mobilen IKT-Geräten verfügen. Sie sind aber vergleichbar gut mit Handys und sogar überdurchschnittlich mit stationärem Internetzugang ausgestattet. Damit haben sie einen guten Zugang zu Hotlines sowie zu Homepages der diversen Verkehrssysteme. Hinzu kommt eine gute Ausstattung mit konventionellen Informationsträgern wie Fahrplänen und kompetenten Personen im Bekanntenkreis. Dies ist von besonderer Bedeutung, da dieser Zugang zu Informationen zusätzlich zur Nutzung moderner Informationstechniken im Alltag häufig in Anspruch genommen wird. Frauen sind damit gegenwärtig stärker als Männer mit stationären technischen IKT ausgestattet. Sie sind in besonderer Weise an der Gestaltung dieser Informationskanäle sowie an der Pflege einer Vielfalt paralleler Informationsmöglichkeiten zur Mobilität interessiert. Die einseitige Förderung mobiler technischer Informationssysteme auf Kosten der Vielfalt erzeugt für bestimmte Teilgruppen von Frauen, insbesondere für ältere und einkommensschwache Frauen, vermeidbare Mobilitätsbarrieren.

So zeigen die Daten, dass Frauen wenig Unterschiede zu Männern bei folgenden Informationsaktivitäten von zu Hause aus zeigen: *Befragen von kompetenten Privatpersonen, Information über das Internet* (vgl. Segert 2012). Etwa gleich viel Frauen und Männer *wissen eigentlich immer Bescheid, wählen bei Informationsmangel ein anderes Verkehrsmittel* oder *geben ihre Aktivität* deshalb auf. Dies trifft nur auf ein Drittel der Frauen und Männer stark bzw. sehr stark zu. Signifikante Unterschiede zeigen sich bei der *Information über Hotlines* und über *gedruckte Fahrpläne*. Beide werden von Frauen stärker genutzt. Hotlines nutzen 19% der Frauen und nur 9% der Männer, während gedruckte Fahrpläne von 30% der Frauen und immerhin auch von 23% der Männer genutzt werden. Unterwegs unterscheidet sich das Informationsverhalten von Frauen und Männern aufgrund der ungleichen Verfügung über einen mobilen Internetzugang etwas deutlicher. 19% der Männer nutzen ihn für ihre Mobilität und 11% der Frauen. Stattdessen nutzen 34% der Frauen und 26% der Männer Fahrplanaushänge. Alle anderen Informationsvarianten sowie

ausweichende oder resignative Reaktionen sind nicht signifikant geschlechtsspezifisch verteilt.

3.3. Geschlechtsspezifische außerhäusliche Aktivitäten

In der Untersuchung wurden für beide Geschlechter außerhäusliche Aktivitätsprofile erhoben und verglichen. In die Erhebung gingen 26 einzelne Aktivitäten (plus „sonstige“) ein, die aufgrund geringer Fallzahlen bei einigen Tätigkeiten teils wieder zusammengefasst wurden.

Bezogen auf die erhobenen außerhäuslichen Aktivitätsprofile zeigen sich deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede. Frauen geben häufiger als Männer an, folgende Aktivitäten typischerweise in einer Woche zu erledigen: *Einkaufen von Lebensmitteln, Besuch eigener Kinder, Begleitung von Kindern, Begleitung mobilitätseingeschränkter Personen, Besuch von Bekannten und Verwandten, notwendige Erledigungen, Arztbesuche, Spaziergänge, Kirchen- und Friedhofsbesuche und Ausflüge* (s. Abbildung 15) Wege zur Arbeit, aktiver Sport, Lokalbesuche und Freizeitbeschäftigungen werden von Männern häufiger genannt, während alle anderen Aktivitäten häufiger von Frauen unternommen werden.

Abbildung 15: Geschlecht | Außerhausaktivitäten an Wochentagen



Chi² ,000
Cramer-V ,194

Abbildung 15 lässt darüber hinaus deutlich erkennen, dass die geschlechtsspezifischen Unterschiede am größten bei Begleitwegen sind, das heißt, bei der *Begleitung von Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen*. 14,9% der Frauen, aber nur 3,1% der Männer geben an, in einer typischen Woche dafür außer Haus unterwegs zu sein. Auf dem Gegenpol zeigt sich, dass unter der Woche 15,2% der Männer und nur 7,5% der Frauen für

Lokalbesuche unterwegs sind. Dazwischen liegt ein breites Spektrum an außerhäuslichen Aktivitäten mit unterschiedlich starken Geschlechterdifferenzen. Auffällig ist, dass bei allen erhobenen Aktivitäten im Rahmen der Reproduktionsarbeit Frauen einen höheren Anteil haben als Männer, während Männer bei Außerhausaktivitäten im Rahmen der Erwerbsarbeit stärker vertreten sind. Damit werden Befunde von Knoll und Szalai (2008) unterstrichen, dass Hausarbeiten nach wie vor vorrangig von Frauen erledigt werden, auch wenn sich Männer inzwischen stärker an der Hausarbeit beteiligen. Diese geschlechtsspezifischen Aktivitätsmuster beeinflussen sowohl die Wahl der Verkehrsmittel als auch die Orte, die Häufigkeiten und Arten der Fortbewegung von Frauen und Männern.

Wie Abbildung 15 ebenfalls zeigt, sind außerhäusliche Aktivitäten von Frauen durch eine etwas größere Vielfalt geprägt. Die Antworten reichen von 5% bis 36% und liegen meist über 10%. Die Aktivitäten der Männer polarisieren stärker, die Antworten liegen zwischen 56% (Erwerbsarbeit) und 3% (Begleitungen), wobei 7 Aktivitäten von weniger als 10% der Männer als typische Wochenaktivitäten angegeben wurden. Auch in den Orten, die für diese Aktivitäten aufgesucht werden zeigen sich geschlechtsspezifische Differenzen. So werden soziale Kontakte von Frauen häufiger in diversen privaten Räumen gepflegt.

Interessant ist der Befund, dass auch im Gesamtbudget außerhäuslicher Tätigkeiten von Männern der *Einkauf von Lebensmitteln* neben der *Erwerbsarbeit* eine bedeutende Rolle spielt, wenn auch auf niedrigerem Niveau als bei Frauen. Hier sind die Ergebnisse von Scheiner et al. 2011 zu berücksichtigen, die eine anwachsende Häufigkeit bei Einkaufstätigkeiten durch Männer belegt haben. Faktisch stimmen beide historisch überkommenen Stereotype immer weniger: Das von der *immobilen Hausfrau* und das vom *Hauspascha*, der sich zu Hause ausschließlich bedienen lässt. Interessanterweise stellt für eine Mehrheit aller Befragten beiderlei Geschlechts nicht der *Weg zur Arbeit* (44%) die häufigste außerhäusliche Aktivität dar, sondern der *Einkauf von Lebensmitteln* (64%). Bei den Männern geben ähnlich viele (55,6% und 52,9%) an, in einer gewöhnlichen Woche zur Arbeit bzw. für Lebensmitteleinkäufe unterwegs zu sein (s. Abbildung 15). Diese Daten verdeutlichen Veränderungen in der haushaltsinternen Arbeitsteilung zwischen Frauen und Männern, ohne dass von einer Angleichung gesprochen werden kann.

Dies belegt aus der *Aktivitätsperspektive*, dass die Alltagsmobilität für beide Geschlechter weniger bipolar ausgerichtet ist, als dies aus der Perspektive der reinen *Wegezahl* erscheint. Berücksichtigt man zudem den höheren Anteil von Männern unter den Erwerbstätigen, so gewinnt die hohe Zahl an Lebensmitteleinkäufen im Rahmen der wöchentlichen Mobilität, zusätzlich an Gewicht. Im Licht der alternden Gesellschaft wird sich der Anteil von Lebensmitteleinkäufen an der Gesamtmobilität in Zukunft weiter erhöhen. Daher erscheint die Fokussierung auf *Erwerbsarbeitswege* als Benchmark für die Gesamtmobilität aus diversen Gründen, nicht nur im Sinn der Geschlechtergerechtigkeit, nicht angemessen. Die ungleichen Mobilitätsmuster zwischen Frauen und Männern sind seit einigen Jahrzehnten in

Bewegung und beginnen sich zu verändern, ohne dass die Grundregeln genderspezifischer Arbeitsteilung bislang aufgehoben wurden.

Zeitbudgetanalysen belegen in diesem Zusammenhang, dass Frauen immer noch überdurchschnittlich viele Haus- und Familienarbeiten erledigen (vgl. Pirklbauer & Völkerer 2008, Statistik Austria 2009). Wie die Daten von *m2k* im Einzelnen belegen, betrifft dies bei den Außerhaustätigkeiten neben Einkäufen insbesondere Begleitwege. So geben 77% der Frauen und 53% der Männer an, in einer gewöhnlichen Woche *Lebensmittel einzukaufen*. 10% der befragten Frauen bringen gewöhnlich ihre Kinder zur Schule oder zum Kindergarten, aber nur 2% der Männer. 4% der Frauen begleiten ihre Kinder zu Freizeiteinrichtungen, aber nur einzelne der befragten Männer. 4% der Frauen und 1% der Männer besuchen unter der Woche eigene Kinder, was ebenfalls auf familiäre Hilfeleistungen für diese bzw. für Enkelkinder schließen lässt.

Kontrolliert man die geschlechtsspezifischen Differenzierung der Außerhaustätigkeiten nach der Arbeitszeitregelung, so fällt auf, dass neben Hausfrauen (7%) insbesondere unter den Teilzeitarbeitenden zwischen 30 und 40 Wochenstunden 13% der Frauen und jeweils kein einziger Mann die Begleitung von Kindern übernimmt. Das deutet darauf hin, dass in Partnerschaften mit minderjährigen Kindern bei nur geringfügig verringerter Erwerbsbelastung der Frauen diesen Frauen die Begleitung von Kindern weitgehend zugeschrieben wird.³ Das Hausfrauenmodell wird hier also aufrechterhalten, obwohl die betreffenden Frauen in Teilzeit arbeiten. Hier sind die Arbeiten von Buchebner-Ferstl (2004) zur ungleichen Arbeitsteilung zwischen Männern und Frauen zu berücksichtigen, die nach wie vor Mobilitätszwänge und -chancen von Müttern beeinflusst.

Da in der vorliegenden Untersuchung keine Wegeketten erhoben wurden, kann hier nicht aufgezeigt werden, wie die Erwerbsarbeit mit anderen Aktivitäten, Kontakten, Aufhalten und Wegen verbunden wird. Mittels der Daten kann jedoch gezeigt werden, dass für Frauen und Männer eine ganze Reihe an Aktivitäten und Lebensorten relevant sind. Dies lässt sich besonders anschaulich anhand der Fußwege zeigen. Die wichtigsten Fußwege sind für Männer und Frauen eher unterschiedlich lang. Für Frauen verlaufen sie zudem häufiger von unterschiedlichen Ausgangspunkten zu unterschiedlichen Zielorten. So geben 44% der Frauen und 42% der Männer an, dass sich ihre Fußwege für die diversen Aktivitäten i.d.R. über wechselnde Distanzen erstrecken. Diese Daten machen in Verbindung mit den in Abbildung 15 dargestellten Außerhausaktivitäten und in den in Abbildung 9 dargestellten diversen Tätigkeitsorten deutlich, dass polyzentrische Mobilitätsmodelle nicht nur für Frauen sondern auch für Männer eine sinnvolle Analyseperspektive darstellen. Zudem ist es sinnvoll, die Vielfalt an Fortbewegungsmodi zu fördern, wie die nachfolgenden Abschnitte zeigen werden.

³ Die Werte für kleine Teilzeitleösungen unter 10 Wochenstunden, 10-20 Wochenstunden und 20-30 Wochenstunden sind nicht signifikant.

3.4. Zu Fuß unterwegs – weit verbreitet bei Frauen und Männern

Zu Fuß zu gehen ist neben dem Auto fahren die am meisten verbreitete Fortbewegungsart. Geschlechtsspezifische Unterschiede sind nicht signifikant. Nach eigenen Angaben gehen 89,4% der Befragten zu Fuß. Zum Vergleich: 89,7% geben an, das Auto im Alltag zu nutzen. Unter den FußgeherInnen geben allerdings nur 29% der Frauen und 22% der Männer an, täglich zu Fuß zu gehen. Dies ist insofern verwunderlich, da auch Personen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen - und untertags selbst ein Teil der AutofahrerInnen - einige kurze Fußwege unternehmen.

Nach eigenen Angaben geht die überwiegende Mehrheit der Frauen und Männer mehrmals wöchentlich zu Fuß. Das *zu Fuß Gehen* ist für beide Geschlechter in den Alltag routinemäßig integriert und wird als vielseitigste Fortbewegungsart genutzt. Frauen und Männer setzen sich einfach in Bewegung, wenn sie körperlich dazu befähigt sind und daran Freude haben. Es wird kaum darüber reflektiert. Dies verweist auch auf Grenzen für die Erhebungen in standardisierten Befragungen.

Die stärksten geschlechtsspezifischen Differenzen lassen sich bezogen auf die Art der zu Fuß erledigten Aktivitäten belegen. Frauen unternehmen vielfältigere Aktivitäten zu Fuß als Männer, aber in der Häufigkeit ihrer Fußwege zeigen sich nur schwache Unterschiede zwischen den Geschlechtern. Auch in den zurückgelegten Distanzen und in der Dauer der einzelnen Fußwege unterscheiden sich die Geschlechter nicht signifikant.⁴

Im Einzelnen lässt sich bezogen auf die zu Fuß unternommenen Aktivitäten folgende Rangfolge ermitteln: Der *Einkauf von Lebensmitteln* ist für die größte Gruppe der Befragten die wichtigste Alltagsaktivität, die sie gewöhnlich zu Fuß erledigen. Das betrifft im Durchschnitt 42% der Frauen und 31% der Männer. Insgesamt erledigen Frauen auch andere Haus- und Familienarbeiten häufiger als Männer zu Fuß. Interessant ist dabei, dass Männer gerade die Pflege sozialer Kontakte bei *Besuchen*, bei *Lokalbesuchen* und bei *Freizeitaktivitäten*, häufiger als Frauen zu Fuß erledigen. Es ist also auch bei Männern nicht immer das Auto, das zu diesen Aktivitäten genutzt wird.

Bezogen auf Personen, die zu Fuß gehen zeigen sich keine signifikanten, geschlechtsspezifischen Unterschiede in der Häufigkeit ihrer Fußwege, obwohl Frauen etwas häufiger zu Fuß unterwegs sind als Männer. Nimmt man alle jene zusammen, die *wöchentlich mehrmals bis täglich zu Fuß unterwegs* sind, so unterscheiden sich die Geschlechter erstaunlich wenig. 92% Frauen und 89% der Männer sind *mehrmals wöchentlich zu Fuß unterwegs*. Frauen sind also die etwas aktiveren FußgeherInnen, aber auch die überwiegende Mehrheit der Männer ist häufig zu Fuß unterwegs.

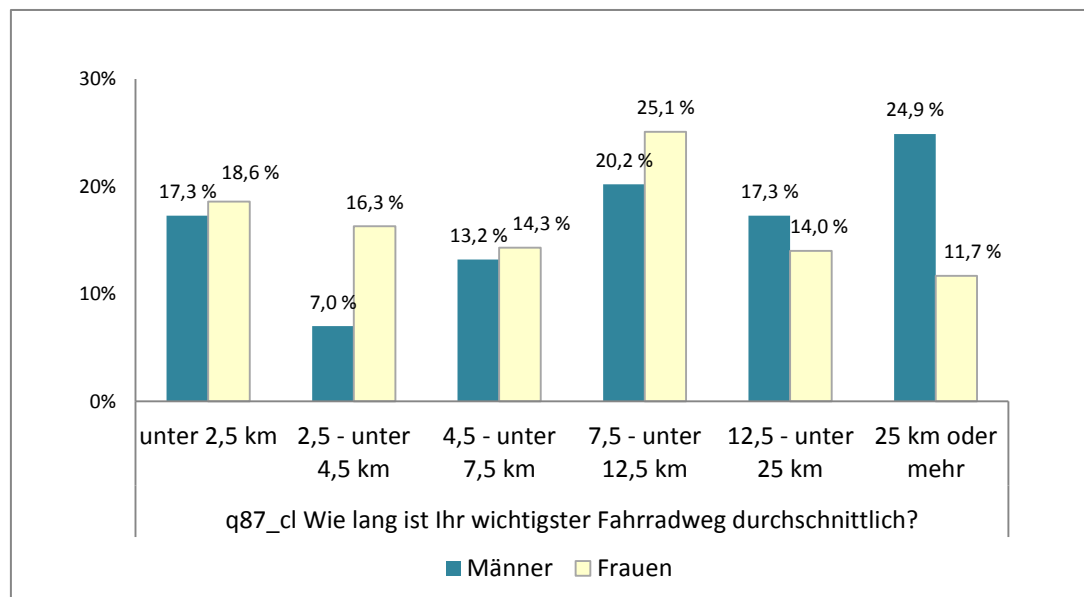
⁴ Da das Forschungsdesign keine Aussagen über Tageslängen zulässt, lässt sich nur vermuten, dass die nachweisbare größere Vielfalt der Fußwege von Frauen sich auch in größeren Tagesdistanzen und Gesamtfußwegezeiten niederschlägt.

Wie die Befunde von *m2k* belegen, ist das *zu Fuß Gehen* fester Teil des Alltages der Mehrheit von Frauen und Männern. Auch bezogen auf die Länge und Dauer ihrer wichtigsten Einzelwege unterscheiden sich die befragten Frauen und Männer nicht signifikant. In Summe dürften sich jedoch die *Vielfalt* der Fußwege von Frauen und die größere *Häufigkeit* der angegebenen Einzelwege als geschlechtsspezifische Differenz niederschlagen. Die Kontrolle der Gruppe der Frauen, die aufgrund ihrer Erwerbsarbeit *täglich zu Fuß* gehen, ergibt keine signifikanten Binnenvarianzen.

3.5. Mit dem Rad unterwegs – geringe Differenzierung zwischen den Geschlechtern

Von den Befragten fährt eine Mehrheit aller Befragten Rad. Das sind nach eigenen Angaben 51% der Frauen und 61% der Männer. Umgekehrt gaben 49% der Frauen und 39% der Männer an: „Ich fahre keine Strecke mit dem Rad“. Aus den Selbsteinschätzungen der Befragten lässt sich ableiten, dass neben dem *zu Fuß Gehen* das *Fahrrad Fahren* als vielseitig genutzte nicht-motorisierte Fortbewegungsart von beiden Geschlechtern genutzt wird, auch wenn die Gruppe der Nicht-Rad-Fahrenden noch relativ groß ist. In Bezug auf die Aktivitäten bildet das Rad fahren im Unterschied zum *zu Fuß Gehen*, das stärker für Reproduktionsarbeiten genutzt wird, einen Aktivitätsschwerpunkt im Freizeitbereich. Für ein Viertel der RadfahrerInnen gilt *Fahrrad Fahren* als *aktiver Sport*. Diese Tendenz wird verstärkt durch Männer getragen (38%).

Abbildung 16: Geschlecht | Distanzen der wichtigsten Radfahrten



Chi² ,000
Cramer-V ,216

Frauen nutzen das *Fahrrad* ähnlich wie das *zu Fuß Gehen* für vielseitigere Aktivitäten als Männer. Die herausragende Tätigkeit für die Radnutzung ist bei Frauen der *Einkauf*,

insbesondere von Lebensmitteln sowie von Dingen des täglichen Bedarfs. Dies betrifft 20% aller Frauen und 11% aller Männer. Bei Männern steht mit 14% der *Weg zur Arbeit* an erster Stelle, während nur 8% der Frauen dazu das Rad nutzen. Im Einzelnen werden von Frauen neben dem *Einkauf* auch andere Haus- und Familienarbeiten häufiger als von Männern mit dem Rad erledigt, z. B. *die Begleitung von Kindern* (1%)⁵. Männer machen hingegen mit 12% häufiger *Ausflüge* mit dem Rad als Frauen (9%).

Im Vergleich mit *zu Fuß Gehen* erweist sich das *Fahrrad Fahren* als geschlechtsspezifisch stärker differenziert. Bei jenen, die Rad fahren, finden sich signifikante geschlechtsspezifische Unterschiede nicht nur in Bezug auf die mit dem Rad verbundenen Aktivitäten, sondern auch in Bezug auf die zurückgelegten Distanzen (s. Abbildung 16).

Im Einzelnen legen deutlich mehr Frauen kürzere Distanzen *bis zu 12,5 km* für ihre wichtigste Radtätigkeit zurück (74,3%), während dies nur auf 47,7% der Männer zutrifft. Umgekehrt legen signifikant weniger Frauen (25,7%) längere Raddistanzen über *mehr als 12,5 km* zurück gegenüber 42,2% der Männer. Insgesamt ist für Frauen das Rad mehr als ein vielseitig nutzbares Nahraummittel, während es für Männer eher ein Sportartikel ist.

3.6. Mit dem Auto unterwegs – erwerbszentriert oder vereinbarkeitsorientiert

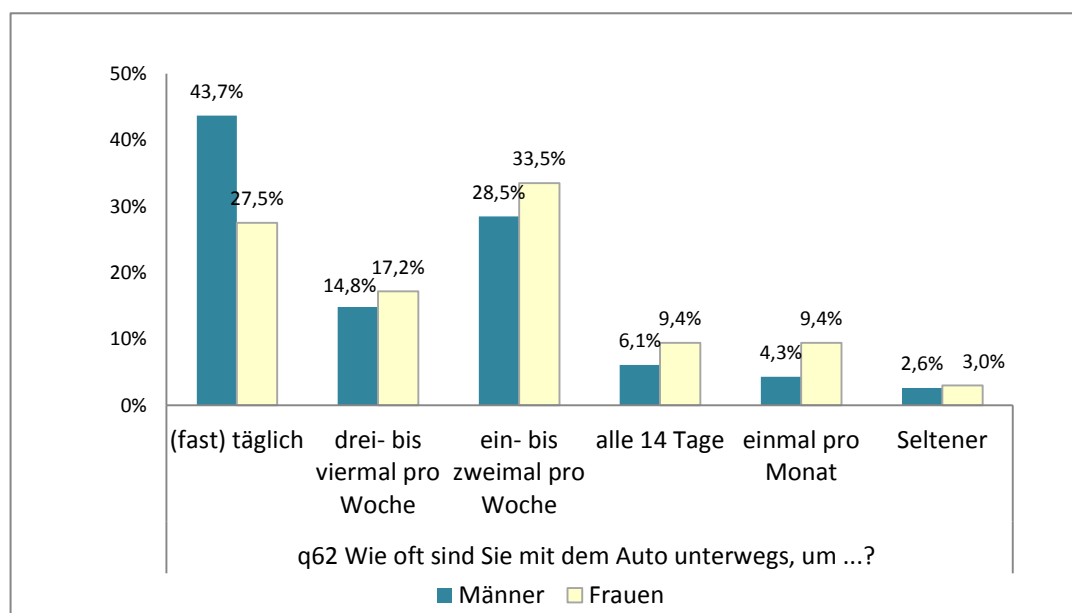
Autofahren ist gemeinsam mit dem zu Fuß gehen die am meisten verbreitete Fortbewegungsart. 92% der Männer und 90% der Frauen fahren Auto. Unter ihnen sind nur 2,6% der Männer und 3% der Frauen seltener als einmal pro Monat mit dem privaten Pkw unterwegs (s. Abbildung 17). Damit ist Nobis und Lenz (2005) zuzustimmen, dass sich die geschlechtsspezifischen Differenzen in der Verkehrsmittelnutzung bezogen auf die Teilhabe am Automobilitätsvermögen verringern. Das betrifft insbesondere den Zugang und die wöchentliche Nutzung. Bezogen auf die Häufigkeit der Nutzung zeigen sich jedoch nach wie vor signifikante Unterschiede. 43,7% der Männer, aber nur 27,5% der Frauen fahren *täglich mit dem Auto*.

Die Frage, die sich angesichts dessen stellt, ist die nach dem geschlechtsspezifischen Charakter täglicher Automobilität. Dieser wird nicht einfach durch die größere Zahl der daran beteiligten Männer, sondern durch die zentrale Funktion der Autonutzung in Bezug auf die Erwerbsarbeit und deren Förderung als Moment der Vollerwerbsarbeit geprägt. Diese Form der Erwerbsarbeit wird vorrangig Männern zugeschrieben, zudem wird der darauf fokussierten Automobilität gegenüber nicht-motorisierter Mobilität sowie gegenüber der Mobilität für Familien- und Hausarbeit ein Vorrang unterstellt und institutionell eingeräumt. Die Angleichung insbesondere erwerbstätiger (jüngerer) Frauen an die tägliche erwerbsdominierte Nutzung des privaten Pkws stellt daher noch keine Überwindung genderspezifischer Nutzungsdifferenzen dar. Sie beinhaltet vielmehr die Verbreitung des gegebenen Modells auf

⁵ Die Einzelzahlen sind aufgrund der starken Differenzierung auf die erfragten 27 Alltagsaktivitäten sehr klein.

dem Wege wachsender Binnendifferenzierungen der Mobilität von Frauen, ohne dessen Voraussetzungen in Frage zu stellen. Auf diese Weise werden die Ambivalenzen privater Automobilität tatsächlich zunehmend gleicher auf die Geschlechter verteilt: Das zeigt sich beispielsweise in der signifikanten Verteilung der täglichen Pkw-Nutzung von Frauen nach Haushaltstypen. Frauen in Dreigenerationenhaushalten, Alleinerziehende und Paare mit minderjährigen Kindern nutzen überproportional häufig „täglich“ den Pkw für diverse Erledigungen. Dadurch werden bestimmte Erledigungen erleichtert oder erst möglich, zugleich werden Mehrfachbelastungen in gewissem Grade reproduziert und legitimiert.

Abbildung 17: Geschlecht | Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit dem Auto

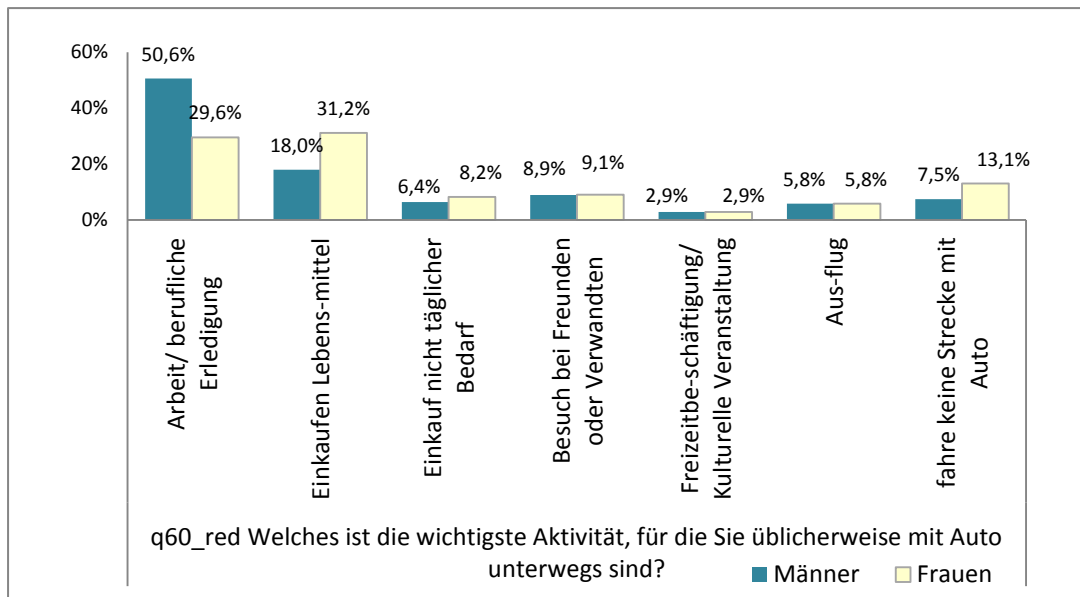


Chi² ,000
Cramer-V ,184

Die wichtigste Aktivität, die allgemein mit dem Pkw ermöglicht wird, ist mit Abstand *Arbeit/berufliche Erledigung*. Das betrifft allerdings überproportional Männer, das heißt, sie prägen das allgemeine Bild. Für 50,6% der Männer und nur für 29,6% der Frauen ist Erwerbsarbeit die wichtigste Aktivität, für die sie das Auto nutzen (s. Abbildung 18).

Der private Pkw verbindet für Männer vorrangig *Arbeit/berufliche Erledigung* und *Lebensmitteleinkauf*, den *Besuch von Bekannten/Verwandten* und *Ausflüge*. Andere Aktivitäten spielen eine geringere Rolle. Frauen hingegen nutzen das Auto vielfältiger.

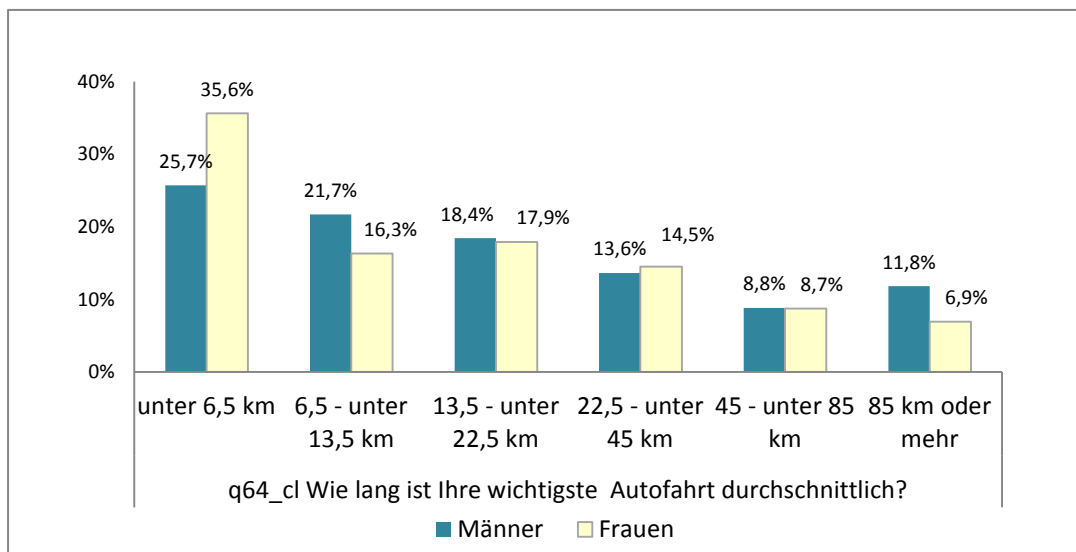
Abbildung 18: Geschlecht | Wichtigste Aktivitäten mit Auto / Nicht-NutzerInnen des Autos



Chi² ,000
Cramer-V ,232

Für Frauen steht nicht die Erwerbsarbeit an erster Stelle der Aktivitäten mit dem Auto, sondern der *Lebensmitteleinkauf* (31,2%), danach folgen *Arbeit/berufliche Erledigung* (29,6%). Aber auch *Besuche bei Bekannten/Verwandten* (9,1%), *Einkäufe des täglichen Bedarfs* (8,2%) sowie *Begleitfahrten*, *Erledigungen* und *Ausflüge* spielen eine mobilitätsrelevante Rolle.

