

klima:aktiv



lebensministerium.at

Gemeinsam umwelt- freundlich unterwegs

Umwelteinstellungen und Genderaspekte





NACHHALTIG FÜR NATUR UND MENSCH SUSTAINABLE FOR NATURE AND MANKIND

Lebensqualität / *Quality of life*

Wir schaffen und sichern die Voraussetzungen für eine hohe Qualität des Lebens in Österreich.

We create and we safeguard the prerequisites for a high quality of life in Austria.

Lebensgrundlagen / *Bases of life*

Wir stehen für vorsorgende Verwaltung und verantwortungsvolle Nutzung der Lebensgrundlagen Boden, Wasser, Luft, Energie und biologische Vielfalt.

We stand for a preventive preservation and responsible use of the bases of life, soil, water, air, energy, and biodiversity.

Lebensraum / *Living environment*

Wir setzen uns für eine umweltgerechte Entwicklung und den Schutz der Lebensräume in Stadt und Land ein.

We support an environmentally benign development and the protection of living environments in urban and rural areas.

Lebensmittel / *Food*

Wir sorgen für die nachhaltige Produktion insbesondere sicherer und hochwertiger Lebensmittel und nachwachsender Rohstoffe.

We provide for the sustainable production in particular of safe and high-quality foodstuffs and of renewable resources.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:

Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft

Gesamtkoordination: Abteilung V/5, Dipl.-Ing. Petra Völkl

Autorinnen: Bente Knoll und Elke Szalai, beide Knoll & Szalai oeg

Grafik: Knoll & Szalai oeg



Vorwort



Umweltverhalten zeigt geschlechtsspezifische Unterschiede. Das ist das Ergebnis einer Untersuchung von vier Alltagsannahmen zu Umwelteinstellungen und Umweltverhalten von Frauen und Männern, die auch im Zentrum der vorliegenden Broschüre stehen.

Besonders im Mobilitätsverhalten sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede am größten: Frauen nutzen viel öfter umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel und Männer sind vorwiegend mit dem Pkw unterwegs. Aber auch in anderen Bereichen handeln Frauen deutlich umweltfreundlicher. Das heißt, Männer haben Aufholbedarf!

Neben der Mobilität wurden auch die Themenbereiche Lärm sowie das Umweltverhalten am Beispiel des Einkaufs- und Urlaubsverhaltens jeweils aus einer geschlechterbezogenen Sicht diskutiert. Neben internationalen Zahlen wurden dazu auch die Daten

aus dem Mikrozensus-Sonderprogramm „Umweltbedingungen und Umweltverhalten 2007“ herangezogen.

Mit dieser Broschüre steht nun eine geschlechtsspezifische aufbereitete Datengrundlage zum Umweltverhalten von Männern und Frauen zur Verfügung. Ich hoffe, dass sie zahlreich dazu anregt, die Diskussion zu Genderaspekten auch im Umweltbereich weiter zu intensivieren!

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'N. Berlakovich', written in a cursive style.

Niki Berlakovich
Umweltminister

Einleitung

Umwelteinstellungen und Umweltverhalten von Menschen beeinflussen den Nachhaltigkeits- und Umweltdiskurs in Österreich.

In der vorliegenden Broschüre werden Daten aus dem aktuellen österreichischen Mikrozensus-Sonderprogramm „Umweltverhalten und Umwelteinstellungen 2007“ sowie von deutschsprachigen Vergleichsstudien aus Gendersicht diskutiert.

Am Beispiel von vier Alltagsannahmen zu Umweltsorgen, Umweltentscheidungen, Mobilitätsverhalten und Lärm werden diese Fakten, eingebettet in die

Lebensrealitäten von Frauen und Männern in Österreich, dargestellt. Dadurch sollen geschlechterspezifische Annahmen im Allgemeinen belegt bzw. entkräftet sowie Zuschreibungen an Frauen im Besonderen aufgedeckt werden.

So versteht sich die vorliegende Broschüre als ein Beitrag für die nationalen und internationalen Debatten rund um die Themenbereiche Frauen/Gender und Umwelt/Nachhaltigkeit.

Eine **Kurzfassung** der Broschüre findet sich auf Seite 38.



Das Umweltbewusstsein von Frauen und Männern

In der Alltagssprache werden mit dem Begriff „Umweltbewusstsein“ unter anderem subjektive Wahrnehmungen von Umweltbelastungen, Wissen und Informationen über ökologische Probleme, aber auch (individuelle) Einstellungen zu (politischen) Maßnahmen im Bereich des Umweltschutzes bezeichnet. Das Umweltbewusstsein setzt sich dementsprechend zusammen aus dem Umweltwissen, den Umwelteinstellungen, den Verhaltensintentionen bezüglich der Umwelt und dem **tatsächlichen Umweltverhalten** eines Men-

schen. Der Begriff „Umweltbewusstsein“ wird also in der Alltagssprache vielseitig verwendet.¹

Repräsentative Bevölkerungsumfragen vom deutschen Bundesumweltministerium sowie dem deutschen Umweltbundesamt zum Thema Umweltbewusstsein wurden 1999 erstmals in Bezug auf die Variable Geschlecht nachausgewertet. Folgende auffällige Ergebnisse wurden deutlich: **Frauen äußern in Bezug auf Umweltprobleme eine höhere Betroffenheit als Männer und zeigen ein größeres Umweltbewusstsein, speziell in den Bereichen Mülltrennung, Recycling, Mobilität und Konsum.**



¹ Vgl. Preisendörfer, Peter (1999): *Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen „Umweltbewußtsein in Deutschland 1991-1998“*, Leske + Budrich, Opladen, S. 42 ff.

Umweltverhalten von Frauen und Männern

Das individuelle Umweltverhalten ist ein besonders vielschichtiges Phänomen. So zeigen empirische, meist sozialwissenschaftlich orientierte Arbeiten zum Umweltverhalten unterschiedliche konkrete Handlungsfelder auf. Sie fokussieren auf den Bereich Einkaufen/Konsum/Recycling, Ernährung, **Mobilitätsverhalten**, Partizipation (beispielsweise in Umweltverbänden oder Lokale-Agenda-21-Prozessen) oder Wohnen/Energie.

Obwohl der Großteil aller Bevölkerungsschichten nachweislich ein Umweltbewusstsein entwickelt hat, lässt sich das Alltagsverhalten der Menschen oftmals nicht mit Informationsstand, Werthaltungen und Verhaltensintentionen erklären.

Eine positive Einstellung zur Umwelt und zum Umweltschutz führt nicht immer zu ökologischen Handlungen. Es existiert also eine Kluft zwischen den Einstellungen von Menschen und ihrem tatsächlichen (Umwelt-)Verhalten.

Das Umweltverhalten von Frauen und Männern ist in einigen umweltrelevanten Handlungsbereichen verschieden: Laut der Untersuchung von Peter Preisendörfer (1999) zeigen Frauen in den Bereichen Abfall, Konsum/Ernährung und Verkehr, aber auch im Bereich Textileinkauf und -pflege ein umweltorientierteres Verhalten als Männer. Mit Ausnahme des Bereichs Mobilität handelt es sich dabei vor allem um Handlungsfelder, „die traditionell Frauen zugeschrieben werden, wie Einkaufen, Kochen und Waschen. In diesen Feldern zeigen sich dann auch geschlechtsspezifische Unterschiede, und zwar derart, dass sich **Frauen umweltfreundlicher verhalten**“.²

Durch die Variable Geschlecht werden Unterschiede deutlicher als bei anderen soziodemografischen Merkmalen: **Geschlechtsspezifische Unterschiede im Umweltbewusstsein und im Umweltverhalten sind überraschend klar und deutlich ausgeprägt**, wobei die Unterschiede auf der Verhaltens-ebene stärker ausgeprägt sind als auf der Einstellungsebene.³

² *Empacher, Claudia; Hayn, Doris; Schubert, Stephanie; Schultz, Irmgard (2001): Analyse der Folgen des Geschlechterrollenwandels für Umweltbewusstsein und Umweltverhalten, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Frankfurt/Main, S. 14.*

³ *Vgl. Preisendörfer, Peter (1999): Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen „Umweltbewußtsein in Deutschland 1991-1998“, Leske + Budrich, Opladen, S. 138 ff.*

Die Genderperspektive

Im Englischen bezeichnet der Begriff „sex“ die biologisch definierten Aspekte von Geschlecht. „Gender“ meint gesellschaftlich und kulturell, also sozial geprägte Rollen, Rechte, Pflichten, Ressourcen und Interessen von Frauen und Männern.

Geschlechterspezifische Zuschreibungen finden wir viele: „Mädchen sind feige“, „Buben sind mutig“, „Hausarbeit ist Frauensache“, „Die Technik ist Männersache“, „Mädchen sind schwach“, „Buben sind stark“, „Frauen sind kommunikationsfähig“, „Männer sind ehrgeizig“.

Diese Zuordnungen hängen nicht vom biologischen Geschlecht ab – **gesellschaftliche Verhältnisse spielen eine wesentliche Rolle.**

In unserem alltäglichen Handeln werden Geschlechter in unterschiedlichen sozialen Zusammenhängen „hergestellt“, verfestigt und vor allem hierarchisiert – Geschlecht ist nicht etwas, was wir haben, sondern tun („doing gender“).

Die Genderperspektive einzunehmen, bedeutet nun einerseits, die bestehenden Geschlechterverhältnisse zu thematisieren, und andererseits, aktiv zu einer Veränderung hin zu mehr Geschlechtergerechtigkeit beizutragen.



Gender und Statistik

Frau oder Mann zu sein, ist immer ausschlaggebend dafür, welchen Platz wir in der Gesellschaft zu welchen Bedingungen einnehmen. Frauen haben immer noch schlechtere Chancen am Arbeitsmarkt, leisten mehr unbezahlte Arbeit, haben weniger Einkommen und ein höheres Armutsrisiko als Männer.

Erwerbstätigkeit nach Geschlecht⁴

- Der Frauenanteil an den Erwerbstätigen ist von 39 % 1951 auf 45 % im Jahr 2006 gestiegen.
- Während 2006 mehr als jede/r zweite Angestellte oder BeamtIn weiblichen Geschlechts ist, sind es nur drei von zehn ArbeiterInnen.
- Acht von zehn erwerbstätigen Frauen und gut jeder zweite Mann ist im Dienstleistungssektor tätig.
- Unter den Frauen zwischen 15 und 59 Jahren stehen Alleinerzieherinnen mit 82 % deutlich häufiger im Erwerbsleben als Ehefrauen (einschließlich Lebensgefährtinnen) mit Kindern (75 %).

