

Antrag

der Abg. Silke Gericke und Stefanie Seemann u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Frauen gehen schon ihren Weg – gute Planung für geschlechtergerechte Mobilität und mehr Sicherheit

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche wesentlichen Erkenntnisse sie aus der im September 2025 vom Ministerium für Verkehr veröffentlichten Studie „Gleichstellung in der Mobilität – Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit“ für die Weiterentwicklung einer sicheren, leistungsfähigen und alltagstauglichen Mobilität in Baden-Württemberg zieht;
2. welche weiteren Erkenntnisse sie aus dem daran anschließenden Workshop „Gleichstellung in der Mobilität – Anregungen aus einem Workshop mit Expertinnen und Experten“ für die Weiterentwicklung einer sicheren, leistungsfähigen und alltagstauglichen Mobilität in Baden-Württemberg zieht;
3. welche Schlussfolgerungen die Landesregierung aus diesen Erkenntnissen für die Weiterentwicklung der Mobilitätspolitik des Landes zieht und welche Empfehlungen bereits in Strategien, Förderprogramme, Erlasse, Handlungsempfehlungen, Projekte oder Planungsgrundlagen eingeflossen sind beziehungsweise sich derzeit in Umsetzung befinden;
4. welche Bedeutung die Landesregierung den unterschiedlichen Mobilitäts- und Risikoprofilen von Frauen, Männern sowie Menschen aller Geschlechtsidentitäten für die Verkehrsplanung, die Verkehrssicherheit sowie die Weiterentwicklung der Vision-Zero-Strategie beimisst;
5. welche Erfahrungen aus Modellprojekten, kommunalen Vorhaben und Pilotprojekten in Baden-Württemberg ihr bereits vorliegen, welche Ansätze sich bewährt haben und wie erfolgreiche Lösungen künftig breiter nutzbar gemacht werden können;

6. welche Erfahrungen aus Modellprojekten, kommunalen Vorhaben und Pilotprojekten aus anderen Ländern oder im Bund ihr bereits vorliegen, welche Ansätze sich bewährt haben und wie erfolgreiche Lösungen künftig breiter nutzbar gemacht werden können;
7. wie die Landesregierung Kommunen, Verkehrsunternehmen und weitere Mobilitätsakteure dabei unterstützt, die Erkenntnisse aus der Studie und dem Workshop praxisnah in Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubeziehen;
8. welche Bedeutung die Landesregierung der Aufnahme der Studie „Gleichstellung in der Mobilität – Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit“ als bundesweites Best-Practice-Beispiel durch die Bundesstiftung Gleichstellung für die Weiterentwicklung der Mobilitätspolitik in Baden-Württemberg beimisst;
9. welche weiteren Handlungsbedarfe sie sieht, um Mobilitätsangebote künftig noch stärker an den unterschiedlichen Lebensrealitäten der Menschen auszurichten und dadurch Sicherheit, Teilhabe sowie die Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems weiter zu stärken;
10. welche Maßnahmen die Landesregierung bis zum Ende der Legislaturperiode vorsieht, um die Erkenntnisse aus der Studie und dem Workshop gemeinsam mit Kommunen, Wissenschaft, Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren weiterzuentwickeln und in die Praxis zu überführen.

10.8.2026

Gericke, Seemann, Eichin, Günter, Gürbüz, Hentschel,
Joukov, Katzenstein, Nüssle, Tuncer, Wiech GRÜNE

Begründung

Mit den Veröffentlichungen „Gleichstellung in der Mobilität – Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit“ sowie „Gleichstellung in der Mobilität – Anregungen aus einem Workshop mit Expertinnen und Experten“ liegen für Baden-Württemberg fundierte Erkenntnisse darüber vor, wie sich Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedürfnisse von Frauen und Männern unterscheiden und welche Schlussfolgerungen sich daraus für die Weiterentwicklung der Mobilitätspolitik ergeben. Die Untersuchungen zeigen unter anderem Unterschiede bei Wegeketten, der Verkehrsmittelwahl, der Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie beim Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum. Diese Erkenntnisse eröffnen die Möglichkeit, Infrastruktur, Mobilitätsangebote und Planungsprozesse noch stärker an den tatsächlichen Anforderungen des Alltags auszurichten und dadurch Sicherheit, Erreichbarkeit und Alltagstauglichkeit weiter zu verbessern.

Die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes berücksichtigt bereits geschlechterspezifische Unterschiede dort, wo sie für die Wirksamkeit von Präventionsmaßnahmen von Bedeutung sind. Die aktuelle Arbeit des Verkehrsministeriums knüpft an diesen Ansatz an und verdeutlicht, dass zielgruppengerechte Maßnahmen einen wichtigen Beitrag zur Vision Zero leisten können. Die Erkenntnisse der Mobilitätsstudien bieten die Chance, diesen praxisorientierten Ansatz auch für die Weiterentwicklung der Mobilitätsplanung und der Mobilitätsangebote zu nutzen. Die Aufnahme der Studie als bundesweites Best-Practice-Beispiel durch die Bundesstiftung Gleichstellung (vgl. Pressemitteilung des Statistischen Landesamtes vom 10. Juli 2026) unterstreicht die Qualität der erarbeiteten Grundlagen und ihre Bedeutung über Baden-Württemberg hinaus.

Der Antrag soll die wesentlichen Erkenntnisse der Studien zusammenführen, ihren Nutzen für eine moderne Mobilitätspolitik aufzeigen und Impulse geben, wie diese Erkenntnisse gemeinsam mit Kommunen, Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren schrittweise in die Praxis überführt werden können. Ziel ist eine Mobilitätspolitik, die Sicherheit für alle stärkt, den Alltag der Menschen erleichtert und Baden-Württemberg als leistungsfähigen und zukunftsfähigen Mobilitätsstandort weiterentwickelt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. September 2026 Nr. VM4-0141.5-42/6/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Soziales, Arbeit und Gesundheit zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche wesentlichen Erkenntnisse sie aus der im September 2025 vom Ministerium für Verkehr veröffentlichten Studie „Gleichstellung in der Mobilität – Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit“ für die Weiterentwicklung einer sicheren, leistungsfähigen und alltagstauglichen Mobilität in Baden-Württemberg zieht;

Die Landesregierung hat hierzu in der Landtagsdrucksache 17/10092 (19. Dezember 2025) Stellung genommen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Studie Unterschiede im Mobilitätsverhalten und den -bedürfnissen von Frauen und Männern zeigt. Diese Unterschiede sind unter anderem durch soziale Rollen und Lebenssituationen und die damit wahrgenommenen Aufgaben bedingt. Beispielsweise unterscheiden sich die Bedürfnisse von Menschen, die Sorgearbeit leisten, von jenen, die einer Vollzeitbeschäftigung nachgehen. Die Bedürfnisse können sich auch hinsichtlich der individuellen Situation, z. B. Alter, Beeinträchtigungen, Sprachbarrieren etc., unterscheiden. Die Studie unterstreicht somit die Bedeutung von zielgruppenspezifischen Ansätzen in der Verkehrsplanung und bei der Förderung von Mobilität, um die Sicherheit und die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu berücksichtigen.

Die Studie stellt dar, dass es Unterschiede zwischen Frauen und Männern bei der Verkehrsmittelnutzung gibt. Frauen nutzen öffentliche Verkehrsmittel etwas häufiger als Männer, während Männer eher das Auto nutzen. Bezüglich der Mobilitätsbedürfnisse zeigt die Studie, dass Frauen komplexere Wegeketten zurücklegen und sich die Ansprüche an Mobilität unterscheiden, insbesondere in Bezug auf Barrierefreiheit und Sicherheit. Die Studie zeigt beispielsweise, dass Frauen sich in öffentlichen Räumen und Verkehrsmitteln häufiger als Männer unsicher fühlen. Auch beleuchtet die Studie, dass Männer statistisch eine höhere Risikobereitschaft im Straßenverkehr zeigen als Frauen.

2. welche weiteren Erkenntnisse sie aus dem daran anschließenden Workshop „Gleichstellung in der Mobilität – Anregungen aus einem Workshop mit Expertinnen und Experten“ für die Weiterentwicklung einer sicheren, leistungsfähigen und alltagstauglichen Mobilität in Baden-Württemberg zieht;

Die Landesregierung hat hierzu in der Landtagsdrucksache 17/10092 Stellung (19. Dezember 2025) genommen.

Der Workshop vertiefte die in der Studie herausgearbeiteten Handlungsoptionen und lieferte wertvolle Erkenntnisse für die Weiterentwicklung einer sicheren, leistungsfähigen und alltagstauglichen Mobilität. Die Schwerpunkte der entstandenen Anregungen umfassen die Handlungsfelder Mobilitätsmittel, Planungsprozesse, Prävention und Datenlücken:

- Die Mobilitätsplanung sollte den öffentlichen Verkehr, den Straßenverkehr sowie Rad- und Fußverkehr stärker auf die Bedürfnisse von Menschen ausrichten, die Sorgearbeit verrichten und dazu komplexe Wegeketten zurücklegen. Dafür müsste beispielsweise die Barrierefreiheit gestärkt werden, Taktungen bedürfnisorientierter ausgerichtet sein und die Erreichbarkeit von Haltestellen verbessert werden.
- Die Bedürfnisse von Frauen und Männern sollten auf allen planerischen Ebenen aktiv und konsequent gestaltet und verankert werden. Ideen zur Umsetzung umfassen die Bereitstellung von Handreichungen und interne Weiterbildungen für Stadt- und Verkehrsplanerinnen und -planer.
- Bezüglich der Verkehrssicherheit sollte zielgruppenspezifisch über Risiken im Straßenverkehr aufgeklärt und Präventionsmaßnahmen durchgeführt werden. Dies kann dabei helfen, die Unfallzahlen zu senken und die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierfür ist es wichtig, den Blick auch auf das schlechterspezifische Risikoverhalten zu legen.
- Verkehrserhebungen und die Verkehrsforschung sollten differenziertere Mobilitätsdaten erheben, die die Diversität der Gesellschaft besser repräsentieren. So können Unterschiede und Benachteiligungen offengelegt werden. Dabei könnte beispielsweise die Mobilität von Kindern, insbesondere Mädchen, älteren Frauen oder Alleinerziehenden gezielt betrachtet werden.

3. welche Schlussfolgerungen die Landesregierung aus diesen Erkenntnissen für die Weiterentwicklung der Mobilitätspolitik des Landes zieht und welche Empfehlungen bereits in Strategien, Förderprogramme, Erlasse, Handlungsempfehlungen, Projekte oder Planungsgrundlagen eingeflossen sind beziehungsweise sich derzeit in Umsetzung befinden;

7. wie die Landesregierung Kommunen, Verkehrsunternehmen und weitere Mobilitätsakteure dabei unterstützt, die Erkenntnisse aus der Studie und dem Workshop praxisnah in Planungs- und Entscheidungsprozesse einzubeziehen;

9. welche weiteren Handlungsbedarfe sie sieht, um Mobilitätsangebote künftig noch stärker an den unterschiedlichen Lebensrealitäten der Menschen auszurichten und dadurch Sicherheit, Teilhabe sowie die Leistungsfähigkeit des Mobilitätssystems weiter zu stärken;

10. welche Maßnahmen die Landesregierung bis zum Ende der Legislaturperiode vorsieht, um die Erkenntnisse aus der Studie und dem Workshop gemeinsam mit Kommunen, Wissenschaft, Verkehrsunternehmen und weiteren Akteuren weiterzuentwickeln und in die Praxis zu überführen.

Zu den Ziffern 3, 7, 9 und 10 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das Ministerium für Verkehr sieht verschiedene Handlungsmöglichkeiten, um Frauen und Männern die gleiche Sicherheit und Wahlfreiheit bei der Realisie-

rung ihrer Mobilitätsbedürfnisse zu ermöglichen. Dies gilt insbesondere bezüglich der Gestaltung von verlässlicher Infrastruktur, der Bereitstellung von alltagstauglichen Mobilitätsangeboten und der Stärkung der Verkehrssicherheit. Um eine Mobilität für alle im Sinne des Koalitionsvertrags einfach, barrierefrei und bezahlbar zu ermöglichen, sind unterschiedliche Maßnahmen nötig. Diese können sowohl seitens des Landes durch Förderungen, Unterstützung für weitere Akteure und Kommunikationsmaßnahmen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer als auch seitens Kommunen, Verkehrsunternehmen und weiterer Akteure in der Planung sowie im Betrieb umgesetzt werden.

In der ressortübergreifenden Gleichstellungsstrategie, die im Oktober 2025 veröffentlicht wurde, wurden folgende Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Teilhabe und Mitbestimmung für den Schwerpunkt Infrastruktur und Mobilität hervorgehoben: die Schaffung eines verbesserten ÖPNV-Angebots, die Berücksichtigung von Geschlechtergerechtigkeit bei der Konzeption des Radverkehrs und die Identifikation von problematischen und/oder schwerwiegenden Geschlechterunterschieden in Bezug auf Bedürfnisse und Verhalten bei der Mobilität. Zur Realisierung wurden als laufende Maßnahmen die konsequente Berücksichtigung von Geschlechtergerechtigkeit bei der Umsetzung der in der ÖPNV-Strategie enthaltenen Maßnahmen und insbesondere (rechtlich nicht verpflichtende) Berücksichtigung von Wegekettenuntersuchungen aufgeführt. Als neue Maßnahme wurde die Auswertung einer beauftragten Studie zu geschlechterspezifischen Mobilitätsunterschieden und -bedürfnissen aufgenommen.

Das Ministerium für Verkehr arbeitet zudem im Rahmen seiner verkehrsträgerspezifischen Ansätze an der Umsetzung der in der Gleichstellungsstrategie benannten Maßnahmen. In diesen werden bereits Maßnahmen formuliert, von denen insbesondere Frauen profitieren, ohne dass diese ausdrücklich als Gleichstellungsmaßnahmen aufgeführt werden. Im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030 arbeitet das Ministerium für Verkehr gemeinsam mit weiteren verantwortlichen Akteuren an Maßnahmen, welche die Qualität des öffentlichen Verkehrs erhöhen. Dazu zählen die Verbesserung der Sicherheit und des Komforts sowohl an den Haltestellen und Bahnhöfen wie auch in den Fahrzeugen.

Bei der Erstellung und Umsetzung der Vorgehensweisen und passender Maßnahmen sind Akteure wie Kommunen, Wissenschaft, Verkehrsunternehmen und Weitere beteiligt oder beteiligt worden. In Leitfäden und Arbeitshilfen zu kommunalen Verkehrsplanungen werden Ideen zur Umsetzung von Maßnahmen, die allen Bevölkerungsgruppen zu Gute kommen, vorgestellt.

Die Sichtbarmachung für das Thema Verkehrssicherheit erfolgt auch durch die Formate der Kampagne „Vision Zero“. Diese rückte in diesem Jahr junge Männer als Zielgruppe in den Fokus, um für ihre Verantwortung gegenüber sich selbst und anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu sensibilisieren.

Mit der Veröffentlichung der Studie „Gleichstellung in der Mobilität“, die eine neue Maßnahme der ressortübergreifenden Gleichstellungsstrategie darstellt, leistete das Ministerium für Verkehr einen Beitrag zur Identifikation von Geschlechterunterschieden in der Mobilität. Bei internen und externen Veranstaltungen, zuletzt im Rahmen eines vom Landesfrauenrats im April 2026 durchgeführten Fachtags, wurden die Ergebnisse präsentiert und für die Bearbeitung des Themas in jeweiliger Zuständigkeit geworben.

4. welche Bedeutung die Landesregierung den unterschiedlichen Mobilitäts- und Risikoprofilen von Frauen, Männern sowie Menschen aller Geschlechtsidentitäten für die Verkehrsplanung, die Verkehrssicherheit sowie die Weiterentwicklung der Vision-Zero-Strategie beimisst;

In der Verkehrsplanung sind alltagstaugliche, sichere und barrierefreie Verkehrswege und -mittel wichtig, damit komplexe Wegeketten zuverlässig realisiert werden können. Bezüglich der Sicherheit sind Maßnahmen wie gut beleuchtete und einsehbare Verkehrswege, die Vermeidung von Angsträumen, die Stärkung der persönlichen Sicherheit bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und die För-

derung von Verkehrsmitteln, die als sicher empfunden werden, geeignet, um insbesondere Frauen mehr Wahlfreiheit zu ermöglichen. Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrssicherheit müssen neben technischen Aspekten auch die unterschiedlichen Bedürfnisse und Verhaltensweisen von Frauen und Männern berücksichtigen. Mittels Kampagnen kann zielgruppengerecht auf die Risiken im Straßenverkehr hingewiesen werden und für die eigene Verantwortung sensibilisiert werden.

5. welche Erfahrungen aus Modellprojekten, kommunalen Vorhaben und Pilotprojekten in Baden-Württemberg ihr bereits vorliegen, welche Ansätze sich bewährt haben und wie erfolgreiche Lösungen künftig breiter nutzbar gemacht werden können;

6. welche Erfahrungen aus Modellprojekten, kommunalen Vorhaben und Pilotprojekten aus anderen Ländern oder im Bund ihr bereits vorliegen, welche Ansätze sich bewährt haben und wie erfolgreiche Lösungen künftig breiter nutzbar gemacht werden können;

Zu den Ziffern 5 und 6 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Landesregierung verfügt über keine systematische Aufstellung von Modellprojekten, kommunalen Vorhaben und Pilotprojekten.

8. welche Bedeutung die Landesregierung der Aufnahme der Studie „Gleichstellung in der Mobilität – Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit“ als bundesweites Best-Practice-Beispiel durch die Bundesstiftung Gleichstellung für die Weiterentwicklung der Mobilitätspolitik in Baden-Württemberg beimisst;

Die Aufnahme der Studie als bundesweites Best-Practice-Beispiel durch die Bundesstiftung Gleichstellung hilft dabei, die Relevanz des Themenfelds zu verdeutlichen und kann Inspiration und Motivation für die weitere Umsetzung von Maßnahmen sein, die Frauen und Männer in ihrer Mobilität gleichermaßen unterstützen und dadurch Wahlfreiheit für alle Menschen ermöglichen.

