



**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



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

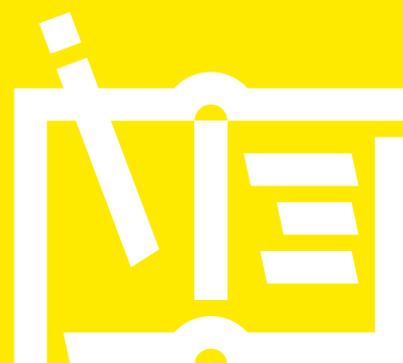
Titelbild: © 2023 Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Dieser Inhalt wird unter einer Creative Commons Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz zur Verfügung gestellt. Weitere Informationen unter <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>.

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 daher kommt. 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 unserem 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 Wegeketten, 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). Inklusive 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.

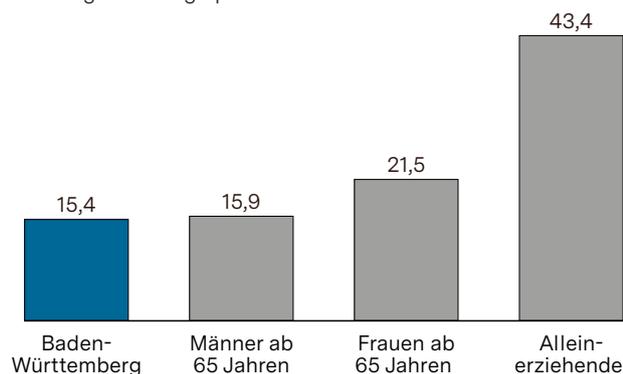
Ebenso sollten die Mobilitätsbedürfnisse **älterer Menschen** berücksichtigt werden. Frauen haben eine höhere Lebenserwartung als Männer (Statistisches Landesamt 2023) und in allen Altersgruppen ab 70 Jahren ein deutlich höheres Pflegerisiko (Statistisches Landesamt 2025). Sie sind daher häufiger auf 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 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.

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

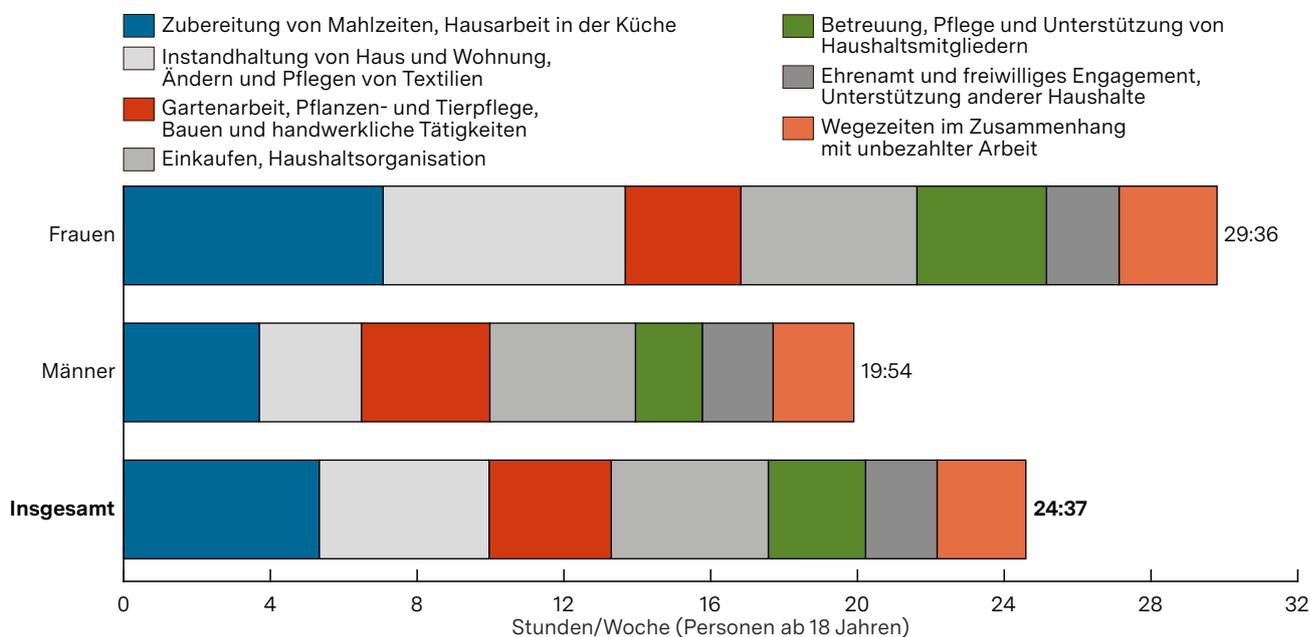
Aufgrund des hohen Anteils von Sorgetätigkeiten, oftmals gepaart mit einer in Teilzeit ausgeübten Erwerbstätigkeit, unterscheiden sich die **Wegemuster nach Geschlecht**. Gerade in Baden-Württemberg sind diejenigen, die den Hauptanteil der Sorgearbeit leisten, zumeist Frauen: 2022 betrug der Gender Care 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