Einkommen⁵

- 2005 lag das mittlere Bruttojahreseinkommen (Median) der unselbstständig erwerbstätigen Frauen bei 16.296 Euro und erreichte damit lediglich 60 % des Vergleichswertes der Männer (27.375 Euro).
- Netto zeigt sich ein ähnliches Bild: Nachdem Frauen durchschnittlich 80 % ihres Bruttojahreseinkommens übrig bleiben, erhielten sie im Mittel mit 13.073 Euro nur 67 % des mittleren Nettojahreseinkommens der Männer.
- Allein Erziehende (das sind überwiegend Frauen) sind mit 27 % eine der Gruppen mit dem höchsten Risiko, in Armut zu geraten.

Haushaltsarbeit⁶

- Der Anteil der ausschließlich hauswirtschaftsführenden Frauen hat sich in den letzten 50 Jahren auf ein Drittel reduziert. Im Jahr 2006 waren nur noch mehr 9 % der Frauen „Nur-Hausfrauen“.
- Unter den Männern waren bloß zwei von 1.000 „Hausmänner“. Bis 1971 weist die Statistik noch nahezu keine ausschließlich hauswirtschaftsführenden Männer aus.

⁴⁺⁵⁺⁶ Alle Zahlen: Statistik Austria (2007): *Frauen und Männer in Österreich. Statistische Analysen zu geschlechtsspezifischen Unterschieden, im Auftrag des Bundeskanzleramts – Bundesministerin für Frauen, Medien und Öffentlichen Dienst.*

All diese geschlechterbezogenen Aussagen sind immer eingebettet in gesellschaftliche Rahmenbedingungen zu diskutieren. So müssen neben der geschlechterspezifischen Arbeitsteilung, die ungleiche Verteilung von Geld, aber auch die unterschiedliche Gestaltungsmacht von Frauen und Männern in Wissenschaft, Technik und Politik berücksichtigt werden.

In den letzten Jahren wurde und wird bei statistischen Publikationen immer stärker das Merkmal „biologisches Geschlecht“ bei Auswertungen und auch bei der grafischen Darstellung in Tabellen oder Diagrammen berücksichtigt. Auf den ersten Blick erscheint dies als eine gute Lösung, um mehr über die Lebensrealitäten von Frauen und Männern zu erfahren und um Ungleichheiten zwischen den Geschlechtern auch zahlenmäßig erfassen zu können und vermittelbar zu machen.

Mit Daten, die nach Geschlecht differenziert dargestellt sind, lassen sich Aussagen, wie „Frauen sind ...“ und „Männer sind ...“, treffen.

Diese Aussagen bergen aber auch gleichzeitig die Gefahr der Pauschalisierung und Verkürzung in sich.

Nämlich dann, wenn lediglich Geschlechterunterschiede benannt werden und die Differenzierung nach Alter, Bildungshintergrund, Beschäftigungssituation, Lebenszusammenhang, familiäre Pflichten u. Ä. außer Acht gelassen werden bzw. eine **Verknüpfung mit den Lebensrealitäten der Personen fehlt.**⁷

Eine besondere Bedeutung im Zusammenhang mit Gender und Statistik kommt den Einpersonenhaushalten zu.

Bei der Betrachtung von Einpersonenhaushalten ist davon auszugehen, dass die jeweiligen Frauen und Männer ihre täglichen Umweltentscheidungen unbeeinflusst treffen können als jene aus Mehrpersonenhaushalten. Die Entscheidung für oder gegen umweltgerechtes Verhalten wird in Mehrpersonenhaushalten oft nicht von der befragten Person alleine getroffen.

Probleme bei der Interpretation der Ergebnisse von Einpersonenhaushalten ergeben sich dann, wenn systematische Unterschiede zu den Mehrpersonenhaushalten auftreten, die ebenfalls das Umweltverhalten beeinflussen.

⁷ Mehr zum Thema „Gender und Statistik“ ist in folgenden Publikationen nachzulesen: *Entwicklungspartnerschaft POP UP GeM (Hg.) (o. J.): Gendersensible Statistik. Fakten über Frauen und Männer ins Bild rücken – Veränderungen ins Rollen bringen. Ein Handbuch mit dem Schwerpunkt Beschäftigung, S. 7. und Magistrat der Stadt Wien – Geschäftsgruppe Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke (Hg.) (2005): Statistische Mitteilungen der Stadt Wien. Heft 1, 2/2005.*

Beispielsweise weicht die Altersstruktur der Einpersonenhaushalte von jener der österreichweit repräsentativen Haushalte ab:

„Das Leben als Single ist in erster Linie eine Lebensform älterer Menschen, insbesondere älterer Frauen („unfreiwillig“ allein Lebende nach dem Tod des Partners). So lebten im Jahr 2006 49 % aller Frauen im Alter von 75 und mehr Jahren in Einpersonenhaushalten; bei den Männern dagegen nur 22 %. Erst in zweiter Linie findet man Single-Haushalte im jungen Erwachsenenalter, wobei hier männliche Singles überwiegen. Zahl und Anteil der Frauen und Männer, die in einem Einpersonenhaushalt leben, haben in den

letzten dreißig Jahren stark zugenommen.“⁸

Die im Mikrozensus 2007 befragten Personen aus Einpersonenhaushalten sind älter als der Durchschnitt aller ÖsterreicherInnen:

43,2 % der allein Wohnenden sind älter als 60 Jahre, dagegen nur 25,9 % der gesamten Befragten. Auch bei der jüngsten Altersklasse gibt es Differenzen: 7,2 % der Gesamtbefragten sind unter 20 Jahre alt, nur ein geringer Teil davon wohnt bereits alleine. Demgemäß beträgt der Anteil der unter 20-Jährigen in der Gruppe der Einpersonenhaushalte nur 0,9 %.



⁸Statistik Austria (2007): *Frauen und Männer in Österreich. Statistische Analysen zu geschlechtsspezifischen Unterschieden, im Auftrag des Bundeskanzleramts – Bundesministerin für Frauen, Medien und Öffentlichen Dienst, S. 7.*

Alltagsannahmen zu Geschlecht und Umweltverhalten

Es gibt zahlreiche Alltagsannahmen zu den Geschlechtern – zur Gruppe der Frauen und der Männer – so auch bei der Thematik der Umwelteinstellungen und dem Umweltverhalten.

Im Mittelpunkt der Broschüre stehen nun folgende **vier Alltagsannahmen**, bei denen bewusst „Frauen“ als Ausgangsperspektive gewählt wurden.

Frauen, so zeigt der Blick in die Fachliteratur, aber auch in die aktuelle Medienberichterstattung, wird gemeinhin mehr Umweltverantwortung, mehr Umweltbewusstsein und umweltverträglicheres Handeln zugeschrieben.

Annahme 1: „Frauen sorgen sich mehr um die Umwelt! Sorgen sich Frauen wirklich mehr um die Umwelt?“

Annahme 2: „Frauen treffen Entscheidungen umweltbewusster! Treffen Frauen Entscheidungen wirklich umweltbewusster?“

Annahme 3: „Frauen sind umweltfreundlicher unterwegs! Sind Frauen wirklich umweltfreundlicher unterwegs?“

Annahme 4: „Frauen sind häufiger von Lärm betroffen! Sind Frauen wirklich häufiger von Lärm betroffen?“



Annahme 1: „Frauen sorgen sich mehr um die Umwelt! Sorgen sich Frauen wirklich mehr um die Umwelt?“

Aus der Literatur ist bekannt, dass Frauen sich durch Umweltprobleme emotional stärker betroffen fühlen. Vor allem der Gedanke, unter welchen Umweltverhältnissen unsere Kinder und Enkelkinder wahrscheinlich leben müssen, veranlasst sie zu deutlich größerer Beunruhigung, als es unter Männern der Fall ist.

Die Aussage „Es beunruhigt mich, wenn ich daran denke, unter welchen

Umweltverhältnissen unsere Kinder und Enkelkinder wahrscheinlich leben müssen“ erhält (bei der Erhebung aus dem Jahr 2000) von 24 % der Männer und von 32,4 % der Frauen volle Zustimmung.⁹

Für die österreichische Situation können konkret zum Thema Umweltsorgen keine repräsentativen Vergleichszahlen aus dem Mikrozensus-Sonderprogramm „Umweltbedingungen und Umweltverhalten 2007“ herangezogen werden, da bei dieser Erhebung keine spezifischen Fragen zum Themenkomplex Umweltsorgen gestellt wurden.



⁹ Kuckartz, Udo; Rädiker, Stefan; Rheingans-Heintze, Anke (2006): *Umweltbewusstsein in Deutschland 2006. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*, Paderborn.

Im Sonderprogramm war folgende Frage enthalten: „**Was ist Ihr vordringlichstes Umweltproblem?**“

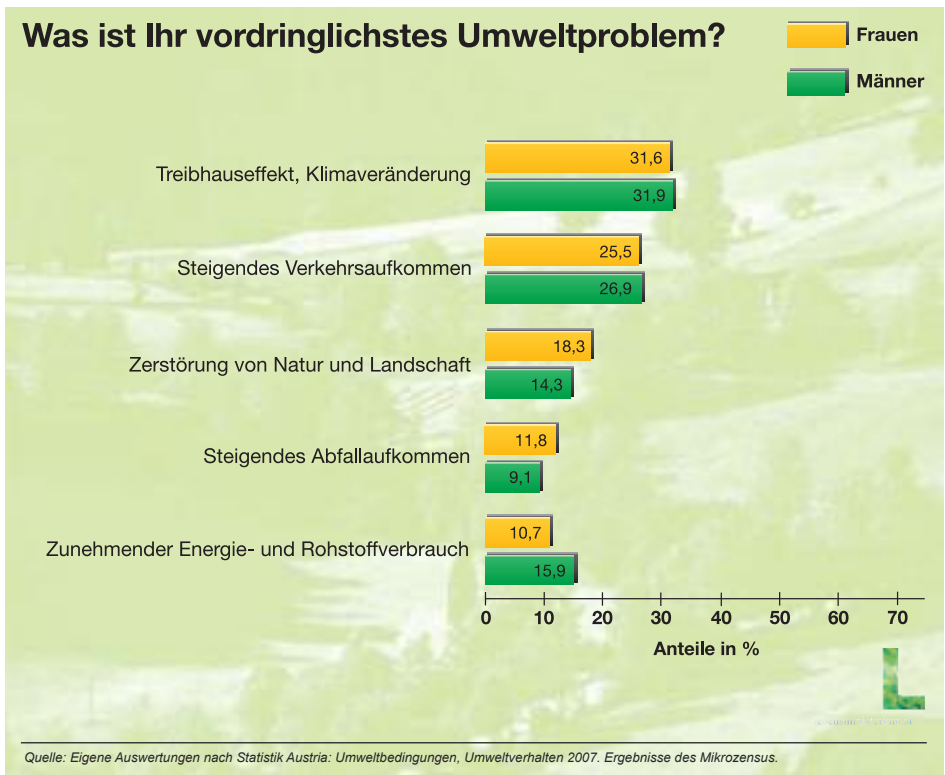
Der Treibhauseffekt, die Klimaveränderung und auch das **steigende Verkehrsaufkommen** werden sowohl von Frauen als auch von Männern als die beiden vordringlichsten Umweltprobleme eingeschätzt.

