



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Name:

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen:

Datum:

26. JAN. 2026

nachrichtlich:
Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Friedrich Haag (FDP/DVP)

- Studie „Gleichstellung in der Mobilität“
- Drucksache 17/10092, Schreiben vom 19. Dezember 2025

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche wesentlichen neuen Erkenntnisse liefert aus ihrer Sicht die Studie „Gleichstellung in der Mobilität“?*

Zu 1.:

Im Rahmen der Erarbeitung der ressortübergreifenden Gleichstellungsstrategie beauftragte das Ministerium für Verkehr bei der Familienforschung des Statistischen Landesamts die Studie „Gleichstellung in der Mobilität“. Mit dieser Studie werden die aktuell verfügbaren Daten zu Geschlechterunterschieden in der Mobilität für Baden-Württemberg erstmals aufbereitet und für die fachliche Arbeit an geeigneten Maßnahmen nutzbar gemacht. Damit wird für Baden-Württemberg belegt, dass sich das Mobilitätsverhalten und die -bedürfnisse von Frauen und Männern in ähnlichem Maße unterscheidet wie beispielsweise zwischen Stadt und Land. Zudem werden bestehende Herausforderungen und Ungleichheiten bei der Sicherheit von Frauen und den die Sicherheit gefährdenden Verhaltensweisen von Männern aufbereitet. Die Studie liefert



somit einen wertvollen Impuls und belegt, dass weiterhin Bemühungen erforderlich sind, um geschlechtergerechte Mobilität umzusetzen.

2. *Hätte sie es für zielführend erachtet, den erhöhten Unfallzahlen von männlichen Verkehrsteilnehmern die unterschiedlichen Fahrleistungen gegenüber zu stellen?*

Zu 2.:

Ja. Die Fahrleistung liegt bei Männern etwa um den Faktor 2 höher als bei Frauen. Verkehrsverstöße werden im Straßenverkehr deutlich häufiger von Männern begangen. Entspricht die Zahl bei Unfällen mit Personenschaden noch der Größenordnung der Fahrleistung, trifft dies bei schwereren Unfällen nicht mehr zu. Auch beim Risikoverhalten fallen Männer in den Statistiken negativ auf. Sie verstoßen dreimal häufiger gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen, fahren fünfmal häufiger unter dem Einfluss von Alkohol und zwölfmal häufiger unter dem Einfluss von Drogen als Frauen. Eine Erklärung rein auf Basis der Fahrleistung greift also deutlich zu kurz.

Dieser Befund der Geschlechterverteilung bei Verkehrsverstößen ist für die Landesregierung Anlass, Maßnahmen zu ergreifen, die eine Verhaltensänderung bewirken. Deshalb wird die Kampagne ‚Vision Zero‘ in diesem Jahr insbesondere junge Männer in den Blick nehmen und auf der Verkehrssicherheitskonferenz Gleichstellung in der Mobilität thematisiert. Die Geschlechterunterschiede in der Fahrleistung sollen den Anspruch an Sicherheit im Verkehr für alle Verkehrsteilnehmenden nicht relativieren, weshalb die Darstellung von untergeordneter Bedeutung war und zugunsten anderer Themen zurückgestellt wurde.

Männer legen ausweislich der Länderauswertung Baden-Württemberg der Erhebung Mobilität in Deutschland zwei Drittel der Personenkilometer der Pkw-Fahrer zurück, Frauen demgegenüber ein Drittel. Die Verteilung der Kfz-Fahrer nach Wegeanzahl unterscheidet sich indes nicht so stark: 55 Prozent der Wege als Pkw-Fahrer werden von Männern angetreten, 45 Prozent von Frauen.



Position	Anteil männliche Personen in Prozent	Absolute Zahlen männliche Personen	Absolute Zahlen alle Geschlechter
1) Unfallverursacher bei Unfällen mit Personenschäden	66,7	22.433	33.630
2) Sanktionen (z.B. Fahrverbote, Aberkennung und Entziehung der Fahrerlaubnis)	80,3	67.332	83.849
3) Geschwindigkeitsverstöße	76,2	238.117	312.593
4) Alkoholverstöße	84,1	5.533	6.577
5) Drogenverstöße	92,5	5.039	5.448
Position	Anteil männliche Personen in Prozent	Absolute Zahlen männliche Personen in Kilometern p.a.	Absolute Zahlen alle Geschlechter in Kilometern p.a.
6) Fahrleistung Pkw	67,8	52.638.504.200	77.589.742.870
Position	Anteil männliche Personen in Prozent	Absolute Zahlen männliche Personen	Absolute Zahlen alle Geschlechter
7) Zurückgelegte Wege als MIV-Fahrer, bzw. Fahrerin	55,2	31.657	57.307

