

# Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern in unterschiedlichen Lebenslagen

**Auswertungen der  
österreichweiten  
Mobilitätserhebung  
„Österreich unterwegs  
2013/2014“  
nach Haushaltstyp,  
Geschlecht und  
räumlicher Lage**

SORA Ogris & Hofinger GmbH  
Institute for Social Research and Consulting

Wien, November 2017

[www.oesterreich-unterwegs.at](http://www.oesterreich-unterwegs.at)



# Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern in unterschiedlichen Lebenslagen

## **Auftraggeberin/Auftraggeber**

**Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**

Sektion I / Abteilung K 1 - EU-Angelegenheiten und internationale Angelegenheiten  
Infrastruktur

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Abteilungsleitung: Mag.a Dr.in Maria-Elisabeth Pösel

Projektleitung beim Auftraggeber/Auftraggeberin: Dipl.-Ing.in Lisa Anderluh

(Sektion I / Abteilung K 4 - Kombiniertes Verkehr)

Koordination mit „Österreich unterwegs 2013/2014“: Dipl.-Ing. Roman Kirnbauer

(Sektion II / Abteilung Infra 2 – Infrastrukturplanung)

## **Auftragnehmerin/Auftragnehmer**

**SORA Institute for Social Research and Consulting Ogris & Hofinger GmbH**

Bennogasse 8/2/16, 1080 Wien

Projektleitung bei Auftragnehmer/Auftragnehmerin: Mag. Bernhard Hoser

Bearbeitungsteam:

Mag. Christian Glantschnigg

Mag. Bernhard Hoser

## **Impressum**

Herausgeber und Kontakt:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Abteilung I / K 1 - EU-Angelegenheiten und internationale Angelegenheiten Infrastruktur

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

[k1@bmvit.gv.at](mailto:k1@bmvit.gv.at)

[www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

Für den Inhalt verantwortlich:

SORA Institute for Social Research and Consulting Ogris & Hofinger GmbH

Bennogasse 8/2/16, 1080 Wien

[www.sora.at](http://www.sora.at)

Stand: November 2017



## **Inhaltsverzeichnis**

1	Einleitung .....	4
2	Methodische Vorgehensweise.....	7
	2.1 Haushaltstypen .....	8
	2.2 Wohnregion .....	8
	2.3 Fallzahlen & Schwankungsbreite.....	10
	2.4 Sonderfall Alleinerziehende.....	10
3	Genderspezifisches Mobilitätsverhalten in Österreich in unterschiedlichen Lebenslagen .....	11
	3.1 Alleinerzieherinnen .....	11
	3.2 Einpersonenhaushalte .....	13
	3.3 Paarhaushalte ohne Kind .....	17
	3.4 Paarhaushalte mit kleinem Kind .....	18
	3.5 Paarhaushalte mit Kind .....	21
	3.6 PensionistInnen-Paarhaushalte.....	23
	3.7 PensionistInnen-Einpersonenhaushalte.....	26
4	Zusammenfassung: Genderunterschiede in verschiedenen Lebenslagen .....	28
5	Literaturverzeichnis.....	31
6	Tabellenverzeichnis .....	32
7	Abbildungsverzeichnis .....	32

## 1 Einleitung

Die „Österreich unterwegs 2013/14“- Erhebung sowie zahlreiche wissenschaftliche Studien zeigen, dass Frauen und Männer ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten aufweisen (siehe Knoll, 2009; für eine Übersicht internationaler Studien siehe u.a. Hanson 2010). Dies liegt jedoch nicht an ihrem biologischen Geschlecht, sondern insbesondere an im Zuge der Sozialisation angeeigneten geschlechtertypischen Verhaltensweisen von Frauen und Männern – dem sozialen (oder auch kulturellen) Geschlecht. Dieses erworbene bzw. erlernte soziale Geschlecht wird mittlerweile auch im deutschsprachigen Raum mit dem englischen Begriff „Gender“ bezeichnet. Ziel des Begriffes Gender ist die Dekonstruktion der Zweigeschlechtlichkeit und der damit verbundenen hierarchischen Macht- und Herrschaftsverhältnisse sowie das Aufzeigen, dass die in der jeweiligen Kultur verankerten Handlungsformen und Geschlechterhierarchien „erlernt“ werden.

Das bedeutet folglich, dass Geschlechterunterschiede nicht biologisch determiniert, sondern ein soziales Konstrukt der Gesellschaft – und damit genau genommen eigentlich *Genderunterschiede* – sind. Damit sind auch die Zuschreibungen typisch weiblicher und typisch männlicher Rollen in einer Gesellschaft sozial konstruiert und somit veränderbar. Mit diesen typischen Rollen für Frauen und Männer geht meist auch Ungleichbehandlung einher, in der Regel in Form einer Benachteiligung von Frauen und einer Privilegierung von Männern. Dies trifft auch auf das unterschiedliche Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern zu.

Daher ist es wichtig, dass auch im Verkehrsbereich Chancengleichheit von Menschen unterschiedlichen sozialen Geschlechts beim Zugang zum Verkehrssystem ermöglicht und unterschiedliche Bedürfnisse bei der Fortbewegung im geografischen Raum berücksichtigt werden. Konkret bedeutet das, dass gendergerechte Mobilität dieselben Zugangschancen zu Mobilität für alle Menschen, unabhängig vom sozialen Geschlecht und der damit verbundenen Lebensrealität, bietet und die Vielfalt an Mobilitätsbedürfnissen berücksichtigt, ohne Stereotype fortzuschreiben. Dadurch leistet gendergerechte Mobilität durch gezielten Abbau bestehender Disparitäten einen Beitrag zur tatsächlichen Gleichstellung der Geschlechter. Dies ist auch eines der Ziele des vorliegenden Berichts.

In der Vergangenheit konzentrierte sich die Verkehrspolitik in Österreich lange Zeit auf den motorisierten Individualverkehr. Dadurch haben nach wie vor jene Bevölkerungsgruppen, die weniger mit dem Pkw unterwegs sind, reduzierte Mobilitätsmöglichkeiten. Das trifft überdurchschnittlich Frauen, vor allem im höheren Alter und in peripheren Gebieten, wo andere Mobilitätsformen wie öffentliche Verkehrsmittel ausgedünnt sind.

Darüber hinaus orientierte sich das Verkehrssystem vor allem an der Mobilität von Vollzeitberufstätigen. (Barrierefreie) Verkehrsverbindungen, die periphere Ziele verbinden sowie außerhalb der gängigen Stoßzeiten operieren, wurden lange Zeit außer Acht gelassen. Aufgrund der in Österreich immer noch bestehenden Geschlechterverhältnisse, wonach Männern hauptsächlich Erwerbsarbeit und Frauen vorwiegend Reproduktionstätigkeit zugeordnet ist (bzw. erwerbstätige Frauen zu einem großen Teil in Teilzeit arbeiten), trifft dies abermals vorwiegend Frauen und ihre Mobilitätschancen.

So entstehen in unserer Gesellschaft vielschichtige Diskriminierungsverhältnisse, die Frauen in unterschiedlichen Lebenslagen treffen und durch die Ausgestaltung des Verkehrssystems in Österreich ständig fortgeschrieben werden (siehe u.a. Knoll 2009). Diese genderspezifischen Diskriminierungsverhältnisse gilt es im Zuge der gendergerechten Mobilität zu verringern, wenn nicht sogar aufzuheben.

Hauptziel der vorliegenden Sekundärdatenanalyse ist es, die in der Literatur beschriebenen **Genderunterschiede in der Mobilität in Österreich erstmals umfassend zu bestimmen**. Dadurch soll die Frage beantwortet werden, wie sich das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern unterscheidet. Darüber hinaus soll diese Fragestellung dahingehend vertieft werden, welchen Einfluss soziale und räumliche Rahmenbedingungen auf das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern haben. Oder anders formuliert: Wie wirken sich Lebenslagen und räumliche Lagen auf das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern aus?

Das Mobilitätsverhalten wird aus sozialwissenschaftlicher Sicht grob von zwei Ebenen beeinflusst: **Lebenslagen**, die eigene Mobilitätsbedürfnisse mit sich bringen, und **räumliche Lagen**, die die Mobilitätsmöglichkeiten mitbeeinflussen.

Individuen in einer Gesellschaft befinden sich in einer bestimmten Lebenslage. Beispielsweise steht eine alleinerziehende Frau im Alter von 35 Jahren mit zwei Kindern im Kindergartenalter 30 Stunden in Erwerbstätigkeit. Im Hintergrund dieser Lebenslage wirken somit soziodemografische Merkmale wie das Geschlecht, das Alter, die Haushaltszusammensetzung etc.

Aus diesen Lebenslagen ergeben sich Mobilitätsbedürfnisse, die mit den vorgefundenen Mobilitätsmöglichkeiten gedeckt werden müssen. So braucht etwa die oben genannte alleinerziehende Frau eine Möglichkeit, ihre Kinder in den Kindergarten zu bringen und an den Arbeitsort, zum Nahversorger und inklusive Kinder wieder zurück nach Hause zu fahren. Dies kann sie nur mit den vorgefundenen Möglichkeiten bewerkstelligen, etwa mit dem Auto, das jederzeit zur Verfügung steht, mit verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln etc.

Die Mobilitätsmöglichkeiten unterscheiden sich allerdings auch nach der räumlichen Lage bzw. dem Wohnort: In peripheren Lagen gibt es seltener Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und die Fußwege sind auch zumeist länger. Allerdings ist in peripheren Lagen auch die Pkw-Verfügbarkeit oftmals größer als in zentralen Lagen.

Um die Genderunterschiede in der Mobilität zu untersuchen wurden Aspekte der Mobilität für Frauen und Männer getrennt nach unterschiedlichen Lebenslagen mithilfe der Erhebungsdaten von „Österreich unterwegs 2013/2014“ ausgewertet. Die verschiedenen Lebenslagen werden hierbei durch die Unterscheidung von Haushaltszusammensetzungen sowie mit dem Alter der Personen operationalisiert, da davon ausgegangen wird, dass mit unterschiedlicher Haushaltszusammensetzung auch unterschiedliche Bedürfnisse und Mobilitätsmuster einhergehen (siehe Kapitel 2).

