Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Familienmobilität im Alltag

Herausforderungen und Handlungsempfehlungen

Schlussbericht

Familienmobilität im Alltag

Projekt: Determinanten und Handlungsansätze der Familienmobilität

Forschungsvorhaben Projekt-Nr.: 70.0880-2013

Auftraggeber:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Auftragnehmer:

INOVAPLAN GmbH

Degenfeldstraße 3

76131 Karlsruhe

Unterauftragnehmer:

Autoren

Hauptauftragnehmer:

INOVAPLAN GmbH Karlsruhe
Degenfeldstraße 3
76131 Karlsruhe

Dr.-Ing. Wilko Manz
0721/98 77 9 44 – 1
manz@inovaplan.de

Unterauftragnehmer:

Büro für integrierte Planung Berlin
Marienburger Allee 20
14055 Berlin

Dipl.-Geografin Uta Bauer, SRL
030/30 10 09 41
info@bipberlin.de

InnoZ – Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH

Torgauer Str. 12 - 15 (EUREF-Campus)
10829 Berlin (Schöneberg)

Dr. Melanie Herget
030/23 88 84-104
melanie.herget@innoz.de

FBS ForschungsBüro Scheiner
Kreuzstraße 131
44137 Dortmund

Prof. Dr. Joachim Scheiner
0231/95 65 64 94
fb-scheiner@web.de

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 1

2 Stand der Forschung 3

2.1 Literaturanalyse 3

2.1.1 Familienmobilität als Forschungsthema 3

2.1.2 Familie heute 5

2.1.3 Aktivitätsmuster, Zeitkoordination und Interaktionen in Familien 6

2.1.3.1 Geschlechtsspezifische Aktivitätsmuster 7

2.1.3.2 Beziehungen zwischen den Aktivitätsmustern zweier Partner 9

2.1.3.3 Beziehungen zwischen Eltern und Kindern 10

2.1.3.4 Zeitkoordination in Familien 10

2.1.4 Mobilität in Familien 11

2.1.4.1 Verkehrsmittelausstattung und Verkehrsmittelnutzung 12

2.1.4.2 Weitere Mobilitätsindikatoren 14

2.1.4.3 Interaktionen im Haushalt: der Pkw 14

2.1.4.4 Interaktionen im Haushalt: Gemeinsame Wege und Begleitmobilität 16

2.1.4.5 Interaktionen im Haushalt: das Beispiel Schulweg 17

2.1.4.6 Wohnstandortwahl von Familien 18

2.1.4.7 Exkurs: multilokale Familien 20

2.1.5 Politischer Kontext 21

2.1.6 Fazit 26

2.2 Daten und Trends: Für Familien relevante Trends in Gesellschaft, Raum und Mobilität 26

3 Familientypen 32

3.1 Erarbeitung einer Typisierung der Familien 32

3.1.1 Klassifizierende Merkmale 32

3.1.2 Typisierung der Familien 38

3.1.2.1 Umfangreiche Erwerbstätigkeit der Eltern 38

3.1.2.2 Geringes Haushaltseinkommen 39

3.1.2.3 Schlechte Erreichbarkeit wichtiger Ziele 39

3.1.2.4 Hoher Betreuungsbedarf 40

3.1.2.5 Kombination mehrerer Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen 40

3.2 Hypothesengerüst 42

4 Quantitative Ergebnisse 46

4.1 Evaluation mobilitätsbezogener Datensätze 46

4.2 Alltagsmobilität von Familien in Deutschland – Eckdaten verschiedener Familientypen 48

4.2.1 Daten und methodische Vorbemerkungen 48

4.2.2 Definition und Verbreitung der untersuchten Familientypen 51

4.2.3 Mobilitätsniveau und Aktivitätsmuster 54

4.2.4 Verkehrsmittelausstattung 58

4.2.5 Verkehrsmittelnutzung 62

4.2.6 Mobilitätsstile ('Modality Styles') 64

4.2.7 Zurückgelegte Distanzen und Zeitaufwand für Mobilität 66

4.3 Trends der Mobilität in Familien 2002 bis 2008 68

4.4 Geschlechterstrukturen der Mobilität in Familien 72

4.4.1 Aktivitätsmuster der Eltern und Kinder 72

4.4.1.1 Mütter und Väter 72

4.4.1.2 Jungen und Mädchen 77

4.4.2 Zurückgelegte Distanzen und Zeitaufwand für Mobilität 78

4.4.3 Komplexe Wegeketten: die Verknüpfung von Aktivitäten 79

4.4.4 Komplexe Tage: multiple Verpflichtungen 84

4.4.5 Der Arbeitsweg der Eltern 87

4.4.5.1 Zurückgelegte Distanzen, Zeitaufwand und Verkehrsmittel 88

4.4.5.2 Zeitliche Aufteilung der Arbeitszeit 90

4.4.6 Der Schulweg der Kinder: zurückgelegte Distanzen, Zeitaufwand und Verkehrsmittel 93

4.5 Interaktionen der Mobilität zwischen Familienmitgliedern 96

4.5.1 Begleitwege: Häufigkeit, Länge, Dauer und Verkehrsmittel 96

4.5.2 Begleitung von Kindern auf dem Schulweg 100

4.5.3 Zeitliche Verteilung der Begleitung von Kindern – Schwerpunkt Freizeitwege 105

4.5.4 Gemeinsame Wege in der Freizeit und beim Einkauf 109

4.5.5 Arbeitsteilung beim Einkauf 112

4.5.6 Wenn man sich das Auto teilt: Familien mit einem Pkw 117

4.5.7 Belastung von Eltern durch lange Pendelwege des anderen Elternteils 121

4.6 Zwischenresümee 127

5 Qualitative Ergebnisse 131

5.1 Interviews mit verschiedenen Familientypen ... 131
5.1.1 Ziele ... 131
5.1.2 Interview-Leitfaden ... 131
5.1.3 Fallauswahl und Feldzugang ... 131
5.1.4 Durchführung und Anpassung Untersuchungsdesign ... 133
5.1.5 Auswertungsschritte ... 135
5.1.6 Ergebnisse der Interviews mit Familien ... 137
5.1.6.1 Grundsätzliche Eindrücke ... 137
5.1.6.2 Auswertung nach Themenbereichen ... 137
5.1.6.3 Auswertung nach Familientypen ... 141
5.1.6.4 Vergleich der Familien nach Raumtyp/Wohnlage ... 148
5.1.6.5 Wünsche und Handlungsempfehlungen der Familien ... 150
5.2 Interviews mit Mobilitätsanbietern, Aufgabenträgern und weiteren Fachleuten ... 152
5.2.1 Ziele ... 152
5.2.2 Interview-Leitfaden ... 152
5.2.3 Fallauswahl und Feldzugang ... 152
5.2.4 Durchführung und Anpassung Untersuchungsdesign ... 153
5.2.5 Auswertungsschritte ... 153
5.2.6 Ergebnisse der Interviews mit den Expert(inn)en ... 154
5.2.6.1 Ergebnisse der Interviews mit Verkehrsdienstleistern ... 155
5.2.6.2 Ergebnisse der Interviews mit Kommunen/Aufgabenträgern ... 157
5.2.6.3 Ergebnisse der weiteren Expert(inn)eninterviews ... 159
6 Handlungsempfehlungen ... 161
6.1 Handlungsoptionen der Familienmobilität ... 161
6.1.1 Ableitung idealtypischer Familien-Porträts ... 162
6.1.2 Handlungsoptionen und „Mini-Delphi“ ... 173
6.1.3 Expert(inn)en-Workshop ... 176
6.1.3.1 Familiensituationen ... 176
6.1.3.2 Eigenständige Mobilität der Kindern und Jugendlichen ... 177
6.1.3.3 Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit ... 178
6.1.3.4 Verkehrsmittelnutzung ... 178
6.1.3.5 Öffentlicher Verkehr und Sharing ... 179
6.1.3.6 Fahrrad ... 180

6.1.3.7 Wohnstandort ... 180
6.1.3.8 Innovation und Forschung ... 181
6.2 Strategische Handlungsempfehlungen ... 182
6.2.1 Familien zeitlich entlasten und Flexibilität verbessern ... 183
6.2.2 Alternativen zur Mobilität mit dem Auto gezielt fördern ... 183
6.2.3 Eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unterstützen ... 185
6.2.4 Familien in ihrer Selbstorganisation stärken, Mobilitätsverhalten bewusst machen ... 185
6.2.5 Bereits bei der Standort-, Stadt- und Wohnumfeldplanung an Familien denken ... 186
6.3 Handlungsempfehlungen nach Akteursgruppen ... 187
6.4 Praxisbeispiele ... 190
6.4.1 Familienfreundliche Verkehrssysteme ... 192
6.4.1.1 Öffentlicher Nahverkehr ... 192
6.4.1.2 Fuß- und Radverkehr ... 195
6.4.1.3 Koordination und Vernetzung ... 199
6.4.1.4 Kampagnen und Marketing ... 200
6.4.2 Familienfreundliche Wohnungspolitik und Wohnumfeldplanung ... 201
6.4.2.1 Wohnungspolitik ... 201
6.4.2.2 Familienfreundliche Wohnumfeldplanung ... 202
6.4.3 Flexible öffentliche Betreuung und (soziale) Infrastrukturangebote ... 204
6.4.4 Familienbewusste Arbeitswelt ... 206
6.4.4.1 Arbeitszeit ... 206
6.4.4.2 Arbeitsort ... 207
6.4.4.3 Betriebliche Kinderbetreuung ... 208
6.4.4.4 Service und Beratung ... 209
6.4.5 Mobile und virtuelle Informationen und Dienstleistungen ... 210
6.4.5.1 Mobile Angebote ... 210
6.4.5.2 Interaktive Angebote und Informationssysteme ... 211
6.4.6 Selbstorganisation ... 212
6.5 Zusammenfassung und Ausblick ... 214
7 Literatur und Quellen ... 216

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Familien im Spannungsfeld der verschiedenen Anforderungen 2

Abbildung 2 Interaktionen zwischen Aktionsräume in einer Familie (schematische Darstellung) 12

Abbildung 3 Siedlungsstruktureller Kreistyp *(Quelle: BBSR)*..... 33

Abbildung 4 Erreichbarkeit nach Raumklasse *(Quelle: eigenen Berechnung auf Basis MOP)*..... 35

Abbildung 5 Klassifizierung der Familien *(Quelle: eigene Berechnung auf Basis MOP und MiD)*. 37

Abbildung 6 Familiensituation schlechte Erreichbarkeit *(Quelle: eigene Analyse auf Basis des MOP)*..... 40

Abbildung 7 Überlagerung verschiedener Familiensituationen *(Quelle: eigene Analyse auf Basis von MiD und MOP)* 41

Abbildung 8 Modal Split in Familien nach Rolle in der Familie 2002 und 2008..... 71

Abbildung 9 Typologie von außerhäuslichen Tätigkeiten von Eltern an einem Stichtag..... 85

Abbildung 10 Zusammensetzung der in dieser Studie analysierten Familienhaushalte 133

Abbildung 11 Auswertungsschritte bei der Auswertung der Interviews mit Familien/Eltern..... 136

Abbildung 12 Auswertungsschritte bei der Auswertung der Interviews mit Expert(inn)en..... 154

Abbildung 13 Methodisches Vorgehen (Delphi-Verfahren) 162

Abbildung 14 Auswertung Wirkungen von Handlungsoptionen auf verschiedene Familientypen 175

Abbildung 15 Strategische Handlungsempfehlungen..... 182

Abbildung 16 Handlungsfelder zur Unterstützung des Familienalltags und der Mobilität von Familien 191

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Acht Optionen zur Synchronisierung *(Quelle: van Wee et al. 2014)* 24

Tabelle 2 Allgemeinbildende Schulen in Deutschland 2000-2010 *(Quelle: Statistisches Bundesamt 2002, 2012)* 30

Tabelle 3 Gliederung des Raums *[Quelle: eigene Analysen auf Basis MiD, MOP sowie BBSR]* 34

Tabelle 4 Klassifizierung der Familienhaushalte *[Quelle: eigene Analysen auf der Basis von MOP und MiD]* 36

Tabelle 5 Stichproben Haushalte, Personen MOP und MiD *[Quelle: eigene Analysen]* 47

Tabelle 6 Methodischer Vergleich der zwei MiD-Erhebungen..... 49

Tabelle 7 Häufigkeit und Kombination von Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen (MiD) 53

Tabelle 8 Häufigkeit und Kombination von Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen (MOP) 53

Tabelle 9 Wegehäufigkeiten nach Wegezweck, Familientyp und Rolle in der Familie..... 56

Tabelle 10 Anteil "Immobile am Stichtag" nach Familientyp und Rolle in der Familie..... 57

Tabelle 11 Verkehrsmittelausstattung nach Familientyp und Rolle in der Familie 59

Tabelle 12 Pkw-Besitz des Haushalts nach Familientyp 60

Tabelle 13 Modal Split (Wege) nach Familientyp und Rolle in der Familie..... 62

Tabelle 14 Mobilitätsstile (Verkehrsmittel-Nutzersegmente): Definition 64

Tabelle 15 Mobilitätsstile (Verkehrsmittel-Nutzersegmente) nach Familientyp (nur Eltern) ... 65

Tabelle 16 Zurückgelegte Distanzen und Reisezeitbudget nach Familientyp und Rolle in der Familie..... 67

Tabelle 17 Pkw-Verfügbarkeit von Eltern 2002 und 2008 69

Tabelle 18 ÖPNV-Zeitkarte und Fahrradbesitz nach Familientyp und Rolle in der Familie 2002 und 2008 70

Tabelle 19 Reisezeitbudget und zurückgelegte Distanz nach Rolle in der Familie 2002 und 2008 72

Tabelle 20 Wegehäufigkeiten nach Wegezweck, Familientyp, Rolle in der Familie und Geschlecht 74

Tabelle 21 Übersicht über zeitgleiche Aktivitäten der Eltern an Werktagen und am Wochenende 76

Tabelle 22 Wegehäufigkeiten von Kindern und Jugendlichen nach Wegezweck, Altersgruppe und Geschlecht 77

Tabelle 23 Zurückgelegte Distanzen und Reisezeitbudget nach Familientyp und Geschlecht (nur Eltern) 79

Tabelle 24 Aktivitätskopplungen nach Familientyp, Geschlecht und Rolle in der Familie 81

Tabelle 25 Aktivitätskopplungen auf dem Arbeitsweg nach Familientyp und Geschlecht (nur Eltern) 83

Tabelle 26 Tätigkeiten am Stichtag nach Familientyp (nur Eltern) 86

Tabelle 27 Tätigkeiten am Stichtag nach Geschlecht und nach Wochentag (nur Eltern) 86

Tabelle 28 Tätigkeiten am Stichtag nach Familientyp (nur Eltern) – Werktage 87

Tabelle 29 Berufswege der Eltern: Zurückgelegte Distanzen, Wegedauer und Modal Split nach Familientyp und Geschlecht 89

Tabelle 30 Arbeitszeiten der Eltern über den Tagesverlauf (Mo-Fr), nach Art der Beschäftigung, Geschlecht, Familientyp und Beschäftigungskombination im Haushalt 91

Tabelle 31 Schul- und Ausbildungswege der Kinder: Zurückgelegte Distanzen, Wegedauer und Modal Split nach Familientyp und Geschlecht 94

Tabelle 32 Schul- und Ausbildungswege der Kinder: Zurückgelegte Distanzen, Wegedauer und Modal Split nach Altersklasse und Geschlecht 95

Tabelle 33 Begleitwege der Eltern: Häufigkeit, Wegelängen, Wegedauer und Modal Split nach Familientyp 97

Tabelle 34 Servicewege nach Geschlecht sowie Werktag und Wochenende 99

Tabelle 35 Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg nach Familientyp 100

Tabelle 36 Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg nach Verkehrsmittelnutzung 101

Tabelle 37 Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg nach Hin- und Rückweg sowie Altersgruppen 102

Tabelle 38 Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg nach Geschlecht und Altersgruppen 103

Tabelle 39 Einflussgrößen der Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg 104

Tabelle 40 Tageszeitliche Verteilung der von den Eltern begleiteten Freizeitwege von Kindern und Jugendlichen nach Altersgruppen der Kinder 106

Tabelle 41 Verteilung der Begleitung von Freizeitwegen der Kinder und Jugendlichen auf Vater und Mutter nach Tageszeiten und Altersgruppen der Kinder 107

Tabelle 42 Tageszeitliche Verteilung der Begleitwege von Eltern nach Altersgruppen des jüngsten Kindes 109

Tabelle 43 Familienmitglieder bei gemeinsamen Wegen nach Wegezweck 110

Tabelle 44 Familienmitglieder bei gemeinsamen Wegen in der Freizeit nach Familientyp 111

Tabelle 45 Familienmitglieder bei gemeinsamen Wegen in der Freizeit nach Alter des jüngsten Kindes 111

Tabelle 46 Einflussgrößen der Einkaufshäufigkeit von Eltern 114

Tabelle 47 Anteil der Einkaufenden nach Geschlecht, Einkaufsdauer und Werktag/Wochenende 116

Tabelle 48 Pkw-Verfügbarkeit von Eltern in Familien mit genau einem Pkw 117

Tabelle 49 Verkehrsmittelnutzung (%) in Familien nach Anzahl der Pkw, Geschlecht und Rolle in der Familie 118

Tabelle 50 Pkw-Verfügbarkeit von Müttern und Vätern in Familien mit genau einem Pkw ... 119

Tabelle 51 PKW-Nutzung nach Geschlecht; PKW-Bestand des Haushalts sowie nach Wochentag 120

Tabelle 52 Einflussgrößen der Mobilitätsbelastung von Müttern und Vätern unter Berücksichtigung des Pendelweges des Partners bzw. der Partnerin 122

Tabelle 53 Einflussgrößen der Mobilitätsbelastung unter Berücksichtigung des Pendelweges des Partners bzw. der Partnerin – separate Modelle für Mütter und Väter 126

Tabelle 54 Merkmale der sieben „Idealtypen-Familien“ 163

1 Einleitung

Familienpolitik ist heute wichtiger denn je. Denn einerseits geht die Anzahl der Familien zurück – unsere Gesellschaft altert, die Haushalte werden kleiner. Andererseits sind Familien die Keimzelle der Gesellschaft: im Sinne der biologischen Reproduktion, im Sinne von wirtschaftlicher und sozialer Innovation, die vor allem von jungen Menschen ausgeht, und im Sinne der Sozialisation von Kindern, der Gestaltung gesellschaftlicher Werte und Normen.

Der Begriff Familie ist dabei weniger fassbar denn je. Das alte Bild der Kernfamilie – verheiratetes Paar mit Kindern und einer klaren Arbeitsteilung zwischen Mann und Frau – ist abgelöst worden von großer Vielfalt. „Familie ist, wo Kinder sind“: Patchworkfamilien, Alleinerziehende, von ihren Kindern getrennt lebende Elternteile, multilokale Familien, Regenbogenfamilien, … Auch in der (scheinbaren) Normalfamilie alten Typs haben sich Geschlechterarrangements und Arbeitsteilung geändert.

In diesem Zusammenhang spielen Mobilität, alltägliche Aktivitäten und Zeitbudgets eine wichtige Rolle. Familien zeichnen sich durch besonders komplexe, zeitlich, räumlich und personell auf vielfache Weise verflochtene Aktivitäts- und Mobilitätsmuster aus. Die daraus entstehenden Anforderungen im Alltag nehmen trotz vielfältiger technischer Erleichterungen zu: Immer mehr Mütter sind erwerbstätig, die Erwerbsbiografien werden lückenhafter und unbeständiger, Schulstandorte werden geschlossen, Einzelhandel und Dienstleister werden zentralisiert, Kinder haben immer ausgefeiltere Tages- und Wochenpläne voller Aktivitäten.

Doch nicht nur das Familienleben hat sich verändert. In den letzten Jahren sind in vielen deutschen Großstädten neue Verkehrsangebote und neue Verkehrsanbieter auf den Markt getreten, die z. B. stationsunabhängiges Carsharing, Leihfahrräder und Leih-Pedelecs, innerstädtischen Fahrradgütertransport oder Mobilitätskarten zur integrierten Nutzung verschiedener Verkehrsangebote bieten. In mehreren ländlichen Räumen Deutschlands wird hingegen derzeit neben der Ausweitung von flexiblen ÖPNV-Angeboten die Verknüpfung von privaten Mitfahrten oder Pedelecs als Zubringer zu gut vertakteten Schnellbuslinien getestet. Noch ist allerdings unklar, wie diese neuen Angebote in Stadt und Land gestaltet sein könnten und müssten, um auch Familien gezielt anzusprechen und zu entlasten.

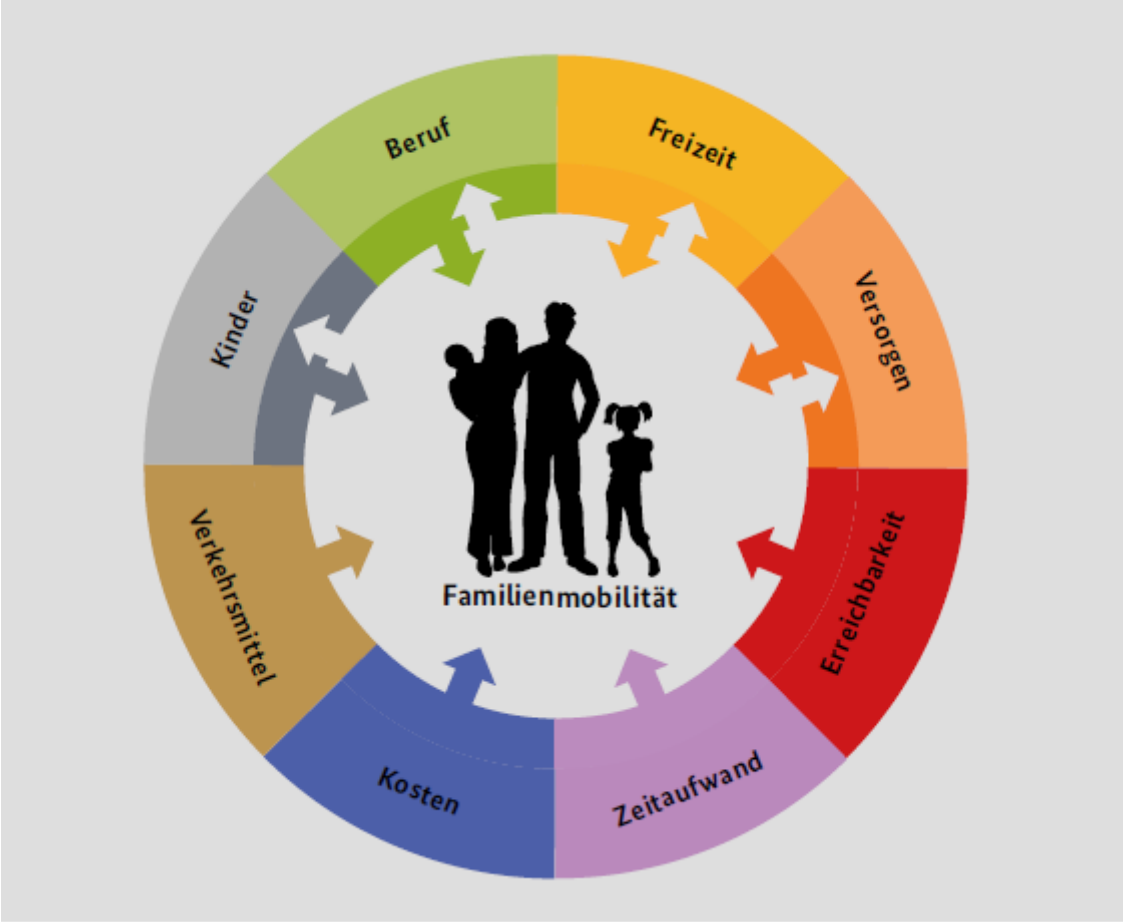


Abbildung 1 Familien im Spannungsfeld der verschiedenen Anforderungen

Die politische Bedeutung der Familie zeigt sich in der Demografiestrategie der Bundesregierung (BMI 2013) und in den regelmäßigen Familienberichten, in denen aktuell das Thema Familienzeit zum Kerngegenstand gemacht wird (BMFSFJ 2012). Dennoch werden Familien sowohl in der Mobilitätsforschung als auch in der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung häufig übersehen. Auch Verkehrsunternehmen und Carsharing-Anbieter gehen meist nicht auf Familien als eigene Zielgruppe ein.

Die Ziele des Projekts waren:

1. eine breite quantitative und qualitative Informationsbasis darüber zu schaffen, wie Familien im Alltag unterwegs sind, um

2. ein Bewusstsein über die Bedeutung von Mobilität im Alltag von Familien zu schaffen und

3. Handlungsempfehlungen zu entwickeln, wie Familien von Mobilitätszwängen und zeitlichen Zwängen entlastet werden können.

2 Stand der Forschung

2.1 Literaturanalyse

2.1.1 Familienmobilität als Forschungsthema

Im Zuge des demografischen Wandels sind die Aspekte Alterung und Singularisierung von zentraler Bedeutung. Beide sind unmittelbar mit der Abnahme der Zahl und des Anteils der Familien an den Haushalten verbunden. Gleichzeitig bilden Familien in verschiedener Hinsicht die Mitte der Gesellschaft:

- Im Sinne der biologischen Reproduktion sind Familien die Keimzelle der Gesellschaft. Damit besitzen Familien zentrale Bedeutung im Umgang mit dem demografischen Wandel.
- Junge Menschen als Träger von wirtschaftlicher und sozialer Innovation werden in Familien hineingeboren und wachsen in Familien auf.
- Da Kinder in Familien sozialisiert werden, stellen Familien auch in Bezug auf die soziale Reproduktion und Weiterentwicklung gesellschaftlicher Werte und Normen die Keimzelle der Gesellschaft dar.
- Für den Staat sind Familien neben der biologischen und sozialen Reproduktion auch als Arbeitskräfte, Steuerzahler und im Sinne ihrer Kaufkraft von zentraler Bedeutung.

Folgerichtig erhalten Familien gerade *wegen* ihrer im demografischen Wandel abnehmenden zahlenmäßigen Bedeutung *und* ihrer zentralen gesellschaftlichen Bedeutung zunehmend politische Aufmerksamkeit. Diese zeigt sich in der Demografiestrategie der Bundesregierung, in der explizit die Familie als Gemeinschaft in den Mittelpunkt gerückt wird (BMI 2013), und besonders prononciert im Familienbericht, in dessen neuester Fortschreibung (BMFSFJ 2012) das Thema Familienzeit zum Kerngegenstand gemacht wird. Es lässt sich vermutlich ohne Übertreibung sagen, dass die Themen Familie und Gleichstellung von einem eher randständigen ("Gedöns") zu einem zentralen Politikfeld geworden sind.

Das Thema Familien*zeit*politik wird dabei im Achten Familienbericht als eigenständiges Politikfeld hervorgehoben (BMFSFJ 2012). Die (alte) Bundesregierung erkennt dabei in ihrer Stellungnahme zum Sachverständigenrat folgende Felder:

- Zeitsouveränität für Familien durch Geld und Infrastrukturleistungen (Schwerpunkte: insbesondere Elterngeld, aber auch Bildung, Betreuung, haushaltsnahe Dienstleistungen)
- Zeitsouveränität in der Arbeitswelt: mehr Flexibilität und bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf (Schwerpunkte: Flexibilisierung der Elternzeit, Teilzeitanspruch, Pflegezeit)
- Familie im Generationengefüge: Umverteilung von Zeit zwischen den Generationen (Schwerpunkte: Engagement älterer Menschen fördern, Mehrgenerationenhäuser als Koordinationsstellen)

- Lokale Familienzeitpolitik – Synchronisation lokaler Taktgeber (Unterstützung lokaler Akteure)
- Zeitkompetenzen von Familien (Unterstützung bei der zeitlichen Selbststeuerung).

Die *sozial*politische Bedeutung dieses Themas ergibt sich aus der hohen Belastung von Familien im Spannungsfeld von externen Anforderungen und eigenen Ansprüchen. Dazu tragen vielfältige Verpflichtungen und Rahmenbedingungen bei: Veränderungen der Arbeitswelt, eigene Karriereansprüche, Kinder und pflegebedürftige Angehörige ("Sandwich-Generation"), Veränderungen im Geschlechterverhältnis mit der Entstehung von "double shifts" für Frauen aus Erwerbs- und Haushalts-/Familienarbeit.

Die Komplexität der Aktivitäts- und Mobilitätsmuster in Familien steht häufig starren Raum- und Zeitstrukturen sowie starren Eigenschaften des Verkehrssystems auf der Angebotsseite gegenüber. Dazu zählen Öffnungs- bzw. Angebotszeiten von Geschäften und Dienstleistungen, Betriebs- und Arbeitszeiten sowie die Angebote von Schulen und Kinderbetreuung. Auch die Angebotseigenschaften der meisten öffentlichen Verkehrssysteme (z.B. in punkto Erreichbarkeit, Fahrpläne, Bedienhäufigkeiten etc.) werden den komplexen Aktivitäts- und Mobilitätsmustern von Familien heute nur noch bedingt gerecht. Gerade im Bereich der Erwerbsarbeit werden die Koordinationsprobleme für Familie dabei nicht nur durch Starrheit erzeugt, sondern auch durch die Zunahme an Arbeitsverhältnissen, die in hohem Maße zeitlich und/oder räumlich flexible Präsenz und Arbeitseinsatz fordern.

Diese Zwänge haben deutliche Auswirkungen auf die Lebensqualität von Familien. In einer aktuellen Studie untersucht die AOK (2014) die Gesundheit von Eltern und Kindern. Zu den zentralen Ergebnissen gehört, dass die Unzufriedenheit mit der Aufgabenteilung im Haushalt ein negativer Einflussfaktor für die Gesundheit ist. Auch die Gesundheit der Kinder wird durch diesbezügliche Rollenunsicherheiten der Eltern negativ beeinflusst. Positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Eltern hat es dagegen, Zeit mit der Familie sowie Auszeiten für sich selbst und/oder mit dem Partner zu haben (AOK 2014). Auch andere gesellschaftliche Trends sind signifikant mit gesundheitlichen Problemen assoziiert. So leiden Alleinerziehende stärker unter gesundheitlichen Problemen als Eltern in Paarfamilien. Bekannt ist, dass Alleinerziehende auch finanziell häufig schlecht gestellt sind. So leben ihre Kinder fünfmal häufiger von Hartz IV als Kinder in Paarfamilien (Bertelsmann Stiftung 2014). Komplementär zu den Alleinerziehenden stehen die finanziellen und gesundheitlichen Probleme unterhaltspflichtiger Eltern, die von ihren Kindern getrennt leben (Katona 2013), die u.a. aufgrund von Problemen der empirischen Identifizierbarkeit weitgehend unbeachtet bleiben.

Zeitverwendung, Aktivitätsmuster und Mobilität sind also wichtige Ansatzpunkte für eine zukunftsfähige Familienpolitik.

Der Begriff Familie wird hier im derzeit üblichen Sinne von "Familie ist, wo Kinder sind" verwendet. Dies schließt gemeinsam erziehende Eltern (Paarfamilien) ebenso ein wie Alleinerziehende. In quantitativen Datenanalysen wird dieses Verständnis um ein operationales Definitionskriterium ergänzt, indem nur Familien betrachtet werden, in denen mindestens ein minderjähriges Kind vorhanden ist,

Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern also ausgeschlossen werden. Dies hängt zum einen damit zusammen, dass in den beiden Haupt-Datensätzen zur Alltagsmobilität in Deutschland, dem „Deutschen Mobilitätspanel“ und der Studie „Mobilität in Deutschland 2008“, Haushalte mit Kindern nur über das Alter der Haushaltsmitglieder ermittelt werden können und nicht über die familiären Beziehungen untereinander. Zum anderen ist (spätestens) mit Volljährigkeit in Deutschland der Führerscheinerwerb möglich und damit ein entscheidendes Element des Familienalltags, die Unterstützung von nicht vollständig selbst mobilen Haushaltsmitgliedern, oft weniger prägend.

Bei Mobilität handelt es sich um einen multidimensionalen Begriff, der sowohl Optionen zur Bewegung beinhaltet als auch realisierte Bewegungen. Wir verstehen Mobilität dementsprechend einerseits als Verfügbarkeit von "Mobilitätswerkzeugen" – Pkw, Fahrrad, öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) –, andererseits als alltägliche Wege von Personen und Haushalten, die als Wegehäufigkeiten, Wegezwecke, Wegelängen, Zeitaufwand für Wege und Verkehrsmittelnutzung untersucht werden können.

Im Folgenden wird zunächst ein zeitgemäßes Verständnis von Familie entwickelt. Kapitel 3 identifiziert relevante Trends, die dazu führen, dass Familienhaushalte, ihre Mobilität und Zeitbudgets starken Veränderungen ausgesetzt sind. Die Kapitel 4 und 5 stellen den Stand der empirischen Forschung zu Aktivitätsmustern, Zeitkoordination und Interaktionen in Familien (Kapitel 4) sowie zu Mobilität in Familien (Kapitel 5) dar. Kapitel 6 ("Politischer Kontext") schafft die Grundlagen für eine auf die Themen Mobilität und Aktivitäts-/Zeitverwendungsmuster ausgerichtete Politik für Familien. Kapitel 7 zieht ein kurzes Fazit.

2.1.2 Familie heute

Der Begriff „Familie“ wird in der Literatur sehr facettenreich und selten wertneutral verwendet. Familiensoziologen unterscheiden zumeist zwischen Herkunftsfamilie (aus der man stammt) und Zeugungsfamilie (die man gründet) (Mühling/Rupp 2008: 77). Die amtliche Statistik hat im Jahr 2005 einen Paradigmenwechsel vollzogen und im Mikrozensus die "dauerhaft kinderlose Familie" als Familienform gestrichen. Stattdessen wird seitdem nur noch von Familie gesprochen, "wenn zwei Generationen nach dem Muster des Eltern-Kind-Verhältnisses zusammenleben" (Marbach 2008: 14) – in den Worten der ehemaligen Familienministerin Christine Bergmann (1998): "Familie ist, wo Kinder sind".

Der Mikrozensus betrachtet demnach heute alle Eltern-Kind-Gemeinschaften als Familien, d.h. verheiratete oder unverheiratete Paare und Alleinerziehende mit ledigen Kindern im Haushalt (Destatis/WZB 2013: 50). Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um leibliche Kinder, Stief-, Pflege- oder Adoptivkinder handelt. Dies folgt einem soziologischen Verständnis, das Familie mit sozialer, aber nicht notwendigerweise mit biologischer Elternschaft verbindet. Es kann hier nicht Ziel sein, die weitreichenden Implikationen der familiensoziologischen Debatte um ihren Kernbegriff wiederzugeben oder zu diskutieren (vgl. dazu Marbach 2008). Wichtig ist es aber, festzuhalten, dass in der amtlichen Statistik nicht erfasst wird, in welchem Verwandtschaftsverhältnis Personen eines Haushalts zueinander stehen. Entsprechend dient meist die Anzahl der Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren als Richt-

wert. Im Jahr 2011 gab es in Deutschland 8,1 Mill. Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren. Diese Anzahl ist deutlich rückläufig, so im Zeitraum 2001-2011 um 12% (Destatis/WZB 2013: 50). Auch die Zahl der Kinder je Familie geht zurück. Etwa ein Viertel aller Kinder wächst ohne Geschwister im Haushalt auf (Destatis/WZB 2013: 53). Dies gilt besonders stark in Ostdeutschland (Destatis/WZB 2008: 34)[1].

Nach Familientypen differenziert nimmt die Zahl "traditioneller" Familien (Ehepaar mit Kindern) stark ab (-19% von 2001 bis 2011). Dagegen nimmt die Zahl der Alleinerziehenden (+8% von 2001 bis 2011) und der Lebensgemeinschaften (unverheiratete Paare) (+27% von 2001 bis 2011) zu (Destatis/WZB 2013: 51). Dennoch besitzen rund sieben von zehn Familien die "klassische" Form eines Ehepaares mit Kind(ern) (acht von zehn, wenn man unverheiratete Paare dazuzählt). Dahinter verbergen sich allerdings auch Patchworkfamilien, die am bloßen Haushaltstyp nicht erkennbar sind. Diese lassen sich einer Untersuchung des Deutschen Jugendinstituts (DJI) entnehmen (Schier et al. 2011). Danach lebt mit 84,4% ein Großteil der Kinder mit ihren beiden biologischen Eltern in einem gemeinsamen Haushalt. Die übrigen – dort so genannte „Nachtrennungsfamilien“ – leben im Wesentlichen mit alleinerziehenden Eltern (meist Mütter) und in verschiedenen Formen von Patchworkfamilien[2]. Der größere Anteil der traditionellen Familien im DJI-Survey gegenüber dem Mikrozensus ist zum einen auf die Bevölkerungsgewichtung des DJI-Survey zurückzuführen, während sich die Zahlen des Mikrozensus auf Haushalte beziehen. In der Bevölkerungsgewichtung erhalten die im Mittel größeren traditionellen Familien ein höheres Gewicht. Zum anderen unterscheiden sich die beiden Samples darin, dass der DJI-Survey sich auf Kinder als Erhebungseinheiten bezieht. Damit erlaubt er Aussagen über die Verteilung der Familientypen, in denen Kinder aufwachsen, nicht aber Aussagen über die Verteilung von Familientypen. Letztere sind – soweit sie über den Haushalt hinausgehen – ohnehin nicht exakt möglich, weil Familien im Gegensatz zu Haushalten keine trennscharfen Strukturen besitzen. Vielmehr variieren die Grenzen einer Familie je nach Betrachtungszeitpunkt und je nach dem Mitglied, das diese Grenzen definiert[3].

2.1.3 Aktivitätsmuster, Zeitkoordination und Interaktionen in Familien

Familien zeichnen sich im Vergleich zu anderen Haushaltstypen durch besonders komplexe Mobilitätsmuster aus. Dies ist einerseits dem Umstand geschuldet, dass in Familien[4] Personen mit ganz unterschiedlichen Aktivitätsmustern, Bedürfnissen und sozialen Rollen zusammenleben, u. a. schulpflichtige und/oder auswärts betreute Kinder sowie Erwachsene mit Erwerbs- und/oder Haushalts-

---

1 Separate Aussagen für Ost- und Westdeutschland werden in den späteren Datenreports nicht mehr getroffen.

2 Sogenannte Regenbogenfamilien (homosexuelle Paare mit Kind(ern)) sind aus gleichstellungspolitischer Sicht wichtig, aber quantitativ zu vernachlässigen. Nach dem Mikrozensus gibt es in Deutschland rund 67.000 homosexuelle Lebensgemeinschaften. Stellt man die mögliche Dunkelziffer in Rechnung (fehlende Angaben im Mikrozensus), ergibt sich nach Schätzungen ein maximal dreimal so hoher Wert (Destatis/WZB 2013: 46). Dieser steht rund 20 Mio. zusammenlebenden heterosexuellen Paaren gegenüber, bei denen zudem die Wahrscheinlichkeit wesentlich höher ist, dass Kinder im Haushalt leben.

3 Die Ausführungen zu den Schwierigkeiten, die Verteilung von Familienformen zu bestimmen, verdanken wir Dr. Michaela Schier, Deutsches Jugendinstitut (Mail vom 10.12.2013).

4 Hier verstanden als Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren.

und Betreuungspflichten. Andererseits sind Familien nicht nur ein Aggregat von Einzelpersonen, die gemäß ihrer individuellen Interessen agieren. Vielmehr bilden Familien selbst 'kollektiv handelnde Einheiten' (Becker 1998), die das Interessengefüge des gesamten Haushalts im Blick behalten, häufig sogar unter Berücksichtigung von Familienangehörigen außerhalb des Haushalts (z.B. pflegebedürftige Ältere, Scheidungskinder etc.). Aus dieser Haushaltslogik in Verbindung mit tradierten Geschlechternormen ergeben sich oft stark geschlechterrollentypische Muster der Arbeitsteilung. Diese Haushaltslogik und die darin 'versteckte' Geschlechterdifferenzierung zeigen sich deutlich etwa bei Wanderungen. So zeigen Cooke et al. (2009) in Übereinstimmung mit der vorhandenen Forschung, dass nach Wanderungen eines Haushalts das Haushaltseinkommen im Mittel steigt. Speziell die Frau verliert jedoch nach einer Wanderung typischerweise an Einkommen (nach einer Kindergeburt sogar noch stärker). Diese Befunde zeigen sich ähnlich in verschiedenen Ländern (hier UK und die USA).

Einer Darstellung des Wissensstandes ist vorauszuschicken, dass speziell zu Deutschland eher wenige Studien vorliegen; die internationale Forschung zeigt aber vielfach länderübergreifend ähnliche Ergebnisse.

2.1.3.1 Geschlechtsspezifische Aktivitätsmuster

Aktivitätsmuster werden aus einer vergleichenden Geschlechterperspektive vielfach untersucht. Aus Mobilitätsperspektive sind dabei vor allem außerhäusliche Aktivitäten von Bedeutung. Dabei wird in der Regel zwischen bezahlter (Erwerbs-) und unbezahlter (Versorgungs-) Arbeit unterschieden; die Geschlechterspezifik von Freizeitaktivitäten steht seltener im Fokus. Die wichtigsten deutschen Veröffentlichungen sind ein Sammelband des Statistischen Bundesamtes (2004) sowie der Bericht der Sachverständigenkommission zum Gleichstellungsbericht der Bundesregierung (Sachverständigenkommission/BMFSFJ 2011: 150ff). Internationale Vergleiche finden sich in BMFSFJ/Statistisches Bundesamt (2003).

Nach Gille/Marbach (2004) unterscheidet sich der Zeitaufwand für Arbeit *insgesamt* (bezahlt und unbezahlt) nur wenig zwischen Männern und Frauen. In allen untersuchten Gruppen (1991 vs. 2001, mit vs. ohne Kinder) ist der Aufwand bei Männern etwas höher als bei Frauen. Deutliche Unterschiede zeigen sich, wenn bezahlte und unbezahlte Arbeit unterschieden werden. Männer wenden mehr Zeit für Erwerbsarbeit auf, Frauen für Haushaltsarbeit. Im Zeitverlauf zeigt sich eine Angleichung: Jeweils von relativ niedrigem Niveau ausgehend nimmt die Haushaltsarbeit bei Männern zu, die Erwerbsarbeit bei Frauen. Damit nimmt die relative Überbelastung der Frauen bei unbezahlter Arbeit deutlich ab (Faktor 1,7 in 1991, Faktor 1,4 in 2001). Die im Zeitverlauf deutliche Abnahme unbezahlter Arbeit bei Frauen (-28 Min/Tag in 10 Jahren) führt Schäfer (2004) weniger auf die zunehmende Erwerbstätigkeit zurück als auf Verhaltensänderungen und veränderte Haushaltsstrukturen, die gemeinsam zu verringertem Zeitaufwand für Kochen, Wäschepflege und Kinderbetreuung führten. Gerade in Familien – d.h. bei Eltern – zeigen sich allerdings praktisch keine Veränderungen (Gille/Marbach 2004). Mütter leisten einen konstant stark überdurchschnittlichen Aufwand an unbe-

zahlter Arbeit. Dieser ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass in Familien insgesamt deutlich mehr Zeit für unbezahlte Arbeit aufgewendet wird als bei Paaren ohne Kinder (ca. 9,5 gegenüber 7 Std.; Gille/Marbach 2004: 92f) und dieser zusätzliche Aufwand vor allem von Frauen übernommen wird, während sich die zugehörigen Väter mehr auf Erwerbsarbeit konzentrieren.

Ähnliche Trends zeigen sich in praktisch allen entwickelten Ländern (Fisher et al. 2007 für die USA, 1965-2003, Gershuny/Kan 2012 für zwölf Länder, ca. 1961-2004, Bianchi et al. 2000, für Haushaltsarbeit in den USA, 1965-1995, Sayer, 2010 für neun Länder, ca. 1965-2003). Im internationalen Vergleich wird Deutschland dabei als Land mit einem eher konservativen "Geschlechter-Regime" eingestuft, mit einer deutlich ausgeprägten Geschlechterrollenideologie, entsprechenden steuerlichen Anreizen und nur begrenzten Optionen für das Auslagern von Familien- und Haushaltsverpflichtungen (van der Lippe et al. 2011). Bezüglich der *in der Bevölkerung* verankerten Normen und Präferenzen gilt dies vor allem für Westdeutschland, weniger für Ostdeutschland, das aufgrund seiner Geschichte eher den egalitären skandinavischen Ländern ähnelt (Cooke 2006, Braun 2006). So zeigt sich in Ostdeutschland eine stärkere Gleichverteilung der Zeitverwendung zwischen den Geschlechtern (Gille/Marbach 2004, Bauer/Dähner 2010).

In Familien ist diese Ungleichheit zwischen Frauen und Männern deutlich stärker als in Haushalten ohne Kinder. Die Zahl und das Alter von Kindern werden immer wieder als Einflussfaktoren der Arbeitsteilung in Paaren herausgearbeitet. Dabei steigt das Ausmaß der Übernahme von Verantwortung für Haushalt und Familie durch die Mutter mit der Zahl der Kinder; gleichzeitig sinkt es mit dem Alter der Kinder (McGinnity/Russell 2008, Scheiner 2013b). Der "Geschlechter-Traditionalismus", der mit Eheschließung und Familiengründung einhergeht, zeigt sich in Längsschnittstudien selbst bei Paaren, deren Familienzyklus von einer egalitären Arbeitsteilung ausgehend startet (Grunow et al. 2007).

Neben den mittleren Zeitaufwänden für Haushalts- und Erwerbsarbeit zeigt die Forschung, dass Frauen turbulentere Tage als Männer haben (Gille/Marbach 2004). Auch dies gilt v.a. in Familien, insbesondere solche mit kleinen Kindern. "Turbulenz" wird dabei als komplexer Indikator aus der Zahl unterschiedlicher Aktivitäten, der Zahl der Aktivitätswechsel und der Aktivitätsdichte (Gesamtaktivitätsdauer inkl. Mehrfachaktivitäten zu einem Zeitpunkt) gemessen (ebd.). Diese Turbulenz bringt hohe Belastungen mit sich, mit hohem Zeitaufwand und einer schwierigen Koordination von Aktivitäten und Wegen. Sie ist Ausdruck vielfältiger Rollenverpflichtungen, die neben der Erwerbsarbeit auch Haushalts- und Familienarbeit einschließen (häusliche Arbeit, Betreuung von Kindern und ggf. weiteren Angehörigen). Becker-Schmidt (2003: 14) prägte hierfür den Begriff der doppelten Vergesellschaftung der Frauen, um zu betonen, dass Frauen meist deutlich stärker als Männer über zwei unterschiedliche und in sich widersprüchlich strukturierte Praxisbereiche (Erwerbsarbeit und Versorgungsarbeit) in soziale Zusammenhänge eingebunden sind. Die Komplexität der Aktivitätsmuster zeigt sich auch in höheren Anteilen von Müttern gegenüber Vätern, die im Tagesverlauf mehrere Aufgaben gleichzeitig jonglieren (multitasking, Offer/Schneider 2011). Diese Vielfalt an Aufgaben ist häufig mit raum-zeitlich wenig flexiblen "Fixpunkten" verbunden (Schwanen et al. 2008), die zu einer

empfundenen (und tatsächlichen) Hetze "von einem Ort zum anderen" führen (Arbeitsplatz, Kindergarten, Einkauf, Schule...). Diese Befunde drücken sich auch in der aus der Verkehrsforschung bekannten höheren Komplexität der Wegeketten von Frauen – speziell wiederum Müttern – aus, also dem Versuch, die Vielfalt der Verpflichtungen durch das Verbinden von Wegen zu längeren Ketten effizienter zu gestalten (McGuckin/Murakami 1999 für die USA, Krygsman et al. 2007 für die Niederlande, Bauer et al. 2011 für Deutschland). Einschränkend ist allerdings anzumerken, dass in den meisten Zeitbudgetstudien Aktivitäten des Typs Erwerbsarbeit intern nicht weiter betrachtet werden. So deutet eine Studie von Alexander et al. (2011) zur räumlichen und zeitlichen Fragmentierung von Erwerbsarbeit darauf hin, dass Männer während der Berufsausübung mehr Fragmentierung (und damit Komplexität) erleben als Frauen.

2.1.3.2 Beziehungen zwischen den Aktivitätsmustern zweier Partner

Während die bisher dargestellte Forschung v.a. auf Messungen von Geschlechterunterschieden basiert, werden die *Interaktionen* zwischen den Aktivitätsmustern zweier Partner einschließlich den Fragen der Koordination und Synchronisation im Haushalt deutlich weniger häufig untersucht. Diese Interaktionen können sowohl komplementäre als auch substitutive Formen annehmen. Komplementäre Formen ergeben sich durch gemeinsame Unternehmungen; diese sind vor allem in der Freizeit zu erwarten, teilweise aber auch bei Versorgungswegen (z.B. gemeinsamer Großeinkauf). So finden Simma und Axhausen (2000) empirische Indizien dafür, dass Freizeitwege und -aktivitäten oft gemeinsam von zwei Partnern unternommen werden. Substitutive Formen finden sich vor allem bei "ungeliebten" Aktivitäten, die eher einer Logik der effizienten Abwicklung folgen (z.B. feste Arbeitsteilung bei bestimmten Versorgungswegen). Besonders auf eine effiziente Zeitverwendung angewiesen sind Haushalte mit knappen Zeitbudgets. Dies sind v.a. Haushalte mit zwei erwerbstätigen Partnern sowie Familien mit kleinen und/oder mehreren Kindern (Carriero/Ghysels/van Klaveren 2009).

Scheiner (2013b) ermittelt (über Mittelwertvergleiche hinaus) für Deutschland Typen der Arbeitsteilung in Haushalten. Dabei berücksichtigt er nur außerhäusliche Aktivitäten. Er findet für etwa 60 % der Familien eine traditionelle Arbeitsteilung (der Mann überwiegt bei der Erwerbsarbeit, die Frau bei der Haushaltsarbeit). Bei Paaren ohne Kinder beträgt der entsprechende Anteil 27 %. Demgegenüber herrschen nur bei 3 % der Familien (zum Vergleich: 11% der Paare ohne Kinder) vertauschte Rollen vor. Die weiteren Anteile verteilen sich auf verschiedene weitere Kombinationen von Erwerbs- und Haushaltsarbeit. Im Zeitverlauf 1994 bis 2008 nehmen traditionelle Muster deutlich ab.

Grunow et al. (2007) untersuchen anhand deutscher Paneldaten von 1988 bis 2002 die Aufteilung der Hausarbeit bei Ehepaaren. Zum Zeitpunkt der Eheschließung pflegen danach mehr als 40% der Paare eine partnerschaftliche Teilung. Bei weniger als 2% der Paare finden sich vertauschte Rollen. Die partnerschaftlichen Arrangements nehmen im Verlauf der Ehe stark ab. Nach 14 Jahren Ehedauer pflegen nur noch etwa 14% der Paare eine partnerschaftliche Arbeitsteilung. Ein besonders starker

Traditionalisierungsschub bei der Hausarbeit geht von der Familiengründung, d.h. dem Übergang zur Elternschaft, aus (Grunow et al. 2007).

Die Studie von Ettema/van der Lippe (2009) in den Niederlanden ist in zweierlei Hinsicht von besonderem Interesse. Erstens erlauben ihre Daten die Untersuchung von Aktivitätsmustern über mehrere Tage hinweg. So finden die Autoren typische Muster der Aufgabenverteilung, die von Tag zu Tag variieren. Diese wechselnden "Spezialisierungen" deuten auf variable Planungsprozesse im Haushalt. Zweitens enthalten die Daten auch Gendereinstellungen, von denen ein signifikanter Einfluss auf die Aufgabenteilung ausgeht. Ebenfalls in einer niederländischen Studie untersuchen De Meester et al. (2007) räumliche Unterschiede. Danach sind Frauen in stark urbanisierten Gebieten in stärkerem Umfang (Stunden je Woche) erwerbstätig als andernorts, Männer dagegen in geringerem Umfang. In Städten finden sich eher egalitäre Arbeitsverteilungen in Haushalten, insbesondere unter Hochgebildeten. Dabei handelt es sich nicht um eine einseitige Kausalbeziehung, sondern um Wechselwirkungen zwischen Geschlechternormen, die sich in der Arbeitsteilung in Paarhaushalten ausdrücken, und der Wahl des Wohnstandortes (Stadt/Umland/ländlicher Raum) (vgl. dazu auch Menzl 2007).

2.1.3.3 Beziehungen zwischen Eltern und Kindern

In Familien bestehen nicht nur Interaktionen zwischen Partnern, sondern auch zwischen Eltern und Kindern sowie (falls vorhanden) zwischen Geschwistern. Über Interaktionen zwischen Geschwistern liegen unseres Wissens aus einer Perspektive außerhäuslicher Aktivitäten und Mobilität keine einschlägigen Studien vor.

Interaktionen zwischen Eltern und Kindern werden zum einen vereinzelt unter der Hypothese untersucht, dass von Eltern als 'Peers' ein sozialisatorischer Einfluss auf die Mobilität der Kinder ausgeht, der zu einer Art 'Vorprägung' von deren späterem Mobilitätsverhalten beiträgt (Haustein et al. 2009, Tully/Baier 2011, Döring et al. 2013). Zum anderen existiert eine breite Forschung zum Thema Begleitmobilität auf dem Schulweg (siehe unten). Während dieser Typ von Eltern-Kind-Interaktion sich nur auf Wege bezieht, bestehen zwischen Eltern und Kindern sicherlich auch Interaktionen komplementärer Art in Bezug auf gemeinsame Aktivitäten, besonders in der Freizeit. Hierzu sind uns keine Studien aus einer Mobilitätsperspektive bekannt.

2.1.3.4 Zeitkoordination in Familien

Insbesondere für doppel-erwerbstätige Paare stellt sich die Aufgabe, die Anforderungen zweier Arbeitsplätze mit *einer* Familie zu vereinbaren. Zur Sicherstellung gemeinsam verbrachter Zeit ist die Koordination von Arbeitszeiten erforderlich; dies gilt angesichts der zunehmenden Entgrenzung von Arbeit und Freizeit in immer stärkerem Maße und betrifft bei zunehmender Erwerbstätigkeit von Müttern einen immer größeren Anteil der Familien. Eine vergleichende Studie über Deutschland und das UK (Bauer et al. 2007) fand in beiden Ländern Probleme von Familien, die erforderliche Synchronisierung zu verwirklichen. Die gegenüber Deutschland noch geringere gemeinsame Familienzeit im

UK zeigt die Probleme eines deregulierten Arbeitsmarktes mit einer 'long-hours culture' und weit verbreiteter Wochenendarbeit, die einer akzeptablen 'work-family life-balance' entgegenstehen. Sicks (2009) untersucht die tägliche Familienzeit in einer räumlichen Perspektive, ausgehend von der Hypothese, dass kurze Wege in der Stadt Familien mehr gemeinsame Zeit lassen. Im Ergebnis zeigen sich jedoch keine nennenswerten raumstrukturellen Unterschiede.

Allerdings gibt es Indizien für eine bewusste Koordination gemeinsamer Zeiten in Familien. So finden Carriero et al. (2009) in einer international vergleichenden Studie, dass doppelerwerbstätige Eltern in Italien und Belgien versuchen, ihre Arbeitszeiten zu synchronisieren, um ihre gemeinsam verbrachte freie Zeit zu maximieren. Dagegen versuchen Eltern in den Niederlanden eher, ihre Erwerbszeiten zu de-synchronisieren und damit sicherzustellen, dass möglichst immer ein Elternteil nicht am Arbeitsplatz ist. Dies sind zwei verschiedene Strategien, mit den jeweils spezifischen Arbeitszeit- und Betreuungsarrangements umzugehen; diese Erklärung konnte in der Studie allerdings nicht explizit getestet werden. Ähnlich finden Gupta und Vovsha (2013) in den USA eine Tendenz zur Synchronisierung von Erwerbszeiten bei Paaren, die allerdings bei Eltern gebrochen sind durch komplexere Muster (wechselweise Erwerbstätigkeit bzw. kürzere Überlappungen). Ein weiterer Erklärungshintergrund für die unterschiedlichen Strategien könnte im Angebot an Betreuungseinrichtungen liegen: Bei mangelndem Angebot versuchen Eltern zu de-synchronisieren, bei gutem Angebot eher zu synchronisieren.

2.1.4 Mobilität in Familien

Die unterschiedlichen Rollen, Aktivitäten und raumzeitlichen Muster von Eltern und Kindern führen dazu, dass Familien sich im Vergleich zu anderen Haushaltstypen durch besonders komplexe, zeitlich, räumlich und personell auf vielfache Weise verflochtene Mobilitätsmuster auszeichnen (Abbildung 2). Im Folgenden wird die Mobilität in Familien zunächst unter den Aspekten Verkehrsmittelausstattung und Verkehrsmittelnutzung dargestellt. Darauf folgt der Stand der Forschung zu den für Familien besonders charakteristischen Interaktionen im Haushalt anhand von drei Aspekten: der Zugriff auf den Pkw, gemeinsame Wege und Begleitmobilität sowie speziell der Schulweg von Kindern. Ein Exkurs über die spezifische Situation von multilokalen Familien rundet das Kapitel ab.

Auch hier ist vorab festzuhalten, dass eine explizite Forschung zur Mobilität in Familien in Deutschland nur in geringem Umfang und vor allem in Form qualitativer Studien existiert (Heine/Mautz 2001, Lanzendorf 2010). Familien werden aber in vielen Studien als einer von mehreren Haushaltstypen betrachtet; zudem zeigt die internationale Forschung vielfach verallgemeinerbare und damit auf Deutschland übertragbare Ergebnisse.

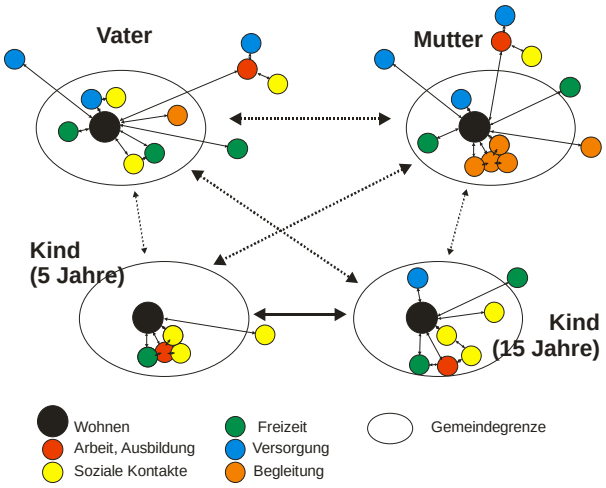


Abbildung 2 Interaktionen zwischen Aktionsräume in einer Familie (schematische Darstellung)

2.1.4.1 Verkehrsmittelausstattung und Verkehrsmittelnutzung

Die Autoabhängigkeit von Familien zeigt sich zunächst in der im Vergleich zu anderen Haushaltstypen besonders starken Motorisierung. Praktisch alle Familien (98%) besitzen mindestens einen Pkw (alle Haushalte: 82%), rund 60% davon besitzen zwei oder mehr Pkw (Follmer et al. 2010: 61ff). Der Besitz mehrerer Pkw ist dabei vor allem in Familien mit älteren Kindern verbreitet. Die Gründe dürften in den differenzierteren Aktivitätsbedürfnissen (Erwerbstätigkeit der Mutter, Aktivitäten der Jugendlichen), in teils vorhandenen erwachsenen Kindern mit eigenem Auto sowie im höheren Einkommen bei gleichzeitig geringerer Verschuldung (zwei erwerbstätige Partner, abbezahltes Wohneigentum) liegen. Abweichend von diesen Strukturen besitzen nur rund drei Viertel der Alleinerziehenden einen Pkw – vor allem aus ökonomischen Gründen (ebd.). Aber auch Alleinerziehende sind häufiger im Besitz eines Pkw als Alleinstehende.

Dass hinter der hohen Motorisierung von Familien tatsächlich ein Bedürfnis nach Pkw bzw. eine "Abhängigkeit" steht, zeigen die Gründe für den *Nicht*-Besitz eines Pkw. Während in Haushalten ohne Kinder häufiger angegeben wird, keinen Pkw zu benötigen, oder gesundheitliche und altersbedingte Gründe genannt werden (dies v.a. in Rentner-Haushalten), geben Familien ohne Pkw in aller Regel an, ein Auto sei zu teuer (Follmer et al. 2010: 59) – ein deutlicher Hinweis auf das bestehende Bedürfnis nach einem Auto.

Die Autoabhängigkeit von Familien erklärt sich zum einen aus der Vielzahl fixer Ankerpunkte im Alltag, die typischerweise einen bis zwei Arbeitsplätze[5] sowie eine bis zwei Schule(n) und/oder Kinderbetreuungseinrichtungen umfassen. Hinzu kommen die Vielfalt weiterer Orte der Versorgung und

[5] Im Jahr 2011 waren bei 55% aller Paare mit Kindern unter 18 Jahren beide Elternteile erwerbstätig, bei 30% nur der Vater, bei 5% nur die Mutter, bei 10% keiner von beiden. Unter den Elternpaaren mit doppelter Erwerbstätigkeit war die bei Weitem häufigste Kombination der Vollzeit erwerbstätige Vater in Kombination mit einer Teilzeit erwerbstätigen Mutter (70%). In 25% der Fälle waren beide Elternteile Vollzeit erwerbstätig. Andere Kombinationen (beide Teilzeit; Vater Teilzeit und Mutter Vollzeit) sind sehr selten (Keller/Haustein 2012: 1087f).

Freizeit sowie die unterschiedlichen persönlichen Netzwerke der Familienmitglieder. Gerade die Freizeit- und Bildungsaktivitäten der Kinder sind häufig räumlich und zeitlich dispers verteilt und reichen von der Reitstunde bis zum Schwimmverein, von der Musikschule bis zur Disco. "Man sieht sich auf das Auto angewiesen, weil es in die Befriedigung vielfältiger Bedürfnisse eingebunden ist, die jenseits des Autos selbst liegen" (Rosenbaum 2007: 559). Hinzu kommen die relativ geringen Pro-Kopf-Kosten eines geteilten Pkw in größeren Haushalten, die dessen Anschaffung eher lohnend erscheinen lassen als beispielsweise für einen Single. Die Nutzung des Autos in Familien folgt also überwiegend rationalen Beweggründen, weniger einer Lust am Fahren oder einer emotionalen Fixierung (ebd.). Speziell herrschen dabei in Familien zwei markante kindzentrierte Interpretationsmuster der eigenen Mobilität vor (Heine/Mautz 2001: 100ff):

- Mit dem "Schutzdiskurs" begründen Eltern, dass die Sicherheit ihrer Kinder im öffentlichen Raum allgemein und speziell im Verkehr praktisch nur mit dem Auto gewährleistet werden kann. Dieses Schutzbedürfnis findet sich mit unterschiedlichen Schattierungen sowohl in der Großstadt (soziale Heterogenität, Fremde im ÖPNV, Kriminalität) als auch im ländlichen Raum (Hauptverkehrsstraßen, Geschwindigkeit des Pkw-Verkehrs). Zu diesem Schutz gehört auch das Abschirmen der Kinder vor sozialer Ausgrenzung, die bei einer Nichterfüllung der Norm "Automobilität" befürchtet wird. Dass zumindest der Schutz vor sozialen und physischen Gefährdungen "draußen" auch durch ein Begleiten des Kindes zu Fuß gewährleistet werden könnte, wird dabei ausgeblendet. Auch die in der Bevölkerung verbreitete Meinung über starke Verkehrsgefährdungen in der Stadt ist nicht zutreffend. Das Risiko eines schweren Verkehrsunfalls ist vielmehr für die Bevölkerung ländlicher Räume deutlich höher als für Stadtbewohner. Dies gilt auch für Kinder und – insbesondere – Jugendliche (Scheiner/Holz-Rau 2011).
- Der "Entfaltungsdiskurs" begründet die Maxime "Qualität geht vor Nähe". Eltern wollen in der Regel das Beste für ihre Kinder. Die Wahl der besten Schule, des besten Kinderarztes, des besten Freizeitangebots erfordert einen ausgedehnten und flächendeckenden Aktionsraum. Die damit verbundene Mobilität lässt sich nur mit dem Auto bewältigen. Andere Verkehrsmittel werden dagegen als Zumutung erlebt: das Fahrrad aufgrund seines eingeschränkten Radius und der mangelnden Transportmöglichkeiten, der ÖPNV aufgrund seiner linienhaften Struktur (und damit fehlenden flächenhaften Erschließung) sowie der eingeschränkten Fahrplandichte.

Dennoch weicht der Modal Split in Familien *auf der Haushaltsebene* nicht auffallend von Haushalten ohne Kinder ab (Follmer et al. 2010: 66). Dies dürfte allerdings dadurch bedingt sein, dass Familien sowohl (Pkw fahrende) Eltern als auch (den ÖPNV nutzende) Kinder und Jugendliche umfassen, so dass *auf der Personenebene* stärkere Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zu erwarten sind. Scheiner (2006b) findet entsprechend für Erwachsene, dass kleine Kinder im Haushalt die Wahrscheinlichkeit der ÖPNV-Nutzung deutlich reduzieren und die Wahrscheinlichkeit für nichtmotorisierte Wege erhöhen, ohne dass dies allerdings mit signifikanten Einflüssen auf die Nutzung des Pkw einhergeht.

In räumlicher Perspektive lassen sich Befunde von Herget (2013: 108) ergänzen. Danach fallen die Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung zwischen Erwachsenen aus Haushalten mit Kindern versus ohne Kinder in ländlichen Räumen wesentlich deutlicher aus als in Kernstädten. Und nach Analysen von Scheiner und Holz-Rau (2013) auf Basis des Deutschen Mobilitätspanels nahmen in Haushalten, in denen zwischen zwei aufeinander folgenden Messzeitpunkten ein Kind zur Welt kam, bei den Frauen die zu Fuß und die per Auto zurückgelegten Wegeanteile zu, während bei den Männern keine signifikanten Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung festzustellen waren (ebd.: 174).

2.1.4.2 Weitere Mobilitätsindikatoren

Andere gängige Indikatoren der Mobilität unterscheiden sich weniger zwischen Haushalten als zwischen Personengruppen. So lassen Unterschiede der mittleren Wegeanzahl, der zurückgelegten Distanzen oder des Reisezeitbudgets eher eine altersmäßige als eine haushaltstypenspezifische Differenzierung erkennen (Follmer et al. 2010: 63f). Dennoch ermitteln Hesse und Scheiner (2010) für Familien (insbesondere mit jüngeren Kindern) im Vergleich zu Singles eine etwas höhere Wegehäufigkeit. In besonders starkem Maße gilt dies für Frauen mit Kindern.

Eine besondere Rolle spielen dabei aufgrund des weitgehenden Fehlens einer Rollenaufteilung Alleinerziehende. Infolge der Notwendigkeit, Haushalts- und Familienaufgaben sowie Erwerbsarbeit weitgehend allein zu organisieren, sind Alleinerziehende durch einen hohen Zeitaufwand für Mobilität sowie eine hohe Wegehäufigkeit stark belastet (Follmer et al. 2010: 63f, Hesse/Scheiner 2010). Dies gilt, obwohl sie stärker als gemeinsam erziehende Eltern versuchen, ihre Wege effizienter, d.h. in komplexeren Wegeketten, zu organisieren (Chlond/Ottmann 2007). Der höhere Zeitaufwand resultiert nicht nur aus der Vielzahl von Erledigungen, sondern vor allem aus der im Vergleich zu gemeinsam erziehenden Eltern geringeren Motorisierung und entsprechend geringerer Pkw-Nutzung (Chlond/Ottmann 2007).

2.1.4.3 Interaktionen im Haushalt: der Pkw

Ein Pkw stellt aufgrund seiner hohen Investitionskosten häufig eine haushaltsbezogene Anschaffung dar. In knapp 40% der Familien (ohne Alleinerziehende) teilen sich die Eltern einen gemeinsamen Pkw bzw. nur einer der beiden Partner verfügt über einen Pkw (Follmer et al. 2010: 61ff). Dies führt zu vielfältigen Interaktionen und Verhandlungsprozessen im Haushalt. Diese betreffen

- die zeitliche Koordination der Nutzung des Pkw
- die zeitliche Koordination von Wegen und Aktivitäten
- die Verteilung von Aufgaben auf die beiden Partner.

Die zeitliche Koordination der Nutzung des Pkw betrifft nur Haushalte mit mehreren fahrfähigen Erwachsenen. Aufgrund der näherungsweisen Vollausstattung mit Führerscheinen sind dies inzwischen allerdings fast alle Familien und Paarhaushalte. Die zeitliche Koordination von Wegen und Aktivitäten ergibt sich aus der Präferenz oder Notwendigkeit, den Pkw zu nutzen und dafür gemeinsame Wege

aufeinander abzustimmen (z.B. den Partner auf dem eigenen Arbeitsweg ein Stück mitzunehmen) oder separate Wege nacheinander zu unternehmen, z.B. wenn die Frau erst einkaufen geht, nachdem der Mann mit dem Pkw von der Arbeit zurück ist. Dass auch die Verteilung von Aufgaben auf die beiden Partner mit dem Zugriff auf den Haushalts-Pkw korrespondiert, ergibt sich aus Verhandlungen im Haushalt, bei denen der Pkw die Rolle einer Ressource spielt, die für die Aufgabenverteilung eingesetzt werden kann. Dies wird in einer Studie von Scheiner (2013a) deutlich. Dieser hat detailliert untersucht, welche Faktoren den Zugriff auf einen gemeinsamen Pkw in Paarhaushalten beeinflussen. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen.

- Die Verfügung über den Pkw steigt für den Partner, der mehr Haushaltsarbeit wie Einkäufe oder Kinderbegleitung übernimmt.
- Die Verfügung über den Pkw steigt speziell bei Frauen, wenn sie mehr Erwerbsarbeit übernehmen. Dies spricht eher für eine bessere Chance der Frauen als der Männer, mit ihrer Erwerbstätigkeit argumentieren zu können, um Zugriff auf das Auto zu bekommen.
- Wenn nicht die generelle Verfügbarkeit, sondern die Dauer des Pkw-Zugriffs modelliert wird (Scheiner/Holz-Rau 2012), ist der Einfluss der Erwerbsarbeit größer als der Einfluss der Haushaltsarbeit, und für Männer ist er stärker als für Frauen, so dass hier Hinweise auf eine besondere Relevanz ökonomischer Ressourcen und patriarchaler Rollen vorliegen.
- Vorschul- oder Grundschulkinder im Haushalt wirken sich für Männer negativ, für Frauen eher positiv auf den Zugriff auf den Pkw aus. Dies spiegelt die bekanntermaßen relativ traditionelle Rollenaufteilung in Familien mit kleinen Kindern, die allerdings die Verhandlungsposition der Mutter nicht schwächt, sondern stärkt – im Sinne der Notwendigkeit, für Erledigungen, unerwartete Ereignisse oder aus Gründen der Flexibilität den Pkw zur Verfügung zu haben.
- Über diese sozialen Rollen und ökonomischen Verhältnisse hinaus haben Frauen per se mit geringerer Wahrscheinlichkeit als Männer regelmäßigen Zugriff auf das Auto.
- Ein urbaner Wohnstandort erhöht die Chance der Männer und reduziert die Chance der Frauen, über den Pkw zu verfügen. In der feministischen Raumforschung wird immer wieder argumentiert, dass vielfältige Optionen für nahräumliche Aktivitäten für Frauen eine "gute" Raumstruktur seien, da sie kurze Wege und eine relativ wenig aufwändige Organisation des Alltags von Frauen ermöglichen (Krause 1999). Dies scheint allerdings gerade auch den Männern ein Argument an die Hand zu geben, ihrerseits auf den Pkw zuzugreifen.
- Die Qualität der ÖPNV-Verbindung zum Arbeitsplatz wird ebenfalls als Verhandlungsargument eingesetzt: Wenn ein Partner seinen Arbeitsplatz gut mit dem ÖPNV erreichen kann, erhöht dies die Chance des anderen Partners, den Pkw zu bekommen.
- Auch die Mobilität selbst wird zur Verhandlung genutzt: Je mehr Wege ein Mann zurücklegt, desto eher bekommt er den Pkw. Dies gilt jedoch nicht für Frauen. Für die Komplexität der Wegeketten, mit denen in der feministischen Forschung immer wieder argumentiert wird, gilt dieser

Einfluss weniger. Insofern scheint dieser Faktor keine so bedeutende Rolle zu spielen wie die schiere Zahl an Wegen.

In einigen dieser Beobachtungen zeigt sich eine bessere Durchsetzungsfähigkeit der Männer in den Verhandlungsprozessen um den Pkw. Darin bestätigt sich die gängige These der genderorientierten Verkehrsforschung, dass der Ehemann 'first choice' hat, wenn es um die Verfügung über den gemeinsamen Pkw geht. Dies gilt allerdings nicht durchgängig konsistent. Zudem ist ein kausaler Zusammenhang nicht immer zwingend. So kann die größere Wegehäufigkeit nicht nur ein Argument für den Zugriff auf den Pkw sein (eine "Ursache"), sondern auch Konsequenz dieses Zugriffs, indem der Partnerin ein Argument zur Abgabe von Pflichten an die Hand gegeben wird ("wenn du schon das Auto nimmst, dann kannst du auch die Kinder abholen") (vgl. Heine/Mautz 2001: 125, Herget 2013: 182).

2.1.4.4 Interaktionen im Haushalt: Gemeinsame Wege und Begleitmobilität

Die Relevanz des Haushaltskontexts für die Mobilität wird in der internationalen Forschung in der Regel über zwei grundlegend verschiedene Zugänge abgebildet. Zum einen sind dies komplexe Modelle von Interaktionen zwischen Haushaltsmitgliedern in Bezug auf Aktivitäts- und Mobilitätsmuster. Dies wurde oben bereits dargestellt. Zum anderen werden in der Regel auch Haushaltsmerkmale kontrolliert, wenn Einflussgrößen individueller Mobilitätskenngrößen untersucht werden. Diese Haushaltsmerkmale betreffen vor allem den Wohnort, das Haushaltseinkommen und die Haushaltsstruktur (Zahl und/oder Altersklasse der Kinder).

Für Deutschland ist hier insbesondere ein Projekt des damaligen BMVBW von Bedeutung (Engelbrecht et al. 2005). Darin werden detailliert Anteile und Struktur gemeinsam unternommener Wege in Abhängigkeit vom Haushaltstyp untersucht. Es zeigen sich folgende zentrale Befunde:

- Das höchste Aufkommen an gemeinsamen Wegen findet am Wochenende, speziell sonntags, bei insgesamt relativ niedrigem Mobilitätsniveau statt (Engelbrecht et al. 2005: 36-40).
- Im Vergleich verschiedener Wegezwecke treten die höchsten Anteile gemeinsamer Wege in der Freizeit, aber auch bei Einkauf und Erledigungen, sowie (selbstverständlich) bei Begleitwegen auf (ebd.: 41-42). Einkauf und Erledigungen werden dabei meist zu zweit unternommen, während in der Freizeit häufig mehrere Personen bzw. auch ganze Haushalte gemeinsam unterwegs sind.
- In Familien sind gemeinsame Wege überdurchschnittlich häufig. So werden in Familien mit Kleinkindern drei Viertel aller Einkaufswege und fast ebenso viele Freizeitwege in Begleitung unternommen, in Familien (nur) mit Schulkindern immer noch knapp die Hälfte aller Einkaufs- und Freizeitwege (ebd.: 43). Selbst Wege zu Pflichtaktivitäten (Beruf, Ausbildung), die generell am wenigsten häufig in Begleitung zurückgelegt werden, werden in Familien mit Kleinkindern zu rund 30%, in Familien (nur) mit Schulkindern noch zu 15% gemeinsam zurückgelegt. Nur in der Freizeit sind gemeinsame Wege auch bei Rentnern und Paaren ohne Kinder weit verbreitet.

- Bei Frauen sind gemeinsame Wege bei fast allen Zwecken etwas häufiger als bei Männern (ebd.: 42). Hierbei erfolgt keine Unterscheidung nach Haushaltstyp. Deutlichere Geschlechterunterschiede finden Best und Lanzendorf (2005: 114) in ihren Kölner Daten. Danach unternehmen Väter 10%, Mütter dagegen 33% ihrer Wege gemeinsam mit ihren Kindern, nicht erwerbstätige Mütter sogar 46%. Nach Sicks (2011: 4) ist bei den Begleitwegen der Deutschen – im Gegensatz zu Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwegen – zwischen 1976 und 2008 sogar eine leichte Zunahme der rollentypischen Unterschiede festzustellen.
- Meist sind es vor allem die längeren Wege (bezüglich der Distanz und der Wegedauer), die gemeinsam unternommen werden (Engelbrecht et al. 2005: 44). Dies lässt darauf schließen, dass gemeinsame Aktivitäten "wertvoll" sind und ein relativ hoher Aufwand in Kauf genommen wird, um möglichst attraktive, jedoch entferntere Zielorte dafür aufzusuchen. Zudem könnte der Befund dafür sprechen, dass insbesondere längere Pflichtwege durch die gemeinsame Durchführung und die gemeinsam verbrachte Zeit aufgewertet werden.
- Die Begleitmobilität nimmt mit dem Alter der Kinder ab und ist bei Mädchen stärker ausgeprägt als bei Jungen. Im Trend nimmt sie zu. Hautzinger und Tassaux (1989) berichten für 1985, dass drei- bis fünfjährige Kinder auf 88% ihrer Wege begleitet werden, sechs- bis neunjährige Kinder auf 65%. Holz-Rau et al. (2010: 40) ermitteln aus MiD 2008 bereits einen Anteil von 84% begleiteter Wege für sechs- bis neunjährige Kinder. Dieser geht auf 71% bei 10-13-jährigen und 59% bei 14-17-jährigen zurück. Hier sind allerdings auch Begleitungen jenseits des Haushalts enthalten (etwa Freunde). Die Anteile der begleiteten Wege sind in Großstädten bei Grundschulkindern höher, bei Jugendlichen geringer (ebd.). Auch Herget (2013: 135f.) plädiert auf Basis ihrer Interviewstudie dafür, Familienhaushalte nach dem Alter des jüngsten Kindes im Haushalt zu differenzieren, zumindest zwischen Kleinkindern, Grundschulkindern und Kindern an weiterführenden Schulen. Die interviewten Eltern gaben zum Teil an, dass mit dem Älterwerden der Kinder andere, zum Teil deutlich längere Begleitwege anfallen, da sowohl der Freundeskreis als auch die Freizeitorte – allein schon durch das i. d. R. große Einzugsgebiet der weiterführenden Schulen – nun weiter entfernt liegen. Längere Wege wiederum fördern in der Regel die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel, insbesondere des Autos (ebd.: 114).

2.1.4.5 Interaktionen im Haushalt: das Beispiel Schulweg

In einer breiten Forschung zum Thema Begleitmobilität auf dem Schulweg werden Ausmaß und Einflussfaktoren der selbstständigen vs. begleiteten Mobilität von Kindern untersucht, v.a. mit Blick auf die Verkehrsmittelnutzung und ihre Implikationen für Umwelt, Gesundheit und Selbstständigkeit der Kinder (allein mit 'active modes' (zu Fuß, mit dem Fahrrad) vs. mit dem 'Elterntaxi') (Schwanen 2007, Carver et al. 2013). Diese Forschung bezieht sich vor allem auf den Schulweg, teils auch auf Wege zu und von Kinderbetreuungseinrichtungen.

So hat Schwanen die Verteilung von Begleitwegen für Kinder auf Väter und Mütter und deren Einflussgrößen (Schwanen 2007) sowie den Umgang mit Unsicherheiten beim Abholen der Kinder aus Betreuungseinrichtungen (Schwanen 2008) untersucht. Unter anderem findet er geschlechtsspezifische Einflüsse des Zeitbudgets und der Flexibilität der Eltern, die sich in der Erwerbstätigkeit, der Pendeldauer und dem Verkehrsmittel beim Pendeln ausdrücken. Insgesamt ist hier festzuhalten, dass Mütter den überwiegenden Teil dieser Hol- und Bringdienste übernehmen, insbesondere auf dem Rückweg, wenn der Vater typischerweise noch am Arbeitsplatz ist. Dies zeigt sich auch an der tageszeitlichen Verteilung der Arbeitswege von Frauen mit Kindern im Vorschul- und Grundschulalter, die morgens (vor Betreuungsbeginn) eine extrem steile Spitze und bereits um die Mittagszeit (um den Schulschluss herum) eine zweite hohe Spitze aufweisen (Scheiner 2006a). McDonald (2008) zeigt auch für die USA, dass Kinder vor allem dann mit dem Pkw zur Schule gebracht werden, wenn die Mutter selbst mit dem Pkw zur Arbeit fährt. Das selbstständige Zurücklegen des Schulwegs beginnt dort erst mit etwa 15 Jahren in nennenswertem Umfang.

2.1.4.6 Wohnstandortwahl von Familien

Die Mobilität von Familien steht in unmittelbarem Zusammenhang zu deren Wohnstandort und dessen Optionen für Verkehr und Erreichbarkeit. Ein breites Spektrum an Literatur belegt den Zusammenhang zwischen Wohnstandortwahl und Verkehrsverhalten und deren Wechselwirkungen (z.B. Kagermeier 1997: 21ff, Holz-Rau 1997, Scheiner 2009, BMVBS/BBSR 2012).

Umzüge von Familienhaushalten stehen häufig in Zusammenhang mit veränderten Anforderungen an den Wohnraum, die sich aus persönlichen bzw. familiären Gründen dieser Lebensphase ergeben (Kasper 2006: 92), wie z.B. Geburt eines Kindes oder/und mit entsprechenden wohnungsbezogenen Gründen, z.B. dem Bedarf nach mehr Wohnfläche (BMVBS/BBR 2007: 125). Darüber hinaus spielt der Wunsch nach Bildung von Wohneigentum in diesem Lebensalter ebenfalls eine relevante Rolle als Wanderungsmotiv (Dittrich-Wesbuer/Osterhage 2008: 6).

Bei der Wahlentscheidung für einen neuen Standort haben auch verkehrliche Motive einen Einfluss (Kasper/Scheiner 2006: 180ff). Der Prozess der Standortsuche ist als Kompromisssuche (Kasper 2006: 102) zwischen vielen Einflussfaktoren wie den Anforderungen an den neuen Wohnraum und dessen Umfeld, dem Immobilienmarkt sowie der Verfügbarkeit von Informationen über Standortalternativen zu verstehen. Zwischen verschiedenen Lebensphasen ist eine unterschiedliche Wertigkeit der Standortwahlmotive festzustellen. So zeigt eine Differenzierung nach Haushaltstypen, dass jüngere Menschen (Singles und Paare unter 30 Jahren) und Familien mit Kindern eine Anbindung an Busse und Bahnen nur etwa halb so häufig als wichtig erachten wie die Mitglieder älterer Haushalte (Singles und Paare ab 60 Jahren) (Dittrich-Wesbuer et al. 2008: 6). Andererseits belegen Untersuchungen auch die Bedeutung der Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele bei der Wanderung. Matthes belegt die Bedeutung kurzer Wege im städtischen Umfeld als wichtigen urbanen Standortfaktor von aus dem Umland in die Stadt gezogenen Familien (Matthes 2009: 67).

In zahlreichen Befragungen von Umzüglern wurde die Tendenz von Familienhaushalten zur Bevorzugung suburbaner Wohnstandorte belegt (z.B. BMVBS/BBR 2007: 10 und 72ff), während die Städte lange Zeit überwiegend von jungen, beruflich erfolgreichen Single- oder Paarhaushalten bevorzugt wurden (Häußermann/Siebel 1987: 11 ff).

Insbesondere städtische Strukturen mit hoher Dichte und Nutzungsmischung ermöglichen eine multimodale und verkehrssparsame Mobilität (Holz-Rau 1997: 12). Durch den strukturellen Umbau der Städte (Lütke Daldrup/Zlonicky 2009: 9ff) und die Aktivierung von Gewerbe-, Militär- und anderen Brachflächen für hochwertige Wohnnutzungen und die damit einhergehende Angebotsvergrößerung neuer, verdichteter Wohnformen (z.B. Stadthäuser, Loftwohnungen, Mehrgenerationenhäuser etc.) konnte das Wohnen in Innenstadtlagen in den letzten Jahren wieder gestärkt und ein breiteres Spektrum an Bevölkerungsgruppen festgestellt werden (Brühl et al. 2005: 11, Kabisch et al. 2012). Diese Studien belegen, dass sich neuerdings auch vermehrt Familien und vor der Familiengründung stehende Haushalte der gehobenen Mittelschicht bewusst für eine zentrale Wohnlage in innenstadtnaher Lage entscheiden. Urbanes Wohnen wird somit in der Gesellschaft und in der Politik wieder weitgehend positiv bewertet (Hesse 2008: 423).

Diese Renaissance der Städte löst einen starken Nachfragedruck auf städtische Wohnlagen aus, was bei knappem Wohnraumangebot zu steigenden Wohnkosten und einem sinkenden Angebot preislich attraktiver Wohnungen führt. Insbesondere Familien mit einem hohen Wohnflächenbedarf sind in den prosperierenden Metropolen gegenüber Single- und Paarhaushalten auf dem Wohnungsmarkt benachteiligt und werden aufgrund des Mangels an preisgünstigen und bedürfnisgerechten Angeboten in die äußere Stadt oder das Umland verdrängt (BMVBS/BBSR 2012: 80).

Bei entsprechenden Wohnraumangeboten und einem entspannten Wohnungsmarkt können auch Familien vermehrt auf innerstädtische Wohnlagen zurückgreifen (Siedentop 2008: 204; Osterhage 2011: 1360). Im Forschungsprojekt „Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte“ wurde für die Stadt Leipzig nachgewiesen, dass unter den Bedingungen eines moderaten Preisniveaus und einem ausreichenden Angebot erschwinglicher und großer Wohnungen auch Familien bewusst innerstädtische Lagen als Wohnstandort wählen (BMVBS/BBSR 2012: 81). Für die Metropole Hamburg wurde belegt, dass Familien bei stark angespanntem Markt mit geringem Angebot familiengeeigneter Wohnungen und hohem Preisniveau in weitaus stärkerem Maße auf die äußere Stadt oder das Umland ausweichen. Diese Ergebnisse bestätigen die selektive Wirkung eines angespannten Wohnungsmarktes auf die Zusammensetzung der Haushaltstypen in der Innenstadt und eine entsprechende Tendenz der Suburbanisierung von Familienhaushalten (BMVBS/BBR 2007: 10 u. 72ff).

Wohnstandorte in der Innenstadt gelten verkehrlich als besonders „resilient“ (Sieverts 2011: 10), da viele Verkehrsmittelalternativen verfügbar sind und in Verbindung mit kurzen Wegentfernungen verschiedene Lebens- und Mobilitätsstile und eine flexible Organisation des Alltags ermöglichen(BMVBS /BBSR 2012: 152). Verkehrssparsame, innerstädtische Wohnlagen mit hoher Dichte,

Nutzungsmischung und kurzen Wegen gelten zudem als nachhaltig, da der Pkw als Alternative neben dem Umweltverbund eine deutlich geringere Bedeutung zur Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse von Familienhaushalten aufweist. Es ist zu erwarten, dass dies bei einer Verteuerung der Automobilität die Bedeutung robuster städtischer Wohnstandorte mit geringer Abhängigkeit vom Pkw stärkt (Siedentop 2008: 205).

Wohnlagen in der äußeren Stadt sind in Hinblick auf die Selbstorganisationsmöglichkeiten der Familien allerdings nicht unbedingt per se schlechter als innerstädtische Wohnlagen, wenn attraktive Verbindungen des Umweltverbundes vorhanden sind. Auch im Sinne der Nachhaltigkeit stehen Wohnlagen in Achsenräumen nicht unbedingt zentralen Wohnlagen nach. Eine volkswirtschaftliche Betrachtung zeigt für suburbane Gebiete eine vergleichbare Stiftung von Nutzen, wenn ein qualitativ hochwertiger, schienengestützter öffentlicher Verkehr erreichbar ist (Driessen 2010: 202f).

2.1.4.7 Exkurs: multilokale Familien

Seit der Förderung einer Schumpeter-Forschungsgruppe um Michaela Schier am Deutschen Jugendinstitut (DJI) im Jahre 2009 hat sich dort eine intensive Forschung zum Thema multilokale Familien entwickelt[6]. Dabei handelt es sich zum Teil um Nachtrennungsfamilien, die aus einem alleinerziehenden und einem von den Kindern getrennt lebenden Elternteil bestehen. Die Elternteile können entweder allein (bzw. mit dem Kind/den Kindern) oder mit neuem Partner bzw. neuer Partnerin leben. Dabei können wiederum Stiefgeschwister oder Kinder aus den neuen Partnerschaften hinzutreten und das Beziehungsgefüge verkomplizieren. Zum anderen handelt es sich um Familien mit aus beruflichen Gründen multilokal lebenden Mitgliedern, bei denen z.B. der Vater einen Zweitwohnsitz am Arbeitsort besitzt oder regelmäßig oder episodisch zu wechselnden Orten reist, um dort seine Berufstätigkeit ausüben ('Varimobile').

Diese Studien (vgl. Schier 2010 für qualitative Fallstudien, Schier 2013) zeigen, dass Multilokalität die raumzeitliche Organisation des Alltags der Familie äußerst komplex machen kann. Dies betrifft sowohl die multilokalen Familienmitglieder (zwischen den Elternteilen pendelnde Kinder, Väter mit Zweitwohnsitz...) als auch die anderen Familienmitglieder, deren Alltag durch die Abwesenheit bzw. nur zeitweise Anwesenheit der multilokalen Mitglieder ebenfalls geprägt wird. Multilokalität verändert nicht nur das Ausmaß, sondern auch die Qualität des Zusammenseins der Familienmitglieder in vielfältiger Hinsicht. Dies ist einerseits mit Stress verbunden (Koordination, Zeitmangel, Einsamkeit, Angst vor Gefahren unterwegs), aber auch mit Qualitäten. So kann die eingeschränkte Kopräsenz zu einem intensiveren Zusammenleben führen; andererseits können die Abwesenheit und das Leben an zwei Orten Freiräume für den Abwesenden, aber auch für die Zuhausegebliebenen schaffen.

[6] Diese ist eingebettet in einen breiteren Forschungszweig zur Multilokalität des Wohnens, der auch Phänomene wie Zweitwohnsitze am Arbeitsort oder für Freizeitzwecke, getrennt lebende Paare (living apart together; LAT's) oder episodisches Pendeln zu wechselnden Orten der Berufstätigkeit einschließt. Die Grenzen zur Migration, zu Geschäftsreisen, zum Freizeittourismus und zu anderen Phänomenen sind fließend.

Mobilität gehört zur Multilokalität strukturell dazu (Hesse/Scheiner 2007). Allerdings lassen die entsprechenden Studien nur beschränkte Einblicke in die Mobilität zu, die durch die Multilokalität der Familie entsteht. So pendelt die Hälfte der Kinder, die wenigstens einmal monatlich Kontakt zum getrennt lebenden Elternteil besitzen, innerhalb des Wohnortes hin und her. Weitere 40% pendeln maximal eine Stunde in eine andere Kommune. Längere Fahrzeiten sind selten (Schier 2013). Der Kontakt von Kindern zum getrennt lebenden Elternteil nimmt mit der Entfernung stark ab. So sehen rund drei Viertel der Kinder, deren Elternteil mehr als eine Fahrstunde von ihnen entfernt lebt, diesen Elternteil seltener als einmal monatlich oder nie. Lebt der Elternteil in der Nachbarschaft, beträgt der entsprechende Anteil 16% (Schier 2013).

Mehr Wissen gibt es über die berufliche Mobilität der (zeitweise) abwesenden Elternteile. Schneider et al. (2002) unterscheiden dabei zwischen Shuttles (Wochenendpendlern), Varimobilen und Fernbeziehungen mit zwei gleichberechtigten Wohnsitzen. Letztere sind unter Familien wenig vertreten[7]. Sowohl bei den Wochenendpendlern als auch den Varimobilen handelt es sich meist um die Väter; Frauen und insbesonderer Mütter beteiligen sich wesentlich weniger an beruflichen Fernreisen (Rüger/Becker 2011, Holz-Rau et al. 2014, Kesselring/Vogl 2010). Die Folgen der hohen beruflichen Mobilität sind in der Regel positiv für den Beruf; häufig wird das damit verbundene Ansehen und die Erlebnisse, Erfahrungen und Eindrücke auch persönlich durchaus positiv wahrgenommen (Kesselring/Vogl 2010, Lück/Rüger 2013). Für die Familie (Schneider et al. 2002, Sandow 2014), die Gesundheit (Häfner et al. 2001, Yang/French 2013), die generelle Lebenszufriedenheit (Stutzer/Frey 2008) und die Fertilität (Huinink/Feldhaus 2012) scheint hohe berufliche Mobilität eher negativ zu sein.

2.1.5 Politischer Kontext

Familien sind, demografisch betrachtet, eine Lebensform im "Niedergang": Gemessen an der Zahl der Haushalte werden sie weniger, und gleichzeitig ist ihr "definitorischer Kern" – Kinder – stark in Abnahme begriffen (Destatis/WZB 2013: 51). Gleichzeitig bilden Familien in verschiedener Hinsicht die Mitte der Gesellschaft:

- Im Sinne der biologischen Reproduktion sind Familien die Keimzelle der Gesellschaft. Damit besitzen Familien zentrale Bedeutung im Umgang mit dem demografischen Wandel.
- Junge Menschen als Träger von wirtschaftlicher und sozialer Innovation werden in Familien hineingeboren und wachsen in Familien auf.
- Da Kinder in Familien sozialisiert werden, stellen Familien auch in Bezug auf die soziale Reproduktion und Weiterentwicklung gesellschaftlicher Werte und Normen die Keimzelle der Gesellschaft dar.
- Für den Staat sind Familien neben der biologischen und sozialen Reproduktion auch als Arbeitskräfte, Steuerzahler und im Sinne ihrer Kaufkraft von zentraler Bedeutung.

[7] Umzugsmobile und Fernpendler im Sinne von Schneider et al. sind nicht multilokal.

