

Anton, Jeffrey; Kayed, Theresia; Kuger, Susanne
**Wegzeiten und Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung.
DJI-Kinderbetreuungsreport 2020. Studie 7 von 8**

München : Deutsches Jugendinstitut 2021, 36 S.



Quellenangabe/ Reference:

Anton, Jeffrey; Kayed, Theresia; Kuger, Susanne: Wegzeiten und Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung. DJI-Kinderbetreuungsreport 2020. Studie 7 von 8. München : Deutsches Jugendinstitut 2021, 36 S. - URN: urn:nbn:de:0111-pedocs-280532 - DOI: 10.25656/01:28053

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0111-pedocs-280532>

<https://doi.org/10.25656/01:28053>

in Kooperation mit / in cooperation with:



**Deutsches
Jugendinstitut**

<https://www.dji.de>

Nutzungsbedingungen

Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Die Nutzung stellt keine Übertragung des Eigentumsrechts an diesem Dokument dar und gilt vorbehaltlich der folgenden Einschränkungen: Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use

We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document.

This document is solely intended for your personal, non-commercial use. Use of this document does not include any transfer of property rights and it is conditional to the following limitations: All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Kontakt / Contact:

peDOCS
DIPF | Leibniz-Institut für Bildungsforschung und Bildungsinformation
Informationszentrum (IZ) Bildung
E-Mail: pedocs@dipf.de
Internet: www.pedocs.de

Mitglied der


Leibniz-Gemeinschaft

Gefördert vom:



Bundesministerium
für Familie, Senioren, Frauen
und Jugend



Deutsches
Jugendinstitut

Jeffrey Anton, Theresia Kayed, Susanne Kuger

Wegzeiten und Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung

DJI-Kinderbetreuungsreport 2020

Studie 7 von 8

Forschung zu Kindern, Jugendlichen und Familien an der Schnittstelle von Wissenschaft, Politik und Fachpraxis

Das Deutsche Jugendinstitut e. V. (DJI) ist eines der größten sozialwissenschaftlichen Forschungsinstitute Europas. Seit über 50 Jahren erforscht es die Lebenslagen von Kindern, Jugendlichen und Familien, berät Bund, Länder und Gemeinden und liefert wichtige Impulse für die Fachpraxis.

Träger des 1963 gegründeten Instituts ist ein gemeinnütziger Verein mit Mitgliedern aus Politik, Wissenschaft, Verbänden und Einrichtungen der Kinder-, Jugend- und Familienhilfe. Die Finanzierung erfolgt überwiegend aus Mitteln des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend und den Bundesländern. Weitere Zuwendungen erhält das DJI im Rahmen von Projektförderungen vom Bundesministerium für Bildung und Forschung, der Europäischen Kommission, Stiftungen und anderen Institutionen der Wissenschaftsförderung.

Aktuell arbeiten und forschen knapp 470 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (davon rund 280 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler) an den beiden Standorten München und Halle (Saale).

Impressum

© 2021 Deutsches Jugendinstitut e.V.

Deutsches Jugendinstitut
Nockherstraße 2
81541 München

Datum der Veröffentlichung September 2021
ISBN 978-3-86379-394-4

Deutsches Jugendinstitut
Außenstelle Halle
Franckeplatz 1, Haus 12/13
06110 Halle

Ansprechpartnerin:
Dr. Susanne Kuger
Telefon +49 89 62306-322
E-Mail kibs@dji.de

Inhalt

Zusammenfassung der zentralen Befunde	6
1 Einleitung	8
2 Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung in Deutschland	11
2.1 Wegzeit im U3- und U6-Bereich	12
2.2 Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Kindertagesbetreuung von U3-Kindern	16
2.3 Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Kindertagesbetreuung von U6-Kindern	19
2.4 Durchschnittliche Wegzeit in den Ländern nach Verkehrsmittel	21
3 Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung nach Wohnregion	23
3.1 Durchschnittliche Wegzeit nach Wohnregion	23
3.2 Durchschnittliche Entfernung bis zur genutzten Kindertagesbetreuung	25
4 Zusammenhang zwischen Familienmerkmalen und Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung	27
4.1 Zusammenhang von Familienmerkmalen und Wegzeit	28
4.2 Einkommen und Entfernung zur Kindertagesbetreuung	30
5 Literatur	34

Der DJI-Kinderbetreuungsreport 2020

Mit dem DJI-Kinderbetreuungsreport 2020 legt das DJI zum mittlerweile vierten Mal Ergebnisse aus vertieften Analysen der jährlich neu erfassten elterlichen Betreuungsbedarfe vor. Der vorliegende Report enthält die zentralen Ergebnisse der Erhebung im Rahmen der DJI-Kinderbetreuungsstudie (KiBS) aus dem Jahr 2019. Ursprünglich als Instrument zur Beschreibung der Betreuungssituation von Familien mit Kindern vor dem Schuleintritt entworfen (u.a. Bien/Riedel 2006) und zwischenzeitlich an die Notwendigkeiten für ein Monitoring des U3-Ausbaus angepasst (damals unter dem Namen KiföG-Länderstudie), hat sich KiBS zu einem aktuellen, verlässlichen und flexiblen Instrument zur Beobachtung der Situation der Kindertagesbetreuung in Deutschland sowie der Bedarfe aus Elternsicht entwickelt. Im Zentrum der Berichterstattung steht dabei der elterliche Bedarf an Betreuung für ihre Kinder. Der elterliche Bedarf beschreibt den Umfang des notwendigen Platzausbaus. Er variiert stark über verschiedene Regionen, die Zeit und Elterngruppen hinweg, weshalb ein regelmäßiges, präzises Monitoring notwendig ist, um die Ausbaubemühungen gezielt steuern zu können.

Mithilfe der Studie können regelmäßig indikatorengestützte Berichte zur Entwicklung der elterlichen Bedarfe und der in Anspruch genommenen Betreuungsarrangements vorgelegt werden. Die KiBS-Daten werden dafür u.a. für die vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend herausgegebene Broschüre „Kindertagesbetreuung Kompakt“ genutzt, die den Elternbedarf der Inanspruchnahmequote in der amtlichen Statistik gegenüber stellt. Neben diesen im Trendvergleich berichteten Kernindikatoren, werden je nach aktueller Situation oder gesellschaftlichem Diskurs, wechselnde Themenschwerpunkte gesetzt oder inhaltliche Ergänzungen der Studie vorgenommen. So dient KiBS auch der Beobachtung der von Eltern im System der frühkindlichen Bildung, Betreuung und Erziehung (FBBE) wahrgenommenen Qualitätsentwicklung und stellt eine der Grundlagen für die Abschätzung der für den Ausbau der Ganztagsbetreuung im Grundschulalter notwendigen Aufwendungen dar.

Das Rückgrat von KiBS ist eine jährliche, länderrepräsentative Elternbefragung zur Betreuung von Kindern bis zum Ende der Grundschulzeit (also bis zum Ende der vierten Klasse in den meisten Bundesländern und dem Ende der sechsten Klasse in Berlin und Brandenburg). Ziel der Untersuchung ist es, Erkenntnisse über die Betreuungssituation und die elterlichen Bedarfe an Betreuung von Kindern in drei Altersgruppen berichten zu können: Kinder unter drei Jahren (U3-Kinder), Kinder von drei Jahren bis zum Schuleintritt (U6-Kinder) und Grundschulkinder (GS-Kinder).

Mithilfe der so gewonnenen Daten erarbeitet das KiBS-Team jährlich eine Reihe von vertieften Analysen, die im Format des „DJI-Kinderbetreuungsreports“ gebündelt der (Fach-)Öffentlichkeit frei zugänglich zur Verfügung gestellt werden. Auch wenn dabei bewusst viele

Analysen streng replikativ angelegt sind und so den Wandel im System der FBBE darstellen können, wird das Repertoire des Berichts jährlich erweitert. Um die Ergebnisse noch schneller verfügbar und die einzelnen Themenbereiche leichter zugänglich zu machen, wechselt der DJI-Kinderbetreuungsreport mit den Ausgaben 2020 sein Format und erscheint nicht mehr in einem (mittlerweile mehr als 100 Seiten umfassenden) Einzeldokument, sondern als Serie thematisch fokussierter Themenhefte. Die Publikation der Ergebnisse kann so auf gewohntem Wege (kostenlos zugänglich für Alle) sowie an bewährter Stelle (auf der Projekthomepage) fortgesetzt werden.

Themenschwerpunkte der bisherigen Ausgaben 2017-2019 des DJI-Kinderbetreuungsreports wurden beibehalten und ergänzt um die beiden Themen der Kosten für Kindertagesbetreuung sowie der räumlichen Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung. Eine Übersicht der geplanten Themenhefte des DJI-Kinderbetreuungsreports 2020 befindet sich auf der Rückseite dieses Heftes.

Zusammenfassung der zentralen Befunde

Im vorliegenden siebten Heft des DJI-Kinderbetreuungsreports 2020 wird das Thema der Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung behandelt. Hierzu werden zunächst die zentralen Befunde zusammengefasst, die in den folgenden Abschnitten ausführlicher behandelt werden.

- a) Im U3- und U6-Bereich liegt die einfache Wegzeit zur genutzten Kindertagesbetreuung überwiegend bei zehn Minuten oder weniger.

Wie später im Abschnitt 2.1 detailliert gezeigt wird, haben mehr als 70 Prozent der Eltern von U3-Kindern angegeben, dass die einfache Wegzeit zu der von ihnen genutzten Kindertagesbetreuung zehn Minuten oder weniger beträgt. Im U6-Bereich haben dies sogar knapp 80 Prozent der Eltern angegeben. In beiden Altersgruppen geben Berliner Eltern durchschnittlich die längste Wegzeit an.

- b) Die meisten Eltern bringen ihr Kind mit dem Auto zur Kindertagesbetreuung.

Aus Abschnitt 2.2 geht hervor, dass in beiden Altersgruppen (U3, U6) mehr als die Hälfte der Eltern angegeben haben, ihr Kind mit dem Auto zur Kindertagesbetreuung zu bringen. Etwa ein Viertel legt den Weg zur Betreuungseinrichtung zu Fuß zurück. Der öffentliche Nahverkehr wird für den Weg zur Kindertagesbetreuung von den Eltern kaum genutzt. Unterschiede in den beiden Altersgruppen bei der Wahl des Verkehrsmittels spiegeln sich in den Daten nicht wieder.

- c) Eltern, die den öffentlichen Nahverkehr für den Weg zur Kindertagesbetreuung nutzen, benötigen deutlich länger als diejenigen mit den anderen Verkehrsmitteln.

In Abschnitt 2.4 wird gezeigt, dass die einfache Wegzeit zur Kindertagesbetreuung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln durchschnittlich 24 Minuten beträgt. Legen Eltern den Weg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto zurück, benötigen sie im Schnitt acht bis zehn Minuten.

- d) Während die Wegzeit in kreisfreien Großstädten länger ist als auf dem Land, ist die Entfernung zur Kindertagesbetreuung auf dem Land größer als in der Stadt.

Eine Betrachtung verschiedener Gemeindegrößen in Abschnitt 3 zeigt, dass die Wegzeit in kreisfreien Großstädten im U3-Bereich im Schnitt um drei bis vier Minuten höher ist als in

den ländlicheren Wohnregionen. Für den U6-Bereich zeigt sich ein ähnliches Bild. Hier benötigen Eltern in den kreisfreien Großstädten drei Minuten länger für die einfache Wegzeit zur Kindertagesbetreuung als in den ländlichen Wohnregionen. Im Gegensatz dazu steht die Entfernung zur Kindertagesbetreuung. Diese ist in den ländlichen Wohnregionen um knapp zwei Kilometer länger als in den beiden städtischen Wohnregionen.

- e) **Familien mit höherem Einkommen benötigen weniger Zeit für den Weg zur Kindertagesbetreuung.**

Wie im Abschnitt 4 ausführlich gezeigt wird, gibt es zwischen der Wegzeit und dem Nettoäquivalenzeinkommen einen Zusammenhang. Familien, die mehr als 60 Prozent des Medianeinkommens verdienen, benötigen weniger für den Weg zur Kindertagesbetreuung als Familien, die unterhalb der Armutsrisikogrenze fallen. Auch andere Merkmale wie der Migrationshintergrund oder die Erwerbstätigkeit von Müttern weisen einen signifikanten Zusammenhang mit der Wegzeit auf.

