

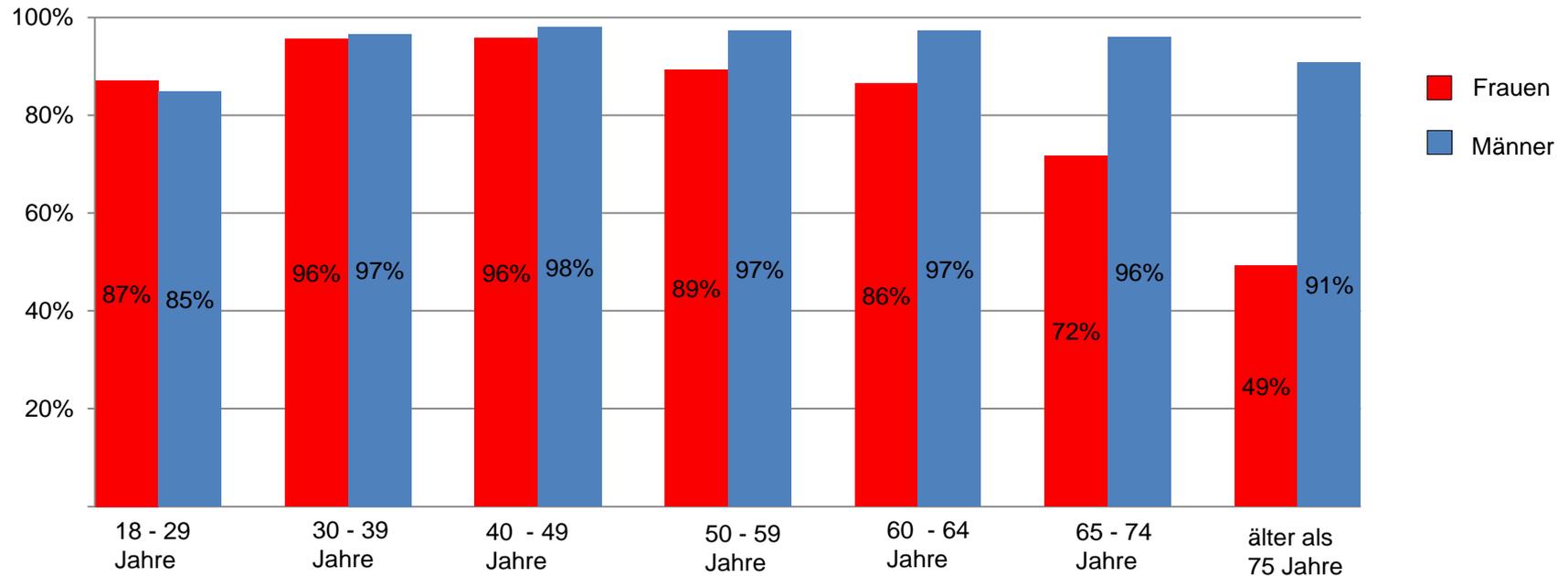
Gender Mainstreaming im Verkehrswesen

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Inhaltsverzeichnis	Folie
Motorisierter Individualverkehr	
Führerscheinbesitz	2
Kfz-Bestand	3 – 4
Pkw-Verfügbarkeit	5 – 7
Pkw Prognose 2030	8 – 9
Pkw Nutzung	10
Fahrstiltypen	11 – 12
Verkehrsdelikte	13 – 15
Unfallbeteiligung	16 – 18

Inhaltsverzeichnis	Folie
Ruhender Kfz-Verkehr	
Anforderungen an Parkplätze, P+R-Anlagen und Parkbauten	19 – 20
Parken im Straßenraum: Parkierungsregel und -praxis	21 – 22
Besondere Ansprüche	23 – 24
Fazit	25

Führerscheinbesitz nach Geschlecht



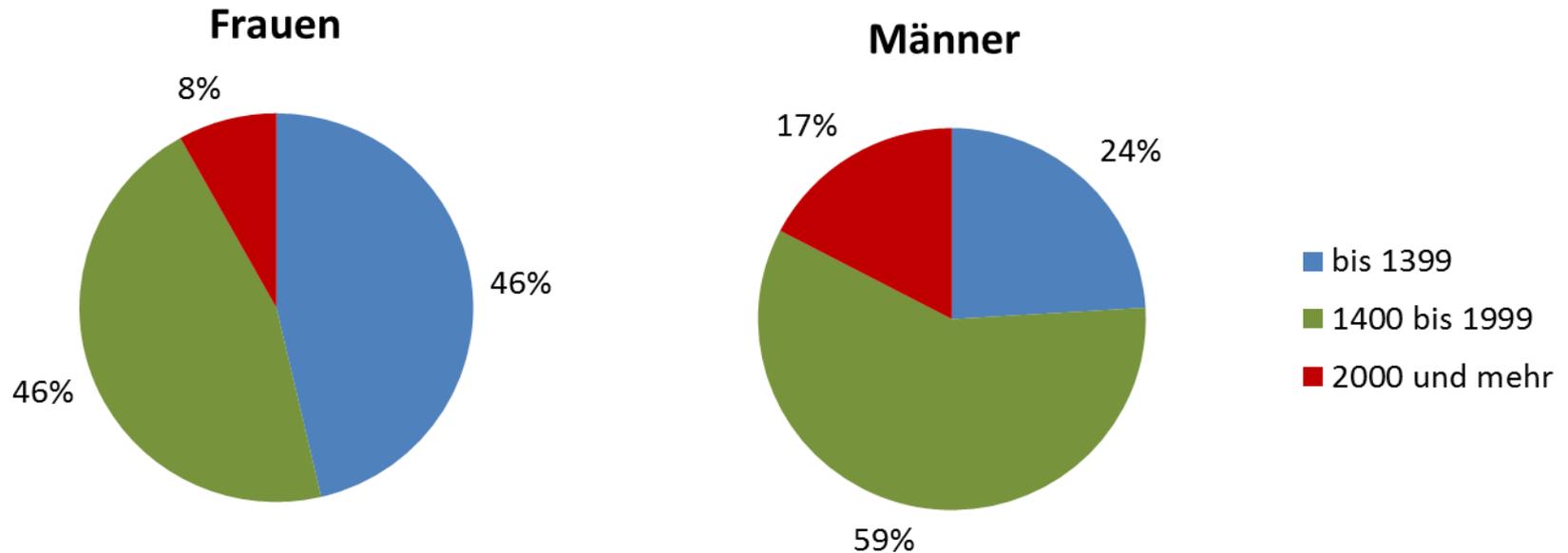
Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008

