



01.07.2026

(c) istockphoto/RobertPetrovic

Wenn Barrieren Expertinnen hervorbringen

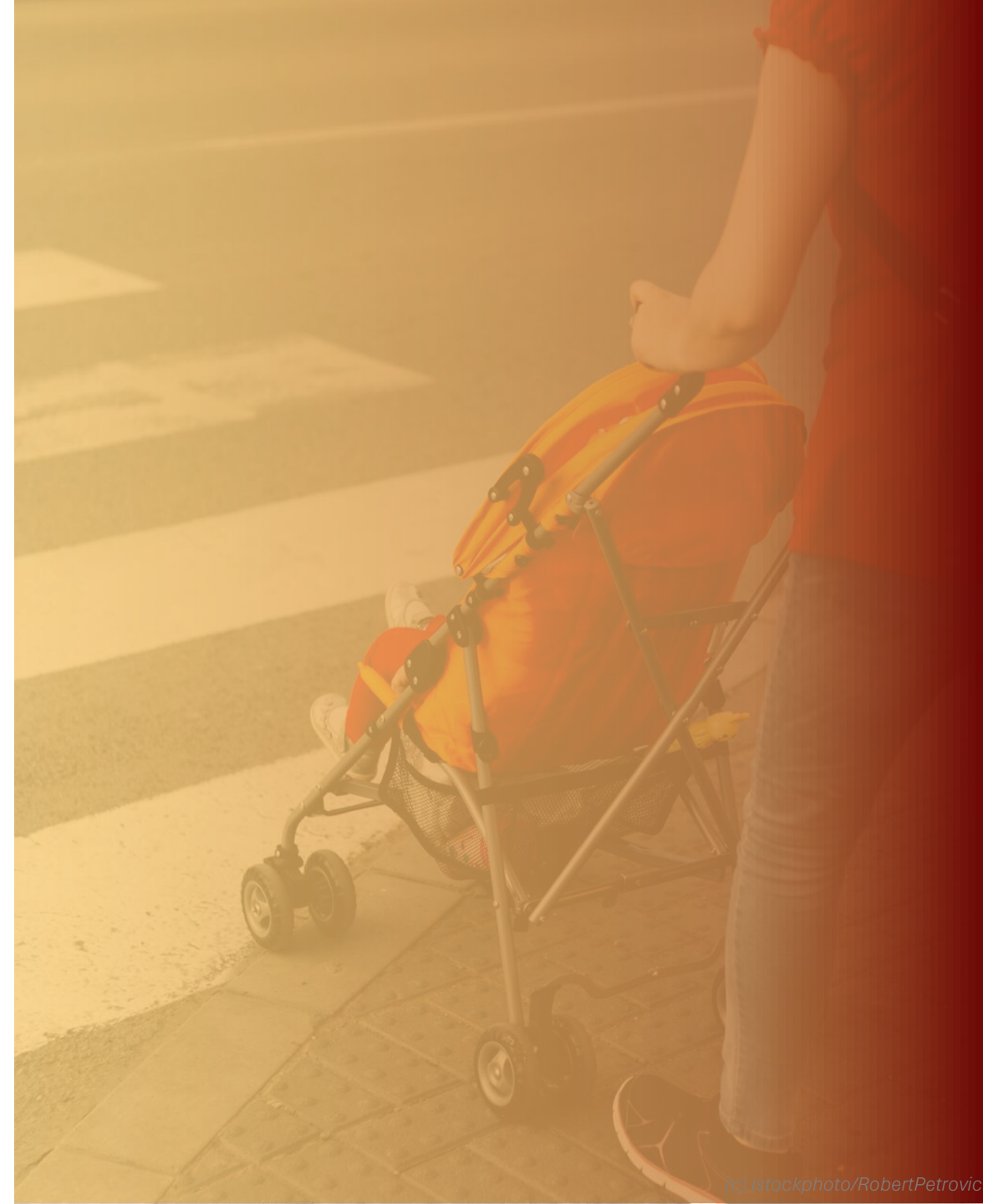
Frauen mit niedrigem Einkommen und ihre Sicht auf die Mobilitätswende

