



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

# Familienmobilität im Alltag

Herausforderungen und Handlungsempfehlungen





# Inhalt

<b>1. Familienmobilität – eine tägliche Herausforderung</b>	
Zur politischen Relevanz von Familien und ihrer Mobilität .....	5
<b>2. Vielfältige Familien – vielfältige Aufgaben</b>	
Wissenswertes zur Alltagsmobilität von Familien in Deutschland .....	9
Familien unterwegs: wer, wie oft, mit wem, wozu? .....	11
Was Familien heute bewegt .....	17
Familien-Portraits .....	19
<b>3. Handlungsoptionen und Empfehlungen</b>	
Wie die Mobilität von Familien erleichtert werden kann .....	23
Strategische Handlungsempfehlungen .....	25
Praxisbeispiele .....	29
Handlungsempfehlungen nach Akteursgruppen .....	35
Zum Weiterlesen .....	36
Zusammenfassung .....	37
Impressum .....	38



# 1. Familienmobilität – eine tägliche Herausforderung

Zur politischen Relevanz von Familien und ihrer Mobilität

# Einleitung

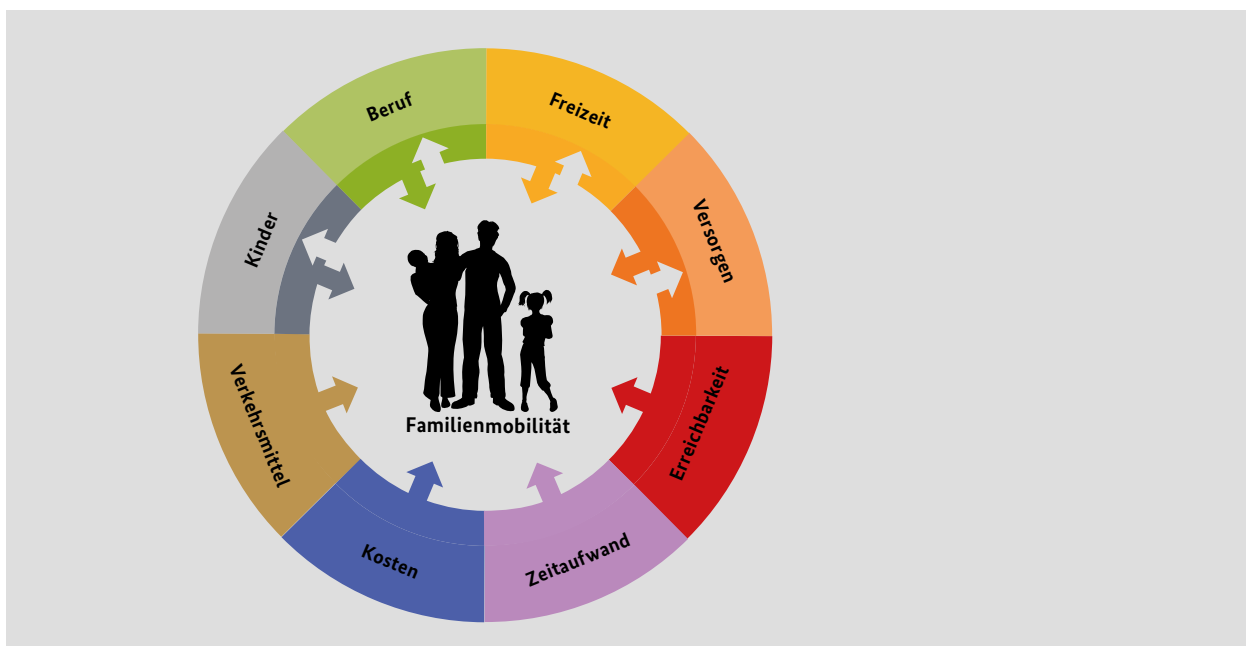
Familienpolitik ist heute wichtiger denn je. Denn einerseits geht die Anzahl der Familien zurück – unsere Gesellschaft altert, die Haushalte werden kleiner. Andererseits sind Familien die Keimzelle der Gesellschaft: im Sinne der biologischen Reproduktion, im Sinne von wirtschaftlicher und sozialer Innovation, 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.



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. Vor diesem Hintergrund hat das BMVI ein Forschungsprojekt zur Mobilität von Familien durchgeführt (Dezember 2013-Juli 2015). 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 Mobilitätswängen und zeitlichen Zwängen entlastet werden können.

Mit dieser Broschüre möchten wir die Kernergebnisse des Projekts einer breiten Fachleserschaft zugänglich machen und insbesondere regionale Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen ermutigen, gemeinsam mit den Familien vor Ort zukünftige Mobilitätsoptionen zu entwickeln.

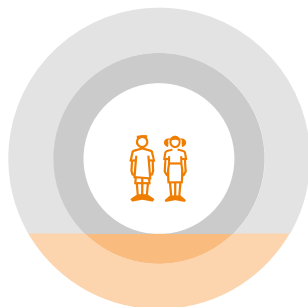
Wir danken herzlich allen Mitwirkenden, insbesondere den Familien, die uns im Rahmen von Interviews einen Einblick in ihren Alltag gewährten und den Expertinnen und Experten, die uns mit Ihrer Expertise wertvolle Anregungen mit auf den Weg gegeben haben. Und wir wünschen allen, die in diesem vielfältigen Themengebiet tätig sind, weiterhin viel Erfolg!



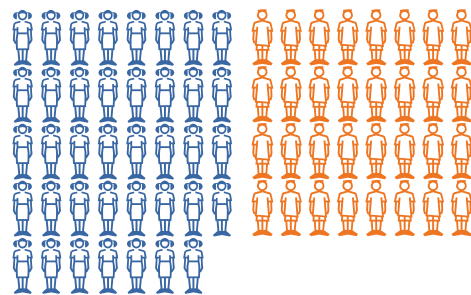
# Schon gewusst ...?



Fast 70% der Arbeitswege von Eltern werden mit dem Pkw zurückgelegt.



25% der Wege zur Schule bzw. Ausbildungsstätte werden von Kindern und Jugendlichen als Mitfahrer im Auto zurückgelegt.



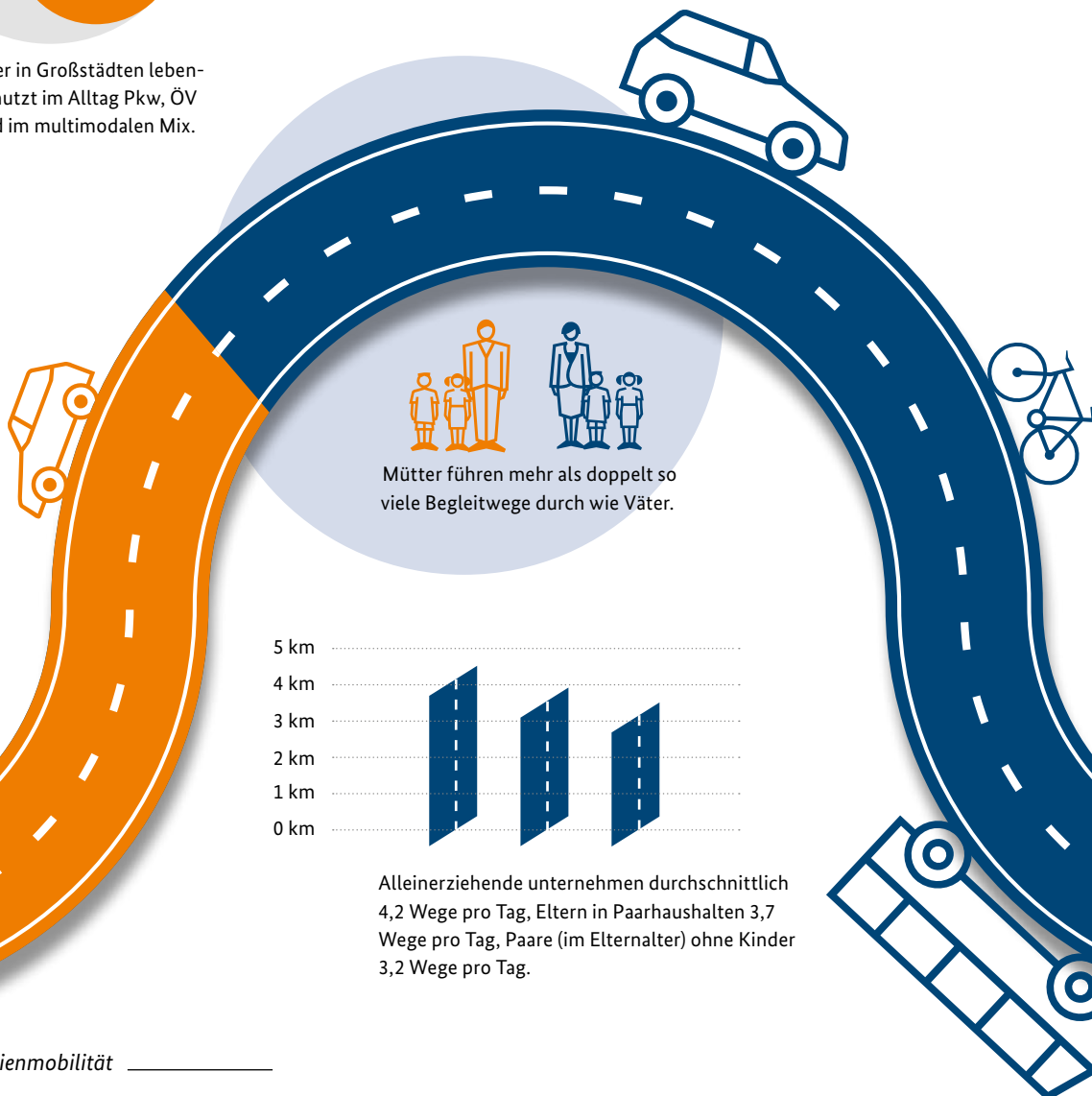
39% der Mädchen werden in der Grundschulzeit von Vater und/oder Mutter begleitet, aber nur 32% der Jungen.