Dies zieht jedoch keine Verhaltensänderungen nach sich, wie die Alltagsan-

nahme zu Mobilität später noch zeigen wird.

Die Zerstörung von Natur und Landschaft schätzen 18,3 % der Frauen und nur 14,3 % der Männer als vordringlichstes Umweltproblem ein.

Der zunehmende Energie- und Rohstoffverbrauch wird von 15,9 % der Männer, aber nur von 10,7 % der Frauen als vordringlichstes Umweltproblem benannt.



Annahme 2: „Frauen treffen Entscheidungen umweltbewusster! Treffen Frauen Entscheidungen wirklich umweltbewusster?“

Die Bereitschaft von Personen, ihr Verhalten zu ändern, hat mit der eigenen Betroffenheit zu tun.

Frauen werden in der Literatur als „stärker umweltbewusst sowohl mit Bezug auf ihr persönliches Umwelthverhalten als auch mit Bezug auf Handlungsaufforderungen gegenüber anderen“¹⁰ beschrieben.

„Frauen sind eher bereit, zugunsten des Umweltschutzes ihr eigenes Verhalten zu ändern, und sie fordern auch häufiger z. B. ein stärkeres Engagement des Staates und von Wirtschaftsunternehmen.

Es bleibt der Gesamtbefund: **Frauen haben in der Regel und im Durchschnitt ein höheres Umweltbewusstsein als Männer.**“¹¹

Auswirkungen auf die eigene Handlungsbereitschaft – am Beispiel des Einkaufens und der Verkehrsmittelwahl

Die bislang letzte Zeitbudgeterhebung der Statistik Austria aus dem Jahr 1992 hat ergeben, dass erwerbstätige Frauen in Partnerschaften mit mindestens einem Kind unter 15 Jahren durchschnittlich 27 Minuten pro Tag für das Einkaufen und 1 Stunde und 18 Minuten für das Kochen aufwenden. Männer hingegen verwenden durchschnittlich nur 13 Minuten für das Einkaufen und 9 Minuten für das Kochen.¹²

In diesen 27 Minuten bemühen sich Frauen konsequenter um ein umweltfreundliches Verhalten. So zeigt sich, dass **Frauen stärker auf Produkte mit wenig Verpackungsmaterial achten**. Ihnen wird auch eine bessere Kenntnis des Warensortiments zugeschrieben und **daher treffen Frauen Einkaufsentscheidungen bewusster**.¹³

¹⁰⁺¹¹ Preisendörfer, Peter (2007): *Gender und Natur: Sind Frauen die besseren Umweltschützer?*, Vortrag anlässlich des Workshops „High Noon: Frauen, Männer und Naturschutz“ am 30. Oktober 2007 an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz, Deutschland, S. 2 f.
<http://www.mufv.rlp.de/fileadmin/img/inhalte/natur/preisend.pdf>

¹² Österreichisches Statistisches Zentralamt (Hg.) (1996): *Tagesablauf - Rund um die Uhr. Vergleich 1992/1981. Ergebnisse des Mikrozensus März/September 1992 und September 1981, Wien.*

¹³ Preisendörfer, Peter (2007): *Gender und Natur: Sind Frauen die besseren Umweltschützer?*, Vortrag anlässlich des Workshops „High Noon: Frauen, Männer und Naturschutz“ am 30. Oktober 2007 an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz, Deutschland, S. 2 f.
<http://www.mufv.rlp.de/fileadmin/img/inhalte/natur/preisend.pdf>

Beim Mikrozensus-Sonderprogramm „Umweltbedingungen und Umweltverhalten 2007“ zeigen sich beim Einkauf von Bio-Lebensmitteln bei der Reihung der gekauften Produkte keine geschlechtsspezifischen Unterschiede.

Aber beim Anteil der gekauften Lebensmittel in Bioqualität zeigen sich Differenzen im Einkaufsverhalten der Geschlechter.

Frauen geben generell häufiger an, Bio-Lebensmittel erworben zu haben. Die Unterschiede sind für „Bioobst und Biogemüse“ am deutlichsten ausgeprägt: 68,3 % der Frauen, aber nur 58,9 % der Männer geben an, Bioobst und Biogemüse zu kaufen.

70,6 % der befragten Frauen und 63,5 % der Männer haben biologisch produzierte Milch und Milchprodukte erworben, auch Brot und Gebäck sowie Fleisch folgt diesem Trend. Nur bei den Biogetränken zeigt sich ein davon abweichendes Bild: 26,4 % der Männer jedoch nur 24,7 % der Frauen kauften Biogetränke.

Werden nur die Einpersonenhaushalte betrachtet, treten zwei Phänomene auf: Einerseits kaufen Einpersonenhaushalte generell weniger Bio-Lebensmittel ein als Mehr-Personen Haushalte. Andererseits bleiben die geschlechter-spezifischen Unterschiede bei der Reihenfolge der Antwortmöglichkeiten bestehen.

Einkauf von Bio-Lebensmitteln (Frauen/Männer insgesamt und Einpersonenhaushalte):

	Anteil der „Ja“-Antworten in %			
	Frauen	Männer	Frauen Einpersonenhaushalte	Männer Einpersonenhaushalte
Milch und Milchprodukte	70,6	63,5	65,6	61,5
Obst und Gemüse	68,3	58,9	64,1	56,7
Brot und Gebäck sowie Getreideprodukte	55,3	50,9	48,5	45,3
Fleisch	51,8	47,5	43,7	41,9
Getränke	24,7	26,4	18,4	23,2

Quelle: Statistik Austria (2009): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007, Ergebnisse des Mikrozensus, Wien, S. 128.

Die Verkehrsmittelwahl und der Einkauf von Bio-Lebensmittel wurden in der vertiefenden Auswertung miteinander verknüpft.

Auffallend ist die Gruppe der Männer, die täglich mit dem Fahrrad fahren. Im Vergleich zu den Autolenkern und Benutzern der öffentlichen Verkehrsmittel haben die Radfahrer in fast allen Produktgruppen (ausgenommen Getränke) die höchsten Werte für den Einkauf von Bio-Lebensmitteln.

Bei den Personen, die täglich mit dem Auto als LenkerIn fahren, zeigen sich deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede. So ist der Anteil von Frauen, die Milch und Milchprodukte bzw. Obst und Gemüse in biologischer Qualität kaufen, um rund elf Prozentpunkte höher als jener der Männer. Bei Brot, Gebäck und Getreideprodukten beträgt der Unterschied immerhin noch zehn und beim Fleisch sind es sechs Prozentpunkte.

Einkauf von Bio-Lebensmitteln (Frauen/Männer nach täglich benutzten Verkehrsmitteln):

	Anteil der „Ja“-Antworten in %	
	Frauen	Männer
Personen, die täglich öffentliche Verkehrsmittel nutzen		
Milch und Milchprodukte	69,5	63,6
Obst und Gemüse	68,3	59,5
Brot und Gebäck sowie Getreideprodukte	56,6	53,1
Fleisch	47,8	47,1
Getränke	28,8	31,1
Personen, die täglich mit dem Auto als LenkerIn fahren		
Milch und Milchprodukte	77,2	65,8
Obst und Gemüse	75,3	61,4
Brot und Gebäck sowie Getreideprodukte	62,9	53,1
Fleisch	60,8	50,5
Getränke	29,8	28,3
Personen, die täglich mit dem Fahrrad fahren		
Milch und Milchprodukte	75,4	70,9
Obst und Gemüse	76,3	65,6
Brot und Gebäck sowie Getreideprodukte	63,2	57,5
Fleisch	56,2	53,2
Getränke	32,0	26,9

Quelle: Eigene Auswertungen nach Statistik Austria: Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007. Ergebnisse des Mikrozensus.

Gründe, warum keine Lebensmittel in biologischer Qualität gekauft werden

Jene Personen, die bei den Fragen zu den eingekauften Ökoprodukten mindestens einmal mit „Nein“ geantwortet haben, wurden nach den Hinderungsgründen gefragt. Die Reihungsfolge der Angaben bei Frauen und Männern stimmt überein – geringfügige Unterschiede gibt es bei der Verteilung der Prozente.

Als Hauptgrund geben 16,1 % der Frauen und 14,2 % der Männer an, wegen des Preises keine Bio-, umweltfreundlichen bzw. langlebigen Produkte zu kaufen. Auffallend ist, dass deutlich mehr Männern (9,6 %) als Frauen (7,4 %) Produktinformationen fehlen.

Noch ausgeprägter ist dieser Unterschied bei den Einpersonenhaushalten:

Dort sind es 5,4 % der weiblichen und jedoch 10,1 % der männlichen Einpersonenhaushalte, die fehlende Produktinformationen als Grund angeben, keine Bio-Lebensmittel bzw. keine Produkte des täglichen Gebrauchs mit der Kennzeichnung „umweltfreundlich“ zu kaufen.

Gründe, warum keine Bio-, umweltfreundlichen bzw. langlebigen Produkte gekauft wurden (Frauen/Männer insgesamt und Einpersonenhaushalte):

	Anteil der „Ja“-Antworten in %			
	Frauen	Männer	Frauen Einpersonenhaushalte	Männer Einpersonenhaushalte
wegen des Preises	16,1	14,2	13,4	13,4
wegen fehlender Produktinformationen	7,4	9,6	5,4	10,1
wegen fehlender Angaben beim/am Produkt	5,7	6,4	4,8	5,9
wegen des fehlenden Sortiments	5,4	4,7	4,0	5,5
wegen der Verpackungs-/Gebindegröße	0,7	0,6	0,5	0,6

Quelle: Statistik Austria (2009): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007, Ergebnisse des Mikrozensus, Wien, S. 131.

