



Materialband B

Mobilitätsbedürfnisse im ÖPNV im Kreis Stormarn unter Einbeziehung von Genderaspekten

Auswertung der MiD 2017 mit Genderrelevanz

Dezember 2020

Auftraggeber:

Kreis Stormarn
Fachdienst Planung und Verkehr
Mommensenstraße 14
23843 Bad Oldesloe

Auftragnehmerinnen:

BfSR Büro für Stadt- und Regionalentwicklung
Prof. Dr. Brigitte Wotha
Dänischenhagener Straße 13
24229 Strande
Tel. : 04349 914 654
Fax :04349 914 658
E-Mail : info@wotha.de
Web: www.wotha.de

plan&rat

Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
38106 Braunschweig
Tel.: 0531/798203
Fax: 0531/77843
E-Mail: krause.plan-und-rat@t-online.de
Web: www.plan-und-rat.com

Bearbeitung:

Kristin Groth
Panagiotis Kiriakidis
Juliane Krause
Ina Ocker
Brigitte Wotha

Strande/ Braunschweig
Dezember 2020

1. MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND - MID 2017	5
Führerscheinbesitz und PKW-Verfügbarkeit	8
Verkehrsmittelwahl (Modal Split)	10
Wegezweck	17
Wegedauer	20
Menschen mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen	22
Kinder und Jugendliche	25
2. LITERATUR	27

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1 Regionalstatistische Raumtypen nach der MiD	5
Abbildung 1-2 Kreis Stormarn nach den Regionstypen.....	6
Abbildung 1-3 Durchschnittliche Wegelänge in km nach den Regionstypen und Geschlecht..	7
Abbildung 1-4 PKW-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter	8
Abbildung 1-5 PKW-Verfügbarkeit nach Geschlecht und Alter.....	9
Abbildung 1-6 Modal Split 2017	10
Abbildung 1-7 Modal Split 2017 nach Geschlecht.....	10
Abbildung 1-8 Modal Split 2017 Stadtregion - kleinstädtischer, dörflicher Raum.....	11
Abbildung 1-9 Modal Split 2017 Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	11
Abbildung 1-10 Verkehrsmittelwahl von Senior*innen nach Geschlecht und Alter	12
Abbildung 1-11 Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter	13
Abbildung 1-12 Verkehrsmittelwahl nach ökonomischen Status und Geschlecht.....	14
Abbildung 1-13 Verkehrsmittelwahl verschiedener Haushaltstypen nach Geschlecht.....	15
Abbildung 1-14 Verkehrsmittelwahl von Alleinerziehenden nach Geschlecht	16
Abbildung 1-15 Verteilung der Wege nach Wegezweck und Geschlecht	17
Abbildung 1-16 Wegezwecke von Personen im erwerbstätigen Alter nach Geschlecht	18
Abbildung 1-17 Wegezweck nach ökonomischem Status und Geschlecht	19
Abbildung 1-18 Wegedauer in Minuten von Personen im erwerbstätigen Alter nach Geschlecht	20
Abbildung 1-19 Wegedauer in Minuten nach Geschlecht und Wegezweck.....	21
Abbildung 1-20 Personen im erwerbstätigen Alter und Senior*innen mit Mobilitätseinschränkungen nach Alter und Geschlecht.....	22
Abbildung 1-21 Verkehrsmittelwahl von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nach Geschlecht	23
Abbildung 1-22 Verkehrsmittelwahl von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den Raumtypen.....	24
Abbildung 1-23 Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen nach Geschlecht und Alter	25
Abbildung 1-24 Wegezwecke von Kindern und Jugendlichen nach Geschlecht	26

1. Mobilität in Deutschland - MiD 2017

Um im Rahmen der Grundlagenanalyse einen besseren Überblick zu gewinnen, folgt eine angepasste Auswertung der bundesweiten Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ (2017). Die online zur Verfügung stehenden Tabellenbände wurden diese Untersuchung nach spezifischen Fragestellungen mit Genderrelevanz ausgewertet.

Die Mobilitätsuntersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wurde im Jahr 2017 zum dritten Mal von dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegeben. Die Untersuchung liefert seit 2002 in unregelmäßigen Abständen Kennwerte zur Alltagsmobilität der Wohnbevölkerung in Deutschland (NOBIS/KUHNIMHOF 2018).

Für die MiD wurden eine Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR17) des Bundesministeriums für Verkehr- und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) entwickelt, um Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehr und räumlichen Strukturen zu analysieren. Die Typologie des BMVI/BBSR basiert auf siedlungsstrukturellen Merkmalen auf der Ebene von Gemeindeverbänden (Abb. 1-1).

Regionalstatistischer Regionstyp <i>RegioStaR 2</i>	1 Stadtregion		2 Ländliche Region	
	11 Metropolitane Stadtregion	12 Regiopolitane Stadtregion	21 Stadtregionennahe ländliche Region	22 Periphere ländliche Region
Differenzierter regionalstatistischer Regionstyp <i>RegioStaR 4</i>				
Regionalstatistischer Raumtyp <i>RegioStaR 17</i>	111 Metropole	121 Regiopole	211 Zentrale Stadt	221 Zentrale Stadt
	112 Großstadt			
	113 Mittelstadt	123 Mittelstadt	213 Mittelstadt	223 Mittelstadt
	114 Städtischer Raum	124 Städtischer Raum	214 Städtischer Raum	224 Städtischer Raum
	115 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	125 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	215 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	225 Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Abbildung 1-1 Regionalstatistische Raumtypen nach der MiD (Quelle <https://www.bmvi.de/Share/Docs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>)

Auf Basis dieser detaillierten Raumtypen wurden Aussagen für großräumigere Raumtypen getroffen. Der RegioStaR7 besteht aus insgesamt sieben Raumtypen und fasst die sich ähnelnden Raumtypen innerhalb der „Stadtregionen“ und der „Ländlichen Regionen“ aus RegioStaR17 zusammen. Für diese Untersuchung wird die Raumtypologie „Zusammengefasste regionalstatistische Raumtyp“ (RegioStaR7) verwendet.

Materialband B

Innerhalb der Kategorisierung des BMVI im RegioStaR7 konnten die Gemeinden des Kreises Stormarn den zwei stadregionalen Typen „Mittelstädte, städtischer Raum“ und „Kleinstädtischer, dörflicher Raum“ zugeordnet werden (Abb. 1-2).

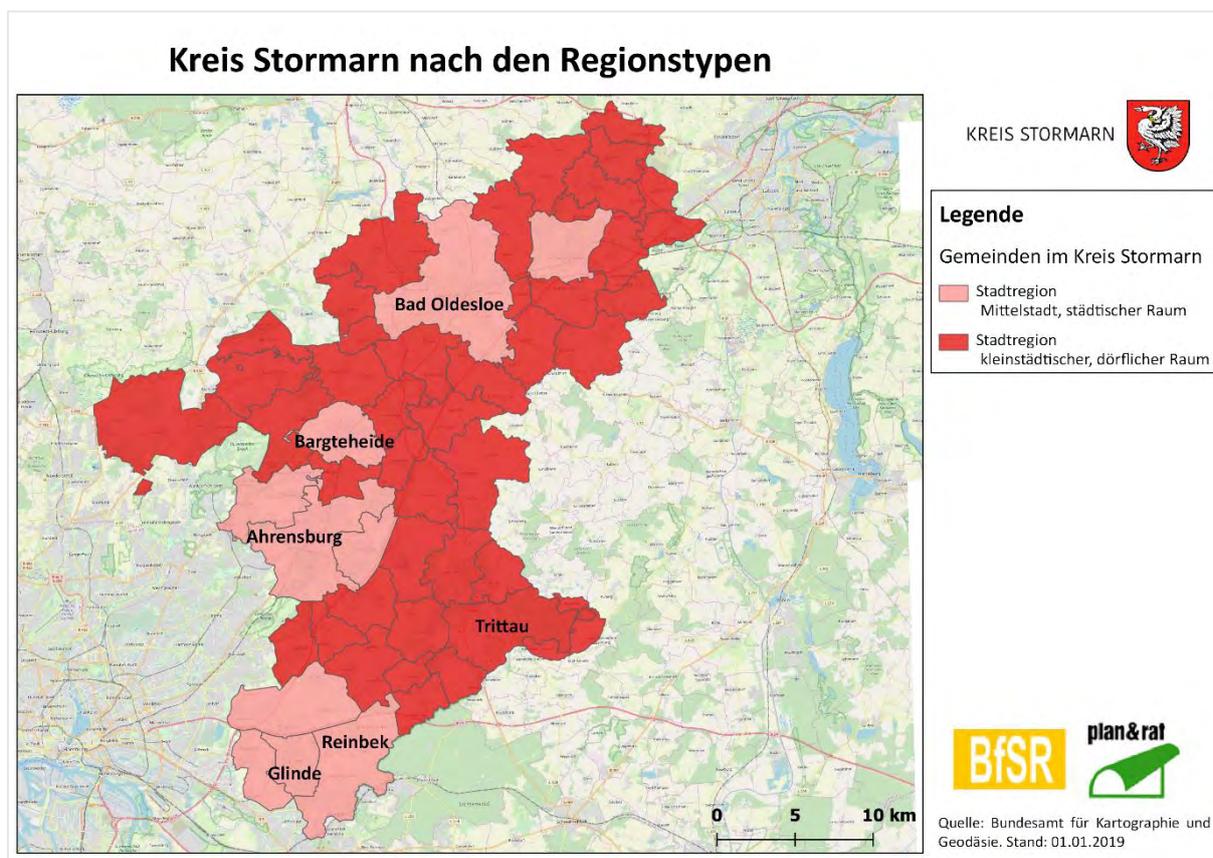


Abbildung 1-2 Kreis Stormarn nach den Regionstypen (Quelle: eigene Darstellung nach BMVI, o.J.)

Die folgende Analyse stellt zentrale Resultate der MiD unter Genderaspekten vor. Somit soll ein Einblick in die wichtigsten Eckwerte und Zusammenhänge geboten werden. Die Aussagen beziehen sich in der Regel auf das gesamte Bundesgebiet, da die geschlechterdifferenzierten Daten auf Regionsebene nicht immer verfügbar bzw. auswertbar waren.

Aus der Analyse der Daten über die Mobilität in den beiden Regionstypen ergab sich, dass das geschlechtsspezifische Mobilitätsverhalten in beiden Regionstypen sehr ähnlich ist, da hier der Raum in der Stadtregion als übergeordneter Regionstyp dominiert (vgl. auch Abb. 1-8 und 1-9).

Ein größerer geschlechtsspezifischer Unterschied in den beiden unterschiedlichen Regionstypen zeigte sich nur in der Wegelänge, die bei den männlichen Befragten im ‚kleinstädtisch, dörflichen Raum‘ deutlich zunimmt (Abb. 1-3).

Alle folgenden Darstellungen basieren auf den Daten der Ergebnisse der MiD 2017. Sie wurden dem Onlinetool „Mobilität in Tabellen“ (MiD 2017) entnommen.