1 Einleitung

Mit Blick auf die Einführung eines Rechtsanspruchs auf einen Betreuungsplatz für Kinder ab dem vollendeten ersten Lebensjahr im Jahr 2013, standen in den bisherigen Reportheften die elterlichen Betreuungsbedarfe sowie die benötigten Betreuungszeiten und -umfänge und deren Abdeckung durch das bestehende Angebot im Fokus der Analysen (vgl. Anton/Hubert/Kuger 2021; Hüsken/Lippert/Kuger 2021; Hubert/Anton/Kuger 2021). Neben dem dort aufgezeigten bestehenden quantitativen Ausbaubedarf, ist auch die räumliche Verteilung der zur Verfügung stehenden Betreuungsplätze von Relevanz, wenn es um die Bereitstellung eines bedarfsgerechten Betreuungsangebots geht. Seitens des Gesetzgebers besteht die Aufgabe, für gleichwertige Lebensverhältnisse und Aufwuchsbedingungen zu sorgen. Hierrunter kann unter anderem auch verstanden werden, den Ausbau von Kindertagesbetreuung so voranzutreiben, dass die Einrichtungen der Kindertagesbetreuung für alle Eltern und ihre Kinder gut erreichbar sind. Die Nähe der Kindertagesbetreuung zum Wohnort der Familien ist zudem auch ein Punkt, der für Untersuchungen zu Vereinbarkeit von Beruf und Familie von Interesse ist (vgl. Schober/Spieß/Stahl 2017). Durch eine gute Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung werden Familien, insbesondere Mütter, in ihrer Erwerbstätigkeit unterstützt. So haben Untersuchungen herausgefunden, dass erwerbstätige Mütter eine höhere Wahrscheinlichkeit haben, ihre Arbeitsstelle zu kündigen, wenn die nächstgelegene Kindertagesbetreuung mehr als zehn Minuten entfernt liegt (vgl. Hofferth/Collins 2000).

Das Thema „Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung“ kann von unterschiedlichen Seiten beleuchtet werden. Naheliegend sind beispielsweise die Analysen von Daten, die mit Hilfe eines geographischen Informationssystems (GIS) bereitgestellt werden. Auf diesem Wege konnte bislang gezeigt werden, dass für einen Großteil der Bevölkerung in Deutschland der nächstgelegene Kindergarten innerhalb von zehn Minuten mit dem Auto beziehungsweise in 15 Minuten zu Fuß erreichbar ist (vgl. Neumeier 2019). Diese Ergebnisse geben einen ersten, allgemeinen Überblick darüber, wie viel Zeit Eltern theoretisch aufwenden müssen, um ihr Kind in die Kindertagesbetreuung zu bringen. Da sich diese Art der Daten jedoch überwiegend aus amtlichen Statistiken speist, bleibt die tatsächliche Perspektive der Eltern außen vor. So bleibt unklar, ob Eltern überhaupt die nächstgelegene Kindertagesbetreuung für ihr Kind in Anspruch nehmen oder ob sie für ihre favorisierte Einrichtung einen längeren Weg in Kauf nehmen. Zudem kann mit Hilfe von GIS-Daten nicht untersucht werden, ob und wie die individuellen finanziellen Möglichkeiten von Familien in Zusammenhang mit der Entfernung zur genutzten Kindertagesbetreuung stehen. Bisherige Studien, die sich auf der Individualebene mit der Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung beschäftigen, beschränken sich zumeist auf eine bestimmte Region in Deutschland (vgl. Müller 2018; Müller 2020). Mit den Daten der DJI-Kinderbetreuungsstudie (KiBS) kann die Lücke in der bisherigen Forschung geschlossen und die Sicht der Eltern aus ganz Deutschland berücksichtigt werden.

Die von Niemeier (2019) aufgeworfene Fragestellung, in wie vielen Minuten die nächstgelegene Kindertagesbetreuung erreichbar ist, soll in diesem Heft um die Perspektive der Eltern erweitert werden. Hierzu wird in Kapitel zwei auf Länderebene der Frage nachgegangen, wie hoch der Zeitaufwand für Eltern ist, ihr Kind in die von ihnen genutzte Kindertagesbetreuung zu bringen. Zudem, und bereits in Vorbereitung auf Kapitel drei, soll die Frage beantwortet werden, welche Verkehrsmittel die Eltern für den Weg zur Kindertagesbetreuung wählen. Zum Abschluss des zweiten Kapitels werden beide Fragestellungen miteinander kombiniert, um die benötigte Wegzeit je Verkehrsmittel herauszufinden. So können potenzielle Wegzeitunterschiede zwischen den Verkehrsmitteln und damit auch mögliche Handlungsbedarfe der Politik herausgearbeitet werden. Eine Trennung nach Bundesländern soll mögliche strukturelle Unterschiede herausstellen. In Kapitel drei wird die Bundeslandebene verlassen und die unterschiedlichen Wohnregionen in den Vordergrund gerückt. Die bereits auf Länderebene behandelte Fragestellung nach der durchschnittlich benötigten Wegzeit zur Kindertagesbetreuung wird hier wieder aufgegriffen. Dadurch, dass eine Aufteilung nach Wohnregionen (ländliche und städtische) stattfindet, können genauere Ergebnisse berichtet und beispielsweise auch infrastrukturelle Merkmale auf dem Land und in der Stadt bei der Interpretation berücksichtigt werden. Bisherige Forschungsarbeiten haben sich mit der Entfernung zur nächstgelegenen Kindertagesbetreuung beschäftigt (vgl. Müller 2018). Auch diese Befunde sollen erweitert werden. Die Frage, wie weit die von den Eltern in Anspruch genommene Kindertagesbetreuung vom Wohnort entfernt liegt, wird demnach ebenso in Kapitel drei beantwortet. In Kapitel vier wird gezeigt, welche Kind- und Familienmerkmale im Zusammenhang mit der benötigten Wegzeit zur Kindertagesbetreuung stehen. Neben der Erweiterung von bereits bestehenden Ergebnissen (vgl. Müller 2018) durch die umfangreichen KiBS-Daten werden so auch bestehende Ergebnisse aus der Vereinbarkeitsforschung (vgl. Schober/Spieß/Stahl 2017) aufgegriffen und in Bezug auf die Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung überprüft.

Für die in den nachfolgenden Kapiteln durchgeführten Analysen werden alle Kinder ab der Geburt bis zum Übertritt in die Grundschule betrachtet. Größtenteils werden die Kinder dabei in zwei Altersgruppen eingeteilt: unter dreijährige Kinder (U3) und Kinder im Alter von drei Jahren bis zum Eintritt in die Grundschule (U6). Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde sich für die verkürzte Schreibform entschieden.

Methodische Anmerkungen

Die DJI-Kinderbetreuungsstudie (KiBS) ist keine Vollerhebung, sondern basiert auf der Ziehung einer Stichprobe. Aus diesem Grund weisen die im Folgenden dargestellten Werte zur Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung eine gewisse Unschärfe (z.B. Stichprobenfehler) auf. Um dieser Unsicherheit zu begegnen, werden in den Diagrammen zusätzlich zu den geschätzten Stichprobenwerten die Intervalle angegeben, in denen sich die jeweiligen Stichprobenwerte bewegen. Abgetragen wird dabei jeweils ein Standardfehler (S.E.) nach oben und unten. In Tabellen wird ein Standardfehler in Klammern unterhalb

der berechneten Werte ausgewiesen. Der Standardfehler gibt die Streuung eines Wertes an, wenn wiederholt zufällige Stichproben aus der Grundgesamtheit gezogen würden. Dabei bedeutet ein kleinerer Wert des Standardfehlers eine präzisere Schätzung des angegebenen Stichprobenwerts.

Um zu testen, ob sich Gruppen von Eltern im Hinblick auf ein untersuchtes Merkmal (z.B. Vorliegen eines Betreuungsbedarfs) signifikant oder noch im Rahmen des Zufälligen voneinander unterscheiden, werden die Unterschiede in den Stichprobenwerten inferenzstatistisch geprüft. Wenn der Test belegt, dass die Unterschiede nicht zufällig sind, werden diese mit * gekennzeichnet (angenommenes Signifikanzniveau ist $\alpha = 0,05$).

Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass die im weiteren Verlauf berichteten Länderdaten nur den Durchschnitt der jeweiligen Länder widerspiegeln. Die Situation in einzelnen Kreisen oder Gemeinden kann sich durchaus anders darstellen.

Weitere Informationen zum Erhebungsdesign und der Repräsentativität der Stichprobe sind in Studie 8 des DJI-Kinderbetreuungsreport 2020 (vgl. Kuger/Gedon 2021) zusammengefasst.

2 Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung in Deutschland

Bisherige Untersuchungen zum Thema „Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung“ mit GIS-Daten haben gezeigt, dass der nächstgelegene Kindergarten von einem Großteil der Bevölkerung mit dem Auto innerhalb von zehn Minuten erreichbar ist (vgl. Neumeier 2019). Demnach kann der nächstgelegene Kindergarten von den meisten Familien innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreicht werden, wobei es hier Unterschiede in den Wohnregionen gibt. Bisweilen benötigt ein hoher Anteil der Bevölkerung sogar mehr als 30 Fußminuten bis zum nächstgelegenen Kindergarten. Zudem kommt Neumeier (2019) zu dem Schluss, dass insgesamt betrachtet der räumliche Zugang zu Kindergärten gewährleistet ist. Jedoch kann sich die Wegzeit zum nächstgelegenen Kindergarten außerhalb von Siedlungsschwerpunkten so stark verlängern, dass eine angemessene Erreichbarkeit zu Fuß kaum machbar ist. Stattdessen sei in solchen Regionen das Nutzen eines Autos oder des öffentlichen Nahverkehrs fast zwingend Voraussetzung. Aus diesen Befunden ableitend wird die Hypothese aufgestellt, dass die meisten Eltern angeben, 15 Minuten oder weniger bis zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes zu benötigen. Zudem wird in den folgenden Abschnitten die Hypothese geprüft, dass das Auto in Stadtstaaten von Eltern seltener dafür genutzt wird, ihr Kind in die Kindertagesbetreuung zu bringen als in den Flächenländern.

Mit Blick auf den Unterschied zwischen Stadt und Land zeigt sich in der Forschung, dass Eltern in städtischen Wohnorten größere Distanzen auf dem Weg zu der von ihnen genutzten Kindertagesbetreuung zurücklegen als Eltern aus ländlichen Wohnorten (vgl. Müller 2018). Zwar wird von Müller dabei die Entfernung in Kilometern betrachtet und das Untersuchungsgebiet auf Oberfranken beschränkt, trotzdem soll für die nachfolgenden Analysen die Hypothese aufgestellt werden, dass Eltern in Stadtstaaten länger für den Weg zur Kindertagesbetreuung benötigen als Eltern aus den Flächenländern, insbesondere aus denen mit einer geringen Bevölkerungsdichte.

Im Vergleich mit den im folgenden Kapitel vorgestellten Ergebnissen, basieren bisherige Befunde auf den Bevölkerungsdaten des Zensus 2011 oder beschränken sich auf eine bestimmte Region und bilden somit nicht die tatsächliche Perspektive der Eltern in Deutschland ab. An dieser Stelle sollen die Daten der DJI-Kinderbetreuungsstudie anknüpfen. In der KiBS-Befragung konnten die Eltern von Kindern bis zum Schuleintritt angeben, wie viele Minuten sie für die einfache Wegstrecke von der Wohnung zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes benötigen. In der Altersgruppe der unter dreijährigen Kinder haben Eltern in Gesamtdeutschland angegeben, durchschnittlich rund zehn Minuten bis zur Kindertagesbetreuung ihres Kin-

des zu benötigen.¹ Eltern von Kindern im Alter von drei Jahren bis zum Schuleintritt haben eine Wegzeit von rund neun Minuten angegeben.² Die von den Eltern genannten Minutenangaben wurden daher für einen Teil der durchgeführten Analysen wie folgt gruppiert:

- kurze Wegzeit: bis zu fünf Minuten,
- mittelkurze Wegzeit: mehr als fünf und bis zu zehn Minuten,
- mittellange Wegzeit: mehr als zehn und bis zu fünfzehn Minuten,
- lange Wegzeit: mehr als fünfzehn Minuten.

In den Abschnitten 2.2 und 2.3 wird zusätzlich zwischen Eltern, die angeben, ihr Kind zu Fuß zur Kindertagesbetreuung bringen, Eltern, die mit dem Fahrrad fahren, Eltern, die den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) nutzen und Eltern, die ihr Kind mit dem Auto befördern unterschieden. In einer fünften Kategorie sind diejenigen Eltern zusammengefasst, die angegeben haben, dass ihr Kind von einer anderen Person in die Kindertagesbetreuung gebracht wird oder die sehr wenigen, dass ihr Kind alleine zur Kindertagesbetreuung geht. Da die beiden letztgenannten Möglichkeiten nur sehr selten von den Eltern angegeben wurden (0 bis 2 Prozent), wird auf diese Kategorie in den nachfolgenden Abschnitten nicht mehr explizit eingegangen.

Für die Analysen werden ein- und zweijährige Kinder und Kinder im Alter von drei Jahren bis zum Schuleintritt getrennt voneinander betrachtet. Da der Rechtsanspruch auf einen Betreuungsplatz in beiden Altersgruppen unterschiedlich lange besteht und der Ausbau an Betreuungsplätzen entsprechend verschieden ausfällt, wird die Hypothese geprüft, dass die Wegzeit im U3-Bereich länger ist als im U6-Bereich.

2.1 Wegzeit im U3- und U6-Bereich

Zunächst wird nur die reine Wegzeit bis zur Kindertagesbetreuung betrachtet. Sie kann als Indikator der Abdeckungsdichte des Betreuungsangebots gesehen werden und gibt zudem Aufschluss darüber, wie das Betreuungsangebot regional gesteuert wird. Mit Blick auf die Alltagsbewältigung der Eltern und Familien kann die Wegzeit als ein Belastungsindikator gesehen werden, wobei eine höhere Wegzeit einer höheren zeitlichen Belastung gleichkommt.