Geschlechterdifferenzierte Betrachtung von umweltbewussten Entscheidungen

Zusammenfassend lässt sich aus der vorhandenen Datenlage feststellen,

- dass Frauen sich mehr um die Umwelt sorgen und
- dass Frauen häufiger Bio-Lebensmittel einkaufen.

Die Ergebnisse bestätigen über weite Strecken die erwartete Geschlechterdifferenz und verstärken das Bild von Frauen, die sich um die Umwelt sorgen und demnach umweltfreundlicher handeln.

Die Gründe für diese – empirisch feststellbare – Geschlechterdifferenz sind vielfältig. Allen voran gilt, dass Frauen und Männern gesellschaftlich nach wie vor verschiedene Rollen zugewiesen werden. So gilt in unserer Gesellschaft die Haus- und Familienarbeit, wie Einkaufen, Kochen, Pflege von Kindern oder (älteren) Angehörigen, immer noch als „Frauendomäne“, wohingegen die bezahlte Lohnarbeit, vor allem die Vollzeitbeschäftigung, als „Männerbereich“ angesehen wird.

- 2006 stellten Frauen mit 84 % aller Teilzeiterwerbstätigen weitaus das Gros der Teilzeiterwerbstätigen dar. Bei den Männern erreichte der Anteil der Teilzeitarbeit 2006 nur 7 %. 2006 nahm die Teilzeitquote der Frauen von 14 % bei den 15- bis 19-Jährigen auf den Gipfelwert 51 % bei den 35- bis 39-Jährigen zu.¹⁴
- Die Zeitbudgeterhebung¹⁵ zeigt, dass die Gesamtarbeitszeit, das ist die Summe von (bezahlter) Erwerbsarbeit und (unbezahlter) Haus- bzw. Familienarbeit, im Laufe des Lebens variiert und sich deutlich bei Frauen und Männern unterscheidet.
- So beträgt die Gesamtarbeitszeit von vollzeiterwerbstätigen Frauen, die in einer Partnerschaft mit zumindest einem Kind unter 15 Jahren leben, zehn Stunden und 30 Minuten und ist somit um eineinhalb Stunden länger als jene ihrer Männer.
- Bei teilzeiterwerbstätigen Frauen sinkt die tägliche Gesamtarbeitszeit auf neun Stunden und 45 Minuten und ist um 45 Minuten länger als jene ihrer Partner.

¹⁴ Alle Zahlen: Statistik Austria (2007): *Frauen und Männer in Österreich. Statistische Analysen zu geschlechtsspezifischen Unterschieden, im Auftrag des Bundeskanzleramts – Bundesministerin für Frauen, Medien und Öffentlichen Dienst.*

¹⁵ Die Daten von Zeitbudgeterhebungen geben Aufschluss über die Zeitverwendung von Personen. Neben dem Umfang unbezahlter Arbeit, wie Hausarbeit, Kinderbetreuung, Ehrenamt oder Nachbarschaftshilfe, werden auch Bildungs- oder Freizeitaktivitäten erhoben.

Auch die reale Verteilung der Arbeit zeigt, dass es immer noch mehrheitlich Frauen sind, die die Haus- und Familienarbeit machen und in eher Teilzeitbeschäftigungsverhältnissen erwerbstätig sind. „Die unterschiedlichen Aufgaben und Rollen vermitteln unterschiedliche Erfahrungen.“¹⁶ Diese tatsächlichen realen Unterschiede in der Verteilung von unterschiedlicher Arbeit zwischen den Geschlechtern bildet sich dann auch bei Umwelteinstellungen und im Umweltverhalten ab.

Ganz klar ist, dass es keineswegs ein „Naturgesetz“ ist, dass Frauen sich mehr um die Umwelt sorgen und auch umweltfreundlicher handeln. Die geschlechtsspezifischen Unterschiede sind vielmehr als Folge der gesellschaftlichen Zuschreibungen sowie der Verteilung von Arbeit und unterschiedlicher Zuständigkeiten zwischen den Geschlechtern zu sehen und zu interpretieren.

Werden Menschen Eltern, verändert sich einiges. So zeigen Studien den „Parenthood-Effekt“¹⁷, der sogar bei den Männern noch größer zu sein

scheint, wenngleich Frauen mit Kindern unter sechs Jahren insgesamt das höchste Umweltbewusstsein aufweisen.¹⁸ Zahlen aus Deutschland zeigen auf, dass junge Väter, die in einem partnerschaftlichen Familienmodell leben, beispielsweise mehr biologische Lebensmittel einkaufen. Die Familiensituation und die Lebensform scheinen also einen Einfluss auf die Verantwortung für „die Umwelt“ zu haben.

Insgesamt gesehen scheint die gesellschaftliche Arbeitsteilung einer der Schlüssel zu sein, um Umweltverantwortung zwischen den Geschlechtern gerechter zu verteilen.

Umweltverantwortung hat viel mit Wissen zu tun, aber auch mit dem eigenen Alltag und den Zuständigkeiten, beispielsweise für Einkauf, Versorgung, aber auch für umweltpolitische Maßnahmen.

Die Verteilung von Verantwortung für umweltrelevante Entscheidungen im privaten wie im öffentlichen Bereich muss neu diskutiert und definiert werden, um Veränderungen in Richtung Geschlechtergerechtigkeit herbeizuführen.

¹⁶ Preisendörfer, Peter (1999): *Umwelteinstellungen und Umweltverhalten in Deutschland. Empirische Befunde und Analysen auf der Grundlage der Bevölkerungsumfragen „Umweltbewußtsein in Deutschland 1991-1998“*, Leske + Budrich, Opladen, S. 139.

¹⁷ Bezeichnet den Effekt, den Kinder auf das Umweltverhalten von Frauen und Männern haben.

¹⁸ Empacher, Claudia; Hayn, Doris; Schubert, Stephanie; Schultz, Irmgard (2001): *Analyse der Folgen des Geschlechterrollenwandels für Umweltbewusstsein und Umweltverhalten, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Frankfurt/Main, S. 41.*

Annahme 3: „Frauen sind umweltfreundlicher unterwegs! Sind Frauen wirklich umweltfreundlicher unterwegs?“

Das (individuelle) Mobilitätsverhalten hängt neben dem Vorhandensein von entsprechender Verkehrsinfrastruktur, wie Straßen, Anbindung an den öffentlichen Verkehr oder das Radwegenetz, Verfügbarkeit von individuellen Verkehrsmitteln, auch mit dem Wissen und der (persönlichen) Einstellung zum öffentlichen Verkehr zusammen.

Auf die Mobilität von Menschen haben die jeweils am Ort verfügbaren Fortbewegungs- und Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, die öffentlichen Verkehrsmittel und das Auto, einen entscheidenden Einfluss. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln spielen entsprechend dem (eigenen) Alltag angepasste Fahrpläne auch eine große Rolle.

Frauen sind mehr mit Bahn, Bus und zu Fuß unterwegs

Frauen sind als Gruppe gesehen umweltfreundlicher und kostengünstiger mobil als Männer. So legen beispielsweise in Vorarlberg Frauen 43 % ihrer Alltagswege mit Bahn, Bus, dem Fahrrad und zu Fuß zurück, Männer hingegen nur 31 %.

In Niederösterreich benützen Frauen für 41 % ihrer Alltagswege den so genannten Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, zu Fuß, Fahrrad), Männer nur für 35 % ihrer Wege.

In Wien legen Frauen 72 % und Männer 59 % ihrer Wege im Umweltverbund zurück.

Und während in Österreich 64 % der Frauen öffentliche Verkehrsmittel benutzen, steigen nur 56 % der Männer in Bahn, Bus, U-Bahn und Straßenbahn ein.

Wären Männer gleich mobil wie Frauen, dann wäre der Verkehr in Österreich umweltverträglicher und sicherer.¹⁹

¹⁹ VCÖ (Hg.); Knoll, Bente; Szalai, Elke (2009): *Gender Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. Hintergrundbericht, Wien.*

Empirische Studien kommen zu folgendem Schluss: „Frauen zeigen ein umweltbewussteres Mobilitätsverhalten, da sie seltener das Auto benutzen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sie seltener als Männer über ein Auto verfügen.“²⁰

Die Mobilitätserhebung Niederösterreich 2003²¹ zeigt, dass **Männer einen klaren Hauptwegezweck und Frauen einen so genannten „Wegezweck-Mix“ haben.**

Der klare Hauptwegezweck von Männern ist mit 40 % der Wegezweck „Arbeitsplatz/dienstlich/geschäftlich“. Der zweite Wegezweck ist die Freizeit mit 21 %. Nur 5 % der Wege von Männern haben den Zweck „Bringen/Holen von Personen“ – bei Frauen sind es 11 %. Es zeigt sich eine interessante Teilung der Wegezwecke von Frauen: Die Wegezwecke Arbeitsplatz/dienstlich/geschäftlich (23 %), Einkauf (22 %) und Freizeit (21 %) werden nahezu gleich häufig angegeben.



²⁰ Empacher, Claudia; Hayn, Doris; Schubert, Stephanie; Schultz, Irmgard (2001): Analyse der Folgen des Geschlechterrollenwandels für Umweltbewusstsein und Umweltverhalten, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Frankfurt/Main, S. 13.

²¹ Knoll, Bente; Szalai, Elke (2005): Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, St. Pölten. (= Schriftenreihe Niederösterreichisches Landesverkehrskonzept, Heft 22).

Im Mikrozensus-Sonderprogramm „Umweltbedingungen – Umweltverhalten 2007“ wurden auch Fragen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) von Frauen und Männern gestellt. Die komplexe Frage zur Verkehrsmittelwahl („Wie häufig nutzen Sie bei Ihren täglichen Wegen die folgenden Verkehrsmittel?“) weist einige zum Teil deutliche, in beiden folgenden Tabellen sichtbare, geschlechtsspezifische Unterschiede auf.

Erstmals im Mikrozensus wurde im Sinne des „erweiterten Modal Splits“ auch die Unterscheidung in „Auto als LenkerIn“ und „Auto als MitfahrerIn“ vorgenommen.