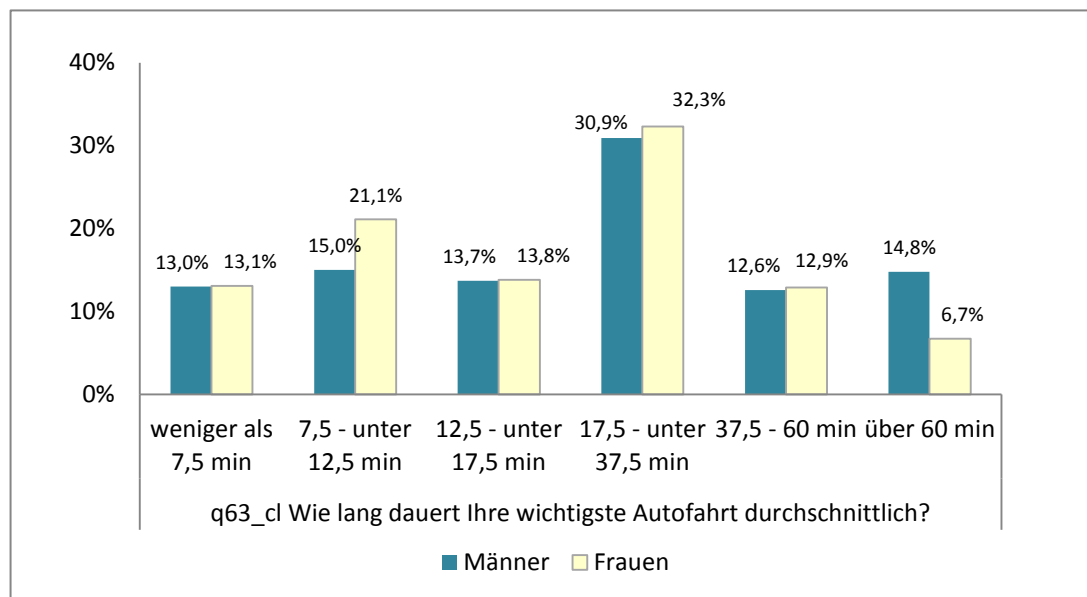
Abbildung 19: Geschlecht | Distanzen der wichtigsten Autofahrten



Chi² ,005
Cramer-V ,136

Für ihre wichtigsten Aktivitäten sind 87% der Männer und 78,2% der Frauen wöchentlich mehrmals mit dem Auto unterwegs (s. Abbildung 17). 88,2% der Männer fahren dabei als reine Lenker, während von den Frauen 19,4 % in der Regel als Beifahrerinnen und 12,7% gleich häufig als Fahrerinnen und Beifahrerinnen unterwegs sind. Männer fahren nicht nur häufiger, sondern auch über längere Distanzen und größere Dauer sowie fast ausschließlich als Lenker mit dem privaten Pkw.

Abbildung 20: Geschlecht | Dauer der wichtigsten Autofahrten



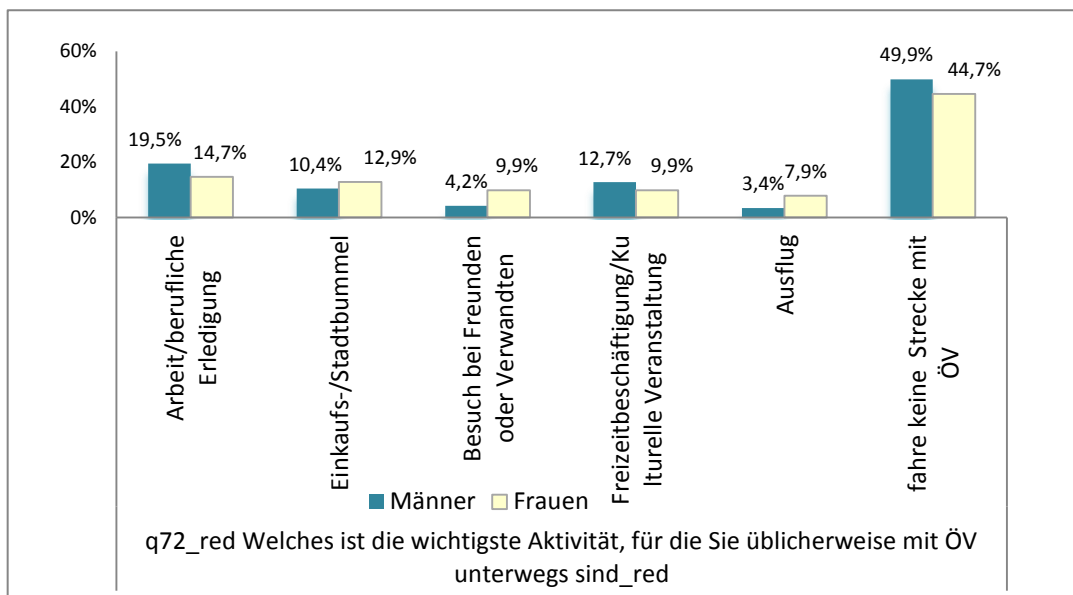
Chi² ,002
Cramer-V ,144

Der Vergleich der Dauer und Distanzen der einzelnen mit dem Auto zurückgelegten Wege ergibt ein differenziertes Bild. Bezogen auf mittlere Distanzen und mittlere Fahrtzeiten unterscheiden sich Frauen und Männer wenig. Sie unterscheiden sich aber bei kurzen und bei langen Fahrtzeiten und Distanzen. So dominieren Frauen bei Autofahrten unter 6,5 km und unter 12,5 Minuten. Mehr als ein Drittel der Frauen fahren für ihre wichtigsten Aktivitäten bis zu 12,5 Minuten und 35,6% der Frauen legen dabei Autowege unter 6,5 km zurück (s. Abbildung 19 und Abbildung 20). Männer legen im Vergleich zu Frauen für ihre wichtigsten Aktivitäten mit dem Pkw häufiger Wege zurück, die länger als 60 Minuten dauern (14,8%) bzw. länger als 85 km unterwegs sind (11,8%). Die Vergleichswerte der Frauen liegen bei 6,7% bzw. 6,9%. Diese Aussagen betreffen die jeweils wichtigsten Aktivitäten, die mit dem Auto erledigt werden. Hinzu kommen weitere Autofahrten, die durch das Befragungsdesign nicht erfasst wurden.

3.7. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs – divers und von Frauen geprägt

Die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs werden im Vergleich mit Autofahrten und zu Fuß gehen weniger genutzt. Die gesamte Gruppe der Nicht-NutzerInnen ist hier mit 47% vergleichsweise hoch. Allerdings nutzen deutlich mehr Frauen den öffentlichen Verkehr (55,3%) als Männer (50,1%) (s. Abbildung 21). Fast jeder zweite Mann fährt „keine Strecke mit dem ÖPNV“. Bei den wichtigsten Aktivitäten, die Frauen und Männer mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbinden, zeigen sich wie bei allen Verkehrsmittelnutzungen signifikante geschlechtsspezifische Differenzen. Aktivitäten mit öffentlichen Verkehrsmitteln verteilen sich bei Frauen relativ gleichmäßig auf die verschiedenen Lebensbereiche. Außer *Arbeit/berufliche Erledigung* und *Freizeitbeschäftigung/kulturelle Veranstaltungen* unternehmen mehr Frauen als Männer alle anderen Alltagsaktivitäten. Das betrifft bei *Einkaufs-/Stadtbummel* 12,9% der Frauen und 10,4% der Männer sowie beim *Besuch bei Freunden oder Verwandten* 9,9% der Frauen und nur 4,2% der Männer und auch bei *Ausflügen* 7,9% der Frauen und 3,4% der Männer (s. Abbildung 21).

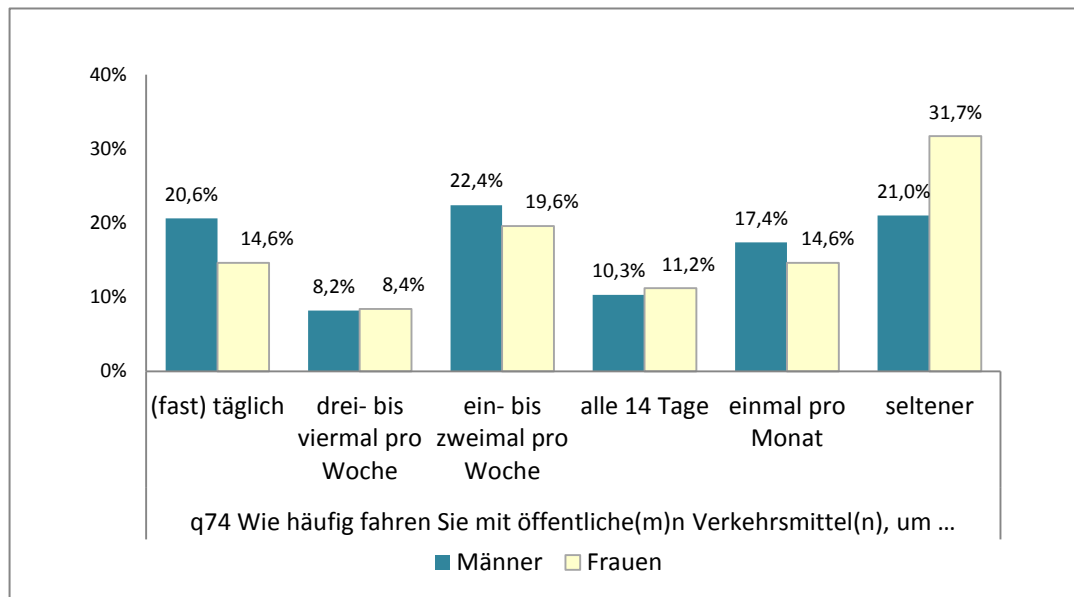
Abbildung 21: Geschlecht | Wichtigste Aktivitäten unter Nutzung des ÖPNV / Nicht-NutzerInnen des ÖPNV



Chi² ,000
Cramer-V ,169

Unter den NutzerInnen zeigen sich in der Häufigkeit bezogen auf die wichtigste Aktivität mit dem ÖPNV nur schwache geschlechtsspezifische Differenzen. Männer sind häufiger als Frauen „täglich“ mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs (Arbeitsweg), bezogen auf alle „wöchentlichen“ Frequenzen liegen Frauen und Männer etwa gleich auf (s. Abbildung 22). Die Gruppe der Wenig-FahrerInnen ist hingegen überproportional durch Frauen bestimmt (s. auch Abbildung 13). In Bezug auf die einzelnen ÖV-Nahverkehrsmittel zeigen sich keine geschlechtsspezifisch signifikanten Unterschiede bei der grundlegenden Nutzung.

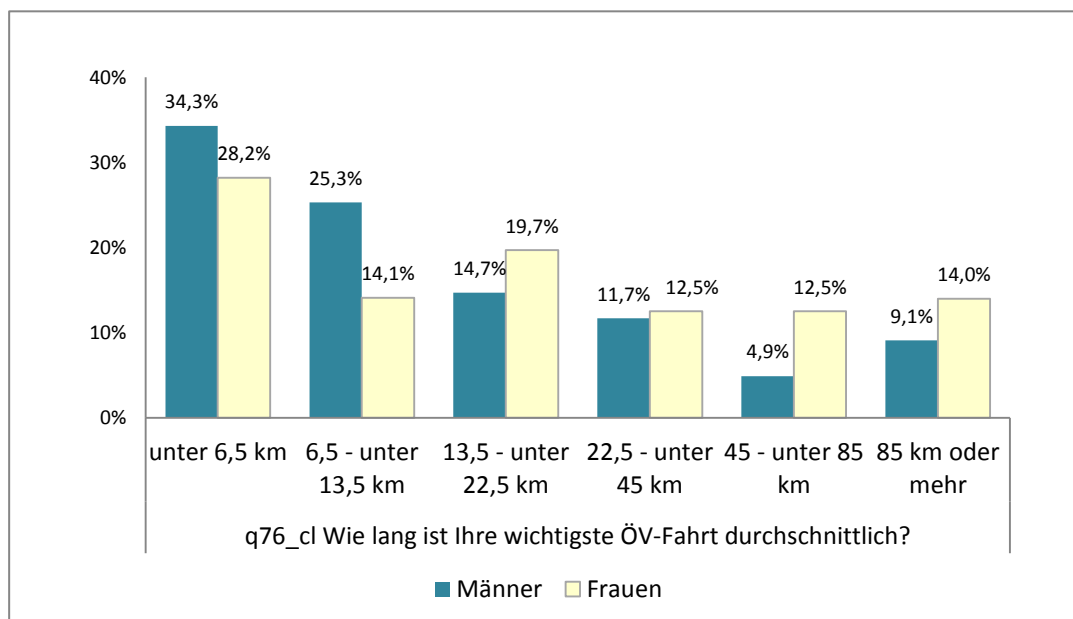
Abbildung 22: Geschlecht | Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit dem ÖPNV



Chi² ,051
Cramer-V ,131

Auffälliger als die Frequenz der ÖPNV-Nutzung sind die Unterschiede bei den dabei zurückgelegten Distanzen. Genau umgekehrt zu den Autofahrten fahren Frauen weitere Strecken als Männer mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das betrifft alle erfassten Distanzen über 13,5 km (s. Abbildung 23). Das heißt, Frauen fahren nicht nur im innerstädtischen Verkehr häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern auch dann, wenn sie pendeln müssen.

Abbildung 23: Geschlecht | Distanzen der wichtigsten Fahrten mit dem ÖPNV



Chi² ,001
Cramer-V ,201

Im Einzelnen fährt mehr als jede zweite Frau (58,7%) für die wichtigste Autofahrt mehr als 13,5 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Männer fahren diese Distanzen eher mit dem privaten Pkw.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass im Vergleich der Fortbewegungsarten von Frauen und Männern durch die Daten von *m2k* auf der Aggregatebene geschlechtsspezifische Differenzen in allen Dimensionen der Alltagsmobilität belegt werden. Das betrifft die mit alltäglicher Fortbewegung verbundenen *Aktivitäten*, die *Häufigkeit*, *Distanzen* und *Dauer* der Fortbewegung in unterschiedlichem Maß.

Tabelle 1: Geschlechtsspezifische Unterschiede in vier Mobilitätsdimensionen (Cramer-V)

Fortbewegungsart	Aktivitäten	Häufigkeit	Distanzen	Dauer
Zu Fuß gehen	,139	,102	,082	,102
Rad fahren	,209	,093	,216	,163
Auto fahren	,232	,184	,136 ⁶	,144 ⁷
ÖPNV nutzen	,169	,131	,201 ⁸	,083

Dunkel markiert = Ch^2 ,000

Mittels Cramer-V kann belegt werden, dass im Vergleich der Mobilitätsdimensionen die Differenzen bezogen auf die mit Mobilität verbundenen *Aktivitäten* am stärksten sind, gefolgt von den zurückgelegten *Distanzen* (s. Tabelle 1). Die *Nutzungshäufigkeit* differiert geschlechtsspezifisch stärker bei den beiden motorisierten Mobilitätsarten (*Auto* und *ÖPNV*) und die *Dauer* differiert stärker bei *Rad fahren* und *Auto fahren*.

Im Vergleich der Mobilitätsarten in Bezug auf alle vier erfassten Aspekte zeigen sich die stärksten geschlechtsspezifischen Unterschiede beim *Auto fahren* (s. ebenda). Im Mittelfeld befinden sich die *Radnutzung* und die *Nutzung des öffentlichen Verkehrs*. Die schwächsten Zusammenhänge mit dem Geschlecht weist das *zu Fuß Gehen* auf.

⁶ Chi^2 ,005, Die Werte können sich an der zweiten Kommastelle minimal von jenen in kommenden Publikationen unterscheiden, da die Grundgesamtheit der Untersuchung nachträglich durch eine kleine Ausbesserung geringfügig verändert wurde. Inhaltlich ergibt sich dadurch keine Veränderung.

⁷ Chi^2 ,002

⁸ Chi^2 ,001

3.8. Mobilitätsorientierungen und Veränderungswünsche für die eigene Mobilität

3.8.1. Mobilitätsorientierungen

Wie eingangs betont, liegt der Analyse ein Mobilitätskonzept zugrunde, dass neben der aktuell realisierten Mobilität auch mentale Beziehungen und Differenzen dazu, etwa in Gestalt von Mobilitätzufriedenheit bzw. Veränderungswünschen, einbezieht. Dies kann über die Differenzierung von *realisierter Mobilität* und *Mobilitätsorientierungen* konzeptualisiert werden. Unterscheidet man in der Analyse der Alltagsmobilität zwischen *realisierter Alltagsmobilität* und *Mobilitätsorientierungen*, so lassen sich weitere geschlechtsspezifische Differenzen belegen, die bei der Fokussierung der aktuell realisierten Mobilität übersehen werden. Unter *Mobilitätsorientierungen* verstehen wir sozial differenzierte subjektive Dispositionen, die auf diverse Qualitätsaspekte der Alltagsmobilität gerichtet sind (vgl. Dangschat & Segert 2011). An ihnen orientieren sich die Individuen bewusst und unbewusst, wenn sie sich räumlich fortbewegen oder wenn sie bestimmte Formen der Fortbewegung meiden. Mobilitätsorientierungen umfassen eine von den Beteiligten oft schwierig zu unterscheidende Gesamtheit von Mobilitätsaspekten, insbesondere die Wahrnehmung des Aktivitätsraumes, die Tempi der Bewegung, die Art der Soziabilität der Mobilität, die Wahrnehmung der Vorzüge und Nachteile nicht-motorisierter und motorisierter Mobilitätsmittel. In Bezug auf Differenzen in den Mobilitätsorientierungen unterschiedlicher sozialer Gruppen wurden in *Mobility2know* qualitative Ergebnisse aus einer Studie zu *routine-trips* und *non-routine-trips* geprüft (vgl. Dangschat et al. 2010).

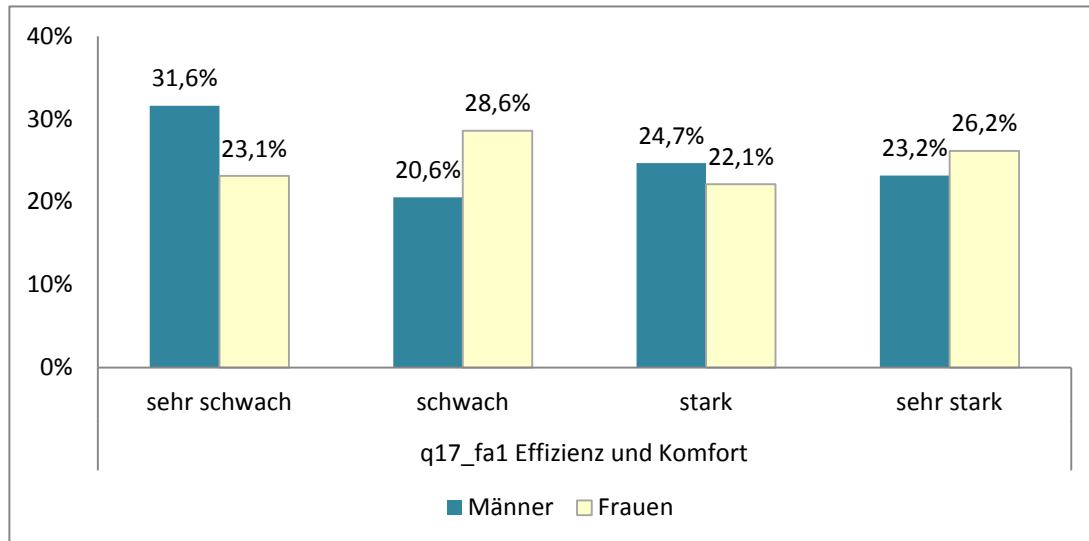
Mittels Faktorenanalyse wurden aus 14 einzelnen Mobilitätsorientierungen vier Faktoren der Mobilitätsorientierungen ermittelt: *Effizienz und Komfort, Erlebnis und Kontakt, Selbständigkeit und Konfliktfreiheit und Kostenersparnis und Umweltschonung*.⁹ Von diesen vier Faktoren zeigen zwei schwach signifikante geschlechtsspezifische Unterschiede, dies betrifft den Faktor 1 *Komfort und Effizienz* und den Faktor *Selbständigkeit und Konfliktfreiheit* (s. Abbildung 24 und Abbildung 25). Faktor 2 *Erlebnis und Kontakte* (χ^2 ,806) differenziert nicht geschlechtsspezifisch. Hier ist die Analyse der Einzelfragen aufschlussreicher. Die Daten machen insgesamt deutlich, dass die soziale Qualität von Mobilität geschlechtsübergreifend bedeutsam ist. Dies gilt auch für Faktor 4 *Kosten- und Ressourcenersparnis* (χ^2 ,056).

Wie Abbildung 24 zeigt, wird in der eigenen Mobilität von 26,2% der Frauen und von 23,2% der Männer *sehr stark* auf die Verbindung von *Effizienz und Komfort* gesetzt. Für diese Personen spielen *gute Planbarkeit, Komfort, Schnelligkeit, leichte Bewältigung der Wege* und *moderne Verkehrsmittel* eine herausragende Rolle. Allerdings ist für 23,1% der Frauen dieser Zusammenhang *sehr schwach*. Diese Gruppe von Frauen sieht ihre Mobilität eher als

⁹ Ein Eigenwert über 1 liefert 4 Faktoren mit einer Erklärung von 45,7% der Gesamtvarianz.

notwendiges Übel. Das heißt, die Wege müssen erledigt werden, sie werden nicht mit zusätzlichen qualitativen Mobilitätsansprüchen belegt. Bei den Männern ist diese Gruppe mit sehr schwachem Zusammenhang mit 31,6 sogar noch größer.

Abbildung 24: Geschlecht | Mobilitätsorientierung: Faktor *Effizienz und Komfort*

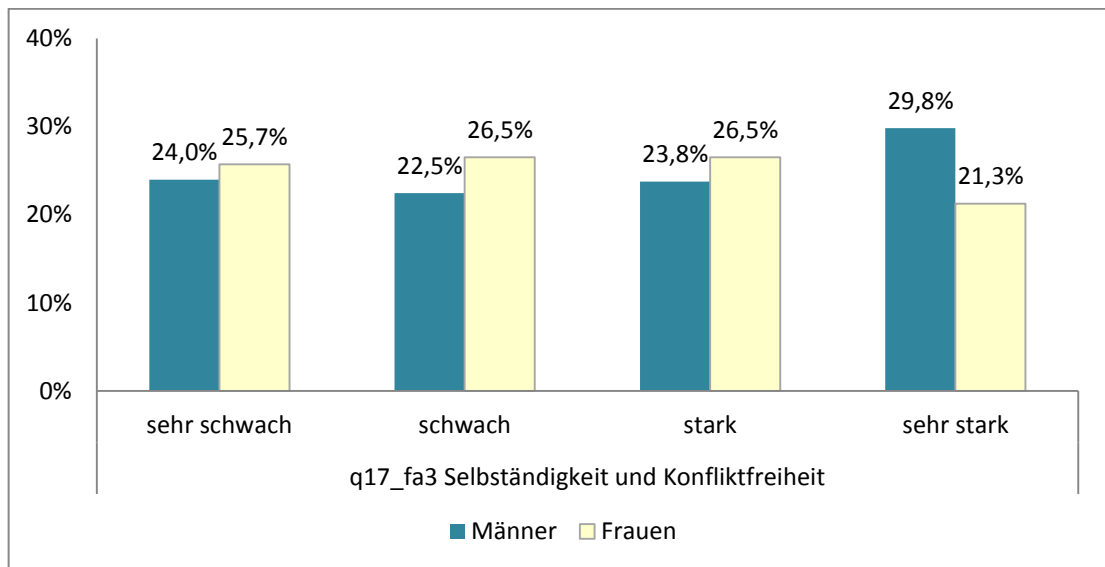


Chi² ,003
Cramer V ,121

Auch der Faktor *Selbständigkeit und Konfliktfreiheit* differenziert die Geschlechter, wenn auch etwas weniger. Hier zeigen umgekehrt 29,8% der Männer einen *sehr starken* Zusammenhang, während dies für 21,3% der Frauen gilt (s. Abbildung 25). Dies korrespondiert mit dem Autofahren, das einen sicheren Innenraum und Flexibilität verspricht.

Für Personen mit dieser Mobilitätsorientierung steht eine konfliktfreie Mobilität im Mittelpunkt. Besonders bedeutsam ist es für sie, *unterwegs Änderungen* vornehmen zu können, aber auch ihre *Unabhängigkeit, Sicherheit* sowie *Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel*.

Wie zu erwarten war, ist Mobilitätssicherheit einschließlich der Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel ein allgemein bedeutsames Thema der Mobilität, das auf hohem Niveau geschlechtsspezifisch differenziert. „Sich sicher fühlen“ zu können ist für 94% der Frauen und 86% der Männer wichtig, unwichtig ist es für weniger als 1% der Frauen sowie für 3% der Männer. Für die präferierte „Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel“ liegen die Daten für Frauen bei 95% und für Männer bei 90%. Mobilitätsformen, die es erlauben, die eigenen Wege „leicht bewältigen“ zu können, werden von 86% der Frauen und von 78% der Männer als wichtig bewertet, während es nur für etwa 2% beider Geschlechter unwichtig ist.

Abbildung 25: Geschlecht | Mobilitätsorientierung: Faktor *Selbständigkeit und Konfliktfreiheit*

Chi² ,023
Cramer V ,100

Signifikante geschlechtsspezifische Differenzen wurden für folgende Einzelindikatoren von Mobilitätsorientierungen ermittelt:

- „sichere Wege“
- „Wege leicht bewältigen können“
- „gemeinsam unterwegs sein können“
- „persönlich betreut werden“

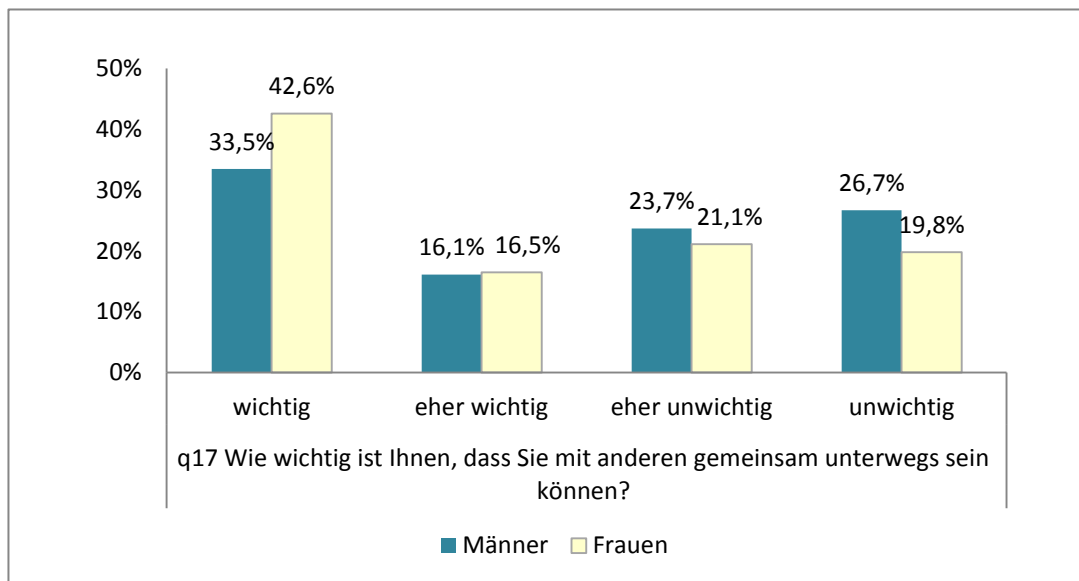
sowie mit etwas Abstand auch für

- „zuverlässige Verkehrsmittel“
- „moderne Verkehrsmittel“.

Dies lässt sich so zusammenfassen, dass sich die Alltagsmobilität geschlechtsspezifisch nicht nur in den bekannten Dimensionen *persönliche Sicherheit* im öffentlichen Raum, *Zuverlässigkeit* sowie *technische Handhabbarkeit* unterscheidet, sondern auch in sozialen Qualitäten, wie sie sich in den Angaben zu „gemeinsam unterwegs sein“ und „persönlich betreut werden“ zeigen.

Für Frauen sind aus diesem Tableau die Mobilitätsqualitäten: *Sicherheit*, *Zuverlässigkeit*, *Erleichterung* sowie *gemeinsame Mobilität* deutlich wichtiger als für Männer, während für Männer die *technische Modernität* sowie eine *persönliche Betreuung* deutlich wichtiger sind als für Frauen.

Abbildung 26 belegt die Bedeutung, die dem sozialen Charakter des Unterwegsseins beigemessen wird.

