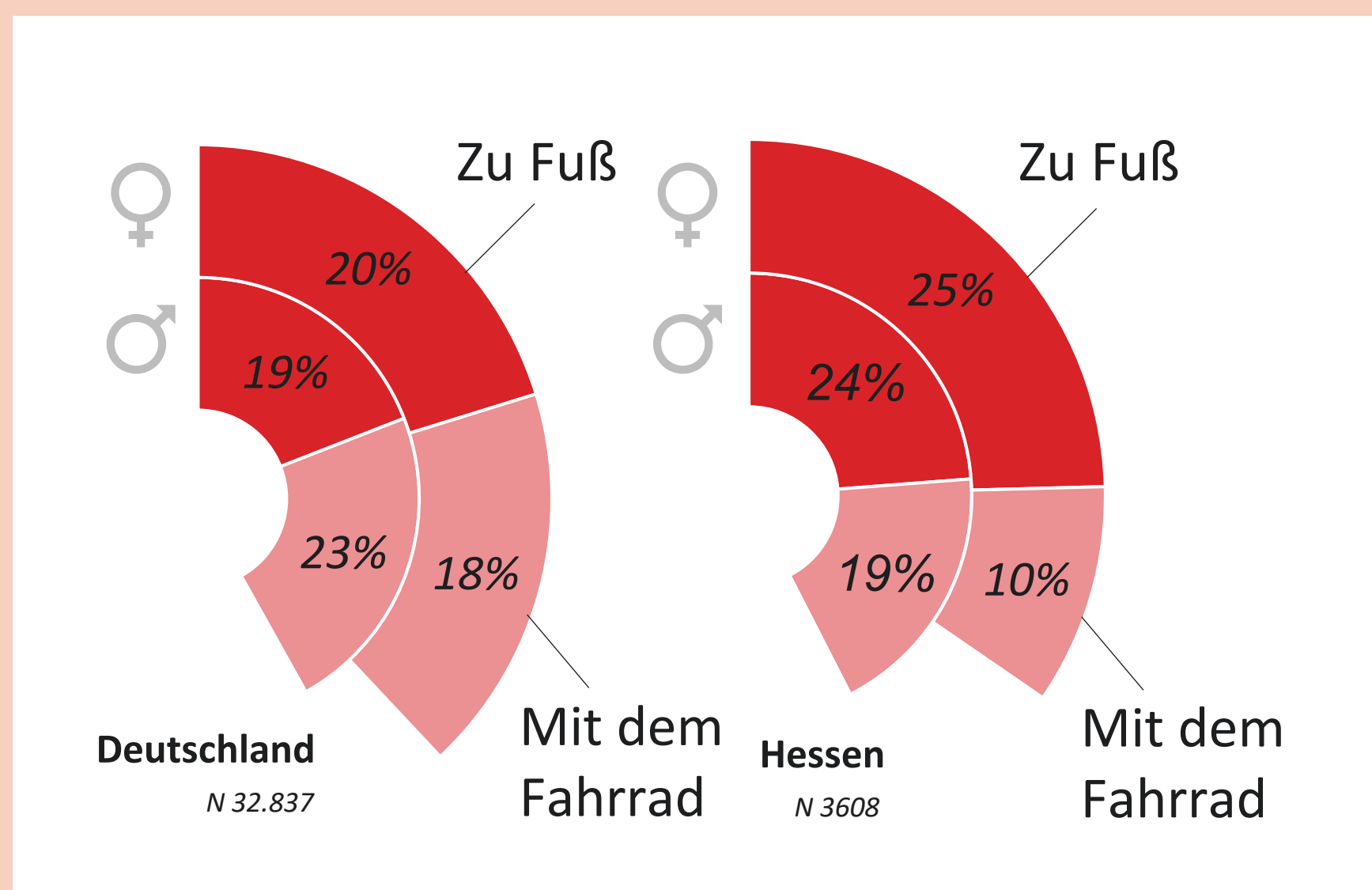


# Aktiv & selbständig unterwegs als Jugendliche Eine Frage des Geschlechts?

Annika Heinzelmann M.Eng., Prof. Dr. Martina Lohmeier

## Herleitung, Zielsetzung & Vorgehensweise



### Herleitung & Zielsetzung

- > Das Mobilitätshandeln Jugendlicher unterscheidet sich nach **Geschlecht, Alter und weiteren Faktoren z.B. der Raumstruktur der Wohnumgebung** <sup>4</sup>