Ein Drittel der in Großstädten lebenden Eltern nutzt im Alltag Pkw, ÖV und Fahrrad im multimodalen Mix.



97,7% aller Paarhaushalte mit Kindern verfügen mindestens über einen Pkw im Haushalt, aber nur 75,9% der Alleinerziehenden.





# 2. Vielfältige Familien – vielfältige Aufgaben

Wissenswertes zur Familienmobilität im Alltag

Um die Alltagsmobilität von Familien differenziert zu betrachten, wurde eine Typisierung gewählt, die den besonderen Herausforderungen von Familien Rechnung trägt. Hierzu wurden vier Situationen bestimmt, die für die Alltagsgestaltung und Mobilität der Familien eine besondere Herausforderung darstellen. 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)
- Schlechte Erreichbarkeit wichtiger Ziele vom Wohnstandort aus (gewichtete fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufs- und Freizeitgelegenheiten sowie ÖPNV)
- Hoher Betreuungsbedarf (mindestens ein Kind unter 10 Jahren im Haushalt).

Die folgenden Auswertungen beziehen sich schwerpunktmäßig auf die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2008. Einige Grundauswertungen wurden parallel auch mit dem Deutschen Mobilitätspanel (MOP; 2002–2012) unternommen. Bei den Analysen wurden nur diejenigen Haushalte als Familien betrachtet, in denen mindestens ein minderjähriges Kind lebt (denn Haushalte mit ausschließlich erwachsenen Kindern lassen sich in den Datensätzen nicht von Wohngemeinschaften oder anderen Erwachsenenhaushalten unterscheiden).

Die häufigste Herausforderung im Familienalltag 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 (Typen 4, 6, 8, 9, 10, 11). Bei etwa der Hälfte dieser Familien treten keine weiteren Herausforderungen auf (Typ 4).

Wichtige Ziele zur Gestaltung des alltäglichen Lebens sind für immerhin 26% der Familien schwer erreichbar (Typen 3, 5, 7, 9, 10 und 11). In 21 % der Familienhaushalte sind die Zeitbudgets durch umfangreiche Erwerbstätigkeit der Eltern geprägt (Typen 1, 5, 6 und 10). Knapp 11% aller Familien verfügen über ein geringes Einkommen (Typen 2, 7, 8 und 11). Bei einem Viertel der Familien (27%) überlagern sich zwei oder mehrere der vier definierten Herausforderungen. So findet sich die am häufigsten auftretende Kombination (schlechte Erreichbarkeit und hoher Betreuungsbedarf) bei 9% der Familienhaushalte.

Während etwa jeder Vierte der Paarhaushalte mit Kind(ern) keine der hier betrachteten Herausforderungen aufweist, trifft dies nur für ein Fünftel der Alleinerziehenden zu. Alleinerziehende sind deutlich häufiger in umfangreichem Maße erwerbstätig als Eltern in Paarfamilien (35% gegenüber 19%). Zudem verfügen 25% der Alleinerziehenden über ein niedriges Einkommen, während dies bei Paarhaushalten mit Kind(ern) nur für 10% zutrifft.

Typ	Familien mit ...				Anteil an den Haushalten in %				
	umfangreicher Erwerbstätigkeit	geringem Einkommen	schlechter Erreichbarkeit	hohem Betreuungsbedarf	Alleinerziehend	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

Häufigkeit und Kombination von Familiensituationen mit besonderen Herausforderungen  
Anteil an den jeweiligen Haushalten. Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

# Familien unterwegs: Wer, wie oft, mit wem, wozu?

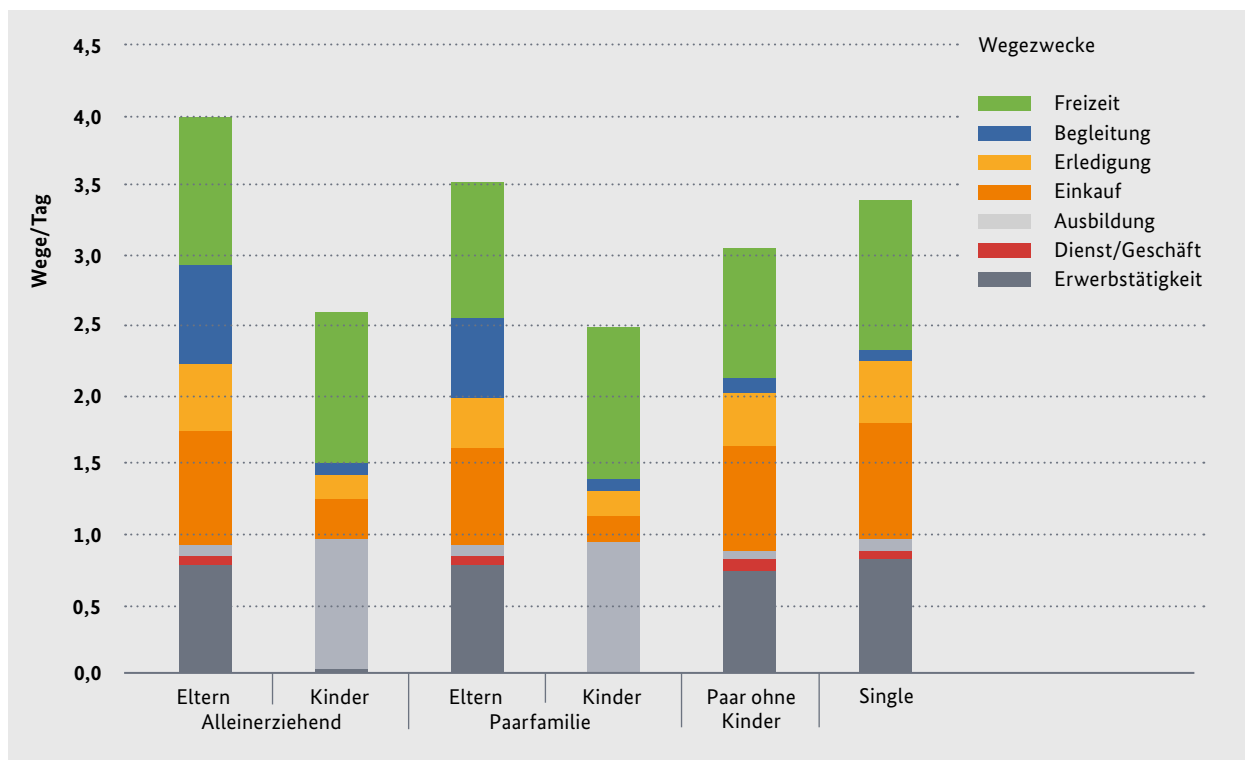
Eltern sind hochmobil: Im Vergleich zu Singles und Paaren der gleichen Altersgruppe sind sie häufiger unterwegs, d. h., sie unternehmen mehr Wege. Vor allem die häufigen Begleitwege führen bei den Eltern zu einer hohen Mobilität. Familienmobilität ist von einer großen Spannweite außerhäuslicher Pflicht- und Arbeitsaktivitäten geprägt, die etwa zwei Drittel aller Wege einnehmen. Dazu gehören die Erwerbsarbeit, Ausbildung, aber auch Familien- und Haushaltsarbeit wie Einkaufen, Erledigungen und eben die Begleitung von Kindern und anderen Angehörigen.

Diese Vielfalt der Wegezwecke zeigt sich auch bei der Betrachtung der außerhäuslichen Aktivitäten am Werktag. Während bei Paaren und Singles ohne Kinder „einfache“ Aktivitätsmuster (also nur Erwerbstätigkeit/Ausbildung/Dienst/Geschäft oder nur Einkauf/Erledigung, kurz: Versorgungswege) sowie die Kombination aus Erwerbstätigkeit und Versorgung weiter verbreitet sind, kommen in Familien alle Aktivitäten in Verbindung mit Begleitwegen häufiger vor. Dennoch zeigen andere Belastungsindikatoren der Mobilität, etwa die täglich aufgewendete Wegedauer oder die dabei zurückgelegte Distanz keine überdurchschnittliche Belastung der Familien. Eltern

legen etwa die gleichen Distanzen zurück und wenden dafür täglich ebenso viel Zeit auf wie Paare und Singles.

Etwa 80% der Eltern geben an, jederzeit über einen Pkw verfügen zu können. Nur 4% der Familien haben kein Auto. Knapp 90% der Eltern und 80 % der Kinder verfügen über ein eigenes Fahrrad, 12% der Eltern und 57% der Kinder über eine ÖPNV-Zeitkarte.

Trotz der hohen Pkw-Verfügbarkeit legen Eltern ein Drittel ihrer Wege mit einem anderen Verkehrsmittel als dem Pkw zurück – 20% zu Fuß, 9 % mit dem Fahrrad, 5 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Mobilität der Kinder ist geprägt durch das Mitfahren im Pkw (41%), das Gehen zu Fuß (29%), das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr (je 14%).



