



Quelle: <https://klimagerechtigkeit-esslingen.de/mobilitaet-fuer-alle-menschen-stadt-und-klimafreundlich/>

# Mobilität für ALLE

- **Mobilitätsverhalten von Frauen (1)**
- **Female Mobility 10 Fakten (2)**
- **Der große Unterschied (3)**
- **Gesellschaft: gena net – gender | Umwelt | Nachhaltigkeit (4)**
- **Soziale Aspekte der Verkehrswende – Männer legen längere Strecken zurück und fahren häufiger Auto (5)**
- **Projekt gerecht-mobil (6)**

# Mobilitätsverhalten von Frauen (1)

<https://www.rifs-potsdam.de/de/blog/2021/06/frauen-gender-und-mobilitaet>

## Autorin

Anke Kläver, wiss. Mitarbeiterin; Forschungsgruppe: Methoden der transformativen Politikberatung

- seit September 2020 Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institute for Advanced Sustainability Studies und Doktorandin an der Technischen Universität Berlin im Projekt EXPERI
- 2018 – 2020 Master der Politischen Ökonomie an der Hochschule für Wirtschaft und Recht, Berlin
- 2014 – 2018 Bachelor der Umweltwissenschaften und der Volkswirtschaftslehre an der Leuphana Universität, Lüneburg

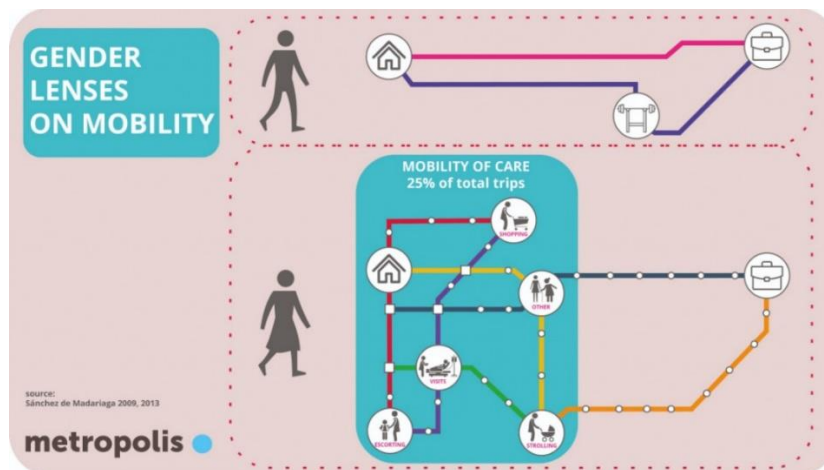
veröffentlicht am 16.06.2021

## Auszug

Die Verkehrsstatistik zeigt signifikante geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten (s. z.B. die Studien von Best und Lanzendorf, Kawgan-Kagan und Popp, Nobis und Lenz).

So machen **Frauen** im Vergleich zu Männern **mehr Wege pro Tag**, die Strecke dieser einzelnen Wege ist aber **in der Regel kürzer**. Des Weiteren **fahren Frauen weniger Auto**, **gehen häufiger zu Fuß**, **fahren mehr mit dem Fahrrad oder nutzen eher den ÖPNV**.

Dieses Mobilitätsverhalten von Frauen ergibt sich vorrangig aus dem Zweck der zurückgelegten Wege, welche überwiegend alltäglichen Erledigungen oder der Begleitung von mobilitätseingeschränkten Personen (Kinder und alte Menschen, Menschen mit Assistenzbedarf) dienen. **Das weibliche Mobilitätsverhalten ist somit vielfältiger, sozialer und weniger linear.**



Grafik: metropolis.org

Doch die Wegzwecke zeigen noch etwas anderes: Das geschlechtsspezifische Mobilitätsverhalten ist nicht etwa biologischer Natur, sondern **Resultat sozialer Rollen und geschlechtsspezifischer Arbeitsteilung**. Deshalb wird heute von genderspezifischem Mobilitätsverhalten gesprochen, wobei Gender das soziale, gesellschaftlich konstruierte Geschlecht beschreibt.

