

d 31.3.2008 - 6.6.

Donnerstag

9.00-10.30 (A)
Morris Walking

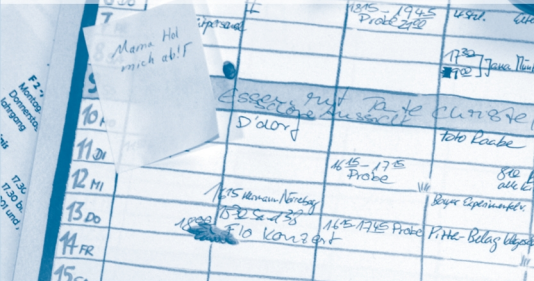
Stundenplan für die Klasse 4a ab 5.03.2008

Zeit	Mo	Di	Mi
8.10 - 8.55	Sport	Messe	X
8.55 - 9.40	Sport	Musik	X
10.10-10.55	X	X	X
10.55-11.40	X	Englisch	Kunst
12.00-12.45	X	X	Kunst
12.45-13.30	Fl. - AG	Fö. für 1 Gr.	Comp. -

Martina Heitkötter
 Karin Jurczyk
 Andreas Lange
 Uta Meier-Gräwe (Hrsg.)

Zeit für Beziehungen?

Zeit und Zeitpolitik für Familien



Verlag Barbara Budrich



Zeit für Beziehungen?

Martina Heitkötter • Karin Jurczyk •
Andreas Lange • Uta Meier-Gräwe (Hrsg.)

Zeit für Beziehungen?

Zeit und Zeitpolitik für Familien

Verlag Barbara Budrich
Opladen & Farmington Hills, MI 2009

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier.

Alle Rechte vorbehalten.

© 2009 Verlag Barbara Budrich, Opladen & Farmington Hills, MI
www.budrich-verlag.de

ISBN 978-3-86649-187-8

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Umschlaggestaltung: disegno visuelle kommunikation, Wuppertal – www.disenjo.de

Satz: Redaktion + Satz Beate Glaubitz, Leverkusen

Druck: paper & tinta, Warschau

Printed in Europe

Einführung

Vorwort	5
<i>Martina Heitkötter/Karin Jurczyk/Andreas Lange/Uta Meier-Gräwe</i> Einführung: Familien – ein zeitpolitisches Entwicklungsland	7
Problemanalyse von Zeitnot und entwerteter Zeit	35
<i>Karin Jurczyk:</i> Familienzeit – knappe Zeit? Rhetorik und Realitäten	37
<i>Benedikt Rogge:</i> Entwertete Zeit. Erwerbslosigkeit in Paarbeziehungen und Familie	67
<i>Uta Meier-Gräwe/Irene Kahle:</i> Balance zwischen Beruf und Familie – Zeitsituation von Alleinerziehenden	91
Zeiten in der Familie	111
<i>Karl Lenz:</i> Zeit in und Zeit für Zweierbeziehungen	113
<i>Andreas Lange:</i> „Wer hat an der Uhr gedreht?“ Einblicke in die Zeitverwendung von Kindern und ihren Eltern	137
<i>Christine Küster:</i> Mahl-Zeit?! Ernährungsmuster von Familienhaushaltstypen	159

<i>Uta Meier-Gräwe:</i> Zeitliche Choreographien des Essalltags von Familien in der flexibilisierten Gesellschaft	187
<i>Michael Meuser:</i> Keine Zeit für die Familie? Ambivalenzen involvierter Vaterschaft	215
Zeitliche Verschränkung verschiedener Lebensbereiche	233
<i>Frank Bauer:</i> „Nicht viel Neues in Küche und Kinderzimmer“. – Zur Beharrlichkeit der traditionellen geschlechtsspezifischen Zeitverwendung in Deutschland und Großbritannien	235
<i>Christina Klenner/Svenja Pfahl:</i> Jenseits von Zeitnot und Karriereverzicht – Wege aus dem Arbeitszeitdilemma	259
<i>Sabine Geiss/Sybille Picot:</i> Familien und Zeit für freiwilliges Engagement	291
<i>Caroline Kramer:</i> „Taxi Mama“ und noch mehr: Wegezeiten für Haushalt und Kinderbetreuung	319
Zeitpolitik	349
<i>Ulrich Mückenberger:</i> „Vereinbarkeit“ in der städtischen Erwerbsgesellschaft – was wird da eigentlich womit vereinbar gemacht?	351
<i>Jürgen P. Rinderspacher:</i> Zeitwohlstand und Zeitsouveränität – gegensätzliche Konzepte oder zwei Seiten derselben Medaille?	373
<i>Martina Heitkötter:</i> Der „temporal turn“ in der Familienpolitik – zeitpolitische Gestaltungsansätze vor Ort für mehr Zeitwohlstand in Familien	401
Autorinnen und Autoren	429

Caroline Kramer

„Taxi Mama“ und noch mehr: Wegezeiten für Haushalt und Kinderbetreuung

Zeit stellt ohne Frage eine grundlegende Dimension im Familienalltag dar und ihre Organisation strukturiert das familiäre Zusammenleben in hohem Maße. Im vorliegenden Band werden zahlreiche Aspekte angesprochen, die Ausprägungen dieser zeitlichen Strukturen beleuchten. Als Geographin möchte ich mich der Form von Zeitverwendung widmen, die auf eine ganz bestimmte Form mit der Dimension Raum verbunden ist, nämlich der Zeit, die zur Überwindung von Raum benötigt wird, d.h. der Zeit für Mobilität (vgl. auch Kramer 2005). Da sich in unserer Gesellschaft nach wie vor aufgrund geschlechtsspezifischer Rollenzuschreibungen die Zeitverwendung von Männern und Frauen vor allem hinsichtlich der Erwerbsarbeit und der Familienarbeit deutlich unterscheidet, ist die zentrale Dimension, entlang derer hier in diesem Beitrag die Analyse der Zeitverwendung für Mobilität erfolgt, das Geschlecht.

1. Geschlechtsspezifische Ungleichheit in der Verfügbarkeit von Zeit

Die Ungleichheit zwischen den Geschlechtern, was die Art des Zeitmanagements, den Grad der Selbstbestimmung hinsichtlich der Nutzung der Zeit und vor allem den Umfang der freien Zeit angeht, ist bereits seit geraumer Zeit ein zentrales Thema zahlreicher Untersuchungen der Frauen- und Geschlechterforschung, auf die jedoch an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden kann. Die Vorschläge, die als Maßnahmen für eine größere „Zeitgerechtigkeit“ häufig genannt werden, beziehen sich zum einen auf eine verbesserte Chancengleichheit in der Verteilung der Ressource Zeit und zum anderen auf einen Abbau der rollenspezifischen Zuschreibungen, die für eine ungleiche Zuteilung mitverantwortlich sind. Die kurzfristigen Maßnahmen für Frauen sind daher auf eine Erleichterung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie angelegt: mehr Teilzeitarbeitsplätze in Wohnortnähe, Flexibilisierung von Arbeitszeiten, verlängerte Öffnungszeiten der Kinderbetreuungseinrichtungen und der Geschäfte. Die langfristigen Maßnahmen sollen dahinge-

hend wirken, dass mehr Männer bereit sind, einen Anteil an der Reproduktionsarbeit zu übernehmen und damit die o.g. kurzfristigen Maßnahmen zunehmend auch von Männern in Anspruch genommen werden. Genau genommen ist das „Zeitproblem der Frauen“ ein „Zeitproblem der Familienperson“, die aufgrund der Geschlechtsrollenstereotype fast immer weiblich ist, wie Metz-Göckel 1986 formulierte: „Die stabilste Bastion gegen die Gleichstellung der Frau ist, die Frauenfrage zur Kinderfrage zu machen“ (Metz-Göckel 1986: 28, zit. nach Romeiß-Stracke/Pürschel 1988: 23).

In diesem Beitrag soll nun das Augenmerk speziell auf die Zeit gerichtet werden, die von Männern und Frauen für ihre alltägliche Mobilität verwendet wird. Von Küster (1999) wurde mit Hilfe der Daten der ersten bundesdeutschen Zeitbudget-Studie aus dem Jahr 1991/92 der Zeitaufwand, den Frauen für Mobilität aufwenden müssen, betrachtet. Sie unterschied dabei drei Kategorien der Verfügbarkeit von Zeit: 1) frei verfügbar, 2) an Personen gebunden und 3) an Institutionen gebunden. Frauen müssen aufgrund ihrer familiären Verpflichtungen deutlich mehr personen- (d.h. meist kinder-) -gebundene Zeit einsetzen. Sie sind außerdem dadurch an den Schnittstellen der Institutionen, wie z.B. den Öffnungszeiten von Kindergärten, weitaus stärker gezwungen, ihre Zeit mit der der Institutionen zu synchronisieren (Küster 1999: 186f.). Grundsätzlich zeigte sich, dass Männer mehr Zeit außer Haus verbrachten als Frauen und auch im Durchschnitt sowohl an Werktagen als auch am Wochenende etwas mehr Zeit unterwegs verbrachten. Frauen benutzten dabei deutlich seltener den PKW und waren häufiger zu Fuß und mit dem ÖPNV unterwegs als Männer. Die Wegezeiten für Erwerbstätigkeit waren bei voll erwerbstätigen Männern und Frauen gleich lang, nimmt man jedoch die teilzeiterwerbstätigen Frauen hinzu, reduzierte sich die Wegezeit, da Frauen dann wesentlich häufiger im nahen Umfeld beschäftigt waren (sein mussten). Küster (1999: 198) konnte aufzeigen, dass bei erwerbstätigen Frauen mit zwei Kindern, wobei eines unter sechs Jahren alt war, Fahrdienste ein Viertel ihrer Mobilität ausmachten. Bei einer Gegenüberstellung von Stadt- und Landgemeinden mussten Frauen in der Stadt ein Viertel mehr Zeit für Wege- und Fahrtzeiten aufwenden. Dies könnte jedoch auch damit zusammenhängen, dass auf dem Land die Anzahl der Wege, die zurückgelegt wurden, deutlich geringer war (vgl. nachfolgende Auswertungen)

2. Voraussetzungen für Mobilität

Um überhaupt PKW-mobil sein zu können, müssen zwei Voraussetzungen erfüllt sein: zum einen ist dies der Führerscheinbesitz und zum anderen die Möglichkeit, überhaupt über einen PKW zu verfügen.

In der bundesdeutschen Gesamtbevölkerung besaßen 2003 insgesamt 81% eine PKW-Fahrerlaubnis, unter den Männern rd. 89%, unter den Frauen

73%, was bereits auf die geschlechtsspezifischen Unterschiede hindeutet (die allerdings zunehmend kleiner werden). Besonders groß waren die Unterschiede zwischen Männern und Frauen unter den älteren Personen ab 60 Jahren: dort war der Anteil Frauen mit Führerscheinbesitz nur fast halb so groß wie der Anteil der Männer, wobei absehbar ist, dass auch hier die Differenzen geringer werden. Noch deutlicher werden die Unterschiede bei der Verfügbarkeit über einen PKW. Rund 65% aller Deutschen konnten 1998 über einen PKW verfügen. Dies galt für drei Viertel der Männer, jedoch nur für knapp die Hälfte der Frauen. Während die PKW-Verfügbarkeit für Männer ab 60 Jahren nahezu unverändert hoch blieb, sank sie jedoch bei den Frauen auf unter ein Viertel ab. Somit wird deutlich, wie wichtig eine geschlechtsspezifische Differenzierung der Mobilität, insbesondere der Mobilitätschancen ist (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 2007: 118f.).