07.07.2026

VCD München Debattenreihe | Lea Keckert

Agenda

- Theoretische Einordnung
- Methodik
- Ergebnisse
- Empfehlungen + Fazit



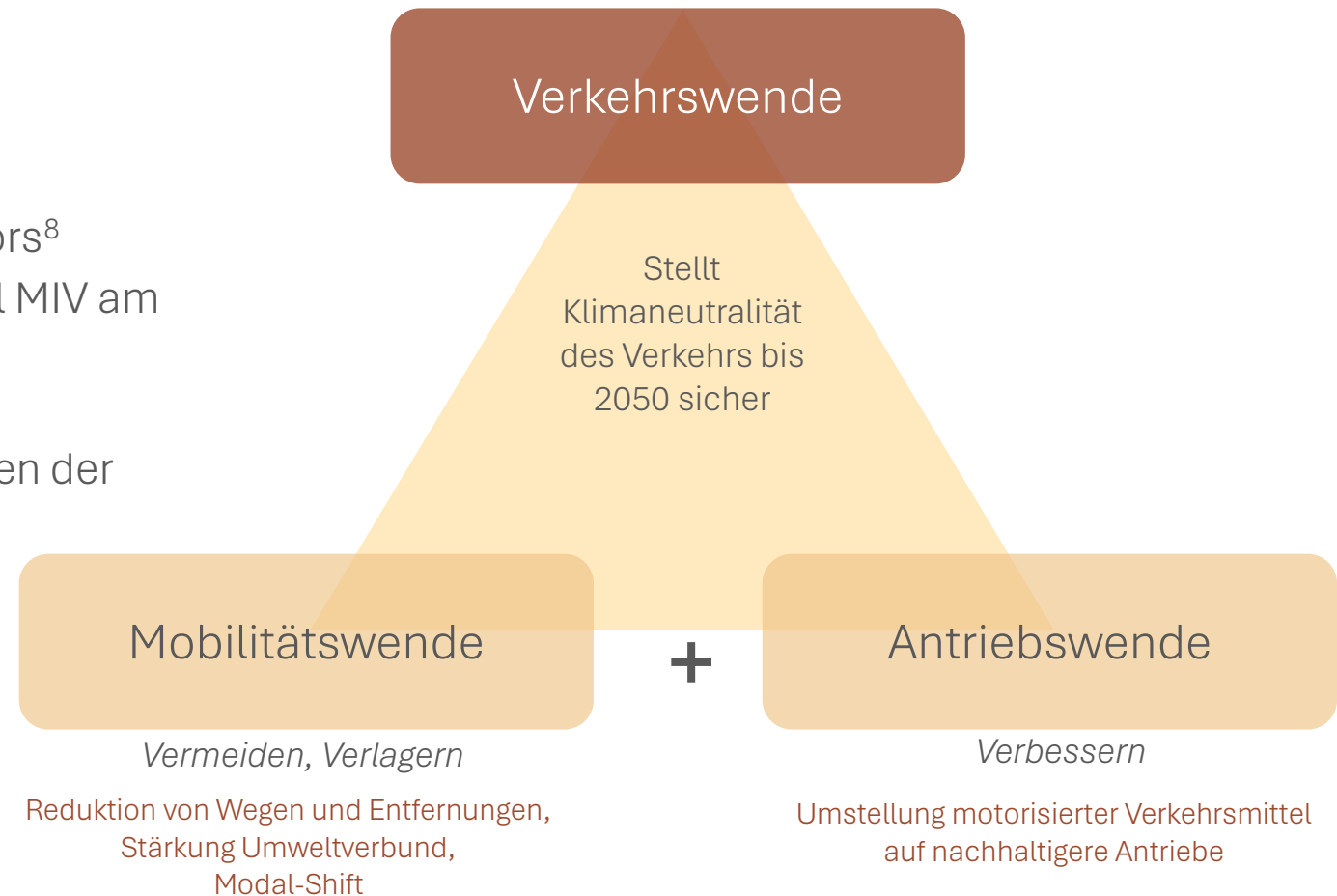


Theoretische Einordnung

Mobilitätswende

- **Verkehrswende:** sozio-technischer Transformationsprozess des Verkehrssektors⁸
- Förderung Umweltverbund, Senkung Anteil MIV am Modal-Split

→ Senkung Treibhausgasemissionen, Erreichen der Klimaziele und Umsetzung SDGs



Eigene Darstellung in Anlehnung an Agora Verkehrswende, 2017; Kuhnimhof, 2024

Gender und Verkehrsplanung

- **Androzentrische Ausrichtung** in Mobilitätsplanung und Verkehrspolitik¹
- Sozial und gender-bedingt ungleiche Verteilung von Mobilitätschancen
- Bewegungsmuster deutlich von **genderspezifischen Faktoren** geprägt²
- Gender eine der am wenigsten verstandenen soziokulturellen Variable³
- Häufig fehlen Daten, welche **Lebenswirklichkeit von Frauen** gut darstellen⁴
- Gender-Data-Gap führt zu einer Verzerrung von organisatorischen Entscheidungen
- **Data-Gap im Mobilitätsbereich** bei anderen **vulnerablen Gruppen**: Personen mit geringem Einkommen, mit unzureichenden Deutschkenntnissen oder ältere Menschen⁵
- Mangel an **intersektionalen Daten**

Soziale Teilhabe

- Mobilität: essenzielles Element, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können⁶
- Unzureichende Berücksichtigung in Mobilitätsplanung → **Mobilitäts- oder Verkehrsarmut**⁷
- Marginalisierte Bevölkerungsgruppen weisen erhöhtes Risiko auf

Zielgruppe

- Niedriges Einkommen:
 - Orientierung an OECD
 - Grundlage für MiD oder SrV
- Äquivalenzeinkommen mithilfe von Haushaltsnettoeinkommen und gewichteter Haushaltsgröße
- Beispiel: 2 Erwachsene und 2 Kinder (< 14 Jahren) gelten ab einem monatlichen Haushalts-Nettoeinkommen von weniger als 2.000 € als sehr niedrig, bei weniger als 2.600 € als niedrig (2018)

Zielgruppe

Wer verfügt über niedriges Einkommen in Deutschland?

