

Mobilitätsverhalten und Alltagsgestaltung in Waldbronn

Ergebnisse einer Befragung

von Paul Witte¹, Linus Hartmann¹ und Maike Puhe¹

KIT SCIENTIFIC WORKING PAPERS 279



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 Waldbronn aus Oktober/ November 2025 dar. Ziel der Untersuchung ist es, ein differenziertes Verständnis der Mobilitätsbedürfnisse und -verflechtungen der Bevölkerung zu gewinnen. Die Befragung entstand im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr geförderten Projekts Country to City Bridge – Analyse und funktionale Lösungskonzepte (C2CBridge)¹, das darauf abzielt, Mobilitätslösungen für Stadt-Umland Verflechtungen zu entwickeln.

Im Mittelpunkt dieses Berichts steht die Frage, welche Verkehrsmittel für welche Zwecke von den Teilnehmenden 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 Teilnehmenden selbst angeben konnten, welche Aktivitäten sie typischerweise in ihrem Alltag unternehmen. Dazu gehören beispielsweise Einkäufe, Erledigungen, Besuche bei Freunden oder Verwandten, ehrenamtliche Tätigkeiten, Freizeitaktivitäten oder das Holen- und Bringen von anderen Menschen. Auf Grundlage dieser individuellen, persönlichen Angaben wurde dann untersucht, welche Verkehrsmittel die Befragten typischerweise nutzen, welche Ziele sie ansteuern und wie oft sie das tun.

Insgesamt nahmen 2.177 Personen an der Umfrage teil. Die Stichprobe zeigt im Verhältnis zur demografischen Statistik der Gemeinde eine leicht abweichende Geschlechterverteilung, mit etwas mehr Männern als Frauen. Die Altersverteilung weicht hingegen nur unwesentlich von der Grundgesamtheit ab.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt für viele Befragte das zentrale Alltags-Verkehrsmittel dar. Gleichzeitig gibt es auch Personen, die nie den MIV nutzen. Außerdem zeigt sich, dass viele Befragte regelmäßig zu Fuß oder mit dem Fahrrad (Aktivverkehr) unterwegs sind – dies gilt insbesondere für Wege innerhalb von Waldbronn. Fast alle Befragten nutzen diese Fortbewegungsmittel zumindest teilweise. Für Einkäufe sowie Begleitungen von anderen Menschen ergibt sich allerdings ein konträres Bild: obwohl ein Großteil dieser Aktivitäten innerhalb von Waldbronn stattfindet, erfolgt dies zum Großteil mit dem MIV. Der öffentliche Verkehr (ÖV) nimmt im Gegensatz zu den anderen Verkehrsmitteln bei vielen Befragten keine große Bedeutung im Alltag ein – lediglich für Fahrten nach Ettlingen oder Karlsruhe sowie für Aktivitäten außerhalb des KVV-Einzugsgebietes wird teilweise der ÖV genutzt.

Die Befragung zeigt außerdem, dass die vorhandenen Angebote und Dienstleistungen innerhalb der Gemeinde von den Teilnehmenden genutzt werden. Wie bereits erwähnt, erfolgt ein Großteil der Einkäufe sowie Begleitungen innerhalb von Waldbronn, aber auch ehrenamtliche Tätigkeiten bzw. Vereinsaktivitäten finden überwiegend innerhalb der Gemeinde statt. Gleichzeitig sind Vernetzungen mit der weiteren Region für viele Teilnehmende ein wesentlicher Bestandteil ihrer Alltagsmobilität. Für Arbeit, Ausbildung, Personenbesuche sowie sonstige Freizeitaktivitäten verlassen die Befragten häufiger die Gemeinde, als dass sie in Waldbronn bleiben. Neben Arbeitsplätzen und Ausbildungsstellen wird das Oberzentrum Karlsruhe insbesondere für Aktivitäten im Bereich Kunst, Kultur oder Entertainment aufgesucht, außerdem

¹ Für mehr Informationen siehe: <https://www.kamo.one/c2c-bridge/>

auch für Einkäufe aus dem non-food Bereich. Die Nachbargemeinden Remchingen und Karlsbad mit ihren jeweiligen Ortsteilen werden insbesondere für Einkaufsaktivitäten, zu einem kleineren Teil auch für Begleitungen angesteuert.

Offen bleibt, ob und von wem zusätzliche ÖPNV-Angebote (wie beispielsweise ein automatisierter Shuttle-Service) in der Gemeinde genutzt 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 Mobilitätsprofilen der Menschen flexible und einfach zugängliche (automatisierte) ÖPNV-Angebote zu einer Verkehrsverlagerung 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 Waldbronn in Person von Herrn Bürgermeister Christian Stalf und Herrn Reinhold Bayer.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	i
Inhalt	iii
Abbildungsverzeichnis	v
Tabellenverzeichnis	1
1 Einleitung	2
2 Methodik.....	4
2.1 Struktur und Aufbau des Berichts	4
2.2 Rekrutierungsstrategie.....	4
2.3 Wissenschaftlicher Hintergrund - konzeptioneller Ansatz – warum diese Methode?	5
2.4 Die Verwendung von „Namensgeneratoren“	6
2.5 Aufbau der Namensgeneratoren.....	6
2.6 Zur Interpretation der Daten: „Beziehungen“ als zentrale Bezugsgröße.....	9
3 Teil 1: Zusammensetzung der Stichprobe	10
3.1 Alter und Geschlecht	12
3.2 Staatsangehörigkeit und Wohnort.....	13
3.3 Lebenssituation	14
3.4 Bildungshintergrund.....	15
3.5 Verkehrsbasisdaten und Verkehrsmittelnutzung	16
3.6 MyShuttle	17
3.7 Verkehrsmittelbesitz	18
3.8 Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Wegzwecke	21
3.9 Mobilitätseinschränkungen	22
3.10 Automatisiertes Fahren.....	23
3.11 Arbeits- und Ausbildungsalltag	24
3.11.1 Ortswahl für Arbeit und Ausbildung.....	25
3.11.2 Flexibilität bei der Wahl des Arbeits- und Ausbildungsortes	27
3.11.3 Tätigkeitsumfang	29
3.11.4 Verkehrsmittelwahl bei Arbeit und Ausbildung	29
4 Teil 2: Was machen die Befragten in ihrer Gemeinde und wofür verlassen sie diese?.....	31
4.1 Die Beziehungen der Befragten im Überblick	32
4.1.1 Ortswahl über alle Beziehungen hinweg.....	33
4.1.2 Verkehrsmittelwahl über alle Beziehungen hinweg	34
4.2 Einkaufen	38
4.2.1 Allgemeiner Überblick.....	38
4.2.2 Einkäufe im Internet.....	39
4.2.3 Ortswahl für Einkäufe	41
4.2.4 Verkehrsmittelwahl bei Einkäufen.....	42
4.2.5 Häufigkeit von Einkäufen	44

4.3	Erledigungen	45
4.4	Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten	46
4.4.1	Allgemeiner Überblick	46
4.4.2	Ortswahl für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten	47
4.4.3	Verkehrsmittelwahl für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten	49
4.4.4	Häufigkeit von Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten	51
4.5	Personenbesuche	51
4.5.1	Allgemeiner Überblick	51
4.5.2	Ortswahl für Personenbesuche	53
4.5.3	Verkehrsmittelwahl für Personenbesuche	54
4.5.4	Häufigkeit von Personenbesuchen	56
4.6	Sonstige Freizeitaktivitäten	56
4.6.1	Allgemeiner Überblick	56
4.6.2	Ortswahl für sonstige Freizeitaktivitäten	58
4.6.3	Verkehrsmittelwahl bei sonstigen Freizeitaktivitäten	60
4.6.4	Häufigkeit von sonstigen Freizeitaktivitäten	63
4.7	Begleitaktivitäten	64
4.7.1	Allgemeiner Überblick	64
4.7.2	Ortswahl für Begleitungen	66
4.7.3	Verkehrsmittelwahl bei Begleitungen	68
4.7.4	Häufigkeit von Begleitungen	70
4.7.5	Ausblick: Wie geht es weiter?	72
5	Literatur	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beispielhafter Aufbau des Namensgenerators „Vereins- oder Ehrenamtsaktivitäten“	7
Abbildung 2: Geschlecht der Befragten	12
Abbildung 3: Alter der Befragten.....	12
Abbildung 4: Wohnort der Befragten.....	13
Abbildung 5: Lebenssituation der Befragten	14
Abbildung 6: Bildungshintergrund	15
Abbildung 7: Höchster Berufsbildungs- oder Hochschulabschluss	16
Abbildung 8: Verkehrsmittelnutzung nach Häufigkeit.....	16
Abbildung 9: Bekanntheit des KVV-Angebots MyShuttle	17
Abbildung 10: Nutzung des KVV-Angebots MyShuttle.....	18
Abbildung 11: Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt der Befragten.....	18
Abbildung 12: Anzahl an Pkws in den Haushalten der Befragten	19
Abbildung 13: Anteil der Befragten mit Führerschein.....	19
Abbildung 14: Anteil der Befragten mit Elektrofahrrad und konventionellen Fahrrädern	20
Abbildung 15: Anteil der Befragten mit ÖV-Abonnement	20
Abbildung 16: Prozentualer Modal Split für verschiedene tatsächlich zurückgelegte Wege der Befragten.....	21
Abbildung 17: Mobilitätseinschränkungen der Befragten in Prozent	22
Abbildung 18: Zustimmung der Befragten zu unterschiedlichen autonomen Mobilitätsoptionen im Alltag der Befragten.....	23
Abbildung 19: Zustimmung der Befragten zu einer potentiellen autonomen Ortsbuslinie in Waldbronn.....	24
Abbildung 20: Arbeitsorte der Befragten.....	25
Abbildung 21: Ausbildungsort der Befragten.....	25
Abbildung 22: „Sind Sie nebenher erwerbstätig?“	26
Abbildung 23: „Haben sie einen festen Arbeitsplatz? Beispielsweise in einem Büro oder einer Geschäftsstelle?“	27
Abbildung 24: „Arbeiten Sie - wenn auch nur gelegentlich - von zu Hause aus?“	28
Abbildung 25: Tätigkeitsumfang der Befragten	29
Abbildung 26: Prozentualer Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel zum Erreichen der Ausbildungs- bzw. Arbeitsstätte der Befragten	30
Abbildung 27: Vereinfachte Darstellung der räumlichen Kategorisierung der Beziehungen.....	31
Abbildung 28: Anzahl gemeldeter Beziehungen pro Person	33
Abbildung 29: Welche Orte werden für die Beziehungen aufgesucht?.....	34
Abbildung 30: Welche Verkehrsmittel werden für die Beziehungen genutzt?.....	35
Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl in den unterschiedlichen räumlichen Kontexten	36

Abbildung 32: Modal Split in verschiedenen Aktivitätenklassen in Prozent	37
Abbildung 33: Anteil der unterschiedlichen räumlichen Kontexte in den Aktivitätenklassen	37
Abbildung 34: Welche Geschäfte werden besucht?	39
Abbildung 35: Häufigkeit von Einkäufen des täglichen, gelegentlichen und langlebigen Bedarfs im Internet	40
Abbildung 36: Räumliche Verteilung aller genannten Geschäfte	41
Abbildung 37: Ortswahl der genannten Geschäfte	42
Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl bei Einkäufen nach Ort des Geschäfts	43
Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl für Einkäufe nach Kategorie	44
Abbildung 40: Wie häufig werden verschiedene Geschäfte aufgesucht?	45
Abbildung 41: Welche Erledigungen unternehmen Sie am häufigsten?	45
Abbildung 42: Mitgliedschaft in einem Verein oder Ehrenamt	46
Abbildung 43: Welche Ehrenämter bzw. Vereinstätigkeiten werden gemeldet?	47
Abbildung 44: Räumliche Verteilung aller Ehrenamts- und Vereinstätigkeiten	48
Abbildung 45: Ortswahl für ehrenamtliche Tätigkeiten/ Vereinsaktivitäten	49
Abbildung 46: Modal Split für Vereins- und Ehrenamtstätigkeit nach Ort der Aktivität ..	50
Abbildung 47: Verkehrsmittelwahl für Verein & Ehrenamt nach Kategorie	50
Abbildung 48: Häufigkeiten von Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten	51
Abbildung 49: Welche Personen werden zu Hause besucht?	52
Abbildung 50: Räumliche Verteilung von Personenbesuchen	53
Abbildung 51: Ortswahl bei Personenbesuchen	54
Abbildung 52: Modal Split für Personenbesuche nach Ort der Aktivität	55
Abbildung 53: Verkehrsmittelwahl für Personenbesuche nach Personengruppen	55
Abbildung 54: Häufigkeiten von Personenbesuchen	56
Abbildung 55: Sonstige Freizeitaktivitäten der Befragten	58
Abbildung 56: Räumliche Verteilung der sonstigen Freizeitbeziehungen	59
Abbildung 57: Ortswahl für sonstige Freizeitaktivitäten nach detaillierten Zwecken	60
Abbildung 58: Modal Split für sonstige Freizeitaktivitäten nach Ort der Aktivität	61
Abbildung 59: Verkehrsmittelwahl für sonstige Freizeitaktivitäten nach detailliertem Aktivitätenzweck	62
Abbildung 60: Häufigkeit von sonstigen Freizeitaktivitäten	63
Abbildung 61: „Kommt es manchmal vor, dass Sie andere Personen auf ihren Wegen begleiten?“	64
Abbildung 62: Welche Personen werden begleitet?	65
Abbildung 63: Zu welchen Einrichtungen werden andere Personen begleitet?	65
Abbildung 64: Wer wird zu welchen Aktivitäten begleitet?	66
Abbildung 65: Wohin werden Personen begleitet?	67
Abbildung 66: Wo befinden sich die Aktivitäten, zu denen begleitet wird?	67
Abbildung 67: Mit welchen Verkehrsmitteln werden Personen begleitet?	68

Abbildung 68: Mit welchem Verkehrsmittel werden Personen zu ihren Aktivitäten begleitet?	69
Abbildung 69: Mit welchem Verkehrsmittel werden Personen in die verschiedenen Orte begleitet?	70
Abbildung 70: Wie häufig werden Personen begleitet?	71
Abbildung 71: Wie häufig wird zu verschiedenen Aktivitäten begleitet?	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Kategorisierungsschema der einzelnen Einträge	7
Tabelle 2: Stichprobenbeschreibung Waldbronn*	11
Tabelle 3: Nationalität der Befragten	13
Tabelle 4: Statistische Kennwerte für die Ortswahl von Beziehungen.....	34
Tabelle 5: Statistische Kennwerte zur Verkehrsmittelwahl für berichtete Beziehungen	35
Tabelle 6: Auflistung der Einkaufsbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit	38
Tabelle 7: Auflistung der Vereins- und Ehrenamtsbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit.....	46
Tabelle 8: Auflistung der Personenbesuchsbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit	52
Tabelle 9: Auflistung der sonstigen Freizeitbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit	57
Tabelle 10: Auflistung der Begleitbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit	64

Abkürzungsverzeichnis

AV Aktivverkehr

KVV Karlsruher Verkehrsverbund

MIV Motorisierter Individualverkehr

ÖV Öffentlicher Verkehr

Pkw Personenkraftwagen

1 Einleitung

Kleinstädte sowie ländliche Räume spielen einerseits eine zentrale Rolle als Wohn- und Erholungsgebiete, weisen aber gleichzeitig meist stark negative Pendlersalden auf, die das regionale Verkehrsaufkommen stark erhöhen. So bildet der motorisierte Individualverkehr für Menschen in kleinstädtischen und dörflichen Räumen oft unabhängig vom Wegezweck das meistgenutzte Verkehrsmittel. Öffentliche Verkehrsmittel haben oft nur eine untergeordnete Bedeutung, ebenso ist die Radnutzung im Vergleich zu großstädtischen Räumen tendenziell eher unterdurchschnittlich ausgeprägt (infas et al., 2025). Aus Zeitreihenanalysen lässt sich außerdem ablesen, dass die relative Pkw-Dichte in kleinstädtischen und dörflichen Räumen seit 2002 kontinuierlich steigt, ebenso wie die mittlere Wegeanzahl sowie die täglich zurückgelegten Kilometer pro Person und Tag (Nobis et al., 2019).

Auf der Suche nach möglichen Lösungen sind belastbare und aktuelle Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung unerlässlich. Insbesondere in kleineren Gemeinden ist die Datelage 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 im Oktober/ November 2025 in der Gemeinde Waldbronn 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)². Ziel des Projekts ist es, nachhaltige und übertragbare Mobilitätslösungen für die Mobilität zwischen Stadt und Land zu entwickeln. Dabei wird insbesondere untersucht, wie neue Mobilitätsangebote - etwa bedarfsorientierte Mobilitätslösungen wie (autonome) Rufbusse oder Anruf-Sammeltaxis - sinnvoll in den Alltag der Menschen integriert werden können.

Im Mittelpunkt dieses Berichts steht daher die Frage, welche Verkehrsmittel für welche Zwecke von den Teilnehmenden genutzt werden, welche Aktivitäten innerhalb der Gemeinde stattfinden und für welche Aktivitäten die Menschen ihren Wohnort verlassen.

Strukturell entspricht Waldbronn mit einer mittleren Siedlungsdichte und der räumlichen Nähe zum Mittelzentrum Ettlingen bzw. dem Oberzentrum Karlsruhe den Charakteristika eines verstädterten Raums in einer regiopolitanen Stadtregion. Regiopolregionen zeichnen sich durch disperse Siedlungs-, Arbeitsplatz- und Naherholungsschwerpunkte aus, die spezifische verkehrliche Verflechtungsmuster sowohl zwischen Stadt- und Umland als auch innerhalb der Region erzeugen (Hartz et al., 2023; Radtke & Daub, 2020). Die detaillierten Daten aus Waldbronn können hier exemplarisch verdeutlichen, wie sich Menschen abseits urbaner Verdichtungszentren typischerweise verhalten: welche Verkehrsmittel sie nutzen und welche Orte sie für welche Zwecke ansteuern.

Waldbronn ist eine Gemeinde im nördlichen Schwarzwald und gehört zum Albtal, im Landkreis Karlsruhe in Baden-Württemberg. Laut Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2022) leben in der Gemeinde 13.838 Personen, verteilt über die drei Ortsteile Busenbach, Reichenbach sowie Etzenrot mit Neurod. Funktional bietet Waldbronn eine grundlegende lokale

² Für mehr Informationen siehe: <https://www.kamo.one/c2c-bridge/>

Infrastruktur mit mehreren Schulen, Kindergärten, Einkaufsmöglichkeiten, Hausärzten und Banken. Größere Arbeitsplatzzentren liegen außerhalb, insbesondere in Karlsruhe, Ettlingen und Karlsbad (Pendleratlas, 2024). In verkehrlicher Hinsicht ist die Gemeinde über das Stadtbahnsystem gut an das nah gelegene Mittelzentrum Ettlingen sowie das Oberzentrum Karlsruhe angebunden. Insgesamt wird ein hoher Anteil der Bevölkerung mit einem qualitativ hochwertigen und leicht zugänglichen ÖPNV-System erschlossen (Verkehrsministerium Baden-Württemberg, 2026). Wochentags fährt innerhalb von Waldbronn eine Buslinie, in der Hauptverkehrszeit im 20 Minuten Takt, außerhalb der Spitzenzeiten im 40-60 Minuten-Takt. Zusätzlich verkehrt am Wochenende und in den Abendstunden das Elektroshuttle „My Shuttle“. Dabei handelt es sich um ein flexibles On-Demand Rufbus System, welches nach Bedarf und ohne festen Fahrplan die Waldbronner Ortsteile und die umliegenden Gemeinden verbindet.

Der vorliegende Bericht ist nach Einleitung und Methodenbeschreibung in zwei klar gegliederte Abschnitte unterteilt:

Der erste Teil orientiert sich an Fragen, wie sie auch in der regelmäßig durchgeführten, deutschlandweiten Befragung „Mobilität in Deutschland“ verwendet werden (infas et al., 2025). 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), wodurch ein direkter Vergleich mit den nationalen Befragungsdaten möglich wird.

Der zweite Teil stellt das Mobilitätsverhalten der Teilnehmenden differenzierter dar. Die Befragten konnten über Freitextfelder eigenständig angeben, welche konkreten Aktivitäten sie ausüben, wo diese stattfinden und welche Verkehrsmittel sie dafür nutzen. Dies bietet ein detailliertes Bild der lokalen Mobilitätsmuster der Befragten.

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.

2 Methodik

2.1 Struktur und Aufbau des Berichts

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.

Der Bericht ist im Wesentlichen in zwei Teile gegliedert:

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 Waldbronn genau nachgehen, für welche Aktivitäten sie die eigene Gemeinde 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 Waldbronn, in einem der Nachbarorte (Remchingen, Karlsbad mit ihren unterschiedlichen Ortsteilen), dem nächstgelegenen Mittelzentrum Ettlingen bzw. Oberzentrum Karlsruhe, weiteren Gemeinden des KVV-Einzugsgebiets 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 beispielsweise 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.

2.2 Rekrutierungsstrategie

Zur Rekrutierung der Teilnehmenden wurden alle 8.400 Haushalte, die in Waldbronn gemeldet sind, angeschrieben. Das entsprechende Schreiben wurde vom Bürgermeister der Gemeinde unterschrieben. Um sicherzustellen, dass jeder Haushalt nur einmal an der Umfrage teilnimmt, enthielten die Anschreiben einen personalisierten Zugangscode. Unter Verwendung der Geburtsstagsmethode wurde das Haushaltsmitglied (> 16 Jahre), das zuletzt Geburtstag hatte, darum gebeten, den Zugangscode einzulösen und die Umfrage zu absolvieren. Nach rund zwei Wochen wurden diejenigen Haushalte per Erinnerungsschreiben erneut kontaktiert, die bis dato noch nicht teilgenommen hatten. Insgesamt nahmen 2.177 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 acht Terminen, mindestens einmal in jedem Ortsteil, zur Verfügung. Die entsprechenden Daten wurden im Anschreiben kommuniziert. Daneben wurde angeboten, die Umfrage gemeinsam am Telefon auszufüllen. Die Möglichkeiten wurden hauptsächlich von älteren Bewohner:innen wahrgenommen, sodass sich die Anzahl der über 60-Jährigen in der Stichprobe um circa 90 Personen erhöhte. Die Umfrage konnte in Deutsch, Englisch, Rumänisch oder Türkisch absolviert werden. Dies wurde von acht Personen wahrgenommen.

2.3 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 Waldbronn 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 wie etwa Verwandtschaftsbesuche oder Einkäufe im Bau- oder Gartencenter finden dagegen nur sporadisch statt. 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. 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 Waldbronn explizit auch auf den Aktivitätenraum der Befragten.

Der experimentelle Ansatz verfolgt dabei ebenfalls einen aktivitätsbasierten Ansatz, ermöglicht aber über den Fokus auf die sozialen Beziehungen eine genauere Beschreibung der Verkehrszwecke mit der jeweiligen Verortung und Verkehrsmittelwahl.

2.4 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 zu erfassen und die räumliche Verteilung möglichst detailliert zu bestimmen. 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 Geschäftes. 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“.

2.5 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. Dabei konnte es sich Supermärkte wie Lidl, Rewe etc. handeln, 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. Bei dem Namensgenerator Erledigungen ist allerdings ein technischer Fehler aufgetreten, so dass zwar die genannten Beziehungen erfasst wurden, nicht aber die dazugehörige Ziel- und Verkehrsmittelwahl.

Nicht immer wurden von den Befragten 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: Kategorisierungsschema der einzelnen Einträge).

Tabelle 1: Kategorisierungsschema der einzelnen Einträge

Namensgenerator	Kategorisierung	Beispiel Einträge
	Discounter	Aldi, Lidl, Norma

Einkauf	Supermarkt	Edeka, Rewe, Asialaden, Getränkehandel
	Drogerie	DM, Rossmann, Müller
	Dienstleistendes Handwerk	Wochenmarkt, Bäcker, Nussbaumer, Metzgerei
	Bau- und Gartenmarkt	Hagebau, Zoofachhandel, Gartenfachgeschäft, Dehner
	Einzelhandel (keine Lebensmittel)	Sportgeschäft, Modegeschäft, Buchhandlung
	Sonstige, sprachlich nicht eindeutiger Einkauf	D1, Essen, AP
	Arzt	Zahnarzt, Arztbesuch, Hausarzt, Kieferorthopäde,
Erledigung	Therapie	Krankengymnastik, Physio, Psychotherapie
	Körper & Pflege	Friseur, Apotheke, Nagelstudio, Fußpflege, Optiker
	Verwaltung & Organisatorisches	Jobcenter, Post, Amt
	Finanzen	Steuerberater, Versicherung, Bank
	Entsorgung	Grüngutplatz, Grünschnitt
	Sonstige, sprachlich nicht eindeutige Erledigung	Besorgungen, A1, Erledigung1, Besorgungen, XXXXXXXXX
	Familien- und Verwandtschaftsbesuch	Opa, Schwester, Mutter, Lebensgefährtin
Personenbesuche	Freundschafts- und Bekanntenbesuch	Freunde, Sozialdienste, Freundin M., Nachbarn
	Name: unbekannt, ob Freunde oder Verwandte	Alle Einzelnamen
	Sonstige: sprachlich nicht eindeutige Besuche	xy, wauwau,
	Vereins- und Mannschaftssport	TV Busenbach, Turnverein, TSV Reichenbach, TC Waldbronn
Verein- und Ehrenamt	Ehrenamtliche Aktivitäten	Elternbeirat, Partei, Schriftführer,
	Vereins- oder Kurstreffen	Schwarzwaldverein, Musikverein, DLRG, Orchester, Freiwillige Feuerwehr
	Religiöse Zentren oder Treffen	Kindergottesdienst, Moschee, Pfarrgemeinde, Kirchengemeinde
	Sonstige: sprachlich nicht eindeutiger Verein	Ehrenamt, Mitglied
	Gastronomie	Wirtshaus, Restaurantbesuch, Essen gehen, Bar
	Einzelsport (kein Verein)	Bouldern, Nordic Walking, Schwimmen, Gym, Reiten, Golf
Sonstige Freizeitaktivitäten	Events und Veranstaltungen	Stadionbesuch, Konzert, Stadtfest
	Kulturelle Einrichtungen	Museum, Theater, Kino
	Bildungseinrichtungen	Volkshochschule, German Course, Weiterbildung
	Schrebergarten, Arbeiten am Haus/ Grundstück	Streuobstwiese, Gartenarbeiten, Garten
	Erholungsaktivitäten und -orte	Spaziergang, Thermalbad, Gassigehen
	Hobbies	Kartenspielen, Autoschrauben, Gitarre
	Ausflugsaktivitäten und -orte	Stadtbummel, Radtouren, Freizeitpark, Zoo
	Sonstige: sprachlich nicht eindeutige Freizeitaktivität	Zu wenig Zeit, aktiv1

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 890 Beziehungen (von insgesamt 28.961) einem anderen Namensgenerator zugeteilt. Der Namensgenerator Sonstige Freizeit (708) war besonders stark betroffen. Die Namensgeneratoren umfassen am Ende also alle gemeldeten

Beziehungen, deren räumliche Verteilung, die entsprechende Verkehrsmittelwahl und die subjektiv wahrgenommene Häufigkeit. Von den 2.177 Teilnehmenden ließen 19 Befragte alle Namensgeneratoren leer, füllten aber dafür andere Teile der Umfrage aus.

2.6 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.

3 Teil 1: Zusammensetzung der Stichprobe

Zunächst sei angemerkt, dass die Ziehung des Einwohnermeldeamtes 8.400 Haushalte umfasst, die per Brief angeschrieben wurden. Insgesamt haben 2.177 Personen die Umfrage vollständig absolviert. Die Rücklaufquote der Befragung liegt damit bei 26 %. 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 leicht abweichende Geschlechterverteilung. Rund 52 % entfallen hier auf Männer und 47 % auf Frauen. Die größte Altersgruppe bilden die über 60-Jährigen mit 943 Befragten. Im Vergleich zur Grundgesamtheit sind diese jedoch leicht überrepräsentiert, die Altersklasse der unter 30-Jährigen dafür leicht unterrepräsentiert. Demnach weichen sowohl Altersverteilung als auch Geschlechterverhältnis (vgl. Tabelle 2) nur unwesentlich von der Grundgesamtheit ab. 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 21 % einiges und 35 % manches leisten. 28 % geben an, gut zurechtzukommen und 6 % müssen sich etwas, 3 % sehr einschränken. 6 % geben keine Einschätzung ab. Wie sich dies in der Grundgesamtheit verteilt, ist nicht bekannt. Bezüglich der Nationalität (Tabelle 3) geben 91 % der Teilnehmenden an, sich der deutschen Nationalität zugehörig zu fühlen. Rund 1 % fühlen sich türkisch oder italienisch und ein halbes Prozent kroatisch, ukrainisch oder russisch. 4,3 % fühlen sich einer anderen Nationalität zugehörig. Die Stichprobe beinhaltet also eine Ausländerquote von ca. 9 %.

Tabelle 2: Stichprobenbeschreibung Waldbronn*

Variable	Grundgesamt- heit (%)	Stich- probe (n=2.177)	Stich- probe (%)	Differenz (Pro- zentpunkte)
Geschlecht				
Weiblich	50,6%	1013	46,5%	-4,1%
Männlich	49,4%	1138	52,3%	2,9%
Divers	k.A.	7	0,3%	k.A.
Alter		k.A. (3)		
16–29	15,44%	206	9,5%	-5,94%
30–45	22,88%	486	22,4%	-0,48%
46–60	24,78%	539	24,8%	0,02%
>60	36,90%	943	43,4%	6,50%
Bildungshintergrund				
(Noch) keinen Abschluss	k.A.	37	1,7%	
bis 9. Klasse/ Hauptschulabschluss	k.A.	286	13,1%	
bis 10. Klasse/ Realschulabschluss	k.A.	475	21,8%	
Abgeschlossene Berufsausbildung/ Meister	k.A.	174	8,0%	
Hochschulreife	k.A.	1184	54,4%	
Sonstige/ keine Angabe	k.A.	21	1,0%	
Subjektiver Wohlstand				
"Ich kann mir einiges leisten"	k.A.	452	20,8%	
"Ich kann mir manches leisten"	k.A.	773	35,5%	
"Ich komme zurecht"	k.A.	614	28,2%	
"Ich muss mich ein wenig einschränken"	k.A.	136	6,2%	
"Ich muss mich sehr einschränken"	k.A.	65	3,0%	
Keine Angabe	k.A.	137	6,3%	
Anzahl an Autos in Haushalt				
Keins	k.A.	154	7,1%	
Eins	k.A.	1001	46,0%	
Zwei oder mehr	k.A.	1022	46,9%	

*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)

3.1 Alter und Geschlecht

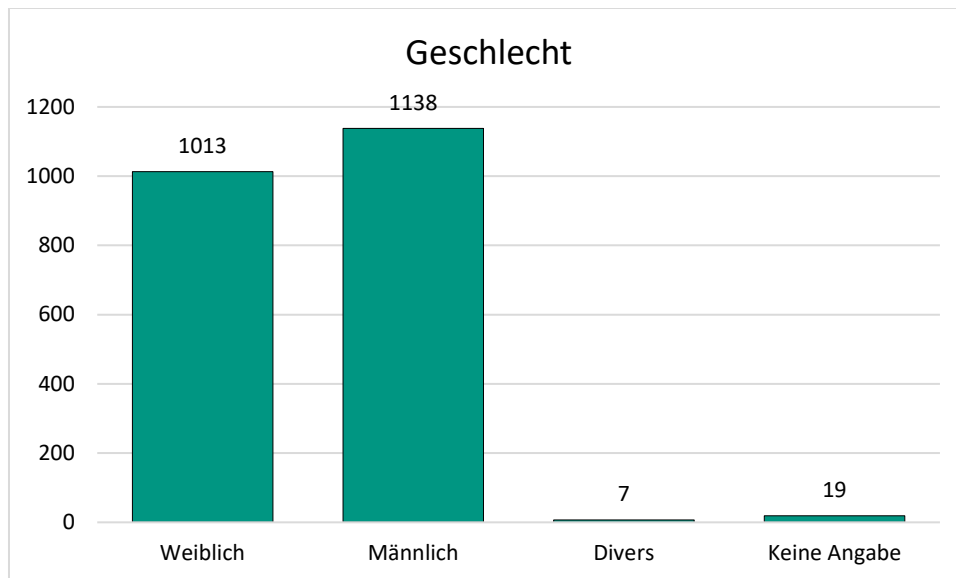


Abbildung 2: Geschlecht der Befragten (n=2.177)

Abbildung 2 zeigt das angegebene Geschlecht der Befragten. Verglichen mit der Grundgesamtheit ergibt sich mit 46,5 % „weiblich“ eine Differenz von -4,1 Prozentpunkten. Dem stehen 52,3 % „männlich“ gegenüber, was einer Differenz von 2,9 Prozentpunkten entspricht. Zum Geschlechtseintrag „divers“ liegen keine offiziellen Daten der Gemeinde vor und 19 befragte Personen geben kein Geschlecht an.

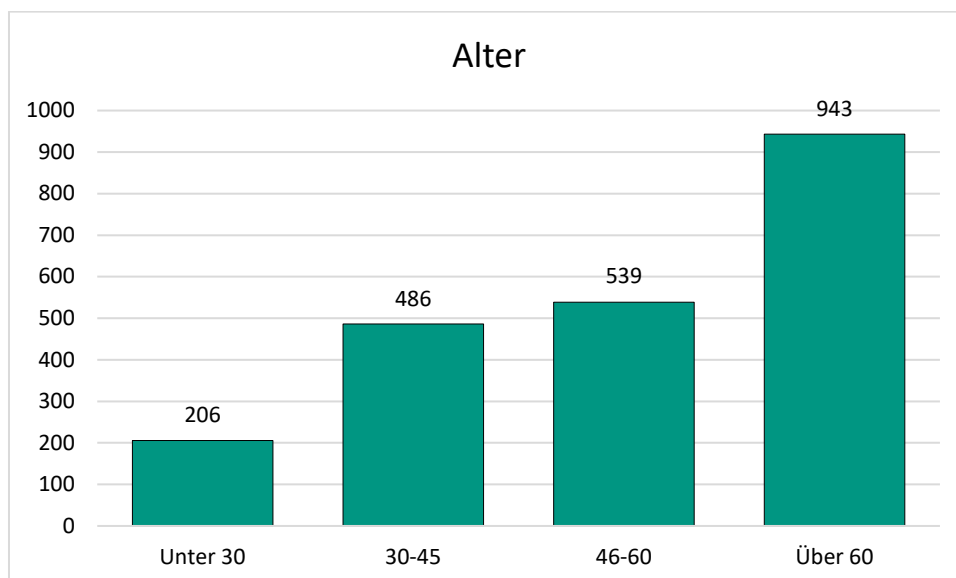


Abbildung 3: Alter der Befragten (n=2.174, drei Befragte gaben kein Alter an)

Das Alter ist in vier Kategorien (Abbildung 3) eingeteilt. Die größte Gruppe sind die über 60-Jährigen mit 943 Personen bzw. 37 %. Im Vergleich sind die Altersgruppen von 30–45 Jahren (-0,48 Prozentpunkte) und 46–60 Jahren (0,02 Prozentpunkte) gemäß der Grundgesamtheit vertreten. Die Altersgruppe der 16-29-Jährigen ist dagegen etwas unterrepräsentiert (-5,94 Prozentpunkte) und die Gruppe der über 60-Jährigen überrepräsentiert (6,5 Prozentpunkte).

3.2 Staatsangehörigkeit und Wohnort

Tabelle 3: Nationalität der Befragten (n=2.236, Mehrfachnennungen möglich)

Deutsch	91,4 %
Türkisch	1,0 %
Rumänisch	0,4 %
Ukrainisch	0,6 %
Kroatisch	0,5 %
Italienisch	0,7 %
Bulgarisch	0,1 %
Polnisch	0,3 %
Russisch	0,5 %
Griechisch	0,1 %
Kosovarisch	0,0 %
Andere Nationalität	3,4 %
Keine Angabe	1,0 %

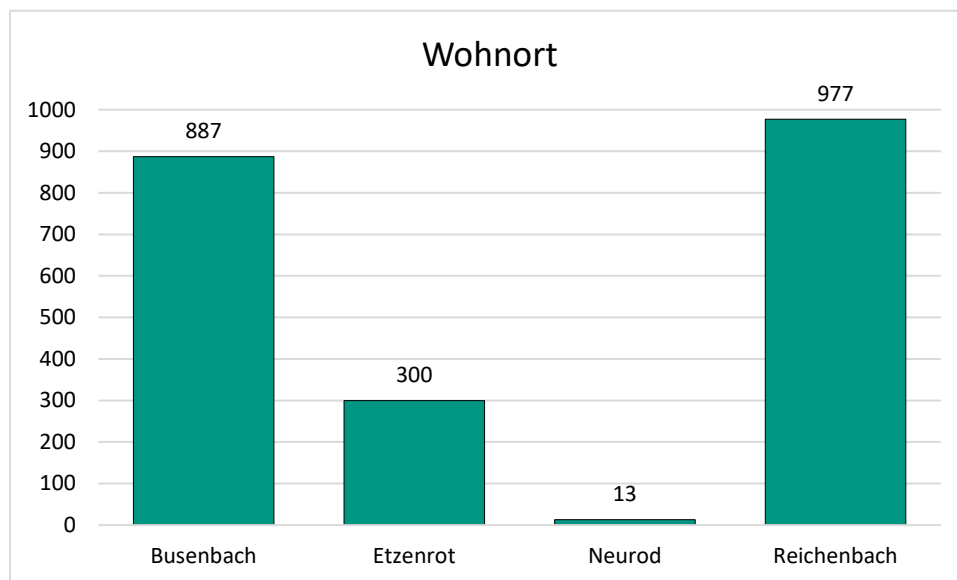


Abbildung 4: Wohnort der Befragten (n=2.177)

In welchem Ortsteil die Teilnehmenden der 13.838 Einwohner:innen umfassenden Gemeinde wohnen, zeigt Abbildung 4. Die Verteilung entspricht nahezu dem tatsächlichen Einwohner:innenverhältnis der Stadtteile (<https://www.waldbronn.de/gemeindeleben>, Stand: 30.06.2026). 41 % der Befragten wohnen in Busenbach, 14 % in Etzenrot inklusive Neurod und 45 % in Reichenbach.

