

# ERSTER STEIRISCHER FRAUENBERICHT



## FÜNFTER TEILBERICHT

Frauen und Mobilität / Wohnen

## **INHALT:**

<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Frauen und Mobilität</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Wohnen</b> .....	<b>12</b>
<b>3. Wohnungslosigkeit</b> .....	<b>14</b>
<b>4. Zusammenfassung</b> .....	<b>17</b>
<b>Literatur</b> .....	<b>18</b>



Der nun bereits fünfte Teil unseres Ersten Steirischen Frauenberichts beschäftigt sich mit dem Thema „Frauen und Mobilität“. Auf den ersten Blick kein sehr aufregendes Thema, denn im Zeitalter der umfassenden realen und virtuellen Mobilität scheint es bei der Mobilität keine allzu großen Unterschiede zwischen Frau und Mann zu geben. Ein wissenschaftlicher Blick auf dieses Thema belehrt uns eines Besseren: So besitzen etwa viel weniger Frauen als Männer in der Steiermark einen eigenen PKW. Auch die Anbindungen an die öffentlichen Verkehrsmittel sind gerade im ländlichen Bereich vielfach ungenügend – mit bedeutend gravierenderen Auswirkungen auf Frauen als auf Männer. Zweitere fahren ja mit dem Auto...

Dass Mobilität ein zentraler Punkt ist, um in unserer schnelllebigen Gesellschaft und Arbeitswelt, die immer mehr Flexibilität fordern, erfolgreich zu sein, ist sonnenklar. Deshalb ist Mobilität auch eine zentrale Vor-

aussetzung, um ein selbstbestimmtes Leben führen zu können. Frauen sind in der Lösung ihrer (Mobilitäts-)Probleme zwar sehr kreativ, allerdings hat die Politik hier große Handlungsaufträge, denn mangelnde Mobilität darf kein Hindernis sein! Die steirische Verkehrspolitik bedarf einer grundlegenden Durchleuchtung, wenn sie in den kommenden Jahren die Bedürfnisse von Frauen ebenso in den Mittelpunkt rücken will, wie jene der Männer. Ich werde mich vehement dafür einsetzen!

Herzlichst,

Mag.<sup>a</sup> Elisabeth Grossmann  
Frauenlandesrätin

# EINLEITUNG

Die Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung, um am sozialen Leben teilzunehmen und die eigenen Bedürfnisse zu erfüllen. Die Mobilitätschancen von Frauen und Männern in unserer Gesellschaft haben einen großen Einfluss auf den Alltag und wie wir ihn gestalten. Da dieser Aspekt jede und jeden in der Gesellschaft betrifft, sollte auch allen Menschen, unabhängig von Einkommen, Geschlecht oder sozialer Stellung, die **gleichen**

**Mobilitätschancen ermöglicht werden.** Ein weiteres **Grundbedürfnis** stellt das **Wohnen** dar. Wir verbringen einen Großteil unserer Lebenszeit in unserer Wohnung, Frauen mehr noch als Männer, aber der Besitz einer Wohnung oder eines Hauses ist keine Selbstverständlichkeit. Mehr als 700 Menschen in Graz waren 2006 **wohnungslos** und auf Einrichtungen der Wohnungslosenhilfe angewiesen.<sup>1</sup>

## 1. FRAUEN UND MOBILITÄT

### Die Wahl der Verkehrsmittel und die Wege, die Frauen zurücklegen, unterscheiden sich von jenen der Männer.

Die Mobilität von Frauen und Männern in unserer Gesellschaft spiegelt nach wie vor die unterschiedlichen Geschlechterverhältnisse und Rollenzuweisungen wider. Frauen sind dabei vorwiegend für **Familien- und Versorgungsarbeit** zuständig und legen dementsprechend häufiger komplexe Wege zurück: Sie erledigen den Einkauf oder begleiten Kinder und ältere Menschen. Hingegen steht beim Großteil der Männer der Weg zum und vom Arbeitsplatz im Mittelpunkt.<sup>2</sup>

Das Projekt „Gender Walks/gender\_map/judenburg“ hat diesbezüglich die Wege von Frauen und Männern in der Stadt Judenburg untersucht und ist zu folgenden Ergebnissen gekommen:

Vor allem die Wege und Orte der Frauen in der Altersgruppe von 21-40 Jahren unterscheiden sich wesentlich von jenen der Männer des gleichen Alters. Frauen verbinden innerhalb eines Weges mehrere Orte, die darauf schließen lassen, dass sie mit Kindern unterwegs sind und den Einkauf erledigen. Sie suchen Orte wie Schule, Kindergarten, Spielplatz und diverse Geschäfte und Supermärkte auf. Im Gegensatz dazu zeichnet sich der **typische**

**Alltagsweg** der Männer dieser Altersgruppe dadurch aus, dass die Arbeit im Mittelpunkt steht. Der Hauptweg ist demnach jener zum Arbeitsplatz, wobei im Laufe des Tages auch geschäftliche Termine wahrgenommen werden. Das zweite Hauptziel führt die Männer oft zu Orten der Freizeitbeschäftigung. Diese Wegestruktur bleibt bei den Männern bis zur Altersgruppe der 41-60-jährigen unverändert. Die Judenburger Frauen zwischen 41 und 60 Jahren frequentieren hingegen weniger oft Kinderorte (Schule, Kindergarten, Spielplatz) wie jene in der Altersgruppe von 21-40 Jahren. Stattdessen führen ihre Wege zum Arbeitsplatz und zu ihren Freizeitaktivitäten. Damit ähneln sich die Wege jenen der Männer gleichen Alters. Allerdings lassen die **Wegestrukturen** der Frauen darauf schließen, dass sie häufiger Teilzeit arbeiten als Männer. So gehen Frauen bereits am Nachmittag ihrer Freizeitbeschäftigung nach und suchen dabei auch mehrere Orte nacheinander auf. Männer hingegen geben meist nur eine Freizeitaktivität an, die sie am Abend ausüben. In der Altersgruppe der über 60-jährigen gibt es dann kaum Unterschiede zwischen Män-

<sup>1</sup> Vgl. Plattform der steirischen Sozialeinrichtungen (Hg.): Wahrnehmungsbericht zur sozialen Lage in der Steiermark, 2006, S. 21.

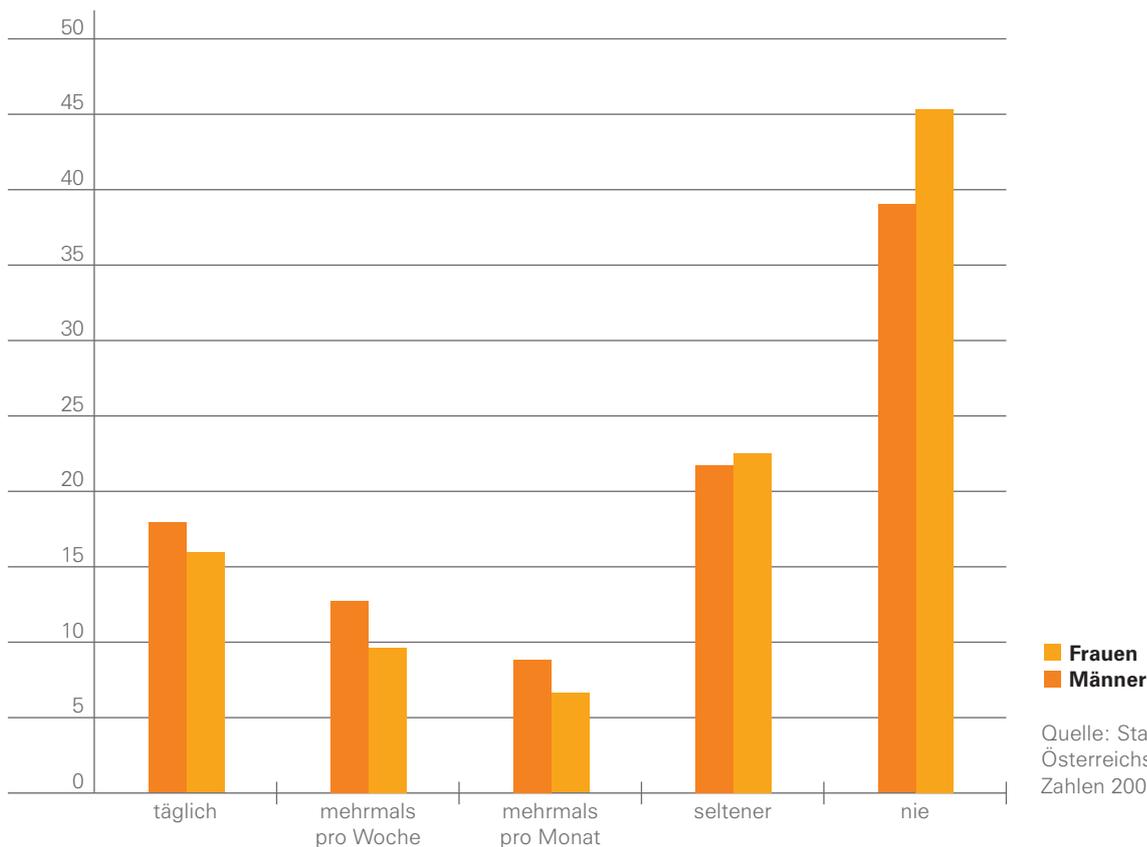
<sup>2</sup> Vgl. VCÖ Magazin, 2009-1, S. 1.