Wegehäufigkeiten nach Wegezweck und Rolle in der Familie

Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008

## Unterschiedliche Familientypen: vielfältige Herausforderungen

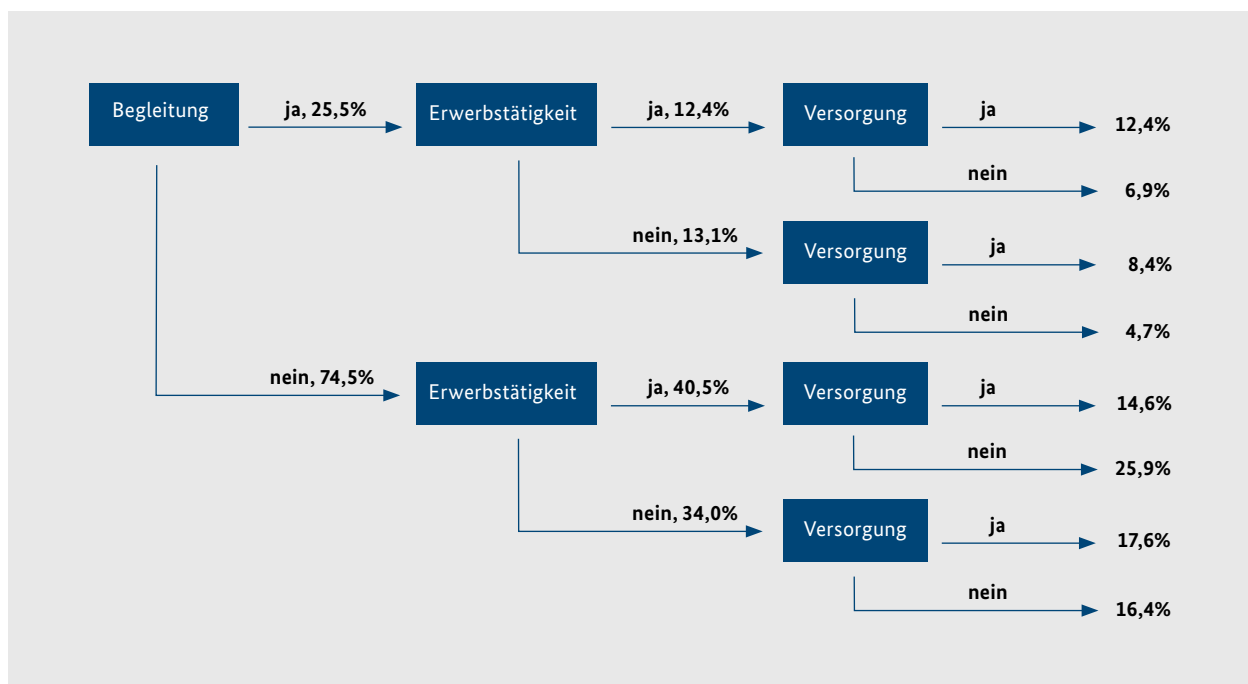
Nicht alle Familien sind gleich. Bei den untersuchten unterschiedlichen Familientypen stehen im Alltag unterschiedliche Herausforderungen im Mittelpunkt. Zwischen diesen Typen bestehen teils deutliche Unterschiede der Mobilität, die vor allem sozioökonomisch (Einkommen) und durch Betreuungsnotwendigkeiten (Alter der Kinder) bedingt sind, in geringerem Maße auch durch Zeitbudgets und das räumliche Umfeld, in dem eine Familie lebt. Weitere soziodemografische Strukturen (Bildungsniveau, Alter, Geschlechterverhältnis) spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Im Vergleich fallen immer wieder Familien mit geringem Einkommen auf. Sowohl die Eltern als auch die Kinder dieser Familien unternehmen auffallend wenige Wege und damit außerhäusliche Aktivitäten, sie legen geringere Distanzen zurück und wenden dafür weniger Reisezeit auf als andere Familien. Auffallend viele (20 % der einkommensschwachen Familienhaushalte) besitzen keinen Pkw. Alarmierend erscheint, dass bei den Kindern dieser Familien auch die Häufigkeit der Schul- und Ausbildungswege signifikant geringer ist als in Familien mit normalem oder hohem Einkommen.

Demnach suchen Kinder einkommensschwacher Familien auch bei Kontrolle weiterer soziodemografischer Rahmenbedingungen (z. B. Alter) seltener Schule beziehungsweise Ausbildungsort auf.

Auch in Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit (beide Eltern Vollzeit erwerbstätig) ist die Wegeanzahl leicht unterdurchschnittlich. Dies betrifft insbesondere Einkäufe und Erledigungen, Begleitwege und Freizeit. Darin spiegelt sich der Zeitmangel und der Versuch einer effizienten Organisation des Alltags und der Mobilität wider.

Umgekehrt ist die Wegehäufigkeit von Eltern mit Kindern unter 10 Jahren besonders hoch und zeigt die vielfältigen Verpflichtungen dieser Eltern, insbesondere angesichts der extrem hohen Anzahl Begleitwege.



Typologie von außerhäuslichen Aktivitäten von Eltern an einem Werktag  
Quelle: eigener Entwurf. Daten: MiD 2008.

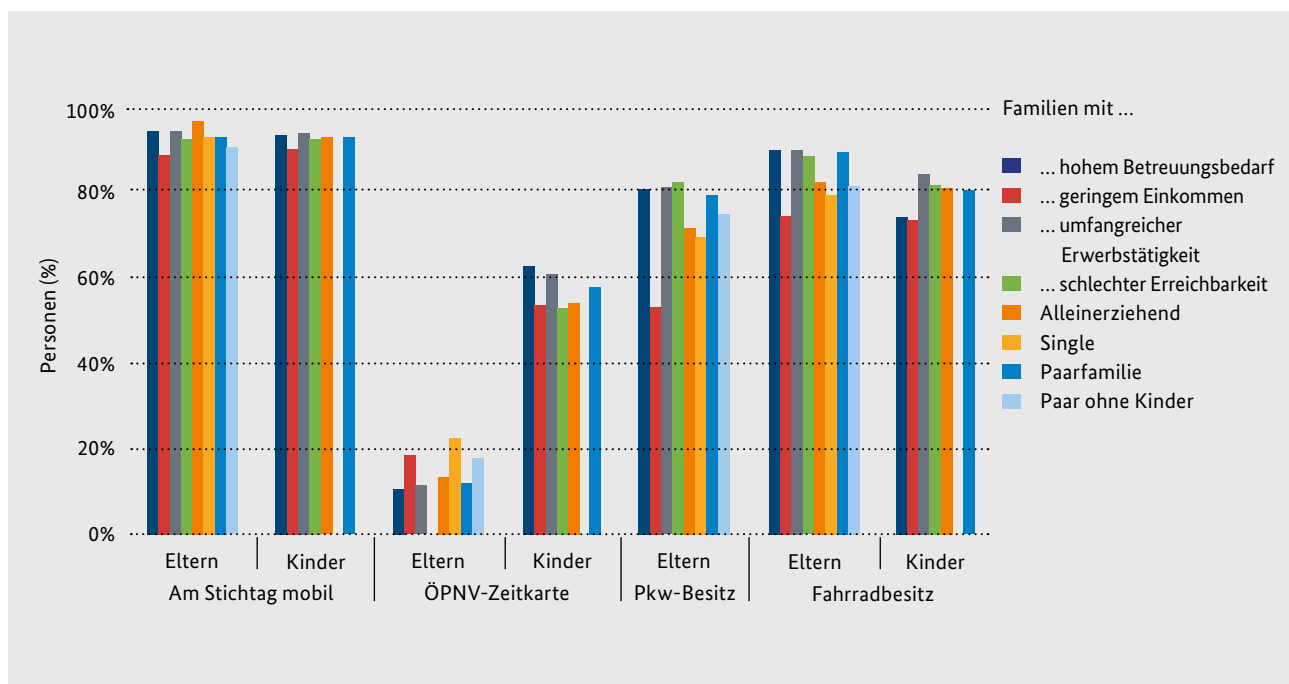
Alleinerziehende weisen deutlich höhere Wegehäufigkeiten auf als gemeinsam lebende Eltern. Dies geht vor allem auf häufigere Einkäufe, Erledigungen und Begleitwege zurück, in geringerem Maße aber auch auf häufigere Freizeitwege. Während sich diese Wege in Paarhaushalten in der Regel auf zwei Personen verteilen, müssen viele Alleinerziehende derartige Wege alle selbst durchführen. Bemerkenswert ist, dass auch Kinder von Alleinerziehenden häufiger einkaufen als Kinder in Paarfamilien. Trotz der hohen Mobilitätsbelastung besitzt ein Viertel der Alleinerziehenden keinen Pkw. Sie legen ihre Wege häufiger als Eltern in Paarfamilien zu Fuß zurück. Zudem haben Alleinerziehende seltener als Eltern in Paarfamilien „sonstige Tage“ – d. h. Tage ohne Wege oder zumindest ohne verpflichtende Wege mit Erwerbs- oder Haushaltsarbeit. Tage, an denen unterschiedliche Arten von Verpflichtungen kombiniert werden, sind bei Alleinerziehenden ebenfalls häufiger als in Paarfamilien. Dies zeigt einmal mehr den komplexen Alltag und die höhere Alltagsbelastung von Alleinerziehenden.

Insgesamt überwiegt aber im Vergleich von Familientypen eher das Bild großer Gemeinsamkeiten als ausgeprägter Unterschiede. Allerdings sind die Gruppen intern keineswegs homogen. Mit anderen Worten: Jede Familie ist anders.

### Einfluss von Wohnlage und Erreichbarkeiten

In Wohnlagen mit schlechter Erreichbarkeit – dies sind suburbane und ländliche Räume, aber auch Wohnlagen in städtischer Randlage mit weniger dichten ÖPNV-Netzen – ist die Mobilität der Familien stärker durch das Auto geprägt als in urban-großstädtischen Wohnlagen. Allerdings ist der Alltag auch von Familien in der Stadt stark durch den Pkw geprägt: 54% aller Wege werden hier noch mit dem Pkw zurückgelegt, gegenüber 70% der Wege in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit. Nichtmotorisierte Verkehrsmittel (Fahrrad, zu Fuß) werden im urbanen Raum leicht überdurchschnittlich häufig genutzt. Hier leben nur 36% aller Eltern in Haushalten mit mindestens zwei Pkw (kein Pkw: 13%); in Wohnlagen schlechter Erreichbarkeit sind dies 59% (kein Pkw: 3%).

