



Deutsches
Jugendinstitut

Johannes Wieschke, Benedikt Zoepf, Susanne Kuger

Wegzeiten und Fortbewe- gungsarten auf dem Weg zur Kindertagesbetreuung

DJI-Kinderbetreuungsreport 2025
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 60 Jahren erforscht es die Lebenslagen von Kindern, Jugendlichen und Familien, berät Bund, Länder und Gemeinden und liefert wichtige Impulse für die Fachpraxis.

Aktuell sind an den beiden Standorten München und Halle (Saale) etwa 380 Beschäftigte tätig, darunter rund 240 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler.

Finanziert wird das DJI überwiegend aus Mitteln des Bundesministeriums für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMBFSFJ) und den Bundesländern. Weitere Zuwendungen erhält es im Rahmen von Projektförderungen u.a. von der Europäischen Kommission, Stiftungen und anderen Institutionen der Wissenschaftsförderung.

Impressum

© 2026 Deutsches Jugendinstitut e.V.

Deutsches Jugendinstitut
Nockherstraße 2
81541 München

Datum der Veröffentlichung August 2026
ISBN: 978-3-86379-603-7
DOI: 10.36189/DJI202617

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

Ansprechpartner:
Prof. Dr. Susanne Kuger
Telefon +49 89 62306-322
E-Mail kibs@dj.de

Inhalt

Einleitung	5
Zusammenfassung der zentralen Befunde	7
1 Benötigte Zeit für den Weg zur Kindertageseinrichtung	8
2 Genutzte Fortbewegungsart für den Weg zur Kindertageseinrichtung	13
2.1 Strukturelle Faktoren	13
2.1.1 Bundesland	13
2.1.2 Gemeindegröße	16
2.1.3 Entfernungen und Siedlungsdichte	18
2.1.4 Fahrradinfrastruktur	21
2.1.5 Art der Kindertagesbetreuung	24
2.2 Individuelle Faktoren	25
2.2.1 Elterliche Erwerbstätigkeit	26
2.2.2 Elterliche Bildung und Einkommen	27
2.2.3 Einwanderungsgeschichte des Kindes	29
2.3 Multivariate Analysen	31
3 Literatur	36
4 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	37
Anhang	38

Der DJI-Kinderbetreuungsreport 2025

Der jährlich erscheinende „DJI-Kinderbetreuungsreport“ enthält aktuelle und vertiefte Befunde zum Themenspektrum Nutzung und Bedarf an frühkindlicher und außerunterrichtlicher Bildung, Betreuung und Erziehung (FBBE und BBE) in Deutschland. Die Reihe umfasst sowohl feste als auch wechselnde thematische Studien. Zu den Kernthemen, die jedes Jahr enthalten sind, gehören die Inanspruchnahme von Angeboten, der Bedarf der Eltern sowie die gewünschten und genutzten Betreuungsumfänge. Ebenso fester Bestandteil der Reihe sind aktualisierte Informationen zum methodischen Hintergrund, den erhobenen Daten, dem Feldverlauf und dem Studiendesign. In der Ausgabe 2025 werden darüber hinaus folgende Themen behandelt: die prospektiven Bedarfe von Eltern von Vorschulkindern, die Verlässlichkeit der Angebote, die Anmeldung und Buchung, die Wege zur Kindertagesbetreuung und regionale Einflussfaktoren sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Die berichteten Befunde basieren auf Auswertungen der „DJI-Kinderbetreuungsstudie“ (KiBS). Diese wird seit 2016 am Deutschen Jugendinstitut (DJI) durchgeführt. KiBS liefert jährlich zentrale Indikatoren und Kennzahlen für die Sozialberichterstattung zur Betreuungssituation und den elterlichen Bedarfen. Betrachtet werden Kinder in drei Altersgruppen: Kinder unter drei Jahren (U3), Kinder von drei Jahren bis zum Schuleintritt (U6) und Grundschulkinder bis einschließlich zehn Jahre (GS). Die KiBS-Daten dienen gemeinsam mit den amtlichen Beteiligungsquoten als wichtiges Instrument, um den Platzausbau im System zu dokumentieren, mögliche Angebotslücken zu identifizieren und Handlungserfordernisse abzuleiten.

KiBS-Daten fließen unter anderem in die Evaluation des Ganztagsförderungsgesetzes (GaFöG) und des Dritten Gesetzes zur Weiterentwicklung der Qualität und zur Teilhabe in der Kindertagesbetreuung (KiTa-Qualitätsgesetz) ein. Zudem werden Ergebnisse aus KiBS in der jährlich vom Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMBFSFJ) herausgegebenen Broschüre „Kindertagesbetreuung Kompakt“, dem nationalen Bildungsbericht und dem Familienbericht publiziert.

Mit jährlich rund 33.000 befragten Eltern ist KiBS die größte Studie Deutschlands zum Thema Kinderbetreuung. Die Daten sind dabei sowohl auf Bundes- als auch auf Länderebene repräsentativ. Zudem können mit KiBS aktuelle gesellschaftliche und politische Entwicklungen (etwa Schließzeiten von Angeboten vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels) im Rahmen von Ergänzungsmodulen oder Zusatzstudien untersucht werden. Als Panelstudie ermöglicht KiBS neben Trend- auch Längsschnittanalysen.

Einleitung

Im Zuge des seit Jahren stattfindenden starken Ausbaus des Systems der Frühkindlichen Bildung, Betreuung und Erziehung (FBBE) spielt zum einen der rein quantitative Ausbau eine wichtige Rolle, da nach wie vor nicht alle Eltern, die einen Platz in der FBBE nutzen wollen, auch einen solchen in Anspruch nehmen können (Kayed/Wieschke/Kuger 2025). Darüber hinaus sind aber sowohl für diese Eltern als auch für die Eltern, deren Bedarf gedeckt ist, auch verschiedene Qualitätskriterien relevant. So ist in diesem Zusammenhang von Bedeutung, inwieweit die vorhandenen Plätze effektiv genutzt werden können, was auch die Erreichbarkeit von Kindertageseinrichtungen in den Vordergrund rückt. Nur wenn FBBE-Plätze passend verteilt sind, können sie auch in Anspruch genommen und so die elterlichen Bedarfe abgedeckt werden. Das Fehlen eines Platzes in erreichbarer Nähe ist zurzeit noch für einen signifikanten Teil der Eltern ein Grund gegen die Nutzung eines Platzes (Lippert/Hüsken/Kuger 2022). Dies ist auch vor dem Hintergrund sinkender Geburtenraten relevant, da zurückgehende Kinderzahlen, wie sie in einigen Gebieten seit Jahren zu beobachten sind, es zusätzlich erschweren können, überall ein bedarfsgerechtes Angebot bereitzustellen (Böwing-Schmalenbrock u.a. 2025).

Strukturelle Faktoren auf Bundes- oder Landesebene können für die Versorgung mit FBBE-Plätzen ebenso eine Rolle spielen wie kleinräumigere geographische oder stadtplanerische Aspekte und die individuelle Mobilität der Familien. So zeigen sich Unterschiede in den Beteiligungsquoten bis hinunter auf Stadtteilebene (Diermeier u.a. 2025). Im Rahmen dieser Auswertung der KiBS-Daten stehen daher Merkmale im Zentrum, die die Erreichbarkeit von Angeboten für Familien oder entsprechende Teilhabebarrieren beschreiben, wie beispielsweise die Siedlungsdichte oder die Anzahl der FBBE-Einrichtungen in Wohnortnähe. Aber auch persönliche Präferenzen, allen voran die Wahl der Fortbewegungsart, können beeinflussen, ob und wie Kindertageseinrichtungen erreicht werden, und werden im Folgenden in die Analysen einbezogen.

Fragt man Eltern nach der Entfernung zu dem von ihnen genutzten Angebot, sind deren mögliche Auskünfte von bestimmten Restriktionen geprägt. So kann die tatsächliche Entfernung von vielen Eltern nicht exakt wiedergegeben werden, wohl aber die Dauer der üblicherweise zurückgelegten Wegstrecke. Die Dauer wiederum hängt nicht alleine von der zurückzulegenden Strecke ab, sondern ganz maßgeblich von der hierfür genutzten Fortbewegungsart. Diese beiden Merkmale – Dauer und Fortbewegungsart – stellen im Folgenden die beiden abhängigen Variablen dar, für die untersucht wird, von welchen soziodemografischen oder strukturellen Faktoren sie beeinflusst werden.

In einem ersten Schritt wird untersucht, wie viel Zeit der Weg zur Kindertageseinrichtung nach Auskunft der Eltern in Anspruch nimmt, wobei auch die Rolle der genutzten Fortbewegungsarten berücksichtigt wird. Anschließend wird genauer auf die relative Häufigkeit der einzelnen Fortbewegungsarten eingegangen und analysiert, mit welchen individuellen und strukturellen Faktoren die Wahl der Transportmöglichkeit zusammenhängt. Dabei wird auch auf die Siedlungsstruktur eingegangen, da davon ausgegangen werden kann, dass diese für den physischen Weg zur

Kindertagesbetreuung von großer Bedeutung ist. Neben den Bundesländern werden daher auch Merkmale der Wohnorte der Befragten betrachtet. Das wichtigste Merkmal ist dabei die Wohnortgröße als Indikator für verschiedene Siedlungsstrukturen, weshalb die jeweiligen Gemeinden für die entsprechenden Analysen in drei Kategorien unterteilt werden:

- Großstädte (mindestens 100.000 Einwohner)
- Mittelstädte (20.000 bis unter 100.000 Einwohner)
- Kleine Gemeinden (unter 20.000 Einwohner)

Ende 2023 lebten 31,8 Prozent der deutschen Bevölkerung in Großstädten, 27,9 Prozent in Mittelstädten und 40,2 Prozent in kleinen Gemeinden. Die Anteile für kleine Gemeinden sind dabei in Ost- und Westdeutschland sehr ähnlich. In Ostdeutschland liegt der Anteil für Großstädte mit 38,9 Prozent deutlich höher (West: 30,1 Prozent) und der für Mittelstädte mit 20,9 Prozent niedriger (West: 29,6 Prozent).

Die Ergebnisse werden zudem in Hinblick darauf diskutiert, wie verschiedene Faktoren zusammenhängen und miteinander interagieren. Durch die Berücksichtigung dieser Aspekte soll ein differenziertes Bild der Wege gezeichnet werden, die regelmäßig zu den genutzten Kindertageseinrichtungen zurückgelegt werden. Zudem wird so die individuelle Erreichbarkeit des Angebots, welches durch die Kinder der Eltern der KiBS-Stichprobe genutzt wird, genauer analysiert.

Zusammenfassung der zentralen Befunde

Für den Weg zur Kindertagesbetreuung werden im Durchschnitt etwa zehn Minuten benötigt

Dabei gibt es nur geringe Unterschiede zwischen den Gemeindegrößen oder den meisten genutzten Fortbewegungsarten. Unabhängig von den Ausprägungen dieser Merkmale liegt der Median stets bei fünf bis zehn Minuten, lediglich Befragte, die für diesen Weg den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen, sind durchschnittlich deutlich länger unterwegs.

Der Weg zur Kita wird größtenteils mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt

Die Bedeutung des Autos ist dabei in kleinen Gemeinden am größten und nimmt mit zunehmender Größe des Wohnorts ab. Der ÖPNV spielt auch in Großstädten mit unter 10 Prozent nur eine kleine Rolle. Im Vergleich zu vor sieben Jahren wird das Fahrrad öfter und das Auto seltener genutzt.

Die Wahl der Fortbewegungsart für den Weg zur Kita wird von einer Vielzahl struktureller und individueller Faktoren beeinflusst

Hinsichtlich des Fahrradanteils gibt es besonders starke positive Korrelationen mit der Qualität der Fahrradinfrastruktur, der Einwohnerzahl des Wohnorts und dem Bildungsstand der Eltern. Ein positiver Effekt auf die Wahrscheinlichkeit des Zu-Fuß-Gehens geht vor allem von einer größeren Zahl von Kindertageseinrichtungen in Wohnortnähe aus. Der Autoanteil ist außerhalb von Großstädten oder dann, wenn sich keine Betreuungseinrichtung in Wohnortnähe befindet, besonders hoch.

1 Benötigte Zeit für den Weg zur Kindertageseinrichtung

Der Weg zur Kindertageseinrichtung ist für viele Eltern von großer Bedeutung und spielt daher auch bei der Wahl der Einrichtung eine zentrale Rolle. Befragt nach der Wichtigkeit zehn verschiedener Gründe für die Wahl der genutzten Einrichtung konnten Eltern im Rahmen von KiBS jeweils Werte von 1 (sehr wichtig) bis 6 (überhaupt nicht wichtig) wählen. Für die Nähe zum Wohnort wurde von 61 Prozent der Eltern der höchste Wert, von weiteren 25 Prozent der zweithöchste Wert angegeben, womit dieser Grund als mit Abstand am wichtigsten eingestuft wurde. Eltern, die keinen Platz für ihr Kind in Anspruch nehmen, wurden zudem nach den Gründen für die Nichtnutzung befragt. Von denen, die einen Platzbedarf äußerten, aber aktuell keinen Platz nutzen, stimmten 31 Prozent der Aussage zu „Weil es in erreichbarer Nähe kein Angebot gibt“ (in dieser Gruppe der fünftwichtigste von elf möglichen Gründen).

Methodische Anmerkungen

Die DJI-Kinderbetreuungsstudie (KiBS) ist keine Vollerhebung, sondern basiert auf der Ziehung einer Stichprobe. Aus diesem Grund weisen die dargestellten Werte zur Nutzung und den Betreuungsbedarfen von Kindern im Grundschulalter eine gewisse Unschärfe (z. B. aufgrund von Stichprobenfehlern) auf.

Bei Befragungsdaten ist die statistische Genauigkeit im Bereich der Nachkommastellen nicht gegeben. Die Stichprobenwerte werden daher auf ganze Zahlen gerundet ausgewiesen. Dadurch kann es bei Differenz- oder Summenbildungen zu Abweichungen kommen, beispielsweise die Summe aller genutzten Fortbewegungsarten knapp über oder unter 100 Prozent betragen – so sind Prozentwerte in Abbildungen auf ganze Prozente gerundet, Differenzen werden aber mit Hilfe der ungerundeten Werte berechnet.

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

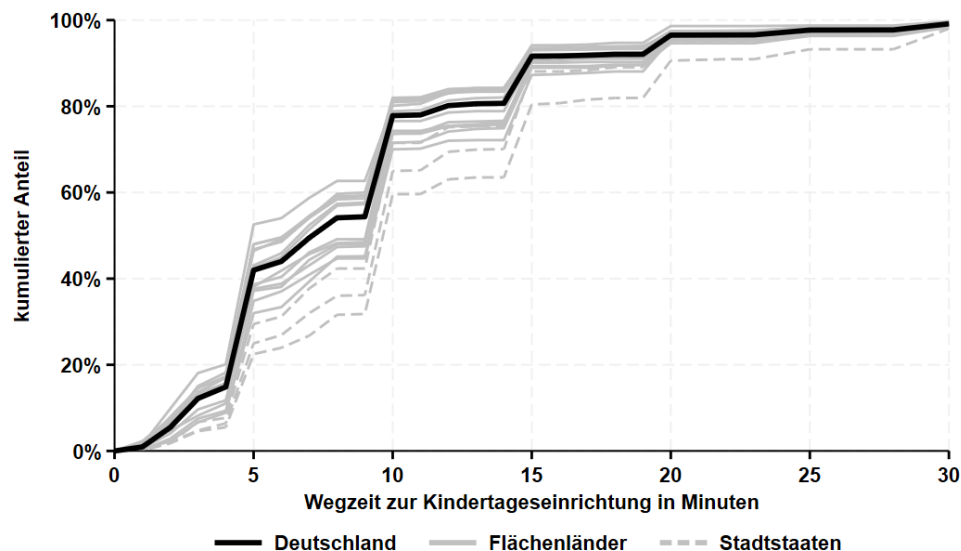
Weitere Informationen zum Erhebungsdesign und der Repräsentativität der Stichprobe sind in Heft 8 des DJI-Kinderbetreuungsreport 2025 (Wieschke/Lipert/Kuger 2025) zusammengefasst.