- Der Gender Care Gap beschreibt den unterschiedlichen Zeitaufwand, den Frauen und Männer für unbezahlte Sorgetätigkeiten aufbringen.
- Die Daten geben nur einen ersten Überblick über die Bedürfnisse. Unter anderem auch deshalb, weil die verwendete Datenübersicht keine Differenzierung zwischen Werk- und Nicht-Werktag 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).

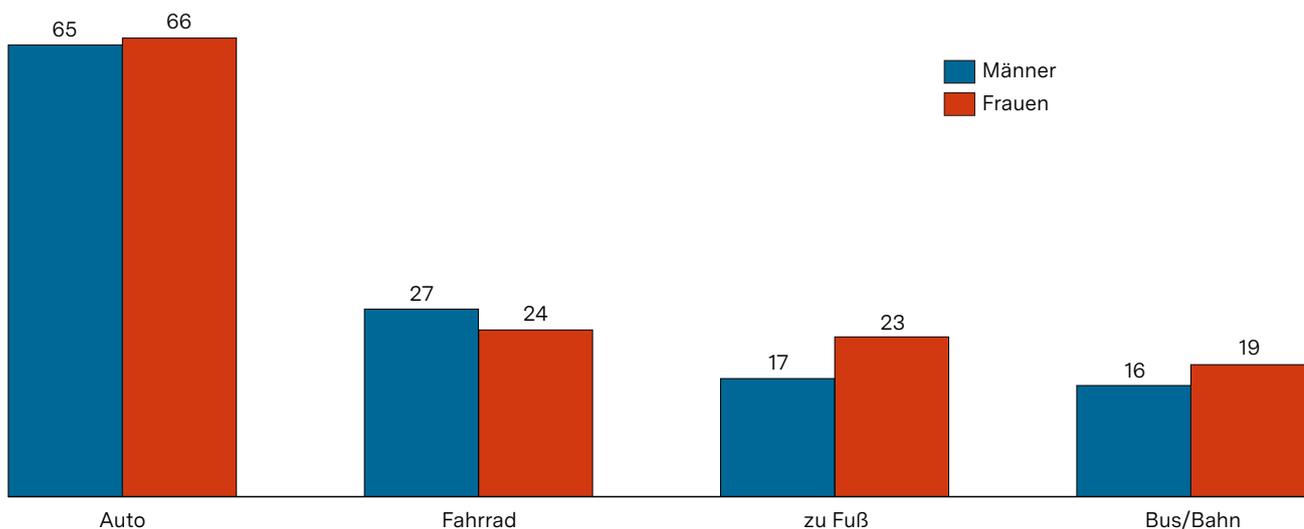
der 2.119.792 männliche und 1.683.959 weibliche Erwerbstätige über ihre Gemeindegrenze zur Arbeit. Die durchschnittliche Länge des Pendelwegs der männlichen Pendelnden betrug 38 km, die der weiblichen Pendelnden 31 km. Zwei Drittel der Befragten nutzten für den Arbeitsweg das Auto. Den zweiten Platz 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.