3.3 Lebenssituation

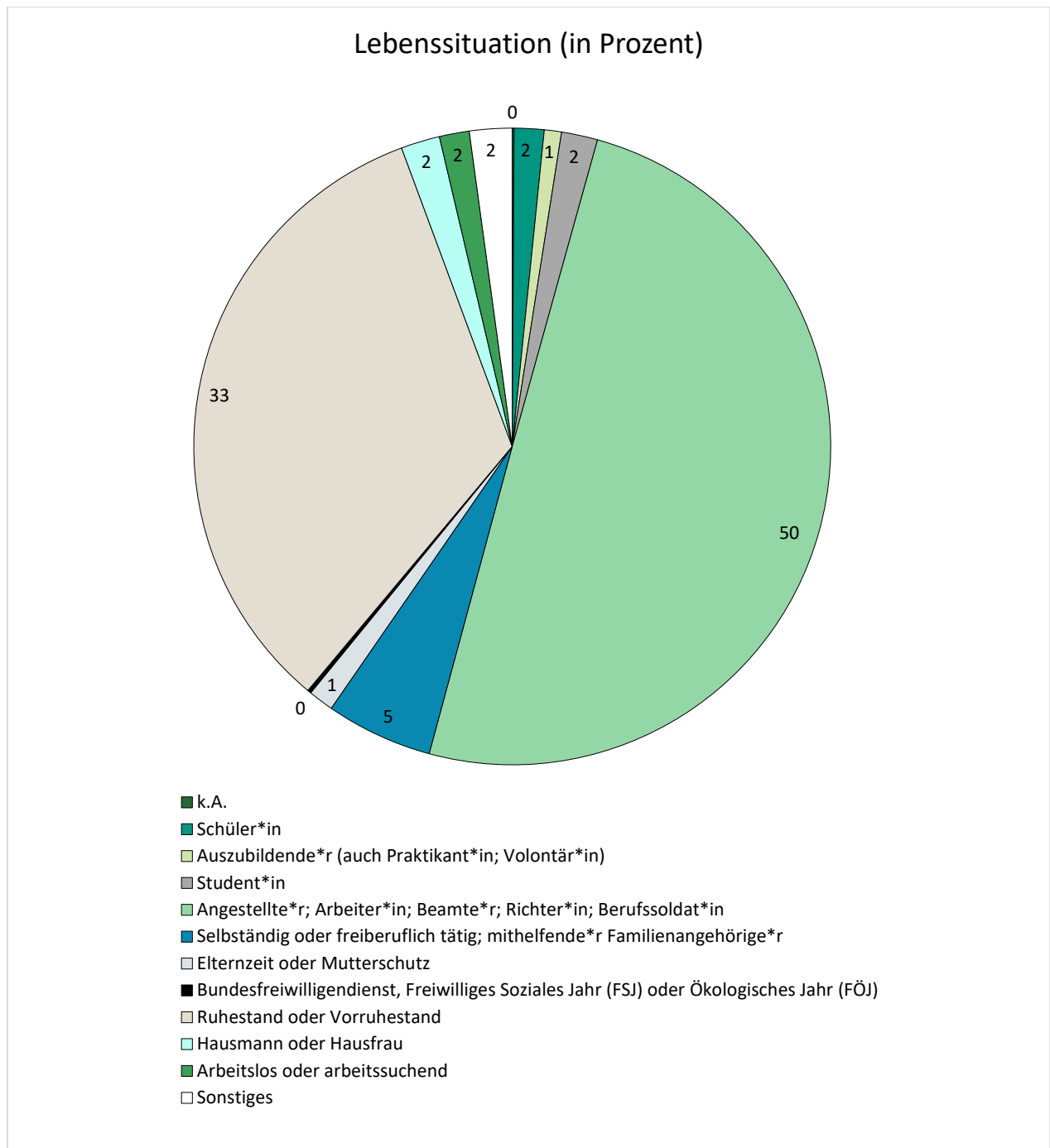


Abbildung 5: Lebenssituation der Befragten (n=2.177)

Wie Abbildung 5 verdeutlicht, ist rund die Hälfte der Befragten in einem Angestelltenverhältnis beschäftigt. Ein Drittel befindet sich bereits im Ruhestand. Diese beiden Gruppen stellen zusammen mit den Selbstständigen (5,4 %) mit 89 % den größten Teil der Stichprobe. Die übrigen Gruppen wie Hausmänner bzw. -frauen oder auch Schüler:innen, Student:innen und Auszubildende umfassen dagegen einen kleinen Teil der Befragten.

3.4 Bildungshintergrund

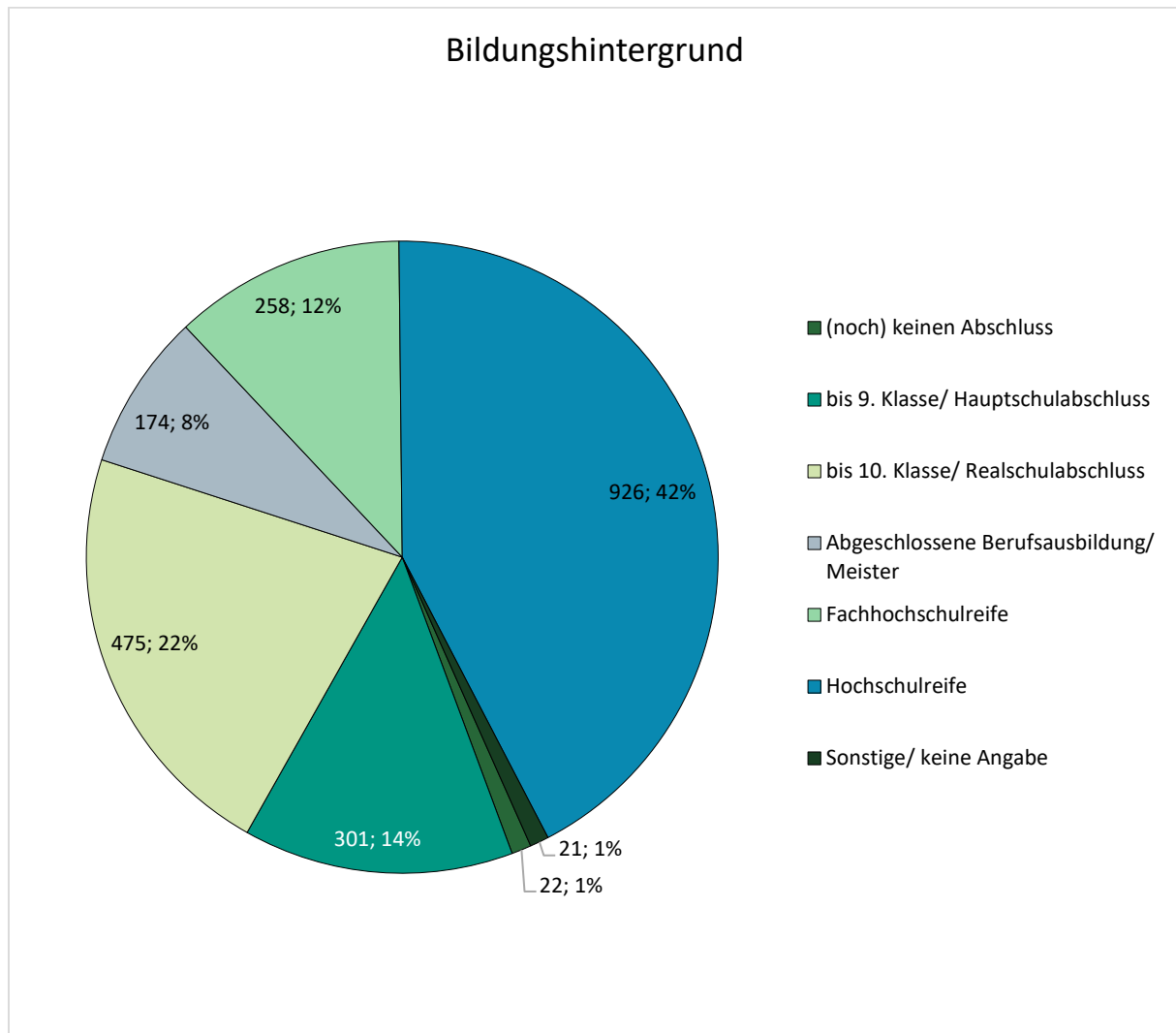


Abbildung 6: Bildungshintergrund (n=2.177; davon k.A.=21)

Von den 2.177 Befragten haben 42 % die allgemeine Hochschulreife und 12 % die Fachhochschulreife erlangt. 22 % haben die mittlere Reife und 14 % einen Hauptschulabschluss (Abbildung 6). Außerdem haben 8 % eine Berufsausbildung in Form eines Technikers oder Meisters absolviert. Jeweils 1 % der Stichprobe haben (noch) keinen Abschluss oder keine Angabe getätigt.

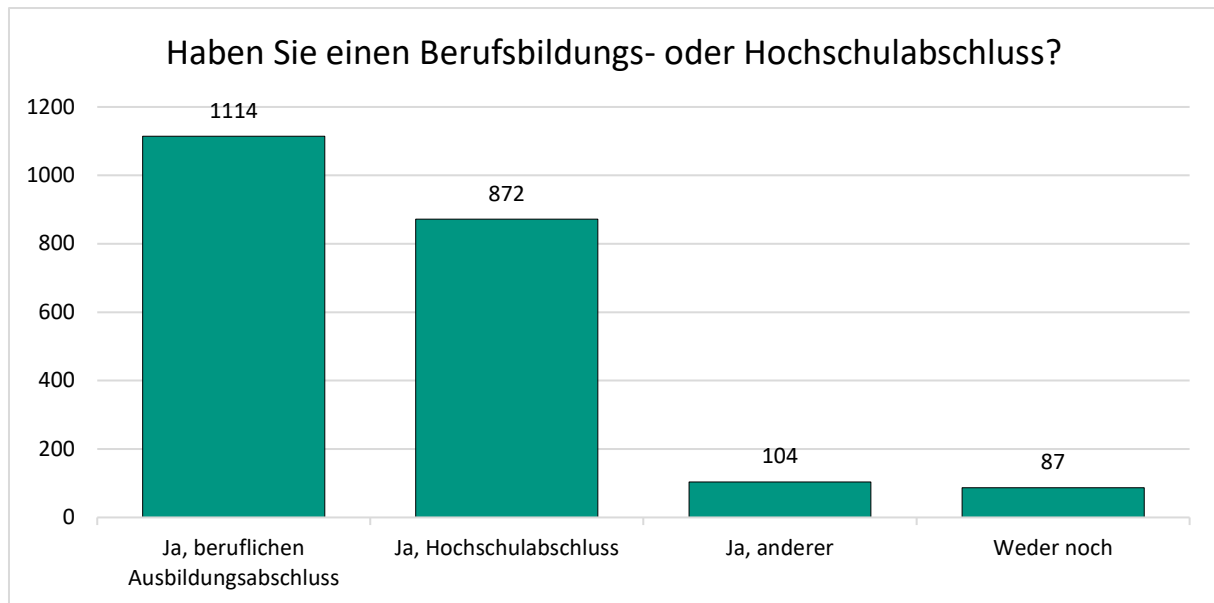


Abbildung 7: Höchster Berufsbildungs- oder Hochschulabschluss (n=2.177)

Abbildung 7 geht auf die weiterführende Frage ein, ob die Teilnehmenden einen Berufsbildungs- oder Hochschulabschluss haben. 1.114 Teilnehmende, und damit etwas mehr als die Hälfte, geben an, einen beruflichen Ausbildungsabschluss und 40 % einen Hochschulabschluss erworben zu haben. 4 % haben hingegen (noch) keine abgeschlossene Ausbildung oder Studium absolviert. Rund 5 % geben an, einen anderen Abschluss zu besitzen.

3.5 Verkehrsbasisdaten und Verkehrsmittelnutzung

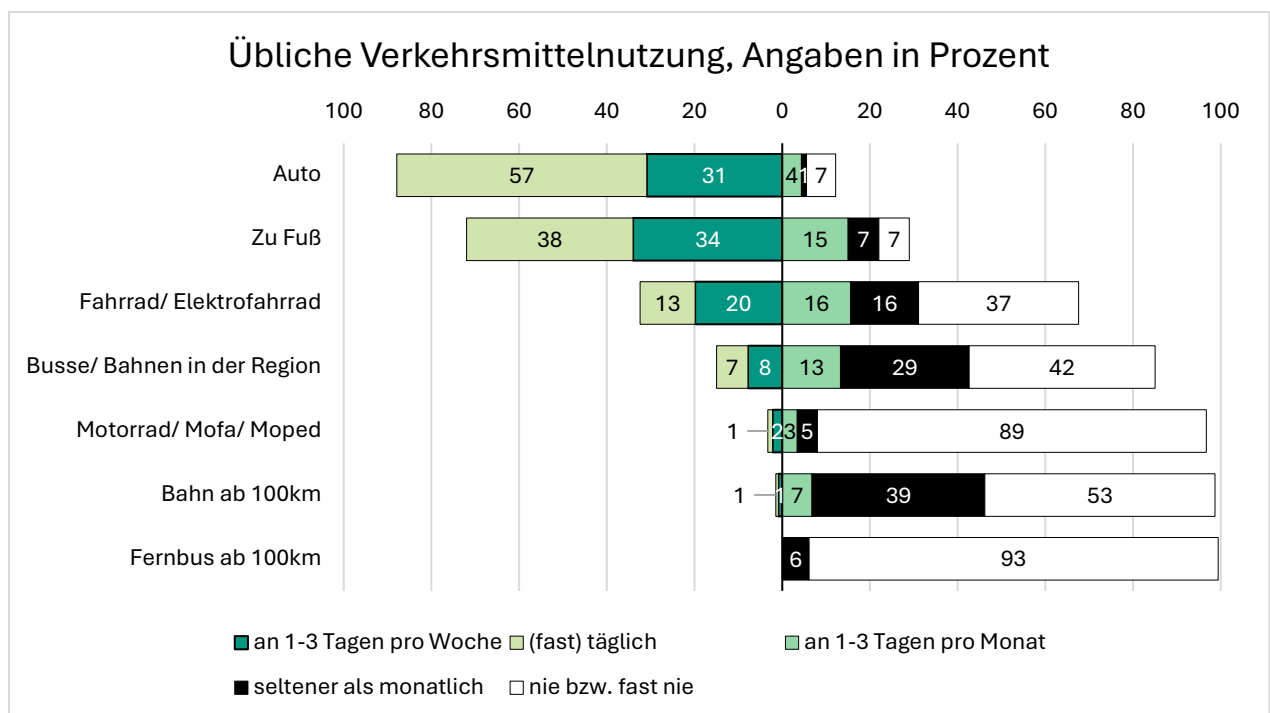


Abbildung 8: Verkehrsmittelnutzung nach Häufigkeit (n=2.132, 2.080, 2.008, 2.020, 1.842, 2.000, 1.966, Nichtnennung möglich)

Für einen ersten Überblick sind in Abbildung 8 die Zahlen für die alltägliche Verkehrsmittelnutzung festgehalten. An dieser Stelle sollten die Befragten zunächst unabhängig vom Zweck selbst einschätzen, wie oft sie welches Verkehrsmittel nutzen. Es ist zu sehen, dass die Häufigkeit, mit der bestimmte Verkehrsmittel genutzt werden, variiert. Das Auto wird dabei von 57 % der Befragten (fast) täglich und von 31 % mehrmals die Woche verwendet. Zudem sind 38 % täglich und 34 % wöchentlich zu Fuß unterwegs. Auf das Fahrrad bzw. Elektrofahrrad greifen 20 % wöchentlich und 12 % täglich zurück. Die übrigen Verkehrsmittel werden eher monatlich oder seltener verwendet. Während der ÖPNV in der Region von 8 % der Befragten (fast) täglich, 7 % wöchentlich und 13 % monatlich in Anspruch genommen wird, wird die Bahn für den Fernverkehr von 39 % seltener als monatlich genutzt. Der Fernbus und das Motorrad spielen dagegen für die meisten Befragten so gut wie keine Rolle.

3.6 MyShuttle

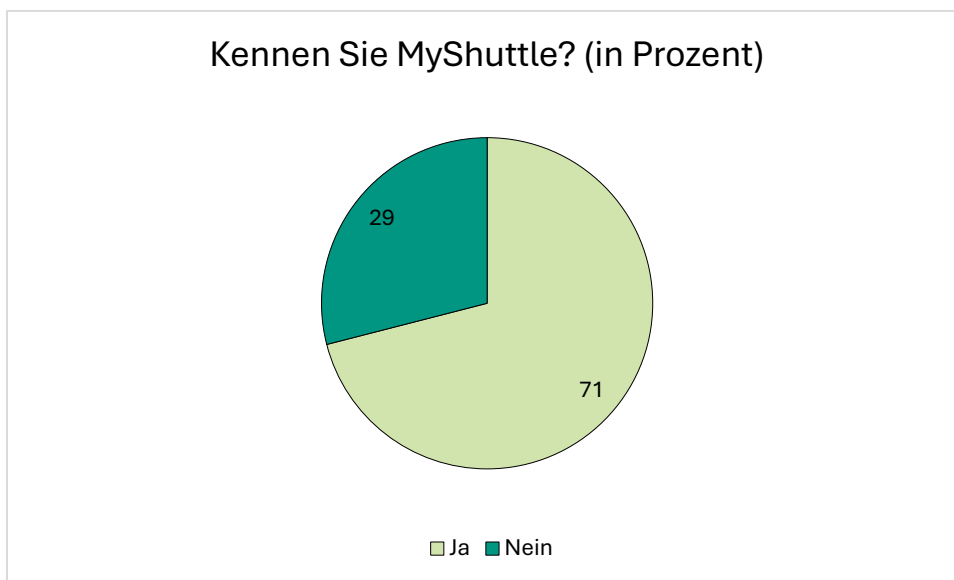


Abbildung 9: Bekanntheit des KVV-Angebots MyShuttle ($n=2.175$)

Auf die Frage, ob das Angebot „MyShuttle“ des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) bekannt ist (Abbildung 9), geben 71 % an, davon gehört zu haben. 29 % kennen das Angebot hingegen nicht.

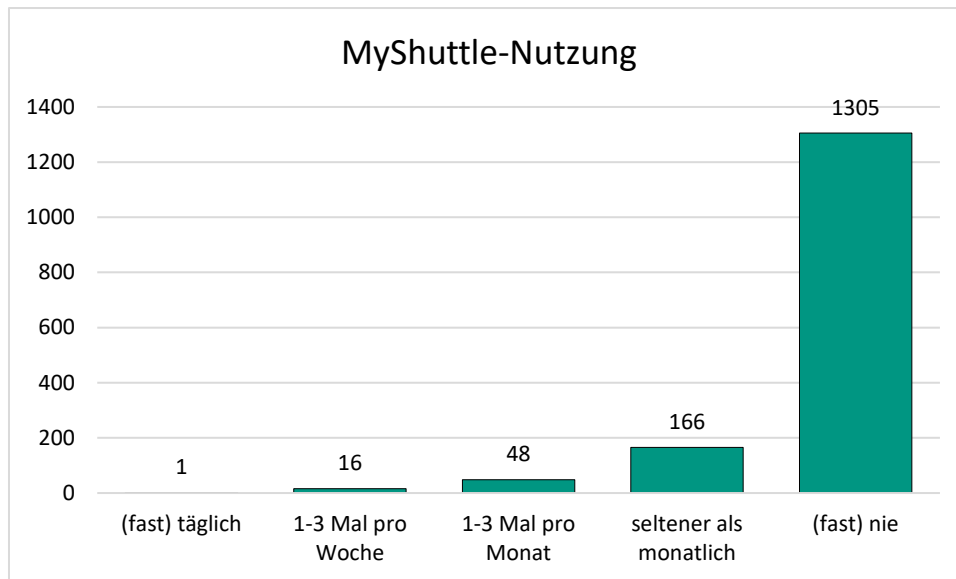


Abbildung 10: Nutzung des KVV-Angebots MyShuttle ($n=1.536$)

Abbildung 10 umfasst diejenigen, die vorher angegeben haben, Kenntnis von „MyShuttle“ zu haben. Es stellt sich heraus, dass das Angebot zwar über 70 % der Befragten kennen, es aber kaum bis gar nicht genutzt wird. 85 % geben an, das Angebot quasi nie zu nutzen. 11 % nutzen es, wenn auch seltener, und 4 % beanspruchen den On-Demand-Service des öffentlichen Verkehrsträgers regelmäßiger.

3.7 Verkehrsmittelbesitz

Die Abbildungen 11 bis 13 richten den Blick zunächst auf den Pkw. 80 % (1.736 Personen) geben an, jederzeit einen Pkw zur Verfügung zu haben. 13 % (289 Personen) können dagegen gar nicht auf einen Pkw zurückgreifen und 6 % gelegentlich (Abbildung 11).

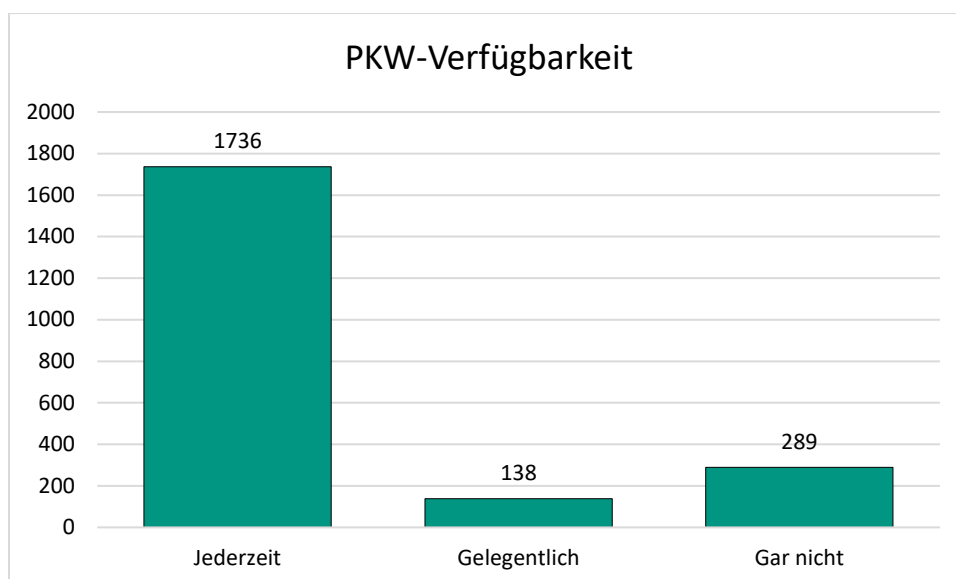


Abbildung 11: Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt der Befragten ($n=2.163$)

Auf die Frage wie viele Pkw der eigene Haushalt besitzt (Abbildung 12), werden im Mittel 2,47 Pkw angegeben. 7 % aller Befragten-Haushalte besitzen kein Auto. Unter diesen 154 Personen sind 79, die zugleich angegeben haben gar keinen Pkw zur Verfügung zu haben. Die übrigen 75 Befragten haben zwar keinen Pkw im Haushalt, könnten aber bspw. durch Carsharing, über Familie/ Freunde/ Bekannte oder die Arbeit hin und wieder auf einen Pkw zurückgreifen. Auf der anderen Seite haben zwar 210 Personen angegeben, dass ihr Haushalt mindestens ein Auto besitzt, ihnen selbst aber gar kein Auto zur Verfügung steht. Hier wurde der Besitz vermutlich nicht auf den gesamten Haushalt, sondern auf das Individuum bezogen.

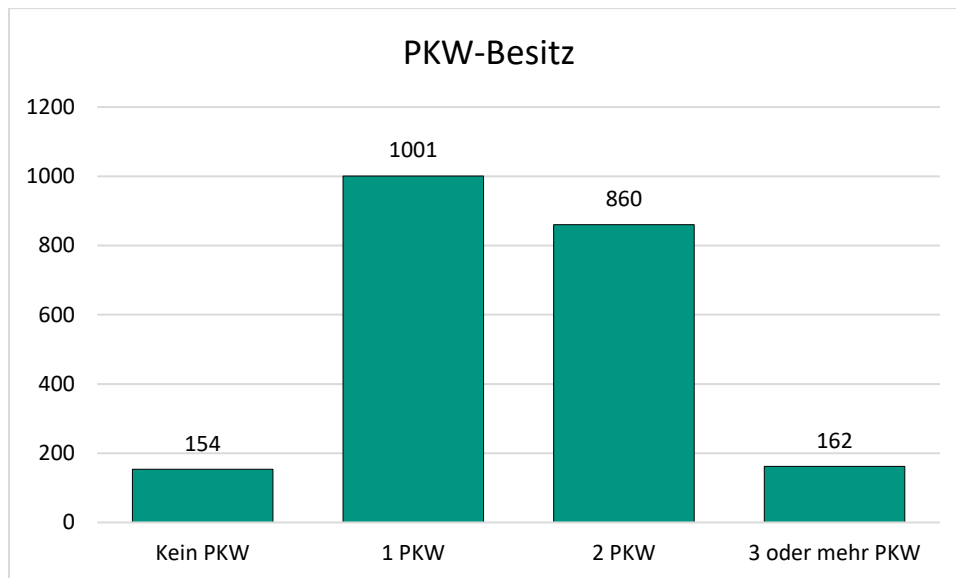


Abbildung 12: Anzahl an Pkws in den Haushalten der Befragten ($n=2.177$)

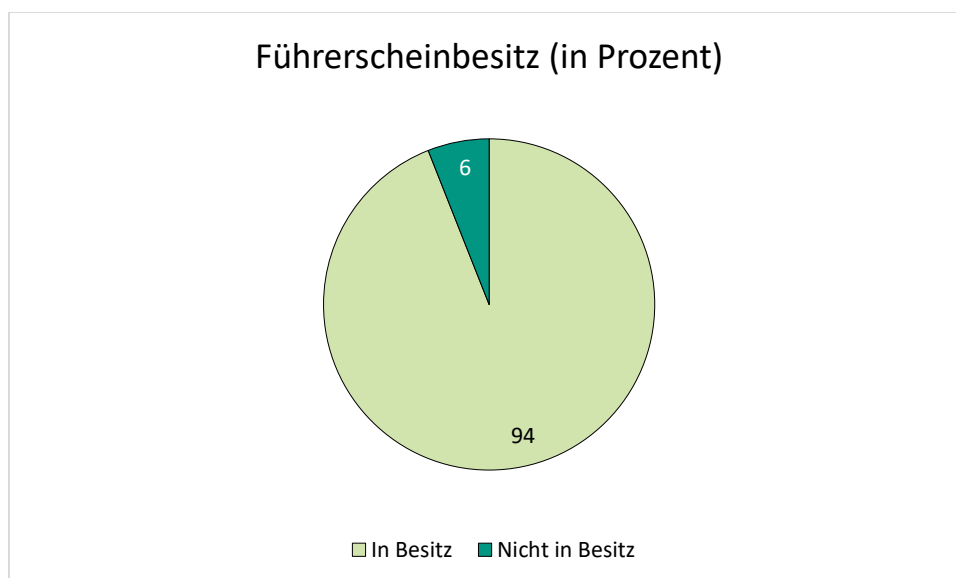


Abbildung 13: Anteil der Befragten mit Führerschein ($n=2.177$)

94 % aller Teilnehmenden besitzen einen Führerschein (Abbildung 13). 6 % (132 Personen) geben an, nicht im Besitz eines Führerscheins zu sein. Betrachtet man Alter und Geschlecht, zeigt sich, dass fast doppelt so viele Frauen (80 Personen) wie Männer (47 Personen) (noch) keinen Führerschein erworben haben. Die größte Altersgruppe unter den Personen ohne Führerschein bilden die unter 30-Jährigen mit 38 %. Während das Geschlechterverhältnis in dieser

Altersgruppe ausgeglichen ist, überwiegt bei den über 60-Jährigen (27 %) der Frauenanteil mit 75 % deutlich.

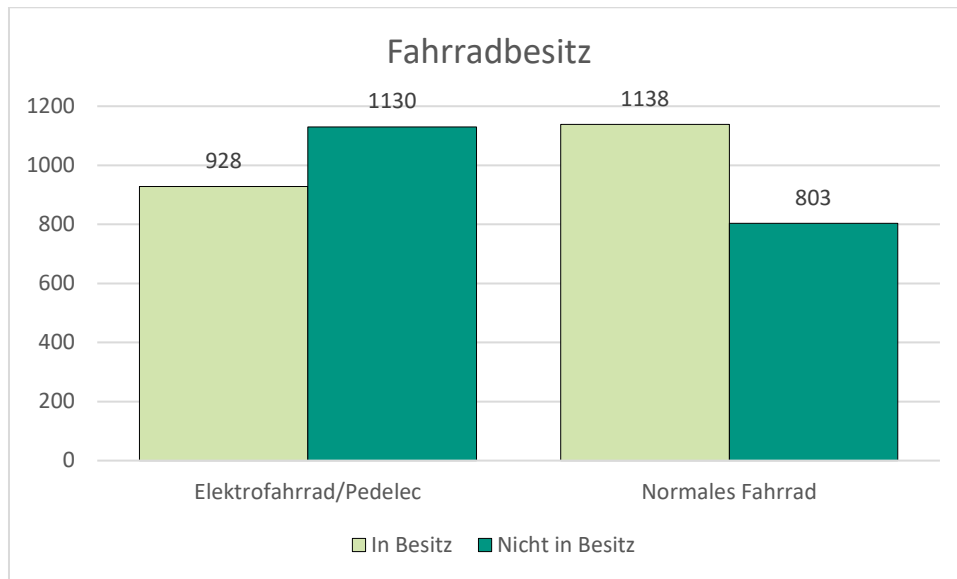


Abbildung 14: Anteil der Befragten mit Elektrofahrrad und konventionellen Fahrrädern ($n=2.058$)

Abbildung 14 illustriert den Elektrofahrrad- und konventionellen Fahrradbesitz. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (55 %) besitzen ein konventionelles Fahrrad und 45 % können auf ein Elektrofahrrad zurückgreifen. 424 Personen besitzen sowohl ein konventionelles Fahrrad als auch ein Elektrofahrrad. Auffällig ist dennoch, dass das Fahrrad, obwohl viele Befragte eines besitzen, nur von 33 % (vgl. Abbildung 8) laut eigener Aussage regelmäßig ((fast) täglich oder mehrmals in der Woche) verwendet wird.

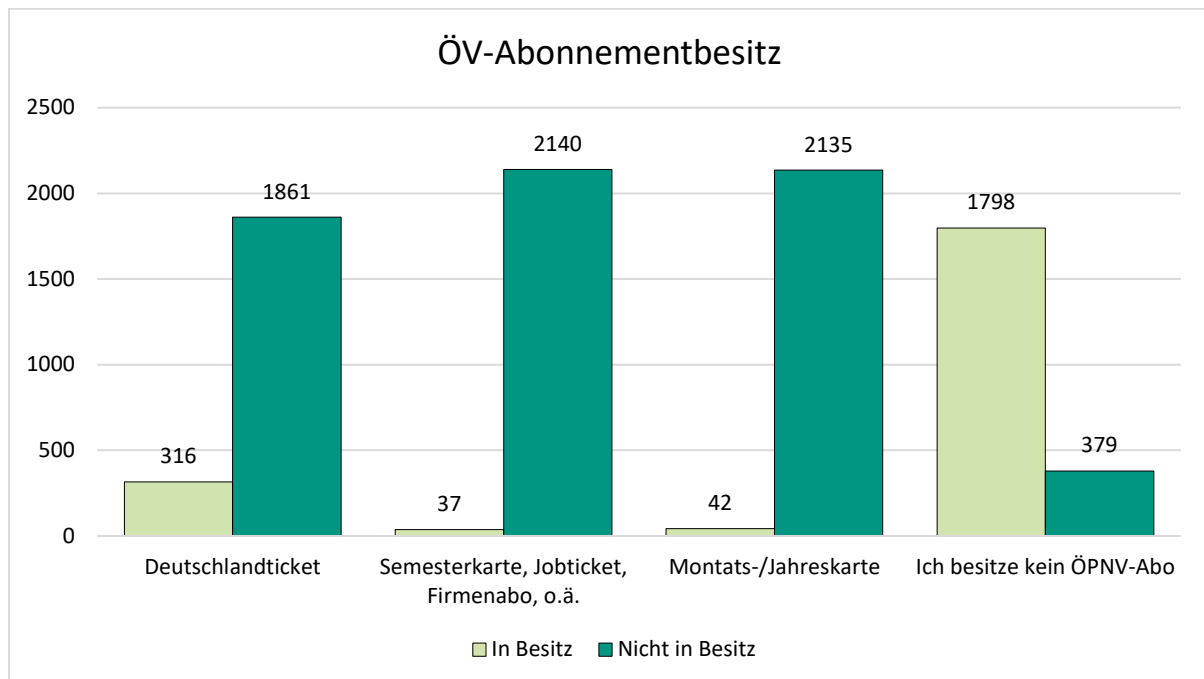


Abbildung 15: Anteil der Befragten mit ÖV-Abonnement ($n=2.177$)

Ein Großteil der Befragten (1.798) besitzt keinerlei Abonnement für den ÖPNV (Abbildung 15). Das beliebteste ÖPNV-Abonnement ist mit 316 Nennungen das Deutschlandticket. Im Kontext

der Verkehrsmittelnutzung (vgl. Abbildung 8) sind dies 121 der 146 Personen, die den ÖPNV (fast) täglich, sowie 101 der 158 Personen, die ihn mehrmals wöchentlich nutzen. Auffällig ist, dass die Anzahl an Abonnent:innen deutlich höher ist als die Anzahl an Befragten, die keinen Führerschein besitzen (vgl. Abbildung 13 392 zu 132 Nennungen). In der Stichprobe haben somit etwas mehr als 10 % einen Führerschein und ÖPNV-Abonnement.

3.8 Verkehrsmittelnutzung für verschiedene Wegzwecke

Abbildung 16 veranschaulicht den Modal Split für die verschiedenen Wegzwecke. Der Modal Split beschreibt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. Für viele Befragte fallen die Wegzwecke Ausbildungsweg (72 %), Arbeitsweg (32 %) und Geschäftliche Erledigungen (34 %) überhaupt nicht an, weshalb in Abbildung 16 der Modal Split für die tatsächlich zurückgelegten Wege dargestellt ist und die Angabe „dieser Weg fällt bei mir nicht an“ unberücksichtigt bleibt.

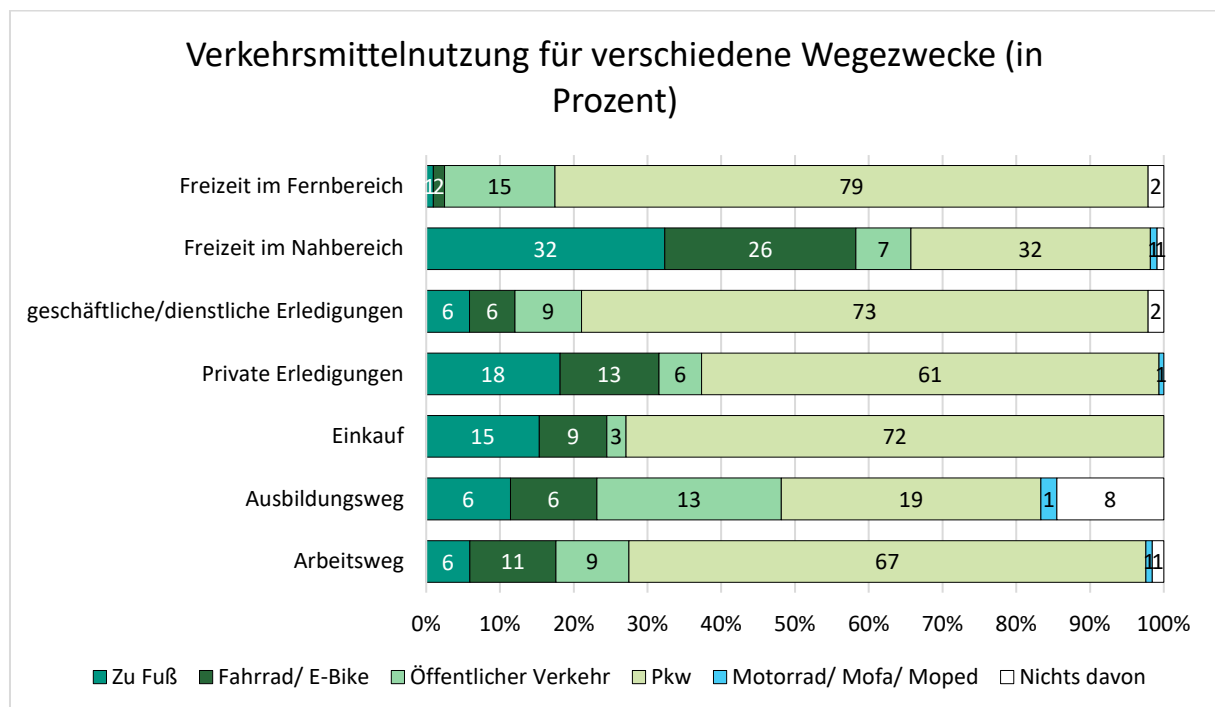


Abbildung 16: Prozentualer Modal Split für verschiedene tatsächlich zurückgelegte Wege der Befragten (n=2.177)

Es ist zu erkennen, dass das Auto in den meisten Kategorien das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel ist (Abbildung 16). Eine Ausnahme bilden hierbei die Ausbildungswege und die Freizeit im Nahbereich. Letzteres ist sicherlich auf kürzere Wege zurückzuführen, die eher zu Fuß (32 %) oder mit dem Rad (26 %) zurückgelegt werden. Hier macht das Auto nur 19 % beziehungsweise 32 % aus. Allerdings tätigten 47 % der Befragten, die einen Ausbildungsweg haben, keine Angabe über die Verkehrsmittelnutzung. Genauer zur Verkehrsmittelnutzung bei Arbeits- und Ausbildungswegen findet sich in Abbildung 26 wieder. Auch für private Erledigungen und Einkäufe greifen die Befragten häufiger auf den Aktivverkehr (31 % beziehungsweise 24 %) zurück (Abbildung 16). Der öffentliche Verkehr spielt eher für die Freizeitwege im Fernbereich (15 %) eine Rolle. Daneben wird er zu kleinen Anteilen für geschäftliche

Erledigungen (9 %) wie Dienstreisen, der Freizeit im Nahbereich (7 %) oder privaten Erledigungen (6 %) verwendet. Für Wege zum Einkaufen wird der öffentliche Verkehr mit 3 % kaum genutzt.

