

# **Chancengleichheit beim Zugang zu Mobilität. Analyse der Verkehrsbefragung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002“ unter ausgewählten Gender-Aspekten – am Beispiel der Region Hannover (Niedersachsen, Deutschland)**

*Ingrid Heineking*

(Dipl. Geogr. Ingrid Heineking, PlanungsFachFrauen Hannover, An den Rottekuhlen 4, 30926 Seelze, Germany, velberhaus@t-online.de)

## **1 ZUSAMMENFASSUNG**

Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben ist Mobilität, d. h. die Möglichkeit, Ziele für bestimmte Zwecke in einer angemessenen Zeit zu erreichen. Mobilität ist dabei abhängig von der Lebenssituation und den sich daraus ergebenden Alltagsanforderungen, also von den Tätigkeiten und Aufgaben, die ein Mensch in verschiedenen Lebensphasen zu bewältigen hat.

Der Alltag ist der zentrale Aspekt städtischen Lebens neben den besonderen Veranstaltungen wie Festen und Feiern. Er umfasst die Regelmäßigkeit des Alltags mit seinen Verrichtungen (Art der Arbeit) und Bewegungen im Raum (Mobilität und Kommunikation auf verschiedenen Ebenen), die dazu erforderlich sind. Erwerbstätige Familienväter haben andere Ansprüche an Mobilität als Seniorinnen, alleinerziehende Mütter andere als Jugendliche. Stark beeinflusst wird die Mobilität auch durch zeitliche, räumliche und soziale Strukturen. Alltagstauglichkeit von Mobilität ist ein wesentlicher Aspekt für die Gleichstellung der Geschlechter in einer Gesellschaft. Es ist außerdem ein Indiz für die Funktionsfähigkeit einer lebenswerten und erfolgreichen Stadtregion.

Die Region Hannover (Land Niedersachsen, Westdeutschland) hat sich zur Beachtung des Gender Mainstreaming Prinzips verpflichtet. Ziel ist eine gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen in unterschiedlichen sozialen Rollen, was bedeutet, dass die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern von vornherein und regelmäßig zu berücksichtigen sind. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist die Kenntnis der Unterschiede:

Gibt es geschlechtsspezifische Ungleichheiten beim Zugang zu Mobilität und welche sind das gegebenenfalls? Gibt es unterschiedliche Probleme, unterschiedliche Bedürfnisse bei Männern und Frauen?

Um dies am Beispiel der Region Hannover herauszufinden, wurden die Daten der Untersuchung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002“ im Hinblick auf genderspezifische Fragestellungen ausgewertet.

Die daraus resultierenden Ergebnisse vermitteln ein differenzierendes Bild von der Mobilität der Einwohnerinnen und Einwohner und bieten damit eine Grundlage für gender-bewusste Entscheidungen in einer nachhaltig orientierten Verkehrspolitik.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen tendenziell eine Ungleichheit zwischen Männern und Frauen beim Zugang zu Mobilität. Gravierende Unterschiede der Mobilitätsmuster und –strukturen ergeben sich aber erst aus der Kombination von Geschlecht und Lebensphase.

Die Herangehensweise an diese – meines Wissens bundesweit einmalige – gender-differenzierende Auswertung der MiD-Daten sowie die Auswertungsergebnisse im Einzelnen und die daraus abzuleitenden Anforderungen an eine gender-gerechte Stadtregion sind Inhalt dieses Beitrags.

## **2 PLANEN FÜR WEN? – EINE VERKEHRSBEFragung GIBT AUFSCHLUSS**

### **2.1 Anlass**

Anlass der Überprüfung der Chancengleichheit beim Zugang zu Mobilität in der Region Hannover war die geplante Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes 2008. Die Gleichstellungsbeauftragten der Region gaben zur Vorbereitung den Auftrag zur Erarbeitung von Leitlinien und Empfehlungen zur Integration von Gender Mainstreaming in einen Nahverkehrsplan an zwei PlanungsFachFrauen. Als ein wichtiges Ergebnis wurde daraus deutlich, dass ein Teil dieser Arbeit eine genderdifferenzierte Datenauswertung sein müsste, um verlässliche Annahmen über die Mobilitätsmuster und –strukturen der hannoverschen Bevölkerung treffen zu können. Gängige Thesen der Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner wie „Es haben doch sowieso alle ein Auto...“ oder „Erwerbstätige bestimmen die Mobilitätsströme...“ konnten für die Region Hannover nicht einfach angenommen werden. Denn in der 2001 gebildeten Region Hannover - mit ihren 1,127 Mill. Einwohnern auf 2.290 km<sup>2</sup> in 21 Gemeinden - befinden sich 70% der Wohnstandorte und 80% der