Razavi

Ministerin für Verkehr



Gesellschaft
nachhaltig
entwickeln

Gleichstellung in der Mobilität

Daten und Handlungsfelder zu
Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit



Baden-Württemberg
Statistisches Landesamt

FaFo
FamilienForschung



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Baden-Württemberg
Statistisches Landesamt

FaFo
FamilienForschung

Impressum

Herausgeber

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Raiffeisenplatz 5 · 70736 Fellbach

Redaktionsschluss: Juni 2025

Bearbeitung, Redaktion und Druck

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Raiffeisenplatz 5 · 70736 Fellbach

Fotonachweis

Titelbild: © 2023 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Dieser Inhalt wird unter einer Creative Commons Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen unter <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>.

Weitere Bilder: disq – stock.adobe.com, sururu – stock.adobe.com, Monet – stock.adobe.com, shootingankauf – stock.adobe.com, Rawpixel.com – stock.adobe.com, Kzenon – stock.adobe.com, Matthias – stock.adobe.com

© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Fellbach, 2025. Sämtliche Veröffentlichungen sind Werke, Bearbeitungen oder Sammel- bzw. Datenbankwerke im Sinne des Urheberrechtsgesetzes und somit urheberrechtlich geschützt. Der Erwerb einer Veröffentlichung gestattet neben deren Verwendung die Vervielfältigung und Verbreitung – auch auszugsweise – in elektronischer Form sowie in gedruckten Veröffentlichungen mit Quellenangabe. Die Weiterverbreitung von kostenpflichtigen Produkten – speziell von Verzeichnissen – bedarf der vorherigen Zustimmung. Die Genehmigung ist einzuholen unter vertrieb@stala.bwl.de. Alle übrigen (Nutzungs-) Rechte bleiben vorbehalten. Für Thematische Karten gelten besondere Lizenzbedingungen.

Hinweis: Dieser Report enthält mehrere Links auf das Internetangebot des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg. Für das 2. Halbjahr 2025 ist eine Neugestaltung des Internetangebots des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg geplant, daher können sich die Hyperlinks die mit „www.statistik-bw.de“ beginnen in naher Zukunft ändern.

In der digitalen Variante des Reports werden diese Pfade bei Bedarf angepasst.



Grußwort



Liebe Leserinnen und Leser,

unser Grundgesetz regelt seit 1949, dass niemand wegen des Geschlechts benachteiligt oder bevorzugt werden darf. Allerdings ist bis heute die Gleichstellung der Geschlechter keine Selbstverständlichkeit. In vielen Lebensbereichen – so auch in der Mobilität – werden Mädchen und Frauen benachteiligt und haben daher schlechtere Bedingungen, um ihr Leben frei und erfolgreich zu gestalten. Hinzu kommt, dass die Ungleichheit zwischen Frauen und Männern nicht immer sichtbar ist und vielerorts als Normalität daherkommt. Das gilt zum Beispiel, wenn Mädchen bei Dunkelheit nicht allein nach Hause kommen können oder sollen. Wir haben uns auch einfach daran gewöhnt, dass Männer zum Beispiel mehr Verkehrsunfälle verursachen. Kurzum: Wir müssen uns selber fragen, was wir für normal halten wollen. Wir müssen bereit sein, uns selbst zu korrigieren.

Als Verkehrsministerium möchten wir allen Menschen Mobilität ermöglichen. Mobilität ist in unseren Alltag fest integriert und wichtig für Versorgung, Bildung, Arbeit, Freizeit, Zusammensein und vieles mehr. Diese Bedürfnisse unterscheiden sich

aber nicht nur von Mensch zu Mensch, sondern auch zwischen den Geschlechtern. „Mobilität und Geschlecht“ müssen dafür im Verwaltungshandeln ebenso wie bei politischen Entscheidungen deutlich stärker beachtet werden. Dann können wir zusammen Strukturen verändern. Frauen werden im Verkehr zu oft benachteiligt, sie brauchen mehr Möglichkeiten einfach und selbstständig mobil zu sein.

Der vorliegende Report beschreibt unterschiedliche Mobilitätsmuster und die ungleiche Mobilitätsnutzung von Frauen und Männern. Ziel ist es zu verstehen, wie sich unterschiedliche Verhaltensweisen auswirken. In den Zahlen wird deutlich, wie überholte Rollenbilder und erlerntes Verhalten der Geschlechter in der Mobilität gelebt werden – sei es bei den unterschiedlichen Alltagswegen oder der Art und Weise, im Straßenverkehr Risiken einzugehen. Unser herzlicher Dank gilt der Familienforschung im Statistischen Landesamt für die engagierte Erstellung dieses Reports.

Wir wünschen Ihnen viele informative und interessante Einblicke bei der Lektüre dieses Berichts.

Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr
Baden-Württemberg

Elke Zimmer MdL
Staatssekretärin für Verkehr
Baden-Württemberg

Inhaltsverzeichnis

Grußwort	1
Das Wichtigste in Kürze	5
1. Einleitung	6
2. Mobilitätsbedürfnisse aller berücksichtigen	8
2.1 Komplexe Wegemuster mitdenken	9
2.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung optimieren	12
2.3 Handlungsfelder: Begleitete Wege erleichtern, Barrierefreiheit erhöhen	15
3. Objektive Sicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern	17
3.1 Erhöhte Sicherheitsbedürfnisse ernstnehmen	17
3.2 Geschlechterdifferentes Risikoverhalten nachvollziehen	20
3.3 Handlungsfelder: Angsträume minimieren, Risikobewusstsein stärken	22
4. Fazit und Ausblick	24
5. Literatur- und Datenquellen	26



Das Wichtigste in Kürze

- Individuelle Mobilitätsentscheidungen und -bedürfnisse sowie Mobilitätsmuster sind vom Geschlecht abhängig. Dies ist unter anderem durch die traditionell geschlechtertypische Verteilung von Erwerbs- und Sorgetätigkeit und die damit einhergehenden Aufgaben zu erklären. Auch geschlechterdifferentes Risikoverhalten und eine nicht ausreichend geschlechtersensible Verkehrs- und Raumplanung tragen zu den Unterschieden bei.
- Personen, die Sorgearbeit leisten – zumeist Frauen – bilden häufiger sogenannte Wegekettten, bei denen unterschiedliche Wegezwecke miteinander kombiniert werden. Das können beispielsweise begleitete Wege, Einkäufe und Erledigungen sein. Diese Art von Mobilität bedarf in verstärktem Maße der Barrierefreiheit, Flexibilität und Zuverlässigkeit der jeweiligen Verkehrsmittel, da sie oft mit dem Benutzen von Kinderwägen, Rollstühlen und/oder anderen Gehhilfen einhergeht.
- Beim Blick auf weibliche Mobilität dürfen auch die Mobilitätsbedürfnisse vulnerabler und mehrfach benachteiligter Gruppen, wie beispielsweise von Alleinerziehenden oder älteren Menschen, nicht aus den Augen verloren werden. Mobilität und somit soziale Teilhabe sollte durch barrierefreie, erschwingliche Angebote für alle ermöglicht werden.
- Frauen fühlen sich in öffentlichen Räumen oder Verkehrsmitteln oft nicht sicher. Sie entwickeln unterschiedliche Strategien, um sogenannte Angsträume zu vermeiden. Dies schränkt die unabhängige, eigenbestimmte Mobilität ein und kann zu verminderter gesellschaftlicher Teilhabe führen.
- Männer sind Hauptverursacher und auch Hauptgeschädigte von Verkehrsunfällen – sie sterben häufiger im Straßenverkehr. Diese Tatsache kann unter anderem durch die erhöhte Risikobereitschaft erklärt werden, die oftmals auch für andere Verkehrsteilnehmende eine Gefahr darstellt.
- Mit Blick auf die Unterschiede zwischen den Geschlechtern in der Mobilität konnten bereits viele Erkenntnisse gewonnen werden, die Handlungsbedarf aufzeigen. Dennoch bestehen Datenlücken. Dies gilt für zahlreiche Bereiche, beispielsweise für das Verständnis von Wegeverkettungen, der Begleitmobilität, Vermeidungsstrategien von Angsträumen und Gefahrenorten sowie im Hinblick auf die Gründe für die Wahl und insbesondere Nicht-Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels.

1. Einleitung

Mobilität ist essenziell für die Teilhabe an der Gesellschaft. So unterschiedlich wie die Menschen sind, sind ihre jeweiligen Anforderungen an Mobilität. Aufgrund verschiedener Lebenslagen und -phasen variieren die **Mobilitätsbedürfnisse**. Auch das Geschlecht ist ein Faktor, der großen Einfluss auf den Alltag einer Person und somit auf eine Vielzahl gesellschaftlicher Bereiche nimmt.

Geschlechtergerechte Stadt- und Raumentwicklung wird im Zusammenhang mit Mobilität schon seit mehreren Jahrzehnten in der Wissenschaft untersucht (siehe auch Bersch & Osswald 2021). In der öffentlichen und politischen Debatte rückt das Thema in letzter Zeit zunehmend in den Fokus. So hat beispielsweise das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen anlässlich des Weltfrauentags 2025 Leitlinien für eine faire, inklusive und sorgende Stadt veröffentlicht. Ziel ist es, bislang eher vernachlässigte Perspektiven in den Blick zu nehmen, zu denen Anforderungen von Frauen, Älteren, sorgenden Personen und Kindern gehören (BMWSB 2025). Zu einer gendergerechten Stadtentwicklungspolitik gehört auch ganz wesentlich das Thema Mobilität. Die Forschung belegt, dass das Geschlecht und die damit verbundenen Rollen signifikant zu diversen Mobilitätsbedürfnissen beitragen. Eine systematische Betrachtung der parlamentarischen Debatten der

letzten Jahre macht jedoch deutlich: **im baden-württembergischen Landtag wird Mobilität bislang wenig bis gar nicht im Zusammenhang mit Geschlechterunterschieden diskutiert**. Im Grundgesetz ist die Gleichberechtigung von Männern und Frauen in Artikel 3 Absatz 2 festgeschrieben. Ungleichheiten und Diskriminierung sind jedoch noch immer in den unterschiedlichsten Bereichen der Gesellschaft verankert – auch in der Mobilität.

Der vorliegende Report soll vorhandene geschlechterdifferenzierte Daten bündeln, Impulse für eine weiterführende Diskussion geben und Handlungsfelder aufzeigen. Im Fokus stehen die Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse sowie die Stärkung der objektiven Sicherheit und des individuellen Sicherheitsgefühls. Darüber hinaus thematisiert der Report im Fazit die Bedeutung von Geschlechtergerechtigkeit in Bezug auf den Klimawandel und die Mobilitätswende.

Der Report verfolgt das Ziel, für die **Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Mobilitätsbedürfnisse** zu sensibilisieren. Durch die Übernahme des größten Teils der Sorgearbeit durch Frauen entstehen komplexe Wegeketten, die wiederum sehr komplexen Anforderungen genügen müssen. Das bedeutet, dass Frauen zumeist nicht ausschließlich ein Ziel

Info-Box

Während im Englischen das Wort „gender“ das soziale Geschlecht und „sex“ das biologische Geschlecht beschreibt, existiert im Deutschen beim Wort „Geschlecht“ zunächst keine eindeutige inhaltliche Unterscheidung. Der Report geht von einer inklusiven und intersektionalen¹ Auslegung der Geschlechtergerechtigkeit aus, deren Verwirklichung allen zugutekommt. Auch wenn im wissenschaftlichen Kontext die Dichotomie des „männlichen“ und „weiblichen“ durch eine dritte Kategorie „divers“ erweitert wurde, werden im vorliegenden Report die Kategorien „Frau“ und „Mann“ verwendet, da das **Geschlecht** in den Statistiken überwiegend binär repräsentiert wird. Mit dem Geschlecht sind oftmals **soziale Rollen** verbunden, die unterschiedliche Erwartungsstrukturen und Aufgaben mit sich bringen (Niederbacher & Zimmermann 2011). Insofern haben soziale Rollen zunächst eine ordnende Funktion in der Gesellschaft inne. Die Problematik besteht darin, dass diese Rollen zu strukturellen Ungleichheiten und Benachteiligung führen können, wie beispielsweise durch die Fortführung einer traditionellen Arbeitsteilung. Beide Rollenzuschreibungen, inklusive der Erwartungsstrukturen, können stark limitierend sein (Ridgeway 2011).

¹ Intersektionalität beschreibt die Überschneidung und Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Formen der gesellschaftlichen Diskriminierung.

haben, wenn sie ihr Zuhause verlassen, sondern eine Vielzahl (Stichwort Wegeziele und Transportziele). Oft geht damit eine hohe psychische Belastung einher, die durch die Organisation des komplexen Familienalltags entsteht (Mental Load). Komplexe Wegemuster beinhalten außerdem hohe Anforderungen an Sicherheit, Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Timing. Der Report untersucht, welche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen und wie diese geschlechterdifferent genutzt werden. Dies gilt auch hinsichtlich begleiteter Wege und der Barrierefreiheit der unterschiedlichen Fortbewegungsmittel.

Ein weiterer Faktor, der hinsichtlich einer geschlechtergerechten Mobilität in diesem Report betrachtet wird, ist die Sicherheit. Dazu zählen sowohl die **objektive Sicherheit als auch das subjektive Sicherheitsgefühl**. Frauen empfinden öffentliche Räume oftmals unsicherer als Männer. Dies hängt auch mit dem Verhalten von Männern im öffentlichen Raum zusammen und kann sich einschränkend auf das Mobilitätsverhalten von Frauen auswirken. Der Report betrachtet unterschiedliche Aspekte, wie beispielsweise die geschlechtergerechte Stadtplanung, die für das subjektive Sicherheitsgefühl von Relevanz sind. Nicht nur im Hinblick auf den öffentlichen zu Fuß begehbaren oder mit dem Fahrrad befahrbaren Raum und den ÖPNV gibt es unterschiedliche Sicherheitsbedürfnisse. Auch im Straßenverkehr bestehen geschlechterdifferente Unterschiede mit Blick auf das Risikoverhalten, die der Report aufzeigt.

Das Land Baden-Württemberg strebt bis zum Jahr 2030 eine Verkehrswende an, die unter anderem aus den Klimazielen heraus motiviert ist. Aus diesem Grund wirft das Fazit einen Blick auf die geschlechterdifferenten Implikationen des Klimawandels. Es geht zudem der Frage nach, welche Bedürfnisse und Ansprüche bestehen, damit die **Umsetzung der Maßnahmen für die Verkehrswende** den Mobilitätsbedürfnissen von Frauen und Männern gleichermaßen gerecht wird.

Zuletzt verfolgt der Report auch das Ziel, Datenlücken im Bereich der Mobilität (Stichwort **Gender Data Gap**) aufzuzeigen. Mobilität erfordert eine

bedürfnisorientierte Planung, die möglichst alle gesellschaftlichen Gruppen repräsentiert und miteinbezieht. Trotz jahrzehntelanger Forschung, die beweist, dass unterschiedliche Bedürfnisse vorliegen, wird bislang die männliche Perspektive als Norm für die Mobilitätsplanung herangezogen (Kawgan-Kagan 2025). Dies kann auch mit der männlichen Dominanz in Planungsberufen für Stadt- und Verkehrsentwicklung erklärt werden (ebd.). Weibliche und intersektionale Perspektiven werden bislang zu wenig in die Mobilitätsplanung miteinbezogen. Der Frauenanteil in Führungspositionen im Bundesministerium für Digitales und Verkehr lag 2023 bei 40,9 % (Statistisches Bundesamt 2024). Doch nicht nur bei der personellen Besetzung sind Frauen zumeist unterrepräsentiert. Auch bei der Erhebung von Daten sollten geschlechterspezifische Aspekte Beachtung finden. Die Tatsache, dass die freiwillige Teilnahme an Verkehrsumfragen interessenorientiert eher Männer anspricht, sollte dabei beachtet und bearbeitet werden, da sonst die Aussagekraft der Daten geschmälert werden könnte (Kawgan-Kagan & Popp 2018). Inklusiv Partizipationsformate gewährleisten, dass Frauenperspektiven in Kombination mit möglichst unverzerrten und qualitativ hochwertigen Daten in die Mobilitätsplanung miteinbezogen werden können.

2. Mobilitätsbedürfnisse aller berücksichtigen

Bedürfnisse und Anforderungen an Mobilität werden von den alltäglichen Aufgaben geprägt. Diese hängen stark von der sozialen Rolle ab, die wiederum vom Geschlecht geprägt wird. Im Fokus dieses Kapitels steht die Frage, welche geschlechterspezifischen Bedürfnisse und Anforderungen an die Mobilität in Baden-Württemberg bestehen. Die größten geschlechterspezifischen Unterschiede stehen in Zusammenhang damit, dass Frauen nach wie vor den größten Umfang der **Sorgearbeit** übernehmen. Dies wirkt sich wiederum auf Mobilitätsbedürfnisse aus. Dabei gilt es auch die Bedürfnisse vulnerabler Gruppen nicht aus den Augen zu verlieren.

Eine Gruppe, die dabei in den Blick genommen werden sollte, sind **Alleinerziehende**. In Baden-Württemberg gab es im Jahr 2023 rund 198.900 Alleinerziehende, von denen rund 81 % Frauen waren (Gesellschaftsmonitoring Baden-Württemberg 2023a). Alleinerziehende sind überdurchschnittlich häufig von Armut gefährdet. Die Armutsgefährdungsquote in Baden-Württemberg lag im Jahr 2023 bei 15 %. Alleinerziehende und ihre Kinder hatten im Vergleich dazu ein Armutsrisiko von 43 %¹. Weniger finanzielle Mittel können dazu führen, dass unterschiedliche Fortbewegungsmittel überhaupt nicht oder nicht in der gewünschten Häufigkeit genutzt werden. Geringe finanzielle Ressourcen können sich auf die Selbstbestimmtheit und Unabhängigkeit bei Mobilitätsentscheidungen auswirken.