1 Mittelwert: 10,2 Minuten; Modus: 10 Minuten; Standardabweichung: 7,5 Minuten; 25%-Quantil: 5 Minuten; 75%-Quantil: 15 Minuten

2 Mittelwert: 8,8 Minuten; Modus: 7 Minuten; Standardabweichung: 6,6 Minuten; 25%-Quantil: 5 Minuten; 75%-Quantil: 10 Minuten

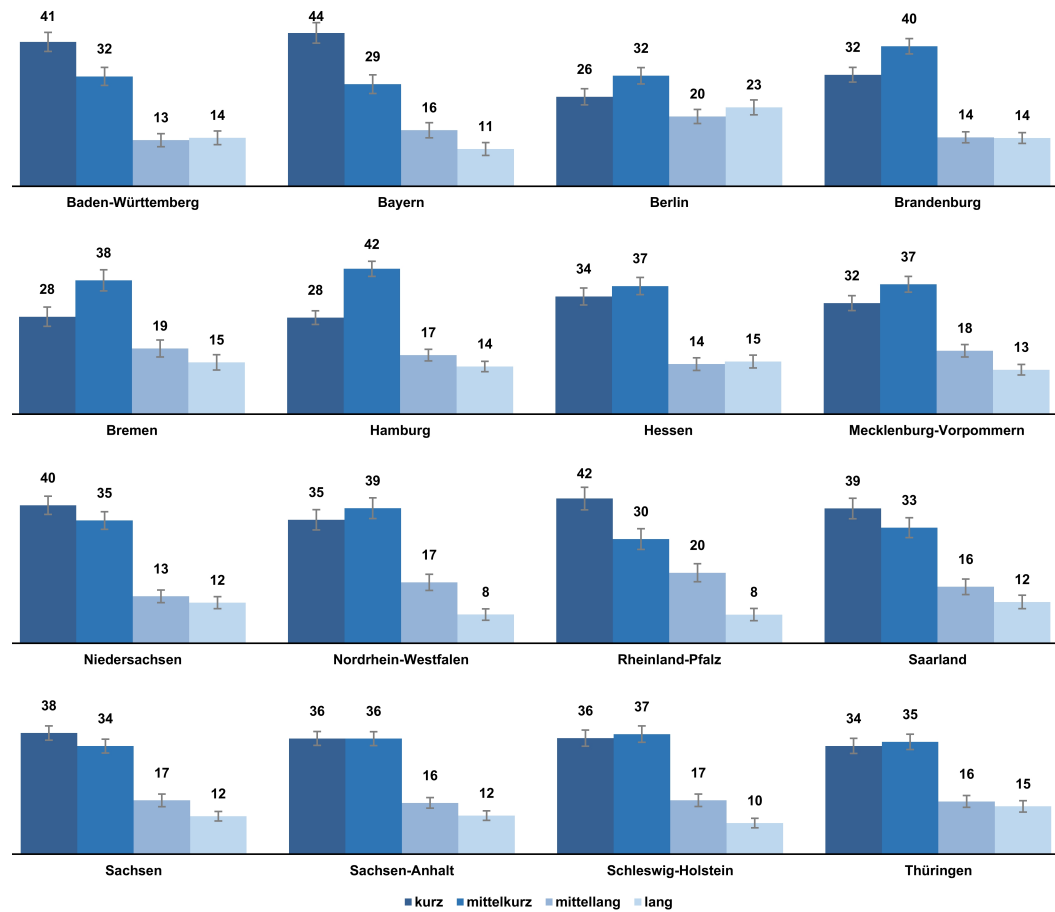
Deutschlandweit gaben fast drei Viertel der befragten Eltern von unter dreijährigen Kindern an, dass sie maximal zehn Minuten benötigen, um die Kindertagesbetreuung ihres Kindes zu erreichen (ohne Abbildung). Dabei wurde die kurze Wegzeit mit bis zu fünf Minuten (37 Prozent) sowie die mittelkurze Wegzeit mit bis zu zehn Minuten (35 Prozent) fast gleich häufig genannt. 28 Prozent der Eltern müssen zehn oder mehr Minuten einplanen, um ihr Kind zur Kindertagesbetreuung zu bringen oder es von dieser abzuholen. In der Altersgruppe der Kinder im Alter von drei Jahren bis zum Schuleintritt haben, gesamt für Deutschland betrachtet, 45 Prozent der Eltern eine kurze Wegzeit angegeben (ohne Abbildung). Die mittelkurze Wegzeit weist mit 34 Prozent den zweithöchsten Anteil auf. Die mittellange (12 Prozent) sowie die lange (8 Prozent) Wegzeit sind anteilsmäßig deutlich seltener vertreten.

Mit Blick auf die Länderebene kristallisieren sich anhand der Ergebnisse in Abbildung 2.1 im U3-Bereich drei Ländergruppen heraus, die näher betrachtet werden sollen. Gruppe eins sind Länder, in denen die Eltern mehrheitlich (mindestens fünf Prozentpunkte mehr) angegeben haben, fünf Minuten oder weniger bis zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes zu benötigen. Dies sind Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Sachsen. Gruppe zwei wird von den Ländern gebildet, in denen Eltern einen gleichen Anteil von kurzer und mittelkurzer Wegzeit aufweisen (Unterschied weniger als fünf Prozentpunkte). Dies sind Hessen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen. Gruppe drei sind die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg sowie Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. In diesen Ländern wenden Eltern größtenteils zwischen fünf und zehn Minuten für den Weg zur Kindertagesbetreuung auf. Mit Ausnahme von Berlin ist allen Ländern gemein, dass der Anteil der Eltern, deren Wegzeit mehr als zehn Minuten beträgt bei unter einem Drittel liegt.

Die Länder der ersten Gruppe kennzeichnen sich dadurch, dass eine Wegzeit von fünf Minuten oder weniger zur genutzten Kindertagesbetreuung am häufigsten von Eltern in diesen Ländern angegeben wurde (38 bis 44 Prozent). Hier brauchen Eltern also die wenigste Zeit, ihr unter dreijähriges Kind in die Kindertagesbetreuung zu bringen. Eine Gemeinsamkeit der Länder untereinander und damit mögliche Erklärungsansätze zu finden, gestaltet sich als schwierig. Mit Ausnahme vom Saarland, welches ausschließlich aus städtischen Wohnregionen besteht, gibt es in allen Ländern der zweiten Gruppe sowohl Großstädte als auch eher ländlich geprägte Wohnregionen (vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2018). Auch die Bevölkerungsdichte lässt keinen eindeutigen Schluss zu. Ein Erklärungsansatz ist jedoch, dass möglicherweise Gruppe eins sich von Gruppe zwei hinsichtlich einer, auf räumlicher Ebene, dezentraleren Kindertagesbetreuung unterscheidet.

Eltern aus Ländern der zweiten Gruppe haben anteilig in etwa gleich häufig angegeben, dass sie bis zu fünf Minuten oder zwischen fünf und zehn Minuten für den Weg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes benötigen. Im Gegensatz zu den Ländern der ersten Gruppe fällt auf, dass die Länder aus Gruppe zwei zwar auch sowohl ländliche als auch städtische Wohn-

Abbildung 2.1: Gruppierte einfache Wegzeit zur genutzten Kindertagesbetreuung nach Bundesländern im U3-Bereich (in %)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie U12 (Erhebung 2019), eigene Berechnungen, Daten gewichtet (n=6.156).

regionen aufweist, diese aber weniger durchmischt sind. Sie bestehen jedoch noch stärker aus dünn besiedelten, ländlichen (Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen) oder städtischen Wohnregionen (Nordrhein-Westfalen). Einzig Hessen kann einen Mix der Wohnregionen, ähnlich wie in Gruppe eins, aufweisen. Für die ostdeutschen Länder in dieser Gruppe kann hier eine höhere Wegzeit mit einer, räumlich gesehen, zentraleren Verteilung von Kindertagesbetreuung in Verbindung gebracht werden. Auf dem Land ist die Kindertagesbetreuung so verteilt, dass diese für möglichst viele Eltern erreichbar ist. Dadurch können längere Anfahrtswege vorkommen. Im Gegensatz dazu sind in Nordrhein-Westfalen viele Wohnregionen städtisch geprägt, was, wie oben bereits erwähnt, ebenfalls zu längeren Wegen führen kann.

Die dritte Gruppe umfasst neben den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg auch die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, welche die geringste Bevölkerungsdichte in Deutschland haben. In dieser Gruppe benötigen die Eltern größtenteils zwischen fünf und zehn Minuten für den Weg zur Kindertagesbetreuung (32 bis 42 Prozent). Eltern von un-

ter dreijährigen Kindern aus den drei Stadtstaaten benötigen am längsten zu der von ihnen genutzten Kindertagesbetreuung im Vergleich zu Eltern aus den anderen Ländern. Die Gründe hierfür können vielfältig sein. So kann die Verkehrsplanung in diesen Großstädten (z.B. durch Ampeln und Fußgängerüberwege) dafür sorgen, dass Wege unabhängig des genutzten Verkehrsmittels länger dauern als auf dem Land. Zudem gibt es Hinweise darauf, dass Eltern in städtischen Wohnorten weitere Wege zur Kindertagesbetreuung zurücklegen als sie es eigentlich müssten (vgl. Müller 2018). Sie nehmen nicht unbedingt die nächstgelegene Kindertagesbetreuung in Anspruch. Besonders in Berlin wird die längere Wegzeit deutlich. Hier haben insgesamt 43 Prozent der Eltern angegeben, mehr als zehn Minuten bis zur der von ihnen in Anspruch genommenen Kindertagesbetreuung zu benötigen. Die Anteile an kurzer und langer Wegzeit sind in der Bundeshauptstadt ausgeglichener als in den anderen Ländern. Für Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern kann vermutet werden, dass durch die geringe Bevölkerungsdichte, Betreuungseinrichtungen mehr Fläche abdecken müssen, wodurch sich die Wegzeit zur Kindertagesbetreuung verlängert.

Im Vergleich zum U3-Bereich, ist im U6-Bereich der Anteil an Eltern, die angegeben haben, fünf Minuten oder weniger bis zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes zu benötigen, in allen Ländern höher (ohne Abbildung). Bis auf die drei Stadtstaaten (24 bis 34 Prozent) und Brandenburg (32 Prozent) macht er nun den größten Anteil in allen Ländern aus (35 bis 51 Prozent). Zugleich ist in fast allen Ländern der Anteil derjenigen Eltern gesunken, deren Wegzeit zur in Anspruch genommenen Kindertagesbetreuung mehr als zehn Minuten beträgt (13 Prozent im Saarland bis 37 Prozent in Berlin). Eine Ausnahme bilden hier Brandenburg (29 Prozent) und Mecklenburg-Vorpommern (32 Prozent). Da die Länder alle ähnliche Verteilungen der Wegzeit aufweisen, können bis auf den Unterschied der Stadtstaaten zu den Flächenländern keine weiteren Unterschiede festgestellt werden, weshalb die im U3-Bereich gebildeten Ländergruppen keine Anwendung finden.

Die Verringerung der Wegzeit im U6-Bereich lässt sich möglicherweise auf den besseren Ausbau an Kindertagesbetreuung in dieser Altersgruppe zurückführen. Hier besteht bereits seit Mitte der 1990er ein Rechtsanspruch auf Kindertagesbetreuung, so dass für diese Altersgruppe eine größere Zahl an Betreuungseinrichtungen zur Verfügung steht, was zugleich mit einer besseren Erreichbarkeit einhergeht. Für die Differenzen der Stadtstaaten zu den Flächenländern gilt auch bei den U6-Kindern, dass die Wegzeit durch die Verkehrsdichte oder die Entscheidung der Eltern, eine weiter entfernte Kindertagesbetreuung für ihr Kind in Anspruch zu nehmen, verlängert wird. Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern haben von allen Ländern die geringste Bevölkerungsdichte. Die Kindertagesbetreuung muss in diesen Ländern daher besonders viel Fläche abdecken, woraus sich die insgesamt etwas höhere Wegzeit bedingt.

Es zeigt sich, dass die Wegzeit zu der von den Eltern genutzten Kindertagesbetreuung im U6-Bereich allgemein kürzer ist als im U3-Bereich. Ein Erklärungsansatz hierfür ist die un-

terschiedliche räumliche Verteilung von Betreuungseinrichtungen für U3- und U6-Kinder. Im U6-Bereich gibt es mehr Betreuungseinrichtung als im U3-Bereich (vgl. Statistisches Bundesamt 2020). Dazu trägt bei, dass der Rechtsanspruch auf einen Betreuungsplatz für den U6-Bereich schon länger besteht als für die jüngere Altersgruppe. Durch den hohen Ausbaustand bei den älteren Kindern (vgl. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2020) kann davon ausgegangen werden, dass diese auch eher eine wohnortnahe Betreuung in Anspruch nehmen können. Zudem bestehen unterschiedliche Strategien beim U3-Ausbau. U3-Kinder können als neue Kindergruppen in bereits bestehende Einrichtungen integriert werden oder aber es werden gänzlich neue Betreuungseinrichtungen nur für U3-Kinder gegründet. In den Stadtstaaten fällt die Wegzeit zur genutzten Kindertagesbetreuung in beiden Altersgruppen höher aus als in den Flächenländern. Hier haben Untersuchungen gezeigt, dass Eltern in Städten einen längeren Weg zur Kindertagesbetreuung in Kauf nehmen, als sie es eigentlich müssten. Dies hängt vor allem mit der Wahrnehmung der Eltern zusammen, wie viele Einrichtungen für Kindertagesbetreuung es im Umkreis des Wohnortes gibt. Nehmen Eltern mehr Betreuungsangebote in ihrem Umkreis wahr, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sie sich für ein weiter entferntes Angebot entscheiden (vgl. Müller 2018). Welche Verkehrsmittel die Eltern für den Weg zur Kindertagesbetreuung nutzen und wie lange sie mit diesen jeweils brauchen, wird in den kommenden Abschnitten zu klären sein.