Bei Kindern und Jugendlichen sind die räumlichen Unterschiede weniger ausgeprägt. Selbst in Wohnlagen mit schlechter Erreichbarkeit liegt deren ÖPNV-Nutzung nahezu auf durchschnittlichem Niveau. In der Großstadt bietet sich der ÖPNV aufgrund seiner hohen Qualität zur Nutzung an, im Umland und im ländlichen Raum sind Bus und Bahn auch bei weniger dichtem Netz häufig die einzige Möglichkeit, zur Schule zu kommen.



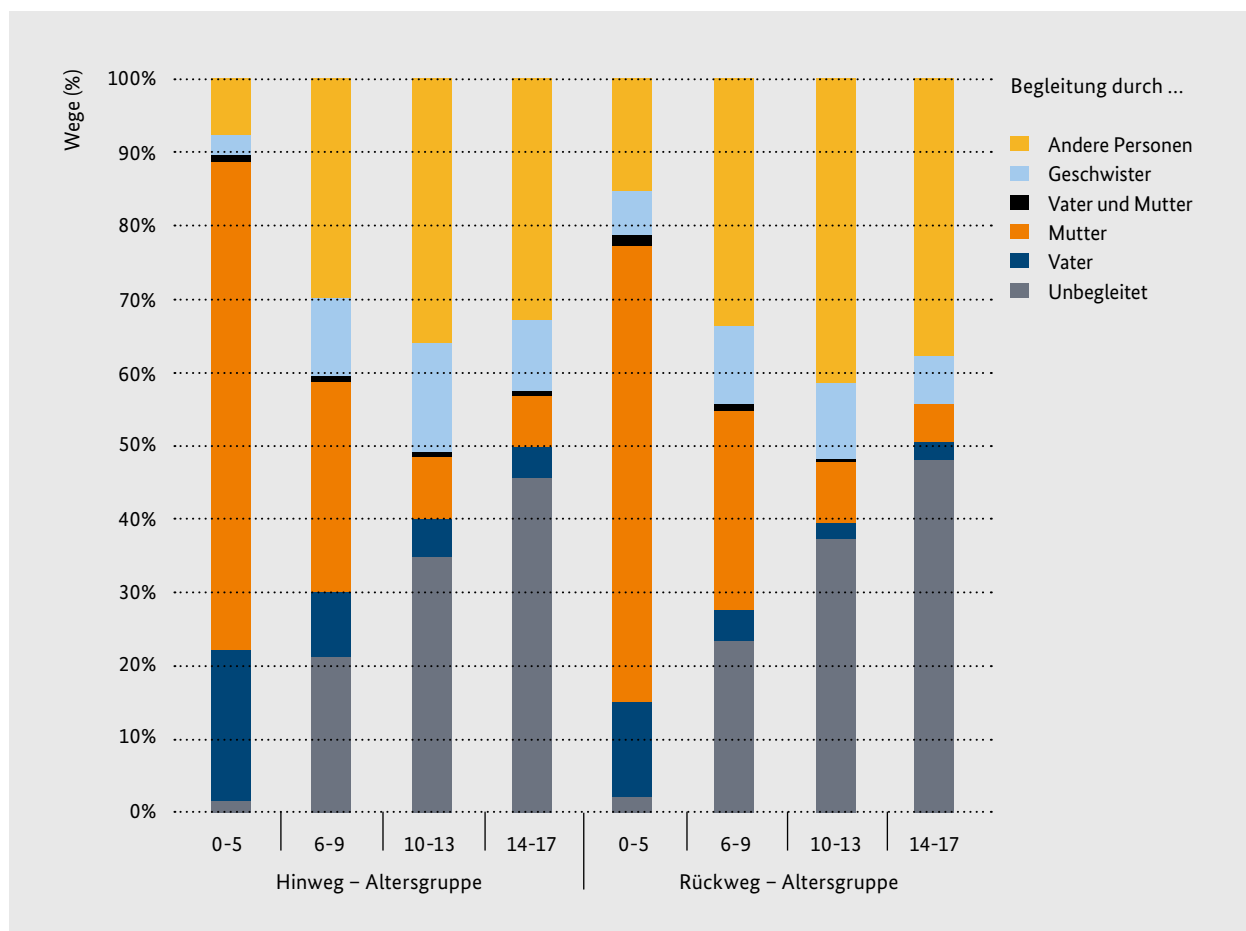
Mobilität in unterschiedlichen Familientypen  
Quelle: eigene Analysen. Daten: MiD 2008.

## Geschlechterrollen sind in Familien deutlich ausgeprägt

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.

In Familien zeigt die Mobilität stärkere geschlechtsspezifische Muster als in anderen Haushaltstypen. So legen Frauen in Familienhaushalten deutlich geringere Distanzen zurück als die entsprechenden Männer und wenden dafür weniger Zeit auf. Besonders ausgeprägt sind die Geschlechterdifferenzen zwischen Vätern und Müttern mit kleineren Kindern im Haushalt. Eher gering sind sie dagegen bei Eltern mit geringem Einkommen, in Familien mit zwei Vollzeit erwerbstätigen Eltern sowie in großstädtischen Wohnlagen.

Begleitwege konzentrieren sich in starkem Maße auf die Mütter. Besonders auffallend ist dies in Familien mit kleinen Kindern. Doch selbst in Familien mit umfangreicher Erwerbstätigkeit ist das Bringen der Kinder weit überwiegend eine Aufgabe der Mütter – insbesondere nachmittags, wenn etwa die Teilzeit erwerbstätige Mutter die Kinder aus der Schule abholt, während der Vater noch am Arbeitsplatz ist. Dennoch übernehmen die Mütter absolut betrachtet die Rückwege nicht häufiger als die Hinwege zur Betreuung oder zur Schule. Eher sind auf dem Rückweg des Kindes andere Personen als Begleitung dabei (Schulfreunde, andere Eltern, Großeltern usw.).



Begleitung von Kindern und Jugendlichen auf dem Schul- und Ausbildungsweg.

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.

Besonders deutlich werden diese Muster bei der Betrachtung von Tagesabläufen: Die Verbindung von Begleitwegen und anderen Wegezwecken betrifft besonders die Mütter. Während Väter an 30% aller Tage nur der Erwerbstätigkeit nachgehen, aber keine außerhäusliche haushalts- oder familienbezogene Arbeit übernehmen, gilt dies für Mütter nur an 12% aller Tage.

Aber nicht in allen Facetten der Mobilität zeigen Familien besonders traditionelle Geschlechterrollen. So nutzen Frauen in Familienhaushalten häufiger den Pkw für berufliche Wege als Frauen aus Haushalten ohne Kinder. Ihre Verkehrsmittelnutzung ähnelt damit stärker der der Männer. Besonders deutlich zeigen sich Geschlechterunterschiede dagegen in *Knappheitssituationen*: Wenn sich ein Elternpaar einen Pkw teilt, legen Männer immerhin 51% ihrer Wege als Pkw-Fahrer zurück, Frauen aber nur 30% (bei mindestens zwei Pkw sind es 66% vs. 57%).

Geschlechtsspezifische Mobilitätsmuster zeigen sich bereits bei 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.

### **Effiziente Organisation der Mobilität**

Zeit unterwegs ist häufig verlorene Zeit. Eltern mit ihrem eng getakteten Alltag bemühen sich, Mobilität effizient abzuwickeln. Das Koppeln verschiedener Aktivitäten zu (Wege-) Ketten gilt als Maß der Effizienz von Mobilitätsmustern. Eltern organisieren jedoch ihre Mobilität nicht nur nach Effizienz:

Sie koppeln nicht generell häufiger ihre Aktivitäten als Singles oder Paare. Lediglich in Familien mit kleinen Kindern sind Wegekopplungen besonders verbreitet, speziell unter den Müttern, aber auch unter Vätern. Gerade bei erwerbstätigen Eltern zeigt sich die Notwendigkeit zu Effizienz anhand von Aktivitätskopplungen auf dem Arbeitsweg, insbesondere bei Müttern. In urban-großstädtischen Umfeldern mit vielfältigen Aktivitätsgelegenheiten werden ebenfalls besonders häufig Wege miteinander gekoppelt.



## Der Schulweg der Kinder

Knapp ein Drittel der Kinder kommt mit dem ÖPNV (einschließlich Schulbus) zur Schule oder zur Ausbildungsstätte (im Folgenden zusammenfassend: Schule), ein Viertel zu Fuß, 15% mit dem Fahrrad, ein weiteres Viertel mit dem Pkw als Mitfahrer. In urban-großstädtischen Wohnlagen gehen deutlich mehr Kinder zu Fuß zur Schule (31%) als in Wohnlagen mit schlechter Erreichbarkeit (24%). Entsprechend werden in urbanen Lagen weniger Kinder mit dem Pkw gebracht (21% gegenüber 28%).

Die Schulwege werden mit zunehmendem Alter immer länger; von der Grundschule zum Jugendalter nehmen die Distanzen um den Faktor drei zu. Auch 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 begleitet (zum Teil unter Begleitung weiterer Geschwister oder anderer Personen) oder durch andere Personen, die

nicht zum Haushalt gehören (Freunde, andere Eltern, ...). Das unbegleitete Zurücklegen der Wege nimmt mit dem Alter der Kinder stark zu.

## Gemeinsame Wege als gemeinsame Zeit

Bei gemeinsamen Wegen ist häufig die ganze Familie zusammen unterwegs, insbesondere in der Freizeit (18% der Freizeitwege aller Familienmitglieder) und bei Versorgungswegen (20%). Noch häufiger ist allerdings nur ein Teil der Familie dabei. In der Freizeit sind in der Regel beide Elternteile dabei, bei Begleitwegen oder auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung häufiger nur ein Elternteil.

Bemerkenswert ist, dass Wege selbst für scheinbar lästige Pflichtaktivitäten wie dem Einkauf häufig zusammen unternommen werden. Nur vier von zehn Versorgungswegen werden allein unternommen. Gemeinsame Wege sind offenbar nicht nur Last, sondern können auch Gemeinsamkeit herstellen und Freude machen.