Arbeitsplätze in fußläufiger Entfernung zu einer S-Bahn oder Stadtbahnhaltestelle. Das hohe Interesse an Mobilitätsdaten für eine nutzerspezifische Planung des öffentlichen Personennahverkehrs rührt auch daher.

## 2.2 Statistische Grundlagen

Die Möglichkeit der genauen Auswertung wurde dadurch unterstützt, dass die Region Hannover die bundesweite, repräsentative Stichprobe MiD 2002 „aufgestockt“ hatte und so Daten aus 4.581 Haushalten analysieren konnte – insgesamt 30.125 Wege von 10.514 Personen. Die Auswahl der zu Befragenden wurde nach dem Zufallsprinzip aus dem Einwohnermelderegister vorgenommen. Im ersten Schritt wurden Daten zur Person und zur Haushaltssituation erhoben. Später erhielt jede im Haushalt lebende über 14 Jahre alte Person einen Wegefragebogen, in dem sie für einen vorgegebenen Stichtag ihr Verkehrsverhalten festhalten musste. Erfragt wurde dabei Anzahl, Länge, Zweck der Wege und das benutzte Verkehrsmittel. Für Kinder gab es einen speziellen Fragebogen. Durch das Instrument dieser sog. Wege-Protokolle ist es möglich, die bei anderen Verfahren auftretende systematische Überschätzung der eigenen Weg bei männlichen Befragten und die Unterschätzung bei weiblichen Befragten zu korrigieren und darüber hinaus früher unsichtbar gebliebene Teile des Verkehrsgeschehens wahrzunehmen.

Die Darstellung der Ergebnisse dieser Befragung und deren statistische Auswertungen wurden unter ausgewählten Fragestellungen vorgenommen. Die Gründe für das Verhalten der Befragten, positive oder negative Emotionen, die damit verbunden waren, können nur auf Annahmen basieren. Die gewählten - meist geschlechtsspezifischen - Fragestellungen und die Referenzgruppen versuchen insgesamt den Blick auf eine eher sozial-kulturelle Dimension von Mobilität zu lenken und weniger die „klassische“ meist technische Betrachtungsebene wiederzugeben. Fragestellungen sind z.B.:

- Haben Frauen in der Region Hannover andere Mobilitätsvoraussetzungen als Männer?
- Können geschlechtsspezifische Mobilitätsmuster (Wegekette) belegt werden? Welches Muster ist weiblich, welches männlich?
- Welche Auswirkungen hat das Alter der Menschen auf ihre Mobilitätschancen und -muster? und
- Welche Auswirkungen hat die Beschäftigungssituation der Menschen?

Anhand von gezielten Auswertungen nach sog. „Referenzgruppen“ werden unter Genderaspekten die wichtigsten statistischen Ergebnisse - Wegehäufigkeit, Wegedauer und Wegeentfernung sowie Mobilitätsmuster in Form von Wegekette - handhabbar gemacht.

Folgende Referenzgruppen wurden für die Auswertung gebildet, da bei ihnen aufgrund bestimmter Rahmenbedingungen ein ähnlicher Grad an Mobilität sowie ähnliche Bedürfnisse vermutet werden:

- Erwachsene alleinlebend: Ein-Personen-Haushalt, Person mind. 18 Jahre (Singles aber auch Alte)
- Erwachsene aus Haushalt ohne Kind: Zwei- und Mehr-Personen-Haushalt, kein Kind unter 18 Jahre
- Alleinerziehende erwerbstätige Frauen: mind. Zwei-Personen-Haushalt, ein Kind unter 18 Jahre
- Familienhaushalte mit Kind(ern)
- Seniorinnen und Senioren sowie Schülerinnen und Schüler/ Jugendliche: 6 bis 17 Jahre

## 3 ZUGANGSBEDINGUNGEN DER BEVÖLKERUNG ZUR MOBILITÄT

Eine hohe Relevanz für das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und gleichzeitig eine hohe Geschlechterrelevanz haben die unterschiedlichen Zugangsbedingungen der Bevölkerung zur Mobilität. Diese variieren u.a. sehr stark nach dem Wohnort und der damit verbundenen Lebenssituation, aber auch nach dem Alter und dem Einkommen.