Abbildung 26: Geschlecht | Mobilitätsorientierung: *gemeinsam unterwegs sein können*

Chi² ,009
Cramer-V ,106

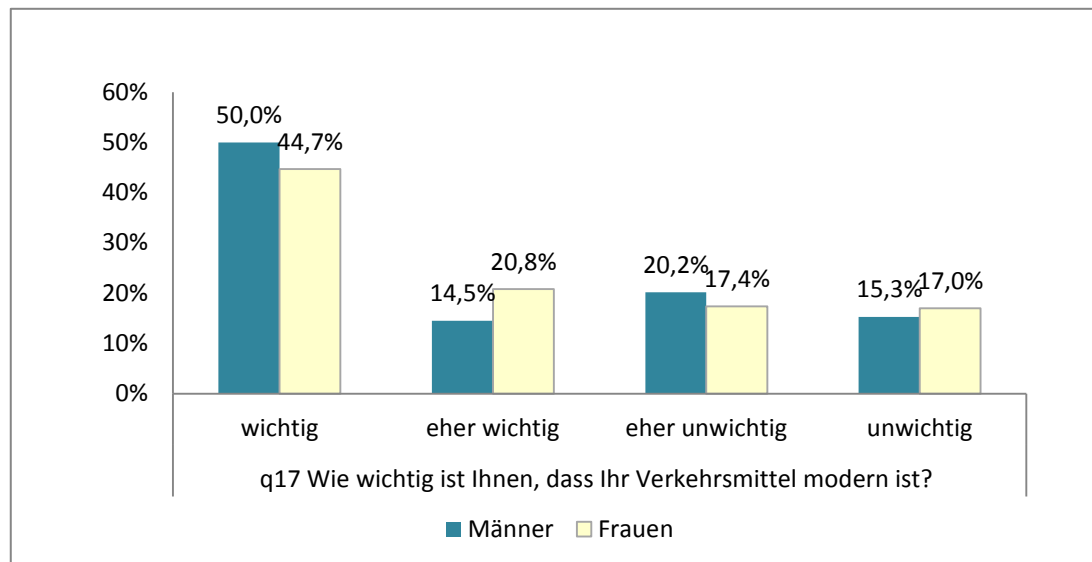
Für 59,1% der Frauen und für 49,6% der Männer ist es wichtig/eher wichtig, „gemeinsam unterwegs sein zu können“, während dies jeweils für 19,8% der Frauen bzw. 26,7% der Männer unwichtig ist. Bezogen auf die Gesamtheit der Befragten erscheint diese soziale Mobilitätspräferenz gegenüber der Orientierung auf technische Sicherheit und Zuverlässigkeit nachgeordnet.

Die besondere Bedeutung sozialer Mobilitätsorientierungen für Frauen wird erst durch den Geschlechtervergleich hinreichend sichtbar. Im Geschlechtervergleich zeigen sich Unterschiede nicht nur bezogen auf die *Sicherheit* (Chi²: ,000). Deutliche Differenzen finden sich insbesondere für die Mobilitätsqualität „persönliche Betreuung“ (,001) sowie für „leicht zugänglich“ (,007) und „gemeinsam unterwegs sein“ (,009). Die Orientierung auf „Zuverlässige Verkehrsmittel“ folgt auf Rang 6 (,034). Das heißt, sie sind für beide Geschlechter ähnlich wichtig. Verkehrssysteme, die die Mobilitätspräferenzen von Frauen ernst nehmen, müssen nicht nur diese geschlechtsübergreifenden Mobilitätspräferenzen, sondern auch geschlechtsspezifische Präferenzen verstärkt berücksichtigen. Das bedeutet, dass in besonderem Maß die Bedingungen für „leicht zugängliche“ Mobilität und das „gemeinsam unterwegs sein können“ entwickelt werden.

Technische Modernität der Verkehrsmittel ist Männern in überdurchschnittlichem Maße wichtig. Für 50% der Männer und für 44,7% der Frauen ist es wichtig, mit einem modernen Verkehrsmittel unterwegs zu sein (s. Abbildung 27). Interessant sind die geschlechtsspezifischen Differenzen in Bezug auf „persönliche Betreuung“. Hier sind es Männer, die stärker auf persönliche Betreuung orientiert sind, obwohl sie sich gleichzeitig durch stärkere Technikaffinität auszeichnen. Für 27% der Männer und für 22% der Frauen ist „persönliche

Betreuung“ wichtig. Während diese mit 50% für einen größeren Teil der Frauen als der Männer (41%) unwichtig ist. Folgerichtig gilt: Wenn Männer stärker für den Umweltverbund gewonnen werden sollen, so stellen Angebote für ihre Präferenzen bezüglich „persönlicher Betreuung“ im Alltagsverkehr einen geschlechtsspezifischen Schlüsselreiz dar.

Abbildung 27: Geschlecht | Mobilitätsorientierung: *Moderne Verkehrsmittel nutzen*



Chi² ,033
Cramer-V ,172

Die beschriebenen geschlechtsspezifischen Dispositionen in Bezug auf ganz bestimmte, unterscheidbare Qualitäten der Mobilität beeinflussen das Alltagshandeln. Sie bedingen beispielsweise, dass Frauen häufiger als Männer langsame Nahverkehrsmittel frequentieren, die sie leicht und sicher zur Begleitung anderer Personen nutzen können. Wenn das Autofahren als leicht und sicher erlebt wird, wird es ebenfalls als Mittel der Realisierung der Mobilitätspräferenzen von Frauen genutzt. Für Männer forciert hingegen die Wahrnehmung öffentlicher Verkehrsmittel als technisch nicht auf dem neuesten Stand sowie die verbreitete Annahme einer nicht persönlichen Betreuung im ÖPNV eher deren Nicht-Nutzung. Bei beiden Geschlechtern beeinflussen die jeweiligen Mobilitätsorientierungen neben der aktuell realisierten Alltagsmobilität auch Veränderungswünsche in Bezug auf die eigene Mobilität.

3.8.2. Geschlechtsspezifische Veränderungswünsche für Alltagsmobilität

Auch in ihren Veränderungswünschen bezüglich ihrer Alltagsmobilität unterscheiden sich Frauen und Männer, wenn auch in mancher Hinsicht in überraschender Weise. Erfasst wurden dafür alternative Veränderungswünsche auf den Dimensionen:

- Häufigkeit (seltener/ öfter),
- Distanz (kürzere/längere)
- Geschwindigkeit (langsamere/schnellere).

Mit Ausnahme der Veränderungswünsche nach mehr Langsamkeit in der eigenen Mobilität, zeigen sich auf allen anderen Dimensionen signifikante geschlechtsspezifische Differenzen.

Überraschend ist der Befund, dass Männer stärkere Veränderungswünsche bezogen auf ihre eigene Mobilität haben als Frauen. Überraschend ist auch die Tatsache, dass die befragten Frauen mit ihrer eigenen Mobilität zufriedener sind als die Männer. Damit wird eine Ausgangshypothese der Analyse widerlegt.

Unter den von den Männern geäußerten Mobilitätswünschen nimmt der Wunsch „schneller an das Ziel zu kommen“ mit 38% den ersten Rang ein, gefolgt vom Wunsch nach „kürzeren Wegen“ (34%). Alle anderen Wünsche folgen mit Abstand. Auf dem letzten Rang folgt der Wunsch „weitere Wege zurückzulegen“, den 15% der Männer angaben.

Bei den Frauen wird die Rangfolge durch den Wunsch nach „kürzeren Wegen“ (28%) und „schneller an das Ziel kommen“ (24%) angeführt, es folgen mit Abstand die anderen Wünsche, wobei auch hier der letzte Rang durch den Wunsch nach weiteren Mobilitätsdistanzen belegt wird. Dies gaben 9% der Frauen an.

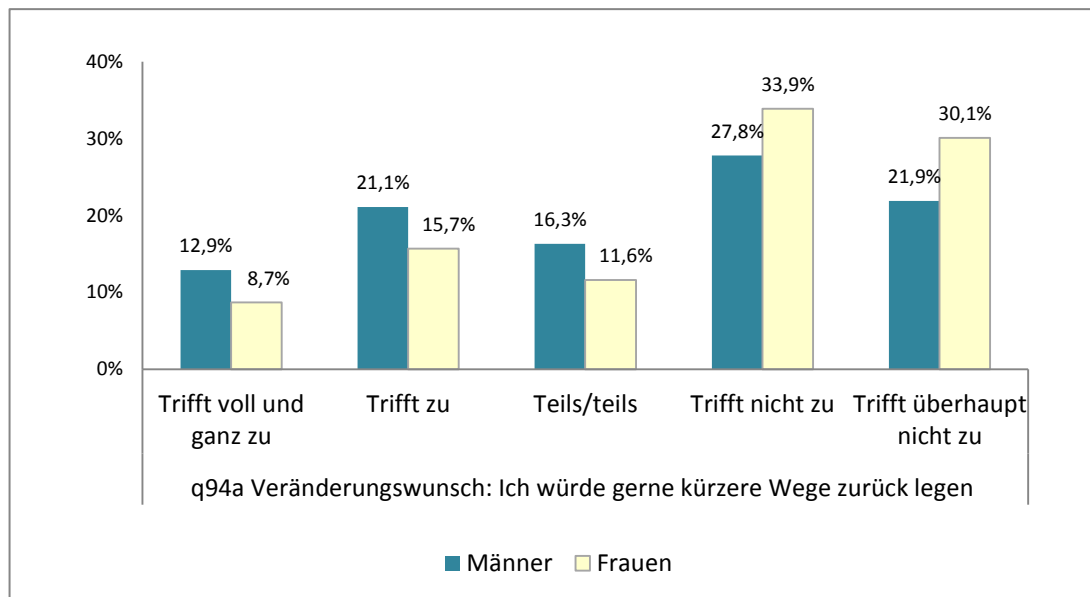
Die Veränderungswünsche in der Dimension *Häufigkeit* sind unter allen Veränderungswünschen am geringsten. Das betrifft Männer und Frauen. Nur 12% der Frauen wollen zukünftig „öfter unterwegs sein“ und 20% der Männer. Es ist also unter den Männern nur eine Minderheit, aber offensichtlich eine einflussreiche, die eine Ausdehnung der Zahl ihrer Wege wünscht. Im Gegensatz dazu will gleichzeitig ein Teil der Männer die Häufigkeit ihrer Wege verringern. Für 20% der Männer trifft die Aussage zu: „Ich würde gern seltener unterwegs sein“ und für weitere 14% gilt dies „teils/teils“. Bei Frauen sind es nur 16% plus 10%. Jene Gruppen, die ihre Mobilitätsfrequenzen ausbauen wollen und jene, die sie verringern wollen, ähneln sich in ihrer Größe. Mit den Daten von *m2k* lässt sich also eine Polarisierung in Bezug auf zukünftige Mobilitätsfrequenzen feststellen.

Auch bei Männern ist eine nicht geringe Gruppe finden, die nicht an einer weiteren Erhöhung ihrer Mobilitätsfrequenzen interessiert ist. Frauen sind zwar in höherem Maße als Männer auf den Abbau ihrer Mobilitätswänge orientiert, aber auch jeder vierte Mann möchte mehr Ruhe in seinen Mobilitätsalltag bringen. Im Gegensatz dazu gehen in der Praxis Infrastrukturplanungen jedoch nach wie vor häufig von einem Verkehrswachstumsmodell aus, das diese latenten Veränderungswünsche nicht berücksichtigt und historische Tendenzen lediglich verlängert. Auf der Basis der Daten von *m2k* erscheint es sinnvoll, vertiefende Untersuchungen zu geschlechtsspezifischen Veränderungswünschen und ihren Implikationen für die Verkehrsplanung zu anzustellen.

Interessant ist auch der Befund zu Veränderungswünschen in der Dimension *Distanz*. Sie sind stärker männlich besetzt. Nur eine Minderheit der Frauen (24,4%) und eine etwas größere Gruppe von Männern (33,9%) stimmen Aussagen über Wünsche nach Verkürzung

der Distanzen in der eigenen Mobilität zu (s. Abbildung 28). Gleichzeitig sind die entgegengesetzten Präferenzen in Bezug auf längere Distanzen ebenfalls männlich signifikant, allerdings auf geringerem Niveau. 15,3% der Männer und noch weniger unter den Frauen (8,8%) wünschen sich in Zukunft „weitere Wege“ zurücklegen zu können.

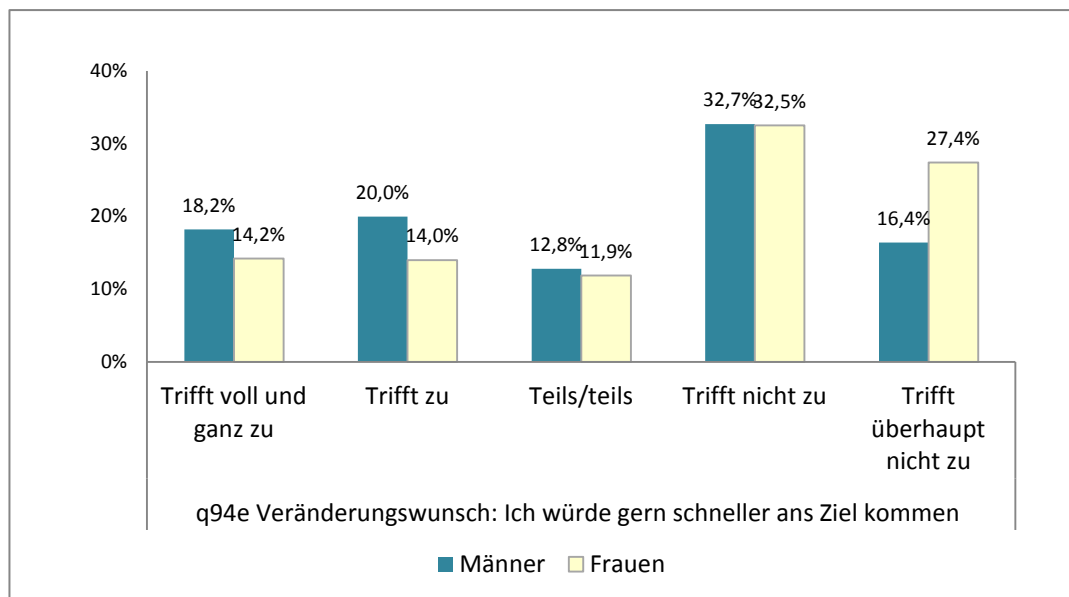
Abbildung 28: Geschlecht | Wunsch nach Veränderungen der eigenen Mobilität: *kürzere Wege*



Chi² ,000
Cramer V ,147

Bezogen auf Veränderungswünsche in der Dimension *Geschwindigkeit* zeigen sich ebenfalls gegenläufige Tendenzen, die geringe geschlechtliche Differenzen aufweisen. Die Aussage „Ich würde gerne mehr Langsamkeit in meine Alltagsmobilität bringen“ trifft im Durchschnitt für 64% nicht zu, während es für 23% der Befragten zutrifft und 13% antworten „teils/teils“. Das bedeutet, dass für etwa ein Drittel der Befragten langsamere Mobilitätsformen durchaus ein Thema sind und zwar sowohl für Frauen als auch für Männer. Dabei trifft der Wunsch nach mehr Langsamkeit für 9% der Männer und für etwa 7% der Frauen „voll und ganz“ zu.

Dem steht eine signifikant größere Gruppe von Männern gegenüber, die „schneller ans Ziel“ kommen will. Das trifft für 38,2% der Männer und 28,2% der Frauen zu, während es von 59,9% der Frauen und von 49,1% der Männer abgelehnt wird (s. Abbildung 29). Hier zeigt sich, dass die Mehrheit der Frauen und fast die Hälfte der Männer offensichtlich ein für sie akzeptables Geschwindigkeitsmaß gefunden haben und dieses nicht durch mehr Schnelligkeit gefährden wollen. Im Gegensatz dazu befürwortet eine relevante Gruppe von Männern und eine etwas kleinere Gruppe von Frauen eine weitere Geschwindigkeitserhöhung oder nimmt sie zumindest in Kauf, um ihre Mobilitätspräferenzen realisieren zu können.

Abbildung 29: Geschlecht | Wunsch nach Veränderung der eigenen Mobilität: *schneller ans Ziel kommen*

Chi² ,000
Cramer-V ,147

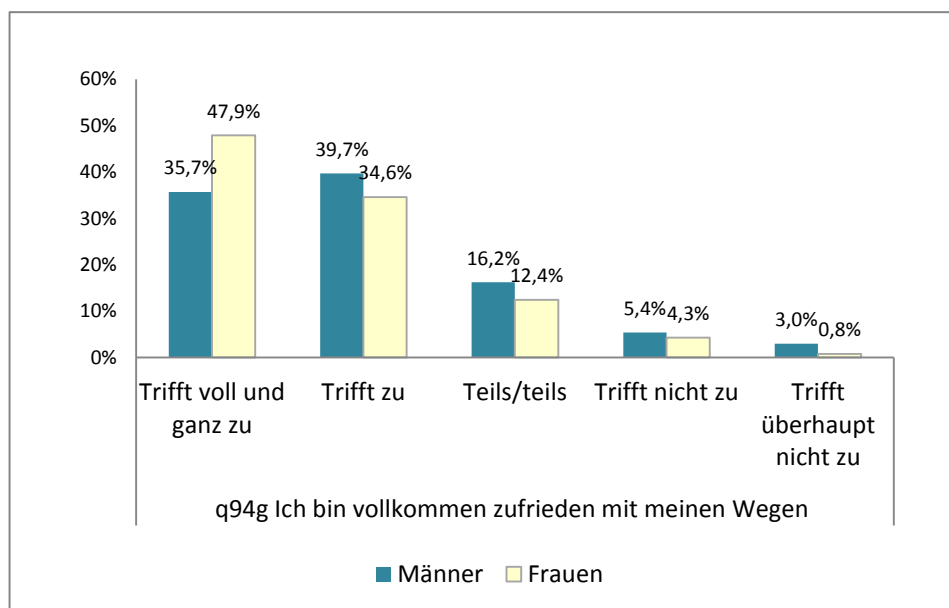
In den geschlechtsspezifischen Differenzen der Mobilitätsorientierungen zeigen sich unterschiedliche Reaktionen auf die aktuellen Mobilitätsbedingungen und Alltagsanforderungen. Einer Tendenz zur fortschreitenden Anpassung an die dominierenden Beschleunigungs- und räumlich-zeitlichen Ausdehnungstendenzen stehen lebendige Orientierungen auf Entschleunigung und neuen Formen der Nahraummobilität entgegen. Aus der Nachhaltigkeitsperspektive sind die dargestellten Daten insofern bedeutsam, dass die darin zum Ausdruck kommenden Mobilitätsbelastungen nicht so groß sind, dass sich eine kompakte Mehrheit findet, die Reduzierungen in einer oder gar in allen Mobilitätsdimensionen anstrebt. Vielmehr ist die Mehrheit der Befragten in das aktuelle Mobilitätssystem involviert, das betrifft Männer und Frauen.

Frauen gelingt es dabei gegenwärtig eher als Männern in ihrer Alltagspraxis räumlich-zeitliche Strukturen zu gestalten, die ihren Mobilitätspräferenzen in Bezug auf optimale Mobilitätsdistanzen, -geschwindigkeiten und -häufigkeiten entgegenkommen. Männer wünschen sich dagegen mehr Veränderung ihrer Mobilität. Bei ihnen differieren Mobilitätspraxis und Mobilitätswünsche stärker als bei Frauen. Dem entsprechen die geschlechtsspezifischen Differenzen in der Mobilitätzufriedenheit.

Die Zufriedenheit mit der eigenen Art mobil zu sein, ist bei Frauen signifikant höher als bei Männern. 82,5% der Frauen und 75,4% der Männer sind mit ihrer Mobilität zufrieden (s. Abbildung 30). Überhaupt nicht zufrieden sind hingegen nur 0,8% der Frauen und 3% der Männer. Vergleicht man die Veränderungswünsche in allen untersuchten Dimensionen so zeigt sich, dass Mobilität für beide Geschlechter auch als Belastung wahrgenommen wird, die man verringern möchte. Die Veränderungswünsche sind dabei nicht in eindeutigen

Richtungen gerichtet, die eindeutig den Geschlechtern zuordenbar wären. Sichtbar werden vielmehr mehrdimensionale und gegenläufige Tendenzen zwischen Minderung und Wachstum, die teilweise quer zu den Geschlechtern liegen. Dabei werden bei Männern Mobilitätsbelastungen offensichtlich eher in Bezug auf ihre aktuelle Mobilität wahrgenommen, während bei Frauen die Ablehnung von Veränderungen dominiert, die eine gewisse erkämpfte Balance der Mobilität von Frauen gefährden würde. Männer und Frauen haben unterschiedliche Perspektiven auf den Wandel aktueller Alltagsmobilität. Frauen sind überproportional auf die Sicherung erreichter fragiler Mobilitätsbalancen orientiert. Sie passen sich teils an das männliche Wachstumsmodell an. Nur ein kleiner Teil der Frauen will überhaupt erst noch ein befriedigendes Mobilitätsniveau erreichen. Umgekehrt treibt ein großer Teil der Männer das Prinzip wachsender Frequenzen, Distanzen und Geschwindigkeiten weiter voran, während sich ein (möglicherweise wachsender) Teil der Männer deren Abbau wünscht.

Abbildung 30: Geschlecht | Mobilitätszufriedenheit



Chi² ,000
Cramer V ,143

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Daten von *Mobility2know* sowohl Belege für die Differenz- als auch für die Erwerbsarbeitsthese erbringen. Differenzen zeigen sich immer weniger bezogen auf die Ressourcenausstattung als vielmehr in Bezug auf die alltägliche Nutzung von Pkw, öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad und den eigenen Füßen. Frauen sind Vorreiterinnen nicht nur bei der *Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel*, sondern ebenso beim *zu Fuß gehen*. In Bezug auf die Vielfalt außerhäuslicher Aktivitäten sind Frauen häufiger für soziale Arbeiten wie Einkäufe und Begleitung, aber seltener im Rahmen von Freizeit- und Sportaktivitäten unterwegs.

Gleichzeitig lassen sich Veränderungen der Alltagsmobilität von Frauen insbesondere aufgrund ihrer wachsenden Erwerbsbeteiligung erkennen. Das betrifft insbesondere die wachsende Verfügung über Mobilitätsressourcen wie Pkw, Rad, Zeitkarten des ÖPNV und die häufigere Nutzung privater Pkws von erwerbstätigen Frauen. Die aus der Mehrfachbelastung erwartete höhere Unzufriedenheit mit der eigenen Mobilität von Frauen konnte nicht bestätigt werden. Vielmehr sind es die Männer, die stärkere Veränderungswünsche in Bezug auf das Mobilitätssystem aufweisen.

Die Daten von *m2k* erbringen demnach, wie auch andere aktuelle empirische Untersuchungen, keine einheitlichen Abgrenzungen zwischen der Mobilität von Frauen und Männern. Teils gibt es Annäherungen, teils gegenläufige Tendenzen. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, kulturelle Binnendifferenzen der Geschlechter empirisch zu untersuchen. Im folgenden Abschnitt wird dies für milieuspezifische Unterschiede der Alltagsmobilität von Frauen exemplarisch dargestellt.

4. Milieuspezifische Differenzierungen der Mobilität von Frauen

Durch die Daten von *Mobility2know* werden milieuspezifische Binnenvarianzen in der Alltagsmobilität von Frauen für folgende Mobilitätsaspekte belegt:

- Mobilitätsressourcen (Fahrrad, Zeitkarte, Pkw, Äquivalenzeinkommen)
- Häusliche / außerhäusliche Aktivitäten
- Häufigkeit der Fortbewegungsarten (zu Fuß, mit Rad, ÖPNV, Pkw, Flugzeug)
- Dauer von Pkw-Fahrten und Radwegen
- Zurückgelegte Distanzen zu Fuß, mit Pkw, mit Rad
- Mobilitätsorientierungen, Mobilitätszufriedenheit, Mobilitätswünsche

Demgegenüber zeigen sich in den Außerhausaktivitäten zwischen Frauen unterschiedlicher Milieus zwar Differenzen, diese sind jedoch weniger deutlich ausgeprägt. Bei den außerhäuslichen Aktivitätsprofilen sind die Geschlechterunterschiede bedeutsamer als die milieuspezifischen Binnenvarianzen der Mobilität von Frauen.

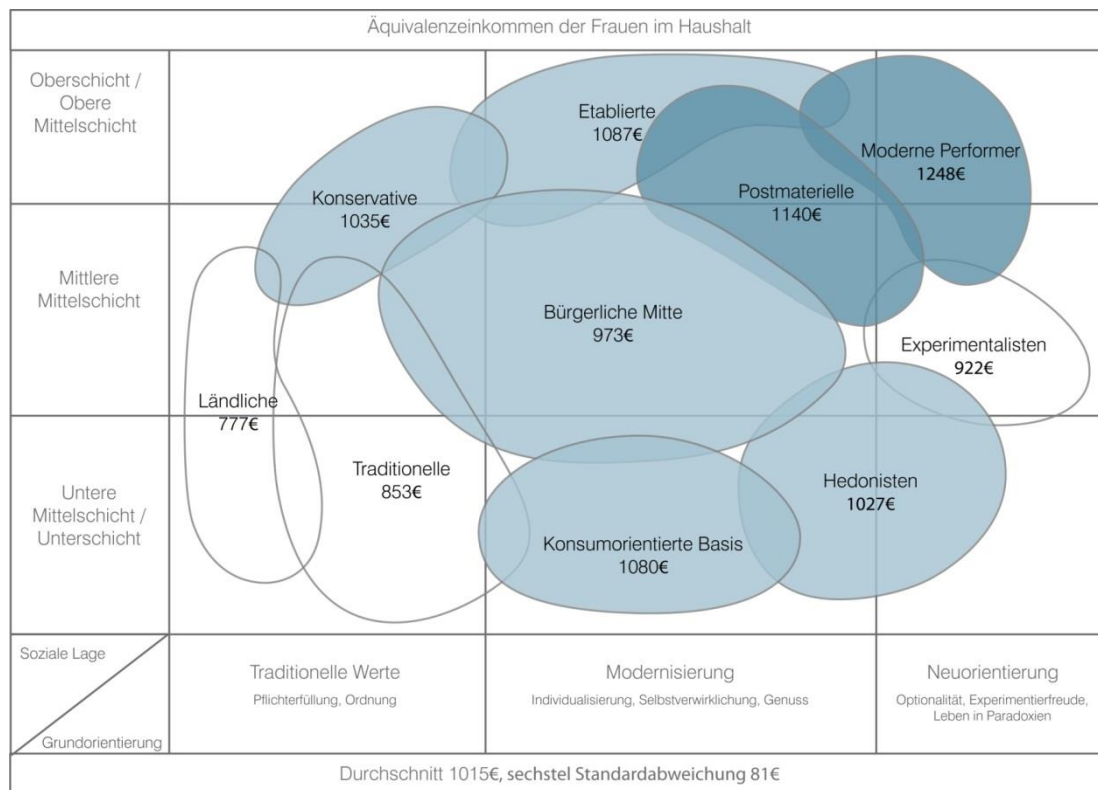
Im Folgenden wird zur Darstellung der milieuspezifischen Binnendifferenzierungen die Standard-Darstellung des Sinus-Institutes genutzt (s. Abbildung 1), in die die jeweiligen Angaben zu Verfügung, Aktivitäten, Mobilitäten und Mobilitätswünschen der Frauen der jeweiligen Milieus unterschiedlich farbig markiert werden. Dabei sind i.d.R. überdurchschnittliche Werte dunkelgrau markiert, durchschnittliche Werte sind mittelgrau und unterdurchschnittliche sind nur umrandet und erscheinen weiß bzw. farblos.

4.1. Milieuspezifische Verfügung über Mobilitätsmittel von Frauen

Die Milieuzugehörigkeit von Frauen beeinflusst zunächst ihre Verfügung über mobilitätsrelevante Ressourcen. Im Durchschnitt verfügen Frauen über ein geringeres Einkommen als Männer und damit über insgesamt geringere Ressourcen, die sie für ihre Mobilität einsetzen können (vgl. Abbildung 4). Wofür sie die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel jedoch nutzen, ist abhängig von den in den Haushalten üblichen Verteilungsgewohnheiten sowie von den Mobilitätspräferenzen der Frauen, die milieuspezifisch geprägt sind. Auf dieser Basis differenziert sich die Verfügung auch horizontal und nicht nur vertikal entsprechend der Schichtzugehörigkeit. So verfügen im Durchschnitt mehr Frauen über Zeitkarten des öffentlichen Nahverkehrs als Männer (s. Abbildung 13), aber seltener als Männer über ein eigenes Fahrrad und sie können auch seltener jederzeit über einen Pkw verfügen, wenn sie damit fahren wollen (s. Abschnitt 3.1). Dieser geschlechtsspezifische Ressourcenzugang verteilt sich jedoch sehr unterschiedlich auf die Frauen der diversen Milieus. Er erklärt sich nur zum Teil durch Unterschiede im Äquivalenzeinkommen zwischen den Frauen der Oberschicht-, Mittelschicht- und Unterschichtmilieus. Eine wichtige differierende Rolle spielen auch die zwischen den Milieus abweichenden Genderrollen sowie die

unterschiedlichen Bedeutungen von Mobilitätsressourcen für Frauen unterschiedlicher Milieus.