3. Geschlechtsspezifische Mobilität

Seit Beginn der 1980er Jahre wird vorwiegend unter dem Aspekt „Verkehrs- und Stadtplanung“ auch das Thema Frauen und Mobilität diskutiert. Allgemeine Erkenntnisse des gegenwärtigen Forschungsstandes zu diesem Thema sind, dass 1.) sich das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl in erheblichem Maße geschlechtsspezifisch unterscheiden, 2.) sowohl der Mobilitätsbedarf als auch die Mobilitätschancen von Frauen und Männern unterschiedlich sind und 3.) Verkehrs- und Stadt- bzw. Regionalplanung bislang die Bedürfnisse oder Alltagserfahrungen von Frauen und deren Lebenszusammenhänge nicht bzw. nur unzureichend berücksichtigt haben. Umfassende Gegenüberstellungen des Verkehrsverhaltens von Frauen und Männern auf der Grundlage der Daten der kontinuierlichen Verkehrserhebung KON-TIV (1976, 1982, 1989, 2002 durchgeführt) finden sich in den Arbeiten von Buschkühl (1984), Hautzinger/Tassaux (1989), Brög (1985), Flade (1991), Monheim/Monheim-Dandorfer (1990), Körntgen/Krause (1994), Bauhardt (1995, 1996 und 1997), Flade/Limbourg (1999) und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002).

Das übereinstimmende Ergebnis dieser Arbeiten ist, dass Frauen zwar in deutlich stärkerem Maße (verteilt über alle Altersklassen) die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (d.h. Gehen, Radfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel) nutzen als Männer. Somit zählen Frauen eher zu den „captive riders“, die wegen fehlender Alternativen auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad bzw. das Zu-Fuß-Gehen angewiesen sind. Allerdings ändern sich diese Muster in der jüngeren Zeit. Abgesehen von der Häufigkeit der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel unterscheidet sich auch der Mobilitätsbedarf von vielen Frauen im tageszeitlichen Verlauf deutlich von dem der

meisten – vollzeiterwerbstätigen – Männer. Natürlich sind auch Frauen keine homogene Gruppe und ihre jeweilige Lebenssituation bestimmt ebenfalls ihren individuellen Mobilitätsbedarf. Dennoch zeigen die Ergebnisse bisheriger Studien zum geschlechtsspezifischen Mobilitätsbedarf folgende Trends: Während Männer meist nur den Weg zum Arbeitsplatz und wieder zurück zu bewältigen haben, sind die Wege von Frauen vielfältiger. Nach dem gegenwärtig noch immer überwiegenden Rollenverständnis sind Frauen für die Haus- und Familienarbeit zuständig. Aus dieser Aufgabenzuweisung ergeben sich z.B. Wege zum Einkaufen, Wege zu Behörden, Wege zur Begleitung von Kindern oder zu betreuten Familienangehörigen (sog. Begleitmobilität: z.B. Kindergarten, Schule, Arztbesuche usw.). Bereits die „Nur-Hausfrau“ hat so einen vielfältigen und komplexen Mobilitätsbedarf und muss ihre Wege zu Wegeketten kombinieren und koordinieren (vgl. Körntgen 1994; Krause 1999; Gebhardt/Warneken 2003; Kappeler 2003; Kramer 2005). Diese Problematik verstärkt sich um einen weiteren Faktor, wenn zudem Erwerbstätigkeit in die ohnehin komplexeren Mobilitätsabläufe integriert werden soll. Vor allem die teilzeiterwerbstätigen Frauen, die wenig Entlastung von der Reproduktionsarbeit und den damit verbundenen Wegen erhalten, müssen ein hohes Maß an Koordinationsfähigkeiten beweisen, um ihren Alltag zu bewältigen. „Erwerbstätige Mütter sind die größten ‚Zeitmanagerinnen‘“ (Krause 1999: 70; Hanson/Hanson 1993).

Der erhöhte Mobilitätsbedarf von Frauen aufgrund ihrer Rollenzuschreibung hat sich durch städtebauliche Entwicklungen, wie z.B. eine zunehmende Trennung zwischen Wohn- und Gewerbegebieten und eine Zentralisierung wichtiger Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, noch verstärkt. Die Wege der Frauen werden durch die räumliche Trennung der Bereiche Wohnen, Arbeiten, Einkauf (z.B. auf der „grünen Wiese“) komplexer und länger. Besonders der Wunsch nach Erwerbstätigkeit stellt Frauen im ländlichen Raum vor das Problem, entweder einen wohnortnahen – aber vielleicht nicht der Qualifikation entsprechenden – Arbeitsplatz zu akzeptieren oder lange Wege und einen hohen Koordinationsaufwand in Kauf nehmen zu müssen (vgl. auch Küster 1999: 200; Kevenhörster 2000). Der Zusammenhang zwischen Mobilität und Infrastruktur wird an diesem Konflikt besonders deutlich: Siedlungsstrukturen, die in der Konsequenz Wohnsiedlungen (aus einer eher androzentrischen Sicht auch „Schlafstädte“ genannt) im suburbanen Raum und autofreundliche Supermärkte auf der grünen Wiese zur Folge haben, üben einen Mobilitätszwang aus, dem – so von Blättel-Mink/Kramer/Mischau 1998 festgestellt – mit einer zunehmenden Motorisierung geantwortet wird. Mittlerweile wird die steigende Motorisierung der Frauen – wie sie auch bei der Analyse der Zeitbudgetstudie beobachtet werden konnte – unter dem Stichwort „nachholende Motorisierung“ (Spitzner 1993: 2) kritisch diskutiert. Wie jedoch Spitzner (1993) feststellte, sind „Appelle an umweltbewusste und vernunftgeleitete Autoabstinenz ... weder sinnvoll noch legitim“ (ebd.: 2). Die zunehmende Motorisierung entspringe häufig eher ei-

nem Motorisierungszwang als einem Motorisierungswunsch. Es sei bei der derzeitigen Struktur der ÖPNV-Angebote in den suburbanen und in den ländlichen Gemeinden zwar möglich, den „männlichen“ Alltag (d.h. morgens zur Arbeit in das nächste Mittel- oder Oberzentrum und abends wieder zurück) ohne PKW zu bewältigen, jedoch ausgeschlossen, Wege für Einkauf, Kinderbegleitung zu Schule oder Freizeit und gar noch Erwerbstätigkeit nur mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückzulegen.

Was ebenfalls bei der Erfassung und Beurteilung „weiblicher“ Mobilität beachtet werden muss, sind methodische Besonderheiten. Wenn nicht ausdrücklich „Wegekette“ in den Befragungsinstrumenten vorgesehen werden (was bei der KONTIV leider nicht der Fall ist), werden die vielfältigen Wege meist nicht vollständig abgebildet. So konnte bei einer Befragung von Frauen im ländlichen Raum festgestellt werden, dass rd. 80% der Frauen in ihrem Alltag Wegekette benennen, und 60% der Frauen regelmäßig mehr als drei Wege miteinander verbinden – sofern man im Untersuchungsdesign ausdrücklich diesen Aspekt vorsieht (Kramer 2005: 351)¹.

4. Das Wechselspiel von Kontext und Akteur

Ein zentrales Ziel der gesamten Arbeit, aus der hier Auszüge aus dem Segment der Wege für Kinder und Haushalt vorgestellt werden, war die Analyse der Wechselwirkungen zwischen dem räumlichem Kontext auf der Makroebene und der individuellen Zeitverwendung für Mobilität auf der Mikroebene. Dabei wird davon ausgegangen, dass zum einen die Akteure ihren Kontext gestalten (z.B. durch PKW-Nutzung Staus verursachen, aber langfristig auch neue Straßen „verursachen“), zum anderen aber auch dieser durch (frühere) Akteure gestaltete aktuelle Kontext Bedingung oder „constraint“ ihres Lebensalltags darstellt. Unter Kontext ist in diesem Fall sowohl der gesellschaftliche Kontext, das „Setting“, zu verstehen, das sich z.B. auch heute noch in unterschiedlichen geschlechtsspezifischen Rollenmodellen in den alten und neuen Bundesländern niederschlägt, als auch die Lage des Wohnorts im Siedlungssystem oder dessen Nähe/Ferne zu bestimmten Infrastruktureinrichtungen, die Auswirkungen auf die Wegezeit besitzen können. Dieser Kontext ist nicht in einem deterministischen, sondern einem probabilistischen Sinne zu verstehen ist. Die zentrale Hypothese, die dafür aufgestellt wurde,

¹ Im Zusammenhang mit Mobilität – und speziell mit Mobilität von Frauen – muss auch auf die Aspekte der Sicherheit eingegangen werden. Sicherheit kann als Verkehrssicherheit verstanden werden, d.h. als Vermeidung von Unfall- und Verletzungsrisiken, die besonders für sehr junge und für ältere Verkehrsteilnehmerinnen bestehen. Ein anderer Aspekt ist die persönliche Sicherheit von Frauen im Sinne von Sicherheit vor sexueller Gewalt im öffentlichen Raum, auf den allerdings an dieser Stelle nicht eingegangen werden kann (vgl. Kramer/Mischau 1994; Becker 2002).

heißt: Zeit als Ressource ist nicht nur sozial, sondern auch regional ungleich verteilt – wobei hier in erster Linie die Zeit für Mobilität gemeint ist.

Wie kann nun die These der regional ungleich verteilten Ressource Zeit für Mobilität empirisch überprüft werden? Ausgangspunkt dieser Analyse sind die alltäglichen Wegezeiten, die zum einen durch die jeweilige Lebensphase (Familie, Single usw.) modifiziert werden. Zum anderen stellen die unterschiedlichen Bedingungen des Kontexts in Form von Infrastruktur einen Handlungsrahmen dar. Dieser Kontext wird in Form einer Gemeindetypisierung operationalisiert. Die Konzentration auf Gemeindetypen ist aus ganz pragmatischen Gründen notwendig, da der Datensatz der Zeitbudgetstudien eine Auswertung und Darstellung auf der Ebene der individuellen Gemeinde verbietet. Dabei bietet sich das zentralörtliche Gliederungs- und Verflechtungssystem der BBR-Regionstypen dadurch als ein sinnvolles Konzept für die Untersuchung der Wegezeiten an, da es gewissermaßen die Angebotsstruktur der Wohngemeinden abbildet. Durch die Feingliederung der Gemeindetypen bietet es zudem die Möglichkeit, Zentren und ihre suburbanen Wohngemeinden zu unterscheiden, was bei der bundesweiten Betrachtung von großer Bedeutung ist.

Die wichtigsten Befragungsdaten, die für diese Fragestellungen verwendet wurden, sind folgende: die bereits mehrfach erwähnten Zeitbudgetstudien des Statistischen Bundesamtes, durch die insgesamt rd. 60.000 Tagebücher zur Verfügung standen. Hinzu kamen Daten einer kleineren Studie und eigene Leitfadeninterviews und Gruppendiskussionen. Die eigenen qualitativen Interviews decken vorwiegend den Bereich der subjektiven Komponenten von Mobilität wie z.B. die emotionalen Aspekte von Mobilität ab.

5. Die empirischen Ergebnisse zur Zeitverwendung für Mobilität

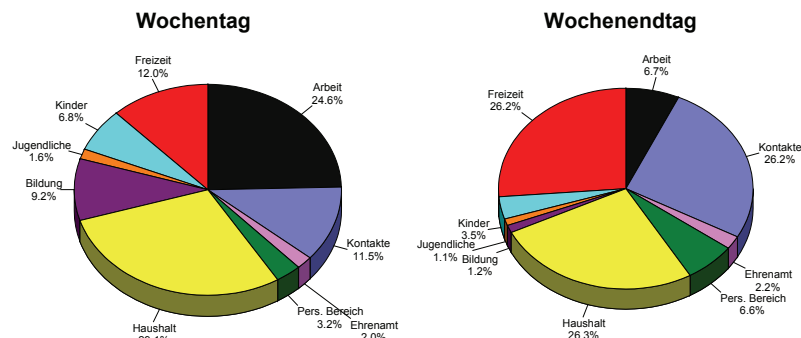
5.1 Überblick über die einzelnen Wegearten

Die empirischen Ergebnisse, die für diesen Beitrag zur familienbezogenen Mobilität ausgewählt wurden, gliedern sich in drei Blöcke: 1) „Wege nach Wegezweck“, d.h. Haushaltswege, Wege zur Kinderbetreuung usw. – z.T. im Vergleich mit anderen Wegearten, 2) Wege nach Tagesverlauf, d.h. die Verteilung der Wege für Familie über den Tag hinweg und 3) Auszüge aus den Interviews zur „Qualität von Mobilität“ sowie Auswertungen der subjektiven Zufriedenheiten mit der Zeitverteilung.

