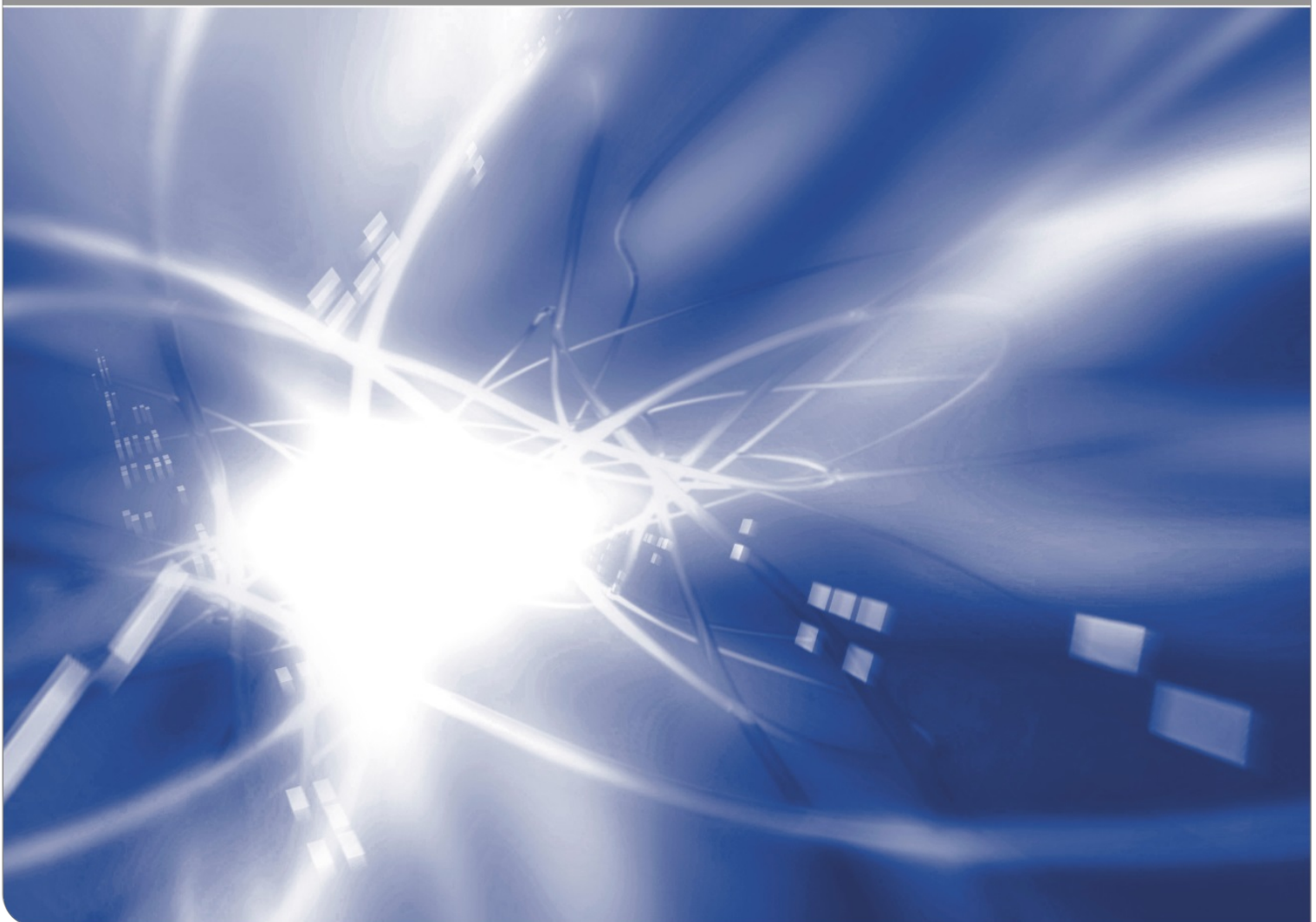


Mobilitätsverhalten und Alltagsgestaltung in Marzell

Ergebnisse einer Bevölkerungsumfrage

von Paul Witte¹ & Maïke Puhe¹

KIT SCIENTIFIC WORKING PAPERS 276



¹ Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS), Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse (ITAS)

**Karlstr. 11
76133 Karlsruhe
<https://www.itas.kit.edu/>**

Impressum

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
www.kit.edu



Dieses Werk ist lizenziert unter einer Creative Commons Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International Lizenz (CC BY-SA 4.0):
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>

2026

ISSN: 2194-1629

Kurzfassung

Der Bericht stellt die Ergebnisse einer Befragung zur Mobilität in der Gemeinde Marxzell aus Juni/ Juli 2025 dar. Die circa 5.200 Einwohner:innen umfassende Gemeinde liegt im baden-württembergischen Landkreis Karlsruhe im Südwesten Deutschlands. Marxzell gliedert sich in folgende Ortsteile: Pfaffenrot (inklusive Marxzell), Burbach und Schielberg (inklusive Frauenalb), die bis zum Jahre 1971 einzelne Ortschaften darstellten und sich im Albatal des nördlichen Schwarzwaldes auf halbem Weg zwischen der Mittelstadt Ettlingen und der Gemeinde Bad Herrenalb befinden. Während die Ortsteile Marxzell und Frauenalb im Tal liegen, befinden sich Burbach, Pfaffenrot und Schielberg auf den höher gelegenen Berghängen.

Die Befragung entstand im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr geförderten Projekts Country to City Bridge – Analyse und funktionale Lösungskonzepte (C2CBridge) (<https://www.kamo.one/c2c-bridge/>) erstellt, das darauf abzielt, Mobilitätslösungen für Stadt-Umland Verflechtungen zu entwickeln, die nicht primär vom technisch Machbaren ausgehen, sondern von den sozialen und räumlichen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen. Dabei wird erforscht, wie neue Mobilitätsdienstleistungen in die Alltagsorganisation der Menschen integriert werden können und wie diese gestaltet werden müssen. So werden beispielsweise fahrerlose Shuttles oder Busse als interessante Möglichkeit gesehen, das existierende ÖPNV-Angebot mit flexiblen Bedienformen zu ergänzen. Dies gilt in besonderem Maße für kleinere Kommunen wie Marxzell, die weniger verdichtet sind, eine höhere Autoorientierung aufweisen und damit tendenziell schwierigere Voraussetzungen für den klassischen, liniengebundenen ÖPNV bieten.

Da davon auszugehen ist, dass zukünftige Mobilitätsentscheidungen an den heutigen anknüpfen werden, ist das Ziel der Erhebung, zunächst ein differenziertes Bild der alltäglichen Mobilitäts- und Aktivitätenmuster von Einwohnenden der Gemeinde Marxzell zu gewinnen. Im Mittelpunkt der Befragung steht die Frage, welche Verkehrsmittel für welche Zwecke genutzt werden, welche Aktivitäten innerhalb der Gemeinde stattfinden und für welche Aktivitäten die Menschen ihren Wohnort verlassen. Ein methodisches Merkmal der Befragung ist, dass die Befragten selbst angeben konnten, welche Aktivitäten sie an welchen Orten durchführen. Dadurch lassen sich situationsabhängige Ziel- und Verkehrsmittelwahlentscheidungen nachvollziehen. Insgesamt nahmen 780 Personen an der Befragung teil.

In Marxzell gibt es eine Reihe an Angeboten und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge, die auch von den Teilnehmenden der Befragung genutzt werden: So gibt es innerhalb der Gemarkungsgrenzen der Gemeinde zwei Kindergärten und eine Schule, einen Supermarkt im Ortsteil Pfaffenrot und einen Hofladen in Schielberg, mehrere Sportvereine, ein Fahrzeugmuseum, mehrere gastronomische Einrichtungen, sowie in allen Ortsteilen einen Friedhof. Insbesondere die zwar vorhandene, aber eingeschränkte Nahversorgung mit Lebensmitteln führt dazu, dass viele Teilnehmende der vorliegenden Befragung zum Einkaufen in die Nachbargemeinden Karlsbad und Straubenhardt sowie das nahegelegene Mittelzentrum Ettlingen fahren. Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten wie der ansässige TSV Pfaffenrot, die freiwillige Feuerwehr oder Kirchengemeinden sind dagegen ein integraler Bestandteil des Marxzeller Gemeindelebens. Für soziale Aktivitäten, insbesondere im Bereich Kunst, Kultur oder Entertainment (z. B. kulturelle Veranstaltungen, Events oder Museumsbesuche) wird oftmals das Oberzentrum Karlsruhe aufgesucht. Das Mittelzentrum Ettlingen wird bevorzugt für Erledigungen wie Arzt- oder Friseurbesuche angesteuert.

Wie die diversen Arbeitsorte und Beziehungen andeuten, sind Vernetzungen mit den umliegenden Nachbargemeinden Karlsbad, Waldbronn, Straubenhardt und Bad Herrenhalb oder der Mittelstadt Ettlingen und dem Oberzentrum Karlsruhe für viele Teilnehmende ein ganz wesentlicher Teil ihrer Alltagsmobilität. Insgesamt lässt sich feststellen, dass Teilnehmende mit stark ausgeprägten sozialen Netzwerken mobiler, ortsübergreifender und sozial eher stärker eingebunden sind als diejenigen, die eher kleine und dazu auf Marxzell konzentrierte Netzwerke haben.

Einerseits wird das Auto (als Fahrer:in) meist als zentrales Verkehrsmittel genutzt, was auf eine eher autoabhängige Infrastruktur hinweist, weil zugleich der ÖV (insbesondere innerorts und für Wege in Nachbargemeinden) für den Großteil der Befragten kaum eine Rolle zu spielen scheint. Andererseits ist der Aktivverkehr für Wege innerhalb der Gemeinde von hoher Bedeutung. Insbesondere Wege zu Freizeitaktivitäten (z.B. Hobbies, Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten), zum Holen und Bringen von Kindern oder einfach zur Erholung werden häufig zu Fuß oder mit dem Rad unternommen. Die Mobilität der befragten Marxzeller:innen ist generell also multimodal, aber aktivverkehr- und vor allem auto geprägt.

Offen bleibt, ob zusätzliche ÖPNV-Angebote (wie beispielsweise ein automatisierter Shuttle-Service) in der Gemeinde eher zu einer Verlagerung vom MIV oder aber zu einer Verlagerung vom Aktivverkehr führen würden. Diese Frage ist Gegenstand der qualitativen Forschung, die im Anschluss an die Erhebung durchgeführt werden wird. Dabei wird es u.a. darum gehen, ob bzw. inwiefern und bei welchen Mobilitätstypen flexible und einfach zugängliche (automatisierte) ÖPNV-Angebote zu einer Verkehrsverlagerung und eventuell auch zu einem stärker ausgeprägten räumlichen Verhalten führen könnten.

Danksagung

Wir möchten uns herzlich bei allen Teilnehmenden an der Befragung sowie bei allen Beteiligten bedanken, die durch ihr engagiertes Mitwirken maßgeblich zum Gelingen dieses Forschungsberichts beigetragen haben. Ein besonderer Dank für die sehr konstruktive Zusammenarbeit gilt der Gemeinde Marxzell in Person von Frau Bürgermeisterin Sabrina Eisele und Herrn Jürgen Germann.

Inhalt

Kurzfassung	i
Abbildungsverzeichnis	v
Tabellenverzeichnis	viii
Abkürzungsverzeichnis	ix
Einleitung	10
Methodik	12
Ansatz und Aufbau des vorliegenden Berichts	12
Rekrutierungsstrategie.....	12
Wissenschaftlicher Hintergrund - konzeptioneller Ansatz – warum diese Methode?	13
Die Verwendung von „Namensgeneratoren“	14
Aufbau der Namensgeneratoren	14
Zur Interpretation der Daten: „Beziehungen“ als zentrale Bezugsgröße	17
TEIL 1: Soziodemografie und Verkehrsbasisdaten	18
1 Zusammensetzung der Stichprobe	19
Altersverteilung.....	21
Wohnort 21	
Haushaltsgröße	22
Haushaltszusammensetzung.....	23
Wohndauer	23
Lebenssituation	24
Bildungshintergrund.....	25
2 Verkehrsbasisdaten und Verkehrsmittelnutzung	27
Übliche Verkehrsmittelnutzung	27
MyShuttle	28
Modal Split nach Wegezwecken	29
Mobilitätseinschränkung.....	30
Pkw-Besitz	31
Pkw-Verfügbarkeit.....	32
Führerscheinbesitz	32
ÖV-Ticket-Besitz	33
Fahrradbesitz.....	34
Automatisiertes Fahren.....	34
3 Arbeit- und Ausbildung	36
Arbeitszeit – Umfang.....	37
Arbeitszeitgestaltung	38
Homeoffice.....	39
Geringfügige Beschäftigung	39
Verkehrsmittelwahl.....	40
TEIL 2: Was machen die Befragten in ihrer Gemeinde und wofür verlassen sie diese?	43

4 Die Beziehungen der Befragten im Überblick	44
Einkaufen.....	52
4.1.1 Allgemeiner Überblick	52
4.1.2 Ortswahl für Einkäufe	54
4.1.3 Verkehrsmittelwahl für Einkäufe	55
4.1.4 Häufigkeit von Einkäufen.....	57
Erledigungen	57
4.1.5 Allgemeiner Überblick	57
4.1.6 Ortswahl für Erledigungen.....	59
4.1.7 Verkehrsmittelwahl für Erledigungen.....	60
4.1.8 Häufigkeit von Erledigungen.....	63
Personenbesuche	63
4.1.9 Allgemeiner Überblick	63
4.1.10 Ortswahl für Personenbesuche	65
4.1.11 Verkehrsmittelwahl für Personenbesuche	66
4.1.12 Häufigkeit von Personenbesuchen	69
Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten	69
4.1.13 Allgemeiner Überblick	69
4.1.14 Ortswahl für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten.....	72
4.1.15 Verkehrsmittelwahl für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten	73
4.1.16 Häufigkeit von Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten	75
Sonstige Freizeitaktivitäten.....	76
4.1.17 Allgemeiner Überblick	76
4.1.18 Ortswahl für sonstige Freizeitaktivitäten	78
4.1.19 Verkehrsmittelwahl für sonstige Freizeitaktivitäten	79
4.1.20 Häufigkeit von sonstigen Freizeitaktivitäten	82
Begleitaktivitäten	83
4.1.21 Allgemeiner Überblick	83
4.1.22 Ortswahl für Begleitungen.....	86
4.1.23 Verkehrsmittelwahl bei Begleitaktivitäten	88
4.1.24 Häufigkeit von Begleitaktivitäten	92
Ausblick: Wie geht es weiter?	93
Literatur	94

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beispielhafter Aufbau des Namensgenerators „Vereins- oder Ehrenamtsaktivitäten“	15
Abbildung 2: Geschlechterspezifische Alterszusammensetzung der Stichprobe	21
Abbildung 3: „In welchem Ortsteil von Marxzell wohnen Sie?“	21
Abbildung 4: „Leben mit anderen Personen. Anzahl Personen insgesamt:“	22
Abbildung 5: „Wohnen Kinder oder Jugendliche in Ihrem Haushalt?“	23
Abbildung 6: „Wie lange wohnen Sie bereits in Marxzell?“	23
Abbildung 7: „Welche berufliche Situation trifft derzeit am ehesten auf Sie zu?“	24
Abbildung 8: „Was ist Ihr höchster Schulabschluss?“	25
Abbildung 9: „Haben Sie einen Berufsbildungs- oder Hochschulabschluss?“	26
Abbildung 10: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für folgende Wege?“	27
Abbildung 11: „Kennen Sie das Angebot "MyShuttle"?"	28
Abbildung 12: „Wie häufig nutzen Sie MyShuttle?“	28
Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung heute nach Verkehrszwecken (Modal Split)	29
Abbildung 14: „Sind Sie durch gesundheitliche Beeinträchtigungen bei der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel eingeschränkt?“	30
Abbildung 15: „Wie viele private Pkw stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?“	31
Abbildung 16: „Wie oft können Sie über ein Auto (einschließlich Carsharing) verfügen, egal ob Sie selbst fahren oder mitfahren?“	32
Abbildung 17: „Haben Sie einen Pkw-Führerschein?“	32
Abbildung 18: „Besitzen Sie eine ÖPNV-Zeitkarte?“	33
Abbildung 19: „Fahrrad-/ Elektrofahrradbesitz“	34
Abbildung 20: „Wenn Sie an autonome Fahrzeuge denken, welche der folgenden Optionen wäre für Ihre Alltagsgestaltung alles in allem am besten geeignet?“	34
Abbildung 21: „Nutzungsbereitschaft einer autonomen Ortsbuslinie“	35
Abbildung 22: „Wo befindet sich Ihre Arbeitsstelle?“	36
Abbildung 23: „Welches Arbeitszeitmodell trifft am ehesten auf Sie zu?“	37
Abbildung 24: „Haben sie einen festen Arbeitsplatz? Beispielsweise in einem Büro oder einer Geschäftsstelle?“	38
Abbildung 25: „Arbeiten Sie - wenn auch nur gelegentlich - von zu Hause aus?“	39
Abbildung 26: „Sind Sie nebenher erwerbstätig?“	39
Abbildung 27: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zum Erreichen der Arbeitsstätte?“	40
Abbildung 28: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zum Erreichen der Ausbildungsstätte/ Schule?“	41
Abbildung 29: Häufigkeitsverteilung sozialer Beziehungen (n= 780).....	44

Abbildung 31: Überblick: Verteilung der Beziehungen auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (n= 780) (216 Personen erreichen keine Beziehung mit dem Aktivverkehr, 35 Personen keine mit dem MIV und 616 Personen keine mit dem ÖV).....	45
Abbildung 32: Überblick: Verteilung der Beziehungen in den unterschiedlichen Raumkategorien (n= 780) (Personenanzahl, die keine Beziehungen haben in: Marxzell (112), Nachbargemeinden (125), Ettlingen (199), Karlsruhe (291), Mittelstädte, städtischer Raum und Zentral	46
Abbildung 33: Räumliche Verteilung der Beziehungen nach Namensgenerator (n= 6.728)	47
Abbildung 34: Modal Split der räumlichen Kontexte (n= 7.433).....	48
Abbildung 35: Modal Split der Namensgeneratoren (n= 6.854).....	49
Abbildung 36: Anteil an Beziehungen je Namensgenerator, die in Marxzell stattfinden (n= 780).....	50
Abbildung 37: Anteil an Beziehungen je Namensgenerator, die zu Fuß oder per Rad erreicht werden (n= 780)	50
Abbildung 38: Anteil an Beziehungen je Namensgenerator, die mit dem MIV erreicht werden (n= 780).....	51
Abbildung 39: Anteil an Beziehungen je Namensgenerator, die mit dem ÖV erreicht werden (n= 780).....	52
Abbildung 40: Welche Geschäfte werden genannt? (n= 2.395)	53
Abbildung 41: Wo wird eingekauft? (n= 2.267)	54
Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl bei Einkäufen in unterschiedlichen räumlichen Kontexten (n= 2.154).....	55
Abbildung 43: Verkehrsmittelwahl Einkaufskategorien (n = 2.347)	56
Abbildung 44: Welcher Anteil der Einkäufe wird mit welchem Verkehrsmittel erreicht? (n=703).....	56
Abbildung 45: Subjektiv wahrgenommene Häufigkeiten der Einkaufskategorien (n= 2.330)....	57
Abbildung 46: Welche Erledigungen werden genannt? (n= 1.442)	58
Abbildung 47: Wo werden Erledigungen getätigt? (n= 1.325).....	59
Abbildung 48: Verkehrsmittelwahl Erledigungskategorien (1.358)	60
Abbildung 49: Verkehrsmittelwahl für Erledigungen im räumlichen Kontext (n= 1.476).....	61
Abbildung 50: Welcher Anteil der Erledigungen wird mit welchem Verkehrsmittel erreicht? (n=673).....	62
Abbildung 51: Subjektiv wahrgenommene Häufigkeit von verschiedenen Erledigungen (n= 1.401).....	63
Abbildung 52: Welche Personen werden besucht? (n= 1.882).....	64
Abbildung 53: Wo werden Personen besucht (n= 1.776)	65
Abbildung 54: Mit welchem Verkehrsmittel werden Personen besucht? (n= 1.796).....	66
Abbildung 55: Verkehrsmittelwahl bei Personenbesuchen im räumlichen Kontext (n= 1.690) .	67
Abbildung 56: Für welchen Anteil ihrer Personenbesuche nutzen Personen welches Verkehrsmittel? (n=632).....	68

Abbildung 57: Subjektiv wahrgenommene Häufigkeiten der Personenbesuchskategorien (n= 1.847)	69
Abbildung 58: Vereins- und Ehrenamtstätigkeit (n= 780).....	70
Abbildung 59: Anzahl an genannten Vereins- oder Ehrenamtsbeziehungen (n= 660)	71
Abbildung 60: Räumliche Verteilung der Verein- & Ehrenamtskategorien (n= 633).....	72
Abbildung 61: Verkehrsmittelwahl Verein- & Ehrenamtskategorien (n= 617)	73
Abbildung 62: Modal Split der Beziehungen in Vereinen und Ehrenämtern im räumlichen Kontext (n= 542)	74
Abbildung 63: Welcher Anteil der genannten Ehrenämter/ Vereine wird mit welchem Verkehrsmittel erreicht? (n= 337)	74
Abbildung 64: Subjektiv wahrgenommene Häufigkeiten der Verein- & Ehrenamtskategorien (n= 630).....	75
Abbildung 65: Kategorien: Sonstige Freizeitaktivitäten (n= 1.735).....	77
Abbildung 66: Räumliche Verteilung der Sonstigen Freizeitkategorien (n=1.586)	78
Abbildung 67: Verkehrsmittelwahl für sonstige Freizeitaktivitäten (n= 1.653; 23 Einträge entfallen auf „anderes Verkehrsmittel“)	79
Abbildung 68: Modal Split der Freizeitaktivitäten im räumlichen Kontext (n= 1.569)	80
Abbildung 69: Welcher Anteil sonstiger Freizeitaktivitäten wird mit welchem Verkehrsmittel unternommen? (n=644)	81
Abbildung 70: Wie häufig werden sonstige Freizeitaktivitäten unternommen? (n=1.697)	82
Abbildung 71: „Kommt es manchmal vor, dass Sie andere Personen auf Ihren Wegen begleiten?“ (n=780)	83
Abbildung 72: Begleitpersonen (n= 390; 686 Einträge)	84
Abbildung 73: Zu welchen Einrichtungen/ Aktivitäten werden andere Personen begleitet? (n=390; 1420 Einträge)	85
Abbildung 74: Wer wird zu welchen Aktivitäten begleitet? (n=2.963)	86
Abbildung 75: Wohin werden Personen begleitet? (n=1.420).....	87
Abbildung 76: Wo befinden sich die Aktivitäten, zu denen begleitet wird (n=1.338)	88
Abbildung 77: Mit welchen Verkehrsmitteln werden Personen begleitet? (n=1.371)	89
Abbildung 78: Wer wird mit welchem Verkehrsmittel begleitet? (n= 1.371).....	89
Abbildung 79: Mit welchem Verkehrsmittel werden Personen zu ihren Einrichtungen/ Aktivitäten begleitet? (n=1.362).....	90
Abbildung 80: Mit welchen Verkehrsmitteln werden Personen in die verschiedenen Orte begleitet? (n=1.317)	91
Abbildung 81: Welcher Anteil an Begleitungen wird mit welchem Verkehrsmittel gemacht? (n=373).....	91
Abbildung 82: Wie häufig werden die Personen begleitet? (n= 1.397)	92
Abbildung 83: Wie häufig wird zu den Aktivitäten begleitet? (n= 1.394)	93

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kategorisierungsschema der einzelnen Einträge	16
Tabelle 2: Stichprobenzusammensetzung.....	19

Abkürzungsverzeichnis

KVV *Karlsruher Verkehrsverbund*

MiD *Mobilität in Deutschland (Studie)*

Einleitung

Der vorliegende Bericht stellt die Ergebnisse einer Befragung zur Mobilität in der Gemeinde Marxzell aus Juni/ Juli 2025 vor. Ziel der Untersuchung ist es, ein differenziertes Verständnis der Mobilitätsbedürfnisse und -verflechtungen der Bevölkerung zu gewinnen, um daraus Ansatzpunkte für verkehrsbezogene Maßnahmen abzuleiten. Im Mittelpunkt der Befragung steht die Frage, welche Verkehrsmittel für welche Zwecke genutzt werden, welche Aktivitäten innerhalb der Gemeinde stattfinden und für welche Aktivitäten die Menschen ihren Wohnort verlassen.

Marxzell ist eine dörflich geprägte Flächengemeinde im äußeren Einzugsbereich der Stadt Karlsruhe (Baden-Württemberg), auf halbem Weg zwischen der Mittelstadt Ettlingen und der Gemeinde Bad Herrenalb. Marxzell umfasst knapp 5.000 Einwohner:innen und gliedert sich in mehrere Ortsteile: Pfaffenrot (inklusive Marxzell), Burbach und Schielberg (inklusive Frauenalb). Während die Ortsteile Marxzell und Frauenalb im Tal liegen, befinden sich Burbach, Pfaffenrot und Schielberg auf den höher gelegenen Hängen. Die heutige Gemeindestruktur geht auf die baden-württembergische Gemeindereform Anfang der 1970er Jahre zurück, in deren Zuge zuvor eigenständige Gemeinden zusammengeführt wurden.

Die Gemeinde weist eine aufgelockerte Siedlungsstruktur mit überwiegender Wohnbebauung auf. Mit einer Bevölkerungsdichte von 144 Einwohner:innen je km² liegt Marxzell deutlich unter dem Landesdurchschnitt (Statistisches Landesamt, 2024). Gleichzeitig ist die Gemeinde durch ihre Lage im Albatal naturnah geprägt. Funktional dient Marxzell vor allem als Wohnstandort und bietet eine grundlegende lokale Infrastruktur (Schule, Kindergärten, Vereinsleben, Nahversorgung). Größere Arbeitsplatzzentren liegen außerhalb, insbesondere in Karlsruhe, Ettlingen und Pforzheim (Pendleratlas, 2024).

Diese siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen prägen auch die Mobilität in Marxzell. Charakteristisch für ländlich geprägte Räume sind vergleichsweise große Distanzen im Alltag sowie ein öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), der sich durch vergleichsweise lange Fahrzeiten und geringe Taktfrequenzen auszeichnet. Hinzu kommt, dass sich Linienführungen häufig an Hauptpendelströmen orientieren, während sich das tägliche Leben der Menschen auch innerhalb der (teilweise weit voneinander entfernten) Ortschaften und Nachbargemeinden abspielt. Infolgedessen ist kleinstädtischen, dörflichen Räumen der Anteil der Personen, die für ihre Wege überwiegend den Pkw nutzen im Vergleich zu städtischen Gebieten deutlich höher, während der Anteil der ÖPNV-Orientierten deutlich geringer ausfällt (infas et al., 2025).

Ein leistungsfähiges Mobilitätssystem ist jedoch eine zentrale Voraussetzung für die Daseinsvorsorge: Es ermöglicht nicht nur den Zugang zu Arbeitsplätzen und Bildungsangeboten, sondern auch zu medizinischer Versorgung, ermöglicht soziale Teilhabe und die Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen. Nicht zuletzt vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und einer zunehmenden Alterung der Gesellschaft, gewinnt eine bedarfsgerechte Gestaltung der Mobilitätssysteme an Bedeutung. Sie ist entscheidend, um die Attraktivität ländlicher Räume für ältere Menschen sowie für die junge Generation zu sichern und zukunftsfähig auszurichten (Appel et al., 2026).

Um geeignete Maßnahmen entwickeln zu können, sind belastbare und aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung unerlässlich. Gerade in kleineren Gemeinden ist die Datenlage jedoch häufig begrenzt. Während sich auf Grundlage bestehender Statistiken vor allem erwerbsbedingte Pendelströme näherungsweise erfassen lassen, bleiben andere Mobilitätsverflechtungen – etwa im Freizeit- oder Versorgungsbereich – vielfach im Dunkeln.

Vor diesem Hintergrund wurde in Marxzell eine Befragung durchgeführt, die die vielfältigen alltäglichen Mobilitätsmuster der Bevölkerung in den Blick nimmt. Die Erhebung entstand im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr geförderten Projekts Country to City Bridge – Analyse und funktionale Lösungskonzepte (C2CBridge) (<https://www.kamo.one/c2c-bridge/>). Ziel des Projekts ist es, nachhaltige und übertragbare Mobilitätslösungen zu entwickeln, die sich an den sozialen und räumlichen Bedürfnissen der Menschen orientieren. Dabei wird insbesondere untersucht, wie neue Mobilitätsangebote - etwa bedarfsorientierte Verkehrsformen wie (autonome) Rufbusse oder Anruf-Sammeltaxis - sinnvoll in den Alltag integriert werden können.

Ein besonderes Merkmal der Befragung besteht darin, dass sie über die Erfassung grober Verkehrszwecke wie „Einkaufen“ oder „Freizeit“ hinausgeht. Diese Kategorien umfassen jeweils eine Vielzahl unterschiedlicher Aktivitäten, die mit unterschiedlichen Anforderungen an die Ziel- und Verkehrsmittelwahl verbunden sind. So unterscheidet sich beispielsweise ein Großeinkauf grundlegend von einem kurzen Weg zum Bäcker, ebenso wie Freizeitaktivitäten von sportlicher Betätigung bis hin zu kulturellen oder sozialen Aktivitäten reichen. Das Erhebungsdesign wurde daher bewusst so gestaltet, dass die Vielfalt alltäglicher Aktivitäten, ihre räumliche Verortung sowie die jeweils genutzten Verkehrsmittel möglichst differenziert erfasst werden.

Anmerkung: Die Befragung wurde in mehreren Untersuchungsgebieten durchgeführt. Die Ergebnisse der einzelnen Befragungen unterscheiden sich. Die entstandenen Berichte ähneln sich jedoch in ihrer Struktur, um einen besseren Vergleich zwischen diesen zu gewährleisten. Nach der Einleitung und dem konzeptionellen Zugang besteht der folgende **Bericht aus zwei Teilen**.

Der erste Teil orientiert sich an Fragen, wie sie auch in der regelmäßig durchgeführten, deutschlandweiten Befragung „Mobilität in Deutschland“ (infas et al., 2025) (<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>) verwendet werden. Neben einigen soziodemographischen Kenndaten werden Verkehrsbasisdaten erhoben, wie Besitz und Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln. Die Verkehrsmittelwahl wird hier nach standardisierten Wegezwecken erfasst (z.B. Freizeit, Arbeit, Einkaufen).

Der zweite Teil liefert mithilfe deskriptiver Statistik und zeigt ein detaillierteres Bild darüber, welchen Aktivitäten die Einwohner:innen Marxzells genau nachgehen, wo sie dies tun und welches Verkehrsmittel sie typischerweise dafür nutzen. Die Befragten konnten in diesem Teil über freie Felder (sogenannte „Namensgeneratoren“) selbst eintragen, welche Aktivitäten sie ausführen und ob sie das in Marxzell, in einem der Nachbarorte, Ettlingen, Karlsruhe oder anderswo tun. Wir sprechen in diesem Teil von Beziehungen anstelle von Aktivitäten, weil beispielweise statt „Einkaufen“ (das wäre die Aktivität) einzelne Geschäfte erfragt werden. So wurden die Befragten beispielsweise gebeten, die Namen der Geschäfte einzugeben, in denen Sie häufig einkaufen (z.B. Rewe, Lidl etc.). Auf diese Weise stellten sich die Befragten ihre eigene, individuelle Liste mit Beziehungen zusammen, die sie regelmäßig oder auch unregelmäßig besuchen. Zudem wird auch hier erfasst, welche Verkehrsmittel für die einzelnen Beziehungen typischerweise genutzt werden.

Methodik

Ansatz und Aufbau des vorliegenden Berichts

Teil 1: Im ersten Teil der Befragung werden soziodemographische Kenndaten und Verkehrsbasisdaten erhoben, wie Besitz und Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln. Die Verkehrsmittelwahl wird nach standardisierten Wegezwecken erfasst (z.B. Freizeit, Arbeit, Einkaufen). Dieser erste Teil der Befragung orientiert sich somit an Fragen, die auch in anderen Erhebungen verwendet werden, wie z.B. in der regelmäßig durchgeführten, deutschlandweiten Befragung „Mobilität in Deutschland“ (infas et al., 2025).

Teil 2: Der zweite Teil der Befragung folgt einem speziellen methodischen Ansatz und beleuchtet die Alltagsgestaltung der Menschen eingehender. Die Daten ergeben ein detaillierteres Bild darüber, welchen Aktivitäten die Befragten in Marxzell genau nachgehen, für welche Aktivitäten sie den Ort verlassen und welche Verkehrsmittel sie dabei nutzen. Die Befragten konnten in diesem Teil der Befragung über freie Felder (sogenannte „Namensgeneratoren“) selbst eintragen, welche Aktivitäten sie ausführen und ob sie das in Marxzell, in einem der Nachbarorte (z.B. Waldbronn, Bad Herrenalb, Straubenhardt, Karlsbad, Malsch), dem nächstgelegenen Mittelzentrum Ettlingen bzw. Oberzentrum Karlsruhe, weiteren Gemeinden des KVV-Einzugsgebiets (z.B. Rastatt, Gaggenau oder Pfinztal) oder außerhalb des KVV-Einzugsgebiets (Stand 2025) (z.B. Pforzheim, Mannheim oder Stuttgart) tun. In diesem Teil wird von Beziehungen anstelle von Aktivitäten gesprochen, weil beispielweise statt „Einkaufen“ (das wäre die Aktivität) einzelne Geschäfte (z.B. Rewe, Lidl, etc.) in den Fragebogen eingetragen werden sollten. Zudem wurde erfasst, welche Verkehrsmittel für die einzelnen Beziehungen genutzt werden.

Rekrutierungsstrategie

Zur Rekrutierung der Teilnehmenden wurden alle 3.612 Personen über 16 Jahre, die in Marxzell gemeldet sind, postalisch angeschrieben. Das entsprechende Schreiben wurde von der Bürgermeisterin der Gemeinde unterschrieben. Um sicherzustellen, dass jede Person nur einmal an der Umfrage teilnimmt, enthielten die Anschreiben einen personalisierten Zugangscodes. Nach rund zwei Wochen wurden diejenigen per Erinnerungsschreiben erneut kontaktiert, die bis dato noch nicht teilgenommen hatten. Insgesamt nahmen 780 Personen an der Befragung teil (siehe Tabelle 2). Um Personen zu erreichen, die keinen Internetzugang haben, denen die Benutzungsoberfläche der Umfrage zu umständlich war oder die schlechte Deutschkenntnisse haben, standen Mitglieder des Forschungsteams an insgesamt vier Tagen, mindestens einmal in jedem Ortsteil, zur Verfügung. Die entsprechenden Daten wurden im Anschreiben kommuniziert. Daneben wurde angeboten, die Umfrage gemeinsam am Telefon auszufüllen. Die Umfrage konnte in Deutsch, Englisch, Rumänisch oder Türkisch absolviert werden. Die Möglichkeit wurde hauptsächlich von älteren Bewohner:innen wahrgenommen, sodass sich die Anzahl der über 60-Jährigen in der Stichprobe um circa 20 Personen erhöhte.

Wissenschaftlicher Hintergrund - konzeptioneller Ansatz – warum diese Methode?

Üblicherweise nutzen Verkehrserhebungen sogenannte Wege- oder Verkehrszwecke, um darzustellen warum Menschen unterwegs sind. Dazu wird in der Regel zwischen den Zwecken Arbeit, Einkauf, Freizeit, Erledigungen sowie Holen- und Bringen unterschieden (Axhausen & Gärling, 1992). Das Befragungskonzept dieser Studie nutzt diese verschiedenen Wegezwecke ebenfalls, geht aber noch einen Schritt weiter, indem nach der individuellen Alltagsgestaltung der Menschen gefragt wird. Es wird also gefragt, was die Menschen genau tun, wo sie Einkaufen gehen, ob sie Menschen besuchen oder begleiten, welche Erledigungen sie unternehmen oder was sie in ihrer Freizeit machen.

Hintergrund für dieses Vorgehen ist, dass neben der Verkehrsmittelwahl auch das räumliche Verhalten im Mittelpunkt der Betrachtung stand, also die Frage, an welchen Orten die Teilnehmenden ihre Aktivitäten durchführen. Dies dient dazu, besser herauszuarbeiten, was aktuell in Marxzell gemacht und mit lokalen Mobilitätsangeboten erreicht werden kann – und wofür die Menschen die Gemeinde verlassen.

In klassischen Erhebungen der Verkehrsforschung werden typischerweise Mobilitätstagebücher verwendet, in denen die Befragten alle ihre Wege (samt Wegezwecken und Verkehrsmittelwahl) in einem bestimmten Erhebungszeitraum (Schlich et al., 2003) festhalten, meist an einem Stichtag, teilweise auch über mehrere Tage oder eine Woche (für Beispiele siehe Winkler & Axhausen, 2024; Axhausen et al., 2002; Löchl et al., 2005). Diese Methode erfasst vor allem regelmäßig wiederkehrende und häufige Wege, wie Arbeits- oder Einkaufsfahrten. Seltene Aktivitäten – etwa Verwandtschaftsbesuche oder Einkäufe im Bau- oder Gartencenter – treten dagegen nur sporadisch auf. Dennoch können gerade solche seltenen Wege den Verkehrsmittelbesitz oder den räumlichen Orientierungsrahmen einer Person maßgeblich beeinflussen. Bei sehr großen Stichproben, wie in der bundesweiten Studie Mobilität in Deutschland (MiD) (infas et al., 2025) mit rund 420.000 Befragten und über 1 Mio. dokumentierten Wegen, wird durch die große Menge an Daten sichergestellt, dass sowohl häufige als auch seltene Wege ausreichend repräsentiert sind. Für kleinere räumliche Einheiten – etwa einzelne Gemeinden – sind solche Stichprobengrößen jedoch nicht realisierbar. Dies führt zu einer methodischen Herausforderung: Aktivitäten, die zwar seltener vorkommen, aber für die Befragten eine hohe Bedeutung haben, sind in kleinen Stichproben oft unterrepräsentiert. Dadurch werden differenzierte Aussagen über räumliche Mobilitätsmuster erschwert. Die hier vorgestellte Erhebungsmethode adressiert genau diese Problematik und eignet sich daher besonders für Analysen in kleinräumigen Kontexten.

Es sei nochmals darauf hingewiesen, dass im Rahmen der vorliegenden Studie gerade auch die räumliche Auflösung der Aktivitätenmuster der Befragten von großem Interesse war um zu ermitteln, was die Anwohnenden in Marxzell machen und warum sie die Gemeinde verlassen. Während Studien wie die MiD (infas et al., 2025) eine aggregierte Anzahl an Verkehrszwecken und die dazugehörige Verkehrsmittelwahl in den Mittelpunkt der Betrachtung rücken, fokussiert die hier vorliegende Erhebung in Marxzell explizit auch auf den Aktivitätenraum der Befragten. Der experimentelle Ansatz verfolgt dabei ebenfalls einen aktivitätenbasierten Ansatz, ermöglicht aber über den Fokus auf die sozialen Beziehungen eine genauere Beschreibung der Verkehrszwecke mit der jeweiligen Verortung und Verkehrsmittelwahl.

Die Verwendung von „Namensgeneratoren“

Nun lässt es die Struktur eines Fragebogens nicht zu, alle Möglichkeiten des menschlichen Alltags abzufragen, allein der Verkehrszweck „Freizeit“ böte so viele verschiedene, individuelle Optionen, die nicht alle ihren Platz finden könnten und zudem die zum Ausfüllen zumutbare Zeit erheblich überschreiten würden. Deshalb wurden in dieser Erhebung sogenannte **Namensgeneratoren** verwendet, um das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden umfassend und räumlich möglichst detailliert zu erfassen. Namensgeneratoren sind ein Instrument aus der sozialen Netzwerkanalyse, das genutzt wird, um persönliche Beziehungen, oder wie im vorliegenden Fall, relevante Aktivitäten systematisch zu erfassen (Campbell & Lee, 1991). Einfach formuliert, handelt sich bei einem Namensgenerator um ein leeres Feld, in das die Teilnehmenden ihre Aktivitäten selbst eintragen. Diese Felder fragen nach den am häufigsten besuchten Geschäften, nach Vereinen in denen die Befragten aktiv sind oder nach Ehrenämtern, die sie bekleiden. Über die Namensgeneratoren lässt sich also das typische Verhalten erfassen, nicht das tatsächlich realisierte an einem bestimmten Stichtag.

Insgesamt kommen in dieser Studie sechs Namensgeneratoren zum Einsatz, die sich an den gängigen Aktivitätenklassen orientieren: Einkaufen, Erledigungen, Holen- und Bringen, Personenbesuche, Vereins- und Ehrenämter sowie sonstige Freizeitaktivitäten. Die Befragten wurden gebeten, diesen Aktivitäten konkrete Namen zu geben, die ihrem persönlichen, teilweise höchst individuellen Tun entsprechen. Die Aufforderung umfasste spezifische, auf den Verkehrszweck angepasste Fragen, wie beispielsweise: „In welchen Geschäften gehen Sie am häufigsten Einkaufen?“ oder „Sind Sie in einem Verein oder Ehrenamt aktiv? Wenn ja, geben Sie diesem bitte einen Namen“. Auf diese Weise wurden die hochaggregierten Zwecke wie „Einkaufen“ oder „Sonstige Freizeit“ in einzelne Beziehungen disaggregiert. Entsprechend wird im weiteren Verlauf von Beziehungen gesprochen, die Menschen zu anderen Personen, Vereinen, Einrichtungen, Ärzten, Friseuren etc. haben können und nach denen in den Namensgeneratoren gefragt wurde. Zum Beispiel entstanden aus dem Zweck „Einkaufen“ konkrete Beziehungen wie „Aldi“ oder „Obi“. Die Ziel- und Verkehrsmittelwahl wurde anschließend auf dieser Beziehungsebene erhoben, also nicht für das Einkaufen allgemein, sondern für den Besuch eines bestimmten Baumarktes. Für eine bessere Vergleichbarkeit wurden die eingetragenen Beziehungen anschließend vom Forschungsteam kategorisiert. So wurde beispielsweise aus der Beziehung zu „Aldi“ ein „Besuch im Supermarkt“ aus der Beziehung zu „Obi“ ein „Besuch im Baumarkt“.

Aufbau der Namensgeneratoren

Die Namensgeneratoren boten jeweils eine unterschiedliche Anzahl an möglichen Feldern, in die die Befragten ihre Beziehungen eintragen konnten. Im Namensgenerator „Einkauf“ konnten die Befragten fünf Geschäfte eintragen, in denen sie „am häufigsten“ einkaufen, das konnten Supermärkte wie Lidl, Rewe etc. sein, aber auch Bäckereien, Metzgereien, Bau- und Gartenmärkte sowie Bekleidungs- oder Elektronikgeschäfte. In „Erledigungen“ wurden dagegen nach den drei häufigsten Erledigungen gefragt. Bei den „Personenbesuchen“ konnten bis zu zehn Personen genannt werden, die von den Befragten zu Hause besucht werden (z. B. Verwandte oder Freunde mit pseudonymisierten Namen). Ein weiterer Namensgenerator wurde für „sonstige Freizeitunternehmungen“ entwickelt, in den ebenfalls bis zu zehn Aktivitäten (z. B. Hobbies, Schwimmbad, Restaurantbesuche, Ausflüge etc.) eingetragen werden konnten. Sofern vorhanden, konnten drei weitere Einträge zu „Vereins- (z. B. Fußballverein) oder Ehrenamtsaktivitäten“ (z. B. Kirchenbesuch oder Freiwillige Feuerwehr) eingetragen werden (vgl. Abbildung 1). Daneben existierte der Namensgenerator „Begleitwege“, der etwas anders strukturiert war. Hier konnten zunächst bis zu vier Personen genannt werden, die die Befragten auf ihren Wegen

begleiten. Anschließend konnte für jede dieser Personen angegeben werden, zu welcher Art von Aktivitäten diese Person begleitet wird. Zur Auswahl standen sieben Möglichkeiten: zu Betreuungseinrichtungen, Sport, Freizeitaktivitäten in Kunst oder Musik, Nachhilfe oder Förderkurs, Freunde oder Verwandte, Einkaufen und private Erledigung. Häufigkeit, Ziel- und Verkehrsmittelwahl wurden dann für die Kombination aus Person und Aktivität abgefragt.

Zu diesen Tätigkeiten hätten wir ein paar Fragen. Bitte geben Sie Ihrer Tätigkeit oder Ihren Aktivitäten zunächst einen Namen.

Wählen Sie die Namen so, dass Sie die Tätigkeit bzw. die Aktivität wiedererkennen. Wir haben nachher noch ein paar Fragen dazu. Sie können bis zu drei Tätigkeiten angeben. Sollten Sie mehr als drei Tätigkeiten bzw. Aktivitäten nachgehen, geben Sie bitte an, welchen drei Sie am häufigsten nachgehen.

Ehrenamt oder Verein 1	Volleyball Verein
Ehrenamt oder Verein 2	Freiwillige Feuerwehr
Ehrenamt oder Verein 3	Kirchengemeinde

Abbildung 1: Beispielhafter Aufbau des Namensgenerators „Vereins- oder Ehrenamtsaktivitäten“

In der Summe konnte jede Person bis zu 31 Beziehungen sowie weitere 28 mögliche Begleitaktivitäten über die Namensgeneratoren angeben. Für alle eingetragenen Beziehungen wurden außerdem die typischerweise besuchten Orte, Verkehrsmittel und Häufigkeit abgefragt. Allerdings wurden von den Befragten nicht immer alle Namensgeneratoren befüllt. Erfahrungsgemäß gibt es beispielsweise Personen, die keine Freiwilligenarbeit leisten oder aufgrund ihres fortgeschrittenen Alters keine anderen Menschen mehr zu Hause besuchen. Mit anderen Worten: Es war möglich, Namen für einen Namensgenerator einzutragen, einen anderen jedoch leer zu lassen. Die Teilnehmenden stellten sich somit ihre eigene, individuelle Liste aus Beziehungen zusammen, die ihren Alltag bzw. ihr persönliches soziales Netzwerk ausmachen. Im Anschluss wurde für jede gemeldete Beziehung gefragt, an welchem Ort Interaktionen stattfinden, mit welchem Verkehrsmittel sowie in welcher subjektiv wahrgenommenen Häufigkeit. Demnach fielen die Einträge äußerst individuell aus. Um die Ergebnisse für die Analyse aufzubereiten, wurden die Einträge in Anlehnung an Gramsch-Calvo und Axhausen in vergleichbare Einheiten kategorisiert (Gramsch-Calvo & Axhausen, 2022). Sprachlich uneindeutige Einträge (z. B. 1234, AAA etc.) wurden als solche aufgenommen und weiter mitgeführt (siehe Tabelle 1).