3.9 Mobilitätseinschränkungen

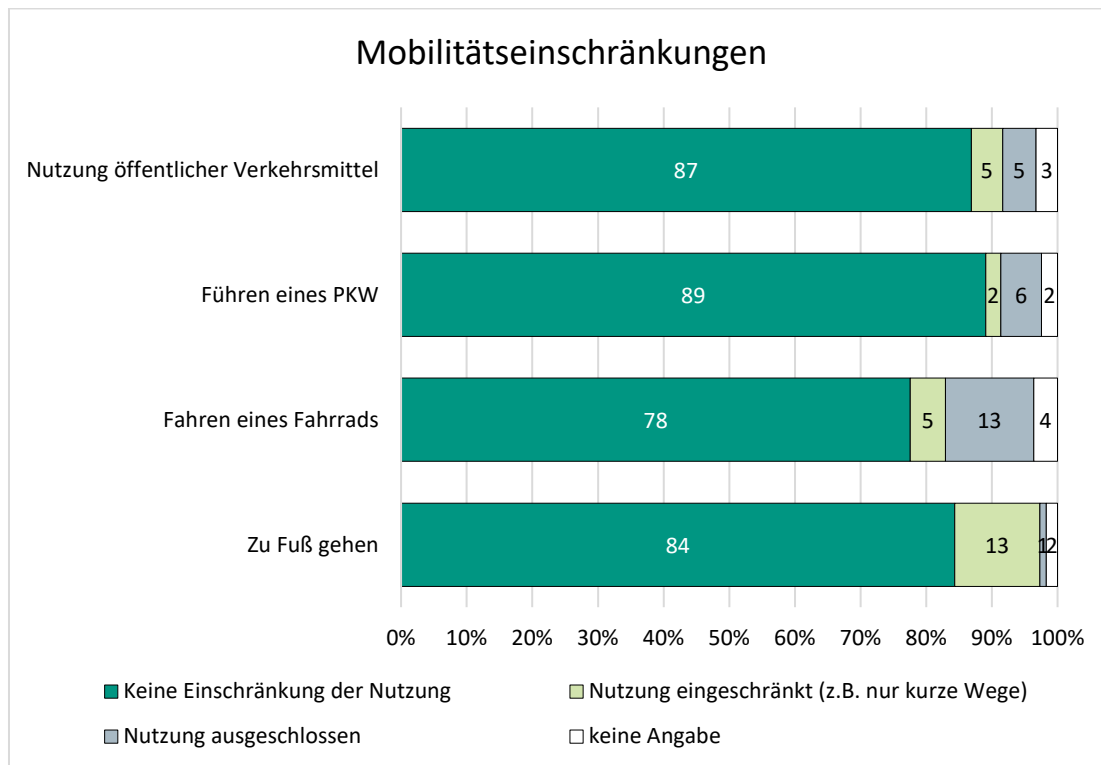


Abbildung 17: Mobilitätseinschränkungen der Befragten in Prozent ($n=2.106$, $n=2.124$, $n=2.098$, $n=2.140$, Nichtnennungen nicht in der Grafik enthalten)

Abbildung 17 zeigt inwieweit die Befragten sich mobilitätseingeschränkt fühlen. Die Mobilitätseinschränkungen werden nach Verkehrsmittel unterschieden: motorisierter Individualverkehr (Führen eines Pkw), öffentlicher Verkehr (Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel) und Aktivverkehr (Fahrradfahren und Zufußgehen). Während nur 1 % der Befragten angeben, überhaupt nicht zu Fuß gehen zu können, sind 13 % dabei eingeschränkt. Am häufigsten wird die Nutzung eines Fahrrads (13 %) ausgeschlossen. Mit 78% ist hier auch der Anteil derer, die keinerlei Einschränkungen haben, am geringsten. Am wenigsten Einschränkungen melden die Befragten beim Fahren eines Pkw (89 %) und der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (87 %). Trotzdem gibt es einige Teilnehmende, die Mobilitätseinschränkungen melden, auch für mehrere Verkehrsmittel. Das gilt besonders für den Aktivverkehr. So ist bei 283 Personen (13 %), die das Fahrrad aufgrund von Einschränkungen als Verkehrsmittel ausschließen, auch das Zufußgehen bei 52 % eingeschränkt und bei 7 % (21 Personen) sogar gänzlich ausgeschlossen.

3.10 Automatisiertes Fahren

Neben der alltäglichen Verkehrsmittelnutzung wurden die 2.177 befragten Waldbronner:innen auch zu ihren Einstellungen zum automatisierten Fahren befragt. Während Abbildung 18 thematisiert, ob ein bestimmtes autonomes Fahrzeug in ihrem Alltag als Option vorstellbar wäre, beleuchtet Abbildung 19, wie sich automatisiertes Fahren am besten in die Alltagsgestaltung integrieren ließe.

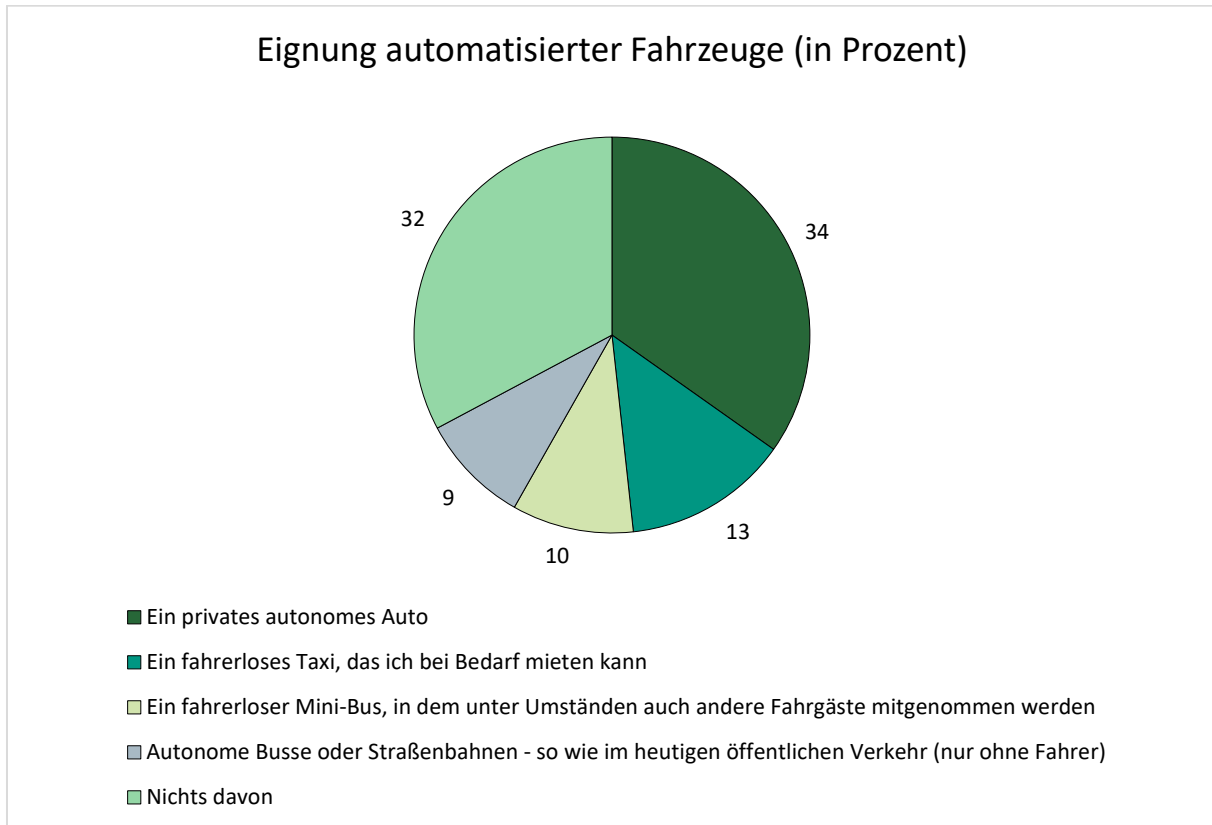


Abbildung 18: Zustimmung der Befragten zu unterschiedlichen autonomen Mobilitätsoptionen im Alltag der Befragten (n=2.144)

Etwa ein Drittel (32%) kann sich keine der genannten Anwendungen in ihrem Alltag vorstellen (Abbildung 18). Dagegen sind 34 % der Ansicht, dass ein eigenes autonomes Auto ihrer Alltagsgestaltung am ehesten entspricht. Für Fahrerlose Taxen, Minibusse oder Busse und Straßenbahnen könnten sich jeweils nur etwa 10 % der Befragten vorstellen, dass diese ihrer Alltagsgestaltung am ehesten entsprechen.

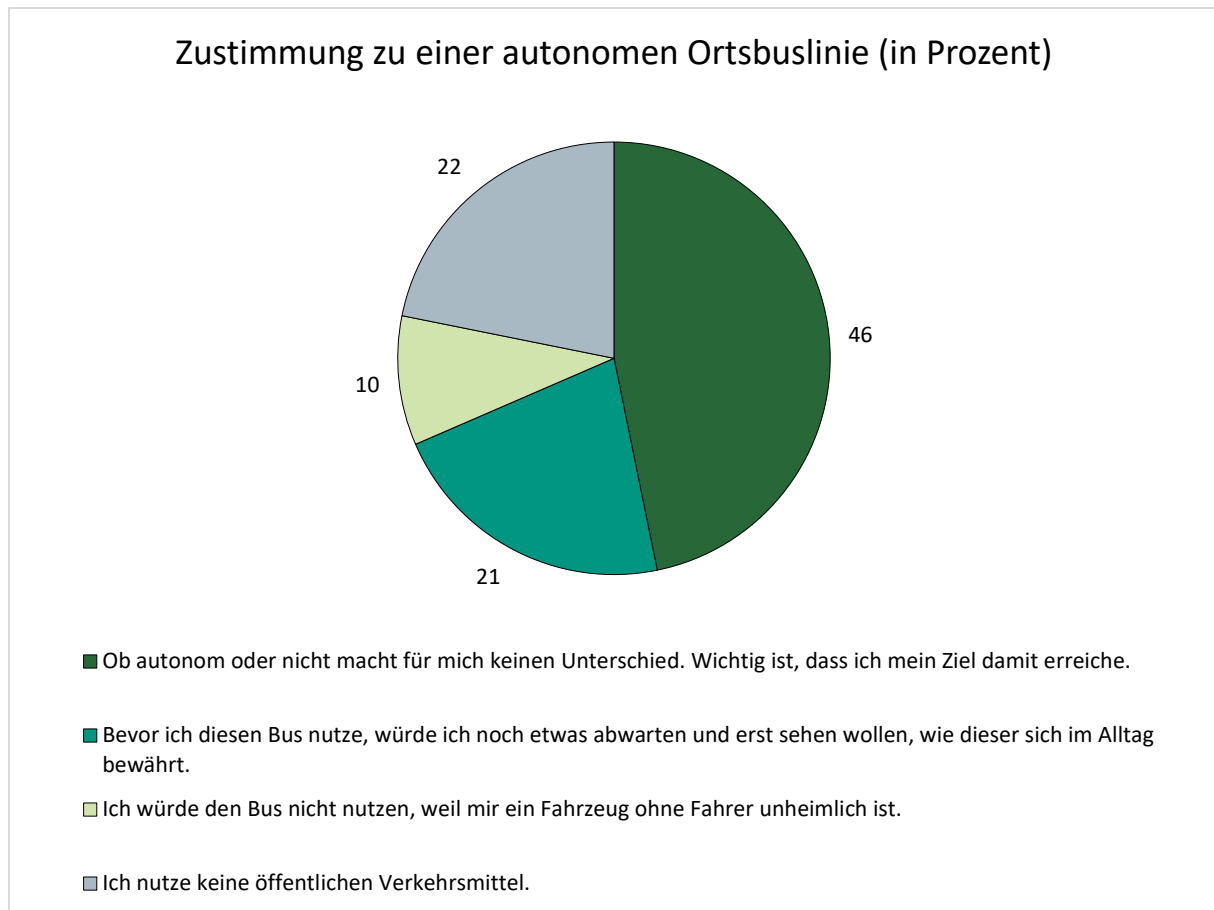


Abbildung 19: Zustimmung der Befragten zu einer potentiellen autonomen Ortsbuslinie in Waldbronn (n=2.152)

Würde in Waldbronn eine autonome Ortsbuslinie (Abbildung 19) eingeführt, wäre es für 46 % der Befragten unerheblich, ob der Bus autonom fährt oder nicht, solange sie ihr Ziel erreichen. 21 % würden zunächst abwarten, wie sich das Angebot im Alltag bewährt. 10 % würden den Bus nicht nutzen, weil sie einem automatisierten Fahrzeug ohne Fahrpersonal nicht vertrauen würden. 22 % geben an, heute schon keine öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen, sondern andere Verkehrsmittel zu wählen.

3.11 Arbeits- und Ausbildungsalltag

Die Fragen nach dem Arbeits- und Ausbildungsort (Abbildung 20; Abbildung 21), dem Tätigkeitsumfang (Abbildung 25), der Flexibilität bei der Arbeitsplatzwahl (Abbildung 23) sowie der Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten (Abbildung 24) wurden nur denjenigen gestellt, die angegeben haben, sich in einem Anstellungsverhältnis, in Selbstständigkeit, in einem Freiwilligendienst oder in einem Ausstellungsverhältnis zu befinden (Abbildung 5). Schüler:innen, Student:innen, Elternzeit, Menschen im Ruhestand, Hausmann/ Hausfrau sowie Arbeitslose oder Arbeitssuchende haben die Fragen nicht gestellt bekommen. Schüler:innen, Student:innen und Auszubildende wurden stattdessen nach ihrem Ausbildungsort (Abbildung 21) gefragt. Die Frage zur Nebenerwerbstätigkeit (Abbildung 22) haben dagegen alle bis auf die Angestellten und Selbstständigen gestellt bekommen.

3.11.1 Ortswahl für Arbeit und Ausbildung

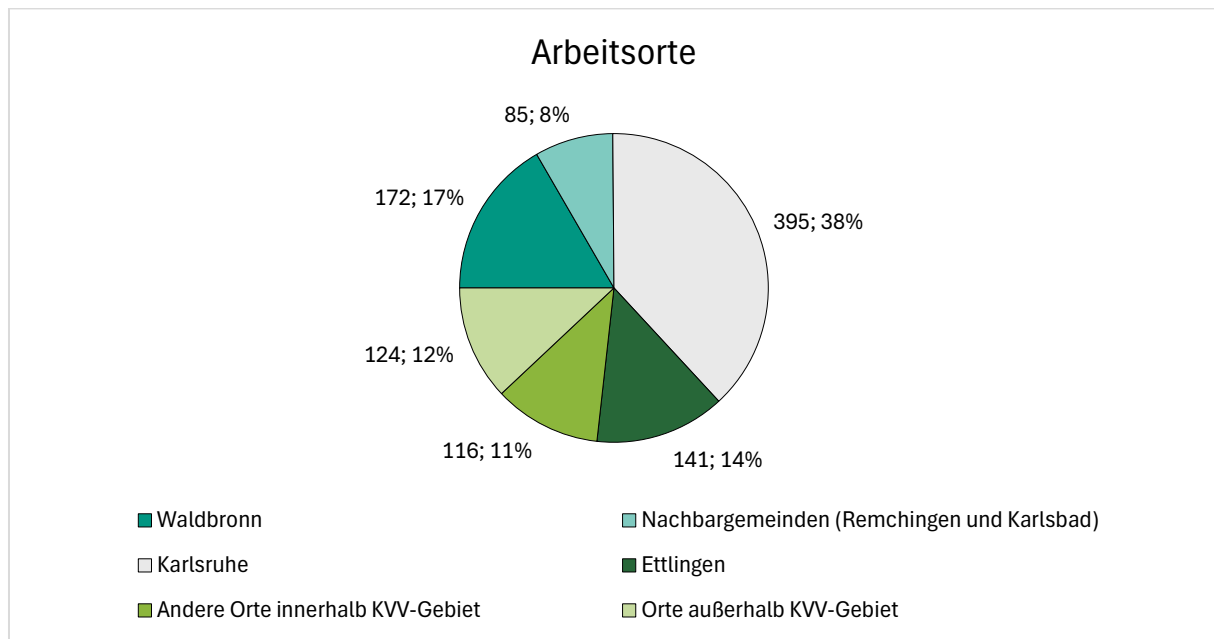


Abbildung 20: Arbeitsorte der Befragten (n=1.033)

In Abbildung 20 sind die meist genannten Arbeitsorte der 1.033 miteinbezogenen Befragten abgebildet. Knapp die Hälfte der Befragten geht ihrer Arbeit in Karlsruhe oder Ettlingen nach. Zwar spielt auch hier Karlsruhe mit 395 Nennungen die größte Rolle, doch haben mit 172 Nennungen auch viele Befragte ihren Arbeitsort in Waldbronn. Auffällig ist zudem, dass Pforzheim als nächstgelegene Großstadt nach Karlsruhe mit 36 Nennungen eine deutlich kleinere Rolle spielt.

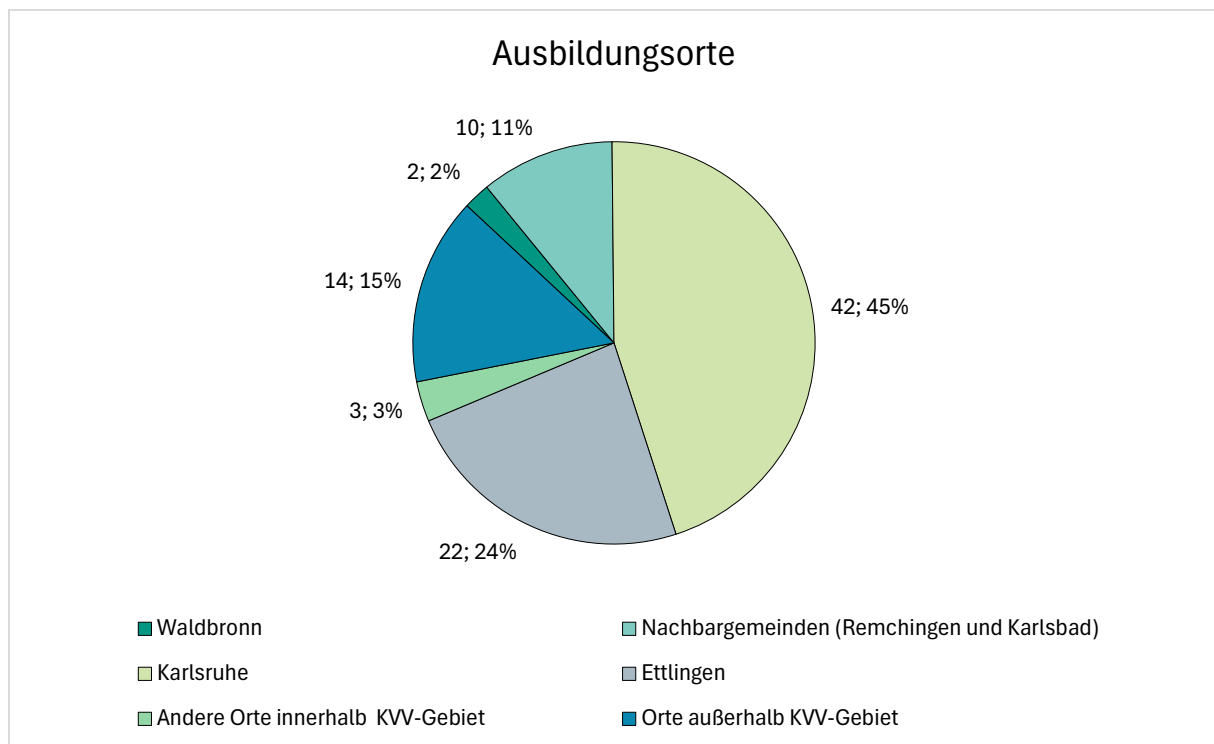


Abbildung 21: Ausbildungsort der Befragten (n=93)

Von den 2.177 Befragten geben 93 einen Ausbildungsort an. In Abbildung 21 ist erkennbar, dass knapp zwei Drittel der Befragten ihre Ausbildung in Karlsruhe oder Ettlingen absolvieren. Waldbronn und die Nachbargemeinden spielen dagegen kaum eine Rolle.

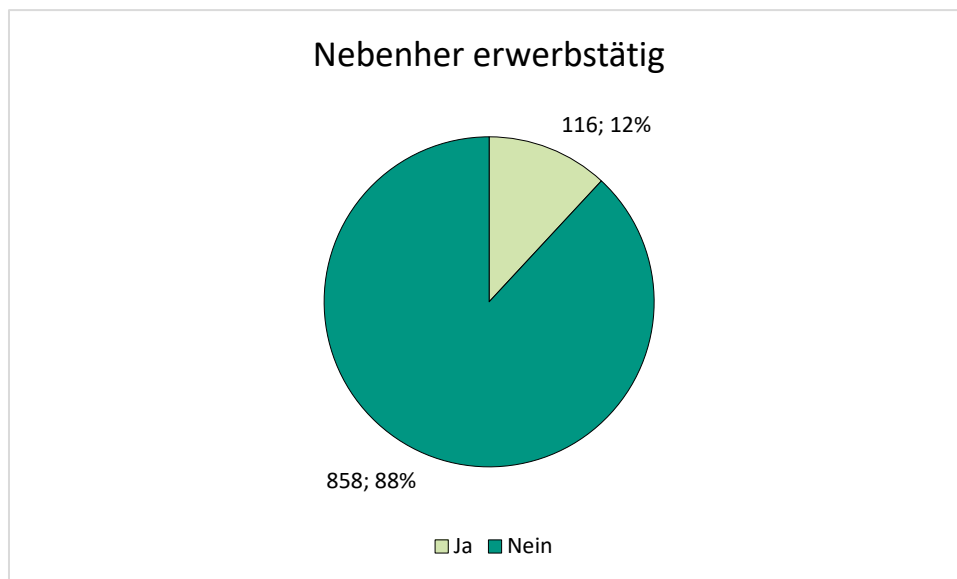


Abbildung 22: „Sind Sie nebenher erwerbstätig?“ (n=974; 1.203 ausgefiltert)

Von den hier 974 Befragten (alle außer in Anstellungsverhältnissen oder in Selbstständigkeit) ist der Großteil nicht nebenher erwerbstätig (88 %). Die übrigen 12 % sind nebenher (noch) geringfügig beschäftigt (Abbildung 22).

3.11.2 Flexibilität bei der Wahl des Arbeits- und Ausbildungsortes

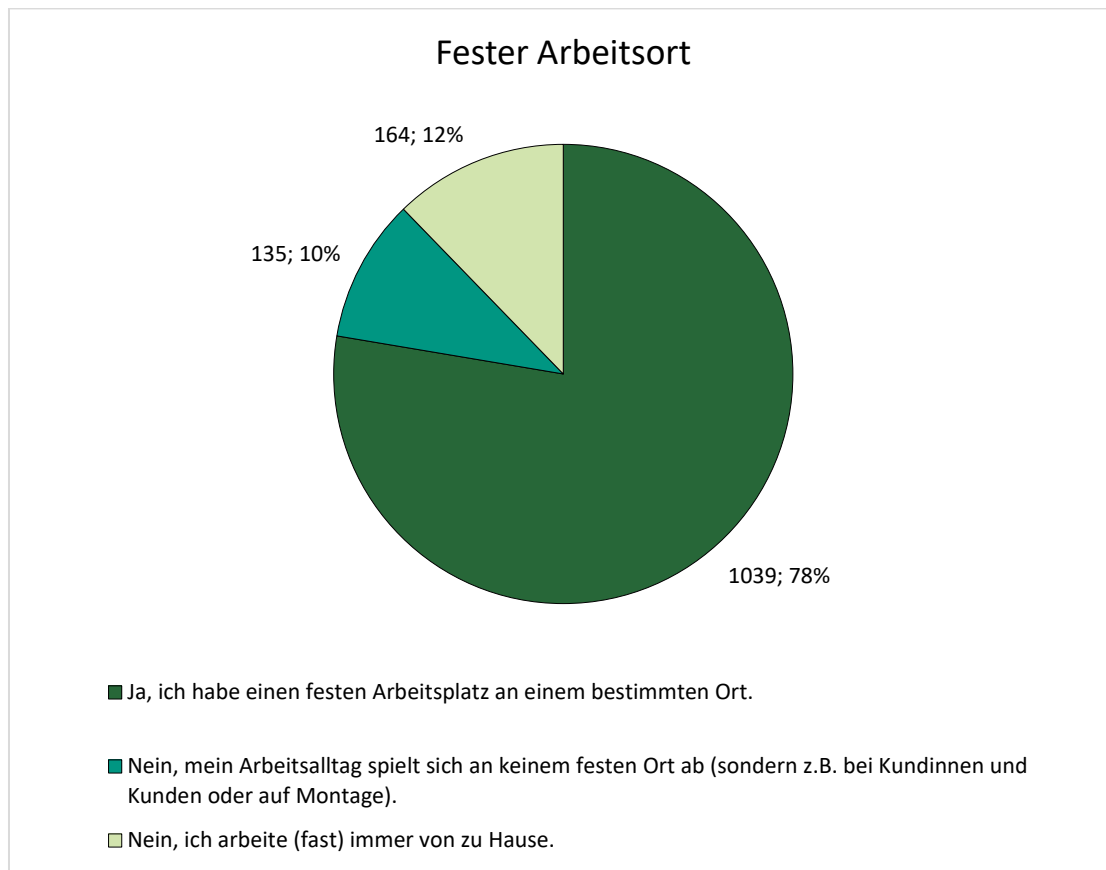


Abbildung 23: „Haben sie einen festen Arbeitsplatz? Beispielsweise in einem Büro oder einer Geschäftsstelle?“ (*n=1.338; 836 ausgefiltert; 3 k.A.*)

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 23). Bei 10 % spielt sich der Arbeitsalltag an keinem festen Ort ab. 12 % haben die Möglichkeit, (fast) immer von zu Hause aus zu arbeiten.

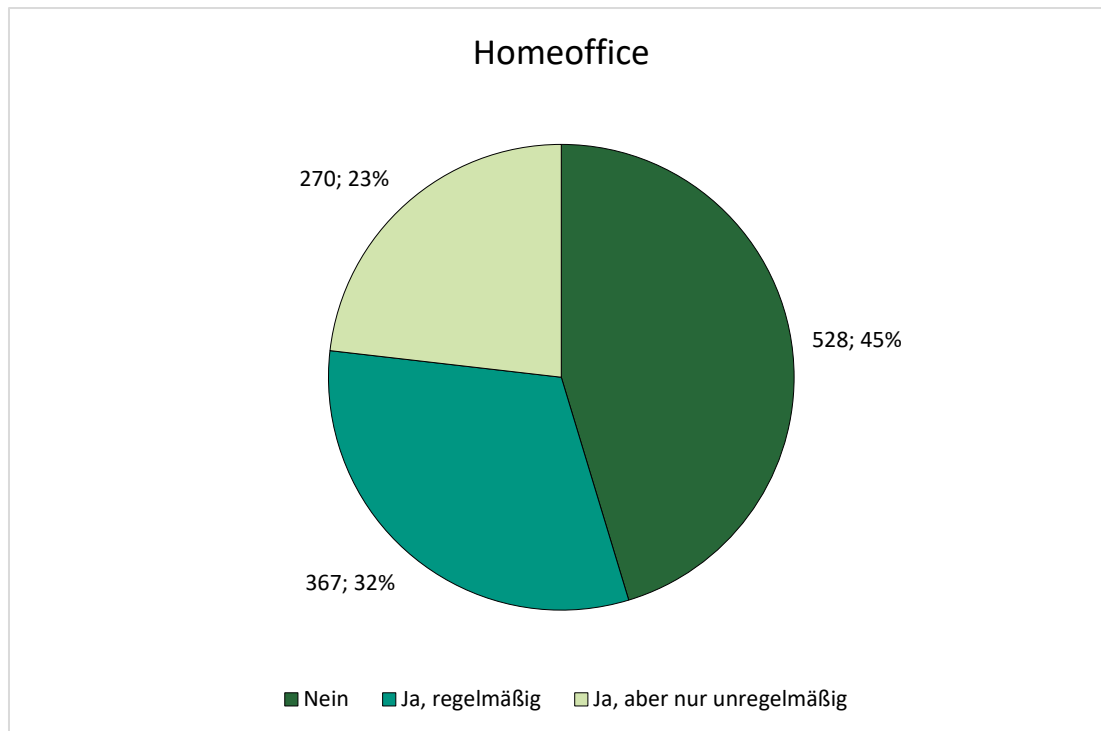


Abbildung 24: „Arbeiten Sie - wenn auch nur gelegentlich - von zu Hause aus?“ (*n=1.165; 836 ausgefüllt; 76 keine Angabe*)

Generell besitzen 637 Personen die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten. Davon nutzen 32 % regelmäßig das Homeoffice. 23 % haben zwar die Möglichkeit, nutzen dies aber nur unregelmäßig. 45 % können nicht von zu Hause arbeiten (Abbildung 24).

3.11.3 Tätigkeitsumfang

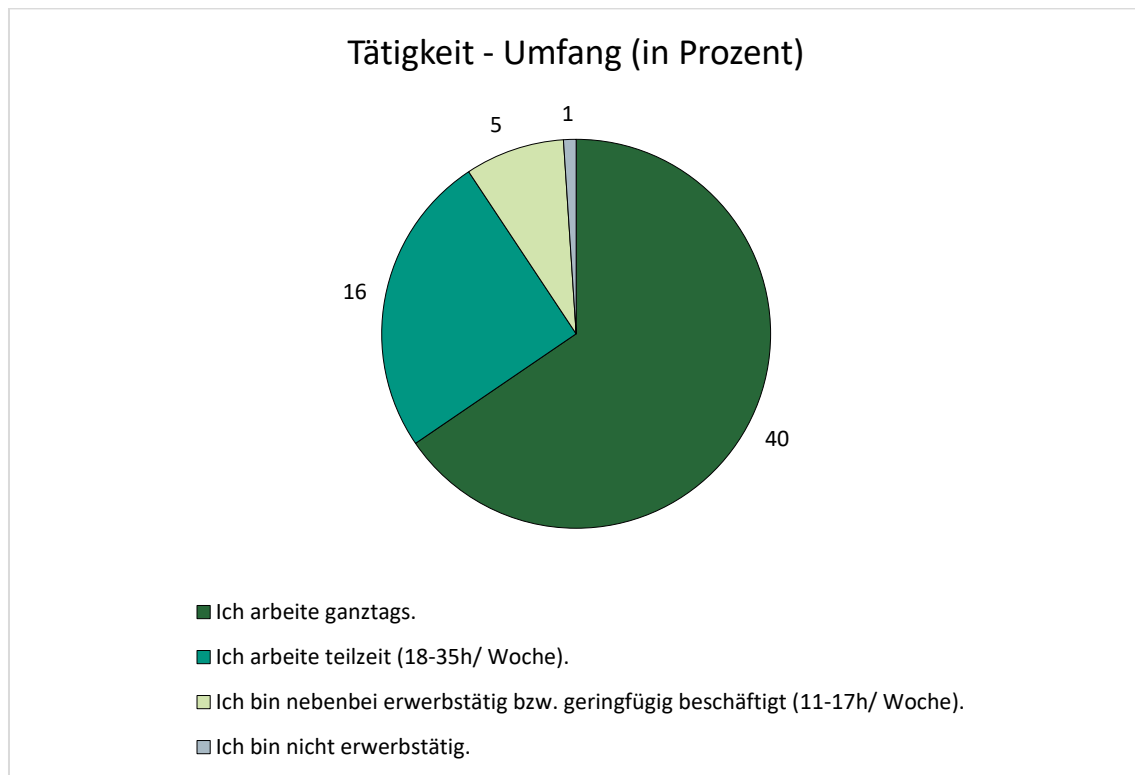
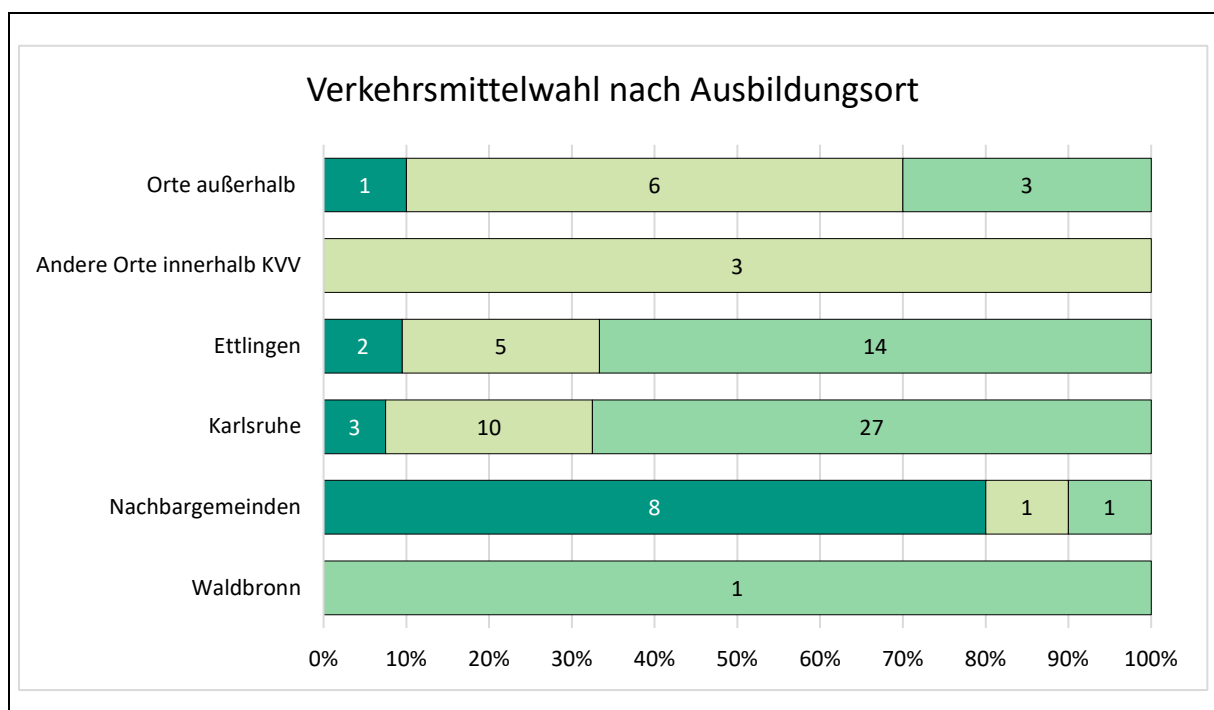


Abbildung 25: Tätigkeitsumfang der Befragten ($n=1.341$, 836 ausgefiltert)

Wird der Tätigkeitsumfang betrachtet, so arbeiten 40 % der hier Befragten ganztags, knapp 16 % in Teilzeit und 5 % sind nebenher erwerbstätig (Abbildung 25).

