

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Begriffe der vorliegenden Dissertation, Mobilität, Elektromobilität sowie Familien, erörtert. Im ersten Abschnitt „Sozialwissenschaftliche Konzepte und empirische Daten zu Mobilität und Automobilität“ erfolgt eine Präzisierung des Begriffs der Mobilität mit Blick auf die vorliegende Arbeit sowie eine kurze Darstellung der gesellschaftlichen Bedeutung von Mobilität und Automobilität. In Abschnitt 2.2 erfolgt ein kurzer Abriss des Themenbereichs der Elektromobilität sowie eine Darstellung des aktuellen Forschungsstands zu Studien, die die Wahrnehmung und Bewertung von Elektromobilität untersuchen. In Abschnitt 2.3 schließlich wird der Familienbegriff definiert und es werden für diese Arbeit relevante aktuelle Daten zu Familien in Deutschland aufgezeigt. Der letzte Abschnitt dieses Kapitels stellt Forschungsergebnisse zum Verhältnis von Mobilität und Familien dar. Dieses Kapitel schließt mit einem Fazit zu den für diese Arbeit relevanten Begriffen und Konzepten.

## **2.1 Sozialwissenschaftliche Konzepte und empirische Daten zu Mobilität und Automobilität**

Diese Arbeit untersucht u.a. Leitbilder und Aushandlungsprozesse zur Mobilität und Automobilität von Familien. Insofern ist es wichtig, zunächst den Begriff der Mobilität aus sozialwissenschaftlicher Perspektive zu definieren. Im Anschluss werden Forschungsergebnisse bzw. für diese Arbeit relevante soziologische Theorien zur Bedeutung von Mobilität und Automobilität in der Gesellschaft dargestellt. Dieser Abschnitt schließt mit einer kurzen Darstellung empirischer Kennzahlen zur Motorisierung und Pkw-Nutzung in Deutschland.

### **2.1.1 Räumliche Mobilität in den Sozialwissenschaften**

Bei dem Begriff der Mobilität lässt sich zwischen sozialer und räumlicher Mobilität differenzieren. Soziale Mobilität kann definiert werden als „[...] *soziale* Veränderung und Verschiebung sozialer Koordinatensysteme [...]“ (Bonß und Kesselring 1999, S. 40, Herv.i.O.). Ein Beispiel dafür ist der gesellschaftliche Auf-

oder Abstieg. Räumliche Mobilität<sup>3</sup> wird definiert als das Überwinden geographischer Distanzen oder „[...] die *Möglichkeit* zur physikalischen Raumüberwindung“ (Rammler 1999, S. 42, Herv.i.O.). Das bedeutet, räumliche Mobilität umfasst neben der tatsächlichen Bewegung auch die geistige Beweglichkeit (vgl. Canzler und Knie 1998, S. 32). Der geistige Horizont definiert den Mobilitätsraum, innerhalb dessen die tatsächlichen Bewegungen gedacht und ausgeführt werden. Dieser wird daher auch als Möglichkeitsraum bezeichnet (vgl. ebd.). Der Begriff Mobilität verweist damit auf die Mobilitätsforschung, welche eher sozialwissenschaftlich orientiert ist und neben den tatsächlichen Bewegungen der Individuen auch die Beweggründe und Motive dafür sowie die Wahrnehmungen und Bewertungen in Bezug auf Mobilität untersucht (vgl. Canzler und Kesselring 2006, 4170 ff.).<sup>4</sup>

Innerhalb der räumlichen Mobilität wird zwischen langfristiger oder dauerhafter (Migration oder Umzüge) und kurzfristiger oder zirkulärer Mobilität (Alltagsmobilität, wie bspw. Pendeln oder Fahrten im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten, aber auch Wochenendpendeln) unterschieden (vgl. 2012, S. 552). Insbesondere zirkuläre Formen räumlicher Mobilität wurden in der Soziologie bisher eher vernachlässigt (vgl. 2012, S. 551); Migration und Wanderungsbewegungen stellen demgegenüber bereits seit Längerem Gegenstand soziologischer Forschung dar (vgl. Han 2010).

Diese Untersuchung fokussiert auf die räumliche und innerhalb derer auf die Alltagsmobilität. Nicht nur die tatsächlichen Ortsveränderungen, auch die individuellen Hintergründe und Motive für das Mobilitätsverhalten spielen dabei eine Rolle. Insofern wird diese Arbeit der Mobilitätsforschung zugeordnet.

### 2.1.2 Die gesellschaftliche Bedeutung von Mobilität und Automobilität

Räumliche Mobilität hat in modernen Gesellschaften eine hohe Bedeutung erlangt (vgl. Canzler 2008, 106 f.). Die dahinterliegenden Mechanismen sind Modernisie-

---

<sup>3</sup> Wenn im Folgenden von „Mobilität“ gesprochen wird, ist damit immer die räumliche Mobilität gemeint.

<sup>4</sup> Der Begriff Verkehr verweist demgegenüber auf die Verkehrsforschung. In dieser wird die Verkehrsnachfrage, aber auch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur erforscht (vgl. Ahrend et al. 2013, S. 2). Verkehr wird definiert als „Bewegung in konkreten Räumen“ (Canzler und Knie 1998, S. 32) bzw. als tatsächliche Raumüberwindung. Die beiden Begriffe Mobilität und Verkehr sind jedoch nicht immer klar voneinander abgrenzbar.

rungsprozesse, wie die soziale Differenzierung, welche zu einem Zuwachs an Mobilität beitragen.<sup>5</sup> Tully und Baier konstatieren, dass im Rahmen der Entwicklung zur Spätmoderne sich die – zwischenzeitlich getrennten – Bereiche Leben bzw. Familie und Arbeit bzw. Bildung wieder annähern (vgl. 2006, S. 95). So entsteht bspw. die Telearbeit, das heißt das Arbeiten von zuhause aus. Diese Prozesse werden durch die Verbreitung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) gefördert (vgl. ebd.). Das heißt, in der Spätmoderne entstehen neue Möglichkeiten, Mobilität einzuspüren.

Diese Prozesse führen global betrachtet jedoch nicht zu einem Rückgang, sondern – paradoxerweise – zu einem Anstieg der räumlichen Mobilität. In globalisierten Gesellschaften erstrecken sich „[...] zunehmende ökonomische, politische und gesellschaftliche Verflechtungen über immer länger werdende Distanzen“ (2012, S. 552). Der Zugang zur Mobilitätsinfrastruktur erleichtert sich für viele Menschen, aber gleichzeitig sind auch die Anforderungen, mobil sein zu müssen, gestiegen (vgl. Tully und Baier 2006, S. 16). Die Verbreitung von IKT hat insgesamt betrachtet nicht den Effekt einer sinkenden Mobilität, denn virtuelle Interaktionen ersetzen räumliche Mobilität nicht oder nur zum Teil; persönliche Treffen sind weiterhin ein wichtiger Bestandteil sozialer Beziehungen. Die Mobilität erfolgt jedoch spontaner, denn Wege, Fahrten und face-to-face-Interaktionen können kurzfristiger geplant werden (vgl. 2012, S. 556; Tully und Baier 2006, S. 95).

Diese hohe Bedeutung von Mobilität in modernen, globalisierten Gesellschaften macht jedoch auch deutlich, dass es aus Sicht der Gesellschaftsmitglieder wichtig ist, Zugang zu Mobilitätsmöglichkeiten zu erhalten. Insofern wird in der Mobilitätsforschung davon ausgegangen, dass räumliche Mobilität eine soziale, das heißt ungleichheitsrelevante, Dimension besitzt (vgl. 2012, S. 553).<sup>6</sup> Diesen

---

<sup>5</sup> Die soziale Differenzierung, das heißt soziale Arbeitsteilung, Spezialisierung und Rollen- und Schichtendifferenzierung, führt zur Entstehung räumlich verteilter Netzwerke. Mobilität gewährleistet die Integration dieser Teilbereiche. Gleichzeitig bedingt Mobilität jedoch auch eine weitere Differenzierung, das heißt eine weitere gegenseitige Abhängigkeit einzelner Einheiten voneinander. Die Konsequenz ist ein weiterer Bedarf an Integrationsmechanismen und damit ein weiterer Anstieg von Mobilität (vgl. Manderscheid 2012, S. 557). Aus Sicht der Individuen führen eine Zunahme an Verflechtungen über höhere Distanzen auf unterschiedlichen Dimensionen, wie wirtschaftlicher, politischer oder gesellschaftlicher Art (ebd., S. 552) zu einem Anstieg ihrer räumlichen Mobilität. Individuen nehmen an Institutionen teil, die räumlich verstreut sind. Sie wechseln ihre Netzwerke und binden sich in neue ein (vgl. Lindner 2012, S. 28; Rammler 1999, S. 39). Diese Prozesse begannen mit der Industrialisierung (vgl. Tully und Baier 2006, S. 15).

<sup>6</sup> Frühe Vertreter dieser These sind Peter M. Blau und Otis D. Duncan (vgl. 1967). Sie ermittelten einen positiven Zusammenhang zwischen der räumlichen, hier der residentiellen Mobilität (Umzüge), und dem sozioökonomischen Status von Individuen.

Zusammenhang zwischen räumlicher und sozialer Mobilität greift auch das Konzept der „Motilität“ (Kaufmann und Widmer 2006, S. 111)<sup>7</sup> auf.

Ein Grund für die soziale Komponente von Mobilität, ist die Tatsache, dass Mobilität auf dem Arbeitsmarkt zu einem positiv besetzten Wert und einer sozialen Norm geworden ist (vgl. Limmer 2005, S. 97). Für die Karriere ist es wichtiger geworden, dass ArbeitnehmerInnen an verschiedenen Standorten und/oder im Ausland gearbeitet und Erfahrungen mit verschiedenen Arbeitgebern gesammelt haben. Dies wird berufliche Mobilität (Wechsel des Arbeitgebers bzw. der beruflichen Tätigkeit) genannt. Weitere fördernde Faktoren für den Anstieg beruflicher Mobilität sind neben Karrieregründen Umstrukturierungen auf dem Arbeitsmarkt und die Zunahme von projektbezogenen Tätigkeitsformen und befristeten Verträgen (vgl. Schneider et al. 2002, 23 f.).

Berufliche Mobilität zieht räumliche Mobilität nach sich (vgl. Schmidt 2008, S. 27): Die Folge von gestiegenen Mobilitätsanforderungen auf dem Arbeitsmarkt ist eine höhere residentielle Mobilität, das heißt mehr Umzüge (vgl. Schneider et al. 2002, 23 f.). Daneben ist auch eine Zunahme zirkulärer Mobilitätsformen, wie Berufspendeln, zu konstatieren. Für das Land Baden-Württemberg ist dies etwa an einem Anstieg der Pendlerzahlen zwischen den Jahren 1970 und 2004 nachzuweisen (Daten des Mikrozensus): Im Jahre 1970 waren 31 Prozent der Erwerbstätigen außerhalb ihres Wohnortes tätig, im Jahre 2004 stellten dies 45 Prozent dar (vgl. Schmidt 2008, S. 28). Auch hier können Karrieregründe bzw. das Erfüllen der hohen Mobilitätsanforderungen des Arbeitsmarktes eine wichtige Rolle spielen. Aber nicht nur berufliche Aufstiegs motive, auch Präferenzen bzgl. der Wohnstandortwahl, wie eine höhere Bedeutung der Wohnlage gegenüber dem Arbeitsort, werden als mögliche fördernde Faktoren für die Zunahme des Pendelns diskutiert (vgl. Schneider et al. 2002, 23 f.).

Der Anstieg der beruflichen Mobilität und die damit verbundene Zunahme räumlicher Mobilitätsformen haben Auswirkungen auf den Alltag der Individuen. Insbesondere Familien – die Untersuchungsgruppe der vorliegenden Arbeit – stellt dies vor Herausforderungen, denn: „Der Rhythmus des Berufslebens ist durch Beweglichkeit, Kurzfristigkeit und Konkurrenz bestimmt, die Familie dagegen durch Beständigkeit und Solidarität.“ (Schneider 2005, S. 91). Weil auch Mütter zunehmend erwerbstätig sind (vgl. Abschnitt 2.3.2), kann davon ausgegangen werden, dass der Familienalltag mehr und mehr von den steigenden Mobilitätsanforderungen auf dem Arbeitsmarkt beeinflusst wird. Für Familien kann dies eine Belastung

---

<sup>7</sup> Motilität umschreibt das Mobilitätskapital bzw. das individuelle Potenzial für Mobilität. Motilität besteht aus verschiedenen Faktoren, die räumliche Mobilität bedingen: physische Merkmale, Bedürfnisse, vorhandene Mobilitätsressourcen und -informationen sowie Kommunikationssysteme und erworbenes Wissen. Auf dem Arbeitsmarkt kann Motilität die Karriere fördern (vgl. Kaufmann und Widmer 2006, S. 115 ff.).

darstellen, etwa, wenn besonders lange Arbeitswege zurückgelegt werden müssen oder der Beruf eines Elternteils eine längere Abwesenheit erfordert. Das Projekt „Berufsmobilität und Lebensform“ untersuchte das Verhältnis zwischen Mobilität(erfordernissen) und Familien bzw. Lebensformen. Dabei wurde festgestellt, dass bei berufsmobilen Personen mit Kindern an zweiter Stelle der genannten Nachteile der mobilen Lebensform – nach psychischen Belastungen – negative Auswirkungen für die Familie durch einen Mangel an Familienzeit stehen. Fernpendler, Shuttles und Varimobile<sup>8</sup> äußern die höchsten Belastungen durch ihre Lebensform. Auch die PartnerInnen der berufsmobilen Personen berichten über Belastungen (vgl. Limmer 2005, S. 107).

Im Folgenden wird auf die besondere Relevanz des Verkehrsmittels Auto im Zusammenhang mit räumlicher Mobilität eingegangen. Das Auto hat, wie bereits erwähnt, in der Gesellschaft eine hohe Bedeutung erlangt und stellt weiterhin das wichtigste Verkehrsmittel der Alltagsmobilität dar (vgl. infas und DLR 2010a, S. 1). Mögliche Gründe dafür sind der Wert der Selbstbeweglichkeit; das bedeutet, Autonomie aus zeitlicher und räumlicher Sicht, was zur Wahl des Automobils führt (vgl. Projektgruppe Mobilität 1999, S. 13) (vgl. auch Abschnitt 4.1.5.1). Neben den Wertorientierungen legt aber auch die räumlich und zeitlich ausdifferenzierte Alltagsorganisation von Individuen in modernen Gesellschaften die Nutzung des Autos nahe (vgl. Rammler 1999, S. 49): Die Autonutzung erlaubt es, den modernen Alltag mit vielen verschiedenen Verpflichtungen und Aktivitäten zu koordinieren (vgl. Beckmann 2001, S. 598; Burkart 1994, S. 224; Canzler 2012, S. 330). Auch die gesellschaftliche Integration, wie bspw. die Pflege von Beziehungen, kann durch die Autonutzung erleichtert werden; etwa, um schnell und flexibel entfernter lebende Freunde besuchen zu können (vgl. Rammler 1999, S. 49). Möglicherweise spielt auch der Wunsch, mit dem eigenen Pkw die Persönlichkeit auszudrücken – im Zuge von Individualisierungsprozessen wichtiger geworden – hierbei eine Rolle (vgl. Canzler 2012, S. 339).