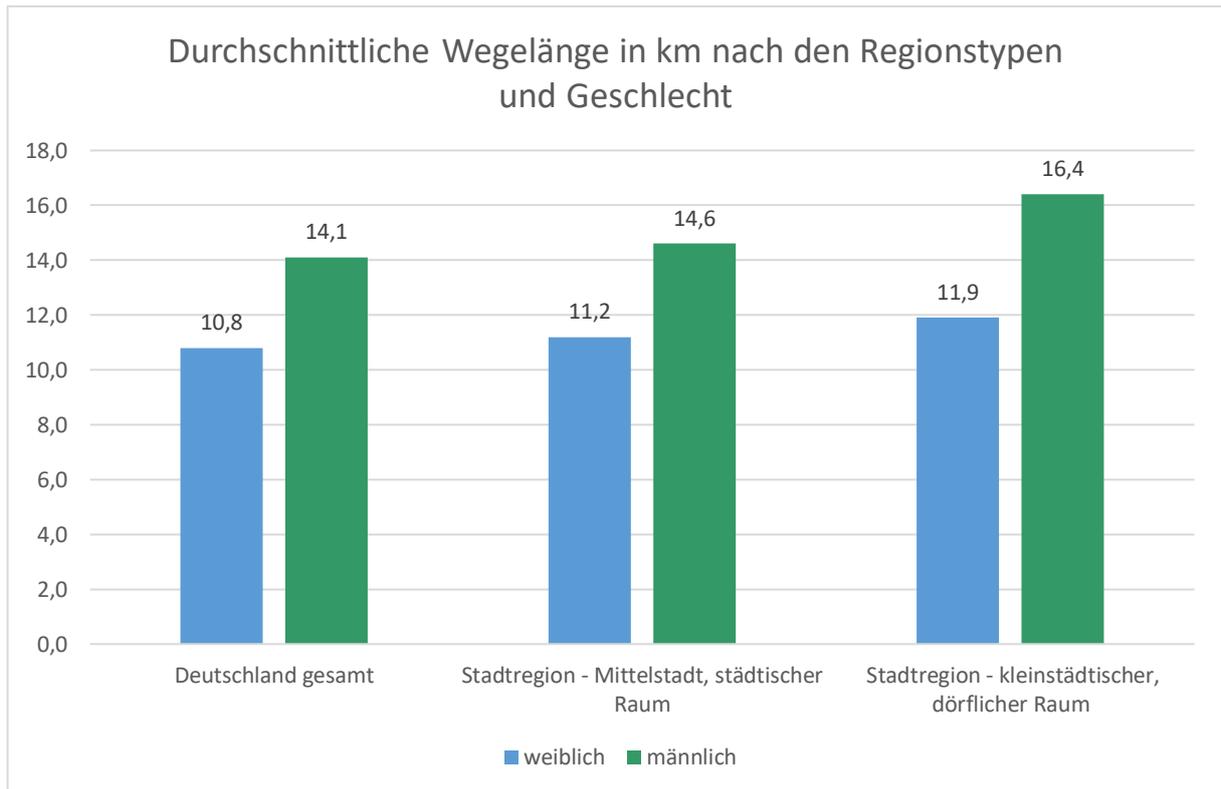


Abbildung 1-3 Durchschnittliche Wegelänge in km nach den Regionstypen und Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Führerscheinbesitz und PKW-Verfügbarkeit

Die PKW-Verfügbarkeit steht in einem engen Zusammenhang mit dem PKW-Führerscheinbesitz. Insbesondere bei Jugendlichen verändert sich das multimodale Mobilitätsverhalten mit dem Führerscheinwerb (NOBIS/KUHNIMHOF, 2018:56). Der Führerscheinbesitz zeigt wenig geschlechterdifferenzierte Unterschiede auf. Erst ab dem Alter von 60 Jahren eine zunehmende Differenz im Führerscheinbesitz deutlich (Abb. 2-4).

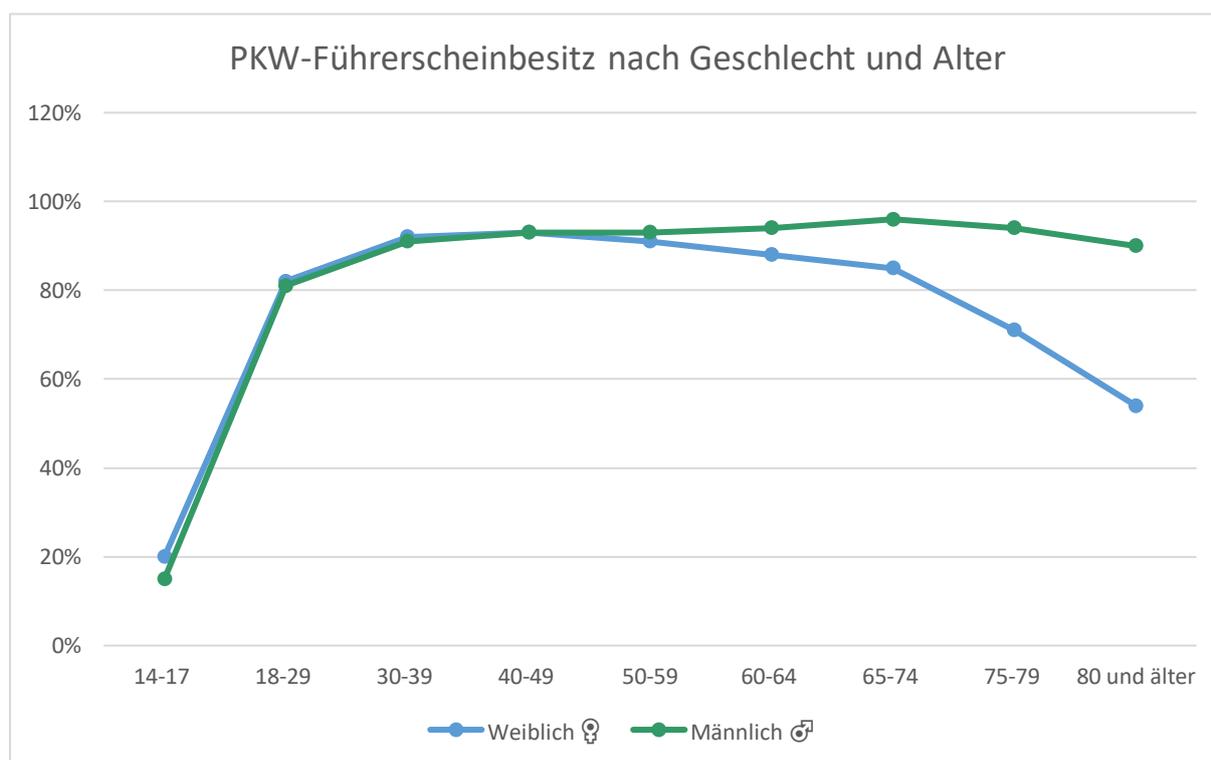


Abbildung 1-4 PKW-Führerscheinbesitz nach Geschlecht und Alter (Quelle MiD 2017)

Deutschlandweit haben durchschnittlich 74% der Menschen jederzeit Zugang zu einem PKW. Jedoch hängt dieser Zugang von der Wohnsitzregion ab. In Metropolen wie z.B. Hamburg oder München verfügen vier von zehn Haushalten jederzeit über einen eigenen PKW. In ländlich geprägten Regionen verfügen mehr als 90 % der Haushalte über mindestens einen PKW. In den beiden Raumtypen „Mittelstadt, städtischer Raum“ und „kleinstädtischer, dörflicher Raum“ liegen die Zahlen der PKW-Verfügbarkeit von Frauen und Männern über dem Durchschnitt. Männer verfügen in diesen beiden Regionstypen zu ca. 82 % und Frauen zu ca. 78 % jederzeit über einen PKW (NOBIS/KUHNIMHOF, 2018:35 f.). Die PKW-Verfügbarkeit unterschied sich in ganz Deutschland im Jahr 2017 bis zu einem Alter von 60 Jahren zwischen Frauen und Männern kaum. Die Zahlen sind wie in Abbildung 1-5 zu sehen nahezu identisch. Mit steigendem Alter haben mehr Männer als Frauen jederzeit Zugang zu einem PKW. Besonders deutlich wird der Unterschied ab Mitte 70 Jahren. Dies kann damit zusammenhängen, dass ein höherer Anteil Frauen, die zum Zeitpunkt der Erhebung 75 Jahre oder älter waren, über keinen Führerschein verfügten (Abb. 2-4).

Materialband B

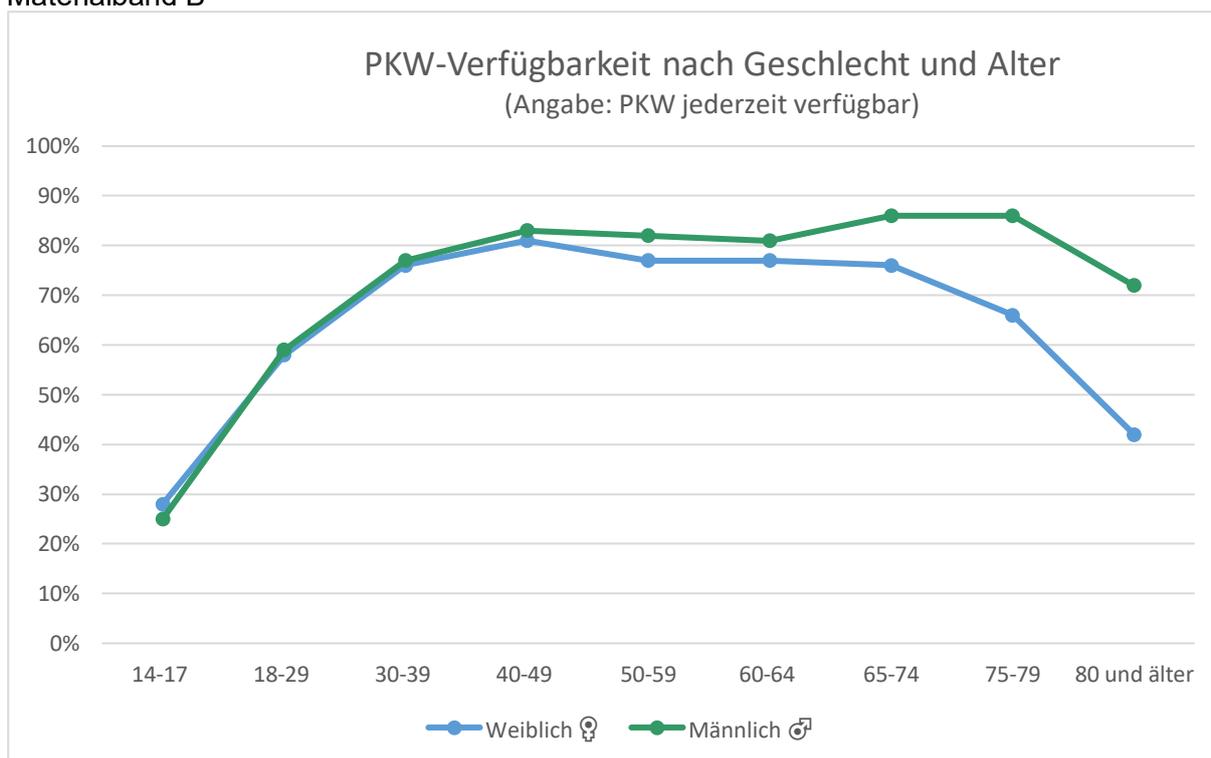


Abbildung 1-5 PKW-Verfügbarkeit nach Geschlecht und Alter (Quelle MiD 2017)

Vergleicht man die PKW-Verfügbarkeit von Menschen in prekären Lebenssituationen wird deutlich, dass sie seltener einen Zugang zu einem PKW haben als der Durchschnitt der deutschen Bevölkerung. Zu Personen in prekären Lebenssituationen gehören diejenigen, deren ökonomischer Status des Haushalts laut MiD sehr niedrig oder niedrig ist. Innerhalb der MiD wurde der ökonomische Status nach dem Armutsbericht definiert (NOBIS/KUHNIMHOF, 2018). Allgemein verfügen 70% der Frauen und 76% der Männer in Deutschland jederzeit über einen PKW. Frauen mit einem sehr niedrigen ökonomischen Status verfügen zu 46% und Männer zu 48% jederzeit über einen PKW. Menschen mit Migrationshintergrund haben ebenfalls seltener als der Durchschnitt jederzeit Zugang zu einem PKW, der Unterschied zwischen Frauen und Männern ist auch hier nicht signifikant.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Der Modal Split spiegelt die Verkehrsmittelwahl der Menschen wider. In Deutschland sah der Modal Split 2017 wie folgt aus (Abb. 1-6). Bei der Aufteilung ist zu berücksichtigen, dass zu dem motorisierten Individualverkehr (MIV) PKWs, Mofas, Mopeds, Motorräder und die Car-sharing-Nutzung gezählt werden.