3.11.4 Verkehrsmittelwahl bei Arbeit und Ausbildung



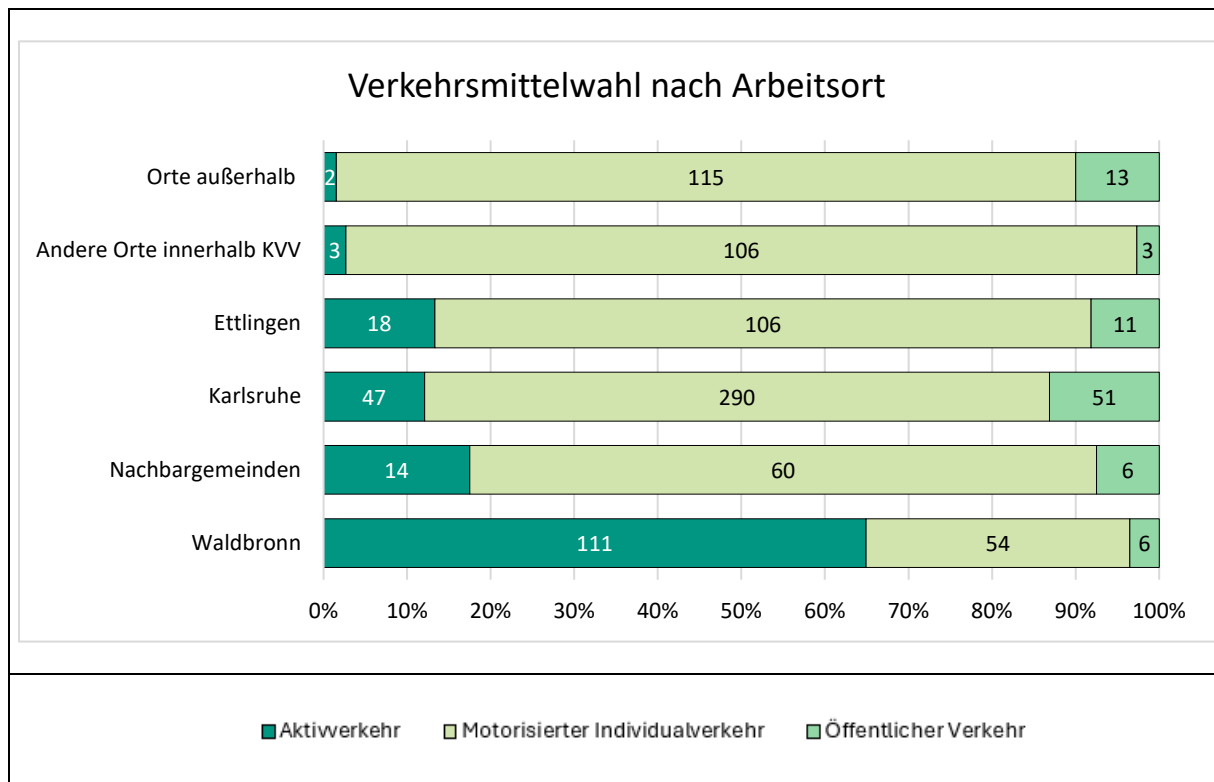


Abbildung 26: Prozentualer Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel zum Erreichen der Ausbildungs- bzw. Arbeitsstätte der Befragten ($n=324$; $n=1.409$)

Der direkte Vergleich zwischen der Verkehrsmittelwahl für das Erreichen der Arbeits- und Ausbildungsstätte (ohne „dieser Weg fällt bei mir nicht an“) (Abbildung 26) legt offen, dass über zwei Drittel der Befragten mit dem Pkw zur Arbeit fahren, während die Ausbildungsstätte nur zu etwas mehr als einem Drittel mit dem Auto erreicht wird. Insgesamt werden Arbeitswege nur zu etwa einem Drittel mit dem öffentlichen Verkehr (10 %) oder Aktivverkehr (18 %) zurückgelegt. Öffentlicher Verkehr (25 %) und Aktivverkehr (23 %) machen dagegen für das Erreichen der Ausbildungsstätte fast die Hälfte der Ausbildungswege aus, insbesondere wenn diese in Karlsruhe oder Ettlingen liegen. Auffällig ist die vergleichsweise hohe MIV-Nutzung für Arbeits- bzw. Ausbildungswege in weitere Orte innerhalb des KVV-Gebietes. Der Anteil an MIV-Nutzung liegt hier bei über 90%. Auffällig ist, dass 15 % keines der genannten Verkehrsmittel beim Erreichen der Ausbildungsstätte nutzen. Bei der Arbeitsstätte erhält die Kategorie „Nichts davon“ nur 2 % aller Nennungen. In beiden Fällen ist der MIV zwar der meistgenannte Modus. Doch während dieser für die Arbeitswege mit 988 Nennungen einen wesentlichen Anteil darstellt, ist die Verkehrsmittelwahl bei den Ausbildungswegen ausgeglichener. Vor allem der ÖV ist für die Ausbildungswege mit 81 Nennungen von vergleichsweise hoher Bedeutung.

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

Im zweiten Teil der Befragung wird eine tiefergehende Analyse der verkehrlichen Muster der Teilnehmenden vorgenommen. Im Fokus steht die Frage, welche Verkehrsmittel genutzt werden, welche Aktivitäten innerhalb der Gemeinde stattfinden und für welche die Befragten ihren Wohnort verlassen. Da die Teilnehmenden über ein freies Textfeld neben Waldbronn, den Nachbargemeinden, Ettlingen und Karlsruhe auch beliebige weitere Orte angeben konnten, liegen detaillierte Angaben zu den Zielorten vor.

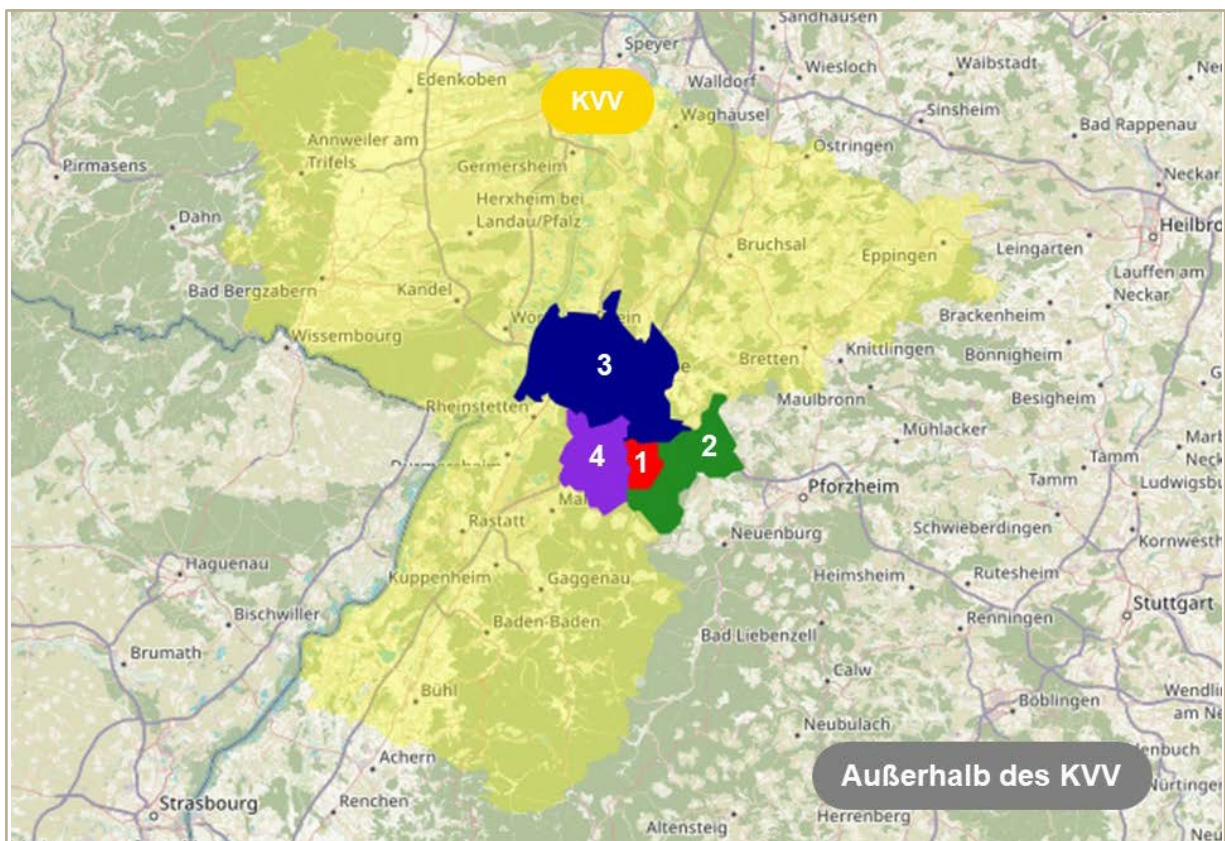


Abbildung 27: Vereinfachte Darstellung der räumlichen Kategorisierung der Beziehungen © OpenStreet-Map Mitwirkende, Karte zusammengestellt mit uMap und OSM-Boundaries

Abbildung 27 zeigt die vereinfachten räumlichen Kontexte, die für die Kategorisierung der folgenden Auswertungen verwendet wurden, um die Angaben der Befragten zwischen den verschiedenen Orten besser vergleichen zu können. Zur verbesserten Darstellung wurden die Grenzen teils leicht angepasst. Die Kategorisierung erfolgt dabei wie folgt:

1. **Waldbronn** (rot): Umfasst die Gemeinde Waldbronn mit den Ortsteilen Reichenbach, Etzenrot mit Neurod und Busenbach
2. **Nachbargemeinden** (grün): Umfasst die südöstlichen Nachbargemeinden Remchingen und Karlsbad sowie deren Ortsteile

3. **Karlsruhe** (blau): Umfasst Karlsruhe mit allen Stadtteilen als nächstgelegene Großstadt und regionales Oberzentrum
4. **Ettlingen** (violett): Umfasst die Nachbargemeinde Ettlingen inklusive aller Stadtteile als nächstgelegenes Mittelzentrum
5. **Andere Orte innerhalb des KVV-Gebietes** (gelb): Umfasst die Orte in den freien Textfeldern, die im städtischen bzw. ländlichen Raum im KVV-Einzugsgebiet liegen.
6. **Orte außerhalb des KVV** (grau): Umfasst all diejenigen Orte, die sich außerhalb des KVV-Gebietes befinden. Damit sind sämtliche Orte wie beispielsweise Frankfurt, Berlin oder Madrid und Regionen wie Hessen oder das Allgäu mitinbegriffen.

An dieser Stelle ist der methodische Ansatz besonders hervorzuheben, bei dem konkrete Ziele (z. B. einzelne Geschäfte) als sogenannte „Beziehungen“ erfasst wurden. Die Teilnehmenden konnten in die 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](#)).

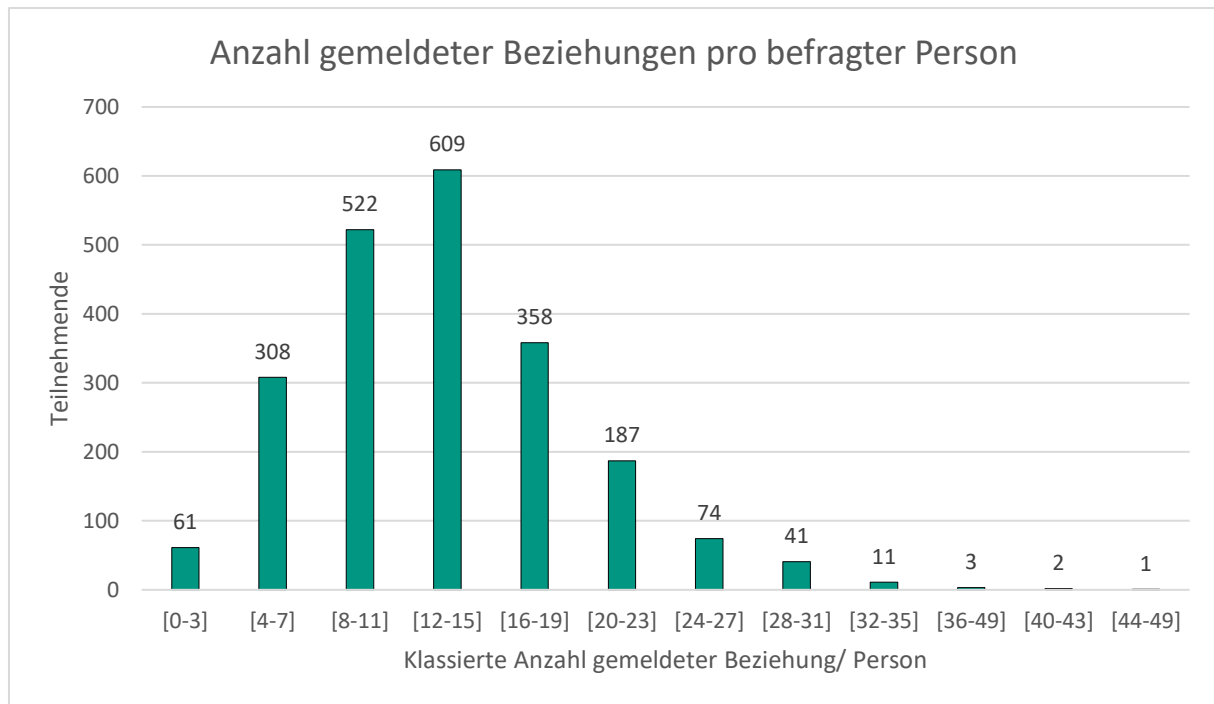
Die Angaben wurden anonymisiert und anschließend kategorisiert (siehe Tabelle 1). Für die genannten Beziehungen wurden ergänzend Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit erhoben, wobei die Beantwortung dieser Zusatzfragen freiwillig war. Daher können die Fallzahlen der Folgefragen von der ursprünglichen Anzahl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

4.1 Die Beziehungen der Befragten im Überblick

Die 2.177 teilnehmenden Waldbronner:innen konnten über die gesamte Befragung hinweg insgesamt 31 Beziehungen in die Namensgeneratoren eintragen. Für die Begleitungen konnten zusätzlich insgesamt 4 Personen genannt werden, die die Befragten auf ihren Wegen begleiten. Für jede dieser Personen standen anschließend sieben verschiedene Aktivitäten zur Verfügung, zu denen sie begleitet werden (z.B. zu Betreuungseinrichtungen, zum Einkaufen, zum Sport etc.). An dieser Stelle konnten also weitere 28 Beziehungen angegeben werden (Konstellation aus maximal 4 Personen x 7 Aktivitäten = 28 mögliche Beziehungen). Die Arbeit bzw. Ausbildung wird als weitere Beziehung behandelt.

In der Summe sind das 60 individuelle Beziehungen, die eine Person angeben kann und die ihren Alltag prägen. Insgesamt wurden 28.961 Beziehungen berichtet, was durchschnittlich 13,3 Beziehungen pro Person entspricht. Der Median liegt bei 13, die Standardabweichung beträgt 6,1 und die Varianz 37,6. Das bedeutet, dass viele Teilnehmende deutlich mehr oder weniger Beziehungen als der Mittelwert berichten und die Beziehungen eine merkliche Streuung zeigen.

Abbildung 28 liefert einen Überblick über die Anzahl der in der Umfrage gemeldeten Beziehungen. Die meisten Teilnehmenden berichten zwischen 8 und 20 Beziehungen, während sehr viele Beziehungen über 30 sehr selten sind.

Abbildung 28: Anzahl gemeldeter Beziehungen pro Person ($n=2.177$)

4.1.1 Ortswahl über alle Beziehungen hinweg

Insgesamt liegt für 25.067 Einträge die Information vor, an welchem Ort die genannte Aktivität üblicherweise stattfinden. Dabei zeigt sich, dass die meisten Aktivitäten in Waldbronn stattfinden. Fast die Hälfte der gemeldeten Beziehungen (47 %) finden typischerweise in der eigenen Gemeinde statt. Weitere 15 % der Beziehungen sind jeweils in Karlsruhe sowie an Orten außerhalb des KVV-Gebietes. Etwa jede zehnte Beziehung ist in den Nachbargemeinden (12 %). In Ettlingen sind 8 % der gemeldeten Beziehungen (wobei zu beachten ist, dass aufgrund eines technischen Fehlers in der Umfrage keine Orts- und Verkehrsmittelangaben für Erledigungen vorliegen und diese vermutlich zu einem erheblichen Anteil in dem Mittelzentrum verortet sind). In anderen Orten innerhalb des KVV-Einzugsgebietes sind hingegen lediglich 3 % aller gemeldeten Beziehungen (Abbildung 29). Die statistischen Kennwerte zeigen, dass die befragten Personen im Mittel 5,4 Beziehungen in Waldbronn haben, 1,3 in den Nachbargemeinden, 1,7 in Karlsruhe, 0,95 in Ettlingen, 0,15 in anderen Orten innerhalb des KVV-Gebietes und 1,17 in Orten außerhalb des KVV-Verbundes. Der Median von 1 für die Nachbargemeinden, Karlsruhe, und Orte außerhalb des KVV-Gebietes deutet darauf hin, dass mindestens die Hälfte der Befragten lediglich eine Beziehung in diesen Orten angegeben hat. In Waldbronn liegt der Median bei 5, was noch einmal die relative Bedeutung der Gemeinde für die Befragten zum Ausdruck bringt (Tabelle 4).

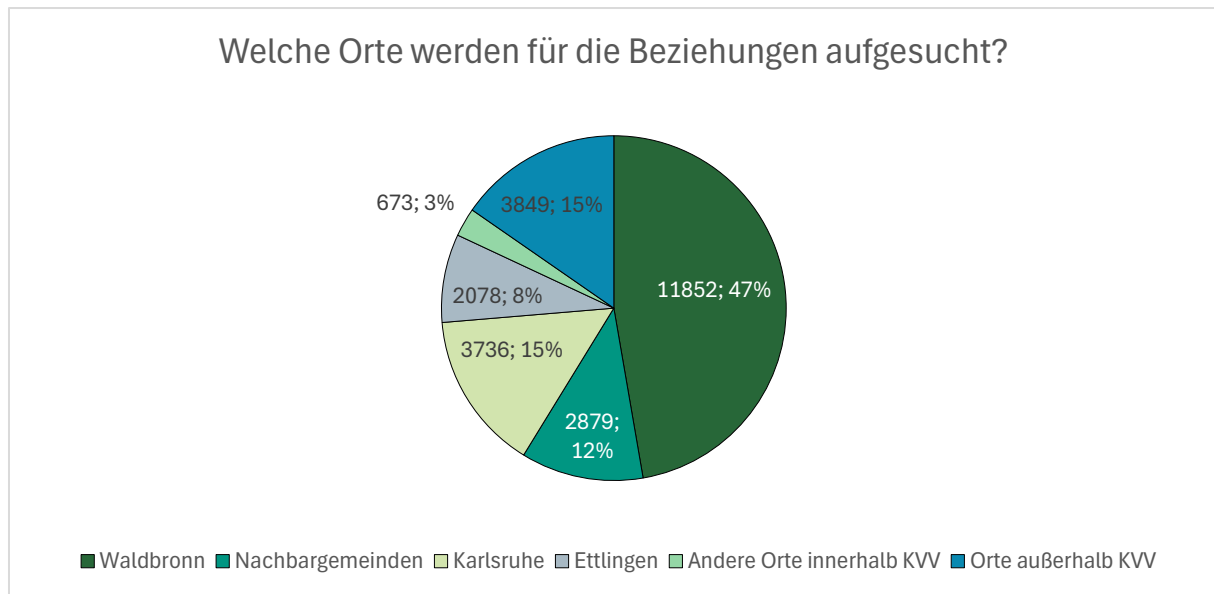


Abbildung 29: Welche Orte werden für die Beziehungen aufgesucht? (n=25.067)

Tabelle 4: Statistische Kennwerte für die Ortswahl von Beziehungen

Orte	Mittelwert	Median
Waldbronn	5,44	5,00
Nachbargemeinden	1,32	1,00
Karlsruhe	1,72	1,00
Ettlingen	0,95	0,00
Andere Orte innerhalb KVV	0,15	0,00
Orte außerhalb KVV	1,17	1,00

4.1.2 Verkehrsmittelwahl über alle Beziehungen hinweg

Für 24.280 Beziehungen liegt die entsprechende Verkehrsmittelwahl vor. Dabei zeigt sich, dass ein Großteil der Beziehungen mit dem motorisierten Individualverkehr besucht wird: insgesamt 63 % der gemeldeten Beziehungen. Ein weiteres Drittel (32 %) wird typischerweise mit dem Aktivverkehr, also zu Fuß oder per Rad erreicht und lediglich 5 % mit dem öffentlichen Verkehr (Abbildung 30).

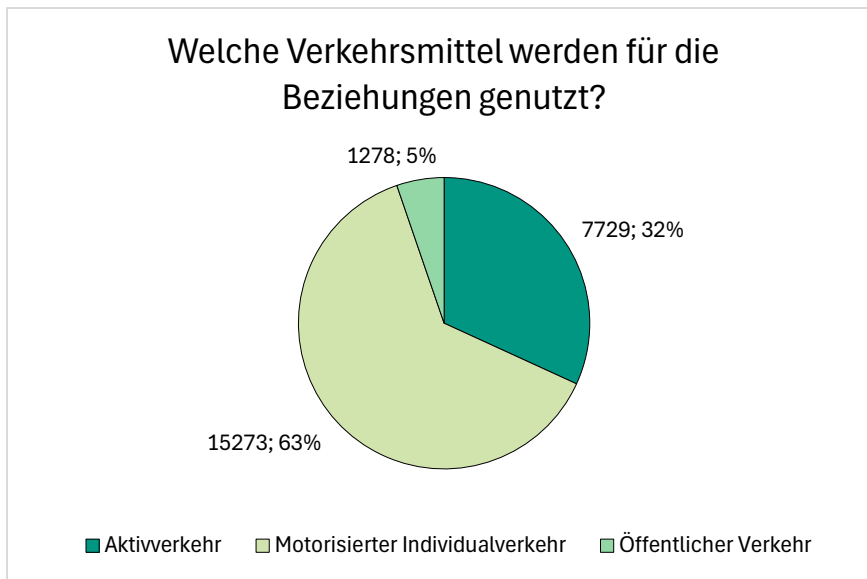


Abbildung 30: Welche Verkehrsmittel werden für die Beziehungen genutzt? (n=24.280)

Tabelle 5: Statistische Kennwerte zur Verkehrsmittelwahl für berichtete Beziehungen

Verkehrsmittel	Mittelwert	Median
AV	3,55	3,00
MIV	7,02	6,00
ÖV	0,59	0,00

Die statistischen Kennwerte bestätigen dieses Bild: die Befragten erreichen durchschnittlich 7 Beziehungen mit dem MIV, 3,6 mit dem Aktivverkehr und lediglich 0,6 mit dem öffentlichen Verkehr. Der Median von 0 beim öffentlichen Verkehr legt außerdem nahe, dass mindestens die Hälfte der Befragten keine einzige Beziehung mit dem ÖV erreicht. Die geringe Gesamtnutzung des ÖV verteilt sich somit nicht gleichmäßig auf alle Personen, sondern konzentriert sich auf eine vergleichsweise kleine Gruppe von Nutzenden. Dagegen werden sowohl der MIV als auch der Aktivverkehr von einem deutlich größeren Teil der Befragten zur Erreichung ihrer Beziehungen genutzt.

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl in den unterschiedlichen räumlichen Kontexten offenbart sich die Pkw-Dominanz. Zwar werden in Waldbronn etwas mehr Ziele mit dem AV (58 %) als dem MIV (41 %) erreicht. In den übrigen Raumkategorien dominiert dagegen der MIV, während der ÖV (knapp 1 %) kaum Relevanz hat. Allerdings nehmen die Beziehungen, die mit dem ÖV für Ettlingen (14 %), Karlsruhe (10 %) und Orte außerhalb des KVV-Gebiets (10 %) erfolgen, vergleichsweise zu (Abbildung 31).

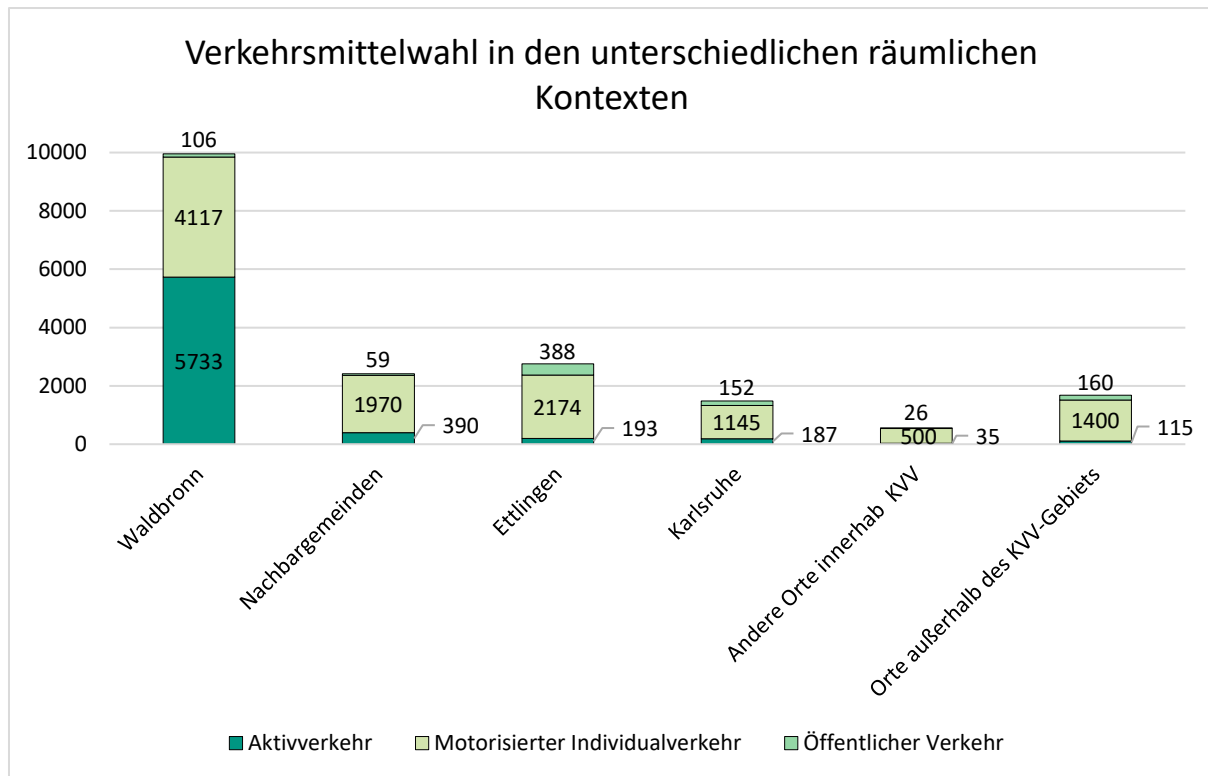


Abbildung 31: Verkehrsmittelwahl in den unterschiedlichen räumlichen Kontexten ($n=18.850$)

Wie sich die Verkehrsmittelwahl und Raumkategorien über die Aktivitätenklassen verteilen, kann den Abbildungen 32 und 33 entnommen werden. Erstere illustriert, wie sich die Verkehrsmittelwahl anteilig auf die Aktivitätenklassen verteilt. Die zweite Abbildung zeigt wiederum, wie sich die Raumkategorien auf ebendiese verteilen. Im Gegensatz zur üblichen Darstellung des Modal Split (vgl. Abbildung 16) gehen die Darstellungen darauf ein, den Zweck „Freizeit“ in Verein und Ehrenamt, Personenbesuche und Sonstige Freizeit wie z. B. Hobbies zu differenzieren.

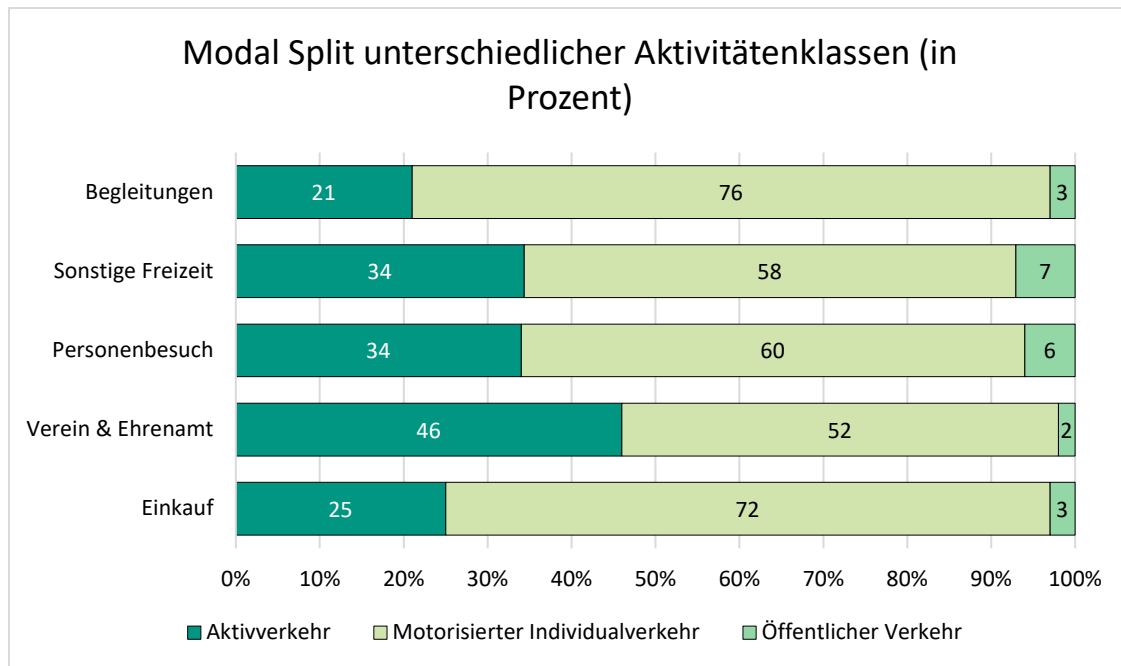


Abbildung 32: Modal Split in verschiedenen Aktivitätenklassen in Prozent ($n=18.247$; 47 entfallen auf „Sonstige Verkehrsmittel“)

In diesen Kategorien kommt es dabei zu Unterscheidungen, die eine detaillierte Betrachtung der einzelnen Aktivitätenklassen lohnenswert erscheinen lassen. So überwiegt der motorisierte Individualverkehr (Abbildung 32) zwar für sämtliche Aktivitätenklassen, bei Ehrenämtern und Vereinen werden dennoch fast die Hälfte aller Beziehungen zu Fuß oder per Rad erreicht. Im Kontext der Abbildung 33 ist das wohl auch darauf zurückzuführen, dass Ehrenämter oder Vereinsaktivitäten verhältnismäßig häufig in der eigenen Gemeinde ausgeübt werden. Für das Einkaufen zeichnet sich dagegen ein konträres Bild ab. Obwohl 63 % aller Einkäufe in Waldbronn erledigt werden, erfolgen generell 72 % der Einkäufe mit dem Pkw.

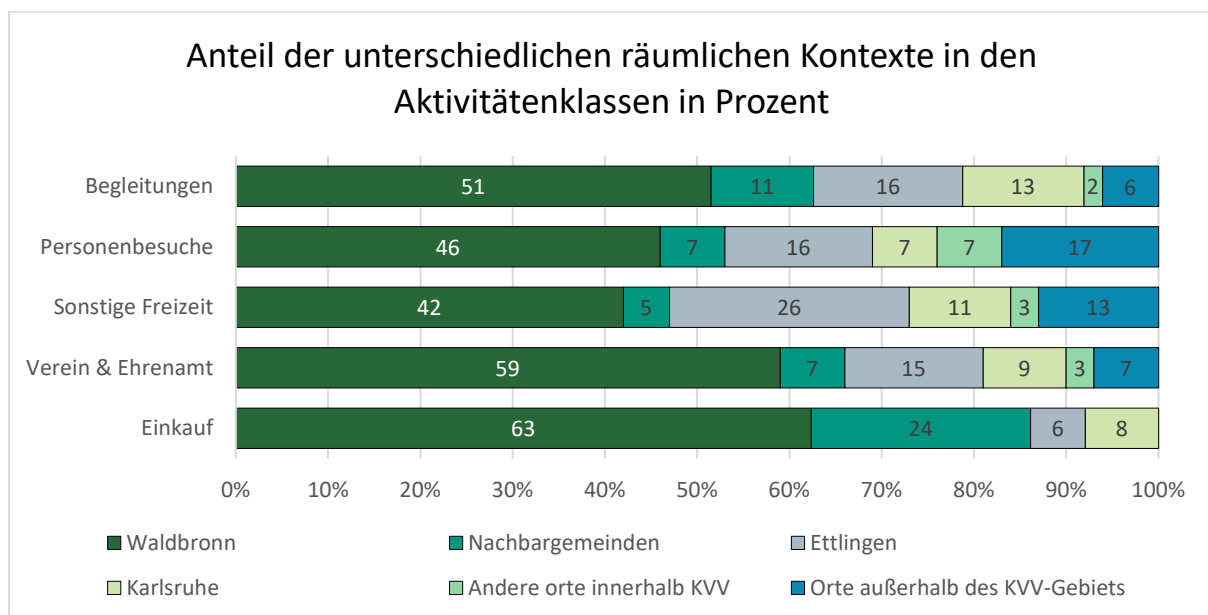


Abbildung 33: Anteil der unterschiedlichen räumlichen Kontexte in den Aktivitätenklassen ($n=6.743$ (Einkauf), 1.834 (Verein & Ehrenamt), 4.796 (Freizeit), 5.579 (Personenbesuch), 3.112 (Begleitungen))

Neben Waldbronn finden viele Einkäufe in den Nachbargemeinden statt, die generell hauptsächlich für das Einkaufen besucht werden (vgl. Abbildung 33) (Kategorie liegt hier im Vergleich zu den anderen bei 67 %). Die Mittelstadt Ettlingen ist vor allem für sonstige Freizeitaktivitäten und Personenbesuche relevant³. Für Orte außerhalb des KVV-Gebietes gilt ähnliches. Bezogen auf die Ortswahl ist dieser Effekt sogar noch deutlicher, da sich diese Raumkategorie fast ausschließlich aus Freizeit- (37 %) und Personenbeziehungen (54 %) zusammensetzt.

Wie sich die Verkehrsmittelwahl und Raumkategorien für die Namensgeneratoren im Detail zusammensetzen, ist Bestandteil der nachfolgenden Kapitel (Einkaufen, Erledigungen, Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten, Personenbesuche, Sonstige Freizeitaktivitäten und Begleitaktivitäten).

Es werden bei der Auswertung nur Einträge hinzugezogen, die Ort, Verkehrsmittelwahl oder Häufigkeit einbeziehen.

4.2 Einkaufen

4.2.1 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 eingetragen werden. Die 2.177 Teilnehmenden nennen insgesamt 6.843 Geschäfte. Im Durchschnitt berichtet damit jede:r Befragte 3,1 Einkaufsmöglichkeiten, die Standardabweichung beträgt 1,5.

Tabelle 6: Auflistung der Einkaufsbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit

Einkaufen	
Anzahl genannter Geschäfte insgesamt	6.843
mit Ortsangabe	6.743
mit Verkehrsmittelangabe	6.593
mit Häufigkeitsangabe	6.730

Generell wird deutlich, dass die Einkaufsbeziehungen mit einer Nutzung des MIV zusammenhängen. Je mehr Einkaufsbeziehungen eingetragen sind, desto eher wird dafür der MIV genutzt. Daneben korrelieren sie mit dem Aktivverkehr, der sich auf Einkaufsbeziehungen innerhalb Waldbronns bezieht. Dem ÖV wird ein schwacher Zusammenhang nachgewiesen, wenn die Einkäufe in Karlsruhe stattfinden. Die Dominanz des MIV hängt sowohl mit den Einkäufen in den Nachbargemeinden als auch mit den Einkäufen innerhalb der eigenen Gemeinde zusammen. Bei den Einkaufsbeziehungen handelt es sich meist eher um monatliche oder Wochen-, als um Tageseinkäufe.

³ Wobei zu berücksichtigen gilt, dass aufgrund eines technischen Fehlers in der Umfrage die Verkehrsmittel- und Zielwahl im Namensgenerator Erledigung nicht erfasst wurde. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere Ettlingen als nächstgelegenes Mittelzentrum in diesem Bereich eine wichtige Rolle spielt.

Abbildung 34 zeigt, welche Art von Geschäften die Befragten besuchen. Etwas mehr als die Hälfte der berichteten Geschäfte sind dem Lebensmittel-Einzelhandel zuzuordnen, davon 22 % Discountern und weitere 35 % anderen Supermärkten. Etwa jede fünfte Nennung geht auf Drogeriemärkte zurück. Jeweils etwa jede zehnte Nennung bezieht sich auf Bau- und Gartenmärkte sowie das dienstleistende Handwerk, womit beispielsweise Metzger oder Bäckereien gemeint sind. Der non-food Einzelhandel, beispielsweise Kleidungsgeschäfte oder Haushaltswaren, macht lediglich 5 % aller Nennungen aus. 2 % der Einträge ließen sich keinem Geschäfts-Typ zuordnen.

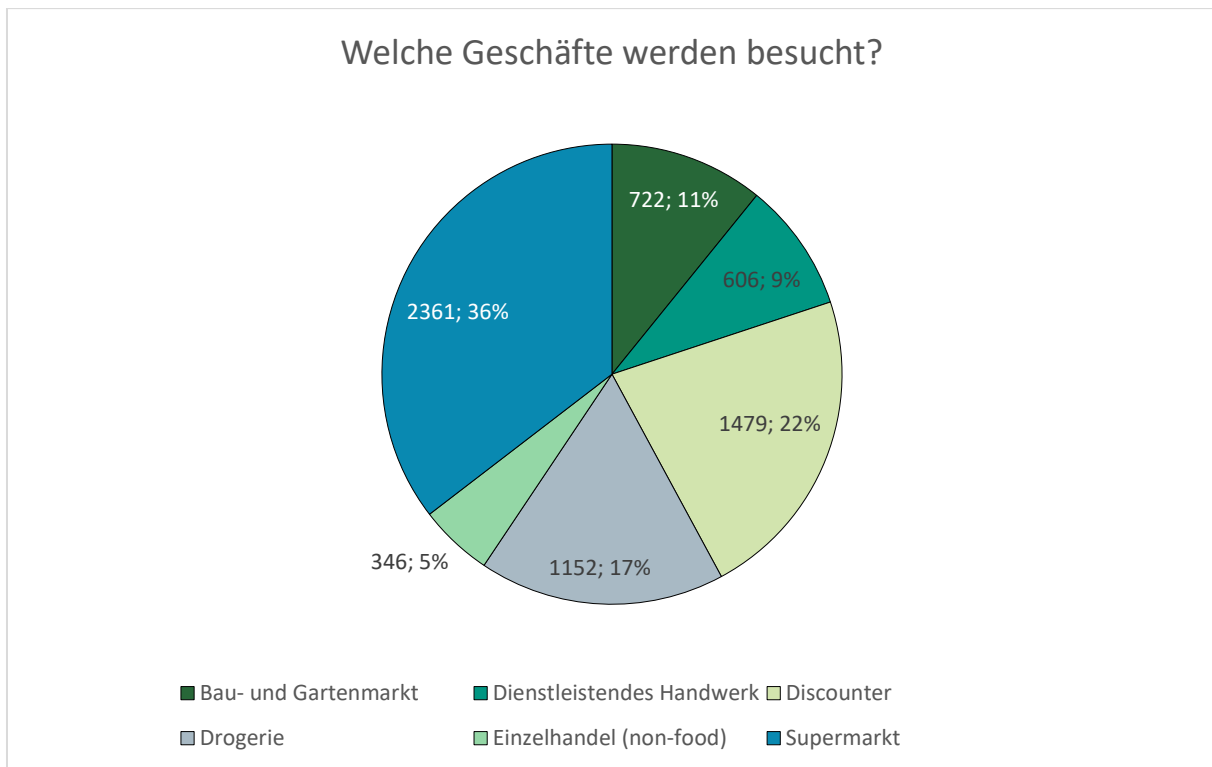


Abbildung 34: Welche Geschäfte werden besucht? (n=6.843; davon 177 sonstige Nennungen)

4.2.2 Einkäufe im Internet

Einkäufe müssen nicht zwangsläufig in Geschäften erfolgen, sondern können auch online abgewickelt werden. So unterscheidet Abbildung 35 zwischen den Konsumgütern: Einkäufe des täglichen Bedarfs, wie beispielsweise Lebensmittel oder Essensbestellungen, die regelmäßig getätigt werden und oft nur eine kurze Haltbarkeitsdauer haben. Produkte wie Bekleidung haben zwar eine längere Haltbarkeit, werden tendenziell aber mehr gebraucht und stellen Einkäufe des gelegentlichen Bedarfs dar und langlebige Güter wie größere Elektrogeräte werden eher selten eingekauft. Ein Einkauf im Geschäft bzw. online kann also je nach Güterart abhängig sein und Wege ersetzen bzw. zu häufigeren Wegen führen.