*Die Raumstruktur hat Einfluss auf das Mobilitätsangebot. <sup>5</sup>*

*Die Bevölkerungsdichte hat Einfluss auf das Mobilitätshandeln <sup>6</sup>*

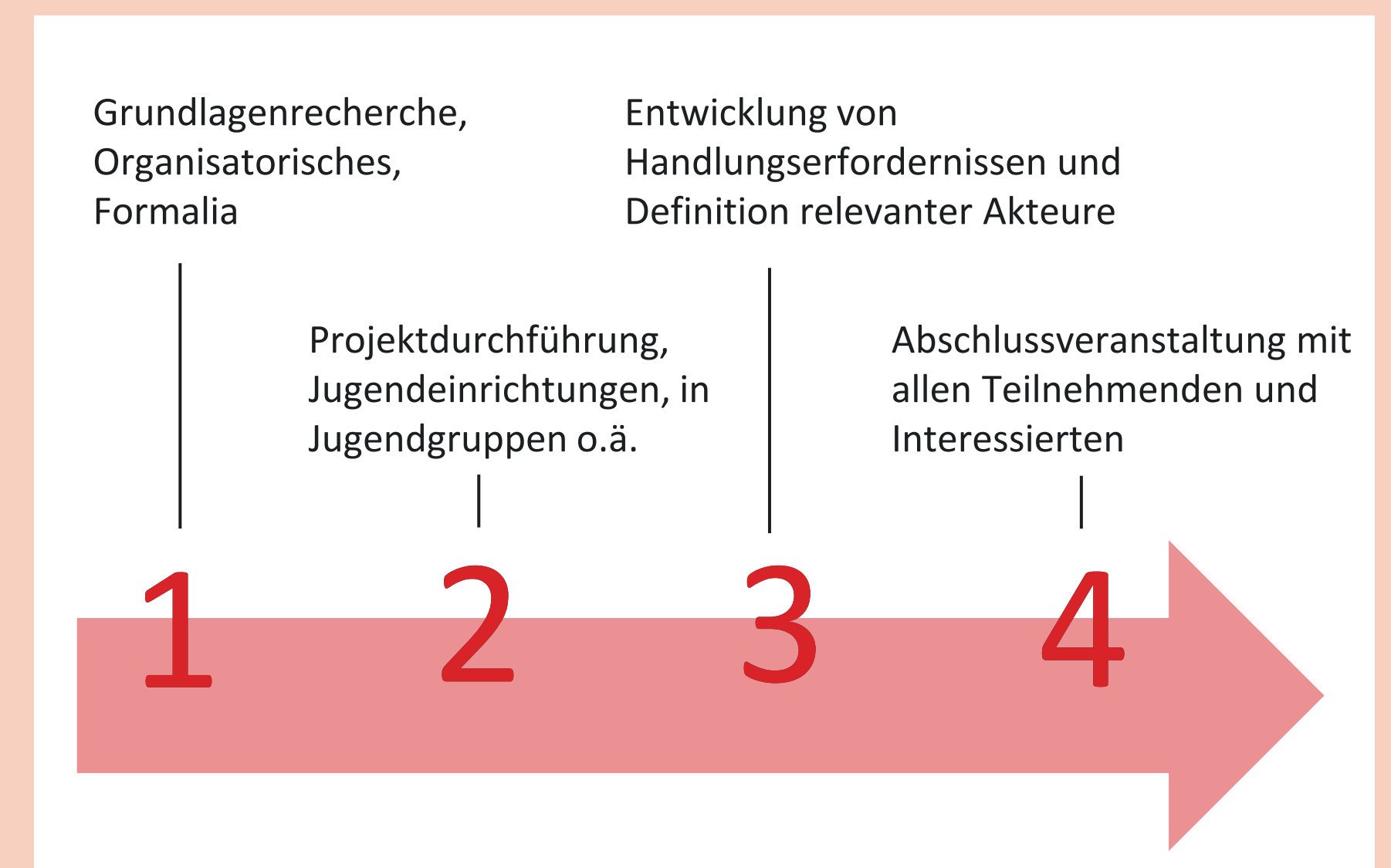
- > **Je ländlicher der Wohnort, desto größer die Unterschiede** zwischen Jungen und Mädchen <sup>3</sup>
- > Der **Wege Zweck** ist ein **zusätzlicher Einfluss** <sup>3</sup>