nen und Frauen. Im Gegensatz zu jüngeren Altersgruppen verbringen nun auch mehr Männer ihre Zeit in der Innenstadt, wo Orte wie die Kirche, Apotheken oder diverse Geschäfte und Supermärkte aufgesucht werden. Damit gleichen sich die Wege und die damit verbunden Ziele der Judenburger Bevölkerung mit zunehmendem Alter an, auch wenn kleine Unterschiede festzustellen sind. Männer halten sich lieber im Gasthaus oder beim Pensionistenverband auf, während Frauen häufiger Parks, Cafés oder den Friedhof besuchen.<sup>3</sup>

Die unterschiedlichen Wegestrukturen spielen in der Folge auch bei der **Wahl der**

**Verkehrsmittel** eine Rolle. Aufgrund der Tatsache, dass Frauen oft an einem Tag verzweigte Wege mit mehreren Zielen zurücklegen, sind sie auf Effizienz bedacht und verwenden je nach Ziel und Zweck des Weges unterschiedliche Verkehrsmittel. Die folgende Statistik zeigt, dass Frauen häufiger öffentliche Verkehrsmittel in Anspruch nehmen als Männer. Bei der hohen Anzahl an Männern und Frauen, die selten oder nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, sind die Gegebenheiten auf dem Land zu berücksichtigen, die eine Nutzung aufgrund des eingeschränkten Angebots unattraktiv oder sogar unmöglich machen.

### Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel 2007



Untersuchungen haben aber auch ergeben, dass **Frauen** grundsätzlich häufiger **umweltbewusst** unterwegs sind. Über 40% der Frauen, aber nur etwa ein Drittel der Männer, legen ihre Alltagswege mit Bus, Bahn, dem

Fahrrad oder zu Fuß zurück. Ein Grund dafür ist sicherlich die Tatsache, dass weniger Frauen ein eigenes Fahrzeug besitzen als Männer, wie die nachfolgende Tabelle bestätigt. In jedem der steirischen Bezirke haben

3 Vgl. Elli Scambor: Gender Walk Along Gendered Spaces, 2007, S. 7.

deutlich mehr Männer als Frauen einen eigenen PKW, wobei sich der Anteil der weiblichen Fahrzeugbesitzerinnen zwischen 32,5% und 39,5% bewegt. Dabei ist der

Wert in Graz und Graz Umgebung am höchsten. Hingegen sind relativ wenige Frauen in Mürzzuschlag und Murau im Besitz eines Autos.

### Anzahl der PKW in der Steiermark 2008

Quelle: LASTAT Steiermark

Bezirk	Geschlecht Männlich	Geschlecht Weiblich	Gesamt
Graz-Stadt	63.633	41.681	105.314
Bruck a.d. Mur	20.155	10.879	31.034
Deutschlandsberg	21.640	12.368	34.008
Feldbach	25.361	13.439	38.800
Fürstenfeld	8.042	4.890	12.932
Graz-Umgebung	47.540	30.401	77.941
Hartberg	25.929	13.698	39.627
Judenburg	15.084	7.456	22.540
Knittelfeld	9.900	5.075	14.975
Leibnitz	26.873	15.963	42.836
Leoben	20.251	10.692	30.943
Liezen	26.109	14.170	40.279
Mürzzuschlag	13.664	6.577	20.241
Murau	10.563	5.090	15.653
Radkersburg	8.506	4.628	13.134
Voitsberg	18.206	11.073	29.279
Weiz	31.996	17.087	49.083
Steiermark	393.452	225.167	618.619

Die geringe Zahl an Fahrzeugbesitzerinnen führt infolge natürlich dazu, dass sich mehr Frauen unter den FußgängerInnen befinden und stärker auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Aber auch die Länge der zu absolvierenden Wege hat Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel. Zwar legen sowohl Frauen als auch Männer ca. 3,3 Wege pro Tag zurück, geschlechtsspezifische Besonderheiten lassen sich jedoch bei den **Wegestrukturen**, wie der Wegelänge und der Wegedauer, feststellen. Frauen haben demnach oft kürzere Wege von unter 0,5 Kilometer als

Männer, die zu Fuß zurückgelegt werden können. Längere Strecken, ab 20 Kilometer, werden dagegen häufiger von Männern absolviert. Daher ist auch die Dauer der einzelnen Wege bei den Männern höher. Sie benötigen durchschnittlich 28,4 Minuten, Frauen nur 23,4 Minuten.<sup>4</sup>

Eine Untersuchung zum Thema Mobilität in Deutschland hat ergeben, dass Männer am Tag im Durchschnitt 46 km zurücklegen, wovon 30 km mit dem Auto gefahren werden. Frauen hingegen absolvieren täglich 29 km und davon 12 km mit dem Auto.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Vgl. Bente Knoll (u.a.): Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich, 2005, S. 26.

<sup>5</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Mobilität in Deutschland, Ergebnisbericht, 2004, S. 120 ff.

Die Tatsache, dass Männer häufiger auf das Auto als Fortbewegungsmittel setzen als Frauen wird auch durch **die Statistik der Führerscheineulinge** belegt. Bis zum 25. Lebensjahr sind es

mehr Männer, die die Lenkerberechtigungsprüfung ablegen. Danach dreht sich dieser Trend um. Frauen machen ihren Führerschein also eher zu einem späteren Zeitpunkt als Männer.

### Führerscheineulinge in der Steiermark 2007

Quelle: Statistik Austria, Führerscheine und Lenkerberechtigungen 2009

Alter	männlich	weiblich
16-19 Jahre	5.935	5.584
20-24 Jahre	490	478
25-29 Jahre	143	160
30-39 Jahre	109	195
40-49 Jahre	45	68
50 Jahre und älter	10	39
gesamt	6.732	6.524

Zudem haben Erhebungen ergeben, dass Frauen durchschnittlich **geringere Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr** haben als Männer. Frauen geben 3% ihrer Verbrauchsausgaben für die Anschaffung eines PKWs aus und 4,2% für die Erhaltung und Reparaturen ihrer Fahrzeuge. Männer hingegen verwenden 7,2% ihrer monatlichen Ausgaben für die PKW-Anschaffung und 11% für anfallende Nebenkosten. Dafür sind die Ausgaben

der Frauen für den öffentlichen Verkehr mit 1% gegenüber 0,8% der Männer geringfügig höher. Diese Unterschiede lassen sich dann auch bei der Nutzung der verschiedenen Fortbewegungsmittel erkennen. Frauen sind häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs und Männer greifen öfter auf das Auto zurück. Wenn es um die Nutzung von Mitfahrgelegenheiten geht, sind es wiederum mehr Frauen, die dies in Anspruch nehmen.<sup>6</sup>

## Frauen sind weniger häufig in Straßenverkehrsunfälle verwickelt als Männer.

Da nun Männer häufiger das Auto benutzen und früher den Führerschein machen ist für sie die Wahrscheinlichkeit, an einem Unfall beteiligt zu sein entsprechend höher. Männern wird zudem gerade in jungen Jahren oft nachgesagt, dass sie ihre Fähigkeiten hinter dem Lenkrad überschätzen und daher öfters in Unfälle involviert sind. Die **Unfall-**

**statistik** des Landes Steiermark bestätigt diese Annahme und auch das Alter spielt hier eine entscheidende Rolle. Die meisten Unfälle mit Personenschaden gibt es in der Altersgruppe von 15-24, wobei in allen Altersgruppen durchgehend mehr Männer als Frauen bei Autounfällen verletzt oder getötet werden.

### Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 2008

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung LASTAT Steiermark

	Verletzte	Anteil in %	Tote	Anteil in %
Frauen	3.772	46	25	23
Männer	4.438	54	84	77
Gesamt	8.210	100	109	100

6 Quelle: Statistik Austria, Verbrauchsausgaben. Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung 2004/2005, S. 71.

Dazu kommt, dass der Großteil der **alkoholisierten LenkerInnen** Männer sind. In den Jahren 2007 und 2008 waren 88 Prozent der AlkolenkerInnen in Österreich männlich.<sup>7</sup> Bemerkenswert ist aber auch der große Unterschied zwischen den Geschlechtern bei den **Verkehrsunfällen mit Todesfolge**, wie in der Tabelle oben darge-

stellt. So waren 77% der getöteten VerkehrsteilnehmerInnen Männer und auch in der Gruppe der FußgängerInnen gab es mit 57% mehr männliche Todesopfer. Letzteres ist auch deswegen interessant, weil Frauen grundsätzlich häufiger zu Fuß gehen als Männer und daher potentiell eher betroffen sind.<sup>8</sup>

## 36 Prozent der steirischen PendlerInnen<sup>9</sup> sind Frauen.

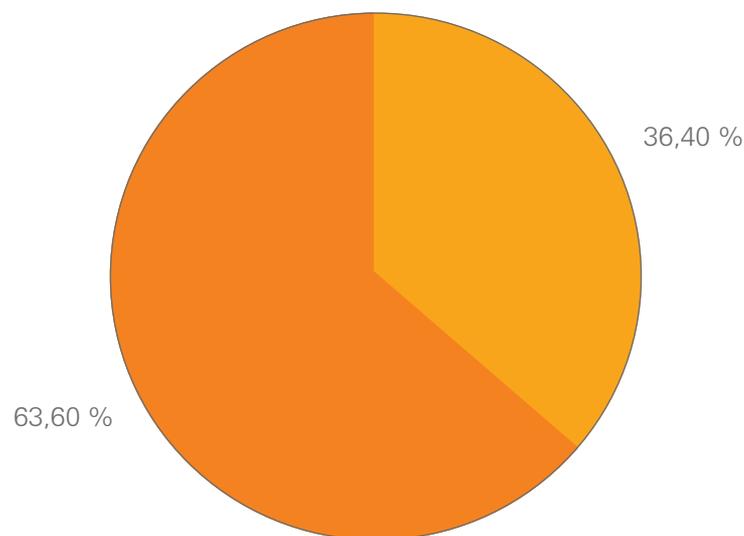
Frauen sind unter den **BerufspendlerInnen** nach wie vor unterrepräsentiert. Sie machen rund ein Drittel der gesamten PendlerInnen in der Steiermark aus.<sup>10</sup> Die oben bereits erwähnte Studie über die Wegestrukturen der Judenburg Bevölkerung,

„Gender Walks“, bestätigt dies. Hier sind es vor allem Männer, die die Stadt verlassen um zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen. Im Gegensatz dazu verbringen mehr Frauen, vor allem in der Altersgruppe von 21-40 Jahren, ihren Alltag in der Stadt.<sup>11</sup>

### PendlerInnen in der Steiermark

Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2001, BerufspendlerInnen

■ Frauen  
■ Männer



Pendeln bedeutet für viele Erwerbstätige nach wie vor: **Pendeln mit dem eigenen Auto**. Pendlererhebungen in der Ost- und Weststeiermark haben ergeben, dass 97,8% der Pendler und 96,5% der Pendlerinnen einen PKW-Führerschein besitzen und mehr als die Hälfte der Pendlerhaushalte

über zwei oder mehr Autos verfügen. Zudem gaben 86,4% der befragten PendlerInnen<sup>12</sup> an, dass sie ein eigenes Auto besitzen und 82,7% haben dieses auch immer zur Verfügung. 11,2% geben weiters an, den PKW zumindest meistens zur Verfügung zu haben.

7 Quelle: Statistik Austria, Strassenverkehrsunfälle 2008, S. 146.

8 Quelle: Statistik Austria, Strassenverkehrsunfälle 2008, S. 95.

9 Als Grundlage wurden die Zahlen der PendlerInnen innerhalb der Steiermark verwendet.

10 Quelle: Statistik Austria, Volkszählung 2001, BerufspendlerInnen, S. 621.

11 Vgl. Elli Scambor: Gender Walk Along Gendered Spaces, 2007, S. 7.

12 Die verfügbaren Daten sind nicht nach Geschlecht ausgewiesen.

Damit ist das Auto das Fortbewegungsmittel Nummer eins unter den ost- und weststeirischen PendlerInnen. Jedoch geben immerhin 24% an, eine Zeitkarte, vorzugsweise eine Monatskarte, für den Öffentlichen Verkehr zu besitzen.<sup>13</sup>

Wenn man sich nun die Aufstellung nach Geschlechtern ansieht, ist aber zu erkennen,

dass vor allem Frauen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, um an ihre Arbeitsstelle zu gelangen. In der Oststeiermark fahren fast 24% der Frauen mit dem Bus und in der Weststeiermark sind 16% auf die Bahn angewiesen. Bei den männlichen Arbeitnehmern spielen öffentliche Verkehrsmittel hingegen eine eher untergeordnete Rolle.<sup>14</sup>

### Verkehrsmittelwahl der PendlerInnen

Quelle: AK Steiermark: Pendlerstudie Korridor Ost 2008, Pendlerstudie Voitsberg 2006

	Männer Steiermark Ost Anteil in %	Frauen Steiermark Ost Anteil in %	Männer Steiermark Ost Anteil in %	Frauen Steiermark Ost Anteil in %
PKW als FahrerIn	79,8	65,3	87	74
PKW als MitfahrerIn	4	1,7	1	3
ÖV - Bus	8,3	23,7	4	7
ÖV - Bahn	7,9	8,9	7	16
Motorrad, Mofa, Fahrrad		0,4	1	

## Frauen wünschen sich Verkehrsberuhigung.

Die Bedürfnisse und Interessen der Bevölkerung in Bezug auf Verkehr und Mobilität sind grundsätzlich ähnlich, auch wenn für Männer das Auto eine größere Rolle spielt als für Frauen. Für Frauen haben Umweltprobleme, Fahrradwege und der Raum für die Entfaltungsmöglichkeiten von Kindern oberste Priorität, wenn es um die **Verkehrsplanung** geht. Auch Männern sind diese Angelegenheiten grundsätzlich auch am wichtigsten, jedoch räumen sie anderen Aspekten wie den

Öffentlichen Verkehrsmitteln und der Gehwegsicherung speziell für Kinder, in der Verkehrsplanung einen ähnlich hohen Stellenwert ein. Entsprechend der häufigeren Verwendung des Autos wünschen sich aber wesentlich mehr Männer auch Verbesserungen im Straßenbau, bei Parkplätzen und eine Optimierung der Ampelregelungen für Autos. Frauen betrachten die letztgenannten Aspekte rund um den motorisierten Individualverkehr hingegen generell als weniger wichtig.<sup>15</sup>

## Frauen haben weniger Einfluss auf die Verkehrsplanung.

Die Tatsache, dass viele Frauen an der oben genannten Befragung teilgenommen haben, zeigt, dass Frauen entgegen vieler Annahmen großes Interesse an der **Gestaltung des Verkehrs** haben. Damit bleibt jedoch die Fra-

ge, warum sie nur in geringem Maße an deren Umsetzung beteiligt sind. Wie bereits im 4. Teilbericht „Frauen und Macht“ aufgezeigt wurde, sind Frauen in Führungspositionen im Bereich Verkehr, Raumplanung und Straßen-

<sup>13</sup> Quelle: AK Stmk (Hg.), Pendlerbefragung Korridor Feldbach, Fürstenfeld, Hartberg und Weiz nach Graz/Graz-Umgebung, Endbericht, 2008, S. 21 ff.