Für einen ersten Überblick wurden in diesem Kreisdiagramm die Anteile der einzelnen Wegearten für alle Befragten an einem Werktag abgetragen (Abb. 1). Die beiden größten Anteile machen Wege für den Haushalt und Wege für die Arbeit aus, gefolgt von Wegen für Freizeit, Kontakte und

Bildung. Wege für die Kinderbetreuung werden von rd. 7%, für Fahrten für Jugendliche und Erwachsene von knapp 2% der Befragten zurückgelegt. An Wochenendtagen gehen erwartungsgemäß die Anteile der Wege für Arbeit und Bildung zurück, dafür steigen diejenigen für Freizeit und Kontakte an, während die Wege für den Haushalt auch an Wochenendtagen ein Viertel der Wege einnehmen, was auf die zahlreichen Einkaufsaktivitäten an Samstag-Vormittagen zurückzuführen ist. Wege für Kinder gehen auf etwa die Hälfte der Anteile von Werktagen zurück, Wege für Erwachsene und Jugendliche auf gut 1% der Wege².

Abb. 1: Verteilung der Wege nach Wegezweck

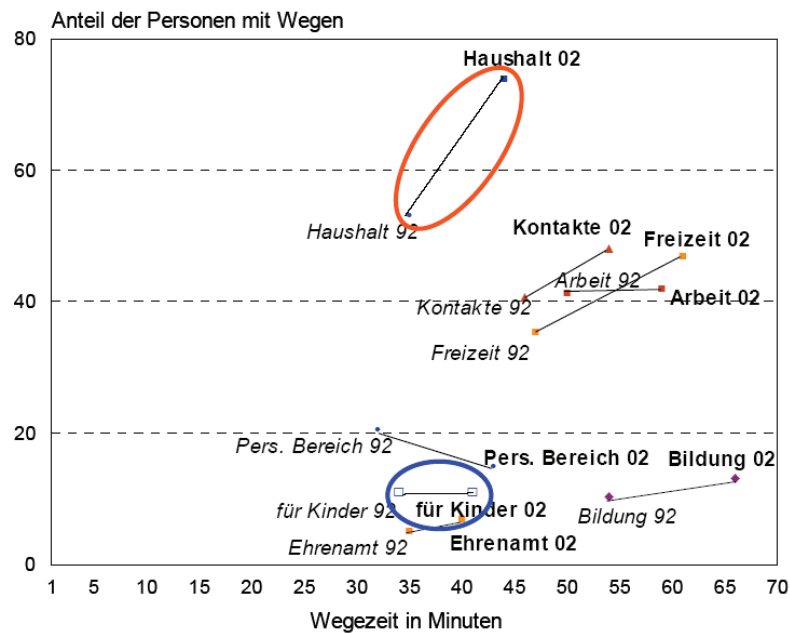


Quelle: Zeitbudgetstudie 2001/02 – eigene Berechnungen

Wenn man sich fragt, welche Wegearten für das Verkehrsaufkommen relevant sind, so gilt es zu wissen, welche Wege besonders lang sind und welche Wege von vielen Personen zurückgelegt werden. Um dies zu beurteilen, wurde in Abb. 2 auf der x-Achse die Wegezeit für den jeweiligen Wegezweck in Minuten (Wegedauer) abgetragen und auf der y-Achse der Anteil der Personen in %, die einen solchen Weg in den beiden Befragungstagen überhaupt zurückgelegt haben. Im rechten oberen Feld der Graphik liegen somit lange Wege, die zudem von einem großen Anteil Befragter zurückgelegt werden, wie z.B. für Haushalt, Freizeit oder Kontakte. Diese Wege besitzen damit auf das Wege- bzw. Verkehrsaufkommen einen größeren Einfluss als diejenigen Wege, die sich eher im unteren bzw. linken Bereich befinden. Haushaltswege fallen besonders dadurch auf, dass sie von einem sehr hohen Anteil von Personen ausgeübt werden, wohingegen Wege für Kinder und Jugendliche nur von relativ wenigen Personen ausgeübt werden.

2 Da in diesem Beitrag diejenigen Wegearten im Vordergrund stehen, die mit „Familienarbeit“ zusammenhängen, d.h. Wege für Haushalt und für Kinder, wird auf die Interpretation der anderen Wege weitgehend verzichtet. Sie werden jedoch dargestellt, da somit die Möglichkeiten zu einem Vergleich gewahrt bleiben.

Abb. 2: Anteil derjenigen, die Wege ausführten, und die durchschnittliche Wegedauer nach Wegezweck für die Erhebungsjahre 1991/92 und 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudien 1991/92 und 2001/02 – eigene Berechnungen

Um der Frage nachzugehen, wie sich die Mobilität in den vergangenen zehn Jahren entwickelt hat, wurden sowohl die Ergebnisse des Jahres 1991/92 als auch 2001/02 dargestellt und miteinander verbunden, so dass erkennbar wird, wie sich die Anteile der Ausübenden und Wegezeiten verändert haben. Auffällig ist, dass zwischen 1991/92 zahlreiche Anteile der Ausübenden gestiegen sind, insbesondere Wege für den Haushalt. Dies ist allerdings z.T. erhebungstechnisch bedingt, da 2001/02 drei statt zwei Tage lang befragt wurde, so dass sich damit die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass an diesen Tagen eine bestimmte Wegeart ausgeübt wurde. Davon unabhängig ist jedoch, dass die Wegezeit für all diese Wege angestiegen ist, z.T. zwischen 10 und 15 Minuten. So sind die Haushaltswegen länger, diejenigen für Arbeit länger als zuvor (besonders im Osten), deutlich verlängert auch die Wege für Freizeit – länger als diejenigen für Arbeit –, und eine Verlängerung seit 1991/92 erfuhren auch die Wege für Bildung und für Kinderbetreuung. Die Erhöhungen der Wegezeiten lassen sich in den neuen Bundesländern z.T. zumindest durch den Prozess der Suburbanisierung erklären, andere, wie z.B. die Erhöhung der We-

gezeiten zu Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen stehen vermutlich in Zusammenhang mit dem veränderten Zugang zu diesen Infrastruktureinrichtungen.

5.2 Wege für Hauswirtschaft und Wege für Kinder/Jugendliche im Detail

5.2.1 Wege für Hauswirtschaft

Da sich der Schwerpunkt dieses Beitrags auf diejenigen Wegezwecke richtet, die mit der Versorgung der Familie, bzw. der Betreuung der Kinder zusammenhängen, sollen nun im Folgenden diese Wege genauer analysiert werden. Aufgrund der deutlichen Unterschiede in der Erwerbstätigenquote von Frauen zwischen Ost- und Westdeutschland sowohl 1991/92 als auch 2001/02 konnte vermutet werden, dass eine höhere Frauenerwerbstätigkeit gleichzeitig zu einer partnerschaftlicheren Verteilung der Aufgaben für den Haushalt und damit an den Wegen für den Haushalt führe. Im Osten legten in beiden Zeitschnitten erwartungsgemäß mehr Männer als im Westen an einem der beiden (1991/92) bzw. der drei (2001/02) Befragungstage Wege für den Haushalt zurück. In Tab. 1 wird sichtbar, dass 1991/92 nur ein geringer Abstand zwischen den Frauen in den beiden Teilen Deutschlands bestand, jedoch deutlich weniger Männer im Westen als im Osten an einem der beiden Tage Wege für den Haushalt zurücklegten. In der Zeitbudgetstudie 2001/02 stieg für beide Geschlechter die Beteiligung an Haushaltswegen an, was jedoch u.a. der erhöhten Zahl der Erhebungstage zuzuschreiben war. Der Anteil der Männer, die Wege für den Haushalt zurücklegten, erhöhte sich von 1991/92 auf 2001/02 in beiden Regionen um exakt die Hälfte, der der Frauen um ein Drittel, was mit den ohnehin hohen Anteilen der Frauen mit Haushaltswegen zusammenhängt („ceiling Effekt“). Die Abstände zwischen Männern und Frauen verkleinerten sich dadurch, so dass in der Erhebung 2001/02 das Ungleichgewicht in der Beteiligung an Haushaltswegen geringer war als 1991/92, wobei sich immer noch westdeutsche Männer weniger an Haushaltswegen beteiligten als ostdeutsche Männer. Ob dies mit der immer noch höheren Vollzeitbeschäftigung der Frauen im Osten oder dem gesellschaftlichen „Erbe“ zusammenhängt, kann an dieser Stelle nicht abschließend geklärt werden.

Tab. 1: Anteil der Personen, die an einem der Befragungstage bzw. keinem der Befragungstage Wege für Haushaltszwecke zurücklegten, in% in West- und Ostdeutschland 1991/92 und 2001/02

	West		Ost		Gesamt	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
1991/92 (2 Befragungstage):						
mindestens einen Weg	44,6	59,6	50,0	61,0	45,6	59,9
keinen Weg	55,4	40,4	50,0	39,0	54,4	40,1
2001/02 (3 Befragungstage):						
mindestens einen Weg	68,5	78,3	75,4	80,4	69,8	78,7
keinen Weg	31,5	21,7	24,6	19,6	30,2	21,3

Quelle: Zeitbudgetstudien 1991/92 und 2001/02 – eigene Berechnungen

Durchschnittlich waren 1991/92 die Befragten im Westen rd. 34 Minuten und im Osten rd. 38 Minuten pro Tag für Haushaltswege unterwegs. Zehn Jahre später war der durchschnittliche Zeitaufwand für diese Wege um neun Minuten auf rd. 43 Minuten West und 47 Minuten Ost angestiegen, wodurch der Abstand zwischen den beiden Teilen Deutschlands erhalten blieb. Unterscheidet man weiter nach den Gemeindetypen, so zeigt sich, dass im Westen innerhalb der drei Regionstypen (Verdichtungsregion, Region mit Verdichtungsansätzen, ländliche Region) die Anzahl der Wege abnahm, je niedriger der zentralörtliche Rang der Gemeinde war. In den peripheren Regionen im Westen war jedoch nicht nur die Anzahl der Wege geringer, sondern auch der Zeitaufwand, der für Wege für Haushaltszwecke eingesetzt wurde. Sowohl in West- als auch in Ostdeutschland fielen somit nicht nur die meisten, sondern auch die längsten Wege in den großen Kernstädten und in den Ober- und Mittelzentren im Verdichtungsraum an – diese sind bezüglich der Wege für Haushaltszwecke offensichtlich die Orte der zeitlich langen Wege. In den Gemeinden ohne zentralörtlichen Rang wurden dagegen weniger Wege zurückgelegt, diese dafür jedoch häufiger mit dem PKW. Es bestätigte sich erneut, dass in den kleinen Gemeinden zum einen Einkaufswege offensichtlich seltener und mit weniger Zeitaufwand bestritten wurden, diese zum anderen jedoch eher mit dem PKW über weitere Strecken erfolgten. Dieses Muster blieb 2001/02 auf einem höheren Niveau der Wegezeit bestehen. Dies könnte sich auch durch die größere Entfernung der Geschäfte des täglichen Bedarfs und der Lebensmittelmärkte erklären lassen. Bemerkenswert ist weiterhin, dass sich die größten Unterschiede zwischen West und Ost in den ländlichen Regionen zeigten, die bis zu zehn Minuten betragen konnten. Hinzu kam, dass sich in den Kernstädten und den Verdichtungsregionen diejenigen Bevölkerungsgruppen befanden, die besonders häufige und besonders lange Wege für Haushaltszwecke zurücklegten: ältere nicht erwerbstätige, allein lebende Personen (vgl. nachfolgende Ausführungen).