Die Darstellung des Mobilitätsverhaltens erfolgt weiters nach dem Kriterium der Wohnregion der Befragten, d.h. der Unterscheidung in zentrale und periphere Lagen.

## 2 Methodische Vorgehensweise

In der Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ wurden insgesamt 38.000 Personen in mehr als 17.000 Haushalten zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Diese Daten wurden für eine Sekundärdatenanalyse herangezogen, um das Mobilitätsverhalten für Frauen und Männer in unterschiedlichen Lebenslagen und räumlichen Lagen zu untersuchen.

Um dieses Mobilitätsverhalten und Genderunterschiede im Detail zu beschreiben, wurden für diese Publikation die Variablen *Wegzweck* (was ist der Zweck des zurückgelegten Weges?) und verwendetes *Hauptverkehrsmittel* (welches Verkehrsmittel wurde überwiegend für diesen Weg verwendet?) gewählt. Ergänzend hierzu wurden weiters die Angaben der Befragten zu ihrer *Pkw-Verfügbarkeit*, der *Anzahl der Wege pro Tag* sowie die Tagesweglänge und Dauer (und somit die durchschnittliche *Weggeschwindigkeit*) ausgewertet.

Alle Auswertungen beziehen sich auf alle Wochentage, eine Differenzierung nach Werktagen und Nicht-Werktagen wurde nicht vorgenommen. Weiters beziehen sich die Angaben zu Anzahl der Wege, Weggeschwindigkeit sowie Wegzweck und den verwendeten Verkehrsmitteln nur auf mobile Personen, also jene Befragten, die an den Erhebungstagen außer Haus waren und somit auch Wege zurückgelegt haben.

**Tabelle 1: Univariate Analyse ausgewählter Kennziffern zum Mobilitätsverhalten**

<b>Merkmal</b>	<b>Durchschnitt gesamt</b>	<b>Durchschnitt Frauen</b>	<b>Durchschnitt Männer</b>
am Stichtag außer Haus (= mobile Person)	79%	77%	81%
Pkw-Verfügbarkeit	75%	71%	79%
Anzahl der Wege (Mittelwert)	3,26	3,32	3,19
Weggeschwindigkeit (in km/h, Median)	22,5	20,0	24,0

Quelle: SORA; Österreich unterwegs 2013/2014

## 2.1 Haushaltstypen

Für die Abbildung der unterschiedlichen Lebenslagen der Menschen wurden Haushaltstypen gebildet. Die Kategorisierung der Haushalte beruht auf den beiden Merkmalen „Anzahl der Personen im Haushalt“ und „Alter der Personen im Haushalt“. So wurden folgende Haushaltskategorien gebildet<sup>1</sup>:

- **Einpersonenhaushalt**: eine erwachsene Person ab 18 Jahren im Haushalt
- **PensionistInnen-Einpersonenhaushalt**: eine erwachsene Person ab 65 Jahren
- **Paarhaushalt ohne Kind**: zwei erwachsene Personen ab 18 Jahren, ohne Kind
- **PensionistInnenpaar**: zwei erwachsene Personen, mind. eine Person ab 65 Jahren
- **Alleinerziehende**: eine erwachsene Person und mind. eine Person unter 18 Jahren
- **Paar mit Kind**: zwei erwachsene Personen ab 18 Jahren mit mind. einem Kind zwischen 10 und 17 Jahren
- **Paar mit kleinem Kind**: zwei erwachsene Personen ab 18 Jahren mit mind. einem Kind unter 10 Jahren

## 2.2 Wohnregion

Die Wohnregion determiniert weitgehend die Mobilitätsmöglichkeiten. Während Wohnregionen in zentraler Lage zumeist eine dichte Struktur öffentlicher Verkehrsmittel aufweisen, ist man in Wohnregionen in peripherer Lage meist auf motorisierten Individualverkehr (MIV) angewiesen.

Die vorliegende Auswertung orientiert sich bei der Einteilung der Wohnregion in zentrale und periphere Lagen an den Raumtypen von „Österreich unterwegs 2013/2014“ (bmvit 2016), welche wiederum die räumliche Einteilung anhand von Erreichbarkeiten überregionaler Zentren mit MIV und Öffentlichem Verkehr (ÖV) verwendet (ÖROK 2007). Für diese Auswertung wurden zwei Kategorien der Wohnregion gebildet:

---

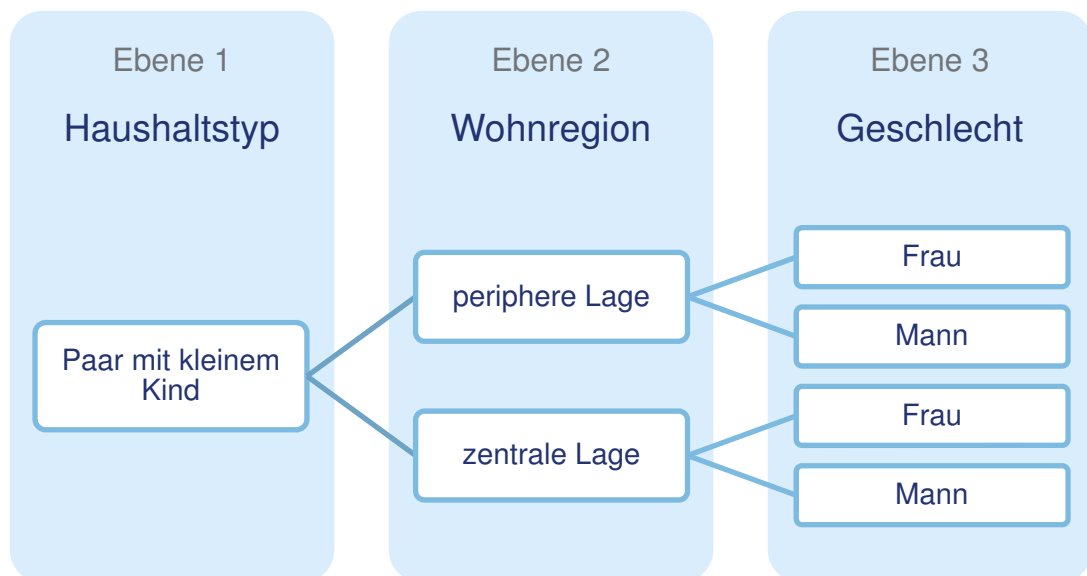
<sup>1</sup> Eine mögliche Unschärfe in der Zuordnung der Haushalte besteht durch das Nichtberücksichtigen der Verwandtschaftsverhältnisse der Haushaltsmitglieder. So wäre es (aufgrund der fehlenden Informationen) möglich, dass ein/e Alleinerziehende/r mit einem erwachsenen und einem minderjährigen Kind als Paarhaushalt mit Kind kategorisiert wird. Dies kann allerdings aufgrund der fehlenden Informationen über Verwandtschaftsverhältnisse in der Kategorisierung nicht vermieden werden.



- **zentrale Lage:** hier wurden die ursprünglichen Kategorien „Wien“, „Großstädte“ sowie „zentrale Bezirke“ zusammengefasst. Ein Bezirk wird als „zentral“ gewertet, wenn zumindest 73% der Bevölkerung des Bezirks das nächste überregionale Zentrum sowohl mit dem MIV als auch mit dem ÖV innerhalb von 50 Minuten erreichen kann (siehe bmvit 2016: 18)
- **periphere Lage:** diese Kategorie wurde belassen und beinhaltet alle anderen Bezirke, in denen 73% der Bevölkerung das nächste überregionale Zentrum nicht innerhalb von 50 Minuten mit dem MIV und ÖV können.

Für die Auswertung wurden die Haushaltstypen nach Lage der Wohnregion (als periphere oder zentrale Lage) und Geschlecht getrennt betrachtet. Die Auswertung weist somit folgende Struktur auf (Abbildung 1):

**Abbildung 1: Ebenenstruktur der Auswertung**



Quelle: SORA

### **Wochentage: Werktag vs. Wochenendtag**

Für diese Auswertungen wurden alle Wochentage herangezogen<sup>2</sup>. Durch die Berücksichtigung von Werk- und Wochenendtagen konnten ausreichend Fälle für die drei Ebenen – Haushaltstyp, Wohnregion und Geschlecht – ausgewertet werden. Das Ziel der Auswertung ist, einen ersten Überblick über die Genderunterschiede in der Mobilität zu bieten. Für eine detaillierte Erforschung dieser Unterschiede wäre eine getrennte Auswertung von Werk- und Wochenendtagen empfehlenswert.

<sup>2</sup> zur Gewichtung des Datensatzes siehe: bmvit 2016a: 29 ff.

### **2.3 Fallzahlen & Schwankungsbreite**

Für einzelne Gruppen bewegt sich die Fallzahl trotz der Berücksichtigung aller Erhebungstage trotzdem unter 1% der Gesamtstichprobe von „Österreich unterwegs 2013/2014“. Aufgrund der hohen Schwankungsbreite bei geringer Fallzahl können für diese Gruppen keine statistisch gesicherten Aussagen getroffen werden. Die betroffenen Gruppen sind im Text markiert.

### **2.4 Sonderfall Alleinerziehende**

Aufgrund der geringen Fallzahl konnten AlleinerzieherInnen nicht nach Wohnregion sowie nach Geschlecht getrennt ausgewertet werden. Daher beziehen sich die hier genannten Ergebnisse nur auf weibliche Alleinerzieherinnen unabhängig von ihrer Wohnregion. Da die Mobilitätsmöglichkeiten allerdings in der Regel wesentlich von der räumlichen Lage des Wohnortes abhängen, ist für die zukünftige Forschung wichtig, diese Gruppe in ausreichend großer Zahl zu erfassen, um diese ebenso nach der Wohnregion auswerten zu können.

### **3 Genderspezifisches Mobilitätsverhalten in Österreich in unterschiedlichen Lebenslagen**

Im Folgenden werden die Ergebnisse der SORA Auswertungen von „Österreich unterwegs 2013/2014“ beschrieben. Die Ergebnisse werden dabei differenziert nach Lebenslagen (entspricht den Haushaltstypen, siehe oben), Wohnregion und Geschlecht der Befragten präsentiert.