Abbildung 31: Frauen nach Sinusmilieus | Äquivalenzeinkommen



Überdurchschnittliches Äquivalenzeinkommen = dunkelgrau, durchschnittliches Äquivalenzeinkommen = mittelgrau, unterdurchschnittliches Äquivalenzeinkommen = weiß

Chi² ,001

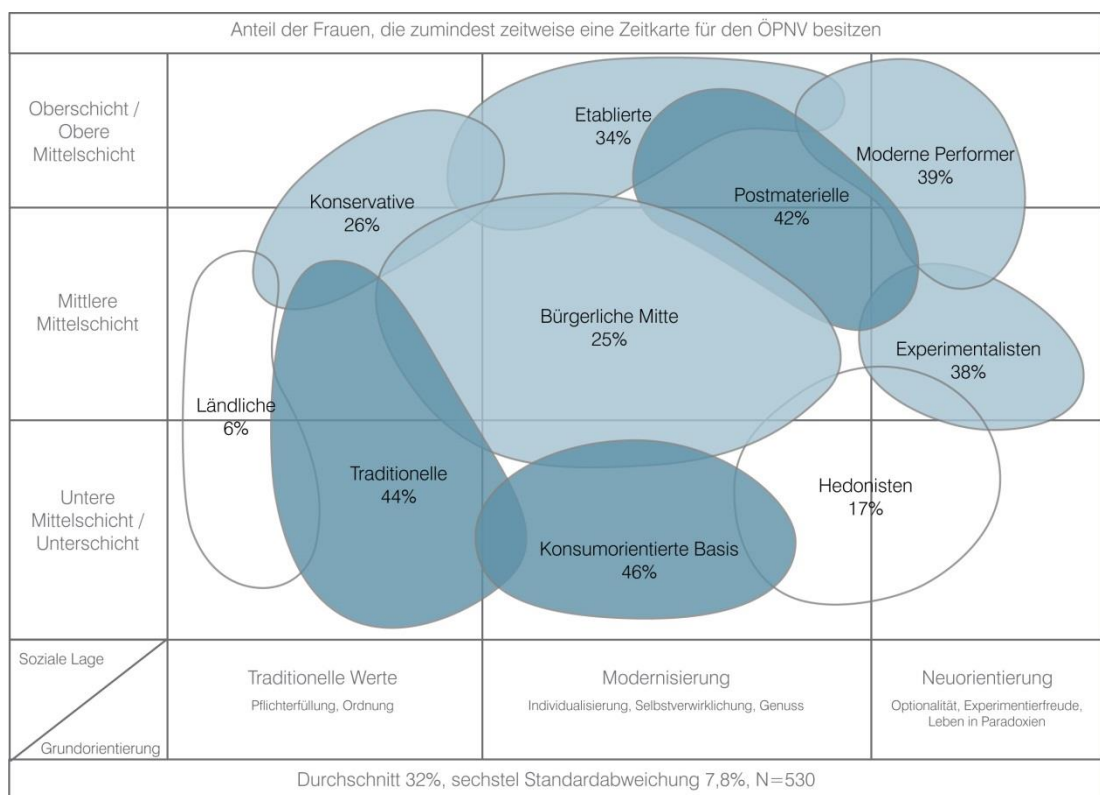
Cramer-V ,482

In Abbildung 31 ist die Verteilung der Äquivalenzeinkommen von Frauen nach ihrer Milieuzugehörigkeit differenziert dargestellt. Für das Verständnis muss die geringe Fallzahl bei dieser Fragestellung (N=396) in Rechnung gestellt werden. Auf Basis der Daten zeigt sich ein erwartbares Einkommensgefälle zwischen den Frauen der beiden Oberschichtmilieus des *Postmateriellen Milieus* und der *Modernen Performer* gegenüber allen anderen Frauen. Die Frauen der beiden anderen Oberschichtmilieus, des *Etablierten* und des *Konservativen Milieus* liegen mit ihrem Äquivalenzeinkommen nur im Durchschnitt der Frauen. Mobilitätsdifferenzen können daraus nicht abgeleitet werden. Auf dem Gegenpol finden sich erwartungsgemäß *Traditionelle* und *Ländliche*, aber auch *Experimentalistische* Frauen, die über ein vergleichsweise geringes Äquivalenzeinkommen verfügen. Dies gilt hingegen nicht für Frauen der beiden anderen Unterschichtmilieus, der *Konsumorientierten Basis* und des *Hedonistischen Milieus*, deren Äquivalenzeinkommen im Vergleich zu allen Frauen in einem durchschnittlichen Bereich liegt und deren milieuspezifische Mobilitätsunterschiede daher daraus kaum erklärt werden können.

Das verfügbare Einkommen setzt sich bei den Frauen nicht direkt in eine einfach geschichtete Verfügung über Mobilitätsmittel um. Vergleicht man die Ausstattung der Frauen unterschiedlicher Milieus mit Mobilitätsmitteln, so lassen sich zwischen ihnen signifikante Unterschiede in Bezug auf alle spezifischen Mobilitätsmittel, also die Verfügung über einen privaten Pkw, eine Zeitkarte des ÖPNV oder ein eigenes Fahrrad belegen.

Im Folgenden wird die Ausstattung von Frauen der verschiedenen Milieus bezogen auf jeweils ein Mobilitätsmittel verglichen. Anschließend wird die Milieuverteilung für einen integrierten Index der Verkehrsmittelverfügung dargestellt.

Abbildung 32: Frauen nach Sinusmilieus | Verfügung über Zeitkarten des ÖPNV

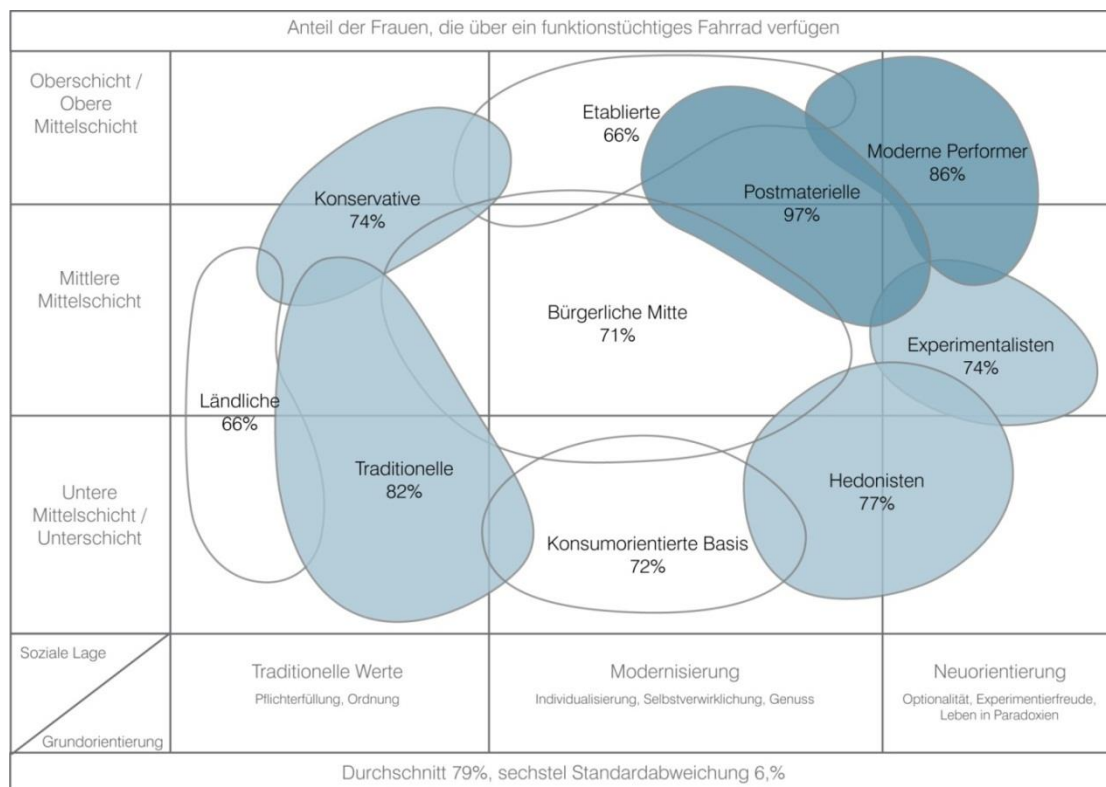


Überdurchschnittlicher Anteil der Frauen mit freier Verfügung über einen Pkw = dunkelgrau, durchschnittlicher Anteil der Frauen mit freier Verfügung über einen Pkw = mittelgrau, unterdurchschnittlicher Anteil = weiß
 Chi² ,000
 Cramer-V ,151

Die Gruppe der Frauen, die über Zeitkarten des öffentlichen Nahverkehrs verfügen, ist, wie in Abbildung 13 gezeigt, grösser als die der Männer. Diese Vorreiterrolle von Frauen gegenüber Männern in Bezug auf Zeitkarten wird überproportional von Frauen der *Konsumorientierten Basis* sowie von *Traditionellen* und *Postmateriellen* Frauen getragen (s. Abbildung 32). Der milieuspezifische Zugang dazu wird bei den Frauen der ersten beiden Milieus über den sparsamen Ressourcenumgang und bei *Postmateriellen* über das Prinzip der freien individuellen Auswahl aus einem reichhaltigen privaten Mobilitätsportfolio forciert. Ökologische Orientierungen spielen zwar bei Frauen des *Postmateriellen Milieus*, aber

weniger bei *Traditionellen* und bei der *Konsumorientierten Basis* eine Rolle. Interessant ist hier das relativ breite Mittelfeld. Es zeigt, dass neben den bereits aktiven Vorreiterinnen, Frauen der gesellschaftlichen Mitte sowie alle Frauen der Oberschichtmilieus für die regelmäßige Nutzung des ÖPNV affin sind. Die geringe Verfügung über Zeitkarten bei *Ländlichen* Frauen lässt sich leicht aus ihrer infrastrukturellen Unterversorgung erklären, nicht so bei den *Hedonistinnen*. Sie präferieren eher das Auto oder das Rad als den ÖPNV.

Abbildung 33: Frauen nach Sinusmilieus | Verfügung über eigenes Fahrrad



Überdurchschnittlicher Anteil der Frauen mit eigenem Rad = dunkelgrau, durchschnittlicher Anteil der Frauen mit eigenem Rad = mittelgrau, unterdurchschnittlicher Anteil = weiß

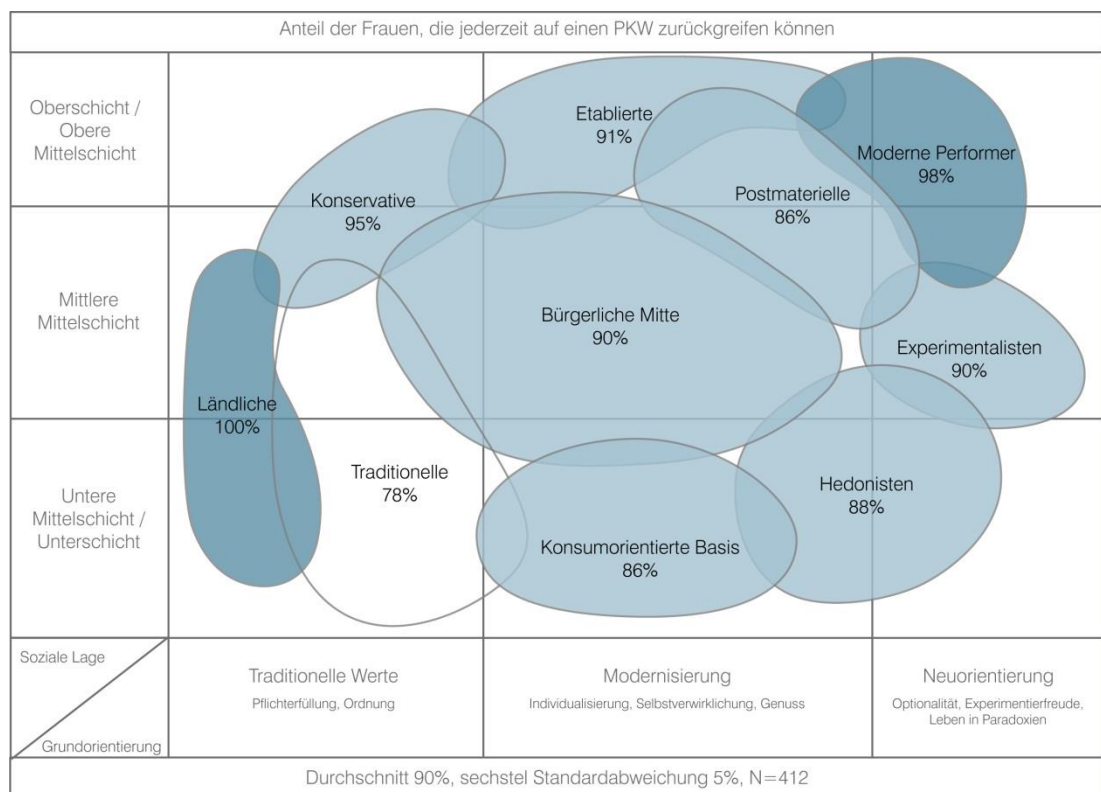
Chi² ,002

Cramer-V ,222

Bisher besitzen weniger Frauen als Männer ein eigenes Rad, auch wenn Frauen in den vergangenen Jahren aufgeholt haben (s. Abschnitt 3.1). An der nachholenden Verbreitung persönlicher Fahrräder unter Frauen sind insbesondere *Moderne Performerinnen* und *Postmaterielle* Frauen beteiligt (s. Abbildung 33). Die Frauen dieser Milieus verfügen über ein hohes eigenes Einkommen, über das sie in Partnerschaften oder Single-Haushalten eigenständig auch in Bezug auf die Anschaffung von Mobilitätsmitteln bestimmen. Für *Performerinnen* spielt zudem der Fahrspaß eine große Rolle, während für *Postmaterielle* Frauen auch ökologische Orientierungen das *Rad Fahren* begünstigen. Auffällig ist die unterdurchschnittlich mit Rädern ausgestattete gesellschaftliche Mitte, die sich bereits beginnend bei Frauen der *Etablierten* über Frauen der *Bürgerlichen Mitte* bis zu Frauen der

Konsumorientierten Basis zieht. Hier wirkt sich ganz offensichtlich die Teilhabe von Frauen am Ideal des Automobilismus aus. Die durchschnittliche Ausstattung mit Fahrrädern, die diese leere Mitte quasi umrandet, lässt sich auf zwei unterschiedliche Ursachen zurückführen. Einerseits verfügen Frauen der traditionellen Milieus häufig über Fahrräder, die erhalten sind, ohne dass dies bereits etwas über deren Nutzung aussagt. Hier geht es zunächst um überkommene materielle Ressourcen, ob sie genutzt werden, ist eine empirisch offene Frage. Im Gegensatz dazu haben *Experimentalistinnen* und *Hedonistinnen* moderne Räder gezielt angeschafft, um ihre Vorstellungen von Mobilität zu realisieren.

Abbildung 34: Frauen nach Sinusmilieus | Verfügung über privaten Pkw



Anteil der Frauen mit freier Verfügung über Pkw überdurchschnittlich = dunkelgrau,
 Anteil der Frauen mit freier Verfügung über Pkw durchschnittlich = mittelgrau, Anteil unterdurchschnittlich = weiß
 Chi² ,060
 Cramer-V ,200

Der freie Zugang zu einem privaten Pkw im Haushalt, mit seinen ambivalenten Wirkungen der gleichzeitigen Emanzipation und der Mediation ungleicher Geschlechterteilungen in der Reproduktionsarbeit, ist sehr breit auf die Milieus verteilt. Dies zeigt den großen Einfluss des Automobilismus nicht nur unter Männern, sondern auch unter Frauen. Mobilität wird heute von vielen Frauen quer durch fast alle Milieus mit dem Besitz eines privaten Pkws verbunden. Dadurch fallen die Frauen des *Traditionellen Milieus* mit ihrer unterdurchschnittlichen Ausstattung im Vergleich zu allen anderen Frauen in besonderer Weise auf. In diesem Milieu sind zum einen die Ressourcen im Allgemeinen knapper, so dass häufig nur ein Pkw im Haushalt verfügbar ist oder dieser ganz fehlt. Zum anderen

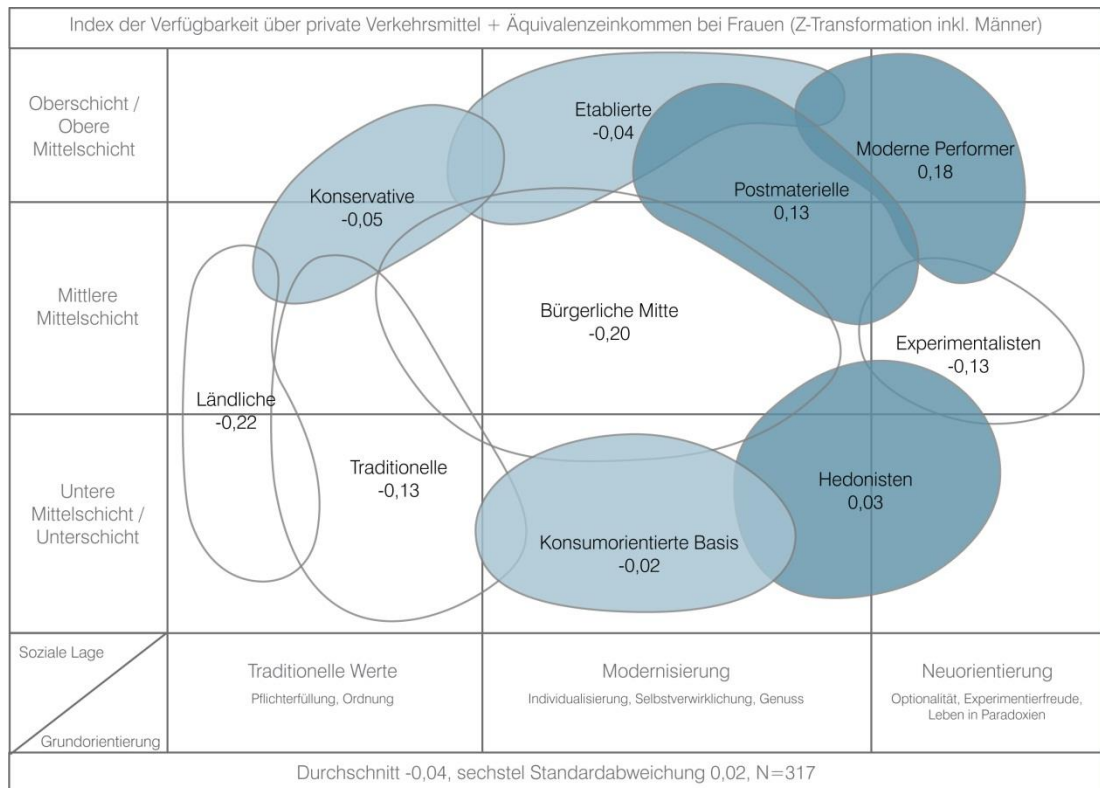
werden Ressourcen aber auch eher zugunsten der Männer verteilt, so dass eine freie Verfügung über einen privaten Pkw für Frauen vergleichsweise schwieriger ist als in anderen Milieus. Es sind also nicht nur die begrenzten finanziellen Ressourcen, sondern auch die geschlechtsspezifisch hierarchische Zuschreibung dieser begrenzten Ressourcen, die die besondere Stellung dieser Frauen in Bezug auf die freie Verfügung eines privaten Pkws beeinflussen.

An der überdurchschnittlich guten Verfügung über einen privaten Pkw sind Frauen von zwei sehr unterschiedlichen Milieus in besonderem Maße beteiligt. Frauen des *Ländlichen Milieus* brauchen den Zugriff auf einen privaten Pkw, da sie andernfalls häufig gar nicht mobil sein könn(t)en (s. Abbildung 34). Indem sie diesen Zugang im Verhältnis zu ihren Partnern in den vergangenen Jahrzehnten auch durchgesetzt haben, zeigt sich der Wandel der Geschlechterverhältnisse am Land. Frauen sind auch dort heute nicht mehr an Haus und Hof gebunden, selbst unter den Bedingungen eines geringen Äquivalenzeinkommens. Interessant ist der Vergleich zwischen *Ländlichen* und *Traditionellen* Frauen, die sich wertemäßig nahe stehen. Letztere können, soweit sie in Städten wohnen, häufiger als *Ländliche* Frauen die Alternative der Zeitkarten des ÖPNV nutzen und nehmen dieses Angebot auch aktiv an. Daher ist die höhere Verfügung des privaten Pkws bei *Ländlichen* Frauen als besonderer Emanzipationsgewinn innerhalb ihrer Haushalte zu werten. Im Vergleich dazu können sich beispielsweise *Moderne Performerinnen* auf der Basis persönlich guter Einkommensverhältnisse individuell entscheiden, für ihren intensiven mobilen Lebensstil einen privaten Pkw bereit zu halten. Dies gilt selbst dann, wenn diese Frauen auch über eine Zeitkarte des ÖPNV verfügen.

Die oben dargestellte Ausstattung mit verschiedenen Mobilitätsmitteln lässt sich in einem Index der privaten Ausstattung mit Mobilitätsmitteln zusammenfassen. In ihn gehen die oben dargestellten Mobilitätsmittel (Pkw, Zeitkarte, Rad) sowie das Äquivalenzeinkommen ein. Es wurde keine Gewichtung vorgenommen, um die Verfügung über einen privaten Pkw nicht gegenüber einer Zeitkarte oder einem eigenen Fahrrad vorab aufzuwerten. In diesem Herangehen wird zum einen der realen Vielfalt der Verkehrsmittelnutzung von Frauen Rechnung getragen. Zum anderen wird der Index aus der Nachhaltigkeitsperspektive gebildet, die der Verfügung über und der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zentrale Bedeutung beimisst. Das Äquivalenzeinkommen wird im Index zusätzlich zu den konkreten Mobilitätsmitteln berücksichtigt, da es erlaubt, frei und kurzfristig auf private oder öffentlich angebotene Mobilitätsmittel zuzugreifen. Dies betrifft zum Beispiel die Möglichkeit, sich teure Einzelfahrscheine zu leisten, ein Taxi zu nehmen oder sich ein neues Rad oder Auto zu kaufen usw.¹⁰

¹⁰ Wird das Äquivalenzeinkommen in diesem Verfügbarkeits-Index nicht berücksichtigt, so verschiebt sich das Bild etwas. Dies gilt für *Etablierte* Frauen sowie für *Hedonistinnen*, deren Ausstattung geringer erscheint.

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

Führt man die oben dargestellten Einzelergebnisse zur Ausstattung mit Mobilitätsmitteln bei Frauen zusammen, so lässt sich zwar ein gewisses einkommensbedingtes Gefälle der Verfügung über mobilitätsrelevante Ressourcen zwischen Frauen der oberen Milieus und der unterer Milieus belegen (s. Abbildung 35). In der Darstellung der Milieudifferenzierung wird jedoch deutlich, dass das Verfügbarkeitsgefälle nicht ausschließlich der Einkommensschichtung folgt, sondern ebenso einer vertikalen kulturellen Differenzierung.

Der Pol der besten Ausstattung mit Mobilitätsmitteln wird durch Frauen von nur zwei Milieus der Oberschicht gebildet. Die Frauen der beiden anderen Milieus nutzen die ihnen verfügbaren Finanzen stärker für andere Bedürfnisse. Zusätzlich fällt bei den überdurchschnittlich ausgestatteten Frauen auf, dass auch Frauen von zwei jungen Milieus dazu gehören, obwohl die *Hedonistinnen* unter ihnen nicht über ein überdurchschnittliches Einkommen verfügen. Sie legen aber Wert auf diverse Mobilität und nutzen damit ihr eher geringes Einkommen überdurchschnittlich für die Realisierung ihrer Mobilität.

Den Pol der geringsten Ausstattung mit Mobilitätsmitteln bilden Frauen des *Ländlichen Milieus*. Allerdings fällt auf, dass sich die unterdurchschnittliche Ausstattung quasi quer durch die gesamte Mitte verteilt, statt sich schichtwirksam am unteren Rand zu konzentrieren. Sie findet sich zwar erwartungsgemäß bei Frauen der einkommensschwachen *Ländlichen* und

Traditionellen Milieus und bei *Experimentalistinnen* mit geringem Einkommen, aber ebenso verfügen Frauen der *Bürgerlichen Mitte* mit mittlerem Einkommen über eine unterdurchschnittlich vielfältige Ausstattung mit Mobilitätsressourcen.

Dieser Befund lässt sich durch die unterschiedlichen Wertorientierungen der Frauen dieser Milieus einschließlich ihrer unterschiedlichen Emanzipationserfahrungen erklären. So wird die Ausstattung mit Mobilitätsmitteln von Frauen unterschiedlicher Milieus durch die jeweilige Verteilung haushaltsinterner Ressourcen beeinflusst sowie über die Bedeutung, die den einzelnen Ressourcen beigemessen wird. Beispielsweise werden Zeitkarten und Fahrräder bei ähnlichen Einkommensverhältnissen durch die Frauen milieuspezifisch in unterschiedlichem Maße angeschafft. Das bedeutet, dass gleich verfügbare Finanzmittel in Abhängigkeit von der Wertschätzung bestimmter Mobilitätsmittel für diese eingesetzt werden. Das betrifft beispielsweise die Frauen des *Traditionellen Milieus*, die Zeitkarten gegenüber Rädern und Pkws deutlich präferieren, während *Experimentalistische* Frauen über alles in durchschnittlichem Maße verfügen. Für Frauen des *Experimentalistischen Milieus* spielt die Vielfalt individuell verfügbarer Mobilitätsmittel eine größere Rolle, da sie ein weniger praktisch orientiertes Verhältnis zur Mobilität haben als *Traditionelle* Frauen. Solche milieuspezifisch geprägten Differenzen in Bezug auf die Vielfalt an verfügbaren Mobilitätsressourcen lassen sich für alle Milieus darstellen.

Über die umfangreichste Mobilitätsausstattung verfügen *Moderne Performerinnen* und *Postmaterielle* Frauen. *Moderne Performerinnen* besitzen überdurchschnittlich häufig ein Rad und liegen mit ihrer Verfügung über einen Pkw und dem Zeitkartenbesitz im durchschnittlichen Rahmen. *Postmaterielle* Frauen verfügen überdurchschnittlich häufig über eine Zeitkarte und ein Rad und haben durchschnittlichen Zugriff auf einen privaten Pkw. In beiden Milieus kommt in ihren breiten Ausstattungsprofilen mit Mobilitätsmitteln ihr emanzipiertes Verhältnis sowohl in Bezug auf ihre Erwerbs- und Einkommensposition als auch innerhalb ihrer Partnerschaften zum Ausdruck. Diese Frauen verdienen i.d.R. gut und entscheiden weitgehend selbst wie und womit sie sich fortbewegen. Ob in Partnerschaften oder als Single werden in diesen Milieus flexible und mobile Lebensstile von beiden Geschlechtern gelebt. Zudem sind Frauen dieser Milieus in der Regel erwerbstätig und dadurch stark außerhäuslich aktiv. Dies gilt ebenso für ihre Freizeitgestaltung. Zusätzlich dazu teilen *Postmaterielle* Frauen ähnlich wie die Männer des Milieus ein stärker ausgeprägtes Umweltbewusstsein. Im Alltag verzichten sie jedoch weniger häufig als persönlich gewünscht auf den Besitz eines eigenen Pkws, da sie andernfalls ihre beruflichen Verpflichtungen nur mit Schwierigkeiten bewältigen könnten. Sie verwenden viele Mittel (Zeitkarten, Rad), um so die materiellen Voraussetzungen zu schaffen, unter zeitlich-räumlich angespannten beruflichen Belastungen ihre aufgeklärten ökologischen Mobilitätsambitionen wenigstens annähernd miteinander verbinden zu können. Ihre differenzierte Ausstattung mit Mobilitätsmitteln gilt ihnen als Voraussetzung und gleichzeitig als Symbol ihrer Emanzipation und ihrer nachhaltigen Orientierung. Im Unterschied dazu gilt für *Moderne Performerinnen* als Besonderheit, dass individuelle Mobilität der zentrale Motor

ihres Lebens ist. *Moderne Performerinnen* verwenden ähnlich wie die Männer des Milieus relativ viele Ressourcen für breit gefächerte Mobilitätsmittel. Ihre überdurchschnittliche Ausstattung an Mobilitätsmitteln gilt ihnen gleichzeitig als Voraussetzung und als Symbol eines exklusiven, intensiven Lebensstils, der auf räumlich extensive und zeitlich flexible Mobilität sowohl in Beruf als auch in Freizeit ausgerichtet ist.

Interessant ist der Befund, dass *Hedonistinnen* knapp in die Gruppe der mit Mobilitätsmitteln überdurchschnittlich reichhaltig ausgestatteten Frauen fallen, obwohl sie in ihren Haushalten nur über ein mittleres Äquivalenzeinkommen verfügen. Diese Position wird durch den Anteil der Frauen mit einem eigenen Pkw und eigenem Fahrrad positiv beeinflusst, nicht aber durch den Besitz an Zeitkarten. Allerdings geht in den errechneten Ausstattungsindex nicht die persönliche körperliche Beweglichkeit ein, dies lässt die Frauen dieses Milieus insgesamt zu nahe am Automobilismus erscheinen. In der täglich realisierten Mobilität gehen diese Frauen häufig zu Fuß, so dass die Ausstattung mit persönlichen Mobilitätsressourcen nur eine eingeschränkte Sicht auf die Alltagsmobilität ermöglicht. Sie muss durch die Analyse der praktizierten Mobilität ergänzt werden.

Im Vergleich zu den überdurchschnittlich mit Mobilitätsmitteln ausgestatteten Frauen liegen *Konservative* und *Etablierte* Frauen zwar auf einem guten Ausstattungslevel, aber bei keinem der Mobilitätsmittel über dem Durchschnitt. *Etablierte* Frauen besitzen zudem unterdurchschnittlich häufig ein Fahrrad. Dies erwächst u.a. daraus, dass für *Etablierte* Frauen der Pkw-Besitz einen Beleg ihrer Teilhabe am materiellen Wohlstand ihrer Familie darstellt. Diese wird auf umgekehrte Weise auch durch den häufigen Nicht-Besitz eines Fahrrades bestärkt. Fahrrad fahren erfordert körperliche Anstrengung, die nicht als Ausdruck einer vornehmen Lebensweise und in deren Rahmen auch nicht als damenhaft gilt. Die Frauen dieses Milieus investieren lieber in die Bequemlichkeit eines Pkws oder einer Zeitkarte als Voraussetzungen für die Realisierung ihrer verfeinerten Lebensweise, die die mobile Wahrnehmung vielfältiger kultureller Interessen inkludiert.

Konservative Frauen zeichnen sich durch eine Vielfalt von Mobilitätsmitteln auf mittlerem Niveau aus. Für diese Frauen ist es aufgrund ihres traditionellen Lebenskontextes ein Gewinn, dass sie sich den Zugang zum privaten Pkw erschlossen haben. Sie sind im Unterschied zu *Etablierten* Frauen auch eher mit einem persönlichen Fahrrad aufgewachsen und verfügen darüber aus Tradition. Gleichzeitig schätzen und nutzen sie die Sicherheit von Zeitkarten des öffentlichen Verkehrs. Dies alles ermöglicht ihnen, einen kultur- und naturverbundenen Lebensstil zu realisieren.

Frauen der *Konsumorientierten Basis* liegen bezüglich einer vielfältigen Ausstattung mit Mobilitätsmitteln ebenfalls im durchschnittlichen Bereich. Zwar verfügen sie über ein geringes Einkommen, versuchen aber, ihren familiären und beruflichen Verpflichtungen durch die Nutzung vielfältiger Mobilitätsmittel nachzukommen. Dem Besitz eines Pkws wird dabei eine besondere Bedeutung beigemessen. Er wird als Beweis persönlicher Teilhabe am

gesellschaftlichen Fortschritt gewertet, dies gilt für Männer und Frauen dieses Milieus. Häufig wird der familieneigene Pkw jedoch durch den Mann für Arbeitswege genutzt. Wenn ein Auto im Haushalt fehlt oder durch sie nicht genutzt werden kann, so stellt das Fahrrad für diese Frauen keine attraktive Alternative dar. Vielmehr orientieren sie sich konsequent an öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies wird auch durch die häufige suburbane Wohnlage befördert, die zum Zurücklegen relativ weiter Distanzen zwingt. Daher bilden die Frauen der *Konsumorientierten Basis* die größte Gruppe unter den Frauen, die über eine Zeitkarte des ÖPNV verfügen.