# Was Familien heute bewegt

Um die Alltagsmobilität von Familien auch aus der Innenperspektive zu beleuchten, wurden 32 Interviews mit Eltern aus unterschiedlichen Familienhaushalten geführt. Weitere 23 Familieninterviews wurden aus einer Interviewstudie in ländlichen Räumen mit herangezogen (Herget 2013). Bei der Fallauswahl wurde darauf geachtet, 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. Doppelvollzeiterwerbstätigen-Familien und fernpendelnde Familien), um so das Spektrum möglichst vollständig abzudecken.

## Stadtfamilien - Landfamilien

Familien im urbanen Raum nutzen den PKW eher als „Mobilitätsreserve“ für Ausflüge, Urlaube, Notfälle (kranke Kinder) und größere Transporte. Im Grunde würde ein passendes Carsharing-Angebot vielfach ausreichen, um ihre Bedürfnisse abzudecken. Teilweise wird jedoch das eigene Auto als bequemer, zum Teil auch als günstiger und mit mehr Stauraum angesehen.

Auch bei der Bewertung des ÖPNV gab es deutliche Unterschiede zwischen 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 hingegen 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: Sobald am Nachmittag die Streckenfahrkarten zur Schule nicht mehr genutzt werden können und Einzelfahrscheine für Freizeitaktivitäten gekauft werden müssen, führt dies zur Nicht-Nutzung des ÖPNV. Zum Teil werden aus Kostengründen auch Teilstrecken mit dem PKW bis zur günstigeren Zone zurückgelegt. Gerade im räumlich-zeitlichen Geltungsbe- reich der Schülerfahrkarten gibt es jedoch große Unter- schiede in Deutschland.

Für Eltern aus dem suburbanen 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 Auto mehr leisten können, ist das private Autoteilen für diese Eltern die mit Abstand am leichtesten vorstellbare Lösung, zusammen mit dem verstärkten Bilden von Fahrgemeinschaften. Die in Großstädten le- benden Eltern sehen sich da als deutlich weniger abhängig vom Auto. Sie könnten sich ihren Alltag (zur Not) auch mit mehr ÖPNV plus Fahrrad vorstellen. Lediglich sehr fahrradaffine und umweltbewusste Familien sowie



Familien mit geringem Einkommen leben bereits einen Alltag ohne eigenes Auto und sehen das Fahrrad als beste Alternative zur Pkw-Nutzung an.

### **Große Unterschiede bei der Fahrradnutzung**

Die für das Fahrrad noch als angemessen empfundene Entfernung variiert sehr stark zwischen den Familien (2–15 km). Die Fahrradnutzung variiert auch 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, die jahrzehntelang eine PKW-orientierte Verkehrspolitik betrieben haben und daher trotz der geringen Höhenunterschiede im Stadtbild als wenig fahrradfreundlich geschildert werden.

Beim Fahrradfahren spielen zudem die persönlichen Einstellungen eine zentrale Rolle. Dabei ist Gesundheit/Sport ein deutlich häufiger genanntes Argument für die Fahrradnutzung als jegliche Umweltvorteile. Grundsätzlich schätzen die Eltern am Fahrradfahren, dass sie damit Zeit sparen können und - ähnlich wie mit dem Auto - sehr individuell und flexibel von Haustür zu Haustür gelangen. Gegen das Fahrradfahren sprach manchmal das geringe Alter der Kinder (zu jung/unsicher zum Fahrradfahren). Entsprechend sehnten sich Eltern kleiner Kinder oft danach, dass ihre Kinder alt genug sind, um alleine Fahrrad zu fahren.

### **Alltagsunterstützung und Betreuungsgpässe**

Eine regelmäßige Alltagsunterstützung war bei den befragten Familien eher selten. Vor allem die morgendlichen Begleitwege zur Schule oder zur Kita wurden meistens nur zwischen den Elternteilen aufgeteilt. Sofern die (Schwieger-)Eltern am gleichen Ort leben, stellen sie in der Regel die zuverlässigste Unterstützung bei der Betreuung der Kinder dar.

Besonders problematisch sind kurzfristige, ungeplante Betreuungsgpässe, 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. Insgesamt fehlen hier Auffanglösungen externer Anbieter, wie etwa eine mobile Kurzzeitbetreuung oder kurzfristig bestellbare Abholdienste.

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 Betreuungsgpässen und PKW-Ausfällen hilft. Familien, die in der Nachbarschaft gut vernetzt sind, sehen daher auch deutlich entspannter steigenden Pkw-Nutzungskosten entgegen als diejenigen, die sehr auf sich alleine gestellt leben.



# Familien-Portraits

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-Portraits 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 genannten Wohnorte und Familiennamen sind rein fiktiv.

Die Portraits sollen typische Begründungszusammenhänge aus der Perspektive der Familien veranschaulichen und nachvollziehbar machen. Zudem wurden die Familien-Portraits für die Ableitung von Handlungsoptionen und Empfehlungen genutzt (siehe Kap. 3).

## DURCHSCHNITTSFAMILIE

*Familie Dittrich*

Wohnlage	Stadtrand (West)
Wohnform	Einfamilienhaus
Erwerbsmodell	Vollzeit / Teilzeit
Anzahl Kinder	2 (9 und 12 J.)
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 9-jährige Sohn mit dem Auto an der Schule abgesetzt. Zurück kommt er dann zu Fuß, gemeinsam mit den Nachbarskindern. Die 12-jährige Tochter besucht das Gymnasium und fährt dorthin sieben Stationen mit der Straßenbahn. Am frühen Nachmittag kommt Frau Dittrich von der Arbeit und fährt die Kinder mit dem Auto zu ihren Freizeitterminen. Wenn ihr die Wartezeit vor Ort zu lästig ist, fährt sie zweimal. Gelegentlich bildet sie Fahrgemeinschaften.

### Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Herr Dittrich arbeitet 30 km entfernt. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln bräuchte er doppelt so lange. Frau Dittrich könnte zwar mit dem Fahrrad zur Arbeit, aber schlechtes Wetter und die Versorgungs- und Begleitwege am Nachmittag sprechen für das Auto. Über die Abschaffung eines Pkw hat Familie Dittrich schon nachgedacht, aber solange zwei Autos finanzierbar sind, „gönnen sie sich den Luxus“. In der Nachbarschaft teilen sich zwei Familien ein Auto – dies könnten sie sich prinzipiell auch vorstellen.

## DOPPELVOLLZEITERWERBSTÄTIGEN-FAMILIE

*Familie Schulz*

Wohnlage	Urban / Großstadt (West)
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Vollzeit / Vollzeit
Anzahl Kinder	1 (8 J.)
Anzahl PKW	1
Verkehrsverhalten	Pkw / ÖV



### Der Familienmobilitätsalltag

Familie Schulz lebt in einer großen Altbau-Wohnung in Dortmund. Beide Eltern arbeiten Vollzeit in leitenden Funktionen. Der Alltag ist klar geregelt: Wer morgens die Tochter zur Schule bringt, kann nachmittags/abends länger arbeiten. Meist bringt Herr Schulz die Tochter mit dem Auto in die bilinguale Schule der Stadt. Die Tochter kann dort die Nachmittagsbetreuung nutzen und wird anschließend von Frau Schulz abgeholt, mit der U-Bahn. Vieles wird online gekauft, Lebensmitteleinkäufe werden fast täglich auf dem Weg nach Hause erledigt.

### Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Für Familie Schulz ist das Auto ein Garant, flexibel den Alltag gestalten zu können. Am Wochenende nutzen sie es, um zu den Großeltern oder ins Ferienhaus im Münsterland zu fahren. Frau Schulz schätzt die U-Bahn: „Morgens ist die Stadt voll, im Stau zu stehen ist verlorene Zeit. In der Bahn habe ich dann schon meine E-Mails gelesen.“ Generell versuchen alle, möglichst viel Zeit gemeinsam zu verbringen.

## JUNGE FAMILIE

*Familie Hübner/Schmidt*

Wohnlage	Stadttrand (Ost)
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Vollzeit / nicht erw.
Anzahl Kinder	2 (4 J., 6 Mon.)
Anzahl PKW	0
Verkehrsverhalten	Fahrrad / ÖV



### Der Familienmobilitätsalltag

Familie Hübner/Schmidt lebt in einer 50er-Jahre-Siedlung am Stadttrand von Leipzig. Hier sind die Mieten noch erschwinglich. Fast alle Wege erledigen sie mit dem Fahrrad, mit Anhänger. Bei schlechtem Wetter fahren sie Bus oder S-Bahn. Die berufliche Situation der Eltern ist belastend. Herr Schmidt arbeitet auf einer befristeten Stelle, Frau Hübner ist gerade in Elternzeit. In einem halben Jahr möchte sie wieder einsteigen, jedoch müssen dafür beim alten Arbeitgeber erst neue Projekte bewilligt sein. Selbst wenn dies klappt, weiß sie noch nicht, wie sie den Anfahrtsweg zur Arbeit (mit ÖV 1 Stunde) mit der Betreuung der Kinder vereinbaren kann.

### Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Familie Hübner/Schmidt fährt gerne Fahrrad: „Das kostet nicht viel und spart Zeit.“ Frau Hübner fährt nicht gerne S-Bahn – wenn die Kinder quengeln, erntet sie vorwurfsvolle Blicke, und Aufzüge/Rolltreppen sind oft kaputt. Sie denken über einen Pkw nach, denn Besuche bei Freunden in anderen Stadtteilen oder Ausflüge am Wochenende benötigen viel Planung. Carsharing haben sie getestet, waren jedoch enttäuscht. Sie mussten mühsam zwei Kindersitze und den Kinderwagen rein- und raustragen, sie mussten hinterher noch eine Reinigung bezahlen, und für die passende Autogröße mussten sie sich eine Woche vorher anmelden.