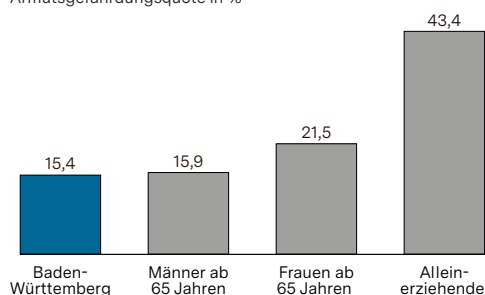
Ebenso sollten die Mobilitätsbedürfnisse **älterer Menschen** berücksichtigt werden. Frauen haben eine höhere Lebenserwartung als Männer (Statistisches Landesamt 2023) und in allen Altersgruppen ab 70 Jahren ein deutlich höheres Pflegerisiko (Statistisches Landesamt 2025). Sie sind daher häufiger auf Gehhilfen, Rollstühle oder Begleitung im Straßenverkehr angewiesen. Damit spielt die Barrierefreiheit für sie eine größere Rolle als für Männer. Auch das Bedürfnis nach Schutz vor

Witterungsbedingungen wie rutschige Untergründe oder der Exposition extremer Hitze nimmt mit steigendem Alter zu (Stete & Wotha 2024). Hinzu kommt, dass sich das höhere Armutsrisiko von Frauen im Vergleich zu Männern im Alter verschärft: so war in Baden-Württemberg im Jahr 2023 die Armutsgefährdungsquote von Frauen über 65 Jahren um rund 6 Prozentpunkte höher als die von Männern (21,5 % versus 15,9 %) (Gesellschaftsmonitoring Baden-Württemberg 2023b) (siehe Abb. 1). 2023 betrug die Rentenlücke 47 % (ohne Hinterbliebenenrente) und 34 % (mit Hinterbliebenenrente) (Statistisches Landesamt 2024a). Die geringeren finanziellen Ressourcen von älteren Frauen können sich auch auf die Mobilität im Alter auswirken. Mobilität sollte daher auch auf die spezifischen Bedürfnisse vulnerabler Gruppen ausgerichtet sein, um sowohl die soziale Teilhabe als auch die Erreichbarkeit von Versorgungs-, Beratungs- und Gesundheitsangeboten zu gewährleisten.

Abbildung 1

Armutsgefährdungsquote in Baden-Württemberg 2023 nach ausgewählten sozioökonomischen Merkmalen

Armutsgefährdungsquote in %



Anmerkung: Als armutsgefährdet gelten Personen mit einem Nettoäquivalenzeinkommen von weniger als 60 % des Medians der Nettoäquivalenzeinkommen der Bevölkerung in Baden-Württemberg (gemessen am Landesmedian).

Datenquelle: Erstergebnisse des Mikrozensus 2023, Statistische Ämter des Bundes und der Länder.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

261 25

¹ Als armutsgefährdet gelten Personen, deren Nettoäquivalenzeinkommen weniger als 60 % des Medians der Nettoäquivalenzeinkommen der Bevölkerung in Privathaushalten am Hauptwohnsitz beträgt. Das Nettoäquivalenzeinkommen ist ein auf der Basis des Haushaltsnettoeinkommens berechnetes bedarfsgewichtetes Pro-Kopf-Einkommen je Haushaltsmitglied. Die Bedarfsgewichtung erfolgt anhand der OECD-Skala. Die Berechnung orientiert sich am Landesmedian.

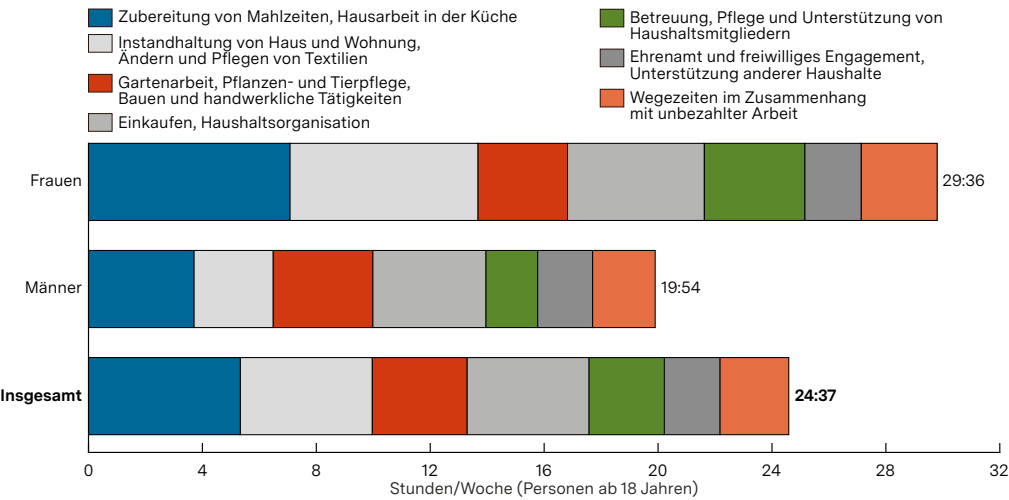
2.1 Komplexe Wegemuster mitdenken

Aufgrund des hohen Anteils von Sorgetätigkeiten, oftmals gepaart mit einer in Teilzeit ausgeübten Erwerbstätigkeit, unterscheiden sich die **Wegemuster nach Geschlecht**. Gerade in Baden-Württemberg sind diejenigen, die den Hauptanteil der Sorgearbeit leisten, zumeist Frauen: 2022 betrug der Gender Care Gap² in Baden-Württemberg 49 %. Das bedeutet, dass Frauen wöchentlich rund 10 Stunden mehr unbezahlte Sorgearbeit leisten als Männer (Statistisches Landesamt 2024b). Damit lag Baden-Württemberg noch über dem bundesweiten Gender Care Gap von 44 % (BMFSFJ).

Die **alltägliche Zeitverwendung von Frauen und Männern** lässt ebenfalls Rückschlüsse auf ihre jeweiligen Mobilitätsbedarfe zu. Nach Ergebnissen der Zeitverwendungserhebung 2022

gingen Männer durchschnittlich gut 23,5 Stunden bezahlter Erwerbsarbeit pro Woche nach, bei den Frauen waren es knapp 17 Stunden. Insbesondere in klassische Hausarbeiten wie Kochen, Putzen und Waschen investierten Frauen in Baden-Württemberg mit über 13,5 Stunden wöchentlich gut 7 Stunden mehr Zeit als Männer. Deutliche Unterschiede zeigten sich auch bei der Betreuung, Pflege und Unterstützung von Haushaltsmitgliedern. Für diese Tätigkeiten wendeten Frauen durchschnittlich 3,5 Stunden pro Woche auf, Männer knapp 2 Stunden. Für Wegezeiten in Zusammenhang mit unbezahlter Arbeit brachten Frauen pro Woche im Schnitt 2 Stunden und 40 Minuten auf, bei den Männern waren es 2 Stunden und 12 Minuten (Kölle 2025)³ (siehe Abb. 2).

Abbildung 2
Unbezahlte Arbeit in Baden-Württemberg 2022



Datenquelle: Zeitverwendungserhebung 2022.
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 262 25

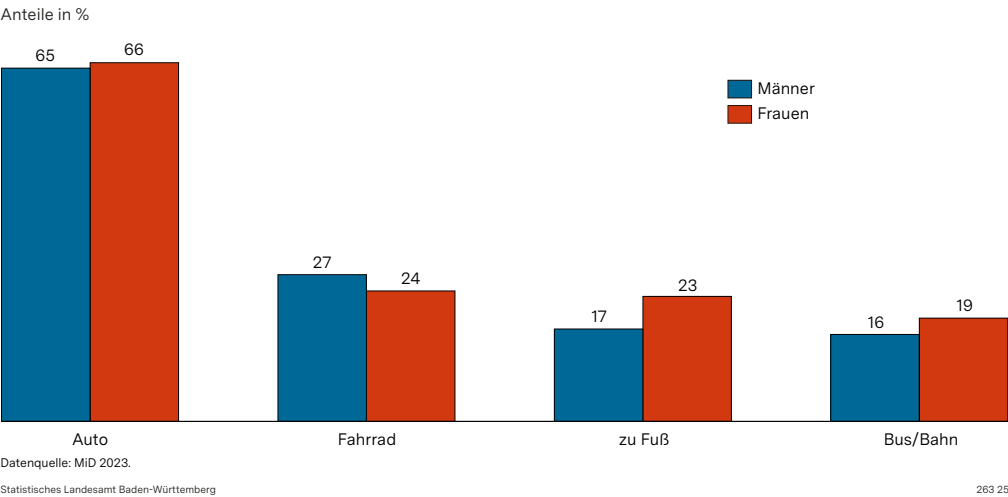
2 Der Gender Care Gap beschreibt den unterschiedlichen Zeitaufwand, den Frauen und Männer für unbezahlte Sorgetätigkeiten aufbringen.
3 Die Daten geben nur einen ersten Überblick über die Bedürfnisse. Unter anderem auch deshalb, weil die verwendete Datenübersicht keine Differenzierung zwischen Werk- und Nicht-Werktagen vornimmt. Außerdem erfasst die Zeiterhebung Kinder ab 10 Jahren, die nur teilweise selbstständig mobil sind.

Nach Ergebnissen der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD)⁴ hatten im Jahr 2023 in Baden-Württemberg 10 % aller Wege, die Frauen unternahmen, den Zweck, eine andere Person zu begleiten. Bei Männern waren dies lediglich 6 %. Doch nicht nur die **Begleitmobilität**, auch der Einkauf mit anschließendem Warentransport und andere Erledigungen sind mit spezifischen Mobilitätsbedürfnissen verbunden. Dazu gehören beispielsweise auch das Angewiesen sein auf ein zeitlich flexibles Verkehrsmittel, mit dem Lasten einigermaßen komfortabel transportiert werden können und die barrierefreie Nutzungsmöglichkeit (Vergleich Kapitel 2.2). 14 % der Männer und 20 % der Frauen gaben an, täglich beziehungsweise fast täglich einzukaufen oder andere Erledigungen zu machen (MiD 2023).

Neben der Sorgearbeit sind es auch die **Wege zum Arbeitsplatz**, die in der Alltagsmobilität eine entscheidende Rolle spielen. Im Jahr 2023 pendelten gemäß der Pendlerrechnung der Län-

der 2.119.792 männliche und 1.683.959 weibliche Erwerbstätige über ihre Gemeindegrenze zur Arbeit. Die durchschnittliche Länge des Pendelwegs der männlichen Pendelnden betrug 38 km, die der weiblichen Pendelnden 31 km. Zwei Drittel der Befragten nutzten für den Arbeitsweg das Auto. Den zweiten Platz belegte das Fahrrad. Am dritthäufigsten gingen die Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger zu Fuß zu ihrer Arbeitsstätte. Bus und Bahn nehmen Platz 4 ein (MiD 2023) (siehe Abb. 3). Geschlechterdifferenzen sind bei den zu Fuß zurückgelegten Wegen am deutlichsten ausgeprägt. Dies zeigt, dass die Wege von Frauen zur Arbeit eher Wege mit kürzeren Entfernungen sind und dem Zufußgehen im Wohnquartier eine besondere Bedeutung zukommt.

Abbildung 3
Arbeitsweg in Baden-Württemberg 2023 nach Verkehrsmittel und Geschlecht



4 „Mobilität in Deutschland“ ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem Verkehrsverhalten. Sie wurde bisher in den Jahren 2002, 2008 und 2017 durchgeführt. Der aktuellste Erhebungszeitraum war von April 2023 bis Juli 2024. Es wurden 185.000 Haushalte mit 370.000 Personen befragt.

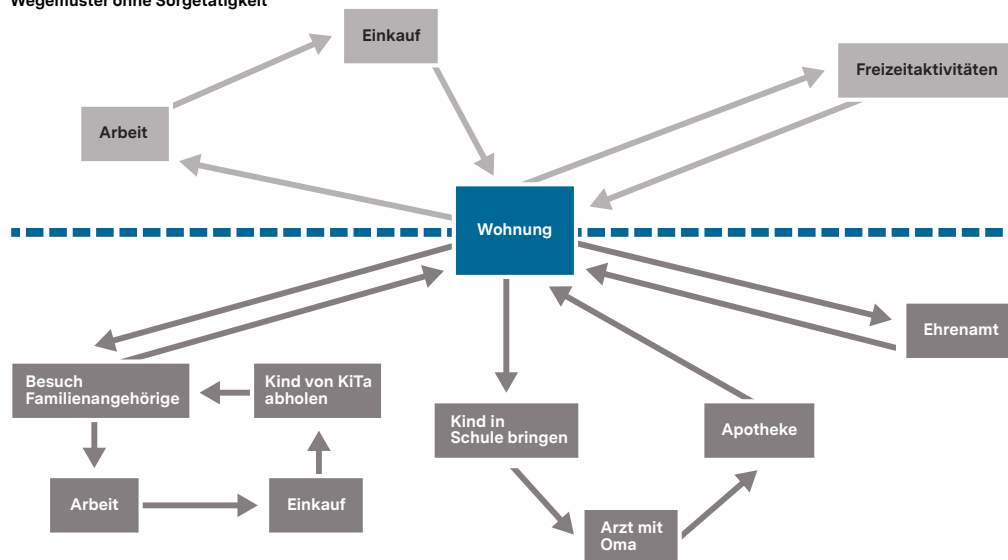
Die typische **Wegstrecke** von Männern verläuft eher linear, vom Zuhause zur Arbeit und zurück. Frauen bilden häufig sogenannte **Wegekett**en (Bohland 2024). Das bedeutet, dass sie auf ihren Wegen unterschiedliche zweckgebundene Etappen kombinieren. Dies kann beispielsweise die Begleitung von Kindern oder älteren Personen zur Kita, Schule oder zum Arzt sein. Auch Einkäufe, andere Erledigungen und soziale Termine, wie beispielsweise ein Ehrenamt, werden kombiniert (siehe Abb. 4).

Die **Komplexität von Wegekett**en nimmt in den mittleren Altersklassen zu. Dies ist ein Indikator dafür, dass mit wachsenden Sorgetätigkeiten komplexere Wegzwecke und -ketten einhergehen. Diese Wegekett

Enn steuern – also zu Fuß, mit dem Fahrrad, ÖPNV oder einer Kombination –, können unterschiedliche Herausforderungen entstehen.

In die **individuelle Wegeplanung** fließen unterschiedliche Faktoren ein. Dazu gehören beispielsweise die Beschaffenheit der Geh- und Fahrradwege, Baustellen oder die Anbindung der Busse und Bahnen. Auch Überlegungen, welche Einrichtungen des täglichen Bedarfs auf der Strecke verfügbar sind, spielen eine Rolle. Außerdem stehen Personen, die Sorgearbeit leisten, im Alltag oftmals unter enormem Zeitdruck, da sie sich an gegebene Taktungen wie Öffnungszeiten des Kindergartens oder der Schule, Arzttermine oder Ähnliches anpassen müssen (Dellenbaugh-Losse 2024).

Abbildung 4

Wegeketten**Wegemuster ohne Sorgetätigkeit**

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

264 25

2.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung optimieren

Baden-Württemberg hat ein **Pkw-orientiertes Mobilitätsnetz** und sogenannte „autogerechte Städte“ (Topp 2022). Das Leitbild einer Pkw-orientierten Stadt bringt auch Belastungen wie beispielsweise Lärm, Luftverschmutzung und Unfallgefahren mit sich, die vor allem diejenigen treffen, die ohne Auto unterwegs sind (BMWSB 2025). Das Auto ist das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Baden-Württemberg. 41 % der Männer und 36 % der Frauen gaben 2023 an, dass sie den Pkw als Hauptverkehrsmittel nutzen. 49 % der Männer und 42 % der Frauen nutzten das Auto täglich bzw. fast täglich. Für 78 % der Männer und 75 % der Frauen war das Auto (einschließlich Carsharing) jederzeit verfügbar (MiD 2023) (siehe Abb. 5).

Eine Alternative für den eigenen Besitz eines Pkws sind sogenannte Sharing-Angebote, die bei Bedarf das Leihen eines Fahrzeuges ermöglichen. **Car-sharing-Angebote** wurden 2023 in Baden-Württemberg eher selten genutzt. 6 % der befragten Männer und 4 % der befragten Frauen hatten eine Carsharing-Mitgliedschaft. 93 % der Befragten (95 % weiblich, 92 % männlich) gaben an, dass sie Carsharing-Angebote nie beziehungsweise fast nie nutzten (MiD 2023)⁵.

Im Jahr 2023 besaßen in Baden-Württemberg 70 % der Männer und 62 % der Frauen ein **Fahrrad**. 39 % der Männer nutzten das Fahrrad täglich, fast täglich oder an einem bis zu 3 Tagen pro Woche, bei den Frauen waren dies 31 %. Die Hauptwegezwecke, für die das Fahrrad in Baden-Württemberg genutzt wurde, waren die Freizeit oder der Weg zu Freizeitaktivitäten wie Besuche oder das Treffen mit Freundinnen und Freunden, Verwandten oder Bekannten (20 %).