Im Westen benutzten die Befragten sowohl 1991/92 als auch 2001/02 für rd. zwei Drittel der Wegezeit für Haushaltszwecke den PKW. Dagegen wurde

im Osten 1991/92 nur für 50% der Haushaltswegezeit ein PKW eingesetzt. Dieser Anteil erhöhte sich 2001/02 auf 57%, so dass dahingehend eine Annäherung an westdeutsche Verhältnisse stattgefunden hatte. Innerhalb der Regionstypen stieg in beiden Erhebungsjahren der Anteil der Wegezeit mit dem PKW mit abnehmendem zentralörtlichem Rang deutlich an. Hier spiegelte die PKW-Nutzung sehr deutlich das System der zentralen Orte und damit die Verteilung der Einkaufsgelegenheiten, d.h. die Angebotsstruktur wider. Nahezu komplementär verhalten sich die Anteile der Wegezeit für den Haushalt auf unmotorisiertem Wege. Sowohl in den Kernstädten als auch in den Mittel- und Oberzentren aller Regionen sind deutlich höhere Anteile der unmotorisiert zurückgelegten Wegezeit zu erkennen als in den anderen Gemeindetypen, ein Muster, das sich 2001/02 auf einem etwas höheren Niveau gleichermaßen erhielt.

Unterscheidet man die Verkehrsmittelnutzung wiederum nach Geschlecht, so ergab sich 1991/92 ein für Ost und West sehr unterschiedliches Bild. 60% der aufgeführten Haushaltswegezeit wurde von ostdeutschen Frauen ohne Auto zurückgelegt, was nur für 42% der westdeutschen Frauen galt. Es ist zu vermuten, dass den westdeutschen Frauen 1991/92 deutlich häufiger ein „Zweitwagen“ im Haushalt zur Verfügung stand als den ostdeutschen Frauen. Die Wege der ostdeutschen Frauen für Haushaltszwecke waren im Durchschnitt häufiger, eher zu Fuß und zudem auch länger als die der westdeutschen Frauen – ganz besonders in den großen Kernstädten und in den verdichteten Kreisen der Verdichtungsregionen.

Zehn Jahre später bestanden zwar immer noch Unterschiede in der PKW-Nutzung zwischen west- und ostdeutschen Frauen, sie hatten jedoch deutlich abgenommen. Ohne PKW wurden von ostdeutschen Frauen nur noch 43% der Haushaltswegezeit zurückgelegt, so dass die ostdeutschen Frauen auf das westdeutsche Niveau „aufgeschlossen“ hatten. Die „nachholende Motorisierung“ in den neuen Ländern schlug sich somit deutlich auch in den Haushaltswegen nieder.

Nach der Analyse der „Kontextmerkmale“, nach denen sich Wege für den Haushalt unterscheiden, werden in den folgenden Abschnitten die „Akteurmerkmale“ wie z.B. Geschlecht, Erwerbstätigkeit oder Haushaltsform mit den Wegezeiten für Haushaltswegen in Bezug gesetzt.

Relativ viel Zeit für Haushaltswegen wandten Personen zwischen 20 und 25 Jahren (vor bzw. in der frühen Familienphase) und ältere Menschen auf. Am wenigsten Zeit pro Tag investierten – sicher für viele überraschenderweise – dagegen die Frauen, die am häufigsten Wege im Alltag zurücklegten: nämlich Frauen zwischen 25 und 40 Jahren in Westdeutschland, die sich in der Familienphase befanden und offensichtlich häufig, aber weniger zeitintensiv Wege für Haushaltszwecke zurücklegten. Es ist anzunehmen, dass bei ihnen Haushaltswegen weniger stark gebündelt und auf bestimmte Tage konzentriert, sondern – vielleicht im Zusammenhang mit Wegen zur Kinderbetreuung – an fast jedem Tag zurückgelegt wurden. Diese Muster waren sowohl 1991/92 als auch 2001/02 zu erkennen.

Dieser Trend bestätigte sich auch in der Auswertung nach dem Umfang der Erwerbstätigkeit (vgl. Tab. 2): die meiste Zeit verwandten in Ost- wie in Westdeutschland Nicht-Erwerbstätige für Haushaltswege. Auffallend war dagegen im Westen, dass die Gruppe der Teilzeit-Erwerbstätigen, die hier eine relativ große Gruppe vor allem weiblicher Befragter darstellte, relativ wenig Zeit pro Tag für Haushaltswege aufwandte. Es kann angenommen werden, dass dafür die Nähe von Wohnen und Arbeiten, die ja für Teilzeitkräfte unabdingbar ist, und die häufig verbundenen Wege (sog. Wegeketten) im Sinne einer Weg- und Zeitoptimierung, die für diese Gruppe besonders typisch ist, mitverantwortlich waren.

Hinsichtlich der benutzten Verkehrsmittel für Haushaltswege bestand sowohl 1991/92 als auch 2001/02 in beiden Teilen Deutschlands das gleiche Muster: je größer der Umfang der Erwerbstätigkeit war, desto höher war der Anteil der PKW-Fahrer/innen und umgekehrt desto niedriger war der Anteil der Fußgänger/innen. Der wesentliche Unterschied zwischen Ost und West bestand 1991/92 in dem Niveau und dem Umfang dieser Differenzen.

Im Jahr 2001/02 hatte sich die Situation dahingehend verändert, dass hinsichtlich der PKW-Nutzung der Vollzeit-Erwerbstätigen keine Unterschiede mehr zwischen Befragten in Ost und in West bestanden. Der PKW wurde von dieser Gruppe (auch) für drei Viertel der Haushaltswegezeit genutzt. Bemerkenswerte Differenzen in der Nutzung des PKWs gab es 2001/02 noch zwischen Nicht-Erwerbstätigen in Ost und West dahingehend, dass Letztere im Westen deutlich häufiger für Haushaltswege den PKW einsetzten als Nicht-Erwerbstätige im Osten. Die Veränderungen der vergangenen zehn Jahre lassen erkennen, dass in den neuen Ländern starke Ungleichheiten entstehen, die im Wesentlichen in der Zugehörigkeit zum bzw. dem Ausschluss vom Erwerbsleben begründet sind.

Tab. 2: Durchschnittlicher Zeitaufwand pro Tag für Wege für Haushaltszwecke nach Umfang der Erwerbstätigkeit 1991/92 und 2001/02

Umfang der Erwerbstätigkeit	West		Ost		Gesamt	
	Zeitaufwand pro Tag in Minuten	Zeitaufwand pro Tag in Minuten	Zeitaufwand pro Tag in Minuten	Zeitaufwand pro Tag in Minuten	Zeitaufwand pro Tag in Minuten	Zeitaufwand pro Tag in Minuten
	1991/92	2001/02	1991/92	2001/02	1991/92	2001/02
vollzeiterwerbstätig	32,7	41,1	33,2	41,6	32,8	41,2
teilzeiterwerbstätig	31,1	41,9	34,4	44,4	31,3	42,2
nicht erwerbstätig	35,7	44,9	42,6	51,5	37,1	46,3
Gesamt	34,1	43,1	37,6	47,3	34,4	43,9

Quelle: Zeitbudgetstudien 1991/92 und 2001/02 – eigene Berechnungen

In den folgenden Auswertungen wird nicht nur danach unterschieden, wo wie viel Zeit für die entsprechenden Wege verwendet wurde, sondern wie sich der Zeitaufwand zwischen den verschiedenen Familien- und Haushaltstypen unterschied. Zuerst wird nach Geschlecht und Familienform dahingehend unterschieden (Tab. 3), ob die Befragten an einem der beiden Befragungstage überhaupt Wege für hauswirtschaftliche Tätigkeiten zurücklegten oder nicht.

Neben der Tatsache, dass insgesamt in beiden Zeitschnitten wesentlich mehr Frauen Wege für den Haushalt zurücklegten als Männer, ist bemerkenswert, dass in beiden Zeitschnitten nahezu am häufigsten Wege für den Haushalt von der Gruppe der nicht-erwerbstätigen allein lebenden Männer (vor allem Rentner) bewältigt wurden. Was auch überraschend erscheinen mag, ist die Tatsache, dass Männer dann, wenn sie mit Frau und Kindern im Haushalt lebten, an den Befragungstagen seltener Wege für den Haushalt übernahmen, als dann, wenn keine Kinder im Haushalt lebten.

Bei Paaren ohne Kinder übernahmen 54% (1991/92) bzw. 78% (2001/02) der Männer an mindestens einem der Befragungstage Wege für hauswirtschaftliche Tätigkeiten, jedoch nahm diese Beteiligung in beiden Erhebungen systematisch weiter ab, wenn Kinder im Haushalt waren und – so kann vermutet werden – Frauen im Zusammenhang mit der Kinderbetreuung dann auch die Besorgungen für den Haushalt erledigten. Waren die Kinder klein, d.h. unter sechs Jahren, so waren noch rd. 40% (1991/92) bzw. 60% (2001/02) der Männer an Wegen für den Haushalt beteiligt (unabhängig davon ob beide Partner erwerbstätig waren), wurden die Kinder jedoch größer, so sank der Anteil der Männer, die Haushaltswege unternahmen, deutlich unter 40% (1991/92) bzw. unter 50% (2001/02).

Entsprechend dem hohen Anteil der alleinlebenden, nicht erwerbstätigen Männer mit Wegen für den Haushalt war auch der Zeitaufwand bei dieser Gruppe sehr hoch: sie verwandten 1991/92 im Mittel über 41 Minuten, 2001/02 sogar 54 Minuten für Haushaltszwecke. Es kann hier durchaus vermutet werden, dass „begleitende“ Aktivitäten wie z.B. Plaudern, Spazierengehen o.ä. in die Wegezeiten eingegangen sind, die vordergründig als Wege für den Haushalt deklariert wurden und nicht ausschließlich unter dem Aspekt der Wegeökonomie gestaltet wurden. Dieser Aspekt, der hier mit dem Begriff „Wegequalität“ umschrieben wird, muss sicherlich auch bei der Interpretation der Wegezeiten berücksichtigt werden.

Tab. 3: Anteile der Personen innerhalb der verschiedenen Familien- und Haushaltsformen, die Wege für hauswirtschaftliche Tätigkeiten zurücklegten, sowie der Zeitaufwand dieser Wege 1991/92 und 2001/02.

Personen, die in folgenden Familien-/ Haushaltsformen leben	Männer				Frauen			
	mit Wegen für Haushalt in%		Wegezeit in Minuten		mit Wegen für Haushalt in%		Wegezeit in Minuten	
	91/92	01/02	91/92	01/02	91/92	01/02	91/92	01/02
alleinlebend, erwerbstätig	54,8	80,0	29,1	41,9	58,6	84,0	33,4	38,4
alleinlebend, nicht erwerbstätig	72,9	84,1	41,3	53,5	68,2	83,3	37,2	47,6
im Haushalt als Alleinerziehende/er mit Kindern	26,7*	65,6	33,1*	37,5	64,4	78,1	27,0	42,5
als Paar, ohne Kind/er	54,0	78,0	37,2	49,1	62,5	79,4	37,7	46,0
als Paar m. Kind/ern u. 6 Jahren, 1 Partner erwerbstätig	41,4	60,6	34,1	41,7	69,6	82,1	32,0	41,2
als Paar m. Kind/ern u. 6 Jahren, beide Partner erwerbstätig	41,8	65,1	30,7	40,2	69,2	76,6	29,8	39,4
als Paar m. Kind/ern zw. 6-18 Jahren, 1 Partner erwerbstätig	32,4	61,9	33,0	39,9	58,8	76,4	33,3	38,7
als Paar m. Kind/ern zw. 6-18 Jahren, beide Partner erwerbstätig	38,0	58,0	34,5	38,9	55,5	73,0	32,5	40,5
alle	45,6	69,8	34,8	44,6	59,9	78,7	34,9	43,5

* geringe Fallzahl (n=40)

