





Social2Mobility

Analyse der Mobilität von armutsgefährdeten Haushalten mit Kindern im Vergleich zu nicht armutsgefährdeten Haushalten mit Kindern

Franziska Kesper M.Sc.	Alena Fischer M.Sc.	Nicolai Meier B.Sc.	Caroline Rozynek M.A.
<p>Universität Kassel FG Verkehrsplanung und Verkehrssysteme Tel.: +49 561 804-2635 franziska.kesper@uni-kassel.de</p>	<p>Universität Kassel FG Verkehrsplanung und Verkehrssysteme Tel.: +49 561 804-3281 alena.fischer@uni-kassel.de</p>	<p>WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig Tel.: +49 531 38737-51 n.meier@wvigmbh.de</p>	<p>Goethe-Universität Frankfurt a.M. Institut für Humangeographie FB 11 Tel.: +49 (0)69 798 35186 rozynek@geo.uni-frankfurt.de</p>
			

Gliederung

1. Eckpunkte der Haushaltsbefragung
2. Zuordnung zur Zielgruppe
3. Gewichtung der Stichprobe
4. Mobilitätsverhalten am Stichtag im Vergleich
5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge
6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe
7. Wesentliche Erkenntnisse

1. Eckpunkte der Haushaltsbefragung

Erhebungszeitraum: 14. Sep 2020 – 11. Okt 2020

Grundgesamtheit: Alle Haushalte (HH) mit Kindern unter 18 Jahren in Ronnenberg (Stadt in der Region Hannover)

Erhebungsform: CAWI (Online-Erhebung)

Anreiz: Verlosung von 20 Zoo-Familienkarten und 30 Einkaufsgutscheinen unter allen Teilnehmenden

Aufbau: Haushaltsfragebogen, Personenfragebogen und Wegetagebuch eines Stichtags (Di-Do)

Besonderheit: Persönliche Unterstützung bei der Online-Erhebung durch Mitarbeitende des Projektes vor Ort

1. Eckpunkte der Haushaltsbefragung

1.1 Öffentlichkeitsarbeit



1. Eckpunkte der Haushaltsbefragung

1.2 Stichprobenzusammensetzung und Ausschöpfung

	Anzahl		Anteil	
	Haushalte	Personen	Haushalte	Personen
Auswahlstichprobe (Vollerhebung)	2.642	9.143		
Unechte Ausfälle	129	467		
Bruttostichprobe	2.513	8.676	100,0 %	100,0 %
Echte Ausfälle	2.228	7.645	89 %	88 %
Nichtantworter	2.210	7.590	88 %	87 %
nicht verwertbare Fälle	18	55	1 %	1 %
Nettostichprobe	285	1.031	11 %	12 %

2. Zuordnung zur Zielgruppe

2.1 Analytische Variablen

- Armutsgefährdung (HH)
- Ökonomischer Status (HH)
- Zielgruppenzugehörigkeit (HH)
- Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von Zielgelegenheiten (Personen ab 14 J.)
- Soziale Exklusionsgefährdung (alle Personen)
- Körperliche Einschränkungen (Personen ab 10 J.)
- Zeitliche Einschränkungen (Personen ab 18 J.)
- ...

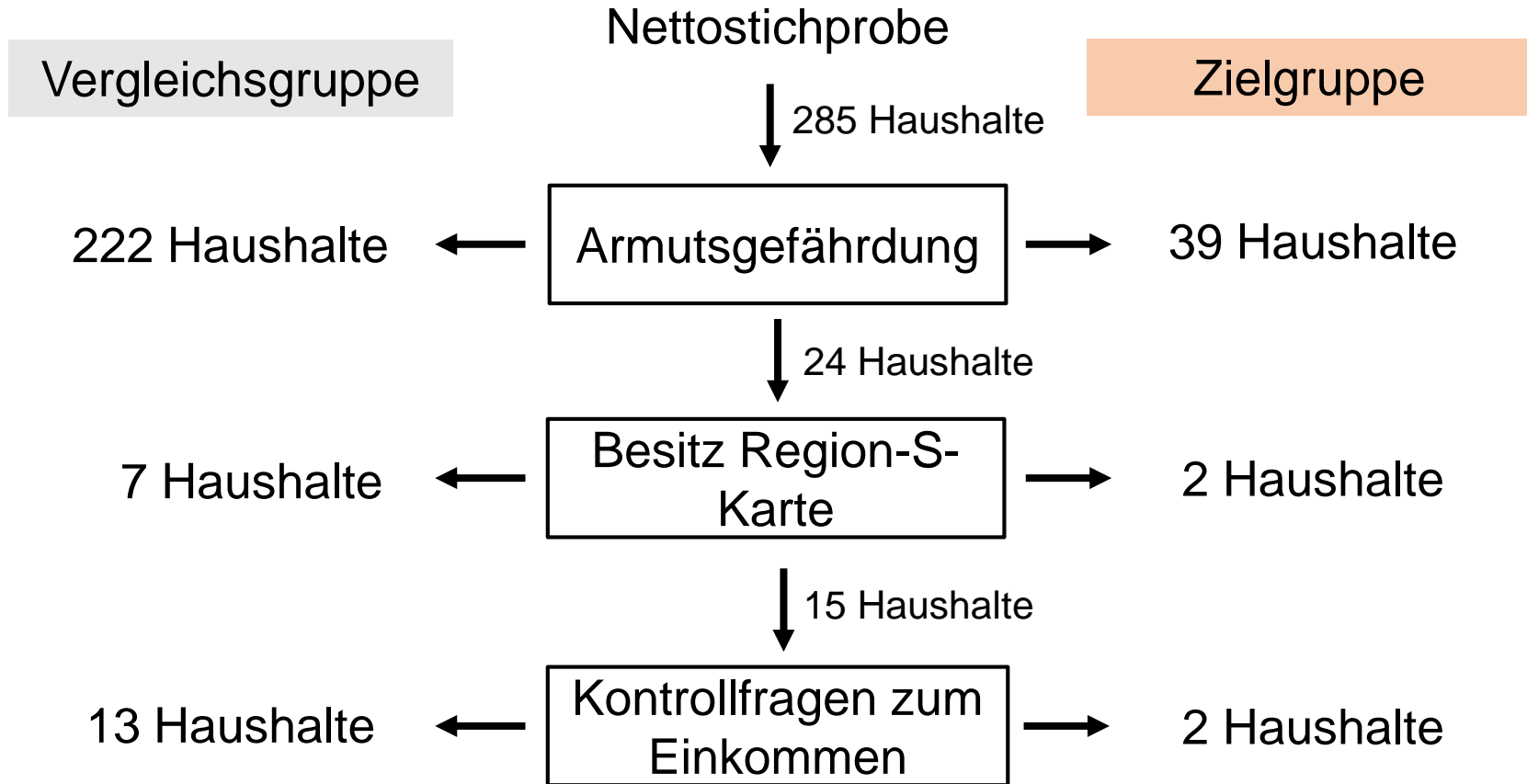
2. Zuordnung zur Zielgruppe

2.2 Armutsgefährdung

- Für jeden Haushalt wird die Erwachsenenäquivalente nach der OECD Skala bestimmt
- Auf Basis des angegebenen Einkommens und des Erwachsenenäquivalents wird das Äquivalenzeinkommen berechnet
- Ein Haushalt wird als armutsgefährdet eingestuft, wenn das Äquivalenzeinkommen des Haushalts unter 60 % des Medians der Äquivalenzeinkommen der Region Hannover liegt

2. Zuordnung zur Zielgruppe

2.3 Vorgehensweise



2. Zuordnung zur Zielgruppe

2.4 Übersicht

	Anzahl			Anteil	
	Haushalte	Personen	Personen/ Haushalt	Haushalte	Personen
Zielgruppe	43	150	3,5	15 %	15 %
Vergleichsgruppe	242	881	3,6	85 %	85 %

3. Gewichtung der Stichprobe

Haushaltsgewichtungsfaktor	Personengewichtungsfaktor
<ul style="list-style-type: none"> Raumstruktur <ul style="list-style-type: none"> Empelde Ronnenberg, Weetzen Restliche Ortsteile 	<ul style="list-style-type: none"> Raumstruktur <ul style="list-style-type: none"> Empelde Ronnenberg, Weetzen Restliche Ortsteile
<ul style="list-style-type: none"> Alleinerziehend/ Paar-Haushalt 	<ul style="list-style-type: none"> Alleinerziehend/ Paar-Haushalt
<ul style="list-style-type: none"> Anzahl Kinder im Haushalt <ul style="list-style-type: none"> 1 Kind 2 Kinder Mehr als 2 Kinder 	<ul style="list-style-type: none"> Elternteil/ Kind
<ul style="list-style-type: none"> Jüngstes Kind im Haushalt <ul style="list-style-type: none"> 0-5 Jahre 6-11 Jahre 12-17 Jahre 	<ul style="list-style-type: none"> Alter des Kindes <ul style="list-style-type: none"> Bis 9 Jahre 10-13 Jahre 14-15 Jahre 16-17 Jahre 18+ Jahre

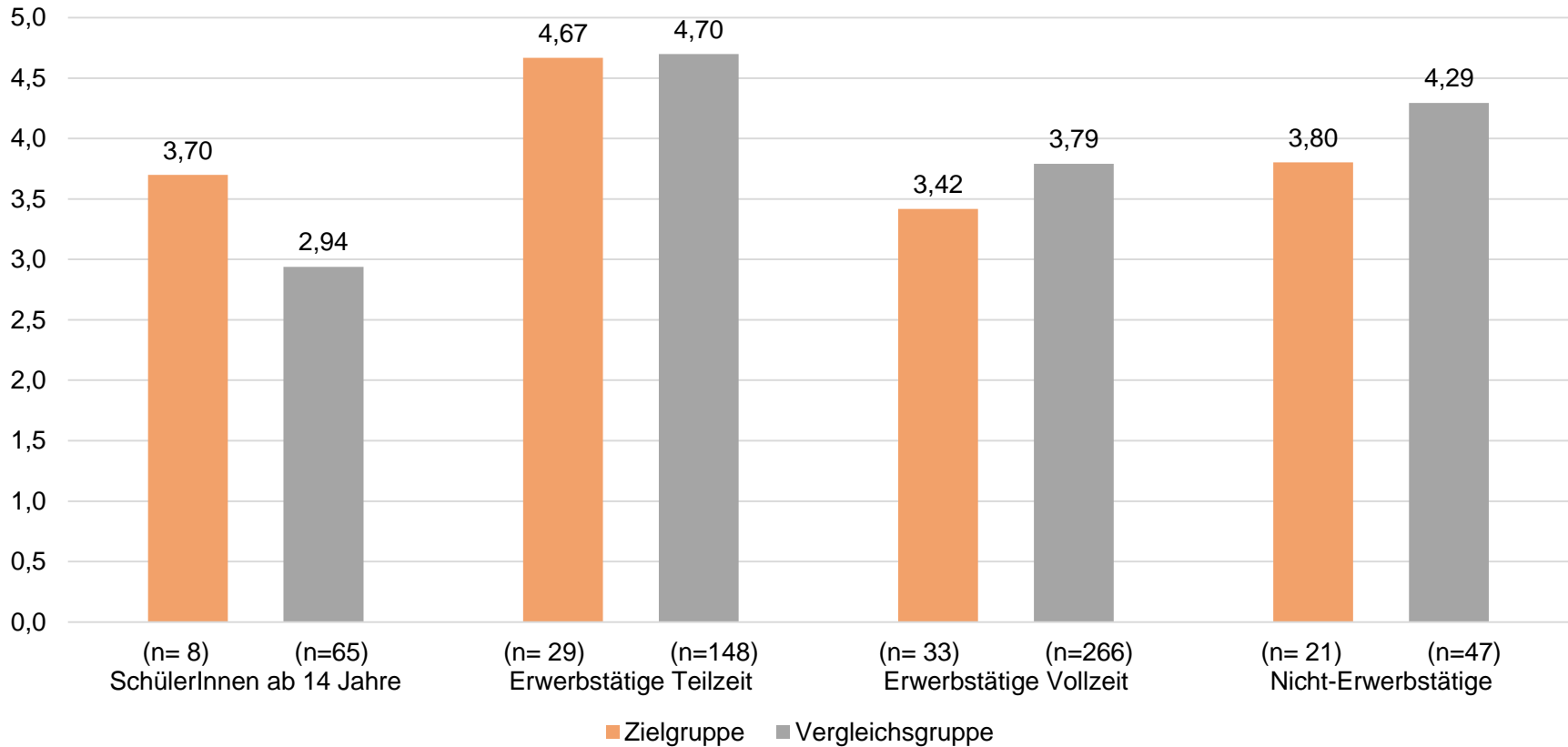
4. Mobilitätsverhalten am Stichtag im Vergleich

