



LANDESHAUPTSTADT



# Wiesbadener Stadtanalysen



Die Entwicklung  
des Kraftfahrzeugbestandes  
in Wiesbaden  
von 1995 bis 2015



Amt für  
Strategische Steuerung,  
Stadtforschung und Statistik

[www.wiesbaden.de](http://www.wiesbaden.de)

**Herausgeber**

Landeshauptstadt Wiesbaden  
Amt für Strategische Steuerung,  
Stadtforschung und Statistik  
Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden  
ISSN: 0949-5983  
- Juli 2016

**Bezug**

Amt für Strategische Steuerung,  
Stadtforschung und Statistik  
Information & Dokumentation  
Postfach 39 20, 65029 Wiesbaden

Tel.: 06 11/31-54 34  
FAX: 06 11/31-39 62  
E-Mail: [dokumentation@wiesbaden.de](mailto:dokumentation@wiesbaden.de)  
Internet: [www.wiesbaden.de/statistik](http://www.wiesbaden.de/statistik)

**Druckerei**

Druck-Center Landeshauptstadt Wiesbaden

Alle Rechte vorbehalten  
Vervielfältigung, auch auszugsweise nur mit Quellenangabe gestattet und mit der Bitte um ein Belegexemplar.  
Für gewerbliche Zwecke ist es grundsätzlich nicht gestattet diese Veröffentlichung oder Teile daraus zu vervielfältigen, auf Mikrofilm/-fiche zu verfilmen oder in elektronische Systeme zu speichern.



**Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes  
in Wiesbaden 1995 bis 2015**

Seite

1	Ergebnisse im Überblick .....	1
2	Hintergrund .....	2
3	Entwicklung des Kfz-Bestandes seit 1995 .....	2
4	Pkw-Bestand nach Geschlecht und Alter .....	5
5	Technik .....	10
6	Fahrzeugsegmente .....	16
7	Die Pkw-Entwicklung in den Ortsbezirken .....	18

Stadtanalysen Nr. 86

## Verzeichnis der Tabellen und Bilder

Seite

Tab. 1:	Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes von 1995 bis 2015 .....	4
Bild 1:	Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes von 1995 bis 2015 .....	5
Tab. 2:	Pkw nach Anrede des Halters .....	6
Bild 2:	Verteilung des privaten Pkw-Bestandes nach Altersklassen .....	7
Tab. 3:	Motorisierungsgrad nach Alter .....	8
Tab. 4:	Motorisierungsgrad nach Alter und Geschlecht .....	9
Tab. 5:	Durchschnittsalter (in Jahren) privat und gewerblich genutzter Pkw .....	10
Tab. 6:	Entwicklung von Leistung (in KW) und Hubraum ..	11
Bild 3:	Entwicklung von Leistung (in KW) und Hubraum ..	12
Tab. 7:	Pkw-Bestand nach Antriebsart .....	13
Bild 4:	Pkw-Bestand nach Antriebsart .....	14
Tab. 8:	Entwicklung der Schadstoffklassen bei den Pkw ...	15
Bild 5:	Entwicklung der Schadstoffklassen bei den Pkw ...	15
Tab. 9:	Einteilung der Pkw in Fahrzeugsegmente am 31.12.2015 .....	17
Tab. 10:	Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in den Ortsbezirken (1995 und 2015) .....	19
Bild 6:	Entwicklung des Pkw-Bestandes, der Bevölkerung und des Motorisierungsgrades in den Ortsbezirken .....	20

## 1 Ergebnisse im Überblick

In der Wiesbadener Kfz-Zulassungsstelle werden ca. 240 000 Fahrzeuge verwaltet, das sind sämtliche Fahrzeuge und Anhänger, die ein Kennzeichen benötigen. Nicht alle diese Fahrzeuge spielen für den Stadtverkehr eine Rolle. So sind auch ca. 50 000 Fahrzeuge von Mietwagenfirmen erfasst, die in dieser Untersuchung jedoch nicht berücksichtigt werden. Für den „relevanten“ Fahrzeugbestand liegt mittlerweile eine kontinuierliche Zeitreihe von 20 Jahren vor, so dass die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes über diesen Zeitraum detailliert nachgezeichnet werden kann.

- Der Kraftfahrzeugbestand (Pkw, Lkw, Motorräder usw.) ist in den letzten 20 Jahren um 14,2 % auf 155 000 Fahrzeuge gestiegen.
- Die stärksten Zuwächse finden sich bei den Motorrädern (+57,8 %) und den Lkw (+59,5 %).
- Ältere Menschen behalten zunehmend ihr Auto, die Jüngeren verzichten eher mal darauf.
- Auf Frauen sind heute deutlich mehr Fahrzeuge angemeldet als noch vor 20 Jahren.
- Am stärksten motorisiert sind die Männer im Alter von 40 bis 59 Jahren.
- Die Autos werden immer länger gefahren, haben durchschnittlich weniger Hubraum, dafür aber mehr PS als früher.
- Der Anteil der Dieselfahrzeuge hat stark zugenommen. 2015 gab es unter den Neuwagen mehr Diesel als Benziner.
- Erstmals werden die Wiesbadener Pkw nach Fahrzeugsegmenten veröffentlicht. Danach gehört ein Viertel aller neueren Wagen der Kompaktklasse an. Aber auch Geländewagen (Anteil 6,4 %) und SUVs (Anteil 5,5 %) gehören zum Straßenbild.
- In den meisten Ortsbezirken ist der Motorisierungsgrad gestiegen. Lediglich in Mitte und im Westend sind sowohl die absoluten Pkw-Zahlen als auch der Motorisierungsgrad merklich gesunken.

## 2 Hintergrund

Der städtische Straßenverkehr ist immer wieder Gegenstand heftiger Diskussionen, insbesondere der Autoverkehr. Ein Mosaikstein in diesem Zusammenhang sind die in Wiesbaden gemeldeten Kraftfahrzeuge. In regelmäßigen Abständen untersucht das Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik den Wiesbadener Fahrzeugbestand, so dass mittlerweile eine lange Zeitreihe von 20 Jahren zur Verfügung steht. Ein Hauptaugenmerk dieses Berichtes wird deshalb auf die Entwicklung des Fahrzeugbestandes unter unterschiedlichen Aspekten gerichtet. Folgende Punkte werden genauer unter die Lupe genommen:

- Entwicklung des Kfz-Bestandes in 20 Jahren
- Private und gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge
- Entwicklung des privaten Pkw-Bestandes nach Alter und Geschlecht
- Technik Kennzahlen bei den privaten Pkw (PS, Hubraum, Antriebsart, Euronormen)
- Einteilung des Pkw-Bestandes in Fahrzeugsegmente
- Die Entwicklung der Pkw-Zahlen in den Wiesbadener Ortsbezirken

## 3 Entwicklung des Kfz-Bestandes seit 1995

*Rund 155 000 Fahrzeuge sind derzeit in Wiesbaden gemeldet, die aus städtischer Sicht relevant sind*

Am 31.12.2015 wurden in der Kraftfahrzeugzulassungsstelle knapp über 240 000 Fahrzeuge verwaltet. Da dieser Bericht möglichst nur die Fahrzeuge unter die Lupe nimmt, die auch in Wiesbaden fahren, wird nur ein Teil des „verwalteten“ Fahrzeugbestandes analysiert. In den Datenbeständen der Zulassungsstelle befinden sich auch vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge, sowie Fahrzeuge mit roten oder Ausfuhrkennzeichen. Dazu gibt es noch eine größere Zahl an Anhängern und Sattelanhängern. Den größten Brocken der hier nicht berücksichtigten Fahrzeuge machen die Mietwagen aus. Knapp über 50 000 waren Ende 2015 gemeldet. Da diese aber nur zu einem kleinen Teil in Wiesbaden fahren, werden sie hier nicht mitgezählt. Schließt man alle diese Sonderfälle

aus, so verbleiben am 31.12.2015 noch rund 155 000 Fahrzeuge, die aus städtischer Sicht relevant sind, was eine mögliche Verkehrsbeteiligung betrifft.