## MIGRANTEN-FAMILIE

### Familie Melek

Wohnlage	Urban / Großstadt
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Vollzeit / Teilzeit
Anzahl Kinder	5 (20, 18, 13, 10, 9 J.)
Anzahl PKW	1
Verkehrsverhalten	ÖV / Pkw



### Der Familienmobilitätsalltag

Familie Melek wohnt in der zweiten Generation in Berlin-Neukölln. Ein Netz aus Verwandten lebt in der Nachbarschaft und unterstützt bei Betreuungsempfängen. Die Kinder bewältigen ihre Wege weitgehend selbstständig zu Fuß und mit U- und S-Bahn. Frau Melek fährt mit dem Bus zur Arbeitsstelle, Herr Melek kann zu Fuß zur Arbeit. Seine Schicht als DHL-Fahrer beginnt sehr früh, daher ist er häufig mittags zu Hause und kocht für die Kinder. Eingekauft wird unterwegs, alles ist ja um die Ecke. Zum Schwimmtraining begleitet Herr Melek seine 10-Jährige. Er genießt die Wartezeit als *Auszeit*. Abends und nachts holt Herr Melek seine Töchter meist mit dem Auto ab.

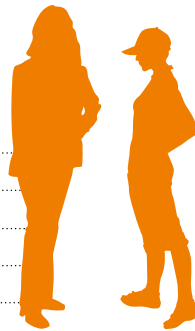
### Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Für Herrn Melek ist das Auto unverzichtbar. Fahrradfahren kommt für ihn nur im Sommer mal infrage, Bus oder Bahn fahren ist ihm grundsätzlich „zu stressig“. Car to go hat er schon mal probiert und fand es „gar nicht so übel“. Carsharing wäre aber eher „was für Notzeiten“. Frau Melek hat keinen Führerschein. Ein Fahrrad besitzen nur Vater und Sohn. Familie Melek ist mit der Mobilität im Großen und Ganzen zufrieden.

## ALLEINERZIEHENDE

### Frau Walther

Wohnlage	Urban / Großstadt (West)
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Teilzeit
Anzahl Kinder	1 (13 J.)
Anzahl PKW	1
Verkehrsverhalten	Pkw / ÖV



### Der Familienmobilitätsalltag

Frau Walther lebt mit ihrer Tochter zentral in Darmstadt. Die Wohnung ist klein, deshalb wird das Auto häufig als „Zwischenlager“ für Einkäufe/Getränke genutzt. Frau Walthers Arbeitsweg ist kurz, dennoch fährt sie mit dem Pkw. Die Tochter hat eine Schülermonatskarte und nutzt die Straßenbahn. Frau Walther holt ihre Tochter oft abends mit dem Auto bei ihren Freundinnen ab. Sie würde gerne öfter abends zum Sport oder mal ein Bier trinken gehen, müsste dann aber ihre Tochter allein lassen oder eine Betreuung organisieren. Das kann sie sich nicht leisten.

### Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Aus finanziellen Gründen fährt Frau Walther nicht in den Urlaub. Auch kleinere Ausflüge finden selten statt – meist ist sie „einfach zu platt“. Das liebste Verkehrsmittel ist für Frau Walther der Pkw („Zu Fuß einkaufen? Nein, Tütenschleppen ist asozial“), auch wenn sie sich das Auto eigentlich nicht leisten kann. Jede Autoreparatur ist eine Zitterpartie. Die Schülermonatskarte findet sie zu teuer, denn die gilt für den Großraum, obwohl die Tochter nur den Kernbereich nutzt.

## LANDFAMILIE

### Familie Mueller

Wohnlage	Dorf (Ost)
Wohnform	Einfamilienhaus
Erwerbsmodell	Vollzeit / Vollzeit
Anzahl Kinder	2 (13 und 9 J.)
Anzahl PKW	2
Verkehrsverhalten	Pkw-orientiert



### Der Familienmobilitätsalltag

Nach der Geburt der Tochter zog Familie Mueller nach Kletzin zu den Eltern. Die Muellers fahren morgens mit dem PKW in verschiedene Richtungen zur Arbeit. Die Kinder nehmen den Schulbus in die Stadt. Während die Tochter dort in die Grundschule geht, muss der Sohn zum Gymnasium noch einen weiteren Bus nehmen. Sonntags werden die Nachmittagstermine der kommenden Woche besprochen und geklärt, wer wen bringen kann. Unter der Woche sind Herr und Frau Mueller meist erst gegen 18 Uhr wieder zu Hause. Einkäufe werden auf dem Rückweg mit dem Auto erledigt.

### Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Herr Mueller arbeitet 30 km, Frau Mueller 40 km entfernt. Beide könnten nur einen Teil des Arbeitswegs mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Die finanzielle Situation lässt zwei Autos zu, über die Abschaffung eines PKW wurde noch nicht nachgedacht. Die 9-jährige Tochter könnte zwar mit dem Fahrrad zur Grundschule, aber der Schulweg würde über eine stark befahrene Landstraße ohne Radweg führen. Wenn möglich, werden Fahrdienste mit befreundeten Familien organisiert. Der 13-jährige Sohn denkt über ein Moped nach, um in Zukunft selbstständiger unterwegs zu sein.

## PATCHWORKFAMILIE

### Familie Richter-König

Wohnlage	Mittelstadt (West)
Wohnform	Wohnung
Erwerbsmodell	Vollzeit / Teilzeit
Anzahl Kinder	3 (1, 6 und 10 J.)
Anzahl PKW	1
Verkehrsverhalten	Fahrrad / zu Fuß



### Der Familienmobilitätsalltag

Familie Richter-König lebt seit drei Jahren in einer Wohnung in Lüneburg. Jeder brachte ein Kind mit in die Beziehung, seit einem Jahr haben sie zudem ein gemeinsames Kind. Die 10-jährige Tochter aus erster Ehe von Herrn Richter lebt die meiste Zeit bei ihrer Mutter und ist nur mittwochs und jedes zweite Wochenende bei Familie Richter-König. Die meisten Wege legt die Familie zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Unter der Woche wird mit dem Rad eingekauft. Samstags machen sie einen Großeinkauf mit dem Auto (insb. Getränkekisten und Babywindeln).

### Gründe und Alternativen für die Verkehrsmittelwahl

Die Familie legt großen Wert auf einen gesunden Lebensstil – dies spiegelt sich auch in der Alltagsmobilität wider. Die Kinder könnten zwar auch den Bus nutzen, doch dieser fährt nur alle 20 Minuten – mit dem Rad sind sie schneller. Am Auto schätzen die Richter-Königs, dass man bequem viel transportieren kann und am Wochenende auch mal günstig zu fünft einen größeren Ausflug machen kann.

# 3. Handlungsoptionen und Empfehlungen

Wie die Mobilität von Familien erleichtert werden kann

Handlungsempfehlungen zur Familienmobilität müssen den verschiedenen Lebensbedingungen der Familien gerecht werden. Je nach Wohnlage, Verkehrsangebot und Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Kitas, Schulen, Nahversorgung, Freizeitgestaltung) sowie den individuellen Merkmalen eines Familienhaushaltes (Umfang der Erwerbstätigkeit, Einkommen, Alter und Zahl der Kinder) stehen andere Empfehlungen im Vordergrund. Familienfreundliche Carsharingangebote 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.

Neben unterschiedlichen Angeboten für Familien in Stadt und Land, 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 unten):

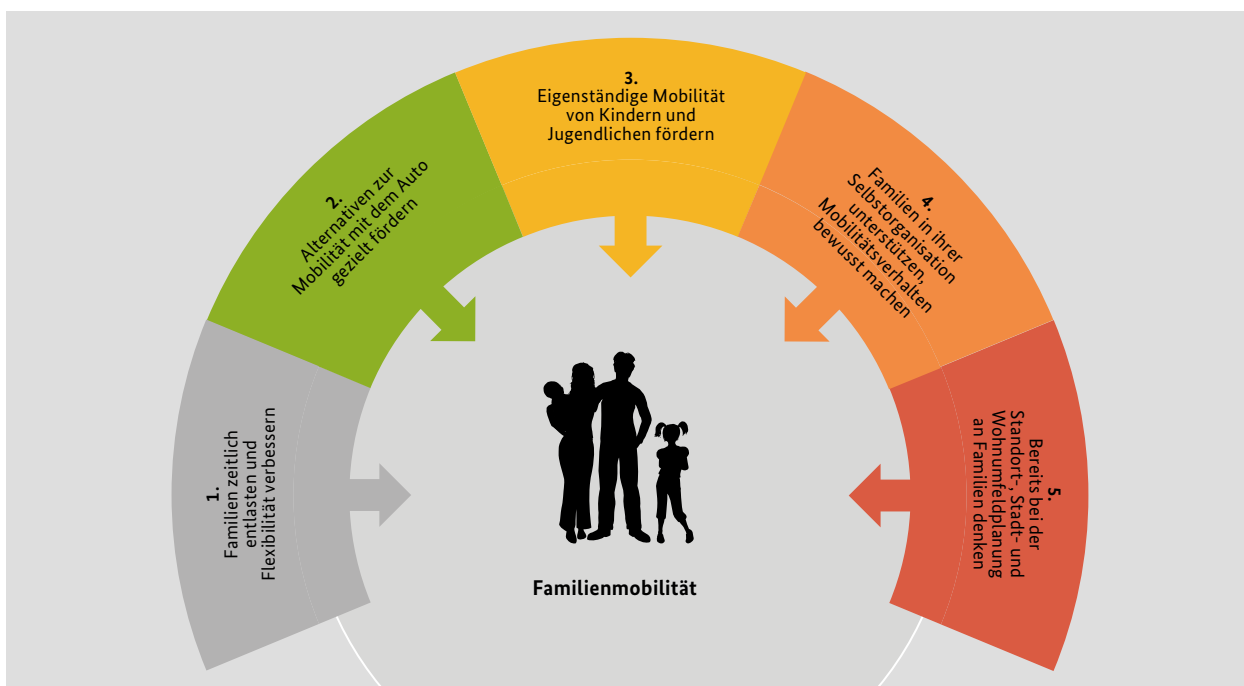
Die Ergebnisse der quantitativen Analysen und qualitativen Erhebungen wurden in sieben idealtypischen Familien-Portraits zusammengefasst (s. Kapitel 2). Parallel dazu wurden aus den Ergebnissen der ExpertInneninterviews und der recherchierten Praxisbeispiele Handlungsoptionen abgeleitet, die in einem vereinfachten „Delphi-Verfahren“ 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 ExpertInnenworkshop diskutiert und gewichtet. Die strategischen Handlungsempfehlungen werden im Folgenden näher beschrieben.



