

Stadt WIESBADENER analysen

Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener
Bevölkerung
Ergebnisse des SrV 2023



Amt für Statistik
und Stadtforschung

Impressum

Herausgeber

Landeshauptstadt Wiesbaden
Amt für Statistik und Stadtgeschichte
Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden
Postfach 39 20, 65029 Wiesbaden
ISSN: 0949-5983
Auflage 15
Nov 2025

Tel.: 0611 31-5691
Fax: 0611 31-3962
E-Mail: statistik@wiesbaden.de
Internet: www.wiesbaden.de/statistik

Fotos

shutterstock.com; ID 667292656; ImageFlow, ID 106989074; SH-Vector

Gestaltung

t_satz grafikdesign
Christina Zimmermann, Wiesbaden

Druckerei

Druck-Center der 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.



Stadtanalysen 138

Inhaltsverzeichnis

Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick	5
1. SrV 2023 als Datengrundlage	6
2. Der Fragenkatalog des SrV 2023	7
3. Stichprobenzusammensetzung	8
4. Haushaltsmerkmale	9
4.1 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad	9
4.2 Parkplatznutzung	12
5. Personenmerkmale	12
5.1 Alter und Geschlecht	12
5.2 Erwerbstätigkeit	13
5.3 Führerscheinbesitz	13
5.4 PKW-Verfügbarkeit am Stichtag	14
5.5 ÖPNV-Nutzung	15
5.6 Carsharing und Leihräder	17
6. Wegmerkmale	18
6.1 Ziel- und Zweck des Weges	21
6.2 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	23
6.3 Zurückgelegte Wege und Wegelängen	31

ANHANG

Tabellen & Bilder

Tab. 1 Erhebungsmerkmale des SrV 2023	8
Tab. 2 Anteil der Haushalte mit mindestens einem Pkw nach Haushaltstyp	10
Tab. 3 Anteil der Haushalte mit mindestens einem betriebsbereiten Fahrrad/Elektrofahrrad nach Haushaltstyp	10
Tab. 4 Anteil der Elektrofahrräder an allen Fahrrädern nach Haushaltstyp	11
Tab. 5 Verteilung der Stichprobe nach Alter und Geschlecht	12
Tab. 6 Erwerbstätigkeit nach Geschlecht	13
Tab. 7 Führerscheinbesitz für einen Pkw nach Alter und Geschlecht	14
Tab. 8 Pkw-Fähigkeitsnachfrage am Stichtag	14
Tab. 9 Verfügbarkeit über eine Zeitkarte für Bus/Bahn am Stichtag	15
Tab. 10 Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten vor der Befragung	16
Tab. 11 Nutzungshäufigkeit von Carsharing und Leihräder in den letzten 12 Monaten	17
Tab. 12 Liste der Wegezwecke	21
Tab. 13 Hauptwegezweck	22
Tab. 14 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	24
Tab. 15 Hauptverkehrsmittel nach Alter, Geschlecht und Wegezweck	26
Tab. 16 Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Verkehrsart (in %) Binnenwege versus Quell- / Zielverkehrswege	30
Tab. 17 Wegekennzahlen der Verkehrsuntersuchungen 2023, 2018, 2013 und 2002 im Vergleich	32
Bild 1 Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf das Untersuchungsgebiet	19
Bild 2 Hauptwegezweck	23
Bild 3 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	25
Bild 4 Hauptverkehrsmittel nach Alter 2023, 2018 und 2013 im Vergleich	27
Bild 5 Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck	28
Bild 6 Verkehrsmittelampel	30
Bild 7 Kumulierte Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel	32
Bild 8 Verkehrsmittelwahl differenziert nach der Länge der Wegstrecke	33

Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

Befragung zum Verkehrsverhalten

Im Jahr 2023 wurden etwa 2.000 Wiesbadener und Wiesbadenerinnen aus rund 1.000 Haushalten nach ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Befragung war Teil der Untersuchung „Mobilität in Städten - SrV 2023“, durchgeführt von der TU Dresden. Die Erhebung 2023 umfasste 134 Untersuchungsräume mit 500 Städten oder Kreisen. Hierzu gehörte auch das Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, dessen Einwohner im Auftrag des RMV befragt wurden. Die Stadt Wiesbaden hat sich, wie schon 2013 und 2018, mit einer repräsentativen Stichprobe an der Umfrage beteiligt.

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 erfasst.

Ergebnisse im Überblick

- Das Hauptverkehrsmittel ist immer noch das Auto, 42 Prozent aller Wege werden mit ihm zurückgelegt. 34 Prozent der Wege werden zu Fuß absolviert, 16 Prozent mit Bus oder Bahn und knapp über acht Prozent mit dem Fahrrad.
- Der Fahrradanteil ist gegenüber 2018 nur geringfügig gestiegen.
- Die meisten zurückgelegten Wege sind Freizeitwege (27 Prozent), gefolgt von Einkaufs- (26 Prozent) und Arbeitswegen (19 Prozent).
- Kinder und Jugendliche gehen zwar oft zu Fuß (38 Prozent der Wege), sie lassen sich aber auch gerne von den Eltern mit dem Auto kutschieren, denn 27 Prozent der Wege von Kindern und Jugendlichen fallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV).
- Etwa 20 Prozent aller Wege enden nach spätestens einem Kilometer.
- Die Hälfte aller Wege geht nicht weiter als drei Kilometer.
- Jeder mobile Einwohner legt im Schnitt 3,7 Wege pro Tag zurück; der durchschnittliche Weg dauert 22 Minuten und hat eine Länge von sieben Kilometern.

1 SrV 2023 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, 2008, 2017 und 2023 statt.

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 2023 fand bereits die 12. Befragung seit 1972 statt.

Erhebung 2023

Die SrV-Befragungswelle des Jahres 2023 umfasste insgesamt 134 Untersuchungsräume mit knapp 500 Städten. Eines dieser Untersuchungsgebiete war die RMV-Region. Beauftragt vom Rhein-Main-Verkehrsverbund wurden die Menschen der Region zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Stadt Wiesbaden hat sich in Kooperation mit dem RMV an der Umfrage beteiligt, so dass für das Stadtgebiet repräsentative Ergebnisse von etwa 2.000 befragten Personen aus rund 1.000 Haushalten vorliegen.

Frühere Erhebungen für Wiesbaden

Die Stadt Wiesbaden beteiligte sich 2023 schon zum fünften Mal an einer Verkehrserhebung. Im Auftrag der ESWE fand 1989/1990 eine Befragung im KONTIV-Design durch SOCIALDATA¹ statt. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung hat Wiesbaden 2002 mit einer Aufstockungsstichprobe an der MiD 2002 teilgenommen². 2013 beteiligte sich Wiesbaden erstmals an der SrV und zwar wie im Jahr 2018 und 2023 im Rahmen einer größer angelegten Befragung des RMV³.

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 Stadtgeschichte 2005.

3. Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung. Ergebnisse des SrV 2013. Wiesbadener Stadtanalysen 72. Am für Strategische Steuerung, Stadtgeschichte und Statistik 2015. Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung - Ergebnisse des SrV 2018. Wiesbadener Stadtanalysen 111. Amt für Statistik und Stadtgeschichte 2020.

Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit früheren Erhebungen

Soweit möglich, werden die Wiesbadener Ergebnisse den früheren Untersuchungen (MiD 2002, SrV 2013 und SrV 2018) gegenübergestellt. Ein Vergleich mit der MiD 2002 ist nicht immer möglich, da sich die Untersuchungsdesigns nicht immer gleichen. Die aktuelle Befragung beschränkt sich ausschließlich auf Wege, die an den mittleren Werktagen (Dienstag bis Donnerstag) zurückgelegt wurden. Die Befragungen vor 2018 machten nicht diese Einschränkungen, sie wurden jedoch, wenn notwendig, für diesen Bericht neu berechnet, so dass sich die hier gezeigten Vergleichsergebnisse von den früheren Publikationen unterscheiden können.

2 Der Fragenkatalog des SrV 2023

Wer wurde befragt?

Aus dem Wiesbadener Einwohnermelderegister wurde eine Zufallsstichprobe von 20.000 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.

Wie wurde befragt?

Haushalte konnten entweder telefonisch oder online den Fragebogen beantworten.

Wann wurde befragt?

Die Befragung fand von Februar 2023 bis Januar 2024 statt. Stichtage für die Befragungen waren die „mittleren Werkstage“, also die Tage Dienstag bis Donnerstag, sofern es sich nicht um Feier- oder Ferientage handelte.

Rücklauf

Insgesamt haben ca. 2.000 Personen den Fragenkatalog vollständig ausgefüllt. Ergebnisse für die Gesamtstadt können damit als hinreichend repräsentativ angesehen werden.

Was wurde gefragt?

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)

Wegeinformationen als Kern der Befragung

Der Kern des SrV 2023 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).

Was wurde nicht gefragt? Untersuchungsgegenstand des SrV 2023 ist die Bevölkerung in Wiesbaden und der von ihr verursachte städtische Verkehr. Der Verkehr von Einpendlern oder Besuchern wird nicht erfasst. 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.

Tabelle 1: Erhebungsmerkmale des SrV 2023

	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 2023
Amt für Statistik und Stadtforschung



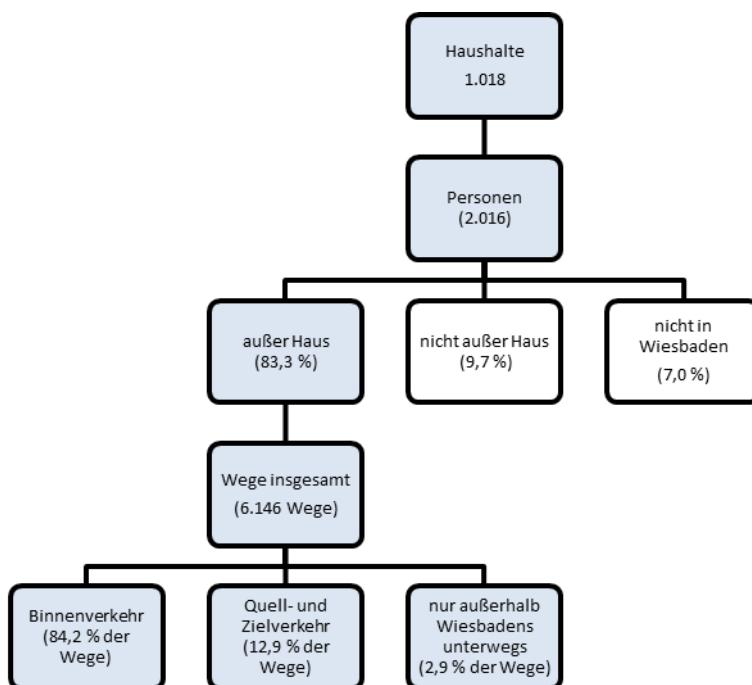
3 Stichprobenzusammensetzung

Über 2.000 befragte Personen ... Insgesamt wurden 2.016 Personen befragt. Hiervon waren 7 Prozent am gefragten Tag nicht in Wiesbaden und von den übrigen Befragten haben 9,7 Prozent am Stichtag das Haus nicht verlassen. Die übrigen 83,3 Prozent waren in und um Wiesbaden unterwegs. Von diesen mobilen Personen wurden insgesamt knapp über 6.000 Wege erfasst. Etwa 84,2 Prozent dieser Wege starteten und endeten in Wiesbaden, waren also Binnenwege. Bei 12,9 Prozent der Wege lag nur der Start- oder Zielpunkt in der Stadt und 2,9 Prozent der Wege lagen komplett außerhalb Wiesbadens (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: Stichprobenzusammensetzung



Quelle: SrV 2023
Amt für Statistik und Stadtorschung

 **Winfo**
DATEN ANALYSEN WIESBADEN

4 Haushaltsmerkmale

4.1 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad

*Nur jeder fünfte Haushalt
verzichtet auf ein eigenes
Fahrzeug*

Eine der Fragen an die beteiligten Haushalte war die nach der Ausstattung des Haushalts mit Fahrzeugen wie Pkw (Tab. 2), Motorrad oder Fahrrad (Tab. 3). Aktuell sind 79 Prozent der Haushalte mit wenigstens einem Pkw ausgestattet. Damit ging der Ausstattungsgrad der Haushalte mit Pkws in den letzten Jahren leicht zurück. Der aktuelle Wert liegt aber immer noch deutlich über dem, der 2002 gemessen wurde. Damals gab es in 68 von 100 Haushalten mindestens ein Pkw.

Tabelle 2: Anteil der Haushalte mit mindestens einem Pkw nach Haushaltstyp (in Prozent)

	2023	2018	2013	2002
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	66	62	68	29
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	65	70	72	54
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	91	93	96	90
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	90	92	92	86
insgesamt	79	80	83	68

Quelle: Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013 und KONTIV 2002

Amt für Statistik und Stadtgeschichte



Seniorenhaushalte sind zunehmend besser motorisiert als früher

Seit der Jahrtausendwende hat besonders die Pkw-Ausstattung unter den Seniorenhaushalten zugenommen. Gab es im Jahr 2002 nur in jedem dritten Haushalt einen Pkw, verfügen heute 66 Prozent aller „älteren“ Haushalte über ein Fahrzeug.

Wer Kinder hat, hat meist auch ein Auto

Deutlich am besten ausgestattet sind die Mehrpersonenhaushalte mit und ohne Kinder. Auch in der Vergangenheit lag hier die Ausstattungsquote mit meist über 90 Prozent sehr hoch.

Deutlich geringer fällt die Ausstattung der Haushalte aus, wenn es um betriebsbereite Fahrräder bzw. Elektrofahrräder geht (s. Tab. 3). In rund zwei Dritteln aller Haushalte gibt es Fahrräder, gleichgültig ob mit konventionellem Antrieb oder elektrisch. Dabei ist kein Trend zu erkennen der auf eine kontinuierliche Zunahme schließen

Tabelle 3: Anteil der Haushalte mit mindestens einem betriebsbereiten Fahrrad/ Elektrofahrrad nach Haushaltstyp (in Prozent)

	2023	2018	2013	2002
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	44	35	39	30
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	64	65	74	62
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	88	87	91	86
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	73	73	74	64
insgesamt	68	66	73	61

Lesebeispiel: 2023 gab es in 44 Prozent aller Haushalte ab 65 Jahren mindestens ein konventionelles Fahrrad oder Elektrofahrrad.



Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013 und KONTIV 2002

Amt für Statistik und Stadtgeschichte

ließe. Am besten waren die Haushalte noch im Jahr 2013 ausgestattet - in 73 von Hundert Haushalten gab es Fahrräder.