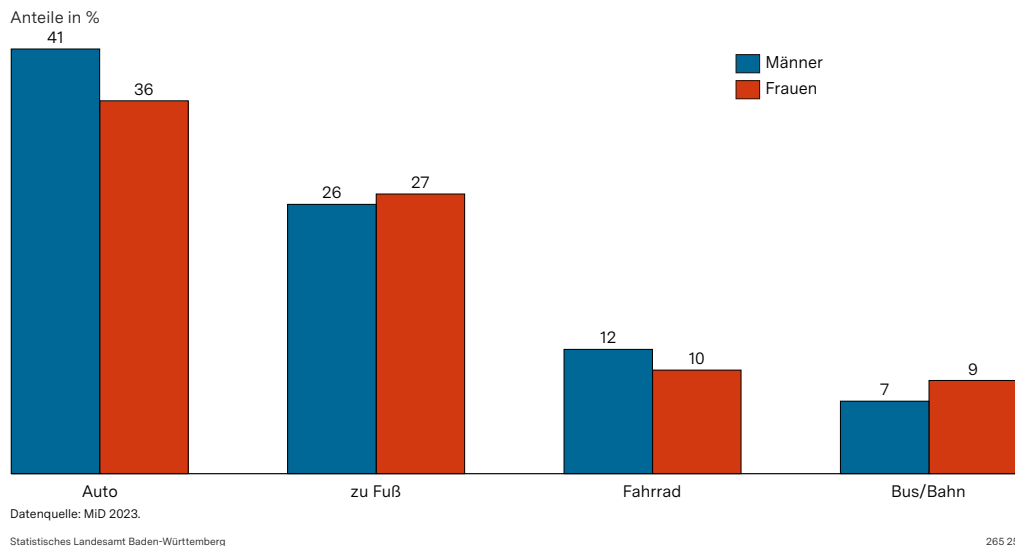
Bei der Nutzung des **ÖPNV** gaben 13 % der Frauen und 11 % der Männer in Baden-Württemberg an, Busse und Bahnen täglich bzw. fast täglich zu nutzen. 41 % der befragten Frauen und 42 % der befragten Männer gaben an, nie beziehungsweise fast nie das Angebot der Busse und Bahnen zu nutzen. Wenn die Angebote genutzt wurden, waren Freizeit (28 %) und Arbeit (21 %) die Hauptwegezwecke der Nutzung. Der seltenste Hauptwegezweck war die Begleitung von Personen (3 %). 53 % der Personen, die Sorgearbeit leisten, verwendeten nie beziehungsweise fast nie und 23 % seltener als monatlich den ÖPNV (MiD 2023). Als Hindernisse für die Nutzung des ÖPNV gaben 54 % der Männer und 57 % der Frauen an, dass es keine oder eine schlechte Verbindung gebe.

Info-Box

Die Pkw-orientierte Mobilität kann auch als Ausdruck gesellschaftlicher Entwicklungen im Sinne einer Individualisierung interpretiert werden. Das Auto ist komfortabel, privat und ermöglicht es individuelle Ziele zu individuellen Zeiten über größere Entfernungen zu erreichen (Manderscheid 2025). Somit ist der Pkw als primäres Fortbewegungsmittel auch ein Ausdruck von Selbstbestimmtheit, Flexibilität und Komfort. Forschungen zeigen zudem auf, dass die Wahl eines Verkehrsmittels nicht ausschließlich nach rationalen und funktionalen Kriterien getroffen wird. Praktiken der Verkehrsmittelnutzung und Alltagsmobilität sind „Bestandteil der gesellschaftlichen Ordnung und Normalität“ (ebd.). Darunter fallen auch kulturelle Bilder und Werbung, die von der kollektiven und persönlichen Erfahrung, Emotionen und Identitäten geprägt sind (ebd.).

⁵ In einem datenbasierten Gutachten für Baden-Württemberg wurden 2025 unterschiedliche Zusammenhänge, wie beispielsweise das Verhältnis von privatem Pkw, Ballungszentren und Carsharing-Angeboten, Nutzungsanteile sowie Kooperationen und Verknüpfungspunkte unterschiedlicher Mobilitätsangebote untersucht. Geschlechterdifferenzierte Daten für welche Zwecke das Carsharing-Angebot genutzt wurde, wurden dabei nicht erhoben.

Abbildung 5

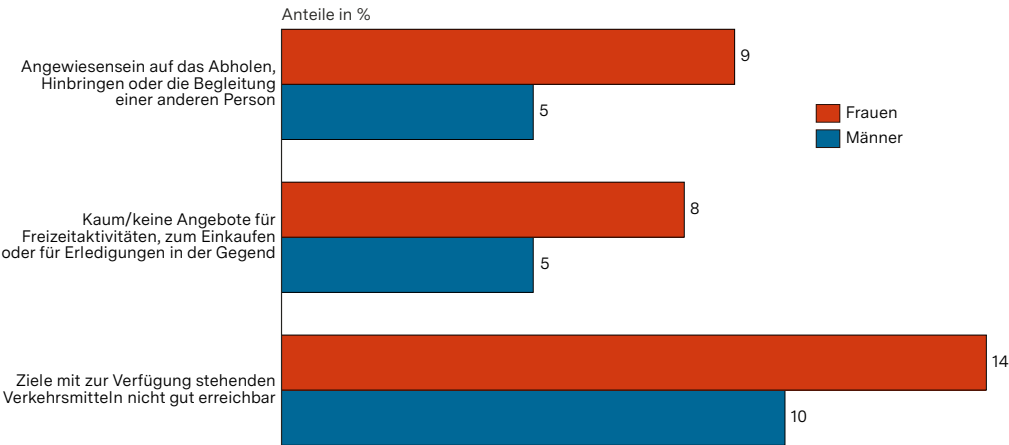
Hauptverkehrsmittel in Baden-Württemberg 2023 nach Geschlecht

16 % der Männer und 12 % der Frauen nannten zu wenig Komfort als Hindernis. Außerdem gaben 43 % der Männer und 45 % der Frauen an, dass die Verbindungen unzuverlässig seien, 12 % der Männer und 15 % der Frauen empfanden die Nähe zu anderen Personen als unangenehm (MiD 2023).

Die Wege, die täglich ausschließlich **zu Fuß** zurückgelegt wurden, machten bei den Männern 37 % und bei den Frauen 42 % der gesamten am Tag zurückgelegten Wege aus. 49 % der befragten Personen, die Sorgearbeit leisten, gaben an, täglich beziehungsweise fast täglich Wege ausschließlich zu Fuß zurückzulegen. Der Hauptwegezweck war auch hier die Freizeit (39 %).

Diese Ergebnisse zeigen, dass es geschlechterspezifische Unterschiede in der Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung sowie unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse gibt. Auch der Blick auf die Daten zum **Mobilitätsverzicht** erlaubt Rückschlüsse auf die Mobilitätsbedürfnisse. 10 % der Männer und 14 % der Frauen verzichteten auf Mobilität, weil Ziele mit zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln nicht gut erreichbar sind. Des Weiteren gaben 5 % der Männer und 8 % der Frauen an, auf Mobilität zu verzichten, da es kaum, beziehungsweise keine Angebote für Freizeitaktivitäten, zum Einkaufen oder für Erledigungen in der Gegend gäbe. 5 % der Männer und 9 % der Frauen gaben als Grund an, dass sie auf das Abholen, Hinbringen oder

Abbildung 6
Gründe für Mobilitätsverzicht in Baden-Württemberg 2023 nach Geschlecht



Datenquelle: MiD 2023.
Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

266 25

die Begleitung einer anderen Person angewiesen seien (MiD 2023) (siehe Abb. 6). Auch das Thema der Mobilitätsarmut kann ein Grund für Mobilitätsverzicht sein. Mobilitätsarmut beschreibt verschiedene Formen der Einschränkung des Zugangs zur Mobilität, die sich wiederum auf die soziale Teilhabe im Verkehr und im öffentlichen Raum auswirken kann (Naumann 2023).

Für die Mobilitätsplanung wären weitere geschlechterdifferenzierte Erhebungen der Gründe für die Nutzung bzw. Nichtnutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für Baden-Württemberg hinsichtlich möglicher Optimierungsansätze von Vorteil. Für die Studie „Daten & Diversität in der Mobilität 2024“ wurden 100 Mobilitätsunternehmen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz befragt. Die Studie zeigt auf, dass ein Drittel der Mobilitätsunternehmen **keine Informationen zu Alter, Geschlecht oder Wohnort der Nutzenden** erhob. 17 % der befragten Unternehmen gaben an, dass Verhaltensunterschiede bei der Nutzung auf das Merkmal des Geschlechts hin untersucht wurden (Singer et al. 2024).



2.3 Handlungsfelder: Begleitete Wege erleichtern, Barrierefreiheit erhöhen

Auf der Basis der dargestellten Daten lassen sich folgende Handlungsfelder identifizieren, die als Grundlage dienen können, um praktische Handlungsempfehlungen und konkrete Maßnahmen zu entwickeln.

- **Soziale Teilhabe:** Mobilität sollte als entscheidende Form sozialer Teilhabe verstanden werden. Menschen mit geringem Einkommen, wie dargestellt beispielsweise ältere Frauen oder Alleinerziehende, sollen auch mobil sein können. Hierfür sollten bezahlbare Tarife, Sozialtickets oder andere Mobilitätsangebote gefördert werden, die für einkommensschwache Haushalte erschwinglich sind.
- **Barrierefreiheit:** Personen, die Sorgearbeit leisten, sind auch in Baden-Württemberg zumeist Frauen. Sie legen dadurch komplexere Wegeketten zurück und haben somit andere Ansprüche an die Mobilität. Einer dieser Ansprüche ist die Barrierefreiheit. Diese ist nötig, um beispielsweise ältere Menschen mit Gehhilfen zu begleiten, Kinderwagen oder Einkäufe zu transportieren. In einer stark alternden Gesellschaft ist die Thematik der Barrierefreiheit langfristig für immer mehr Menschen relevant. 2023 gaben 21 % der Rentnerinnen und Rentner an, geh eingeschränkt, 4 % seheingeschränkt und 11 % auf eine andere Weise eingeschränkt zu sein. Insgesamt 21 % der befragten Männer und 27 % der befragten Frauen gaben an, auf ein Hilfsmittel wie Rollator, Rollstuhl oder Elektromobil angewiesen zu sein (MiD 2023). Auch jüngere Menschen mit Behinderungen können in ihrer selbstbestimmten Mobilität eingeschränkt werden, wenn Barrierefreiheit im öffentlichen Raum nicht gegeben ist. Darüber hinaus ist es wichtig, für die Notwendigkeit eines rücksichtsvollen Verhaltens zu sensibilisieren, damit die Mobilität von Personen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, nicht durch das Blockieren von Wegen, Ein- oder Ausgängen oder Kinderwagenplätzen eingeschränkt wird. Mobilität sollte inklusiv sein, Barrierefreiheit sollte sowohl im öffentlichen Raum als auch im ÖPNV (in Fahrzeugen ebenso wie auf Bahn- und Bussteigen und den Zuwegen) gewährleistet sein.
- **Bauliche Anpassungen:** Dazu gehören Maßnahmen wie stufenlose Eingänge, gut erreichbare Haltestellen, abgesenkte Bordsteine, Rampen, Aufzüge, angepasste Grünphasen für Fußgängerinnen und Fußgänger und ausreichend Zebrastreifen. Bei der Gestaltung von Gehwegen sollte auf die ausreichende Breite und die Oberfläche geachtet werden. Gehwege sollten so beschaffen sein, dass sie von Gehhilfen, Rollstühlen und/oder Kinderwagen gut befahrbar sind. Falsch parkende Fahrzeuge und das Verstellen von Gehwegen sind hierbei Risikofaktoren. Für ältere Menschen (deren Gruppe mit steigendem Alter überwiegend weiblich ist) und Personen, die Sorgearbeit leisten und Wege begleiten, sind unter anderem Bänke in geringen Abständen, die wettergeschützt sind, erforderlich. Außerdem könnten Personen, die Sorgearbeit leisten, durch Umgestaltungen im öffentlichen Raum weiter unterstützt werden. Dies könnte beispielsweise durch Rückzugs- und Stillmöglichkeiten für Eltern oder kostenlose Toiletten und Trinkbrunnen umgesetzt werden (BMWSB 2025).
- **Gestaltung des ÖPNV:** Hierbei sollte auf kurze Einzugsbereiche von Haltepunkten geachtet werden (Stete & Wotha 2024). Beim Begleiten von Wegen und im Alter ist die Gehgeschwindigkeit geringer und die Nähe von Haltestellen ist noch wichtiger. Den zeitlichen Bedürfnissen von Personen, die Sorgearbeit leisten, könnte durch eine höhere Frequenz des ÖPNV Rechnung getragen werden. Auch die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV sind wichtig,

damit komplexe Wegeketten funktionieren.⁶ Ebenso kann das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ dazu beitragen, Personen, die Sorgearbeit leisten, zu entlasten und geschlechterspezifische Asymmetrien abzubauen. Dieses Konzept beschreibt eine Stadt, in der alle Anlaufstellen des täglichen Bedarfs im nahen Umfeld zu erreichen sind (BMWSB 2025).

- **Spezifische Datenerhebung:** Um genauere Aussagen über die Gründe der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu treffen, sollten spezifischere Daten erhoben werden. Dies gilt für den Bereich der Mobilitätsplanung, die bedarfsorientiert und partizipativ erfolgen sollte. Bei den Erhebungen ist es wichtig, dass alle Gruppen repräsentiert werden. Dabei ist darauf zu achten, digitale, aufsuchende, zeitunabhängige Möglichkeiten oder Kinderbetreuung bereitzustellen, um eine Teilnahme und das Einbringen unterschiedlicher Perspektiven auf Mobilitätsplanung zu ermöglichen (BMWSB 2025; Stete & Wotha 2024).

Auch die Wirksamkeit bereits implementierter Maßnahmen sollte regelmäßig gemessen und gegebenenfalls angepasst werden. Außerdem bedarf es weiterer wissenschaftlicher Studien zur geschlechterspezifischen Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, beispielsweise zu Wegeverkettungen.

⁶ Baden-Württemberg strebt in fünf Schwerpunkten die ÖPNV-Strategie 2030 an. Einige der angestrebten Ziele sind auch für eine geschlechtergerechtere Mobilität förderlich. Vor allem vom Angebotsausbau und der Mobilitätsgarantie sowie von der Stärkung der Zuverlässigkeit (Pünktlichkeit und Anschlusssicherung) und der Beschleunigung würden sorgearbeitende Personen profitieren. Einfache, verständliche und attraktive Tarife sind vor dem Hintergrund geringerer finanzieller Mittel essenziell, um Mobilität für alle zugänglicher zu machen.



3. Objektive Sicherheit und Sicherheitsgefühl verbessern

Das objektive und das subjektive Sicherheitsgefühl beeinflussen Mobilitätsentscheidungen maßgeblich. Viele Frauen fühlen sich in öffentlichen Räumen – in Angsträumen oder an Gefahrenorten – oder bei der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel nicht sicher. Dieser Umstand hängt mit unterschiedlichen Aspekten zusammen. Dies können beispielsweise dunkle, enge, zugewachsene oder stark bewachsene Wege, eine unübersichtliche Wegführung und/oder eine niedrige Frequenzierung sein.

Auch bei der Teilnahme am Straßenverkehr, beispielsweise mit dem Pkw oder dem Fahrrad, sind Männer und Frauen objektiv unterschiedlich sicher.

Männer sind im Straßenverkehr die Hauptverursacher von Verkehrsunfällen. Darüber hinaus verunglücken sie auch am häufigsten schwer verletzt oder tödlich. Ein Erklärungsansatz kann das geschlechterdifferente Risikoverhalten im Straßenverkehr sein.

3.1 Erhöhte Sicherheitsbedürfnisse ernstnehmen

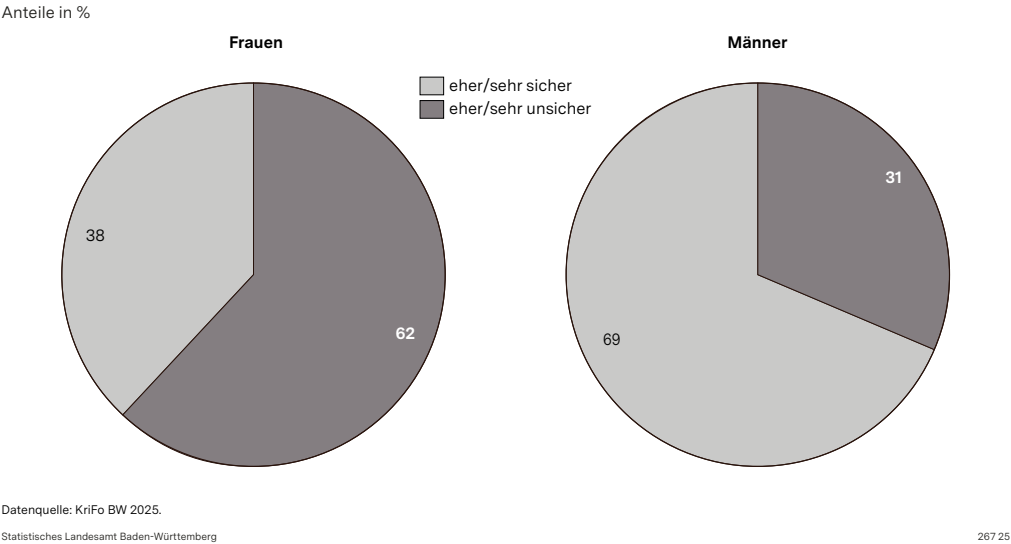
Das subjektive Sicherheitsgefühl entscheidet mit darüber, wie Mobilität gestaltet wird. Ein Einflussfaktor ist beispielsweise die Tageszeit. Wege und Verkehrsmittel, die bei Tageslicht und in einer Gruppe als sicher wahrgenommen und genutzt werden, können bei Dunkelheit als unsicher empfunden werden. Hier können auch negative Wechselwirkungen entstehen. Wenn Orte unbeleuchtet sind und sie dadurch weniger besucht werden, werden sie durch ihre Abgeschiedenheit sehr viel wahrscheinlicher zu einem Angstraum (Dallenbaugh-Lee 2024).

Hierbei ist wichtig zu erwähnen, dass ein Unterschied zwischen der subjektiven Wahrnehmung eines Angstraumes und einer objektiven Gefahrenstelle oder -ort bestehen kann. Eine Gefahrenstelle ist ein Ort im öffentlichen Raum, an dem vermehrt Delikte verübt werden (sbd.). Doch unabhängig davon, ob ein Ort statisch betrachtet ein Gefahrenort ist, kann ein subjektives Unsicherheitsgefühl entstehen. Dieses Unsicherheitsgefühl kann Mobilitätsentscheidungen beeinflussen und die Teilhabe einschränken.

Die landesweite Sicherheitsbefragung der kriminologischen Forschung Baden-Württemberg (KriFo BW) zeigt, dass sich rund 88 % der Frauen im Jahr 2023 nichts ohne Begleitung im ÖPNV eher oder sehr unsicher fühlten. Im Vergleich dazu gaben 40 % der befragten Männer an, sich in der gleichen Situation eher oder sehr unsicher zu fühlen. In öffentlichen Räumen zeigten sich ähnliche Ausprägungen: rund 82 % der befragten Frauen und 31 % der Männer fühlten sich eher oder sehr unsicher (siehe Abb. 7).