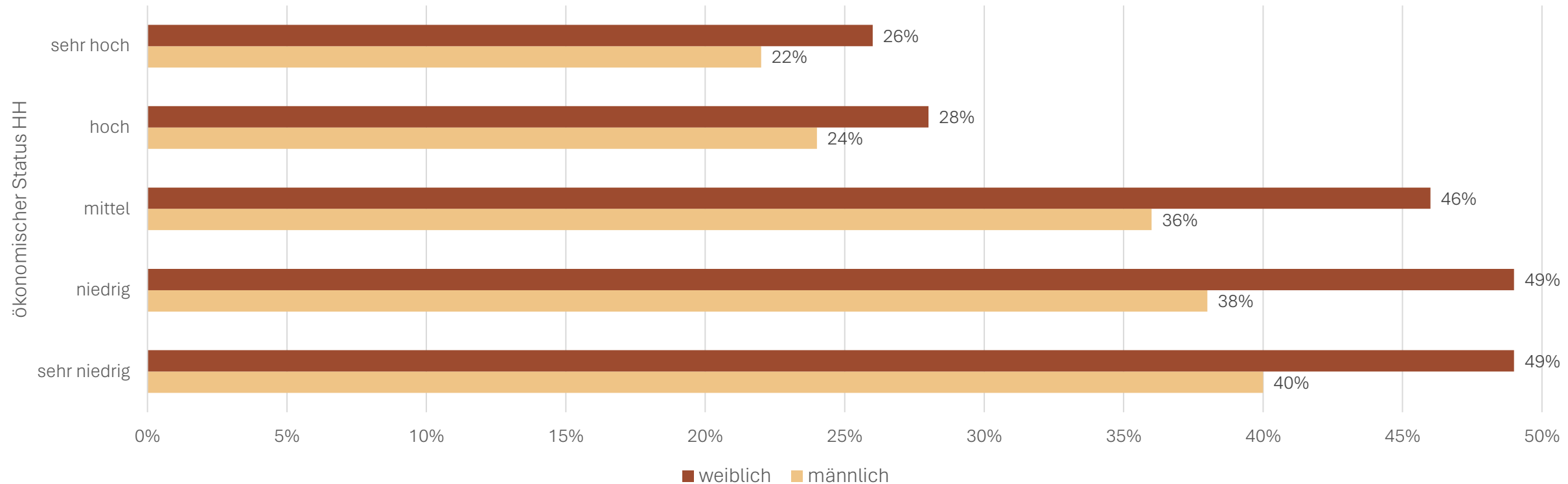
- Frauen häufiger **von Armut oder Prekarität betroffen** und weniger häufig wohlhabend⁹
- Ebenso: Junge Erwachsene (18 – 24 Jahre), Alleinerziehende, Rentner*innen, Personen mit Migrationshintergrund⁹

Auswirkungen auf Mobilitätsverhalten?

- Einfluss von **sozio-kulturellen Faktoren** auf Verkehrsmittelwahl, -verfügbarkeit oder Wegemuster
- Frauen arbeiten weniger häufig in Vollzeittätigkeiten, übernehmen mehr Care-Arbeit
→ **komplexere Wegekett**en, mit **kürzeren Wegen**¹⁰
- Haushalte mit weniger Einkommen, verfügen **seltener über einen Pkw**¹¹

Mobilitätsverhalten

Übliche Fahrradnutzung [(fast) nie]



Eigene Darstellung, in Anlehnung an (BMVI & infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, 2018b)

Methodik

Forschungsfragen

Forschungsfrage 1

Wie wirken die Maßnahmen der Mobilitätswende auf Frauen mit niedrigem Einkommen?*

- Wirkt sich eine Maßnahme (merklich) auf den Alltag der Interviewten aus?
- (Wie) beeinflusst eine Maßnahme das Verkehrsverhalten der Interviewten?
- Wie ist die Interviewte gegenüber einer Maßnahme eingestellt?

Forschungsfrage 2

Wie sind die Maßnahmen der Mobilitätswende hinsichtlich der Bedürfnisse von Frauen mit niedrigem Einkommen zu bewerten, und welche Empfehlungen lassen sich daraus ableiten?*

- Welche Bedürfnisse hat die Interviewte?
- Werden ihre Bedürfnisse durch eine Maßnahme erfüllt?
- Wie können ihre Bedürfnisse erfüllt werden?

Durchführung

- **neun leitfadengestützte Interviews** mit Frauen mit niedrigem Einkommen aus Kassel
- Zielgruppe wird als „stille Gruppe“ oder „hard-to-reach“ beschrieben → sind weniger in Beteiligungsprozessen involviert^{13, 14}
- Rekrutierung von Teilnehmerinnen mithilfe von **Multiplikator*innen** und über **persönliche Kontakte**
 - Kontaktierung von sozialen Einrichtungen und Multiplikator*innen → Vermittlung von geeigneten Interviewtenehmerinnen

Sampling

- Darstellung von **kontrastierenden Fällen** → Berücksichtigung der Heterogenität des Feldes¹²

Maßnahmen

- Auswahl von **11 Maßnahmen**
- Untersuchungsgebiet Kassel
- Maßnahmen aus dem **VEP 2030 Stadt Kassel** u. a.
- Betrachtung verschiedener Dimensionen und Verkehrsmodi