### 3.1 Nicht jeder Haushalt verfügt über einen PKW

Entgegen der immer wieder zu hörenden Annahme „es haben doch sowieso alle ein Auto“, zeigt die Auswertung, dass in einem Viertel der befragten hannoverschen Haushalte kein Pkw vorhanden ist.

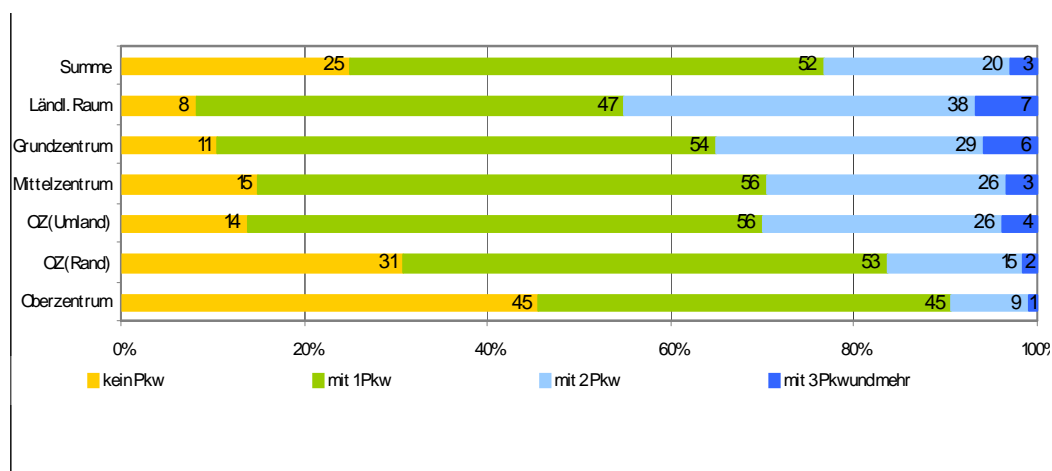


Fig. 1: Anteile von Haushalten mit und ohne Pkw (in %)

Im Kernbereich von Hannover sind sogar 45% der Haushalte ohne eigenes Auto, im direkten Umland hingegen nur 14%. Im ländlichen Raum benötigen allerdings auch 8% bereits ein drittes Auto.

Neben der ungleichen räumlichen Verteilung zeigen sich auch geschlechtsspezifische Unterschiede: In Haushalten ohne PKW leben in der Region Hannover 21% der befragten Frauen, aber nur 12% der Männer.

### 3.2 Viele Frauen haben keinen Führerschein

Führerscheinbesitz ist die erste Voraussetzung, um den im Haushalt vorhandenen Pkw auch nutzen zu können – dies ist bei 71% der befragten Männer und 62% aller Frauen der Fall. Die folgende Abbildung zeigt, dass der Führerscheinbesitz sich erst bei den jüngeren Generationen angleicht.

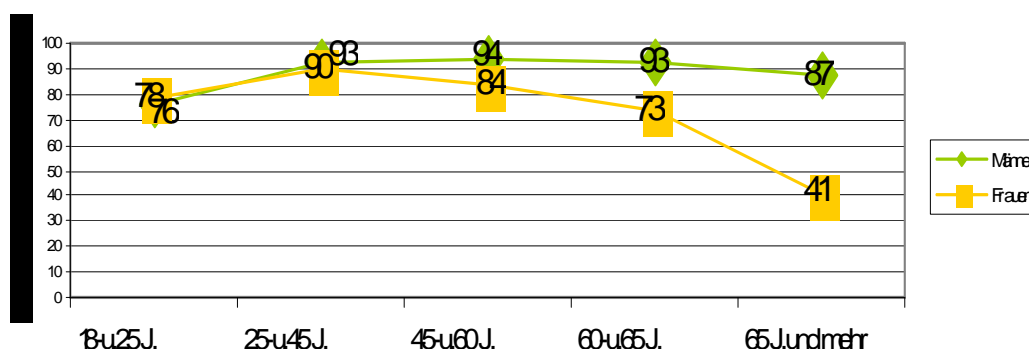


Fig. 2: Führerscheinbesitz von Männern und Frauen nach Altersgruppen (in %)