4.1. Mobilitätskenngrößen – Übersicht (Personen ab 14 J.)

Kenngrößen Werktag	Zielgruppe	Vergleichsgruppe
Anzahl Personen [N]	845	4.913
Anzahl Personen Vor-Ort	824	4.775
Anzahl zurückgelegter Wege	3.231	18.920
Außer-Haus-Anteil	95 %	96 %
Wege pro mobiler Person/Tag	4,10	4,11
Mobilitätsrate	3,92	3,96

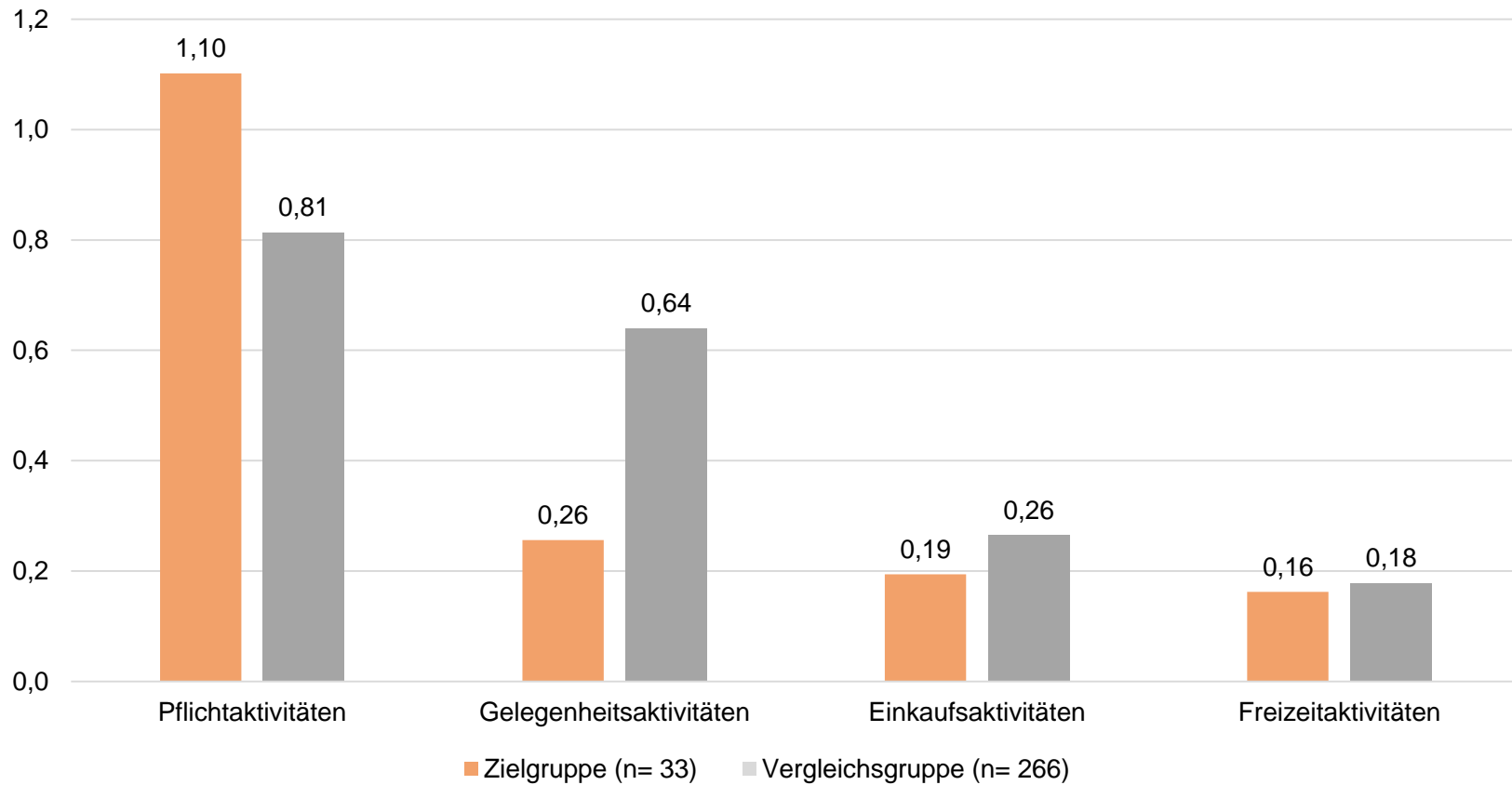
4. Mobilitätsverhalten am Stichtag im Vergleich

4.2 Mobilitätsrate (Wege je Person/Tag) nach sozialen Gruppen



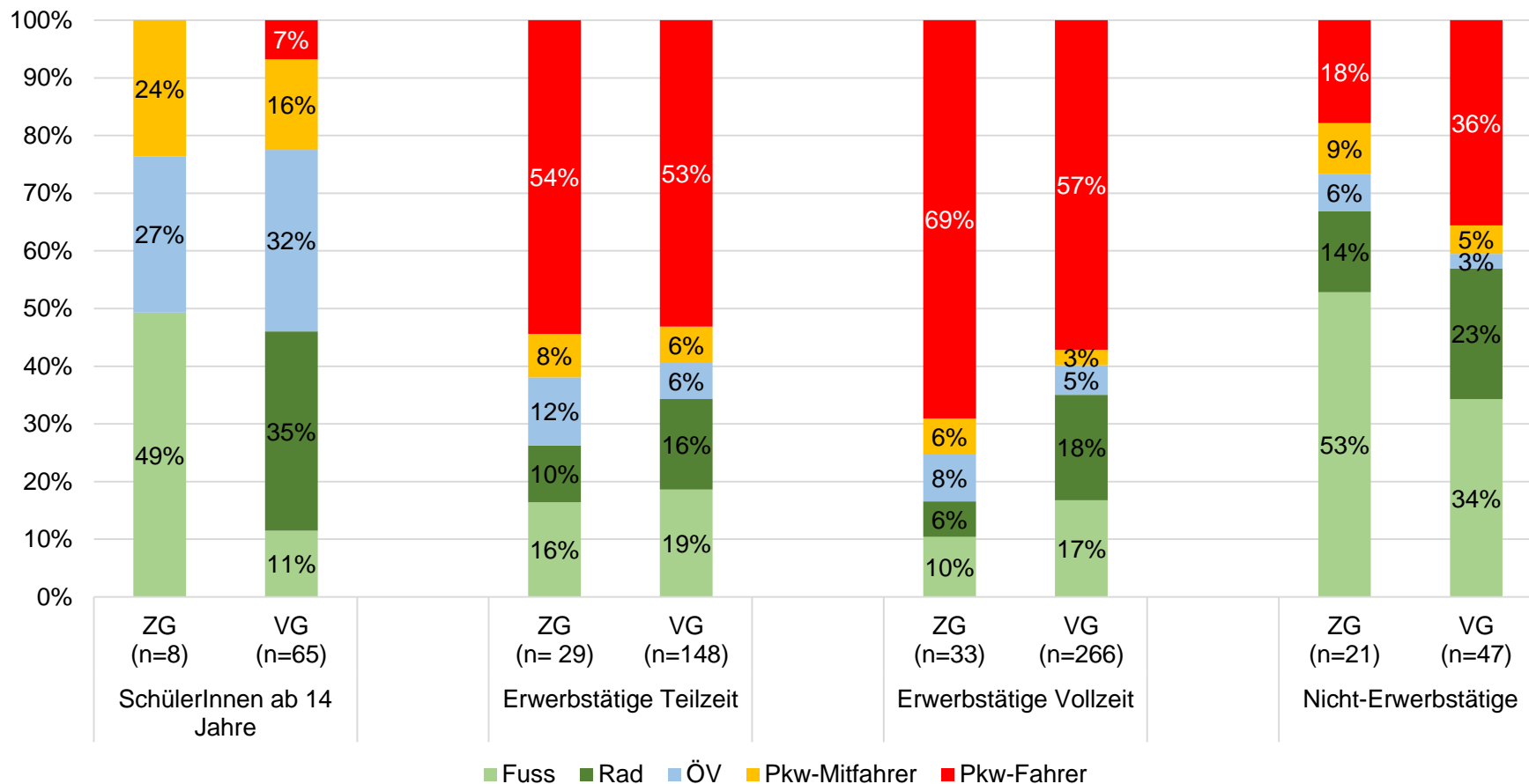
4. Mobilitätsverhalten am Stichtag im Vergleich