Insgesamt kristallisieren sich drei Mechanismen heraus, die mit der von den Eltern angegebenen Wegzeit zusammenhängen. Erstens ist das Wahlverhalten der Eltern zu nennen, welches zum Beispiel darüber entscheiden kann, ob die nächstgelegene Kindertagesbetreuung in Anspruch genommen wird oder nicht. Zweitens spielen die Bevölkerungsdichte und die Bevölkerungsverteilung eine Rolle. In Ländern mit geringer Bevölkerungsdichte müssen die Betreuungseinrichtungen mehr Fläche abdecken, um die gleiche Anzahl an Familien zu erreichen als in Ländern mit hoher Bevölkerungsdichte. Drittens liegt es auch an der Angebotsgestaltung der Länder, wie gut Kindertagesbetreuung erreichbar ist.

2.2 Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Kindertagesbetreuung von U3-Kindern

Nachdem gezeigt wurde, dass Eltern von Kindern im Alter von drei Jahren bis zum Schuleintritt insgesamt weniger Zeit benötigen, um ihr Kind in die Kindertagesbetreuung zu bringen, lassen sich hierfür zwei mögliche Erklärungsansätze finden: Zum einen liegt die von den Eltern gewählte Betreuungseinrichtung womöglich näher an ihrem Wohnort als dies bei Eltern von unter dreijährigen Kindern der Fall ist und zum anderen wählen sie womöglich ein anderes, schnelleres Verkehrsmittel als Eltern von jüngeren Kindern. Es ist davon auszugehen, dass diese Eltern den Weg häufiger zu Fuß zurücklegen. Zudem ist zu erwarten, dass der öf-

fentliche Nahverkehr oder auch das Fahrrad in den drei Stadtstaaten eine größere Rolle spielt als in eher ländlich geprägten Ländern, um dem stressvollen Autoverkehr aus dem Weg zu gehen.

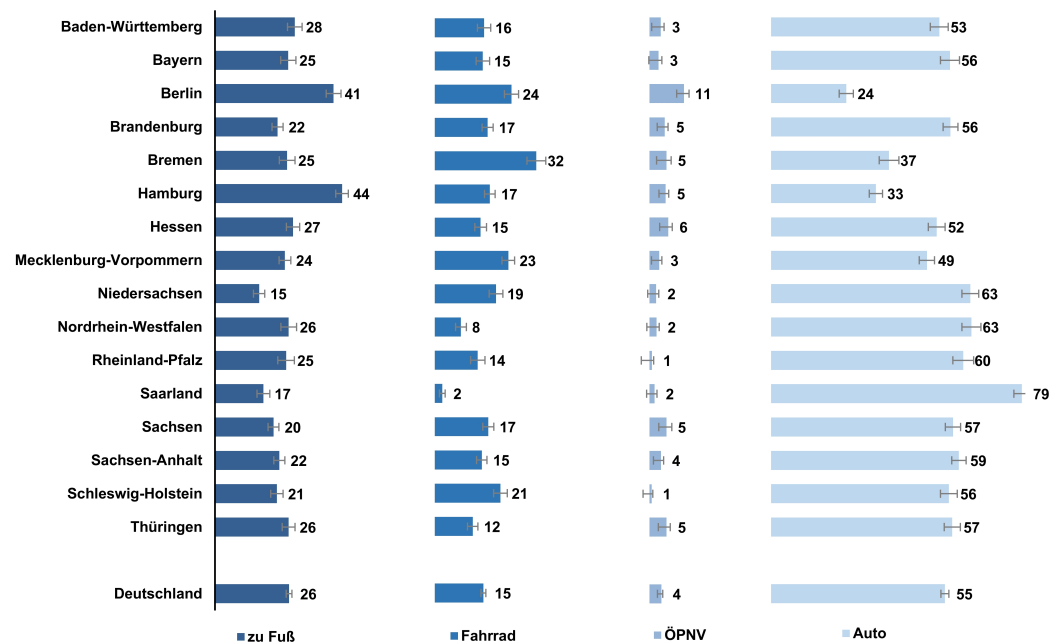
Im gesamtdeutschen Durchschnitt bringen 55 Prozent der Eltern von unter dreijährigen Kindern ihr Kind mit dem Auto zur Kindertagesbetreuung (siehe Abbildung 2.2). 26 Prozent entscheiden sich für den Fußweg, während 15 Prozent die Beförderung mit dem Fahrrad wählen. Der öffentliche Nahverkehr spielt mit 4 Prozent kaum eine Rolle beim Weg zur Kindertagesbetreuung.

Richtet man den Blick von der Bundesrepublik auf die einzelnen Länder, fällt auf, dass in Berlin (41 Prozent) und Hamburg (44 Prozent) deutlich mehr Kinder zu Fuß von den Eltern in die Kindertagesbetreuung gebracht werden, als in den anderen Bundesländern. Den dritthöchsten Wert in dieser Kategorie weist schon mit einigem Abstand Baden-Württemberg mit 28 Prozent auf. Am seltensten werden Kinder in Niedersachsen (15 Prozent) und dem Saarland (17 Prozent) zu Fuß von den Eltern zur Kindertagesbetreuung gebracht. Die große Differenz von Berlin und Hamburg zu den anderen Ländern lässt sich durch die hohe Anzahl an unter dreijährigen Kindern in Betreuung (vgl. Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2020) bezogen auf die Gesamtfläche der beiden Länder erklären. Während Berlin traditionell auf ein gut ausgebautes Kinderbetreuungssystem zurückgreifen kann, wurde der Ausbau von Kindertagesbetreuung in Hamburg in den letzten Jahren stark vorangetrieben (vgl. Sozialbehörde Hamburg 2017; Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend 2020). Gepaart mit der, im Vergleich zu den Flächenländern, geringen Fläche der beiden Stadtstaaten, ergibt sich ein dichtes Netz an Kindertagesbetreuung, welches gut fußläufig erreichbar ist.

32 Prozent der Eltern in Bremen mit einem Kind unter drei Jahren bringen ihr Kind mit dem Fahrrad zur Kindertagesbetreuung. Tatsächlich hat die Radnutzung in Bremen einen besonderen Stellenwert. Bremens Infrastruktur gilt als sehr fahrradfreundlich (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2020). Mit deutlichem Abstand folgen Berlin (24 Prozent) und Mecklenburg-Vorpommern (23 Prozent). Am seltensten wird in Nordrhein-Westfalen (8 Prozent) und im Saarland (2 Prozent) das Fahrrad für den Weg zur Kindertagesbetreuung genutzt.

In allen Ländern wird der ÖPNV selten genutzt, um den Weg zur Kindertagesbetreuung zu bestreiten. Nur 1 bis 6 Prozent der Eltern nutzen diese Transportmöglichkeit. Eine Ausnahme bildet Berlin, wo der ÖPNV von 11 Prozent der Eltern genannt wurde. Das deutet darauf hin, dass Eltern alle anderen Verkehrsmittel als deutlich bessere Alternative für den Weg zur Kindertagesbetreuung wahrnehmen. Entweder liegt es daran, dass die Kindertagesbetreuung im Allgemeinen gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar ist oder der ÖPNV ist für längere Wege so unattraktiv, dass Eltern diese lieber mit dem Auto zurücklegen. In Abschnitt 2.4 wird gezeigt, wie hoch die Wegzeit mit den jeweiligen Verkehrsmitteln ist.

Abbildung 2.2: Anteil des genutzten Verkehrsmittels nach Bundesländern im U3-Bereich (in %)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie U12 (Erhebung 2019), eigene Berechnungen, Daten gewichtet (n=5.887).

Mit Abstand am häufigsten nutzen die Eltern im Saarland das Auto, um ihre Kinder zur Kindertagesbetreuung zu bringen (79 Prozent). Mit jeweils 63 Prozent folgen danach die Eltern in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. In den drei Stadtstaaten ist die Nutzung des Autos am wenigsten vertreten. Während in Bremen und Hamburg 37 bzw. 33 Prozent der Eltern sich für dieses Verkehrsmittel entscheiden, sind es in Berlin sogar nur 24 Prozent.

Insgesamt zeigt sich, dass Eltern mit Kindern unter drei Jahren überwiegend das Auto für den Weg zur Kindertagesbetreuung nutzen. Das lässt den Schluss zu, dass die genutzte Kindertagesbetreuung zum Teil per Fahrrad oder zu Fuß nicht gut zu erreichen ist. Auch ist denkbar, dass Eltern den Weg zu Kindertagesbetreuung mit dem womöglich längeren Weg zur Arbeit kombinieren. Eine gewisse Sonderrolle nehmen dagegen die drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg ein. Hier werden die Kinder von ihren Eltern überwiegend zu Fuß oder per Fahrrad zur Kinderbetreuung gebracht. Das Auto kommt seltener zum Einsatz. Hier scheint es, als sei das Netz an Kindertagesbetreuung dichter, wodurch die Einrichtungen besser erreichbar sind.

Während im Schulbereich der durchschnittliche Einzugsbereich einer Schule je nach Schulart und Bundesland zwischen 25 und 240 Quadratkilometer liegt (vgl. Autorengruppe Bildungsberichterstattung 2016), können für den Bereich der Kindertagesbetreuung deutlich geringere

re Werte berichtet werden (ohne Abbildung).³ Den kleinsten Einzugsbereich haben die drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg. Hier deckt eine Betreuungseinrichtung eine Fläche von bis zu einem Quadratkilometer ab. Von den Flächenländern hat Nordrhein-Westfalen die höchste Dichte an Betreuungseinrichtungen. Eine Einrichtung deckt hier im Schnitt eine Fläche von drei Quadratkilometern ab. In Mecklenburg-Vorpommern ist der durchschnittliche Einzugsbereich einer Betreuungseinrichtung am höchsten (25 Quadratkilometer).⁴ Die niedrige Geburtenrate sowie die geringe Bevölkerungsdichte führen zu einem vergleichsweise hohen Wert.

2.3 Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Kindertagesbetreuung von U6-Kindern

Bezogen auf die gesamte Bundesrepublik zeigt sich, dass, ähnlich wie bei unter dreijährigen Kindern, 54 Prozent der Eltern von Kindern im Alter von drei Jahren bis zum Schuleintritt ihre Kinder mit dem Auto in die Kindertagesbetreuung bringen (siehe Abbildung 2.3). Rund ein Viertel der Eltern geht zu Fuß. Das Fahrrad kommt bei 16 Prozent der Eltern zum Einsatz, während die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs mit 3 Prozent wieder sehr gering ausfällt.

Wie auch im U3-Bereich gehören Berlin (35 Prozent) und Hamburg (36 Prozent) zu den Ländern mit dem höchsten Anteil an Eltern, die ihr Kind zu Fuß in die Kindertagesbetreuung bringen. Allerdings gibt es mit Baden-Württemberg (35 Prozent), Hessen (32 Prozent) und Rheinland-Pfalz (33 Prozent) gleich drei Länder, die bei dem Anteil der Fußgänger auf einem ähnlichen Niveau liegen. Am seltensten werden U6-Kinder in Niedersachsen (17 Prozent), Sachsen-Anhalt (19 Prozent) und Schleswig-Holstein (18 Prozent) von ihren Eltern zu Fuß zur Kindertagesbetreuung gebracht.