Auch bei den verschiedenen Ausprägungen der Kriminalitätsfurcht zeigen sich in unterschiedlichen Bereichen Geschlechterdifferenzen. Rund 5 % der befragten Männer und 89 % der befragten Frauen fürchteten sich manchmal, oft oder sehr oft vor sexueller Belästigung. Bei der Furcht vor sexuellem Missbrauch zeigten sich ähnliche Differenzen zwischen den Geschlechtern (3 % männlich, 27 % weiblich) (KriFo BW 2025). Die Daten des Sicherheitsberichts des Landes Baden-Württemberg zeigen, dass im Jahr 2023 tatsächlich rund 84 % der Opfer von Straftaten gegen die sexuelle Selbst-

Abbildung 7
Sicherheitsgefühl in Baden-Württemberg 2023 im öffentlichen Raum



bestimmung mit Gewalt, Abhängigkeit oder Belästigung Frauen waren. Besonders junge Frauen im Alter zwischen 14 und 26 Jahren waren betroffen. Auch Mikroaggressionen, wie verbale Belästigung, beispielsweise durch das sogenannte „Catcalling“¹, können dazu führen, dass bestimmte Wege vermieden werden (Dellenbaugh-Losse 2024).

„Wir alle kennen die typischen Orte, die einem in den Sinn kommen, wenn wir an Angsträume denken: Der unbeleuchtete Waldweg, das leere Parkhaus, der Tunnel unter den Bahngleisen.“
– Urban Policy Team 2024a

Frauen entwickeln unterschiedliche **Strategien, um Angsträume zu vermeiden**. Beispielsweise wählen sie teurere Verkehrsmittel, die sie als sicherer erachten oder nehmen große Umwege in Kauf (Urban Policy Team 2024a). Im Jahr 2023 vermieden es rund 52 % der Frauen häufig oder immer nachts den ÖPNV zu nutzen, bei Männern betrug

der Anteil 23 %. 58 % der befragten Frauen mieden bei Dunkelheit bestimmte Straßen, Plätze oder Parks (KriFo BW 2025). Die Daten zeigen deutlich, dass Frauen aus Angst vor Belästigung oder Übergriffen ihre Mobilität einschränken oder Wege nur mit einer Begleitperson zurücklegen.

Vermeidungsstrategien können jedoch nicht bei jedem Angstraum als Lösungsansatz angewandt werden. Die **Fahrschule** wird oftmals als Beispiel für einen „rollenden Angstraum“ für sexualisierte Gewalt und Machtmissbrauch herangezogen (Fahrschullehrerverband Baden-Württemberg 2023).² Insbesondere junge Frauen sind eine vulnerable Gruppe. Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass viele Fahrschülerinnen noch minderjährig sind, ist diese Gruppe besonders schutzbedürftig. 20 % der Frauen und 23 % der Männer waren 2023 in Baden-Württemberg bei Erwerb ihres Führerscheins minderjährig (MiD 2023). Auch wenn es keine belastbaren Zahlen zu sexuellen

1 Das sogenannte „Catcalling“ (Katzen-rufen) beschreibt eine übergriffige, sexuell aufgeladene Bemerkung im öffentlichen Raum, zumeist gegenüber Frauen. Catcalling kann sich in anzüglichem Rufen, Reden, Pfeifen oder anderen Lauten ausdrücken.

2 2023 berichtete der Moderator Jan Böhmermann in der ZDF-Sendung Magazin Royale über die Fahrschulbranche und Opfer sexueller Übergriffe durch Fahrlehrer. Der Vorstand des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg veröffentlichte daraufhin eine Erklärung, in der er sich für eine harte Linie gegen Machtmissbrauch und sexualisierte Gewalt aussprach.

Übergriffen in der Fahrschule gibt, da die Dunkelziffer hoch ist, ist es wichtig, diese Form der sexualisierten Gewalt im Zusammenhang mit Mobilität in den Blick zu nehmen.

„Der öffentliche Raum soll allen Menschen gleichberechtigt zur Verfügung stehen und Angebote schaffen, die den unterschiedlichen Alters- und Nutzungsbedarfen entsprechen.“

– BMWSB 2025

Auch bei der Sicherheit im Straßenverkehr bestehen Geschlechterunterschiede. Männer sind sowohl die Hauptverursacher von Verkehrsunfällen als auch die Hauptgeschädigten. Laut dem Statistischen Landesamt Baden-Württemberg waren 2023 von 33.630 Unfällen mit Personenschäden 22.433 der Unfallverursachenden männlich und 10.296 weiblich. Das bedeutet, dass **etwa zwei Drittel der Unfallverursachenden Männer** und ein Drittel Frauen waren (*siehe Abb. 8*).

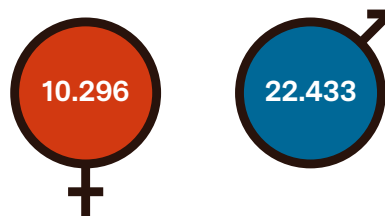
Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) erstellt jährlich eine bundesweite Rechnung der volkswirtschaftlichen **Kosten von Straßenverkehrsunfällen**. 2022 lagen die volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsunfälle bei über 35 Milliarden (Mrd.) Euro (BASt 2022). Schätzungen zufolge sind die von Männern verursachten Kosten rund 13 Mrd. Euro höher als die von Frauen verursachten Kosten (von Heesen 2025).

Nach Angaben des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg verunglückten 289 Männer und 80 Frauen im Jahr 2023 tödlich. Im gleichen Jahr wurden 4.020 Männer und 2.119 Frauen im Straßenverkehr schwer verletzt.

Wenn Frauen in einem Pkw an einem Unfall beteiligt sind, ist die Gefahr schwer verletzt oder getötet zu werden höher. Dieser Umstand kann unter anderem damit begründet werden, dass sie öfters Beifahrerinnen sind als Männer. Eine Studie der University of Virginia zeigt, dass das Risiko bei einem Unfall verletzt zu werden, für Frauen um

Abbildung 8

Unfallverursachende in Baden-Württemberg 2023 nach Geschlecht



Datenquelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

268 25

73 % höher ist als für Männern (Chúláin 2023). Dies kann unter anderem mit der männlichen Norm erklärt werden, die bei der Konstruktion und den Sicherheitsüberprüfungen des Autos herangezogen wird. Erst Ende 2023 wurde in der Europäischen Union ein weiblicher Crash-Test-Dummy eingeführt (ebd.).

Ebenso spielt die Sicherheit von **Fuß- und Radwegen** aus der Perspektive der Geschlechtergerechtigkeit eine tragende Rolle. Wie bereits gezeigt wurde, übernehmen Frauen den Großteil der Sorgearbeit und auch der begleiteten Wege. Im Rahmen einer bundesweiten Online-Befragung des Fahrrad-Monitors 2023 wurden die Gründe, die gegen eine Fahrradnutzung sprechen, erfragt. Diese sind: dem Wetter ausgesetzt sein (70 %), regelmäßige Transporte mit dem Auto (68 %), zu weite Strecken (67 %), sich anderen Verkehrsteilnehmenden ausgeliefert fühlen (65 %) und Radfahren sei zu anstrengend (62 %). Betrachtet man diese Ergebnisse aus einer geschlechterdifferenzierten Perspektive, zeigen sich beim Sicherheitsgefühl auf dem Fahrrad große Unterschiede. Im Jahr 2023 fühlten sich bundesweit 49 % der Frauen und 32 % der Männer im Straßenverkehr mit dem Fahrrad unsicher (BMDV 2025).

3.2 Geschlechterdifferentes Risikoverhalten nachvollziehen

Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurden 2023 in Baden-Württemberg insgesamt 67.332 Männer und 16.517 Frauen aufgrund ihres Fahrverhaltens sanktioniert (siehe Abb. 9).³ Zu den **Sanktionen** zählen beispielsweise Fahrverbote, Aberkennungen und Entziehungen der Fahrerlaubnis. Diese Zahlen implizieren, dass Männer zu einem erhöhten Risikoverhalten im Straßenverkehr neigen. Die Ursachen für die unterschiedlichen Vorfälle sind vielfältig.

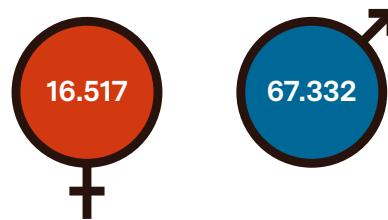
In der Literatur wird oftmals argumentiert, dass die Altersgruppe in Kombination mit dem Geschlecht Auswirkungen auf das **Risikoverhalten** hat. Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt ist bei den Sanktionen ein deutlicher Zusammenhang zu erkennen. In der männlichen Alterskohorte 25 bis 44 Jahre wurden im Jahr 2023 gut 236.000 Sanktionen verhängt, während sich diese in der Kohorte 45 bis 64 Jahre fast halbierten (circa 128.000 Sanktionen bei Männern). Zum Vergleich wurden bei den Frauen in der Alterskohorte 25 bis 44 Jahre 45.746 Sanktionen verhängt, in der Alterskohorte 45 bis 64 Jahre waren dies 29.262 Sanktionen (ebd.). Diese aktuellen Zahlen belegen die Erkenntnisse einer 2007 veröffentlichten Studie der BASt (BASt 2007), dass die Geschlechterrolle in engem Zusammenhang mit riskantem Verhalten und Unfallgefährdung steht.

„Unsere Gesellschaft hat sich (aber) schlicht daran gewöhnt, dass Männer durch Fahrverhalten systematisch andere und sich selbst gefährden. So sehr hat sich männliches Rasen, Nötigen, Hupen, Gestikulieren und Provozieren im Alltag des Straßenverkehrs etabliert, dass es kaum noch hinterfragt wird.“ – Boris von Heesen 2025

Die Wahl eines Verkehrsmittels sowie die Fahrweise und die Risikobereitschaft hängen stark von den Normen und der subjektiven Bewertung einer Person ab. In diesem Zusammenhang kann auch auf sogenannte **Auto-Poser oder -Protzer** hingewiesen werden. So werden Autofahrende genannt,

Abbildung 9

Sanktionen in Baden-Württemberg 2023 nach Geschlecht



Datenquelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

269 25

die beispielsweise ihre getunten oder umgebauten Fahrzeuge zur Schau stellen. Für Mitmenschen und andere Verkehrsteilnehmende kann diese Art von Verkehrsteilnehmenden als belästigend wahrgenommen werden, beispielsweise durch Lärm. Für Auto-Poser besteht ein Bußgeldbestand. Die Tatbestände unnötiger Lärm bei der Nutzung eines Fahrzeuges, Belästigung durch unnützes Hin- und Herfahren innerorts oder Autofahren trotz erloschener Fahrerlaubnis können in Höhe von 50 bis 100 Euro sanktioniert werden (Bußgeldkatalog Stand 2025). In Baden-Württemberg finden in regelmäßigen Abständen Kontrollaktionen gegen die Auto-Poser-Szene statt. Auch wenn dafür keine belastbaren Zahlen vorliegen, kann vermutet werden, dass das „Auto-posing“ ein männliches Phänomen ist. Ergebnisse der Shell Jugendstudie 2024 zeigen, dass Themen wie Männlichkeit (67 % zu 20 %), sportliche Autos oder Motorräder (48 % zu 14 %) oder Wettbewerb (44 % zu 35 %) für junge Männer eine deutlich höhere Relevanz haben als für junge Frauen (Albert et al. 2024).

³ Diese Daten für Baden-Württemberg wurden dankenswerter Weise vom Kraftfahrt-Bundesamt zur Verfügung gestellt.

Männer neigen dazu, eine **höhere Motorisierung** zu bevorzugen. Die bei Männern beliebtesten Modelle bewegen sich in einem Leistungsbereich von circa 150 PS. Insgesamt gab es bei den Neuzulassungen im Jahr 2024 große Geschlechterunterschiede. Mehr als doppelt so viele Kraftfahrzeuge wurden auf Männer als auf Frauen zugelassen. Laut des Kraftfahrt-Bundesamtes waren bei den fünf am häufigsten neu zugelassenen leistungstarken Fahrzeugen die Anteile der Männer dreimal so hoch wie die der Frauen.⁴

Im Jahr 2023 waren **Geschwindigkeitsverstöße** laut Kraftfahrt-Bundesamt die häufigste in Baden-Württemberg erfasste Ordnungswidrigkeit, sowohl bei Männern als auch bei Frauen. Mit 238.117 Verstößen bei Männern und 74.476 bei Frauen wird eine klare Geschlechterdifferenz deutlich.⁵ Männer überschreiten damit circa dreimal so oft die Geschwindigkeit wie Frauen.

Auch das Fahren unter Einfluss von **Alkohol** und anderen berauschenden Mitteln, wie beispiels-

weise Drogen, spielt im Straßenverkehr eine Rolle. 2023 wurden in Baden-Württemberg 6.577 Alkoholverstöße und 5.448 Drogenverstöße registriert. Alkoholverstöße kamen bei Männern etwa fünfmal häufiger vor als bei Frauen. Bei den Drogenverstößen ergibt sich ein noch deutlich ausgeprägteres geschlechterdifferentes Bild. Drogenverstöße wurden von Männern etwa zwölfmal häufiger begangen als von Frauen.⁶ Laut der Diagnosedaten der Krankenhäuser waren in Baden-Württemberg rund 71 % aller Fälle alkoholbedingter Krankheitsbehandlungen männlich. Bei bestimmten Fahrverstößen sind Fahrende verpflichtet ein Aufbauseminar zu besuchen, dessen Ziel es unter anderem ist eine „risikobewusste Einstellung zum Straßenverkehr aufzubauen“ (KBA 2023b). 2023 nahmen in Baden-Württemberg 6.385 Männer und 2.697 Frauen an einem solchen Aufbauseminar teil. Bei den männlichen Teilnehmenden erfolgte dies bei 82 Personen nach vorangegangener Entziehung der Fahrerlaubnis,⁷ bei den Frauen lag dieser Anteil bei 28 Personen.

Verkehrsverstöße in Baden-Württemberg 2023 nach Art und Geschlecht			
Art des Verstoßes	2023		
	Männer	Frauen	Insgesamt
Geschwindigkeitsverstöße	238.117	74.476	312.593
Alkoholverstöße	5.533	1.044	6.577
Drogenverstöße	5.039	409	5.448
Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt.			

4

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt

5

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt

6

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt

7

Eine Entziehung der Fahrerlaubnis erfolgt erst sobald die vorangehenden Stufen durchlaufen wurden. Dies ist zunächst die Ermahnung und die anschließende Verwarnung (KBA).

3.3 Handlungsfelder: Angsträume minimieren, Risikobewusstsein stärken

Auf der Basis der dargestellten Daten im Bereich Sicherheit lassen sich folgende Handlungsfelder identifizieren, die als Grundlage dienen können, um praktische Handlungsempfehlungen und konkrete Maßnahmen zu entwickeln.

- **Angsträume reduzieren:** Ähnlich wie bei den Anpassungen für Barrierefreiheit können kleinere oder größere bautechnische Veränderungen dazu beitragen, bestehende Angsträume zu verringern (Dellenbaugh-Losse 2024). Dazu gehören beispielsweise die Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern bei Nacht durch den Austausch nicht funktionierender oder zu dunkler Laternen/ Leuchten oder das Anbringen von Spiegeln bzw. Zurückschneiden von Büschen, um die Übersichtlichkeit von Wegen zu erhöhen (Urban Policy Team 2024b). Auch Frauen- und Familienparkplätze können das Sicherheitsgefühl erhöhen und möglichst barrierefreies Verladen von Einkäufen und Betreuen von begleiteten Personen ermöglichen. Parkflächen sollten chancengleich aufgeteilt werden und so gestaltet sein, dass sie nicht zu Angsträumen werden. Das heißt, sie sollten hell beleuchtet und sich, falls sie überdacht sind, in der Nähe von Ein- und Ausgängen befinden. Neben den baulichen Anpassungen sind auch Informationen und Sensibilisierung zum Thema wichtig. Dabei ist es wichtig, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass es sich um öffentliche Räume handelt, in denen sich alle wohlfühlen und ohne Angst vor Belästigung oder Übergriffen aufhalten können sollen. Ansatzpunkte hierfür sind beispielsweise Informationen über Schulen und Universitäten zu sexueller Belästigung, Ansprechstellen bei verbaler Belästigung und/oder die Sensibilisierung der Fahrlehrerschaft.
- **Geschlechterperspektive in Planungsprozessen:** Bei den gegenwärtigen und zukünftigen Stadt- und Mobilitätsplanungen sollte die Geschlechterperspektive von Anfang an aktiv in den Prozess einbezogen werden, um subjektive Angsträume und objektive Gefahrenstellen zu vermeiden (Stichwort Gender Planning).⁸ Hierbei könnten auch interne Schulungen für Stadt- und Verkehrsplanerinnen und -planer auf Landes- und kommunaler Ebene hilfreich sein, die für die Relevanz einer gendergerechten Stadt- und Mobilitätsplanung sensibilisieren. Eine inklusive, geschlechtergerechte Stadtplanung ist ein wichtiger Schritt hin zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl und einer real erhöhten Sicherheit beim Zurücklegen von Wegen. Es konnte gezeigt werden, dass Frauen wegen der berechtigten Sorge vor sexuellen Übergriffen häufig Vermeidungsstrategien entwickeln. Bei der Debatte zur Sicherheit im öffentlichen Raum ist außerdem zu beachten, dass Frauen nicht viktimisiert und ausschließlich als potenzielle Opfer betrachtet werden sollen (Kawgan-Kagan 2025).
- **Kontrolle und Sanktionierung:** Wie herausgestellt werden konnte, verhalten sich Männer im Straßenverkehr riskanter und gefährlicher als Frauen. Daher sind systematische Kontrollen essenziell. Diese können in Form von erhöhten Geschwindigkeitskontrollen, Kontrollen von falsch parkenden Autos auf Geh- oder Radwegen, Querungen oder Kreuzungen erfolgen. Auch Sanktionen im Straßenverkehr könnten intensiviert werden.