Vor allem beim motorisierten Individualverkehr zeigt sich ein sehr großer Unterschied zwischen den Geschlechtern:

Fast 46 % der Männer sind täglich mit dem Auto als Lenker unterwegs, wohingegen nur knapp 28 % der Frauen täglich das Auto selbst lenken.

Öffentliche Verkehrsmittel werden von 17,9 % der Frauen und 15,9 % der Männer täglich benutzt.

Das **Fahrrad** wird insgesamt von **Frauen und Männern gleichermaßen** als Verkehrsmittel für tägliche Wege herangezogen (**8,1 %**).

Täglich benutzte Verkehrsmittel (Frauen/Männer insgesamt und Einpersonenhaushalte):

	Anteil der „Ja“-Antworten in %			
	Frauen	Männer	Frauen Einpersonenhaushalte	Männer Einpersonenhaushalte
zu Fuß	58,4	59,7	57,4	59,3
Auto als LenkerIn	27,8	45,7	19,8	39,5
öffentliche Verkehrsmittel	17,9	15,9	17,3	19,4
Fahrrad	8,1	8,1	7,0	7,7
Auto als MitfahrerIn	2,8	3,1	1,2	1,3
Carsharing als LenkerIn	1,2	2,4	0,5	0,8
einspuriges Kfz (Motorrad, Moped u. dgl.)	0,6	1,3	0,3	1,7
andere Verkehrsmittel	1,0	1,6	0,7	0,5

Quelle: Statistik Austria (2009): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007, Ergebnisse des Mikrozensus, Wien, S. 134.

Aufschlussreich ist auch, **welche Verkehrsmittel nie für die täglichen Wege benutzt werden.**

„Andere Verkehrsmittel“, einspurige Kfz und auch das Carsharing als LenkerIn werden sowohl von Frauen als auch von Männern sehr selten genutzt. Auffallend ist der große geschlechtsspezifische Unterschied wieder beim Verkehrsmittel Auto:

So nutzen 26 % der Frauen, jedoch 42,4 % der Männer bei ihren täglichen Wegen nie das Auto als Mitfahrende, dagegen lenken 38,9 % der Frauen, aber nur 20,1 % der Männer das Auto nie selbst.

38,9 % der Frauen und 45,2 % der Männer fahren bei täglichen Wegen nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Nach eigener Aussage gehen immerhin 6,6 % der Frauen und 7,3 % der Männer bei ihren täglichen Wegen nie mindestens 250 Meter zu Fuß.

Es lassen sich also gemäß dem Mikrozensus-Sonderprogramm beim Mobilitätsverhalten deutliche Unterschiede nach den Geschlechtern feststellen.

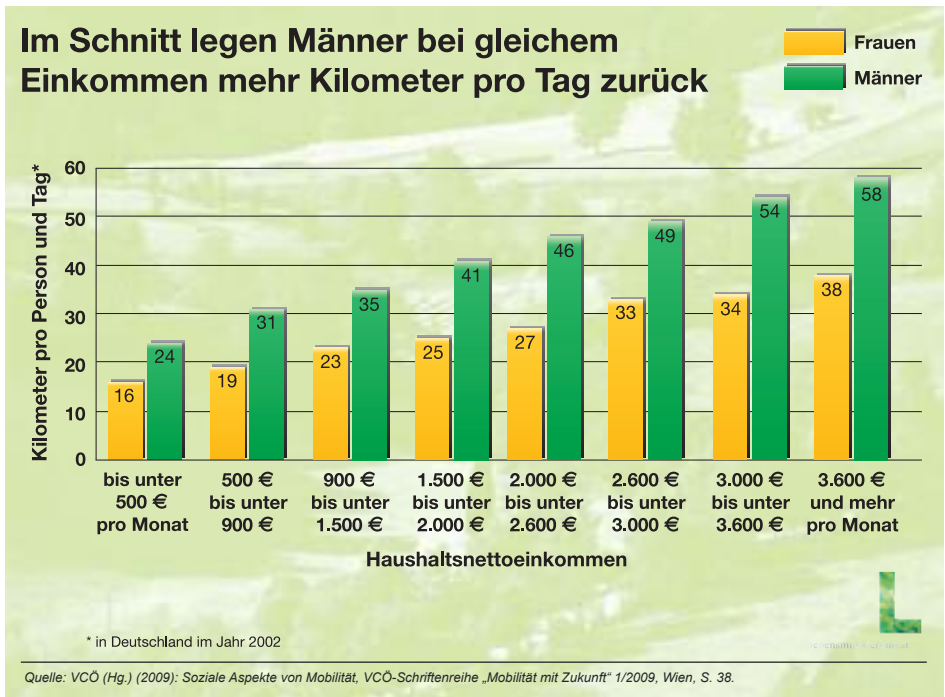
Verkehrsmittel, die bei den täglichen Wegen nie benutzt werden (Frauen/Männer insgesamt und Einpersonenhaushalte):

	Anteil der „Ja“-Antworten in %			
	Frauen	Männer	Frauen Einpersonenhaushalte	Männer Einpersonenhaushalte
zu Fuß	6,6	7,3	6,2	5,6
Auto als LenkerIn	38,9	20,1	55,7	26,6
öffentliche Verkehrsmittel	38,9	45,2	33,0	35,7
Fahrrad	43,6	39,7	56,2	47,3
Auto als MitfahrerIn	26,0	42,4	33,8	45,0
Carsharing als LenkerIn	95,2	86,2	93,1	89,3
einspuriges Kfz (Motorrad, Moped u. dgl.)	89,6	87,0	97,7	87,9
andere Verkehrsmittel	92,0	90,3	91,3	89,7

Quelle: Statistik Austria (2009): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007, Ergebnisse des Mikrozensus, Wien, S. 135.

Frauen haben am Ende eines Jahres weniger Auto- und Flugkilometer hinter sich.²² Auch bei Frauen, die ein Auto besitzen, ist die Jahreskilometerleistung signifikant geringer als bei den männlichen Autobesitzern (12.900 km versus 16.500 km durchschnittlich).²³

Je höher das Einkommen pro Haushalt, desto mehr Verkehrsleistungen werden in Anspruch genommen. Gleichzeitig legen in allen Einkommensklassen in Deutschland Frauen im Durchschnitt weniger Kilometer am Tag zurück als Männer.



²² Vgl. Preisendörfer, Peter (2007): Gender und Natur: Sind Frauen die besseren Umweltschützer?, Vortrag anlässlich des Workshops „High Noon: Frauen, Männer und Naturschutz“ am 30. Oktober 2007 an der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz, Deutschland, S. 4. <http://www.mufv.rlp.de/fileadmin/img/inhalte/natur/preisend.pdf>

²³ Empacher, Claudia; Hayn, Doris; Schubert, Stephanie; Schultz, Irmgard (2001): Analyse der Folgen des Geschlechterrollenwandels für Umweltbewusstsein und Umweltverhalten, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Frankfurt/Main, S. 13.

Sanfter Tourismus – Zur Wahl des Urlaubsortes

Die Zahlen des Mikrozensus-Sonderprogramms 2007 zeigen bei der Frage „Achten Sie bei der Auswahl Ihrer Urlaubsunterkunft (Ihres Urlaubszieles) darauf, dass dort ein sorgsamer Umgang mit der Umwelt gepflegt wird?“ geringe geschlechtsspezifische Unterschiede:

30,2 % der Männer und 28,2 % der Frauen beantworten die Fragen mit „Ja“. Auch hier werden Unterschiede nach Haushaltsgrößen wieder deutlich, denn nur 24,7 % der Männer und nur 22,9 % der Frauen, die in einem Ein-

personenhaushalt leben, beantworten die Frage mit „Ja“. Die Frage, wonach dieser „sorgsame Umgang mit der Umwelt“ am Urlaubsort beurteilt wird, zeigt die gleiche Reihung der möglichen „Beurteilungskriterien“ bei Frauen und Männern.

Bei den einzelnen Angaben gibt es geringfügige Unterschiede: So wird an erster Stelle die „intakte Naturlandschaft“ von 77,7 % der Männer und von 78,6 % der Frauen genannt. An zweiter Stelle steht das Kriterium „hohe Umweltqualität (saubere Luft und Wasser, Ruhe)“, welches für Frauen (73,8 %) und Männer (73,7 %) praktisch gleich wichtig ist.

Gründe für die Auswahl der Urlaubsunterkunft (Frauen/Männer insgesamt und Einpersonenhaushalte):

	Anteil der „Ja“-Antworten in %			
	Frauen	Männer	Frauen Einpersonenhaushalte	Männer Einpersonenhaushalte
intakte Naturlandschaft	78,6	77,7	77,8	78,6
hohe Umweltqualität (saubere Luft und Wasser, Ruhe)	73,8	73,7	77,3	74,5
Angebot von regionalen Produkten	37,5	39,1	34,0	38,0
Ressourcenschonung bei Wasser, Energie und Abfall	34,4	37,3	35,4	36,9
Angebot von Bioprodukten	25,7	23,9	19,1	22,7
umweltfreundliche Mobilitätsangebote in Urlaubsregion	20,3	23,2	13,8	19,7
Angebote zu einer umweltfreundlichen Anreise	19,9	20,7	12,5	16,7
Auszeichnung mit Umweltzeichen o. Ä.	18,9	21,5	14,2	19,7

Quelle: Statistik Austria (2009): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007, Ergebnisse des Mikrozensus, Wien, S. 133.

Differenzierte Betrachtung des Mobilitätsverhaltens

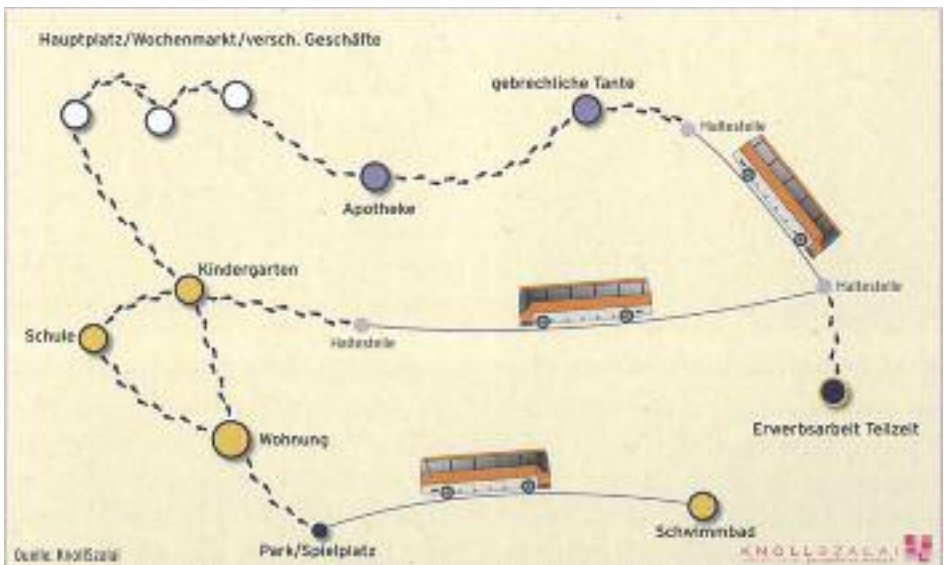
Zusammenfassend lässt sich aus der Datenlage feststellen

- dass Frauen bei ihren täglichen Wegen deutlich umweltfreundlicher unterwegs sind und
- dass Männern umweltfreundliche Mobilitätsangebote in der Urlaubsregion wichtiger sind.

