



LANDESHAUPTSTADT

Wiesbadener Stadtanalysen



Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung

Ergebnisse des SrV 2013



Amt für
Strategische Steuerung,
Stadtforschung und Statistik

www.wiesbaden.de

Herausgeber

Landeshauptstadt Wiesbaden
Amt für Strategische Steuerung,
Stadtforschung und Statistik
Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden
ISSN: 0949-5983
- Mai 2015

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
Internet: 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.

Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung

Seite

1.	Ergebnisübersicht	1
2.	SrV 2013 als Datengrundlage	2
3.	Der Fragenkatalog der SrV 2013	3
4.	Stichprobenzusammensetzung	5
5.	Haushaltsmerkmale	6
5.1	Nächstgelegene Haltestelle	6
5.2	Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad	7
5.3	Parkplatznutzung	8
6.	Personenmerkmale	9
6.1	Alter und Geschlecht	9
6.2	Erwerbstätigkeit	9
6.3	Führerscheinbesitz	10
6.4	PKW-Verfügbarkeit	11
6.5	ÖPNV-Nutzung	12
7.	Wegemerkmale	14
7.1	Definitionen	14
7.2	Ziel / Zweck des Weges	18
7.3	Hauptverkehrsmittel	20
7.4	Wegeetappen	28
7.5	Zurückgelegte Wege, Wegelängen und Wegedauern	29

ANHANG

Stadtanalysen

Verzeichnis der Tabellen und Bilder

Seite

Tab. 1:	Erhebungsmerkmale der SrV 2013	5
Über- sicht 1:	Stichprobenzusammensetzung	6
Tab. 2:	Anteil der Haushalte mit und ohne Pkw nach Haushaltstyp	7
Tab. 3:	Anteil der Haushalte mit und ohne Fahrräder nach Haushaltstyp	8
Tab. 4:	Verteilung der Stichprobe nach Alter und Geschlecht	9
Tab. 5:	Erwerbstätigkeit nach Geschlecht	10
Tab. 6:	Besitz eines Pkw-Führerschein nach Alter und Geschlecht	10
Tab. 7:	Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag	11
Tab. 8:	Verfügbarkeit über eine Zeitkarte für Bus / Bahn am Stichtag	12
Tab. 9:	Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten	13
Tab. 10:	Normalerweise genutzte Fahrkartenart	14
Bild 1:	Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf das Untersuchungsgebiet	16
Tab. 11:	Liste der Wegezwecke	18
Tab. 12:	Hauptwegezweck	19
Bild 2:	Hauptwegezweck	20
Tab. 13:	Hauptverkehrsmittel	20
Bild 3:	Hauptverkehrsmittel	21
Tab. 14:	Hauptverkehrsmittelwahl nach Alter, Geschlecht und Wegezweck	22
Bild 4:	Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck	24
Bild 5:	Verkehrsmittelampel	25
Tab. 15:	Verkehrsmittelampel	26
Tab. 16:	Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Verkehrsart ..	27
Bild 6:	Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck	28
Tab. 17:	Erfasste Wege nach Wegezusammensetzung	29
Tab. 18:	Wegekennzahlen der Verkehrsuntersuchungen 2013 und 2002 im Vergleich	30
Bild 7:	Kumulierte Wegelängen nach Hauptverkehrsmitteln	31
Bild 8:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach der Länge der Wegestrecke	32

1 Ergebnisübersicht

Befragung zum Verkehrsverhalten

Im Jahr 2013 wurden 1 041 Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger aus 534 Haushalten nach ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Befragung war Teil der Untersuchung „Mobilität in Städten - SrV 2013“, durchgeführt von der TU Dresden. Die Erhebung 2013 umfasste insgesamt 118 Untersuchungsräume in Deutschland. Einer dieser Untersuchungsräume war das Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, dessen Einwohner im Auftrag des RMV befragt wurden. Für die Wiesbadener Teilstichprobe aus diesem Untersuchungsraum liegen nun die Ergebnisse vor.

Erhobene Merkmale

Neben einer Reihe soziodemographischer Merkmale wie Haushaltgröße, Alter, Geschlecht und Einkommen wurde auch nach der Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen (Pkw und Motorräder) sowie Fahrrädern gefragt. Kern der Befragung war jedoch die Dokumentation aller Wege an einem speziellen Stichtag für jede Person des Haushalts. In dieser Dokumentation wurden alle Wege mit Ausgangspunkt, Ziel, Zeitdauer und genutztem Verkehrsmittel für jede Person des Haushalts dokumentiert.

Ergebnisse im Überblick

- In 83 % aller Wiesbadener Haushalte gibt es mindestens einen Pkw (im Jahr 2002 waren es „nur“ 68 %).
- In 27 % der Haushalte gibt es kein (verkehrstüchtiges) Fahrrad (im Jahr 2002 waren es 39 %).
- Im Schnitt wurden 3,4 Wege pro Tag zurückgelegt, also etwas weniger als 2002 (3,7 Wege pro Tag).
- Die mittlere Länge eines Weges betrug 6,9 km und dauerte etwa 20 Minuten.
- Ca. 48 % aller Wege wurden mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt, das ist ein deutlicher Rückgang gegenüber 2002, hier waren es noch 57 %.
- Das Fahrrad fristet immer noch ein Nischendasein in Wiesbaden obwohl sich die Nutzung des Fahrrades gegenüber 2002 nahezu verdoppelt hat. Nutzten im Jahr 2002 3 % aller Personen das Fahrrad für ihre Wege, sind es 2013 5,7 %.

- Ca. 31 % der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Damit wird deutlich häufiger zu Fuß gegangen als im Jahr 2002 (22 %).
- Der Anteil der Wege, die mit dem ÖPNV zurückgelegt wurden, blieb nahezu unverändert bei ca. 16 %.

2 SrV 2013 als Datengrundlage

*Die bundesweite Befragung
KONTIV (MiD)*

Untersuchungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung haben in Deutschland eine lange Tradition. In der Bundesrepublik wurden diese Befragungen bis zum Jahr 1989 unter dem Namen „Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV)“ durchgeführt. Nach 1989 fanden diese Erhebungen unter dem Namen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ statt. Die KONTIV resp. MiD ist eine deutschlandweite Erhebung, bei der ca. 50 000 Haushalte repräsentativ befragt werden und für ein bundesweites Ergebnis stehen. Die Befragungen fanden in den Jahren 1976, 1982, 1989, 2002 und 2008 statt. Für das Jahr 2015/16 ist eine weitere Befragungswelle geplant.

Das SrV

Das Pendant zur KONTIV war in der früheren DDR das „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“, mittlerweile auch bekannt als „Mobilität in Städten (SrV)“. Durchgeführt werden die Befragungen von der TU Dresden. Im Gegensatz zur KONTIV, die als eine bundesweite Erhebung konzipiert ist, beschränkt sich das SrV immer auf einzelne Städte oder Stadtregionen. Im Jahr 2013 fand bereits die 10. Befragung seit 1972 statt. Mit Frankfurt am Main nahm 1998 erstmals eine westdeutsche Stadt an der SrV-Umfrage teil.

Erhebung 2013

Die Befragungswelle des Jahres 2013 umfasste insgesamt 118 Untersuchungsräume mit mehr als 300 Städten. 68 dieser Untersuchungsräume lagen in den alten Bundesländern. Eines dieser Untersuchungsgebiete war die RMV-Region. Beauftragt vom Rhein-Main-Verkehrsverbund wurden in 16 Städten und Kreisen 13 000 Personen zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Stadt Wiesbaden hat sich in Kooperation mit dem RMV an der Umfrage beteiligt, so dass für das Stadtgebiet repräsen-

tative Ergebnisse von 1 041 befragten Personen vorliegen.

*Frühere Erhebungen
für Wiesbaden*

Die Stadt Wiesbaden beteiligte sich 2013 schon zum dritten Mal an einer Verkehrserhebung. Im Auftrag der ESWE fand 1990 eine Befragung im KONTIV-Design durch SOCIALDATA statt¹. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung hat Wiesbaden 2002 mit einer Aufstockungsstichprobe an der MiD 2002 teilgenommen².

*Vergleichbarkeit der Ergebnisse
mit früheren Erhebungen*

Soweit möglich, werden die aktuellen Ergebnisse den Zahlen aus der Untersuchung des Jahres 2002 gegenübergestellt. Da sich das Untersuchungsdesign der beiden Befragungen nicht immer gleicht, sind Vergleiche jedoch nicht immer und manchmal nur eingeschränkt möglich.

Vergleich mit anderen Städten

Ein Vergleich der Ergebnisse mit anderen Städten ist derzeit noch nicht möglich, da hierzu noch keine publizierten Zahlen vorliegen. Sowohl der RMV als auch die Uni Dresden planen unabhängig voneinander einen Berichtsband vorzulegen, in dem auch Städtevergleiche zu finden sein werden.

3 Der Fragenkatalog der SrV 2013


Wer wurde befragt?

Aus dem Wiesbadener Einwohnermelderegister wurde eine Zufallsstichprobe von 5 000 Personen gezogen. Dabei gab es keinerlei Einschränkungen, beispielsweise bezüglich Alter oder Nationalität. Auch Einwohner mit Nebenwohnsitz konnten Teil der Stichprobe werden. Die Stichprobe wurde nach der Größe der Wiesbadener Ortsbezirke geschichtet, so dass möglichst jeder Ortsbezirk gemäß seinem Bevölkerungsanteil an der Befragung vertreten war.

¹ Kennziffern der Mobilität, Reihe Stadt-Verkehr-Umwelt der ESWE. SOCIALDATA 1991.

² Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung, Wiesbadener Stadtanalysen 18, Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung 2005.

<i>Wie wurde befragt?</i>	Haushalte konnten entweder telefonisch oder online den Fragebogen beantworten. Einen schriftlichen Fragebogen gab es gegenüber früheren Erhebungen nicht mehr.
<i>Wann wurde befragt?</i>	Die Erhebung fand im Jahr 2013 statt. Üblicherweise befragt das SrV das Verkehrsverhalten an den mittleren Wochentagen Dienstag bis Donnerstag um „normale“ Arbeitstage abzubilden. Auch Feiertage und Ferienzeiten werden normalerweise nicht berücksichtigt. Für die Städte des Rhein-Main-Gebietes wurde die Befragung jedoch auf sämtliche Wochentage ausgeweitet, Wochenenden, Feiertage und Ferienzeiten sind also in die Befragung mit eingeschlossen.
<i>Rücklauf</i>	Insgesamt haben 1 041 Personen den Fragenkatalog vollständig ausgefüllt. Ergebnisse für die Gesamtstadt können damit als hinreichend repräsentativ angesehen werden.
<i>Was wurde gefragt?</i>	<p>Auf Ebene des Haushalts wurden u.a. Fragen nach der Größe, dem Einkommen sowie der Fahrzeugausstattung gestellt. Die Haushaltsmitglieder wurden u.a. nach Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und Führerscheinbesitz gefragt (s. Tab. 1).</p> <p>Der Kern des SrV 2013 sind die Informationen zu den Wegen. Dabei wurde jedem Haushalt ein bestimmter Stichtag im Jahr zugewiesen, für den von jeder Person des Haushaltes alle Wege an diesem Stichtag protokolliert werden sollten. Für jeden Weg wurde unter anderem der Wegezweck, das Ziel, die genutzten Verkehrsmittel, die Wegelänge und die Wegedauer erfasst (s. Tab. 1).</p>
<i>Was wurde <u>nicht</u> gefragt?</i>	Untersuchungsgegenstand des SrV 2013 ist die Bevölkerung in Wiesbaden und der von ihr verursachte städtische Verkehr. Der Verkehr von Einpendlern oder Besuchern wird nicht erfasst. Gleiches gilt für die nicht gemeldeten Personen der amerikanischen Streitkräfte. Ebenfalls nicht erfasst wird der Wirtschaftsverkehr. So wird beispielsweise von einem in Wiesbaden wohnenden und arbeitenden Busfahrer der Hin- und Rückweg zur Arbeit erfasst, nicht jedoch die Wege die er beruflich als Busfahrer zurücklegt.