Folgerichtig erhalten Familien gerade *wegen* ihrer im demografischen Wandel abnehmenden zahlenmäßigen Bedeutung und ihrer zentralen gesellschaftlichen Bedeutung zunehmend politische Aufmerksamkeit. Diese zeigt sich in der Demografiestrategie der Bundesregierung, in der explizit die Familie als Gemeinschaft in den Mittelpunkt gerückt wird (BMI 2013), und besonders prononciert im Familienbericht, in dessen neuester Fortschreibung (BMFSFJ 2012) das Thema Familienzeit zum Kerngegenstand gemacht wird. Es lässt sich vermutlich ohne Übertreibung sagen, dass die Themen Familie und Gleichstellung von einem eher randständigen ("Gedöns") zu einem zentralen Politikfeld geworden sind.

Das Thema Familien*zeit*politik wird dabei im Achten Familienbericht als eigenständiges Politikfeld hervorgehoben (BMFSFJ 2012). Die (alte) Bundesregierung erkennt dabei in ihrer Stellungnahme zum Sachverständigenrat folgende Felder:

- Zeitsouveränität für Familien durch Geld und Infrastrukturleistungen (Schwerpunkte: insbesondere Elterngeld, aber auch Bildung, Betreuung, haushaltsnahe Dienstleistungen)
- Zeitsouveränität in der Arbeitswelt: mehr Flexibilität und bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf (Schwerpunkte: Flexibilisierung der Elternzeit, Teilzeitanspruch, Pflegezeit)
- Familie im Generationengefüge: Umverteilung von Zeit zwischen Generationen (Schwerpunkte: Engagement älterer Menschen fördern, Mehrgenerationenhäuser als Koordinationsstellen)
- Lokale Familienzeitpolitik – Synchronisation lokaler Taktgeber (Unterstützung lokaler Akteure)
- Zeitkompetenzen von Familien (Unterstützung bei der zeitlichen Selbststeuerung).

Die *sozial*politische Bedeutung dieses Themas ergibt sich aus der hohen Belastung von Familien im Spannungsfeld von externen Anforderungen und eigenen Ansprüchen. Die beschriebene Komplexität der Aktivitäts- und Mobilitätsmuster in Familien steht häufig starren Raum- und Zeitstrukturen sowie starren Eigenschaften des Verkehrssystems auf der Angebotsseite gegenüber. Bei der Versorgung sind dies die Öffnungs- bzw. Angebotszeiten von Geschäften und Dienstleistungen, bei Erwerbsarbeit, Schule und Kinderbetreuung Betriebs- und Arbeitszeiten (Sieverts 2001, FGSV 2006, Neutens et al. 2010). Auch die Angebotseigenschaften der meisten öffentlichen Verkehrssysteme (z.B. in punkto Erreichbarkeit, Fahrpläne, Bedienhäufigkeiten etc.) werden den komplexen Aktivitäts- und Mobilitätsmustern von Familien heute nur noch bedingt gerecht. Beim Einkauf kann man von einer Starrheit der gesetzlichen Regelung seit der weitgehenden Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten 1989, 1996 und 2003 und 2006 (Übertragung der Gesetzesverantwortung an die Länder) nicht mehr sprechen. Marktbedingt kann dies lokal aber anders sein.

Gerade im Bereich der Erwerbsarbeit werden die Koordinationsprobleme für Familien dabei nicht nur durch Starrheit erzeugt, sondern auch durch die Zunahme an Arbeitsverhältnissen, die in hohem Maße zeitlich und/oder räumlich flexible Präsenz und Arbeitseinsatz fordern. Dies gilt vor allem, soweit diese Arbeitsverhältnisse auf der Arbeitgeberseite die gewünschte Flexibilität des Arbeitskräfteeinsatzes *ermöglichen* und damit auf Arbeitnehmerseite flexible Anpassungen *erzwingen*. Bei freier

Wählbarkeit auf Arbeitnehmerseite bieten flexible Arrangements durchaus neue Möglichkeiten der Koordination für Familien (Gleitzeit, Telearbeit, "compressed work week schemes" in den USA: 40/4- statt 40/5-Woche oder 80/9- statt 80/10-Doppelwoche).

Für die politische Beeinflussung gesellschaftlicher Zeitregimes hat sich das Schlagwort 'Zeitpolitik' etabliert (www.zeitpolitik.de, Eberling/Henckel 2002, Heitkötter et al. 2009). Dabei kann es um eine große Vielfalt verschiedener Ansätze gehen, die sowohl auf die Synchronisierung als auch die De-Synchronisierung von Aktivitäten, Angebotszeiten oder Verkehrsströmen abzielen können. Zudem ist Zeitpolitik nur im Kontext räumlicher Politik adäquat zu verstehen, weil Probleme der zeitlichen Koordination, Abstimmung, Entzerrung usw. in der Regel nur in einem konkreten räumlichen (lokalen) Kontext überhaupt problematisch werden[8]. Dies verleiht der Zeitpolitik – oder Raumzeitpolitik – einen etwas diffusen Charakter. In einer jüngst erschienen Studie (BMFSFJ/IW 2014) wurde eine kommunale Familienzeitpolitik einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen und volkswirtschaftlich positiv bewertet, d.h. der Nutzen übersteigt die Kosten. Dies ließ sich am Beispiel von Betreuungsangeboten und – mit mehr Unsicherheiten im Nutzen – für ÖPNV-Angebote zeigen. Der Nutzen besteht dabei in der Ermöglichung verstärkter Erwerbstätigkeit für Frauen, die zusätzliche Einnahmen in Form von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen sowie geringere Ausgaben für soziale Transferleistungen zur Folge haben.

Wie aus den obigen Ausführungen deutlich wurde, muss eine speziell auf die Bedürfnisse von Familien zugeschnittene, an Mobilität und Aktivitätsmustern orientierte Politik eine Vielzahl heterogener Bedürfnisse berücksichtigen. Dies macht es schwierig, Konzepte in ein konsistentes Schema einzuordnen. Dies soll an zwei Beispielen erläutert werden.

Beispiel 1. Jüngst haben van Wee et al. (2014) ein raumzeitpolitisches Schema für Politiken zur Synchronisierung im Raum- und Verkehrssystem vorgelegt. Sie unterscheiden dabei die

- Synchronisierung von Verkehrsangeboten
- Synchronisierung von Aktivitätsgelegenheiten (Destinationen)
- Synchronisierung zwischen Verkehrsangeboten *und* Destinationen
- Entkopplung von Aktivitäten durch Informations- und Kommunikationsmedien.

Aus der gleichzeitigen Unterscheidung zwischen räumlicher und zeitlicher Synchronisierung ergeben sich acht mögliche Optionen zur Synchronisierung (Tabelle 1).

Gleichzeitig unterscheiden die Autoren sieben Optionen für Politiken zur Synchronisierung: Regulierung, Preise, Stadtplanung, Infrastrukturplanung, ÖV-Politik, Marketing und Kommunikation, und Zeitpolitik. Diese können jeweils den verschiedenen Kategorien in Tabelle 1 zugeordnet werden, so dass sich 8x7=56 Felder ergeben.

[8] Nächtliche Lärmbelastung ist ein zeitliches Problem (Nachtruhe), kann aber nur lokal wirksam werden. Auch Stau ist ein zeitliches Problem (zu viele Fahrzeuge zur gleichen Zeit), kann aber nur lokal entstehen (zu viele Fahrzeuge am gleichen Ort).

	Zwischen Verkehrsnetzen	Zwischen Aktivitätsgelegenheiten	Zwischen Verkehrsnetzen und Aktivitätsgelegenheiten	Entkopplung von Aktivitäten
Raum	1	3	5	7
Zeit	2	4	6	8

Tabelle 1 Acht Optionen zur Synchronisierung *(Quelle: van Wee et al. 2014)*

Dieses recht abstrakt anmutende Schema ist nicht in allen Aspekten neuartig. Neu ist eher die stringente Systematik. So handelt es sich bei räumlicher Synchronisierung im Wesentlichen um Nutzungsmischung (räumliche Nähe zwischen verschiedenen Flächennutzungen) sowie die Kopplung von Aktivitätsmöglichkeiten an Verkehrsangebote (Supermarkt im/am Bahnhof). Konkret sind aber durchaus noch vielfältige, eher neuartige räumliche "Synchronisierungen" sinnvoll vorstellbar (Kopplung Seniorenwohnheim und Kinderspielplatz). Zeitliche Synchronisierung findet marktgesteuert in vielfacher Weise statt, so etwa, wenn der Supermarkt am Bahnhof kurz nach der Ankunft des letzten Zuges nachts schließt, weil dann keine Kundschaft mehr zu erwarten ist.

Kritisch anzumerken ist auch, dass dieses Schema seinem Fokus entsprechend bestimmte Bedürfnisse ausklammert, beispielsweise nach Verkehrssicherheit. Auch regulatorische Ansätze wie die Subjektförderung durch individuelle Mobilitätsgutscheine lassen sich kaum in ein raumzeitpolitisches Schema pressen.

Beispiel 2. Herget (2013) hat in ihrer Dissertation eine Systematisierung mobilitätsbezogener Dienstleistungen entwickelt. Dabei unterscheidet sie vier Dimensionen:

- Neustrukturierung und Substitution (z.B. Subjektförderung)
- Erhöhung der Erreichbarkeit (z.B. Mobilitätsdienstleistungen)
- Temporär-mobile Ansätze (z.B. mobile Dienstleistungen)
- Dezentralisierung (z.B. Nebenzentren).

Diese Dimensionen lassen sich intern weiter auffächern. Sie spiegeln ebenfalls ihren Fokus wider, aber auch dieses Schema klammert für Familien wichtige Bedürfnisse aus (z.B. zeitliche Synchronisierung und De-Synchronisierung, Verkehrssicherheit).

Wir gehen insofern davon aus, dass die Adressierung der Bedürfnisse von Familien nicht in einem einheitlichen Schema einer 'Familienmobilitätspolitik' abgebildet werden kann. Auch die Aufarbeitung des Themas 'Zeitpolitik' in der Verkehrsforschung liefert hierfür keine Hinweise. Die wichtigste Publikation hierzu in Deutschland sind die Hinweise zu 'Zeitordnungen und Verkehr' der FGSV (2006). Diese zielen aber in ihren Empfehlungen vor allem auf die Entzerrung sowie stadt- und umweltgerechte Gestaltung des Verkehrs, nicht auf die Entlastung von Familien oder anderen Bevölkerungsgruppen.

Wenn über eine Familienmobilitätspolitik unter Beachtung von Raum-, Zeit- und Verkehrsaspekten nachgedacht wird, ist auch die vermutliche Wirksamkeit entsprechender Politiken zu reflektieren. Die Belege für eine Relevanz des raumzeitlichen Kontexts für Aktivitäts- und Mobilitätsmuster von Familien weisen allerdings nicht durchgängig in die gleiche Richtung.

- Zentrumsnähe, Siedlungsdichte und Nutzungsmischung sind mit relativ starker Nutzung des ÖPNV und der nicht-motorisierten Verkehrsmittel sowie mit kurzen Distanzen verbunden. Dieser Zusammenhang ist vergleichsweise gut belegt und gilt insbesondere für den Einkaufsverkehr, mit Einschränkungen aber auch für Berufs- und Freizeitwege.
- Die (Auto-)Verkehrssparsamkeit der Großstädte gilt allerdings nicht für den Zeitaufwand für Wege. Die Bevölkerung in Großstädten wendet eher mehr Zeit für Mobilität auf als die Bevölkerung kleinerer Gemeinden (Holz-Rau et al. 2010, Hesse/Scheiner 2010). Dies ist in starkem Maße durch den höheren Anteil an ÖPNV-Nutzern verursacht, die sich bedingt durch Umsteige- und Wartezeiten sowie Zu- und Abgangswege vergleichsweise langsam fortbewegen. Da der 'zusätzliche' Zeitaufwand der Großstädter vor allem Einkaufs- und Freizeitwege betrifft (Holz-Rau et al. 2010) und im Falle der Einkäufe nicht durch zeitlich längere, sondern durch häufigere Einkaufswege bedingt ist, lässt sich daraus allerdings kaum eine Benachteiligung von Großstädtern ableiten. Die Ergebnisse der Zeitbudgeterhebung weichen davon insofern ab, als dort bei allen Wegezwecken in städtischen Umfeldern längere Wegedauern auftreten (Kramer 2004).
- Die Belege für eine Bedeutung des räumlichen und verkehrlichen Kontextes für Aktivitätsmuster sind eher bescheiden. Im Wesentlichen sind Aktivitätsmuster durch soziodemografische Faktoren bedingt. In gut mit Einkaufsgelegenheiten ausgestatteten Umfeldern wird etwas häufiger eingekauft als andernorts (Bauer et al. 2011), was vor allem auf zusätzliche kleine Einkäufe zwischendurch zurückzuführen ist. Ettema et al. (2007) finden in einem komplexen Modellansatz einige Hinweise auf Effekte des räumlichen Umfeldes und des Pkw-Besitzes. Diese sind für Frauen stärker als für Männer, was die Autoren auf den stärkeren Zeitdruck bei Frauen aufgrund ihrer vielfältigeren Verpflichtungen zurückführen. In urbaneren Umfeldern finden sie eine stärkere Beteiligung an außerhäuslichen Aktivitäten und – interessant mit Blick auf Familien – eine stärkere Unabhängigkeit zwischen Partnern. Insgesamt deuten ihre Ergebnisse darauf, dass die Einflussfaktoren, die für eine Freisetzung aus Zwängen stehen (mehr nahräumliche Angebote, mehr Pkw), zwar einerseits mehr Optionen für Aktivitäten bieten, aber andererseits auch zu volleren Tagesabläufen führen.

Im Hinblick auf die Bedürfnisse von Familien sind solche räumlichen Unterschiede differenziert zu interpretieren. So sind häufige Einkaufswege (aufgrund kurzer Einkäufe zu Fuß "zwischendurch") in urbanen Umfeldern weniger als zusätzliche Belastung zu sehen, sondern eher als Ausdruck der Flexibilität, die ein urbanes Umfeld bietet. Zudem tragen diese häufigen Wege zu Fuß zu einer Belebung der Quartiere bei, von der gerade auch Familien profitieren. Dies macht auch deutlich, dass Familien

mit der Wahl des Wohnstandortes wichtige Weichen für alltägliche Aktivitätsmuster und Mobilitätsoptionen stellen.

2.1.6 Fazit

Demografische Alterung und Singularisierung sind unmittelbar mit einem zahlenmäßigen Rückgang der Familien verbunden. Gleichzeitig bilden Familien demografisch, sozial und ökonomisch die Mitte der Gesellschaft. Aufgrund dieses Spannungsverhältnisses ist Familienpolitik zu einem zentralen Politikfeld geworden.

Dabei spielen Aktivitätsmuster – v.a. im Sinne von "Zeit für Familie" – eine zentrale Rolle. Dies erklärt sich daraus, dass die unterschiedlichen Rollen, Unternehmungen und die damit verbundene Mobilität von Eltern und Kindern dazu führen, dass Familien sich im Vergleich zu anderen Haushaltstypen durch besonders komplexe, zeitlich, räumlich und personell auf vielfache Weise verflochtene Aktivitäts- und Mobilitätsmuster auszeichnen. Die daraus entstehenden Anforderungen nehmen trotz vielfältiger technischer Erleichterungen im Zuge eines breit angelegten sozialen Wandels zu. Familienhaushalte sehen sich vielfältigen Anforderungen aus der Berufswelt und der (erweiterten) Familie selbst ausgesetzt, die ihre Zeitbudgets stark belasten und die mit hohen Mobilitätsanforderungen einhergehen. Diese Anforderungen und Wünsche stehen häufig starren Raum- und Zeitstrukturen sowie starren Eigenschaften des Verkehrssystems auf der Angebotsseite gegenüber. Aber auch die Flexibilisierungen der letzten Jahrzehnte, etwa in der Arbeitswelt, brachten keineswegs immer Erleichterungen, sondern führten häufig eher noch zur Zunahme von Stress, z.B. aufgrund ständiger Erreichbarkeit und Notwendigkeiten der Koordination von Aktivitätsmustern.

Bezüglich der Aktivitäts- und Mobilitätsmuster von Familien sind allerdings wichtige Fragen ungeklärt, etwa nach den Koordinationserfordernissen im Haushalt, dem Zugriff auf den Pkw in Familien mit nur einem Auto, dem Geschlechterverhältnis in den Aktivitätsmustern der Eltern, der Selbstständigkeit der Mobilität von Kindern oder dem Einfluss von strukturellen Rahmenbedingungen wie den Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs oder der Entfernung zu wichtigen alltäglichen Einrichtungen (Einkauf, Schule, Arbeitsplatz…). Die vorliegende Studie soll diese Lücken schließen und Problemlösungen unterstützen.

2.2 Daten und Trends: Für Familien relevante Trends in Gesellschaft, Raum und Mobilität

Im Zuge eines breit angelegten sozialen Wandels sind Familienhaushalte, ihre Mobilität und Zeitbudgets im Verlauf der letzten Jahrzehnte in vielerlei Hinsicht starken Veränderungen ausgesetzt (Scheiner 2009, Ashbourne/Daly 2012). Hierzu tragen der Wandel der Geschlechterrollen, die zunehmende Erwerbstätigkeit von Frauen, die Bildungsexpansion, zunehmend ausdifferenzierte Bildungsbiografien und Umstrukturierungen im Schulsystem sowie eine Pluralisierung von Lebensstilen und Freizeitpräferenzen (z.B. Trendsportarten statt Fußballverein) bei. Die Zunahme der Motorisierung, eine starke Zunahme des Sicherheitsbewusstseins und ein zunehmend engeres Korsett an Aktivitäten von

Kindern und Jugendlichen führen zum Wachstum der Begleitmobilität. Haushalts- und Familienarbeit einschließlich der zugehörigen Wege zum Einkauf, zur Versorgung oder für die Begleitung von Kindern ist immer noch überwiegend Aufgabe von Frauen, auch wenn die Geschlechterunterschiede in der Mobilität im Zeitverlauf stark abnehmen (TRB 2005, Scheiner/Sicks/Holz-Rau 2011, Ahrend/Herget 2013).

Zentrale Bedeutung für Familien besitzen dabei eine Reihe sozialer, ökonomischer und räumlicher Entwicklungen:

- **Wandel im Geschlechterverhältnis**
  Die einstmals klaren Rollenzuweisungen im Geschlechterverhältnis haben Raum gemacht für ständig neu verhandelbare Geschlechterrollen (Beck 1986). Das 'male breadwinner and female housewife'-Modell ist damit nicht verschwunden. Es ist jedoch seltener geworden und wird nicht mehr im gleichen Ausmaß unhinterfragt akzeptiert wie dies bis etwa in die 1970er Jahre der Fall war. So gehen Holland-Kunz et al. (2004) auf Basis einer Expertenbefragung davon aus, dass die Vereinbarkeit von Beruf und Familie in Zukunft ein Schlüsselproblem in den meisten Partnerschaften bleiben wird. Danach dürfte verstärkt mit einer Verlagerung (outsourcing) von Hausarbeit auf ökonomisch schlechter gestellte Frauen zu rechnen sein, da die partnerschaftlich-egalitären Einstellungen weiter zunehmen, Versorgungsarbeit jedoch in absehbarer Zeit nicht deutlich aufgewertet wird (ebd.: 43; ähnlich Thiessen 2004: 120f.).
- **Neue Haushaltstypen**
  Die Etablierung neuer Haushaltstypen sowie deutliche Verschiebungen der Häufigkeit 'alter' Haushaltstypen (Wagner/Franzmann 2000) wird auch als 'Pluralisierung der Lebensformen' diskutiert. Diese Entwicklung ist zum Teil ebenfalls Ausdruck der Auflösung traditioneller Geschlechterverhältnisse. Heute wird etwa jede zweite Ehe in Deutschland geschieden (Destatis/WZB 2013: 49). Damit schwindet (quantitativ) der Anteil und (qualitativ) die Normalität der 'klassischen' Familienhaushalte (nuclear family) zugunsten von Singles, Alleinerziehenden und komplexen Patchworkfamilien mit multilokal lebenden/pendelnden Kindern. Traditionelle Familien (Ehepaar mit Kindern) nehmen ab (-19% von 2001 bis 2011), Alleinerziehende (+8% von 2001 bis 2011) und unverheiratete Paare ('Lebensgemeinschaften') nehmen zu (+27% von 2001 bis 2011) (Destatis/WZB 2013: 51). In ländlichen Räumen ist der Trend zu kleineren Haushalten deutlich weniger ausgeprägt als in Städten. In Gemeinden < 5.000 EW sind Haushalte mit drei und mehr Personen (meist Familien) nach wie vor die häufigste Wohnform (vgl. Statistisches Bundesamt 2013: 49).
- **Frauenerwerbstätigkeit**
  In den letzten Jahrzehnten hat in Deutschland die Erwerbstätigkeit von Frauen, insbesondere verheirateten Frauen und Müttern, deutlich zugenommen (Goldstein et al. 2010: 11, Klammer/Klenner 2004: 179). Die verstärkte Erwerbstätigkeit von Frauen ist ihrerseits Ausdruck eines veränderten Geschlechterverhältnisses. Damit haben sich auch die Aktivitätsmuster von Män-

nern verändert (Zunahme von männlicher Haushaltsarbeit und Kinderversorgung). Hier ist besonders hervorzuheben, dass die Erwerbstätigkeit von Frauen in Ost-Deutschland auch schon zu DDR-Zeiten Normalität war und das 'male breadwinner and female housewife'-Modell nie so verbreitet war wie in den alten Bundesländern. Während in den alten Bundesländern nur 16 % aller Mütter mit einem Kind zwischen 3 und 5 Jahren Vollzeit erwerbstätig sind, sind dies in Ostdeutschland mit 52 % über die Hälfte der Mütter (Spellerberg 2005). Die Selbstverständlichkeit der Erwerbstätigkeit auch mit kleinen Kindern in Ostdeutschland zeigt sich auch in aktuellen Befragungen unter jungen Erwachsenen (Allmendinger/Haarbrücker 2013: 30).

- **Veränderte Formen der Erwerbsteilnahme**
  Dazu gehören die Doppelerwerbstätigkeit von Paaren, die Teilzeiterwerbstätigkeit sowie verschiedene Formen der Fragmentierung und Flexibilisierung in der Arbeitswelt, die sowohl den Alltag (Entgrenzung von Arbeits- und Freizeit) als auch die längerfristigen Erwerbsbiografien erfasst. Diese Formen haben sich unter dem Druck des sozialen Wandels sowie des flexibilisierten Arbeitsmarktes entwickelt bzw. verstärkt. Die biografischen Unsicherheiten auf dem Arbeitsmarkt sind verbunden mit der niedrigen Fertilität und dem Aufschieben von Heirat und Kindergeburt, die immer später im Lebenslauf erfolgen (Destatis/WZB 2013: 49). Darüber hinaus führt auch das zunehmende Fernpendeln bzw. die damit verbundenen Belastungen zu reduzierter Fertilität (Huinink/Feldhaus 2012).
- **Bildungsexpansion**
  Hierzu zählt das Aufholen der Frauen bei den höheren Bildungsabschlüssen, aber auch das generell gestiegene Bildungsniveau (Statisches Bundesamt 2013: 76). Dieses führt im Verbund mit der Zunahme an räumlicher Arbeitsteilung und Spezialisierung in der globalisierten Wirtschaft, gestiegenen Anforderungen der Arbeitgeber, aber auch eigenen Karriereansprüchen von Hochgebildeten zu zunehmenden Pendeldistanzen mit entsprechenden Belastungen für Familien, häufigeren Arbeitsplatzwechseln und entsprechenden Unsicherheiten mit negativen Auswirkungen auf die Familiengründung.
- **Negative Entwicklung der ökonomischen Folgen der Familiengründung**
  Schulze (2009) zeigt deutlich die Einkommensverluste von Haushalten bei der Familiengründung. Für eine Trendbetrachtung sind dabei zwei Aspekte besonders entscheidend. Erstens haben sich die Einkommensverluste bei der Familiengründung aufgrund der Frauenerwerbstätigkeit in den letzten Jahrzehnten deutlich verschärft, so dass die Abwägung junger Paare zwischen Karriere und Kind ökonomisch immer stärker zugunsten der Karriere beeinflusst wird. Zweitens sind diese Einkommensverluste in der Mittel- und besonders der Oberschicht besonders hoch, so dass die Abwägung gerade in diesen Haushalten besonders stark zugunsten der Karriere beeinflusst wird.
- **Pkw-Zugang von Frauen**
  Mit der starken Zunahme der Verfügbarkeit von Führerschein und Pkw bei Frauen haben sich das Distanzverhalten und die Verkehrsmittelnutzung der Frauen verändert. Gleichzeitig hat sich da-

mit ihr Zugang zu hochqualifizierten Berufstätigkeiten verbessert, was ebenfalls zunehmende Pendeldistanzen nach sich zieht.

- **Immigration und Fertilität**
  In 29% aller Familien (Haushalte mit Kindern < 18 Jahre) hat mindestens ein Elternteil einen Migrationshintergrund (d.h. ausländische Staatsangehörigkeit, eingebürgert oder Spätaussiedler). Dieser Anteil nimmt zu, weil die angestammte Bevölkerung (ohne Migrationshintergrund) insgesamt rückläufig ist und eine deutlich abnehmende Tendenz zur Familiengründung sowie gegenüber Immigranten eine geringere Fertilität aufweist (Destatis/WZB 2013: 50).
- **Steigende Ansprüche der Familien**
  Nicht zuletzt sind mit der Ausdifferenzierung der Lebensstile, dem zunehmenden Wohlstand und der geringeren Anzahl an Kindern je Familie auch die Ansprüche der Familien an sich selbst und die Kindererziehung gestiegen. Kinder sind heute mehr als früher ein Vehikel der Selbstverwirklichung und stehen damit stark unter dem Druck, die Ideen ihrer Eltern möglichst perfekt zu repräsentieren. Dies ist verbunden mit hohem Aufwand für Betreuung und Beaufsichtigung ('Helikopter-Eltern') sowie einer Zunahme der Begleitwege zu den verschiedensten Aktivitäten (Sicks 2011: 4). Hierzu tragen auch Ängste vor Übergriffen, Kriminalität, Verkehrsunfällen und anderen Gefahren im öffentlichen Raum bei (Heine/Mautz 2000, Lanzendorf 2010, Herget 2013).

Räumlich-verkehrliche Entwicklungen wurden für den Arbeitsmarkt bereits angesprochen. Hinzu treten als wesentliche räumliche Entwicklungen, die für die Mobilität von Familien relevant sind:

- **Zentralisierung von Schulstandorten**
  Diese ist vor allem Ausdruck der demografischen Alterung, aber auch der zunehmenden Bildungsniveaus. Tabelle 2 zeigt den Rückgang der Anzahl an allgemeinbildenden Schulen über zehn Jahre (-17% insgesamt). Besonders stark ist der Rückgang bei Schulkindergärten und Vorklassen (-58%), Hauptschulen (-39%) und Realschulen (-30%). Die Gymnasien konnten ihre Zahl weitgehend halten; eine Zunahme erfuhren 'spezialisierte' Formen (Integrierte Gesamtschulen und Freie Waldorfschulen: +27%, Abendschulen und Kollegs +17%). Insgesamt profitierten also Schulformen, die mit eher längeren Wegen verbunden sind.

Schulart	Schuljahr 2000/01	2010/11	Veränderung
Insgesamt	41633	34486	-17%
Schulkindergärten und Vorklassen	3649	1527	-58%
Grundschulen	17275	16290	-6%
Hauptschulen	7933	4813	-39%
Schularten mit mehreren Bildungsgängen	1776	1483	-16%
Sonderschulen	3123	3283	-5%
Realschulen	3469	2440	-30%
Gymnasien	3166	3099	-2%
Integrierte Gesamtschulen, Freie Waldorfschulen	964	1226	+27%
Abendschulen und Kollegs	278	325	+17%

Tabelle 2 **Allgemeinbildende Schulen in Deutschland 2000-2010** ***(Quelle: Statistisches Bundesamt 2002, 2012)***

- **Zentralisierung von Betrieben**

  Die Tendenz zur betrieblichen Zentralisierung von Aktivitätsstandorten in der Versorgung und Freizeit zur Erzielung besserer 'economies of scale' (Shopping-Center, Freizeitbad, Multiplex-Kino, verschiedene haushaltsnahe Dienstleistungen). Teilweise ist diese betriebliche Zentralisierung gekoppelt an eine räumliche *De*zentralisierung (Abwanderung aus zentralen Lagen an die Peripherie) mit der Folge verschlechterter Erreichbarkeit der Standorte ohne Auto.

- **Reurbanisierung**

  Nach Jahrzehnten der Suburbanisierung als dominierendem Trend der Raumentwicklung wird seit wenigen Jahren eine Trendumkehr beobachtet (vgl. Beiträge in Brake/Herfert 2012). Dabei sind auch – insbesondere akademische – Familien eine wichtige Zielgruppe ('neues Familienwohnen' in der Stadt). Die Renaissance der Städte bringt neue Potenziale einer nachhaltigen Mobilität mit sich. Diese kann durch kurze Wege, relativ selbstständige Mobilität der Kinder und gebremste Motorisierung (ein Pkw je Haushalt) mit entsprechenden finanziellen Einsparungen auch für Familien Entlastung bieten. Ohne die vielfältigen Hintergründe der Reurbanisierung hier ausführlich diskutieren zu können, sind doch zwei wichtige ökonomische Aspekte zu nennen: einerseits die starke Zunahme der Verkehrskosten, die (auto-)verkehrssparsame Wohnstandorte attraktiver werden lässt. Andererseits entwickeln sich die Immobilienmärkte in zentralen Lagen attraktiver als in der Peripherie, was ebenfalls eher Investitionen in zentralen Lagen nahelegt.

- **"Peak Car"**

  In den vergangenen Jahren hat sich vor allem bei jungen Menschen – insbesondere Männern – ein bemerkenswerter Rückgang der Pkw-Ausstattung und Pkw-Nutzung in urbanen Räumen gezeigt (Kuhnimhof et al. 2012). Auch in der Gesamtbevölkerung der hochentwickelten Länder stagniert die Pkw-Verkehrsnachfrage (Metz 2013). Stattdessen nehmen Fernreisen sowie multi-

modale Arten der Verkehrsteilnahme im Alltag zu (Kombination verschiedener Verkehrsmittel je nach Zweck, Ziel, Tag/Uhrzeit... des Weges) (Kuhnimhof 2007, Frändberg/Vilhelmson 2011).

3 Familientypen

3.1 Erarbeitung einer Typisierung der Familien

Ein wesentlicher inhaltlicher und konzeptioneller Schritt ist die Erarbeitung einer Typisierung der Familien für die weitere Strukturierung des Projektes. Zum einen soll mit dieser Typisierung sichergestellt werden, dass im Projekt alle relevanten Lebenssituationen von Familien berücksichtigt werden. Zum anderen spielen Aspekte der Forschungseffizienz eine Rolle: Eine sinnvolle Beschränkung auf wesentliche und relevante Typen ist erforderlich, da eine Beschreibung und Analyse für alle denkbaren Konstellationen nicht ergebnisoptimal sind. So können die in AP 2 durchzuführenden empirischen Analysen auf Grundlage der verfügbaren Stichprobenumfänge der vorhandenen Primärerhebungen sinnvoll nur eine bestimmte Anzahl an Gruppen betrachten. Weiterhin ist auch die Anzahl der durchzuführenden Interviews in AP 2 beschränkt. Um Zufallseffekte zu vermeiden, sind hier bestimmte relevante Gruppenbesetzungen sicherzustellen.

Eine Typisierung soll dabei neben der Haushaltsstruktur (Paarhaushalt mit Kindern bzw. Alleinerziehend)

- den Umfang der Erwerbstätigkeit der Eltern,
- den Betreuungsbedarf der Kinder,
- die wirtschaftliche Situation der Familien sowie
- die Qualität der Erreichbarkeit wichtiger Ziele vom Wohnstandort aus

berücksichtigen. Es wird für die weitere Projektarbeit eine finale Zusammenfassung auf wenige Typen mit besonderer Familiensituation angestrebt. In einer ersten Analyse werden die Ausprägungen und Verteilungen der oben genannten Aspekte innerhalb der Familienhaushalte untersucht.

3.1.1 Klassifizierende Merkmale

Für die weitere Untersuchung werden die vier relevanten Kriterien in die nachfolgenden Klassen eingeteilt:

Erwerbstätigkeit

- Doppelverdiener Paar (VZ+VZ), beide Partner arbeiten Vollzeit
- Doppelverdiener Paar (VZ+TZ), eine Person arbeitet Vollzeit, eine Teilzeit
- Einfach-Vollverdiener Paar, eine Vollzeit arbeitende Person
- Alleinerziehende Vollzeit oder Teilzeit (VZ oder TZ), Haushalte alleinerziehender Personen

Betreuungsbedarf der Kinder

- "Unter 10 Jahre": das jüngste Kind im Haushalt ist jünger als 10 Jahre
- "10 Jahre und älter": das jüngste Kind im Haushalt ist 10 Jahre alt oder älter

Wirtschaftliche Situation

- Unterhalb der Armutsrisikoschwelle: Das Einkommen unterschreitet den 60%-Wert des Medians des jährlichen Netto-Äquivalenzeinkommens des Haushaltes
- Oberhalb (oder genau auf) der Armutsrisikoschwelle

Erreichbarkeit wichtiger Ziele (räumliche Situation)

Für die Beurteilung der räumlichen Situation werden verschiedene Merkmale herangezogen. Die prinzipielle räumliche Situation wird anhand des siedlungsstrukturellen Kreistyps des BBSR (vgl. Abbildung 3) sowie der Einwohnerzahl charakterisiert.

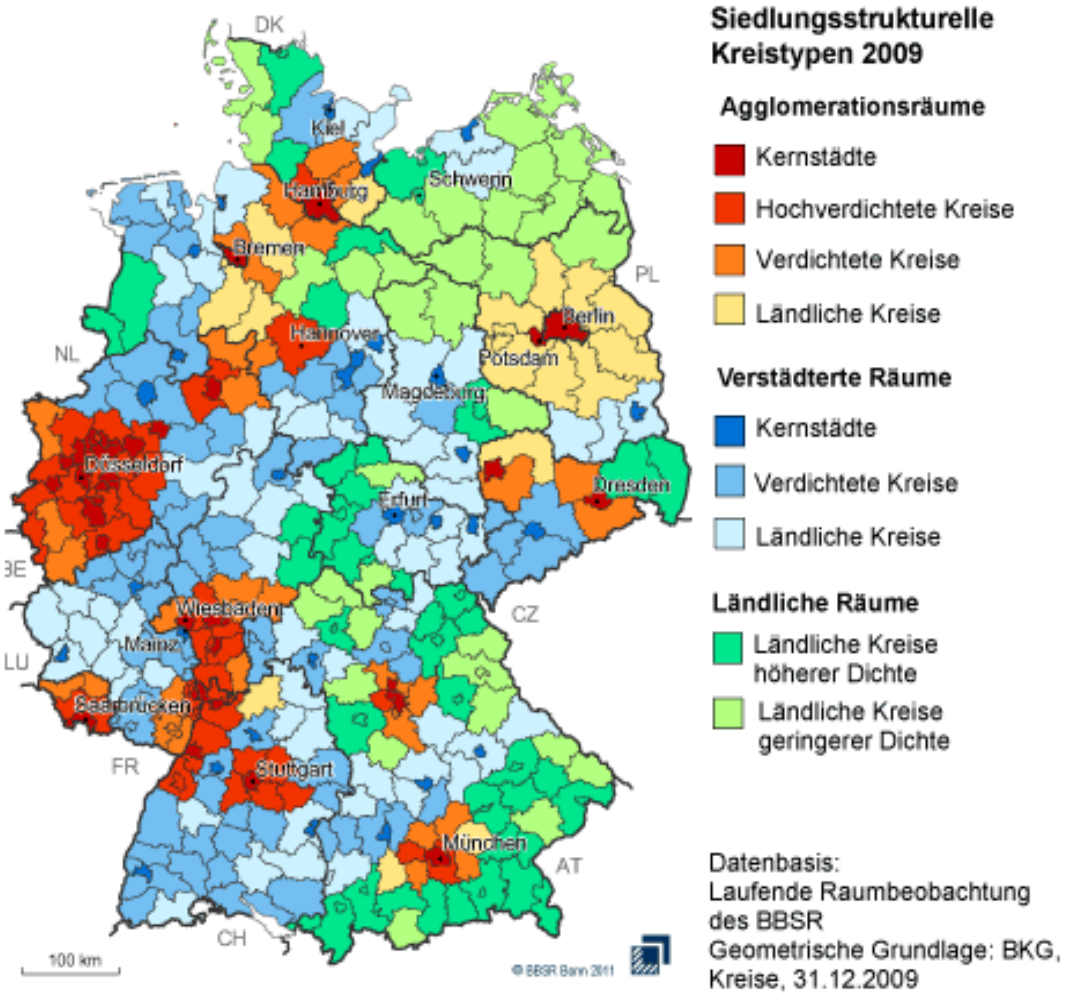


Abbildung 3 Siedlungsstruktureller Kreistyp *(Quelle: BBSR)*

Die Erreichbarkeitssituation für Familien ergibt sich jedoch bezüglich der Mobilität der Kinder (ÖPNV), der Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten und anderer Faktoren insbesondere aus der kleinräumlichen Lage innerhalb einer Region bzw. Gemeinde. Die Bedeutung des näheren Umfelds zeigen auch zahlreiche empirische Untersuchungen, denen zufolge Verkehrsmittelnutzung und zurückzulegende Entfernungen signifikant mit dem näheren Umfeld variieren. Deshalb erfolgt eine Beurteilung der Erreichbarkeit des Wohnstandortes zusätzlich anhand eines gemittelten und gewichteten Indika-

tors auf Basis der folgenden Merkmale der Erhebung, jeweils gemessen in Minuten Fußweg (hier zunächst für das Mobilitätspanel):

- Erreichbarkeit einer Haltestelle des qualifizierten ÖPNV (Tram, U-Bahn, S-Bahn)
- Erreichbarkeit von Gelegenheiten des Einkaufs (täglicher Bedarf und erweitertes Angebot)
- Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten (Gastronomie, Kultur und Sport)

Für jedes Merkmal wird die Erreichbarkeit in Minuten Fußweg von der Wohnung gemessen. Überschreitet die Dauer des Fußweges 40 Minuten oder ist diese nicht vorhanden, so wird je Merkmal eine Maximaldauer von 40 Minuten angesetzt.

Insgesamt ergibt sich durch Gewichtung ein Erreichbarkeitsmaß, das der mittleren Fußwegedauer zur Erreichung wichtiger Ziele entspricht. Dieses Erreichbarkeitsmaß weist einen Wert von bis zu 40 Minuten auf. Dabei repräsentieren kleinere Werte eine bessere Erreichbarkeit. Auf Basis der beschriebenen Merkmale werden insgesamt folgende drei räumliche Klassen gebildet (Tabelle 3).

Raumklasse	BBSR Kreistypen	Erreichbarkeit (MOP)	Erreichbarkeit (MiD)
URBAN-GROSSSTÄDTISCH	Großstadt (>100.000 Ew)	< 30 Minuten	> -1,5
STÄDTISCH	Großstadt (>100.000 Ew)	>= 30 Minuten	<= -1,5
	Kernstädte	–	–
	Hoch-)verdichtete Kreise	–	–
	Ländliche Kreise	< 20 Minuten	> 2,23
PERIPHER-LÄNDLICH	Ländliche Kreise	>= 20 Minuten	<= 2,23

Tabelle 3 Gliederung des Raums *[Quelle: eigene Analysen auf Basis MiD, MOP sowie BBSR]*

Die Verteilung der Erreichbarkeit für die gebildeten Klassen ergibt sich für die Familienhaushalte im MOP gemäß Abbildung 4. Es zeigt sich für die Klasse im urban-großstädtischen Umfeld eine gute Erreichbarkeit, 50% der Haushalte erreichen den Mix aus wichtige Ziele zu Fuß innerhalb von etwa 16 Minuten. Die Raumklassen städtisch und peripher-ländlich sind in Hinblick auf die Erreichbarkeit ähnlich, hier erreicht die Hälfte der Familienhaushalte den Mix an wichtigen Zielen innerhalb von etwa 26 Minuten zu Fuß. In beiden Klassen benötigen 30% (städtisch) bzw. 40% (peripher-ländlich) der Familienhaushalte jedoch mehr als 30 Minuten zur Erreichung der wichtigen Ziele.

In MiD ist dieses Vorgehen nicht vollständig reproduzierbar, weil die entsprechenden kleinräumlichen Informationen nicht in entsprechender Form vorliegen. Zur Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten enthält die Erhebung keine Daten, wohl aber zur fußläufigen Erreichbarkeit von Einkaufsgelegenheiten für den täglichen Bedarf sowie zur Entfernung zum nächsten Nahverkehrsbahnhof. Dabei wurden bei der Erhebung jeweils unterschiedliche Skalen verwendet und *personen*bezogen erfragt.

Die fußläufiger Erreichbarkeit von Einkaufsgelegenheiten wurde benotet (1-6), die Entfernung zum nächsten Nahverkehrsbahnhof sollte vom Befragten metrisch geschätzt und in Kategorien eingeordnet werden(< 100m, 100-200m, 200-400m, 400-1000m…; Skala von 1-8).

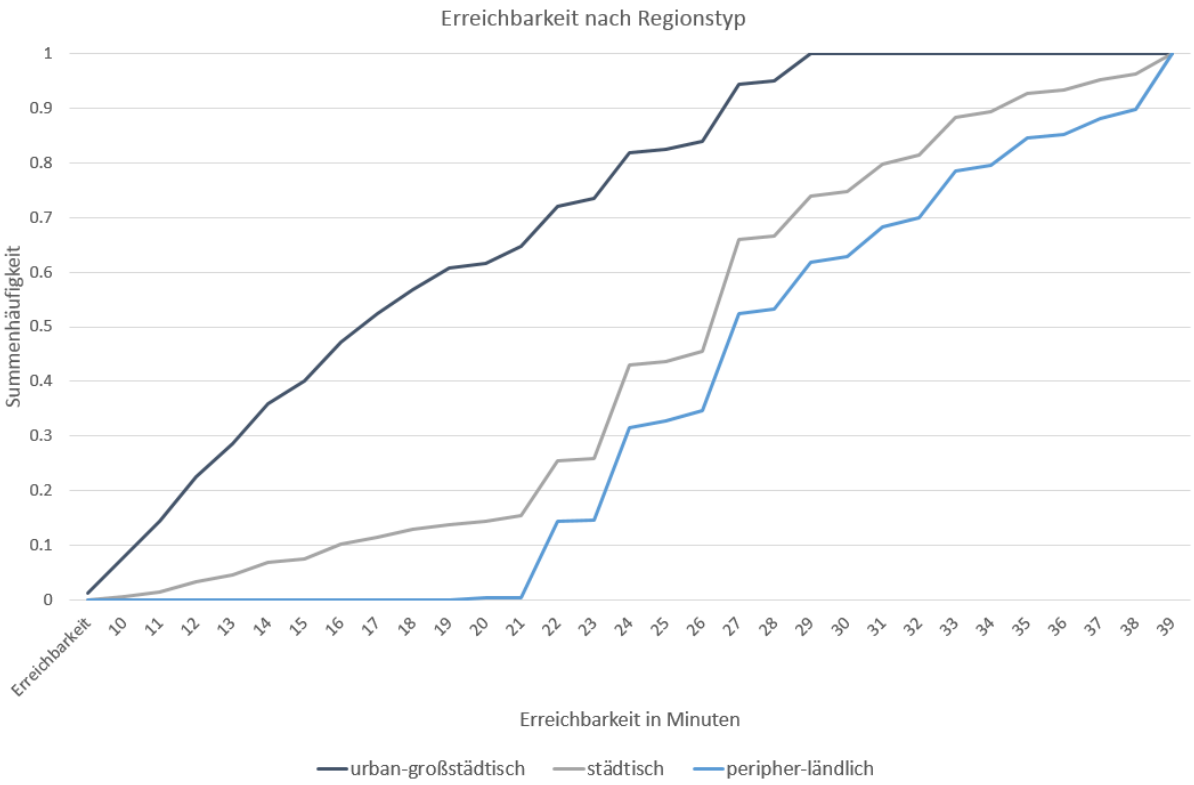


Abbildung 4 Erreichbarkeit nach Raumklasse *(Quelle: eigenen Berechnung auf Basis MOP)*

Aus beiden Skalen wurden im Projekt zur Minimierung von Fehlschätzungen Haushaltsmittelwerte gebildet. Danach wurden die beiden resultierenden Haushaltsskalen per Faktorenanalyse in eine Dimension überführt (Hauptkomponentenmethode, ohne Rotation). Die Ladungen betragen 0,815; die Dimension erklärt 66,4% der Varianz der Ausgangsvariablen. Die Werte variieren von -2,22 bis 2,55 (Mittelwert 0, Varianz 1). Weil Noten und Entfernungen[9] zu Grunde liegen, bei denen jeweils niedrige Ausprägungen gute Werte repräsentieren, stehen hier negative Werte für hohe Zentralität. Diese Dimension wurde deshalb umgedreht und ähnlich benutzt wie der Zentralitätsindikator im MOP, mit Schwellenwerten bei 2,23 (entsprechend 20 Minuten im MOP) und , -1,5 (entsprechend 30 Minuten).

[9] Bei der Entfernung zum nächsten Nahverkehrsbahnhof können Entfernungen (Mittelwerte der Kategorien) oder die in den Daten enthaltene Ordinalskala verwendet werden. Für das Ergebnis macht dies praktisch keinen Unterschied. Die beiden ermittelten Faktoren korrelieren mit $r^2 = 0.95$ miteinander.

Übersicht der Verteilung der Familientypen

Für die untersuchten Familienhaushalte ergeben sich die Klassenanteile gemäß Tabelle 4. Dabei wurden in Hinblick auf die Erwerbstätigkeit die Alleinerziehenden gesondert ausgewiesen, da hier abweichende Klassenbezeichnungen zu den Paaren mit Familien vorliegen. In Hinblick auf den Raumtyp lebt fast die Hälfte der Familien im städtischen Umfeld gemäß der projektspezifischen Definition aus Kreistyp und Erreichbarkeit, je rund ein Viertel entfällt auf die Klassen „Urban-Großstädtisch“ und „Peripher-Ländlich“. Die häufigste Form der Erwerbstätigkeit ist eine Kombination aus Vollzeit und Teilzeitbeschäftigung bei Paarhaushalten mit Kindern mit 57% Anteil im MOP und 37% in MiD. Rund 15% der Familienhaushalte leben von einem Einkommen unterhalb der Armutsrisikoschwelle (ARS). Bei etwa der Hälfte aller Familienhaushalte ist das jüngste Kind jünger als 10 Jahre, was in Hinblick auf den Betreuungsaufwand relevant ist.

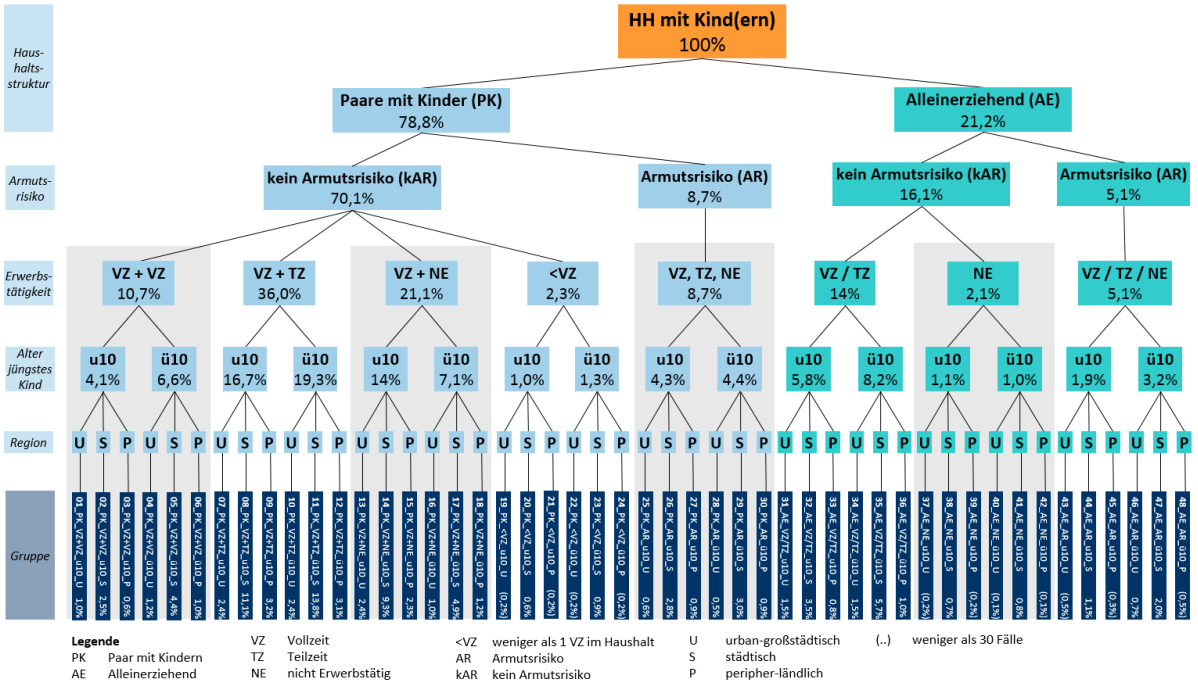
Merkmal	Ausprägung	Anteil (%) (MOP)	Anteil (%) (MiD)
Raumtyp	Urban-Großstädtisch	24,2	23,2
	Städtisch	48,2	50,9
	Peripher-ländlich	27,6	25,9
Erwerbstätigkeit	Doppel-Vollverdiener	16,0	13,5
(Paare mit Kindern)	Einfach-Vollverdiener	13,5	22,9
	Vollverdiener+ Teilzeitverdiener	57,1	36,5
	kein Verdiener*	4,7	6,9
(Alleinerziehende)	Vollverdiener	3,1	10,9
	Teilzeitverdiener	4,1	5,7
	kein Verdiener	1,7	3,5
Armutsrisiko	Unterhalb Armutsrisikoschwelle	13,8	15,3
	Oberhalb Armutsrisikoschwelle	86,2	84,7
Alter des jüngsten Kindes	Unter 10 Jahre	48,9	47,7
	Ab 10 Jahre	51,1	52,3

* weniger als ein Vollzeiteinkommen

Tabelle 4 **Klassifizierung der Familienhaushalte** ***[Quelle: eigene Analysen auf der Basis von MOP und MiD]***

Die beiden Datensätze stimmen recht gut überein mit Ausnahme der Erwerbstätigkeitskombinationen. Insbesondere die Kombination aus Vollzeit- und Teilzeittätigkeit tritt im MOP wesentlich häufiger auf. Daneben sind Vollzeit erwerbstätige Alleinerziehende im MOP wesentlich seltener vertreten.

Mobilitätspanel (MOP)



Mobilität in Deutschland (MiD)

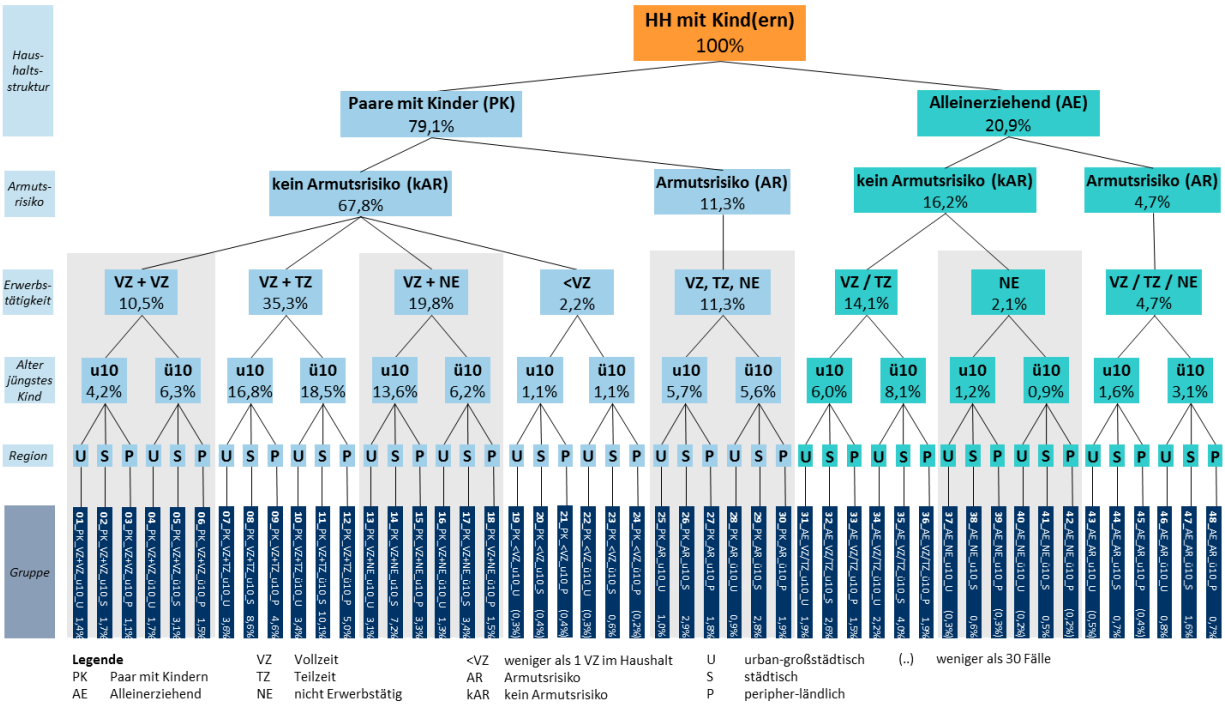


Abbildung 5 Klassifizierung der Familien *(Quelle: eigene Berechnung auf Basis MOP und MiD)*

Die Wahrheit liegt vermutlich dazwischen. Der Gleichstellungsbericht weist für die Kombination Vollzeit und Teilzeit einen Anteil von 47,7% der Paarhaushalte mit Kindern aus, allerdings inklusive der

Kombination Teilzeit + Teilzeit (Sachverständigenkommission/BMFSFJ 2011: 97). Auch dies beruht auf einer Haushaltsbefragung (SOEP) mit entsprechenden Unsicherheiten.

Die Unterschiede lassen sich vermutlich durch die Anlage der Befragungen erklären. Das MOP ist für die Befragten sehr anspruchsvoll; entsprechend sind einerseits höhere gesellschaftliche Schichten überrepräsentiert, unter denen die Kombination Vollzeit + Teilzeit, aber auch Vollzeit + Vollzeit eher vorkommen. Andererseits sind stark belastete Haushalte eher unterrepräsentiert (Vollzeit erwerbstätige Alleinerziehende).

Insgesamt ergibt sich in der Überlagerung ein komplexes, mehrschichtiges Bild mit insgesamt 48 Familiengruppen. In Abbildung 5 ist eine vollständige Übersicht der Schichtung einschließlich der Anteile in der Bevölkerung dargestellt.

Für die weitergehenden Analysezwecke ist diese Klassifizierung zu detailliert, ein Viertel der genannten Gruppen weisen in MiD weniger als 30 Fälle auf, im Mobilitätspanel ist es sogar mehr als die Hälfte der Gruppen.

3.1.2 Typisierung der Familien

Ausgehend von dieser umfassenden Klassifizierung wird ein einfacherer Ansatz einer Typisierung gewählt, der Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen Rechnung trägt.

Hierzu wurden ausgehend von der Klassifizierung aus Kapitel 3.1.1 und den durchgeführten Analysen vier Situationen bestimmt, die für die Alltagsgestaltung und Mobilität der Familien als eine besondere Herausforderung identifiziert wurden. Diese sind

- Umfangreiche Erwerbstätigkeit der Eltern
- Geringes Haushaltseinkommen
- Schlechte Erreichbarkeit wichtiger Ziele vom Wohnstandort aus
- Hoher Betreuungsbedarf

3.1.2.1 Umfangreiche Erwerbstätigkeit der Eltern

Eine umfangreiche Erwerbstätigkeit wirkt sich besonders auf die zeitliche Verfügbarkeit der Eltern für Haushalts- und Familienarbeit aus, die notwendigen Arbeiten müssen auf Tagesrandlagen oder das Wochenende verlegt werden, ggf. ist externe Unterstützung für den Haushalt erforderlich. Eine umfassende Erwerbstätigkeit der Eltern wirkt sich zudem auf den Betreuungsbedarf während der Arbeitszeiten aus oder verlangt ein hohes Maß an Selbstständigkeit und Eigenkontrolle der Kinder, was erst ab einem gewissen Alter möglich und zumutbar ist. Häufig ist eine doppelte Erwerbstätigkeit mit einem hohen Mobilitätsbedarf verbunden, so wird u.U. eine hohe Verkehrsleistung erreicht, ggf. ist eine Zweitmotorisierung erforderlich. Im Ablauf des Alltags ist eine starke Koordination der Aktivitäten der Haushaltsmitglieder erforderlich, was in der Tendenz zu komplexen Wegeketten und der Notwendigkeit zur Einhaltung von Absprachen und Plänen führt. Ein hohes Maß an Erwerbstätigkeit

beider Elternteile führt aufgrund der geringen Flexibilität zu Problemen bei Abweichungen von der täglichen Routine, z.B. aufgrund von Ausfall der Betreuung (Hort, Kindergarten, Schule, Tagesmutter) oder Krankheit der Kinder.

Zur Operationalisierung werden alle Familienhaushalte betrachtet, bei denen beide Elternteile (bei Alleinerziehenden das Elternteil) das Merkmal „Vollzeit-Erwerbstätig“ aufweisen.

3.1.2.2 Geringes Haushaltseinkommen

Durch ein geringes Haushaltseinkommen ist der wirtschaftliche Spielraum im Alltag von Familienhaushalten stark eingeschränkt. Ein hohes Maß an beruflicher oder ausbildungsbezogener Mobilität kann eine besondere Belastung im Haushalt bedeuten. Dies trifft insbesondere zu, wenn mehre Personen eine Zeitkarte des ÖV oder sogar einen Pkw zur Bewältigung des Alltags benötigen.

Zur Operationalisierung wird das als Armutsrisikoschwelle das Unterschreiten des 60%-Wert des Medians des jährlichen Netto-Äquivalenzeinkommens des Haushaltes herangezogen.

3.1.2.3 Schlechte Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Eine schlechte Erreichbarkeit von Gelegenheiten erhöht den Aufwand zur Alltagsorganisation. Für die Eltern führt dies zu vermehrtem Hol- und Bringverkehr auch für Kinder höherer Altersjahre. Bei schlechter Erreichbarkeit und großen Distanzen steigt die Abhängigkeit von schnellen Verkehrsmitteln wie z.B. dem Pkw, infolge dessen erreichen die Mobilitätskosten gegenüber Haushalten mit guter Erreichbarkeit ein höheres Niveau. Durch große Wegelängen steigt der Bedarf zur besseren Koordination und Organisation im Haushalt (Einkauf, Besorgungen, Holen & Bringen), ein Verketten von Wegen und das zeitliche Bündeln von Aktivitäten sind Reaktionen zur besseren Alltagsbewältigung. Hierdurch wird andererseits die Flexibilität zur Reaktion auf unvorhergesehene Ereignisse reduziert.

Zur Operationalisierung wird das Merkmal der Erreichbarkeit (vgl. Kapitel 3.1.1) herangezogen. Liegt die Erreichbarkeit oberhalb des 70%-Quantils den zugehörigen Raumtyps (vgl. Abbildung 6) wird eine besondere Situation bezogen auf die Erreichbarkeit unterstellt.

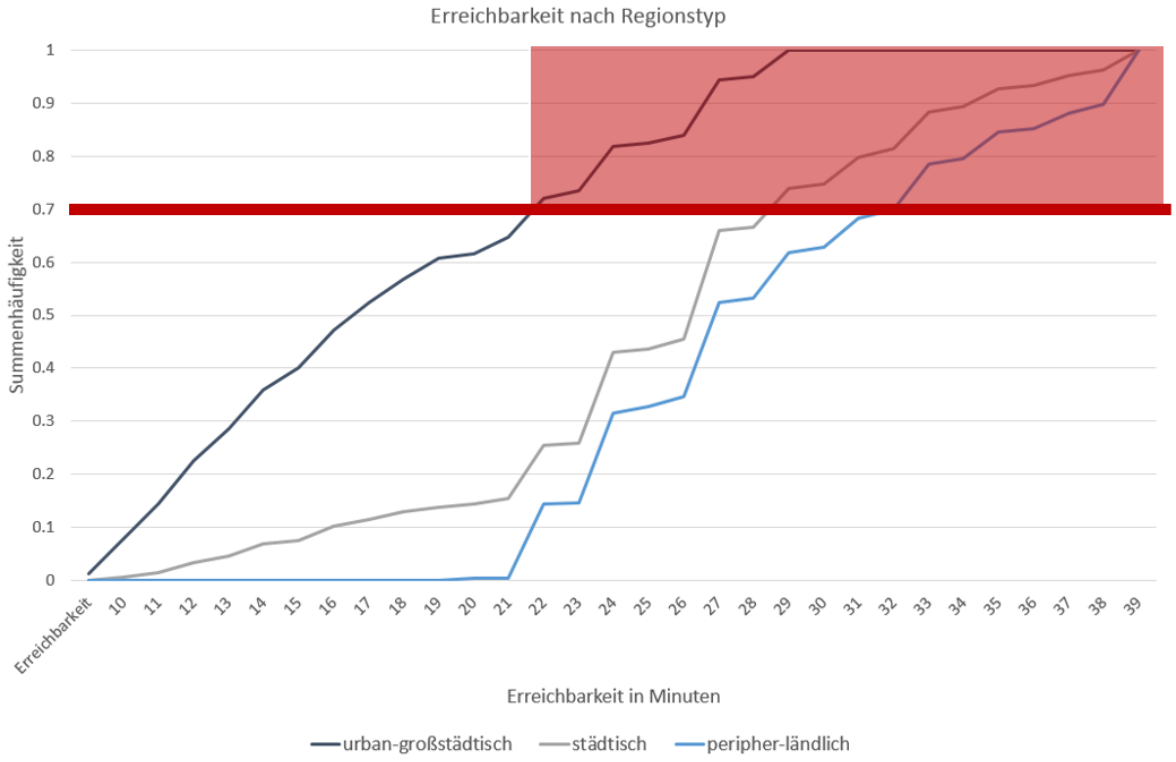


Abbildung 6 Familiensituation schlechte Erreichbarkeit *(Quelle: eigene Analyse auf Basis des MOP)*

3.1.2.4 Hoher Betreuungsbedarf

Ein hoher Betreuungsbedarf ergibt sich bei Kindern in den unteren Altersjahren. Allgemein ist von einer umfassenden Betreuung bis zum 10. Lebensjahr auszugehen. In dieser Zeit ist im Idealfall eine zeitlich vollständige Betreuung der Kinder sicherzustellen. Erst ab der weiterführenden Schule erreichen Kinder ein Maß an Selbstständigkeit, dass den Eltern in einem gewissen Umfang eine unabhängige Alltagsorganisation ermöglicht. Bis zum Alter von 10 Jahren sind Kinder zudem nur in begrenztem Umfang in der Lage, nicht routinierte Ziele in der Freizeit selbstständig aufzusuchen, und benötigen Begleitung.

Ein hoher Betreuungsbedarf wird zur Operationalisierung angenommen, wenn mindestens ein Kind im Haushalt jünger als 10 Jahre ist.

3.1.2.5 Kombination mehrerer Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen

Bei einem Teil der Familienhaushalte ist eine Überlagerung mehrerer der in den Kapiteln 3.1.2.1 bis 3.1.2.4 genannten Aspekte festzustellen. Die Situation der Überlagerung zeigt sich in Abbildung 7.

Umfangreiche Erwerbstätigkeit	Geringes Einkommen	Schlechte Erreichbarkeit	Hoher Betreuungs-bedarf	Anteil MiD [Prozent]	Anteil MOP [Prozent]
x				11,0	9,5
	x			6,1	2,9
		x		6,9	10,5
			x	24,1	25,9
x		x		3,4	4,3
x			x	7,6	5,1
	x	x		2,6	1,9
	x		x	5,1	2,7
		x	x	8,6	11,1
x		x	x	2,6	2,0
	x	x	x	2,2	1,4
				19,8	22,7
SUMME				100,0	100,0

Abbildung 7 Überlagerung verschiedener Familiensituationen *(Quelle: eigene Analyse auf Basis von MiD und MOP)*

Insgesamt weisen ca. 20% der Familienhaushalte (Paare mit Kindern und Alleinerziehende) keine der definierten besonderen Herausforderung auf. Die häufigste Form der besonderen Herausforderung ist ein hoher Betreuungsbedarf, was auf ca. 50% aller Familienhaushalte zutrifft. Bei der Hälfte dieser Familien (ca. 25%) treten keine weiteren Herausforderungen auf. Eine schlechte Erreichbarkeit von Zielen oder hohe Erwerbstätigkeit ist bei etwa 25% der Familien als Herausforderung vorhanden, bei ca. 16% der Haushalte liegt eine Armutsgefährdung vor.

Bei der Hälfte der Familienhaushalte liegt genau eine besondere Herausforderung vor, bei 30% der Haushalte überlagern sich mehrere der vier Herausforderungen. Die am stärksten vertretenen Kombinationen sind schlechte Erreichbarkeit + hoher Betreuungsbedarf (MiD 8,6%), hohe Erwerbstätigkeit + hoher Betreuungsbedarf (MiD 7,6%) sowie geringes Einkommen + hoher Betreuungsbedarf.

Die Ergebnisse der MiD und des MOP sind im Hinblick auf die Anteile der Gruppen und der inneren Struktur sehr ähnlich, weisen jedoch einzelne, mutmaßlich stichproben- oder datenbedingte Abweichungen auf. Es werden im weiteren Projektverlauf Analysen mit beiden Datensätzen durchgeführt, dabei werden vorhandene Abweichungen in den Anteilssätzen zwischen den Datensätzen der MiD und des MOP nicht behandelt.

Im weiteren Verlauf des Projektes wird jede der Familiensituationen unabhängig empirisch analysiert und bewertet. Eine detaillierte Untersuchung der aufgrund der Kombinatorik großen Zahl an Sonderfällen erfolgt aus methodischen und stichprobenbedingten Gründen nicht.

Als Referenzgruppe in der Analyse werden die Haushalte ohne besondere Herausforderung (keine kleinen Kinder unter 10, nicht doppelt Vollzeit erwerbstätig [Alleinerziehend: nicht Vollzeit erwerbstätig], kein Armutsrisiko, keine periphere Lage) herangezogen, um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse über alle Analyseschritte und Familiensituationen sicherzustellen.

Darüber hinaus wird mit Singles unter 60 Jahren sowie Paaren, bei denen der/die jüngere Partner/in jünger als 60 Jahre ist, eine weitere Kontrollgruppe eingeführt, an denen die Besonderheiten der Mobilität in Familienhaushalten gemessen werden können.

3.2 Hypothesengerüst

Die im Laufe des Projekts vorzunehmenden Datenerhebungen sowie quantitativen und qualitativen Analysen erfordern leitende Hypothesen, die den Analysen zugrunde liegen. Das folgende Hypothesengerüst ist aus der Literatur sowie aus Plausibilitätsüberlegungen abgeleitet. Es dient nicht in erster Linie als Blaupause für die statistische Prüfung, sondern eher als leitende Gedanken für empirische Analysen, für die qualitative Datenerhebung sowie auch bereits für die Entwicklung von Handlungsempfehlungen.

Die Mobilität in Familien unterscheidet sich von anderen Haushalten.

- Sie ist komplexer als in anderen Haushalten.
- Sie ist stärker durch gegenseitige Abhängigkeiten geprägt.
- Sie ist seitens der Eltern häufig stärker vom Auto geprägt.
- Diese Abhängigkeiten äußern sich in gemeinsamen Wegen, aber auch in arbeitsteiliger Mobilität, bei der ein Elternteil bestimmte Aktivitäten für den ganzen Haushalt mit übernimmt (Einkaufen, Begleitung/Betreuung, Erwerbstätigkeit).

Innerhalb der Familien gibt es je nach Lebenssituation unterschiedliche Anforderungen an Mobilität. Diese hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab. Besonders wichtig sind dabei:

(a) der Bedarf an Kinderbetreuung und -begleitung.

(b) die vorhandenen finanziellen Ressourcen.

(c) die Arbeitsteilung zwischen den Eltern und damit verbunden deren Zeitbudgets bzw. zeitliche Regimes. Bei Alleinerziehenden ist eine Arbeitsteilung im Haushalt nicht möglich; ihre Zeitbudgets sind deshalb besonders belastet, sofern sie erwerbstätig sind.

(d) die räumlichen und zeitlichen Kontextbedingungen (Erreichbarkeit, Nähe von Zielorten, Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten).

Wir erwarten

- ein überdurchschnittlich großes Ausmaß an Begleitwegen, wenn kleine Kinder (unter 10 Jahren) im Haushalt vorhanden sind.

- weniger, aber längere Begleitwege, wenn ausschließlich größere Kinder (ab 10 Jahre) oder Jugendliche im Haushalt vorhanden sind. Die Begleitwege finden dann eher (auch) zu für die Eltern dann "stressigen" Zeiten statt (z.B. spätabends, nachts).
- einen hohen Zeitaufwand für Mobilität sowie einen Verzicht auf außerhäusliche Aktivitäten bei Familien mit knappen finanziellen Ressourcen oder nur einem bzw. keinem Pkw für beide Elternteile.
- einen vergleichsweise hohen finanziellen Aufwand für Mobilität bei Familien mit knappen finanziellen Ressourcen . Dieser verstärkt sich, wenn mehrere Kinder vorhanden sind. Gemeint sind damit Ausgaben für ÖV-Zeitkarten, die das Budget von Familien umso mehr belasten, je mehr Familienmitglieder auf dieses Verkehrsmittel angewiesen sind.
- starke Belastungen des Zeitbudgets und wenig Zeit für Familie bei Eltern, die beide Vollzeit erwerbstätig sind. Diese Familien kompensieren zumindest teilweise die zeitlichen Belastungen durch zwei Pkw.
- in Räumen ungünstiger nahräumlicher Erreichbarkeit (insbesondere ländliche und suburbane Räume sowie Stadtränder) eine besonders starke Pkw-Abhängigkeit der Eltern. Gleichzeitig sind die Kinder in diesen Räumen aufgrund großer Distanzen besonders stark abhängig von Bring- und Holdiensten sowie vom ÖPNV. Die eigenständige Mobilität der Kinder ist damit besonders eingeschränkt.
- bei Erwerbstätigkeit beider Eltern Zusammenhänge zwischen der Entfernung der jeweiligen Arbeitsplätze vom Wohnort und der praktizierten Form der Arbeitsteilung (z.B. weit entfernter Arbeitsort des Vaters führt zu geringerer Übernahme von Begleit- oder Einkaufswegen).
- eine besonders traditionelle Form der Arbeitsteilung bei Familien mit kleinen Kindern (z.B. Vater Vollzeit, Mutter nicht erwerbstätig; Mutter übernimmt weit überwiegend den Einkauf). Bei ausschließlich älteren Kindern (in weiterführenden Schulen) sind 'mäßig traditionelle' Formen weiter verbreitet (z.B. Vater Vollzeit und Mutter Teilzeit erwerbstätig, Mutter übernimmt überwiegend, aber nicht vollständig die Haushalts- und Familienarbeit).
- eine weniger traditionelle Aufteilung der Haushalts- und Familienarbeit (Einkaufen, Kinderbegleitung) bei Eltern, die beide Vollzeit erwerbstätig sind, gegenüber Eltern, bei denen die Frau in geringerem Umfang als der Mann (oder gar nicht) erwerbstätig ist. Eine egalitäre Aufteilung der Haushalts- und Familienarbeit ist allerdings (im Mittel) in keinem Familientyp zu erwarten.
- in Ostdeutschland anteilig mehr Familien, in denen beide Elternteile Vollzeit erwerbstätig sind als in den alten Bundesländern.

Familien können in ihrer Mobilität und ihren außerhäuslichen Aktivitäten in vielfältiger Weise unterstützt werden.

- Dazu gehören aufgrund der vielfältigen Belastungen von Familien in erster Linie Strategien, die im weitesten Sinne die Zeitsouveränität von Familien erhöhen, d.h. entweder die Selbstbestimmung über das "wann" verschiedener Aktivitäten verbessern (auch im Sinne von Synchronisation oder Desynchronisation im Haushalt) oder der Einsparung von Zeit für Mobilität oder außerhäusliche Aktivitäten dienen. Hierzu zählen potenziell eine Vielzahl 'harter' (Infrastruktur) und 'weicher' (Services, Betriebs- und Öffnungszeiten) Angebote.

- Ein wichtiger Aspekt in der Zeitsouveränität der Eltern ist die Unterstützung der selbstständigen Mobilität von Kindern, die der Entflechtung der Mobilität von Kindern und Eltern dient (Reduzierung der Abhängigkeit). Von zentraler Bedeutung hierbei sind passgenaue ÖPNV-Angebote zur Schule, die räumliche Nähe zu Aktivitätsgelegenheiten (Schule, Freizeit), so dass Kinder diese Ziele zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen können, sowie die Verkehrssicherheit auf Wegen zu Fuß und mit dem Fahrrad.
- Im Kontext der Handlungsoptionen zur Entlastung des Familienalltages hat die Mobilität bei den meisten Akteuren bisher eine eher nachrangige Bedeutung. Sowohl Kommunen als auch Mobilitätsanbieter fokussieren meist entweder auf andere infrastrukturelle Maßnahmen (Betreuungsangebote, barrierefreier Ausbau des ÖV) oder haben die Zielgruppe „Familien“ in der Komplexität der Anforderungen nicht im Blick. Bei vielen Akteursgruppen stehen deshalb explizit familienbezogene Angebote noch am Anfang.
- Auch den Familien selbst sind Zusammenhänge ihrer täglichen Belastungen zur Mobilität häufig nicht bewusst und werden wenig reflektiert (z.B. Wohnstandortentscheidungen). Flexible Angebote der Betreuung oder bei den Arbeitszeiten werden als entlastender wahrgenommen als ein geringer Mobilitätsaufwand. Mobilität wird weitgehend individuell organisiert, entweder mit dem Auto oder durch Selbstorganisation (Fahrgemeinschaften).
- Auf der anderen Seite ist zu beobachten, dass „Nähe“ („Stadt der kurzen Wege“) in vielen dynamisch wachsenden Großstädten zu einem Premium-Standortmerkmal wird, das sich nur Familienhaushalte mit weit überdurchschnittlichen Haushaltseinkommen leisten können.
- Eltern sind normativem Druck von außen (soziale Normen), aber auch von sich selbst (persönliche Normen) ausgesetzt, was ihre familiären und beruflichen Leistungen angeht. Eine entsprechende Bewusstseinsbildung im Sinne geringerer Anforderungen kann von zentraler Bedeutung für ihr Wohlbefinden und ihre Lebensqualität sein. Dies betrifft etwa den Umgang mit (auch unerwarteten) familiären Verpflichtungen in Betrieben (seitens der Arbeitgeber, der Vorgesetzten und der Kolleg/innen), wobei dies nicht nur Mütter, sondern auch entsprechende "Väterarbeit" einschließen sollte. Es betrifft aber auch normativen Druck von Eltern untereinander, insbesondere unter Müttern ("maternal gatekeeping"). Ein Bewusstseinswandel von "Qualität geht vor Nähe" hin zu "auch Nähe bietet Qualität" – etwa in Bezug auf Schulen, Betreuung und Freizeitangebote für Kinder – könnte nicht nur die Mobilität und das Zeitbudget der Eltern, sondern auch das der Kinder entspannen.
- Eine entsprechende Bewusstseinsbildung zur Wohnstandortwahl könnte mittelfristig zur Realität von "auch Nähe bietet Qualität" beitragen. Informationen über die Vorteile siedlungsstrukturell integrierter Lagen (nicht nur in der Großstadt, sondern auch auf dem Land) gegenüber dem peripher gelegenen Einfamilienhaus in naturnaher Lage greifen ohnehin stattfindende Trends auf und können sich auf Argumente aus der Perspektive von Eltern stützen.
- Die Entlastungswirkung zeitpolitischer Maßnahmen ist begrenzt, da sie teilweise durch neue Aktivitäten oder weitere Wege kompensiert wird ("rebound effects"). So haben die seit Jahren eingeführten flexibleren Öffnungszeiten im Einzelhandel oder die in vielen Bereichen zeitunabhängige Organisation von Alltagsaufgaben im Internet individuell kaum zu einer gefühlten Entlastung beigetragen, sondern werden mit anderen „Zeitfressern“ gefüllt.

- Die Breite der Problemfelder in Aktivitätsmustern und Mobilität von Familien erfordert das Zusammenwirken einer Vielzahl von Akteuren bzw. Akteursgruppen aus Politik, Planung, Mobilitätsdienstleistern, Aufgabenträgern, Arbeitgebern, Sozialverbänden sowie den Familien selbst.

4 Quantitative Ergebnisse

4.1 Evaluation mobilitätsbezogener Datensätze

Für mobilitätsbezogene Analyse kommen im Wesentlichen zwei Datenquellen zum Einsatz, mit denen das Mobilitätsverhalten von Familien strukturell analysiert werden kann:

- Mobilität in Deutschland (MiD, 2002 und 2008)
- Deutsches Mobilitätspanel (MOP, jährlich, 1994 bis 2012)

MiD wurde 2002 und 2008 als bundesweite Erhebung durchgeführt. MiD 2008 verfügt über eine repräsentative Stichprobengröße von knapp 26.000 Haushalten mit rund 60.700 Personen. Die Mobilitätserhebung umfasst einen Stichtag, an dem alle Haushaltsmitglieder ihre Wege berichten. MiD enthält darüber hinaus umfangreiche soziodemographische und -ökonomische Informationen sowie Angaben zum räumlichen Kontext am Wohnstandort der Befragten. Das wesentliche Potenzial dieser Erhebung ist die sozial und räumlich differenzierte querschnittsorientierte Auswertung auf der Grundlage einer großen Stichprobe.

Das Deutsche Mobilitätspanel ist eine jährlich wiederholt durchgeführte Erhebung mit einer Stichprobengröße von ca. 1.500 Personen. Die Haushalte werden in drei aufeinander folgenden Jahren dreimal befragt. Haushaltsmitglieder ab zehn Jahren berichten in jedem Berichtsjahr über eine vollständige Woche (sieben Tage) ihre Wege. Das MOP enthält ähnlich wie MiD umfangreiche soziodemographische und -ökonomische Informationen sowie Angaben zum räumlichen Kontext am Wohnstandort der Befragten sowie zusätzlich zur Erreichbarkeit der Arbeits- bzw. Ausbildungsplätze der Haushaltsmitglieder. Das wesentliche Potenzial dieser Erhebung liegt vor allem in der Identifikation von – auch personenübergreifenden – Aktivitäts- und Mobilitätsmustern im Wochenverlauf. So kann die Aufteilung von Familien-, Haushalts- und Erwerbsarbeit in einer Partnerschaft im Wochenverlauf ermittelt werden, was mit MiD nicht möglich ist. Darüber hinaus können spezielle Fragestellungen bearbeitet werden, etwa nach Veränderungen der Mobilität von einem Jahr zum nächsten im Zusammenhang mit Schlüsselereignissen im Lebenslauf. Die Differenzierungsmöglichkeiten sind allerdings durch den eher geringen Stichprobenumfang begrenzt.

Die Analysen zu beiden Erhebungen zeigen recht ähnliche Haushaltsstrukturen beider Erhebungen (vgl. Tabelle 5, Spalte 1 und 3). Der Anteil der Paare mit Kindern an allen Haushalten liegt bei 17%. Haushalte Alleinerziehender weisen einen Anteil von 3,7% (MiD) bzw. 2,4% (MOP) auf. Der Unterschied ist vermutlich auf unterschiedliche Teilnahmeraten zurückzuführen, die von der Erhebungsmethode und der zeitlichen Belastung im Haushalt abhängen. Die Teilnahme am MOP ist mit hohem Aufwand für die Haushalte verbunden. Ein methodischer Befund hierzu liegt jedoch nicht vor. Somit sind in beiden Erhebungen rund 20% der Haushalte in Deutschland Familienhaushalte, die für das vorliegende Projekt von Interesse sind.

Da Familienhaushalte im Vergleich zu den übrigen Haushalten viele Personen umfassen, ist der Anteil der Personen, die in einem Familienhaushalt leben, deutlich größer: So weist die Erhebung MOP etwas mehr als ein Drittel der Bevölkerung als Mitglieder von Familienhaushalten aus, in MiD sind es bedingt durch einen höheren Anteil Alleinerziehender sogar 40%.

Haushaltstyp	Anteil Haushalte (MOP 1994-2012) [%]	Anteil Personen (MOP 1994-2012) [%]	Anteil Haushalte (MiD 2008) [%]	Anteil Personen (MiD 2008) [%]
Alleinerziehend	2,4	3,0	3,7	5,2
Paar mit Kindern	17,2	32,1	17,3	34,8
Großhaushalt ohne Kinder*	7,3	12,0	9,7	13,3
Paar ohne Kinder	33,1	33,0	29,1	27,5
Singlehaushalt	40,0	19,9	40,2	19,3

* mindestens drei Erwachsene. Darunter sind auch Haushalte mit erwachsenen Kindern.

Tabelle 5 Stichproben Haushalte, Personen MOP und MiD *[Quelle: eigene Analysen]*

Beide Erhebungen liegen einschließlich Hochrechnungsfaktoren bzw. Gewichtungsvariablen vollständig aufbereitet für die Analysen vor. Für die Analysen reduziert sich die Stichprobe des MOP dadurch, dass das Haushaltseinkommen erst im Jahr 1999 in das Erhebungsprogramm aufgenommen wurde. Die Datensätze der Jahre 1994 bis 1998 weisen daher dieses Merkmal nicht auf. Durch die Typisierung von Familien reduziert sich die Stichprobe beider Erhebungen durch fehlende Werte bei Einkommen, Erwerbstätigkeit, Haushaltsstruktur und Erreichbarkeit weiter.

Eine Betrachtung der Daten des SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) ist nicht vorgesehen, da sich diese Erhebungen schwerpunktmäßig mit der Mobilität in Städten befassen, die durch die erstgenannte Datenquelle ebenfalls repräsentativ und mit ausreichender Stichprobe abgebildet wird. Insofern ist kein wesentlicher Mehrwert durch diese Datenquelle zu erwarten. Zudem sind im SrV nicht alle Wochentage repräsentiert.

Als weitere Datenquelle wurde das Sozio-Oekonomische Panel (SOEP) in Hinblick auf die Eignung für die Fragestellung untersucht. Das SOEP weist umfangreiche Informationen zu den untersuchten Haushaltstypen auf, ist jedoch in Hinblick auf Mobilität wenig detailliert. So werden nur alle fünf Jahre einzelne Items zur Mobilität (Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz, Verfügbarkeit Führerschein, Pkw, ÖPNV, generalisierte Verkehrsmittelnutzung) erhoben, Mobilitätsdaten eines Stichtages o.ä. liegen nicht vor. Die SOEP-Daten werden für das Projekt nicht gesondert ausgewertet, da für den Schwerpunkt der Mobilität des Projektes keine wesentlichen Erkenntnisse erwartet werden.

Die Zeitbudgeterhebung aus dem Jahr 2001/2002 liefert umfangreiche Ergebnisse zur Zeitverwendung von Personen. Auch wenn der Aspekt der Zeitverwendung für Familienhaushalt einen hohen Stellenwert hat, sind weitergehende Auswertungen zur Mobilität über den zeitlichen Aspekt hinaus

nicht möglich, da z.B. Verkehrsmittel und zurückgelegte Distanzen fehlen. Eine mit MiD/MOP vergleichbare Typisierung ist mit der Zeitbudgeterhebung nicht möglich, da die erforderlichen Informationen zur Erreichbarkeit fehlen. MiD und MOP liefern über die Mobilität hinaus ein differenziertes Bild aushäusiger Aktivitäten und deren Zeitbedarf und können die gesonderte Nutzung der Zeitbudgeterhebung ohne nennenswerte inhaltliche Einschränkungen ersetzen. Zur Zeitbudgeterhebung liegen jedoch umfangreiche Auswertungen vor, die in die Literaturanalyse eingehen.

Die BBSR-Bevölkerungsumfrage erfasst Aspekte der Wohn- und Lebenszufriedenheit sowie der Vereinbarkeit von Beruf und Familie als subjektives Kriterium. Jedoch sind aufgrund der Datenstrukturen die Familientypen aus MiD und MOP nicht vollständig reproduzierbar, so dass nur in eingeschränktem Maße diese Datenbestände zusammengeführt werden können. Die Daten der BBSR-Bevölkerungsumfrage werden voraussichtlich nicht in der Studie herangezogen, werden optional jedoch für spezifische Fragestellungen genutzt (v.a. Wohnzufriedenheit von Familien in Abhängigkeit von Erreichbarkeitsverhältnissen im räumlichen Umfeld).

4.2 Alltagsmobilität von Familien in Deutschland – Eckdaten verschiedener Familientypen

4.2.1 Daten und methodische Vorbemerkungen

Zur längerfristigen Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung bildet in Deutschland die KONTIV (Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten) die wichtigste Datengrundlage. Dabei handelt es sich um quasi-amtliche, bundesweite Erhebungen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums. Sie basieren auf dem Stichtagsprinzip, d.h. jede befragte Person wird gebeten, ein Wegeprotokoll für einen vorgegebenen Stichtag auszufüllen. Zusätzlich wird eine Vielzahl von Merkmalen der Person und des Haushalts erhoben. Die KONTIV wurde in den Jahren 1976, 1982 und 1989 durchgeführt. Die nach einer langen Pause folgende Erhebung im Jahr 2002 firmierte erstmals unter dem Titel "Mobilität in Deutschland". Sie sollte an die früheren KONTIV-Wellen anschließen, basierte allerdings auf einer grundlegend reformierten Methodik und lässt sich mit der KONTIV nur sehr eingeschränkt vergleichen (Holz-Rau/Scheiner 2006). Im Jahr 2008 wurde eine neue MID mit gegenüber 2002 nur leicht veränderter Methodik durchgeführt.

Die wichtigste Neuerung 2002 war die Einführung der telefonischen Befragungsmethode, die aufgrund der direkten Nachfragen der Befrager zu deutlich höheren Wegezahlen als in den drei vorigen KONTIV-Wellen führte (Smid et al. 2001). Ein eigenes Befragungsmodul zu Dienst- und Geschäftsreisen erhöhte die erfassten Wegezahlen noch weiter. Darüber hinaus wurde erstmals die gesamte Wohnbevölkerung einschließlich Ausländern berücksichtigt und die Erhebung auf Ostdeutschland ausgeweitet. Für die Erhebung 2008 wurde ähnlich den früheren KONTIVs die deutschsprachige Wohnbevölkerung als Grundgesamtheit zugrunde gelegt.

Die MID-Daten erlauben detaillierte, sozialstrukturell differenzierte Analysen des Verkehrsverhaltens (Wegelängen, Wegeketten, Häufigkeit, Verkehrsmittelnutzung usw.). Die soziale Differenzierung ist anhand soziodemografischer Merkmale der Person und des Haushalts möglich. Räumlich betrachtet

sind mit MID keine lokalen Untersuchungen möglich, wohl aber differenzierte räumliche Auswertungen nach Gemeinde*typen* sowie (begrenzt) nach Quartierstypen innerhalb der Gemeinden. Die räumliche Differenzierung ist damit auf einer mittleren bis relativ groben Maßstabsebene gut möglich. Des Weiteren ist mit MID eine Analyse von Interaktionen der Mobilität zwischen allen Haushaltsmitgliedern durchführbar, da auch die Wege der jüngeren Haushaltsmitglieder erfasst werden. Mit den älteren KONTIV-Erhebungen ist dies aufgrund von Altersgrenzen für die Erfassung von Wegen nur eingeschränkt machbar.

Thema	MID 2002	MID 2008
Erhebungsinstitut	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, infas-Institut für angewandte Sozialwissenschaft	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., infas-Institut für angewandte Sozialwissenschaft
Stichprobenziehung	Einwohnermelderegister	Einwohnermelderegister
Grundgesamtheit	Gesamte Wohnbevölkerung	Deutschsprachige Wohnbevölkerung
Erhebungsdesign	telefonisch (CATI) + schriftlich-postalisch	telefonisch (CATI) + schriftlich-postalisch
Anzahl Stichtage	1	1
Ausschöpfung	42%	21%
Netto-Stichprobe (Haushalte)	25.848	25.922
Netto-Stichprobe (Personen)	61.729	60.713
Netto-Stichprobe (Wege)	167.851	193.290 (incl. regelmäßige berufliche Wege)

Tabelle 6 Methodischer Vergleich der zwei MiD-Erhebungen

Eigene Zusammenstellung nach: Kunert et al. (2002), Smid et al. (2001), Follmer et al. (2009)

Die hier vorgenommenen Analysen beruhen vor allem auf der MID 2008. Die Erhebung 2002 wird ergänzend zur Abschätzung von Trends herangezogen. Die Daten werden von der Clearingstelle Verkehr zur Verfügung gestellt und umfassen die MID-Basisstichprobe ohne regionale Aufstockungen (www.clearingstelle-verkehr.de).

Aufgrund des Charakters von Wegeketten ergibt sich die Zuordnung einer zurückgelegten Distanz zu einer Aktivität nicht selbstverständlich aus den Daten. Ein Beispiel soll dies verdeutlichen: Eine Person fährt morgens auf dem Weg zur Arbeit etwas einkaufen, von der Arbeit fährt er/sie direkt nach Hause zurück. Dabei liegt der Ort des Einkaufs sehr nah an der Arbeitsstelle. Hieraus ergeben sich für die morgendliche Hinfahrt ein langer Einkaufsweg (15 km) und ein sehr kurzer Arbeitsweg (2 km). Nun ist anzunehmen, dass die betreffende Person keinen 15 km langen Weg zum Einkaufen zurückgelegt hätte, wenn er/sie nicht zur Arbeit gefahren wäre. Die Lage des Arbeitsplatzes fungiert als "Ankerort" im Tagesablauf, der die Lage des Einkaufsortes steuert. Nach der in den Daten vorliegenden Zuordnung jedoch würde bezüglich der Distanz der Einkauf als aktionsräumlich wesentlich weiter ausgreifend eingestuft als die Arbeit. Eine Verwendung der Distanzangaben mit der jeweiligen Zweckzuordnung, so wie sie in den Daten vorhanden sind, entspricht demnach bei gekoppelten Wegen nicht der Alltagsorganisation und der Bedeutung verschiedener Zwecke innerhalb von Tagesabläufen.

Bei einfachen Wegeketten (Hin- und Rückweg) tritt dieses Problem nicht auf, weil beide Wege offensichtlich einer eindeutigen Aktivität zugeordnet werden können. Bei komplexen Wegeketten mit

gekoppelten Aktivitäten wird eine aufwändigere Berechnung von Distanzen für verschiedene Wegezwecke vorgenommen. Dabei greifen wir auf eine vereinfachte Hierarchie von Aktivitäten zurück, die lediglich Erwerbstätigkeit und Ausbildung (als Ankerpunkte im Tagesablauf) einerseits sowie weitere Aktivitäten andererseits unterscheidet. Fährt eine Person zur Arbeit und legt im Laufe des Tages einen dienstlichen Weg zurück, so findet dieser in der Regel nicht als Umweg des Arbeitsweges statt. Deshalb werden diese Erwerbsaktivitäten bei der Ermittlung von Distanzen als gleichrangig betrachtet. In der Bestimmung der Distanzen wird nun unterstellt, dass die jeweils höherrangige Aktivität einer Kette den Hauptzweck der Reise bildet, für die eine Person in erster Linie die zurückgelegte Distanz in Kauf nimmt. Den nachrangigen Aktivitäten werden in komplexen Ketten die jeweils kürzeren Wege zugeordnet, d.h. im obigen Beispiel wird der Weg vom Einkauf zum Arbeitsplatz (2 km) als Einkaufsdistanz kodiert, der Weg von der Wohnung zum Einkauf (15 km) als Arbeitsweg. Dies ist hier etwa für Pendelanalysen von großer Bedeutung, aber auch für die nach Tageszeit differenzierten Analysen von Begleitwegen, bei denen v.a. die Rückwege (evtl. spät abends) von Bedeutung sind, die in den Rohdaten mit dem Wegezweck "nach Hause" kodiert sind.

Die folgenden Auswertungen beziehen sich schwerpunktmäßig auf die Daten aus MiD. Grundauswertungen der Mobilität, differenziert nach den untersuchten Familientypen, werden auch mit dem Deutschen Mobilitätspanel (MOP) unternommen. Sie entsprechen in weiten Teilen den Ergebnissen aus MiD und werden zum Vergleich jeweils zusammenfassend am Ende eines Teilkapitels dargestellt. Weiterführende Auswertungen des MOP, die sich die besonderen Qualitäten dieser Daten zunutze machen, werden in einem eigenen Abschnitt dargestellt.

Die Daten der MID werden für einen Stichtag erhoben und erlauben so nur begrenzt Aussagen über den Mobilitätverlauf in der Woche. Im Deutschen Mobilitätspanel (MOP) hingegen werden alle Wege innerhalb einer Woche (sieben Tage) berichtet. Seit 1994 werden jährlich Daten im Rahmen des Mobilitätspanels erhoben. Konzipiert und betreut wird es vom Institut für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), die Haushalts- und Personenbefragungen führt das Marktforschungsinstitut TNS Infratest durch.

Die Grundgesamtheit des Mobilitätspanels sind alle deutschsprachigen Haushalte der Bundesrepublik Deutschland. Innerhalb eines Haushalts werden Daten aller Haushaltsmitglieder erhoben (jedoch maximal 5 Personen in einem Haushalt), es führen aber nur Personen ab 10 Jahren ein Wegetagebuch. Insgesamt werden pro Jahr ca. 1.500 Haushalte und etwa 3.000 Personen eine Woche lang befragt. Aufgrund des Panel-Konzeptes werden im MOP alle Haushalte dreimal in drei aufeinanderfolgenden Jahren befragt. Danach scheiden diese Haushalte aus und gleichzeitig rücken neu angeworbene Haushalte nach, so dass die Stichprobengröße erhalten bleibt. Neben den haushaltsbezogenen Daten, die eine Einteilung in Haushaltstypen zulassen, wird jedem Haushalt ein Raumtyp zugeordnet. Diese Einteilung von zentralen Ballungsräumen über Randlagen an Ballungsräumen bis hin zu ländlichen Räumen ermöglicht raumspezifische Analysen. Im MOP sind Datensätze zu den Haushalten, Personen (mit und ohne Wegetagebuch), Personentagen, Wegen, Kindern und Kraftfahrzeugen enthalten. Für die hier vorgenommenen Untersuchungen werden lediglich Haushalts-, Personen- und Wegedaten benötigt. Für die Typisierung der Haushalte konnten lediglich die Erhebungen der

Jahre 2002 sowie 2004 bis 2012 herangezogen werden, in den Jahren zuvor (1994-2001, 2003) wurde das Einkommen der Haushalte nicht erhoben[10].