AK Stmk (Hg.), Pendlerbefragung Korridor Voitsberg-Graz/Graz-Umgebung, Endbericht, 2006, S. 19 ff.

<sup>14</sup> Vgl. ebd.

<sup>15</sup> Vgl. Werner Reichman: Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr und Mobilität, 2005, S. 3. auf [www.schoenmobil.net](http://www.schoenmobil.net)

bau eher die Ausnahme. Die entsprechenden Ämter in den Kommunen werden fast ausschließlich von Männern geleitet. In Wien ist seit Anfang 2009 das Amt der Stadtbaudirektion erstmals mit einer Frau besetzt, die einzige in ganz Österreich. Dies ist vor allem deswegen von Bedeutung, da sich **Planende** in erster Linie **auf ihre eigene Lebenswelten und Alltagserfahrung beziehen** und Frauen, wie vorhin bereits erwähnt wurde, anders mobil sind als Männer und daher auch andere Prioritäten oder Sichtweisen in die Planung einbringen. Die Frage, ob eine Kommune mehr Geld in den Straßenbau oder den Ausbau des Nahverkehrs investiert, benachteiligt das eine oder das andere Geschlecht. Daher sollte eine ausgeglichene Repräsentanz beider Geschlechter in den Entscheidungsgremien angestrebt werden.<sup>16</sup>

Es gibt aber auch andere Möglichkeiten, wie den Bedürfnissen der weiblichen Bevölkerung in der Verkehrsplanung Rechnung getragen werden kann. **Gender Budgeting** beispielsweise zielt darauf ab, die Einnahmen und Ausgaben öffentlicher Haushalte zu analysieren und festzustellen, inwiefern Frauen und Männer davon profitieren. Im Bereich der Verkehrsplanung können etwa die Investitionen in den Straßenbau jenen des Öffentlichen Verkehrs gegenübergestellt werden. Sollten bei dieser Haushaltsanalyse große Differenzen sichtbar werden, sollte in der Folge auf eine geschlechtergerechte Verteilung öffentlicher Gelder stärker Rücksicht genommen werden. In der Praxis gestaltet sich dies jedoch oft schwierig, da keine Sanktionen möglich sind.<sup>17</sup>

## Die derzeitige Verkehrsentwicklung benachteiligt Frauen.

Die Tatsache, dass Männer stärker in die Planung des Verkehrs involviert sind, wirkt sich auf die Verkehrsentwicklung zum Nachteil der weiblichen Bevölkerung aus. Wie bereits zu Beginn erwähnt, legen Frauen komplexere Wege zurück und suchen dabei mehr Orte auf als Männer. Dies führt dazu, dass sie vermehrt von folgenden Entwicklungen betroffen sind: Die von Frauen und Männern anvisierten Orte liegen immer weiter auseinander, sodass sie nicht mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Ein Beispiel dafür ist der Trend zu immer mehr Einkaufszentren an der Peripherie der Städte, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwer erreichbar sind. Aber nicht nur die Lage der Orte, auch die Anzahl der Ziele erschwert die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel. Es werden pro Tag immer mehr Orte aufgesucht und dadurch auch immer komplexere Wege zurückgelegt. Daher fahren immer mehr Menschen, sofern sie es sich leisten können, mit dem eigenen PKW. Diese Zunahme des Kfz-Verkehrs stellt aber auch eine Gefahr für Kinder dar und führt

schließlich dazu, dass immer mehr Eltern, und hier in erster Linie Mütter, sich dazu entschließen, ihre Kinder zu begleiten oder zu bringen.<sup>18</sup>

Besonders problematisch stellt sich die Situation in den ländlichen Regionen der Steiermark dar. Da Frauen weniger häufig einen eigenen PKW besitzen als Männer und auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, sind ihre Mobilitätschancen und in der Folge auch ihre beruflichen Möglichkeiten stark eingeschränkt, wie die folgenden Fallbeispiele deutlich machen.

### **Fallbeispiel A:**

*Frau A. wohnt in Kapfenstein und möchte gerne bei der Firma X. in Feldbach im Schichtbetrieb in der Produktion arbeiten. Die Arbeitszeiten in diesem Betrieb sind: Beginn der Frühschicht um 6:00 und Ende der Spätschicht um 22:00. Leider verfügt sie über keinen eigenen PKW, da dies das Familienbudget nicht zulässt. Daher ist sie auf das öffentliche Verkehrsnetz angewiesen. Frau*

<sup>16</sup> Vgl. VCÖ Magazin, 2009-1, S. 5.

<sup>17</sup> Vgl. VCÖ: Gender-Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. Hintergrundbericht, 2009, S. 25.

<sup>18</sup> Vgl. Andrew Kilpatrick: Sanfte Mobilität in der Gemeinde, 2005, S. 43.

A. hat um 7:06 die erste Möglichkeit mit einem öffentlichen Verkehrsmittel von Kapfenstein nach Feldbach zu kommen. Es ist ihr also nicht möglich pünktlich zur Frühschicht zu erscheinen. Am Abend fährt der letzte Bus um 18:34 von Feldbach nach Kapfenstein. Daher ist es ihr nicht möglich bis zum vom Betrieb erwarteten Ende der Spätschicht zu bleiben.<sup>19</sup>

### **Fallbeispiel B:**

Frau B. wohnt in Straden. Sie hat die Möglichkeit bei der Firma S. in Mühldorf bei Feldbach als Regalbetreuerin zu arbeiten. Die Arbeitszeiten in diesem Betrieb sind von 06:00 bis 20:00 Uhr. Auch von einer Teilzeitkraft verlangt die Geschäftsführung, dass sie sowohl für die Frühschicht als auch für den Schlussdienst zur Verfügung steht. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln muss Frau B. um 5:20 in Straden abfahren, um um 5:50 in Mühldorf anzukommen und somit pünktlich ihren Dienst anzutreten. Die letzte Verbindung von Mühldorf nach Straden gibt es um 18:43. Dies bedeutet, dass es ihr nicht möglich ist, bis zum Dienstenende 20:00 Uhr zu bleiben.<sup>20</sup>

Es gibt jedoch auch Wege, dieser Entwicklung entgegenzuwirken und durch einen gezielten **Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel** den Individualverkehr einzudämmen. In der Gemeinde Pöttsching im Burgenland etwa wurde zunächst eine Studie erstellt,

die das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung analysiert. Das Ergebnis war, dass sehr viele Begleit- und Servicewege festgestellt wurden und rund 50% der Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht wurden. Um diese Begleitwege und die Anzahl der Wege mit dem PKW in der Gemeinde zu verringern, hat man sich dazu entschlossen, einen Gemeindebus einzusetzen, der vor Ort organisiert und gesteuert wird. Dadurch hat die Bevölkerung eine Möglichkeit der Mitgestaltung, und es kann auf die Bedürfnisse, insbesondere der Frauen, eingegangen werden. Dies ist nur ein Beispiel, wie Verbesserungen im Bereich der Mobilität und des Verkehrs für Frauen erreicht werden können. Ganz nebenbei wird dadurch auch die Lebensqualität erhöht und die Belastung der Umwelt verringert.<sup>21</sup>

Wenn man nun das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern betrachtet, muss aber auch auf folgendes **Dilemma** hingewiesen werden: Um eine optimale Planung des Verkehrs dahingehend zu ermöglichen, dass sie beiden Geschlechtern zugute kommt, ist das Sichtbarmachen der geschlechtsspezifischen Unterschiede unabdingbar. Auf der anderen Seite sollte dies aber nicht dazu führen, dass traditionelle Geschlechterrollen festgeschrieben werden. Vielmehr sollten die gewonnen Erkenntnisse dazu beitragen, bestehende Rollenzuschreibungen zu überdenken und dabei helfen, die Geschlechterverhältnisse neu zu definieren.<sup>22</sup>