*Die Pkw  
stellen den größten Anteil*

Mit fast 136 000 Personenkraftwagen stellen die Pkw 85,5 % des gesamten Fahrzeugbestandes. Zu jeweils gleichen Teilen folgen die Krafträder und Lkw mit einem Anteil von 5,2 %.

*14,2 % Zunahme an Fahrzeugen  
in 20 Jahren*

Tab. 1 zeigt die Entwicklung in den letzten 20 Jahren für die einzelnen Fahrzeugarten. Danach ist der gesamte Bestand um etwa 20 000 Fahrzeuge von 135 000 im Jahr 1995 auf 155 000 im Jahr 2015 angestiegen. Das entspricht einer Zunahme von 14,2 %.

*Motorräder und Lkw  
haben am meisten zugelegt*

Während bei den Pkw „nur“ eine Zunahme von 10,9 % zu verzeichnen ist, legten die Krafträder um 57,8 % zu und die Lkw sogar um 59,5 %. Ob es sich bei den gestiegenen Lkw-Zahlen, und hier vor allem bei den schwereren Fahrzeugen über 2,8 Tonnen, tatsächlich um Fahrzeuge handelt, die auch in der Stadt stationiert sind, oder ob es Fahrzeuge sind, die am Stammsitz einer Firma gemeldet sind, aber nicht direkt in Wiesbaden fahren, kann hier nicht gesagt werden. Bei den Motorrädern sieht dies anders aus. Sie befinden sich eher in privater Hand, so dass man hier wohl von einem echten Trend zum Zweirad sprechen kann.

**Tab. 1:**  
**Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes von 1995 bis 2015**

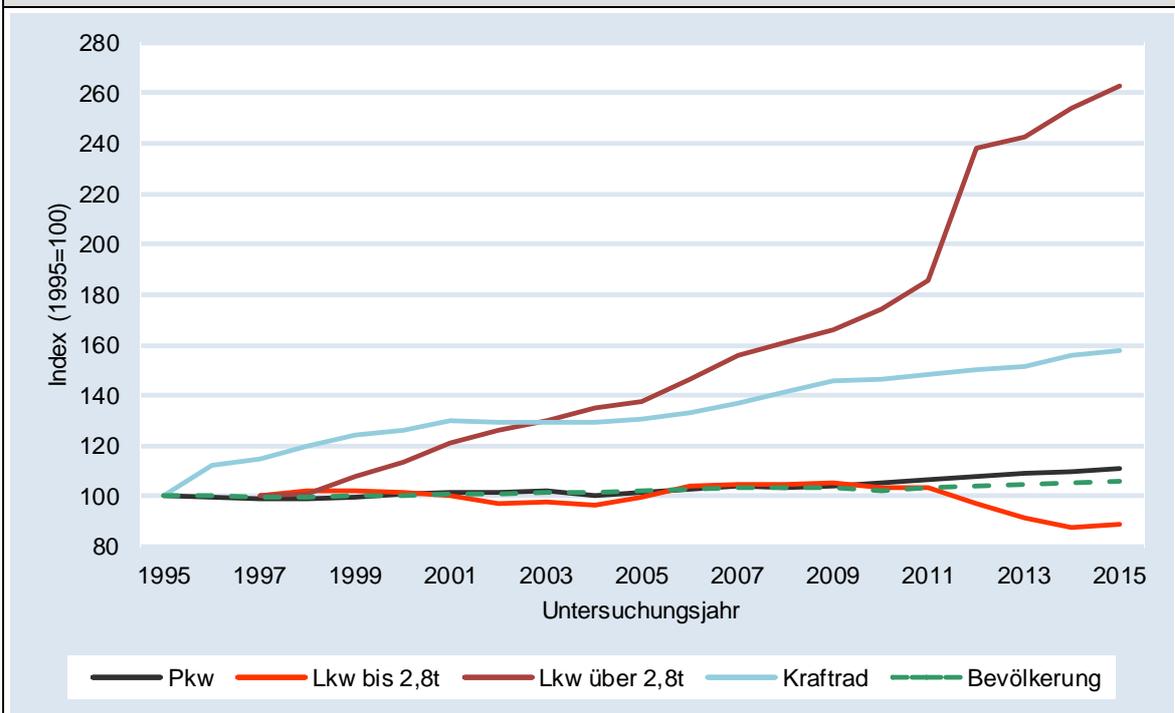
	Fahrzeugart							insgesamt
	Pkw	Lkw			Kraftrad	Busse	Übrige Kfz	
		insg.	davon					
			bis 2,8t	über 2,8t				
1995	122 435	5 060			5 151	347	2 851	135 844
1996	122 193	5 077			5 776	356	2 859	136 261
1997	121 074	5 388	3 499	1 889	5 903	356	2 690	135 411
1998	120 958	5 471	3 570	1 901	6 185	365	2 758	135 737
1999	122 046	5 611	3 579	2 032	6 391	376	2 746	137 170
2000	123 354	5 689	3 546	2 143	6 495	373	2 817	138 728
2001	124 156	5 796	3 512	2 284	6 699	394	2 715	139 760
2002	124 417	5 779	3 395	2 384	6 679	398	2 694	139 967
2003	124 704	5 885	3 424	2 461	6 660	402	2 697	140 348
2004	122 804	5 914	3 367	2 547	6 656	452	2 691	138 517
2005	124 277	6 075	3 475	2 600	6 714	422	2 795	140 283
2006	126 091	6 406	3 644	2 762	6 843	445	2 788	142 573
2007	127 411	6 610	3 668	2 942	7 068	441	2 719	144 249
2008	126 328	6 690	3 654	3 036	7 286	483	2 635	143 422
2009	127 661	6 819	3 679	3 140	7 503	444	2 573	145 000
2010	128 935	6 916	3 629	3 287	7 546	418	2 523	146 338
2011	130 771	7 122	3 614	3 508	7 629	420	2 534	148 476
2012	132 416	7 887	3 390	4 497	7 752	417	2 677	151 149
2013	133 704	7 771	3 193	4 578	7 814	424	2 664	152 377
2014	134 703	7 859	3 065	4 794	8 033	417	2 673	153 685
2015	135 741	8 072	3 110	4 962	8 129	418	2 724	155 084

Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



Bild 1 zeigt die Veränderungen in der Entwicklung bezogen auf das Jahr 1995. Am unauffälligsten stellt sich die Entwicklung bei den Pkw dar. Die (schwarze) Linie für die Personenkraftwagen ist nahezu deckungsgleich mit der (grün gestrichelten) Linie der Bevölkerungsentwicklung. Mit der Zunahme der Bevölkerung in den letzten 20 Jahren sind auch die Pkw-Zahlen gestiegen. Eine kontinuierliche Zunahme ist bei den Krafträdern auszumachen. Am auffälligsten ist jedoch der Anstieg der Lkw über 2,8 Tonnen und hier vor allem nach dem Jahr 2011.

**Bild 1:**  
Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes von 1995 bis 2015



Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



## 4 Pkw-Bestand nach Geschlecht und Alter

*118 000 Pkw sind privat  
zugelassen, 18 000 auf Firmen  
und Behörden*

Von den 135 000 zugelassenen Personenwagen sind fast 18 000 Fahrzeuge auf Firmen und Behörden zugelassen. Fast 46 000 Autos sind auf Frauen angemeldet und knapp über 72 000 auf Männer. Die Zahl der auf Männer gemeldeten Pkw blieb im Laufe der Jahre nahezu unverändert. Firmen und Behörden haben seit 1995 ihren Fuhrpark um 16,8 % aufgestockt. Mit Abstand am deutlichsten haben sich Pkw-Zahlen bei den Frauen verändert. Eine deutliche Zunahme um 33,7 % zeigt deutlich, dass das Auto mittlerweile nicht mehr ausschließlich auf den „Herrn des Hauses“ angemeldet ist.

