

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



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 Fußverkehrsfreundlicher 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 Wegekettensysteme, 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 designierte Bereiche für sowohl Fahrräder als auch Kinderwagen und Rollstühle geben – nicht einen Platz für alles. Diese Maßnahme gewährleistet, 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 gehingeschränkten 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 Funktionalität 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 beschaffen sein, dass sie von Gehhilfen, Rollstühlen und/oder Kinderwagen gut befahrbar sind. Auch abgesenkte Bordsteine, Rampen, Aufzüge, angepasste Grünphasen für Fußgängerinnen 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 & Wothe 2024). Dies könnte durch eine verstärkte Kontrolle von Kreuzungsbereichen gelingen. Geh- und Radwege sollten barrierefrei sein. Ein Selbsterfahrungsangebot könnte helfen, Personen für die Einschränkungen 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 verfügbar sein.

- **Fuß- und Radwege instand halten**

Die Pflege, Reinigung und Instandhaltung von Geh- und Fahrradwegen sollte in den Kommunen eine hohe Priorität einnehmen. Denn Verschmutzungen, 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 desig-nierte 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 funktio-nal 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 öffentli-chen 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 Mobili-tätsentscheidungen 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 Per-sonen im öffentlichen Raum entgegengewirkt werden.

Orte sollten einsehbar sein. Die Verbesserung der Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern bei Nacht sollte durch den Aus-tausch nicht funktionierender oder zu dunkler Laternen/Leuchten oder das Anbringen von Spiegeln bzw. das Zurückschneiden von Büschen verbessert werden, um die Übersicht-lichkeit von Wegen zu erhöhen (Urban Policy Team 2024b). Ebenfalls könnte die Implemen-tierung von Anlaufstellen, Melde- und Feed-backmöglichkeit (digital und/oder analog) in Situationen der Unsicherheit oder Gefahr dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl im öffentli-chen Raum zu verbessern. Wichtig ist darüber hinaus, dass Bürgerinnen und Bürger zu ent-sprechenden Hinweisen und Verbesserungsvorschlägen ein Feedback aus der Gemeinde-verwaltung bekommen.

Ein weiterer Ansatz wäre die Implementierung einer „Vision Zero“ zur Sicherheit im öffentli-chen Raum. Eine sogenannte Vision Zero beschreibt das Bestreben, keinen einzigen Fall, in diesem Kontext beispielsweise einen sexuel-len 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**

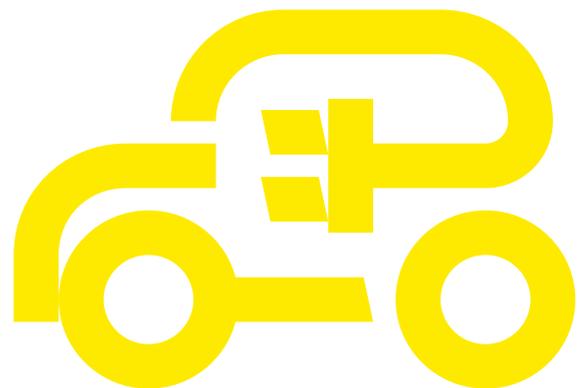
Frauen- und Familienparkplätze können das Sicherheitsgefühl erhöhen und möglichst barrierefreies Verladen von Einkäufen und Betreuen von begleiteten Personen ermöglichen. Parkflächen sollten chancengleich aufgeteilt werden und so gestaltet sein, dass sie nicht zu Angsträumen werden. Das heißt, sie sollten 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 niedrighschwellig, mit verständlicher Technik und einfachen Bedienkonzepten ausgestattet sein. Dies erleichtert den Einstieg insbesondere für neue Nutzerinnen und Nutzer. Auch niedrighschwellige 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.

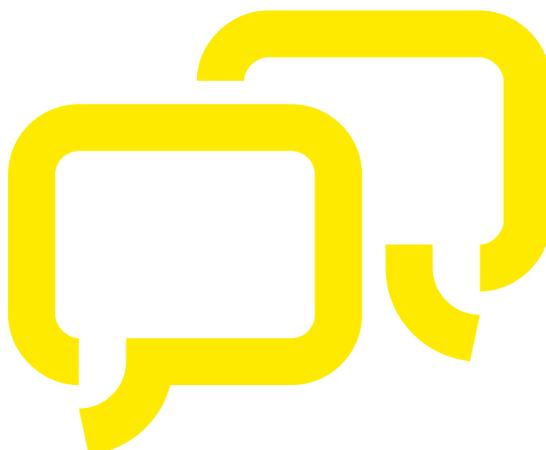
- **Lebenslange ganzheitliche Mobilitätsbildung einführen**

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 sorgenden 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 (BMW SB 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 Wegekonzept-Planung müssen Wegekonzept-Daten verfügbar sein, die auch tatsächlich alle Verkehrsmittel und Fortbewegungsweisen beinhalten, wie beispielsweise das Zuzußgehen.



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.



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