Namensgenerator	Kategorisierung	Beispiel Einträge
Einkauf	Discounter	Aldi, Lidl, Norma
	Supermarkt	Kaufland, Asialaden, Getränkehandel
	Drogerie	DM, Rossmann, Müller
	Dienstleistendes Handwerk	Dorfladen, Wochenmarkt, Bäcker
	Bau- und Gartenmarkt	Dehner, toom, Voigt Pflanzenwelt
	Einzelhandel (keine Lebensmittel)	Schuhladen, H&M, Radgeschäft
	Sonstige, sprachlich nicht eindeutiger Einkauf	hi und da, Essen, Karlsruhe
Erledigung	Arzt	Ärztin, Orthopädie, Kieferorthopäde
	Therapie	Logopädie, Physio, Psychotherapie
	Körper & Pflege	Friseur, Apotheke, Nagelstudio
	Verwaltung & Organisatorisches	Fahrschule, Jobcenter, Ämter
	Finanzen	Steuerberater, Sparkasse, Versicherung

	Entsorgung	Wertstoffhof, Hächselplatz
	Sonstige, sprachlich nicht eindeutige Erledigung	Besorgungen, Erledigung1, Besorgungen
Personenbesuche	Familien- und Verwandtschaftsbesuch	Großmutter, Stiefmutter, MamPap
	Freundschafts- und Bekanntenbesuch	Freunde, Musikkollege, Freundin M.
	Name: unbekannt, ob Freunde oder Verwandte	Alle Einzelnamen
	Sonstige: sprachlich nicht eindeutige Besuche	cg-2, Ü60, Frankfurt
Verein- und Ehrenamt	Vereins- und Mannschaftssport	SC Schielberg, VSG Bruchsal, Tanzen Verein
	Ehrenamtliche Aktivitäten	Jugendbeteiligung, Elternbeirat, Partei
	Vereins- oder Kurstreffen	Narrenzunft Schielberg, Musikverein, Orchester
	Religiöse Zentren oder Treffen	Kindergottesdienst, Moschee, Alevitische Gemeinde
	Sonstige: sprachlich nicht eindeutiger Verein	Ehrenamt, Motorräder, KroGaGE
Sonstige Freizeitaktivitäten	Gastronomie	Wirtshaus, McDonalds, Kneipenbesuch
	Einzel sport (kein Verein)	Jogging, Nordic Walking, Schwimmen
	Events und Veranstaltungen	Stadionbesuch, Mittelalterveranstaltung, Stadtfest
	Kulturelle Einrichtungen	Museum, Theater, Kino
	Bildungseinrichtungen	Volkshochschule, German Course, Weiterbildung
	Schrebergarten, Arbeiten am Haus/ Grundstück	Streuobstwiese, Gartenarbeiten, Landschaftspflege
	Erholungsaktivitäten und -orte	Spaziergang, Hundeplatz, Sauna
	Hobbies	Spieleabend, Eisenbahn, Strickgruppe
	Ausflugsaktivitäten und -orte	Stadtbummel, Radtouren, Schneeschuhwandern
	Sonstige: sprachlich nicht eindeutige Freizeitaktivität	Privat, Xxx, Aktivität5

Tabelle 1: Kategorisierungsschema der einzelnen Einträge

In Folge der Kategorisierung kam es zum Teil zu einer Umverteilung der gemeldeten Beziehungen (mit den entsprechenden Anschlussfragen). Hatte eine Person beispielsweise im Namensgenerator „Erledigung“ das „Fitnessstudio“ angegeben, wurde dies im Rahmen der Plausibilisierung in den Namensgenerator „sonstige Freizeitaktivitäten“ überführt. Sprachlich uneindeutige Einträge wurden immer in dem Namensgenerator belassen, in den sie eingetragen wurden. In der Summe wurden 336 Beziehungen (von insgesamt 8.087) einem anderen Namensgenerator zugeteilt. Die Namensgeneratoren Erledigung (214) und Sonstige Freizeitaktivitäten (85) waren besonders stark betroffen. Die Namensgeneratoren umfassen am Ende also alle gemeldeten Beziehungen, deren räumliche Verteilung, die entsprechende Verkehrsmittelwahl und der subjektiv wahrgenommenen Häufigkeit. Von den 780 Teilnehmenden ließen 2 Befragte alle Namensgeneratoren leer, füllten aber dafür andere Teile der Umfrage aus.

Zur Interpretation der Daten: „Beziehungen“ als zentrale Bezugsgröße

Bei der Interpretation der Namensgeneratoren ist zu beachten, dass die Angaben nicht mit Wegehäufigkeiten gleichzusetzen sind, wie sie typischerweise in Mobilitätstagebüchern ausgewertet werden. Die Nennung in einem Namensgenerator bedeutet zunächst nur, dass eine Beziehung besteht – etwa zu einem Supermarkt, einem Baumarkt oder einem Verwandten. Diese Beziehungen können sehr unterschiedliche Wegehäufigkeiten implizieren: Der Supermarkt wird vielleicht täglich besucht, während der Baumarkt oder Verwandte nur wenige Male im Jahr aufgesucht werden. Es finden sich daher immer auch Auswertungen zur selbst eingeschätzten (typischen) Interaktionshäufigkeit.

TEIL 1: Soziodemografie und Verkehrsbasisdaten

1 Zusammensetzung der Stichprobe

Zunächst sei angemerkt, dass die Ziehung des Einwohnermeldeamtes 3.612 Personen (> 16 Jahre) umfasst, der Zensus dagegen 4.339 Personen für Marxzell protokolliert. Insgesamt nahmen 780 Personen an der Befragung teil. Die Rücklaufquote der Befragung liegt bei 22 %, da nur die vom Einwohnermeldeamt registrierten Personen per Brief angeschrieben werden konnten. Die Stichprobe hat sowohl Stärken als auch Schwächen vorzuweisen. In Tabelle 2 sind die soziodemografischen Daten der Stichprobe festgehalten. Die Stichprobe zeigt im Verhältnis zur demografischen Statistik der Gemeinde (Zensus als Grundgesamtheit: Bevölkerung ab 16 Jahre) eine fast ausgeglichene Geschlechterverteilung. Rund 51 % entfallen auf Männer und 48 % auf Frauen. Die größte Altersgruppe bilden die über 60-Jährigen mit 294 Teilnehmenden. Im Vergleich zur Grundgesamtheit sind diese sowie die unter 30-Jährigen jedoch leicht unter-, die Altersklassen 30-45 und 46-60 dafür leicht überrepräsentiert. Demnach weichen sowohl Altersverteilung als auch Geschlechterverhältnis (vgl. Abbildung 2) nur unwesentlich von der Grundgesamtheit ab. Daneben beinhaltet die vorliegende Haushaltszusammensetzung etwas mehr Ein- und Zwei-Personen- sowie weniger Drei-Personen- oder Mehr-Haushalte als die Grundgesamtheit. Die finanzielle Situation der Befragten wurde über den subjektiven Wohlstand erhoben, also darüber, wie die Befragten ihre eigene finanzielle Situation einschätzen. Hier kann ebenfalls von einer guten Durchmischung der Teilnehmenden ausgegangen werden. Nach eigener Einschätzung können sich 15 % vieles und 34 % einiges leisten. 36 % geben an, gut zurechtzukommen und 6 % müssen sich etwas, 3 % sehr einschränken. Wie sich dies in der Grundgesamtheit verteilt, ist nicht bekannt. In Bezug auf die Nationalität, geben 95 % der Teilnehmenden an, sich der deutschen Nationalität zugehörig zu fühlen. Rund 1 % fühlen sich russisch, italienisch, ukrainisch oder rumänisch und ein halbes Prozent kroatisch oder polnisch. Die Stichprobe beinhaltet also mit 5 % eine sehr geringe Ausländerquote.

Tabelle 2: Stichprobenzusammensetzung

Merkmal	Grundgesamtheit	Stichprobe	Stichprobe (%)	Differenz
<i>Alle</i>	4339	780	22%	
Geschlecht ^a				
<i>Weiblich</i>	50,2%	373	47,8%	-2,4%
<i>Männlich</i>	49,8%	400	51,2%	1,4%
Alter ^a				
<i>16–29</i>	14,2%	92	11,8%	-2,4%
<i>30–45</i>	22,6%	189	24,2%	1,6%
<i>46–60</i>	24,1%	205	26,3%	2,2%
<i>>60</i>	39,1%	294	37,7%	-1,4%
Bildungshintergrund				

<i>(Noch) keinen Abschluss</i>	k.A.	9	1,2%	
<i>bis 9. Klasse/ Hauptschulabschluss</i>	k.A.	117	15,0%	
<i>bis 10. Klasse/ Realschulabschluss</i>	k.A.	199	25,5%	
<i>Abgeschlossene Berufsausbildung</i>	k.A.	89	11,4%	
<i>Hochschulreife</i>	k.A.	331	42,4%	
<i>Sonstige/ keine Angabe</i>	k.A.	35	4,5%	
Subjektiver Wohlstand				
<i>"Ich kann mir vieles leisten"</i>	k.A.	114	14,6%	
<i>"Ich kann mir einiges leisten"</i>	k.A.	265	33,9%	
<i>"Ich komme zurecht"</i>	k.A.	282	36,1%	
<i>"Ich muss mich etwas einschränken"</i>	k.A.	49	6,3%	
<i>"Ich muss mich sehr einschränken"</i>	k.A.	24	3,1%	
<i>Keine Angabe</i>	k.A.	47	6,0%	
Anzahl an Autos in Haushalt				
<i>Keins</i>	k.A.	17	2,2%	
<i>Eins</i>	k.A.	260	33,3%	
<i>Zwei oder mehr</i>	k.A.	503	64,5%	
Haushaltszusammensetzung ^b				
<i>Ein-Personen Haushalte</i>	17,0%	178	22,8%	5,8%
<i>Zwei-Personen Haushalte</i>	33,5%	306	39,2%	5,7%
<i>mit Kindern unter 10</i>	0,8%	8	1,0%	0,2%
<i>Drei-Personen Haushalte</i>	19,5%	151	19,4%	-0,1%
<i>mit Kindern unter 10</i>	8,8%	38	4,9%	-3,9%
<i>Vier-Personen Haushalte</i>	18,5%	103	13,2%	-0,1%
<i>mit Kindern unter 10</i>	22,4%	56	7,2%	-5,3%
<i>Fünf- oder Mehr-Personen Haushalte</i>	11,5%	32	4,1%	-7,4%
<i>mit Kindern unter 10</i>	24,8%	18	2,3%	-22,5%

Anmerkung: Die Grundgesamtheit Bevölkerungsdaten stammt aus zwei Quellen des Zensus: a) (Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, 2022) und b) (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2024)

Altersverteilung

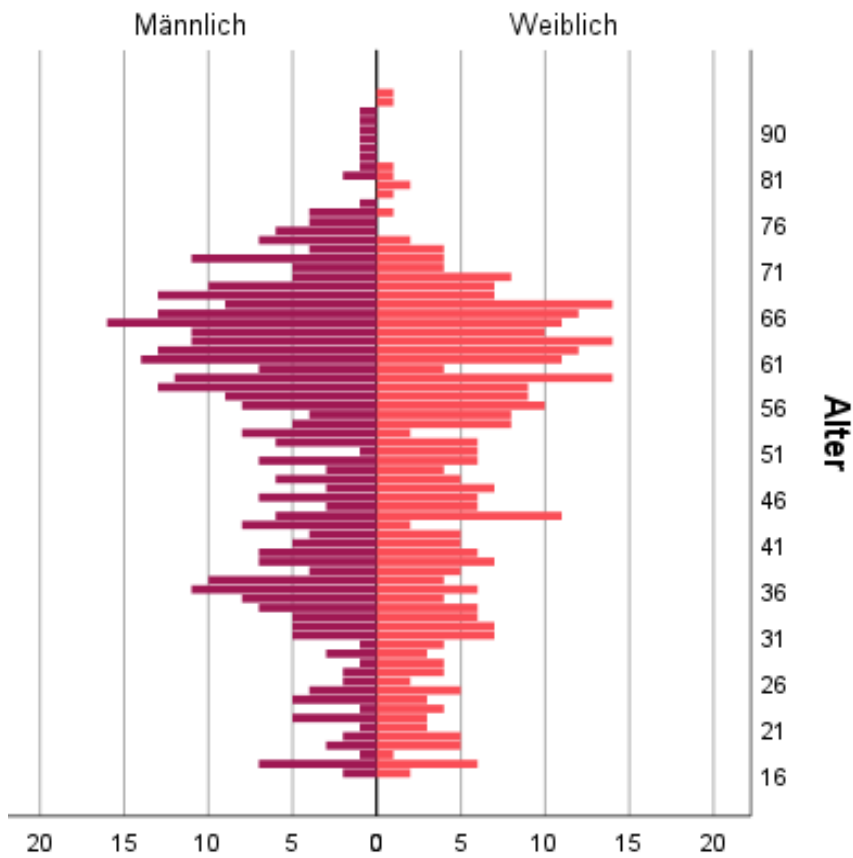


Abbildung 2: Geschlechterspezifische Alterszusammensetzung der Stichprobe (n= 773; ohne divers und k.A.)

Wohnort

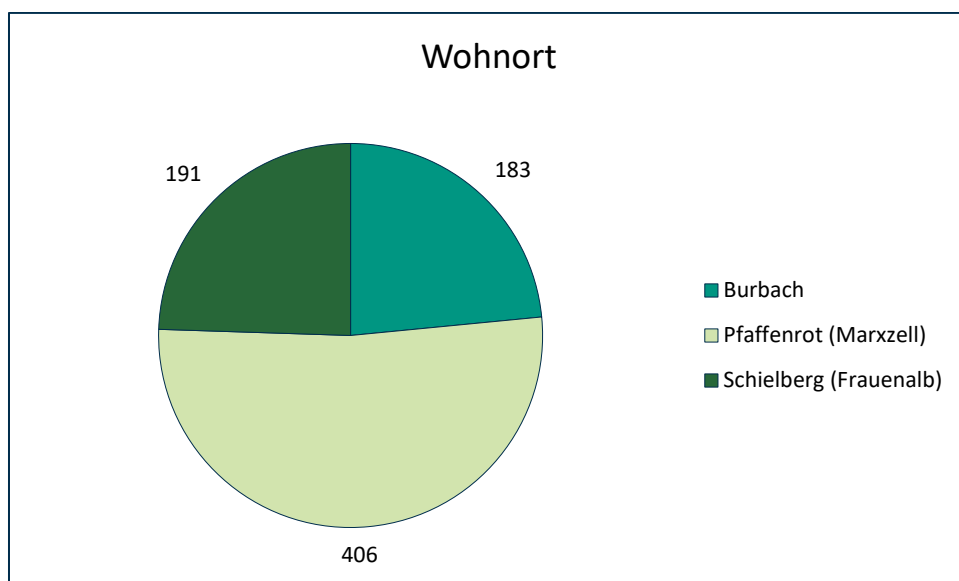


Abbildung 3: „In welchem Ortsteil von Marxzell wohnen Sie?“ (n= 780)

Gerundet wohnen 52 % der befragten im größten Ortsteil Pfaffenrot, 23 % in Burbach und 24 % Schielberg (Abbildung 3). Die Erhebung entspricht in etwa den Verhältnissen, die auch auf der offiziellen Website (48 % zu 24 % zu 28 %) der Gemeinde zu finden sind.

Haushaltsgröße

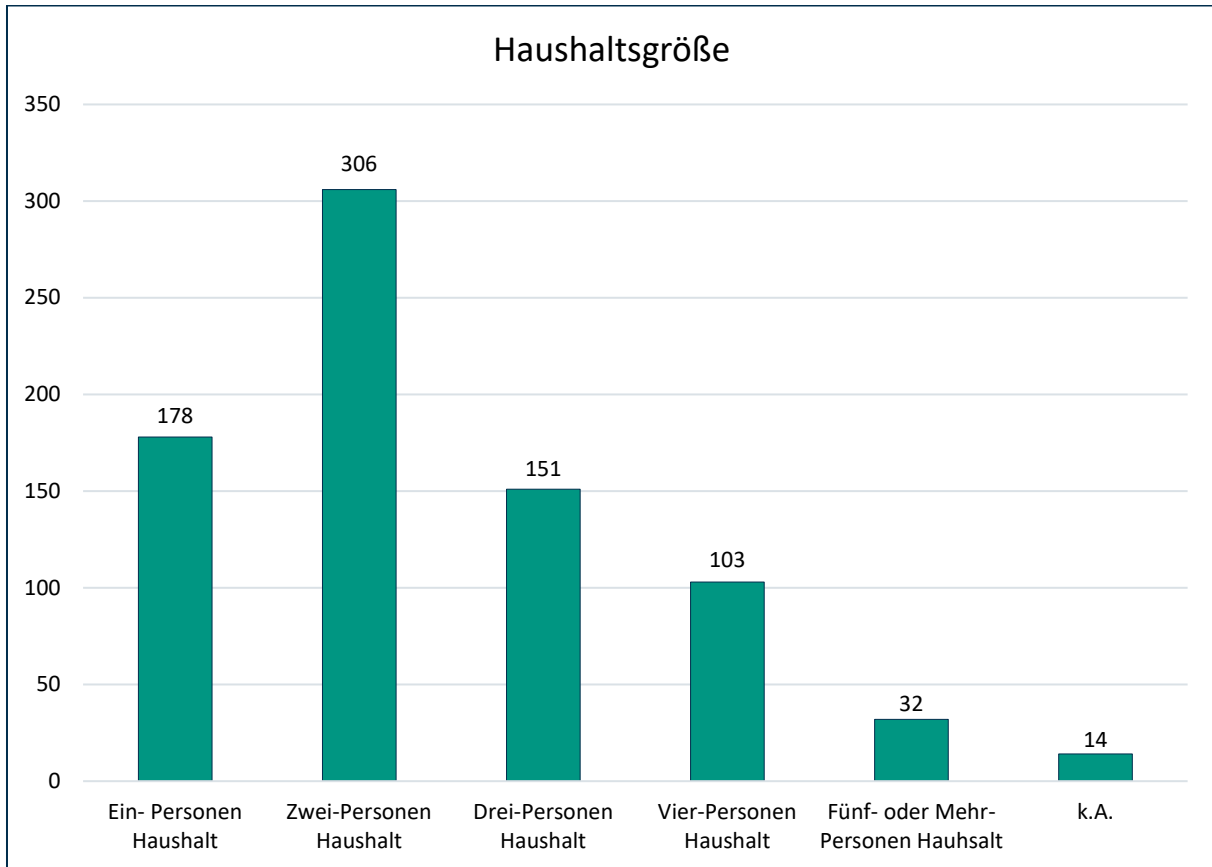


Abbildung 4: „Leben mit anderen Personen. Anzahl Personen insgesamt:“ (n= 780)

In der Stichprobe finden sich sowohl Personen, die in Ein-Personen Haushalten leben, als auch Personen in Mehr-Personenhaushalten (Abbildung 4). Die meisten Teilnehmenden wohnen in Zwei-Personen-Haushalten. Insgesamt sind in der Stichprobe etwas weniger Personen aus Ein-Personen-Haushalten und etwas mehr Personen aus Zwei- bzw. Drei-Personen Haushalten vertreten als in der Grundgesamtheit (vgl. Tabelle 2).

Haushaltszusammensetzung

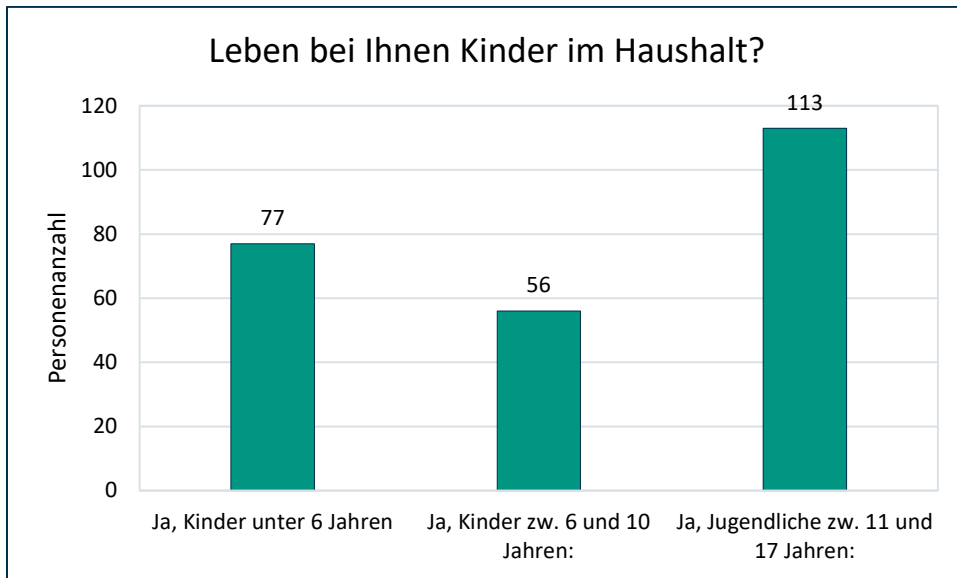


Abbildung 5: „Wohnen Kinder oder Jugendliche in Ihrem Haushalt?“ (n= 780)

Frage 5 bezieht sich darauf, ob Kinder im Haushalt leben. Dabei ist zu beachten, dass in einem Haushalt sowohl Kinder unter sechs Jahres als auch über sechs Jahren leben können. Hier wird der Haushalt in beiden Fällen dazugezählt, wobei die Gesamtzahl der Kinder unberücksichtigt bleibt. Im Verhältnis der gesamten Stichprobe leben somit 10 % der Haushalte mit Kindern unter 6 Jahren, 7 % mit Kindern zwischen 6 und 10 und 15 % mit Jugendlichen zwischen 11 und 17 in einem Haushalt.

Wohndauer

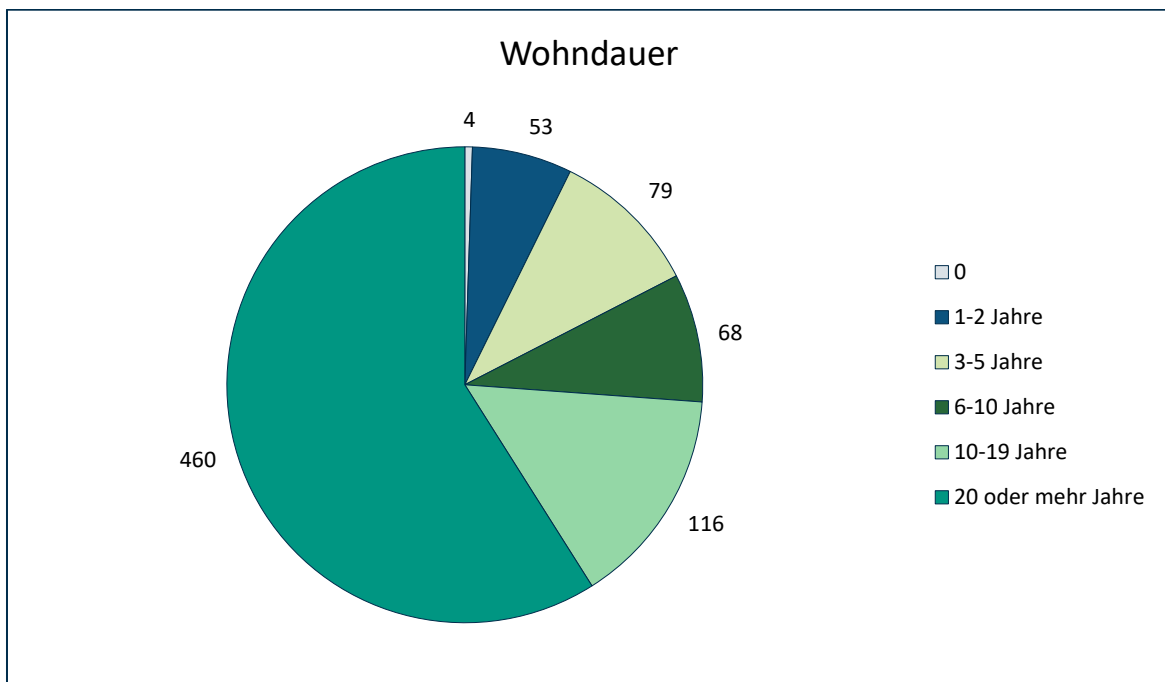


Abbildung 6: „Wie lange wohnen Sie bereits in Marzell?“ (n= 780)

Die meisten Befragten (59 %) leben seit mehr als 20 Jahren und unter 10 % seit weniger als zwei Jahren in Marxzell (Abbildung 6).

Lebenssituation

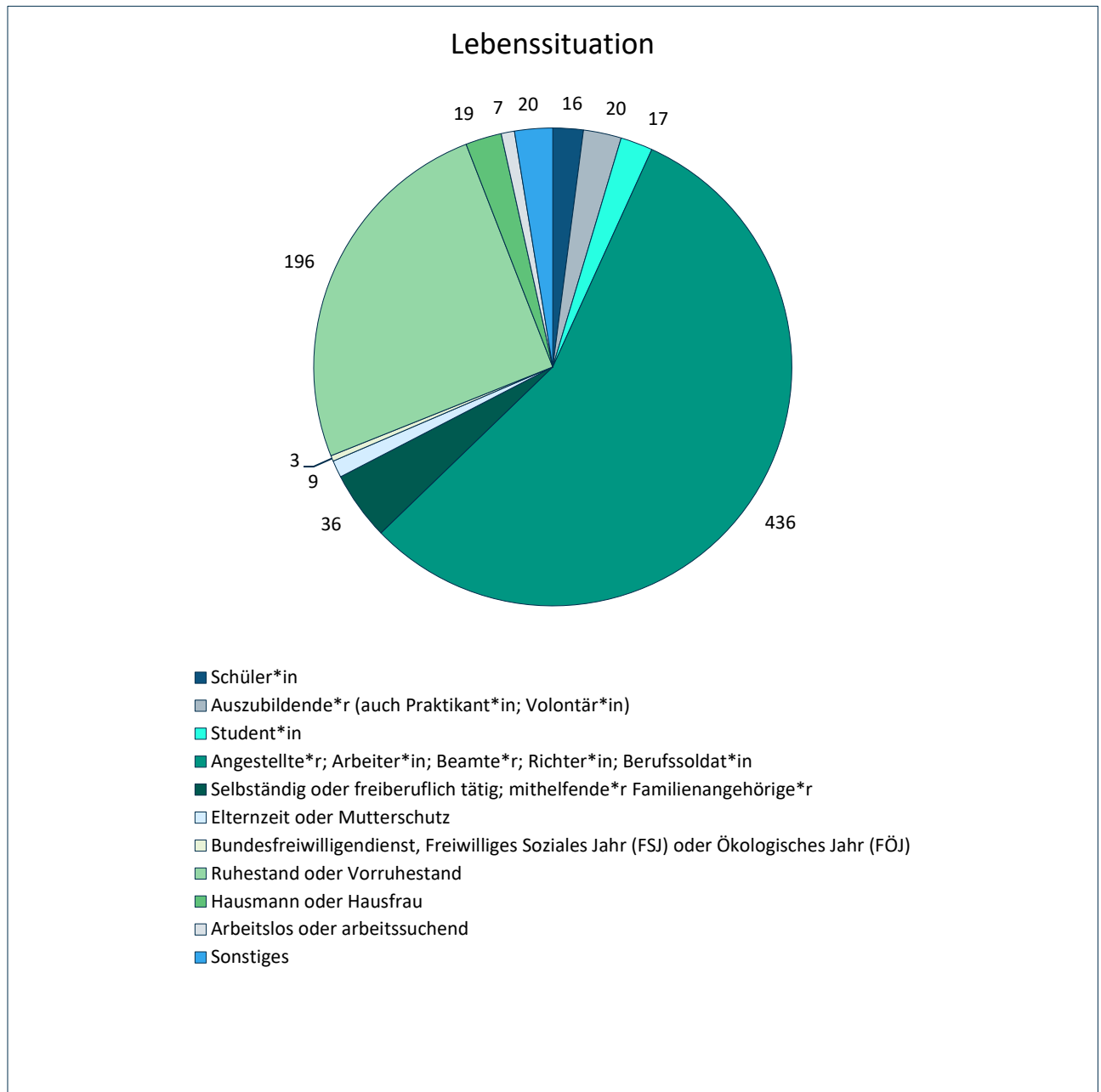


Abbildung 7: „Welche berufliche Situation trifft derzeit am ehesten auf Sie zu?“ (n= 780)

In Abbildung 7 wird die Lebenssituation der Befragten festgehalten. 56 % der Teilnehmenden befinden sich in klassischen Anstellungsverhältnissen, sind Beamte, Richter:in oder Berufssoldat:in. Die zweitgrößte Gruppe umfasst mit rund 25 % Personen, die sich im Ruhestand befinden, was im Kontext der Stichprobengröße sowie Grundgesamtheit nachvollziehbar ist (vgl. Tabelle 2). Daneben sind 5 % selbstständig, 7 % befinden sich in Ausbildungsverhältnissen und gehen noch zur Schule oder studieren.

Bildungshintergrund

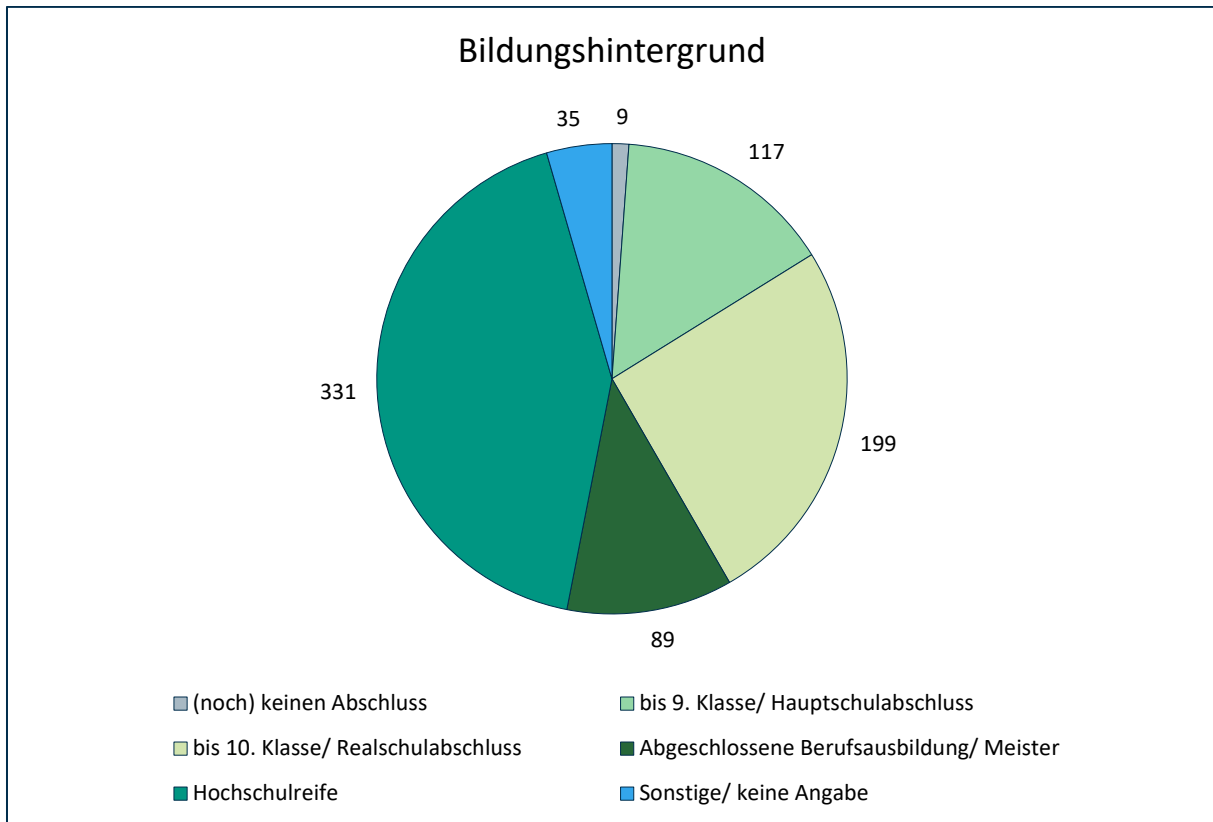


Abbildung 8: „Was ist Ihr höchster Schulabschluss?“ (n= 780)

42 % der Teilnehmenden geben als höchsten Schulabschluss die allgemeine Hochschulreife an, 26 % die mittlere Reife und 15 % einen Hauptschulabschluss (Abbildung 8). Zudem geben 11 % an, eine Berufsausbildung in Form eines Technikers oder Meisters gemacht zu haben. 9 Personen haben (noch) keinen Abschluss und 9 Personen keine Angabe abgegeben.

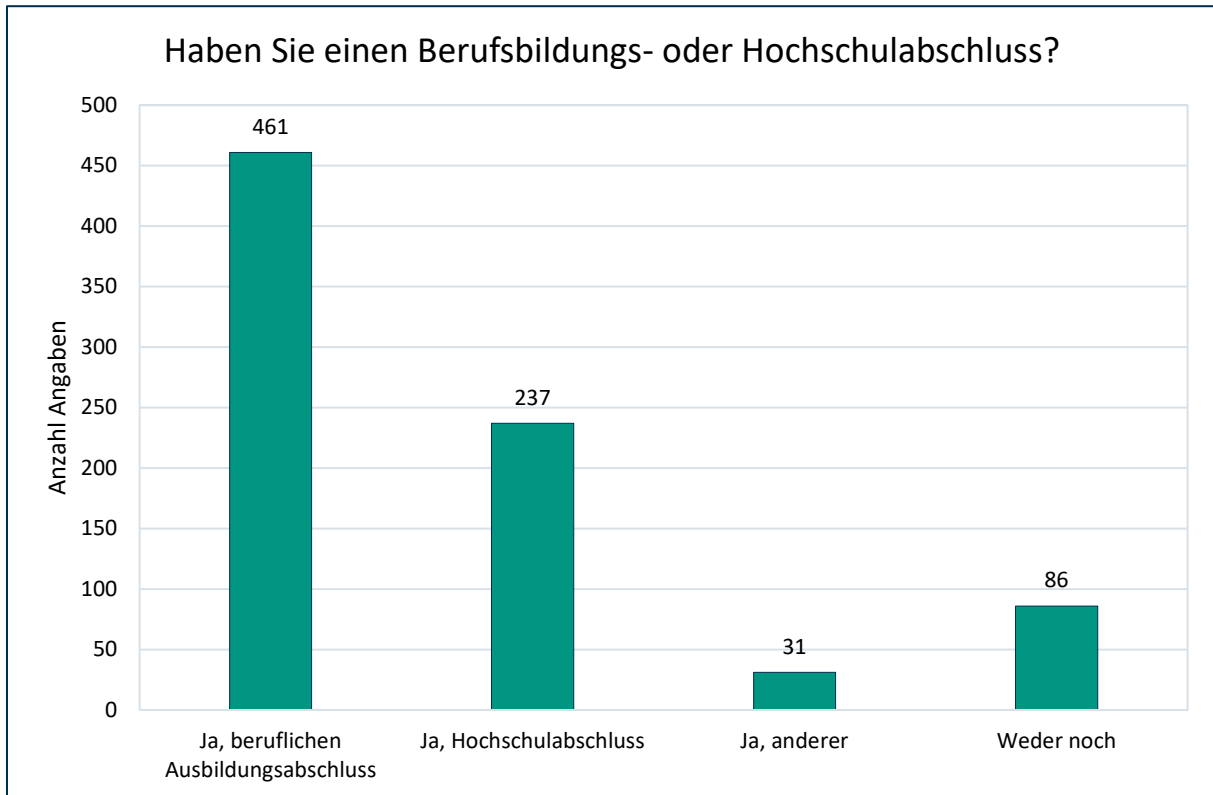


Abbildung 9: „Haben Sie einen Berufsbildungs- oder Hochschulabschluss?“ (n= 780)

Auf die Frage, ob die Teilnehmenden einen Berufsbildungs- oder Hochschulabschluss haben, geht Abbildung 9 ein. So geben 59 % an, eine abgeschlossene Berufsausbildung zu haben und 30 % einen Hochschulabschluss. 11 % geben hingegen an, keine Ausbildung oder Studium abgeschlossen zu haben. Rund 4 % geben an, einen anderen Abschluss zu besitzen.

2 Verkehrsbasisdaten und Verkehrsmittelnutzung

Übliche Verkehrsmittelnutzung

Für einen ersten Überblick sind in Abbildung 10 die absoluten Zahlen für die alltägliche Verkehrsmittelnutzung festgehalten. Dabei sollten die Befragten selber einschätzen, wie oft sie welches Verkehrsmittel nutzen, zunächst unabhängig vom Wegezweck. Es ist zu sehen, dass in der Häufigkeitskategorie „(fast) täglich“ das Auto (67 %) deutlich dominiert. Zudem geben weitere 25 % an, den MIV (mehrmals) wöchentlich zu nutzen. Insgesamt wird der Pkw von 92 % der Stichprobe mindestens wöchentlich genutzt. während die Stichprobe auch (fast) täglich zu Fuß (28 %) bzw. wöchentlich (30 %), wird das Fahrrad oder Elektrofahrrad von 5 % täglich und von 19 % mindestens wöchentlich genutzt. Busse und Bahnen in der Region werden von den meisten eher selten (28 %) oder nie (43 %) genutzt.

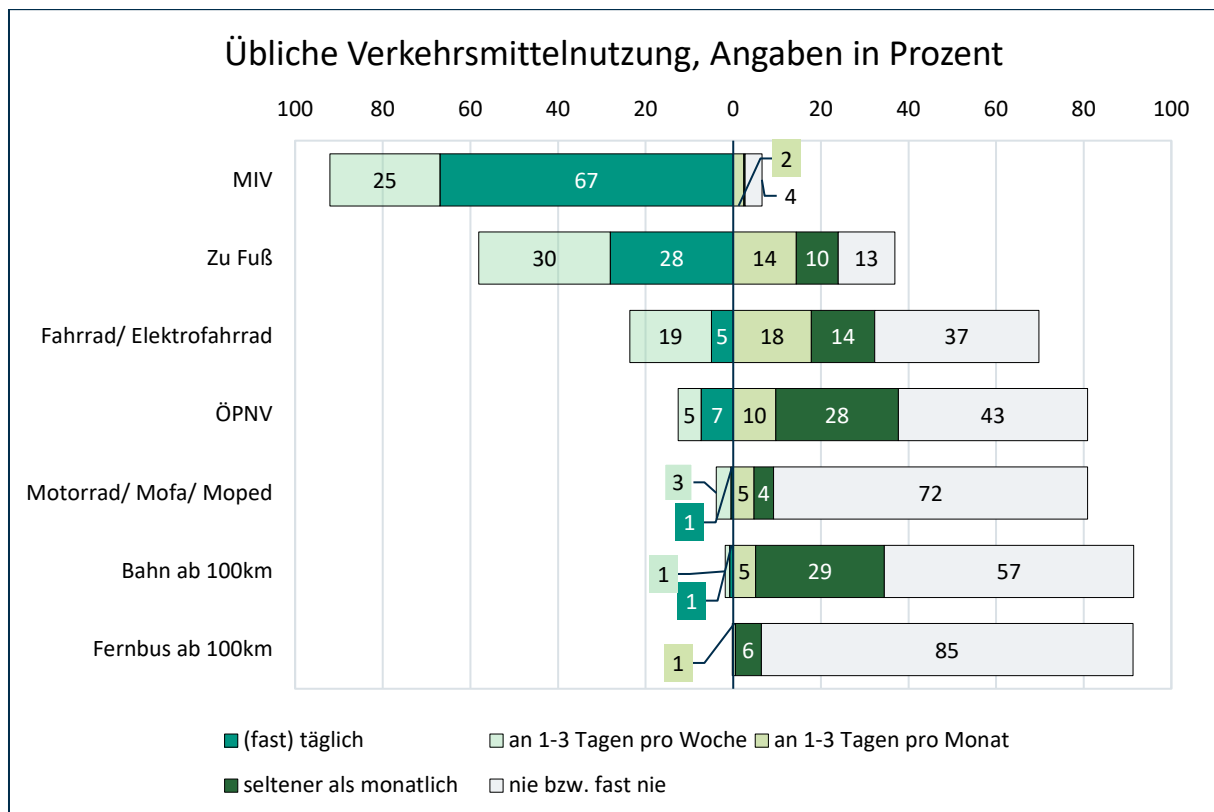


Abbildung 10: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich für folgende Wege?“ (n= 780)

Für den Fernverkehr (Strecken ab 100km) wird der ÖV noch weniger genutzt und wenn, dann eher die Bahn als der Fernbus. Auffällig ist außerdem, dass 13 % der Befragten nie bzw. fast nie zu Fuß und 37 % nie Rad fahren. Eventuell nimmt bei der Verkehrsmittelwahl die Höhenlage der Gemeinde von bis zu 500 m N. N für viele Befragte eine tragende Rolle ein. Darüber hinaus lohnt sich ein zusätzlicher Blick auf die Nutzung der Busse und Bahnen in der Region. Von den meisten Befragten werden diese, wenn überhaupt, nur eher selten genutzt. Ein kleiner Teil meldet dennoch eine tägliche Nutzung (7 %).

Von diesen 57 Personen sind viele in Ausbildungsverhältnissen (53 Personen sind Schüler:innen / Student:innen / Azubis), deren Ausbildungsort sich in Karlsruhe oder Ettlingen befindet.

MyShuttle

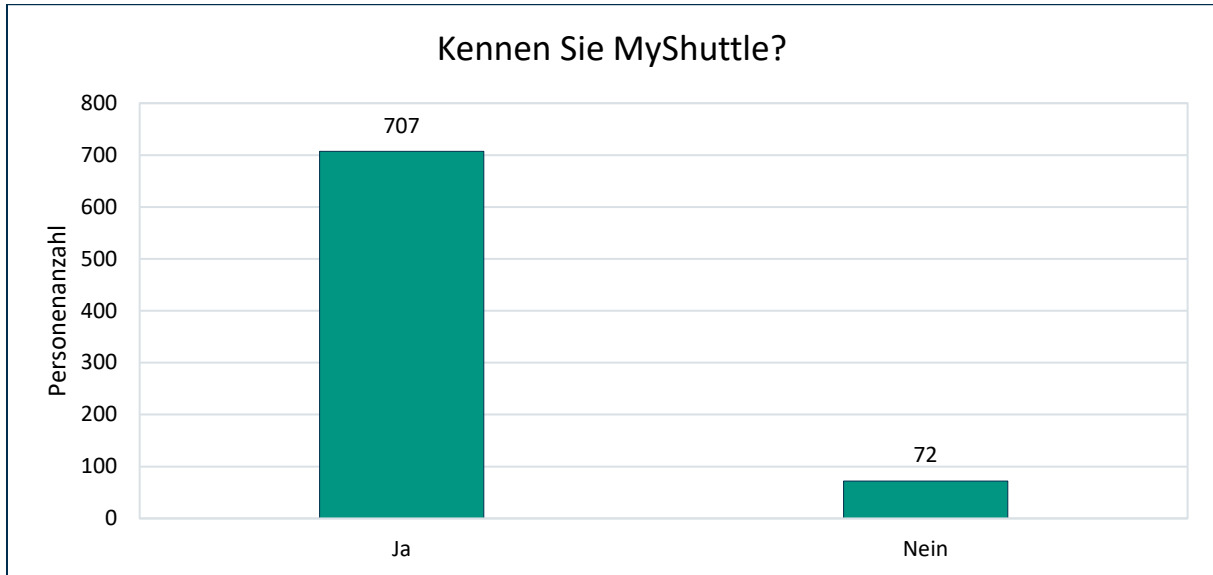


Abbildung 11: „Kennen Sie das Angebot "MyShuttle"?" (n= 780)

91 % der Befragten kennen das Angebot MyShuttle, bei dem es sich um einen vom KVV betriebenes On-Demand-Angebot handelt (Abbildung 11).

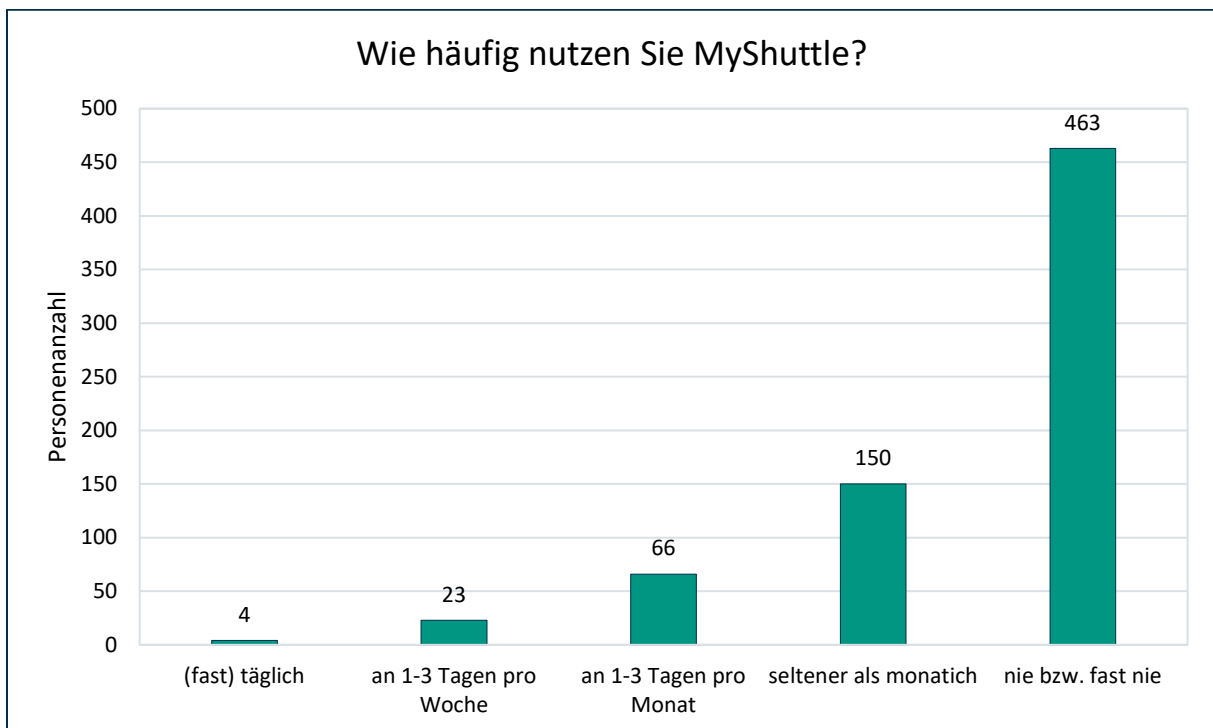


Abbildung 12: „Wie häufig nutzen Sie MyShuttle?“ (n= 706)

Von denen, die das Angebot kennen, nutzen 66 % das Angebot jedoch nie bzw. fast nie (Abbildung 12). Insgesamt gibt es 243 Nutzer:innen. Von diesen nutzen 4 (0,5 %) Personen (fast) täglich, 3 % wöchentlich, 9 % monatlich sowie 21 % seltener als monatlich das Angebot.