Die Entfernung zur Kindertageseinrichtung spielt also für viele Eltern eine wichtige Rolle, was darauf hindeutet, dass viele Eltern die benötigte Wegzeit so weit wie möglich reduzieren möchten. Abbildung 1 zeigt, dass diese Zeiten tatsächlich meist relativ kurz sind. Auf der x-Achse befindet sich die benötigte Zeit in Minuten, auf der y-Achse der Anteil der Befragten, die höchstens die entsprechende Zeit benötigen. Je weiter links und/oder oben eine Kurve angetragen ist, umso schneller erreicht ein höherer Anteil der Eltern im jeweiligen Bundesland die Kindertagesbetreuung. Die Dauer wurde als offene Angabe erhoben, wobei dennoch fast 70 Pro-

zent der Befragten eine durch 5 teilbare Zahl nannten, da solche Angaben von Befragten häufig gerundet werden. Etwa 40 Prozent der Eltern geben eine Dauer von höchstens fünf Minuten an, ca. 80 Prozent benötigen maximal zehn und ca. 90 Prozent maximal 15 Minuten. Der Median beträgt 8 Minuten, die durchschnittliche Dauer 9,1 Minuten.

Dabei gibt es allerdings auch Unterschiede zwischen den Bundesländern: So sind in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und dem Saarland rund die Hälfte der Befragten höchstens fünf Minuten unterwegs, während es in Hamburg und Berlin nur ein Viertel sind – hier zeichnet sich bereits ein Großstadteffekt ab, der im Folgenden noch genauer untersucht werden wird. Auch Bremen gehört zu den Bundesländern mit den im Durchschnitt längsten Dauern. Die Durchschnittswerte liegen zwischen 8,2 Minuten in Rheinland-Pfalz und 12,4 Minuten in Berlin. Weitere Zahlen sind in Tabelle A1 im Anhang aufgeführt.

Abb. 1: Wegzeit zur Kindertageseinrichtung nach Bundesland in Minuten



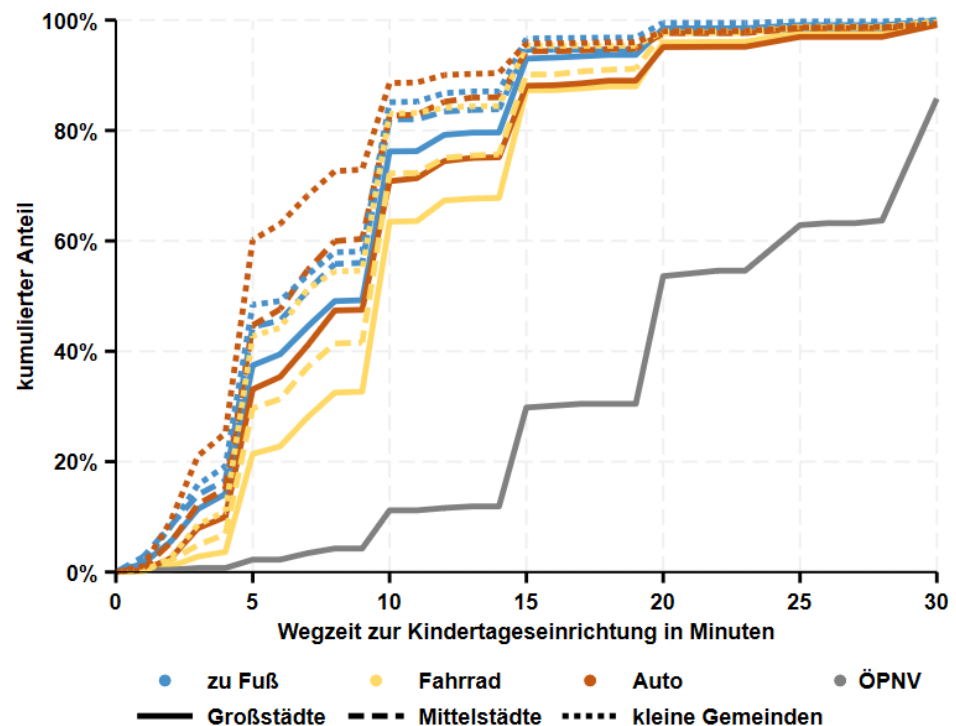
Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=16.412).

Während kein Bundesland stark von einer Durchschnittszeit von zehn Minuten abweicht, gibt es dennoch stets eine gewisse Varianz, die unter anderem Unterschiede im Mobilitätsverhalten oder in der Siedlungsstruktur – und damit in den zurückgelegten Entfernungen – widerspiegeln kann. So kann die Wegzeit, außer durch die Distanz, auch durch die genutzte Fortbewegungsart beeinflusst werden, die in KiBS mit Hilfe von vier Kategorien abgefragt wurde: zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV und Auto. Im Allgemeinen können mit dem Fahrrad höhere Geschwindigkeiten als zu Fuß und niedrigere Geschwindigkeiten als mit dem Auto erzielt werden. Entsprechend könnte davon ausgegangen werden, dass die Zeit, die für den Weg zur Kita benötigt wird, mit dem Auto am kleinsten ist und zu Fuß am größten.

Abbildung 2 zeigt jedoch, dass ein solcher eindeutiger Zusammenhang nicht besteht. Dargestellt ist dort der Anteil der Befragten – aufgeteilt nach Größe des Wohnorts und genutzter Fortbewegungsart –, deren Wegzeit zur Kindertageseinrichtung

höchstens der angegebenen Zahl an Minuten entspricht (der ÖPNV ist aufgrund geringer Fallzahlen nur für Großstädte ausgewiesen). So brauchen in kleinen Gemeinden ungefähr 60 Prozent der Eltern, die das Auto nutzen, höchstens fünf Minuten, während der entsprechende Wert für den Fuß- und Radverkehr bei etwa 40 bis 50 Prozent liegt. In Groß- und Mittelstädten wird vor allem mit dem Fahrrad etwas mehr Zeit benötigt, während in Großstädten die Kurve für zu Fuß Gehende über den anderen liegt und damit eine durchschnittlich geringere Dauer anzeigt.

Abb. 2: Wegzeit zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Fortbewegungsart in Minuten



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=16.020).

Differenzen im Verlauf der Linien finden sich allerdings größtenteils im Bereich zwischen fünf und zehn Minuten und resultieren nicht in großen Mittelwertsunterschieden, wie Tabelle 1 veranschaulicht. Aufgeführt sind dort die Wegzeiten in Minuten, erneut getrennt nach Gemeindegröße und Fortbewegungsmodus. Innerhalb jeder Größenkategorie unterscheiden sich die Modi Auto, Fahrrad und zu Fuß im Durchschnitt nur um etwa ein bis zwei Minuten, wobei Befragte mit dem Fahrrad eher länger unterwegs sind als zu Fuß. In Großstädten benötigen Eltern zu Fuß sogar die wenigste Zeit, wobei auch hier die Unterschiede nur sehr gering ausfallen. Über alle Gemeindegrößen hinweg beträgt der Durchschnitt sieben bis elf Minuten, der Median liegt bei fünf bis zehn Minuten. Großstädte weisen für jede Fortbewegungsart den höchsten Durchschnittswert auf, was im Einklang mit dem in Abbildung 1 beobachteten Stadtstaaten-Effekt steht, kleine Gemeinden den niedrigsten. Auch für andere Variablen wie das Bundesland, die Betreuungsform und die Einwanderungsgeschichte sind statistisch signifikante Effekte feststellbar, deren Stärke

allerdings ähnlich schwach ausgeprägt ist, weshalb sie hier nicht gesondert diskutiert werden (siehe Tabelle A2 im Anhang).

Tab. 1: Wegzeiten zur Kindertagesbetreuung nach Gemeindegrößenklasse und genutzter Fortbewegungsart in Minuten

	Fortbewegungsart	Durchschnitt (Std.-Abw.)	25%- Quartil	Median	75%- Quartil
Großstadt	zu Fuß	9,1 (5,6)	5	10	10
	Fahrrad	11,2 (5,8)	7	10	15
	Auto	10,2 (6,7)	5	10	14
	ÖPNV	24,2 (12,5)	15	20	75
Mittelstadt	zu Fuß	8,4 (5,4)	5	7	10
	Fahrrad	10,0 (5,4)	5	10	12
	Auto	8,4 (5,9)	5	7	10
Kleine Gemeinde	zu Fuß	7,8 (4,5)	5	7	10
	Fahrrad	8,5 (5,1)	5	7	10
	Auto	7,1 (6,1)	5	5	10

Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=16.020).

Den einzigen deutlichen Ausreißer hinsichtlich der benötigten Wegzeiten stellt der ÖPNV dar, der aufgrund der niedrigen Fallzahlen nur für Großstädte dargestellt wird. Mit einem Durchschnitt von etwa 24 Minuten liegt die Dauer hier signifikant über den anderen Fortbewegungsarten, wofür mit hoher Wahrscheinlichkeit die bei diesem Verkehrsmittel einzuplanenden Wartezeiten eine Rolle spielen. Denkbar ist aber auch, dass der Weg zur Kindertageseinrichtung in dieser Gruppe besonders oft als Teil des Weges zur Arbeitsstelle zurückgelegt wird. Gestützt wird diese Annahme durch die Tatsache, dass auch die ÖPNV-Nutzenden mit mindestens vier Kitas in Wohnortnähe im Durchschnitt mehr als 20 Minuten benötigen.¹ Direkte Informationen darüber, inwieweit der Weg zur Kindertageseinrichtung mit anderen Wegen

¹ Wird Deutschland in Rasterquadrate mit einer Kantenlänge von einem Kilometer eingeteilt, gelten Einrichtungen als „in Wohnortnähe“, wenn sie sich im selben Quadrat wie die Wohnadresse befinden (siehe Abschnitt 2.1.3).

kombiniert wird und ob dies die ÖPNV-Nutzenden stärker betrifft, sind in den vorliegenden Daten allerdings nicht enthalten.

Im Hinblick auf die anderen Fortbewegungsarten stellt sich somit die Frage, wie sich trotz ihrer Unterschiedlichkeit die geringen zeitlichen Differenzen erklären lassen. Dafür wird auf das Konzept des Reisezeitbudgets Bezug genommen (Ahmed/Stopher 2014), demgemäß jede Person eine gewisse Zeit, die sie für die tägliche Mobilität aufwendet, als akzeptabel betrachtet. Technologische oder infrastrukturelle Mobilitätsfortschritte, die zu durchschnittlich höheren Geschwindigkeiten führen, gehen demnach nicht mit kürzeren Reisezeiten einher. Stattdessen machen diese Fortschritte weiter entfernte Ziele besser erreichbar und bewegen Personen dazu, in derselben Zeit weitere Entfernungen zurückzulegen (Metz 2008), was auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen bedeutet (Metz 2021). Auch zeitliche Einsparungen etwa durch Homeoffice-Möglichkeiten können durch zusätzliche Mobilität an anderer Stelle kompensiert werden, etwa indem man an Tagen ohne Homeoffice längere Strecken pendelt. Die täglich für die persönliche Mobilität aufgewendete Zeit bleibt somit – zeit- und ortsunabhängig – im Durchschnitt weitgehend unverändert und wird als Marchetti-Konstante bezeichnet. In der Literatur diskutierte Werte für die Marchetti-Konstante liegen meist im Bereich von etwa 1 bis 1,3 Stunden (Ahmed/Stopher 2014).

Es ist daher nicht zwingend davon auszugehen, dass Befragte die Dauer des Weges zur Kindertageseinrichtung stets minimieren wollen. Stattdessen ist für eine gegebene Wegstrecke auch die Nutzung langsamerer Fortbewegungsarten möglich, solange dadurch das persönliche Reisezeitbudget nicht überschritten wird. Anzunehmen ist demgemäß, dass Befragte sich in eine Fortbewegungsart hineinselektieren, mit der eine gewisse Wegzeit eingehalten werden kann, sodass die Fortbewegungsart stärker mit der zurückgelegten Distanz (die in der Befragung allerdings nicht erhoben wurde) als mit der benötigten Zeit korreliert.

Zudem ist die durchschnittlich kurze Dauer des Weges zur Kindertagesbetreuung hervorzuheben, was dazu beiträgt, die Geschwindigkeitsdifferenzen der verschiedenen Transportmodi auszugleichen. Denn zwar erlaubt vor allem das Auto deutlich höhere Maximalgeschwindigkeiten, allerdings entstehen durch den Weg vom und zum Auto, das Ein- und Ausparken, die Parkplatzsuche und das An- und Abschnallen des Kindes Zeitverluste, die sich vor allem auf kurzen Strecken bemerkbar machen und dort einen signifikanten Teil der gesamten Wegzeit ausmachen können. Vor allem in dicht besiedelten Gegenden mit niedrigen Geschwindigkeitsbegrenzungen können das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen dadurch selbst auf derselben Strecke zeitlich konkurrenzfähig zur Fahrt mit dem Auto sein. Besonders unter diesen Umständen könnten dann auch andere individuelle Faktoren wie das Umweltbewusstsein eine Rolle bei der Wahl der Fortbewegungsart spielen.

2 Genutzte Fortbewegungsart für den Weg zur Kindertageseinrichtung

Während die Mittelwertunterschiede in der Wegzeit zwischen verschiedenen Gruppen gering ausfallen, zeigen sich für die Fortbewegungsarten teils deutliche Differenzen. Dabei wird im Folgenden unterschieden zwischen strukturellen Faktoren einerseits, die vor allem auf den Wohnort oder die Lage von Kindertageseinrichtungen Bezug nehmen, und individuelle Faktoren andererseits, die primär Familienmerkmale in den Blick nehmen. Hervorzuheben ist, dass – wie in Kapitel 1 gezeigt wurde – die Entfernung zur Einrichtung für die meisten Befragten eine wichtige Rolle spielt. Signifikante Effekte anderer Merkmale auf die Wahl der Fortbewegungsart sind demgemäß vor allem dann zu erwarten, wenn die Einrichtung so nah am Wohnort liegt, dass das persönliche Reisezeitbudget mit mehreren verschiedenen Fortbewegungsarten eingehalten werden kann. Um Änderungen im Zeitverlauf zu untersuchen, werden auch Vergleiche mit der Situation sieben Jahre zuvor angestellt, wofür die KiBS-Daten der Erhebung 2017 Verwendung finden, als die entsprechenden Fragen zum ersten Mal gestellt wurden.

2.1 Strukturelle Faktoren

Zu den strukturellen Faktoren zählen diejenigen Merkmale, die nicht auf die Befragten selbst Bezug nehmen, sondern auf Institutionen oder Orte, die mit den Befragten in Verbindung stehen. Dazu zählen im Folgenden etwa die Größe des Wohnorts oder die Art der genutzten Kindertageseinrichtung.

2.1.1 Bundesland

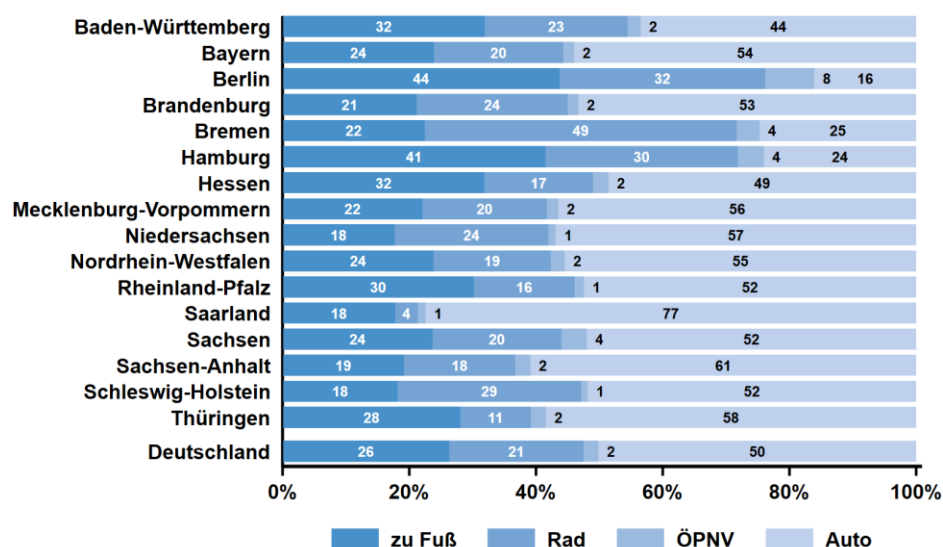
Auch hier sollen zunächst Bundeslandunterschiede betrachtet werden. In Abbildung 3 finden sich für jedes Bundesland die jeweiligen Anteile der Eltern, die die vier betrachteten Fortbewegungsarten genutzt haben.

In den drei Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen wird das Auto mit 16 bis 25 Prozent mit Abstand am seltensten genutzt, an vierter Stelle folgt Baden-Württemberg mit 44 Prozent. Die Werte für die meisten übrigen Flächenländer betragen 49 bis 61 Prozent, der Autoanteil im Saarland liegt mit 77 Prozent deutlich darüber. Der ÖPNV spielt mit 8 Prozent nur in Berlin eine nennenswerte Rolle und liegt überall sonst bei 1 bis 4 Prozent.

Sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr ist in fast allen Bundesländern von relativ großer Bedeutung: Der Anteil der Eltern, die zu Fuß gehen, reicht von 18 Prozent (Niedersachsen, Saarland, Schleswig-Holstein) bis 44 Prozent in Berlin – dort und in Hamburg (41 Prozent) ist dies die am häufigsten genutzte Fortbewegungsart. Der Fahrradanteil liegt nur im Saarland (4 Prozent) bei unter zehn Prozent, in Thüringen

beträgt er 11 Prozent und überall sonst mindestens 16 Prozent. Bremen ist das einzige Bundesland, in dem das Fahrrad – mit 49 Prozent – unter allen Fortbewegungsmodi am häufigsten genutzt wird.

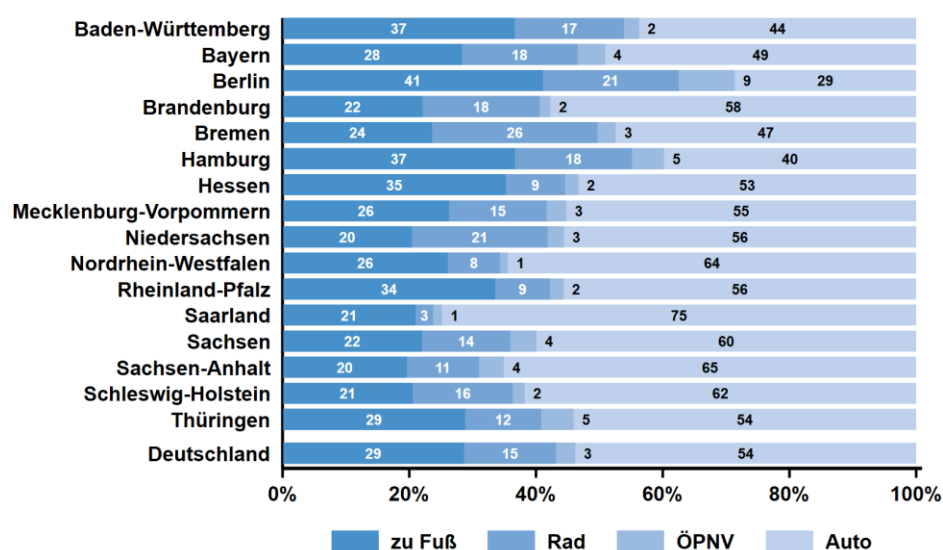
Abb. 3: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung 2024 nach Bundesland



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=16.206).

In Abbildung 4 ist die Situation im Jahr 2017 dargestellt, und Tabelle 2 enthält Informationen darüber, wie sich die jeweiligen Werte in den einzelnen Bundesländern seitdem verändert haben. Statistisch signifikante Änderungen sind dort mit Sternchen markiert.

Abb. 4: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung 2017 nach Bundesland



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2017), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=14.273).

Tab. 2: Änderungen der Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertagesbetreuung von 2017 auf 2024 nach Bundesland in Prozentpunkten

Bundesland	zu Fuß	Rad	ÖPNV	Auto
Baden-Württemberg	-5*	+5**	±0	±0
Bayern	-4*	+2	-3***	+5*
Berlin	+3	+11***	-1	-13***
Brandenburg	-1	+5*	±0	-4
Bremen	-1	+23***	+1	-23***
Hamburg	+5	+12***	-1	-16***
Hessen	-3	+8***	±0	-5
Mecklenburg-Vorpommern	-4	+4*	-1	+1
Niedersachsen	-3	+3	-1*	+1
Nordrhein-Westfalen	-2	+10***	+1	-9***
Rheinland-Pfalz	-3	+7***	-1	-3
Saarland	-3	+1	±0	+3
Sachsen	+2	+6***	±0	-8***
Sachsen-Anhalt	±0	+6**	-2	-4
Schleswig-Holstein	-2	+13***	-1	-10***
Thüringen	-1	-1	-3**	+4
Deutschland	-2***	+7***	-1**	-4***

Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebungen 2017 und 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=30.479).

* p ≤ .05, ** p ≤ .01, *** p ≤ .001

Beim Anteil der Eltern, die zu Fuß gehen, gab es zwischen 2017 und 2024 nur in wenigen Bundesländern Änderungen, in Baden-Württemberg und Bayern wurde er um fünf bzw. vier Prozentpunkte kleiner. In Baden-Württemberg nahm dafür der Fahrradanteil und in Bayern der Autoanteil um fünf Prozentpunkte zu. Die Häufigkeit der Fahrradnutzung nahm insgesamt in zwölf Bundesländern zu und in keinem Bundesland ab, was im Einklang mit anderen Publikationen steht, die für die letzten Jahrzehnte eine zunehmende Bedeutung des Radverkehrs zeigen (Hudde 2022a).

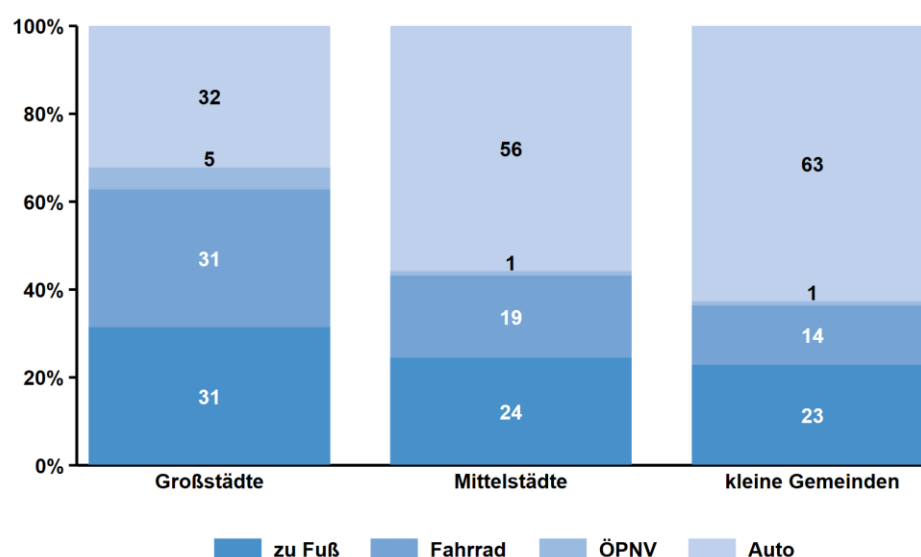
Die deutlichsten Steigerungen waren in Nordrhein-Westfalen (+10), Berlin (+11), Hamburg (+12), Schleswig-Holstein (+13) und in Bremen (+23) zu verzeichnen, im gesamtdeutschen Durchschnitt nahm der Fahrradanteil um sieben Prozentpunkte zu. Inwieweit E-Bikes und Lastenräder hierbei eine Rolle spielen, lässt sich mit den vorhandenen Daten nicht quantifizieren.

Demgegenüber wurde das Auto 2024 in sechs Bundesländern seltener genutzt als 2017, vor allem in den Stadtstaaten, in denen der Rückgang 13 bis 23 Prozentpunkte beträgt. Aber auch in Sachsen (−8), Nordrhein-Westfalen (−9) und Schleswig-Holstein (−10) gab es deutliche Änderungen, in Gesamtdeutschland einen Rückgang um vier Prozentpunkte. Die Anteile des ÖPNV blieben (trotz der Einführung des Deutschlandtickets 2023) größtenteils konstant, in Bayern und Thüringen nahmen sie um drei Prozentpunkte ab, in Niedersachsen um einen Prozentpunkt.

2.1.2 Gemeindegröße

Als Nächstes wird der Zusammenhang zwischen der Gemeindegröße und der genutzten Fortbewegungsart untersucht, um Unterschiede zwischen verschiedenen Siedlungsstrukturen in städtischen und ländlichen Gebieten abzubilden. Unterschieden werden, wie eingangs beschrieben, Großstädte (mindestens 100.000 Einwohner), Mittelstädte (20.000 bis unter 100.000) und kleine Gemeinden (unter 20.000).

Abb. 5: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung 2024 nach Gemeindegrößenklasse



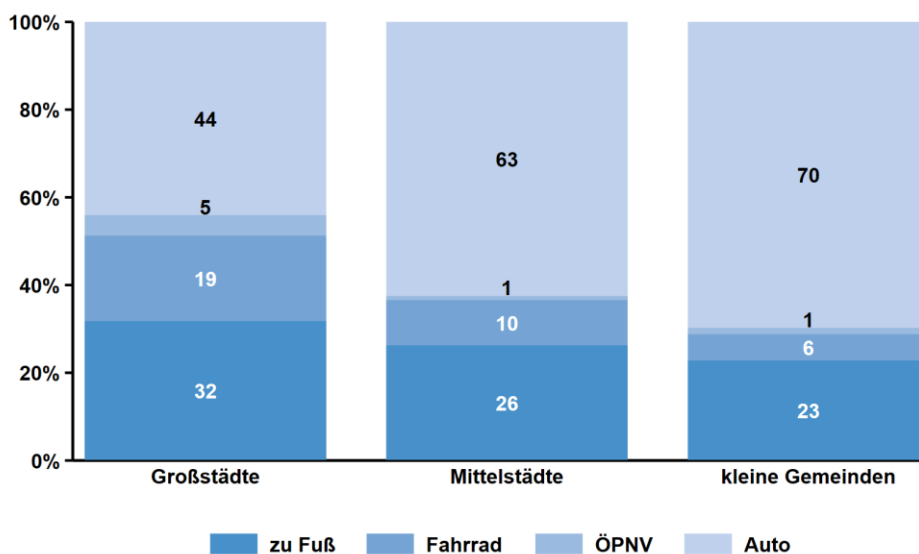
Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=16.204).

Abbildung 5 zeigt für die unterschiedlichen Gemeindegrößen, wie groß die Anteile der Eltern sind, die ihr Kind zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder dem Auto zur Betreuungseinrichtung bringen. Der ÖPNV spielt lediglich in Großstädten eine

nennenswerte Rolle, ist aber auch dort mit lediglich 5 Prozent die mit Abstand seltenste Fortbewegungsart. Die übrigen Fortbewegungsarten sind in Großstädten mit 31 Prozent (zu Fuß bzw. Rad) und 32 Prozent (Auto) etwa gleich stark vertreten.

In Mittelstädten und kleinen Gemeinden sind Autos mit 56 bzw. 63 Prozent das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, während das Fahrrad hier auf Anteile von 19 Prozent (Mittelstädte) bzw. 14 Prozent (kleine Gemeinden) kommt und der Rest größtenteils auf zu Fuß Gehende entfällt (24 bzw. 23 Prozent). Dies deutet darauf hin, dass die durchschnittliche Entfernung zur Kindertageseinrichtung in Großstädten kürzer ist, sodass trotz eines deutlich niedrigeren Autoanteils eine ähnliche Wegzeit erreicht wird (siehe Kapitel 1). Denkbar ist zudem, dass sich hier der Autobesitz auswirkt, da die Pkw-Dichte mit zunehmender Gemeindegröße abnimmt (Römer/Salzgeber 2022), sodass das Auto für Eltern in Großstädten seltener überhaupt eine Option darstellt. Mittelstädte und kleine Gemeinden unterscheiden sich hinsichtlich der Fortbewegungsart insgesamt deutlicher von Großstädten als untereinander. Nennenswerte Unterschiede gibt es in Hinblick auf den Fahrradanteil, der in Mittelstädten etwas höher ist als in kleinen Gemeinden, und in Hinblick auf den in kleinen Gemeinden um 7 Prozent höheren Autoanteil. Mittelstädte liegen somit zwischen Großstädten und kleinen Gemeinden, aber deutlich näher an Letzteren.

Abb. 6: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung 2017 nach Gemeindegrößenklasse



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2017), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=14.273).

Im zeitlichen Vergleich mit 2017 (Abbildung 6) zeigen sich vor allem in Großstädten Unterschiede. Der Fahrradanteil nahm dort seitdem um zwölf Prozentpunkte zu, während sich der Anteil des Autos im selben Maß verringerte. Eine ähnliche Entwicklung lässt sich auf etwas niedrigerem Niveau auch für Mittelstädte und kleine Gemeinden (jeweils +8 Prozentpunkte Rad, -7 Prozentpunkte Auto) feststellen. Hierzu könnte auch die größere Verbreitung von Lastenrädern beigetragen haben, deren Verkaufszahlen sich zwischen 2017 und 2022 ungefähr verzehnfachten, von ca. 20.000 auf ca. 200.000 im Jahr (Steiner u.a. 2025). Beim Anteil der Eltern, die zu

Fuß gehen oder den ÖPNV nutzen, sind keine signifikanten Änderungen zu beobachten.

Insgesamt zeigt sich somit ein gemischtes Bild. In Gemeinden aller Größen spielen Fuß-, Rad- und Autoverkehr nennenswerte Rollen. Das Auto wird außerhalb von Großstädten mit Abstand am häufigsten genutzt, während die Verteilung in Großstädten relativ ausgewogen ist und durch einen kleinen Anteil von ÖPNV-Nutzenden ergänzt wird. Für den Weg zur Kindertagesbetreuung hat in den vergangenen sieben Jahren vor allem das Auto etwas an Bedeutung verloren, während das Fahrrad wichtiger wurde.

2.1.3 Entfernungen und Siedlungsdichte

Während die räumlichen Entfernungen zur Kindertagesbetreuung im Rahmen von KiBS nicht direkt erhoben werden, gibt es andere Möglichkeiten, Aussagen über räumliche Entfernungen zu approximieren. So hatten Befragte am Ende der Befragung die Möglichkeit, sich mit einer Geocodierung ihrer Adresse einverstanden zu erklären. Dafür wurde Deutschland in Quadrate (Gitterzellen) mit einer Kantenlänge von einem Kilometer unterteilt und die jeweilige Adresse einem dieser Quadrate zugewiesen. Aus einer Adressliste aller Kindertageseinrichtungen in Deutschland ergab sich zudem deren Anzahl für jede Gitterzelle. Diese Information über die Zahl der Kitas in der jeweiligen „Wohnsitzzelle“ konnte dann den übrigen Informationen zu den Befragten zugespielt werden. Bei einer höheren Anzahl ist von einer im Durchschnitt geringeren Entfernung auszugehen. In Tabelle 3 ist dargestellt, wie sich die Befragten auf Gitterzellen mit der jeweiligen Anzahl an Kindertageseinrichtungen verteilen. Da das statistische Bundesamt zusätzlich die Information bereitstellt, wie viele Personen einer Altersgruppe in einer Gitterzelle wohnen, sind auch die Anteile für alle unter 10-Jährigen in Deutschland in der Tabelle enthalten.

Tab. 3: Anteile der Kinder bzw. der KiBS-Befragten mit jeweiliger Anzahl Kitas in derselben Gitterzelle

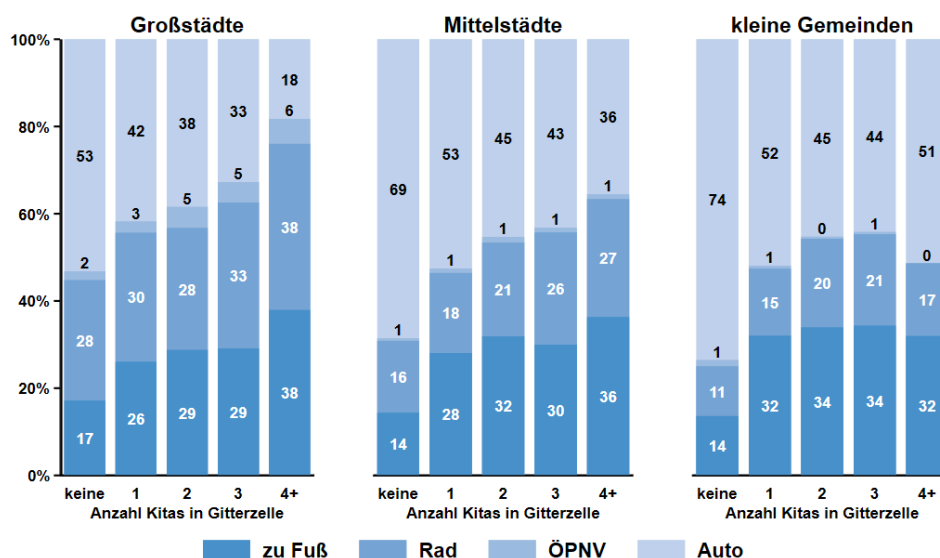
Anzahl Kitas in Gitterzelle	Destatis: Unter 10-Jährige	KiBS: Gesamt	KiBS: Großstädte	KiBS: Mittelstädte	KiBS: kleine Gemeinden
Keine	32 %	32 %	13 %	33 %	48 %
1	24 %	24 %	16 %	27 %	30 %
2	15 %	16 %	16 %	19 %	14 %
3	9 %	9 %	12 %	12 %	5 %
4+	19 %	19 %	42 %	10 %	4 %

Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=23.190); Statistisches Bundesamt 2025.