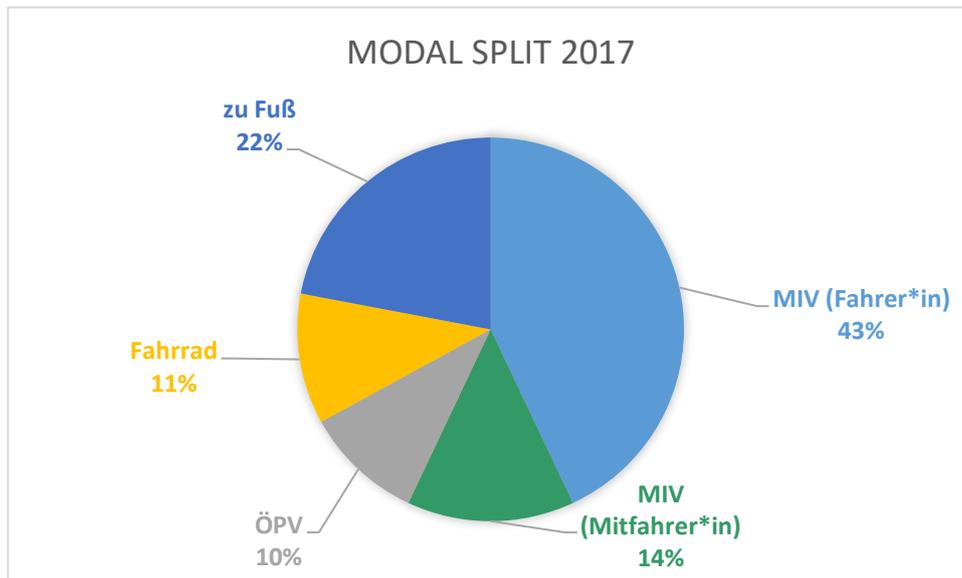


Abbildung 1-6 Modal Split 2017 (Quelle MiD 2017)

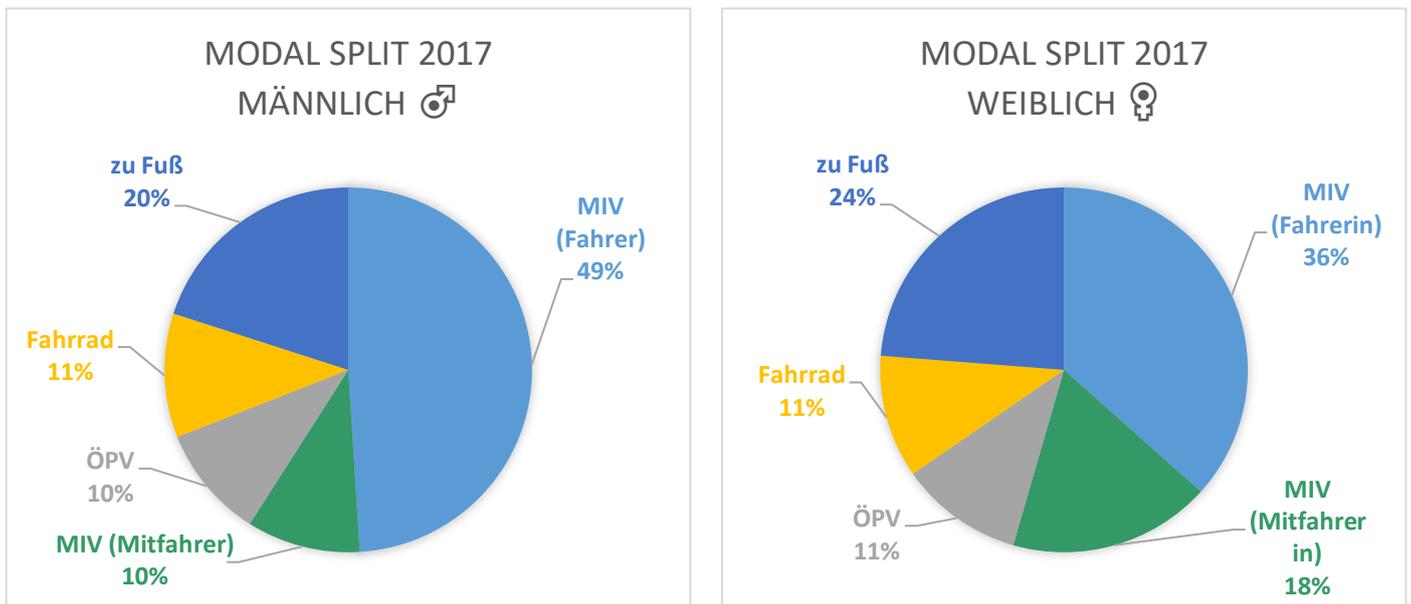


Abbildung 1-7 Modal Split 2017 nach Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Materialband B

Anhand des Modal Splits für ganz Deutschland ist zu erkennen, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) insgesamt knapp 57% ausmacht und damit relativ hoch ist (Abb. 1-6). Geschlechtsspezifische Unterschiede zeigen sich in der bundesweiten Darstellung insbesondere zwischen der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs als Fahrer*in und Mitfahrer*in.

Werden die deutschlandweiten Werte mit denen der beiden Raumtypen des Kreises Stormarn verglichen, zeigen sich wie auch bei der PKW-Verfügbarkeit klare Unterschiede. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs als Fahrer*in und Mitfahrer*in nimmt in ländlich geprägten Regionen deutlich zu. Im kleinstädtischen, dörflichen Raum liegt der motorisierte Individual-

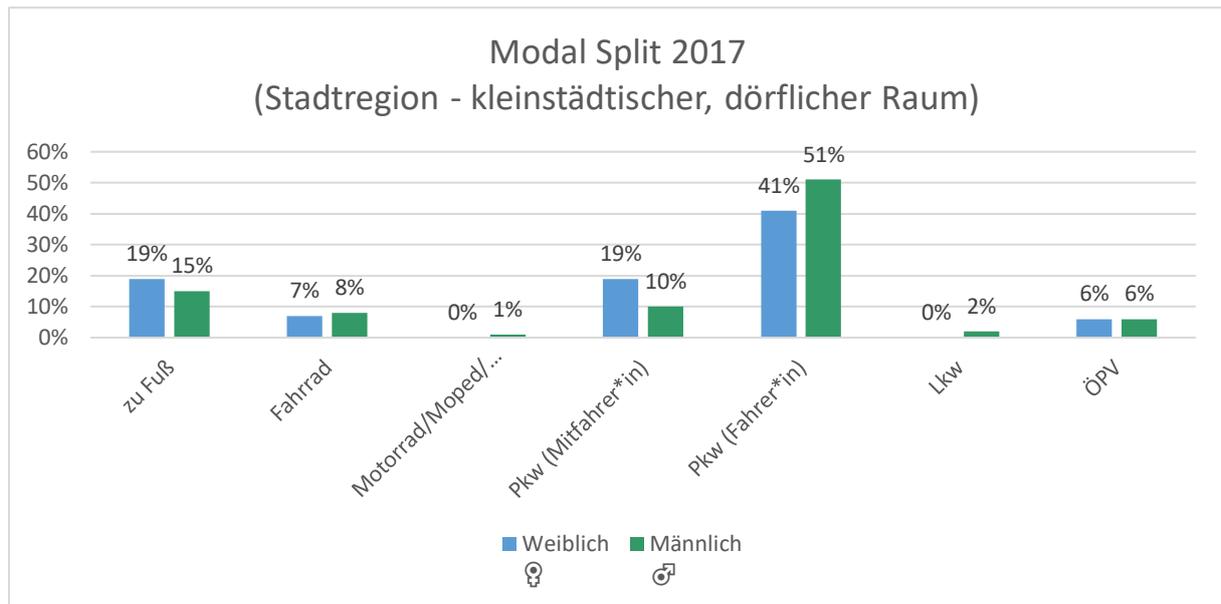


Abbildung 1-8 Modal Split 2017 Stadtregion - kleinstädtischer, dörflicher Raum (Quelle MiD 2017)

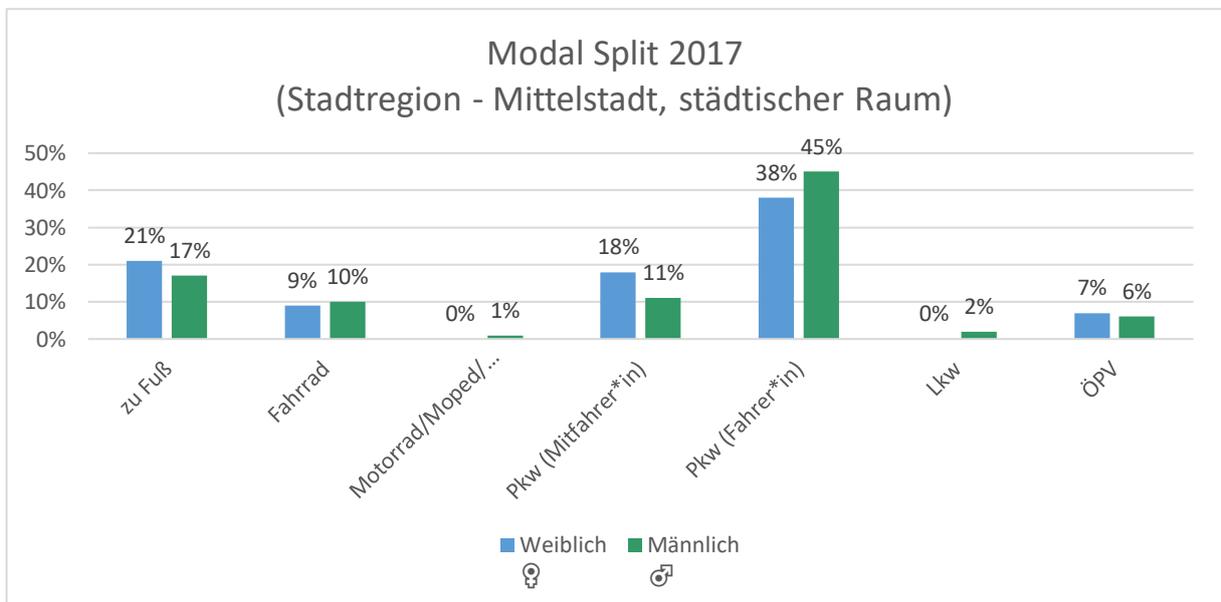


Abbildung 1-9 Modal Split 2017 Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum (Quelle MiD 2017)

Materialband B

verkehr bereits bei knapp 60% leicht darüber. Die Anteile der Fahrrad-Nutzung und insbesondere die Nutzung des ÖPVs¹ sowie die zu Fuß zurückgelegte Wege sind in den beiden Raumtypen dementsprechend geringer (Abb. 1-8 und 1-9).

In dem bundesweiten Vergleich wird deutlich, dass bei Personen im erwerbstätigen Alter der motorisierte Individualverkehr als Fahrer*in als auch Mitfahrer*in einen bedeutenden Teil der Fortbewegung ausmacht (Abb. 1-11). Der Modal Split von Frauen und Männern unterscheidet sich in der Lebensphase der Erwerbstätigkeit insoweit, dass mehr Männer als Frauen den MIV als Fahrer*in nutzen. Frauen wiederum sind bundesweit betrachtet häufiger Mitfahrerinnen als Männer Mitfahrer. Innerhalb der Gruppe der Senior*innen zeigen sich ebenfalls große Unterschiede auf. Senioren sind weit aus öfter Fahrer des motorisierten Individualverkehrs als Seniorinnen. Seniorinnen hingegen sind weitaus öfter Mitfahrerinnen im motorisierten Individualverkehr als Senioren (Abb. 1-10). Dies ist z.B. damit zu erklären, dass Seniorinnen seltener über einen Führerschein verfügen als Senioren (vgl. Abb. 1-4). Des Weiteren ist zu beobachten, dass der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege mit steigendem Alter wieder zunimmt (Abb. 1-10).