Hinzu kommt, dass neben dem Führerscheinbesitz auch die Pkw-Verfügbarkeit eine entscheidende Bedeutung beim Zugang zur Mobilität insbesondere der Frauen hat. Die Frage „Wie oft können Sie über ein Auto verfügen?“ beantworteten 60% der Männer, aber nur 45% der Frauen mit „jederzeit“. Die jederzeitige Verfügbarkeit zieht sich bei den Männern durch alle Altersgruppen, ist allerdings bei der älteren Generation besonders ausgeprägt. Auch zwischen Stadt und der übrigen Region variiert die Pkw-Verfügbarkeit.

## 4 MOBILITÄTSMUSTER UND -STRUKTUREN

### 4.1 Wie lange, wie häufig und wie weit sind die Menschen unterwegs?

In der Region Hannover sind werktags fast 90% der Befragten wenigstens einmal am Tag unterwegs. Den höchsten Mobilitätsgrad haben Kinder zwischen 6 und 14 Jahren (95%), bei den älteren Personen über 65 Jahre macht er nur 75% aus. Die nachfolgenden Ergebnisse, die im Hinblick auf die genderspezifischen Fragestellungen vor allem die Unterschiede zwischen den Geschlechtern, Altersgruppen und Referenzgruppen herausarbeiten, zeigen, dass vor allem die Kombination von Geschlecht und Lebensphase für die Art der Mobilität von Bedeutung ist. Die Ergebnisse beziehen sich dabei nur auf die mobilen Personen.

#### 4.1.1 Männer sind länger, Frauen häufiger unterwegs

Durchschnittlich legt jede Person in der Region Hannover von montags bis freitags 3,7 Wege pro Tag zurück. Bezogen auf einen 7-Tage-Durchschnitt sinkt der Wert auf 3,3 Wege.

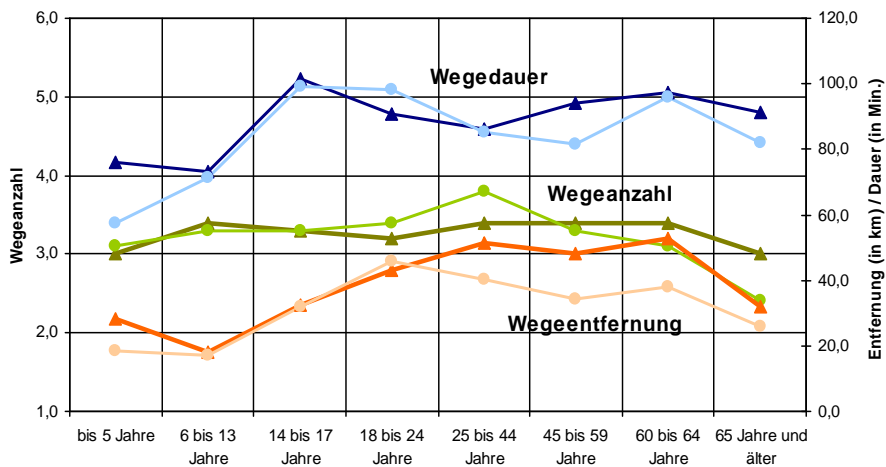


Fig. 3: Durchschnittswege von Männern und Frauen nach Altersgruppen

Während die Anzahl der Wege bei den befragten Frauen und Männern kaum voneinander abweichen, liegt in der Länge der täglichen Wege ein deutlicher Unterschied: Mit durchschnittlich 41,8 km überwinden die Männer deutlich größere Entfernungen als die Frauen mit 33,6 km. Dies betrifft besonders die Altersgruppe der 25- bis 64-Jährigen.