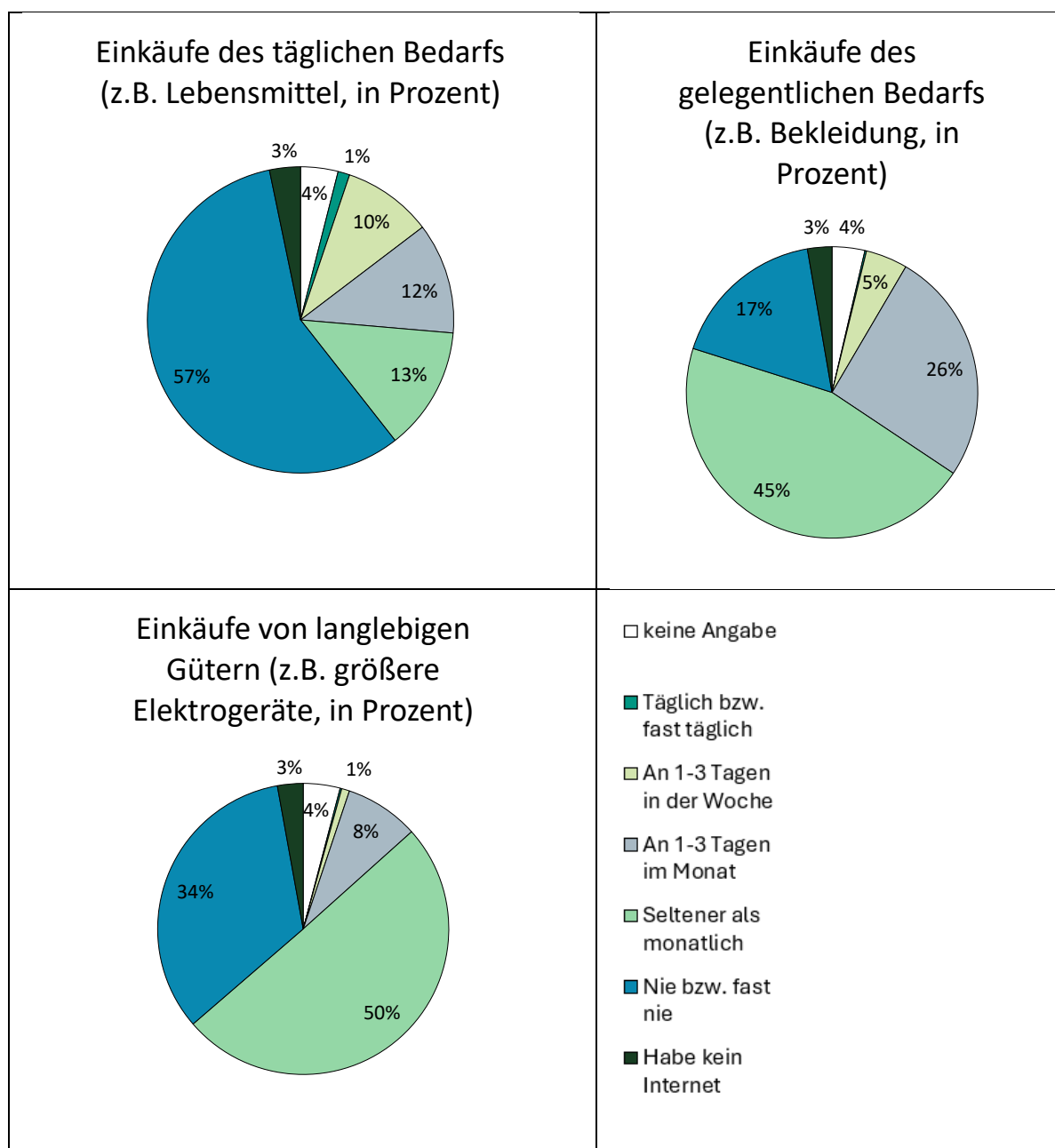


Abbildung 35: Häufigkeit von Einkäufen des täglichen, gelegentlichen und langlebigen Bedarfs im Internet (n=2.177)

Fast zwei Drittel der Befragten (57 %) kaufen (fast) nie ihren täglichen Bedarf im Internet ein. Nur 10 % tun dies mindestens wöchentlich, 12 % monatlich und 13 % seltener. Für Einkäufe des gelegentlichen Bedarfs ist der Anteil derjenigen, die mindestens wöchentlich im Internet einkaufen etwas geringer (5 %). Dafür tun dies aber 45 % seltener als monatlich. Hierbei muss sicherlich beachtet werden, dass „gelegentlich“ impliziert, dass diese Einkäufe per se seltener als Lebensmitteleinkäufe getätigt werden. Ähnliches zeichnet sich für Einkäufe von langlebigen Gütern ab. Die Hälfte der Befragten kauft diese seltener als monatlich im Internet ein und ein Drittel (fast) nie. Ähnlich wie schon bei den Gütern des gelegentlichen Bedarfs ist der Anteil derjenigen, die mehrmals wöchentlich einkaufen, sehr gering. Daneben besitzen 3 % der Stichprobe kein Internet, weshalb die Option, online einzukaufen für sie wegfällt.

4.2.3 Ortswahl für Einkäufe

Abbildung 36 geht darauf ein, wo die Befragten typischerweise ihre Einkäufe tätigen, zunächst unabhängig vom jeweiligen Geschäftstyp. Dabei zeigt sich, dass das Einkaufen der Befragten sehr stark nahräumlich geprägt ist. 63 % aller genannten Geschäfte befinden sich in Waldbronn, weitere 24 % in den Nachbargemeinden. Jeweils 6 % der genannten Geschäfte befinden sich in Ettlingen oder Karlsruhe. Andere räumliche Kontexte spielen so gut wie keine Rolle.

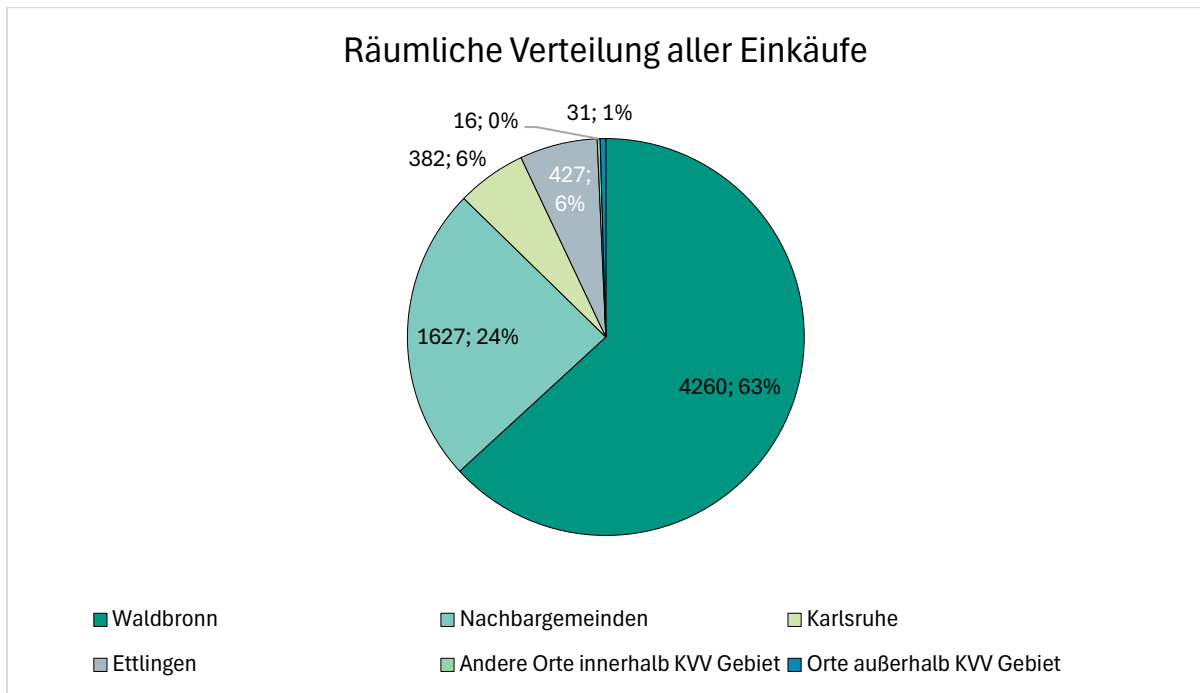


Abbildung 36: Räumliche Verteilung aller genannten Geschäfte (n=6.743)

Abbildung 37 zeigt, welche Geschäfte typischerweise an welchen Orten aufgesucht werden. Dabei fällt auf, dass der Lebensmittel-Einzelhandel überwiegend in Waldbronn aufgesucht wird, während Geschäfte aus dem non-food Bereich tendenziell eher in den Nachbargemeinden (Bau- und Gartenmärkte) bzw. in Ettlingen oder Karlsruhe aufgesucht werden.

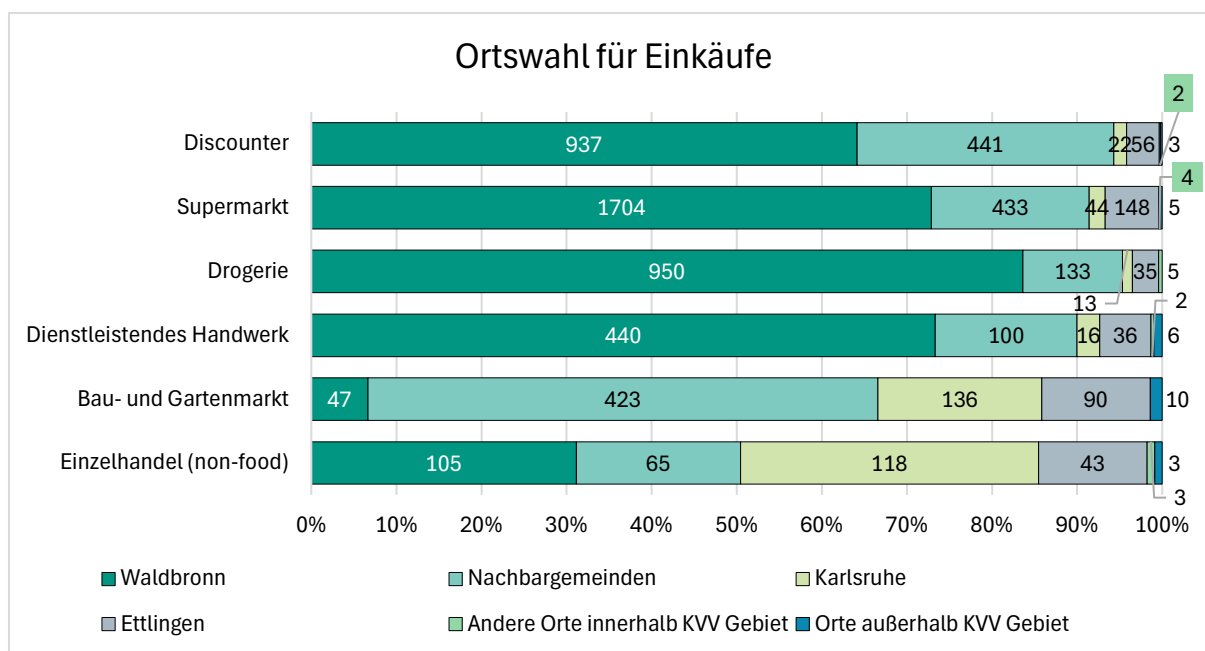


Abbildung 37: Ortswahl der genannten Geschäfte ($n=6.743$, davon 165 sonstige Nennungen)

4.2.4 Verkehrsmittelwahl bei Einkäufen

Wo und mit welchem Verkehrsmittel die Befragten typischerweise einkaufen gehen bzw. fahren, stellt Abbildung 38 dar. Hierzu liegen 6.593 Angaben vor. Unter den Befragten ist das Einkaufen stark MIV-geprägt. Über alle räumlichen Kontexte hinweg werden Geschäfte zu 69 % mit dem MIV erreicht. Gleichzeitig werden die meisten Einkäufe (64 %) innerhalb von Waldbronn aber zu einem signifikanten Anteil auch mit dem Aktivverkehr getätigt: 28 % der genannten Geschäfte in Waldbronn werden zu Fuß erreicht, weitere 10 % mit dem Fahrrad. Geschäfte in Karlsruhe und Ettlingen werden neben dem motorisierten Individualverkehr auch mit dem öffentlichen Verkehr (18 % Karlsruhe und 12 % Ettlingen) erreicht, der für Einkäufe in den anderen räumlichen Kontexten allerdings so gut wie keine Rolle spielt (siehe Abbildung 38).

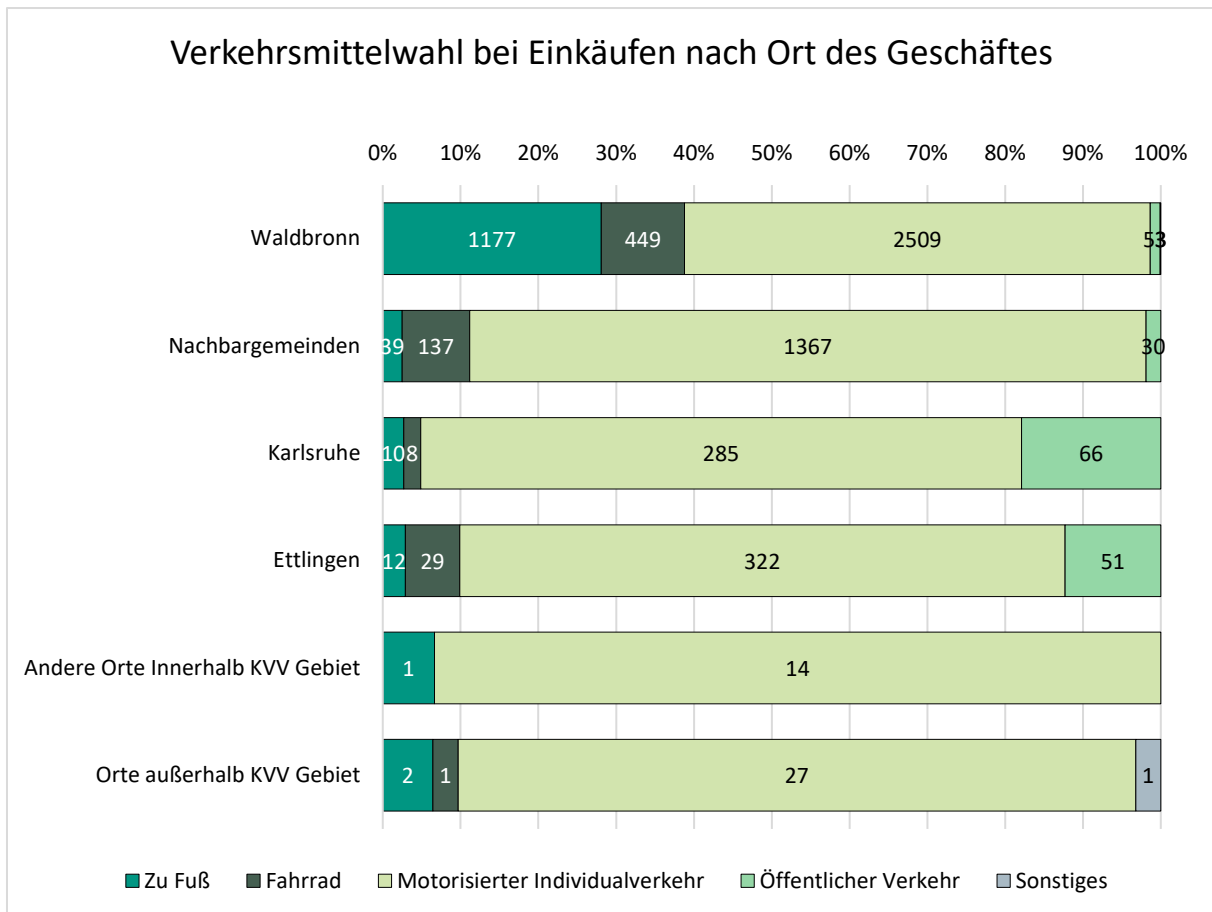


Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl bei Einkäufen nach Ort des Geschäfts (n=6.593)

In Abbildung 39 wird nun die Verkehrsmittelwahl für die entsprechenden Einkaufskategorien dargestellt. Zu 6.593 der 6.743 Beziehungen wurde das Verkehrsmittel angegeben. Auch hier wird deutlich, dass der Pkw das mit Abstand meistgenannte Verkehrsmittel ist. Unabhängig von der Kategorie entfallen rund 70 % aller Einträge auf den Pkw. Auf den Aktivverkehr kommen 18 % und dieser spielt besonders beim dienstleistenden Handwerk (innerhalb der Kategorie 55 %) eine Rolle. Zudem wird offengelegt, dass der ÖV mit insgesamt 3 % für die meisten Befragten kein relevantes Verkehrsmittel zum Einkaufen ist.

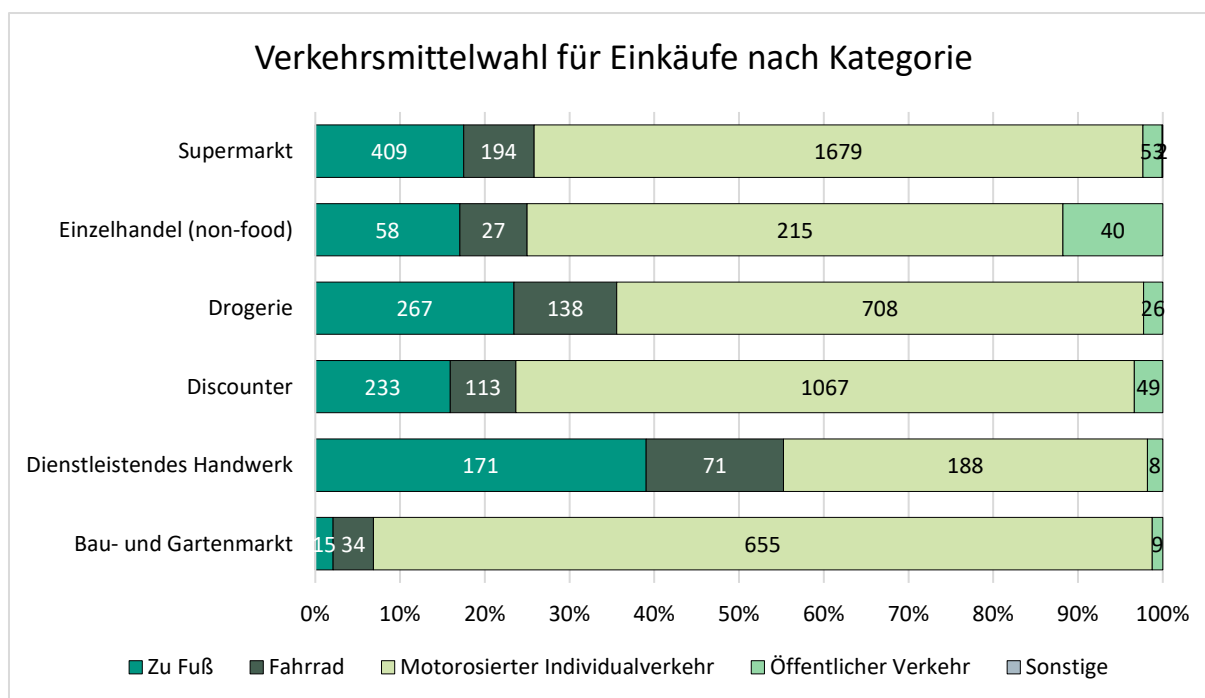


Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl für Einkäufe nach Kategorie ($n=6.593$, davon 164 sonstige Nennungen)

4.2.5 Häufigkeit von Einkäufen

Bei den Einkäufen handelt es sich überwiegend um Wocheneinkäufe (51 %) bzw. Einkäufe, die mindestens monatlich (33 %) durchgeführt werden (Abbildung 40). Während Supermärkte, Discounter sowie das dienstleistende Handwerk vornehmlich wöchentlich besucht werden, finden Einkäufe in der Drogerie, in Bau- und Gartenmärkten sowie im Non-Food Einzelhandel eher monatlich bis seltener statt. Mit 4 % werden tägliche Einkäufe am wenigsten genannt.

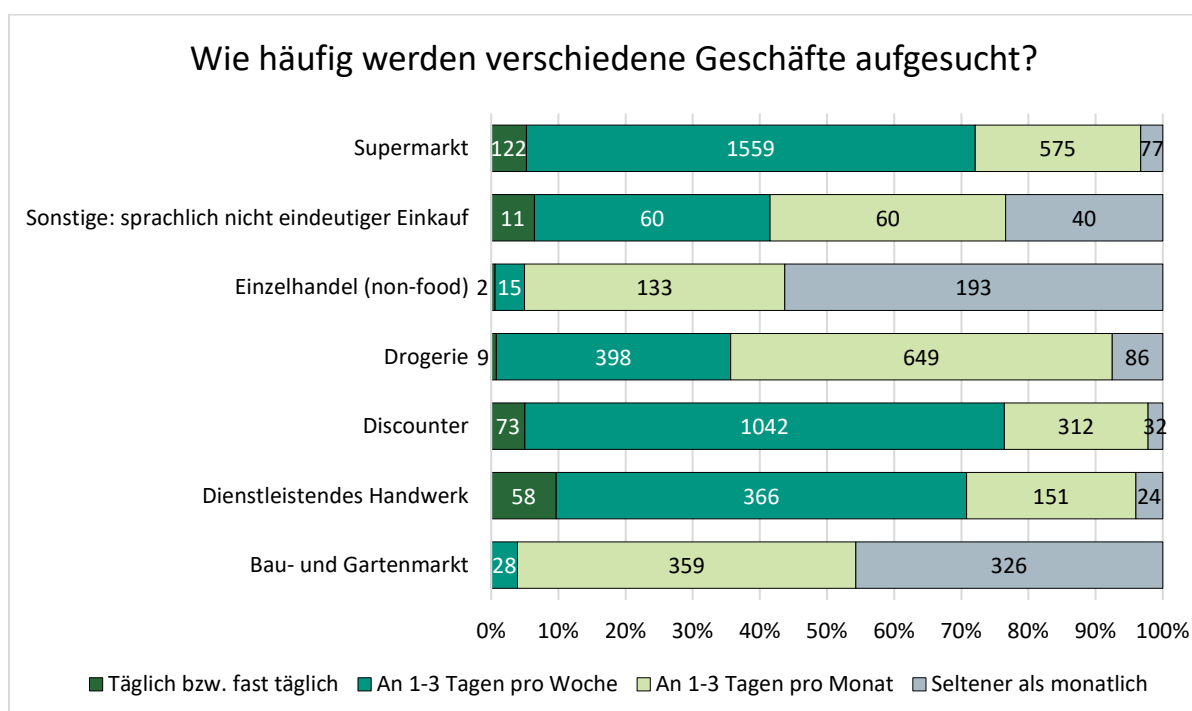


Abbildung 40: Wie häufig werden verschiedene Geschäfte aufgesucht? (*n=6.760, davon 180 sonstige Nennungen*)

4.3 Erledigungen

Um zu erfassen, welche Erledigungen die Befragten typischerweise unternehmen, wurde 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 2.177 Teilnehmenden berichten insgesamt von 4.052 Erledigungen, das entspricht im Mittel 1,9 Beziehungen je Person.

Wie eingangs erwähnt ist allerdings bei dem Namensgenerator Erledigungen ein technischer Fehler aufgetreten, so dass zwar die genannten Beziehungen erfasst wurden, nicht aber die dazugehörige Ziel- und Verkehrsmittelwahl. Die Kategorien sind dennoch in Abbildung 41 festgehalten.

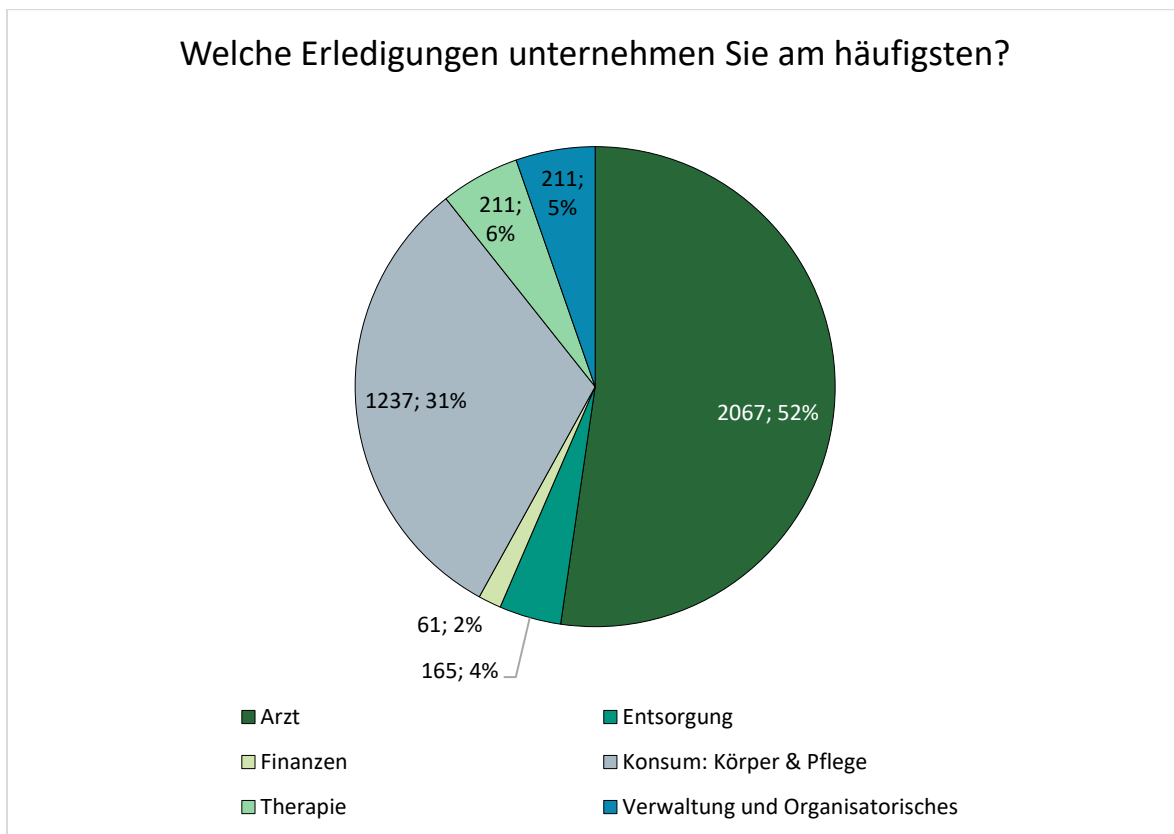


Abbildung 41: Welche Erledigungen unternehmen Sie am häufigsten? (*n=4.052, davon 100 sonstige Nennungen*)

4.4 Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten

4.4.1 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 (Abbildung 42). 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.

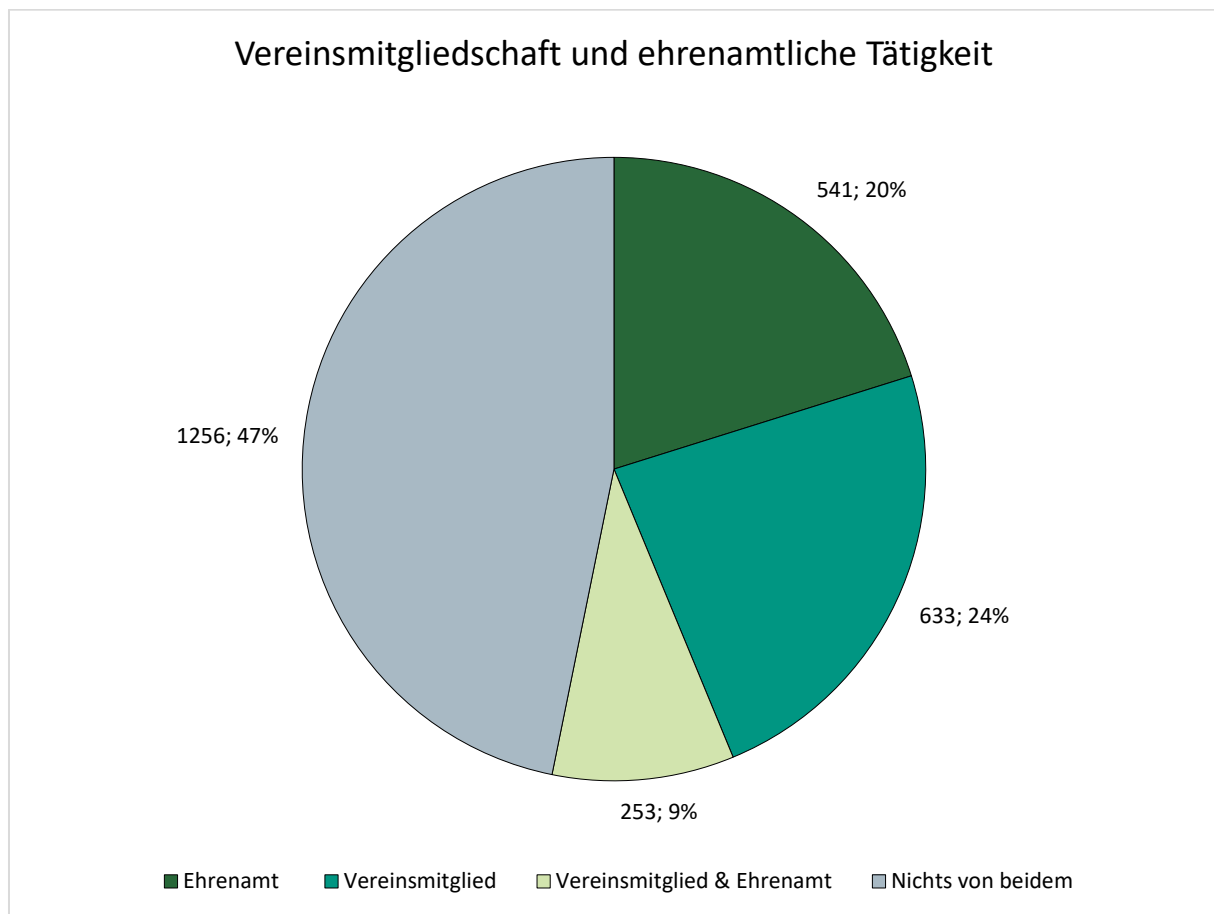


Abbildung 42: Mitgliedschaft in einem Verein oder Ehrenamt (n=2.177)

Die Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten zeigen starke Zusammenhänge mit dem Aktivverkehr und Waldbronn. Der MIV ist zwar auch relevant, korreliert aber etwas schwächer mit den Beziehungen. Sollte der MIV genutzt werden, dann eher, um Vereins- oder Ehrenamtsaktivitäten in Karlsruhe oder Ettlingen nachzugehen. Dem ÖV können keine aussagekräftigen Zusammenhänge nachgewiesen werden. Die Engagements korrelieren daneben mit einer wöchentlichen, monatlichen sowie selteneren (etwas schwächeren) Frequenz.

Tabelle 7: Auflistung der Vereins- und Ehrenamtsbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit

Verein & Ehrenamt	
Anzahl aller Ehrenämter/ Vereinsaktivitäten	1.898

mit Ortsangabe	1.834
mit Verkehrsmittelangabe	1.842
mit Häufigkeitsangabe	1.869

Von allen gemeldeten Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten gehen mit 39 % die meisten auf Vereins- und Mannschaftssport sowie mit 24 % auf Vereins- oder Kurstreffen zurück. 17 % der gemeldeten Beziehungen in diesem Bereich gehen auf ehrenamtliche Tätigkeiten zurück. Weitere 15 % betreffen religiöse Zentren oder Treffen. 5 % der Einträge ließen sich nicht kategorisieren (Abbildung 43).

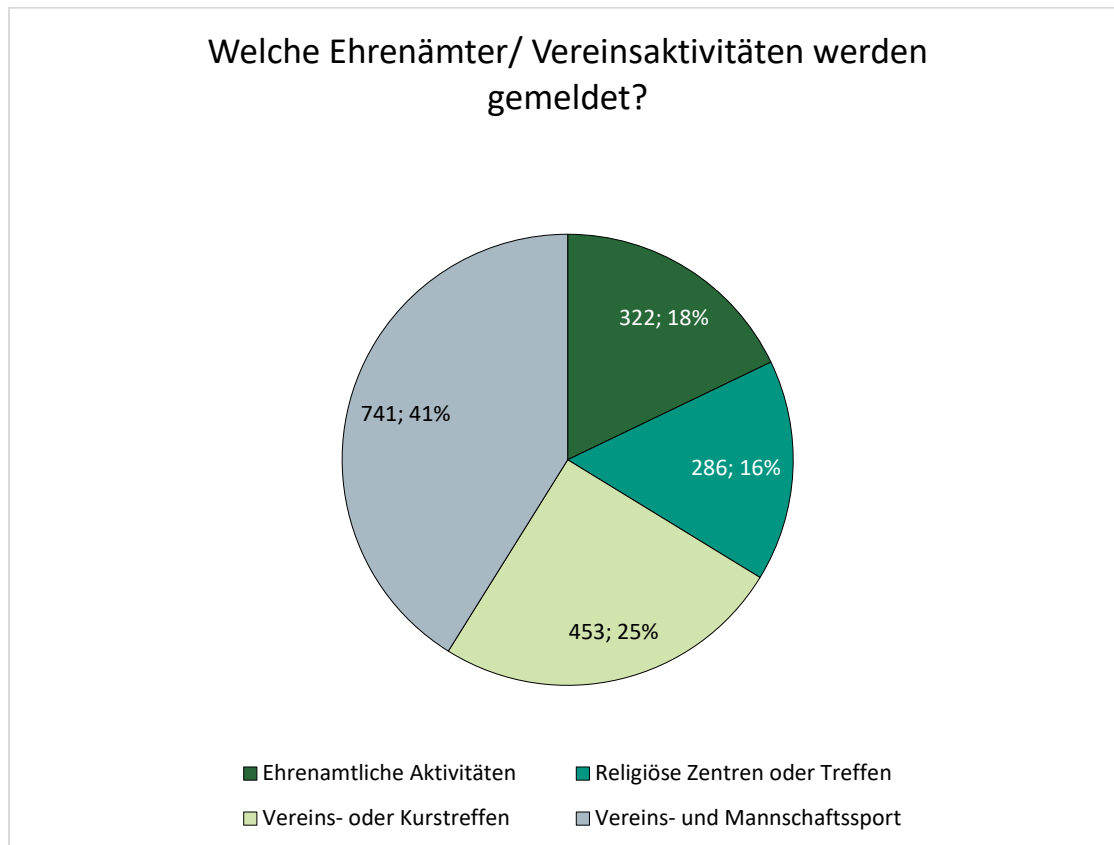


Abbildung 43: Welche Ehrenämter bzw. Vereinstätigkeiten werden gemeldet? ($n=1.898$, davon 96 sonstige Nennungen)

4.4.2 Ortswahl für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten

Abbildung 44 zeigt, dass sich 59 % der Ehrenämter bzw. Vereine, in denen sich die Befragten engagieren, in Waldbronn befinden. Alle weiteren genannten Tätigkeiten und Aktivitäten in diesem Bereich verteilen sich auf die übrigen Räume, wobei Karlsruhe mit 15 % der Einträge eine etwas gewichtigere Rolle spielt als die anderen räumlichen Kontexte.