Quellen: Positionen 1 bis 5: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Gleichstellung in der Mobilität. Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit, Fellbach, 2025. Position 6: infas, Mobilität in Deutschland - MiD 2023. Länderauswertung Baden-Württemberg, noch unveröffentlicht. Position 7: eigene Berechnung nach den Zahlen von infas, Mobilität in Deutschland - MiD 2023. Länderauswertung Baden-Württemberg, noch unveröffentlicht.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht sie aus dem Bericht selbst sowie den „Anregungen aus einem Workshop mit Expertinnen und Experten“?
6. Welche neuen Handlungsempfehlungen, die bisher nicht als Zielsetzungen erkannt wurden, hat der Workshop aus ihrer Sicht ergeben?
7. In welcher Weise sollen diese umgesetzt werden?
8. Welche Kosten werden hierfür erwartet?



Zu 3. und 6. bis 8.:

Die Fragen 3 und 6 bis 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anregungen des Workshops unterstreichen den in der Studie herausgearbeiteten Handlungsbedarf und benennen Empfehlungen, wie Mobilität gerechter für Frauen und Männer werden kann. Die Anregungen beziehen sich auf vier Handlungsfelder: Mobilitätsmittel, Planungsprozesse, Prävention und Datenlücken. Die Expertinnen und Experten empfehlen beispielsweise, den öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr stärker auf die Bedürfnisse von Menschen auszurichten, die Sorgearbeit verrichten und dazu komplexe Wegeketten zurücklegen. Dies sollte auch in der Planung stärkere Berücksichtigung finden. Zielgruppenspezifische Aufklärung über Risiken im Straßenverkehr und Präventionsmaßnahmen können dabei helfen, die Unfallzahlen zu senken und die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. In diesem Bereich regen die Expertinnen und Experten an, den Blick auf das geschlechterdifferente Risikoverhalten zu legen und dies zu hinterfragen, bzw. möglicherweise prägende Geschlechterstereotype zu thematisieren und zu hinterfragen. Zuletzt beziehen sich die Anregungen darauf, weitere Mobilitätsdaten zu erheben, die alle gesellschaftlichen Gruppen repräsentieren um Unterschiede oder auch Benachteiligungen offenzulegen.

Die Landesregierung benannte im Rahmen der Gleichstellungsstrategie als neue Maßnahme für mehr geschlechtergerechte Mobilität die Erstellung und Auswertung der vorliegenden Studie, um geschlechterspezifische Mobilitätsunterschiede und -bedürfnisse zu identifizieren und Handlungsfelder und Folgemaßnahmen zu definieren. Zudem werden als laufende Maßnahmen auf Berücksichtigung von Geschlechtergerechtigkeit bei der Umsetzung der ÖPNV-Strategie und auf die Berücksichtigung von Wegekettenuntersuchungen, z. B. bei der Konzeption des Radverkehrs, verwiesen.

In den Strategien des Ministeriums für Verkehr werden bereits Maßnahmen benannt und umgesetzt, von denen insbesondere Frauen profitieren, regelmäßig ohne dass jedoch diese als Gleichstellungsmaßnahmen ausdrücklich so benannt sind. Aus diesem Grund sind die Kosten der Maßnahmen nicht ausschließlich dem Themenbereich Gleichstellung in der Mobilität zuordbar.



Im öffentlichen Verkehr profitieren insbesondere Frauen von besseren Taktungen, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit und Flexibilität. Zudem trägt die Fußverkehrsförderung des Landes zur geschlechtergerechten Mobilität bei, indem Rahmbedingungen für eine sichere, unabhängige und barrierefreie Fortbewegung zu Fuß verbessert werden, gerade auch bei Wegen in Begleitung anderer Personen oder mit Transportaufgaben wie Einkäufen. Das Programm „Ortsmitten“ ermöglicht dafür den Um- und Rückbau innerörtlicher Straßen, um lebenswerte und verkehrsberuhigte Ortsmitten mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Dazu werden beispielsweise Gehwege verbreitert und besser beleuchtet oder Verweilflächen und sichere Querungen eingerichtet. Mit dem Landesmobilitätsgesetz hat der Landtag 2025 zudem den Einsatz von digitaler Parkraumkontrolle ermöglicht, wodurch effizient mehr Sicherheit an Kreuzungen und auf Gehwegen erreicht werden kann.