Vorgehen zur Ableitung von Handlungsoptionen und Empfehlungen



# Strategische Handlungsempfehlungen



Strategische Handlungsempfehlungen - Übersicht

## 1\_ Familien zeitlich entlasten und Flexibilität verbessern

In der Familienphase kumulieren Zeitengpässe und Zeitkonflikte, insbesondere bei doppelwerbstätigen 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.

## 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) 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.

### 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.

### 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, die sich dann nur noch mit dem Auto bewältigen lassen. Die 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.

## 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 sogenannter 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 Freizeitorde 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 nicht-motorisiert. 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.

Die folgenden Praxisbeispiele illustrieren beispielhaft, wie die strategischen Handlungsempfehlungen ganz konkret umgesetzt werden können. Bei der Auswahl war es wichtig, einerseits ein möglichst großes Spektrum an Maßnahmen aufzuzeigen, andererseits nur Maßnahmen darzustellen, die eine unmittelbare Wirkung auf die Familienmobilität haben. Die ausgewählten Beispiele erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

# Praxisbeispiele

## Familiengerechtes ÖV-Angebot

**Begründung:** Während das ÖV-Angebot in Großstädten in der Regel gut ausgebaut ist, gibt es in ländlichen Räumen jenseits des Schulbusverkehrs oft keine alltagstauglichen Verbindungen. Hier helfen Bedarfsverkehre, ein attraktives und wirtschaftlich tragfähiges Angebot aufrechtzuerhalten.

Angebotsformen wie *Discobusse* oder der *Jugendbus* sichern die eigenständige Mobilität von Jugendlichen am Nachmittag und Abend und entlasten Eltern von Begleitwegen.

### Praxisbeispiel: Jugendbus Melsungen

Der Jugendbus Melsungen fährt Jugendliche freitags und samstags zu Freizeitangeboten ins benachbarte Kassel. Die Abfahrtszeiten und Haltepunkte wurden gemeinsam mit JugendvertreterInnen bestimmt. Auf dem Rückweg werden die Jugendlichen bis zur Haustür gefahren. Eine einfache Tour kostet 5 €.

## Günstige Familientarife

**Begründung:** Insbesondere Familien mit geringem Einkommen oder mit vielen Kindern wünschen sich günstigere Tarife bei Bus und Bahn. Auch Familien, die den ÖPNV nicht regelmäßig nutzen und keine Zeitkarten besitzen, fehlen oft günstige Kleingruppentarife. Im ländlichen Raum bewähren sich preiswerte Freizeittickets für Schülerinnen und Schülern außerhalb des Geltungsbereiches des Schülertickets.

### 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](http://www.vmobil.at/index.php?menuid=90)

### Praxisbeispiel: Freebirdticket NVV

Mit dem FREEBIRD-Ticket können Schülerinnen und Schüler außerhalb des Geltungsbereiches des Schülertickets günstig unterwegs 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.

[www.nvv.de/tickets-tarife](http://www.nvv.de/tickets-tarife)

**Akteure:** Verkehrsunternehmen/ -dienstleister

**Zielgruppen:** Familien mit Jugendlichen

**Wirkungsbereich:** Land

**Einfluss auf Strategie:** 2, 3

**Wirkung:** zeitlich +, finanziell -, ökologisch +

**Akteure:** Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger

**Zielgruppen:** Familien mit geringem Einkommen

**Wirkungsbereich:** Stadt + Land

**Einfluss auf Strategie:** 2

**Wirkung:** zeitlich 0, finanziell ++, ökologisch +



## Neu-Eltern-Marketing

**Begründung:** 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.

## Kindgerechte Wohnumfeldgestaltung

**Begründung:** Ein breiter Gehweg, ein ruhiger Straßenabschnitt, ein Grünstreifen oder übersichtliche und sicher querebare Kreuzungen: Sobald eine freie Fläche zur Verfügung steht, nehmen Kinder sie in Besitz und machen sie zum Spielraum. Viele Kommunen haben bereits angefangen, sichere Spiel- und Bewegungsräume für ihre Kinder zu schaffen und zurückzuerobern.

### Praxisbeispiel: Beispielbare Stadt Griesheim

Erwachsene Berufstätige prägen mit ihrem Bedürfnis, zielorientiert unterwegs zu sein, die Stadt. Griesheim ist die erste Stadt Deutschlands, in der systematisch Spielplätze miteinander vernetzt, temporäre Spielstraßen eingerichtet und lückenlose Fußwegenetze für Kinder geschaffen wurden. Unterschiedliche Spielangebote begleiten die Gehwege und werten damit Schul- und andere Kinderwege deutlich auf.

[www.griesheim.de/Bispielbare-Stadt.1029.0.html](http://www.griesheim.de/Bispielbare-Stadt.1029.0.html)

### Praxisbeispiel: Kriterienkatalog familienfreundliche Stadtplanung

Die Stadt Aachen hat einen *Kriterienkatalog familienfreundliche Stadtplanung* erstellt, nach dem städtebauliche Projekte auf ihre Kinder- und Familienfreundlichkeit geprüft werden können.

[www.familiengerechte-kommune.de/uploads/media/familienfreundliches\\_bauen.pdf](http://www.familiengerechte-kommune.de/uploads/media/familienfreundliches_bauen.pdf)

**Akteure:** Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger

**Zielgruppen:** Familien nach der Geburt eines Kindes

**Wirkungsbereich:** Stadt

**Einfluss auf Strategie:** 2

**Wirkung:** zeitlich 0, finanziell +, ökologisch +

**Akteure:** Kommunen

**Zielgruppen:** alle Familien

**Wirkungsbereich:** Stadt

**Einfluss auf Strategie:** 2, 3, 5

**Wirkung:** zeitlich +, finanziell +, ökologisch +



### Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts

**Begründung:** Eine entscheidende Stellschraube, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, da damit nachweislich schwere Verkehrsunfälle mit Personenschäden vermieden werden können. Tempo 50-Zonen wären dann auf Antrag die streckenbezogene Ausnahme. Die Verkehrsministerkonferenz hat im April 2015 den Spielraum für *streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen* auf innerörtliche Hauptverkehrsstraßen erweitert, wenn sich dort eine Grundschule, eine Kita oder ein Seniorenheim befindet. Kinder sind jedoch nicht nur an berechenbaren Orten wie Schule oder Kita unterwegs, sondern überall.

### 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](http://www.begegnungszonen.ch/home/index.aspx)

### Eltern-Taxi-Haltestelle

**Begründung:** Laut Statistischem Bundesamt kamen allein im vergangenen Jahr 10 363 Kinder unter 15 Jahren im Auto ihrer Eltern zu Schaden – deutlich mehr als Kinder, die zu Fuß unterwegs waren. Insbesondere vor Grundschulen gefährden viele Eltern durch regelwidriges Parken oder riskante Wendemanöver die Sicherheit anderer Kinder. Bei sogenannten *Eltern-Taxi-Haltestellen* können Schüler gefahrlos ein- und aussteigen. Diese speziell ausgewiesenen Haltebereiche sollten etwa 250 Meter vom Schuleingang entfernt liegen und so den Verkehr unmittelbar vorm Schultor entzerren.

### 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.

**Akteure:** Gesetzgeber (Bund), Kommune

**Zielgruppen:** alle Familientypen (1 – 7)

**Wirkungsbereich:** innerorts

**Einfluss auf Strategie:** 3, 5

**Wirkung:** zeitlich -/0, finanziell 0, ökologisch +

**Akteure:** Kommunen, Schulen

**Zielgruppen:** alle Familien

**Wirkungsbereich:** Stadt + Land

**Einfluss auf Strategie:** 2, 3

**Wirkung:** zeitlich +, finanziell 0, ökologisch -



## Sichere Rad- und Fußwege

**Begründung:** Um die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern, braucht es ein lückenloses, attraktives Fuß- und Radverkehrsnetz – insbesondere, um die für Kinder relevanten Aufenthalts- und Spielorte miteinander zu verbinden, aber auch um sichere Wege zwischen Einkaufszentren, Erholungsflächen, typischen Wohnvierteln und zentralen ÖV-Haltestellen sicherzustellen.

### 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](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)

## Fahrradabstellanlagen

**Begründung:** Familien haben besondere Transporterfordernisse. Kinderfahrräder, Fahrradanhänger, Kindersitze und Helme müssen nicht nur bewegt, sondern auch an andere Personen (Vater, Freunde, Großeltern) übergeben werden. Deshalb sind wohnungsnahe, sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen vor der Haustür, an Haltestellen und an familientypischen Zielorten (wie z.B. Kita, Schule) wichtig. Einen Beitrag dazu liefert die neue Landesbauordnung in Baden-Württemberg: Künftig muss jeder Bau von Privathäusern zwei Fahrradstellplätze pro Wohnung nachweisen.

### 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](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)

### Praxisbeispiel: BikeCity Wien

Im neuen Wiener Stadtteil „BikeCity“ werden im Erdgeschoss der Wohngebäude große Fahrradräume und frei benutzbare Werkplätze mit Druckluft- und Wasseranschluss geschaffen.