---

<sup>8</sup> In dem Projekt „Berufsmobilität und Lebensform“ wurden verschiedene Typen berufsmobiler Lebensformen identifiziert. Fernpendler sind Paare, bei denen ein/e PartnerIn einen täglichen Arbeitsweg von mindestens einer Stunde hat. Bei Shuttles besteht neben einem gemeinsamen Haupt-Haushalt ein weiterer Haushalt, der von einem Partner bzw. einer Partnerin i.d.R. unter der Woche aus beruflichen Gründen genutzt wird. Unter Varimobilen werden Paare verstanden, bei denen ein/e PartnerIn berufsbedingte Mobilitätsanforderungen aufweist, die regelmäßige Abwesenheiten vom Wohnort beinhalten. Fernbeziehungen sind Paare, bei denen jede/r PartnerIn einen eigenen Haushalt hat, ein gemeinsamer Haushalt besteht nicht. Umzugsmobile sind Paare, die ihren gemeinsamen Haushalt aus beruflichen Gründen über eine weite Distanz verlegen (vgl. Limmer 2005, S. 100).

Canzler identifiziert in diesem Zusammenhang drei Gründe bzw. Mechanismen, weshalb das Auto verglichen mit anderen Verkehrsmitteln in der Gesellschaft eine solch dominante Stellung einnimmt: die Reduktion kognitiver Dissonanz<sup>9</sup>, die Fixkostenfalle und der „cuckoo“ Effekt (Canzler 2008, S. 111). *Erstere* beinhaltet die Verdrängung der negativen Aspekte des Autofahrens, wie die Gefahr von Unfällen oder die Schädigung der Umwelt, mittels verschiedener Strategien zur Reduktion der kognitiven Dissonanz. Dies stellen bspw. ein Verleugnen der Realität oder ein Übertragen der Verantwortung auf andere dar (vgl. ebd.). Bei dem zweiten Mechanismus, der *Fixkostenfalle*, geht es um die relativ hohen fixen Kosten von Autos, wie Steuern, Versicherung und den Wertverlust, die eine häufige Nutzung ökonomisch attraktiv machen (vgl. Canzler und Kesselring 2006, S. 4164). Der letzte Mechanismus, der „cuckoo“ Effekt, bezeichnet den Vorteil des Autos, mehrere Zwecke erfüllen zu können, wie bspw. die Möglichkeit, andere Personen oder Güter zu transportieren. In Folge der Verfügbarkeit eines Autos in einem Haushalt werden andere Verkehrsmittel verdrängt bzw. weniger häufig genutzt. Das „mental car“ (Canzler 2008, S. 111), das „Auto im Kopf“, bezeichnet den Mechanismus dahinter. Mit dem „Auto im Kopf“ wird von nun an die Mobilität geplant, weswegen andere Verkehrsmittel als Alternativen nicht mehr oder weniger oft in Betracht kommen. Das heißt, das Auto wird für mehr Fahrtzwecke genutzt als ursprünglich geplant; des Weiteren ergeben sich durch die Verfügbarkeit über ein Auto auch neue Zwecke der Autonutzung.

Damit ist das Auto in ein stabiles soziotechnisches System eingebettet (vgl. Canzler 2012, S. 317), das heißt ein System aus technischen und sozialen Bestandteilen. Das soziotechnische System ist für die Dominanz des Verkehrsmittels Auto verantwortlich. Elemente des technischen Subsystems stellen Infrastrukturen dar, die auf das Auto ausgerichtet sind und dessen Nutzung erleichtern oder fördern, wie bspw. die Verkehrsinfrastruktur. Und auch die technischen Eigenschaften von Autos werden nicht grundlegend in Frage gestellt, sondern nur stetig verbessert, was ebenfalls für die Stabilität des soziotechnischen Systems verantwortlich ist (vgl. ebd.). Aus sozialer Sicht sind, wie bereits dargelegt, die Lebensstile der Individuen auf die Automobilität ausgerichtet. Andere Verkehrsmittel können das Auto daher nicht einfach ersetzen (vgl. Canzler 2008, 112 ff.). Canzler bezeichnet diese Effekte als „*technische*“ und „*soziale Pfadabhängigkeit*“ (Canzler 2012, S. 317, Herv.i.O.).

Zusammenfassend zeigt sich, dass Mobilität in modernen, globalisierten Gesellschaften wichtiger geworden ist. Dies kann insbesondere Familien vor Heraus-

---

<sup>9</sup> Kognitive Dissonanz entsteht aufgrund des Widerspruchs zwischen der eigenen Handlung, das heißt dem Autofahren, und dem Wissen über dessen negative Konsequenzen.

forderungen stellen, wenn diese die hohen Mobilitätsanforderungen auf dem Arbeitsmarkt in den Familienalltag integrieren müssen. Das Auto als Verkehrsmittel hat dabei eine besondere Stellung erlangt; u.a. aufgrund der vielen Zwecke, die es erfüllen kann.

### 2.1.3 Empirische Kennzahlen und Nutzungsszenarien von Autos

Die Pkw-Dichte, das heißt das Verhältnis von EinwohnerInnen und Anzahl an Pkw (Pkw pro 1000 EinwohnerInnen), liegt in Deutschland im europäischen Vergleich im oberen Bereich (Dargay et al. 2008, S. 45): Zum 1. Januar 2015 waren 44,4 Millionen Pkw in Deutschland zugelassen (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2015) und es lebten ca. 80,9 Millionen Menschen in Deutschland (Stand: 30.6.14) (vgl. Statistisches Bundesamt 2015a). Dies entspricht einer Pkw-Dichte von 549 Pkw. Werden nur die ca. 54 Millionen FührerscheinbesitzerInnen (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2014c) herangezogen, liegt die Pkw-Dichte bei 822 Pkw pro 1000 Fahrberechtigten.

Die Zahl der Pkw in Deutschland ist in den letzten 60 Jahren stark gewachsen<sup>10</sup> und der Pkw ist das wichtigste Verkehrsmittel in der alltäglichen Mobilität: 43 Prozent aller insgesamt an einem durchschnittlichen Tag in Deutschland zurückgelegten Wege werden als FahrerIn eines Fahrzeugs (motorisierter Individualverkehr: MIV<sup>11</sup>), 15 Prozent der Wege als MitfahrerIn zurückgelegt. Das bedeutet, knapp 60 Prozent aller täglichen Wege werden mit dem motorisierten Individualverkehr, dessen damit zurückgelegte Wege zum überwiegenden Teil aus Wegen mit dem Pkw bestehen, bewältigt (vgl. infas und DLR 2010a, S. 3). Dies ergaben Daten der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD)<sup>12</sup>. Die hohe Bedeutung des Autos für die Mobilität spiegelt sich auch in einem hohen Anteil der FührerscheinbesitzerInnen an der Gesamtbevölkerung wider: Im Jahre 2008 besaßen 88 Prozent aller Personen über 18 Jahre einen Führerschein (vgl. ebd., S. 70).

---

<sup>10</sup> Im Jahre 1955 fuhren ca. 1,75 Millionen Pkw auf Deutschlands Straßen (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2014b).

<sup>11</sup> Darunter fallen auch Wege, die mit motorisierten Zweirädern, wie Motorräder oder Motorroller, zurückgelegt werden.

<sup>12</sup> Die für Deutschland repräsentative Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland (MiD) wird alle fünf bis zehn Jahre im Auftrag des Verkehrsministeriums durchgeführt und erlaubt somit Vergleiche über die Zeit. Die hier dargestellten Daten sind Ergebnisse der MiD 2008. Für die MiD werden ausgewählte Haushalte an einem Stichtag zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Für die Erhebung Mobilität in Deutschland 2008 wurden 25.922 Haushalte und 60.713 Personen befragt (vgl. infas und DLR 2010a, S. 1). Die Veröffentlichung der Studie MiD 2015 mit aktuelleren Ergebnissen ist für das Jahr 2016 geplant (vgl. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH 2015).

Innerhalb bestimmter Bevölkerungsgruppen deuten sich aktuell allerdings gegenläufige Tendenzen an: Ein Vergleich der MiD-Daten aus dem Jahr 2002 mit denen aus dem Jahr 2008 weist darauf hin, dass jüngere Menschen im Alter zwischen 18 und 39 Jahren in Städten wie auch auf dem Land weniger den Pkw und dafür mehr den öffentlichen Verkehr und den nicht-motorisierten Individualverkehr nutzen (vgl. ebd., S. 186). Insbesondere in Kernstädten wird der Pkw in dieser Altersgruppe unterdurchschnittlich häufig genutzt; in verdichteten und ländlichen Kreisen wird der Pkw dagegen weiterhin überdurchschnittlich oft verwendet. Dennoch ist auch in diesen räumlichen Strukturen bei jüngeren Personen im Zeitverlauf eine Abnahme der Pkw-Nutzung ersichtlich (vgl. ebd.). Neben der Pkw-Nutzung ist auch die Pkw-Verfügbarkeit bei jüngeren Personen in den Jahren 2002 bis 2008 gesunken, ebenso wie die Länge der mit dem Pkw zurückgelegten Strecken (vgl. Schönduwe et al. 2012, 21 f.).

Als ein Grund für die bewusstere Auto-Nutzung und den abnehmenden Pkw-Besitz wird das gestiegene Bildungsniveau diskutiert. Denn höhere Bildung kann mit einem höheren Umweltbewusstsein (vgl. Franzen und Meyer 2004, S. 122) und damit einer bewussteren Nutzung des Autos assoziiert sein (vgl. infas und DLR 2010a, S. 187). Auch der gesamtgesellschaftliche Trend zu mehr Nachhaltigkeit kann für veränderte Wertorientierungen gegenüber dem Auto verantwortlich sein (vgl. Schönduwe et al. 2012, S. 27). So stimmen 82 Prozent der Deutschen der Aussage zu, dass ein Zurückdrängen des Autoverkehrs in Städten und eine stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie nicht-motorisierter Verkehrsmittel wünschbar sei und die Lebensqualität erhöhe (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) 2015, S. 12).

Daneben wird auch die zunehmende Verbreitung von neuen Mobilitätsalternativen, wie Carsharing, Fahrgemeinschaften und Mitfahrzentralen, als ein möglicher fördernder Faktor für die Bedeutungsabnahme des privaten Automobils diskutiert (vgl. ebd., S. 29). Carsharing stellt das flexible Mieten eines Fahrzeugs für einen kurzen Zeitraum dar. Durch die Carsharing-Nutzung ergeben sich für Personen, welche ein Auto nur selten benötigen, finanzielle Ersparnisse gegenüber dem Autobesitz. Carsharing stellt ein *kollektives Nutzungsszenario* dar. Dabei greifen mehrere Personen auf ein Fahrzeug zu. Einige Autoren bezeichnen Carsharing auch als „kollektivierten Individualverkehr“ (Sonnberger und Carrera 2012). Demgegenüber stellt *Individualnutzung* den Kauf oder das Leasen eines Fahrzeugs, etwa durch einen Haushalt, dar.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Die Begriffe Individual- und Kollektivnutzung gehen auf die Unterscheidung zwischen privatem Individualverkehr, wie private Autos, und öffentlichem Kollektivverkehr, wie öffentlicher Nahverkehr, zurück (vgl. Maertins 2006, S. 4).



Weil in der vorliegenden Untersuchung sowohl individuelle als auch kollektive Nutzungsszenarien für Autos und Elektroautos betrachtet werden, werden an dieser Stelle einige Informationen zum Carsharing in Deutschland gegeben. Es wird dabei unterschieden zwischen stationsbasiertem und stationsungebundenem Carsharing. Bei stationsbasierten Formen sind feste Stationen vorhanden, an denen die Fahrzeuge ausgeliehen und zurückgegeben werden. Bei den neueren Systemen, dem stationsungebundenem Carsharing, können die Fahrzeuge demgegenüber innerhalb eines bestimmten Radius im Straßenraum stehen gelassen werden (vgl. Dütschke et al. 2012a, S. 6). Des Weiteren existieren auch private Formen des Carsharings, bspw. über die Internet-Plattform tamyca.de. Hier können private AutobesitzerInnen ihr Auto vermieten. Der Bundesverband CarSharing ermittelte, dass es am 1.1.2015 in Deutschland insgesamt 1.040.000 Mitglieder von ca. 150 Carsharing-Organisationen gab. Dies stellen 1,5 Prozent der fähigen Personen in Deutschland dar (vgl. Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) 2015). Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies ein Wachstum der Mitgliederzahlen um 37 Prozent. Die repräsentative Studie „Umweltbewusstsein in Deutschland 2014“ ermittelte, dass vier Prozent der Deutschen über 18 Jahre bereits Erfahrungen mit Carsharing gemacht haben. Dies sind überproportional häufig Personen unter 40 Jahren, wohnhaft in Großstädten mit mehr als 500.000 EinwohnerInnen. Ungefähr 20 Prozent der Befragten können sich die Nutzung von Carsharing in der Zukunft vorstellen, während knapp die Hälfte der Deutschen kein Interesse an Carsharing bekundet (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) 2015, S. 60).

Von den über eine Million Carsharing-Mitgliedern nutzen 380.000 stationsgebundene und 660.000 Personen stationsungebundene Angebote.<sup>14</sup> Damit teilen sich bei stationsgebundenen Angeboten durchschnittlich 42 Mitglieder ein Fahrzeug; bei stationsungebundenen sind es 103 Personen. Die Flotten der Carsharing-Anbieter beinhalten zu diesem Zeitpunkt ca. 15.400 Fahrzeuge an ca. 4.600 Carsharing-Stationen (vgl. Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) 2015). Im internationalen Vergleich steht Deutschland damit an vierter Stelle der Länder mit den meisten Carsharing-Mitgliedern pro eine Million Einwohner (2706 Mitglieder), nach der Schweiz, Österreich und Kanada (vgl. ZEIT ONLINE 2014).

Die Organisation dieser neuen Nutzungsformen des Autos, wie Carsharing, wird erleichtert durch die Verbreitung von Informations- und Kommunikationstechniken (IKT), wie bspw. Smartphones mit mobilem Internet. So können IKT

---

<sup>14</sup> Der Bundesverband CarSharing merkt hierzu an, dass es zu einer Überschätzung der Mitgliederzahlen kommen kann, da einige Personen gleichzeitig Mitglied bei stationsbasierten und stationsungebundenen Carsharing-Organisationen sind (vgl. Bundesverband CarSharing e. V. (bcs) 2015).

dazu beitragen, dass der Besitz von Autos an Bedeutung verliert: „[...] die Durchdringung des Alltags mit polyvalenten Informations- und Kommunikationstechniken untergräbt das Monopol des Automobils in Bezug auf Selbstbeweglichkeit im Verkehr.“ (Canzler 2012, S. 330). Denn IKT können die Nutzung von öffentlichem Verkehr und Carsharing flexibel und routinefähig machen, da sie eine spontane und kurzfristige Information und Buchung erlauben (vgl. ebd.). Voraussetzung dafür ist eine gute Mobilitätsinfrastruktur, wie sie in Großstädten vorzufinden ist. Des Weiteren können IKT auch „soziale Teilhabe während der Fahrt und eine effektivere Nutzung der Fahrtzeit“ (Schönduwe et al. 2012, S. 26) ermöglichen. So kann bspw. die Zeit während des Straßenbahn-Fahrens dafür genutzt werden, E-Mails zu schreiben.

Zusammenfassend zeigt sich, dass zunehmendes Umweltbewusstsein und Nachhaltigkeitsorientierung, ein Angebot an neuen Mobilitätsformen und die Verfügbarkeit über IKT die Attraktivität von Alternativen zum Auto erhöhen. Auch die Untersuchungsgruppe dieser Studie, Familien in Großstädten, ist möglicherweise Teil dieses neuen Trends der abnehmenden Bedeutung des Automobils und zeigt Interesse an Alternativen zum privaten Auto, wie bspw. an Carsharing. So könnten Familien ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten anstreben, um auch für nachfolgende Generationen eine lebenswerte Umwelt zu erhalten.