Experimentalistische Frauen sind erstaunlicherweise unterdurchschnittlich mit Mobilitätsmitteln ausgestattet. Zwar liegen sie bei der Einzelbewertung immer gerade noch im durchschnittlichen Bereich, in der Gesamtschau reichen die jeweiligen Anteile jedoch nicht für einen durchschnittlichen Rang aus. Die vergleichsweise geringere Mobilitätsausstattung von Frauen des *Experimentalistischen Milieus* lässt sich aus ihrem unterdurchschnittlichen Einkommen verbunden mit ihrem geringeren Lebensalter im Verhältnis zur Gesamtheit der Frauen erklären. Experimentalistinnen befinden sich häufig noch in der Ausbildung. Die geringere Vielfalt an Mobilitätsressourcen fügt sich darüber hinaus in eine Lebensvorstellung, die sich weniger an Besitz bindet, um frei zu sein, diverse Lebens- und Mobilitätsformen auszuprobieren. Diese Frauen sind eher am Prinzip *Nutzen statt Besitzen* orientiert.

Besonders interessant ist das Ausstattungsprofil von Frauen des *Traditionellen Milieus*. Es zeigt das größte Gefälle zwischen den verschiedenen Mobilitätsmitteln. *Traditionelle* Frauen haben den geringsten Zugriff auf einen privaten Pkw, eine mittlere Radausstattung, sie verfügen aber überdurchschnittlich häufig über eine Zeitkarte des öffentlichen Nahverkehrs. *Traditionelle* Frauen verfügen damit gegenwärtig über ein Ausstattungsprofil, das am ehesten als nachhaltig gelten kann. Diese Ausstattung ist allerdings nicht unbedingt das Ergebnis freiwilliger Selbstbegrenzung. Bescheidenheit in Bezug auf die Fülle an Mobilitätsmitteln ist für Frauen dieses Milieus beispielsweise notwendig, wenn ein privater Pkw gemessen am Einkommen zu teuer ist oder wenn der familieneigene Pkw zugunsten des Mannes verteilt wird. Hinzu kommt, dass es älteren alleinlebenden Frauen, die biographisch die Beifahrerinnenrolle gelebt haben, zum Teil schwerfällt, auf die Fahrerinnenseite zu wechseln, auch wenn sie es in einem neuen Lebensabschnitt könnten. Daher kann diese unfreiwillige Vorreiterinnenrolle verloren gehen, dies umso mehr, wenn sich Zeitkarten verteuern bzw. wenn sich die Einkommenssituation dieser Frauen weiter verschlechtern sollte. Positiv für ein nachhaltiges Portfolio an Mobilitätsmitteln wirkt in diesem Milieu die Sparsamkeit *Traditioneller* Frauen, die sie in allen Alltagsbereichen leben.

Ländliche Frauen sind am schlechtesten von allen Frauen ausgestattet. Sie verfügen zunächst über ein geringes Einkommen, das die Anschaffung von Mobilitätsmitteln limitiert. Zwar verfügen *Ländliche* Frauen dennoch überdurchschnittlich häufig über einen privaten Pkw, sie sind aber deutlich unterdurchschnittlich mit Zeitkarten sowie mit Fahrrädern

ausgestattet. Sie teilen gewissermaßen notgedrungen die automobilen Orientierung der Männer ihres Milieus. In deren Gefolge sowie als Reaktion auf verschlechterte räumliche Erreichbarkeiten, etwa durch verlängerte Wege zu Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs und durch die Unsicherheit aufgrund fehlender Radwege am Land ist auch die ursprünglich positive Bedeutung des Rades bei Frauen des *Ländlichen* Milieus in den vergangenen Jahrzehnten in Vergessenheit geraten.

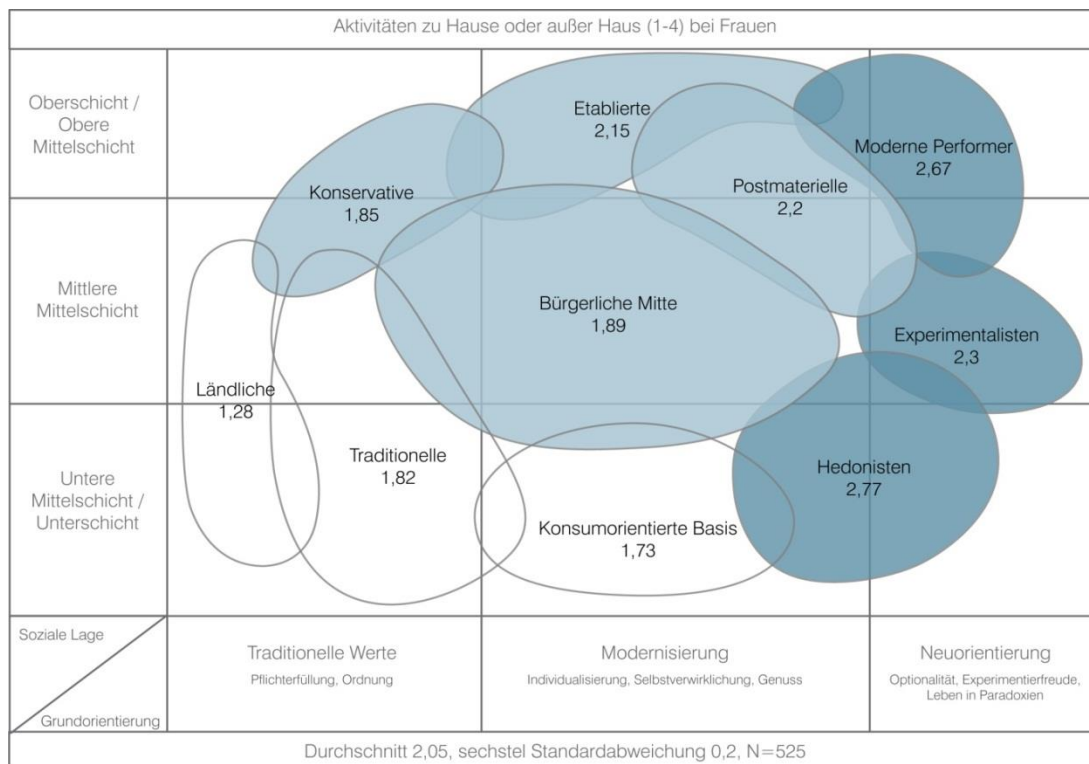
Frauen der *Bürgerlichen Mitte* liegen bezüglich der Gesamtausstattung mit Mobilitätsressourcen nicht wirklich in der Mitte, sondern unter dem Durchschnitt. Zwar liegt der Anteil von Frauen dieses Milieus, die jederzeit auf einen privaten Pkw zugreifen können, noch im Durchschnitt aller Frauen, ähnliches gilt auch für Zeitkarten des ÖPNV. Frauen der *Bürgerlichen Mitte* sind aber erheblich unterdurchschnittlich mit einem eigenen Rad ausgestattet. Die Frauen dieses Milieus haben mit ihrer Ressourcenausstattung zunächst die Voraussetzungen für die Anpassung an den Automobilitätsboom geschaffen. Für Frauen der *Bürgerlichen Mitte* bedeutet das Auto Zugang zu Komfort, Lebensqualität und Beweglichkeit für diverse Lebensanforderungen. Dadurch, dass sie ein Auto nutzen können, haben diese Frauen ihre Beweglichkeit gegenüber früheren Generationen erweitert und das Zugangsgefälle im Vergleich zu den Männern ihres Milieus verringert. Gleichwohl tragen diese Frauen dadurch in besonderem Maße ein nicht-nachhaltiges Ausstattungsprofil mit.

Fokussiert man die Frage nach einem gendergerechten Zugang zu Mobilitätsressourcen nicht automatisch auf das Auto, wie dies häufig gemacht wird, so entwickelt sich die Ressourcenausstattung von Frauen insgesamt in ambivalenter Weise. Einerseits wird weibliche Emanzipation verbreitet als Teilhabe am Automobilitätsboom realisiert. Andererseits finden sich in einigen Milieus stärker nachhaltig gestaltete individuelle Mobilitätsportfolios, die nachhaltige Aktivitäten der Fortbewegung fördern können. Ob diese Chancen allerdings in der Alltagsmobilität tatsächlich umgesetzt werden, hängt von vielfältigen anderen Faktoren ab. Dies betrifft beispielsweise die Bedeutung außerhäuslicher Aktivitäten für Männer und Frauen, die im nächsten Abschnitt beleuchtet wird.

4.2. Milieuzugehörigkeit und häusliche bzw. außerhäusliche Aktivitäten von Frauen

Die Milieuzugehörigkeit prägt Lebensstile, das gilt für Frauen und Männer (vgl. Götz et al. 2011). Lebensstile sind unter anderem dadurch gekennzeichnet, welche Aktivitäten an welchen räumlich-zeitlichen Zusammenhängen, in welchen Beziehungen und auf welche Weise unternommen werden. Daher ist es nicht verwunderlich, dass sich die Milieuzugehörigkeit u.a. im Grad der *außerhäuslichen Aktivitäten* niederschlägt. Wie in Abschnitt 3.3 dargestellt, sind Frauen im Vergleich zu Männern für eine größere Vielfalt außer Haus unterwegs. Nachfolgend wird gezeigt, wie das Maß der Außerhausaktivitäten milieuspezifisch variiert.

Abbildung 36: Frauen nach Sinusmilieus | häusliche und außerhäusliche Aktivitäten



Außerhäusliche Aktivitäten überdurchschnittlich = dunkelgrau, außerhäusliche durchschnittlich = mittelgrau, außerhäusliche Aktivitäten unterdurchschnittlich = weiß
 χ^2 ,000
 Cramer-V ,362

Wie Abbildung 36 zeigt, unternehmen unter den Frauen insbesondere Frauen der drei jungen Milieus überproportional außerhäusliche Aktiven. Sie sind besonders flexibel zwischen vielfältigen Orten unterwegs, dies kann als *Flexibler außerhäuslicher Typ* klassifiziert werden. Im Unterschied dazu hat die eigene Wohnung für *Postmaterielle*, *Etablierte* und *Konservative* Frauen sowie Frauen der *Bürgerlichen Mitte* neben externen Orten eine größere Bedeutung, dies kann als *moderater außerhäuslicher Typ* klassifiziert werden. Es sind also die Frauen der jungen Milieus, die sich in ihrem außerhäuslichen Aktivitätsmaß der ursprünglich männlich konnotierten Außerhäuslichkeit am stärksten annähern, wobei *Hedonistinnen* und *Performerinnen* mit Abstand die flexibelsten außerhäuslichen Aktivitätsmuster aufweisen.

Der Mobilität von Frauen der *flexiblen außerhäuslichen Typen* und der *moderat flexiblen außerhäuslichen Typen*, die verstärkt in den jungen Milieus vertreten sind, steht die Mobilität von Frauen zweier traditioneller Milieus sowie der *Konsumorientierten Basis* gegenüber. Sie haben sich überdurchschnittlich häufig in einem stärker auf die eigene Wohnung ausgerichteten Lebensstil eingerichtet, wobei der Anteil von Frauen des *Ländlichen Milieus* an eher häuslichen Aktiven am größten ist. Unter den Aktivitäten dieser Frauen lässt sich ein *moderater häuslicher Typ* von einem *Häuslichen Typ mit sparsamer Mobilität* unterscheiden.

Zum ersteren neigen eher Frauen des *Ländlichen Milieus*, zum zweiten eher Frauen der *Konsumorientierten Basis*, *Konservative* und *Traditionelle* Frauen. Es gibt aber heute kein Milieu mehr, in dem Frauen ein Mobilitätsstil aufgenötigt wird, der sie von externen Aktivitäten weitgehend fernhält. Frauen aller Milieus haben sich den öffentlichen Raum erschlossen. Diese Tendenz ist auch nicht mehr rückgängig zu machen.

In traditionellen Milieus spielen die ungleiche Geschlechterverteilung in der Familien- und Erwerbsarbeit, eine hohe Bedeutung von Familienaktivitäten und nahräumlicher Sozialbeziehungen eine besondere Rolle. Dies beeinflusst die Mobilitätsmuster der Frauen dieser Milieus. Das moderate Maß an Mobilität dieser Milieus erwächst somit aus ursprünglich familienzentrierten Sozialisationsbedingungen, die inzwischen langsam durch mehr öffentlichkeitsorientierte Muster abgelöst werden. Sie können daher kaum als Orientierungspunkt für verallgemeinerungswürdige zukünftige Mobilitätsentwicklungen herangezogen werden.

Ländliche Frauen mit sparsamer Mobilität leben diesen Mobilitätsstil, da sie zum einen ihre Aktivitäten stärker im Wohnbereich unternehmen, der großräumiger als in städtischen Gebieten ist und nicht selten auch Außenbereiche umfasst. In diesen erweiterten Mischräumen sind sie für ihre Familien sowie häufig auch für ihre Erwerbsarbeit tätig. Zudem haben sie, wie gezeigt, einen limitierten Zugang zu öffentlichen und teils zu privaten Mobilitätssystemen und erfahren Mobilität daher häufiger als andere Frauen als Belastung (vgl. Segert 2009).

4.3. Milieuspezifische Differenzierung der realisierten Alltagsmobilität von Frauen

Neben der Verfügung über Mobilitätsmittel und dem Maß der außerhäuslichen Aktivitäten beeinflusst die Milieuzugehörigkeit auch Art und Weise, wie Frauen im Alltag mobil sind. Das heißt, die Milieuzugehörigkeit beeinflusst:

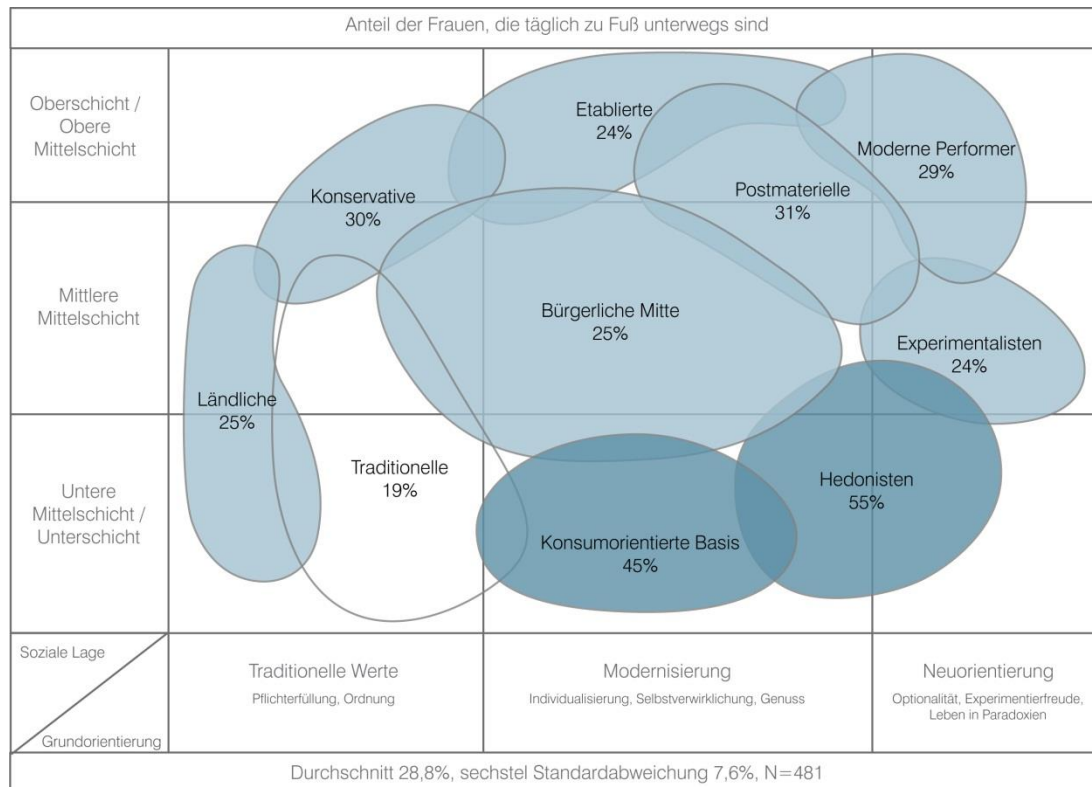
- Welchen Aktivitäten mit welcher Art der Fortbewegung verbunden wird,
- wie häufig sie unternommen werden,
- welche Distanzen dabei zurückgelegt werden und
- wie lang die Frauen dabei unterwegs sind.

Wie die Daten von *m2k* belegen, differenziert das Milieu in besonderem Maße die *Häufigkeit* von zwei Fortbewegungsarten der befragten Frauen: die *Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel* und das *Auto Fahren*; nicht aber das *Fahrrad Fahren* und das *zu Fuß Gehen*.

Bezogen auf die zurückgelegten *Distanzen* zeigen sich signifikante Unterschiede bei der *nicht-motorisierten Fortbewegung* von Frauen, also beim *zu Fuß gehen* und beim *Rad fahren* und in geringerem Maße bei der *Pkw-Nutzung*. *Öffentliche Verkehrsmittel* hingegen nutzten Frauen aller Milieus relativ intensiv. Die *Mobilitätsdauer* zeigt signifikante

milieuspezifische Unterschiede für Fahrten von Frauen mit dem *Pkw* und mit dem *Rad*, aber kaum für die *Nutzung des öffentlichen Verkehrs* und das *zu Fuß gehen*.

Abbildung 37: Frauen nach Sinusmilieus | täglich zu Fuß unterwegs



Anteil der Frauen, die täglich zu Fuß gehen, überdurchschnittlich = dunkelgrau, Anteil der Frauen, die täglich zu Fuß gehen, durchschnittlich = mittelgrau, Anteil unterdurchschnittlich = weiß

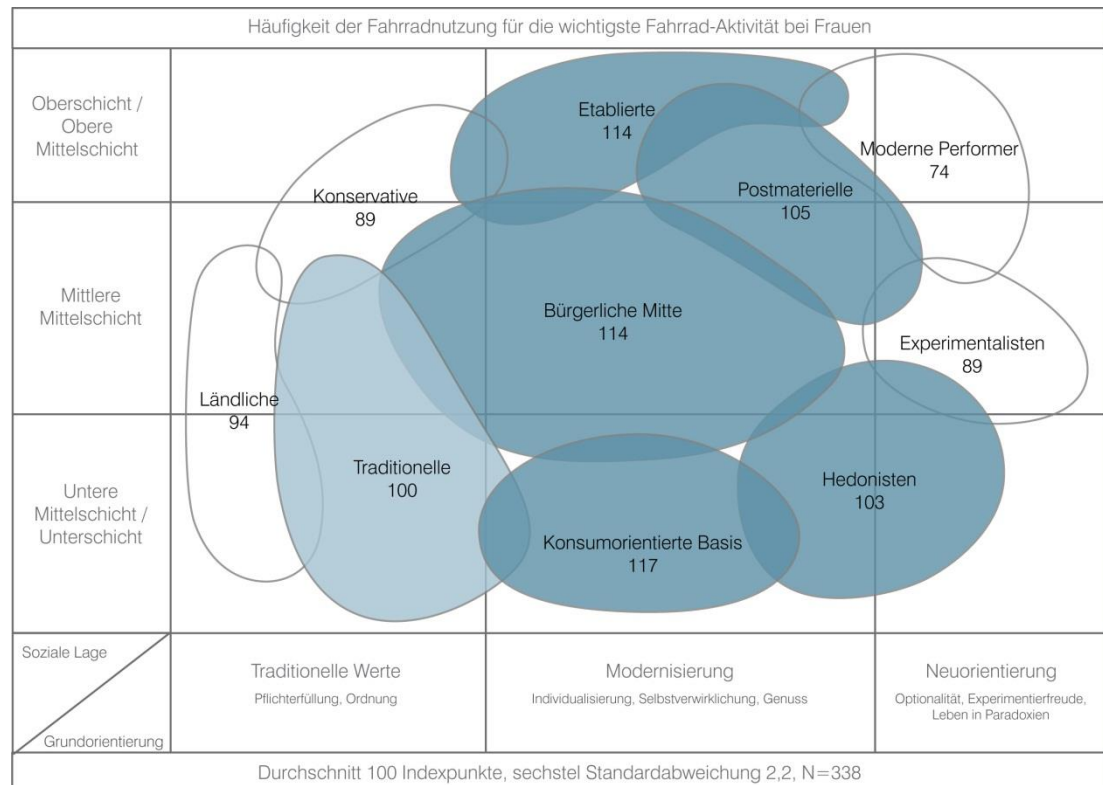
Chi² ,045

Cramer-V ,286

Im Einzelnen zeigen sich folgende Befunde. Frauen gehen häufiger zu Fuß als Männer (s. Abschnitt 3.4). Auch wenn die Unterschiede nicht signifikant sind, zeigt sich, dass zu jenen Frauen, die *täglich zu Fuß* gehen, insbesondere *Hedonistinnen* und Frauen der *Konsumorientierten Basis* zählen (s. Abbildung 37). Das restliche Feld verteilt sich relativ gleichmäßig auf alle Milieus, nur Frauen des *Traditionellen Milieus* sind unterdurchschnittlich an täglichen Fußwegen beteiligt. Das zeigt, dass Frauen im Allgemeinen viel zu Fuß gehen. Selbst die Frauen des *Traditionellen Milieus* gehören bezogen auf die gesamte Häufigkeit ihrer Fußwege zu *moderaten Fußgeherinnen*, die *ein- bis mehrmals pro Woche* zu Fuß gehen. Dass *Hedonistinnen* und Frauen der *Konsumorientierten Basis* besonders hohe Anteile unter den täglichen Fußgeherinnen haben, lässt sich nicht ohne weiteres aus einem schichtspezifischen Mangel an Mobilitätsmitteln erklären. Wie in Abbildung 35 gezeigt wurde, gehören sie nicht zu den Frauen mit unterdurchschnittlicher Ausstattung mit Mobilitätsmitteln. Ihr aktives *zu Fuß Gehen* erklärt sich also nicht vorrangig als ein Handeln aus Not. Vielmehr korrespondiert es mit den Lebensentwürfen dieser Frauen. Für Frauen der *Konsumorientierten Basis* verbindet sich eine traditionelle Ressourcenverteilung in den

Partnerschaften mit Sparsamkeit im Umgang mit ihnen. Dies betrifft auch die Mobilität. Bei *Hedonistinnen* spielt insbesondere die Freude an der eigenen körperlichen Bewegung eine eigenständige handlungsleitende Rolle. *Hedonistinnen* gehen zu Fuß, wenn es ihnen Spaß macht, etwa weil das Umfeld bzw. die Begleitung stimmt. Dies betrifft nicht alle Milieumitglieder, aber doch einen sichtbaren Teil.

Abbildung 38: Frauen nach Sinusmilieus | Häufigkeit der wichtigsten Radaktivitäten



Häufigkeit der wichtigsten Radwege überdurchschnittlich = dunkelgrau, Häufigkeit der wichtigsten Radwege durchschnittlich = mittelgrau, Häufigkeit der wichtigsten Radwege unterdurchschnittlich = weiß
 χ^2 ,044
 Cramer-V ,258

Frauen fahren zwar seltener Rad als Männer, öffnen sich aber zunehmend für diese Fortbewegungsart (s. Abschnitt 0). Das gilt für Frauen allgemein, die milieuspezifische Verteilung der Radfahrerinnen zeigt keine signifikanten Unterschiede. Die große Zahl der Frauen, die ihr Rad *täglich* nutzen sowie die Verbreitung durch alle sozialen Schichten erklären sich zum einen aus der hohen Wertschätzung gesunder Lebensführung unter den Frauen aller Milieus. Zum anderen spielen bei Frauen der Unterschichtmilieus auch finanzielle Erwägungen eine Rolle.

Ungeachtet der geringen Milieudifferenzen zeigt sich auf den ersten Blick, dass im Unterschied zum *zu Fuß Gehen* die *Radnutzung* einen großen Pool an Radfahrerinnen in der Mitte der Gesellschaft bildet. Dem stehen zwei traditionelle Milieus und zwei junge Milieus mit unterdurchschnittlicher Radnutzung gegenüber (s. Abbildung 38)

Hier fällt zunächst auf, dass der größere Besitz von Fahrrädern bei *Modernen Performerinnen* sich nicht auch in einer entsprechend überproportionalen Radnutzung niederschlägt. *Performerinnen* nutzen das Rad eher an Wochenenden für sportliche Zwecke und weniger unter der Woche. Ähnliches gilt auch für *Experimentalistinnen*: wenn sie Rad fahren, dann als sportliche Aktivität. Für *Ländliche* und *Konservative* Frauen gehört das *Rad fahren* zu den eher beschwerlichen Mobilitätsformen. Dies wird auch durch das höhere Alter von Frauen dieser Milieus beeinflusst.

Insgesamt sind unter Frauen aller Milieus Formen der *nicht-motorisierten Mobilität* weit verbreitet. Dies gilt vor allem für das *zu Fuß Gehen* und in abgeschwächtem Maß auch für das *Rad Fahren*. Die Vorreiterinnen, die *täglich zu Fuß* oder *täglich mit dem Rad unterwegs* sind, finden sich am häufigsten unter den *Hedonistinnen* und unter Frauen der *Konsumorientierten Basis*. Ihre Beweggründe dafür treffen sich im Aspekt der erzwungenen Sparsamkeit, hinzu kommt auf der einen Seite ein gewisses Gesundheitsbewusstsein und auf der anderen Seite der Spaß an der körperlichen Fortbewegung. Ökologische Beweggründe sind dafür jedoch nachrangig.

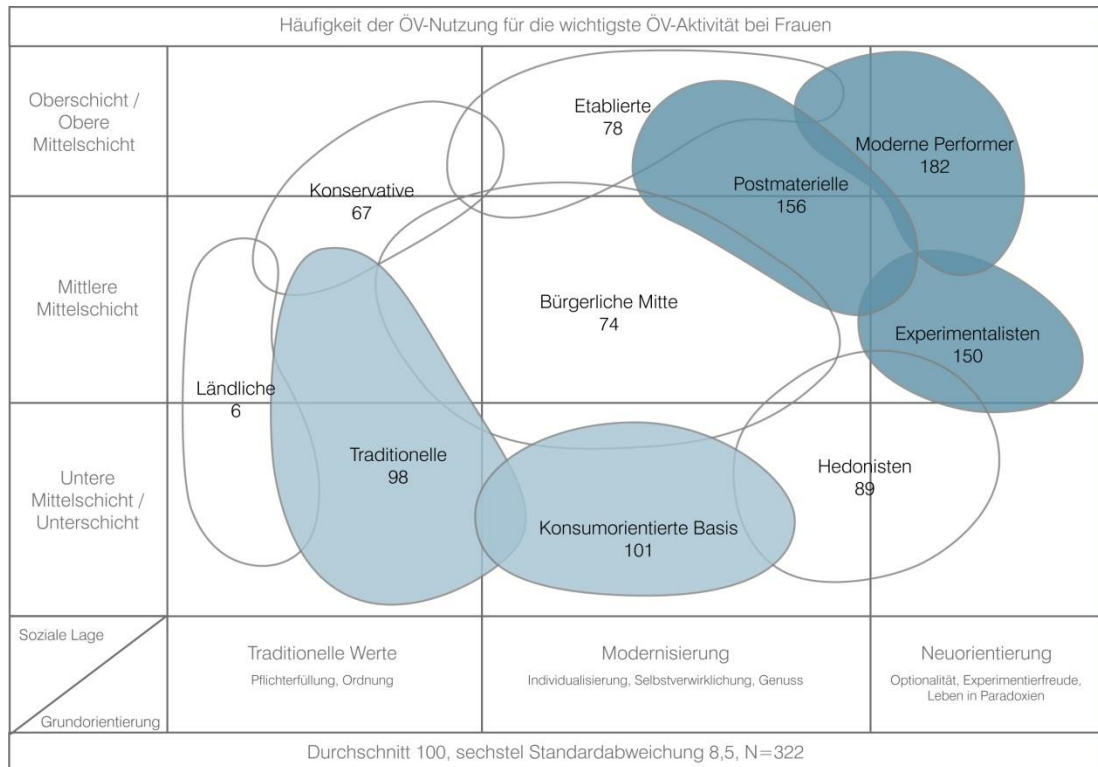
Anders gestaltet sich das Bild der *motorisierten Mobilität* mit öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. mit dem privaten Pkw. Als Kontrast wird anschließend auch das Fliegen in die Analyse mit einbezogen, das häufig eine Art Auszeit aus den Belastungen des mobilen Alltags bringen soll.

Frauen nutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel als Männer (s. Abschnitt 3.7), gleichwohl differenziert die Milieuzugehörigkeit die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch Frauen signifikant. Zu den Frauen, die *öffentliche Verkehrsmittel täglich nutzen*, gehören in besonderem Maß Frauen zweier leistungsorientierter Oberschichtmilieus sowie *Experimentalistinnen* (s. Abbildung 39). Sie alle haben einen urbanen Lebensstil entwickelt, in dem öffentliche Verkehrsmittel als schnelle, zuverlässige Basis für die Vereinbarkeit von Erwerbsarbeit und Freizeit bzw. von Erwerbsarbeit, Familie und Freizeit genutzt werden. Zu den *moderaten Nutzerinnen des ÖPNV*, die diese Verkehrsmittel mehrmals wöchentlich nutzen, gehören außerdem vorrangig Frauen der *Konsumorientierten Basis* und *Traditionelle* Frauen, die zudem überdurchschnittlich häufig über Zeitkarten verfügen. Nicht dazu gehören Frauen des jungen *Hedonistischen Milieus*. Letztere polarisieren sehr stark. Das lässt darauf schließen, dass Mobilitätsgenuss bei *Hedonistinnen* eine sehr unterschiedliche Gestalt haben kann.