4.2 Mittlere Aktivitätenhäufigkeit (Wege je Person/Tag) – Erwerbstätige Vollzeit



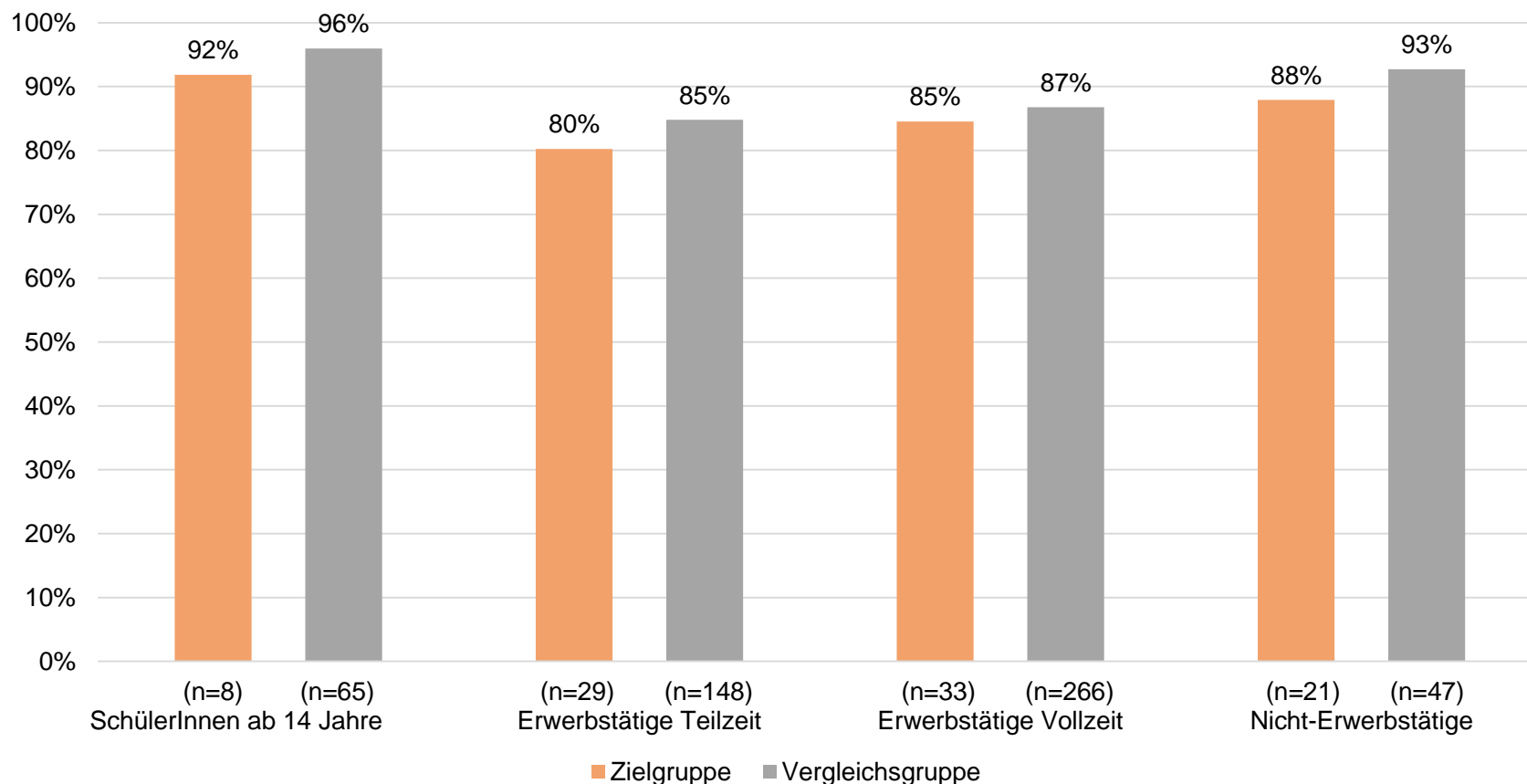
4. Mobilitätsverhalten am Stichtag im Vergleich

4.3 Verkehrsmittelwahl nach sozialen Gruppen



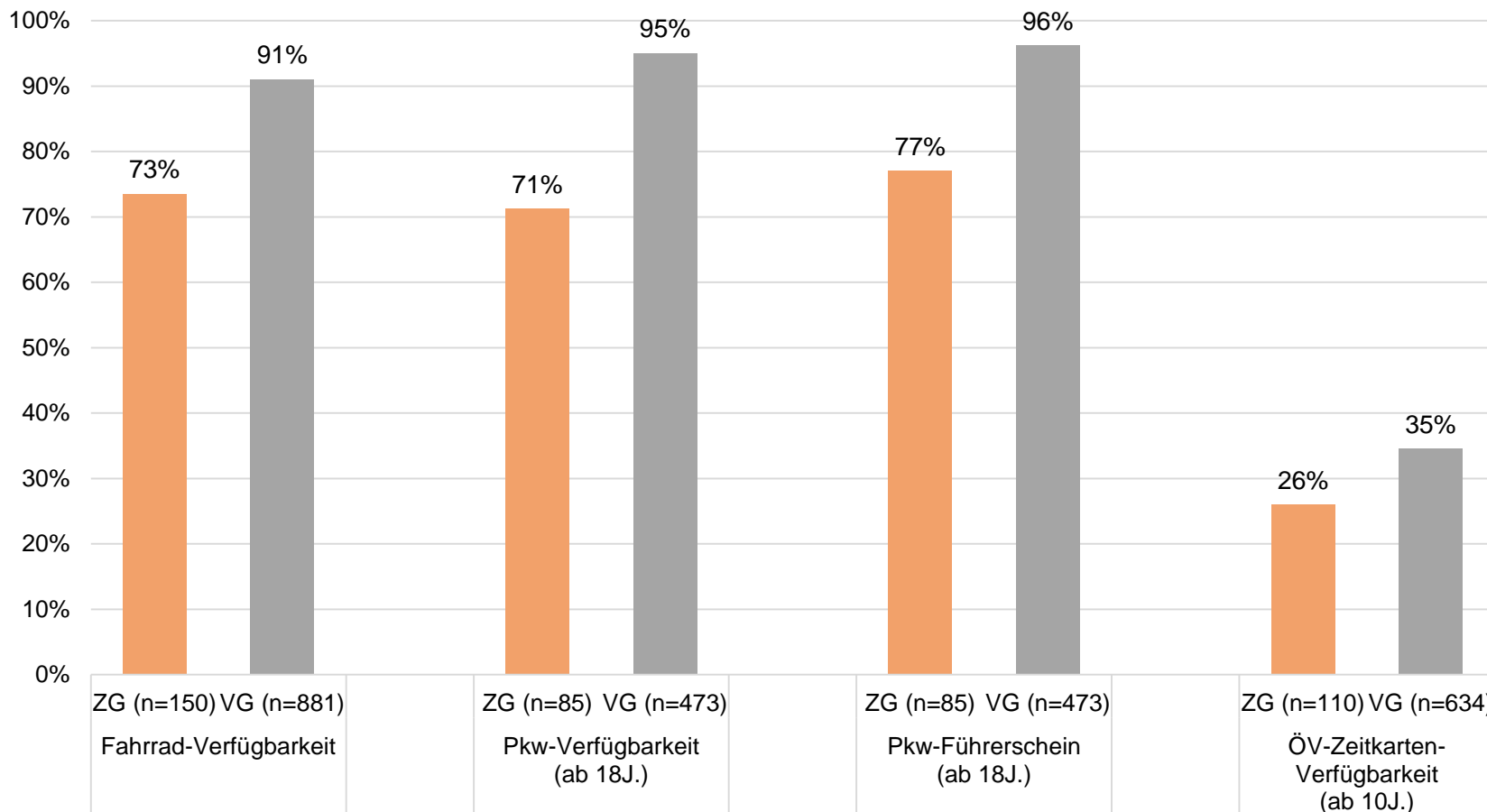
4. Mobilitätsverhalten am Stichtag im Vergleich

4.4 Anteil heimgebundener Wege nach sozialen Gruppen



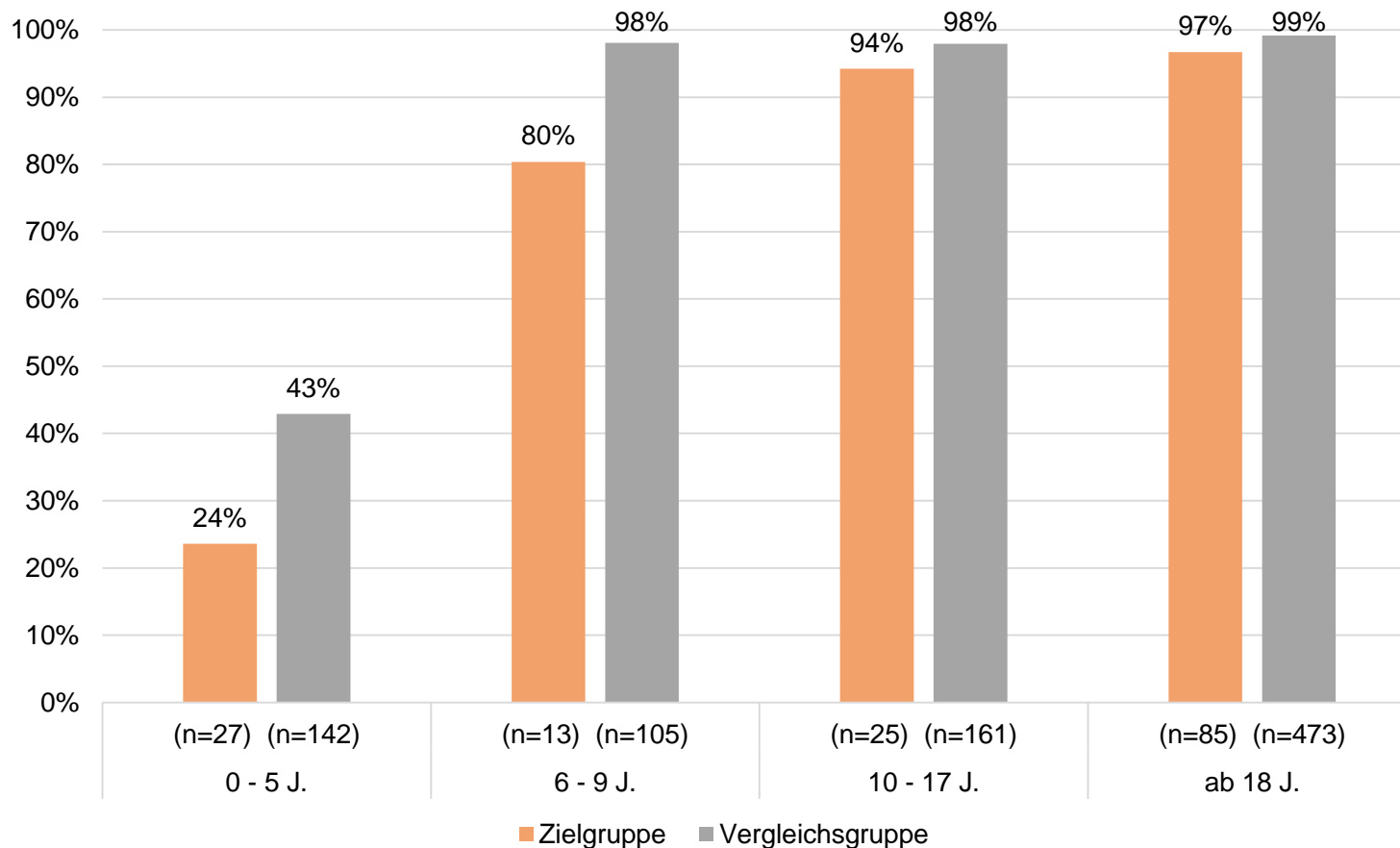
5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.1 Verkehrsmittel-, ÖV-Zeitkarten- und Führerscheinverfügbarkeit