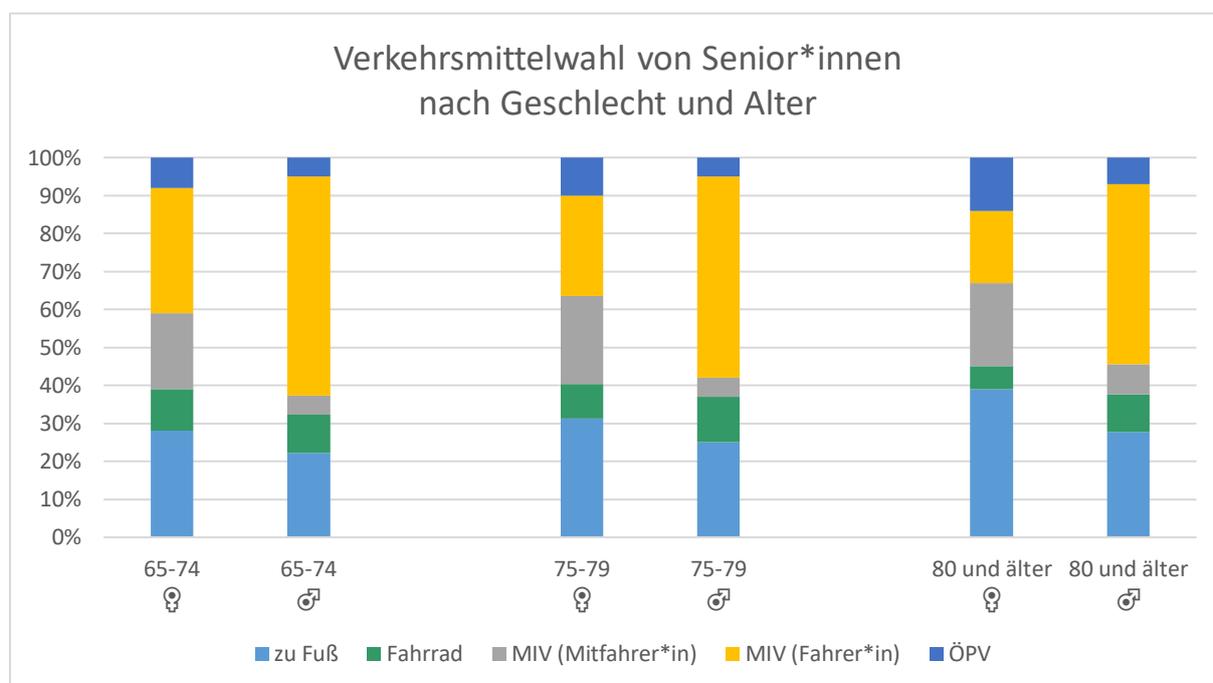


Abbildung 1-10 Verkehrsmittelwahl von Senior*innen nach Geschlecht und Alter (Quelle MiD 2017)

¹ ÖPV ist der Öffentliche Personenverkehr inklusive ÖPNV, ÖPFV und Taxi.

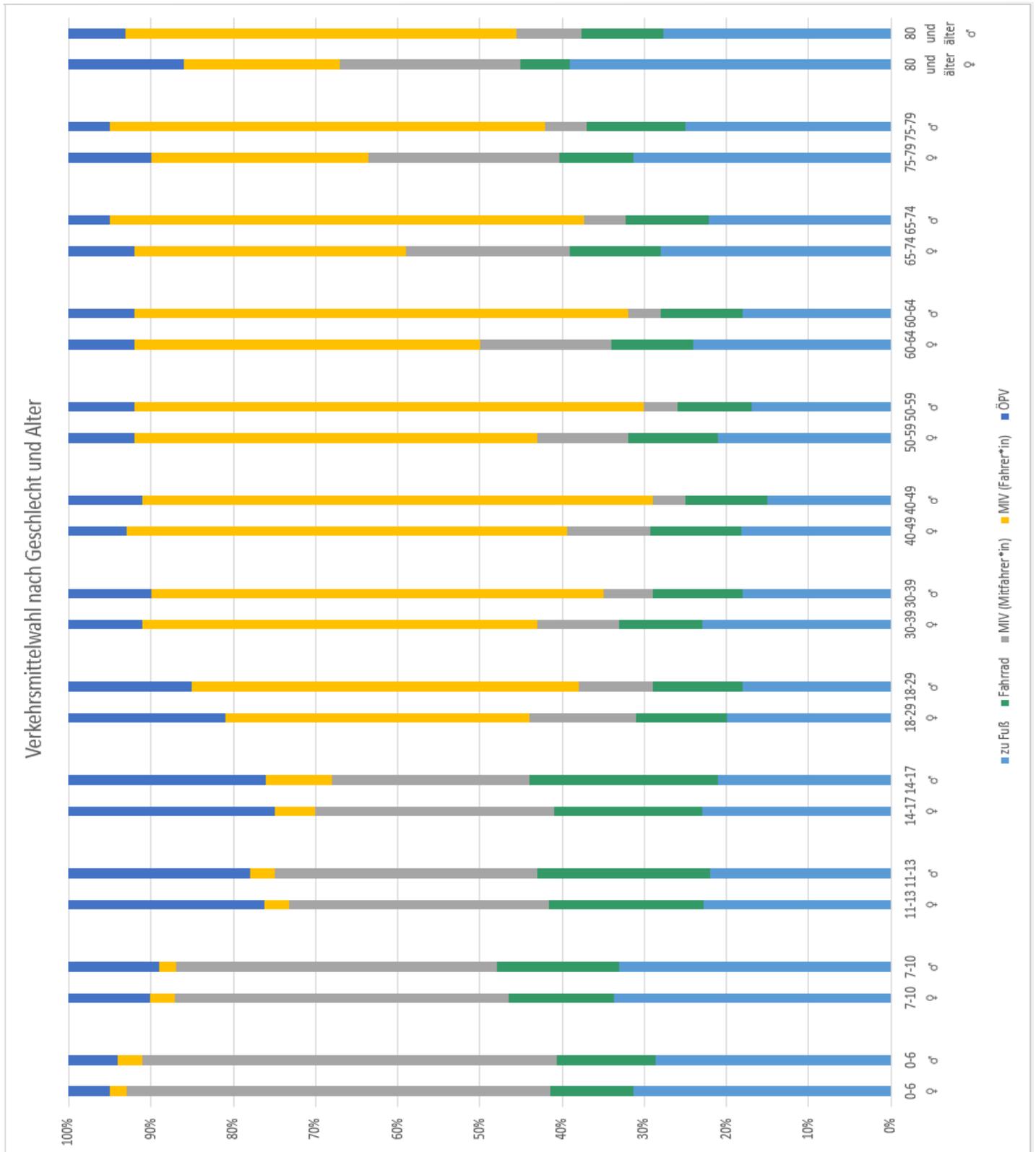


Abbildung 1-11 Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter (Quelle MiD 2017)

Materialband B

Menschen in prekären Lebenssituationen nutzen den motorisierten Individualverkehr seltener, legen Wege jedoch öfter zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurück als Menschen mit einem mittleren bis sehr hohen ökonomischen Status (Abb. 1-12). Lediglich die Zahlen der Fahrrad-Nutzung unterscheiden sich kaum. Frauen in Haushalten mit mittlerem ökonomischen Status nutzen den motorisierten Individualverkehr deutlich seltener als Männer in dieser Gruppe. Auch bei Haushalten mit sehr hohem ökonomischen Status werden die Unterschiede wieder größer.

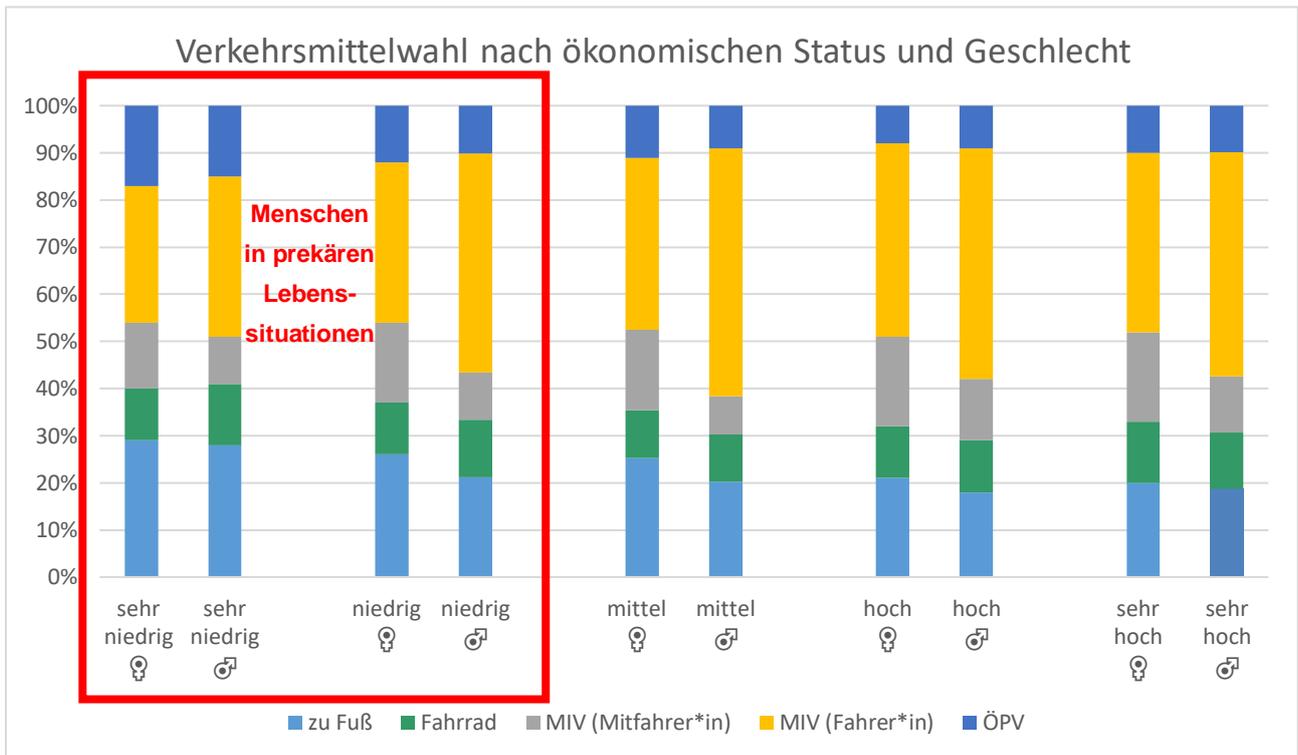


Abbildung 1-12 Verkehrsmittelwahl nach ökonomischen Status und Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Materialband B

Innerhalb dieser Analyse werden vier verschiedene Haushaltstypen verglichen. Hierzu gehören Alleinlebende (1-Personen-Haushalte), Mehrpersonen-Haushalte ohne Kinder, Mehrpersonen-Haushalte mit Kindern und Alleinerziehende (Mehrpersonen-Haushalte mit nur einem Erwachsenen/Erziehungsberechtigten). Diese vier Haushaltstypen sind eine Zusammenfassung der 11 Haushaltstypen differenziert nach Größe, Alter und Geschlecht aus der MiD. Die Haushaltstypen sind nach Geschlecht aufgeteilt, hierbei bezieht sich das Geschlecht auf die befragte Person aus dem jeweiligen Haushalt.

Wird die Verkehrsmittelwahl verschiedener Haushaltstypen verglichen, fällt auf, dass bundesweit betrachtet Haushalte, in denen keine Kinder leben, häufiger den motorisierten Individualverkehr nutzen. Männer in einem Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder nutzen zu 56 % den motorisierten Individualverkehr als Fahrer, während alleinerziehende Männer den motorisierten Individualverkehr (Fahrer) nur zu ca. 20 % nutzen (Abb. 1-13). Frauen in einem Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder nutzen zu 39 % den motorisierten Individualverkehr als Fahrerinnen ähnlich wie alleinerziehende Mütter (Abb. 1-13).