# Female Mobility 10 Fakten (2)

<https://www.womeninmobility.org/femalemobility>

## Autorinnen

Lieke Ypma, Hello impact; Ines Kawgan-Kagan, Geschäftsführerin AEM Institute GmbH; Lena Osswald; Frieda Bellmann, Director of Human-CenteredInnovation VORN Strategy Consulting

veröffentlicht am 25.02.2021

## Auszug

1. Mehr Wegekettten
2. Kürzere Strecken in Wohnortnähe
3. Mehr ÖPNV – weniger Auto
4. Mehr multimodal
5. Unter Zeitdruck mobil
6. Höheres Sicherheitsbedürfnis
7. Höheres Verletzungsrisiko
8. Kaum Nutzung neuer Mobilitätsangebote
9. Stadt der Männer

Viele Städte sind sternförmig geplant und aufgebaut. Die Verkehrsverbindungen führen von den Wohngebieten im Vorort zur Arbeitsstätte in der Innenstadt. Diese Art der Infrastruktur ist nur für eine kleine Gruppe pendelnder meist männlicher Personen optimal. **In einigen Städten wird dieses Denken bereits umgedreht, zum Beispiel mit dem Konzept der Superblocks in Barcelona oder der 15min-City in Paris.**

### 10. Priorität Autoverkehr

Das (männliche) Auto und die dazugehörige Infrastruktur werden häufig zu Lasten aller anderen Verkehrsteilnehmenden bevorzugt. Zum Beispiel werden beim Schneeräumen in Deutschland Autostraßen priorisiert – obwohl die Unfallgefahr und Anstrengung für Menschen zu Fuß und Radfahrende auf ungeräumten Wegen ungleich größer ist. **Im schwedischen Karlskoga wurde bei der Schneeräumung den Bürgersteigen Vorrang gegenüber den autobefahrenen Straßen gegeben.** Die Unfälle von zu Fuß Gehenden sind deutlich zurückgegangen. Obwohl die Kosten für die Reinigung gleichblieben, konnten die Kosten für das Gesundheitssystem deutlich reduziert werden. Die neue Priorisierung hat also gesundheitlich und finanziell positive Effekte für die gesamte Gesellschaft gebracht.

# Der große Unterschied (3)

<https://www.deutschland.de/de/topic/politik/deutschland-gendergerechte-mobilitaet-women-mobilize-women>

**Fünf Schritte in die richtige Richtung – die Initiative Women Mobilize Women arbeitet weltweit an gendergerechter Mobilität.**

## Autor

keine Angabe

*veröffentlicht am 15.08.2022*

## Auszug

Die Initiative Women Mobilize Women (WMW) wurde im Mai 2018 von der Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) gemeinsam mit dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie der Deutsche Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) ins Leben gerufen. Heute ist WMW ein Netzwerk von Entscheidungsträgerinnen aus der ganzen Welt, die den Mobilitätssektor gendergerecht gestalten wollen. Dafür hat Women Mobilize Women fünf zentrale Schritte definiert:

**1. Weibliche Mobilität erforschen und verstehen**

**2. Inklusive Mobilitätsangebote entwickeln**

Die Entfernung der Wohnung zur Haltestelle für eine Person auf dem Weg zum Arbeitsplatz eine fundamental andere Bedeutung als für diejenige, die ihn mehrmals täglich bepackt mit Kindern und Einkäufen gehen muss. Geschlechtsspezifisch unterschiedlich wichtig sind auch die Ansprüche an saubere Toiletten und Wickelräume an Knotenpunkten des öffentlichen Nahverkehrs.

**3. Sicherheit der Frauen im öffentlichen Transport gewährleisten**

**4. Frauen im Transportsektor befähigen**

Ein gendergerechtes Transportwesen verlangt nach einer gerechten Beschäftigung und Bezahlung ebenso wie nach einer ausgeglichenen Besetzung von Stellen in allen Arbeitsbereichen. Wichtig ist auch vorbildliches Verhalten aller im Transportwesen Beschäftigten.

**5. Bewusstsein schaffen und Aufmerksamkeit wecken**

Gendergerechte Beschilderung ist ein wichtiger Schritt, aber erst durch öffentliche Kampagnen und die Erziehung in den Schulen kann das Bewusstsein für gendergerechtes Verhalten geschaffen werden.