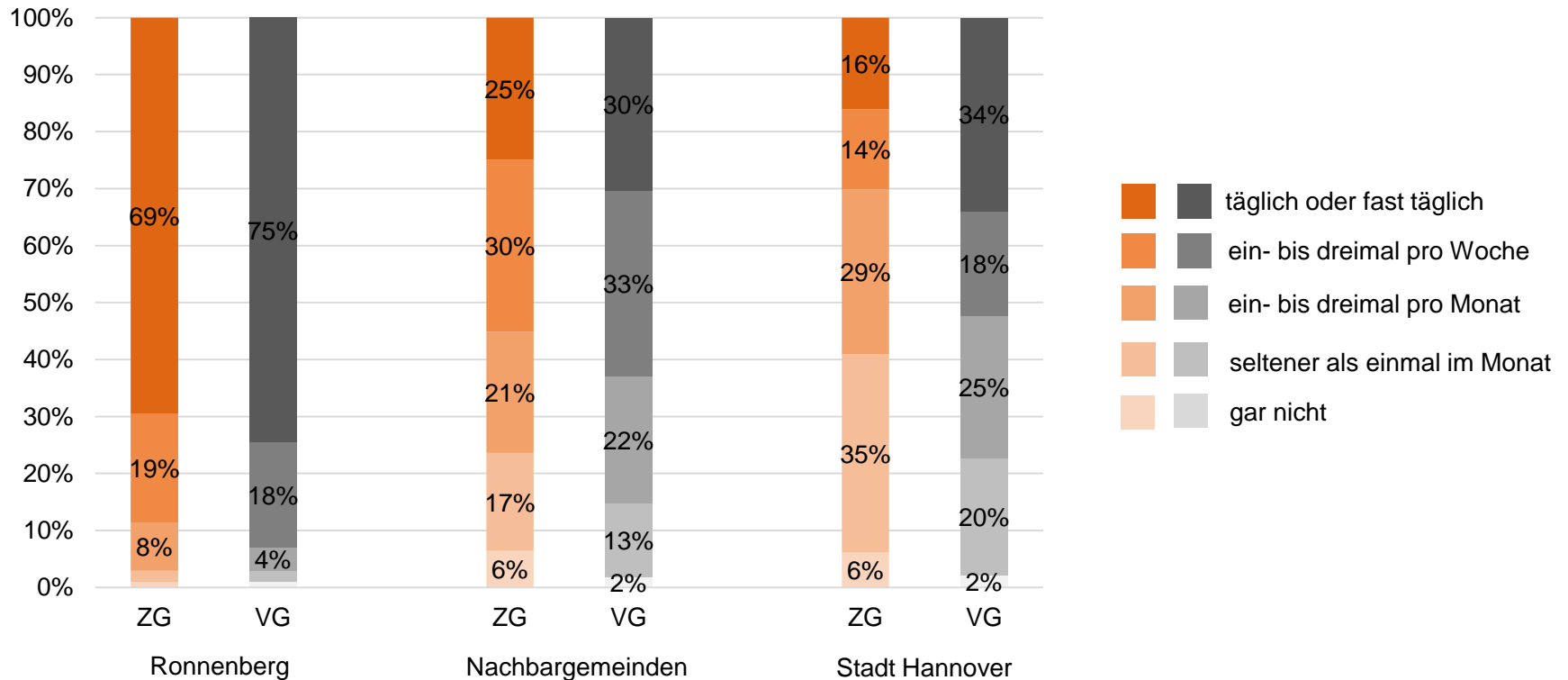
5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.2 Fahrradfahrfähigkeit nach Altersklasse



5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.3 Wegehäufigkeit in ausgewählte Gebietseinheiten (1/2)



VG n=537, ZG n=94

5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.3 Wegehäufigkeit in ausgewählte Gebietseinheiten (2/2)



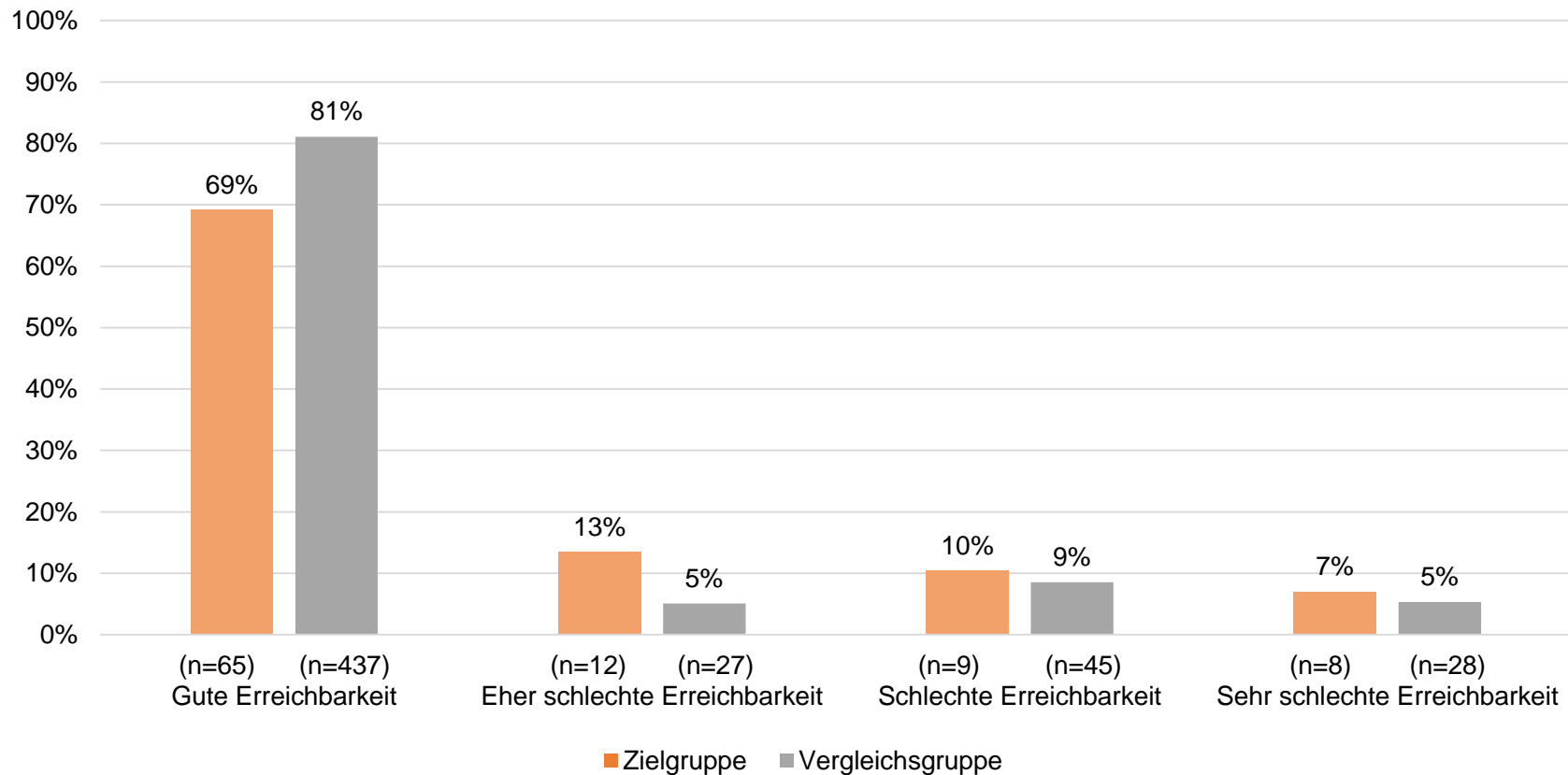
5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.4 Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von Zielgelegenheiten (1/3)

- Auswertung für Personen ab 14 Jahren
- Bestimmung auf Basis der eigenen Einschätzung der befragten Person, wie gut sie **persönliche Ziele** und **objektive Ziele** erreichen können (Einstufung in eine Punkteskala)
- Abgefragte **persönliche Ziele**: Arbeitsplatz/ Schule, regelmäßig genutzte Freizeitaktivitäten, regelmäßig genutzte Lebensmittelgeschäfte
- Abgefragte **objektive Ziele**: Empelder Bad, Fußgängerzone Stadt Hannover, IKEA, Zoo, HDI Arena

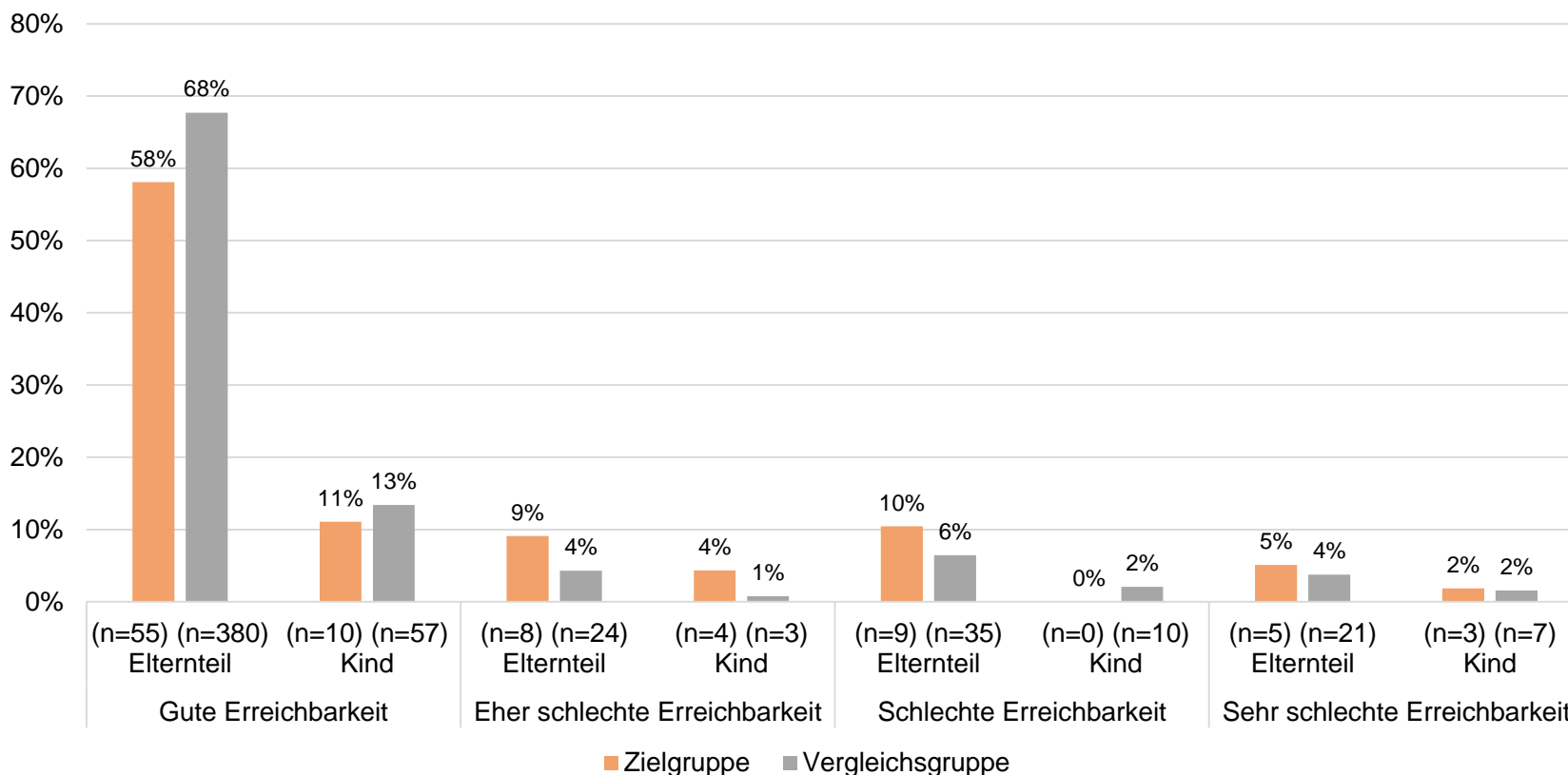
5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.4 Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von Zielgelegenheiten (2/3)