Für die Analysen wurden vereinfachende Definitionen vorgenommen. So beginnen Aktivitäten mit dem Ende des Weges zum Ort der Aktivität und enden unmittelbar mit dem Beginn des nächsten Weges. Sofern eine Person am ersten Berichtstag um 0:00 Uhr keinen Weg beginnt ist davon auszugehen, dass sich diese Person zuhause befindet. Auswertungen mit tageszeitlichem Bezug erfolgen jeweils für einen bestimmten Zeitpunkt (Minute) in einem halbstündigen Raster. Durch dieses Vorgehen wird (bezogen auf diesen definierten Zeitpunkt) die Wahrscheinlichkeit ermittelt, dass eine Aktivität durchgeführt wird. Es werden dabei jedoch nicht alle (kurzen) Wege und Aktivitäten innerhalb des halbstündigen Zeitintervalls berücksichtigt.

4.2.2 Definition und Verbreitung der untersuchten Familientypen

Zur Differenzierung von Familien wurde eine Typisierung gewählt, die der Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen Rechnung trägt. Hierzu wurden vier Situationen bestimmt, die für die Alltagsgestaltung und Mobilität der Familien als eine besondere Herausforderung identifiziert wurden. Diese sind

- Umfangreiche Erwerbstätigkeit der Eltern (beide Elternteile Vollzeit erwerbstätig bzw. Alleinerziehend und Vollzeit erwerbstätig)
- Geringes Haushaltseinkommen (Unterschreiten von 60% des Medians des Netto-Äquivalenzeinkommens des Haushaltes)
- Schlechte Erreichbarkeit wichtiger Ziele vom Wohnstandort aus (gebildet aus der gewichteten fußläufigen Erreichbarkeit von Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten sowie ÖPNV)
- Hoher Betreuungsbedarf (mindestens ein Kind unter 10 Jahren im Haushalt).

Darüber hinaus werden nur Haushalte als Familien betrachtet, in denen mindestens ein minderjähriges Kind lebt. Haushalte mit ausschließlich erwachsenen Kindern lassen sich nicht von Wohngemeinschaften oder anderen Erwachsenenhaushalten unterscheiden. dies schließt nicht aus, dass einige der als Familien identifizierten Haushalte neben minderjährigen auch weitere, bereits volljährige Kinder oder andere erwachsene Haushaltsmitglieder neben den Eltern umfassen (z.B. im Haushalt lebende Großeltern). Für Alleinerziehende ist dies nicht möglich, da diese hier empirisch per definitionem aus einer erwachsenen Person und einem oder mehreren minderjährigen Kindern bestehen. Konkret lebt in 23,8% der Paarfamilien mindestens ein weiterer Erwachsener. Diese weiteren Erwachsenen sind zu 72% zwischen 18 und 29 Jahren alt. Dabei dürfte es sich in der Regel um die angesprochenen erwachsenen Kinder handeln. Immerhin 16% sind 40-49 Jahre alt. Nur knapp 3% der weiteren Erwachsenen sind über 70 Jahre. Eine detaillierte Interpretation der Stellung im Haushalt ist kaum möglich, da bereits die Interpretation "weiterer Erwachsener" auf der Identifikation der beiden Partner eines Paares beruht, die im konkreten Fall nicht zwingend ist.

Die Verteilung der Familientypen stellt sich nach den MiD-Daten wie folgt dar. Insgesamt weist rund ein Viertel aller Familienhaushalte keine der hier definierten besonderen Herausforderungen auf

[10] Siehe Codeplan zum Mobilitätspanel unter: http://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Codeplan_MOP_de.xlsx

(Tabelle 7). Die häufigste Herausforderung ist der hohe Betreuungsaufwand. In knapp der Hälfte der Familien lebt mindestens ein Kind, das jünger ist als 10 Jahre und demzufolge intensiv betreut werden muss (Tabelle 7, Typen 4, 6, 8, 9, 10, 11). Bei etwa der Hälfte dieser Familien (26%) treten keine weiteren Herausforderungen auf (Typ 4).

Weiterhin sind wichtige Ziele zur Gestaltung des alltäglichen Lebens für 26% der Familien schwer erreichbar. In 21% der Familienhaushalte sind die Zeitbudgets durch umfangreiche Erwerbstätigkeit der Eltern (Vollzeit) geprägt. Knapp 11% aller Familien verfügen über ein geringes Einkommen und werden daher den Familien mit Armutsrisiko zugeordnet.

Bei einem Viertel der Familien (27%) überlagern sich zwei oder mehrere der vier definierten Herausforderungen. So findet sich die am häufigsten auftretende Kombination aus schlechter Erreichbarkeit und hohem Betreuungsbedarf bei 9% der Familienhaushalte. In 6% der Haushalte sind die Eltern nicht nur in großem Umfang erwerbstätig, sondern gleichzeitig auch für die Betreuung von Kindern unter 10 Jahren verantwortlich. In 4% der Familien überlagern sich mehr als zwei Herausforderungen.

Paarhaushalte mit Kind(ern) einerseits und Alleinerziehende andererseits sind in unterschiedlichem Maße von den hier definierten spezifischen Anforderungen betroffen. Während etwa ein Viertel der Paarhaushalte mit Kind(ern) keine besonderen Herausforderungen aufweist, trifft dies nur für jede(n) fünften Alleinerziehenden zu. Alleinerziehende sind folglich häufiger von besonderen Herausforderungen betroffen als Paarfamilien. Paarhaushalte mit Kind(ern) geben insbesondere an, Kinder unter 10 Jahren intensiv betreuen zu müssen (49%). Hier treten bei 27% der Paarhaushalte mit Kind(ern) keine weiteren Herausforderungen auf. Hoher Betreuungsaufwand trifft auf 38% der Alleinerziehenden zu. Alleinerziehende haben im Mittel ältere Kinder, da das Risiko, zum Alleinerziehenden zu werden, im Verlauf der partnerschaftlichen Erziehung steigt. Weiterhin leben gemeinsam erziehende Eltern etwas häufiger als Alleinerziehende in Wohnlagen mit schlechter Erreichbarkeit (26% gegenüber 22%). Alleinerziehende sind hingegen deutlich häufiger als gemeinsam erziehende Eltern durch eine umfangreichem Maße erwerbstätig (35% gegenüber 19%). 17% dieser Alleinerziehenden weisen keine weitere Herausforderung auf. Darüber hinaus verfügen 25% der Alleinerziehenden über ein niedriges Einkommen. Das trifft bei Paarhaushalten mit Kind(ern) nur für 10% zu.

	Familien mit...								
Typ	umfangr. Erwerbs-tätigkeit	geringem Einkom-men	schlechter Erreich-barkeit	hohem Betreu-ungsbedarf	Allein-erzie-hend	Paar-familie	Alle Familien	PAARE OHNE KIND(ER)	SINGLES
1	x				16,8	8,4	9,1	19,4	52,7
2		x			11,2	3,4	4,1	8,3	13,0
3			x		6,1	9,1	8,8	14,6	2,7
4				x	11,7	26,8	25,5	-	-
5	x		x		4,4	2,9	3,0	6,0	14,7
6	x			x	10,2	5,9	6,2	-	-
7		x	x		3,6	1,6	1,8	3,1	3,0
8		x		x	8,0	3,0	3,4	-	-
9			x	x	2,7	9,4	8,8	-	-
10	x		x	x	3,6	2,0	2,2	-	-
11		x	x	x	1,9	1,4	1,5	-	-
12					19,7	26,1	25,6	48,7	13,9
					100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 7 Häufigkeit und Kombination von Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen (MiD)

Anteil an den jeweiligen Haushalten.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

	Familien mit...								
Typ	umfang-reicher Erwerbs-tätigkeit	geringem Einkom-men	schlechter Erreich-barkeit	hohem Betreu-ungsbedarf	Allein-erzie-hend	Paar-familie	alle Familien	PAARE OHNE KIND(ER)	SINGLES
1	x				15,9	5,3	6,9	27,9	45,5
2		x			11,7	3,7	4,8	8,0	20,7
3			x		5,2	11,6	10,7	17,2	4,9
4				x	7,2	26,8	23,9	-	-
5	x		x		6,1	3,2	3,7	10,8	12,2
6	x			x	6,6	3,8	4,2	-	-
7		x	x		7,0	2,6	3,2	3,6	5,5
8		x		x	13,0	3,0	4,5	-	-
9			x	x	5,0	11,9	10,9	-	-
10	x		x	x	0,9	1,5	1,4	-	-
11		x	x	x	2,4	2,3	2,3	-	-
12					19,2	24,4	23,4	32,5	11,2
					100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 8 Häufigkeit und Kombination von Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen (MOP)

Anteil an den jeweiligen Haushalten.
Quelle: eigene Analysen. Daten: Deutsches Mobilitätspanel 2002/2004-2012.

Im Mobilitätspanel zeigen sich ähnliche Häufigkeiten wie in MiD (Tabelle 8). Bei den eher seltenen Kombinationen der Herausforderungen treten relativ gesehen die größten Abweichungen zwischen beiden Erhebungen auf (z.B. geringes Einkommen plus schlechte Erreichbarkeit: MiD 1,8%, MOP 3,2%). Deutlichere Unterschiede zeigen sich speziell bei den Alleinerziehenden, bei denen die prozentuale Verteilung auf relativ kleinen absoluten Fallzahlen beruht. Beispielsweise entfallen im MOP nur 7% der Alleinerziehenden auf Typ 4 (hoher Betreuungsbedarf, keine weitere Herausforderung), während dies in MiD für 12% zutrifft.

Anhand von MiD – wo die größeren Fallzahlen vorliegen – werden die Familientypen mit der Verteilung von Herausforderungen unter Paaren und Singles verglichen (Tabelle 7). Paare ohne Kinder verfügen häufiger als Paarfamilien über ein geringes Einkommen; ähnlich gilt dies für Singles im Vergleich zu Alleinerziehenden. Dieses auf den ersten Blick überraschende Ergebnis lässt sich damit erklären, dass es sich bei kinderlosen Haushalten häufig um Auszubildende, Studierende oder andere junge Menschen handelt.

Aufgrund des hohen Anteils an Singles mit umfangreicher Erwerbstätigkeit (dies schließt auch Auszubildende ein) gibt es auch relativ wenige Singles ohne Herausforderungen (14%). Bei Paaren ist der Anteil ohne Herausforderungen dagegen mit fast 50% besonders hoch. Darüber bestätigt sich die bekannte Erkenntnis, dass Singles vor allem in urbanen Lagen leben und deshalb ihre Anteile in Wohnlagen mit schlechter Erreichbarkeit eher gering sind (20% gegenüber 26% der Familien).

4.2.3 Mobilitätsniveau und Aktivitätsmuster

Familien zeigen ein äußerst vielfältiges Bild von Alltagsaktivitäten (Tabelle 9, letzte Zeile). Die häufigsten Wege dienen Freizeitzwecken. Aber auch Arbeits- und Ausbildungswege, Einkaufswege, Begleitwege und Erledigungen sind häufig vertreten. Als einziger Wegezweck sind Dienst- und Geschäftswege, die nur in einigen Berufen in nennenswerter Häufigkeit auftreten, eher selten. Einen weiten Begriff von Arbeit zugrunde gelegt, der auch Haushalts- und Familienarbeit einschließt, ist Familienmobilität also von einer großen Spannbreite außerhäuslicher Arbeitsaktivitäten geprägt (Erwerbsarbeit, Ausbildung, Einkaufen, Erledigungen, Begleitung), die etwa zwei Drittel (66%) aller Wege einnehmen.

Die Aktivitäten unterscheiden sich stark zwischen den Familienmitgliedern. So konzentrieren sich die Erwerbswege, Begleitwege sowie Dienst- und Geschäftsreisen auf die Eltern, die Ausbildungswege dagegen auf die Kinder. Einkäufe und Erledigungen werden ebenfalls überwiegend von Eltern übernommen, aber immerhin rund 25% der Wege entfallen hier auf Kinder bzw. Jugendliche, die ihre eigenen Einkäufe und Erledigungen tätigen, dies für die Familie übernehmen oder ihre Eltern begleiten. In etwas geringerem, aber durchaus nennenswertem Maß tragen Minderjährige auch zu Begleitwegen bei. Es ist hier zu betonen, dass es dabei nicht um gemeinsame Wege der Kinder, etwa zu Freizeitzwecken, geht, sondern der Zweck des Weges ausdrücklich in der Begleitung besteht.

Der Vergleich von Familien mit Paaren oder Singles in der gleichen Altersgruppe zeigt die hohe Mobilität der Familien im Sinne einer höheren Wegehäufigkeit von Eltern[11] gegenüber Personen ohne

[11] Zur sprachlichen Glättung wird hier vereinfachend von Eltern gesprochen, wenn von Erwachsenen in Familienhaushalten die Rede ist. Bei Paaren ohne Kinder im Haushalt und Singles kann es sich selbstverständlich ebenfalls um Eltern handeln; allerdings nicht im Sinne ihres gegenwärtigen Haushaltstyps, wie er hier definiert ist.

Kinder im Haushalt. Dies speist sich vor allem aus den häufigen Begleitwegen, während andere Wegezwecke, etwa der Einkauf, leicht zurücktreten. Aus den Unterschieden in den Freizeitaktivitäten lässt sich nicht auf eine starke Belastung und Einschränkung der Freizeit in Familien schließen.

Der Vergleich von Familientypen, die verschiedenen Herausforderungen gegenüberstehen, zeigt in einigen Bereichen deutliche Unterschiede. So ist die Wegehäufigkeit und damit das außerhäusliche Aktivitätsniveau in Familien mit geringem Einkommen gegenüber Familien ohne besondere Herausforderungen deutlich geringer. Dies betrifft Wege zum Einkauf, zu Erledigungen, zur Arbeit und in der Freizeit.

In weniger ausgeprägtem Maß gilt diese geringere Wegehäufigkeit auch für Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit. Bei diesen resultiert dies aus Einkäufen und Erledigungen, Begleitwegen und Freizeit. Die beiden ähnlichen Beobachtungen spiegeln jedoch unterschiedliche Problematiken: Armut geht mit eingeschränkter Mobilität und sozialer Exklusion einher (BMVBS 2012), Vollzeiterwerbstätigkeit dagegen mit Zeitmangel und größerer Effizienz bei der Organisation des Alltags und der Mobilität.

FAMILIENHAUSHALTE...		Alle Wege	Arbeits-platz	Dienst/ Ge-schäft	Ausbil-dung	Einkauf	Erledi-gung	Begleit-tung	Freizeit
mit hohem Betreuungsbedarf	Eltern	3,9	0,70	0,06	0,04	0,69	0,36	0,78	0,98
	Kinder	3,0	0,01	0,00	0,86	0,16	0,14	0,08	1,02
	Alle*	3,4	0,34	0,03	0,47	0,41	0,25	0,42	1,00
mit geringem Einkommen	Eltern	3,3	0,56	0,05	0,15	0,65	0,36	0,45	0,86
	Kinder	2,7	0,03	0,00	0,81	0,18	0,17	0,07	0,97
	Alle*	3,0	0,31	0,03	0,45	0,44	0,27	0,27	0,91
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	Eltern	3,7	0,87	0,08	0,07	0,67	0,37	0,54	0,88
	Kinder	2,9	0,03	0,00	1,00	0,20	0,18	0,08	1,06
	Alle*	3,3	0,49	0,05	0,50	0,45	0,28	0,33	0,94
mit schlechter Erreichbarkeit	Eltern	3,6	0,78	0,07	0,06	0,66	0,40	0,50	0,93
	Kinder	2,9	0,03	0,00	0,90	0,18	0,17	0,07	1,07
	Alle*	3,3	0,44	0,04	0,43	0,45	0,30	0,30	0,99
ohne besondere Herausforderungen**	Eltern	3,7	0,74	0,07	0,14	0,77	0,40	0,37	1,05
	Kinder	3,1	0,03	0,01	1,06	0,29	0,26	0,08	1,20
	Alle*	3,5	0,45	0,04	0,51	0,57	0,34	0,25	1,11
ALLE ALLEIN-ERZIEHENDEN	Eltern	4,2	0,78	0,06	0,08	0,82	0,48	0,71	1,04
	Kinder	3,0	0,03	0,01	0,92	0,28	0,19	0,07	1,07
	Alle*	3,5	0,33	0,03	0,59	0,50	0,30	0,32	1,06
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	Eltern	3,7	0,76	0,07	0,07	0,69	0,37	0,56	0,96
	Kinder	3,0	0,02	0,00	0,92	0,19	0,18	0,08	1,08
	Alle*	3,4	0,41	0,04	0,47	0,46	0,28	0,34	1,02
ALLE FAMILIEN-HAUSHALTE	Eltern	3,7	0,76	0,07	0,07	0,70	0,38	0,57	0,96
	Kinder	3,0	0,02	0,00	0,92	0,20	0,18	0,08	1,08
	Alle*	3,4	0,41	0,04	0,48	0,46	0,29	0,34	1,02
PAARE OHNE KIND***		3,2	0,75	0,07	0,06	0,75	0,38	0,12	0,92
SINGLES***		3,6	0,82	0,06	0,07	0,84	0,43	0,08	1,07

Tabelle 9 Wegehäufigkeiten nach Wegezweck, Familientyp und Rolle in der Familie

* alle Personen in diesen Familien
** kein hoher Betreuungsbedarf, kein geringes Einkommen, keine schlechte Erreichbarkeit, keine umfangreiche Erwerbstätigkeit
*** Singles unter 60 Jahren und Paare, bei denen mindestens ein Partner unter 60 Jahren ist
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Gestützt werden diese Beobachtungen auch durch die reduzierte Wegehäufigkeit der Minderjährigen in Familien mit geringem Einkommen. Alarmierend erscheint, dass bei Minderjährigen neben Einkauf, Erledigung und Freizeit auch die Häufigkeit der Ausbildungswege reduziert ist. Dies lässt sich auch unter Kontrolle weiterer Variablen (Altersgruppe und Geschlecht des Kindes, Raumtyp) nachweisen. Danach ist die Häufigkeit von Schul- oder Ausbildungswegen bei Minderjährigen in Familien mit ge-

ringem Einkommen um 18% reduziert. Nicht klären lässt sich hier, inwieweit dies erhebungsmethodisch bedingt sein kann (geringere Genauigkeit des Berichtens von Wegen).

Einen weiteren Hinweis auf mögliche Exklusionseffekte gibt die leicht reduzierte Wegehäufigkeit der Minderjährigen in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit, wo Aktivitätsorte für Kinder und Jugendliche häufig nicht gut erreichbar sind. Nach Altersgruppen untergliedert zeigt sich diese Einschränkung bei schlechter Erreichbarkeit wie vermutet etwas stärker für Jugendliche als für Kinder. Im Jugendalter kommen die Ausstattungsdefizite peripherer Lagen typischerweise eher zum Tragen.

FAMILIENHAUSHALTE...		"Immobil"
mit hohem Betreuungsbedarf	Eltern	6,3
	Kinder	6,9
	Alle*	6,6
mit geringem Einkommen	Eltern	11,5
	Kinder	10,3
	Alle*	10,9
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	Eltern	5,9
	Kinder	6,7
	Alle*	6,3
mit schlechter Erreichbarkeit	Eltern	7,4
	Kinder	8,0
	Alle*	7,7
ohne besondere Herausforderungen	Eltern	7,5
	Kinder	8,4
	Alle*	7,9
ALLE ALLEIN-ERZIEHENDEN	Eltern	3,5
	Kinder	7,8
	Alle*	6,1
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	Eltern	7,3
	Kinder	7,5
	Alle*	7,4
ALLE FAMILIEN-HAUSHALTE	Eltern	7,1
	Kinder	7,5
	Alle*	7,3
PAARE OHNE KIND		9,8
SINGLES		7,2

Tabelle 10 Anteil "Immobile am Stichtag" nach Familientyp und Rolle in der Familie

* alle Personen in diesen Familien
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Umgekehrt ist die Wegehäufigkeit von Eltern mit Kindern unter 10 Jahren besonders hoch und zeigt die vielfältigen Verpflichtungen dieser Eltern. Dies ist durch die extrem hohe Zahl der Begleitwege verursacht. Während Eltern in Familien "ohne besondere Herausforderungen" im Mittel 0,37 Begleitwege je Tag zurücklegen (Paare und Singles: 0,10), sind es bei Eltern mit kleinen Kindern 0,78 Begleitwege je Tag.

Die Aussagen zum Niveau der Mobilität anhand der Wegehäufigkeit lassen sich auch durch entsprechende Befunde zur generellen Mobilität am Stichtag stützen (Tabelle 10). Danach sind die Anteile derjenigen, die an einem zufällig ausgewählten Stichtag das Haus gar nicht verlassen, unter den Familien mit geringem Einkommen verglichen mit anderen Familien oder auch mit Paaren und Singles besonders hoch. Dagegen sind sie in Familien mit Kindern unter 10 Jahren sowie in Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit besonders niedrig. In Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit ist der Anteil dieser "Immobilen" bei den Minderjährigen wiederum leicht überdurchschnittlich (verglichen mit anderen Familien).

Über die definierten Familientypen hinaus ist festzuhalten, dass Alleinerziehende deutlich höhere Wegehäufigkeiten und Mobilitätsbeteiligungen aufweisen als gemeinsam lebende Eltern. Dies geht vor allem auf häufigere Einkäufe, Erledigungen und Begleitwege, in geringerem Maße aber auch auf häufigere Freizeitwege zurück. Während sich diese Wege in Paarhaushalten in der Regel auf zwei Personen verteilen, müssen viele Alleinerziehende derartige Wege vollständig selbst durchführen. Bemerkenswert ist, dass auch Kinder von Alleinerziehenden häufiger einkaufen als Kinder in Paarfamilien. Der Unterschied geht nur teilweise darauf zurück, dass die Kinder von Alleinerziehenden im Mittel älter sind als die Kinder in Paarfamilien. Nach einer ergänzenden Regressionsanalyse unter Kontrolle des Alters des Kindes ist etwa die Hälfte der Differenz (0,28 gegenüber 0,19 Einkaufswegen täglich) auf den Haushaltstyp zurückzuführen. Kinder von Alleinerziehenden müssen demnach also in verstärktem Maße zur Haushaltsarbeit (hier: Einkauf) beitragen.

In den Daten des Deutschen Mobilitätspanels (MOP) spiegeln sich die hier dargestellten Ergebnisse gut wider. Dies betrifft sowohl die Unterschiede zwischen den differenzierten Familientypen als auch zwischen Alleinerziehenden und Paarfamilien. Die Unterschiede in den Verkehrsbeteiligungsraten sind etwas weniger ausgeprägt als in MiD. Das generelle Niveau der Mobilität liegt im MOP etwas höher als in MiD, was auf die höhere Selektivität der Stichprobe zurückzuführen ist (großer Aufwand für die Befragten mit der Folge geringerer Ausschöpfung und höherer Motivation der schließlich Teilnehmenden).

4.2.4 Verkehrsmittelausstattung

Im Vergleich zu Paaren und insbesondere mit Singles sind Eltern in deutlich geringerem Maß mit ÖPNV-Zeitkarten ausgestattet (Tabelle 11). Nur 12% der Eltern besitzen eine ÖPNV-Zeitkarte (Paare: 18%, Singles: 23%). Unter Jugendlichen in den Familien verfügen 57% über eine Zeitkarte. Es ist zu beachten, dass der Zeitkartenbesitz für Kinder unter 14 Jahren mit MiD nicht ermittelt werden kann.

FAMILIENHAUSHALTE...		ÖPNV-Zeitkarte Ja [1]	Pkw [2] nein	Pkw [2] begrenzt	Pkw [2] jederzeit	Fahrrad Ja [3]	Pkw-Führerschein Ja
mit hohem Betreuungsbedarf	Eltern	10,6	5,5	14,4	80,1	89,6	95,3
	Kinder	62,4				74,3	
	Alle [4]	12,3				80,7	
mit geringem Einkommen	Eltern	18,2	22,8	24,1	53,1	74,1	79,7
	Kinder	53,6				73,6	
	Alle [4]	23,6				73,9	
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	Eltern	11,5	3,8	15,0	81,2	89,6	95,8
	Kinder	61,0				84,1	
	Alle [4]	18,5				85,4	
mit schlechter Erreichbarkeit	Eltern	7,7	2,9	15,0	82,1	88,1	94,7
	Kinder	53,0				81,6	
	Alle [4]	13,1				85,0	
ohne besondere Herausforderung	Eltern	14,3	1,3	20,0	78,7	91,3	95,8
	Kinder	59,6				95,2	
	Alle [4]	23,5				92,9	
ALLE ALLEIN-ERZIEHENDEN	Eltern	13,6	25,9	2,5	71,6	82,3	92,0
	Kinder	53,7				81,2	
	Alle [4]	21,4				81,7	
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	Eltern	12,0	3,3	17,8	79,0	89,1	94,5
	Kinder	57,6				79,8	
	Alle [4]	17,6				84,4	
ALLE FAMILIEN-HAUSHALTE	Eltern	12,1	4,8	16,7	78,5	88,7	94,4
	Kinder	57,2				79,9	
	Alle [4]	17,9				84,2	
PAARE OHNE KIND		17,9	10,2	15,2	74,6	81,5	90,9
SINGLES		22,5	28,5	2,1	69,4	79,1	90,8

Tabelle 11 Verkehrsmittelausstattung nach Familientyp und Rolle in der Familie

[1] Ermittelt aus vorwiegend genutzten Fahrscheinen (Wochen-, Monats- oder Jahreskarte mit oder ohne Abonnement, Jobticket, Firmenabo, Semesterticket). Bei Minderjährigen nur Jugendliche (14-17 Jahre)
[2] Pkw-Verfügbarkeit: nein=kein Pkw im Haushalt, begrenzt = gelegentlich oder gar nicht zum Fahren verfügbar bzw. kein FS, aber Pkw im HH; jederzeit = Pkw jederzeit zum Fahren verfügbar
[3] Persönlicher Besitz eines funktionstüchtigen Fahrrades. Für alle Altersgruppen erfragt.
[4] Alle Personen in diesen Familien
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Umgekehrt sind Familien überdurchschnittlich stark motorisiert. Die Unterschiede zu Paaren und Singles fallen allerdings weniger stark aus, wenn jeweils nur Paare mit und ohne Kinder untereinander sowie Alleinerziehende und Singles untereinander verglichen werden. 79% der gemeinsam erziehenden Eltern verfügen jederzeit über einen Pkw, weitere 18% zumindest zeitweise (Paare ohne Kinder: 75% und 15%). Alleinerziehende und Singles unterscheiden sich in der Motorisierung noch weniger: Bei den Alleinerziehende verfügen 72% regelmäßig und 2% zeitweise über einen Pkw, bei Singles betragen die Werte 69% und 2%. Gleichzeitig verfügen überdurchschnittliche 89% der Eltern und 80% der Kinder über ein eigenes Fahrrad (Paare: 82%, Singles: 79%).

Zwischen verschiedenen Familientypen besteht wiederum eine Reihe von Unterschieden. ÖPNV-Zeitkarten sind bei Eltern mit kleineren Kindern sowie besonders in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit eher weniger verbreitet. Bei den Jugendlichen zeigen sich interessanterweise eher geringe räumliche Unterschiede. Im urban-großstädtischen Raum haben 66% der Jugendlichen eine Zeitkarte (ohne Tabelle), in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit 53%. Bei den Eltern betragen die entsprechenden Werte 28% und 8%; die Differenz ist bei den Eltern also wesentlich deutlicher ausgeprägt. Die ÖPNV-Nutzung der Kinder ist offenbar weniger von der Qualität des entsprechenden Angebots als von der Notwendigkeit des täglichen Schulwegs bestimmt.

Die Motorisierung liegt bei schlechter Erreichbarkeit sowie bei Eltern mit kleineren Kindern oder mit umfangreicher Erwerbstätigkeit leicht über dem Durchschnitt. Bei Familien mit geringem Einkommen liegt sie dagegen gravierend unter dem Durchschnitt. 23% der Eltern in Familien mit Armutsrisiko leben ohne Pkw im Haushalt (alle Familien: 6%). Familien mit geringem Einkommen sind daneben auch weniger mit Fahrrädern ausgestattet (74% der Eltern, 74% der Kinder) als andere Familien (alle Familien: 89% der Eltern, 80% der Kinder). Diese Befunde sind insoweit differenziert zu interpretieren, als es sich bei den Familien mit geringem Einkommen nicht ausschließlich um Familien mit erwerbslosen Eltern handelt, sondern z.T. auch um junge Eltern in der Ausbildung.

Daneben liegt der Fahrradbesitz bei den Kindern von Familien mit kleineren Kindern unter dem Durchschnitt, was dem Alter der Kinder geschuldet ist.

FAMILIENHAUSHALTE...	kein Pkw	ein Pkw	2+ Pkw
mit hohem Betreuungsbedarf	4,5	41,9	53,6
mit geringem Einkommen	19,7	56,1	24,2
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	3,6	40,7	55,7
mit schlechter Erreichbarkeit	2,9	37,8	59,3
ohne besondere Herausforderung	0,9	37,4	61,6
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	24,1	74,2	1,7
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	2,3	38,7	58,9
ALLE FAMILIENHAUSHALTE	4,2	41,7	54,2
PAARE OHNE KIND	7,4	48,5	44,2
SINGLES	27,1	67,5	5,4

Tabelle 12 Pkw-Besitz des Haushalts nach Familientyp

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Tabelle 12 stellt den Pkw-Besitz von Familien auf der Haushaltsebene dar, also ohne direkten Bezug zur persönlichen Verfügbarkeit von Pkw durch die Familienmitglieder. Im Ergebnis korrespondieren die Anteile der Haushalte ohne Pkw eng mit dem Anteil der in Familien lebenden Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit. Über die personenbezogene Analyse hinaus zeigt sich, dass Familien, die in Gebieten schlechter Erreichbarkeit leben, besonders häufig über zwei oder mehr Pkw verfügen. Das gleiche gilt für Familien ohne besondere Herausforderungen, was auf die höheren Anteile von erwachsenen Kindern in diesen Familien und die höheren Einkommen (stärkere Erwerbstätigkeit der Frauen) zurückzuführen ist. Auffällig ist der sehr geringe Anteil der Haushalte mit mehreren Pkw bei Familien mit geringem Einkommen.

Alleinerziehende verfügen wesentlich seltener über einen Pkw als gemeinsam lebende Eltern (26% gegenüber 3% ohne persönliche Pkw-Verfügbarkeit). Umgekehrt ist der Unterschied zwischen Alleinerziehenden und gemeinsam lebenden Eltern in der *ständigen* Pkw-Verfügbarkeit weniger ausgeprägt (72% gegenüber 79%). Es gibt jedoch wesentlich mehr gemeinsam lebende Eltern mit begrenztem Zugriff auf einen Pkw; dies sind v.a. diejenigen, die sich als Paar einen Pkw teilen. Dies machen knapp 4 von 10 Paarfamilien. Alleinerziehende besitzen auch etwas seltener ein Fahrrad als Eltern in Paarfamilien. Sie verfügen umgekehrt nur unwesentlich häufiger über eine ÖPNV-Zeitkarte.

Im MOP liegt das Niveau der Ausstattung mit Führerscheinen auf einem sehr ähnlichen Niveau wie in MiD. Dies betrifft auch die Unterschiede zwischen Familientypen mit Ausnahme der Familien mit geringem Einkommen, die im MOP eine höhere Führerscheinquote aufweisen als in MiD. Vermutlich ist dies auf sozialstrukturelle Verzerrungen im MOP zurückzuführen (geringe Teilnahme sozial benachteiligter Gruppen). Dies betrifft analog auch die Pkw-Verfügbarkeit und schlägt in geringerem Ausmaß auch bei den Alleinerziehenden durch. Darüber hinaus wird von Familien in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit im MOP eine etwas höhere Anzahl der Pkw im Haushalt berichtet als in MiD. Die persönliche Pkw-Verfügbarkeit stimmt allerdings zwischen den Datensätzen sehr gut überein.

Der Besitz von Fahrrädern liegt im MOP niedriger als in MiD, allerdings bei einzelnen Gruppen, etwa Alleinerziehenden, höher. Die Unterschiede rühren vermutlich daher, dass im MOP der Fahrradbesitz im Haushaltsfragebogen mit einem relativ komplexen Layout erhoben wird, in MiD dagegen im Personenfragebogen.

Auch die Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitkarten stimmt zwischen den Datensätzen für die Elterngeneration gut überein. Ein wesentlicher Unterschied zeigt sich allerdings in der Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitkarten bei Kindern. Diese liegt im MOP wesentlich niedriger. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die genutzte Fahrscheinart – aus der die Verfügbarkeit einer Zeitkarte abgeleitet wird – in MiD erst ab 14 Jahren erfragt wird und Jugendliche wesentlich häufiger über eine Zeitkarte verfügen als Kinder.

Abgesehen von diesen erhebungsmethodischen Unterschiede können über alle Familienhaushalte hinweg die Übereinstimmungen zwischen den Datensätzen als sehr gut bewertet werden, insbesondere angesichts des Umstandes, dass zum Teil unterschiedliche Formulierungen in den Fragebögen verwendet werden.

4.2.5 Verkehrsmittelnutzung

Die Nutzung von Verkehrsmitteln korrespondiert stark mit deren Verfügbarkeit. Entsprechend der hohen Pkw-Verfügbarkeit liegt bei Eltern der Anteil der mit dem Pkw zurückgelegten Wege höher als bei Paaren oder Singles (Tabelle 13). Dies gilt für Wege als Pkw-Fahrer (Eltern 56%, Singles 46%, Paare ohne Kinder 48%), nicht aber als Mitfahrer, was eher für einen großen Zeitdruck der Eltern als für eine ausgeprägte Koordination und gemeinsame Wege spricht.

FAMILIENHAUSHALTE...		zu Fuß	Fahrrad	MIV-M	MIV-F	ÖPNV	ÖV-Fern
mit hohem Betreuungsbedarf	Eltern	21,3	7,9	9,2	57,0	4,1	0,4
	Kinder	31,6	10,8	48,3	0,3	8,6	0,4
	Alle*	26,0	9,2	26,9	31,2	6,2	0,4
mit geringem Einkommen	Eltern	24,6	9,4	10,9	45,4	9,0	0,7
	Kinder	32,6	13,5	36,0	1,2	16,5	0,3
	Alle*	27,9	11,1	21,3	27,1	12,1	0,5
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	Eltern	17,9	9,3	9,3	57,9	5,0	0,5
	Kinder	25,7	16,8	39,3	1,3	16,5	0,4
	Alle*	21,0	12,3	21,4	35,2	9,6	0,5
mit schlechter Erreichbarkeit	Eltern	18,1	7,9	10,7	60,1	2,7	0,4
	Kinder	27,2	13,7	43,8	1,7	13,1	0,4
	Alle*	21,7	10,2	23,9	37,0	6,8	0,4
ohne besondere Herausforderungen	Eltern	16,5	11,2	11,2	55,1	5,7	0,3
	Kinder	22,6	21,4	31,5	2,2	21,5	0,8
	Alle*	18,7	14,9	18,6	35,9	11,4	0,5
ALLE ALLEIN-ERZIEHENDEN	Eltern	26,9	6,3	4,7	54,1	7,1	0,9
	Kinder	31,1	15,0	33,6	2,6	17,4	0,5
	Alle*	29,0	10,8	19,7	27,3	12,4	0,7
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	Eltern	19,1	9,0	10,2	56,7	4,7	0,4
	Kinder	28,4	14,5	41,9	1,1	13,6	0,5
	Alle*	22,9	11,3	23,2	33,8	8,3	0,4
ALLE FAMILIEN-HAUSHALTE	Eltern	19,5	8,9	9,9	56,5	4,8	0,4
	Kinder	28,7	14,5	41,2	1,3	13,9	0,5
	Alle*	23,4	11,2	23,0	33,4	8,6	0,4
PAARE OHNE KIND		23,0	8,7	12,3	47,8	7,6	0,5
SINGLES		25,2	12,5	5,4	46,3	10,0	0,6

Tabelle 13 Modal Split (Wege) nach Familientyp und Rolle in der Familie

* Alle Personen in diesen Familien
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Umgekehrt legen Eltern weniger Wege mit dem ÖPNV und zu Fuß zurück als Paare oder Singles. Eine regelrechte Pkw-Abhängigkeit von Eltern lässt sich aber aus den Modal Split-Werten nicht ableiten; immerhin ein Drittel der Wege werden mit dem Umweltverbund zurückgelegt (v.a. mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln). Die Verkehrsmittelnutzung der Kinder unterscheidet sich erwartungsgemäß stark von den Eltern. Kinder legen 41% ihrer Wege als Mitfahrer im Pkw zurück, 43% zu Fuß oder mit dem Rad und 14% mit dem ÖPNV.

Zwischen Familien verschiedenen Typs bestehen insgesamt moderate, teils aber auch ausgeprägte Unterschiede. So legen Eltern in Familien mit geringem Einkommen von allen untersuchten Typen deutlich am wenigsten Wege als Pkw-Fahrer zurück; stattdessen gehen sie leicht überdurchschnittlich häufig zu Fuß oder nutzen den ÖPNV. Damit korrespondierend fahren ihre Kinder relativ wenig im Pkw mit. Eltern mit kleineren Kindern im Haushalt gehen ebenfalls leicht überdurchschnittlich häufig zu Fuß, fahren aber auch leicht überdurchschnittlich häufig mit dem Pkw. Ihre Kinder fahren entsprechend relativ häufig im Pkw mit und fahren demgegenüber – der Altersgruppe entsprechend – eher wenig Fahrrad und ÖPNV.

Das knappe Zeitbudget Vollzeit erwerbstätiger Eltern äußert sich in leicht überdurchschnittlicher Pkw-Nutzung als Fahrer auf Kosten des Laufens. Ihre Kinder fahren leicht überdurchschnittlich häufig mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV, ebenfalls auf Kosten der Wege zu Fuß. Dies dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass es sich im Vergleich zu anderen Familien eher um Jugendliche als um kleine Kinder handelt.

Die Verkehrsmittelnutzung von Eltern in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit entspricht den Erwartungen: leicht überdurchschnittliche Pkw-Nutzung auf Kosten der Wege zu Fuß, mit dem ÖPNV und – weniger ausgeprägt – mit dem Fahrrad. Für ihre Kinder gilt dies ähnlich; allerdings liegt deren ÖPNV-Nutzung nahezu auf durchschnittlichem Niveau. Die räumlichen Unterschiede der ÖPNV-Nutzung sind bei Minderjährigen also deutlich weniger ausgeprägt als bei Erwachsenen, was sich bereits in der Verfügbarkeit von Zeitkarten angedeutet hat.

Im Vergleich zwischen Alleinerziehenden und gemeinsam lebenden Eltern fällt auf, dass trotz der Unterschiede in der Pkw-Verfügbarkeit beide Gruppen nahezu den gleichen Anteil ihrer Wege als MIV-Fahrer zurücklegen. Die bedeutendsten Unterschiede liegen im geringeren Mitfahreranteil der Alleinerziehenden, dem höhere Anteile an Wegen zu Fuß und mit dem ÖPNV gegenüberstehen. Der Radverkehrsanteil der Alleinerziehenden ist geringfügig niedriger als derjenige gemeinsam erziehender Eltern. Die Kinder unterscheiden sich zwischen diesen beiden Haushaltstypen v.a. darin, dass die Kinder Alleinerziehender geringere Anteile ihrer Wege als Pkw-Mitfahrer aufweisen und demgegenüber praktisch alle anderen Verkehrsmittel etwas häufiger nutzen.

Im MOP weicht der Modal Split insofern etwas ab, dass der Anteil der Wege zu Fuß etwas geringer ist als in MiD (Eltern 16%, Paare und Singles 21%), während die Anteile von ÖV und MIV jeweils geringfügig höher liegen. Einmal mehr spiegelt sich hier die Unterrepräsentanz benachteiligter Bevölkerungsgruppen mit geringer Mobilität. Im Detail zeigen sich darüber hinaus ein höherer Anteil des Fahrrades bei Alleinerziehenden und eine stärkere Akzentuierung der Familien in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit (höherer MIV-Anteil, geringer Anteil der Wege zu Fuß).

4.2.6 Mobilitätsstile ('Modality Styles')

Im Zuge der Diskussion um die Bedeutung von Lebensstilen für die Mobilität wurde das Konzept der Mobilitätsstile entwickelt (Götz et al. 1997). Inzwischen wird dieses Konzept in recht unterschiedlichen Bedeutungen verwendet. Gemeinsam ist den Bedeutungen erstens, dass es nicht um Mobilität in allen ihren Dimensionen geht, sondern im Wesentlichen um die Verkehrsmittelnutzung, weshalb im Englischen auch der Begriff 'Modality Style' verwendet wird (Vovsha et al. 2013), während 'Mobility Style' allenfalls als Direktübersetzung aus dem Deutschen verwendet wird. Zweitens handelt es sich um ein typisierendes Konzept, mit dem Personen in Gruppen unterteilt werden. Drittens geht es stets um längerfristige Orientierungen in der Verkehrsmittelwahl, weniger um Mittelwerte auf der Ebene von Stichtagen.

In diesem Sinne lassen sich Mobilitätsstile auch mit MiD untersuchen. Hierfür können die retrospektiven Fragen zur generellen Nutzungshäufigkeit des Autos, des Fahrrads, des ÖPNV, des ÖV-Fernverkehrs und des Flugzeugs herangezogen werden. Der Fernverkehr wird hier ausgeklammert (mit Ausnahme der Gruppe "Wenig Mobile"). Die anderen Verkehrsmittel werden für eine Klassifikation von Mobilitätsstilen herangezogen wie in Tabelle 14 gezeigt.

	Nutzung...		
Gruppe	des Pkw	des ÖPNV	des Fahrrades
1 Pkw-Monomodale	(fast) täglich	(fast) nie	< 1x / Woche
oder:	>= 1x / Woche	(fast) nie	< monatlich
2 ÖPNV-Monomodale	< 1x / Woche	>= 1x / Woche	< 1x / Woche
3 ÖPNV-Multimodale	>= 1x / Woche	>= 1x / Woche	< 1x / Woche
oder:	< 1x / Woche	>= 1x / Woche	>= 1x / Woche
6 Offene Pkw-Nutzer (gelegentliche ÖPNV- und/oder Rad-Nutzung)	>= 1x / Woche	< 1x / Woche, aber > fast nie	< 1x / Woche
7 Offene Radfahrer (gelegentliche ÖPNV- und/oder Rad-Nutzung)	< 1x / Woche	< 1x / Woche, aber > fast nie	>= 1x / Woche
8 Pkw-Rad-Multimodale	>= 1x / Woche	< 1x / Woche	>= 1x / Woche
11 Fahrrad-Monomodale	< monatlich	< monatlich	>= 1x / Woche
12 Wenig Mobile*	< monatlich	< monatlich	< monatlich

Tabelle 14 Mobilitätsstile (Verkehrsmittel-Nutzersegmente): Definition

* Auch Fernverkehr (Bahn, Flugzeug) < monatlich.
Quelle: eigener Entwurf.

Die häufigsten Gruppen (Tabelle 15) sind einerseits Pkw-Monomodale, die stark auf den Pkw festgelegt sind, andererseits mehrere multimodale Gruppen. Dazu gehören erstens Personen, die sowohl den Pkw als auch das Fahrrad häufig nutzen, aber nicht den ÖPNV (Pkw-Rad-Multimodale), zweitens offene Pkw-Nutzer (mit gelegentlicher Fahrrad und/oder ÖPNV-Nutzung), drittens ÖPNV-Multimodale (mit regelmäßiger Pkw- oder Fahrradnutzung). Die stärkste Gruppe überhaupt sind da-

bei die Pkw-Rad-Multimodalen. Auf den ÖPNV festgelegte Personen (ÖPNV-Monomodale), ausgesprochene Radfahrer und Geringmobile sind bei Familien sehr selten.

Gerade diese kleinen Gruppen treten in Haushalten ohne Kinder deutlich häufiger auf, was darauf hindeutet, dass die Festlegung auf das Fahrrad oder auf den ÖPNV in Familien offenbar nachteilig für die Alltagsorganisation ist. Demgegenüber ist die Kombination aus Pkw und Fahrrad ohne ÖPNV-Nutzung in Haushalten ohne Kinder deutlich seltener.

Auf der anderen Seite zeigen die hohen Anteile der verschiedenen multimodalen Gruppen, dass eine ausgesprochene "Autofixierung" ebenfalls eher die Ausnahme als die Regel ist.

FAMILIEN...	Pkw-Mono-modale	ÖPNV-Mono-modale	ÖPNV-Multi-modale	Offene Pkw-Nutzer	Offene Rad-fahrer	Pkw-Rad-Multi-modale	Fahrrad-Mono-modale	Wenig Mobile
mit hohem Betreuungs-bedarf	30,0	2,1	13,6	17,5	0,8	34,8	0,5	0,7
mit geringem Einkommen	27,0	6,5	19,0	15,9	2,7	25,0	1,1	2,8
mit umfangreicher Er-werbstätigkeit	31,2	1,6	15,9	17,5	0,8	31,8	0,5	0,7
urban-großstädtisch	12,2	7,2	34,2	19,8	2,2	22,9	0,6	0,9
städtisch	31,4	0,9	12,1	18,9	0,7	34,6	0,6	0,9
mit schlechter Erreich-barkeit	34,9	0,7	9,9	13,8	1,0	38,0	0,6	1,1
ohne besondere Heraus-forderungen	23,3	0,6	17,4	20,6	1,1	36,2	0,5	0,5
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	28,4	9,3	15,5	18,0	2,0	24,8	0,8	1,2
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	28,6	1,3	15,3	17,8	0,8	34,7	0,5	0,8
ALLE FAMILIEN	28,6	1,9	15,4	17,8	0,9	34,0	0,6	0,8
PAARE OHNE KIND	28,2	4,2	19,3	18,0	2,4	24,9	1,1	1,9
SINGLES	22,8	7,1	22,6	18,0	4,7	21,7	1,2	2,1

Tabelle 15 Mobilitätsstile (Verkehrsmittel-Nutzersegmente) nach Familientyp (nur Eltern)

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Familien in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit sind überdurchschnittlich häufig auf den Pkw festgelegt (pkw-monomodal) oder multimodal mit Pkw und Fahrrad unterwegs; die ÖPNV-Typen sind dort eher wenig vertreten.

Familien mit geringem Einkommen sind überdurchschnittlich häufig ÖPNV-monomodal oder ÖPNV-multimodal. Auch Radfahrer und wenig Mobile kommen in diesen Familien relativ häufig vor, allerdings auf geringem absolutem Niveau. Besonders selten ist bei ihnen die multimodale Kombination aus Pkw und Rad. Alleinerziehende sind ihnen insoweit ähnlich, als auch sie überdurchschnittlich häufig – sogar häufiger als Singles – ÖPNV-monomodal, dagegen besonders selten in der multimodalen Kombination aus Pkw und Rad unterwegs sind. Familien mit hohem Betreuungsbedarf oder mit

umfangreicher Erwerbstätigkeit sind etwas häufiger pkw-monomodal als andere; aber die Unterschiede sind eher gering.

4.2.7 Zurückgelegte Distanzen und Zeitaufwand für Mobilität

Die These einer starken Belastung von Familien durch Mobilität lässt erwarten, dass Personen, die in Familien leben, überdurchschnittlich viel Zeit für Mobilität aufwenden und dabei möglicherweise auch überdurchschnittlich lange Wege zurücklegen. Dies zeigt sich empirisch jedoch nicht. Eltern legen etwa gleich lange Wege zurück und wenden dafür täglich ebenso viel Zeit auf wie Paare und Singles. Ihre Kinder legen erwartungsgemäß deutlich geringere Entfernungen zurück und wenden dafür auch weniger Zeit auf. Die Wegedauer *je Weg* der Kinder entspricht allerdings mit 28 Minuten recht genau der Wegedauer der Eltern, weil Kinder und Jugendliche sich aufgrund ihrer ausgeprägten Fahrrad-, ÖPNV- und Zu-Fuß-Anteile im Mittel langsamer fortbewegen. Im Gegensatz zu Aktivitätsmustern und Verkehrsmittelnutzung bestehen demnach bei Distanz- und Reisezeitbudgets die Besonderheiten der Familien gegenüber Paaren und Singles vor allem im Verhalten der Kinder, während sich die Eltern kaum von Paaren und Singles unterscheiden.

Der Vergleich verschiedener Familientypen zeigt wiederum Auffälligkeiten bei den Familien mit geringem Einkommen (Tabelle 16). Diese legen deutlich geringere Distanzen zurück und wenden dafür weniger Reisezeit auf als andere Familien, und dies betrifft sowohl Eltern als auch Kinder. Ihr Aktionsradius (Distanz je Weg) ist dabei im Vergleich zu anderen Familien nur geringfügig kleiner; im Wesentlichen sind die kürzeren Distanz- und Zeitaufwände also auf die geringere Wegeanzahl zurückzuführen. Die je Weg aufgewendete Zeit liegt aufgrund der eingeschränkten Pkw-Nutzung dagegen leicht über dem Durchschnitt.

Familien in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit legen wie erwartet leicht überdurchschnittliche Distanzen zurück; sie wenden dafür jedoch keineswegs überdurchschnittlich viel Zeit auf. Das Reisezeitbudget von Eltern in Gebieten schlechter Erreichbarkeit liegt sogar unter dem Durchschnitt aller Familien, zum einen aufgrund der starken Pkw-Nutzung, zum anderen aufgrund der höheren gefahrenen Geschwindigkeiten im Pkw-Verkehr[12].

Die anderen Familientypen weisen weniger Auffälligkeiten auf. Erwähnenswert ist, dass Vollzeit erwerbstätige Eltern leicht überdurchschnittlich hohe Reisezeitbudgets aufweisen, was ihre starke Belastung unterstreicht. Analog legen sie leicht überdurchschnittliche Distanzen zurück, aber insgesamt erscheinen die Abweichungen vom Durchschnitt aller Familien sehr moderat. Dies widerspricht insofern der Erwartung, als man bei Paaren mit zwei Vollzeittätigkeiten große Probleme einer arbeitsplatznahen Wohnstandortwahl erwarten würde; dass diese Erwartung nicht ohne weiteres stimmt, zeigt sich auch in der internationalen Forschung (Sultana 2005, Surprenant-Legault et al. 2013).

Bei kleineren Kindern sind die Reisezeitbudgets dagegen eher gering, was im entsprechenden Familientyp zum Ausdruck kommt.

[12] Anhand der Wegetagebücher in MiD liegt die mittlere Geschwindigkeit bei MIV-Wegen bis 10 km Länge im ländlich-peripheren Raum bei 24,4 km/h über den gesamten Weg hinweg, im urban-großstädtischen Raum bei 19,9 km/h. Dies gilt nahezu identisch, wenn nur Wege berücksichtigt werden, die an das Zuhause gebunden sind (Start- oder Zielort), um Wege von Stadtbewohnern im ländlichen Raum und umgekehrt auszuschließen.

FAMILIENHAUSHALTE...		Zurückgelegte Distanz (km)... je Tag	Zurückgelegte Distanz (km)... je Weg	Wegedauer (Minuten)... je Tag	Wegedauer (Minuten)... je Weg
mit hohem Betreuungsbedarf	Eltern	44,9	17,1	84,0	28,1
	Kinder	24,4	11,9	64,5	27,0
	Alle*	34,2	14,4	73,8	27,5
mit geringem Einkommen	Eltern	37,7	16,0	79,9	31,8
	Kinder	22,3	11,3	67,5	30,0
	Alle*	30,5	13,8	74,1	31,0
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	Eltern	46,3	17,4	88,6	30,0
	Kinder	26,7	12,8	72,9	30,9
	Alle*	37,4	15,3	81,4	30,4
mit schlechter Erreichbarkeit	Eltern	47,5	18,5	80,0	28,0
	Kinder	27,8	12,2	67,8	27,4
	Alle*	38,6	15,6	74,5	27,8
ohne besondere Herausforderungen	Eltern	44,7	17,0	85,6	29,3
	Kinder	29,3	15,1	75,7	30,6
	Alle*	38,5	16,2	81,5	29,8
ALLE ALLEIN-ERZIEHENDEN	Eltern	44,1	14,9	98,9	29,9
	Kinder	24,2	11,1	74,9	29,4
	Alle*	32,1	12,7	84,4	29,6
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	Eltern	44,3	17,1	82,7	28,6
	Kinder	25,8	12,4	68,3	28,1
	Alle*	35,5	14,9	76,0	28,4
ALLE FAMILIEN-HAUSHALTE	Eltern	44,3	17,0	83,5	28,7
	Kinder	25,8	12,3	68,8	28,2
	Alle*	35,5	14,8	76,6	28,4
PAARE OHNE KIND		43,4	17,8	84,2	32,3
SINGLES		44,5	17,3	84,6	28,2

Tabelle 16 Zurückgelegte Distanzen und Reisezeitbudget nach Familientyp und Rolle in der Familie

* Alle Personen in diesen Familien
Anmerkung: Dauer und Distanz je Weg lassen sich nicht aus den mittleren zurückgelegten Dauern bzw. Distanzen je Tag und der mittleren Wegehäufigkeit ermitteln, da sie sich nur auf Personen mit Wegen beziehen.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Alleinerziehende legen etwas kürzere Wege zurück als gemeinsam lebende Eltern. Aufgrund der Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung wenden sie jedoch je Weg etwas mehr Zeit auf. Bemerkenswert ist jedoch vor allem, dass Alleinerziehende aufgrund der etwas höheren Wegedauer im Verbund mit der höheren Wegeanzahl deutlich mehr Zeit für Mobilität insgesamt aufwenden als

gemeinsam lebende Eltern (99 gegenüber 83 Minuten). Dies bestätigt sich im Wesentlichen auch bei einem Ausschluss von Extremwerten anhand der Mediane. Es gilt in weniger ausgeprägtem Maße auch für ihre Kinder[13]. Dies ist ein deutlicher Hinweis auf eine mobilitäts- bzw. erreichbarkeitsbezogene Benachteiligung einer Gruppe von Eltern. Allerdings sticht die Wegedauer von Alleinerziehenden im MOP bei Weitem nicht so stark heraus, sondern liegt nur 3,5 Minuten je Tag über den Eltern in Paarfamilien. Die Vermutung liegt also nahe, dass es sich hier um eine Besonderheit der Stichprobe von MiD handelt.

Abgesehen von dieser Besonderheit stimmen der Zeitaufwand für Wege sowie die dafür zurückgelegten Distanzen im MOP gut mit den Daten von MiD überein.

4.3 Trends der Mobilität in Familien 2002 bis 2008

Im Folgenden wird zusätzlich der Datensatz MiD 2002 herangezogen, um Trends der Mobilität in Familien abzuleiten. Aufgrund des kurzen Beobachtungszeitraums und methodischen Einflüssen der Erhebungen ist die Verlässlichkeit von Trendaussagen begrenzt. Dies gilt umso mehr, je kleiner die untersuchten Teilstichproben (Familientypen) sind. Auch sollten aus den Beobachtungen, die häufig eher geringfügige Veränderungen zeigen, keine längerfristigen Trends abgeleitet werden, solange nicht wenigstens ein dritte MiD-Erhebung vorliegt, mit der Trendaussagen stützen ließen. Schließlich ist auch anzumerken, dass sich die Konstruktion der Familientypen aus MiD 2008 in MiD 2002 nicht exakt reproduzieren lässt[14].

Die Pkw-Verfügbarkeit von Eltern zeigt im Zeitverlauf einen leichten Trend zur Mehrfachmotorisierung (Tabelle 17). Auf der einen Seite ist der Anteil der Familien ohne Pkw recht konstant. Auf der anderen Seite nimmt innerhalb der motorisierten Haushalte die Pkw-Verfügbarkeit zugunsten derjenigen zu, die jederzeit auf einen Pkw Zugriff haben. Dies resultiert aus der zunehmenden Mehrfachmotorisierung innerhalb der motorisierten Haushalte. Der Anteil der Familien mit mehreren Pkw nimmt also geringfügig zu.

[13] In einer Regressionsanalyse unter Kontrolle von Alter und Geschlecht nur knapp signifikant (p=0.065) bei einer Effektstärke von 4,7 Minuten.

[14] Der Raumtyp lässt sich aufgrund des abweichenden Fragebogens nicht exakt wie in MiD 2008 ermitteln. Deshalb wird in MiD 2002 ein Faktor aus Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle und der Erreichbarkeit "wichtiger Ziele" mit dem ÖPNV (statt der fußläufigen Erreichbarkeit von Einkaufsgelegenheiten für den täglichen Bedarf) gebildet. Der Faktor entspricht also eher einer ÖPNV-Erreichbarkeit ohne ergänzenden Fokus auf der kleinräumlichen Erreichbarkeit. Auch dies spiegelt – ebenso wie in MiD 2008 – das Niveau an Urbanität wider. Auch in MiD 2002 wurden die personenbezogenen Angaben auf Haushaltsebene gemittelt, um Verzerrungen zu minimieren. Die Schwellenwerte wurden so gelegt, dass ähnlich große Gruppen wie in MiD 2008 entstehen. Der Schwellenwert für das Armutsrisiko wurde auf 60% des Medians der Daten für 2002 gelegt. Der Schwellenwert liegt deshalb etwas niedriger als bei MiD 2008 (725 €).

	2002			2008		
FAMILIENHAUSHALTE...	Jeder-zeit	Be-grenzt	Nein	Jeder-zeit	Be-grenzt	Nein
mit hohem Betreuungsbedarf	76,8	18,2	5,0	80,1	14,4	5,5
mit geringem Einkommen	54,3	26,3	19,4	53,1	24,1	22,8
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	77,4	20,3	2,3	81,2	15,0	3,8
mit schlechter Erreichbarkeit	78,2	19,2	2,6	82,1	15,0	2,9
ohne besondere Herausforderungen	73,8	22,3	3,9	78,7	20,0	1,3
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	70,2	3,3	26,4	71,6	2,5	25,9
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	76,3	20,0	3,7	79,0	17,8	3,3
ALLE FAMILIENHAUSHALTE	75,9	18,9	5,2	78,5	16,7	4,8
PAARE OHNE KIND	74,7	18,2	7,1	74,6	15,2	10,2
SINGLES	68,2	2,6	29,2	69,4	2,1	28,5

Tabelle 17 Pkw-Verfügbarkeit von Eltern 2002 und 2008

Nur Personen ab 18 Jahren.
Pkw-Verfügbarkeit: nein=kein Pkw im Haushalt, begrenzt = gelegentlich oder gar nicht zum Fahren verfügbar bzw. kein FS, aber Pkw im HH; jederzeit = Pkw jederzeit zum Fahren verfügbar
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2002 und 2008.

Abweichend von diesem Trend ist allerdings die Pkw-Verfügbarkeit in Familien mit Armutsrisiko insgesamt eher abnehmend. Auffallend ist darüber hinaus, dass im urban-großstädtischen Raum eine gewisse Polarisierung der Pkw-Verfügbarkeit zu beobachten ist (ohne Tabelle). Dort nahm im Zeitraum 2002 bis 2008 der Anteil der Eltern mit jederzeitigem Zugriff auf einen Pkw um 4% zu (alle Familien: 3%), der Anteil der Familien ohne Pkw ebenfalls um 4% (alle Familien: 0%).

Darüber hinaus fällt auf, dass die Entwicklung in Familien deutlich abweicht vom Trend bei Paaren ohne Kinder. Bei diesen nimmt die Pkw-Verfügbarkeit erkennbar ab (ohne Pkw im Haushalt: +3%). Diese Beobachtung kann unterschiedliche Hintergründe haben (räumliche Verteilung, ökonomischer Hintergrund); sie zeigt in jedem Fall eine divergierende Entwicklung insofern, als Familien im Wesentlichen weiterhin stark vom Auto abhängig sind, während dies bei anderen Haushalten in eher abnehmendem Maß der Fall ist.

		ÖPNV-Zeitkarte [1]		Fahrradbesitz [2]	
FAMILIENHAUSHALTE...		2002	2008	2002	2008
mit hohem Betreuungsbedarf	Eltern	9,7	10,6	85,6	89,6
	Kinder	52,9	62,4	67,1	74,3
	Alle [3]	11,5	12,3	76,1	80,7
mit geringem Einkommen	Eltern	16,0	18,2	71,6	74,1
	Kinder	44,0	53,6	66,0	73,6
	Alle [3]	20,3	23,6	69,0	73,9
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	Eltern	12,3	11,5	81,9	89,6
	Kinder	42,9	61,0	83,8	84,1
	Alle [3]	18,7	18,5	82,6	85,4
mit schlechter Erreichbarkeit	Eltern	5,5	7,7	86,4	88,1
	Kinder	41,1	53,0	77,9	81,6
	Alle [3]	11,1	13,1	82,6	85,0
ohne besondere Herausforderung	Eltern	15,7	14,3	84,6	91,3
	Kinder	53,3	59,6	88,7	95,2
	Alle [3]	25,1	23,5	86,2	92,9
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	Eltern	13,3	13,6	81,6	82,3
	Kinder	46,8	53,7	77,5	81,2
	Alle [3]	20,3	21,4	79,5	81,7
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	Eltern	11,4	12,1	84,8	89,1
	Kinder	48,6	57,2	73,5	79,8
	Alle [3]	16,8	17,9	79,8	84,4
ALLE FAMILIENHAUSHALTE	Eltern	11,5	13,8	84,6	88,7
	Kinder	48,6	57,2	73,9	79,9
	Alle [3]	16,9	18,9	79,8	84,2
PAARE OHNE KIND		14,2	17,9	80,2	81,5
SINGLES		24,0	22,5	74,0	79,1

Tabelle 18 ÖPNV-Zeitkarte und Fahrradbesitz nach Familientyp und Rolle in der Familie 2002 und 2008

[1] Ermittelt aus vorwiegend genutzten Fahrscheinen (Wochen-, Monats- oder Jahreskarte mit oder ohne Abonnement, Jobticket, Firmenabo, Semesterticket). Bei Minderjährigen nur Jugendliche (14-17 Jahre); für jüngere Kinder wurde die Fahrscheinart nicht erfragt.
[2] Persönlicher Besitz eines funktionstüchtigen Fahrrades
[3] Alle Personen in diesen Familien
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2002 und 2008.

Der Besitz von Fahrrädern ist in allen Familientypen leicht zunehmend (Tabelle 18). Dies entspricht aktuellen Trends und gilt für alle Familientypen, allerdings v.a. für Paarfamilien, kaum für Alleinerziehende. Auch der Besitz von ÖPNV-Zeitkarten nimmt zu, v.a. bei Jugendlichen. Auffallend stark ist die

Zunahme bei Jugendlichen mit Eltern, die beide Vollzeit erwerbstätig sind. Hier spiegeln sich vermutlich die Zeitknappheit und/oder das finanzielle Budget der Eltern.

Im Modal Split zeigen sich im Zeitraum 2002 bis 2008 nur leichte Verschiebungen (Abbildung 8). Der Anteil der Wege als MIV-Fahrer, mit dem Fahrrad und zu Fuß nimmt bei Eltern auf Kosten der Wege als MIV-Mitfahrer leicht zu. Dies gilt im Wesentlichen für alle untersuchten Familientypen. Kinder gehen anteilig etwas weniger Wege zu Fuß zugunsten der Mitnahme im Pkw. Auch dies gilt in allen Typen, besonders bei Vollzeit erwerbstätigen Eltern.

Diese Trends sind plausibel im Sinne zunehmenden Gesundheitsbewusstseins in der Bevölkerung (Beobachtungen für die Eltern) aber auch weiterhin schwach zunehmender Motorisierung. Für Kinder ist es eine bekannte Beobachtung, dass sie zunehmend häufiger gefahren werden (Schule, Freizeitunternehmungen, Bildung) (Funk 2008, S. 21ff).

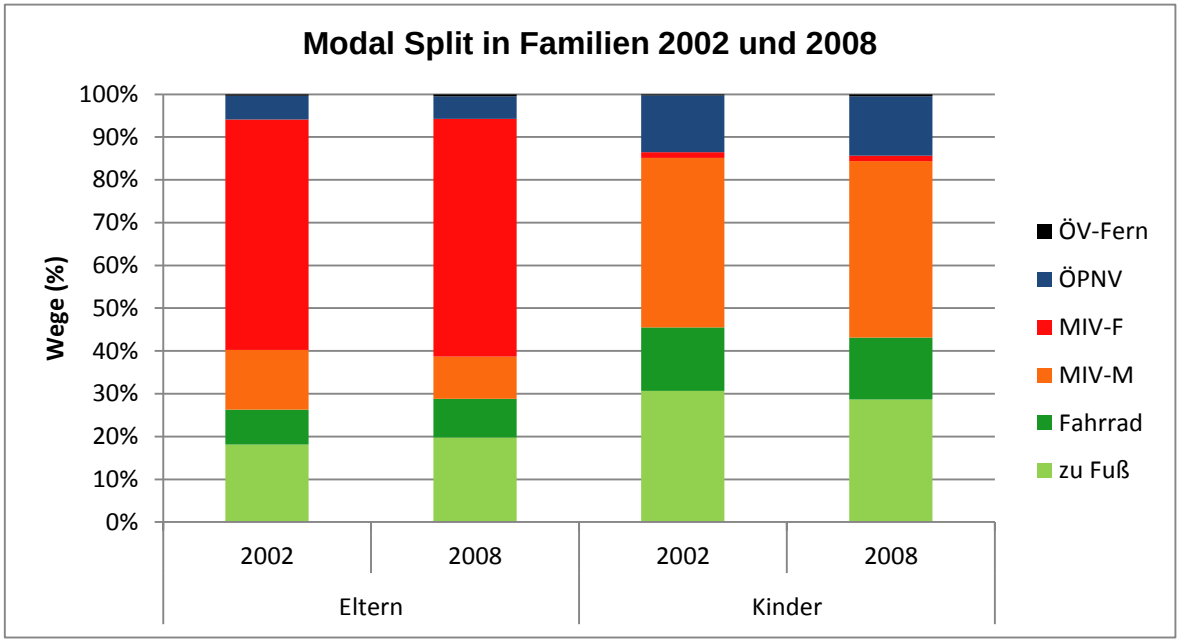


Abbildung 8 Modal Split in Familien nach Rolle in der Familie 2002 und 2008

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2002 und 2008.

Die Analyse von Wegedauern und zurückgelegten Distanzen zeigt, dass die aufgewendete Zeit für Wege bei Kindern im Zeitraum 2002 bis 2008 geringfügig zurückgegangen ist (Tabelle 19). Des Weiteren sind die zurückgelegten Distanzen bei Eltern geringfügig zurückgegangen. Unterschiede zwischen Familientypen entsprechen dem im Wesentlichen und werden deshalb hier nicht im Detail dargestellt.

Abschließend soll nochmals betont werden, dass die insgesamt eher begrenzten Veränderungen mit Vorsicht interpretiert werden sollten, solange nicht eine dritte MiD-Erhebung vorliegt oder ein Ergebnis sich anderweitig stützen lässt.

	Wegedauer je Tag (Minuten)		Zurückgelegte Distanz je Tag (km)	
	2002	2008	2002	2008
Eltern	83,7	83,5	45,2	44,3
Kinder	72,2	68,8	25,0	25,8
Alle	79,3	76,6	37,4	35,5

Tabelle 19 Reisezeitbudget und zurückgelegte Distanz nach Rolle in der Familie 2002 und 2008

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2002 und 2008.

4.4 Geschlechterstrukturen der Mobilität in Familien

4.4.1 Aktivitätsmuster der Eltern und Kinder

4.4.1.1 Mütter und Väter

Oben wurde bereits das vielfältige Bild der Alltagsaktivitäten in Familien angesprochen. Dies ist verbunden mit einer Reihe von räumlichen "Ankerpunkten" – Orten, die regelmäßig aufgesucht werden und den Alltag strukturieren. Aufgrund der starken Geschlechterunterschiede in Aktivitätsmustern unterscheiden sich auch diese Ankerpunkte teils deutlich zwischen Frauen und Männern. Konkrete Orte stehen in MiD nicht zur Verfügung, lassen sich aber aus Plausibilitätsüberlegungen zu Wegezwecken näherungsweise ableiten. Hierfür werden im Folgenden Aktivitätsmuster (Wegezwecke) geschlechtsdifferenziert dargestellt. Wenig relevante Wegezwecke (z.B. Erwerbsarbeit bei Kindern) und seltene Wegezwecke, die zudem typischerweise nicht an Ankerorte gekoppelt sind (etwa Dienst- und Geschäftsreisen), werden ausgeklammert.

Zu diesen "Ankerorten" zählen zunächst Arbeitsplätze, die bei Vätern quantitativ eine größere Rolle spielen als bei Müttern. Umgekehrt unternehmen Mütter deutlich mehr Einkaufswege als Väter. Dabei handelt es sich zum größten Teil um kurzfristige, alltägliche Einkäufe. Auch diese werden in der Regel in starkem Maße an feste, wiederkehrende Geschäfte gebunden sein. Dennoch sind sie räumlich und auch zeitlich flexibler als die Erwerbstätigkeit. Eine große Bedeutung besitzen darüber hinaus Begleitwege, die zum großen Teil an fixe Orte gebunden sind (Schule, Wohnstandorte von Freund/innen der Kinder, von den Kindern genutzte Freizeit- und Bildungsangebote). Diese Ankerorte betreffen die Mütter stärker als die Väter; die entsprechenden Wege sind in der Regel zeitlich und räumlich wenig flexibel. Ein Teil der Freizeitwege der Eltern dürfte ebenfalls an persönliche Ankerorte gebunden sein, die allerdings eher selbst gewählt sind. Ihre zeitliche Flexibilität hängt vom Typ der Aktivität ab; so sind Vereinsaktivitäten meist unflexibel, individuelle Aktivitäten eher flexibel.

Der Vergleich der Familien mit Paaren und Singles in Bezug auf Geschlechterunterschiede zeigt einige markante Besonderheiten in Familien (Tabelle 20). So treten in Familien relativ starke Geschlechterunterschiede der Erwerbswege auf, die eher eine "Männerdomäne" sind (60% der Wege[15]). Beson-

[15] Die Anteile werden hier und im Folgenden genannt, um das relative Übergewicht von Frauen oder Männern plastisch darzustellen. Sie errechnen sich in der Tabelle aus dem Quotienten aus der Anzahl der jeweiligen Wege bei Frauen (bzw. Männern) und der Summe der entsprechenden Wege für Frauen und Männer gemeinsam. Am Beispiel der Erwerbswege: Anteil der Männer = 0,92 / (0,92+0,61) = 60%.

ders ausgeprägt ist dieser Geschlechterunterschied in Familien mit kleinen Kindern, in denen die Männer noch stärker (66%) zu den Erwerbswegen beitragen. Weniger ausgeprägt ist er dagegen in Familien mit Armutsrisiko (Anteil der Männer 60%) oder – naheliegend – in Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit (Anteil der Männer 52%).

Umgekehrt übernehmen die Mütter die Mehrzahl (61%) der Einkaufswege. Auch beim Einkauf sind die Geschlechterunterschiede in Familien stärker als in Haushalten ohne Kinder. Etwas weniger ausgeprägt ist die Geschlechterdifferenz wiederum in Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit, aber ohne das Niveau an Geschlechtergleichheit in dieser Gruppe bei den Erwerbswegen zu erreichen. Mit anderen Worten: In Familien mit zwei Vollzeit erwerbstätigen Eltern liegt die Häufigkeit von Erwerbswegen bei Müttern und Vätern auf einem sehr ähnlichen Niveau, während Einkaufswege dennoch deutlich häufiger von Müttern unternommen werden als von Vätern. Dennoch lässt sich die ungleiche Verteilung der Einkäufe nicht ohne Weiteres als Doppelbelastung der Mütter interpretieren, denn bei Einkaufswegen handelt es sich nicht immer um notwendige Wege – dies zeigt die deutlich reduzierte Einkaufshäufigkeit der Frauen bei *nicht* erhöhter Einkaufshäufigkeit der Männer in Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit.

Die Begleitung von Personen ist als Wegezweck am deutlichsten eine Domäne von Familien. Begleitwege sind stark geschlechterdifferenziert mit einem Übergewicht bei den Müttern (70%). Auch wenn es sich nicht immer um die Begleitung von Kindern handeln muss, sind Begleitwege besonders in Familien mit kleinen Kindern verbreitet. Dort treten auch besonders starke Geschlechterunterschiede auf (Anteil der Mütter 74%), schwächer ausgeprägt sind die Geschlechterunterschiede dagegen wiederum in Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit (Anteil der Mütter 63%). Etwas unterdurchschnittlich ausgeprägt ist der Geschlechterunterschied in den Begleitwegen auch in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit (Anteil der Mütter 67%), was eher gegen besonders traditionelle Rollenmuster in peripheren Räumen spricht. Dies kann durch die starke Pkw-Nutzung beim Pendeln verursacht sein, was eine Mitnahme von Kindern durch den Vater nahelegen kann.

Frauen berichten etwas häufigere Freizeitwege als Männer; der Geschlechterunterschied ist aber gering. In Familien mit geringem Einkommen sind Freizeitwege insbesondere bei Frauen stark reduziert, ebenso bei umfangreicher Erwerbstätigkeit. Offenbar gelingt es den Männern eher, unter restriktiven Rahmenbedingungen (wenig Geld, wenig Zeit) ihre außerhäuslichen Freizeitbedürfnisse zu realisieren. In Familien mit kleinen Kindern ist auch in der Freizeit der Geschlechterunterschied relativ groß. Dies ist bedingt durch die hohe Anzahl an Freizeitwegen der Mütter. Dabei kann es sich auch um Aktivitäten mit teils freizeitorientiertem, teils betreuendem Charakter handeln (mit dem Kind zur Freundin, zum Spielplatz etc.).

		Eltern					Kinder				
FAMILIENHAUSHALTE...		Arbeits-platz	Ein-kauf	Erledi-gung	Begleitung	Frei-zeit	Ausbil-dung	Ein-kauf	Erledi-gung	Begleitung	Frei-zeit
mit hohem	M	0,95	0,54	0,34	0,39	0,93	0,86	0,14	0,15	0,07	1,00
Betreuungsbedarf	W	0,49	0,81	0,38	1,11	1,02	0,87	0,18	0,14	0,09	1,05
mit geringem	M	0,69	0,49	0,28	0,24	0,88	0,81	0,14	0,15	0,04	0,96
Einkommen	W	0,47	0,77	0,41	0,60	0,84	0,80	0,22	0,19	0,10	0,97
mit umfangreicher	M	0,95	0,52	0,33	0,39	0,93	0,98	0,17	0,19	0,08	1,01
Erwerbstätigkeit	W	0,81	0,80	0,41	0,67	0,84	1,03	0,22	0,17	0,09	1,12
mit schlechter	M	0,94	0,51	0,38	0,32	0,90	0,89	0,16	0,18	0,05	1,05
Erreichbarkeit	W	0,64	0,79	0,42	0,65	0,95	0,91	0,21	0,17	0,08	1,08
ohne besondere	M	0,88	0,55	0,36	0,29	1,00	1,06	0,23	0,23	0,07	1,18
Herausforderungen	W	0,62	0,97	0,43	0,45	1,10	1,07	0,35	0,30	0,10	1,23
ALLE ALLEIN-	M	0,60	0,68	0,42	0,55	1,11	0,92	0,22	0,19	0,06	0,98
ERZIEHENDEN	W	0,81	0,84	0,49	0,73	1,03	0,93	0,34	0,18	0,08	1,14
ALLE PAARHAUS-	M	0,95	0,53	0,35	0,33	0,93	0,91	0,17	0,18	0,06	1,08
HALTE MIT KIND(ERN)	W	0,58	0,84	0,40	0,78	0,98	0,93	0,21	0,18	0,09	1,09
ALLE FAMILIEN-	M	0,94	0,53	0,35	0,33	0,93	0,91	0,17	0,18	0,06	1,07
HAUSHALTE	W	0,60	0,84	0,40	0,77	0,99	0,93	0,23	0,18	0,09	1,10
PAARE OHNE KIND	M	0,78	0,70	0,39	0,12	0,90					
	W	0,72	0,80	0,37	0,11	0,94					
SINGLES	M	0,85	0,83	0,42	0,08	1,04					
	W	0,78	0,86	0,44	0,08	1,12					

Tabelle 20 Wegehäufigkeiten nach Wegezweck, Familientyp, Rolle in der Familie und Geschlecht

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Der Vergleich zwischen Alleinerziehenden und gemeinsam lebenden Eltern offenbart zusätzliche Einblicke in geschlechtertypische Rollen. So legen alleinerziehende Väter deutlich weniger Arbeitswege zurück als Väter in Paarfamilien. Umgekehrt legen alleinerziehende Mütter deutlich mehr Arbeitswege zurück als Mütter in Paarfamilien. Dies ist zunächst zu erklären durch die geschlechterspezifische Arbeitsteilung in Paarfamilien, was allerdings nicht erklärt, warum innerhalb der Alleinerziehenden dennoch ein deutlicher Unterschied in der Häufigkeit von Erwerbswegen zwischen Müttern und Väter besteht. Einschränkend ist hier der geringe Stichprobenumfang bezüglich alleinerziehender Väter anzumerken. Alleinerziehende Väter legen auch weniger Begleitwege zurück als alleinerziehende Mütter; dies dürfte allerdings dadurch erklärbar sein, dass alleinerziehende Väter eher Kinder in höheren Altersklassen (Jugendliche) erziehen. Bemerkenswert ist auch, dass alleinerziehende Mütter eher etwas weniger, in jedem Fall nicht mehr, Begleitwege unternehmen als Mütter in Paarhaushalten. Darin äußert sich, dass Mütter auch in Paarhaushalten ohnehin für die Begleitung von Kindern "zuständig" sind. Einkäufe und Erledigungen sind bei Alleinerziehenden häufiger als in Paar-

haushalten, mit Ausnahme der Einkäufe von Frauen, die wiederum in Paarhaushalten ohnehin vorwiegend von Frauen übernommen werden.

Bei den Kindern fällt auf, dass Töchter alleinerziehender Eltern besonders häufig Einkäufe übernehmen, was nur teilweise auf die dominierenden Altersklassen der Töchter, teils aber auch auf die stärkere Notwendigkeit zur Übernahme von Haushaltspflichten verweist. Für Söhne gilt dies ebenfalls, aber in weitaus geringerem Maß. Hier zeigt sich die Reproduktion von Geschlechterrollen von einer Generation zur nächsten.

Für Paarhaushalte wurden die Aktivitäten, die Eltern zeitgleich unternehmen, genauer betrachtet (Tabelle 21). Für die Auswertung wurde davon ausgegangen, dass Paare, welche die gleiche Aktivität zeitgleich angegeben haben, diese auch zusammen unternehmen. Eine eindeutige Aussage lässt nur die Aktivität „Zuhause“ zu, da sie bei beiden Elternteilen denselben Ort beschreibt. Für die Aktivitäten „Einkauf“ und „Freizeit“ trifft dies nicht zu, da es auch denkbar ist, das Elternteile zur gleichen Zeit dieselben Aktivitäten an unterschiedlichen Orten, dann eben nicht gemeinsam, durchführen. Die vorhandene Datengrundlage erlaubt keine eindeutige Identifikation gemeinsam durchgeführter Wege, daher wurde die oben beschriebene Vereinfachung angenommen Es wird davon ausgegangen, dass die Aktivität „Arbeit“ der Eltern in der Regel an unterschiedlichen Arbeitsorten stattfindet, die übrigen zeitgleichen Aktivitäten zu einem hohen Anteil aber gemeinsam durchgeführt werden. Die Auswertung zeigt ergänzend, dass bei ca. 20% der Paare beide Elternteile vormittags (8.30 - 12.00 Uhr) erwerbstätig sind.

Gemeinsame Zeit verbringen Elternpaare an Werktagen und am Wochenende zum größten Teil zuhause. Finden Eltern Zeit für gemeinsame Freizeitaktivitäten unterhalb der Woche, so liegen diese in den frühen bis späten Abendstunden (16.30 - 22.00 Uhr), was mit dem erforderlichen Betreuungsbedarf und den Arbeitszeiten zu erklären ist. So berichten z.B. 3% der Eltern an Werktagen, im Zeitraum zwischen 19.00 - 19.30 Uhr eine zeitgleiche/ gemeinsame Freizeitaktivität. Dies ist der maximale Wert der in der Auswertung für gemeinsame Freizeitaktivitäten unter der Woche ermittelt wurde.

Am Wochenende wird dahingegen von 13% der Eltern im Zeitraum zwischen 15.30 – 16.00 Uhr gemeinsame Freizeitaktivitäten berichtet.

Diese gemeinsamen Aktivitäten sind dann auch über den ganzen Tag verteilt (10.00 – 22.00 Uhr) und schließen vermutlich überwiegend den gesamten Haushalt ein. Vertieft wird dieses Thema noch in Kapitel 4.5.4 behandelt.

Wie die Auswertung der MID schon zeigt, werden die Einkäufe bei Paaren hauptsächlich von den Frauen erledigt, der zeitgleiche/ gemeinsame Einkauf ist an Werktagen bei max. 1% der teilnehmenden Haushalte (zwischen 10.00 – 12.30 Uhr und 14.30 – 19.00 Uhr) berichtet worden, die Rollenverteilung bzw. Aufgabenverteilung wird damit wiederum bestätigt. An den Wochenenden ist ein leicht erhöhtes gemeinsames Einkaufsverhalten (max. 3% zwischen 11.00 -12.30 Uhr) zu verzeichnen. Weitergehenden Untersuchungen und Auswertungen sind im Kapitel 4.5.5 dargestellt.

Zeitgleiche/ gemeinsame Servicewege finden kaum statt, bei diesem Wegezweck ist eine eindeutige Aufteilung der Aufgaben in den Familien festzustellen.

Uhrzeit		Alle[1] Aktivitäten		Werktags					Wochenende				
		Werktags	Wochenende	Arbeit	Einkauf	Freizeit	Service	Zuhause	Arbeit	Einkauf	Freizeit	Service	Zuhause
		91%	84%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	2%	0%	86%
1		91%	85%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	1%	0%	87%
		91%	85%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	1%	0%	88%
2		91%	86%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	1%	0%	89%
		91%	86%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	1%	0%	90%
3		91%	86%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	1%	0%	90%
		91%	86%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	0%	0%	90%
4		91%	87%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	0%	0%	91%
		91%	87%	0%	0%	0%	0%	95%	0%	0%	0%	0%	91%
5		89%	87%	0%	0%	0%	0%	93%	0%	0%	0%	0%	90%
		86%	86%	0%	0%	0%	0%	90%	0%	0%	0%	0%	90%
6		80%	85%	0%	0%	0%	0%	84%	0%	0%	0%	0%	89%
		72%	84%	1%	0%	0%	0%	75%	0%	0%	0%	0%	88%
7		61%	84%	3%	0%	0%	0%	64%	0%	0%	0%	0%	87%
		46%	82%	6%	0%	0%	0%	48%	0%	0%	0%	0%	86%
8		31%	80%	12%	0%	0%	0%	32%	0%	0%	1%	0%	83%
		24%	77%	16%	0%	0%	0%	25%	0%	0%	1%	0%	80%
9		19%	76%	18%	0%	0%	0%	19%	0%	0%	1%	0%	78%
		17%	73%	19%	0%	0%	0%	17%	0%	1%	1%	0%	74%
10		16%	69%	19%	0%	0%	0%	15%	0%	1%	3%	0%	67%
		15%	65%	19%	1%	0%	0%	15%	0%	2%	5%	0%	61%
11		15%	64%	19%	1%	0%	0%	15%	0%	2%	6%	0%	58%
		15%	64%	18%	1%	0%	0%	15%	0%	3%	7%	0%	56%
12		16%	64%	18%	1%	0%	0%	15%	0%	3%	7%	0%	55%
		18%	65%	15%	1%	0%	0%	18%	0%	3%	8%	0%	57%
13		21%	66%	13%	0%	0%	0%	20%	0%	2%	8%	0%	58%
		23%	67%	11%	0%	0%	0%	23%	0%	2%	8%	0%	59%
14		24%	67%	10%	0%	0%	0%	24%	0%	2%	9%	0%	59%
		25%	66%	8%	0%	1%	0%	25%	0%	2%	9%	0%	58%
15		26%	66%	7%	1%	1%	0%	25%	0%	1%	11%	0%	56%
		28%	66%	6%	1%	1%	0%	27%	0%	1%	12%	0%	55%
16		29%	66%	5%	1%	1%	0%	28%	0%	1%	13%	0%	54%
		33%	67%	4%	1%	1%	0%	32%	0%	1%	13%	0%	55%
17		38%	67%	3%	1%	2%	0%	36%	0%	1%	12%	0%	56%
		44%	68%	2%	1%	2%	0%	42%	0%	1%	11%	0%	61%
18		50%	70%	1%	1%	2%	0%	49%	0%	1%	10%	0%	64%
		58%	71%	1%	1%	2%	0%	57%	0%	0%	8%	0%	68%
19		63%	73%	0%	1%	2%	0%	64%	0%	0%	7%	0%	72%
		67%	75%	0%	0%	3%	0%	67%	0%	0%	7%	0%	74%
20		68%	76%	0%	0%	3%	0%	69%	0%	0%	7%	0%	75%
		71%	77%	0%	0%	3%	0%	72%	0%	0%	6%	0%	77%
21		73%	78%	0%	0%	3%	0%	75%	0%	0%	5%	0%	78%
		76%	79%	0%	0%	2%	0%	78%	0%	0%	5%	0%	81%
22		78%	80%	0%	0%	2%	0%	81%	0%	0%	4%	0%	83%
		82%	81%	0%	0%	1%	0%	86%	0%	0%	1%	0%	86%
23		84%	82%	0%	0%	1%	0%	89%	0%	0%	1%	0%	89%
		86%	83%	0%	0%	0%	0%	91%	0%	0%	0%	0%	91%
24		88%	84%	0%	0%	0%	0%	93%	0%	0%	0%	0%	93%

Tabelle 21 Übersicht über zeitgleiche Aktivitäten der Eltern an Werktagen und am Wochenende

Quelle: Eigene Analysen. Daten: MOP 2002 und 2004 bis 2012 ([1] ohne Arbeiten)

4.4.1.2 Jungen und Mädchen

Der wichtigste außerhäusliche Ankerort der Kinder in Familien ist typischerweise der Ort der Kinderbetreuung, Schule oder Ausbildung. Dies betrifft auch bereits Vorschulkinder, und dabei Jungen etwas mehr als Mädchen (Tabelle 22). Darüber hinaus unternehmen Kinder eine Vielzahl von freizeitorientierten Wegen. Geschlechterunterschiede sind dabei – ähnlich wie bei Erwachsenen – marginal, aber bei Einkäufen bereits deutlich ausgeprägt: Auf Mädchen entfallen 57% der kindlichen Einkaufswege. Selbst Begleitwege werden häufiger von Mädchen berichtet als von Jungen (Anteil der Mädchen: 62%). Geschlechtsspezifische Rollenmuster äußern sich also bereits in der Mobilität von Kindern. Eine altersdifferenzierte Analyse zeigt, dass dies nicht nur auf die Shoppingtouren jugendlicher Mädchen zurückzuführen ist. Selbst im Vorschulalter werden für Mädchen mehr Einkaufswege berichtet als für Jungen (Anteil der Mädchen an allen Einkaufswegen 55%). Dies hält sich bis zum Eintritt der Jugend; dann kommen (vermutlich) die Shoppingtouren sowie möglicherweise auch eine verstärkte Geschlechterspezifik im Einkauf für den Haushalt zum Tragen und der Anteil der Mädchen an allen Einkaufswegen steigt auf 62%. Auch das Überwiegen der Mädchen bei Begleitwegen lässt sich bereits bei kleinen Kindern feststellen. Bereits mit Eintritt des Schulalters wird daraus ein deutliches Übergewicht. Wiederum können sich hier bis zu einem gewissen Grad methodische Effekte des Berichtens äußern (Mädchen *werden* häufiger begleitet, s.u.). Umgekehrt werden für Jungen mehr Erledigungen berichtet; auch dies kehrt sich allerdings in der Pubertät um zugunsten eines Überwiegens der Mädchen.

		Ausbildung	Einkauf	Erledigung	Begleitung	Freizeit
0-5 Jahre	M	0,66	0,14	0,11	0,08	0,77
	W	0,61	0,17	0,10	0,09	0,86
6-9 Jahre	M	1,02	0,15	0,17	0,06	1,20
	W	1,10	0,18	0,15	0,09	1,22
10-13 Jahre	M	1,03	0,19	0,26	0,05	1,26
	W	1,02	0,23	0,19	0,08	1,20
14-17 Jahre	M	1,03	0,21	0,22	0,06	1,15
	W	1,09	0,34	0,30	0,10	1,18

Tabelle 22 Wegehäufigkeiten von Kindern und Jugendlichen nach Wegezweck, Altersgruppe und Geschlecht

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

4.4.2 Zurückgelegte Distanzen und Zeitaufwand für Mobilität

Aus der feministischen und genderorientierten Verkehrsforschung ist bekannt, dass in Familien besonders traditionelle Arrangements und starke Geschlechterungleichheiten in Aktivitätsmustern und Mobilität verbreitet sind. Dabei gelten die Aktionsräume der Frauen als stärker eingeschränkt als die der Männer. Dies kommt auch in den hier untersuchten Daten zum Ausdruck.

So beträgt der Geschlechterunterschied der täglich zurückgelegten Distanz bei Paaren ohne Kinder rund 8 km, bei Elternpaaren dagegen 17 km, also rund das Doppelte (Tabelle 23). Bezüglich der Distanz je Weg ist dies ähnlich: Hier beträgt der Unterschied bei Paaren ohne Kinder 3,6 km, bei Elternpaaren 7,6 km. Im Reisezeitbudget gelten diese besonders starken Geschlechterdifferenzen in Familien analog, wenn auch weniger ausgeprägt. Frauen legen jeweils deutlich geringere Distanzen zurück als Männer und wenden dafür weniger Zeit auf.

Aus dem Vergleich von Familientypen lassen sich einige weitere bemerkenswerte Ergebnisse festhalten. Relativ große Geschlechterdifferenzen treten zwischen Eltern mit kleineren Kindern im Haushalt auf. Eher gering sind die Geschlechterdifferenzen dagegen bei Eltern mit geringem Einkommen oder umfangreicher Erwerbstätigkeit, aber auch in Großstädten (nicht in der Tabelle).

Die gängige Interpretation solcher Geschlechterunterschiede behauptet einen hohen Grad an Modernität bei geringen Unterschieden und eine stark traditionelle – ungleiche – Arbeits- und Machtaufteilung bei starken Unterschieden. Schließt man sich dieser Interpretation an, stützen unsere Befunde das bekannte Bild einer relativ ausgeprägten Modernität in Großstädten und in Doppelerwerbstätigenhaushalten, aber auch in relativ armen Familien. Große Ungleichheit herrscht dagegen in jungen Familien mit kleinen Kindern; auch dies entspricht der vorliegenden Forschung. Allerdings sind die Abweichungen zwischen den Familientypen in Bezug auf die Geschlechterunterschiede insgesamt eher gering und nicht überall konsistent.

FAMILIENHAUSHALTE...		Zurückgelegte Distanz... (km) je Tag	Zurückgelegte Distanz... (km) je Weg	Wegedauer (Minuten) je Tag	Wegedauer (Minuten) je Weg
mit hohem	M	55,2	21,9	88,5	31,4
Betreuungsbedarf	W	36,3	13,2	80,3	25,3
mit geringem	M	42,3	19,2	82,2	35,6
Einkommen	W	34,5	13,7	78,3	29,2
mit umfangreicher	M	53,8	20,9	92,8	32,5
Erwerbstätigkeit	W	40,1	14,4	85,1	27,9
mit schlechter	M	57,3	22,9	85,0	30,9
Erreichbarkeit	W	39,2	14,7	75,8	25,6
ohne besondere	M	51,1	20,4	90,2	32,8
Herausforderungen	W	38,8	13,7	81,2	25,9
ALLE ALLEIN-	M	56,1	20,7	103,5	36,0
ERZIEHENDEN	W	42,6	14,2	98,3	29,1
ALLE PAARHAUSHALTE	M	53,1	21,1	87,7	31,8
MIT KIND(ERN)	W	36,5	13,5	78,3	25,7
ALLE FAMILIEN-	M	53,1	21,1	87,9	31,9
HAUSHALTE	W	37,0	13,6	79,9	26,0
PAARE OHNE KIND	M	47,4	19,8	87,0	32,7
	W	39,6	16,2	81,5	31,9
SINGLES	M	49,0	18,1	84,5	27,7
	W	37,9	16,0	84,3	28,9

Tabelle 23 Zurückgelegte Distanzen und Reisezeitbudget nach Familientyp und Geschlecht (nur Eltern)

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Im Vergleich alleinerziehender Eltern mit Eltern in Paarfamilien zeigt sich, dass geschlechtertypische Unterschiede (längere zurückgelegte Distanzen und Wegedauern) im Wesentlichen auch bei Alleinerziehenden auftreten, also nicht nur der haushaltsinternen "Verteilung der Mobilität" geschuldet sind, sondern eher geschlechterspezifischem Handeln, das auch ohne haushaltsinterne Arbeitsteilung auftritt.

4.4.3 Komplexe Wegeketten: die Verknüpfung von Aktivitäten

Wege sind in Wegeketten organisiert. Wegeketten, die nur aus Hin- und Rückweg oder einem Rundweg (z.B. Spaziergang) bestehen, werden in der Verkehrsforschung üblicherweise als einfache Wegeketten bezeichnet. Werden Aktivitäten an mehreren Zielorten bei einem Ausgang (auch Reise genannt) miteinander gekoppelt, spricht man von einer komplexen Wegekette. Komplexe Wegeketten gelten als Mittel zur Erzielung von Effizienzgewinnen. Sie sind besonders bei Personen mit knappem Zeitbudget und vielfältigen Aktivitäten zu erwarten. Dies sind insbesondere Frauen mit Kindern und (Vollzeit) Erwerbstätige.