<b>Tab. 2: Pkw nach Anrede des Halters</b>				
	Anrede des Halters			insgesamt
	weiblich	männlich	Firmen/ Behörden	
1995	34 245	72 868	15 322	122 435
2000	37 047	71 041	15 266	123 354
2005	38 707	69 363	16 207	124 277
2010	42 595	69 896	16 444	128 935
2015	45 791	72 049	17 901	135 741

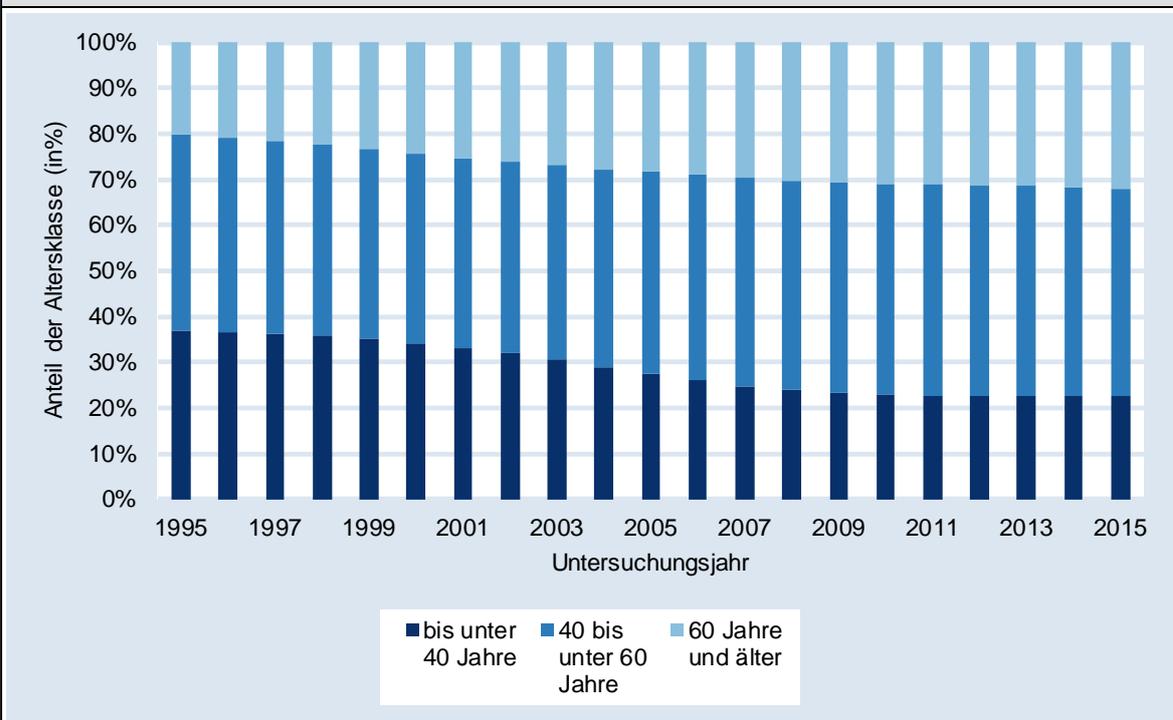
Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



*Ältere Menschen sind deutlich häufiger motorisiert als früher, die Jungen verzichten eher auf den Pkw*

Wie verteilt sich nun der private Pkw-Bestand über die Altersklassen und zeigen sich im Laufe der Jahre Veränderungen? Hierüber gibt Bild 2 Auskunft. In der mittleren Altersklasse der 40- bis unter 60-Jährigen sind kaum Veränderungen festzustellen. 1995 waren auf sie 42,9 % des privaten Pkw-Bestandes angemeldet, 2015 sind es 45,6 %. Deutliche Veränderungen zeigen sich jedoch bei den älteren und den jüngeren Haltern und Halterinnen. Die älteren Verkehrsteilnehmer wollen mobil bleiben und geben ihr Fahrzeug nicht mehr ab. Waren im Jahr 1995 „nur“ 20 % der privaten Pkw im Besitz der 60-Jährigen und Älteren, so sind es 2015 31,9 %. Umgekehrt sieht es bei den Jüngeren aus. Hier wird dem Fetisch Auto immer weniger Bedeutung beigemessen und die Mobilität wird auch ohne Auto realisiert.

**Bild 2:**  
Verteilung des privaten Pkw-Bestandes nach Altersklassen



Lesebeispiel: 1995 waren 37,1 % des privaten Pkw-Bestandes auf Personen unter 40 Jahren angemeldet, im Jahr 2015 waren es „nur“ noch 22,5 %.

Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



*Der Motorisierungsgrad setzt Pkw und Bevölkerung in Zusammenhang*

Mit der alleinigen Betrachtung des gemeldeten Fahrzeugbestandes lassen sich zwar gut die Veränderungen über die Jahre betrachten, diese Sichtweise berücksichtigt jedoch nicht die sich verändernde Bevölkerung in ihrer Zahl und Struktur. Der Motorisierungsgrad bringt Bevölkerung und Pkw-Bestand in einen Zusammenhang. Er setzt die Fahrzeugzahl ins Verhältnis zur Bevölkerung. Zum Motorisierungsgrad gibt es unterschiedliche Varianten. Hier werden aus der Bevölkerung lediglich die Erwachsenen betrachtet. Aus dem Kfz-Bestand werden nur die privat genutzten Personenkraftwagen in die Berechnung mit einbezogen.

$$\text{Motorisierungsgrad} = \frac{\text{privat genutzte Pkw}}{\text{erwachsene Einwohner}} * 1000$$

Der Motorisierungsgrad ist die Zahl der privat genutzten Pkw pro 1 000 erwachsene Einwohner.

*Wenig Änderung  
beim Motorisierungsgrad  
insgesamt*

Der Motorisierungsgrad insgesamt blieb mit leichten Schwankungen über die Jahre nahezu unverändert (s. Tab. 3). Von 1 000 erwachsenen Einwohnern hatten im Jahr 1995 rund 480 Personen einen Pkw, im Jahr 2015 sind es fast 500 Einwohner, die ein Fahrzeug ihr Eigen nennen. Jeder zweite Erwachsene hat also ein Auto.

**Tab. 3:**  
**Motorisierungsgrad<sup>1)</sup> nach Alter**

	insgesamt	bis unter 40 Jahre	40 bis unter 60 Jahre	60 Jahre und älter
1995	481	453	628	315
2000	485	432	625	363
2005	475	357	612	424
2010	494	329	646	471
2015	499	322	654	496

1) Zahl privater Pkw pro 1 000 erwachsener Einwohner  
Quelle: Amt für Strategische Steuerung,  
Stadtforschung und Statistik



*40- bis unter 60-Jährige  
sind am stärksten motorisiert*

Deutliche Unterschiede zeigen sich jedoch sowohl zwischen den Altersklassen als auch in der zeitlichen Entwicklung. Am stärksten motorisiert sind die 40- bis unter 60-Jährigen mit über 600 Pkw pro 1 000 Einwohner - Tendenz leicht steigend.

*Bei den Jungen hat nur noch  
jeder Dritte ein Auto ...*

Wie sich schon in Bild 2 angedeutet hat, sinken bei den Jüngeren die Zulassungszahlen nicht nur absolut betrachtet sondern auch in Relation zu ihrem Bevölkerungsanteil. 1995 hatte noch fast jeder Zweite ein eigenes Auto, heute ist es nur noch jeder Dritte - das entspricht einem Rückgang von nahezu 30 %.

*... bei den Älteren jeder Zweite*

Umgekehrt ist das Bild bei den über 60-Jährigen - immer fitter im Alter, wollen sie sich ihre Mobilität mit dem Auto zunehmend erhalten. 1995 war nur auf jeden Dritten ein Pkw gemeldet, heute hat fast jeder Zweite, der das 60. Lebensjahr überschritten hat, einen Pkw.