5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.4 Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von Zielgelegenheiten (3/3)



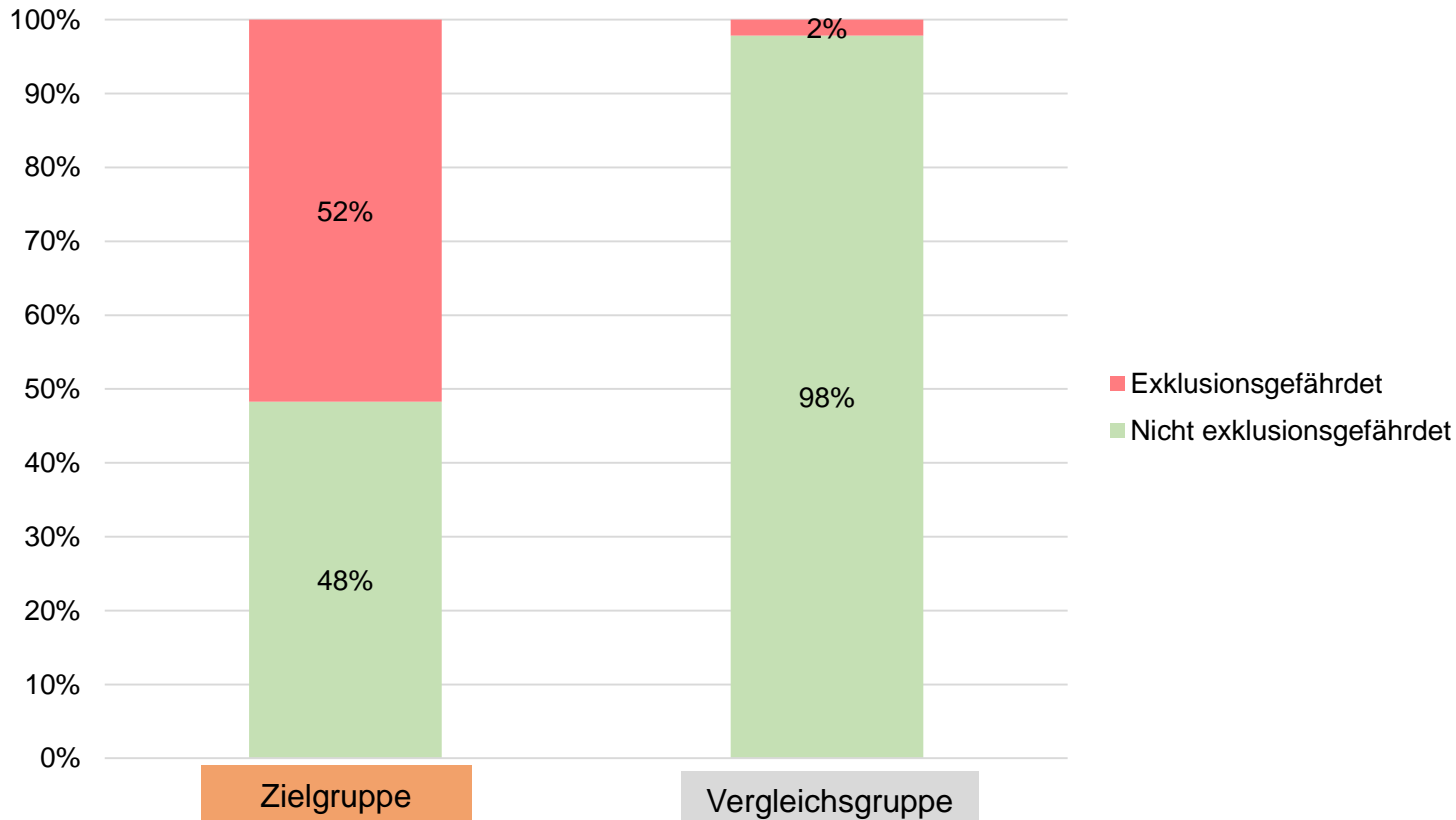
5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.5 Exklusionsgefährdung (1/2)

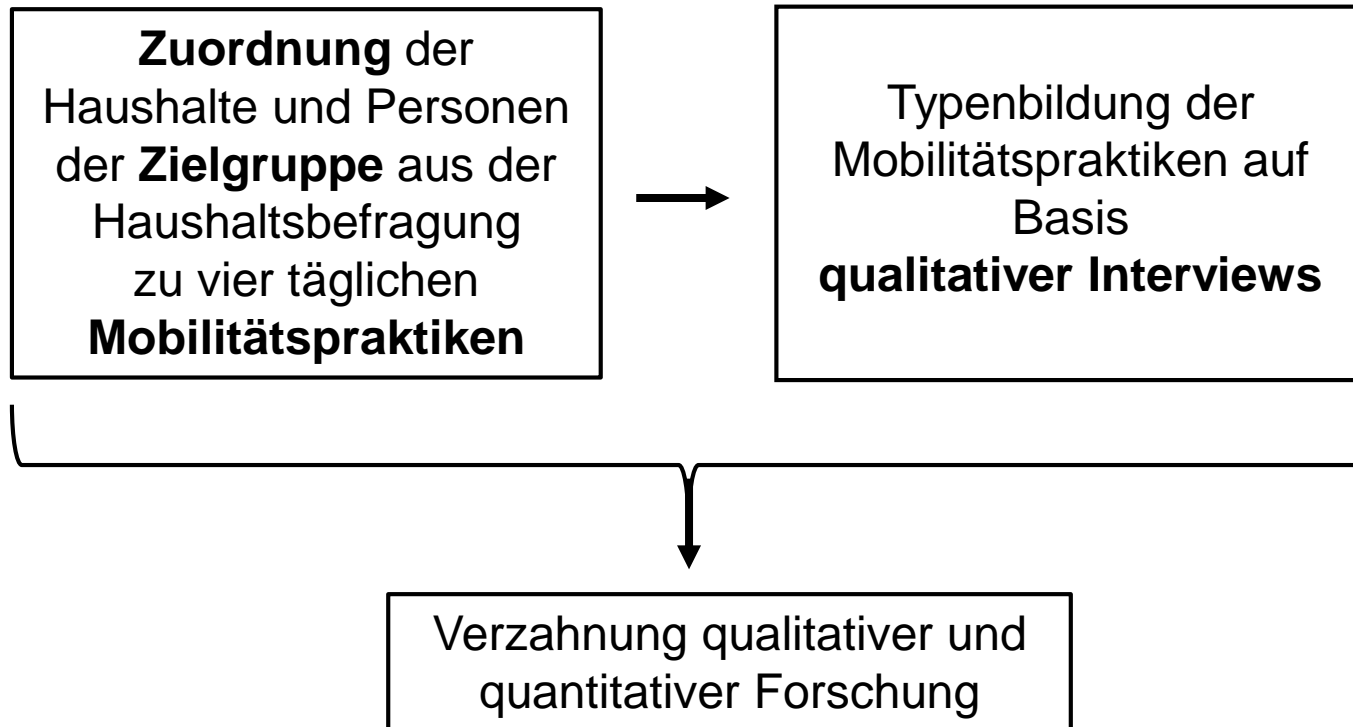
- **Ökonomische Dimension**
 - Ökonomischer Status des Haushalts
 - Hauptbeschäftigung
- **Soziale Dimension**
 - Regelmäßig durchgeführte Aktivitäten (gemeinsame Aktivitäten, Besuch bei Freunden und Bekannten, Ausgehen mit Freunden und Bekannten)
 - Keine Begleitperson für Freizeitaktivitäten vorhanden
- **Kulturelle Dimension**
 - Teilweise in sozialer Dimension mit abgedeckt
- **Politische Dimension**
 - Nicht direkt berücksichtigt

5. Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

5.5 Exklusionsgefährdung (2/2)



6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe



6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.1 Methodisches Vorgehen der qualitativen Interviews

- Um ein tieferes Verständnis dafür zu erlangen, wie sich finanzielle Armut auf die täglichen Mobilitätspraktiken einkommensschwacher Familien auswirkt und wie die Haushalte mit Kindern mit ihren begrenzten finanziellen Ressourcen umgehen, sind 16 qualitative, problemzentrierte Interviews (Witzel & Reiter 2012) mit einkommensschwachen Familien in Ronnenberg durchgeführt worden
- Die Kriterien für die Teilnahme waren: (1) in Ronnenberg lebend, (2) Kinder im Haushalt und (3) von finanzieller Armut betroffen oder bedroht
- Die Gewährleistung der Kriterien war durch Zusammenarbeit mit sozialen Institutionen sowie durch soziodemographischen Kurzfragebogen möglich
- Die Auswertung erfolgte durch eine qualitative Inhaltsanalyse: Einzelfallanalysen mit anschließender typenbildender Analyse (Kuckartz 2014)

Quellen:

Witzel, A., Reiter, H., 2012. The Problem-Centred Interview. SAGE Publications: London.

Kuckartz, U., 2014. Qualitative text analysis: A guide to methods, practice & using software. SAGE: Los Angeles, London.

gefördert vom

6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.2 Typologie der täglichen Mobilitätspraktiken



6.2 Typologie der täglichen Mobilitätspraktiken

Auto zentrierte Haushalte mit Kindern

Was zeichnet diesen Typen aus?

- Organisieren ihren Alltag mit dem Auto
- Lehnen andere Verkehrsmittel eher ab

Wie wirkt sich hier finanzielle Armut aus?

- Finanzierung eines Autos ist mit finanziellem Stress verbunden
- Sind trotz Auto lokal unterwegs, um Tankkosten möglichst gering zu halten

Welche Strategien haben sie um ihre Mobilitätspraktiken ausführen zu können?

- Soziales Netzwerk finanziert das Auto direkt, z.B. zahlen die Versicherungen und das Tanken
- Soziales Netzwerk unterstützt indirekt, z.B. indem Lebensmittel bezahlt werden
- Kostengünstige Freizeitaktivitäten

Welche Erklärung gibt es für diesen Typen?