## 2.2 Wahrnehmung von Elektromobilität

In diesem Abschnitt erfolgt zunächst ein kurzer Abriss zum Themenbereich Elektromobilität, indem Informationen zu Nutzungsszenarien von Elektrofahrzeugen und zur gegenwärtigen Verbreitung von Elektrofahrzeugen in Deutschland gegeben werden. In den letzten beiden Abschnitten werden Studienergebnisse zur Akzeptanz<sup>15</sup> von Elektrofahrzeugen in der Bevölkerung sowie durch die Gruppe der Familien dargestellt.

---

<sup>15</sup> (Nutzer-)Akzeptanz wird definiert als die tatsächliche (und häufige) Nutzung einer Technologie oder die Absicht, diese zu nutzen (vgl. Venkatesh et al. 2003, 446 f.). Der Begriff der Akzeptanz wird vor dem Hintergrund des hier verwendeten theoretischen Rahmens (vgl. Kapitel 3) allerdings kritisch gesehen, da dieser eine technikdeterministische Sichtweise beinhaltet. Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wird vielmehr davon ausgegangen, dass Technik ein sozialer Prozess ist, angeeignet wird und gestaltbar ist (vgl. Abschnitt 3.1.1). Der Akzeptanzbegriff wird an dieser Stelle der Einfachheit halber genutzt, da er in vielen Studien zur Wahrnehmung und Bewertung von Elektrofahrzeugen durch (potentielle) NutzerInnen verwendet wird.

### 2.2.1 Definition, Verbreitung und Nutzungsszenarien von Elektromobilität

Unter Elektromobilität wird die Fortbewegung mit elektrischen Antrieben verstanden (vgl. Duden online 2013a), das heißt mit Elektrofahrzeugen. Der Begriff Elektromobilität wird im Rahmen dieser Arbeit verwendet, um darauf hinzuweisen, dass die Einführung von Elektrofahrzeugen nicht nur einen Wechsel der Antriebsart (Ebene der Fahrzeugtechnologie) mit sich bringt: So werden auf der Ebene des Verkehrssystems im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen neue Nutzungskonzepte, wie Carsharing und integrierte Angebote, diskutiert (vgl. Zimmer und Rammler 2011, 8 f.).<sup>16</sup>

Der Begriff Elektrofahrzeug bezieht sich hier auf die in den letzten Jahren neu entwickelten Elektrofahrzeuge im Individualverkehr, wie elektrische Pkw.<sup>17</sup> Aufgrund der hohen Dominanz des Autos für die Alltagsmobilität (vgl. Abschnitt 2.1.3) werden hier nur die Bewertungen und Wahrnehmungen zu vierrädrigen Elektrofahrzeugen behandelt. Das bedeutet, der Begriff ‚Elektromobilität‘ bezieht sich in der vorliegenden Arbeit ausschließlich auf ‚Elektro*auto*mobilität‘. Des Weiteren können nur elektrisch betriebene Pkw berücksichtigt werden, die ihre Antriebsenergie aus einem Akkumulator im Fahrzeug erhalten.<sup>18</sup>

Neben rein Batterie-elektrischen Fahrzeugen (battery electric vehicle, Abkürzung: BEV) existieren auch verschiedene Formen von Elektrofahrzeugen, welche sowohl einen Verbrennungs- als auch einen Elektroantrieb beinhalten (Hybrid-Elektrofahrzeug, Plug-In-Hybrid-Elektrofahrzeug, Elektrofahrzeug mit Range-Extender). Diese Fahrzeuge können (auch) mit konventionellen Kraftstoffen betankt werden und verfügen damit über höhere Gesamtreichweiten als BEV (vgl. Holzer 2014). Reine Hybrid-Elektrofahrzeuge sollen in die vorliegende Arbeit nicht mit einbezogen werden, da diese nicht – wie die anderen Formen von Elektrofahrzeugen – an einer Steckdose aufgeladen werden können. Plug-In-Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV) und Range-Extender Fahrzeuge werden hier hingegen ebenfalls unter dem Begriff ‚Elektrofahrzeug‘ (electric vehicle, Abkürzung: EV) zusammengefasst.

---

<sup>16</sup> Das bedeutet, Elektromobilität ist mit Neuerungen auf den drei Ebenen Fahrzeugtechnologie (Nutzung von Strom für den Antrieb von Fahrzeugen), Energiesystem (Elektrofahrzeuge als dezentrale Speicher für erneuerbare Energien) und Verkehrssystems assoziiert (vgl. Zimmer und Rammler 2011, 8 ff.).

<sup>17</sup> Fahrzeuge, welche im gewerblichen Bereich schon lange elektrisch fahren, bspw. Gabelstapler, gelten hier nicht als Elektrofahrzeuge. Auch elektrische Straßenbahnen oder Züge werden hier nicht mitgedacht.

<sup>18</sup> Brennstoffzellenfahrzeuge werden hier nicht mit betrachtet, denn diese sind bislang nur wenig verbreitet.

Elektrofahrzeuge weisen andere Eigenschaften als konventionell, das heißt mit einem Benzin- oder Dieselmotor, betriebene Fahrzeuge auf. Dies stellen bspw. die reduzierte Reichweite<sup>19</sup>, die längere Ladedauer<sup>20</sup> und der relativ hohe Anschaffungspreis dar (vgl. ebd.), welche aus Sicht potentieller Nutzer als Nachteile gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor aufgefasst werden können. Aspekte von Elektrofahrzeugen, welche aus Nutzersicht von Vorteil gegenüber ihren konventionellen Pendanten gesehen werden könnten, sind die Geräuscharmheit, die schnelle Beschleunigung und die lokale bzw. die vollständige Emissionsfreiheit bei der Nutzung von erneuerbar erzeugtem Strom für den Betrieb (die Bewertung dieser Eigenschaften aus Sicht potenzieller NutzerInnen ist Gegenstand des nächsten Abschnitts).

Die Verbreitung von Elektroautos in Deutschland ist bisher eher gering. Zum 1. Januar 2015 fuhren auf deutschen Straßen 18.948 elektrisch betriebene Pkw und 107.754 Hybrid-Pkw (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2015).<sup>21</sup> Damit sind im Vergleich zum Vorjahr der Bestand von elektrischen Pkw um 56 Prozent und der von Hybriden um 26 Prozent gewachsen (vgl. ebd.). Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklungen der Bestandszahlen in den letzten Jahren (Abbildung 2-1).

Der Anteil von Elektroautos am Gesamtbestand von Pkw betrug zum 1. Januar 2015 0,04 Prozent (vgl. eigene Berechnungen auf Basis von Kraftfahrt-Bundesamt 2015). Das Ziel der Bundesregierung stellt eine Million elektrische Pkw in Deutschland bis zum Jahre 2020 dar. Damit soll der Energieverbrauch im Verkehr gesenkt werden (vgl. Die Bundesregierung 2015).

Elektrofahrzeuge werden in Individual- und Kollektivnutzung vermarktet. In Carsharing-Flotten wurden in den letzten Jahren immer mehr Elektrofahrzeuge verfügbar (vgl. e-carsharing.net 2015).

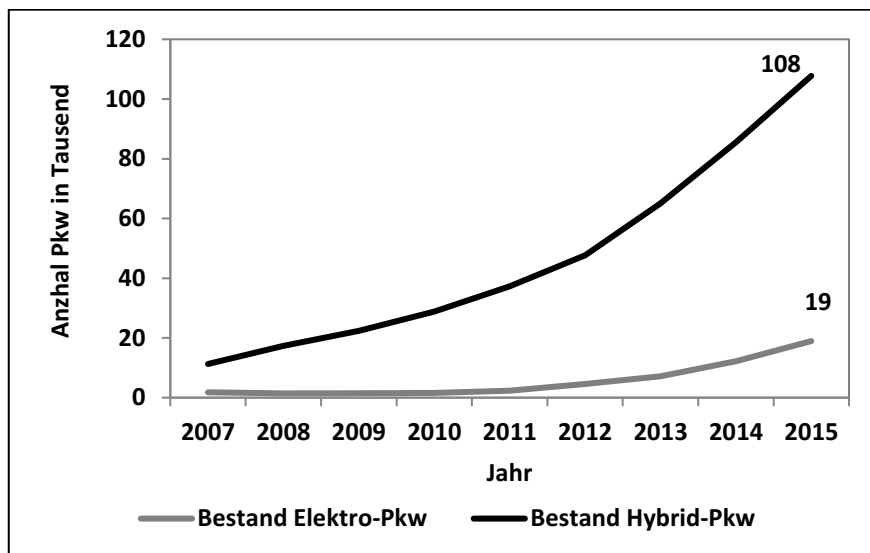
---

<sup>19</sup> Je nach Modell werden die Reichweiten heutiger Batterie-elektrischer Fahrzeuge mit 100 Kilometer für das Leichtfahrzeug Renault Twizy (vgl. Renault Deutschland AG 2015) und 502 Kilometer für das Oberklassemodell Tesla Model S angegeben (vgl. Tesla Motors 2015). Die meisten Modelle bewegen sich hinsichtlich der Reichweiten jedoch zwischen 130 und 210 Kilometern. Plug-in-Hybrid Fahrzeuge werden mit rein elektrischen Reichweiten von 30 bis 130 Kilometer angegeben (vgl. bspw. Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) 2015; Adam Opel AG 2015; Toyota Deutschland GmbH 2015). Durch den zusätzlichen Verbrennungsmotor ist, wie erwähnt, ihre Gesamtreichweite höher als die der rein elektrisch betriebenen Fahrzeuge.

<sup>20</sup> Die Ladedauer liegt zwischen 3,5 Stunden (vgl. Renault Deutschland AG 2015, S. 7) und zehn Stunden, je nach Modell. Fahrzeuge mit Schnellladefunktion lassen sich ca. in einer halben Stunde aufladen (vgl. Adam Opel AG 2015; Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) 2015; Tesla Motors 2015; Toyota Deutschland GmbH 2015).

<sup>21</sup> Das Kraftfahrt-Bundesamt definiert Elektrofahrzeuge als „Fahrzeuge mit ausschließlich elektrischem Antrieb“. Darin eingeschlossen sind auch Fahrzeuge, bei denen die Reichweite durch einen Range Extender erhöht wird. Plug-In-Hybridfahrzeuge werden hier nicht gezählt, sondern fallen unter „Hybrid-Pkw“ (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2014a).

Abbildung 2-1: Entwicklung des Bestandes von Elektro- und Hybrid-Pkw in den letzten acht Jahren



Anm.: Eigene Abbildung. Datenquellen: Entwicklung der Bestandszahlen (Kraftfahrt-Bundesamt 2014a, 2015)

Der Einsatz von Elektrofahrzeugen im Carsharing kann einige der Nachteile dieser Fahrzeuge, wie zum Beispiel die reduzierte Reichweite, kompensieren. Denn in einer Carsharing-Flotte stehen i.d.R. verschiedene Modelle bzw. verschiedene Antriebsarten zur Verfügung. Damit können die NutzerInnen je nach Gelegenheit ein Fahrzeug wählen, welches zu ihren momentanen Bedürfnissen passt. Zudem können an den Stationen Ladepunkte zur Verfügung gestellt werden, das heißt ein Aufladen ist sichergestellt. Des Weiteren legen Carsharing-Fahrzeuge i.d.R. kürzere Strecken zurück als Fahrzeuge in Privatbesitz (vgl. Wilms 2014, S. 64). Dennoch müssen die NutzerInnen der elektrischen Carsharing-Fahrzeuge ihre Fahrten auch hier sorgfältig planen und den Ladestand der Batterie im Auge behalten, um ein rechtzeitiges Aufladen zu gewährleisten (vgl. ebd.).

Verlässliche Zahlen zu Elektrofahrzeugen in Carsharing-Flotten liegen kaum vor; die privat geführte Internetseite e-carsharing.net gibt die Zahl mit über 1.200 elektrischen Carsharing-Fahrzeugen an (vgl. e-carsharing.net 2015). Dies entspricht einem Anteil an allen Carsharing-Fahrzeugen von ca. acht Prozent. Die

meisten dieser Elektrofahrzeuge in Carsharing-Flotten sind bei stationsunabhängigen Carsharing-Angeboten in Berlin und Stuttgart verfügbar. In Stuttgart können zum Beispiel bei dem Anbieter Car2Go der Daimler AG und Europcar 555 elektrische Smarts gemietet werden (vgl. ebd.).

Carsharing-Systeme, insbesondere solche mit Elektrofahrzeugen, werden zunehmend auch als Teil von neuen Mobilitätskonzepten, wie integrierten Angeboten aus Carsharing-Lösungen und dem öffentlichen Verkehr, diskutiert (vgl. Dütschke et al. 2012a, 5 f.). Diese Mobilitätsangebote werden wie folgt definiert:

*„Unter integrierten Mobilitätsangeboten werden Angebote zusammengefasst, die die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel wie Bus, Bahn, Pkw und Fahrrad im Alltag erleichtern. Ziel ist es, die Verkehrsmittel innerhalb des Angebotes sinnvoll zu vernetzen und durch einheitliche Zugangs- und Abrechnungssysteme ein einfaches Wechseln zwischen ihnen zu ermöglichen. Oft wird davon ausgegangen, dass der motorisierte Individualverkehr, das heißt typischerweise das private Auto, dann nur noch eine untergeordnete Rolle als Verkehrsträger spielt.“ (ebd., S. 5).*

Neue Informations- und Kommunikationstechnologien fördern, wie bereits in Abschnitt 2.1.3 dargelegt, die Verbreitung und Nutzung dieser neuen Mobilitätsformen, indem sie eine einfache und spontane Information und Buchung erlauben. Diese Mobilitätsangebote haben das Ziel, ein intermodales Mobilitätsverhalten zu erleichtern. Dies stellt die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einem Weg dar (vgl. Chlond und Manz 2001, 204 ff.), wie bspw. die Kombination des Fahrrads mit dem Zug auf dem Arbeitsweg. Auch Multimodalität, das heißt das Wechseln von Verkehrsmitteln im Alltag (vgl. ebd.), soll hiermit erleichtert werden (vgl. Dütschke et al. 2012a, S. 6). Damit wird die Hoffnung verbunden, die Dominanz des privaten Autos als Verkehrsmittel zurückzudrängen. Unter anderem in den Städten Hannover und Berlin werden bzw. wurden bereits solche integrierten Mobilitätsangebote umgesetzt (vgl. ebd.).

## **2.2.2 Akzeptanzstudien zu Elektromobilität in der Bevölkerung**

Aufgrund der Vielzahl von veränderten Eigenschaften gegenüber konventionellen Fahrzeugen wird die Einführung von Elektrofahrzeugen (Batterie-elektrische Fahrzeuge) aus Sicht der Techniksoziologie als eine radikale Innovation, das heißt ein Paradigmenwechsel, bezeichnet (vgl. Rammler und Weider 2011, S. 6). So impliziert die Nutzung von Elektrofahrzeugen Veränderungen im Nutzerverhalten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die potenziellen NutzerInnen ihre hohen Erwartungen an die universelle Einsetzbarkeit eines Autos hinterfragen und ihre Wege sorgfältiger planen müssen. Insofern ist es von Bedeutung, Faktoren, die für die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen relevant sind, zu untersuchen.

In den letzten fünf Jahren – insbesondere auch im Zusammenhang mit umfangreichen Förderprogrammen für Elektromobilität – wurde eine Vielzahl von Studien durchgeführt, die die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen bei privaten VerbraucherInnen analysieren. Diese beinhalten sowohl Bevölkerungsumfragen als auch Befragungen von (Test-)nutzerInnen von Elektrofahrzeugen. Da die vorliegende Arbeit die Bewertungen von Elektrofahrzeugen durch Familien zum Gegenstand hat, von denen die meisten noch keine Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen gesammelt haben, soll hier der Schwerpunkt auf Studien mit NichtnutzerInnen liegen.