Modal Split nach Wegezwecken

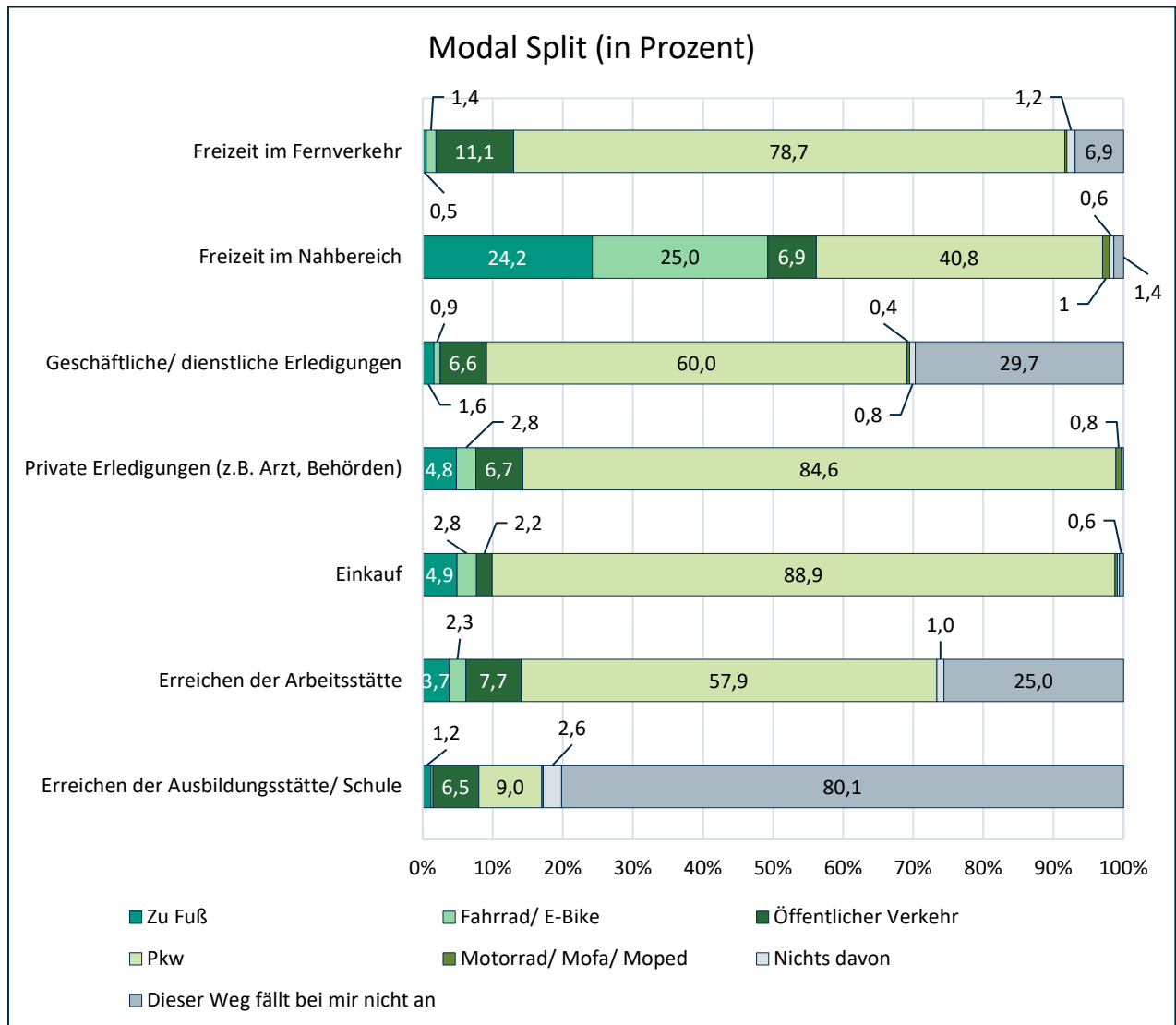


Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung heute nach Verkehrszwecken (Modal Split) (n= 780)

Der Modal Split nach Verkehrszwecken stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel dar (Abbildung 13). Für die Teilnehmenden ist zweckübergreifend der Pkw das beliebteste Verkehrsmittel. So dominiert der MIV (als Fahrer:in oder Mitfahrer:in) für die Freizeit im Fernverkehr, dem Erreichen der Arbeitsstätte, geschäftlichen sowie für private Erledigungen und Einkäufe. Bei Letzteren sticht er mit 85 % bzw. 89 % besonders heraus und unterstreicht die Autoorientierung der Teilnehmenden. Die anderen Verkehrsmittel sind bei diesen Zwecken eher nachrangig und dennoch gibt es einige Teilnehmende, die für diese Zwecke den ÖV oder AV nutzen. Für Freizeit im Nahbereich entfällt hingegen fast die Hälfte der Wege auf den Aktivverkehr (49 %), wobei etwas mehr das Rad genutzt wird, als zu Fuß zu gehen. 41 % geben an, bei der Freizeit im Nahbereich den Pkw zu nutzen. Der ÖV (Bus und Bahn) wird von einigen für Wege im Fernverkehr

(11 %) sowie zum Erreichen der Arbeitsstätte (8 %) und von Wenigen zum Einkaufen (2 %) genutzt und bewegt sich über die weiteren Zwecke im Sechs-Prozent-Bereich. Beim Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule liegen der ÖV (7 %) und Pkw (9 %) fast gleich auf, was auf das jüngere Alter und bei einigen auf Fehlen des Führerscheins bzw. Besitzen einer ÖPNV-Zeitkarte zurückgeführt werden könnte. Auch wenn es sich bei der Befragung um eine Stichprobengröße von 780 Teilnehmenden handelt, kann ein Vergleich zur Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) (infas et al., 2025) gezogen werden. Denn die Studie hält den Modal Split nach Hauptwegezweck für die gleichen Kategorien fest. Im Vergleich zur MiD ist in der vorliegenden Studie der MIV-Anteil für sämtliche Zwecke größer (ebd. S. 70).

Mobilitätseinschränkung

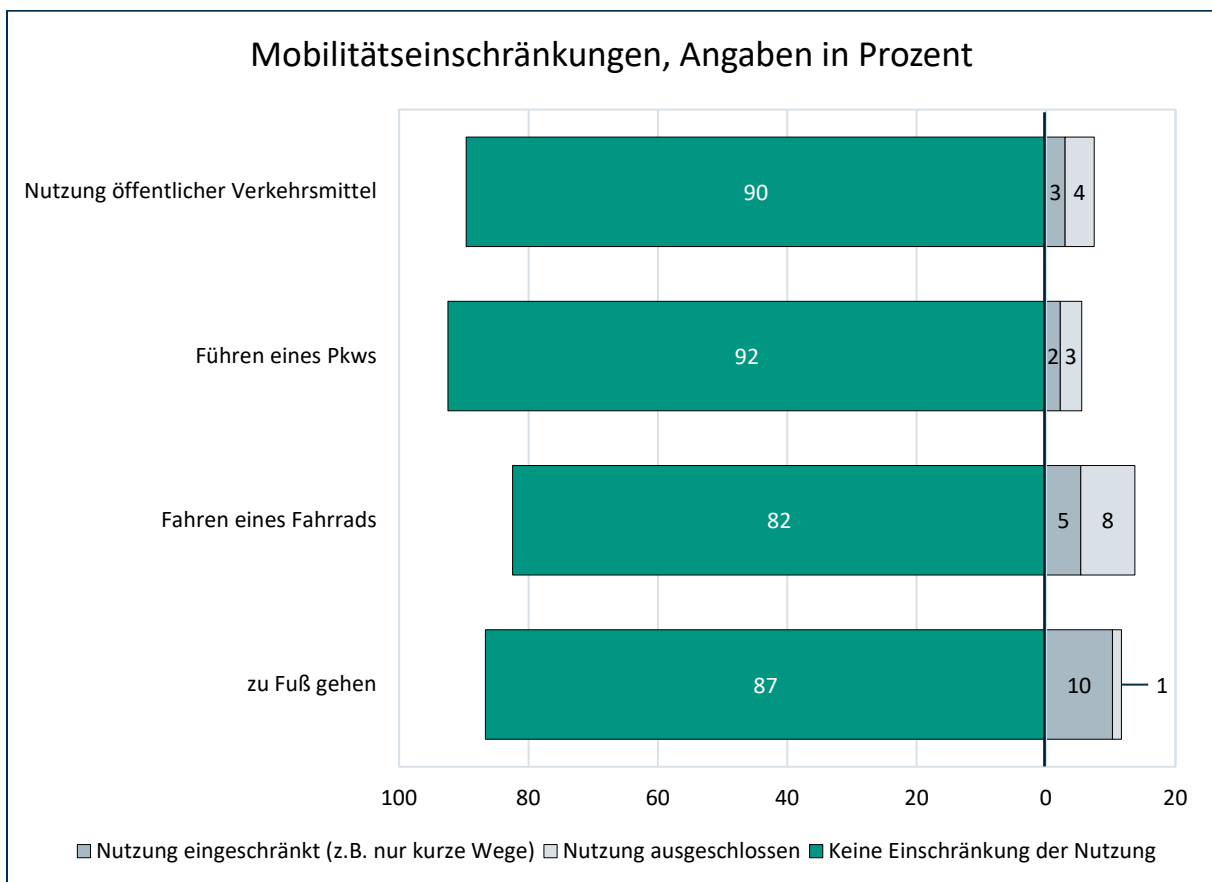


Abbildung 14: „Sind Sie durch gesundheitliche Beeinträchtigungen bei der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel eingeschränkt?“ (n= 780)

Der Großteil der Befragten gibt an, sich im Alltag bei der Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels nicht eingeschränkt zu fühlen (Abbildung 14). Wenn Einschränkungen vorliegen, dann eher beim Aktivverkehr. Hier geben 10 % an, nur noch kurze Wege zu Fuß zurücklegen zu können. 11 Personen (1 %) können sogar gar keine Wege mehr zu Fuß gehen. Beim Radfahren sieht es ähnlich aus. Hier geben 65 Personen (8 %) an, eine Nutzung gänzlich auszuschließen. 42 Teilnehmende (5 %) können das Rad immerhin noch für kurze Wege verwenden. Häufig liegt eine doppelte Einschränkung vor, Personen geben also an, sowohl bei der Nutzung des Rades als auch beim zu Fuß gehen eingeschränkt zu sein. Die geringste Einschränkung melden die Befragten bei der Pkw-Nutzung. 92 % der befragten Marzeller:innen fühlen sich hier nicht eingeschränkt, 17 (2 %) Personen teilweise und 26 (3 %)

schließen die Nutzung gänzlich aus. Beim ÖV sind es 3 %, die nur kurze Wege fahren können und 4 % können den ÖV gar nicht benutzen.

Pkw-Besitz

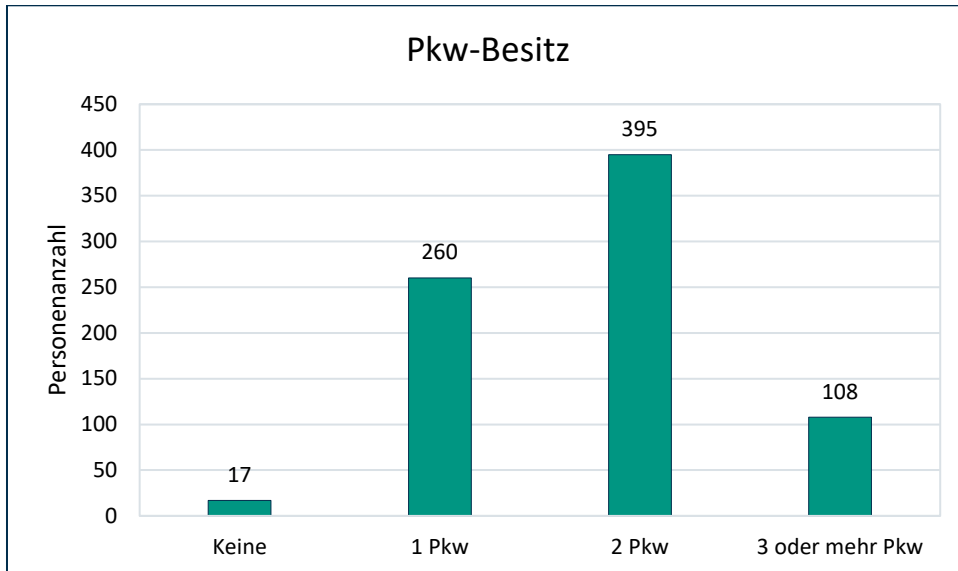


Abbildung 15: „Wie viele private Pkw stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?“ (n= 780)

Analog zur Pkw-Nutzung ist auch der Pkw Besitz in den Haushalten der Befragten hoch. So berichten 51 % der Befragten, dass in ihrem Haushalt zwei Pkw zur Verfügung stehen, weitere 33 % haben einen Pkw im Haushalt (Abbildung 15). 14 % besitzen sogar drei Pkw und 2 % bzw. 17 Personen haben keinen Pkw im Haushalt – eine Zahl die wiederum in den Kontext der heutigen Verkehrsmittelnutzung (vgl. Abbildung 13) passt.

Pkw-Verfügbarkeit

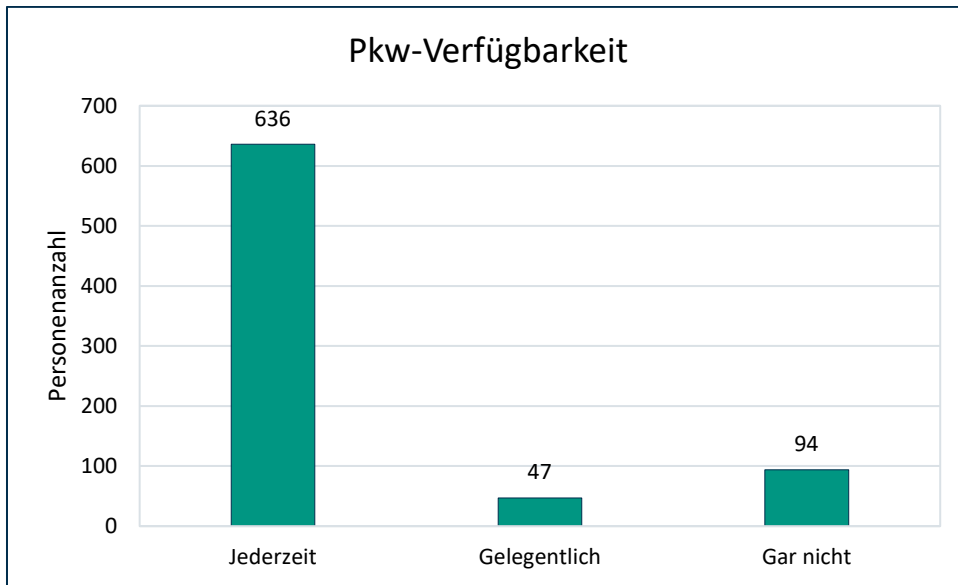


Abbildung 16: „Wie oft können Sie über ein Auto (einschließlich Carsharing) verfügen, egal ob Sie selbst fahren oder mitfahren?“ (n= 780)

Erwartungsgemäß kann der Großteil der Befragten (82 %) jederzeit auf ein Auto zugreifen, weitere 6 % zu mindestens gelegentlich (Abbildung 16). Dem stehen 12 % gegenüber, die angeben, nie auf einen Pkw zurückgreifen zu können. Das sind im Verhältnis zu denen, die nie bzw. fast nie den Pkw nutzen, 64 Personen mehr. Vor diesem Hintergrund haben einige Teilnehmer die Frage „Wie oft können Sie über ein Auto (einschließlich Carsharing) verfügen, egal ob Sie selbst fahren oder mitfahren?“ vermutlich falsch interpretiert und die Verfügbarkeit eines Pkws mit dem Besitz gleichgesetzt.

Führerscheinbesitz

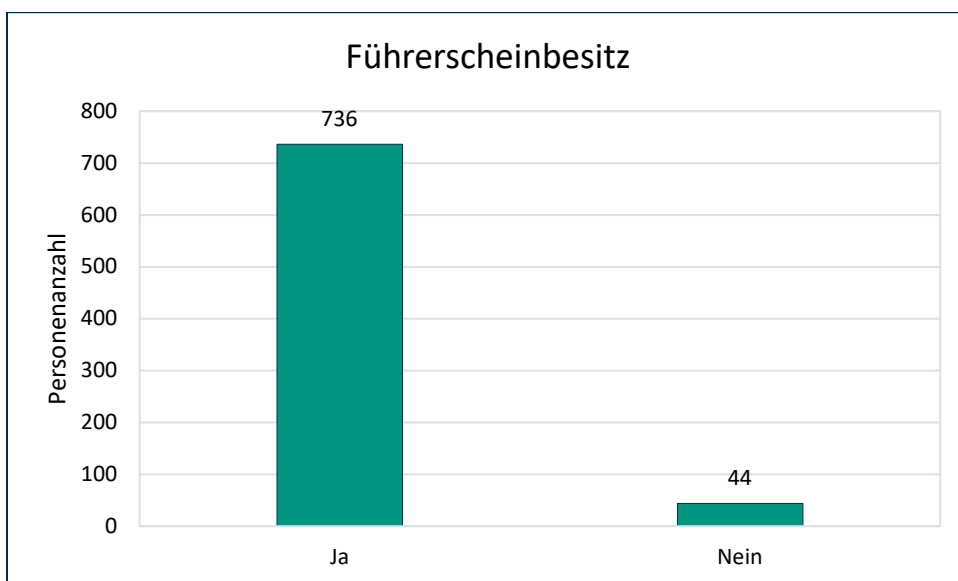


Abbildung 17: „Haben Sie einen Pkw-Führerschein?“ (n= 780)

94 % der Teilnehmenden besitzen einen Führerschein (Abbildung 17). Ein Blick auf die Verteilung von Alter und Geschlecht dieser 44 Person ohne Führerschein widerlegt eine naheliegende Annahme, dass diese Gruppe in erster Linie ältere Frauen beinhaltet teilweise. Die Verteilung zeigt, dass der Anteil der Frauen hier bei 50 % liegt. Von den 44 Personen ohne Führerschein sind nur acht älter als 60 Jahre und von diesen sind wiederum nur sechs Frauen. Zusätzlich zeigt die Altersverteilung, dass 43 % der Teilnehmenden ohne Führerschein 20 Jahre oder jünger sind. Demnach handelt es sich hierbei hauptsächlich um Personen, die ihren Führerschein vermutlich erst machen werden. In diesem Zusammenhang passt, dass von den 44 Personen 31 (70 %) eine ÖPNV-Zeitkarte (vgl. Abbildung 18) besitzen und fast die Hälfte mit dem ÖV zum Ausbildungsort (vgl. Abbildung 28) fährt.

ÖV-Ticket-Besitz

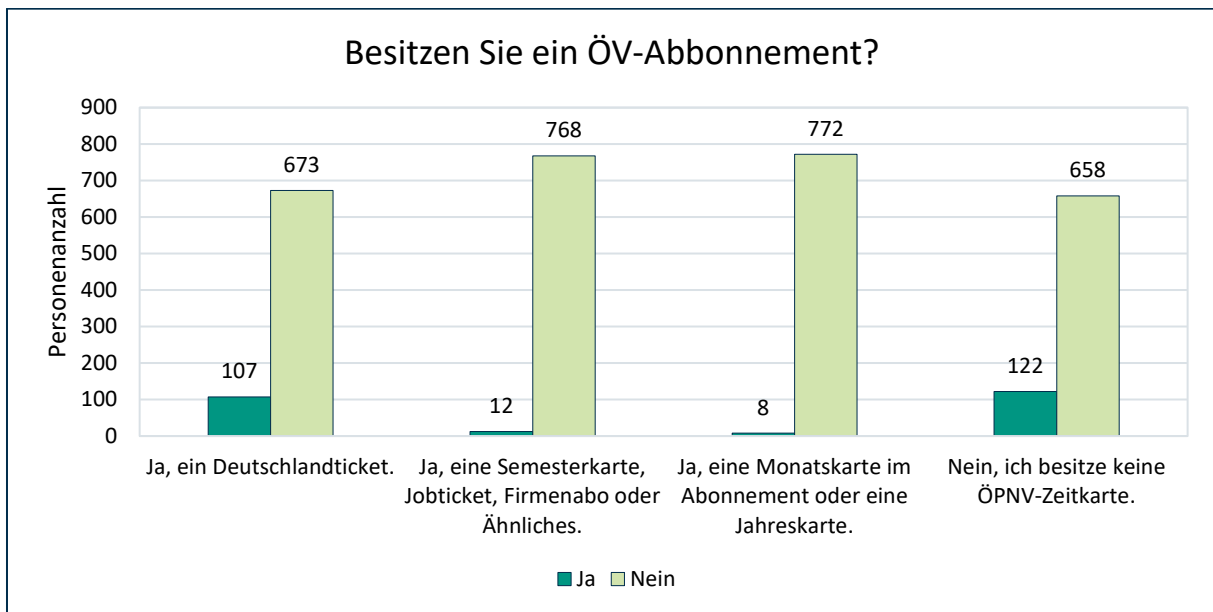


Abbildung 18: „Besitzen Sie eine ÖPNV-Zeitkarte?“ (n= 780)

122 Personen geben an, ein ÖV-Abonnement zu besitzen, was einem Anteil von 15 % der Teilnehmenden entspricht (Abbildung 18). Von diesen besitzen 31 Personen (25 %) (noch) keinen Führerschein. In 88 % der Fälle handelt es sich bei der ÖPNV-Zeitkarte um das Deutschlandticket, bei 10 % um ein Semester-, Jobticket oder ähnliches und 7 % haben ein klassisches Monats- oder Jahresabonnement.

Fahrradbesitz

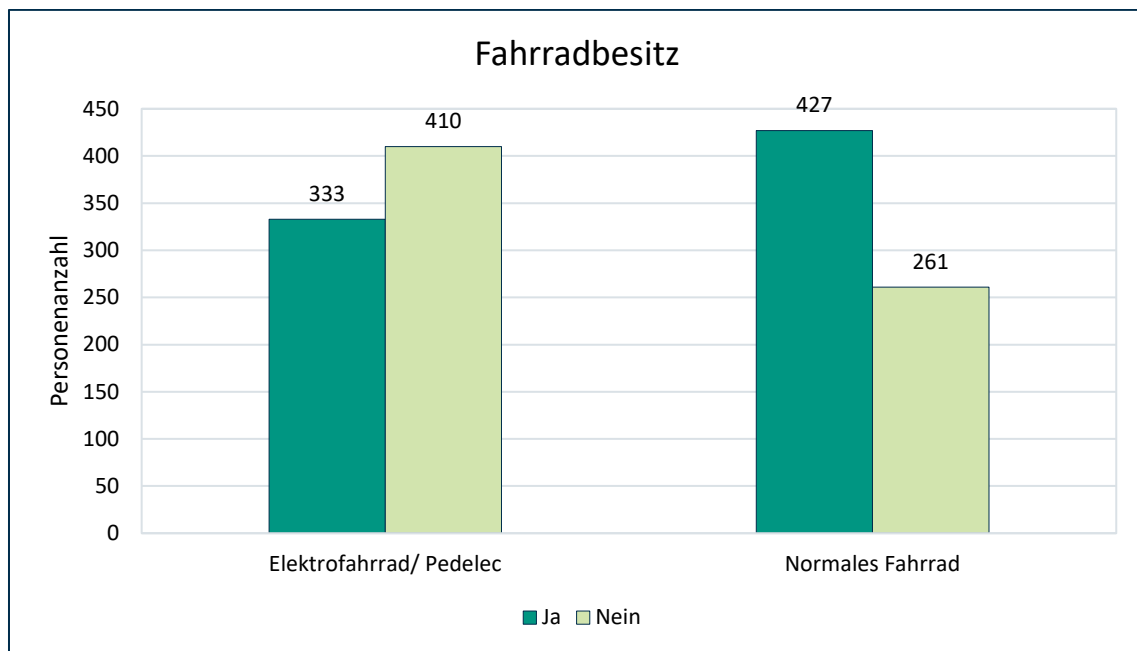


Abbildung 19: „Fahrrad-/ Elektrofahrzeugbesitz“ (n= 780)

Obwohl das Fahrrad von einem großen Teil nicht genutzt wird (vgl. Abbildung 13), sind 43 % der Befragten in Besitz eines E-Bikes bzw. 55 % in Besitz eines normalen Fahrrads (Abbildung 19).

Automatisiertes Fahren

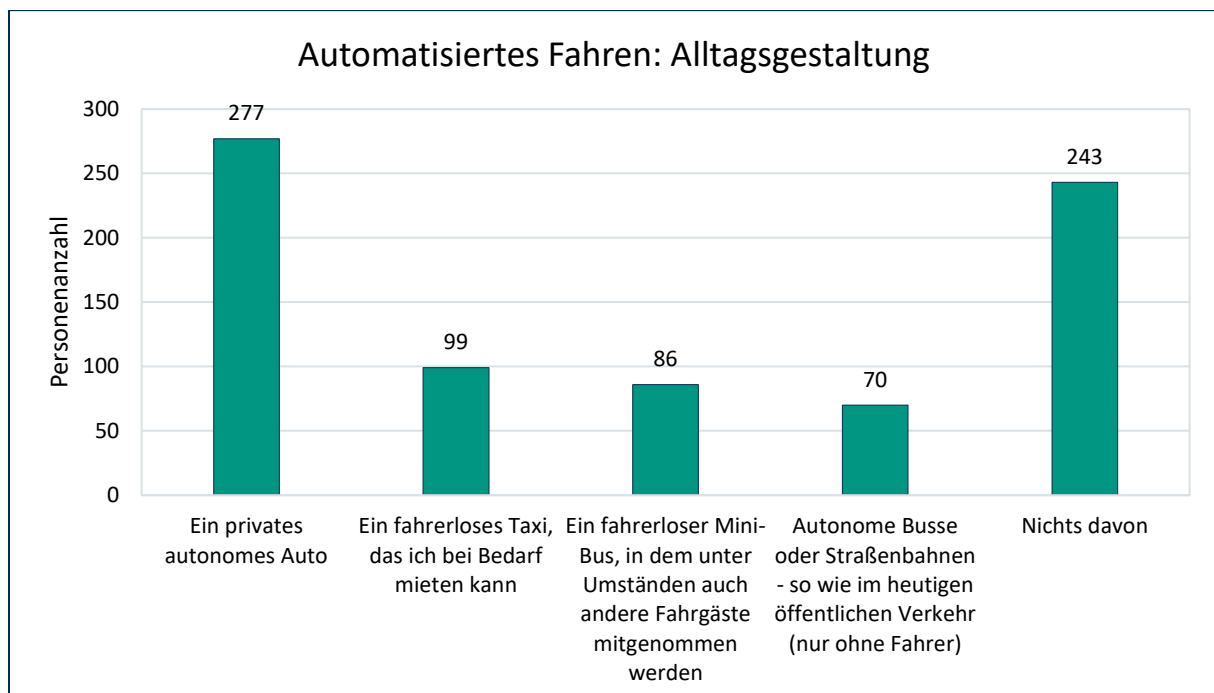


Abbildung 20: „Wenn Sie an autonome Fahrzeuge denken, welche der folgenden Optionen wäre für Ihre Alltagsgestaltung alles in allem am besten geeignet?“ (n= 780)

Die Teilnehmenden wurden außerdem gebeten, einen Blick in die Zukunft zu werfen und ihre Einschätzung bezüglich automatisierten Fahrens abzugeben (Abbildung 20 und Abbildung 21). So wurden die Teilnehmenden gefragt, welche vorgeschlagene Option für ihre Alltagsgestaltung am besten geeignet wäre (Abbildung 20) Insgesamt können sich rund zwei Drittel (532 bzw. 68 %) vorstellen, automatisierte Fahrzeuge in ihren Alltag zu integrieren. Etwas mehr als die Hälfte (52 %) der Befragten gibt an, ein privater Pkw wäre am besten geeignet, 19 % nennen ein fahrerloses Taxi, 16 % einen Mini-Bus und 13 % autonome Linienbusse oder Straßenbahnen. Knapp ein Drittel der Befragten (31 %) geben an, keine der vorgeschlagenen Optionen wäre für sie geeignet.

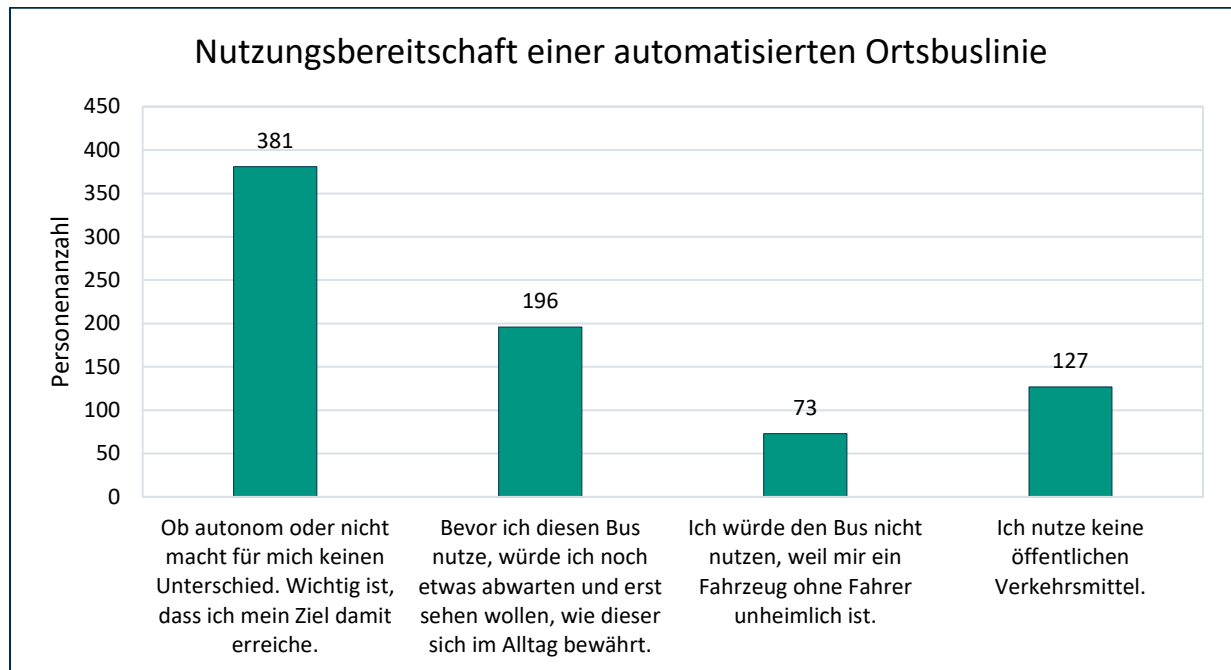


Abbildung 21: „Nutzungsbereitschaft einer autonomen Ortsbuslinie“ (n= 780) Nun stellen Sie sich bitte einmal vor, dass in Marxzell eine neue Ortsbuslinie angeboten wird, auf der autonome Mini-Busse eingesetzt werden. Welche der folgenden Einschätzungen trifft am ehesten auf Sie zu?

In einer weiteren Frage zum autonomen Fahren wurden die Teilnehmenden gebeten, sich vorzustellen, in Marxzell würde eine neue Ortsbuslinie angeboten, auf der autonome Mini-Busse eingesetzt würden. Sie sollten angeben, ob bzw. unter welchen Umständen sie diese Ortsbuslinie nutzen würden (Abbildung 21). Für die Hälfte (49 %) der Befragten würde die Nutzung des automatisierten Mini-Busses keinen Unterschied darstellen. Für sie zählt, dass sie mit dem Angebot ihr Ziel erreichen. Ein Viertel (25 %) zeigt sich zurückhaltend. Sie würden zunächst abwarten, ob sich der Bus im Alltag bewährt, bevor sie ihn nutzen. 73 (9 %) Personen äußern sich skeptisch, ihnen ist ein Fahrzeug ohne FahrerIn unheimlich, weswegen sie den Bus nicht nutzen würden. 16 % (123 Personen) haben angegeben, dass sie den ÖV nicht nutzen und deshalb auch die Nutzung automatisierter Mini-Busse im Vorhinein ausschließen würden.

3 Arbeit- und Ausbildung

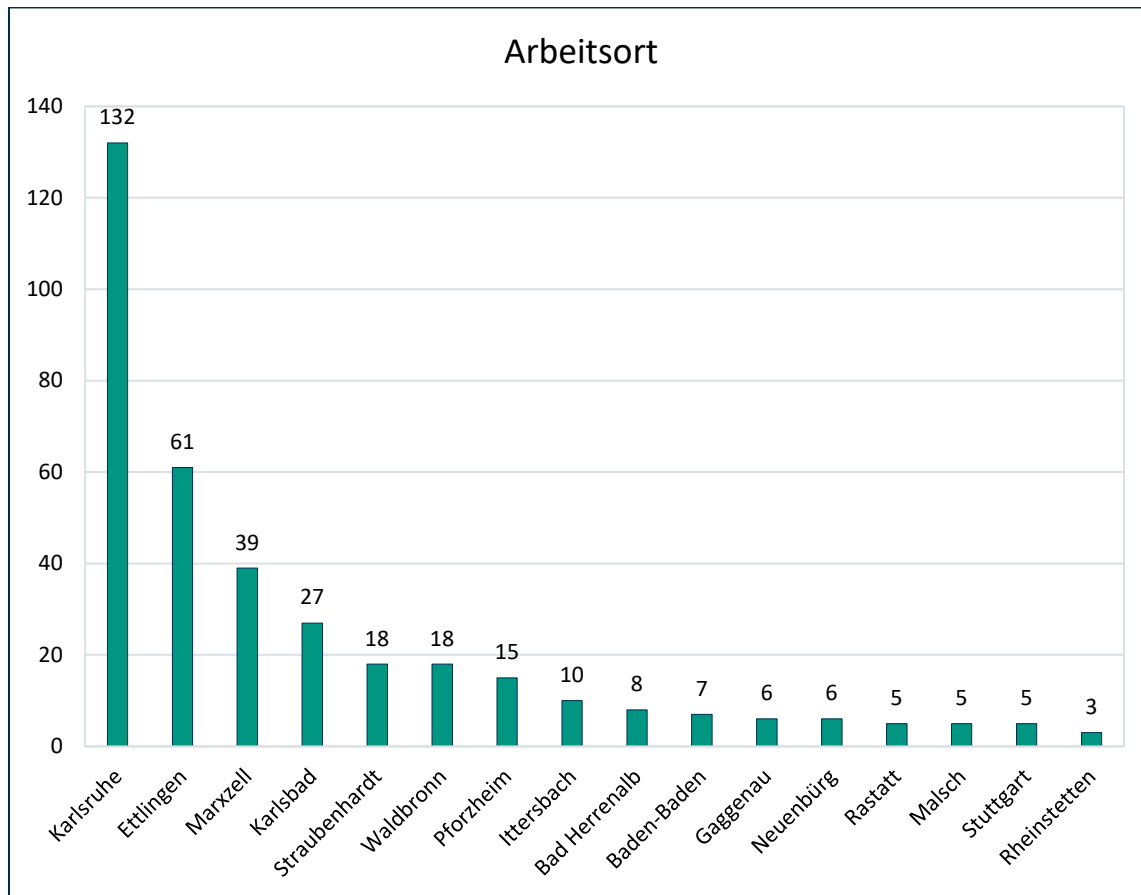


Abbildung 22: „Wo befindet sich Ihre Arbeitsstelle?“ (n= 413) In der Abbildung sind nur Arbeitsorte mit drei oder mehr Nennungen enthalten. (Weiter genannt wurden: Appenweier, Aschaffenburg, Bellheim, Birkenfeld, Bischweier, Bretten, Dietlingen, Durmersheim, Eggenstein-Leopoldshafen, Esslingen, Feldrennach, Freiburg im Breisgau, Freiolsheim, Freudenstadt, Gernsbach, Heidelberg, Iffezheim, Königsbach-Stein, Kuppenheim, Ladenburg, Lahr, Landau in der Pfalz, Loffenau, Ludwigsburg, Mannheim, Mühlacker, Ötigheim, Ottersweier, Pfinztal, Philippsburg, Remchingen, Sindelfingen, Spessart, Walldorf, Wiesloch)

Die in der Umgebung liegenden größeren Städte Karlsruhe und Ettlingen sind die meistgenannten Arbeitsorte für die befragten Marxzeller:innen (Abbildung 22). 32 % der insgesamt 413 erfassten Angaben betreffen die Regiopole als Arbeitsort. Der zweitmeistgenannte Arbeitsort ist das Mittelzentrum Ettlingen mit 15 %. In der eigenen Gemeinde haben 39 Personen (9%) ihren Arbeitsort. Daneben werden die Nachbargemeinden Karlsbad (7 %), Straubenhardt (4 %) und Waldbronn (4 %) sowie die knapp außerhalb des KVV-Einzugsgebiets gelegene Großstadt Pforzheim (4 %) als Arbeitsorte genannt.

Für den Ausbildungsort zeichnet sich ein ähnliches Bild wie für den Arbeitsort ab. Die Ausbildungsstätten befinden sich vornehmlich in Karlsruhe (45 %) und Ettlingen (34 %). Hier ist das Verhältnis etwas ausgeglichener.

Arbeitszeit – Umfang

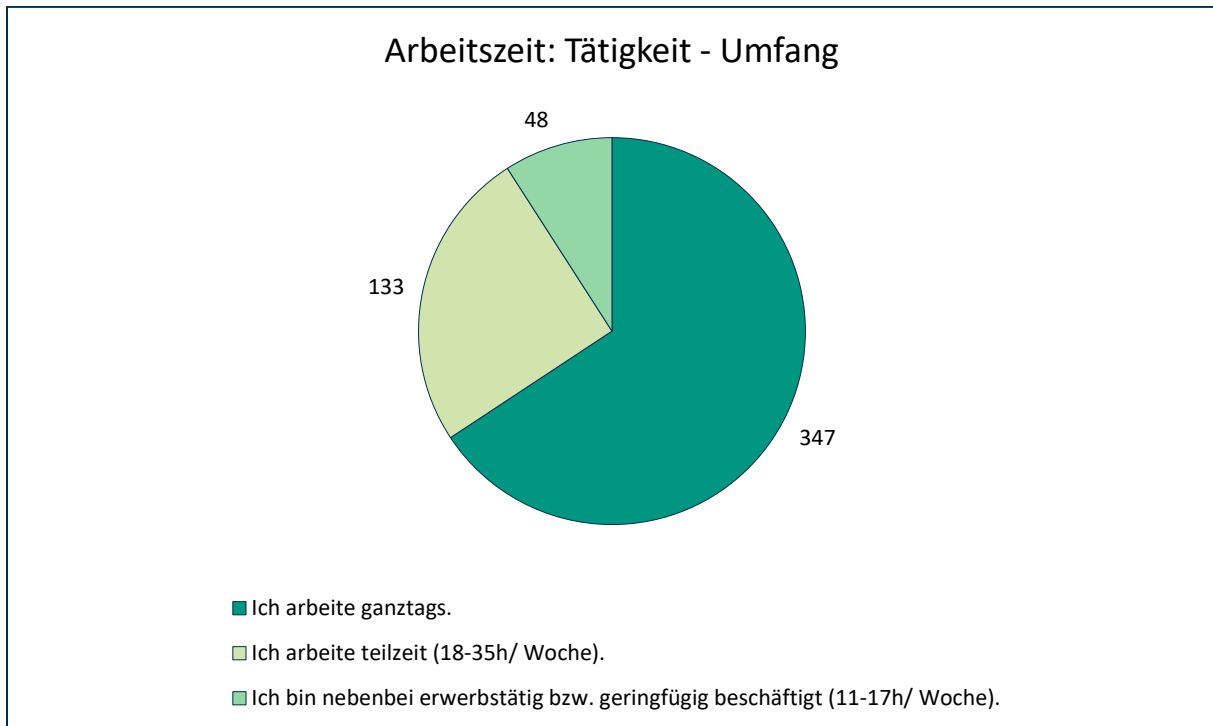


Abbildung 23: „Welches Arbeitszeitmodell trifft am ehesten auf Sie zu?“ (n= 528; davon 241 ausgefiltert und 11 unbeantwortet)

Die Frage nach dem Umfang der Tätigkeit wurde denjenigen gestellt, die sich in einem Arbeitsverhältnis oder in Selbstständigkeit befinden (vgl. Abbildung 7). Von diesen geben die meisten Befragten an, ganztags zu arbeiten (66 %). 25 % arbeiten in Teilzeit und 9 % sind geringfügig beschäftigt bzw. nebenbei erwerbstätig (Abbildung 23). 241 Personen wurde aufgrund des Rentenalters oder auch teils wegen des Schüler:innenstatus diese Frage nicht gestellt und elf Teilnehmende ließen den Arbeitsumfang unbeantwortet.

Arbeitszeitgestaltung

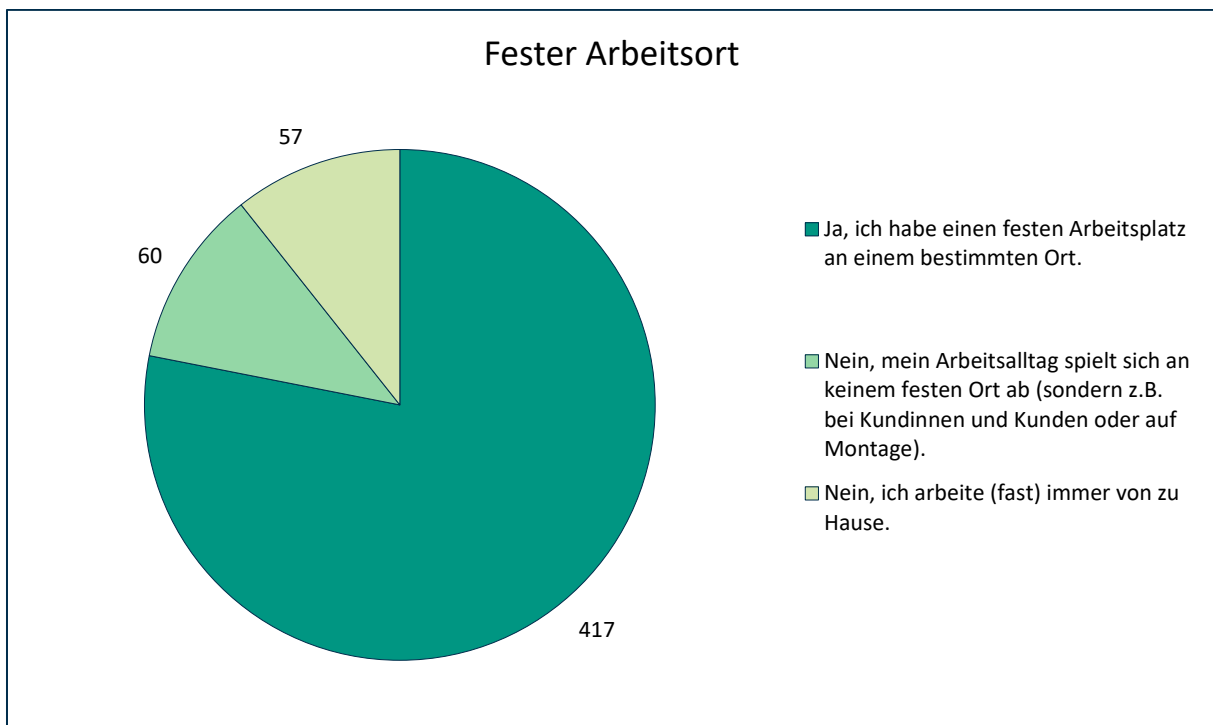


Abbildung 24: „Haben sie einen festen Arbeitsplatz? Beispielsweise in einem Büro oder einer Geschäftsstelle?“ (n= 534)

Auf die Frage, ob die Teilnehmenden einen festen Arbeitsplatz, beispielsweise in einem Büro oder einer Geschäftsstelle haben, geben 78 % der Erwerbstätigen an, dass sie einen festen Arbeitsplatz an einem bestimmten Ort haben (Abbildung 24). Bei 11 % spielt sich der Arbeitsalltag an keinem festen Ort ab und weitere 11 % geben an, (fast) immer von zu Hause aus arbeiten zu können.