- Alleinerziehende arbeitende Mütter, deren Zeitdruck hoch ist
- Emotionale Bindung zum Auto

„Und manchmal hab ich auch nur 50 Euro pro Woche mit Essen und Sprit. Also dann wird's 'n bisschen eng. (...) Das wichtigste sind immer die Basics, dass ich [mit dem Auto] zur Arbeit komme und [das Kind] zur KiTa bringen kann. Und, dass wir Essen haben.“ (#10SM1)

„Natürlich ich weiß, dass (...) Bus und Bahn, ist das günstiger tausendmal als ein Auto. Das weiß ich ganz genau. Hab ich auch gerechnet. Aber trotzdem kann ich nicht sagen ist das Auto schlecht und Bus ist besser (...) wegen Zeit.“ (#13SM3)

6.2 Typologie der täglichen Mobilitätspraktiken

Auto reduzierte Haushalte mit Kindern

Was zeichnet diesen Typen aus?

- Finanzieren ein Auto, nutzen dieses jedoch reduziert und ergänzen durch andere Verkehrsmittel
- Gründe für Autobesitz sind divers, z.B. Auto als Geschenk oder durch Kredit finanziert

Wie wirkt sich hier finanzielle Armut aus?

- Finanzielle Ressourcen sind nicht immer ausreichend für Autonutzung
- Weichen auf andere Verkehrsmittel aus, um Mobilitätskosten zu reduzieren

Welche Strategien haben sie um ihre Mobilitätspraktiken ausführen zu können?

- Reduzierte Autonutzung, um Tankkosten gering zu halten
- Reparaturen am Auto und Fahrrad selbst durchführen
- Allgemeine Sparstrategien (Coupons, Secondhandkleidung)
- Kostengünstige Freizeitaktivitäten

Welche Erklärungen gibt es für diesen Typen?

- Auto als eine Art Erreichbarkeitsgarantie
- Auto als Luxus, den man nicht missen möchte – Flexibilität und Komfort

„Ja, also ich entscheide mich auch manchmal nicht zu fahren wenn es gerade so sehr kurz vor knapp ist und man eigentlich nicht mehr Taler über hat für eine Fahrkarte jetzt noch. Dann (...) bleibe ich auch lieber mal Zuhause den Tag. Weil dann kann ich es mir einfach nicht leisten. Oder ich. Ne gut, wenn das so weit ist, ist auch meistens der Tank leer vom Auto. (...) Oder mit dem Fahrrad zu fahren. Ja es ist nicht schön. Es ist wirklich nicht schön, weil es ist diese extreme Abhängigkeit. Diese finanzielle Abhängigkeit.“
(#3SM1)

6.2 Typologie der täglichen Mobilitätspraktiken ÖPNV orientierte Haushalte mit Kindern

Was zeichnet diesen Typen aus?

- Nutzen hauptsächlich den ÖPNV zum Pendeln, sonst aber auch das Rad und gehen zu Fuß

Wie wirkt sich hier finanzielle Armut aus?

- Regelmäßige Ticketkontrollen bestärken den Ticketkauf
- Kein Führerscheinbesitz aus finanziellen Gründen

Welche Strategien haben sie um ihre Mobilitätspraktiken ausführen zu können?

- Nutzen Region S-Karte, betrachten Monatsfahrkartenkosten als Fixkosten
- Sparen beim Lebensmittelkauf
- Kostengünstige Freizeitaktivitäten

Welche Erklärungen gibt es für diesen Typen?

- Kein Führerschein
- ÖPNV ist einzige Möglichkeit den Arbeitsplatz zu erreichen, da die Entfernung für nicht motorisiertes Pendeln als zu weit eingeschätzt werden
- Positive Einstellung zu nicht-motorisierter Mobilität

„Und dafür bin ich mega dankbar. (...) Dass ich auch ganz oft kontrolliert werde. So, dass sich das halt auch wirklich ja lohnt. Es sich lohnt, dieses Geld auszugeben, auch wenn man knausern muss.“ (#15SM1)

6.2 Typologie der täglichen Mobilitätspraktiken

Nicht motorisierte Haushalte mit Kindern

Was zeichnet diesen Typen aus?

- Hauptsächlich zu Fuß oder mit dem Rad mobil
- Für weitere Entfernungen ÖPNV oder Mitfahren im Auto

Wie wirkt sich hier finanzielle Armut aus?

- Regelmäßige ÖPNV Nutzung nicht finanzierbar
- Führerschein nicht finanzierbar, aber auch nicht gewünscht

Welche Strategien haben sie um ihre Mobilitätspraktiken ausführen zu können?

- Weitergabe von Fahrrädern innerhalb der Familie, Ersatzteile günstig kaufen sowie Reparaturen hinauszögern
- Sparen beim Lebensmitteleinkauf
- Kostengünstige Freizeitaktivitäten

Welche Erklärungen gibt es für diesen Typen?

- Orte des Alltags sind nahräumlich, sodass nicht-motorisierte Mobilität ausreichend ist
- Emotionale Bindung zum Fahrradfahren

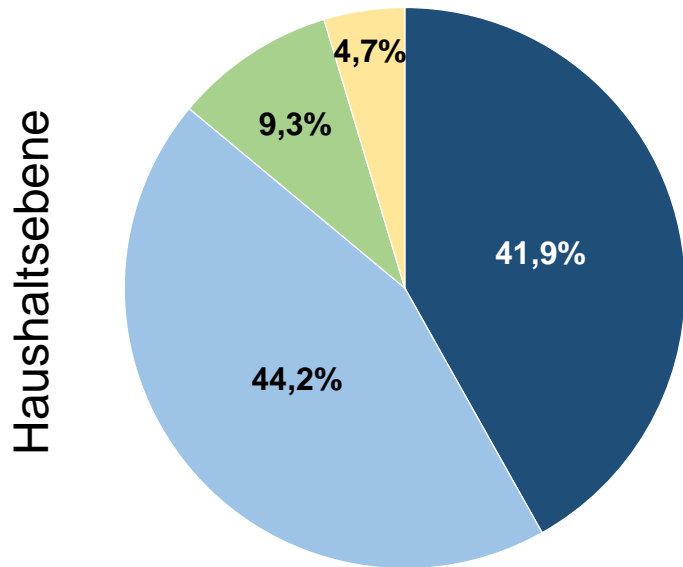
„Ich kann und ich muss auch mit dem Rad zur Arbeit fahren. Ich könnt mir das monatlich nicht leisten ständig ein Bahnticket zu haben“ (#14SM1)

„Wir sind leidenschaftliche Fahrradfahrer, alle. (...) Wenn es geht, sind wir eigentlich mit dem Fahrrad unterwegs.“ (#1M3)

6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.3 Zuordnung der Haushalte und Personen zu den Mobilitätspraktiken

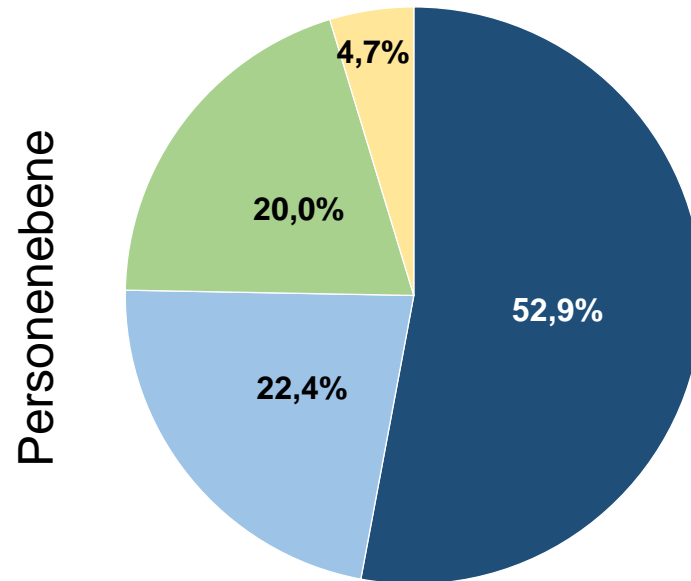
Anzahl der Haushalte je Mobilitätspraktik (MP) in % - Zuordnung aller Mitglieder eines Haushalts zu der dominierenden Mobilitätspraktik



n=43

■ MP1 Autozentriert ■ MP2 Autoreduziert ■ MP3 ÖPNV orientiert ■ MP4 Nicht motorisiert