Die kürzesten Wege legen Kinder unter 14 Jahre und Ältere über 65 Jahre zurück. Letztere benötigen für die geringen Distanzen jedoch überdurchschnittlich lange Zeit. Die meiste Zeit verwenden Jugendliche zwischen 14 und 17 Jahren für ihre Mobilität, gleich, ob Junge oder Mädchen.

#### 4.1.2 Frauen mit Kindern legen die meisten Wege zurück

Frauen zwischen 25 und 44 legen im Durchschnitt die meisten Wege zurück. Dabei liegen alleinerziehende Frauen - meist in teilzeit erwerbstätig - ganz vorn und sie verbringen auch die meiste Zeit damit (104 Minuten). Die Entfernungen, die sie dabei zurücklegen sind mit durchschnittlich 5,9 km pro Weg eher gering. Das Charakteristikum „viele kurze Wege in relativ langer Zeit“ ist eindeutig weiblich.

#### 4.1.3 Männer aus Haushalten mit Kind(ern) nehmen die weitesten Wege in Kauf

Männer im Erwerbstätigenalter legen die weitesten Wege zurück. Dabei liegen die befragten Männer aus Familienhaushalten ganz vorn, bei dieser Referenzgruppe sind es täglich 53 km. Dies liegt leicht unter der Entfernung, die Vollzeit-Erwerbstätige im Durchschnitt zurücklegen, eine Bevölkerungsgruppe, die zu 68% aus Männern besteht. Der durchschnittlich Weg eines männlichen Erwerbstätigen ist 15,4 km lang. Trotz der Ungleichheit bei den Wegelängen unterscheidet sich die Wegedauer nur geringfügig. Hieraus lassen sich Schlüsse auf das genutzte Verkehrsmittel schließen!

## 4.2 Womit sind die Menschen unterwegs?

Bei der Wahl des Verkehrsmittels im Personenverkehr unterscheidet die Verkehrsstatistik in Motorisierten Individualverkehr (MIV) = Pkw + Motorrad, in Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Nichtmotorisierten Individualverkehr = Fahrrad- + Fußverkehr. Im Bundesdurchschnitt werden deutlich mehr als die Hälfte aller Wege (58%) individuell motorisiert zurückgelegt. In der Region Hannover liegt dieser Anteil bei 50%. Der ÖPNV und das Fahrrad werden vergleichsweise häufiger genutzt. Nach dem Geschlecht sieht die Verteilung wie folgt aus:

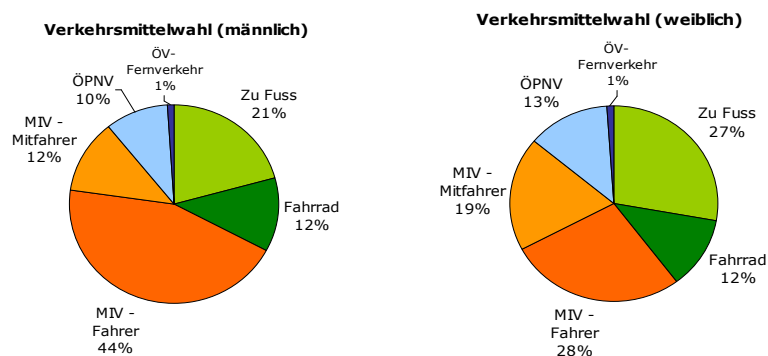


Fig. 4: Verkehrsmittelwahl nach dem Geschlecht (in %)

In dem Kreisdiagramm zeigt sich, dass Männer den Pkw intensiv selbst nutzen und Frauen eher mal mitfahren. Zu Fuß oder mit Bus und Bahn sind ebenfalls anteilig mehr Frauen unterwegs.

Besonders auffällig bei der Verkehrsmittelnutzung sind wieder die Unterschiede in Abhängigkeit von Geschlecht und Lebenssituation: Männer nutzen ab dem Erwachsenenalter in allen Haushaltssituationen den Pkw intensiver als Frauen. Frauen nutzen den Pkw dann mehr, wenn Kinder im Haushalt leben. Und wenn sie teilzeit erwerbstätig sind, noch häufiger. Eine intensive ÖPNV-Nutzung zeichnet die Gruppe der Schülerinnen und Schüler mit 24% bzw. 22% sowie die alleinlebenden Frauen, meist Ältere, mit 19% aus. Ähnliches gilt für fußläufig zurückgelegte Wege, hier liegen die alleinlebenden Frauen mit 40% weit vorn.