---

19 Quelle: Frauenberatungsstelle Innova in Feldbach

20 Quelle: Frauenberatungsstelle Innova in Feldbach

21 Vgl. VCÖ Magazin, 2009-1, S. 9.

22 Vgl. VCÖ: Gender-Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. Hintergrundbericht, 2009, S. 22.

## 2. WOHNEN

### Alleinerziehende Frauen haben weniger Wohnraum zur Verfügung als alleinerziehende Männer.

Bei der Entwicklung der Wohnsituation in der Steiermark über die letzten Jahrzehnte lässt sich zweierlei feststellen: **Der zunehmende Wohlstand** führt dazu, dass mit dem steigenden Anspruch die Häuser und Wohnungen größer werden. Andererseits ist aber auch der Trend erkennbar, dass es mehr und **kleinere Haushalte** gibt. Obwohl die steirische Bevölkerung von 1961 bis 2001 um nur 4% gewachsen ist, hat die Anzahl der Haushalte im gleichen Zeitraum um 41% zugenommen, wobei sich die Zahl der Einpersonenhaushalte verdoppelt hat und nun 32% aller Haushalte ausmacht.<sup>23</sup> Die Ausstattung der Wohnungen der SteirerInnen ist durchwegs sehr gut. 92,6% der Hauptwohnsitzwohnungen werden der Kategorie „A“ und 5,7% der Kategorie „B“ zugeordnet.<sup>24</sup>

Nun ist es interessant zu sehen, ob sich Unterschiede zwischen den Geschlechtern be-

züglich der Wohnsituation erkennen lassen. Auffallend aber wenig überraschend ist die Tatsache, dass wesentlich mehr Mütter mit ihrem Kind bzw. ihren Kindern zusammenleben als Väter. Die **Alleinerzieherinnen** machen demnach 10,4% aller Einfamilienhaushalte in der Steiermark aus. Im Gegensatz dazu ist der Anteil der Väter, die mit ihren Kindern alleine leben, mit nur 2% sehr gering. Alleinerzieher haben jedoch durchschnittlich mehr **Wohnnutzfläche** zur Verfügung als Mütter mit ihren Kindern. So leben 19,5% der Alleinerzieherinnen in Wohnungen mit bis zu 70m<sup>2</sup>, aber nur 6,3% der Alleinerzieher. Während in der Kategorie der 70m<sup>2</sup> bis 110m<sup>2</sup> mit 42,2% (Väter) und 44,6% (Mütter) Ausgeglichenheit herrscht, leben mehr als die Hälfte aller Väter in Wohnungen mit mehr als 110m<sup>2</sup> (51,5%). Dagegen wohnen nur 36,2% der Mütter mit ihren Kindern in großen Wohnungen.<sup>25</sup>

#### Wohnsituation von AlleinerzieherInnen in der Steiermark 2007

Quelle: Statistik Austria, Wohnen, Mikrozensus 2008

Nutzfläche	Vater mit Kind(-ern) in %	Mutter mit Kind(-ern) in %
bis unter 70m <sup>2</sup>	6,3	19,5
70 bis unter 110m <sup>2</sup>	42,2	44,3
110m <sup>2</sup> und mehr	51,5	36,2
Insgesamt	100	100

#### Anzahl der Wohnräume

1-3 Wohnräume	15,1	25,4
4 Wohnräume und mehr	84,9	74,6
Insgesamt	100	100

Ähnlich verhält es sich bei der **Anzahl der Wohnräume**, die Vätern und Müttern mit ihren Kindern zur Verfügung stehen. 25,4%

der Alleinerzieherinnen müssen mit bis zu drei Wohnräumen auskommen, bei den Vätern sind es lediglich 15,1%. Der Großteil

23 Quelle: Georg Tafner (LASTAT), Entwicklung des Wohnbaus, 2008, S.1.

24 Quelle: Statistik Austria, Wohnen, Mikrozensus 2007, S. 139.

25 Quelle: Statistik Austria, Wohnen, Mikrozensus 2007, S. 149.

der AlleinerzieherInnen lebt in Wohnungen mit vier Wohnräumen oder mehr, wobei auch hier die Väter offensichtlich mehr Platz haben. So leben rund 85% der Väter gegenüber 74,6% der Mütter in Wohnungen mit mehr als 4 Wohnräumen.<sup>26</sup>

Nun kann man sicher argumentieren, dass es auch auf die Anzahl der Kinder ankommt, wie groß eine Wohnung ist bzw. wie viele Wohnräume den Familien zur Verfügung stehen. Aber auch hier liegt die **durchschnittliche Nutzfläche pro Person** bei Haushalten, in denen Väter mit ihren Kindern wohnen, mit 48m<sup>2</sup> pro Person über jenen der Alleinerzieherinnen (42m<sup>2</sup> pro Person).<sup>27</sup>

Neben den AlleinerzieherInnen sind es auch die **alleine lebenden Personen**, die einen Vergleich der Geschlechter ermöglichen. In der Steiermark ist auch hier der Anteil der Frauen mit 57,3% größer als jener der Männer (42,7%). Ein Grund für diesen großen Unterschied stellt die höhere Lebenserwartung

der Frauen dar. In der Altersgruppe der über 60-jährigen sind über 75% der alleinlebenden Personen Frauen. Weiters ist wiederum festzustellen, dass wesentlich mehr Männer zwischen 30 und 60 Jahren alleine leben. Sie machen über 60% der Singlehaushalte dieser Altersgruppe aus. Dies kann sicherlich auch damit erklärt werden, dass im Fall einer Trennung vom Partner die Kinder in den meisten Fällen bei der Mutter im Haushalt leben, wie es auch die hohe Zahl der Alleinerzieherinnen vermuten lässt.<sup>28</sup>

Bei der Ausstattung und Größe der Wohnungen gibt es im Gegensatz zu den AlleinerzieherInnen bei den alleine lebenden Frauen und Männern kaum Unterschiede. Auch die durchschnittliche Nutzfläche pro Person ist mit 76,4m<sup>2</sup> (Männer) und 75,1m<sup>2</sup> (Frauen) sehr ähnlich. Allerdings ist auffallend, dass dieser Unterschied praktisch alleine aus der Altersgruppe der 30 bis 60-jährigen resultiert. Frauen haben hier 74,6m<sup>2</sup> zur Verfügung und Männer immerhin 80m<sup>2</sup>.<sup>29</sup>

### Wohnsituation von alleinlebenden Frauen und Männer in der Steiermark 2007

Quelle: Statistik Austria, Wohnen, Mikrozensus 2008

	Männer	Frauen
<b>Durchschnittliche Nutzfläche pro Person</b>	<b>76,4 m<sup>2</sup></b>	<b>75,1 m<sup>2</sup></b>
bis unter 30 Jahre	59,2 m <sup>2</sup>	59,4 m <sup>2</sup>
30 bis unter 60 Jahre	80 m <sup>2</sup>	74,6 m <sup>2</sup>
60 und mehr Jahre	78,5 m <sup>2</sup>	78,5 m <sup>2</sup>

## Wohnungseigentum befindet sich in Männerhand.

In der Steiermark leben 58% der Bevölkerung im **Hauseigentum** und 11% in einer Eigentumswohnung. Auf den ersten Blick ist die Verteilung der Eigentumsverhältnisse auf die Geschlechter ausgeglichen. Der Anteil der weiblichen Hauseigentümerinnen liegt mit 56% nur geringfügig unter dem der Männer (59%) und auch beim Wohnungseigentum

liegen die beiden Geschlechter mit 10% (Männer) bzw. 11% (Frauen) gleich auf. Betrachtet man jedoch die Haushalte nach dem bzw. der HauptverdienerIn, so lässt sich feststellen, dass 62% der Haushalte mit männlichen Hauptverdienern ein Haus besitzen und nur 44% der Haushalte mit einer weiblichen Hauptverdienerin.<sup>30</sup>