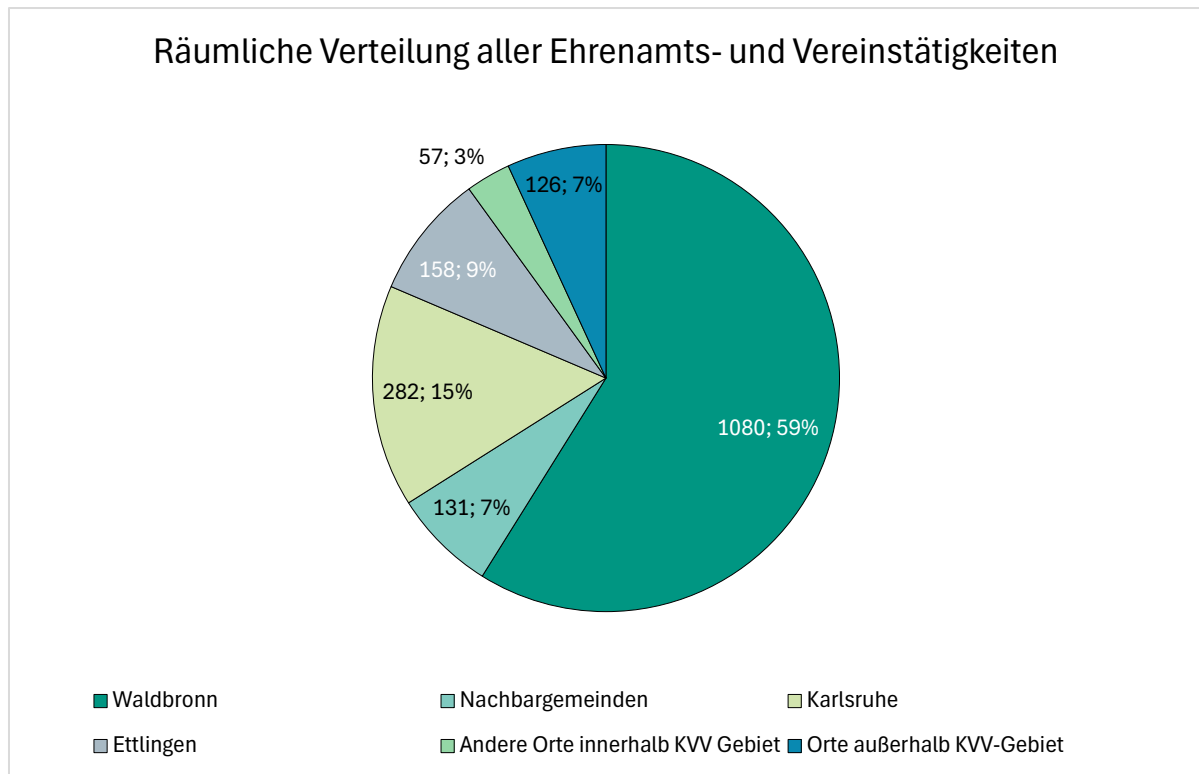


Abbildung 44: Räumliche Verteilung aller Ehrenamts- und Vereinstätigkeiten ($n=1.834$)

Die Betrachtung der verschiedenen Kategorien zeigt keine großen Abweichungen von dem allgemeinen Trend, dass Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten überwiegend in Waldbronn ausgeübt werden. Überdurchschnittlich oft finden Vereins- oder Kurstreffen innerhalb von Waldbronn statt. Orte außerhalb des Verkehrsverbundes werden überdurchschnittlich oft für religiöse Zentren oder Treffen aufgesucht. Karlsruhe ist vor allem für Vereins- und Mannschaftssport interessant (Abbildung 45).

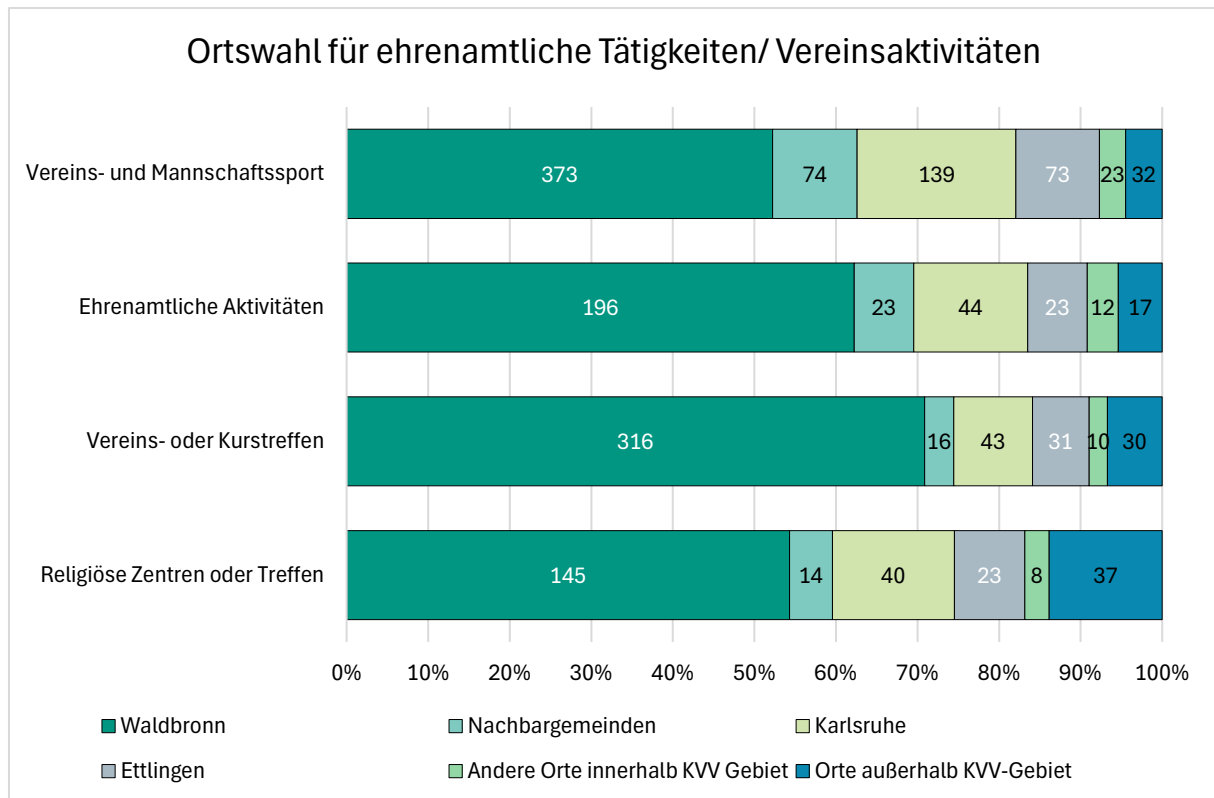


Abbildung 45: Ortswahl für ehrenamtliche Tätigkeiten/ Vereinsaktivitäten (*n=1.834, davon 92 sonstige Nennungen*)

4.4.3 Verkehrsmittelwahl für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten

Für Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten in Waldbronn ist der Aktivverkehr das wichtigste Fortbewegungsmittel. 48 % der angegebenen Vereins-, Kurs- oder Ehrenamtsaktivitäten finden innerhalb der eigenen Gemeinde statt und werden zu Fuß erreicht, weitere 20 % mit dem Fahrrad. Tätigkeiten in den Nachbargemeinden werden ebenfalls zu einem größeren Anteil aktiv erreicht, 27 % der dort gemeldeten Beziehungen werden mit dem Fahrrad, 2 % zu Fuß besucht (Abbildung 46).

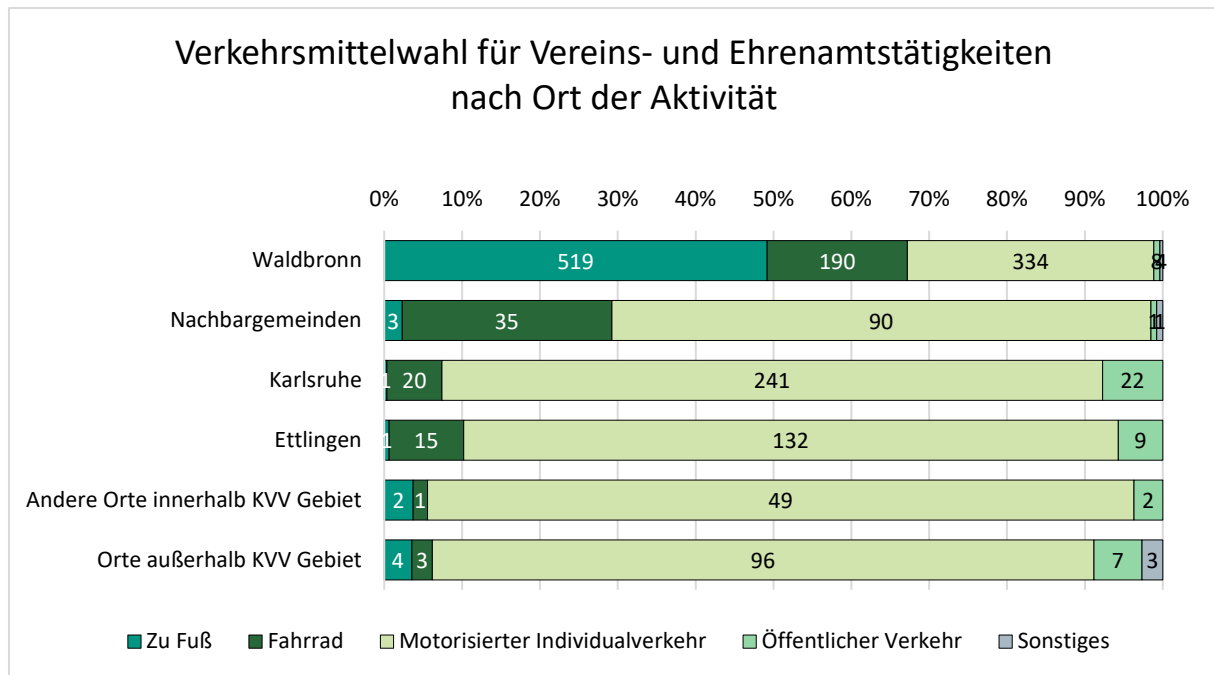


Abbildung 46: Modal Split für Vereins- und Ehrenamtstätigkeit nach Ort der Aktivität ($n=1.834$, davon 41 sonstige Nennungen)

Wie sich die Verkehrsmittelwahl auf die verschiedenen Beziehungen verteilt, kann Abbildung 47 entnommen werden. Insgesamt werden 53 % der Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten mit dem MIV besucht sowie 44 % mit dem Aktivverkehr, wobei mehr Ziele zu Fuß (29 %) als mit dem Rad (15%) erreicht werden. Der ÖV wird dagegen nur für 3 % genutzt. Bei genauerer Betrachtung der Kategorien fallen weitere Unterschiede auf. So werden 60% der Beziehungen im Vereins- und Mannschaftssport mit dem MIV erreicht. Ähnliches gilt bei Besuchen von religiösen Zentren oder Treffen, die zu 52 % mit dem MIV erfolgen. Bei ehrenamtlichen Aktivitäten (53 %) sowie Vereins- oder Kurstreffen (51 %) überwiegt hingegen der Aktivverkehr.

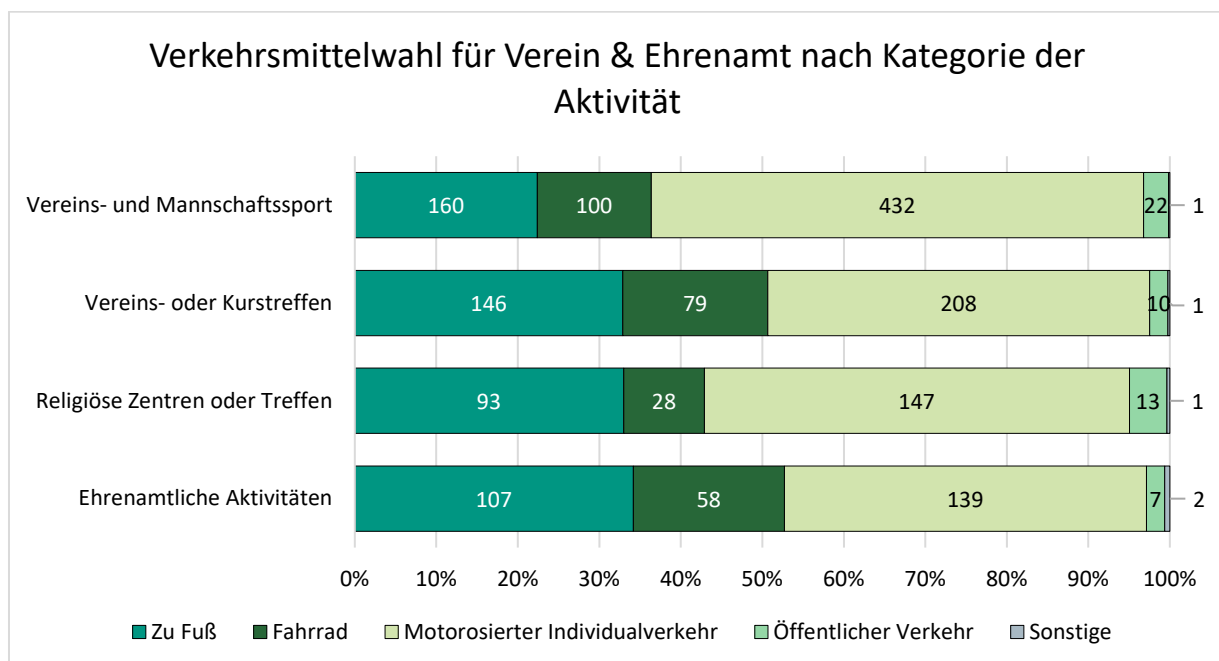


Abbildung 47: Verkehrsmittelwahl für Verein & Ehrenamt nach Kategorie ($n=1.842$, davon 88 sonstige Nennungen)

4.4.4 Häufigkeit von Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten

Ein Großteil der Vereins- und Ehrenamtsaktivitäten findet überwiegend wöchentlich (45 %) und monatlich (32 %) statt (Abbildung 48). Das ist hauptsächlich auf Vereins- und Mannschaftssportbeziehungen (62 %), aber auch teilweise auf Vereins- und Kurstreffen wie Musik- und Gesangsvereine (35 %), ehrenamtliche Aktivitäten (35 %) sowie religiöse Einrichtungen (39 %) wie die Kirche zurückzuführen. Tägliche Vereins- oder Ehrenamtsbeziehungen werden mit 4 % insgesamt kaum genannt. Ehrenamtliche Aktivitäten stellen im Vergleich zu den übrigen Kategorien eine kleine Ausnahme dar, da hier 6 % auch täglich stattfinden.

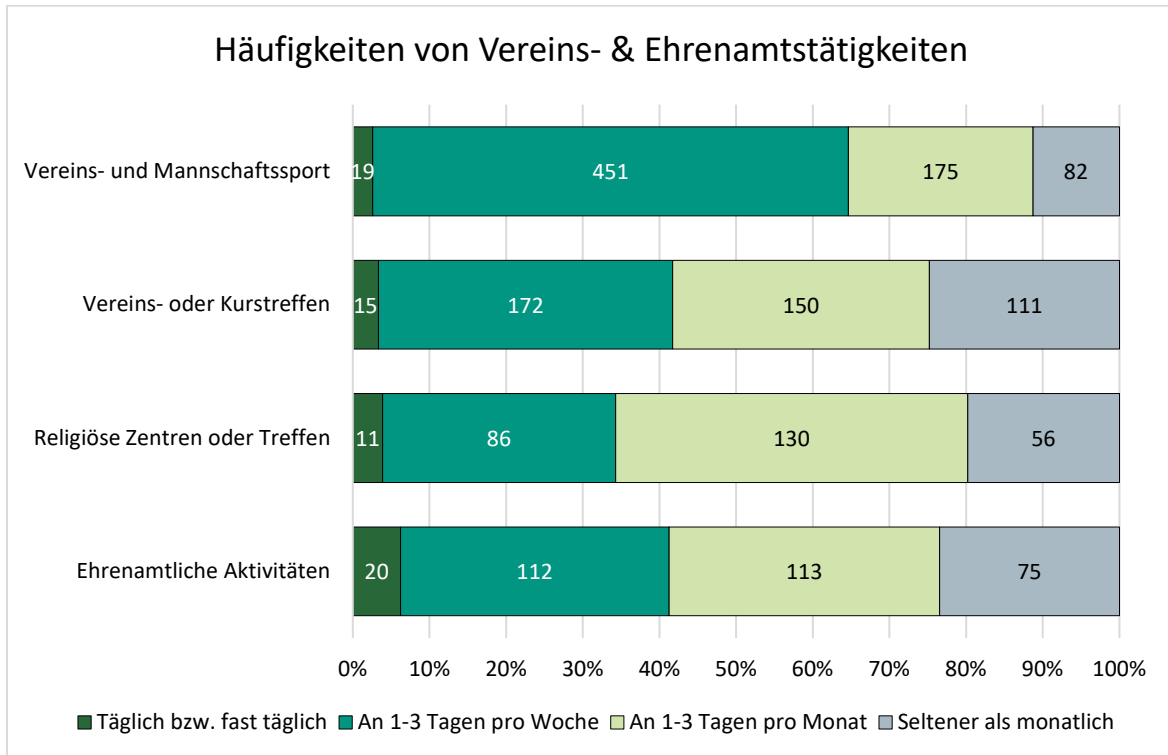


Abbildung 48: Häufigkeiten von Vereins- und Ehrenamtstätigkeiten (n=1.869, davon 91 sonstige Nennungen)

4.5 Personenbesuche

4.5.1 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 wurde 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 „Klarnamen/ Sonstiges“ zusammengefasst.

Für Besuche in Waldbronn spielt der Aktivverkehr für viele Teilnehmende eine große Rolle. Diese korrelieren mit wöchentlichen und täglichen Besuchen. Besuche außerhalb Waldbronn erfolgen dagegen kaum zu Fuß oder mit dem Rad. Je mehr Personenbesuche eingetragen

sind, desto eher werden sie mit dem MIV und zudem eher außerhalb der eigenen Gemeinde besucht. Tendenziell finden diese Personenbesuche eher monatlich oder seltener statt. Wie bei den vorherigen Namensgeneratoren wird festgestellt, dass der ÖV auch bei Personenbesuchen insgesamt eine geringe Relevanz hat. Wenn er genutzt wird, dann insbesondere für Besuche in Karlsruhe oder für Fahrten mit dem Fernverkehr zu Zielen außerhalb des KVV-Einzugsgebiets. Das erscheint insofern plausibel, als Besuche von räumlich weiter entfernt lebenden Verwandten oder Freunden im Gegensatz zu Besuchen in Waldbronn meist im Voraus geplant werden und sich daher nur schwer in einer so hohen Frequenz realisieren lassen. Es könnte also auch davon abhängen, ob die Familie beispielsweise in Waldbronn wohnt oder die befragte Person zugezogen ist.

Insgesamt berichten die Befragten von 5.810 Personen, die sie zu Hause besuchen. Das bedeutet, die Befragten geben im Schnitt 2,6 Personenbesuchs-Beziehungen an, die Standardabweichung beträgt 1,9.

Tabelle 8: Auflistung der Personenbesuchsbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit

Personenbesuche	
Anzahl Personenbesuche insgesamt	5.810
mit Ortsangabe	5.579
mit Verkehrsmittelangabe	5.668
mit Häufigkeitsangabe	5.604

Bei den benannten Personen handelt es sich jeweils zu knapp 45 % um Familienmitglieder oder Verwandtschaft bzw. um Freunde und Bekannte. 9 % der eingetragenen Personen ließen sich nicht eindeutig kategorisieren, etwa weil Klarnamen eingetragen wurden (Abbildung 49).

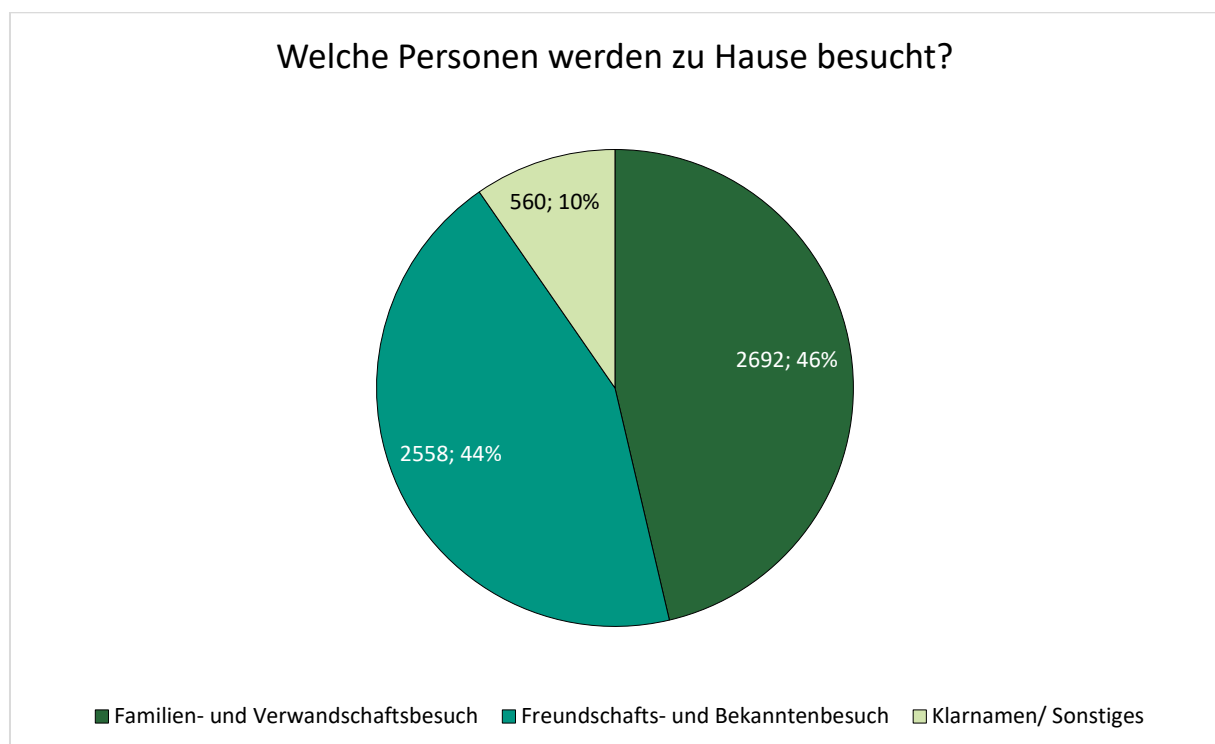


Abbildung 49: Welche Personen werden zu Hause besucht? (n=5.810)

4.5.2 Ortswahl für Personenbesuche

Bei der Betrachtung der Ortswahl für Personenbesuche fällt auf, dass der Großteil (46 %) der gemeldeten Personen in Waldbronn besucht wird. Auffallend viele Personenbesuche, insgesamt 17 % aller genannten Personen, finden aber auch außerhalb des KVV-Gebietes statt. Weitere 16 % der Personen, die von den Befragten zu Hause besucht werden, wohnen in Karlsruhe (Abbildung 50).

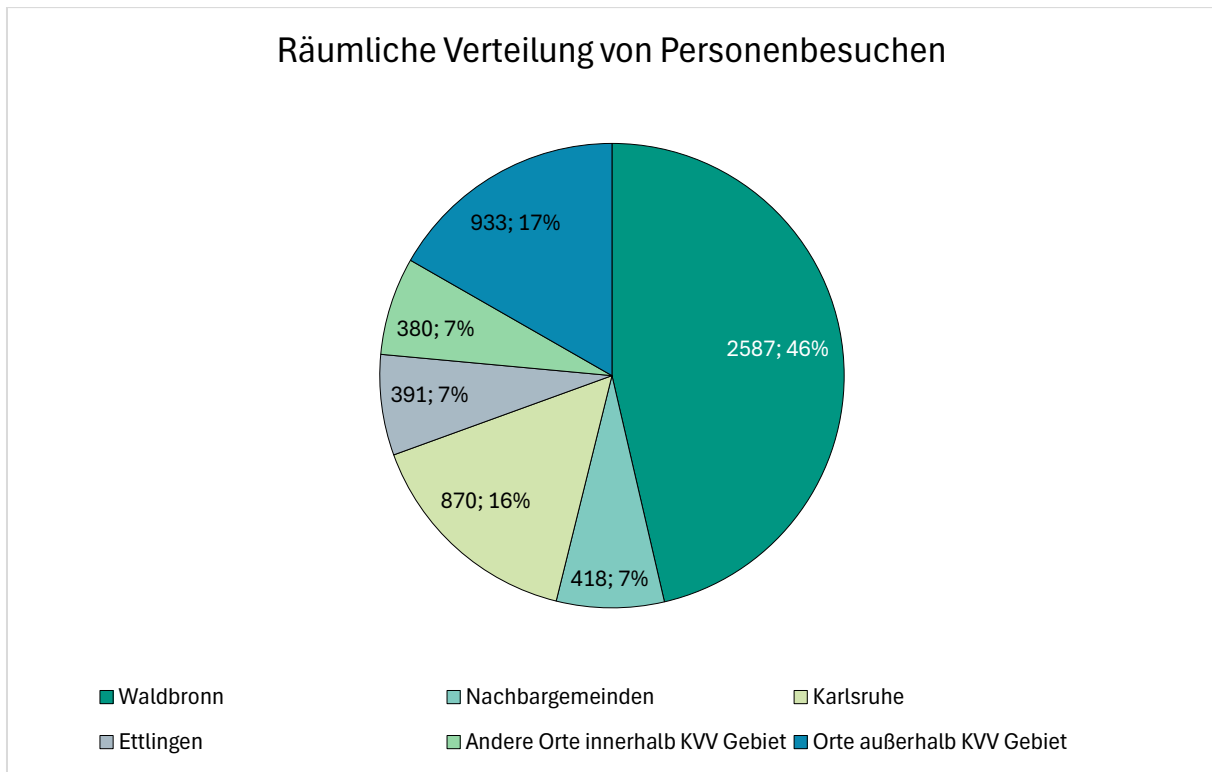


Abbildung 50: Räumliche Verteilung von Personenbesuchen (n=5.579)

Abbildung 51 zeigt, welche Personengruppen an welchem Ort besucht werden. Während Freunde und Bekannte überwiegend in Waldbronn (53%), den Nachbargemeinden (8%), Karlsruhe (17%) oder Ettlingen wohnen, also in direkter Nähe zu Waldbronn, besuchen die Befragten ihre Familie und Verwandten zu immerhin fast ein Viertel auch außerhalb des KVV-Gebietes.

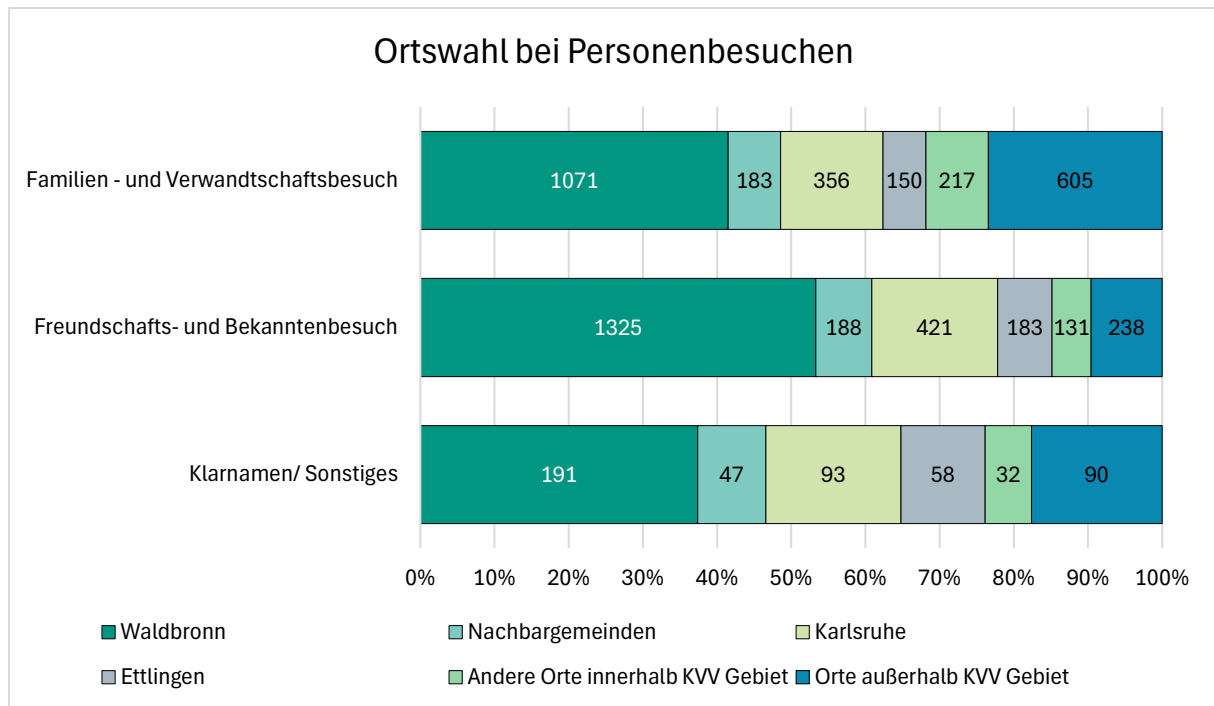


Abbildung 51: Ortswahl bei Personenbesuchen (n=5.579)

4.5.3 Verkehrsmittelwahl für Personenbesuche

Um Personen zu besuchen, greifen die Befragten laut Abbildung 52 in fast allen räumlichen Kontexten überwiegend auf den MIV zurück. Eine Ausnahme bilden Personenbesuche innerhalb von Waldbronn, bei denen mit 72% über zwei Drittel der genannten Personen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden. Damit ist der Aktivverkehr für Personenbesuche innerhalb Waldbronns stärker genutzt als beim Einkaufen oder bei ehrenamtlichen Tätigkeiten oder Vereinsaktivitäten (39% bzw. 68%). Der öffentliche Verkehr wird für Personenbesuche in Karlsruhe, Ettlingen oder Orten außerhalb des Verkehrsverbundes bei etwa jeder zehnten genannten Person genutzt. In anderen räumlichen Kontexten spielt er kaum eine Rolle.

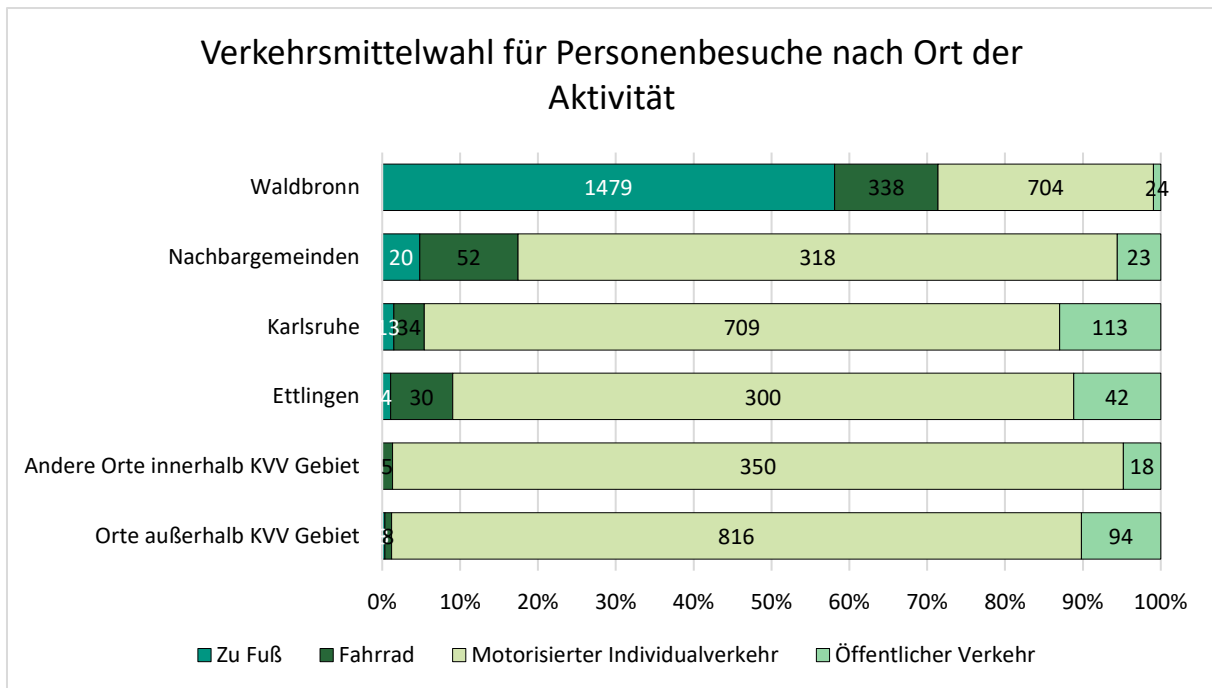


Abbildung 52: Modal Split für Personenbesuche nach Ort der Aktivität (n=5.507)

Angaben zur Verkehrsmittelwahl nach Kategorie liegen bei 5.668 von 5.731 Einträgen vor (Abbildung 53). Die Befragten nennen gleichermaßen Verwandtschafts- (47 %) und Freundschaftsbesuche (44 %). Fast jeder zehnte Eintrag umfasst einen Klarnamen (9 %), der deshalb weder einem Verwandtschafts- noch einem Freundschaftsbesuch zugeordnet werden kann. Familie und Verwandte werden nicht nur mehr in Orten außerhalb der eigenen Gemeinde besucht, sondern auch häufiger mit dem Pkw (66 %) als Freundschafts- Bekanntenbesuche (51 %) aufgesucht. Letztere werden dagegen mehr zu Fuß (33 %) und mit dem Rad (10 %) besucht. Bei Familien- und Verwandtschaftsbesuchen entfallen insgesamt 28 % auf den Aktivverkehr. Öffentliche Verkehrsmittel (auch Fernzug) werden für 6 % aller Personenbesuche genannt.

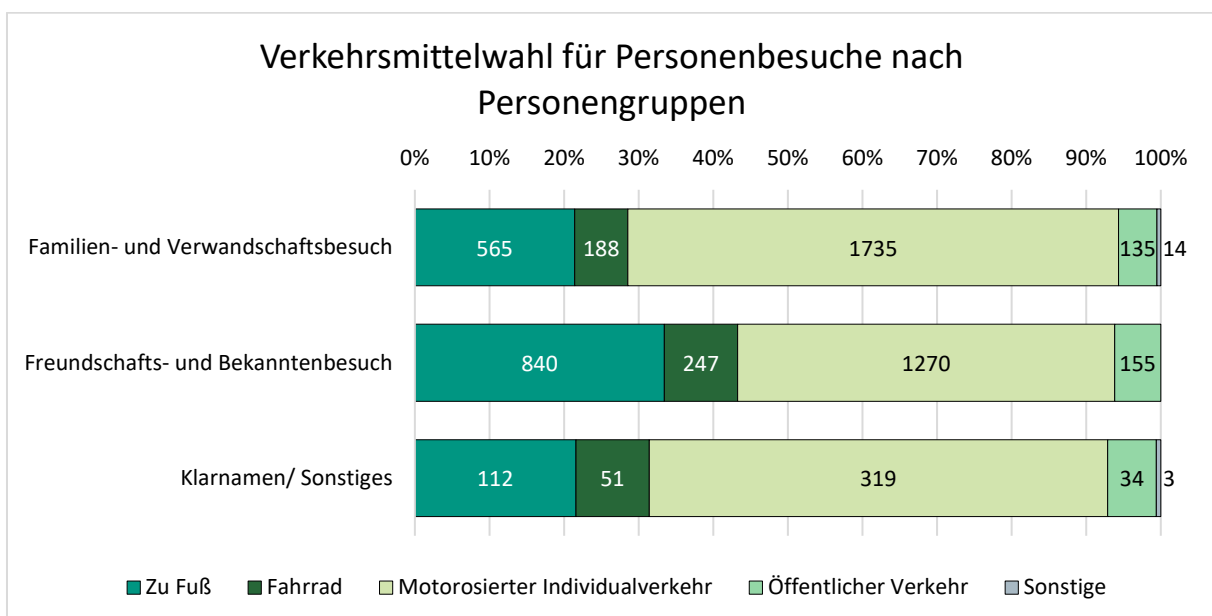


Abbildung 53: Verkehrsmittelwahl für Personenbesuche nach Personengruppen (n=5.668)

4.5.4 Häufigkeit von Personenbesuchen

Die Hälfte (50 %) der Freunde oder Bekannten werden an 1-3 Tagen pro Monat besucht, Verwandte und Familie zu 38 % (Abbildung 54). Das heißt, Verwandtschaft wird vergleichsweise häufiger besucht. Während diese Besuche zu 30 % wöchentlich und 6 % sogar täglich stattfinden, kommen auf Freunde und Bekannte 3 % tägliche und 26 % wöchentliche Besuche. Rund jeder vierte (25 %) Familienbesuch und jeder fünfte (21 %) Freundschafts- und Bekanntenbesuch findet seltener als monatlich statt.