Seniorenhaushalte sind am schlechtesten mit Fahrrädern ausgestattet

Die Gruppe der Seniorinnen und Senioren ist zwar einerseits immer noch am schlechtesten mit Fahrrädern ausgestattet, andererseits sind hier aber die größten Steigerungsraten seit 2002 zu verzeichnen.

Am besten mit Fahrrädern sind die Haushalte mit Kindern ausgestattet - in fast 90 Prozent der Haushalte gibt es Fahrräder resp. Elektrofahrräder.

Der Anteil der Elektrofahrräder nimmt deutlich zu

Elektrofahrräder sind in den letzten Jahren sehr in Mode gekommen, so dass sich hier ein Blick auf die Frage lohnt, ob und - wenn ja - in welchen Gruppen die Anteile der E-Fahrräder zugenommen haben. Tab. 4 zeigt, wie hoch der Anteil von Elektrofahrrädern an allen Fahrrädern in der jeweiligen Gruppe und Jahr war. In der Befragung des Jahres 2013 gab es fast noch keine E-Fahrräder - lediglich drei Prozent des Fahrradbestandes war mit einem elektrischen Antrieb ausgestattet. Besonders beliebt war das E-Rad bei den älteren Einpersonenhaushalten. Immerhin hatten damals schon 15 Prozent der Räder einen Motor.

In den Folgejahren hat die Zahl der Elektrofahrräder stark zugenommen. Heute ist fast jedes dritte Rad ein E-Bike. Am besten ausgestattet sind die Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder, hier haben 43 Prozent der Zweiräder schon einen Motor. Während die „älteren“ Haushalte 2013 noch Vorreiter in Sachen E-Bikes waren, werden Sie heute von den anderen Haushaltstypen „überholt“.

Tabelle 4: Anteil der Elektrofahrräder an allen Fahrrädern nach Haushaltstyp (in Prozent)

	2023	2018	2013
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	27	27	15
Einpersonenhaushalte unter 65 Jahren	24	6	2
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	26	7	3
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	43	18	2
insgesamt	31	13	3

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013

Amt für Statistik und Stadtorschung

4.2 Parkplatznutzung

*62 % der Haushalte haben
einen eigenen Pkw-Stellplatz*

Wo wird das eigene Auto abgestellt? Auch diese Frage wurde den Haushalten gestellt. Fast 62 % antworteten, dass ihnen ein eigener, privater Stellplatz zur Verfügung steht. Rund 34 % der Haushalte sind auf einen Stellplatz im öffentlichen Raum angewiesen, der Rest parkt mal so und mal so. Damit unterscheiden sich die Ergebnisse fast überhaupt nicht von den Zahlen aus den Jahren 2013 und 2018.

5 Personenmerkmale

5.1 Alter und Geschlecht

Verteilung der Stichprobe

Entsprechend der tatsächlichen Verteilung in der Bevölkerung sind auch in der Stichprobe 48 Prozent Männer und 51 Prozent Frauen vertreten (Tab. 5). Das entspricht auch in etwa der Verteilung aus den früheren Befragungen. Auch die Verteilung der Stichprobe über die Altersklassen entspricht der tatsächlichen Verteilung in der Bevölkerung. Am stärksten sind die mittleren Altersklassen von 18 bis 64 Jahre vertreten. Zusammen stellen sie unter den Befragten einen Anteil von 63 Prozent.

Tabelle 5: Verteilung der Stichprobe nach Alter und Geschlecht (in Prozent)

	2023	2018	2013	2002
Geschlecht				
männlich	48	49	48	48
weiblich	51	51	52	52
Alter				
0 bis 17 Jahre	18	17	19	17
18 bis 44 Jahre	35	35	34	39
45 bis 64 Jahre	28	28	28	26
65 Jahre und älter	20	20	20	19
insgesamt	100	100	100	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013

Amt für Statistik und Stadtgeschichte

5.2 Erwerbstätigkeit

Die Erwerbstätigen tragen am meisten zum Verkehrsaufkommen bei

Von den Befragten waren 49 Prozent erwerbstätig und 18 Prozent sind in Ausbildung (Tab. 6). Diese beiden Gruppen zusammen tragen maßgeblich zu dem täglichen Verkehrsaufkommen bei, denn sie gehören zu dem mobilen Teil der Bevölkerung. Unter den nicht erwerbstätigen stellen die Rentner bzw. Hausmänner und -frauen 21 Prozent. Auch bezüglich der Erwerbstätigkeit sind gegenüber der Befragung aus den Jahren 2018 und 2013 nahezu keine Unterschiede auszumachen.

Tabelle 6: Erwerbstätigkeit nach Geschlecht (in Prozent)

	insgesamt	davon	
		Männer	Frauen
Kind (noch nicht eingeschult)	6	6	6
In Ausbildung	18	20	16
Erwerbstätig	49	52	46
Rentner, Hausmann/-frau	21	18	25
Sonstiges	6	5	6
insgesamt	100	100	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung



5.2 Führerscheinbesitz

Die meisten Erwachsenen haben einen Autoführerschein

Neun von zehn Erwachsenen sind im Besitz eines Führerscheins (Tab. 7). Die Befragung aus dem Jahr 2018 ergab ganz ähnliche Werte. Frauen sind heute genauso häufig im Besitz eines Führerscheins wie Männer, das war lange Zeit nicht so. Im Vergleich zur letzten Befragung gibt es an einer Stelle dann doch eine Überraschung. Betroffen sind die jungen Männer. 2018 gaben 91 Prozent von ihnen an einen Führerschein zu besitzen - heute sind es „nur“ noch 80 Prozent, also immerhin ein Rückgang von elf Prozentpunkten.

Tabelle 7: Führerscheinbesitz für einen Pkw nach Alter und Geschlecht (in Prozent)

	insgesamt	davon	
		Männer	Frauen
18 bis 44 Jahre	84	80	87
45 bis 64 Jahre	95	96	93
65 Jahre und älter	94	96	92
insgesamt	90	89	90

Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung



DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

5.4 PKW-Verfügbarkeit am Stichtag

71 Prozent haben uneingeschränkten Zugang zu einem Pkw, ...

Unter den Befragten gaben 71 Prozent an, dass sie jederzeit und uneingeschränkt am Stichtag auf ein Fahrzeug zurückgreifen konnten (Tab. 8). 17 Prozent mussten sich absprechen um das Auto zu nutzen und immerhin 12 Prozent hatte gar keinen Zugang zu einem Auto. Verglichen mit den Zahlen aus 2018 gibt es fünf Jahre später doch merkliche Unterschiede. In der letzten Befragung hatten gerade einmal 59 Prozent uneingeschränkten Zugang zu einem Pkw - heute sind es immerhin 71 Prozent. Das heißt, dass die Pkw-Verfügbarkeit deutlich zugenommen hat.

Tabelle 8: Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag (in Prozent)

	Ja, nach Absprache	Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nein, kein Zugang	insgesamt
Geschlecht				
Männer	17	71	12	100
Frauen	17	71	12	100
Alter				
bis 17 Jahre	28	45	27	100
18 bis 44 Jahre	22	65	13	100
45 bis 64 Jahre	11	82	7	100
65 Jahre und älter	6	89	6	100
insgesamt	17	71	12	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung



DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

- ... wobei es keine Geschlechterunterschiede mehr gibt ...* Ausgeglichen hat sich das „Verhältnis“ zwischen Männern und Frauen. Heute unterscheiden sich beide Geschlechter nicht mehr, was die Zugangsmöglichkeiten zu einem Fahrzeug betrifft. 2018 hatten noch deutlich mehr Männer die Möglichkeit, sich jederzeit in ein Auto zu setzen.
- ... aber auch Kinder und Jugendliche scheinen dauerhaft das Elterntaxi nutzen zu können* Auch die „Erziehung der Eltern“ durch ihre Kinder scheint immer besser zu funktionieren. Erstaunlich ist der Wert für einen uneingeschränkten Zugang zu einem Pkw. Heute sind es 45 Prozent, 2018 waren es noch 35 Prozent. Damit hat beinahe jedes zweite Kind seinen persönlichen Chauffeur oder Chauffeuse zur dauerhaften Verfügung.