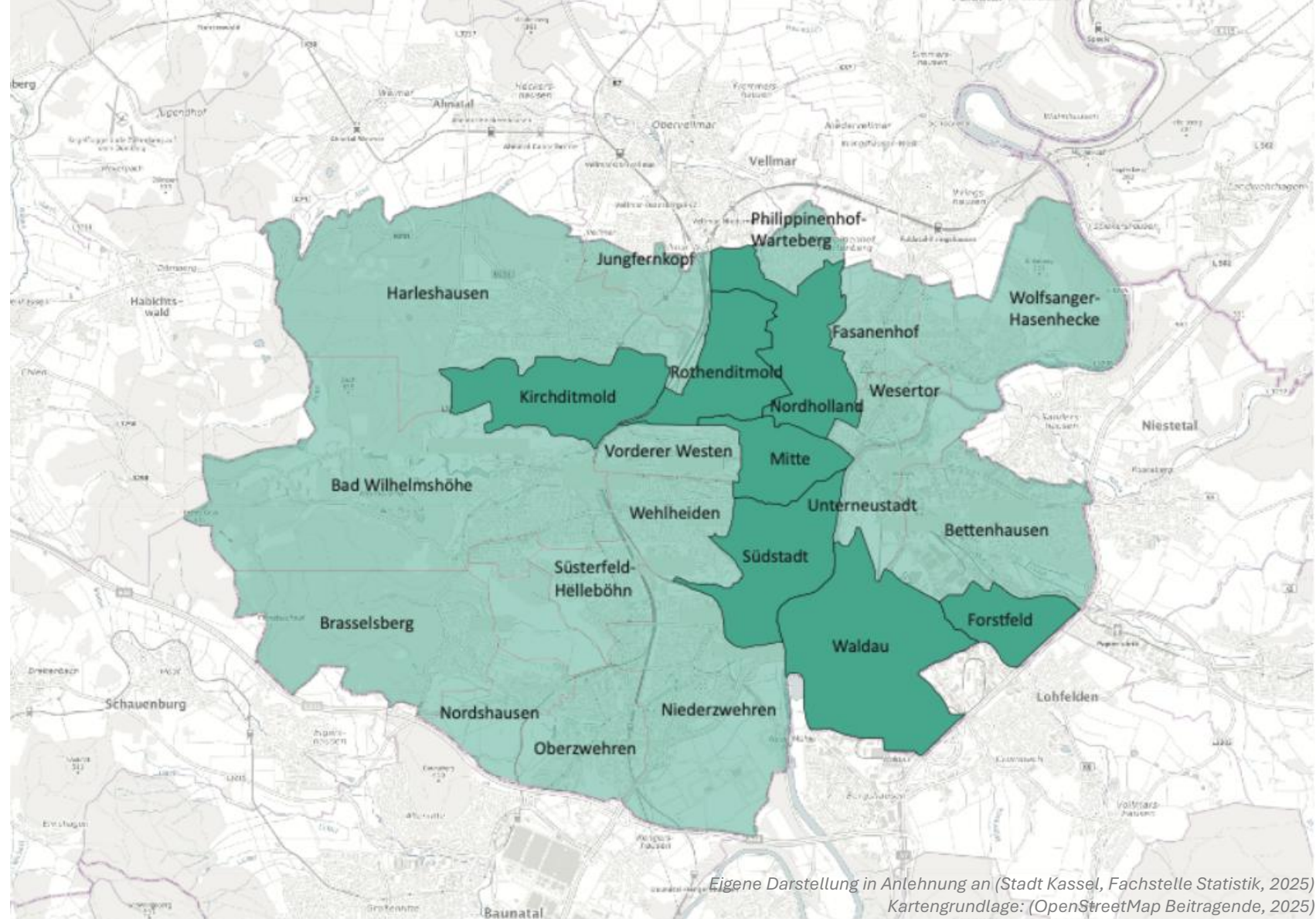
	Maßnahme	Dimension
1	Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen	Infrastruktur
5	Differenzierung ÖPNV-Angebot: Schaddel und AST	Verkehrsangebot/ Digitalisierung
7	CO ₂ -Bepreisung	Preispolitik
9	Homeoffice	Virtuelle Mobilität
10	Anstieg Fahrradnutzung	Mobilitätskultur