Anzahl der Personen je Mobilitätspraktik (MP) in %

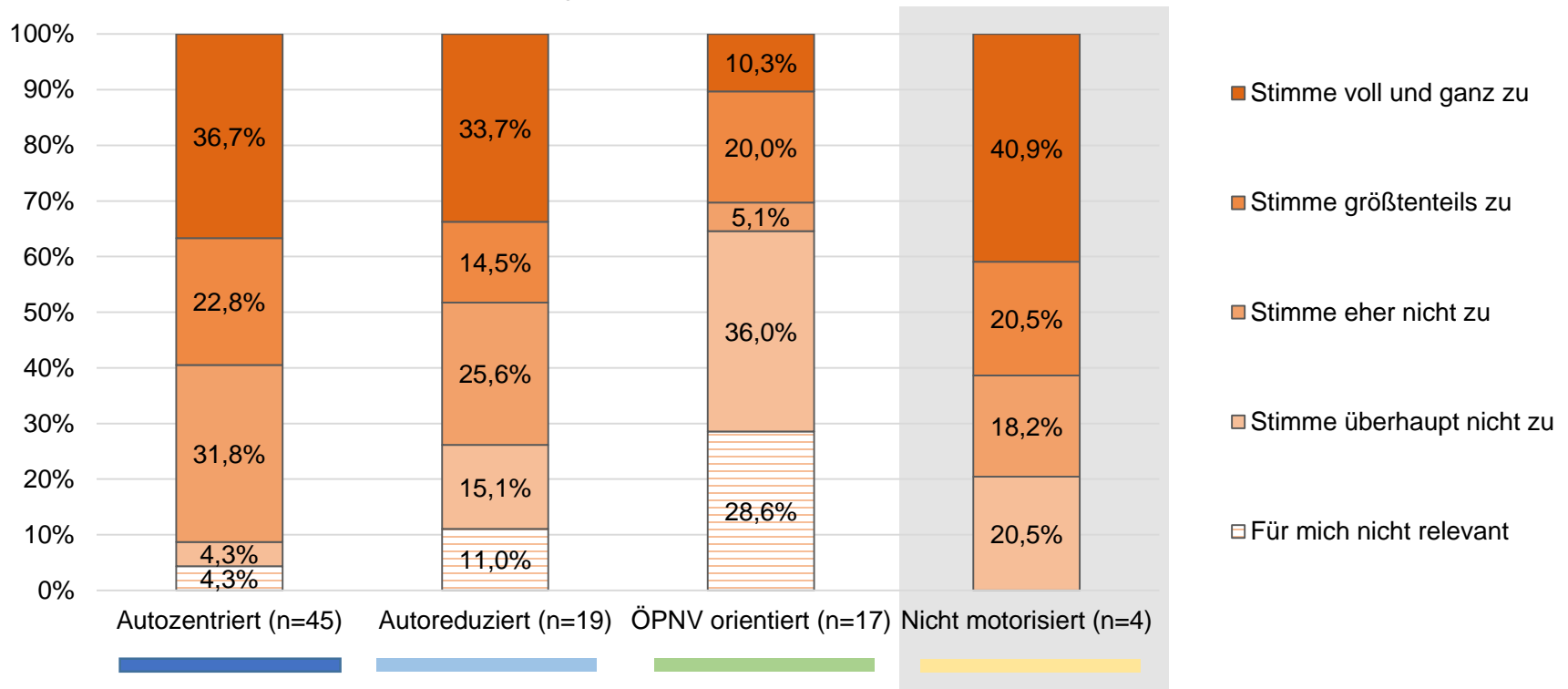


n=85

6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.4 Einstellungsfragen

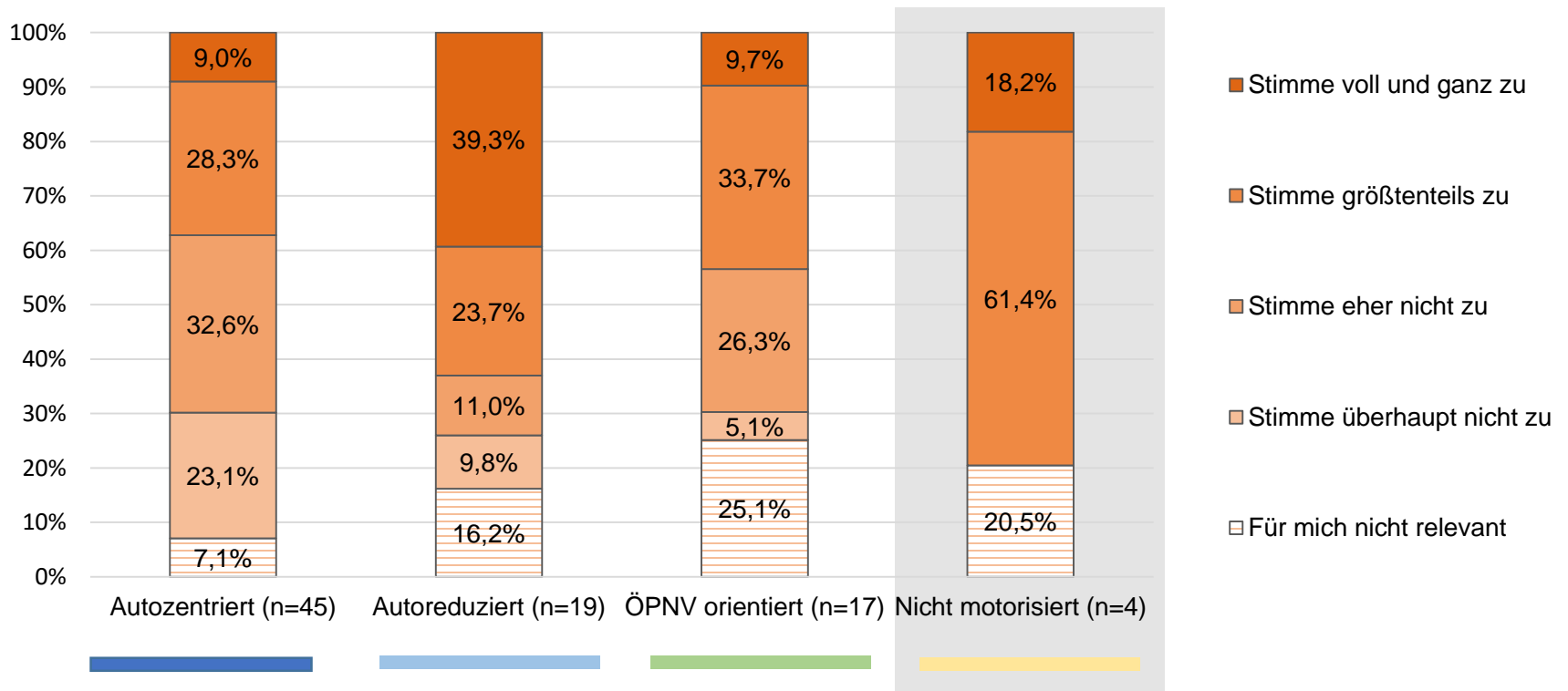
These: „Autofahren bedeutet für mich Freiheit, Spaß und Leidenschaft.“
Zustimmung nach Mobilitätspraktiken



6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.4 Einstellungsfragen

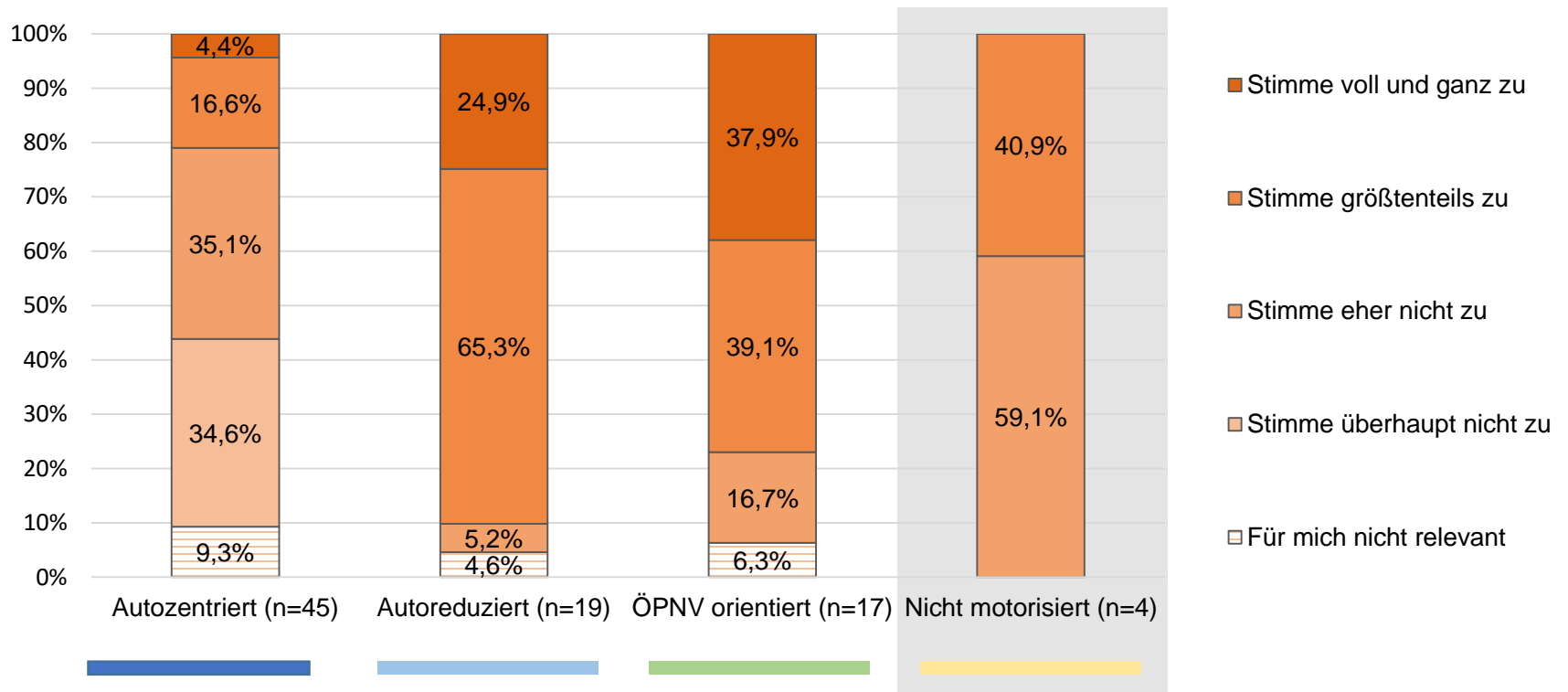
These: "Ich kann viele wichtige Ziele mit dem Fahrrad erreichen."
Zustimmung nach Mobilitätspraktiken



6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.4 Einstellungsfragen

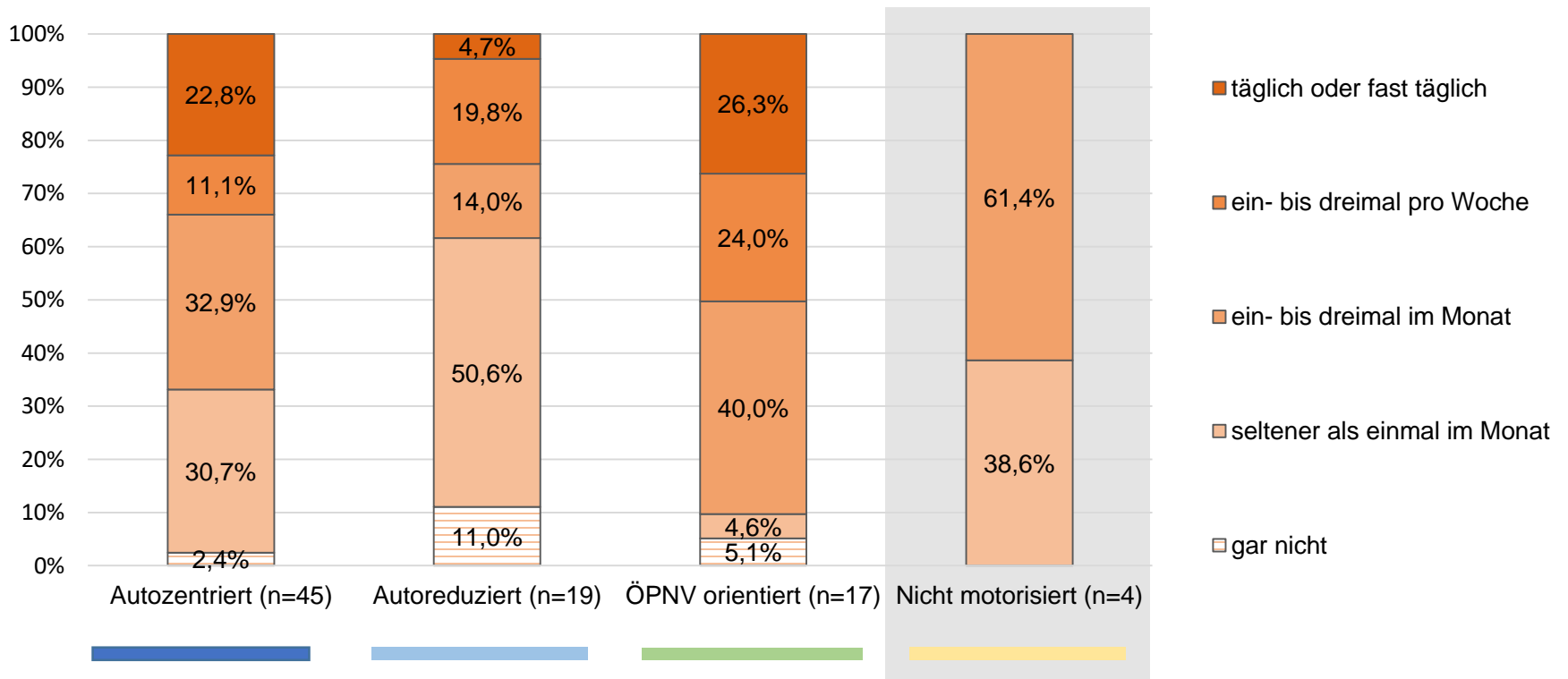
These: "Ich kann das, was ich tun will, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigen."
Zustimmung nach Mobilitätspraktiken