#### **3.1 Alleinerzieherinnen**

Aufgrund ihrer geringen Anzahl im Sample (nur 3.312 der insgesamt 196.604 Wege wurden von Alleinerzieherinnen zurückgelegt – das entspricht rund 2% aller Wege in der Gesamtstichprobe) werden Alleinerzieherinnen hier eingangs gesondert behandelt. Weiters ist die Darstellung nur auf Wegzweck der Alleinerzieherinnen sowie die von ihnen verwendeten Hauptverkehrsmittel beschränkt.

Vergleicht man die Ergebnisse dieser Gruppe mit jenen von Paaren mit Kindern, so sind in Bezug auf den Wegzweck vor allem drei Auffälligkeiten zu vermerken (siehe Abbildung 2 und Abbildung 3; zu den Ergebnissen dieser Vergleichsgruppen siehe unten bzw. Abbildung 6 und Abbildung 7). Erstens ist der Anteil der Wege in die oder von der Arbeit in etwa auf dem Niveau der Frauen mit älteren Kindern, welche wiederum einen höheren Anteil aufweisen als Frauen mit kleinen Kindern. Dementsprechend sieht man, dass die Erwerbsbeteiligung der Alleinerzieherinnen größer ist als die der Frauen mit kleinen Kindern in Paarhaushalten.

Zweitens ist auch der Anteil der Bring- und Holwege größer als bei Frauen mit Kindern, die mit ihrem Partner in einem gemeinsamen Haushalt leben. Die in dieser Lebenslage partnerschaftlich aufgeteilten Bring- und Holwege müssen alleine bewältigt werden. Dies geht drittens auf Kosten des Anteils an Besuchswegen, die seltener als in vergleichbaren Lebenslagen unternommen werden.

Bei der Verkehrsmittelwahl der Alleinerzieherinnen sind hingegen keine gravierenden Differenzen zu Paaren bzw. Frauen mit (kleinen) Kindern zu verzeichnen. Allerdings ist der Anteil an zu Fuß zurückgelegten Wegen relativ hoch.

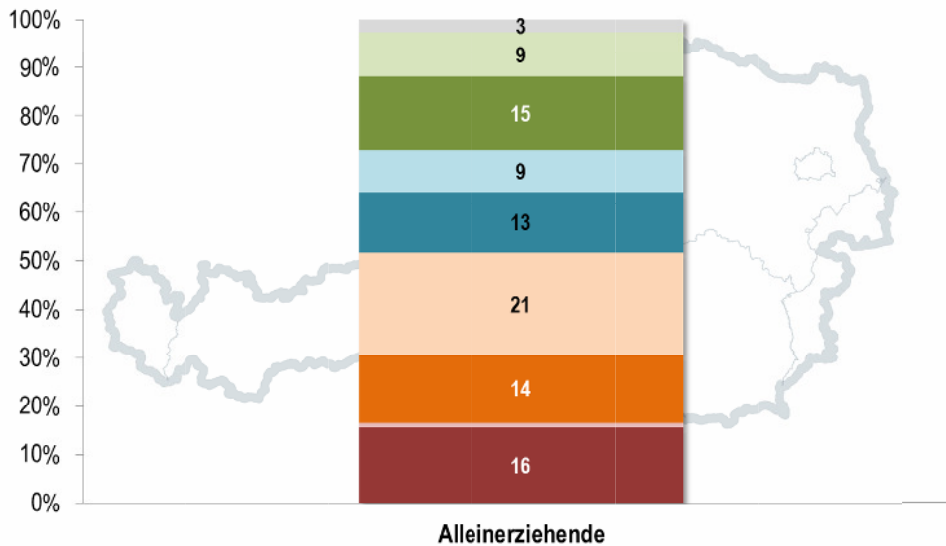
**Abbildung 2: Wegzweck von Alleinerzieherinnen**

Befragung: ifas / TRICONSULT  
 Hochrechnung, Grafik: HERRY  
 QS: BOKU-Ive / ZIS+P  
 Auswertung: SORA

**Anteil an Wegen je Wegzweck  
 in [Prozent]**

Wochentag:  
 Jahreszeit:  
 Kategorien:  
 Stichprobe:

alle Tage  
 Gesamtjahr  
 Haushalt  
 n= 3.312 Wege



- Arbeitsplatz
- Dienstlich/geschäftlich
- Schule/Ausbildung
- Bring- und Holwege
- Einkaufen
- Erledigung
- Freizeit
- Besuch
- Anderer Zweck

Quellen: SORA; Österreich unterwegs 2013/2014

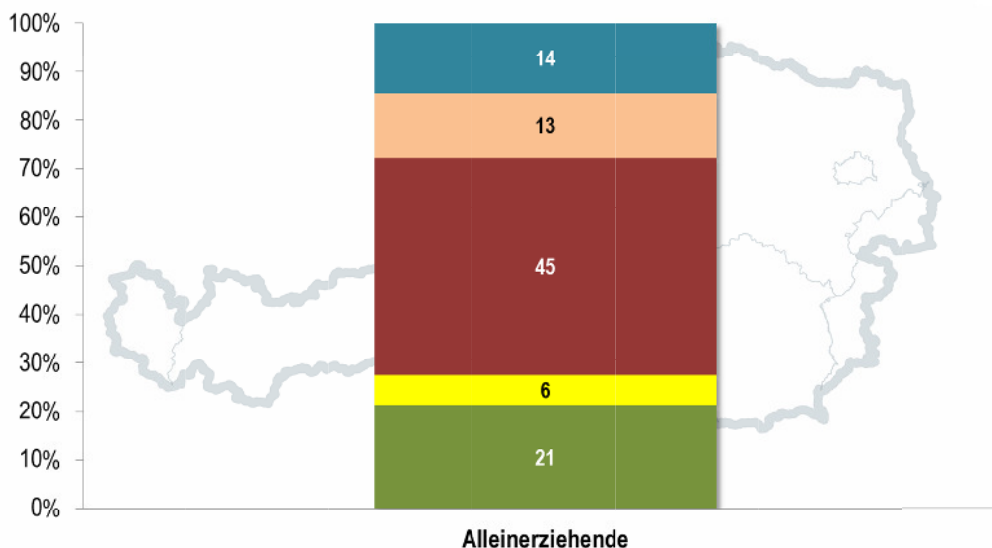
**Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel von Alleinerzieherinnen**

Befragung: ifas / TRICONSULT  
 Hochrechnung, Grafik: HERRY  
 QS: BOKU-Ive / ZIS+P  
 Auswertung: SORA

**Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel  
 (Modal-Split) in [Prozent]**

Wochentag:  
 Jahreszeit:  
 Kategorien:  
 Stichprobe:

alle Tage  
 Gesamtjahr  
 Haushalt  
 n= 3.312 Wege



- zu Fuß
- Rad
- MIV-LenkerIn
- MIV-MitfahrerIn
- Öffentlicher Verkehr

Quellen: SORA; Österreich unterwegs 2013/2014

### 3.2 Einpersonenhaushalte

BewohnerInnen von Einpersonenhaushalten sind unabhängig von ihrem Geschlecht und Wohnort am häufigsten unterwegs: 87% der Frauen und 85% der Männer waren an den Berichtstagen von „Österreich unterwegs 2013/2014“ außer Haus. Der Durchschnitt in der Gesamtstichprobe beträgt 79%.

BewohnerInnen von Einpersonenhaushalten in peripheren Lagen weisen mit 78% unter Frauen und 80% unter den Männern außerdem im Vergleich zu anderen Lebenslagen eine überdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf; die Pkw-Verfügbarkeit beträgt unter allen Befragten von „Österreich unterwegs 2013/2014“ insgesamt 75%. Jedoch ist zu beachten, dass Einpersonenhaushalte von Frauen bzw. Männern in peripheren Lagen jeweils weniger als 1% der Fälle der Gesamtstichprobe ausmachen; Ergebnisse dieser Gruppen sind somit mit Vorsicht zu interpretieren.

In zentralen Lagen haben Frauen in Einpersonenhaushalten in nur 65% der Fälle und somit am zweitseltesten jederzeit einen Pkw zur Verfügung, nur allein lebende Pensionistinnen geben zu 58% und somit noch seltener an, jederzeit einen Pkw zur Verfügung zu haben. Die Pkw-Verfügbarkeit der Männer in Einpersonenhaushalten ist hingegen in zentralen Lagen mit 77% leicht überdurchschnittlich.