*Schulwege werden bereits aktiv zurückgelegt.*

*Deutlich seltener werden aktive Mobilitätsformen auf Freizeitwegen genutzt.*

### Projektziel

- > In der Verkehrs- und Mobilitätsplanung marginalisierten Gruppen, wie Jugendlichen und im Besonderen **jugendlichen Mädchen Raum geben, ihre Bedürfnisse und Präferenzen zu äußern**, um so **aktive und eigenständige Mobilität Jugendlicher zielgruppenspezifisch zu fördern** und genderspezifische Ungleichheiten abzubauen.



### Vorgehensweise & Methodik

- > Aufbauend auf eine **Literaturrecherche** und **quantitative Datenanalyse** folgt eine **qualitative Erhebung** mit **Fokusgruppengesprächen** und interaktiven **Workshops** mit den Jugendlichen, sowie eine qualitative Erhebung der **Perspektiven relevanter Akteur\*innen**, wie Erziehungsberechtigten und Planer\*innen
- > Projektdurchführung in **verschiedenen Raumtypologien** nach RegioStaR 17 z.B. einer metropolitanen Stadtregion und einer ländlichen Region in Hessen und Umgebung

### Hintergrund

- > Das **Mobilitätshandeln in Kindheit und Jugend beeinflusst** auch das spätere **Mobilitätsverhalten** <sup>1</sup>
- > **Aktives & eigenständiges Unterwegssein ist vorteilhaft** für die Gesundheit und weitere Entwicklung der Jugendlichen <sup>2</sup>
- > **Aktive & eigenständige Mobilitätsformen** werden durch Jugendliche im Alter von 14 – 17 Jahren **unterschiedlich genutzt** <sup>3</sup>

## Erste Ergebnisse

### Mobile Jugendliche

- > **Verkehrsmittel werden je nach zu überwindender Distanz ausgewählt**, kurze Distanzen werden zu Fuß zurückgelegt, längere Wege eher mit dem Bus
- > Jugendliche wählen **entsprechend ihrer individuellen Gegebenheiten** das für sie passende Verkehrsmittel aus  
*Ein niederschwelliger Zugang und guter Ausbau insbesondere des Umweltverbunds fördert die Nutzung.*
- > Auf **Freizeitwegen** werden **deutlich weniger eigenständige und aktive Verkehrsmittel** genutzt, als auf Schulwegen

„ Jetzt habe ich halt die Möglichkeit mit dem Bus zu fahren, aber das ist ja nicht überall so.

„ Ich kann [mit dem Fahrrad] hinfahren wo ich will [...] und ich bin auf niemanden angewiesen.

„ Ich [bin] halt immer selbständig und bin auf nichts angewiesen und kann immer wann ich will und so schnell ich will [...] hin. Oder zurücklaufen.

„ [Mit dem Führerschein] könnte man einfach sagen [...] ich nehm' mein Auto und fahr uns kurz zum [...] Rewe oder so.

### Erster Ausblick

- > Eine **indirekte Beeinflussung der Mobilitätsentscheidungen** der jugendlichen Mädchen ist möglich

*Über die Schaffung von Mobilitätsangeboten, einem verbesserten Zugang zu den Mobilitätsmöglichkeiten des Umweltverbunds, sowie begleitende Information und Kommunikation für Jugendliche, aber auch für relevante Akteur\*innen*

- > **Jugendliche Mädchen sind sich ihrer Bedürfnisse bewusst** und können diese auch formulieren
- > Damit Mobilitätsangebote und -infrastruktur den Bedürfnissen der Jugendlichen entsprechen können, müssen sie in **Planungsprozesse einbezogen** werden