Homeoffice

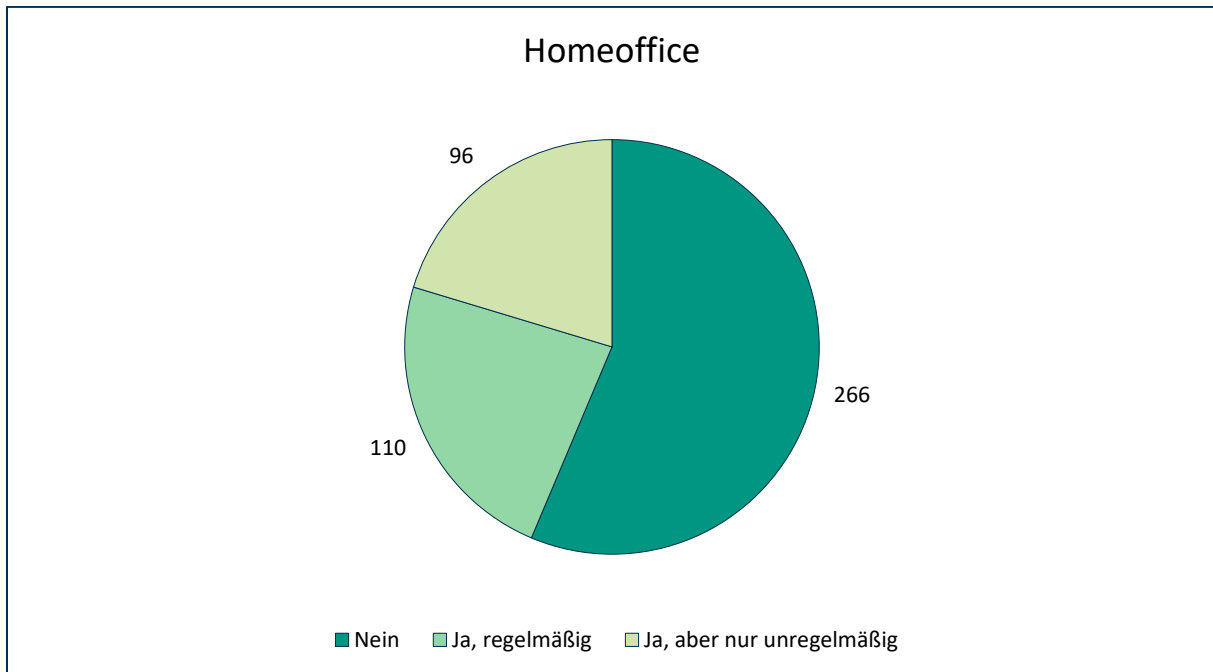


Abbildung 25: „Arbeiten Sie - wenn auch nur gelegentlich - von zu Hause aus?“ (n= 472)

Generell besitzen 206 Personen die Möglichkeit, im Homeoffice arbeiten zu können. Davon nutzen 23 % regelmäßig das Homeoffice, 20 % haben zwar die Möglichkeit, nutzen dies aber nur unregelmäßig. 56 % können nicht von zu Hause arbeiten (Abbildung 25).

Geringfügige Beschäftigung

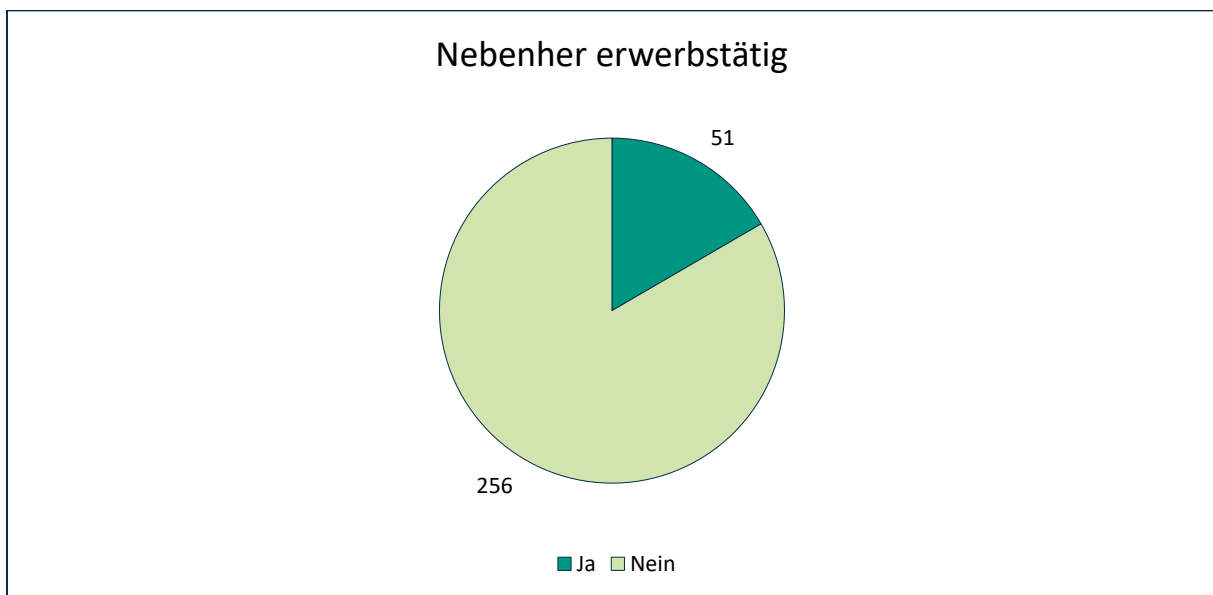


Abbildung 26: „Sind Sie nebenher erwerbstätig?“ (n= 307)

Personen, die angegeben haben, dass Sie sich noch in Ausbildung befinden, in Elternzeit sind, Hausmann bzw. -frau sind, sich im Ruhestand befinden oder aktuell arbeitslos bzw. -suchend sind wurden gefragt, ob sie nebenher erwerbstätig sind. Von diesen verneinten dies 83 % (Abbildung 26).

Verkehrsmittelwahl

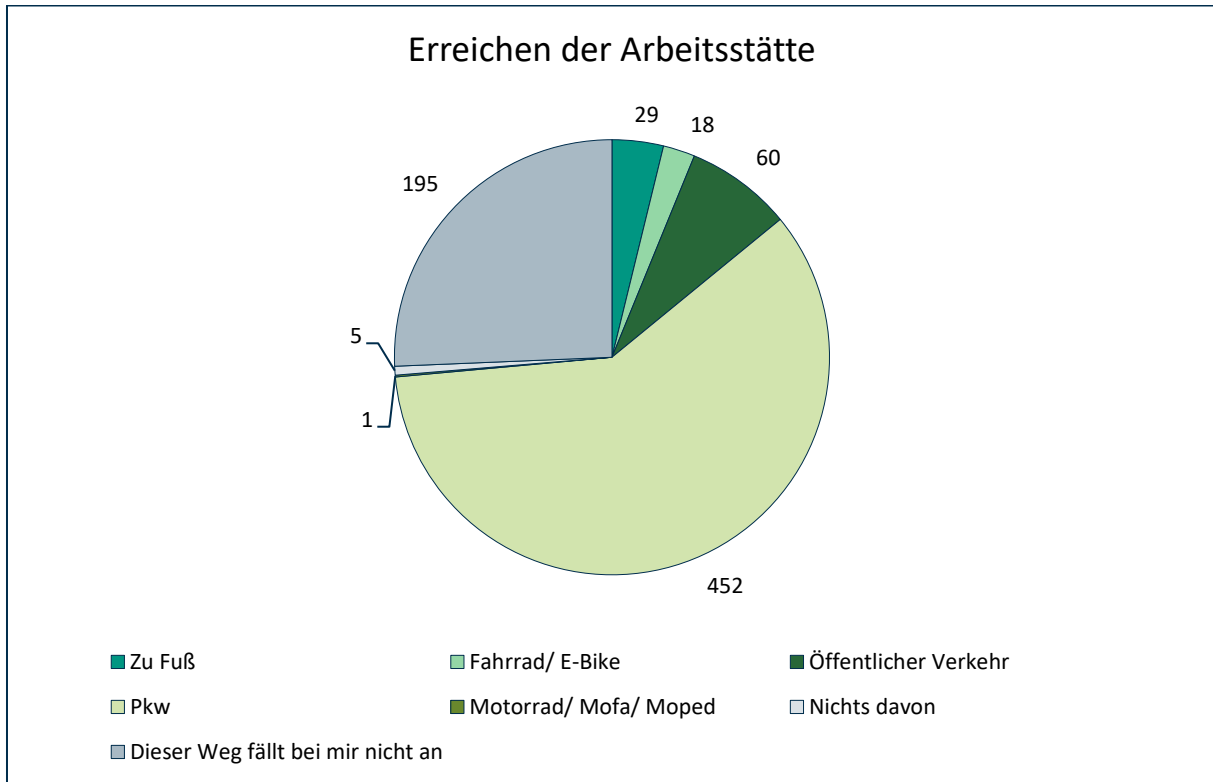


Abbildung 27: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zum Erreichen der Arbeitsstätte?“ (n= 760)

Auf die Frage, wie die Teilnehmenden die Arbeitsstätte erreichen, melden 58 %, die Wege dorthin mit dem Pkw zurückzulegen. 8 % nutzen dafür den ÖV, 4 % können zu Fuß gehen und 2 % nutzen das Rad. Bei 25 % der Befragten fällt kein Arbeitsweg an (z.B. weil sie nicht mehr arbeiten, noch zur Schule gehen oder ausschließlich im Homeoffice arbeiten) (Abbildung 27).

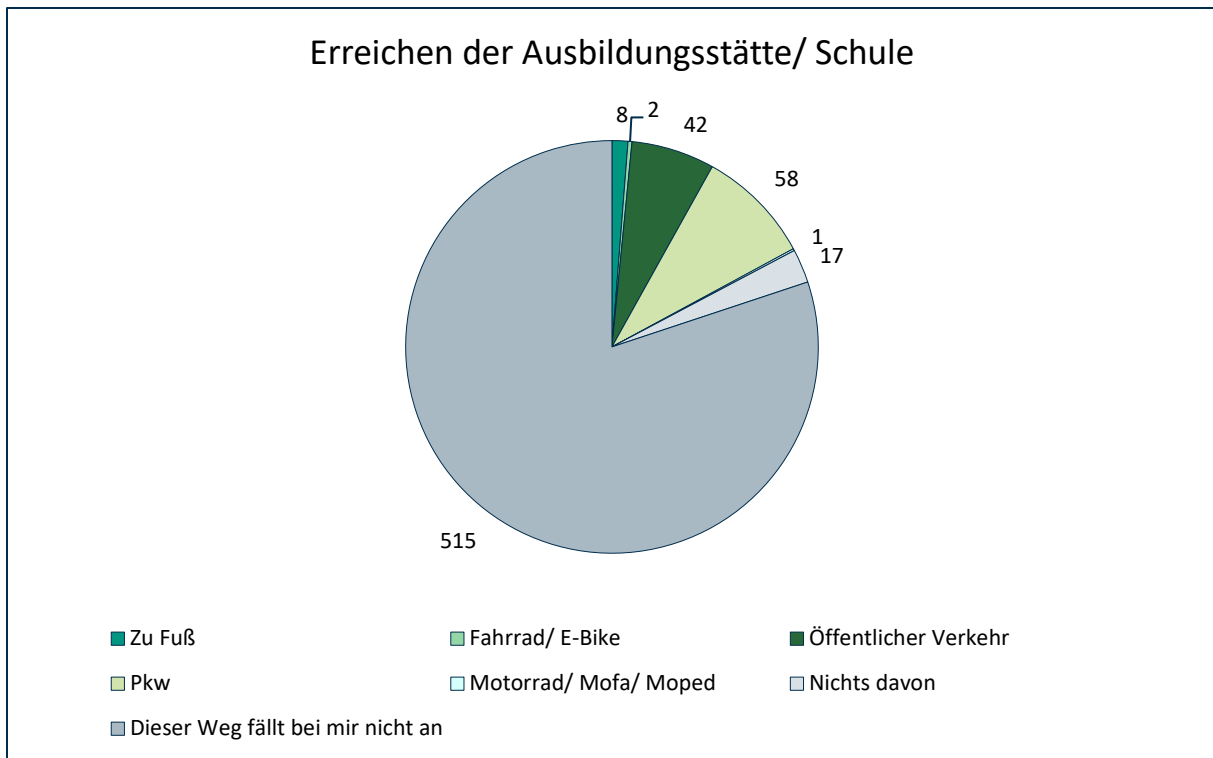


Abbildung 28: „Welches Verkehrsmittel nutzen Sie hauptsächlich zum Erreichen der Ausbildungsstätte/ Schule?“ (n= 643)

Im Vergleich von Arbeits- und Ausbildungspendeln wird deutlich, dass sich das Verhältnis von ÖV zu Pkw stark beim Übergang ins Beschäftigungsverhältnis verändert (vgl. Abbildung 27 und Abbildung 28). Wie gezeigt, besitzen einige der unter 20-Jährigen noch keinen Führerschein, weshalb sie auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen, um ihre Ausbildungsstätte/ Schule zu erreichen. Hier sei darauf hingewiesen, dass sich einige Teilnehmende in Ausbildungsverhältnissen befinden und sowohl Ausbildungsstätte/ Schule als auch eine Arbeitsstätte aufsuchen. Zwar fällt für den Großteil (80 %) dieser Weg nicht (mehr) an, die 128 Befragten, die diesen Weg jedoch noch zurücklegen, tun dies zu 45 % mit dem Pkw, 33 % mit dem ÖV und 8 % mit dem Aktivverkehr.

TEIL 2: Was machen die Befragten in ihrer Gemeinde und wofür verlassen sie diese?

Im zweiten Teil der Befragung wird eine vertiefte Analyse der verkehrlichen Muster der Teilnehmenden vorgenommen. Im Fokus steht die Frage, welche Verkehrsmittel von den Befragten für unterschiedliche Zwecke genutzt werden, welche Aktivitäten innerhalb der Gemeinde stattfinden und für welche Zwecke der Wohnort verlassen wird. Weil die Teilnehmenden die Möglichkeit hatten neben Marxzell, den Nachbargemeinden, Ettlingen sowie Karlsruhe über ein freies Textfeld beliebige Orte einzutragen, liegen genaue Angaben vor.

Für die räumliche Differenzierung der Aktivitäten wurden sämtliche Angaben in sieben räumliche Kontexte unterschieden:

- Marxzell, beinhaltet alle Ortsteile
- Nachbargemeinden, beinhaltet die Gemeinden Straubenhardt mit seinen verschiedenen Ortsteilen (z.B. Langenalb), Bad Herrenalb mit seinen verschiedenen Ortsteilen (z.B. Rotensol), Karlsbad mit seinen verschiedenen Ortsteilen (z.B. Ittersbach) und Malsch mit seinen verschiedenen Ortsteilen (z.B. Völkersbach)
- Ettlingen als nächstgelegenes Mittelzentrum
- Karlsruhe als nächstgelegenes Oberzentrum
- Andere Mittelstädte (z.B. Rastatt), zentrale Städte (z.B. Baden-Baden) sowie städtische Gemeinden (z.B. Pfinztal) innerhalb des KVV-Einzugsgebietes
- Dörflicher Raum innerhalb des KVV-Einzugsgebietes, zu denen kein direkter ÖV-Anschluss besteht (z.B. Dobel)
- Orte außerhalb des KVV-Einzugsgebietes

Besonders hervorzuheben ist an dieser Stelle nochmal der methodische Ansatz, bei dem konkrete Ziele (z. B. einzelne Geschäfte) als sogenannte „Beziehungen“ erfasst wurden. Die Teilnehmenden konnten in verschiedenen Aktivitätenklassen (Einkaufen, Erledigungen, Verein & Ehrenamt, Personenbesuche, sonstige Freizeit und Begleitwege), ihre individuellen Beziehungen selbst eintragen und daraufhin angeben, wo sie dies tun, mit welchem Verkehrsmittel sie typischerweise dorthin kommen und wie häufig sie das machen (für eine ausführlichere Beschreibung, siehe [Methodik](#)).

Die Angaben wurden anonymisiert und anschließend kategorisiert (siehe Tabelle 1). Für die genannten Beziehungen wurden ergänzend Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit abgefragt, wobei die Beantwortung dieser Zusatzfragen freiwillig war. Daher können die Fallzahlen der Folgefragen von der ursprünglichen Anzahl genannter Beziehungen abweichen.

4 Die Beziehungen der Befragten im Überblick

Die 780 teilnehmenden Marxzeller:innen können über die gesamte Befragung hinweg insgesamt 31 Beziehungen angeben. Für die Begleitungen können zusätzlich 28 Beziehungen angegeben werden und die Arbeits- bzw. Ausbildungsbeziehung stellt eine weitere dar. In der Summe kann eine Person also 60 Beziehungen eintragen. Abbildung 29 zeigt, wie viele der maximal möglichen Beziehungen pro Person genannt werden. Im Durchschnitt berichten die Befragten von 12,97 Beziehungen und der Median liegt bei 13. Die Standardabweichung beträgt 5,6, die Varianz 31,5. Viele Teilnehmende berichten also deutlich mehr oder weniger Beziehungen als der Mittelwert und die Beziehungen zeigen eine merkliche Streuung. Dies legt die Interpretation nahe, dass sich die Teilnehmenden in Gruppen einteilen lassen – nämlich in diejenigen, die von vielen Beziehungen und somit einem großen sozialen Netzwerk berichten und denjenigen, die nur wenige Beziehungen nennen.

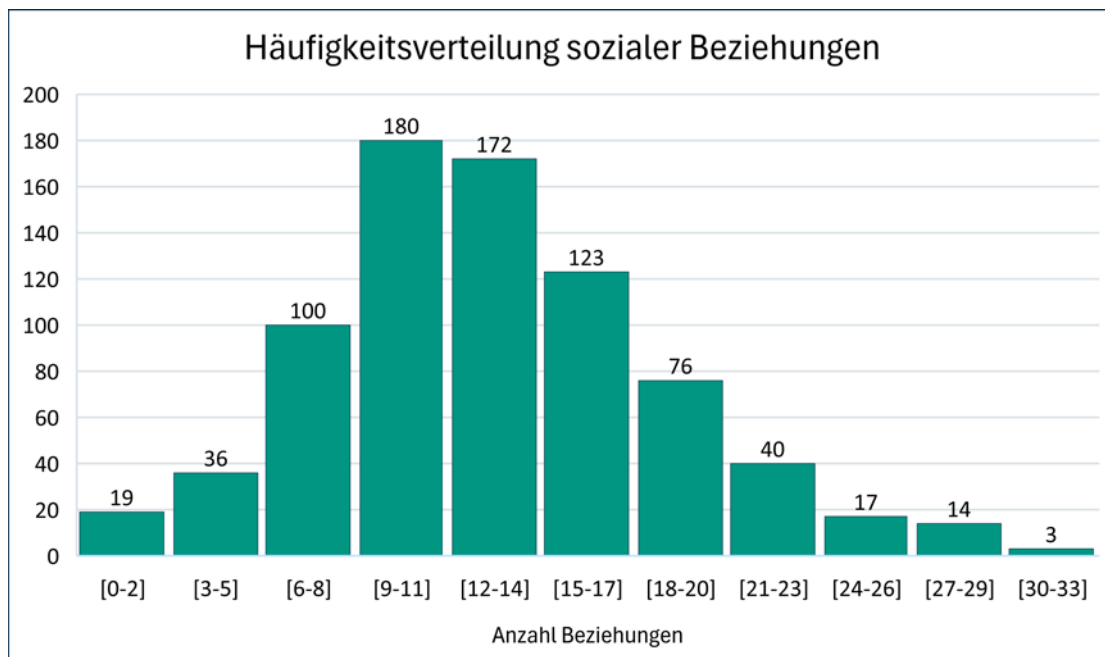


Abbildung 29: Häufigkeitsverteilung sozialer Beziehungen (n= 780)

Daneben kann die Diversität der Beziehungen abgeleitet werden. Die Diversität ergibt sich aus den Einträgen in die Namensgeneratoren, Begleitungen sowie Arbeit und Ausbildung. Wenn ein Eintrag in einem dieser Aktivitätstypen steht, kennzeichnet dieser das soziale Netzwerk der befragten Person. Insgesamt kann sich die Diversität des Netzwerks einer Person demnach durch Arbeit, Ausbildung, Einkauf, Erledigung, Verein & Ehrenamt, Personenbesuche, Sonstige Freizeitaktivitäten und Begleitungen zusammensetzen. Beispielsweise kann eine Person 15 Beziehungen nennen, die jedoch allesamt Einkäufe und Personenbesuche betreffen. Hier wäre die Diversität also bei zwei von acht möglichen Namensgeneratoren.

Der MIV zeigt über alle Namensgeneratoren hinweg einen starken Zusammenhang mit der Gesamtzahl an Beziehungen. D.h. je mehr Beziehungen bzw. je größer das soziale Netzwerk einer Person, desto mehr wird typischerweise der MIV genutzt. Der Aktivverkehr korreliert ebenfalls mittel, aber deutlich

schwächer als der MIV. Er konzentriert sich sehr stark auf die Beziehungen, die in der eigenen Gemeinde gepflegt werden. Dem ÖV kann dagegen nur für Beziehungen in Ettlingen und Karlsruhe ein schwacher Zusammenhang nachgewiesen werden.

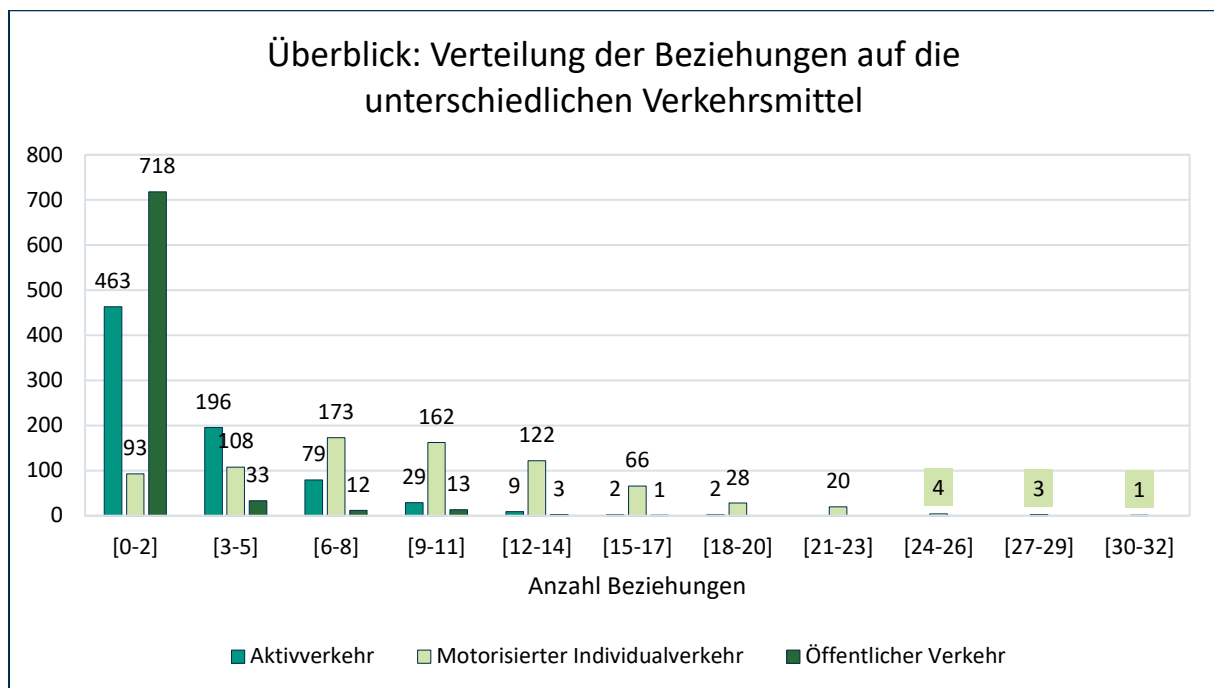


Abbildung 30: Überblick: Verteilung der Beziehungen auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (n= 780) (216 Personen erreichen keine Beziehung mit dem Aktivverkehr, 35 Personen keine mit dem MIV und 616 Personen keine mit dem ÖV)

Die Abbildung 31 und Abbildung 32 liefern einen Überblick über die Verteilung der Verkehrsmittel und die unterschiedlichen Raumkategorien auf alle Beziehungen der Befragten.

Die 780 Teilnehmenden nehmen 2.111 (22 %) Einträge vor (durchschnittlich 2,7 Beziehungen), die sie mit dem Aktivverkehr besuchen (Abbildung 31). Der Median liegt bei 2. Während 216 Personen keine Beziehungen, die durch diesen Modus erreicht werden, berichten, beträgt das Maximum bei zwei Fällen 18. Die SD ist 2,97 und die Varianz 8,82, was zudem betont, dass es viele Personen gibt, die weniger als zwei Beziehungen so erreichen und auch einige, die deutlich mehr Ziele mit dem Aktivverkehr besuchen.

Im Vergleich zum Aktivverkehr, benutzen die befragten Marxzeller:innen bei insgesamt 7.105 Beziehungen (73 %) deutlich mehr den MIV (Abbildung 31). Im Mittel sind das 9,2 pro Person, die mit dem MIV besucht werden und der Median liegt bei 9. Mit einer SD von 5,54 und einer Varianz von 30,71 gibt es dennoch sehr viele Teilnehmende, die vom Mittelwert abweichen. 35 Personen nutzen den MIV nicht, während eine Person so ganze 32 Beziehungen erreicht. Diese Zahlen sprechen dafür, dass sich die 780 Teilnehmenden in ihrer Verkehrsmittelwahl für das Erreichen ihrer Beziehungen in unterschiedliche Gruppen einteilen lassen – so gibt es beispielsweise Personen, die nicht nur viele Beziehungen haben, sondern diese auch fast ausschließlich mit dem Pkw erreichen.

Im Gegensatz zu den anderen Modi kann der ÖV-Nutzung entnommen werden, dass diese eher keine große Bedeutung im Alltag erhält (Abbildung 31). Die Befragten nennen den ÖV bei 513 Beziehungen als das gewählte Verkehrsmittel. Im Verhältnis zum Aktivverkehr (22 %) und MIV (73 %) sind das von allen Einträgen nur etwas mehr als 5 %. 616 Personen berichten von keinen Zielen, die mit Bus oder Bahn erreicht werden. Dagegen beträgt das Maximum bei einer Person 16. Der Mittelwert liegt hier

bei 0,66 pro Person und der Median bei 0. Die SD beträgt bei 1,95 und die Varianz 3,80. Demnach gibt es viele Befragte, bei denen kein Ziel mit dem ÖV erreicht wird und wenige für die der ÖV im Alltag ein bevorzugtes Verkehrsmittel darstellt.

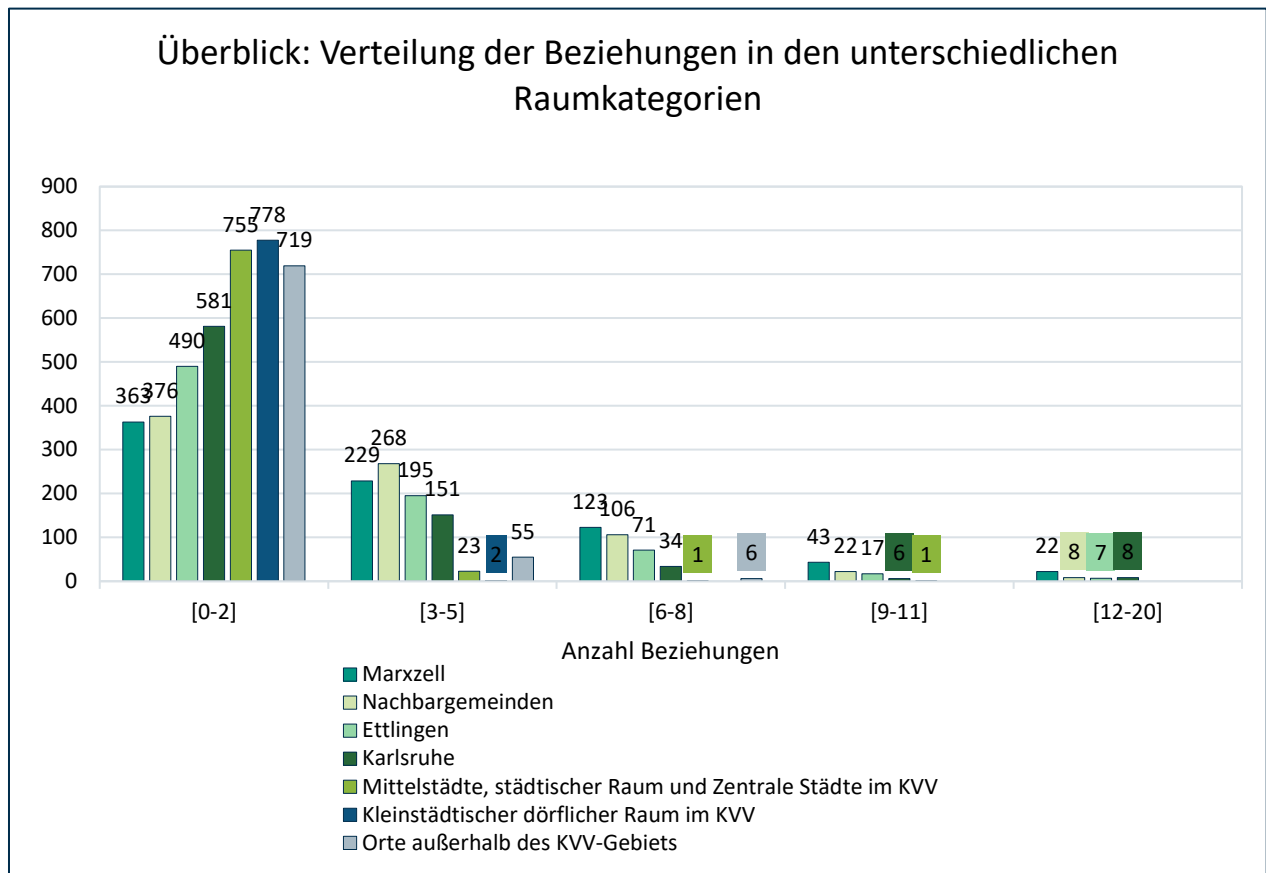


Abbildung 31: Überblick: Verteilung der Beziehungen in den unterschiedlichen Raumkategorien (n= 780) (Personenanzahl, die keine Beziehungen haben in: Marxzell (112), Nachbargemeinden (125), Ettlingen (199), Karlsruhe (291), Mittelstädte, städtischer Raum und Zentral

Einen Überblick über die räumliche Verteilung aller Beziehungen der Teilnehmenden inklusive Arbeit/ Ausbildung und Begleitungen zeigt Abbildung 32. Abbildung 33 fokussiert wiederum die räumliche Verteilung der fünf Namensgeneratoren.

112 der 780 Teilnehmenden melden keine Beziehung in Marxzell. In der Summe finden mit 2.849 Aktivitäten und somit die meisten in Marxzell statt (vgl. Abbildung 32). Der Mittelwert beträgt 3,65 Beziehungen pro Person und der Median 3. Die SD liegt bei 3,31 und die Varianz bei 10,94. 20 Beziehungen stellen den Maximalwert in der eigenen Gemeinde dar. Die Nachbargemeinden werden mit 2.428 Einträgen etwas weniger als Marxzell genannt (vgl. Abbildung 32). Im Mittel hat jede befragte Person 3,11 Beziehungen in Karlsbad, Malsch, Waldbronn, Straubenhardt oder Waldbronn und hier liegt der mittlere Wert ebenfalls bei 3. 125 Teilnehmende geben an, keine Nachbargemeinde zu besuchen. Die SD beträgt 2,68 und die Varianz von 7,19. Das nächstgelegene Mittelzentrum Ettlingen wird für 1.891 Beziehungen (vgl. Abbildung 32) erwähnt, was durchschnittlich 2,42 Nennungen sind und der Median ist 2. 199 Befragte haben keine Beziehung in Ettlingen. Für Beziehungen in Ettlingen beträgt die SD 2,53 und die Varianz 6,39. Im Oberzentrum Karlsruhe haben zwar 291 Personen keine Beziehung, dennoch werden 1.355 Beziehungen für die Großstadt genannt (vgl. Abbildung 32). Der Mittelwert beträgt 1,74, der Median 1, die SD 2,34 und die Varianz 5,46. Auf die größeren Gemeinden

im KVV-Einzugsgebiet entfallen 260 Beziehungen (Mittelwert von 0,33; Median 0), wobei 627 Teilnehmende keine dieser Gemeinden besuchen (vgl. Abbildung 32). Hier beträgt die SD 0,87 und die Varianz 0,76. Ländliche Dörfer im KVV werden elf Personen in der Summe 17mal genannt (Mittelwert 0,02; Median 0) (vgl. Abbildung 32). Orte jenseits des KVV umfassen 495 Einträge (vgl. Abbildung 32). Im Mittel werden 0,63 (Median 0) Beziehungen genannt. 507 Befragte geben keine Beziehungen außerhalb des KVV-Einzugsgebiets an. Die SD liegt bei 1,12 und die Varianz bei 1,25.

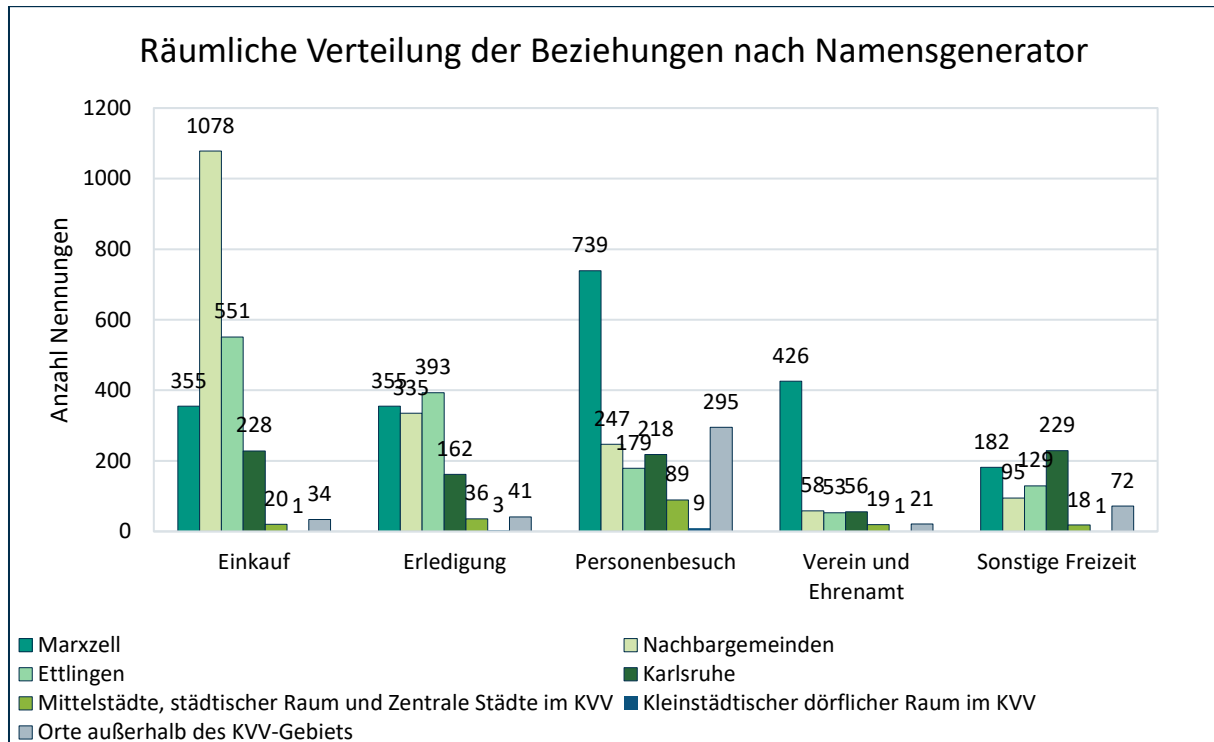


Abbildung 32: Räumliche Verteilung der Beziehungen nach Namensgenerator (n = 6.728)

Wie sich die Beziehungen räumlich auf die Namensgeneratoren verteilen, zeigt Abbildung 33. So wird für Einkäufe deutlich, dass diese überwiegend in den Nachbargemeinden (48 %) abgewickelt werden. Aber auch Ettligen wird für knapp ein Viertel (24 %) der Einkaufsbeziehungen besucht. In der eigenen Gemeinde finden dagegen nur 16 % aller Einkäufe statt und in Karlsruhe 10 %. Die Erledigungen verteilen sich gleichmäßiger. Innerhalb von Marxzell erfolgen 27 %, in den Nachbargemeinden 25 %, Ettligen 30 % und Karlsruhe 12 % der Erledigungen. Für Personenbesuche zeichnet sich eine räumlich ausgeprägtere Verteilung ab. Die meisten werden in der eigenen Gemeinde (42 %) besucht. Aber auch zu Personen in Orten außerhalb des KVV (17 %) pflegen viele Teilnehmende ihre Beziehungen. Daneben werden 14 % in den Nachbargemeinden, 10 % in Ettligen, 12 % in Karlsruhe und 5 % in weiteren Mittelstädtischen und städtischen Räumen des KVV besucht. Bei 9 der 17 (53 %) gemeldeten Beziehungen, die auf ländliche Dörfer im KVV-Gebiet entfallen, handelt es sich um Personenbesuche. Die Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten konzentrieren sich hauptsächlich auf Marxzell (67 %). 9 % werden in den Nachbargemeinden und Karlsruhe, 8 % in Ettligen nachgegangen. Weitere 3 % aller Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten finden in den übrigen Mittelstädten sowie städtischen Raum und Orten außerhalb des KVV statt. Die meisten sonstigen Freizeitaktivitäten erfolgen in Karlsruhe (32 %) und in der eigenen Gemeinde (25 %) statt. Die Nachbargemeinden (13 %) und Ettligen (18 %) werden allerdings auch als beliebte Freizeitorte genannt.

Die Nachbargemeinden und Ettlingen wirken daher für funktionale Alltagsdienstleistungen relevant, während Personenbesuche und Vereins- sowie Ehrenamtsaktivitäten überwiegend innerhalb Marxzells bestehen. Die Funktion des Oberzentrums Karlsruhe wird hingegen eher für Freizeitangebote wie beispielsweise kulturelle Angebote oder Sport- und Musikveranstaltungen genutzt.

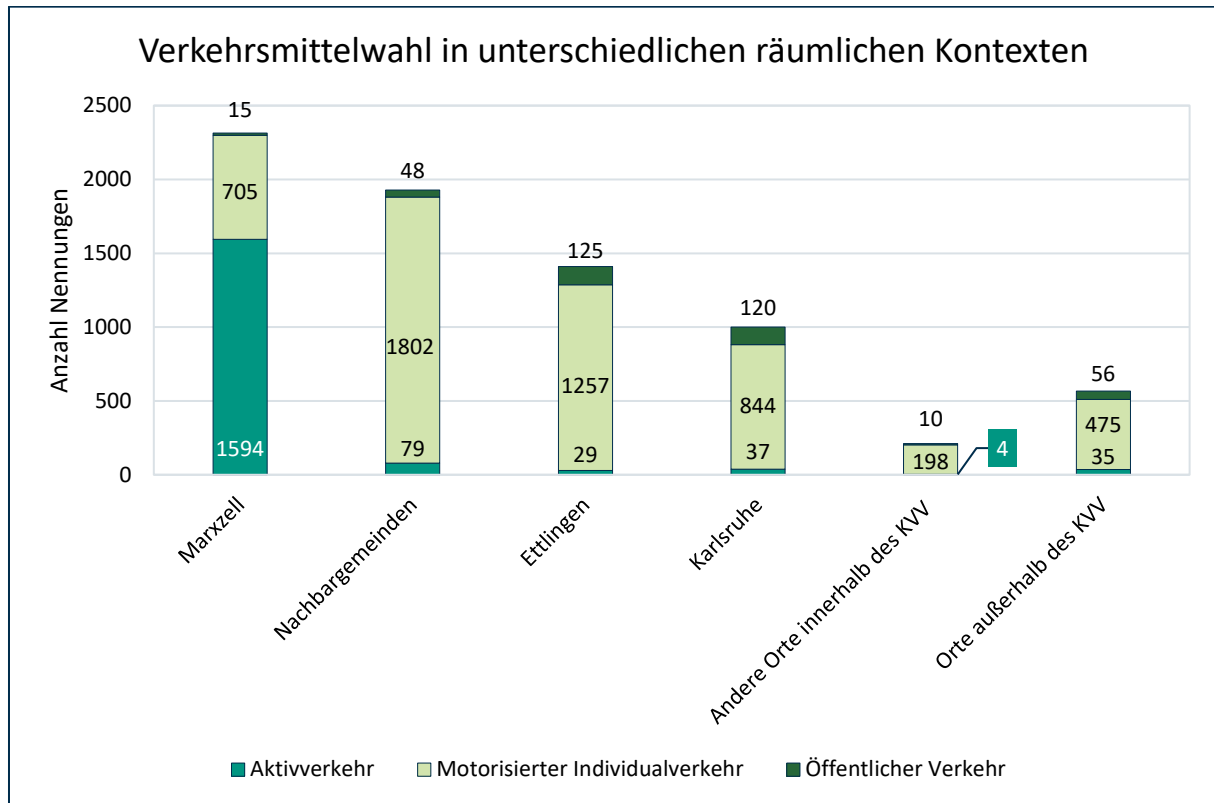


Abbildung 33: Modal Split der räumlichen Kontexte (n= 7.433)

Je nach räumlichem Kontext werden für die verschiedenen Beziehungen unterschiedliche Verkehrsmittel verwendet (Abbildung 34). Für Marxzell stellt sich heraus, dass dort die meisten Beziehungen nicht nur durch den Aktivverkehr (69 %) erreicht werden, sondern, dass der Aktivverkehr zudem fast ausschließlich in der eigenen Gemeinde (90 %) zum Einsatz kommt. Für Wege innerhalb der Gemeindegrenzen wird der Pkw bei 31 % der Beziehungen gewählt.

Um in die Nachbargemeinden zu gelangen, wird vereinzelt noch das Rad genutzt oder zu Fuß gegangen (4 %). Generell wird aber für fast alle Wege dorthin der Pkw (93 %) genutzt. Um nach Ettlingen zu gelangen, wird der MIV zu 89 % und die Albtalbahn zu 9 % genutzt. Ähnliches gilt für Karlsruhe. Hier entfällt mit 12 % sogar etwas mehr auf den ÖV, der ansonsten für die übrigen Raumkategorien keine Bedeutung erhält. Um andere Mittelstädtische bzw. städtischen Raum im KVV-Einzugsgebiet (94 %) sowie Orte außerhalb des Einzugsgebiets (84 %) zu besuchen, ist der MIV das bevorzugte Verkehrsmittel.

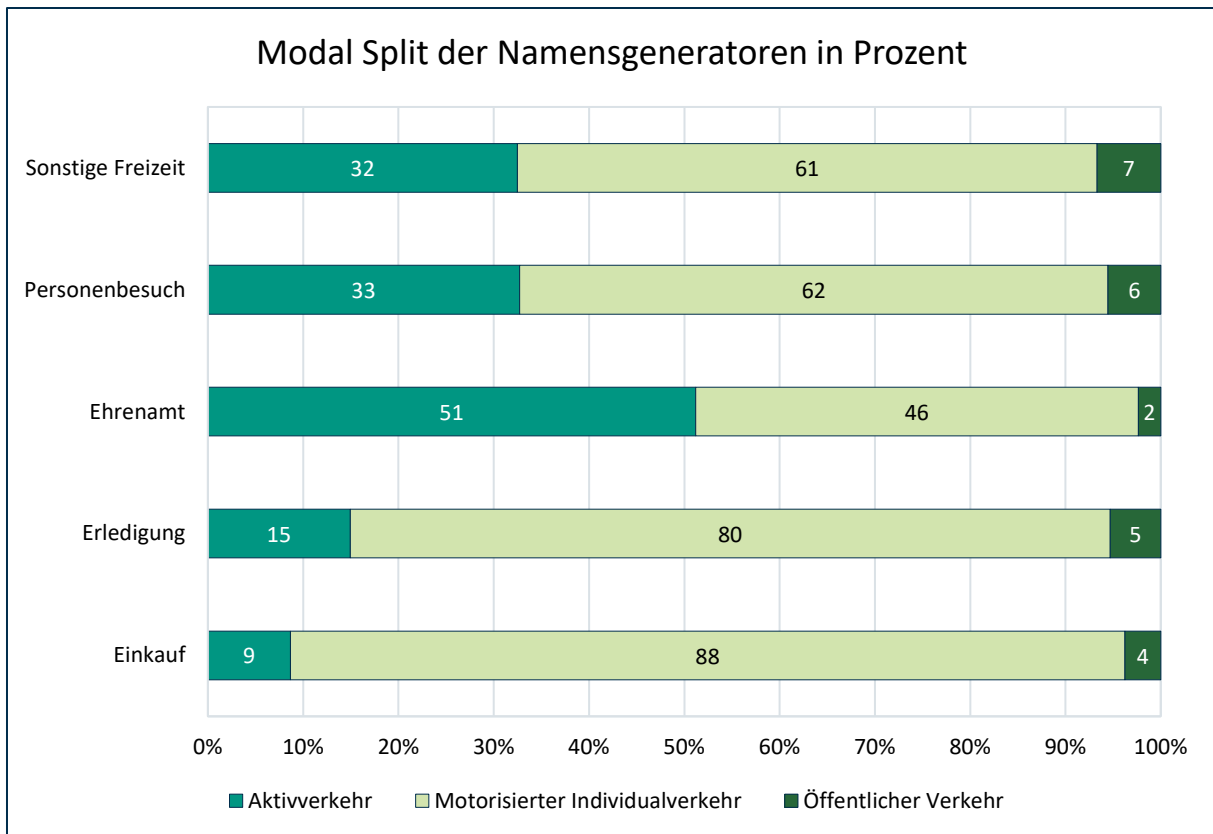


Abbildung 34: Modal Split der Namensgeneratoren (n= 6.854)

Für die einzelnen Namensgeneratoren kann der Modal Split (Abbildung 35) nach Zwecken detaillierter betrachtet werden, indem „Freizeit“ in Verein und Ehrenamt, Personenbesuche und Sonstige Freizeitaktivitäten wie z. B. Hobbies differenziert wird. In diesen Kategorien kommt es dabei zu Unterscheidungen. So überwiegt der motorisierte Individualverkehr für die sonstige Freizeit und Personenbesuche, während bei Ehrenämtern und Vereinen die meisten Wege im Aktivverkehr zurückgelegt werden. Im Kontext der vorherigen Abbildungen (vgl. Abbildung 33 und Abbildung 34) ist das auch darauf zurückzuführen, dass letztere verhältnismäßig häufig in der Gemeinde ausgeführt werden. Der Modal Split der Namensgeneratoren betont ein weiteres Mal, dass der öffentliche Verkehr von geringer Bedeutung ist.