5.5 ÖPNV-Nutzung

- 44 Prozent haben eine ÖPNV-Zeitkarte, ...* Die Umfrageteilnehmer wurden auch zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs befragt. Dazu wurde gefragt, ob an dem Befragungsstichtag eine Zeitkarte für Bus oder Bahn zur Verfügung stand (Tab. 9). Rund 55 Prozent der Befragten hatten gar keine Möglichkeit, auf eine Zeitkarte zurückzugreifen. Deutlich am besten ausgestattet mit Zeitkarten sind Kinder und Jugendliche. Von Ihnen können 56 Prozent uneingeschränkt über eine Zeitkarte verfügen.

**Tabelle 9: Verfügbarkeit über eine Zeitkarte für Bus/Bahn am Stichtag (in Prozent)
(Befragte ab 6 Jahren)**

	Ja, nach Absprache	Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nein, kein Zugang	insgesamt
Geschlecht				
Männer	0	40	59	100
Frauen	1	47	52	100
Alter				
6 bis 17 Jahre	1	56	43	100
18 bis 44 Jahre	0	53	47	100
45 bis 64 Jahre	1	36	63	100
65 Jahre und älter	0	32	68	100
insgesamt	1	44	55	100
zum Vergleich				
SrV 2018	3	36	61	100
SrV 2013	4	24	72	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Deutlich am schlechtesten mit Fahrkarten ausgestattet sind die Älteren, die zu 68 Prozent keinen Zugang zu einer Zeitkarte haben.

... das sind acht Prozentpunkte mehr als 2018
Erfreulich ist jedoch der Vergleich mit den Umfrageergebnissen aus den Jahren 2013 und 2018. Die uneingeschränkte Verfügbarkeit von Zeitkarten ist von 24 Prozent im Jahr 2013 und 36 Prozent 2018 auf jetzt 44 Prozent gestiegen.

Neun von zehn haben die letzten 12 Monate Bus oder Bahn genutzt
Wie wurden von den Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel in den letzten 12 Monaten vor der Befragung genutzt (Tab. 10)? 90 Prozent haben diese Frage mit Ja beantwortet und sind in den vergangenen 12 Monate in einen Bus oder eine Bahn eingestiegen. Dabei gibt es nur marginale Unterschiede zwischen den einzelnen Altersgruppen, was die ÖPNV-Nutzung betrifft. Gegenüber der Befragung aus dem Jahr 2018 hat sich im Grunde genommen nichts geändert.

Tabelle 10: Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten vor der Befragung (in Prozent)

	Ja	Nein	insgesamt
Geschlecht			
Männer	88	12	100
Frauen	91	9	100
Alter			
6 bis 17 Jahre	90	10	100
18 bis 44 Jahre	93	7	100
45 bis 64 Jahre	89	11	100
65 Jahre und älter	85	15	100
insgesamt	90	10	100
Zum Vergleich			
SrV 2018	91	9	100
SrV 2013	87	13	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Fast ein Drittel nutzt das Einzelticket

Von allen Fahrkartenarten ist nach wie vor das Einzelticket das am häufigsten genutzte. Es kommt bei 28 Prozent der Befragten immer noch an erster Stelle aber mit abnehmender Tendenz.

Job- und Semesterticket im Aufwind

Im Bereich der Dauerkarten sind die Job- und Semestertickets mit 23 Prozent gut vertreten. Sie werden besonders häufig von Schülern und Studenten genutzt. Rund 9 Prozent aller verkauften Tickets war das Deutschlandticket, das zwar erst ab Mai 2023 verkauft wurde, dafür aber für einen damals unschlagbaren Preis.

5.6 Carsharing und Leihräder

Carsharing und Leihradaktivitäten kaum messbar aber trotzdem nicht unbedeutend

Der Anteil von Fahrten mit E-Rollern, Leihräder oder über Carsharing geliehene Fahrzeuge macht sich immer mehr bemerkbar. Die Fahrradverleihsysteme haben sich ab 2018 etabliert und die ersten E-Scooter kamen 2019 in die Stadt.

Trotz der nur geringfügigen Wegeanteile von Carsharing-, E-Scooter- und Leihradfahrten am gesamten Verkehrsaufkommen lohnt sich ein Blick auf die Häufigkeit der Nutzung dieser beiden Modelle in den letzten 12 Monaten vor der Befragung (Tab. 11).

Tabelle 11: Nutzungshäufigkeit von Carsharing und Leihräder in den letzten 12 Monaten vor der Befragung (in Prozent)

	2023	2018	2013
Carsharing-Nutzer	8,1	7,9	2,5
Leihrad-Nutzer	6,3	7,3	1,4
E-Roller	11,0	x	x

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013
Amt für Statistik und Stadtorschung



Deutliche Zunahme von Carsharing

Auf die Frage, ob sie in den letzten 12 Monaten Carsharing genutzt haben, haben im Jahr 2013 nur 2,5 Prozent mit Ja geantwortet, im Jahr 2023 waren es immerhin schon knapp über 8 Prozent.

Leihräder verlieren wieder leicht an Boden zugunsten der E-Roller

Ähnliches gilt für die Leihräder. Mangels Gelegenheit gab es 2013 nahezu keine Leihradaktivitäten. Auch das hat sich in der 2018er Umfrage geändert. Damals waren immerhin schon 7,3 Prozent mit dem Leihrad unterwegs. Aber in der aktuellen Umfrage ist auch schon wieder ein Rückgang der Leihradnutzung um einen Prozentpunkt zu verzeichnen. Dieser Rückgang ist vermutlich auf die immer beliebtere E-Scooternutzung zurückzuführen. Elf Prozent aller Befragten gaben an, im letzten Jahr schon einmal einen E-Scooter geliehen zu haben. Die E-Roller werden zudem auch noch sehr häufig genutzt. Immerhin 3,5 Prozent aller Befragten nutzten dieses Gerät sogar täglich - diese Kategorie ist bei den Leihfahrrädern gar nicht messbar.

6 Wegemarkale

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

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

Was ist ein Hauptverkehrsmittel?

Mit dem Hauptverkehrsmittel wird der längste Teil der Wegstrecke zurückgelegt

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. Vorteil 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 Etappen, die beispielsweise zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, keine Berücksichtigung mehr finden.

Welche Wege werden dokumentiert?