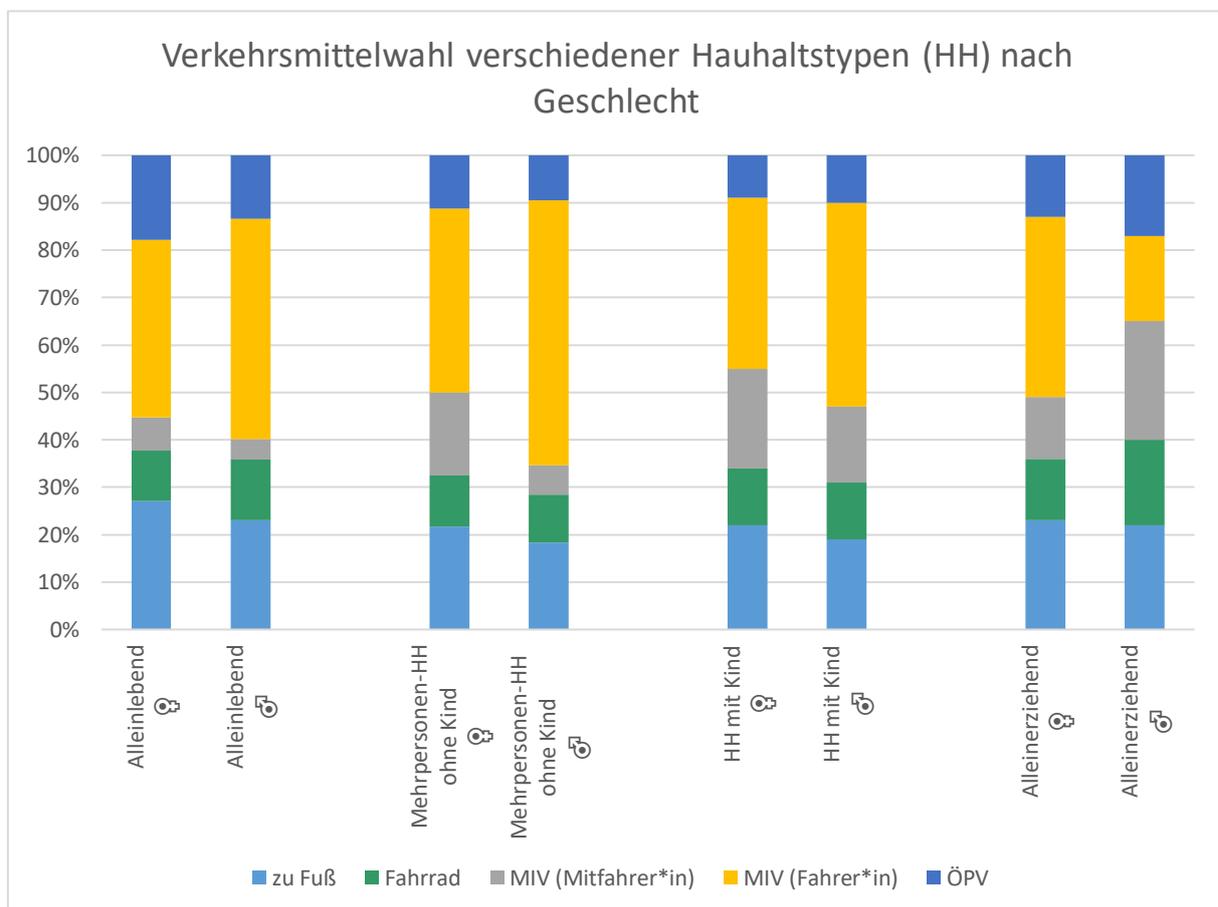


Abbildung 1-13 Verkehrsmittelwahl verschiedener Haushaltstypen nach Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Materialband B

In Abbildung 1-14 wird deutlich, wie unterschiedlich die Verkehrsmittelwahl von alleinerziehenden Frauen und Männern ist. Alleinerziehende Frauen nutzen den motorisierten Individualverkehr (Fahrer*in) zu ca. 38 % und damit doppelt so häufig wie alleinerziehende Männer. Dafür nutzen alleinerziehende Männer häufiger den ÖPNV und sind deutlich öfter Mitfahrer.

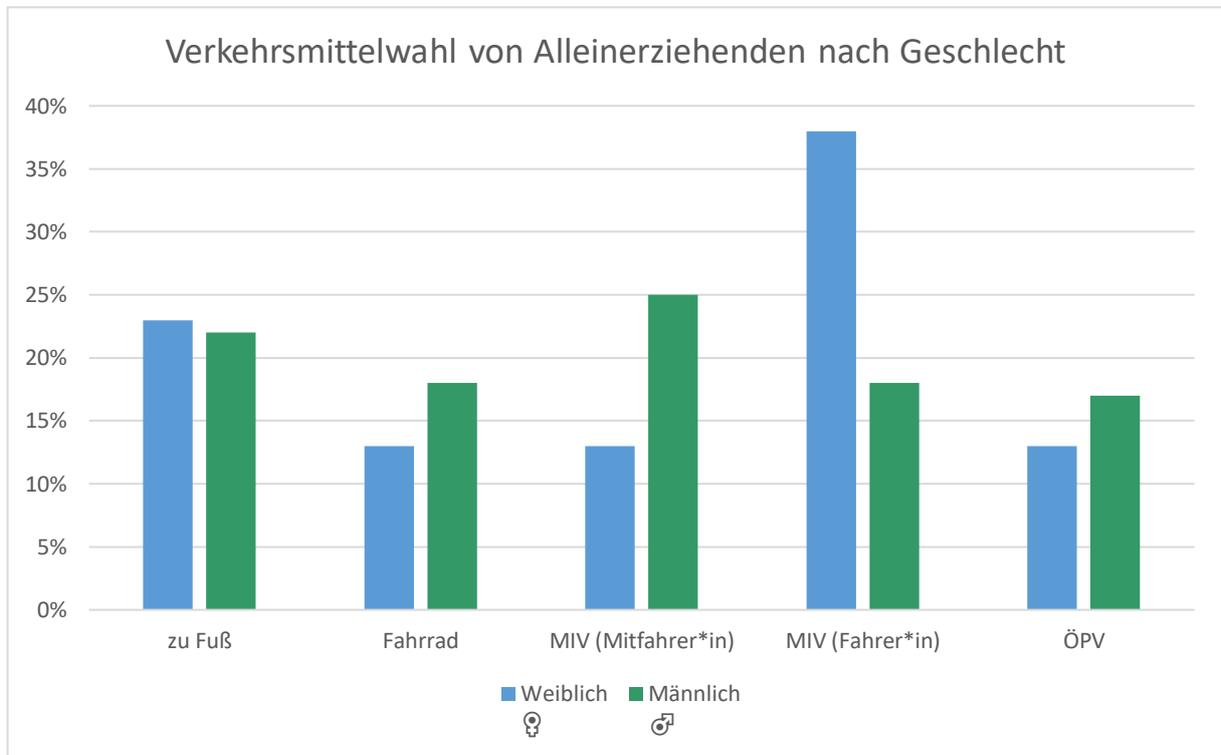


Abbildung 1-14 Verkehrsmittelwahl von Alleinerziehenden nach Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Wegezzweck

In vielen Mobilitätsstudien wie auch der MiD werden Wegezzwecke wie Einkäufe, Erledigungen und Begleitungen als getrennte Wegezzwecke aufgeführt. Erledigungen können z.B. eine Behördengang oder zu einer Gesundheitsdienstleistung sein. Diese Wege bilden zusammen die Wege für Care Work. Um zu verdeutlichen wie groß der Anteil der Care Work, ist werden Wege für Einkäufe, Erledigungen und Begleitungen in dieser Analyse zusammengefasst. Die MiD zeigt auf, dass Frauen mehr Wege für Erledigungen, Einläufe und Begleitungen zurücklegen und somit mehr Care Work (Versorgungsarbeit) übernehmen als Männer.

Die geschlechtsspezifischen Unterschiede treten insbesondere bei der Differenzierung zwischen Care Work und Erwerbsarbeit auf. Bei den Antworten der weiblichen Befragten sind mit 42 % fast die Hälfte aller zurückgelegte Wege der Care Work zuzuordnen. Bei den männlichen Befragten dienen 33% der Wege dem Bereich der Care Work. Weiterhin fällt auf, dass Männer einen deutlich höheren Anteil dienstlicher Wege zurücklegen (Abb. 1-15).

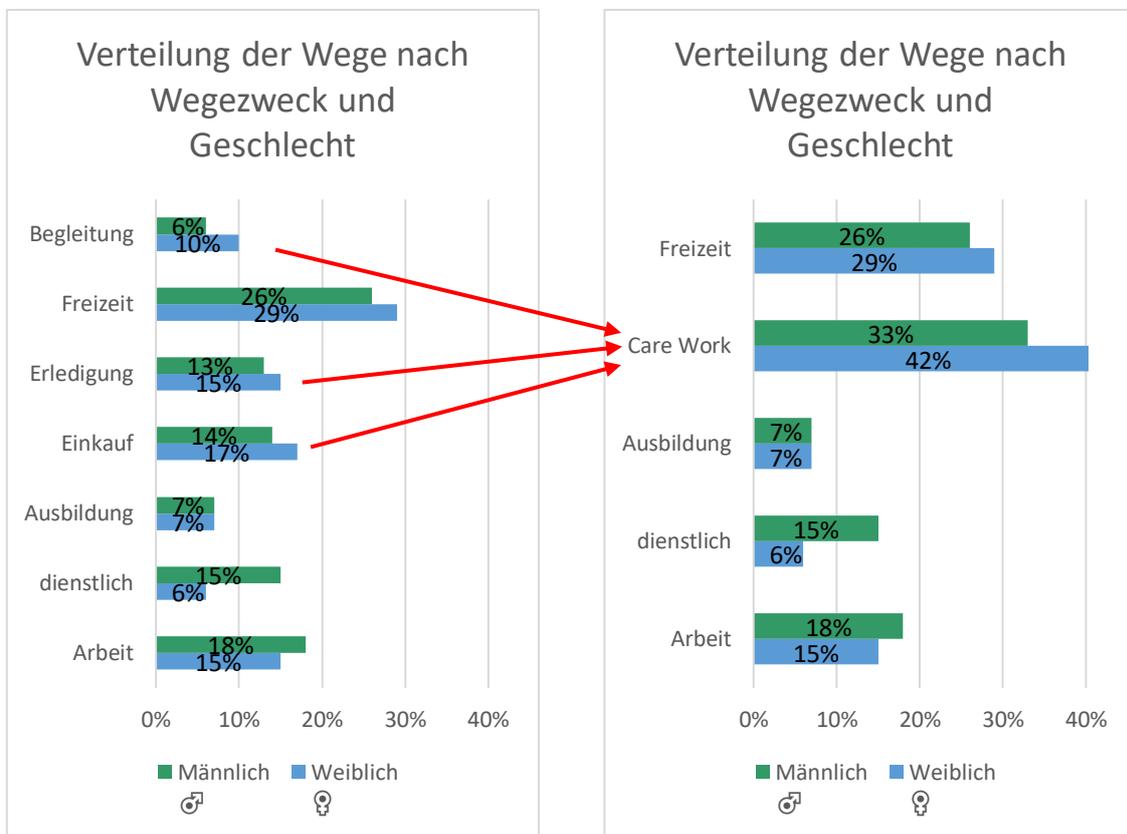


Abbildung 1-15 Verteilung der Wege nach Wegezzweck und Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Wertet man die zurückgelegten Wege nach den verschiedenen Raumtypen aus, so wird deutlich, dass es keine signifikanten Unterschiede bezüglich der für Care Work zurückgelegten Wege zwischen den eher städtisch geprägten Räumen und den kleinstädtischen, dörflichen Räumen gibt.