Eine Auswertung zeigt allerdings, dass Eltern nicht generell häufiger Aktivitäten koppeln als Singles oder Paare (Tabelle 24). 41% der Eltern koppeln am Stichtag mindestens zwei Aktivitäten miteinander, gegenüber 38% der Paare und 42% der Singles. Im Vergleich zu Haushalten ohne Kinder kommen wiederum die etwas stärkeren Geschlechterunterschiede der Mobilität in Familien gegenüber Paaren bzw. Singles zum Ausdruck.

Im Vergleich verschiedener Familientypen zeigt sich einmal mehr die besonders starke Geschlechtsspezifik in Familien mit kleinen Kindern. Dort sind Wegekopplungen unter den Müttern ganz besonders weit verbreitet. 50% der Mütter mit kleineren Kindern im Haushalt koppeln an einem Stichtag mindestens zwei Aktivitäten miteinander (Väter: 40%). Gleichzeitig sind in diesem Familientyp Kopplungen insgesamt überdurchschnittlich verbreitet. Relativ wenig gekoppelt wird dagegen in Familien mit geringem Einkommen (35%) und in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit (38%). Die Erwartung starker Tendenzen zur Kopplung bei umfangreicher Erwerbstätigkeit bestätigt sich nicht. In allen Subgruppen zeigt sich allerdings ein stärkeres Koppeln bei den Müttern.

Im Vergleich alleinerziehender Eltern mit Eltern in Paarfamilien zeigt sich, dass geschlechtertypische Unterschiede im Wesentlichen auch bei Alleinerziehenden auftreten. Das Ausmaß der Kopplungen ist bei Alleinerziehenden etwas höher, insbesondere bei Frauen.

Welche Aktivitäten bei komplexen Wegeketten miteinander gekoppelt werden, hängt stark von Vorhandensein und Art von "Ankeraktivitäten" (Erwerbstätigkeit, Ausbildung) ab. Erwerbstätige verbinden häufig den Arbeitsweg mit Kinderbegleitung, Einkäufen oder Freizeitaktivitäten, während Erwerbslose beispielsweise mehrere Einkäufe miteinander verbinden. Da bei MiD nur ein Stichtag je befragter Person vorliegt, der auch auf ein Wochenende oder einen anderweitig arbeitsfreien Tag fallen kann, werden im Folgenden typische Kopplungen für diejenigen Tage vorgestellt, an denen ein Weg zum Arbeitsplatz unternommen wurde.

FAMILIENHAUSHALTE...		Eltern	Kinder
mit hohem	M	40,5	31,0
Betreuungsbedarf	W	50,2	31,9
	Alle*	45,8	31,3
mit geringem	M	31,8	24,3
Einkommen	W	37,9	27,6
	Alle*	35,4	26,0
mit umfangreicher	M	36,4	26,6
Erwerbstätigkeit	W	45,3	28,9
	Alle*	41,2	27,9
mit schlechter	M	34,7	29,1
Erreichbarkeit	W	40,4	29,6
	Alle*	37,8	29,2
ohne besondere	M	32,9	19,9
Herausforderungen	W	44,4	27,0
	Alle*	38,8	23,2
ALLE ALLEIN-	M	33,3	23,7
ERZIEHENDEN	W	47,0	34,0
	Alle*	45,5	29,0
ALLE PAARHAUSHALTE	M	36,2	28,2
MIT KIND(ERN)	W	44,8	29,6
	Alle*	40,7	28,9
ALLE FAMILIEN-	M	36,2	27,9
HAUSHALTE	W	45,0	30,0
	Alle*	41,0	28,9
PAARE OHNE KIND	M	36,0	
	W	40,7	
	Alle*	38,4	
SINGLES	M	39,2	
	W	46,7	
	Alle*	42,3	

Tabelle 24 Aktivitätskopplungen nach Familientyp, Geschlecht und Rolle in der Familie

Anteil der Personen, die am Stichtag mindestens zwei Aktivitäten in einer Wegekette koppeln.
* alle Personen in diesen Familien
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Unter den Personen, die am Stichtag ihren Arbeitsplatz aufsuchen, unternehmen 15% der Eltern auf dem Hinweg zur Arbeit eine weitere Aktivität, und zwar 19% der Mütter und 12% der Väter (Tabelle 25). Bei Paaren ohne Kinder sind dies für Frauen und Männer gleichermaßen nur 9%, bei Single-Frauen geringfügig mehr. Für diese Tage zeigt sich also deutlich die Notwendigkeit zu Effizienzgewinnen in Familien, insbesondere für die Mütter. Besonders stark gilt dies wiederum in Familien mit kleinen Kindern, wo 21% der Eltern (16% der Väter, 30% der Mütter) auf dem Hinweg zur Arbeit einen Stopp einlegen und eine weitere Aktivität unternehmen. Die anderen Familientypen zeigen in dieser Hinsicht wenige Besonderheiten.

Bei diesen Aktivitäten handelt es sich überwiegend um Begleitwege, also um das Bringen der Kinder zur Betreuung oder Schule. Nennenswert verbreitet sind auch Freizeitaktivitäten und Erledigungen, etwas weniger auch Einkäufe, und sehr selten geschäftliche und ausbildungsbezogene Aktivitäten. Diese morgendlichen Begleitwege konzentrieren sich in starkem Maße auf die Mütter. Besonders auffallend ist dies wiederum in Familien mit kleinen Kindern, in denen etwa drei Viertel der mit dem Arbeitsweg gekoppelten Bringwege auf die Mütter entfallen. Aber selbst in Familien mit zwei Vollzeiterwerbstätigen Eltern ist das Bringen der Kinder weit überwiegend eine Aufgabe der Mütter. Vertieft wird die Untersuchung der Begleitung beim Thema "Interaktionen im Haushalt" (Kap. 4.5).

Auf dem Rückweg von der Arbeit wird deutlich mehr gekoppelt als auf dem Hinweg (Tabelle 25, rechte Hälfte). Fast doppelt so viele Rückwege wie Hinwege sind mit einem Zwischenstopp verbunden (26% gegenüber 15%). Die Strukturen unterschiedlicher Haushalte weichen dabei teils deutlich von den Hinwegen ab. So koppeln Paare ohne Kinder und insbesondere Singles den Rückweg von der Arbeit häufiger an weitere Aktivitäten als Eltern, während es auf dem Hinweg umgekehrt ist.

Wie auf dem Hinweg koppeln Eltern von kleineren Kindern auch auf dem Rückweg von der Arbeit überdurchschnittlich häufig. Dies gilt wiederum besonders stark für die Mütter. In Familien mit Armutsrisiko treten Kopplungen eher weniger auf, was mit der generell eingeschränkten Wegehäufigkeit zu erklären ist.

In räumlicher Perspektive wird in urban-großstädtischen Umfeldern – die in der Tabelle nicht eigens dokumentiert sind – besonders häufig gekoppelt (auf Rückwegen von der Arbeit von 34% der Befragten, im Vergleich zu 24% in Wohnlagen mit schlechter Erreichbarkeit). Dies ist einerseits durch die vielfältigeren Möglichkeiten bedingt (hohe Angebotsdichte an Einrichtungen), andererseits durch die hohen Anteile an Personen, die aufgrund der Nutzung des ÖPNV oder des nicht-motorisierten Verkehrs eine relative hohe Wegedauer aufweisen und insofern stärker zu Effizienzgewinnen motiviert sind.

FAMILIENHAUSHALTE...		Hinweg Kopplung *	Beruflich**	Einkauf ***	Begleitung	Freizeit	Rückweg Kopplung *	Beruflich**	Einkauf ***	Begleitung	Freizeit
mit hohem	M	15,9	1,7	3,3	8,0	2,9	25,0	5,0	8,6	3,4	8,0
Betreuungsbedarf	W	29,8	0,0	3,4	24,7	1,7	37,7	1,4	15,8	15,8	4,8
	M+W	21,2	1,0	3,3	14,6	2,3	30,1	3,5	11,4	8,3	6,8
mit geringem	M	9,1	1,2	2,7	3,5	1,7	13,8	2,2	4,7	2,2	4,7
Einkommen	W	18,2	0,0	7,5	8,9	1,8	24,6	2,1	17,9	2,9	1,8
	M+W	13,6	0,6	4,8	6,3	1,8	19,3	2,1	11,1	2,7	3,3
mit	M	12,1	1,4	2,7	5,7	2,3	24,5	4,9	8,4	2,7	7,8
umfangreicher	W	22,2	0,4	5,7	13,4	2,4	31,7	2,6	15,6	7,7	5,7
Erwerbstätigkeit	M+W	16,9	0,8	4,2	9,6	2,3	28,3	3,7	12,3	5,4	6,7
mit schlechter	M	9,1	1,0	1,6	4,7	1,8	21,3	4,7	7,1	3,2	6,3
Erreichbarkeit	W	16,3	0,0	4,2	11,4	0,8	26,3	1,1	16,6	5,5	3,0
	M+W	12,4	0,5	2,8	7,7	1,4	23,7	3,3	11,4	4,2	4,9
ohne besondere	M	10,6	1,5	3,4	4,0	1,7	19,7	2,8	8,9	1,5	6,6
Herausforderung	W	13,7	0,5	5,8	2,7	4,7	26,2	3,6	13,2	4,1	5,2
	M+W	12,0	1,2	4,6	3,4	2,9	22,4	3,1	10,6	2,7	6,0
ALLE ALLEIN-	M	21,7	0,0	0,0	21,7	0,0	47,8	21,7	8,7	8,7	8,7
ERZIEHENDEN	W	20,4	0,0	7,6	10,0	2,8	30,3	2,8	15,2	7,1	5,2
	M+W	20,5	0,0	6,8	11,1	2,6	32,1	4,7	14,5	7,3	5,6
ALLE PAAR-	M	12,2	1,5	3,0	5,2	2,5	22,1	4,4	8,4	2,5	6,8
HAUSHALTE	W	19,3	0,3	4,1	12,6	2,3	29,8	2,0	15,0	8,4	4,4
MIT KIND(ERN)	M+W	15,2	1,0	3,4	8,3	2,4	25,4	3,4	11,2	5,0	5,8
ALLE FAMILIEN-	M	12,2	1,5	2,9	5,3	2,4	22,3	4,6	8,4	2,6	6,8
HAUSHALTE	W	19,4	0,3	4,4	12,3	2,4	29,9	2,1	15,1	8,3	4,5
	M+W	15,5	1,0	3,6	8,5	2,4	25,7	3,5	11,4	5,1	5,8
PAARE OHNE	M	9,3	1,4	3,8	0,7	3,4	24,9	3,9	10,9	0,9	9,2
KIND	W	9,0	0,3	5,2	0,6	2,9	29,1	3,3	16,9	0,4	8,5
	M+W	9,1	0,9	4,5	0,7	3,1	27,0	3,6	13,9	0,7	8,8
SINGLES	M	9,0	1,7	4,7	0,3	2,3	30,3	3,3	15,9	1,5	9,6
	W	10,9	1,1	5,8	0,2	3,8	40,8	3,4	24,2	0,2	13,0
	M+W	9,8	1,5	5,1	0,2	2,9	34,4	3,3	19,2	1,0	10,9

Tabelle 25 Aktivitätskopplungen auf dem Arbeitsweg nach Familientyp und Geschlecht (nur Eltern)

Anteil der Personen, die eine entsprechende Kopplung vornehmen unter denjenigen, die am Stichtag den Arbeitsplatz aufsuchen.
* Kopplung vorhanden
** inkl. Dienst, Geschäft, Ausbildung
*** inkl. Erledigungen
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Die auf dem Rückweg von der Arbeit unternommenen Aktivitäten unterscheiden sich deutlich von den morgendlichen Unternehmungen. Auf dem Rückweg ist nicht die (Kinder)Begleitung die häufigste Aktivität; vielmehr stehen Einkäufe und Erledigungen im Mittelpunkt. Diese gekoppelten Einkäufe und Erledigungen werden zu knapp zwei Dritteln von den Müttern unternommen. Auch die Begleitung von Personen – im Wesentlichen das Abholen der Kinder – entfällt zu knapp 75% (7,5/(2,6+7,5)) auf die Mütter. Dieses Ungleichgewicht ist noch stärker als morgens; es ist verbunden mit der Teilzeittätigkeit vieler Mütter, die ihre Kinder nachmittags aus der Betreuung oder von der Schule abholen, während der Vater noch am Arbeitsplatz ist. In Familien mit geringem Einkommen sind Begleitwege auf dem Rückweg von der Arbeit weniger verbreitet als im Durchschnitt aller Familien. In Familien mit kleineren Kindern sind sie dagegen besonders häufig. In diesen Familien konzentrieren sie sich auch besonders stark auf die Mütter, die hier über 80% der Begleitwege unternehmen.

Freizeitaktivitäten auf dem Rückweg von der Arbeit sind ebenfalls weit verbreitet, und zwar deutlich stärker unter Männern als unter Frauen. Dies ist nicht einer besonders starken Verfügbarkeit von Freizeit der Männer geschuldet (Mütter unternehmen geringfügig mehr Freizeitaktivitäten als Väter, s.o.), sondern einer unterschiedlichen Organisation der entsprechenden Wege durch Frauen und Männer. In Familien sind allerdings mit dem Rückweg von der Arbeit verbundene Freizeitaktivitäten deutlich seltener als bei Paaren oder Singles, was den vollen Tagesablauf in Familien unterstreicht. Im Vergleich zwischen Familientypen fällt auf, dass Freizeitunternehmungen auf dem Rückweg von der Arbeit in Familien mit geringem Einkommen deutlich seltener sind als in anderen Familien. Dies ist einerseits den in Familien mit Armutsrisiko ohnehin etwas weniger häufigen Freizeitaktivitäten geschuldet, aber vermutlich auch der abweichenden Struktur (kein teurer organisierter Individualsport, Fitnesstraining etc.).

Alleinerziehende verknüpfen den Weg zum Arbeitsplatz und zurück nach Hause häufiger als Eltern in Paarfamilien mit anderen Aktivitäten. Dies ist v.a. auf Einkäufe und Begleitwege zurückzuführen. Die Geschlechterunterschiede bei den Alleinerziehenden in den gekoppelten Aktivitäten sind teilweise so stark ausgeprägt, dass die Validität zweifelhaft erscheint (kleine Teilstichprobe alleinerziehender Männer).

4.4.4 Komplexe Tage: multiple Verpflichtungen

Nicht nur auf der Ebene von Wegeketten, sondern auch anhand ganzer Tage lässt sich untersuchen, welche Komplexität in Familien aus multiplen Verpflichtungen entsteht. Hierzu liegt eine Studie über Familien in den Niederlanden vor (Jorritsma/Schaap 2014). Diese klassifiziert die Stichtage von Personen in einer Mobilitätsbefragung danach, ob mindestens ein Elternteil den Arbeitsplatz aufsucht, ob mindestens ein Elternteil ein Kind zu einem Zielort bringt oder abholt, oder beides. Im ersten Fall wird der entsprechende Tag als Arbeitstag klassifiziert, im zweiten Fall als Kindertag ("care day"), im dritten Fall als Kombinationstag. Die Klassifikation wird allerdings jeweils auf den gesamten Haushalt angewandt, d.h. wenn eine Mutter am Stichtag die Tochter von der Schule abgeholt hat, während der Mann am Arbeitsplatz war, wird für beide Elternteile der Tag als Kombinationstag klassifiziert. Dies macht geschlechterspezifische Auswertungen sowie die Analyse familientypischer Doppelbelastungen unmöglich.

Wir übernehmen hier diesen Ansatz, wenden ihn aber auf der Ebene von Personen an. Wir erweitern darüber hinaus die Wegezwecke: Arbeitswege werden um Geschäfts- und Dienstwege erweitert, Begleitwege um Versorgungswege (Einkäufe und Erledigungen). Daraus ergibt sich das in Abbildung 9 dargestellte Schema. Darin sind die Anteile der Typen bereits eingetragen; diese entsprechen der Summenzeile für alle Familienhaushalte in Tabelle 26.

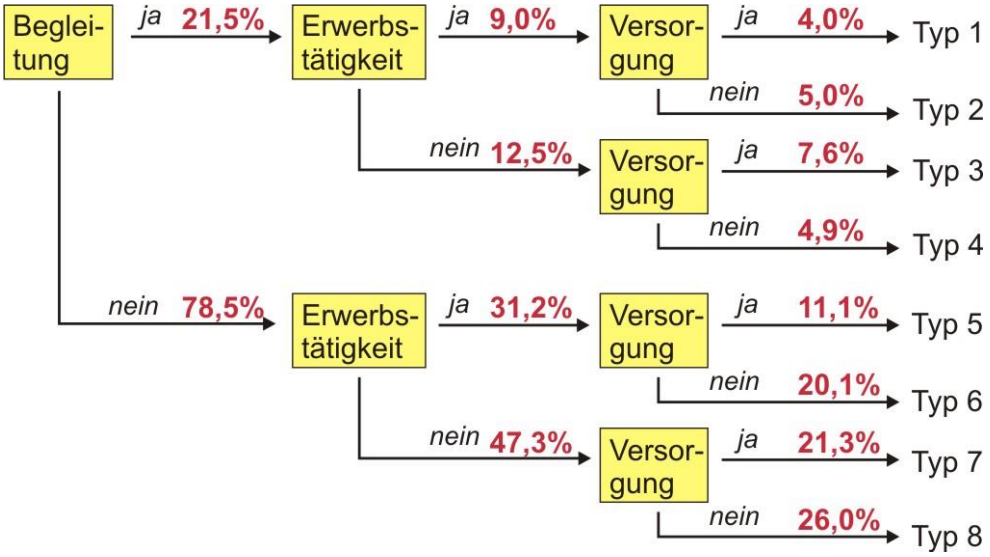


Abbildung 9 Typologie von außerhäuslichen Tätigkeiten von Eltern an einem Stichtag

Quelle: eigener Entwurf. Daten: MiD 2008.

Die Ergebnisse (Tabelle 27) zeigen einmal mehr, dass Eltern im Vergleich zu Paaren oder Singles ohne Kinder deutlich abweichende Aktivitätsmuster besitzen. Während bei Paaren und Singles "einfache" Muster (nur Erwerbstätigkeit, nur Versorgungswege) sowie die Kombination aus Erwerbstätigkeit und Versorgungswegen weiter verbreitet sind, kommen in Familien alle Aktivitäten in Verbindung mit Begleitwegen häufiger vor. Dies betrifft in besonders starkem Maße die Mütter (Tabelle 27), während die Väter fast dreimal so häufig (an 30% aller Tage) nur der Erwerbstätigkeit nachgehen, aber keine außerhäusliche haushalts- oder familienbezogene Arbeit übernehmen.

Zwischen verschiedenen Familientypen bestehen wiederum einige Unterschiede (Tabelle 26). Wie erwartet sind in Familien mit kleinen Kindern Kombinationen mit Begleitwegen häufiger als in anderen Familien. Dafür sind Erwerbstage sowie Tage, an denen Erwerbstätigkeit und Versorgungswege kombiniert werden, seltener. In Familien mit geringem Einkommen sind "sonstige Tage" besonders häufig. Dabei handelt es sich um Tage ohne Wege und Tage mit ausschließlich Ausbildungs- und/oder Freizeitwegen. In Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit sind reine Erwerbstage sowie Kombinationen, die Erwerbswege enthalten, überdurchschnittlich häufig. Auch dies entspricht der Erwartung.

Alleinerziehende haben seltener als Eltern in Paarfamilien "sonstige Tage" – d.h. Tage ohne Wege oder zumindest ohne verpflichtende Wege mit Erwerbs- oder Haushaltsarbeit. Tage mit nur einer Art von "Pflichtaktivität" kommen bei ihnen etwa ebenso häufig vor wie in Paarfamilien, häufiger sind dagegen Tage, an denen unterschiedliche Arten von Verpflichtungen kombiniert werden. Dies zeigt einmal mehr den komplexen Alltag und die höhere Alltagsbelastung von Alleinerziehenden.

FAMILIENHAUSHALTE...	Typ 1 Begleitung, Versorgung, Erwerb	Typ 2 Begleitung, Erwerb	Typ 3 Begleitung, Versorgung	Typ 4 Begleitung	Typ 5 Versorgung, Erwerb	Typ 6 Erwerb	Typ 7 Versorgung	Typ 8 Sonstige Tage
mit hohem Betreuungsbedarf	5,3	6,7	9,9	6,5	8,5	17,8	20,2	25,2
mit geringem Einkommen	2,5	3,3	6,8	5,7	8,2	17,0	22,9	33,6
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	5,8	6,0	5,8	3,6	12,8	22,3	19,6	24,2
mit schlechter Erreichbarkeit	3,8	4,7	6,8	4,1	11,1	21,8	22,5	25,3
ohne besondere Herausforderungen	3,0	3,3	5,8	3,1	12,8	20,9	23,5	27,6
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	5,4	6,8	9,1	6,6	13,1	17,1	22,6	19,3
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	3,9	4,9	7,5	4,8	11,0	20,3	21,3	26,4
ALLE FAMILIENHAUSHALTE	4,0	5,0	7,6	4,9	11,1	20,1	21,3	26,0
PAARE OHNE KIND	0,7	0,7	2,2	1,4	14,5	24,2	27,0	29,4
SINGLES	1,2	0,5	1,3	0,7	19,6	23,6	28,1	25,1

Tabelle 26 Tätigkeiten am Stichtag nach Familientyp (nur Eltern)

Anteil der Personen, die am Stichtag entsprechende Aktivitäten unternehmen
Erwerb: Dienst, Geschäft, Arbeitsplatz
Versorgung: Einkauf, Erledigung
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

		Typ 1 Begleitung, Versorgung, Erwerb	Typ 2 Begleitung, Erwerb	Typ 3 Begleitung, Versorgung	Typ 4 Begleitung	Typ 5 Versorgung, Erwerb	Typ 6 Erwerb	Typ 7 Versorgung	Typ 8 Sonstige Tage
ALLE FAMILIEN-HAUSHALTE	M	2,5	4,6	4,1	3,2	12,3	29,9	17,5	25,9
	W	5,2	5,3	10,5	6,3	10,1	11,9	24,5	26,1
	Alle	4,0	5,0	7,6	4,9	11,1	20,1	21,3	26,0
ALLE FAMILIEN-HAUSHALTE	Mo-Fr	5,5	6,9	8,4	4,7	14,6	25,9	17,6	16,4
	Sa-So	0,2	0,4	5,6	5,3	2,4	5,8	30,5	49,8

Tabelle 27 Tätigkeiten am Stichtag nach Geschlecht und nach Wochentag (nur Eltern)

Anteil der Personen, die am Stichtag entsprechende Aktivitäten unternehmen
Erwerb: Dienst, Geschäft, Arbeitsplatz
Versorgung: Einkauf, Erledigung
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Stärker als zwischen Familientypen unterscheiden sich diese Muster zwischen verschiedenen Wochentagen. An gut 50% der Wochenendtage werden keine außerhäuslichen Aktivitäten oder zumindest keine Arbeits-, Begleit- und Versorgungswege unternommen. An Werktagen (hier: Montag bis Freitag) gilt dies nur für 17% der Tage. Darüber hinaus nehmen Tage mit ausschließlich Versorgungs-

wegen weitere 30% der Wochenendtage ein; alle anderen Aktivitäten und Kombinationen sind selten. Dagegen ist fast jeder zweite Werktag (49%) von einer "Pflichtaktivität" geprägt (Erwerbstätigkeit, Begleitung oder Versorgung), und an weiteren 34% der Werktage werden verschiedene Pflichtaktivitäten kombiniert. Bei Müttern gilt dies sogar für 40% (ohne Tabelle). Jenseits aller Belastungen ist allerdings auch bemerkenswert, dass immerhin 51% der Werktage *nicht* von einer außerhäuslichen Pflichtaktivität geprägt sind.

Die Gliederung nach Wochentagen legt nahe, dass die hohe Komplexität des Familienalltags vor allem an Werktagen von Bedeutung ist. Zur Illustration wird im Folgenden die nach Familientyp differenzierte Aufgliederung nochmals für Werktage dargestellt (Tabelle 28). Diese Darstellung spitzt gewissermaßen die Unterschiede zwischen Haushalten ohne Kinder und Familien weiter zu. Während die mit Begleitwegen verbundenen Tage in Haushalten ohne Kinder auch an Werktagen nicht überdurchschnittlich häufig vorkommen, sind solche Tage an Werktagen in Familien deutlich häufiger. Tage mit Versorgungs- und Erwerbsaktivitäten oder nur mit Erwerbsaktivitäten sind sowohl in Familien als auch in Haushalten ohne Kinder an Werktagen häufiger als am Wochenende; dies entspricht den Erwartungen. Umgekehrt sind sonstige Tage (keine oder nur freizeitbezogene Aktivitäten außer Haus) an Werktagen sowohl in Familien als auch in Haushalten ohne Kinder an Werktagen seltener als am Wochenende.

	Typ 1 Begleitung, Versorgung, Erwerb	Typ 2 Begleitung, Erwerb	Typ 3 Begleitung, Versorgung	Typ 4 Begleitung	Typ 5 Versorgung, Erwerb	Typ 6 Erwerb	Typ 7 Versorgung	Typ 8 sonstige Tage
mit hohem Betreuungsbedarf	7,4	9,3	11,7	6,7	11,0	23,1	15,8	14,9
mit geringem Einkommen	3,2	4,2	7,1	6,4	10,6	21,7	22,1	24,6
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	5,7	5,7	4,1	2,4	17,9	29,4	16,1	18,8
mit schlechter Erreichbarkeit	5,4	6,5	7,5	3,6	14,4	28,2	18,4	16,0
ohne besondere Herausforderungen	3,9	4,3	6,1	2,7	16,8	26,6	22,0	17,6
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	7,5	9,0	10,2	7,3	16,3	22,1	19,2	8,5
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	5,4	6,7	8,3	4,6	14,6	26,1	17,5	16,8
ALLE FAMILIENHAUSHALTE	5,5	6,9	8,4	4,7	14,6	25,9	17,6	16,4
PAARE OHNE KIND	1,0	0,8	2,0	1,1	19,3	31,8	24,6	19,4
SINGLES	1,5	0,5	0,8	0,3	25,6	30,6	24,1	16,5

Tabelle 28 Tätigkeiten am Stichtag nach Familientyp (nur Eltern) – Werktage

Anteil der Personen, die am Stichtag entsprechende Aktivitäten unternehmen
Erwerb: Dienst, Geschäft, Arbeitsplatz
Versorgung: Einkauf, Erledigung
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

4.4.5 Der Arbeitsweg der Eltern

4.4.5.1 Zurückgelegte Distanzen, Zeitaufwand und Verkehrsmittel

Ausgehend von den oben diskutierten Ankerorten des Alltags werden im Folgenden die Wege zu den beiden wichtigsten Ankerorten separat untersucht: die Arbeitswege der Eltern und (im nächsten Kapitel) die Schulwege der Kinder.

Im Mittel legen Eltern knapp 16 km für einen Berufsweg zurück und wenden dafür 25 min Zeit je Weg auf (Tabelle 29). Die dabei auftretenden Strukturen folgen in vielen Punkten den Mustern der Gesamtmobilität:

- Die Geschlechtsdifferenzen sind etwas stärker ausgeprägt als bei Paaren oder Singles.
- Eltern in Familien mit geringem Einkommen legen relativ kurze Pendelwege zurück und wenden dafür etwas weniger Zeit auf als der Durchschnitt der Eltern. Dies ist vor allem auf die Frauen zurückzuführen.
- Bei schlechter Erreichbarkeit legen Eltern leicht überdurchschnittliche Pendeldistanzen zurück. Dagegen liegt die Pendeldauer aufgrund der höheren erzielten Geschwindigkeiten etwas unter dem Durchschnitt.
- Bei Eltern mit umfangreicher Erwerbstätigkeit sind die Geschlechterunterschiede im Pendeln geringer als bei anderen Eltern.

Zwei weitere Beobachtungen gelten nicht für die Gesamtmobilität, d.h. bei Betrachtung aller Wegezwecke gemeinsam:

- Bei Eltern mit kleinen Kindern im Haushalt liegen Pendeldistanz und -dauer etwas über dem Durchschnitt aller Eltern. Dass dies auch für Mütter gilt, steht der Erwartung entgegen, dass Mütter kleiner Kinder eher zu nahe gelegenen Arbeitsplätzen tendieren. Um mögliche Ausreißer zu kontrollieren, wurde das Ergebnis anhand der Mediane geprüft und bestätigt (ohne Tabelle).
- Die Geschlechterunterschiede sind bei Eltern in Familien mit geringem Einkommen stark ausgeprägt. Bei Betrachtung aller Wegezwecke gemeinsam sind diese Unterschiede dagegen eher unterdurchschnittlich.

Die Verkehrsmittelnutzung der Eltern ist stark vom Pkw (als Fahrer) geprägt; zwei Drittel der Pendelwege werden auf diese Weise zurückgelegt. Dieser Anteil ist etwas höher als bei Paaren oder Singles. Dies ist in stärkerem Maß auf Mütter als auf Väter zurückzuführen. Der "Vorsprung" der Männer in der Pkw-Nutzung auf dem Berufsweg ist deshalb in Familien geringer als bei Paaren oder Singles. Bei Paaren und insbesondere bei Singles sind gegenüber Familien das Laufen und die Nutzung des ÖPNV weiter verbreitet.

Im Vergleich der Familientypen ist das Pkw-Fahren auf dem Pendelweg vor allem in Familien mit kleinen Kindern sowie in Gebieten schlechter Erreichbarkeit besonders weit verbreitet. In unterdurchschnittlichem Ausmaß wird der Pkw dagegen beim Pendeln in Familien mit geringem Einkommen genutzt. In diesen Familien nehmen das Fahrrad, der ÖPNV sowie das Laufen etwas höhere Anteile ein.

FAMILIENHAUSHALTE...		Wegelänge (km)	Wegedauer (min)	Modal Split (%) zu Fuß	Fahrrad	MIV-M	MIV-F	ÖV
mit hohem	M	20,0	27,9	5,5	8,4	4,5	72,6	8,9
Betreuungsbedarf	W	13,5	22,4	8,0	8,2	2,8	71,3	9,7
	Alle	17,5	25,8	6,5	8,4	3,9	72,1	9,2
mit geringem	M	15,6	27,3	10,0	10,2	9,3	58,9	11,6
Einkommen	W	8,5	19,7	10,3	13,7	4,1	60,3	11,6
	Alle	12,1	23,6	10,1	11,9	6,8	59,6	11,6
mit umfangreicher	M	16,7	26,3	8,1	9,0	5,8	68,4	8,6
Erwerbstätigkeit	W	13,3	22,9	11,4	10,2	4,3	66,5	7,6
	Alle	15,0	24,6	9,8	9,6	5,1	67,5	8,1
mit schlechter	M	20,0	25,2	4,9	10,6	6,9	71,7	5,9
Erreichbarkeit	W	12,3	20,0	10,4	10,0	5,4	69,7	4,5
	Alle	16,6	22,9	7,4	10,3	6,2	70,8	5,3
ohne besondere	M	17,1	27,2	5,2	13,3	3,6	67,6	10,3
Herausforderungen	W	9,3	19,2	9,3	12,2	5,1	66,5	6,8
	Alle	13,7	23,7	6,9	12,8	4,2	67,2	8,8
ALLE ALLEIN-	M	14,0	22,9	5,1	7,7	0,0	74,4	12,8
ERZIEHENDEN	W	12,4	22,5	16,4	9,5	0,5	61,1	12,5
	Alle	12,5	22,6	15,4	9,4	0,4	62,3	12,5
ALLE PAARHAUSHALTE	M	18,8	27,3	6,1	10,1	5,0	69,8	9,1
MIT KIND(ERN)	W	12,0	21,2	8,9	10,8	4,8	67,5	8,0
	Alle	16,0	24,8	7,2	10,4	4,9	68,8	8,6
ALLE FAMILIEN-	M	18,7	27,3	6,1	10,1	4,9	69,8	9,1
HAUSHALTE	W	12,1	21,8	9,7	10,7	4,3	66,8	8,5
	Alle	15,8	24,9	7,6	10,3	4,7	68,5	8,9
HAUSHALTE OHNE KINDER	M	17,5	27,2	9,1	10,4	3,3	64,2	13,0
	W	13,3	25,1	11,0	10,6	6,4	56,9	15,1
	Alle	15,7	26,3	9,9	10,5	4,7	61,0	13,9
PAARE OHNE KIND	M	18,2	28,6	8,9	8,4	4,6	67,0	11,2
	W	14,0	25,8	9,8	10,1	8,0	57,3	14,7
	Alle	16,1	27,2	9,3	9,2	6,3	62,2	12,9
SINGLES	M	16,8	25,6	9,2	13,1	2,1	60,3	15,2
	W	12,3	24,2	12,4	11,4	2,3	57,8	16,2
	Alle	15,0	25,0	10,4	12,5	2,2	59,3	15,6

Tabelle 29 Berufswege der Eltern: Zurückgelegte Distanzen, Wegedauer und Modal Split nach Familientyp und Geschlecht

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Die Unterschiede zwischen den Geschlechtern sind insgesamt eher gering. Frauen pendeln anteilig etwas häufiger als Männer zu Fuß, v.a. in Gebieten schlechter Erreichbarkeit, wo möglicherweise die Qualifikationsniveaus oder die beruflichen Ansprüche der Frauen niedriger und/oder ihre Bindungen an familiäre Verpflichtungen stärker ausgeprägt sind. Männer fahren demgegenüber etwas häufiger als Frauen mit dem Pkw zur Arbeit; der Unterschied ist jedoch gering. Auch der Pkw-Mitfahreranteil ist bei Männern in Familien insgesamt sowie in allen untersuchten Familientypen geringfügig höher als bei Frauen.

Die Arbeitswege von Alleinerziehenden unterscheiden sich etwas von gemeinsam lebenden Eltern. Alleinerziehende legen kürzere Arbeitswege zurück, was aber v.a. darauf zurückzuführen ist, dass sie sich weit überwiegend aus Frauen zusammensetzen, die ohnehin (auch in Paarhaushalten) kürzere Arbeitswege aufweisen. Sie kommen darüber hinaus häufiger mit dem ÖPNV oder zu Fuß zur Arbeit (letzteres betrifft insbesondere die Frauen), seltener dagegen mit dem Pkw (Fahrer oder Mitfahrer).

4.4.5.2 Zeitliche Aufteilung der Arbeitszeit

Zwischen verschiedenen Personengruppen und Familientypen ergeben sich bei der Verteilung der täglichen Arbeitszeit z.T. deutliche Unterschiede. Die Auswertungen (Tabelle 30) zeigen den gemessenen Unterschied der Arbeitszeiten bei Vollzeit- (VZ) und Teilzeitbeschäftigten (TZ). Eine Schwierigkeit der Teilzeitbeschäftigung ist, dass der vertragliche Arbeitsumfang in unseren Daten nur aus der tatsächlichen Arbeitszeit ablesbar ist, da in der Kategorie „Teilzeit“ sowohl Personen mit sehr hohem Arbeitsumfang (z. B. 90% einer Vollbeschäftigung) als auch mit sehr geringem Umfang (wenige Stunden in der Woche) anzutreffen sind. Aufgrund branchenspezifischer Tarifverträge kann es im Extremfall vorkommen, dass Teilzeitbeschäftige bestimmter Berufsgruppen höhere wöchentliche Arbeitszeiten aufweisen als Vollzeitbeschäftigte anderer Wirtschaftszweige. Weiterhin ist zu beachten, dass nur solche Arbeitsaktivitäten in den Mobilitätserhebungen erfasst werden, die zu einem Arbeitsweg und damit zur Abwesenheit von zu Hause führen. Liegt der Arbeitsplatz in der Wohnung (z.B. bei freiberuflich tätigen Personen) oder auf dem gleichen Grundstück (z.B. Unternehmen, Geschäft oder Büro mit integrierter/ angrenzender Wohnung), so wird die Arbeitszeit als solche nicht erfasst. Weiterhin wurden Geschäftsreisen in den Auswertungen nicht berücksichtigt.

Die folgende Auswertung (Tabelle 30) stellt dar, wieviel Prozent der Eltern zum jeweiligen Zeitpunkt des Tages (Halbstundenintervall) die Aktivität „Arbeit“ berichtet haben. Es werden dabei unterschiedliche Formen der Berufstätigkeit, das Geschlecht und die jeweilige Familiensituation unterschieden.

Vollzeitbeschäftigte beginnen morgens ungefähr eine Stunde früher als Teilzeitbeschäftigte. Beide Gruppen erreichen das Beschäftigungsmaximum gegen 9.00 Uhr, bei Teilzeitbeschäftigten fällt dieses ab 11.00 Uhr stetig ab, gegen 14.00 Uhr ist nur noch die Hälfte der Teilzeitbeschäftigten am Arbeitsplatz anzutreffen. Die Arbeitszeit der Teilzeitbeschäftigten beschränkt sich wie erwartet zu großen Teilen auf den Vormittag, Schichtarbeit in den Nachtstunden ist nicht erkennbar.

Die Arbeitszeiten der Teilzeitbeschäftigten und der nicht Erwerbstätigen (die in geringem Umfang ebenfalls Erwerbsaktivitäten berichten) liegen überwiegend in den Vormittagsstunden, in denen die Betreuung der Kinder mit Kindergarten und Schule gewährleistet ist.

Uhrzeit	Art der Beschäftigung[1]			Geschlecht[1]		Herausforderung[1]					Beschäftigungskombination[2]			
	VZ	TZ	NE	Väter	Mütter	ohne	uE[3]	gE[3]	sE[3]	hB[3]	VZ+TZ	VZ+VZ	VZ+NE	<VZ
	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
3	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
5	3%	0%	0%	3%	0%	1%	3%	2%	1%	2%	0%	0%	0%	0%
	6%	1%	0%	6%	1%	2%	5%	5%	2%	3%	0%	0%	0%	0%
6	11%	2%	0%	11%	2%	6%	9%	10%	5%	5%	0%	1%	0%	0%
	19%	4%	0%	19%	4%	11%	18%	14%	9%	10%	1%	4%	0%	0%
7	29%	8%	0%	28%	8%	18%	28%	18%	15%	16%	3%	9%	1%	0%
	41%	15%	0%	39%	15%	28%	36%	23%	23%	20%	7%	15%	1%	0%
8	51%	27%	1%	47%	23%	36%	43%	26%	33%	25%	16%	21%	2%	1%
	56%	34%	1%	52%	29%	41%	48%	28%	38%	27%	21%	25%	3%	2%
9	59%	38%	1%	55%	32%	43%	51%	30%	41%	29%	24%	27%	4%	3%
	60%	40%	1%	56%	33%	43%	52%	31%	42%	30%	25%	28%	4%	3%
10	60%	40%	1%	56%	33%	43%	53%	32%	43%	30%	25%	29%	4%	3%
	60%	40%	1%	56%	33%	42%	53%	32%	43%	30%	25%	29%	4%	2%
11	60%	40%	2%	56%	33%	42%	53%	31%	42%	30%	25%	29%	3%	2%
	60%	39%	1%	56%	32%	42%	54%	30%	42%	31%	24%	29%	3%	2%
12	60%	38%	2%	55%	31%	42%	53%	30%	41%	30%	23%	28%	3%	3%
	58%	33%	1%	53%	28%	39%	51%	28%	39%	29%	20%	27%	3%	2%
13	56%	28%	2%	52%	25%	36%	50%	27%	37%	28%	15%	25%	3%	2%
	55%	22%	1%	52%	21%	33%	49%	26%	34%	28%	12%	25%	2%	1%
14	55%	20%	1%	52%	19%	31%	47%	25%	33%	27%	10%	23%	2%	1%
	53%	18%	1%	50%	17%	30%	44%	25%	31%	25%	9%	20%	2%	1%
15	51%	16%	1%	48%	16%	28%	42%	23%	30%	24%	7%	18%	1%	1%
	48%	14%	1%	45%	15%	27%	40%	21%	28%	22%	6%	16%	1%	1%
16	44%	13%	1%	42%	13%	25%	36%	19%	26%	20%	5%	12%	1%	1%
	38%	11%	1%	36%	12%	21%	31%	15%	23%	17%	4%	9%	1%	1%
17	32%	10%	1%	30%	10%	18%	25%	13%	19%	14%	3%	6%	1%	1%
	25%	9%	0%	23%	9%	14%	20%	11%	15%	11%	2%	4%	0%	1%
18	19%	8%	0%	18%	8%	11%	15%	9%	12%	8%	1%	2%	0%	1%
	14%	6%	0%	13%	6%	8%	12%	7%	9%	7%	1%	2%	0%	1%
19	9%	4%	0%	9%	4%	6%	8%	5%	6%	5%	0%	1%	0%	1%
	7%	3%	0%	6%	3%	4%	6%	3%	5%	4%	0%	0%	0%	0%
20	5%	3%	0%	5%	3%	3%	5%	3%	4%	3%	0%	0%	0%	0%
	4%	2%	0%	3%	2%	2%	4%	2%	2%	2%	0%	0%	0%	0%
21	3%	1%	0%	3%	1%	2%	3%	2%	2%	2%	0%	0%	0%	0%
	3%	1%	0%	3%	1%	2%	3%	2%	2%	2%	0%	0%	0%	0%
22	3%	1%	0%	2%	1%	2%	3%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
	2%	1%	0%	2%	1%	1%	2%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
23	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
24	1%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%

Tabelle 30 Arbeitszeiten der Eltern über den Tagesverlauf (Mo-Fr), nach Art der Beschäftigung, Geschlecht, Familientyp und Beschäftigungskombination im Haushalt

Quelle: eigene Analysen. Daten: MOP 2002;2004-2012, [1] Analyse von Einzelpersonen, [2] Analyse der Eltern, [3] umfangreiche Erwerbstätigkeit (uE); geringes Einkommen (gE); Schlechte Erreichbarkeit (sE); hoher Betreuungsbedarf (hB)

Bei Vollzeitbeschäftigten bleibt der hohe Anteil bis zum Mittag (12.00 Uhr) und fällt dann ebenfalls langsam aber stetig. Um 17.00 Uhr ist noch die Hälfte der Vollzeitbeschäftigten am Arbeitsplatz. Die geringfügigen Beschäftigungsanteile der Vollzeitbeschäftigten in den späten Abend- und frühen Morgenstunden sind vermutlich auf Schichtarbeiter zurückzuführen.

Bei einer vergleichenden Betrachtung der Arbeitszeiten nach Geschlechtern zeigt sich zum einen, dass der überwiegende Teil die Väter Vollzeit und die Mütter eher Teilzeit beschäftigt sind. Die Väter beginnen ca. 1,5 Stunden früher zu arbeiten und sind auch öfter mit Schichtarbeit in den Nachstunden belastet. Die Mütter beginnen mit der Erwerbsarbeit später und sind vermutlich in den Morgenstunden noch mit der Betreuung der Kinder beschäftigt. Diese Analyse bestätigt wiederum die klare Rollenverteilung in den Familien.

Eine Betrachtung der Arbeitszeiten unter Berücksichtigung der Herausforderungen im Familienleben zeigt, dass Familien ohne Herausforderungen und mit schlechter Erreichbarkeit ähnliche Beschäftigungszeiten und -umfang über den Tagesverlauf aufweisen. Offensichtlich besteht kein direkter Zusammenhang zwischen schlechter Erreichbarkeit und der zeitlichen Lage der Arbeitstätigkeit. Die Nacht- bzw. Schichtarbeit wird in geringem Umfang nur von Familien ohne Herausforderungen und mit umfangreicher Erwerbstätigkeit berichtet. Eltern mit umfangreicher Erwerbstätigkeit zeichnen sich zudem dadurch aus, dass ihr Beschäftigungsgrad über den ganzen Tagesverlauf deutlich höher als der der anderen Gruppen ist (max. 54% zu max.42%). Familien mit hohem Betreuungsbedarf und geringen Einkommen hingegen weisen einen geringen Beschäftigungsanteil und kürzere Erwerbszeiten auf.

Bisher wurden in den Auswertungen jeweils einzelne Personen untersucht, im Folgenden werden nun beide Elternteile und deren Interaktionen bei der Berufstätigkeit untersucht. Betrachtet man die Stichprobe aller Familien (eigene Auswertungen, ohne Tabelle), so zeigt sich, dass bei ca. 52% der Familien ein Elternteil Vollzeit und ein Elternteil in Teilzeit. Diese Konstellation ist bei Familien ohne besondere Herausforderungen (68%), mit hohem Betreuungsbedarf (53%) und schlechter Erreichbarkeit (49%) am häufigsten genannt worden. Daraus ist zu folgern, dass diese Beschäftigungskonstellation für viele Familien die gangbarste Möglichkeit ist, Erwerbstätigkeit und Haushaltsarbeit bzw. Kinderbetreuung in Einklang zu bringen.

Die rechten Spalten in Tabelle 30 zeigen, welcher Anteil der Elternpaare zeitgleich arbeitet, so dass in diesem Zeitintervall kein Elternteil für die Betreuung der Kinder zur Verfügung steht. In der Gruppe der VZ+TZ-Beschäftigten Eltern sind als größter Anteil etwa ein Viertel der Eltern zeitgleich am Arbeitsplatz, diese Stunden liegen am Vormittag zwischen 9 Uhr und 12 Uhr zeitgleich zu den üblichen Kindergarten- und Schulzeiten. Bei den VZ+VZ Familien arbeiten zwischen 9 Uhr und 15 Uhr bis zu einem Drittel der Elternteile zeitgleich. Die scheinbar geringen Anteile spiegeln den „praktischen“ Alltag wieder und werden beeinflusst von (wie oben bereits erwähnt) Arbeitszeiten der „Heimarbeit“ in der eigenen Wohnung (diese ist in den Mobilitätsdaten nicht als Arbeitszeit erkennbar), aber auch durch Urlaubs- und Krankheitstage, flexible Arbeitszeiten und Arbeitszeitkonten sowie besondere Umstände (z.B. Betreuung kranker Kinder zuhause, Geschäftsreisen).

Paare (keine Alleinerziehenden), die im Gesamten weniger als eine Vollzeitbeschäftigung (<VZ) aufweisen, haben einen nur kurzen Zeitraum von vier Stunden, in dem ein sehr geringer Anteil (2%) der Paare zeitgleich arbeiten. Elternpaare mit einem Vollzeitbeschäftigten und einem Nichterwerbstätigen (VZ+NE) weisen eine parallele Arbeitszeit bei höchstens 4% dieser Familien auf.

Die Auswertung zeigt, dass es in allen untersuchten Familienkonstellationen einen Bedarf an Betreuung außerhalb des Familienhaushaltes gibt. Wie zu erwarten ist dieser Bedarf bei Familien mit gleichzeitig arbeitenden Elternteilen deutlich größer als in anderen Konstellationen.

4.4.6 Der Schulweg der Kinder: zurückgelegte Distanzen, Zeitaufwand und Verkehrsmittel

Kinder legen zur Schule deutlich geringere Entfernungen zurück (Mittelwert 4,9 km) als ihre Eltern zum Arbeitsplatz (Tabelle 31). Sie wenden auch weniger Zeit für Schulwege auf (19,5 min je Weg); allerdings sind die Unterschiede der Wegedauer zwischen Eltern und Kindern eher gering (Eltern: 25 min). Dies ist auf die deutlich geringere Pkw-Nutzung der Kinder zugunsten langsamerer Verkehrsmittel zurückzuführen. Knapp ein Drittel der Kinder kommt mit dem ÖPNV (einschließlich Schulbus) zur Schule, ein Viertel zu Fuß, ein weiteres Viertel mit dem Pkw als Mitfahrer, 15% mit dem Fahrrad. Das Thema Begleitung der Kinder wird im Zusammenhang mit der Untersuchung von Interaktionen der Mobilität in Familien behandelt (Kap. 4.5).

In Familien mit geringem Einkommen liegen die Wegedauern etwas über dem Durchschnitt. Dies ist auf das weiter verbreitete Gehen zu Fuß und die Nutzung des ÖPNV zurückzuführen. In Gebieten schlechter Erreichbarkeit sind die Distanzen zur Schule überdurchschnittlich, die Wegedauer jedoch nicht. In Familien mit kleinen Kindern sind sowohl Distanzen als auch Wegedauern unterdurchschnittlich, was auf die kleineren Einzugsbereiche der Schulen und Betreuungseinrichtungen in diesen Altersklassen zurückzuführen ist. Umgekehrt sind aus dem gleichen Grund die Wege in Familien ohne besondere Herausforderungen hinsichtlich Distanz und Zeit besonders lang.

Die Geschlechterunterschiede der Mobilität von Kindern auf dem Schulweg sind insgesamt eher gering. In Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit sowie in Gebieten mit schlechter Erreichbarkeit legen Mädchen etwas kürzere Distanzen zur Schule zurück als Jungen. Dass Mädchen gerade in diesen beiden Familientypen einen eingeschränkten Aktionsradius besitzen oder weniger spezialisierte Schulen besuchen (dürfen), klingt vielleicht überraschend, ist aber für periphere Lagen (ländlicher Raum) nicht unplausibel. In Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit handelt es sich überwiegend um Kinder bzw. Jugendliche in weiterführenden Schulen und in der Ausbildung. In den entsprechenden Altersklassen weisen Jungen bereits weitere Wege auf als Mädchen (s.u.).

KINDER IN FAMILIENHAUSHALTEN...		Wegelänge (km)	Wegedauer (min)	Modal Split (%) zu Fuß	Fahrrad	MIV-M	MIV-F	ÖV
mit hohem Betreuungsbedarf	M	3,5	15,0	33,3	11,5	35,8	0,1	19,3
	W	3,6	15,5	37,3	10,7	31,9	0,2	19,9
	Alle	3,5	15,3	35,3	11,1	33,9	0,1	19,6
mit geringem Einkommen	M	5,3	22,4	27,2	15,2	20,1	1,1	36,4
	W	5,4	22,4	32,2	12,4	17,7	0,5	37,2
	Alle	5,4	22,4	29,7	13,7	18,9	0,8	36,8
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	M	5,7	20,8	19,5	15,1	31,3	0,2	33,8
	W	4,8	20,6	24,2	17,0	23,5	0,7	34,6
	Alle	5,2	20,7	21,9	16,0	27,4	0,5	34,2
mit schlechter Erreichbarkeit	M	6,4	20,3	20,3	15,2	27,7	0,9	35,9
	W	5,1	19,6	25,6	12,2	29,9	0,7	31,6
	Alle	5,8	19,9	22,9	13,7	28,8	0,8	33,8
ohne besondere Herausforderungen	M	6,7	24,9	15,7	23,8	13,4	1,3	45,8
	W	6,1	24,1	15,1	22,8	17,1	0,3	44,6
	Alle	6,4	24,6	15,4	23,4	15,2	0,8	45,2
ALLE KINDER VON ALLEINERZIEHENDEN	M	4,9	22,7	28,3	18,1	21,6	1,1	30,9
	W	5,1	22,0	35,5	14,4	12,5	1,6	36,0
	Alle	5,0	22,3	32,1	16,1	16,8	1,4	33,6
ALLE KINDER IN PAARHAUSHALTEN	M	5,0	19,2	26,2	15,4	26,1	0,8	31,5
	W	4,8	19,3	28,3	14,6	25,7	0,5	30,9
	Alle	4,9	19,3	27,2	15,0	25,9	0,6	31,2
ALLE KINDER	M	5,0	19,5	26,4	15,6	25,8	0,8	31,4
	W	4,8	19,6	28,9	14,6	24,5	0,6	31,4
	Alle	4,9	19,5	27,6	15,1	25,1	0,7	31,4

Tabelle 31 Schul- und Ausbildungswege der Kinder: Zurückgelegte Distanzen, Wegedauer und Modal Split nach Familientyp und Geschlecht

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Die Verkehrsmittelnutzung von Mädchen und Jungen auf dem Schulweg unterscheidet sich insoweit, als Mädchen in allen untersuchten Familientypen häufiger zu Fuß gehen. Jungen werden häufiger im Pkw gefahren, außer bei Familien in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit. Besonders deutlich ist das häufigere Mitfahren der Jungen im Pkw in Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit. Dies korrespondiert mit ihren weiteren Schulwegen in diesen Familien. In Gebieten schlechter Erreichbarkeit korrespondieren die weiteren Schulwege der Jungen dagegen mit einer stärkeren Nutzung des ÖPNV. Jungen fahren etwas häufiger Fahrrad als Mädchen; der Unterschied ist aber wiederum gering und nur in Familien mit geringem Einkommen und in Gebieten mit schlechter Erreichbarkeit etwas deutlicher.

Die Kinder Alleinerziehender legen ihre Schulwege häufiger zu Fuß und seltener als Mitfahrer im Pkw zurück als die Kinder gemeinsam erziehender Eltern. Damit verbunden liegen die Wegedauern etwas höher. Dies ist v.a. auf die abweichenden Altersklassen zurückzuführen.

Eine Auswertung nach Altersgruppen lässt weitere Schlüsse zu (Tabelle 32). Die Schul- und Ausbildungswege werden mit zunehmendem Alter immer länger; die Distanzen nehmen von der Grundschule zum Jugendalter um den Faktor drei zu. Im Vorschulalter sind sie etwas länger als in der Grundschule, was durch einen hohen Pkw-Mitfahreranteil kompensiert wird, so dass diese Wege zeitlich recht kurz sind. Bei Jugendlichen ist die Wegedauer zur Schule bzw. Ausbildung sogar geringfügig höher als bei ihren Eltern zur Arbeit.

Die Verkehrsmittelnutzung im Grundschulalter ist stark vom Gehen zu Fuß geprägt (45%). 28% der Kinder im Grundschulalter werden mit dem Auto zur Schule gebracht, 20% nutzen den ÖPNV. In weiterführenden Schulen dominiert der ÖPNV (45%, bei Jugendlichen 50%) und das Fahrrad gewinnt deutlich an Bedeutung (20% gegenüber 8% im Grundschulalter). Der Fußwegeanteil nimmt von 45% auf 21% bei den 10-13-jährigen und 16% bei den 14-17-jährigen deutlich ab. Das gleiche gilt für den Pkw-Mitfahreranteil, der von 28% auf 14% und weiter auf 11% abnimmt. Bei der Nutzung des Fahrrades im Vorschulalter dürfte es sich zum Teil um Kinder handeln, die im Kinderfahrradsitz bei einem Elternteil mitfahren.

		Wegelänge	Wegedauer	Modal Split (%)				
		(km)	(min)	zu Fuß	Fahrrad	MIV-M	MIV-F	ÖV
0-5 Jahre	M	3,0	11,2	26,6	10,8	58,2		4,4
	W	3,5	11,4	34,2	11,7	50,2		3,9
	Alle	3,2	11,3	30,1	11,2	54,5		4,1
6-9 Jahre	M	2,6	14,9	42,9	8,2	27,2		21,8
	W	2,6	14,5	46,1	7,4	28,4		18,1
	Alle	2,6	14,7	44,5	7,7	27,8		19,9
10-13 Jahre	M	5,9	23,0	21,6	19,4	13,8		45,2
	W	5,3	23,3	20,2	21,3	13,2		45,2
	Alle	5,6	23,2	21,0	20,3	13,5		45,2
14-17 Jahre	M	7,8	27,0	15,7	22,6	9,8	3,0	48,9
	W	7,3	26,7	16,4	17,9	12,6	1,9	51,2
	Alle	7,6	26,8	16,1	20,2	11,2	2,4	50,0

Tabelle 32 Schul- und Ausbildungswege der Kinder: Zurückgelegte Distanzen, Wegedauer und Modal Split nach Altersklasse und Geschlecht

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Die etwas längeren Schul- und Ausbildungswege der Jungen gegenüber den Mädchen treten in weiterführenden Schulen und in der Ausbildung auf, also ab 10 Jahren, während in der Grundschule kein Geschlechterunterschied besteht und im Vorschulalter die Mädchen sogar noch längere Wege zur

Kinderbetreuung zurücklegen. Die Wegedauer unterscheidet sich nicht nennenswert zwischen den Geschlechtern.

Bezüglich der Verkehrsmittelnutzung zeigt die altersdifferenzierte Analyse, dass das häufigere Mitfahren der Jungen im Pkw vor allem die Vorschulkinder betrifft. In diesem Alter gehen Mädchen häufiger zu Fuß. Dies gilt weniger ausgeprägt auch noch in der Grundschule, während die Jungen in diesem Alter nun etwas häufiger den ÖPNV nutzen. Im Alter von 10-13 Jahren unterscheidet sich die Verkehrsmittelnutzung der Mädchen und Jungen kaum noch. Erst im Jugendalter tritt das Fahrradfahren der Jungen etwas deutlicher hervor, während die Mädchen nun etwas häufiger im Auto mitfahren. Möglicherweise spielen hier Sicherheitserwägungen der Eltern eine Rolle; insgesamt sind die Geschlechterunterschiede aber wiederum nicht stark ausgeprägt.

4.5 Interaktionen der Mobilität zwischen Familienmitgliedern

4.5.1 Begleitwege: Häufigkeit, Länge, Dauer und Verkehrsmittel

Die vermutlich wichtigste und "familientypischste" Art der Interaktion der Mobilität zwischen mehreren Haushaltsmitgliedern ist die Begleitung anderer Familienmitglieder auf deren Wegen. Es wurde bereits oben dargestellt, dass die Häufigkeit von Begleitwegen eine der herausragenden Besonderheiten von Familien gegenüber anderen Haushalten darstellt. Besonders Familien mit kleinen Kindern sowie Alleinerziehende, die sich die Begleitung der Kinder nicht mit einem Partner im Haushalt teilen können, sind davon betroffen.

Begleitwege nehmen rund 16% der Wege von Eltern ein (Tabelle 33). Das dominierende Verkehrsmittel stellt dabei der Pkw dar, der nicht nur die Begleitung aus Sicherheitsgründen erlaubt, sondern auch für die begleitete Person die Wegedauer minimiert und den Komfort maximiert. Extrem hoch ist der MIV-Anteil in Familien ohne besondere Herausforderungen, in denen nahezu alle Begleitwege mit dem Pkw unternommen werden. Dies korrespondiert zum einen mit der hohen Motorisierung gerade bei diesen Familien. Andererseits spielt vermutlich das höhere Alter der Kinder eine Rolle. Zwar bestätigt sich die Vermutung besonders langer und weiter Begleitwege in diesen Familien allenfalls tendenziell, da aber Begleitwege bei älteren Kindern weniger häufig sind, dürften die unternommenen Begleitungen besonders pkw-affine Eigenschaften aufweisen(Uhrzeit, Zielort). Darüber hinaus dürfte auch die Durchsetzungskraft älterer Kinder bzw. Jugendlicher eine Rolle spielen ("Quengeltaxi").

Die Begleitung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist selten (2%), aber in Familien mit geringem Einkommen (6%) und bei Alleinerziehenden (5%) überdurchschnittlich verbreitet, außerdem in großstädtischen Kontexten (7%, nicht in der Tabelle). Knapp ein Viertel der Begleitwege (22%) werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen, in Familien mit geringem Einkommen immerhin 31%, in Wohnlagen mit schlechter Erreichbarkeit nur 15% und in Familien ohne besondere Herausforderungen lediglich 2%.

Die Entfernung und die Dauer der Begleitwege sind bei Alleinerziehenden und in Familien mit geringem Einkommen besonders hoch. In Familien mit geringem Einkommen zeigt sich dies nicht in den Medianen, resultiert also aus wenigen besonders langen Wegen. Bei Alleinerziehenden resultiert dieser Effekt daraus, dass deren Kinder im Mittel älter sind und dass deren Kinder auf kurzen Wegen

seltener begleitet werden. Es spiegelt also weniger eine hohe Belastung durch lange Begleitwege wider, sondern eher im gesamten Zeitbudget im Zusammenhang mit seltenerer Begleitung; siehe Kapitel 4.5.2). Im MOP sind Entfernung und Dauer der Begleitwege bei Alleinerziehenden nicht auffallend hoch; vermutlich liegt hier eine Besonderheit der MiD-Stichprobe in den Wegen dieser Gruppe, die bereits oben im Zusammenhang mit der Wegedauer insgesamt thematisiert wurde.

	Häufigkeit je Tag	Anteil an allen Wegen	Modal Split					Distanz je Weg (km)	Dauer je Weg (min)
			zu Fuß	Fahrrad	MIV-M	MIV-F	ÖV		
mit hohem Betreuungsbedarf	0,78	21,6	20,2	8,3	3,5	65,6	2,5	5,7	13,2
mit geringem Einkommen	0,45	14,6	22,4	8,4	5,6	57,4	6,2	9,8	17,9
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	0,54	15,5	12,3	5,6	5,0	75,5	1,7	6,8	14,4
mit schlechter Erreichbarkeit	0,50	14,7	10,9	4,2	4,4	79,3	1,1	6,5	12,8
ohne besondere Herausforderungen	0,37	10,5	1,6	0,8	6,4	90,0	1,1	7,4	14,7
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	0,71	17,9	18,8	6,2	1,2	68,6	5,2	11,2	19,8
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	0,56	16,1	15,3	6,4	4,5	71,9	1,9	6,0	13,3
ALLE FAMILIENHAUSHALTE	0,57	16,2	15,5	6,4	4,3	71,7	2,1	6,4	13,7
PAARE OHNE KIND	0,12	3,8	5,6	2,1	13,3	74,9	4,1	14,4	21,6
SINGLES	0,08	2,4	2,8	0,0	1,3	91,9	4,0	12,0	17,4

Tabelle 33 Begleitwege der Eltern: Häufigkeit, Wegelängen, Wegedauer und Modal Split nach Familientyp

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Zieht man das MOP zum Vergleich heran, wurden zwei Besonderheiten bereits an anderer Stelle erwähnt. Dies sind zum einen Wegedauer und Entfernung bei Alleinerziehenden. Zum anderen werden im MOP – wie auch bei anderen Wegezwecken – tendenziell weniger Wege zu Fuß und mehr Wege mit dem Pkw berichtet. Abgesehen von diesen Besonderheiten spiegelt das MOP bezüglich der Begleitwege die Ergebnisse aus MiD gut wider[16].

Ein etwas abweichender Blickwinkel ergibt sich, wenn man die Wege untersucht, die die Eltern selbst als Hol- und Bringwege (Servicewege) einstufen. Im MOP wird die Begleitung eines Kindes zu Aktivitäten abweichend zur MiD nicht durch die Angabe begleiteter Person definiert, sondern nur durch einen eigenen Wegezweck (Service) der begleitenden Person. Daher sind in dieser Analyse z.B. gemeinsame Freizeitwege (Spaziergang) nicht enthalten, da hier zwar begleitet wurde, aber kein Holen oder Bringen vorliegt. Die Analyse der Servicewege macht eine deutliche Arbeitsteilung zwischen den Elternteilen erkennbar. An Werktagen übernehmen die Mütter mehrheitlich die Servicewege tagsüber (7.00 Uhr bis 20.00 Uhr).Es lassen sich Spitzen in den Morgenstunden, um die Mittagszeit und

[16] Im Gesamtniveau liegt die Häufigkeit der Begleitwege in den MOP-Analysen niedriger. Dies ist auf die aufwändige Klassifikation der Wegezwecke in Wegeketten in MiD zurückzuführen, die hier aufgrund einiger Fragestellungen notwendig ist (vgl. Kap. 4.2.1).

am Nachmittag ausmachen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit Bring- und Holwegen zum und vom Kindergarten, der Schule oder den Freizeitaktivitäten der Kinder stehen (weitere Auswertungen dazu im Kapitel 4.5.2). Die Spitze am Nachmittag (15.00-17.00 Uhr) ist auf begleitete Freizeittätigkeiten, z.B. Besuch bei Freunden oder Sport, der Kinder zurückzuführen (siehe Kapitel 4.5.3), In den Abendstunden (20.00 - 23.00 Uhr) holen oder bringen die Väter die Kinder anteilig häufiger zu ihren Aktivitäten als Mütter. Im Verlauf der Nacht sind dann wieder mehrheitlich die Mütter aktiv in Servicedienste eingebunden.

Am Wochenende ändert sich das Bild in den Familien, jetzt übernehmen die Väter im großen Maße die Servicewege mit den Kindern. Dies ist über den gesamten Tag zu beobachten. So sind zwischen 2-3% der Väter am Wochenende in der Zeit von 9.30 Uhr – 18.30 Uhr mit Servicewegen in Anspruch genommen. In den späten Nachtstunden (1.30 Uhr – 4.30Uhr) sind interessanterweise die Mütter auch am Wochenende stärker mit Servicewegen beansprucht als die Väter, dabei ist jedoch die sehr geringe Stichprobe zu beachten.

Weitere Analyse zu den Schul- und Freizeitwegen finden sich in den Kapiteln 4.5.2 und 4.5.3

	Servicewege					
	Werktage			Wochenende		
Uhr-zeit	Väter	Müt-ter	M / V[1]	Väter	Müt-ter	M / V[1]
	0,1%	0,1%	2,08	0,5%	0,4%	0,83
1	0,1%	0,1%	2,08	0,3%	0,2%	0,76
	0,1%	0,1%	1,40	0,4%	0,3%	0,92
2	0,1%	0,1%	1,40	0,2%	0,3%	1,87
	0,1%	0,1%	1,82	0,3%	0,3%	1,24
3	0,1%	0,1%	1,82	0,2%	0,4%	2,11
	0,1%	0,1%	1,82	0,2%	0,3%	1,79
4	0,1%	0,1%	1,56	0,2%	0,2%	1,03
	0,1%	0,1%	1,56	0,2%	0,2%	1,03
5	0,1%	0,1%	1,39	0,2%	0,2%	1,25
	0,1%	0,1%	1,32	0,3%	0,2%	0,60
6	0,2%	0,2%	0,78	0,3%	0,2%	0,60
	0,2%	0,4%	1,79	0,3%	0,2%	0,60
7	0,6%	0,5%	0,95	0,2%	0,2%	1,03
	1,3%	1,4%	1,11	0,5%	0,3%	0,63
8	2,8%	3,5%	1,25	0,5%	0,5%	0,94
	2,1%	3,6%	1,73	0,8%	0,6%	0,70
9	2,7%	4,6%	1,73	1,0%	0,7%	0,71
	1,7%	2,5%	1,52	1,4%	1,4%	1,00
10	1,6%	2,0%	1,27	2,2%	1,6%	0,74
	1,5%	1,7%	1,17	2,6%	2,1%	0,82
11	1,5%	1,6%	1,11	2,4%	1,9%	0,77
	1,5%	1,9%	1,28	2,3%	1,4%	0,60
12	1,7%	2,4%	1,47	2,1%	1,8%	0,83
	1,6%	3,2%	2,07	1,7%	1,3%	0,73
13	1,5%	2,8%	1,89	2,2%	1,5%	0,69
	1,6%	2,2%	1,39	2,3%	1,3%	0,55
14	1,4%	2,8%	1,98	3,0%	1,2%	0,41
	1,4%	2,8%	1,92	2,6%	1,3%	0,51
15	1,8%	3,5%	1,98	3,4%	1,6%	0,46
	2,2%	3,9%	1,79	2,9%	1,5%	0,53
16	2,0%	4,6%	2,26	2,8%	1,8%	0,63
	2,2%	4,3%	1,91	2,5%	1,3%	0,53
17	2,2%	3,6%	1,65	2,4%	2,2%	0,93
	2,0%	3,2%	1,62	2,3%	1,9%	0,82
18	2,0%	3,1%	1,55	2,2%	2,1%	0,96
	1,8%	2,5%	1,34	2,0%	1,4%	0,69
19	1,3%	1,8%	1,39	1,7%	1,2%	0,74
	1,1%	1,3%	1,20	1,9%	1,3%	0,70
20	0,7%	0,9%	1,23	1,3%	1,4%	1,08
	0,6%	0,7%	1,04	1,5%	0,9%	0,60
21	0,5%	0,4%	0,77	1,6%	0,9%	0,55
	0,5%	0,4%	0,74	0,8%	0,8%	1,03
22	0,4%	0,4%	0,95	0,7%	0,5%	0,75
	0,3%	0,3%	0,97	0,6%	0,5%	0,82
23	0,2%	0,2%	0,87	0,6%	0,3%	0,50
	0,2%	0,2%	1,22	0,6%	0,3%	0,57
24	0,1%	0,2%	1,81	0,5%	0,2%	0,41

Tabelle 34 Servicewege nach Geschlecht sowie Werktag und Wochenende

Quelle: eigene Analysen. Daten: MOP 2002 und 2004 bis 2012.

[1] M / V Verhältnis Mutter zu Vater, rote Färbung (>1) Mütter in der Mehrzahl, blaue Färbung (<1) Väter in der Mehrzahl

4.5.2 Begleitung von Kindern auf dem Schulweg

Bereits oben wurde im Rahmen der Untersuchung von Wegeketten dargelegt, welche Aktivitäten Eltern mit ihrem Arbeitsweg verbinden. Dabei spielt auch die Begleitung anderer Personen, insbesondere von Kindern, eine wichtige Rolle. Diese "Elternperspektive" wird hier durch eine "Kinderperspektive" ergänzt, die danach fragt, wie häufig und durch wen Kinder zur Schule oder Ausbildung gebracht oder dort abgeholt werden und von welchen Umständen die Begleitung abhängt. Die Begleitpersonen werden dabei aus den Personennummern der entsprechenden Haushaltsmitglieder ermittelt, die in den Angaben zu den Wegen vorliegen.

Tabelle 35 zeigt, dass knapp 30% der Schul- oder Ausbildungswege (im Folgenden zusammenfassend: Schulwege) unbegleitet zurückgelegt werden. Jeweils knapp ein Drittel wird durch die Eltern (zum Teil unter Begleitung weiterer Geschwister oder anderer Personen) oder durch andere Personen, die nicht zum Haushalt gehören, zurückgelegt. Dabei kann es sich um Freunde oder andere Eltern, etwa aus der Nachbarschaft, handeln. 9% der Schulwege werden gemeinsam mit Geschwistern (ohne gleichzeitige Begleitung durch die Eltern) zurückgelegt.

Das unbegleitete Zurücklegen der Wege nimmt mit dem Alter der Kinder zu. Deshalb ist es in Familien ohne besondere Herausforderungen besonders weit, in Familien mit kleineren Kindern dagegen besonders wenig verbreitet. Umgekehrt verhält es sich mit der Begleitung durch die Eltern, die in Familien mit kleineren Kindern weit verbreitet ist (47% der Wege gegenüber 32% über alle Familien hinweg). Auch andere, eher geringe Unterschiede in der Begleitung zwischen den Familientypen sind vor allem durch den Familienzyklus bedingt.

Dies gilt ähnlich auch für die Kinder Alleinerziehender. Diese werden weniger häufig von den Eltern begleitet und legen umgekehrt ihre Schulwege häufiger unbegleitet zurück. Dies ist nicht nur auf das höhere Alter der Kinder Alleinerziehender zurückzuführen, sondern bestätigt sich in einer Regressionsanalyse unter Kontrolle des Alters. Hierin zeigt sich also auch das knappe Zeitbudget der Alleinerziehenden, das sie zu einer Erziehung zu früherer Selbstständigkeit zwingt oder zumindest motiviert.

FAMILIENHAUSHALTE...	Unbegleitet	Eltern*	Geschwister*	Andere
mit hohem Betreuungsbedarf	18,2	46,6	9,0	26,1
mit geringem Einkommen	30,6	29,2	10,2	29,9
mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	30,1	29,7	8,2	32,1
mit schlechter Erreichbarkeit	27,5	31,1	9,9	31,5
ohne besondere Herausforderungen	37,7	14,7	8,9	38,7
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	36,9	20,8	10,0	32,3
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	27,8	33,1	9,0	30,0
ALLE FAMILIEN	28,6	32,1	9,1	30,2

Tabelle 35 Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg nach Familientyp

Geschwister: Minderjährige aus dem gleichen Haushalt, aber keine Erwachsenen
Eltern: Erwachsene aus dem gleichen Haushalt, z.T. unter Begleitung weiterer Minderjähriger
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

	Zu Fuß	Fahrrad	MIV-M	MIV-F	ÖV	Alle
Unbegleitet	29,9	43,9	0,2	58,5	41,4	28,6
Eltern	25,5	18,5	82,5	12,3	5,7	32,1
Geschwister	10,4	5,3	2,4	15,4	15,0	9,1
Andere Personen	34,2	32,2	14,9	13,8	37,8	30,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabelle 36 Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg nach Verkehrsmittelnutzung

Geschwister: Minderjährige aus dem gleichen Haushalt, aber keine Erwachsenen
Eltern: Erwachsene aus dem gleichen Haushalt, z.T. unter Begleitung weiterer Minderjähriger
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Die Häufigkeit der Begleitung unterscheidet sich selbstverständlich stark je nach dem genutzten Verkehrsmittel (Tabelle 36). Wer als Mitfahrer im Pkw unterwegs ist, wird definitionsgemäß begleitet (in der Regel von den Eltern). Wer umgekehrt selbst den Pkw zur Schule fährt, ist auf etwa sechs von zehn Wegen allein unterwegs (dabei handelt es sich um sehr wenige Fälle von 17- bis 18-jährigen Schülern). Im ÖV werden rund vier von zehn Schulwegen (41%) allein zurückgelegt; ansonsten fahren in der Regel Personen mit, die nicht zur eigenen Familie gehören (38%). Bei 15% der ÖV-Schulwege sind Geschwister dabei, bei nur 6% die Eltern. Ähnlich ist das Bild bei Wegen mit dem Fahrrad, allerdings mit dem Unterschied, dass hier eher die Eltern (18%) als die Geschwister (5%) dabei sind. Fußwege zur Schule werden zu 30% unbegleitet zurückgelegt; ansonsten sind Eltern (26%) oder haushaltsexterne Personen (34%), seltener auch Geschwister (10%) dabei. Anzumerken ist, dass Wege mit Geschwistern nicht immer bewusst gemeinsame (oder begleitete) Wege sein müssen. Der gemeinsame Weg kann sich auch daraus ergeben, dass zwei oder mehrere Geschwister die gleiche oder eine benachbarte Schulen besuchen.

	Hinweg					Rückweg				
	0-5	6-9	10-13	14-17	Alle	0-5	6-9	10-13	14-17	Alle
Unbegleitet	1,3	21,3	34,8	45,7	27,4	2,0	23,4	37,2	47,9	29,4
Vater	21,0	9,0	4,9	4,2	9,1	13,0	4,3	2,2	2,4	5,0
Mutter	66,4	28,5	8,8	7,1	25,3	62,1	27,0	8,3	5,3	23,2
Vater und Mutter	0,7	0,7	0,7	0,4	0,6	1,6	0,9	0,3	0,0	0,7
Geschwister	2,7	10,7	14,7	9,8	9,8	5,8	10,7	10,4	6,6	8,6
Andere Personen	7,8	29,9	36,1	32,8	27,8	15,4	33,7	41,4	37,7	33,0
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anteil der Mutter an Begleitwegen der Eltern*	76,0	76,0	64,2	62,8	73,5	82,7	86,3	79,0	68,8	82,3

Tabelle 37 Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg nach Hin- und Rückweg sowie Altersgruppen

Geschwister: Minderjährige aus dem gleichen Haushalt (ggf. auch mehrere), aber keine Erwachsenen
Eltern: Erwachsene aus dem gleichen Haushalt, z.T. unter Begleitung weiterer Minderjähriger
* Beispiel (Hinweg, 0-5 Jahre): 66,4/(21,0+66,4)=76,0%
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Die Häufigkeit der Begleitung sowie die begleitenden Personen hängen stark vom Alter des Kindes ab und unterscheiden sich auch deutlich zwischen Hin- und Rückweg (Tabelle 37). Rund jedes fünfte Grundschulkind kommt morgens allein zur Schule. Bei den 10-13-jährigen gilt dies für jedes dritte Kind, und bei Jugendlichen fast für jeden Zweiten. Auf dem Rückweg sind die Anteile der unbegleiteten Wege jeweils etwas höher.

Dies bedeutet nicht, dass die Eltern in allen anderen Fällen diese Wege übernehmen müssen. 35% der Hinwege und 29% der Rückwege werden durch die Eltern begleitet. Diese Anteile nehmen im Altersverlauf der Kinder stark ab. 28% der Hinwege und 33% der Rückwege werden durch haushaltsexterne Personen begleitet (Freunde, andere Eltern…), und 9-10% der Wege durch Geschwister.

Der Aufwand der Eltern für die Begleitung der Schulwege ist dabei stark geschlechtsdifferenziert. Die Mütter übernehmen fast drei Viertel (74%) der durch Vater oder Mutter begleiteten Hinwege (ohne die wenigen Wege, bei denen beide Eltern dabei sind) und 82% der Rückwege (Tabelle 37, letzte Zeile). Bei jüngeren Kindern ist die Ungleichheit zwischen den Eltern noch stärker ausgeprägt (im Grundschulalter: 76% der Hinwege, 86% der Rückwege). In den weiterführenden Schulen ist die elterliche Begleitung eher selten anzutreffen. Gemeinsame Begleitung durch beide Eltern tritt nur selten auf, was deutlich den Versuch einer effizienten Gestaltung des angespannten Alltags zeigt.

Darüber hinaus fällt auf, dass die Väter häufiger die Hinwege als die Rückwege übernehmen, was vor allem deren Vollzeiterwerbstätigkeit spiegelt, die es morgens, aber in der Regel nicht mittags erlaubt, Begleitwege zu übernehmen. Dennoch übernehmen die Mütter keineswegs häufiger die Rückwege; eher sind andere Personen dabei (Schulfreunde) bzw. springen für die Eltern ein (andere Eltern, Großeltern etc.).

	0-5 Jahre			6-9 Jahre			10-13 Jahre			14-17 Jahre		
	M	W	Alle	M	W	Alle	M	W	Alle	M	W	Alle
Unbegleitet	1,5	1,8	1,7	26,6	19,0	22,7	40,9	30,6	36,0	49,1	44,5	46,8
Vater	18,7	15,2	17,1	6,4	7,1	6,7	3,8	3,4	3,6	4,0	2,7	3,3
Mutter	63,7	65,4	64,5	25,1	30,9	28,1	8,6	8,4	8,5	5,8	6,6	6,2
Vater und Mutter	1,2	1,1	1,2	0,9	0,8	0,8	0,6	0,4	0,5	0,1	0,3	0,2
Bruder	2,8	1,3	2,1	6,0	4,5	5,2	6,9	4,6	5,8	4,7	3,4	4,0
Schwester	1,4	1,7	1,5	3,6	6,1	4,9	5,9	5,9	5,9	2,1	5,2	3,7
Bruder +Schwester	0,4	0,6	0,5	0,7	0,3	0,5	1,2	0,5	0,9	0,5	0,7	0,6
Andere Personen	10,3	12,9	11,6	30,7	31,3	31,0	32,3	46,1	38,8	33,8	36,6	35,3

Tabelle 38 Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg nach Geschlecht und Altersgruppen

Geschwister: Minderjährige aus dem gleichen Haushalt (ggf. auch mehrere), aber keine Erwachsenen
Eltern: Erwachsene aus dem gleichen Haushalt, z.T. unter Begleitung weiterer Minderjähriger
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Zwischen Mädchen und Jungen gibt es ebenfalls Unterschiede in der Begleitung (Tabelle 38). Mädchen werden in jeder Altersgruppe häufiger begleitet als Jungen (ausgenommen im Vorschulalter, wenn praktisch alle Kinder begleitet werden). Besonders deutlich wird dies in der Grundschule und in der Altersgruppe 10-13 Jahre, wenn bei Mädchen vermutlich das gemeinsame Gehen mit Freundinnen ("andere Personen") zum Tragen kommt, während die Jungen eher allein gehen. Bei Jugendlichen sind die häufigeren begleiteten Wege der Mädchen weniger ausgeprägt, aber nichtsdestotrotz vorhanden.

Interessanterweise zeigen sich auch – wenn auch schwache – Zusammenhänge zwischen dem Geschlecht der Kinder und dem begleitenden Elternteil. Im Vorschulalter werden Jungen eher vom Vater und Mädchen eher von der Mutter begleitet. In der Grundschule macht sich das überdurchschnittlich starke Begleiten der Mädchen (im Vergleich zu den Jungen) immer noch bei den Müttern bemerkbar, und auch bei Jugendlichen zeigt sich dieser schwache, aber statistisch signifikante Zusammenhang. Darüber hinaus gilt die Geschlechterinteraktion auch bei Geschwistern: Brüder gehen eher mit Brüdern, Schwestern eher mit Schwestern.

	Begleitung vorhanden			Vater begleitet		
	B	Exp(B)	Sig.	B	Exp(B)	Sig.
Alter des Kindes	-0,21	0,81	0,00	0,05	1,06	0,00
Geschlecht des Kindes weiblich	0,32	1,38	0,00	-0,21	0,81	0,04
Erwerbstätigkeit des Vaters (Ref.: nein)						
Vater VZ	-0,10	0,91	0,38	-0,80	0,45	0,00
Vater TZ	-0,03	0,97	0,86	-0,61	0,55	0,05
Erwerbstätigkeit der Mutter (Ref.: nein)						
Mutter VZ	-0,11	0,90	0,21	1,04	2,83	0,00
Mutter TZ	0,00	1,00	0,97	0,11	1,11	0,37
Äquivalenzeinkommen (in 1.000 €)	0,20	1,22	0,00	0,10	1,11	0,22
Gemeindegröße (Ref.: > 500.000 EW)						
< 5.000 EW	0,04	1,04	0,70	-0,36	0,70	0,05
5.000-20.000 EW	0,04	1,04	0,64	-0,40	0,67	0,02
20.000-100.000 EW	0,06	1,06	0,53	-0,20	0,82	0,24
100.000-500.000 EW	-0,07	0,93	0,51	0,06	1,06	0,76
Wegelänge (km)	0,03	1,03	0,00	0,00	1,00	0,47
Rückweg	-0,14	0,87	0,01	-0,46	0,63	0,00
Konstante	2,74	15,55	0,00	-0,67	0,51	0,02
-2LogLikelihood	8554			2421		
R^2 (Cox & Snell)	0,131			0,061		
R^2 (Nagelkerke)	0,185			0,091		
n	7828			2309		

Tabelle 39 Einflussgrößen der Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Zum Abschluss dieses Abschnitts schätzen wir zwei Modelle der Begleitung von Kindern auf dem Schul- oder Ausbildungsweg (Tabelle 39). Das erste Modell untersucht, ob ein Kind begleitet wird. Das zweite Modell fragt danach, ob der Vater die Begleitung übernimmt oder die Mutter. Dabei gehen nur Wege ein, auf denen ein Kind entweder vom Vater oder der Mutter begleitet wird.

Das erste Modell bestätigt die Ergebnisse der deskriptiven Analysen, dass mit zunehmendem Alter die begleiteten Wege abnehmen und dass sie für Mädchen in allen Altersklassen häufiger sind als für Jungen[17]. Mit zunehmendem Haushaltseinkommen nimmt die Chance der Begleitung stark zu (je 1.000 € Einkommen um 22%). Auch mit zunehmender Wegelänge steigt die Chance der Begleitung.

[17] Dass dies für alle Altersklassen gilt, wurde über den Test eines Interaktionsterms aus Alter und Geschlecht geprüft. Dieser sollte ermitteln, ob sich die Relation der Geschlechter im Altersverlauf ändert, erwies sich aber als nicht signifikant.

Zwischen Gemeinden verschiedener Größe bestehen keine signifikanten Unterschiede (dies gilt auch, wenn die unterschiedlichen Wegelängen unberücksichtigt bleiben). Auf dem Hinweg werden Kinder häufiger begleitet als auf dem Rückweg. Die Erwerbstätigkeit beider Elternteile, die deren Zeitknappheit widerspiegelt, besitzt keinen signifikanten Einfluss.

Bezüglich des zweiten Modells ist zu betonen, dass dieses nicht die schiere Wahrscheinlichkeit schätzt, dass ein Vater sein Kind begleitet. Vielmehr schätzt es die Wahrscheinlichkeit, dass nicht die Mutter, sondern der Vater das Kind begleitet – gegeben, dass einer der beiden Elternteile dies übernimmt. Es geht hier also um ein Wahrscheinlichkeits*verhältnis* zwischen Mutter und Vater.

Dabei zeigt sich, dass der Vater – und nicht die Mutter – die Begleitung mit zunehmendem Alter des Kindes eher übernimmt. Jungen werden eher durch den Vater begleitet als Mädchen.

Wenn der Vater Vollzeit oder auch nur Teilzeit erwerbstätig ist, sinkt die Chance, dass er die Begleitung übernimmt, auf rund die Hälfte. Umgekehrt steigt diese Chance auf fast das Dreifache (Faktor 2,83), wenn die Mutter Vollzeit erwerbstätig ist. Wenn die Mutter "nur" Teilzeit erwerbstätig ist, ändert dies das Begleitarrangement gegenüber nicht erwerbstätigen Müttern nicht signifikant. Das Haushaltseinkommen ist ebenfalls nicht signifikant; das Geschlechterarrangement der Begleitung scheint also nicht vom sozialen Status abzuhängen, wenn man von der Konstellation der Erwerbstätigkeit beider Eltern absieht. In kleineren Gemeinden (bis 20.000 EW) liegt die Aufgabe des Begleitens noch stärker bei der Mutter als in Mittel- und Großstädten. In ländlichen und kleinstädtischen Umfeldern scheint also diese Aufgabe noch stärker "traditionell weiblich" arrangiert zu werden. Die Rückwege schließlich werden deutlich seltener vom Vater übernommen als die Hinwege.

Insgesamt bestätigen diese Modelle eindrucksvoll die obigen deskriptiven Analysen.

4.5.3 Zeitliche Verteilung der Begleitung von Kindern – Schwerpunkt Freizeitwege

Nicht nur zur Schule oder Ausbildung, sondern auch auf Freizeitwegen, zu Hobbies, zu Freunden und Freundinnen usw. werden Kinder und Jugendliche häufig begleitet. Eine besondere Belastung sind für Eltern dabei Wege in den Randzeiten des Tages nach "Feierabend", der sich dann gar nicht als Feierabend darstellt. Sprichwörtlich hierfür ist das elterliche "Disco-Taxi" am Wochenende. Die MiD-Daten enthalten Angaben zur Begleitung von Personen in deren Wegeprotokollen. Auf diesen Angaben (und nicht auf der Angabe des Wegezwecks "Begleitung" der begleit*end*en Person) beruhen die folgenden Analysen.

Insgesamt entfallen 8% der von den Eltern begleiteten Freizeitwege von Kindern und Jugendlichen auf den späteren Abend oder die Nacht (20-5 Uhr) (Tabelle 40). Zwei Drittel entfallen auf den Nachmittag und frühen Abend (14-20 Uhr). Die übrigen begleiteten Freizeitwege finden am Vormittag oder Mittag statt. Die tageszeitliche Verteilung unterscheidet sich stark je nach Alter des Kindes. Bei Vorschulkindern konzentriert sich ein überdurchschnittlich starker Anteil auf den Vormittag und Nachmittag. In der Pubertät treten abendliche und nächtliche Wege verstärkt auf. Bei den 16-17-jährigen entfallen 19-20% der begleiteten Freizeitwege auf den Zeitraum von 20 Uhr bis 5 Uhr morgens. Dies hat einerseits damit zu tun, dass das späte Nachhause Kommen im Jugendalter häufiger wird, andererseits aber auch damit, dass die Freizeitwege in diesem Alter tagsüber seltener von den Eltern begleitet werden.

	0:00-4:59	5:00-6:59	7:00-8:59	9:00-10:59	11:00-13:59	14:00-16:59	17:00-19:59	20:00-21:59	22:00-23:59	Insgesamt
0-5 Jahre	0,2	0,3	2,9	12,3	17,3	39,5	23,7	3,4	0,5	100,0
6-9 Jahre	0,9	0,1	2,4	7,2	14,9	40,8	29,6	3,4	0,7	100,0
10-13 Jahre	0,4	0,4	2,7	7,2	14,6	33,2	33,8	5,7	2,0	100,0
14-15 Jahre	1,1	0,2	1,1	6,0	14,4	29,1	35,6	9,9	2,5	100,0
16-17 Jahre	1,2	0,2	2,1	7,0	10,7	26,1	34,5	12,8	5,4	100,0
Alle	0,7	0,3	2,4	8,4	15,0	35,8	30,0	5,7	1,7	100,0

Tabelle 40 Tageszeitliche Verteilung der von den Eltern begleiteten Freizeitwege von Kindern und Jugendlichen nach Altersgruppen der Kinder

Die Tageszeit bezieht sich auf den Beginn des Weges.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Eine Analyse der Verteilung der durch Eltern begleiteten nächtlichen Freizeitwege (20-5 Uhr) auf Wochentage (ohne Tabelle) zeigt wie erwartet eine gewisse Konzentration auf das Wochenende. Je 21% dieser Wege entfallen auf Freitage und Samstage, 17% auf Sonntage. Die anderen Tage nehmen je rund 10% ein. Am Wochenende ist das nächtliche Elterntaxi also besonders gefragt, aber die anderen Tage nehmen durchaus beachtliche Anteile ein (z.B. Rückweg vom Sport, vom Konzert, vom Musikunterricht).

	Begleitung	Tagsüber (5:00-16:59)	Abend (17:00-19:59)	Nacht (22:00-4:59)	Alle Freizeitwege
0-5 Jahre	Vater	14,0	20,0	16,9	15,6
	Mutter	55,1	44,0	29,2	51,4
	Vater und Mutter	30,8	36,0	53,9	33,0
6-9 Jahre	Vater	17,9	19,6	16,9	18,4
	Mutter	50,9	58,6	28,9	52,2
	Vater und Mutter	31,2	21,8	54,2	29,5
10-13 Jahre	Vater	22,2	27,3	23,7	24,0
	Mutter	42,2	49,6	45,2	44,9
	Vater und Mutter	35,6	23,1	31,2	31,1
14-15 Jahre	Vater	20,3	27,9	28,3	24,1
	Mutter	37,8	49,4	46,7	43,1
	Vater und Mutter	41,9	22,7	25,0	32,8
16-17 Jahre	Vater	27,3	25,7	32,9	27,8
	Mutter	37,9	39,9	48,8	40,7
	Vater und Mutter	34,8	34,5	18,3	31,5
Alle	Vater	17,7	22,7	23,3	19,5
	Mutter	49,7	49,7	39,3	49,0
	Vater und Mutter	32,6	27,6	37,3	31,5

Tabelle 41 Verteilung der Begleitung von Freizeitwegen der Kinder und Jugendlichen auf Vater und Mutter nach Tageszeiten und Altersgruppen der Kinder

Die Tageszeit bezieht sich auf den Beginn des Weges.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Wer übernimmt diese Wege? Ein Blick auf die jüngsten Kinder zeigt zunächst, dass bei deren nächtlichen Wegen häufig (54%) beide Elternteile dabei sind (Tabelle 41). Dabei wird es sich in der Regel nicht um ein Abholen oder Bringen des Kindes handeln, sondern um gemeinsame Freizeitwege, z.B. späte Rückwege von einer Familienfeier oder früh am Tag beginnende Ausflüge oder Reisen. Sind nicht beide Elternteile dabei, ist überwiegend die Mutter "zuständig". Dies gilt auch noch bei Jugendlichen, allerdings etwas weniger ausgeprägt. Bei den 16-17-jährigen übernimmt die Mutter knapp 60% (=40,7/(27,8+40,7)) der Begleitungen, die von jeweils einem Elternteil allein übernommen werden. 40% übernimmt der Vater. Dies gilt tagsüber ebenso wie abends und nachts. Mit zunehmendem Alter der Kinder steigt der Anteil der Väter, aber ohne dass sie in irgendeiner Altersgruppe der Kinder die Mehrheit – oder auch nur die Hälfte – dieser Wege übernehmen.

Um gemeinsame Freizeit- und Urlaubswege von Eltern und Kindern auszuschließen und die tatsächliche Belastung der Eltern durch eigens zum Zweck der Begleitung durchgeführte Wege zu ermitteln, wird hier die Perspektive gewissermaßen umgedreht und nicht nach den Eigenschaften des Weges (Wegezweck Freizeit, Uhrzeit) für das Kind bzw. die begleitete Person gefragt, sondern nach den Ei-

genschaften des Weges für den Begleiter bzw. die Begleiterin, also die Eltern. Untersucht werden hierfür die Uhrzeit und der Wochentag von Wegen, die von den Eltern als Begleitwege definiert wurden. Dabei kann nicht nach dem Zweck des Wegs für die begleitete Person differenziert werden. Die Differenzierung nach dem Alter der begleiteten Person ist möglich, allerdings mit einer Einschränkung. Die Daten erlauben zwar die Verknüpfung des Wegs mit den soziodemografischen Merkmalen der Personen, mit denen der Weg gemeinsam unternommen wurde. Dabei handelt es sich jedoch teilweise um mehrere Personen (z.B. zwei Geschwister; ein Kind und die Ehefrau des Begleiters). Als "hauptsächlich begleitete Person" wird hier deshalb die jüngste Person definiert, die den Weg mit unternommen hat. Als Begleiter gilt die Person, die den Weg berichtet und als Zweck "Begleitung" angegeben hat. Als Uhrzeit wird die Startzeit des Weges verwendet[18].

Die Ergebnisse zeigen zunächst einmal mehr, dass die Häufigkeit von Begleitwegen mit dem Alter des jüngsten Kindes stark abnimmt (Tabelle 42). Eltern mit Vorschulkindern unternehmen im Mittel alle 1,2 Tage einen Begleitweg; berücksichtigt man, dass diese Wege sich auf zwei Eltern verteilen, wird deutlich, dass für einige Elternteile – v.a. Mütter – die Häufigkeit deutlich höher liegen kann. Darüber hinaus ist bei der Interpretation zu berücksichtigen, dass Wege unter Begleitung von (kleinen) Kindern wesentlich häufiger sind als explizit so definierte Begleitwege und z.B. auch die Mitnahme der Kinder beim Einkauf einschließt. Allerdings ist umgekehrt auch zu berücksichtigen, dass Begleitwege häufig "im Doppelpack" (Hin- und Rückweg) auftreten und dementsprechend seltener vorkommen als es bei der Darstellung der Wegehäufigkeiten erscheint. Die Häufigkeit reduziert sich bei Eltern von 16-17-jährigen Jugendlichen auf knapp ein Drittel und damit auf einen Begleitweg etwa alle vier Tage. Ein starker Rückgang ist insbesondere beim Übergang in eine weiterführende Schule zu verzeichnen.