Räumliche Abgrenzung der Wege

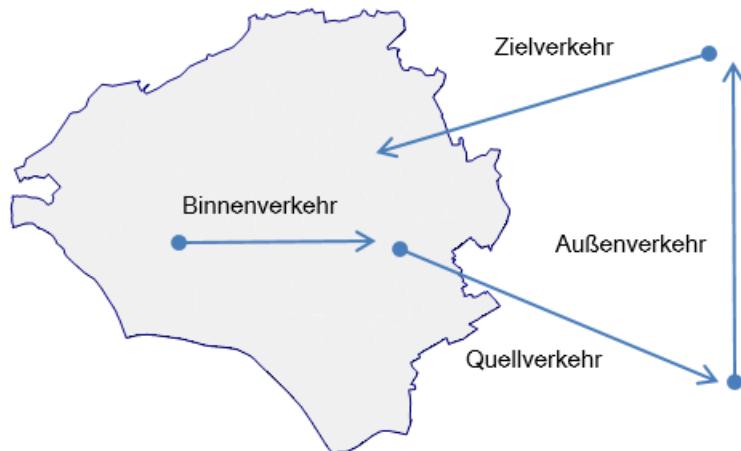
Bei den befragten Personen wurden nur dann die täglich zurückgelegten Wege erfasst, wenn wenigstens einer dieser Wege in Wiesbaden begann oder endete. War die Person zu keinem Zeitpunkt des Tages in Wiesbaden, wurden die zurückgelegten Wege nicht erfasst. Hierzu gehören beispielsweise Urlauber, die möglicherweise am Stichtag in Mallorca eine Rundfahrt gemacht haben. Solche Wege spielen keine Rolle in diesem Untersuchungsansatz.

Definition von Binnen-, Quell-, Ziel- und Außenverkehr

Die erfassten Wege können vier unterschiedlichen Kategorien zugeordnet werden (Bild 1):

- 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: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

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 mit einzubeziehen. 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 bzw. Zweck des Weges

Wegezweck - Definition (Tab. 12)

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 18 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 wurden.

Tabelle 12: Liste der Wegezwecke

Wegezweck	Hauptwegezweck
Eigener Arbeitsplatz	Beruf
Kindergarten-/garten Grundschule Mittel-/Realschule/Gymnasium Berufs-, Fach-, Hochschule Andere Bildungseinrichtung	Kita/Schule/Ausbildung
Einkauf täglicher Bedarf Sonstiger Einkauf Behördengang, Arztbesuch Dienstleistungseinrichtung (z.B. 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 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung



6.1 Ziel- und Zweck des Weges

*Neuberechnung der früheren
Ergebnisse zu Vergleichs-
zwecken mit der aktuellen
SrV*

An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass sich die früheren Befragungen aus den Jahren 2002 und 2013 zum Teil systematisch von der aktuellen Umfrage unterscheiden. Bei den früheren Untersuchungen konnte der Stichtag, zu dem die zurückgelegten Wege erfasst werden mussten, ein beliebiger Wochentag sein. Es wurde also auch nach den Wegen an Sonn- und Feiertagen gefragt. Bei den Umfragen von 2018 und 2023 kamen jedoch nur die „mittleren“ Werkstage als Untersuchungstage in Frage, das sind die Tage Dienstag bis Donnerstag, wobei gegebenenfalls Feiertage aus dem Befragungszeitraum ausgeschlossen wurden. Damit wird versucht, die Wege an einem „normalen“ Werktag abzubilden. Deshalb wurden die alten Untersuchungen neu aufbereitet, damit die Ergebnisse vergleichbar sind.

*Die häufigsten Wege sind
Freizeit-, Einkaufs- und Ar-
beitswege mit fast gleichen
Anteilen*

Drei Wegezwecke liegen in ihrer Bedeutung nahezu gleichauf (Tab. 13 und Bild 2). Erstmals seit der KONTIV 2002 liegen die Freizeitwege ganz vorne. 30 Prozent aller Wege sind Freizeitwege. Auf den zweiten Platz verdrängt wurden die Einkaufswege mit 26 Pro-

zent. Mit 19 Prozent liegen die Wege zum Arbeitsplatz an dritter Stelle und erreichen etwa das Niveau von 2013. Der Rückgang der Arbeitswege ist sicherlich auch mit der Zunahme der Arbeit im Homeoffice zu erklären.

Geschlechterunterschiede bezüglich des Wegezweckes verschwimmen immer mehr

Nach Geschlechtern getrennt lassen sich noch leichte Unterschiede ausmachen. Tendenziell sind Männer noch häufiger in Sachen Arbeit unterwegs und Frauen in den Bereichen Freizeit, Einkauf und Bringen und Holen. Schienen sich die Wegezwecke zwischen den Geschlechtern in der Befragung aus dem Jahr 2018 allmählich anzugleichen, sind die Unterschiede aktuell wieder etwas deutlicher geworden.

Der Wegezweck ist stark abhängig vom Alter

Viel deutlicher unterscheiden sich die Wegezwecke zwischen den Altersklassen. Bei den Jungen dominiert der Weg zur Kita, Schule oder Ausbildung mit 57 Prozent aller Wege in dieser Altersgruppe. Aber auch die Freizeitwege sind noch mit 31 Prozent vertreten. Bei den jungen Erwachsenen liegen die Wege zum Arbeitsplatz mit 27 Prozent vorne (32 Prozent waren es 2018), gefolgt von Freizeit- und Einkaufswegen. In der Altersklasse der 45- bis 64-Jährigen sind die Kinder entweder schon aus dem Haus oder so selbstständig,

Tabelle 13: Hauptwegezweck

	Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/Ausbildung	Einkauf/Dienstleistung	Bringen oder Holen von Personen	Freizeit	Anderer Zweck	insgesamt
Geschlecht							
Männer	23	12	25	8	28	5	100
Frauen	15	12	27	11	32	4	100
Alter							
0 bis 17 Jahre	1	57	7	4	31	1	100
18 bis 44 Jahre	27	4	22	19	25	4	100
45 bis 64 Jahre	30	2	30	5	26	6	100
65 Jahre und älter	3	1	45	4	43	4	100
Wegeanteile insg.	19	12	26	10	30	4	100
zum Vergleich							
SrV 2018	23	12	27	9	26	4	100
SrV 2013	19	11	29	10	28	4	100
KONTIV 2002	20	6	38	11	23	1	100

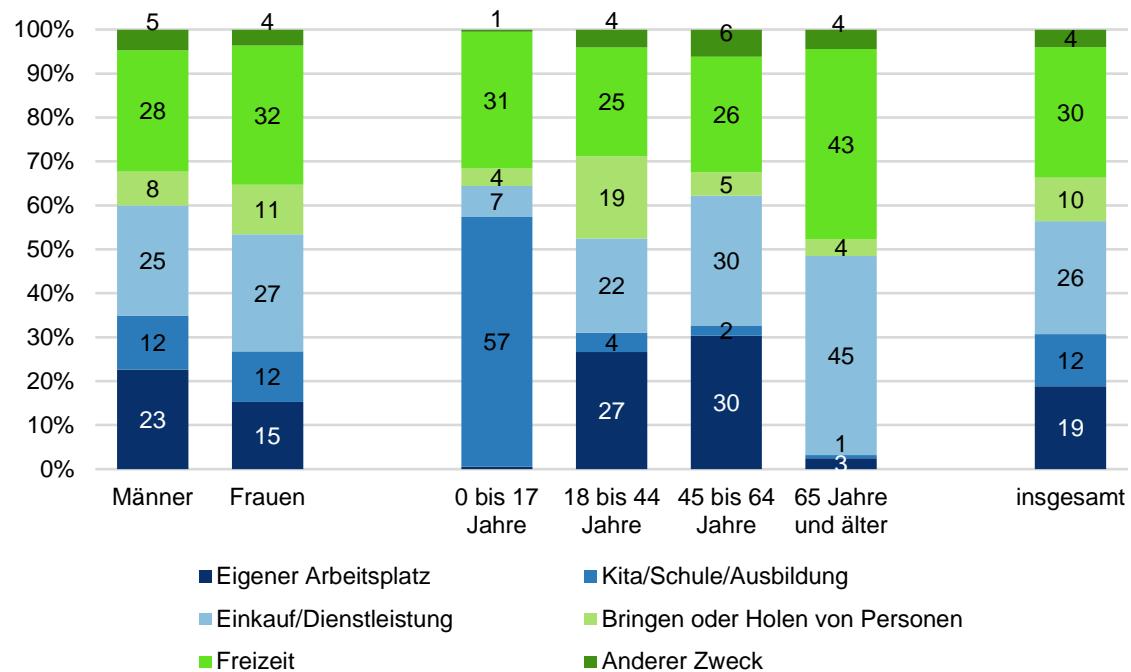
Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002

Amt für Statistik und Stadtgeschichte

dass Bringen und Holen keine große Rolle mehr spielt. Seniorinnen und Senioren legen kaum noch Arbeitswege zurück. Vor allem das Einkaufen und Dienstleistungswege (45 Prozent) sowie Freizeitwege (43 Prozent) spielt für die Älteren eine große Rolle.