Ergebnisse

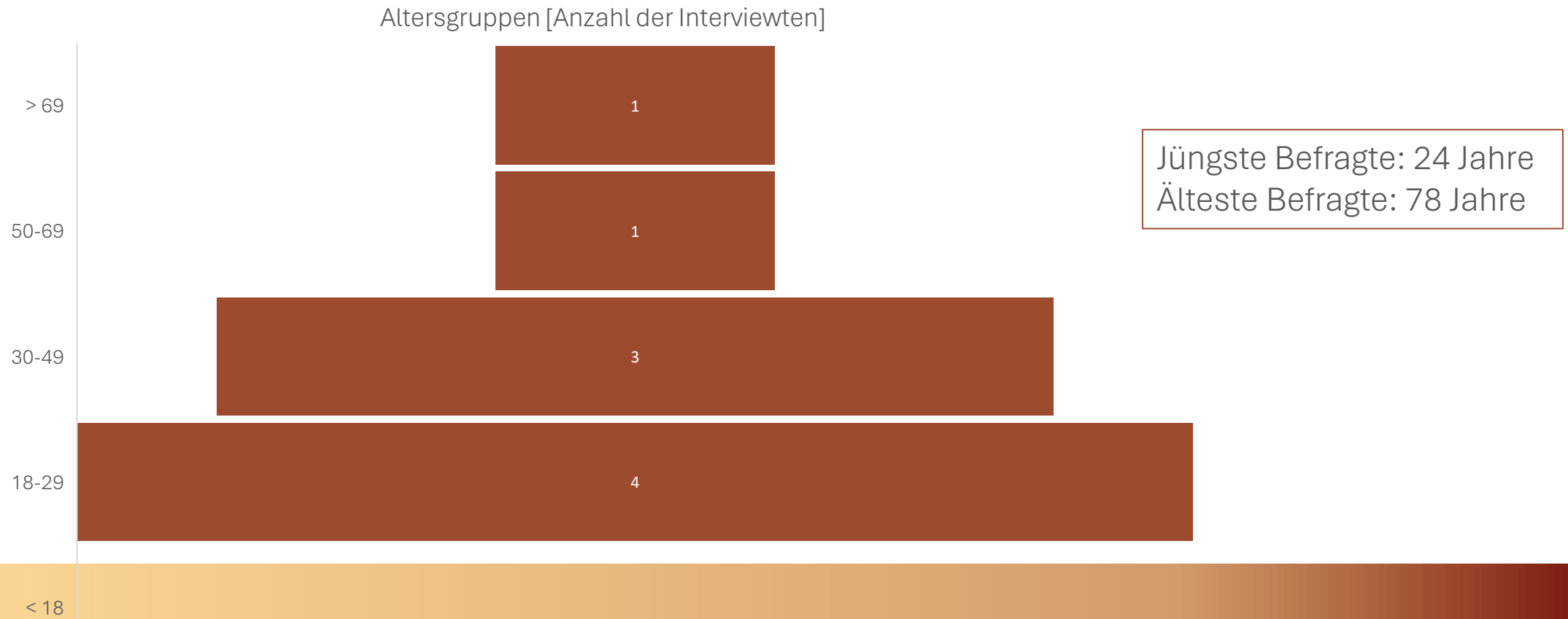
Demographie

- 4 Personen mit minderjährigen Kindern (im Haushalt); 2 alleinerziehend
- 3 Personen mit Migrationshintergrund
- 2 Personen beziehen Transferleistungen
- 3 Studierende
- 1 Rentnerin

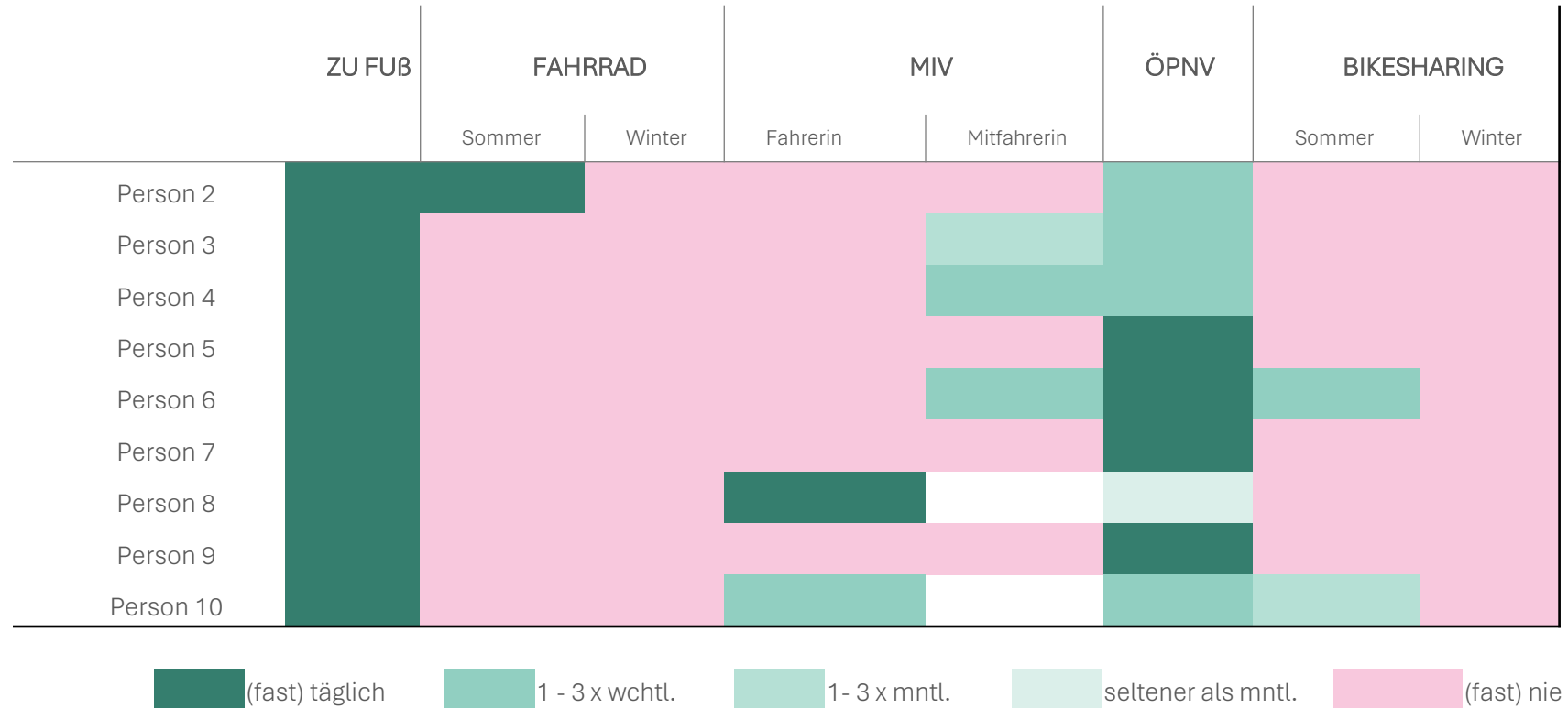


Eigene Darstellung in Anlehnung an (Stadt Kassel, Fachstelle Statistik, 2025)
Kartengrundlage: (OpenStreetMap Beitragende, 2025)

Altersgruppen



Verkehrsmittelnutzung



Wirkung der Maßnahmen

- Homeoffice keine Relevanz
- hohe Kraftstoffpreise wirken als **Barriere für Pkw-Nutzung und -Besitz**
- Deutschlandticket und andere Abotarife (Hessenticket) sind beliebt

*„Ja, die [Mitarbeitenden vom Jobcenter] hatten gesagt, dass ich das beantragen soll, dann habe ich das jetzt auch gemacht. [...] Und diese 31 Euro wird vom Jobcenter übernommen. Dadurch habe ich das gekriegt, sonst hätte ich es auch nicht gemacht.“
(I. 2, Z. 185-190)*

- hohe Relevanz der Maßnahmen in den Bereichen Fußverkehr und ÖPNV
- eher positive Einstellung gegenüber Radverkehrsmaßnahmen, aber geringe Relevanz

Wirkung der Maßnahmen

Fußgängerüberwege

- wird nur teilweise genutzt, wenn nicht direkte Wegeverbindung
- mit oder als vulnerable(n) Personen → eher bereit für Umweg
- Lichtsignalanlagen als sicherer, aber langsamer empfunden

→ Hohe Relevanz der Maßnahmen in den Bereichen Fußverkehr und ÖPNV
→ eher positive Einstellung gegenüber Radverkehrsmaßnahmen, aber geringe Relevanz

Differenzierung des ÖPNV-Angebots

- Schaddel und Anrufsammeltaxis sind zwar bekannt, werden aber kaum genutzt
- wenig zu Zeiten geringer Auslastung unterwegs

CO₂-Bepreisung

- eine Befragte reduziert MIV-Nutzung wegen Kraftstoffpreisen
- Kosten für MIV-Besitz und –Nutzung sind Hindernisse

Wünsche und Bedürfnisse

- Wunsch nach mehr Fahrradnutzung und -besitz
- Führerschein- und Pkw-Besitz sind Wünsche von einigen Befragten

*„Ich finde es cool. Ich wünsche mir auch, wenn es Möglichkeiten gibt, ich wünsche mir auch Fahrradfahren. Es ist eine gute Möglichkeit. Besonders für Frauen. Wegen der Gesundheit, sich bewegen, alles ist für Gesundheit.“
(I. 9, Z. 170-172)*

Wünsche und Bedürfnisse

- **Verkehrssicherheit** v. a. wichtig bei Querung der Straße als Fußgängerin und beim Radfahren (mit Kindern)
- **Soziale Sicherheit** v. a. bei Unterführungen und nachts
- **Kosten** wichtig bei ÖPNV-Nutzung und MIV
- Bikesharing zu teuer, aber auch **geringe Technikaffinität** erkennbar

„[Es ist kompliziert] Mit der Bezahlung und sowas. Das muss halt etwas verständlicher sein, weil ich finde das schwierig. Man muss erst mal die App runterladen oder was. Oder bei den Rollern, E-Scootern. Das ist ja auch ein bisschen kompliziert, finde ich.“ (I. 8, Pos. 132-134)

Bedürfnisse

Codesystem	Zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	MIV	SUMME
 umweltfreundlich	●		●		2
 Bevorrechtigung	●	●			2
 Effizienz	●	●			4
 Rücksichtnahme		●	●	●	6
 Alltagsnutzen/Flexibilität	●	●	●	●	20
 Kosten			●	●	7
 Schutz vor Witterung	●	●		●	7
 Verkehrssicherheit	●	●			13
 Soziale Sicherheit	●		●		9
 Umgebung	●	●			6
 Wohlbefinden/Gesundheit	●	●		●	13
 Erreichbarkeit	●	●	●		19
Σ SUMME	44	26	25	13	108

Maßnahmenbewertung

Bedürfnisger echte Maßnahme, trägt zur Erfüllung der Wünsche bei	Trägt zur Erreichung der Wünsche bei, orientiert sich aber nicht genügend an den Bedürfnissen	Befriedigt die Bedürfnisse der Zielgruppe kaum, geringe Relevanz	Hat die Möglichkeit, zur Erfüllung der Ziele beizutragen, orientiert sich aber nicht an Bedürfnissen	Orientiert sich nicht an den Bedürfnissen der Zielgruppe und hat negative Auswirkungen auf Wunscherreichung
--	---	--	---	--

	MABNAHMENFELD/MABNAHME	AUSGEWÄHLTE BAUSTEINE	DIMENSION
1	Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen (A1)	Querungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr: Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“)	Infrastruktur
2	Unterführungen und Angsträume (A5)	Aufwertung (heller, freundlicher) Holländischer Platz	Infrastruktur
3	Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen (B4)	Königstor	Infrastruktur
4	Erhalt und Ausbau des Fahrradvermietensystems Konrad (Nextbike) (B8)	Weiterbetrieb und Ausweitung	Verkehrsangebot/ Digitalisierung
5	Differenzierung des ÖPNV-Angebots (C1)	Ergänzende Angebote für dünn besiedelte Räume und/oder Zeiten schwacher Nachfrage (AST); Schaddel	Verkehrsangebot/ Digitalisierung
6	Deutschlandticket		Preispolitik
7	CO ₂ -Bepreisung (nationale Emissionshandelsgesetz)	Anstieg der Kraftstoffpreise	Preispolitik
8	Carsharing		Verkehrsangebot/Digitalisierung
9	Homeoffice		Virtuelle Mobilität
10	Mobilitätskultur	Critical Mass, Anstieg der Fahrradnutzung	Mobilitätskultur
11	Fuß- und Radverkehrsfreundliche Nahversorgung (F1)	Zweckmäßige Radabstellanlagen, d. h. ausreichende Zahl an Stellplätzen, möglichst geringe Distanz zu Ein-/Zugängen	Infrastruktur

Beispiel Fußgängerunterführung

Einschränkung des Bewegungsradius

- Angstraum
- Meidung der Unterführung

Mittlerweile [gehe ich da] gar nicht mehr [entlang]. Mag ich nicht mehr. [...] Und manchmal fragen mich die Kinder, ich sage aber nein, weil es ja doch manchmal dann gefährlich da unten. (I. 3, Z. 88-93)