Für die Akzeptanz ist es zunächst wichtig zu untersuchen, wie bekannt die Technologie Elektromobilität in der Bevölkerung ist. Paternoga et al. führten eine annähernd repräsentative Befragung mit 1633 Pkw-BesitzerInnen in Deutschland durch und stellen fest, dass alle Befragten schon einmal etwas von Elektromobilität gehört haben, sich aber nur ungefähr ein Drittel über die neue Technologie informiert hat. 15 Prozent der Befragten haben bereits eine Probefahrt mit einem Elektroauto gemacht (vgl. Paternoga et al. 2013, S. 7). Lebeau et al. konnten zeigen, dass die Eigenschaften von Elektrofahrzeugen vielen VerbraucherInnen bereits bekannt sind und zusätzlich bereitgestellte Informationen über die Charakteristika elektrischer Fahrzeuge insofern die wahrgenommenen Vor- und Nachteile nicht beeinflussen (vgl. Lebeau et al. 2013, S. 37).

Wie bereits dargelegt, weisen elektrische gegenüber konventionell betriebenen Fahrzeugen teilweise andere Eigenschaften auf. Wie werden diese Eigenschaften durch die VerbraucherInnen bewertet? Die Umweltfreundlichkeit von Elektrofahrzeugen wird von zukünftigen NutzerInnen bei den Flottenversuchen in den Modellregionen Elektromobilität (N=145) positiv beurteilt (vgl. Schneider et al. 2014, S. 59).<sup>22</sup> Studien mit Bevölkerungsbefragungen zeigen ebenfalls, dass die Umweltfreundlichkeit von Elektrofahrzeugen als ein Vorteil wahrgenommen wird

---

<sup>22</sup> Auch NutzerInnen (vgl. u.a. Dütschke et al. 2012b, S. 11; Bühler et al. 2014, S. 14; Skippon und Garwood 2011, S. 527) sehen die Umweltfreundlichkeit von Elektrofahrzeugen als Vorteil an. Bühler et al., die einen Vorher-Nachher-Vergleich mit 79 TestnutzerInnen in Berlin durchführten, fanden heraus, dass nach der Nutzung signifikant weniger Personen die Umweltfreundlichkeit von Elektrofahrzeugen als Vorteil sahen. Hier gaben jedoch einige NutzerInnen nach dem Testen an, dass Fahren mit einem guten Gewissen möglich sei (vgl. Bühler et al. 2014, S. 14). Bei den Nutzerbefragungen in den Modellregionen Elektromobilität, bei denen in verschiedenen Modellvorhaben Elektrofahrzeuge im Alltagseinsatz genutzt wurden (N=781 Kurzzeit- und 690 Langzeit-NutzerInnen), zeigte sich, dass einigen TeilnehmerInnen an den Flottenversuchen bekannt ist, dass Strom aus regenerativen Quellen verfügbar sein muss, damit Elektrofahrzeuge vollständig emissionsfrei fahren. Personen, die eher davon ausgehen, dass Ökostrom verfügbar ist, bewerten die Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge dementsprechend positiver (vgl. Dütschke et al. 2012, S. 11).

(vgl. Egbue und Long 2012, S. 720; Lebeau et al. 2013, S. 33). Die Umweltwirkungen sind bei Elektrofahrzeugen jedoch von vielen Faktoren abhängig, wie bspw. der Herkunft des Ladestroms. Bozem et al. führten eine repräsentative Befragung (N=1545) durch und ermittelten, dass der überwiegenden Mehrheit der Befragten dieser Zusammenhang klar ist. Gleichzeitig sind etwas mehr als ein Drittel der TeilnehmerInnen davon überzeugt, dass elektrische in jedem Fall umweltfreundlicher seien als konventionelle Fahrzeuge (vgl. Bozem et al. 2013, S. 66).

Auch einige Fahrzeugeigenschaften von Elektrofahrzeugen, wie gute Beschleunigung, einfache Nutzung oder leise Fahrgeräusche, werden von den Befragten positiv bewertet (vgl. Lebeau et al. 2013, S. 33; Schneider et al. 2014, S. 59). Die geringeren laufenden Kosten eines elektrischen gegenüber einem konventionellen Fahrzeug werden von potentiellen NutzerInnen als der wichtigste Vorteil von Elektrofahrzeugen gesehen (vgl. Lebeau et al. 2013, S. 33).<sup>23</sup>

Neben diesen positiv wahrgenommenen Eigenschaften von Elektrofahrzeugen gibt es aus Verbrauchersicht auch eine Reihe von Aspekten, die kritisch gesehen werden. Elektrofahrzeuge sind aufgrund der hohen Batteriepreise teurer als konventionelle Fahrzeuge. Diese hohen Anschaffungskosten werden von potenziellen NutzerInnen als gravierende Nachteile von Elektrofahrzeugen aufgefasst (vgl. Egbue und Long 2012, S. 720; Lebeau et al. 2013, S. 34).<sup>24</sup> So zeigte sich auch in der Befragung von Paternoga et al., dass nur knapp ein Viertel der Befragten bereit wäre, einen Aufpreis für Elektrofahrzeuge zu zahlen. Die von der Mehrheit dieser Personen genannten akzeptablen Mehrpreise decken zudem nicht die tatsächlichen Aufpreise von Elektrofahrzeugen beim Kauf im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen (vgl. Paternoga et al. 2013, S. 7).

Als weiterer bedeutender Nachteil wird neben den hohen Anschaffungskosten die gegenüber konventionellen Fahrzeugen reduzierte Reichweite aufgefasst (vgl. Lebeau et al. 2013, S. 3; Vilimek et al. 2012, S. 367).<sup>25</sup> Auf den nächsten Plätzen folgen in der Studie von Lebeau et al. der Mangel an öffentlicher Ladeinfrastruktur sowie die lange Ladedauer (vgl. Lebeau et al. 2013, S. 37). Einige Studien ermittelten, dass auch die geringere Transportkapazität von den potenziellen NutzerInnen kritisch beurteilt wird (vgl. z. B. Vilimek et al. 2012, S. 367). Ähnliche Ergebnisse fanden auch Axsen und Kurani, die 508 Neuwagenkäufer in San Diego

---

23 Den Vorteil der niedrigen laufenden Kosten sehen auch NutzerInnen (vgl. u.a. Bühler et al. 2014, S. 15; Schneider et al. 2014, S. 57; Skippon und Garwood 2011, S. ).

24 Ähnliche Ergebnisse erzielten auch Befragungen von NutzerInnen (vgl. u.a. Dütschke et al. 2012b, S. 12; Graham-Rowe et al. 2012, S. 144).

25 Auch Befragungen von NutzerInnen bzw. TestnutzerInnen zeigen ähnliche Ergebnisse (vgl. u.a. Schneider et al. 2014, S. 57).



County befragten (vgl. 2013b, S. 539). Für die Bewertung von Elektrofahrzeugen stellen konventionelle Fahrzeuge damit eine wichtige Vergleichsbasis dar: Die Eigenschaften von Elektrofahrzeugen werden mit denen herkömmlicher Fahrzeuge abgeglichen. Wo Elektrofahrzeuge schlechter abschneiden, werden sie negativ bewertet. Das heißt, Elektrofahrzeuge sollen aus Verbrauchersicht konventionellen Fahrzeugen technisch möglichst ähnlich sein. Die Umweltfreundlichkeit stellt dabei einen Zusatznutzen dar, den Elektrofahrzeuge aufweisen sollen.

Im Folgenden wird bei der Darstellung der Befunde zur Akzeptanz von Elektrofahrzeugen zwischen Individual- und Kollektivnutzung differenziert (vgl. Abschnitt 2.1.3). Zunächst werden Ergebnisse zur Akzeptanz von Elektrofahrzeugen in individuellen (Kauf oder Leasing), im Anschluss zur Wahrnehmung von Elektrofahrzeugen in kollektiven Nutzungsszenarien, das heißt in Carsharing-Angeboten, präsentiert.

Die Akzeptanz von Elektromobilität in individuellen Nutzungsszenarien bildet den Schwerpunkt der Forschungsaktivitäten in der sozialwissenschaftlichen Forschung zur Elektromobilität. Dies stellen Studienergebnisse

- zu Kaufabsichten,
- zur Beschreibung von Personen mit einer Affinität zu Elektrofahrzeugen in individuellen Nutzungsszenarien
- und zum sozialen Einfluss im Zusammenhang mit dem Kauf bzw. der Nutzung von Elektrofahrzeugen dar.

Für die Durchsetzung der neuen Technologie Elektromobilität auf dem Markt ist es wichtig, dass die Fahrzeuge gekauft werden. Wie sehen folglich die *Absichten* der VerbraucherInnen aus, *ein Elektrofahrzeug zu erwerben*? Aus technischer Sicht eignen sich Elektrofahrzeuge für viele AutofahrerInnen: Die täglichen Fahrleistungen liegen bei 93,2 Prozent der Befragten unter 100 Kilometer (vgl. Paternoga et al. 2013, S. 7), was mit der Reichweite eines Elektrofahrzeugs machbar ist.<sup>26</sup> Die Kaufabsichten in der Bevölkerung sind dennoch gering, wie eine für

---

<sup>26</sup> Wenngleich damit aus technischer Sicht Elektrofahrzeuge für viele private VerbraucherInnen in Frage kommen, muss auch die Wirtschaftlichkeit von Elektrofahrzeugen berücksichtigt werden. So weisen Elektrofahrzeuge geringere laufende Kosten, aber höhere Anschaffungskosten als konventionelle Fahrzeuge auf. Eine Kompensation dieser hohen Investitionskosten lässt sich über die häufige Nutzung von Elektrofahrzeugen realisieren. NutzerInnen von Elektrofahrzeugen müssen insofern eine ausreichende Jahresfahrleistung aufweisen, damit sich der Kauf lohnt. Gleichzeitig dürfen die Fahrstrecken an einzelnen Tagen die Reichweite eines Elektrofahrzeuges nicht übersteigen (vgl. Wietschel et al. 2012, 11 f.). Insofern scheinen Elektrofahrzeuge ideal für BerufspendlerInnen. Private Haushalte, die ihre Fahrzeuge auch für Urlaubsfahrten einsetzen, müssen sich für diese Fahrten jedoch nach Alternativen umsehen.

Deutschland annähernd repräsentative Befragung von 1027 Personen zeigte: Obwohl knapp 46 Prozent der Befragten angeben, an Elektromobilität interessiert zu sein, äußern nur ca. zwei Prozent konkrete Absichten zum Kauf eines Elektrofahrzeugs (vgl. Dütschke et al. 2013a, S. 5; vgl. auch Anable et al. 2011, S. 1021 für Großbritannien).<sup>27</sup>

Wer sind die Personen, die bereits heute Elektrofahrzeuge kaufen oder sich stark für diese interessieren? Es liegt eine Reihe von Studien vor, die diese „Early Adopter“ aus soziodemographischer Perspektive und aus Sicht ihrer Einstellungen beschreiben. *Elektromobilitätsaffine Personen* sind eher Männer im mittleren Alter (vgl. Plötz et al. 2014, S. 105). Sie verfügen des Weiteren eher über eine hohe Bildung (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) 2015, S. 51), wohnen weniger häufig als die Gesamtbevölkerung in Städten (vgl. Egbue und Long 2012, S. 720; Hidrue et al. 2011, S. 692; Plötz et al. 2014, S. 105) und beziehen ein hohes Einkommen (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) 2015, S. 51; Curtin et al. 2009, S. 29).<sup>28</sup> Auch aus der Sicht ihrer Einstellungen wurden an Elektrofahrzeugen interessierte Personen untersucht. Hier zeigte sich, dass diese Personen umweltbewusst sind und anstreben, umweltfreundlich mobil zu sein (vgl. Curtin et al. 2009; Dütschke et al. 2013b, S. 6; Plötz et al. 2014, S. 105; Ziegler 2012, S. 1382). Auch die Offenheit gegenüber neuen Technologien spielt eine wichtige Rolle für die Erklärung der Affinität gegenüber Elektrofahrzeugen, wenngleich eine etwas geringere als die zuvor genannten Faktoren (vgl. Dütschke et al. 2013b, S. 6; Plötz et al. 2014, S. 107).

In der vorliegenden Arbeit stellen nicht Individuen die Zielgruppe dar, sondern Familien, das heißt Haushalte (vgl. auch Abschnitt 5.2.3). Das bedeutet, haushalts-

---

<sup>27</sup> Auch NutzerInnen von Elektrofahrzeugen zeigen geringe Kaufabsichten; selbst Personen, die Elektrofahrzeuge positiv bewerten, haben meistens nicht vor, diese zu kaufen (vgl. Dütschke et al. 2012b, S. 10; Graham-Rowe et al. 2012, S. 149).

<sup>28</sup> Bei einer Betrachtung der Personen, die bereits ein Elektrofahrzeug besitzen, zeigte sich, dass diese häufiger in Mehrpersonenhaushalten leben und eher Kinder unter 18 Jahren im Haushalt haben als dies in der Gesamtbevölkerung der Fall ist. Zudem stellte sich heraus, dass der Anteil von in Vollzeit Beschäftigten unter NutzerInnen von und an Elektrofahrzeugen Interessierten besonders hoch ist (vgl. Plötz et al. 2014, S. 105). Auch die Ergebnisse von Tal et al., die 1201 BesitzerInnen von Elektro- und Plug-In-Hybridfahrzeugen in Kalifornien befragten, zeigen, dass diese eher ein hohes Einkommen aufweisen. Zudem wohnt die große Mehrheit in Einfamilienhäusern, welche sie auch besitzen. 42 Prozent der Elektrofahrzeug-BesitzerInnen haben zudem eine Photovoltaik-Anlage auf dem Dach installiert; im gesamten Staat Kalifornien liegt dieser Anteil bei einem Prozent. Überdies weisen die BesitzerInnen der PHEV's höhere Anteile an Personen auf, die in den letzten fünf Jahren Neuwagen kauften als Personen ohne ein solches Fahrzeug (vgl. Tal et al. 2013, S. 3 f.).

interne Interaktionen und Aushandlungsprozesse spielen hinsichtlich mobilitätsbezogener Aspekte möglicherweise eine wichtige Rolle. Zwei Studien wurden identifiziert, die den *sozialen Einfluss im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Technologie Elektromobilität* untersuchten. Die erste hier zitierte Studie stammt von Axsen et al. (vgl. 2013), die u.a. MitarbeiterInnen einer Firma interviewten, die BEVs als FahrerIn oder BeifahrerIn testeten. Die zweite Studie stammt von Pridmore und Anable (vgl. 2013). Hier wurde der soziale Einfluss im Kontext des Kaufs von Hybridfahrzeugen in Nachbarschaften und Wohnvierteln untersucht.