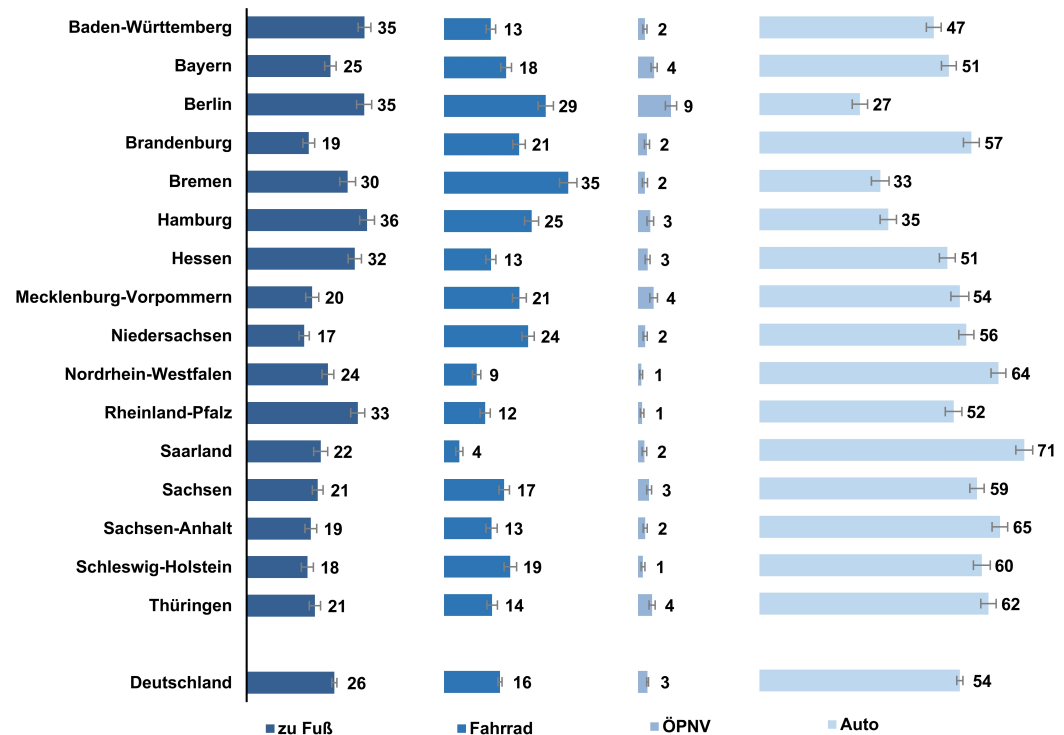
Auch in Bezug auf die Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Kindertagesbetreuung zeigen sich Ähnlichkeiten zum U3-Bereich. Bremen hat anteilig die meisten Eltern, die hierfür das Fahrrad nutzen (35 Prozent), gefolgt von den beiden anderen Stadtstaaten Berlin (29 Prozent) und Hamburg (25 Prozent). In Nordrhein-Westfalen (9 Prozent) und im Saarland (4 Prozent) kommt das Fahrrad hierfür am seltensten zum Einsatz.

Bei der Nutzung des ÖPNV sticht Berlin mit einem Anteil von 9 Prozent besonders hervor. In allen anderen Ländern bewegt sich der Anteil an Eltern, die dieses Verkehrsmittel nutzen,

3 Für die Berechnung des Einzugsbereichs wurde der Quotient aus der Gebietsfläche in Quadratkilometern und der Anzahl der Betreuungseinrichtungen gebildet. Da eine Einteilung der Betreuungseinrichtungen nach U3- und U6-Bereich nicht möglich ist, wurden für die Berechnung alle Betreuungseinrichtungen berücksichtigt, die Kinder bis zum Eintritt in die Grundschule betreuen.

4 Die Einzugsbereiche der anderen Länder ergeben sich wie folgt: Baden-Württemberg: 4 km², Bayern: 8 km², Brandenburg: 19 km², Hessen: 5 km², Niedersachsen: 10 km², Rheinland-Pfalz: 8 km², Saarland: 6 km², Sachsen: 8 km², Sachsen-Anhalt: 14 km², Schleswig-Holstein: 9 km², Thüringen: 12 km²

Abbildung 2.3: Anteil des genutzten Verkehrsmittels nach Bundesländern im U6-Bereich (in %)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie U12 (Erhebung 2019), eigene Berechnungen, Daten gewichtet (n=9.188).

zwischen 1 und 4 Prozent. Das deckt sich mit der Beobachtung im U3-Bereich mit dem Unterschied, dass die Anteile im U6-Bereich sogar noch um wenige Prozentpunkte niedriger sind.

Im Saarland gaben 71 Prozent der Eltern an, dass sie ihr U6-Kind mit dem Auto zur Kindertagesbetreuung bringen. Das ist der höchste Wert aller Länder. Dahinter folgen Sachsen-Anhalt (65 Prozent) und Nordrhein-Westfalen (64 Prozent). Wie auch schon bei den unter Dreijährigen, haben bei den Kindern zwischen drei Jahren und dem Schuleintritt die drei Stadtstaaten die geringsten Anteile an Autonutzern (Hamburg: 35 Prozent, Bremen: 33 Prozent, Berlin: 27 Prozent).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die meisten Eltern von Kindern zwischen drei Jahren und dem Schuleintritt, abgesehen von den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg, ihr Kind mit dem Auto in die Kindertagesbetreuung bringen. Der ÖPNV ist, wie bei den Eltern von Kindern unter drei Jahren, in der älteren Altersgruppe ebenfalls deutlich seltener gefragt als die anderen drei Verkehrsmittel. Mit Ausnahme von Berlin treten hier auch keine großen Unterschiede zwischen Stadt- und Flächenländern auf.

2.4 Durchschnittliche Wegzeit in den Ländern nach Verkehrsmittel

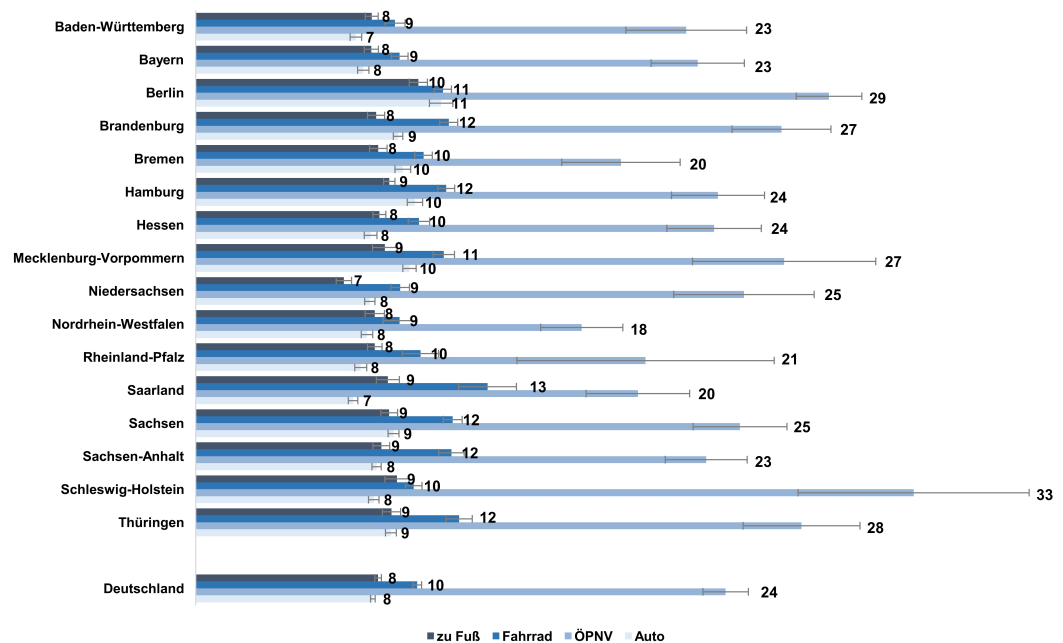
Nachdem in den vorherigen Abschnitten gezeigt wurde, wie lange Eltern mit ihren Kindern für den Weg zur Kindertagesbetreuung benötigen und welche Verkehrsmittel sie für diesen Weg nutzen, sollen diese beiden Informationen nun miteinander verknüpft werden. Hierzu wird in Abbildung 2.4 die durchschnittliche Wegzeit in den Ländern je nach Verkehrsmittel dargestellt. Im Unterschied zu den in Abschnitt 2.1 gruppierten Wegzeiten, werden im Folgenden die durchschnittlichen Wegzeiten in Minuten den Analysen zugrunde gelegt. Die beiden Altersgruppen U3 und U6 werden zusammengefasst, da bei einzelner Betrachtung keine nennenswerten Unterschiede festgestellt werden konnten.

Bezogen auf Gesamtdeutschland gaben Eltern mit Kindern bis zum Schuleintritt durchschnittlich an, für den Fußweg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes etwa 8 Minuten zu benötigen. Bei Eltern, die ihr Kind mit dem Fahrrad zur Einrichtung bringen, beträgt die durchschnittliche Wegzeit rund 10 Minuten. Autofahrer haben die Wegzeit mit ebenfalls rund 8 Minuten beziffert. Am längsten dauert der Weg zur Kindertagesbetreuung, wenn hierfür der öffentliche Nahverkehr genutzt wird. Mit etwa 24 Minuten ist die einfache Wegstrecke deutlich länger, als bei den anderen drei Verkehrsmitteln. Die lange Dauer könnte ein Hinweis darauf sein, weshalb nur relativ wenige Eltern vom ÖPNV Gebrauch machen. Problematisch wird es, wenn Eltern keine andere Möglichkeit haben, ihr Kind in die Kindertagesbetreuung zu bringen. Dies würde neben ärmeren Familien, die sich kein Auto leisten könnten und deren Betreuungsplatz schlecht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen ist auch Familien betreffen, die sich bewusst dafür entschieden haben, aus ökologischen Gründen auf ein Auto zu verzichten.

Die durchschnittliche Wegzeit für Eltern, die zu Fuß mit ihrem Kind in die Kindertagesbetreuung gehen, liegt in Berlin bei rund 10 Minuten. Das ist von allen Ländern der höchste Wert in dieser Kategorie. Ein Erklärungsansatz hierfür ist möglicherweise in der Berliner Verkehrsdichte zu suchen. Wenn Fußgänger häufiger die Straße überqueren oder länger an Ampeln warten müssen, erhöht sich die Wegzeit. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Berliner Eltern generell eher Auto und Fahrrad stehen lassen und auch längere Strecken zur Kindertagesbetreuung zu Fuß zurücklegen. In Niedersachsen benötigen Fußgänger im Schnitt am wenigsten Zeit für den Weg zur Kindertagesbetreuung (7 Minuten).

Werden die Eltern betrachtet, die ihr Kind mit dem Fahrrad zur Kindertagesbetreuung bringen, fällt eine leichte zeitliche Differenz zwischen ost- und westdeutschen Ländern auf. In den ostdeutschen Ländern benötigen Eltern etwas länger für den Radweg zur Kindertagesbetreuung (11 bis 12 Minuten). In den westdeutschen Ländern beträgt die Wegzeit hingegen neun bis zehn Minuten. Eine Ausnahme bilden hier Hamburg mit 12 Minuten und das Saarland mit 13 Minuten.

Abbildung 2.4: Durchschnittliche einfache Wegzeit nach genutztem Verkehrsmittel und Bundesland (in Minuten)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie U12 (Erhebung 2019), eigene Berechnungen, Daten gewichtet (n=493-8.063).

Die Beförderung des Kindes mit dem Auto dauerte in den drei Stadtstaaten am längsten (10-11 Minuten), was unter anderem auf die hohe Verkehrsdichte in diesen Ländern zurückzuführen ist. Aber auch in Mecklenburg-Vorpommern gaben die Eltern eine durchschnittliche Wegzeit von 10 Autominuten an. Ein Grund hierfür könnte die geringe Bevölkerungsdichte gepaart mit einer im U3-Bereich generell selteneren Nutzung des Autos gegenüber den Eltern in anderen Flächenländern sein (siehe Abschnitt 2.1).

In allen Ländern benötigen Eltern, die ihr Kind im öffentlichen Nahverkehr zur Kindertagesbetreuung begleiten, deutlich länger als zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto. Während die Wegzeit im ÖPNV in Schleswig-Holstein mit rund 33 Minuten am höchsten ist, ist sie in Rheinland-Pfalz mit rund 21 Minuten am geringsten. Zu beachten bleibt allerdings, dass insgesamt relativ wenige Eltern angaben, den ÖPNV zu nutzen, weshalb hier eine größere Unsicherheit bezüglich der durchschnittlichen Wegzeit besteht.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Eltern, die ein Auto nutzen oder zu Fuß gehen, am wenigsten Zeit für den Weg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes benötigen. Hier muss natürlich bedacht werden, dass eine Wegzeit von 8 Minuten im Auto eine deutlich länger zurückgelegte Strecke bedeutet, als 8 Minuten Fußweg (siehe Abschnitt 3.2). Der vergleichsweise wenig von den Eltern genutzte öffentliche Nahverkehr weist mit Abstand die längste Wegzeit auf.