Tab. 1: Erhebungsmerkmale der SrV 2013			
	Haushalte	Personen	Wege
Generell	Haushaltsgröße Wohndauer Haushaltseinkommen Fahrzeuganzahl Fahrzeugmerkmale Fahrleistung Pkw	Alter Geschlecht Mobilitätseinschränkung Erwerbstätigkeit Schulabschluss Berufsausbildung Führerscheinbesitz technische Geräte Nutzung ÖPNV Fahrkartenart nächstgelegene Haltestelle Mobilitätsangebote	
Stichtag		Normalität des Stichtages Pkw-Verfügbarkeit Zeitkarten-Verfügbarkeit Wetter am Stichtag Mobilität am Stichtag	<u>Alle Angaben pro Weg und pro Person</u> Ausgangspunkt des Weges Zielpunkt des Weges Uhrzeit Ziel/ Zweck des Weges Genutzte Verkehrsmittel Hauptverkehrsmittel Wegelänge Wegedauer
Quelle: SrV 2013			

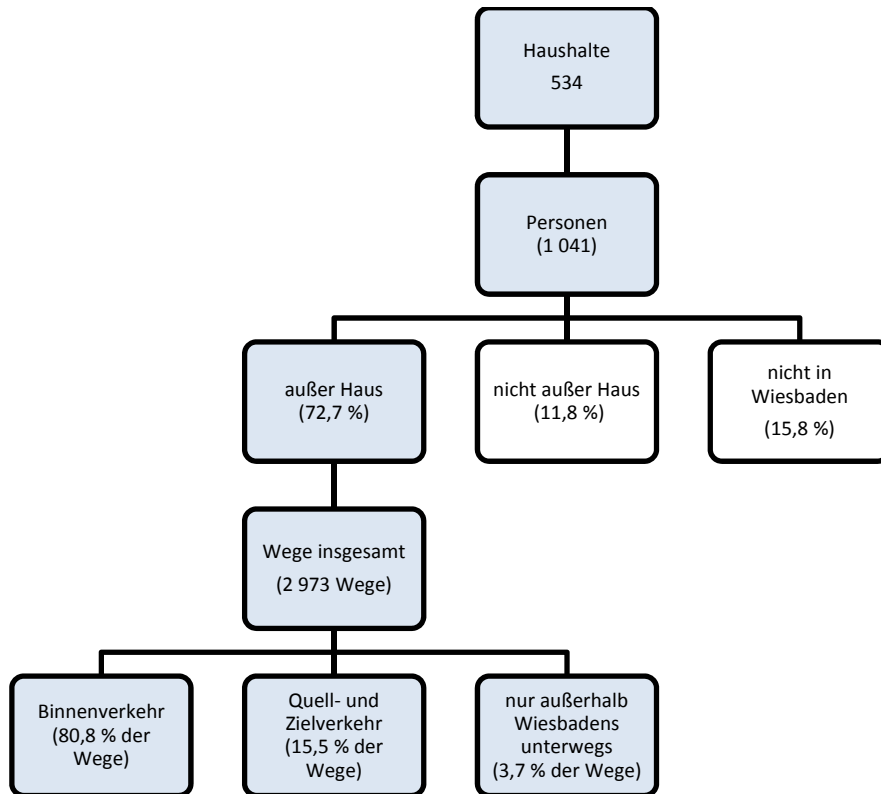
4 Stichprobenzusammensetzung

Über 1 000 befragte Personen ...

Insgesamt wurden 1 041 Personen befragt. Hiervon haben 11,8 % das Haus am Stichtag nicht verlassen, 15,8 % waren zur gefragten Zeit gar nicht in Wiesbaden. Die übrigen 72,7 % waren in und um Wiesbaden unterwegs. Von diesen mobilen Personen wurden insgesamt 2 973 Wege erfasst (s. Übersicht 1).

... stellen ein Abbild der Wiesbadener Bevölkerung dar

Die Struktur der Stichprobe, differenziert nach Alter und Geschlecht, entspricht in etwa der Struktur der Wiesbadener Bevölkerung, gleiches gilt für die Struktur der befragten Haushalte und deren Zusammensetzung. Damit stellt die Stichprobe ein hinreichend genaues Abbild der Wiesbadener Bevölkerung dar (s. ANHANG, Tabelle 1).

**Übersicht 1:
Stichprobenszusammensetzung**

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik



5 Haushaltsmerkmale

5.1 Nächstgelegene Haltestelle

*Gute Erreichbarkeit
der Haltestellen*

Die Haushalte wurden auch befragt, wie weit die nächstgelegene Haltestelle entfernt ist. Hier hat Wiesbaden schon in der Umfrage 2002 gut abgeschnitten. Heute wie damals erreichen knapp über 80 % der Haushalte ihre nächste Bus- oder Bahnhaltestelle in maximal 5 Minuten. Lediglich 17 % müssen länger als 5 Minuten laufen um in ein Verkehrsmittel des ÖPNV einzusteigen.

5.2 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad

Zunahme der Pkw-Zahlen

Betrachtet man die Statistiken von zugelassenen Pkw in den letzten Jahren, so konnte man eine deutliche Zunahme feststellen. Dieser Trend zeigt sich auch in der SrV-Umfrage, in der die Haushalte auch nach ihrer Pkw-Ausstattung befragt wurden. Waren im Jahr 2002 noch ein Drittel aller Haushalte ohne Pkw so sind es im Jahr 2013 nur noch 17 % (s. Tab. 2).

Rentner deutlich mobiler

Mit einer deutlichen Zunahme und einer Umkehrung der Verhältnisse gegenüber 2002 werden die Rentner deutlich mobiler. Waren in den Einpersonenhaushalten ab 65 Jahren im Jahr 2002 nur ein Drittel aller Haushalte mit einem Pkw ausgestattet, so sind es in der aktuellen Umfrage schon zwei Drittel.

Auch die Einpersonenhaushalte legen zu

Auch die Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren sind heute deutlich häufiger mit einem eigenen Pkw ausgestattet als im Jahr 2002. Nur 28 % verzichten auf ein eigenes Auto, 2002 war es nahezu die Hälfte.

Tab. 2:
Anteil der Haushalte mit und ohne Pkw nach Haushaltstyp (in %)

	2013		2002	
	kein Pkw	mind. 1 Pkw	kein Pkw	mind. 1 Pkw
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	32	68	71	29
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	28	72	46	54
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	4	96	10	90
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	8	92	14	86
insgesamt	17	83	32	68

Quelle: SrV 2013, KONTIV 2002
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
Im Jahr 2013 gab es in 68 % aller Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren mindestens einen Pkw.



Mehr Haushalte sind mit Fahrrädern ausgestattet als 2002

Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen (s. Tab. 3). War im Jahr 2002 nur in 61 % aller Haushalte ein Fahrrad vorhanden, sind es aktuell immerhin rund 73 % aller Haushalte, die wenigstens ein verkehrstüchtiges Fahrrad ihr Eigen nennen. Rechnet man die Zahlen aus der aktuel-

len Stichprobe hoch auf alle Haushalte Wiesbadens, so müsste es in der Stadt über 200 000 Fahrräder geben - wo auch immer diese untergebracht sind.

*Haushalte mit Kindern
sind am besten mit Fahrrädern
ausgestattet*

Am besten ausgestattet sind noch die Haushalte mit Kindern, hier gibt es in neun von zehn Haushalten mindestens ein Rad. Auch die Rentner scheinen gegenüber dem Jahr 2002 mobiler zu werden - immerhin noch 39 % aller Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren besitzen ein Fahrrad. Begünstigt wird dieser Umstand sicher durch die zunehmende Zahl der Elektrofahrräder, die in die 2013er Zahlen eingeflossen sind.

Tab. 3:
Anteil der Haushalte mit und ohne Fahrräder nach Haushaltstyp (in %)

	2013		2002	
	kein Fahrrad	mind. 1 Fahrrad	kein Fahrrad	mind. 1 Fahrrad
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	61	39	70	30
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	26	74	38	62
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	9	91	14	86
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	26	74	36	64
insgesamt	27	73	39	61

Quelle: SrV 2013, KONTIV 2002
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:

Im Jahr 2013 gab es in 39 % aller Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren mindestens einen Fahrrad.



5.3 Parkplatznutzung

*Wo parken die Wiesbadener
ihr Fahrzeug?*

Es ist nicht nur ein Wiesbadener Problem, wo die Bürger ihre Fahrzeuge parken. Die vollgestellten Innenstädte lassen vermuten, dass jeder sein Auto im öffentlichen Raum parkt. Dem ist jedoch nicht so. Betrachtet man das Umfrageergebnis für ganz Wiesbaden, also inklusive der Vororte, so gaben immerhin 59 % der Befragten an, über einen privaten Stellplatz zu verfügen. 34 % müssen ihre Fahrzeuge auf der Straße parken. Der Rest parkt mal so und mal so. Rechnerisch sind es dann aber immer noch über 45 000 Pkw, die irgendwo im öffentlichen Straßenraum stehen.

6 Personenmerkmale

6.1 Alter und Geschlecht

Verteilung der Stichprobe

Entsprechend der tatsächlichen Verteilung in der Bevölkerung sind auch in der Stichprobe die Männer mit 48 % und die Frauen mit 52 % vertreten. Betrachtet man die Altersverteilung, so lässt sich gegenüber der 2002er Umfrage feststellen, dass die älteren Jahrgänge jetzt etwas stärker vertreten sind. Auch dies entspricht der realen Alterung der Wiesbadener Bevölkerung.

Tab. 4:
Verteilung der Stichprobe nach Alter und Geschlecht (in%)

	2013	2002
Geschlecht		
männlich	48	48
weiblich	52	52
Alter		
0 bis 17 Jahre	19	17
18 bis 44 Jahre	34	39
45 bis 64 Jahre	28	26
65 Jahre und älter	20	19
insgesamt	100	100

Quelle: SrV 2013, KONTIV 2002
Amt für Strategische Steuerung,
Stadtforschung und Statistik




6.2 Erwerbstätigkeit

Die Erwerbstätigen und die in Ausbildung befindlichen Einwohner und Einwohnerinnen sorgen für den regelmäßigen Verkehr. Je höher der Anteil dieser beiden Gruppen in der Bevölkerung ist, desto höher wird auch das Verkehrsaufkommen sein.

Von den Befragten waren 47 % erwerbstätig. 19 % der Befragten sind in Ausbildung. Unter den nicht Erwerbstätigen stellen die Kleinkinder 6 % der Stichprobe und die Rentner bzw. Hausfrauen und -männer 23 %.

Tab. 5: Erwerbstätigkeit nach Geschlecht (in %)			
	insgesamt	davon	
		Männer	Frauen
Kind (noch nicht eingeschult)	6	6	5
In Ausbildung	19	19	18
Erwerbstätig	47	53	41
Rentner, Hausmann/-frau	23	18	28
Sonstiges	6	5	8
insgesamt	100	100	100

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung,
Stadtforschung und Statistik




6.3 Führerscheinbesitz

90 % Führerscheinbesitz

Von allen erwachsenen Befragten gaben 89 % an, einen Pkw-Führerschein zu besitzen (s. Tab. 6). Noch immer haben die Männer (93 %) häufiger einen Führerschein als die Frauen (86 %). Diese Unterschiede lassen sich aber eindeutig auf die Altersstruktur zurückführen. Zwischen 18 und 65 Jahren gibt es zwischen den beiden Geschlechtern keinen Unterschied bezüglich des Führerscheinbesitzes. Lediglich in der Gruppe der 65-Jährigen und älteren zieht noch das alte Rollenklischee. Hier besitzen fast alle Männer einen Führerschein (98 %) aber nur 71 % der Frauen.

Tab. 6: Besitz eines Pkw-Führerschein nach Alter und Geschlecht (in %)			
	insgesamt	davon	
		Männer	Frauen
insgesamt	89	93	86
18 bis 44 Jahre	91	91	91
45 bis 64 Jahre	92	93	92
65 Jahre und älter	83	98	72

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung,
Stadtforschung und Statistik



6.4 PKW-Verfügbarkeit (am Stichtag)

Ein Viertel

ohne Zugang zu einem Pkw

Nur wer Zugang zu einem Pkw hat, kann diesen auch nutzen und somit Verkehr verursachen. Dabei spielt es keine Rolle, ob das Fahrzeug als Fahrer oder Mitfahrer genutzt wird. Nach den Umfrageergebnissen konnten 60 % der Befragten am Stichtag uneingeschränkt über einen Pkw verfügen und 17 % mussten sich abstimmen. 23 % hatten keinen Zugang zu einem Fahrzeug (s. Tab. 7).

Männer können häufiger

über ein Auto verfügen

als Frauen

Auch bei diesem Merkmal zeigen sich erkennbare Geschlechterunterschiede. Männer können deutlich häufiger sofort und uneingeschränkt über ein Auto verfügen als Frauen (65 % zu 56 %). Für Frauen ist das Auto bei 26 % der Befragten gar keine Option.

Kinder haben ihre Eltern

„im Griff“

Bemerkenswert ist, wie gut Kinder und Jugendliche ihre Eltern im Griff haben. Lediglich 34 % von ihnen haben gar keinen Zugriff auf ein Fahrzeug. Alle anderen können nach Absprache (34 %) oder sogar uneingeschränkt (32 %) über ihre Eltern und deren Fahrzeug verfügen.

Tab. 7:
Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag (in %)

	Ja, nach Absprache	Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nein, kein Zugang	insgesamt
Geschlecht				
Männer	16	65	19	100
Frauen	18	56	26	100
Alter				
bis 17 Jahre	34	32	34	100
18 bis 44 Jahre	12	66	22	100
45 bis 64 Jahre	13	70	18	100
65 Jahre und älter	14	65	21	100
insgesamt	17	60	23	100

Quelle: SrV 2013

Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel: 60 % aller Befragten stand uneingeschränkt ein Pkw zur Verfügung.



6.5 ÖPNV-Nutzung

Ein Viertel mit Zeitkarte

Zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wurden die Teilnehmer der Umfrage gefragt, ob ihnen am Stichtag eine Zeitkarte für Busse und Bahnen zur Verfügung stand (s. Tab. 8). Lediglich ein Viertel aller Befragten konnte uneingeschränkt über eine Zeitkarte verfügen, 72 % hatten keinen Zugang. Dabei gibt es keine geschlechter-, jedoch altersspezifische Unterschiede. Nahezu die Hälfte der Kinder und Jugendlichen besitzen eine Zeitkarte. Mit zunehmendem Alter sinkt der Zeitkartenbesitz erheblich bis auf 16 % bei den 65-Jährigen und älteren.

Tab. 8:
Verfügbarkeit über eine Zeitkarte für Bus/Bahn am Stichtag (in %)
(Befragte ab 6 Jahren)

	Ja, nach Absprache	Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nein, kein Zugang	insgesamt
Geschlecht				
Männer	3	24	72	100
Frauen	4	25	72	100
Alter				
6 bis 17 Jahre	4	46	50	100
18 bis 44 Jahre	6	27	68	100
45 bis 64 Jahre	2	17	81	100
65 Jahre und älter	2	16	82	100
insgesamt	4	24	72	100

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
24 % der Befragten stand am Stichtag uneingeschränkt eine Zeitkarte des ÖPNV zur Verfügung.