Den geringsten Anteil an der Vorreiterinnenrolle der Frauen bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs haben neben den unterversorgten *Ländlichen* Frauen auch Frauen der *Bürgerlichen Mitte* sowie *Konservative* und *Etablierte* Frauen. Obwohl Frauen dieser Milieus in durchschnittlichem Maße über Zeitkarten verfügen, nutzen sie diese offensichtlich in geringerem Maße als Frauen anderer Milieus. Sie können es sich offensichtlich leisten, diverse Mobilitätsmittel vorzuhalten und diese je nach Situation und Bedürfnissen zu nutzen.

Dies können Frauen der *Konsumorientierten Basis* und *Hedonistinnen* kaum. Möglicherweise spielt hier auch das Alter der Frauen dieser Milieus eine mobilitätsbegrenzende Rolle.

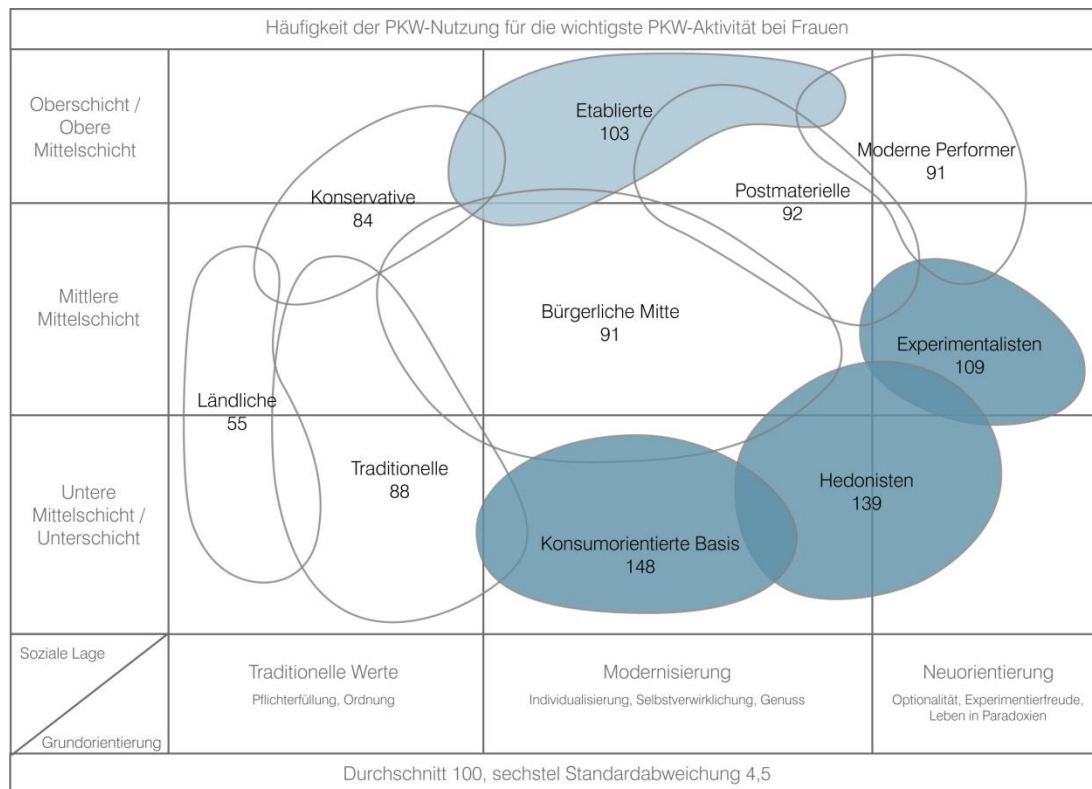
Abbildung 39: Frauen nach Sinusmilieus | Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit dem ÖPNV



Überdurchschnittliche Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit dem ÖPNV = dunkelgrau, Durchschnittliche Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit dem ÖPNV = mittelgrau, unterdurchschnittliche Häufigkeit = weiß
 χ^2 ,000
 Cramer-V ,389

Besonders stark beeinflusst die Milieuzugehörigkeit die *Nutzung privater Pkws* durch Frauen, die im Verhältnis zu Männern insgesamt geringer ist (s. Abschnitt 3.6). Am auffälligsten ist dabei, dass *Ländliche* Frauen nicht in erwartbarem Maß an der Automobilität teilhaben, obwohl sie wie die Männer dieses Milieus durch öffentliche Verkehrsmittel unterversorgt sind (s. Abbildung 40). Die Mehrheit der Frauen des *Ländlichen Milieus* fahren mehrmals pro Woche ein- bis zweimal pro Monat mit dem Pkw. Obwohl die Haushalte des *Ländlichen Milieus* überdurchschnittlich mit Pkws ausgestattet sind, werden diese offensichtlich seltener durch *Ländliche* Frauen als durch die Männer dieser Haushalte genutzt. Darüber hinaus fahren diese Frauen häufiger als Beifahrerinnen statt als Lenkerinnen. Hier zeigt sich, dass die geschlechtsspezifischen Differenzen im gelebten Automobilismus im *Ländlichen Milieu* besonders hoch sind. Die Frauen gleichen dies auch nicht durch eine erhöhte *nicht-motorisierte Mobilität* aus, sondern sind insgesamt weniger mobil als Frauen anderer Milieus. Dies korrespondiert auch mit dem höheren Alter *Ländlicher* Frauen.

Abbildung 40: Frauen nach Sinusmilieus | Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit privatem Pkw



Überdurchschnittliche Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit privatem Pkw = dunkelgrau, Durchschnittliche Häufigkeit der wichtigsten Aktivitäten mit privatem Pkw = mittelgrau, unterdurchschnittliche Häufigkeit = weiß
 χ^2 ,000
 Cramer-V ,340

Auffällig ist weiterhin, dass nicht nur Frauen der drei traditionellen Milieus, sondern auch Frauen der *Bürgerlichen Mitte*, *Postmaterielle* Frauen sowie *Performerinnen* seltener als andere Frauen den privaten Pkw benutzen. Fast ein Drittel der *Performerinnen* nutzt das private Auto nur einmal im Monat oder seltener. Mit einigem Abstand findet sich dieses Muster auch bei *Postmateriellen* Frauen (16%). Das entspricht dem urbanen Lebensstil in diesen Milieus, der auf öffentliche Verkehrsmittel verbunden mit nicht-motorisierter Mobilität setzt. Dennoch sind die Frauen dieser Milieus in überproportionaler Weise am ruhenden Autoverkehr beteiligt, da sie nicht den Schritt zur Abschaffung ihres Pkws gehen. Dazu trägt auch die Nutzung des Pkws für überdurchschnittlich viele Fernfahrten bei.

Auch im *Traditionellen Milieu* gibt es eine große Gruppe von Frauen mit geringer Autonutzung. 17% der *Traditionellen* Frauen fahren *einmal im Monat oder seltener* mit dem privaten Pkw. Bei ihnen schlagen sich ein geringeres Äquivalenzeinkommen, ein geringeres Maß an außerhäuslichen Aktivitäten sowie traditionelle Rollenzuschreibungen bezogen auf die Nutzung von Verkehrsmitteln nieder. Nicht-motorisierte Mobilitätsformen und der öffentliche Verkehr werden von diesen Frauen moderat genutzt.

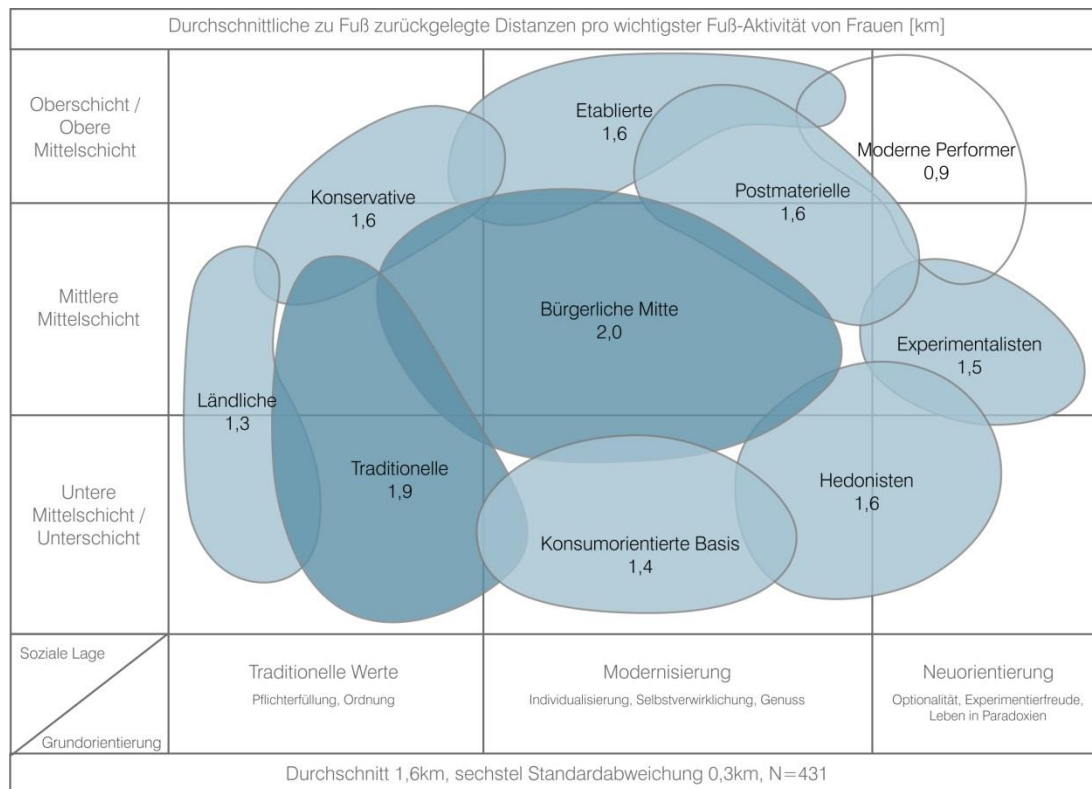
Auf der anderen Seite nutzen Frauen der *Konsumorientierten Basis* und *Hedonistinnen* sowie mit etwas Abstand auch *Experimentalistische* Frauen das Auto überdurchschnittlich häufig. Da sich unter *Hedonistinnen* und Frauen der *Konsumorientierten Basis* auch überdurchschnittlich häufig *aktive Fußgeherinnen und Fahrradfahrerinnen* finden, kann bei ihnen von einer besonderen Vielfalt an Mobilitätsmustern gesprochen werden. Der besondere Reichtum an Mobilität ist hier qualitativer Natur, er zeigt sich nicht einfach als Wachstum an Mobilität, sondern als größere Vielfalt der Fortbewegungsarten. Es sind die virtuoson Umstiege zwischen allen Verkehrsmitteln, die die Mobilität der Frauen dieser Milieus auszeichnen.

Die qualitative Mobilitätsvielfalt von Frauen lässt sich weder rein schichtspezifisch oder soziodemographisch noch allein durch siedlungsstrukturelle Unterschiede erklären. Auch wenn diese Faktoren eine wichtige Rolle spielen, ist die ungleich verteilte Vielfalt der Mobilitätsmuster unter den Frauen stark milieuspezifisch bedingt. Bei *Hedonistinnen* lässt sich beispielsweise beobachten, dass Mobilitätsgenuss mit Geschwindigkeitserleben und/oder der aktiven körperlichen Bewegung verbunden wird. Es gehört zu den Eigenschaften von *Hedonistinnen*, sich für diverse Genussformen offen zu zeigen. *Experimentalistinnen* zeigen sich situationsbedingt experimentierfreudig. Bei Frauen der *Konsumorientierten Basis* korrespondiert tägliches zu Fuß gehen und/oder Auto fahren eher im klassischen Sinn mit niedrigem Einkommen, aber auch mit einem ungleichen Geschlechterverhältnis, das in diesem Milieu stärker ausgeprägt ist als bei *Experimentalistinnen*.

Auch in Bezug auf *Distanzen*, die mit verschiedenen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, zeigen sich Differenzen zwischen Frauen der einzelnen Milieus. So gehen Frauen mehr zu Fuß als Männer. 29% sind *täglich zu Fuß unterwegs* und 92% *ein- bis mehrmals pro Woche*. Dabei unterscheiden sich die Wegelängen von Frauen unterschiedlicher Milieus signifikant. So werden kurze *Fußwege unter einem Kilometer* vor allem von Frauen des *Etablierten Milieus* und von *Performerinnen* bevorzugt, während *Traditionelle Frauen*, Frauen der *Bürgerlichen Mitte*, der *Konsumorientierten Basis* sowie *Konservative Frauen* überdurchschnittlich häufig über längere Fußdistanzen unterwegs sind. Dass kurze Fußwege auch von *Performerinnen* überdurchschnittlich oft gegangen werden, ist ein Zeichen dafür, dass dieser Bewegungsart nicht das Image eines überholten, traditionellen Mobilitätsstils anhaften muss. Von besonderer Bedeutung ist jedoch, dass Frauen des großen Milieus der *Bürgerlichen Mitte* in besonderem Maße zu den aktiven, häufigen Fußgeherinnen gehören.

Wie Abbildung 41 zeigt legen Frauen der *Bürgerlichen Mitte* sowie *Traditionelle Frauen* unter allen Frauen die längsten Wege zurück. Es folgen Frauen fast aller Milieus auf einem mittleren Level, während *Moderne Performerinnen* unter den Frauen die kürzesten Fußwege aufweisen.

Abbildung 41: Frauen nach Sinusmilieus | Distanzen der wichtigsten Fußwege



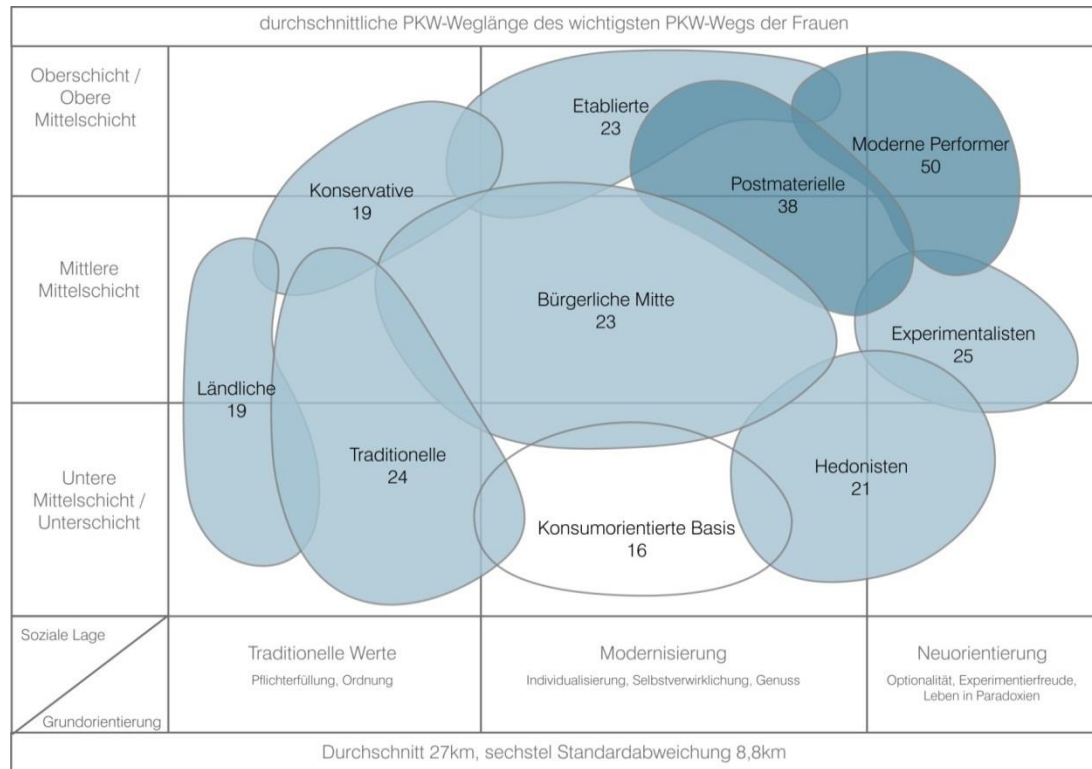
Überdurchschnittliche Länge der wichtigsten Fußwege = dunkelgrau, Durchschnittliche Länge der wichtigsten Fußwege = mittelgrau, unterdurchschnittliche Länge der wichtigsten Fußwege = weiß
 χ^2 ,000
 Cramer-V ,329

Kurze und mittlere *Distanzen bis 12 km* werden von Frauen allgemein auch gern mit dem *Fahrrad* zurückgelegt (s. Abschnitt 0). Auf diesen Distanzen sind sie stärker vertreten als Männer (74% im Verhältnis zu 57%), während Männer auf Langstrecken mit dem Rad aktiver sind. Unter den Frauen liegen auf kurzen und mittleren Strecken *Hedonistinnen* sowie *Konservative* Frauen an der Spitze. Bei den Fernradlerinnen über 25km liegen *Ländliche* Frauen mit Abstand an der Spitze, gefolgt von *Traditionellen Frauen* und wiederum von *Hedonistinnen*. Es gibt also unter Frauen vieler Milieus ein relativ breites Interesse am *Rad Fahren*. Es knüpft sowohl an traditionelle Gewohnheiten als auch an neue Lebensstile an und bedingt so eine Vielfalt an Nutzungen bezüglich der mit dem Rad verbundenen Aktivitäten sowie Distanzen.

Die Verteilung unterschiedlicher Distanzen von Radwegen korrespondiert auch mit deren *Dauer*. An den längsten Radwegen über einer Stunde sind mit Abstand *Hedonistinnen* am häufigsten beteiligt. 56% von ihnen beantworteten diese Frage positiv, von ihnen wird das *Rad Fahren* als sportliche Aktivität betrieben. Es folgen *Ländliche* Frauen, von denen immerhin 35% angeben, solche weite Strecken i.d.R. zu fahren, gefolgt von den *Konservativen* Frauen (27%). Kurze Radstrecken um die 10 Minuten Dauer sind hingegen

am weitesten unter Frauen der *Konsumorientierten Basis* verbreitet (41%), gefolgt von *Traditionellen* (26%) und *Konservativen* Frauen (24%).

Abbildung 42: Frauen nach Sinusmilieus | Distanzen der wichtigsten Autofahrten



Überdurchschnittliche Länge der wichtigsten Autofahrten = dunkelgrau, Durchschnittliche Länge der wichtigsten Autofahrten = mittelgrau, unterdurchschnittliche Länge der wichtigsten Autofahrten = weiß
 Chi² ,005
 Cramer-V ,287

Die mit dem Pkw zurückgelegten Distanzen zeigen interessante Binnenvarianzen zwischen Frauen unterschiedlicher Milieus. Frauen legen mit dem Pkw kürzere Strecken zurück als Männer, während Männer häufiger als Frauen auch für kurze Strecken in ihr Auto steigen (s. Abschnitt 3.6). An der Gewohnheit, das Auto auch für kurze Strecken unter 7 km zu nutzen, sind *Ländliche*, *Konservative* und *Postmaterielle* Frauen besonders beteiligt. Der Automobilismus der *Ländlichen* Frauen kann aus der fehlenden Fußwege- und Radinfrastruktur erklärt werden. Die Autoaffinität *Konservativer* Frauen korrespondiert mit ihrer guten Pkw-Ausstattung und drückt ihre Art der Eroberung dieser Form der Mobilität aus. Überraschend deutlich ist der Befund, dass immerhin 41% der *Postmateriellen* Frauen angeben, auch auf kurzen Strecken das Auto zu nutzen. Dieses Mobilitätsmuster korrespondiert mit der guten Pkw-Ausstattung der Frauen dieses Milieus, widerspricht aber der in diesem Milieu verbreiteten mentalen Orientierung. Hier zeigt sich in besonders deutlicher Weise, was frühere Studien zur Lücke zwischen Umweltbewusstsein und Umweltverhalten dargestellt haben (vgl. Preisendörfer 1999). Einen etwas überdurchschnittlichen Anteil an den kurzen Autofahrten haben ebenfalls noch die

autoaffinen *Hedonistinnen*. Bei langen Autostrecken liegen *Performerinnen* mit Abstand an der Spitze, aber auch Postmaterielle Frauen sind überdurchschnittlich vertreten. Bei beiden Gruppen spielen berufliche Verpflichtungen dafür eine große Rolle.

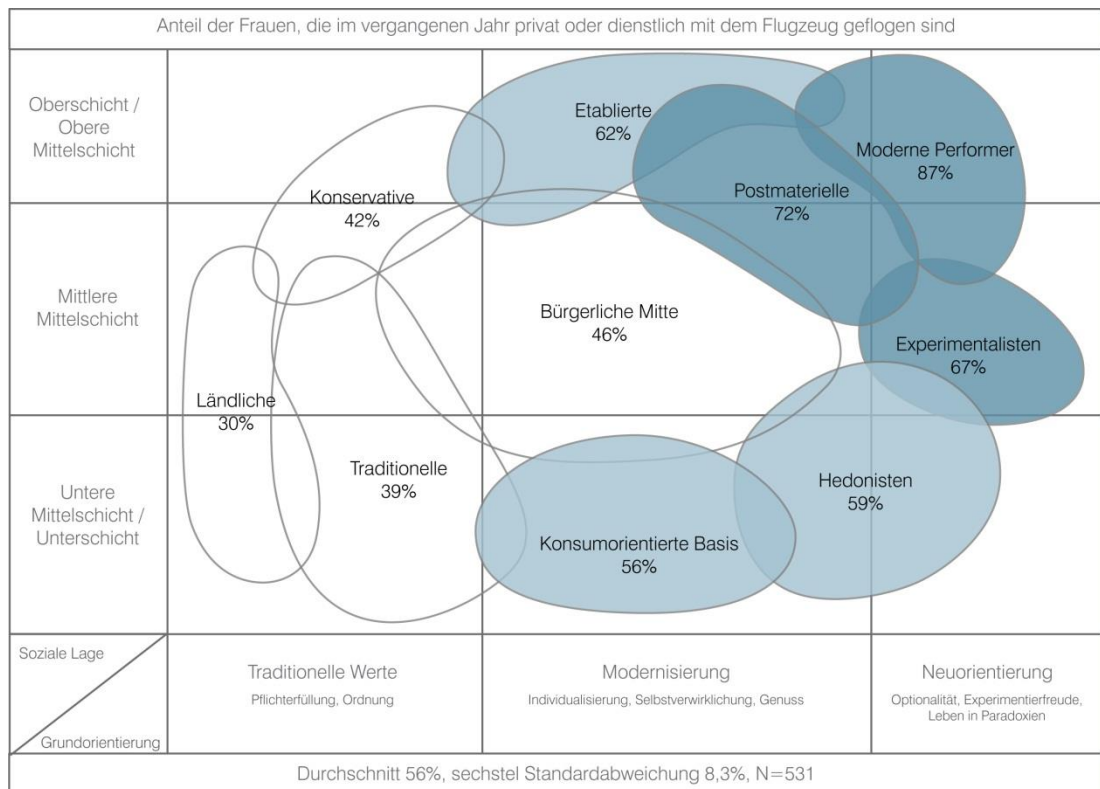
In Abbildung 42 ist die Verteilung der durchschnittlich von Frauen unterschiedlicher Milieus zurückgelegten *Distanzen mit dem privaten Pkw* dargestellt. Es wird deutlich, dass *Moderne Performerinnen* und Frauen des *Postmateriellen Milieus* die größten Distanzen zurücklegen. Sie tun dies i.d.R. im Zusammenhang mit ihrer Erwerbsarbeit. Wie unten gezeigt wird, nutzen sie dafür auch häufiger als andere Frauen das Flugzeug. Auffällig ist das gleichverteilte Niveau in Bezug auf die mit dem Pkw zurückgelegten Distanzen für die Mehrheit der Frauen ungeachtet ihrer Milieuzugehörigkeit. Nur die Frauen der Konsumorientierten Basis legen deutlich kürzere Autowege zurück als alle anderen Frauen.

Die Verteilung von kurzen und langen Autofahrten unter den Frauen korrespondiert mit der Verteilung der *Dauer*, die Frauen unterschiedlicher Milieus im Auto verbringen. Frauen verbringen weniger Zeit im Auto als Männer. Lang dauernde Fahrten unternehmen überdurchschnittlich häufig *Performerinnen* und *Postmaterielle* Frauen. Fahrten, die *kürzer als 8 Minuten* sind, werden vor allem von *Konservativen*, *Etablierten* und *Ländlichen* Frauen unternommen. Diese drei Milieus leben überdurchschnittlich häufig in ländlichen Regionen, in denen die fußläufige Erreichbarkeit häufig nicht gegeben ist. Für Frauen des *Konservativen* und des *Etablierten Milieus* spielt zusätzlich das Alter eine Rolle.

Eine Besonderheit lässt sich in Bezug auf das Fliegen verzeichnen. Es gewinnt bei Frauen aller Milieus an Bedeutung. Im Vergleich zu Männern fliegen deutlich weniger Frauen *innerhalb eines Jahres ein- oder mehrmals*. Dabei fliegen Frauen aus gehobenen Milieus erwartungsgemäß am häufigsten, aber auch Frauen der jungen Milieus gehören zu den *Vielfliegerinnen* (s. Abbildung 43). Bei ihnen ist die Faszination des *unterwegs seins* wie bei Männern dieser Milieus überdurchschnittlich verbreitet und wird auf alle Lebensbereiche bezogen. Das betrifft Arbeit, Freizeit und Urlaub.

Anders verhält es sich bei der *Konsumorientierten Basis*, die neben den *Experimentalistischen* Frauen am stärksten an Flügen im Rahmen von *Städtereisen*, nicht aber an *dienstlichen Flügen*, beteiligt sind. Frauen der *Konsumorientierten Basis* unternehmen darüber hinaus auch überdurchschnittlich häufig *Urlaubsfernenreisen* mit dem Flugzeug. Hier wird ein urlaubsgebundenes Escape-Muster deutlich, das Belastungen aus der Alltagsmobilität ausgleichen soll. In diesem Verhalten haben sich die Frauen dieses Milieus relativ stark dem entsprechenden männlichen Mobilitätsmuster angeglichen. Aber auch Frauen der *Bürgerlichen Mitte*, *Moderne Performerinnen* und *Hedonistinnen* sind überdurchschnittlich häufig zu *fernen Urlaubszielen* mit dem Flugzeug unterwegs. Für sie hat Fernreisen inzwischen eine ähnliche symbolische Funktion wie in anderen Milieus der Besitz bestimmter Pkw-Marken. Sie sind Ausweis eines freien und mobilen Lebensstils.

Abbildung 43: Frauen nach Sinusmilieus | Nutzung des Flugzeuges im Zeitraum des letzten Jahres



Überdurchschnittlicher Anteil der Frauen, die gelegentlich mit dem Flugzeug fliegen = dunkelgrau, Durchschnittlicher Anteil der Frauen, die gelegentlich mit dem Flugzeug fliegen = mittelgrau, unterdurchschnittlicher Anteil = weiß
 χ^2 ,000
 Cramer-V ,335

Zusammenfassend lassen sich bezogen auf die Muster der Alltagsmobilität von Frauen unterschiedlicher Milieus zwei Typen unterscheiden. Auf der einen Seite stehen Frauen aus Milieus mit konturierten Mobilitätsprofilen wie bei *Performerinnen* und Postmaterialistinnen, aber auch bei *Traditionellen*, *Ländlichen* und *Konservativen* Frauen. Auf der anderen Seite stehen Frauen aus Milieus, die in ihrer Mobilität stärker heterogen sind. Das betrifft *Experimentalistinnen* und *Hedonistinnen*. Bei den Frauen dieser Milieus lassen sich eine größere Bedeutungsvielfalt sowie eine größere Experimentierfreude in Bezug auf Mobilität feststellen. Experimentalistinnen kennzeichnet das Ausprobieren von Mobilitätsformen, daher differieren sie darin notwendigerweise. Hedonistinnen suchen den Genuss ebenfalls in nicht vordefinierten Mobilitätsformen.