Kraftfahrzeugbestand

- Zum 1. Januar 2011 waren 51 Millionen Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen.
- Der Anteil von Pkw-Halterinnen beträgt 32,7 %.
(Bei Paaren kann der Wagen der Frau auch als Zweitwagen auf den Mann zugelassen sein. Zudem steigt die Zahl von auch privat genutzten Dienstfahrzeugen an.)
- Der Anteil der über 60jährigen an den Pkw-Halterinnen und -Haltern beträgt 26,4 %.
- Der Motorisierungsgrad beträgt im Bundesdurchschnitt 622 Kraftfahrzeuge auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Quelle: Alle Angaben von der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes (www.kba.de), April 2011.

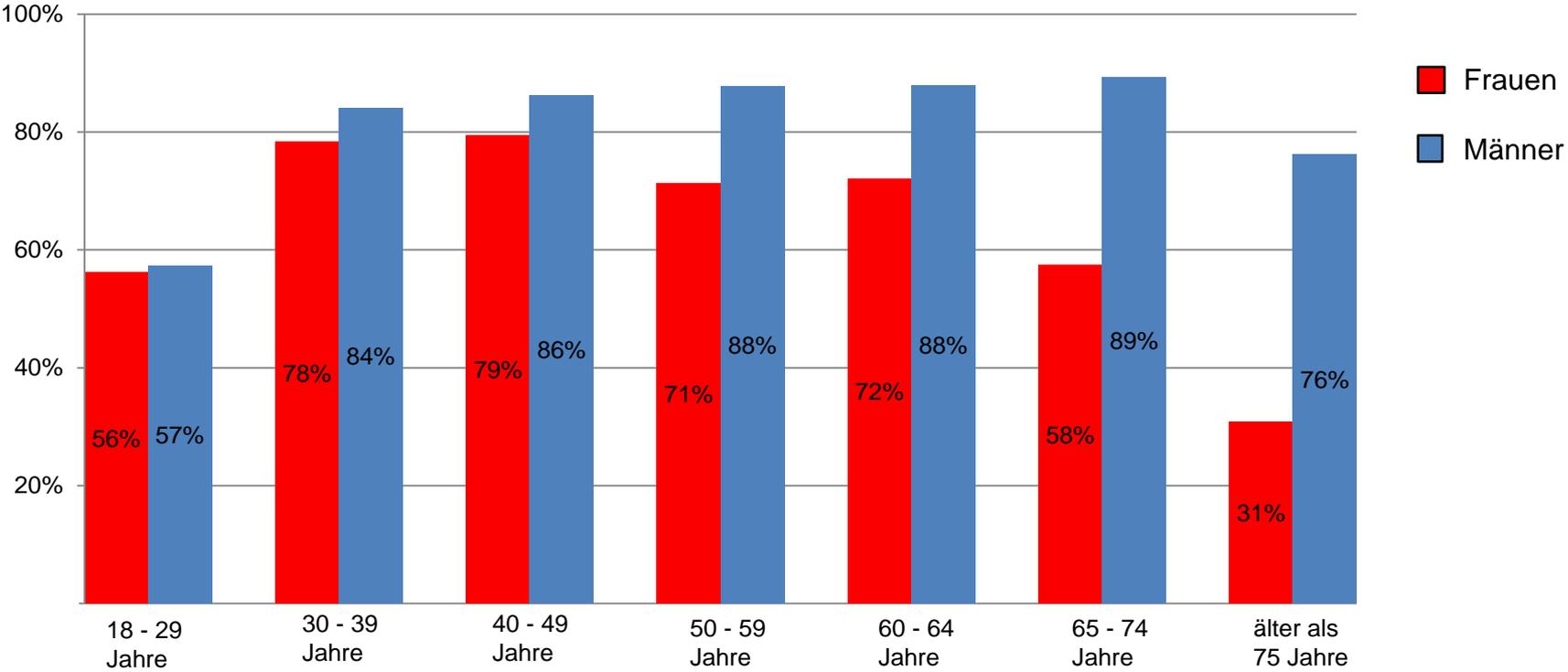
Pkw-Besitz nach Hubraumklassen (cm³) und Geschlecht



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt: Statistische Mitteilungen Bestand an Personenkraftwagen nach Hubraumklassen am 1. Januar 2009.