Bei den Befragten im erwerbstätigen Alten legen insbesondere die Frauen im Alter von 30-39 legen sehr viele Wege für die Care Work zurück (Abb. 1-16). In dieser Altersgruppe nimmt der

Materialband B

Anteil der Wege für Care Work sowohl für Frauen wie auch Männer stark zu. Die Wege der Frauen für Care Work machen in dieser Altersgruppe 47 % aller Wege aus. Bei Männern in dieser Altersgruppe liegt der Anteil für Wege für Care Work deutlich geringer bei 30%. Außerdem sind die Zahlen der Wege für die Arbeit und dienstliche Wege sehr unterschiedlich, sie machen bei Männern einen weitaus größeren Anteil aus. In den Altersgruppen ab 50-59 gleichen sich die Wegeanteile für Care Work langsam wieder an.

Bei der Altersgruppe Senior*innen ab 60 Jahren passt sich die Verteilung der Wegezwecke an. Die meisten Wege werden für Care Work (Frauen 47%, Männer 41%) und Freizeit (Frauen 28%, Männer 23 %) zurückgelegt. Größere Unterschiede sind wieder bei den dienstlichen Wegen zu finden: sie machen bei den Männern einen Anteil von 18% zu 9% bei den Frauen aus (Abb. 1-16).

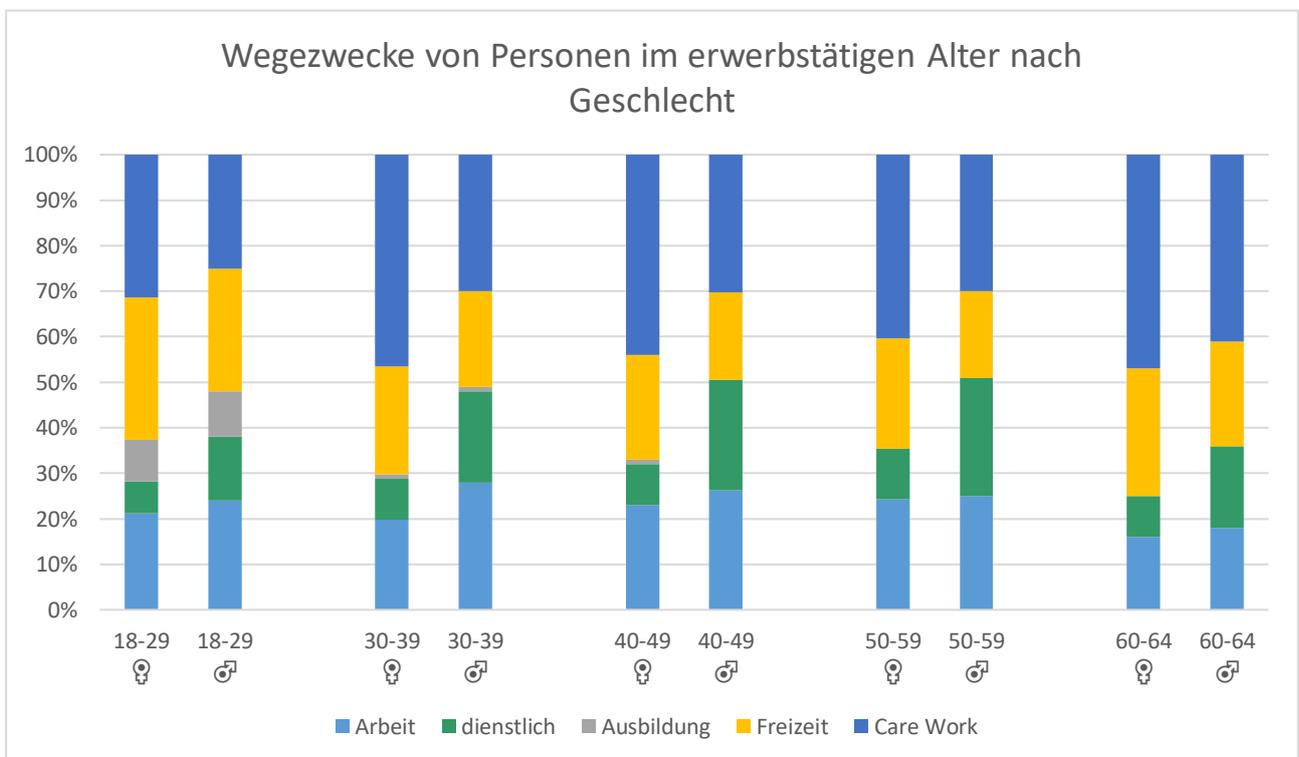


Abbildung 1-16 Wegezwecke von Personen im erwerbstätigen Alter nach Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Materialband B

Wenn die Wegezwecke von Frauen und Männern in prekären Lebenssituationen verglichen werden fällt auf, dass Frauen ebenfalls mehr Wege für Care Work und Männer für dienstliche Wege und die Arbeit zurücklegen (Abb. 1-17).

Gleichzeitig ist zu beobachten, dass der Anteil der Wege für Care Work bei steigenden ökonomischen Status geringer ausfällt. Dennoch werden diese Wege weiterhin öfter von Frauen übernommen. Der Anteil der Freizeitwege ist in allen hier aufgeführten Altersgruppen zwischen Frauen und Männern ausgeglichen.

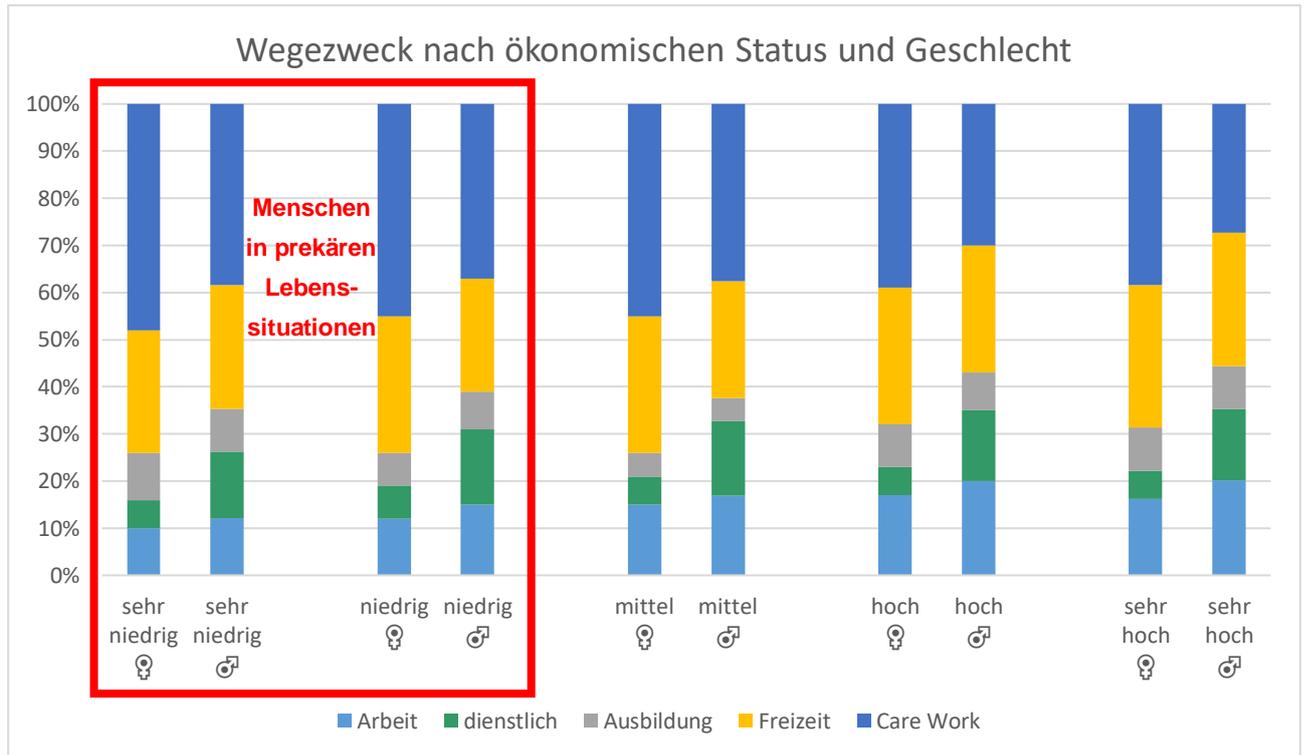


Abbildung 1-17 Wegezweck nach ökonomischem Status und Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Wegedauer

Abbildung 1-18 zeigt auf, wie viele Minuten weibliche und männliche Personen in verschiedenen Altersgruppen für die Mobilität aufbringen. Es fällt auf, dass männliche Personen im erwerbstätigen Alter mehr Zeit für die verschiedenen Wege am Tag angegeben haben als weibliche Personen (Abb. 1-18). Auch wenn die Wegedauer in Minuten bezogen auf die Wegezwecke untersucht wird, geben männliche Personen mehr Zeit an als weibliche Personen (Abb. 1-19).

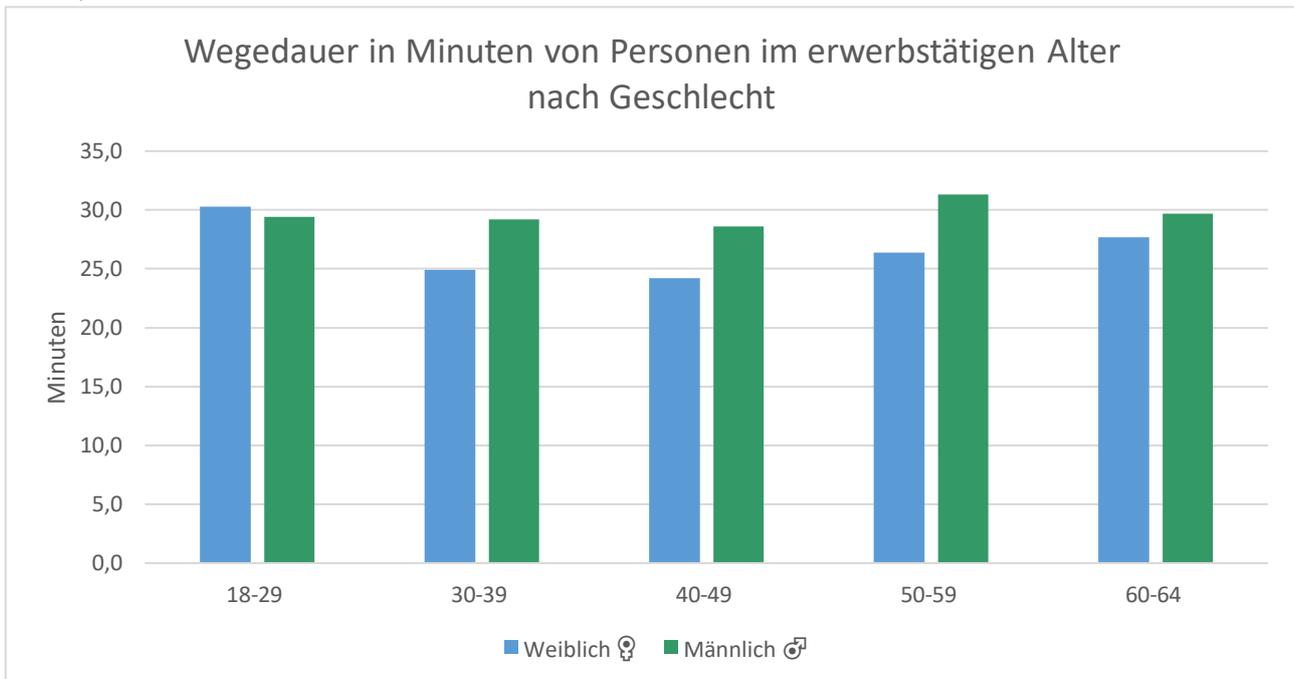


Abbildung 1-18 Wegedauer in Minuten von Personen im erwerbstätigen Alter nach Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Materialband B

Obwohl weibliche Befragte die Care Work deutlich öfter als Wegezweck angegeben haben (vgl. Abb. 1-15), geben männliche Personen eine höhere Wegedauer für diesen Wegezweck an (Abb. 1-19).