Die Analyse nach Tageszeiten zeichnet allerdings ein deutlich differenziertes Bild. Während Begleitwege tagsüber mit dem Alter der Kinder dramatisch abnehmen (von 0,70 Wegen je Tag bei Vorschulkindern auf 0,13 bei 16-17-jährigen), nehmen sie nachts deutlich zu. Ist das jüngste Kind im Haushalt ein Jugendlicher, fällt etwa alle 30 Tage (bei 14-15-jährigen) bzw. alle 23 Tage (bei 16-17-jährigen) ein nächtliches Bringen bzw. – wohl häufiger – ein nächtliches Abholen an. Auch hier ist zu berücksichtigen, dass diese Häufigkeit bei Müttern höher liegt, bei Vätern dagegen niedriger (s.o.), was bereits für alle Wegezwecke in Kapitel 4.5.1 gezeigt wurde.

Abendliche Begleitwege (hier 17-20 Uhr) folgen einer abweichenden Altersverteilung der Kinder. Sie treten bereits bei Vorschulkindern nicht selten auf und umfassen in diesem Alter etwa den spätnachmittäglichen Spaziergang, den Rückweg vom Spielplatz, von der Freundin oder von der Tagesbetreuung. Im Grundschulalter werden sie dann deutlich häufiger. In diesem Alter kommen häufig erste eigenständige abendliche Aktivitäten hinzu (Musikunterricht, Sport...), zu denen die Kinder dann noch nicht allein gehen dürfen. Im fortgeschrittenen Alter ab etwa 10 Jahren nimmt die Begleitung dann ab, weil die Kinder zunehmend alleine auch am Abend unterwegs sind, zunächst vor allem im Sommer, später auch in der dunkleren Jahreszeit. Dennoch treten abendliche Begleitwege auch bei

[18] Da die Frage nach den konkreten begleiteten Personen für die Befragten und auch für die Befrager recht komplex ist (Angabe der Personennummer), ist die Zuordnung von Altersangaben nur für rund 60% der begleiteten Personen möglich. Die zeitliche Verteilung der Begleitwege und die Altersverteilung der begleiteten Personen werrden deshalb auf das Gesamtniveau in der jeweiligen Personenkategorie hochgerechnet (z.B. 0,71 Begleitwege je Tag bei Alleinerziehenden, 0,56 bei Eltern in Paarfamilien).

Eltern von Jugendlichen etwa alle zwei Wochen auf, etwa wenn der Weg zu lang ist, um ihn alleine zu bewältigen.

Zu betonen ist einmal mehr, dass Alleinerziehende häufiger Begleitwege unternehmen als gemeinsam erziehende Eltern. Tagsüber ist dieser Unterschied weniger gravierend als nachts. Nächtliche Begleitwege sind bei Alleinerziehende doppelt so häufig wie bei gemeinsam erziehenden Eltern. Einerseits ist hierfür die fehlende Möglichkeit der Arbeitsteilung verantwortlich, andererseits die abweichende Altersstruktur der Kinder von Alleinerziehenden (mehr Jugendliche, weniger kleine Kinder).

	Tagsüber (5-17 Uhr)		Abends (17-20 Uhr)		Nachts (20-5 Uhr)		Summe aller Begleitwege	
Alter jüngstes Kind	Wege häufigkeit	d.h. alle ... Tage	Wege häufigkeit	d.h. alle ... Tage	Wege häufigkeit	d.h. alle ... Tage	Wege häufigkeit	d.h. alle ... Tage
0-5 Jahre	0,70	1,4	0,11	9	0,010	98	0,82	1,2
6-9 Jahre	0,53	1,9	0,17	6	0,029	34	0,73	1,4
10-13 Jahre	0,25	4,0	0,13	7	0,036	28	0,42	2,4
14-15 Jahre	0,17	5,8	0,08	12	0,033	30	0,29	3,5
16-17 Jahre	0,13	7,4	0,07	14	0,043	23	0,25	4,0
ALLE ALLEINERZIEHENDEN	0,53	1,9	0,13	8	0,049	20	0,71	1,4
ALLE PAARHAUSHALTE MIT KIND(ERN)	0,43	2,3	0,11	9	0,024	42	0,56	1,8
ALLE FAMILIEN	0,43	2,3	0,11	9	0,025	40	0,57	1,8
PAARE OHNE KIND	0,10	9,9	0,01	108	0,005	218	0,12	8,7
SINGLES	0,08	12,4	0,00	(nie)	0,000	(nie)	0,08	12,4

Tabelle 42 Tageszeitliche Verteilung der Begleitwege von Eltern nach Altersgruppen des jüngsten Kindes

Die Tageszeit bezieht sich auf den Beginn des Weges.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

4.5.4 Gemeinsame Wege in der Freizeit und beim Einkauf

Nicht immer handelt es sich bei gemeinsamen Wegen von Familienmitgliedern um Begleitwege. Begleitwege implizieren, dass eine Person einen Weg unternimmt, um einer anderen Person deren Aktivität oder Weg zu ermöglichen oder zu erleichtern. Gemeinsame Wege können aber auch daraus entstehen, dass beide Personen die gleiche Aktivität oder den gleichen Weg unternehmen, also beide einen gemeinsamen (meist, aber nicht notwendigerweise immer, denselben) Zweck verfolgen. Beides lässt sich nicht immer trennscharf unterscheiden.

Die Konstellationen der Personen bei gemeinsamen Wegen sind äußerst vielfältig und können Wege der Eltern ohne ihre Kinder, Wege von Eltern(teilen) und Kindern, Wege von Geschwistern ohne ihre Eltern oder Wege der ganzen Familie umfassen. Zusätzlich können jeweils haushaltsexterne Personen dabei sein.

Gemeinsame Wege von Familienmitgliedern sind in der Freizeit besonders häufig (Tabelle 43). Nur 29% der Freizeitwege werden allein zurückgelegt, gegenüber 58% der Arbeits- und Ausbildungswege und 42% der Wege für Haushalts- und Familienpflichten (Einkauf, Erledigung, Begleitung).

	Arbeit Geschäft Ausbildung	Einkauf, Erledigung, Begleitung	Freizeit	Alle Wege
Weg allein zurückgelegt	58,3	42,3	29,1	42,8
Beide Eltern*, keine Kinder	0,9	3,6	3,7	2,8
Beide Eltern* und Kind(er)	1,2	9,9	19,2	10,3
Ein Elternteil und Kind(er)	7,6	16,1	10,9	11,7
Gemeinsamer Weg ohne Eltern				
Brüder, keine Schwestern	1,1	0,2	0,9	0,7
Schwestern, keine Brüder	1,0	0,2	0,9	0,7
Schwestern und Brüder	1,6	0,3	0,8	0,9
Gesamter Haushalt	9,5	20,3	17,8	16,1
Nur haushaltsexterne Personen	18,7	7,0	16,7	13,9

Tabelle 43 Familienmitglieder bei gemeinsamen Wegen nach Wegezweck

* inkl. Alleinerziehende
Wege mit Familienmitgliedern können zusätzlich durch haushaltsexterne Personen begleitet sein.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Bei gemeinsamen Wegen ist häufig die ganze Familie gemeinsam unterwegs (16% der Wege bzw. 28% der Wege, die nicht allein zurückgelegt werden), insbesondere in der Freizeit (18%) und bei Versorgungswegen (20%). Noch häufiger allerdings sind nicht alle Familienmitglieder dabei. In der Freizeit sind in der Regel beide Elternteile dabei, bei Begleitwegen oder auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung häufiger nur ein Elternteil. Geschwister sind selten gemeinsam ohne Eltern unterwegs, und wenn, dann eher in geschlechtshomogenen (Jungen miteinander oder Mädchen miteinander) als in gemischtgeschlechtlichen Kombinationen, insbesondere in der Freizeit. 14% der Wege werden ohne Familienmitglieder, aber mit haushaltsexternen Personen unternommen. Dies sind insbesondere Freizeit-, Arbeits- und Ausbildungswege.

Zwischen verschiedenen Familientypen zeigen sich eher bescheidene Unterschiede in der Verteilung der Wege auf verschiedene Personenkonstellationen (in Tabelle 44 am Beispiel der Freizeitwege). Die auffälligsten Unterschiede lassen sich vorwiegend auf die überwiegende Altersklasse der Kinder zurückführen. Dies zeigt sich – genauer als über Familientypen – anhand einer Klassifikation der Familien nach dem Alter des jüngsten Kindes (Tabelle 45).

	FAMILIENHAUSHALTE...					
	mit hohem Betreuungsbedarf	mit geringem Einkommen	mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	mit schlechter Erreichbarkeit	ohne bes. Herausforderung	Alle Personen in Familien
Weg allein zurückgelegt	19,2	32,7	30,4	29,6	37,3	29,1
Beide Eltern*, keine Kinder	2,0	3,8	3,1	4,0	7,6	3,7
Beide Eltern* und Kind(er)	27,0	17,3	19,6	18,8	10,5	19,2
Ein Elternteil und Kind(er)	13,6	9,2	9,1	10,3	9,6	10,9
Geschwister, keine Eltern	3,0	3,3	2,5	2,8	1,9	2,6
Gesamter Haushalt	23,7	14,9	16,2	17,8	12,6	17,8
Nur haushaltsexterne Personen	11,4	18,7	19,1	16,7	20,5	16,7

Tabelle 44 Familienmitglieder bei gemeinsamen Wegen in der Freizeit nach Familientyp

* inkl. Alleinerziehende
Wege mit Familienmitgliedern können zusätzlich durch haushaltsexterne Personen begleitet sein.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

	0-2 Jahre	3-5 Jahre	6-7 Jahre	8-9 Jahre	10-11 Jahre	12-13 Jahre	14-15 Jahre	16-17 Jahre
Weg allein zurückgelegt	12,9	18,1	23,5	26,8	34,8	37,2	39,9	46,9
Beide Eltern*, keine Kinder	1,3	2,0	2,4	2,9	5,1	5,0	5,6	7,0
Beide Eltern* und Kind(er)	31,6	30,6	21,1	20,2	16,1	10,0	8,9	6,6
Ein Elternteil und Kind(er)	12,6	12,3	15,6	15,1	10,9	10,1	6,4	5,3
Geschwister, keine Eltern	1,8	3,3	3,4	4,2	4,8	2,4	1,3	0,8
Gesamter Haushalt	31,9	22,0	20,3	16,1	10,8	12,4	13,2	8,6
Nur haushaltsexterne Personen	8,0	11,5	13,8	14,6	17,5	22,7	24,7	24,8

Tabelle 45 Familienmitglieder bei gemeinsamen Wegen in der Freizeit nach Alter des jüngsten Kindes

* inkl. Alleinerziehende
Wege mit Familienmitgliedern können zusätzlich durch haushaltsexterne Personen begleitet sein.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Der Anteil der allein zurückgelegten Freizeitwege steigt mit dem Fortschreiten des Familienzyklus stark an und liegt bei Familien mit Kleinkindern (0-2 Jahre) bei 13%, bei Familien mit 16-17-jährigen Kindern dagegen bei 47%. Familien mit Klein- und Vorschulkindern sind in der Freizeit in der Regel entweder als gesamte Familie oder zumindest mit einem Teil ihrer Kinder unterwegs. Mit dem Älterwerden der Kinder nehmen neben den allein unternommenen Wegen auch gemeinsame Wege der Eltern ohne Kinder sowie Wege mit haushaltsexternen Personen zu. Auch Wege eines Elternteils mit einem oder mehreren Kindern nehmen im Schulalter des jüngsten Kindes leicht zu, verlieren aber später wieder an Bedeutung. Schließlich nimmt auch der Anteil der gemeinsamen Wege von Ge-

schwistern ohne ihre Eltern mit dem Alter zunächst zu, mit zunehmender Selbstständigkeit kurz vor der Pubertät des jüngsten Kindes aber wieder ab.

4.5.5 Arbeitsteilung beim Einkauf

Die Zusammenhänge in den Mobilitätsmustern von Mitgliedern einer Familie bestehen nicht nur in gemeinsamen Wegen oder Unternehmungen, sondern gerade auch in arbeitsteiligen Mustern. Das bekannteste dieser Muster ist die Arbeitsteilung von Paaren, bei der ein Partner durch Erwerbsarbeit für das Einkommen der Familie sorgt, während der andere Partner die Familien- und Haushaltsarbeit übernimmt. In der Regel handelt es sich dabei nicht um eine ausschließliche, sondern eine überwiegende Übernahme eines Bereichs durch einen Partner (Scheiner 2013). Im Bereich der Erwerbsarbeit ist aber auch eine ausschließliche Übernahme durch einen Partner nicht unüblich. Arbeitsteilige Muster können aber auch die Übernahme von Pflichten durch Kinder oder Jugendliche beinhalten, beispielsweise wenn diese für die Eltern den Einkauf übernehmen.

Solche Muster erstrecken sich typischerweise über einen gewissen Zeitraum, z.B. wenn der Vater den Großeinkauf am Wochenende übernimmt, während die Mutter werktags die kleinen Einkäufe erledigt. Diese mittelfristigen Arrangements lassen sich mit MiD nicht untersuchen.

Eine Form der Arbeitsteilung wird jedoch hier anhand des Einkaufs untersucht, und zwar anhand der Frage, ob und wie stark die Wahrscheinlichkeit für einen Einkauf am Stichtag dadurch beeinflusst wird, ob der Partner bzw. die Partnerin am gleichen Tag eingekauft hat[19].

In die Analysen gehen nur Eltern in Familienhaushalten bis 64 Jahren ein. Alleinerziehende werden nicht berücksichtigt, weil bei ihnen keine partnerschaftliche Arbeitsteilung im Haushalt vorliegen kann. Untersucht wird die Häufigkeit von Einkaufswegen am Stichtag. Als erklärende Variablen gehen soziodemografische Angaben für die befragte Person und den Haushalt, räumliche Merkmale des Wohnstandorts, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Merkmale der Mobilität des Partners bzw. der Partnerin in die Analysen ein. Insbesondere im letzten Punkt unterscheiden sich die Analysen von ansonsten ähnlichen Analysen dieser Art. Bezüglich der Mobilität des Partners liegen zwei Hypothesen zugrunde:

- Wenn der Partner bzw. die Partnerin am Stichtag eingekauft hat, reduziert dies die Wahrscheinlichkeit, dass die befragte Person ebenfalls einkauft. Dies gilt besonders stark für alltägliche Einkäufe, weniger für Großeinkäufe am Wochenende und Einkäufe für den längerfristigen Bedarf, die eher gemeinsam unternommen werden.
- Wenn der Partner bzw. die Partnerin durch Mobilität oder außerhäusliche Aktivitäten am Stichtag stark belastet ist, erhöht dies die Wahrscheinlichkeit, dass die befragte Person einkauft. Eine solche Belastung kann sich in langen Wegen, langen Wegedauern oder Vollzeit-Erwerbstätigkeit des Partner bzw. der Partnerin ausdrücken.

[19] Hierfür müssen dem Personendatensatz Partnervariablen zugespielt und in der Analyse berücksichtigt werden. Hierfür muss eine Entscheidung getroffen werden, welche Personen als Partner anzusehen sind. Dabei werden folgende Regeln angewendet: (1) Beide Partner müssen volljährig sein. (2) Beide Partner müssen mindestens 18 Jahre älter sein als das älteste Kind. (3) In Zweifelsfällen muss der Altersabstand zwischen den Partnern kleiner als 18 Jahre sein. Dies kommt dann zur Anwendung, wenn zwei Erwachsene, die die beiden ersten Bedingungen erfüllen, im Haushalt leben, gleichzeitig aber auch noch wesentlich ältere Personen im gleichen Haushalt leben. Dann werden die beiden ähnlich alten jüngeren Erwachsenen als Partner angesehen sind. Die wesentlich älteren Personen werden als dabei lebende Großeltern betrachtet.

Vorab ist festzuhalten, dass eine Reihe von getesteten Variablen mangels signifikanter Einflüsse im Verlauf des Modellierungsprozesses aus den Analysen ausgeschlossen wurde. Dies betrifft die differenziert geprüfte Pkw-Verfügbarkeit, den Besitz von ÖPNV-Monatskarten, das Äquivalenzeinkommen des Haushalts, die Haushaltsstruktur (Altersklassen der Kinder, Alter des jüngsten Kindes) sowie die Gemeindegröße des Wohnorts. Die Schulbildung wurde genauer geprüft als sie im hier dargestellten Modell enthalten ist, mit der Mittleren Reife als eigene Kategorie.

Die gemeinsame Analyse für Frauen und Männer zeigt, dass Frauen häufiger einkaufen als Männer, Personen mittleren Alters (30-39 Jahre, noch stärker 40-64 Jahre) häufiger als junge Erwachsene, und Personen höherer Bildung (Abitur oder Hochschulabschluss) häufiger als Personen mit geringerer Bildung. Der Geschlechterunterschied wird noch stärker, wenn man die häufigen Einkäufe von Hausfrauen und Teilzeit Erwerbstätigen gegenüber Vollzeit Erwerbstätigen berücksichtigt, denn bei beiden Gruppen handelt es sich überwiegend um Frauen. Auch Arbeitslose kaufen häufiger ein als Vollzeit Erwerbstätige. Bei guter kleinräumlicher Erreichbarkeit von Geschäften wird ebenfalls etwas häufiger eingekauft; dies trifft insbesondere in städtischen Lagen zu. Samstags wird häufiger, sonntags weniger häufig eingekauft als an anderen Tagen.

Das Kernergebnis der Analyse sind jedoch die Einflüsse der "Partnervariablen". Überraschenderweise besteht ein stark positiver Einfluss der Einkaufshäufigkeit des Partners bzw. der Partnerin. Demzufolge scheint es sich bei Einkäufen in Familien nicht primär um arbeitsteilige Aktivitäten, sondern eher um gemeinsame Unternehmungen zu handeln, was der ersten Hypothese deutlich widerspricht. Dies gilt – wie erwartet – besonders stark für nicht-alltägliche Einkäufe[20], aber selbst bei Einkäufen für den täglichen Bedarf besitzt die Einkaufshäufigkeit des Partners bzw. der Partnerin einen signifikant positiven Effekt. Wichtig ist es festzuhalten, dass es sich bei diesem Zusammenhang nicht um einen statistischen Effekt des Wochenverlaufs handelt (wenn der Stichtag auf einen Sonntag fällt, kaufen beide nicht ein). Vielmehr lässt sich dieser Zusammenhang auch separat für einzelne Wochentage zeigen. Am stärksten ist er erwartungsgemäß an Samstagen, d.h. samstags werden Einkäufe in noch stärkerem Maß gemeinsam unternommen als an anderen Werktagen. Allerdings widerspricht dies den Analysen des MOP in Kapitel 4.4.1, in denen gemeinsame Wege eher als Ausnahme erscheinen. Dort wurden gemeinsame Wege auf detailliertere Weise abgebildet als hier; allerdings beruht auch die Analyse des MOP auf Vorannahmen. Möglicherweise spiegelt sich in diesen Ergebnissen auch eine bestimmte Art und Weise der Wochenorganisation der Familien, ohne dass sich deren Details hier letztlich klären lassen.

In Übereinstimmung mit der zweiten Hypothese zeigt die Analyse, dass eine Person häufiger einkauft, wenn ihr Partner bzw. ihre Partnerin durch hohe Mobilität am Stichtag stark belastet ist. Dies äußert sich im positiven Einfluss der zurückgelegten Distanz des Partners bzw. der Partnerin[21]. Die Erwerbstätigkeit des Partners bzw. der Partnerin hat dagegen keinen Einfluss.

Zwischen Frauen und Männern zeigen sich einige interessante Unterschiede in den Einflussgrößen. So kaufen männliche Nicht-Erwerbstätige (Azubis, Schüler, Studenten, Arbeitslose) häufiger ein als

[20] Die standardisierten Effekte der Einkaufshäufigkeit des Partners betragen für tägliche Einkäufe 0,11, für andere Einkäufe 0,32, für Shopping 0,33.

[21] Alternativ wurden auch die Wegedauer des Partners sowie Dienstreisen des Partners am Stichtag getestet. Hierbei zeigten sich keine signifikanten Effekte.

Vollzeit erwerbstätige Männer. Bei den Frauen haben diese Formen der Nicht-Erwerbstätigkeit dagegen keinen Einfluss. Dafür wirken sich bei Frauen die Teilzeiterwerbstätigkeit sowie der Status als Hausfrau positiv auf die Einkaufshäufigkeit aus.

Frauen reagieren auch – in Form häufigerer Einkäufe – stärker auf die nahräumliche Erreichbarkeit von Geschäften als Männer. Und schließlich geht das häufigere Einkaufen an Samstagen vor allem auf die Beteiligung der Männer zurück. Umgekehrt geht das seltenere Einkaufen an Sonntagen vor allem auf Frauen zurück, während bei Männern der Sonntag eine zwar signifikante, aber eher schwache Einschränkung der Einkaufshäufigkeit bedeutet, was möglicherweise auf das Brötchenholen der Männer für das sonntägliche Frühstück zurückzuführen ist. Auch das Tanken des Pkw kann eine wichtige Rolle spielen, das in MiD als Einkauf des täglichen Bedarfs klassifiziert ist.

	Frauen und Männer			Frauen			Männer		
	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.
(Konstante)	-0,15		0,04	0,00		0,99	-0,12		0,34
Geschlecht weiblich	0,15	0,09	0,00						
18-29 Jahre (Referenzkategorie)									
30-39 Jahre	0,20	0,11	0,00	0,20	0,11	0,01	0,21	0,12	0,07
40-49 Jahre	0,24	0,15	0,00	0,26	0,15	0,00	0,20	0,14	0,08
50-64 Jahre	0,31	0,14	0,00	0,34	0,12	0,00	0,27	0,15	0,02
Abitur, (Fach-)Hochschulreife	0,08	0,04	0,01	0,11	0,05	0,00	0,03	0,01	0,54
(Fach-)Hochschulabschluss	0,07	0,04	0,00	0,07	0,04	0,03	0,06	0,04	0,04
Vollzeit erwerbstätig (Referenzkat.)									
Hausfrau	0,24	0,11	0,00	0,25	0,13	0,00	0,15	0,02	0,22
Azubi, Schüler, Student	0,23	0,02	0,07	0,12	0,01	0,45	0,51	0,05	0,01
Arbeitslos	0,21	0,03	0,02	0,07	0,01	0,63	0,28	0,05	0,01
Teilzeit erwerbstätig	0,13	0,08	0,00	0,14	0,08	0,00	0,10	0,03	0,15
Pkw jederzeit zum Fahren verfügbar	0,04	0,02	0,16	0,03	0,02	0,35	0,05	0,03	0,19
Erreichbarkeit von Läden mit NMIV	0,02	0,03	0,01	0,03	0,04	0,01	0,01	0,02	0,42
Samstag	0,22	0,09	0,00	0,08	0,03	0,05	0,37	0,17	0,00
Sonntag	-0,37	-0,16	0,00	-0,55	-0,24	0,00	-0,11	-0,05	0,01
Partner: Aktivitätshäufigkeit Einkauf	0,23	0,23	0,00	0,29	0,25	0,00	0,21	0,24	0,00
Partner: zurückgelegte Distanz (km)	0,00	0,04	0,00	0,00	0,05	0,01	0,00	0,03	0,10
Partner: Vollzeit erwerbstätig	0,03	0,02	0,39	0,00	0,00	0,95	0,05	0,03	0,18
R^2 adj	14,4			15,4			11,8		
n	5987			3390			2596		

Tabelle 46 Einflussgrößen der Einkaufshäufigkeit von Eltern

Ohne Alleinerziehende
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

In Tabelle 47 ist die zeitliche Verteilung der Einkaufswege von Vätern und Müttern an Werktagen und am Wochenende dargestellt, zudem wurde noch eine Unterscheidung nach der Dauer (kürzer 30 Minuten/ länger 30 Minuten) der Einkaufswege vorgenommen.

Betrachtet man die Einkäufe insgesamt, so zeigt sich auch hier wie schon mehrmals erwähnt, dass Mütter öfter einkaufen. Im Verlauf über den Tag lassen sich zwei besondere Nachfragespitzen ausmachen, zum einem in den Vormittagsstunden (9.30 – 12.00 Uhr) und zum anderen zwischen 15.00 – 17.30 Uhr. Diese Zeiten sind mit den Arbeitszeiten und den Betreuungszeiten der Kinder zu erklären. So werden Mütter, die nicht erwerbstätig sind, schwerpunktmäßig in den Vormittagsstunden einkaufen und Mütter mit Teil- oder Vollzeiterwerb eher in den Nachmittagsstunden.

Die Unterteilung der Einkaufswege in kurze und lange Besorgungen zeigt, dass deutlich mehr „Kurzbesorgungen“ durchgeführt werden. Es lässt sich zudem als Muster erkennen, dass Väter in den frühen Morgenstunden und in den Abendstunden einkaufen. Dies kann man mit dem Weg zum Bäcker am Morgen und dem Mitbringen von notwendigen Dingen nach dem Arbeiten erklären. Einkäufe (angegeben als Aktivität), die über eine halbe Stunde dauern, werden an Werktagen fast vollständig von den Müttern durchgeführt.

Am Wochenende werden insgesamt gesehen mehr Einkäufe in den Familien durchgeführt, wobei im gleichen Maße Väter und Mütter daran beteiligt sind. Die beliebteste Einkaufszeit liegt am Vormittag zwischen 10 und 13 Uhr.

Uhrzeit	Einkaufen / Besorgung						Einkaufen / Besorgung ≤30 min						Einkaufen / Besorgung >30 min					
	Werktage			Wochenende			Werktage			Wochenende			Werktage			Wochenende		
	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]
	0%	0%	0,36	0%	0%	1,44	0%	0%	0,48	0%	0%	1,44	0%	0%	0,00	0%	0%	-
6	0%	0%	0,54	0%	0%	1,11	0%	0%	0,54	0%	0%	1,11	0%	0%	-	0%	0%	-
	0%	0%	0,55	0%	0%	1,02	0%	0%	0,77	0%	0%	1,28	0%	0%	0,00	0%	0%	-
7	0%	0%	2,01	0%	0%	0,68	0%	0%	1,92	0%	0%	0,75	0%	0%	0,43	0%	0%	0,00
	0%	0%	0,72	1%	1%	0,54	0%	0%	0,74	1%	0%	0,33	0%	0%	0,91	0%	0%	2,37
8	1%	1%	1,26	2%	2%	0,67	0%	1%	1,59	2%	2%	0,76	0%	0%	0,95	0%	0%	0,33
	2%	2%	1,46	5%	3%	0,54	1%	2%	1,40	4%	2%	0,48	0%	1%	2,12	1%	1%	0,89
9	2%	4%	2,18	4%	3%	0,75	1%	3%	1,90	4%	3%	0,61	0%	1%	3,81	0%	1%	2,46
	2%	5%	2,46	6%	5%	0,78	2%	4%	2,58	4%	3%	0,68	1%	1%	2,27	2%	1%	0,95
10	3%	6%	2,39	9%	7%	0,80	2%	5%	2,17	7%	6%	0,76	0%	1%	4,93	1%	2%	1,24
	3%	7%	2,32	12%	11%	0,95	2%	6%	2,38	9%	8%	0,84	1%	1%	2,53	3%	4%	1,15
11	3%	7%	2,44	13%	13%	1,00	3%	6%	2,30	11%	11%	1,02	0%	1%	3,96	2%	2%	0,92
	3%	7%	2,32	13%	12%	0,93	3%	6%	2,14	10%	10%	1,00	0%	1%	4,82	3%	2%	0,67
12	3%	6%	2,24	14%	13%	0,92	2%	5%	2,23	12%	11%	0,97	0%	1%	3,09	2%	2%	0,93
	3%	5%	1,92	13%	11%	0,85	2%	4%	1,93	12%	10%	0,81	0%	1%	2,35	1%	1%	1,16
13	2%	4%	1,61	10%	10%	0,97	2%	3%	1,48	9%	9%	0,93	0%	0%	3,67	1%	1%	1,36
	2%	3%	1,63	9%	9%	0,98	2%	3%	1,54	8%	8%	0,94	0%	0%	2,90	0%	1%	1,78
14	2%	3%	1,78	8%	8%	0,99	2%	3%	1,61	8%	7%	0,91	0%	1%	2,89	1%	1%	1,76
	2%	4%	2,00	8%	7%	0,93	2%	3%	1,76	7%	7%	0,93	0%	1%	3,59	1%	1%	0,67
15	3%	5%	1,86	7%	7%	1,06	2%	4%	1,71	6%	6%	1,06	0%	1%	2,62	1%	1%	1,25
	3%	7%	1,99	7%	6%	0,94	3%	5%	1,97	6%	5%	0,91	1%	1%	2,08	1%	1%	1,43
16	4%	7%	1,74	6%	5%	0,86	4%	6%	1,66	6%	5%	0,84	0%	1%	2,72	1%	0%	0,88
	4%	7%	1,63	7%	5%	0,77	3%	6%	1,64	6%	5%	0,81	1%	1%	1,45	1%	1%	0,58
17	5%	7%	1,33	6%	4%	0,69	5%	6%	1,37	6%	4%	0,61	1%	1%	1,10	0%	1%	3,69
	6%	7%	1,19	6%	4%	0,67	5%	6%	1,17	5%	3%	0,66	1%	1%	1,25	1%	1%	0,97
18	5%	5%	1,03	4%	3%	0,71	5%	5%	1,07	4%	3%	0,76	1%	1%	0,81	0%	0%	0,00
	4%	4%	0,95	3%	2%	0,79	4%	3%	0,94	3%	2%	0,74	1%	1%	0,97	0%	0%	1,01
19	3%	3%	0,94	2%	2%	1,06	3%	2%	0,93	2%	2%	0,99	0%	0%	1,11	0%	0%	0,66
	2%	2%	0,79	2%	2%	1,03	2%	1%	0,82	2%	2%	0,96	0%	0%	0,49	0%	0%	-
20	1%	1%	0,71	1%	1%	0,81	1%	1%	0,69	1%	1%	0,90	0%	0%	0,99	0%	0%	0,00
	1%	0%	0,80	1%	1%	1,33	1%	0%	0,77	1%	1%	1,68	0%	0%	-	0%	0%	0,00
21	0%	0%	1,00	0%	1%	1,19	0%	0%	0,98	0%	1%	1,19	0%	0%	-	0%	0%	-
	0%	0%	1,52	0%	0%	1,17	0%	0%	1,61	0%	0%	1,17	0%	0%	-	0%	0%	-
22	0%	0%	0,87	0%	0%	0,94	0%	0%	0,87	0%	0%	0,94	0%	0%	-	0%	0%	-

Tabelle 47 Anteil der Einkaufenden nach Geschlecht, Einkaufsdauer und Werktag/Wochenende

Quelle: eigene Analysen. Daten: MOP 2002 und 2004 bis 2012, [1] M / V Verhältnis Mutter zu Vater, rote Färbung (>1) Mütter in der Mehrzahl, blaue Färbung (<1) Väter in der Mehrzahl

4.5.6 Wenn man sich das Auto teilt: Familien mit einem Pkw

Die Alltagsmobilität von Familien ist stark vom Pkw geprägt. Deshalb lohnt sich ein Blick auf Familien mit nur einem Pkw, der von zwei Elternteilen geteilt wird. Wie ist deren Mobilität strukturiert?

Insgesamt geben 77% aller Eltern an, jederzeit über einen Pkw zum Fahren verfügen zu können (s.o.). In Familien mit geringem Einkommen sind es nur 53%, in allen anderen Familientypen um die 80%. Wenn eine Familie mit zwei Elternteilen nur einen Pkw besitzt, haben nur 64% der Eltern jederzeit einen Pkw verfügbar (Tabelle 48). Auch hier ist die Verfügbarkeit eines Pkw in Familien mit geringem Einkommen geringer, obwohl auch diese Familien ja ein Auto besitzen. Dies liegt daran, dass es hier mehr Personen ohne Führerschein gibt.

	mit hohem Betreuungsbedarf	mit geringem Einkommen	mit umfangreicher Erwerbstätigkeit	mit schlechter Erreichbarkeit	ohne bes. Herausforderung	ALLE PERSONEN IN PAAR-FAMILIEN	PAARE OHNE KINDER
Nein*	6,5%	19,7%	8,2%	7,2%	5,2%	7,8%	11,7%
Gelegentlich	26,8%	24,1%	25,2%	24,6%	30,7%	27,4%	19,1%
Jederzeit	66,7%	56,2%	66,7%	68,1%	64,1%	64,8%	69,2%

Tabelle 48 Pkw-Verfügbarkeit von Eltern in Familien mit genau einem Pkw

Ohne Alleinerziehende. Gefragt wurde nach der Pkw-Verfügbarkeit zum selbst Fahren.
* Pkw nicht verfügbar oder kein Führerschein.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Auch in der Verkehrsmittelnutzung unterscheiden sich Familien mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit (zwei Elternteile, ein Pkw) deutlich von Familien mit mindestens zwei Pkw. Eine Unterscheidung zwischen Familientypen ist dabei weniger aufschlussreich, weil die Unterschiede zwischen gering- und hochmotorisierten Familien weniger vom Familientyp abhängen. Dagegen ist die Unterscheidung nach dem Geschlecht einmal mehr von Interesse.

Eltern in Familien mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit legen 20% weniger ihrer Wege als Pkw-Fahrer zurück (Tabelle 49). Davon profitiert der ÖPNV nur in geringem Maße (7% gegenüber 4% Anteil am Modal Split). Die übrigen Wege entfallen am stärksten auf Wege zu Fuß, in geringerem Maß auf das Fahrrad und auf den Pkw als Mitfahrer. Die Kinder in Familien mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit legen 8% weniger ihrer Wege als Pkw-Mitfahrer zurück. Davon profitiert der ÖPNV gar nicht; der geringere Anteil an Wegen mit dem Pkw wird durch höhere Anteile nichtmotorisierter Wege aufgefangen.

		Zu Fuß	Fahrrad	MIV-M	MIV-F	ÖPNV	ÖV-Fern
		Familien mit genau einem Pkw					
Eltern	M	24,0	11,3	7,1	50,7	6,5	0,50
	W	28,3	11,9	21,6	30,3	7,3	0,52
	Alle	26,1	11,6	14,3	40,5	6,9	0,51
Kinder	M	30,9	18,0	37,3	0,8	12,3	0,63
	W	32,0	15,0	37,9	0,6	14,2	0,38
	Alle	31,4	16,6	37,6	0,7	13,2	0,52
		Familien mit mindestens zwei Pkw					
Eltern	M	15,5	6,3	7,4	66,2	4,1	0,52
	W	18,5	6,0	14,9	56,7	3,6	0,36
	Alle	17,0	6,2	11,2	61,3	3,8	0,44
Kinder	M	24,8	15,0	44,4	1,9	13,5	0,46
	W	26,5	11,0	47,6	1,0	13,5	0,44
	Alle	25,6	13,0	46,0	1,5	13,5	0,45

Tabelle 49 Verkehrsmittelnutzung (%) in Familien nach Anzahl der Pkw, Geschlecht und Rolle in der Familie

Ohne Alleinerziehende.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Die Differenzierung nach dem Geschlecht der Eltern zeigt, dass in solchen "Knappheitssituationen" die Geschlechterunterschiede besonders deutlich hervortreten. Während in Familien mit mindestens zwei Pkw der Geschlechterunterschied im MIV-Fahreranteil rund 10% beträgt (Frauen vs. Männer: 56,7% vs. 66,2%), legen in Familien mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit Männer immerhin 51% ihrer Wege als Pkw-Fahrer zurück, Frauen aber nur 30%. Komplementär dazu beträgt der Geschlechterunterschied im MIV-Mitfahreranteil in Familien mit mindestens zwei Pkw knapp 8% (M: 7%, F: 15%), in Familien mit eingeschränkter Pkw-Verfügbarkeit jedoch knapp 15% (M: 7%, F: 22%). Die Arrangements in Familien mit Pkw-Knappheit sind also besonders stark geschlechtsspezifisch.

Interessant ist hier ergänzend auch eine geschlechterdifferenzierte Analyse der (subjektiv eingeschätzten) Verfügbarkeit. Wenn ein Elternpaar sich einen Pkw teilt, ist zu erwarten, dass allenfalls eine der beiden Personen jederzeit über das Auto verfügen kann. Dies wird jedoch keineswegs so berichtet. Vielmehr berichten 72% der Männer, deren Frau angibt, jederzeit über den Pkw zu verfügen, dass sie ebenfalls jederzeit über den Pkw verfügen können (Tabelle 50, obere Hälfte). Umgekehrt berichten nur 58% der Frauen, deren Mann jederzeit über den Pkw verfügt, dass sie ebenfalls jederzeit auf den Pkw Zugriff haben (Tabelle 50, untere Hälfte). Dies ist nicht unbedingt als Widerspruch zu sehen, denn die Frage nach der Pkw-Verfügbarkeit ließ sich durchaus im Sinne von "verfügbar, wenn ich ihn benötige" interpretieren. Die starken Geschlechterunterschiede im Berichtsverhalten zeigen jedoch, dass die Männer den Zugriff auf den Pkw als deutlich stärker wahrnehmen als ihre Frauen oder im Zweifelsfall objektiv bessere Mittel haben, um diesen Zugriff zu sichern. Interes-

sant ist auch, dass die Aussage "nicht verfügbar" bei Männern in diesen Familien praktisch nicht vorkommt, weshalb die entsprechende Spalte in der unteren Hälfte der Tabelle leer bleibt.

	Pkw-Verfügbarkeit der Frau			
Pkw-Verfügbarkeit des Mannes	Nein*	Gelegentlich	Jederzeit	Alle
Nein*	0,0%	0,0%	2,4%	1,5%
Gelegentlich	1,9%	21,1%	25,7%	22,4%
Jederzeit	98,1%	78,9%	72,0%	76,1%
Alle	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Pkw-Verfügbarkeit des Mannes			
Pkw-Verfügbarkeit der Frau	Nein*	Gelegentlich	Jederzeit	Alle
Nein*		1,2%	10,5%	8,2%
Gelegentlich		27,6%	31,4%	30,1%
Jederzeit		71,2%	58,1%	61,6%
Alle		100,0%	100,0%	100,0%

Tabelle 50 Pkw-Verfügbarkeit von Müttern und Vätern in Familien mit genau einem Pkw

Ohne Alleinerziehende. Gefragt wurde nach der Pkw-Verfügbarkeit zum selbst Fahren.
* Pkw nicht verfügbar oder kein Führerschein.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

In Tabelle 51 wird die PKW-Nutzung über den Tagesverlauf in den Familien dargestellt. In der Analyse gilt ein Fahrzeug als belegt wenn eine Aktivität außerhalb der Wohnung durchgeführt wird und der Weg zu dieser Aktivität mit dem PKW durchgeführt wurde. Mitfahrer werden nicht berücksichtigt. In der Gesamtübersicht sind Haushalte ohne eigenen PKW in den Prozentzahlen berücksichtigt, diese sind jedoch nicht gesondert dargestellt. Die Auswertung zeigt, dass die Väter den PKW im Mittel deutlich mehr nutzen als die Mütter. Die erhöhte Nutzung der Väter erstreckt sich an Werktagen über den gesamten Tag, was den Schluss nahelegt, dass ca. 40% der Väter den PKW zur Fahrt an den Arbeitsplatz verwenden. Das Fahrzeug steht dann am Arbeitsplatz und nicht mehr für die Mutter zur Verfügung, bis es erst nach Arbeitsende wieder in den Nachmittagsstunden frei wird. Die Mütter nutzen den PKW schwerpunktmäßig in den Vormittagsstunden (zwischen 20-30%), was zum großen Teil auf Teilzeitarbeit und Einkaufswege zurückzuführen ist. In den Nachmittagsstunden nimmt die Nutzung des PKW bei den Müttern an Werktagen kontinuierlich ab. Am Wochenende ist die PKW-Nutzung bei Vätern und Müttern geringer als an Werktagen, bei den Vätern allerdings höher als bei den Müttern. Eine mögliche Erklärung ist in verstärkten Freizeit- und Servicewegen der Väter am Wochenende zu vermuten.

Sind in einem Haushalt mehrere PKW vorhanden nutzt ein höherer Anteil der Väter (max. 51%) und Mütter (max. 34%) den Pkw. Sowohl das Muster der Nutzung über den Tag als auch das Verhältnis der Pkw-Nutzung zwischen Männern und Frauen bleibt unverändert.

Uhrzeit	PKW-Nutzung Gesamt (0 bis 9 Pkw)						PKW-Nutzung ein PKW im Haushalt						PKW-Nutzung zwei oder mehr PKW im Haushalt					
	Werktage			Wochenende			Werktage			Wochenende			Werktage			Wochenende		
	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]	Väter	Mütter	M / V[1]
	2%	1%	0,4	7%	5%	0,7	2%	1%	0,5	5%	2%	0,5	2%	1%	0,4	5%	2%	0,5
1	2%	1%	0,4	6%	4%	0,7	2%	1%	0,5	4%	2%	0,6	2%	1%	0,4	5%	2%	0,4
	2%	1%	0,4	6%	4%	0,7	2%	1%	0,5	4%	2%	0,5	2%	1%	0,4	4%	2%	0,5
2	2%	1%	0,4	6%	4%	0,7	2%	1%	0,4	4%	2%	0,6	2%	1%	0,4	4%	2%	0,5
	2%	1%	0,4	5%	4%	0,7	2%	1%	0,4	4%	2%	0,6	2%	1%	0,4	4%	2%	0,4
3	2%	1%	0,4	5%	4%	0,7	2%	1%	0,4	3%	2%	0,6	2%	1%	0,4	4%	2%	0,5
	2%	1%	0,4	5%	4%	0,7	2%	1%	0,4	3%	2%	0,6	2%	1%	0,3	4%	2%	0,5
4	2%	1%	0,3	5%	4%	0,7	2%	1%	0,4	3%	2%	0,6	3%	1%	0,3	4%	2%	0,5
	3%	1%	0,3	5%	4%	0,7	2%	1%	0,4	3%	2%	0,6	3%	1%	0,3	4%	2%	0,4
5	4%	1%	0,3	5%	4%	0,7	3%	1%	0,3	3%	2%	0,6	4%	1%	0,3	4%	2%	0,4
	6%	1%	0,2	6%	4%	0,7	5%	1%	0,2	3%	2%	0,6	6%	1%	0,2	4%	2%	0,5
6	9%	2%	0,2	6%	5%	0,8	9%	2%	0,2	3%	3%	0,8	9%	2%	0,2	5%	2%	0,5
	14%	3%	0,3	7%	6%	0,8	12%	3%	0,3	4%	3%	0,9	15%	4%	0,2	5%	3%	0,5
7	20%	6%	0,3	7%	5%	0,7	17%	6%	0,3	4%	3%	0,8	22%	7%	0,3	5%	3%	0,5
	27%	12%	0,4	9%	6%	0,7	25%	10%	0,4	5%	3%	0,7	30%	13%	0,4	6%	3%	0,5
8	35%	19%	0,5	11%	8%	0,7	31%	17%	0,5	6%	4%	0,6	39%	21%	0,5	7%	4%	0,5
	39%	24%	0,6	14%	9%	0,6	33%	22%	0,7	8%	4%	0,5	44%	27%	0,6	9%	5%	0,5
9	42%	28%	0,7	16%	11%	0,7	36%	25%	0,7	9%	5%	0,5	47%	31%	0,6	11%	6%	0,6
	44%	29%	0,7	19%	13%	0,7	37%	26%	0,7	10%	6%	0,6	49%	32%	0,7	12%	8%	0,6
10	45%	30%	0,7	24%	17%	0,7	38%	27%	0,7	15%	7%	0,5	50%	33%	0,7	14%	9%	0,6
	45%	30%	0,7	30%	19%	0,6	38%	27%	0,7	20%	9%	0,4	51%	34%	0,7	18%	10%	0,6
11	45%	30%	0,7	33%	20%	0,6	38%	26%	0,7	23%	10%	0,4	51%	33%	0,7	19%	10%	0,5
	45%	29%	0,6	35%	21%	0,6	38%	26%	0,7	26%	10%	0,4	51%	33%	0,6	20%	11%	0,5
12	45%	28%	0,6	35%	21%	0,6	38%	25%	0,7	27%	10%	0,4	51%	31%	0,6	19%	11%	0,6
	44%	25%	0,6	34%	19%	0,5	37%	21%	0,6	27%	9%	0,3	49%	29%	0,6	18%	10%	0,5
13	43%	22%	0,5	31%	18%	0,6	36%	19%	0,5	24%	9%	0,4	48%	25%	0,5	18%	9%	0,5
	42%	19%	0,5	31%	18%	0,6	36%	17%	0,5	22%	9%	0,4	47%	21%	0,5	18%	9%	0,5
14	41%	18%	0,4	31%	19%	0,6	35%	16%	0,5	22%	10%	0,4	46%	20%	0,4	19%	9%	0,5
	40%	18%	0,4	31%	18%	0,6	35%	16%	0,5	22%	9%	0,4	45%	20%	0,4	19%	9%	0,5
15	40%	19%	0,5	32%	19%	0,6	34%	17%	0,5	23%	9%	0,4	44%	21%	0,5	20%	9%	0,5
	39%	19%	0,5	33%	19%	0,6	32%	17%	0,5	23%	10%	0,4	44%	21%	0,5	21%	9%	0,5
16	37%	19%	0,5	32%	19%	0,6	32%	17%	0,5	23%	9%	0,4	42%	21%	0,5	20%	10%	0,5
	34%	18%	0,5	31%	18%	0,6	29%	15%	0,5	23%	9%	0,4	38%	20%	0,5	19%	10%	0,5
17	32%	17%	0,5	29%	18%	0,6	28%	15%	0,5	21%	9%	0,4	35%	19%	0,5	18%	9%	0,5
	28%	15%	0,5	27%	16%	0,6	24%	13%	0,6	20%	8%	0,4	31%	17%	0,5	16%	8%	0,5
18	24%	14%	0,6	24%	14%	0,6	22%	12%	0,6	17%	8%	0,5	27%	15%	0,6	15%	7%	0,5
	20%	11%	0,6	21%	12%	0,6	19%	10%	0,5	15%	7%	0,5	22%	13%	0,6	13%	6%	0,5
19	17%	9%	0,5	20%	11%	0,5	15%	8%	0,5	13%	6%	0,5	18%	10%	0,6	12%	5%	0,4
	14%	8%	0,5	19%	10%	0,5	14%	7%	0,5	12%	6%	0,5	15%	9%	0,6	11%	5%	0,4
20	13%	7%	0,6	18%	10%	0,6	12%	6%	0,5	12%	5%	0,5	13%	8%	0,6	10%	5%	0,5
	11%	6%	0,6	17%	9%	0,5	11%	6%	0,5	11%	5%	0,5	11%	7%	0,6	9%	4%	0,5
21	10%	6%	0,6	16%	8%	0,5	9%	5%	0,5	10%	4%	0,5	10%	6%	0,6	9%	4%	0,5
	9%	5%	0,5	13%	8%	0,6	8%	4%	0,4	9%	4%	0,5	9%	5%	0,6	7%	4%	0,5
22	7%	4%	0,5	12%	6%	0,5	7%	3%	0,5	8%	3%	0,4	8%	4%	0,5	6%	3%	0,5
	6%	3%	0,5	11%	5%	0,5	5%	3%	0,5	7%	3%	0,4	6%	3%	0,5	6%	3%	0,5
23	4%	2%	0,5	10%	5%	0,5	4%	2%	0,5	6%	3%	0,4	5%	2%	0,4	5%	2%	0,5
	4%	2%	0,5	8%	4%	0,5	3%	2%	0,5	5%	2%	0,4	4%	2%	0,4	5%	2%	0,4
24	3%	1%	0,5	7%	4%	0,5	3%	1%	0,5	4%	2%	0,5	3%	1%	0,4	4%	2%	0,4

Tabelle 51 PKW-Nutzung nach Geschlecht; PKW-Bestand des Haushalts sowie nach Wochentag

Quelle: eigene Analysen. Daten: MOP 2002 und 2004 bis 2012, [1] M / V Verhältnis Mutter zu Vater, rote Färbung (>1) Mütter in der Mehrzahl, blaue Färbung (<1) Väter in der Mehrzahl

4.5.7 Belastung von Eltern durch lange Pendelwege des anderen Elternteils

Die Pendelwege eines Erwerbstätigen können nicht nur diesen selbst belasten, sondern aufgrund der zeitlichen Abwesenheit, der finanziellen Belastung und der Verteilung anderer zeitlicher Aufwände auf die Familie auch den Partner bzw. die Partnerin sowie die ganze Familie. Wir untersuchen im Folgenden, ob die Pendelbelastung einer Person den Partner oder die Partnerin insoweit zusätzlich belasten, dass diese(r)

a) ebenfalls zu einer höheren Mobilität gezwungen ist, weil zusätzliche außerhäusliche Pflichten zu übernehmen sind, d.h.

a1) insgesamt eine längere tägliche Distanz zurücklegt,

a2) mehr Wege zurücklegt,

a3) mehr Zeit für Mobilität aufwendet,

b) häufigere Begleitwege auf sich nehmen muss,

c) häufiger einkaufen muss.

Die ersten drei Merkmale (a1 bis a3) dienen als "klassische" Mobilitätsindikatoren der Prüfung einer generellen Belastung durch Mobilität. Die beiden wegezweckspezifischen Merkmale (Begleitung, Einkauf) sollen weiter spezifizieren, welcher Art Belastung eine Person durch weite Pendelwege des Partners ausgesetzt sein kann, nämlich der verstärkten Übernahme von Haushalts- und Familienpflichten.

Die partnerliche Pendelbelastung wurde mittels zwei Varianten geprüft: zum einen ausschließlich anhand von Arbeitswegen (zum Arbeitsplatz und zurück), zum anderen einschließlich Geschäfts- und Ausbildungswegen. In einer Reihe von Regressionsmodellen hatte die zweite Variante einen stärkeren Einfluss. Zudem ist die Fallzahl etwas höher, weil sie es ermöglicht, auch Haushalte zu berücksichtigen, in denen die jeweiligen Partner/innen Ausbildungs- oder Geschäftswege, aber keine Pendelwege zum Arbeitsplatz zurücklegen. Wir berücksichtigen hier nur Werktage (Montag bis Freitag), weil an Wochenendtagen die Aktivitätsmuster anders strukturiert sind und hier der Alltag im Fokus stehen soll. Effektiv macht dies keinen großen Unterschied, weil für Wochenendtage meist keine Arbeits-, Geschäfts- oder Ausbildungswege berichtet werden.

Im Ergebnis hatten weder die Wegeanzahl noch die Wegedauer am Stichtag in irgendeinem Modell einen signifikanten Einfluss. Geprüft wurden auch separate Modelle für Männer und Frauen, um möglichen geschlechtsspezifischen (Interaktions-)Effekten Rechnung zu tragen. Dokumentiert werden hier deshalb die Ergebnisse für die am Stichtag zurückgelegte Distanz sowie die Anzahl an Begleitwegen und die Anzahl an Einkaufswegen.

	Anzahl km			Anzahl Begleitwege			Anzahl Einkaufswege		
	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.
(Konstante)	50,35		0,00	-0,64		0,02	-0,01		0,95
Geschlecht weiblich	-28,89	-0,16	0,00	0,30	0,08	0,00	0,25	0,10	0,00
30-39 Jahre	2,31	0,01	0,82	0,43	0,11	0,02	0,41	0,15	0,00
40-49 Jahre	4,20	0,02	0,69	0,47	0,14	0,01	0,46	0,19	0,00
50-64 Jahre	1,20	0,00	0,92	0,47	0,09	0,03	0,59	0,16	0,00
nur Kinder ab 10 (Ref.)									
Kinder bis 5 Jahre im HH	-2,50	-0,01	0,60	1,04	0,28	0,00	-0,19	-0,07	0,00
Kinder 6 bis 9 Jahre im HH	1,61	0,01	0,68	0,81	0,22	0,00	-0,12	-0,05	0,03
max Hauptschule (Ref.)									
Mittlere Reife	-3,29	-0,02	0,55	0,14	0,04	0,17	-0,03	-0,01	0,71
Abitur, Fachhochschulreife	4,25	0,02	0,52	0,10	0,02	0,38	0,22	0,07	0,02
(Fach-)Hochschule	0,37	0,00	0,95	0,06	0,02	0,58	0,05	0,02	0,54
VZ erwerbst. (Ref.)									
Hausfrau/-mann	-19,60	-0,09	0,00	0,62	0,14	0,00	0,52	0,17	0,00
Azubi, Schüler, Student	-13,74	-0,01	0,56	0,11	0,01	0,78	0,28	0,02	0,37
Arbeitslos	-26,85	-0,03	0,14	0,08	0,01	0,81	0,48	0,04	0,06
Teilzeit erwerbstätig	-12,97	-0,07	0,02	0,48	0,14	0,00	0,27	0,11	0,00
Äquivalenzeinkommen (in 1.000)	8,62	0,06	0,01	0,08	0,03	0,19	-0,02	-0,01	0,68
Pkw jederzeit verfügbar	16,37	0,07	0,00	0,15	0,03	0,09	0,05	0,02	0,49
ÖPNV-Zeitkarte	8,31	0,03	0,21	-0,01	0,00	0,94	-0,04	-0,01	0,66
Gemeindegröße > 500.000 EW (Ref.)									
bis 5.000 EW	21,05	0,09	0,00	-0,12	-0,03	0,34	-0,20	-0,07	0,03
5.000 bis 20.000 EW	20,78	0,11	0,00	-0,01	0,00	0,92	-0,12	-0,04	0,17
20.000 bis 100.000 EW	12,90	0,07	0,04	0,22	0,06	0,04	-0,20	-0,08	0,02
100.000 bis 500.000 EW	5,27	0,02	0,45	-0,03	-0,01	0,84	-0,12	-0,03	0,20
Erreichbarkeit von Läden mit NMIV	-4,40	-0,07	0,00	-0,03	-0,02	0,22	0,06	0,06	0,00
Partner: Distanz zur Arbeit/Ausbildung (km)	0,09	0,04	0,04	0,00	0,01	0,49	0,00	0,04	0,04
R^2 adj	0,08			0,20			0,07		
n	2307			2309			2309		

Tabelle 52 Einflussgrößen der Mobilitätsbelastung von Müttern und Vätern unter Berücksichtigung des Pendelweges des Partners bzw. der Partnerin

Ohne Alleinerziehende. Gefragt wurde nach der Pkw-Verfügbarkeit zum selbst Fahren.
* Pkw nicht verfügbar oder kein Führerschein.
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

Die Ergebnisse der Modelle (Tabelle 52) spiegeln in vielen Details bekannte Ergebnisse der Verkehrsforschung, die hier nicht referiert werden. Von Interesse für die Mobilität in Familien sind folgende Befunde:

- In der Altersgruppe 40-49 Jahre ist die Zahl der Wege für Haushalts- und Familienarbeit am höchsten. Die gilt sowohl für Begleitwege als auch Einkaufswege. In den Gruppen 30-39 Jahre und 50-64 Jahre sind die Häufigkeiten dieser Wege jeweils etwas geringer, aber dennoch höher als unter jüngeren Eltern (18-29 Jahre).
- Vorschulkinder sowie – in etwas geringerem Ausmaß – Kinder im Grundschulalter erhöhen wie erwartet die Zahl der Begleitwege deutlich, reduzieren aber die Zahl der Einkaufswege. Demnach stecken in der höheren Anzahl an Einkaufswegen in anderen Familientypen durchaus Potenziale zur Reduktion.
- Frauen unternehmen deutlich mehr Begleitwege und Einkaufswege als Männer. Der 'reine' Geschlechtseffekt wird verstärkt durch die Einflüsse des Erwerbsstatus – sowohl bei Hausfrauen/-männern als auch bei Teilzeitbeschäftigten liegt die Zahl der Begleitwege und der Einkaufswege besonders hoch, und bei beiden Gruppen handelt es sich vorwiegend um Frauen.
- Weite Pendelwege des Partners bzw. der Partnerin sind erstens mit häufigeren Einkaufswegen, zweitens mit höherem Aufwand an zurückgelegten Distanzen assoziiert. Dagegen führt weites Pendeln des Partners nicht zur verstärkten Übernahme von Begleitwegen. Insgesamt sind die Einflüsse des partnerlichen Pendelns eher bescheiden. Da die höhere zurückgelegte Distanz nicht mit zusätzlichen Wegen verbunden ist (zur Wegeanzahl tritt kein signifikanter Zusammenhang auf, s.o.), ist eine Interpretation als "zusätzliche Belastung" durch das partnerliche Pendeln nicht ohne weiteres stichhaltig. Stattdessen kann es sich auch um "komplementäre Mobilität" zwischen zwei Partnern handeln, d.h. tendenziell bilden Personen mit ähnlicher Toleranz gegenüber den mit Mobilität verbundenen Aufwänden Paare – zwei "Sesshafte" oder zwei "Hochmobile".

Separate Modelle für Männer und Frauen zeigen in einigen Punkten interessante Abweichungen (Tabelle 53). In der Tabelle sind die interessierenden Werte fett hervorgehoben.

Die ausgeprägte Altersstruktur in Begleitwegen und Einkaufswegen gibt es nur bei Müttern. Bei Männern ist kein Alterseffekt signifikant. Dies ist zum Teil auf die kleinere Teilstichprobe für die Modelle der Väter zurückzuführen, denn es liegen nur in relativ wenigen Familien Angaben zum Pendelweg der Mütter vor, die als "Partnervariablen" benötigt werden. Nimmt man deshalb die nichtsignifikanten Alterseffekte als relevant an, dann ist die Altersstruktur der Begleitwege unter den Vätern sogar deutlich abweichend von den Müttern: Während Mütter im mittleren Alter (40-49 Jahre) am häufigsten Begleitwege unternehmen, sind es bei Männern die jüngsten Väter (18-29 Jahre), die sich am stärksten engagieren.

In erster Linie hängt Kinderbegleitung vom Alter der Kinder ab, nicht vom Alter der Eltern. Sind kleine Kinder im Haushalt, erhöht dies sowohl für Mütter als auch Väter deutlich die Zahl der Begleitwege. Bei den Müttern ist dieser Zusammenhang allerdings deutlich stärker als bei Vätern. Gleichzeitig ist die Häufigkeit der Einkaufswege nur bei den Müttern, nicht aber bei den Vätern kleiner Kinder deutlich reduziert.

Die (bekannten) kürzeren Distanzen von Hausfrauen/-männern und Teilzeitbeschäftigten gelten nur für Frauen, nicht aber für Männer. Bei den Männern treten gar keine Einflüsse des Erwerbsstatus auf die zurückgelegten Distanzen auf.

Teilzeittätigkeiten sind nur bei Frauen mit häufigeren Begleitwegen verbunden, nicht aber bei Männern. Dies spiegelt die spezifische Rolle von Teilzeittätigkeiten bei Frauen, die häufig eigens deshalb akzeptiert werden, weil sie mit familiären Verpflichtungen verbunden werden können, während Teilzeittätigkeiten der Männer – wenn überhaupt – nur "notfalls" eingegangen werden und daraus typischerweise keine besondere familiäre Verpflichtung erwächst.

Ähnlich ist ein höheres Haushaltsäquivalenzeinkommen mit mehr Begleitwegen der Mütter, aber nicht der Väter verbunden. Auch dies spiegelt die geschlechtstypische Arbeitsteilung im Haushalt sowie die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt: ein höheres Haushaltsäquivalenzeinkommen ist verbunden mit stärkerer Arbeitsteilung im Haushalt, d.h. mit der Übernahme familiärer Pflichten durch die Frau, die damit dem Mann "den Rücken freihält", um ein hohes Einkommen zu erzielen. Komplementär ist im Modell der Väter ein höheres Haushaltsäquivalenzeinkommen mit *weniger* Begleitwegen verbunden (nicht signifikant).

Ein langer Pendelweg des Partners (Mannes) ist nur bei Frauen mit mehr Einkaufswegen verbunden (verfehlt aufgrund der kleinen Stichprobe knapp das Signifikanzniveau), während Männer auch bei langen Pendelwegen der Frau nicht häufiger einkaufen.

Umgekehrt ist ein langer Pendelweg der Frau nur bei Männern mit mehr Begleitwegen verbunden, während Frauen auch bei langen Pendelwegen des Mannes nicht häufiger ihre Kinder begleiten – weil sie es in der Regel ohnehin tun, soweit es erforderlich ist.

	Anzahl km			Anzahl Begleitwege			Anzahl Einkaufswege		
	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.
	Frauen								
(Konstante)	31,73		0,00	-0,63		0,08	0,35		0,18
18-29 Jahre (Ref.)									
30-39 Jahre	-1,13	-0,01	0,84	0,54	0,14	0,01	0,38	0,14	0,02
40-49 Jahre	-1,42	-0,02	0,81	0,63	0,17	0,00	0,42	0,17	0,01
50-64 Jahre	0,24	0,00	0,97	0,42	0,06	0,12	0,69	0,15	0,00
Nur Kinder ab 10 (Ref.)									
Kinder bis 5 Jahre im HH	-4,35	-0,04	0,16	1,29	0,32	0,00	-0,25	-0,09	0,00
Kinder 6 bis 9 Jahre im HH	-0,18	0,00	0,94	1,01	0,26	0,00	-0,19	-0,07	0,01
Max. Hauptschule (Ref.)									
Mittlere Reife	-0,16	0,00	0,97	0,10	0,03	0,46	-0,06	-0,02	0,57
Abitur, Fachhochschulreife	6,49	0,05	0,13	0,12	0,02	0,47	0,23	0,07	0,05
(Fach-)Hochschule	8,94	0,09	0,03	0,00	0,00	0,99	-0,02	-0,01	0,89
VZ erwerbst. (Ref.)									
Hausfrau	-15,19	-0,15	0,00	0,58	0,14	0,00	0,43	0,15	0,00
Azubi, Schüler, Student	-5,73	-0,01	0,70	0,10	0,01	0,85	-0,14	-0,01	0,73
Arbeitslos	-15,22	-0,03	0,22	0,16	0,01	0,73	0,30	0,02	0,38
Teilzeit erwerbstätig	-7,51	-0,08	0,03	0,51	0,14	0,00	0,15	0,06	0,10
Äquivalenzeinkommen (in 1.000)	4,95	0,06	0,02	0,16	0,05	0,04	-0,01	-0,01	0,85
Pkw jederzeit verfügbar	11,55	0,10	0,00	0,10	0,02	0,35	0,11	0,03	0,19
ÖPNV-Zeitkarte	6,40	0,04	0,16	0,03	0,00	0,87	0,02	0,01	0,85
Gemeindegröße > 500.000 EW (Ref.)									
bis 5.000 EW	9,90	0,09	0,03	-0,12	-0,03	0,48	-0,21	-0,07	0,08
5.000 bis 20.000 EW	13,27	0,13	0,00	0,12	0,03	0,45	-0,15	-0,05	0,19
20.000 bis 100.000 EW	7,29	0,07	0,08	0,37	0,09	0,02	-0,26	-0,09	0,02
100.000 bis 500.000 EW	2,91	0,02	0,54	0,03	0,01	0,85	-0,18	-0,05	0,16
Erreichbarkeit von Läden mit NMIV	-3,79	-0,11	0,00	-0,06	-0,04	0,07	0,07	0,07	0,01
Partner: Distanz Arbeit/Ausbildung (km)	0,08	0,08	0,00	0,00	0,01	0,72	0,00	0,05	0,06
R^2 adj	0,063			0,194			0,044		
n	1545			1547			1547		

(Fortsetzung)

	Anzahl km			Anzahl Begleitwege			Anzahl Einkaufswege		
	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.
	Männer								
	Anzahl km			Anzahl Begleitwege			Anzahl Einkaufswege		
	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.	B	Beta	Sig.
(Konstante)	-30,73		0,64	0,56		0,30	0,01		0,98
18-29 Jahre (Ref.)									
30-39 Jahre	58,00	0,18	0,30	-0,57	-0,20	0,21	0,41	0,16	0,34
40-49 Jahre	64,82	0,24	0,25	-0,52	-0,22	0,26	0,41	0,20	0,34
50-64 Jahre	58,73	0,18	0,30	-0,50	-0,18	0,29	0,48	0,19	0,27
Nur Kinder ab 10 (Ref.)									
Kinder bis 5 Jahre im HH	1,56	0,01	0,91	0,52	0,19	0,00	-0,09	-0,04	0,37
Kinder 6 bis 9 Jahre im HH	5,43	0,02	0,63	0,39	0,15	0,00	0,07	0,03	0,41
Max. Hauptschule (Ref.)									
Mittlere Reife	-5,59	-0,02	0,70	0,13	0,05	0,27	0,05	0,02	0,63
Abitur, Fachhochschulreife	3,33	0,01	0,86	-0,10	-0,03	0,54	0,18	0,05	0,23
(Fach-)Hochschule	-13,12	-0,05	0,38	0,04	0,02	0,75	0,16	0,08	0,17
VZ erwerbst. (Ref.)									
Hausmann	-38,52	-0,04	0,28	1,45	0,18	0,00	0,62	0,08	0,02
Azubi, Schüler, Student	-28,64	-0,02	0,68	0,34	0,02	0,56	1,19	0,08	0,03
Arbeitslos	-43,38	-0,04	0,33	0,06	0,01	0,87	0,68	0,07	0,05
Teilzeit erwerbstätig	-18,69	-0,03	0,41	0,03	0,01	0,88	0,68	0,15	0,00
Äquivalenzeinkommen (in 1.000)	15,11	0,07	0,07	-0,07	-0,04	0,33	-0,03	-0,02	0,66
Pkw jederzeit verfügbar	31,12	0,08	0,03	0,21	0,06	0,09	-0,08	-0,03	0,50
ÖPNV-Zeitkarte	10,05	0,02	0,56	-0,10	-0,03	0,49	-0,14	-0,04	0,31
Gemeindegröße > 500.000 EW (Ref.)									
bis 5.000 EW	40,06	0,11	0,03	-0,17	-0,05	0,27	-0,15	-0,05	0,29
5.000 bis 20.000 EW	27,99	0,09	0,09	-0,25	-0,10	0,07	-0,04	-0,02	0,78
20.000 bis 100.000 EW	19,95	0,07	0,21	-0,06	-0,02	0,64	-0,09	-0,04	0,45
100.000 bis 500.000 EW	5,86	0,02	0,75	-0,04	-0,01	0,81	-0,08	-0,03	0,57
Erreichbarkeit von Läden mit NMIV	-6,14	-0,06	0,13	0,04	0,04	0,23	0,04	0,05	0,20
Partner: Distanz Arbeit/Ausbildung (km)	0,50	0,06	0,10	0,01	0,08	0,02	0,00	0,01	0,70
R^2 adj	0,018			0,102			0,029		
n	761			761			761		

Tabelle 53 Einflussgrößen der Mobilitätsbelastung unter Berücksichtigung des Pendelweges des Partners bzw. der Partnerin – separate Modelle für Mütter und Väter

Ohne Alleinerziehende. Gefragt wurde nach der Pkw-Verfügbarkeit zum selbst Fahren, * Pkw nicht verfügbar oder kein Führerschein, Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

4.6 Zwischenresümee

Insgesamt zeigt sich eine Reihe von Kernbefunden zur Mobilität von Familien. Eine zentrale Erkenntnis ist, dass Eltern im Vergleich zu Singles und Paaren der gleichen Altersgruppe häufiger unterwegs sind, d.h. mehr Wege unternehmen. Dies speist sich vor allem aus den häufigen Begleitwegen. Einen weiten Begriff von Arbeit zugrunde gelegt, der auch Haushalts- und Familienarbeit einschließt, ist Familienmobilität von einer großen Spannbreite außerhäuslicher Arbeitsaktivitäten geprägt (Erwerbsarbeit, Ausbildung, Einkaufen, Erledigungen, Begleitung), die etwa zwei Drittel aller Wege einnehmen.

Diese Breite der Wegezwecke äußert sich auch bei der Betrachtung typischer Werktage. Während bei Paaren und Singles ohne Kinder "einfache" Aktivitätsmuster (nur Erwerbstätigkeit, nur Versorgungswege) sowie die Kombination aus Erwerbstätigkeit und Versorgung weiter verbreitet sind, kommen in Familien alle Aktivitäten in Verbindung mit Begleitwegen häufiger vor. An 34% der Werktage werden von (erwachsenen) Personen in Familien verschiedene Pflichtaktivitäten kombiniert – Erwerbstätigkeit, Versorgung, die Begleitung von Personen. Dennoch ist es wichtig festzuhalten, dass allgemeine Belastungsindikatoren der Mobilität (Wegedauer, Distanz) keine überdurchschnittliche Belastung der Familien zeigen. Eltern legen etwa die gleichen Distanzen zurück und wenden dafür täglich ebenso viel Zeit auf wie Paare und Singles.

Familientypen

Zwischen verschiedenen Familientypen bestehen teils deutliche Unterschiede der Mobilität, die vor allem sozioökonomisch (Einkommen) und durch Betreuungsnotwendigkeiten (Alter der Kinder) bedingt sind, in geringerem Maße auch durch Zeitbudgets und den räumlichen Kontext. Weitere soziodemografische Strukturen (Bildungsniveau, Alter, Geschlechterverhältnis) spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Im Vergleich der untersuchten Familientypen treten immer wieder Familien mit geringem Einkommen hervor. So sind die Wegehäufigkeit und damit das außerhäusliche Aktivitätsniveau in Familien mit geringem Einkommen auffallend gering. Sie legen geringere Distanzen zurück und wenden dafür weniger Reisezeit auf als andere Familien, und dies betrifft sowohl Eltern als auch Kinder. Das Niveau der Motorisierung ist im Vergleich zu anderen Familien stark reduziert.

Familien in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit legen wie erwartet leicht überdurchschnittliche Distanzen zurück; die dafür aufgewendete Zeit liegt jedoch aufgrund der starken Pkw-Nutzung und der höheren Geschwindigkeiten auf dem Land unter dem Durchschnitt aller Familien.

Insgesamt überwiegt aber im Vergleich von Familientypen eher das Bild großer Gemeinsamkeiten als ausgeprägter Unterschiede über die verschiedenen Gruppen hinweg. *Intern* sind die Gruppen allerdings durch starke Varianz gekennzeichnet, stellen also keineswegs homogene Gruppen dar. Mit anderen Worten: Jede Familie ist anders.

Innere Differenzierung in Familien, Geschlechterunterschiede

Aktivitäten und Mobilität unterscheiden sich stark zwischen den Familienmitgliedern, v.a. zwischen Eltern und Kindern, aber auch zwischen Müttern und Vätern sowie zwischen Mädchen und Jungen.

Familien zeigen deutlich stärkere geschlechtsspezifische Muster als andere Haushaltstypen. Dies ist aus der Zeitbudget- und Aktivitätenforschung bekannt und schlägt sich auch in der Mobilität nieder. So legen Frauen deutlich geringere Distanzen zurück als Männer und wenden dafür weniger Zeit auf. Relativ große Geschlechterdifferenzen treten zwischen Vätern und Müttern mit kleineren Kindern im Haushalt auf. Dies zeigt sich in den zurückgelegten Distanzen und dem Reisezeitbudget, aber auch der Neigung zu Aktivitätskopplungen. Eher gering sind die Geschlechterdifferenzen dagegen bei Eltern mit geringem Einkommen, bei umfangreicher Erwerbstätigkeit und bei Eltern in großstädtischen Wohnlagen.

Begleitwege konzentrieren sich in starkem Maße auf die Mütter. Besonders auffallend ist dies wiederum in Familien mit kleinen Kindern. Aber selbst in "moderneren" Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit ist das Bringen der Kinder weit überwiegend eine Aufgabe der Mütter. Die Geschlechter-Ungleichheit ist nachmittags noch stärker als morgens; sie ist verbunden mit der Teilzeittätigkeit vieler Mütter, die ihre Kinder aus der Betreuung oder von der Schule abholen, während der Vater noch am Arbeitsplatz ist. Dennoch übernehmen die Mütter nicht häufiger die Rückwege als die Hinwege zur Betreuung oder Schule. Eher sind auf dem Rückweg des Kindes andere Personen dabei (Schulfreunde, andere Eltern, Großeltern etc.).

Besonders deutlich werden diese Muster auch bei der Betrachtung typischer Werktage: In Familien kommen alle Aktivitäten in Verbindung mit Begleitwegen häufiger vor. Dies betrifft in besonders starkem Maße die Mütter, während die Väter fast dreimal so häufig (an 30% aller Tage) nur der Erwerbstätigkeit nachgehen, aber keine außerhäusliche haushalts- oder familienbezogene Arbeit übernehmen. Mütter kombinieren an vier von zehn Werktagen verschiedene Pflichtaktivitäten.

Der "Vorsprung" der Männer in der Pkw-Nutzung auf dem Berufsweg ist in Familien, entgegen dem dominierenden Bild in der Gesellschaft, geringer als bei kinderlosen Paaren oder Singles. Dies liegt daran, dass die stärkere Nutzung des Pkw für das Pendeln in Familien gegenüber anderen Haushalten vor allem auf die Frauen zurückzuführen ist, die den Berufsweg auch mit außerhäuslichen haushalts- oder familienbezogenen Aktivitäten kombinieren.

Geschlechtsspezifische Rollenmuster äußern sich bereits in der Mobilität von Kindern. Selbst im Vorschulalter werden für Mädchen mehr Einkaufswege und mehr Begleitwege berichtet als für Jungen. Darüber hinaus werden Mädchen in jeder Altersgruppe auf dem Schulweg häufiger begleitet als Jungen, ausgenommen im Vorschulalter, wenn praktisch alle Kinder begleitet werden.

Effizienz der Mobilität, Wegekopplungen und Arbeitsteilung

In einigen Mobilitätsindikatoren sind die Bemühungen von Familien um eine effiziente Abwicklung der Mobilität zu erkennen (Pkw-Nutzung, Arbeitsteilung). Daneben scheinen aber selbst bei scheinbar "lästigen" Pflichtaktivitäten wie dem Einkauf eher gemeinsame Wege vorzuherrschen. Demzufolge handelt es sich bei Einkäufen in Familien nicht primär um arbeitsteilige Aktivitäten. Gemeinsame

Wege sind offenbar nicht nur "Last", sondern können auch Gemeinsamkeit herstellen und Spaß machen.

Eltern koppeln nicht generell häufiger ihre Aktivitäten als Singles oder Paare. In Familien mit kleinen Kindern sind jedoch Wegekopplungen unter den Müttern ganz besonders weit, aber auch unter Vätern überdurchschnittlich verbreitet. Unter den Familienmitgliedern, die an einem Tag ihren Arbeitsplatz aufsuchen, zeigt sich deutlich die Notwendigkeit zu Effizienzgewinnen anhand von Aktivitätskopplungen auf dem Arbeitsweg, insbesondere für die Mütter. Besonders stark gilt dies wiederum in Familien mit kleinen Kindern. In urban-großstädtischen Umfeldern werden ebenfalls besonders häufig Wege miteinander gekoppelt.

Schulweg der Kinder

Knapp ein Drittel der Kinder kommt mit dem ÖPNV (einschließlich Schulbus) zur Schule oder Ausbildung (im Folgenden zusammenfassend: Schule), ein Viertel zu Fuß, ein weiteres Viertel mit dem Pkw als Mitfahrer, 15% mit dem Fahrrad. Die Schulwege werden mit zunehmendem Alter immer länger; die Distanzen nehmen von der Grundschule zu den weiterführenden Schulen um den Faktor drei zu.

Die Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulweg ändert sich mit dem Alter stark. Im Grundschulalter ist sie stark vom Gehen zu Fuß geprägt. In weiterführenden Schulen dominiert der ÖPNV; auch das Fahrrad gewinnt deutlich an Bedeutung. Das Gehen zu Fuß und das Mitfahren im Pkw nehmen stark ab.

Knapp 30% der Schulwege werden unbegleitet zurückgelegt. Jeweils knapp ein Drittel werden durch die Eltern (zum Teil unter Begleitung weiterer Geschwister oder anderer Personen) oder durch andere Personen, die nicht zum Haushalt gehören (Freunde, andere Eltern...) begleitet. Das unbegleitete Zurücklegen der Wege nimmt mit dem Alter der Kinder stark zu.

Gemeinsame Wege

Bei gemeinsamen Wegen ist häufig die ganze Familie gemeinsam unterwegs, insbesondere in der Freizeit und bei Versorgungswegen. Noch häufiger allerdings sind nicht alle Familienmitglieder dabei. In der Freizeit sind in der Regel beide Elternteile dabei, bei Begleitwegen oder auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung häufiger nur ein Elternteil.

Belastung durch Pendeln

Ein hoher Pendelaufwand eines Partners kann für den anderen Partner die Übernahme weiterer Belastungen bedeuten. So sind weite Pendelwege des Partners bzw. der Partnerin erstens mit häufigeren Einkaufswegen, zweitens mit höherem Aufwand an zurückgelegten Distanzen assoziiert. Dagegen führt weites Pendeln des Partners nicht zur verstärkten Übernahme von Begleitwegen. Insgesamt sind die Einflüsse des partnerlichen Pendelns eher bescheiden. Allerdings lassen sich datenbedingt Familien nicht identifizieren, in denen ein Partner aufgrund von Fernpendeln ganze Tage oder länger abwesend ist.

Schlussfolgerungen

Erleichterungen der Mobilität von Familien erleichtern potenziell vor allem den Alltag der Frauen, der durch besonders vielfältige Wegezwecke geprägt ist (Begleitung, Einkauf, Erledigungen, Erwerbstätigkeit). Familien mit kleineren Kindern bis zum Grundschulalter sind deutlich durch Begleitwege belastet. Dies gilt wiederum besonders stark für Mütter. Die Förderung der selbstständigen Mobilität von Kindern kann demzufolge den Alltag der Familien deutlich erleichtern. Hierzu gehören Verkehrssicherheitsarbeit, Aufklärung über positive Folgen einer eigenständigen Mobilität für die Gesundheit und Selbstständigkeit von Kindern, sowie die Förderung einer eigenständigen Mobilität selbst.

Selbst bei scheinbar "lästigen" Pflichtaktivitäten wie dem Einkauf scheinen eher gemeinsame Wege als Arbeitsteilung vorzuherrschen. Gemeinsame Wege sind offenbar nicht nur "Last", sondern können auch Gemeinsamkeit herstellen und Spaß machen. Erleichterungen der Mobilität sollten daher nicht unbedingt (nur) auf mehr Effizienz in der Mobilität (Arbeitsteilung) abzielen, sondern das Thema gemeinsame Wege offensiv nutzen.

In Wegekopplungen und in der Begleitung von Kindern, die meist nur durch einen Elternteil erfolgt, zeigen sich dagegen Versuche zur Erzielung von mehr Effizienz in der Mobilität von Familien, besonders deutlich bei Müttern und in Familien mit kleinen Kindern. Auch in urban-großstädtischen Umfeldern wird besonders häufig gekoppelt. Diese Kontexte ermöglichen also Effizienzgewinne durch eine durchmischte Raumstruktur, die vielfältige Optionen bietet.

Festzuhalten ist neben aller Differenzierung aber auch, dass insgesamt im Vergleich von Familientypen eher das Bild großer Gemeinsamkeiten als ausgeprägter Unterschiede überwiegt. Demnach helfen Konzepte zur Mobilität von Familien tendenziell allen Familien in gewissem Maß.

5 Qualitative Ergebnisse

5.1 Interviews mit verschiedenen Familientypen

5.1.1 Ziele

Der Fokus der Interviews mit verschiedenen Familientypen liegt auf der Innenperspektive: Wie wird die eigene Mobilität und die Mobilität der Familienmitglieder wahrgenommen und empfunden? Wie wird die Mobilität im Alltag organisiert, welche Aushandlungsprozesse finden statt? Wie wird insbesondere mit „PKW-Engpässen“ umgegangen, nach welchen Kriterien wird der Zugang zu begrenzten Mobilitätsressourcen priorisiert? Welche Bewältigungs-/Coping-Strategien lassen sich feststellen? Welche familienspezifischen Anforderungen werden an die Verkehrsplanung und an mobilitätsbezogene Dienstleistungen gestellt?

5.1.2 Interview-Leitfaden

Insgesamt sollen die möglichst erzählstimulierend formulierten Fragen des Interviewleitfadens die befragten Eltern dazu anregen, sowohl ihr gegenwärtiges Verkehrsverhalten zu beschreiben und zu reflektieren als auch mögliche Handlungsoptionen und Unterstützungsmöglichkeiten abzuwägen.

Für die Konzeption des Leitfadens wurden mit dem Auftraggeber die Themenbereiche bestimmt, die im Rahmen der Interviews angesprochen werden sollen. Anschließend wurde überlegt und mittels Probeinterviews getestet, in welcher Reihenfolge diese Themenbereiche gut angesprochen werden könnten. Ziel war es, die grundsätzlich immer etwas „künstliche“ Interviewsituation möglichst nah an natürliche Gesprächsverläufe anzupassen, d. h., es sollten möglichst flüssige, eher beiläufig wirkende Übergänge zwischen einzelnen Themenbereichen erreicht werden.

Die detaillierte Beschreibung und Begründung der Themenbereiche des Interview-Leitfadens für Familien kann dem Zwischenbericht 1 entnommen werden.

5.1.3 Fallauswahl und Feldzugang

Ziel der Fallauswahl für die Familieninterviews war es, sowohl die am *häufigsten* jeweils in West- und Ostdeutschland vorkommenden Familientypen zu erfassen als auch gezielt einzelne, *besonders belastete* Familientypen mit einzubeziehen (wie z.B. Dual Career-Familien und multilokale Familien), um so das Spektrum der mobilitätsbezogenen Bewältigungsstrategien möglichst weit abzudecken.

Die vor diesem Hintergrund ursprünglich vorgesehene theoriegeleitete Fallauswahl bestand aus sieben verschiedenen Familientypen mit etwa vier Fällen pro Typus (vgl. Zwischenbericht 1). Die im weiteren Untersuchungsverlauf vorgenommenen Abweichungen werden in Kap. 7.4 dieses Berichts beschrieben und begründet.

Für den Feldzugang, also für die Akquise von freiwilligen Elternteilen für die qualitativen Interviews, wurde nach dem Schneeballsystem vorgegangen. Ausgangsbasis waren die beruflichen und privaten Netzwerke der vier beauftragten Projektbearbeiter(innen). Die auf diese Weise initiierte Suche wurde dann wiederum über die Netzwerke der direkten Kolleginnen und Kollegen, Freunde und Bekannten sowie Familienmitglieder weiter verbreitet. Das Konsortium von vier Partnern aus ganz Deutschland konnte dabei wie geplant eine bundesweite Streuung der Interviews gewährleisten.

Aus Datenschutzgründen war es im Rahmen der Schneeballsystem-Rekrutierung wichtig, dass:

a) sich die über Kolleg/innen, Bekannte etc. ausfindig gemachten Familienvertreter/innen von sich aus telefonisch melden oder

b) schriftlich per E-Mail ihre Zustimmung zu einer Terminabsprache kundtun oder

c) die übermittelnden Kolleg/innen, Bekannten etc. schriftlich bestätigen, dass sie mit den zu kontaktierenden Personen persönlich gesprochen haben und diese mit der Weitergabe ihrer Kontaktdaten zur telefonischen Kontaktaufnahme und Terminfindung einverstanden sind (vgl. Zwischenbericht 1).

Nach Erhalt der Kontaktdaten wurden die Familienhaushalte zunächst telefonisch kontaktiert, um ihre Teilnahmebereitschaft und die Basisdaten zu ihrem Familienhaushalt (Anzahl und Alter der Kinder, Anzahl PKW, Wohnlage) zu verifizieren, gezielt auf erste Rückfragen eingehen zu können und gemeinsam nach einem geeigneten Terminfenster Ausschau zu halten. Im Anschluss daran wurde eine Terminbestätigung mit Informationen über das Projekt sowie dem Datenschutzinformationsblatt per E-Mail versendet. Das Datenschutzinformationsblatt klärte die Familien darüber auf, wer zu welchem Zweck welche Daten von ihnen erfragen wird, wie diese Daten erhoben, ausgewertet und für wie lange wie und wo gespeichert werden. Das Datenschutzinformationsblatt wurde eigens für diese Studie aufgesetzt und mit dem externen InnoZ-Datenschutzbeauftragten abgestimmt und kann dem Zwischenbericht 1 entnommen werden.

Der Interview-Leitfaden wurde den Familien bewusst nicht vorab zugesendet, da

1. davon ausgegangen werden kann, dass Fragen zum eigenen Familienalltag keiner dezidierten Vorbereitung bedürfen,
2. die Vorab-Einsicht in den (durchaus umfangreicheren) Leitfaden eventuell einige Eltern eher abgeschreckt oder überfordert hätte und
3. die Vorab-Einsicht eventuell auch die soziale Erwünschtheit im Antwortverhalten verstärkt hätte.

5.1.4 Durchführung und Anpassung Untersuchungsdesign

Mit lediglich leichten Abweichungen von der ursprünglich geplante Fallzusammensetzung (vgl. Zwischenbericht 1, Tabelle 6) konnten die in Abbildung 10 dargestellten 32 Haushalte interviewt und ausgewertet werden. Für die datenschutzkonforme Pseudonymisierung erhielt jedes Interview und damit jeder Haushalt ein Kürzel, einen Code nach folgendem Muster: Typ 1-m1 ist der erste interviewte Vater (männlich) des Familientyps 1, Typ3-w2 ist die zweite interviewte Mutter des Familientyps 3. Von den ursprünglichen Auswahlkriterien leicht abweichende Fälle haben zudem hinter der Familientyp-Bezeichnung noch einen Zusatz in Form eines kleinen Buchstabens erhalten (Typ3b-w1 z.B. wohnt im urbanen statt wie ursprünglich geplant im städtisch/suburbanen Raum).

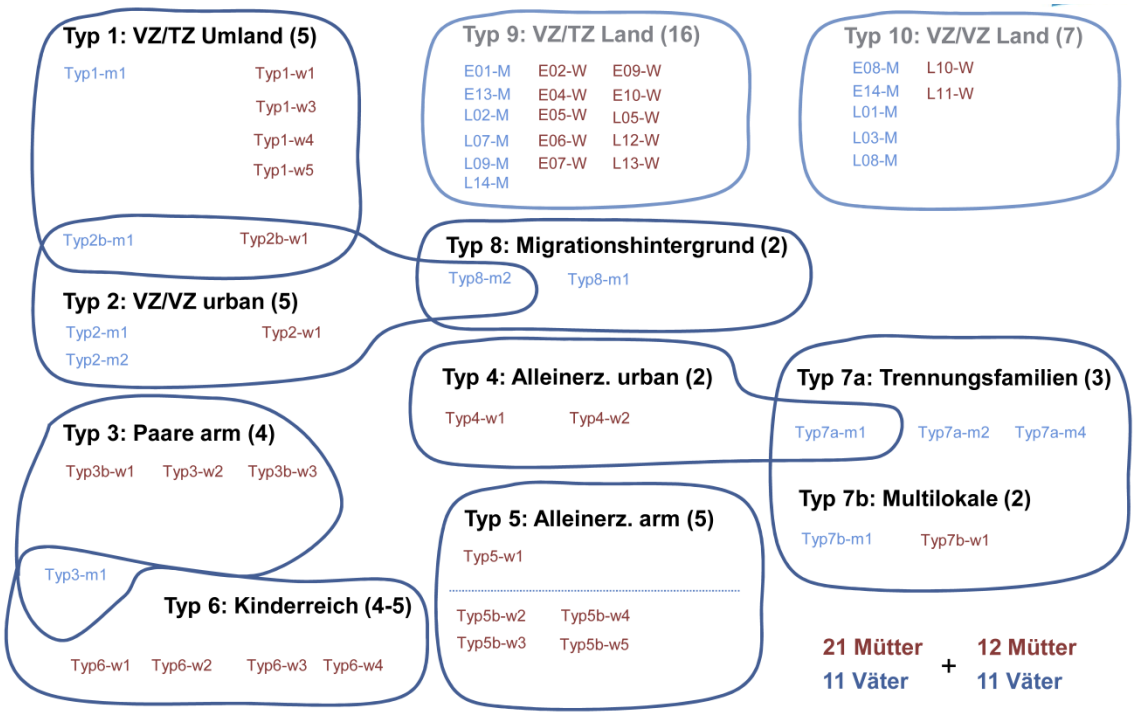


Abbildung 10 Zusammensetzung der in dieser Studie analysierten Familienhaushalte

Die Überlappung der einzelnen Typbegrenzungen in Abbildung 10 soll verdeutlichen, dass manche Familienhaushalte im Grunde zu zwei verschiedenen Familientypen gezählt werden können:

- So hat die Familie von Typ8-m2 zwar Migrationshintergrund, erfüllt jedoch auch die Kriterien einer Familie mit zwei Vollzeit Erwerbstätigen im urbanen Raum.
- Die Eltern der Familie von Typ7a-m1 haben sich zwar getrennt und eigentlich eine gleichberechtigte Aufteilung der Zeit mit den Kindern vereinbart, aufgrund einer langfristigen Krankheit der Mutter lebt dieser Vater jedoch im Grunde den Alltag eines Alleinerziehenden (im urbanen Raum).
- Die Familie von Typ3-m1 hat sowohl ein geringes verfügbares Einkommen, kann jedoch aufgrund der insgesamt sechs Kinder im Haushalt ebenso zu den kinderreichen Familien gezählt werden.

- Die Familien von Typ2b-m1 und Typ2b-w1 schließlich können hinsichtlich ihres Wohnortes zwar formal zur urbanen Raumkategorie zählen, aber faktisch weist die Lage der Wohnung klar die Merkmale des suburbanen Raums auf.

Damit ein bundesweit ausgewogenes und aussagekräftiges Gesamtbild gewonnen wird, wurden die im Rahmen dieser Studie erhobenen 32 Familieninterviews (21 Mütter, 11 Väter) schwerpunktmäßig in verstädterten Räumen und in Agglomerationsräumen gewonnen, also in denjenigen Raumtypen, die in der Dissertation von Herget 2013 nicht abgedeckt wurden. In den Datenbestand werden jedoch auch die durch Melanie Herget in ihrer Dissertation geführten Interviews mit Familien im ländlichen Raum eingebracht und im Hinblick auf die hier verfolgten Fragestellungen einer Sekundäranalyse unterzogen.

Für einen möglichst zielführenden Vergleich der Familienmobilitätsmuster nach Raumtypen wurden aus dem Interviewpool von Herget 2013 bewusst diejenigen 23 Haushalte ausgewählt, die im Hinblick auf das Erwerbsmodell der Eltern auch Pendants in der städtischen/(sub)urbanen Stichprobe haben. Dies sind zum einen Familien mit einem Vollzeit erwerbstätigen Vater und einer Teilzeit erwerbstätigen Mutter (Typ 9, 16 Fälle, vom Erwerbsmodell her vergleichbar mit Typ 1), zum anderen Familien mit zwei Vollzeit erwerbstätigen Eltern (Typ 10, 7 Fälle, vom Erwerbsmodell her vergleichbar mit Typ 2).

Die ausgewählten Familien/Fälle aus Herget 2013 sind in Abbildung 10 oben rechts etwas heller dargestellt und weisen eine etwas andere Art der Kodierung auf: E01-W steht z.B. für die erste interviewte Mutter aus dem Landkreis Emsland, L02-M für den zweiten interviewten Vater aus dem Landkreis Ludwigslust. Insgesamt ergibt sich so ein sehr aufschlussreicher und vielfältiger Einblick in die mobilitätsbezogenen Alltagsarrangements und Desiderata von insgesamt 55 Familienhaushalten in Deutschland. Diese Gesamtanzahl gewährleistet, dass die häufigsten Familientypen in unterschiedlichen räumlichen Kontextbedingungen durch jeweils mindestens drei Interviews abgedeckt sind. Extremfälle mit besonders starker Belastung sind zur Kontrastierung ebenfalls mit enthalten, jedoch weniger zahlreich abgedeckt.

Die Gruppe der Alleinerziehenden ohne Armutsrisiko im urbanen Raum wurde mit weniger Fällen als geplant abgedeckt, da es deutliche Ähnlichkeiten gab zu den Alltagsarrangements der Alleinerziehenden mit Armutsrisiko und eine gewisse Homogenität der Problemlagen bereits erkennbar war. Der Fokus der weiteren Fallauswahl wurde daher auf noch wenig untersuchte, weitere Problemlagen gelegt. So wurden als zusätzliche Gruppe noch Familien mit Migrationshintergrund in die Suche aufgenommen. Familien mit Migrationshintergrund sind in diesem Fall Familien, bei denen mindestens ein Elternteil in einem anderen (nicht-deutschsprachigen) Land die eigene Kindheit verbrachte (in Abgrenzung zu Familien, die in 2., 3., x. Generation in Deutschland leben und deren Vorfahren nach Deutschland kamen). Familien mit Migrationshintergrund wurden gezielt in die Analyse einbezogen, da diese Gruppe in den bundesweiten Verkehrsverhaltensstudien in der Regel stark unterrepräsentiert bzw. gar nicht identifizierbar ist und generell erst wenig bekannt ist über den Einfluss der Her-

kunftskultur auf das Verkehrsverhalten und die Verkehrserziehung. Der Zugang zu diesen Familien wurde über eine Frauenarztpraxis in Berlin-Kreuzberg unterstützt.

Im Zuge der Akquise von Trennungsfamilien und Alleinerziehenden boten sich auch zwei multilokal lebende Familien für Gespräche an. Multilokale Familien zeichnen sich dadurch aus, dass beide Elternteile für einige Zeit an verschiedenen Orten wohnen, jedoch anders als in Trennungsfamilien noch ein Paar sind und nicht nur getrennt voneinander, sondern auch gemeinsam Zeit mit den Kindern verbringen (möchten). Mit diesen Familien wurden ebenfalls Interviews geführt, um die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den raumzeitlichen Arrangements und Prioritätensetzungen von Trennungsfamilien, Alleinerziehenden und multilokalen Familien mit vergleichbaren Erhebungsinstrumenten beleuchten zu können.

Für einige der ursprünglich vorgesehenen Familientypen war es sehr schwierig, interviewbereite Elternteile über die beruflichen und privaten Netzwerke der Konsortialpartner zu akquirieren. Dazu gehörten vor allem Alleinerziehende mit Armutsrisiko in peripher-ländlichen Räumen sowie einkommensarme Paare im Umland. Über eine Öffnung der Auswahlkriterien hinsichtlich des Raumtyps konnte die angestrebte Fallzahl erreicht und weiteres interessantes Interviewmaterial gewonnen werden. Diese Abänderung erschien insofern naheliegend, da die bis dato bereits erhobenen Interviews nahelegten, dass Einkommensarmut stärker zu ähnlichen Problemlagen führt als der konkrete Raumtyp und es auch innerhalb eines Raumtyps große Unterschiede je nach konkreter Lage und verkehrlicher Ausstattung gibt.