26 Quelle: Statistik Austria, Wohnen, Mikrozensus 2007, S. 153.

27 Quelle: Statistik Austria, Wohnen, Mikrozensus 2007, S. 143.

28 Quelle: Statistik Austria, Wohnen, Mikrozensus 2007, S. 143.

29 Quelle: Statistik Austria, Wohnen, Mikrozensus 2007, S. 143.

30 Vgl. Steirische Statistiken, Heft 5/2008, S. 46 ff.

## Die SteirerInnen sind mit ihrer Wohnsituation sehr zufrieden.

Die Wohnzufriedenheit in der Steiermark ist im Vergleich zu anderen Bundesländern sehr hoch. 86% sind mit ihrer Wohnsituation sehr oder ziemlich zufrieden, wobei sich keine Unterschiede zwischen den Geschlechtern erkennen lassen. Allerdings sind es vor allem HauseigentümerInnen, die ihre Wohnsituation als sehr zufriedenstellend bezeichnen.<sup>31</sup> Hingegen zeigen sich die steirischen MieterInnen einer Wohnung am unzufriedensten im Vergleich zu den EigentümerInnen einer Immobilie. Das bedeutet aber nicht, dass sich die SteirerInnen nicht über die **Beeinträchtigung der Lebensqualität** beklagen. Der Lärm ist dabei das am häufigsten genannte Problem (18%), gefolgt von Feuchtigkeit/Schimmel (8%), dunkle Räume (7%) und Luft- bzw. Umweltverschmutzung (6%).<sup>32</sup> Auch die Belastung der Steirerinnen und

Steirer durch die Wohnkosten ist auf den ersten Blick gleich. Männer haben dabei durchschnittliche Ausgaben von € 2.475 und Frauen mit € 2.535 geringfügig höhere Wohnkosten. Wenn man nun aber die Tatsache in Betracht zieht, dass Frauen ein geringeres Einkommen haben, sind alleine lebende Frauen stärker belastet als Männer. Dies zeigt sich besonders deutlich bei Frauen in der Altersgruppe über 65 und bei Haushalten mit einer weiblichen Hauptverdienerin. Pensionistinnen geben 17% ihres Äquivalenzeinkommens für das Wohnen aus, Pensionisten nur 13%. In Haushalten mit einer weiblichen Hauptverdienerin beträgt der Anteil der Wohnkosten am Einkommen sogar 25%. Im Vergleich dazu werden in Haushalten mit einem männlichen Hauptverdiener nur 10% des Einkommens für das Wohnen aufgewendet.<sup>33</sup>

## 3. WOHNUNGSLOSIGKEIT

### Armut und Gewalt sind die häufigsten Ursachen für Wohnungslosigkeit bei Frauen.

Die Problematik der Wohnungslosigkeit wird oft in Zusammenhang mit männlicher Obdachlosigkeit gesehen. Doch neben der sichtbaren gibt es auch eine verdeckte **Wohnungslosigkeit**, von der Frauen besonders betroffen sind. Wohnungsnot bei Frauen entsteht dabei in erster Linie infolge extremer Armut und/ oder aufgrund von Erfahrungen mit Gewalt. Sie empfinden Scham und sehen ihre entstandene Notlage als persönliches Versagen. Daher neigen Frauen dazu ihre Wohnungslosigkeit zu verstecken und

nehmen auch Hilfsangebote weniger häufig in Anspruch als Männer. Stattdessen versuchen sie bei FreundInnen oder Bekannten unterzukommen und so der sichtbaren Wohnungslosigkeit und der damit verbundenen **Stigmatisierung** in der Gesellschaft zu entgehen. Sie begeben sich damit jedoch zusätzlich in die Gefahr, neuerlich Gewalt zu erfahren und sexuell ausgebeutet zu werden.<sup>34</sup>

Armut ist neben Gewalt der zweite wesentliche Grund weiblicher Wohnungslosigkeit.

31 Da es in der Steiermark eine hohe Anzahl an HauseigentümerInnen gibt, lässt sich die große Wohnzufriedenheit vor allem auch dadurch erklären.

32 Vgl. Mayer, Martin: Armut und Lebensbedingungen in der Steiermark 2005/2006. In: Steirische Statistiken, Heft 5/2008, S. 51 ff.

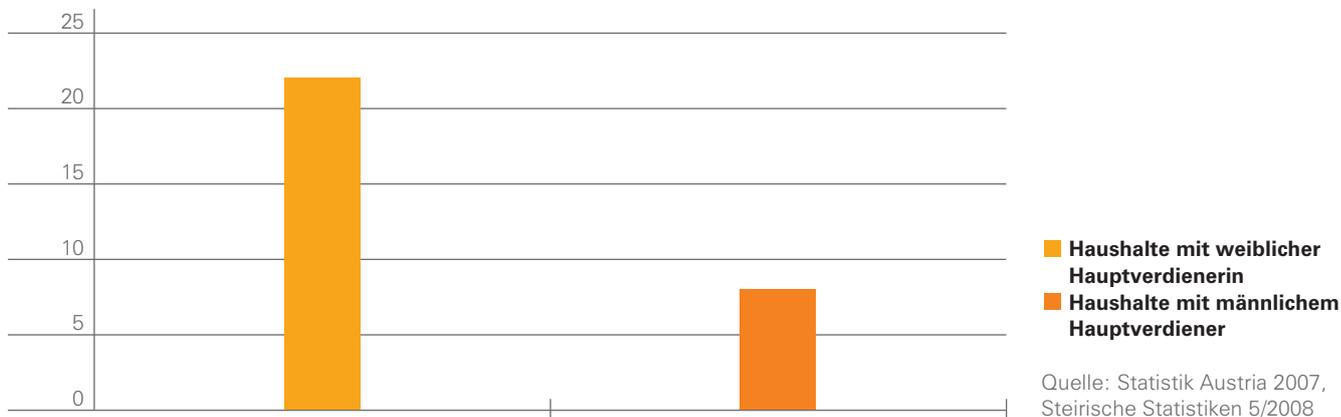
33 Vgl. Mayer, Martin: Armut und Lebensbedingungen in der Steiermark 2005/2006. In: Steirische Statistiken, Heft 5/2008, S. 57.

34 Vgl. Simone Fischelmayer-Pruckner, Wohnungslosigkeit ist eine langes Geheimnis, 2009, S. 14 ff.

Da Frauen ein durchschnittlich **niedrigeres Einkommen** (siehe 2. Teilbericht „Frauen und Erwerbsleben“) als Männer haben, sind sie auch stärker von Verarmung bedroht. In der

Steiermark sind 22% der Haushalte mit einer weiblichen Hauptverdienerin armutsgefährdet, aber nur 8% jener mit einem männlichen Hauptverdiener.<sup>35</sup>

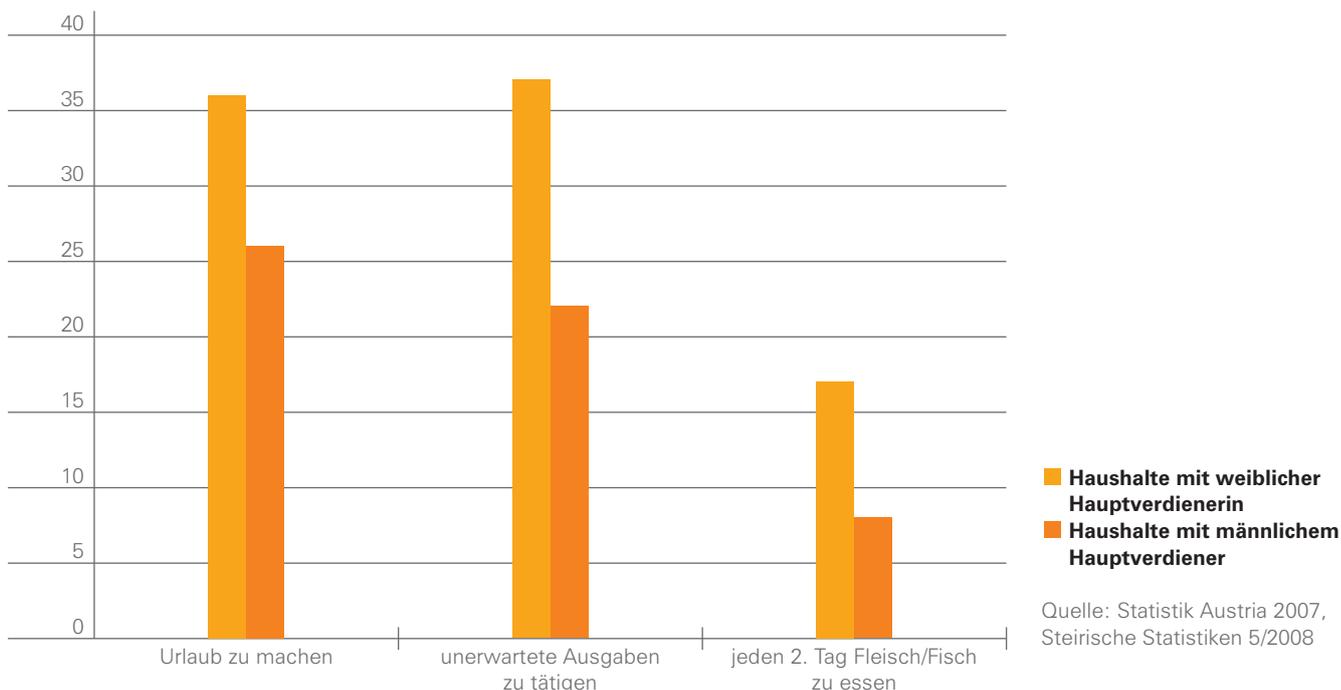
### Armutsgefährdungsquote in der Steiermark in Prozent