*Deutliche Unterschiede  
beim Geschlecht*

Differenziert man den Motorisierungsgrad noch etwas weiter und zieht auch noch das Geschlecht mit in die Betrachtung ein, so werden Unterschiede in der Fahrzeugausstattung noch deutlicher (s. Tab. 4).

*Männer der mittleren Alters-  
klasse sind am besten motorisiert  
- jedoch mit leicht rückläufiger  
Tendenz*

Deutlich am besten mit Autos ausgestattet sind die Männer im Alter von 40 bis unter 60 Jahren - jedoch mit leicht rückläufiger Tendenz. In diese Gruppe fallen sicher auch die Familienväter, auf die wohl immer noch traditionellerweise das Erstfahrzeug zugelassen ist - und möglicherweise auch noch der Zweitwagen. Nahezu gleichgezogen mit den Männern der mittleren Altersgruppe haben die älteren Männer. 781 von 1 000 Männern dieser Altersklasse haben ein Auto. Die stärksten Rückgänge lassen sich bei den jüngeren Männern ausmachen. Im Jahr 1995 hatten noch 568 von 1 000 ein Auto, heute sind es „nur“ noch 377. Dies entspricht einem Rückgang von über 30 % und bestätigt die Vermutung, dass dem Prestigeobjekt Auto in dieser Altersklasse nicht mehr die Bedeutung beigemessen wird wie früher.

*Frauen sind deutlich stärker  
motorisiert als vor 20 Jahren*

Bei den Frauen sieht die Entwicklung der Pkw-Zahlen etwas anders aus als bei den Männern. Grundsätzlich sind immer noch weniger Pkw auf Frauen als auf Männer zugelassen, doch die Frauen holen stetig auf. Insgesamt betrachtet waren im Jahr 1995 auf 1 000 Frauen nur 288 Pkw zugelassen - heute sind es schon 370. Mit Abstand am stärksten haben die älteren Frauen über 60 Jahre zugelegt. Zwar sind sie lediglich mit 134 Pkw pro 1 000 Frauen der Altersgruppe ins Rennen gestartet, heute haben aber 332 von 1 000 ein Auto, das auf sie angemeldet ist. Das entspricht einer Zunahme von fast 150 %.

**Tab. 4:  
Motorisierungsgrad nach Alter und Geschlecht**

	Männer				Frauen			
	insg.	darunter im Alter von ...			insg.	darunter im Alter von ...		
		18-39	40-59	60 u.ä.		18-39	40-59	60 u.ä.
1995	703	568	878	691	288	334	393	134
2000	681	538	825	724	312	326	438	181
2005	649	440	798	751	321	276	462	230
2010	651	397	794	781	353	265	505	290
2015	640	377	789	781	370	269	511	332

Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



## 5 Technik

Dieser Abschnitt widmet sich der Technik der Fahrzeuge. Da die Spritpreise über die Jahre immer stärker angezogen haben und die (gefühlte) Haushaltskasse immer schmaler wird, könnte man davon ausgehen, dass Fahrzeuge heute länger im Einsatz sind als früher und dass die Autos selbst, was Hubraum und Leistung angeht, immer kleiner werden müssten.

*Die Fahrzeuge bleiben länger  
in Betrieb*

Betrachtet man das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte, so bestätigt sich die Vermutung, dass die Autos immer länger gefahren werden (s. Tab. 5). Betrug das Durchschnittsalter der Autos im Jahre 1995 noch 5,8 Jahre, so sind es heute immerhin schon 7,5 Jahre. Dabei liegt das mittlere Alter von Firmen- und Behördenfahrzeugen im Schnitt unverändert bei knapp zwei Jahren. Die Zunahme des Fahrzeugalters ist ausschließlich bei privat gemeldeten Autos auszumachen - 6,4 Jahre waren es 1995, heute sind es 8,5 Jahre.

**Tab. 5:**  
**Durchschnittsalter (in Jahren) privat und gewerblich genutzter Pkw**

	privat	Firmen/ Behörden	insgesamt
1995	6,4	2,3	5,8
2000	6,5	1,9	5,7
2005	7,2	1,9	6,6
2010	7,9	2,3	7,1
2015	8,5	2,0	7,5

Quelle: Amt für Strategische Steuerung,  
Stadtforschung und Statistik



*Der Hubraum wird weniger...*

Nicht ganz so eindeutig sieht das Bild aus, wenn man sich die Entwicklung von Hubraum und Leistung betrachtet (s. Tab. 6). Der Hubraum der Fahrzeuge ist deutlich zurückgegangen, von 1 754ccm im Jahr 1995 auf 1 598ccm heute - das sind ca. 9 % weniger. Betrachtet man unter den gemeldeten Fahrzeugen nur die „Neuwagen“, d.h. Fahrzeuge, die im Beobachtungsjahr nicht älter als ein Jahr alt waren, so zeigt sich, dass in den

vergangenen Jahren die Neufahrzeuge meist etwas mehr Hubraum hatten als der Rest der Flotte. Lediglich in den letzten Jahren gab es bei den Neuwagen einige Ausreißer und hier vor allem im Jahr 2009 (s. Bild 3). Es war das Jahr, in dem die sogenannte „Abwrackprämie“ gezahlt wurde. Möglicherweise wurde die Prämie von weniger finanzkräftigen Haltern genutzt, die ihre Kleinfahrzeuge früher als geplant abgestoßen haben, um einen kleinen Neuwagen zu kaufen.

**Tab. 6:**  
Entwicklung von Leistung (in KW) und Hubraum

	Pkw insgesamt		Neuwagen	
	KW	M	KW	M
1995	65	1 754	66	1 781
2000	66	1 769	81	1 896
2005	74	1 781	88	1 896
2010	80	1 781	96	1 798
2015	85	1 598	103	1 598

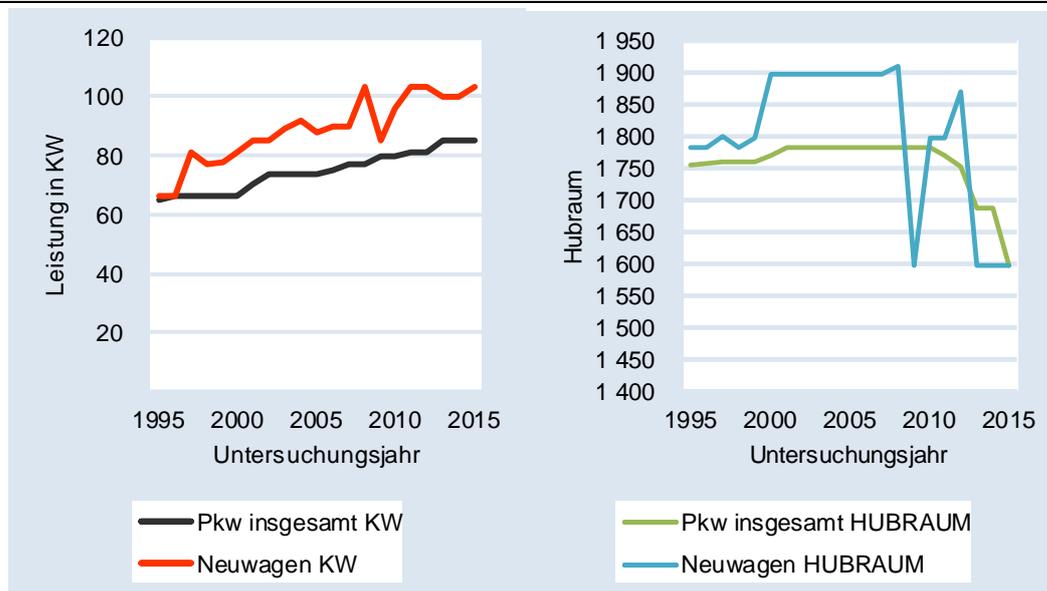
Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



... und die Leistung nimmt zu

Im Gegensatz zum Hubraum legt der Wiesbadener offensichtlich viel Wert auf die Pferdestärken. Die durchschnittliche Leistung der Autos hat um 30,8 % zugenommen - von 65kw auf 85kw. Dabei sind die Neufahrzeuge immer stärker motorisiert als der komplette Pkw-Bestand. Aber auch hier zeigt sich bei den Neufahrzeugen im Jahr 2009 ein kleiner „Einbruch“ in der Kurve (s. Bild 3), der vermutlich ebenfalls das Resultat der „Abwrackprämie“ ist.