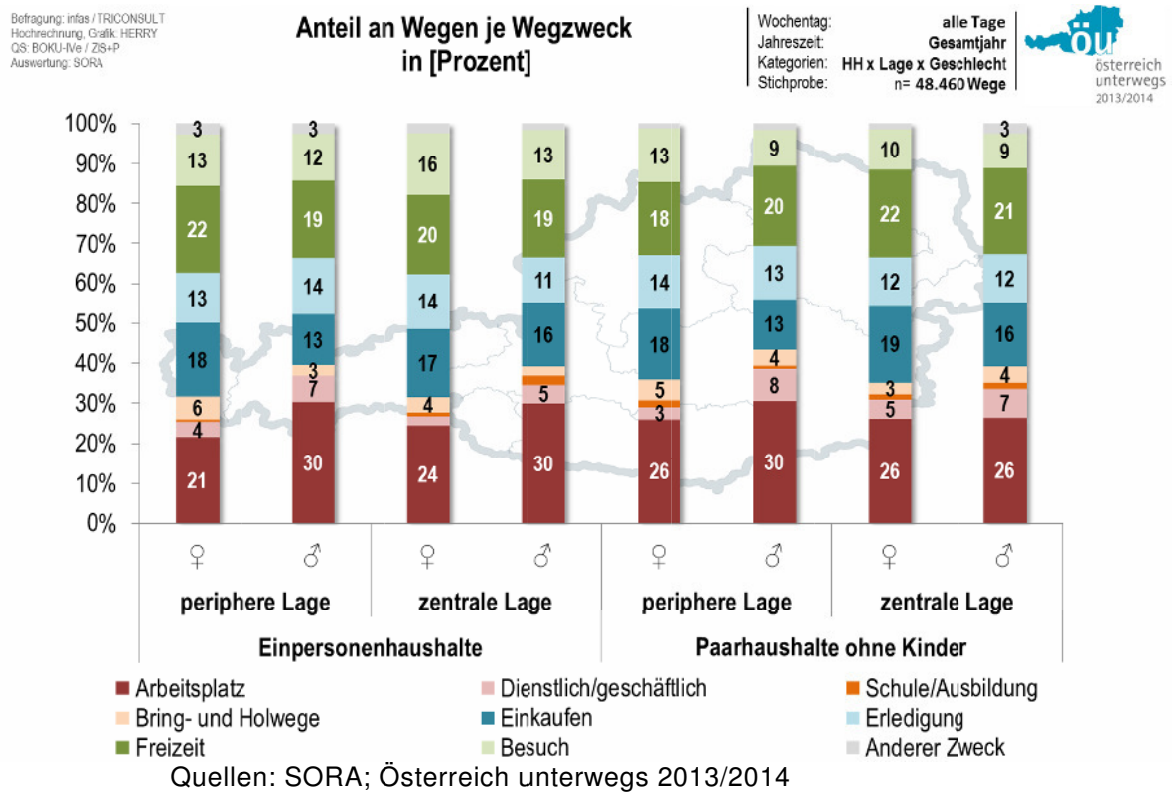
Alleine lebende Frauen legen mehr Wege zurück als alleine lebende Männer: In peripheren Lagen kommen mobile Frauen im Durchschnitt auf 3,56 Wege und Männer auf 3,27 Wege pro Tag. In zentralen Lagen liegen diese Werte bei 3,4 (Frauen) und 3,23 (Männer). Die Fortbewegung erfolgt bei Frauen im Vergleich zu Männern allerdings langsamer, wobei die Weggeschwindigkeit in peripheren Lagen grundsätzlich höher ist: Frauen haben in peripheren Lagen eine Mediangeschwindigkeit von 28 km/h und Männer 33 km/h. In zentralen Lagen haben Frauen eine Mediangeschwindigkeit von 15 km/h und Männer von 18 km/h.

Auch bei der Verkehrsmittelwahl der BewohnerInnen von Einpersonenhaushalten sind kaum Genderunterschiede zu erkennen (siehe Abbildung 5). Einzig beim Lenken eines Pkws ist ein etwas größerer Anteil an Männern (62% in peripheren und 43% in zentralen Lagen) als an Frauen (58% bzw. 36%) zu erkennen. In peripheren Lagen wird das Auto von Personen in Einpersonenhaushalten somit insgesamt häufiger genutzt; wohl auch aufgrund der überdurchschnittlichen Verfügbarkeit (siehe oben). Insbesondere in zentralen Lagen sieht man weiters, dass Frauen (8%) häufiger in einem Pkw mitfahren als Männer (2%).

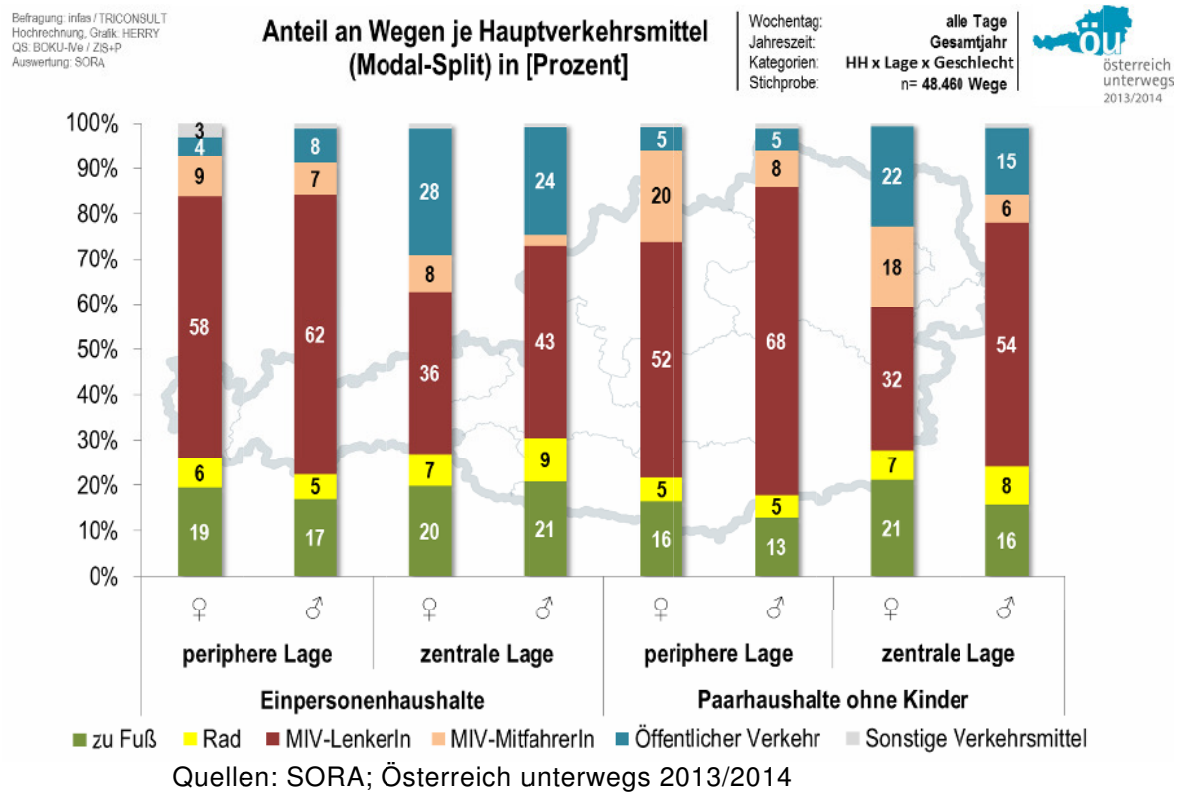
In Bezug auf die Wegzwecke ist zu erkennen, dass Männer aus Einpersonenhaushalten sowohl in peripheren als auch in zentralen Lagen mit jeweils 30%

mehr Wege in die bzw. von der Arbeit weg erledigen als Frauen, die in peripheren Lagen in 21% ihrer Wege und in zentralen Lagen in 24% ihrer Wege Arbeitswege zurücklegen (siehe Abbildung 4). Frauen in peripheren Lagen legen im Gegenzug mit 18% mehr Einkaufswege zurück als Männer (13%). Frauen in zentralen Lagen unternehmen mit 14% mehr andere Erledigungswege als Männer (11%).

**Abbildung 4: Wegzweck von Einpersonenhaushalten und Paarhaushalten ohne Kind(er)**



**Abbildung 5: Hauptverkehrsmittel von Einpersonenhaushalten und Paarhaushalten ohne Kind(er).**





### 3.3 Paarhaushalte ohne Kind

Auch Paarhaushalte ohne Kinder sind sehr häufig unterwegs: Mehr als 80% der Befragten in dieser Lebenslage berichtet unabhängig vom Geschlecht an den Berichtstagen von „Österreich unterwegs 2013/2014“ außer Haus gewesen zu sein. Konkret ist das bei Frauen in peripheren Lagen zu 82% und bei Männern zu 84% der Fall. In zentralen Lagen sinken diese Anteile geringfügig auf 80% bzw. 83%.

Die Pkw-Verfügbarkeit ist bei in Paarhaushalten lebenden Frauen in zentraler Lage seltener gegeben: Nur 68% der Frauen in zentral gelegenen Paarhaushalten geben an, dass sie jederzeit über einen Pkw verfügen können. Bei Männern beträgt dieser Anteil mit 79% deutlich mehr. In peripheren Lagen betragen diese Anteile 78% (Frauen) bzw. 82% (Männer) und sind damit deutlich höher. Auch die Genderdifferenz der Pkw-Verfügbarkeit ist nicht so stark ausgeprägt wie in zentralen Wohnregionen.

Bei Paarhaushalten ohne Kind sind in zentralen Lagen kaum Unterschiede in der Anzahl der zurückgelegten Wege zu erkennen: Frauen legen durchschnittlich 3,27 Wege pro Berichtstag zurück, bei Männern beträgt dieser Wert 3,29 zurückgelegte Wege pro Berichtstag. In peripheren Lagen legen Frauen mit durchschnittlich 3,41 etwas mehr Wege zurück als Männer (3,17). Hier ist demnach im Gegensatz zu zentralen Lagen ein deutlicher Genderunterschied zu verzeichnen.

Die Weggeschwindigkeit von Männern und Frauen in peripheren Lagen ist mit rund 33 km/h annähernd gleich groß. In zentralen Lagen sind Männer (20 km/h) etwas schneller unterwegs als Frauen (16 km/h).

Der Pkw wird von Männern sowohl in Wohnorten in peripheren (68%) als auch in zentralen Lagen (54%) häufiger selbst gelenkt als von Frauen, bei denen das in peripheren Lagen zu 52% und in zentralen Lagen zu 32% der Fall ist (siehe Abbildung 5). Im Gegenzug fahren Frauen wieder öfter als Männer in einem Pkw mit: In peripheren Lagen gibt es 20% Mitfahrerinnen aber nur 8% Mitfahrer, in zentralen Lagen sind es 18% Mitfahrerinnen und nur 6% Mitfahrer. Bei öffentlichen Verkehrsmitteln ist in zentralen Lagen mit 22% Frauen und 15% Männern eine deutliche Genderdifferenz zu erkennen.

Insbesondere bei Paarhaushalten in zentralen Räumen gibt es wenig Unterschiede nach den Wegzwecken der Befragten (siehe Abbildung 4). In peripheren Räumen ist allerdings ein größerer Anteil an Arbeitswegen bei Männern (30%) als bei Frauen (26%) zu verzeichnen. Weiters gibt es hier bei Frauen mit 18% einen größeren Anteil an Einkaufswegen als unter Männern (13%) – entsprechend der traditionellen Aufteilung von Produktions- und Reproduktionswegen zwischen Frauen und Männern.