Auch die Grafik über finanzielle **Einschränkungen bei den Grundbedürfnissen** zeigt ein ähnliches Bild: Haushalte mit weiblichen Hauptverdienerinnen können sich seltener einen Urlaub leisten, haben oft nicht den finanziellen Polster, um unerwartete Ausgaben zu tätigen und kön-

nen nicht beliebig oft Fleisch oder Fisch essen. Das bedeutet, dass auf diese Familien bei finanziellen Ausfällen oder unerwarteten Mehrausgaben schnell massive Probleme zukommen, die am Ende zu Schulden und dem Verlust der Wohnung führen können.

### Finanzielle Einschränkung bei Grundbedürfnissen "...% können sich nicht leisten..."



<sup>35</sup> Vgl. Mayer, Martin: Armut und Lebensbedingungen in der Steiermark 2005/2006. In: Steirische Statistiken 5/2008 S. 150.

## Ein Drittel der NutzerInnen von Einrichtungen der Wohnungslosenhilfe in Graz sind Frauen.

Das Zentrum der Wohnungslosigkeit in der Steiermark bildet die Landeshauptstadt Graz. Schätzungen zufolge leben in Graz 70 Menschen ohne Obdach, das heißt „auf der Straße“. Zudem gibt es 19 Einrichtungen, in denen rund 720 Personen<sup>36</sup> untergebracht sind. Der Großteil der in Grazer **Einrichtungen der Wohnungslosenhilfe** untergebrachten Personen sind Männer (60%). Frauen belegen ca. 35% der Plätze und der Anteil der Kinder liegt bei 5%.<sup>37</sup> Neben dem Frauenhaus, das Frauen und Kinder aufnimmt, die Opfer häuslicher Gewalt geworden sind, bieten folgende vier Einrichtungen in Graz wohnungslosen Frauen und Kindern Platz: Das Frauenwohnheim (Magistrat Graz) verfügt

über 65 Plätze in 15 Wohngemeinschaften, im Haus Elisabeth (Caritas) finden 20 Frauen und im Haus Rosalie (Vinzigemeinschaft Soeur Rosalie) 15 Frauen eine vorübergehende Unterkunft, und VinziSchutz (Vinzigemeinschaft St. Ersebet) stellt 24 Plätze speziell für ausländische Frauen zur Verfügung. Ebenfalls vier Grazer Einrichtungen mit insgesamt 242 Plätzen bieten ausschließlich Männern eine vorübergehende Schlafmöglichkeit.<sup>38</sup>

In den **steirischen Bezirken** findet man insgesamt lediglich **drei Notschlafstellen** in Bruck/ Mur, Fürstenfeld und Voitsberg. Diese Einrichtungen stehen allerdings sowohl Frauen als auch Männern offen.<sup>39</sup>

### Einrichtungen für wohnungslose Frauen und Männer in Graz<sup>40</sup>

Quelle: Steirischer Sozialbericht 2005/ 2006

Name	Träger	Zielgruppe	Anzahl der Plätze
Frauenwohnheim	Magistrat Graz	Frauen und Kinder	65
Haus Elisabeth	Caritas	Frauen und Kinder	20
Haus Rosalie	Vinzenzgemeinschaft Soeur Rosalie	Frauen und Kinder	15
VinziSchutz	Vinzenzgemeinschaft St. Ersebet	Ausländische Frauen	24
		<b>insgesamt</b>	<b>124</b>
Männerwohnheim	Magistrat Graz	Männer ab 18	80
Arche 38	Caritas	Männer	42
VinziDorf	Vinzenzgemeinschaft Benedict Labre	Männer	40
VinziNest	Vinzenzgemeinschaft Ceferino Malla	AusländischeMänner	80
		<b>insgesamt</b>	<b>242</b>

## Von Wohnungslosigkeit betroffene Menschen wandern vom Land in die Stadt.

Die Tatsache, dass es nur drei Einrichtungen für wohnungslose SteierInnen in den Bezirken gibt, verwundert zunächst. Daraus abzuleiten, dass Frauen und Männer auf dem Land von Wohnungslosigkeit nicht betroffen

sind, ist jedoch nicht zutreffend. Es handelt sich hierbei eher um einen **Menschen- und Problemtransfer**. Aufgrund fehlender Einrichtungen in den Bezirken finden viele SteierInnen in Graz eine vorübergehende

36 Ohne AsylwerberInnen.

37 Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe, Wohnungslos in Graz, 2004, S. 8.

38 Vgl. Stmk. Landesregierung, Steirischer Sozialbericht 2005/ 2006, S. 152.

39 Vgl. ebd., S. 152.

40 Darüber hinaus gibt es in Graz weitere 11 Einrichtungen, die sowohl Frauen als auch Männer bzw. Familien und Paare aufnehmen. Sie sind hier nicht angeführt. Zudem gibt es auch das Frauenhaus, das Frauen und Kindern, die Opfer häuslicher Gewalt geworden sind, Schutz bietet.

Bleibe.<sup>41</sup> So sind etwa 32% der Frauen in den Grazer Einrichtungen aus anderen steirischen Bezirken in die Stadt gekommen, um die Wohnungslosenhilfe in Anspruch zu nehmen. Der überwiegende Teil der Frauen in den Einrichtungen haben zuvor bei der Familie, FreundInnen und Bekannten gewohnt (37%). Hier liegt jedoch auch der Verdacht

nahe, dass es sich um Opfer häuslicher Gewalt und/ oder verdeckter Wohnungslosigkeit handelt. Einige Nutzerinnen haben zuvor in Wohnungen (19%) gelebt und jeweils ca. 10% kamen direkt von der Straße oder wurden zuvor in öffentlichen Einrichtungen (Krankenhäuser, Heime, Gefängnis etc.) betreut.<sup>42</sup>

## 4. ZUSAMMENFASSUNG

Der **Verkehr** und die damit verbundenen **Mobilitätschancen** betreffen jede/n in der Gesellschaft. Auch wenn die Verkehrsplanung auf den ersten Blick neutral erscheinen mag, haben sie unterschiedliche Auswirkungen auf diverse Bevölkerungsgruppen. Frauen legen meist verzweigte, kürzere Wege im städtischen Raum zurück und sind daher stärker auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Sie bevorzugen aber auch gerne andere umweltfreundliche Arten der Fortbewegung, wie etwa das Fahrrad.

Der **motorisierte Individualverkehr** wird dagegen von Männern dominiert. Die Verwendung des PKWs steht dabei vor allem im Zusammenhang mit beruflichen Tätigkeiten. Ob beim Pendeln zum Arbeitsplatz oder bei geschäftlichen Dienstfahrten, das Auto ist das Hauptverkehrsmittel der meisten Steirer. Sie machen auch den Führerschein früher und sind häufiger in Straßenverkehrsunfälle verwickelt als Frauen.

Die Unterschiede im Mobilitätsverhalten der SteirerInnen müssen auch bei der Planung des Verkehrs berücksichtigt werden. Es ist jedoch nach wie vor so, dass die EntscheidungsträgerInnen in diesem Bereich, in der Steiermark wie auch in ganz Österreich, in erster Linie Männer sind. Da sich Planende aber vor allem auf ihre eigenen Erfahrungen beziehen, führt das schließlich dazu, dass

die Bedürfnisse der weiblichen Bevölkerung oft nur unzureichend berücksichtigt werden. Um einer **geschlechtersensiblen Verkehrsplanung** gerecht zu werden ist es daher notwendig, mehr Wert auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu legen und die Qualität des Fuß- und Radwegenetzes zu erhöhen.