Das nachfolgende Diagramm beschreibt die Verkehrsmittelnutzung der Referenzgruppen im Detail:

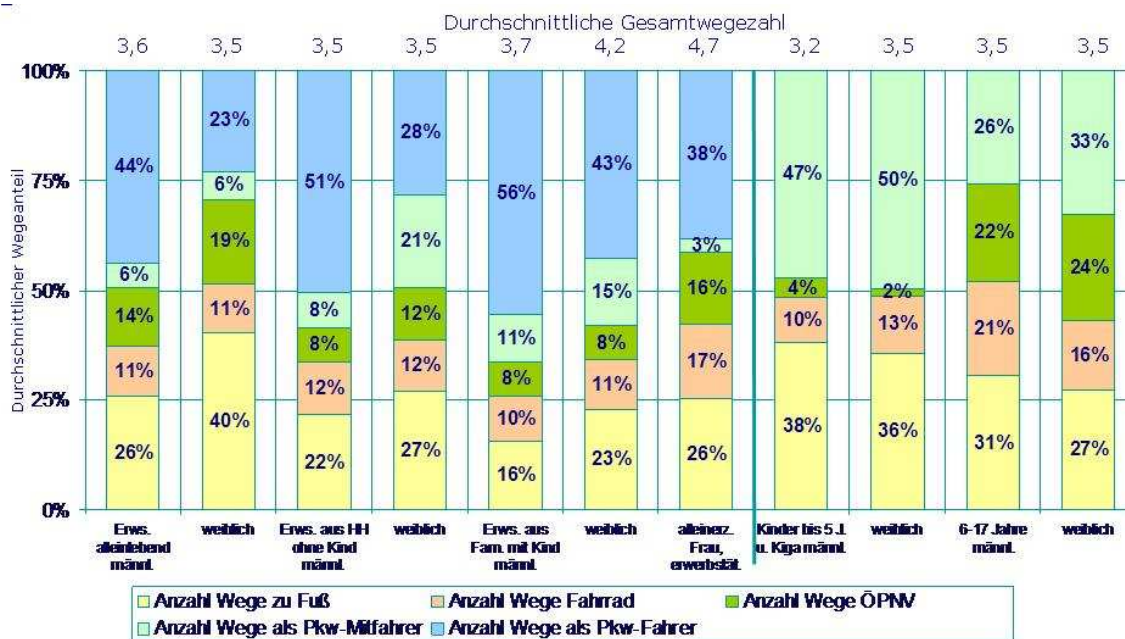


Fig. 5: Verkehrsmittelnutzung nach Referenzgruppen

### 4.3 Warum sind die Menschen unterwegs?

Erwerbstätigkeit und Ausbildung sind für die Frauen und Männer in der Region Hannover nur einer von vielen Anlässen, sich auf den Weg zu machen: Lediglich rund 30% aller Wege dienen diesem Zweck.

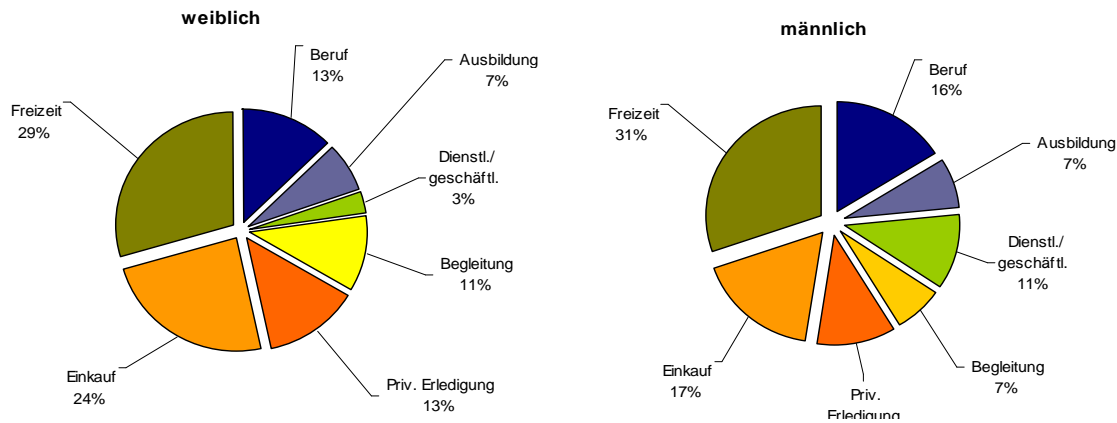


Fig. 6: Hauptwegezwecke nach Geschlecht (in %)