3 Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung nach Wohnregion

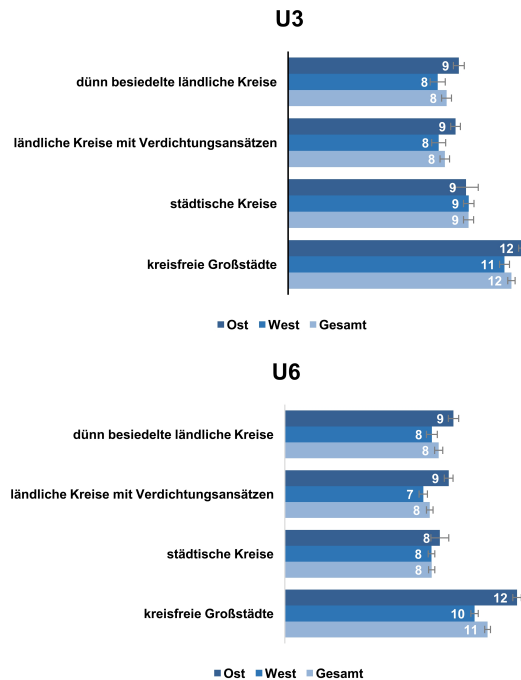
Nachdem zuvor gezeigt wurde, wie sich die Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung in den Ländern darstellt, soll im nachfolgenden Kapitel eine Ebene tiefer, die Kreisebene, betrachtet werden. So können mögliche Unterschiede in der Erreichbarkeit zwischen städtischen und ländlichen Kreisen festgestellt und der weiter oben aufgestellten Hypothese der Bevölkerungsdichte nachgegangen werden. Mit Hilfe der Definition der siedlungsstrukturellen Kreistypen, nachfolgend Wohnregionen genannt, werden die Kreise, in denen die befragten Eltern wohnhaft sind, wie folgt eingeteilt (vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2018):

- Kreisfreie Großstädte: Kreisfreie Städte mit mindestens 100.000 Einwohnern
- Städtische Kreise: Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mindestens 50 Prozent und einer Einwohnerdichte von mindestens 150 Einwohnern pro Quadratkilometer; sowie Kreise mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 150 Einwohnern pro Quadratkilometer
- Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen: Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mindestens 50 Prozent, aber einer Einwohnerdichte unter 150 Einwohnern pro Quadratkilometer, sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50 Prozent mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 100 Einwohnern pro Quadratkilometer
- Dünn besiedelte ländliche Kreise: Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50 Prozent und Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte unter 100 Einwohnern pro Quadratkilometer

3.1 Durchschnittliche Wegzeit nach Wohnregion

Zunächst soll dargestellt werden, wie hoch die durchschnittliche Wegzeit in den vier Wohnregionen ist, wenn nur die Eltern von unter dreijährigen Kindern berücksichtigt werden (siehe Abbildung 3.1). Für Gesamtdeutschland ergibt sich dabei, dass die Wegzeit in kreisfreien Großstädten mit etwa 12 Minuten am höchsten liegt. Rund 3 Minuten weniger bis zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes benötigen die Eltern in städtischen Kreisen. Mit jeweils 8 Minuten liegen die beiden Wohnregionen, die die ländlichen Gebiete umfassen, auf einem ähnlichen Niveau.

Abbildung 3.1: Durchschnittliche einfache Wegzeit zur genutzten Kindertagesbetreuung nach Wohnregion (in Minuten)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie U12 (Erhebung 2019), eigene Berechnungen, Daten gewichtet (n=6.156-9.521).

Wird die durchschnittliche Wegzeit nach Ost- und Westdeutschland unterschieden, ergeben sich keine großen Differenzen. Allerdings benötigen die Eltern in Ostdeutschland etwas länger für den Weg zur Kindertagesbetreuung. Zu den städtischen Kreisen sei angemerkt, dass es diese nur sehr selten in den ostdeutschen Ländern gibt (vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2018). Dies ist bei der Interpretation der Ergebnisse zu berücksichtigen.

Auch für Eltern von Kindern zwischen 3 Jahren und dem Schuleintritt zeichnet sich ein ähnliches Bild ab. Insgesamt benötigen Eltern in kreisfreien Großstädten am längsten für den Weg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes (11 Minuten). Im Vergleich zum U3-Bereich ist die Wegzeit nur leicht niedriger. In den drei anderen Wohnregionen liegt sie für die gesamte Bundesrepublik bei rund 8 Minuten.

Im Ost-West-Vergleich lässt sich in Ostdeutschland auch in dieser Altersgruppe eine leicht höhere Wegzeit beobachten als in Westdeutschland. Dies zeigt sich vor allem in den kreisfreien Großstädten und in den ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen, in welchen der Unterschied zwischen beiden Landesteilen rund 2 Minuten beträgt.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Wegzeit zur Kindertagesbetreuung in kreisfreien Großstädten länger dauert als in weniger dicht besiedelten Städten oder Kreisen. Dieser Umstand deckt sich mit den Ergebnissen aus Kapitel 2, die deutlich gemacht haben, dass Eltern aus den drei Stadtstaaten häufig eine höhere Wegzeit angegeben haben, als Eltern aus

anderen Ländern. Es liegt nahe, dass dies überwiegend der Verkehrsdichte (und möglicherweise auch -planung) in Großstädten geschuldet ist. Während der Autoverkehr in der Stadt generell zäher ist als auf dem Land und dadurch die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit geringer ausfällt, führen ein häufiges Überqueren von Straßen oder Wartezeiten an Ampeln für Fußgänger und Radfahrer ebenso zu längeren Wegzeiten. Zusätzlich zeigt ein Vergleich mit den KiBS-Daten der Jahre 2017 und 2018, dass in beiden Altersgruppen die Wegzeit über die Jahre hinweg relativ stabil bleibt (ohne Abbildung).

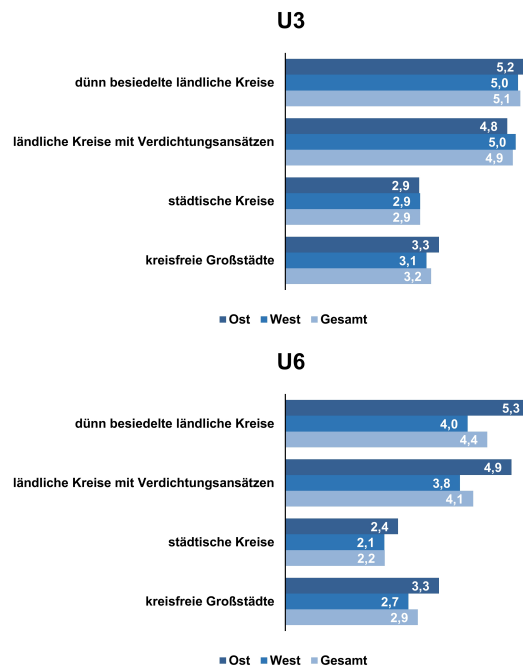
3.2 Durchschnittliche Entfernung bis zur genutzten Kindertagesbetreuung

Im vorherigen Abschnitt wurde die durchschnittliche Wegzeit in Minuten innerhalb der vier Wohnregionen behandelt, ohne jedoch das von den Eltern gewählte Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Es ist davon auszugehen, dass Eltern, die angaben, ihr Kind mit dem Auto in die Kindertagesbetreuung zu bringen, auf dem Land eine größere Strecke zurücklegen müssen als in der Stadt. Nachfolgend soll dieser Umstand nun in die Betrachtung miteinfließen. Hierzu wurde den vier Verkehrsmitteln jeweils ein Faktor zugeteilt, der auf der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit in der Stadt oder auf dem Land basiert. Für Fußgänger beträgt die durchschnittliche Geschwindigkeit 4 km/h, für Radfahrer 15,3 km/h, für den ÖPNV 20 km/h, für Autos in der Stadt 24,1 km/h und für Autos auf dem Land 50 km/h (vgl. Umweltbundesamt 2014). Fußgänger werden als Basiswert genommen und bekommen den Faktor eins. Radfahrer erhalten den Faktor vier, ÖPNV-Nutzer fünf und Autofahrer sechs bzw. 12,5. Aus der Multiplikation des Faktors mit der Zeitangabe ergeben sich die durchschnittlichen Fußminuten, die den Weg, den die Eltern mit Hilfe der unterschiedlichen Verkehrsmittel zurücklegen, vergleichbar machen. Um die Ergebnisse noch besser darstellen zu können, werden die so berechneten Fußminuten in Kilometer umgewandelt.

In Abbildung 3.2 finden sich die durchschnittlichen Entfernungen zur Kindertagesbetreuung von unter dreijährigen Kindern in den vier Wohnregionen. Für Gesamtdeutschland wird deutlich, dass Eltern, die in ländlichen Kreisen (mit Verdichtungsansätzen oder dünn besiedelt) wohnen, einen fast zwei Kilometer längeren Weg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes haben, als Eltern, die in städtischen Kreisen oder kreisfreien Großstädten wohnen. Wie der Abschnitt zuvor gezeigt hat, benötigen sie für diesen längeren Weg im Schnitt trotzdem weniger Zeit, vor allem im Vergleich mit Eltern aus kreisfreien Großstädten. Zwischen Ost- und Westdeutschland treten kaum Unterschiede auf.

In der Altersgruppe der Kinder im Alter von drei Jahren bis zum Schuleintritt kann eine ähnliche Abweichung zwischen ländlichen und städtischen Kreisen beobachtet werden. Sie liegt in etwa zwischen einem und zwei Kilometern. Allerdings fällt hier im Vergleich zum U3-Bereich

Abbildung 3.2: Durchschnittliche Entfernung zur genutzten Kindertagesbetreuung nach Wohnregion (in Kilometern)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie U12 (Erhebung 2019), eigene Berechnungen, Daten gewichtet (n=5.853-9.110).

auf, dass die durchschnittliche Entfernung zur Kindertagesbetreuung in allen vier Wohnregionen geringer ist. Dies liegt vor allem an den geringeren Entfernungen in Westdeutschland. Ostdeutsche Eltern legen eine längere Strecke zurück, um ihr Kind in die Betreuungseinrichtung zu bringen als westdeutsche Eltern. Dies ist auf die traditionell größeren und zentral gelegenen Betreuungseinrichtungen in Ostdeutschland zurückzuführen. In Westdeutschland ist tendenziell ein, bezogen auf die Anzahl der Kinder, kleineres und dezentraleres Angebot an Kindertagesbetreuung vorzufinden.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Weg zur Kindertagesbetreuung in ländlichen Kreisen länger ist als in städtischen Kreisen oder kreisfreien Großstädten. In Westdeutschland verringert sich die Länge des Weges im U6-Bereich um einen halben bis etwas mehr als einen Kilometer, während sie in Ostdeutschland in etwa gleichbleibt.

4 Zusammenhang zwischen Familienmerkmalen und Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung

Nachdem gezeigt wurde, wie hoch die durchschnittliche Wegzeit nach Ländern sowie Wohnregionen differenziert ist und die genutzten Verkehrsmittel betrachtet wurden, steht nun der Zusammenhang von Familienmerkmalen mit der Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung im Fokus, welcher mit Hilfe eines Regressionsmodells geschätzt werden soll (siehe Infobox). Im Bildungsbericht 2020 sowie im ersten Heft des DJI-Kinderbetreuungsreports wurde gezeigt, dass Merkmale wie der Migrationshintergrund oder der Bildungsabschluss der Eltern im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme eines Betreuungsplatzes stehen. So wird der Zugang zu Betreuungsplätzen geringer, wenn Kinder einen Migrationshintergrund haben (vgl. Autorengruppe Bildungsberichterstattung 2020). Müller (2018) hat in ihrer Untersuchung herausgefunden, dass der Bildungsstatus sowie der Wohnort der Familie sich negativ auf die Entfernung zur genutzten Kindertagesbetreuung auswirkt. Daran anknüpfend soll anhand der KiBS-Daten überprüft werden, ob sich diese Zusammenhänge auch zeigen, wenn die Wegzeit der Eltern zur Kindertagesbetreuung in den Fokus gerückt wird und die Datenbasis sich auf das ganze Bundesgebiet bezieht.

Methodisches Vorgehen

Um zu untersuchen, welche Merkmale bei der Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung eine Rolle spielen, werden mit Hilfe von linearen Regressionen verschiedene Kind- und Familienmerkmale hinsichtlich ihres Zusammenhangs mit der Erreichbarkeit betrachtet. Durch die lineare Regression kann ein Zusammenhang zwischen einer abhängigen Variable (z.B. Wegzeit in Minuten) und mehreren Kind- und Familienmerkmalen (unabhängige Variablen) aufgezeigt werden.

In die Berechnungen einbezogene Merkmale sind die Altersgruppe des Kindes (U3 oder U6), der Familienstatus (Paarfamilie oder Alleinerziehend), der Migrationshintergrund (Kind oder mindestens ein Elternteil im Ausland geboren), der höchste Schulabschluss der Eltern, die Erwerbstätigkeit der Mutter, die Wohnregion, das Nettoäquivalenzeinkommen, der Wohnort (Ost oder West), die Schwierigkeit einen Platz zu finden sowie die von den Eltern angegebene Wichtigkeit der Nähe der Kindertagesbetreuung zum Wohnort bzw. zum Arbeitsplatz der Mutter oder des Vaters.

In den Abbildungen dargestellt sind die sogenannten Regressionskoeffizienten. Für jede Ausprägung eines kategorialen Merkmals geben sie an, um wie viele Skalenpunkte die

abhängige Variable im Vergleich zu einer als Referenzkategorie gewählten Ausprägung steigt oder fällt. Bei quantifizierbaren Merkmalen (z.B. dem Alter des Kindes) geben sie an, um wie viele Skalenpunkte sich die abhängige Variable verändert, wenn die Merkmalsausprägung des quantifizierbaren Merkmals um eine Einheit größer wird. Dabei werden alle anderen in die Analyse eingeschlossenen Merkmale konstant gehalten. Ist der Regressionskoeffizient einer Variable kleiner als 0, besteht ein negativer Zusammenhang mit der abhängigen Variablen, während bei einem Wert von größer als 0 ein positiver Zusammenhang besteht.

In den Abbildungen ist zusätzlich zum Regressionskoeffizienten auch das Konfidenzintervall (als Hinweis auf die Präzision der Zusammenhangsschätzung) dargestellt. Ein Zusammenhang zwischen einem Merkmal und der abhängigen Variable gilt dann als nicht zufällig, wenn das Konfidenzintervall den Wert 0 nicht einschließt. Solche nicht zufälligen Zusammenhänge sind zusätzlich mit * gekennzeichnet.