**Bild 3:**  
**Entwicklung von Leistung (in KW) und Hubraum**



Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



*Dieselfahrzeuge  
haben stark zugelegt ...*

Über den langen Beobachtungszeitraum von 20 Jahren fällt besonders auf, dass die Dieselfahrzeuge immer beliebter wurden. Im Jahr 1995 stellten sie gerade einmal 10 % der Fahrzeugflotte, heute sind es 33,7 % (s. Tab. 7). In gleichem Maße ging der Anteil der Benziner von 89,2 auf 64,8 % zurück. Andere Antriebe als die üblichen Diesel und Benziner spielten 1995 noch gar keine Rolle. Im Jahr 2015 machen sie 1,5 % des Bestandes aus, wobei es sich meist um Hybrid- oder Erdgasfahrzeuge handelt. Elektrofahrzeuge machen noch nicht einmal 0,1 % des aktuellen Fahrzeugbestandes aus.

**Tab. 7:**  
**Pkw-Bestand nach Antriebsart (Anteile in %)**

	Pkw insgesamt			Neuwagen		
	Benzin	Diesel	Sonstige	Benzin	Diesel	Sonstige
1995	89,2	10,8	0,0	88,3	11,7	0,0
2000	88,1	11,9	0,0	73,2	26,8	0,0
2005	78,8	21,0	0,2	52,9	46,1	1,0
2010	71,4	27,7	0,9	50,8	47,9	1,3
2015	64,8	33,7	1,5	41,6	56,3	2,1

Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

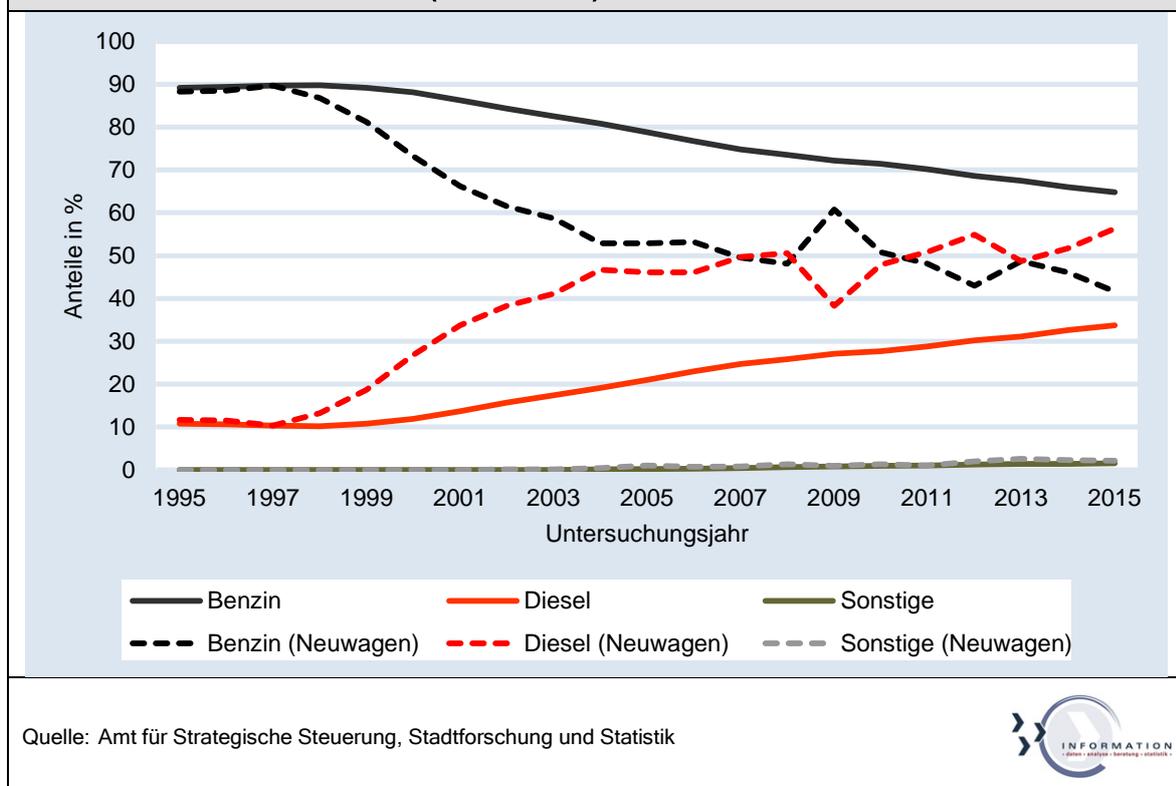


*... besonders unter Neuwagen ist der Dieselanteil stark gestiegen*

Wirft man auch hier einen Blick auf die Neuwagen, werden die Trends noch deutlicher (s. Tab. 7 und Bild 4). Erstmals im Jahr 2007 waren unter den damaligen Neufahrzeugen genauso viele Dieselfahrzeuge wie Benziner. Seit dieser Zeit halten sich beide Antriebsarten bei den Neuwagen in etwa die Waage. Das „zarte Pflänzchen“ der Elektroautos scheint zumindest ganz leicht aufzublühen. Immerhin waren 0,3 % der Neufahrzeuge im Jahr 2015 mit Elektromotoren ausgestattet. Ob sich die geplanten Förderungen der Elektromobilität in Zukunft auch auf die Neuzulassungen auswirken, bleibt abzuwarten.

Was die künftigen Anteile an Dieselfahrzeugen betrifft, so kann man wohl davon ausgehen, dass sie wieder stark sinken werden. Die Manipulation von Abgaswerten und die Diskussion um die komplette Abschaffung von Dieselfahrzeugen werden hier sicherlich ihren Beitrag leisten.

**Bild 4:**  
Pkw-Bestand nach Antriebsart (Anteile in %)



*Neue Euronormen machen sich  
auch im Pkw-Bestand bemerkbar*

Trotz der jüngsten Diskussionen um manipulierte Abgaswerte soll hier ein Blick auf die Entwicklung der unterschiedlichen Euronormen im Laufe der letzten 15 Jahre geworfen werden. Während im Jahr 2000 die ersten Fahrzeuge der Norm EURO 4 angemeldet wurden, sind wir im Jahr 2015 schon bei EURO 6 angekommen (s. Tab. 8). Im Jahr 2000 waren immerhin noch 10,9 % der Pkw nicht oder nur bedingt schadstoffreduziert, heute sind es nur noch 1,8 %, wobei es sich hier meist um Old- und Youngtimer handelt. Knapp über 20 % der Fahrzeuge gehören heute noch der EURO 2 und EURO 3-Norm an. Das Gros stellen heute jedoch die Fahrzeuge ab der EURO 4-Norm, die zusammen einen Anteil von über 70 % stellen.