Bild 2: Hauptwegezweck



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Winfo
DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

6.2 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Für den Modal Split wird das Verkehrsmittel für die längste Teilstrecke eines Weges betrachtet

Auch wenn ein Weg aus mehreren Etappen bestehen kann, für die unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden, wird aus einer vorgegebenen Verkehrsmittelhierarchie ein Hauptverkehrsmittel für den zurückgelegten Weg bestimmt. Zur Auswahl standen insgesamt 17 Verkehrsmittel (vom Fernzug bis zu Fuß), die hier in vier Kategorien zusammengefasst werden. Dabei kann man den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit dem Auto oder Motorrad dem Umweltverbund (zu Fuß, Rad oder ÖPNV) gegenüberstellen.

42 Prozent der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt

Im Jahr 2023 haben 42 Prozent der Wiesbadenerinnen und Wiesbadener ihre Wege mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt (Tab. 14 und Bild 3). Der Anteil des Umweltverbundes beträgt 58 Prozent, wobei 34 Prozent der Wege zu Fuß zurückgelegt werden, 8 Prozent

der Wege wurden mit dem Fahrrad zurückgelegt und 16 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Tabelle 14: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

	2023	2018	2013	2002	1990	1982	1976
Auto/Motorrad	42	49	48	56	51	48	45
zu Fuß	34	28	31	25	28	29	33
Fahrrad	8	7	5	2	4	4	2
Bus/Bahn (ÖV)	16	17	16	16	17	19	20
insgesamt	100	100	100	100	100	100	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002, KONTIV 1990 (mit Vergleichszahlen von 1982 und 1976)



Amt für Statistik und Stadtforschung

Anteil des MIV gesunken Im Vergleich zu der Befragungswelle des Jahres 2018 fallen zwei Dinge ins Auge. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist um sieben Prozentpunkte von 49 auf 42 Prozent gefallen. In fast dem gleichen Maße ist der Anteil der Fußwege gestiegen und zwar von 28 auf 34 Prozent.

Geringfügiger Anstieg beim Fahrradanteil Das Hauptaugenmerk bei Verkehrsbefragungen gilt in der Regel immer der Frage, ob der Anteil des Radverkehrs gestiegen ist. Während der Anteil des Radverkehrs nach der Jahrtausendwende mit zwei Prozent sehr gering war, ist er 2013 auf fünf Prozent gestiegen. 2018 waren es immerhin schon sieben Prozent, die ihren Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt haben. Aktuell ist noch einmal ein leichter Anstieg auf acht Prozent auszumachen. Der verstärkte Ausbau der Fahrradinfrastruktur in den vergangenen Jahren hat sich noch nicht so stark auf das Verkehrsverhalten ausgewirkt wie erhofft.

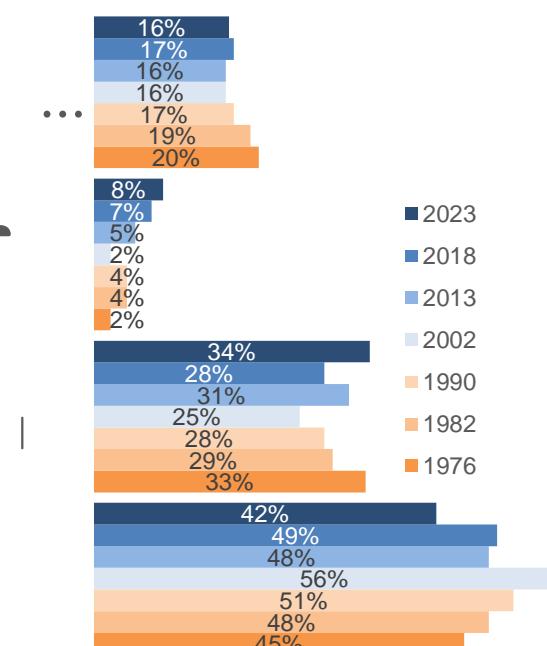
ÖV-Anteil unverändert Nahezu unverändert liegt der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel bei 16 Prozent. Der Anteil dieser Wege blieb über die letzten Dekaden nahezu unverändert.

Wiesbaden im Städtevergleich Ein Vergleich des Verkehrsverhaltens unter den einzelnen Städten ist immer problematisch, da jede Kommune und jeder Kreis seine besonderen Eigenheiten aufweist. Trotzdem soll hier ein kurzer Blick über die Stadtgrenzen gewagt werden. Hierzu hat die Uni Dresden eine Sonderauswertung publiziert⁴. Wie sieht es aus, wenn man die Fahrradwegeanteile der Wiesbadener mit denen an-

4 Quelle: <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2023>

derer Kommunen vergleicht? Unter knapp 130 teilnehmenden Kommunen landet Wiesbaden mit seinen 8,4 Prozent Fahrradanteilen auf dem weit abgeschlagenen 105ten Platz. Trotz jeder Vergleichsproblematik lässt sich hier doch sehr sicher konstatieren, dass Wiesbaden noch deutlich „Luft nach oben“ hat. Trotz des schlechten Abschneidens der Stadt bei den Fahrradwegeanteilen heißt dies noch nicht, dass Wiesbaden eine ausgesprochene Autofahrerstadt wäre. Im Ranking des motorisierten Individualverkehrs steht Wiesbaden auf Platz 37 - nur 36 Kommunen weisen geringere MIV-Anteile auf.

Bild 3: Hauptverkehrsmittel (Modal Split)



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002, KONTIV 1990 (mit Vergleichszahlen von 1982 und 1976)

Amt für Statistik und Stadtorschung

Die Wahl des Hauptverkehrsmittels lässt sich noch weiter differenzieren nach Alter, Geschlecht und dem Wegezweck. Somit lassen sich noch tiefergehende Erkenntnisse zur Wahl des Hauptverkehrsmittels ermitteln (Tab. 15).

Kaum noch Geschlechterunterschiede beim Modal-Split auszumachen

Geschlechterunterschiede sind bei der Wahl des Verkehrsmittels kaum noch auszumachen. Die Männer nutzen eher mal das Fahrrad (10 Prozent der Wege) als Frauen (7 Prozent der Wege). Das Auto wird von beiden Geschlechtern gleichermaßen häufig genutzt

und zwar für knapp über 40 Prozent der zurückgelegten Wege. Gleichermaßen gilt auch für die Fußwegeanteile - Männer wie Frauen legen ein Drittel ihrer Wege zu Fuß zurück. Frauen nutzen jedoch etwas häufiger den Bus oder die Bahn als die Männer.