Trotzdem praktischer

- Zeiteffizientere Möglichkeit der Querung des Knotenpunktes

Je nachdem, wie lange die Rotphase oben gerade ist, oder zu welchen Zeitpunkten kommt, ist man auf jeden Fall schneller [wenn man die Unterführung nutzt]. (I. 5, Z. 92-96)

Beispiel Fahrradstraßen

geringe Relevanz von Fahrradstraßen

- keine der Befragten kennt das Königstor
- positive Einstellung gegenüber der Maßnahme
 - Generell große Bereitschaft Rad zu fahren
 - Räumlich getrennte Führung von MIV

„[Ich fahre auf Fahrradstraßen] Nicht so häufig, weil ich kenne nur zwei. Ich kenne noch eine auf der anderen Fuldaseite die liegen einfach selten auf meinem Weg. Und da wo ich so üblicherweise mit dem Fahrrad fahre, gibt es halt keine Fahrradstraße.“

(I. 6, Z. 150-152)

Beispiel Fahrradstraßen

- keine flächendeckende Infrastruktur
- geringe Fahrradnutzung unter den Befragten
- geringer Bewegungsradius → Fahrradstraßen liegen nicht im Umfeld der Befragten
- eher auf wenige, lineare Wegestrecken ausgelegt

Bewertung

- Infrastruktur verbessert subjektives Sicherheitsempfinden
- Frauen* mit niedrigem Einkommen nutzen insgesamt wenig das Fahrrad
→ Nutzungshindernisse stellen aber Fahrradverfügbarkeit oder fehlende Fähigkeit dar

A vertical gradient bar on the left side of the slide, transitioning from a light yellow at the top to a dark brown at the bottom.

Empfehlungen + Fazit

Empfehlungen

Strukturelle Handlungsempfehlungen

- Expertise der Zielgruppe in Mobilitätsplanung einbeziehen

Abbau von Nutzungsbarrieren

- Fahrradbesitz, Kenntnis- und Fähigkeitenerwerb
- Kostenreduktion ÖPNV
- Kostenreduktion Bikesharing
- Sensibilisierung für besondere Bedürfnisse im ÖPNV

Empfehlungen

Vermeidung unverhältnismäßiger Belastung

- Mobilitätsarmut vermeiden
- Maßnahmen dürfen nicht zu überproportionaler finanzieller Mehrbelastung und Nutzungsbarrieren führen

Mobilitätswende weiter vorantreiben

- konsequentere Verkehrsberuhigung und Bevorrechtigung Fußverkehr
- konsequentere Reduktion Angsträume
- Orientierung an Wegemustern (z. B. flächendeckendes Wegenetz)

→ Kombination von Maßnahmen sinnvoll

Fazit

Wie wirken die Maßnahmen der Mobilitätswende auf Frauen mit niedrigem Einkommen?*

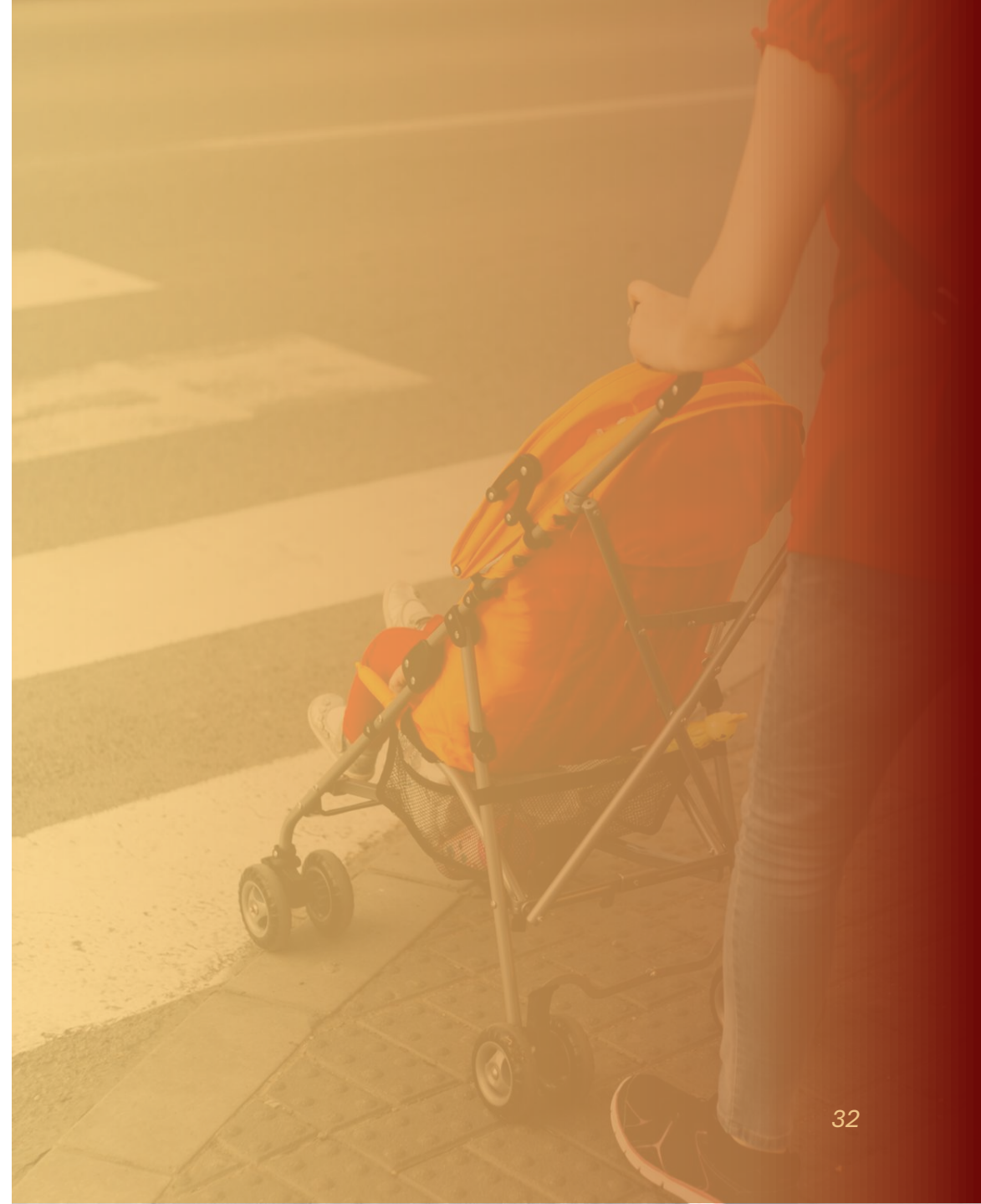
- größtenteils **Befürwortung der Maßnahmen**
- hohe Relevanz in Bereichen **Fußverkehr und ÖPNV**
- Maßnahmen des Radverkehrs wenig wirksam → bestehende Barrieren werden ungenügend berücksichtigt
- **geringes Potenzial für Verhaltensänderungen** im Rahmen der Mobilitätswende