**Tab. 8:**  
Entwicklung der Schadstoffklassen bei den Pkw (Anteile in %)

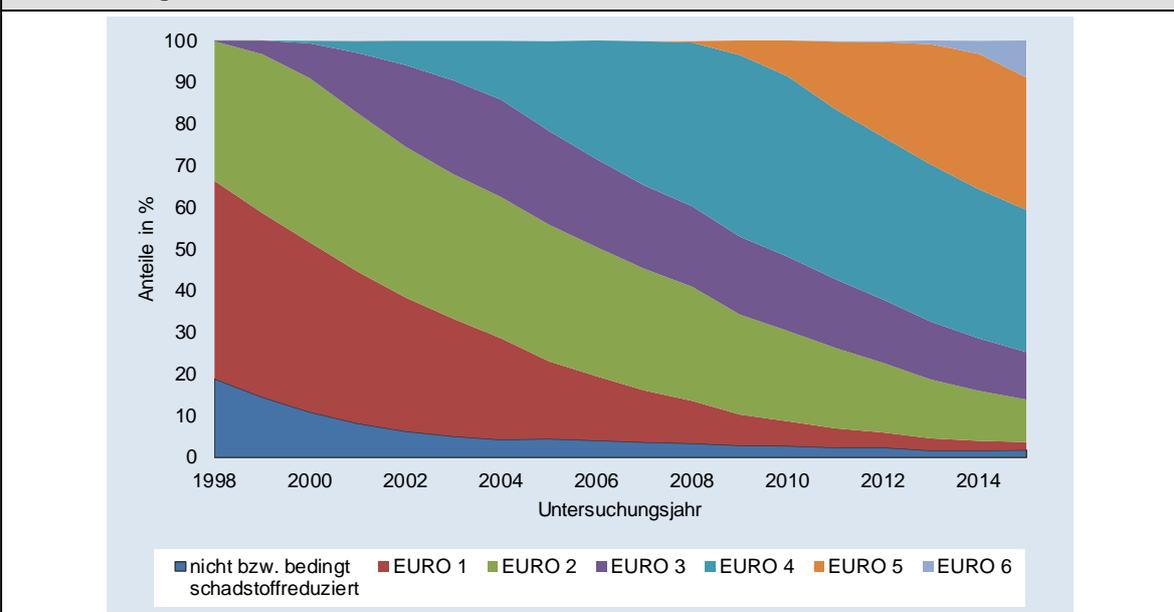
	Emissionsklasse						
	nicht bzw. bedingt schadstoffreduziert	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
2000	10,9	40,7	39,4	8,4	0,6	0,0	0,0
2005	4,5	18,6	32,8	22,5	21,5	0,0	0,0
2010	2,8	5,9	21,7	17,8	43,3	8,6	0,0
2015	1,8	1,9	10,2	11,4	34,1	31,8	8,9

Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



Bild 5 zeigt diese Entwicklung noch einmal ganz deutlich. War die EURO 1-Norm im Jahr 1998 noch dominierend, so ist sie heute ein Auslaufmodell. Gleiches gilt - zeitlich um wenige Jahre versetzt - für die EURO 2-Norm. Auch in Zukunft werden sicher weitere Normen hinzukommen und mit dem Austausch der Fahrzeugflotte die alten Normen zunehmend „aussterben“.

**Bild 5:**  
Entwicklung der Schadstoffklassen bei den Pkw



Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



## 6 Fahrzeugsegmente

*Fahrzeugsegmente  
sind heute ein beliebtes  
Klassifikationsmerkmal*

Die sogenannten Fahrzeugsegmente sind mittlerweile eine sehr beliebte Betrachtung, mit der man die Fahrzeugflotte in „handliche“ Gruppen einteilen kann. Jeder hat die Begriffe Kleinwagen, Geländewagen, Utilities oder SUVs schon einmal gehört. Bei der Einteilung der Pkw in Fahrzeugsegmente handelt es sich jedoch nicht um eine feste Einteilung, die immer gleich bleibt. Zu welchem Segment ein Fahrzeug gehört, steht nicht in dem Kraftfahrzeugschein. Vielmehr handelt es sich um eine Zuordnung des Kraftfahrtbundesamtes aufgrund einer Vielzahl von Merkmalen. Ein Fahrzeugtyp kann durchaus auch einmal das Segment wechseln, indem es umgruppiert wird. So wenig genau und manchmal auch scheinbar willkürlich die Einteilung in Fahrzeugsegmente zu sein scheint, gibt sie doch einen hilfreichen Überblick über die unterschiedlichen Wiesbadener Fahrzeugtypen.

Leider liegt für die Einteilung der Pkw in Segmente noch keine Zeitreihe vor. Eine weitere Einschränkung liegt darin, dass lediglich Pkw mit einer Erstzulassung ab dem 01.01.2006 betrachtet werden können.

*Die Kompaktklasse  
liegt ganz vorne*

Ganz vorne in der Liste stehen die Wagen der Kompaktklasse; fast ein Viertel aller Wagen gehören diesem Segment an. Zu diesem auch als Untere Mittelklasse bezeichneten Segment gehören z.B. VW Golf, Opel Astra oder Ford Focus. Mit ebenfalls noch zweistelligen Anteilen folgen die Segmente Kleinwagen (z.B. VW Polo, Opel Corsa) und Mittelklasse (z.B. Audi A4, Opel Vectra, Mercedes C-Klasse). Hinter den Kleinstwagen reihen sich dann schon die größeren und luxuriöseren Fahrzeuge ein.

*Es gibt über 5 000 Geländewagen in der Stadt und fast 5 000 SUVs*

Immerhin 6,4 % des Pkw-Bestandes resp. 5 500 Autos gehören dem Segment der Geländewagen an. Die Frage, weshalb in Wiesbaden so viele Geländefahrzeuge benötigt werden, kann hier nicht beantwortet werden - es kann wohl kaum an den harten Wintern oder den steilen Geländelagen liegen. Ähnliches gilt wohl auch für die immerhin noch 4 700 SUVs (z.B. BMW X1 und X4, Mer-

cedes GLK), die in der Rangliste auf die Fahrzeuge der Oberen Mittelklasse (z.B. Mercedes E-Klasse, BMW 5er, Audi A6) folgen.

**Tab. 9:**  
**Einteilung der Pkw in Fahrzeugsegmente<sup>1)</sup>**  
**am 31.12.2015**

Segment	absolut	in %
Kompaktklasse	20 889	24,2
Kleinwagen	16 297	18,9
Mittelklasse	12 690	14,7
Minis	6 995	8,1
Geländewagen	5 494	6,4
Obere Mittelklasse	4 874	5,7
SUVs	4 742	5,5
Vans Mini-Vans	4 468	5,2
Großraum-Vans	4 229	4,9
Utilities	3 088	3,6
Sportwagen	1 429	1,7
Oberklasse	1 033	1,2

1) Pkw mit einer Erstzulassung ab dem 01.01.2006;  
ohne Wohnmobile

Quelle: Amt für Strategische Steuerung,  
Stadtforschung und Statistik



Zu den Fahrzeugen mit möglichst viel Laderaum gehören die Mini Vans (z.B. Fiat Multipla), die Großraum-Vans (z.B. VW Touran, Renault Espace) und die Utilities (VW Transporter). Zusammen machen sie fast 14 % der Wiesbadener Pkw aus.

*Auch mit Sportwagen und Fahrzeugen der Luxusklasse ist Wiesbaden reichlich ausgestattet*

In den letzten beiden Segmenten finden sich die sportlichen und luxuriösen Fahrzeuge. 1 500 Sportwagen wie Porsche, Jaguar, Audi A8 oder Mercedes SLK rollen über die Straßen der Stadt. Zu den 1 000 Oberklassefahrzeugen gehören so typische Vertreter wie Audi A7, Mercedes S-Klasse, BMW 6er und 7er.

## 7 Die Pkw-Entwicklung in den Ortsbezirken

Wie sieht nun die Entwicklung der Pkw-Zahlen in den 26 Wiesbadener Ortsbezirken aus? Tab. 10 gibt eine Übersicht über die Pkw-Zahlen und den Motorisierungsgrad, wobei auch hier wiederum nur die privaten Fahrzeuge betrachtet werden.