Quelle: Zeitbudgetstudien 1991/92 und 2001/02 – eigene Berechnungen

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Haushaltswege diejenige Wegeart darstellen, die mit Abstand von den meisten Befragten im Alltag zurückgelegt wurde. Unter ihnen waren besonders viele Frauen (jeden Alters) und besonders viele ältere Personen, wobei sich bei den älteren Personen die Geschlechterdifferenz nahezu aufhob. Die Wegezeiten waren für ältere Befragte und Personen in den neuen Ländern sowie in den großen Städten signifikant länger als für die anderen Befragten, was nicht zuletzt darauf zurückzuführen war, dass sie seltener den PKW für diese Wege nutzten. Diese Muster blieben auch zum zweiten Erhebungszeitpunkt 2001/02 im Wesentlichen erhalten, wobei sich die Werte sowohl bezüglich der Anteile der Ausübenden als auch der Wegezeit erhöhten, was z.T. auf die Erhöhung der Zahl der Erhebungstage zurückzuführen war. Insgesamt hatten sich die Unterschiede zwischen den Geschlechtern verringert, zwischen West und Ost sowie Stadt und Land jedoch geringfügig erhöht. All diejenigen (Männer, Jüngere, Er-

werbstätige (West), in ländlichen Regionen (West), die den PKW für diese Wege häufiger nutzten, legten in der Regel seltener Wege für den Haushalt zurück und verwandten darauf im Tagesmittel weniger Zeit. Daraus lässt sich ableiten, dass diese Personen die Besorgungen in größeren Abständen und vermutlich auch eher als Großeinkauf erledigten, wohingegen die anderen Personen ohne PKW häufiger unterwegs waren und nur kleinere Mengen einkauften. Letztere waren damit auch in stärkerem Maße auf ein flächendeckendes wohnortnahes Angebot an Geschäften angewiesen, um ihre Bedürfnisse zu decken. Inwieweit „lange Haushaltswege“ grundsätzlich als Indikator für eine ungünstige Versorgung mit Lebensmittelgeschäften zu verwenden sind, ist fraglich, da vermutet werden kann, dass z.B. bei den langen Haushaltswegen älterer allein lebender Personen auch andere Aktivitäten, wie z.B. Kommunikation und soziale Kontakte in diese Wegezeiten einfließen.

5.2.2 Wegezeiten für Kinderbetreuung und für Jugendliche

Die Wege, die in diesem Abschnitt analysiert werden, sind z.B. Fahrten, die im Rahmen der Kinderbetreuung anfallen, seien dies Fahrten zu Kinderbetreuungseinrichtungen wie Kinderkrippe, Kindergarten oder Pflegepersonen, als auch Fahrten zur Schule, zu Freizeitaktivitäten, Musikunterricht, Sport, Kindergeburtstagen usw.. Vergleichbar mit den Haushaltswegen wurden besonders in den peripheren Regionen im Westen wesentliche Anteile der Wege zu Kinderbetreuungseinrichtungen mit dem PKW zurückgelegt (52% der Wege zur Kinderkrippe, 33% der Wege zum Kindergarten, 37% der Wege zum Kinderhort). Besonders in den Regionen, in denen Kinder eine Schule außerhalb der Wohngemeinde besuchen, und damit die Schulkameraden/innen nicht mehr vor Ort wohnen, können solche Fahrten häufig anfallen.

Insgesamt wurden in beiden Erhebungen von 11% der Befragten an mindestens einem Tag Wege für die Kinderbetreuung zurückgelegt. Diese Personen unterschieden sich erwartungsgemäß hinsichtlich der Merkmale Geschlecht und Umfang der Erwerbstätigkeit von der Gesamtheit der Befragten. Wenn man zudem das Alter der Befragten berücksichtigte, so wurde anhand der Wege für Aktivitäten der Kinder deutlich, dass die Familienphase 1991/92 in den neuen Ländern früher einsetzte als in den alten Ländern und deutlich früher beendet war. Kurz nach der Wende 1991/92 waren noch typische demographische Strukturen der ehemaligen DDR zu erkennen, die sich in früheren Eheschließungen und früherer Elternschaft äußerten. Dies hing nicht zuletzt damit zusammen, dass die Zuteilung einer eigenen Wohnung eng an eine Familiengründung gebunden war. So legten 1991/92 nur 10% der westdeutschen Frauen unter 25 Jahren Wege für Kinderbetreuung zurück, während dies bereits 25% der ostdeutschen Frauen im gleichen Alter ausübten, dagegen legten nur noch 22% der ostdeutschen Frauen zwischen 35 und 40 Jahren Wege für Kinder zurück, wohingegen noch 45% der westdeutschen

Frauen in diesem Alter Wege für Kinder im Alltag ausübten. Zehn Jahre später bot sich ein grundsätzlich anderes Bild: In beiden Teilen Deutschlands fielen nur noch für 5% der Frauen unter 25 Jahren Wege für Kinder an. Die höchsten Anteile von Frauen mit Wegen für Kinder (knapp 50%) befanden sich im Osten in der Altersgruppe der 30-35-jährigen Frauen und im Westen in der Altersgruppe der 35-40-jährigen Frauen, d.h. dass vor allem im Osten die Zeit der Familiengründung deutlich in eine spätere Lebensphase verschoben wurde und sich die Situation nahezu an die im Westen angeglichen hatte. Westdeutsche Frauen legten Wege für Kinder auch noch zu 30% im Alter von 40 bis 45 Jahren zurück (zu beiden Zeitpunkten), wohingegen in diesem Alter nur noch 16% (bzw. 18% 2001/02) der Frauen im Osten Wege für Kinderbetreuung bestritten.

In Haushalten mit Kindern unter 18 Jahren legten 1991/92 knapp 20% der Männer (etwas weniger im Westen als im Osten), rd. 40% der westdeutschen Frauen und knapp 30% der ostdeutschen Frauen an mindestens einem der Befragungstage Wege für Kinder zurück. 2001/02 hatte sich die Situation dahingehend verändert, dass mittlerweile mehr westdeutsche (23%) als ostdeutsche Männer (16%) Wege für Kinder zurücklegten, während die Beteiligung von Frauen an dieser Wegeart nahezu gleich geblieben war. Es kann vermutet werden, dass die schwierige Arbeitsmarktlage, verbunden mit z.T. extrem langen Arbeitswegen, dazu führte, dass sich die ehemals stärker in Familienangelegenheiten involvierten ostdeutschen Männer aus diesem Bereich zurückgezogen hatten.

Im Westen fällt besonders die Gruppe der teilzeiterwerbstätigen Frauen auf, die an mindestens einem der Befragungstage zu knapp 50% Wege für Aktivitäten der Kinder zurücklegte. Im Osten legten dagegen vollzeiterwerbstätige Frauen etwas häufiger Wege für Kinder zurück als Teilzeit- oder nicht Erwerbstätige, was darauf zurückzuführen war, dass im Osten auch Frauen mit kleinen Kindern relativ oft vollzeiterwerbstätig waren und deutlich seltener Teilzeitbeschäftigungen ausübten als dies im Westen der Fall war. Väter legten grundsätzlich seltener Wege für Kinderbetreuung zurück als Mütter.

Auch der Zeitaufwand von Männern für Wege für Kinderbetreuung war erwartungsgemäß (1991/92) in beiden Teilen Deutschlands geringer als der der Frauen. Auffällig ist auch, dass für vollzeiterwerbstätige Frauen 1991/92 im Osten der Zeitaufwand für Wege für Kinderbetreuung noch deutlich geringer war als für Frauen im Westen. Dies kann u.a. auf die 1991/92 noch bessere Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen in den neuen Ländern zurückgeführt werden. Zehn Jahre später waren die Wegezeiten der vollzeiterwerbstätigen Frauen im Osten 2001/02 von ehemals 29 Minuten auf über 35 Minuten angestiegen, was die Ausdünnung des Standortnetzes von Kinderbetreuungseinrichtungen widerspiegelt.

Unterscheidet man weiter nach dem Alter der Kinder, so mussten erwartungsgemäß in beiden Erhebungen Personen mit kleinen Kindern unter sechs

Jahren häufiger Wege für sie zurücklegen als Personen mit größeren Kindern. Während die Wege für kleinere Kinder vorrangig Aufgabe der Frauen waren, so glich sich der Anteil der Väter und Mütter, die Wege für ein Kind unternahmen, bei größeren Kindern etwas an³. Mit zunehmendem Alter der Kinder nahmen zwar die Begleitwege für sie ab, wenn sie jedoch begleitet werden mussten, so waren diese Wege auch signifikant länger.

Tab. 4: Anteile der Personen mit Kindern unter 18 Jahren, die Wege für Kinderbetreuung zurücklegten, und Zeitaufwand pro Tag nach Geschlecht und Umfang der Erwerbstätigkeit 1991/92 und 2001/02

	West				Ost			
	Männer		Frauen		Männer		Frauen	
	mit Kinder und mit Wegen für Kinder in%	Zeitauf- wand pro Tag in Min.	mit Kinder und mit Wegen für Kinder in%	Zeitauf- wand pro Tag in Min.	mit Kinder und mit Wegen für Kinder in%	Zeitauf- wand pro Tag in Min.	mit Kinder und mit Wegen für Kinder in%	Zeitauf- wand pro Tag in Min.
1991/92								
vollzeit- erwerbstätig	21,6	27,3	30,5	32,5	23,0	26,7	34,7	28,7
teilzeit- erwerbstätig	25,0	32,6	49,3	33,7	–	–	32,5	25,8
nicht er- werbstätig	5,4	36,9	32,2	37,6	7,8	24,5	25,4	40,7
Gesamt	17,4	30,0	38,2	35,5	19,5	30,4	31,0	32,9
2001/02								
vollzeit- erwerbstätig	28,6	34,2	31,8	34,6	21,5	31,6	38,9	35,3
teilzeit- erwerbstätig	17,7	34,3	55,0	42,8	14,8	72,0	38,6	37,5
nicht er- werbstätig	7,9	44,4	38,3	50,3	7,5	73,3	17,4	38,6
Gesamt	22,8	35,2	42,4	45,6	16,0	41,1	28,6	36,6

nur Personen mit Kindern unter 18 Jahren im Haushalt

Quelle: Zeitbudgetstudien 1991/92 und 2001/02 – eigene Berechnungen

Insgesamt legten zu beiden Zeitpunkten die Befragten in Verdichtungsregionen und den Kernstädten häufiger Wege für Kinder zurück (besonders bei kleinen Kindern) und verwandten dafür mehr Zeit pro Tag als in den anderen Regionen. Der geringste Zeitaufwand für Wege mit Kindern fiel in ländli-

³ Dies könnte damit zusammenhängen, dass die Beaufsichtigung von und die Fahrten mit kleineren Kindern verbreitet als Aufgabe von (nicht oder teilzeiterwerbstätigen) Frauen angesehen werden, während Kinder auf dem Schulweg oder abends zur Party eher vom Vater mit dem PKW mitgenommen werden.

chen Regionen und Orten ohne zentralörtlichen Rang an. Es ist anzunehmen, dass dort früher Kinder ohne elterliche Begleitung mobil sein konnten als in zentralen Orten oder gar in Großstädten⁴. Die leichtere und ungefährlichere Erreichbarkeit von Spielplätzen, Sportstätten oder Freunden im ländlichen Raum reduziert offensichtlich die Begleitwege durch Erwachsene sichtbar. Auch die durchschnittlichen Wegezeiten reduzierten sich leicht mit abnehmender Zentralität des Wohnortes, was in beiden Jahren zu beobachten war. Sie sanken von rd. 44 Minuten in den Kernstädten auf 41 Minuten in den Ober- und Mittelzentren und knapp 40 Minuten in den Gemeinden ohne zentralörtlichen Rang.

Die Analyse der Verkehrsmittel für Wege für Kinderbetreuung insgesamt ergab, dass hier 1991/92 noch große Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland bestanden. Knapp drei Viertel der Wege für Kinder wurden zu diesem Zeitpunkt im Westen mit dem PKW zurückgelegt, während dies nur für die Hälfte der Wege für Kinder im Osten galt. Mit zunehmendem Alter der Kinder stieg die PKW-Nutzung in beiden Regionen an, wobei insgesamt auch hier im Zeitverlauf eine Annäherung der ostdeutschen Verhältnisse an die westdeutsche Situation festzustellen ist. Eine Zunahme der PKW-Nutzung für Wege für Kinder konnte mit abnehmendem zentralörtlichem Rang festgestellt werden.