Wie das Thema Verkehr, spielt auch das Wohnen eine zentrale Rolle in unserem Leben. Obwohl der Großteil der SteirerInnen mit ihrer **Wohnsituation** sehr zufrieden ist, gibt es auch weniger privilegierte Bevölkerungsgruppen. Da Frauen ein durchschnittlich geringeres Einkommen (siehe 2. Teilbericht „Frauen und Erwerbsleben“) haben als Männer ist es nicht verwunderlich, dass gerade alleinlebende und alleinerziehende Frauen in kleineren und schlechter ausgestatteten Wohnungen leben als Männer. Auch der Anteil weiblicher Wohnungs- oder Hauseigentümerinnen in der Steiermark ist niedriger als jener der Männer.

Die begrenzten finanziellen Möglichkeiten vieler Frauen, insbesondere wenn sie die Hauptverdienerin in der Familie sind, können schließlich auch zum Verlust der Wohnung führen. Nicht nur Armut, auch die Erfahrung von Gewalt in der Familie zwingt Frauen in die Wohnungslosigkeit. Frauen sind dabei im Gegensatz zu Männern in erster Linie von verdeckter **Wohnungslosigkeit**

---

41 Vgl. Plattform der steirischen Sozialeinrichtungen, Wahrnehmungsbericht zur sozialen Lage in der Steiermark, 2006, S. 43 ff und Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe, Wohnungslosigkeit und Wohnungslosenhilfe in Österreich, 2009, S. 14.

42 Vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe, Wohnungslos in Graz, 2004, S. 100 ff.

**keit** betroffen und scheinen dadurch kaum in Statistiken auf. Da Armut und häusliche Gewalt nach wie vor Tabuthemen in unserer Gesellschaft sind, scheuen viele Betroffene davor zurück, Hilfe anzunehmen. Darüber hinaus konzentrieren sich diese Hilfsangebote in der Steiermark, insbesondere die Unterkunftsmöglichkeiten für Wohnungslose, auf die Stadt Graz. Dies führt auch dazu, dass wohnungslose SteirerInnen ihren Wohnort verlassen und mit ihrem Problem in die Landeshauptstadt „einwandern“. Es ist daher notwendig, Hilfsangebote für Woh-

nungslose auch vor Ort in den steirischen Bezirken zur Verfügung zu stellen.

Abschließend darf auch die Tatsache nicht außer Acht gelassen werden, dass das Wohnen und insbesondere seine Nebenkosten immer teurer werden und vor allem Frauen mit geringem Einkommen von potentieller Wohnungslosigkeit betroffen sind. Aus diesem Grund müssen Möglichkeiten geschaffen werden, die es erlauben arme Bevölkerungsgruppen mit günstigen Wohnungen zu versorgen. Denn Wohnen stellt ein wesentliches Grundbedürfnis in unserer Gesellschaft dar.

## LITERATUR

---

AK Steiermark: Pendlerbefragung Korridor Voitsberg – Graz/ Graz-Umgebung. Endbericht. Graz 2006.

---

AK Steiermark: Pendlerbefragung Korridor Feldbach, Fürstenfeld, Hartberg und Weiz nach Graz/ Graz-Umgebung. Endbericht. Graz 2008.

---

Amt der Steiermärkischen Landesregierung: Steirischer Sozialbericht 2005/ 2006. Graz 2007.

---

Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe: Wohnungslos in Graz. Sozialwissenschaftliche Dokumentation der Sozialarbeit für wohnungslose Menschen in Graz, Analyse der Betreuungsangebote sowie Strategiekonzept Wohnungslosenhilfe Graz. Studie im Auftrag des Landes Steiermark und der Stadt Graz. Wien 2004.

---

Bundesarbeitsgemeinschaft Wohnungslosenhilfe: Wohnungslosigkeit und Wohnungslosenhilfe in Österreich. Wohnungslosenerhebung 2006-2007-2008. Im Auftrag des BM für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz. Wien 2009.

---

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Mobilität in Deutschland, Ergebnisbericht. Berlin 2004.

---

Fischelmayer-Pruckner, Simone: Wohnungslosigkeit ist ein lange ein Geheimnis. Die versteckte Wohnungslosigkeit von Frauen und ihre mühsamen Wege in das Hilfesystem. Diplomarbeit. St.Pölten 2009.

---

Kilpatrick, Andrew: Sanfte Mobilität in der Gemeinde. Ein Leitfaden für eine andere Verkehrspolitik in kleinen und mittleren Kommunen. Attnang-Puchheim 2005.

---

Knoll, Bente und Szalai, Elke: Gender Mainstreaming und Mobilität in Niederösterreich. St.Pölten 2005.

---

Mayer, Martin: Landesstatistik Steiermark 2008. Anzahl der PKW in der Steiermark.

---

Mayer, Martin: Armut und Lebensbedingungen in der Steiermark 2005/ 2006. In: Steirische Statistiken 5/ 2008.

[http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10003178\\_97617/deb68fc8/Publication%205-2008.pdf](http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10003178_97617/deb68fc8/Publication%205-2008.pdf) (11.3.2009)

---

Mayer, Martin: Straßenverkehr 2008. Selbstständige in der Steiermark 2008. In: Steirische Statistiken 4/ 2009.

[http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10003178\\_97617/7803fc0f/Publication%204-2009-Internet.pdf](http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10003178_97617/7803fc0f/Publication%204-2009-Internet.pdf) (8.6.2009)

---

Plattform der steirischen Sozialeinrichtungen: Wahrnehmungsbericht zur sozialen Lage in der Steiermark. Graz 2006.

---

Reichman, Werner: Gendersensitive Governance im Bereich Verkehr und Mobilität. Innsbruck 2007.

---

Scambor, Elli: Gender Walk Along Gendered Spaces. Auf den Spuren geschlechtlich strukturierter Räume in der Stadt Judenburg. Graz 2007.

---

Statistik Austria: Verbrauchsausgaben. Sozialstatistische Ergebnisse der Konsumerhebung 2004/ 2005. Wien 2006.

---

Statistik Austria und Österreichischer Städtebund: Österreichs Städte in Zahlen 2008. Wien 2008.

---

Statistik Austria: Strassenverkehrsunfälle 2008. Wien 2009.

---

Statistik Austria: Volkszählung 2001. Berufspendler. Wien 2004.

---

Statistik Austria: Wohnen. Ergebnisse der Wohnungserhebung im Mikrozensus Jahresdurchschnitt 2007. Wien 2008.

---

Tafner, Georg: Entwicklung des Wohnbaus. In: Landesstatistik Steiermark 2008.

[http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10009801\\_97980/875065c8/Entwicklung\\_Wohnbau.pdf](http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10009801_97980/875065c8/Entwicklung_Wohnbau.pdf) (11.3.2009)

---

VCÖ: Gender-Gap im Verkehrs- und Mobilitätsbereich. Hintergrundbericht. Wien 2009.

---

VCÖ: VCÖ Magazin Mobilität mit Zukunft. Wien 2009-1.

---

#### **Websites:**

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

[www.innova.or.at](http://www.innova.or.at)

[www.schoenmobil.net](http://www.schoenmobil.net)

## Impressum

### HerausgeberIn:

Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
FA6A Jugend, Frauen, Familie und Generationen  
Karmeliterplatz 2  
8010 Graz  
E-Mail: fa6a@stmk.gv.at

Internet: [www.verwaltung.steiermark.at](http://www.verwaltung.steiermark.at)

**Redaktion:** Peripherie – Institut für  
praxisorientierte Genderforschung  
Doris Kapeller und Edith Pöhacker

**Grafik:** SCHEUCHER SCHWALL . PARTNER  
Werbeagentur GmbH

**Druck:** Druckerei Bachernegg

**Erscheinungsort und Datum:**

Graz, März 2010

Die eigennützige Vervielfältigung,  
Verbreitung oder sonstige Verwertung ist  
ohne ausdrückliche Zustimmung des  
Herausgebers nicht zulässig.