# Gesellschaft: gena net – gender | Umwelt | Nachhaltigkeit (4)

<https://www.genanet.de/themen/mobilitaet>

## Autor

keine Angabe

## Auszug

Historie: Das FrauenUmweltNetz (FUN)

Die Basis für den Aufbau von genanet bildete das FrauenUmweltNetz, das 1994 als Zweigstelle von LIFE in Frankfurt am Main aufgebaut wurde. Das FrauenUmweltNetz setzte sich dafür ein, die Themen "Frauen" und "Umwelt" zusammen zu bringen. Vor allem im Zuge der vielfältigen Aktivitäten des FrauenUmweltNetzes zur Lokalen Agenda 21 entwickelten sich die Frauenaspekte in Richtung Geschlechtergerechtigkeit, wurde "Umwelt" mehr und mehr in Richtung Nachhaltigkeit mit anderen Themen verknüpft. Die Arbeitsschwerpunkte verlagerten sich von Vernetzung auf die Erarbeitung von Studien zu Genderaspekten in Umwelt und Nachhaltigkeit, die Begleitung von Gender Mainstreaming Prozessen in diesen Arbeitsfeldern, die Durchführung von Fachtagungen zur Verbreitung und Sensibilisierung sowie die Erstellung von Informationsmaterial.

Folgerichtig wurde aus dem FrauenUmweltNetz genanet – die Leitstelle Gender, Umwelt, Nachhaltigkeit, die seit 2002 unter diesem Namen aktiv ist.

## Management

Inhaltlich und organisatorisch bearbeitet wird die Wissensplattform ehrenamtlich von Ulrike Röhr, der Gründerin und langjährigen Projektleiterin von genanet.

Ulrike Röhr ist Sozialwissenschaftlerin und Bauingenieurin und befasst sich seit mehr als 30 Jahren mit den Genderaspekten der Umweltpolitik.

Sie arbeitet als Wissenschaftlerin und Beraterin zu geschlechtergerechter Umwelt-, Energie- und Klimapolitik. Sie ist Mitglied im Fachausschuss Klima des Deutschen Frauenrates und Women7-Beraterin zu Klimagerechtigkeit im G7-Prozess.

## Themen

u.a. Forschungsprojekt zu Gender und Klima sowie den Endbericht zu den interdependenten Genderaspekten in den konsumbezogenen Bedürfnisfeldern

Übergreifende Ergebnisse wie bereits in den vorhergehenden Quellen aufgezeigt, wie

- **Versorgungsökonomie/Sorgearbeit und Erwerbsökonomie**
- **Verkehrsmittelwahl**

- **Öffentliche Infrastrukturen/Ressourcen**
- **Definitions- und Gestaltungsmacht auf Akteursebene**
- **Institutionalisierter Androzentrismus**

Verkehrsplanung und Verkehrspolitik gehören zu den Sektoren, die deutlich männerdominiert sind, was u.a. dazu führt, dass Mobilitätszwecke im Zusammenhang mit unbezahlter Care-Arbeit nicht gleichwertig berücksichtigt werden wie Erwerbsarbeitsmobilitätszwecke. Zudem stellt sich die Frage, ob die Hindernisse in Form traditioneller maskuliner Normen und (Infra-)Strukturen und deren Beharrungsvermögen verhindern, dass das emissionsärmere Mobilitätsverhalten und ihr durchschnittlich zukunftsorientierteres Entscheidungsverhalten sich nicht durchsetzt. Um die Geschlechter- und Machtverhältnisse im Verkehrssektor zu verändern, ist es wichtig, die maskulinen Normen zu hinterfragen, die diesen Bereich dominieren und ohne Berücksichtigung der Genderperspektive konstant reproduziert werden und somit zu nicht-nachhaltigen Verkehrssystemen sowie dem Verfehlen der Klimaziele beitragen.

- **Körper, Gesundheit, Selbstbestimmung und Privatsphäre („Intimacy“)**

Studien zu der durch Verkehr hervorgerufenen Luftverschmutzung und deren Verbindungen zu Umweltgerechtigkeit zeigen nicht nur, dass Männer mehr Emissionen generieren als Frauen, sondern auch, dass diejenigen, die in Orten mit geringster Luftverschmutzung wohnen, am meisten emittieren und umgekehrt diejenigen, die in Gegenden mit höchster Luftverschmutzung leben, am wenigsten. Gender und Alter sind mindestens ebenso wichtige Determinanten für Umweltgerechtigkeit wie Einkommen, Bildung oder Beschäftigungsstatus. Zeitstudien belegen, dass Frauen und Alte in lärmbelasteten und luftverschmutzten Gebieten überrepräsentiert sind und diesen Belastungen länger ausgesetzt sind, weil sie bedingt durch die stärkere Übernahme von Versorgungsarbeit in geringerem Umfang berufstätig sind und dadurch mehr Zeit im Haushalt verbringen. Auch das Thema Sicherheit spielt bei der Verkehrsmittelwahl und dem Wohlbefinden für Frauen eine wichtige Rolle, da sie Wege und Verkehrsmittel auch nach der Sicherheit vor Übergriffen, aber auch der Sicherheit im Straßenverkehr (z.B. wenn sie auf dem Rad unterwegs sind) auswählen.