5.1.5 Auswertungsschritte

Die Interviews mit den Eltern der verschiedenen Familientypen wurden telefonisch durchgeführt und auf Tonband aufgezeichnet. Anhand der Tonaufzeichnungen und handschriftlichen Notizen wurden dann nach einem einheitlichen Muster Interviewprotokolle angefertigt, die sich an den Themenbereichen des Interviewleitfadens orientieren. Diese Interviewprotokolle wurden den Interviewten noch einmal zugeschickt mit der Bitte um Prüfung (zumeist per E-Mail, in zwei Fällen mit der Post). In der Regel waren jedoch keine oder nur sehr kleine Nachbesserungen im Protokoll erforderlich.

Abbildung 11 zeigt im Überblick die sich daran anschließenden Auswertungsschritte.

Zunächst wurde pro Interviewfall ein zusammenfassender Kurztitel formuliert. Diese Kurztitel sind ein etabliertes Instrument der qualitativen Sozialforschung und dienen als hilfreiche Gedächtnisstütze für die weitere Auswertung, um bei den Auswertenden auf einen Blick das Besondere des jeweiligen Haushalts in Erinnerung zu rufen.

Anschließend wurde eine Querauswertung des Interviewmaterials nach den Themenbereichen des Interview-Leitfadens vorgenommen. Dieser Schritt diente dazu, das umfangreiche und facettenreiche Material zu verdichten und vor allem die Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten.

Der daran anschließende Schritt war eine Auswertung nach den Familientypen. Hier wurde geprüft, welche Gemeinsamkeiten und welche Unterschiede innerhalb der Schilderungen von Eltern des gleichen Familientyps festzustellen waren.

Da ein wesentliches Ziel dieser Studie ist, zu empirisch fundierten Empfehlungen zu gelangen, wurden in einem weiteren Auswertungsschritt die Wünsche und Handlungsempfehlungen der interviewten Eltern analysiert und in Bezug gesetzt zu den Empfehlungen der interviewten Expert(inn)en (vgl. Kap. 8) sowie zu den Kategorien der Praxisbeispiele (vgl. Zwischenbericht 1). Auf diese Weise können wertvolle Hinweise gewonnen werden, in welchen Bereichen es größeren oder geringeren Handlungsbedarf zu geben scheint.

Als letzter Auswertungsschritt wurden schließlich die zu Beginn der Datenanalysen aufgestellten forschungsleitenden Hypothesen anhand der qualitativen Erkenntnisse überprüft und ggfs. relativiert oder ergänzt.

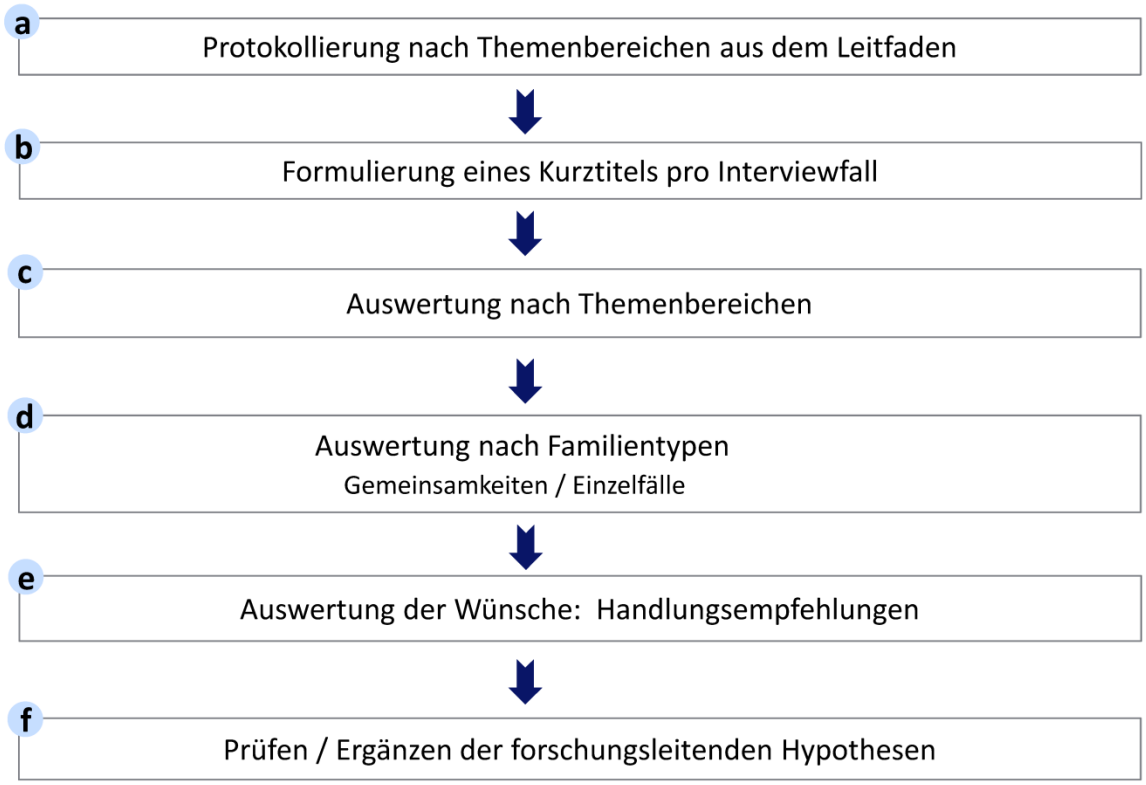


Abbildung 11 Auswertungsschritte bei der Auswertung der Interviews mit Familien/Eltern

5.1.6 Ergebnisse der Interviews mit Familien

Die Beschreibung der qualitativen Ergebnisse beginnt mit grundsätzlichen, übergreifenden Eindrücken (Kap. 5.1.6.1), fasst dann die Auswertung nach Themenbereichen (Kap. 5.1.6.2) und nach Familientypen (Kap. 5.1.6.3) zusammen, vergleicht noch einmal explizit Familien in Kernstädten mit entsprechenden Familien in ländlichen Räumen (Kap. 5.1.6.4) und schließt mit den Wünschen und Handlungsempfehlungen der Familien (Kap. 5.1.6.5).

5.1.6.1 Grundsätzliche Eindrücke

Familientypen und Mobilitätsstile überlagern sich vielfach. Bei gleicher Wegelänge zeigen Eltern z.T. eine recht unterschiedliche Verkehrsmittelwahl je nach persönlicher Einstellung oder Präferenz. So wird das Auto entweder als Hauptverkehrsmittel für alle Wege genutzt oder ist nur Verkehrsmittel für bestimmte Transporte und Wochenendausflüge.

Der Wohnstandort oder die nahräumliche Ausstattung haben zum Teil größeren Einfluss auf die Mobilität und die Verkehrsmittelwahl als der Familientyp. Familien im urbanen Raum nutzen den PKW eher als „Mobilitätsreserve“ für Ausflüge, Urlaube, Notfälle (kranke Kinder) und größere Transporte. Im (sub-)urbanen Raum gab es im Rahmen dieser Studie auffallend viele fahrradaffine Familien. Dies kann jedoch auch mit einer gewissen Selbstselektion der Interviewkandidaten zusammenhängen, da die Teilnahme an der Studie freiwillig und unbezahlt erfolgte und daher vermutlich tendenziell eher diejenigen Familien zur Teilnahme bereit sind, die sich bereits für das Thema Mobilität interessieren.

Das Fahrrad spielt für die eigenständige Mobilität der Kinder in vielen Familien eine große Rolle (Entfernungen zwischen 2-5 km).

Finanzielle Grenzen, das heißt der Verzicht auf Mobilität aus Kostengründen, wurden vor allem von Alleinerziehenden geschildert. Sie verzichten häufig auf Ausflüge am Wochenende oder schränken sich bei Urlaubsreisen ein.

Öffnungszeiten wurden selten problematisiert. Ausnahmen bilden die Familien, in denen beide Elternteile voll erwerbstätig sind. Hier werden insbesondere flexible Arbeitszeiten gewünscht sowie Öffnungszeiten zu Tagesrandzeiten, z. B. bei Ärzten, Kitas oder Schulen.

5.1.6.2 Auswertung nach Themenbereichen

Typische Kombination von Wegen

Wegeketten spielen in den Alltagsschilderungen der meisten Familien eine deutliche Rolle. So werden Bring- und Holdienste sehr häufig mit den eigenen Wegen zur Arbeit bzw. Einkäufen und Erledigungen verbunden, um dadurch Fahrten zu vermeiden. Bei mehreren kleinen Kindern, die noch keine Wege eigenständig zurücklegen können, wird eine Art morgendliche „Karawane/Kaskade“ der Kinderbegleitung geschildert. Eine typische Bewältigungsstrategie ist dabei das Aufteilen der Kinder

zwischen den Partnern. Diese Wegeketten werden von den Familien überwiegend positiv wahrgenommen.

Eine Besonderheit bei der Auswertung der Interviews stellt die hohe Anzahl an Lehrerinnen in der Fallgruppe dar. Deren Alltagsschilderungen lassen vermuten, dass in Familien mit mindestens einer Lehrerin oder einem Lehrer die Vollzeit-Erwerbstätigkeit und die nachmittägliche Begleitung der Kinder offensichtlich ganz gut vereinbar sind. Der hohe Anteil an Familien mit mindestens einer Lehrkraft dürfte damit zusammenhängen, dass dies zum einen eine sehr verbreitete Berufsgruppe ist, zum anderen aber auch vermutlich gerade diese Gruppe eine erhöhte Bereitschaft hat, freiwillig und unentgeltlich an einer wissenschaftlichen Studie teilzunehmen.

Arbeitsteilung zwischen den Elternteilen

Bei der Analyse der Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Familienmitgliedern wird unterschieden zwischen einer ständig wechselnden Arbeitsteilung der Elternteile oder einem festen Modell innerhalb der Familien. Vor allem berufliche Gründe wie wechselnde Arbeitsschichten oder flexible Arbeitszeiten sind dabei zumeist die Ursache für stark variierende Arbeitsteilungsmodelle.

Bei den Vollzeit-Teilzeit-Paaren übernimmt das teilzeiterwerbstätige Elternteil in der Regel mehr Versorgungs- und Begleitwege. Bei Vollzeit-Vollzeit-Paaren übernimmt dies das Elternteil mit den flexibleren Arbeitszeiten (Lehrer/in, Selbstständige/r, …). Der Schwerpunkt liegt in beiden Fällen bei den Frauen, da diese i.d.R. die flexibleren Arbeitszeiten haben. Insgesamt beteiligen sich die Väter aber in vielen Fällen (meistens morgens) an den Bringdiensten.

Wirklich problematisch sind für viele Familien vor allem kurzfristige, ungeplante Betreuungsengpässe, da auch die Großeltern, Nachbarn oder Freunde meistens eine gewisse Vorlaufzeit wünschen. In Paarhaushalten werden kurzfristige Engpässe meist untereinander geregelt, bei Alleinerziehenden fehlt diese Option.

Gemeinsame Wege von Eltern und Kindern

Der Hauptanteil gemeinsamer Wege findet bei den befragten Familien an den Wochenenden statt. Dann werden sowohl Ausflüge gemacht als auch der obligatorische Großeinkauf am Samstag erledigt. Für die meisten Familien ist das Wochenende die Zeit, wo die nötige Ruhe für solche Erledigungen da ist bzw. das Auto (z.B. der Firmenwagen) dann erst zur Verfügung steht. Daneben gibt es jedoch auch einige Familien, die unregelmäßig und an mehreren Tagen unter der Woche einkaufen gehen. Dies ist jedoch nur dann der Fall, wenn die Einkaufsorte bequem auf dem Weg zur Arbeit oder nahräumlich liegen. Es ist zu vermuten, dass es einen Zusammenhang zwischen dem Einkaufsverhalten und dem Ernährungsverhalten der Familie gibt (Tiefkühlkost versus frisches Obst und Gemüse, Haltbarkeit der Lebensmittel).

Das Einkaufen mit Kindern wird von den befragten Familien als sehr unterschiedlich wahrgenommen. Es gibt Familien, die den gemeinsamen Einkauf mit Kindern als Erlebnis sehen und solche, die das eher als Belastung empfinden und möglichst vermeiden.

Typische Nutzungsanlässe und Einstellungen in Bezug auf einzelne Verkehrsmittel

Anand der beschriebenen Verkehrsmittelpräferenzen/-nutzungen für Begleit- und Versorgungswege ist deutlich erkennbar, dass Familien im urbanen Raum den *PKW* eher nur als „Mobilitätsreserve" für Ausflüge, Urlaube, Notfälle (kranke Kinder) und größere Transporte nutzen. Im Grunde würde ein passendes Carsharing-Angebot ausreichen, um diese Bedürfnisse abzudecken. Teilweise wird jedoch das eigene Auto als bequemer, zum Teil auch als günstiger und mit mehr Stauraum angesehen. Die Anschaffung eines Autos fiel in den Erzählungen oft mit der Geburt eines Kindes zusammen. Vor allem die Flexibilität, Zeitersparnis und bessere Transportmöglichkeiten werden als Vorteile des privaten Autos betont. Eine Abschaffung des Pkw, sobald das Kind größer ist, wird nur selten erwogen. Bei Gesprächen über die PKW-Nutzung war die soziale Erwünschtheit deutlich zu merken. Einige Eltern rechtfertigten ihre PKW-Wege sehr ausführlich oder sie relativierten ihre Aussagen bezüglich des Pkw im Nachhinein.

In der Einsatzbreite und bei der Bewertung des *ÖPNV* gab es deutliche Unterschiede zwischen Familien in ländlichen/suburbanen und urbanen Wohnstandorten. In urbanen Lagen wird der ÖPNV sehr oft genutzt, und es wird wenig Verbesserungspotenzial gesehen. In den ländlichen und suburbanen Räumen sind lange und schlecht getaktete Rückwege im ÖPNV häufig der Grund, warum bereits auf dem Hinweg lieber das Auto genutzt wird. Des Weiteren ist der Kostenfaktor ein entscheidender Grund für eine geringere Nutzung des ÖPNV. Sobald am Nachmittag keine Zeitfahrkarten mehr gelten und Einzelfahrscheine für Freizeitaktivitäten gekauft werden müssen (das gilt für Kinder und Erwachsene gleichermaßen), führt dies zur Nicht-Nutzung des ÖPNV. Zum Teil werden aus Kostengründen auch Teilstrecken mit dem PKW bis zur günstigeren Zone zurückgelegt. Fast alle Familien gaben sehr genau die Fahrzeiten mit dem ÖV an, so dass der Eindruck entsteht, dass sie sich mehrheitlich mit dem ÖV (auch als Alternative zum PKW) bereits beschäftigt haben.

Im (sub-)urbanen Raum gab es recht viele *fahrradaffine* Familien. Hier könnte es aufgrund der freiwilligen Teilnahme eine Selbstselektion geben. Insgesamt entsteht der Eindruck, dass das Fahrrad *entweder* das Hauptverkehrsmittel ist *oder* ein reines Verkehrsmittel für Freizeit und Wochenendausflüge, jedoch kein Verkehrsmittel, das im Alltag regelmäßig neben PKW und ÖV als Alternative abgewogen wird.

Beim Fahrradfahren spielen die persönlichen Einstellungen eine zentrale Rolle. Gesundheit/Sport ist hier ein deutlich häufiger genanntes Argument für die Fahrradnutzung als jegliche Umweltvorteile. Außerdem wird am Fahrradfahren geschätzt, dass damit zum Teil Zeit gespart werden kann und man (ähnlich wie mit dem Auto) sehr individuell und flexibel von Haustür zu Haustür gelangt. Ein Gegen-

argument war manchmal das geringe Alter der Kinder (zu jung/unsicher zum Fahrradfahren). Spannend ist die für das Fahrrad noch als angemessen empfundene Entfernung. Die Angaben hierzu variierten sehr stark zwischen den einzelnen Familien (akzeptierte Entfernungen zwischen 2-15 km). Vor allem für die eigenständige Mobilität der Kinder spielt das Fahrrad offensichtlich eine große Rolle (Entfernungen zwischen 2-5 km). Viele sehnen sich danach, dass ihre Kinder alt genug sind, um alleine Fahrrad zu fahren. Es verwundert daher nicht, dass für die Familien eine sichere Fahrradinfrastruktur eine hohe Bedeutung hat.

Mit sehr kleinen Kindern werden aufgrund des Kinderwagens viele Wege *zu Fuß* zurückgelegt, die zuvor mit dem Rad zurückgelegt wurden. Dies wird von den Frauen selten als Belastung geschildert, sondern eher als „Entschleunigung“. Vermutlich spielt hier eine Rolle, dass die Mütter von sehr kleinen Kindern häufig auch mehr Zeit und Ruhe für die Fußwege haben aufgrund von Mutterschutz oder Elternzeit. Je nach nahräumlicher Qualität (und vermutlich auch Einstellungstyp) werden die Wege zu Fuß mit dem Kinderwagen von manchen als „Spaziergang“ und Erholung geschildert und nur von wenigen als „wenig abwechslungsreich“ oder gar „lästig“.

Begleitwege

Die hier befragten Familien unterschieden sich stark in dem Ausmaß an organisierten Freizeitaktivitäten für die Kinder. Während einige Eltern ganz auf das Angebot der Schulen und die selbstorganisierten Verabredungen der Kinder setzen, haben manche Eltern einen hohen Anspruch an die außerschulische Förderung im Sport- und Musikbereich und entsprechend oft mehr nachmittägliche Begleitwege.

Die Beurteilung darüber, ob Begleitwege als positiv oder negativ eingeschätzt werden, fällt sehr unterschiedlich aus. Bei den meisten Elternteilen überwiegt das angenehme Gefühl, durch den Begleitweg den Kontakt zu anderen Eltern pflegen zu können, etwas Zeit mit dem eigenen Kind zu verbringen und etwas Abstand zum eigenen Arbeitsalltag zu bekommen. Dabei werden die Wege an den Nachmittagen als stressfreier empfunden als die morgendlichen Bringwege. Oft teilen sich die Eltern die Wege auch auf – einer bringt hin, der andere holt ab. Dadurch werden Wartezeiten verringert oder doppelnde Wege vermieden. Nur wenige Eltern sahen die Zeit des Wartens/Begleitens als „verlorene Zeit“ an.

Bei der Entscheidung, ab wann ein Kind selbständig Wege zurücklegen kann (zu Fuß, per Rad und Schulbus/ÖV), gab es zwischen den Familien sehr große Unterschiede. Dies liegt zum einen an der individuellen Entwicklung des Kindes, zum anderen aber auch an der Fahrradaffinität der Eltern und an der Verkehrssicherheit der umgebenden Infrastruktur.

Alltagsunterstützung durch weitere Personen

Eine regelmäßige Alltagsunterstützung war bei allen befragten Familien eher selten. Vor allem die morgendlichen Begleitwege zur Schule/Kita wurden meistens nur zwischen den Elternteilen aufgeteilt. Vereinzelt wurden Wege im Freizeitbereich mit anderen Familien (ebenfalls mit Kindern) abwechselnd durchgeführt. Dies betrifft vor allem die Rückwege.

Sofern die (Schwieger-)Eltern am gleichen Ort leben, stellen sie meist die zuverlässigste Unterstützung bei der Betreuung der Kinder dar. Oftmals leben die (Schwieger-)Eltern jedoch nicht am gleichen Ort. In einem Fall übernehmen die Großeltern sogar den Großteil der Kinderbetreuung. Sie holen das Kind stets am Donnerstag von der Schule ab und betreuen es durchgängig bis Samstag- oder Sonntagabend.

Es gab auch einige Familien mit starker nachbarschaftlicher Einbindung. Diese teilten sich sogar ein Auto und ein Pedelec und führten regelmäßig Bring- und Holdienste füreinander aus. Insgesamt war dieses Modell aber selten.

Unter den alleinerziehenden Müttern gab es eine Befragte, die das Netzwerk an unterstützenden Personen bewusst groß genug hält, damit die Belastung für einen einzelnen Helfer nicht zu groß wird. Sie selbst habe den unterstützenden Personen „ja nichts wirklich als Gegenleistung zu bieten“. Eine andere, ebenfalls alleinerziehende, Mutter hatte den Eindruck, von anderen Eltern bei der Unterstützung in der Kinderbetreuung eher ausgenutzt zu werden. Diese Äußerungen zeigen, wie sensibel das Thema nachbarschaftliche Alltagsunterstützung von den Eltern gesehen wird.

5.1.6.3 Auswertung nach Familientypen

Typ 1: VZ/TZ-Paare mit Kindern ohne Armutsrisiko (städtisch, Umland)

Die regelmäßige Nutzung des ÖPNV spielt bei den Familien dieser Kategorie eine eher untergeordnete Rolle. Die Gründe dafür sind die häufig längeren Fahrtzeiten mit Bus und Bahn und die zu hohen Ticketpreise. Zudem wird ein evtl. mehrfaches Umsteigen innerhalb einer Wegekette, vor allem mit Kindern und Gepäck, als unpraktisch empfunden und daher nach Möglichkeit vermieden. Die Folge davon ist eine vermehrte Nutzung des Pkw als Hauptverkehrsmittel. Zudem sind Zweitwagen in diesem Familientyp weit verbreitet. Dies hängt stark mit den Entfernungen zu wichtigen Zielorten und mit der Topografie zusammen.

Die Anzahl der Kinder ist in diesem Familientyp recht hoch (>2), so dass allein aus diesem Grund relativ viele Begleitwege anfallen. Die beinahe täglichen Begleitwege am Nachmittag werden von diesen Eltern mehrheitlich als „Zeitfresser“ empfunden.

Eine Familie dieses Typs teilt sich mit der Nachbarfamilie ein Auto und ein Pedelec mit Anhänger. Hier wurde bewusst nach einem gemeinschaftlichen Wohnort (Baugruppe) gesucht und auch die S- und Straßenbahn-Anbindung bei der Standortwahl einbezogen.

Typ 2: VZ/VZ-Paare mit Kindern ohne Armutsrisiko (großstädtisch, urban)

In den Familien dieses Typs ist die Alltagsorganisation recht stressig – jede Minute ist kostbar. Lange Begleitwege werden deshalb auch schnell als lästig empfunden. Die Belastung der Familien ist jedoch stark abhängig von der Anzahl und dem Alter der Kinder.

Kinderbetreuungsmöglichkeiten zu Tagesrandzeiten sowie flexible Arbeitszeiten sind diesen Familien besonders wichtig. Die Begleitwege am Nachmittag werden so effizient wie möglich gestaltet und wenn möglich zur Erledigung von Einkäufen und notwendigen Besorgungen genutzt. Für langlebige Güter werden auch gerne Interneteinkäufe getätigt, um Zeit und zusätzliche Wege zu sparen.

Das Auto entlastet die Familie bei der täglichen Organisation und bringt ebenfalls zeitliche Ersparnis. Doch die Verkehrsmittelwahl ist auch in dieser Familienkategorie abhängig vom konkreten Wohnstandort: Während die Doppelverdiener-Paare in Berlin viel den ÖV nutzen, nutzt die Familie im ländlichen Ortsteil von Dessau eher das Auto oder das Fahrrad.

Eine Berliner Familie schließlich fährt am Wochenende regelmäßig in eine von zwei Ferienwohnungen an der Ostsee und im Brandenburger Umland. Diese Ferienwohnungen werden mit weiteren Familien gemeinsam gepachtet und genutzt. So versuchen diese Familien, regelmäßig die Vorteile des Großstadtlebens (Arbeitsplätze, gute ÖV-Anbindungen) mit den Vorteilen des Landlebens (viel Natur und ungefährlichere eigenständige Bewegung der Kinder) zu verbinden.

Typ 3: Paare mit Kindern mit Armutsrisiko (städtisch, Umland)

Finanzielle Grenzen werden innerhalb dieses Familientypus sehr deutlich erlebt. Ein Auto belastet das knappe Haushaltsbudget spürbar und teilweise muss aus finanziellen Gründen auf Ausflüge oder gemeinsame Urlaube verzichtet werden. Viele alltägliche Wege werden nach Möglichkeit zu Fuß und mit dem ÖV erledigt, wobei die Nutzung des ÖV teilweise als belastend empfunden wird. Die Busse sind oft sehr voll und mit Kinderwagen kaum zu nutzen. Zudem wird das soziale Umfeld von Bahnhöfen und Haltestellen mit vielen Drogenabhängigen und Bettlern von den Eltern als wenig kindgerecht bewertet.

Die Verkehrsmittelentscheidungen in diesem Familientyp waren nicht immer rational nachvollziehbar. So wurde einerseits ein eigenes Pferd unterhalten, aber ein Fahrradanhänger als unbezahlbar bewertet. In einem anderen Fall kam das Fahrrad als Verkehrsmittel nicht in Betracht, da es „ständig Geräusche macht“, die einen zur Reparatur zwingen.

Die zeitliche Belastung in diesen Familien ist stark abhängig von der Anzahl Kinder. In der Mehrheit der Fälle war das Geld eher ein Problem als der Zeitaufwand, da mindestens ein Elternteil kaum oder nur wenig erwerbstätig war.

Typ 4: Alleinerziehende ohne Armutsrisiko (großstädtisch, urban)

Die beiden Väter in dieser Kategorie waren alleinerziehend und Vollzeit erwerbstätig, während die Alleinerziehenden des Typs 5 meist nur Teilzeit erwerbstätig waren. Dies spricht dafür, dass Teilzeitbeschäftigung bei Alleinerziehenden schnell an die Armutsgrenze führt.

Auffällig war in beiden Familien die bewusste Verkehrsmittelwahl: Je nach Anlass und Ziel wird hier das Auto, der ÖV oder das Fahrrad genutzt. Dabei spielt ein Mangel an Parkplätzen am Zielort eine wichtige Rolle. Die Kinder dieser Familien mussten schon früh selbständig mobil sein, um den Alleinerziehenden von Begleitwegen zu entlasten.

Die Synchronisation der Schul- und Arbeitszeiten war beiden Vätern dieses Typs wichtig, um neben der Vollzeit-Erwerbstätigkeit noch möglichst viel gemeinsame Zeit mit ihrem Kind zu haben. Auch wenn kein akutes Armutsrisiko besteht, ist das zur Verfügung stehende Geld auch bei dieser Gruppe der Alleinerziehenden oft knapp. Es verwundert daher nicht, dass auch hier vor allem günstigere ÖPNV-Tarife gewünscht wurden.

Einer der befragten Alleinerziehenden hat vier größere Kinder, von denen nur noch zwei mit im Haushalt leben. Für die bereits ausgezogenen Kinder wünscht er sich mehr öffentliche Unterstützung in Form von bezuschussten Heimfahrten. Der andere alleinerziehende Vater hat häufig wechselnde Arbeitsstellen, jedoch ein hohes Maß an Flexibilität bei den Arbeitszeiten.

Typ 5: Alleinerziehende mit Armutsrisiko
(5a: peripher-ländlich (1x), 5b: Umland (2x), großstädtisch, urban (2x))

In allen Fällen waren die Alleinerziehenden diesen Typs weiblich, berufstätig (3 x TZ, 1x VZ) bzw. Studentin (1x) und mit einem eigenen PKW. In einigen Fällen kann die Finanzierung des Autos nicht selbst getragen werden, sondern hängt von der Unterstützung durch Verwandte ab.

Durch den engen zeitlichen Rahmen zwischen dem Beginn der Kita/Schule und der eigenen Arbeit wird das Auto nicht nur für Bring- und Holdienste der Kinder und den eigenen Weg zur Arbeit genutzt, sondern auch für die Versorgungswege zwischendurch. Routinierte Tagesabläufe gibt es in diesen Haushalten nicht, Flexibilität im Alltag ist ein Muss. Daher ist das Auto unter der Woche das bevorzugte Verkehrsmittel, welches in der recht spärlichen Freizeit dann gerne auch mal stehengelassen wird.

Dadurch, dass die Väter in diesen Familien keine entlastende Rolle spielen, müssen alle Wege sehr effizient geplant sein. Auch die Unterstützung durch Familienmitglieder und Freunde ist hier eher selten. Bei Verwandten scheitert eine regelmäßigere Unterstützung an der großen räumlichen Entfernung oder an deren eigener Berufstätigkeit. Bei Freunden/Dritten wird ein häufiges Bitten um Hilfe auf Dauer als unangenehm empfunden, da man sich nicht oder nur unzureichend revanchieren

kann. Vor allem an spontaner Unterstützung bei der Kinderbetreuung fehlt es diesen Müttern. Selbst Freunde und Bekannte brauchen i.d.R. einen zeitlichen Vorlauf für die eigene Planung.

Die Kinder der Alleinerziehenden werden i.d.R. früh selbständig, um die Alltagsbelastungen zu minimieren. So fahren viele Kinder bereits in der Grundschule selbständig zur Schule und/oder zu Freunden. Dafür nutzen sie das Rad oder den ÖPNV. Begleitwege werden von den Alleinerziehenden aber in der Regel nicht als lästig sondern sogar als angenehm empfunden, da man vor Ort mit anderen Eltern ins Gespräch kommen kann.

Aufgrund der besonderen Schulwahl (Waldorfschule) fährt eine Befragte dieses Typs ihren Sohn wochentags ins weiter entfernte Potsdam, obwohl sie selbst in Berlin wohnen. Die zusätzlichen Strapazen durch die längere Fahrzeit und die höheren Fahrtkosten werden dabei bewusst in Kauf genommen, die passende Schulbildung des Kindes war hier ausschlaggebender.

Nur eine der fünf Befragten lebt in einer peripher-ländlichen Umgebung. Wegen der schlechten ÖPNV-Anbindung ist für diese Mutter das eigene Auto unverzichtbar. Da der Schulbus umständlich über viele kleine Dörfer fährt, würde bereits der tägliche Weg zur Schule ohne eigenes Auto für die Kinder unzumutbar lange dauern, und der Besuch von Freunden wäre ebenfalls quasi unmöglich.

Typ 6: Kinderreiche Familien (vier und mehr Kinder)

Selbst wenn der Alltag dieser Familien zumeist mit dem Fahrrad und dem ÖPNV bewältigt wird, wird in diesen Familien mindestens ein (großer) PKW für Ausflüge und Urlaube vorgehalten. Dieser würde von den Befragten auch nur sehr ungern aufgegeben werden.

Die Fülle der alltäglichen Kinderbegleitwege (Kita, Schule, Freizeit) ist in den kinderreichen Familien oft sehr komplex. Die befragten Eltern mussten z.T. selbst länger überlegen, wer am geschilderten Beispieltag eigentlich wohin und wie unterwegs war. Diese Komplexität kann vor allem dadurch bewältigt werden, dass mindestens ein Elternteil sehr flexible Arbeitszeiten hat oder in Teilzeit arbeitet. Mit zunehmendem Alter der Kinder werden diese schnell selbstständiger, begleiten die jüngeren Geschwister und vertreten sogar mal bei Engpässen die Eltern bei Elternabenden. Diese Selbstständigkeit wird gerade in den kinderreichen Familien auch so von ihnen erwartet und von den Eltern als sehr entlastend empfunden.

Familienurlaube werden in diesen Familien nur mit dem PKW gemacht, da Zugreisen und Flugreisen mit so vielen Personen zu teuer sind, die Gepäckmenge zu begrenzt ist und zudem die Kinder teilweise noch zu klein sind, um nennenswert selbst Gepäck tragen zu können. Eine Familie hat daher auch als Dienstwagen einen VW-Bus, der für die Familienurlaube genutzt werden darf.

Eine andere kinderreiche Familie mit zwei Vollzeit-erwerbstätigen Eltern hat eine Haushaltshilfe und einen Babysitter, die sie regelmäßig unter der Woche unterstützen. Diese Form der Unterstützung ist jedoch unter den hier befragten Familien eher die Ausnahme.

Typ 7a: Trennungsfamilien

Die befragten Trennungsfamilien haben durchweg eine klar geregelte Aufteilung, wer an welchen Tagen und welchen (Halb-)Wochenenden das Kind hat. Die Entfernung zwischen den beiden Elternteilen beträgt unter 2 km. Zwei der „Trennungsväter“ haben bewusst kein eigenes Auto, sondern erledigen fast alles mit dem Fahrrad, auch die langen Arbeitswege von 11-12 km. Für größere Transporte und Ausflüge wird mitunter auch auf Carsharing-Fahrzeuge zurückgegriffen. Alle drei „Trennungsväter“ betonen, dass sie relativ flexible Arbeitgeber und insgesamt kaum Mobilitäts- oder Vereinbarkeitsprobleme im Alltag haben („Das ist nun mal so.“ „Man arrangiert sich.“ „Das ist nicht der Rede wert.“).

Einer der befragten „Trennungsväter“ hat ein Auto für seinen langen Arbeitsweg (110 km). Den langen Arbeitsweg muss er allerdings nur zweimal pro Woche zurücklegen, an den anderen beiden Arbeitstagen kann er Telearbeit/Home Office machen.

Typ 7b: Multilokale Familien

In beiden Familien dieses Typs handelt es sich um Eltern mit Studienabschluss, befristeten Arbeitsverhältnissen und sehr flexiblen Arbeitgebern. Beide Familien hoffen, dass die Fernpendelphase zeitlich befristet ist. In beiden Familien pendelt der Vater mit dem Zug (So-Do bzw. Mo-Do), während die Mutter unter der Woche alleine Beruf und Kinder managt. Die Alltagswege der Mütter werden dabei fast ausschließlich mit dem (Lasten-)Rad oder zu Fuß erledigt.

Alle Elternteile dieser Familien sind Teilzeiterwerbstätig (ca. 80%) und werden von den Großeltern vor Ort regelmäßig bei der Kinderbetreuung unterstützt. Zudem haben beide Mütter Unterstützung durch befreundete Familien in der unmittelbaren Umgebung.

In diesen Familien steht immer auch die Frage im Raum, wie die einseitige Aufteilung der Betreuungs- und Begleitaufgaben unter der Woche am Wochenende wieder etwas „ausgeglichen“ werden kann. So berichten beide fernpendelnden Väter durchaus von einem schlechten Gewissen und „Nachholbedarf“, wenn sie zum Wochenende zu ihrer Familie heimkehren.

Eine Mutter mit Baby beklagte vor allem die schlechte „vertikale Mobilität“ im ÖPNV, da in ihrem Alltag die Aufzüge an S- und U-Bahnhöfen oft fehlen oder kaputt sind. Das ist vor allem beim Transport von Einkäufen und Baby sehr ärgerlich. Da sich zudem ihre Wohnung im 4.OG ohne Aufzug befindet, versucht sie stets, möglichst viele Wege zu bündeln.

Typ 8: Familien mit Migrationshintergrund

In diesen Familien haben vorrangig die Väter Zugriff auf den familieneigenen PKW. Die Mütter fahren fast ausschließlich mit dem ÖV. Dadurch, dass die Männer stets das Auto nutzen, erledigen sie auch mehrheitlich die Einkäufe unter der Woche. Das Fahrrad spielte im Alltag der beiden hier befragten Familien keine Rolle, wobei jedoch kulturelle Besonderheiten bei Fahrradbesitz und -nutzung festgestellt werden konnten:

Bei einer der befragten Familien stammen die Eltern aus Kairo und haben nie Fahrradfahren gelernt. Der Vater der zweiten befragten Familie stammt aus der Türkei und fährt mit dem Sohn in der Freizeit hin und wieder Fahrrad, wohingegen die Mutter und die Tochter gar kein Fahrrad besitzen.

Der türkische Vater ist Kurierfahrer und findet Fahrradfahrer im Straßenverkehr störend. Sein eigenes Auto abzuschaffen käme für ihn nicht in Frage. Carsharing-Angebote würde er nur im Notfall in Betracht ziehen.

Der befragte Vater aus Ägypten nutzt hingegen den PKW eher aus Gewohnheit und wäre auch anderen Verkehrsmitteln gegenüber grundsätzlich offen. Seine Familie hat keinerlei familiäre Unterstützung vor Ort, da die Verwandten in Kairo leben. Seine Frau hat kürzlich eine Carsharing-Mitgliedschaft abgeschlossen, damit sie auch weitere Wege zurücklegen kann, wenn der Vater noch arbeiten muss.

Der Vater der türkischen Familie prüft immer mit dem Handy, ob der Sohn nach der Schule gut nach Hause gekommen ist. Seine Familie hat das Glück, familiäre Anbindung und Unterstützung vor Ort zu haben.

Typ 9: VZ/TZ-Paare mit Kindern ohne Armutsrisiko im ländlichen Raum

„Ohne Auto geht es nicht“ – die täglich zurückgelegten Entfernungen zur Arbeit sind in diesen Familien meist lang, und Freunde und Familie wohnen zum Teil weit verstreut. Zudem dauern die Wege mit dem Bus mehr als doppelt so lange wie mit dem Auto. Die Taktdichte der Busse wird als unzureichend beschrieben, da sie maximal stündlich fahren.

Für manche Familien sind die Kinder der Grund für zwei Autos im Haushalt. Für andere Familien entscheidet vor allem die Lage der Arbeitsplätze über die Anzahl Fahrzeuge im Haushalt.

Auffallend häufiger als in anderen Familientypen wird in diesen Familien über alternative Antriebe nachgedacht. Einige Familien haben oder hatten bereits Erdgasfahrzeuge. Die gesammelten Erfahrungen damit sind jedoch gemischt. Einige Personen könnten sich in Zukunft auch Elektroautos vorstellen, sobald die Anschaffungskosten günstiger sind.

Mobilitätsalternativen jenseits des eigenen Autos werden von den Befragten zwar nicht abgelehnt, jedoch sollten die Einschränkungen in der Flexibilität möglichst gering sein.

Einige Eltern haben bereits Erfahrungen mit Fahrgemeinschaften für ihre Berufswege gemacht (auch als Zubringer bis zum Bahnhof). Sobald die Arbeitszeiten jedoch stärker schwanken, wird der Abstimmungsbedarf mit den Fahrgemeinschaftspartnern meist als sehr belastend empfunden. Für die Freizeitaktivitäten der Kinder sind Fahrgemeinschaften aber sehr weit verbreitet und werden durchweg positiv empfunden.

Eine eigenständige Fahrradmobilität der Kinder gibt es nur in den Familien, die relativ zentral wohnen (Dorfkern). Das Fahrradfahren stößt jedoch vor allem im Winter (wegen fehlender Straßenbeleuchtung) und zur Erntezeit (wegen der sehr großen Erntemaschinen, die wenig Raum für Fahrradfahrer im Straßenquerschnitt lassen) an Grenzen.

Interessanterweise gab es in diesem Typus einige Eltern, die eine PKW-Maut nach km-Fahrleistung befürworten würden, zum Teil, da sie selbst unter den negativen Nebenwirkungen seit der Einführung der Autobahn-Maut leiden (LKW-Ausweichverkehre auf Bundesstraßen), zum Teil, weil ihnen die hohen Kosten für den Erhalt der Straßeninfrastruktur bewusst sind und sie einsehen, dass sie als Nutzer dazu einen Beitrag leisten sollten. Da die Teilnahme an den Interviews freiwillig war, kann es sich dabei allerdings um Selbstselektionseffekte handeln, da davon auszugehen ist, dass vor allem Eltern mit Interesse am Thema Mobilität sich auch für ein Interview bereit erklärten.

Eine befragte Familie aus dem Emsland hat sehr viel Freizeitverkehr aufgrund von regelmäßigen Reitturnieren. Entsprechend wurde darin auch bei stark steigenden Benzinpreisen das größte Einsparpotenzial gesehen.

Eine der befragten Mütter aus dem Emsland war Aussiedlerin. Die Kombination aus sozialistisch-selbstverständlicher Erwerbsarbeitsorientierung und zugleich kulturell zugeschriebener Hauptverantwortung der Frauen für Haushalt und Kindererziehung führt bei ihr zu einem hohen Leistungsdruck. Ein eigenes Auto wird hier als technisches Hilfsmittel zur Verringerung der Doppelbelastung gesehen; es steht bei dieser Mutter für Freiheit und Emanzipation.

Eine andere Mutter, ebenfalls aus dem Emsland, hat eine belastende Zeit hinter sich mit der Pflege der demenzkranken Schwiegereltern im gleichen Haus. (Auto-)Mobilität diente in dieser Zeit als wichtiges Fluchtmittel vor der bedrückenden häuslichen Enge. Außerdem hat diese Mutter vor der Familiengründung zweimal ein Reh überfahren und ist nach diesen als belastend empfundenen Erlebnissen nun sehr froh, fast alles im Alltag mit Rad erledigen zu können.

Im Landkreis Ludwigslust besitzt eine Familie 500 Kühe und eine eigene Landwirtschaft. Sie fahren sehr viel Auto („30.000 km pro Jahr und Auto ist normal.“) und sind extrem abhängig vom Auto.

Typ 10: VZ/VZ-Paare mit Kindern ohne Armutsrisiko im ländlichen Raum

In vielen dieser Familien ermöglicht der Besitz von zwei Autos überhaupt erst die Vereinbarkeit von (Vollzeit-)Erwerbstätigkeit und Kindern. Die interviewten Eltern dieses Typs mochten zumeist ihren Beruf, das Auto ist ein logisches Hilfsmittel dafür: „Ohne Auto keine Arbeit."

Gerade bei den Langstreckenpendlern wird genau gerechnet: Übersteigt der höhere Lohn in der nächsten Großstadt tatsächlich die anfallenden Mobilitätskosten? Wenn dauerhaft nur noch ein PKW leistbar wäre, würden die meisten Familien erst einmal versuchen, Fahrzeuge der verrenteten oder in geringerem Umfang erwerbstätigen (Schwieger-)Eltern mit zu nutzen.

Die eigene Freizeit und eine gemeinsame Zeit mit den Kindern finden im Grunde nur am Wochenende statt. Die Kinderbetreuung unter der Woche erfolgt durch die eigenen (Schwieger-)Eltern und/oder Krippe.

In einer emsländischen Familie leben beide Elternteile nur ca. 3 km von ihren Arbeitsstellen entfernt (er ist Polizist, sie Grundschullehrerin). Dennoch möchten beide nicht auf ein Auto oder gar beide Autos verzichten: „So lange es geht, gönnen wir uns den Luxus." Wenn sie sich nur noch ein Auto leisten könnten, würde der Mann notgedrungen die Unterrichtsmaterialien für seine Frau auf dem Weg zur Arbeit mitnehmen und anschließend wieder mit zurück transportieren. Ansonsten könnte seine Frau nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.

Ein Vater aus dem Landkreis Ludwigslust fährt ausgesprochen gerne Auto und Motorrad, auch täglich lange Strecken ("Hauptsache, es brummt"). Das eigene Auto wird z.T. wie ein Lebewesen beschrieben ("durstig", "Das mag der Diesel").

5.1.6.4 Vergleich der Familien nach Raumtyp/Wohnlage

Der Wohnstandort mit seiner nahräumlichen Ausstattung hat einen großen Einfluss auf die Mobilität und Verkehrsmittelwahl der Familien. Die Entfernungen zu den wichtigsten Zielorten und die Qualität der ÖPNV-Anbindung werden stets als Begründung angeführt für die Anzahl Pkw im Familienhaushalt.

Einige Familien berichten, dass sie bei der Wohnstandortwahl bewusst die Verkehrsanbindungen und/oder die Entfernungen zu Schulen und Arbeitgebern berücksichtigt haben. Bei anderen Familien waren hingegen die Immobilienpreise, die Nähe zu Verwandten und Freunden und/oder die Lage der Wohnung bzw. des Hauses entscheidender als die verkehrliche Anbindung. Auch bei der Schulwahl gibt es sowohl Familien, die viel Wert auf Nähe und gute Erreichbarkeit legen, als auch solche, die sich bewusst für ein bestimmtes Schulprofil entschieden und dafür längere Begleitwege mit dem Pkw in Kauf nehmen.

Auch innerhalb der einzelnen Raumtypen scheint es große Unterschiede zu geben. So gab es bei den im Rahmen dieser Studie interviewten Eltern einige, die zwar in ländlichen Räumen wohnen, aber

dennoch durchaus viele Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen. Umgekehrt gab es auch einige Familien, die zwar in der Stadt wohnen, dennoch aber nur schlecht an das ÖPNV-Netz angebunden sind und entsprechend viel mit dem PKW erledigen. Entscheidender für die Verkehrsmittelwahl scheint daher die ganz konkrete Erreichbarkeitssituation zu sein und weniger der grundsätzliche Raumtyp des Wohnorts. Insbesondere die Fahrradnutzung (und damit auch eine wichtige Möglichkeit für elternunabhängige Mobilität der Kinder) variiert stark von Stadt zu Stadt, von ländlichem Raum zu ländlichem Raum. So gibt es einerseits ländliche Räume wie das Emsland mit einer jahrzehntelangen Fahrradkultur und sehr guter Fahrradinfrastruktur und andererseits Städte wie Braunschweig, die jahrzehntelang eine PKW-orientierte Verkehrspolitik betrieben haben und daher trotz der geringen Höhenunterschiede im Stadtbild als wenig fahrradfreundlich geschildert werden.

Beim Vergleich der Familien des Typs 1 (Vollzeit-/Teilzeit-erwerbstätige Paare mit Kindern ohne Armutsrisiko im *städtischen Umland*) mit Familien des Typs 9 (Vollzeit-/Teilzeit-erwerbstätige Paare mit Kindern ohne Armutsrisiko im *ländlichen Raum*) fallen sehr viele Gemeinsamkeiten auf: Bei allen Befragten spielt der ÖPNV im Alltag eine untergeordnete Rolle, die meisten Familien besitzen zwei PKW, die Eltern (meist sind es die Mütter) nehmen für ihre Kinder viele PKW-Bringdienste zu Sportterminen oder Musikunterricht in Kauf, um sie optimal zu fördern. Sowohl im städtischen Umland als auch im ländlichen Raum ist es vor allem ein hinreichend großes und stabiles soziales Netz an Verwandten und Freunden in der unmittelbaren Nachbarschaft, das den Familien bei kurzfristigen Betreuungsengpässen und PKW-Ausfällen hilft. Familien, die sich bewusst für ein gemeinschaftlicheres Leben entschieden haben, sehen daher auch deutlich entspannter zukünftigen Entwicklungen entgegen als diejenigen, die sehr auf sich alleine gestellt leben.
Die geschlechterrollentypische Arbeitsteilung in den Familien der Typen 1 und 9 wird von den Eltern selbst sehr unterschiedlich bewertet. Hier spielen die jeweilige Biografie und die erwerbsarbeitsbezogenen Einstellungen eine deutlich größere Rolle als der Raumtyp oder die Wohnlage. Bei einer hohen beruflichen Qualifikation beider Elternteile, geringen externen Kinderbetreuungsmöglichkeiten und einer erwerbsarbeitsorientierten Grundeinstellung der Frau wird das Vollzeit/Teilzeit-Modell als „Notlösung“ empfunden. Bei einer geringeren Qualifikation und/oder einer klar versorgungsarbeitsorientierten Grundeinstellung der Frau wird das Vollzeit/Teilzeit-Modell hingegen als logische, naheliegende und/oder sinnvolle Lösung empfunden, und zwar unabhängig davon, ob es in der näheren Umgebung ein gutes Angebot an Kinderbetreuungsmöglichkeiten gibt (tendenziell eher in Ostdeutschland) oder nicht (tendenziell eher in Westdeutschland).

Beim Vergleich der Familien des Typs 2 (Vollzeit-/Vollzeit-erwerbstätige Paare mit Kindern ohne Armutsrisiko in der *Großstadt*) mit Familien des Typs 10 (Vollzeit-/Vollzeit-erwerbstätige Paare mit Kindern ohne Armutsrisiko im *ländlichen Raum*) fallen ebenfalls zunächst sehr viele Gemeinsamkeiten auf: Bei allen Familien diesen Typs ist Zeit entscheidender als Geld, die Alltagsorganisation ist zum Teil minutiös durchgeplant und stressig, das „doing family“, also die bewusste, gemeinsam verbrachte Zeit findet vor allem an den Wochenenden („das ist uns heilig“) und im Urlaub statt.

Im ländlichen Raum ermöglicht das Auto den meisten Eltern im Grunde erst die Vereinbarkeit von Familie und Doppel-Vollzeiterwerbstätigkeit, da es jederzeit individuell verfügbar ist, flexibel jegliche Strecken bewältigt und spontan mit weiteren Personen und Gepäck zu bestücken ist. In der Großstadt hingegen übernimmt in der Regel der ÖPNV für mindestens einen Elternteil die Funktion des Hauptverkehrsmittels. Der PKW hat hier eher die Funktion einer „Mobilitätsreserve“ für spontane Ausflüge, individuellere Urlaube oder gelegentliche größere Transporte. In beiden Raumtypen wird konstatiert, dass das Auto „ein Luxus ist, den man sich gerne gönnt, solange es geht“. Diese Argumentation veranschaulicht, dass es – unabhängig vom Raumtyp – diesen Familien stets mehr auf Zeitersparnis und Flexibilität ankommt als darauf, Geld zu sparen.
In den Familien der Typen 2 und 10 sind zwar beide Elternteile Vollzeit erwerbstätig, dennoch war bei den hier untersuchten Familien zumeist die Arbeit der Mütter nahräumlicher und/oder zeitlich flexibler (viele Lehrerinnen), so dass ein Großteil der Erledigungen und Begleitwege unter der Woche von den Müttern erledigt wurde, während die Väter eher mal auf dem Rückweg von der Arbeit einkauften. Die Eltern dieser Familientypen waren zumeist recht zufrieden mit ihrer Arbeit und mit der innerfamiliären Arbeitsteilung, sie schilderten jedoch zum Teil ein schlechtes Gewissen gegenüber den Kindern.

Für die hier interviewten Eltern aus dem städtischen Umland und dem ländlichen Raum ist die beste Alternative zum eigenen Auto im Grunde das Auto der eigenen (Schwieger-)Eltern oder der direkten Nachbarn. Sollte man sich dauerhaft nur noch ein oder gar kein eigenes Fahrzeug mehr leisten können, ist das private Autoteilen für diese Eltern die mit Abstand am leichtesten vorstellbare Bewältigungsstrategie, zusammen mit dem verstärkten Bilden von Fahrgemeinschaften. Die in Großstädten lebenden Eltern sind da deutlich weniger auf den Fahrzeugtyp ‚Auto‘ fixiert. Sie könnten sich ihren Alltag (zur Not) auch mit mehr ÖPNV- plus Fahrradnutzung vorstellen. Lediglich sehr fahrradaffine und umweltbewusste Familie sowie Familien mit geringem Einkommen leben bereits einen Alltag ohne eigenes Auto und sehen das Fahrrad als beste Alternative an.

5.1.6.5 Wünsche und Handlungsempfehlungen der Familien

Aus den Interviews mit den verschiedenen Familien wurde eine ambivalente Grundhaltung deutlich: Zum einen wünschen sich die Familien unterstützende Maßnahmen von der Verkehrspolitik und von den Verkehrsanbietern, zugleich verstehen sie jedoch das Thema Mobilität eher als private Angelegenheit, mit der sie sich individuell arrangieren müssen. Einige Väter vertraten die Meinung, dass familiäre Probleme grundsätzlich etwas Privates sind und von den Familien selbst gelöst werden sollten, so dass Wünsche an die Politik unangebracht seien.

In den Interviews wurde auch deutlich, dass sich aus den jeweiligen Alltagswegen so starke Routinen entwickelt haben, dass viele Familien allein deshalb kaum Verbesserungswünsche für sich sehen. Sie sind im Großen und Ganzen zufrieden mit ihrer Verkehrsmittelwahl, auch wenn es zum Teil noch einzelne Wege gibt, die als verbesserungswürdig empfunden werden.

Konkrete Wünsche wurden von den Eltern vor allem im Bereich der *familienfreundlichen Verkehrssysteme* genannt. So wird unabhängig vom jeweiligen Familientyp oft eine familienfreundlichere ÖPNV-Preispolitik gewünscht. Dazu gehört eine Preisreduzierung der ÖPNV-Tickets sowohl für Schüler als auch für Familien als Ganzes. Je nach Alter der Kinder im Haushalt erstreckt sich dieser Wunsch auch auf Auszubildende oder Studierende.

Auch ein besseres ÖPNV-Fahrtenangebot wird von vielen gewünscht, insbesondere von Familien im Umland und im ländlichen Raum. Die Eltern wünschen sich vor allem mehr Möglichkeiten, auch in den Randzeiten (abends und an den Wochenenden) den ÖPNV nutzen zu können, sowie barrierefreie Fahrzeuge und Stationen. Um Umstiegs- und Wartezeiten zu reduzieren, sollten die SPNV- und ÖPNV-Verbindungen besser aufeinander abgestimmt werden. Gerade in ländlichen Räumen wünschten sich die Eltern schließlich, dass die Schulbusverbindungen direktere Fahrtwege nehmen, so dass die Fahrtzeiten deutlich unter 60 Minuten pro Strecke liegen.

Vor allem von städtischen und großstädtischen Familien wird zudem eine verbesserte Fuß- und Fahrradverkehrsinfrastruktur gewünscht. Darunter werden zum einen bessere, straßenbegleitende Radwege verstanden, die von der ganzen Familie genutzt werden können. Zum anderen zählen hierzu mehr und größere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Anhänger, z.B. an Bahnhöfen, Kinderbetreuungseinrichtungen und zentralen ÖPNV-Knotenpunkten. Zentraler Gedanke ist dabei meist die Sicherheit der Kinder, die zusätzlich durch weitere Maßnahmen (wie z.B. mehr Ampeln, Polizeikontrollen und Verkehrssicherheitstrainings) gesteigert werden soll.

Als Ergänzung dazu wird vor allem von kinderreichen Familien und Alleinerziehenden, die in Städten wohnen, ein familienfreundlicheres Carsharing-Angebot gefordert, das sich durch größere Fahrzeuge (z.B. 7-Sitzer), zuverlässig vorhandene Kindersitze sowie einen vergünstigten Tarif für Familien und Einkommensschwache (z.B. Wohngeldempfänger) auszeichnet.

Eine *familienfreundliche Stadt- und Wohnumfeldplanung* beinhaltet für die befragten Familien vor allem mehr Bürgerbeteiligung (am besten zu familienfreundlichen Zeiten und mit Kinderbetreuung), damit die Erfahrungen aus dem Familienalltag auch tatsächlich in die Planungen einfließen können. Insbesondere städtische Familien wünschen sich nutzungsgemischtere Siedlungen und die Reduzierung des Autoverkehrs im direkten Wohnumfeld, z. B. durch mehr Parkraumbewirtschaftung, Begegnungszonen, Tempo 30-Zonen.

Im Bereich der *Kinderbetreuungseinrichtungen* sahen unter den hier Befragten nur die Doppelverdiener-Paare und einige Alleinerziehende Verbesserungsbedarf. Sie wünschten sich längere Betreuungszeiten und eine flexiblere Nutzbarkeit dieser.

Flexiblere Arbeitszeiten und mehr home office-Möglichkeiten erhofften sich ebenfalls vor allem die Vollzeit-erwerbstätigen Eltern sowie Eltern mit Armutsrisiko. Damit einhergehend sollte Müttern mit Kindern in Bewerbungsverfahren wie auch grundsätzlich bei der Vergabe von Aufträgen/Arbeiten die gleiche Zuverlässigkeit zugestanden werden wie Vätern.

Im Bereich der *mobilen und virtuellen Informationen bzw. Dienstleistungen* wurden schließlich zwei Wünsche von den Eltern geäußert: Zum einen wünschten sich Alleinerziehende mit Armutsrisiko ein Mitfahrportal für Schulfahrten, um sowohl Kosten einzusparen als auch einen sicheren Schulweg zu garantieren. Kinderreiche Familien wünschten sich, Online-Tickets auch für mehr als 5 Personen selbst buchen zu können, um Ausflüge und Urlaubsreisen bequem von Zuhause aus zu organisieren.

5.2 Interviews mit Mobilitätsanbietern, Aufgabenträgern und weiteren Fachleuten

5.2.1 Ziele

Der Fokus der Interviews mit Mobilitätsanbietern, Aufgabenträgern und weiteren Fachleuten liegt auf der Außenperspektive: Was wird von engagierten Akteuren bereits heute für Familien angeboten? Welchen Stellenwert haben Familien als Zielgruppe? Welchen Stellenwert hat Mobilität für die Familien? Welche Wirkungen haben bestimmte Maßnahmen? Welche Rahmenbedingungen erweisen sich als förderlich oder hemmend für die Unterstützung von Familien in ihrer Alltagsmobilität?

5.2.2 Interview-Leitfaden

Aufgrund der bewusst heterogenen Zusammenstellung der befragten Institutionen bzw. ihrer Stellvertreter/innen war es bei der Erstellung des Interviewleitfadens wichtig, Themenblöcke zu bestimmen, die übergreifend anwendbar sind, unabhängig davon, ob die interviewte Person aus der Gruppe der Aufgabenträger/Kommunen, Verkehrsdienstleister, Verbände oder Unternehmen stammt. Einige Fragen mussten allerdings dennoch jeweils individuell angepasst werden, um nicht zu abstrakt oder missverständlich zu wirken. Hierzu gehörte insbesondere die Einstiegsfrage, bei der die Interviewten zunächst einmal beschreiben sollten, was ihr Angebot oder ihre Tätigkeiten für Familien konkret umfasst (verkehrsbezogene Akteure) bzw. inwiefern ihre Tätigkeiten bislang mit dem Thema Mobilität zu tun hatten (familienbezogene Akteure) und wie diese Aktivitäten jeweils entstanden sind.

Die detaillierte Beschreibung und Begründung der Themenbereiche des Interview-Leitfadens für die Mobilitätsanbieter, Aufgabenträger und Expert(inn)en kann dem Zwischenbericht 1 entnommen werden.

5.2.3 Fallauswahl und Feldzugang

Die Zusammenstellung der Befragten erfolgte auf Grundlage der langjährigen Erfahrungen und des weitreichenden Partner-Netzwerks der vier Projektpartner. Die Priorisierung und Auswahl wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber getroffen. Dabei wurde darauf geachtet, dass die drei Akteursgruppen Mobilitätsanbieter, Aufgabenträger und weitere Expert(inn)en in etwa gleichrangig vertreten sind und möglichst viele Bundesländer sowie städtische und ländliche Räume abgedeckt werden. Die im weiteren Untersuchungsverlauf vorgenommenen Abweichungen werden in Kap. 8.4 beschrieben und begründet.

Die ausgewählten Interviewpartnerinnen und -partner wurden zunächst telefonisch kontaktiert, um ihre grundsätzliche Teilnahmebereitschaft zu erfragen, gezielt auf erste Rückfragen eingehen zu kön-

nen und gemeinsam nach einem geeigneten Terminfenster Ausschau zu halten. Im Anschluss daran wurde eine Terminbestätigung mit Informationen über das Projekt (zum Nachlesen) sowie dem Interview-Leitfaden (zur Vorbereitung) per E-Mail versendet.

5.2.4 Durchführung und Anpassung Untersuchungsdesign

Im Vergleich zu der ursprünglich angestrebten Fallauswahl (vgl. Zwischenbericht 1) wurden im Laufe der Erhebungen einige Änderungen erforderlich aufgrund von Absagen, längeren Krankheitsausfällen und Terminschwierigkeiten seitens der angefragten Fachleute. Bei der Auswahl der jeweiligen „Nachrücker(innen)“ wurde jedoch darauf geachtet, weiterhin eine gute Durchmischung aus den verschiedenen Akteursgruppen zu gewährleisten und sowohl verkehrsbezogene als auch familienbezogene, ostdeutsche und westdeutsche, städtische und ländliche Erfahrungshintergründe einzubeziehen.

Recht schwer war es, auskunftsbereite Betriebe oder Vertreter/Vertreterinnen der Arbeitswelt zu finden. Die angefragten Betriebe haben eine Interviewanfrage mit der Begründung abgelehnt, nicht auskunftsfähig zu dem Thema zu sein. Die nicht rein dienstlich veranlasste Alltagsmobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wird anscheinend überwiegend als private und nicht als betriebliche Angelegenheit bewertet, insbesondere wenn es um den Haushaltskontext als Familie geht. Angesichts der vielfach begrenzten zeitlichen Ressourcen war die Gesprächsbereitschaft der Unternehmen deshalb sehr gering. Zwar beschäftigen sich Unternehmen im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements mit der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten, allerdings geht es dabei eher um Dienstfahrten und das Ziel der CO_2-Einsparung, nicht um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie oder ähnliches. Die mit der Familie verbundenen persönlichen Motive der Verkehrsmittelwahl werden bislang noch nicht thematisiert.

5.2.5 Auswertungsschritte

Wie bei den Familieninterviews, wurden auch die Interviews mit Fachleuten der verschiedenen Akteursgruppen telefonisch durchgeführt und auf Tonband aufgezeichnet. Anhand der Tonaufzeichnungen und der handschriftlichen Notizen wurden dann (wiederum nach einem einheitlichen Muster) Interviewprotokolle angefertigt, die sich an den Themenbereichen des Interviewleitfadens orientieren. Diese Interviewprotokolle wurden den Interviewten noch einmal zugeschickt mit der Bitte um Prüfung (zumeist per E-Mail, in zwei Fällen mit der Post). Hier wurden zum Teil mehrere Überarbeitungsrunden erforderlich, wenn die Protokolle innerhalb der jeweiligen Institution noch weiteren Gremien zur Freigabe vorgelegt werden mussten. Oft waren jedoch auch hier nur kleine Konkretisierungen oder Korrekturen im Protokoll erforderlich.

Abbildung 12 zeigt im Überblick die weiteren Auswertungsschritte.
Da eine Querauswertung des Interviewmaterials nach den Themenbereichen des Interview-Leitfadens aufgrund der großen Heterogenität der Institutionen wenig sinnvoll erschien, wurde be-

reits als erster Schritt eine Auswertung nach Akteursgruppen vorgenommen. Hier wurde geprüft, welche Gemeinsamkeiten und welche Unterschiede innerhalb der Akteursgruppen festzustellen sind.

Da ein wesentliches Ziel dieser Studie ist, zu empirisch fundierten Empfehlungen zu gelangen, wurden im folgenden Auswertungsschritt die Handlungsempfehlungen der interviewten Fachleute analysiert und in Bezug gesetzt zu den Wünschen der interviewten Eltern und zu den Kategorien der Praxisbeispiele. Auf diese Weise können wertvolle Hinweise gewonnen werden, in welchen Bereichen es größeren oder geringeren Handlungsbedarf zu geben scheint.

Als letzter Auswertungsschritt wurden schließlich die zu Beginn der Datenanalysen aufgestellten forschungsleitenden Hypothesen anhand der qualitativen Erkenntnisse überprüft und ggfs. relativiert oder ergänzt.

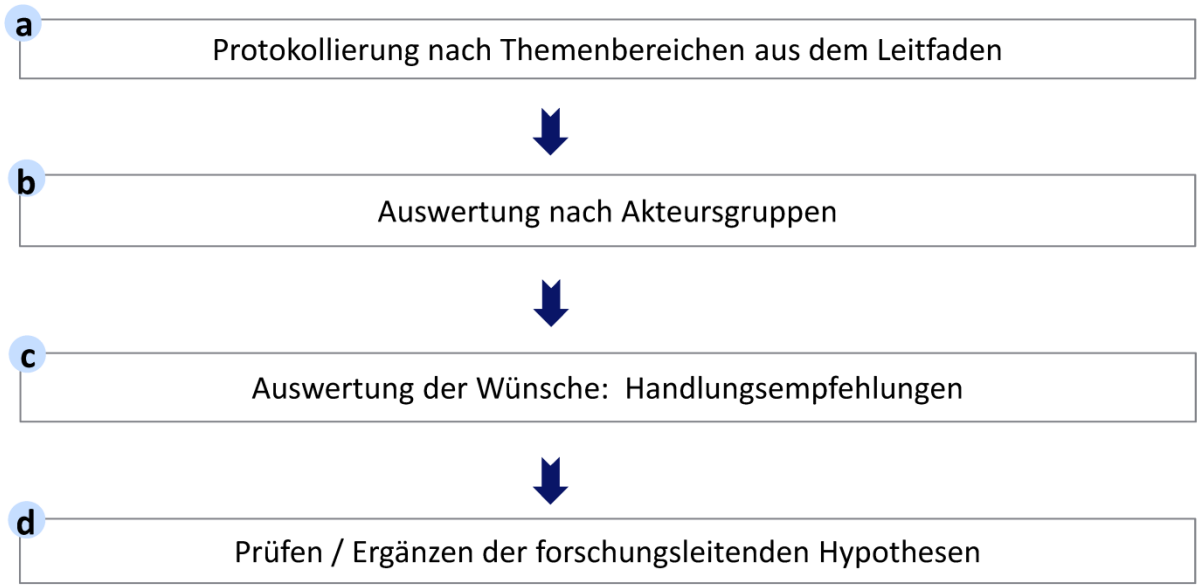


Abbildung 12 Auswertungsschritte bei der Auswertung der Interviews mit Expert(inn)en

5.2.6 Ergebnisse der Interviews mit den Expert(inn)en

Insgesamt haben die Gespräche mit unterschiedlichen Akteursgruppen ein sehr differenziertes Bild der Familienmobilität gezeichnet. Die Herausforderungen und Lösungsansätze unterscheiden sich stark zwischen städtischen und ländlichen Gebieten. Eine große Bedeutung hat es über alle Akteursgruppen hinweg, Familien als Zielgruppe von Verkehrsdienstleistungen überhaupt in den Blick zu nehmen. Darüber hinaus gab es erstaunlich viele Kongruenzen zwischen den Ergebnissen der Familieninterviews und den Expertengesprächen. Ein wichtiges Handlungsfeld sehen beide Gruppen in den Angeboten des Öffentlichen Verkehrs (Tarife).

5.2.6.1 Ergebnisse der Interviews mit Verkehrsdienstleistern

In den Interviews mit Verkehrsdienstleistern wurde deutlich, dass Familien meist keine zentrale Zielgruppe der Verkehrsangebote sind. In der Regel werden die Tarife an Einzelpersonen entlang gestaltet, der Haushaltskontext bleibt unberücksichtigt. Der Familienbus der KreisVerkehrsGesellschaft Main-Kinzig (KVG) wurde nicht ausdrücklich auf Wunsch von Familien gegründet oder an ihren spezifischen Bedürfnissen entlang aufgesetzt, sondern war ursprünglich ein Angebot für Seniorinnen und Senioren, das für weitere Zielgruppen ansprechend geöffnet werden sollte. Die Familientageskarte des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) wurde bereits vor vielen Jahren bewusst umbenannt in das zielgruppen-unspezifische TagesTicket Plus, mit dem 1-6 Personen gemeinsam unterwegs sein können, wobei anstelle von Personen auch Fahrräder oder ein Hund mitgenommen werden kann. Auch im Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV) wurden zielgruppen-unspezifische Ticketnamen gewählt: Das Multiticket ist ein Tagesticket für 2 Erwachsene und max. 3 Kinder, das Freebird-Ticket richtet sich an Schülerinnen und Schüler zur Ergänzung ihrer Schulverkehrskarte.

Die interviewten Verkehrsdienstleister haben folgende Erfahrungen mit Familien gemacht:

- zunehmende Begleitmobilität, Verkehrschaos an Schulen, Sicherheitsbedenken der Eltern, Bewegungsdefizite bei Kindern
- Weg zur Schule und zurück ist aus Sicht der Eltern der wichtigste ÖPNV-Fahrtanlass
- Gemeinsame ÖPNV-Fahrten von Eltern + Kindern vor allem im Freizeit-/Ausflugsverkehr
- Einkommensarme Familien nutzen ÖPNV eher aus Mangel an Alternativen, einkommensstärkere Familien eher aus Überzeugung oder Einzelfall-Erwägungen
- Tarifliche Überschneidungen bei großer Heterogenität an Familienformen: z.T. Gruppentarif günstiger, z.T. Einzeltickets (insb. Alleinerz.) in Kombination mit Schüler-Freizeittickets; Azubis gelten als Schüler - aber auch als Kinder?
- Kosten für Familien mit Oberstufenschülern recht hoch

Für die ÖPNV-Anbieter war ein großes Thema die ungeklärte zukünftige Finanzierung seitens des Bundes und die generelle Zuschussbedürftigkeit ihrer Leistungen. Sie gaben an, dass die Unterschiede zwischen den Aufgabenträgern sehr groß sind, was ihre Zahlungsbereitschaft für den ÖPNV angeht (schwankt zwischen 0-100 Euro/Jahr/Einwohner). Vor diesem Hintergrund verstünden viele Verkehrsunternehmen familienfreundliche ÖPNV-Angebote eher als „nice to have“, und so gäbe es etliche Alibi-Aktionen ohne nennenswertes finanzielles Risiko, aber eben auch ohne klare Vorteile für Familien.

Für Carsharing-Betreiber sind Familien eine sehr anspruchsvolle Nutzergruppe, da diese i.d.R. größere Fahrzeuge (viertürig) und altersgerechte Kindersitze verlangen und deutlich mehr Reinigung erfordern. Hauptnutzer des Carsharing sind dagegen eher Standardnutzer ohne besondere Ausstattungswünsche, darunter mehr Männer als Frauen, mit hohem Bildungsgrad und gutem Einkommen.

Allerdings gibt es durchaus auch Unterschiede zwischen den Carsharing-Anbietern: DB Flinkster ist stark kommerziell ausgerichtet und hat den Fokus auf Bahnreisende/Fernreisende. Entsprechend gibt es hohe Anmeldegebühren für Nicht-BahnCard-Besitzer, (fast) keine Kindersitze, und kein Angebot in Städten < 100.000 Einwohnern. Die lokalen Sharegroup-Partner sind im Vergleich dazu oft familienorientierter in ihren Fahrzeugen und Tarifen.

Rückmeldungen der Verkehrsdienstleister zum Thema Rahmenbedingungen:

Förderliche Rahmenbedingungen („Erfolgsfaktoren“)	**Hemmende Rahmenbedingungen („Hindernisse“)**
– Vorstände der Stadtwerke, die sich auch mit Verkehrsthemen auskennen – Entscheidungsträger, die auch selbst den ÖPNV nutzen, und sei es auch nur gelegentlich und symbolisch – Starke Unterstützung durch das Land, sowohl finanziell als auch bei der Klärung steuer- und genehmigungsrechtlicher Fragen (Mobilfalt) – Für ÖV + Carsharing: kompakte Siedlungsstrukturen, geringer PKW-Besitz	– ÖPNV-entwöhnte Landbevölkerung – Keine Risikobereitschaft zum Testen bei Entscheidern und Nicht-ÖV-Nutzern – Defensive und restriktive Haltung bei der Tarifgestaltung: Starre, kaufmännische Kalkulation, Zwang, relativ kurzfristig Erfolge zu erzielen, Fokus auf negative Effekte, die es zu vermeiden gilt – Schulwahlfreiheit erschwert Planung – Rechtliche Hürden: Versteuerung des Mitfahrentgelts, Versicherungsrecht (Mobilfalt) – Fehlende Ressourcen und Vorgaben für Mobilitätserziehung

Wünsche und Empfehlungen der Verkehrsdienstleister:

Die Wünsche und Empfehlungen der Verkehrsdienstleister richten sich vor allem an die Gesetzgebung, von der sie sich verbindlichere Vorgaben wünschen. Die gesetzlichen Regelungen zu Preisnachlässen (für Familien, aber auch andere benachteiligte Gruppen) brauchen eine Konkretisierung und bundesweite Verbindlichkeit. Insbesondere für einkommensarme und/oder kinderreiche Familien muss nach Lösungen gesucht werden, z.B. über eine Kopplung spezieller Tarife an den Nachweis von Wohngeld, Hartz IV u.Ä. Ebenso fehlen bislang Modelle für bezuschusste Preisnachlässe oder besondere Tarife für Oberstufenschüler, Auszubildende und „Pre-Studierende“ (Abiturienten in der Phase vor dem Beginn des Studiums). Auf strategischer Seite besteht ein Wunsch nach festen, schriftlich fixierten Zielsetzungen der Politik im Hinblick auf den Modal Split sowie einem Maßnahmenkatalog, der sich explizit an diesen Zielen orientiert. Wie in Zürich und Wien sollte etwa alle 1-3 Jahre dann eine Überprüfung und Nachjustierung dieser selbst gesteckten Modal Split-Ziele stattfinden.

Weitere Anregungen beziehen sich auf die Aus- und Weiterbildung der Bürger, um das Bewusstsein für das eigene Mobilitätsverhalten zu schärfen. So soll es Schulungen für Neu-Rentner und Informationsveranstaltungen bei Elternabenden geben, in denen die Bürger über neue Optionen für ihre alltägliche Mobilität beraten werden. Speziell für Familien wären auch Immobilienberatungen wünschenswert, die das Thema Verkehrsanbindungen ganzheitlicher mit berücksichtigen. Das Thema Mobilitätserziehung sollte schließlich stärker in Lehramtsausbildung und Lehrplänen verankert werden. Dieser Wunsch richtet sich vor allem an die Kultusministerien der Länder.

Dem Problem der schlechten finanziellen Lage des ÖPNV in vielen Orten soll mit der Idee begegnet werden, die Trassen- und Stationspreise in der jeweiligen Region zu belassen. Damit können die Möglichkeiten des ÖPNV deutlich gestärkt und die Attraktivität gesteigert werden. Auch über die Umsetzung eines bargeldlosen ÖPNV (siehe London) muss nachgedacht werden. Dafür braucht es zuerst einen rechtlichen Rahmen, der diese Idee unterstützt. Im Schülerverkehr kann man das Problem der Spitzenlastigkeit entschärfen, indem man stärkere Schulzeitstaffelungen umsetzt.

5.2.6.2 Ergebnisse der Interviews mit Kommunen/Aufgabenträgern

Familien als Zielgruppe

Familien sind selten explizite Zielgruppe von Maßnahmen (Ausnahme: Aachen, Werra-Meißner-Kreis). In der Verkehrsplanung werden überwiegend die Wege der einzelnen Haushaltsmitglieder in den Blick genommen, kaum aber das Konstrukt „Familie“ als Ganzes.

Gemeinsamkeiten und Unterschiede in den Angeboten / Arbeitsgebieten

Bezüglich der Angebote lassen sich deutliche Unterschiede zwischen Stadt und Land ausmachen. In den Städten wird auf ein familienfreundliches Wohnumfeld, auf Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum fokussiert, in ländlichen Räumen geht es überwiegend um die Sicherung des öffentlichen Verkehrsangebotes auch außerhalb des Schülerverkehrs (nachmittags und abends/nachts) durch eine Kombination von Linien- und Bedarfsverkehren. Auch die Tarifstruktur für Familien und das Ehrenamt steht im Mittelpunkt von Maßnahmen bzw. Angeboten in ländlich geprägten Regionen.

Akzeptanz und Wirkungen der eigenen Angebote auf Familien und ihre Mobilität

In ländlichen Räumen hat der ÖPNV auch bei Familien ein Akzeptanzproblem. Familien sind in ländlichen Räumen sehr autoorientiert. Das reduzierte ÖV-Angebot hat viele vom ÖV entwöhnt, sodass neue Angebote eine gewisse „Probezeit“ brauchen. Günstige, familienbezogene Tarifstrukturen (Freebirdticket) werden sehr gut angenommen. Kindersitze sind bei vielen innovativen Verkehrsan-

geboten ein Thema. Im Linienverkehr sind sie keine Pflicht, im Bedarfsverkehr gar nicht geregelt. Hier sind organisatorische wie auch gesetzliche Lösungen gefragt.

In den Städten hat die Beteiligung von Familien einen hohen Stellenwert, wenn es um passgenaue Lösungen im Wohnumfeld geht. Familien sind sicherheitsbewusst und wünschen sich eine sichere eigenständige Mobilität und mehr Freiräume für ihre Kinder wie aber auch mehr privilegierte Parkflächen für Pkws. Gleichwohl stehen diese Ansprüche auch in Konflikt zu Interessenlagen anderer Bevölkerungsgruppen. Im ÖPNV wurden u.a. günstigere Tickets für Familien, engere Taktung bei frequentierten Linien und Einstiegshilfen für Kinderwagen gewünscht.

Rückmeldungen der Kommunen zum Thema Rahmenbedingungen:

Förderliche Rahmenbedingungen („Erfolgsfaktoren“)	**Hemmende Rahmenbedingungen („Hindernisse“)**
– Familienpolitische Ziele müssen formuliert sein (Vision und Ziele motivierend, erkennbare Umsetzbarkeit) – Fördermittel als wichtiger Anstoß und Starthilfe für neue Ideen – Unterstützung und Rückendeckung der Kommunen (Kommunalpolitik/Ratsbeschlüsse, Verwaltungsspitze, Oberbürgermeister) – Multiplikatoren vor Ort (Ehrenamt, Vereine, Bürgerschaft) – gute Kooperation verschiedener Akteure (Ämter, Institutionen, Verkehrsgesellschaften) – verlässliche Organisationsstrukturen (regelmäßige AG) sind wichtig – differenzierte und konsequente Beteiligungsverfahren	– Familienzeitpolitische Maßnahmen sind etwas Neues und brauchen viel Überzeugungsarbeit. Dafür fehlen häufig die finanziellen und personellen Ressourcen. – Orientierung der Verkehrsplanung an der Optimierung umweltbezogener Themen (CO_2 Ausstoß, Lärm, Luft) und weniger an sozialen Themen (Verkehrssicherheit, …). – Fehlende personelle und finanzielle Ressourcen in den Verwaltungen, fehlende personelle Kontinuität

Wünsche und Empfehlungen der Kommunen/ Aufgabenträger:

Die Kommunen/ Aufgabenträger fordern im Allgemeinen mehr Beteiligung von Familien bei Planungsprozessen neuer Mobilitätsangebote, Tarifstrukturen, etc. Zudem sollte es familienspezifische Tarifelemente im ÖV (z.B. Zeitkarten für Familien, Schülerfreizeittickets) geben sowie Kampagnen zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern. Um den Ängsten der Eltern zu begegnen, muss es eine Förderung der Verkehrssicherheit geben. Dazu gehören an die Bedürfnisse von Kindern und Senioren angepasste Ampelschaltungen, Erkennung und Vermeidung von Gefahrenpotenzialen an

Kreuzungen und Querungen und allgemein die Konfliktvermeidung zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

Speziell im ländlichen Raum muss über neue Finanzierungsmodelle des ÖV nachgedacht werden. Die bisherigen Modelle lassen keinen effizienten und ökonomischen Betrieb zu. Abseits des regulären ÖV- Angebotes bestehen verschiedene Modelle, die hauptsächlich ehrenamtlich betrieben werden. Das ehrenamtliche Engagement allein kann aber keine Grundlage für ein funktionierendes Mobilitätsangebot sein und muss zumindest in Wert gesetzt werden.

5.2.6.3 Ergebnisse der weiteren Expert(inn)eninterviews

Erfahrungen der weiteren Expert(inn)en mit Familien und ihrer Mobilität

In Interviews mit weiteren Expert(inn)en wurde mehrfach herausgestellt, dass es große Unterschiede in der Mobilität zwischen Familien im ländlichen Raum und Familien in Städten bzw. Großstädten gibt. Die Ursache dafür liegt u.a. in den vergleichsweise schlechteren ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum. Vor allem in Patchwork-Familien und bei Alleinerziehenden im ländlichen Raum entstünden so durch die vielfältigen Begleitwege mit dem Auto zeitliche Einbußen, die sie nicht einfach durch einen zweiten Erwachsenen ausgleichen können.

Zudem wurde von den weiteren Expert(inn)en angemerkt, dass sich aus der dominanten Nutzung des Autos in einigen Wohnlagen künftig ein Bewegungsdefizit und fehlende Radfahrkompetenz bei den Kindern entwickeln kann. Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) gibt zu bedenken, dass das Mobilitätsverhalten der Eltern sehr oft an die eigenen Kinder weitergegeben wird. Gerade Familien mit Migrationshintergrund sollten noch stärker unterstützt und mehrsprachig adressiert werden, um das Fahrradfahren dieser Kinder zu fördern. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) erklärt zudem, dass Kinder, die seltener eigene Erfahrungen im Straßenverkehr machen, aufgrund fehlender Routinen i.d.R. unfallgefährdeter sind. Daher sollten die Eltern schon bei der Wohn- und Schulstandortwahl darauf achten, dass die alltäglichen Wege des Kindes kurz bzw. sicher sind und so von diesen eines Tages auch selbständig zurückgelegt werden können.

Nach Ansicht der Expert(inn)en ist die frühzeitige Förderung einer eigenständigen Mobilität von Kindern vor allem aufgrund des zeitlichen Mehraufwands für die Eltern unverzichtbar. Allerdings spielt bei der Entscheidung, wann Eltern ihre Kinder Wege oder Teilstrecken allein zurücklegen lassen, das subjektive Sicherheitsempfinden der Eltern eine große Rolle. Viele Eltern schätzen die Gefahr eines Unfalls beim Radfahren oder zu Fuß gehen höher ein als wenn sie ihr Kind mit dem Auto bringen. Dieses Empfinden kann durch die Unfallstatistiken allerdings nicht gestützt werden.

Wünsche und Empfehlungen der weiteren Expert(inn)en

Ein zentraler Wunsch der befragten weiteren Expert(inn)en ist es, die eigenständige Mobilität der Kinder zu fördern und die Verkehrssicherheitsarbeit zu intensivieren. Zum Erreichen dieses Ziels werden verschiedene Vorschläge geäußert. So sollte z.B. das Thema Verkehrssicherheit nicht singulär betrachtet werden, sondern eingebunden sein in ein Curriculum, das aus verschiedenen Fächern heraus die unterschiedlichen Aspekte von Mobilität thematisiert und verbindlich in den Schullehrpläne integriert ist.

Darüber hinaus sollte sich die Verkehrssicherheitsarbeit stärker direkt an die Eltern wenden. Dies kann beispielsweise durch Schulradwegepläne, ein schulisches Mobilitätsmanagement unter Einbindung der Elternbeiräte oder durch Kampagnen auf Schulfesten geschehen.

Neben der Bewusstseinsstärkung bei den Eltern gehört zu einer erfolgreichen Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern die Bereitstellung der nötigen Infrastruktur. Diese sollte stärker als bislang an den Bedürfnissen der Eltern und Kinder ausgerichtet sein (separate Radwege, attraktive Fußwege, Tempo 30-Zonen).

Weitere Empfehlungen der Expert(inn)en beziehen sich auf politische und wirtschaftliche Ansätze. So kann z.B. die räumliche Bündelung von mehreren Arbeitgebern und Dienstleistern in ländlichen Regionen dabei helfen, Wege zu bündeln und Fahrgemeinschaften zu bilden. Zudem könnte die Ausstattung ländlicher Regionen mit einem Breitbandanschluss dazu führen, dass sich dort weitere Arbeitgeber ansiedeln. So fallen lange Pendelfahrten ins nächste Oberzentrum für die Arbeitnehmer weg, und es gäbe für die betroffenen Familien einen enormen zeitlichen Zugewinn.

Ein entscheidender erster Schritt für die Umsetzung der genannten Empfehlungen ist dabei jedoch die Etablierung und Förderung der Sichtbarkeit des Handlungsfeldes Familienmobilität in Politik und Gesellschaft. Bislang findet weder das Handlungsfeld Mobilität in der Familienpolitik und bei der Gestaltung von familienfreundlichen Angeboten genügend Beachtung noch wird die Zielgruppe der Familien genügend in der Verkehrspolitik und bei der Gestaltung von Verkehrsdienstleistungen berücksichtigt.

6 Handlungsempfehlungen

6.1 Handlungsoptionen der Familienmobilität

Basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen wurden im Folgenden auf die familiären Bedürfnisse zugeschnittene Handlungsoptionen in der Verkehrsmittelwahl herausgearbeitet. Die Ergebnisse sollen dazu dienen, künftig nicht nur den Familien, sondern auch Mobilitätsanbietern, lokalen zivilgesellschaftlichen Vereinigungen und Kommunen Planungsgrundlagen für eine familienfreundlichere Raum- und Verkehrsplanung sowie Angebotsgestaltung an die Hand zu geben.

Handlungsempfehlungen zur Familienmobilität müssen die verschiedenen Lebensbedingungen der Familien berücksichtigen. Sie sind abhängig von Wohnlage und Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge (wie Kitas, Schulen, Nahversorgung) und der Freizeitgestaltung, aber auch von den den individuellen Merkmalen eines Familienhaushaltes (Umfang der Erwerbstätigkeit, Einkommen, Alter und Zahl der Kinder).

Handlungsempfehlungen müssen auch verschiedenen realistischen Optionen der Verkehrsmittelwahl gerecht werden. Familienfreundliche Carsharing- Angebote sind beispielsweise in großen Städten mit einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehrssystem durchaus ein unterstützendes Angebot. Im ländlichen Raum ist hingegen Carsharing oft nicht wirtschaftlich zu betreiben und bereits der Weg bis zum Auto ein Problem.

Zusätzlich gibt es besonders breitenwirksame Maßnahmen und spezifisch auf einzelne Familientypen wirkende Maßnahmen. Über alle Familientypen und Wohnlagen hinweg ist Eltern die Verkehrssicherheit der Kinder zu Fuß und mit dem Fahrrad ein besonders großes Anliegen. Sichere Rad- und Fußwege fördern daher die eigenständige Mobilität von allen Kindern und Jugendlichen und entlasten die Eltern. Barrierefreie Haltestellen und ÖPNV-Fahrzeuge entlasten hingegen vor allem Familien mit kleinen Kindern, während Nachtbusangebote vor allem Familien mit Jugendlichen entgegen kommen.

Um die beschriebene Komplexität auf ein nachvollziehbares Maß zu reduzieren, wurde das folgende Vorgehen gewählt (siehe Abbildung 13):

Die Ergebnisse der quantitativen Analysen und qualitativen Erhebungen wurden in sieben idealtypischen Familien-Porträts zusammengefasst (siehe nachfolgendes Kapitel 6.1.1). Parallel dazu wurden aus den Ergebnissen der Expert(inn)eninterviews und der recherchierten Praxisbeispiele Handlungsoptionen abgeleitet, die in einem vereinfachten „Delphi-Verfahren“ (siehe Abbildung 13) hinsichtlich ihrer potenziellen Wirkungen auf die sieben Familientypen bewertet wurden. Bei der Bewertung waren drei Zieldimensionen (zeitliche, finanzielle und ökologische Entlastung) handlungsleitend, wobei jedoch Maßnahmen, die Familien zeitlich oder finanziell entlasten können, ein höheres Gewicht haben. Daraus wurden übergeordnete strategische Handlungsempfehlungen abgeleitet und in einem interdisziplinär zusammengesetzten Expert(inn)enworkshop diskutiert und gewichtet.

Abbildung 13 Methodisches Vorgehen (Delphi-Verfahren)

6.1.1 Ableitung idealtypischer Familien-Porträts

Um die Komplexität der Familienmobilitätsmuster auf ein nachvollziehbares Maß zu reduzieren, wurden aus den 32 (+23) Familieninterviews sieben „idealtypische Familien“ abgeleitet und in kurzen Familien-Porträts charakterisiert. Dabei wurden gezielt verschiedene Wohnorte, Erwerbsmodelle und Altersgruppen gewählt. Auch die nach wie vor feststellbaren Unterschiede zwischen ost- und westdeutschen Erwerbsmustern wurden berücksichtigt.

Die Porträts sollen typische Begründungszusammenhänge aus der Perspektive der Familien veranschaulichen und nachvollziehbar machen. Die aus dem Forschungsdesign abgeleiteten Rahmenbedingungen der sieben Familientypen sind in der nachfolgenden Tabelle beschrieben.

	Durch-schnitts-familie	Doppelvollzeit-erwerbstätigen-Familie	Junge Familie	Migran-tenfamilie	Alleiner-ziehende	Land -familie	Patch-work-familie
Wohnlage	Stadtrand (West)	Urban/ Großstadt (West)	Stadt-rand (Ost)	Urban/ Großstadt (Berlin)	Urban/ Großstadt (West)	Dorf (Ost)	Mittel-stadt (West)
Erwerbsmodell	Vollzeit/ Teilzeit	Vollzeit/ Vollzeit	Vollzeit/ nicht erw.	Vollzeit/ Teilzeit	Teilzeit	Vollzeit/ Vollzeit	Vollzeit/ Teilzeit
Anzahl Kinder	2	1	2	5	1	2	3
Anzahl PKW	2	1	0	1	1	2	1
Verkehrsverhal-ten	PKW-orientiert	PKW/ ÖV	Fahrrad/ ÖV	ÖV/ PKW	PKW/ ÖV	PKW-orientiert	Fahrrad/ zu Fuß

Tabelle 54 Merkmale der sieben „Idealtypen-Familien“

Im Folgenden werden die ausführlichen Familien-Porträts zu den sieben Idealtypen wiedergegeben. In der zusammenfassenden Projektbroschüre sind Kurzfassungen dieser zu finden.

Durchschnittsfamilie (Familie Dittrich)

Wohnlage	Stadtrand (West)
Verkehrsangebot	Straßenbahn (Takt 20 Min.)
Wohnform	EFH
Erwerbsmodell	Vollzeit / Teilzeit
Anzahl Kinder	2
Alter	41, 38, 12, 9
Anzahl PKW	2
Verkehrsverhalten	Pkw orientiert

Der Familienmobilitätsalltag

Familie Dittrich wohnt am Stadtrand von Bonn. Die Eltern fahren mit den Autos zur Arbeit. Damit es morgens schneller geht, wird der 8-jährige Sohn in der Regel mit dem Auto an der Grundschule abgesetzt. Zurück kommt er dann meistens zu Fuß, gemeinsam mit den Nachbarskindern. Die 12-jährige Tochter besucht bereits das Gymnasium und fährt dorthin sechs Stationen mit der Straßenbahn. Am

frühen Nachmittag kommt Frau Dittrich von der Arbeit zurück, kocht und kutschiert die Kinder mit dem Auto an insgesamt vier Tagen in der Woche zu verschiedenen Freizeitterminen (Flöten- bzw. Klavierunterricht, Fußball) nach Bonn. Da die Warterei vor Ort lästig ist, fährt Frau Dittrich manchmal zweimal hin und zurück. Gelegentlich bilden sie auch mit anderen Familien Fahrgemeinschaften, aber das klappt nicht so oft, da häufig andere Termine dazwischen kommen. Einkäufe werden zwei- bis dreimal pro Woche mit dem Auto erledigt (Discounter, Vollsortimenter, Getränkemarkt, Bauernhof).

Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Herr Dittrich arbeitet 30 km entfernt vom Wohnort Siegburg in der Nähe von Bonn und könnte im Prinzip auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, aber die Fahrtzeit ist fast doppelt so lang wie mit dem Auto, da die Anschlüsse beim Umsteigen selten klappen und viel Wartezeit anfällt. Frau Dittrich könnte auch mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, aber das gelegentlich schlechte Wetter, die Bequemlichkeit und die Versorgungs- und Begleitwege am Nachmittag sprechen für das Auto. Über die Abschaffung eines Pkw hat Familie Dittrich schon nachgedacht, aber da zwei Autos bislang finanzierbar sind, „gönnen sie sich den Luxus“. In der Nachbarschaft teilen sich zwei andere Familien ein Auto. Diese Lösung könnten sie sich prinzipiell auch vorstellen, Frau Dittrich müsste dann allerdings regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren.

Was gewünscht wird

- Die gemeinsame Straßenbahnfahrt in die Stadt (ca. 5 km) kostet wegen verschiedener Tarifzonen für die gesamte Familie ca. 20 €. Ein Familienticket gibt es nicht. Deshalb fahren sie oft mit dem Auto oder nutzen einen Park + Ride Platz in Kombination mit Kurzstreckentarifen. Familie Dittrich wünscht sich ein bezahlbares Familienticket.
- Dichtere Takte und aufeinander abgestimmte Umstiegsmöglichkeiten könnten den Weg zur Arbeit für Herrn D. mit Bus und Bahn attraktiver machen.
- Die Bürgersteige im Ort sind sehr schmal, das wird für zu Fuß gehende Kinder als sehr gefährlich empfunden. Attraktive und sichere Fahrradrouten fehlen aus diesem Grund ebenfalls. Aufgrund der bestehenden Bebauung wäre das Problem aber nur zu lösen, wenn die Ortsmitte vom Durchgangsverkehr entlastet werden würde. Die eigenständige Mobilität der Kinder könnte mit einer besseren Fuß- und Fahrradinfrastruktur unterstützt werden.

Doppelvollzeiterwerbstätigen-Familie (Familie Schulz)

Wohnlage	Urban / Großstadt (West)
Verkehrsangebot	U- Bahn, Bus
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Vollzeit / Vollzeit
Anzahl Kinder	1
Alter	45, 42, 8
Anzahl PKW	1
Verkehrsverhalten	Pkw/ÖV

Der Familienmobilitätsalltag

Familie Schulz lebt in einer großen Altbau-Wohnung in einem Gründerzeitviertel in Dortmund. Beide Eltern arbeiten Vollzeit, Frau Schulz in leitender Funktion im öffentlichen Dienst, Herr Schulz im Vertrieb eines Autozulieferers. Der Alltag der Familie ist klar geregelt. Der Elternteil, der morgens die Tochter zur Schule bringt, kann nachmittags/abends länger arbeiten. Je nachdem, ob berufliche Dienstreisen anstehen, muss von dieser Regel jedoch abgewichen werden. Normalerweise bringt Herr Schulz die Tochter mit dem Auto in die einzige bilinguale Schule der Stadt. Das Auto ist für ihn wichtig, da er regelmäßig Außentermine wahrnehmen muss. Die Tochter kann in der Schule die Hortbetreuung nutzen und wird gegen 16:30 Uhr von Frau Schulz abgeholt wird. Obwohl der Hort bis 18:00 geöffnet ist, wird der Spielraum selten genutzt („man hat schon ein schlechtes Gewissen, wenn man sein Kind als letztes abholt“). Gemeinsam fahren sie drei U-Bahnstationen nach Hause.

Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Unabhängig von den beruflichen Dienstgeschäften ist für Familie Schulz das Auto ein Garant, möglichst flexibel den Alltag gestalten zu können und damit Vollzeit arbeiten zu können, auch wenn z.B. eine Krankheit der Tochter dazwischen kommt. Das Auto ist in jedem Fall für die Familie wichtig, um am Wochenende in das Ferienhaus im Münsterland fahren zu können, auch für andere Wochenendbesuche bei den Großeltern in Süddeutschland möchten sie nicht auf das Auto verzichten. Allerdings schätzt Frau Schulz die Fahrten mit der U-Bahn: „Gerade morgens ist die Stadt voll und im Stau zu stehen ist verlorene Zeit. In der Bahn habe ich schon was gelesen, bis ich da bin.“

Ohnehin versucht Familie Schulz, unnütze Zeit zu vermeiden und möglichst viel Zeit gemeinsam zu verbringen. Langlebige Güter wie Bücher, Geschenke oder Kleidung kaufen sie online ein. Lebensmitteeinkäufe werden fast täglich auf dem Weg nach Hause nebenbei erledigt.

Was gewünscht wird

- Da die Lebensumstände (Arbeit, Wohnort, Kind) selbst gewählt wurden, wird eigentlich keinen Grund gesehen, warum die Verkehrspolitik darauf Rücksicht nehmen müsste.
- Wesentlich mehr wird der Alltag von Familie Schulz von den Arbeitszeiten bestimmt. Der öffentliche Dienst bietet hier viel Gestaltungsspielraum, der in dem Betrieb von Herrn Schulz nicht vorhanden ist. Ein Modellprojekt zur betrieblichen Gleitzeit läuft in den nächsten Monaten aus. Familie Schulz weiß noch nicht, wie sie ihren Alltag dann organisieren soll.
- Weiterhin wären Öffnungszeiten von Fachärzten an den Tagesrandzeiten hilfreich.

Junge Familie (Familie Hübner/Schmidt)

Wohnlage	Stadtrand (Ost)
Verkehrsangebot	U-Bahn, Bus
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Teilzeit/ nicht erw.
Anzahl Kinder	2
Alter	32, 31, 4, 6 Monate
Anzahl PKW	0
Verkehrsverhalten	Fahrrad/ÖV

Der Familienmobilitätsalltag

Familie Hübner/Schmidt lebt in einer 50er Jahre-Siedlung am Stadtrand von Leipzig. Hier sind die Mietpreise noch erschwinglich. Die berufliche Situation der beiden Eltern ist völlig unklar. Herr Schmidt arbeitet auf einer befristeten Promotionsstelle an der Uni, Frau Hübner ist gerade noch in Elternzeit. Wenn sie aber in einem halben Jahr wieder beruflich einsteigen will, müssten erst neue Projektgelder bewilligt sein. Aber selbst wenn dies klappt, weiß Frau Hübner noch nicht, wie sie den langen Anfahrtsweg zur Arbeit (mit ÖV: 01:10) mit der Betreuung der Kinder bewältigen kann.

Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Fast alle Wege erledigt die Familie mit dem Fahrrad. Das kostet nicht viel und spart in der Stadt viel Zeit. Für die Wege mit den Kindern wird ein Anhänger genutzt. Nur bei schlechtem Wetter wird der Bus oder die U-Bahn genutzt. Mit kleinen Kindern macht jedoch U-Bahnfahren keinen Spaß, findet Frau Schmidt-Hübner. Wenn die Kinder quengeln, erntet sie häufig vorwurfsvolle Blicke und auch wenn sie sich vorher über Aufzüge und Rolltreppen an den Stationen informiert hat, ist garantiert

einer kaputt. Hilfsbereite Leute, die beim Tragen des Kinderwagens helfen, gibt es zwar immer, aber auch erstaunliche viele Mitmenschen „haben Rücken“. Belastend ist weiterhin die Schlepperei von Kindern und Einkäufen in den 4. Stock. In der letzten Zeit denkt die Familie häufig über die Anschaffung eines Pkws nach. Dabei sind weniger die Alltagswege das Problem, vielmehr werden Besuche bei Freunden in entferntere Stadtteile oder Ausflüge am Wochenende jedes Mal zu kleinen Expeditionen. Carsharing hat die Familie bereits in Erwägung gezogen. Allerdings waren Probeversuche nicht überzeugend. Es mussten zwei Kindersitze + Kinderwagen rein und rausgetragen werden, das Auto war hinterher völlig verkrümelt und auf die passenden Autogrößen mussten sie lange warten (einmal 2 Stunden).

Was gewünscht wird

Die Familie wünscht sich:

- unbedingt eine abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeit für Fahrräder und Anhänger vor dem Haus und der Kita
- sichere und bequeme Radwege (straßenunabhängig, ausreichend breit)
- mehr Aufzüge an S- und U-Bahnen. Viele Stationen auch in der Umgebung des Wohnstandortes sind damit nicht ausgerüstet.
- die passenden Autogrößen für Familien beim Carsharing inklusive Kindersitzen

Migranten-Familie (Familie Melek)

Wohnlage	Urban/ Großstadt
Verkehrsangebot	U- und S-Bahn, Bus
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Vollzeit / Teilzeit
Anzahl Kinder	5
Alter	52, 43, 20, 18, 13, 10, 9
Anzahl PKW	1
Verkehrsverhalten	ÖV / Pkw

Der Familienmobilitätsalltag

Familie Melek wohnt mittlerweile in der zweiten Generation in Berlin-Neukölln. Ein Netz verschiedener Verwandten (Großeltern, Tanten und Onkel) lebt in der Nachbarschaft und unterstützt die Familie bei Betreuungsengpässen.

Die beiden Ältesten organisieren ihren Ausbildungs-Alltag autonom, auch die drei Jüngeren bewältigen ihre Wege zur Schule weitgehend selbstständig, je nach Entfernung zu Fuß, mit U- und S-Bahn. Frau Melek fährt mit dem Bus zur ihrer Arbeitsstelle als Arzthelferin, Herr Melek kann sogar zu Fuß zur Arbeitsstelle laufen. Da seine Schicht als DHL-Fahrer sehr früh beginnt, ist er häufig bereits mittags zu Hause und kocht für die Kinder. Ansonsten haben selbst die „Kleinen“ ein Handy dabei, damit die Eltern sich versichern können, wo sie sind und das alles okay ist.

Einkaufen kann man in Neukölln „by the way“, alles ist ja quasi um die Ecke. Feste Freizeittermine hat nur die 10-Jährige. Einmal die Woche geht es zum Schwimmtraining, bei dem sie von Herrn Melek begleitet wird. Er genießt die Wartezeit als „Auszeit“, um ganz in Ruhe seinen Kaffee zu trinken. Die 13-Jährige geht nachmittags häufig „shoppen“ oder trifft sich mit Freundinnen. Abends und nachts holt Herr Melek seine „Mädchen“ häufig mit dem Auto ab.

Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Für Herrn Melek ist das Auto unverzichtbar. Fahrradfahren kommt für ihn nur im Sommer für Ausflüge infrage, Bus oder Bahn fahren ist ihm grundsätzlich „zu stressig“. Car to go hat er schon mal ausprobiert und fand es „gar nicht so übel“. Aber sein Auto abschaffen, käme für ihn trotzdem nicht infrage, Carsharing wäre eher was für „Notzeiten“, wenn der Pkw in Reparatur ist. Seine Frau hat keinen Führerschein, ein Fahrrad besitzen auch nur er und sein großer Sohn. Familie Melek ist mit der Mobilität im Großen und Ganzen zufrieden, man bespricht alles miteinander und stimmt sich ab.

Was gewünscht wird

Auf die Frage nach den Wünschen, fällt Herrn Melek eigentlich nichts ein: Klar, das Benzin ist grundsätzlich zu teuer und die sechs Monatskarten für den ÖV gehen in der Summe für die Familie ganz schön ins Geld. Schwierig findet er die Übergangsphase von Schule zur Ausbildung. In diesen Zeiten gibt es keine Ermäßigungstarife, was als sehr ungerecht empfunden wird. Da kulturell bedingt das Fahrradfahren nicht unbedingt alltäglich ist, wären Fahrradfahrkurse für Erwachsene wünschenswert.

Alleinerziehende (Frau Walther)

Wohnlage	Urban/ Großstadt (West)
Verkehrsangebot	Straßenbahn, Bus
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Teilzeit
Anzahl Kinder	1
Alter	47, 13
Anzahl PKW	1
Verkehrsverhalten	Pkw/ÖV

Der Familienmobilitätsalltag

Frau Walther lebt mit ihrer 13-jährigen Tochter zentral gelegen in einer Zwei-Zimmerwohnung in Darmstadt. Die Wohnverhältnisse sind sehr beengt, deshalb wird das Auto häufig auch als „Zwischenlager“ für Einkäufe/Getränke genutzt. Frau Walther arbeitet in einer Eventagentur, ihr Arbeitsweg ist kurz (2 km) aber das bequemste Verkehrsmittel ist für sie der Pkw, gerade auch für Einkäufe am Nachmittag („Zu Fuß einkaufen? Nein, Tüten schleppen ist asozial“) und für Abendtermine. Die Tochter hat eine Schülermonatskarte und nutzt für fast alle Wege die Straßenbahn. Frau Richter bringt ihre Tochter insbesondere in den Abendstunden mit dem Auto zu Treffen mit Freundinnen und holt sie auch ab. Die Begleitwege werden nicht als unangenehm empfunden, sondern sie bieten eine Gelegenheit, mit der Tochter wie aber auch mit Eltern am Zielort ein „Schwätzchen“ zu halten. Sie setzt ihre Tochter aber jetzt häufig mit einigem Abstand vorher ab, da der Tochter die Begleitung peinlich wird. Frau Walther verzichtet auf viele Aktivitäten. Sie würde gerne zum Sport, zum Tanzen oder mal ein Bier trinken gehen. Sie müsste dann aber die Tochter allein lassen oder eine Betreuung organisieren. Das kann sie sich nicht leisten

Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Mobilität ist für Frau Walther auch eine finanzielle Frage Sie fährt nicht in den Urlaub, ihre Tochter war noch nie im Ausland. Auch Ausflüge finden deshalb ganz selten statt, auch weil sie am Abend oder am Wochenende oft „einfach platt“ ist. Die Schülermonatskarte findet sie zu teuer, sie gilt für den Großraum, obwohl die Tochter doch nur den Kernbereich nutzt. Die viele Werbung der Verkehrsbetriebe versteht Frau Walther nicht. Wenn das Geld in günstigere Preise investiert würde, könnten auch mehr Leute den ÖV nutzen. Sie weiß: Ihr Auto ist „Luxus“, ebenso wie die Zigaretten. Finanziell kann sie sich eigentlich das Auto gar nicht leisten, jede Reparatur ist eine Zitterpartie.

Was gewünscht wird

- Günstigere Preise im ÖV: Eine Schülermonatskarte für ein begrenztes Einzugsgebiet in Darmstadt, das wesentlich preiswerter ist. Für Frau Walther wäre eine günstige „Wochenkarten“, die es früher mal gab, hilfreich. Sie könnte ihre Besorgungen dann auf eine Woche konzentrieren und dafür das Auto stehen lassen.
- Die Lösung für die finanziellen Probleme wäre ein reicher Mann! ;-)

Landfamilie (Familie Mueller)

Wohnlage	Dorf (Ost)
Verkehrsangebot	Nur Schulbusverkehr
Wohnform	Einfamilienhaus
Erwerbsmodell	Vollzeit / Vollzeit
Anzahl Kinder	2
Alter	41, 39, 13, 9
Anzahl PKW	2
Verkehrsverhalten	Pkw-orientiert

Der Familienmobilitätsalltag

Nach der Geburt des zweiten Kindes hat sich Familie Mueller dazu entschieden, zu den Eltern von Herrn Mueller in ein Dorf 15 km entfernt von der nächsten Stadt zu ziehen. An einem normalen Werktag fahren Herr und Frau Mueller jeweils mit dem eigenen PKW in verschiedene Richtungen zur Arbeit. Die 9-jährige Tochter und der 13-jährige Sohn nehmen um sieben Uhr gemeinsam den Schulbus in die nächste Stadt. Während die Tochter dort in die Grundschule geht, muss der Sohn zum Gymnasium in der nächstgrößeren Stadt noch einen weiteren Bus nehmen. Den Rückweg bestreiten beide Kinder individuell nach ihren Freizeitterminen (Klarinettenunterricht, Fußball und Volleyball) mit dem Schulbus. Sondertermine außerhalb der Schulbuszeiten müssen vorher mit den Eltern abgesprochen werden, da dann eine Abholung mit dem eigenen PKW oder durch befreundete Eltern organisiert werden muss. Herr und Frau Mueller sind gegen 18 Uhr wieder zu Hause. Einkäufe werden zwei- bis dreimal pro Woche auf dem Rückweg mit dem Auto erledigt (Discounter, Vollsortimenter, Getränkemarkt, Bauernhof). Zu Freizeitveranstaltungen (Konzerte, Turniere oder Geburtstage) am Wochenende werden die Kinder mit PKW gebracht.

Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Herr Mueller arbeitet 30 km, Frau Mueller 40 km entfernt vom Wohnort. Beide könnten einen Teil des Arbeitswegs mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, allerdings würde dies doppelt so lange dauern und wäre wegen der Besorgungen auf dem Rückweg nicht flexibel genug. Da die finanzielle Situation zwei Autos zulässt, wurde bei Familie Mueller noch nicht über die Abschaffung eines PKW nachgedacht. Die 9-jährige Tochter könnte im Prinzip mit dem Fahrrad zur Grundschule fahren, aber der Schulweg würde über eine stark befahrene Landstraße ohne separaten Radweg führen und ist daher zu gefährlich. Wenn möglich, werden Fahrdienste mit befreundeten Familien organisiert. Der 13-jährige Sohn denkt schon jetzt über einen Motorrollerführerschein nach, um die eigene Freizeit selbstständiger organisieren zu können.

Was gewünscht wird

- Ein Fahrgemeinschafts-App würde insbesondere für die Begleitwege der Kinder eine erhebliche Entlastung bedeuten. Zwar wird schon jetzt versucht, mit Eltern und Bekannten Fahrgemeinschaften zu bilden, aber eine App würde die Organisation deutlich vereinfachen.
- Die Öffnungszeiten von Ämtern, Behörden und Ärzten überschneiden sich meist mit den Arbeits- und Schulzeiten. Hier wären flexible Öffnungszeiten oder flexiblere Arbeitszeiten eine Lösung.
- Ein straßenbegleitender, separater Radweg in die nächste Stadt würde den Kindern die Möglichkeit geben, bestimmte Strecken auch unabhängig vom Schulbus oder den Eltern zurückzulegen. Die ganze Familie könnte dann auch am Wochenende leichter mal mit dem Fahrrad in die Stadt fahren.
- Generell wird ein ganztägiges ÖV-Angebot am Wochenende, vor allem am Samstag, für individuelle und gemeinsame Familienaktivitäten vermisst.

Patchworkfamilie (Familie Richter-König)

Wohnlage	Städtisch (Mittelzentrum)
Verkehrsangebot	Stadtbus (Takt 20 Min./ umständliche Linienführung)
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Vollzeit / Teilzeit
Anzahl Kinder	3 (2 leben im HH, 1 pendelt ein)
Alter	42, 38, 10, 6, 1
Anzahl PKW	1
Verkehrsverhalten	Zu Fuß/ Fahrrad

Der Familienmobilitätsalltag

Familie Richter-König lebt seit drei Jahren in einer gemeinsamen 4-Zimmer Wohnung in Lüneburg (Mittelzentrum). Jeder der Partner brachte bereits ein Kind mit in die Beziehung und seit einem Jahr haben sie auch ein gemeinsames Kind. Paula, die 10-jährige Tochter von Herrn Richter aus erster Ehe, lebt die meiste Zeit bei ihrer Mutter und ist nur jeden Donnerstagnachmittag und jedes zweite Wochenende von Freitag bis Montag früh bei Familie Richter-König.

Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Die Familie legt allgemein großen Wert auf einen gesunden Lebensstil. Dies spiegelt sich auch in der Verkehrsmittelwahl wider. Die meisten Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Frau Richter-König arbeitet halbtags als Standesbeamtin im Rathaus Lüneburg und kann den 3 km langen Weg zur Arbeit gut mit dem Fahrrad bewältigen. Herr Richter ist als Oberarzt im Städtischen Klinikum Lüneburg beschäftigt und fährt die 2 km ebenfalls mit dem Rad. Die Kinder können den Schulweg zu Fuß zurücklegen. Die Grundschule befindet sich nur 1,3km weit von der Wohnung entfernt, und das Gymnasium für Tochter von Herrn Richter ist sogar nur 500 Meter von der Wohnung der Patchworkfamilie entfernt. An den Tagen, an denen Paula zwischen ihren Eltern pendelt, fährt sie mit dem Rad zur Schule. Die Entfernung zur Wohnung der Mutter beträgt ca. 5 km. Die Kinder könnten für kleinere Abschnitte auch den örtlichen Bus zur Schule nutzen, jedoch fährt dieser nur alle 20 Minuten. Mit dem Rad sind sie deutlich schneller. Die Versorgungswege erledigt die Familie unter der Woche mit dem Fahrrad auf dem Weg von der Arbeit nach Hause. Nur einmal in der Woche fahren sie mit dem Auto einkaufen, um vor allem Getränkekisten und Babywindeln einzukaufen.

Was gewünscht wird

- Sichere Rad-und Fußwege für die Kinder sind Familie Richter-König sehr wichtig. Sie fahren am liebsten auf separaten Radwegen und auf wenig befahrenen Straßen.
- Da die Familie auch viele Einkäufe mit dem Rad erledigt, ist ihnen wichtig, dass es viele Fahrradabstellanlagen gibt, die dem Rad auch dann genügend Halt bieten, wenn es mit Taschen beladen ist. Zudem wünschen sie sich genügend Abstellanlagen im gesamten Innenstadtbereich.
- Für Ausflüge mit der gesamten Familie wäre ein attraktives Carsharing-Angebot sehr interessant. Die Familie würde dann vielleicht sogar auf das eigene Familienauto verzichten. Wichtig bei dem Angebot ist vor allem die Möglichkeit, Kindersitze anmieten zu können.
- Dadurch, dass die Kinder im Winter öfter krank sind, wäre es für beide Eltern wünschenswert, flexiblere Arbeitszeiten zu haben (oder ggf. auch mal von zu Hause arbeiten zu können).
- Im Alltag wäre eine flexiblere Kinderbetreuung eine enorme zeitliche Erleichterung für beide Elternteile, da es im Beruf manchmal zu längeren Terminen kommen kann.

6.1.2 Handlungsoptionen und „Mini-Delphi“

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden aus den recherchierten Praxisbeispielen (siehe nachfolgendes Kapitel 6.4, S.182) und den Ergebnissen der Familien- und Expert(inn)eninterviews acht Handlungsfelder und 22 Handlungsoptionen zusammengestellt (vgl. Tab. 51).

Anschließend wurden die Handlungsoptionen in einem reduzierten Delphi-Verfahren[22] hinsichtlich ihrer potenziellen Wirkungen (zeitliche, finanzielle, ökologische Entlastung) auf die sieben Familientypen bewertet. Tabelle 50 zeigt, welche Wertungen von -1 bis +2 abgegeben werden konnten.

Entlastung durch Flexibilität (zeitlich)	finanzielle Entlastung	ökologische Entlastung	Wirkung
-1	-1	-1	(negative Wirkung)
0	0	0	(keine Wirkung)
1	1	1	(positive Wirkung)
2	2	2	(stark positive Wirkung)

Tabelle 50 Bewertungskategorien zu den Handlungsoptionen

[22] Das Delphi-Verfahren ist ein systematisches Befragungsverfahren und dient zur Schätzung der Wirkungen zukünftige Ereignisse, Trends und Entwicklungen.

Handlungsfeld	Handlungsoptionen
ÖPNV	1. ÖV-Tarif günstiger
	2. ÖV-Angebot besser (Takterhöhung, abends, Wochenende, …)
	3. ÖV barrierefreier
MIV	4. Elterntaxi-Haltezonen
	5. Familientaugliches Carsharing
Rad- und Fußverkehr	6. sichere Fahrrad- und Fußwege (Nahmobilität, straßenunabhängige Radwege)
	7. Fahrradabstellanlagen (Wohnung, Zielorte wie z.B. Kitas, Umstiegssituationen)
	8. Kinderfahrradanhänger-, Lastenrad-, Pedelecverleih
	9. Verbesserung Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
	10. Kampagnen zur Bewusstseinsbildung für eigenständige Mobilität der Kinder
Multimodale Vernetzung	11. Neueltern-Marketing (ÖPNV-Zeitkarte, Fahrradanhänger, Carsharing)
	12. Schulisches Mobilitätsmanagement (Verkehrssicherheit, Schulwegplaner, abgestimmtes ÖV-Angebot, …)
	13. Park&Ride
Zeitpolitik	14. flexible Arbeitszeiten
	15. verlässliche Schulzeiten
	16. Flexibilisierung der Schulanfangs-/ Schulendzeiten
	17. flexible Kinderbetreuungszeiten
	18. längere Öffnungszeiten Ärzte und Behörden
technische Innovationen	19. Mobilitätsintegrator-App
	20. Fahrgemeinschafts-App für Vereine, Schulen, Kitas
	21. autonom fahrende private Pkw
Wohnstandort	22. Wohnungspolitik (bezahlbarer Wohnraum in nutzungsgemischten Lagen)

Tabelle 51: Handlungsfelder und Handlungsoptionen

Einzelne Handlungsoptionen entfalten durchaus unterschiedliche Wirkungen bei den verschiedenen Familientypen und werden von den Familien selbst wie von den Expert(inn)en verschieden gewichtet. Obwohl von den Familien in den Interviews zeitpolitische Maßnahmen mit Ausnahme flexibler Arbeitszeiten selten thematisiert wurden, entlasten zeitpolitische Maßnahmen nach Einschätzung von Expert(inn)en und Experten die Familien in hohem Maße. Eine positive Wirkung entfalten wohnungspolitische Maßnahmen und zwar in allen drei Zieldimensionen (Zeit, Finanzen, Ökologie).

Neben den genannten breitenwirksamen Handlungsoptionen, gibt es auch spezifische Wirkungen auf einzelne Familientypen. Eine Flexibilisierung der Schulzeiten würde das Zeitbudget von Doppelvollzeiterwerbstätigen und Patchworkfamilien eher negativ belasten, da zusätzlicher Abstimmungsaufwand zwischen den Familienmitgliedern erforderlich wird und sich die Zeit, die Familienmitglieder gemein-

sam verbringen können, reduziert. Bei Familien auf dem Land hat jedoch die gleiche Maßnahme positive ökologische Wirkungen, da sie den ÖV stärkt und organisatorisch entlastet.

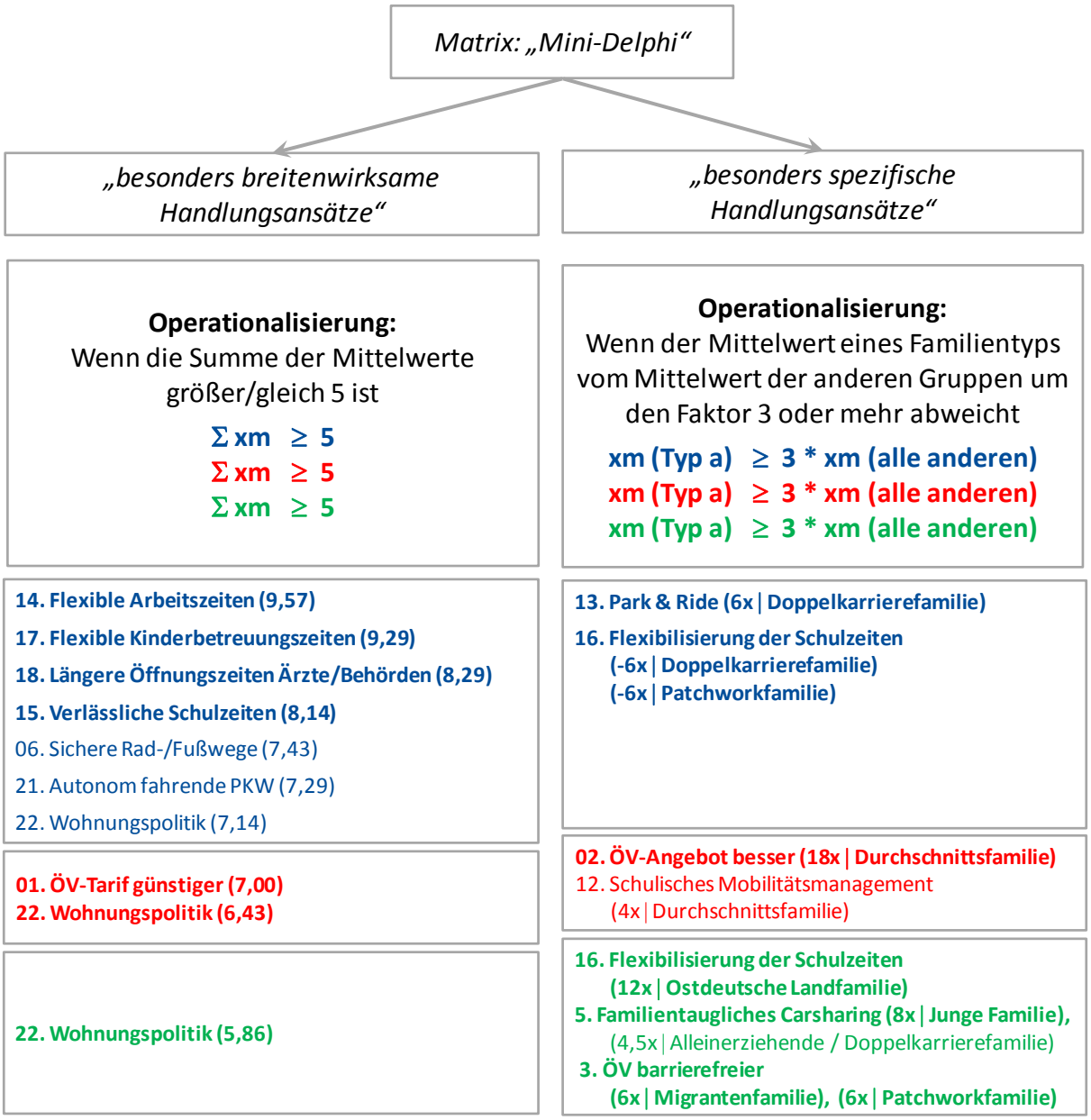


Abbildung 14 Auswertung Wirkungen von Handlungsoptionen auf verschiedene Familientypen

6.1.3 Expert(inn)en-Workshop

Der Expert(inn)en-Workshop fand am 25.2.2015 am BMVI in Berlin statt. Ziel des Workshops war die Reflexion der Zwischenergebnisse mit Teilnehmern aus der Praxis. In den folgenden, gegliederten Unterpunkten sind die Ergebnisse des Expert(inn)en-Workshops zusammengestellt. Dabei wurde unterschieden zwischen Befunden (Ist-Analyse, Erkenntnisse, Erfahrungen) und Handlungsoptionen (Lösungsansätze, Empfehlungen). Die folgenden Unterkapitel fassen den Input der Workshopteilnehmenden zusammen, die Ergebnisse wurden in den nachfolgenden Kapiteln berücksichtigt. Die Reihenfolge der Unterpunkte stellt dabei keine Wertung dar.

6.1.3.1 Familiensituationen

Befunde

- Familien sagen selbst: Mobilität ist private Angelegenheit, Einfluss- und Unterstützungsmöglichkeit ist begrenzt.
- Die Bedürfnisse der Familien verändern sich mit den Altersphasen der Kinder ständig und dynamisch. Lebensphasenspezifische Bedürfnisse der Kinder und Eltern sind zu berücksichtigen.
- Die Summe aller Familien ist ein Konglomerat ganz verschiedener Gruppen mit eigenen Verhaltensweisen, Nöten und Restriktionen. Typisierungen sind notwendig, um Muster zu erkennen, es darf aber nicht zu Lasten einer tiefgreifend differenzierten Betrachtung gehen.
- Mütter wollen vielfach mehr arbeiten, Väter wollen zum Teil weniger arbeiten. Arbeitgeber engagieren sich zwar in Bezug auf Familienfreundlichkeit (initiiert durch Elternzeit), gerade in Bezug auf die Väter herrschen jedoch vielfach noch starre und traditionelle Rollenerwartungen vor.
- Mobilität von Familien funktioniert vielfach nur, wenn alle Rahmenbedingungen stimmen. Bei Widrigkeiten (Krankheit, PKW defekt,…) kommen Familien schnell an ihre Grenzen.
- Familienmobilität ist abhängig von Bildung und Ressourcen, nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist vielfach mit hohem Bildungsstatus und Einkommen verbunden (zu Fuß gehen, Fahrrad, ÖV).
- In Trennungs- und Scheidungsfamilien haben Kinder z.T. längere Strecken am Wochenende zurückzulegen.

Handlungsoptionen

- Aufgrund der zeitlichen Begrenzung der Lebensphase als Eltern bzw. Familie müssen Elemente der Mobilitätserziehung schon vorher ansetzen. In der Familienphase sind Verhaltensweisen vielfach schon eingeschliffen und wenig veränderbar.
- Die Nachbarschaft hat häufig eine Multiplikator-Wirkung: Was tut mein Nachbar? Diese Aspekte werden vielfach unterschätzt.
- Ein Begleitservice analog der DB und Fluggesellschaften entlastet Trennungs- und Scheidungsfamilien, aber auch Familien mit weit entfernt wohnende Großeltern.

6.1.3.2 Eigenständige Mobilität der Kindern und Jugendlichen

Befunde

- Eigenständige Mobilität und Bewegung ist ein wichtiges Element des Heranwachsens, viele gesundheitliche und gesellschaftliche Probleme hängen mit Bewegungsmangel zusammen.
- Eltern schaden den Kindern durch viele Pkw-bezogene Hol-/ Bringdienste, die motorischen Fähigkeiten und Kompetenzen der Kinder sowie die Selbständigkeit und Eigenverantwortlichkeit der Kinder nehmen ab, mittelbar reduziert sich die Lebensqualität der Kinder.
- Kinder sind neugierig und wollen eigenständige Mobilität („Abenteuer Leben“).
- Die eigenständige Mobilität von Kindern verliert rasant an Bedeutung. Eine Studie aus Bochum (Frauendienst) zeigt eine Zunahme der Pkw-bezogenen Bring- und Holdienste auf dem Weg zur Schule von 7% (1970) auf 50% (1990).
- Eigenständige Mobilität der Kinder entlastet die Eltern (Organisationsaufwand, Zeit).
- Jugendliche, insbesondere im ländlichen Raum, haben Mobilitätsdefizite beim Ausgehen am Abend und in der Nacht (z.B. Diskobesuch), Elterntaxi ist belastend.

Handlungsoptionen

- Das Wohnumfeld muss Lust machen, „draußen zu Fuß unterwegs zu sein“.
- Die Gestaltung des Wohnumfeldes muss sich zwar an den Kinder orientieren, aber auch die Eltern ansprechen, damit diese ihren Kindern Selbständigkeit und Eigenverantwortung zutrauen.
- Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen ändern sich mit dem Alter. Alle Altersklassen und ihre Bedürfnisse sind in der Planung zu berücksichtigen.
- Kommunikationsbotschaft: Lasst Eure Kinder los! Traut euren Kindern Eigenständigkeit im Alltag zu!
- Bessere zeitliche Abdeckung von Mobilitätsangeboten für Jugendliche: Nachttaxi, Gemeinschaftsbusse, Diskobusse.

6.1.3.3 Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit

Befunde

- Sicherheit wird von Eltern häufig als Ursache für bestimmte Verhaltensweisen genannt oder vorgeschoben.
- In der Verkehrssicherheit ist in den letzten Jahren einiges passiert: Das Verhalten der Autofahrer gegenüber Fußgänger und Radfahrern hat sich verbessert.
- Begleitung ist nicht nur eine Frage der Sicherheit! Begleitwege …
  … dienen sozialen Kontakten und dem Kennenlernen anderer Eltern (am Kindergarten, Schule, Verein, Freunde der Kinder),
  … bieten Einblicke in die Lebenswelt des Kindes,
  … bieten die Chance zur Kommunikation mit den Kindern (zu Fuß Hand in Hand, im Auto zu zweit),
  … geben die Chance, Kindern Aufmerksamkeit zu geben (Wichtigkeit und Liebe),
  … sind nicht nur Pflicht, sondern auch wertvolle Familienzeit.

Handlungsoptionen

- Eine hochwertige und ansprechende Fuß- und Radfahrinfrastruktur ist wichtige Voraussetzung für die eigenständige Mobilität von Kindern und die nichtmotorisierten Verhaltensweisen der Eltern (auch bei Begleitwegen).
- Kinder sind überall unterwegs, deshalb sind die Geschwindigkeiten im Straßenverkehr möglichst flächig zu reduzieren. Der Gesetzgeber sollte die Rahmenbedingungen für flächendeckendes Tempo 30 innerorts schaffen.
- Parkende Pkw in Kreuzungs- und Querungsbereichen sind ein Sicherheitsrisiko aufgrund reduzierter Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit von Kindern. Es muss mehr Übersicht z.B. durch bauliche Lösungen und Umnutzung (z.B. Fahrradabstellplatz statt Pkw-Stellplatz geschaffen werden).
- Modelle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und sozialen Sicherheit sind konsequent auszubauen (Schutzengel, Schutzinselmodelle).
- Begleitwege sind planerisch nicht nur als Aufwand für die Eltern zu verstehen, sondern auch als Teil der familiären Lebenswelt. Kampagnen, die die Vorteile des Fuß- und Radverkehrs vermitteln, wären wünschenswert.

6.1.3.4 Verkehrsmittelnutzung

Befunde

- Die Art und Weise der Mobilitätsgestaltung und Verkehrsmittelnutzung hängt stark von den lokalen Möglichkeiten ab (Standorte von Freizeit, Schule, Einkauf etc.).
- Multimodalität ist in Familien weit verbreitet, insbesondere im urbanen Umfeld, wo Alternativen zur Verfügung stehen.

- Die Konditionierung der Bevölkerung auf den Pkw wurde durch die Automobilindustrie mit großem Aufwand betrieben. Die Alternativen sind im Verhältnis dazu nur schwach beworben.
- Der Pkw ist das omnipotente, flexibel und vielseitig nutzbare Verkehrsmittel und kann seine Vorzüge bei Familien gut ausspielen.
- Zu neuen Mobilitätsangeboten und Produkten (z.B. Car-Sharing) fehlen vielfach Kenntnisse und Information.
- Kinder übernehmen viele Verhaltensweisen der Eltern in ihr eigenes Verhalten.

Handlungsoptionen

- Informationsangebote sind auf Nutzergruppen abzustimmen (z.B. Familien mit kleinen Kindern).
- Einführung von Angeboten zur Elternbildung in Hinblick auf Mobilität, z.B. „Aktionstag Mobilität"; Mobilitätsbildung, Elternbildung, Neuelternmarketing, Kinderbildung, zusätzlich als Öffentlichkeitsarbeit neben Verkehrssicherheitsarbeit.
- Bewusstsein schaffen für die Kosten der Pkw-Nutzung.

6.1.3.5 Öffentlicher Verkehr und Sharing

Befunde

- Der öffentliche Verkehr wird von Familien im Vergleich zu kinderlosen Haushalten nur unterdurchschnittlich genutzt.
- Es ist im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr (Angebote, Tarife) mitunter ein Informationsdefizit festzustellen.
- Die Perspektive der Familie steht bei den Akteuren des öffentlichen Verkehrs oft nicht im Fokus.
- Der öffentliche Verkehr ist im ländlichen Raum häufig unzureichend an die vielschichtigen Bedürfnisse von Familien ausgerichtet.
- Sharing-Angebote: Buchungen über Web/Smartphone sind für bestimmte Nutzergruppen noch Hemmnisse.

Handlungsoptionen

- Barrierefreie Verkehrsanlagen erleichtern die Nutzung für Familien.
- Durch geeignete Kampagnen kann das vielfältige Angebot an Alternativen zum Pkw bei Familien ins Bewusstsein gerückt werden.
- Es wird ein anderer ÖPNV im ländlichen Raum benötigt, der über das Angebot des Schülerverkehrs hinausgeht.
- Durch nutzergruppenspezifische Bewerbung von bestimmten Fahrscheinen (Gruppenticket für Familien) können spezifische Tickets stärker beworben werden. Dabei ist dem erweiterten Familienbegriff (Alleinerziehende, Patchwork, etc.) Rechnung zu tragen.
- Individualisierte kostenlose Schnuppertage im ÖV.

- Stärkung der integrierten Angebote im öffentlichen Verkehr: Mobilitätskarte (Bsp. Deutsche Bahn), Car-Sharing + Call-a-bike (Buchung, Tarife, Abrechnung, Organisation).

6.1.3.6 Fahrrad

Befunde

- Das Fahrrad ist ideal für viele Wege von Familien, die aktuelle Nutzungshäufigkeit schöpft das Potential (noch) nicht aus.
- Die Radnutzung hat in den letzten Jahren stark zugenommen.
- Im urbanen Umfeld ist das Fahrrad das flexibelste und universellste Verkehrsmittel im Distanzbereich bis 5 Kilometer.
- Es gibt innovative Produkte und Angebote (Rad, Lastenrad, Pedelec), die bei den potentiellen Nutzern nur wenig bekannt sind.

Handlungsoptionen

- Einfach erreichbare und hochwertige Abstellanlagen fördern die Radnutzung. Anlagen sollen für vielfältige Nutzungen geeignet sein: Anhänger, kleine Räder, Laufräder, Roller, etc.
- Wohnungsunternehmen können ebenerdige, überdachte und abschließbare Abstellanlagen anbieten.
- Wünschenswert ist ein Stellplatznachweis für Fahrräder in der LBO (Vorbild Baden-Württemberg)
- Für Familien sind temporär nutzbare Anhänger, Lastenräder und Mehrpersonenräder ein wertiges Angebot im Rahmen von Sharing-Konzepten.
- Die nicht erlaubte Begleitung von Kindern unter 10 Jahren mit dem Rad auf dem Gehweg ist realitätsfeindlich. Anpassung der STVO?

6.1.3.7 Wohnstandort

Befunde

- Die Pendlerdistanzen wachsen kontinuierlich, die räumliche Vereinbarkeit von Familie und Beruf nimmt ab, die Abhängigkeit vom Pkw wird dadurch verstärkt.
- Die Mehrheit der Familien wünscht sich ein Einfamilien- oder Reihenhaus, will aber gerne in der Stadt wohnen (bleiben). Junge Familien bleiben heute nach der Ausbildung /Studium verstärkt in der Stadt und ziehen nicht in das Umland.
- In ländlichen Strukturen ist die Entfernung zum Arbeitsplatz und das Fehlen familienunterstützender Infrastruktur ein Problem.
- Ein genereller Ansatz zur Förderung der Nahmobilität ist in Gesellschaft und Politik notwendig.
- Es besteht großer Bedarf an Ganztagsangeboten und an der Kombination von Schule und Freizeit, Beispiel: Musikschule kommt in die Schule.
- Es besteht ein Informationsdefizit in Hinblick auf familiengerechte Planungen bei Kommunen.

Handlungsoptionen

- Familien in den Städten zu halten, ist ein wichtiger Beitrag zur ihrer Unterstützung, familiengerechter und bezahlbar Wohnraum eine wesentliche Stellschraube.
- In urbanen Lagen ist der Wunsch nach einem eigenen Garten nicht überall realisierbar, ggf. können hochwertige öffentliche Parkanlagen Kompensation schaffen.
- Die Wirkungen (Zeit, Kosten, Abhängigkeiten) unterschiedlicher Wohnstandortwahl auf den Alltag muss Familien vor dem Umzug bewusst gemacht werden, z. B. durch Marketing in Umbruchsituationen (Umzug, Schuleintritt…).
- Lösungsansätze für Familien müssen kleinräumig, vor Ort und unter Beteiligung der Bewohner (Eltern, Kinder, Jugendliche) erfolgen.
- Eine Schlüsselrolle hat die Beteiligung von Familien an der Stadt- und Verkehrsplanung. Eltern haben ein sehr konkretes Wissen über Gefahrenstellen und Verbesserungsmöglichkeiten vor Ort. Dieses Wissen kann von Kommunen im Rahmen von konkreten Familienbeteiligungsformaten z. B. in Zusammenarbeit mit Familienzentren, Schulen oder auch Alteneinrichtungen systematisch in Erfahrung gebracht werden, so dass es in die weiteren Planungen einfließen kann.
- Interessen und Informationen in der Verwaltung (Stadt- und Verkehrsplanung, Schule, Soziales, Freizeit, Gesundheit) sollten in Hinblick auf Familienbelange gebündelt werden (z.B. Kriterienkatalog familiengerechte Stadtplanung in Aachen). Kinder- und Jugendstadtpläne (z.B. Stadt Heidelberg) sind Beispiele zur Berücksichtigung der Belange von Kindern in der Planung.
- Auch im ländlichen Raum hat eine familienfreundliche Standortpolitik (Bündelung von Kinderbetreuungsangeboten, Schulen, Freizeitangeboten, Nahversorgung) eine entlastende Wirkung für Familien).
- Schulen der Zukunft sind Lern- und Lebensorte. Lernen, Betreuung, Freizeit und soziale Angebote sollten an Schulen räumlich und organisatorisch integriert und vernetzt werden.
- Es sollte mehr und passgenauere Infrastruktur für Familien im öffentlichen Raum geschaffen werden (Wartebereiche, Toiletten mit Wickelbereichen, Sitzgelegenheiten).

6.1.3.8 Innovation und Forschung

Befunde

- Die Ergebnisse von Forschungsvorhaben sind für die Praxis häufig nicht abrufbar.

Handlungsoptionen

- Ein Portal zum Erfahrungs- und Informationsaustauch wird von Akteuren aus der kommunalen Praxis gewünscht. Ein gutes, nachahmenswertes Beispiel ist das Fahrradportal des BMVI (http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/).
- Möglichkeiten der technischen Innovation (Smart Mobility) in Form von „Multimodaler Vernetzung“ sollten auf Bedürfnisse von Familien angepasst werden.

Abschließend wurden von den Expertinnen und Experten Handlungsfelder zur Unterstützung der Familienmobilität (pro Experte sieben Klebepunkte) gewichtet (siehe Foto nachfolgende Seite). Folgen-de Handlungsfelder erzielen aus der Sicht der Expertinnen und Experten die größten entlastenden Wirkungen für Familien:

- Stadt- und Wohnumfeldplanung (19 Nennungen)
- Rad- und Fußverkehr (15 Nennungen)
- Zeitpolitik (14 Nennungen)
- Multimodale Vernetzung bzw. ÖPNV (je 12 Nennungen)

6.2 Strategische Handlungsempfehlungen

Familien haben je nach Wohnlage, Erwerbsumfang und Anzahl betreuungsbedürftiger Haushaltsmitglieder unterschiedlichen Handlungsbedarf. Besonders zeitsensibel reagieren Alleinerziehende und Familien, in denen beide Eltern Vollzeit erwerbstätig sind. Finanzielle Grenzen der Mobilität wurden insgesamt selten, aber besonders deutlich von Alleinerziehenden thematisiert. Während in den Städten Familien ihre Mobilität selten als Problem wahrnehmen, sind in ländlichen Räumen und im Umland der Städte doch erhebliche „Fahrdienste“, meistens von den Müttern, nötig, um den Familienalltag zu organisieren. Über alle Familientypen hinweg ist Eltern die Verkehrssicherheit der Kinder zu Fuß und mit dem Fahrrad ein besonders großes Anliegen.

Bei den folgenden Empfehlungen sind drei Zieldimensionen handlungsleitend. Im Fokus stehen Maßnahmen, die Familien zeitlich oder finanziell entlasten können. Zudem sollen Maßnahmen die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern reduzieren helfen und einen Beitrag zur ökologischen Entlastung liefern. Die nachfolgenden Handlungsempfehlungen wurden durch Empfehlungen des Expertenworkshops überarbeitet und ergänzt.

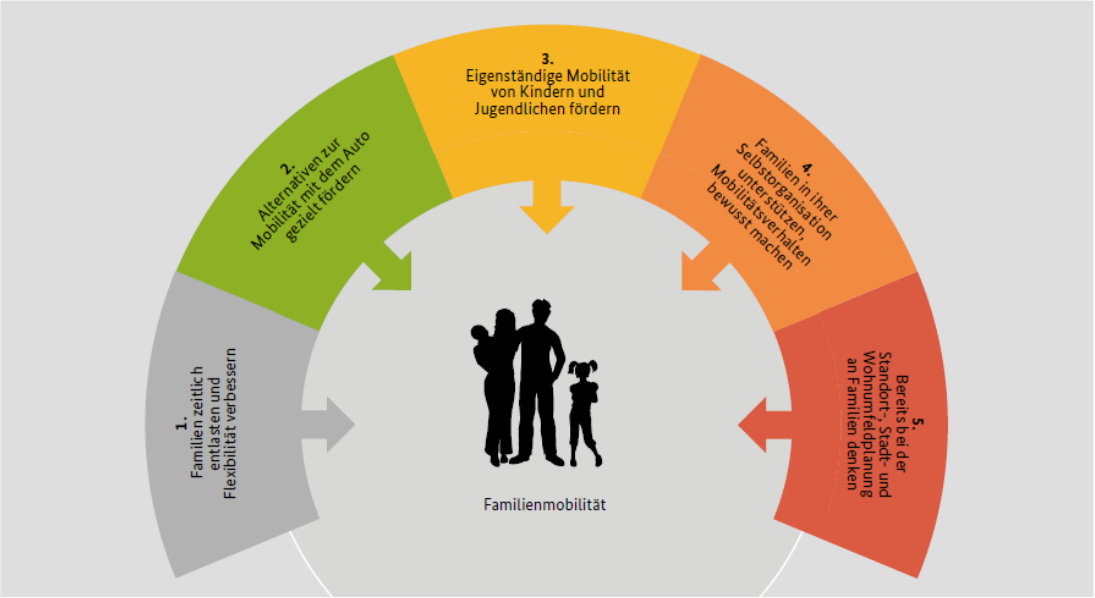


Abbildung 15 Strategische Handlungsempfehlungen

6.2.1 Familien zeitlich entlasten und Flexibilität verbessern

In der Familienphase kumulieren Zeitengpässe und Zeitkonflikte, insbesondere bei doppelerwerbstätigen oder berufstätigen alleinziehenden Eltern, die Klein- und Schulkinder zu versorgen haben. Entlastungen können hier vor allem in zwei Gebieten erfolgen:

Familiengerechte Arbeitswelt

Die Erwerbstätigkeit ist im Familienalltag neben den Schulen und Kitas der wichtigste externe Taktgeber. Voraussetzung für eine familiengerechte Arbeitswelt ist insbesondere ein „familienfreundliches Betriebsklima“ und ein klares Bekenntnis der Leitungsebene zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Das bedeutet die Akzeptanz einer souveränen Mitgestaltung der Arbeitszeiten und/oder Arbeitsorte, soweit es betriebsintern möglich ist, sowie eine Abkehr von der präsenzorientierten hin zu einer ergebnisorientierten Arbeitsweise. Arbeitgeber, die sich für eine familienfreundliche Unternehmenskultur einsetzen, beschränken sich deshalb nicht auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen, sondern bieten häufig ein ganzes Paket familienunterstützender Angebote – von der Telearbeit, Teilzeitarbeit über Homeoffice bis zum Jobsharing und dem Betriebskindergarten. Viele gute Beispiele zeigen unter anderem die Lokalen Bündnisse für Familien und der Unternehmenswettbewerb Erfolgsfaktor Familie (siehe S. 36).

Familienbewusste Zeitpolitik der öffentlichen Hand

Auch die Kommunen haben Einfluss auf die zeitlichen Belastungen von Familien. Beispielsweise können sie die Öffnungszeiten von Behörden oder Kinderbetreuungseinrichtungen gestalten, sie können als Aufgabenträger die Fahrzeiten des öffentlichen Nahverkehrs mit den Schulanfangszeiten oder Ladenöffnungszeiten abstimmen und Betreuungsangebote für die Ferienzeiten organisieren. Die Bedeutung und Verbreitung einer Familienzeitpolitik nimmt derzeit erkennbar zu. An fünf Standorten in Deutschland unterstützt daher auch das Bundesfamilienministerium Modellvorhaben zur kommunalen Zeitpolitik, die das Ziel haben, die Zeiterfordernisse der Familien besser zu synchronisieren (siehe BMFSFJ 2014 a).

Zu einer familienfreundlichen Zeitpolitik gehören aber auch Nutzungsmischung und Verkehrssicherheitsarbeit. Dadurch werden einerseits kurze Wege, andererseits eine selbstständige, sichere Mobilität für Kinder möglich. Dies entlastet Eltern vom Zeitaufwand für Mobilität und insbesondere von Begleitwegen. Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen im städtischen und ländlichen Raum erfordert dies lokal angepasste Strategien und Lösungen.

6.2.2 Alternativen zur Mobilität mit dem Auto gezielt fördern

Auch wenn das Auto viele Mobilitätsprobleme von Familien lösen kann, sind viele negative Folgen zu bedenken, die insbesondere zu Lasten der Kinder und Jugendlichen gehen. Dazu zählen:

- nachweisbare motorische Defizite bei Kindern und Jugendlichen,

- erhöhtes Gefährdungspotenzial durch geringe eigene Erfahrung im Straßenverkehr,
- durch Bewegungsmangel reduzierte Leistungsfähigkeit im Unterricht,
- tägliches Verkehrschaos insbesondere vor Grundschulen (Stau, Parken in zweiter Reihe, …)
- zusätzliche Belastungen der Umwelt durch Feinstaub und Treibhausgasemissionen.

Doch es gibt noch weitere Argumente: Durch eine eigenständige Mobilität der Kinder mit dem Rad oder zu Fuß bzw. bei weiten Wegen mit Bus und Bahn werden die Eltern zeitlich entlastet, die Kinder knüpfen oder festigen soziale Kontakte, ihre Selbständigkeit wird gefördert, ihre Wahrnehmung der Umwelt geschärft und die Grundlage für späteres Mobilitätsverhalten im Erwachsenenalter geschaffen. Folgende Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang vorgeschlagen:

Öffentlichen Nahverkehr für Familien attraktiver machen

Busse und Bahnen können für Familien noch attraktiver werden. Zum Beispiel mit günstigen Familientarifen, mit einem auf die Schulanfangs- und Schulendzeiten abgestimmten Fahrplan, einem besseren Angebot außerhalb der Spitzenzeiten (Teilzeitbeschäftigte!), spezifischen Angeboten für den Freizeitverkehr von Jugendlichen im ländlichen Raum (Discobus, Sammelverkehr des Sportvereins, Mobile Musikschule) oder einem zielgruppenspezifischen Marketing. Hier fehlen bislang Finanzierungsmodelle, die insbesondere ländliche Kommunen unterstützen, Angebote außerhalb des Schülerverkehrs zu entwickeln. Der barrierefreie Zugang zu Bahnhöfen, Haltestellen und Fahrzeugen ist dabei eine wichtige Voraussetzung, damit Familien mit Kinderwagen Busse und Bahnen überhaupt nutzen können. Viele Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge wurden bereits in den letzten Jahren entsprechend umgerüstet, u. a. im Hinblick auf die im PBefG § 8 Abs. 3 gesetzte Frist bis zum Januar 2022.

Sichere Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad

Der Ausbau von kinderfreundlichen, sicheren Fuß- und Fahrradwegenetzen sowie Fahrradabstellanlagen verbessert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die Aufenthaltsqualität in der Stadt. Lösungsansätze sind dabei möglichst kleinräumig in den Stadtteilen und im Wohnumfeld zu suchen. Dabei bietet die Erarbeitung von Nahmobilitätskonzepten eine gute Möglichkeit, die Interessen verschiedener Zielgruppen einzubinden und unterschiedliche Verkehrsträger aufeinander abzustimmen. Voraussetzung ist die systematische Beteiligung von Familien. Mütter und Väter sind in der Regel bestens informiert, welche Schwachstellen auf dem Weg zur Schule oder zum Fußballspielen dringend zu beseitigen sind. In weniger dichten Siedlungsräumen fehlen häufig sichere straßenunabhängige Radwege oder Schutzstreifen, die verschiedene Ortschaften miteinander verbinden und Kindern und Jugendlichen damit eine eigenständige und sichere Mobilität ermöglichen.

Multimodale Verkehrsangebote familienfreundlich gestalten

In Großstädten werden derzeit multimodale Verkehrsangebote ausgebaut. Dort wird es in Zukunft immer einfacher, an zentralen Haltestellen auf ein Leih-Auto oder ein Leih-Fahrrad umzusteigen.

Diese Mobilitätsangebote werden mit einer Mobilitätskarte oder per Handy-App zu einem transparenten Gesamtpreis zu buchen sein. Um diese multimodalen Verkehrsangebote familiengerecht zu gestalten, sind neben ausreichend dimensionierten Fahrradabstellanlagen auch familientaugliche Carsharing-Angebote (ausreichend große Autos, Kindersitze, übertragbare Mitgliedschaft für alle Haushaltsmitglieder) sowie der Verleih von Lastenrädern und Anhängern wichtig. Zudem sollte darauf geachtet werden, dass sich häufig genutzte Dienstleistungs- und Versorgungsangebote (z. B. Post, Bankautomat, Reinigung, Reparaturservice, Lebensmittelladen) im direkten Umfeld der „Mobilitätsstationen“ befinden.

6.2.3 Eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unterstützen

Die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen ist eine zentrale Stellschraube der Familienmobilität. Können Kinder und Jugendliche ihre Wege weitgehend selbstständig zurücklegen, werden nicht nur die Eltern zeitlich entlastet: Die Kinder werden in ihren Kompetenzen, sich im öffentlichen Raum zu bewegen, gefördert, und es wird ihre Leistungsfähigkeit und Gesundheit gestärkt.

Die Umsetzung dieser Strategie beinhaltet viele der bereits genannten Einzelmaßnahmen. Sie gelingt allerdings nur mit einem abgestimmten Handeln verschiedener Akteure. Ein bewegungsförderndes, attraktives Wohnumfeld, eine entsprechende Straßenraumgestaltung, sichere und lückenlose Fuß- und Fahrradwegenetze, ein schulisches Mobilitätsmanagement oder auch Mobilitätsbildung erfordern, dass Schulen, planende Verwaltung, Polizei, Verkehrsunternehmen und Eltern gemeinsam und konkret die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen in den Blick nehmen und gezielt unterstützen. Ein wichtiges Ziel ist dabei, die Eltern zu unterstützen, auf die Fähigkeiten ihrer Kinder zu vertrauen und ihnen etwas zuzutrauen.

6.2.4 Familien in ihrer Selbstorganisation stärken, Mobilitätsverhalten bewusst machen

Familien beeinflussen ihre Mobilität auch durch eigene Entscheidungen, z. B. bei der Wahl typischer Zielorte für die Kinder (Schule, Hobby) oder dem Wohnstandort. Nicht immer werden dabei die Folgen mit bedacht. Hier ist Folgendes wichtig:

Vertrauen in die Angebote vor Ort stärken

Viele Eltern fühlen sich heute unter Druck, ihre Kinder optimal zu fördern und für das unsicher gewordene Berufsleben vorzubereiten. Die Wahl der besten Schule, des besten Kinderarztes, des besten Fußballvereins usw. hat jedoch meist deutlich weitere Wege zu Folge: mehr Begleitwege und höherer Zeitaufwand für die Eltern sowie weniger selbst gestaltete Freizeit für die Kinder und weniger Kontakte mit Gleichaltrigen im direkten Wohnumfeld. Hier braucht es pro-aktive Beratungen und Informationen der Kommunen, welche die Bedürfnisse der Eltern ernst nehmen und sie über nahräumliche Alternativen aufklären.

Aufsuchende Elternarbeit zum Thema Verkehrssicherheit

Immer mehr Eltern sind davon überzeugt, dass die Sicherheit ihrer Kinder im öffentlichen Raum nur mit dem Auto gewährleistet werden kann. Das tägliche Verkehrschaos vor vielen Grundschulen und Kitas ist ein Ausdruck dieser Entwicklung. Dabei überschätzen viele Eltern die Gefahr eines Unfalls beim Radfahren oder zu Fuß und unterschätzen die Gefährdungen, wenn sie ihr Kind mit dem Auto bringen. Hier helfen gezielte Elternabende und Aufklärungskampagnen, die Folgen bestimmter Entscheidungen aufzuzeigen und Lust auf ein anderes Mobilitätsverhalten zu wecken. Kampagnen wie „Mehr Freiraum für Kinder“ des Landes Nordrhein-Westfalen oder „Osnabrück sattelt auf“ sowie die Aktionstage „Zu Fuß zur Schule“ des VCD vermitteln augenzwinkernd Informationen („Flirten auf dem Schulweg geht nur ohne Mamataxi. Fahr mehr Rad“), sie unterstützen Kommunen, mehr Platz für Kinder vor ihrer Haustür zu schaffen, und motivieren die Kinder, Fahrrad zu fahren oder zu Fuß zu gehen.

Netzwerkbildung zwischen Familien stärken

Unterstützung und Entlastung in der Organisation des Alltags erfahren Eltern jedoch nicht nur durch Institutionen wie Kommunen, Verkehrsdienstleister oder Arbeitgeber, sondern auch durch selbst aufgebaute soziale Netzwerke mit Großeltern, Freunden, Nachbarn usw., mit denen z. B. Fahrgemeinschaften organisiert werden, Kinder gemeinsam zu Fuß begleitet werden („Walking-Bus“) oder ein Auto geteilt wird. Familien- und Nachbarschaftszentren mit ihren familientypischen Beratungs- und Freizeitangeboten können hier einen wichtigen Beitrag leisten, damit Eltern wohnortnahe Kontakte knüpfen können. Dies ist auch ein wichtiges Betätigungsfeld für ehrenamtliches Engagement, zum Beispiel in Mehrgenerationenprojekten.

6.2.5 Bereits bei der Standort-, Stadt- und Wohnumfeldplanung an Familien denken

Ob Familien ihre Mobilität optimal koordinieren können und ob Kinder und Jugendliche selbstständig mobil sein können, hängt maßgeblich von der Nähe und Erreichbarkeit wichtiger Zielorte ab. Eine hohe Siedlungsdichte und Nutzungsmischung geht in der Regel mit relativ starker Nutzung des ÖPNV und der nicht-motorisierten Verkehrsmittel sowie mit kurzen Distanzen einher. Mit zunehmender Erwerbstätigkeit von Frauen und einer gleichberechtigten Arbeitsteilung innerhalb der Familien erleben deshalb urbane Wohnstandorte seit Jahren eine Renaissance, unter anderem auch, weil sie den Familienalltag erleichtern.

Bewegung und Aufenthalt vor der Haustür attraktiv machen

Die räumliche Nähe ist zwar eine zwingende Voraussetzung, damit Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, darüber hinaus spielen aber auch die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle. Von einer verkehrssicheren und barrierefreien Wohnumfeldgestaltung mit ausreichenden, gut vernetzten Freiräumen, die vielfältige Verweil- und Nutzungsmöglichkeiten bieten, profitieren nicht nur Kinder und Familien, sondern alle Bevölkerungsgruppen. Ziel sogenann-

ter Nahmobilitätskonzepte ist es, die eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern und das gleichberechtigte und respektvolle Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden zu fördern.

Schulen als Lern- und Lebensorte ausbauen

In städtischen wie in ländlichen Räumen kann mit einer sinnvollen kommunalen Standortplanung der Familienalltag entlastet werden, beispielsweise wenn versucht wird, Lern-, Betreuungs- und Freizeitorte mit Versorgungsbereichen räumlich zu bündeln. Ganztagsangebote in den Schulen helfen, Verkehr grundsätzlich zu reduzieren.

Familiengerechten Wohnraum in zentralen Lagen schaffen

Wohnen Familien in zentralen Lagen, so sind ihre Wege in der Regel kürzer und öfter nichtmotorisiert. Ob Familien jedoch Wohnraum in zentralen Lagen finden, hängt einerseits von der Höhe ihres Einkommens, andererseits auch vom lokalen Wohnungsmarkt ab. In Städten mit entspannten Wohnungsmärkten haben Familien vergleichsweise gute Chancen, eine bezahlbare Wohnung in innerstädtischer Lage zu finden. Ostdeutsche Städte, die lange Zeit erhebliche Bevölkerungsverluste und erheblichen Wohnungsleerstand verkraften mussten, haben deshalb gezielt mit attraktiven Bildungs- und Wohnangeboten geworben, um junge Familien zu halten oder anzuziehen. Wachsende, prosperierende Metropolen versuchen aktuell mit verschiedenen Instrumenten (sozialer Wohnungsbau, sozialgerechte Bodennutzung, Erwerb von Belegungsrechten oder veränderter Liegenschaftspolitik) preiswerten innerstädtischen Wohnraum zu sichern und die entsprechende wohnungsnahe Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur zu finanzieren. Auch im Wohnungsbestand ergeben sich Handlungsoptionen, beispielsweise indem durch die Zusammenlegung von Wohnungen der 1950er und 1960er Jahre familiengerechtere Wohnungsgrundrisse geschaffen werden.

6.3 Handlungsempfehlungen nach Akteursgruppen

Um Familien in ihrer Mobilität zu unterstützen und um Familien zeitlich zu entlasten, sind sehr verschiedene Akteursgruppen angesprochen, die auf unterschiedlichen Handlungsebenen aktiv werden können. So können beispielsweise Arbeitgeber mit flexiblen Arbeitszeiten erheblich dazu beitragen, den Familienalltag zu entzerren. Ganztagsschulen und flexible Öffnungszeiten der Kitas ermöglichen vielen Eltern, erwerbstätig zu sein. Die folgende Zusammenstellung von Handlungsempfehlungen nach Akteursgruppen fasst die zuvor genannten Empfehlungen zusammen und beschränkt sich auf diejenigen Akteure, die unmittelbar Einfluss auf die Mobilität von Familien nehmen können.

… an Politik und Gesetzgebung (Land, Bund):

Bund und Länder haben auf die Mobilität von Familien in erster Linie Einfluss über ihre gesetzgeberischen Kompetenzen und über ihre Zuständigkeit für Teile der Verkehrsinfrastruktur. Weiterhin können sie gemeinsam mit Verbänden im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit aktiv werden, Wettbewerbe

und Kampagnen initiieren oder Modellprojekte fördern. Und nicht zuletzt können sie über die Forschungsförderung das Wissen über die Mobilität von Familien verbessern.

- Erweiterung der vorhandenen gesetzlichen Grundlagen zur Umsetzung einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts, um die Verkehrssicherheit für Kinder zu erhöhen und die eigenständige Mobilität zu unterstützen (Bund)
- Sicherung einer (Mindest-)ÖPNV-Bedienung im ländlichen Raum außerhalb des Schülerverkehrs, um die Belastungen der Eltern durch Fahrdienste zu reduzieren (Bund + Land +Aufgabenträger)
- Prüfung, ob ein Finanzierungsmodell mit Ausgleichzahlungen analog zu § 45 PBefG zur Finanzierung von familienfreundlichen ÖPNV-Angeboten geschaffen werden kann (Bund + Land)
- Prüfung von Fördermöglichkeiten für den Ausbau straßenunabhängiger Radwege zwischen Ortschaften sowie Änderung der StVO zur Einführung von Schutzstreifen außerorts für den Fahrradverkehr, um die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu unterstützen (Bund + Land)
- Einführung von Stellplatznachweisen für Fahrräder in den Landesbauordnungen, um die Fahrradnutzung von Familien insb. mit Anhängern und Gepäck zu erleichtern (Land)
- öffentlichkeitswirksame Kampagnen zur Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern und Jugendlichen (Bund + Land)

… an Kommunen und Landkreise:

Kommunen und Landkreise sind die eigentlichen „Tatorte“ der Familienmobilität. Hier wohnen Familien, hier befinden sich die verschiedenen Zielorte. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes, die Verkehrssicherheitsarbeit, die Standortplanung von Wohnungen, Versorgungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur gehören zu den klassischen Aufgaben der Kommunen, mit denen Einfluss auf die Mobilität von Familien genommen werden kann.

- Familienfreundliche Standortplanung im Sinne einer räumlichen Vernetzung von Lern- und Freizeitorten, von Wohn-, Arbeits- und Versorgungsbereichen, um möglichst kurze Wege zu realisieren und damit den Verkehrsaufwand für Familien zu reduzieren
- Förderung von innerstädtischem Wohnraum für Familien, um urbane Qualitäten wie kurze Wege, vielfältige Erwerbsmöglichkeiten und Aktivitäten auch Familien zugänglich zu machen
- Förderung von mehr Freiraum für Kinder, temporären Spielstraßen und einer hohen Aufenthaltsqualität auf Wegen und Plätzen, um die eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern
- Ausbau von einem zusammenhängenden Netz von kinderfreundlichen, sicheren Fuß- und Fahrradwegen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen
- Nutzung der gesetzlichen Spielräume zur Reduktion der Geschwindigkeiten z. B. durch Tempo 30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen im Bereich von Schulen und Kitas, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen

- Abstimmung verschiedener Maßnahmen durch schulisches Mobilitätsmanagement und ergänzende Elterntaxi-Haltestellen
- Ausbau familiengerechter Mobilitätsstationen an wichtigen ÖPNV-Knotenpunkten (Fahrradabstellanlagen, Bike- + Carsharing kombiniert mit Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten), um verschiedene Besorgungen „nebenbei“ erledigen zu können und den Umstieg von einem zum anderen Verkehrsmittel zu erleichtern
- ebenerdige, ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quellorten (Wohngebiete) und Zielorten für Familien (Schulen, Kitas, Lebensmitteleinzelhandel)
- kommunale Zeitpolitik zur Synchronisierung der Öffnungszeiten von Kita, Schulen, Behörden mit den ÖPNV-Takten
- mobile Angebote für Eltern, Kinder und Jugendliche im ländlichen Raum als Ergänzung für stationäre Angebote, um längere (Begleit-)Wege zu sparen

… an Verkehrsunternehmen und Verkehrsdienstleister:

- Verkehrsunternehmen und Verkehrsdienstleister können unmittelbar auf die Mobilität von Familien Einfluss nehmen, indem sie ihr Angebot auf Familien ausrichten und entsprechend attraktive Preise anbieten.
- barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge sind eine Grundvoraussetzung, um mit Kinderwagen, kleinen Kindern oder Gepäck Busse und Bahnen nutzen zu können
- günstige Familientarife im ÖPNV (z. B. Kleingruppentarife, Freizeittarife für Jugendliche außerhalb des Schülertickets) verbessern die eigenständige Mobilität und entlasten das Haushaltsbudget von Familien.
- Prüfen der Verkehrsangebote auf Familientauglichkeit: Werden wichtige Zielorte von Familien durch ÖPNV Linien miteinander verbunden? Gibt es kurze Umstiegszeiten und sichere Umstiegs- und Wartezonen? Gibt es ausreichend Fahrtangebote für Teilzeitbeschäftigte?
- Neu-Eltern-Marketing, um Familien die Alternativen zum eigenen Auto in einer persönlichen Umbruchsituation wie der Geburt eines Kindes nahezubringen familiengerechtes Carsharing-Angebot (Kindersitze, wohnungsnahe Stationen, ausreichend große, viertürige Fahrzeuge)

… an Wohnungsunternehmen:

Wohnungsunternehmen können Familien durch zentral gelegene Wohnungen und mobilitätsbezogene Maßnahmen unterstützen. Dabei ist häufig eine Win-Win-Situation für alle Beteiligten zu beobachten: Die Wohnungsunternehmen profitieren, indem sie weniger Stellplätze vorhalten müssen, kostengünstiger neu bauen können und die Wohnqualität ihrer Produkte steigern. Familien werden entlastet durch Mobilitätsangebote, die sie nicht individuell suchen und buchen müssen, sie kommen quasi *ins Haus*. Verkehrsdienstleister gewinnen zusätzliche Kundengruppen.

- Carsharing und Fahrradverleih insbesondere von nur gelegentlich genutzten Fahrzeugen (Fahrradanhänger, Nutzfahrräder, Pedelecs), die in der Anschaffung für viele Familien zu teuer wären
- ebenerdige, ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen, um den *Reiseantrittswiderstand* für Familien zu reduzieren und das Fahrradfahren bequemer zu gestalten
- Schaffung von zentral gelegenem familiengerechten Wohnraum im Neubau und im Wohnungsbestand

6.4 Praxisbeispiele

Ein wichtiges Ziel des Projektes ist es, Handlungsmöglichkeiten und Interventionsansätze für Unternehmen, Politik, Verwaltungen und Familien selbst aufzuzeigen, die den Mobilitätsalltag von Familien entlasten können. Die Dokumentation von Praxisbeispielen soll deutlich machen, wie unterschiedliche private oder institutionelle Akteure aktiv werden können. Grundlage ist eine umfassende Literatur- und Internet-Recherche. Hierfür wurden insbesondere vorhandene Datenbanken unterschiedlicher Ebenen (Bund, Länder), Ressorts und Institutionen wie z.B. „Menschen und Erfolge“, „Nationaler Radverkehrsplan“ (BMVBS), „Lokale Bündnisse für Familie“, „Kommunale Zeitpolitik“ (BMFSFJ), „Qualitätssiegel Familienfreundlicher Arbeitgeber" (Bertelsmann Stiftung) ausgewertet.

Die Auswahl der Praxisbeispiele erfolgte nach folgenden Kriterien:

- Einfluss auf die Familienmobilität und erwartete Entlastungseffekte für Familien,
- Repräsentanz unterschiedlicher Raumtypen (Stadt, ländlicher Raum),
- Repräsentanz unterschiedlicher Träger und Akteure (Unternehmen, Kommune, Vereine, Ehrenamt),
- Übertragbarkeit des Projektansatzes auf andere Unternehmen, Städte und Regionen,
- realisierte und aktuelle Projekte oder aber im Einzelfall beendete Projekte, die aber besonders innovativ sind.

Die recherchierten Praxisbeispiele sind nicht unbedingt als „reine Best-Practice-Sammlung“ zu verstehen, da in manchen Handlungsfeldern wie beispielsweise der familienfreundlichen Arbeitswelt die Zahl umgesetzter Praxisprojekte so groß ist, dass die ausgewählten Beispiele eher als „Stellvertreterprojekte“ für bestimmte Maßnahmenbereiche zu verstehen sind. Die Praxisprojekte bilden eine erste Grundlage für die Ableitung von Handlungsfeldern und -optionen, die im weiteren Verlauf des Projektes vertieft werden (AP 3) und in den Interviews mit Familien oder potenziellen kommunalen Akteuren im Hinblick auf ihre Praktikabilität, Realisierbarkeit, Wirksamkeit und Akzeptanz bewertet werden.

Mögliche Handlungsfelder zur Unterstützung des Familienalltags und der Mobilität von Familien sind:

1. **Familienfreundliche Verkehrssysteme**
   1.1. Öffentlicher Nahverkehr
   1.2. Fuß- und Radverkehr

1.3. Koordination und Vernetzung

1.4. Information und Marketing

2. Familienfreundliche Siedlungs- und Wohnumfeldplanung

2.1. Wohnungspolitik

2.2. Familienfreundliche Stadtplanung

3. Flexible öffentliche Betreuung und (soziale) Infrastrukturangebote

4. Familienbewusste Arbeitswelt

4.1. Arbeitszeit

4.2. Arbeitsort

4.3. Betriebliche Kinderbetreuung

4.4. Service und Beratung

5. Mobile und virtuelle Informationen und Dienstleistungen

5.1. Mobile Angebote

5.2. Interaktive Angebote, Informationssysteme

6. Selbstorganisation

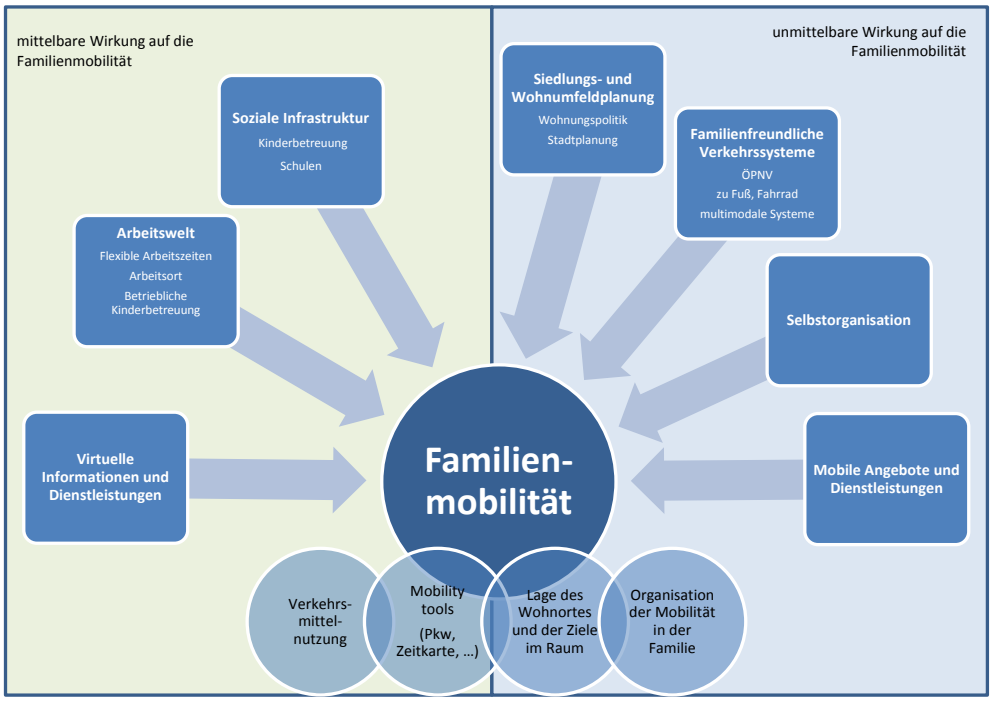


Abbildung 16 Handlungsfelder zur Unterstützung des Familienalltags und der Mobilität von Familien

6.4.1 Familienfreundliche Verkehrssysteme

Familien verfügen besonders häufig über einen eigenen Pkw: Praktisch alle Familien (98%) besitzen mindestens einen Pkw (alle Haushalte: 82%) (Follmer et al. 2010: 61ff). Dies kann als Beleg dafür gewertet werden, dass die komplexen Anforderungen an die Mobilität von Familien hinsichtlich der Transportbedarfe und der zeitlichen Flexibilität am besten mit dem eigenen Pkw bewältigt werden können.

Fahrten mit dem Pkw bedeuten einen zusätzlichen Zeitaufwand, wenn Kinder und Jugendliche zu ihren Zielorten begleitet werden. Rahmenbedingungen und attraktive Angebote, die die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu Fuß, mit dem Rad oder mit Bussen und Bahnen unterstützen, entlasten die Eltern und nicht zuletzt auch die Umwelt. Mit Blick auf die Familienmobilität und die Wegeketten, die zu bewältigen sind, sind jedoch nicht nur die Anforderungen an die einzelnen Verkehrsmittel zu optimieren, es gilt auch die Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln in den Blick zu nehmen.

Eine aktuelle und umfassende Übersicht über Anforderungen und Praxisbeispiele kinder- und familienfreundlicher Mobilitätsangebote bietet die Veröffentlichung des VCD (2012), von der wir viele Anregungen übernommen haben.

6.4.1.1 Öffentlicher Nahverkehr

Um den öffentlichen Nahverkehr attraktiv für Familien zu gestalten, sollte die Linienführung die zentralen Quell- und Zielorte für Kinder und Eltern in einer angemessenen Taktführung bedienen. Dies sollte ergänzt werden durch ein familienfreundliches Tarifsystem sowie ein verständliches Vertriebs- und Informationssystem, das Auskünfte nicht nur an der Haltestelle, sondern auch über verschiedene andere (neue) Medien ermöglicht. Familien mit begrenztem Haushaltsbudget und mehr als einem Kind sind insbesondere bei Freizeitfahrten außerhalb des Geltungsbereichs der Schülertickets auf attraktive Familientarife angewiesen.

Haltestellen und Fahrzeuge sollten barrierefrei gestaltet und zugänglich sein, um Busse und Bahnen mit Kinderwagen, Kleinkindern und Gepäck bequem nutzen zu können. Fahrgäste mit kleinen Kindern benötigen beim Umstieg mehr Zeit. Dies ist bei der Planung von Umstiegszeiten an zentralen Knotenpunkten zu bedenken. Wartende sollten nicht gezwungen werden, Cafés oder andere Versorgungseinrichtungen aufzusuchen, um witterungsgeschützt auf den Anschluss zu warten. Zur Serviceorientierung gehört deshalb, dass alle Haltestellen einen Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten bieten. An zentralen Knotenpunkten sind barrierefreie Sanitäreinrichtungen mit Wickelmöglichkeiten weitere Komfortmerkmale für Familien.

Für Eltern ist es wichtig zu wissen, dass die Kinder ihr Ziel sicher erreichen. Eine Begleitung muss nicht zwingend von den eigenen Eltern wahrgenommen werden. Analog zum Lauf- oder Radlbus, bei

dem ältere Schüler, Eltern oder Senioren eine Gruppe von Kindern zu Fuß oder per Rad begleiten, kann auch der Schulweg per ÖPNV durch Schulwegpaten begleitet werden.

Während das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel in den Großstädten vergleichsweise gut ausgebaut ist, gibt es in ländlichen Räumen mit zurückgehenden Schülerzahlen immer größere Probleme, ein attraktives Nahverkehrsangebot auch am Nachmittag, am Wochenende und in den Ferien bereitzustellen. Auf die Abfahrzeiten des öffentlichen Nahverkehrs abgestimmte, gestaffelte Schulzeiten sowie der verstärkte Einsatz von Bedarfsverkehren tragen dazu bei, die Nachfragespitzen zu glätten und zugleich ein attraktives und wirtschaftlich tragfähiges Angebot aufrecht zu erhalten. Angebotsformen wie z.B. der „Familienbus“ oder „Jugendbus“ sichern die eigenständige Mobilität am Nachmittag und Abend.

Insgesamt sind vielen Eltern und Jugendlichen die Vorteile des Nahverkehrs nicht immer präsent. Ein zielgruppenspezifisches Marketing hat sich beispielsweise in Halle und Leipzig bewährt, die Kundengruppe „Familien“ von den Vorteilen des Bus und Bahnangebotes zu überzeugen.

Bei der Bewertung der Beispiele ist zu beachten, dass diese als isolierte Angebote nicht bereits einen familienfreundlichen ÖPNV garantieren, sondern im Kontext des gesamten lokalen und regionalen ÖPNV-Angebots zu bewerten sind.

- **Praxisbeispiel Schülerfreizeitticket FREEBIRD**: Seit Dezember 2012 gibt es im Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) ein preiswertes Freizeitticket, das Schülerinnen und Schüler eine attraktive Möglichkeit bietet, außerhalb des Geltungsbereiches des Schülertickets günstig unterwegs zu sein. Es gilt im ganzen NVV-Gebiet, in der Schulzeit ab 14:00 Uhr, an hessischen Ferientagen und am Wochenende ganztägig. Das Ticket ist eine Jahreskarte und kostet 120,- Euro. http://www.nvv.de/ tickets-tarife
- **Praxisbeispiel Familienbus:** Der Familienbus der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig mbH ist seit 2010 in der Gemeinde Erlensee unterwegs. Das Angebot richtet sich an Familien und Senioren und wurde in enger Abstimmung mit der Gemeinde so konzipiert, dass die für diese Zielgruppen zentralen öffentlichen und privaten Einrichtungen angefahren werden. Unter dem Titel "PlusBus Familie" fährt seit 2011 ein weiterer Familienbus, der Familienbus Spessart, im Zweistundentakt von Bieber über Roßbach und Lanzingen nach Kassel insgesamt 14 Haltestellen an. http://www.plusbus.net/content.plusbus_Familie.205.html
- **Praxisbeispiel Jugendbus**: Der Jugendbus Melsungen fährt Jugendliche an Freitagen und Samstagen zu Freizeitangeboten ins benachbarte Kassel. Die Abfahrtszeiten am Abend bzw. in der Nacht und die Abfahrts- und Ankunftspunkte wurden gemeinsam mit Jugendvertreterinnen und -vertretern bestimmt. http://www.marggraf-melsungen.de/jugendbus.htm
- **Praxisbeispiel FiftyFifty-Taxi:** Das "FiftyFifty-Taxi" soll die Verkehrssicherheit für Jugendliche beim Diskobesuch erhöhen und die Mobilitätsangebote in der Nacht verbessern. Der RNV über-

nimmt als Aufgabenträger im Landkreis Marburg-Biedenkopf (RNV) hierbei die Hälfte der tatsächlich anfallenden Taxikosten. http://www.fiftyfiftytaxi.de/

- **Praxisbeispiel KitaMobil:** Ziel des Projektes ist es, die Standorte der Kitas im Altmarkkreis Salzwedel zu erhalten und den Transport der kleinen Kinder mit dem öffentlichen Nahverkehr zu organisieren, um so Familien zu entlasten. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hat die PVGS dementsprechend Fahrpläne zur Bedienung aller Kitas entwickelt. Diese Pläne orientieren sich an den Öffnungszeiten der Einrichtungen und den bisher gewählten Zeiten der Eltern. Um die Fahrtzeiten für die Knirpse nicht allzu groß werden zu lassen, wurde der Umkreis zur Bedienung der Einrichtungen so gewählt, dass der Bus nicht zu lange unterwegs ist. Die Bedienungszeiträume für die möglichen Hinfahrten liegen zwischen 6 und 8 Uhr. Die Rückfahrten können von 12 und 13 Uhr oder von 15 und 17 Uhr erfolgen. http://www.kitamobil.de/
- **Praxisbeispiel Bündnisbus:** Das Lokale Bündnis für Familien in Dienheim/Rheinland-Pfalz bietet gemeinsam mit Schulen und Vereinen seit 2008 ein umfangreiches Betreuungsangebot am Nachmittag und in den Ferien für Kinder an. Da das Einzugsgebiet der Verbandsgemeinde sehr groß ist, wurde ein Fahrservice eingerichtet, damit die Kinder an den Freizeitangeboten teilnehmen können und der Fahraufwand der Eltern vermindert wird. Das Angebot wird sehr gut angenommen, sodass der Bus ständig ausgelastet ist. Der Fahrservice kommt vielen Seiten zugute: Den teilnehmenden Kindern, den Eltern, da ihr Organisations- und Zeitaufwand für den Hol- und Bringservice entfällt, und den Freizeit- und Ferienangeboten, die dadurch besser besucht sind. Ein ähnliches Angebot bietet das JugendCard-Taxi: Ermäßigte Taxifahrten für Inhaber der JugendCard Berchtesgadener Land. http://www.lokale-buendnisse-fuer-familie.de/
- **Praxisbeispiel Chipkarte für Schüler/innen:** Immer mehr Schulbusse fahren im ländlichen Raum halb leer, immer mehr Schüler müssen wegen unterschiedlicher Unterrichtszeiten lange auf den Bus nach Hause warten. In Olfen/Münsterland wird nach dem tatsächlichen Bedarf „tagesindividuell“ gefahren. Die Schüler erhalten Chipkarten; anhand der registrierten Daten wird jeweils beim Zustieg eine optimierte Fahrstrecke errechnet. Das heißt: Für die Beförderung von 11 Schülern sind nicht mehr drei Busse 42,7 km und 88 Minuten unterwegs, sondern das gleiche Ergebnis schaffen zwei Busse mit 24,3 km und 41 Minuten. Ein Gewinn für die Schüler, die ohne Umwege nach Hause kommen, für die Kommune, die Geld spart, und für die Umwelt, weil der Verkehr reduziert wird. http://www.menschenunderfolge.de/wettbewerb-2012/beitraege/beitraege-2012.html
- **Praxisbeispiel Information:** Die Stuttgarter Verkehrsbetriebe haben eine eigene Familienseite und stellen familienrelevante Informationen gebündelt zur Verfügung. www.vvs.de/unterwegs-im-raum-stuttgart/jung-und-alt/familien
- **Praxisbeispiel Windelwechseln in der U-Bahn:** An vier zentralen U-Bahnhöfen sowie am Zentralen Omnibusbahnhof Nürnbergs stehen Wickelmöglichkeiten in Damentoiletten und an zwei Stationen auch zusätzlich in Herrentoiletten zur Verfügung. www.vag.de

- **Praxisbeispiel Reisebegleitung:** Innerhalb des Regionalverkehrs von Baden-Württemberg übernehmen ehrenamtlich tätige Reisebegleiter(innen) kostenlos die Fahrtbegleitung zwischen Start- und Zielbahnhof. Der Begleitwunsch muss allerdings eine Woche vorher angemeldet werden. www.vvs.de/unterwegs-im-raum-stuttgart/unterwegs/du-reist-nicht-allein/
- **Praxisbeispiel Marketing:** Mit der Familien-plus-Karte fahren Mütter, Väter und weitere Begleitpersonen in Halle an der Saale ein halbes Jahr lang mit dem Baby kostenfrei. Gleich nach der Geburt erhalten die Eltern eine "Neugeborenenmappe" der Stadt Halle mit einem Gutschein für ein „Mobilpaket" der HAVAG. Dieses Mobilpaket enthält neben der Familien-plus-Karte weitere Informationen zur Mobilität für junge Familien mit dem ÖPNV in Halle. Ein vergleichbares Angebot haben seit 2011 auch die Leipziger Verkehrsbetriebe eingeführt. http://www.havag.com/news-infos/projekte-havag
- **Praxisbeispiel Familienbonus in Vorarlberg:** Bezahlt ein Elternteil den Normalpreis für eine Einzel- oder Tageskarte, fahren die Kinder und der zweite Elternteil gratis mit. Voraussetzung ist der Vorarlberger Familienpass. www.vmobil.at/index.php?menuid=90

6.4.1.2 Fuß- und Radverkehr

Trotz allgemein sinkender Unfallzahlen ist die Sorge der Eltern vor Unfällen ein wichtiger Grund für die hohe Anzahl der Wege, auf denen Eltern ihre Kinder per Pkw bringen oder holen („Schutzdiskurs"). Aber nicht nur die Angst vor Verkehrsunfällen, sondern auch die Tatsache, dass Schulwahl und Freizeitaktivitäten immer häufiger unabhängig von der Wohnortnähe entschieden werden („Entfaltungsdiskurs"), führt dazu, dass die Entfernungen zu wichtigen Zielorten größer werden und der Hol- und Bringverkehr stetig zunimmt[23]. Die wachsende Zahl der Begleitwege schränkt nicht nur die Selbstständigkeit der Kinder ein, sie stellen auch für viele Eltern eine zeitliche Belastung dar[24].

Um die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern, muss die Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auf ihre spezifischen Bedürfnisse abgestimmt sein. So ist zunächst ein flächendeckendes und geschlossenes Fuß- und Radverkehrsnetz notwendig. Dieses sollte die für Kinder relevanten Aufenthalts- und Spielorte direkt miteinander verbinden. Zugleich sollten aber Einkaufsbereiche und Erholungsflächen miteinander sowie mit den Wohnvierteln und dem öffentlichen Nahverkehr auf direktem Weg verknüpft werden.

Um die Fahrradnutzung für Eltern, Kinder und Jugendliche attraktiv zu gestalten, sind wohnungsnahe und zielortnahe Fahrradabstellanlagen eine zentrale Stellschraube. Mit Gepäck, kleinen Kindern und dem Fahrrad wird beispielsweise kaum eine Familie den Weg über eine steile Treppe in den Keller wagen. Auch für Anhänger und Lastenräder sind stabile wettergeschützte Abstellanlagen praktisch.

---

23 vgl. Kap.3.1.2.3; 1985 waren 35 % der 6-9-Jährigen selbstständig unterwegs (Kinder-KONTIV), 2008 nur noch 16 % (MID 2008)

24 vgl. Köcher (2011: 23). 37% aller Eltern geben an, dass sich Familie und Beruf besser vereinbaren lassen, wenn sich Eltern nicht um den Weg ihrer Kinder zu Schule und Nachmittagsveranstaltungen kümmern müssten

Der Verkehrssicherheit dient in erster Linie eine generelle Entschleunigung des motorisierten Verkehrs möglichst durch die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Eine reduzierte Geschwindigkeit macht den Verkehr für Kinder übersichtlicher und reduziert den Bremsweg, so dass besser agiert und reagiert werden kann. Dabei genügt es nicht, nur vor Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen Tempo-30 Zonen auszuweisen, da auch der Weg dorthin für die Verkehrssicherheit entscheidend ist. In vielen Kommunen gehören Schulwegpläne inzwischen zum Standard. Sie sind auch für Eltern eine wichtige Hilfestellung, um die Wege ihrer Kinder zu planen. Eine Hilfe zur Erstellung von Schulwegplänen bietet: www.schulwegplaner.de

Auch die Gestaltung des Straßenraumes beeinflusst die Verkehrssicherheit. Eine gute Einsehbarkeit von Fahrbahnübergängen und Kreuzungsbereichen ist besonders für Kinder ein zentrales Sicherheitskriterium. Wichtige Maßnahmen sind:

- Gehwegvorstreckungen und Mittelinseln, da sie die Sichtbarkeit von Kindern erhöhen und das Sichtfeld erweitern. Bei Mittelinseln kommt hinzu, dass sie durch die Reduzierung auf den Einrichtungsverkehr die Komplexität des Verkehrs deutlich senken.
- Parkraumbegrenzung oder/ und Reduzierung des unerlaubten Parkens auf Gehwegen und Radverkehrsinfrastruktur und in Kreuzungsbereichen durch Kontrollen und ggf. bauliche oder gestalterische Maßnahmen.
- Fuß- und Radverkehr sollte möglichst getrennt geführt werden. In Tempo 30-Zonen ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu bevorzugen, auch wenn sich viele Personen, insbesondere Jugendliche, oft unsicher fühlen, wenn sie im Fließverkehr mitfahren sollen. Dieses subjektive Unsicherheitsgefühlt steht jedoch in Diskrepanz zur objektiven Gefahrensituation. Wer an Kreuzungen von Gehwegen auf die Fahrbahn herunterfährt, trägt als Radfahrender ein bis zu fünfmal höheres Unfallrisiko. (Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen 2009)

Vor Kindergärten, Schulen und Freizeiteinrichtungen entstehen häufig gefährliche Verkehrssituationen durch den Hol- und Bringverkehr und das Parken bzw. Halten in unübersichtlichen Situationen. Die Kommunen und die Einrichtungen können folgende Maßnahmen ergreifen:

- Einrichten und Überwachen eines absoluten Halteverbotes vor den Einrichtungen, um die Sichtbarkeit und Sicherheit zu erhöhen
- Ausweisen von sicheren Haltemöglichkeiten, z.B. auf Parkplätzen von in der Nähe gelegenen Einkaufsläden etc., und Ausweisen dieser Haltemöglichkeiten als Umstiegspunkte z.B. für einen Laufbus, mit dem Kinder den Rest des Weges sicher zu Fuß zurücklegen. Unterstützung von Kampagnen und Aktionen für den »Kita- und Schulweg zu Fuß«.

Um den Hol- und Bringverkehr zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und bereits Jugendliche für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren, hat sich ein Schulisches Mobilitätsmanagement bewährt. Dabei können unterschiedliche Maßnahmen optimal aufeinander abgestimmt werden. Das Schulische Mobilitätsmanagement steht auf drei Säulen:

- Infrastruktur und Verkehrsregelungen, die eine sichere und umweltfreundliche Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit Bussen und Bahnen fördern (Elternhaltestellen zur Kanalisierung des „Elterntaxi"-Verkehrs, Geschwindigkeitskontrollen, Querungen, …)
- Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung, die auf das Mobilitätsverhalten der Schüler abzielen und
- Organisation und Information, die eine erfolgreiche Zusammenarbeit aller Beteiligten unterstützen (Zusammenarbeit von Schulen und ÖPNV-Unternehmen, Laufbusse, Schulwegpläne).