⁸ Gender Planning beschreibt den Prozess, geschlechterspezifische Bedürfnisse aktiv in die Städteplanung miteinzubeziehen. Oftmals wird der Begriff inklusiver ausgelegt und beschreibt das Einbeziehen aller vernachlässigter Perspektiven. In einer gerecht geplanten Infrastruktur können alle teilhaben und können dadurch produktiver sein.

- **Aufklärung:** Die Aufklärung über Risiken im Straßenverkehr und die Stärkung von Präventionsmaßnahmen, auch im Zusammenhang mit Alkohol und/oder Drogen ist essenziell, um Unfallzahlen zu senken und die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ebenso könnte die frühe Aufklärung über geschlechterdifferentes Risikoverhalten dazu beitragen, die Sicherheit zu erhöhen. Auch Kampagnen und/oder integrierte Pressearbeit könnten hilfreich sein, um für geschlechterspezifische Aspekte beispielsweise hinsichtlich von Unfällen oder Motorradlärm zu sensibilisieren. Formate der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung zum Thema könnten einen Raum für Informationsaustausch bieten. Gleichzeitig könnten Bedürfnisse, Wünsche und Ideen der Beteiligten erfragt werden.
- **Fuß- und Fahrradwege:** Diese sollten ausreichend breit und für unterschiedliche Geschwindigkeiten geplant sein, sodass Risikofaktoren wie enge Kurven und mangelnde Sichtbarkeit minimiert werden. Auch der Ausbau von Rad-schutzstreifen kann dazu beitragen, die Sicherheit zu erhöhen. Querungen sollten sicher für alle Verkehrsteilnehmende gestaltet werden, sodass Menschen, die sonst auf eine Begleitperson angewiesen wären, wie beispielsweise ältere Menschen oder Kinder, Wege selbstbestimmt und sicher zurücklegen können (Urban Policy Team 2024a; Stete & Wotha 2024).



4. Fazit und Ausblick

Der vorliegende Report macht deutlich, **welche geschlechterspezifischen Asymmetrien** mit Blick auf die Mobilität bestehen und weist auf Handlungsbedarfe hin.

Bezüglich der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse zeigt sich, dass sich diese stark an den **sozialen Rollen** ausrichten. Besonders die Aufteilung von Erwerbs- und Sorgetätigkeiten verläuft entlang einer Geschlechterlinie. Frauen haben oftmals komplexe Wegeverkettungen, da sie mehrere Etappen auf ihren Wegen einplanen. Die unterschiedlichen Bedürfnisse wirken sich auch auf die Wahl des Verkehrsmittels aus. In Baden-Württemberg wird nach wie vor der Pkw am häufigsten verwendet. Männer wählen das Auto dabei etwas häufiger als Frauen. Das Fahrrad wird zwar häufig genutzt, jedoch gibt es Hindernisse wie die Verkehrssicherheit und die Fahrradinfrastruktur. Ähnlich ist es mit den Wegen zu Fuß. Beim ÖPNV sind vor allem die Verlässlichkeit und Anschlussicherheit Herausforderungen. Carsharing-Angebote werden bisher noch wenig genutzt. Das Angebot könnte durch genauer erhobene Nutzungsdaten verbessert und an die spezifischen Bedürfnisse von Frauen angepasst werden. Als Handlungsfelder konnten die soziale Teilhabe, die Barrierefreiheit, bauliche Anpassungen, die Gestaltung des ÖPNV und die spezifische Datenerhebung identifiziert werden.

Hinsichtlich der objektiven Sicherheit und des subjektiven Sicherheitsgefühls konnten ebenfalls Geschlechterdifferenzen herausgearbeitet werden. Viele Frauen fühlen sich in öffentlichen Räumen oder Verkehrsmitteln nicht sicher. Öffentliche Räume und Verkehrsmittel werden den Sicherheitsbedürfnissen von Frauen bislang nicht ausreichend gerecht. Die dargelegten Daten zeigen, dass Frauen häufiger Angst vor sexueller Belästigung und anderen Übergriffen haben, was ihre Mobilität einschränkt und zu Vermeidungsstrategien führt. Außerdem konnten **Geschlechterdifferenzen beim Fahrverhalten im Straßenverkehr** gezeigt werden. Männer sind weitaus häufiger Hauptverursacher und auch Hauptgeschädigte bei Verkehrsunfällen. Dies kann durch ein erhöhtes Risikoverhalten und eine stärkere Neigung zu riskantem Fahrverhalten erklärt werden, die sich auch in den Geschwindigkeits-, Alkohol- und Dro-

genverstößen widerspiegeln. Handlungsfelder um Angsträume zu reduzieren, das Einbeziehen einer Geschlechterperspektive in Planungsprozesse, die Erhöhung der Kontrolldichte und der Sanktionen, die Verbesserung von Aufklärung und der Ausbau von Fuß- und Fahrradwegen können die Sicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl stärken.

Die Betrachtung der Themenbereiche Mobilitätsbedürfnisse und Sicherheit geben Anlass für weiterführende Diskussion und die Ausarbeitung konkreter Handlungsempfehlungen. Der vorliegende Report konnte datenbasiert aufzeigen, dass das **Geschlecht ein relevanter Faktor** ist, der bei allen Entscheidungen berücksichtigt werden sollte.

Die **Verkehrswende in Baden-Württemberg** bietet die Chance, bestehende Geschlechterungleichheiten zu adressieren. Letztlich ist die Verbindung von Klimaschutz und Gleichstellung ein zentraler Schritt in Richtung einer zukunftsfähigen und gerechten Gesellschaft. Der Report hat deutlich gemacht, dass Mobilität nicht nur eine Frage der Infrastruktur ist, sondern auch mit sozialen Rollen und geschlechterspezifischen Verhaltensweisen verwoben ist. Geschlechterspezifische Bedürfnisse und Sicherheitsfragen spielen daher eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung von Mobilitätssystemen, die für alle Nutzerinnen und Nutzer zugänglich und sicher sind. Um die Mobilitätswende geschlechtergerecht zu gestalten, ist es wichtig, die spezifischen Bedürfnisse von Frauen, insbesondere von Alleinerziehenden, älteren Frauen und Frauen mit geringem Einkommen, aktiv in Planungsprozesse einzubeziehen. Zugleich ist es wichtig, typisch männlichen gefährdenden Verhaltensweisen adäquat zu begegnen. Nur so können Maßnahmen entwickelt werden, die alle Geschlechter gleichberechtigt unterstützen.

Info-Box

Die Mobilitätswende und die Klimaschutzziele, die auf Bundes- und Landesebene angestrebt werden, sind auch eine Chance, Themen der Gleichstellung und der sozialen Gerechtigkeit zu adressieren, denn die **Folgen des Klimawandels** wirken sich unterschiedlich auf die Geschlechter aus (BMFSFJ 2025). Der Vierte Gleichstellungsbericht der Bundesregierung benennt drei Ebenen, auf denen hinsichtlich des Klimawandels Geschlechterungleichheiten bestehen: bei der Verursachung des Klimawandels, bei der Betroffenheit durch die Auswirkungen sowie bei der Belastung und den Gestaltungschancen zum Schutz des Klimas (ebd.).

Hinsichtlich der **Verursachung** des Klimawandels durch die Mobilität zeigen sich geschlechterspezifische Unterschiede. Wie bereits ausgeführt, begehen Männer im Straßenverkehr wesentlich häufiger Verstöße, wie beispielsweise Geschwindigkeitsüberschreitungen. Diese Verhaltensweisen sind mit einem höheren Kraftstoffverbrauch und somit mit einem größeren CO₂-Fußabdruck verbunden. Zudem werden in Baden-Württemberg mehr Fahrzeuge mit höherer Motorleistung auf Männer zugelassen, was ebenfalls zu einem höheren Emissionsausstoß beiträgt.

Die geschlechterspezifische **Betroffenheit** durch den Klimawandel bildet sich durch höhere Gesundheitsrisiken für Frauen ab. Laut des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg lag die Zahl der wärmebedingten Sterbefälle im Jahr 2019 bei 1.673. Diese Zahlen sind die aktuellsten verfügbaren und wurden nicht geschlechterdifferenziert erhoben. Bekannt ist jedoch, dass besonders ältere Menschen, pflegebedürftige Menschen, Menschen mit Behinderungen, Schwangere, Säuglinge und Kleinkinder von den klimabezogenen Gesundheitsrisiken betroffen sind (Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg 2023). Auch die Tatsache, dass Frauen eine höhere Lebenserwartung haben und es folglich mehr ältere Frauen als Männer gibt, macht die höhere Betroffenheit deutlich (Statistisches Landesamt 2023). Hinsichtlich der Anpassung an geschlechterspezifischen Auswirkungen des Klimawandels sollten genügend klimawirksame Ausgleichsräume wie Kühlräume und Luftaustauschbahnen vorhanden sein (Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg 2023). Besonders in urbanen Räumen sind barrierefreie, öffentliche und gekühlte Räume wichtig, da sie hitzebedingten Erkrankungen vorbeugen.

Die **sozialökologische Transformation** stellt zugleich jedoch eine besondere Herausforderung für Personen mit geringem Einkommen dar. Diese Gruppe konstituiert sich unter anderem aus älteren Frauen und Alleinerziehenden. Um sich ausreichend vor den Auswirkungen des Klimawandels zu schützen, sind oftmals Maßnahmen bei der Sanierung oder Modifizierung von Wohnraum nötig. Besonders Alleinerziehende oder andere Gruppen mit geringerem Einkommen, beispielsweise ältere Personen (die mit steigendem Alter überwiegend Frauen sind), sind außerdem besonders von steigenden Wohn- und Energiekosten betroffen.

5. Literatur- und Datenquellen

Albert, Mathias/Quenzel, Gudrun/de Moll, Frederick/Leven, Ingo/Wolfert, Sabine/Rysina, Anna/McDonnell, Sophia/Schneekloth, Ulrich (2024): Shell Jugendstudie. Online zu finden unter: <https://www.shell.de/ueber-uns/initiativen/shell-jugendstudie-2024.html>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Bersch, Ann-Kathrin & Osswald, Lena (2021): An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität – Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung?, in: IVP-Discussion Paper No 2021 (3).

Bohland, Pat (2024): Die gerechte Mobilitätswende ist feministisch, in: FES impuls. Online zu finden unter: <https://library.fes.de/pdf-files/a-p-b/20991.pdf>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) (2022): Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. Online zu finden unter: <https://www.bast.de/DE/Kurzinfos/Verkehrssicherheit/2024/U-01.html>, zuletzt geprüft am 07.05.2025.

Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) (2007): Geschlechterspezifische Interventionen in der Unfallprävention. Online zu finden unter: <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Archiv/Infos/2007-2006/05-2007.html>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2023): Fahrrad-Monitor 2023. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Online zu finden unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 29.04.2025.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) (2025): Vierter Gleichstellungsbericht. Gleichstellung in der sozial-ökologischen Transformation. Drucksache 20/15105.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) (2024): Gender Care Gap – ein Indikator für die Gleichstellung. Online zu finden unter: <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gender-care-gap/indikator-fuer-die-gleichstellung/gender-care-gap-ein-indikator-fuer-die-gleichstellung-137294>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) (2025): Gendergerechte Stadtentwicklungspolitik: Leitlinien für eine faire, inklusive und sorgende Stadt. Online zu finden unter: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/gendergerechte_stadtentwicklung_leitlinien.pdf;jsessionid=39DA57CF099DC42BE2E69156CBF07031.live21303?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Bußgeldkatalog (Stand 2025): Autoposer: Welches Bußgeld droht bei illegalem Tuning? Online zu finden unter: <https://www.bussgeldkatalog.org/>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Chúláin, Aisling Ní (2023): This is the first crash test dummy modelled on the female body. Will it make cars safer for women?, in: Euronews, 21.09.2023. Online zu finden unter: <https://www.euronews.com/next/2023/09/21/this-is-the-first-crash-test-dummy-modelled-on-the-female-body-will-it-make-cars-safer-for>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Dellenbaugh-Losse, Mary (2024): Gendergerechte Stadtentwicklung. Wie wir eine Stadt für alle bauen. Wiesbaden: Springer Gabler.

Fahrlehrerverband Baden-Württemberg (2023): Fahrlehrerverband Baden-Württemberg für null Toleranz gegenüber Machtmissbrauch – Keine Chance für sexuelle Übergriffe, Pressemitteilung vom 09.05.2023. Online zu finden unter: https://www.flvw.de/home/info_1800_03__5249_fahrlehrerverband-baden-wuerttemberg-fuer-null-toleranz-gegenueber-machtmissbrauch-keine-chance-fuer-sexuelle-uebergrie, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Gesellschaftsmonitoring Baden-Württemberg (2023a): Alleinerziehende 2023 in Baden-Württemberg nach Alter des jüngsten Kindes. Online zu finden unter: <https://www.gesellschaftsmonitoring-bw.de/themenfelder/familie-und-zusammenleben/lebensformen/#toggle-id-5>, zuletzt geprüft am 28.04.2025.

Gesellschaftsmonitoring Baden-Württemberg (2023b): Armutsgefährdungsquoten im Zeitverlauf. Online zu finden unter: <https://www.gesellschaftsmonitoring-bw.de/themenfelder/armut-und-reichtum/armut-armutsgefaehrderung/#toggle-id-2>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Kawgan-Kagan, Ines (2025): Mobilität und Geschlecht: Geschlechtsspezifische Unterschiede in der Mobilität, in: Canzler, Weert et al. (Hrsg.): Handbuch Mobilität und Gesellschaft: Sozialwissenschaftliche Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Wiesbaden: Springer VS.

Kawgan-Kagan, Ines & Popp, Mareike (2018): Sustainability and gender: A mixed-method analysis of urban women's mode choice with particular consideration of e-carsharing, in: Transportation Research Procedia, Band 31, S. 146–159.

Kölle, Alexandra (2025): Wie verbringen Menschen in Baden-Württemberg ihre Zeit? Ergebnisse der Zeitverwendungserhebung 2022, in: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg 1/2025.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2023a): Tabelle: Ausgewählte Maßnahmen zu allgemeinen Fahrerlaubnissen im Jahr 2023 nach Geschlecht und Lebensalter. Online zu finden unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Massnahmen_und_Sanktionen/2023/2023_mus_tabellen.html?sessionid=5CECF4F968556E5C3E165DC36D71141E.live11313?nn=3509886&fromStatistic=3509886&yearFilter=2023&fromStatistic=3509886&yearFilter=2023, zuletzt geprüft am 07.05.2025.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2023b): Tabelle: Anzahl der Teilnahmen an Aufbauseminaren und besonderen Aufbauseminaren für Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Jahr 2023 nach Geschlecht und Lebensalter. Online zu finden unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Verkehrsauffaelligkeiten/Aufbaueminare/2023/2023_aufbaueminare_tabellen.html?nn=4288918&fromStatistic=4288918&yearFilter=2023&fromStatistic=4288918&yearFilter=2023, zuletzt geprüft am 07.05.2025.

Kriminologische Forschung Baden-Württemberg (KriFo BW) (2025): Landesweite Sicherheitsbefragung. Online zu finden unter: <https://www.krifobw.de/landesweite-sicherheitsbefragung>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Manderscheid, Katharina (2025): Mobilitätspraktiken in der Automobilgesellschaft: Zur Wechselwirkung von räumlichen, zeitlichen und verkehrlichen Strukturen, in: Canzler, Weert et al. (Hrsg.) (2024): Handbuch Mobilität und Gesellschaft. Wiesbaden: Springer VS.

Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen Baden-Württemberg (IM BW) (2023): Sicherheitsbericht des Landes Baden-Württemberg. Online zu finden unter: https://im.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-im/intern/dateien/pdf/20240410_Sicherheitsbericht_Baden_Wuerttemberg_2023.pdf, zuletzt geprüft am 30.04.2025.

Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg (UM BW) (2023): Strategie zur Anpassung an den Klimawandel in Baden-Württemberg. Online zu finden unter: https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/4_Klima/Klimawandel/AnpassungsstrategieBW-2023.pdf, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM BW): Unsere Ziele für die Verkehrswende bis 2030. Online zu finden unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/klimamobilitaetsmonitor/unsere-ziele-fuer-die-verkehrswende-bis-2030>, zuletzt geprüft am 07.05.2025.

Mobilität in Deutschland (MiD) (2023): Intern zur Verfügung gestellte Ergebnistabellen.

Naumann, Matthias (2023): Mobilitätsarmut – ein Thema für die bundesweite Raumentwicklung? In: Angewandte Geographie, Volume 48, S. 227–232.

Niederbacher, Arne & Zimmermann, Peter (2011): Grundwissen Sozialisation. Dortmund: VS Verlag für Sozialwissenschaften GmbH.

Nobis, Claudia & Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin. Online zu finden unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Ridgeway, Cecilia (2011): Framed by gender: How gender inequality persists in the modern world. Oxford University Press.

Singer, Johanna/Mosshammer, Lina/Falkinger, Claudia/Punz, Tanja (2024): Daten & Diversität in der Mobilität 2024. Studienergebnisse zum Status Quo, Datenlücken & Handlungsmöglichkeiten in 100 Mobilitätsunternehmen im DACH-Bereich. Wien: Punkt vor Strich.

Statistisches Bundesamt (2024): Gleichstellungsindex 2023. Gleichstellung von Frauen und Männern in den obersten Bundesbehörden.