Axsen et al. fanden heraus, dass die Bewertungen der Elektrofahrzeuge nicht statisch sind, sondern in sozialen Interaktionen oder durch Erfahrung bzw. Lernprozesse konstruiert oder verändert werden können (vgl. 2013, S. 104). So berichtet die Mehrheit der InterviewpartnerInnen in der Studie von mindestens einer Interaktion (zwischen KollegInnen oder zwischen Familienmitgliedern und FreundInnen), die einen wichtigen Einfluss auf ihre Bewertung von Elektrofahrzeugen hatte. Besonders wichtig waren Interaktionen, die ‚translation‘ und ‚reflexivity‘ beinhalteten.<sup>29</sup> Ersteres bedeutet, dass eine Person mit viel Wissen oder Erfahrung ihre/n InteraktionspartnerIn über die Technologie informiert und beide in einen Diskurs über die Vor- und Nachteile der Elektrofahrzeuge treten (vgl. ebd.). Reflexivity zeichnet sich dadurch aus, dass in der Interaktion Bezug auf den Lebensstil oder die Persönlichkeit des (potenziellen) Nutzers bzw. der (potenziellen) Nutzerin genommen wird, das heißt bspw. wie sich die neue Technologie in den Alltag integrieren lässt (vgl. ebd., S. 103 ff.). In Bezug auf Elektrofahrzeuge kann dies zum Beispiel eine Interaktion über die Integration des Aufladens des Fahrzeugs in den Alltag sein. Den Konzepten translation und reflexivity liegt die Perspektive der kulturalistischen Technikforschung bzw. das Konzept der Social Constructivism of Technology (SCOT) zugrunde, von welchem auch im Rahmen der vorliegenden Arbeit ausgegangen wird (vgl. Abschnitt 3.1.1.2).

Pridmore und Anable ermittelten mittels einer Fallstudie in London, dass die Verbreitung der Technologie der Hybridfahrzeuge (das heißt keine Elektrofahrzeuge im engeren Sinne) durch soziale Faktoren beeinflusst wird. So konnten räumliche Cluster identifiziert werden, in denen die Dichte von Hybridfahrzeugen besonders hoch ist (vgl. Pridmore und Anable 2013, 1091 f.). In drei im Anschluss durchgeführten Interviews mit BesitzerInnen dieser Fahrzeuge konnte die These des sozialen Einflusses im Zusammenhang mit dem Erwerb von Hybridfahrzeu-

---

<sup>29</sup> Demgegenüber haben Interaktionen, die sich nur durch ‚diffusion‘ auszeichnen, einen geringeren Einfluss auf die eigene Bewertung der Technologie. Bei dieser Art von Interaktion werden lediglich Informationen über das Elektrofahrzeug an andere weitergegeben (vgl. Axsen et al. 2013, S. 105).

gen bestätigt werden, denn die InterviewpartnerInnen berichteten über verschiedene Interaktionen über die Hybridfahrzeuge, die in manchen Fällen zum Kauf des Fahrzeuges beitrugen (vgl. ebd., S. 1094 ff.).

Ergebnisse zur Akzeptanz von Elektrofahrzeugen in kollektiver Nutzung liegen bisher erst wenige vor, da Elektrofahrzeuge bisher nur in wenigen Carsharing-Flotten eingesetzt werden. Die Forschungsarbeiten, die hier zusammengefasst werden, befassen sich mit

- der Bewertung von Elektrofahrzeugen in kollektiven Nutzungsszenarien und den Nutzungsabsichten für Elektrofahrzeuge in kollektiven Szenarien
- und der Beschreibung der NutzerInnen bzw. der an Elektrofahrzeugen in Kollektivnutzung interessierten Personen.

Bozem et al. fanden mit ihrer repräsentativen Bevölkerungsbefragung heraus, dass Personen, die die Technologie Elektromobilität gegenüber anderen Technologien (wie Brennstoffzellenfahrzeuge, Hybridfahrzeuge oder konventionell betriebene Fahrzeuge) präferieren, am häufigsten Carsharing als *geeignetes Nutzungsszenario* (gegenüber dem Kauf oder dem Leasing) nennen.<sup>30</sup> Hoffmann et al. (vgl. 2012) befragten TeilnehmerInnen des Projekts BeMobility im Rahmen der Modellregionen Elektromobilität (vgl. Fußnote 22), bei dem Elektrofahrzeuge in Sharing-Flotten eingesetzt werden und mit einer Mobilitätskarte an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Vor Projektbeginn wurden künftige NutzerInnen in Fokusgruppen befragt. Hier zeigte sich, dass fast alle Befragten – insbesondere häufige Pkw-NutzerInnen – eine Planung der Verkehrsmittelnutzung, wie es bei einem integrierten Angebot notwendig ist, ablehnen. Bei den tatsächlichen NutzerInnen zeigte sich dann jedoch, dass ca. 70 Prozent das integrierte Angebot als geeignet bewerten, die eigene alltägliche Mobilität zu bewältigen. Die tatsächliche Nutzung der Elektrofahrzeuge im Carsharing war jedoch eher verhalten (vgl. ebd., S. 21 ff.). Was die *Nutzungsabsichten* anbelangt, kann sich 43 Prozent der Bevölkerung vorstellen, Elektrofahrzeuge im Carsharing, wie bspw. Car2Go, zu nutzen (vgl. Bozem et al. 2013, 41 ff.).

Wer sind die *Personen*, die an der Nutzung elektrischer Fahrzeuge in kollektiven Nutzungsszenarien *interessiert sind* bzw. diese Angebote bereits verwenden? Bozem et al. ermittelten, dass dies vor allem jüngere Personen im Alter zwischen 18 und 35 Jahren darstellen. Des Weiteren ist das Interesse an Elektrofahrzeugen im Carsharing in Städten höher als in ländlichen Regionen (vgl. Bozem et

---

<sup>30</sup> Auch Befragungen von NutzerInnen von Elektrofahrzeugen im Rahmen der Flottenversuche in den Modellregionen Elektromobilität zeigten, dass diese das Potential von Elektrofahrzeugen vor allem im Rahmen von Carsharing-Flotten bzw. in integrierten Mobilitätsangeboten sehen und weniger im gewerblichen oder privaten Individualverkehr (vgl. Dütschke et al. 2012b, 10 f.).

al. 2013, 41 ff.). Bei einem Vergleich der ElektrofahrzeugnutzerInnen in Individual- und Kollektivnutzung in den Modellregionen Elektromobilität stellte sich heraus, dass diese zwei Nutzergruppen sehr ähnliche soziodemographische Eigenschaften aufweisen. Dies stellen vor allem Männer in mittlerem Alter mit hoher Bildung dar. Unterschiede zeigen sich bzgl. der Pkw-Verfügbarkeit und dem Wohnort: NutzerInnen von Elektrofahrzeugen in Kollektivnutzung wohnen eher in Städten und verfügen weniger oft über einen Pkw im Haushalt als NutzerInnen in Individualnutzung (vgl. Schneider 2014, S. 15).

Die in diesem Abschnitt präsentierten Studien zeigen, dass die Technologie Elektromobilität der deutschen Bevölkerung bekannt ist und die Mehrheit der VerbraucherInnen deren wichtigste Eigenschaften kennt. Die Absicht, Elektrofahrzeuge anzuschaffen, ist jedoch gering ausgeprägt. An Elektromobilität interessierte Personen bilden eine aus soziodemographischer Sicht spezifische Gruppe: Männer im mittleren Alter mit hoher Bildung. Häufig sind sie umweltbewusst und/oder technikaffin. Weil diese Männer eher mittlere Altersklassen aufweisen, sind darunter möglicherweise viele Männer mit Familien. Elektrofahrzeuge sind jedoch in der Anschaffung sehr teuer und bieten teilweise eine reduzierte Transportkapazität, was sie möglicherweise für Familien uninteressant macht. Auf der anderen Seite können Elektrofahrzeuge aus Sicht von Familien den Wunsch nach umweltverträglicher Mobilität befriedigen. So könnten Familien bzw. Eltern möglicherweise ein hohes Umweltbewusstsein aufweisen, um für nachfolgende Generationen eine intakte Umwelt zu erhalten. Hier stellt sich die Frage, wie innerhalb der Familien die Bewertungen von Elektromobilität gebildet werden, denn die hier referierten Forschungsergebnisse zeigen, dass die Bewertung der neuen Technologie Elektromobilität in Haushalten von Interaktionen beeinflusst sein kann.

## **2.3 Familie und Familienformen**

Die Bevölkerungsgruppe der Familie bildet die Untersuchungsgruppe der vorliegenden Arbeit. In diesem Abschnitt wird zunächst der Familienbegriff definiert und soziologische Konzepte zum Wandel der Familienformen im Zuge von Modernisierungsprozessen präsentiert. Danach wird ein kurzer Überblick über Daten zu Familien in Deutschland gegeben.

### **2.3.1 Der Familienbegriff in der Soziologie**

Günter Burkart postuliert für die moderne Gesellschaft ein Strukturmodell der Kernfamilie. Dabei besteht ein Zusammenhang zwischen zwei Generationen und zwei Geschlechtern: Filiation (Eltern-Kind-Beziehung) und Konjugalität (eheli-

che Paarbeziehung). Die Minimaldefinition von Familie in der heutigen Zeit besteht lediglich aus der Filiation, das heißt einer Beziehung zwischen einem Kind und einem Elternteil (vgl. Burkart 2008, S. 140). Diese Minimaldefinition wird für die vorliegende Arbeit verwendet. Unter diese Definition fällt damit sowohl die „Normalfamilie“ (Peuckert 2012, S. 16), das bedeutet, eine Ehe zwischen Mann und Frau, die mit ihren gemeinsamen Kindern in einem Haushalt leben. Daneben gelten auch neue Familienformen, wie bspw. alleinerziehende Mütter oder gleichgeschlechtliche oder unverheiratete Paare mit Kind, als Familie. Auch ein gemeinsamer Haushalt oder die biologische Elternschaft sind damit nicht (mehr) Bestandteil der Definition von Familie (vgl. Lenz 2005, 12 ff.). Lenz fasst zusammen:

*„Der zentrale soziale Sachverhalt, der mit dem Begriff Familie zum Ausdruck gebracht wird, liegt also darin, dass die Generationendifferenzierung durch die Übernahme und das Innehaben einer Mutter- und/oder Vater-Position im Lebensalltag des Kindes generiert wird.“ (vgl. ebd., S. 16)*

Was wird in der Bevölkerung unter dem Begriff ‚Familie‘ verstanden? Die meisten Personen setzen Familie mit einem verheirateten Ehepaar mit Kindern gleich, was dem Konzept der Normalfamilie entspricht. Über 80 Prozent der Befragten verstehen unter Familie aber auch eine Dreigenerationenfamilie mit Großeltern. Auch unverheiratete Paare mit Kindern und Alleinerziehende werden von 71 bzw. 58 Prozent der Befragten mit dem Begriff Familie assoziiert (vgl. Bundesministerium für Familie 2012, S. 13). Die letztgenannten drei Familienformen erfuhren zwischen 2000 und 2012 mehr Akzeptanz in der Bevölkerung (vgl. ebd.).

In den letzten Jahrzehnten hat sich die Familie gewandelt: Die Lebensführung individualisierte sich und die Lebensformen pluralisierten sich (vgl. Schneider et al. 2001, S. 20). Diese Entwicklungen werden im Folgenden erläutert.

Der Begriff der *Individualisierung* meint, dass Individuen im Lebenslauf mehr Wahlmöglichkeiten haben und sich vor allem im Privatleben weniger Zwängen gegenüber sehen. Denn das Individuum wurde im Zuge von Industrialisierung und Modernisierung aus traditionellen Strukturen der Lebensorganisation, wie Familie, Stand oder Klasse, herausgelöst (vgl. Beck 1986, 206 ff.). Diese höhere Autonomie der Individuen geht jedoch auch mit einer Zunahme von Entscheidungszwängen und -risiken einher: Die Individuen müssen selbst dafür sorgen, soziale Beziehungen im privaten wie beruflichen Rahmen aufzubauen; Unsicherheiten und Risiken werden den Individuen zugeschrieben. Gleichzeitig erfolgt eine Einbindung in neue Institutionen, wie Arbeitsmarkt, Bildungssystem, Konsum, Sozialrecht, Verkehrssystem etc. (vgl. ebd.).

Indikatoren für Individualisierungsprozesse sind auf dem Arbeitsmarkt eine Auflösung des Normalarbeitsverhältnisses<sup>31</sup> und im Privatleben Veränderungen und *Pluralisierungen der Lebens- und Familienformen*. Dies impliziert weniger Eheschließungen, mehr Scheidungen, einen Anstieg des Erstheiratsalters und eine Abnahme der Geburtenzahl (vgl. Beck 1986, S. 161; Peuckert 2012, S. 20).<sup>32</sup> Damit schwächt sich das Leitbild der „traditionellen Familie“ bzw. der Normalfamilie ab. Dieses Leitbild war besonders in den 1950er und 1960er Jahren verbreitet (vgl. Peuckert 2012, 16 ff.). Auch die veränderten Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt, wie bspw. erhöhte Mobilitätsanforderungen (vgl. Abschnitt 2.1.2), treiben die Individuen dazu, ihre individuellen Lebensformen diesen Bedingungen anzupassen, was ebenfalls zur Pluralisierung der Lebensformen beiträgt (vgl. Schneider et al. 2001, S. 20). So sind berufsmobile Frauen bspw. seltener Mütter als die nicht mobilen (mit Ausnahme der umzugsmobilen Frauen, vgl. Fußnote 8) (vgl. Limmer 2005, 110 f.).

Folgen von Individualisierung und Pluralisierung zeigen sich auch innerhalb der Lebensformen: Familien werden zu „Verhandlungsfamilien“ (Schneider et al. 2001, S. 20). Die Durchsetzung egalitärer Rollenvorstellungen führt dazu, dass sich Familien mehr und mehr durch Aushandlungen auszeichnen. Dies stellen Aushandlungen zwischen den Eltern bezüglich der Erledigung der Hausarbeit oder der Kinderbetreuung dar (vgl. DJI - Deutsches Jugendinstitut e.V. 1998):

*„Die Regeln des gemeinsamen Lebens sind nicht mehr selbstverständlich. Sie müssen neu ausgehandelt und die Tätigkeitsbereiche definiert werden: [...] Konfliktpunkt ist zum Beispiel die Erwartung der Frauen, daß [sic.] sich die Väter mehr an der Familienarbeit und an der Kindererziehung beteiligen. (ebd.).“<sup>33</sup>*

Diese Zunahme von innerfamiliären Aushandlungen scheint vor dem Hintergrund sich wandelnder Geschlechterrollen plausibel, ist jedoch empirisch nicht nachgewiesen worden. Von diesem Konzept der Verhandlungsfamilie wird für die vorliegende Dissertation ausgegangen, indem ein Schwerpunkt auf innerfamiliäre Aushandlungsprozesse gelegt wird. Dabei wird angenommen, dass sich Aushandlungen in den Familien nicht nur auf die Aufteilung von Haus- und Familienarbeit beziehen, sondern auch die Mobilität umfassen können.

---

31 Das Statistische Bundesamt definiert das Normalarbeitsverhältnis als ein „[...] Beschäftigungsverhältnis, das in Vollzeit und unbefristet ausgeübt wird [...]“ (2014b, S. 352). Der bzw. die Beschäftigte arbeiten direkt in dem Unternehmen, mit welchem der Arbeitsvertrag geschlossen wurde.

32 Aktuelle Daten zur Verbreitung der Familienformen werden im nächsten Abschnitt dargestellt.

33 Häufig ist auch von „Verhandlungshaushalten“ (Ecarius 2007, S. 143) im Gegensatz zu „Befehlshaushalten“ (ebd.) die Rede, in denen Kinder zunehmend als gleichwertige Familienmitglieder anerkannt werden. Das heißt, hier geht es um einen Wandel der Erziehungsstile.