4.4. Milieuspezifische Differenzierung von Mobilitätzufriedenheit und Veränderungswünschen von Frauen

Die beschriebenen Mobilitätsmuster führen nicht immer zu Mobilitätzufriedenheit. Daher ist es wichtig, auch die Verteilung der Mobilitätzufriedenheit sowie die Verteilung spezifischer Veränderungswünsche, etwa nach mehr eigener Mobilität bzw. nach weniger Mobilitätswängen in die Analyse einzubeziehen. Mittels Faktorenanalyse wurden drei

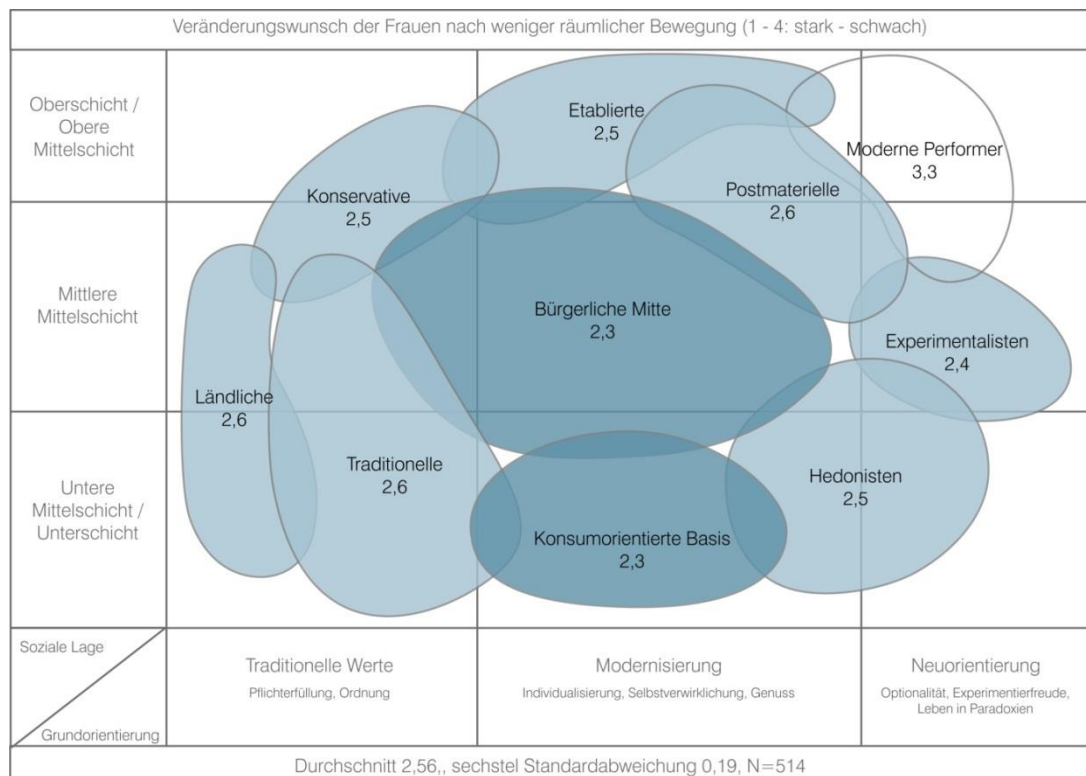
Faktoren für Veränderungswünsche bezogen auf die eigenen Mobilität ermittelt: *Pragmatische Mobilität (Unzufriedenheit verbunden mit starkem Wunsch nach schnelleren, kürzeren Wegen vs. Mobilitätszufriedenheit), Entschleunigung (Veränderungswunsch nach weniger räumlicher Fortbewegung) und Mobilitätswachstum (Veränderungswunsch nach mehr Mobilität).*¹¹

Im Geschlechtervergleich sind Frauen zufriedener mit ihrer Mobilität als Männer (s. Abbildung 30). Unter den Frauen sind es jene aus traditionellen Milieus, die überdurchschnittlich häufig zufrieden sind. Sie finden sich besonders häufig beim Faktor *Mobilitätszufriedenheit*. Es ist ein Kennzeichen traditioneller Milieus, dass sie sich mit externen Gegebenheiten alltagspraktisch eher arrangieren. Dies ist offensichtlich auch in Bezug auf die eigenen Mobilitätschancen der Fall, obwohl *Ländliche* Frauen und die in ländlichen Regionen lebenden Frauen des *Traditionellen* und des *Konservativen Milieus* mit öffentlichen Verkehrsangeboten i.d.R. unterversorgt sind. Diese Frauen haben sich in dieser Situation eingerichtet. Aber ihre Kinder wandern in die Städte ab, wenn sie sich nicht mit einem mangelhaften Mobilitätszugang abfinden wollen und Mobilität insgesamt in das Zentrum ihrer Lebensstile rückt. Auf dem Gegenpol dieses Faktors finden sich eher *Performerinnen*, Frauen der *Konsumorientierten Basis* und *Experimentalistinnen*. Sie sind überdurchschnittlich häufig unzufrieden mit ihrer eigenen Mobilität und verbinden dies insbesondere mit dem Wunsch nach effizienterer Mobilität, d.h. nach schnelleren und kürzeren Wegen.

Anders verteilen sich die Milieus auf den zweiten Faktor der Veränderungswünsche nach *weniger räumlicher Fortbewegung*. Wie Abbildung 44 zeigt, sind es insbesondere Frauen der *Bürgerlichen Mitte* und der *Konsumorientierten Basis*, die ihre Veränderungswünsche auf eine Reduzierung ihrer räumlichen Fortbewegung richten (s. Abbildung 44). Offensichtlich wird von ihnen die eigene Mobilität überwiegend als Belastung erlebt. Frauen dieser beiden Milieus wünschen sich überdurchschnittlich häufig, seltener unterwegs sein zu müssen sowie mehr Ruhe in ihre Alltagsmobilität zu bringen. Der Abstand zu den Frauen der Milieus mit durchschnittlichem entsprechendem Veränderungswunsch ist nicht sehr groß, während der Abstand zu Modernen *Performerinnen* deutlich ins Auge fällt. Das bedeutet, dass Entschleunigung als Veränderungswunsch in Bezug auf die eigene Mobilität unter Frauen diverser Milieus verbreitet ist. Nur moderne *Moderne Performerinnen* bilden darin eine deutliche Ausnahme. Diese eindeutige Verteilung der Mehrheiten wird in der Verkehrsplanung jedoch nicht sichtbar.

¹¹ Ein Eigenwert über 1 liefert zwei Faktoren. Aus inhaltlich sinnvoll interpretativen Gründen wird auch der dritte Faktor mit einem Eigenwert von 0,94 aufgenommen. Diese drei Faktoren haben eine Erklärung von 70,5% der Gesamtvarianz.

Abbildung 44: Frauen nach Sinusmilieus | Veränderungswunsch: Faktor *weniger räumliche Bewegung*

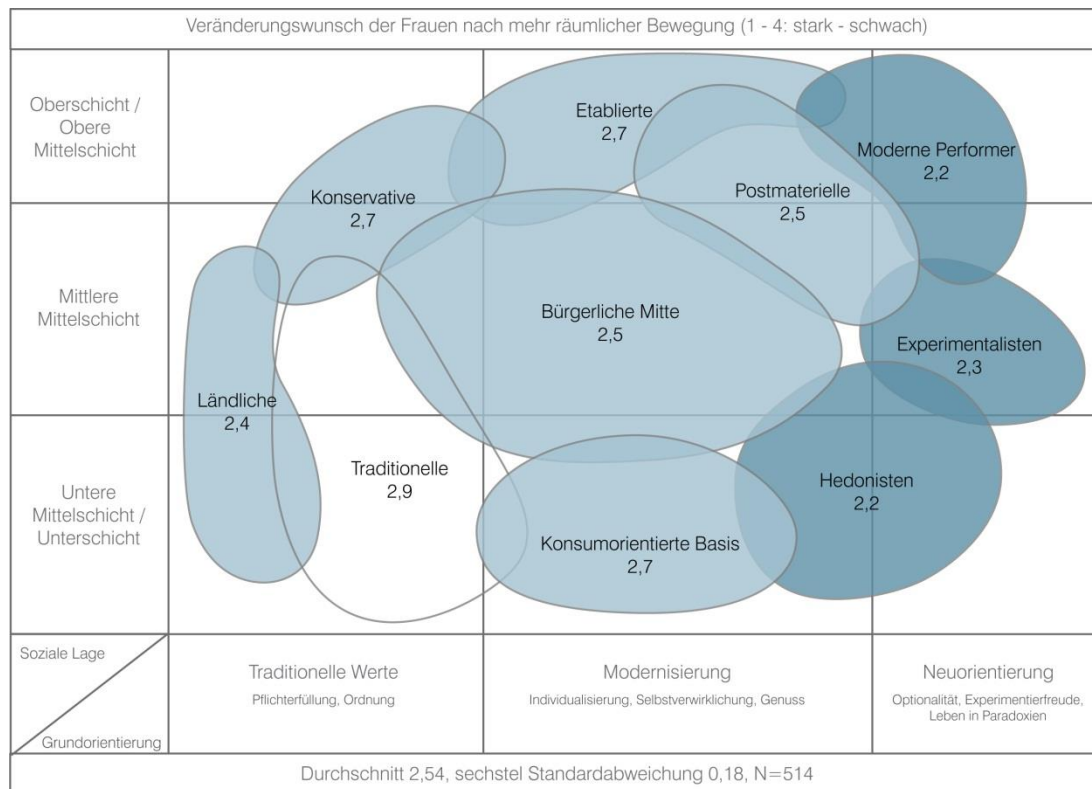


Überdurchschnittlicher Veränderungswunsch nach weniger räumlicher Bewegung = dunkelgrau, durchschnittlicher Veränderungswunsch nach weniger räumlicher Bewegung = mittelgrau, unterdurchschnittlicher Wunsch = weiß
 χ^2 ,001
 Cramer-V ,237

Betrachtet man die Verteilung des Faktor *Veränderungswunsch nach mehr Mobilität* auf Frauen der verschiedenen Milieus, so wird deutlich, dass der Wunsch nach häufigerer Bewegung über größerer Distanzen bei Frauen der drei jungen Milieus eine besondere Wertschätzung erfährt (s. Abbildung 45). Dies entspricht ihrem Wünschen nach einem intensiven Leben entweder in Beruf und Freizeit oder vorrangig in der Freizeit. Möglichst ohne Zeitverzug sollen möglichst vielfältige Lebensoptionen realisiert werden können. Die alltägliche Nutzung digitaler Medien befördert diese Tendenz in besonderer Weise. Frauen und Männer unterscheiden sich in dieser Hinsicht nur geringfügig (s. Abbildung 14).

Die Mobilitätswünsche, die sich in diesem Faktor ausdrücken, folgen augenfällig nicht-nachhaltigen Trends in der Mobilitätsentwicklung. Vergleicht man diese unbefriedigten Wünsche mit den oben dargestellten realisierten Mobilitätsmustern der entsprechenden Frauen, so zeigt sich ein widersprüchliches Bild. So wird das erwünschte Mobilitätswachstum bei jungen Milieus häufiger mittels *öffentlicher Verkehrsmittel* und/oder *Fahrrad* realisiert (s. Abbildung 39 und Abbildung 38). Allerdings spielt das Auto bei *Experimentalistinnen* und *Hedonistinnen* nach wie vor eine wichtige Rolle. Und nicht zuletzt konterkarieren die Frauen dieser Milieus Trends zu einer umweltverträglichen urbanen Alltagsmobilität durch ihre überdurchschnittliche Beteiligung am Fliegen (s. Abbildung 43).

Abbildung 45: Frauen nach Sinusmilieus | Veränderungswunsch: Faktor mehr Mobilität



Überdurchschnittlicher Veränderungswunsch nach mehr Mobilität = dunkelgrau, durchschnittlicher Veränderungswunsch nach mehr Mobilität = mittelgrau, unterdurchschnittlicher Wunsch nach mehr Mobilität = weiß
 χ^2 ,000
 Cramer-V ,315

Damit wird deutlich: Veränderungswünsche von Frauen in Bezug auf ihre eigene Mobilität sind nicht homogen und auch nicht in einfachem Sinn männlicher Mobilität entgegengesetzt. Sie sind in sich differenziert. Zudem sind Mobilitätswünsche von Frauen nicht per se auf nachhaltige Mobilitätsmuster gerichtet. Mobilitätswünsche von Frauen gehen vielmehr je nach ihren aktuellen Mobilitätschancen und ihren milieuspezifischen Lebensentwürfen in diverse Richtungen: Sie bewegen sich im Dreieck zwischen den Faktoren *Pragmatik*, *Entschleunigung* und *Mobilitätswachstum*. Veränderungswünsche nach schnelleren und kürzeren Wegen (Pragmatische Mobilität), stehen Veränderungswünsche nach weniger und langsameren Wegen (entschleunigte Mobilität) sowie Veränderungswünsche nach häufigeren und weiteren Wegen (ausgeweitete Mobilität) gegenüber. Auch stehen gewünschten bzw. teils schon realisierten urbanen ökologischen Mobilitätsmustern das zunehmende Fliegen und dessen wachsende Bedeutung gegenüber.

5. Zusammenfassung

Betrachtet man die empirischen Ergebnisse in Bezug auf die Ausgangshypothesen über

1. Fortgesetzte geschlechtsspezifische Mobilitätsdifferenzen
2. Erwerbsbedingte Dynamiken der Mobilität von Frauen
3. Milieuspezifische Binnendifferenzierungen der Mobilität von Frauen,

so werden alle drei Hypothesen grundsätzlich bestätigt, wobei sich in einzelnen Aspekten überraschende Ergebnisse ergaben. Zugespißt kann formuliert werden:

Die Alltagsmobilität von Frauen ist Veränderungen unterworfen. Sie ist gegenwärtig starken Differenzierungsprozessen ausgesetzt. Diese erwachsen sowohl aus der gewachsenen Erwerbsbeteiligung als auch aus der milieuspezifischen Ausdifferenzierung von Werthaltungen und Lebensstilen. Erwerbsarbeit und Milieuzugehörigkeit bilden so jeweils eigenständige Rahmenbedingungen für die Teilhabe von Frauen und Männern am Mobilitätssystem. Die damit verbundenen Differenzierungen heben jedoch geschlechtsspezifische Unterschiede nicht auf, da die Zuschreibung von Aktivitäten zu den Geschlechtern sowie die grundlegende räumliche Ordnung der jeweils genutzten Orte sowie die Organisation der dafür nutzbaren Mobilitätsangebote nach wie vor genderspezifisch geprägt sind. Den untersuchten geschlechtsspezifischen Mobilitätsunterschieden liegen Genderrollen zugrunde, die bestimmen, was *frauentypisch* und was *männertypisch* ist. Dies betrifft insbesondere die Verteilung von Haushalts- und Familienarbeiten, von entsprechenden Zeitbudgets und Orten und Gelegenheitsstrukturen. Die Umverteilung von Tätigkeiten, Zeiten und Orten, die in einigen Milieus stärker fortschreitet, während sie in anderen eher stagniert, beeinflusst auch die Mobilitätschancen von Frauen dieser Milieus in jeweils unterschiedlicher Weise.

Signifikante geschlechtsspezifische Unterschiede wurden in folgenden Mobilitätsdimensionen belegt:

- Persönliche Verfügung über Mobilitätsressourcen
- Mobilitätsgenerierende Aktivitäten
- Häufigkeiten der Nutzung spezifischer Mobilitätsmittel
- Dauer der Mobilität
- Zurückgelegte Distanzen
- Mobilitätszufriedenheit
- Veränderungswünsche für die eigene Mobilität.

In der persönlichen *Verfügung* über Mobilitätsmittel zeigt sich ein differenziertes Bild. Frauen haben in Bezug auf die freie Verfügung über einen privaten Pkw stark gegenüber Männern

aufgeschlossen. 94% der Männer und 90% der Frauen können über einen Pkw verfügen, wenn sie damit fahren wollen. Größer als bei der Verfügung über einen privaten Pkw sind die geschlechtsspezifischen Differenzen in Bezug auf den Führerscheinbesitz. 95% der Männer und 85% geben an, einen Führerschein zu besitzen, wobei ältere Frauen daran geringer beteiligt sind. Verlässt man die autozentrierte Perspektive, erweisen sich Frauen nicht mehr als grundsätzlich schlechter mit Mobilitätsressourcen ausgestattet als Männer. Wie auch in anderen Untersuchungen belegt wurde, erwerben mehr Frauen als Männer Zeitkarten des öffentlichen Verkehrs. 32% der Frauen und 28% der Männer verfügen mindestens zeitweilig über eine Zeitkarte. Dabei verfügen Frauen häufiger als Männer ganzjährig über Zeitkarten, während Männer eher saisonbedingt eine Zeitkarte erwerben. Zusätzlich borgen sich Frauen häufiger als Männer zeitweilig eine übertragbare Zeitkarte des ÖPNV aus. Schließlich ist auch die Fahrradverfügbarkeit mit 79% bei den befragten Frauen auf hohem Niveau und kaum geringer als bei Männern mit 82%.

Aus der Nachhaltigkeitsperspektive sind Frauen also nicht prinzipiell in der Ausstattung mit Mobilitätsmitteln benachteiligt. Dies kann jedoch für Frauen in ländlichen Regionen zutreffen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln häufig unterversorgt sind, die aus alters- oder milieuspezifischen Gründen nicht über ein eigenes Rad verfügen und teilweise auch keinen freien Zugriff auf einen Pkw haben.

Auch bezogen auf ihre alltäglichen *Mobilitätsmuster* zeigen sich sowohl Differenzen als auch Gemeinsamkeiten zwischen den Geschlechtern. Die geringsten Differenzen aller Fortbewegungsarten zeigen sich beim *zu Fuß Gehen*. Es ist unter beiden Geschlechtern weiter verbreitet als sich dies im öffentlichen Bewusstsein widergespiegelt. Nach Angaben der Befragten gehen 89% der Befragten zu Fuß. Dieser Anteil ist fast deckungsgleich mit dem Anteil derjenigen, die angeben, das Auto im Alltag zu nutzen. In Bezug auf die Häufigkeiten ihrer Fußwege unterscheiden sich Frauen und Männer erstaunlich wenig. Zwar sind Frauen die etwas aktiveren Fußgeherinnen, aber auch eine Mehrheit der Männer geht nach eigenen Angaben mehrmals wöchentlich zu Fuß. Auch in der Dauer und den Distanzen der häufigsten Fußwege sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede relativ gering. Geschlechtsspezifische Unterschiede sind am größten bei den Aktivitäten, die zu Fuß erledigt werden: Frauen unternehmen im Vergleich zu Männern deutlich vielfältigere Aktivitäten zu vielfältigeren Orten zu Fuß. Dennoch zeigt sich, dass Frauen und Männer am häufigsten zu Fuß Lebensmitteleinkäufe unternehmen.

Fahrten mit dem *privaten Pkw* spielen in der Mobilität beider Geschlechter eine große Rolle. Gleichwohl ist es die einzige Fortbewegungsart, in der sich in allen Mobilitätsdimensionen (Aktivitäten, Häufigkeit, Dauer und Distanzen) zumindest schwach signifikante geschlechtsspezifische Differenzen zeigen. Seinem allgemeinen Charakter nach erweist sich das *Auto Fahren* als vorrangig erwerbszentriert, die Geschlechter unterscheiden sich jedoch in der Nutzung. Die wichtigste Aktivität, die allgemein mit dem Pkw ermöglicht wird, ist mit Abstand die Erwerbsarbeit, dies wird jedoch durch die überproportionale Erwerbsausrichtung

der Männer induziert. Der private Pkw verbindet für Männer vorrangig Erwerbsarbeit, Einkauf, den Besuch von Bekannten/Verwandten und gelegentliche Ausflüge. Alle anderen Aktivitäten spielen für das Auto eine deutlich geringere Rolle. Frauen nutzen den privaten Pkw hingegen für vielfältigere Aktivitäten.

Für Frauen steht nicht die Erwerbsarbeit an erster Stelle der Aktivitäten, die sie mit dem Auto unternehmen, sondern der Lebensmitteleinkauf. Es folgen die Fahrt zur Arbeit, Besuche bei Bekannten und Verwandten, diverse andere Einkäufe, Begleitung von Kindern sowie diverse Erledigungen und Ausflüge. Der Vergleich der Dauer und Distanzen der mit dem Auto zurückgelegten Wege ergibt ein differenziertes Bild. Bezogen auf mittlere Distanzen und mittlere Fahrzeiten unterscheiden sich Frauen und Männer wenig. Sie unterscheiden sich bei kurzen und bei langen Fahrzeiten und Distanzen. Frauen dominieren bei für ihre jeweils wichtigste Aktivität, die sie mit dem Auto unternehmen, auf Strecken unter 6,5 km und einer Dauer unter 7,5 Minuten. Männer legen im Vergleich zu Frauen mit dem Pkw für ihre wichtigsten Aktivitäten häufiger Strecken zurück, die länger als 85 km sind und sind häufig länger als 60 Minuten unterwegs. Dies schließt nicht aus, dass sie nicht ebenfalls kurze Strecken mit dem Auto fahren. Ihre wichtigsten Aktivitäten mit dem Auto führen sie jedoch weitaus häufiger an entfernte Orte. Dies gilt insbesondere für ihre beruflichen Aktivitäten.

Die *Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs* zeigt signifikante Unterschiede bei den damit verbundenen Aktivitäten. Frauen nutzen öffentliche Verkehrsmittel vielfältig, Männer vorrangig für Arbeitswege. Bezogen auf die Häufigkeit werden Angebote des ÖPNV im Vergleich zu Autofahrten und zum zu Fuß Gehen allgemein deutlich weniger genutzt. Bei differenzierter Betrachtung der Häufigkeiten in der Nutzung von Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs ergeben die erhobenen Daten nur schwache geschlechtsspezifische Unterschiede. Konzentriert man sich jedoch auf die tägliche Nutzung, so unterscheiden sich Frauen und Männer deutlich. Nur 15% der befragten Frauen und 19% der Männer fahren nach eigenen Angaben täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Beide Geschlechter tun dies am häufigsten zum Arbeitsort. Auffällig sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede bei den mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Distanzen. Genau umgekehrt zu den Autofahrten fahren Frauen weitere Strecken als Männer mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das betrifft alle erfassten Distanzen über 13,5 km. Das heißt, Frauen fahren nicht nur im innerstädtischen Verkehr häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sondern auch dann, wenn sie pendeln müssen. In der Dauer der mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege zeigen sich keine signifikanten geschlechtsspezifischen Unterschiede.

Bezogen auf das *Rad Fahren* unterscheiden sich Frauen und Männer in der Nutzungshäufigkeit signifikant. Von den Befragten fahren nach eigenen Angaben 51% der Frauen und 61% der Männer in unterschiedlichem Umfang Rad. Das zeigt, dass Frauen dabei sind, sich das Rad Fahren erobert, dass es aber auf die Gesamtheit der Frauen noch eine Lücke zu schließen gilt. Da Frauen der jungen Milieus häufiger Rad fahren, wird der noch zu verzeichnende geschlechtsspezifische Abstand im Rad Fahren auch über die

Kohorten verringert. Hinsichtlich der mit dem Fahrrad verbundenen Aktivitäten sowie der zurückgelegten Distanzen differieren die Geschlechter deutlich. Ähnlich wie mit allen anderen Verkehrsmitteln erledigen Frauen mit dem Rad vielfältigere Aktivitäten, während das Rad für Männer häufiger als Sport- und Freizeitmittel genutzt wird. Dies hat Einfluss auf die geschlechtsspezifischen Differenzen in den zurückgelegten Distanzen. Frauen legen eher kürzere bis mittlere Wege (bis 12 km) zurück, während Männer bei längeren Strecken überrepräsentiert sind. In der Dauer von Radfahrten unterscheiden sich die Geschlechter deutlich, wenn auch etwas weniger durch die von Frauen etwas geringeren Geschwindigkeiten bei gleichzeitig kürzeren Strecken.

Diese empirisch belegbaren geschlechtsspezifischen Mobilitätsunterschiede werden insbesondere durch die ungleiche Verteilung der Geschlechter auf die Haushaltstypen, durch die ungleiche Einkommenssituation, durch die ungleiche Verteilung auf die Altersgruppen und die ungleiche geschlechtsspezifische Verteilung von Aktivitätsprofilen bestärkt.

Frauen leben häufiger in *Haushaltstypen* mit minderjährigen Kindern und in Singlehaushalten. Dadurch werden ihre mobilitätserzeugenden Aktivitätsprofile stärker durch haushaltsbezogene Tätigkeiten sowie durch Tätigkeiten für Kinder und mobilitätsbeeinträchtigte Angehörige geprägt. Dies gilt für erwerbstätige und für nicht erwerbstätige Frauen. Gendergerechte Mobilitätsanalysen und Verkehrsangebote müssen daher diese haushaltstypischen Aktivitätsprofile von Frauen und die damit verbundenen Mobilitätsansprüche stärker als bisher ins Blickfeld nehmen.

Frauen verfügen im Durchschnitt über ein geringeres *Haushaltsnettoeinkommen* als Männer, sie sind davon aber in unterschiedlichem Maße betroffen. Insbesondere die Gruppe, die über weniger als 750€ Einkommen verfügt, ist mit besonderen Beeinträchtigungen im Zugang zu Mobilitätsressourcen konfrontiert. An dieser Einkommensgruppe haben Frauen einen überproportionalen Anteil. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, bei der Entwicklung preisgünstiger Mobilitätsangebote die Mobilitätsbedürfnisse dieser Gruppe in besonderem Maße zu beachten und dadurch die Mobilitätsbarrieren für einkommensschwache Frauen abzubauen.

Frauen gehören häufiger älteren *Altersgruppen* über 60 Jahre an, so dass ihr Alltag überdurchschnittlich häufig durch den Ruhestand und nicht durch Erwerbsarbeit geprägt ist. Dies macht es notwendig, in einer gendergerechten Mobilitätsanalyse besondere Aufmerksamkeit auf die Mobilität dieser Gruppe der Pensionistinnen zu richten, die sich verstärkt außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten sowie zu anderen Zielorten sowie insgesamt langsamer bewegen.

Die Daten belegen ebenfalls, dass die aufgezeigten geschlechtsspezifischen Unterschiede einer besonderen Dynamik durch die gestiegene Erwerbsbeteiligung von Frauen unterliegen. Diese führt aber nicht zu einer einfachen nachholenden Angleichung der

Mobilität von Frauen an männliche erwerbszentrierte Mobilitätsmuster. Vielmehr wird die traditionelle Polarisierung zwischen erwerbszentrierter und hausorientierter Mobilität insbesondere bei Frauen aufgehoben und es verbreiten sich komplexe Mischformen von Mobilität, die Erwerbs- und Haus- bzw. Familienarbeit verbinden.

Diese Mischformen erwerbs- und Haus- bzw. familienorientierter Mobilität werden durch die hohe Frauenerwerbsquote, die geschlechtsspezifische Verteilung der Erwerbsarbeitsorte sowie die geschlechtsspezifischen Anteile an spezifischen Arbeitszeitmodellen und Arbeits- bzw. Tätigkeitsorten beeinflusst.

Von besonderer Bedeutung ist dabei der überdurchschnittlich hohe Anteil von *Teilzeit* arbeitenden Frauen. Teilzeitarbeit wird in Österreich vorrangig und mit wachsender Tendenz von Frauen genutzt. Daraus erwächst ein besonderer Mobilitätsbedarf außerhalb der Berufsspitzenzeiten. Dieser Bedarf wird von nicht-erwerbstätigen Frauen bekräftigt, die für die Familienarbeit außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten unterwegs sind. Die Daten verweisen also auf einen besonderen genderspezifischen Bedarf an Verkehrsangeboten über den gesamten Tag, nicht nur zu Zeiten des Hauptberufsverkehrs. Entsprechend gut ausgestattete Angebote sind auch für Männer mit flexiblen zeitlichen Mobilitätsanforderungen höchst attraktiv.

Zusätzlich kann durch die Ergebnisse von *m2k* belegt werden, dass nicht nur die Erwerbsbeteiligung und die Erwerbsarbeitszeiten die Ungleichheit von Mobilitätsmustern von Frauen und Männern beeinflussen, sondern auch die geschlechtsspezifische Verteilung der *Erwerbsorte*. Ein wesentlicher Unterschied liegt bei Erwerbstätigen darin, ob ein fester Arbeitsplatz außer Haus oder wechselnde Arbeitsplätze aufgesucht werden. Wechselnde Arbeitsplätze außer Haus sind nach wie vor eher ein Charakteristikum männlicher Erwerbsarbeitswelten. Männer müssen daher mehr Zeit und Anstrengungen auf das Management ihre Erwerbsmobilität richten.

Frauen sind in diesem speziellen Aspekt geringeren Flexibilitätszwängen ausgesetzt, da sie häufiger als Männer ihre Arbeitsorte in der Nähe der Wohnungen wählen, meist um Erwerbs- und Familienarbeit vereinbaren zu können. Aufgrund dieser tendenziell *mobilitätsvermeidenden Arbeitsarrangements* durch Frauen bei tendenziell anhaltenden *mobilitätserzeugenden Erwerbsarbeitsarrangements* von Männern ist die Erwerbsmobilität von Frauen geringer als die von Männern.

Aus der Perspektive der *Gesamttätigkeiten* kehrt sich das Bild um. Frauen sind aus dieser Perspektive zu höherer Flexibilität als Männer gezwungen, um die soziale Vielfalt an Verpflichtungen und Aktivitäten zu verbinden und alltäglich zu realisieren. Es ist also eine Frage der Perspektive, welche Mobilitätsanforderungen ins Licht gerückt werden. Die reine Erwerbsarbeitsperspektive beleuchtet das tatsächliche quantitative Wachstum der Mobilität von Frauen, das mit den wachsenden Erwerbsquoten einhergeht und das durch die ungleich

verteilte reproduktionsbezogene Mobilität nochmals erhöht wird. Diese Perspektive betont die Dynamik der Mobilität von Frauen. Aus der Perspektive aller Alltagstätigkeiten wird hingegen der strukturelle Charakter der Mobilität von Frauen und Männern thematisiert. Sie betont deren qualitativen Unterschiede und den Eigenwert von ortsgebundenen Aktivitäten, etwa von Aktivitäten, die in der Wohnung durchgeführt werden oder auch von spezifischen sozialen Arten der Nutzung des öffentlichen Raumes diesseits gemessener Raumüberwindung.

Die erhobenen mobilitätserzeugenden *Aktivitätsprofile* bestätigen diesen Befund. Der Alltag von Frauen ist tendenziell durch eine größere Vielfalt an Aktivitäten geprägt. Insbesondere diverse Tätigkeiten im Rahmen der Haushalts- und Familienarbeit nehmen einen größeren Raum ein als bei Männern, dies gilt auch für erwerbstätige Frauen. Die geschlechtsspezifischen Unterschiede sind am größten bei Begleitwegen. 15% der Frauen, aber nur 3% der Männer geben an, in einer typischen Woche für die „Begleitung von Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen“ unterwegs zu sein. Auf dem Gegenpol zeigt sich, dass unter der Woche 15% der Männer und nur 7% der Frauen für „Lokalbesuche“ unterwegs sind.

Auch in den Orten, die für diese Aktivitäten aufgesucht werden zeigen sich geschlechtsspezifische Differenzen. So werden soziale Kontakte von Frauen häufiger in diversen privaten Räumen gepflegt. Das alltägliche Aktivitätsprofil von Männern stellt sich im Vergleich dazu stärker durch Erwerbsarbeit dominiert und weniger differenziert dar. Interessant ist der Befund, dass auch im Gesamtbudget außerhäuslicher Tätigkeiten von Männern der „Einkauf von Lebensmitteln“ neben der Erwerbsarbeit eine bedeutende Rolle spielt, wenn auch auf niedrigerem Niveau als bei Frauen. Der Alltag von Männern ist darüber hinaus im Vergleich mit Frauen überdurchschnittlich durch „aktive Erholung“ und soziale Kontakte an öffentlichen Orten geprägt. Obwohl im Untersuchungsdesign keine Wegeketten erhoben wurden, lässt sich aus den Befunden ableiten, dass aus der größeren Diversität der außerhäuslichen Alltagsaktivitäten von Frauen spezifische Mobilitätsbedarfe erwachsen, die die eigene Wohnung gleichgewichtet mit Orten der Versorgung, der Erwerbsarbeit, diverser sozialer Dienstleistungen, sozialer Kontakte und der Erholung verbinden. Diese Mobilitätsstrukturen zu erforschen und die Nahverkehrsangebote stärker auf diese komplexen Mobilitätsbedarfe abzustimmen, ist eine wichtige Aufgabe gendersensibler Forschungen und Verkehrspolitik.