Es zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Gemeindegrößen: In Großstädten befindet sich bei 13 Prozent der Befragten keine Einrichtung in derselben Gitterzelle, in Mittelstädten in 33 Prozent und in kleinen Gemeinden in 48 Prozent der Fälle. Mindestens drei Einrichtungen sind es dagegen in Großstädten bei 55 Prozent der Befragten, in Mittelstädten bei 21 Prozent und in kleinen Gemeinden bei 8 Prozent.

Abbildung 7 zeigt, welchen Fortbewegungsmodus die Befragten nutzten, wieder getrennt nach Gemeindegröße und zusätzlich in Abhängigkeit von der Zahl der Kindertageseinrichtungen in der jeweiligen Gitterzelle. Erwartungsgemäß zeigt sich ein positiver Zusammenhang zwischen der Zahl der Einrichtungen in Wohnortnähe und dem Anteil der Eltern, die zu Fuß gehen. In allen Gemeindegrößen liegt dieser Anteil bei ca. 15 Prozent, wenn sich keine Einrichtung in der Gitterzelle des Wohnorts der Befragten befindet. Bereits bei Vorhandensein einer Einrichtung steigt der Anteil der zu Fuß Gehenden aber deutlich an und erreicht, abhängig von der Gemeindegröße, Werte von bis zu 34 bis 38 Prozent. Im Hinblick auf den Anteil der Eltern, die zu Fuß zur Kita gehen, ist der Unterschied zwischen keiner und mindestens einer Kita in der Umgebung also größer als der Unterschied zwischen den Gemeindegrößen. Der wesentlich größere Effekt geht somit im Allgemeinen von der Zahl der Einrichtungen aus, wobei hier besonders der Übergang von keiner zu genau einer Kita hervorsteicht, während eine weitere Erhöhung der Kita-Anzahl kaum zu weiteren nennenswerten Änderungen führt. Nur bei den Großstädten steigt der Anteil der Eltern, die zu Fuß gehen, ab einer Anzahl von vier Kitas in der jeweiligen Gitterzelle noch einmal deutlich an.

Abb. 7: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Anzahl der Kitas in der Umgebung



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=11.464).

Auch der Fahrradanteil nimmt mit der Zahl der Kindertageseinrichtungen in der Gitterzelle des Wohnorts deutlich zu, wenn auch weniger stark als der Anteil der zu

Fuß Gehenden. Die Differenz zwischen dem kleinsten Anteilswert – stets bei einer Abwesenheit von Kitas in der Gitterzelle zu beobachten – und dem größten Wert beträgt für das Fahrrad in allen drei Gemeindegrößen rund 10 Prozentpunkte.

Deutlich größer fallen die Unterschiede dafür beim Autoanteil aus, da dieser mit steigender Einrichtungszahl ungefähr im selben Maß abnimmt wie die Anteile der Eltern, die das Fahrrad nutzen bzw. zu Fuß gehen, zusammengenommen zunehmen. Befindet sich keine Einrichtung in der Gitterzelle, ist das Auto überall die wichtigste Fortbewegungsart und wird von ca. 53 Prozent (Großstädte) bis 74 Prozent (kleine Gemeinden) der Befragten genutzt. Diese Anteile reduzieren sich innerhalb jeder Gemeindegröße mit zunehmender Zahl in der Nähe befindlicher Kindertageseinrichtungen um rund 30 Prozentpunkte. Dennoch nutzen immer noch 18 Prozent der Eltern, die in Großstädten wohnen und mindestens vier Betreuungseinrichtungen in derselben Gitterzelle haben, das Auto für den Weg zur Kita. Womöglich spielt hier auch eine Kombination mit dem Arbeitsweg eine Rolle.

Generell scheint jeder der drei wichtigsten Fortbewegungsmodi – zu Fuß, Fahrrad und Auto – unter fast allen Umständen in nennenswerter Häufigkeit genutzt zu werden, und die Anteile fallen selten unter 10 bis 15 Prozent. Bemerkenswert ist, dass der Effekt der Gemeindegröße deutlich reduziert wird, wenn auf die Zahl der Einrichtungen in der Umgebung kontrolliert wird. Dieser Effekt wird also wahrscheinlich teilweise über die Siedlungsstruktur vermittelt, die sich im Durchschnitt zwischen Gemeinden verschiedener Größen unterscheidet. Ein wichtiger Aspekt der Siedlungsstruktur, der die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Kindertageseinrichtung beeinflussen kann, ist die Bevölkerungs- bzw. Bebauungsdichte. Um zu untersuchen, ob die Zahl der Einrichtungen lediglich eine Ersatzgröße für die Bevölkerungsdichte ist, wurde als ergänzende Analyse statt der Zahl der Einrichtungen auch die Siedlungsdichte² der jeweiligen Gemeinde genutzt (siehe Abbildung A1 im Anhang). Da sich die Siedlungsdichte zwischen den Gemeindegrößen stark unterscheidet, wurde sie zur besseren Vergleichbarkeit auf Ebene der drei Gemeindegrößenklassen in vier gleich große Gruppen (Quartile) unterteilt.

Hier zeigen sich ähnliche Zusammenhänge, wobei die Effekte allerdings weniger stark ausfallen. Daran wird deutlich, dass sich auch Gemeinden mit derselben Siedlungsdichte hinsichtlich der Siedlungsstruktur mitunter stark unterscheiden können. So kann etwa die Durchschnittsentfernung zur Kindertageseinrichtung sinken, wenn es mehr und dafür kleinere Einrichtungen gibt. Zudem können Wohngebiete stärker oder schwächer von Dienstleistungen des täglichen Bedarfs getrennt sein, woraus sich auch Unterschiede in den Wegstrecken ergeben, die für die Inanspruchnahme einer Dienstleistung zurückgelegt werden müssen. Auch können Gemeinden entweder auf dem ganzen Siedlungsgebiet eine gleichmäßige Bevölkerungsdichte

² Im Gegensatz zur Bevölkerungsdichte wird bei der Siedlungsdichte nicht die gesamte Fläche herangezogen, die zur betrachteten Region gehört, sondern nur die Siedlungs- und Verkehrsfläche.

aufweisen oder beispielsweise aus einer dicht besiedelten Innenstadt und einer dünn besiedelten Peripherie bestehen.

Aspekte der Stadtplanung können auf diese Weise auf individuelles Handeln – wie die Wahl der Fortbewegungsart – einwirken, wobei die Stadtplanung auch Einschränkungen durch die Bedingungen vor Ort unterworfen ist: In dünn besiedelten Gebieten, in denen nicht stetig ausreichend junge Kinder nachrücken, ist es nicht immer möglich, mehrere verstreut liegende Kindertagesstätten vorzuhalten. Auch können historisch gewachsene Wohngebiete es erschweren, Platz für die Eröffnung neuer Einrichtungen zu finden, sodass kurze Entfernungen zur Kindertagesbetreuung nicht garantiert werden können. Unter Umständen kann dafür die auf kleinere Gruppen fokussierte Kindertagespflege dazu beitragen, eine räumlich weniger zentralisierte Versorgung sicherzustellen.

2.1.4 Fahrradinfrastruktur

Im Folgenden soll zudem der Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf das Mobilitätsverhalten untersucht werden. Vergangene Forschung zeigt einen starken Zusammenhang zwischen Fahrradinfrastruktur und Fahrradnutzung (Buehler/Pucher 2012; Schoner/Levinson 2014; Mölenberg u.a. 2019), weshalb hier näher auf diesen Effekt eingegangen werden soll. Als zusätzliche Datengrundlage dient der Fahrradklimatest, eine alle zwei Jahre durch den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. durchgeführte Umfrage, in der Personen aus ganz Deutschland gebeten werden, die Fahrradfreundlichkeit an ihrem Wohnort zu bewerten. Die nach Art einer Schulnote mit einem Wertebereich von 1 (sehr gut) bis 6 (sehr schlecht) abgefragten Items werden zu einer Gesamtbewertung zusammengefasst. Grundlage der folgenden Auswertungen ist der Fahrradklimatest 2024, in dem 1.047 Gemeinden auf mindestens 50 Interviews kamen, sodass deren Ergebnisse berichtet wurden.

Tab. 4: Ergebnisse des Fahrradklimatests 2024 nach Gemeindegröße

	N	Durchschnitt (Std.-Abw.)	25%- Quartil	Me- dian	75%- Quartil
Großstädte	79	3,98 (0,36)	3,75	4,00	4,23
Mittelstädte	539	3,95 (0,35)	3,72	3,97	4,20
Kleine Gemeinden	429	3,84 (0,40)	3,63	3,87	4,10

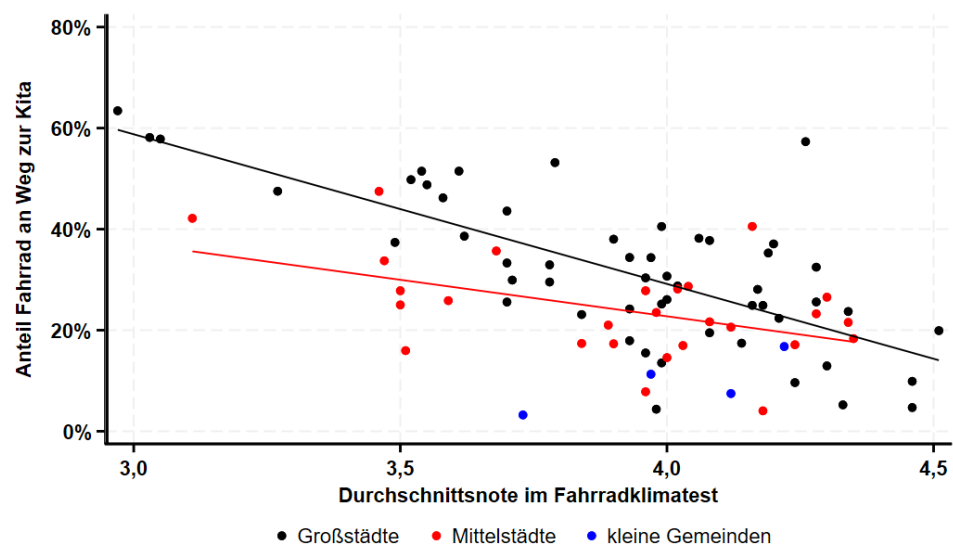
Quelle: ADFC 2025.

Tabelle 4 enthält die Gesamtbewertungen der im Fahrradklimatest untersuchten Gemeinden, unterteilt in die drei bisher genutzten Gemeindegrößenklassen. Die Durchschnittswerte unterscheiden sich zwischen den drei Kategorien kaum voneinander und liegen jeweils bei knapp unter 4. Mit einer Bewertung von 2,97 hat nur eine Großstadt (Münster) eine bessere Bewertung als 3, sieben Mittelstädte und acht kleine Gemeinden erreichen einen solchen Wert. Diese Daten wurden an die KiBS-

Daten angespielt, sodass sowohl auf Gemeinde- als auch auf Individualebene der Zusammenhang zwischen der Durchschnittsnote im Fahrradklimatest und der Fortbewegungsart auf dem Weg zur Kita untersucht werden kann.

In Abbildung 8 wird auf Gemeindeebene der Zusammenhang zwischen der Durchschnittsnote im Fahrradklimatest und dem Anteil der Eltern, die in KiBS angaben, ihr Kind mit dem Fahrrad zur Kita zu bringen, dargestellt. Berücksichtigt werden dabei nur die 84 Gemeinden aus dem Fahrradklimatest, die in KiBS mit mindestens 30 gültigen Antworten auf die Frage nach der genutzten Fortbewegungsart vertreten sind. Dabei handelt es sich um 53 Großstädte, 27 Mittelstädte und 4 kleine Gemeinden. Auf der x-Achse befindet sich die Durchschnittsnote im Fahrradklimatest, auf der y-Achse der Anteil der Eltern, die für den Weg zur Kindertageseinrichtung das Fahrrad nutzen. Die durchgezogenen Linien stellen den linearen Zusammenhang zwischen beiden Variablen dar, einmal für Großstädte (schwarz) und einmal für Mittelstädte (rot).

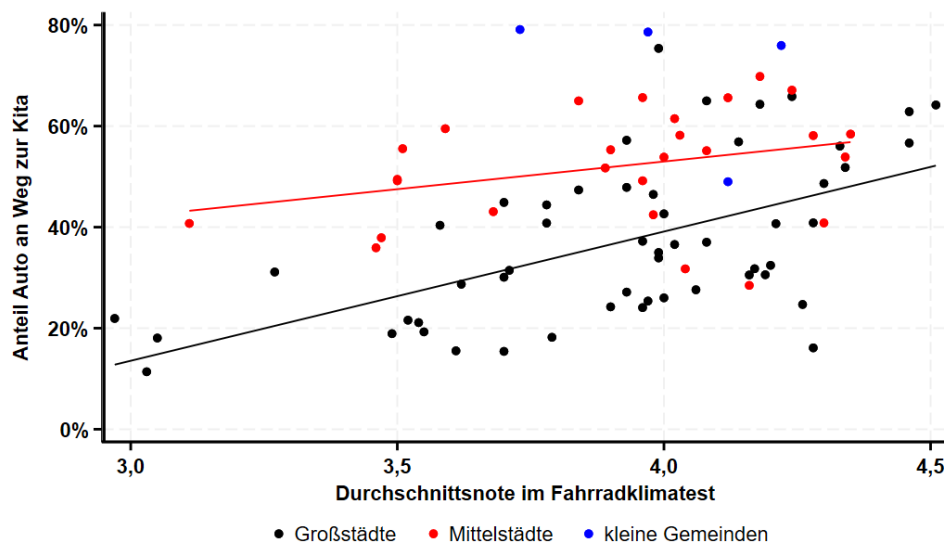
Abb. 8: Zusammenhang zwischen dem Anteil der Fahrradnutzung für den Weg zur Kindertageseinrichtung und der Durchschnittsnote im Fahrradklimatest 2024



Quelle: ADFC 2025; DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, KiBS-Daten gewichtet (n=6.644).

Es zeigt sich ein signifikanter negativer Zusammenhang: Je schlechter die Durchschnittsnote, desto geringer ist der Anteil der Eltern, die das Fahrrad nutzen ($R^2 = 0,35$). In Großstädten, wo eine Verschlechterung um eine ganze Note mit einer Verringerung des Anteils um ca. 30 Prozent einhergeht, ist der Effekt dabei deutlich stärker ausgeprägt als in Mittelstädten, wo er aber immer noch signifikant ist. Aufgrund niedriger Fallzahlen ist unklar, ob dieser Zusammenhang auch für kleine Gemeinden besteht.

Abb. 9: Zusammenhang zwischen dem Anteil der Autonutzung für den Weg zur Kindertageseinrichtung und der Durchschnittsnote im Fahrradklimatest 2024



Quelle: ADFC 2025; DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, KiBS-Daten gewichtet (n=6.644).