Wie sich die Teilnehmenden über Angaben in den Namensgeneratoren in ihrem räumlichen Verhalten und der Verkehrsmittelwahl verteilen, zeigen die Abbildungen 36 bis 39. Diese bilden die Anteile der Beziehungen ab, die von den Teilnehmenden berichtet werden.

Es wird deutlich (Abbildung 36), dass 94 % bzw. 91 % der Befragten ihren Arbeits- oder Ausbildungsort nicht in Marxzell haben. Der größte Anteil derer, die alle Beziehungen in Marxzell haben, umfasst mit 60 % Vereins- oder Ehrenamtsaktivitäten. Daneben fällt auf, dass nur ein geringer Anteil der Befragten sämtliche Einkäufe und Erledigungen – und mehr als die Hälfte gar keine - in der eigenen Gemeinde tätigt.

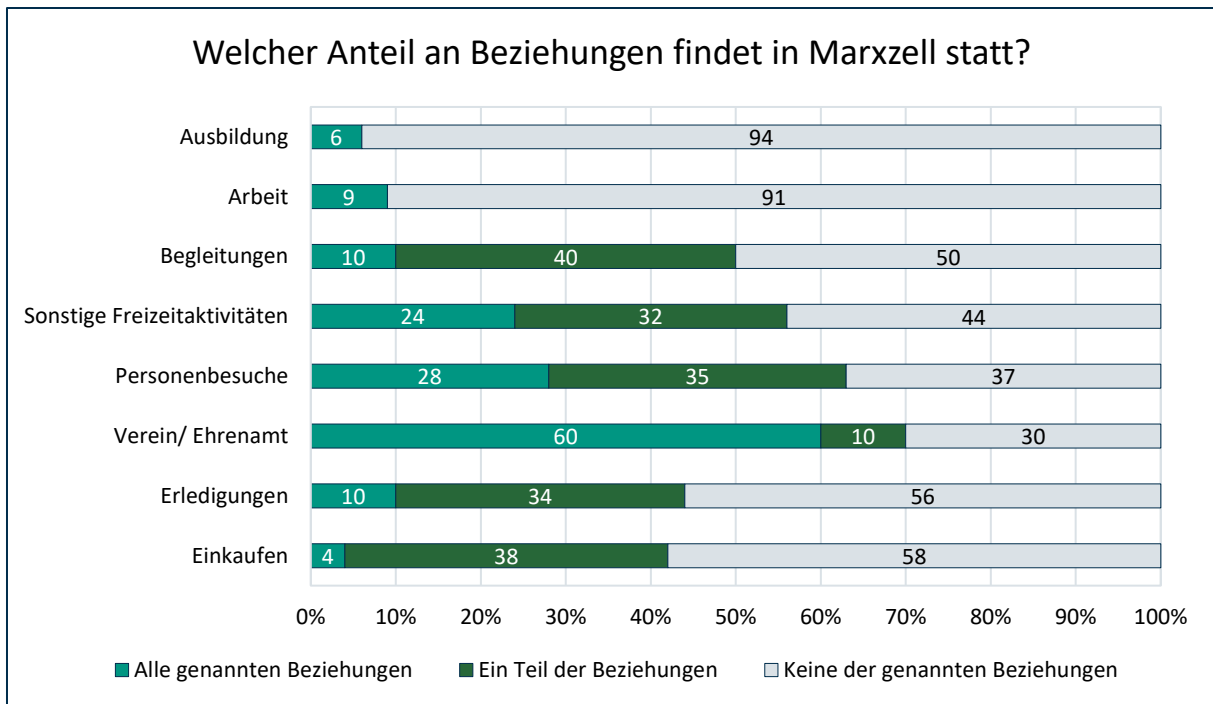


Abbildung 35: Anteil an Beziehungen je Namensgenerator, die in Marxzell stattfinden (n= 780)

Die Anteile der Verkehrsmittelwahl ordnen sich in den Kontext des räumlichen Verhaltens passend ein. So zeigt sich, dass insbesondere der Verein oder das Ehrenamt zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden. 39 % legen alle Aktivitäten auf diese Weise zurück. Einkäufe und Erledigungen erfolgen dagegen kaum mit dem Aktivverkehr. Nur 3 % bzw. 5 % der Teilnehmenden erreichen alle ihre Einkäufe oder Erledigungen so. Ähnliches gilt für die Begleitungen, denn 68 % der Teilnehmenden haben keine Begleitung zu Fuß oder mit dem Rad (Abbildung 37).

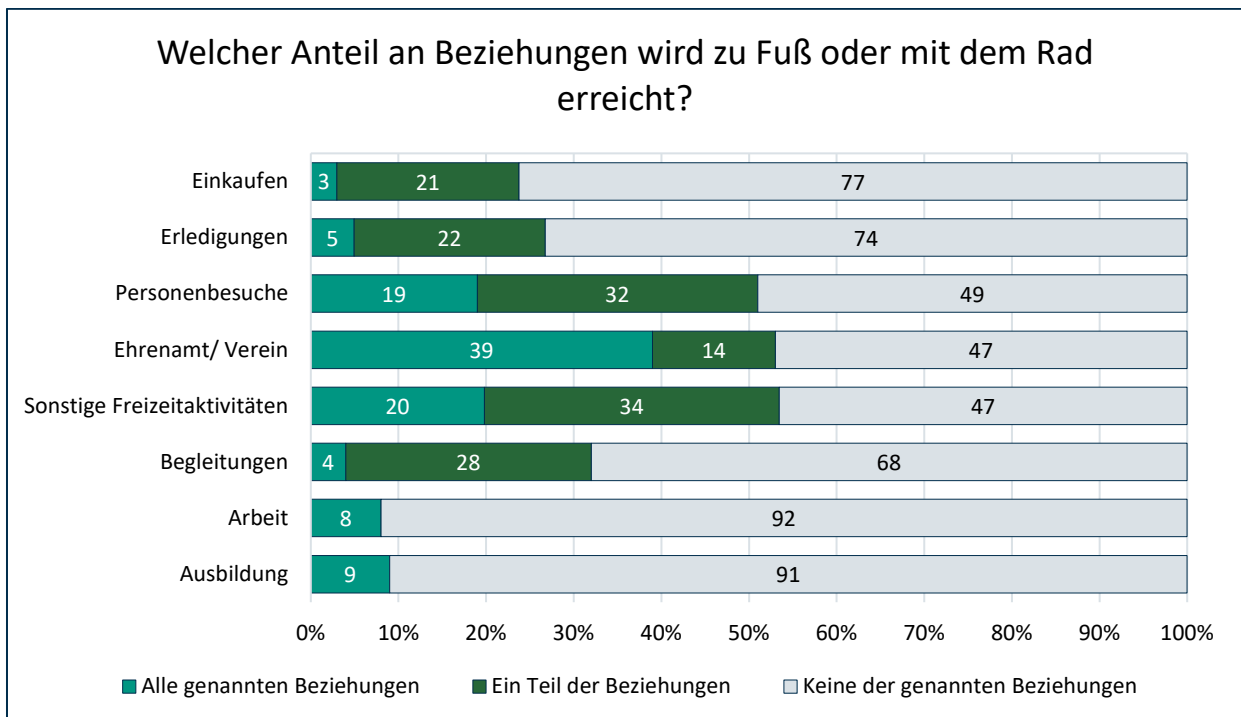


Abbildung 36: Anteil an Beziehungen je Namensgenerator, die zu Fuß oder per Rad erreicht werden (n= 780)

Mit dem MIV werden insgesamt nicht nur die meisten Beziehungen aufgesucht, sondern anteilmäßig auch von vielen ausschließlich (Abbildung 38). 73 % der Teilnehmenden berichten, dass alle Einkäufe mit dem Auto erfolgen. Ähnliches gilt für die Erledigungen und Begleitwege. Der geringste Anteil betrifft neben Auszubildenden die Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten, die wie in der vorherigen Abbildung, beleuchtet wurde, von einigen ausschließlich mit dem Rad oder zu Fuß besucht werden.

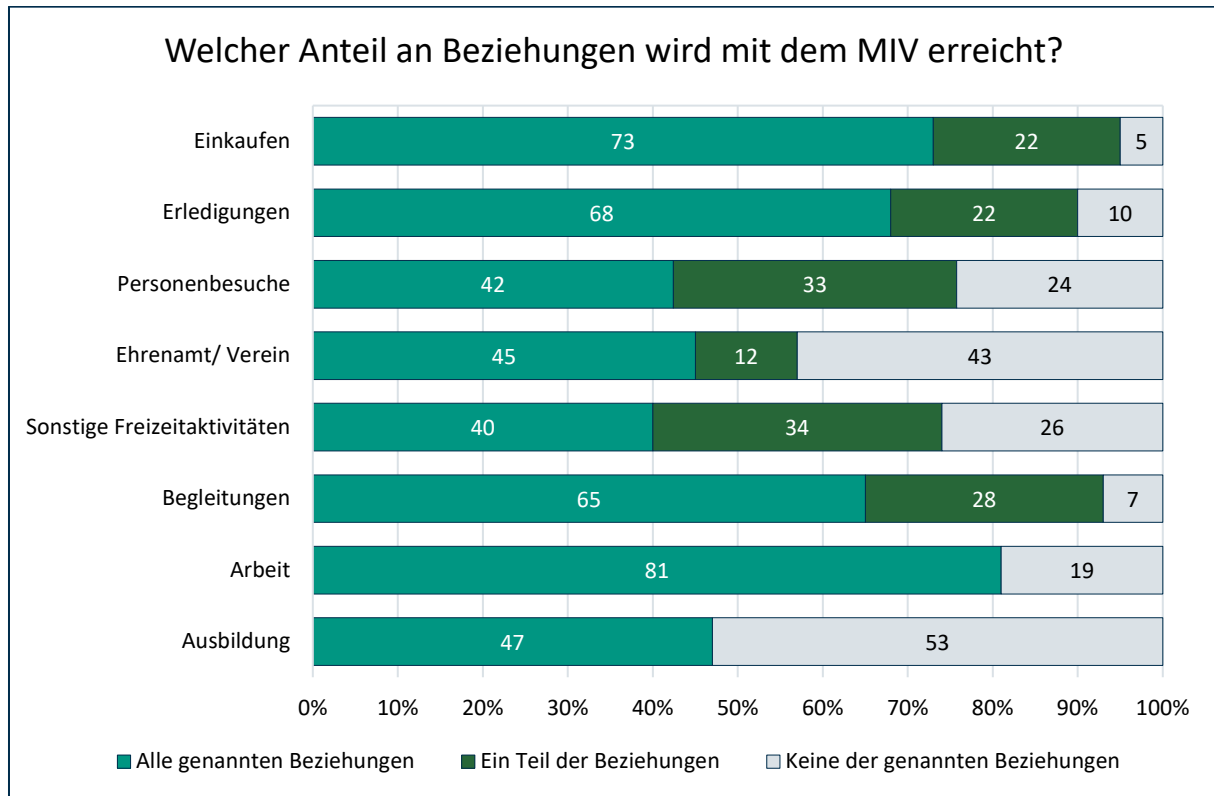


Abbildung 37: Anteil an Beziehungen je Namensgenerator, die mit dem MIV erreicht werden (n= 780)

In der Summe wird der ÖV nicht nur am wenigsten genannt, sondern auch im Anteil an Beziehungen widerspiegelt (Abbildung 39). Bei nahezu allen Namensgeneratoren, mit Ausnahme der Ausbildung, liegt der Anteil derjenigen, die keine Beziehung mit dem ÖV erreichen, bei etwa 90 %.

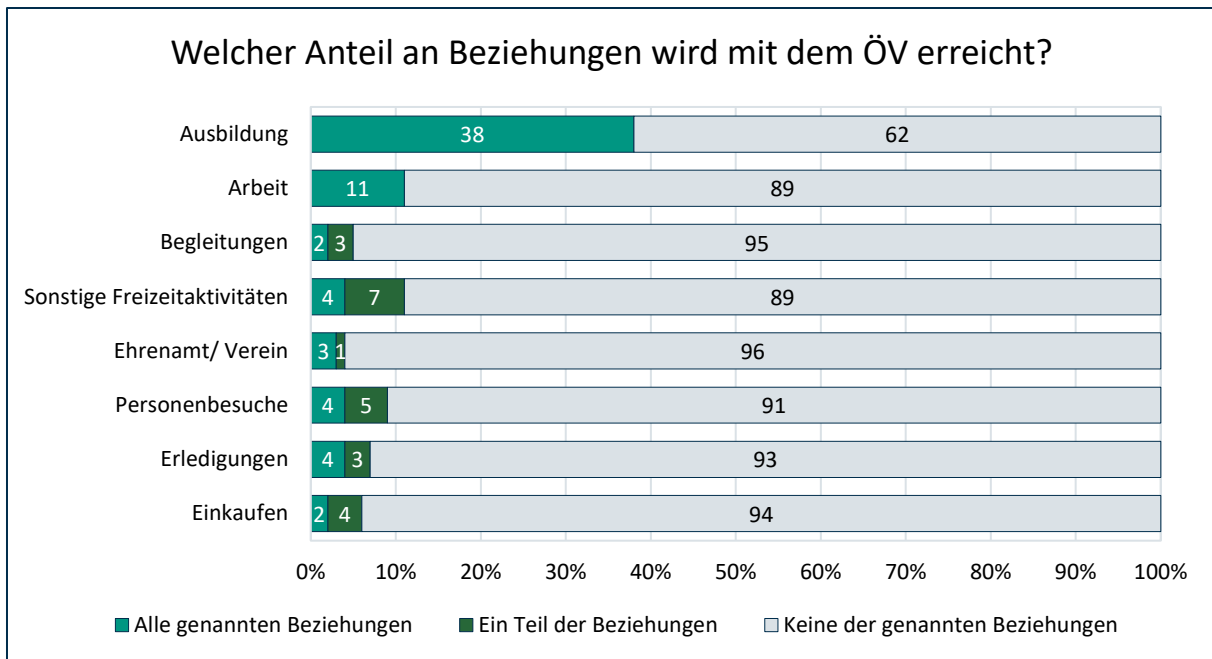


Abbildung 38: Anteil an Beziehungen je Namensgenerator, die mit dem ÖV erreicht werden (n= 780)

Die nachfolgende Auswertung basiert auf der Analyse der Beziehungsebene, die die Nennungen in den jeweiligen Namensgeneratoren in den Vordergrund rückt. Eine Analyse auf Personen Ebene wird dagegen weitgehend außen vorgelassen und betrifft nur die Verkehrsmittelwahl. Die ausführliche Auswertung der Personen Ebene wird zum Hauptgegenstand zukünftiger Analysen.

Einkaufen

4.1.1 Allgemeiner Überblick

Zunächst wurden die Teilnehmenden durch die Frage „In welchen Geschäften gehen Sie am häufigsten einkaufen?“ darum gebeten, von Geschäften zu berichten, beispielsweise Supermärkten, Modegeschäften, Baumärkten oder Gartenfachgeschäften, die sie häufig aufsuchen. Insgesamt konnten bis zu fünf Geschäfte in den Namensgenerator eintragen werden. Die 780 Teilnehmenden nennen insgesamt 2.395 Geschäfte. Im Durchschnitt berichtet damit jede:r Befragte 2,97 Einkaufsmöglichkeiten, die Standardabweichung beträgt 1,42.

Insgesamt zeigt sich, dass sämtliche Einkaufsbeziehungen der Befragten deutlich mit der Nutzung des MIV zusammenhängen. Je mehr Einkaufsbeziehungen eingetragen sind, desto eher wird dafür der MIV genutzt. Der Aktivverkehr wird insgesamt wenig genutzt, der ÖV spielt für den Einkaufsverkehr quasi kleine Rolle.

Für das Einkaufen ist der MIV also das dominierende Verkehrsmittel und wird sehr häufig in den Nachbargemeinden sowie Ettlingen und Karlsruhe getätigt, die ein gutes Angebot zur Nahversorgung bereitstellen. Wenn der AV genutzt wird, dann eher für Einkäufe in der eigenen Gemeinde. Für viele Befragte ist dies aber keine Option.

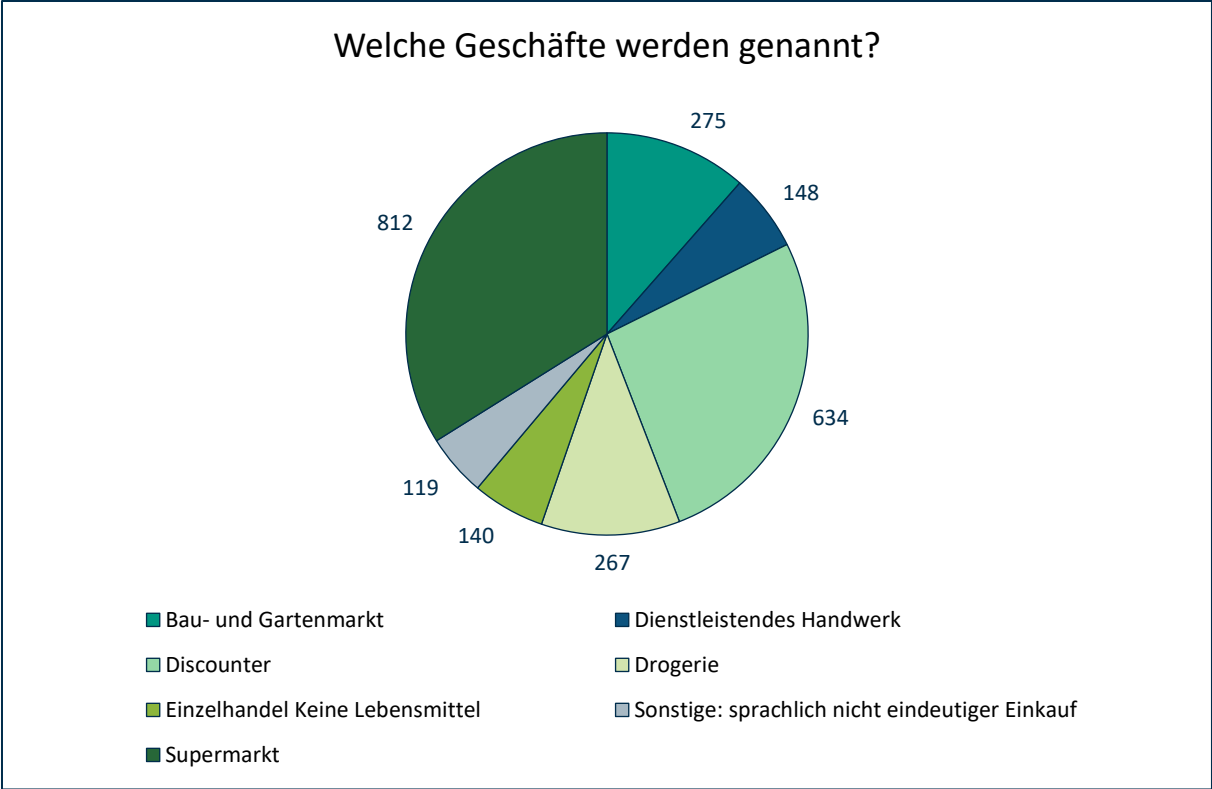


Abbildung 39: Welche Geschäfte werden genannt? (n= 2.395)

Abbildung 40 zeigt, welche Art von Geschäften durch die Befragten genannt wurden. Die meisten Einträge umfassen Supermärkte (34 %) oder Discounter (26 %). 11 % der Einträge betreffen Bau- und Gartenmärkte, weitere 11 % Drogerien, 6 % das dienstleistende Handwerk (z.B. Bäckerei, Metzgerei) und 6 % den Non-Food Einzelhandel, also Güter, die nicht sofort zu verbrauchen sind (z.B. Bekleidung, Elektronik). Auf sprachlich nicht eindeutige Bezeichnungen entfallen knapp 5 % der Einträge.

4.1.3 Verkehrsmittelwahl für Einkäufe

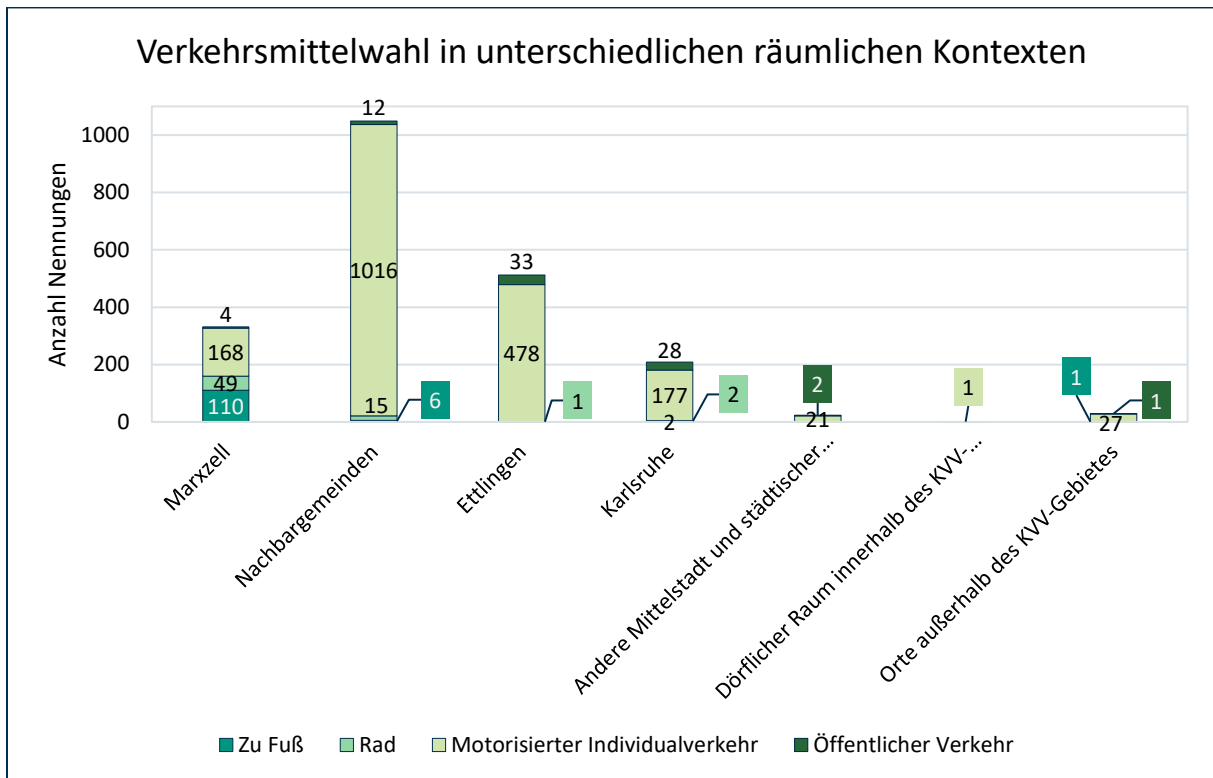


Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl bei Einkäufen in unterschiedlichen räumlichen Kontexten (n= 2.154)

Abbildung 42 zeigt, welche Verkehrsmittel die Befragten typischerweise nutzen, um in den unterschiedlichen räumlichen Kontexten einzukaufen. Dabei ist zu erkennen, dass sich die meisten Einkaufsbeziehungen in den Nachbargemeinden, Ettlingen, Marxzell und Karlsruhe befinden. Während für Einkäufe innerhalb von Marxzell verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, werden die übrigen Einkaufswege nahezu ausschließlich mit dem MIV zurückgelegt. Vereinzelt gibt es auch Wege in Orte außerhalb des KVV-Einzugsgebiets, die ebenfalls hauptsächlich mit dem MIV zurückgelegt werden.

In Abbildung 43 wird die Verkehrsmittelwahl für die entsprechenden Einkaufskategorien dargestellt. Zu 2247 der 2395 Beziehungen wurde das Verkehrsmittel mitangegeben. Es wird deutlich, dass der Pkw das mit Abstand meistgenannte Verkehrsmittel ist. So entfallen unabhängig der Kategorie (87 %) aller Einträge auf den Pkw. Der Aktivverkehr spielt, wenn dann eher beim dienstleistenden Handwerk (42 Einträge bzw. innerhalb der Kategorie 30 %) eine Rolle sowie beim Besuchen der Discounter (19 %) eine kleinere. Zudem wird offengelegt, dass der ÖV mit insgesamt 4 % die meisten Befragten kein relevantes Verkehrsmittel zum Einkäufen darstellt.

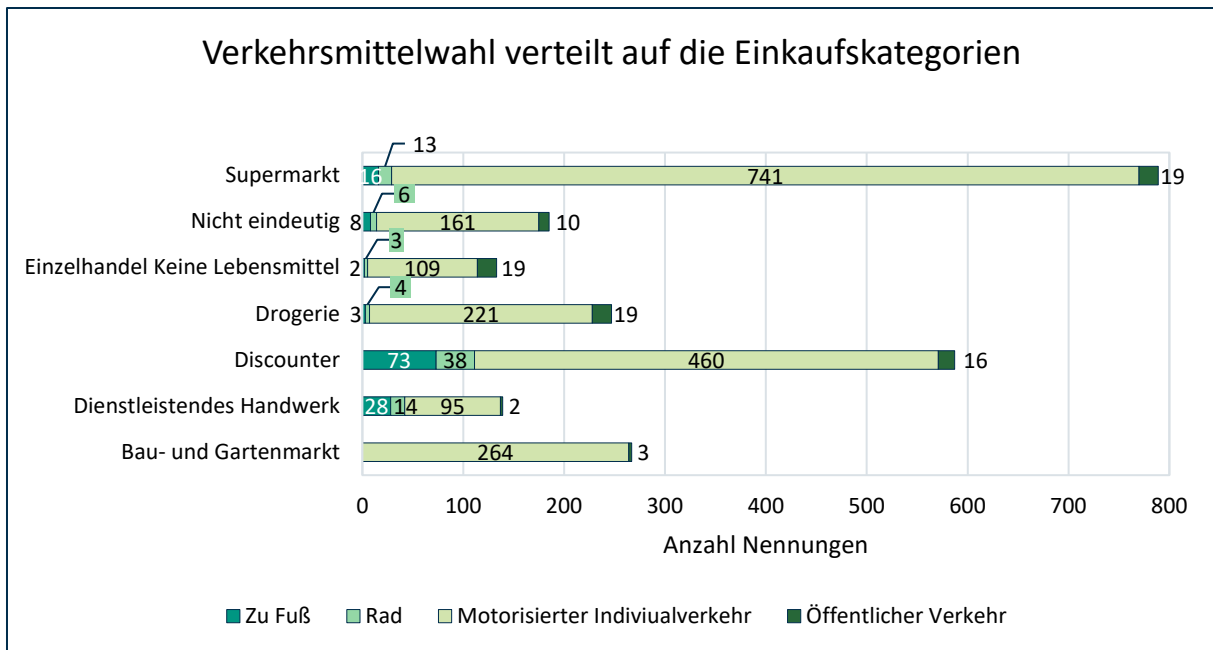


Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl Einkaufskategorien (n = 2.347)

Im Folgenden wird die einkaufsbezogene Verkehrsmittelwahl auf Personen-Ebene betrachtet. Dafür wurde ermittelt, wie viele Geschäfte eine Person genannt hat und welchen Anteil sie davon aktiv (d.h. zu Fuß oder per Fahrrad), mit dem MIV oder dem ÖV erreicht. So lässt sich ermitteln, ob diese Person alle von ihr genannten Geschäfte, einen Teil der genannten Geschäfte oder keines der genannten Geschäfte mit dem jeweiligen Verkehrsmittel erreicht. Diese Angaben liegen für 703 Personen vor. Abbildung 44 zeigt, welchen Anteil ihrer Einkäufe die Befragten mit welchem Verkehrsmittel erreichen. Dabei fällt auf, dass 73 % der Befragten angeben, mit dem MIV in alle Geschäfte zu fahren, die von ihnen berichtet wurden. Weitere 22 % erreichen mindestens eines der genannten Geschäfte mit dem MIV und lediglich 5 % erreichen keines der Geschäfte mit dem MIV.

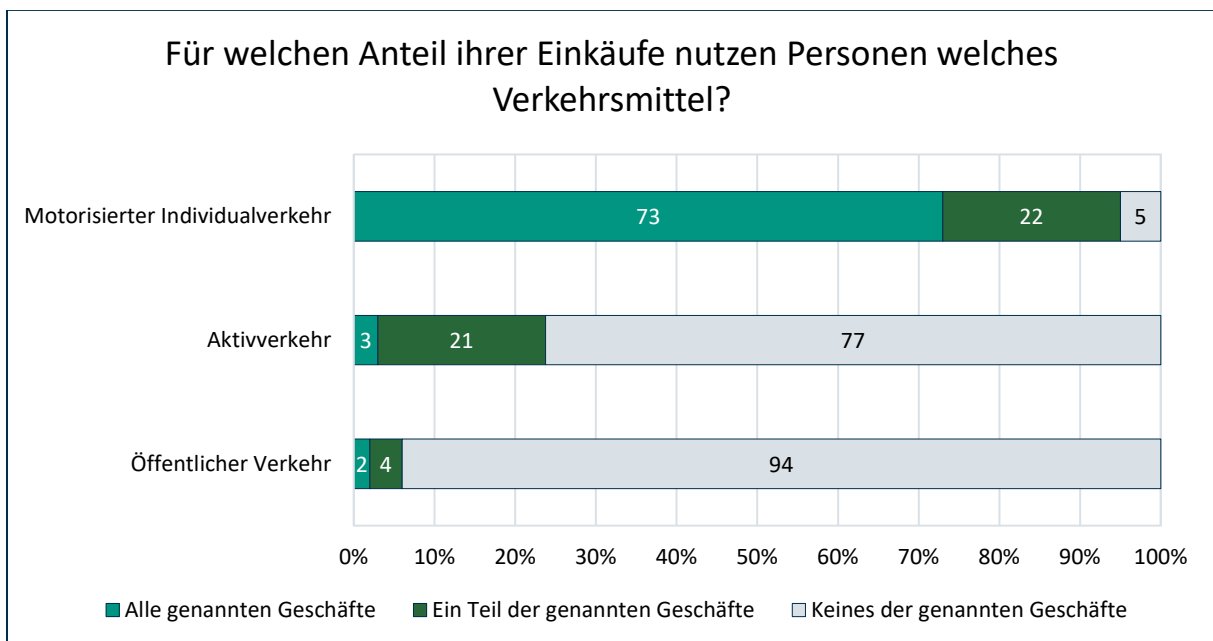


Abbildung 43: Welcher Anteil der Einkäufe wird mit welchem Verkehrsmittel erreicht? (n=703)

4.1.4 Häufigkeit von Einkäufen

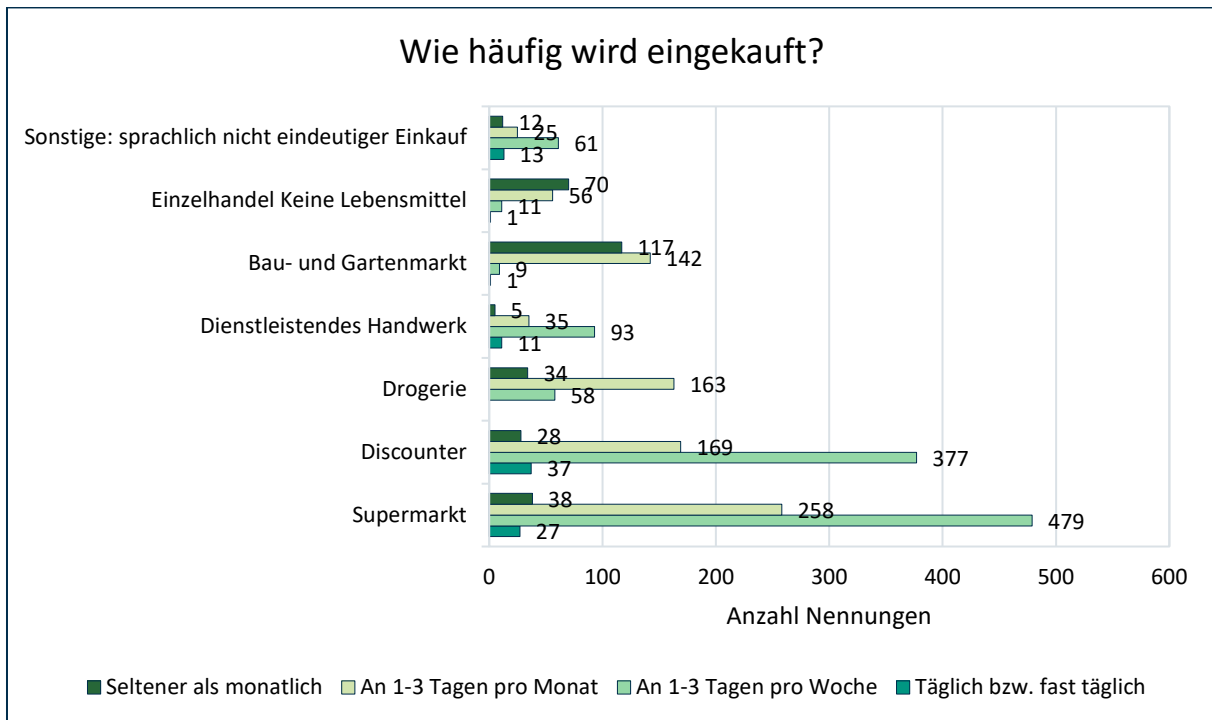


Abbildung 44: Subjektiv wahrgenommene Häufigkeiten der Einkaufskategorien (n= 2.330)

Die subjektiv wahrgenommenen Einkaufshäufigkeiten beziehen sich überwiegend auf Wocheneinkäufe bzw. Einkäufe, die mindestens monatlich durchgeführt werden (vgl. Abbildung 45). Während Supermärkte (61 %), Discounter (61 %) und das dienstleistende Handwerk (63 %) vornehmlich wöchentlich besucht werden, finden Einkäufe in der Drogerie, in Bau- und Gartenmärkten sowie im Non-Food Einzelhandel eher monatlich (D: 65 %; BG: 53 %) bis seltener (E: 40 %) statt. Mit knapp 4 % sind tägliche Einkäufe am wenigsten genannt (91 von 2.339) abgegeben.

Erledigungen

4.1.5 Allgemeiner Überblick

Um zu erfassen, welche Erledigungen die Befragten typischerweise unternehmen, wurden sie gefragt: „Welche Erledigungen unternehmen Sie am häufigsten?“. Hier wurden die Teilnehmenden darum gebeten, von Arzt-, Friseur- oder Behörden-, aber auch Bankbesuchen oder Entsorgungen von Grünschnitt, Altpapier usw. zu berichten. In den entsprechenden Namensgenerator konnte jede Person bis zu drei Erledigungen eintragen. Die 780 Teilnehmenden berichten insgesamt von 1.442 Erledigungen, das entspricht im Mittel 2,08 Beziehungen je Person. Die Standardabweichung beträgt 1,002. Insgesamt 107 Personen haben keine Erledigung berichtet.

Wie beim Einkaufen gilt auch für Erledigungen: Je mehr Beziehungen von den Befragten berichtet werden, desto stärker dominiert der MIV. Befragte, die viele Erledigungen angeben, tendieren also dazu, dafür eher den Pkw zu nutzen. Daneben lässt sich ein schwacher Zusammenhang für den

Aktivverkehr feststellen: Sollte eine Erledigung in der eigenen Gemeinde stattfinden, dann erfolgt diese häufig zu Fuß oder mit dem Rad.

Die meisten Aktivitäten werden generell eher selten und eher mit dem MIV erledigt. Das passt kontextual zu Terminen bei Behörden, Bänken, Arzt- oder Friseurbesuchen.

In räumlicher Hinsicht korrelieren die Erledigungsbeziehungen moderat mit Marxzell, den Nachbargemeinden und Ettlingen. Erledigungen in Ettlingen und Karlsruhe werden zudem – wenn auch gering - mit dem ÖV erreicht werden (Anschluss aus Marxzell über die Bahnlinien S1 bzw. S11).

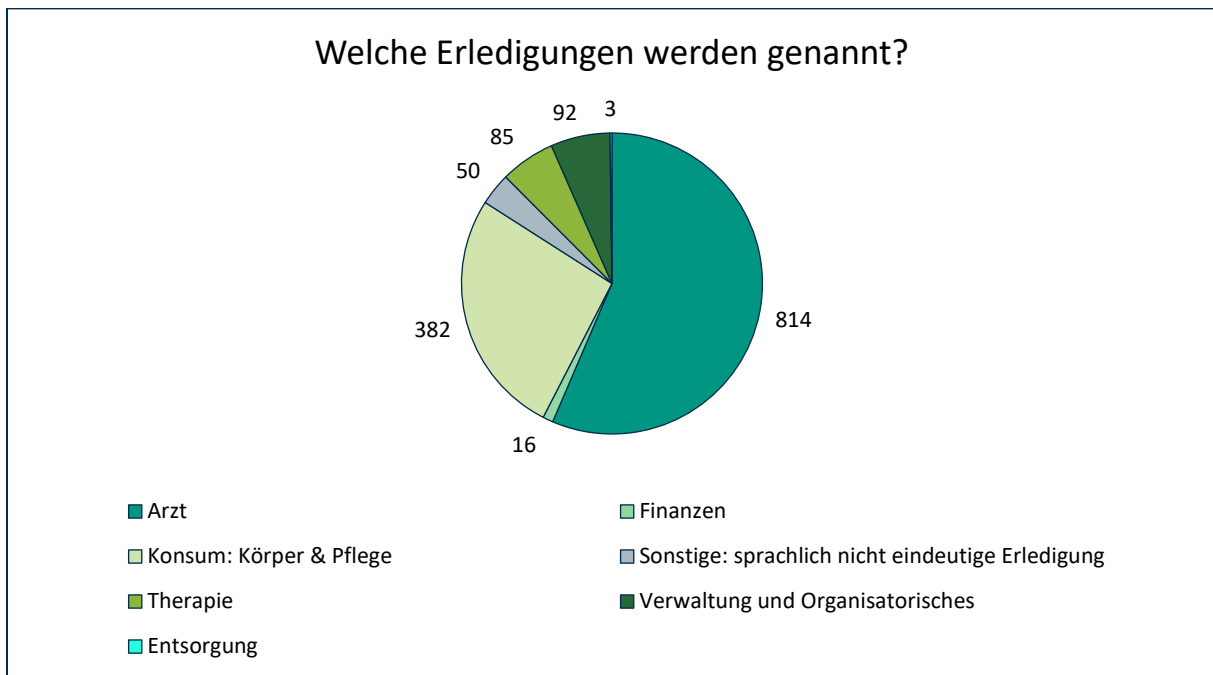


Abbildung 45: Welche Erledigungen werden genannt? (n= 1.442)

Zu 56 % wurden als Erledigungen Ärzte eingetragen. Es folgen Besuche zu kosmetischen Zwecken wie Friseuren oder Nagelstudios mit 26 %. Daneben werden therapeutische Angebote (6 %) sowie Verwaltung und Organisatorisches (6 %) genannt. In geringer Zahl berichten die Befragten von Erledigungen im Bereich Finanzen (1 %) oder dem Entsorgen von Grünschnitt (3 Nennungen) (Abbildung 46).

4.1.7 Verkehrsmittelwahl für Erledigungen

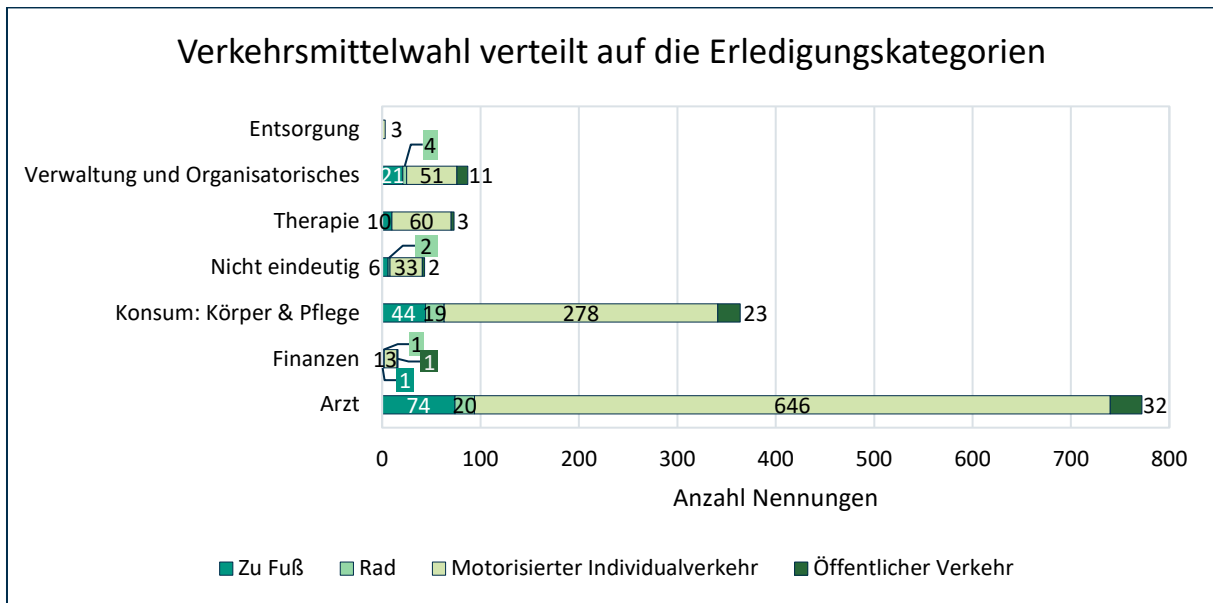


Abbildung 47: Verkehrsmittelwahl Erledigungskategorien (1.358)

Für 1.358 Erledigungen liegen Angaben zur Verkehrsmittelwahl vor (Abbildung 48). Im Vergleich der unterschiedlichen Modi zeigt sich, dass der Pkw das präferierte Verkehrsmittel ist. 80 % der Erledigungen erfolgen mit dem MIV. 15 % entfallen auf den Aktivverkehr und 5 % auf den ÖV. Zwischen den einzelnen Erledigungskategorien sind keine großen Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl zu erkennen.

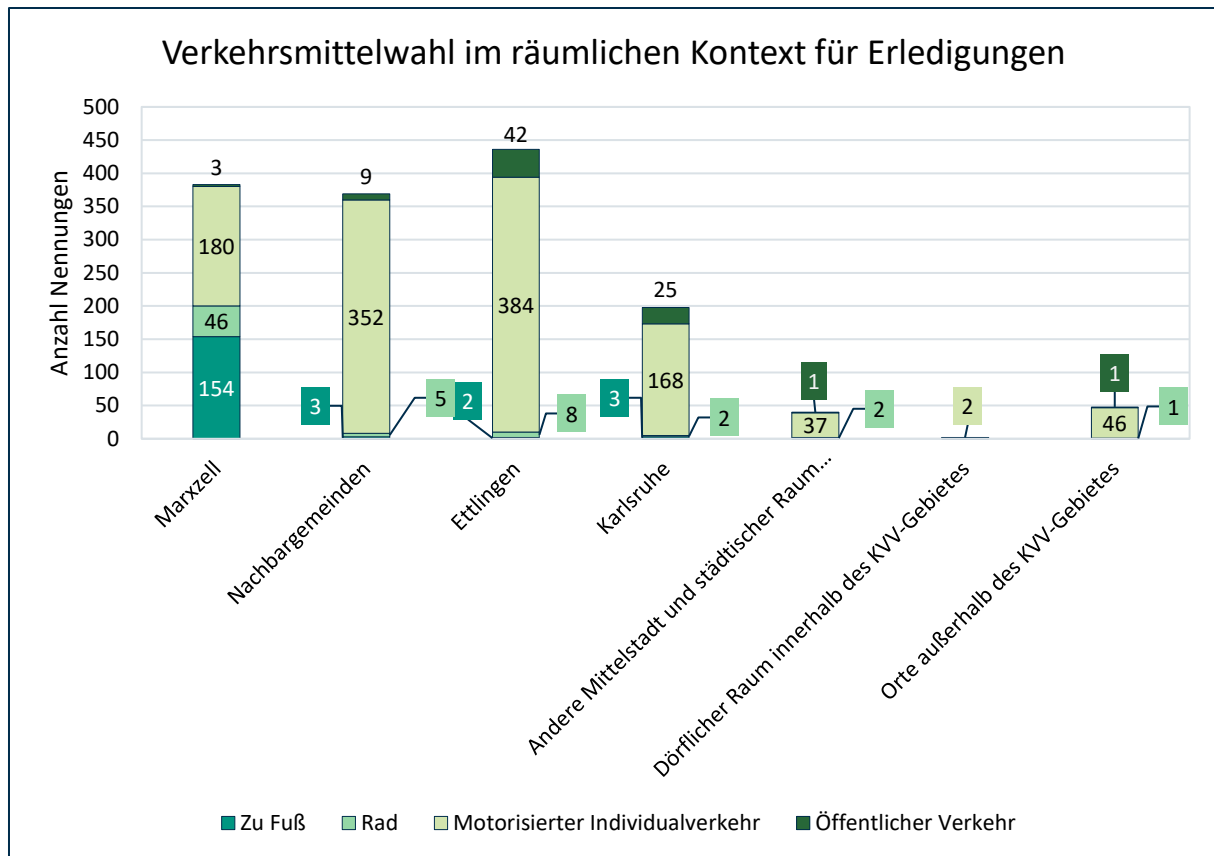


Abbildung 48: Verkehrsmittelwahl für Erledigungen im räumlichen Kontext (n= 1.476)

Zwar dominiert bei Erledigungen insgesamt der MIV, es zeigen sich aber Unterschiede, je nachdem, wo die Erledigung stattfindet (Abbildung 49). Erledigungen innerhalb von Marxzell werden häufig aktiv erreicht, zu 40 % zu Fuß und in weiteren 12 % mit dem Rad. Die andere Hälfte wird typischerweise mit dem MIV (47 %) abgewickelt. Der ÖV (3 Nennungen) wird für Erledigungen in der eigenen Gemeinde kaum gewählt.