Im Schnitt sind Frauen und Männer anders unterwegs – was sich auch in der Auswahl des Verkehrsmittels widerspiegelt. Die Literatur kennt deutliche Unterschiede der „**Frauenwege**“ und der „**Männerwege**“.

So werden bei einem typischen „Frauenweg“ mehrere Wegezwecke verbunden – von der Arbeit nachhause fahren, dabei unterwegs einkaufen, Kinder vom Kindergarten abholen und Ähnliches. Teile des Weges werden zu Fuß, andere Teile mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Frauen, da sie in unserer Gesellschaft meist für die Haus- und Versorgungsarbeit wie Einkaufen und Kinderbetreuung zuständig sind, legen ihre Wege also sehr oft **multimodal, mit vielen unterschiedlichen Verkehrsmitteln** zurück.



Männer haben meist einen klaren Hauptwegezweck – die Mehrheit der Wege führt zum Arbeitsplatz oder wird „dienstlich“ gemacht. Bei den Wegezwecken zeigt sich auch wieder, dass Männer deutlich weniger für die Begleitung von anderen Personen (Kindern, älteren Personen) zuständig sind. Daher sind ihre Wege eindimensional.

Bei der Betrachtung des Mobilitätsverhaltens von Frauen und Männern ist auch die tatsächliche Verkehrsinfrastruktur mitzuberücksichtigen. Gerade in ländlichen Regionen zeigt sich, dass die Fahrpläne und die Taktfrequenzen der öffentlichen Verkehrsmittel an den Arbeitszeiten von vollzeiterwerbstätigen Personen bzw. an den Schulzeiten orientiert sind.

In vielen Fällen fehlt die „freie“ Verkehrsmittelwahl, da z. B. in ländlichen Gebieten das Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren auf Landstraßen aufgrund des hohen Tempolimits (100 km/h) als zu gefährlich empfunden wird.

Um Genderaspekte auch in den Bereichen der Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung zu berücksichtigen, sind folgende Schritte wesentlich:

- Stärkung des Langsamverkehrs (= Fortbewegung zu Fuß, auf Rädern oder Rollern), Verbesserung des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln, Verbesserung der Fuß- und Radwege

- Gender-Budgeting-Analysen der Kosten und Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel und Straßenbau (Stichworte: Preise, Kostenwahrheit und „Wer sind die NutznießerInnen?“)
- Gendersensible Zielgruppen- und Bedarfsanalysen entlang der Frage: Kennen AnbieterInnen von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln die Ansprüche und Wünsche von Frauen und Männern?
- Attraktivierung der Verkehrsmittel (Sicherheit, Komfort, Design, Verfügbarkeit, Fahrpläne, Ausstattung, Haltestellen, Wartehäuschen, Zugänge, ...)
- Anpassen der Fahrpläne und Taktfrequenzen an Wegeketten und Mobilitätsmuster von Personen mit Betreuungspflichten
- Informationen über öffentliche Verkehrsmittel, wie Fahrpläne, Websites, Routenplaner, übersichtlich, lesbar und verständlich gestalten
- Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel anbieten, die den Mobilitätsmustern von teilzeitbeschäftigten Personen angepasst sind

Annahme 4: „Frauen sind häufiger von Lärm betroffen! Sind Frauen wirklich häufiger von Lärm be- troffen?“

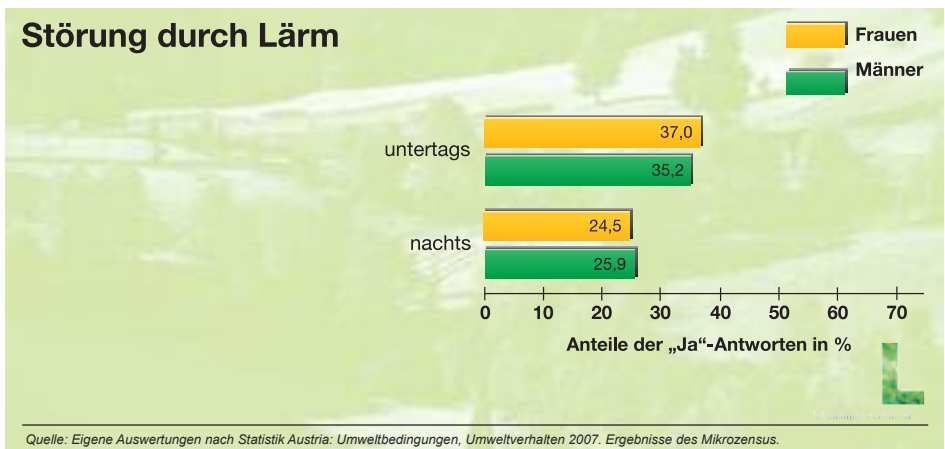
Lärm ist eine vom Menschen unmittelbar empfundene Umweltbelastung. Die Ergebnisse der Antworten auf die Lärmfragen aus dem Mikrozensus 2007 scheinen auf den ersten Blick keine großen geschlechterspezifischen Unterschiede aufzuweisen.

So kann für die Störung durch Lärm untertags und nachts insgesamt gesehen festgestellt werden, dass Frauen geringfügig häufiger (Gesamtbelastung 39,6 %) als Männer (Gesamtbelastung 37,9 %) von Lärm betroffen sind.

Wird die Störung durch Lärm nach der Tageszeit betrachtet, ist festzustellen,

dass Frauen auch etwas häufiger als Männer von Lärm betroffen sind. So gaben 35,2 % der Männer und 37,0 % der Frauen an, untertags durch Lärm belastet zu sein. In der Nacht fühlten sich 24,5 % der Männer und 25,9 % der Frauen durch Lärm belästigt oder gestört.

Werden die Antworten jener Personen genauer betrachtet, die in den letzten zwölf Monaten in ihrer Wohnung untertags „stark“ bzw. „sehr stark“ durch Lärm belästigt oder gestört waren, sind ebenfalls nur geringe geschlechtsspezifische Unterschiede ersichtlich: Wie auf den beiden Tabellen auf Seite 27 zu sehen, fühlen sich am Tag 10 % der Frauen und 8,8 % der Männer „stark“ bzw. „sehr stark“ durch Lärm belästigt. In der Nacht fühlen sich 5,4 % der Frauen und 4,8 % der Männer „stark“ bzw. „sehr stark“ durch Lärm belästigt.



Stärker ausgeprägte geschlechtsspezifische Unterschiede ergeben sich bei den Einpersonenhaushalten, wo sich beispielsweise 40,6 % der weiblichen und 36,5 % der männlichen Einpersonenhaushalte untertags durch Lärm belästigt oder gestört fühlten.

Zur Lärmstörung in der Nacht geben 31,3 % der weiblichen Einpersonenhaushalte und 25,5 % der männlichen Einpersonenhaushalte an, sich „sehr stark“, „stark“, „mittel“ bzw. „geringfügig“ von Lärm gestört zu fühlen.

Lärmstörung am Tag (Frauen/Männer insgesamt und Einpersonenhaushalte):

	Anteil der „Ja“-Antworten in %			
	Frauen	Männer	Frauen Einpersonenhaushalte	Männer Einpersonenhaushalte
sehr stark	3,8	3,0	3,9	2,6
stark	6,2	5,8	7,1	7,3
mittel	12,7	10,9	14,1	10,7
geringfügig	14,4	15,5	15,5	15,9
gar nicht	62,9	64,7	59,3	63,6
weiß nicht/keine Angabe	0,1	0,1	0,0	0,0
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Statistik Austria (2009): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007, Ergebnisse des Mikrozensus, Wien, S. 126.

Lärmstörung in der Nacht (Frauen/Männer insgesamt und Einpersonenhaushalte):

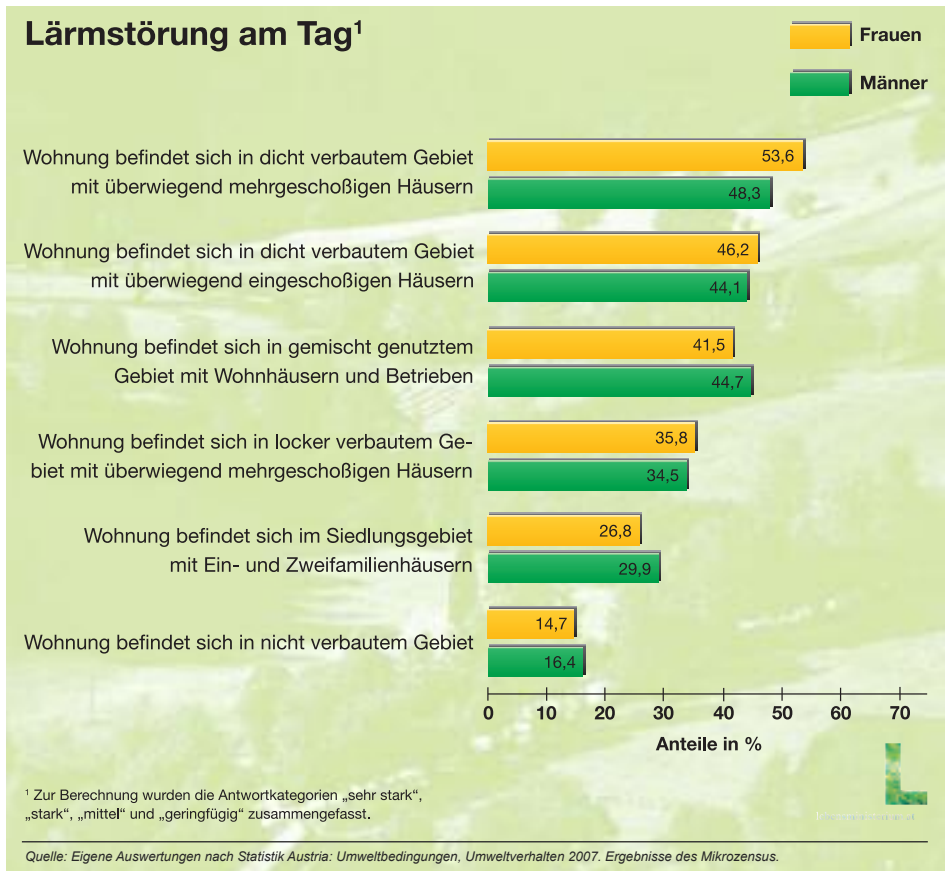
	Anteil der „Ja“-Antworten in %			
	Frauen	Männer	Frauen Einpersonenhaushalte	Männer Einpersonenhaushalte
sehr stark	2,1	1,6	2,1	1,2
stark	3,3	3,2	3,5	3,1
mittel	7,4	6,8	9,0	8,6
geringfügig	13,2	13,0	16,7	12,6
gar nicht	74,0	75,4	68,6	74,4
weiß nicht/keine Angabe	0,1	0,1	0,0	0,0
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Quelle: Statistik Austria (2009): Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2007, Ergebnisse des Mikrozensus, Wien, S. 126.