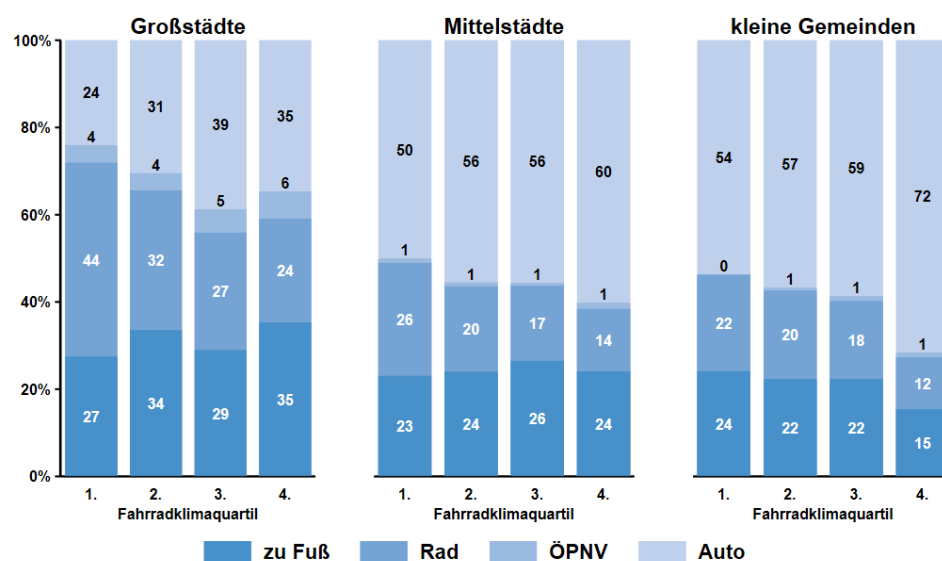
Weitere Analysen zeigen zudem, dass eine bessere Durchschnittsnote im Fahrradklimatest nicht mit einem niedrigeren Anteil der Eltern, die zu Fuß zur Kita gehen, einhergeht (ohne Abbildung), dafür allerdings – zumindest für Großstädte – mit einem verringerten Autoanteil (siehe Abbildung 9). Der lineare Zusammenhang zeigt, dass der Autoanteil in Großstädten bei einer um einen Punkt besseren Note um ca. 25 Prozent niedriger ist (schwarze Linie), in Mittelstädten um ca. 10 Prozent (rote Linie), wobei dieser letztere Effekt nicht statistisch signifikant ist. Eine höhere Qualität der Fahrradinfrastruktur scheint somit wesentlich dazu beitragen zu können, dass Eltern anstelle des Autos das Fahrrad nutzen, um ihr Kind zur Kindertagesbetreuung zu bringen.

Im Folgenden werden diese Zusammenhänge zudem auf Individualebene untersucht, was es auch ermöglicht, kleine Gemeinden in den Blick zu nehmen. 69 Prozent der in KiBS Befragten wohnen in einer Gemeinde, für die eine Fahrradklimatest-Note vorliegt. Für diese Befragten stellt Abbildung 10 – getrennt nach Gemeindegrößenklasse – den Zusammenhang zwischen Durchschnittsnote und genutzter Fortbewegungsart dar, wobei die Durchschnittsnote in vier gleich große Gruppen (Quartile) eingeteilt wurde. Im ersten Quartil befinden sich somit die 25 Prozent der Befragten, deren Gemeinden die besten Durchschnittsnoten aufweisen.

In allen drei Gemeindegrößenklassen nimmt der Fahrradanteil mit sich verschlechternder Note im Fahrradklimatest ab und der Autoanteil zu. Der Fahrradeffekt ist dabei in Großstädten (n=5.843) stärker ausgeprägt als in Mittelstädten (n=4.048) und kleinen Gemeinden (n=1.349): In Großstädten beträgt die Differenz zwischen dem ersten und vierten Quartil 20 Prozentpunkte, in Mittelstädten und kleinen Gemeinden 10 bis 12 Prozentpunkte. Für die Anteile der Eltern, die zu Fuß gehen, zeigt sich kein eindeutiger Zusammenhang, für die Autoanteile sind die Änderungen in allen Gemeindegrößenklassen relativ ähnlich; hier sticht vor allem das vierte

Quartil in Kleinstädten hervor, das mit einem besonders hohen Autoanteil und niedrigen Anteilen für das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen einhergeht, während die ersten drei Quartile sich relativ stark gleichen. Diese Ergebnisse stehen im Einklang mit den Analysen auf Gemeindeebene und ergänzen diese um Resultate für kleine Gemeinden, für die ähnliche Effekte zu beobachten sind wie für Mittel- und Großstädte.

Abb. 10: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Durchschnittsnote im Fahrradklimatest 2024



Quelle: ADFC 2025; DJI-Kindertagesbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, KiBS-Daten gewichtet (n=11.240).

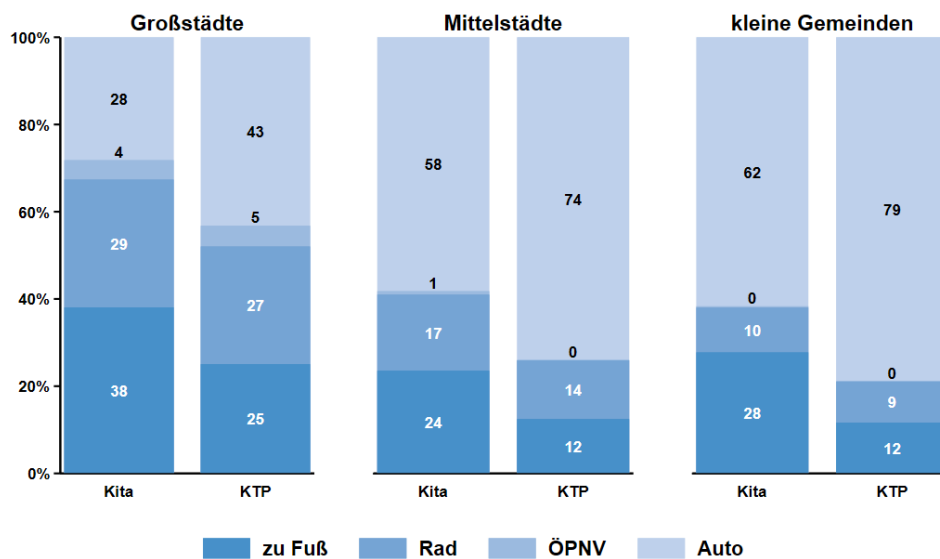
2.1.5 Art der Kindertagesbetreuung

Strukturelle Bedingungen können auch beim Zusammenhang zwischen der Art der Einrichtung und der genutzten Fortbewegungsart eine Rolle spielen: Es gibt deutlich weniger Kindertagespflegestellen (KTPS) als Kindertagesstätten. Wenn KTPS von den Eltern gezielt ausgesucht werden (und nicht einfach die nächstmögliche Kindertagesbetreuung genutzt wird), könnte also davon ausgegangen werden, dass im Durchschnitt größere Distanzen zurückgelegt werden müssen, wenn das Kind eine KTPS besucht. Da die Kindertagespflege vor allem für kleine Kinder unter drei Jahren eine Rolle spielt, beschränken sich die folgenden Analysen auf Kinder dieses Alters. Abbildung 11 stellt, wieder getrennt nach Gemeindegröße, den Zusammenhang der Art der Kindertagesbetreuung mit der Häufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsmodi dar.

Es zeigt sich, dass die Anteile von Fahrrad und ÖPNV sich kaum zwischen KTPS und Kindertagesstätten unterscheiden. Nennenswerte Unterschiede gibt es allerdings in Hinblick auf Befragte, die zu Fuß gehen oder das Auto nutzen. Letzteres wird deutlich häufiger genutzt, wenn das Kind eine KTPS besucht, während Eltern unter diesen Umständen seltener zu Fuß gehen. Diese Ergebnisse stehen im Ein-

klang mit den Analysen in Abschnitt 2.1.3, die bereits gezeigt haben, dass eine größere Zahl an Betreuungseinrichtungen in der Gitterzelle des Wohnorts – und damit eine im Durchschnitt geringere Entfernung zur gewählten Einrichtung – vor allem mit einem niedrigeren Autoanteil und einem höheren Anteil von zu Fuß Gehenden einhergeht. Dass die durchschnittliche Entfernung zu KTPS größer ist, deutet entweder darauf hin, dass sie gezielt ausgesucht und dafür auch weitere Wege in Kauf genommen werden, oder darauf, dass sie vor allem in Gebieten existieren, in denen die Abdeckung mit Kindertagesbetreuung schlechter ist.

Abb. 11: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Form der Kindertagesbetreuung



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=15.959). Keine Berücksichtigung von Fällen mit sowohl Kita- als auch KTP-Nutzung.

Gemeinsam zeigen diese Analysen, dass es große Unterschiede in der Erreichbarkeit von Kindertageseinrichtungen gibt, was sich auf die Art der Fortbewegungsart auswirkt. Geringere Entfernungen erhöhen vor allem den Anteil der Eltern, die zu Fuß gehen, und in geringerem Maße den Fahrradanteil, während eine bessere und sicherere Fahrradinfrastruktur einen positiven Zusammenhang mit dem Fahrradanteil aufweist. Demgegenüber verringert sich jeweils der Anteil der Autonutzung.

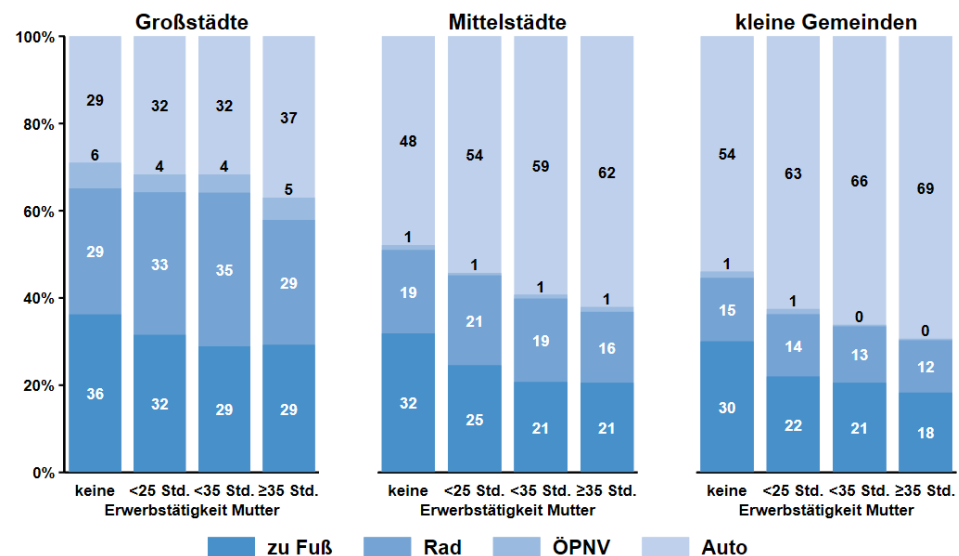
2.2 Individuelle Faktoren

Neben strukturellen Faktoren sollen auch individuelle Merkmale betrachtet werden, um zu untersuchen, wie diese sich auf die Nutzung verschiedener Fortbewegungsarten auswirken. Dafür werden die elterliche Erwerbstätigkeit, die Bildung der Eltern, das Haushaltseinkommen sowie die Einwanderungsgeschichte des Kindes herangezogen. Diese Merkmale spielen auch für die Nachfrage nach FBBE-Plätzen und bei der Wahrscheinlichkeit einer Bedarfsdeckung eine Rolle (Kayed/Wieschke/Kuger 2025), weshalb ihr Einfluss hier ebenfalls näher untersucht werden soll.

2.2.1 Elterliche Erwerbstätigkeit

Zunächst wird die Rolle der elterlichen Erwerbstätigkeit betrachtet. In Abbildung 12 wird der Zusammenhang zwischen dem Umfang der elterlichen Erwerbstätigkeit in Stunden pro Woche (inkl. für die Ausbildung aufgewendete Zeit) und der genutzten Fortbewegungsart dargestellt. Da es in der KiBS-Stichprobe nur relativ wenig Varianz hinsichtlich der väterlichen Erwerbstätigkeit gibt – über 90 Prozent der Väter in den befragten Haushalten arbeiten in Vollzeit mit mindestens 35 Stunden pro Woche –, wird hier nur nach der mütterlichen Erwerbstätigkeit differenziert. In der ersten Kategorie befinden sich die nicht erwerbstätigen Mütter. Ansonsten wird unterschieden zwischen Umfängen von unter 25 Stunden (Kategorie 2), von 25 bis unter 35 Stunden (Kategorie 3) und von 35 oder mehr Stunden (Kategorie 4). Die Darstellung erfolgt auch hier getrennt nach der Gemeindegröße, die nicht nur mit der Fortbewegungsart, sondern auch mit dem Ausmaß der mütterlichen Erwerbstätigkeit korreliert: 16 Prozent der Mütter in Großstädten, aber 29 Prozent der Mütter in kleinen Gemeinden arbeiten unter 25 Stunden pro Woche, die Anteile für mindestens 35 Stunden pro Woche betragen 25 Prozent in Großstädten und 18 Prozent in kleinen Gemeinden.

Abb. 12: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Erwerbstätigkeit der Mutter



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=15.810). Beinhaltet sowohl für Erwerbstätigkeit als auch für Ausbildung aufgewendete Zeit. In Haushalten mit gleichgeschlechtlichen Paaren nur Berücksichtigung einer Person.

Für die Betrachtung des Erwerbstätigkeitseffekts mit Hilfe von Abbildung 12 werden innerhalb jeder der drei Gemeindegrößenklassen die vier Säulen für die vier Erwerbsumfänge miteinander verglichen. Wie daraus ersichtlich ist, geht ein größerer Erwerbsumfang der Mutter tendenziell mit einem höheren Autoanteil und einem geringeren Anteil des Zu-Fuß-Gehens einher. Ist die Mutter nicht erwerbstätig, wird das Kind am öftesten zu Fuß zur Kindertagesbetreuung gebracht; arbeitet sie in

Vollzeit (mindestens 35 Stunden pro Woche), wird das Kind besonders oft mit dem Auto gebracht.

Die Stärke dieses Zusammenhangs unterscheidet sich aber auch zwischen den verschiedenen Gemeindegrößenklassen. In Mittelstädten und kleinen Gemeinden variieren die Anteile der Fortbewegungsarten besonders stark – die Autoanteile in der ersten und letzten Kategorie (keine bzw. Vollzeiterwerbstätigkeit) unterscheiden sich dort um 14 (Mittelstädte) bzw. 15 Prozentpunkte (kleine Gemeinden), während es in Großstädten nur 8 Prozentpunkte sind. In Großstädten wird das Kind in 36 Prozent der Fälle zu Fuß gebracht, wenn die Mutter nicht erwerbstätig ist, und in 29 Prozent der Fälle, wenn die Mutter in Vollzeit arbeitet. Die Differenz beträgt hier also 7 Prozentpunkte, in Mittelstädten dagegen 11 und in kleinen Gemeinden 12 Prozentpunkte.

Die Fahrradanteile variieren demgegenüber weniger stark. Besonders groß sind sie in Großstädten, wenn die Mutter in Teilzeit arbeitet (33 bis 35 Prozent). Für nicht erwerbstätige bzw. in Vollzeit erwerbstätige Mütter liegt der Anteil bei jeweils 29 Prozent.

Eine mögliche Erklärung für diese Effekte ist, dass erwerbstätige Mütter teilweise das Auto nutzen, um zur Arbeit zu kommen – vor allem in Mittelstädten und kleinen Gemeinden –, und dann diesen Weg mit dem Weg zur Kindertagesbetreuung kombinieren. Die Effekte wären womöglich noch stärker, wenn nur Fälle betrachtet würden, in denen die Mutter das Kind zur Kindertagesbetreuung bringt; eine solche Unterscheidung nach der bringenden Person ist mit den vorliegenden Daten aber nicht möglich.

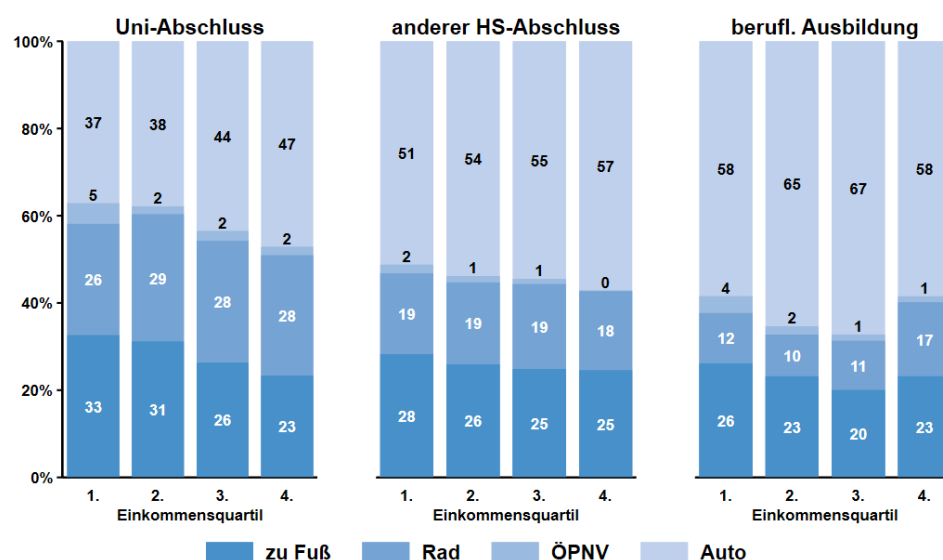
2.2.2 Elterliche Bildung und Einkommen

Als Nächstes soll der Zusammenhang zwischen der genutzten Fortbewegungsart und Bildung und Einkommen der Eltern untersucht werden. Beide Variablen wurden bereits im Zusammenhang mit dem allgemeinen räumlichen Mobilitätsverhalten (nicht beschränkt auf Wege zur Kita) untersucht (Hudde 2022b, 2022a; Roos/Sprei/Holmberg 2020) und sind miteinander korreliert – eine höhere Bildung geht im Durchschnitt mit einem höheren Einkommen einher (OECD 2025, S.121) –, weshalb beide Merkmale hier gemeinsam betrachtet werden.