Um Erledigungen in den Nachbargemeinden (95 %), Ettlingen (88 %) oder Karlsruhe (84 %) wahrzunehmen, wird überwiegend auf den MIV zurückgegriffen. Durch den S-Bahn-Anschluss erfolgen jedoch auch einige Erledigungen in Ettlingen (10 %) und Karlsruhe (13 %) mit dem ÖV. Andere Mittelstädte und größere Gemeinden innerhalb des KVV-Einzugsgebiets werden tendenziell selten genannt und wenn dann fast ausschließlich mit dem MIV aufgesucht. Ähnliches gilt für Erledigungsorte außerhalb des KVV-Gebiets (96 %).

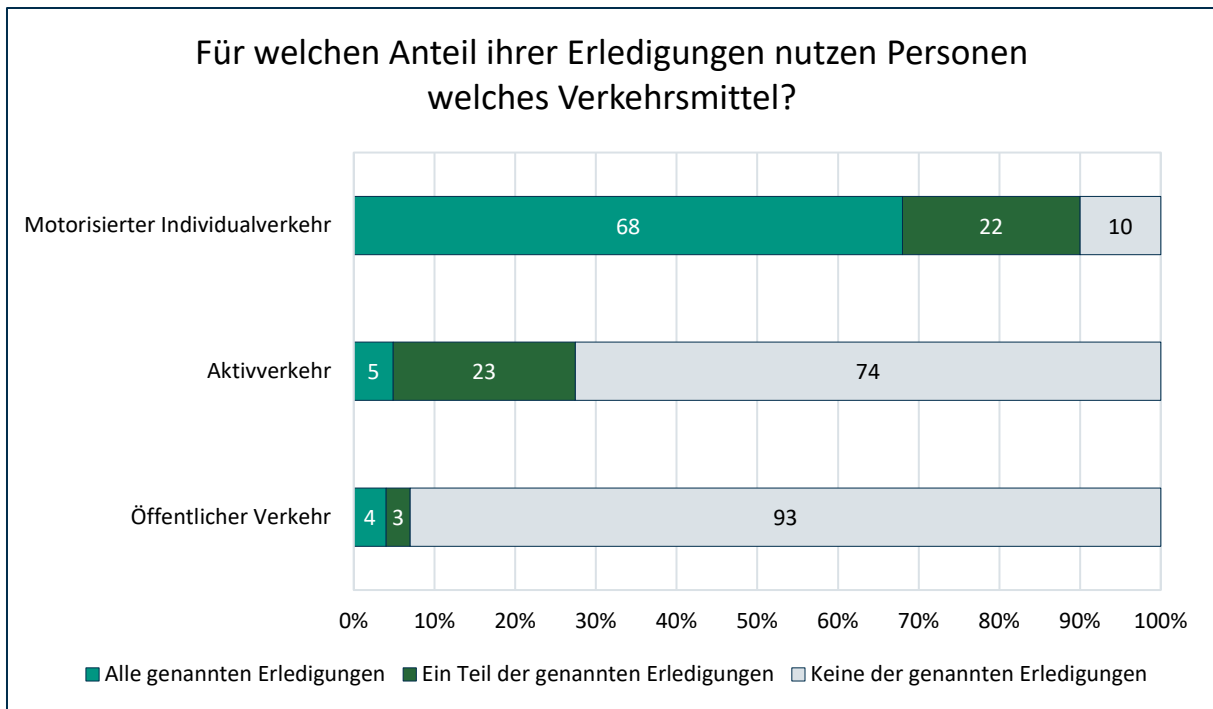


Abbildung 49: Welcher Anteil der Erledigungen wird mit welchem Verkehrsmittel erreicht? (n=673)

Für die Betrachtung auf Personenebene wurde für jede Person ermittelt, wie viele Erledigungen sie gemeldet hat und welches Verkehrsmittel sie typischerweise nutzt, um diese Erledigung zu erreichen. Daraus lässt sich in einem weiteren Schritt ermitteln, welchen Anteil der gemeldeten Erledigungen die Personen mit welchem Verkehrsmittel erreichen. Hierzu liegen von 673 Personen entsprechende Angaben vor.

Abbildung 50 zeigt dabei, dass ein Großteil der Befragten (68 %) alle genannten Erledigungen mit dem MIV erreichen. 22 % der Befragten erreichen aber mindestens eine der genannten Erledigungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Der öffentliche Verkehr spielt eine untergeordnete Rolle, obwohl 4 % der Befragten angeben, alle genannten Erledigungen mit Bus oder Bahn zu erreichen.

4.1.8 Häufigkeit von Erledigungen

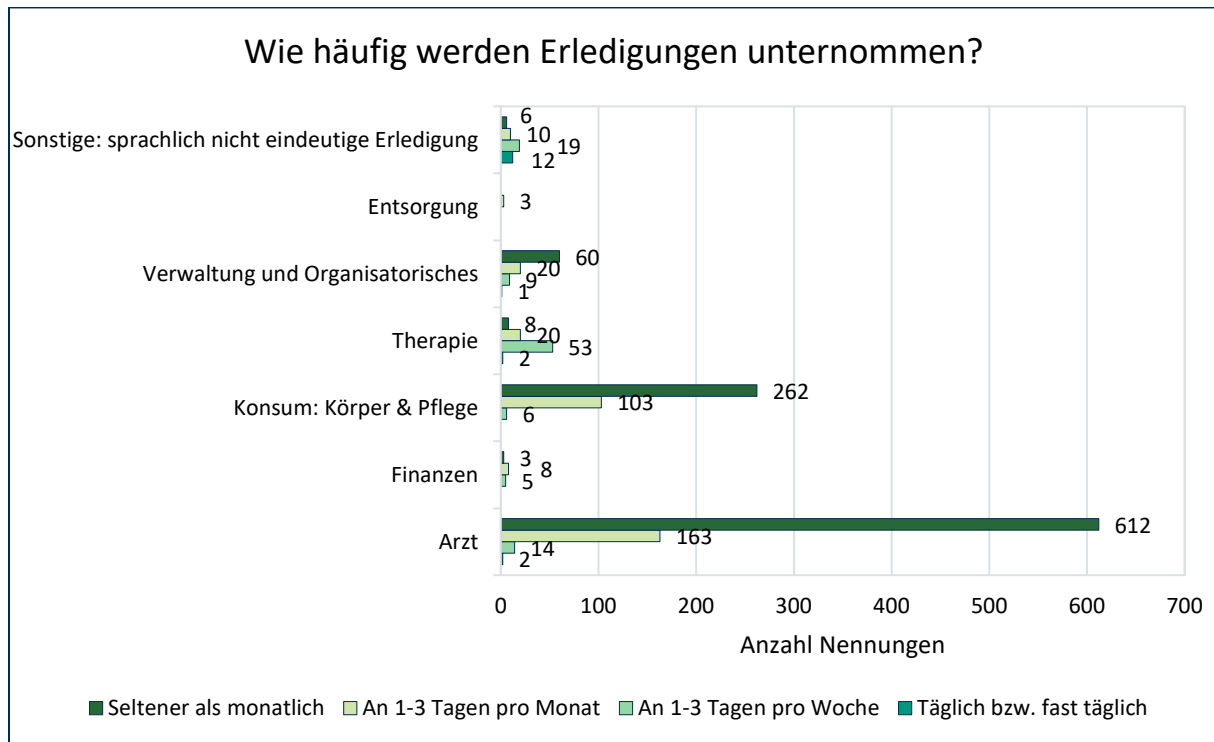


Abbildung 50: Subjektiv wahrgenommene Häufigkeit von verschiedenen Erledigungen (n= 1.401)

Abbildung 51 zeigt, dass Erledigungen generell eher monatlich (23 %) oder sogar seltener (68 %) stattfinden. Hinsichtlich der meistgenannten Kategorien ist das aber auch nachvollziehbar, denn nur die Wenigsten haben wöchentliche oder gar tägliche Friseur- oder Arzttermine. Eine Ausnahme bilden therapeutische Termine, die zu 65 % wöchentlich erfolgen.

Personenbesuche

4.1.9 Allgemeiner Überblick

In einer weiteren Frage, wurden die Teilnehmenden gefragt, ob es *Personen gibt, bei denen Sie manchmal zu Hause zu Besuch sind?*“. Hier konnten bis zu zehn Personen genannt werden. Das können z.B. Familienangehörige aber auch Freunde, Bekannte oder Nachbarn sein, nur nicht Menschen, die im Rahmen der beruflichen Tätigkeit aufgesucht werden. Zudem wird in der Frage darum gebeten, keine Klarnamen einzutragen, sondern beispielsweise von Freund 1 oder der Tante zu sprechen. Sollte dennoch ein Klarname genannt sein, ist er unter der Kategorie „Name: unbekannt, ob Freunde oder Verwandte“ zusammengefasst.

Generell lässt sich feststellen, dass je mehr Personenbesuche eingetragen sind, desto eher werden sie auch mit dem MIV besucht. Außerdem wird der Pkw überwiegend für Besuche außerhalb von Marxzell verwendet. Daneben spielt der Aktivverkehr für viele Teilnehmende eine große Rolle, besonders dann, wenn die Besuche im eigenen Ort stattfinden. Wie auch schon beim Einkauf oder den Erledigungen festgestellt, ist der ÖV auch bei Personenbesuchen kaum relevant – und wenn er genutzt wird, dann im Fernverkehr, um Personen außerhalb des KVV-Einzugsgebiets zu besuchen.

Die Personenbesuche finden tendenziell monatlich bzw. selten statt, teilweise auch wöchentlichen. Das passt kontextual, weil Besuche von Verwandten oder Freunden, die räumlich weiter weg wohnen im Gegensatz zu Besuchen in Marxzell meist nicht in einer solch hohen Frequenz realisierbar sind. Es hängt also auch stark davon ab, ob beispielsweise die Familie im Ort wohnt oder die befragte Person zugezogen ist. Die wöchentlichen und täglichen Besuche korrelieren des Weiteren mit dem Aktivverkehr, d.h. je öfter eine Person besucht wird, desto wahrscheinlicher ist es, dass dafür das Rad oder die Füße genutzt werden.

Demzufolge sind auch räumliche Zusammenhänge zu erkennen. Interessant ist hierbei ein negativer – wenn auch nur schwacher - Zusammenhang: Wenn Personen in Orten außerhalb des KVV besucht werden, dann melden die Befragten tendenziell weniger Personen in Marxzell. Die Befragten scheinen meist familiäre/soziale Kontakte in der eigenen Gemeinde oder aber familiäre/soziale Netzwerke (teils weit) außerhalb zu haben.

Die 780 Teilnehmenden berichten im Mittel von 2,36 Besuchen, die Standardabweichung beträgt 1,758.

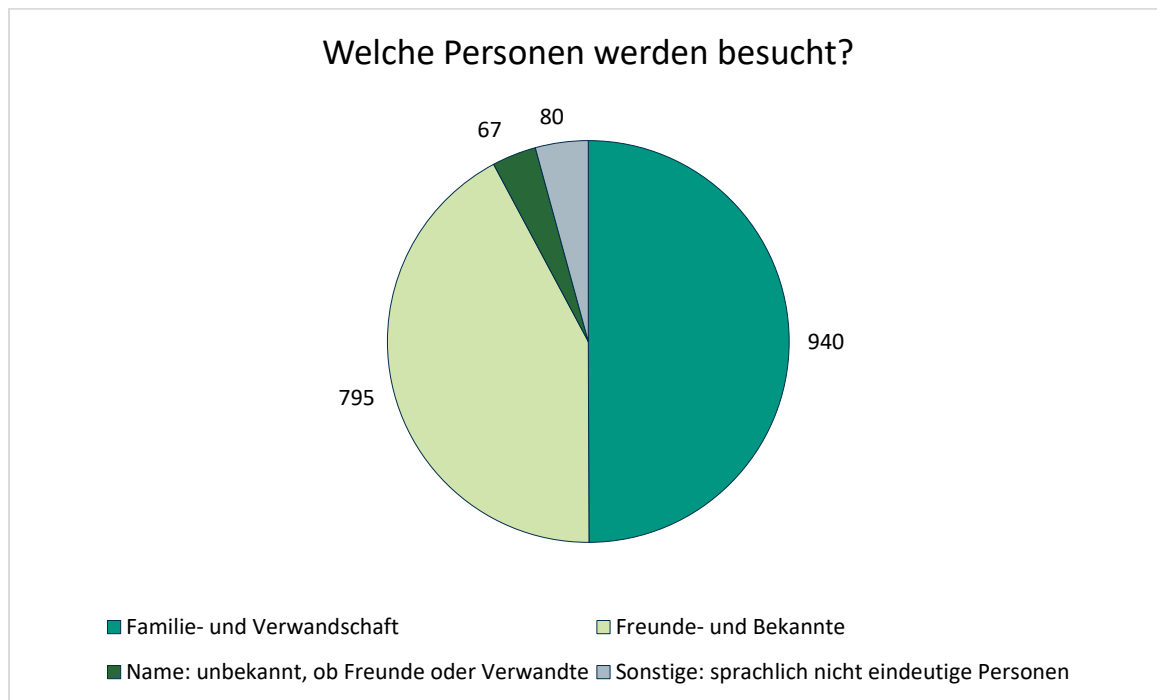


Abbildung 51: Welche Personen werden besucht? (n= 1.882)

Insgesamt werden von den Befragten 1.882 Personen genannt. Dabei handelt es sich bei der Hälfte (50 %) um Personen aus der eigenen Familie- oder Verwandtschaft und zu 42 % um Freunde oder Bekannte. Bei knapp 8 % der Einträge konnte im Nachhinein nicht kategorisiert werden, um wen es sich bei den Einträgen handelt (Abbildung 52).

4.1.10 Ortswahl für Personenbesuche

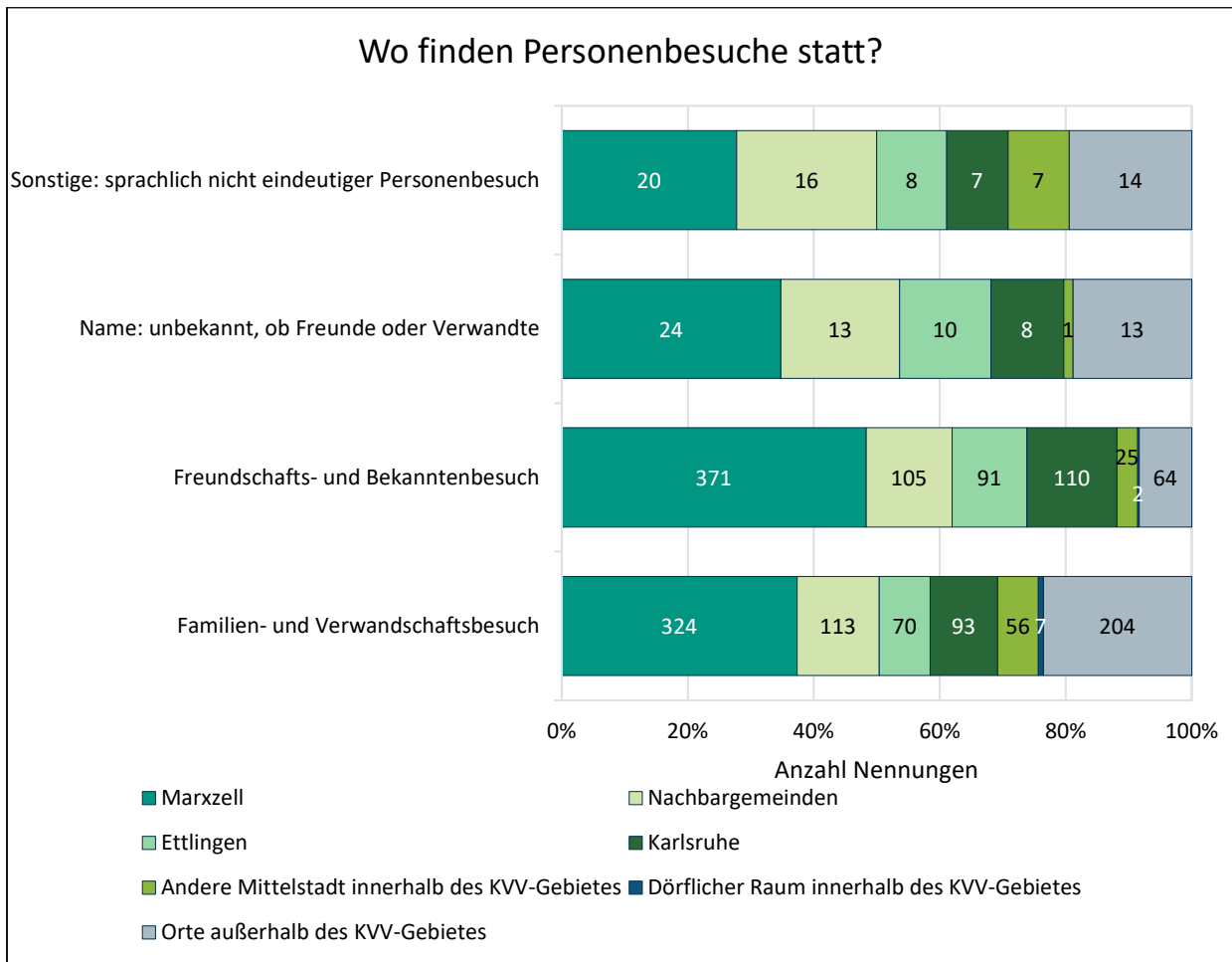


Abbildung 52: Wo werden Personen besucht (n= 1.776)

Abbildung 53 zeigt, wo die Personen besucht werden. Insgesamt liegen dazu 1.776 Angaben vor. 63 % entfallen auf Personen, die sie in Marxzell besucht werden. Ob Verwandte (324 Einträge) oder Freunde bzw. Bekannte (371 Einträge) spielt dabei keine ausschlaggebende Rolle. Nach Marxzell werden die meisten Kontakte zu Personen jenseits der KVV-Bediengbietes (17 %) gepflegt. 14 % entfallen auf Personen, die in den Nachbargemeinden wohnen. 12 % werden in Karlsruhe und 10 % in Ettlingen besucht. Auf weitere Gemeinden innerhalb des KVV's entfallen 6 % aller Besuche.

4.1.11 Verkehrsmittelwahl für Personenbesuche

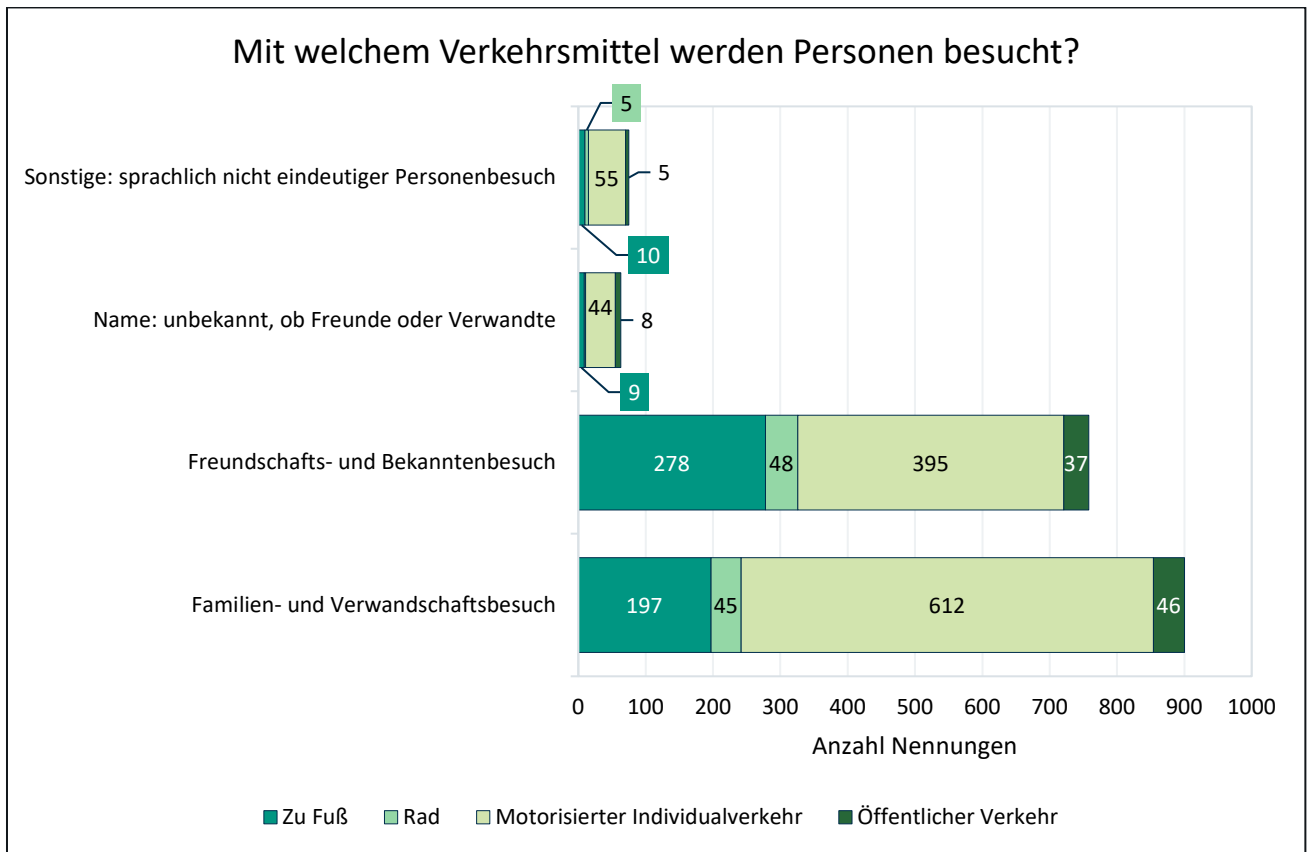


Abbildung 53: Mit welchem Verkehrsmittel werden Personen besucht? (n= 1.796)

Angaben zur Verkehrsmittelwahl liegen bei 1.796 von 1882 Einträge vor (Abbildung 54). Knapp zwei Drittel der Personen (62 % bzw. 1106 Einträge) werden mit dem MIV besucht. 594 Personen bzw. 1/3 (33 %) werden zu Fuß oder mit dem Rad besucht. Im Vergleich zeigt sich, dass viele Freunde und Bekannte (43 %) zu Fuß oder mit dem Rad besucht werden, wohingegen Familie und Verwandtschaft (68 %) etwas mehr mit dem Pkw besucht werden. Insgesamt werden 96 Beziehungen mit dem ÖV erreicht. Der ÖV (5 %) wird im Vergleich zu den anderen Modi also deutlich seltener für Personenbesuche genutzt. Wenn der ÖV genutzt wird, dann werden auch eher Verwandte (48 %) als Freunde oder Bekannte (39 %) besucht.

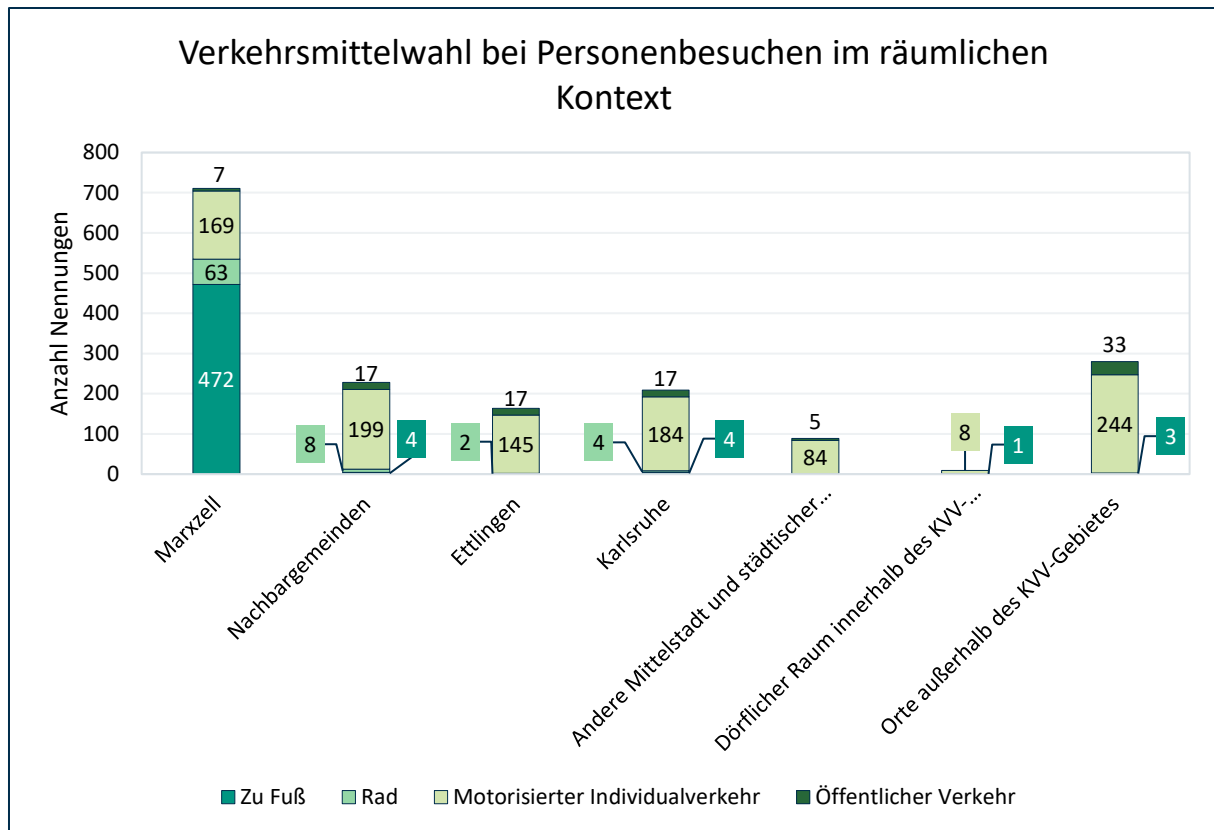


Abbildung 54: Verkehrsmittelwahl bei Personenbesuchen im räumlichen Kontext (n= 1.690)

Abbildung 55 zeigt, wie sich die Verkehrsmittelwahl bei Personenbesuchen im räumlichen Kontext verteilt. Der Großteil der Personenbesuche findet innerhalb von Marxzell statt (711). Dort werden die meisten Personen mittels Aktivverkehr besucht, beispielsweise per Rad (9 %) oder zu Fuß (66 %). Um Personen in den Nachbargemeinden (87 %), Ettlingen (88 %) und Karlsruhe (88 %) zu treffen, wird fast ausschließlich Auto gefahren. Bei Besuchen außerhalb des KVV-Einzugsgebietes findet der Großteil ebenfalls mit dem Pkw statt (87 %). Gleichzeitig spielt bei diesen Besuchen auch der ÖV eine nennenswerte Rolle: mit diesem werden 12% der Besuche absolviert. Insgesamt wird der ÖV aber nur selten für Personenbesuche genutzt. Lediglich 96 eingetragene Personen (6 % der Nennungen) werden mit dem ÖV besucht, von diesen entfallen knapp ein Drittel (34 %) auf Züge im Fernverkehr, um Personen an Orten außerhalb des KVV-Gebiets zu besuchen.

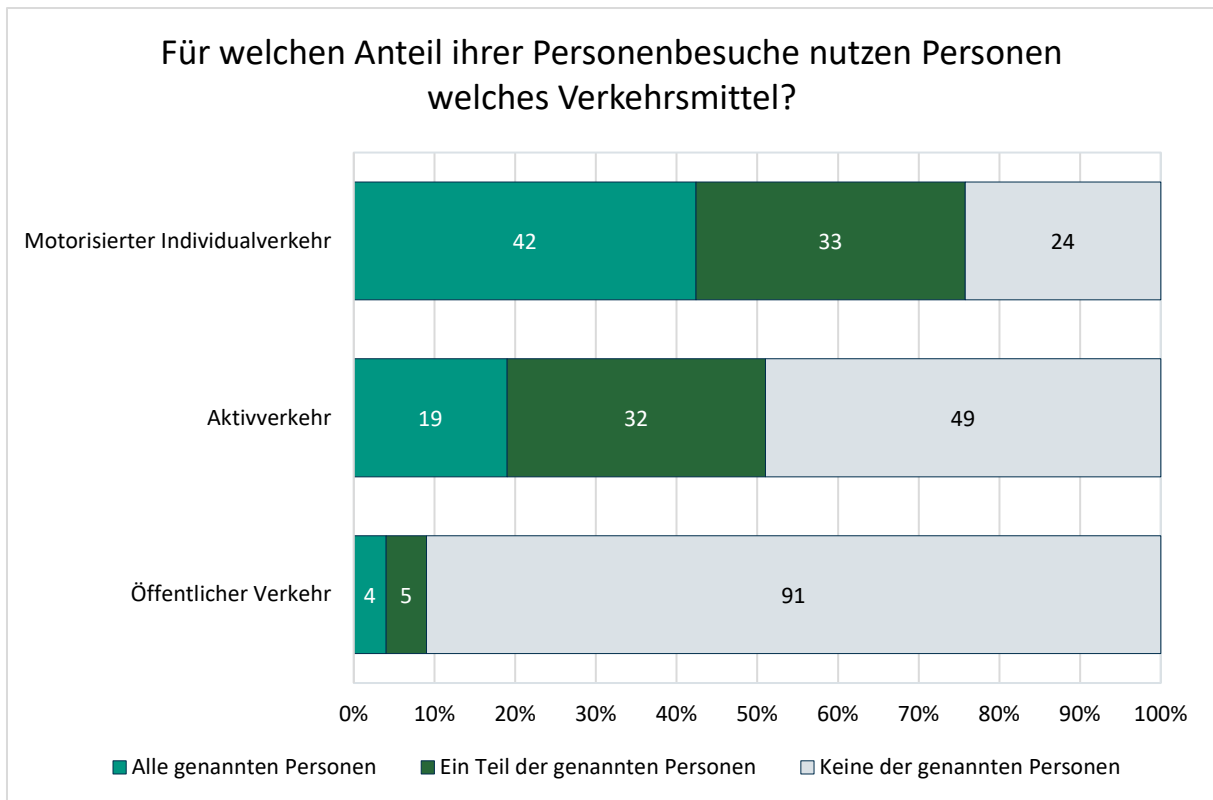


Abbildung 55: Für welchen Anteil ihrer Personenbesuche nutzen Personen welches Verkehrsmittel? (n=632)

Um die Verkehrsmittelwahl auf Personen-Ebene zu ermitteln wurde berechnet, wie viele Personen eine Befragte insgesamt angibt und mit welchem Verkehrsmittel sie diese typischerweise besucht. Darauf aufbauend wurde berechnet, ob sie alle, einen Teil oder keine genannte Person mit dem jeweiligen Verkehrsmittel besucht. Angaben dazu liegen von 632 Befragten vor (Abbildung 56). Bei der Betrachtung fällt auf, dass der Anteil der Befragten, die alle Personen mit dem MIV besuchen immer noch sehr hoch ist (42 %), aber deutlich geringer als es bei Einkäufen und Erledigungen der Fall ist, wo dies knapp 2/3 der Befragten angeben. ¼ gibt sogar an, keine der genannten Personen mit dem MIV zu besuchen. In diesem Sinne gibt etwas mehr als die Hälfte der Befragten an, mindestens eine der genannten Personen typischerweise zu Fuß oder mit dem Rad zu besuchen, 19 % tun dies sogar bei allen Personenbesuchen.

4.1.12 Häufigkeit von Personenbesuchen

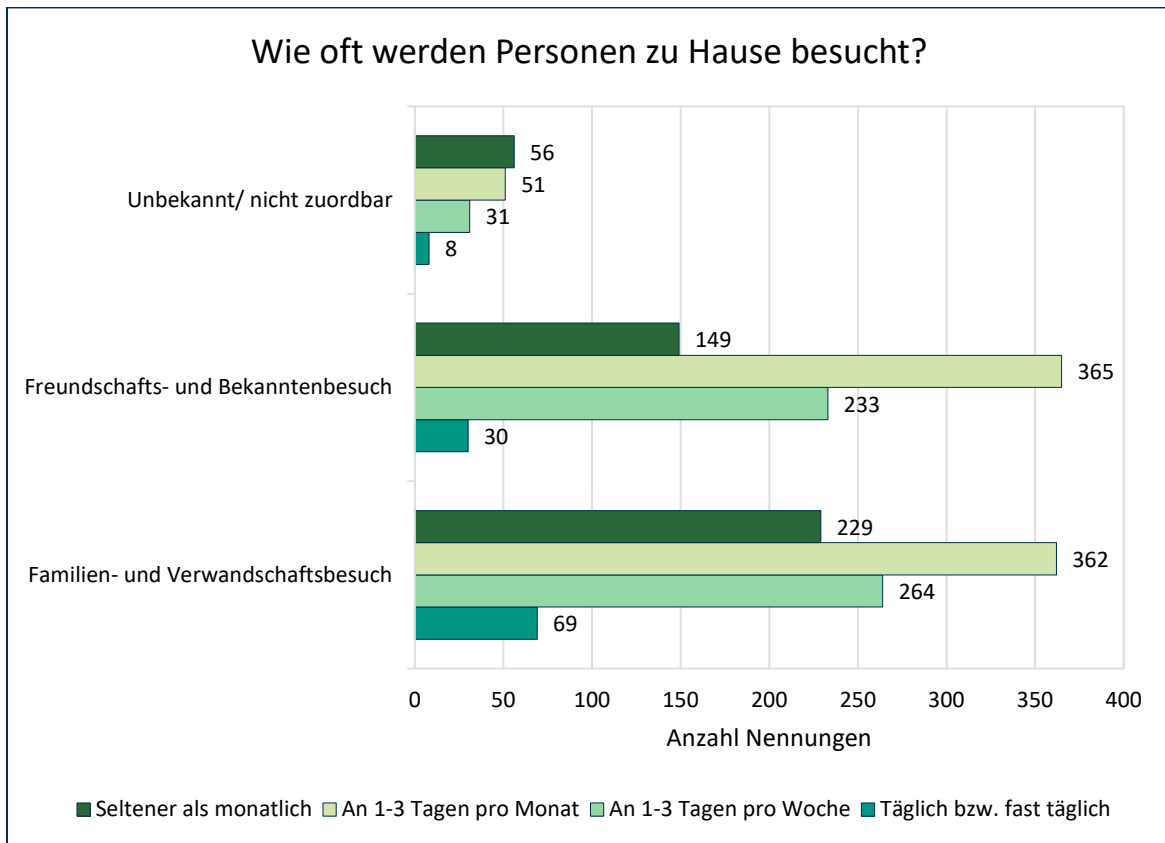


Abbildung 56: Subjektiv wahrgenommene Häufigkeiten der Personenbesuchskategorien (n= 1.847)

Freunde oder Bekannte werden eher an 1-3 Tagen pro Monat besucht als Verwandte, die von den Befragten tendenziell häufiger, also täglich oder wöchentlich, besucht werden (vgl. Abbildung 57). Die höhere Besuchsfrequenz von Verwandten entsteht vermutlich dadurch, dass die räumliche Entfernung zu Familienmitgliedern bei viele Befragten näher ist und sie ihr familiäres Umfeld hauptsächlich in Marzcell haben.

Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten

4.1.13 Allgemeiner Überblick

In einem weiteren Schritt wurden die Befragten gebeten, über ihr freiwilliges Engagement bzw. ihre Vereinsaktivitäten zu berichten. Dafür wurden die Befragten zunächst gefragt, ob sie gegenwärtig in einem Verein aktiv sind oder sich ehrenamtlich engagieren. Bei einer positiven Antwort konnten bis zu drei Beziehungen eingetragen werden. Zu diesen Beziehungen gehören zum Beispiel die Mitgliedschaft in Sport-, Musik- oder Kulturvereinen, sowie ehrenamtliche Aktivitäten bei der Kirche oder freiwilligen Feuerwehr.

Knapp über die Hälfte der Befragten gibt an, weder in einem Verein aktiv zu sein, noch sich ehrenamtlich zu engagieren. Knapp 20 % gaben an, in einem Verein aktiv zu sein und 13 %, dass sie sich ehrenamtlich engagieren. 14% der Befragten sind in einem Verein aktiv und engagieren sich

zusätzlich ehrenamtlich. Insgesamt werden von den 371 Befragten, die angeben mindestens ein Ehrenamt oder eine Vereinsmitgliedschaft inne zu haben, 633 entsprechende Beziehungen gemeldet (Abbildung 58). Die 780 Teilnehmenden berichten demnach im Mittel von 0,75 Vereins- bzw. Ehrenamtsaktivitäten, die Standardabweichung beträgt 0,966.

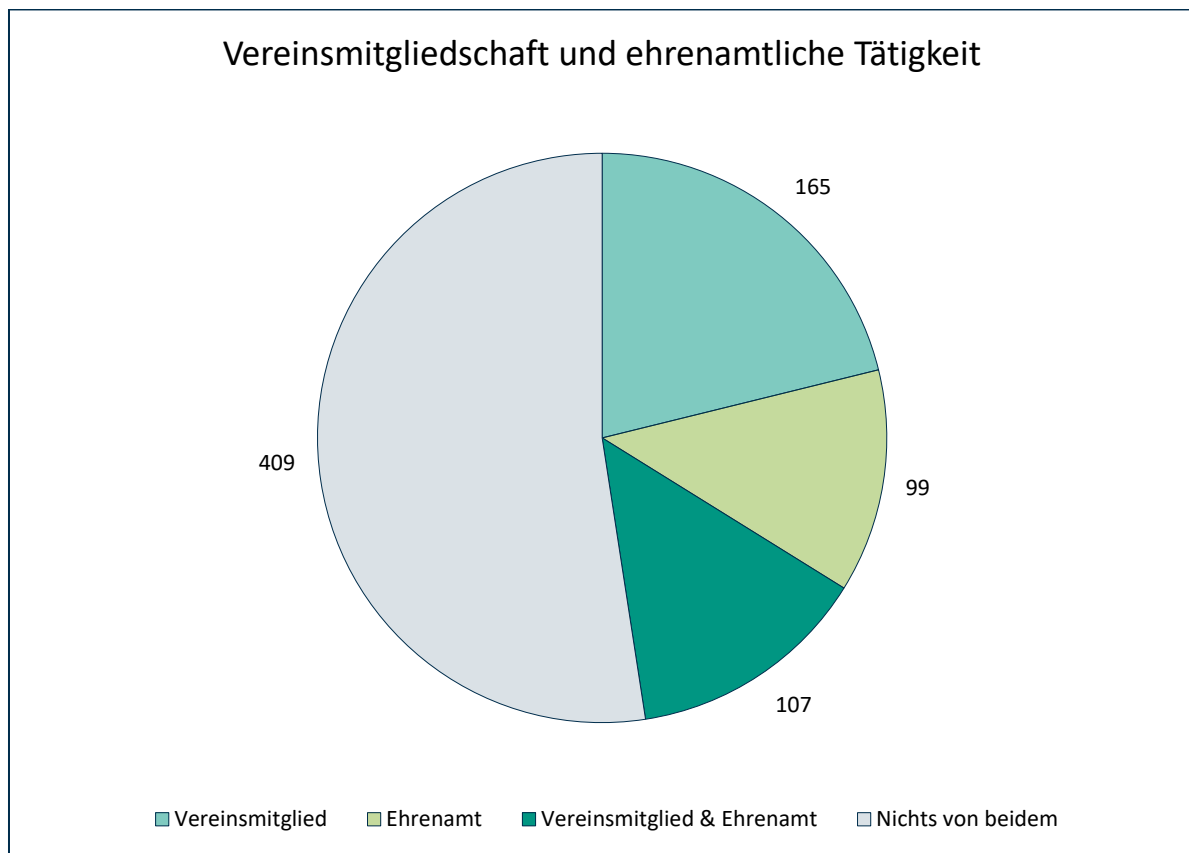
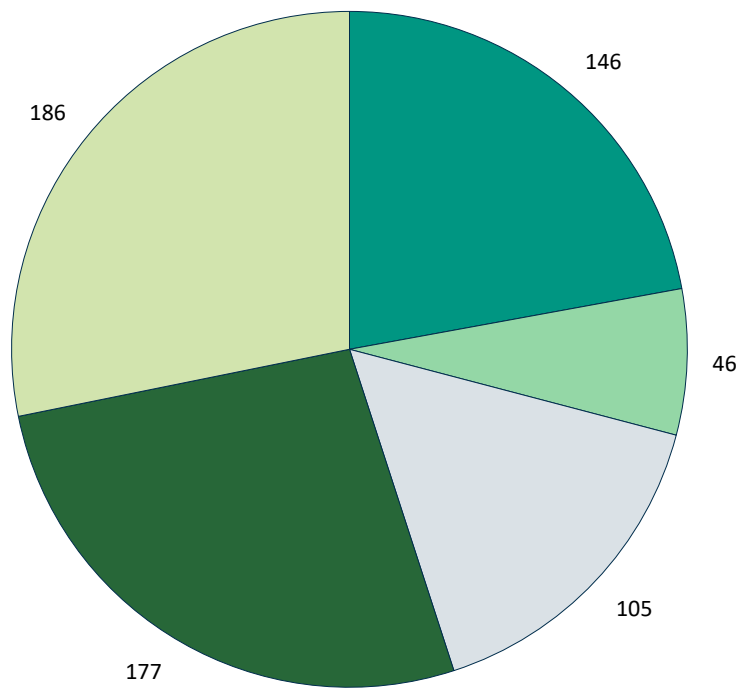


Abbildung 57: Vereins- und Ehrenamtstätigkeit (n= 780)

Im Gegensatz zu den vorherigen Namensgeneratoren zeigen die Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten starke Zusammenhänge mit dem Aktivverkehr und der eigenen Gemeinde. Denn die meisten ehrenamtlichen Aktivitäten finden in der eigenen Gemeinde statt und sind mit der Radnutzung oder dem Zufußgehen verknüpft. Der MIV ist zwar auch relevant, korreliert aber vergleichsweise schwächer als bei Einkaufs- oder Erledigungsbeziehungen. Sollte der MIV genutzt werden, dann eher, um Vereins- oder Ehrenamtsaktivitäten im KVV-Einzugsgebiet zu besuchen. Das gilt sowohl für die Nachbargemeinden, für Ettlingen, Karlsruhe als auch die übrigen Mittelstädte und den städtischen Raum im KVV-Gebiet. Dem ÖV können keine aussagekräftigen Zusammenhänge nachgewiesen werden. Die Engagements korrelieren daneben mit einer wöchentlichen und monatlichen sowie selteneren (wenn auch schwächeren) Frequenz.

Von allen Vereins- Ehrenamtsaktivitäten gehen mit 28 % die meisten auf Vereins- und Mannschaftssport sowie 27 % auf Vereins- oder Kurstreffen (z. B. Musikvereine oder den Obst- und Gartenverein) zurück. Bei 22 % der Nennungen handelt es sich um ehrenamtliche Aktivitäten. 7 % der Nennungen betreffen Religiöse Zentren oder Treffen. 16 % der Nennungen lassen sich nicht eindeutig einer bestimmten Kategorie zuweisen, beispielsweise da Kürzel oder Namen eingetragen wurden (siehe Abbildung 59).

Kategorien Verein und Ehrenamt



- Ehrenamtliche Aktivitäten
- Religiöse Zentren oder Treffen
- Sonstige: sprachlich nicht eindeutiger Verein
- Vereins- oder Kurstreffen
- Vereins- und Mannschaftssport

Abbildung 58: Anzahl an genannten Vereins- oder Ehrenamtsbeziehungen (n= 660)

4.1.14 Ortswahl für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten

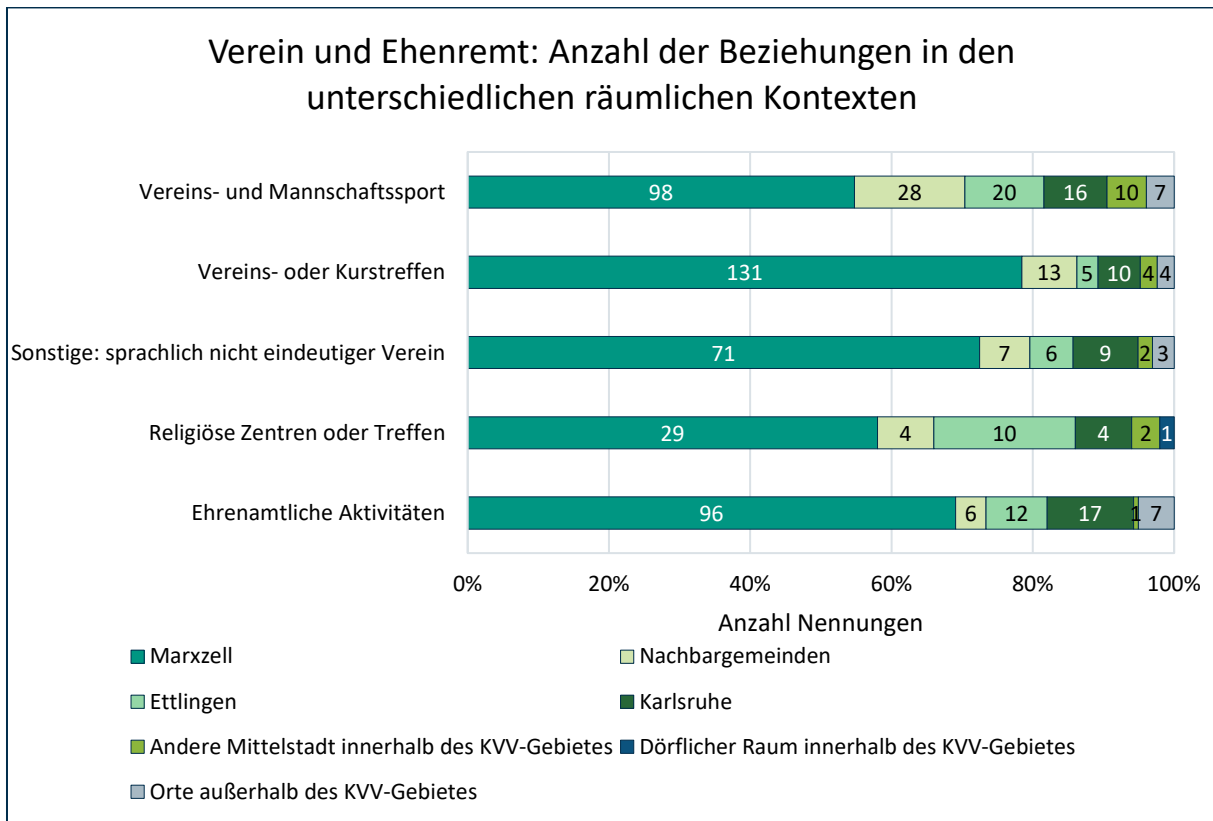


Abbildung 59: Räumliche Verteilung der Verein- & Ehrenamtskategorien (n= 633)

Die genannten Vereins- und Ehrenamtsbeziehungen befinden sich weitgehend (76 % aller Einträge) in Marxzell (Abbildung 60). In den Nachbargemeinden (9 %), Ettlingen (8 %) und Karlsruhe (9 %) finden ebenfalls Vereins- und Ehrenamtsaktivität statt, allerdings deutlich seltener. Auf die übrigen Gemeinden im KVV-Gebiet sowie Orte außerhalb kommen jeweils 3 %. Der verhältnismäßig geringste Anteil aller Vereins- und Ehrenamtskategorien innerhalb von Marxzell betrifft den Vereins- und Mannschaftssport, der fast zur Hälfte (45 %) jenseits der Gemeindegrenzen ausgeübt wird und dabei in Ettlingen mit 38 % sowie den Nachbargemeinden mit 48 % am häufigsten genannt wurde.