87 % haben im letzten Jahr Bus oder Bahn genutzt

Wie wurden die öffentlichen Verkehrsmittel in den letzten 12 Monaten genutzt (s. Tab. 9)? Befragt, ob sie denn in den letzten 12 Monaten überhaupt in einen Bus eingestiegen sind, antworteten 87 % der Teilnehmer und Teilnehmerinnen mit Ja, lediglich 13 % haben den ÖPNV im letzten Jahr nicht genutzt. Auch hier zeigt sich wieder kein Verhaltensunterschied bei den Geschlechtern jedoch tendenziell zwischen den Altersgruppen. Es gilt: je älter die Befragten, desto seltener wird der ÖPNV genutzt.

**Tab. 9:
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel
in den vergangenen 12 Monaten (in %)**

	Ja	Nein	insgesamt
Geschlecht			
Männer	86	14	100
Frauen	87	13	100
Alter			
6 bis 17 Jahre	90	10	100
18 bis 44 Jahre	89	11	100
45 bis 64 Jahre	86	14	100
65 Jahre und älter	82	18	100
insgesamt	87	13	100

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung,
Stadtforschung und Statistik



Lesebeispiel:
90 % der 6 bis 17-Jährigen haben in den vergangenen
12 Monaten den ÖPNV genutzt.

*Bevorzugt
werden Einzelfahrscheine*

Mit 44 % ist die mit Abstand am häufigsten genutzte Fahrkartenart der Einzelfahrschein, gefolgt von der Mehrfachkarte. Die Jahreskarte wird von 13 % der ÖPNV-Nutzer genutzt (s. Tab. 10).

Jahreskarte für Schüler

Die Jahreskarte wird noch am häufigsten von Schülern verwendet, ältere Menschen tendieren eher zur Mehrfachkarte und dem Einzelfahrschein.


Ein Vergleich mit der Befragung aus dem Jahr 2002 ist nur bedingt möglich. Auch damals war die Einzelfahrkarte am beliebtesten. In der damaligen Befragung wurden Monats- und Jahreskarte zusammen erfasst. Sie kamen damals auf einen Anteil von 28 %, in der aktuellen Umfrage sind es nur noch 21 %.

Tab. 10:
Normalerweise genutzte Fahrkartenart (in %)

	Einzel- fahr- karte	Tages- karte	Mehr- fach- karte	Monats- karte	Jahres- karte	Jobticket, Semester- ticket o. ä.	Freifahrt- berechti- gung	Son- stige	ins- gesamt
Geschlecht									
Männer	44	5	18	9	11	4	6	2	100
Frauen	43	4	17	6	14	7	6	2	100
Alter									
6 bis 17 Jahre	31	1	6	12	24	0	23	3	100
18 bis 44 Jahre	47	5	16	11	8	11	0	2	100
45 bis 64 Jahre	50	7	17	6	10	6	2	3	100
65 Jahre und älter	41	4	34	1	14	0	5	2	100
insgesamt	44	5	17	8	13	6	6	2	100
zum Vergleich									
Kontiv 2002	44	-	18	<-- 28 -->		7	-	3	100

Quelle: SrV 2013, KONTIV 2002
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
8 % der Fahrkarten entfallen auf die Monatskarte.



7 Wegemerkmale

7.1 Definitionen

Wegedefinition

Intuitiv hat jeder eine Vorstellung davon, was ein Weg ist. Möchte man jedoch seine eigenen, an einem Tag zurückgelegten Wege notieren, wird man schnell Schwierigkeiten haben, diese Wege nach einem einheitlichen Schema aufzuzeichnen. Deshalb gibt es in der SrV auch eine genau definierte Wegedefinition, nach der sich alle Befragten richten mussten und die eine einheitliche Erfassung aller Wege ermöglicht.

Wegedefinition

- Der Weg ist mit einer Ortsveränderung verbunden, man muss also z.B. das Haus verlassen.
- Ein Weg ist genau durch einen Zweck definiert (z.B. zur Arbeit oder Einkauf).
- Alle Wege sind zu erfassen, auch wenn sie nur sehr kurz sind, wie z.B. der Weg zum Briefkasten.

- Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, der Weg besteht dann aus mehreren Etappen. Der Weg zur Arbeit kann z. B. zu Fuß beginnen, dann geht es mit dem Bus und der S-Bahn weiter und vom Bahnhof wieder zu Fuß zur Arbeit.
- Heimwege sind eigenständige Wege, die mit dem Zweck „Heimweg“ getrennt zu erfassen sind.
- Da jeder Weg einem Zweck dienen muss, werden Wegeketten als einzelne Wege erfasst. Geht man beispielsweise von der Arbeit erst noch einkaufen und dann nach Hause, dann sind dies zwei Wege, mit den Wegezwecken „Einkauf“ und „Heimweg“.
- Auch Rundwege, wie etwa ein Spaziergang, werden als zwei Wege erfasst. Der Weg wird halbiert und die erste Hälfte wird dem Zweck „Erholung“ zugeordnet, die zweite Hälfte des Weges dem Zweck „Heimweg“.

Bei Auswertungen ist darauf zu achten, ob nur das „Hauptverkehrsmittel“ eines Weges oder alle Verkehrsmittel berücksichtigt wurden

Was ist ein Hauptverkehrsmittel?

Jedem zurückgelegten Weg kann eindeutig ein Hauptverkehrsmittel zugeordnet werden, auch dann, wenn der Weg aus unterschiedlichen Etappen bestand und die Verkehrsmittel unterwegs gewechselt wurden. Als Hauptverkehrsmittel wird jenes ausgewählt, mit dem vermutlich die längste Teilstrecke zurückgelegt wurde. Vorteile dieser „üblichen“ Vorgehensweise ist, dass jedem Weg ein einziges Verkehrsmittel zugeordnet werden kann - Auswertungen auf Basis des Hauptverkehrsmittels sind einfach zu verstehen. Nachteil dieser Reduzierung auf das Hauptverkehrsmittel ist jedoch, dass die Teilwege, die beispielsweise zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, keine Berücksichtigung mehr finden. Bei der Interpretation der Tabellen ist deshalb darauf zu achten, ob es sich um Auswertungen der „Hauptverkehrsmittel“ oder „aller Verkehrsmittel“ handelt.

Welche Wege werden dokumentiert

Räumliche Abgrenzung der Wege

Bei den befragten Personen wurden nur dann die täglich zurückgelegten Wege erfasst, wenn wenigstens einer dieser Wege in Wiesbaden begann oder endete. War die Person zu keinem Zeitpunkt des Tages in Wiesbaden, wurden die zurückgelegten Wege nicht erfasst. Hierzu

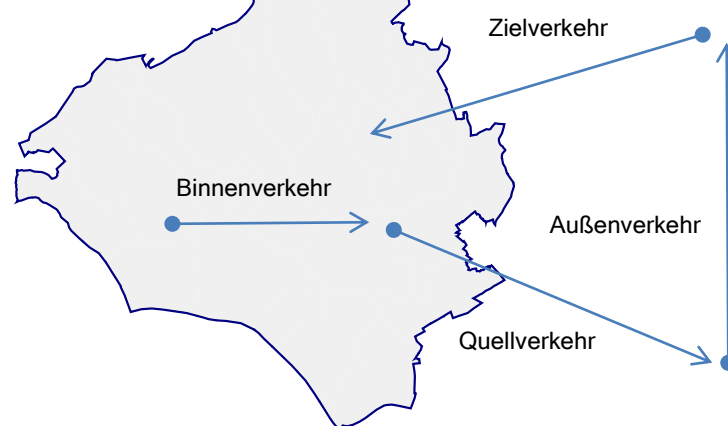
gehören beispielsweise Urlauber, die möglicherweise am Stichtag in Mallorca eine Rundfahrt gemacht haben. Solche Wege spielen keine Rolle in diesem Untersuchungsansatz.

*Binnen-, Quell-,
Ziel- und Außenverkehr*

Die erfassten Wege können vier unterschiedlichen Kategorien zugeordnet werden:

- **Binnenverkehr:**
Hier liegen sowohl Start- und Endpunkt des Weges in Wiesbaden
- **Quellverkehr:**
Hier liegt der Startpunkt in Wiesbaden, der Zielpunkt jedoch außerhalb.
- **Zielverkehr:**
Hier liegt der Startpunkt außerhalb der Stadt, das Ziel jedoch innerhalb.
- **Außenverkehr:**
Hier liegen sowohl der Start als auch der Zielpunkt außerhalb Wiesbadens (diese Wege werden nur dann erfasst, wenn es wenigstens noch einen Binnen-, Quell- oder Zielverkehrsweg für diese Person gibt).

Bild 1:
Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf das Untersuchungsgebiet



Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Beispiel für Binnen-, Quell-, Ziel- und Außenverkehr

Ein Beispiel soll die Zusammenhänge veranschaulichen.

Eine Person legt an einem Tag vier Wege zurück:

Weg 1: Wohnung > Bahnhof (= Binnenverkehr)

Weg 2: Bahnhof > Frankfurt (= Quellverkehr)

Weg 3: Frankfurt > Limburg (= Außenverkehr)

Weg 4: Limburg > Wiesbaden (= Zielverkehr)

Sonderfall Außenverkehr

Für Kennzahlen wie Wegedauern oder Wegelängen ist es durchaus sinnvoll, die Wege des „Außenverkehrs“ in die Betrachtung miteinzubeziehen. Zu der Frage, wie viele Kilometer die Wiesbadener am Tag im Schnitt zurücklegen, gehören auch diese Außenwege. Für andere Fragestellungen, die sich ausschließlich auf die Wege in, aus und nach Wiesbaden beziehen, spielen die Außenwege keine Rolle.

Ziel / Zweck des Weges

Wegezweck - Definition

In der Definition des SrV soll der Zweck eines Weges möglichst den Aktivitäten am Ziel zugeordnet werden. In den allermeisten Fällen ist dies auch möglich. Der SrV-Fragenkatalog bietet hierzu 17 klassische Wegezwecke zur Auswahl an. Hinzu kommen noch zwei weitere Kategorien „Eigene Wohnung“ und „Bringen und Holen“.

Wegezwecke „Eigene Wohnung“ und „Bringen und Holen“

Klassischerweise können die Wegezwecke „Eigene Wohnung“ und „Bringen und Holen“ als eigene Kategorien ausgewiesen werden. Je nach Fragestellung ist dies jedoch nicht immer zweckmäßig. Der Rückweg in die eigene Wohnung kann auch dem Wegezweck des ursprünglichen Weges zugeordnet werden. Damit lassen sich beispielsweise die Rückwege von der Arbeit oder der Rückweg von einem Gang zum Briefkasten inhaltlich besser zuordnen. Für den Wegezweck „Holen und Bringen“ wird als Unterkategorie im Fragebogen auch der eigentliche Wegezweck erfasst, so dass sich die Kategorie „Holen und Bringen“ auch auf die dahinterliegenden Wegezwecke aufteilen lässt. Je nach Fragestellung wird in den Tabellen gesondert ausgewiesen, wie die beiden Kategorien „Eigene Wohnung“ und „Holen und Bringen“ aufgeteilt wurde.

Tab. 11: Liste der Wegezwecke	
Wegezweck	Hauptwegezweck
Eigener Arbeitsplatz	Beruf
Kindergrippe / -garten Grundschule Mittel- / Realschule / Gymnasium Berufs-, Fach-, Hochschule Andere Bildungseinrichtung	Kita / Schule / Ausbildung
Einkauf täglicher Bedarf Sonstiger Einkauf Dienstleistungseinrichtung (z.B. Behörde, Arzt, Post, Bank, Friseur)	Einkauf / Dienstleistung
Kultur, Theater, Kino Gaststätte / Kneipe Privater Besuch (fremde Wohnung) Erholung / Sport im Freien (auch Wandern, Hund ausführen o.ä.) Sportstätte (allgemein) Andere Freizeitaktivität	Freizeit
Anderer Dienstort /-weg Sonstiges	Anderer Zweck
Besondere Kategorien	
Bringen oder Holen von Personen Eigene Wohnung	
Quelle: SrV 2013 Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik	
	

7.2 Ziel / Zweck des Weges

*Die meisten Wege
dienen Freizeit Zwecken*

Die meisten Wege, nämlich 34 %, werden zu Freizeit-zwecken zurückgelegt. Knapp gefolgt werden die Freizeitwege von den „Einkaufs- und Dienstleistungswegen“ (30 %). Erst an dritter Stelle stehen die Wege zur Arbeit mit einem Anteil von 15 %. Dass die Arbeitswege erst an dritter Stelle stehen, ist auch der Tatsache geschuldet, dass der Anteil der Erwerbstätigen unter den Befragten bei 47 % liegt (s. Tab. 5). Ähnliche Werte konnten auch schon in der Befragung des Jahres 2002 festgestellt werden, nur haben die Freizeitwege die Einkaufswegen mittlerweile überholt (s. Tab. 12 und Bild 2).

Nach Geschlechtern getrennt betrachtet liegen die Männer bei den Freizeitwegen vorne, wohingegen das Einkaufen und das Bringen der Kinder zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten eher noch eine Frauendomäne ist.

Unterschiedliche Wegezwecke bei den Altersgruppen

Auch die Unterschiede zwischen den einzelnen Altersklassen treten klar hervor. Schule und Freizeit dominiert als Wegezweck bei Kindern und Jugendlichen. Bei den jungen Erwachsenen sind (bis auf den Schulbereich) die Wege über alle Kategorien mehr oder weniger gleichmäßig aufgeteilt. Eltern mit Kindern sind hier beim Bringen und Holen gefragt. In der Gruppe der 45 bis 64-Jährigen spielt das Bringen und Holen nur noch eine geringe Rolle und Freizeit- und Einkaufswege nehmen wieder einen breiteren Raum ein.