<https://smartcity.wien.at/site/projekte/bauen-wohnen/bike-city>

Akteure: Land, Kommunen

Zielgruppen: alle Familien

Wirkungsbereich: Stadt + Land

Einfluss auf Strategie: 2, 3, 4

Wirkung: zeitlich +, finanziell +, ökologisch +

Akteur: Kommunen, Wohnungsunternehmen

Zielgruppen: alle Familien

Wirkungsbereich: Stadt + Land

Einfluss auf Strategie: 1, 2, 3

Wirkung: zeitlich +, finanziell +, ökologisch +





### Nutzfahrräderverleih

**Begründung:** Transporträder sind in der Anschaffung relativ teuer, für Familien aber ungemein praktisch. Den Wochenendeinkauf erledigen, die Kinder zum Sportverein bringen – bequem ohne Parkplatzsuche und Tüten schleppen. Insbesondere in randstädtischen Wohngebieten können Wohnungsunternehmen mit passenden Verleihangeboten für eine bessere und nachhaltigere Anbindung sorgen und so die Lebensqualität für Familien steigern.

#### Praxisbeispiel: *Leben im Westen Frankfurt/M*

Zur Vernetzung der westlichen Stadtteile Frankfurts gibt es dort seit 2013 vier E-Mobility-Stationen, an denen 22 E-Autos und 12 Elektromotor-unterstützte Transporträder („Bakfiets“) entliehen werden können. Für Mieter der Wohnungsgesellschaften KEG und WBG ist das Angebot kostenlos, alle anderen bezahlen einen symbolischen Tagespreis in Höhe von 3,00 €. [www.e-bakfiets.de/](http://www.e-bakfiets.de/)

### Familienfreundliches Carsharing

**Begründung:** Für Familien in Großstädten ist die Alltagsmobilität ohne Auto durchaus machbar. Allerdings wünschen sich diese Familien für Ausflüge, Fahrten zum Kinderarzt oder Besuche von Freunden und Verwandten gelegentlich ein Auto. Carsharing wäre eine Alternative, häufig fehlen jedoch ausreichend große Pkw und Kindersitze. Aufgrund der Kindersitze und der höheren Verschmutzung sind Familien für Carsharinganbieter oft keine attraktive Kundengruppe.

#### 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.

**Akteure:** Wohnungsunternehmen

**Zielgruppen:** alle Familien

**Wirkungsbereich:** Stadt

**Einfluss auf Strategie:** 2

**Wirkung:** zeitlich 0, finanziell +, ökologisch+

**Akteure:** Verkehrsdienstleister

**Zielgruppen:** Familien ohne Auto

**Wirkungsbereich:** Stadt

**Einfluss auf Strategie:** 2

**Wirkung:** zeitlich +, finanziell +, ökologisch +



## Mobile Freizeitangebote

**Begründung:** Insbesondere in 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. Mobile Dienstleistungen bieten hier die Chance, Angebote – zumindest an einigen Tagen – wieder direkt vor Ort verfügbar zu machen. Dies kommt sowohl dem privaten Zeit- und Geldbudget als auch dem Klimaschutz entgegen.

### Praxisbeispiel: MOMUs Rockmobil

Um ein Musikinstrument zu lernen oder in einer Band zu spielen, sind viele Kinder und Jugendliche in ländlichen Räumen auf das „Eltern-Taxi“ angewiesen. MOMUs Musikschule und MOMUs Rockmobil bieten musikalische Früherziehung, Instrumentalunterricht und Fortbildungen für Lehrer dezentral an. Das Rockmobil ist ein zum Musikstudio umgebauter 18 m langer Bus mit drei Proberäumen. Es bietet Instrumentalkurse an und unterstützt Bands aktiv in ihrer Entwicklung. Damit werden wöchentlich über 100 Kinder und Jugendliche erreicht.  
[www.momu.de](http://www.momu.de)

## Kampagnen

**Begründung:** 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.

### 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](http://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](http://www.osnabrueck-sattelt-auf.de)

**Akteure:** Kommunen

**Zielgruppen:** alle Familien

**Wirkungsbereich:** Land

**Einfluss auf Strategie:** 1, 3

**Wirkung:** zeitlich +, finanziell +, ökologisch +

**Akteure:** Land, Kommunen, Verbände

**Zielgruppen:** alle Familien

**Wirkungsbereich:** Stadt + Land

**Einfluss auf Strategie:** 2, 3, 4

**Wirkung:** zeitlich 0, finanziell 0, ökologisch +



# 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. Ganztagschulen 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 Schülerverkehrs, um die Belastungen der Eltern durch Fahrdienste zu reduzieren (Bund + Land)
- Prüfung, ob ein Finanzierungsmodell mit Ausgleichszahlungen analog zu § 45 PBefG zur Finanzierung von familienfreundlichen ÖPNV-Angeboten geschaffen werden kann (Bund)
- 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)
- Öffentlichkeitskampagnen 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 Freizeitororten, 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 Eltern-taxi-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, Lebensmittelhandel)
- kommunale Zeitpolitik zur Synchronisierung der Öffnungszeiten von Kita, Schulen und 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

# Zum Weiterlesen

## ... 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 die Fahrradnutzung für Familien zu erleichtern
- Schaffung von zentral gelegenen, familiengerechtem Wohnraum im Neubau und im Wohnungsbestand

ADAC (2013): *Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis.* München.

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2012): *Achter Familienbericht: Zeit für Familie – Familienzeitpolitik als Chance einer nachhaltigen Familienpolitik.* Berlin.

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2014 a): *Mehr Zeit für Familien – Kommunale Familienzeitpolitik in Deutschland. Monitor Familienforschung Nr. 33.* Berlin.

BMFSFJ – Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend / Institut der deutschen Wirtschaft Köln (2014 b): *Kosten-Nutzen-Analyse einer kommunalen Familienzeitpolitik.* Berlin.

BMI – Bundesministerium des Inneren (2013): *Jedes Alter zählt. Demografie-strategie der Bundesregierung.* Berlin.

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.

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.

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.

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.

Schneider, Norbert F. / Limmer, Ruth / Ruckdeschel, Kerstin (2002): *Berufsmobilität und Lebensform. Sind berufliche Mobilitätsanforderungen in Zeiten der Globalisierung noch mit Familie vereinbar?* Stuttgart: Kohlhammer.

Statistisches Bundesamt (Hrsg.) (2004): *Alltag in Deutschland. Analysen zur Zeitverwendung.* Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.

VCD – Verkehrsclub Deutschland (2012): *Mit Kindern unterwegs. Anforderungen für kinder- und familienfreundliche Mobilitätsangebote.* VCD/DFV-Position 02/2012.

[www.radschlag-info.de](http://www.radschlag-info.de)

[www.vcd.org/familienseiten.html](http://www.vcd.org/familienseiten.html)

[www.vertraeglich-reisen.de](http://www.vertraeglich-reisen.de)

[www.vrsinfo.de/service/mobilitaetsmanagement/schulen/verkehrszaehmer.html](http://www.vrsinfo.de/service/mobilitaetsmanagement/schulen/verkehrszaehmer.html)

[www.schulweg-safari.de](http://www.schulweg-safari.de)

[www.lokale-buendnisse-fuer-familie.de](http://www.lokale-buendnisse-fuer-familie.de)

[www.erfolgsfaktor-Familie.de](http://www.erfolgsfaktor-Familie.de)

# Zusammenfassung

## *Eltern sind mobiler als Singles und Paare*

Familienmobilität ist von einer großen Spannweite 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 mit höherem Zeitaufwand unternehmen. Gleichwohl sind diese Wege nicht länger. Familien sind also in ihrer Mobilität stark 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 umso größer, 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 und Jugendlichen 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 sind 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, bei denen Absprachen, wer mit welchem Verkehrsmittel wann unterwegs ist, zunehmen. 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.

# Impressum

## HERAUSGEBER

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
(BMVI)  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

## PROJEKTLEITUNG

Dr. Bernd Rittmeier (BMVI)

## AUFTRAGNEHMER

INOVAPLAN GmbH  
Degenfeldstr. 3  
76131 Karlsruhe

## IN KOOPERATION MIT

Büro für integrierte Planung Berlin (bip)  
Marienburger Allee 20  
14055 Berlin

Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen  
Wandel GmbH (InnoZ)  
Torgauer Str. 12-15 (EUREF-Campus)  
10829 Berlin

ForschungsBüro Scheiner  
Kreuzstraße 131  
44137 Dortmund

## AUTORINNEN UND AUTOREN

Uta Bauer (bip)  
Dr. Melanie Herget (InnoZ)  
Dr. Wilko Manz (INOVAPLAN)  
Dr. Joachim Scheiner (ForschungsBüro Scheiner)

## GESTALTUNG

Zech Dombrowsky Design GBR, Berlin

## DRUCK

Trigger. Medien. GmbH

Stand: Juli 2015

## BILDNACHWEISE

Titel: Harry Schiffer/[www.ELTIS.org](http://www.ELTIS.org), [www.maxpower.photo](http://www.maxpower.photo),  
Tilman Weishart/Deutsche Bahn, Uta Bauer/bip Berlin,  
S. 6: Dr. Rittmeier/BMVI, S. 7: Walter Dombrowsky/  
Zech Dombrowsky Design, S. 15: Alexandra H./pixelio,  
S. 16: Uta Bauer/bip Berlin, S. 17: [www.ELTIS.org](http://www.ELTIS.org),  
S. 18: Elena Andreatta, S. 29: Tilman Weishart/Deutsche Bahn,  
Melanie Herget/InnoZ, S. 30: [www.ELTIS.org](http://www.ELTIS.org),  
<http://beispielbare-stadt.efhd.de>, S. 31: Walter Dombrowsky,  
S. 32: PGV/Alrutz (Landkreis Northeim, K515), an-d/Wikipedia,  
S. 33: [www.babboe.com](http://www.babboe.com), [www.maxpower.photo](http://www.maxpower.photo),  
S. 34: Mobiler Musiktreff e.V., Stadt Osnabrück

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der  
Bundesregierung. Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum  
Verkauf bestimmt.