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-

Abbildung 3

Arbeitsweg in Baden-Württemberg 2023 nach Verkehrsmittel und Geschlecht

Anteile in %



Datenquelle: MiD 2023.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

263 25

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.

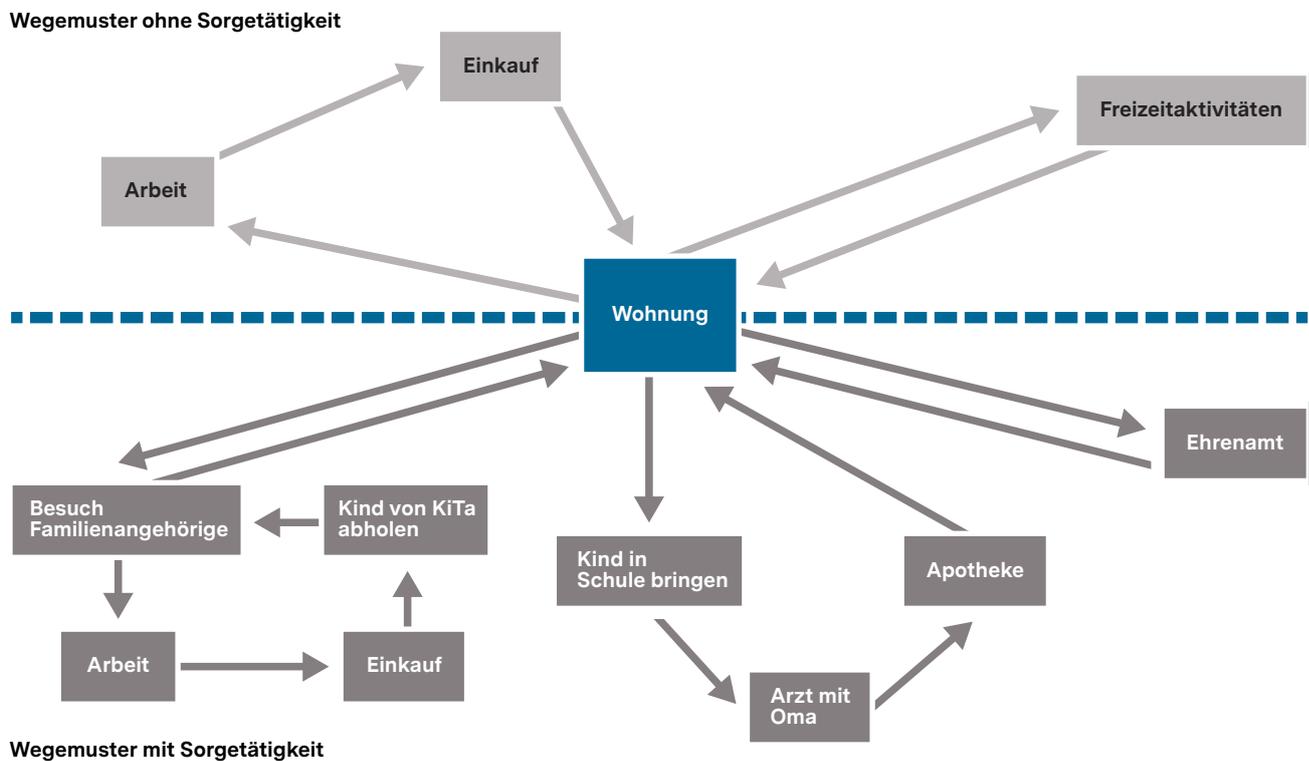
Die typische **Wegstrecke** von Männern verläuft eher linear, vom Zuhause zur Arbeit und zurück. Frauen bilden häufig sogenannte Wegekettten (Bohland 2024). Das bedeutet, dass sie auf ihren Wegen unterschiedliche zweckgebundene Etappen kombinieren. Dies kann beispielsweise die Begleitung von Kindern 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 Wegekettten** nimmt in den mittleren Altersklassen zu. Dies ist ein Indikator dafür, dass mit wachsenden Sorgetätigkeiten komplexere Wegezwecke und -kettten einhergehen. Diese Wegekettten können mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (Bohland 2024; Nobis & Kuhnimhof 2018). Bei Personen, die ohne das Auto unterschiedliche zweckgebundene

Etappen ansteuern – 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
Wegekettten



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 (BMW SB 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.