- **Praxisbeispiel Leitlinien für kinderfreundliche Verkehrsplanung:** Die Stadt Heidelberg hat verbindliche Leitlinien für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung entwickelt. In ganz Heidelberg wurde überprüft, wie sicher die Verkehrswege für Kinder sind. Der Kinderwegeplan zeigt auf, welche Straßen für die Wege der Kinder empfohlen werden, welche Straßenseite genutzt werden sollte und wo sich geeignete Querungsstellen über stärker befahrene Straßen befinden. Auch Eltern erhalten eine Orientierung, welche Fußwege sie mit ihren Kindern üben können, um sicher zur Schule, zum Sportplatz oder zu Freunden zu kommen. In Heidelberg wurden Kinderwegepläne für alle Stadtteile erstellt. Diese sind im Internet abrufbar, sie werden aber auch an Schulen und anderen Einrichtungen für Kinder ausgehängt und liegen in den Bürgerämtern zum Abholen bereit. http://www.heidelberg.de/hd,Lde/HD/Leben/Kinderfreundliche+Verkehrsplanung.html
- **Praxisbeispiel BikeCity Wien:** In einem neu geplanten Stadtteil in Wien „BikeCity" werden in den Erdgeschosszonen der Wohngebäude umfassende Angebote für das Fahrrad geschaffen. Neben einem Fitnessraum mit Sauna steht den Bewohnerinnen und Bewohnern ein Gemeinschaftsraum mit angrenzendem Kinderspiel- und Jugendbereich zur Verfügung. Große Fahrradräume und frei benutzbare Werkplätze mit Druckluft- und Wasseranschluss im Freien sind ebenso Teil des Konzepts wie eine Anlaufstelle für Car-Sharing. Extra große Transportlifte ermöglichen die bequeme Radmitnahme zu den Wohnungen, deren barrierefrei ausgebildete Erschließungswege mit Rad-Stellplätzen direkt bei den Wohnungseingängen ausgestattet sind. https://smartcity.wien.at/site/projekte/bauen-wohnen/bike-city/
- **Praxisbeispiel Kinderampeln:** In Marl wurden bislang acht herkömmliche Fußgängerampeln an zentralen Knotenpunkten zu Kinderampeln umgerüstet. Die Ampeln erhalten orangefarbene, für Kinder leicht zu bedienende Anforderungstaster in Kinderaugenhöhe mit leuchtenden Motiven, ein neues Steuergerät für eine längere Grünzeit für Fußgänger, weiße Bordsteine als optische Trennung zur Fahrbahn und aufgemalte Kinderfüße zur Kennzeichnung der Aufstellfläche. Das Projekt Kinderampeln wird von Sponsoren aus der Wirtschaft unterstützt. www.vcd.org/gute_angebote_fuss verkehr.html
- **Praxisbeispiel Schulexpress:** In Bremen wurden seit 2004 im Umfeld von ca. 60 Grundschulen Haltestellenschilder aufgehängt, von denen die Kinder einen maximalen Schulweg von 15 min zu Fuß zurückzulegen haben. Diese Punkte dienen auch als Elternhaltestelle, an denen Eltern ihre Kinder aus dem Pkw entlassen können. An den Haltestellen treffen sich die Schüler(innen), um

mit anderen Kindern gemeinsam zur Schule zu gehen. Die letzte Strecke bis zur Schule soll den Kindern mit Balancierbalken, Hüpfsteinen u.ä. die Freude am Gehen erhöhen und die eigenständige Mobilität fördern. Die Haltestellenschilder werden in der Regel von Sponsoren finanziert. Die Beratung und die begleitende Arbeit vor Ort erfolgt ehrenamtlich. „Lauf- oder Walkingbusse" gibt es bundesweit wie auch im benachbarten Ausland inzwischen in vielen Städten. www.schulexpress.de, www.zu-fuss-zur-schule

- **Praxisbeispiel Schulisches Mobilitätsmanagement smart.mobil Wetterau:** Die hessischen Gemeinden Glauburg und Ranstadt, die Stadt Ortenberg sowie die Verkehrswacht Wetterau haben unter dem Titel smart.mobil im April 2012 ein gemeinsames Projekt zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen gestartet. Nach einer Aufarbeitung des Status-quo wurden erste Maßnahmen identifiziert. Dabei geht es auch um eine stärkere Kooperation von Kitas und Grundschulen bei der Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung. Die Gesamtschule Konradsdorf, die aufgrund ihrer isolierten Lage eine Sonderstellung einnimmt, soll insgesamt sicherer erreichbar werden. http://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/schulisches-mobilitatsmanagement/smart-mobil-in-der-wetterau/, http://www.radroutenplaner.hessen.de/rph_schulen_01.asp
- **Praxisbeispiel mietbare Begleitung von Kindern:** Ein Dienstleistungsunternehmen in Rostock bietet professionelle Wegbegleitungen (KidsWalk) und individuell organisierte Fahrgemeinschaften (KidsDrive) für Kinder an. Auf einer Internetplattform werden Mitfahrgelegenheiten und Wegbegleitungen koordiniert. Rostocks Kinder werden gemeinsam zum gleichen Ziel gebracht, Eltern beim Zeitmanagement unterstützt, Vereine können damit ihre Kursfrequenz erhöhen. Nach aktuellen Recherchen scheint es das Angebot nicht mehr zu geben. http://www.kids-drive-walk.de/
- **Praxisbeispiel Eltern-Taxi-Haltestelle Oberhausen:** An der Ruhrschule in Oberhausen wurden 2014 vier Eltern-Taxi-Haltestellen eingerichtet, als Pilotprojekt von Stadt, Polizei, Verkehrswacht und Bürgerring. Im Abstand von 250 bis 500 Metern zur Ruhrschule können Eltern nun sicher ihre Kinder aussteigen lassen, damit sie den Rest des Wegs zu Fuß laufen.
- **Praxisbeispiel Schutzstreifen außerorts:** Im ländlichen Raum mangelt es oft an sicheren Fahrradwegen zwischen den Ortschaften. Der Bau straßenbegleitender Radwege ist jedoch mit deutlichen Kosten verbunden. Mit dem bundesweiten Modellversuch „Schutzstreifen außerorts" wird die Nutzung des Fahrrads auf günstige Weise auch auf Straßenverbindungen zwischen zwei Ortschaften attraktiver und sicherer. www.nationaler-radverkehrsplan.de
- **Praxisbeispiel Fahrradhäuschen Hamburg:** Hamburg fördert und unterstützt den Aufbau sog. Fahrradhäuschen. Diese sollen vorrangig auf Privatgrund errichtet werden. Ein Fahrradhäuschen kostet rund 5.000 Euro. Die Hamburger Bezirksämter gewähren auf Antrag Zuschüsse von bis zu 3.000 Euro pro Häuschen, im Einzelfall auch bis zu 3.500 EUR. www.nationaler-radverkehrsplan.de

6.4.1.3 Koordination und Vernetzung

Viele Familien sind mit ganz unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie häufig in Wegeketten unterwegs. Zu Fuß das Kind in den Kindergarten begleiten, mit dem Bus zur Arbeit fahren und auf dem Rückweg noch den Einkauf erledigen. Die Verkehrsplanung in vielen Kommunen wird jedoch häufig noch nach Verkehrsträgern getrennt optimiert. Mobilitätsstationen, die das Umsteigen leicht machen und die Verkehrsträger ÖPNV, Auto, Fahrrad sowie weitere Verkehrsanbieter (Car-Sharing, Fahrradverleih) so verknüpfen, dass die Attraktivität der vernetzten multimodalen Angebote erhöht wird und Hemmnisse für deren Nutzung minimiert werden, können auch die Familienmobilität unterstützen (Bremen, Offenburg, Leipzig). Für Familien wichtig sind hier Serviceangebote wie Gepäckaufbewahrung, Fahrradabstellanlagen und Gelegenheiten der Nahversorgung (Einkauf, Post, Dienstleistungen).

- **Praxisbeispiel Elektromobil auf dem Land INMOD:** Auch im ländlichen Raum können intermodale Vernetzungen die Mobilität verbessern. So gibt es in ausgewählten Regionen Mecklenburg-Vorpommerns (Salzhaff, Klützer Winkel, Usedom und Mecklenburgische Seenplatte) seit 2012 die Möglichkeit, kostenfrei mit elektrischen Leihfahrrädern den Weg von der Bushaltestelle zum Wohnort und umgekehrt zurückzulegen. http://www.inmod.de/
- **Praxisbeispiel Mitfahrsystem:** HÖRI-MIT ist ein kostenloses Anhalter- und Zusteigersystem auf der Halbinsel Höri am Bodensee, bei dem sich Teilnehmende zuvor anmelden müssen. Es gibt ein festes Streckennetz mit Haltestationen, ähnlich zum öffentlichen Personennahverkehr. Fahrer werden mit Name, Adresse und KFZ-Kennzeichen registriert und erhalten einen Aufkleber, der zeigt, dass das Auto zum Mitfahrsystem gehört. Mitfahrer erhalten einen identischen Ausweis, den sie bei Bedarf am Straßenrand hochhalten. Die Registrierung als Fahrer und/oder Mitfahrer ist kostenlos und erfolgt entweder persönlich oder online. Wer mitgenommen werden möchte, macht an einem der ausgewiesenen Haltepunkte möglichst deutlich auf sich aufmerksam: Ausweis raushalten, die blaue HÖRI-MIT-Tasche schwenken, bei Dunkelheit das reflektierende HÖRI-MIT-Leuchtband einsetzen. Eine eigene Mitfahr-App gibt es inzwischen ebenfalls. HÖRI-MIT ist eine Initiative des Bürgerforums Höri. Ähnliche Beispiele gibt es in Märkisch-Oderland und in Vorarlberg/Österreich. http://hoeri-mit.de/hoeri-mit/
- **Praxisbeispiel Leben im Westen:** Die Vernetzung der Frankfurter westlichen Stadtteile durch ein elektromobiles Sharingsystem, im ersten Schritt mit Elektro-Transport-Rädern, soll das ÖPNV-Angebot ergänzen. Die Elektro-Räder verfügen über einen großen Transportkorb, gepolsterte Klappbänke und Dreipunktgurte auf der zweirädrigen Vorderachse. Damit ist ein Großeinkauf oder auch der sichere Transport von kleinen Kindern möglich. 12 holländische Bäckerräder „Bakfiets" können an vier Ausleihstationen tageweise angemietet werden. Die Tagesmiete ist entgeltfrei für Wohnungsmieter und Hauskäufer der Konversionsgrundstücksentwicklungsgesellschaft mbH (KEG) und deren Partner, alle anderen Interessierten bezahlen einen symbolischen Tagespreis in Höhe von drei Euro. Mittlerweile sind 22 E-Stadtautos hinzugekommen. Langfristi-

ges Ziel ist ein wachsendes Netz mit professionellen Verleih- und Ladestationen. http://www.e-bakfiets.de/

- **Praxisbeispiel Park+Ride für Familien:** Der Park & Ride-Parkplatz am Seerhein in Konstanz liegt am nördlichen Brückenkopf der Neuen Rheinbrücke und ist somit zentral und altstadtnah gelegen. Eine 5-köpfige Familie kann hier mit dem Kombi-Ticket, das es nur auf diesem Parkplatz gibt, für 5 Euro den ganzen Tag parken und in Ruhe mit allen Buslinien die gesamte Stadt erkunden. Bei Kindern über 14 Jahre bzw. 5 erwachsenen Personen beträgt der Preis des Kombi-Tickets 6 Euro. http://stadtwerke.konstanz.de/mobilitaet/bus/park-ride.html
- **Praxisbeispiel Cambio-Carsharing Hamburg:** In einer Kundenumfrage hat sich ein Drittel aller Cambio-Kunden mit Kindern ein Fahrzeug mit mehr als einem Kindersitz gewünscht. Daher hat Cambio einen VW Caddy mit drei hochwertigen Kindersitzen ausgestattet und vermarktet diesen nun gezielt als „KinderKutsche“ an Familien.

6.4.1.4 Kampagnen und Marketing

Kampagnen oder Aktionstage können Kinder und Jugendliche, aber auch Eltern oder Planungsbehörden zum Nachdenken über die aktuellen Mobilitätsmuster anregen. Wichtig dabei ist, dass mit Humor, eigenen positiven Erfahrungen und ermutigenden Beispielen von anderen gearbeitet wird.

Das Verkehrsverhalten wird insbesondere in persönlichen Umbruchsituationen wie einem Umzug, dem Eintritt in das Rentenalter oder nach der Geburt eines Kindes neu organisiert. Dabei sind besonders Familien die Alternativen zum Auto nicht immer bewusst. Häufig ist die Familiengründung mit der Anschaffung eines Autos verbunden. Möglichkeiten dem entgegenzusteuern bietet ein aktives Neu-Eltern-Marketing.

- **Praxisbeispiel GoFamily!:** Mit dem Projekt Go! Family will das Kreisverwaltungsreferat Familien in München unterstützen, umweltfreundlichere Alternativen zum Auto zu testen. Sie können kostenlos Kinderfahrradanhänger ausleihen, wahlweise auch mit Elektrofahrrad, und vergünstigt das Carsharingangebot nutzen. Zudem kann mit dem Münchner Kindl Ticket einen Monat lang die Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln erkundet werden.
- **Praxisbeispiel Mehr Freiraum für Kinder:** Ziel dieser Kampagne ist es, die Bedeutung des Themas hervorzuheben und Kommunen darin zu unterstützen, Kinderinteressen bei allen Planungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Dafür möchte der Arbeitskreis Verkehrssicherheit des Landes NRW gute Initiativen bekannter machen und einfache Maßnahmen vorstellen. www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de
- **Praxisbeispiel: Osnabrück sattelt auf:** Plakate, City Light Poster, Fahrradevents und Postkartenaktionen erinnern die Osnabrücker augenzwinkernd daran, dass sie auf zwei Rädern einfach besser unterwegs sind. Zwei Osnabrücker Schulen und die Agentur tipping points unterstützen die Kampagne Osnabrück sattelt auf mit eigenen Aktionen. www.osnabrueck-sattelt-auf.de

6.4.2 Familienfreundliche Wohnungspolitik und Wohnumfeldplanung

Ob Kinder und Jugendliche weitgehend selbstständig mobil sein können, hängt neben ihrem Alter maßgeblich von der Nähe und der Erreichbarkeit wichtiger Zielorte und damit auch vom Wohnstandort ab. Belegt ist, dass Zentrumsnähe, Siedlungsdichte und Nutzungsmischung mit relativ starker Nutzung des ÖPNV und der nicht-motorisierten Verkehrsmittel sowie mit kurzen Distanzen verbunden sind. Die Aktivitäten verschiedener Haushaltsmitglieder in Familien können prinzipiell eher in solch nutzungsgemischten, dichten, städtischen Wohnquartieren bewältigt und koordiniert werden. Mit wachsender Erwerbstätigkeit von Frauen und einer gleichberechtigten Arbeitsteilung innerhalb der Familien erleben urbane Wohnstandorte eine Renaissance (vgl. Beiträge in Brake/Herfert 2012).

6.4.2.1 Wohnungspolitik

Aus Sicht von Familien sind die Verfügbarkeit von passendem Wohnraum in zentralen Lagen sowie eine gute Bildungs- und Versorgungsinfrastruktur wichtige Voraussetzungen, um möglichst komplexe Mobilitätsanforderungen auch ohne Auto bewältigen zu können. Ob Familien diesen Wunsch realisieren können, hängt einerseits von der Höhe ihres Einkommens, andererseits auch vom lokalen Wohnungsmarkt ab.

In schrumpfenden oder stagnierenden Städten haben Familien vergleichsweise gute Chancen, eine bezahlbare Wohnung in innerstädtischer Lage zu finden. Ostdeutsche Städte, die lange Zeit erhebliche Bevölkerungsverluste und erheblichen Wohnungsleerstand verkraften mussten, haben deshalb gezielt mit attraktiven Bildungs- und Wohnangeboten geworben, um junge Familien zu halten oder neue Familien zu gewinnen (IBA Sachsen-Anhalt, Leipzig). Wachsende, prosperierende Metropolen versuchen mit verschiedenen Instrumenten (sozialer Wohnungsbau/Köln/Hamburg, sozialgerechten Bodennnutzung/München, Erwerb von Belegungsrechten/Potsdam/Frankfurt, kommunale Liegenschaftspolitik/Berlin) preiswerten innerstädtischen Wohnraum zu sichern und die entsprechende Bildungs- und Betreuungsinfrastruktur zu finanzieren.

- **Praxisbeispiel Selbstnutzerprogramm:** Mit dem im Jahr 2001 in Leipzig begonnenen „Selbstnutzerprogramm“ planen Gruppen von Leipziger Bürgern mit Hilfe von Architekten ihre zukünftigen Wohnungen und Stadthäuser selbst und organisieren kostengünstig den Bau oder die Sanierung der Wohnprojekte. Zum überwiegenden Teil waren es junge Familien mit ein oder zwei Kindern, die davon Gebrauch machten – so leben über 550 Kinder in diesen „Selbstnutzer-Familien“. Darüber hinaus wird beim Verkauf städtischer Grundstücke ein „Kinderbonus“ (Kaufpreisnachlass für Familien mit Kindern) gewährt. In den Jahren 2003 bis 2007 konnten insgesamt 42 städtische Grundstücke an junge Familien mit Kindern nach dieser Richtlinie verkauft werden. http://www.selbstnutzer.de/
- **Praxisbeispiel Sozialgerechte Bodennutzung:** In dem in München entwickelten Modell ist die Vergabe von Baugenehmigungen oder zinsgünstigen Darlehen daran gekoppelt, dass die Investoren die Wohngebiete selbst erschließen und 30 Prozent der Flächen für Sozialwohnungen reser-

vieren. Das vielgepriesene Modell hat aber auch Schwächen. Dort ist der Grundstücksmarkt derart umkämpft, dass sich durch den Sozialanteil die frei finanzierten Wohnungen umso stärker verteuerten - und damit für die Mittelschicht unerschwinglich wurden. http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kommunalreferat/immobilien/sobon.html

6.4.2.2 Familienfreundliche Wohnumfeldplanung

Neben Lage und der verkehrlichen Erschließung der Wohnung spielt das Wohnumfeld sowie die Spiel- und Aufenthaltsqualität eine wichtige Rolle für die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Bisher wird in der Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung noch zu selten berücksichtigt, den Straßenraum als Aufenthaltsort aufzuwerten. Von einer verkehrssicheren und barrierefreien Wohnumfeldgestaltung mit ausreichenden, gut vernetzten Freiräumen, die Verweil- und vielfältige Nutzungsmöglichkeiten bieten, profitieren nicht nur Kinder und Familien, sondern alle Bevölkerungsgruppen. Zu einer guten Aufenthaltsqualität dieser Orte gehört auch, dass sie über barrierefrei erreichbare öffentliche Toiletten mit Wickelmöglichkeiten sowie über Ruhezonen mit entsprechender Möblierung verfügen.

Ein Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen des Wohnumfeldes kann durch die Konzepte der Begegnungszonen oder Shared Space geleistet werden. Ziel dieser Konzepte ist es, die Dominanz des motorisierten Verkehrs im öffentlichen Raum aufzuheben und für eine Nutzungsmischung zu sorgen. Damit wird das gleichberechtigte und respektvolle Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden gefördert.

Mit Blick auf eine kinderfreundliche Stadtgestaltung haben verschiedene Kommunen bereits gute Erfahrungen mit dem Instrument der »Spielleitplanung« gemacht. Damit wird versucht, die Bedürfnisse von Kindern stärker bei der Wohnumfeldgestaltung zu berücksichtigen. Sie kann ein geeignetes Instrument sein, um wichtige Wege und Orte von Kindern und Jugendlichen zu identifizieren.

All diesen Projekten gemeinsam sind differenzierte Beteiligungsverfahren. So kann lokales Wissen einfließen, Konfliktpotentiale rechtzeitig identifiziert werden. Beteiligungsverfahren können dazu beitragen, dass die Investitionen dem tatsächlichen Bedarf zugutekommen. Geeignete und erprobte Verfahren gibt es viele, zu nennen sind u.a. Verkehrsforen, projektbegleitende Beiräte, Workshops mit unterschiedlichen Teilnehmerkreisen, Stadtspaziergänge, internetbasierte Beteiligungsverfahren über facebook. Kinder und Jugendliche benötigen dabei spezifische und auf sie zugeschnittene Verfahren.

- **Praxisbeispiel Kriterienkatalog familienfreundliche Stadtplanung:** Um die Lebensbedingungen für Familien zu verbessern, hat der Rat der Stadt Aachen im Jahr 2003 einen Beispielkatalog mit den wesentlichen Kriterien für einen kinder- und familienfreundlichen Städtebau zusammengestellt. In Form eines Rasters dient der Katalog als strukturierte Vorlage für Dokumentationen, Erläuterungsberichte und Begründungen von B-Planverfahren. Das Raster ermöglicht, städtebauli-

che Projekte im Teilbereich "Kinder- und Familienfreundlichkeit" nach einheitlichen Gesichtspunkten zu prüfen und zu bewerten.
http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/pdfs_stadtbuerger/pdf_gesellschaft/familien freundliches_bauen.pdf

- **Praxisbeispiel temporäre Spielstraßen:** Wenn Kinder wegen des Autoverkehrs und der geparkten Fahrzeuge schon nicht in allen Straßen spielen können, dann wenigstens an bestimmten (Wochen-)Tagen in bestimmten Straßen. Der autofreie Nachmittag in zwei Straßen des Frankfurter Stadtteils Nordend wird seit 2008 umgesetzt und hat bei Kindern, Eltern und Nachbarn große Resonanz gefunden. Zur Vernetzung des Nordend- und Glauburgplatzes wurde Ende 2009 in Teilabschnitten verschiedener Straßen eine Begegnungszone eingerichtet: Gehwegnasen an Straßenecken, damit Fußgängerinnen und Fußgänger mehr Platz haben, schmalere Einmündungen, die das Überqueren sicherer machen, Sitz- und Spielgelegenheiten, die zum Aufenthalt auf der Straße einladen.
http://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2509340&_ffmpar[_id_inhalt]=3488091
- **Praxisbeispiel beSpielbare und beSitzbare Stadt:** Erwachsene Berufstätige prägen mit ihrem Bedürfnis, zielorientiert unterwegs zu sein, die Stadt. Aber es gibt auch Kinder und alte Menschen. Griesheim ist die erste Stadt Deutschlands in der systematisch Spielplätze miteinander vernetzt wurden, temporäre Spielstraßen eingerichtet wurden, Spielangebote die Gehwege begleiten und damit Schul- und andere Kinderwege deutlich aufgewertet wurden. Sitzgelegenheiten für ältere Menschen erleichtern die alltäglichen Wege, machen sie bequemer und verbessern die Aufenthaltsqualität. http://www.griesheim.de/Bespielbare-Stadt.1029.0.html
- **Praxisbeispiel Kiezdetektive:** Im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird das Projekt »Kiezdetektive – Kinderbeteiligung für eine gesunde und zukunftsfähige Stadt« durchgeführt. Ziel des Projektes ist es, Kinder zu befähigen, ihre Lebensumwelt selbstständig zu erforschen, sie zu verstehen und zu hinterfragen. Sie sollen lernen, dass es auch auf sie ankommt, dass sie aktiv ihre Umwelt mit gestalten und verändern können. https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/verwaltung/ org/planleit/kiedetektive-projektbeschreibung.html
- **Praxisbeispiel Stadtviertelkonzept Nahmobilität München**: München hat im Rahmen des Bündnisses für Ökologie ein Pilotvorhaben „Stadtviertelkonzept Nahmobilität“ entwickelt und im Stadtbezirk Ludwigvorstadt-Isarvorstadt umgesetzt. Im gesamten Stadtteil wurden Maßnahmen für mehr Sicherheit und Komfort für den Fuß- und Radverkehr identifiziert, Anforderungen neuer Fortbewegungsformen wie z.B. Inline-Skates und Roller berücksichtigt und das lokale Busnetz auf den Prüfstand gestellt. Wichtig war es, mit einer breit angelegten Bürgerbeteiligung Bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen zu erfassen und für einen ausgewogenen Interessenausgleich zu sorgen. Im Ergebnis wurde ein in unterschiedlichen Prioritäten abgestufter Maßnahmenplan erarbeitet, der seitdem schrittweise umgesetzt wird.
http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/ content/regob/internet/dokumente/bereich3/sg34/nahmobilitaet_ergebnisfolder_sortiert.pdf

- **Praxisbeispiel Begegnungszonen:** Seit 2002 können in der Schweiz sog. Begegnungszonen eingerichtet werden. Hier haben Fußgehende gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vorrang, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Konzept stellt die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer in der Vordergrund. Im Gegensatz zu verkehrsberuhigten Bereichen in Deutschland ist der Ansatz auch für Straßen mit höherer Bedeutung für den Kfz-Verkehr anwendbar. www.begegnungszonen.ch/home/index.aspx

6.4.3 Flexible öffentliche Betreuung und (soziale) Infrastrukturangebote

In der Familienphase kumulieren insbesondere für doppel-erwerbstätige oder berufstätige alleinziehende Eltern, die Klein- und Schulkinder zu versorgen haben, belastende Zeitengpässe und Zeitkonflikte. Familienzeiten sind wesentlich durch die Erwerbsarbeit bestimmt, aber ganz wesentlich auch durch Betreuungsinfrastruktur sowie deren Öffnungszeiten. Die engen Wechselbeziehungen von Betreuungsangeboten und den Erwerbszeiten der Eltern werden bei folgenden Indizien deutlich: Je nach dem spezifischen Angebot der Betreuungsinfrastruktur entwickeln doppelerwerbstätige Eltern unterschiedliche Strategien, Zeitsouveränität zu erlangen und möglichst viel Zeit mit den Kindern zu verbringen (Carriero et al. 2009). Bei mangelndem Betreuungsangeboten versuchen Eltern ihre Arbeitszeiten zu de-synchronisieren, bei gutem Angebot eher zu synchronisieren (s. Kap. 2.1.3.4).

Die Betreuungsinfrastruktur stellt eine zentrale Voraussetzung für die Zeitsouveränität von Eltern dar. Ausgebaute Kinderbetreuungseinrichtungen senken die Opportunitätskosten, die der Familiengründung und -erweiterung entgegenstehen können und ermöglichen Erwerbstätigkeit, indem sie Eltern beim Spagat zwischen Kindern und Beruf entlasten (BMFSFJ 2012: 137, BMFSFJ/IW 2014).

Notwendig ist ein bedarfsgerechter Ausbau an qualitativ hochwertigen Ganztagsschulen, Ganztagsbetreuungsplätzen in Kindertageseinrichtungen und in der Tagespflege, der den Bedürfnissen der Kinder und Eltern entspricht und mit der lokalen Infrastruktur vernetzt ist. Dazu gehört auch die räumliche Bündelung von Sozial- und Freizeitinfrastruktur, um kurze Wege und deren selbstständige Bewältigung durch Kinder zu ermöglichen. Denn in der Gemeinde oder im Stadtteil – also auf kommunaler Ebene – entscheidet sich, ob eine von Eltern für ihr Leben und das ihrer Kinder vorhandene Option tatsächlich gewählt und ob sie erreicht werden kann (BMFSFJ 2012: 81). Dabei unterscheiden sich die Angebotssituation und deren Erreichbarkeit nicht nur zwischen Stadt und Land, sondern auch kleinräumiger innerhalb der Stadt, zwischen Stadt und suburbanen Raum sowie historisch bedingt zwischen West- und Ostdeutschland. http://www.demografie-portal.de

Das bestehende deutsche Grundschulsystem mit vormittäglichen Unterrichtszeiten und 14 Wochen Schulferien im Jahr stellt berufstätige Eltern regelmäßig vor Probleme, Versorgungs- und Betreuungsaufgaben mit ihrer Erwerbstätigkeit zu koordinieren. Viele Vereine oder private Dienstleister springen mit „Ferienprogrammen“ ein. „Notlösungen“ müssen aber auch dann gefunden werden, wenn Kinder krank werden, die Arbeitszeiten der Eltern an den Tagesrandzeiten nicht mit den Öffnungszeiten der Betreuungsangebote zusammen passen, das Meeting länger dauert, die Bahn zu

spät kommt, etc. Viele Eltern versuchen diese Lücke mit Unterstützung von Verwandten, Freunden (Selbstorganisation) oder privaten Dienstleistungen zu schließen. Ein Problem dieser Arrangements ist neben der teils eingeschränkten Verfügbarkeit und teilweise aufwändigen Organisation auch der Kostenaspekt, der von Alleinerziehenden oder Eltern mit geringem Einkommen häufig nicht getragen werden kann.

Die vom BMFSFJ bundesweit 500 geförderten Mehrgenerationenhäuser, die in NRW geschaffenen Familienzentren oder die durch kirchliche und private Initiative entstandenen Betreuungseinrichtungen der Arche e.V. sind eine Antwort auf diese Herausforderungen. Ihnen gemeinsam ist der Personalmix aus ehrenamtlich Tätigen und Festangestellten und dem Selbstverständnis als lokaler Anlaufpunkt, in dem Bildung, Betreuung, Beratung und Information unter einem Dach stattfinden.

- **Praxisbeispiel Betreuung vor und nach der Schule in Felsberg/Hessen:** Als Kooperationsprojekt eines Vereines (Kinder-, Familien- und Seniorenfreundliches Felsberg), der Stadt und der Drei-Burgen-Schule wird bereits seit 1992 eine verlässliche Betreuung für Schulkinder geboten. In den Räumen der Gesamtschule wissen Eltern ihre Kinder schon morgens vor der Schule bei qualifizierten Erzieherinnen in der Frühbetreuung in guten Händen. Bis 17 Uhr können die Kleinen dort bleiben – ein Mittagessen im Mehrgenerationenhaus neben der Schule, Hausaufgabenbetreuung und Freizeitangebote wie Sprachkurse, Sport oder ein Babysittertraining inklusive. http://www.felsberg.de/city_info/webaccessibility/index.cfm?region_id=452&waid=622&item_id=863488
- **Praxisbeispiel Betreuungs-Engpass-Notruf:** Ein Stau, ein verpasster Zug oder ein kurzfristiges Meeting am Arbeitsplatz bringen den Zeitplan von Familien durcheinander. Um Familien bei Zeitkonflikten zu unterstützen und Betreuungsengpässe zu vermeiden, hat das Lokale Bündnis für Familie in Neu Wulmstorf den Betreuungs-Engpass-Notruf „B.E.N.“ eingerichtet. Tritt überraschend ein Betreuungsengpass ein, vermittelt der Notruf schnell und unbürokratisch eine kurzfristige Betreuung für Kinder und pflegebedürftige Angehörige. http://www.lokale-buendnisse-fuer-familie.de
- **Praxisbeispiel Papa pendelt:** Aus dem Landkreis Ludwigslust pendeln viele Erwerbstätige aus, so dass fast 1.000 Kinder in einer Pendlerfamilie leben. Eine optimierte Kinderbetreuung mit längeren Öffnungszeiten und Notfallkonzepten verbessert die Arbeitssituation sowohl der pendelnden als auch der quasi-alleinerziehenden Elternteile, die zu Hause bleiben. Das gleiche gilt für Eltern, die im Schichtbetrieb arbeiten. Die Betreuung der Kinder über die Öffnungszeiten der Kindertagesstätten hinaus ist häufig ein Balanceakt mit mehreren "Verwahrstationen", der für alle Beteiligten eine große Belastung darstellt. Das Projekt "Papa pendelt" besteht daher aus 3 Bausteinen: Einem Gemeinschafts-Betriebskindergarten-Modellprojekt, einem Pendler-Kindergarten-Modellprojekt und einem Notfall-Betreuungsportal für die kurzfristige Betreuung von Kindern und Familienangehörigen. http://www.vereinbarkeit-leben-mv.de/Papa-pendelt.229.0.html

6.4.4 Familienbewusste Arbeitswelt

Die Erwerbstätigkeit ist der wichtigste externe Taktgeber für die Zeitgestaltung von Familien. Die Förderung einer familienfreundlichen Arbeitswelt ist deshalb seit Jahren ein Schwerpunkt der Familienpolitik der Bundesregierung im Zuständigkeitsbereich des Familienministeriums. Aufgrund der Vielzahl von Programmen und Maßnahmen, die in diesem Kontext umgesetzt und evaluiert werden, werden hier nur exemplarische Handlungsfelder und ausgewählte Beispiele erläutert.

Voraussetzung für eine familiengerechte Arbeitswelt ist dabei insbesondere ein „familienfreundliches Betriebsklima“ und ein klares Bekenntnis der Leitungsebene zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Das bedeutet die Akzeptanz einer souveränen Mitgestaltung der Arbeitszeit und/oder des Arbeitsortes, wenn es betriebsintern möglich ist, wie aber auch eine Abkehr von der präsenzorientierten hin zu einer ergebnisorientierten Arbeitsweise. Arbeitgeber, die sich für eine familienfreundliche Unternehmenskultur einsetzen, beschränken sich deshalb nicht auf die Umsetzung einzelner Maßnahmen, sondern bieten häufig ein ganzes Paket - von der Telearbeit, Teilzeitarbeit über Homeoffice bis zum Jobsharing und dem Betriebskindergarten - familienunterstützender Angebote.

Für die Unternehmen hat die Unterstützung von Familien wirtschaftliche Gründe. Denn Familienfreundlichkeit ist vor allem wichtig, um Fachkräfte zu gewinnen und besser zu binden. Die Suche nach neuen Mitarbeiter/innen, das Anlernen und der Auswahlprozess verursachen gravierende Kosten – da ist es besser, gut ausgebildete Fachkräfte auch über die Familienphase hinaus zu halten.

6.4.4.1 Arbeitszeit

In vielen Familien sind beide Elternteile erwerbstätig, sodass die Koordination gemeinsamer Familienalltage und die Abstimmung mit Betreuungsangeboten für Kinder eine Herausforderung darstellen. Allerdings arbeiten Frauen, die immer noch überwiegend die Verantwortung für Kinder oder pflegebedürftige Angehörige tragen, häufig nur Teilzeit. Eine Teilzeittätigkeit kann leichter mit familiären Verpflichtungen abgestimmt werden. Gleichwohl ist der Umfang an Teilzeittätigkeit nicht nur zwischen den Geschlechtern unterschiedlich verteilt, sondern differiert auch zwischen ost- und westdeutschen Frauen erheblich. Ab Anfang dreißig steigt die Teilzeitquote bei den ostdeutschen Frauen eher leicht, aber bei den westdeutschen Frauen drastisch an.

Die praktizierten Arbeitszeitmodelle entsprechen jedoch nicht immer den Wünschen der Eltern. Viele Mütter etwa bevorzugen vollzeitnahe Teilzeitarbeitsverhältnisse, Väter arbeiten dagegen oft mehr, als es ihren Wünschen entspricht (BMFSFJ 2012: 137, BMFSFJ/IW 2014).

Nicht nur der Umfang, sondern auch die Lage der Arbeitszeit hat großen Einfluss auf die zeitlichen Gestaltungsmöglichkeiten von Familien. Schichtarbeitende oder Erwerbstätige, die abends oder an den Tagesrandzeiten arbeiten müssen, haben besondere Probleme, die Arbeitszeiten mit den Betreuungszeiten der Kinder zu koordinieren.

Betriebliche Maßnahmen zur Erleichterung des Zeitmanagements reichen von Teilzeit, Gleitzeit über flexible Jahres-und Lebensarbeitszeit bis hin zur Rücksichtnahme bei der Urlaubsregelung.

- **Praxisbeispiel Jobsharing in Kombination mit vollzeitnaher Teilzeit:** Die Commerzbank AG praktiziert das Modell der doppelten Besetzung von Führungspositionen und ermöglicht Beschäftigten mit Familienverantwortung auch die Übernahme von Führungspositionen. So leiten Tanja Mumot und Christian Bürgel gemeinsam eine Filiale der Commerzbank AG in Duisburg. Zwei Tage in der Woche leitet Tanja Mumot die Filiale, an den anderen Tagen Christian Bürgel. http://www.erfolgsfaktor-familie.de/default.asp?id=520&gbid=179
- **Praxisbeispiel Lebensphasenorientierte Arbeitszeitgestaltung:** Mit der „lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit“ haben die Mitarbeiter der Porsche AG die Möglichkeit, für einen bestimmten Zeitraum ihre Arbeitszeit auf bis zu 20 Stunden/Woche flexibel zu reduzieren, ohne den Anspruch auf die ursprünglich vereinbarte Wochenarbeitszeit zu verlieren. So können die familiären Rahmenbedingungen je nach Lebensphase optimal berücksichtigt werden. http://www.vorabs.de/porsche-regelt-arbeitszeit-neu/
- **Praxisbeispiel Rücksichtnahme bei Arbeitszeitgestaltung:** In allen Einzelhandelsmärkten von EDEKA Nord können Beschäftigte auf Wunsch in Teilzeit arbeiten. Bei Ladenöffnungszeiten, z.B. von 7 bis 22 Uhr, haben Mütter und Väter die Möglichkeit, ihre Arbeit im Markt aufzunehmen, wenn der jeweilige Partner zu Hause ist, um die Kinder zu betreuen. Die Arbeitseinsatzzeiten in den Märkten sind sehr flexibel, so dass auf persönliche Mitarbeiterwünsche Rücksicht genommen werden kann. http://www.beruf-und-familie.de/ > BDA

6.4.4.2 Arbeitsort

Der Zeitbedarf, der durch die Erwerbstätigkeit entsteht, umfasst jedoch nicht nur die reine Arbeitszeit. Auch Arbeitswege sind häufig mit einem großen Zeitaufwand verbunden. 27 Prozent der Männer und 21 Prozent der Frauen haben insgesamt Wegezeiten zur Arbeit von mehr als einer Stunde am Tag. Insgesamt sind Wegezeiten von Frauen geringer als die Wegezeiten von Männern, vermutlich weil Frauen wegen der übernommenen Familienpflichten häufiger Teilzeit arbeiten und den Arbeitsplatz so auswählen, dass er im Verhältnis zur Arbeitszeit und zu den Haushalts- und Kinderbetreuungspflichten keine übermäßigen Wegezeiten mit sich bringt (BMFSFJ 2012: 88)

Familiäre Pflichten können manchmal besser mit dem Beruf vereinbart werden, wenn die Tätigkeit von zu Hause aus, sei es in Form von echter Heim- oder Telearbeit oder in Form von anderen flexiblen oder spontanen Arrangements, erledigt werden kann. Gleichwohl sind daran auch bestimmte Rahmenbedingungen geknüpft. Ein leistungsfähiger Telefon- und Internetanschluss, die entsprechende Ausstattung mit Arbeitsgeräten und Räumen gehören beispielsweise dazu.

- **Praxisbeispiel Home Office:** Seit August 2012 haben die Mitarbeiter von Vodafone in Düsseldorf die Möglichkeit im „HomeOffice" zu arbeiten. Der Anteil der Arbeitszeit im HomeOffice soll zwischen 20 % und 50 % der Arbeitszeit pro Monat betragen. In diesem Umfang von zu Hause arbei-

ten zu können, gibt Spielraum für flexible Zeiteinteilung. Vor allem Einsparung von Fahrtzeit ermöglicht mehr Zeit in der Familie zu verbringen. An anderen Standorten gilt derzeit noch überwiegend eine "Flexible Office" Regelung, die eine maximale Arbeitszeit von 20 % zu Hause ermöglicht, eine Erweiterung auf 50 % ist angestrebt. http://www.beruf-und-familie.de/index.php?c=26&iPage=3

- **Praxisbeispiel Eltern-Kind-Zimmer:** Das Finanzamt Trier hat im Jahr 2003 – wie inzwischen zahlreiche Arbeitgeber – ein großes, helles Zimmer mit einem PC-Arbeitsplatz, einer Spielecke und einer Schulbank für Schulkinder eingerichtet. Besonders gut genutzt ist das Eltern-Kind-Zimmer in Ferienzeiten oder wenn die sonst betreuenden Personen ausfallen. In Notfällen entsteht den Beschäftigten kein zusätzlicher Organisationsaufwand für eine Ersatzbetreuung. https://finanzamt-trier.fin-rlp.de/fileadmin/user_upload/Finanzaemter/FA%20Trier/Download/familie02.pdf
- **Praxisbeispiel Jobtausch:** Zwei Elternteile, zwei Arbeitsplätze und häufig auch zwei Arbeitsorte, die Familien jeden Tag aufsuchen müssen. Jobtausch-beamte.de ist ein kostenfreies Forum, das sich speziell an Beschäftigte des öffentlichen Dienstes richtet. Wer sich mit dem Gedanken eines Jobwechsels / Personaltauschs – auch innerhalb eines Ländertauschverfahrens über das Bundesland hinaus – trägt, kann diese Plattform nutzen und versuchen, den Arbeitsort näher an den Wohnort zu rücken. Die Plattform jobtausch-beamte.de fungiert als überregionale Jobtauschbörse speziell für Beamte und Angestellte im öffentlichen Dienst. http://www.jobtausch-beamte.de/

6.4.4.3 Betriebliche Kinderbetreuung

Wenn Eltern nicht wissen, wohin mit ihren Kindern, sind sie auch im Job nicht so flexibel, wie sich die Arbeitgeber das gern wünschen. Starre Öffnungszeiten und lange Betriebsferien von öffentlichen Kitas erschweren vielen Eltern die Berufstätigkeit. Deshalb kümmern sich immer mehr Unternehmen selbst um den Nachwuchs. Laut einer Umfrage des Industrie- und Handelskammertags unterstützt bereits jedes zweite Unternehmen seine Mitarbeiter bei der Kinderbetreuung oder will dies tun – 2007 war es nur ein Viertel. Einige Firmen zahlen Zuschüsse (z.B. Siemens), jedes dritte Unternehmen mit mehr als zwanzig Beschäftigten bietet oder plant eine betriebliche Kinderbetreuung – in einer eigenen Kita oder mit Belegplätzen in örtlichen Einrichtungen. Bei Unternehmen ab 1.000 Mitarbeitern ist es mehr als die Hälfte (Die Zeit 2013). Betriebseigene Betreuungseinrichtungen rechnen sich in der Regel nur für größere Betriebe mit mehreren Hundert Beschäftigten, während Kooperationen mit öffentlichen oder privaten Einrichtungen auch für kleinere Betriebe interessant sind.

- **Praxisbeispiel Betriebskindergarten Volz Kidz:** Volz GmbH betreibt seit 2005 eine betriebseigene Kindertagesstätte mit durchgängiger Betreuung für Kinder von sechs Monaten bis zehn Jahre. Pädagogische Fachkräfte betreuen die Kinder von 7.30 bis 17.00 Uhr in drei Gruppen. Eine Hausaufgaben- und Ferienbetreuung für Schulkinder rundet das Angebot ab. http://www.beruf-und-familie.de/ > BDA

- **Praxisbeispiel Belegrechte in privater Kita Chemnitz:** Um ihre jungen Fachkräfte nicht zu verlieren, hat die Megware Computer GmbH aus Chemnitz Belegplätze in einem privat betriebenen Kindergarten erworben. Der steht den rund 60 Beschäftigten zu günstigen Konditionen zur Verfügung –und das rund um die Uhr: abends, am Wochenende und auch über Nacht. Sorgen um Öffnungs-und Schließzeiten gibt es nicht. Die Betreuerinnen und Betreuer bleiben so lange, wie es der Betreuungsbedarf erfordert. Sogar einen Bring-und Abholservice bietet die „Kinderbetreuung Sonnenblume"an. http://www.megware.com/de
- **Praxisbeispiel Kooperation von Unternehmen und Gemeinde:** Die Gries Deco Company GmbH (GDC) bietet in Kooperation mit der Gemeinde Niedernberg Kinderbetreuung in den Ferienzeiten an, wie z. B. zu Ostern, zu Pfingsten, in den Sommerferien und am Buß- und Bettag. Die Mitarbeiter können ihre Kinder morgens in die nahegelegene Betreuungseinrichtung bringen, die Mittagspause mit den Kindern verbringen und abends variabel wieder abholen. Mit der Gemeinde Niedernberg baut Gries Deco zurzeit einen Kinderhort. So können zwölf Kinderplätze für eine komplette Gruppe von Mitarbeiterkindern reserviert werden http://www.beruf-und-familie.de/ > BDA

6.4.4.4 Service und Beratung

Neben den klassischen Angeboten der flexiblen Arbeitszeiten oder der Kinderbetreuung bieten Unternehmen und Institutionen weitere familienbezogene Unterstützungen an. Besonders bei berufsbedingten Umzügen oder bei familiären Notsituationen wie Krankheiten oder der Pflegebedürftigkeit von Angehörigen gerät die Familienorganisation mitunter aus dem Gleichgewicht. Angeboten werden beispielsweise die Vermittlung externer Beratung oder haushaltsnahe Dienstleistungen.

- **Praxisbeispiel Dual Career Service:** Im internationalen Wettbewerb um die besten Köpfe setzt sich seit einigen Jahren die Erkenntnis durch, dass hochqualifizierte Fachkräfte wie auch Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler häufig in sogenannten Dual Career Couples leben und als Arbeitskräfte nur gewonnen werden können, wenn die Lebensqualität für die ganze Familie stimmt. Fast alle deutschen Hochschulen und vermehrt auch Unternehmen bieten deshalb „Dual Career Services" an. Dieser Service leistet Unterstützung bei der Stellensuche für den/die Partner/in, bei Behördengängen, vermittelt Weiterbildungs- und Qualifizierungsangebote, informiert über Schul- und Kinderbetreuungs- und Freizeitangebote, hilft bei der Suche nach Wohnungen, etc. Ein bundesweites Netzwerk der Dual Career Angebote arbeitet an Qualitätsstandards und bietet einen umfassenden Austausch von Erfahrungen mit Praxisbeispielen: http://www.dcnd.org
- **Praxisbeispiel WE-CARE:** Immer mehr Familien kommen in die Situation, Angehörige zu pflegen und zu betreuen. Weleda hat aus diesem Grund das Projekt „WE-CARE – Beruf und Betreuung vereinbaren" ins Leben gerufen, das praktische Unterstützung, beispielsweise durch eine interne Anlaufstelle mit Mentoren und ein Pflegeseminar, anbietet. Das Projektteam versteht sich als

Netzwerk, das Raum schafft für Erfahrungsaustausch, Beratung und praktische Hilfe in konkreten Situationen anbietet. http://www.beruf-und-familie.de/ > BDA

6.4.5 Mobile und virtuelle Informationen und Dienstleistungen

6.4.5.1 Mobile Angebote

Insbesondere in dünn besiedelten ländlichen Regionen ist die Mobilität für Personen, die nicht über einen Pkw verfügen, eingeschränkt. Familien mit Kindern müssen in diesen Regionen oft ihre Wege weit im Voraus planen, die Haushaltsmitglieder sind stärker als in Städten aufeinander angewiesen. Mobile Dienstleistungen bieten hier die Chance, wichtige Produkte und Informationen – zumindest an einigen Tagen – wieder direkt vor Ort verfügbar zu machen. Dies kommt sowohl dem privaten Zeit- und Geldbudget als auch dem Klimaschutz entgegen.

Rollende Supermärkte erweitern zwar in ländlichen Räumen das Lebensmittelangebot vor Ort, sie werden jedoch vorwiegend von älteren Menschen genutzt. Die meist sehr preisbewussten Eltern greifen eher punktuell für besondere Anlässe auf die fahrenden Läden zurück (z.B. für Brötchen und Kuchen am Sonntag, Eis im Sommer, spontan fehlende Zutaten zum Kochen/Backen; vgl. Herget 2013). Dennoch stellen auch für Familien Getränkebringdienste und ähnliche Lieferservices von Supermärkten eine mögliche Entlastung dar. Dabei gibt es inzwischen eine kaum überschaubare Vielzahl von Dienstleistungen. Für Familien sind insbesondere diejenigen Angebote interessant, die aufwändige Versorgungs- und Begleitwege ersetzen oder das Spektrum an Aktivitäten für Kinder und Jugendliche erweitern.

- **Praxisbeispiel mobile Bücherei:** Eine Übersicht über alle fahrbaren Büchereien in Deutschland nach Bundesländern & Landkreisen bietet: http://www.fahrbibliothek.de/
- **Praxisbeispiel mobile Berufsberatung:** Das Beratungsangebot unterstützt Schülerinnen und Schüler, Lehrer und Eltern in enger Abstimmung mit Betrieben und Berufsberatern bei der Klärung von Interessen und Realisierung persönlicher Berufsplanungen, mobil vor Ort in Schulen und Jugendtreffs.
  http://www.arbeitsagentur.de/web/content/DE/dienststellen/rdn/stralsund/Agentur/BuergerinnenundBuer-ger/Berufsinformationszentrum/Detail/index.htm?dfContentId=L6019022DSTBAI495898
- **Praxisbeispiel mobiles Familienbüro:** Für viele Familien im ländlichen Bereich, die Unterstützung benötigen, ist der Weg in die Kreisstadt zu aufwendig und gerade mit kleinen Kindern oft nicht möglich. Der Infobus des Mobilen Familienbüros der Katholischen Arbeitsnehmerbewegung der Diözese Rottenburg-Stuttgart fährt Städte und Gemeinden an und steht dort auf Wochenmärkten, in der Nähe von Rathäusern, Schulen, Kindergärten, bei Familiengottesdiensten, an sozialen Brennpunkten oder anderen familienrelevanten Orten. Das Mobile Familienbüro versteht sich als Erstberatungsinstanz, verbunden mit einer qualifizierten Weitervermittlung der betroffenen Fa-

milien.
http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/FFKom/praxisbeispiele/detail.asp?436064.2.xml

- **Praxisbeispiel mobile Musikschule:** Dank MoMus Rockmobil können Kinder und Jugendliche im Landkreis Siegen-Wittgenstein ein Musikinstrument erlernen, ohne dafür auf ein Eltern-Taxi angewiesen zu sein. Für diese mobile Musikschule wurde ein 18m langer Gelenkbus umgebaut und mit mehreren Proberäumen, diversen Instrumenten, Tontechnik und erfahrenen Musiklehrer(inne)n ausgestattet. http://www.momu.de
- **Praxisbeispiel mobiles Kino – Kinokultur für das Land:** Das Kino im Kuhstall ist seit 1992 in Niedersachsen unterwegs und bietet ein Kinoprogramm mit leistungsstarkem Beamer – je nachdem in Scheune, Stall, Schule, Kulturzentrum, Schwimmbad... und Open Air an. www.mobiles-kino-niedersachsen.de , Mobiles Kino Baden-Württemberg: www.mobileskino-bw.de , Kinoförderverein Treuenbrietzen: www.kammerspiele-treuenbrietzen.de

6.4.5.2 Interaktive Angebote und Informationssysteme

Mit der stärkeren Durchdringung von Informations- und Kommunikationstechnologien in allen Lebensbereichen verändern sich auch die Gewohnheiten der Menschen bei der Suche nach Informationen und bei der Planung ihres Alltags. Insbesondere Kinder und Jugendliche, aber auch die meisten Eltern sind heute sehr versiert im täglichen Umgang mit Computern, Tablets und Smartphones. Da liegt es nahe, mit Hilfe von Online-Portalen und Apps Unterstützungsmöglichkeiten für den mobilen Familienalltag aufzubereiten und so jederzeit auch von unterwegs aus verfügbar zu machen. Angesichts der Fülle an interaktiven Angeboten und Informationssystemen wurde im Folgenden eine Eingrenzung getroffen auf Angebote, die die Familien gezielt bei der Alltagsorganisation unterstützen. Das Spektrum reicht von Planungshilfen, zielgruppengerecht aufbereiteten Suchmaschinen bis hin zu Reservierungshilfen. Nicht alle Angebote richten sich dabei ausschließlich an Familien, auch wenn diese Gruppe aufgrund der vielfältigen Zeitnutzungs- und Zeitkoordinierungszwänge besonders davon profitieren kann.

- **Praxisbeispiel Gesundheits-Navigator-App:** Wartezeiten beim Arzt sind lästig und insbesondere für Familien mit kleinen Kindern, die häufig krank werden können, verlorene Zeit. Eine Lösung wird gerade von dem Start-Up-Unternehmen Doc Cirrus entwickelt, die mit einer App die Wartezeiten „just in time“ abstimmen wollen. Damit kann Zeit gespart werden, oder der Weg zum Arzt auch sinnvoll mit anderen Tätigkeiten wie dem Einkauf gekoppelt werden. https://www.doc-cirrus.com
- **Praxisbeispiel Kita-Navigator:** Die Suche nach einem Kita-Platz ist für Eltern an vielen Orten beschwerlich. Trotz mehr oder weniger intensiven Ausbaus der Kitas sind Bedarf und Nachfrage nicht immer deckungsgleich. Freie Plätze kommen darüber hinaus nicht in jedem Fall für das eigene Kind in Frage, weil sie zu weit von Wohnort oder der Arbeitsstelle entfernt sind, weil sie keinen Platz für ein Kind im entsprechenden Alter anbieten oder die Öffnungszeiten nicht passen.

Der Online-Service „Kita-Navigator“, den es in einigen Städten in Nordrhein-Westfalen gibt, vereinfacht die Suche und filtert entsprechende Kitas heraus, bietet umfassende Informationen über Lage, Team, Plätze, Gebäude und Außenanlagen, Betreuungszeiten und das pädagogische Profil an. http://www.familie-in-nrw.de/2609.html

- **Praxisbeispiel Familienorganisations-App:** Der Onlineplaner Family Cockpit der Firma All About Family erleichtert Familien die Planung und Abstimmung im Alltag. Die Anmeldung auf www.familycockpit.de ist kostenlos. Der Login ins Family Cockpit erfolgt mit E-Mail und persönlichem Passwort. Bereits auf der Pinnwand sieht jeder die aktuellen Termine aller Familienmitglieder auf einen Blick. Über eine E-Mailfunktion können andere Familienmitglieder über neue oder geänderte Termine informiert werden. Kalender, Aufgabenlisten, Einkaufszettel und wichtige Mitteilungen unterstützen die tägliche Planung. Für Kindergeburtstage oder Urlaubsreisen gibt es vorbereitete Checklisten. Im gemeinsamen Adressbuch sind auch die Telefonnummern der Schulfreunde schnell zur Hand, wenn es mit dem Abholen mal später wird. Auch die Kinder können hier ihre Termine, Wünsche und Aufgaben eintragen. Viele kleine Features erleichtern zusätzlich die Planung und sparen Zeit wie der automatische Eintrag der Schulferien oder kleine Torten als Erinnerung an Geburtstage. Das Family Cockpit ist in der Basisversion kostenlos und auch als App verfügbar. https://www.family-cockpit.com/

6.4.6 Selbstorganisation

Unterstützung und Entlastung in der Organisation des Alltages erfahren Eltern nicht nur durch Institutionen wie Kommunen, Verkehrsdienstleister, Arbeitgeber, soziale Infrastruktureinrichtungen, sondern auch durch sogenannte „Caring Communities“, d. h. Großeltern, Freunde, Nachbarn oder Netzwerke, über die Familienunterstützung oder -hilfestellungen vermittelt werden. Informelle Hilfen werden insbesondere von Familien mit Kindern unter drei Jahren und in höherem zeitlichem Umfang von Alleinerziehenden in Anspruch genommen (BMFSFJ 2009: 26; BMFSFJ 2010: 97f). Das Spektrum der Hilfestellungen reicht dabei vom gemeinsam organisierten Mittagstisch, von der Kinderbetreuung über die Hausaufgabenbetreuung hin zu gemeinsam organisierten Mitfahrgelegenheiten, Hol-, Bring- und Begleitdiensten oder Einkaufshilfen. Selbstorganisierte Unterstützung beruht auf einem „Geben“ und „Nehmen“, oder bietet Lösungen für die „Notfälle“ des Familienalltages. Informelle Hilfen jenseits von Verwandtschaft oder Nachbarschaft, wo man sich bereits kennt, brauchen dagegen Vertrauen, Räume und Zeit sich kennenlernen zu können und sind damit auch an bestimmte unterstützende Rahmenbedingungen geknüpft. Aus diesen informellen Hilfen entwickeln sich mitunter professionelle Dienstleistungen.

Netzwerke der Familienunterstützung werden häufig von Kirchengemeinden und Wohlfahrtsverbände ins Leben gerufen, aber auch die „Lokalen Bündnisse für Familie“ oder „Mehrgenerationenhäuser“ bieten entsprechende unterstützende Strukturen für ein familienfreundliches Lebensumfeld.

Derartige Angebote organisierter Hilfestellung sind in vergleichsweise großer Zahl vorhanden, doch sind nicht immer alle Angebote für die Suchenden transparent genug (BMFSFJ 2012: 88).

- **Praxisbeispiel Alt & Jung Karlsruhe:** Mütter/Eltern brauchen manchmal eine Entlastung in der Kinderbetreuung, zum Beispiel wenn ein Arzttermin, Friseurbesuch oder größerer Einkauf ansteht, aber auch, um etwas Freizeit zu haben. Ältere Menschen möchten manchmal für einige Stunden mit jüngeren Kindern zusammen sein, sich an ihnen freuen. Nicht immer sind Enkelkinder in ihrer Nähe. Das Projekt Alt & Jung gliedert sich in zwei Bereiche: Im ersten Angebot werden Familien und soziale Großeltern in Kontakt gebracht, um im privaten Rahmen mehr voneinander zu erfahren. Im zweiten Angebot bieten Seniorinnen und Senioren offene Treffs zur wöchentlichen Kinderbetreuung an.
  http://www.karlsruhe.de/b3/soziales/einrichtungen/kinderbuero/familienbildung/altundjung.de
- **Praxisbeispiel HELL-GA e.V. Zentrum für Familien und Generationen**: Das Mehrgenerationenhaus HELL-GA e.V. wurde auf Initiative von Müttern in Düsseldorf Garath 2004 gegründet. Treffpunkte für junge Mütter, Spielgruppen und Kinderbetreuung werden als Kernangebot verstanden, das Familien in vielfältigen Lebenssituationen unterstützt. Im Zentrum können Räumlichkeiten für selbst organisierte Aktivitäten (Musikunterricht, Yoga, Entspannungstraining, Computerkurse) genutzt werden. Das Projekt zeigt beispielhaft Lösungen dafür auf, wie bürgerschaftliche Initiativen erfolgreicher sein können als traditionelle Träger sozialer Infrastruktur. Unter Federführung engagierter Frauen erwuchs eine Öffentlich-Private-Partnerschaft, über die neue eigenwirtschaftlich tragfähige, stadtteilbezogene soziale Dienstleistungsangebote aufgebaut wurden.
  http://www.hell-ga.de/
- **Praxisbeispiel Zeitbank**: Alle Bürger in Bozen können sich in die Zeitbank des Stadtviertels Gries-Quirein einschreiben. Hier können sie ihre Zeit gegen die der anderen tauschen. Es gibt eine Vielzahl an Tauschmöglichkeiten, z. B.: Konversation in verschiedenen Sprachen; Senioren Gesellschaft leisten; Computerunterricht; Kochrezepte; Hilfe bei Gartenarbeiten und vieles anderes mehr. Wie bei jeder anderen Bank erhält man: ein Konto, ein Sparbuch, einen periodischen Kontoauszug über die Bewegungen. Bei der Einschreibung erhält man außerdem eine Liste über alle Mitglieder und die zu jenem Zeitpunkt angebotenen und nachgefragten Dienstleistungen. Die Zeitbank Gries-Quirein entstand im Jahr 2001 aus einer Initiative des Projektes "Zeiten der Stadt" und des Stadtviertelrates Gries-Quirein. http://www.bancadeltempo-bolzano.it/
- Einen ähnlichen Ansatz verfolgt die TALENTE-Tauschbörse in Vorarlberg, bei der es inzwischen sogar eine eigene App und eine Anzeigenkategorie "TALENTEmobil" zur Mitfahrvermittlung gibt: http://www.talente.cc/mobil

6.5 Zusammenfassung und Ausblick

Familienmobilität ist von einer großen Spannbreite außerhäuslicher Pflichtaktivitäten geprägt (Erwerbsarbeit, Ausbildung, Einkaufen, Erledigungen, Begleitung), die etwa zwei Drittel aller Wege einnehmen. Eine zentrale Erkenntnis ist, dass Eltern im Vergleich zu Singles und Paaren der gleichen Altersgruppe häufiger unterwegs sind, d. h. mehr Wege unternehmen. Gleichwohl sind diese Wege nicht länger. Familien sind also in ihrer Mobilität tendenziell an den Nahraum gebunden.

Deutliche Geschlechterunterschiede in der Mobilität

Anders als bei jungen Singlehaushalten, wo es kaum noch Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen gibt, lässt sich bei Familien eine deutliche Arbeitsteilung erkennen. So übernehmen Frauen häufiger die Betreuungs- und Versorgungsaufgaben, sie legen deutlich geringere Distanzen zurück als Männer und begleiten ihre Kinder bedeutend häufiger als es Väter tun. Die Geschlechterunterschiede sind besonders groß, wenn kleinere Kinder im Haushalt zu betreuen sind. Geschlechtsspezifische Rollenmuster äußern sich bereits in der Mobilität von Kindern. Mädchen werden in fast jeder Altersgruppe auf dem Schulweg häufiger begleitet als Jungen.

Begleitwege – nicht nur eine „Last“

Begleitwege sind ein zentrales Element der Familienmobilität. Die Begleitung am Morgen wird in der Regel mit den Wegen zur Arbeit gekoppelt. Besonders Familien mit mehreren kleinen Kindern oder weiten Wegen nehmen Begleitwege nachmittags häufig als „Zeitfresser“ wahr. Viele Eltern schätzen jedoch Begleitwege auch als „gemeinsame Zeit mit den Kindern“, sie können ein willkommener „Puffer“ zwischen Arbeitswelt und Zuhause sein und Gelegenheit bieten, sich sowohl mit anderen Eltern als auch mit Erziehungs- und Lehrpersonal auszutauschen.

Verkehrssicherheit ist allen Eltern sehr wichtig

Egal ob in der Stadt oder in dörflichen Strukturen: Die Sicherheit der Kinder auf ihren Wegen ist den Eltern sehr wichtig. Sie möchten bei der Schulwege- und Wohnumfeldplanung mit ihren Bedürfnissen ernst genommen werden. Für die eigenständige Mobilität der Kinder spielt das Fahrrad eine zentrale Rolle (Entfernungen zwischen 2 und 5 km). Deshalb wird von den Familien überwiegend eine sichere Infrastruktur für das Fahrrad gewünscht.

Familien in der Verkehrspolitik selten eine explizite Zielgruppe

Bei Verkehrsunternehmen sind Familien selten eine explizite Zielgruppe. Der Haushaltskontext mit seinen jeweiligen Abhängigkeiten bleibt weitgehend unberücksichtigt. Angebote und Tarife richten sich entweder an einzelne Familienmitglieder (Kinder, Erwerbstätige), oder Familien sind in allgemeinen Gruppentarifen „versteckt“ mit enthalten. Für die ÖPNV-Anbieter sind familienfreundliche ÖPNV-Angebote eher ein „nice to have“. Auch für Carsharing-Betreiber sind Familien keine bevorzugte Zielgruppe, da diese i. d. R. anspruchsvoller sind und größere Fahrzeuge (viertürig), wohnortnahe Stationen und Kindersitze nachfragen.

Multimodale Mobilität für Familien eine tägliche Herausforderung

Familien stehen mit den Belastungen durch Beruf, Erziehung und Haushalt zunehmend unter Druck. Hinzu kommen vielfach Trennungen innerhalb der Familie, die einen erhöhten Bedarf an Absprachen verursachen. Die Koordination erfolgt dann nicht nur innerhalb eines Haushaltes, sondern muss zwischen verschiedenen Haushalten abgestimmt werden. Beispielsweise muss eine Mutter, die ihr Kind mit dem Fahrrad in die Kita bringt, planen, mit welchem Verkehrsmittel das Kind eventuell am Nachmittag abgeholt wird und welche Ausrüstung (Kindersitz, Fahrradanhänger) dafür nötig ist. Handlungsbedarf ergibt sich in solchen Fällen insbesondere bei der Bereitstellung von Infrastruktur (Flächen und Abstellanlagen für Fahrradanhänger, Kindersitze) und bei der Vernetzung der Verkehrsträger untereinander.

Im Rahmen des Forschungsprojektes wurden anhand von empirischem Material wesentliche Mobilitätsmuster von Familien untersucht und eine Reihe von wichtigen Befunden zur Familienmobilität zusammengetragen. In qualitativen Interviews wurden die Bedürfnisse von Familien aus deren eigener Perspektive eruiert, anhand von Praxisbeispielen wurden vorhandene Ansätze in Deutschland und dem benachbarten Ausland zusammengetragen. Alle Aspekte haben gezeigt, dass unter dem Begriff „Familie“ ein breites Spektrum verschiedener Lebenskonzepte und Rahmenbedingungen zusammengefasst wird. Entsprechend vielfältig fallen die Bedürfnisse und Anforderungen an die Alltagsgestaltung aus. Insgesamt ergibt sich durch die Analysen ein stimmiges Bild der vielfältigen Situationen von Familien in Deutschland heute.

Auf Grundlage einer systematischen Strukturierung wurde sowohl der situativen Vielfalt der Familien in sieben prototypischen „FamilienPorträts“ Rechnung getragen als auch die möglichen Ansätze zur Unterstützung von Familien in strukturierten Handlungsoptionen gegliedert. Die kombinatorische Verknüpfung dieser sieben Familientypen mit den 22 Handlungsoptionen wurde im Rahmen einer Delphi-Umfrage in Hinblick auf die Wirksamkeit untersucht. Dabei konnten sowohl breit wirksame Maßnahmen identifiziert werden als auch spezifische Maßnahmen für bestimmte Lebenslagen.

Insgesamt zeigt sich für die heterogenen Rahmenbedingungen der Familien und ihrer Mobilität ein komplexes Bild. Das vorliegende Forschungsprojekt hat dabei die ganze Breite an Situationen, Bedürfnissen und Handlungsfeldern im Hinblick auf Familien betrachtet. Eine spezifische Vertiefung auf bestimmte Situationen (z.B. Landfamilien, einkommensschwache Familien) war im Rahmen des Projektes nicht vorgesehen. Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass für bestimmte Familien besonders starker Handlungsbedarf vorhanden ist. Hier sind vertiefende Untersuchungen sinnvoll, um das Gesamtbild analytisch abzurunden und weitere praxisorientierte Impulse ableiten zu können.

7 Literatur und Quellen

Ahrend, Christine / Herget, Melanie (2013): Verkehrs- und Mobilitätsforschung aus der Genderperspektive. In: Hofmeister, Sabine / Katz, Christine / Mölders, Tanja (Hrsg.): Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit. Die Kategorie Geschlecht in den Nachhaltigkeitswissenschaften. Opladen: Barbara Budrich. S. 218-227.

Ahrend, Christine / Schwedes, Oliver / Daubitz, Stephan / Böhme, Uwe / Herget, Melanie (2013): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. Discussion Paper. Berlin. URL: http://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Discussion_Paper/Ahrend_et_al._Begriffskanon.pdf

Alexander, Bayarma / Hubers, Christa / Schwanen, Tim / Dijst, Martin / Ettema, Dick (2011): Anything, anywhere, anytime? Developing measurement instruments to assess the spatial and temporal fragmentation of activities. In: Environment and Planning B 38(4), S. 678-705.

Allmendinger, Jutta / Haarbrücker, Julia (2013): Lebensentwürfe heute. Wie junge Frauen und Männer in Deutschland leben wollen. WZB Discussion Paper P2013-002. Berlin: WZB.

Ammoser, Hendrik / Hoppe, Mirko (2006): Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften, Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens. Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr der TU Dresden, Nr. 2/2006. Dresden.

AOK (2014): AOK-Familienstudie 2014. Teil 1: Repräsentativbefragung von Eltern mit Kindern von 4 bis 14 Jahren. Heidelberg: SINUS.

Bauer, Frank / Groß, Hermann / Oliver, Gwen / Sieglen, Georg / Smith, Mark (2007): Time use and work-life balance in Germany and the UK. London: Anglo-German Foundation for the Study of Industrial Society.

Bauer, Uta / Dähner, Susanne (2010): Frauen Machen Neue Länder – Das volle Leben, Frauenkarrieren in Ostdeutschland. Studie zum gleichnamigen Kongress. Im Auftrag des Bundesministeriums des Innern. Berlin: BMI.

Bauer, Uta / Scheiner, Joachim / Liepe, Susann / Jung, Silke / Günthner, Stephan (2011): Nahversorgung und Nahmobilität: Verkehrsverhalten und Zufriedenheit. BMVBS-Online-Publikation 08/2011. Berlin: BMVBS.

Beck, Ulrich (1986): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt/Main.

Becker, Gary S. (1998 (Orig. 1981)): A Treatise on the Family. Enlarged Edition, 4th printing. Cambridge/London: Harvard University Press.

Becker-Schmidt, Regina (2003): Zur doppelten Vergesellschaftung von Frauen. Soziologische Grundlegung, empirische Rekonstruktion. *Gender... politik... online*. PDF-Dokument. URL: http://www.fu-ber-

lin.de/sites/gpo/soz_eth/Geschlecht_als_Kategorie/Die_doppelte_Vergesellschaftung_von_Frauen/becker_schmidt_ohne.pdf (Stand: 11.2.2014)

Bertelsmann Stiftung (2014): Kinder Alleinerziehender leben fünf Mal häufiger von Hartz IV als Kinder in Paarfamilien. Gütersloh (Pressemeldung) http://www.bertelsmann-stiftung.de/cps/rde/xchg/bst/hs.xsl/nachrichten_120447.htm (Zugriff am 16.4.2014)

Best, Henning / Lanzendorf, Martin (2005): Division of Labour and Gender Differences in Metropolitan Car Use. An Empirical Study in Cologne, Germany. In: Journal of Transport Geography 13(2), S. 109-121.

Bianchi, Suzanne M. / Milkie, Melissa A. / Sayer, Liana C. / Robinson, John P. (2000): Is anyone doing the housework? Trends in the gender division of household labor. In: Social Forces 79(1), S. 191-228.

BMFSFJ (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2010): Familienreport 2010, Berlin: BMFSFJ.

BMFSFJ (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2012): Achter Familienbericht: Zeit für Familie – Familienzeitpolitik als Chance einer nachhaltigen Familienpolitik. Berlin: BMFSFJ.

BMFSFJ/IW (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend / Institut der deutschen Wirtschaft Köln) (2014): Kosten-Nutzen-Analyse einer kommunalen Familienzeitpolitik. Berlin: BMFSFJ.

BMFSFJ/Statistisches Bundesamt (Hrsg., 2003): Wo bleibt die Zeit? Die Zeitverwendung der Bevölkerung in Deutschland 2001/02. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

BMI (Bundesministerium des Inneren, 2013): Jedes Alter zählt. Demografiestrategie der Bundesregierung. Berlin.

BMVBS/BBR (Hrsg., 2007): Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. BBR-Online-Publikation 21/2007. Bonn: BBR.

BMVBS/BBSR (Hrsg., 2012): Chancen des ÖPNV in den Zeiten einer Renaissance der Städte, BMVBS-Online-Publikation 01/12. Bonn: BBSR.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung, Hrsg., 2012): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. BBSR-Online-Publikation 27/2012. Bonn: BBSR.

Brake, Klaus / Herfert, Günter (Hrsg., 2012): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden.

Braun, Michael (2006): Funktionale Äquivalenz in interkulturell vergleichenden Umfragen. Mythos und Realität. Mannheim: Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA).

Brühl, Hasso (2005): Wiederentdeckung Innenstadtnahen Wohnens. In: PlanerIn 1/2005, S. 9-10.

Bundesanstalt für Straßenwesen (2009): Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch-Gladbach: BASt.

Carriero, Renzo / Ghysels, Joris / van Klaveren, Chris (2009): Do Parents Coordinate Their Work Schedules? A Comparison of Dutch, Flemish, and Italian Dual-Earner Households. In: European Sociological Review 25(5), S. 603-617.

Carver, Alison / Timperio, Anna / Crawford, David (2013): Parental chauffeurs: what drives their transport choice? In: Journal of Transport Geography 26, S. 72-77.

Chlond, Bastian / Ottmann, Peter (2007): Das Mobilitätsverhalten Alleinerziehender und ihre Aktivitäten außer Haus. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 46(2), S. 49-61.

Cooke, Lynn Prince (2006): Policy, Preferences, and Patriarchy: The Division of Domestic Labor in East Germany, West Germany, and the United States. In: Social Politics 13(1), S. 117-143.

Cooke, Thomas J. / Boyle, Paul / Couch, Kenneth / Feijten, Peteke (2009): A longitudinal analysis of family migration and the gender gap in earnings in the United States and Great Britain. In: Demography 46(1), 147–167.

De Meester, Edith / Mulder, Clara H / Fortuijn, Joos Droogleever (2007): Time Spent in Paid Work by Women and Men in Urban and Less Urban Contexts in the Netherlands. In: Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 98(5), S. 585-602.

Destatis / WZB (2013): Datenreport 2013. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.

Destatis / WZB (Hrsg., 2008): Datenreport 2008. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.

Dittrich-Wesbuer, Andrea / Föbker, Stefanie / Osterhage, Frank / Wiegandt, Claus-Christian (2008): Wohnen in der Stadt – Urbanes Wohnen – Raumtypisierung und Wanderungsmotive. In: PlanerIn 2/2008, S. 31-34.

Die Zeit (2013): „Wir gehen arbeiten“. Die Zeit, 06/2013.

Dittrich-Wesbuer, Andrea / Osterhage, Frank (2008): Wohnstandortentscheidungen in der Stadtregion: das Beispiel „Bergisches Land“. ILS Trends 2/08. Dortmund: ILS.

Döring, Lisa / Albrecht, Janna / Scheiner, Joachim / Holz-Rau, Christian (2013): Mobility biographies in three generations - socialisation effects on commute mode choice. Paper presented at the European Transport Conference, Frankfurt am Main, 30 Sept-2 Oct, 2013.

Driessen, Kathrin (2010): Verkehrliche Konsequenzen des Suburbanisierungsprozesses und deren volkswirtschaftliche Bewertung am Beispiel der Stadt Köln. Stadt Region Land, Berichte 54. Aachen: RWTH.

Eberling, Matthias / Henckel, Dietrich (2002): Alles zu jeder Zeit? Die Städte auf dem Weg zur kontinuierlichen Aktivität. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik.

Engelbrecht, Friederike / Haupt, Thomas / Pohlner, Regine / Waßmuth, Volker / Zimmermann, Andrea (2005): Wechselwirkungen im Mobilitätsverhalten der Haushaltsmitglieder. Schlussbericht FE-Nr. 70.722/2003 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Karlsruhe: PTV.

Ettema, Dick / Schwanen, Tim / Timmermans, Harry (2007): The effect of location, mobility and sociodemographic factors on task and time allocation of households. In: Transportation 34(1), S. 89-105.

Ettema, Dick / Van der Lippe, Tanja (2009): Weekly Rhythms in Task and Time Allocation of Households. In: Transportation 36(2), S. 113-129.

FGSV (Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg., 2006): Hinweise zu Wechselwirkungen zwischen veränderten Zeitordnungen und Verkehr. Köln: FGSV.

Fisher, Kimberly / Egerton, Muriel / Gershuny, Jonathan I. / Robinson, John P. (2007): Gender convergence in the American Heritage Time use Study (AHTUS). In: Social Indicators Research 82(1), S. 1-33.

Follmer, Robert / Gruschwitz, Dana / Jesske, Birgit / Quandt, Sylvia / Lenz, Barbara / Nobis, Claudia / Köhler, Katja / Mehlin, Markus (2010): Mobilität in Deutschland 2008: Ergebnisbericht. Bonn und Berlin: infas/DLR.

Funk, Walter (2008): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg 5. Nürnberg: IfeS.

Frändberg, Lotta / Vilhelmson, Bertil (2011): More or less travel: personal mobility trends in the Swedish population focusing gender and cohort. In: Journal of Transport Geography 19(6), S. 1235-1244.

Gershuny, Jonathan / Kan, Man Yee (2012): Half-way to gender equality in work? Evidence from the multinational time use study. In: Scott, Jacqueline / Dex, Shirley / Plagnol, Anke (eds): Gendered Lives: Gender Inequalities in Production and Reproduction. Cheltenham: Edward Elgar. S. 74-94.

Gertz, Carsten / Altenburg, Sven / Hertel, Christof / Bohnet, Max (2009): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität. BBSR-Online-Publikation 06/2009. Berlin/Bonn: BMVBS/BBSR.

Gille, Martina / Marbach, Jan (2004): Arbeitsteilung von Paaren und ihre Belastung mit Zeitstress. In: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Alltag in Deutschland. Analysen zur Zeitverwendung. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt. S. 86-113.

Götz, Konrad / Jahn, Thomas / Schultz, Irmgard (1997): Mobilitätsstile: ein sozial-ökologischer Untersuchungsansatz. – Forschungsbericht "Stadtverträgliche Mobilität" 7. Frankfurt am Main: Institut für sozial-ökologische Forschung.

Goldstein, Joshua / Kreyenfeld, Michaela / Huinink, Johannes / Konietzka, Dirk / Trappe, Heike (2010): Familie und Partnerschaft in Ost- und Westdeutschland. Ergebnisse im Rahmen des Projektes „Demographic Differences in Life Course Dynamics in Eastern and Western Germany". Rostock.

Grunow, Daniela / Schulz, Florian / Blossfeld, Hans-Peter (2007): Was erklärt die Traditionalisierungsprozesse häuslicher Arbeitsteilung im Eheverlauf: soziale Normen oder ökonomische Ressourcen? In: Zeitschrift für Soziologie 36(3), S. 162-181.

Gupta, Surabhi / Vovsha, Peter (2013): A model for work activity schedules with synchronization for multiple-worker households. In: Transportation 40(4), S. 827-845.

Häfner, Steffen / Kordy, Hans / Kächele, Horst (2001): Psychosozialer Versorgungsbedarf bei Berufspendlern. In: Psychotherapie · Psychosomatik · Medizinische Psychologie 51(9-10), T55-T61.

Häußermann, Hartmut / Siebel, Walter (1987): Neue Urbanität. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

Haustein, Sonja / Klöckner, Christian A. / Blöbaum, Anke (2009): Car use of young adults: The role of travel socialization. In: Transportation Research Part F 12(2), S. 168-178.

Hautzinger, Heinz / Tassaux, Brigitte (1989): Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.

Heine, Hartwig / Mautz, Rüdiger (2001): Möglichkeiten und Grenzen des Autoverzichts. Die Wahl des Verkehrsmittels angesichts der Mobilitätszwänge und normativen Ansprüche der heutigen familiären Lebensweise. Göttingen.

Heitkötter, Martina / Jurczyk, Karin / Lange, Andreas / Meier-Graewe, Uta (Hrsg., 2009): Zeit für Beziehungen? Zeit und Zeitpolitik für Familien. Opladen & Farmington Hills, MI: Barbara Budrich.

Helfferich, Cornelia (2009): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. 3., überarbeitete Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Herget, Melanie (2013): Verkehrsverhalten und Mobilitätsstrategien von Familien in ländlichen Räumen Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung rollentypischer Arbeitsteilung. Dissertation an der TU Berlin, Fakultät V – Verkehrs- und Maschinensysteme. URL: http://opus4.kobv.de/opus4-tuberlin/files/3990/herget_melanie.pdf

Hesse, Markus (2008): Reurbanisierung? In: Raumforschung und Raumordnung 66(5), S. 415-428.

Hesse, Markus / Scheiner, Joachim (2007): Räumliche Mobilität im Kontext des sozialen Wandels: Eine Typologie multilokalen Wohnens. In: Geographische Zeitschrift 95(3), S. 138-154.

Hesse, Markus / Scheiner, Joachim (2010): Mobilität, Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe: Die Rolle von strukturellen Rahmenbedingungen und subjektiven Präferenzen. In: Vierteljahreshefte zur Wirtschaftsforschung 79(2), S. 94-112.

Holland-Kunz, Barbara / Köllhöfer, Nina / Löchel, Rolf / Maltry, Karola / Rausch, Renate (2004): Zukunftswege von Frauen in Politik und Gesellschaft. Eine Delphi-Studie. In: Maltry, Karola et al. (Hrsg.): Zukunftsbilder. Wie Frauen in dreißig Jahren leben werden – Prognosen und Visionen. Königstein/Taunus: Ulrike Helmer. S. 19–62.

Holz-Rau, Christian (1997): Siedlungsstrukturen und Verkehr. Materialien zur Raumentwicklung Heft 84. Bonn: Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim / Schwarze, Björn (2010): Wohnstandortinformation privater Haushalte: Grundlagen und Erfahrungen aus zwei Modellstädten. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung – Verkehr 9. Dortmund: IRPUD.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim / Sicks, Kathrin (2014): Travel distances in daily travel and long-distance travel: which role is played by urban form? In: Environment and Planning A 46(2), S. 488-507.

Holz-Rau, Christian / Scheiner, Joachim (2006): Die KONTIVs im Zeitvergleich. Möglichkeiten und Schwierigkeiten beim Vergleich der Erhebungswellen. In: Internationales Verkehrswesen 58(11), S. 519-525.

Huinink, Johannes / Feldhaus, Michael (2012): Fertilität und Pendelmobilität in Deutschland. In: Comparative Population Studies – Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft 37(3-4), S. 463-490.

Jorritsma, Peter / Schaap, Nina (2014): Families on the run: how do Dutch households with young children organize their travel behaviour? Paper presented at the 5th International Conference on Research on Women's Issues in Transportation, Paris, 13-16 April 2014.

Kabisch, Sigrun / Steinführer, Annett / Haase, Annegret (2012): Reurbanisierung aus soziodemographischer Perspektive: Haushalte und Quartierswandel in der inneren Stadt. In: Brake, Klaus / Herfert, Günter (Hrsg.): Reurbanisierung. Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden: VS Verlag. S. 113-129.

Kagermeier, Andreas (1997): Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität: Eine empirische Untersuchung am Beispiel von Südbayern. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.

Kasper, Birgit (2006): Wohnstandortwahl und Zufriedenheit: eine Typisierung. In: Beckmann, Klaus / Hesse, Markus / Holz-Rau, Christian / Hunecke, Marcel. (Hrsg., 2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag. S. 92-103.

Kasper, Birgit / Scheiner, Joachim (2006): Räumliche Mobilität als Prozess kurz- und langfristigen Handelns: Zusammenhänge zwischen Wohn- und Alltagsmobilität. In: Beckmann, Klaus / Hesse, Markus / Holz-Rau, Christian / Hunecke, Marcel. (Hrsg., 2006): StadtLeben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag. S. 167-186.

Katona, Esther Theresia (2013): Der Verlust des eigenen Kindes durch Trennung und Scheidung. Verlauf des Kontaktabbruchs zum eigenen Kind und daraus resultierende Auswirkungen auf betroffene Eltern. Saarbrücken: VDM Verlag.

Kesselring, Sven / Vogl, Gerlinde (2010): Betriebliche Mobilitätsregime. Die sozialen Kosten mobiler Arbeit. Berlin: Edition Sigma.

Klammer, Ute / Klenner, Christina (2004): Geteilte Erwerbstätigkeit – Gemeinsame Fürsorge. Strategien und Perspektiven der Kombination von Erwerbs- und Familienleben in Deutschland. In: Leitner, Sigrid / Ostner, Ilona / Schratzenstaller, Margit (Hrsg.): Wohlfahrtsstaat und Geschlechterverhältnis im Umbruch. Was kommt nach dem Ernährermodell? Jahrbuch für Europa- und Nordamerikastudien 7. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 177–207.

Kramer, Caroline (2004): Deutschland unterwegs. Zeitverwendung für Mobilität im wiedervereinigten Deutschland. In: Geographica Helvetica 59(2), S. 119-132.

Krause, Juliane (1999): Unterwegs in Stadt und Land. In: Flade, Antje / Limbourg, Maria (Hrsg.): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen: Leske+Budrich. S. 65-93.

Krygsman, Stephan / Arentze, Theo / Timmermans, Harry (2007): Capturing tour mode and activity choice interdependencies: A co-evolutionary logit modelling approach. In: Transportation Research Part A 41(10), S. 913-933.

Kuhnimhof, Tobias (2007): Längsschnittmodellierung der Verkehrsnachfrage zur Abbildung multimodalen Verhaltens. Schriftenreihe des Instituts für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe; 66/07. Karlsruhe.

Kuhnimhof, Tobias / Armoogum, Jimmy / Buehler, Ralph / Dargay, Joyce / Denstadli, Jon Martin / Yamamoto, Toshiyuki (2012): Men Shape a Downward Trend in Car Use among Young Adults – Evidence from Six Industrialized Countries. In: Transport Reviews 32(6), S. 761-779.

Kunert, Uwe / Kloas, Jutta / Kuhfeld, Hartmut (2002): Design Characteristics of National Travel Surveys. In: Transportation Research Record 1804, S. 107-116.

Lanzendorf, Martin (2010): Key Events and Their Effect on Mobility Biographies: The Case of Childbirth. In: International Journal of Sustainable Transportation 4(5), S. 272-292.

Lück, Detlev / Rüger, Heiko (2013): Zur Freiwilligkeit berufsbedingter räumlicher Mobilität in Europa. Ambivalenzen, Widersprüche und Restriktionen. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Räumliche Mobilität in der Zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Münster: Lit. S. 215-236.

Lütke Daldrup, Engelbert / Zlonicky, Peter (Hrsg., 2009): Große Projekte in Deutschen Städten: Stadtentwicklung 1990-2010. Berlin: Jovis.

Marbach, Jan H. (2008): Die Familie als Forschungsthema – ein Auslaufmodell? Zur Aktualität des Familienbegriffs in der Familienforschung und Ansätze zu einer Neufassung. In: Bien, Walter / Marbach, Jan H. (Hrsg.): Familiale Beziehungen, Familienalltag und soziale Netzwerke. Wiesbaden: VS Verlag. S. 14-41.

Matthes, Gesa (2009): Reurbanisierung in Hamburg und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung. ECTL Working Paper 34. Hamburg: Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik.

Mcdonald, Noreen C. (2008): Household interactions and children's school travel: the effect of parental work patterns on walking and biking to school. In: Journal of Transport Geography 16(5), S. 324-331.

McGinnity, Frances / Russell, Helen (2008): Gender Inequalities in Time Use. The Distribution of Caring, Housework and Employment Among Women and Men in Ireland. Dublin: The Equality Authority.

McGuckin, Nancy / Murakami, Elaine (1999): Examining Trip-Chaining Behavior: A Comparison of Travel by Men and Women. In: Transportation Research Record 1693, S. 79-85.

Menzl, Marcus (2007): Leben in Suburbia: Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. Frankfurt/Main: Campus.

Metz, David (2013): Peak Car and Beyond: The Fourth Era of Travel. In: Transport Reviews 33(3), S. 255-270.

Mühling, Tanja / Rupp, Marina (2008): Familie. In: Baur, Nina / Korte, Hermann / Löw, Martina / Schroer, Markus (Hrsg.): Handbuch Soziologie. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 77-95.

Neutens, Tijs / Schwanen, Tim / Witlox, Frank / de Maeyer, Philippe (2010): Evaluating the Temporal Organization of Public Service Provision Using Space-Time Accessibility Analysis. In: Urban Geography 31(8), S. 1039-1064.

Offer, Shira / Schneider, Barbara (2011): Revisiting the Gender Gap in Time-Use Patterns. Multitasking and Well-Being among Mothers and Fathers in Dual-Earner Families. In: American Sociological Review 76(6), S. 809-833.

Rosenbaum, Wolf (2007): Mobilität im Alltag – Alltagsmobilität. In: Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag. S. 549-572.

Rüger, Heiko / Becker, Katharina (2011): Berufsmobilität, Geschlecht und Lebensform. Berufsbedingte räumliche Mobilität und die Folgen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und partnerschaftliche Arbeitsteilung. In: Klammer, Ute / Motz, Markus (Hrsg.): Neue Wege – Gleiche Chancen. Wiesbaden, S. 363-396.

Sachverständigenkommission/BMFSFJ (2011): Neue Wege – gleiche Chancen. Gleichstellung von Frauen und Männern im Lebensverlauf. Gutachten der Sachverständigenkommission an das Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend für den ersten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung. München: Sachverständigenkommission.

Sandow, Erika (2014): Til Work Do Us Part: The Social Fallacy of Long-distance Commuting. In: Urban Studies 51(3), S. 526-543.

Sayer, Liana C. (2010): Trends in housework. In: Treas, Judith / Drobnic, Sonja (Hrsg.): Dividing the Domestic: Men, Women & Household Work in Cross-National Perspective. Stanford, CA: Stanford University Press. S. 19-38.

Schäfer, Dieter (2004): Unbezahlte Arbeit und Haushaltsproduktion im Zeitvergleich. In: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Alltag in Deutschland. Analysen zur Zeitverwendung. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt. S. 247-273.

Scheiner, Joachim (2006a): Zeitstrukturen und Verkehr: Individualisierung der Mobilität? Tagesganglinien des Verkehrs 1976 bis 2002. In: Internationales Verkehrswesen 58(12), S. 576-583.

Scheiner, Joachim (2006b): Does Individualisation of Travel Behaviour Exist? Determinants and Determination of Travel Participation and Mode Choice in West Germany, 1976-2002. In: Die Erde 137(4), S. 355-377.

Scheiner, Joachim (2009): Sozialer Wandel, Raum und Mobilität. Empirische Untersuchungen zur Subjektivierung der Verkehrsnachfrage. Wiesbaden: VS Verlag.

Scheiner, Joachim (2013a): Der Pkw als knappe Ressource. Wie Frauen und Männer in Partnerschaften über ein Auto verhandeln und welche Rolle Mobilität und räumlicher Kontext spielen. In: Berichte. Geographie und Landeskunde 87(1), S. 65-85.

Scheiner, Joachim (2013b): Gender roles between traditionalism and change: Time use for out-of-home activities and trips in Germany, 1994-2008. In: Gerike, Regine / Hülsmann, Friederike / Roller, Katrin (eds.): Strategies for Sustainable Mobilities: Opportunities and Challenges. Farnham: Ashgate. S. 79-102.

Scheiner, Joachim / Holz-Rau, Christian (2011): A residential location approach to traffic safety: two case studies from Germany. In: Accident Analysis & Prevention 43(1), S. 307-322.

Scheiner, Joachim / Holz-Rau, Christian (2012): Gender structures in car availability in car deficient households. In: Research in Transportation Economics 34(1), S. 16-26.

Scheiner, Joachim / Holz-Rau, Christian (2013): A comprehensive study of life course, cohort, and period effects on changes in travel mode use. In: Transportation Research Part A 47, S. 167-181.

Scheiner, Joachim / Sicks, Kathrin / Holz-Rau, Christian (2011): Gendered activity spaces: trends over three decades in Germany. In: Erdkunde 65(4), S. 371-387.

Schier, Michaela (2010): Multilokaler Alltag erwerbstätiger Eltern. Erweiterte Optionen oder erhöhte Probleme für die Lebensführung? In: Soeffner, Hans-Georg (Hrsg.): Unsichere Zeiten. Herausforderungen gesellschaftlicher Transformationen. Verhandlungen des Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie 34. CD-ROM. Wiesbaden: VS Verlag.

Schier, Michaela (2013): Multilokale Wohnarrangements von Müttern, Vätern und ihren Kindern nach Trennung und Scheidung. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Räumliche Mobilität in der Zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Münster: Lit. S. 189-212.

Schier, Michaela / Bathmann, Nina / Hubert, Sandra / Nimmo, Diane / Proske, Anna (2011): Wenn Eltern sich trennen: Familienleben an mehreren Orten. www.dji.de/cgi-bin/projekte/output.php?projekt=1120&Jump1=LINKS&Jump2=10#B (Zugriff am 17.12.2013)

Smid, Menno et al. (2001): KONTIV 2001. Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Methodenstudie. Endbericht. Bonn/Berlin.

Schneider, Norbert F. / Limmer, Ruth / Ruckdeschel, Kerstin (2002): Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätserfordernisse in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar? Stuttgart: Kohlhammer.

Schulze, Alexander (2009): Sozioökonomische Konsequenzen der Fertilität. Folgen der Geburt von Kindern für den Wohlstand von Paarhaushalten. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Surprenant-Legault, Julien / Patterson, Zachary / El-Geneidy, Ahmed M. (2013): Commuting trade-offs and distance reduction in two-worker households. In: Transportation Research Part A 51, S. 12-28.

Sultana, Selima (2005): Effects of Married-Couple Dual-Earner Households on Metropolitan Commuting: Evidence from the Atlanta Metropolitan Area. In: Urban Geography 26/4, S. 328-352.

Schwanen, Tim (2007): Gender Differences in Chauffeuring Children among Dual-Earner Families. In: The Professional Geographer 59(4), S. 447-462.

Schwanen, Tim (2008): Struggling with Time: Investigating Coupling Constraints. In: Transport Reviews 28(3), S. 337-356.

Sicks, Kathrin (2009): Fährst du noch oder lebst du schon? Eine Analyse der familiären Zeitverwendung in verschiedenen Raumstrukturen. Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund.

Sicks, Kathrin (2011): Geschlechterverhältnis des aktionsräumlichen Verhaltens im Zeitverlauf. Raum und Mobilität – Arbeitspapiere des Fachgebiets Verkehrswesen und Verkehrsplanung 23. Dortmund: Technische Universität.

Siedentop, Stefan (2008): Die Rückkehr der Städte?. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 3-4/2008, S. 193-207.

Sieverts, Thomas (2001): Zeiten der Stadt, Zeiten der Politik, Zeiten der Planung. In: RaumPlanung 99, S. 285-289.

Sieverts, Thomas. (2011): Beyond Institutions? Versuch einer Positionsbestimmung der Stadtplanung. In: POLIS, Magazin für Urban Development S02/2011, S. 6-11.

Simma, Anja / Axhausen, Kay W. (2000): Within Household Allocation of Travel – the Case of Upper Austria. Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 40 des Instituts für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Straßen- und Eisenbahnbau der ETH Zürich. Zürich: ETH.

Spellerberg, Annette (2005): Familienorientierung und Arbeitsmarktbindung. Stabilität und Wandel von Geschlechterrollen zu Beginn des neuen Jahrhunderts. In: Spellerberg, Annette (Hrsg.): Die Hälfte des Hörsaals. Frauen in Hochschule, Wissenschaft und Technik. Berlin: edition sigma. S. 21-47.

Statistisches Bundesamt (Hrsg., 2002): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Statistisches Bundesamt (Hrsg., 2004): Alltag in Deutschland. Analysen zur Zeitverwendung. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Statistisches Bundesamt (Hrsg., 2012): Statistisches Jahrbuch, Deutschland und Internationales. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Statistisches Bundesamt (Hrsg., 2013): Statistisches Jahrbuch, Deutschland und Internationales. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

Stutzer, Alois / Frey, Bruno S. (2008): Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox. In: The Scandinavian Journal of Economics 110(2), S. 339-366.

Thiessen, Barbara (2004): Von der Reproduktion zur Prokreation. Systematische Anmerkungen zu einem zentralen Topos der genderkritischen Arbeits- und Bildungsforschung. In: Baatz, Dagmar / Rudolph, Clarissa / Satilmis, Ayla (Hrsg.): Hauptsache Arbeit? Feministische Perspektiven auf den Wandel von Arbeit. Münster: Westfälisches Dampfboot. S. 117-135.

TRB (Transportation Research Board, Hrsg., 2005): Research on Women's Issues in Transportation Vol. 1: Conference Overview and Plenary Papers. Transportation Research Board Conference Proceedings 35. Washington, D.C.: National Research Council.

Tully, Claus J. / Baier, Dirk (2011): Mobilitätssozialisation. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Verkehrspolitik. Wiesbaden: VS Verlag. S. 195-211.

van der Lippe, Tanja / de Ruijter, Judith / de Ruijter, Esther / Raub, Werner (2011): Persistent inequalities in time use between men and women: a detailed look at the influence of economic circumstances, policies and culture. In: European Sociological Review 27(2), S. 164-179.

van Wee, Bert / Bohte, Wendy / Molin, Eric / Arentze, Theo / Liao, Feixiong (2014): Policies for synchronization in the transport–land-use system. In: Transport Policy 31, 1-9.

VCD (2012): Mit Kindern unterwegs - Anforderungen für kinder- und familienfreundliche Mobilitätsangebote. Mit Checkliste für ein kinder- und familienfreundliches Mobilitätsangebot. abrufbar unter: www.vcd.org/mit_kindern_unterwegs.html > Downloads. (Zugriff am 14.6.2014)

Vovsha, Peter / Vyas, Gaurav / Givon, Danny / Birotker, Yehoshua (2013): Individual Mobility Attributes and Their Impact on Modality Style: Comparison Across Three Population Sectors in Jerusalem, Israel. In: Transportation Research Record 2382, S. 132-141.

Wagner, Michael / Franzmann, Gabriele (2000): Die Pluralisierung der Lebensformen. In: Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft 25(1), S. 151-173.

Yang, Jiawen / French, Steven (2013): The travel-obesity connection: discerning the impacts of commuting trips with the perspective of individual energy expenditure and time use. In: Environment and Planning B 40(4), 617-629.