Die hohen Anteile an unmotorisierten Wegen für Kinder in den neuen Ländern führten 1991/92 – überraschenderweise – nicht zu einem erhöhten Zeitaufwand; ganz im Gegenteil, dieser war in den ländlichen Regionen im Osten sogar eher niedriger. Dies bestätigt – zusammen mit den Ergebnissen der Haushaltsbefragung –, dass die zentral-peripheren Unterschiede hinsichtlich der Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen und des Schulstandortnetzes in den neuen Ländern 1991/92 deutlich geringer waren als in den alten Ländern. Diese „Gunstsituation“ der kurzen Zu-Fuß-Wege für die Kinderbetreuung im Osten bestand 2001/02 nicht mehr. Es wurden im Osten in den kleinen Gemeinden genauso hohe Anteile (rd. 74%) der Wegezeit für die Kinderbetreuung mit dem PKW zurückgelegt wie im Westen.

Unterschied man bei der Analyse der Wege für Kinderbetreuung nach der Familienform (vgl. Tab. 5), in der die Befragten lebten, so wird deutlich, wie in welcher Familienform zwischen den Partnern die Wege für das Kind verteilt waren. Überraschend mag erscheinen, dass Alleinerziehende – vor allem die Väter – relativ selten Wege für Kinder zurücklegten, die allerdings dann relativ lang waren. Dies lässt auf längere Betreuungsphasen außerhalb des Haushalts schließen (z.B. am Wochenende), allerdings war auch bei alleinerziehenden Müttern der Anteil der Befragten, die Wege für Kinder zurück-

4 Dies entspricht den Ergebnissen der HIFI-Studie (eine Studie, an der die Autorin beteiligt war und die in zwei ländlichen Kreisen Baden-Württembergs stattfand (Blätzel-Mink/Kramer/Mischau 1998)), in denen ebenfalls die Frauen in den kleinen Gemeinden wesentlich weniger Zeit für Wege zur Kinderbetreuung zurücklegten als Frauen in den Mittelzentren.

legten, relativ gering⁵. Allerdings wurde hier nicht nach dem Alter der Kinder differenziert.

Tab. 5: Anteile der Personen innerhalb der verschiedenen Familien- und Haushaltsformen, die Wege für Kinderbetreuung zurücklegten, sowie der Zeitaufwand dieser Wege 1991/92.

Personen, die in folgenden Familien-/ Haushaltsformen leben	Männer				Frauen			
	mit Wegen für Kinder in%		Wegezeit in Minuten		mit Wegen für Kinder in%		Wegezeit in Minuten	
	91/92	01/02	91/92	01/02	91/92	01/02	91/92	01/02
im Haushalt als Alleinerziehende/er mit Kindern	11,0*	1,7	68,0*	25,1	36,2	22,7	38,6	47,6
als Paar m. Kind/ern u. 6 Jahren, 1 Partner erwerbstätig	24,4	27,9	47,9	36,8	60,8	61,7	54,3	48,2
als Paar m. Kind/ern u. 6 Jahren, beide Partner erwerbstätig	30,1	39,9	26,3	31,7	63,0	64,2	39,4	43,0
als Paar m. Kind/ern zw. 6-18 Jahren, 1 Partner erwerbstätig	11,6	20,8	32,2	44,1	22,3	33,9	37,0	44,2
als Paar m. Kind/ern zw. 6-18 Jahren, beide Partner erwerbstätig	13,8	13,9	27,3	37,7	22,5	25,3	31,0	37,7
alle	17,6	14,9	30,1	36,0	26,5	28,9	35,0	44,3

nur Personen mit Kindern im Haushalt; * geringe Fallzahl (n=40)

Quelle: Zeitbudgetstudien 1991/92 und 2001/02 – eigene Berechnungen

Wenn das jüngste Kind weniger als sechs Jahre alt war und nur ein Partner erwerbstätig war, dann war dies in den meisten Fällen der Mann. Somit war die nicht erwerbstätige Frau in vollem Umfang für die Kinderbetreuung zuständig, und dies schlug sich entsprechend im Zeitaufwand nieder, denn Frauen in dieser Familienform besaßen 1991/92 mit knapp einer Stunde und 2001/02 mit knapp 50 Minuten den höchsten Zeitaufwand für Wege mit dem Kind.

Den höchsten Beteiligungsgrad an Wegen für Kinder besaßen sowohl Männer als auch Frauen dann, wenn beide erwerbstätig waren und das jüngste Kind unter sechs Jahre alt war. Bei dieser Konstellation nahm sogar die Beteiligung der Männer an diesen Wegen zu, während die Beteiligung der

⁵ Es ist auch denkbar, dass der meist sehr knappe Zeitplan von Alleinerziehenden dazu führt, dass nur notwendige Wege für Kinder und wenige „freiwillige“ Wege, z.B. zum Spielplatz o.ä., zurückgelegt werden.

Frauen leicht zurückging, d.h. dass eine tatsächliche Entlastung der Frauen stattfand. Man kann als Ergebnis festhalten: die höchste Beteiligung der Väter an Wegen für Kinder war dann festzustellen, wenn die äußerlichen Zwänge – sprich: Erwerbstätigkeit, d.h. Zeitknappheit, der Partnerin und kleine betreuungspflichtige Kinder – dies erforderten. Dennoch waren im Allgemeinen die Anteile der Väter, die Wege für Kinder zurücklegten, maximal halb so groß wie die Anteile der Mütter.

Zusammenfassend ist zu erkennen, dass Wege für Kinderbetreuung nach dem vorherrschenden Rollenmodell vor allem im Westen deutlich häufiger Aufgabe der Frauen waren und sie dafür mehr Zeit aufwandten. Im Osten wurde zwar von einem gleich hohen Anteil der Befragten wie im Westen Wege für Kinder zurückgelegt, diese waren jedoch 1991/92 im Durchschnitt kürzer, was auf die zu diesem Zeitpunkt noch bessere wohnortnahe Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen zurückzuführen war. 2001/02 waren zwar die Wege im Osten länger geworden, insgesamt waren sie jedoch immer noch kürzer als im Westen. Weniger und kürzere Wege für Kinder legten auch die Befragten auf dem Land zurück, deren Kinder früher und häufiger ohne Begleitung mobil sein konnten, bzw. deren Begleitwege mit dem PKW stattfanden. Dieser Trend blieb 2001/02 erhalten. Die Differenzen zwischen Vollzeit-, Teilzeit- und Nicht-Erwerbstätigen besaßen den größten Ausschlag auf den Beteiligungsgrad an dieser Art von Wegen.

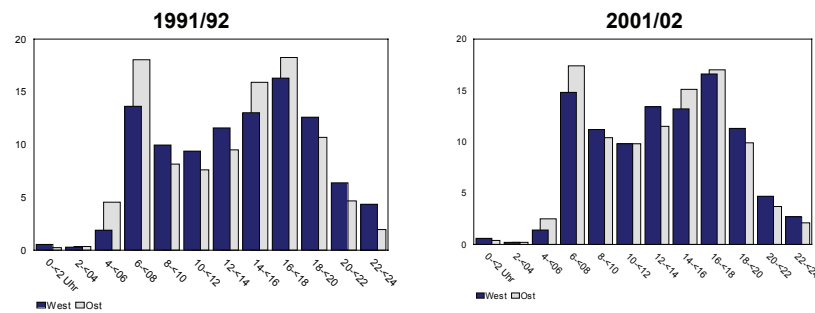
5.3. Wege für Hauswirtschaft und Kinderbetreuung im Tagesverlauf

Neben der Dauer der Wege und dem Anteil der Personen, die bestimmte Wege zurücklegen, ist die Verteilung der Wege im Tagesverlauf ein wichtiges Merkmal von Zeitstrukturen im Alltag. Für ihre Darstellung wurden die Anteile der Wege in der jeweiligen Zeiteinheit von zwei Stunden an allen Wegen über den Tag für West- und Ostdeutschland abgetragen (Abb. 3 und 4). Es wird bei der Betrachtung aller Wege deutlich, dass es an den Wochentagen zwei Spitzen im Tagesverlauf gibt, nämlich eine steile Spitze morgens zwischen 6 und 8 Uhr, an der vor allem Wege zur Arbeit und zu den Schulen kumulieren, und eine zweite, deutlich breitere Spitze am späten Nachmittag und Abend, an der die Arbeitswege mit Haushaltswege und Freizeitwegen zusammentreffen.

1991/92 waren zudem deutliche Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland zu erkennen (Abb. 3). Im Osten war man schon wesentlich früher auf dem Weg zum Arbeitsplatz (immerhin schon 5% vor 6 Uhr) und entsprechend klar war auch eine frühere Spitze am Nachmittag, so dass im Osten der Arbeitstag u.U. bereits um 15.00 Uhr zu Ende sein konnte. Außerdem waren hier insgesamt größere Anteile der Befragten erwerbstätig als im Westen (vor allem unter den Frauen). Zehn Jahre später sind zwar immer noch die beiden Tagesgipfel deutlich zu erkennen, aber die Abstände zwi-

schen Ost und Westen haben sich deutlich reduziert, z.B. die am frühen Morgen. Hinzu kommt, dass sich um die Mittagszeit zwischen 12 und 14 Uhr eine leichte Erhöhung zeigt, was auf die zunehmende Teilzeitarbeit zurückzuführen ist.

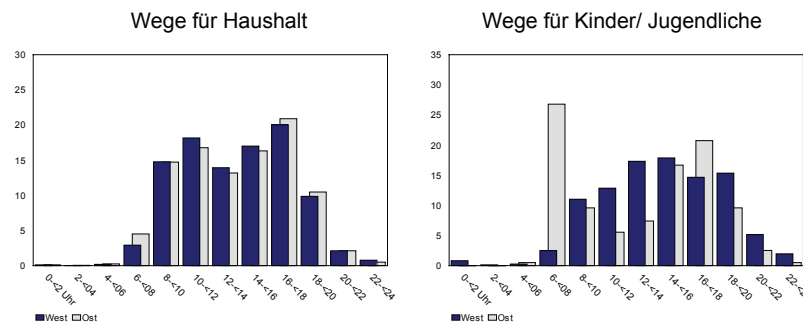
Abb. 3: Anteile aller Wege im jeweiligen Zeitabschnitt an allen Tagen (Wochentage) 1991/92 und 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudien 1991/92 und 2001/02 – eigene Berechnungen

Unterscheidet man die Tagesverläufe für verschiedene Wegearten, wie z.B. die Familienwege für Haushalt, Kinder und Jugendliche (Abb. 4), so wird deutlich, dass sich die Aktivitäten und damit auch die Wege unterschiedlich über den Tagesverlauf verteilen. Zwischen 16 und 18 Uhr finden gleichzeitig mit den meisten Heimwegen von der Arbeit auch die meisten Haushaltswege statt – man kann sicher unterstellen, dass sie z.T. im Anschluss an die Arbeit zurückgelegt werden.

Abb. 4: Anteile der Wege für Haushalt und Kinder/ Jugendliche im jeweiligen Zeitabschnitt an allen Tagen (Wochentage) 2001/02



Quelle: Zeitbudgetstudie 2001/02 – eigene Berechnungen

Insgesamt verteilen sich jedoch die Haushaltswege wesentlich gleichmäßiger über den Tagesverlauf als andere Wegearten. Deutliche Spitzen besitzen dagegen die Wege für die Kinderbetreuung, in denen vor allem in den neuen Bundesländern immer noch der morgendliche Weg zur Kinderbetreuung und die nachmittägliche Abholung zwischen 14 und 18 Uhr zu erkennen ist. In Westdeutschland verteilen sich diese Wege für Kinderbetreuung wesentlich gleichmäßiger über den Tagesverlauf, da sie weniger auf Betreuungseinrichtungen als auf andere Aktivitäten (Sport, Musikschule usw.) ausgerichtet sind.