Statistisches Landesamt (2025): Pflegerisiko nach Geschlecht. Online zu finden unter: https://www.statistik-bw.de/SozSicherung/Pflege/Pflege_05.jsp?path=/Gesundheit/BehindPflegebeduerft/, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Statistisches Landesamt (2024a): Frauen in Baden-Württemberg: Alterseinkommen um ein Drittel niedriger als bei Männern. Hinterbliebenenrente verhindert größere Rentenlücke zwischen Geschlechtern, Pressemitteilung 95/2024. Online zu finden unter: <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2024095>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Statistisches Landesamt (2024b): Frauen in Baden-Württemberg leisten gut 29,5 Stunden unbezahlte Arbeit pro Woche: Der Gender Care Gap lag 2022 bei 48,7 %, Pressemitteilung 52/2024. Online zu finden unter: <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2024052>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Statistisches Landesamt (2023): Baden-Württemberg: Höchste Lebenserwartung in Deutschland. Frauen in Heidelberg und Männer in Tübingen werden im Land am ältesten, Pressemitteilung 166/2023. Online zu finden unter: <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2023166>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Stete, Gisela & Wotha, Brigitte (2024): Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Raum unter Gendergesichtspunkten, in: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz, Volume 67, S. 884–889. Online zu finden unter: <https://link.springer.com/article/10.1007/s00103-024-03928-z#Sec3>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Topp, Hartmut (2022): Autogerechte Städte – wie es dazu kam und wie gehen wir damit um? In: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): 70 Jahre bewegtes Land: Zur Mobilitätsgeschichte von Baden-Württemberg, S.24–41.

Urban Policy Team (2024a): Sicherheit im öffentlichen Raum: Eine Frage der Gerechtigkeit. Online zu finden unter: <https://urban-policy.com/sicherheit-offentlichen-raum-gerechtigkeit-sicherheitsempfinden-angst-raum-gendergerechte-stadtentwicklung/>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Urban Policy Team (2024b): Warum Barrierefreiheit ein feministisches Thema ist. Online zu finden unter: <https://urban-policy.com/barrierefreiheit-feminismus-gendergerechte-stadtentwicklung/>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Von Heesen, Boris (2025): Mann am Steuer. Wie das Patriarchat die Verkehrswende blockiert. München: Wilhelm Heyne Verlag.

Von Heesen, Boris (2022): Was Männer kosten. Der hohe Preis des Patriarchats. München: Wilhelm Heyne Verlag.



Baden-Württemberg
Statistisches Landesamt

FaFo
FamilienForschung



So erreichen Sie uns

FamilienForschung Baden-Württemberg im Statistischen Landesamt

Raiffeisenplatz 5 · 70736 Fellbach

Telefon 0711/641 26 86

fafo-bw@stala.bwl.de · www.statistik-bw.de · www.fafo-bw.de

Gerne beraten wir Sie auch persönlich. Rufen Sie uns an!

Zentraler Auskunftsdienst · Telefon 0711/ 641- 28 33 · auskunftsdienst@stala.bwl.de

Pressestelle · Telefon 0711/ 641- 24 51 · pressestelle@stala.bwl.de

Vertrieb · Telefon 0711/ 641- 28 66 · vertrieb@stala.bwl.de

Bibliothek · Telefon 0711/ 641- 21 33 · bibliothek@stala.bwl.de

Kontaktzeiten · Montag bis Donnerstag 9.00 – 15.30 Uhr · Freitag 9.00 – 12.00 Uhr

Gleichstellung in der Mobilität

Anregungen aus einem Workshop
mit Expertinnen und Experten

Gesellschaft
nachhaltig
entwickeln



Baden-Württemberg
Statistisches Landesamt

FaFo
FamilienForschung



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Baden-Württemberg
Statistisches Landesamt

FaFo
FamilienForschung

Impressum

Herausgeber

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Raiffeisenplatz 5 · 70736 Fellbach

Redaktionsschluss: September 2025

Bearbeitung und Redaktion

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Raiffeisenplatz 5 · 70736 Fellbach

© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Fellbach, 2025. Sämtliche Veröffentlichungen sind Werke, Bearbeitungen oder Sammel- bzw. Datenbankwerke im Sinne des Urheberrechtsgesetzes und somit urheberrechtlich geschützt. Der Erwerb einer Veröffentlichung gestattet neben deren Verwendung die Vervielfältigung und Verbreitung – auch auszugsweise – in elektronischer Form sowie in gedruckten Veröffentlichungen mit Quellenangabe. Die Weiterverbreitung von kostenpflichtigen Produkten – speziell von Verzeichnissen – bedarf der vorherigen Zustimmung. Die Genehmigung ist einzuholen unter vertrieb@stala.bwl.de. Alle übrigen (Nutzungs-) Rechte bleiben vorbehalten. Für Thematische Karten gelten besondere Lizenzbedingungen.



Vorwort

Gleichstellung in der Mobilität ist ein zentraler Baustein, um Geschlechtergerechtigkeit im Alltag sicherzustellen. Verkehrspolitik ist somit auch Sozialpolitik. Sie ermöglicht allen Geschlechtern gleichberechtigte Bedingungen und Zugänge, sie ermöglicht soziale Teilhabe, beugt Einsamkeit vor und spielt daher auch für den sozialen Zusammenhalt eine wichtige Rolle. Eine geschlechtergerechte Mobilitätsgestaltung soll geschlechterspezifisch unterschiedliche Bedürfnisse und Verhaltensweisen erkennen und Mädchen und Frauen bessere Möglichkeiten bieten, einfach, selbstständig und sicher mobil zu sein. Gleichstellung in der Mobilität kommt allen zugute und trägt zum Gemeinwohl bei. Diese Zusammenhänge sind bisher zu wenig im Blick und sollten in den Diskurs zum Thema Gleichstellung in der Mobilität einbezogen werden.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat daher die FaFo im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg beauftragt, den Report **„Gleichstellung in der Mobilität – Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit“** zu erarbeiten. Darin wurden bereits erste Handlungsempfehlungen oder -optionen vorgestellt. Die meisten hier benannten Empfehlungen wurden jedoch am 1. Juli 2025 im Rahmen eines Fachgesprächs auf Grundlage des Reports durch folgende Expertinnen und Experten aus der Stadt- und Mobilitätsplanung sowie der Wissenschaft erarbeitet:

- Miriam Caroli, Stadtmobil Rhein-Neckar AG
- Julian Gedemer, Städtetag BW
- Juliane Hagelstein, Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration
- Verena Hahn, Landesfrauenrat Baden-Württemberg
- Prof. Dr. Claudia Hille, Hochschule Karlsruhe
- Anna Hussinger, Geschäftsstelle Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrs-freundlicher Kommunen (AGFK) BW
- Dr. Ines Kawgan-Kagan, AEM Institute (Berlin)
- Claudia Isabel Knoll, PBW Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg
- Vera Krimmer, Gender Planning, Landeshauptstadt Stuttgart
- Ralf Kuschel, Landkreistag BW
- Prof. Dr. Franziska Meinherz, Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
- Lisanne Pucher, Women in Mobility, Stuttgarter Hub
- Julia Schöller, Carsharing, KEA-BW
- Marie-Luise Schönherr, Institut Stadt|Mobilität|Energie GmbH
- Regina Stolz, Gender Planning, Landeshauptstadt Stuttgart
- Barbara Straub, Vertreterin der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten
- Dr. Sophie Urmetzer, Stationsentwicklung, NVBW
- Karolin Windhuber, Elektromobilität & Ladeinfrastruktur, KEA-BW
- Felix Witzlinger, Gemeindetag BW

Die folgenden Handlungsempfehlungen spiegeln nicht zwangsläufig die Ansicht aller hier aufgelisteten Expertinnen und Experten, der FaFo oder des Ministeriums für Verkehr wider.

Kontakt FaFo im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg: Leena Braun

Kontakt Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Dr. Wolf Engelbach

1. Mobilitätsmittel geschlechtergerecht gestalten

Mobilität ist essenziell für die Teilhabe an der Gesellschaft. So unterschiedlich wie die Menschen sind, sind ihre jeweiligen Anforderungen an Mobilität. Aufgrund verschiedener Lebenslagen und -phasen variieren die Mobilitätsbedürfnisse sowie die unterschiedlichen Mobilitätsmittel, die genutzt werden. Unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse sind in der Regel nicht durch das biologische Geschlecht bedingt, sondern durch die soziale Rollen- und Aufgabenverteilung, wie beispielsweise Sorgetätigkeiten. Durch die Übernahme von Sorgetätigkeiten entstehen komplexe Wegeketten, die bestimmte Anforderungen an die Verkehrsmittel stellen. Da Sorgearbeit immer noch überwiegend von Frauen geleistet wird, ist auch die Gestaltung von Verkehrsmitteln eine Geschlechterthematik. Zudem empfinden Frauen öffentliche Räume häufig unsicherer als Männer. Dies hängt auch mit

dem Verhalten von Männern im öffentlichen Raum zusammen und kann sich einschränkend auf das Mobilitätsverhalten von Frauen auswirken.

Im Rahmen des Fachgesprächs wurde in drei Kleingruppen die Frage diskutiert, wie die Mobilitätsmittel ÖPNV, Rad- und Fußverkehr und das Auto geschlechtergerecht weiterentwickelt oder umgestaltet werden können.

1.1 ÖPNV

Bei Personen, die unterschiedliche Ziele ansteuern und diese in Wegeketten kombinieren, können Herausforderungen entstehen. In die individuelle Wegeplanung fließen unterschiedliche Faktoren ein. Dazu gehören beispielsweise Baustellen oder die Anbindung der Busse und Bahnen. Auch physische Barrieren, finanzielle oder mentale Hürden können Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV nehmen.

- **Soziale Teilhabe durch bezahlbare Tarife fördern**

Mobilität erhöht die Lebensqualität und beugt gleichermaßen Einsamkeit vor, auch im Alter. Menschen mit geringem Einkommen, beispielsweise ältere Frauen oder Alleinerziehende, sollen auch mobil sein können. Hierfür sollten bezahlbare Tarife, landesweit einheitliche Sozialtickets oder andere Mobilitätsangebote gefördert werden, die für einkommensschwache Haushalte erschwinglich sind.

Um Alternativen zum eigenen Pkw zu stärken, sollte die Mobilität innerhalb eines kleineren geografischen Raums politisch und finanziell priorisiert werden. Nachhaltige Mobilität sollte finanziell gefördert und bezuschusst werden, damit diese Alternativen für alle Bürgerinnen und Bürger attraktiv und überhaupt eine Option werden. Im Allgemeinen sollte geprüft werden, ob Gelder für Verkehrs- und Mobilitätsplanung gerecht verteilt sind (Stichwort Gender Budgeting). Falls dies nicht der Fall ist, sollte nachgeschärft werden.

- **Barrierefreiheit gewährleisten**

Barrierefreiheit ist nötig, um beispielsweise ältere Menschen mit Gehhilfen zu unterstützen sowie Kinderwagen oder Einkäufe zu transportieren. Auch jüngere Menschen mit Behinderungen können in ihrer selbstbestimmten Mobilität eingeschränkt werden, wenn Barrierefreiheit im öffentlichen Raum nicht gegeben ist.

Maßnahmen, die Barrierefreiheit im ÖPNV und im öffentlichen Raum ermöglichen, sollten oberste Priorität haben. Auch regelmäßige Kontrollen und zügige Reparaturen von Fahrstühlen und/oder Rampen sollten die Norm werden. Zudem ist es wichtig, für rücksichtsvolles Verhalten zu sensibilisieren, damit die Mobilität von Personen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, nicht durch das Blockieren von Wegen, Ein- oder Ausgängen oder Kinderwagenplätzen eingeschränkt wird. Dies könnte beispielsweise durch Kampagnen oder auch die Einbindung der Sensibilisierung in ein neues Konzept der Mobilitätsbildung geschehen.

Um die Barrierefreiheit zu verbessern, ist nicht allein die gesamtgesellschaftliche Sensibilisierung entscheidend, sondern auch die Sensibilisierung für diese Thematik auf kommunaler Ebene, beispielsweise im Gemeinderat oder in der Stadtverwaltung.

- **Erreichbarkeit von Haltestellen verbessern, Aufenthaltsqualität von Stationen steigern**

Beim Begleiten von Wegen und im Alter ist die Gehgeschwindigkeit geringer und die Nähe von Haltestellen noch wichtiger. Hierbei sollte auf kurze Einzugsbereiche von Haltepunkten geachtet werden. Auch der Weg hin zu den Stationen sollte mitgedacht werden. An den Haltestellen sollten gute Wegleitsysteme installiert sein, sodass keine Verwirrung entsteht. Auch Lotsinnen und Lotsen könnten hierbei behilflich sein. Ebenso sollten aktuelle Informationen so niedrigschwellig wie möglich zur Verfügung stehen und vor Ort kommuniziert werden.

Bei der Gestaltung von größeren Haltestellen und Bahnhöfen sollte die Möglichkeit bestehen, Grundbedürfnisse zu stillen. Das bedeutet, dass kostenfreie, öffentliche Toiletten und Trinkmöglichkeiten vorhanden sein sollten. Diese sollten entsprechend hygienisch sein, damit Personen sie auch nutzen möchten. Des Weiteren sind ausreichend Mülleimer essenziell. Die Erhöhung der Sauberkeit kann dazu führen, dass Personen sich im öffentlichen Raum sicherer und wohler fühlen (Lewe 2019). Außerdem sollte es Sitzmöglichkeiten geben, die temperaturreguliert und nicht defensiv gestaltet sind und bei denen keine Konsumpflicht besteht.

Auch die Verfügbarkeit von WLAN und Lademöglichkeiten für elektronische Geräte könnte weiter in Betracht gezogen werden. In Kombination damit sollte an Haltestellen ein Mobilfunknetz verfügbar sein. Dies ist vor allen Dingen für die Sicherheit wichtig.

Codierte und universal nutzbare Rückzugsmöglichkeiten wie Ruhe- und/oder Gebetsräume können Haltestellen und Stationen aufwerten. Wenn Personen sich gerne an Orten aufhalten, werden diese häufiger genutzt. Dies sorgt dafür, dass diese Orte nicht mehr ausgestorben sind und sich Menschen dort sicherer fühlen können.

- **Anbindung des ländlichen Raums optimieren**

Der ländliche Raum gilt oftmals als schwer erreichbar, wenn man auf den ÖPNV oder Alternativen angewiesen ist. Doch auch im ländlichen Raum sollte die Anbindung an den ÖPNV so gut funktionieren, dass die Nutzung eines privaten Pkws keine Notwendigkeit ist.

An jeder Station sollte ein Netzplan zur Verfügung stehen. Für die Gestaltung der Haltestelle sollten Standards gesetzt sein, damit Menschen vor Regen und Sonne geschützt sind. Zudem kann die Implementierung unterschiedlicher On-Demand-Angebote die Anbindung stärken und bedürfnisorientierter gestalten. Best-Practice-Beispiele hierfür sind unter anderem der „Halt auf Zuruf“ und das ÖPNV-Taxi. Letzteres wird in einigen Kommunen und Landkreisen als Ergänzung zum regulären ÖPNV angeboten. Sobald es zu größeren zeitlichen Lücken im Fahrplan kommt, kann kostengünstig ein Taxi bestellt werden, sodass die Mobilität gewährleistet werden kann.

- **Taktung bedürfnisorientiert ausrichten**

Um auch komplexe Wegemuster abzudecken, sollte bei der Planung auf ein durchgehendes Netz als Basis geachtet werden. Der Fokus sollte hierbei auf der Netzwerkfunktionalität und nicht auf einzelnen Strecken liegen. Den zeitlichen Bedürfnissen von Personen, die Sorgearbeit leisten, könnte durch eine höhere Frequenz des ÖPNV Rechnung getragen werden, auch zu Randzeiten. Ergänzend dazu sind

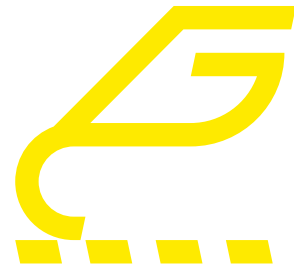
die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV wichtig, damit komplexe Wegekettten, auch intermodal, funktionieren.

Tickets sollten auch auf nicht-lineare Wege ausgerichtet sein und beispielsweise nicht ausschließlich in eine Richtung funktionieren. Die Tarife müssen zudem verständlich für alle sein.

- **ÖPNV-Fahrzeuge bedarfsgerecht gestalten**

In Zügen, Bussen und Bahnen sollte es desig-nierte Bereiche für sowohl Fahrräder als auch Kinderwagen und Rollstühle geben – nicht einen Platz für alles. Diese Maßnahme gewähr-leistet, dass es nicht zu Engpässen bei der Benutzung des ÖPNV für Gruppen kommt, die

ohnehin schon eine höhere Schwelle bei der Nutzung haben. Des Weiteren wären sowohl Ruhe- und Familienbereiche als auch Bereiche für mobiles Arbeiten von Vorteil. Auch regulierte Temperaturen sind essenziell, besonders für das gesundheitliche Wohlbefinden.



1.2 Fuß- und Radverkehr

Sorgende Personen sind oft mit Kindern oder geh-eingeschränkten Menschen unterwegs. Besonders auch die Fuß- und Radinfrastruktur sollte den damit verbundenen Bedürfnissen gerecht werden und eine sichere Mobilität für alle gewährleisten. Dabei ist es wichtig, den Fokus auf die Funktionali-tät von Wegenetzen zu legen und sichere Achsen zu etablieren, die funktionierende intermodale Wege/Anschlüsse ermöglichen.

- **Geh- und Radwege verbessern**

Bei der Gestaltung von Gehwegen sollte auf eine ausreichende Breite und die Oberfläche geachtet werden. Gehwege sollten so beschaf-fen sein, dass sie von Gehhilfen, Rollstühlen und/oder Kinderwagen gut befahrbar sind. Auch abgesenkte Bordsteine, Rampen, Auf-züge, angepasste Grünphasen für Fußgängerin-nen und Fußgänger sowie Zebrastreifen sollten ausreichend vorhanden sein.

Radwege sollten ausreichend breit und für unterschiedliche Geschwindigkeiten geplant sein, so dass Risikofaktoren wie enge Kurven und mangelnde Sichtbarkeit minimiert werden. Auch der Ausbau von Radschutzstreifen kann dazu beitragen, die Sicherheit zu erhöhen. Querungen sollten sicher für alle Verkehrs-

teilnehmenden gestaltet werden, sodass Menschen, die sonst auf eine Begleitperson angewiesen wären, wie beispielsweise ältere Menschen oder Kinder, Wege selbstbestimmt und sicher zurücklegen können (Urban Policy Team 2024a; Stete & Wotha 2024). Dies könnte durch eine verstärkte Kontrolle von Kreuzungs-bereichen gelingen. Geh- und Radwege sollten barrierefrei sein. Ein Selbsterfahrungsangebot könnte helfen, Personen für die Einschränkun-gen anderer zu sensibilisieren.