*Dotzheim hat mit über 3 000 Pkw die stärksten Zuwächse*

Der erste Blick gilt den absoluten Veränderungen - also unabhängig von der Bevölkerungsentwicklung. Am meisten zugelegt haben die Dotzheimer und zwar um mehr als 3 000 Pkw. Auch in den Ortsteilen Nordost, Rheingauviertel, Biebrich und Kastel sind heute jeweils über 1 000 Pkw mehr angemeldet als noch im Jahr 1995.

*In Mitte gehen die Pkw-Zahlen um fast 2 000 zurück*

Lediglich in zwei Ortsbezirken sind die Pkw-Zahlen stärker zurückgegangen. Im Ortsbezirk Mitte sind heute fast 2 000 Fahrzeuge weniger gemeldet als noch 1995. Auch im Westend gibt es über 1 500 Fahrzeuge weniger.

*Die Einwohner der Vororte sind am stärksten motorisiert*

Lässt man die absoluten Pkw-Zahlen unberücksichtigt und wirft einen Blick auf den Motorisierungsgrad, so lässt sich - wie erwartet - feststellen, dass die Vororte am besten mit Pkw ausgestattet sind. Breckenheim, Heßloch, Naurod, Frauenstein, Medenbach und Auringen führen die Liste der am stärksten motorisierten Ortsbezirke an. Das Ende der Liste mit den geringsten Motorisierungsgraden führt das Westend an, vor Mitte und dem Rheingauviertel.

Die Entwicklung der Fahrzeugzahlen hängt natürlich auch in gewissem Maße von der Bevölkerungsentwicklung ab. In der Regel ist bei einer Zunahme der Einwohnerzahlen auch mit einem entsprechenden Anstieg der Pkw-Zahlen zu rechnen und umgekehrt. Bild 6 fasst die Veränderung des Pkw-Bestandes, der Bevölkerung und des Motorisierungsgrades in einer Abbildung zusammen.

**Tab. 10:**  
**Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in den Ortsbezirken (1995 und 2015)**

Ortsbezirk	privater Pkw-Bestand		Motorisierungsgrad		Veränderungen			
					Zu-/Abnahme 1995-2015			
					Pkw		Motorisierungsgrad	erwachsene Bevölkerung
					abs.	in %	in %	in %
01 Mitte	8 029	6 049	424,7	326,9	-1 980	-24,7	-23,0	-2,1
02 Nordost	9 363	10 598	485,7	542,8	1 235	13,2	11,8	1,3
03 Südost	7 546	8 435	487,2	505,3	889	11,8	3,7	7,8
06 Rheingauviertel	6 166	7 302	424,2	413,6	1 136	18,4	-2,5	21,5
07 Klarenthal	3 495	3 674	434,4	435,4	179	5,1	0,2	4,9
08 Westend, B.	6 038	4 484	422,3	306,3	-1 554	-25,7	-27,5	2,4
11 Sonnenberg	3 873	4 513	574,7	674,3	640	16,5	17,3	-0,7
12 Bierstadt	5 308	5 776	506,2	559,4	468	8,8	10,5	-1,5
13 Erbenheim	3 262	4 016	475,4	517,3	754	23,1	8,8	13,1
14 Biebrich	14 034	15 079	459,6	472,0	1 045	7,4	2,7	4,6
16 Dotzheim	7 798	10 929	430,1	501,0	3 131	40,2	16,5	20,3
21 Rambach	1 101	1 197	552,4	640,8	96	8,7	16,0	-6,3
22 Heßloch	396	420	620,7	705,9	24	6,1	13,7	-6,7
23 Kloppenheim	1 011	1 270	567,3	672,7	259	25,6	18,6	5,9
24 Igstadt	1 039	1 191	650,6	685,3	152	14,6	5,3	8,8
25 Nordenstadt	3 862	4 386	598,2	668,9	524	13,6	11,8	1,6
26 Delkenheim	2 597	2 559	619,8	627,5	- 38	-1,5	1,2	-2,7
27 Schierstein	3 997	4 917	482,1	568,0	920	23,0	17,8	4,4
28 Frauenstein	1 200	1 415	598,2	692,6	215	17,9	15,8	1,8
31 Naurod	2 326	2 587	618,6	695,8	261	11,2	12,5	-1,1
32 Auringen	1 534	1 879	621,1	686,3	345	22,5	10,5	10,9
33 Medenbach	1 311	1 435	624,3	686,6	124	9,5	10,0	-0,5
34 Breckenheim	1 901	2 067	633,5	728,3	166	8,7	15,0	-5,4
51 Amöneburg	469	523	438,7	426,9	54	11,5	-2,7	14,6
52 Kastel	3 943	5 062	447,7	477,7	1 119	28,4	6,7	20,3
53 Kostheim	5 291	6 034	475,2	518,4	743	14,0	9,1	4,5
insgesamt	107 113	117 840	481,1	498,8	10 727	10,0	3,7	6,1

Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

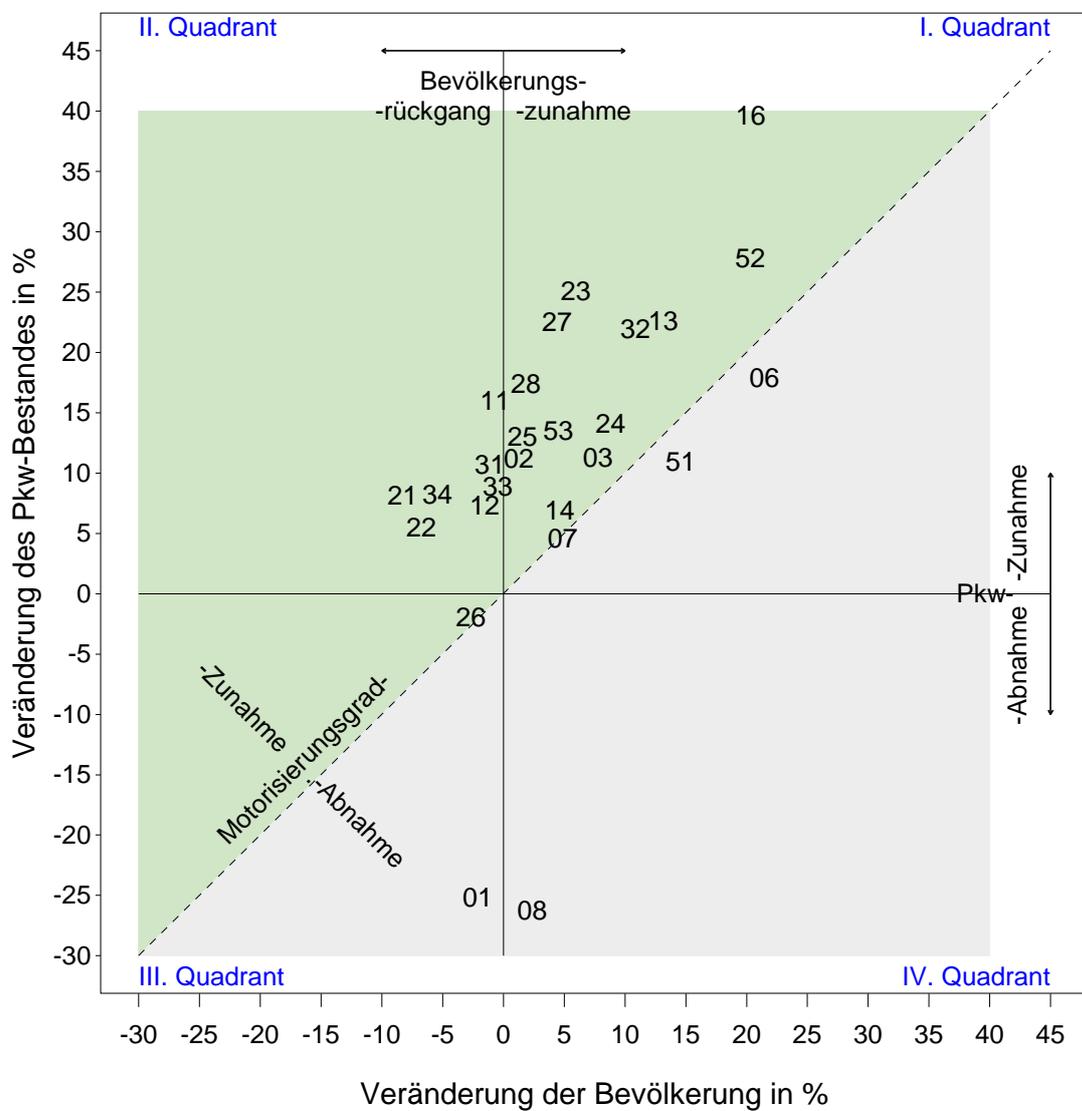


Auf der waagerechten x-Achse ist die Veränderung der Bevölkerung zwischen 1995 und 2015 abgetragen. Links von der senkrechten Nulllinie befinden sich die Ortsbezirke mit einem Bevölkerungsrückgang, rechts jene mit einer Bevölkerungszunahme. Je weiter weg sich ein

Ortsbezirk vom Nullpunkt befindet, desto stärker ist die Veränderung.