Tab. 12:
Hauptwegezweck (in %)

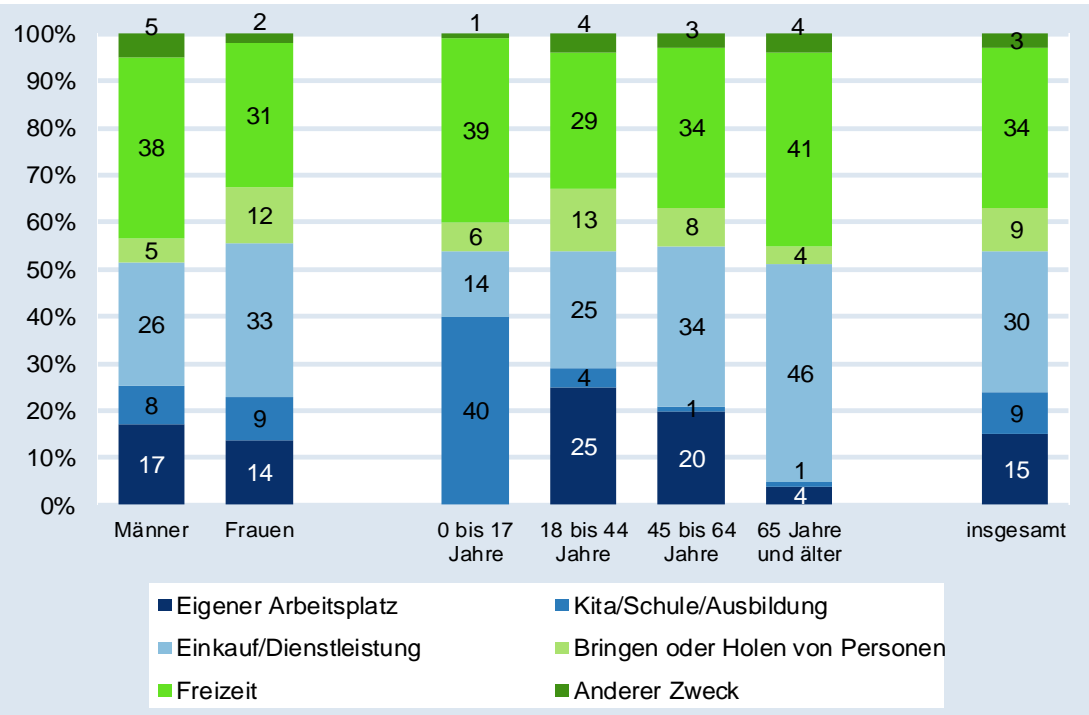
	Eigener Arbeitsplatz	Kita/ Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleistung	Bringen oder Holen von Personen	Freizeit	Anderer Zweck	insgesamt
Geschlecht							
Männer	17	8	26	5	38	5	100
Frauen	14	9	33	12	31	2	100
Alter							
0 bis 17 Jahre	0	40	14	6	39	1	100
18 bis 44 Jahre	25	4	25	13	29	4	100
45 bis 64 Jahre	20	1	34	8	34	3	100
65 Jahre und älter	4	1	46	4	41	4	100
Wegeanteile insg.	15	9	30	9	34	3	100
Wege insgesamt	459	255	881	260	1 021	97	2 973
zum Vergleich							
Kontiv 2002	17	5	38	9	31	1	100

Quelle: SrV 2013, KONTIV 2002
 Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
 15 % aller Wege sind Wege zum Arbeitsplatz; Bei Männern sind 38 % aller Wege „Freizeitwege“.



**Bild 2:
 Hauptwegezweck**



Quelle: SrV 2013
 Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
 Bei Frauen sind 33 % aller Wege „Einkaufswege“.



7.3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Wie eingangs des Kapitels erwähnt, kann jedem Weg, auch wenn er aus unterschiedlichen Etappen mit verschiedenen Verkehrsmitteln besteht, ein Hauptverkehrsmittel zugeordnet werden.

**Tab. 13:
 Hauptverkehrsmittel (Modal-Split)**

	2013	2002
zu Fuß	31	24
Fahrrad	6	3
MIV	48	56
ÖV	16	17
insgesamt	100	100

Quelle: SrV 2013, KONTIV 2002
 Amt für Strategische Steuerung,
 Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
 2013 wurden 31 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt.



Der motorisierte Individualverkehr (MIV) liegt an der Spitze der Verkehrsmittel

Auto und Motorrad werden in der Gruppe des „motorisierten Individualverkehrs (MIV)“ zusammengefasst. Unter ausschließlicher Berücksichtigung des Hauptverkehrsmittels wurden 2013 die meisten Wege mittels Auto oder Motorrad zurückgelegt. Der MIV-Anteil betrug 48 %. Gegenüber dem Jahr 2002 ist das ein Rückgang von 8 %-Punkten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs. Dafür hat die Anzahl der Fußwege zugenommen, deren Anteil ist von 24 % im Jahr 2002 auf 31 % gestiegen (s. Bild 3).

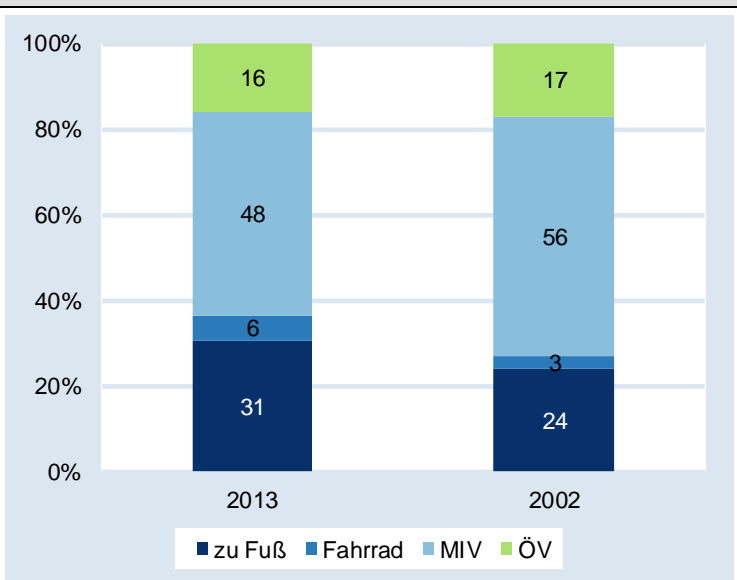
Fahrradanteile gering

Ob man bei den Wegeanteilen des Fahrrads euphorisch von einer Verdopplung der Wegeanteile gegenüber 2002 spricht oder ob man bei den aktuellen 6 % von einem mageren Fahrradanteil spricht, liegt im Auge des Betrachters.

ÖPNV-Anteile unverändert

Die Anteile der Wege, die mit Bus und Bahn zurückgelegt werden, bleiben nahezu unverändert bei 16 %.

Bild 3:
Hauptverkehrsmittel (Modal Split)



Quelle: SrV 2013, KONTIV 2002
 Amt für Strategische Steuerung,
 Stadtforschung und Statistik



Betrachtet man das gewählte Hauptverkehrsmittel differenzierter nach Alter, Geschlecht und dem Wegezweck, so ergeben sich tiefergehende Erkenntnisse zu dem gewählten Verkehrsmittel (s. Tab. 14).

Frauen gehen deutlich häufiger zu Fuß als Männer. Dafür steigen Männer etwas häufiger auf das Rad oder nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden am häufigsten von Kindern und Jugendlichen genutzt. Aber auch in dieser Gruppe nutzen schon viele die Mitfahrgelegenheit in Pkws.

Bei den Erwachsenen ist ganz klar das Auto das dominierende Verkehrsmittel.

Das Fahrrad spielt in allen Altersgruppen als Hauptverkehrsmittel nur eine marginale Rolle.

Tab. 14:
Hauptverkehrsmittelwahl nach Alter, Geschlecht und Wegezweck (in %)
(Berechnungsbasis: Alle Wege, n=2973)

	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	insgesamt
Geschlecht					
Männer	26	7	49	17	100
Frauen	35	4	47	14	100
Alter					
0 bis 17 Jahre	28	5	30	38	100
18 bis 44 Jahre	27	5	56	12	100
45 bis 64 Jahre	33	7	50	10	100
65 Jahre und älter	37	5	48	10	100
Wegezweck (darunter)					
Eigener Arbeitsplatz	16	7	64	14	100
Kita/Schule/Ausbildung	26	3	20	50	100
Einkauf/Dienstleistung	45	6	42	8	100
Bringen und Holen	15	3	75	6	100
Freizeit	31	7	44	18	100
insgesamt	31	6	48	16	100
Wege insgesamt	912	170	1424	465	2971

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
Insgesamt wurden 912 Wege zu Fuß zurückgelegt, das entspricht einem Anteil von 31 %.
Unter allen Freizeitwegen wurden 18 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.



Aufschlussreich ist die Betrachtung, welche Verkehrsmittel für welche Wegezwecke genutzt werden (s. Bild 4).

Arbeitsweg

Für den Weg zur Arbeit dominiert das Auto. 64 % aller Arbeitswege werden mit dem Pkw zurückgelegt. Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel an den Arbeitswegen liegt mit 15 % sogar noch unter dem Gesamtschnitt. Fußläufig wird der Arbeitsplatz nur in 16 % der Fälle erreicht.

Schulweg

In der Hälfte aller Fälle führt der Weg zur Schule oder zum Ausbildungsplatz mit dem Bus. Das Fahrrad scheint für den Schulweg tabu zu sein, lediglich 3 % der Kinder und Jugendlichen nutzen hierfür das Zweirad. Hinter den 20 %-Anteilen des motorisierten Individualverkehrs stecken wohl die morgendlichen „Taxifahrten“ der Eltern zur Schule, die für manches Verkehrschaos vor der Bildungsstätte verantwortlich sind.

Einkaufsweg

Die Einkäufe werden entweder zu Fuß oder mit dem Auto erledigt. Das Fahrrad oder der ÖPNV spielen für den Einkauf nur eine kleine Rolle.

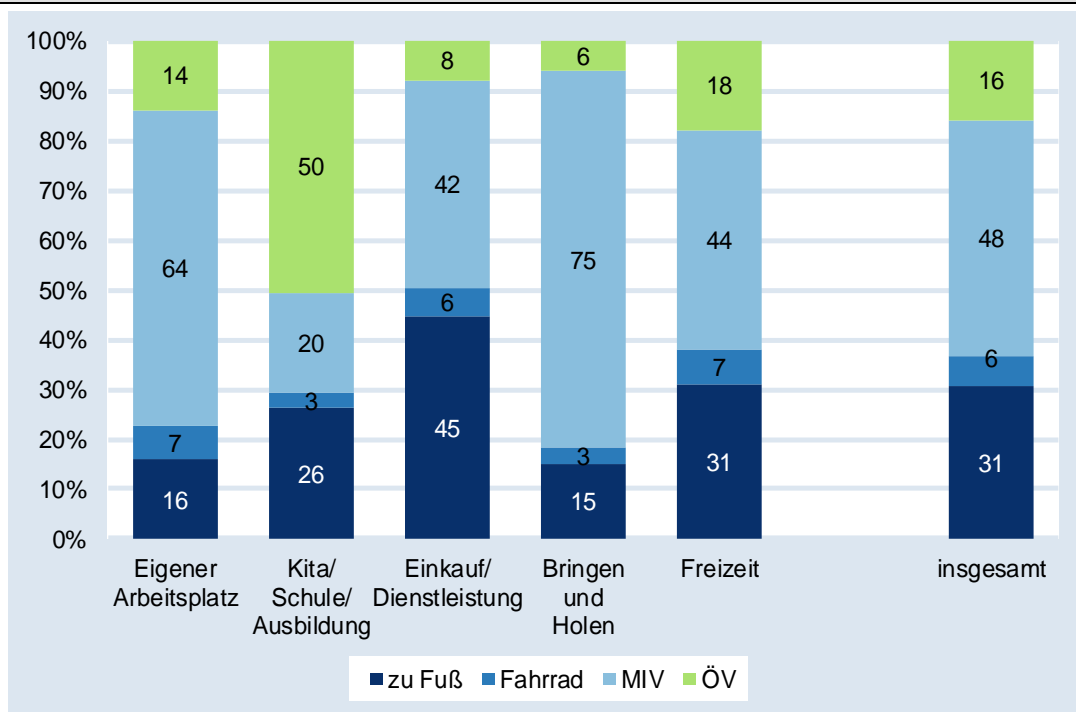
Bringen und Holen

In der Rubrik Bringen und Holen dominiert klar das Auto. Drei Viertel aller Wege in dieser Kategorie werden mit dem Auto zurückgelegt.

Freizeit

Überraschend im Freizeitbereich ist, dass auch hier das Fahrrad als Verkehrsmittel mit einem Anteil von 7 % an den Freizeitwegen eigentlich keine Rolle spielt. Lediglich der Bus wird für Freizeitwecke etwas häufiger genutzt (18 %) als im Schnitt.