### 3.4 Paarhaushalte mit kleinem Kind

Paarhaushalte mit einem kleinen Kind in peripheren Lagen sind etwas seltener unterwegs als Paare ohne Kinder oder alleinlebende Befragte: Männer und Frauen in peripheren Lagen berichten jeweils, dass sie in 81% der Berichtstage außer Haus waren (und somit Wege zurückgelegt haben). In zentralen Lagen beträgt dieser Anteil bei Frauen 82% und bei Männern 86% und liegt somit über den Werten für Paarhaushalte ohne Kind in zentralen Lagen (siehe oben).

Insgesamt weisen Paare mit einem kleinen Kind je nach Wohnort eine leicht über- bzw. eine leicht unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit (die insgesamt bei 75% in der Gesamtstichprobe liegt) auf: In peripheren Lagen berichten 78% der Frauen und 73% der Männer, dass ihnen jederzeit ein Pkw zur Verfügung steht. In zentralen Lagen trifft das auf jeweils 72% der Fälle zu.

Bei Paarhaushalten mit einem kleinen Kind sieht man erneut, dass die Anzahl der von Frauen im Durchschnitt zurückgelegten Wege pro Berichtstag größer ist als jene der Männer – unabhängig von ihrem Wohnort: In peripheren Lagen legen Frauen im Durchschnitt 3,7 und Männer 3,25 Wege pro Berichtstag zurück. In zentralen Lagen liegen diese Werte bei Frauen bei 3,82 und bei Männern bei 3,33 Wegen. Allerdings ist die Mediangeschwindigkeit der Frauen in zentralen Lagen deutlich geringer als jene der Männer in zentralen Lagen: Frauen sind im Durchschnitt mit 12 km/h unterwegs, Männer hingegen mit 17 km/h. In peripheren Räumen ist hingegen mit jeweils 30 km/h kein Unterschied zu beobachten.

Dieses Muster der komplexeren, aber langsameren Wege bleibt bei Frauen mit einem kleinen Kind auch dann bestehen, wenn die Werte nach Erwerbstätigkeit der Befragten aufgeschlüsselt werden (siehe SORA 2017): Selbst unter erwerbstätigen Personen weisen Frauen mit einem kleinem Kind mehr (Frauen 4,06 Wege und Männer 3,49 Wege pro Berichtstag), aber langsamere Wege (Frauen 24 km/h und Männer 30 km/h) auf als Männer. Dieser Unterschied in der Durchschnittsgeschwindigkeit ist wohl auch der geringeren Pkw-Nutzung von Frauen (insbesondere in peripheren Wohnorten, siehe unten) geschuldet.

Männer und Frauen in Paarhaushalten mit kleinem Kind unterscheiden sich in ihrer Verkehrsmittelwahl hauptsächlich nach ihrem Wohnort (siehe Abbildung 7): In zentralen Lagen verwenden Männer mit 35% häufiger einen Pkw als Frauen, bei denen das nur zu 23% der Fall ist. Frauen fahren dafür zu 26% in einem Pkw mit, bei Männern trifft das nur auf 19% der Wege zu. Weiters sind Frauen in 27% der Fälle zu Fuß unterwegs, während sich Männer nur zu 22% für das Gehen entscheiden.

In peripheren Wohnorten ist die Pkw-Nutzung von Frauen (46%) und Männern (48%) einigermaßen ausgeglichen und auch das Mitfahren in einem Pkw ist zwischen den Geschlechtern annähernd gleich verteilt (Frauen 25% und Männer 22%).

In Bezug auf die Zwecke der zurückgelegten Wege ist in dieser Lebenslage bei Männern ein deutlich größerer Anteil an Arbeitswegen zu beobachten (siehe Abbildung 6): In peripheren Lagen haben Männer 25% Arbeitswege, in zentralen Lagen liegt dieser Wert bei 19%. Frauen in peripheren Lagen weisen hingegen nur 11% Arbeitswege auf, in zentralen Lagen sinkt dieser Anteil sogar auf 7% Arbeitswege. Unter Frauen gibt es dafür unabhängig vom Wohnort einen deutlich größeren Anteil an Bring- und Holwegen: 23% der Wege in peripheren Lagen und 20% der Wege in zentralen Lagen fallen in diese Kategorie, bei Männern ist das in peripheren Lagen nur zu 6% und in zentralen Lagen zu 12% der Fall. Somit findet sich in dieser Lebenslage der Paarhaushalte mit zumindest einem kleinen Kind eine deutliche gendertypische Differenzierung der Wegzwecke.

Abbildung 6: Wegzweck von Haushalten mit Kind(ern)

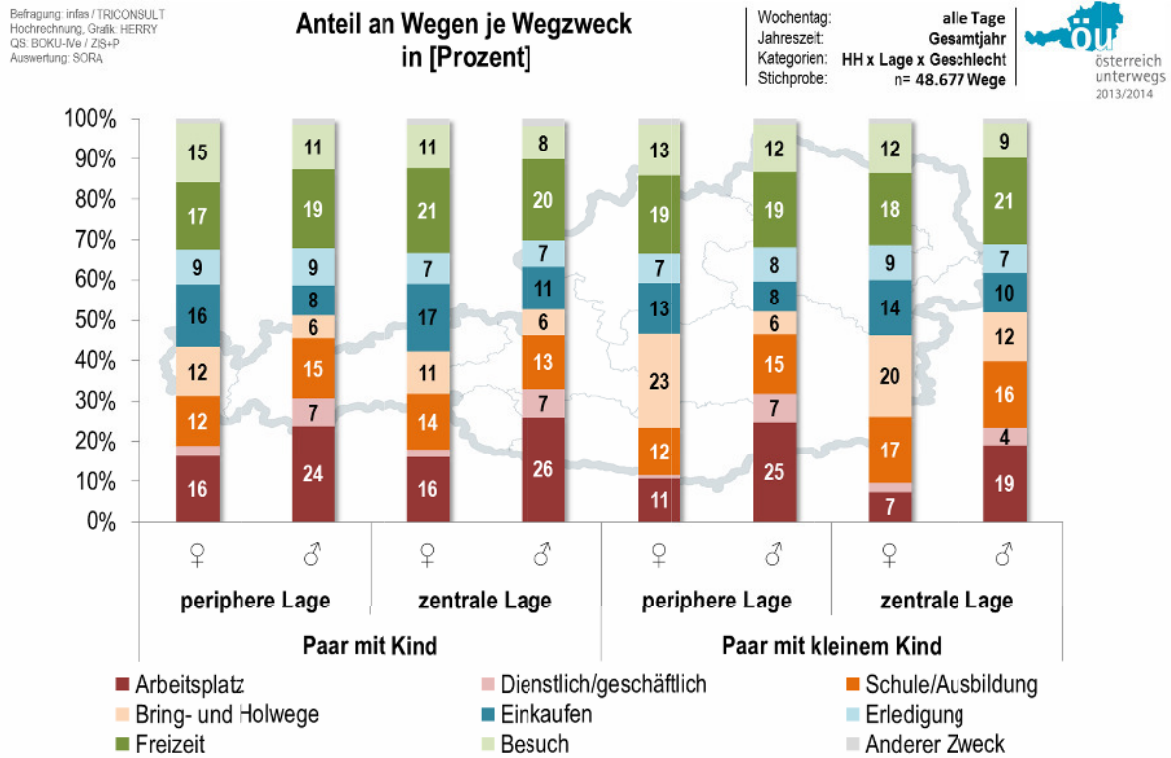
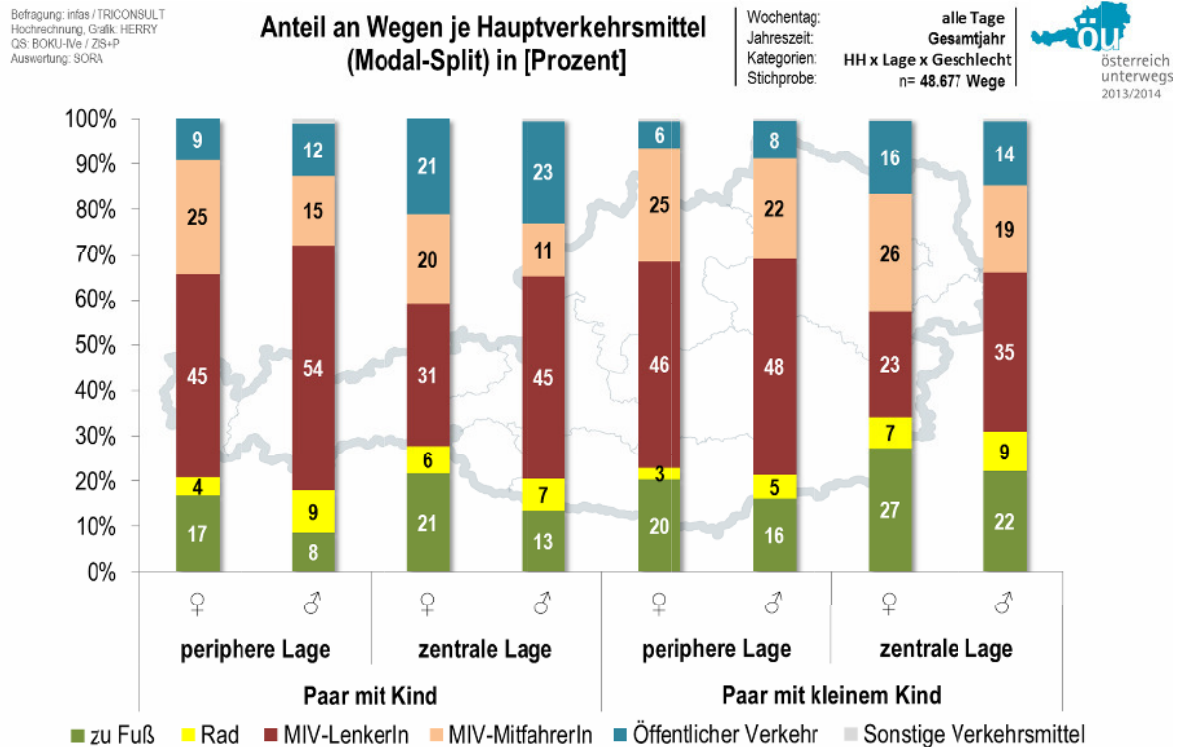


Abbildung 7: Hauptverkehrsmittel von Haushalten mit Kind(ern)



### 3.5 Paarhaushalte mit Kind

Unabhängig ob in peripherer oder in zentraler Lage, Männer in Paarhaushalten mit einem Kind ab 10 Jahren sind in 87% der Berichtstage außer Haus. Bei Frauen dieser Lebenslage in peripheren Wohnorten ist das in 83% der Fälle bzw. in zentralen Wohnorten in 82% der Fälle zu beobachten. Männer, die in Paarhaushalten mit einem Kind leben, haben weiters den zweithöchsten Anteil an Pkw-Verfügbarkeit: Jeweils 83% der Männer in peripheren oder zentralen Lagen geben an, dass sie jederzeit über einen Pkw verfügen können. Eine höhere Pkw-Verfügbarkeit berichten nur Pensionisten in Paarhaushalten: Hier geben 87% der Pensionisten in peripheren und 85% der Pensionisten in zentralen Lagen an, dass sie jederzeit über einen Pkw verfügen können (siehe unten). Bei Frauen mit einem Kind im Haushalt beträgt die Pkw-Verfügbarkeit 80% in peripheren Lagen und 78% in zentralen Lagen, was den höchsten Anteil unter Frauen in den untersuchten Lebenslagen darstellt.