Das Merkmal Bildung ergibt sich hier aus dem höchsten beruflichen Abschluss der Eltern und wird unterteilt in die drei Kategorien „Universitätsabschluss“ (mindestens ein Elternteil verfügt über einen Universitätsabschluss), „anderer Hochschulabschluss“ (mindestens ein Elternteil verfügt über einen anderen Hochschulabschluss, aber kein Elternteil über einen Universitätsabschluss) und „berufliche Ausbildung“ (mindestens ein Elternteil verfügt über eine berufliche Ausbildung, aber kein Elternteil über einen Universitäts- oder sonstigen Hochschulabschluss). Haushalte, in denen kein Elternteil über eine berufliche Ausbildung oder einen Hochschulabschluss verfügt, werden aufgrund zu niedriger Fallzahlen von der Analyse ausgeschlossen.

Zur Betrachtung des Einkommens werden auch die hierzu von den Eltern angegebenen Werte weiterverarbeitet. Hierzu werden Haushalte anhand ihres Nettoäquivalenzeinkommens³ in vier gleich große Gruppen (Quartile) eingeteilt. Im ersten Quartil befinden sich somit die Haushalte mit den niedrigsten Vergleichseinkommen, im vierten Quartil die mit den höchsten Vergleichseinkommen. Die Bildung der Quartile erfolgt dabei auf Ebene der Bundesländer, damit der Wohnort nicht den Einkommenseffekt überlagert.⁴ Auch in diesen Daten ist der starke Zusammenhang zwischen Bildung und Einkommen sichtbar: Haushalte, in denen mindestens ein Elternteil über einen Universitätsabschluss verfügt, befinden sich in 16 Prozent der Fälle im ersten und in 35 Prozent der Fälle im vierten Einkommensquartil. Für Eltern mit höchstens einem sonstigen Hochschulabschluss liegen diese Anteile bei 22 bzw. 20 Prozent, für Eltern mit höchstens einer beruflichen Ausbildung bei 45 bzw. 6 Prozent.

Abb. 13: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach höchstem Berufsabschluss und Einkommensquartil des Haushalts



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=15.514). Einkommensquartile auf Bundeslandebene.

Abbildung 13 stellt dar, wie Einkommen und Bildung mit der genutzten Fortbewegungsart zusammenhängen. Für die Betrachtung des Einkommenseffekts werden

³ Das Äquivalenzeinkommen entspricht dem Pro-Kopf-Haushaltseinkommen, wobei nur ein Haushaltsmitglied als ganze Person gezählt wird. Um Einspareffekte durch den geteilten Haushalt zu berücksichtigen, fließen die weiteren Haushaltsmitglieder nur mit dem Faktor 0,5 (mindestens 14 Jahre alt) bzw. 0,3 (unter 14 Jahre) in die Pro-Kopf-Berechnung ein.

⁴ Als Robustheitstest wurde die Analyse auch mit Einkommensquartilen auf Bundesebene durchgeführt. Dabei zeigen sich nur geringe Unterschiede.

innerhalb jeder der drei Abschlussarten die vier Säulen für die vier Einkommensquartile miteinander verglichen. Hier zeigt sich, dass ein höheres Einkommen im Durchschnitt mit einem höheren Autoanteil und einem niedrigeren Anteil von zu Fuß gehenden Eltern einhergeht, wobei der Effekt bei Eltern mit Universitätsabschluss besonders stark ausgeprägt ist. Sowohl für die Autonutzung als auch für zu Fuß Gehende beträgt der Unterschied zwischen dem ersten und vierten Einkommensquartil für diese Abschlussart zehn Prozentpunkte.

Dennoch ist der Autoanteil für Eltern mit Universitätsabschluss (und damit besonders hohen Einkommen) am niedrigsten, da es zusätzlich einen noch stärkeren Bildungseffekt gibt, der den Effekt des Einkommens überlagert (für die Betrachtung des Bildungseffekts werden jeweils drei Säulen desselben Einkommensquartils miteinander verglichen). So beträgt der Unterschied zwischen den Bildungskategorien (aber innerhalb eines Einkommensquartils) hinsichtlich der Autonutzung bis zu 27 Prozentpunkte, während sich Eltern mit demselben Bildungsabschluss (aber unterschiedlichen Einkommen) nur um bis zu 10 Prozentpunkte unterscheiden. Besonders reiche Haushalte mit Universitätsabschluss nutzen das Auto zwar häufiger als ärmere Haushalte mit Universitätsabschluss, aber immer noch seltener als auch ärmere Haushalte der anderen beiden Bildungskategorien.

Die Wahrscheinlichkeit der Nutzung eines Autos hängt also sowohl mit dem Einkommen als auch mit der Bildung der Eltern zusammen. Wie oft diese zu Fuß zur Kindertageseinrichtung gehen, wird dagegen vor allem vom Einkommen beeinflusst; wie oft das Rad genommen wird, vor allem vom Bildungsstand. Relevant ist dabei auch die regionale Verteilung von Personen mit Hochschulabschluss, da diese überproportional häufig in Großstädten wohnen (Geis-Thöne 2024). Möglicherweise spielt für diesen Zusammenhang zudem der Autobesitz eine Rolle, der mit höherem Einkommen leichter möglich ist. Informationen über den Autobesitz sind in KiBS allerdings nicht enthalten, sodass sich hierüber mit den vorliegenden Daten keine genaueren Aussagen treffen lassen.

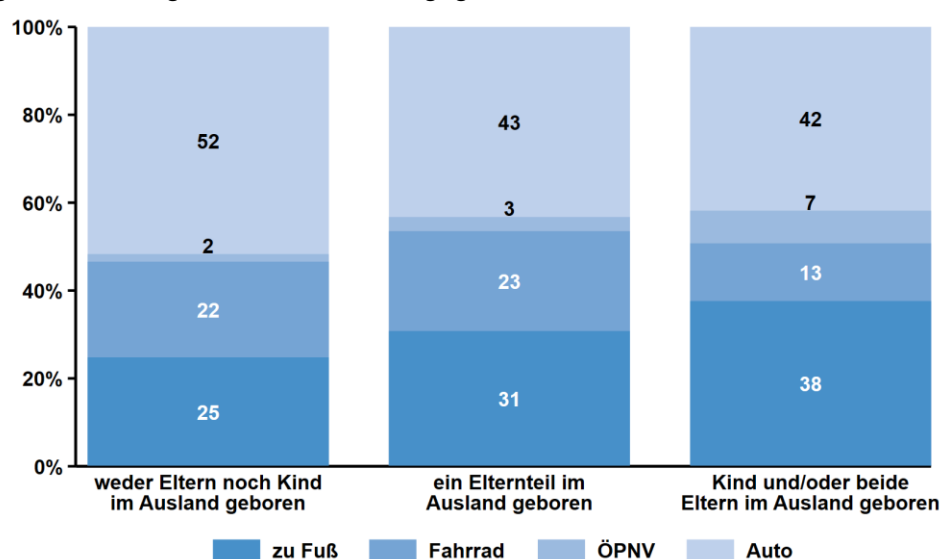
Haushalte, in denen die Eltern höchstens eine berufliche Ausbildung haben und die sich im vierten Einkommensquartil befinden, folgen den genannten Mustern nur eingeschränkt, allerdings ist diese Gruppe auch recht klein, sodass die entsprechenden Zahlen mit Vorsicht zu interpretieren sind. Der ÖPNV spielt in allen betrachteten Gruppen nur eine sehr kleine Gruppe, etwas größer ist der Anteil lediglich im untersten Einkommensquartil.

2.2.3 Einwanderungsgeschichte des Kindes

Im Folgenden wird der Einfluss der Einwanderungsgeschichte des Kindes auf die genutzte Fortbewegungsart analysiert. Welsch et al. (2014) zeigten in einer Analyse allgemeiner Verkehrsmittelwahl für Personen mit Migrationshintergrund eine häufigere Nutzung des Autos und eine seltenere Nutzung des Fahrrads, wobei in dieser Studie die erwachsene Gesamtbevölkerung der untersuchten Stadt in den Blick genommen wurde und nicht nur Eltern mit jungen Kindern.

Für die folgende Berichterstattung wird, angelehnt an die Definitionen des statistischen Bundesamts⁵, die Einwanderungsgeschichte als Merkmal mit drei Ausprägungen kategorisiert: In einer Kategorie befinden sich Familien, in denen weder das Kind noch die Eltern im Ausland geboren wurden (80 Prozent der Befragten). In einer zweiten Kategorie werden Familien zusammengefasst, in denen ein Elternteil im Ausland geboren wurde (11 Prozent, „einseitige Einwanderungsgeschichte“), in der dritten Kategorie Familien, in denen beide Elternteile und/oder das Kind selbst nicht in Deutschland geboren wurde (8 Prozent, „Einwanderungsgeschichte“). Konnten Fälle wegen fehlender Angaben (vor allem bei Alleinerziehenden) nicht eindeutig einer Kategorie zugewiesen werden, enthält die Variable einen fehlenden Wert.

Abb. 14: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Einwanderungsgeschichte



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=15.680).

Abbildung 14 stellt die jeweilige Häufigkeit der verschiedenen Fortbewegungsmodi für jede dieser drei Ausprägungen dar. Auffällig ist der unterschiedliche Anteil der zu Fuß gehenden Eltern, der für Kinder ohne Einwanderungsgeschichte bei 25 Prozent liegt, für Kinder mit einseitiger Einwanderungsgeschichte bei 31 Prozent und für Kinder mit Einwanderungsgeschichte bei 38 Prozent.

Diese Differenzen in der Häufigkeit, zu Fuß zu gehen, speisen sich aus unterschiedlichen Quellen: Hinsichtlich der Fahrradnutzung unterscheiden sich die ersten beiden Kategorien von der dritten. Hinsichtlich der Autonutzung unterscheidet sich

⁵ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Migration-Integration/Methoden/Erlauterungen/einwanderungsgeschichte-hintergrundpapier.html>, zuletzt geprüft am 12.05.2026

die erste Kategorie von der zweiten und dritten. Mit Kindern ohne Einwanderungsgeschichte wird also am öftesten das Auto genutzt – die Differenz zu den anderen beiden Kategorien beträgt etwa 10 Prozentpunkte –, während es bei dieser Fortbewegungsart keinen Unterschied zwischen Kindern mit einseitiger Einwanderungsgeschichte bzw. mit Einwanderungsgeschichte gibt. Für Kinder mit Einwanderungsgeschichte liegt dafür der Fahrradanteil ca. 10 Prozentpunkte unter dem Fahrradanteil für Kinder ohne bzw. mit einseitiger Einwanderungsgeschichte – dies, obwohl Kinder mit Einwanderungsgeschichte in den KiBS-Daten überproportional oft in Großstädten wohnen (45 Prozent verglichen mit 33 Prozent bei Kindern ohne Einwanderungsgeschichte), wo der Fahrradanteil überdurchschnittlich hoch ist. Auch der Anteil des ÖPNV ist mit 7 Prozent für Kinder mit Einwanderungsgeschichte etwas höher. Diese Unterschiede nicht nur zwischen Kindern ohne Einwanderungsgeschichte und den anderen Kindern, sondern auch zwischen Kindern mit Einwanderungsgeschichte einerseits und Kindern mit einseitiger Einwanderungsgeschichte andererseits unterstreichen die Wichtigkeit entsprechend detaillierter Analysen.

2.3 Multivariate Analysen

Wie die bisherigen Abschnitte zeigen, hängt eine Vielzahl recht unterschiedlicher Merkmale und Faktoren mit dem von den Eltern genutzten Verkehrsmittel zusammen. Im Folgenden werden multivariate Analysen durchgeführt, um die relative und gemeinsame Wichtigkeit der verschiedenen Merkmale für die Wahl der Fortbewegungsart unter Berücksichtigung anderer Determinanten zu untersuchen (technische Erläuterungen finden sich in der Methodenbox). Das Ergebnis einer multinomialen logistischen Regression ist in Form von durchschnittlichen marginalen Effekten in Abbildung 15 dargestellt, wobei all die Effekte statistisch signifikant sind, deren Konfidenzintervall nicht die Nulllinie schneidet. Die Effekte der Bundesländer sowie die – ohnehin sehr kleinen – Effekte für den ÖPNV sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt, die Bundesland-Koeffizienten finden sich aber in Abbildung A2 im Anhang.⁶ Die Effekte des Fahrradklimas stammen aus einer separaten Regression, in der nur Befragte aus Mittel- und Großstädten berücksichtigt wurden, da für die meisten Befragten aus kleinen Gemeinden keine Informationen zum Fahrradklima vorliegen. Die entsprechenden Koeffizienten sind daher nicht Teil der Grafik und – auch weil die Fallzahlen für Befragte mit vorliegender Fahrradklima-Information niedriger sind – nur eingeschränkt in Relation zu den übrigen Koeffizienten interpretierbar. Auch in dem separaten Modell weisen aber

⁶ Da nicht alle Befragten sich mit der Geocodierung ihrer Adresse einverstanden erklären, reduzieren sich dadurch die Fallzahlen, weshalb auch eine alternative Regression ohne die Zahl der Kindertageseinrichtungen in den Gitterzellen berechnet wurde. Die Ergebnisse sind im Wesentlichen vergleichbar, Unterschiede bestehen vor allem in den Effektgrößen für die Gemeindegröße und die Siedlungsdichte, da diese Variablen stark mit der Zahl der Kindertageseinrichtungen korreliert sind.

fast alle Effekte in dieselbe Richtung: Es zeigt sich eine erstaunliche Robustheit der in den bisherigen Abschnitten beschriebenen bi- oder trivariaten Ergebnisse, also dass die meisten beschriebenen Zusammenhänge oder Unterschiede auch unter Kontrolle der anderen interessierenden Merkmale vorhanden sind.

Methodisches Vorgehen: multinomiale logistische Regression

Mit der multinomialen logistischen Regression kann die Wahrscheinlichkeit der Zugehörigkeit zu einer Gruppe geschätzt werden. Dabei wird der Zusammenhang zwischen einer abhängigen Variable, die mehr als zwei Ausprägungen annehmen kann (hier: genutzte Fortbewegungsart für den Weg zur Kita), und mehreren unabhängigen Variablen (strukturelle oder individuelle Merkmale) betrachtet.

In der Abbildung dargestellt sind die sogenannten durchschnittlichen marginalen Effekte. Für alle unabhängigen Variablen und für jede Ausprägung der abhängigen Variable geben sie an, um wie viele Prozentpunkte die relative Wahrscheinlichkeit, dass eine Familie der betrachteten Fortbewegungsart zugeordnet wurde, steigt oder sinkt. Dabei werden jeweils alle anderen in die Analyse eingeschlossenen unabhängigen Variablen konstant gehalten. Ist der durchschnittliche marginale Effekt einer Variable kleiner als 0, verringert sich diese Wahrscheinlichkeit, während sie bei einem Wert von größer als 0 steigt. Zusätzlich ermöglicht die Darstellung der durchschnittlichen marginalen Effekte, die Stärke des Zusammenhangs verschiedener Merkmale untereinander zu vergleichen.