Für Fahrräder sollte genug Parkraum vorhanden sein, im Speziellen an Bahnhöfen und anderen Haltestellen. Dies soll auch für Fahrräder mit Anhänger gelten. Ausreichend Parkraum für Fahrräder sollte auch in Wohnungsnähe ver-fügbar sein.

- **Fuß- und Radwege instand halten**

Die Pflege, Reinigung und Instandhaltung von Geh- und Fahrradwegen sollte in den Kommu-nen eine hohe Priorität einnehmen. Denn Ver-schmutzungen, beispielsweise durch feuchtes Laub und/oder Eis sowie große Pfützen nach Regen, können die Sicherheit gefährden und die Nutzbarkeit beeinträchtigen.

- **Wege kindgerecht planen**

Wege sollten aus der Perspektive von Kindern geplant werden, damit diese selbstbestimmt zurückgelegt werden können. Ergänzend gilt es besonders die Aktivität und Qualität der Schulwege zu fördern. Ein Best-Practice-Beispiel hierfür ist der sogenannte „Walking Bus“ (gehender Bus). Bei diesem Konzept gehen Kinder in Gruppen, unter Aufsicht Erwachsener und entlang festgelegter Haltestellen den Schulweg zu Fuß. Auch Landesprogramme wie „Movers“, bei dem zu Fuß zurückgelegte Schulwege belohnt werden, können dem sicheren Schulweg zuträglich sein. Besonders die eigenständigen Wege von Mädchen und jungen Frauen und deren Hindernisse dürfen nicht aus dem Blick geraten.

Auch öffentliche Räume sollten kindgerecht gestaltet werden. Wenn Spielplätze und designierte Räume für Kinder zur Verfügung stehen, entlastet dies die Personen, die Sorgearbeit leisten.

- **Gestaltung des öffentlichen Raums aufwerten**

Der öffentliche Raum soll von allen Menschen gleichermaßen genutzt werden können und für alle gleich attraktiv und vor allem funktional sein (Stichwort Flächengerechtigkeit). Für ältere Menschen (deren Gruppe mit steigendem Alter überwiegend weiblich ist) und Personen, die Sorgearbeit leisten und Wege begleiten, sind unter anderem Bänke in geringen Abständen, die wettergeschützt sind, erforderlich. Außerdem könnten Personen, die Sorgearbeit leisten, durch Umgestaltungen im öffentlichen Raum weiter unterstützt werden. Dies könnte beispielsweise durch Rückzugs- und Stilmöglichkeiten für Eltern oder kostenlose Toiletten und Trinkbrunnen umgesetzt werden (BMWSB 2025).

- **Sicherheit durch Sichtbarkeit stärken**

Der Faktor der Sicherheit beeinflusst Mobilitätsentscheidungen maßgeblich. Viele Frauen fühlen sich in öffentlichen Räumen oder bei der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel nicht sicher. Dem kann durch bauliche Anpassungen

aber auch durch die Sensibilisierung aller Personen im öffentlichen Raum entgegengewirkt werden.

Orte sollten einsehbar sein. Die Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern bei Nacht sollte durch den Austausch nicht funktionierender oder zu dunkler Laternen/Leuchten oder das Anbringen von Spiegeln bzw. das Zurückschneiden von Büschen verbessert werden, um die Übersichtlichkeit von Wegen zu erhöhen (Urban Policy Team 2024b). Ebenfalls könnte die Implementierung von Anlaufstellen, Melde- und Feedbackmöglichkeit (digital und/oder analog) in Situationen der Unsicherheit oder Gefahr dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum zu verbessern. Wichtig ist darüber hinaus, dass Bürgerinnen und Bürger zu entsprechenden Hinweisen und Verbesserungsvorschlägen ein Feedback aus der Gemeindeverwaltung bekommen.

Ein weiterer Ansatz wäre die Implementierung einer „Vision Zero“ zur Sicherheit im öffentlichen Raum. Eine sogenannte Vision Zero beschreibt das Bestreben, keinen einzigen Fall, in diesem Kontext beispielsweise einen sexuellen Übergriff, zu verzeichnen. Eine Vision Zero, die sich für null Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr einsetzt, existiert bereits, ausgehend vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat. Der Grundgedanke dahinter ist die Überzeugung, dass jeder Vorfall ein Vorfall zu viel ist.



1.3 Auto

Das Auto ist das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Baden-Württemberg. Das Leitbild einer Pkw-orientierten Stadt bringt auch Belastungen wie beispielsweise Lärm, Luftverschmutzung und Unfallgefahren mit sich, die vor allem diejenigen treffen, die ohne Auto unterwegs sind (BMWSB 2025).

• Parkraum sinnvoll nutzen

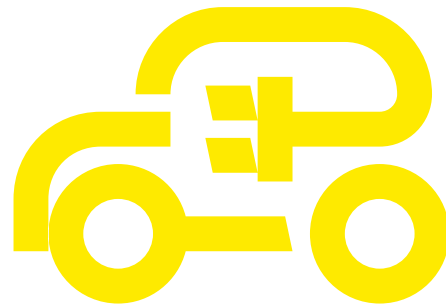
Frauen- und Familienparkplätze können das Sicherheitsgefühl erhöhen und möglichst barrierefreies Verladen von Einkäufen und Betreuen von begleiteten Personen ermöglichen. Parkflächen sollten chancengleich aufgeteilt werden und so gestaltet sein, dass sie nicht zu Angsträumen werden. Das heißt, sie sollten hell beleuchtet und sich, falls sie überdacht sind, in der Nähe von Ein- und Ausgängen befinden. Neben den baulichen Anpassungen sind auch Informationen und Sensibilisierung zum Thema wichtig. Dabei ist es zentral, ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass es sich um öffentliche Räume handelt, in denen sich alle wohlfühlen und ohne Angst vor Belästigung oder Übergriffen aufhalten können sollen. Ansatzpunkte hierfür sind beispielsweise die Bereitstellung von Informationen zum Thema sexuelle Belästigung an Bildungseinrichtungen, Ansprechstellen bei verbaler Belästigung und/oder die Sensibilisierung der Fahrlehrerschaft.

• Kontrolle und Sanktionierungen erhöhen

Männer verhalten sich im Straßenverkehr riskanter und gefährlicher als Frauen. Daher sind systematische Kontrollen essenziell. Diese können in Form von erhöhten Geschwindigkeitskontrollen, Kontrollen von falsch parkenden Autos auf Geh- oder Radwegen, Querungen oder Kreuzungen erfolgen. Auch Sanktionen im Straßenverkehr könnten intensiviert werden.

• Carsharing stärken

Eine Alternative für den eigenen Besitz eines Pkws sind so genannte Sharing-Angebote, die bei Bedarf das Leihen eines Fahrzeuges ermöglichen. Carsharing-Angebote werden von Frauen weniger verwendet als von Männern. Um gerade für sie die Nutzung von Carsharing attraktiver zu machen, sollten die Fahrzeuge nutzungsfreundlich und niedrigrschwellig, mit verständlicher Technik und einfachen Bedienkonzepten ausgestattet sein. Dies erleichtert den Einstieg insbesondere für neue Nutzerinnen und Nutzer. Auch niedrigrschwellige Videos zur Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen könnten helfen, Personen für die Nutzung zu gewinnen. Bei den Standorten sollte auf Wohnortnähe, ebenso wie auf Vertrautheit bei Wegen und Haltestellen sowie auf Helligkeit und Übersichtlichkeit geachtet werden. Gleichermäßen sollten standardmäßig Kindersitze oder die explizite Buchungsmöglichkeit für Mobilität mit Kind eingeführt werden.



2. Geschlechterperspektive in Planungsprozessen verankern

Bei den gegenwärtigen und zukünftigen Stadt- und Mobilitätsplanungen sollte die Geschlechterperspektive von Anfang an aktiv und konsequent in den Prozess einbezogen werden. Dazu gehört ebenfalls das stetige Hinterfragen, wer als Planungsmaßstab herangezogen wird.

- **Entscheidungsgremien divers besetzen**

Weibliche und intersektionale Perspektiven werden bislang zu wenig in die Mobilitätsplanung miteinbezogen. Dies kann auch mit der männlichen Dominanz in Planungsberufen für Stadt- und Verkehrsentwicklung erklärt werden. Deshalb sollten mehr Frauen in Leitungspositionen vertreten sein. Diese können wiederum als Vorbilder dienen, um mehr Frauen für Mobilitäts- und Verkehrsplanung zu begeistern.

- **Einschlägige Studiengänge für junge Frauen attraktiver gestalten**

Studiengänge im Bereich der Verkehrsplanung sind für junge Frauen häufig wenig ansprechend. Verkehrsberufe sollten bekannter gemacht und für junge Frauen attraktiver werden. So könnten beispielsweise die Umbenennung einschlägiger Studiengänge und eine offensivere, auf junge Frauen zugeschnittene, Bewerbung des Studiums die Attraktivität für junge Frauen erhöhen.

- **Zielkonflikte austragen**

Bei Planungsprozessen im öffentlichen Raum bestehen oftmals Zielkonflikte. Diese entstehen unter anderem durch Nutzungsüberlagerungen. Das bedeutet, dass es unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse in einem öffentlichen Raum gibt, die sich vermeintlich gegenseitig ausschließen. Hierbei ist wichtig, diese Konflikte auszuhandeln und die für alle bestmögliche Lösung zu finden.

- **Leitfaden Gender Planning etablieren**

Eine inklusive, geschlechtergerechte Stadtplanung ist ein wichtiger Schritt hin zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl beim Zurücklegen von Wegen. Ein Leitfaden zum Gender Planning wäre ein hilfreiches Instrument, um relevante Informationen zu bündeln und für das Thema zu sensibilisieren. Hierbei könnten auch interne Schulungen für Stadt- und Verkehrsplanerinnen und -planer auf Landes- und kommunaler Ebene hilfreich sein, die für die Relevanz einer gendergerechten Stadt- und Mobilitätsplanung sensibilisieren.



3. Prävention, Aufklärung und Sensibilisierung intensivieren

Die Aufklärung über Risiken im Straßenverkehr und die Stärkung von Präventionsmaßnahmen, auch im Zusammenhang mit Alkohol und/oder Drogen, ist essenziell, um Unfallzahlen zu senken und die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ebenso könnte die frühe Aufklärung über geschlechterdifferentes Risikoverhalten dazu beitragen, die Sicherheit zu erhöhen. Risikobereitschaft ist dabei auch als soziales Phänomen zu betrachten und hat mit gesellschaftlich tief verankerten Bildern von Männlichkeit zu tun, die kritisch reflektiert werden sollten.

- **Lebenslange ganzheitliche Mobilitätsbildung einführen**

Mobilitätsmuster werden bereits in der Familie geprägt. Daher ist es wichtig, früh anzusetzen und Mobilitätsbildung als eigenes Handlungsfeld zu sehen. Eine lebenslange, ganzheitliche Mobilitätsbildung anstatt einer einmaligen und kurzzeitigen Verkehrserziehung könnte einen Beitrag zu einer risikobewussteren und sensiblen Verkehrsteilnahme leisten. Dieses Format könnte auch genutzt werden, um geschlechtersensible Mobilitätskompetenz zu vermitteln (vgl. von Heesen 2025) und Geschlechterstereotype zu thematisieren und zu dekonstruieren.

- **Sichtbarkeit und Präventionsarbeit durch Kampagnen schaffen**

Kampagnen und/oder integrierte Pressearbeit könnten hilfreich sein, um für geschlechterspezifische Aspekte, beispielsweise hinsichtlich von Unfällen oder Motorradlärm, zu sensibilisieren. Auch Kampagnen zum Thema Care-Mobilität könnten einen Beitrag hin zu einer sorgenlosen Mobilität leisten.

Die Nutzung nachhaltiger Alternativen in der Mobilität sollte attraktiver werden. Nachhaltigkeit im Allgemeinen sollte mehr als gesamtgesellschaftliche Aufgabe verstanden und angenommen werden. Ein Image- und Kulturwandel könnte beispielsweise durch Kampagnen unterstützt werden. Positive Narrative sollten Einzug in alle Diskurse halten (Beispiel: „Wir können mit den Kindern überall zu Fuß hingehen“ anstatt „Wir können überall parken“).



4. Gender Data Gap verringern

Um genauere Aussagen über die Gründe der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel zu treffen, sollten spezifischere Daten erhoben werden. Auch die Wirksamkeit bereits implementierter Maßnahmen sollte regelmäßig gemessen und gegebenenfalls angepasst werden.

- **Diversität statistisch repräsentieren**

Bei den Erhebungen von Mobilitätsdaten ist es wichtig, dass alle gesellschaftlichen Gruppen repräsentiert werden. Darstellungen ausschließlich binärer Geschlechteridentitäten entsprechen nicht mehr der gesellschaftlichen Realität und sorgen somit für eine Verzerrung der Ergebnisse. Auch andere Faktoren, die zu Diskriminierung im öffentlichen Raum führen – wie beispielsweise Rassismus, Homophobie oder Queer-Feindlichkeit – sollten statistisch erhoben werden.

Auch wenn bei der Thematik rund um Mobilität bereits quantitative Erhebungen für Baden-Württemberg vorliegen, wäre es gewinnbringend zusätzlich qualitative Erhebungen durchzuführen.

- **Partizipationsformate geschlechtergerecht und niedrigschwellig gestalten**

Partizipationsformate sollten inklusiv sein. Die Erfahrung zeigt, dass es häufig nicht gelingt, allen Perspektiven ausreichend Raum zu geben. Digitale, aufsuchende, zeitunabhängige Beteiligungsmöglichkeiten inklusive Kinderbetreuung ermöglichen eine Teilnahme aller und das Einbringen unterschiedlicher Perspektiven in die Mobilitätsplanung (BMWSB 2025; Stete & Wotha 2024). Auch Sprachbarrieren sollten unbedingt mitgedacht und durch entsprechende Methoden abgefangen werden (zum Beispiel Klebepunkte).

- **Weitere geschlechterspezifische Erhebungen beauftragen**

Außerdem bedarf es weiterer wissenschaftlicher Studien zur geschlechtsspezifischen Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, beispielsweise zu Wegevernetzungen. Für die Gründe von Nutzung und auch Nicht-Nutzung von Mobilitätsangeboten sollten auch qualitative Erhebungen vorgenommen werden. Dabei sollten insbesondere marginalisierte Gruppen in den Blick genommen werden. In unterschiedlichen Formaten – wie beispielsweise leitfadengestützten Interviews – können tatsächliche Beweggründe besser in Erfahrung gebracht werden als in Befragungsformaten, bei denen Antwortmöglichkeiten bereits vorgegeben sind.

Auch für eine bedarfsgerechte Wegekoncept-Planung müssen Wegekoncept-Daten verfügbar sein, die auch tatsächlich alle Verkehrsmittel und Fortbewegungsweisen beinhalten, wie beispielsweise das Zufußgehen.



Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) (2025): Gendergerechte Stadtentwicklungspolitik: Leitlinien für eine faire, inklusive und sorgende Stadt. Online zu finden unter: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/gendergerechte_stadtentwicklung_leitlinien.pdf;jsessionid=39DA57CF099DC42BE2E69156CBF07031.live21303?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt geprüft am 23.07.2025.

FaFo im Statistischen Landesamt (2025): Gleichstellung in der Mobilität: Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit. Online zu finden unter: <https://www.statistik-bw.de/service/veroeffentlichungen/artikel/?artnr=FaFo-0001>, zuletzt geprüft am 22.09.2025.

Lewe, Markus (2019): Sicher, wenn sauber? Über den Zusammenhang von Sauberkeit und Sicherheit im öffentlichen Raum, in: Die Politische Meinung. Konrad-Adenauer-Stiftung. Online zu finden unter: <https://www.kas.de/de/web/die-politische-meinung/artikel/detail/-/content/sicher-wenn-sauber>, zuletzt geprüft am 23.07.2025.

Stete, Gisela & Wotha, Brigitte (2024): Mobilität älterer Menschen im öffentlichen Raum unter Gendersichtspunkten, in: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz, Volume 67, S. 884–889. Online zu finden unter: <https://link.springer.com/article/10.1007/s00103-024-03928-z#Sec3>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Urban Policy Team (2024a): Sicherheit im öffentlichen Raum: Eine Frage der Gerechtigkeit. Online zu finden unter: <https://urban-policy.com/sicherheit-offentlichen-raum-gerechtigkeit-sicherheitsempfinden-angstraum-gendergerechte-stadtentwicklung/>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Urban Policy Team (2024b): Warum Barrierefreiheit ein feministisches Thema ist. Online zu finden unter: <https://urban-policy.com/barrierefreiheit-feminismus-gendergerechte-stadtentwicklung/>, zuletzt geprüft am 01.05.2025.

Von Heesen, Boris (2025): Mann am Steuer. Wie das Patriarchat die Verkehrswende blockiert. München: Wilhelm Heyne Verlag.



Baden-Württemberg
Statistisches Landesamt

FaFo
FamilienForschung



So erreichen Sie uns

FamilienForschung Baden-Württemberg im Statistischen Landesamt

Raiffeisenplatz 5 · 70736 Fellbach

Telefon 0711/641 26 86

fafo-bw@stala.bwl.de · **www.statistik-bw.de** · **www.fafo-bw.de**

Gerne beraten wir Sie auch persönlich. Rufen Sie uns an!

Zentraler Auskunftsdienst · Telefon 0711/ 641- 28 33 · auskunftsdienst@stala.bwl.de

Pressestelle · Telefon 0711/ 641- 24 51 · pressestelle@stala.bwl.de

Vertrieb · Telefon 0711/ 641- 28 66 · vertrieb@stala.bwl.de

Bibliothek · Telefon 0711/ 641- 21 33 · bibliothek@stala.bwl.de

Kontaktzeiten · Montag bis Donnerstag 9.00 – 15.30 Uhr · Freitag 9.00 – 12.00 Uhr