4.1.15 Verkehrsmittelwahl für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten

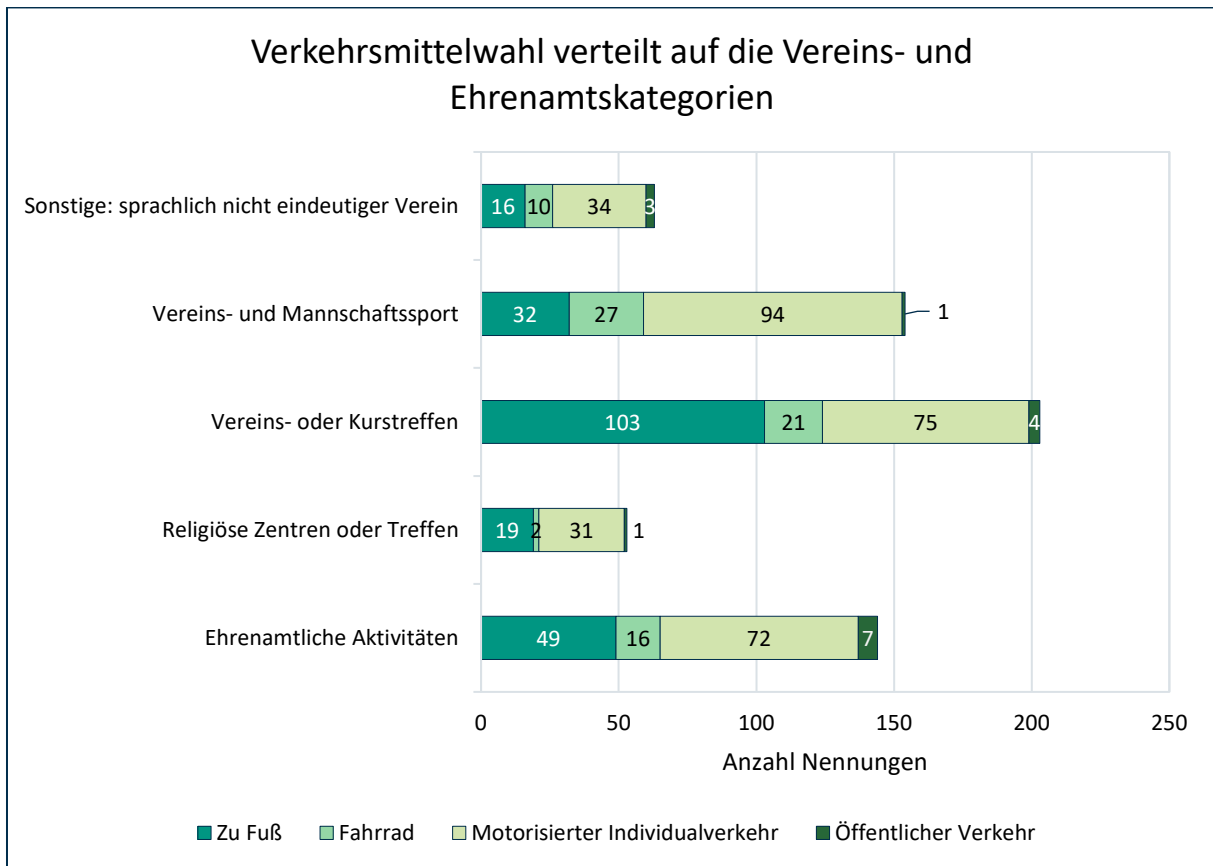


Abbildung 60: Verkehrsmittelwahl Verein- & Ehrenamtskategorien (n= 617)

Wie sich die Verkehrsmittelwahl für die Vereins- & Ehrenamtskategorien verteilt, kann Abbildung 61 entnommen werden. 306 (50 %) der Einträge werden mit dem MIV erreicht, 295 (48 %) mit dem Aktivverkehr, wobei deutlich mehr Aktivitäten zu Fuß (36 %) als mit dem Rad (12 %) erreicht werden. Der ÖV spielt mit insgesamt 16 Nennungen keine wesentliche Rolle.

Darüber hinaus treten bei genauerer Betrachtung der unterschiedlichen Kategorien weitere Unterschiede auf. So liegen beispielsweise beim Vereins- und Mannschaftssport 153 Einträge vor, von diesen werden 61 % mit dem MIV erreicht, die verbleibenden Einträge verteilen sich in etwa gleichen Teilen auf den Fuß- und Radverkehr. Bei ehrenamtlichen Aktivitäten liegen 144 Einträge vor, die zur Hälfte (50 %) mit dem MIV erreicht werden, zu einem Drittel (34 %) aber auch zu Fuß. Bei Vereins- und Kurstreffen verhält es sich genau andersherum, hier wird die Hälfte der Beziehungen zu Fuß erreicht, knapp ein Drittel mit dem MIV (36 %).

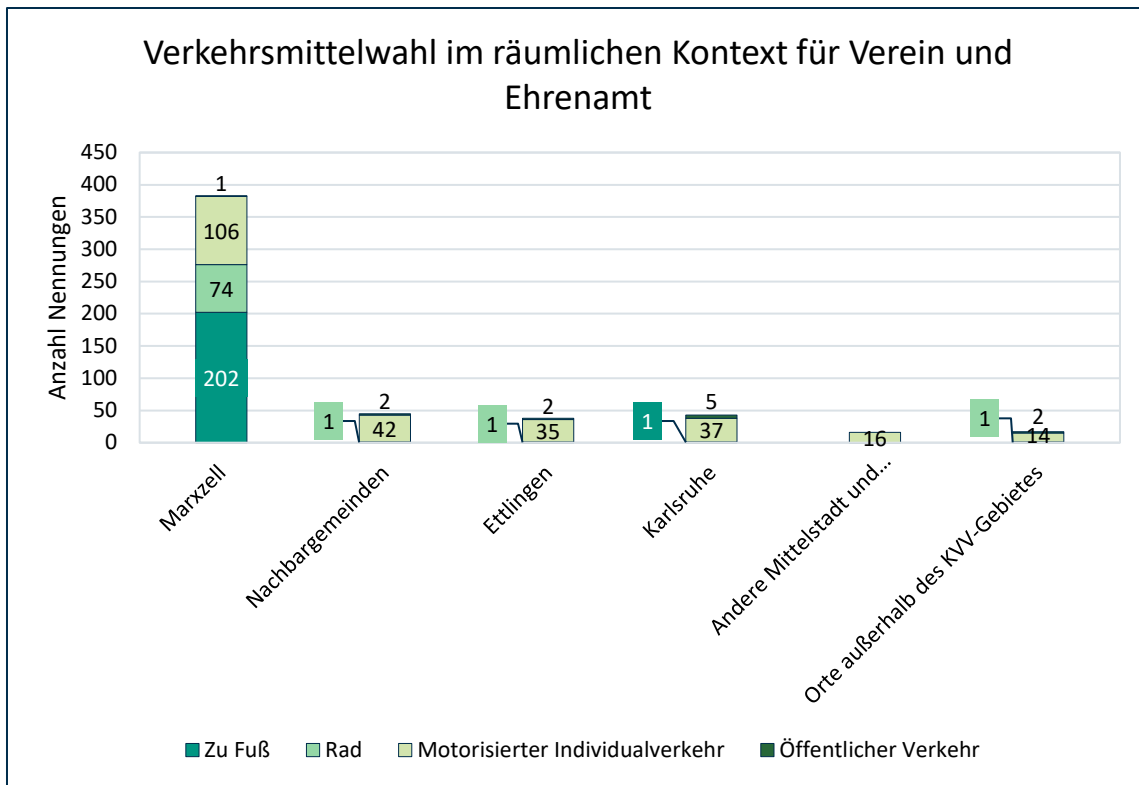


Abbildung 61: Modal Split der Beziehungen in Vereinen und Ehrenämtern im räumlichen Kontext (n= 542)

Abbildung 62 zeigt, wie sich die Verkehrsmittelwahl der Vereins- und Ehrenamtsbeziehungen auf die räumlichen Kontexte verteilt. Dabei sticht heraus, dass sich der Großteil der Ehrenämter und Vereinsaktivitäten in Marxzell befindet und dort auch der Aktivverkehr mit 72 % dominiert. Für die anderen Raumeinheiten wird dagegen der MIV präferiert. Um zu Vereins- oder Ehrenamtsaktivitäten in Karlsruhe zu gelangen, wird auch der ÖV genutzt (12 %).

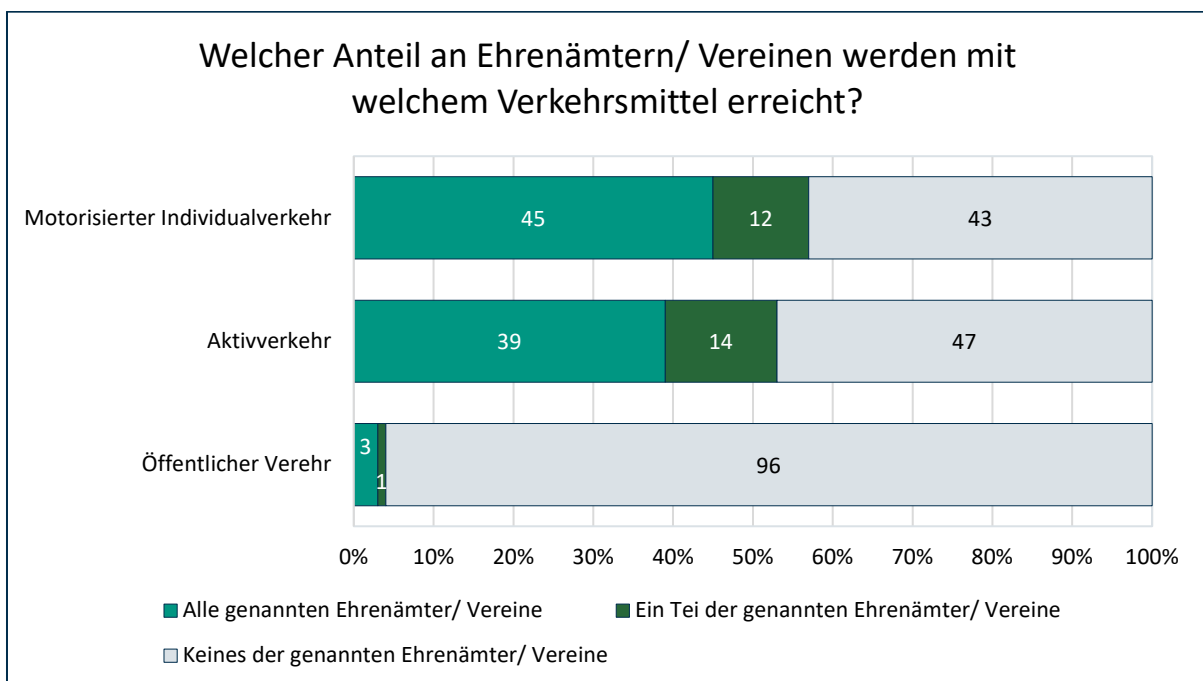


Abbildung 62: Welcher Anteil der genannten Ehrenämter/ Vereine wird mit welchem Verkehrsmittel erreicht? (n= 337)

Abbildung 63 zeigt, welchen Anteil der genannten Ehrenämter bzw. Vereinsaktivitäten die Befragten mit welchem Verkehrsmittel erreichen. Hierzu liegen Angaben von 337 Personen vor. Auffällig ist dabei, dass knapp die Hälfte der Befragten angibt, mindestens eines ihrer Ehrenämter bzw. Vereinsaktivitäten zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen, davon 39 %, die sogar alle angegebenen Beziehungen aktiv erreichen. 43 % der Befragten geben an, keines der von ihnen genannten Ehrenämter oder Vereine mit dem MIV zu erreichen. Im Vergleich zu den anderen Aktivitätenklassen wie Einkaufen oder Erledigungen, ist der Anteil des Aktivverkehrs bei Ehrenamts- und Vereinsaktivitäten damit besonders hoch.

4.1.16 Häufigkeit von Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten

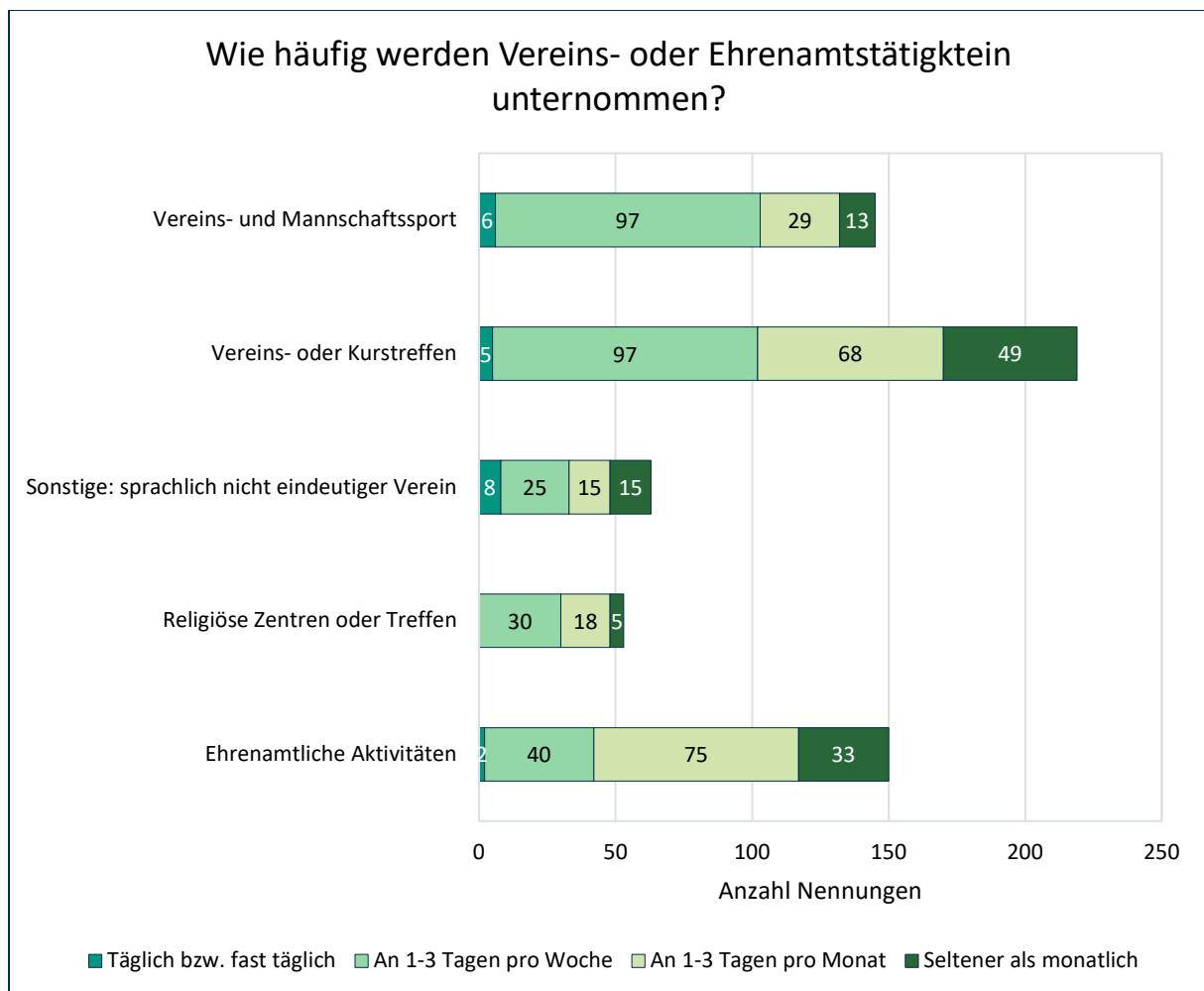


Abbildung 63: Subjektiv wahrgenommene Häufigkeiten der Verein- & Ehrenamtskategorien (n= 630)

Die meisten Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten finden überwiegend wöchentlich (46 %) und monatlich (33 %) statt (vgl. Abbildung 64). Das ist hauptsächlich auf Vereins- oder Kurstreffen und Mannschaftssportbeziehungen zurückzuführen, die hauptsächlich wöchentlich stattfinden. Daneben besuchen die Teilnehmenden meist wöchentlich (57 %) die Kirche und weitere religiöse Einrichtungen. Ehrenamtliche Aktivitäten sind dagegen eher monatlich (50 %). Tägliche Vereins- oder Ehrenamtsbeziehungen werden kaum genannt.

Sonstige Freizeitaktivitäten

4.1.17 Allgemeiner Überblick

In einem weiteren Schritt berichten die Befragten von weiteren Freizeitaktivitäten, für die sie das Haus verlassen. Die entsprechende Frage lautet: „*Wie ist das bei Ihnen: Unternehmen Sie sonstige Freizeitaktivitäten, für die Sie das Haus verlassen müssen?*“. In dem entsprechenden Freitextfeld konnten, wie bei den Personenbesuchen auch, bis zu zehn Aktivitäten eingetragen.

Die Beziehungen der Sonstigen Freizeitaktivitäten korrelieren stark mit dem MIV sowie moderat mit dem Aktivverkehr. Die Verkehrsmittelwahl hängt vom Raumtyp, in dem die Freizeitaktivität stattfindet bzw. von der Aktivität an sich, ab. So wird der Aktivverkehr vor allem dann genutzt, wenn er vor Ort in Marxzell stattfindet. Der MIV zeigt dagegen die stärksten Zusammenhänge mit Aktivitäten in den Nachbargemeinden, Ettlingen und Karlsruhe. Außerdem unterscheiden sich die Aktivitäten nicht nur in ihrer Verkehrsmittel- und Ortswahl, sondern auch in der entsprechenden Frequenz. Die Aktivitäten in der Gemeinde, die mit dem Rad oder zu Fuß erfolgen, finden eher wöchentlich oder sogar täglich statt, wohingegen Aktivitäten in den anderen Raumeinheiten, die mit dem MIV erreicht werden, eher monatlich bis selten erfolgen. Der ÖV korreliert schwach mit Aufhalten in Ettlingen, unterstreicht in dieser Hinsicht aber, dass der ÖV durchaus eine Option darstellt, Freizeitangebote im nächstgelegenen Mittelzentrum nachzugehen.

Insgesamt berichten die Teilnehmenden von 1.735 sonstigen Freizeitaktivitäten, was durchschnittlich 2,26 Aktivitäten sind. Die Standardabweichung beträgt 1,647. Die Einträge in den entsprechenden Namensgenerator sind sehr heterogen und umfassen sehr unterschiedliche Aktivitäten, wie Ausflüge in Zoos, Konzert- oder Stadionbesuche, Restaurant- oder Cafébesuche, Besuche in Parks oder Thermalbädern sowie Besuche von Theatern oder Museen. Für die weitere Auswertung wurden die individuellen Einträge zu neun Freizeitkategorien verdichtet (siehe Abbildung 65).

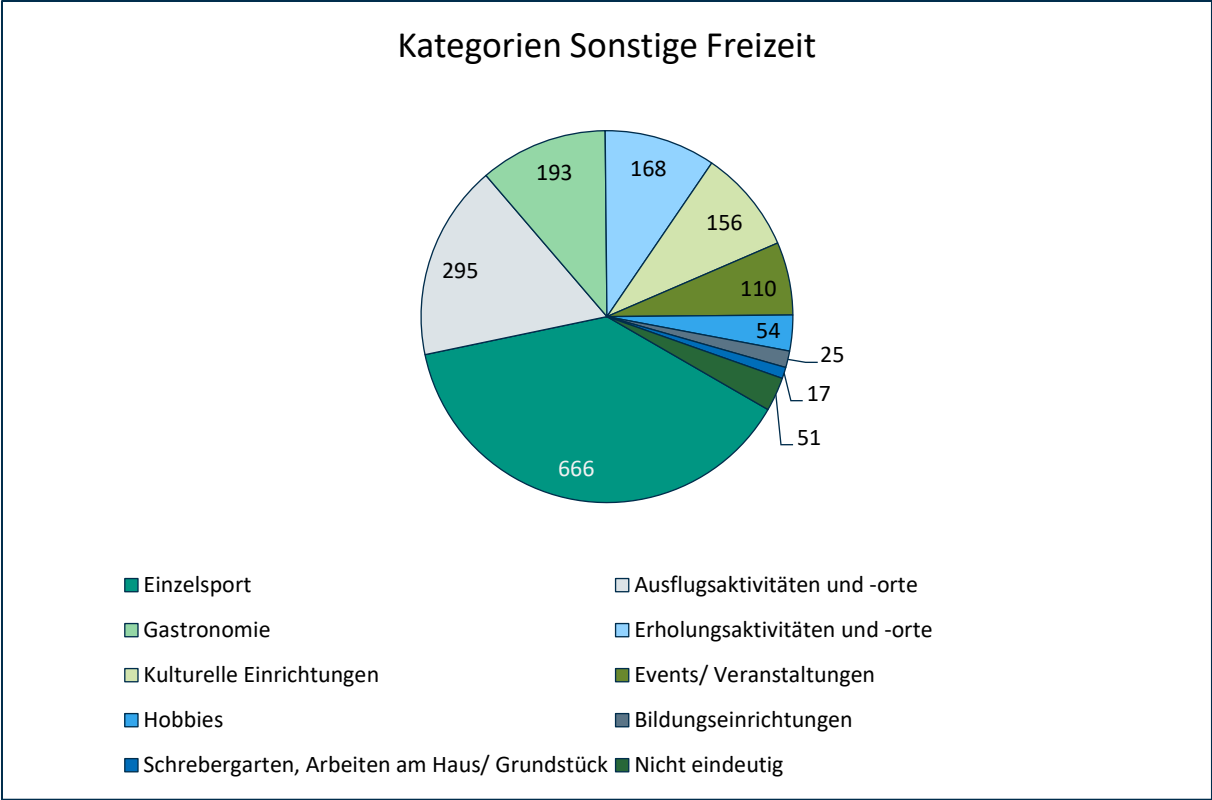


Abbildung 64: Kategorien: Sonstige Freizeitaktivitäten (n= 1.735)

Die meisten Einträge betreffen die Kategorie Einzelsport (666 bzw. 38 %), dies umfasst sportliche Aktivitäten, die nicht innerhalb einer Vereinstätigkeit stattfinden, beispielsweise Jogging, Radfahren oder Schwimmen. Weitere 17 % entfallen auf Ausflugsaktivitäten, beispielsweise Besuche im Freizeitpark, Zoo, Stadtbummel oder Wanderungen. Der Besuch gastronomischer Angebote wird 193-mal genannt, was 11% entspricht, darunter fallen Besuche von Bars, Cafés, Restaurants oder Clubs. 156 Einträge (9 %) entfallen auf Besuche von kulturellen Einrichtungen, beispielsweise Museen oder Theater. 10 % der Nennungen entfallen auf Orte oder Aktivitäten, die der Erholung dienen, wie beispielsweise Thermalbäder oder Parks. 6 % betreffen Events und Veranstaltungen, wie Festbesuche oder Sportereignisse. Weitere 3 % entfallen auf Hobbies, die nicht über einen Verein oder eine institutionelle Struktur organisiert sind, wie beispielsweise Spieleabende, Frauengruppe oder Debattieren (siehe Abbildung 65).

4.1.19 Verkehrsmittelwahl für sonstige Freizeitaktivitäten

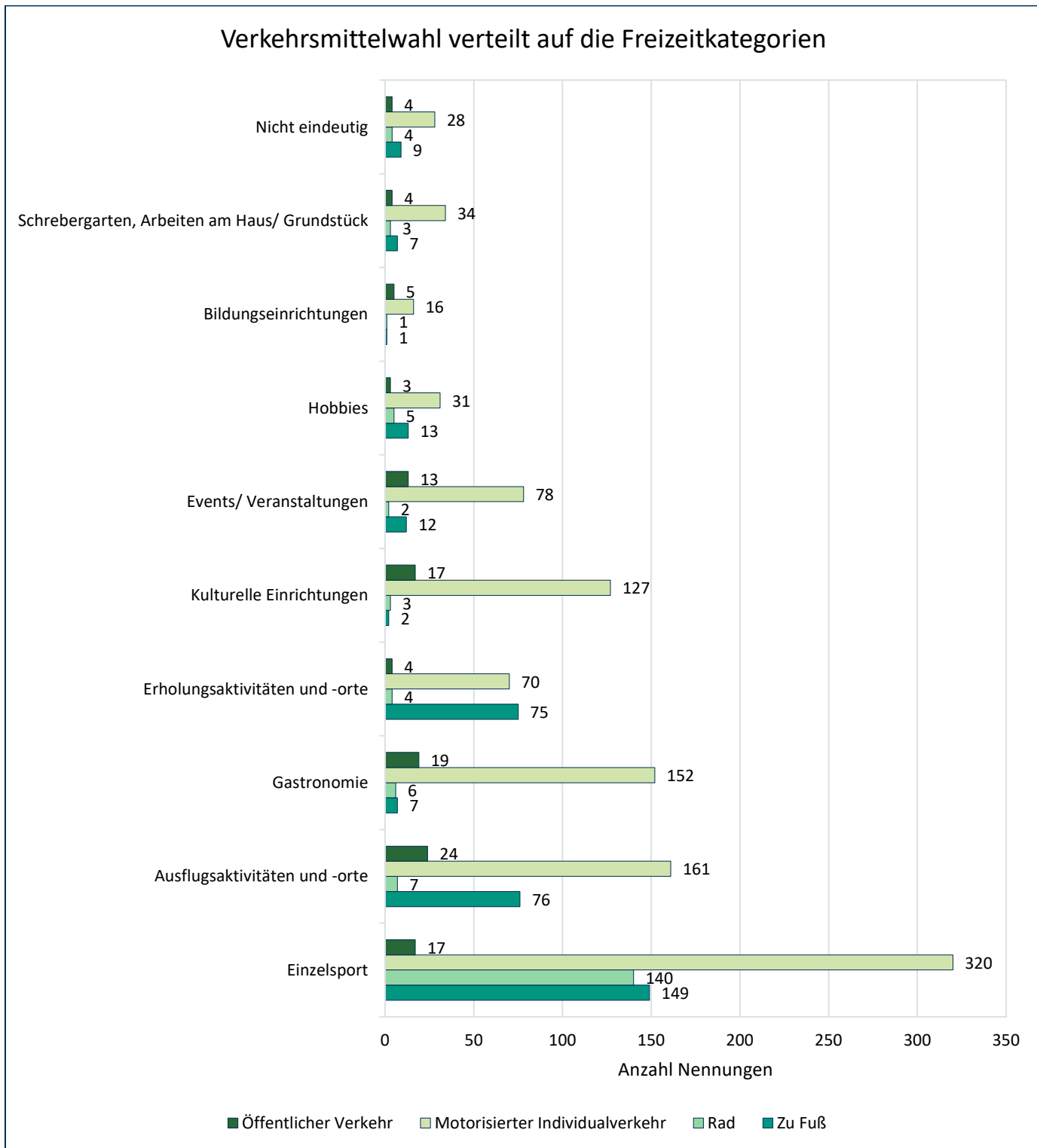


Abbildung 66: Verkehrsmittelwahl für sonstige Freizeitaktivitäten (n= 1.653; 23 Einträge entfallen auf „anderes Verkehrsmittel“)

Für die Freizeitaktivitäten liegt in 1.653 Fällen die typische Verkehrsmittelwahl vor (vgl. Abbildung 67). Von der Kategorie unabhängig zeigt sich, dass der MIV für alle Freizeitaktivitäten eine signifikante Rolle einnimmt. Insbesondere bei Besuchen gastronomischer oder kultureller Einrichtungen werden mehr als 75% der Nennungen typischerweise mit dem MIV erreicht. In den übrigen Kategorien zeigt sich eine

größere Diversität. So werden mehr als die Hälfte der Erholungs-Aktivitäten mit dem Aktivverkehr verbunden, wobei das zu Fuß gehen (48 %) besonders häufig genannt wird – wenig überraschend, denn ein großer Teil der Erholungsaktivitäten sind Spaziergänge. Ähnlich häufig wird auch für Einzelsport-Aktivitäten der Aktivverkehr (46 %) genannt, hier ist der Fahrradanteil (22 %) aber deutlich höher als bei Erholungsaktivitäten. Des Weiteren lässt sich feststellen, dass ca. ein Drittel der Ausflüge (30 %) sowie der Hobbies (34 %) aktiv, d.h. zu Fuß oder per Fahrrad, erreicht werden. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist insgesamt (7 %) auf einem niedrigen Niveau. Eine Ausnahme bildet der Besuch von Bildungseinrichtungen, bei dem der Anteil der ÖV-Nutzung bei 22% liegt – gleichzeitig entfallen auf diese Kategorie nur sehr wenige Nennungen. Besonders niedrig ist die Nutzung des ÖV bei Einzelsport-Aktivitäten (3 %) sowie bei Erholungsaktivitäten (siehe Abbildung 67).

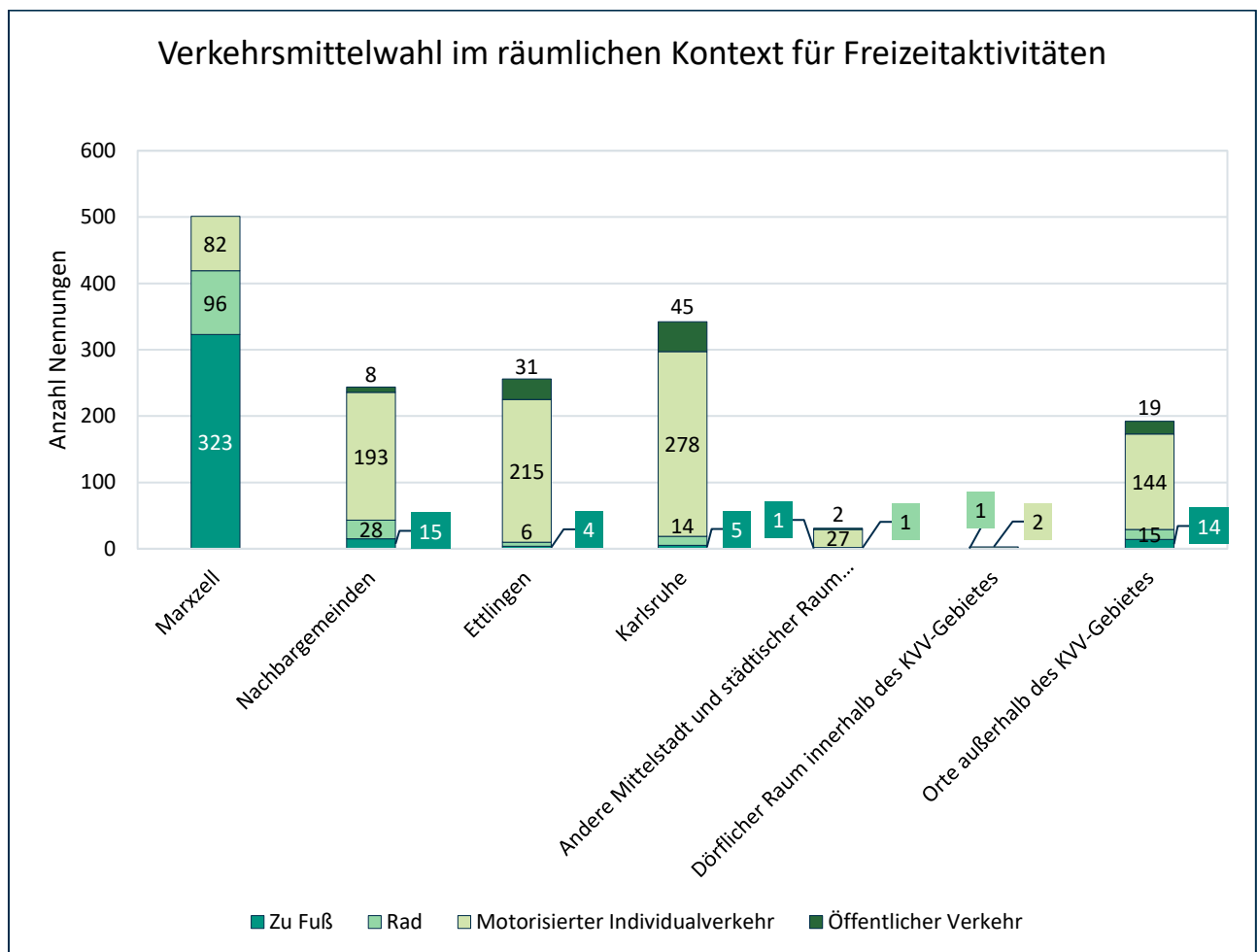


Abbildung 67: Modal Split der Freizeitaktivitäten im räumlichen Kontext (n= 1.569)

In Abbildung 68 ist die Verteilung der Freizeitaktivitäten über die vier räumlichen Kontexte dargestellt. Dabei ist zu erkennen, dass die meisten Freizeitaktivitäten innerhalb Marzells liegen. Während die Freizeitaktivitäten innerhalb Marzells vorrangig mit dem Aktivverkehr (84 %) erreicht werden, werden die Freizeitaktivitäten in den anderen Raumeinheiten fast ausschließlich mit dem MIV erreicht. So beträgt der MIV-Anteil bei Freizeitaktivitäten in den Nachbargemeinden 79 %, in Ettlingen 84 %, in Karlsruhe 81 %, in Dörfern und Mittelstädten im Einzugsgebiet 85 % und Orten außerhalb 75 %.

Vereinzelt gibt es jedoch auch Nennungen des ÖV, die allerdings nur 7 % aller Gesamteinträge und dabei überwiegend für Fahrten nach Ettlingen (30 %) und Karlsruhe (43 %) betreffen.

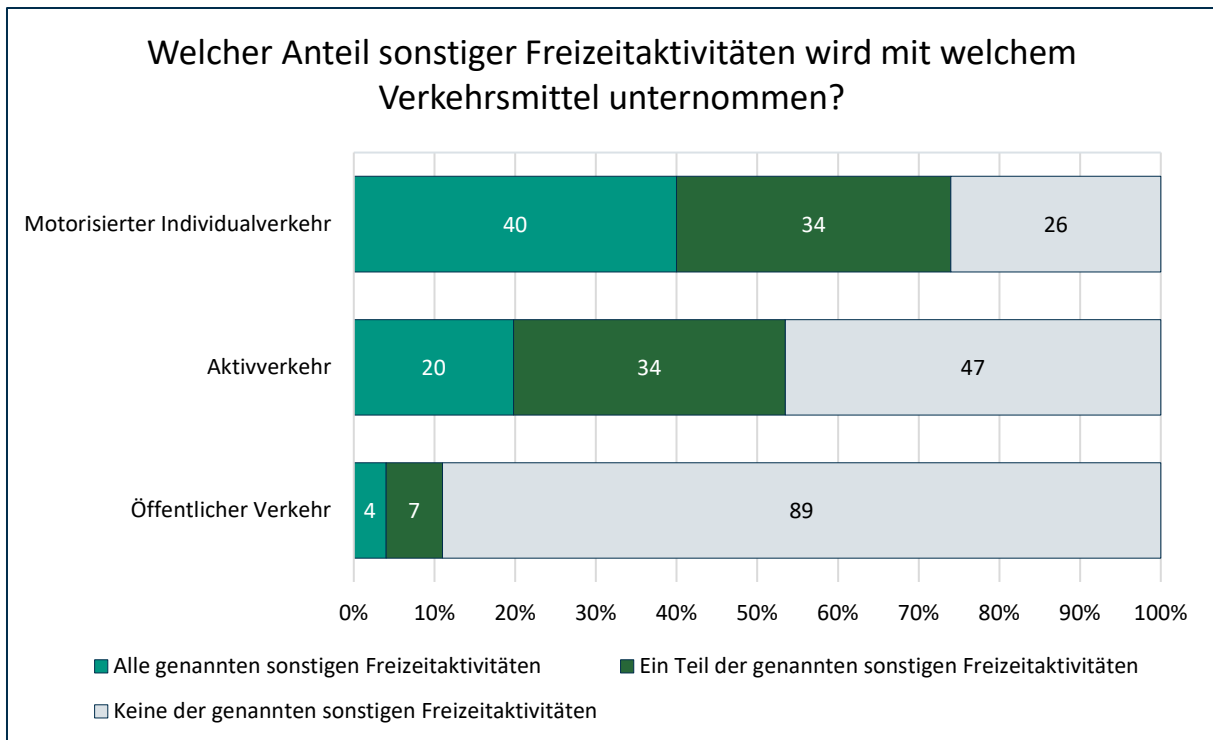


Abbildung 68: Welcher Anteil sonstiger Freizeitaktivitäten wird mit welchem Verkehrsmittel unternommen? (n=644)

Abbildung 69 zeigt, welchen Anteil ihrer eingetragenen sonstigen Freizeitaktivitäten die Befragten mit welchem Verkehrsmittel erreichen. Die Angaben dazu liegen von 644 Personen vor. Bei der Betrachtung fällt ebenso wie auch bei Personenbesuchen, Ehrenämtern und Vereinen auf, dass knapp die Hälfte der Befragten angeben, einen Teil ihrer sonstigen Freizeitaktivitäten zu Fuß oder per Rad zu erreichen. Knapp ein Viertel der Befragten geben an, dass sie keine der angegebenen sonstigen Freizeitaktivitäten mit dem MIV erreichen. Allerdings geben auch 40 % an, alle sonstigen Freizeitaktivitäten mit dem MIV zu erreichen.

4.1.20 Häufigkeit von sonstigen Freizeitaktivitäten

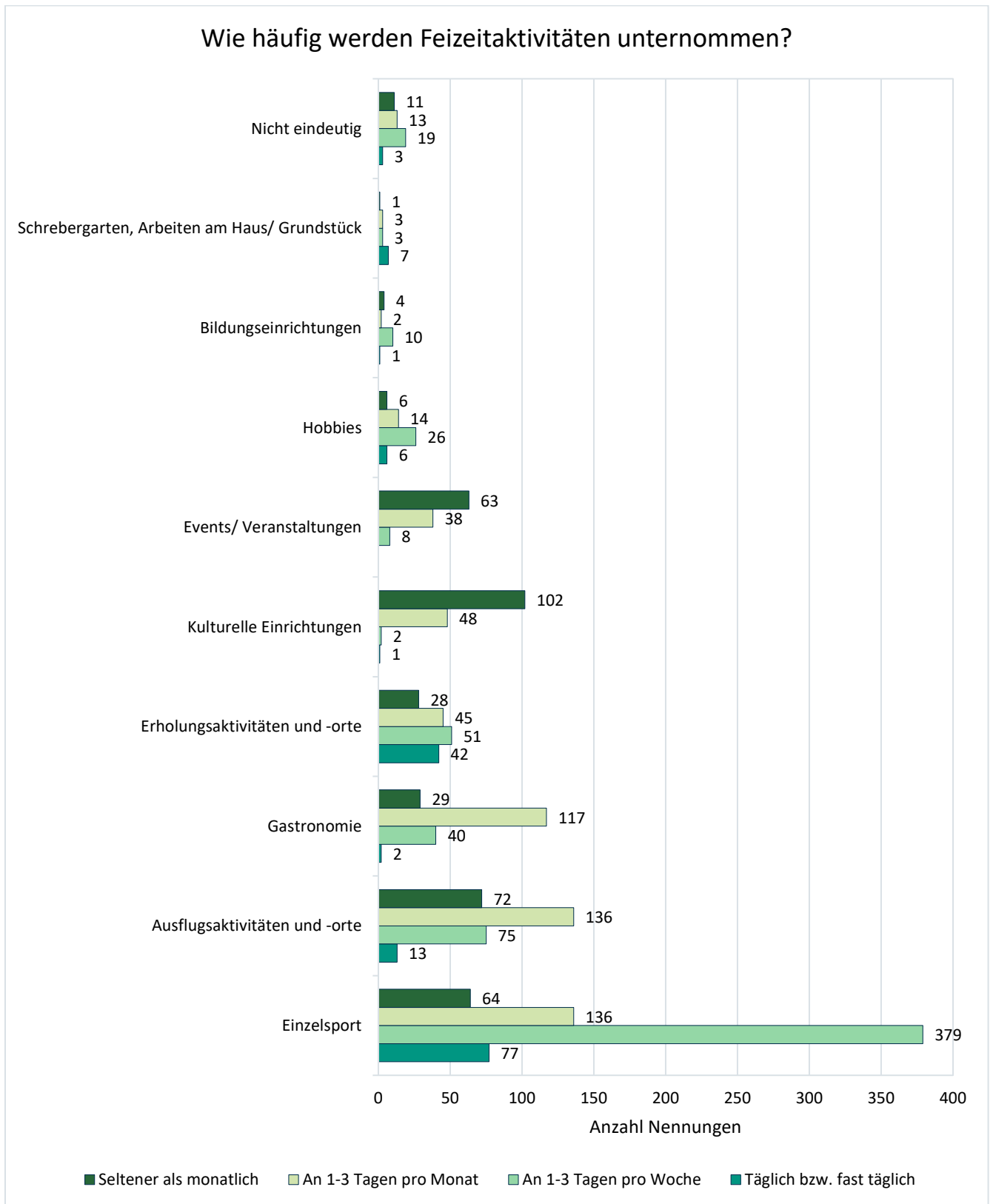


Abbildung 69: Wie häufig werden sonstige Freizeitaktivitäten unternommen? (n=1.697)

Es gibt eine ganze Reihe an sonstigen Freizeitaktivitäten, die täglich oder in einem wöchentlichen Rhythmus unternommen werden (insgesamt 36 %). Dabei fallen Einzelsport-Aktivitäten (12 %),

Erholungsaktivitäten (25 %), Hobbies (12 %), der Besuch von Bildungseinrichtungen (59 %) sowie Arbeiten am Grundstück, Haus oder Schrebergarten (50 %) teils täglich an. Der wöchentliche Anteil bei Einzelsportaktivitäten beträgt 58 %. Ausflüge, der Besuch gastronomischer Angebote, kultureller Veranstaltungen oder von Events kommt dagegen eher in einem monatlichen oder noch seltener vor (siehe Abbildung 70).

Begleitaktivitäten

4.1.21 Allgemeiner Überblick

Die systematische Erfassung von Begleit-Aktivitäten erfordert mehrere Analyseschritte: zunächst müssen Personen identifiziert werden, die andere Personen auf ihren Wegen begleiten. Die entsprechende Frage in der Umfrage lautete: „Kommt es manchmal vor, dass Sie andere Personen auf ihren Wegen begleiten, z.B. weil sie dies noch nicht oder nicht mehr alleine können?“ Dies wurde von 397 Personen bejaht. Das heißt knapp die Hälfte der Befragten begleiten mindestens hin und wieder andere Menschen auf ihren Wegen (siehe Abbildung 71).



Abbildung 70: „Kommt es manchmal vor, dass Sie andere Personen auf Ihren Wegen begleiten?“ (n=780)

In einem zweiten Schritt wurde, analog zu den anderen Aktivitätszwecken darum gebeten, in einem Freitextfeld einzutragen, welche Personen begleitet werden. Das können z.B. die eigenen Kinder sein, aber auch andere Familienangehörige, Freunde oder Nachbar:innen. Insgesamt wurden über 686 Personen benannt, die von den Befragten begleitet werden. Von den 686 eingetragenen Personen werden am häufigsten (ältere) Familienangehörige (43 %) sowie Kinder (33 %) begleitet (Abbildung 72). 16 % entfallen auf Freunde, Bekannte oder Nachbar:innen.

8% der Nennungen lassen sich keiner dieser Kategorien zuordnen, entweder da Klarnamen in das Freitextfeld eingetragen wurden oder weil es aus anderen Gründen sprachlich nicht eindeutig einer der Kategorien zugeordnet werden konnte.

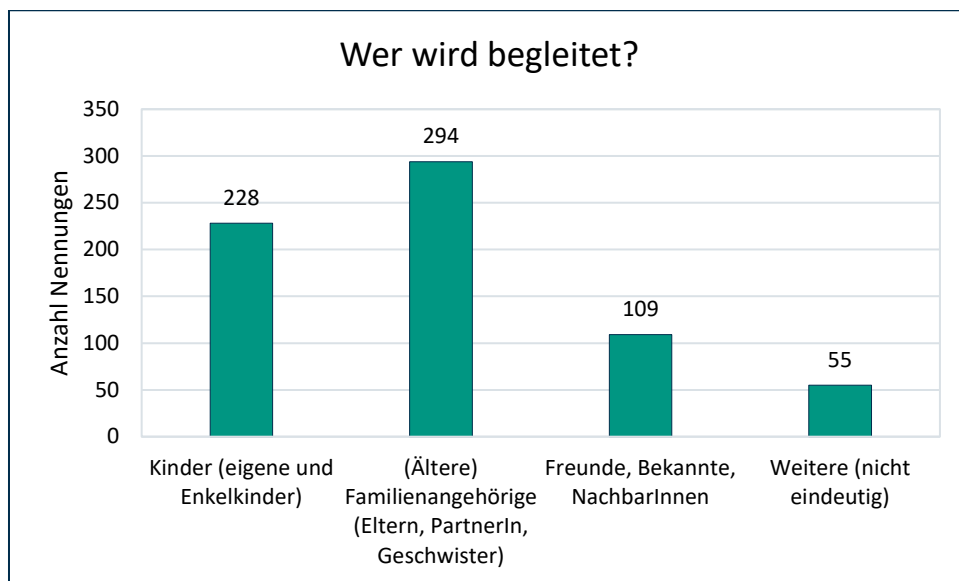


Abbildung 71: Begleitpersonen (n= 390; 686 Einträge)

In einem dritten Schritt wurde dann gefragt, zu welchen Aktivitäten die genannten Personen begleitet werden. Zur Auswahl standen verschiedene, vordefinierte Aktivitäten: zu Bildungs- und Betreuungseinrichtungen (z.B. Kita, Tagesklinik), zum Einkaufen, zu Freunden oder Verwandten, zum Kunst- oder Musikunterricht, zur Nachhilfe, zu privaten Erledigungen (z.B. Arzt, Behörden) oder zum Sportverein.