### 2.3.2 Daten zu Familien in Deutschland

Die im Folgenden präsentierten Daten zu Familien stammen aus dem Mikrozensus 2011. Die *Lebensform* Familie wird hier definiert als Eltern-Kind-Gemeinschaft (Zwei-Generationen-Regel), das heißt Ehepaare, Alleinerziehende sowie nicht-eheliche und gleichgeschlechtliche Lebensgemeinschaften mit ledigen Kindern (vgl. Minimaldefinition). Als Kinder gelten neben leiblichen auch Pflege-, Adoptiv- und Stiefkinder (vgl. Bundesministerium für Familie 2012, S. 14). Neben Familien existieren zwei weitere Lebensformen: Paare ohne Kinder und Alleinstehende.<sup>34</sup>

Im Jahre 2011 gab es in Deutschland 8,1 Millionen Familien mit Kindern unter 18 Jahre und 11,6 Millionen Familien mit Kindern ohne Altersbegrenzung (vgl. Statistisches Bundesamt 2014b, S. 52). Die Lebensform Familie (mit Kindern ohne Altersbegrenzung) stellt im Jahre 2011 damit 28 Prozent aller Lebensformen in Deutschland dar (neben Paaren ohne Kinder, 29 Prozent, und Alleinstehenden, 44 Prozent aller Lebensformen). 16 Jahre zuvor lag der Anteil von Familien noch bei 35 Prozent und damit um sieben Prozentpunkte höher (vgl. ebd.).

Die Lebensform der Familie kann noch einmal nach Anzahl und Familienstand der Eltern differenziert werden, um nach *Familienformen* zu unterscheiden. So setzen sich Familien aus Ehepaaren, Lebensgemeinschaften (gleichgeschlechtliche und nichteheliche) und Alleinerziehenden zusammen. Verheiratete Paare mit gemeinsamen Kindern (einschließlich volljährige Kinder) bilden mit knapp 70 Prozent die häufigste Familienform. Der Anteil der Alleinerziehenden an allen Familien mit Kindern ohne Altersbegrenzung hat zwischen 1996 und 2012 von 17 auf 23 Prozent zugenommen (vgl. ebd., S. 52). Stief- und Patchworkfamilien<sup>35</sup> werden im Mikrozensus nicht gesondert als Familienform erfasst; ihr Anteil wird auf ca. zehn bis 14 Prozent aller Familienformen geschätzt (vgl. Bundesministerium für Familie 2012, 19 f.). Diese Entwicklungen deuten auf eine Pluralisierung von Familienformen hin. Das heißt, neue Familienformen entstehen und gleichzeitig werden diese neuen Familienformen auch zunehmend gesellschaftlich akzeptiert (vgl. Beck 2008, S. 305) (vgl. auch Abschnitt 2.3.1).

---

<sup>34</sup> Unter Paaren ohne Kinder sind Ehepaare und nichteheliche Lebensgemeinschaften zu finden, die in einem Haushalt leben. Unter Alleinstehende fallen Personen in Ein- oder Mehrpersonenhaushalten, die ohne Lebenspartner und/oder ohne ledige Kinder leben. Das bedeutet, die Lebensform ist nicht zwingend an eine bestimmte Haushaltform, das heißt die Anzahl der Haushaltsmitglieder, geknüpft. Um die Lebensform zu ermitteln, wird im Mikrozensus seit einigen Jahren die Frage nach einem Lebenspartner/in im Haushalt gestellt (vgl. Statistisches Bundesamt 2014b, 70 ff.).

<sup>35</sup> Diese Familienform entsteht meistens über eine Trennung bzw. Scheidung. In Stief- und Patchworkfamilien sind biologische und/oder soziale Elternschaften (die Übernahme der Elternrolle für ein nicht-leibliches Kind) vorzufinden.



Neben den dargestellten Entwicklungen in Bezug auf die Lebens- und Familienformen sind auch Verschiebungen des Zeitpunkts der Familiengründung beobachtbar. So sind Mütter bei der Geburt des ersten Kindes immer älter: Im Jahre 1965 lag dieses Alter im Durchschnitt bei 25 Jahren (BRD) und im Jahre 2011 bei 29 Jahren. Als Gründe werden u.a. längere Ausbildungszeiten und hohe Mobilitäts- und Flexibilitätserfordernisse des Arbeitsmarktes diskutiert (vgl. Bundesministerium für Familie 2012, S. 26).

Nicht nur die Familienformen, auch die praktizierten Erwerbsmodelle haben einen großen Einfluss auf den Alltag von Familien. Die Erwerbstätigkeit von Frauen hat zugenommen, was innerhalb der Gruppe der Frauen insbesondere auf die gestiegene Erwerbstätigkeit von verheirateten Frauen und Müttern zurückzuführen ist (vgl. Bundesministerium für Familie 2012, S. 71). Die Familiengründung und das Ausmaß der Erwerbstätigkeit sind i.d.R. nur bei Frauen miteinander assoziiert.<sup>36</sup> Ob und in welchem Ausmaß Männer erwerbstätig sind, ist dagegen weniger abhängig vom Vorhandensein von Kindern: Väter sind meist ohne Unterbrechung und in Vollzeit erwerbstätig (vgl. ebd.).

Bei Frauen hat vor allem die Teilzeitbeschäftigung zugenommen; zwischen 1991 und 2011 verdoppelte sich die Zahl der teilzeitbeschäftigten Frauen nahezu. Im Jahre 2010 waren damit 70 Prozent der Mütter in Teilzeit erwerbstätig; bei den Vätern machen teilzeiterwerbstätige Männer lediglich sechs Prozent aus (vgl. ebd.). Die Tendenz zur Teilzeiterwerbstätigkeit zeigt sich in einem Rückgang der traditionellen Arrangements (Vater in Vollzeit, Mutter nicht erwerbstätig; Abnahme des Anteils zwischen 1996 und 2011 um zehn Prozentpunkte<sup>37</sup>) und einer Zunahme von Erwerbsmodellen, in denen die Mutter teilzeitbeschäftigt ist: 70 Prozent der Erwerbsmodelle, in denen beide Elternteile erwerbstätig sind, stellt die Kombination aus einer in Teilzeit erwerbstätigen Mutter und einem in Vollzeit erwerbstätigen Vater dar (vgl. ebd., S. 72).<sup>38</sup>

Die innerfamiliäre Arbeitsteilung zwischen Frauen und Männern, das heißt die Zuständigkeit für die Reproduktionsarbeit (das heißt Hausarbeit und Versorgung

---

36 Während Frauen ohne Kinder zwischen 30 und 40 Jahren mit 80 Prozent die höchste Erwerbstätigenquote aufweisen, liegt diese bei Müttern zwischen 40 und 50 Jahren mit 70 Prozent am höchsten (vgl. Bundesministerium für Familie 2012, S. 71).

37 Insbesondere bei höher gebildeten Müttern sind traditionelle Erwerbsmodelle weniger wahrscheinlich (vgl. ebd., S. 73 f.).

38 Hier zeigen sich Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland. Während bei Familien mit Kindern in Ostdeutschland das egalitäre Modell, bei dem beide PartnerInnen voll- oder teilzeiterwerbstätig sind, sehr häufig vorkommt, ist in Westdeutschland das modernisierte Modell (Mutter in Teilzeit, Vater in Vollzeit erwerbstätig) sehr verbreitet. Aber auch das traditionelle Modell (Mutter nicht erwerbstätig, Vater in Vollzeit) wird von 28 Prozent der Paare ausgeübt. Für Familien mit Kindern unter sechs Jahren sind diese Unterschiede zwischen Ost und West noch größer (vgl. Bundesministerium für Familie 2012, 73 f.).

der Kinder), ist abhängig von den Erwerbsmodellen und der Elternschaft. Generell sind Mütter eher verantwortlich für Reproduktionsarbeiten als Väter. So zeigt sich, dass die Hausarbeit zum größten Teil von den Müttern übernommen wird, sobald ein Kind im Haushalt vorhanden ist – zuvor wird diese gleichmäßiger aufgeteilt. Diese Arrangements spiegeln sich auch im Mobilitätsverhalten von Familien wider (vgl. Abschnitt 2.4.1). Je mehr die Mütter jedoch erwerbstätig sind und je mehr sie verdienen, desto häufiger wird die Arbeitsteilung im Haushalt und die Kinderbetreuung zwischen beiden PartnerInnen gleichmäßig aufgeteilt (vgl. ebd., S. 75 ff.).

Wie dieser Abschnitt zeigt, werden Familienformen in Deutschland vielfältiger; so hat bspw. der Anteil von Alleinerziehenden und Stief- und Patchworkfamilien zugenommen. Familien, die Untersuchungsgruppe dieser Arbeit, stellen damit eine zunehmend heterogene Bevölkerungsgruppe dar. Diese sich ausdifferenzierenden Lebens- und Familienformen könnten auch heterogenere Mobilitätsanforderungen in der Gruppe der Familien bedingen, worauf im nächsten Abschnitt eingegangen wird.

## **2.4 Familie und Mobilität**

Das Mobilitätsverhalten von Familien im Alltag wird im ersten Abschnitt dargestellt. In welchen räumlichen Strukturen Familien leben, hat Folgen für ihr Mobilitätsverhalten (vgl. infas und DLR 2010a, S. 94) und die Wohnstandortwahl kann mit Einstellungen zur Mobilität zusammenhängen (vgl. Heine und Mautz 2000, S. 74), weswegen die Wohnstandortwahl von Familienhaushalten im zweiten Abschnitt dargestellt wird. Im letzten Abschnitt schließlich wird ein Überblick über die Forschung speziell zum Mobilitätsverhalten von Familien in Städten gegeben. Zum Mobilitätsverhalten gehören u.a. die Verkehrsmittelnutzung, die Wegezwecke oder die Anzahl und Länge der an einem Tag zurückgelegten Wege bzw. Strecken. Neben dem Mobilitätsverhalten ist in diesem Zusammenhang auch die Untersuchung der Mobilitätsvoraussetzungen, wie bspw. die Verfügbarkeit über ein Auto oder der Führerscheinbesitz, wichtig.

### **2.4.1 Alltagsmobilität von Familien: Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit**

Nachfolgend werden Ergebnisse aus der aktuellen Verkehrsforschung, vor allem aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) (vgl. infas und DLR 2010a) und daran anschließende Publikationen, referiert. Ergebnisse zur Kindermobilität sollen hier außer Acht gelassen werden, denn das Mobilitätsverhalten von Kindern

bildet nicht den Fokus der vorliegenden Studie. Eine Ausnahme bilden dabei die in Begleitung der Eltern zurückgelegten Wege.

Familien werden hier als Mehrpersonenhaushalte mit zwei Erwachsenen und mindestens einem Kind unter 18 Jahren oder Alleinerziehende mit mindestens einem Kind unter 18 Jahren verstanden.<sup>39</sup> Familien, insbesondere solche mit jüngeren Kindern, haben spezifische Mobilitätsanforderungen zu bewältigen, wie etwa das Bringen der Kinder in Betreuungseinrichtungen (vgl. Flade 2013, S. 73). Dies resultiert in einer Reihe von Unterschieden in Bezug auf die Alltagsmobilität im Vergleich zu anderen Haushaltstypen bzw. im Vergleich zur Gesamtbevölkerung. So weisen Familien im Vergleich zu anderen Haushaltsformen

- eine höhere Wegezahl
- eine höhere Pkw-Ausstattung,
- eine höhere Pkw-Nutzung und eine niedrigere Nutzung des öffentlichen Verkehrs
- und mehr Begleitwege auf.

Familien sind mobiler<sup>40</sup> als der Bevölkerungsschnitt: So legen sie durchschnittlich 3,5 bzw. 3,6 *Wege* am Tag zurück; die deutsche Gesamtbevölkerung bewältigt im Durchschnitt 3,4 Wege (vgl. infas und DLR 2010a, S. 63).<sup>41</sup> Werden Haushalte mit Kindern mit solchen ohne Kinder verglichen, zeigt sich, dass Familienhaushalte mehr Wege zurücklegen als die anderen Haushaltsformen (vgl. Ahrend und Herget 2012, 11 f.).

Mehrpersonenhaushalte mit Kindern haben verglichen mit anderen Haushaltsformen die *höchste Pkw-Ausstattung*: 97 Prozent verfügen über mindestens einen Pkw im Haushalt; mehr als die Hälfte davon besitzen zwei oder mehr Pkw. Dies ist weitgehend unabhängig von der Lage des Wohnortes. Als Ausnahme gelten hier Haushalte mit alleinerziehenden Elternteilen, welche weniger häufig über einen Pkw bzw. im Durchschnitt über eine geringere Zahl von Pkw im Haushalt verfügen als andere Familienformen (vgl. infas und DLR 2010a, S. 61).

---

<sup>39</sup> Das bedeutet, hier werden Familien über die Anzahl und das Alter der Haushaltsmitglieder definiert, welches eine andere Vorgehensweise darstellt als das im Abschnitt zuvor dargelegte Konzept der Lebensform. Der Grund hierfür ist, dass in der MiD nicht der Familienzusammenhang der Haushaltsmitglieder erhoben wird (vgl. infas und DLR 2010a, 53 f.).

<sup>40</sup> Wege werden in der MiD definiert als die Tatsache, dass [...] sich eine Person außer Haus zu Fuß oder mit anderen Verkehrsmitteln von einem Ort zu einem anderen Ort bewegt. Hin- und Rückweg werden als zwei Wege gezählt. Erfolgt auf dem Weg zu einem Ziel der Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, so bleibt es weiterhin ein Weg.“ (infas und DLR 2010a, S. 16).

<sup>41</sup> Die mobilste Haushaltsform, das heißt die, in der am Tag die meisten Wege zurückgelegt werden, stellen Einpersonenhaushalte mit Personen unter 30 Jahre (4,5 Wege im Durchschnitt) dar.

Neben der vergleichsweise hohen Auto-Verfügbarkeit von Familien ist auch eine *stärkere Pkw-Nutzung*<sup>42</sup> im Vergleich zu anderen Haushaltstypen zu beobachten (vgl. infas und DLR 2010a, S. 3; Nobis und Lenz 2005, S. 117). Knapp 70 Prozent der Personen in Haushalten mit Kindern unter 14 Jahren nutzt den Pkw (fast) täglich; in Haushalten ohne Kinder liegt diese Quote bei 51 Prozent (vgl. infas und DLR 2010a, S. 93). Gleichzeitig wird der *öffentliche Verkehr* seltener genutzt (vgl. Heine und Mautz 2000, S. 53; Nobis und Lenz 2005, S. 117). Heine und Mautz schlussfolgern: „[...] das Auto [wird, Anm. d. Autorin] zum Dreh- und Angelpunkt familiärer Alltagsbewältigung [...]“ (2000, S. 73).

Familienhaushalte legen verglichen mit anderen Haushaltsformen *mehr Wege zum Zweck*<sup>43</sup> der *Begleitung*<sup>44</sup> zurück (vgl. Nobis und Lenz 2005, S. 117). So zeigt die MiD, dass in Mehrpersonenhaushalten mit Kindern unter sechs Jahren der Anteil der Begleitwege verglichen mit anderen Haushaltsformen am höchsten ist (26 Prozent; zum Vergleich: Gesamtbevölkerung: acht Prozent). Dieser Anteil nimmt ab, je älter die Kinder sind (vgl. Follmer und Nobis 2009, S. 7; infas und DLR 2010a, S. 65). Auch Haushalte mit Alleinerziehenden weisen einen hohen Anteil an Begleitwegen von 15 Prozent auf (vgl. infas und DLR 2010a, S. 65). Werden die Begleitwege der Kinder in die Schule betrachtet, zeigt sich, dass knapp 60 Prozent der Kinder bis neun Jahre und ein Viertel der Kinder zwischen zehn und 13 Jahren auf dem Schulweg von den Eltern begleitet werden (vgl. Follmer und Nobis 2009, 11 f.).