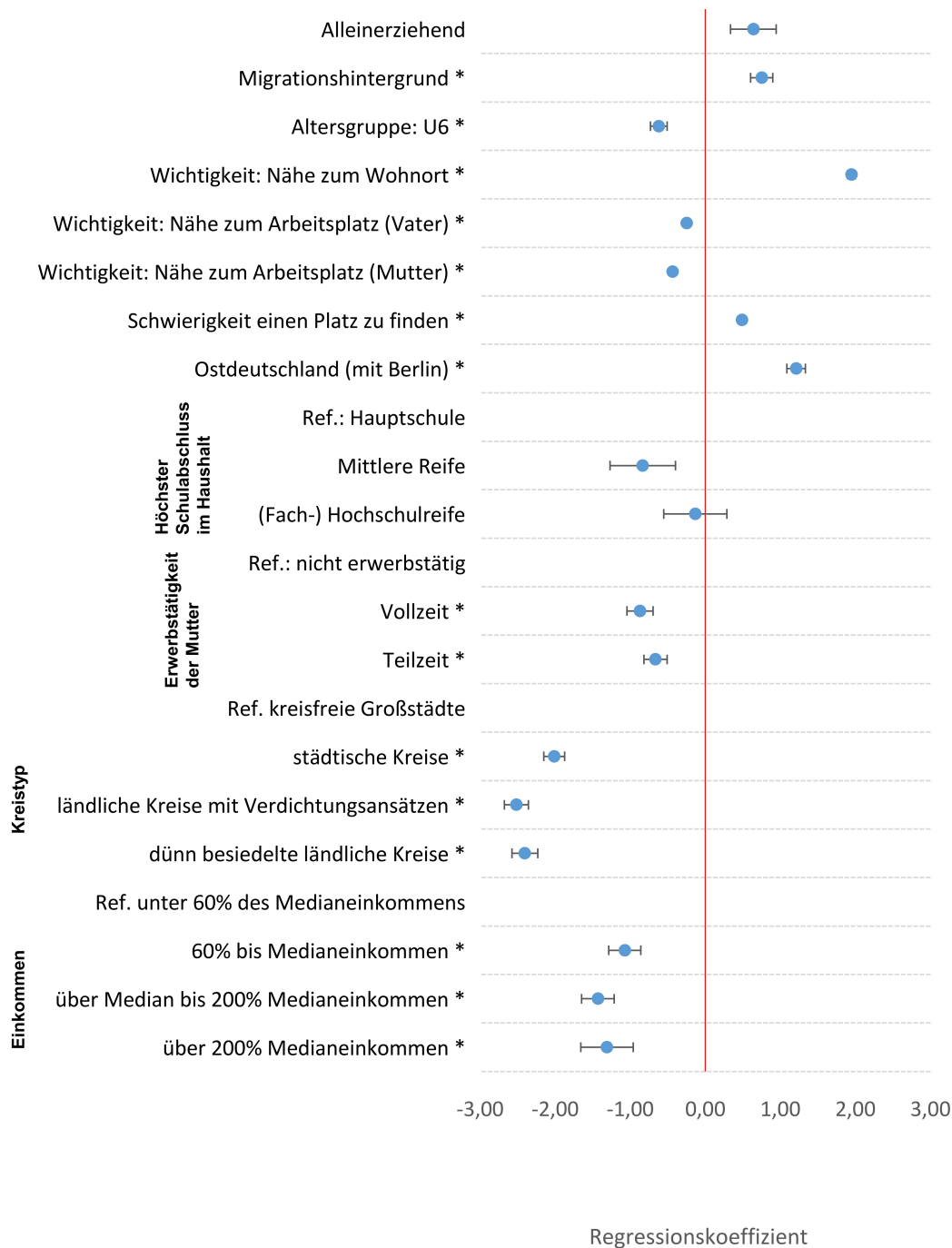
4.1 Zusammenhang von Familienmerkmalen und Wegzeit

Mit Blick auf Abbildung 4.1 wird ersichtlich, dass das Alter einen negativen Zusammenhang mit der Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung aufweist. Liegt das Alter des Kindes zwischen drei Jahren und dem Schuleintritt, verringert sich die Wegzeit um mehr als eine halbe Minute im Vergleich zu Kindern jüngerer Alters. Dieser Effekt des Alters wurde bereits in den vorhergehenden Kapiteln deutlich. Er lässt sich dadurch erklären, dass es insgesamt mehr Einrichtungen gibt, in denen Eltern ihre U6-Kinder betreuen lassen können als dies in der jüngeren Altersgruppe der Fall ist.

Ebenso verhält es sich mit den vier unterschiedlichen Wohnregionen. Während zuvor bereits beobachtet werden konnte, dass Eltern in kreisfreien Großstädten länger zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes benötigen, zeigt sich dieses Ergebnis auch in den multivariaten Analysen unter Kontrolle weiterer Merkmale. Städtische Kreise, ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen sowie dünn besiedelte ländliche Kreise weisen alle einen negativen Zusammenhang mit der Wegzeit auf: Gegenüber Eltern aus kreisfreien Großstädten benötigen Eltern aus den anderen drei Wohnregionen zwischen zwei und zweieinhalb Minuten weniger für den Weg zur Kindertagesbetreuung.

Auch die Erwerbstätigkeit der Mütter hat einen signifikanten Zusammenhang mit der Wegzeit. Gegenüber nicht erwerbstätigen Müttern benötigen diese zwischen einer halben und einer Minute weniger für den Weg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes. Hier könnten unterschiedliche Heransgehensweisen an den Weg zur Kindertagesbetreuung eine Rolle spielen. Aufgrund

Abbildung 4.1: Zusammenhang von Familienmerkmalen mit der Wegzeit



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie U12 (Erhebung 2019), eigene Berechnungen (n=13.915).
 Anmerkungen: Befunde der linearen Regression, Regressionskoeffizienten und Konfidenzintervalle.
 Lesehilfe: Im Vergleich zu Eltern, die in kreisfreien Großstädten wohnen, haben Eltern aus städtischen Kreisen eine um rund zwei Minuten kürzere Wegzeit.

der Erwerbstätigkeit der Mütter ist der morgentliche Zeitplan in diesen Familien enger getaktet, weshalb sie sich etwas mehr beeilen müssen, um den Weg zur Kindertagesbetreuung und zur Arbeitsstelle zu schaffen.

Das Nettoäquivalenzeinkommen des Haushalts ist ein weiterer Faktor, der in einem negativen Zusammenhang mit der Wegzeit zur genutzten Kindertagesbetreuung steht. Verglichen mit Eltern, deren Nettoäquivalenzeinkommen unterhalb von 60 Prozent des Medianeinkommens in Deutschland liegt, also unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle, haben Eltern, die mehr Geld verdienen einen kürzeren Weg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes. Dabei verringert sich die Wegzeit für alle drei anderen Einkommensgruppen in etwa gleich stark um rund eine Minute. Das könnte darauf zurückgeführt werden, dass besonders einkommensschwache Familien oft aus Wohnregionen kommen, in denen kein großes Betreuungsangebot herrscht und sie auf Angebote zurückgreifen müssen, die weiter weg liegen. Eine weitere Ursache ist in der Wahl des Verkehrsmittels zu suchen. Im Bereich unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle ist das Nutzen eines Autos aus finanziellen Gründen schwierig. Eltern müssen für den Weg zur Kindertagesbetreuung demnach zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren oder die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen und das auch bei längeren Strecken. Und wie in Abschnitt 2.4 bereits gezeigt, steigt die Wegzeit mit dem letztgenannten Verkehrsmittel stark an.

Hat eine Familie einen Migrationshintergrund, erhöht sich die Wegzeit um etwas weniger als eine Minute gegenüber Familien ohne Migrationshintergrund.

In der Befragung konnten Eltern angeben, wie wichtig ihnen die räumliche Nähe der Kindertagesbetreuung ihres Kindes zu ihrem Wohnort bei der Wahl der Betreuungseinrichtung war. Je unwichtiger ihnen dieses Anliegen war, umso höher ist auch die Wegzeit (rund zwei Minuten je Ausprägung). Ähnlich verhält es sich mit der von den Eltern eingeschätzten Schwierigkeit, einen Betreuungsplatz für ihr Kind zu finden. Je schwieriger die Eltern die Suche einschätzten, umso länger benötigten sie für den Weg zur Kindertagesbetreuung.

Verglichen mit ihren westdeutschen Pendanten nimmt der Weg zur Kindertagesbetreuung für ostdeutsche Eltern mehr als eine Minute länger in Anspruch.

Die von Müller (2018) für die Region Oberfranken berichteten Ergebnisse können mit Blick auf den Zusammenhang von Bildungsstatus und Entfernung bzw. Wegzeit und bezogen auf Gesamtdeutschland nicht bestätigt werden. Anhand der vorliegenden Daten kann kein signifikanter Zusammenhang zwischen Bildungsstatus und Wegzeit festgestellt werden.

4.2 Einkommen und Entfernung zur Kindertagesbetreuung

Wie in der Forschung gezeigt wurde, hat der Bildungsstatus einen negativen Zusammenhang mit der Entfernung zur nächstgelegenen Kindertagesbetreuung (vgl. Müller 2018). Es wurde gezeigt, dass Familien ohne Abitur aus ländlichen Wohnorten einen längeren Weg zur nächst-

gelegenen Kindertagesbetreuung haben als Familien mit Abitur. Selbiges wird auch für Familien aus städtischen Wohnorten berichtet.

Da in Abschnitt 4.1 kein signifikanter Zusammenhang des Bildungsstatus mit der Wegzeit zur genutzten Kindertagesbetreuung festgestellt werden konnte, der Bildungsstand jedoch häufig mit einem niedrigeren Einkommen einhergeht, soll im Folgenden stattdessen das Nettoäquivalenzeinkommen betrachtet werden, für welches ein signifikanter Zusammenhang mit der Wegzeit vorliegt. Hierbei soll der Hypothese nachgegangen werden, dass finanziell schwächer gestellte Eltern einen weiteren Weg zur Kindertagesbetreuung haben als besser verdienende Eltern.

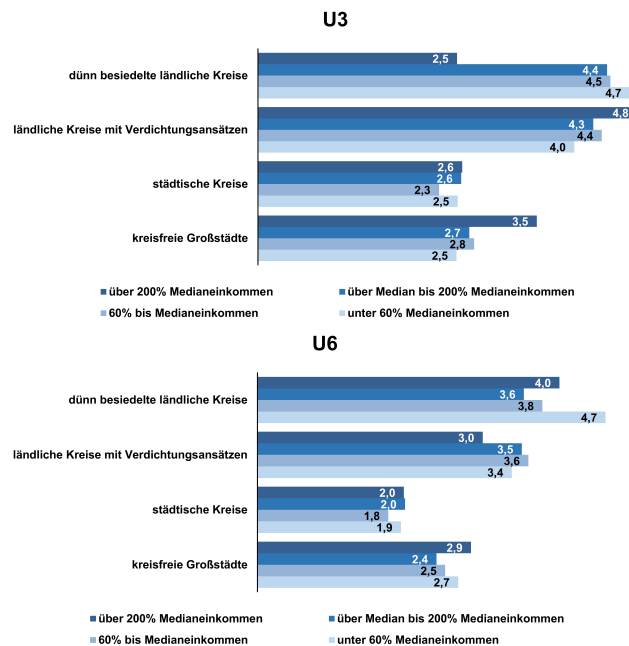
Aus Abbildung 4.2 geht hervor, dass Eltern in kreisfreien Großstädten, deren Kind unter drei Jahre alt ist und deren Einkommen unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle liegt, etwa 2,5 Kilometer für den Weg zur Kindertagesbetreuung zurücklegen müssen. Eltern aus den beiden darüber liegenden Einkommensklassen haben einen Weg zur Kindertagesbetreuung von 2,8 bzw. 2,7 Kilometern. Verdienen Eltern mehr als das Doppelte des Medianeinkommens, beträgt ihr Weg 3,5 Kilometer. Finanziell stärkere Familien in Großstädten greifen somit bei der Wahl der Kindertagesbetreuung auch auf weiter entfernte Angebote zurück und wählen nicht unbedingt die nächstgelegene Kindertagesbetreuung. Allerdings gilt es hier zu beachten, dass insgesamt nur wenige Eltern in diese Kategorie fallen, weshalb die durchschnittliche Wegzeit mit einer höheren Unsicherheit behaftet ist.

Eltern, die von Armut bedroht sind und in städtischen Kreisen wohnen, geben an, dass ihr Weg zur Kindertagesbetreuung 2,5 Kilometer lang ist. Liegt das Einkommen zwischen der Armutsgrenze und dem Medianeinkommen, haben die Eltern einen Weg von 2,3 Kilometern. In den anderen beiden Einkommensklassen beträgt die Entfernung bis zu Kindertagesbetreuung 2,6 Kilometer.

Die beiden ländlichen Wohnregionen unterscheiden sich vor allem in der niedrigsten und der höchsten Einkommensklasse. Während in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen die einkommensstarken Eltern den weitesten (4,8 Kilometer) und die einkommensschwachen Eltern den kürzesten (4 Kilometer) Weg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes haben, ist es in dünn besiedelten ländlichen Kreisen genau anders herum. Hier haben einkommensschwache Eltern den weitesten (4,7 Kilometer) und einkommensstarke Eltern den kürzesten (2,5 Kilometer) Weg zur Kindertagesbetreuung ihres Kindes. Der kurze Weg für einkommensstarke Eltern lässt sich möglicherweise mit einer häufigeren Nutzung von Tagespflegepersonen erklären, die näher am Wohnort dieser Eltern liegen.