Auch hier gilt in Bezug auf Anzahl und Geschwindigkeit der zurückgelegten Wege wieder, dass Frauen mehr Wege zurücklegen als Männer: In peripheren Wohnorten haben Frauen im Durchschnitt 3,35 Wege an den Berichtstagen, bei Männern beträgt dieser Wert 3,27 Wege. In zentralen Wohnorten kommen Frauen im Durchschnitt auf 3,36 Wege und Männer nur auf 3,12 Wege. Allerdings sind Frauen in zentralen Lagen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 km/h langsamer unterwegs als Männer, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17 km/h aufweisen. In peripheren Lagen ist mit jeweils 30 km/h kein Unterschied in der Mediangeschwindigkeit von Männern und Frauen zu erkennen.

Die Verkehrsmittelwahl von Frauen und Männern ändert sich nur geringfügig je älter das Kind wird (siehe Abbildung 7): Im Vergleich zu Paarhaushalten mit einem kleinen Kind nutzen Männer häufiger einen Pkw: In peripheren Lagen trifft das auf 54% der von Männern zurückgelegten Wege zu, in zentralen Lagen auf 45% der Wege. Frauen benutzen hingegen nur für 45% der Wege in peripheren Lagen und in 31% der Wege in zentralen Lagen einen Pkw.

Im Gegenzug sind Frauen mehr zu Fuß unterwegs als Männer: Sie legen in peripheren Lagen 17% der Wege zu Fuß zurück, in zentralen Lagen sogar 21% der Wege. Bei Männern beträgt der Anteil der zu Fuß bewältigten Wege in peripheren Lagen nur 8% und 13% in zentralen Lagen. Weiters fahren Frauen auch häufiger in einem Pkw mit als Männer: Dies trifft auf 25% der Wege in peripheren Lagen und auf 20% der Wege in zentralen Lagen zu. Männer wählen diese Art der Fortbewegung hingegen nur für 15% der Wege in peripheren Lagen und für 11% der Wege in zentralen Lagen. Frauen sind somit insgesamt etwas vielseitiger unterwegs als Männer.

Der Anteil an Bring- und Holwegen von Frauen mit einem Kind nimmt tendenziell mit dem Älterwerden des Kindes ab (siehe Abbildung 6). Hier weisen Frauen in peripheren Lagen einen Anteil von 12% und in zentralen Lagen einen Anteil von 11% auf. Männer mit einem Kind im Haushalt kommen unabhängig ihres Wohnortes auf einen Anteil von 6% an Bring- und Holwegen; der Rückgang ihres Anteils an Bring- und Holwegen ist somit nicht im gleichen Ausmaß zu beobachten wie unter den Frauen. Gleichzeitig nehmen bei Frauen mit einem Kind die Arbeits- und Einkaufswege im Vergleich zu Frauen mit mindestens einem kleinen Kind im Haushalt zu: Frauen mit einem Kind im Haushalt haben jeweils 16% Arbeitswege in peripheren und in zentralen Räumen, der Anteil ihrer Einkaufswege liegt bei 16% in peripheren und 17% in zentralen Lagen. Die gendertypische Aufteilung der überwiegend von Männern zurückgelegten Produktionswege und der überwiegend von Frauen bewältigten Reproduktionswege bleibt demnach auch in dieser Lebenslage zu beobachten.

### 3.6 PensionistInnen-Paarhaushalte

Mit steigendem Alter sinkt die Mobilität der Befragten und sie verlassen ihre Wohnung oder ihr Haus seltener. In zentralen Lagen sind 72% der Frauen und Männer in PensionistInnen-Paarhaushalten an den Berichtstagen außer Haus. In peripheren Lagen ist hier hingegen wieder ein Genderunterschied zu beobachten: Hier sind Frauen an nur 70% der Erhebungstagen mobil, Männer allerdings in 77%. Insgesamt ist die Mobilität der befragten PensionistInnen in Paarhaushalten somit unterdurchschnittlich (gesamt 79% mobile Personen mit Wegen außer Haus an den Berichtstagen in der Gesamtstichprobe).

Trotz der unterdurchschnittlichen Häufigkeit des Verlassens der Wohnräume haben Pensionisten in Paarhaushalten, in peripheren (82%) wie auch in zentralen Wohnorten (79%), die höchsten Anteile an Pkw-Verfügbarkeit, Pensionistinnen sind mit 78% in peripheren Lagen und 68% in zentralen Lagen hier nur mittelmäßig einzustufen.

Bei Pensionisten und Pensionistinnen in Paarhaushalten sieht man außerdem, dass Männer nun im Durchschnitt mehr Wege als Frauen zurücklegen: In peripheren Lagen legen Frauen im Durchschnitt nur 2,91 Wege zurück, Männer allerdings 3,36 Wege. In zentralen Lagen kommen Frauen auf rund 3,20 Wege und Männer auf 3,29 Wege – und das, obwohl die Frauen, die keine Wege zurückgelegt haben (und folglich nicht an der weiteren Befragung teilgenommen haben), in dieser Untersuchung bereits nicht mehr berücksichtigt sind. Demnach bleiben Pensionistinnen in peripheren Paarhaushalten öfter zu Hause und haben weniger Wege als Pensionisten in Paarhaushalten, wenn sie doch unterwegs sind.

Das Muster, dass Frauen mehr Wege zurücklegen als Männer dürfte sich somit mit Ende der Erwerbstätigkeit in das Gegenteil verkehren. Trotzdem gilt noch immer, dass Männer schneller unterwegs sind als Frauen. In zentral gelegenen Wohnorten weisen Männer eine Mediangeschwindigkeit von 24 km/h und Frauen von 18km/h auf, in zentralen Lagen liegen diese Werte bei 16km/h bzw. 12km/h.

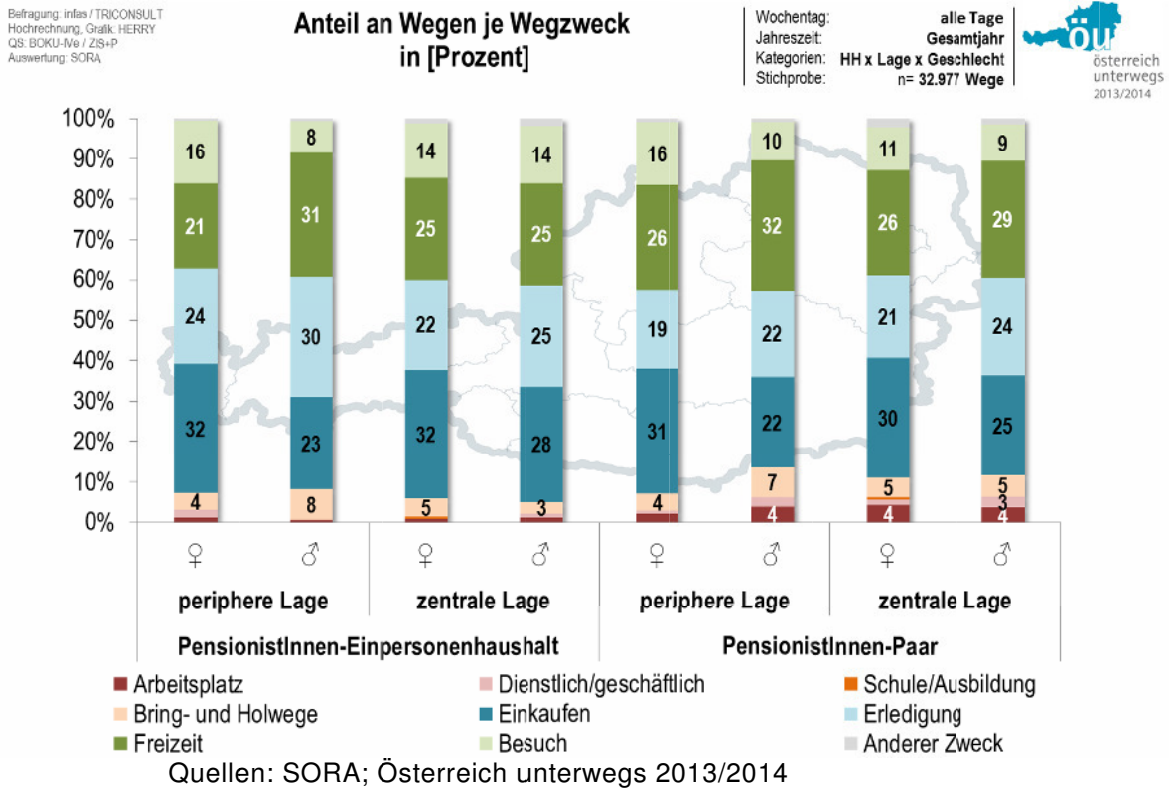
In Bezug auf die Verkehrsmittelwahl zeigen sich bei PensionistInnen in Paarhaushalten die größten Unterschiede (siehe Abbildung 9): Männer lenken jeweils mindestens zweimal so häufig selbst einen Pkw als Frauen: Für 62% der Wege in peripheren Lagen und für 51% der Wege in zentralen Lagen wählen Männer das Auto, Frauen weisen nur einen Anteil von 25% in peripheren und 24% in zentralen Lagen auf. Frauen nutzen dafür etwas häufiger öffentliche Verkehrsmittel als Männern: Für 3% der Wege in peripheren Lagen und 15% der Wege in zentralen Lagen verwenden sie öffentliche Verkehrsmittel, bei Männern ist das nur in 1% der Wege in peripheren Lagen und 13% der Wege in zentralen Lagen der Fall.