# Soziale Aspekte der Verkehrswende – Männer legen längere Strecken zurück und fahren häufiger Auto (5)

<https://www.vcd.org/artikel/feministische-verkehrspolitik/>

## Autorin

Katharina Klaas

veröffentlicht am 07.03.2024

## Auszug

Laut der Umfrage „Mobilität in Deutschland“ (MiD) **legen Männer pro Tag 46 km zurück, 13 km mehr als Frauen**. Dabei fahren sie vor allem mehr Auto, aber auch die durchschnittlichen Tagesstrecken bei ÖPNV und Fahrrad sind höher [1].

Langzeitbetrachtungen des geschlechtsspezifischen Mobilitätsverhaltens zeigen allerdings, dass sich die zurückgelegten Strecken von Männern und Frauen langsam angleichen. Das ist auf längere Strecken bei Frauen in mittleren Altersgruppen und deutlich geringere Strecken bei jungen Männern zurückzuführen [2].

Differenziert man die Zahlen zusätzlich nach Alter, zeigt sich ganz deutlich, **dass es bis zum Alter von 20 keine geschlechtsspezifischen Unterschiede gibt – der Unterschied beginnt in dem Alter, ab dem Menschen Familien gründen, und bleibt auch bis ins höhere Alter bestehen. Auch die Wegezwecke beginnen mit Anfang 20, sich zu unterscheiden**. Will man geschlechtsspezifische Unterschiede beim Zugang zu Mobilität verstehen, muss man also die Kombination aus Geschlecht und Lebensphase berücksichtigen.

Zu diesen Geschlechterdifferenzen im Mobilitätsverhalten liegen zwar viele Zahlen vor, aber bei der Suche nach Ursachen wird es komplizierter. Grund für die Unterschiede im Mobilitätsverhalten ist vor allem die geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, nach der in Deutschland nach wie vor der Großteil der Versorgungsarbeit von Frauen geleistet wird. Das wiederum hat großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.

### **Gender-Care-Gap**

Der Gender-Care-Gap zeigt den unterschiedlichen Zeitaufwand, den Frauen und Männer für unbezahlte Sorgearbeit aufbringen. Dazu zählen Arbeiten im Haushalt und Garten, die Pflege und Betreuung von Kindern und Erwachsenen, ehrenamtliches Engagement und unbezahlte Hilfen für andere Haushalte. Die Anfahrtszeiten werden bei der Berechnung mit einbezogen. Der Gender Care Gap beträgt aktuell **43,8 Prozent**. Das bedeutet, Frauen verwenden durchschnittlich täglich 43,8 Prozent mehr Zeit für unbezahlte Sorgearbeit als Männer. Umgerechnet sind das 77 Minuten Unterschied pro Tag

Das hängt zusammen mit den unterschiedlichen Wegezwecken. Männer fahren in der Regel morgens zur Arbeit und abends wieder zurück, haben also relativ lineare Wege. Die Wegekette von Frauen sind deutlich komplexer.

**Die Erkenntnisse von Geschlechterdifferenzen im Mobilitätsbereich sind lange bekannt, doch haben ihren Weg bisher zu selten aus der Forschung in die tatsächlichen Planungsentscheidungen in der Praxis gefunden.**

## Fazit und Forderungen

- *Geschlechtergerechte Verkehrswende heißt auch ökologische Verkehrswende:* Die Forderungen nach einem gut ausgebauten ÖPNV und besserer Fuß- und Fahrradinfrastruktur sind ökologisch und gendergerecht, Ziele wie die Kombinierbarkeit von Wegen, gute Querverbindungen im ÖPNV, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit ohne eigenes Auto sollten im Fokus der Planung stehen.
- *Androzentrische Denkweisen nicht auf den öffentlichen Verkehr übertragen:* bei der Planung von ÖPNV und auch Radwegen darf nicht nur der Weg zur Arbeit mitgedacht werden, sondern die komplexen Wegeketten, die kleinen Wege und Multimodalität in den Vordergrund stellen. Mobilität muss als Teil der Alltagsorganisation verstanden werden, nicht nur als Weg zur Erwerbsarbeit.
- *Bei der Datenerhebung Geschlechterdifferenzen berücksichtigen:* Zeitverwendungen und Wegezwecke sollten in differenzierteren Kategorien erfasst werden und mehrere Zwecke pro Weg angegeben werden können, um die vielfältigen Begleit- und Versorgungswegeketten abbilden zu können.
- *Verschiedene Perspektiven und Bedürfnisse bei der Verkehrsplanung berücksichtigen:* Frauen, Kinder und ältere Menschen sind als Hauptnutzungsgruppen die Expert\*innen im Umgang mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Ihre Kenntnisse und Erfahrungen müssen in die Planung einfließen.
- *Versorgungsökonomische Mobilität als Ausgangspunkt für Verkehrsplanung:* Maßstab für die Verkehrsplanung sollten nicht vermeintlich objektive Indikatoren wie zurückgelegte Kilometer sein, sondern Bedürfnisse nach Mobilität und Teilhabe an Gesellschaft