Die Kinderbegleitwege haben im Laufe der letzten Jahrzehnte zugenommen: So bewältigten Anfang der 1970er Jahre fast alle SchulanfängerInnen in Deutschland den Schulweg allein oder mit KlassenkameradInnen, 30 Jahre später stellten

42 Wenn von den genutzten Verkehrsmitteln gesprochen wird, wird dafür das Hauptverkehrsmittel für jeden Weg herangezogen. Das Hauptverkehrsmittel wird in der MiD wie folgt definiert: „Pro Weg [vgl. Fußnote 40, Anm. d. Autorin] wurden alle genutzten Verkehrsmittel erfasst. Wurde nur ein Verkehrsmittel genutzt, so war dieses das Hauptverkehrsmittel. Besteht ein Weg dagegen aus mehreren Etappen, für die unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden, wird das Verkehrsmittel zum Hauptverkehrsmittel erklärt, mit dem aller Wahrscheinlichkeit nach die längste Teilstrecke des Weges zurückgelegt wurde.“ (infas und DLR 2010a, S. 16).

43 Wegezwecke bzw. Hauptwegezwecke sind in der MiD wie folgt definiert: „Im Rahmen der MiD erfolgte eine differenzierte Erfassung des Wegezwecks, für die mehr als 40 Detailzwecke vorgesehen waren. Bei der Variable Hauptwegezweck wurde die Anzahl der Zwecke auf die sieben wesentlichen reduziert. Zudem wurde den Rückwegen vom vorherigen Weg und den Wegen nach Hause der Zweck des zuvor genannten Weges zugeordnet. Damit hat der Hauptwegezweck folgende Ausprägungen: Arbeit, dienstlich, Ausbildung, Einkauf, Erledigung, Freizeit, Begleitung.“ (infas und DLR 2010a, S. 17).

44 Begleitwege stellen Wege zum Zweck der Begleitung von bestimmten Personen dar. In den meisten Fällen sind dies Kinderbegleitwege. Der Wegezweck „Begleitung“ wurde erst in der vorletzten MiD aufgenommen, was dessen gestiegene Bedeutung verdeutlicht (vgl. Flade 2013, S. 76).

dies nur noch 52 Prozent dar (vgl. Flade 2013, S. 77; vgl. auch Frauendienst und Redecker 2010, S. 44).<sup>45</sup> Diese Begleitwege von Kindern, sowohl auf dem Schulweg, als auch zu anderen Aktivitäten, werden am häufigsten mit dem Auto zurückgelegt (Kinder bis 17 Jahre legen die meisten ihrer Wege, 42 Prozent, mit dem Auto zurück, vgl. vgl. Follmer und Nobis 2009, S. 12). Der Raum, in dem sich Kinder frei bewegen, wird damit zunehmend eingeschränkt.

Da Familien in Deutschland in den meisten Fällen aus zwei gegengeschlechtlichen Elternteilen bestehen (vgl. Abschnitt 2.3.2) und in der vorliegenden Studie ein Schwerpunkt auf mobilitätsbezogenen Aushandlungsprozessen in Familien liegt, soll im Folgenden auf geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten eingegangen werden. Denn diese Differenzen könnten Ausgangspunkt oder Ergebnis von Aushandlungsprozessen in Familien sein. Es existieren folgende Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Männern und Frauen:

- Unterschiede in Bezug auf die Verkehrsleistung: Frauen legen am Tag weniger Wege zurück (vgl. infas und DLR 2010a, S. 79; Vance und Iovanna 2007, S. 11) und ihre zurückgelegten Strecken sind kürzer als die von Männern (vgl. infas und DLR 2010a, S. 79).
- Unterschiede bezüglich der Wegezwecke: Frauen legen mehr Einkaufs- und Begleitwege zurück als Männer (vgl. infas und DLR 2010a, S. 97; Kramer 2005, S. 328; Vance und Iovanna 2007, S. 11; vgl. auch für Eltern in Utrecht, Niederlande: Schwanen 2011, S. 159).
- Unterschiede hinsichtlich der genutzten Verkehrsmittel: Frauen gehen häufiger zu Fuß und nutzen häufiger den öffentlichen Verkehr als Männer (vgl. infas und DLR 2010a, S. 79). Männer verwenden demgegenüber häufiger den Pkw (vgl. infas und DLR 2010a, S. 79; Kramer 2005, S. 128; Nobis und Lenz 2005, S. 117).<sup>46</sup>

Diese Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen sind abhängig von den Lebensphasen: In Haushalten ohne Kinder sowie nach der Fa-

---

<sup>45</sup> Auch in Großbritannien, Dänemark und den USA zeigen sich ähnliche Tendenzen (vgl. Barker 2003, S. 136; Fotel und Thomsen 2004, S. 538).

<sup>46</sup> Auch bzgl. des Besitzes von Mobilitätsressourcen, wie dem Führerschein, zeigt sich, dass ein geringerer Anteil an Frauen über einen Führerschein verfügt (im Jahre 2008 waren dies 82 Prozent der Frauen über 18 Jahre) als Männer (im Jahre 2008 waren dies 93 Prozent der Männer). Dieser Unterschied zwischen Männern und Frauen nahm bzw. nimmt im Zeitverlauf ab, was als „nachholende Motorisierung von Frauen“ bezeichnet wird (vgl. infas und DLR 2010a, S. 70). Die eingetragenen Halter von Pkw sind demgegenüber mit 66,6 Prozent (noch) überwiegend Männer (vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2014a).

milienphase sind diese geringer, das heißt Männer und Frauen weisen ein ähnliches Mobilitätsverhalten auf (vgl. infas und DLR 2010a, S. 79). In der Familienphase sind die Unterschiede zwischen den Geschlechtern dagegen am größten. Ausnahmen bilden dabei die Wegezähl und die Pkw-Nutzung: Beide Kenngrößen fallen in der gesamten Gruppe der Frauen, wie bereits erläutert wurde, niedriger aus als bei Männern. In der Familienphase steigen jedoch die Wege von (berufstätigen) Müttern durch die Erledigung von Begleitwegen an und ihre Pkw-Nutzung gleicht sich der der Männer an (vgl. Vance und Iovanna 2007, 11 f.). Scheiner und Holz-Rau untersuchten diese Veränderungen mit den Längsschnittdaten des Mobilitätspanels (1994 bis 2008)<sup>47</sup>. Sie fanden heraus, dass in einem Haushalt nach der Geburt eines Kindes Frauen signifikant häufiger das Auto nutzen und mehr Wege zu Fuß zurücklegen als zuvor. Bei Männern existieren keine signifikanten Unterschiede im Zeitverlauf (vgl. Scheiner und Holz-Rau 2013, S. 174; vgl. auch Heine und Mautz 2000, S. 32).<sup>48</sup>

Im Folgenden werden Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Müttern und Vätern präsentiert. Dies stellen die folgenden Unterschiede dar:

- (Berufstätige) Mütter legen mehr Wege zurück als Väter.
- Mütter legen mehr Wegeketten zurück als Väter.
- Die Wegestrecken von (berufstätigen) Müttern sind kürzer als die der Väter.
- Mütter erledigen mehr Begleitwege als Väter.

Wird innerhalb der Familien der Umfang der Alltagsmobilität von Müttern mit der von Vätern verglichen, zeigt sich, dass *Mütter mehr Wege zurücklegen als Väter*. Dies wird allerdings auch von der Berufstätigkeit beider Partner beeinflusst. Sind beide Partner berufstätig, liegt die tägliche durchschnittliche Wegezähl von Vätern bei 4,0 und von Müttern bei 4,3 Wegen (die durchschnittliche Wegezähl der Gesamtbevölkerung in Deutschland liegt bei 3,5 Wegen) (vgl. Follmer und Nobis

---

<sup>47</sup> Das Mobilitätspanel (MOP) ist eine repräsentative Verkehrserhebung, die seit 1994 jährlich durchgeführt wird und vom Verkehrsministerium gefördert wird. Für die Erhebung der Alltagsmobilität führen die TeilnehmerInnen eine Woche lang ein Mobilitätstagebuch (vgl. Karlsruher Institut für Technologie (KIT) 2015).

<sup>48</sup> Diese Forschungsrichtung stellt die Mobilitätsbiographieforschung dar. Sie untersucht das Mobilitätsverhalten im Lebensverlauf in Abhängigkeit von Lebensereignissen, wie bspw. Umzügen, Eintritt in das Berufsleben oder die Familiengründung. Ein wichtiger Befund ist in diesem Zusammenhang, dass die Elternschaft ein bedeutsamer Einschnitt im Leben von Individuen darstellt, welcher das Mobilitätsverhalten beeinflusst (vgl. z.B. Ohnmacht und Axhausen 2005, 15 ff.).

2009, S. 5, Reanalysen der MiD 2008).<sup>49</sup> McDonald fand für die USA (auf Basis von Auswertungen des National Household Travel Survey (NHTS) von 13.316 Familienhaushalten mit verheirateten Eltern) heraus, dass Mütter 1,6 mehr Wege zurücklegen als Väter, sofern nur der Vater erwerbstätig ist. Arbeiten beide Partner in Vollzeit, so legt die Mutter immer noch 0,7 Wege mehr zurück (vgl. McDonald 2005, S. 70).

Weiterhin lässt sich bei Müttern beobachten, dass diese mehr *Wegeketten* zurücklegen als Väter (vgl. infas und DLR 2010a, S. 15; McDonald 2005, S. 69). Wegeketten stellen Abfolgen von Wegen zu gewissen Zwecken dar und sind häufig bei Müttern zu beobachten, die verschiedene Aufgaben im Alltag zu bewältigen haben, wie Berufstätigkeit und Reproduktionsarbeit.<sup>50</sup> Da Wegeketten eine hohe Flexibilität des Verkehrsmittels erfordern, erfolgen diese häufig mit dem Pkw (vgl. Böhler 2006, S. 3). Dies ist möglicherweise auch der Grund dafür, warum in der Familienphase Männer etwas häufiger den öffentlichen Verkehr verwenden als Frauen, sofern nur ein Pkw im Haushalt vorhanden ist. Normalerweise ist es umgekehrt (vgl. Nobis und Lenz 2005, S. 117), wie bereits auf Seite 37 dargestellt wurde.

Obwohl Mütter demnach mehr Wege und mehr Wegeketten zurücklegen als Väter, sind ihre zurückgelegten *Strecken* kürzer als die ihrer Partner: Die Tagesstrecken berufstätiger Mütter liegen verglichen mit denen der deutschen Gesamtbevölkerung ungefähr auf gleicher Höhe (40 bzw. 42 Kilometer), während die Tagesstrecken berufstätiger Väter bei 65 Kilometern liegen (vgl. Follmer und Nobis 2009, S. 5; vgl. auch Nobis und Lenz 2005, S. 117; Schwanen 2011, S. 164).

Auch in Bezug auf die *Wegezwecke* existieren in Familien Unterschiede zwischen Müttern und Vätern. Mütter sind vorwiegend für die Mobilitätsanfordernisse von Kindern zuständig (vgl. infas und DLR 2010a, S. 64). So haben zum Beispiel Auswertungen der MiD für Begleitwege in den Kindergarten gezeigt, dass in Haushalten mit Kindern unter sechs Jahren Mütter 29 Prozent ihrer Wege als Begleitwege, die Väter in derselben Haushaltsform dagegen nur zehn Prozent ihrer Wege mit dem Zweck der Begleitung zurücklegen (vgl. infas und DLR 2010a, S. 75). Dies trifft auch auf weitere Begleitwege und ein höheres Alter der Kinder zu und wird häufig auch so beibehalten, wenn die Mütter (wieder) erwerbstätig sind

---

<sup>49</sup> Die höhere durchschnittliche Wegezahl der Gesamtbevölkerung im Vergleich zu der Darstellung weiter oben in diesem Abschnitt sowie die relativ hohen Wegezahlen von berufstätigen Müttern und Vätern sind durch das Einschließen des Wirtschaftsverkehrs, das heißt Wege im Zusammenhang mit der Berufstätigkeit, bedingt.

<sup>50</sup> Böhler definiert die Reproduktionsarbeit und dazugehörige Mobilität wie folgt: „Insgesamt umfasst die Reproduktionsarbeitsmobilität Wege, die im Rahmen der Eigenversorgung, der Versorgung der Familie und anderer nahestehender Personen unternommen werden.“ (2006, S. 3).

(vgl. ebd.; Kramer 2005, S. 247).<sup>51</sup> Für diese Begleitwege benutzen berufstätige Mütter häufig den Pkw, denn dieser ermöglicht es aus Sicht der Mütter besonders gut, Beruf und Familie zu vereinbaren (vgl. Nobis und Lenz 2005, S. 121; vgl. auch für die USA Rosenbloom und Burns 1994, S. 44, 1994).

Dieser Abschnitt verdeutlicht, dass die Bevölkerungsgruppe der Familien hohe Mobilitätsanforderungen zu bewältigen hat. Vor allem die Begleitwege der Kinder haben in den letzten Jahren zugenommen, wofür Familien oft das Auto verwenden. Zudem sind Familien häufig sehr gut motorisiert. Innerhalb der Familien sind ferner eine Vielzahl von Unterschieden in der Mobilität zwischen Müttern und Vätern festzustellen, was häufig darauf zurückzuführen ist, dass Frauen für die Reproduktionsarbeit zuständig sind. Diese Unterschiede weisen darauf hin, dass es wichtig ist, die mobilitätsbezogenen Aushandlungsprozesse innerhalb der Familien zu analysieren, um so die Entstehung dieser Arrangements analysieren zu können.

#### **2.4.2 Wohnstandortwahl von Familien**

In Großstädten (Städte mit 100.000 und mehr Einwohnern und Einwohnerinnen) (vgl. Abschnitt 5.1) – dem Untersuchungsgebiet dieser Studie – sind Familien im Vergleich zu anderen Gemeindetypen geringer vertreten: In Gemeinden bis 100.000 EinwohnerInnen beträgt der Anteil von Familien (mit Kindern ohne Altersbeschränkung) 52 Prozent, in Großstädten ab 100.000 EinwohnerInnen 44 Prozent (eigene Berechnungen auf Basis von Statistisches Bundesamt 2015b, S. 101). Wird die Gesamtbevölkerung betrachtet, leben 49 Prozent in Familien mit ledigen Kindern (vgl. ebd.).

Das bedeutet, je kleiner die Gemeinde ist, desto höher ist der Anteil der Mehrpersonenhaushalte: Die durchschnittliche Anzahl von Haushaltsmitgliedern beträgt in Großstädten 1,83 Personen; bei Gemeinden bis unter 5.000 Einwohnern/innen beträgt diese 2,23 Personen (vgl. Statistisches Bundesamt 2014b, S. 50). In den letzten Jahren ist insbesondere in Großstädten mit mehr als 500.000 EinwohnerInnen der Anteil von Einpersonenhaushalten stark angestiegen und demgegenüber der Anteil von Mehrpersonenhaushalten gesunken (vgl. Haußmann 2007).

Ein Grund für den vergleichsweise niedrigen Anteil von Familienhaushalten in Städten kann die Tatsache sein, dass mit der Familiengründung häufig Wanderungen aus der Stadt in das Umland stattfinden (vgl. Knittel und Lehmann 2012, S. 18). So zeigte sich, dass sich Haushalte, die ins Umland abwandern, vergrößern

---

<sup>51</sup> Ähnliche Tendenzen zeigen sich bspw. auch in den Niederlanden (vgl. Schwanen 2011, S. 159) und in den USA (vgl. McDonald 2005, S. 70).



(vgl. Scheiner 2009, S. 172). Heine und Mautz ermittelten mit Interviews mit Eltern, dass diese kurz vor oder nach der ersten Elternschaft in weniger zentrale Wohnlagen umzogen (vgl. 2000, 118 ff.). Familien gelten insofern als wichtige Vertreter von Suburbanisierungsprozessen.