Bild 4:
Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck (in %)
(Berechnungsbasis: Alle Wege, n=2973)



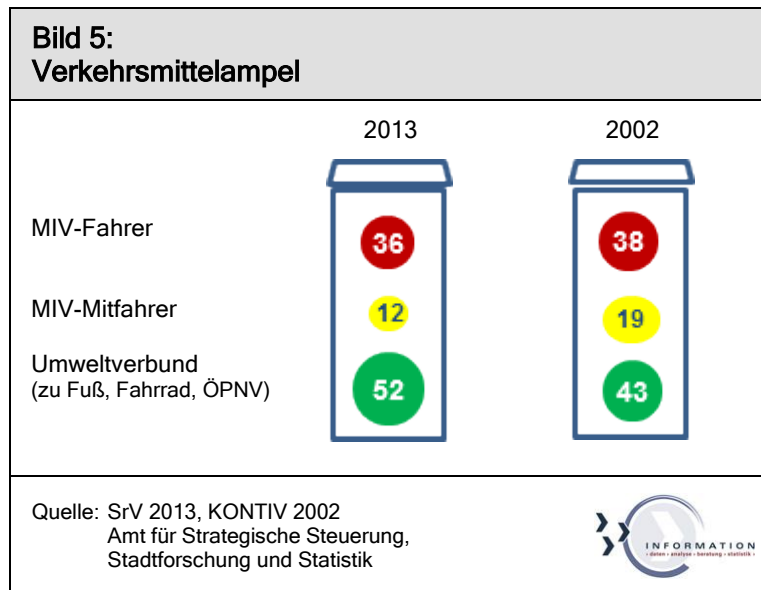
Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
Für die Wege zum Arbeitsplatz wurde in 64 % der Wege das Auto genutzt.



*Verkehrsmittelampel
stellt den Umweltverbund dem
motorisierten Individualverkehr
gegenüber*

Geht es um die Frage, wie umweltverträglich die Wiesbadener ihre Wege zurücklegen, bietet sich ein Blick auf die sog. Verkehrsmittelampel an. Bei dieser Methode werden die umweltverträglichen Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV) zum Umweltverbund zusammengefasst. Ihnen gegenüber stehen die Fahrer von Pkw. Die Mitfahrer in Kraftfahrzeugen werden bei dieser Betrachtungsweise als neutral eingestuft. Erfreulich ist, dass der Anteil des Umweltverbundes gegenüber dem Jahr 2002 um knapp 10 %-Punkte auf 52 % gestiegen ist (s. Bild 5). Damit werden über die Hälfte aller Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt. Andererseits scheint die Auslastung der Pkws nicht mehr ganz so gut zu sein wie 2002, denn nur noch 12 % gaben an, als Mitfahrer in einem Pkw unterwegs gewesen zu sein.



Bei den Männern haben die Wege innerhalb des Umweltverbundes deutlich zugenommen

Die Männer sind zwar noch deutlich häufiger als Fahrzeuglenker unterwegs als die Frauen, gegenüber dem Jahr 2002 hat sich die Verhaltensweise der Männer aber deutlich geändert (s. Tab. 15). 2002 waren noch 48 % der Männer als Fahrer unterwegs, 2013 waren es „nur“ noch 39 %. Der Umweltverbund ist bei den Männern deutlich beliebter geworden. Hier ist eine deutliche Zunahme um 13 %-Punkte auf 51 % zu verzeichnen. Bei den Frauen ist sowohl der Anteil der Wege mit dem Umweltverbund von 48 auf 53 % gestiegen als auch der Anteil der Wege als Pkw-Lenkerin (von 29 auf 33 %). Dafür sitzen die Frauen nicht mehr so gerne auf dem Beifahrersitz wie früher.

Der Umweltverbund wird von 70 % der Kinder und Jugendlichen genutzt, wohingegen das Auto als Selbstfahrer vor allem von den jungen Erwachsenen bevorzugt wird.


Das Bringen und Holen ist vor allem eine Sache des Autos. In dieser Rubrik der Wegezwecke spielt der Umweltverbund nur eine untergeordnete Rolle.

Tab. 15:
Verkehrsmittelampel (Werte in Klammern Ergebnisse der KONTIV 2002)

	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	Umweltverbund	insgesamt
Geschlecht				
Männer	39 (48)	10 (14)	51 (38)	100
Frauen	33 (29)	14 (23)	53 (48)	100
Alter				
0 bis 17 Jahre	0	30	70	100
18 bis 44 Jahre	49	7	44	100
45 bis 64 Jahre	43	7	51	100
65 Jahre und älter	35	13	52	100
Wege Zweck (darunter)				
Eigener Arbeitsplatz	61	3	36	100
Kita/Schule/Ausbildung	5	16	80	100
Einkauf/Dienstleistung	34	8	58	100
Bringen und Holen	66	9	25	100
Freizeit	26	18	56	100
insgesamt	36	12	52	100
zum Vergleich				
Kontiv 2002	38	19	43	100

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
52 % aller Wege wurden mit dem Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) zurückgelegt
- 2002 waren es „nur“ 43 %.



*Innerstädtischer Verkehr versus
Stadtgrenze überschreitenden
Verkehr*

Die zurückgelegten Wege lassen sich unterscheiden nach Binnenverkehrswegen und Quell-/Zielverkehrswegen. Bei den Binnenwegen handelt es sich um Wege, die in der Stadt starten und enden - also die Stadtgrenzen nicht überschreiten. Im Gegensatz hierzu stehen die Quell- und Zielwege. Bei diesen beginnt oder endet der Weg in Wiesbaden und die Stadtgrenze wird überschritten. (Die sog. Außenwege, bei denen der Start- und Zielpunkt außerhalb Wiesbadens liegt, bleiben bei dieser Betrachtung unberücksichtigt).

Wie zu erwarten liegt bei dem die Stadtgrenze überschreitenden Verkehr der Anteil des MIV entsprechend hoch, da es sich hier auch meist um weitere Wege handelt. 76 % aller Wege die über die Stadtgrenze gehen, werden mit dem Auto zurückgelegt und nur 19 % mit dem ÖV (s. Tab. 16).

*Auch bei innerstädtischen
Wegen dominiert das Auto*

Aber auch für die innerstädtischen Wege wird hauptsächlich das Auto genutzt (43 %). Immerhin 35 % der städtischen Wege werden zu Fuß zurückgelegt und 15 % der Wege entfallen auf den ÖPNV.

Tab. 16:
Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Verkehrsart (in %)
Binnenwege versus Quell- / Zielverkehrswege

	Binnenwege	Quell- /Zielverkehrs- wege
zu Fuß	35	3
Fahrrad	7	3
MIV	43	76
ÖV	15	19
insgesamt	100	100
Wege insgesamt	2 400	462

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung,
Stadtforschung und Statistik

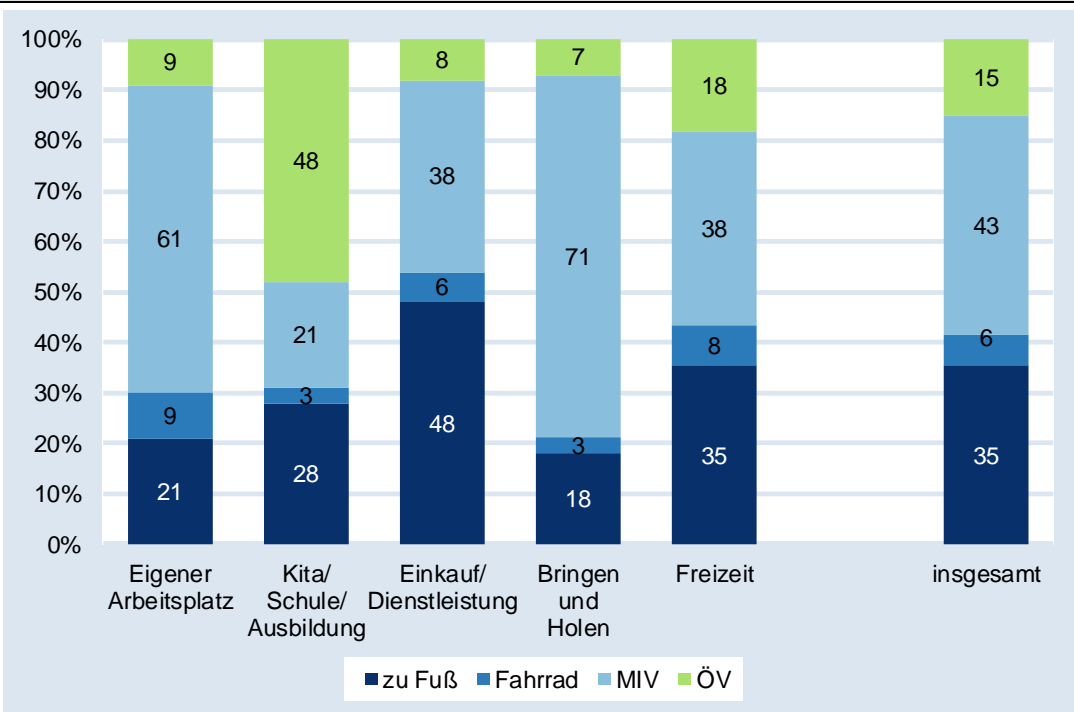
Lesbeispiel:
15 % aller Binnenwege wurden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.



Bild 6 zeigt analog Bild 4 die Anteile des Hauptverkehrsmittels nach den unterschiedlichen Wegezwecken. Im Unterschied zur vorigen Betrachtungsweise werden hier jedoch ausschließlich die Binnenwege berücksichtigt.

Bemerkenswert ist, dass sich die Verkehrsmittelwahl für die Binnenwege nahezu nicht von der generellen Verkehrsmittelwahl unterscheidet. Von den Wegen zum Arbeitsplatz innerhalb der Stadt werden 61 % mit dem Auto zurückgelegt. Trotz Parkplatznot und guter innerstädtischer ÖPNV-Verbindungen scheint das Auto auch für diese Wege erste Wahl zu sein. Lediglich die Fußwegeanteile sind bei den Binnenwegen etwas stärker vertreten.

Bild 6:
Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck (in %)
(Berechnungsbasis: Binnenwege n=2400)



Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
Betrachtet man alle Binnenwege zusammen, dann wurde für 6 % dieser Wege das Fahrrad genutzt.



7.4 Wegetappen

Die Wege können in Wegetappen aufgesplittet werden

Ein Weg kann sich aus mehreren einzelnen Etappen zusammensetzen, wobei für jede Etappe das Verkehrsmittel gewechselt wird. Ein typisches Beispiel ist der Fußweg zur Haltestelle, dann weiter mit dem Bus und zum Schluss noch ein Fußweg zum Ziel. Dieser beispielhafte Weg besteht aus drei Etappen.

Die knapp 3 000 erfassten Wege bestanden insgesamt aus 4 428 Wegetappen. Dabei können die unterschiedlichsten Etappenkombinationen auftreten.

Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, bestehen meist nur aus einer einzigen Etappe, sie stellen mit 36 % die häufigste Kombination. Das Auto ist auch noch an einer zweiten Etappenkombination beteiligt, nämlich zu Fuß zum Auto und dann weiter mit dem Pkw. Wege, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden, haben einen

Anteil von 31 % an allen Wegen. Die Fußwege spielen aber auch noch in Zusammenhang mit dem ÖPNV eine große Rolle. Nahezu jede Busfahrt ist auch mit mindestens einem Fußweg verbunden.

**Tab. 17:
Erfasste Wege nach Wegezusammensetzung**

Etappenkombinationen	abs.	%
nur MIV	1 063	36
zu Fuß	912	31
zu Fuß + ÖV + zu Fuß	423	14
zu Fuß + MIV	359	12
nur Rad	163	6
Sonstige	53	2
Wege insgesamt	2 973	100

Quelle: SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung,
Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel:
Unter den 2 973 erfassten Wege waren 423 Wege (= 14 %) vom Typ „zu Fuß + ÖV + zu Fuß“



7.5 Zurückgelegte Wege, Wegelängen und Wegedauern

*Die Wiesbadener legen rund
800 000 Wege pro Tag zurück*

Jeder Wiesbadener der sich am Wohnort befand³, legte im Schnitt 3,4 Wege pro Tag zurück. Hochgerechnet auf die gesamte Bevölkerung sind das über 800 000 Wege. Jeder Weg dauert im Schnitt 20 Minuten. Addiert man alle Wegezeiten auf und rechnet sie um auf die Gesamtbevölkerung, kommt man auf eine Wegezeit von rund 11 000 Tagen - eine einzige Person wäre etwa 30 Jahre ununterbrochen unterwegs um das Zeitbudget zu knacken, das die Wiesbadener an einem Tag verbrauchen. In dieser Zeit legen die Einwohner mehr als 5 Millionen Kilometer pro Tag zurück, das ist mehr als 130 Mal um den Erdball.

³ Zum Umfragezeitpunkt befanden sich knapp 16 % der Befragten gar nicht in der Stadt. Diese 16 % werden bei der Hochrechnung der Ergebnisse auf die Gesamtbevölkerung nicht berücksichtigt.

Tab. 18:
Wegekennzahlen der Verkehrsuntersuchungen 2013 und 2002 im Vergleich

Wegekennzahlen ¹⁾	2013	2002
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort (Wege pro Person und Tag)	3,4	3,2
Wegehäufigkeit der mobilen Personen am Wohnort (Wege pro Person und Tag)	3,9	3,7
Ausgänge der mobilen Personen am Wohnort (Ausgänge pro mobile Person und Tag)	1,4	-
Wege pro Ausgang	2,4	-
Mittlere Dauer pro Weg (Min.) ²⁾	20,3	21,9
Mittlere Entfernung pro Weg (km) ²⁾	6,9	7,8
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg (km/h) ²⁾	20,5	21,5
Zeit im Verkehr (min pro Person und Tag) ²⁾	67,3	68,5
Spezifische Verkehrsleistung (km pro Person und Tag) ²⁾	22,8	24,7

1) Sofern nicht mit dem Wort „mobil“ gekennzeichnet, beziehen sich die Kennzahlen auf alle Personen.
2) Die Berechnung erfolgte für Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern
Quelle: SrV 2013, KONTIV 2002
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik.