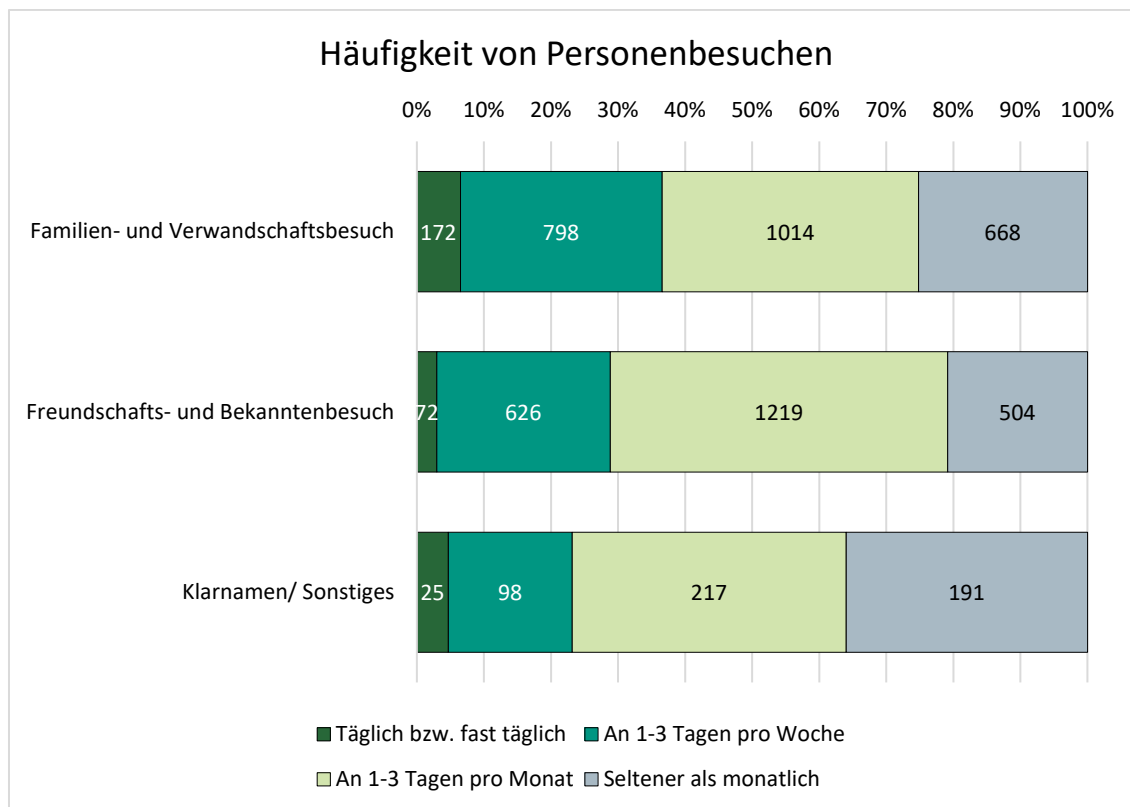


Abbildung 54: Häufigkeiten von Personenbesuchen ($n=5.604$)

4.6 Sonstige Freizeitaktivitäten

4.6.1 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 werden.

Die 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 (z.B. Gassigehen oder Theaterbesuch). Der Aktivverkehr wird besonders dann genutzt, wenn die Aktivität in Waldbronn stattfindet. Der MIV zeigt dagegen die stärksten Zusammenhänge mit Aktivitäten in Karlsruhe gefolgt von Ettlingen.

Zusätzlich unterscheiden sich die Aktivitäten in der Frequenz. Aktivitäten in der Gemeinde, die mit dem Rad oder zu Fuß erfolgen, finden eher wöchentlich statt. Aktivitäten in den anderen Raumkategorien, die mit dem MIV aufgesucht werden, erfolgen dagegen eher monatlich bis seltener. Für den ÖV wird ein leichter Zusammenhang mit Aktivitäten in Karlsruhe nachgewiesen. Im Gegensatz zu den übrigen Namensgeneratoren könnte dies darauf hindeuten, dass der ÖV durchaus eine Option darstellt, um Freizeitangebote wahrzunehmen, die nur im nächstgelegenen Oberzentrum angeboten werden.

Insgesamt berichten die Teilnehmenden von 4.796 sonstigen Freizeitaktivitäten, im Durchschnitt berichten die Befragten also 2,2 sonstige Freizeitaktivitäten. Die Standardabweichung beträgt 1,9. Die Einträge in den entsprechenden Namensgeneratoren 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 und weitere Hobbies wie Einzelsport, Kartenspielen oder Gärtnern. Für die weitere Auswertung wurden die individuellen Einträge zu neun Freizeitkategorien verdichtet.

Tabelle 9: Auflistung der sonstigen Freizeitbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit

Sonstige Freizeitaktivitäten	
Anzahl Sonstiger Freizeitaktivitäten insgesamt	5.125
mit Ortsangabe	4.688
mit Verkehrsmittelangabe	4.970
mit Häufigkeitsangabe	5.015

Erholungsaktivitäten und -orte sowie Einzelsport machen gemeinsam über die Hälfte der Nennungen aus (Abbildung 55). Darunter fallen Aktivitäten wie Spazieren oder Schwimmen gehen, Thermalbadbesuche oder der Besuch eines Hundeparkes. Besuche in Restaurants, Cafés oder Bars, Events und Veranstaltungen sowie Ausflugsziele und -aktivitäten machen jeweils rund 10% der Angaben aus. Deutlich seltener werden der Besuch von Bildungseinrichtungen (z.B. VHS-Kurse), Aufenthalte im Schrebergarten sowie weitere Hobbies genannt.

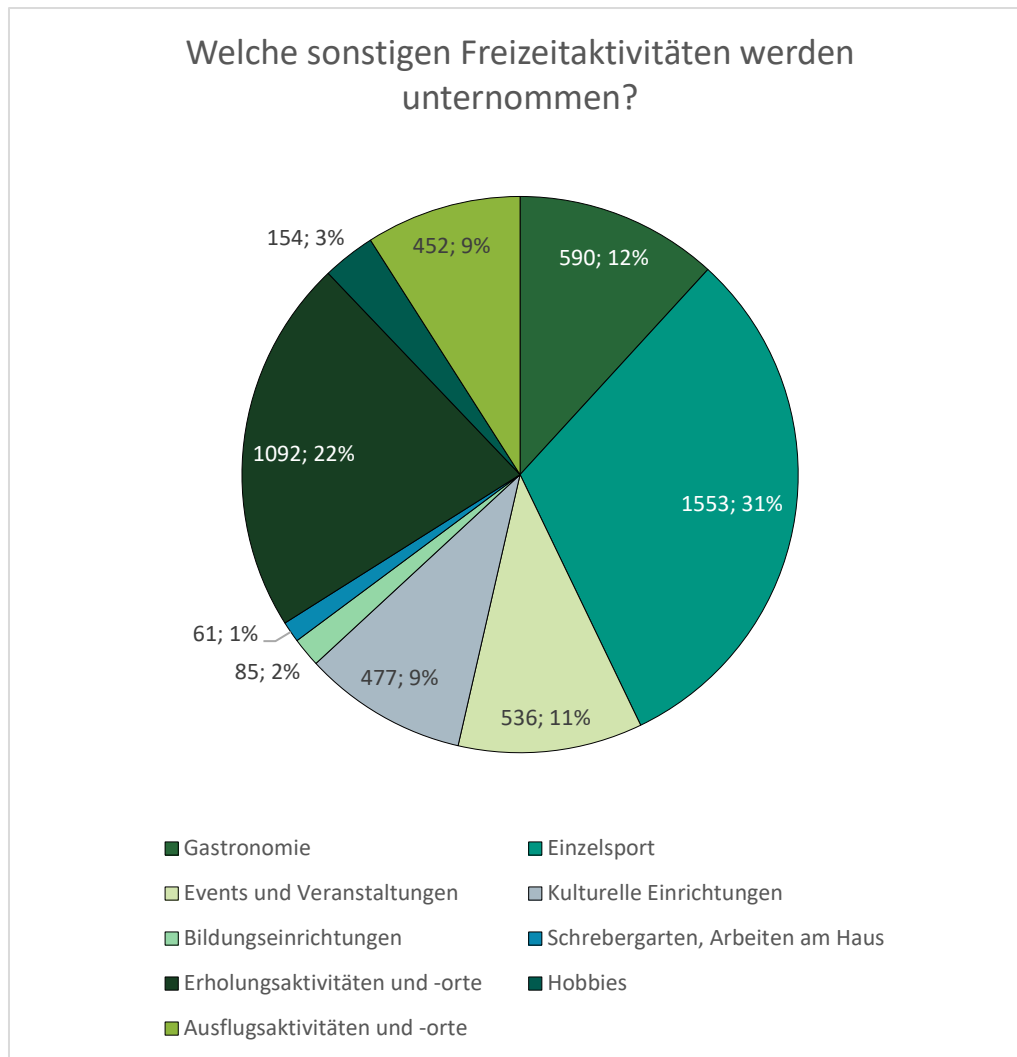


Abbildung 55: Sonstige Freizeitaktivitäten der Befragten ($n=5.125$, davon 125 sonstige Nennungen)

4.6.2 Ortswahl für sonstige Freizeitaktivitäten

Bei der Betrachtung der Ortswahl für die sonstigen Freizeitaktivitäten fällt auf, dass die Gemeinde Waldbronn offensichtlich für mehrere Freizeitaktivitäten in Anspruch genommen wird. Etwas mehr als 40% der genannten sonstigen Freizeitaktivitäten finden typischerweise in Waldbronn statt. Etwas mehr als jede fünfte sonstige Freizeitaktivität findet typischerweise im nächstgelegenen Oberzentrum Karlsruhe statt. Auf das Mittelzentrum Ettlingen entfallen 11 % der Einträge, auf Orte außerhalb des Verkehrsverbundes 13 %. Die Nachbargemeinden sowie andere Orte innerhalb des Verkehrsverbundes spielen, bezogen auf die Anzahl der Nennungen, nur eine untergeordnete Rolle (siehe Abbildung 56).

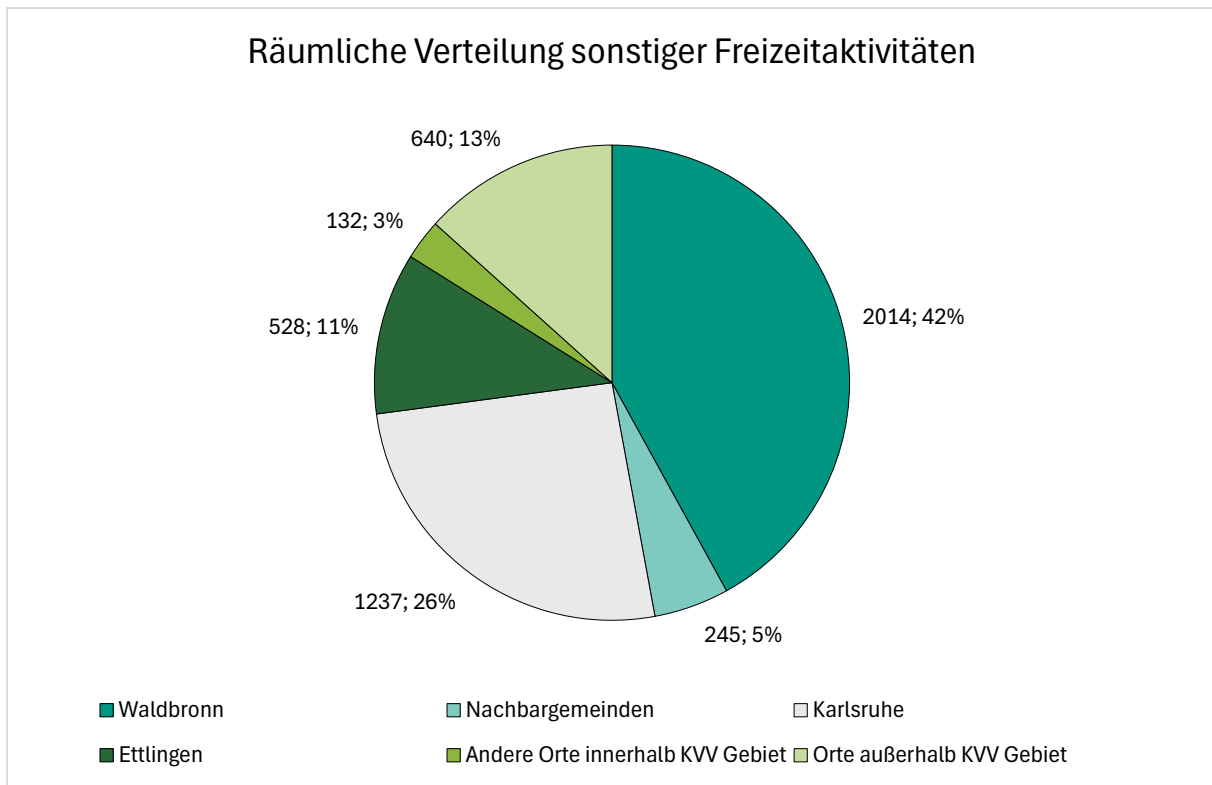


Abbildung 56: Räumliche Verteilung der sonstigen Freizeitbeziehungen (n=4.796)

Abbildung 57 gibt einen detaillierteren Blick auf die sonstigen Freizeitaktivitäten, indem sie aufschlüsselt, welche Aktivitäten genau an welchen Orten stattfinden. Dabei fällt zunächst auf, dass insbesondere Arbeiten am Haus oder im Schrebergarten innerhalb von Waldbronn stattfinden, aber auch Einzelsportaktivitäten sowie Erholungsaktivitäten bzw. der Besuch von Erholungsorten. In allen drei Kategorien werden jeweils mehr als die Hälfte der genannten Aktivitäten innerhalb von Waldbronn unternommen. Das Oberzentrum Karlsruhe sticht insbesondere für den Besuch von kulturellen Einrichtungen hervor; in dieser Kategorie entfallen knapp 2/3 der Nennungen auf Karlsruhe. In der Kategorie Events und Veranstaltungen ist es immerhin noch etwas mehr als jede zweite Nennung, die in Karlsruhe stattfindet. Das Mittelzentrum Ettlingen sticht insbesondere beim Besuch von Bildungseinrichtungen und -angeboten hervor – in dieser Kategorie entfällt etwa jede dritte Nennung auf Ettlingen. Orte außerhalb des KVV- Gebietes werden insbesondere für Ausflugsaktivitäten besucht: etwas mehr als ein Drittel der Angaben in dieser Kategorie entfallen auf Orte außerhalb des KVV-Gebietes. Bei Erholungsaktivitäten ist es etwa jede vierte Nennung, die außerhalb des Verkehrsverbundes liegt (siehe Abbildung 56).

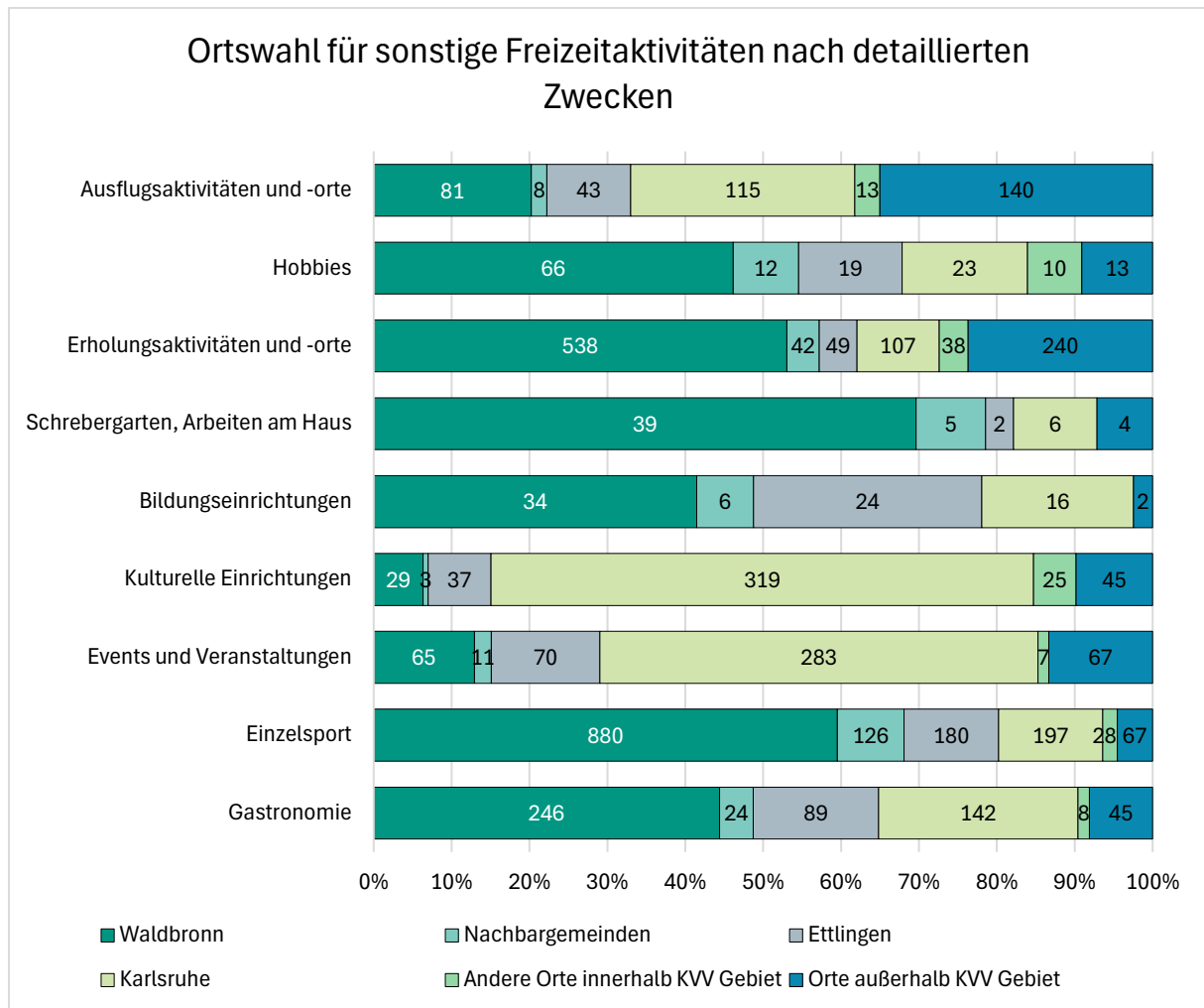


Abbildung 57: Ortswahl für sonstige Freizeitaktivitäten nach detaillierten Zwecken ($n=4.796$, davon 108 sonstige Nennungen)

4.6.3 Verkehrsmittelwahl bei sonstigen Freizeitaktivitäten

Insgesamt zeigt sich bei der Verkehrsmittelwahl, dass der motorisierte Individualverkehr eine signifikante Rolle für sonstige Freizeitaktivitäten einnimmt. Abbildung 58 zeigt die Verkehrsmittelwahl für sonstige Freizeitaktivitäten nach dem Ort der Aktivität. Insbesondere für Wege, die aus Waldbronn herausführen, wird in den meisten Fällen der MIV genutzt. Während für sonstige Freizeitaktivitäten innerhalb von Waldbronn nur etwa jede vierte Nennung typischerweise mit dem MIV in Verbindung gebracht wird, sind es bei sonstigen Freizeitaktivitäten in den Nachbargemeinden schon mehr als jede zweite. Bei sonstigen Freizeitaktivitäten nach Karlsruhe, Ettlingen, an andere Orte innerhalb oder außerhalb des KVV-Verkehrsverbundes sind es hingegen mehr als 70% der Nennungen, die typischerweise mit dem MIV unternommen werden. Gleichzeitig fällt auf, dass sonstige Freizeitaktivitäten innerhalb von Waldbronn überwiegend mit dem Aktivverkehr in Verbindung gebracht werden: 58 % der genannten sonstigen Freizeitaktivitäten innerhalb von Waldbronn werden typischerweise zu Fuß erreicht, weitere 16 % mit dem Fahrrad. Damit ähnelt die Verkehrsmittelwahl für sonstige Freizeitaktivitäten dem Modal Split bei Personenbesuchen (siehe Abbildung 52). Allerdings wird für sonstige Freizeitaktivitäten in den Nachbargemeinden häufiger der Aktivverkehr genutzt als bei Personenbesuchen. Insgesamt 37 % der sonstigen Freizeitaktivitäten in den Nachbargemeinden

werden zu Fuß (17 %) oder mit dem Rad (20 %) unternommen. Wie auch schon bei den anderen Verkehrszwecken fällt auf, dass der öffentliche Verkehr für sonstige Freizeitaktivitäten eine untergeordnete Rolle spielt. Lediglich für sonstige Freizeitaktivitäten in Karlsruhe wird für etwa jede zehnte genannte Beziehung der öffentliche Verkehr genutzt. Für sonstige Freizeitaktivitäten in Ettlingen oder anderen Orten innerhalb oder außerhalb des Verkehrsverbundes wird der ÖV zu geringen Anteilen genutzt. Für Aktivitäten innerhalb Waldbronns oder in den Nachbargemeinden spielt er keine nennenswerte Rolle.

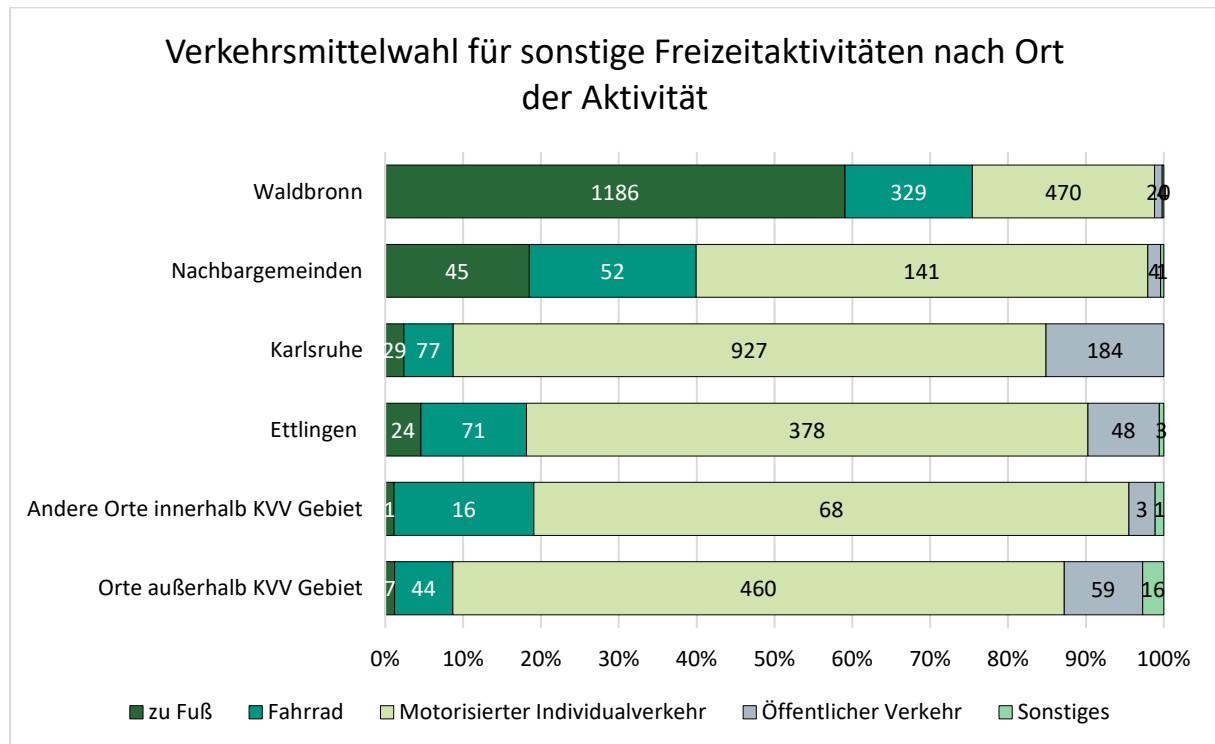


Abbildung 58: Modal Split für sonstige Freizeitaktivitäten nach Ort der Aktivität (n=4.668, davon 108 sonstige Nennungen)

Für die Freizeitaktivitäten liegt in 4.970 Fällen die typische Verkehrsmittelwahl vor (Abbildung 59). Es zeigt sich, unabhängig von der Kategorie, dass der MIV eine signifikante Rolle einnimmt. Denn 53 % aller Beziehungen werden mit dem MIV erreicht. Insbesondere bei Besuchen kultureller Einrichtungen, Ausflugsorten und -Aktivitäten sowie Events (Musikveranstaltungen, Messen, Sportveranstaltungen) liegt der Anteil des MIV bei mehr als 75%. Für die weiteren Kategorien zeigt sich eine etwas diversere Verkehrsmittelwahl. Erholungsaktivitäten werden stark mit dem Aktivverkehr verbunden, wobei das zu Fuß gehen (54 %) besonders häufig genannt wird. Das erscheint wenig überraschend, denn ein großer Teil der Erholungsaktivitäten sind beispielsweise Spaziergänge oder das Gassigehen. Aber auch für Einzelsport-Aktivitäten überwiegt der Aktivverkehr (66 %) deutlich. Davon betreffen 29 % das Radfahren, das im Vergleich aller Kategorien beim Einzelsport den höchsten Anteil hat. Zum einen ist dies sicherlich darauf zurückzuführen, dass Radfahren an sich ein Einzelsport sein kann, zum anderen aber auch darauf, dass einige Befragte darin einen Vorteil sehen können: Auf dem Weg zum Sport kann das Radfahren bereits ein Aufwärmen sein und auf dem Rückweg eine hygienische Alternative zum Pkw darstellen (sofern man nicht verschwitzt Auto fahren kann/möchte und keine Duschmöglichkeiten vor Ort bestehen). Mit 7 % bewegt sich die Nutzung des öffentlichen Verkehrs auf einem niedrigen Niveau. Besuche von Sport- (25 %) und Musikveranstaltungen (14 %) bilden hier Ausnahmen und sind nicht nur darauf

zurückzuführen, dass diese größtenteils in Karlsruhe besucht werden (siehe Abbildung 57), sondern deuten auch auf einen möglichen Alkoholkonsum hin.

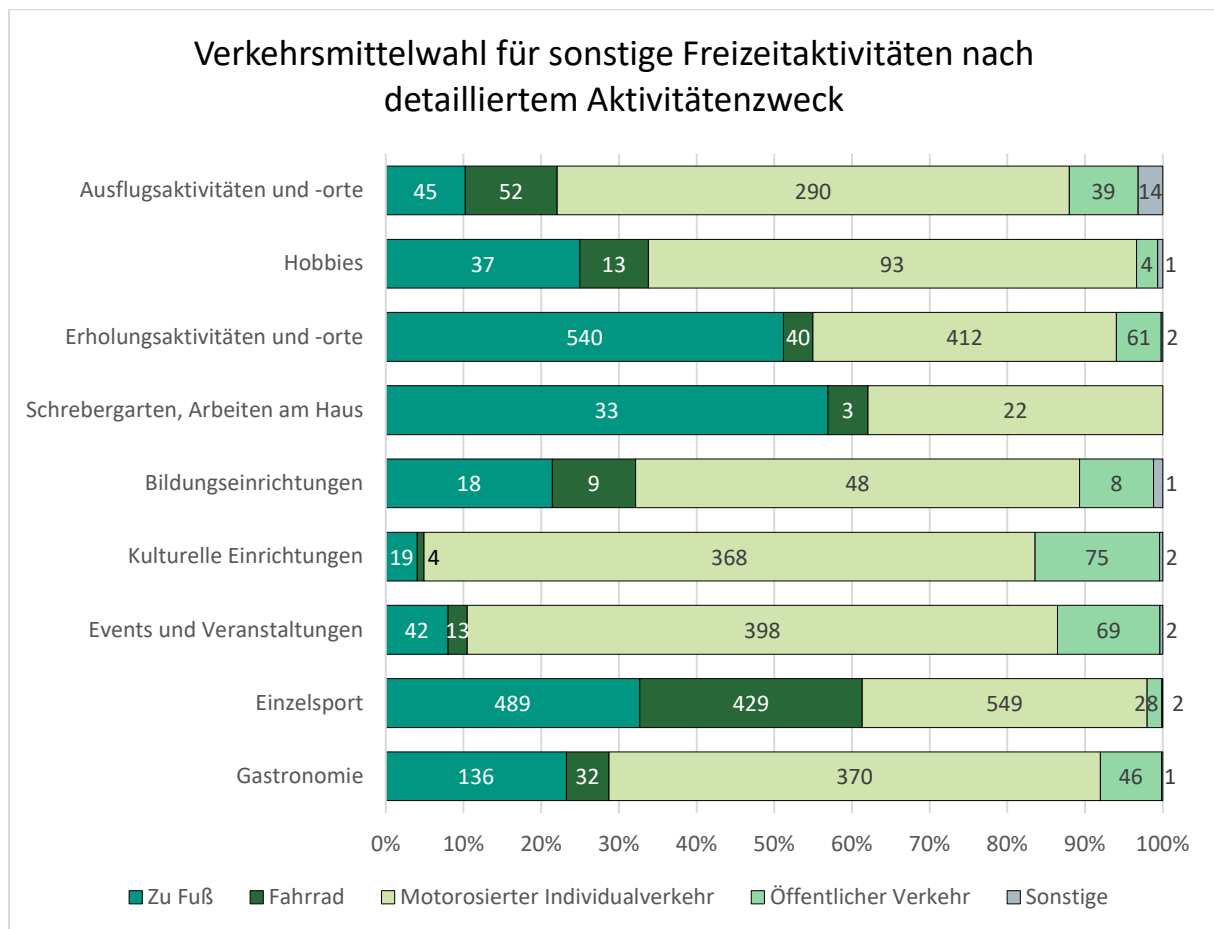


Abbildung 59: Verkehrsmittelwahl für sonstige Freizeitaktivitäten nach detailliertem Aktivitätenzweck
(n=4.970, davon 111 sonstige Nennungen)

4.6.4 Häufigkeit von sonstigen Freizeitaktivitäten

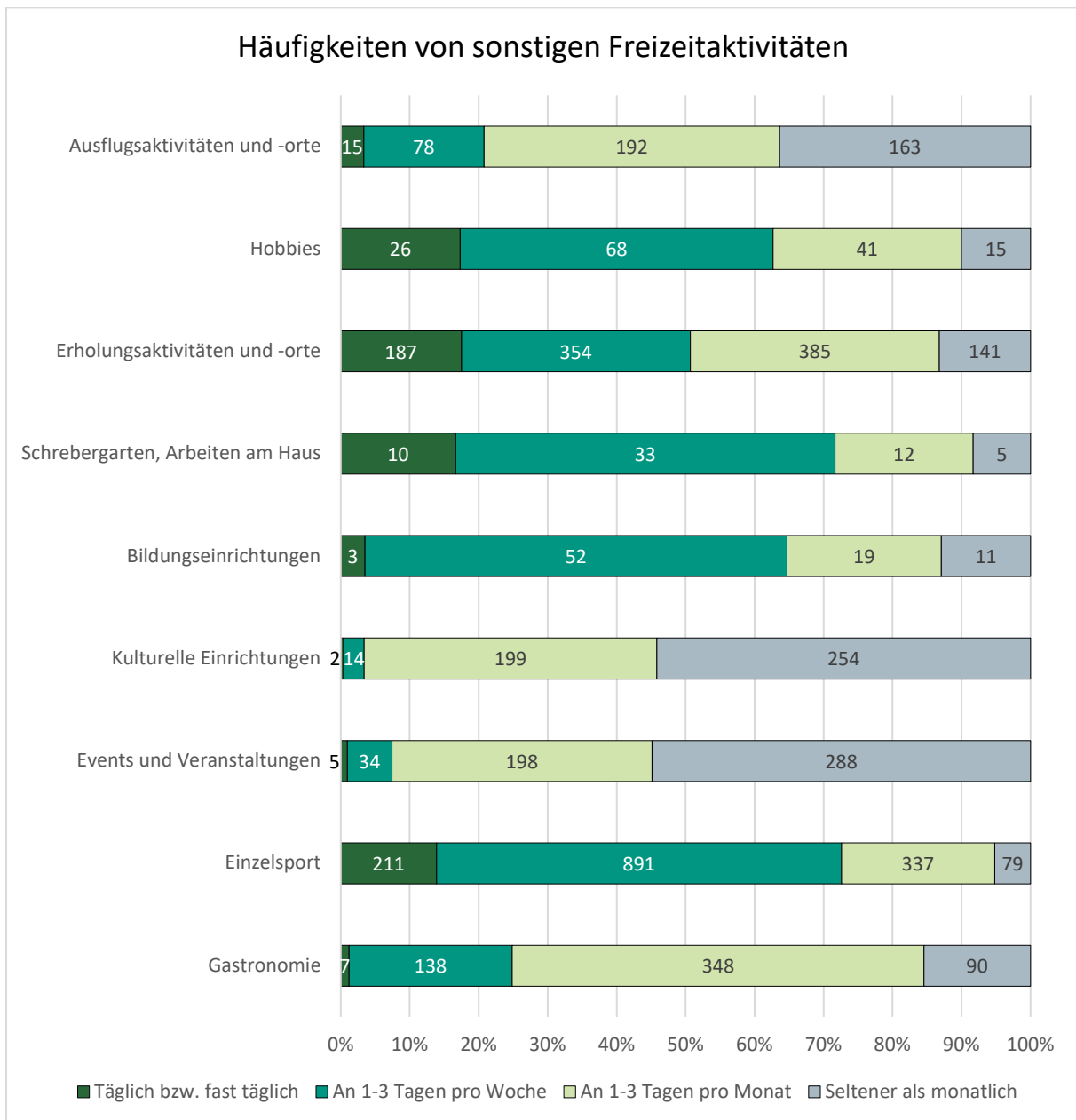


Abbildung 60: Häufigkeit von sonstigen Freizeitaktivitäten (n=5.015, davon 110 sonstige Nennungen)

Wie Abbildung 60 zeigt, gibt es eine ganze Reihe an sonstigen Freizeitaktivitäten, die täglich oder in einem wöchentlichen Rhythmus unternommen werden (insgesamt 43,5 %). Dabei fallen Einzelsport-Aktivitäten (14 %), Erholungsaktivitäten (19 %), Hobbies (17 %) sowie Arbeiten am Grundstück, Haus oder Schrebergarten (17 %) teils täglich an. Der wöchentliche Anteil bei Einzelsportaktivitäten beträgt 59 % und bei Erholungsaktivitäten 35 %. Ausflüge, Besuche gastronomischer Angebote wie Restaurant- oder Barbesuche, kultureller Veranstaltungen oder von Events kommen dagegen eher in einem monatlichen oder noch selteneren Rhythmus vor (siehe Abbildung 60).

4.7 Begleitaktivitäten

4.7.1 Allgemeiner Überblick

Die systematische Erfassung von Begleitaktivitäten erfordert mehrere Analyseschritte: Zunächst müssen Personen identifiziert werden, die andere Personen auf ihren Wegen begleiten. In der Umfrage wurde dazu folgende Frage gestellt: „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 967 Personen bejaht. Das heißt, dass etwas weniger als die Hälfte der Befragten mindestens hin und wieder andere Menschen auf ihren Wegen begleiten. 1.210 Personen gaben an, in ihrem Alltag keine anderen Personen auf ihren Wegen zu begleiten (siehe Abbildung 61).

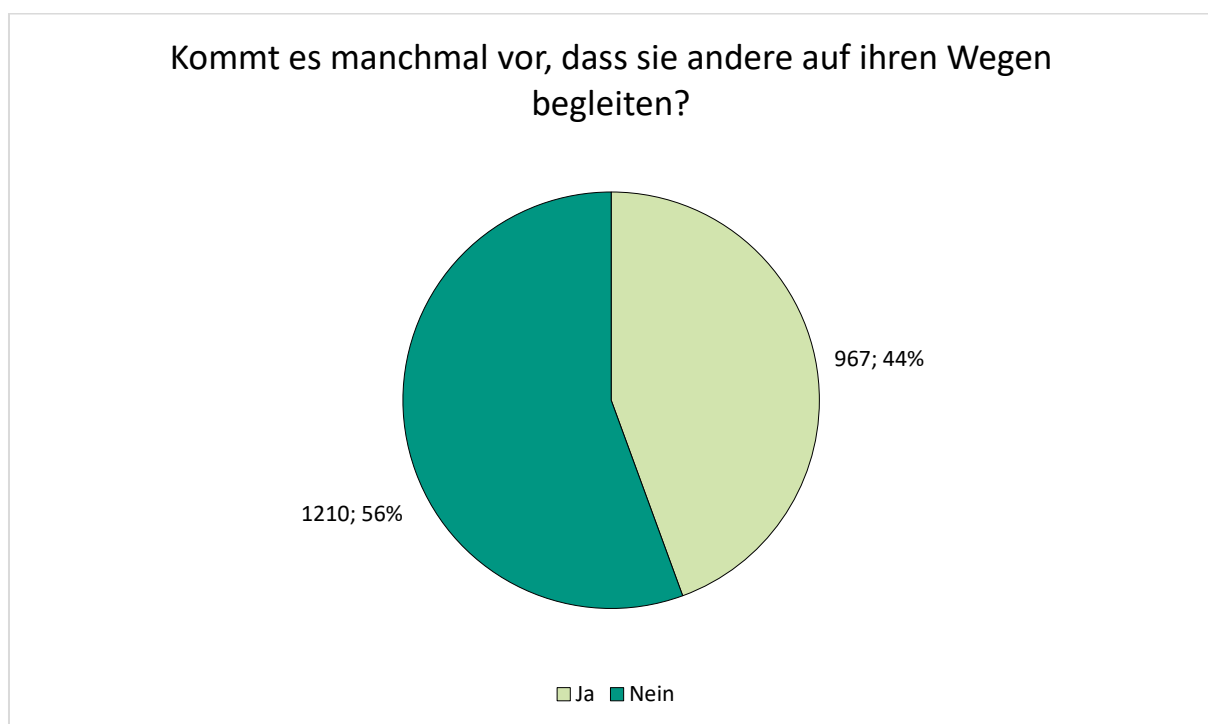


Abbildung 61: „Kommt es manchmal vor, dass Sie andere Personen auf ihren Wegen begleiten?“ (n=2177)

In einem zweiten Schritt wurde analog zu den anderen Aktivitäten zwecken darum gebeten, im Freitextfeld einzutragen, welche Personen begleitet werden. Dabei kann es sich um die eigenen Kinder, aber auch um andere Familienangehörige, Freunde oder Nachbar:innen handeln. Knapp die Hälfte (46%) aller begleiteten Personen sind Kinder. Ein Drittel der begleiteten Personen (32%) sind erwachsene Familienangehörige wie Eltern, Partner:innen oder Geschwister. Weitere 13% sind Freunde, Bekannte oder NachbarInnen. 9% der Nennungen ließen sich nicht eindeutig kategorisieren. Dieser Anteil wird über alle Begleitaktivitäten hinweg ähnlich groß bleiben und resultiert aus Klarnamensnennungen oder undeutlichen Angaben (siehe Abbildung 62).