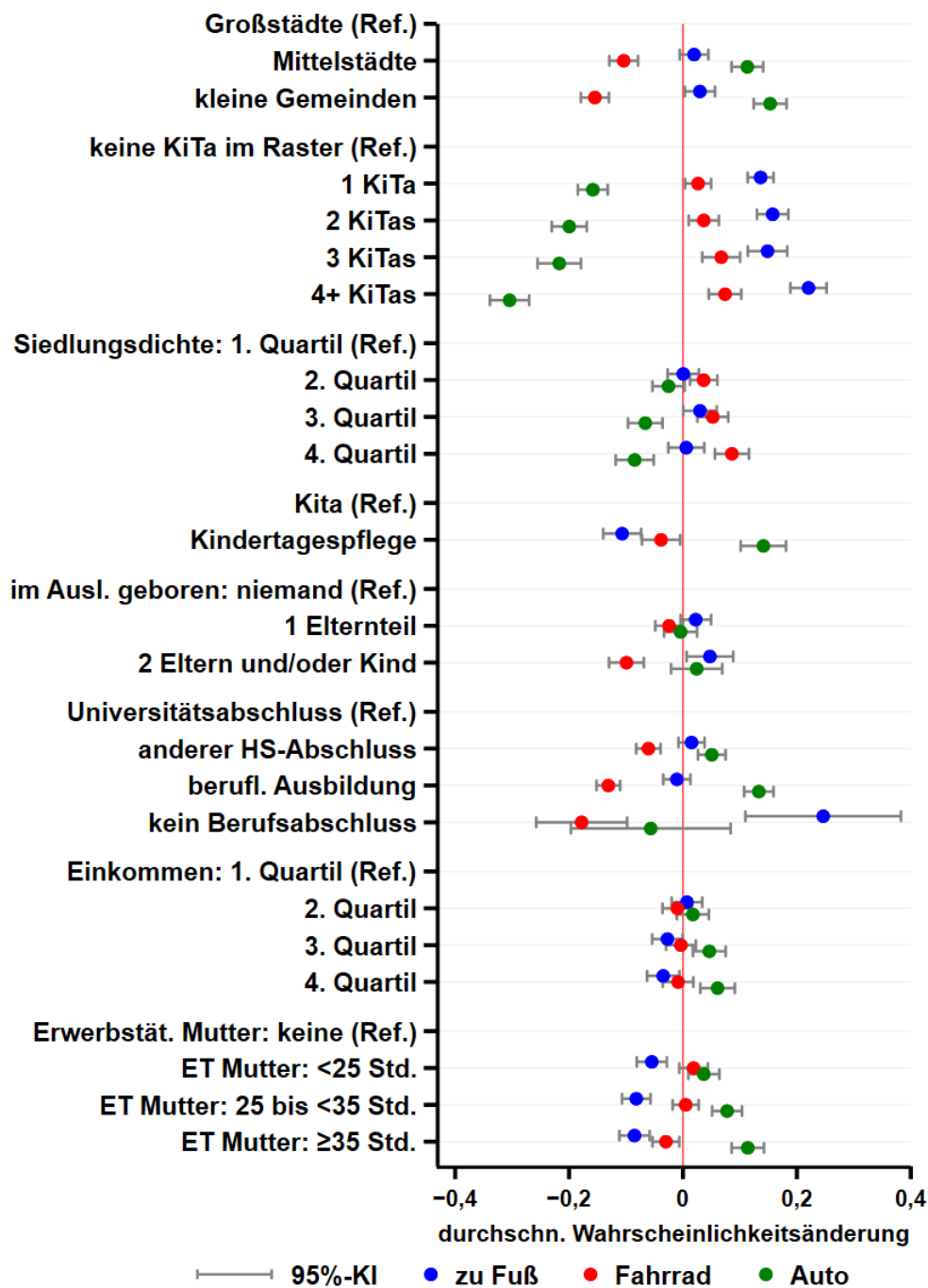
Zusätzlich zu den Werten der marginalen Effekte sind in den Abbildungen auch die 95%-Konfidenzintervalle (KI; als Hinweis auf die Präzision der Zusammenhangsschätzung) dargestellt. Ein Zusammenhang zwischen einem Merkmal und der abhängigen Variable gilt dann als nicht zufällig, wenn das Konfidenzintervall den Wert 0 nicht einschließt.

Bei kategorialen unabhängigen Variablen dient eine Ausprägung immer als Referenzkategorie, auf die sich die anderen Ausprägungen beziehen. Für die Referenzkategorien sind daher keine eigenen Koeffizienten vorhanden. Die Koeffizienten metrisch skalierten Variablen beziehen sich auf den Effekt, der bei einer Änderung der Variable um den Wert 1 beobachtet werden kann.

Die Wahrscheinlichkeit, zu Fuß zu gehen, wird besonders stark und positiv von der Zahl der Einrichtungen in der Gitterzelle beeinflusst. Mit der Nutzung einer Kindertagespflegestelle (im Vergleich zu einer Kindertageseinrichtung) und einem höheren Erwerbsumfang der Mutter gibt es einen signifikant negativen Zusammenhang. Bemerkenswert ist, dass unter Kontrolle aller Merkmale im Modell in kleineren Gemeinden der Anteil von Eltern, die zu Fuß gehen, geringfügig größer ist als in Großstädten und nicht kleiner, wie es noch in der bivariaten Verteilung in Abschnitt 2.1.2 der Fall ist. Dieser Unterschied zwischen den Gemeindegrößen scheint primär auf die Zahl der Einrichtungen in der Umgebung zurückzuführen zu sein, die mit der Gemeindegröße und der Siedlungsdichte korreliert. In kleinen Gemeinden bringt also ein ebenso hoher Anteil der Eltern das Kind zu Fuß wie in Großstädten, wenn die Siedlungsstruktur eine große Nähe zur Kindertagesbetreuung erlaubt. Zwischen einem höheren Haushaltseinkommen und der Wahrscheinlichkeit,

zu Fuß zu gehen gibt es einen schwachen negativen Zusammenhang. Dasselbe gilt für die Fahrradfreundlichkeit: Ist das Fahrradklima um einen Notenpunkt besser, nimmt der Anteil der Eltern, die zu Fuß gehen, um 4 Prozentpunkte ab.

Abb. 15: Determinanten der Nutzung verschiedener Fortbewegungsarten für den Weg zur Kindertageseinrichtung (Befunde multinomialer logistischer Regression, durchschnittliche marginale Effekte und Konfidenzintervalle)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=10.710). Einkommen: Quartile des Nettoäquivalenzeinkommens auf Bundeslandebene. Siedlungsdichtequartile auf Ebene der Gemeindegrößenklassen.

Der Fahrradanteil steigt mit zunehmender Größe des Wohnorts und – zumindest in Mittel- und Großstädten – mit der Qualität der Fahrradinfrastruktur. Ein um einen Notenpunkt besseres Fahrradklima geht mit einem um 20 Prozentpunkte höheren Fahrradanteil einher. Auch wird das Fahrrad besonders häufig genutzt, wenn mindestens ein Elternteil über einen Universitätsabschluss verfügt, seltener bei Vorliegen eines anderen Hochschulabschlusses und am seltensten, wenn kein Elternteil über einen Hochschulabschluss verfügt. Etwas schwächere positive Effekte auf die Fahrradnutzung gehen von der Zahl der Kindertageseinrichtungen in Wohnortnähe und von der Siedlungsdichte aus, während das Fahrrad signifikant seltener genutzt wird, wenn beide Elternteile und/oder das Kind im Ausland geboren wurden.

Hinsichtlich der Autonutzung existieren starke negative Zusammenhänge mit der Gemeindegröße, der Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde (der Autoanteil ist 15 Prozentpunkte niedriger, wenn das Fahrradklima sich um einen Notenpunkt verbessert), der Siedlungsdichte und der Zahl der Einrichtungen in der Umgebung. Das Auto wird dagegen häufiger genutzt, wenn das Kind die Kindertagespflege besucht, wenn der höchste Berufsabschluss im Haushalt eine berufliche Ausbildung ist und wenn die Mutter einer Erwerbstätigkeit nachgeht – je größer der Erwerbsumfang, desto größer ist dabei zugleich die Wahrscheinlichkeit der Autonutzung. Zudem geht ein höheres Haushaltseinkommen mit einer geringfügig häufigeren Nutzung des Autos einher, auch wenn gleichzeitig auf die mit dem Einkommen zusammenhängende Müttererwerbstätigkeit kontrolliert wird. Der in Abschnitt 2.2.3 beobachtete Zusammenhang zwischen Einwanderungsgeschichte des Kindes und Autonutzung ist in den multivariaten Analysen nicht mehr vorhanden. Der Zusammenhang ergibt sich vor allem daraus, dass Eltern, die selbst oder deren Kind im Ausland geboren wurde, öfter in Großstädten und in Gitterzellen mit mehr Kindertageseinrichtungen wohnen.

Für den ÖPNV sind zwei kleine, aber dennoch signifikante Effekte beachtenswert: In Großstädten wird er auch unter Kontrolle der anderen Merkmale um 3 Prozentpunkte häufiger genutzt als in Mittelstädten und in kleinen Gemeinden. Er wird ebenfalls um 3 Prozentpunkte häufiger genutzt, wenn das Kind und/oder beide Elternteile im Ausland geboren wurden (relativ zu Familien ohne Migrationshintergrund).

Insgesamt üben die meisten Variablen ihren größten Effekt (auch) auf die Autonutzung aus, während der Effekt auf die Fahrradnutzung meist deutlich größer oder kleiner ist als der Effekt auf die Wahrscheinlichkeit, zu Fuß zu gehen. Der größere dieser beiden Effekte zeigt dabei in der Regel in die entgegengesetzte Richtung des Effekts auf die Autonutzung. Auffällig sind in diesem Zusammenhang die großen Effekte für die Gemeindegrößenklasse und die Zahl der Kindertageseinrichtungen in der Umgebung. Dies verdeutlicht die wichtige Rolle der Siedlungsstruktur, die die Nutzung bestimmter Fortbewegungsmittel oft deutlich (un)praktikabler machen kann.

Bemerkenswert sind auch die in den Abschnitten 2.2.1 und 2.2.2 behandelten Effekte der mütterlichen Erwerbstätigkeit, des Einkommens und der Bildung. Der Einkommenseffekt reduziert sich – verschwindet aber nicht –, wenn zusätzlich auf den Umfang der mütterlichen Erwerbstätigkeit kontrolliert wird, und auch deren

Effekt bleibt auch bei Kontrolle auf das Einkommen bestehen. Zudem existiert ein Bildungseffekt auch unter Kontrolle auf die Wohnortgröße; dieser ist somit nicht nur darauf zurückzuführen, dass Personen mit Hochschulabschluss öfter in Großstädten leben. Diese Variablen wirken also auch unabhängig voneinander auf die Nutzung verschiedener Fortbewegungsarten.

Hervorzuheben ist zudem, dass auch unter Kontrolle der Anzahl der Kindertageseinrichtungen in der Umgebung noch ein großer Effekt der Gemeindegröße verbleibt und auch die Siedlungsdichte einen davon unabhängigen Effekt ausübt. Eine denkbare Erklärung wäre hier, dass in weniger dicht besiedelten Orten das Auto ganz allgemein eine zentralere Rolle für die Mobilität spielt und deshalb auch für kurze Wege öfter verwendet wird. Hinsichtlich der Siedlungsdichte ist aber auch zu beachten, dass die Bildung der Quartile auf Ebene der Gemeindegrößenklassen erfolgte. Bei einer Dichte von 2.500 Personen pro Quadratkilometer befinden sich Großstädte somit im 1. Quartil, kleine Gemeinden im 4. Quartil. Bei einer Berücksichtigung der Siedlungsdichte unabhängig von der Gemeindegröße würden die Koeffizienten für die Gemeindegröße zwar einen Vergleich von „gleich mit gleich“ erlauben, d. h. eine Aussage darüber, wie sehr sich größere und kleinere Gemeinden unter der Bedingung gleicher Siedlungsdichte voneinander unterscheiden – dies wäre allerdings ein größtenteils theoretischer Vergleich, da es hinsichtlich der Siedlungsdichten nur geringe Überschneidungen zwischen Großstädten und kleinen Gemeinden gibt. So leben nur rund zehn Prozent der KiBS-Befragten aus kleinen Gemeinden in einer Gemeinde mit einer Siedlungsdichte von über 2.500 und nur rund fünf Prozent der Befragten aus Großstädten in einer Stadt mit einer Siedlungsdichte von unter 2.500 Personen pro Quadratkilometer. Mit diesem alternativen Vorgehen wären die Koeffizienten somit nur sehr eingeschränkt aussagekräftig.

Dennoch kommen Überschneidungen der Siedlungsdichte zwischen Großstädten und kleinen Gemeinden vor, weshalb diese Fälle hier noch näher betrachtet werden sollen. Werden nur die Befragten aus Großstädten mit einer Siedlungsdichte von unter 3.000 berücksichtigt, d. h. aus Großstädten mit verhältnismäßig geringer Siedlungsdichte ($n=1.026$), liegt der Autoanteil bei 46 Prozent (alle Großstädte: 32 Prozent). Bei Befragten aus kleinen Gemeinden mit einer (relativ hohen) Siedlungsdichte von über 2.500 ($n=503$) beträgt der Autoanteil 47 Prozent (alle kleinen Gemeinden: 63 Prozent) und liegt damit praktisch auf demselben Niveau wie bei Befragten in relativ dünn besiedelten Großstädten. Der größte Unterschied zwischen dünn besiedelten Großstädten und dicht besiedelten kleinen Gemeinden liegt in diesem Vergleich beim Fuß- und Radverkehr: Ersterer ist in Großstädten 4 Prozentpunkte seltener, die Fahrradnutzung 3 Prozentpunkte häufiger. Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass der Effekt der Gemeindegröße zu einem wesentlichen Teil über die Siedlungsdichte vermittelt wird.

Neben diesen zahlreichen Effekten sind zudem die Änderungen im Mobilitätsverhalten im Zeitverlauf hervorzuheben, die in Abschnitt 2.1.2 gezeigt wurden. Zukünftige Analysen sollten daher auch in den Blick nehmen, inwieweit sich diese Trends fortsetzen und ob die hier dargestellten Zusammenhänge bestehen bleiben.

3 Literatur

- ADFC (2025): ADFC-Fahrradklima-Test 2024: Ergebnisse Gesamt. https://fahrradklima-test.adfc.de/fileadmin/BV/FKT/Download-Material/Ergebnisse_2024/Download-Element/ADFC-Fahrradklima-Test_2024_Ergebnistabelle_Druck_Gesamt_A3_250619.pdf (13.01.2026)
- Ahmed, Asif/Stopher, Peter (2014): Seventy Minutes Plus or Minus 10 — A Review of Travel Time Budget Studies. In: *Transport Reviews*, 34. Jg., H. 5, S. 607–625
- Böwing-Schmalenbrock, Melanie/Afflerbach, Lena Katharina/Tiedemann, Catherine/Meiner-Teubner, Christiane (2025): Die ostdeutsche KiTa-Landschaft - alle Zeichen auf Abbau? In: *KOMDAT - Kommentierte Daten der Kinder- & Jugendhilfe*, 28. Jg., H. 1+2/25, S. 36–41
- Buehler, Ralph/Pucher, John (2012): Cycling to work in 90 large American cities: new evidence on the role of bike paths and lanes. In: *Transportation*, 39. Jg., H. 2, S. 409–432
- Diermeier, Matthias/Engler, Felix Jan/Fremerey, Melinda/Wansleben, Leon (2025): Kita-Versorgungsungleichheiten – eine Analyse auf Stadtteilebene. In: *IW-Kurzbericht*, H. 41
- Geis-Thöne, Wido (2024): Regionale Verteilung der Akademiker in Deutschland. In: *Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung*, 51. Jg., H. 1, S. 97–118
- Hudde, Ansgar (2022a): The unequal cycling boom in Germany. In: *Journal of Transport Geography*, 98. Jg., S. 103244
- Hudde, Ansgar (2022b): Educational Differences in Cycling: Evidence from German Cities. In: *Sociology*, 56. Jg., H. 5, S. 909–929
- Kayed, Theresia/Wieschke, Johannes/Kuger, Susanne (2025): FBBE: Elterlicher Bedarf und Ungleichheiten im Zugang. DJI-Kinderbetreuungsreport 2025. Studie 1 von 8. München. www.dji.de/KiBS
- Lippert, Kerstin/Hüsken, Katrin/Kuger, Susanne (2022): Weshalb nehmen Eltern keine Betreuungsangebote in Anspruch? DJI-Kinderbetreuungsreport 2020. Studie 4 von 8. München. www.dji.de/KiBS
- Metz, David (2008): The Myth of Travel Time Saving. In: *Transport Reviews*, 28. Jg., H. 3, S. 321–336
- Metz, David (2021): Time constraints and travel behaviour. In: *Transportation Planning and Technology*, 44. Jg., H. 1, S. 16–29
- Mölenberg, Famke J. M./Panter, Jenna/Burdorf, Alex/van Lenthe, Frank J. (2019): A systematic review of the effect of infrastructural interventions to promote cycling: strengthening causal inference from observational data. In: *The international journal of behavioral nutrition and physical activity*, 16. Jg., H. 1, S. 93
- OECD (2025): Bildung auf einen Blick 2025: OECD-Indikatoren
- Römer, Daniel/Salzgeber, Johannes (2022): Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze in Stadt und Land. *KfW Research* 363
- Roos, John Magnus/Sprei, Frances/Holmberg, Ulrika (2020): Sociodemography, Geography, and Personality as Determinants of Car Driving and Use of Public Transportation. In: *Behavioral sciences (Basel, Switzerland)*, 10. Jg., H. 6
- Schoner, Jessica E./Levinson, David M. (2014): The missing link: bicycle infrastructure networks and ridership in 74 US cities. In: *Transportation*, 41. Jg., H. 6, S. 1187–1204
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2025): Gitterdaten zum Download für geografische Informationssysteme (GIS). Alter in 10er-Jahrsgruppen in Gitterzellen. Wiesbaden. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Zensus2022/publikationen.html> (03.08.2026)
- Steiner, Josephine/Weber, Tom/Schelewsky, Marc/Lacroix, Gina/Niehaus, Eileen (2025): Potenzial von Lastenrädern und Fahrradanhängern – Analyse zur Anschaffung und Nutzung im privaten Bereich
- Welsch, Janina/Conrad, Kerstin/Wittowsky, Dirk/Reutter, Ulrike (2014): Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. In: *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 72. Jg., H. 6
- Wieschke, Johannes/Lippert, Kerstin/Kuger, Susanne (2025): Methodischer Hintergrund der KiBS-Erhebung 2024. DJI-Kinderbetreuungsreport 2025. Studie 8 von 8. München. 10.36189/DJI202518. www.dji.de/KiBS