Tabelle 15: Hauptverkehrsmittel nach Alter, Geschlecht und Wegezweck (in Prozent)

	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	insgesamt
Männer	33	10	42	14	100
Frauen	34	7	41	18	100
0 bis 17 Jahre	38	9	27	26	100
18 bis 44 Jahre	32	10	41	17	100
45 bis 64 Jahre	31	9	48	13	100
65 Jahre und älter	37	3	47	13	100
Eigener Arbeitsplatz	15	13	49	24	100
Kita/Schule/	32	6	27	35	100
Einkauf/Dienstleistung	37	6	44	12	100
Bringen und Holen	31	10	54	5	100
Freizeit	44	8	36	12	100
insgesamt	34	8	42	16	100
SrV 2018	28	7	49	17	100
SrV 2013	31	5	48	16	100
Kontiv 2002	25	2	56	16	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002

Amt für Statistik und Stadtgeschichte



*Gestiegene Fußwegeanteile
 bei den Jugendlichen*

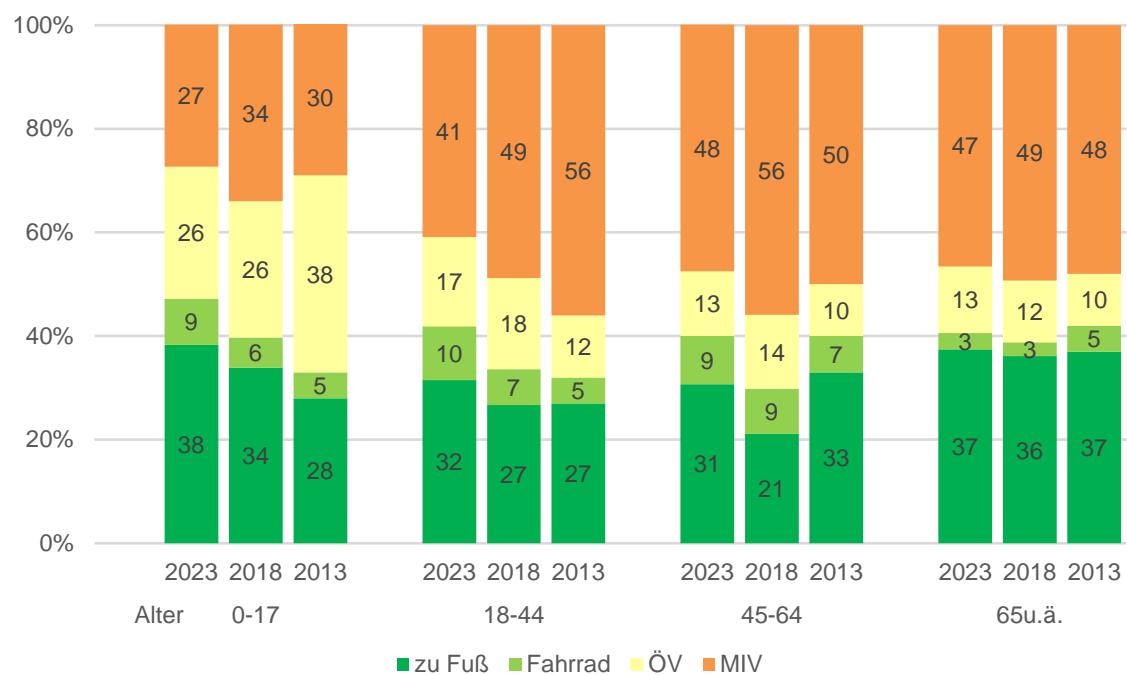
Unter den Kindern und Jugendlichen werden 38 Prozent der Wege zu Fuß zurückgelegt, das ist schon eine deutliche Zunahme gegenüber den letzten beiden Untersuchungen der Jahre 2018 (34 Prozent der Wege) und 2013 (28 Prozent der Wege). Unter den Kindern und Jugendlichen werden wieder mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Aktuell sind es neun Prozent der Wege, die die Jugendlichen mit dem Rad machen - das sind etwas mehr als noch 2018. Dagegen verliert der öffentliche Nahverkehr wieder etwas gegenüber 2018. Gerade einmal jeder vierte Weg wird von den Jungen mit dem Bus zurückgelegt (s. Bild 4).

Die jungen Erwachsenen (18 bis 44 Jahre) legen die meisten Wege zwar noch mit dem Auto zurück (41 Prozent), es ist aber im Ver-

*Die jungen Erwachsenen
fahren etwas weniger mit
dem Auto*

gleich mit den früheren Untersuchungen ein deutlicher Rückgang auszumachen. Im Jahr 2013 waren es immerhin noch 56 Prozent aller Wege, für die das Auto die erste Wahl war. Diese Altersgruppe greift jetzt alternativ auf das Fahrrad zurück oder geht zu Fuß.

Bild 4: Hauptverkehrsmittel nach Alter 2023, 2018 und 2013 im Vergleich (in Prozent)



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013

Amt für Statistik und Stadtforchung

Winfo
DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

*Die älteren Erwachsenen
setzen immer noch auf das
Auto*

Bei den älteren Erwachsenen (45 bis 64 Jahre) ist das meistgenutzte Verkehrsmittel ebenfalls das Auto, welches für fast die Hälfte aller Wege genutzt wird. Im Vergleich zu 2018 ist aber auch hier ein Rückgang des MIV zu verzeichnen. Der Anteil des Umweltverbundes (also zu Fuß, ÖPNV und Fahrrad zusammen) liegt jetzt erstmals über 50 Prozent.

Auch bei den Älteren ist das Auto das deutlich beliebteste Fortbewegungsmittel (47 Prozent aller Wege), das sind, verglichen mit früher, nahezu unveränderte Werte. Ebenfalls unverändert bleibt der Anteil der Fußwege, der mit fast 40 Prozent relativ hoch war.

*Für den Weg zur Arbeit wird
das Auto genommen*

Bild 5 veranschaulicht deutlich, wie sich die Wahl des Hauptverkehrsmittels in Abhängigkeit vom eigentlichen Wegezweck in den letzten zehn Jahren verändert hat. Für den Weg zur Arbeit wird immer noch bevorzugt das Auto genutzt. Die Graphik zeigt aber deut-

lich, dass dazu immer weniger auf das Auto zurückgegriffen wird. Vor zehn Jahren wurden 64 Prozent aller Arbeitswege mit dem Auto gemacht. Heute sind es „nur“ noch 49 von Hundert. Im Segment „Wege zum Arbeitsplatz“ steigen damit die Anteile des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖV) erstmals auf über 50 Prozent. Mit dem Rückgang der Autonutzung für die Arbeitswege steigt auf der anderen Seite die Nutzung von Fahrrad und Bussen.

Bild 5: Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck (in %)



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013

Amt für Statistik und Stadtgeschichte

*Schüler nutzen für den
 Schulweg den Bus weniger
 häufig als früher*

Der Hauptwegezweck „Kita/Schule/Ausbildung“ betrifft natürlich nur die Jüngeren. Sehr deutlich wird hier, dass der Anteil der Wege zur Kita, Schule oder Ausbildung zunehmend häufiger mit dem Auto zurückgelegt wird. Meist wird es wohl das Elterntaxi sein, mit dem die Kinder gebracht werden. Der Anteil der Wege die mit dem Bus in diesem Segment zurückgelegt werden, ist deutlich von 50 Prozent auf 35 Prozent gesunken. Das ist in zehn Jahren ein Rückgang von 15 Prozentpunkten. Dafür hat aber der Fuß- und Fahrradwegeanteil leicht zugenommen.