# Projekt gerecht-mobil (6)

<https://gerecht-mobil.de/was-braucht-es-fuer-eine-gendergerechte-mobilitaet/>

## Autor

nicht benannt

## Auszug

Gendergerechte Mobilität ist inklusiv und denkt verschiedene Lebensformen und Arten der täglichen Fortbewegung mit.

Gendergerechte Mobilität denkt Sorgearbeit mit.

Gendergerechte Mobilität ist barrierefrei und denkt mobilitätseingeschränkte Personen von Anfang an mit. (**15-min Stadt - Konzepte** und Leitbilder wie die 15-Minuten Stadt oder die Stadt der kurzen Wege, bei denen alle wichtigen Ziele des täglichen Lebens z. B. in 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können, unterstützen diese Bedürfnisse. Auch ÖPNV-Tarife können dazu beitragen: mit Tickets, die ein kostenloses Umsteigen oder ein Zeitfenster vorsehen, in welchem eine Person auf der Strecke anhalten kann, um Versorgungstätigkeiten zu erledigen.)

Gendergerechte Mobilität ist bezahlbar und nicht nur für jene zugänglich, die es sich leisten können mobil zu sein. (365 €-Ticket)

Gendergerechte Mobilität ist ökologisch.

Gendergerechte Mobilität schafft Platz für Menschen statt für Autos.

Gendergerechte Mobilität achtet auf die Sicherheit aller Personen.

Das Projekt wird umgesetzt von Life e.V.



Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.



LIFE Bildung Umwelt Chancengleichheit e.V.  
Rheinstr. 45/46  
12161 Berlin  
+49.30.308 798 – 0  
[info@life-online.de](mailto:info@life-online.de)

Vorstand: Britta Beck, Kirsten Frohnert, Rita Heiming, Clara Herrmann

## Quellen

- (1) <https://www.rifs-potsdam.de/de/blog/2021/06/frauen-gender-und-mobilitaet>
- (2) <https://www.womeninmobility.org/femalemobility>
- (3) <https://www.deutschland.de/de/topic/politik/deutschland-gendergerechte-mobilitaet-women-mobilize-women>
- (4) <https://www.genanet.de/themen/mobilitaet>
- (5) <https://www.vcd.org/artikel/feministische-verkehrspolitik/>
- (6) <https://gerecht-mobil.de/was-braucht-es-fuer-eine-gendergerechte-mobilitaet/>

## weitere mögliche Quellen

- <https://www.watson.de/leben/analyse/530137340-feministische-stadtplanung-eine-bessere-stadt-fuer-alle>
- <https://cordis.europa.eu/article/id/436497-how-transport-systems-can-better-meet-the-needs-of-women/de>
- <https://content.zukunftsinstitut.de/hubfs/Mobility%20Report%202024/Blick%20in%20den%20Mobility%20Report%202024.pdf>
- <https://www.rifs-potsdam.de/de/blog/2021/06/frauen-gender-und-mobilitaet>
- <https://nach-haltig-gedacht.de/2022/01/25/geschlechter-verkehr-warum-nachhaltige-mobilitaet-feministisch-und-fuer-alle-sein-muss/>
- <https://www.spiegel.de/wissenschaft/verkehrspolitik-wenn-feministinnen-den-maennern-helfen-a-6a95297b-1fd0-415a-92fb-a7b08e98bfc7>

## weitere interessante Institute

Zentrum für Interdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung (ZIN)

Christine Bauhardt, Professorin des Fachgebiets Gender und Globalisierung der Berliner Humboldt—Universität

Stadtforscherin Rosa Thoneick von der Hamburger HafenCity-Universität

RIFS Potsdam – Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit, Helmholtz-Zentrum Potsdam