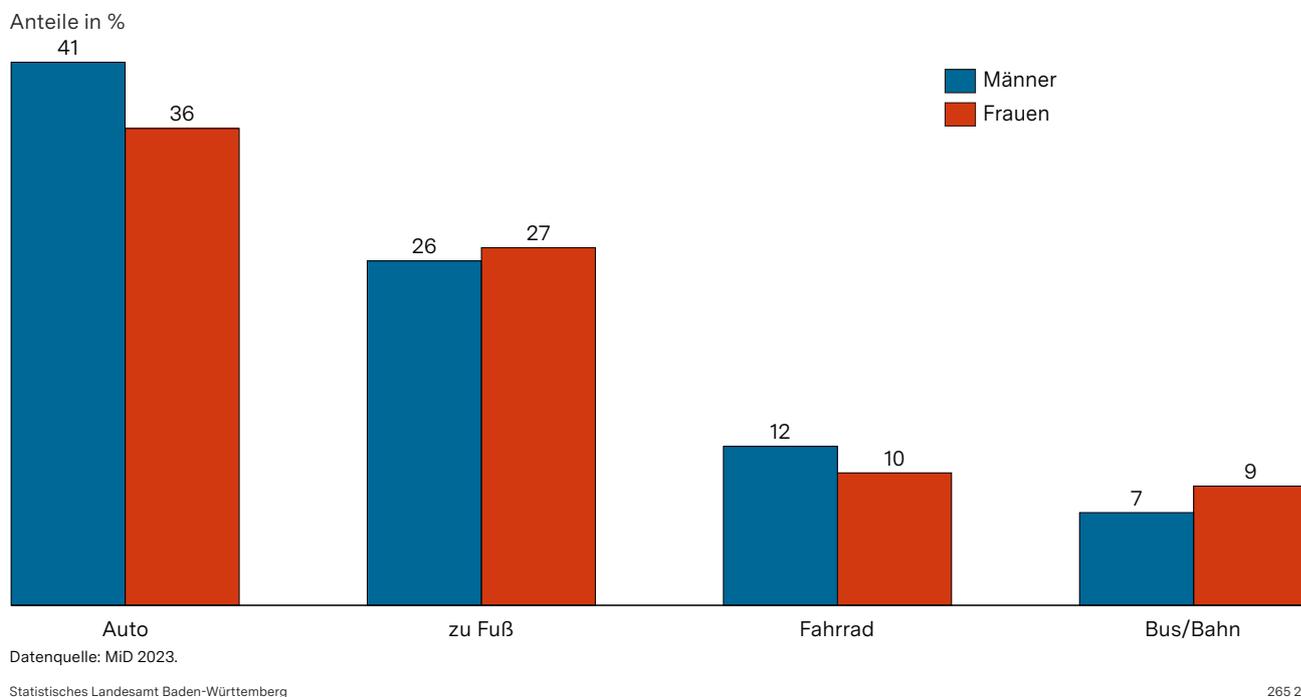
Info-Box

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



265 25

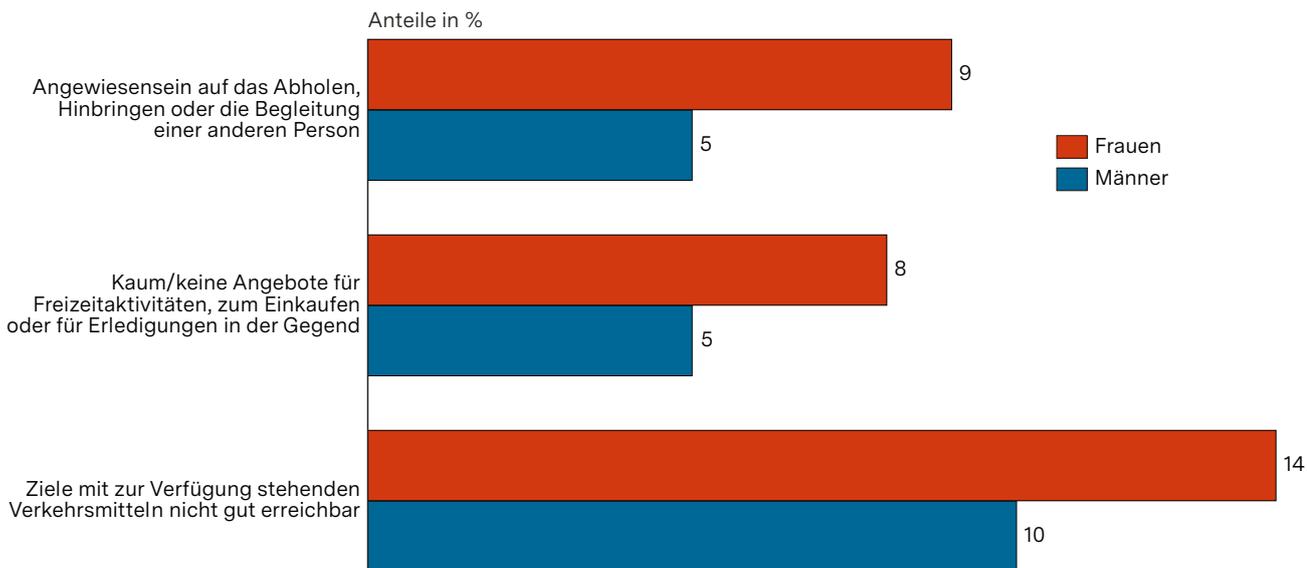
16 % der Männer und 12 % der Frauen nannten zu wenig Komfort als Hindernis. Außerdem gaben 43 % der Männer und 45 % der Frauen an, dass die Verbindungen unzuverlässig seien, 12 % der Männer und 15 % der Frauen empfanden die Nähe zu anderen Personen als unangenehm (MiD 2023).

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 verzichten 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, gehingeschränkt, 4 % sehingeschränkt 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).

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 Wegevernetzungen.

- **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).

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 Anschlussicherung) 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 Frequentierung 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 schwerverletzt 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 unbeliebt sind und sie dadurch weniger besucht werden, werden sie durch ihre Abgeschiedenheit sehr viel wahrscheinlicher zu einem Angstraum (Dellenbaugh-Losse 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 (ebd.). Doch unabhängig davon, ob ein Ort statistisch betrachtet ein Gefahrenort ist, kann ein subjektives Unsicherheitsgefühl entstehen. Diese Unsicherheit kann Mobilitätsentscheidungen beeinflussen und die Teilhabe einschränken.