Bei den Wegzwecken in PensionistInnen-Paarhaushalten erkennt man weiters noch immer eine klassische Rollenverteilung bei den reproduktiven Tätigkeiten (siehe Abbildung 8): Frauen übernehmen häufiger Einkäufe als Männer; 31% der Wege von Frauen in peripheren Lagen und 30% der Wege in zentralen Lagen sind Einkaufswege. Männer in peripher gelegenen PensionistInnen-Paarhaushalten kommen hingegen nur auf 22% Einkaufswege, in zentralen Lagen steigt dieser Anteil geringfügig auf 25%.

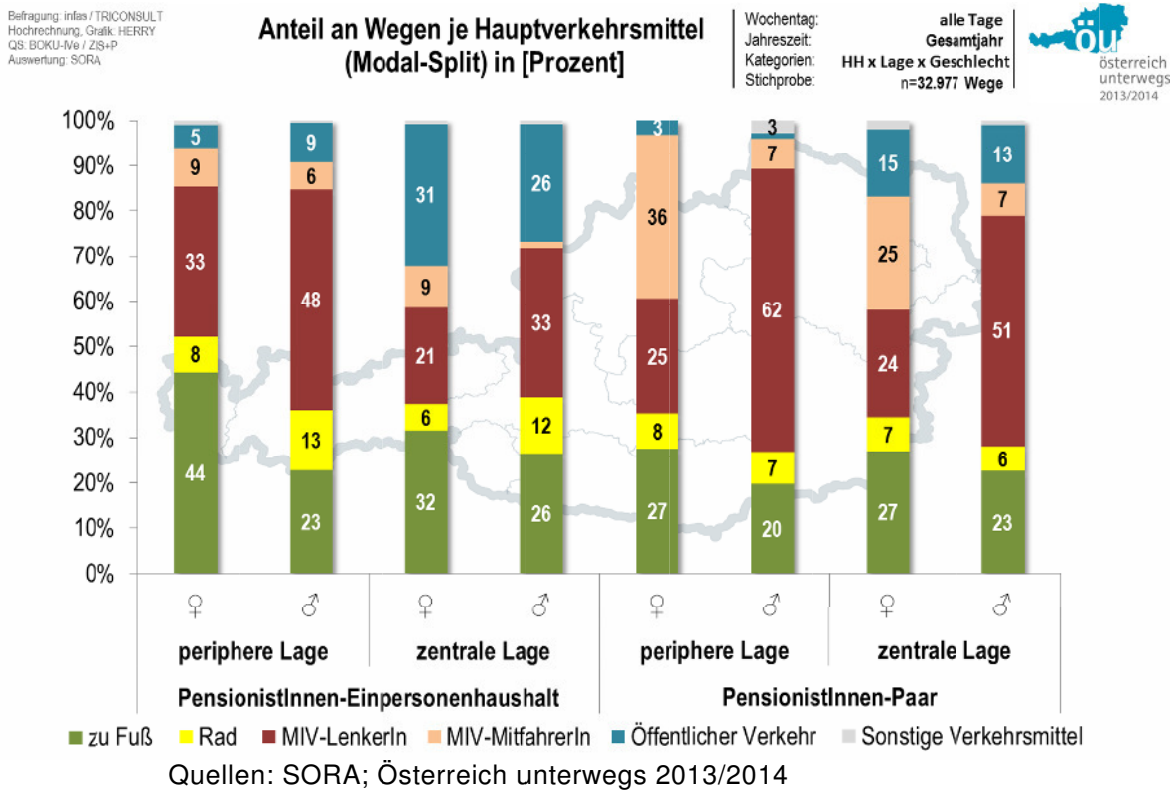
Männer in dieser Lebenslage erledigen allerdings öfter als Frauen andere private Erledigungen; in peripheren Wohnorten machen diese 22% aller Wege aus, in zentralen Wohnorten sind es 24%. Bei Frauen in PensionistInnen-Paarhaushalten sind es 19% in peripheren und 21% in zentralen Lagen. Auch Freizeitwege werden häufiger von Männern durchgeführt als von Frauen, in peripheren Lagen sind 32% der zurückgelegten Wege dieser Kategorie zuzuordnen, in zentralen Lagen sind es 29%. Bei Frauen in PensionistInnen-Paarhaushalten machen Freizeitwege jeweils nur 26% aller zurückgelegten Wege aus, unabhängig vom Wohnort der Befragten.



**Abbildung 8: Wegzweck von PensionistInnen**



**Abbildung 9: Hauptverkehrsmittel von PensionistInnen**



### 3.7 PensionistInnen-Einpersonenhaushalte

Alleinwohnende Pensionistinnen verlassen laut „Österreich unterwegs 2013/2014“ relativ selten ihre Wohnung oder ihr Haus: Nur 68% der in peripheren Lagen lebenden und 59% der in zentralen Lagen lebenden Pensionistinnen in Einpersonenhaushalten berichten, dass sie an den Berichtstagen außer Haus waren. Dem stehen 77% Pensionisten in peripheren Lagen und 80% Pensionisten in zentralen Lagen mit Wegen außer Haus gegenüber. Dies sind unter allen untersuchten Lebenslagen jeweils die geringsten Werte (Durchschnitt in der Gesamtstichprobe 77% unter Frauen und 81% unter Männern). Allerdings sind hier wieder (bis auf alleinlebende Pensionistinnen im peripheren Raum) geringe Stichprobengrößen von weniger als 1% der Gesamtstichprobe zu verzeichnen und die Ergebnisse somit mit Vorsicht zu interpretieren.

Alleinlebende Pensionistinnen im zentralen Raum haben von allen Gruppen den geringsten Anteil an Pkw-Verfügbarkeit: Nur 58% berichten, dass sie jederzeit auf einen Pkw zurückgreifen können, in peripheren Lagen beträgt dieser Anteil 74%. Bei Pensionisten in Einpersonenhaushalten betragen diese Werte 73% in zentralen Lagen und 74% in peripheren Lagen.

Das beobachtete Mobilitätsmuster bei Paarhaushalten von PensionistInnen trifft auch auf Einpersonenhaushalte von PensionistInnen zu: Männer legen mit 3,05 Wegen in peripheren Lagen und 3,37 Wegen in zentralen Lagen im Durchschnitt mehr Wege zurück als Frauen, die in peripheren Lagen im Durchschnitt auf 2,77 Wege und in zentralen Lagen auf 2,96 Wege kommen. Weiters sind Männer auch hier wieder schneller unterwegs als Frauen, sie legen in peripheren Lagen ihre Wege mit einer Mediangeschwindigkeit von 16,4 km/h und in zentralen Lagen mit 12 km/h zurück. Pensionistinnen in Einpersonenhaushalten kommen hingegen in peripheren Lagen nur auf 8 km/h und in zentralen Lagen auf 12,7 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit. Pensionistinnen bewegen sich somit am langsamsten fort (Mediangeschwindigkeit insgesamt 22,5 km/h in der Gesamtstichprobe).

Die von alleinlebenden PensionistInnen verwendeten Verkehrsmittel unterscheiden sich deutlich zwischen Frauen und Männern (siehe Abbildung 9): Unter Männern ist sowohl in peripheren (48%) als auch in zentralen Räumen (33%) eine deutlich höhere Pkw-Nutzung als bei Frauen (33% bzw. 21%) zu vermerken. Im Gegenzug gehen Frauen insbesondere in peripheren Lagen mit 44% und in zentralen Lagen zu 32% häufiger zu Fuß als Männer (23% bzw. 26%). In zentralen Lagen ist bei Pensionistinnen auch ein größerer Anteil bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu verzeichnen; Pensionistinnen verwenden für 31% ihrer Wege öffentliche Verkehrsmittel, Pensionisten nur für 26% ihrer Wege.

In Bezug auf Wegzwecke gibt es nur geringfügige Genderunterschiede in zentralen Lagen, aber teilweise deutliche Unterschiede in peripheren Lagen (siehe Abbildung 8). So legen Frauen in peripheren Lagen mit 16% mehr Wege für private Besuche zurück als Männern in peripheren Lagen, die nur auf 8% private Besuchswege kommen. In zentralen Lagen weisen sowohl Frauen als auch Männer 14% private Besuchswege auf. Männer in peripheren Lagen haben mit 31% dafür mehr Wege für sonstige Freizeitaktivitäten als Frauen, die hier nur auf einen Anteil von 21% kommen. Auch hier sind mit jeweils 25% die Anteile in zentralen Lagen wieder gleich. Ähnliches kann ebenfalls bei den Einkaufswegen beobachtet werden: In peripheren Lagen gibt es zwischen Frauen (32%) und Männern (23%) einen relativ deutlichen Unterschied, der in zentralen Lagen mit 32% Einkaufswegen von Frauen zu 28% Einkaufswegen von Männern nicht so stark ausgeprägt ist.

## 4 Zusammenfassung: Genderunterschiede in verschiedenen Lebenslagen

Die Datenauswertung zeigt, dass sich das Mobilitätsverhalten der Befragten entlang der drei Dimensionen Gender, Lebenslage und Lage des Wohnortes differenziert. Von diesen Mobilitätsmustern lässt sich auch auf die Mobilitätsbedürfnisse der Betroffenen schließen, die sich aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebenslagen ergeben.

Wenn man davon ausgeht, dass die dargestellten Lebenslagen einem Lebenszyklus entsprechen – vom ersten eigenen Einpersonenhaushalt zum Paarhaushalt und über die Familiengründung mit Kindern zu einem PensionistInnenhaushalt –, so ist zu erkennen, dass sich die Mobilitätsmuster (und wohl auch Mobilitätsbedürfnisse) der Befragten mit der Zeit ändern.