Im Zeitvergleich wird deutlich, dass sich einige der ehemals typisch „ostdeutschen“ Tagesmuster – z.B. der frühe morgendliche Arbeitsbeginn – langsam den westdeutschen annähern, andere – wie z.B. die Nutzung von Kinderbetreuungseinrichtungen – unterschiedlich bleiben. Insgesamt zeigen diese Auswertungen, dass die einzelnen Aktivitäten unterschiedlichen tageszeitlichen Rhythmen unterworfen sind, die aufgrund der Überlagerung zu typischen Verkehrsspitzen kumulieren, die wir alle als morgendliche und abendliche „rush hour“ kennen. Auf dem Weg zur „Non-Stop-Gesellschaft“ befinden wir uns nach diesen Ergebnissen nicht, denn nach wie vor ist das „Normalarbeitsverhältnis“ für eine Mehrheit für ihren Alltagsablauf bestimmend. Um diese im Tagesverlauf fixierte Zeit, die wie ein Pflöck den Tag bestimmt (engl. peg), werden die anderen Aktivitäten „herum arrangiert“, so dass klare tageszeitliche Rhythmen entstehen, die ihrerseits wiederum die „Familienzeit“ mitbestimmen.

6. Merkmale des Kontexts und der Akteure im Vergleich

Um die beiden Bereiche Kontextmerkmale und Akteursmerkmale und ihren Einfluss auf die Wegezeiten einander gegenüberzustellen, wurde mit der Methode der Kontraste, einer linearen parametrischen Funktion gearbeitet. Vereinfacht formuliert kann damit der Frage nachgegangen werden, für welche Wegeart sind die Unterschiede größer, je nachdem, „wo ich lebe“ und für welche Wegeart sind sie größer, abhängig davon „wer ich bin“.

Für die Wege zur Erwerbsarbeit sind sowohl für die Wegezeit als auch für den Anteil der Ausübenden die Merkmale auf Akteursebene von größerer Relevanz als die Merkmale des Kontexts. Besonders wirksam sind hierbei die Unterschiede zwischen den Geschlechtern (Männer sind häufiger erwerbstätig als Frauen (vor allem im Westen) und legen längere Wege zurück). Ebenfalls stärker akteursbestimmt sind erwartungsgemäß die Unterschiede in der Gestaltung der Wege für Haushalt und Kinder, wobei hier besonders großes Gewicht dem Geschlecht und der Erwerbstätigkeit zukommt. Auch die Wege für Kontakte unterliegen einem größeren Einfluss durch Merkmale der Akteure als durch Merkmale des Kontexts (Alter, Geschlecht). Größere Kontext- als Akteursdifferenzen weisen dagegen die Wegezeiten für Bildung auf,

was sich vor allem durch längere Wege im Westen und dort besonders in den ländlichen Regionen erklärt. Wegezeiten für den persönlichen Bereich (darunter fallen u.a. Arztbesuche) werden 2001/02 vor allem durch Ost-West-Unterschiede geprägt, die durch den immer noch deutlich geringeren Motorisierungsgrad älterer Frauen entstehen.

Grundsätzlich gilt: für Wegezeiten zu Bildungsstätten, aber auch zu privaten Zielen (Freizeit, Kontakte, Ehrenamt) zeigt sich, dass Eigenschaften des Kontexts, d.h. Lage, Verkehrsanbindung und Ausstattungsgrad der Wohnorte als Merkmale von Bedeutung sind. Der Zeitaufwand für Erwerbstätigkeit, Haushalt und Kinderbetreuung unterliegt dagegen eher Differenzen durch Merkmale der Akteure. Diese lassen sich zu großen Teilen auf die geschlechtsrollentypische Verteilung der alltäglichen Aufgaben zwischen männlicher Produktions- und weiblicher Reproduktionsarbeit zurückführen, die vor allem in den alten Ländern noch häufig anzutreffen ist. Insgesamt hat sich der Einfluss der Kontextmerkmale über den Zeitverlauf abgeschwächt, was daran liegt, dass sich bei zahlreichen Wegezeiten die Verhältnisse im Osten denen des Westens angeglichen haben. Hintergrund dieser Entwicklung sind im Wesentlichen zwei ineinander greifende Prozesse: die Motorisierung der Haushalte im Osten (vor allem der erwerbstätigen Personen) und die Suburbanisierung in den neuen Ländern.

7. Subjektive Bewertungen der Zeitverwendung – insbesondere für Mobilität

Im letzten Teil dieses Abschnitts soll kurz auf die subjektiven Bewertungen der Zeitverwendung eingegangen werden, die anhand von Leitfadenterviews und Gruppendiskussionen herausgearbeitet wurden. Diese wurden – im Sinne des Methodenmix bzw. der Methodentriangulation – eingesetzt, um Aspekte von Mobilitätszeit näher zu beleuchten, die in den rein quantitativen Analysen „unterbelichtet“ blieben. Die transkribierten Interviews wurden mit Hilfe eines interpretativ-reduktiven Verfahrens in eine Themenmatrix überführt und anschließend wurden die insgesamt 62 Befragten fünf „qualitativen Mobilitätstypen“ zugeordnet. Ein zentrales distinktives Merkmal war der Grad der Reflexion, der dem Mobilitätsverhalten zugrunde lag. Zudem unterschieden sich die Befragten hinsichtlich ihrer finanziellen Ressourcen und ihres Zugangs zu Verkehrsmitteln. Auf die einzelnen Typen kann hier allerdings aus Platzgründen nicht näher eingegangen werden. Was die Auszüge aus den Interviews jedoch zeigen, ist die Vielfalt der individuellen Interpretationen und Bewertungen der Zeitverwendung für Mobilität. In den nachfolgenden Zitaten soll ein kurzes Licht auf diese subjektiven, emotionalen Komponenten der Mobilitätszeit geworfen werden, da sie meines Erachtens wesentliche Auswirkungen auf die Mobilitätsentscheidungen besitzen.

Das erste Zitat steht für eine Fülle von Aussagen, die sich mit einem „Rückzug ins Private“ umschreiben lassen:

Zitat 1: (weiblich, 39 Jahre, 2 Kinder, teilzeiterwerbstätigt):

„Ich klettere gerne in mein Auto und fahre irgendwo hin (...) man hat dann Musik, (...) man hat noch mal so einen Puffer, bevor man dann zur nächsten Geschichte rennt. Bevor ich morgens hier (am Arbeitsplatz, Anm. d. Aut.) lande, da habe ich noch mal 10 Minuten, die ich für mich selbst habe (...). Und wenn ich jetzt hier raus gehe und fahre Richtung Kindergarten, dann habe ich auch noch mal meine 10 bis 20 Minuten, die ich dann für mich habe, und das genieße ich schon.“

Es wird deutlich, dass die im PKW verbrachte Zeit rundum positiv bewertet wird: die Möglichkeit zu entspannen, selbst bestimmt zu sein (z.B. Musik zu hören, zu rauchen), ein kurzer Rückzug aus der Hektik der Alltags – wie z.B. für die Mutter, die an anderer Stelle sagt, dass diese Zeit ihre einzige „Zeit für sich“ zwischen den Verpflichtungen des Berufs und der Familie darstelle. Also insgesamt sehr positive Bewertungen dieser Mobilitätszeit. Im nächsten Zitat wird begründet, weshalb der ÖPNV für die Befragte keine Alternative zum PKW darstelle.

Zitat 2: (weiblich, 36 Jahre, 1 Kind, vollzeiterwerbstätigt)

„Ich bin da (...) zu egoistisch, als dass ich sagen würde, ich orientiere mich an einem öffentlichen Verkehrsmittel oder an einem Fahrplan, sondern ich muss so mobil sein. Vielleicht (ist das, Anm. d. Aut.) auch durch die Familie geprägt, um z.B. das Kind in den Kindergarten zu bringen und es auch mal eine Viertelstunde später wird. Und das kann ich mir bei öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erlauben. Es wäre möglich, aber das wäre für mich ein Verlust an Komfort und Lebensqualität, wenn ich mich an Fahrpläne halten müsste.“

Hier wird die Vermischung von Sachargumenten oder -zwängen, wie die Notwendigkeit, ein Kind zum Kindergarten zu bringen, mit der von der Befragten als egoistisch bezeichneten bequemen Grundhaltung deutlich. Welcher Faktor für das Mobilitätsverhalten entscheidend war, ist dann nur noch schwer zu ermitteln. Allerdings ist die Verkettung „ÖPNV nutzen müssen = Verlust an Komfort und Lebensqualität“ m.E. ein ernstzunehmendes Argument gegen den ÖPNV.

Ein weiterer Aspekt von Qualität von Mobilitätszeit ist derjenige, der soziale bzw. kommunikative Elemente des „unterwegs Seins“ betrifft. In einer der Gruppendiskussionen wurde die mögliche zukünftige Entwicklung z.B. durch zunehmende Gelegenheiten des Internet-Shoppings, Telebankings usw. diskutiert. Während einige Personen diese Gelegenheiten derzeit bereits ausföhrlich nutzten und das Internet als „Segen“ bezeichneten, verteidigten andere die persönlichen Kontakte und befürchteten die Vereinsamung der Menschen am Computer. Es wurde dabei das Einkaufen im Internet durchaus differenziert betrachtet, so dass z.B. die These vertreten wurde, dass alles „was man spüren, anfassen oder riechen will“ wohl auch in Zukunft nicht im Inter-

net verkauft werden wird. Dabei prallten meist Vertreter/innen der verschiedenen Generationen sowie Männer und Frauen aufeinander, da ältere und weibliche Befragte häufiger die Notwendigkeit des persönlichen Kontakts bei Einkaufen betonten. Ein Wortwechsel dieser Art zwischen einem Ehepaar ist nachfolgend wiedergegeben.

Zitat 3: (Person A: weiblich, 52 Jahre, drei Kinder, vollzeiterwerbstätig; Person B: männlich, 52 Jahre, drei Kinder, vollzeiterwerbstätig)

Person A: „Wenn ich einkaufen gehe, dann treffe ich die Frau so und so, halt ein Schwätzchen mit der, dann erzählt die mir, was sie kauft, das ist dann wieder so eine Anregung. Also was viel Kommunikativeres.“

Person B: „Es gibt andere Leute, die sagen, dass mit dem Kaufen und Verkaufen in Tante Emma Läden sehr viel Zeit verplempert wurde, anstatt dass es der Kommunikation dient. Wenn man vier Stunden irgendwo in der Schlange stehen muss.“

Person A: „Dann halte ich ein Schwätzchen...“

Person B: „Ja aber man kann (mit dem Internet zuhause, Anm. d. Aut.) Preise vergleichen, spart viel mehr Zeit, kann dann z.B. auf dem Balkon sitzen. Also man hätte viel mehr Zeit zur persönlichen Verfügung.“

Person A: „Würde ich nicht machen. Ich kriege da Depressionen.“

Diese kommunikativen Aspekte des Einkaufs, die von einigen Personen als sehr wichtig bezeichnet wurden, müssen auch bei der Interpretation der quantitativen Daten der Zeitbudgetstudie berücksichtigt werden, da sich dadurch z.B. die langen Haushaltswege der allein lebenden Rentner erklären könnten (interessanterweise verbringen im Alltag Rentner deutlich mehr Zeit für Einkaufswege als Rentnerinnen).

Es wird deutlich, dass die Modifikationen der mobil verbrachten Zeit, die durch die sehr unterschiedlichen subjektiven Bewertungen entstehen, beträchtlich sind, wobei besonders die Art des Verkehrsmittels zu diesen Unterschieden beiträgt. Diese Modifikationen müssen bei einer ganzheitlichen Bewertung des Verkehrsverhaltens und der Mobilität Berücksichtigung finden.