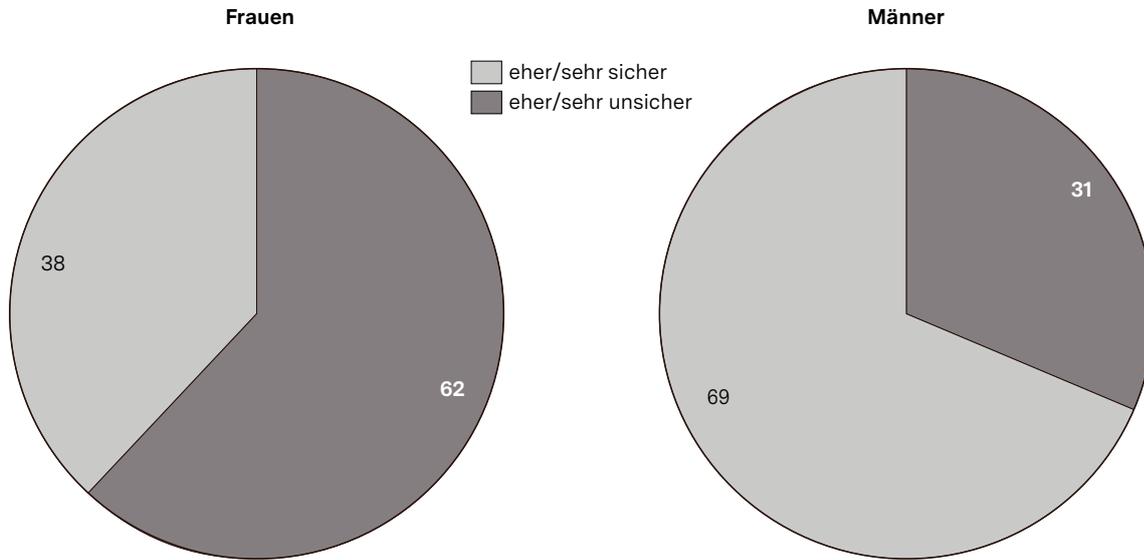
Die **landesweite Sicherheitsbefragung** der kriminologischen Forschung Baden-Württemberg (KriFo BW) zeigt, dass sich rund 68 % der Frauen im Jahr 2023 nachts ohne Begleitung im ÖPNV eher oder sehr unsicher fühlten. Im Vergleich dazu gaben 40 % der befragten Männer an, sich in der gleichen Situation eher oder sehr unsicher zu fühlen. In öffentlichen Räumen zeigten sich ähnliche Ausprägungen: rund 62 % 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 39 % der befragten Frauen fürchteten sich manchmal, oft oder sehr oft vor sexueller Belästigung. Bei der Furcht vor sexuellem Missbrauch zeigen 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 94 % der Opfer von Straftaten gegen die sexuelle Selbst-

Abbildung 7

Sicherheitsgefühl in Baden-Württemberg 2023 im öffentlichen Raum

Anteile in %



Datenquelle: KriFo BW 2025.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

267 25

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*).

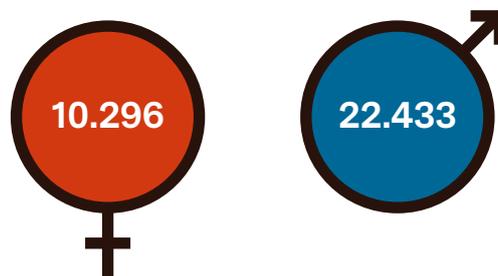
Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) erstellt jährlich eine bundesweite Rechnung der volkswirtschaftlichen **Kosten von Straßenverkehrsunfällen**. 2022 lagen die volkswirtschaftlichen Kosten der Verkehrsunfälle bei über 35 Milliarden (Mrd.) Euro (BASt 2022). Schätzungen zufolge sind 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.

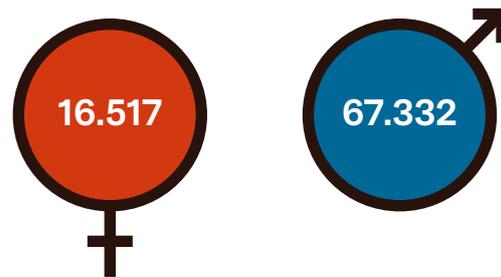
In der Literatur wird oftmals argumentiert, dass die Altersgruppe in Kombination mit dem Geschlecht Auswirkungen auf das **Risikoverhalten** hat. Laut dem Kraftfahrt-Bundesamt ist bei den Sanktionen ein deutlicher Zusammenhang zu erkennen. In der männlichen Alterskohorte 25 bis 44 Jahre wurden im Jahr 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-posen“ 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 leistungsstarken 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 Diagnose- daten 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 Radschutzstreifen 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 Wegevernetzungen, 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 Anschlusssicherheit 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.flvbw.de/home/info_1800_03__5249_fahrlehrerverband-baden-wuerttemberg-fuer-null-toleranz-gegenueber-machtmissbrauch-keine-chance-fuer-sexuelle-uebergriffe, 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-armutsgefaehrdung/#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_tabeln.html;jsessionid=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/Aufbauseminare/2023/2023_aufbauseminare_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/SozSicherheit/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.



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