

## **Geschlechterverhältnisse und Mobilität–Welchen Beitrag leisten Mobilitätserhebungen?**

*Mechtild Stiewe, Juliane Krause*

(Dipl.- Ing. Mechtild Stiewe, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Brüderweg 22-24, 44135 Dortmund, Germany  
mechtild.stiewe@ils-forschung.de)

(Juliane Krause, plan&rat – Büro für kommunale Planung und Beratung, Humboldtstr. 21, 38106 Braunschweig, Germany  
krause@plan-und-rat@t-online.de)

### **1 ABSTRACT**

Mobilität ist eingebettet in bestehende Geschlechterverhältnisse unserer Gesellschaft, wobei sowohl das biologische als auch das soziale Geschlecht (sex/gender) von Bedeutung sind. Die Genderperspektive in der Mobilitätsforschung zu berücksichtigen bedeutet, sie durch geschlechtsspezifische Datenerhebungen und –auswertungen zu thematisieren. Es wurde ein erweiterter Genderbegriff im Zusammenhang mit Mobilitätsuntersuchungen entwickelt und darauf aufbauend die Erhebungsdesigns der großen Mobilitätserhebungen in Deutschland analysiert. Festgestellt werden konnte, dass in den verschiedenen Erhebungen Genderaspekte wie beispielsweise Betreuung, Pflege und Begleitung von Kindern und Angehörigen zwar erfasst werden, diese in den Analysen und Veröffentlichungen bislang jedoch nur wenig Berücksichtigung finden. Vor diesem Hintergrund werden insbesondere die Daten zur Mobilität in Deutschland (MID 2008) im Sinne des Gender Mainstreaming ausgewertet.

### **2 PROBLEMAUFRISS**

Mobilität und Verkehrshandeln sind eingebettet in bestehende gesellschaftliche Strukturen und Geschlechterverhältnisse unserer Gesellschaft. Tägliche Wege zur Arbeit, zum Einkaufen, die Begleitung von Kindern oder alten Menschen bestimmen unseren Alltag. Es sind immer Frauen und Männer, Kinder und Ältere, Mobilitätseingeschränkte, Menschen mit Migrationshintergrund, die diese Wege zurücklegen, also Menschen mit einem biologischen (sex) und einem sozialen Geschlecht (gender).

Die Berücksichtigung der Genderperspektive in der Mobilitätsforschung bedeutet einerseits Geschlechterverhältnisse zu thematisieren (geschlechtsspezifische Datenerhebungen und -auswertungen), andererseits gilt es, einen Perspektivenwechsel vorzunehmen und die Blicke zu schärfen auf unterschiedliche Lebenslagen, Lebensstile und Strategien zur Alltagsbewältigung, die sich nicht mehr ausschließlich am biologischen Geschlecht bzw. den tradierten Rollenzuschreibungen festmachen.

Zur Erhebung des Verkehrsverhaltens werden in der Verkehrsplanung Mobilitätserhebungen (Beobachtungen oder Befragungen) durchgeführt, wobei Befragungen zusätzlich zum individuellen Verkehrsverhalten auch Bestimmungsgründe und subjektive Motive des Verhaltens erfassen lassen. Mobilitäts- und Verkehrserhebungen liefern Informationen zur Soziodemografie von Personen und Haushalten sowie deren Wege (z. B. Führerscheinbesitz, Pkw-Verfügbarkeit, Wegezweck und Verkehrsmittelnutzung).

Mobilitätserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen in Kommunen und Regionen orientieren sich häufig am so genannten „Kontiv-Design“ (Haushaltsbogen, Personenbogen, Wegeprotokolle). Das (biologische) Geschlecht wird bei allen großen Studien sowie bei kommunalen Mobilitätserhebungen, ebenso wie Genderaspekte (z. B. Betreuung, Pflege und Begleitung von Kindern und Angehörigen) in der Regel zwar erfasst, in den Auswertungen, Analysen und Veröffentlichungen finden diese Aspekte bislang nur unzureichend Berücksichtigung.

Hier gilt es, Kriterien für gendersensible Mobilitätserhebungen zu entwickeln sowie Hinweise zur Modifikation und Ergänzung der traditionellen Erhebungsdesigns und ihrer Auswertung und Interpretation zu entwickeln. Dies mit dem Ziel, letztendlich zu mehr Geschlechtergerechtigkeit in der Mobilitätsforschung beizutragen.

Eine erfolgreiche Umsetzung von Gender Mainstreaming im Verkehrsbereich ist besonders in einer Zeit der immer weiteren Differenzierung von Haushaltsstrukturen und Lebensstilen ein Qualitätsmerkmal von Planung und Politik und bei der Entwicklung konkreter Handlungsansätze unverzichtbar.

### 3 BEGRIFFE UND INDIKATOREN MIT GENDERBEZUG

#### 3.1 Gender

Gender - das bedeutet, nicht stereotyp "die Frauen" oder auch "die Männer" in den Blick zu nehmen, sondern Menschen in ihrer Unterschiedlichkeit und Vielfalt zu berücksichtigen. Niemand ist nur männlich oder nur weiblich, aber wir leben in einer Welt, die maßgeblich durch die Zuweisung von Geschlechterrollen geprägt ist. Durch die Verwendung des Begriffs „Gender“ oder „soziales Geschlecht“ werden die Geschlechter und deren Verhältnisse zueinander stärker in den Blick gerückt, es werden die sozialen Unterschiede oder Rollen beschrieben, die Frauen und Männer in Abhängigkeit ihrer sozialen Situation bzw. Lebenssituation in unserer Gesellschaft haben.

*Der Begriff Gender ...*

*... verweist auf die ökonomischen, sozialen und kulturellen Zuschreibungen und Chancen die damit verbunden sind, männlich oder weiblich zu sein. In fast allen Gesellschaften unterscheiden sich Männer und Frauen im Hinblick auf ihre Aktivitäten, im Zugang zu und Kontrolle über Ressourcen und auf die Teilhabe an Entscheidungsprozessen. Die Geschlechterdefinition – was es heißt, männlich oder weiblich zu sein – variiert zwischen den Kulturen und ändert sich mit der Zeit. (Quelle: Leitfaden EU Gender Mainstreaming 2005 / EQUAL Program)*

#### 3.2 Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming verfolgt das Ziel der Geschlechtergerechtigkeit und bedeutet, bei allen Planungen und Entscheidungen, Verordnungen oder Gesetzen von Anfang an daran zu denken, dass sie sich unterschiedlich auf Frauen und Männer auswirken könnten, da es keine geschlechts-neutrale Wirklichkeit gibt.