Wird die Lärmstörung am Tag mit der Wohnlage in Verbindung gebracht, so zeigt sich, dass sich die Betroffenheit von Lärm je nach der Lage der Wohnung verändert.

stark“, „stark“, „mittel“ bzw. „geringfügig“ von Lärm gestört. Jene Personen, die im nicht verbauten Gebiet leben, fühlen sich deutlich weniger vom Lärm gestört (Frauen: 14,7 % und Männer 16,4 %).

53,6 % der Frauen und 48,3 % der Männer, die in einem dicht verbauten Gebiet leben, fühlen sich am Tag „sehr



Differenzierte Betrachtung der Lärmsituation

Es zeigt sich anhand der Zahlen

- dass sich Frauen und Männer nur geringfügig unterschiedlich von Lärm belästigt fühlen.

„Die subjektive Wahrnehmung von Lärm wird von physiologischen, psychologischen und sozialen Faktoren bestimmt:

- vom Geräusch selbst, d. h. von seinen physikalischen Eigenschaften, wie z. B. Frequenz, Schallpegel-

druck und Zeitverlauf des Geräusches

- von der Person, die dem Geräusch ausgesetzt ist, mit ihren persönlichen Einstellungen zu Schallquelle und Geräusch, ihrem Befinden und ihrer Tätigkeit
- von der Situation, d. h. von Ort und Zeitpunkt des auftretenden Geräusches.“²⁴

Lärmbelastungen sind lokal begrenzt und betreffen jene Personen, die sich in unmittelbarer Umgebung zur Lärmquelle aufhalten (müssen). Wenn nun



²⁴ Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hg.) (2006): [Laut]schrift. Informationen zu Lärmschutz in Österreich, Wien, S. 8.

Lärm in der Wohnumgebung auftritt, betrifft der Lärm jene Menschen, die sich (häufiger) in der Wohnung aufhalten. Auch im Zusammenhang mit Lärmbelastungen und Lärmstörungen spielt die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung eine Rolle, da Frauen tendenziell mehr Zeit zuhause, in den eigenen vier Wänden, verbringen.

Lärm und Ruhe

Da lärmbelastete Wohngebiete, wie an stark befahrenen Straßen bzw. das Gegenteil Wohnungen in „Ruhelage“, auch eine entscheidende Größe auf dem Wohnungsmarkt sind, was den

Mietpreis bzw. Kaufpreis einer Immobilie betrifft, kommt bei der Betrachtung von Lärm auch eine soziale Perspektive zum Tragen.

Es „ergibt sich eine sozial ungleiche Verteilung von Lärmbelastungen: Zahlungsschwache und/oder anders benachteiligte Bevölkerungsgruppen leben häufiger in belärmten und daher preisgünstigeren Wohnlagen. [...] In diesem Zusammenhang kann es zu einem Aufschaukeln von Benachteiligungen kommen, da Lärmbelastungen auch Folgen auf sozialer Ebene haben:

Durch nächtlichen Lärm bedingte Schlafstörungen und Erholungsdefizite



können sich in Form von geringerer Leistungsfähigkeit am Arbeitsplatz oder in der Ausbildung niederschlagen, sodass Personen, die an lauten Straßen wohnen, schlechtere Voraussetzungen für einen sozialen Aufstieg oder zur Überwindung sozialer Schwächen haben. Straßenlärm beeinträchtigt darüber hinaus die Kommunikationsmöglichkeiten im Außenbereich und behindert so Kontakte in der Nachbarschaft. Die Betreuung von Kindern wird durch Verkehrslärm erschwert, die Spielmöglichkeiten von Kindern sind in verkehrslärmbelasteten Gebieten eingeschränkt.

Darüber hinaus kann das Wohnen in der Nähe von lärmigen Verkehrsachsen Gefühle des Ausgeschlossenenseins und rastlose kompensatorische Hektik und Mobilität zur Folge haben.“²⁵

Auch das Einkommen hat Bedeutung

Da das Einkommen von Frauen und Männern große Unterschiede aufweist, ist auch im Zusammenhang mit Lärm von einer hohen Genderrelevanz auszugehen. Wie schon in der Einleitung ausgeführt, haben AlleinerzieherInnen, und dabei handelt es sich mehrheitlich

um Frauen, ein größeres Armutsrisiko. Kathrin Buchholz²⁶ führt am Beispiel einer Alleinerzieherin die gegenseitige Verstärkung von sozialen wie auch gesundheitlichen Aspekten von Lärmbelastungen aus:

Eine allein erziehende Mutter lebt mit ihren zwei Kindern (ein Schulkind und ein Kindergartenkind) an einer Hauptverkehrsstraße. Sie muss alleine die Teilzeitberufstätigkeit und die Kinderbetreuung koordinieren und steht unter einem permanenten Zeitstress.

Das mit der Teilzeit verbundene knappe Budget zum Lebensunterhalt stellt einen weiteren Stressfaktor dar. Die dauernde Lärmbelastung am Wohnort schränkt die Erholungsmöglichkeiten in der Wohnung und im Wohnumfeld erheblich ein (verminderte Qualität des Nachtschlafs).

Durch den Lärm ist für die Mutter bei der Betreuung der Hausaufgaben ihres schulpflichtigen Kindes ein erhöhter Aufwand erforderlich, da sich die permanente Lärmbelastung negativ auf die Konzentrationsfähigkeit des Kindes auswirkt. Die permanente Anspannung und die eingeschränkte Regenerationsmöglichkeit beeinträchtigen die berufliche Leistungsfähigkeit sowie die ohnehin schon eingeschränkten Aufstiegsmöglichkeiten.

²⁵⁺²⁶ Buchholz, Kathrin (2005): *Genderaspekte im Bereich Immissionsschutz: Luftverschmutzung und Lärmbelastungen. Sondierung des Themenfeldes (= genanet Studien 3, hg. von genanet – Leitstelle für Geschlechtergerechtigkeit und Nachhaltigkeit)*, S. 13 f.

http://www.genanet.de/fileadmin/downloads/Studien/genaS_3_Immissionsschutz.pdf

Schritte zur Umsetzung

Frauen und Männer sind gemeinsam verantwortlich

Die gemeinsame Verantwortung von Frauen und Männern für eine nachhaltige Entwicklung muss ins Zentrum gerückt werden. Schon in umweltrelevanten Aus- und Weiterbildungen ist darauf zu achten, dass auch gesellschaftliche Fragestellungen ein integraler Bestandteil der Ausbildungskonzepte sind.

Mit der **Integration der Genderperspektive** kann die (fehlende) Verbindung zwischen der ökonomischen, ökologischen und sozialen Säule der Nachhaltigkeit geschaffen werden. Die Genderperspektive ermöglicht einen „breiteren Blick“ auch auf soziale Strukturen und gesellschaftliche Machtverhältnisse. Neue Fragen werden gestellt und öffnen den Blick auf neue Themen. Neue Handlungsperspektiven werden ermöglicht. So können Entscheidungen u. U. unterlassen werden, die zu einer Verschärfung von ökologischen Problemen und (sozialen) Ungleichheiten beitragen.

Die differenzierte Betrachtung der Alltagsannahmen hat gezeigt, dass Frauen insgesamt gesehen gegenüber

Umweltfragen aufgeschlossener sind als Männer. Diese Aufgeschlossenheit gilt es zu nutzen! **Frauen sind als aktiv Handelnde anzusprechen**, nämlich als umweltengagierte Frauen in verschiedenen Organisationen und Verbänden, als Wissenschaftlerinnen, Forscherinnen, Nachhaltigkeitskoordinatorinnen, Umweltpolitikerinnen. Wichtig ist, dass Frauen im Umweltbereich gestärkt, bei Umweltthemen aktiv eingebunden und angesprochen werden.

Sollen auch Männer, die derzeit über mehr Macht und Einfluss auf der politischen wie auch gesellschaftlichen Ebene verfügen und die, insgesamt betrachtet, weniger Alltags- und Versorgungsarbeit leisten, aktiv mit Umweltthemen angesprochen werden, braucht es größere Anstrengungen und/oder andere Themen und Argumente.

Bei der gezielten Ansprache von Frauen und Männern müssen die Unterschiede in den Ausgangspositionen und Lebensrealitäten von Frauen und Männern berücksichtigt werden, ohne aber gleichzeitig traditionelle Geschlechterrollen festzuschreiben, sondern vielmehr zur **Entwicklung neuer Geschlechterverhältnisse** beizutragen.²⁷

²⁷ Weller, Ines (1999): *Einführung in die feministische Auseinandersetzung mit dem Konzept Nachhaltigkeit. Neue Perspektiven – Alte Blockaden*. In: Weller, Ines; Hoffmann, Esther; Hofmeister, Sabine (Hg.): *Nachhaltigkeit und Feminismus: Neue Perspektiven – Alte Blockaden*, Wissenschaftliche Reihe, Band 109, Kleine Verlag, Bielefeld, S. 9-32.