Fazit

Wie sind die Maßnahmen hinsichtlich der Bedürfnisse von Frauen mit niedrigem Einkommen zu bewerten, und welche Empfehlungen lassen sich daraus ableiten?*

- wesentliche Bedürfnisse bleiben unbeachtet
- **Infrastrukturmaßnahmen** teilweise sehr sinnvoll, aber kein Abbau von **Nutzungsbarrieren**
- Reduktion von **Mobilitätskosten**, Kommunikation und **barrierearmer Zugang** zu Fähigkeiten- und Kenntniserwerb sind nötig

**Vielen Dank für eure
Aufmerksamkeit!**



Quellen

- 1: Bersch, A.-K., & Osswald, L. (2021). An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität—Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung? *Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, IVP-Discussion Paper* (No. 2021 (3)).
- 2: Borgato, S., Maffiti, S., Melgieri, P., & Chiffi, C. (2020). Women and gender-related aspects. In *Re-thinking Mobility Poverty: Understanding Users' Geographies, Backgrounds and Aptitudes* (1. Aufl., S. 113–123). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780367333317>
- 4: (Kawgan-Kagan, 2024b)
- 5: Aberle, C., Busch-Geertsema, A., Dangschat, J. S., Herget, M., Hölzel, D., Hülz, M., Bris, J. L., Mark, L., Matthes, G., Mattioli, G., Rozynek, C., Sgibnev, W., Scheiner, J., & Stark, K. (2023). *Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe: Für eine gerechtere Raum- und Verkehrsentwicklung* (Positionspapier aus der ARL No. 144). Verlag der ARL - Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. <https://hdl.handle.net/10419/280420>
- 6: Sommer, C., Henkel, F., Fischer, A., Lanzendorf, M., Rozynek, C., Engbers, M., Geschwinder, K., Gapski, J., Dietrich, A.-M., & Meier, N. (2023). Social2Mobility—Policy brief. Goethe-Universität, Institut für Humangeographie. <https://doi.org/10.21248/gups.58871>
- 7: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2015). *Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion: Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen* (Ausgabe 2015). FGSV Verlag GmbH.
- 8: Becker, S., & Renn, O. (2019). Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende: Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz. In C. Fraune, M. Knodt, S. Götz, & K. Langer (Hrsg.), *Akzeptanz und politische Partizipation in der Energietransformation: Gesellschaftliche Herausforderungen jenseits von Technik und Ressourcenausstattung* (S. 109–130). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-24760-7_6
- 9 Persau, V. (2021). Der sechste Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung: Präsentation und Kommentierung ausgewählter Ergebnisse. *TUP - Theorie und Praxis der Sozialen Arbeit*, 3, 203–210. <https://doi.org/10.3262/TUP2103203>
- 10 Bohland, P. (2024). Die gerechte Mobilitätswende ist feministisch. Friedrich-Ebert-Stiftung, Abt. Analyse, Planung und Beratung.
- 11 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), & infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas). (2018a). Mobilität in Deutschland—Mobilität in Tabellen (MiT 2017) [Software]. <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/login.html?brd>
- 12 Przyborski & Wohlrab-Sahr, 2014)
- 13: Schnell, R., Hill, P. B., & Esser, E. (2018). Methoden der empirischen Sozialforschung (11., überarbeitete Auflage). De Gruyter Oldenbourg.
- 14: Friesecke, F. (2017). Aktivierung von beteiligungsschwachen Gruppen in der Stadt- und Quartiersentwicklung. Universitätsverlag Potsdam, KWI Schriften 10-Partizipation in der Bürgerkommune, S. 117-138.
- 15: Kruse, J. (2021a). Qualitative (Leitfaden-)Interviews im Dorsch Lexikon der Psychologie. <https://dorsch.hogrefe.com/stichwort/qualitative-leitfaden-interviews>
- 16: Helfferich, C. (2011). Die Qualität qualitativer Daten: Manual für die Durchführung qualitativer Interviews (4. Auflage). VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-92076-4>