Geschlechtsspezifische Unterschiede werden besonders deutlich, wenn die Wegezwecke hinsichtlich ihrer Bedeutung zusammengefasst werden. In Anlehnung an die EU-Studie „Women and Transport“ (2006) ist folgende Kategorisierung sinnvoll:

gewinnbringend - Wege in Zusammenhang mit Erwerbstätigkeit und Ausbildung (22% - w/33% - m)

Versorgung - Wege in Verbindung mit häuslichen Tätigkeiten/ Familienangelegenheiten (45% w/34% - m)

Freizeit - Wege in Verbindung mit Freizeitaktivitäten (33% w/33% m).

Das heißt, Männer sind eher gewinnbringend unterwegs, Frauen für Haushalt und Familie.

#### 4.4 Wegekettten

Bestimmte Lebenssituationen erfordern ein hohes Maß an Mobilität. Bis zu 4,7 Wege pro Tag werden von Familienfrauen zurückgelegt, somit haben sie spezifische Anforderungen an Mobilität, um ihre Erwerbstätigkeit und Versorgungsarbeit täglich zu erledigen: Ihr Alltag erfordert die Bildung von Wegekettten.

Gut ein Viertel aller Wege führen direkt zum Einkauf/ Erledigung, dicht gefolgt vom direkten Erreichen des Arbeitsplatzes mit gut 20%, ebenso viele Wege haben mehr als ein Ziel. Die am häufigsten benannte Wegekette besteht im Verkoppeln verschiedener Besorgungen auf einem Weg. Das Holen und Bringen von Personen ist Teil von beinahe jedem vierten Weg. Daneben gibt es viele Lösungen, die sich in Abhängigkeit vom Geschlecht und der Lebenssituation deutlich unterscheiden. Aus den Wegeprotokollen lassen sich sowohl die Verknüpfungen von Wegen als auch die Komplexität der Wege der einzelnen Personen belegen. Um Unterschiede zu erkennen, die sich aus der Kombination von verfügbarer Zeit und zu erledigender Wegezahl für verschiedene Referenzgruppen ergeben, wurde bei der Auswertung der Hannover-Daten ein „Komplexitätsindex“ entwickelt, der das Zusammenwirken von Wegezahl und dafür verwendeter Zeit sichtbar macht. Dabei wird deutlich, dass die Wege von Frauen komplexer sind, besonders, wenn sie sich in Erziehungssituationen befinden. Besonders deutlich ist der geschlechtsspezifische Unterschied beim Weg von und zur Arbeit: Die meisten Männer begeben sich direkt dorthin und anschließend wieder nach Hause; Frauen erledigen auf dem Weg häufig Besorgungen, sie begleiten Personen und begeben sich auf dem Weg zu Freizeit-zielen.

Sind Mann und Frau Vollzeit erwerbstätig, machen sie auch annähernd gleich komplexe Wege. Haben beide mehr Zeit für andere Tätigkeiten (teilzeit/ arbeitslos), ändert sich nur das Wegebild der Frauen: Das der Männer bleibt oder wird weniger komplex, das der Frauen wird deutlich komplexer. Ab dem Rentenalter gleicht sich die Komplexität der Wege von Männern und Frauen an.

## 5 EMPFEHLUNGEN FÜR EINE LEBENSWERTE STADT/REGION

### 5.1 Zusammenfassung der Unterschiede

Genderspezifische Unterschiede bei den Mobilitätsbedürfnissen und der Wahl von Verkehrsmitteln, den Wegezzeiten und Wegekombinationen sind nicht offensichtlich, sie ergeben sich aus mehr als dem Geschlecht; die soziale Rolle und das persönliche Umfeld sind entscheidend:

Ältere alleinlebende Frauen sind besonders im Stadtgebiet von Hannover eine bedeutende und bzgl. ihrer Mobilitätsanforderungen vermehrt zu berücksichtigende Gruppe: Sie verfügen nur selten über einen Führerschein und noch seltener über einen Pkw, sie gehen zu Fuß oder nutzen den ÖPNV. Sie versorgen sich selbst und häufig auch andere, so dass sie gut erreichbare Versorgungseinrichtungen benötigen. Zusätzliche Mobilitätseinschränkungen durch Behinderungen müssen für die Älteren mit berücksichtigt werden.