Pkw-Verfügbarkeit nach Geschlecht

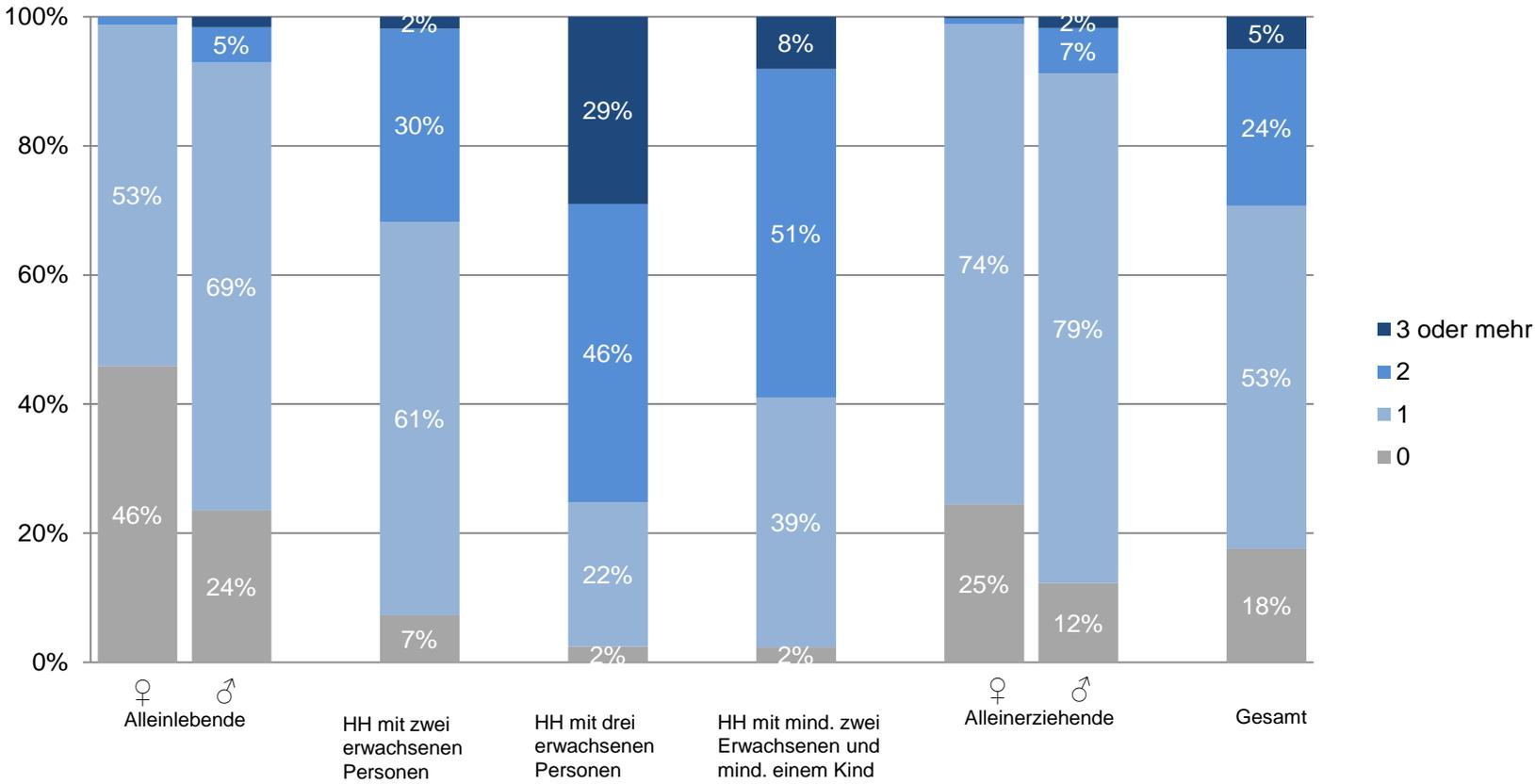
(Angabe „Pkw jederzeit verfügbar“)



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008



Anzahl der Pkw in den Haushalten nach Lebenssituation



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008

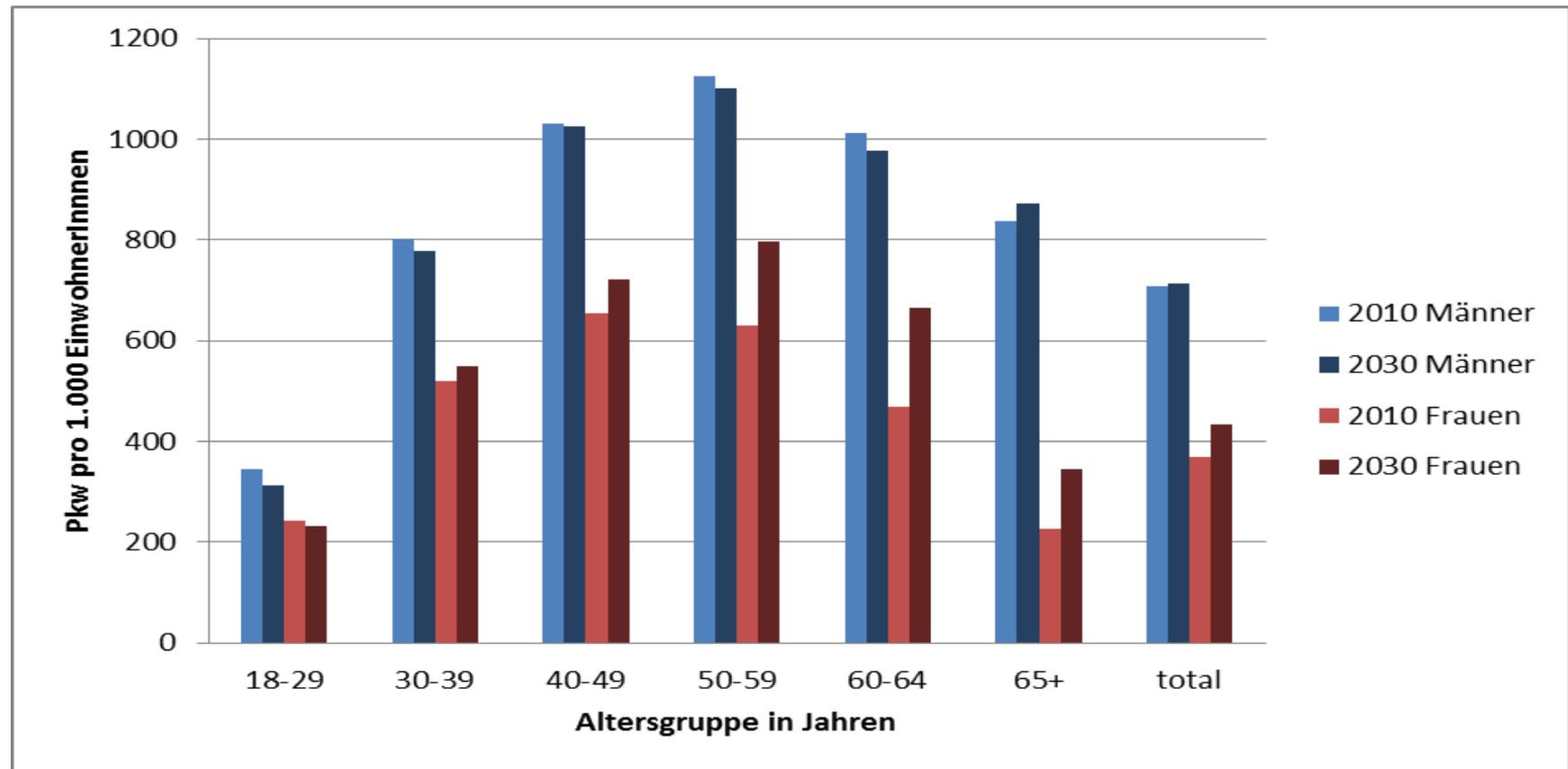


Ausstattung von Haushalten mit Pkw

- 82 % der Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw (MiD, 2008).
- Der Anteil der Einpersonenhaushalte hat sich auf 40 % erhöht, 53 % davon sind allein lebende Frauen¹. Fast die Hälfte (Tendenz: sinkend) der weiblichen Einpersonenhaushalte ist ohne Auto.
- Ein Viertel der alleinerziehenden Mütter hat keinen Pkw im Haushalt.
- Mehrpersonenhaushalte mit Kindern haben i.d.R. mindestens ein Auto.

¹ bezogen auf 2010, www.destatis.de, Abruf Januar 2012.

Shell-Prognose des Pkw-Besitzes in Pkw pro 1.000 EW



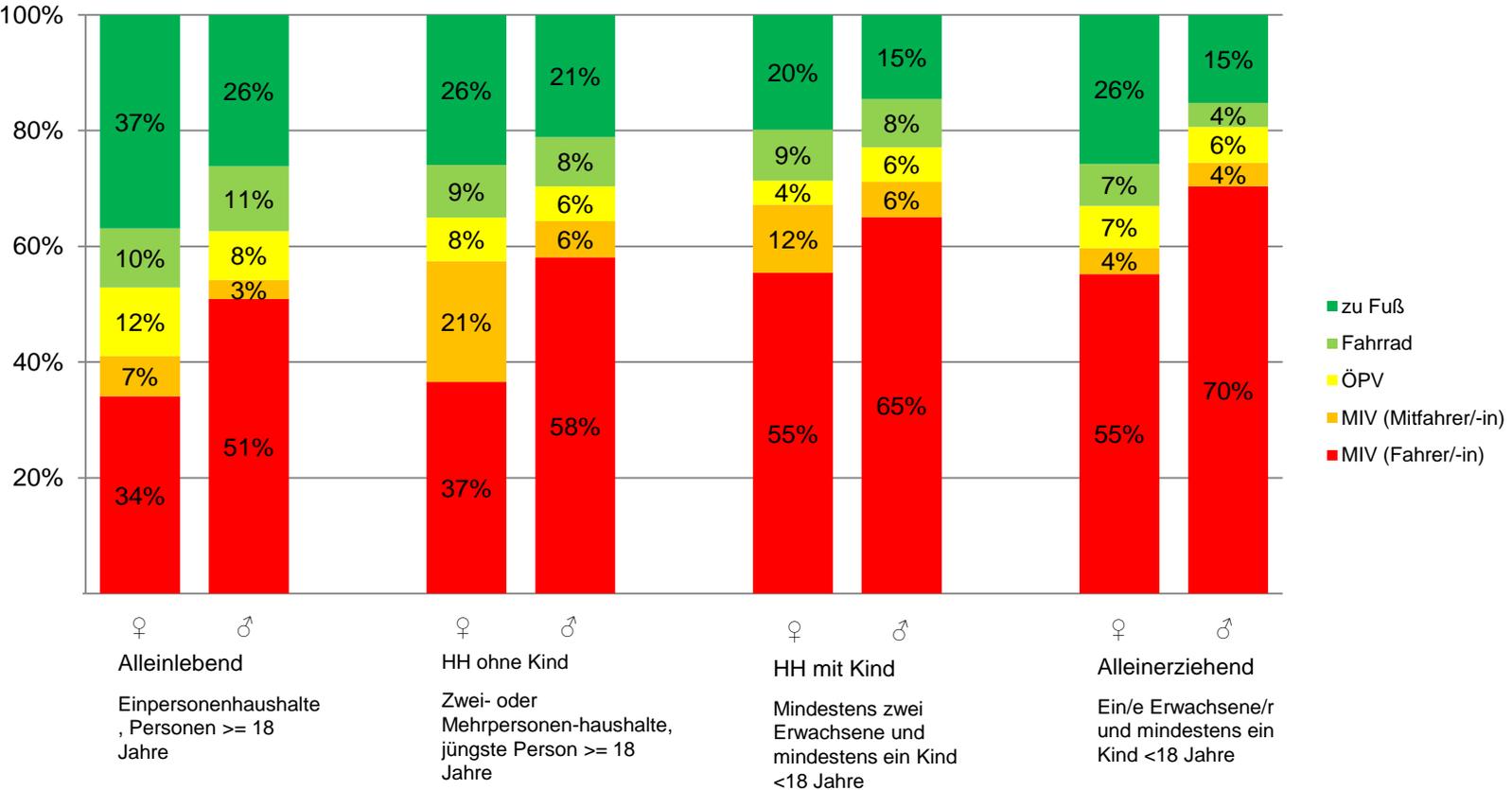
Quelle: Zahlenwerte aus Shell Deutschland Oil GmbH, Shell PKW-Szenarien bis 2030, Hamburg 2009.

Entwicklungstrends aus der Shell-Prognose

- Besonders bei den Frauen werden starke Anstiege des Pkw-Besitzes erwartet. Ausnahme ist die Altersgruppe 18 bis 29 Jahre, hier geht die Motorisierung bei beiden Geschlechtern zurück. Allerdings bleibt die Zahl der Pkw in allen Altersgruppen bei Frauen deutlich niedriger als bei den Männern.
- Bei den Männern bis 65 Jahre sind leichte Rückgänge des Pkw-Besitzes zu erwarten (auf hohem Ausgangsniveau).
- Die Anzahl der Pkw insgesamt soll bis 2030 weiter ansteigen.

Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH Shell, PKW-Szenarien bis 2030, Hamburg 2009.

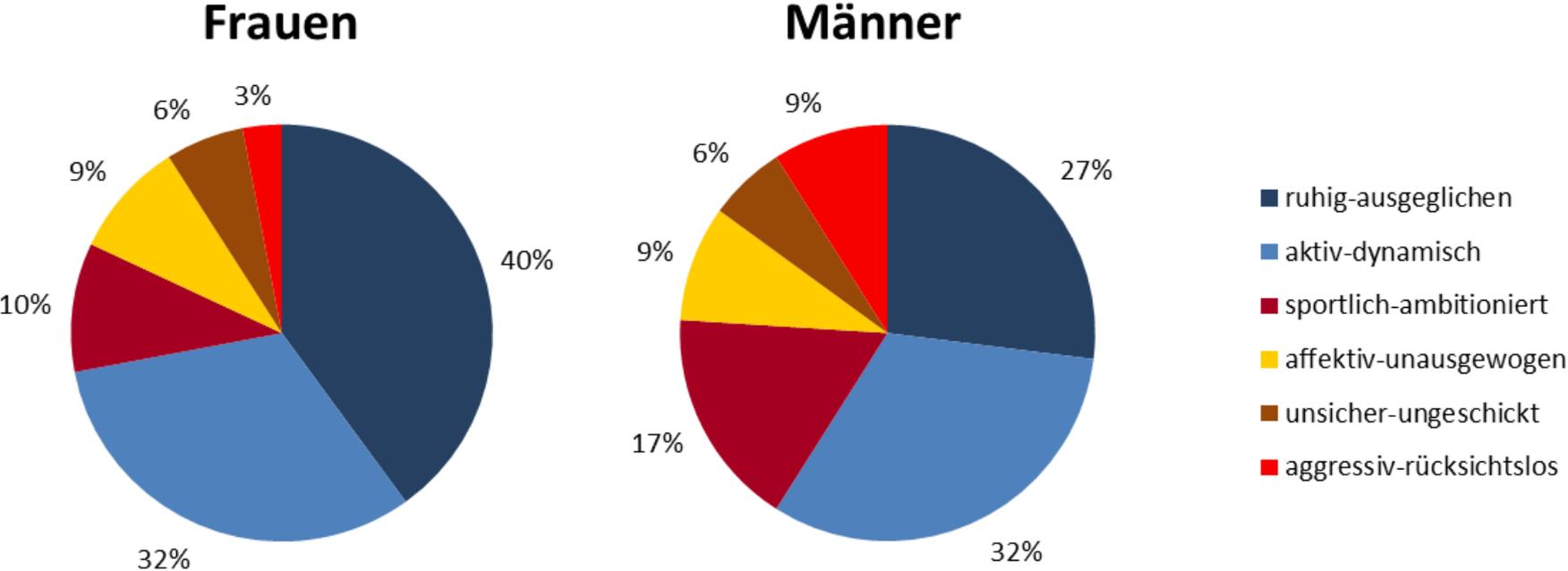
Verkehrsmittelwahl Erwachsener bezogen auf die Wege nach Lebenssituation und Geschlecht



Quelle: ILS 2011, eigene Berechnungen nach MiD 2008



Pkw-Fahrstiltypen nach Geschlecht



Quelle: Zahlenwerte aus von Hebenstreit, Benedikt: Fahrstiltypen beim Autofahren. In: Flade, Antje / Limbourg, Maria (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, Opladen 1999, S. 109 -113.



Pkw-Fahrstiltypen nach Geschlecht

- 40 % der Frauen und 27 % der Männer sind ruhig-ausgeglichen (vorausschauend / defensiv) unterwegs.
- Frauen sind zu 72 % den beiden (blau dargestellten) Fahrstilen mit geringer Neigung zu Unfällen und Ordnungswidrigkeiten zuzuordnen, Männer zu 59 %.
- 17 % der Männer und 10 % der Frauen sind sportlich-ambitioniert unterwegs, d.h. mit Lust am Fahren und an einem gewissen Risiko.
- 3 % der Frauen und 9 % der Männer fallen unter die Kategorie „Verkehrsrowdy“ (aggressiv-rücksichtslos).

Quelle: Hebenstreit, Benedikt: Fahrstiltypen beim Autofahren. In: Flade, Antje / Limbourg, Maria (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft, Opladen 1999, S. 109 -113.

Im Verkehrszentralregister eingetragene Personen am 01.01.2010

Bestand, Deliktart und Punktestand	Insgesamt (incl. o. A.)		Männer		Frauen	
	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %
Personenbestand	8.951		6.981	78	1.966	22
Deliktart je Personengruppe						
Alkohol	1.352	15,1	1.211	17,3	145	7,4
Geschwindigkeit	5.138	57,4	4.033	57,8	1.104	56,2
Vorfahrt	905	10,1	634	9,1	270	13,7
Punktestand je Personengruppe						
ohne*	1.754	19,6	1.486	21,3	266	13,5
1-7 Punkte	6.626	74,0	4.981	71,4	1.644	83,6
8-13 Punkte	456	5,1	405	5,8	50	2,5
14 und mehr Punkte	66	0,7	63	0,9	3	0,2

* Einträge ohne Punkte: Ordnungswidrigkeiten ab 40 € Bußgeld, Straftaten im Straßenverkehr, Entzug der Fahrerlaubnis; gelb unterlegt sind die im Vergleich zum Gesamtwert bei geschlechtsspezifischer Betrachtung überdurchschnittlichen Werte

Quelle: Alle Angaben aus der Homepage des Kraftfahrt-Bundesamtes (www.kba.de), April 2011.

Im Verkehrszentralregister (VZR) eingetragene Personen

- Das Verhältnis der eingetragenen Männer zu Frauen ist etwa 4 zu 1 (Verhältnis Pkw-Fahrleistung etwa 2 zu 1).
- Höhere Punktestände werden häufiger von Männern „eingefahren“. Während Männer oft „Mehrfachtäter“ sind, haben Frauen ein geringeres Rückfallrisiko.
- Der Anteil der registrierten Personen ohne Punkte (Straftaten im Straßenverkehr, Entzug der Fahrerlaubnis) ist bei den Männern deutlich höher.
- Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrleistung ist das Risiko, im Verlauf eines Jahres im VZR eingetragen zu werden, bei Männern 1,7 mal höher als bei Frauen (www.dvr.de).

Unfälle nach Alter und Geschlecht

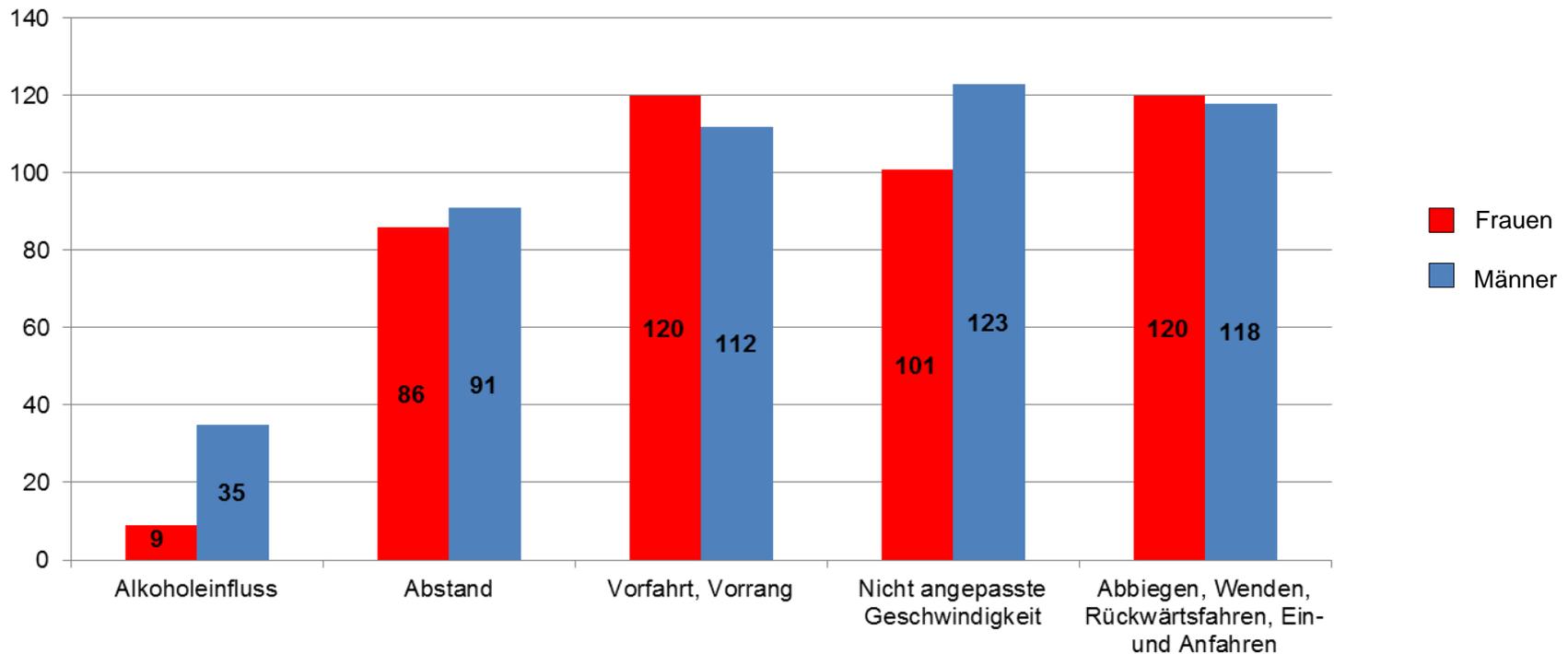
- Insgesamt waren 2010 unfallbeteiligte Pkw-Fahrer zu 57 % Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden, Pkw-Fahrerinnen zu 54 %. Bis zum Alter von 54 Jahren waren Männer häufiger Hauptverursacher, in höherem Alter die Frauen.
- Die von Pkw-Fahrerinnen verursachten Unfälle waren etwas weniger folgenschwer bezüglich der verletzten / getöteten Personen.
- Von den 2010 bei Verkehrsunfällen Getöteten (3.648 Menschen) waren 73 % männliche Verkehrsteilnehmer (zum Vergleich: die Fahrleistung der Männer ist etwa doppelt so groß, wie die der Frauen). Mit Pkw oder Motorrad waren 71 % der getöteten Männer und 59 % der getöteten Frauen unterwegs.
- 43 % der getöteten weiblichen Pkw-Insassen waren Mitfahrerinnen; bei den Männern betrug der Anteil 19 %.

Quelle: Statistisches Bundesamt: Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2010, Wiesbaden 2011

Häufigste Ursachen von Unfällen mit Personenschaden

Fehlverhalten je 1.000 unfallbeteiligte Pkw-Fahrende nach Geschlecht

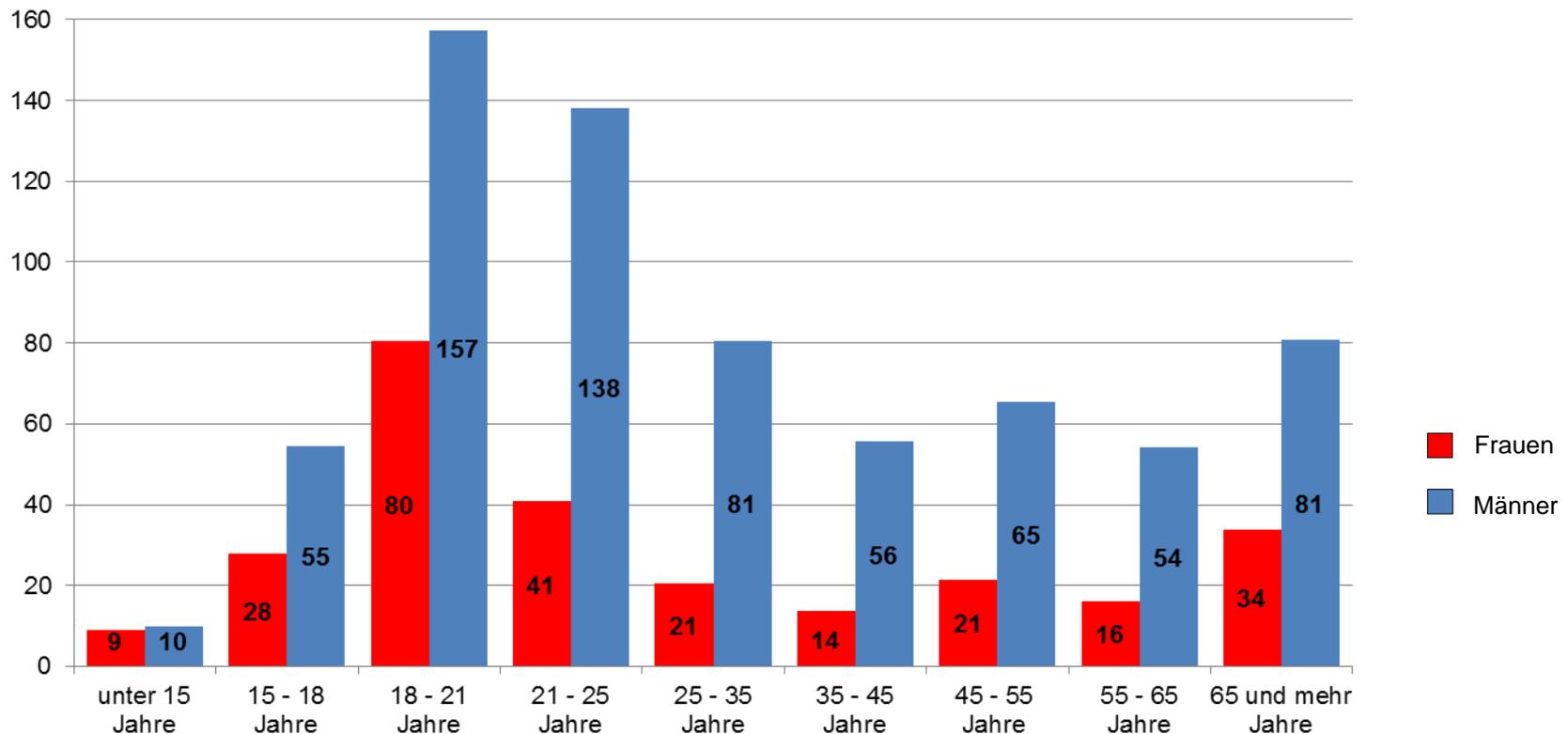
Lesebeispiel: Von 1.000 unfallbeteiligten Frauen, wiesen 637 ein Fehlverhalten auf. Davon fuhren 9 unter Alkohol, d.h. 0,9 % der unfallbeteiligten Frauen.



Quelle: Statistisches Bundesamt, Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2010, Wiesbaden 2011.

Bei Straßenverkehrsunfällen Getötete je 1 Million EW der jeweiligen Alters-/Geschlechtsgruppe

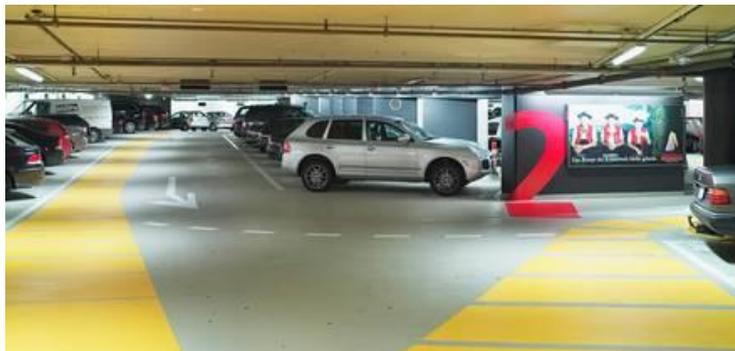
Lesebeispiel: 0,0157 % der 18 – 21 Jahre alten Männer verunglückten 2010 tödlich.



Quelle: Statistisches Bundesamt, Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2010, Wiesbaden 2011.

Anforderungen an Parkplätze, P+R-Anlagen und Parkbauten

- Die anforderungsgerechte Gestaltung von Parkplätzen, P+R-Anlagen und Parkbauten (Tiefgaragen, Parkhäuser) steigert deren Akzeptanz.
- Sie müssen barrierefrei, hell, übersichtlich, sauber, gut befahrbar sein.
- Für bestimmte Nutzungsgruppen (z.B. Menschen mit Behinderungen, Familien) sind Flächen mit hoher sozialer Kontrolle (z.B. Sichtkontakt zum Parkhauspersonal) auszuweisen und größer dimensionierte Parkstände vorzusehen.



www.parkhaus-urania.ch (Foto Luca Zanier)



www.wdietsche.ch (Foto Luca Zanier)

Anforderungen an Parkplätze, P+R-Anlagen und Parkbauten

- Wichtig ist die soziale Kontrolle, z.B. durch Zufahrten, Ein- und Ausgänge im belebten Umfeld und weitere Nutzungen (Kiosk, Radabstellanlagen/Fahrradstationen, Reparaturwerkstätten, Pförtner/Bewachung).
- Angsträume sind zu vermeiden.
- Ein zweiter Fluchtweg und ggf. Notrufsäulen sind vorzusehen.
- Der Einsatz von Überwachungskameras kann das Sicherheitsempfinden steigern.
- Auch die Zu- und Abgänge müssen sicher und barrierefrei sein.



Parken im Straßenraum: Parkierungsregel und -praxis

- Gemäß §12 StVO ist das Parken vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten verboten.
- Die Praxis sieht insbesondere bei hohem Parkdruck häufig anders aus. Dadurch wird das Queren der Fahrbahn gefährlich bzw. unmöglich.
- Durch geeignete Maßnahmen ist auf gute Sicht und ausreichend Platz zum Queren zu achten (z. B. Poller, Gehwegnasen, vorgezogene Seitenräume).



Parken im Straßenraum: Parkierungsregel und - praxis

- Parkende Autos dominieren viele Straßenräume und schränken andere Nutzungen z.T. erheblich ein.
- Parkende Autos schränken die Bewegungsfreiheit nicht motorisierter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein und stellen - insbesondere für Kinder - ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.
- Gehwegparken führt dazu, dass die Nutzung des Gehwegs für den Fußverkehr häufig unmöglich wird und in noch stärkerem Maße für Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder im Rollstuhl.



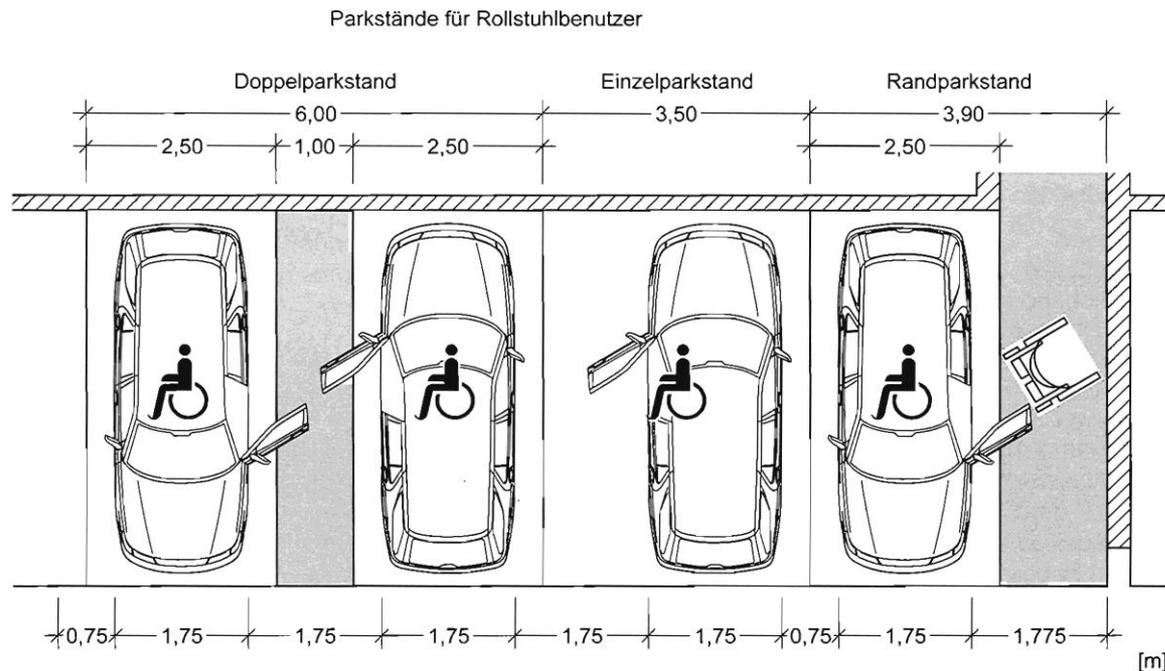
Besondere Ansprüche - Anwohnerparken

- Parkraumbewirtschaftung kann u. a. die kostenpflichtige oder kostenfreie Nutzung sowie Nutzungswidmung für bestimmte Nutzungsgruppen regeln.
- Durch Zusatzschilder können Parkflächen für bestimmte Nutzungsgruppen reserviert werden.
- In dicht bebauten Quartieren kann Anwohnerparken ein geeignetes Instrument sein, damit Bewohnerinnen und Bewohner in Wohnungsnähe leichter einen Parkplatz finden (Transport von Kindern, Einkäufen, etc.).



Besondere Ansprüche - Behindertenparkplätze

- Behindertenparkplätze müssen ausreichend dimensioniert sein.
- Auch eine barrierefreie Erreichbarkeit der Parkstände und eine gute Zuordnung zu relevanten Zielen muss sichergestellt sein.



Quelle: FGSV: Empfehlungen für Anlagen der ruhenden Verkehrs (EAR), Köln 2005.

Fazit

- Alleinlebende und allein erziehende Frauen haben deutlich seltener ein eigenes Auto als andere Bevölkerungsgruppen.
- Der Pkw-Bestand wird vor allem bei - älteren - Halterinnen steigen, aber immer noch deutlich unter Männerniveau bleiben, bei Menschen bis 30 Jahre werden Rückgänge bis 2030 erwartet.
- Frauen sind mit kleineren Autos unterwegs und fahren defensiver.
- Männer verursachen überdurchschnittlich viele Unfälle unter Alkoholeinfluss, durch überhöhte Geschwindigkeit und zu geringe Abstände.
- An Parkieranlagen sind aus Gendersicht besondere Anforderungen hinsichtlich Barrierefreiheit und sozialer Sicherheit zu stellen.
- Das Parken im Straßenraum darf andere Nutzungsgruppen nicht einschränken oder gefährden. Dazu sind bauliche und/oder ordnungspolitische Maßnahmen erforderlich.

Impressum

Der Foliensatz wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Annette Albers, Stuttgart

Dr.-Ing. Karin Arndt, Hofheim am Taunus

Prof. Dr.-Ing. Solveigh Janssen, Hannover

Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen

Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig

Dipl.-Geogr. Ursula Lehner-Lierz, Männedorf/Zürich (CH)

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt

Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Dortmund