8. Zusammenfassung und Ausblick

Zum einen wurden in diesem Beitrag die Wegezeiten für Haushalt, Kinder und Jugendliche in ihrer Verteilung, ihrem Umfang und bzgl. der Beteiligungsgrade analysiert. Dahingehend zeigte sich, dass erwartungsgemäß mehr Frauen als Männer diese Art von Wegen zurücklegen, dass in den neuen Ländern diese Differenz zwischen den Geschlechtern geringer ist und dass diese Wege in den großen Städten mehr Zeit beanspruchen als in den ländlichen Regionen. Das Wechselspiel zwischen räumlichen Distanzen (Wegstrecken) und Wegezeiten unter Berücksichtigung häufig eingesetzter Ver-

kehrsmittel zeigt, dass entscheidend ist, wie sich räumlich-metrische Wegstrecken durch die vorrangige Nutzung bestimmter Verkehrsmittel verändern. Dass solche Wege auch soziale und kommunikative Aspekte besitzen können, kann vermutet werden, da z.B. alleinlebende Rentner nicht nur mehr, sondern auch längere Wege für Haushaltswege zurücklegen als Personen der anderen Haushaltsformen. Zwischen den neuen und den alten Ländern gab es 2001/02 noch deutlich unterschiedliche Muster im Alltag hinsichtlich der tageszeitlichen Verteilung der Wege, was sich z.B. an den weitaus stärker konzentrierten Wegezeiten für die institutionelle Betreuung von Kindern erkennen ließ.

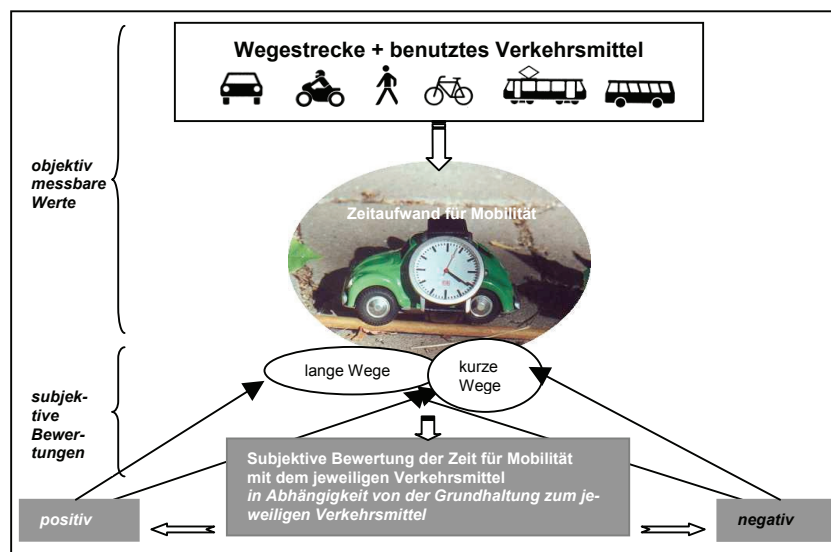
Zum anderen wurde dieses alltägliche Handeln von Akteuren mit Merkmalen und Bedingungen („Constraints“) des räumlichen Kontexts in Verbindung gebracht und die Frage gestellt, ob es „Orte der kurzen Wege“ und „Orte der langen Wege“ gibt. Es zeigte sich für die Haushalts- und Kinderbetreuungswege (aber auch für die anderen Wege, vgl. Kramer 2005), dass „Orte der kurzen Wege“ die kleineren Zentren außerhalb der Verdichtungsregionen sind, in denen das Gros der Ziele unmotorisiert oder erreicht werden kann und „Orte der langen Wege“ die Kernstädte vor allem in den Verdichtungsregionen darstellen.

Planerisches Ziel sollte damit sein, eine Vielzahl von Stationen unmotorisiert zum Wohle der physischen Umwelt, aber auch der Bevölkerung erreichen zu können. Für viele ist jedoch auch die Qualität der Wegezeit von Bedeutung – ein Aspekt, der bei der Verkehrsplanung zunehmend berücksichtigt werden sollte – z.B. bei der des ÖPNVs. Die im Alltag erfassbaren und messbaren Wegstrecken, die Wegezeiten, die mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, ergaben eine Verteilung von langen und kurzen Wegen über die unterschiedlichen kontextuellen und akteursspezifischen Konstellationen (Abb. 5). Erweitert man nun die so gewonnenen Ergebnisse um die subjektive Komponente und die Zugehörigkeit zu einem bestimmten „Qualitativen Mobilitätstyp“, die als Filter vor der individuellen Beurteilung einer Wegezeit stehen, dann können durchaus objektiv lange Wege zu subjektiv positiv bewerteten Wegen werden (wenn sie z.B. dazu dienen, eine private „Auszeit“ vom Alltag zu nehmen). Auf diesen Aspekt konnte allerdings hier nicht näher eingegangen werden.

Meines Erachtens ist es notwendig, dass die hier nur kurz angerissenen Aspekte der Qualität von Mobilität Eingang in die Verkehrsforschung und die Verkehrsgeographie finden. Wichtig ist ebenfalls für die Zukunft eine um den Faktor Zeit erweiterte „Raum-Zeit-Planung“, in die die Verteilung bestimmter Wege über den Tagesverlauf integriert werden kann. Eine aktive und integrative Gestaltung von Raum-Zeiten, wie in Modellversuchen in Bremen (Projektteam und Arbeitsstab Bremen 2003), in Italien (z.B. in Bozen) oder in interdisziplinären Projekten in Hamburg (Forschungsstelle Zeitpolitik 2007), ist ein erster richtiger Schritt dahin. Dort planen Kommunen, Geschäftsinhaber, Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs und Bürgerinnen

und Bürger gemeinsam die „Zeiten ihrer Stadt“ (Öffnungszeiten, Fahrpläne usw.) (Hülsbergen 2002). Ohne die zeitlichen Ausprägungen der raumrelevanten Aktivitäten der Handelnden bleiben die Analysen der Alltagswelt unvollständig. Datengrundlagen wie die bundesdeutschen Zeitbudgetstudien bieten eine Möglichkeit, dieses „time-space lag“ aufzuholen.

Abb. 5: Schematische Darstellung des Zusammenhangs von Zeitverwendung für Mobilität und subjektiver Bewertung der Verkehrsmittel



Quelle: eigener Entwurf

Literatur

- Bauhardt, Christine (1995): Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Basel/Boston/Berlin.
- Bauhardt, Christine (1996): Ökologische Verkehrspolitik – oder wie? Schneller, weiter Männer – Eine Mythologie der Motorisierung, In: Altner, Günter v./Mettler-von Meibom, Barbara/Simonis, Udo E. (Hrsg.): Jahrbuch Ökologie 1996. Stuttgart, 151-159.
- Bauhardt, Christine (1997): Männerdomäne Verkehr. Der feministische Blick. Schrägstrich, 1, 2, 31.
- Becker, Ruth (2002): Überwindet die Angsträume – Eine Polemik. In: Kramer, Caroline (Hrsg.): FREI-Räume und FREI-Zeiten – Raumnutzung und Zeitverwendung im Geschlechterverhältnis. Baden-Baden (Schriften des Heidelberger Instituts für Frauen- und Geschlechterforschung (HIFI) e.V.), 79-90.

- Blättel-Mink, Birgit/Kramer, Caroline/Mischau, Anina (1998): Lebensalltag von Frauen zwischen Tradition und Moderne. Soziale Lage und Lebensführung von Frauen in zwei Landkreisen Baden-Württembergs. Baden-Baden.
- Brög, Werner (1985): Verkehrsbeteiligung im Zeitverlauf – Verhaltensänderungen zwischen 1976 und 1982. Zeitschrift für Verkehrswissenschaften, 1, 3-49.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2002): Mobilität in Deutschland. KONTIV 2002. <http://www.kontiv2002.de/publikationen.htm>, 30.4.2007.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2007): Verkehr in Zahlen 2006/2007. Berlin.
- Buschkühl, Angelika (1984): Die tägliche Mobilität von Frauen. Geschlechtsspezifische Determinanten der Verkehrsteilnahme. Gießen (Diplomarbeit).
- Flade, Antje (1991): Frauen als Verkehrsteilnehmerinnen, In: Brennpunkt-Dokumentation (Hrsg.): Alltag in der Stadt – aus der Sicht von Frauen. Begleitbuch zur Foto-Plakat-Ausstellung und Texte des Symposiums vom 24.4.1991 in Darmstadt. Darmstadt, 15-26.
- Flade, Antje/Limbourg, Maria (Hrsg.) (1999): Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft. Opladen.
- Forschungsstelle Zeitpolitik der Universität Hamburg, Fakultät für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften, Department für Wirtschaft und Politik (2007): Projekt Verzeitlichung des Raums. <http://www.vera-research.de/4555/index.html>, 30.4.2007.
- Gebhardt, Hans/Warneken, Bernd Jürgen (2003): Aktionsräumliches Handeln von Frauen – ein interdisziplinäres Forschungsprojekt. In: Gebhardt, Hans/Warneken, Bernd Jürgen (Hrsg.): Stadt – Land – Frau. Interdisziplinäre Genderforschung in Kulturwissenschaft und Geographie. Heidelberg, 1-42.
- Hanson, Susan/Hanson, Perry (1993): The geography of everyday life. In: Golledge, Reginald G./Garling, Tommy (Hrsg.): Behaviour and Environment: Psychological and Geographical Approaches. Amsterdam, 249-269.
- Hautzinger, Heinz/Tassaux, Brigitte (1989): Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland. Bergisch-Gladbach (Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Nr. 195).
- Hülsbergen, Gisela (2002): Bremen 2030 – eine zeitbewusste Stadt?. In: Kramer, Caroline (Hrsg.): FREI-Räume und FREI-Zeiten – Raumnutzung und Zeitverwendung im Geschlechterverhältnis. Baden-Baden (Schriften des Heidelberger Instituts für Frauen- und Geschlechterforschung (HIFI) e.V. Nr. 5), 189-200.
- Kappeler, Anja (2003): Aktionsräume von Frauen in ländlichen und suburbanen Gemeinden. In: Gebhardt, Hans/Warneken, Bernd Jürgen (Hrsg.): Stadt – Land – Frau. Interdisziplinäre Genderforschung in Kulturwissenschaft und Geographie. Heidelberg, 193-208.
- Kevenhörster, Anna (2000): Räumliche Mobilität und ihre Bedeutung im Lebensalltag von Frauen mit Kleinkindern. Bonner Beiträge zur Geographie, 13.
- Körntgen, Silvia (1994): Frauen-Ver(kehrs)planung. In: Interdisziplinärer Arbeitskreis Frauenforschung (Hrsg.): FrauenRäume. Dokumentation des 4. Frauentages. Mainz, 56-76.
- Körntgen, Silvia/Krause, Juliane (1994): Frauen und Stadtverkehr. Der Städtetag, 11, 717-725.
- Kramer, Caroline (2005): Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Erdkundliches Wissen 138. Stuttgart.

- Kramer, Caroline/Mischau, Anina (1994): Tat-Orte und Angst-Räume – Sicherheitsempfinden von Heidelberger Bürgerinnen. *Raumforschung und Raumordnung*, 4/5, 331-338.
- Krause, Juliane (1999): Unterwegs in Stadt und Land. In: Flade, Antje/Limbourg, Maria (Hrsg.): *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft*. Opladen, 65-92.
- Küster, Christine (1999): Die Zeitverwendung für Mobilität im Alltag. In: Flade, Antje/Limbourg, Maria (Hrsg.): *Frauen und Männer in der mobilen Gesellschaft*. Opladen, 185-206.
- Monheim, Heiner/Monheim-Dandorfer, Rita (1990): *Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*. Hamburg.
- Projektteam und Arbeitsstab Bremen 2030 (Hrsg.) (2003): *Leitvision Bremen 2030 – eine zeitgerechte Stadt*. <http://www.bremen2030.de>, 30.4.2007.
- Romeiß-Stracke, Felizitas/Pürschel, May B. (1988): *Frauen und Zeitpolitik*. Dortmund (ILS-Schriften Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen).
- Spitzner, Meike (1993): Bewegungsfreiheit für Frauen – Aspekte integrierter kommunaler Verkehrsplanung. In: Apel, Dieter (Hrsg.): *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. Bonn, 1-25.