Der Geschlechtervergleich von *Mobilitätsorientierungen* bringt ebenfalls interessante Befunde zutage. Wie zu erwarten war, ist die Mobilitätssicherheit einschließlich der Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel ein allgemein bedeutsames Thema der Mobilität. Allerdings differiert es auf hohem Niveau geschlechtsspezifisch. „Sich sicher fühlen“ zu können ist für 94% der Frauen und 86% der Männer wichtig. Für die präferierte „Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel“ liegen die Werte für Frauen bei 95% und für Männer bei 90%. Mobilitätsformen, die es erlauben, die eigenen Wege „leicht bewältigen“ zu können,

werden von 86% der Frauen und von 78% der Männer als wichtig bewertet. Für Frauen sind die Mobilitätsqualitäten: *Sicherheit, Zuverlässigkeit, Erleichterung* sowie *gemeinsame Mobilität* deutlich wichtiger als für Männer, während für Männer die *technische Modernität* sowie eine *persönliche Betreuung* deutlich wichtiger sind als für Frauen. Für 59% der Frauen und für 47% der Männer ist es wichtig/eher wichtig, „gemeinsam unterwegs sein zu können“. Bezogen auf die Gesamtheit der Befragten erscheint diese soziale Mobilitätspräferenz gegenüber der Orientierung auf technische Sicherheit und Zuverlässigkeit nachgeordnet, sie wird erst durch den Geschlechtervergleich sichtbar. Ähnliches gilt für die größere Bedeutung „persönlicher Betreuung“ für Männer. Für 27% der Männer und für 22% der Frauen ist „persönliche Betreuung“ wichtig.

In ihren *Veränderungswünschen* für ihre Alltagsmobilität bezüglich Häufigkeit, Distanzen und Geschwindigkeit unterscheiden sich Frauen und Männer, wenn auch in mancher Hinsicht in überraschender Weise. Interessant ist der Befund, dass sich Veränderungswünsche nach mehr Langsamkeit in der eigenen Mobilität zwischen Männern und Frauen nur wenig unterscheiden. Dieser Mobilitätswunsch ist kein Frauenprivileg und verweist auf geschlechterübergreifende Mobilitätswünsche. Allerdings wird der Männerwunsch unsichtbar, wenn man nur die Männer betrachtet, bei denen der Wunsch „schneller ans Ziel kommen“ den ersten Rang einnimmt, gefolgt von „kürzeren Wegen“. Ähnliches geschieht bei einer Gesamtbetrachtung.

Überraschend sind auch die Befunde zu *Mobilitätzufriedenheit* und zu *Veränderungswünschen* in Bezug auf die eigene Mobilität. So ist die Gruppe der Männer mit Veränderungswünschen bezogen auf ihre eigene Mobilität grösser als die von Frauen. Umgekehrt: Frauen sind signifikant zufriedener mit ihrer Mobilität als Männer. 83% der Frauen und 75% der Männer sind mit ihrer Mobilität zufrieden. Das lässt darauf schließen, dass Frauen diesen Lebensaspekt eher vorausschauend mit anderen Anforderungen abstimmen bzw. sich mit den Gegebenheiten stärker arrangieren. Damit wird eine Ausgangshypothese der Analyse widerlegt, nach der eine größere Unzufriedenheit bei Frauen besteht. Unter den von Männern geäußerten Mobilitätswünschen nimmt der Wunsch „schneller an das Ziel zu kommen“ den ersten Rang ein, gefolgt von „kürzeren Wegen“. Auf dem letzten Rang folgt der Wunsch, „weitere Wege zurückzulegen“. Bei den Frauen wird die Rangfolge durch Wünschen nach „kürzeren Wegen“ und „schneller an das Ziel kommen“ angeführt.

Ein zentrales Interesse der Untersuchung galt der Frage nach der Bedeutung *milieuspezifischer Differenzen* innerhalb der Mobilität von Frauen. Ursprünglich wurde angenommen, dass sich Mobilitätsunterschiede insbesondere zwischen Frauen größerer Milieusegmente, also zwischen Frauen der jungen Milieus gegenüber Frauen der gehobenen Milieus, gegenüber Frauen der traditionellen Milieus, gegenüber Frauen der Mainstream-Milieus, zeigen. Vermutet wurde insbesondere, dass Frauen der jungen Milieus

wie die Männer dieser Milieus neue Mobilitätsstile entwickeln, bei denen die Geschlechterunterschiede zudem geringer sind.

Die empirischen Ergebnisse bestätigen solche vereinfachten Annahmen nicht. Die Perspektive größerer Milieusegmente verwischt die Konturen der kulturell bedingten Binnendifferenzen der Mobilität von Frauen. Wie die Daten zeigen, lohnt sich die genaue Milieuperspektive aller 10 Sinusmilieus.

Durch die Daten des Projektes lassen sich milieuspezifische Binnenvarianzen in der Alltagsmobilität von Frauen für folgende Mobilitätsaspekte belegen:

- Mobilitätsressourcen (Fahrrad, Zeitkarte, Pkw)
- Häusliche / außerhäusliche Orientierung des Alltagslebens
- Aktivitäten wie Einkaufen von Lebensmitteln, sonstige Freizeitaktivitäten/
Veranstaltungsbesuche, Kirchen-, Friedhofsbesuche
- Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung (Fußwege, Rad, ÖPNV, Pkw, Flugzeug)
- Dauer von Pkw-Fahrten und Radwegen
- Distanzen von Fußwegen, Pkw-Fahrten, Radwegen
- Mobilitätsorientierungen (Zeit bzw. Ressourcen spielen keine Rolle)
- Mobilitätszufriedenheit, Mobilitätswünsche

Bei der freien Verfügung mobilitätsrelevanter Ressourcen lässt sich ein einkommensbedingtes Gefälle zwischen Frauen der gehobenen Milieus und der unteren Milieus belegen. Aus der Milieuperspektive wird jedoch deutlich, dass das Verfügbarkeitsgefälle nicht ausschließlich der Einkommensschichtung folgt. Es bildet vielmehr den Pol der besten Ausstattung bei Frauen aus nur zwei Milieus der Oberschicht, während der Pol der geringsten Ausstattung zweigeteilt ist. Letzterer umfasst erwartungsgemäß die Frauen der *Konsumorientierten Basis*, aber ebenso auch *Experimentalistische* Frauen. Ausgespart bleiben *Hedonistinnen*, die ungeachtet ihres geringen Einkommens überdurchschnittlich häufig ein Auto und ein Fahrrad besitzen.

Frauen verfügen damit über sehr unterschiedliche materielle Voraussetzungen für ihre Mobilität. Das betrifft die Verteilung einzelner Mobilitätsmittel ebenso wie die Verteilung der Vielfalt verfügbarer Mobilitätsmittel insgesamt. Die unterschiedliche Verfügung über Mobilitätsmittel kann also nicht allein schichtspezifisch erklärt werden. Vielmehr spielen Emanzipationsprozesse eine Rolle, die zum einen die Verteilungsverhältnisse in Partnerschaften und zum anderen die Wertschätzung von Mobilitätsmitteln beeinflussen. Die Beteiligung an solchen Emanzipationsprozessen ist zwischen einzelnen Milieus ungleich verteilt. An der Spitze stehen dabei das *Postmaterielle Milieu* und das Milieu der *Modernen Performer*.

Bezogen auf die Teilhabe von Frauen an der außerhäuslichen Orientierung des Alltagslebens, erweist sich die Polarisierung zwischen dem traditionellen Segment und dem jungen Milieusegment noch am tragfähigsten. Hier finden sich Frauen aller drei jungen Milieus überdurchschnittlich häufig im *flexiblen außerhäuslichen Typ*, während die Frauen aller drei traditionellen Milieus überdurchschnittlich häufig den eher *häuslich orientierten Typen* zurechenbar sind. Ein wesentlicher Grund hierfür ist, dass in allen traditionellen Milieus die geschlechtsspezifische Verteilung der Aktivitäten eher herkömmlichen Mustern folgt, die kaum verändert werden.

Die Milieuzugehörigkeit von Frauen beeinflusst damit auch ihre alltägliche Mobilität. Das betrifft die insbesondere die *Häufigkeit der motorisierten Fortbewegungsarten*, der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und privater Pkws. Sie betrifft nicht die Häufigkeiten des *zu Fuß Gehens* und des *Fahrrad Fahrens*. Bezogen auf die zurückgelegten Distanzen zeigen sich signifikante Varianzen insbesondere bei der *nicht-motorisierten Fortbewegung* und geringere beim *Auto Fahren*. Öffentliche Verkehrsmittel nutzten Frauen aller Milieus in besonderem Maße. Die Mobilitätsdauer ergibt milieuspezifische Differenzen für Fahrten mit dem *Pkw* und mit dem *Rad*, aber kaum für *Fußwege* und die *Nutzung des ÖPNV*.

Frauen sind im Vergleich zu Männern die aktiveren Fußgeherinnen. Moderates zu Fuß gehen ist bei vielen Frauen unabhängig von ihrer Milieuzugehörigkeit verbreitet. Im Detail lassen sich darunter *tägliche Fußgeherinnen* und *moderate Fußgeherinnen* unterscheiden. Mit 55% der *Hedonistinnen*, die täglich zu Fuß gehen, nehmen die Frauen dieses Milieus eine unangefochtene Spitzenposition ein. Sie beweisen in besonders eindrücklicher Weise, dass Lebensgenuss und zu Fuß gehen eine Einheit bilden können.

Frauen fahren milieübergreifend Rad. An der Spitze der Frauen, die ihr *Fahrrad täglich* nutzen, stehen Frauen der *Konsumorientierten Basis* und wiederum *Hedonistinnen*, mit Abstand gefolgt von *Etablierten* Frauen. Die Ursachen dafür unterscheiden sich hinsichtlich alternativer Notwendigkeit und genussvoller Auswahl aus vielfältigen Möglichkeiten.

Insgesamt sind unter Frauen Formen *moderater nicht-motorisierter Mobilität* weit verbreitet. Das heisst, eine milieübergreifende Mehrheit der Frauen ist mehrmals wöchentlich nicht-motorisiert unterwegs, während sich Frauen, die täglich zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, am häufigsten unter den *Hedonistinnen* und Frauen der *Konsumorientierten Basis* finden. Ihre Beweggründe dafür sind sehr unterschiedlich. Hier spielt die Sparsamkeit eine wichtige Rolle, verbunden mit dem Genuss an körperlicher Bewegung. Direkte ökologische Beweggründe sind unter diesen Frauen nachrangig. Daher sollte der Umweltschutz nicht notwendigerweise für den Übergang zu nachhaltiger Mobilität in den Vordergrund gestellt werden. Vielmehr kann erfolgreich an sozialen und gesundheitsbezogenen Motivationen für nachhaltige Mobilität angeknüpft werden.

Anders gestaltet sich die *motorisierte Mobilität* von Frauen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und mit dem privaten Pkw. Auch hier beeinflusst die Milieuzugehörigkeit die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel von Frauen deutlich. Zu den Frauen, die öffentliche Verkehrsmittel täglich nutzen, gehören in besonderem Maße Frauen der drei jungen Milieus sowie *Postmaterielle* Frauen. Sie alle nehmen aktiv an urbanen Lebensstilen teil, indem sie Angebote des ÖPNV als schnelle, zuverlässige angemessene Verkehrsmittel für die Vereinbarkeit von Erwerbsarbeit und Freizeit bzw. von Erwerbsarbeit, Familie und Freizeit nutzen.

Auch das *Auto Fahren* zeigt deutlich Unterschiede in Abhängigkeit von der Milieuzugehörigkeit. *Ländliche* Frauen nehmen nicht im gleichen Maß wie die Männer dieses Milieus an der Automobilität teil, obwohl sie wie die Männer dieses Milieus mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterversorgt sind. Hier zeigt sich, dass die traditionellen geschlechtsspezifischen Differenzen im gelebten Automobilismus im *Ländlichen Milieu* besonders stark sind. Die Frauen gleichen dies nicht durch eine erhöhte nicht-motorisierte Mobilität aus, sondern sind insgesamt weniger mobil als andere Frauen.

Auch *Performerinnen* und *Postmaterielle* Frauen nutzen das Auto seltener. Fast ein Drittel der *Performerinnen* nutzt es nur einmal im Monat oder seltener. Mit einigem Abstand findet sich dieses Muster auch bei *Postmateriellen* Frauen. Das entspricht dem urbanen Lebensstil dieser Milieus, an dem die Frauen in spezifischer Weise teilhaben. Sie setzen auf öffentliche Verkehrsmittel sowie verstärkt auf nicht-motorisierte Mobilität, ohne dass bisher das eigene Auto abgeschafft wird. Im Geschlechtervergleich ist die Bereitschaft zur Reduzierung der Zahl der Pkws bei den befragten Männern sogar höher als bei den Frauen. Bei Männern wirkt sich neben anderen Faktoren auch die Unzufriedenheit mit der Parkplatzsuche auf Überlegungen zur Abschaffung eines/des eigenen Pkws aus.

Der aktive Umgang von Frauen mit ihren historisch gewachsenen Mobilitätschancen und ihren neuartigen Mobilitätswängen führt zu einer relativ hohen *Mobilitätzufriedenheit*. Zwar ist die große Mehrheit beider Geschlechter mit ihrer Mobilität zufrieden, im Geschlechtervergleich sind Frauen aber zufriedener mit ihrer Mobilität. Unter den Frauen sind es wiederum jene der traditionellen Milieus, die überdurchschnittlich häufig zufrieden sind. Daher finden sich besonders häufig auf dem ersten der ermittelten Faktoren, die das Feld Mobilitätzufriedenheit – Veränderungswünsche beschreiben, der Faktor *Pragmatische Mobilität* und zwar auf dem Pol *Mobilitätzufriedenheit*. Es ist ein Kennzeichen traditioneller Milieus, dass sie sich mit externen Gegebenheiten alltagspraktisch eher arrangieren.

Auf dem Gegenpol des Faktors *pragmatische Mobilität*, der eine hohe *Mobilitätunzufriedenheit* ausdrückt, finden sich eher *Performerinnen*, aber auch Frauen der *Konsumorientierten Basis* und *Experimentalistinnen*. Sie sind nicht nur überdurchschnittlich häufig unzufrieden mit ihrer eigenen Mobilität, sondern verbinden dies insbesondere mit Wünschen nach mehr *Effizienz* ihrer Mobilität, die sich insbesondere in Wünschen nach

„schnelleren und kürzeren Wegen“ zeigt. Die mit diesem Faktor verbundenen Mobilitätswünsche, einer schnellen und sicheren Raumüberwindung finden bisher in der Verkehrsplanung besondere Beachtung. Allerdings beschreiben sie nicht das gesamte Feld an Mobilitätswünschen von Frauen, aber auch von Männern.

Anders verteilen sich die Frauen unterschiedlicher Milieus auf den zweiten *Faktor: Entschleunigung*, der insbesondere Veränderungswünsche nach *weniger räumlicher Fortbewegung* umfasst. Hier sind es insbesondere Frauen der *Bürgerlichen Mitte* und der *Konsumorientierten Basis*, die ihre Veränderungswünsche auf eine Reduzierung ihrer räumlichen Fortbewegung richten. Offensichtlich wird von ihnen die eigene Mobilität überwiegend als Belastung erlebt. Frauen dieser beiden Milieus wünschen sich überdurchschnittlich häufig, „seltener unterwegs sein“ zu müssen sowie „mehr Ruhe in ihre Alltagsmobilität“ zu bringen. Der Abstand zu den Frauen der Milieus mit durchschnittlichem entsprechendem Veränderungswunsch ist nicht sehr groß, während der Abstand zu *Modernen Performerinnen* deutlich ins Auge fällt. Das bedeutet, dass Entschleunigung als Veränderungswunsch in Bezug auf die eigene Mobilität unter Frauen diverser Milieus verbreitet ist. Nur *Moderne Performerinnen* bilden darin eine deutliche Ausnahme. Diese eindeutige Verteilung der Mehrheiten wird in der Verkehrsplanung jedoch nicht sichtbar.

Betrachtet man die Verteilung von Frauen unterschiedlicher Milieus auf den dritten Faktor *Mobilitätswachstum*, der *Veränderungswünsche nach mehr Mobilität* beschreibt, so wird deutlich, dass der Wunsch nach häufigerer Bewegung über „größerer Distanzen“ bei Frauen der drei jungen Milieus eine besondere Wertschätzung erfährt. Dies entspricht ihrem Wunsch nach einem intensiven Leben entweder in Beruf und Freizeit oder vorrangig in der Freizeit. Möglichst ohne Zeitverzug sollen möglichst vielfältige Lebensoptionen realisiert werden können. Da die Frauen der jungen Milieus sich in frühen Lebensphasen befinden, kann nicht eindeutig beurteilt werden, wie sich die Besetzung dieses Faktors entwickeln wird. Möglicherweise zeigt er einen Trend an, dass junge Frauen dieser Milieus einem nicht-nachhaltigen Muster verstärkt folgen. Möglicherweise relativiert er sich aber bei Berücksichtigung der verschiedenen Lebensphasen. Das heißt, dass es für eine zukunftsfähige Mobilitätsforschung sinnvoll ist, die Gender- und Milieuperspektive zusätzlich mit der Lebenslaufperspektive zu verbinden.

Damit wird deutlich: Veränderungswünsche von Frauen in Bezug auf ihre eigene Mobilität sind weder homogen noch in einfachem Sinn männlicher Mobilität entgegengesetzt. Sie sind in sich differenziert. Zudem sind Mobilitätswünsche von Frauen nicht per se auf nachhaltige Mobilitätsmuster gerichtet. Mobilitätswünsche von Frauen gehen vielmehr je nach ihren aktuellen Mobilitätschancen und ihren milieuspezifischen Lebensentwürfen in diverse Richtungen: Sie bewegen sich im Dreieck zwischen den Faktoren *Pragmatik*, *Entschleunigung* und *Mobilitätswachstum*. Veränderungswünschen von Frauen nach schnelleren und kürzeren Wegen (Pragmatische Mobilität) stehen Veränderungswünsche ebenfalls von Frauen nach weniger und langsameren Wegen (entschleunigte Mobilität)

sowie Veränderungswünsche nach häufigeren und weiteren Wegen (ausgeweitete Mobilität) gegenüber. Auch steht den gewünschten und teils schon realisierten urbanen ökologischen Mobilitätsmustern eine zunehmende Teilnahme von Frauen am Fliegen gegenüber.

Die dargestellten milieuspezifischen Differenzierungen ermöglichen also einen genaueren Zugang zu geschlechtsspezifischen Veränderungspotenzialen in der Alltagsmobilität. Es erweist sich daher als wichtige Aufgabe einer gendersensiblen Mobilitätsforschung auch milieuspezifische Differenzierungen in zukünftige Mobilitätsanalysen einzubeziehen. Im Ergebnis solcher Analysen können die besonderen Mobilitätsanforderungen und Veränderungswünsche von spezifischen Frauengruppen genauer dargestellt und gezielt in die Verkehrsplanung einbezogen werden.

6. Literatur

- Bauer, Uta, Scheiner, Joachim, Liepe, Susanne, Jung, Silke & Günther, Stephan. 2011: Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit beim Einkauf von Lebensmitteln. *BMVBS-Online-Publikation*. Berlin.
- Bauhardt, Christine. 1995: *Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht*. Berlin: Birkhäuser.
- Bauhardt, Christine. 2003: Ways to Sustainable Transport: Gender and Mobility. In: *City and Gender. International Discourse on Gender, Urbanism and Architecture*, ed. Terlinden, Ulla, Opladen: Leske + Budrich: 209-227.
- Beik, Ute & Spitzner, Meike. 1995: *Reproduktionsarbeitsmobilität: theoretische und empirische Erfassung, Dynamic ihrer Entwicklung und Analyse ökologischer Dimensionen und Rahmenbedingungen für Handlungsstrategien: Endbericht*. - Wuppertal: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.
- Best, Henning & Lanzendorf, Martin. 2005: Division of labour and gender differences in metropolitan car use. An empirical study in Cologne, Germany. *Journal of Transport Geography* 13: 109-121.
- bmvit. 2010: Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen. Wien: bmvit.
- Bourdieu, Pierre 1982: *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt am Main: Campus.
- Buchebner-Ferstl, Sabine. 2004: Warum „Halbe-Halbe“ nicht funktionieren kann. Über die Verteilung von Hausarbeit und Kinderbetreuung in Partnerschaften. In: *Frauenforschung in Österreich. Markierungen – Ergebnisse – Perspektiven*, hrsg. Brigitte Cizek. ÖIF Schriften 12: 131-1654.
- Cresswell, Tim & Prya Uteng, Tanu. 2008: Gendered Mobilities. In: *Gendered Mobilities*, eds. Uteng, Tanu Priya and Cresswell Tim. Burlington: Ashgate: 1-16.
- Dangschat, Jens & Astrid Segert. 2011: Nachhaltige Alltagsmobilität – soziale Ungleichheiten und Milieus. *Österreichische Zeitschrift für Soziologie* 36(2): 55-73.
- Dangschat, Jens S., Eva, Favry, Helmut Hiess, Anne Lang, Gudrun Maierbrugger, Alexandra Millonig, Wolfgang Rauh, Astrid Segert. 2010: *NRT Non-routine Trips. Mobilitätsstile der Zukunft. Neue Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr*. Endbericht an das bmvit. Wien: TU Wien.
- Dangschat, Jens, Hertzsch, Wencke, Mayr, Rene, Segert, Astrid, Barth, Bertram & Kramar, Hans. 2012: *m2k – Mobility2know for ways2go*. Wissenschaftlicher Endbericht. Ein Projekt der Programmlinie ways2go des bmvit. Wien: TU Wien.
- European Parliament. 2006: *Women and Transport*. Study. Brüssel.
- EDI, UVEK, Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung. 2001: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten. Neuchâtel.
- Statistik der Schweiz. 2007: Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Neuchâtel.

- Flade, Antje. 2010: Wohnen, Mobilität und Geschlecht. In: *Wohnen und Gender. Theoretische, politische, soziale und räumliche Aspekte*, hrsg. Darja Reuschke. Wiesbaden: VS-Verlag.
- Gossen, Rahe and Charles L. Purvis. 2005: Activities, Time, and Travel. Changes in Women's Travel Time Expenditures, 1990-2000. In: *Research on Women's Issues in Transportation. Report of a Conference, Volume 2: Technical Papers*. Washington: Washington Research Board of the National Academies: 21-29.
- Götz, Konrad, Deffner, Jutta & Stieß, Immanuel. 2011: Lebensstilansätze in der angewandten Sozialforschung – am Beispiel der transdisziplinären Nachhaltigkeitsforschung. In: *Lebensstilforschung, Sonderheft 51 der Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, hrsg. Rössel, Jörg & Otte, Gunnar, Wiesbaden: VS-Verlag: 86-112.
- Hanson, Susan. 2010: Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography* 17(1): 5-21.
- Heine, Hartwig & Rüdiger, Mautz. 2000: Die Mütter und das Auto. Pkw-Nutzung im Kontext geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung. In: *Ökologisches Handeln als sozialer Konflikt. Umwelt im Alltag*, hrsg. Helmuth Lange. Opladen: 119-142.
- Herry, Verkehrsplanung / Consult. 2007. *Verkehr in Zahlen*. Im Auftrag des bmvit. Wien.
- Herry; Max & Sammer, Gerd. 1999: Mobilitätsenerhebung österreichischer Haushalte. In: *Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen*, hrsg. Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr. Band 87. Wien: BMWV.
- Holz-Rau, Christian, Scheiner, Joachim, Weber, A. & Klöpfer, V. 2010: Entwicklung des Verkehrsverhaltens seit 1930: Vergleich dreier Generationen. *Internationales Verkehrswesen* 62: 10-15.
- Hradil, Stefan. 2006: *Die Sozialstruktur Deutschlands im internationalen Vergleich*. Wiesbaden: VS-Verlag.
- Infas & DLR. 2010: *MiD. Mobilität in Deutschland. 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends*. Bonn; Berlin. BMVBS.
- Integral Marktforschung. 2011: *Die Sinus-Milieus® in Österreich. Soziale Lage und Grundorientierung*. http://www.integral.co.at/de/sinus/milieus_at.php (01.09.2011)
- Integral und Sinus. o.J.: *Die Sinus-Milieus® in Österreich. Handbuch*. Wien: integral.
- Knoll, Beate & Szalai, Elke. 2008: *Frauenwege – Männerwege. Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätsenerhebung*. Endbericht an das bmvit, Wien.
- Knoll, Bente & Szalai, Elke. 2005: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich. *Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept* 22. St. Pölten: Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten.
- Knoll, Bente. 2006: *Verkehrs- und Mobilitätsenerhebungen. Einführung in Gender Planung*. Dissertation, Wien: Technische Universität.
- Krygsman, Stephan, Arentze, Theo. & Timmermans, Harry. 2007: Capturing tour mode and activity choice interdependencies: a co-evolutionary logit modelling approach. *Transportation Research A* 41: 913–933.

- Kramer, Caroline & Mischau, Anina. 2005: Wege und Wegezeiten von Männern und Frauen – Geschlechterrollen im „mobilen“ Alltag. In: *Arbeitszeit – Familienzeit – Lebenszeit: Verlieren wir die Balance*, hrsg. Mischau, Anina & Mechthild Oechle. Wiesbaden: VS-Verlag: 127-150.
- Manderscheid, Katharina. 2009: Integrating Space and Mobilities into the Analysis of Social Inequality. In: *distinction – Scandinavian Journal of Social Theory*, No. 18, 7-27.
- McGuckin, Nancy & Yukiko Nakamoto. 2005: *Differences in Trip Chaining by Men and Women. Research on Women's Issues in Transportation*. Report of a Conference, Volume 2: Technical Papers. Washington: Washington Research Board of the National Academies: 49-58.
- Mohammadian, Abolfazl. 2005: Gender Differences in Automobile Choice Behavior, *Research on Women's Issues in Transportation, Transportation Research Board, Conference Proceedings 35(2)*: Technical Papers: 41-48.
- Nobis, Claudia & Lenz, Barbara. 2005: Gender Differences in Travel Patterns: Role of Employment Status and Household Structure. In: *Research on Women's Issues in Transportation. Report of a Conference, Volume 2: Technical Papers*. Washington: Washington Research Board of the National Academies: 114-123.
- Pirklbauer, Sybille & Völkerer, Petra. 2008: Ungleichverteilung in Österreich aus der Genderperspektive. *WISO 31(3)*: 173-189.
- Polk, Merritt. 2003: Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden? *Transportation Research Part D: Transport and Environment 8(2)* March 21: 75-95.
- Preisendörfer, Peter. 1999: *Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland*. Opladen: Leske + Budrich.
- Pucher, John & Renne John L. 2003: Socioeconomics of Urban Travel: Evidence from the 2001 NHTS, *Transportation Quarterly 57(3)*: 49–77.
- Sammer, Gert & Röschel, G. 2009: *Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 2008*. Bericht an den Magistrat der Stadt Graz, Abteilung Verkehrsplanung. Graz.
- Sammer, Gerd et al. 1990: *Mobilität in Österreich 1983 – 2011*. I. A. d. ÖAMTC. Wien.
- Scheiner, Joachim, Sicks, Kathrin & Holz-Rau, Christian. 2011. Gendered Activity Spaces: Trends over three decades in Germany. *Erdkunde 65(4)*:371-387.
- Schwanen, Tim. 2011: Car Use and Gender: The case of Dual-Earner Families in Utrecht, The Netherlands. In: Lukas, Karen, Blumberg, Evelyn & Weinberger, Rachel (Eds.): *Auto Motives: Understanding Care Use Behaviors*, UK: Emerald.151-172.
- Segert, Astrid. 2009: Mobilitätsorientierungen – eigenständiger Faktor für die Entwicklung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen. *Ländlicher Raum*, Fachzeitschrift des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 11/2009: 1-17.
- Segert, Astrid. 2012: Informationspraktiken, Technikaffinität und Alltagsmobilität. *Soziological Series* vol. 104. Wien: IHS.
- Sheller, Mimi. 2008: Gendered Mobilities: Epilogue. In: *Gendered Mobilities*, eds. Utung, Tanu Priya and Cresswell Tim. Burlington: Ashgate: 257-265.

- Simma, Anja. 2000: Verkehrsverhalten als eine Funktion soziodemographischer und räumlicher Faktoren. *Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung* 55, Zürich: ETH, IVT.
- Sinus Sociovision. 2006.
http://www.sinusinstitut.de/uploads/tx_mpdownloadcenter/vortrag_direct_marketing.pdf
(20.09.2012)
- Spitzner, Mike. 2001: Zukunftsoffene Entwicklung als Problem gesellschaftlicher Raum-Zeit-Verhältnisse. Annäherungen an ein Zusammendenken physischer und sozialer Dimensionen mit Blick auf Geschlechterverhältnisse. In: *Geschlechterverhältnisse – Naturverhältnisse. Feministische Auseinandersetzungen und Perspektiven der Umweltsoziologie*, hrsg. Nebelung, Andreas, Pöferl, Angelika und Schultz, Irmgard: 197-225.
- Stadtentwicklung Wien MA 18. 2006: *Masterplan Verkehr Wien 2006*. Wien: Magistratsabteilung 18.
- Statistik Austria. 2009: Zeitverwendung 2008/09. Ein Überblick über geschlechtsspezifische Unterschiede Endbericht der Bundesanstalt Statistik Österreich an die Bundesministerin für Frauen und Öffentlichen Dienst. Wien.
- Statistik Austria. 2003: *Haushaltsführung, Kinderbetreuung, Pflege*. Ergebnisse des Mikrozensus September 2002. Wien.
- Statistik Austria. 2006: Konsumerhebung 2004/05. Verbrauchsausgaben 2004/2005, Hauptergebnisse der Konsumerhebung. Wien.
- Statistik Austria. 2010: *Verkehr*. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/index.html
(02.04.2011)
- Urry, John. 2004: Connections. *Environment and Planning D: Society and Space* 22: 27-37.
- Vance, Colin & Rich, Ionna. 2007: Gender and the Automobile. Analysis on Nonwork Service Trips. *Transport Research Record* 2013: 54-61.

Author: Astrid Segert

Title: Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und soziale Milieus

Forschungsbericht

ISSN: 1605-8011

© 2013 by the Department of Sociology, Institute for Advanced Studies (IHS),
Stumpergasse 56, A-1060 Vienna • ☎ +43 1 59991-0 • Fax +43 1 59991-555 • <http://www.ihs.ac.at>