Motive für den Umzug in Randgebiete von Städten oder in den ländlichen Raum sind bei Eltern die Hoffnung auf bessere Bedingungen für die Kinder zum Spielen, bessere Luftqualität, aber auch finanzielle Gründe, wie günstigerer Wohnraum. Dass die Wege länger werden, spielt dabei eher eine untergeordnete Rolle (vgl. ebd.). Die Konsequenz dieser Randwanderungen ist in diesen Haushalten insofern häufig eine höhere Pkw-Nutzung (vgl. Scheiner 2009, S. 176) und ein Rückgang der zu Fuß zurückgelegten Wege (vgl. Scheiner und Holz-Rau 2013, S. 139). In Städten ist demgegenüber die Dichte von Familien geringer und Kinder müssen dementsprechend längere Wege zur Pflege ihrer sozialen Kontakte zurücklegen (vgl. Moczek und Rambow 2004, 151 f.).

Am Beispiel Hamburg konnte nachgewiesen werden, dass Familien ab 2001 bzw. 2004 mehr und mehr städtische bzw. innenstädtische Lagen präferieren. Dieser Befund zeigt sich darin, dass die Bevölkerung von Kindern (und 30- bis 44-Jährigen) in der inneren Stadt in diesen Jahren stärker als im Umland wuchs (vgl. Matthes 2014, S. 329). Welche Einstellungen könnten dieser „neuen Stadtorientierung“ der Familien zugrunde liegen? Heine und Mautz, die eine Interviewstudie mit 60 Familienhaushalten in Hannover und Umgebung zur Verkehrsmittelwahl durchführten, stellen fest:

*„Dies zeigt die Minderheit der „neuen Urbaniten“, die es auch in unserem Sample gibt und die sich dieser Entwicklungsform [der Koevolution von Automobilität und familiärer Lebensweise, Anm. d. Autorin] entzieht, indem sie aufgrund ihrer spezifischen Neigung an der innerstädtischen Wohnlage festhält, dort ihre eigentliche Heimat findet, zumindest im Alltag ein Leben der kurzen Wege führt, das weitgehend ohne Auto auskommen kann, und hier auch Selbstverwirklichungschancen für die eigenen Kinder sieht.“ (2000, S. 74).*

Das heißt, Familien in (Groß-)Städten weisen möglicherweise ein bewusstes Mobilitätsverhalten auf, indem sie versuchen, im Alltag – trotz ihrer hohen Mobilitätsanforderungen – möglichst häufig auf den Pkw zu verzichten. Um verkehrssparsam mobil sein zu können, nehmen sie höhere Mietpreise bzw. höhere Preise für eine Immobilie in Kauf. Mit diesen Werten könnte auch eine höhere Offenheit gegenüber neuen Antriebstechnologien, wie Elektromobilität, oder gegenüber neuen Mobilitätsformen, wie Carsharing, assoziiert sein.

### 2.4.3 Mobilitätsverhalten von Familien in Städten

Weil die vorliegende Studie ausschließlich in Großstädten angesiedelt ist, sollen in diesem Abschnitt kurz die Unterschiede hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens

(Verkehrsmittelnutzung und -verfügbarkeit) von BewohnerInnen unterschiedlicher Raumtypen<sup>52</sup>, mit einem Fokus auf der Gruppe der Familien<sup>53</sup>, dargestellt werden. Die Mobilität wird beeinflusst von der Raumstruktur: In Städten ist die Wahrscheinlichkeit für kürzere Wege im Alltag höher als in weniger dicht besiedelten Räumen (vgl. infas und DLR 2010a, S. 33).

Familien, das heißt Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren, nutzen häufiger den Pkw als Haushalte ohne Kinder (vgl. Abschnitt 2.4.1) – sowohl in Kernstädten (60 Prozent aller Wege) als auch in ländlichen Räumen (74 Prozent aller Wege) (vgl. Ahrend und Herget 2012, S. 12). Während der Unterschied zwischen Familienhaushalten und Haushalten ohne Kinder in Kernstädten zwei Prozentpunkte ausmacht, liegt er in ländlichen Räumen bei neun Prozentpunkten. In Kernstädten geht die Pkw-Nutzung der Familien zu Lasten der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (vgl. ebd.). Diese häufigere Nutzung geht mit einer höheren Pkw-Verfügbarkeit von Familien im Vergleich zu anderen Haushaltstypen einher, wie bereits in Abschnitt 2.4.1 dargestellt. Dieser Unterschied der durchschnittlichen Pkw-Zahl ist zwischen den verschiedenen Haushaltstypen auf dem Land größer als in Kernstädten. Werden Familienhaushalte in der Stadt und auf dem Land verglichen, zeigt sich, dass Familien auf dem Land über mehr Pkw verfügen als Familien in der Stadt (vgl. ebd.).

Warum Familien mehr Pkw als andere Haushaltstypen besitzen – auch in der Stadt – erklären Ahrend und Herget mit der höheren Wegezahl, die Familien zurücklegen (vgl. Abschnitt 2.4.1). Diese erhöhten Mobilitätsanforderungen können zu einer hohen Pkw-Nutzung führen (vgl. ebd., S. 11 f.). Die Unterschiede in der Wegezahl zwischen Haushalten mit und ohne Kinder sind sowohl in ländlichen

---

52 Dies stellen hier die Unterschiede zwischen ländlichen Räumen und Kernstädten dar. Kernstädte sind definiert als kreisfreie Städte mit mehr als 100.000 EinwohnerInnen. Ländliche Räume sind dünn besiedelte ländliche Kreise.

53 Wird der Haushaltstyp außer Acht gelassen, zeigen sich folgende Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen BewohnerInnen ländlicher Räume und Kernstädten: In Kernstädten wird das Auto seltener genutzt als im Umland von Städten oder im ländlichen Raum (41 Prozent der BewohnerInnen von Kernstädten fahren täglich mit dem Pkw; in verdichteten und ländlichen Kreisen sind dies 60 bzw. 58 Prozent). In Kernstädten stellt dieser Wert eine Abnahme von sechs Prozentpunkten im Vergleich zu 2002 dar; in ländlichen und verdichteten Kreisen sind die Werte eher stabil (vgl. infas und DLR 2010a, S. 94). Während in Kernstädten knapp die Hälfte aller Wege mit dem motorisierten Individualverkehr als FahrerInnen oder MitfahrerInnen zurückgelegt werden, sind es in verdichteten und ländlichen Kreisen 61 Prozent bzw. 62 Prozent. Demgegenüber werden in Kernstädten 37 Prozent aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad und 15 Prozent aller Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. In verdichteten Kreisen werden 32 Prozent aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad und sechs Prozent aller Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt; in ländlichen Kreisen gestalten sich diese Zahlen sehr ähnlich (Fuß und Fahrrad 33 Prozent, öffentlicher Verkehr fünf Prozent) (vgl. ebd., S. 45).

als auch in städtischen Räumen gleich hoch. Bei einem Vergleich von Familien in den verschiedenen Raumtypen zeigt sich, dass Familien auf dem Land mehr Wege zu bewältigen haben als solche in der Stadt (vgl. ebd.).

Die Begleitwege von Kindern haben, wie in Abschnitt 2.4.1 dargelegt, im Zeitverlauf zugenommen und werden vor allem mit dem Auto zurückgelegt. Dies trifft sowohl für Großstädte bzw. Kernstädte als auch für das städtische Umland und ländliche Regionen zu<sup>54</sup> (vgl. Follmer und Nobis 2009, S. 15). Innerhalb von Städten ist die Verkehrsmittelnutzung für Begleitwege abhängig von der Zentralität des Wohnstandortes: Am Stadtrand ist bei diesen Wegen der Pkw-Anteil höher als in innenstädtischen Lagen (vgl. Kevenhörster 2000, S. 77). McDonald führte Analysen des amerikanischen National Household Travel Survey (NHTS) mit 5312 Familienhaushalten mit Kindern im Schulkindalter durch und fand heraus, dass die Zahl der Begleitwege, die Mütter zurücklegen, u.a. vom räumlichen Umfeld abhängt (vgl. McDonald 2005). Im städtischen Umfeld erledigen Mütter weniger Begleitwege als in ländlichen Umgebungen, sofern beide Elternteile in Vollzeit erwerbstätig sind. Das bedeutet, hier sorgt die räumliche Dichte dafür, dass sich die Diskrepanz in den Begleitwegen zwischen Müttern und Vätern (vgl. Abschnitt 2.4.1) verringert. Sofern die Mutter nicht in Vollzeit arbeitet, legt sie mehr Begleitwege in städtischen als in ländlichen Umgebungen zurück und der Unterschied zu den Vätern vergrößert sich. Das bedeutet, die räumliche Dichte führt nicht immer zu einer Reduktion der Kinderbegleitungswege bei Müttern (vgl. ebd., S. 72).

Dieser Abschnitt macht deutlich, dass Familien auch in Kern- bzw. Großstädten häufiger auf den Pkw zurückgreifen und mehr Pkw besitzen als andere Haushaltsformen; wenngleich dieser Unterschied zu Haushalten ohne Kinder in Städten geringer ausfällt als in ländlichen Räumen. Familien sind sowohl auf dem Land als auch in der Stadt mobiler als andere Haushaltstypen; in Städten ist jedoch bei Familien eine geringere Wegezahl festzustellen als auf dem Land. Das heißt, bei Familien in Städten scheint eher ein Potential für nachhaltige Mobilität zu liegen als bei Familien auf dem Land. Dennoch ist auch bei Stadtfamilien eine Zunahme von Kinderbegleitungswegen im Zeitverlauf beobachtbar, welche möglicherweise die Autonutzung fördert.

---

<sup>54</sup> Kinder bis 13 Jahre legen in Groß- bzw. Kernstädten 48 Prozent ihrer Wege als MitfahrerInnen im Auto zurück, in Umlandkreisen sind dies 47 Prozent und in ländlichen Kreisen 49 Prozent (vgl. Follmer und Nobis 2009, S. 15).

## **2.5 Zwischenfazit zu relevanten Konzepten und Forschungsergebnissen zu Mobilität und Familie**

Mobilität hat in globalisierten Gesellschaften einen hohen Stellenwert erlangt. Besonders auf dem Arbeitsmarkt sind die Anforderungen an die Mobilität der Individuen gestiegen. Insbesondere für die Untersuchungsgruppe dieser Studie, Familien mit Kindern, führt dies zu der Herausforderung, diese Mobilitätsanforderungen in den Alltag zu integrieren. Denn Mütter sind zunehmend erwerbstätig; der Familienalltag wird folglich mehr und mehr von den steigenden Mobilitätsanforderungen des Arbeitsmarktes beeinflusst. Familien stehen jedoch nicht nur gestiegenen Mobilitätsanforderungen auf dem Arbeitsmarkt gegenüber, auch in Bezug auf Wege zur Kinderbegleitung ist ihre Mobilität gewachsen. Insbesondere Mütter legen diese Begleitwege zurück.

Der Pkw stellt in diesem Kontext ein Verkehrsmittel dar, das für Mitglieder moderner Gesellschaften und insbesondere Familien eine wichtige Rolle spielt aufgrund der verschiedenen Zwecke, die es erfüllen kann. Es erlaubt spontane, flexible Mobilität, welche in der Gesellschaft einen wichtigen Wert darstellt. Um Beruf und Familie im Alltag besser vereinbaren zu können, greifen vor allem Mütter häufig auf das Auto zurück. Dies trifft sowohl für Städte als auch für ländliche Räume zu.

Wenngleich das Auto weiterhin die Alltagsmobilität dominiert, weisen einige Entwicklungen darauf hin, dass der Pkw insbesondere in jüngeren Altersgruppen, vor allem im städtischen Umfeld, an Bedeutung verliert. Zum einen können dafür Veränderungen auf der Ebene der Werte, wie eine gestiegene Nachhaltigkeitsorientierung, verantwortlich sein. Dadurch wächst das Bewusstsein, dass Autofahren zur Umweltverschmutzung beiträgt. Zum anderen ist auch das Angebot an ökonomisch attraktiven Alternativen zum privaten Auto, wie Carsharing in Kombination mit IKT, gewachsen – insbesondere in Großstädten.

Familien, die in Großstädten leben, trafen möglicherweise eine bewusste Entscheidung für diesen Wohnstandort, um im Alltag nachhaltig und verkehrssparsam mobil sein zu können. Denn in Städten sind die Alltagswege kürzer und es besteht ein größeres Angebot an öffentlichem Nahverkehr oder Carsharing als im Umland oder in ländlichen Räumen. Für Familien kann der Wunsch und die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität aufgrund ihrer hohen Mobilitätsanforderungen – im Berufs- wie Privatleben – jedoch eine Herausforderung darstellen. So zeigt sich, dass Familien auch in Städten – möglicherweise aufgrund ihrer höheren Mobilitätsanforderungen – häufiger den Pkw nutzen als andere Haushaltstypen.

Mit Wertorientierungen hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität kann auch eine Offenheit gegenüber neuen Antriebstechnologien, wie Elektromobilität, assoziiert sein. So können Familien möglicherweise an Elektrofahrzeugen interessiert sein, um ihre hohen Mobilitätsanforderungen im Alltag mit dem Wunsch

nach umweltverträglicher Mobilität vereinbaren zu können. Denn elektrisch betriebene Pkw werden durch die Gesellschaft als umweltfreundliche Alternative zu herkömmlichen Fahrzeugen wahrgenommen. Hemmnisse für den Kauf von Elektrofahrzeugen stellen hier jedoch der hohe Anschaffungspreis und die verglichen mit einem herkömmlichen Auto geringere Reichweite dar.

Was die Bevölkerungsgruppe der Familien anbelangt, so zeigt sich, dass sich Familienformen mehr und mehr ausdifferenzieren. Neue Familienformen, wie Stief- oder Patchworkfamilien, nehmen zu und werden stärker gesellschaftlich akzeptiert. Das bedeutet, die Untersuchungsgruppe dieser Arbeit stellt eine heterogene Gruppe dar, welche möglicherweise stark unterschiedliche Mobilitätsanforderungen aufweist. Insofern werden in diese Studie verschiedene Familienformen integriert, um deren unterschiedliche Mobilitätsanforderungen berücksichtigen zu können. Die als Folge der Pluralisierung von Familienformen entstehenden „Verhandlungsfamilien“ müssen ihre Werte und Normen zunehmend selbst entwickeln und miteinander aushandeln. Dies kann auch auf den Bereich der Mobilität übertragen werden, das heißt Familien handeln mobilitätsbezogene Leitbilder und Werte, wie bspw. Leitbilder in Bezug auf das Autofahren, zunehmend aus. Auch für die neue Technologie der Elektromobilität kann daher angenommen werden, dass die Bilder und Vorstellungen in den Familien Gegenstand von Aushandlungsprozessen sind. Aus diesem Grund wird in hier ein Schwerpunkt auf die Analyse familieninterner Interaktionen und Aushandlungen gelegt.

Wie Technologien in der Gesellschaft wahrgenommen werden, und wie sich Vorstellungen und Leitbilder zu ihnen entwickeln, ist Gegenstand des Leitbild-Konzepts aus der Technikforschung. Die Darstellung des theoretischen Rahmens erfolgt im nächsten Kapitel.

Urbane Mobilität im Umbruch  
Normen, Leitbilder und familiäre Aushandlungsprozesse  
zu Autos und Elektroautos  
Schneider, U.  
2018, XIX, 316 S. 18 Abb., Softcover  
ISBN: 978-3-658-19348-5