Am häufigsten werden andere Personen zu Erledigungen (30%) bzw. zum Einkaufen (20%) begleitet. Gemeinsam machen Begleitungen zu Einkäufen und Erledigungen damit die Hälfte der Nennungen aus. Begleitungen zu Betreuungseinrichtungen, zu Freunden und Verwandten oder zum Kunst- oder Musikunterricht machen jeweils knapp 10% aus. Der Anteil der Begleitungen zur Nachhilfe ist sehr gering (1,5 %) (Abbildung 73).

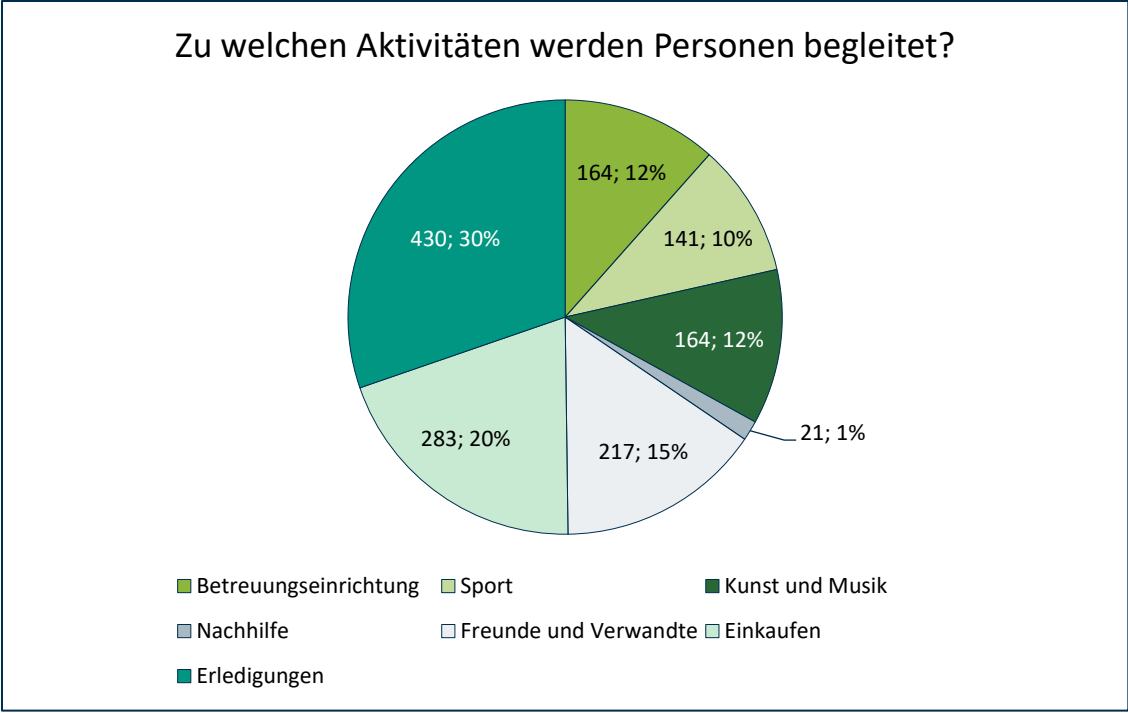


Abbildung 72: Zu welchen Einrichtungen/ Aktivitäten werden andere Personen begleitet? (n=390; 1420 Einträge)

In einem weiteren Schritt lässt sich nun überprüfen, welche Personengruppen zu welchen Aktivitäten begleitet werden. Dabei ist, wenig überraschend, festzustellen, dass es vor allem Kinder sind, die zu Betreuungseinrichtungen bzw. zum Sport gebracht werden. Familienangehörige werden vor allem zu Erledigungen oder zum Einkaufen begleitet (siehe Abbildung 74).

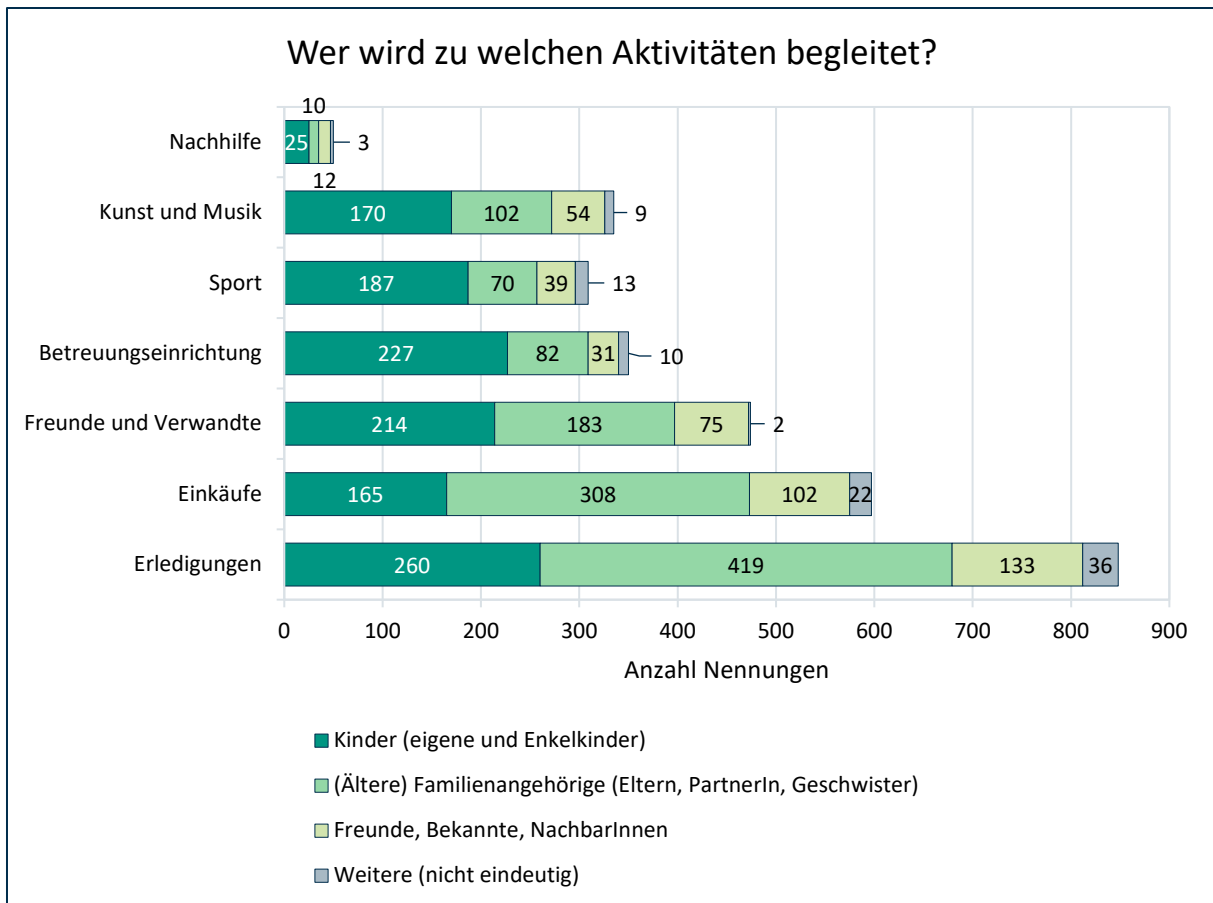


Abbildung 73: Wer wird zu welchen Aktivitäten begleitet? (n=2.963)

4.1.22 Ortswahl für Begleitungen

Insgesamt finden knapp die Hälfte der Begleitungen innerhalb von Marxzell oder den Nachbargemeinden statt. Gleichzeitig fällt auf, dass viele der Begleitwege über Marxzell und seine Nachbargemeinden hinaus stattfinden. Knapp ein Drittel der Begleitungen hat Ettlingen zum Ziel. Für 14% der Begleitungen, wird Karlsruhe als Ziel angesteuert (siehe Abbildung 75). 3 % werden sogar in Orte außerhalb des KVV-Einzugsgebiets begleitet, wogegen nur 1 % der Begleitungen auf andere Gemeinden innerhalb des KVV entfallen.

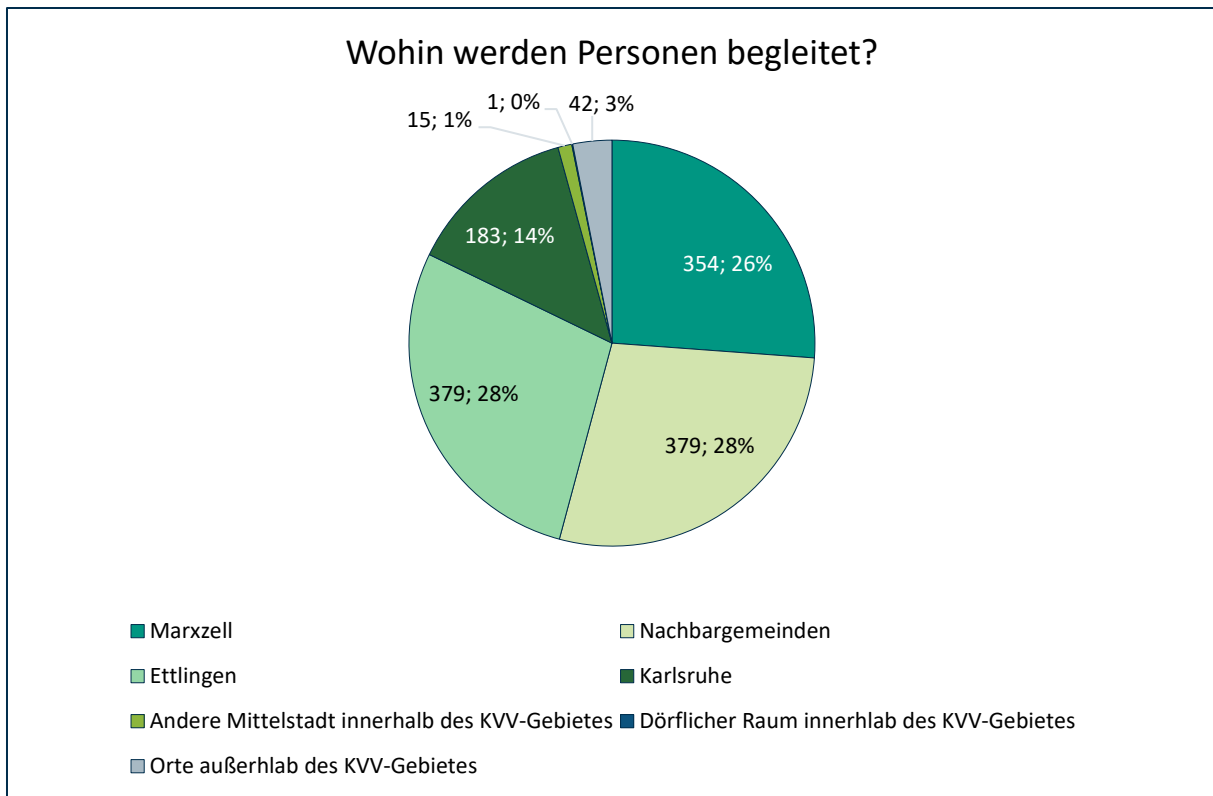


Abbildung 74: Wohin werden Personen begleitet? (n=1.420)

Bei der Ortswahl gibt es außerdem Unterschiede, zu welchen Aktivitäten die Menschen begleitet werden (Abbildung 76). So finden beispielsweise mehr als 60 % aller Begleitwege für Erledigungen nicht in Marzzell oder dessen unmittelbarer Umgebung statt, sondern in Ettligen, Karlsruhe sowie weiteren Gemeinden innerhalb des KVV-Einzugsgebietes. Werden Personen zu Einkaufsmöglichkeiten begleitet, findet dies in knapp der Hälfte der Nennungen in den Nachbargemeinden statt, während ein weiteres Viertel nach Ettligen führt. Begleitungen zu Freunden und Verwandten finden sich zum einen häufig in Marzzell statt (40 %) und zum anderen in den Nachbargemeinden (16 %), Ettligen und Karlsruhe (jeweils 19 %). Mehr als 60 % der Betreuungseinrichtungen, zu denen andere Personen begleitet werden, liegen innerhalb von Marzzell. In den Nachbargemeinden sowie Ettligen liegen jeweils knapp 20% der Betreuungseinrichtungen. Begleitwege zu Kunst- und Musikunterricht werden zu ungefähr einem Viertel jeweils in der eigenen Gemeinde, den Nachbargemeinden sowie Ettligen zurückgelegt und weitere 15 % in Karlsruhe. Werden Personen zum Sport begleitet, findet dies überwiegend in Marzzell (35 %) oder den Nachbargemeinden (39 %) statt, auf Ettligen entfallen ca. 15 % und auf Karlsruhe etwas unter 10 % aller Begleitungen zum Sport. Von Begleitungen zur Nachhilfe wird insgesamt nur sehr wenig berichtet, der Großteil liegt aber außerhalb von Marzzell.

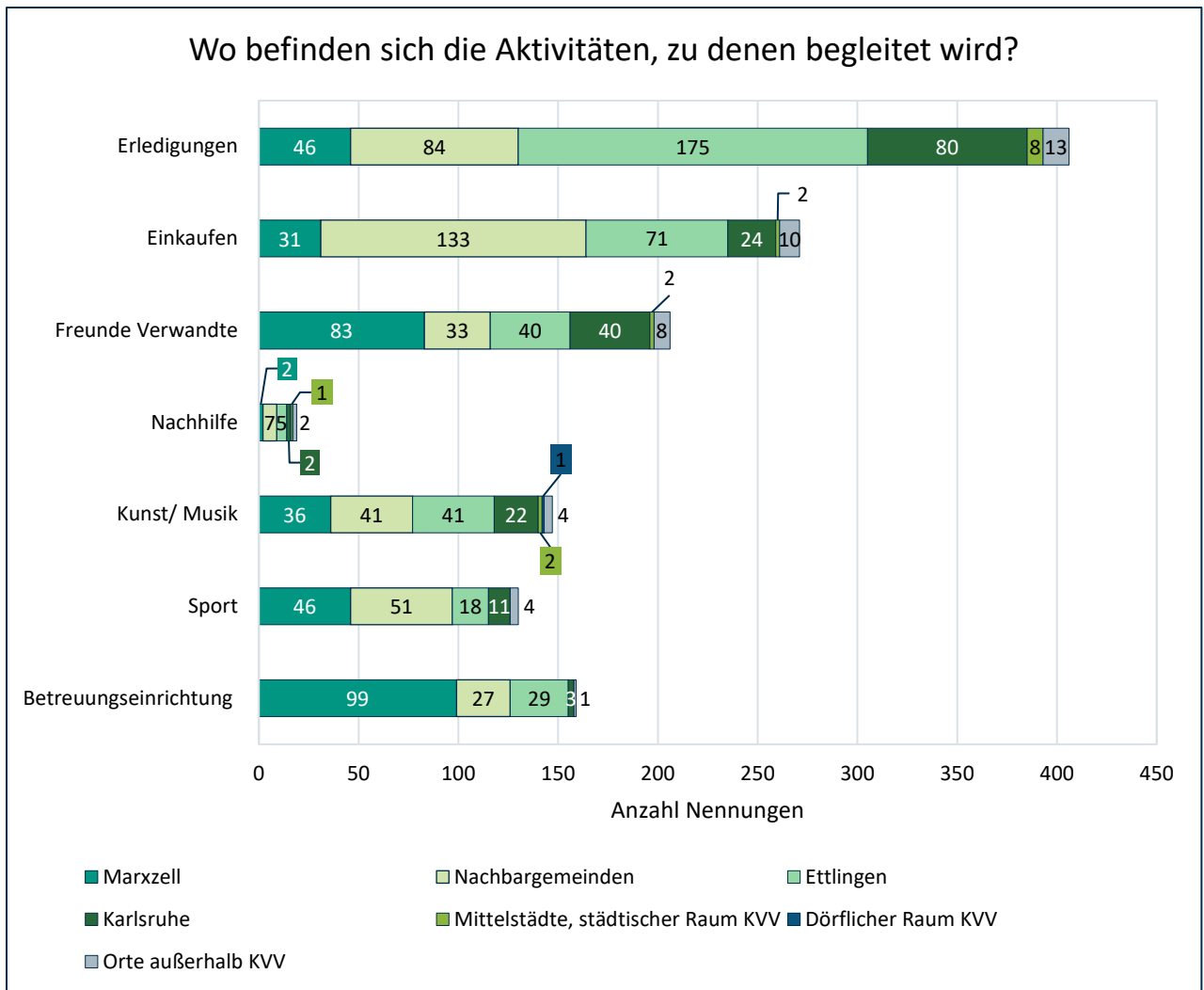


Abbildung 75: Wo befinden sich die Aktivitäten, zu denen begleitet wird (n=1.338)

4.1.23 Verkehrsmittelwahl bei Begleitaktivitäten

Begleit-Aktivitäten werden von den Teilnehmenden zum Großteil mit dem MIV unternommen. Nur 15 % der Begleit-Aktivitäten werden typischerweise mit anderen Verkehrsmitteln erreicht. Von diesen entfallen lediglich 2 % auf den Öffentlichen Verkehr. In 9 % der gemeldeten Begleitungen geben die Teilnehmenden an, die andere Person in der Regel zu Fuß zu begleiten, bei weiteren 4 % mit dem Fahrrad (siehe Abbildung 77).

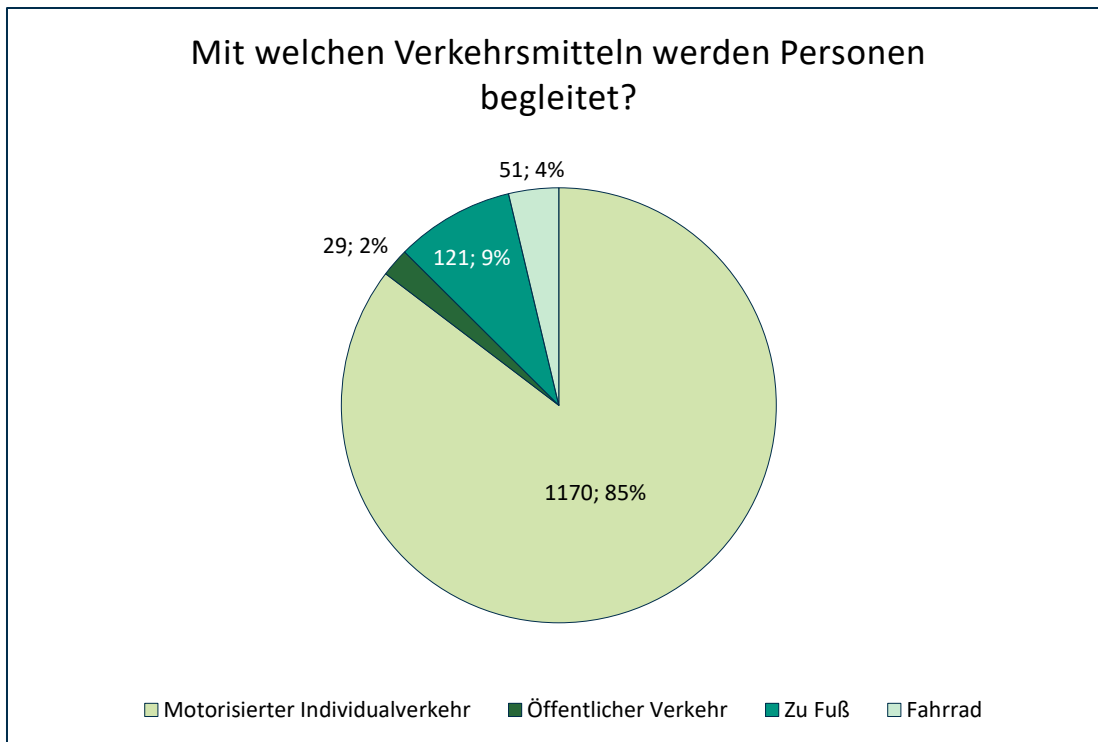


Abbildung 76: Mit welchen Verkehrsmitteln werden Personen begleitet? (n=1.371)

Insbesondere Kinder werden von den Teilnehmenden zu Fuß oder mit dem Fahrrad begleitet, allerdings auch auf einem sehr niedrigen Niveau (13 %). In wenigen Fällen werden auch Familienangehörige zu Fuß begleitet (siehe Abbildung 78).

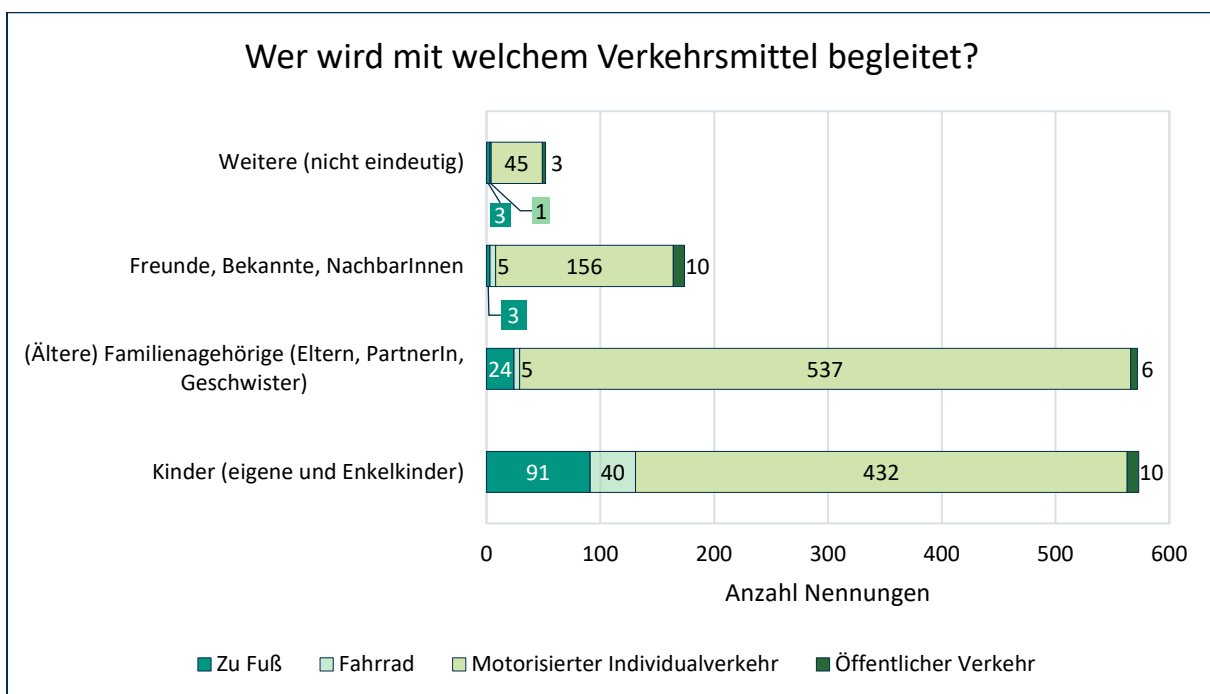


Abbildung 77: Wer wird mit welchem Verkehrsmittel begleitet? (n= 1.371)

Analog dazu zeigt Abbildung 79, dass für alle Begleitwege, unabhängig der Aktivität, vorwiegend das Auto verwendet wird. Bei Begleitungen zu Erledigungen und Einkäufen gilt das nahezu ausschließlich. Wenn überhaupt wird der Aktivverkehr (Fuß und Rad) für Begleitungen genutzt, bei denen

typischerweise auch Kinder begleitet werden: zu Betreuungseinrichtungen, Freundschafts- und Verwandtschaftsbesuchen, zum Kunst- und Musikunterricht sowie zum Sport. Für Begleitwege zu Betreuungseinrichtungen werden von den Teilnehmenden knapp ein Drittel der Wege auch zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. In sehr wenigen Fällen wird der ÖV genutzt, um Personen zu Erledigungen zu begleiten, zu Betreuungseinrichtungen oder zum Kunst- und Musikunterricht.

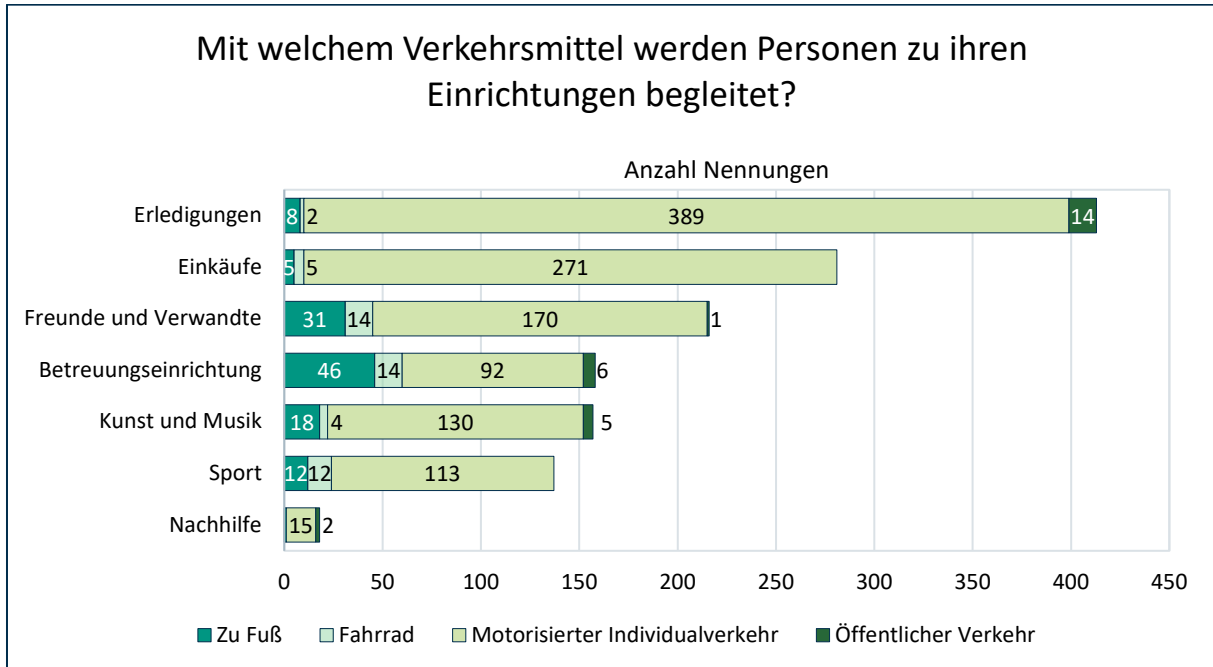


Abbildung 78: Mit welchem Verkehrsmittel werden Personen zu ihren Einrichtungen/ Aktivitäten begleitet? (n=1.362)

Abbildung 80 geht darauf ein, dass zwar außerhalb von Marxzell der MIV für Begleitwege klar überwiegt, innerhalb von Marxzell der Fuß- und Radverkehr aber durchaus eine wichtige Rolle einnimmt. Ein Drittel der Begleitwege innerhalb von Marxzell werden von den Teilnehmenden typischerweise zu Fuß unternommen, weitere 13 % mit dem Fahrrad. Der öffentliche Verkehr wird in seltenen Fällen für Begleitungen genutzt, wenn das Ziel innerhalb des KVV-Einzugsgebietes liegt.

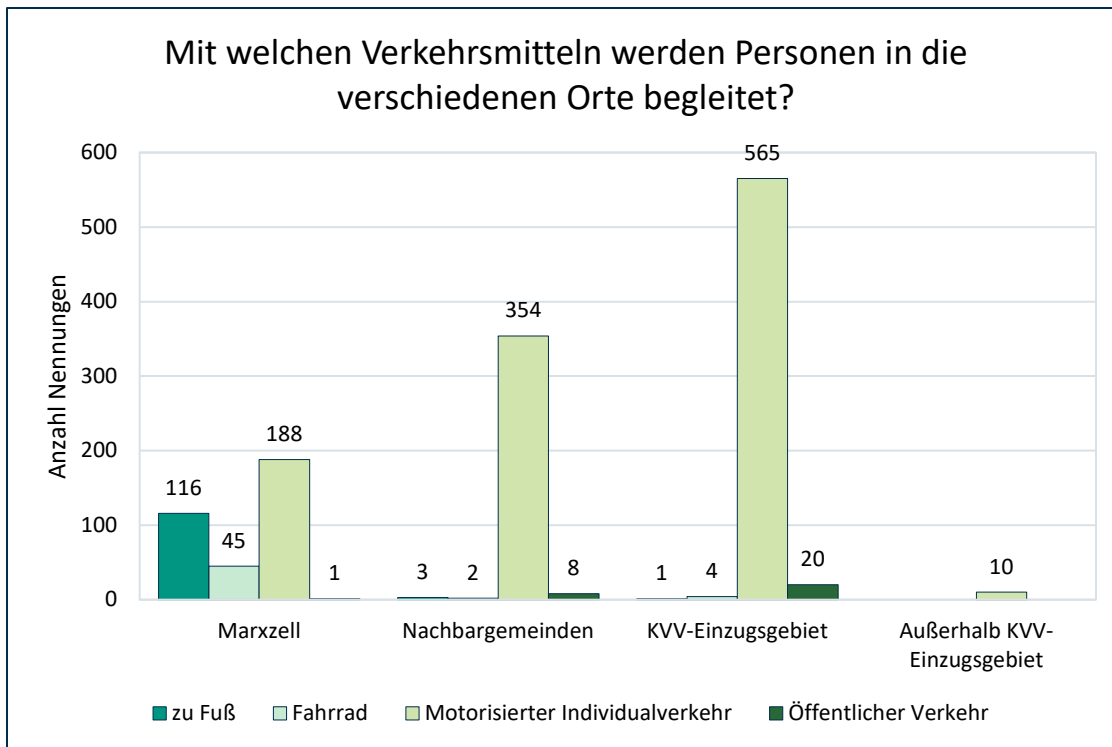


Abbildung 79: Mit welchen Verkehrsmitteln werden Personen in die verschiedenen Orte begleitet? (n=1.317)

Abbildung 81 zeigt, welchen Anteil ihrer eingetragenen Begleitungen die Befragten mit welchem Verkehrsmittel erreichen. Hierfür liegen Angaben von 373 Personen vor. Dabei zeigt sich, dass der MIV Anteil bei Begleitungen sehr hoch ist, 93 % der Befragten geben an, mindestens eine Begleitung mit dem MIV zu erreichen, 65 % geben sogar an, alle genannten Begleitungen typischerweise mit dem MIV zu erledigen. Daneben geben 30 % der Befragten an, mindestens einen Teil der Begleitungen zu Fuß oder mit dem Rad zu erledigen, davon 4 % die alle genannten Begleitungen aktiv erledigen.

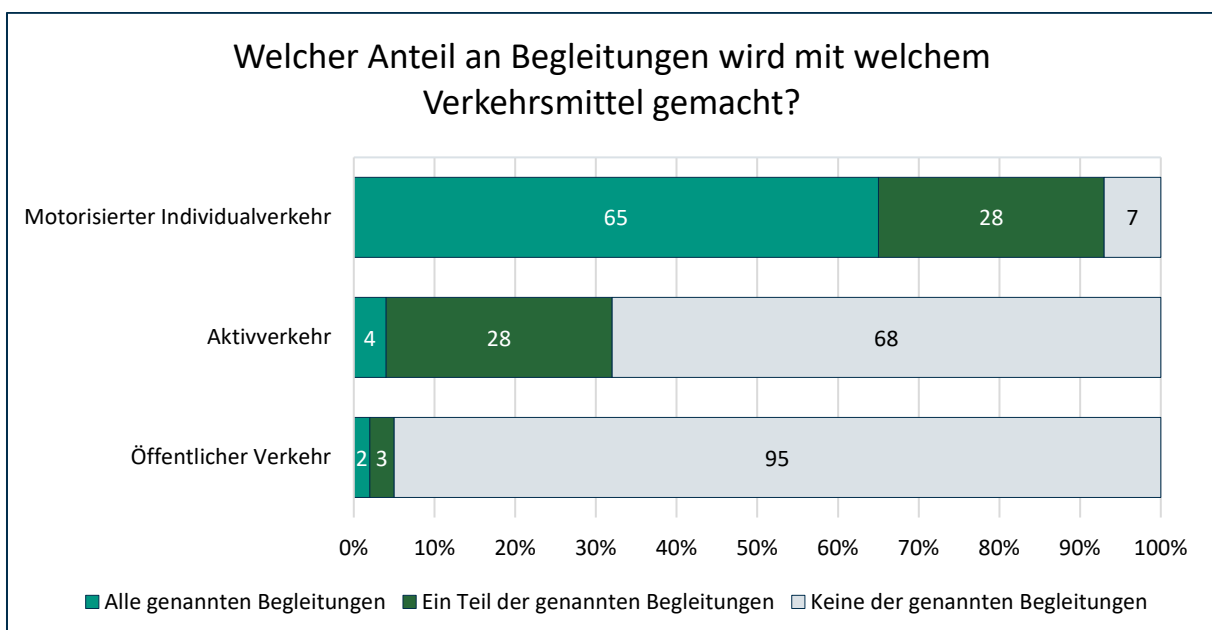


Abbildung 80: Welcher Anteil an Begleitungen wird mit welchem Verkehrsmittel gemacht? (n=373)

4.1.24 Häufigkeit von Begleitaktivitäten

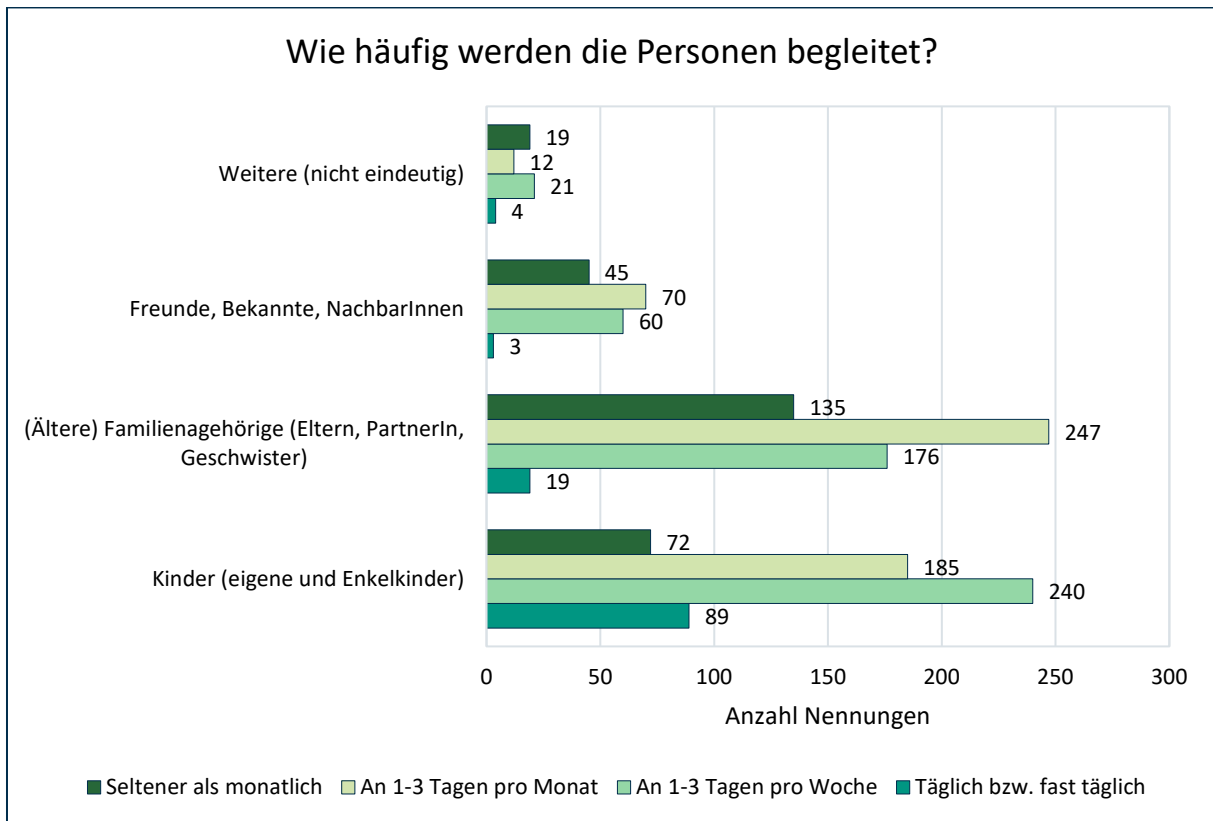


Abbildung 81: Wie häufig werden die Personen begleitet? (n= 1.397)

Auf die Häufigkeit der Begleitungen (Abbildung 82) bezogen stellt sich heraus, dass Kinder am häufigsten begleitet werden. 15 % aller Kinderbegleitungen finden täglich und 41 % wöchentlich statt. (Ältere) Familienangehörige werden zwar auch wöchentlichen (31 %), vergleichsweise aber eher monatlich (43 %) bis seltener (23 %) begleitet. Bei Freunden und Verwandten verteilen sich die Häufigkeiten etwas gleichmäßiger. Hier finden 34 % der Begleitungen wöchentlich, 39 % monatlich und 25 % selten statt.

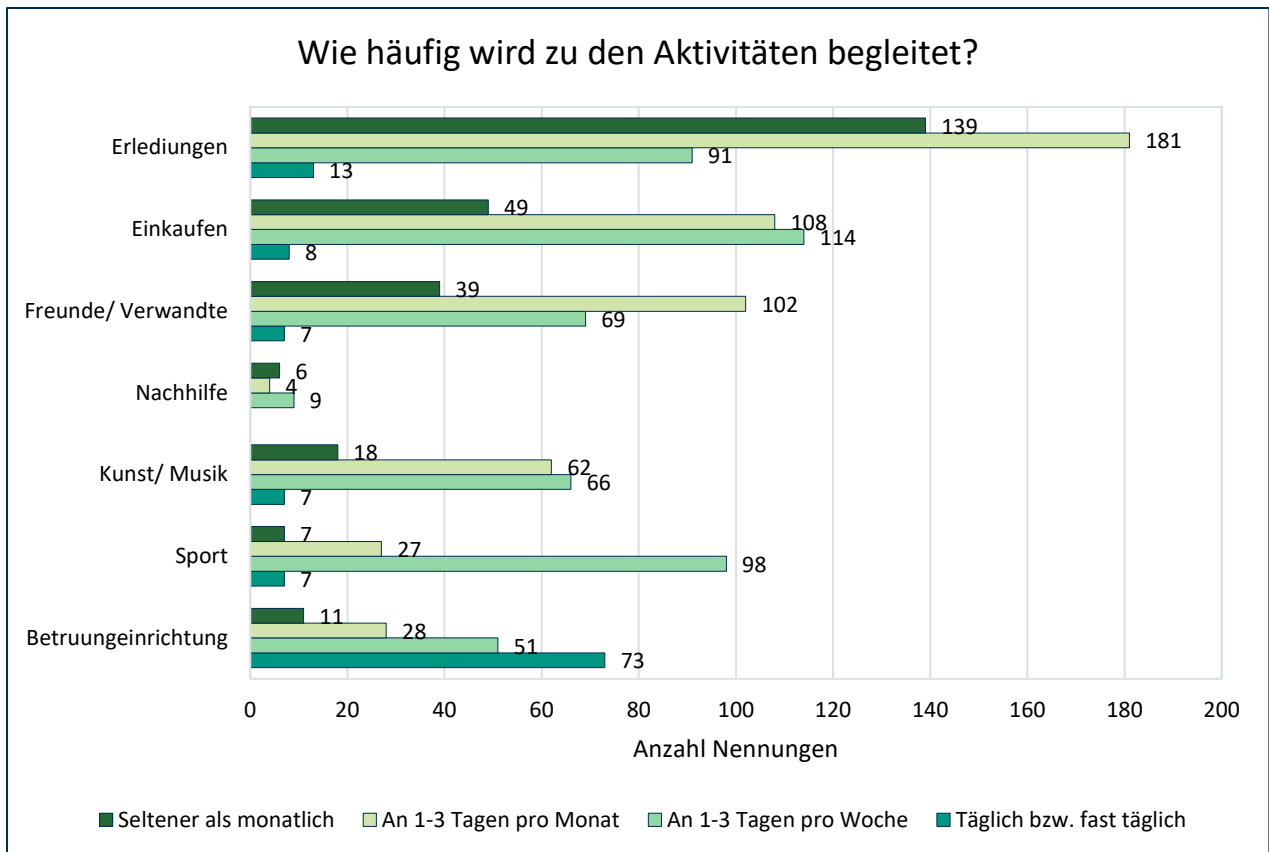


Abbildung 82: Wie häufig wird zu den Aktivitäten begleitet? (n= 1.394)

Wie beim räumlichen Verhalten und der Verkehrsmittelwahl kann auch hier (siehe Abbildung 83) analog betrachtet werden, wie häufig zu welchen Einrichtungen begleitet wird. Mithin wird deutlich, wohin die tägliche Begleitung von Kindern stattfindet. Davon betreffen 63 % das Holen (und/ oder) Bringen zu Betreuungseinrichtungen wie der Kita oder Schule. Die meistgenannte Begleitaktivität Erledigungen wird zu 43 % an 1-3 Tagen pro Monat oder sogar seltener (33 %) getätigt. Beim Einkaufen scheint es sich dagegen bei einigen Teilnehmenden um einen gemeinsamen „Wocheneinkauf“ zu handeln, denn 41 % erfolgen wöchentlich. Ähnliches gilt für Begleitungen zum Sport oder Kunst/ Musik. Beim Sport (70 %) stehen wohl meist wöchentliche Termine an, bei Kunst oder Musik werden Personen in 43 % der Fälle wöchentlich und 41 % monatlich und somit etwas weniger häufig begleitet.

Ausblick: Wie geht es weiter?

Abschließend sei drauf hingewiesen, dass sich die Studie im Rahmen der Projekts C2C (Country to City Bridge) aus einem quantitativen und einem qualitativen Teil, also zweistufig, aufgebaut ist. Im vorliegenden Beitrag werden ausgewählte Ergebnisse aus dem ersten Teil des Forschungsdesigns, der quantitativen Erhebung, präsentiert und diskutiert. Dabei liegt der Fokus auf der Auswertung auf Beziehungsebene. Im zweiten Analyseschritt werden Mobilitätstypen mittels Clusteranalysen identifiziert, die wiederum aus der quantitativen Erhebung abgeleitet werden. Die Auswertung der Mobilitätstypen wird demnach die Personen Ebene darstellen. Davon ausgehend werden weitere Fragen mit Fokus auf Nutzungsinteresse von neuen Mobilitätsangeboten, wie (automatisierten) Rufbussen, abgeleitet. Diese Fragen werden dann in einer Reihe von Fokusgruppen vertieft, deren Zusammensetzung sich an Mobilitätstypen orientieren soll.

Literatur

- Appel, A., Ballreich, S., Grebe, M., Hartwig, M., Helmann, J., Hertel, J., Lehnshack, M., Büsching, A., Schlossmacher, M., & Sikora, A. (2026). *Mobilität in ländlichen Räumen: Eine vergleichende Analyse von Ansätzen in Europa* (p. 68 pages) [Application/pdf]. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. <https://doi.org/10.58007/2WXQ-M861>
- Axhausen, K. W., & Gärling, T. (1992). Activity-based approaches to travel analysis: Conceptual frameworks, models and research problems. *Transport Reviews*, *12*(4), 323-341.
- Axhausen, K. W., Zimmermann, A., Schönfelder, S., Rindsfuser, G., & Haupt, T. (2002). Observing the rhythms of daily life: A six-week travel diary. *Transportation*, *29*(2), 95–124. <https://doi.org/10.1023/A:1014247822322>
- Campbell, K. E., & Lee, B. A. (1991). Name generators in surveys of personal networks. *Social Networks*, *13*(3), 203–221. [https://doi.org/10.1016/0378-8733\(91\)90006-F](https://doi.org/10.1016/0378-8733(91)90006-F)
- Gramsch-Calvo, B., & Axhausen, K. W. (2022). *Place generator & place interpreter. A new survey method to understand regular destination choice* (Arbeitsberichte Verkehrs- Und Raumplanung No. 1769).
- infas, DLR, & infas 360. (2025). *Mobilität in Deutschland – MiD 2023 Ergebnisbericht* (Fe-Nr. VB600001). Bundesministerium für Verkehr.
- Löchl, M., SCHÖNFELDER, S., Schlich, R., Buhl, T., Widmer, P., & Axhausen, K. W. (2005). *Untersuchung der Stabilität des Verkehrsverhaltens: Schlussbericht*. <https://www.research->

collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/23529/ab287.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Pendleratlas. (2024). *Pendleratlas Deutschland: Hauptströme*. Pendleratlas Statistikportal.

<https://pendleratlas.statistikportal.de/>

Schlich, R., Simma, A., & Axhausen, K. (2003). *Determinanten des Freizeitverkehrs—Modellierung und empirische Befunde* (Endbericht No. 2000/445; SVI-Forschungsbericht).

Statistische Ämter des Bundes und der Länder. (2024). *Zensus 2022* [Data set].

Statistisches Landesamt. (2024). *Interaktive Karten; Bevölkerung 2024*. Baden-Württemberg

Statistisches Landesamt. <https://www.statistik-bw.de/service/karten-und-atlantent/karten-des-statistischen-landesamtes-bw/>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. (2022). *Zensus 2022* [Data set].

Winkler, C., & Axhausen, K. W. (2024). How do the Swiss Spend their Time? *Findings*.

<https://doi.org/10.32866/001c.108600>