Die Genderperspektive besagt, dass Frauen und Männer, aber auch Kinder/Jugendliche, Mobilitätseingeschränkte, Ältere, Menschen mit Migrationshintergrund in der Gesellschaft unterschiedliche Lebensbedingungen und Chancen vorfinden. Sie alle entwickeln aufgrund geschlechtsspezifischer, sozialer bzw. ethnisch-kultureller Sozialisation und unterschiedlicher Lebenssituationen spezifische Interessen und Bedürfnisse. Sie sind von gesellschaftlichen Prozessen und deren Auswirkungen unterschiedlich betroffen.

Der so erweiterte Genderbegriff bezieht die genannten Gendergruppen mit ein, wobei jeweils noch nach Geschlecht und Alter differenziert werden sollte. Der erweiterte Genderbegriff umfasst auch die baulich-räumlichen Strukturen, das heißt die Betrachtung der Siedlungsstruktur. Die Lebensverhältnisse der Bevölkerung variieren nicht nur in Abhängigkeit vom regionalen Kontext, sondern zusätzlich nach dem Geschlecht, d. h. die Situation von Frauen und Männern unterscheidet sich zwischen Kernstädten, Umlandkreisen, ländlichen Kreisen und/oder dem ländlichen Raum (unterschiedliche Verfügbarkeit von Öffentlichen Verkehrsmitteln, unterschiedliche Vielfalt und Nähe von Infrastruktureinrichtungen, Entfernung der Orte des täglichen Lebens).

#### 3.3 Indikatoren mit Genderbezug <sup>1</sup>

Indikatoren zeigen etwas an, Ausgangspunkt der Erstellung von Indikatoren ist ausdrücklich oder implizit die Definition eines Ziels, in dessen Richtung sich die Wirklichkeit verändern soll. Die Entwicklung von Indikatorensystemen ist somit nicht wertfrei.

Bei Indikatorensystemen mit Genderbezug im internationalen Kontext ist Verkehr bzw. Mobilität (noch) kein Thema, im nationalen Kontext gibt es erste Ansätze, von Bedeutung sind hier der Gender-Index und der bundesweite Gleichstellungsatlas.

Jedes Jahr veröffentlicht das Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP) den Bericht über die menschliche Entwicklung. Dabei wird jährlich der Index für menschliche Entwicklung berechnet, bekannt unter der Abkürzung HDI (Human Development Index). Darüber hinaus seit 1995 der geschlechterbezogene Entwicklungsindex (gender-related development Index), kurz GDI <sup>2</sup>. Auf nationaler Ebene sind in erster

---

<sup>1</sup> Vgl. ausführlicher KRAUSE, 2011.

<sup>2</sup> Seiner Bedeutung liegen dieselben Variablen zugrunde wie der des HDI. Der Gender Empowerment Measure (GEM). „Empowerment“ (oder Ermächtigung) steht für die Stärkung der Rolle der Frauen und die Förderung der Teilhabe an politischen und gesellschaftlichen Entscheidungsprozessen.

Linie die zahlreichen Indikatorensysteme zum Themenfeld „Nachhaltigkeit“ zu nennen. Diese sollen helfen, notwendige Prozesse hin zu einer nachhaltigen Entwicklung zu steuern, Grundlage ist die Agenda 21.

Die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie „Perspektiven für Deutschland: Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung“ legt 21 Indikatorenbereiche vor (Stand Fortschrittsbericht 2008). Diese Indikatoren sind vier Bereichen zugeordnet. Im Bereich Lebensqualität ist der Indikatorenbereich „Mobilität“ mit dem Nachhaltigkeitspostulat „Mobilität sichern – Umwelt schonen“ jedoch lediglich durch Indikatoren wie Güter- bzw. Personentransportintensität oder Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung dargestellt.

Der Gender-Index<sup>3</sup> ist ein Instrument, welches die Chancengleichheit oder auch -ungleichheit zwischen den Geschlechtern indizieren, darstellen und zwischen den Regionen vergleichbar machen soll. Er ist das erste bundesweite Messinstrument zum regionalen Vergleich der Gleichstellung von Frauen und Männern. Für 19 Indikatoren aus den Bereichen Ausbildung, Erwerbsleben und Partizipation werden die relativen Abweichungen der Indikatorenausprägung für Frauen und für Männer berechnet. Der Gender-Index ist der Mittelwert dieser 19 relativen Geschlechterdifferenzen<sup>4</sup>. Gestützt auf das räumliche Informationssystem, die Laufende Raubeobachtung des BBSR, werden erstmals bundesweit flächendeckend, systematisch und umfassend die regionalen Lebensverhältnisse von Frauen und von Männern in diesen drei Bereichen Ausbildung, Erwerbsleben und Partizipation bewertend im Gender-Index zusammengefasst. Ziel ist es, den komplexen Sachverhalt der Gendergerechtigkeit sichtbar zu machen und dadurch die zentralen Handlungsfelder für mehr Chancengleichheit in den verschiedenen Regionen zu veranschaulichen (vgl. [www.gender-index.de](http://www.gender-index.de)). Mobilität und Verkehr sind jedoch (bislang) kein Thema.

Der Atlas zur Gleichstellung von Frauen und Männern in Deutschland (Gleichstellungsatlas) ist eine erste Standortbestimmung der Gleichstellungssituation nach Bundesländern anhand von 30 Indikatoren. Interessant für die Untersuchungsfragestellung ist die Kategorie Lebenswelt mit den beiden Indikatoren „Ältere Menschen in Einpersonenhaushalten“ und „Lebenserwartung“. Bei beiden Indikatoren zeigen sich deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede (BMFSFJ, 2009).

Die regelmäßige Berücksichtigung zentraler Kenngrößen aus dem Mobilitätsbereich – wie beispielsweise die (geschlechtsspezifische) Betrachtung der Wegezwecke oder die Erreichbarkeit unterschiedlicher Ziele – könnte dazu beitragen, die Chancengleichheit bzw. geschlechtsspezifische Unterschiede aufgrund gesellschaftlicher Rahmenbedingungen, Einstellungen und Gewohnheiten aufzuzeigen. Eine gute Datengrundlage bieten die regelmäßigen Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

#### 4 LANDESWEITE EHEBUNGEN ZUM MOBILITÄTSVERHALTEN

Die drei bundesweiten Erhebungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Deutschland sind Mobilität in Deutschland (MID), Mobilität in Städten (SrV) sowie das Deutsche Mobilitätspanel (MOP). Diese Erhebungen dienen auch als empirische (Kalibrierungs)Grundlagen für Verkehrsmodelle und damit auch gesamtstädtischen oder regionalen Verkehrsplanungen.

Mobilität in Deutschland (MID) ist die bundesweite Haushaltsbefragung<sup>5</sup> zum Verkehrsverhalten. Hierbei werden die außerhäuslichen Aktivitäten und Wege aller im Haushalt lebenden Personen von ausgewählten Stichprobenhaushalten in einem bestimmten Stichtag mittels eines standardisierten Fragebogens erfasst. Die erste bundesweite, umfassende Erhebung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung wurde 1976 im Rahmen der KONTIV – Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten durchgeführt, diese wurde mit jeweils ähnlichem Design in den Jahren 1982 und 1989 wiederholt. Im Jahr 2002 erfolgte die Untersuchung erstmals als gesamtdeutsches Projekt unter dem Namen Mobilität in Deutschland (MiD). Im Rahmen von MiD 2008

<sup>3</sup> [www.gender-index.de](http://www.gender-index.de)

<sup>4</sup> Die Formel zur Berechnung des Gender-Index lehnt sich dem schwedischen Jäm-Index (auch als Gender Equality Index bezeichnet) an. Statistische Tests unterstützen den Gender-Index als geeignetes Messinstrument der regionalen Gleichstellung von Frauen und Männern.

<sup>5</sup> Bei Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten werden die außerhäuslichen Aktivitäten und Wege aller im Haushalt lebenden Personen von ausgewählten Stichprobenhaushalten in der Regel an einem Stichtag mittels eines standardisierten Fragebogens erfasst. Im Regelfall werden Daten und Informationen zum werktäglichen und sonntäglichen Verkehrsverhalten erhoben. Die Erhebungseinheit ist der Haushalt, d. h. die Befragungsunterlagen werden an die Haushaltsadresse für alle Haushaltsmitglieder verschickt. Untersuchungseinheit ist die individuelle Person.

erfolgt eine Stichtagserhebung über 12 Monate in 25.000 Haushalten mit 62.000 Personen. Im Rahmen von regionalen Aufstockungen sind weitere Gemeinden hinzugekommen. Bei der Auswertung werden die BBR-Siedlungstypen berücksichtigt (vgl. MEYER/ MILBERT et al., 2007). Im Gegensatz zur MiD 2002 ist in der MiD 2008 die Staatsangehörigkeit (Bezug zu Migrationshintergrund) nicht mehr erfragt worden.

Das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) erhebt Daten zur Alltagsmobilität von Personen auf der Grundlage von Haushaltsbefragungen in Städten. Das SrV wurde an der TU Dresden zur Gewinnung von Daten zum städtischen Personenverkehr in der DDR entwickelt. Die erste der als Haushaltsbefragung durchgeführten Erhebungen hat 1972 stattgefunden. Im Rahmen der SrV werden Daten für so genannte mittlere Werktage (Dienstag bis Donnerstag) erhoben. Die SrV-Ergebnisse werden sowohl für jede beteiligte Stadt (Stichprobenumfang pro Stadt mindestens 1.000 Personen) als auch abstrahiert für verschiedene Stadtgrößen ausgewertet. Auftraggeber sind Kommunen, Länder sowie Verkehrsunternehmen. Der Untersuchungsraum des SrV 2008 umfasst 76 Städte, Gemeinden und Verwaltungsgemeinschaften auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Das Deutsche Mobilitätspanel (MOP) ist eine als Panel angelegte Längsschnittstudie zum Mobilitätsverhalten. Die Personen derselben Haushalte werden über insgesamt drei Jahre hinweg einmal pro Jahr zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Jeweils im Herbst werden die Teilnehmenden gebeten, eine Woche lang ein Wegetagebuch zu führen. Befragt werden alle Haushaltsmitglieder ab einem Alter von 10 Jahren. Die Stichprobe besteht jährlich aus ca. 1.500 Personen (750 Haushalte), von denen zwei Drittel „Wiederholer“ der Befragung sind, das andere Drittel wird neu für das Panel angeworben.

Bislang werden explizit „Genderfragen“ in der Mobilitätsforschung kaum angesprochen. Zwar gibt es eine Reihe von Studien, die immer wieder belegen, dass sich Frauen und Männer außer Haus unterschiedlich bewegen (Verkehrsmittelnutzung, Wegezwecke etc.). So werden Indikatoren wie Pkw-Verfügbarkeit, Führerscheinbesitz, Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke geschlechtsspezifisch und häufig auch nach Altersgruppen ausgewertet. Eine Differenzierung zwischen sex und gender ist bislang jedoch kaum zu finden.

Im Kontext dieser Untersuchung wird im Schwerpunkt auf die bundesweite Mobilitätserhebung Mobilität in Deutschland (MID) eingegangen.

## **5 GENDERASPEKTE IN DER MID**

Voraussetzung für eine Chancengleichheit ist - unabhängig vom Geschlecht – eine soziale Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Diese wird wesentlich auch durch die Mobilitätsmöglichkeiten bestimmt; wichtig ist eine gute Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsorten, Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen. Dass Frauen und Männer unterschiedlich mobil sind, zeigt sich in allen Lebensphasen. Nur eine genderdifferenzierte Analyse des Verkehrsverhaltens zeigt ein realistisches Bild der gesellschaftlichen, sozialen und räumlichen Rahmenbedingungen für Mobilität. (vgl. STIEWE/ KERP-SIEKMANN, 2010)

### **5.1 Referenzgruppen als Grundlage für eine gendergerechte Auswertung**

Bei der Bildung von Referenzgruppen (so genannte Gendergruppen, z. B. Ältere Menschen, Alleinlebende, Mobilitätseingeschränkte, Menschen in Familienhaushalten, Menschen mit Migrationshintergrund) wird davon ausgegangen, dass bei diesen Gruppen das Mobilitäts- bzw. Verkehrsverhalten aufgrund bestimmter Rahmenbedingungen und ähnlicher Bedürfnisse „verhaltenshomogen“ ist. Der Begriff Referenzgruppen wurde aus den Bezeichnungen Lebensphase (MiD), Lebensstile/Mobilitätsstile und Haushaltstypen (MiD), verkehrssoziologische Personengruppen (SrV) sowie Untersuchungen zum Verkehrsverhalten verhaltenshomogener Gruppen bzw. zur Lebenssituation bzw. zum Mobilitätsverhalten von Frauen abgeleitet. Gebräuchliche Kriterien zur Bildung dieser Gruppen sind die Berufstätigkeit (Stellung im Erwerbsprozess), die Stellung im Beruf, das Geschlecht, das Alter, die Pkw-Verfügbarkeit, die Anwesenheit von Kindern im Haushalt (vgl. HOLZ-RAU, 1990).

Im Rahmen des Projektes wurden anhand einer umfassenden Literaturrecherche bedeutende Indikatoren zur Bildung von Referenzgruppen aus der Genderperspektive und Bezug zum Mobilitätsverhalten ermittelt (Abb. 1). Als zentrale Faktoren zur Bestimmung des Mobilitätsverhaltens von Gendergruppen haben sich die soziale Situation (Single, alleinerziehend, Partner/in), die Erwerbstätigkeit und das Vorhandensein von Kindern im Haushalt (Versorgungsarbeit, Begleitmobilität) herauskristallisiert. Weitere bedeutende

Indikatoren sind Alter, Geschlecht, Lebensphase, Haushaltstyp, ökonomischer Status, PKW-Verfügbarkeit, Regionstyp<sup>6</sup>.



Fig. 1: Indikatoren zur Bildung der Referenzgruppen

Als Ergebnis lassen sich folgende Referenzgruppen mit Genderbezug ableiten: Kinder und Jugendliche, Menschen mit Migrationshintergrund, Mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen in bestimmten Lebenssituationen; Alleinerziehende, Ältere Menschen, Alleinlebende.

Bei der nachstehenden Betrachtung wird aus den Daten der MID 2008 als erster Schritt das Mobilitätsverhalten der Referenzgruppe „Menschen in bestimmten Lebenssituationen“ analysiert: Alleinerziehende (1 Erwachsene/r und mind. 1 Kind unter 18 Jahren), Einpersonenhaushalte (Menschen bis einschl. 64 Jahre), Familienhaushalte (2 Erwachsene und mind. 1 Kind unter 18 Jahren), Ältere Menschen (ab 65 Jahre), wobei jeweils nach Geschlecht differenziert wird.

Die Gruppe der Alleinerziehenden zeichnet sich durch einen sehr hohen Frauenanteil (88%) aus, der Altersdurchschnitt liegt hier bei 42,2 Jahren. Über ein Viertel (26%) der Haushalte in dieser Gruppe besitzt kein Auto. Die Gruppe der Älteren Menschen sticht mit einem Frauenanteil von 55% heraus, was sich durch die höhere Lebenserwartung von Frauen erklärt. Auffällig an dieser Gruppe ist, dass auch hier knapp ein Viertel keinen Pkw besitzt. Familienhaushalte dagegen sind nur zu 2,4% ohne Auto, 38% der Haushalte besitzen ein Auto, 50% besitzen zwei Pkw. Mit 40,0 Jahren haben Personen aus Familienhaushalten den niedrigsten Altersdurchschnitt unter den Referenzgruppen. Die Alleinlebenden haben - die Gruppe der Älteren Menschen ab 65 Jahren ausgeklammert - mit 46,6 Jahren den höchsten Altersdurchschnitt. Bei Betrachtung der Altersgruppen fällt auf, dass sich 58% der männlichen Alleinlebenden in den Altersklassen 30 bis 59 konzentrieren, während bei den Frauen über alle Altersgruppen eine relativ ausgeglichene Verteilung zu beobachten ist, sich jedoch im Vergleich zu den Männern in der Altersklasse 60 bis 64 deutlich mehr Frauen befinden. In dieser Gruppe liegt der Anteil der Haushalte, die kein Fahrzeug besitzen bei 29%.

## 6 UNTERSCHIEDE IM VERKEHRSHANDELN EINIGE ERGEBNISSE AUS DER MID

Im Hinblick auf Unterschiede in der Lebenssituation der Geschlechter, der Ethnie, der Herkunft und der Sozialisation ist zwar in vielen Bereichen eine Tendenz zur Angleichung erkennbar. Dennoch sind Frauen nach wie vor in vielen gesellschaftlichen Bereichen strukturell benachteiligt u. a. hinsichtlich Einkommen, Arbeitsbedingungen oder Vermögen. Zudem sind sie, unabhängig von der Berufstätigkeit, immer noch mehrheitlich zuständig für den Hauptteil der Reproduktionsarbeit (Kindererziehung, Pflege von Angehörigen, Haushaltsführung, etc.). Zur Erfüllung dieser Aufgaben legen sie zusätzliche Wege zurück, sind anders mobil (mehr zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln) und heben sich somit vom durchschnittlichen Mobilitätsverhalten der Männer ab.

<sup>6</sup> Die siedlungsstrukturelle Typisierung des BBSR gliedert Deutschland in drei Regionstypen und neun Kreistypen) nach den Merkmalen Bevölkerungsdichte sowie der Größe und zentralörtlichen Funktion der Kernstädte der Regionen (MEYER/ MILBERT et al., 2007).

So legen statistisch betrachtet beispielsweise berufstätige Mütter in Deutschland 4,3 Wege pro Tag zurück; im Gesamtdurchschnitt werden in Deutschland 3,4 Wege pro Tag zurückgelegt (MiD 2008). Eine Zunahme der Berufstätigkeit von Frauen – insbesondere von Müttern – führt nicht jedoch zu Gleichheit, sondern zur Doppelbelastung der Frauen bei eher gleichbleibenden Verhältnissen für die Männer. Im Alter bis 30 Jahre hingegen gibt es – betrachtet man nur das Geschlecht, unabhängig von der Lebenssituation – keine signifikanten Unterschiede.

Im Folgenden werden einige ausgewählte Ergebnisse der Auswertung der MiD vorgestellt; berücksichtigt wurden dabei alle Personen ab 18 Jahren.

### 6.1 Führerscheinbesitz

Eine zentrale Kenngröße der Mobilitätsvoraussetzung ist der Führerscheinbesitz. Insgesamt verfügen 93% der Männer und 83% der Frauen über einen Führerschein. In den letzten Jahren ist der Anteil der Personen, die einen Führerschein besitzen kontinuierlich gewachsen. Betrachtet man die steigenden Führerscheinzahlen jedoch altersgruppenspezifisch, so ist bei den jungen Erwachsenen ein leicht rückläufiger Trend zu erkennen; 87% der Frauen und 85% der Männer besitzen einen Führerschein, dies ist auch die einzige Altersgruppe in der der Anteil der Personen, die einen Führerschein besitzen bei den Frauen größer ist als bei den Männern. Insgesamt holen Frauen in allen Altersklassen beim Führerscheinbesitz auf, dennoch verfügen in der Altersgruppe über 74-Jährigen nur 49% über einen Führerschein.

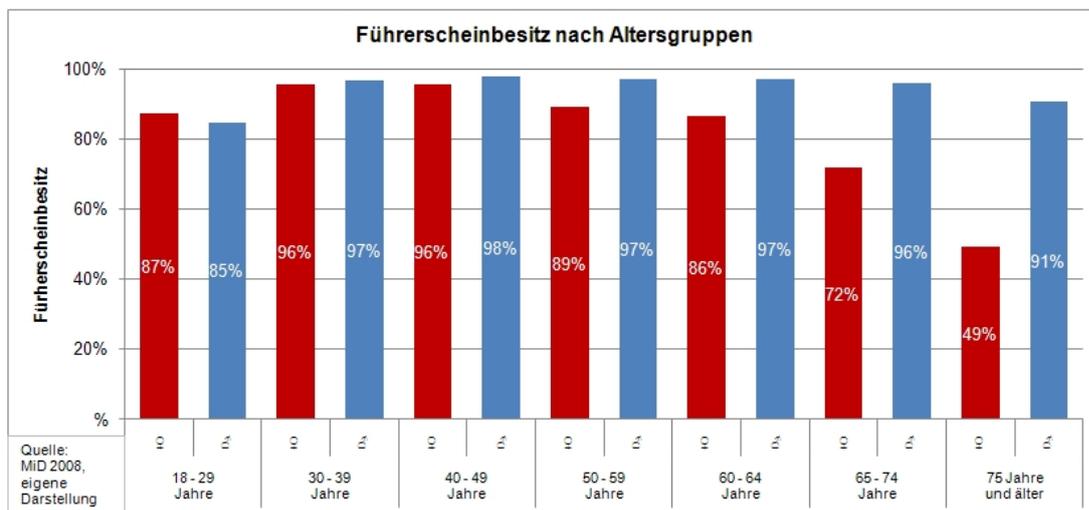


Fig. 2: Führerscheinbesitz nach Altersgruppen

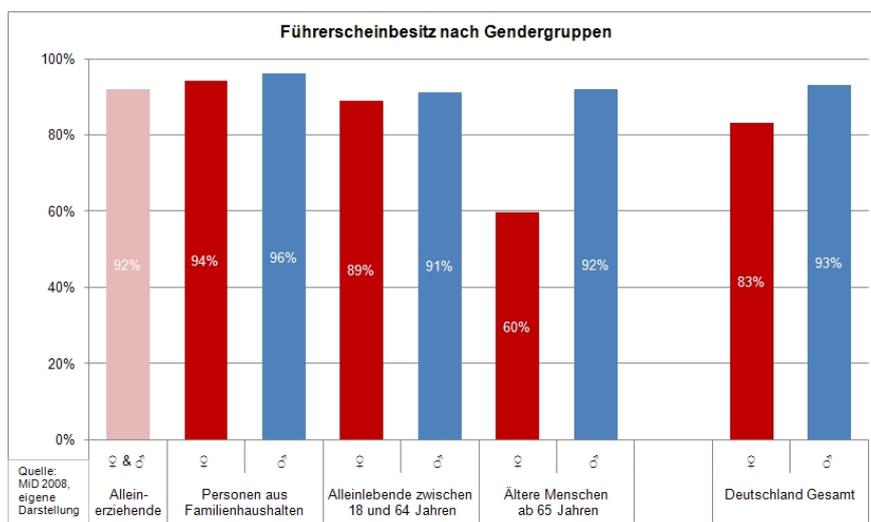


Fig. 3: Führerscheinbesitz nach Gendergruppen <sup>7</sup>

<sup>7</sup> Zwischen der Gruppe der Älteren Menschen und der Alleinerziehenden (=7 Fälle) sowie zwischen den Älteren Menschen und den Personen aus Familienhaushalten (=210 Fälle) ergaben sich Überschneidungen. Die betroffenen Fälle wurden der Gruppe der Älteren Menschen zugeordnet.

Unterschiede im Führerscheinbesitz zeigen sich auch ganz deutlich in Abhängigkeit der Lebenssituation. In Familienhaushalten ist der Führerscheinbesitz sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen am höchsten. Auch die Alleinerziehenden <sup>8</sup> (88% Frauen) verfügen zu 92 % - und damit überdurchschnittlich häufig - über einen Führerschein.

### 6.2 Pkw-Verfügbarkeit

Entscheidend neben dem Führerscheinbesitz ist für das Mobilitätsverhalten die Pkw-Verfügbarkeit. Junge Frauen haben zwar häufiger einen Führerschein als Männer in der gleichen Altersgruppe, können aber seltener über einen Pkw verfügen. Insgesamt geben 83% der Männer aber nur 72% der Frauen an, jederzeit über einen Pkw verfügen zu können. Dass der Führerscheinbesitz nicht mit der Pkw-Verfügbarkeit einhergeht zeigt sich insbesondere in der Gruppe der jungen Erwachsenen. Über alle Altersgruppen können Männer eher über einen Pkw verfügen als Frauen. Wenn Frauen über ein Auto verfügen können, sind sie häufig aber nicht Besitzerin des „verfügbaren Pkw“; dies erklärt sich dadurch, dass der Fahrzeughalter – insbesondere des Erstwagen – häufig der Mann ist. Es ist zu vermuten, dass Frauen immer noch häufiger auf die Pkw-Nutzung verzichten müssen, wenn mehr Personen mit Führerschein im Haushalt leben als Pkw vorhanden sind.

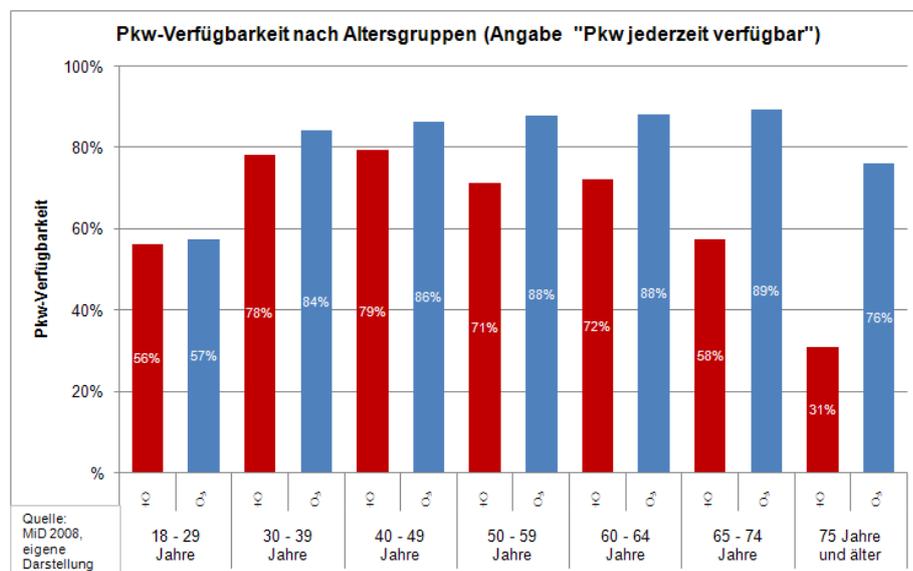


Fig. 4: Pkw-Verfügbarkeit nach Altersgruppen

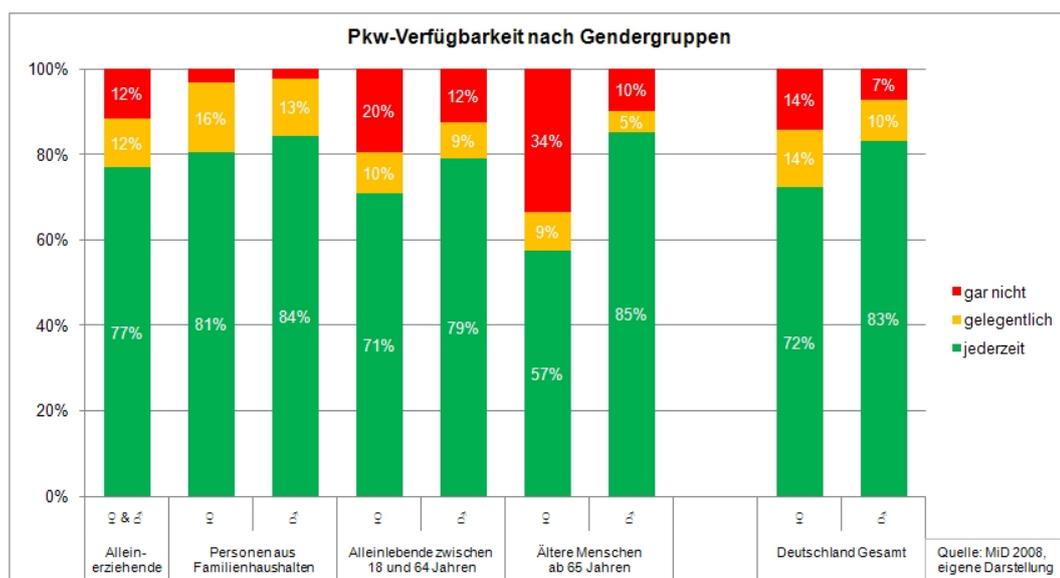


Fig. 5: Pkw-Verfügbarkeit nach Gendergruppen

<sup>8</sup> Da der Anteil der Männer bei den Alleinerziehenden nur 12 % (=54 Befragte) beträgt, wurde auf eine geschlechterdifferenzierte Darstellung an dieser Stelle verzichtet.

Bezieht man das Einkommen mit in die Betrachtung ein, so wird deutlich, dass weit über die Hälfte der Haushalte mit geringem Haushaltseinkommen keinen Pkw besitzt und auch nicht darüber verfügen kann. Hierbei handelt es sich vor allem um Rentnerhaushalte und Haushalte ohne Kinder. Eine Ausnahme stellen die Alleinerziehenden dar, sie verfügen trotz geringen Einkommens häufiger über einen Pkw, wohl auch um die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse und -zwänge realisieren zu können. Es zeigt sich also, dass uneingeschränkter Zugang zum Pkw längst nicht die Regel ist sondern es in Bezug auf das Alter und die jeweilige Lebenssituation durchaus Unterschiede gibt.

### 6.3 Verkehrsmittelnutzung

Frauen legen deutlich mehr Wege zu Fuß zurück als Männer; dies zeigt sich über alle Altersgruppen und auch in den verschiedenen Lebenssituationen. Bei der Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel ist über alle Wege betrachtet kaum ein Unterschied zwischen den Geschlechtern festzustellen; lediglich die älteren Frauen nutzen öffentliche Verkehrsmittel deutlich häufiger als die Männer, was auch auf die fehlende Führerscheinbesitz zurückzuführen ist. Die meisten Wege mit dem Pkw werden von Männern aus Familienhaushalten zurückgelegt. Insgesamt lässt sich sagen, dass Auto bis ins Alter hinein das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist und das Unterwegssein bei den Männern eher durch die Autonutzung geprägt ist als bei den Frauen. Bestimmt wird die Autonutzung in hohem Maße auch die Pkw-Verfügbarkeit; steht ein Pkw zur Verfügung, wird dieser auch genutzt.

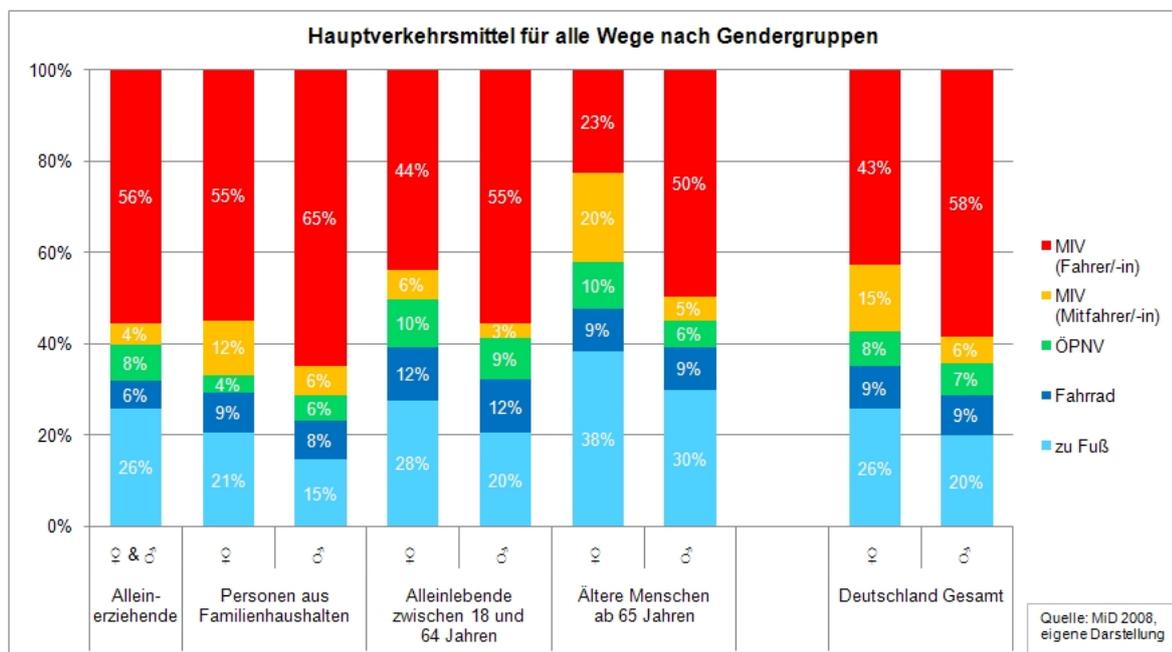


Fig. 6: Modal Split nach Gendergruppen

### 6.4 Wegezwecke

Während sich die Anzahl der Wege zwischen Frauen und Männern insgesamt nur wenig unterscheidet, zeigen sich im Hinblick auf die Wegezwecke deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern und der Lebenssituation – auch das Alter spielt hier eine entscheidende Rolle. So ist der Anteil der Begleitwege bei Alleinerziehenden und Frauen aus Familienhaushalten mit 18% bzw. 20% deutlich größer als in den anderen Gruppen. Auch der Anteil der Einkaufswege ist mit 23% bei den Frauen aus den Familienhaushalten deutlich höher als der der Männer (15%). Gleichzeitig ist der Anteil der Arbeitswege und der dienstlichen Wege deutlich geringer als bei den Männern derselben Gruppe. Dies deutet auf eine traditionelle Arbeitsteilung hin. Der Wegezweck Freizeit hat den geringsten Anteil in der Gruppe der Frauen aus Familienhaushalten mit 26% und bei den Alleinerziehenden mit 28% aller Wege.

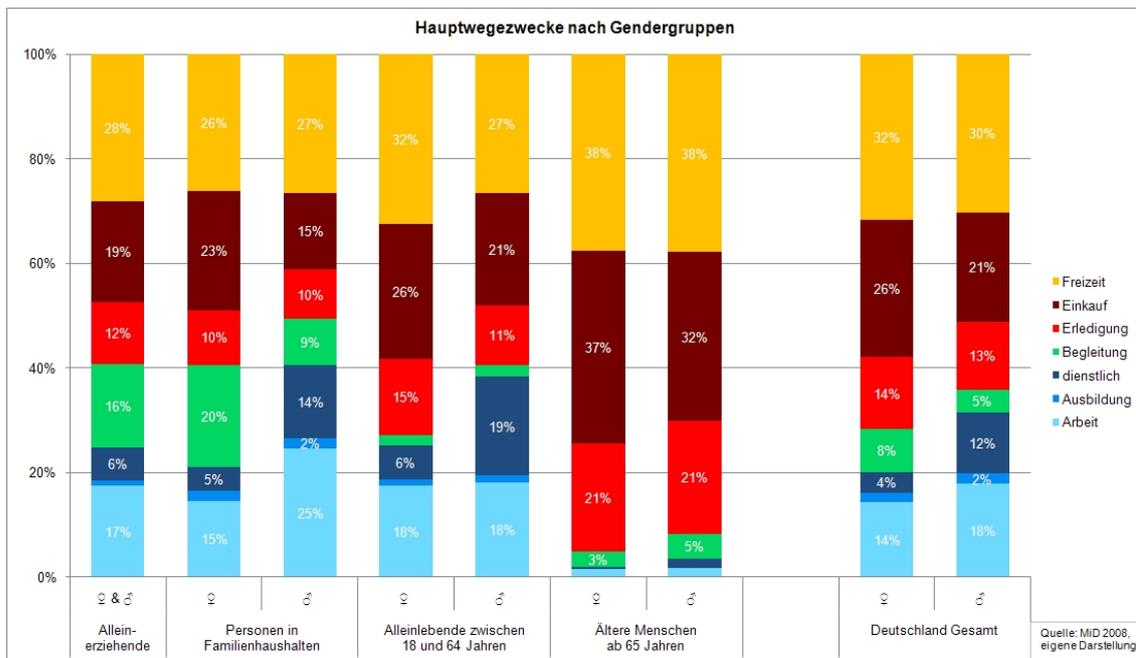


Fig. 7: Hauptwegezwecke nach Gendergruppen

### 6.5 Wegenanzahl, Unterwegszeiten und Distanzen

Bei den zentralen Mobilitätskenngrößen „Mobil am Stichtag“, Wegeanzahl, tägliche Unterwegszeit und zurückgelegter Distanz zeigen sich zwischen den Referenzgruppen deutliche Unterschiede. Zwar unterscheidet sich die Zahl der täglich zurückgelegten Wege zwischen Männern und Frauen insgesamt kaum, doch zeigen sich je nach Lebenssituation deutliche Unterschiede. So legen Alleinerziehende mit 4,2 Wegen pro Tag die größte Anzahl zurück; ältere Frauen hingegen legen nur 2,6 Wege zurück. 95,5% der Alleinerziehenden waren am Stichtag unterwegs, sie weisen mit knapp 100 Minuten am Tag auch die größte Unterwegszeit auf. Die durchschnittliche Wegelänge ist dabei mit gut 10 km dabei deutlich kürzer als die der Männer aus Familienhaushalten, die durchschnittlich 16 km pro Weg zurücklegen. Der Alltag der Alleinerziehenden, aber auch der Frauen aus Familienhaushalten ist durch eine Vielzahl an Versorgungs- und Begleitwegen geprägt, die häufig zu Fuß zurückgelegt werden und mit einem entsprechenden Zeitaufwand einhergehen. Die geringste Mobilitätsquote weisen die älteren Frauen auf; 20 % von ihnen waren am Stichtag gar nicht unterwegs, sie legen durchschnittlich 2,6 Wege am Tag zurück und sind ca. 64 Minuten unterwegs. Ein Großteil der Wege wird von ihnen zu Fuß zurückgelegt.

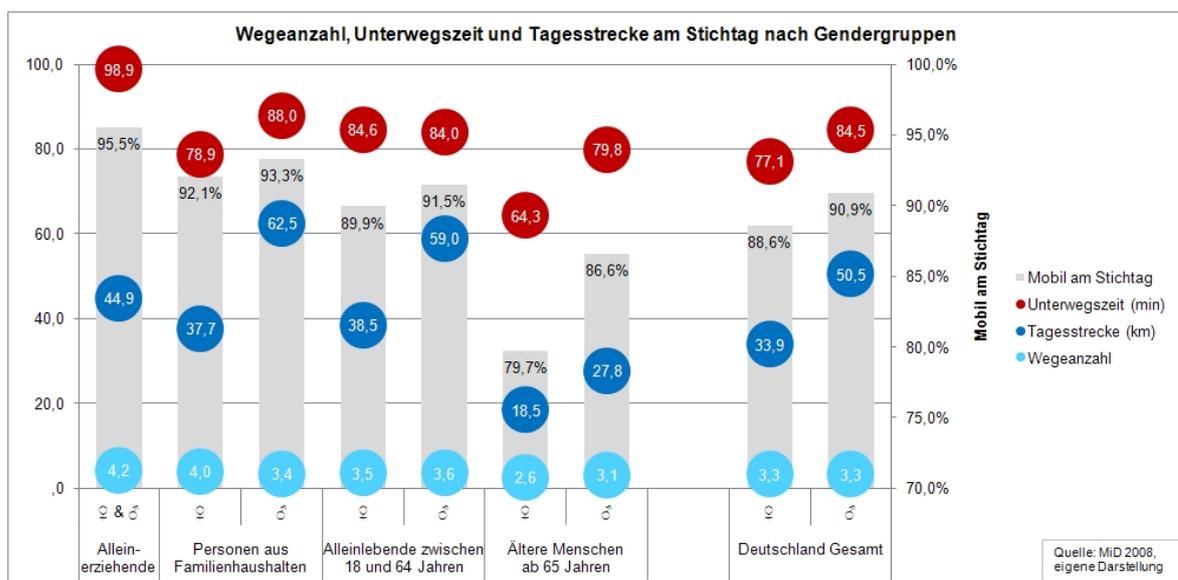


Fig. 8: Wegeanzahl, Unterwegszeit und Tagesstrecke am Stichtag sowie Anteil mobiler Personen nach Gendergruppen

## 7 FAZIT

Die Analyse der Erhebungsdesigns großer Mobilitätshebungen hat gezeigt, dass in verschiedenen Erhebungen durchaus Genderaspekte erfasst werden, diese in den Auswertungen und Veröffentlichungen bislang nur in geringem Maße thematisiert werden.

Auswertungen der vorliegenden Daten zeigen, dass Unterschiede in den Mobilitätsvoraussetzungen sowie im Verkehrshandeln zwischen den Geschlechtern vorliegen.

Es sind also immer noch Maßnahmen notwendig, die Gerechtigkeit zwischen den Geschlechtern herzustellen, eine zentrale Voraussetzung ist es aber zunächst den Status quo sichtbar zu machen und die vorliegenden Erhebungsdaten im Sinne des Gender Mainstreaming auszuwerten.

Geschlechtergerechtigkeit lässt sich aber auch nicht ohne Berücksichtigung von Migrationsaspekten herstellen. Mit Gender Mainstreaming wird damit der Blick einerseits auf diese strukturellen Unterschiede gelenkt, andererseits aber auch für die unterschiedlichen Bedürfnisse, Interessen und Anforderungen auch innerhalb der Gruppen (in Abhängigkeit von der Lebenssituation) der Männer und Frauen geschärft. Damit geraten z.B. die soziale Lage, das Alter aber auch der ethnische Hintergrund in den Blickpunkt. Dies setzt jedoch voraus, dass entsprechende Daten auch erhoben werden. So gibt es beispielsweise bislang nur wenig Kenntnis (und kaum Daten) über das Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund. Erste Hinweise kann hierzu das aktuelle Forschungsprojekt des ILS „Mobilität von Menschen mit Migrationshintergrund und soziale Benachteiligung durch ungleiche Mobilitätschancen liefern“.

Auch wenn Bund, Länder und Kommunen zur Umsetzung des Gender Mainstreaming und damit auch zu einem Gender-Monitoring verpflichtet sind, zeigt sich, dass gerade im Mobilitätsbereich wenige Genderindikatoren und im Sinne des Gender Mainstreaming analysierte Daten vorliegen.

Die bundesweiten Verkehrserhebungen wie MiD, SRV und MOP aber auch die auf kommunaler oder Kreisebene durchgeführten Mobilitätshebungen bieten jedoch bereits eine gute geschlechterdifferenzierte Datengrundlage für ein Gender-Monitoring, die es auch in der Planungspraxis zu nutzen gilt.

## 8 LITERATUR

- AHRENS, G.-Axel.; LIEBKE, Frank; WITTEW, Rico; HUBRICH, Stefan: Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“ und Auswertung zum SrV-Städtepegel. Dresden, 2009.
- BAUER, Uta et al.: Städtebau für Frauen und Männer. Das Forschungsfeld „Gender Mainstreaming im Städtebau“ im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau. 2003
- BAUER, Uta: Gender Mainstreaming in der Flächenpolitik am Beispiel der StadtRegion Stuttgart (Expertise); ExWoSt; BMVBS und BBR. Berlin, 2006.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN; FRAUEN UND JUGEND (BMFSFJ) (Hg.): Atlas zur Gleichstellung. Bonn, 2009.
- HOLZ-RAU, Christian: Bestimmungsgrößen des Verkehrsverhaltens, Schriftenreihe des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrswegebau der Technischen Universität Berlin, Band 22. Berlin, 1990.
- INFAS/ DLR: Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn/ Berlin, 2010.
- KNOLL, Bente; SZALAI, Elke: Frauenwege – Männerwege. Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätshebung. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Band 175. Wien, 2008.
- KRAUSE, Juliane: Gendersensible Erhebungsverfahren – Expertise. Unveröffentl. Expertise (Auftraggeberin ILS Dortmund). Braunschweig, 2011.
- MEYER, Katrin; MILBERT, Antonia et al.: Frauen – Männer – Räume. Geschlechterunterschiede in den regionalen Lebensverhältnissen. BBSR Berichte Band 26. Bonn, 2007.
- NOBIS, Claudia; LULEY, Thorsten: Bedeutung und gegenwärtiger Stand von Verkehrsdaten in Deutschland; In: NOBIS, Claudia; LULEY, Thorsten (Hg.), Mobilitätsforschung: Fragestellungen und empirische Analysen und Mobilitätsdaten: Ergebnisse eines Projektseminars zum Mobilitätsverhalten der Berliner Bevölkerung. Arbeitsberichte Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin, Heft 104, S. 1-19. Berlin, 2005.
- REGION HANNOVER: Chancengleichheit beim Zugang zur Mobilität. Auswertung der Untersuchung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002 unter Gender-Aspekten. Redaktion: Katja Striefler. Inhaltliche Konzeption: Ingrid Heineking und Birgit Schmidke. Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 116. Hannover, 2009.
- STIEWE, Mechthild; KELP-SIEKMANN, Sibylle: Neue Wege. Mobilität hat zwei Geschlechter. In: Regionalverband Ruhr: FrauRuhrMann. Lebenswelten von Frauen und Männern in der Metropole Ruhr. Essen, 2010.
- [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)
- [www.srv.de](http://www.srv.de)
- [www.mobilitaetspanel.de](http://www.mobilitaetspanel.de)
- [www.gender-index.de](http://www.gender-index.de)