Gleiches gilt für die Veränderung des Pkw-Bestandes, der auf der senkrechten y-Achse abgetragen ist. Alle Ortsbezirke oberhalb der waagerechten Nulllinie haben zugelegt, jene darunter haben heute weniger Pkw als vor 20 Jahren.

**Bild 6:**  
 Entwicklung des Pkw-Bestandes, der Bevölkerung und des Motorisierungsgrades in den Ortsbezirken



Zu den Ortsbezirksnummern s. Tab. 10  
 Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



Wenn Bevölkerungs- und Pkw-Entwicklung Hand in Hand gehen würden, dann wäre zu erwarten, dass alle Ortsbezirke auf der Diagonalen der Graphik liegen. Dies ist aber nicht so. Alle Ortsbezirke oberhalb der diagonalen haben in ihrem Motorisierungsgrad zugelegt und bei allen darunter ist der Motorisierungsgrad zurückgegangen.

*Rückgang des Motorisierungsgrades in Mitte und Westend*

Unterhalb der Diagonalen finden sich lediglich vier Ortsbezirke, wobei im Rheingauviertel und in Amöneburg nur ein leichter Rückgang des Motorisierungsgrades zu sehen ist. Deutlicher ist er schon in Mitte (-23 %) und im Westend (-27,5 %).

*Die meisten Ortsbezirke haben bez. des Motorisierungsgrades zugelegt*

In allen anderen Ortsbezirken hat der Motorisierungsgrad zugenommen. So hat beispielsweise Dotzheim bei der Bevölkerung um 20 % zugelegt, beim Pkw-Bestand jedoch um 40 %. In Naurod gibt es sogar einen leichten Bevölkerungsverlust, trotzdem ist der Fahrzeugbestand um 12,5 % gewachsen. Ähnliches gilt für Bierstadt, Medenbach und Breckenheim.

*Bearbeiter: Dieter Butz*



► Frühere Publikationen auf Anfrage erhältlich

- 74 Bäder und Thermen in Wiesbaden  
Ergebnisse der Umfrage 2015  
Juli 2015
- 75 Leben in Wiesbaden 2014  
Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr  
August 2015
- 75 Leben in Wiesbaden 2014  
Klimaschutz aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger  
August 2015
- 77 Monitoring Weiterbildung  
Fortschreibung bis 2014  
August 2015
- 78 Generation 70 plus  
Ergebnisse der Umfrage 2015  
November 2015
- 80 Parteihochburgen in Wiesbaden  
Januar 2016
- 79 Leben in Wiesbaden 2014  
Konzept und Grundauszählung der Bürgerumfrage  
Januar 2016
- 81 Leben in Wiesbaden 2014  
Wohnsituation und Wohnzufriedenheit  
Januar 2016
- 82 Wohnverhältnisse der Wiesbadener Haushalte  
Februar 2016
- 83 Wohneigentum von Migranten  
April 2016
- 84 Studierende an Wiesbadener Hochschulen  
Mai 2016
- 85 Gesundheit in Wiesbaden  
Ergebnisse der Bevölkerungsumfrage 2016  
Juli 2016
- 86 Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes  
in Wiesbaden 1995 bis 2015

► In der Reihe „blickpunkt“ sind erschienen

- 01 Die Wählerwanderungen bei der Stadtverordnetenwahl 2011 und 2015  
März 2016
- 02 Lebenspartnerschaften in Wiesbaden  
Juni 2016



### ► [www.wiesbaden.de/statistik](http://www.wiesbaden.de/statistik)

Wie viele Menschen wohnen in Wiesbaden und seinen Stadtteilen? Wo leben die meisten Singles? Wie viele Beschäftigte sind im Einzelhandel tätig? Diese und andere Fragen beantwortet das Web-Angebot von "Statistik Wiesbaden":

Die Rubrik **Statistik aktuell** zeigt die Pressemitteilungen zu den neuesten Veröffentlichungen. Außerdem stehen monatlich aktualisierte Informationen zur Einwohnerzahl in den Wiesbadener Stadtteilen sowie zur Arbeitslosigkeit bereit.

Das **Statistische Jahrbuch** enthält Daten zu allen wesentlichen städtischen Lebensbereichen (Bevölkerung, Wirtschaft, Wohnen, Bildung, Soziales etc.) und zeigt die Entwicklung der letzten fünf Jahre auf. Auch ein Vergleich Wiesbadens mit den anderen Rhein-Main-Städten ist möglich.

**Monitoringsysteme** sind eine Zusammenstellung von Kennzahlen zu wichtigen städtischen Themen, zum Beispiel zum Stand der Integration von Migranten oder zum Wohnungsmarkt, zur Bildungsbeteiligung, zum Arbeitsmarkt sowie zum demographischen Wandel.

Für alle, die es genau wissen wollen: Die **Stadtteilprofile** bieten für jeden der 26 Wiesbadener Ortsbezirke statistische Informationen und Kennzahlen. Auch für noch kleinere Gebietseinheiten - die sogenannten **Planungsräume** - sind wichtige Daten in übersichtlicher Form online abrufbar. Die unterschiedlichen Indikatoren aus den Stadtteilprofilen kann man sich in Form einer **Karte** anzeigen lassen. Außerdem besteht die Möglichkeit, ein „Gebietsprofil“ - eine Zusammenschau aller Indikatoren - zu erstellen.

Bürgerumfragen ergänzen die Statistiken um subjektive Indikatoren, zum Beispiel zur Wahrnehmung und Bewertung städtischer Lebensqualität. In der Rubrik **Umfragen und Erhebungen** werden Umfrageergebnisse bereitgestellt.

Last - but not least - steht ein Großteil der **Wahlanalysen und Publikationen**, die das Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik in den vergangenen Jahren erstellt hat als **PDF-Version** zum Herunterladen zur Verfügung.

Wer noch mehr wissen möchte, kann eine passgenaue Auswertung statistischer Daten anfordern. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Amtes für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik beraten gerne.



Amt für Strategische Steuerung,  
Stadtforschung und Statistik  
Information & Dokumentation  
Postfach 39 20, 65029 Wiesbaden  
☎ 06 11/31-54 34 | FAX: 06 11/31-39 62  
E-Mail: [dokumentation@wiesbaden.de](mailto:dokumentation@wiesbaden.de)  
Internet: [www.wiesbaden.de/statistik](http://www.wiesbaden.de/statistik)

**Informierte wissen mehr ...**  
[www.wiesbaden.de/statistik](http://www.wiesbaden.de/statistik)



Landeshauptstadt Wiesbaden  
Amt für Strategische Steuerung,  
Stadtforschung und Statistik  
Wilhelmstraße 32 | 65183 Wiesbaden

Telefon 06 11 | 31 54 34  
E-Mail [dokumentation@wiesbaden.de](mailto:dokumentation@wiesbaden.de)