Kurzfristiger umsetzbar sind zudem Maßnahmen, die auf Kommunikation und Sensibilisierung abzielen. So wird Gleichstellung in der Mobilität auch 2026 als Thema einer Kooperationsveranstaltung zwischen Landesfrauenrat und dem Ministerium für Verkehr sichtbar gemacht und in die Fachöffentlichkeit kommuniziert. Ein weiteres Beispiel hierfür ist, dass im Rahmen der Kampagne für mehr Verkehrssicherheit Vision Zero junge Männer als Zielgruppe in den Fokus gerückt werden. Damit sollen diese für ihre Verantwortung für sich selbst und alle anderen Verkehrsteilnehmerinnen sensibilisiert werden. Bezüglich des Handlungsfelds Sicherheit setzt und setzt sich das Ministerium für Verkehr dafür ein, das bundesrechtliche Sanktionsniveau für Verkehrsordnungswidrigkeiten mit besonderem Gefährdungspotential anzuheben. Bereits erreicht wurden Erhöhungen der Sanktionen für illegale Rennen sowie für Halt- und Parkverstöße mit Bezug zum Fuß- und Radverkehr.



4. *Wie wird sie insbesondere auf den Punkt des mangelnden Sicherheitsgefühls von Frauen in öffentlichen Verkehrsmitteln eingehen?*

Zu 4.:

Die Studie benennt Sicherheit als ein zentrales Handlungsfeld und beleuchtet die Hintergründe des unterschiedlichen Sicherheitsgefühls von Männern und Frauen in öffentlichen Verkehrsmitteln. 62 Prozent der befragten Frauen fühlen sich bei der Nutzung des ÖPNV nachts ohne Begleitung eher oder sehr unsicher (im Vergleich zu 31 Prozent der Männer). Obgleich der Anspruch sein muss, allen Menschen Sicherheit zu ermöglichen, ist der Unterschied zwischen den Geschlechtern gravierend. Dies kann teilweise mit der unterschiedlichen Betroffenheit bei (sexueller) Belästigung zwischen den Geschlechtern erklärt werden. Frauen entwickeln in der Konsequenz Strategien, um Angsträume zu vermeiden: Sie wählen beispielsweise teurere Verkehrsmittel, nehmen größere Umwege in Kauf oder verzichten gänzlich auf Mobilität.

Um hier Abhilfe zu schaffen, müssen Angsträume reduziert werden, beispielsweise indem die Sichtbarkeit verbessert wird, bauliche Anpassungen vorgenommen und Informationen und Ansprechstellen zu Themen wie sexueller oder verbaler Belästigungen bereitgestellt werden. So kann darauf hingewirkt werden, dass die heutige Realität nicht länger als Normalität akzeptiert wird. Zugleich muss sichergestellt werden, dass Frauen nicht selbst für ihren Schutz verantwortlich gemacht werden, sondern ihre Bedürfnisse und Anforderungen an öffentliche Räume offengelegt und systematisch bearbeitet werden. Das Ministerium für Verkehr arbeitet im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030 gemeinsam mit den jeweils hauptverantwortlichen Akteuren an der Ausarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen, die die Qualität des öffentlichen Verkehrs erhöhen. Hierzu zählen auch Maßnahmen, die die Sicherheit und den Komfort sowohl an den Haltestellen bzw. Bahnhöfen wie auch in den Fahrzeugen verbessern.



5. *Wer hat anhand welcher Kriterien die 19 Expertinnen und Experten des Workshops benannt?*

Zu 5.:

Die Auswahl der 19 Expertinnen und Experten des Workshops erfolgte durch die FamilienForschung im Statistischen Landesamt und das Ministerium für Verkehr. Es handelt sich um Expertinnen und Experten aus der Stadt- und Mobilitätsplanung sowie der Wissenschaft und von Verbänden, die aufgrund ihrer fachlichen Kenntnisse ausgewählt wurden.

9. *Welche Kosten sind für die Studie, den Workshop sowie hieraus evtl. resultierende Öffentlichkeitsarbeit entstanden?*

Zu 9.:

Für die Erstellung der Studie und die Durchführung des Workshops entstanden Kosten in Höhe von 67.243,34 Euro. Für die Vorstellung der Studie gibt es keine eigenständige Öffentlichkeitsarbeit, sie erfolgt im Rahmen ohnehin geplanter Veranstaltungen wie auf Einladung des Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Integration zum Abschluss der Gleichstellungsstrategie Baden-Württemberg.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann MdL