### Mobilitätshandeln und -bedürfnisse

- > Es besteht der Wunsch, **die bevorzugte Fortbewegungsart auch in Zukunft weiter nutzen zu können**  
*Eine einfache und selbstverständliche Nutzung soll möglich sein.*
- > Wichtig für die eigene Mobilität der Jugendlichen ist vor allem **Sicherheit**, aber auch **Unabhängigkeit**, eine **geringe Umweltbelastung** und **Verlässlichkeit der Verkehrsmittel**

### Relevante Akteure – Erziehungsberechtigte und Planer\*innen

- > Das **Sicherheitsgefühl der Erziehungsberechtigten** hat einen großen Einfluss auf das Mobilitätshandeln jugendlicher Mädchen  
*Insbesondere die Tageszeit spielt eine große Rolle, aber auch z.B. die Wegelänge.*
- > Erziehungsberechtigte wünschen sich, dass ihre Töchter aktiv unterwegs sind, **nutzen selbst aber seltener aktive Mobilitätsformen**, besonders auf Arbeitswegen
- > In der **Mobilitätsplanung als komplexer Prozess** mit vielfältigen Anforderungen und Akteuren, ist eine **Jugendbeteiligung** derzeit **seltener**

„ Ich wollte mal [...] mit einer Freundin Fahrrad fahren in den Feldern, wo wir eigentlich [als Familie] immer Fahrradtouren machen [...] aber meine Mutter vor allem wollte das nicht, wenn ich allein mit einer Freundin da Fahrrad fahre.

### Literaturverzeichnis

- <sup>1</sup> Flade, Antje (2013): Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. Unter Mitarbeit von Paul Brieler, Rainer Gusk, Klaus-Peter Kalwitzki und Maria Limbourg. 1st ed. 2013. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- <sup>2</sup> Heinrichs, Dirk; Jarass, Julia (2020): Alltagsmobilität in Städten gesund gestalten: wie Stadtplanung Fuß- und Radverkehr fördern kann. In: Bundesgesundheitsblatt, Gesundheitsforschung, Gesundheitsschutz 63 (8), S. 945-952. DOI: 10.1007/s00103-020-03180-1. Scheiner, Joachim (2019): Children's Mobility. State of the Research and Planning Concepts. In: RuR 77 (5), S. 441-456. DOI: 10.2478/rara-2019-0037
- <sup>3</sup> Nobis, Claudia; Köhler, Katja (2018): Mobilität in Deutschland. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin. Online verfügbar unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de).
- <sup>4</sup> Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (Hg.) (2015): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation. Unter Mitarbeit von Matthias Gather, Andreas Kagermeier, Sven Kesselring, Martin Lanzendorf, Barbara Lenz und Matthias Wilde. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Studien zur Mobilität- und Verkehrsforschung). Konrad, Kathrin (Hg.) (2016): Mobiler Alltag im Wandel des Geschlechterverhältnisses. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. Funk, Walter (2013): Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung. Im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Ergänztes und aktualisierte Neuauflage: Nürnberg.
- <sup>5</sup> Bachiri, Nabila; Després, Carole; Vachon, Geneviève (2008): Fighting teenagers' sedentariness: The challenges of mobility in exurbia. In: Medio Ambiente y Comportamiento Humano 9 (1/2), S. 47-67. Kamargianni, Maria; Polydoropoulou, Amalia; Goullas, Konstantinos G. (2012): Teenagers' Travel Patterns for School and After-School Activities. In: Procedia - Social and Behavioral Sciences 48, S. 3635-3650. DOI: 10.1016/j.sbspro.2012.06.1326.
- <sup>6</sup> VCD (Hg.) (2015): Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität. Wien (VCD-Schriftenreihe "Mobilität mit Zukunft", 3). Bubenhofer, Jonas (2014): Dichte und Mobilitätsverhalten. Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Mobilitätsverhalten. Ein neuer Blick auf den Mikrozensus. St. Gallen, 22.05.2014.
- <sup>7</sup> Created by Ludovic Riffault from the Noun Project

### Kontakt

Hochschule RheinMain  
Fachbereich Architektur und  
Bauingenieurwesen  
Kurt-Schumacher-Ring 18  
65197 Wiesbaden  
Annika.Heinzelmann@hs-rm.de



Das Projekt wird aus Mitteln des Forschungsschwerpunkts Frauen- und Geschlechterforschung des Hessischen Ministeriums für Wissenschaft und Kunst finanziert.