Die Verwirklichung von partnerschaftlichen Beziehungsmodellen scheint hier die Bereitschaft für umweltfreundliche und nachhaltige Verhaltensweisen zu begünstigen.²⁸

Dem geschlechtergerechten Sprachgebrauch und der diskriminierungsfreien Bildauswahl kommt hier besondere Bedeutung zu. Wenn Frauen und Männer gleichermaßen angesprochen werden sollen, dann ist die Verwendung der männlichen und weiblichen Personenbezeichnungen unumgänglich. Anregungen dazu gibt es im Folder „**Blickpunkt Gender. Leitfaden zu Mediengestaltung**“.²⁹

Der Blick auf die Geschlechterverteilung bei den verantwortlichen AkteurlInnen im Bereich Umwelt auf der Ebene der Politik und Verwaltung zeigt, dass Frauen, denen Umweltverantwortung im Haus/ im privaten Umfeld zugeschrieben wird, auf der Ebene der EntscheidungsträgerInnen nach wie vor eine numerische Minderheit sind.

Wichtig ist, zu einer **Geschlechterparität** auch in den Führungspositionen von umweltrelevanten Organisationen und Verwaltungen beizutragen und hinzuwirken.



²⁸ LIFE e.V./FrauenUmweltNetz (Hg.) (o. J.): *Gender Mainstreaming in Deutschland. Auf dem Weg zu geschlechtergerechter Umweltpolitik*, Wiesbaden.

²⁹ „Blickpunkt Gender“ wurde vom Büro KnollSzalai im Auftrag des Lebensministeriums erstellt und steht unter <http://www.knollszalai.at/download.htm> zum Download zur Verfügung.

Es gibt eine Vielzahl von Schrauben, an denen gedreht werden kann/muss, um eine Veränderung im Umweltverhalten und bei Umwelteinstellungen zu bewirken.

Vieles kann nur gemeinsam getan werden und nicht alle Schritte und Maßnahmen lassen sich gleichzeitig umsetzen. Wesentlich erscheint jedoch, aufbauend auf die in der vorliegenden Broschüre präsentierten Zahlen und Fakten, konkrete Aktivitäten zu setzen, um den Prozess hin zu einer geschlechtergerechten Verteilung von Umweltverantwortung kontinuierlich weiterzuführen.

Gemeinsame Umweltverantwortung von Frauen und Männern

- Bewusstsein schaffen, dass die Umweltverantwortung gemeinsam von Frauen und Männern getragen werden muss
- Themen aufgreifen, die unterschiedliche Menschen ansprechen und deren Alltagskontexte berücksichtigen
- Positive Anreize für „umweltgerechtes“ Handeln, wie beispielsweise klimafreundliche Mobilität, schaffen
- „Umweltpioniere“ und „Umweltpionierinnen“ vorstellen
- „Mobilitätspioniere“ und „Mobilitätspionierinnen“ vorstellen

- Einbeziehen und verstärkte Integration von Frauen bei Verkehrsplanungen und -projekten
- Aktivitäten und Projekte zielgruppenspezifisch planen und durchführen – dabei Lebensrealitäten von Frauen und Männern berücksichtigen
- Umsetzen von gendersensiblen Beteiligungs- und Partizipationsmodellen für Kinder und Jugendliche bei Planungen sowie Umwelt- und Mobilitätsprojekten
- Genderkompetenz bei Akteurinnen und Akteuren in den Bereichen Umwelt, Nachhaltigkeit und Mobilität durch gezielte Aus- und Weiterbildungsangebote erhöhen
- Schaffen von gendersensiblen Programmen, wie beispielsweise einem eigenen klima:aktiv mobil Förder- und Beratungsprogramm für Frauen

Geschlechterparität in Macht- und Einflusspositionen

- Analyse der Einflussverhältnisse und Entscheidungsgremien bei umweltrelevanten (politischen) Entscheidungen national und international
- Gezieltes Anwerben von Umwelt- und Nachhaltigkeits- sowie Mobilitätsexpertinnen für Entscheidungspositionen
- Dynamische Frauenquote in allen Bereichen der Verkehrsplanung
- Förderung der Mitarbeit von Fachfrauen bei Verkehrs- und Mobilitätskonzepten auf Gemeinde-, Landes- und Bundesebene

Neue Geschlechterbilder in den Bereichen Umwelt, Nachhaltigkeit und Mobilität

- Analyse von verwendeten Kommunikationsmitteln, wie Programmen, Texten, Medien, Web- und Bildmaterialien
- Analyse der Geschlechterbilder (Darstellungen von Frauen und Männern), mit denen Themen wie Umwelt, Nachhaltigkeit, (sanfte, umweltfreundliche) Mobilität vermittelt werden
- Entwicklung von neuen, anderen Bildern von Menschen und Umwelt, Nachhaltigkeit, Mobilität

Bei konkreten Erhebungen und Befragungen

- Gesellschaftlich relevante Aspekte, wie die Verantwortung für Haus-, Familien- und Versorgungsarbeit, Verteilung von Geld, Arbeitszeit, Ressourcen etc., bereits bei den Fragestellungen berücksichtigen
- Ergebnisse nach Geschlecht und verknüpft mit anderen Kategorien, wie Alter, Bildungshintergrund, Erwerbsbeteiligung, Herkunft etc., darstellen
- Diese Ergebnisse konkret für die (Weiter-)Entwicklung von strategischen Programmen, wie dem klima:aktiv Programm, nutzen

Für weitere Beratung und Fragen stehen die Autorinnen Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Bente Knoll und Dipl.-Ing.ⁱⁿ Elke Szalai, beide Knoll & Szalai oeg, gerne zur Verfügung!

office@knollszalai.at
<http://www.knollszalai.at>

Für die fundierte Aufbereitung des Themenkomplexes „Gender Equality in der Bildung für Nachhaltige Entwicklung“ sowie die praxisorientierten Beratungsangebote und Workshops wurde KnollSzalai von der Österreichischen UNESCO-Kommission als „erfolgreiches UN-Dekadenprojekt“ ausgezeichnet.



Zusammenfassung

In der Broschüre „Gemeinsam umweltfreundlich unterwegs. Umwelteinstellungen und Genderaspekte“ sind ausgehend von vier Alltagsannahmen zu Umweltsorgen, Umweltentscheidungen, Mobilitätsverhalten und Lärm Zahlen aus dem aktuellen österreichischen Mikrozensus-Sonderprogramm „Umweltverhalten und Umwelteinstellungen 2007“ aufbereitet. Deutlich werden dabei geschlechtsspezifische Unterschiede, die ihrerseits im Zusammenhang mit Lebensrealitäten von Frauen und Männern dargestellt und diskutiert werden.

Die Ergebnisse zeigen beispielsweise, dass Frauen sich mehr um die Umwelt sorgen und auch häufiger Bio-Lebensmittel einkaufen. Frauen sind bei ihren täglichen Wegen deutlich umweltfreundlicher unterwegs, wohingegen Männern in der Urlaubsregion umweltfreundliche Mobilitätsangebote wichtiger sind.

Die Gründe für diese – empirisch feststellbare – Geschlechterdifferenz sind vielfältig. Frauen und Männern werden gesellschaftlich nach wie vor verschiedene Rollen zugewiesen. Immer noch gilt die Haus- und Familienarbeit, wie Einkaufen, Kochen, Pflege von Kindern oder (älteren) Angehörigen, als „Frauendomäne“. Die reale Verteilung der Gesamtarbeitszeit zeigt, dass es mehrheitlich Frauen sind, die die Haus- und Familienarbeit machen und in eher Teilzeitbeschäftigungsverhältnissen erwerbstätig sind.

Es ist aber keineswegs ein „Naturgesetz“, dass Frauen sich mehr um die Umwelt sorgen und auch umweltfreundlicher handeln. **Die geschlechtsspezifischen Unterschiede beim Umweltverhalten wie auch bei den Umwelteinstellungen sind vielmehr als Folge der gesellschaftlichen Zuschreibungen sowie der Verteilung von Arbeit und unterschiedlicher Zuständigkeiten zwischen den Geschlechtern zu sehen.**

Wenn nun die Diskussion um Genderaspekte auch im Umweltbereich weiter intensiviert werden soll, muss vor allem ein Bewusstsein für die **gemeinsame Verantwortung von Frauen und Männern für eine nachhaltige Entwicklung** geschaffen werden.

Frauen stehen Umweltfragen aufgeschlossener gegenüber. Wichtig ist es, Frauen durch eine gezielte Ansprache und weitere Maßnahmen in Planungen und Projekte aktiv einzubeziehen. Dem geschlechtergerechten Sprachgebrauch und der diskriminierungsfreien Bildauswahl kommt hier besondere Bedeutung zu.

Generell gilt es auch, die **Genderkompetenz** von Akteuren und Akteurinnen in den Bereichen Umwelt, Nachhaltigkeit und Mobilität zu erhöhen und gemeinsam zu mehr Geschlechtergerechtigkeit sowie zur **Entwicklung von neuen Geschlechterbildern** beizutragen.

Informationen zu Landwirtschaft, Lebensmittel, Wald, Umwelt und Wasser:

www.lebensministerium.at



lebensministerium.at

Die Initiative GENUSS REGION ÖSTERREICH hebt gezielt die Bedeutung regionaler Spezialitäten hervor:

www.genuss-region.at



„Bio“ bedeutet gesunde, hochwertige Lebensmittel, die keine Spritzmittel oder Antibiotika enthalten:

www.biolebensmittel.at



biolebensmittel.at
das Netzwerck auf den Web

Das Aktionsprogramm des Lebensministeriums für aktiven Klimaschutz:

www.klimaaktiv.at



Die Jugendplattform zur Bewusstseinsbildung rund ums Wasser:

www.generationblu.at



Das Österreichische Umweltzeichen ist Garant für umweltfreundliche Produkte und Dienstleistungen:

www.umweltzeichen.at



Der Ökologische Fußabdruck ist die einfachste Möglichkeit, die Zukunftsfähigkeit des eigenen Lebensstils zu testen. Errechnen Sie Ihren persönlichen Footprint unter:

www.mein-fussabdruck.at



www.mein-fussabdruck.at

Das Internetportal der Österreichischen Nationalparks:

www.nationalparksaustria.at



Das Lehrpfade-Portal beschreibt zahlreiche österreichische Lehrpfade, Themen- und Erlebniswege:

www.lehrpfade.lebensministerium.at



LEHRPFAD - OUTDOORS