Am Anfang sind die Einpersonenhaushalte höchst mobil und die Mobilitätsmuster von Männern und Frauen unterscheiden sich nur geringfügig voneinander. Größere Unterschiede lassen sich hingegen in der Pkw-Verfügbarkeit – und damit einem Aspekt der Mobilitätsmöglichkeiten – erkennen, welche insgesamt in peripheren Lagen und bei Männern größer ist. Dies zeigt sich auch in einem größeren Anteil an mit dem Pkw zurückgelegten Wegen in peripheren Lagen bzw. bei Männern.

Dieser Befund ändert sich kaum im Lebenszyklus bzw. in den unterschiedlichen Lebenslagen der Befragten. Frauen weisen auch durchgehend geringe Mediangeschwindigkeiten auf – obwohl sie in den meisten Fällen mehr Wege zurücklegen als Männer. Somit zeigt sich auch in dieser Analyse der Daten von „Österreich unterwegs 2013/2014“, dass Frauen in nahezu allen Lebenslagen und sowohl in peripheren als auch zentralen Lagen komplexere Wege zu bewältigen haben, diese aber im Durchschnitt mit einer niedrigeren Geschwindigkeit zurücklegen als Männer.

Auch Angehörige von Paarhaushalten ohne Kinder sind oft außer Haus und die Wegzwecke von Frauen und Männern unterscheiden sich nur geringfügig voneinander; einzig in peripheren Lagen ist zu erkennen, dass Männer mehr Arbeitswege als Frauen zurücklegen. Dies kann auch in Einpersonenhaushalten beobachtet werden und ist wohl Ausdruck der unter Frauen geringeren Erwerbsbeteiligung. Bei der Verkehrsmittelwahl der Befragten sieht man, dass Männer öfter einen Pkw selbst lenken und Frauen öfter im Pkw mitfahren. In zentralen Lagen nutzen Frauen häufiger öffentliche Verkehrsmittel als Männer.

Mit der Familiengründung zeichnen sich größere Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen ab, insbesondere was ihre Wegzwecke betrifft. Dennoch gilt in peripheren Lagen für beide Geschlechter, dass die Be-

fragten mit einem kleinen Kind im Haushalt etwas weniger unterwegs sind als Personen in Paarhaushalten ohne Kinder. In zentralen Lagen steigt hingegen die Mobilität im Vergleich zu Paaren ohne Kinder und die Befragten sind öfter außer Haus.

Entsprechend der traditionellen Rollenverteilung zwischen den Geschlechtern mit der Zuordnung der Männer zur Erwerbsarbeit und der Frauen zur häuslichen Arbeit haben Männer in den Haushalten mit kleinen Kindern einen deutlich größeren Anteil an Arbeitswegen als Frauen, welche wiederum mehr Bring- und Holwege sowie Einkaufswege zurücklegen. Somit spiegelt sich auch im Mobilitätsverhalten von Frauen ihre Übernahme der Reproduktionsarbeit nach der Familiengründung wider. Insgesamt sind auch in dieser Lebenslage Frauen komplexer unterwegs: Sie legen mehr Wege und diese auf vielseitigerer Art zurück als Männer. Dieser Befund ändert sich auch nicht, wenn als zusätzlich differenzierendes Merkmal die Erwerbstätigkeit der Befragten herangezogen wird.

Mit Heranwachsen des Kindes verändert sich das Mobilitätsverhalten der Befragten weiter. Frauen und Männer in Paarhaushalten mit einem Kind ab 10 Jahren sind nun etwas häufiger außer Haus als in Paarhaushalten mit einem kleinen Kind. Auch die Pkw-Verfügbarkeit (insbesondere unter Männern) wird größer. Letzteres könnte einerseits aus den geänderten Mobilitätsbedürfnissen mit einem größeren Kind resultieren (bspw. längere Wege für Ausbildung, Freizeitaktivitäten etc. des Kindes, für die ein eigener Pkw praktisch erscheint, insbesondere in peripheren Räumen) bzw. auch andererseits Ausdruck einer besseren wirtschaftlichen Lage der Befragten sein, die mit einem beruflichen Aufstieg bzw. dem Wiedereintritt der Frau in die Erwerbsarbeit in dieser Lebensphase einhergeht.

Diese bessere wirtschaftliche Lage der Haushalte durch den Wiedereintritt der Frauen in die Erwerbsarbeit äußert sich auch in einem wieder erhöhten Anteil an von Frauen zurückgelegten Arbeitswegen. Im Gegenzug sind die Bring- und Holwege bei Frauen anteilmäßig etwas zurückgegangen. Die Wahl der verwendeten Verkehrsmittel ist auch hier unter Frauen wieder vielseitiger als unter Männern.

Neben der Familiengründung ist der Pensionsantritt das Ereignis, das die Routinen eines Menschen grundlegend verändert. So sind in Paarhaushalten lebende Pensionistinnen und Pensionisten im Allgemeinen seltener außer Haus als Angehörige anderer Lebenslagen – trotz einer hohen Pkw-Verfügbarkeit dieser Gruppe. Der einmal angeschaffte Pkw wird nicht so bald wieder abgegeben. Während in anderen Lebenslagen Frauen im Durchschnitt stets mehr Wege hatten als Männer, sind es in PensionistInnen-Paarhaushalten die Männer, die öfter außer Haus sind und auch mehr Wege zurücklegen – insbesondere in peripheren Regionen.

Unter den alleinlebenden PensionistInnen sind vor allem Frauen in zentralen Lagen wenig mobil. Diese Gruppe weist auch die geringste Pkw-Verfügbarkeit auf; hier könnte – ohne empirische Prüfung – wieder die wirtschaftliche Lage der Haushalte (als Folge der geringeren finanziellen Mittel alleinstehender Frauen) als eine mögliche Ursache für die verminderte Pkw-Verfügbarkeit vermutet werden. Weitere Ursachen könnten gesundheitliche Gründe sein, die ältere Personen dazu bringen ihren Pkw im Alter abzugeben, oder auch der allgemein geringere Anteil an Führerscheinbesitzerinnen in dieser Altersklasse.

Wieder sind es die Männer, die in dieser Lebenslage insgesamt mehr Wege zurücklegen. Dies erfolgt zu einem großen Teil mit dem Pkw, während Frauen vor allem in zentralen Räumen häufiger zu Fuß gehen.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass Frauen in den meisten Lebenslagen eine geringere Mobilität aufweisen als Männer und somit seltener außer Haus unterwegs sind. Wenn sie allerdings unterwegs sind, so legen sie im Durchschnitt mehr Wege zurück als Männer, die sie aber oftmals langsamer bewältigen. Weiters zeigt sich, dass Frauen noch immer häufiger Wege der Reproduktion (z.B. Bringen und Holen, aber auch Einkaufen und andere private Erledigungen) zurücklegen als Männer, während diese wiederum meist (mit Ausnahme von Paarhaushalten in zentralen Lagen) einen höheren Anteil an Arbeitswegen aufweisen als Frauen.

Bei Kindern im gemeinsamen Haushalt steigt die Komplexität der Wege von Frauen nochmals an, unabhängig davon, ob sie erwerbstätig sind oder nicht. Das ist insbesondere bei kleinen Kindern der Fall; bei Paarhaushalten ohne Kinder sind derartige Unterschiede kaum zu beobachten. Dementsprechend sollte gendergerechte Mobilität diese Unterschiede des Mobilitätsverhaltens von Frauen und Männern und ihre täglichen Routinen entsprechend berücksichtigen und dabei auch die unterschiedlichen Bedürfnisse und Mobilitätsmöglichkeiten von Frauen im Blickfeld behalten.

## 5 Literaturverzeichnis

bmvit - Bundesministerium für Verkehr, Innovation & Technologie (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien.

[https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich\\_unterwegs/](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/) (zuletzt abgerufen am 23.11.2017)

bmvit - Bundesministerium für Verkehr, Innovation & Technologie (2016a): Österreich unterwegs 2013/2014. Methodenbericht zum Arbeitspaket „Datenverarbeitung, Hochrechnung und Analyse“. Wien.

[https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich\\_unterwegs/experten/index.html](https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/oesterreich_unterwegs/experten/index.html) (zuletzt abgerufen am 23.11.2017)

Hanson, Susan (2010): Gender and mobility: new approaches for informing Sustainability. Gender, Place & Culture, 17:1, 5-23.

<https://doi.org/10.1080/09663690903498225> (zuletzt abgerufen am 23.11.2017)

Knoll, Bente (2009): Gender Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. VCÖ Hintergrundbericht.

[http://www.b-nk.at/wp-content/uploads/2015/08/B-NK-2009-VCOE\\_Hintergrundbericht\\_Gender\\_Gap.pdf](http://www.b-nk.at/wp-content/uploads/2015/08/B-NK-2009-VCOE_Hintergrundbericht_Gender_Gap.pdf) (zuletzt abgerufen am 23.11.2017)

ÖROK (2007): Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2005, Modellrechnungen für den ÖPNRV und den MIV. ÖROK Schriftenreihe Nr. 174, Wien 2007:

SORA (2017): SORA Tabellenband 17033 bmvit Genderindikatoren Sekundärdatenanalyse "Österreich unterwegs 2013/2014". Wien.

## 6 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Univariate Analyse ausgewählter Kennziffern zum Mobilitätsverhalten	7
---	---

## 7 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ebenenstruktur der Auswertung	9
Abbildung 2: Wegzweck von Alleinerzieherinnen	12
Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel von Alleinerzieherinnen	12
Abbildung 4: Wegzweck von Einpersonenhaushalten und Paarhaushalten ohne Kind(er)	15
Abbildung 5: Hauptverkehrsmittel von Einpersonenhaushalten und Paarhaushalten ohne Kind(er).	16
Abbildung 6: Wegzweck von Haushalten mit Kind(ern)	20
Abbildung 7: Hauptverkehrsmittel von Haushalten mit Kind(ern)	20
Abbildung 8: Wegzweck von PensionistInnen	25
Abbildung 9: Hauptverkehrsmittel von PensionistInnen	25