Familienfrauen benötigen ein hohes Maß an Mobilität: Die tägliche Erledigung von Erwerbstätigkeit und Versorgungsarbeit erfordert die Verknüpfung von Wegen und eine entsprechende Anbindung von Einrichtungen der Kinder- und Altenbetreuung, von Versorgungseinrichtungen sowie von Arbeitsplätzen.

Schüler/innen und Jugendliche legen die kürzesten Wege zurück, haben den höchsten ÖPNV-Anteil und benötigen mit die längste Zeit für ihre Wege. Jugendliche Mädchen legen großen Wert auf Sicherheit und sich Wohlfühlen auf öffentlichen Wegen und in öffentlichen Fahrzeugen.

Junge Frauen haben mittlerweile häufiger einen Führerschein als junge Männer. In den Abend- und Nachtstunden werden für sie (und ihre Eltern) Sicherheit und Qualität zur bedeutendsten Seite von Mobilität.

## 5.2 Mobilität in Zeiten gesellschaftlicher Veränderungen

Mangelnde (gefühlte) Sicherheit erfordert zunehmend Begleitwege. Sichere Fuß- und Radwege sowie eine kleinräumliche Erschließung durch den ÖPNV könnten bei gutem Service entgegenwirken. Die Bedeutung von Freizeit nimmt zu: In der Region Hannover dienen 70% aller Wege Zwecken außerhalb der Erwerbstätigkeit. Dem weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs kann nur eine auch darauf zielende Verkehrsstrategie entgegenwirken. Empfehlungen lauten: 1. „Region der kurzen Wege“ durch Erhalt und Stärkung nutzungsgemischter Strukturen 2. Berücksichtigung von Alltagsmobilität und Sicherung einer eigenständigen Mobilität für Jung und Alt 3. Zeitliche und räumliche Erreichbarkeit u.a. durch Barrierefreiheit.

## 6 VERWENDETE LITERATUR UND DATEN

- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS)/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) (Hrsg.): Städtebau für Frauen und Männer. Werkstatt: Praxis Heft 44, Bonn 2006.
- HEINEKING, Ingrid/ SCHMIDTKE, Birgit: Leitlinien und Empfehlungen zur Integration von Gender Mainstreaming in den Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover, Hannover 2006.
- INSTITUT FÜR ANGEWANDTE SOZIALWISSENSCHAFT GMBH (Infas)/Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht, April 2004.
- KRAUSE, Juliane u.a. Frauenbelange in der Verkehrsplanung, FGSV-Arbeitspapier Nr.44, 1987,
- LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN (Hg.) Mobilität in Deutschland. Kurzbericht Landeshauptstadt München, München 2004.
- PLANUNGSVERBAND BALLUNGSRAUM FRANKFURT/ RHEIN-MAIN/traffiQ/Nordhessischer VerkehrsVerbund Mobilität in Stadt und Region. Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Rhein-Main und Hessen, Frankfurt am Main 2005.
- WERMUTH VERKEHRSFORSCHUNG UND INFRASTRUKTURPLANUNG (WVI) Verkehr in der Region Hannover - Zustandsanalyse und Handlungsansätze, Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung, Bd. 1, Hannover 2004.
- WOMEN AND TRANSPORT. Europaen Parliament, Policy Department Structural and Cohesion Policies Transport and Tourism (Hrsg), Provisional Version vom 26.06.2006:  
[www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004\\_2009/documents/dv/tran20060912\\_womentransportstudy/tran20060912\\_womentransportstudy.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/tran20060912_womentransportstudy/tran20060912_womentransportstudy.pdf)
- 1 - Mobilität in Deutschland (MiD 2002), Haushaltsbefragung zum Personenverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, mehr dazu unter [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)