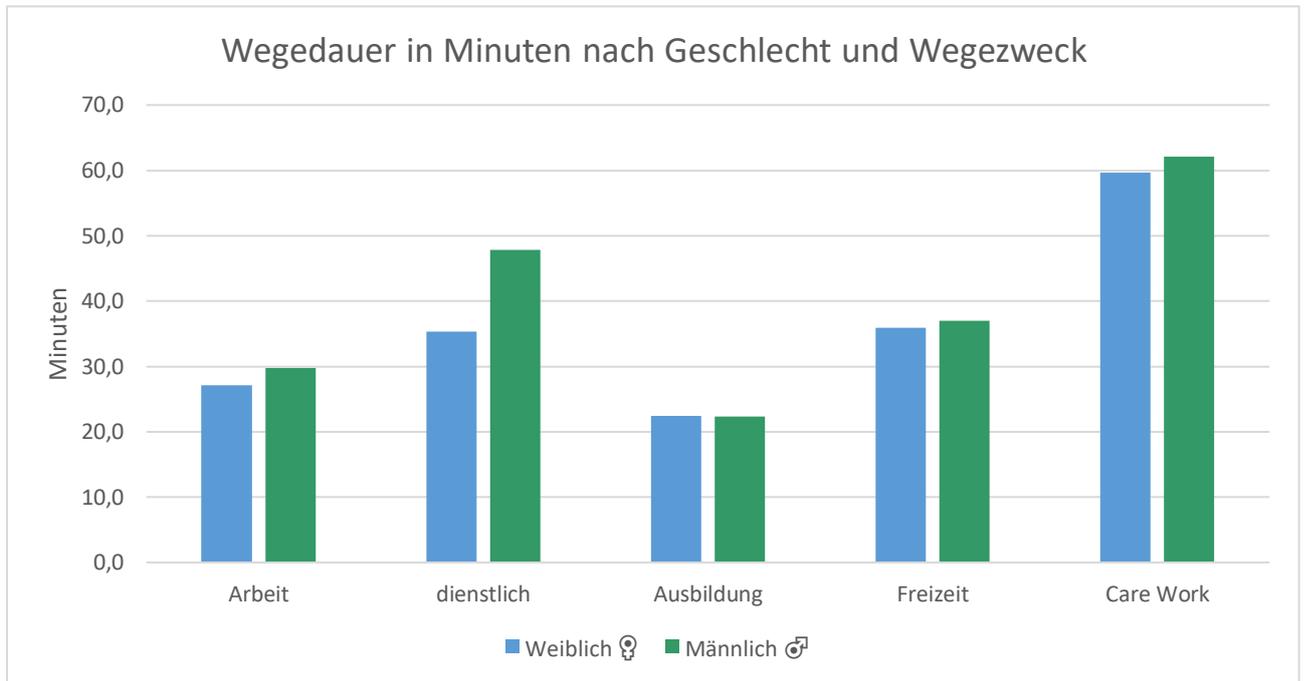


Abbildung 1-19 Wegedauer in Minuten nach Geschlecht und Wegezweck (Quelle MiD 2017)

Menschen mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen

Der Anteil von Menschen mit gesundheitlichen Mobilitätseinschränkungen² nimmt mit steigendem Alter zu, wie auf Abbildung 1-20 zu erkennen ist.

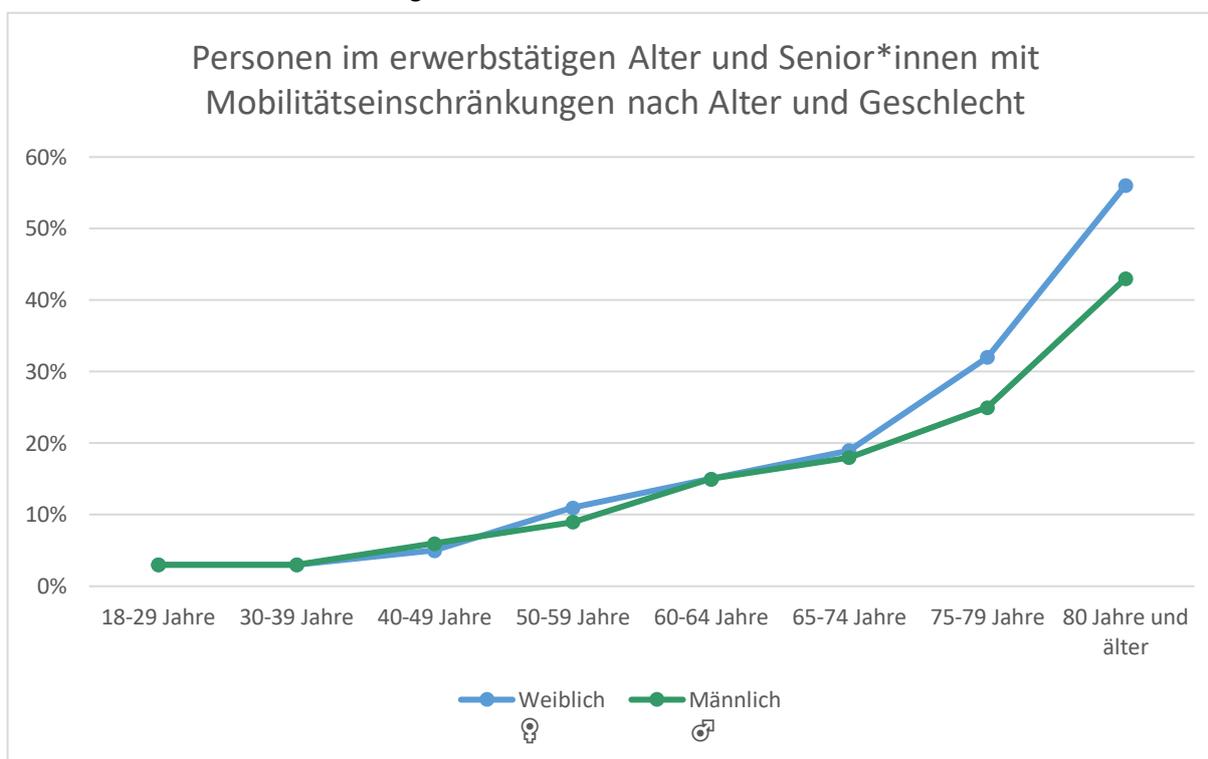


Abbildung 1-20 Personen im erwerbstätigen Alter und Senior*innen mit Mobilitätseinschränkungen nach Alter und Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Die Anteile von Frauen und Männern sind dabei sehr ähnlich und steigen gleichermaßen bis zu der Altersgruppe 75-79. Ab hier steigt die Zahl der Frauen mit Mobilitätseinschränkungen deutlich an. Dies ist eine Folge des durchschnittlich höheren Lebensalters von Frauen im Allgemeinen, das mit einem höheren Anteil Mobilitätseinschränkung einher geht.

² Als „mobilitätseingeschränkt aus gesundheitlichen Gründen“ in der Verwendung in der MID gelten Personen, die wegen dauernder Beeinträchtigung oder akuter Erkrankung in ihrer Mobilität stark eingeschränkt sind. Hierzu rechnen: gehbehinderte, stehbehinderte, oberkörperbehinderte, kleinwüchsige und greifbehinderte Menschen, sprachbehinderte Menschen, wahrnehmungsbehinderte, d. h. blinde, sehbehinderte, gehörlose, ertaubte und schwerhörige Menschen, Personen mit Kreislaufproblemen und epileptischen Anfällen. Mobilitätseingeschränkt sind auch Personen mit Orientierungsschwierigkeiten, Menschen mit geistiger oder psychischer Behinderung (u.a. Menschen mit schweren Angstzuständen oder Zwangsverhalten), Analphabeten sowie Personen, die regelmäßig versorgt und betreut werden müssen. Als „mobilitätseingeschränkt“ im weiteren Sinne gelten Personen, deren Mobilität zeitweise oder in bestimmten Situationen eingeschränkt ist, wie z.B. hochbetagte, gebrechliche Personen, kleine Kinder, werdende Mütter, Personen mit Kinderwagen oder unhandlichem Gepäck.

Materialband B

Bei den Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wird ein größerer geschlechtsspezifischer Unterschied in der Verkehrsmittelwahl deutlich (Abb. 1-21). Männer mit Mobilitätseinschränkungen sind mit 45% überdurchschnittlich häufiger Fahrer des motorisierten Individualverkehrs als Frauen Fahrerinnen mit 26%. Des Weiteren sind Frauen mit Mobilitätseinschränkungen öfter Mitfahrerinnen (23%) des motorisierten Individualverkehrs als Männer (9%). Auch hier ist der Unterschied zwischen Männern und Frauen deutlich größer als im bundesdeutschen Durchschnitt.

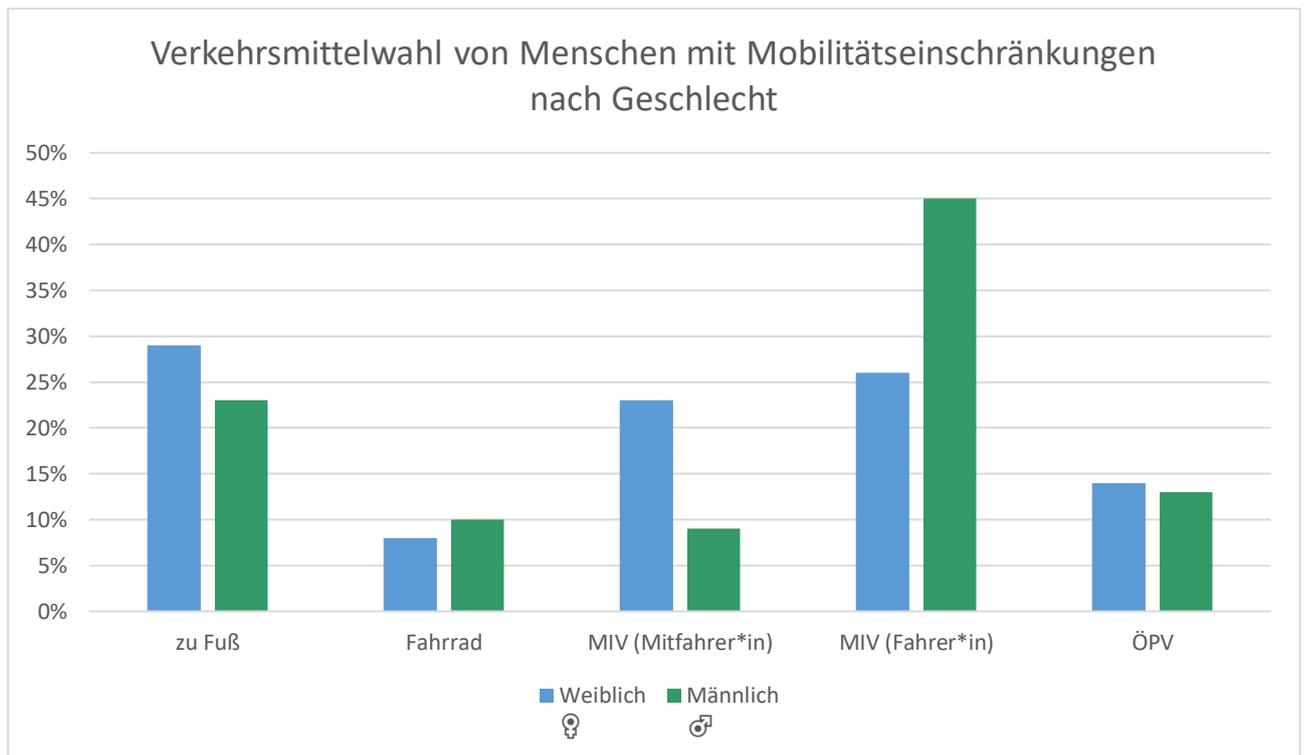


Abbildung 1-21 Verkehrsmittelwahl von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nach Geschlecht (Quelle MiD 2017)

Materialband B

Bei dem Vergleich der Verkehrsmittelwahl von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den verschiedenen Raumtypen wird ein ähnlicher Trend deutlich wie bei Menschen ohne Mobilitätseinschränkungen (Abb. 1-22). In Regionen, die ländlicher geprägt sind, steigt die Zahl des motorisierten Individualverkehrs an und die des ÖPNV sinkt.