Bild 7 zeigt die kumulierten Wegelängen, differenziert nach den Hauptverkehrsmitteln. Betrachtet man die „insgesamt“-Linie, so lassen sich folgende interessante Fakten herauslesen:

Viele kurze Wege ...

- 21 % aller Wege enden schon nach einem Kilometer
- Die Hälfte aller Wege geht nicht weiter als 4 Kilometer
- Nach zehn Kilometern sind 80 % aller Wege beendet; nur 20 % der Wege sind länger als zehn Kilometer

... auch mit dem Auto

Interessant ist ein Blick auf die Nutzung des Autos. Immerhin 4 % aller Fahrten mit dem Auto enden nach noch nicht einmal einem Kilometer. Es kann nur spekuliert werden, welche dringenden Angelegenheiten so kurze Autofahrten notwendig machen. Angesichts der angespannten Parkplatzsituation ist es ebenso erstaunlich, dass 12 % aller Autofahrten nach zwei Kilometern zu Ende sind. Gerade im Innenstadtbereich ist manche Parkplatzsuchfahrt länger. Rechnet man diese kurzen Autofahrten bis 2 km auf die Gesamtbevölkerung hoch, so bedeutet dies, dass in Wiesbaden pro Tag mehr als 60 000 Fahrten mit dem Auto gemacht werden, die nicht länger als zwei Kilometer sind. Knapp über 70 % aller

Wege gehen nicht weiter als zehn Kilometer. Im Vergleich zum Jahr 2002 werden jedoch nicht mehr ganz so viele kurze Wege mit dem Auto zurückgelegt.

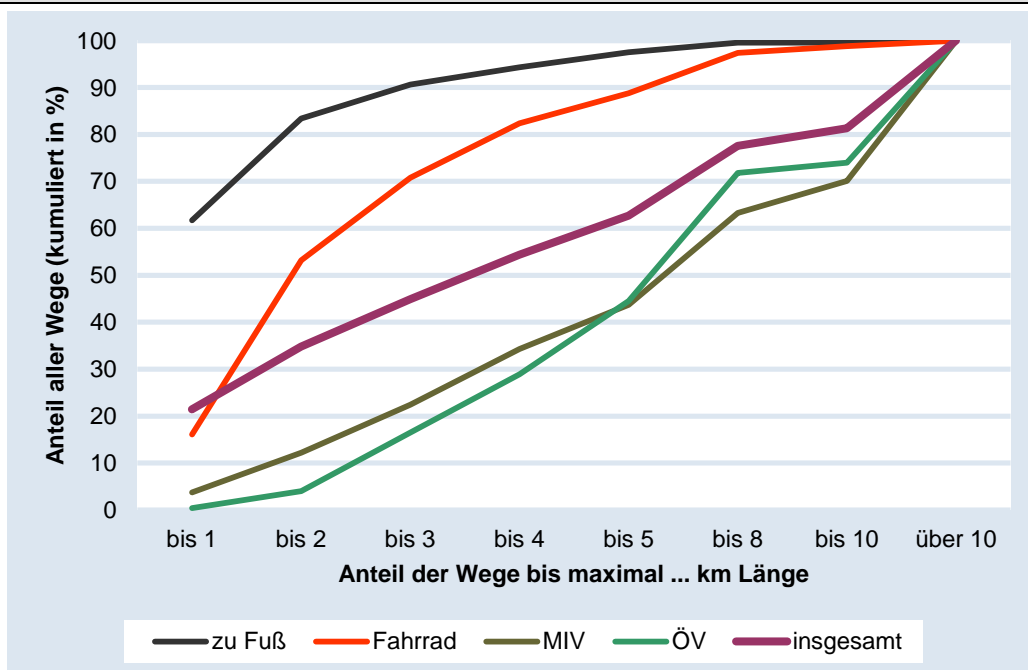
Busse werden auf mittellangen Strecken genutzt

Gemäß dem Motto „Der Bus auf kurzen Strecken und das Auto auf langen“ hätte man erwarten können, dass der Anteil unter den Benutzern des ÖPNV, die kurze Strecken fahren, höher ist. Dem ist jedoch nicht so. Gerade mal 4 % der Busnutzer fahren kurze Strecken bis unter zwei Kilometer. Wenn der Bus genutzt wird, dann eher für die mittleren Streckenlängen.

ÖPNV und MIV decken das gleiche Verkehrssegment ab

Dass die beiden Kurven für ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr (MIV) nahezu deckungsgleich sind bedeutet nichts anderes, als dass beide Verkehrsmittel das gleiche Verkehrssegment abdecken. Die gleiche Situation zeigte sich schon im Jahr 2002. Der ÖPNV hat es seit dieser Zeit nicht geschafft, sich weitere Marktanteile auf den kürzeren Strecken zu verschaffen.

Bild 7:
Kumulierte Wegelängen nach Hauptverkehrsmitteln



Quelle: SrV 2013

Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel: 35 % aller Wege enden nach 2 Kilometern. 44 % aller Wege mit Auto oder Bus enden nach maximal 5 Kilometern.



Verkehrsmittelnutzung auf unterschiedlichen Wegelängen

Lassen die kumulierten Wegelängen - differenziert nach Verkehrsmittel - Rückschlüsse darauf zu, ob ein Verkehrsmittel eher auf Kurz- oder Mittelstrecken genutzt wird, kann man den Blickwinkel ändern und schauen, für welche Wegestrecken welche Verkehrsmittel bevorzugt werden.

Kurze Wege zu Fuß

Die meisten Wege unter zwei Kilometern werden zu Fuß zurückgelegt. Aber schon ab Wegestrecken von über zwei Kilometern dominiert das Auto. Sogar bei den Wegestrecken bis unter einem Kilometer kommt in 16 % der Fälle das Auto zum Einsatz.

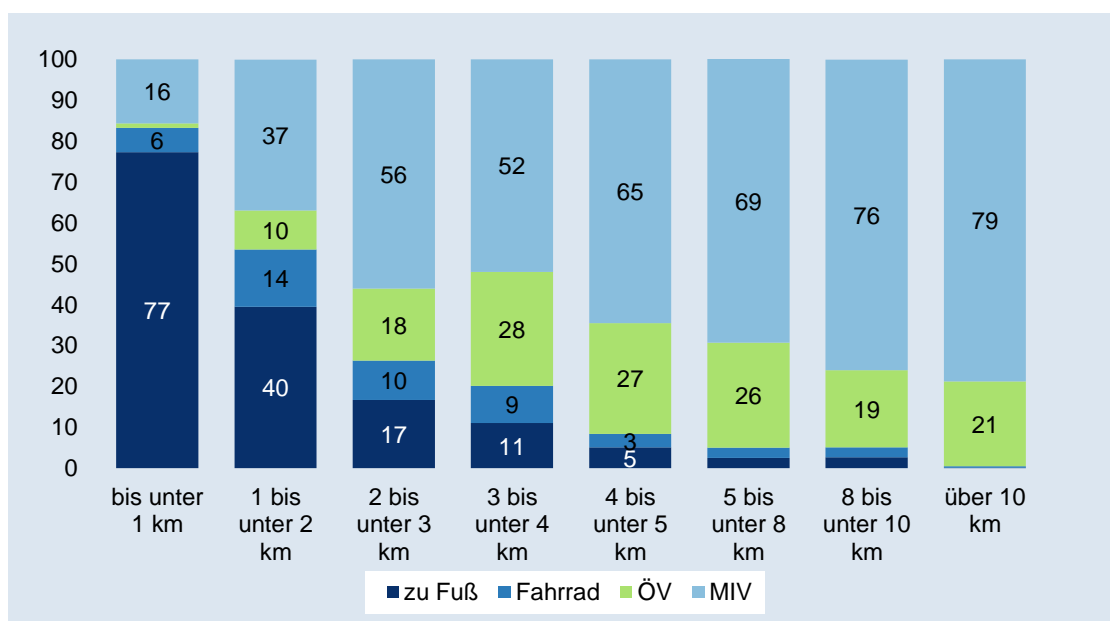
Lieber zu Fuß als mit dem Fahrrad

Das Fahrrad kommt am ehesten auf Strecken von einem bis unter vier Kilometern zum Einsatz, aber selbst diese Strecken legen der Wiesbadener und die Wiesbadenerin lieber zu Fuß zurück.

ÖPNV-Anteile auf mittellangen Strecken am höchsten

Auch bei dieser Betrachtung zeigt sich, dass der Bus für die mittellangen Strecken genutzt wird, die Busanteile liegen aber weit hinter den MIV-Anteilen.

Bild 8:
Verkehrsmittelwahl differenziert nach der Länge der Wegestrecke



Quelle: SrV 2013

Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Lesebeispiel: Auf Wegen von 2 bis unter 3 Kilometern wird in 56 % der Fälle das Auto benutzt.



	Seite
Tab. 1A: Zusammensetzung der Stichprobe und der Grundgesamtheit	A1
Tab. 2A: Wie viele private und / oder dienstliche Pkw gibt es in Ihrem Haushalt?	A2
Tab. 3A: Wie viele betriebsbereite Fahrräder / Elektro- fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?	A2
Tab. 4A: In welcher Zeit ist die nächstgelegene Bus- haltestelle / Bahnhof zu Fuß erreichbar?	A3
Tab. 5A: Stellplatz des meist genutztes Pkws	A3
Tab. 6A: Geschlecht	A4
Tab. 7A: Alter	A5
Tab. 8A: Erwerbstätigkeit	A6
Tab. 9A: Schulabschluss	A7
Tab. 10A: Höchste Berufsausbildung	A8
Tab. 11A: Führerscheinbesitz	A9
Tab. 12A: Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)	A10
Tab. 13A: Verfügbarkeit einer ÖPV-Zeitkarte am Stichtag ..	A11
Tab. 14A: ÖPNV-Nutzung in den letzten 12 Monaten	A12
Tab. 15A: ÖPNV-Nutzung nach Fahrkartenart	A13
Tab. 16A: Hauptwegezweck	A14
Tab. 17A: Hauptverkehrsmittel	A15
Tab. 18A: Verkehrsampel	A16
Tab. 19A: Wegelänge	A17
Tab. 20A: Wegedauer	A18

Tab. 1A:
Zusammensetzung der Stichprobe und der Grundgesamtheit

	Befragte		Grundgesamtheit (31.12.2013)	
	abs.	%	abs.	%
Personen				
insgesamt	1 041	100,0	278 641	100,0
Geschlecht				
Männlich	502	48,2	133 928	48,1
Weiblich	539	51,8	144 713	51,9
Alter				
0 bis 17 Jahre	197	18,9	46 286	16,6
18 bis 44 Jahre	351	33,7	101 451	36,4
45 bis 64 Jahre	288	27,7	76 386	27,4
65 Jahre und älter	205	19,7	54 518	19,6
Haushalte				
insgesamt	534	100,0	142 574	100,0
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	249	46,6	66 145	46,4
2-Personen-Haushalt	148	27,7	39 686	27,8
3-und-mehr-Personen-Haushalt	137	25,7	36 743	25,8

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013; Einwohnerwesen
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 2A:
Wie viele private und/oder dienstliche Pkw gibt es in Ihrem Haushalt?

	Anzahl privater und dienstlicher Pkw im Haushalt			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw und mehr
Haushalte insgesamt	534	17	58	25
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	249	29	70	1
2-Personen-Haushalt	148	9	52	38
3-und-mehr-Personen-Haushalt	137	4	43	53
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	68	32	68	0
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	181	28	70	2
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	107	4	44	51
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	179	8	50	42

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 3A:
Wie viele betriebsbereite Fahrräder/Elektrofahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?

	Anzahl betriebsbereiter Fahrräder/Elektrofahrräder im Haushalt			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder und mehr
Haushalte insgesamt	534	27	30	42
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	249	35	54	11
2-Personen-Haushalt	148	29	13	58
3-und-mehr-Personen-Haushalt	137	9	7	84
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	68	61	31	9
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	181	26	63	12
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	107	9	7	84
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	179	26	12	62

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 4A:
In welcher Zeit ist die nächstgelegene Bushaltestelle/Bahnhof zu Fuß erreichbar?

	Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle zu Fuß in Minuten		
	Haushalte abs.	Zeilenprozent	
		1 bis 5 Minuten	6 Minuten und mehr
Haushalte insgesamt	533	83	17
Haushaltsgröße			
1-Personen-Haushalt	249	81	19
2-Personen-Haushalt	148	80	20
3-und-mehr-Personen-Haushalt	136	89	11
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	68	74	26
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	181	83	17
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	106	88	12
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	179	83	17

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 5A:
Stellplatz des meist genutztes Pkws

	Stellplatz des meistgenutzten Pkw			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		Garage/Carport/privater Stellplatz	Öffentlicher Straßenraum	Unterschiedlich
Haushalte insgesamt	443	59	34	8
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	177	48	42	10
2-Personen-Haushalt	134	74	21	4
3-und-mehr-Personen-Haushalt	132	58	34	8
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	46	51	43	6
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	131	46	42	11
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	102	56	34	10
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	164	72	24	4

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 6A:
Geschlecht

	Geschlecht		
	Personen abs.	Zeilenprozent	
		Männlich	Weiblich
Personen insgesamt	1 041	48	52
Alter am Stichtag			
0 bis 17 Jahre	197	51	49
18 bis 44 Jahre	351	49	51
45 bis 64 Jahre	288	49	51
65 Jahre und älter	205	42	58
Geschlecht			
Männlich	502	100	-
Weiblich	539	-	100
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	62	26	74
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	187	54	46
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	386	49	51
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	406	49	51
Höchster Schulabschluss			
(Noch) ohne Schulabschluss	213	51	49
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	494	51	49
Haupt- oder Volksschulabschluss	128	44	56
Realschulabschluss/Mittlere Reife	194	41	59
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	259	48	52
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	318	39	61
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	57	43
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	53	47
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	486	55	45
Kind (noch nicht eingeschult)	58	53	47
Rentner/Hausfrau/-mann	237	37	63
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	193	49	51
Sonstiges	66	35	65
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	629	52	48
Ja, nach Absprache	175	45	55
Nein, kein Zugang	237	41	59
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten			
Ja	903	48	52
Nein	138	51	49

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 7A:
Alter

	Alter				
	Personen abs.	Zeilenprozent			
		0 bis 17 Jahre	18 bis 44 Jahre	45 bis 64 Jahre	65 Jahre und älter
Personen insgesamt	1 041	19	34	28	20
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	197	100	-	-	-
18 bis 44 Jahre	351	-	100	-	-
45 bis 64 Jahre	288	-	-	100	-
65 Jahre und älter	205	-	-	-	100
Geschlecht					
Männlich	502	20	34	28	17
Weiblich	539	18	33	27	22
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	62	0	0	0	100
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	187	0	52	48	0
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	386	44	39	16	1
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	406	6	25	34	35
Höchster Schulabschluss					
(Noch) ohne Schulabschluss	213	92	8	0	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	494	0	50	37	14
Haupt- oder Volksschulabschluss	128	0	14	27	59
Realschulabschluss/Mittlere Reife	194	0	34	37	29
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	259	76	18	4	2
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	318	0	34	34	32
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	0	29	25	46
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	0	47	40	14
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	486	0	49	47	4
Kind (noch nicht eingeschult)	58	100	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	237	0	4	17	79
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	193	72	28	1	0
Sonstiges	66	0	76	23	1
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	629	10	37	32	21
Ja, nach Absprache	175	39	24	21	16
Nein, kein Zugang	237	28	33	21	18
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten					
Ja	903	20	34	27	19
Nein	138	15	29	30	27

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 8A:
Erwerbstätigkeit

	Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
	Personen abs.	Zeilenprozent				
		Kind (noch nicht eingeschult)	Erwerbstätig	Schüler/Student/Auszubildende	Rentner/Hausfrau/-mann	Sonstiges
Personen insgesamt	1 041	6	47	19	23	6
Alter am Stichtag						
0 bis 17 Jahre	196	30	0	70	0	0
18 bis 44 Jahre	351	0	68	15	3	14
45 bis 64 Jahre	288	0	80	0	14	5
65 Jahre und älter	205	0	9	0	91	0
Geschlecht						
Männlich	502	6	53	19	18	5
Weiblich	539	5	41	18	28	8
Haushaltstyp						
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	62	0	18	0	82	0
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	187	0	77	4	8	11
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	386	15	41	31	4	9
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	406	0	43	16	39	3
Höchster Schulabschluss						
(Noch) ohne Schulabschluss	213	27	0	72	0	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	494	0	66	7	16	11
Haupt- oder Volksschulabschluss	128	0	33	1	63	3
Realschulabschluss/Mittlere Reife	194	0	58	2	37	3
Berufsausbildung						
(Noch) ohne Berufsausbildung	259	22	3	66	6	2
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	318	0	57	2	37	3
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	0	51	5	41	3
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	0	67	3	18	12
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit						
Erwerbstätig	486	-	100	-	-	-
Kind (noch nicht eingeschult)	58	100	-	-	-	-
Rentner/Hausfrau/-mann	237	-	-	-	100	-
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	193	-	-	100	-	-
Sonstiges	66	-	-	-	-	100
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)						
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	629	4	61	9	22	4
Ja, nach Absprache	174	9	29	37	20	5
Nein, kein Zugang	237	7	23	30	26	13
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten						
Ja	903	5	46	20	22	7
Nein	138	8	52	9	27	4

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 9A:
Schulabschluss

	Höchster Schulabschluss				
	Personen abs.	Zeilenprozent			
		(Noch) ohne Schulabschluss	Haupt- oder Volksschulabschluss	Realschulabschluss/Mittlere Reife	Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife
Personen insgesamt	1 028	21	12	19	48
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	196	100	0	0	0
18 bis 44 Jahre	346	5	5	19	71
45 bis 64 Jahre	287	0	12	25	63
65 Jahre und älter	199	0	38	28	34
Geschlecht					
Männlich	496	22	11	16	51
Weiblich	533	19	14	22	45
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	62	0	37	27	36
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	185	1	4	20	76
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	384	45	4	11	40
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	398	9	21	25	45
Höchster Schulabschluss					
(Noch) ohne Schulabschluss	213	100	-	-	-
Haupt- oder Volksschulabschluss	128	-	100	-	-
Realschulabschluss/Mittlere Reife	194	-	-	100	-
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	494	-	-	-	100
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	259	82	5	3	10
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	314	0	28	47	25
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	0	20	29	51
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	0	0	3	97
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	482	0	9	23	68
Kind (noch nicht eingeschult)	58	100	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	231	0	35	31	34
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	193	79	1	2	18
Sonstiges	64	1	6	9	84
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	622	10	13	21	55
Ja, nach Absprache	173	42	9	16	32
Nein, kein Zugang	233	32	14	14	40
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten					
Ja	894	22	12	18	48
Nein	134	15	16	23	46

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 10A:
Höchste Berufsausbildung

	Berufsausbildung				
	Personen abs.	Zeilenprozent			
		(Noch) ohne Berufsausbil- dung	Lehre, Berufs- fachschule, Handels- schule	Meister-/ Techniker- schule, Fach- schule, Berufs- /Fachakade- mie	Hoch- oder Fachhoch- schulab- schluss
Personen insgesamt	823	9	39	12	41
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	11	100	0	0	0
18 bis 44 Jahre	337	14	32	8	46
45 bis 64 Jahre	276	4	39	9	48
65 Jahre und älter	199	3	52	22	23
Geschlecht					
Männlich	385	7	33	14	47
Weiblich	438	11	44	9	36
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	59	0	57	30	12
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	175	5	35	11	50
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	213	10	27	8	56
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	376	12	44	11	33
Höchster Schulabschluss					
(Noch) ohne Schulabschluss	28	100	0	0	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	476	5	16	10	68
Haupt- oder Volksschulabschluss	122	11	73	15	0
Realschulabschluss/Mittlere Reife	192	4	76	15	5
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	74	100	-	-	-
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	318	-	100	-	-
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	-	-	100	-
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	-	-	-	-
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	466	2	39	11	48
Kind (noch nicht eingeschult)	0	0	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	231	6	51	17	26
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	65	68	12	7	13
Sonstiges	60	10	17	4	68
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	548	5	39	14	41
Ja, nach Absprache	107	17	39	3	41
Nein, kein Zugang	167	17	36	8	38
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten					
Ja	710	9	38	10	43
Nein	112	8	43	21	28

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 11A:
Führerscheinbesitz

	Führerschein für Pkw (Klasse 3 bzw. B)		
	Personen abs.	Zeilenprozent	
		Vorhanden	Nicht vorhanden
Personen insgesamt	844	89	11
Alter am Stichtag			
0 bis 17 Jahre	0	0	0
18 bis 44 Jahre	351	91	9
45 bis 64 Jahre	288	92	8
65 Jahre und älter	205	83	17
Geschlecht			
Männlich	401	93	7
Weiblich	443	86	14
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	62	78	22
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	187	93	7
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	216	93	7
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	380	87	13
Höchster Schulabschluss			
(Noch) ohne Schulabschluss	16	51	49
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	494	94	6
Haupt- oder Volksschulabschluss	128	78	22
Realschulabschluss/Mittlere Reife	194	90	10
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	62	68	32
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	318	87	13
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	96	4
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	96	4
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	486	97	3
Kind (noch nicht eingeschult)	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	237	79	21
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	55	73	27
Sonstiges	66	87	13
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	567	97	3
Ja, nach Absprache	107	87	13
Nein, kein Zugang	171	66	34
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten			
Ja	726	88	12
Nein	118	98	2

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 12A:
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)

	Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
	Personen abs.	Zeilenprozent		
		Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Ja, nach Absprache	Nein, kein Zugang
Personen insgesamt	1 041	60	17	23
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	197	32	34	34
18 bis 44 Jahre	351	66	12	22
45 bis 64 Jahre	288	70	13	18
65 Jahre und älter	205	65	14	21
Geschlecht				
Männlich	502	65	16	19
Weiblich	539	56	18	26
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	62	55	0	45
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	187	74	0	26
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	386	54	25	21
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	406	61	19	20
Höchster Schulabschluss				
(Noch) ohne Schulabschluss	213	30	34	36
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	494	70	11	19
Haupt- oder Volksschulabschluss	128	62	13	25
Realschulabschluss/Mittlere Reife	194	69	15	16
Berufsausbildung				
(Noch) ohne Berufsausbildung	259	34	32	34
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	318	68	13	19
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	82	4	14
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	68	13	19
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Erwerbstätig	486	78	10	11
Kind (noch nicht eingeschult)	58	42	28	29
Rentner/Hausfrau/-mann	237	59	14	26
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	193	29	33	37
Sonstiges	66	40	13	47
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	629	100	-	-
Ja, nach Absprache	175	-	100	-
Nein, kein Zugang	237	-	-	100
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten				
Ja	903	58	18	24
Nein	138	78	6	16

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 13A:
Verfügbarkeit einer ÖPV-Zeitkarte am Stichtag

	Verfügbarkeit über eine Zeitkarte für Bus und Bahn am Stichtag			
	Personen abs.	Zeilenprozent		
		Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Ja, nach Absprache	Nein, kein Zugang
Personen insgesamt	985	24	4	72
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	141	46	4	50
18 bis 44 Jahre	351	27	6	68
45 bis 64 Jahre	288	17	2	81
65 Jahre und älter	205	16	2	82
Geschlecht				
Männlich	473	24	3	72
Weiblich	512	25	4	72
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	62	21	0	79
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	187	21	2	77
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	331	24	5	71
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	406	27	4	69
Höchster Schulabschluss				
(Noch) ohne Schulabschluss	158	50	5	45
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	494	16	4	80
Haupt- oder Volksschulabschluss	128	30	1	69
Realschulabschluss/Mittlere Reife	194	20	3	77
Berufsausbildung				
(Noch) ohne Berufsausbildung	204	47	5	48
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	318	22	2	76
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	8	6	86
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	17	4	79
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Erwerbstätig	486	18	2	80
Kind (noch nicht eingeschult)	/	/	/	/
Rentner/Hausfrau/-mann	237	18	3	79
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	193	49	6	44
Sonstiges	66	25	4	71
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	606	15	3	82
Ja, nach Absprache	159	32	10	58
Nein, kein Zugang	221	44	2	54
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten				
Ja	858	28	4	68
Nein	128	1	2	97

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 14A:
ÖPNV-Nutzung in den letzten 12 Monaten

	Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den letzten 12 Monaten		
	Personen abs.	Zeilenprozent	
		Ja	Nein
Personen insgesamt	1 041	87	13
Alter am Stichtag			
0 bis 17 Jahre	197	90	10
18 bis 44 Jahre	351	89	11
45 bis 64 Jahre	288	86	14
65 Jahre und älter	205	82	18
Geschlecht			
Männlich	502	86	14
Weiblich	539	87	13
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	62	73	27
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	187	89	11
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	386	87	13
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	406	88	12
Höchster Schulabschluss			
(Noch) ohne Schulabschluss	213	91	9
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	494	88	12
Haupt- oder Volksschulabschluss	128	84	16
Realschulabschluss/Mittlere Reife	194	84	16
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	259	89	11
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	318	85	15
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	96	75	25
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	335	91	9
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	486	85	15
Kind (noch nicht eingeschult)	58	80	20
Rentner/Hausfrau/-mann	237	84	16
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	193	93	7
Sonstiges	66	92	8
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	629	83	17
Ja, nach Absprache	175	95	5
Nein, kein Zugang	237	91	9
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten			
Ja	903	100	-
Nein	138	-	100

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 15A:
ÖPNV-Nutzung nach Fahrkartenart (zusammengefasst)

	Fahrkarte, die normalerweise genutzt wird								
	Personen abs.	Zeilenprozent							
		Einzel-fahr-karte	Tages-karte	Mehr-fach-karte	Mo-nats-karte	Jahres-karte	Jobtick-et o. ä.	Frei-fahrt-be-rechti-gung	Sons-tige Fahr-karte
Personen insgesamt	903	44	5	17	8	13	6	6	2
Alter am Stichtag									
0 bis 17 Jahre	177	31	1	6	12	24	0	23	3
18 bis 44 Jahre	311	47	5	16	11	8	11	0	2
45 bis 64 Jahre	247	50	7	17	6	10	6	2	3
65 Jahre und älter	169	41	4	34	1	14	0	5	2
Geschlecht									
Männlich	432	44	5	18	9	11	4	6	2
Weiblich	471	43	4	17	6	14	7	6	2
Haushaltstyp									
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	45	43	0	28	0	26	0	3	0
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	166	49	8	18	11	6	7	0	1
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	335	46	4	11	10	12	3	12	3
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	356	38	5	22	5	16	8	3	3
Höchster Schulabschluss									
(Noch) ohne Schulabschluss	193	30	1	6	14	24	0	21	4
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	432	53	4	16	6	9	9	1	1
Haupt- oder Volksschulabschluss	107	29	4	33	9	17	1	2	4
Realschulabschluss/Mittlere Reife	162	42	10	25	2	9	5	4	2
Berufsausbildung									
(Noch) ohne Berufsausbildung	230	30	2	5	16	22	3	17	4
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	270	35	6	33	4	12	6	3	3
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	72	58	9	18	0	8	4	2	1
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	303	59	2	14	6	8	7	2	2
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit									
Erwerbstätig	415	53	7	18	5	8	7	1	2
Kind (noch nicht eingeschult)	47	16	1	3	3	0	0	75	1
Rentner/Hausfrau/-mann	200	41	5	29	2	14	0	6	3
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	181	30	1	6	16	30	10	3	5
Sonstiges	61	48	2	21	21	1	6	0	1
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)									
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	521	56	6	19	3	7	4	4	2
Ja, nach Absprache	166	29	2	21	8	23	5	10	2
Nein, kein Zugang	216	25	4	11	19	21	9	8	3
Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten									
Ja	903	44	5	17	8	13	6	6	2
Nein	/	/	/	/	/	/	/	/	/