4 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Wegzeit zur Kindertageseinrichtung nach Bundesland in Minuten	9
Abb. 2: Wegzeit zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Fortbewegungsart in Minuten ..	10
Abb. 3: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung 2024 nach Bundesland.....	14
Abb. 4: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung 2017 nach Bundesland.....	14
Abb. 5: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung 2024 nach Gemeindegrößenklasse	16
Abb. 6: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung 2017 nach Gemeindegrößenklasse	17
Abb. 7: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Anzahl der Kitas in der Umgebung	19
Abb. 8: Zusammenhang zwischen dem Anteil der Fahrradnutzung für den Weg zur Kindertageseinrichtung und der Durchschnittsnote im Fahrradklimatest 2024	22
Abb. 9: Zusammenhang zwischen dem Anteil der Autonutzung für den Weg zur Kindertageseinrichtung und der Durchschnittsnote im Fahrradklimatest 2024	23
Abb. 10: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Durchschnittsnote im Fahrradklimatest 2024	24
Abb. 11: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Form der Kindertagesbetreuung	25
Abb. 12: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Erwerbstätigkeit der Mutter.....	26
Abb. 13: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach höchstem Berufsabschluss und Einkommensquartil des Haushalts	28
Abb. 14: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Einwanderungsgeschichte.....	30
Abb. 15: Determinanten der Nutzung verschiedener Fortbewegungsarten für den Weg zur Kindertageseinrichtung (Befunde multinomialer logistischer Regression, durchschnittliche marginale Effekte und Konfidenzintervalle) ..	33
Abb. A1: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Siedlungsdichte	40
Abb. A2: Determinanten der Nutzung verschiedener Fortbewegungsarten für den Weg zur Kindertageseinrichtung (Befunde multinomialer logistischer Regression, durchschnittliche marginale Effekte und Konfidenzintervalle) ..	41
Tab. 1: Wegzeiten zur Kindertagesbetreuung nach Gemeindegrößenklasse und genutzter Fortbewegungsart in Minuten.....	11
Tab. 2: Änderungen der Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertagesbetreuung von 2017 auf 2024 nach Bundesland in Prozentpunkten	15
Tab. 3: Anteile der Kinder bzw. der KiBS-Befragten mit jeweiliger Anzahl Kitas in derselben Gitterzelle	18
Tab. 4: Ergebnisse des Fahrradklimatests 2024 nach Gemeindegröße	21
Tab. A1: Wegzeiten zur Kindertagesbetreuung nach Bundesland in Minuten	38
Tab. A2: Determinanten der benötigten Zeit für den Weg zur Kindertageseinrichtung (Befunde linearer Regressionen)	39

Anhang

Tab. A1: Wegzeiten zur Kindertagesbetreuung nach Bundesland in Minuten

	Durchschnitt (Std.-Abw.)	25%- Quartil	Median	75%- Quartil
Baden-Württemberg	8,3 (5,8)	5	7	10
Bayern	8,5 (7,0)	5	7	10
Berlin	12,4 (7,8)	7	10	15
Brandenburg	9,5 (6,8)	5	10	10
Bremen	10,1 (5,9)	5	10	12
Hamburg	11,0 (6,6)	6	10	15
Hessen	8,5 (6,7)	5	7	10
Mecklenburg-Vorpommern	10,2 (6,2)	5	10	15
Niedersachsen	8,7 (6,2)	5	7	10
Nordrhein-Westfalen	8,9 (6,6)	5	7	10
Rheinland-Pfalz	8,2 (5,4)	5	7	10
Saarland	8,3 (6,8)	5	5	10
Sachsen	9,7 (6,3)	5	10	12
Sachsen-Anhalt	9,6 (6,3)	5	10	12
Schleswig-Holstein	10,4 (7,2)	5	10	15
Thüringen	9,8 (7,2)	5	10	12
Deutschland	9,1 (6,6)	5	8	10

Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=16.415).

Tab. A2: Determinanten der benötigten Zeit für den Weg zur Kindertageseinrichtung (Befunde linearer Regressionen)

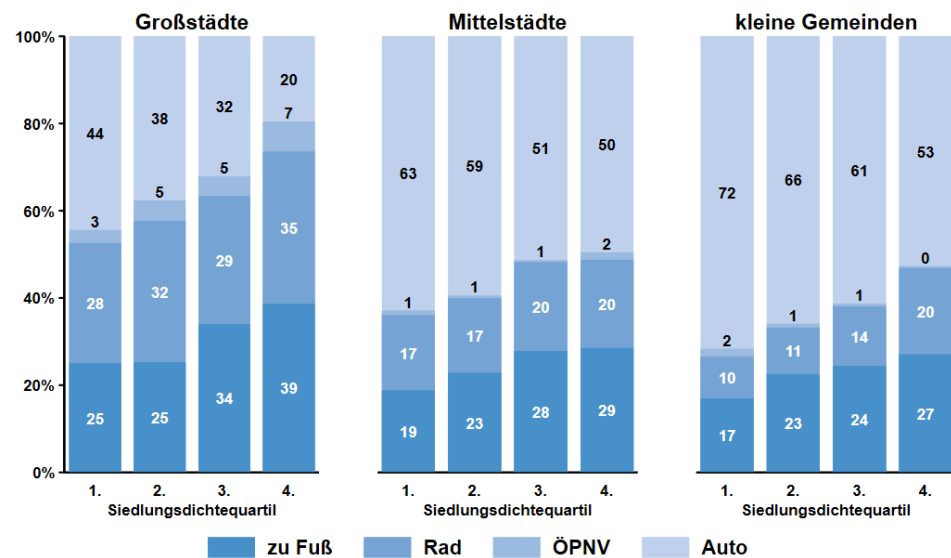
	M1	M2	M3
Fortbewegungsart: zu Fuß (Ref.)			
Fahrrad	1,59 ***	1,64 ***	1,56 ***
ÖPNV	13,92 ***	13,10 ***	13,38 ***
Auto	0,12	0,20	0,06
Großstädte (Ref.)			
Mittelstädte	-1,31 ***	-1,16 ***	-1,30 ***
kleine Gemeinden	-2,52 ***	-2,27 ***	-2,35 ***
Baden-Württemberg (Ref.)			
Bayern		0,59 **	0,29
Berlin		0,78 *	0,76
Brandenburg		1,80 ***	0,99 **
Bremen		-0,00	-0,36
Hamburg		0,63	0,33
Hessen		0,02	-0,20
Mecklenburg-Vorpommern		1,92 ***	1,70 ***
Niedersachsen		0,73 **	0,43
Nordrhein-Westfalen		0,21	0,03
Rheinland-Pfalz		0,10	-0,29
Saarland		0,74 *	0,63
Sachsen		0,86 **	0,39
Sachsen-Anhalt		1,00 **	0,66
Schleswig-Holstein		2,24 ***	1,87 ***
Thüringen		1,66 ***	1,32 **
Siedlungsdichte: 1. Quartil (Ref.)			
Siedlungsdichte: 2. Quartil		-0,05	-0,02
Siedlungsdichte: 3. Quartil		0,34	0,40
Siedlungsdichte: 4. Quartil		1,00 ***	0,95 ***
Kita (Ref.)			
Kindertagespflege		1,31 ***	1,07 ***
im Ausland geboren: niemand (Ref.)			
1 Elternteil		0,64 **	0,62 *
2 Elternteile und/oder Kind		1,02 ***	0,84 *
Universitätsabschluss (Ref.)			
anderer HS-Abschluss		-0,48 ***	-0,51 ***
berufliche Ausbildung		-0,45 **	-0,49 **
kein Berufsabschluss		-0,56	-0,96
Einkommen: 1. Quartil (Ref.)			
Einkommen: 2. Quartil		-0,53 ***	-0,51 **
Einkommen: 3. Quartil		-0,65 ***	-0,66 ***
Einkommen: 4. Quartil		-0,79 ***	-0,82 ***
Erwerbstätigkeit Mutter: keine (Ref.)			
ET Mutter: <25 Std.		-0,55 ***	-0,48 **
ET Mutter: 25 bis <35 Std.		-0,39 **	-0,39 *
ET Mutter: ≥35 Std.		0,39 *	0,32

	M1	M2	M3
Betreuungsumfang: ≤25 Std. (Ref.)			
Betreuungsumfang: >25 bis 35 Std.		0,04	0,07
Betreuungsumfang: >35 bis 45 Std.		0,30	0,59 **
Betreuungsumfang: >45 Std.		0,53	0,73
Kitas in Gitterzelle: keine (Ref.)			
Kitas in Gitterzelle: 1			-0,67 ***
Kitas in Gitterzelle: 2			-0,18
Kitas in Gitterzelle: 3			-0,14
Kitas in Gitterzelle: 4+			-0,91 ***
Konstante	9,62	9,10	9,79
N	16.116	14.606	10.658
R ²	0,15	0,16	0,16

Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet.

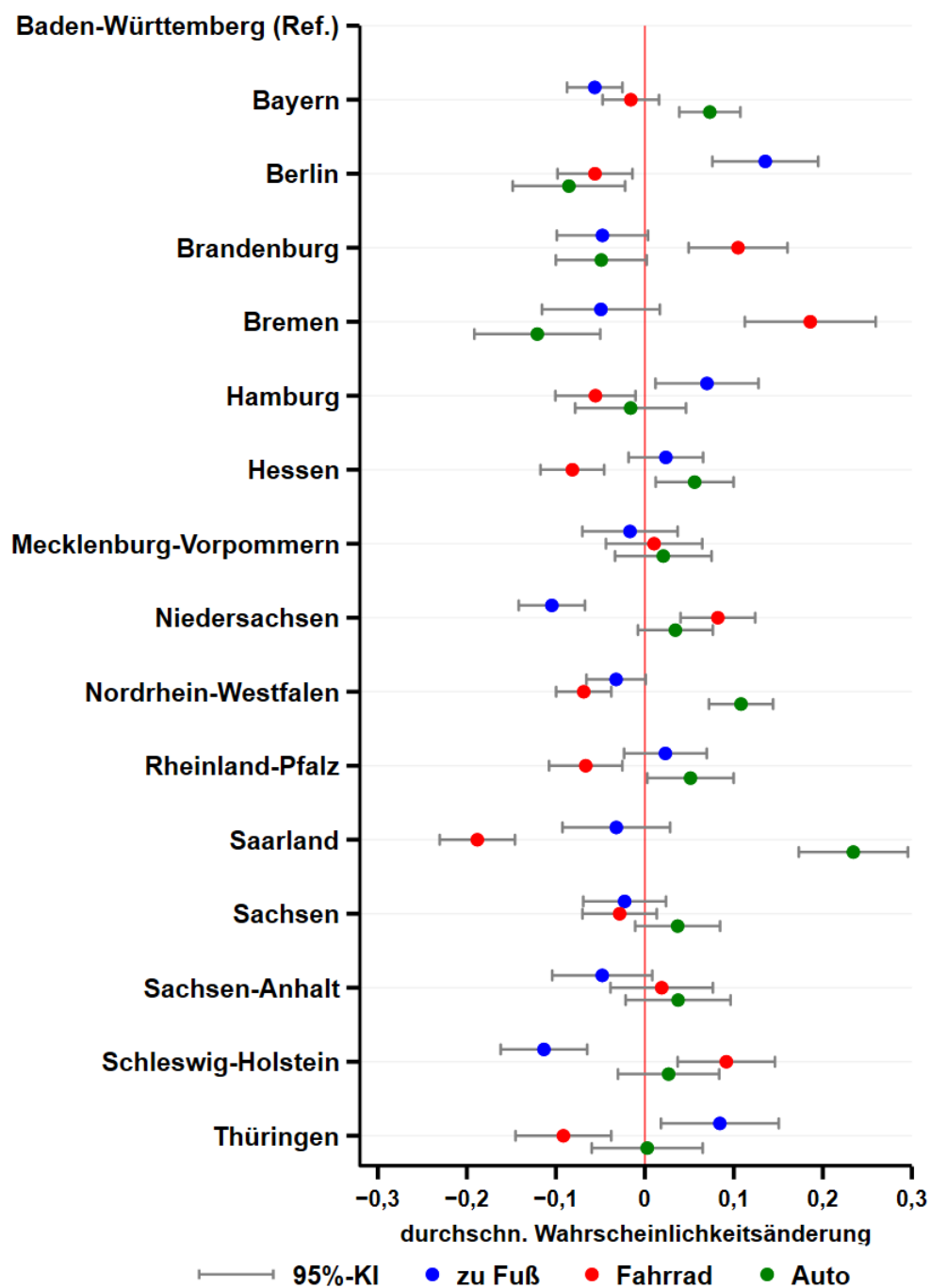
* $p \leq .05$, ** $p \leq .01$, *** $p \leq .001$

Abb. A1: Anteile verschiedener Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Kindertageseinrichtung nach Gemeindegrößenklasse und Siedlungsdichte



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=16.204). Quartile auf Ebene der Gemeindegrößenklassen.

Abb. A2: Determinanten der Nutzung verschiedener Fortbewegungsarten für den Weg zur Kindertageseinrichtung (Befunde multinomialer logistischer Regression, durchschnittliche marginale Effekte und Konfidenzintervalle)



Quelle: DJI-Kinderbetreuungsstudie (Erhebung 2024), eigene Berechnungen, Daten gewichtet, (n=10.710). Übrige Koeffizienten siehe Abbildung 15.

Die Autorinnen und Autoren des DJI-Kinderbetreuungsreports 2025

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(at)dji.de

Theresia Kayed ist seit 2020 im Projekt KiBS der Abteilung „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ am Deutschen Jugendinstitut (DJI) tätig. Die Forschungsschwerpunkte der Soziologin sind Bildung, Betreuung und Erziehung im U3- und U6-Bereich und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Kontakt: kayed(at)dji.de

Anja Krieg ist seit 2024 im Projekt KiBS der Abteilung „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ am Deutschen Jugendinstitut (DJI) tätig. Die Forschungsschwerpunkte der Psychologin sind Bildung und Betreuung im Grundschulalter, sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Kontakt: krieg(at)dji.de

Prof. Dr. Susanne Kuger ist Forschungsdirektorin des DJI und Professorin für Empirische Sozial- und Bildungsforschung des Kindes- und Jugendalters an der LMU. 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(at)dji.de

Kerstin Lippert ist seit 2015 am DJI, zunächst im Projekt KiföG-Evaluation und seither im Folgeprojekt 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(at)dji.de

Dr. Johannes Wieschke ist seit 2020 in der Abteilung „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ tätig, erst in der Corona-KiTa-Studie, seit 2021 im Projekt KiBS. Der Soziologe beschäftigt sich dort vor allem mit der Datenaufbereitung und -bereitstellung sowie mit dem Thema Inanspruchnahme von Kinderbetreuung.

Kontakt: wieschke(at)dji.de

Benedikt Zoepf ist seit 2024 im Projekt KiBS der Abteilung „Zentrum für Dauerbeobachtung und Methoden“ am Deutschen Jugendinstitut (DJI) tätig. Der Ökonom beschäftigt sich schwerpunktartig mit Bildung, Betreuung und Erziehung bei Kindern bis zum Ende der Grundschulzeit.

Kontakt: zoepf(at)dji.de