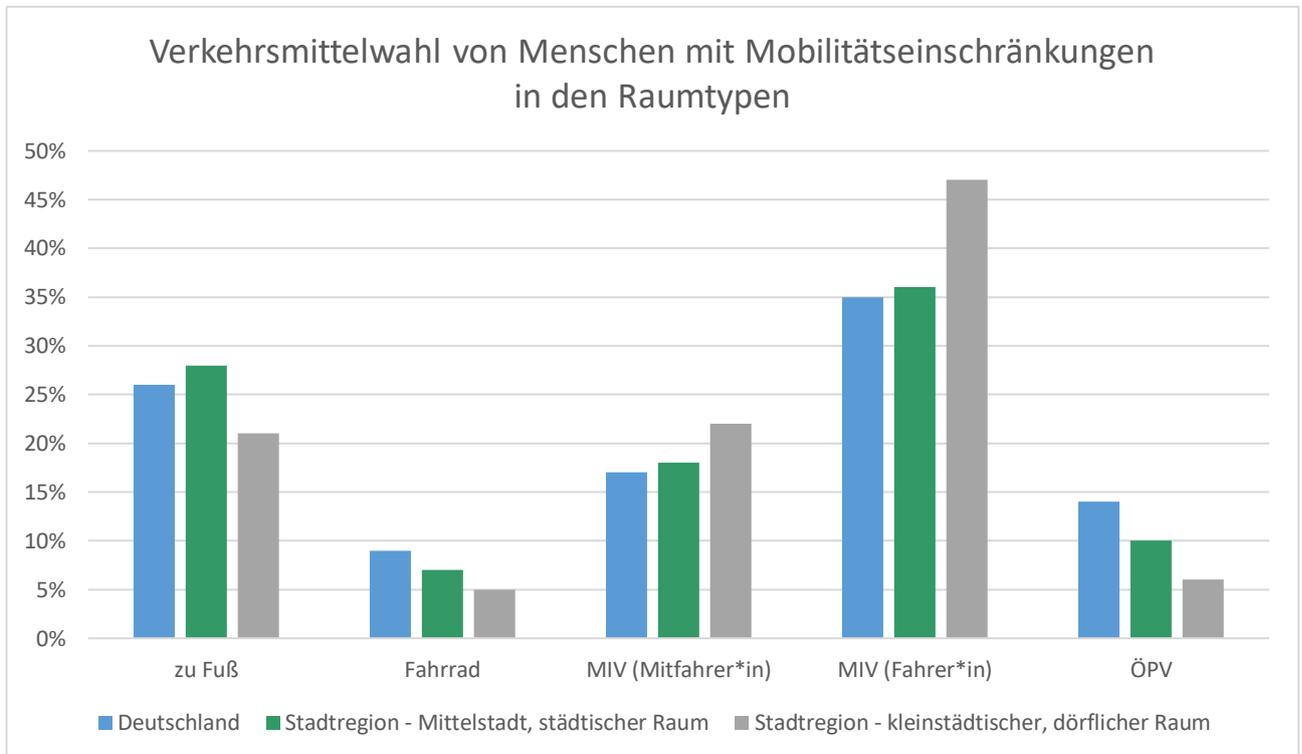


Abbildung 1-22 Verkehrsmittelwahl von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den Raumtypen (Quelle MiD 2017)

Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche werden innerhalb der Analyse der MiD in die Altersgruppen 0-6, 7-10, 11-13 und 14-17 eingeteilt. In dem bundesweiten Vergleich zwischen männlichen und weiblichen Kindern und Jugendlichen wird deutlich, dass es keine signifikanten Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl unterschieden nach Geschlecht gibt (Abb. 1-23). Im Grundschulalter legen Kinder viele Wege als Mitfahrer*in oder zu Fuß zurück. Mit steigendem Alter nimmt der Anteil des Fahrrads bei beiden befragten Geschlechtern zu. Erst in der Altersgruppe 14-17 Jahre ist eine leicht höhere Fahrradnutzung bei den männlichen Jugendlichen angegeben.

Auch die Verteilung der Wegezwecke von Mädchen und Jungen sind in den hier berücksichtigten Altersgruppen ähnlich (Abb. 1-24). Mädchen und Jugend dieser Altersgruppen haben durch das Schulsystem vorgegeben ähnliche Tagesaktivitäten und Zeitpläne. Auch hier zeigen sich erste geschlechtsspezifische Unterschiede in der Altersgruppe 14-17 im Bereich der Care Work.

Der PKW-Führerscheinbesitz ist bei den Jugendlichen nicht unterschiedlich ausgeprägt (vgl. Abb. 1-4). Ebenso verhält es sich mit der PKW-Verfügbarkeit (vgl. Abb. 1-5).

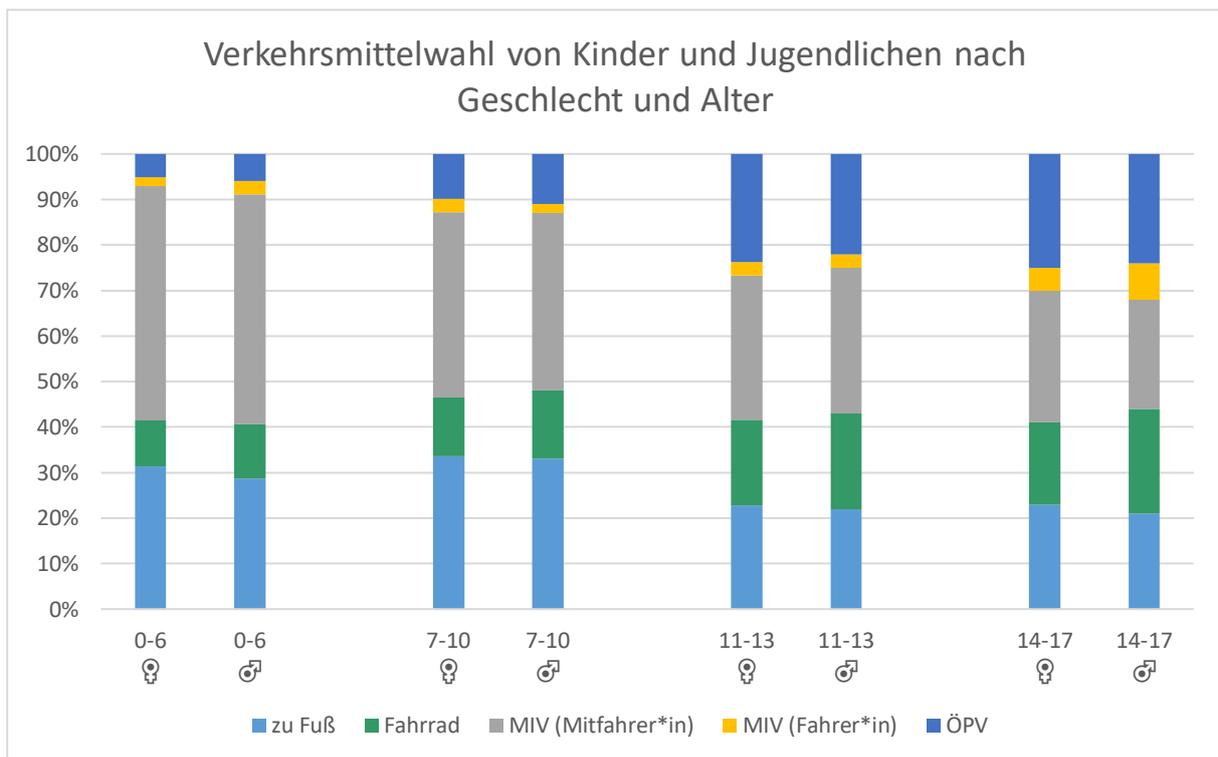


Abbildung 1-23 Verkehrsmittelwahl von Kindern und Jugendlichen nach Geschlecht und Alter (Quelle MiD 2017)

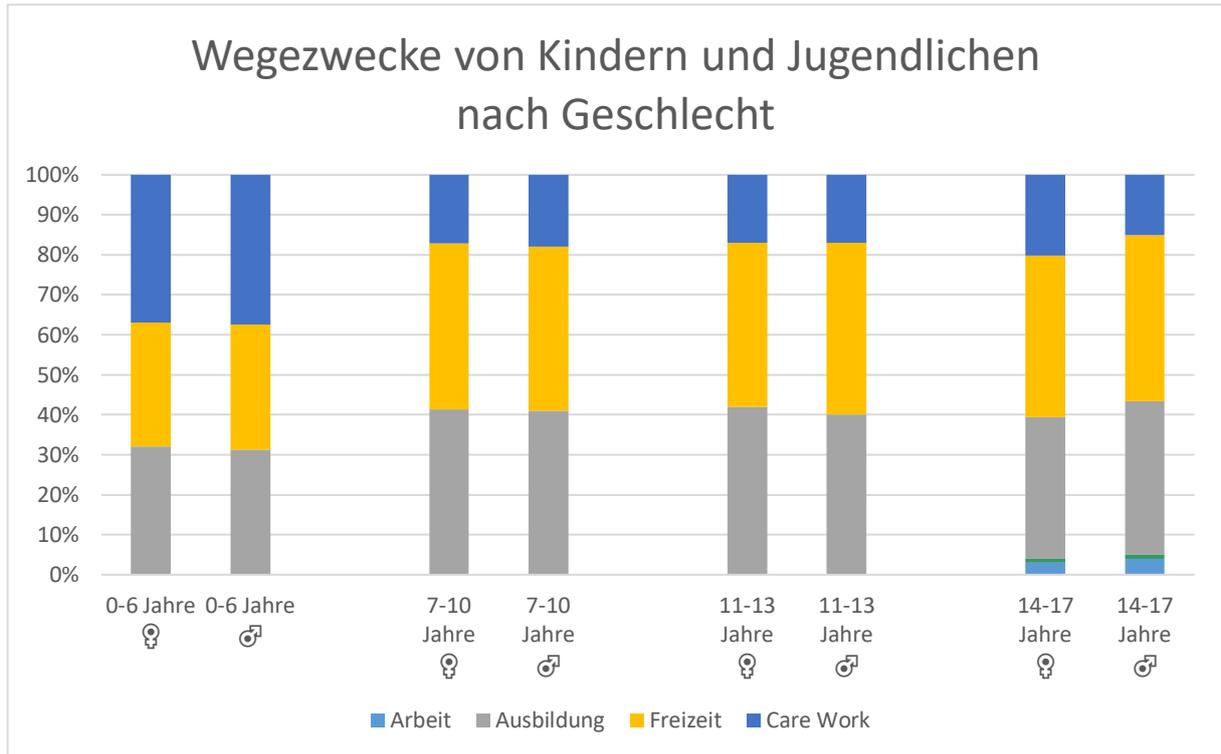


Abbildung 1-24 Wegeziecke von Kindern und Jugendlichen nach Geschlecht (Quelle MiD 2017)

2. Literatur

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) UND INFAS (O.J.): Mobilität in Tabellen 2017. <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/MiT2017.html>, Stand: 08.04.2020.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI) (O.J.): RegioStar. Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Bonn.

NOBIS, CLAUDIA UND KUHNIMHOF, TOBIAS (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin.