

Das Businessmagazin für Ladies mit Drive

LADIES DRIVE

Seit 2007

**SUSANNE
RUOFF**

Wie man nach einer Karriere-
Zäsur wieder zu sich findet

**CONCEIÇÃO
ESPADA**

Ein Gelassenheits-Crash-Kurs
mit der erfolgreichsten
Stressexpertin Europas

**MATTIAS
RIBBING**

Smarte Anti-Chaos-Tipps
vom schwedischen
„Grand Master of Memory“

ÜBER DAS
MANAGEN VON
CHAOS

No. 48

We love slow reading: vierteljährliche
Erscheinungsweise für Ihre Quality-Me-Time

Winterausgabe 2019/2020, 12./13. Jahrgang
Schweiz, Deutschland, Österreich

Conscious
Lifestyle

COPYRIGHT: BPM PRESS

Schweiz CHF 19.00 Europa 11.00 €



4 190690 811003

STREITTHEMA AUTO

Die Zahl der weiblichen Pkw-Halter in Deutschland am 1.1.2019 beträgt 16,09 Mio. Frauen. Diese Zahl ist nicht identisch mit der Zahl der Fahrerinnen von Pkw; letztere liegt deutlich höher, denn in Partnerschaften greifen Frauen oftmals auf einen Pkw zurück, der auf den Haushaltsvorstand zugelassen ist. Der Anteil der weiblichen Pkw-Halter kletterte am 1.1.2019 auf 37,5 % aller privaten Pkw-Halter. Im Vergleich zum 1.1.2015 ist die Zahl der weiblichen Pkw-Halter um 1,19 Mio. Halterinnen gewachsen; im Vergleich zur Halterinnen-Zahl am 1.1.2010 liegt sie am 1.1. dieses Jahres sogar um 2,58 Mio. Pkw-Halterinnen höher. Entsprechend ist auch ihr prozentualer Anteil gewachsen: Er lag am 1.1.2015 bei 36,7 %, und am 1.1.2010 betrug der Anteil 35,3 %.

Die Entwicklung dieser Zahlen haben wir im Kompetenzzentrum Frau und Auto immer als Zeichen steigender Teilhabe der Frauen interpretiert: Mehr Teilhabe an höherwertigen Bildungsabschlüssen, mehr Berufstätigkeit der Frauen, auch nach der Familiengründung, sowie steilere Karrierepfade, die sich aus dieser Entwicklung ergeben. Die oben genannten Zahlen zeigen eine hohe Nachfrage von Frauen nach Individualmobilität mit ihrem eigenen Auto. Dies wird insbesondere in Städten für alle Pkw-Fahrer immer mehr zu einem Problem, denn die Verkehrsdichte steigt in den Stosszeiten; gleichzeitig sinkt die in diesen Stosszeiten realisierte Durchschnittsgeschwindigkeit, die Autofahrer und Autofahrerinnen stehen häufiger und länger im Stau; der Zeitverbrauch für die Erreichung der innerstädtischen Fahrziele steigt.

Heizen (= Wärme), Autofahren (= Mobilität) und Binnenschifffahrt sind als die grossen CO₂-Verursacher identifiziert. Zahlreiche Massnahmen zur Minderung der Umweltbelastung werden diskutiert. In der Schweiz sind das die Möglichkeit einer CO₂-Abgabe fürs Autofahren, Road-Pricing für die Städte und langfristig eine Vollkostenrechnung bei der Mobilität, wie sie Anton Gunzinger für die Stadt Luzern vorschlägt: „Wer mit dem Auto ins Zentrum will, soll 15 Franken zahlen.“ Kay Axhausen, Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich, untersucht die innerstädtischen Verkehrsgeschwindigkeiten in detaillierten Modellen: „Natürlich wirkt der Individualverkehr bremsend auf Busse und Strassenbahnen und umgekehrt. Unsere Simulationen zeigen aber, dass es in vielen Fällen besser ist, Bussen und Trams mehr Platz im Raumzeit-System des Verkehrs zu geben. Dass man zum Beispiel reservierte

Fahrspuren schafft und einen dichteren Taktfahrplan ermöglicht, ist sinnvoll – alle fünf Minuten ein Bus.“ (Statt alle sieben Minuten im Zürcher Stadtverkehr zu den verkehrsreichsten Zeiten.)

In der Stadt Düsseldorf, in der ich lebe, ist der Oberbürgermeister vorgeprescht. Ihm sitzt der Verein Deutsche Umwelthilfe im Nacken. Der Verein droht mit Klage im Fall einer Nichteinhaltung des Luftreinhalteplans der Bezirksregierung Düsseldorf, d. h. wenn Grenzwerte für die Stickstoffdioxidbelastung überschritten werden. Folgen dieser Klage der Umwelthilfe wären dann Fahrverbote für Dieselfahrzeuge bis hin zu Fahrverboten für alle Fahrzeuge bis zur Abgasstufe Euro 5/V. Mitte Oktober, gleich mit dem ersten Tag der Herbstferien, liess der Düsseldorfer Oberbürgermeister eine dritte Umweltspur einrichten mit dem Ziel, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu vermeiden und die Luftqualität besonders stark belasteter Strassenabschnitte zu verbessern. Die beiden ersten Umweltsuren der Stadt waren bereits in den Osterferien eingerichtet worden. Auf den Umweltsuren dürfen Elektroautos, E-Scooter, Fahrräder, Taxis, Busse und Fahrgemeinschaften mit mindestens drei Personen fahren.

Innerhalb weniger Stunden wächst die Stadt Düsseldorf mit einer Einwohnerzahl von gut 610.000 an Arbeitstagen um ein Drittel ihrer Bevölkerung auf mehr als 800.000 Menschen an; denn gut 300.000 Personen pendeln in die Stadt hinein und wiederum gut 100.000 Einwohner pendeln raus. Die Pendler reisen per ÖPNV und per Pkw an. Seitdem es die Umweltsuren gibt, wächst bei den per Auto pendelnden Personen im Individualverkehr der Unmut: Es ist auf den drei Strecken mit Umweltsuren deutlich mehr Zeit nötig, um an den Arbeitsplatz zu kommen, da eine Spur weniger zur Verfügung steht, um in die Innenstadt zu gelangen. Mit den arbeits-täglichen Staus steigt auch die Umweltbelastung; sie sinkt nicht. Handwerksbetriebe zeigen sich über die neue Lösung verärgert, denn es kostet beispielsweise morgens mehr Zeit, zu den Baustellen zu kommen; besorgt zeigt sich die Industrie- und Handelskammer für die durch sie vertretenen Unternehmen. Pflegedienste und Lieferanten verweisen darauf, dass sie ihre Leistungen nicht mit dem Fahrrad erbringen können.

Alternativen für Pendler sind noch nicht in zufriedenstellendem Umfang vorhanden: Die P&R-Parkplätze an der neuen dritten Umweltspur-Strecke sind nicht ausgebaut, der ÖPNV noch nicht aufgestockt. Aktuell werden die Flächen für die weiteren Parkplatzangebote gesucht. Auch die Taktung von Bussen und Bahnen wird als nicht den Mobilitätsansprüchen genügend kritisiert. Die vielen berufstätigen Frauen können in ihrem ohnehin eng getakteten täglichen Zeitmanagement nicht mehr Zeitbudget für tägliche Fahrten zur Arbeit und zur Erledigung von Besorgungen aufbringen.

Hier wird m. E. ein „grosser runder Tisch“ fällig, um mit Weitsicht zu zufriedenstellenden Lösungen zu gelangen. Fast scheint es, als würde jede Stadt jeweils für sich Lösungen suchen, obwohl doch die verkehrstechnischen Herausforderungen so vergleichbar sind. Wir brauchen Masterpläne für die neuen Mobilitäts-Herausforderungen!



PROF. DR. DORIS KORTUS-SCHULTES
leitet das weltweit einzige Kompetenzzentrum
für Frau und Auto an der Hochschule Niederrhein.
Kortus-Schultes@hs-niederrhein.de,
www.frau-und-auto.hsnr.de

FOTO: NORBERT HÜTTERMANN



THE LEAGUE OF
LEADING LADIES
CONFERENCE

it's a smart world

conference_2020

7TH AND 8TH MAY 2020

@Victoria-Jungfrau Grand Hotel & Spa Interlaken

WITH KEYNOTES BY:

LISA WIMBERGER (USA) BESTSELLING AUTHOR & FOUNDER OF "THE NEUROSCULPTING INSTITUTE"

PETER KOENIG (UK) MONEY PSYCHOLOGIST

KITTY YEUNG (USA) CREATIVE TECHNOLOGIST & PHYSICIST @ SILICON VALLEY

MATTIAS RIBBING (SWE) GRAND MASTER OF MEMORY, AUTHOR

BRIAN SOLIS (USA) DIGITAL ANALYST & ANTHROPOLOGIST, FUTURIST

RENATA JUNGO BRÜNGGER (CH) MEMBER OF THE BOARD OF MANAGEMENT OF DAIMLER AG

WITH WORKSHOPS BY:

LINDA JARNHAMN (SWE), CO-FOUNDER OF FLOW²THRIVE
SUSANNE MÜLLER-ZANTOP (GER), FOUNDER & CHAIRWOMAN OF CEO POSITIONS
LISA WIMBERGER, PETER KOENIG & MATTIAS RIBBING

PRESENTING SPONSORS:

**AMERICAN
EXPRESS**

sisley
PARIS

She's
Mercedes

Van Cleef & Arpels

LUZERN 

LOCATION SPONSOR:


Victoria Jungfrau
GRAND HOTEL & SPA

WWW.LEAGUEOFFLEADINGLADIES.COM

TICKETS LIMITED TO 180 SEATS

**BRAND
NEW
WEBSITE**