Für den U6-Bereich zeigt sich in den kreisfreien Großstädten sowie in den städtischen Kreisen ein ähnliches Bild wie bei den jüngeren Kindern. Einkommensstarke Eltern legen eine größere Strecke zur genutzten Kindertagesbetreuung zurück als einkommensschwache Eltern, wenngleich die Unterschiede nur sehr gering sind. Im Gegensatz zum U3-Bereich, zeigt sich

Abbildung 4.2: Entfernung zur Kindertagesbetreuung nach Nettoäquivalenzeinkommen und Wohnregion (in Kilometern)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie U12 (Erhebung 2019), eigene Berechnungen, Daten gewichtet (n=5.650-8.762).

in beiden ländlichen Wohnregionen, dass einkommensschwache Eltern längere Wegstrecken zur Kindertagesbetreuung bewältigen als einkommensstarke Eltern.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass Eltern mit einem Nettoäquivalenzeinkommen, welches unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle liegt in den ländlichen Wohnregionen einen weiteren Weg zur Kindertagesbetreuung haben, als Eltern mit einem höheren Einkommen. Eine Ausnahme bilden Eltern von U3-Kindern in ländliche Kreisen mit Verdichtungsansätzen. Bislang wurde ein niedriger Bildungsstand mit einer größeren Entfernung zur besuchten Kindertagesbetreuung verknüpft (vgl. Müller 2018). Setzt man ein Einkommen unterhalb der Armutsgefährdungsschwelle mit einem niedrigen Bildungsstand gleich, so spiegelt sich dies nur teilweise in den vorliegenden Ergebnissen wieder. In den ländlichen Wohnregionen können die bisherigen Forschungsergebnisse, bis auf die eine Ausnahme im U3-Bereich, über die Entfernung zur genutzten Kindertagesbetreuung bestätigt werden. In den Großstädten und kreisfreien Städten ist dies nicht der Fall. Hier haben einkommensstarke Familien den längeren Weg zur Kindertagesbetreuung. Es ist davon auszugehen, dass diese Familien nicht gleich die nächstgelegene Kindertagesbetreuung in Anspruch nehmen, sondern sich bewusst für eine weiter entfernte Einrichtung entscheiden.

Der Rechtsanspruch auf einen Betreuungsplatz gilt in beiden Altersgruppen unterschiedlich lange. Bereits seit Mitte der 1990er Jahre haben Eltern von U6-Kindern das Recht, einen Betreuungsplatz in Anspruch zu nehmen. Für U3-Kinder ab dem Alter von einem Jahr ist dies erst seit 2013 der Fall. Der Vorsprung im Angebotsausbau zeigt sich auch in der von den

Eltern angegebenen Wegzeit. Eltern von U6-Kindern benötigen weniger Zeit für den Weg in die Kindertagesbetreuung als Eltern von U3-Kindern. Es ist somit weiterhin notwendig, den Ausbau im U3-Bereich voranzutreiben und damit eine gute Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung auch in der jungen Altersgruppe zu ermöglichen. Insgesamt muss vor allem in ländlichen Wohnregionen darauf geachtet werden, dass eine erreichbare Kindertagesbetreuung in beiden Altersgruppen sichergestellt wird. Gerade mit Blick auf ärmere Familien können hier weite Entfernungen zur Kindertagesbetreuung zu einem Problem werden, da diese Familien nicht immer die finanziellen Mittel für ein Auto haben. In Großstädten wie Berlin, Bremen und Hamburg gibt es ein großes Angebot an Kindertagesbetreuung, was Eltern die Möglichkeit gibt, auch Betreuungsangebote für ihr Kind in Anspruch zu nehmen, die nicht unbedingt am nächsten zu ihrem Wohnort liegen. Dadurch kann es zu einer Erhöhung der Wegzeit zu der von ihnen genutzten Kindertagesbetreuung kommen.

5 Literatur

- Anton, Jeffrey/Hubert, Sandra/Kuger, Susanne (2021): Betreuungsbedarf und Passung bei U3- und U6-Kindern in Deutschland: DJI-Kinderbetreuungsreport 2020. Heft 1 von 8. München. URL: www.dji.de/KiBS.
- Autorengruppe Bildungsberichterstattung (2016): Bildung in Deutschland 2016: Ein indikatorengestützter Bericht mit einer Analyse zu Bildung und Migration. Bielefeld: wbv.
- (2020): Bildung in Deutschland 2020: Ein indikatorengestützter Bericht mit einer Analyse zu Bildung in einer digitalisierten Welt. Bielefeld: wbv.
- Bien, Walter/Riedel, Birgit (2006): Wie viel ist bedarfsgerecht? Betreuungswünsche der Eltern für unter 3-jährige Kinder. In: Wer betreut Deutschlands Kinder? Bien, Walter/Rauschenbach, Thomas/Riedel, Birgit (Hrsg.): Weinheim: Beltz, S. 267–280.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018): Laufende Raumbereobachtungen - Raumabgrenzungen. Siedlungsstrukturelle Kreistypen. URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbereobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/siedlungsstrukturelle-kreistypen/kreistypen.html>.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2020): Kindertagesbetreuung Kompakt: Ausbaustand und Bedarf 2019. Ausgabe 05a: Kinder bis zum Schuleintritt.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): ADFC-Fahrradklima-Test 2020.
- Hofferth, Sandra/Collins, Nancy (2000): Child care and employment turnover. In: Population Research and Policy Review, Jg. 19, S. 357–395.
- Hubert, Sandra/Anton, Jeffrey/Kuger, Susanne (2021): Randzeiten: Der Bedarf an erweiterten Betreuungszeiten in Deutschland: DJI-Kinderbetreuungsreport 2020. Heft 3 von 8. München. URL: www.dji.de/KiBS.
- Hüsken, Katrin/Lippert, Kerstin/Kuger, Susanne (2021): Betreuungssituation und -bedarfe bei Grundschulkindern in Deutschland: DJI-Kinderbetreuungsreport 2020. Heft 2 von 8. München. URL: www.dji.de/KiBS.
- Kuger, Susanne/Gedon, Benjamin (2021): Methodischer Hintergrund der KiBS-Erhebung 2019: DJI-Kinderbetreuungsreport 2020. Heft 8 von 8. München. URL: www.dji.de/KiBS.
- Müller, Doreen (2018): Wer besucht die nächstgelegene Kindertageseinrichtung? Analysen zum Einfluss räumlicher Faktoren bei der Einrichtungswahl. In: Sixt, Michaela/Bayer, Michael/Müller, Doreen (Hrsg.): Bildungsentscheidungen und lokales Angebot: die Bedeutung der Infrastruktur für Bildungsentscheidungen im Lebenslauf. Münster, New York, S. 57–85.
- (2020): Sind ländlich abgelegene Kindertageseinrichtungen abgehängte Kindertageseinrichtungen? Befunde zu Unterschieden in der Strukturqualität im Stadt-Land-vergleich am Beispiel Oberfrankens. In: Zeitschrift für Grundschulforschung, Jg. 13, S. 209–228.
- Neumeier, Stefan (2019): Erreichbarkeit von Kindergärten in Deutschland. Kennzahlen und Karten. Braunschweig.
- Schober, Pia S./Spieß, Katharina/Stahl, Juliane F. (2017): Gute Gründe für gute Kitas! Wer nutzt welche Qualität von Kindertageseinrichtungen und was bedeutet sie für die Vereinbarkeit von Familien- und Erwerbsarbeit? Berlin.
- Sozialbehörde Hamburg (2017): Hamburg bleibt Spitzenreiter beim Krippenausbau in Westdeutschland. URL: <https://www.hamburg.de/kita/7040886/krippenausbau-statistik/>.
- Statistisches Bundesamt (2020): Tageseinrichtungen für Kinder am 1. März 2020 nach Art und Trägern. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Soziales/Kindertagesbetreuung/Tabellen/kindertageseinrichtungen-traeger-2018.html>.
- Umweltbundesamt (2014): E-Rad macht mobil. Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung.

Die Autorinnen und Autoren des DJI-Kinderbetreuungsreports 2020

Jeffrey Anton ist seit 2019 im „Projekt DJI-Kinderbetreuungsstudie (KiBS)“ der Abteilung „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ tätig. Der Forschungsschwerpunkt des Soziologen ist der Betreuungsbedarf der Eltern für Kinder von der Geburt bis zum Eintritt in die Grundschule sowie die Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung.

Kontakt: anton@dji.de

Benjamin Gedon war in den Jahren 2018 und 2019 in KiBS beschäftigt. Der Arbeitsschwerpunkt des Soziologen lag neben der Forschung zum Betreuungsbedarf der Eltern für Kinder von der Geburt bis zum Eintritt in die Grundschule in der Aufbereitung der Befragungsdaten. Seit Juli 2019 unterstützt er das Forschungsdatenzentrum des DJI im Datenmanagement der Befragungen des Projekts „Entwicklung von Rahmenbedingungen in der Kindertagesbetreuung (ERiK)“.

Kontakt: gedon@dji.de

Dr. Sandra Hubert arbeitet seit dem Jahr 2011 in der Abteilung „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ erst im Projekt „KiföG-Evaluation“ und nun im Folgeprojekt KiBS. Die Sozialwissenschaftlerin beschäftigt sich innerhalb des Projektes vorwiegend mit den Themen erweiterte Betreuungszeiten/Randzeiten sowie Elternbeiträge in der Kindertagesbetreuung.

Kontakt: hubert@dji.de

Katrin Hüsken arbeitet seit 2006 als wissenschaftliche Referentin am Deutschen Jugendinstitut (DJI) – und dort seit 2017 in KiBS. Die Forschungsschwerpunkte der Psychologin sind Bildung und Betreuung im Grundschulalter, Elternbedarfe sowie der Übergang vom Kindergarten in die Schule.

Kontakt: huesken@dji.de

Alexandra Jähnert ist wissenschaftliche Referentin in der Abteilung „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ am Deutschen Jugendinstitut (DJI). Die Soziologin arbeitete von 2017 bis 2019 im Projekt „DJI-Kinder- und Jugendmigrationsreport“ und ist aktuell am Projekt „Entwicklung von Rahmenbedingungen in der Kindertagesbetreuung (ERiK)“ beschäftigt. Ihre Forschungsschwerpunkte sind Migrationssoziologie sowie frühkindliche Bildung und Betreuung.

Kontakt: jaehnert@dji.de

Theresia Kayed ist seit 2020 im Projekt KiBS der Abteilung „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ tätig. Die Forschungsschwerpunkte der Soziologin sind die Inanspruchnahme von Kinderbetreuung, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie die Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung.

Kontakt: kayed@dji.de

PD Dr. Susanne Kuger leitet das „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ am DJI und ist Projektleiterin von KiBS. Die Forschungsschwerpunkte der interdisziplinären Bildungs- und Sozialforscherin liegen in der Untersuchung von Aufwachsenkontexten von Kindern und Jugendlichen in Kindergarten, Schule, Familie und Freizeit und ihrer Bedeutung für ihre gelingende Entwicklung sowie in der Weiterentwicklung von Methoden der Bildungs- und Sozialberichterstattung.

Kontakt: kuger@dji.de

Kerstin Lippert ist seit 2015 in den Projekten „KiföG-Evaluation“ und KiBS tätig. Die Forschungsschwerpunkte der Soziologin sind die Zufriedenheit der Eltern mit der genutzten Kinderbetreuung und die Gründe der Eltern, Angebote der Kindertagesbetreuung nicht in Anspruch zu nehmen.

Kontakt: lippert@dji.de

Ulrike Hegemann (geborene Müller) ist wissenschaftliche Referentin in der Abteilung „Familie und Familienpolitik“ am Deutschen Jugendinstitut (DJI). Die Soziologin arbeitete von 2019 bis 2020 am Projekt „Entwicklung von Rahmenbedingungen in der Kindertagesbetreuung (ERiK)“ und ist aktuell am Projekt „Beratungsbedarfe von Stieffamilien in Bayern“ beschäftigt. Ihre Forschungsschwerpunkte sind frühkindliche Bildung und Betreuung, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie komplexe Familiensysteme.

Kontakt: uhegemann@dji.de

Die Titel der Reihe

Studie 1:
Der Betreuungsbedarf bei U3- und U6-Kindern

Studie 2:
Der Betreuungsbedarf bei Grundschulkindern

Studie 3:
Randzeiten: Der Bedarf an erweiterten Betreuungszeiten

Studie 4:
Weshalb nehmen Eltern keine Betreuungsangebote in Anspruch?

Studie 5:
Wie beurteilen Eltern die Betreuungsangebote?

Studie 6:
Elternbeiträge in der Kindertagesbetreuung: Ungleichheiten, Teilhabe und Verbesserungen

Studie 7:
Wegzeiten und Erreichbarkeit von Kindertagesbetreuung

Studie 8:
Methodischer Hintergrund der KiBS-Erhebung 2019

Deutsches Jugendinstitut e. V.

Nockherstraße 2
D-81541 München

Postfach 90 03 52
D-81503 München

Telefon +49 89 62306-0
Fax +49 89 62306-162

www.dji.de