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 16A:
Hauptwegezweck

	Hauptwegezweck						
	Wege insg.	Zeilenprozent					
		Eigener Arbeits- platz	Kita/ Schule/ Ausbil- dung	Einkauf/ Dienst- leistung	Bringen und Holen	Freizeit	Anderer Zweck
Wege insgesamt	2 973	15	9	30	9	34	3
Alter am Stichtag							
0 bis 17 Jahre	505	0	40	14	6	39	1
18 bis 44 Jahre	963	25	4	25	13	29	4
45 bis 64 Jahre	989	20	1	34	8	34	3
65 Jahre und älter	515	4	1	46	4	41	4
Geschlecht							
Männlich	1 419	17	8	26	5	38	5
Weiblich	1 554	14	9	33	12	31	2
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit							
Kind (noch nicht eingeschult)	123	0	25	26	11	35	3
Erwerbstätig	1 529	28	1	28	11	29	5
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	499	4	41	14	3	37	1
Rentner/Hausfrau/-mann	648	0	1	45	7	44	3
Sonstiges	173	5	1	38	14	40	3
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)							
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 853	19	4	30	10	33	5
Ja, nach Absprache	590	8	16	26	10	37	2
Nein, kein Zugang	193	5	39	20	8	26	1
Ziel/Zweck des Weges							
Eigener Arbeitsplatz	459	100	-	-	-	-	-
Kita/Schule/Ausbildung	255	-	100	-	-	-	-
Einkauf/Dienstleistung	881	-	-	100	-	-	-
Bringen und Holen	260	-	-	-	100	-	-
Freizeit	1 021	-	-	-	-	100	-
Anderer Zweck	97	-	-	-	-	-	100
Hauptverkehrsmittel							
zu Fuß	912	8	7	43	4	35	2
Fahrrad	170	18	5	30	4	43	0
MIV	1 424	21	4	26	14	31	5
ÖV	465	13	27	15	4	39	2
Länge des Weges (in km)							
bis 1 km	753	8	7	48	6	28	2
über 1 bis unter 5 km	1 101	12	11	32	12	31	2
über 5 bis unter 10 km	417	19	7	17	10	47	1
10 km und mehr	447	35	6	12	6	33	8
Dauer des Weges (in Min.)							
bis 5 Min.	453	7	7	49	12	24	2
6 bis unter 10 Min.	575	9	6	43	12	28	2
11 bis unter 15 Min.	515	17	8	33	7	33	3
16 bis unter 30 Min.	837	20	10	21	8	38	3
30 Min. und mehr	338	29	15	7	4	41	4

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 17A:
Hauptverkehrsmittel

	Hauptverkehrsmittel				
	Wege insg.	Zeilenprozent			
		zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Wege insgesamt	2 972	31	6	48	16
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	505	28	5	30	38
18 bis 44 Jahre	963	27	5	56	12
45 bis 64 Jahre	989	33	7	50	10
65 Jahre und älter	515	37	5	48	10
Geschlecht					
Männlich	1 419	26	7	49	17
Weiblich	1 553	35	4	47	14
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Kind (noch nicht eingeschult)	123	36	5	51	8
Erwerbstätig	1 528	25	6	60	9
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	498	25	5	25	45
Rentner/Hausfrau/-mann	648	45	6	40	10
Sonstiges	173	43	2	36	19
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 852	25	5	63	6
Ja, nach Absprache	590	31	4	39	26
Nein, kein Zugang	193	42	7	4	47
Ziel/Zweck des Weges					
Eigener Arbeitsplatz	459	16	7	64	14
Kita/Schule/Ausbildung	255	26	3	20	50
Einkauf/Dienstleistung	881	45	6	42	8
Bringen und Holen	260	15	3	75	6
Freizeit	1 021	31	7	44	18
Anderer Zweck	97	20	0	71	9
Hauptverkehrsmittel					
zu Fuß	912	100	-	-	-
Fahrrad	170	-	100	-	-
MIV	1 424	-	-	100	-
ÖV	465	-	-	-	100
Länge des Weges (in km)					
bis 1 km	753	77	6	16	1
über 1 bis unter 5 km	1 100	20	10	51	19
über 5 bis unter 10 km	417	3	2	71	24
10 km und mehr	447	0	0	79	21
Dauer des Weges (in Min.)					
bis 5 Min.	453	53	7	40	0
6 bis unter 10 Min.	575	45	7	45	2
11 bis unter 15 Min.	515	27	7	55	11
16 bis unter 30 Min.	836	14	5	57	24
30 Min. und mehr	338	19	3	36	42

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 18A:
Verkehrssampel

	Verkehrssampel			
	Wege insg.	Zeilenprozent		
		Fahrer	Mitfahrer	Umweltverbund
Wege insgesamt	2 972	36	12	52
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	505	0	30	70
18 bis 44 Jahre	963	49	7	44
45 bis 64 Jahre	989	43	7	50
65 Jahre und älter	515	35	13	52
Geschlecht				
Männlich	1 419	39	10	51
Weiblich	1 553	33	14	53
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Kind (noch nicht eingeschult)	123	0	51	49
Erwerbstätig	1 528	53	7	40
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	498	5	20	75
Rentner/Hausfrau/-mann	648	28	12	60
Sonstiges	173	31	5	64
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 852	51	12	37
Ja, nach Absprache	590	20	19	61
Nein, kein Zugang	193	1	3	96
Ziel/Zweck des Weges				
Eigener Arbeitsplatz	459	61	3	36
Kita/Schule/Ausbildung	255	5	16	80
Einkauf/Dienstleistung	881	33	8	58
Bringen und Holen	260	66	9	25
Freizeit	1 021	26	18	56
Anderer Zweck	97	57	14	29
Hauptverkehrsmittel				
zu Fuß	912	-	-	100
Fahrrad	170	-	-	100
MIV	1 424	76	24	-
ÖV	465	-	-	100
Länge des Weges (in km)				
bis 1 km	753	11	5	84
über 1 bis unter 5 km	1 100	38	12	49
über 5 bis unter 10 km	417	54	16	29
10 km und mehr	447	63	16	21
Dauer des Weges (in Min.)				
bis 5 Min.	453	30	10	60
6 bis unter 10 Min.	575	34	11	55
11 bis unter 15 Min.	515	40	16	45
16 bis unter 30 Min.	836	44	13	43
30 Min. und mehr	338	31	5	64

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 19A:
Wegelänge

	Wegelänge				
	Wege insg.	Zeilenprozent			
		bis 1 km	über 1 bis unter 5 km	über 5 bis unter 10 km	10 km und mehr
Wege insgesamt	2 718	28	41	15	16
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	442	24	47	17	13
18 bis 44 Jahre	890	26	36	16	22
45 bis 64 Jahre	915	29	39	14	18
65 Jahre und älter	471	32	45	15	8
Geschlecht					
Männlich	1 307	27	37	15	21
Weiblich	1 410	29	44	16	12
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Kind (noch nicht eingeschult)	104	41	37	11	12
Erwerbstätig	1 427	24	38	17	22
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	447	21	47	17	15
Rentner/Hausfrau/-mann	594	38	43	13	6
Sonstiges	144	39	39	9	12
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 730	26	38	17	19
Ja, nach Absprache	547	26	48	16	10
Nein, kein Zugang	155	31	42	9	18
Ziel/Zweck des Weges					
Kita/Schule/Ausbildung	237	23	53	12	12
Einkauf/Dienstleistung	834	44	42	8	6
Bringen und Holen	245	19	53	17	11
Freizeit	894	24	38	22	16
Anderer Zweck	74	18	33	4	45
Hauptverkehrsmittel					
zu Fuß	818	71	27	1	0
Fahrrad	162	27	65	6	1
MIV	1 324	9	42	22	27
ÖV	414	2	51	24	22
Länge des Weges (in km)					
bis 1 km	753	100	-	-	-
über 1 bis unter 5 km	1 101	-	100	-	-
über 5 bis unter 10 km	417	-	-	100	-
10 km und mehr	447	-	-	-	100
Dauer des Weges (in Min.)					
bis 5 Min.	453	81	18	0	0
6 bis unter 10 Min.	575	47	44	9	0
11 bis unter 15 Min.	515	14	64	19	3
16 bis unter 30 Min.	837	4	43	23	30
30 Min. und mehr	338	3	23	22	53

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
 Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

Tab. 20A:
Wegedauer

	Wegedauer					
	Wege insg.	Zeilenprozent				
		bis 5 Min.	6 bis unter 10 Min.	11 bis unter 15 Min.	16 bis unter 30 Min.	30 Min. und mehr
Wege insgesamt	2 718	17	21	19	31	12
Alter am Stichtag						
0 bis 17 Jahre	442	15	19	16	35	15
18 bis 44 Jahre	890	16	21	18	32	13
45 bis 64 Jahre	915	20	22	20	26	11
65 Jahre und älter	471	14	20	22	33	11
Geschlecht						
Männlich	1 307	16	20	19	32	13
Weiblich	1 410	17	22	19	30	12
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit						
Kind (noch nicht eingeschult)	104	29	33	8	26	4
Erwerbstätig	1 427	17	20	19	31	12
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	447	11	16	19	36	18
Rentner/Hausfrau/-mann	594	16	24	20	28	12
Sonstiges	144	27	23	19	26	5
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)						
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 730	17	22	19	32	11
Ja, nach Absprache	547	16	20	22	28	14
Nein, kein Zugang	155	19	17	10	36	18
Ziel/Zweck des Weges						
Eigener Arbeitsplatz	434	7	11	20	39	23
Kita/Schule/Ausbildung	237	13	14	17	36	21
Einkauf/Dienstleistung	834	26	30	20	21	3
Bringen und Holen	245	23	29	14	27	6
Freizeit	894	12	18	19	35	15
Anderer Zweck	74	12	16	19	36	17
Hauptverkehrsmittel						
zu Fuß	818	29	31	17	15	8
Fahrrad	162	20	27	21	27	6
MIV	1 324	14	20	22	36	9
ÖV	414	0	3	14	48	35
Länge des Weges (in km)						
bis 1 km	753	49	36	9	5	1
über 1 bis unter 5 km	1 101	8	23	30	32	7
über 5 bis unter 10 km	417	0	12	23	47	18
10 km und mehr	447	0	0	4	56	40
Dauer des Weges (in Min.)						
bis 5 Min.	453	100	-	-	-	-
6 bis unter 10 Min.	575	-	100	-	-	-
11 bis unter 15 Min.	515	-	-	100	-	-
16 bis unter 30 Min.	837	-	-	-	100	-
30 Min. und mehr	338	-	-	-	-	100

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2013
Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik

► Frühere Publikationen auf Anfrage erhältlich

Wohnungsangebot und Mietniveau
der Wohnungsannoncen in Wiesbaden
Dezember 2013

Bürgerengagement von Migranten
- Erfahrungen, Probleme, Konsequenzen
September 2011

Herkunft und Ziele der Zu- und Fortgezogenen
in Wiesbaden (Wanderungsanalysen I)
November 2013

Soziodemographische Struktur der Zu- und Fortgezogenen
in Wiesbaden (Wanderungsanalysen II)
Dezember 2013

Inklusion im Wiesbadener Meinungsbild
Ergebnisbericht Umfrage
„Inklusion im Wiesbadener Meinungsbild“ 2013
Januar 2014

Das Künstlerviertel im statistischen Porträt
Januar 2014

Generation 55 plus
Ergebnisse der Umfrage 2013
März 2014

Monitoring Weiterbildung - quantitativ und qualitativ
Mai 2014

Bürgerschaftliches Engagement in Wiesbaden 2014
November 2014

Leben in Wiesbaden 2014
Politisches Interesse und Bürgerbeteiligung
Februar 2015

Leben in Wiesbaden 2014
Wahrnehmung und Bewertung Wiesbadens
März 2015

Erwerbstätigkeit der Wiesbadener Bevölkerung
im Spiegel des Zensus 2011
März 2015

Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung
Ergebnisse des SrV 2013
Mai 2015

Publikationsbezug ist kostenfrei
Aktuelle Hefte sind im Internet abrufbar www.wiesbaden.de/statistik



▶ 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":

In der Reihe **Statistik aktuell** stehen monatlich aktualisierte Informationen zur Einwohnerzahl in den Wiesbadener Stadtteilen sowie zur Arbeitslosigkeit bereit.

Das **Statistische Informationssystem** 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.

Last - but not least – steht ein Großteil der **Berichte und Analysen**, 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
 Internet: www.wiesbaden.de/statistik

Informierte wissen mehr ...
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