6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.5 Weitere Auswertungen nach Mobilitätspraktiken

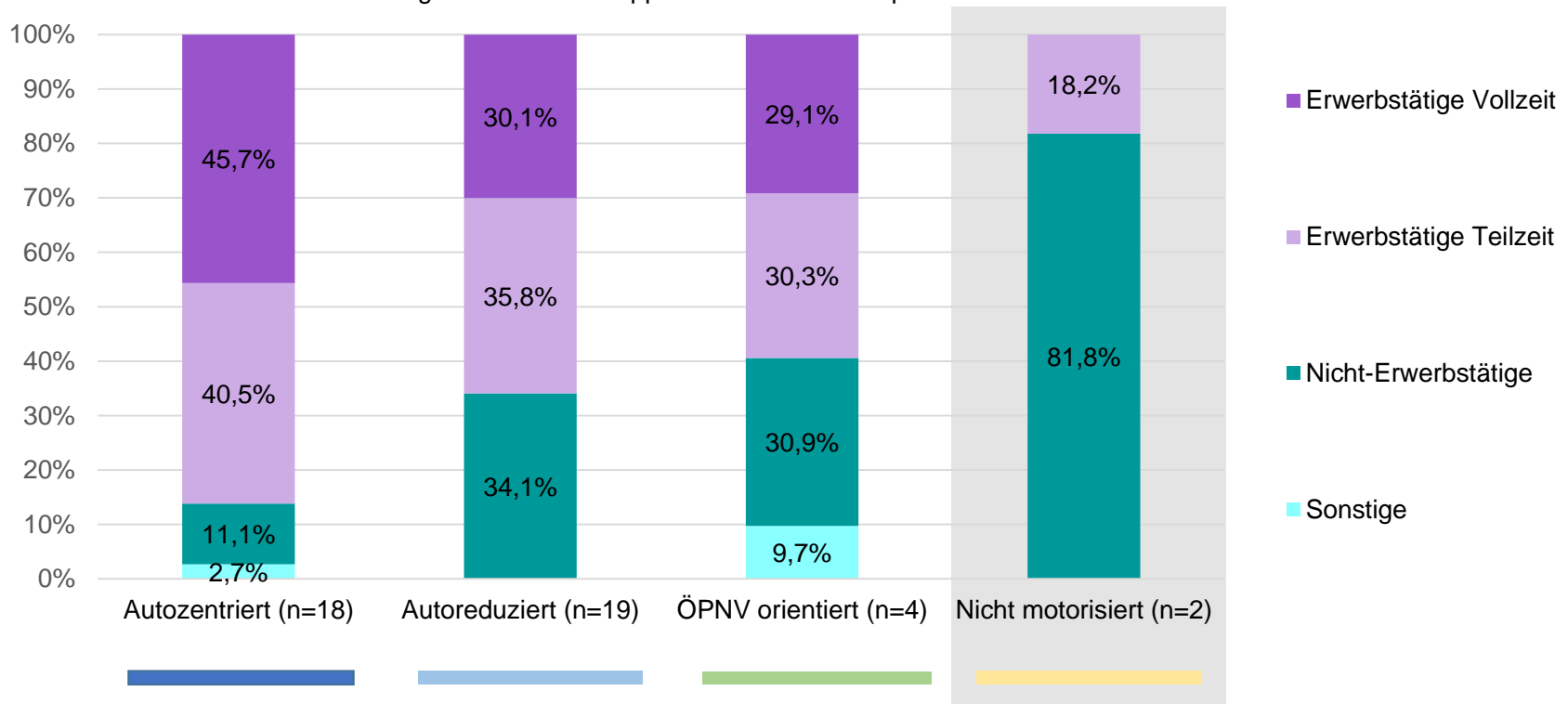
Wegehäufigkeiten in die Stadt Hannover differenziert nach Mobilitätspraktiken



6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.5 Weitere Auswertungen nach Mobilitätspraktiken

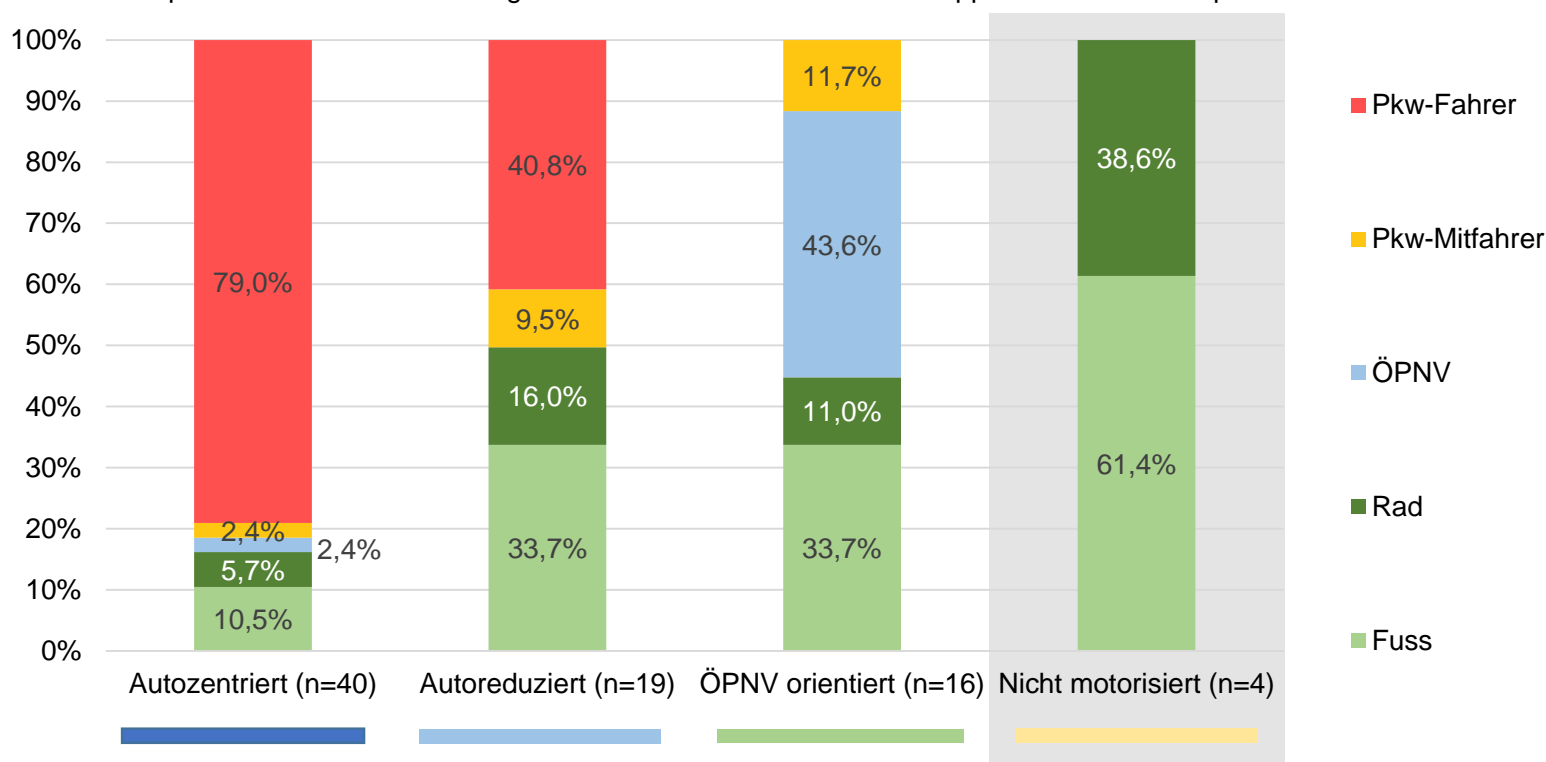
Verteilung der sozialen Gruppen auf die Mobilitätspraktiken



6. Mobilitätspraktiken der Zielgruppe

6.5 Weitere Auswertungen nach Mobilitätspraktiken

Hauptverkehrsmittel am Stichtag - Verkehrsmittelwahl nach 5er Gruppen nach Mobilitätspraktiken



7. Wesentliche Erkenntnisse

7.1. Mobilitätsverhalten

- Vergleichbarer Außer-Haus-Anteil bei Ziel- und Vergleichsgruppe am Stichtag
- Signifikante Unterschiede in der Häufigkeit einzelner Aktivitäten
- Die Zielgruppe hat komplexere Wegeketten, d.h. sie verbindet mehr Aktivitäten miteinander als die Vergleichsgruppe
- Der Anteil der Wege zu Fuß ist bei der Zielgruppe deutlich höher
- Der Anteil der Wege mit dem Fahrrad ist bei der Zielgruppe geringer
- Der ÖV wird bei den Erwachsenen der Zielgruppe häufiger genutzt

7. Wesentliche Erkenntnisse

7.2 Weitere Vergleiche und Zusammenhänge

- Die Zielgruppe hat eine geringere Verkehrsmittel-, Führerschein-, und ÖV-Zeitkartenverfügbarkeit
- Es besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen subjektiven Einschätzung der Erreichbarkeit von Zielgelegenheiten und der Armutsgefährdung
- Die Zielgruppe ist deutlich häufiger exklusionsgefährdet
- Die Zielgruppe lernt später Fahrrad fahren
- Die Zielgruppe macht weniger Wege mit Zielen außerhalb Ronnenbergs
- Es besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Armutsgefährdung und der Wegehäufigkeit zu weiter entfernten Zielen

7. Wesentliche Erkenntnisse

7.3 Mobilitätspraktiken

- Der größte Anteil der Zielgruppe lässt sich den Autozentrierten zuordnen.
- Für einen Großteil der Autozentrierten und Autoreduzierten wird das Auto mit Freiheit, Spaß und Leidenschaft assoziiert.
- Insbesondere die ÖPNV orientierten und die Autoreduzierten sehen den ÖPNV als geeignetes Verkehrsmittel für alltägliche Wege.
- Die ÖPNV orientierten legen im Vergleich zu den anderen Mobilitätspraktiken am häufigsten Wege in die Stadt Hannover zurück.
- Die Zusammensetzung der ÖPNV orientierten ist in Bezug auf die sozialen Gruppen im Vergleich sehr divers.
- Die VM-Wahl am Stichtag unterstreicht die jeweilige Mobilitätspraktik.