Tabelle 10: Auflistung der Begleitbeziehungen für Ort, Verkehrsmittel und Häufigkeit

Begleitungen

Anzahl Begleitungen insgesamt	2.823 Personen zu 3.368 Aktivitäten
mit Ortsangabe	3.072
mit Verkehrsmittelangabe	3.052
mit Häufigkeitsangabe	3.203

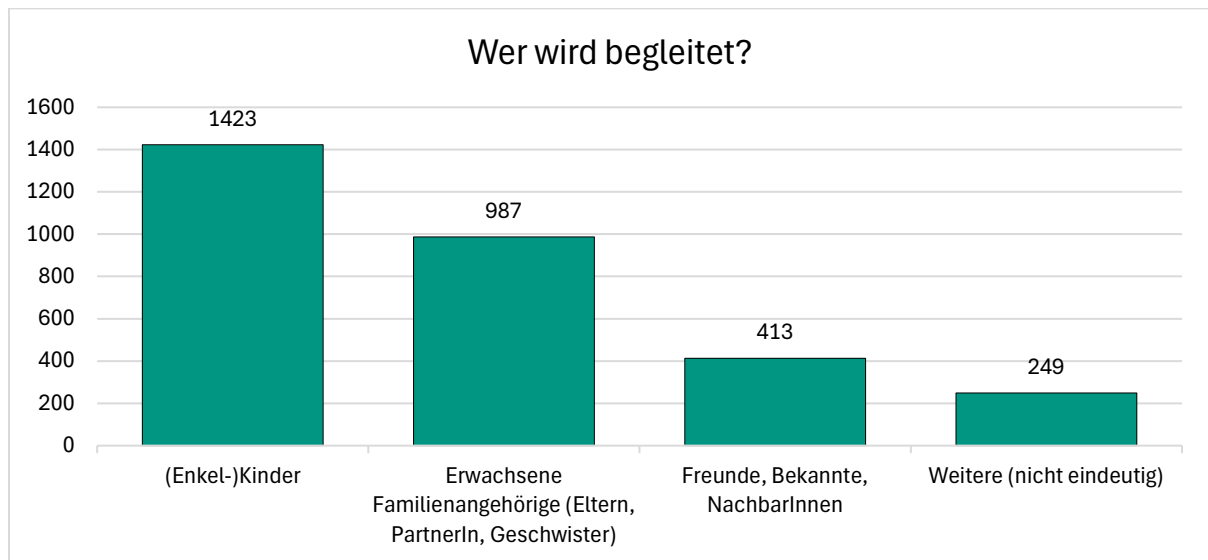


Abbildung 62: Welche Personen werden begleitet? (n=2.823)

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.

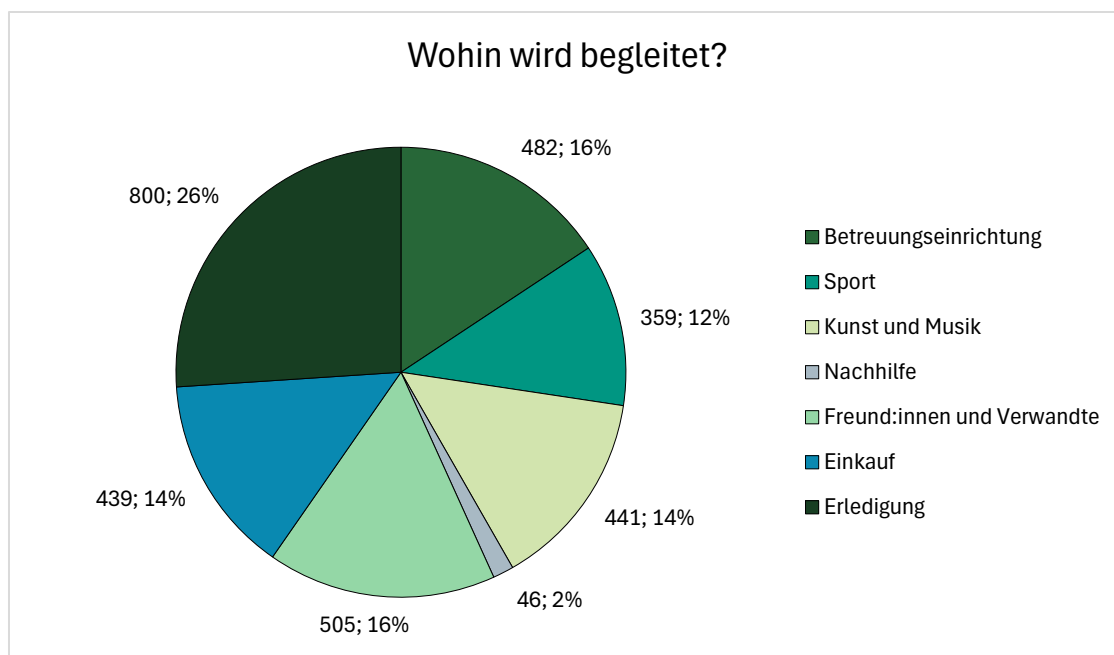


Abbildung 63: Zu welchen Einrichtungen werden andere Personen begleitet? (n=3.072, ohne die Begleitungen von „Weitere (nicht eindeutig)“)

Abbildung 63 zeigt, dass Personen am häufigsten zu Erledigungen begleitet werden, knapp $\frac{1}{4}$ aller Nennungen entfällt auf diese Kategorie. Begleitungen zu Freunden und Verwandten, zu Betreuungseinrichtungen, zu Angeboten in Kunst oder Musik sowie zum Einkaufen machen jeweils knapp 15 % der Nennungen aus. Der Anteil der Begleitungen zur Nachhilfe ist sehr gering (2 %).

In einem weiteren Schritt lässt sich nun überprüfen, welche Personengruppen zu welchen Aktivitäten begleitet werden (Abbildung 64). Dabei ist, wenig überraschend, festzustellen, dass es vor allem Kinder sind, die zu Betreuungseinrichtungen, zum Sport und zur Nachhilfe gebracht werden. Familienangehörige werden vor allem zu Erledigungen oder zum Einkaufen begleitet, teilweise aber auch zu FreundInnen oder Verwandten.

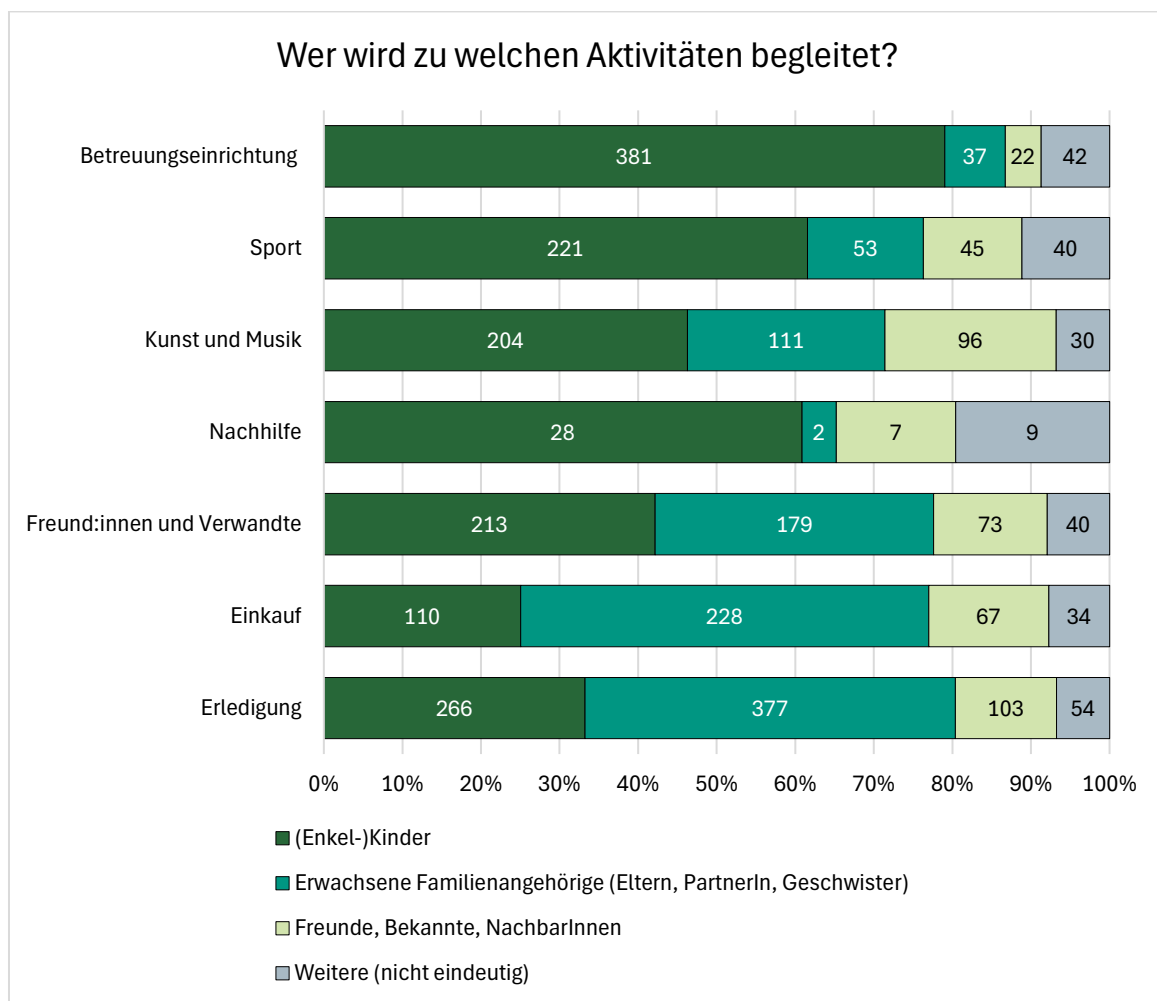


Abbildung 64: Wer wird zu welchen Aktivitäten begleitet? ($n=3.072$)

4.7.2 Ortswahl für Begleitungen

Insgesamt findet knapp die Hälfte der Begleitungen innerhalb von Waldbronn statt. Gleichzeitig fällt auf, dass ein weiteres Drittel aller genannten Begleitungen auf zentrale Städte außerhalb von Waldbronn entfällt, hier mit 17 % das nächstgelegene Oberzentrum Karlsruhe sowie mit 13 % das nächstgelegene Mittelzentrum Ettlingen. In die Nachbargemeinden führen 12 % der Begleitungen. 6 % der Nennungen entfallen auf Orte außerhalb des Verkehrsverbundes, lediglich 1 % auf weitere Orte innerhalb des KVV-Gebietes (siehe Abbildung 65).

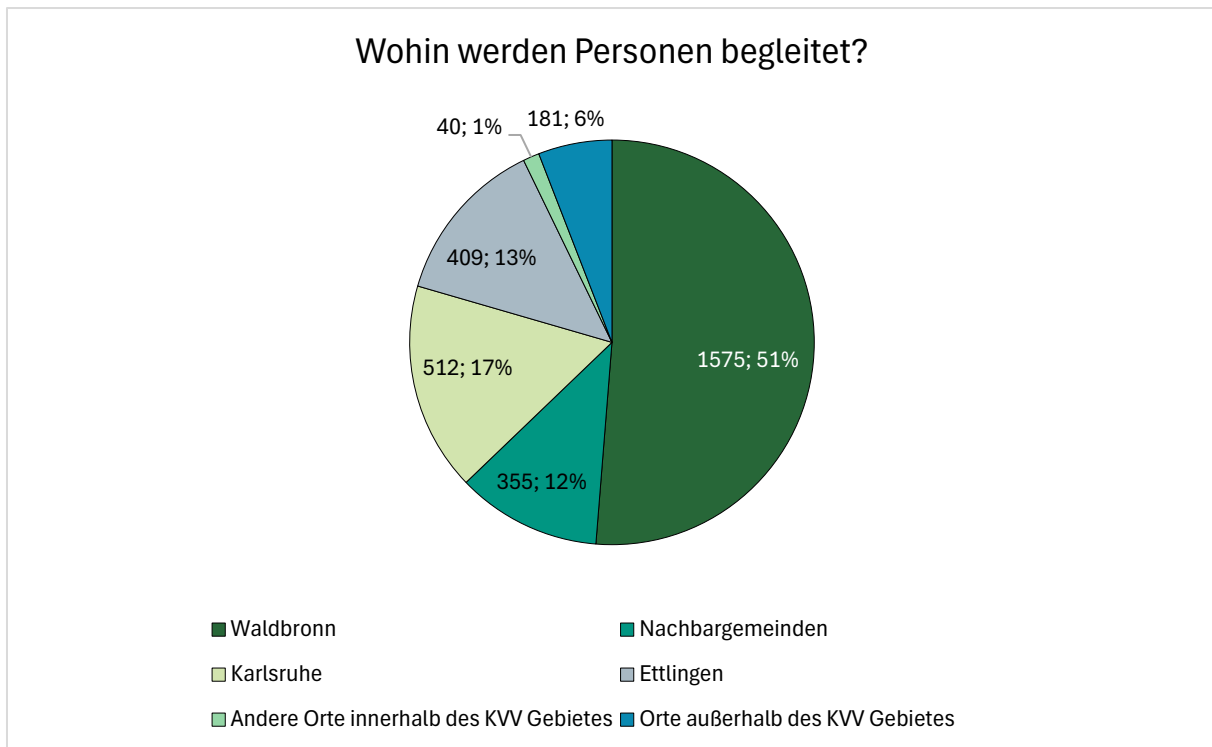


Abbildung 65: Wohin werden Personen begleitet? (n=3.072)

Bei der Ortswahl gibt es außerdem Unterschiede, zu welchen Aktivitäten die Menschen begleitet werden (Abbildung 66). So finden beispielsweise mehr als 60 % aller Begleitwege zu Betreuungseinrichtungen sowie zu sportlichen Aktivitäten innerhalb von Waldbronn statt. Ebenso werden auch über die Hälfte der Begleitungen zum Einkaufen innerhalb von Waldbronn durchgeführt, während Erledigungen, Besuche bei Freunden und Bekannten sowie Begleitungen zu Angeboten in Kunst und Musik hingegen in knapp der Hälfte der Fälle außerhalb von Waldbronn angesteuert werden.

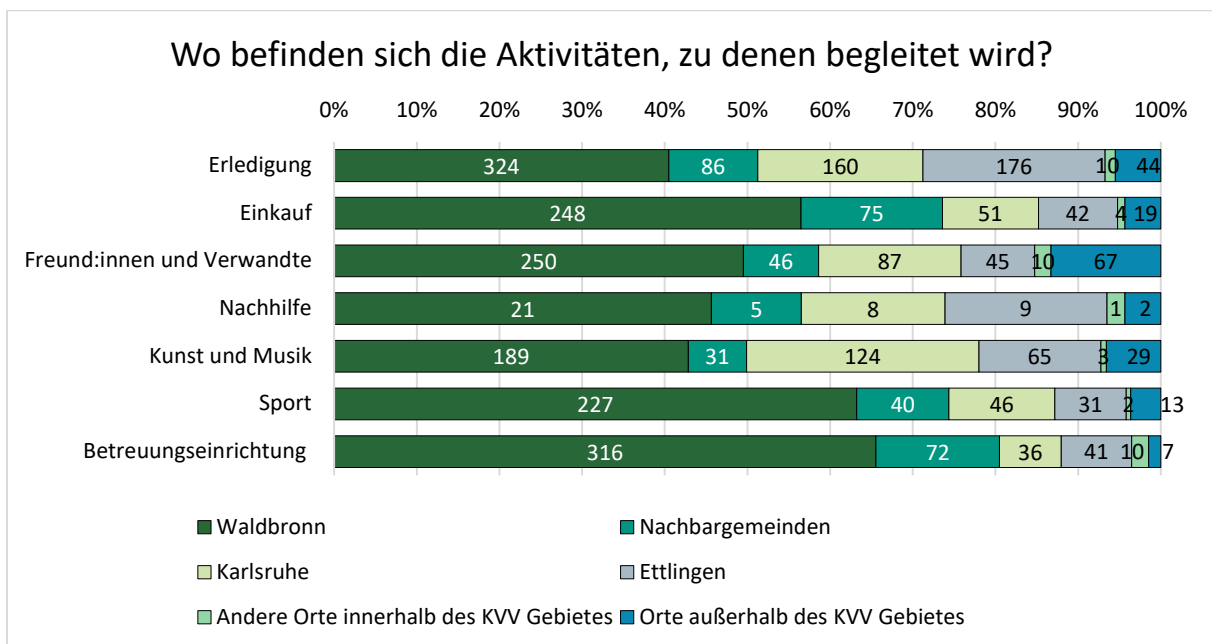


Abbildung 66: Wo befinden sich die Aktivitäten, zu denen begleitet wird? (n=3.072)

4.7.3 Verkehrsmittelwahl bei Begleitungen

Begleit-Aktivitäten werden von den Teilnehmenden zum Großteil mit dem MIV unternommen. Nur knapp $\frac{1}{4}$ der genannten Begleit-Aktivitäten werden typischerweise mit anderen Verkehrsmitteln erreicht. Von diesen entfallen lediglich 3 % auf den Öffentlichen Verkehr. Bei 15 % der gemeldeten Begleitungen geben die Teilnehmenden an, die andere Person in der Regel zu Fuß zu begleiten, bei weiteren 6 % mit dem Fahrrad (siehe Abbildung 67).

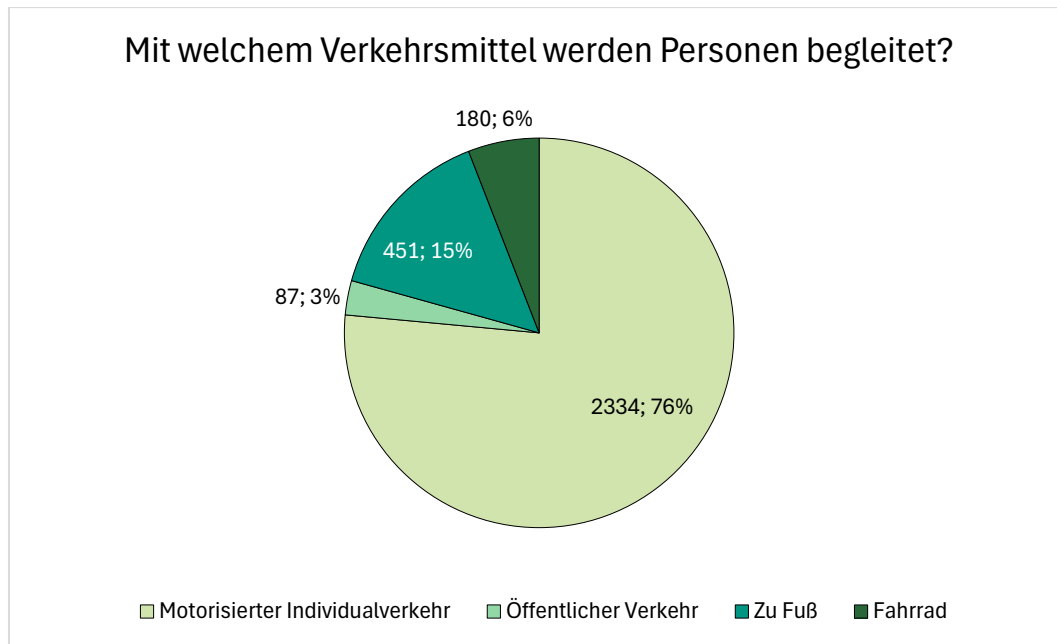


Abbildung 67: Mit welchen Verkehrsmitteln werden Personen begleitet? (n=3.052)

Abbildung 68 zeigt, mit welchem Verkehrsmittel die Personen zu ihren Aktivitäten bzw. Einrichtungen begleitet werden. Dabei zeigt sich erneut, dass für alle Begleitwege, unabhängig von der Aktivität, überwiegend der motorisierte Individualverkehr genutzt wird. Für Begleitungen zum Einkauf oder zu Erledigungen trifft das auf über 80% der Nennungen zu. Knapp $\frac{1}{4}$ der Begleitungen zu Betreuungseinrichtungen oder zum Sport werden zu Fuß getätigt. Dies sind auch die Aktivitätszwecke, bei denen überwiegend Kinder begleitet werden.

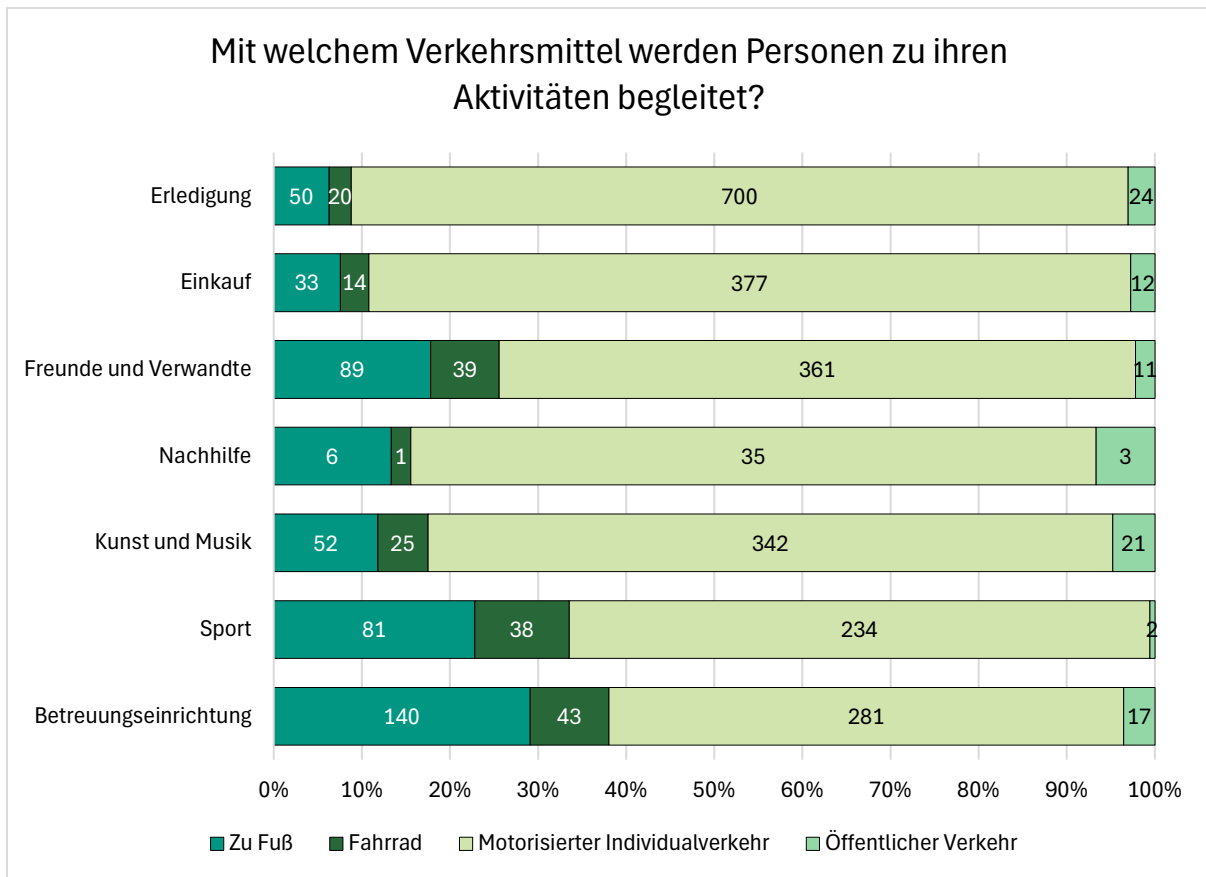


Abbildung 68: Mit welchem Verkehrsmittel werden Personen zu ihren Aktivitäten begleitet? (n=3.051)

Abbildung 69 zeigt, mit welchem Verkehrsmittel Personen typischerweise in die verschiedenen Orte begleitet werden. Dabei zeigt sich, dass Begleitungen innerhalb von Waldbronn mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln stattfinden. Zwar überwiegt auch hier der motorisierte Individualverkehr, dennoch finden knapp $\frac{1}{4}$ der Begleitungen zu Fuß statt. Knapp 10 % der Begleitungen werden innerhalb von Waldbronn auch mit dem Fahrrad getätigt. Der öffentliche Verkehr spielt für Begleitungen in keiner Raumkategorie einen nennenswerten Anteil.

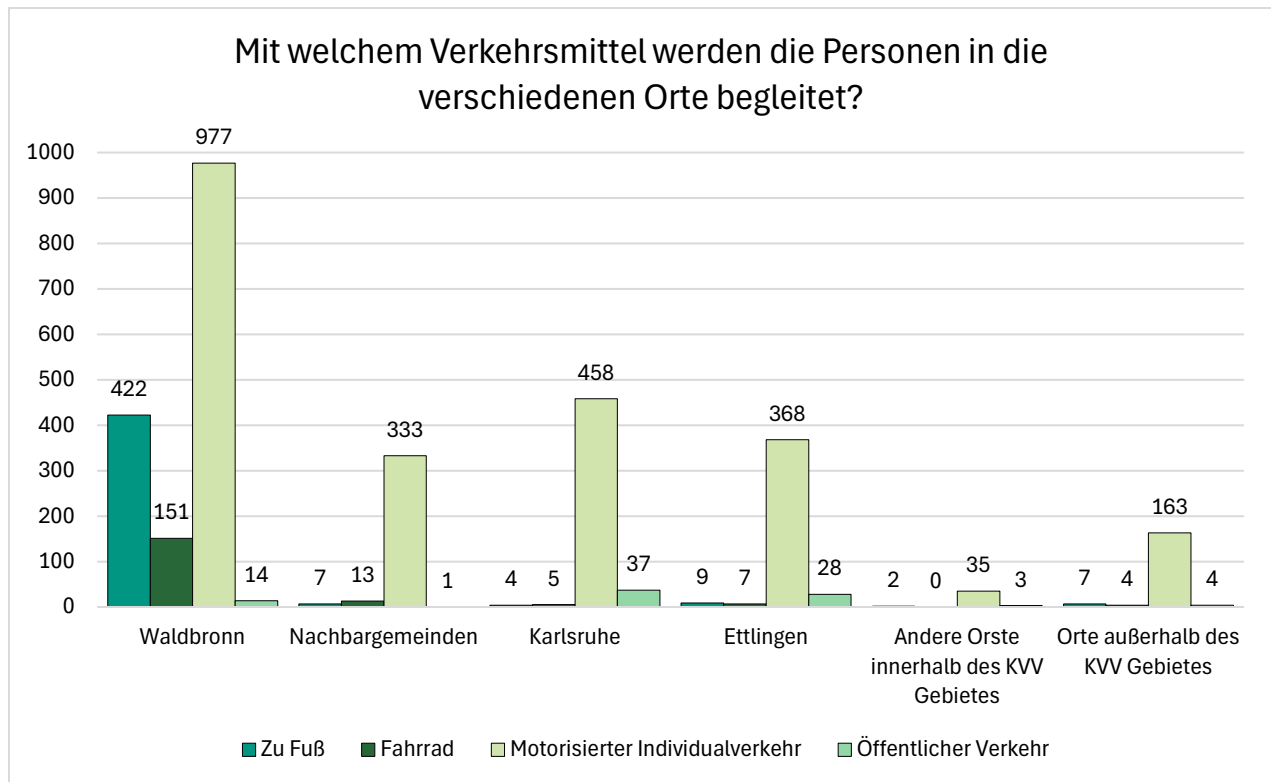


Abbildung 69: Mit welchem Verkehrsmittel werden Personen in die verschiedenen Orte begleitet?
($n=3.052$)

4.7.4 Häufigkeit von Begleitungen

Abbildung 70 zeigt, wie häufig Personen zu ihren Aktivitäten begleitet werden. Wichtig zum Verständnis ist, dass diese Grafik weder die Befragten noch die begleitete Person zählt, sondern einzelne Begleit-Konstellationen aus Person und Aktivität. Bringt eine Person beispielsweise ihre Tochter täglich zur Kita, aber nur einmal in der Woche zum Schwimmen, gehen daraus zwei getrennte Angaben in die Grafik ein – eine in die Kategorie (fast) täglich und eine in 1-3 Tage die Woche. Die Grafik zeigt also nicht, wie oft einzelne Befragte bestimmte Begleitwege zurücklegen, noch wie oft eine bestimmte Person insgesamt begleitet wird, sondern nur wie oft bestimmte Begleit-Konstellationen vorkommen. Insgesamt wurden 3.203 Begleit-Konstellationen erfasst. Dabei zeigt sich, dass nur etwa jede zehnte Begleitung täglich oder fast täglich stattfindet. Die meisten Begleit-Konstellationen (40 %) entfallen auf einen wöchentlichen Rhythmus, gefolgt von 1-3 Tagen pro Monat (33 %).

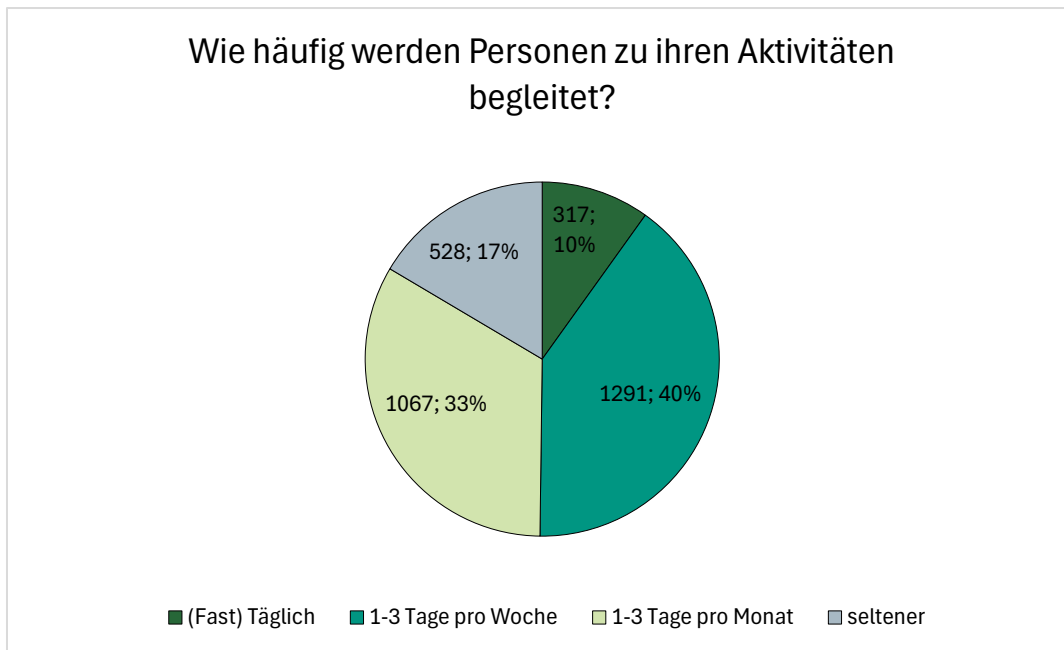


Abbildung 70: Wie häufig werden Personen begleitet? (n=3.203)

Abbildung 71 zeigt, dass die Häufigkeit der Begleitung stark von der Aktivität abhängt, zu der begleitet wird. Tägliche Begleitungen konzentrieren sich fast ausschließlich auf Betreuungseinrichtungen. Freizeitaktivitäten wie Sport oder Musik sowie Begleitungen zum Einkauf werden überwiegend im wöchentlichen Rhythmus begleitet, während Erledigungen und Besuche bei Freunden und Verwandten eher monatlich oder seltener stattfinden.

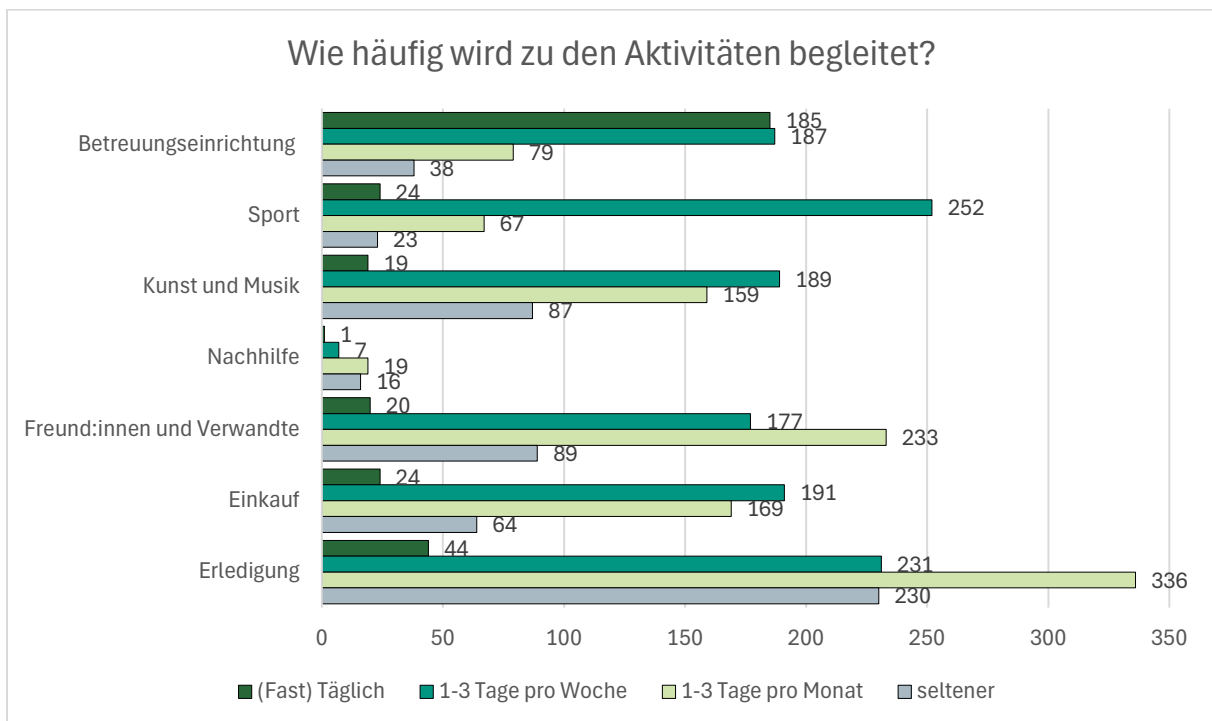


Abbildung 71: Wie häufig wird zu verschiedenen Aktivitäten begleitet? (n= 3.203)

4.7.5 Ausblick: Wie geht es weiter?

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass sich die Studie im Rahmen des Projekts C2C (Country to City Bridge) aus einem quantitativen und einem qualitativen Teil zusammensetzt, also zweistufig, aufgebaut ist. Im vorliegenden Beitrag wurden ausgewählte Ergebnisse aus dem ersten Teil des Forschungsdesigns, der quantitativen Erhebung, präsentiert und diskutiert. Dabei liegt der Fokus auf der aggregierten, deskriptiven Darstellung der Befragungsergebnisse.

In einem zweiten Analyseschritt werden Mobilitätstypen mittels Clusteranalysen identifiziert. Diese bieten eine Analyse auf Personenebene. Ziel ist es dabei, unterschiedliche Personengruppen zu bilden, die sich darin unterscheiden, mit welchen Verkehrsmitteln sie sich fortbewegen, welche Orte sie aufsuchen und wie ihr soziales Umfeld zusammengesetzt ist. Schon aus der deskriptiven Darstellung lässt sich beispielsweise erahnen, dass es auf der einen Seite Personen gibt, die nie den motorisierten Verkehr nutzen und auf der anderen Seite Personen, die für alle gemeldeten Beziehungen den MIV nutzen. Ebenso zeigt sich, dass sich Personen danach unterscheiden, wie viele Beziehungen sie haben bzw. wie häufig sie mit diesen interagieren – auch dies bietet das Potenzial für eine Segmentierung der Befragten.

Ausgehend von diesen unterschiedlichen Personengruppen folgt in einem dritten Schritt eine qualitative Analyse. So werden Vertreter dieser unterschiedlichen Gruppen zu so genannten Fokusgruppeninterviews eingeladen, um Auswirkungen unterschiedlicher Mobilitätslösungen zu diskutieren. Von besonderem Interesse wird dabei der mögliche Einsatz von automatisierten Shuttlebussen sein. Dabei interessiert vor allem, welches Serviceangebot ein solcher Dienst mitbringen müsste, um von den Teilnehmenden auch tatsächlich genutzt zu werden.

5 Literatur

- 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).
- Hartz, A., Greiving, S., Wiechmann, T., & Terfrüchte, T. (2023). *Regiopolen und Regiopolregionen in Deutschland: Empirische Befunde und raumordnungspolitische Empfehlungen*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR). <https://doi.org/10.58007/PRT4-DT04>
- 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>
- Nobis, C., Kuhnimhof, T., Follmer, R., & Bäumer, M. (2019). *Mobilität in Deutschland – MiD: Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). www.mobilitaet-in-deutschland.de
- Pendleratlas. (2024). *Pendleratlas Deutschland: Hauptströme*. Pendleratlas Statistikportal. <https://pendleratlas.statistikportal.de/>
- Radtke, J., & Daub, J. (2020). Verkehrswende im suburbanen Raum: Herausforderungen von Regiopolen bei der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte. In A. Brunnengräber & T. Haas (Eds), *Edition Politik* (1st edn, Vol. 95, pp. 181–210). transcript Verlag. <https://doi.org/10.14361/9783839451656-009>
- 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). *Regionaldatenbank Deutschland*. <https://www.regionalstatistik.de/>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg. (2022). *Ergebnisportal Zensus 2022*. Erhebungsstichtag: 15. Mai 2022. <https://www.statistik-bw.de/zensus/ergebnisportal-zensus-2022/>

Verkehrsministerium Baden-Württemberg. (2026). *ÖPNV - Güteklassen Baden-Württemberg*. <https://mobidata-bw.de/dataset/opnv-guteklassen>

Winkler, C., & Axhausen, K. W. (2024). How do the Swiss Spend their Time? *Findings*. <https://doi.org/10.32866/001c.108600>