Einkäufe werden bevorzugt mit dem Auto oder zu Fuß erledigt

Was die Verkehrsmittelwahl zur Erledigung von Einkäufen und Dienstleistungen betrifft, so lässt sich hier keine eindeutige Entwicklung feststellen. Das meiste geht entweder mit dem Auto oder zu Fuß. Fahrrad und Busse spielen hier nur eine untergeordnete Rolle.

Holen und Bringen ist Domäne des Autos

Das „Bringen und Holen“ ist nach wie vor eine absolute Domäne des Autos - aber mit deutlich abnehmender Tendenz. Mit 75 Prozent im Jahr 2013 war das Auto der absolute Spitzenreiter in sämtlichen Wegezweckkategorien. Aber auch hier ist eine deutliche Tendenz weg vom Auto zu erkennen. Heute wird zwar beim „Bringen und Holen“ immer noch in 54 Prozent der Fälle auf das Auto zurückgegriffen, das sind aber immerhin über 20 Prozentpunkte weniger als noch 2013. Leicht profitiert von diesem Rückgang hat der Fahrradanteil und etwas stärker das zu Fuß gehen.

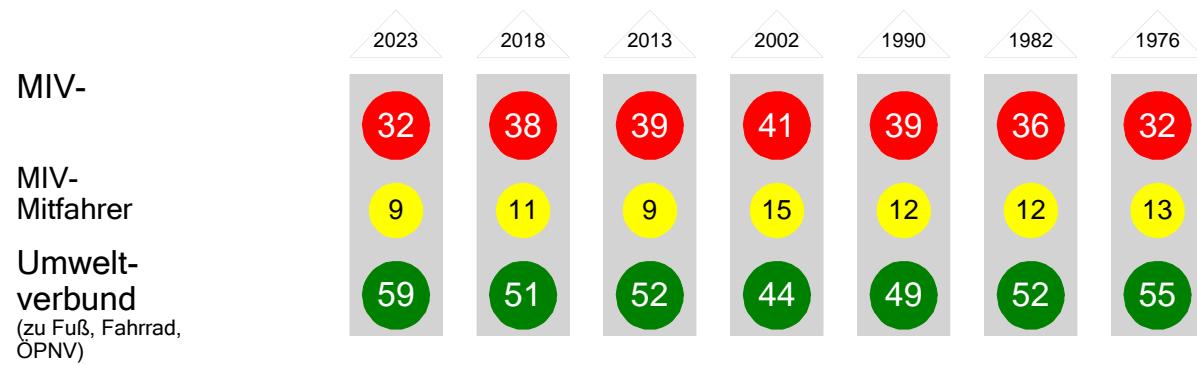
Die Freizeitwege werden deutlich öfter zu Fuß zurückgelegt als noch 2018

Auch bei den Freizeitwegen scheint das Auto seine dominierende Stellung zugunsten des Zufußgehens zu verlieren. Die Fahrradanteile unter den Freizeitwegen bleiben nahezu unverändert bei etwa 8 Prozent.

Die Verkehrsmittelampel stellt den Umweltverbund dem motorisierten Individualverkehr

Möchte man die Umweltverträglichkeit der von den Bewohnern zurückgelegten Wege beurteilen, so bietet sich ein Blick auf die sogenannte Verkehrsmittelampel an (Bild 6). Mit der Ampelfarbe Rot werden diejenigen bewertet, die ihre Wege am Steuer des eigenen Autos zurücklegen. Mit gelb und damit neutral werden die Mitfahrer in privaten Pkw eingestuft. Im Umweltverbund werden die Fußgänger, Radfahrer und die Nutzer des ÖPNV zusammengefasst. Für diese Betrachtungsweise liegen Zahlen aus sieben Untersuchungen vor, die insgesamt ein halbes Jahrhundert zurückreichen. Erstaunlicherweise sind die Anteile des Umweltverbundes in den 70er Jahren am höchsten, also gerade in einer Dekade, als das Gespenst der autogerechten Stadt umging. Die Anteile des Umweltverbundes gingen kontinuierlich bis zur Jahrtausendwende zurück auf 44 Prozent. Erst danach ist wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Mit 59 Prozent erreicht der Umweltverbund aktuell den höchsten Wert in der Zeitreihe. Umgekehrt sieht es beim motorisierten Individualverkehr aus. Die niedrigsten Anteile finden sich in den 70er Jahren. Bis 2002 nahm der MIV-Anteil kontinuierlich zu, um danach mehr oder weniger auf ähnlich hohem Niveau zu bleiben. Erst in der aktuellen Befragung von 2023 erreicht der MIV-Anteil mit 32 Prozent wieder den vergleichsweise niedrigen Wert aus Mitte der 70er Jahre.

Bild 6: Verkehrsmittelwahl



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002, KONTIV 1990 (mit Ergebnissen von 1982 und 1972)

 **Winfo**
DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

Amt für Statistik und Stadtforschung

*Innerstädtischer Verkehr
versus Stadtgrenze über-
schreitendem Verkehr*

Die zurückgelegten Wege lassen sich in drei unterschiedliche Kategorien unterscheiden (s. Bild 1):

- Binnenverkehr: Der Weg beginnt und endet innerhalb der Stadt.
- Quell-/Zielverkehr: Der Weg beginnt oder endet in der Stadt, führt aber über die Stadtgrenze hinaus.
- Außenverkehr: Der Weg beginnt und endet außerhalb der Stadtgrenzen.

Im Folgenden werden die Binnenwege mit den Quell-/Zielverkehrswegen verglichen, die reinen Außenwege bleiben unberücksichtigt.

Rund 84 Prozent der betrachteten Wege sind Binnenwege - starten und enden also in der Stadt. Nur 13 Prozent der Wege führen über

Tabelle 16: Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Verkehrsart (in %)
Binnenwege versus Quell- und Zielverkehrswege

	Binnenwege	Quell- /Zielverkehrs- wege
zu Fuß	38	2
Fahrrad	9	8
MIV	38	68
ÖV	16	22
insgesamt	100	100
Wege insgesamt	5 172	793

Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

 **Winfo**
DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

Die meisten Wege sind innerstädtisch ...

die Stadtgrenze hinweg (Tab. 16). Die restlichen Wege starten und enden außerhalb der Stadt und werden hier nicht berücksichtigt.

... und viele davon werden mit dem Pkw zurückgelegt

Klar ist, dass bei den Wegen über die Stadtgrenze kaum noch ein Weg zu Fuß gemacht wird und hier das Auto dominiert. Das war auch 2018 und 2013 schon so. In der Befragung 2018 war das Auto noch an 44 Prozent aller Binnenwege beteiligt und einsamer Spitzenreiter. Das hat sich in der aktuellen Befragungswelle etwas geändert. Der Anteil der Autowege an den Binnenwegen liegt „nur“ noch bei 38 Prozent und damit gleichauf mit dem Fußwegeanteil.

6.3 Zurückgelegte Wege und Wegelängen

Knapp 250.000 Wiesbadener machen sich täglich „auf den Weg“ ...

Von den befragten Personen waren am persönlichen Erhebungsstichtag 10 Prozent gar nicht aus dem Haus. Weitere 7 Prozent waren an dem Tag nicht in Wiesbaden. Die restlichen 83 Prozent waren mobil und zwar in der Stadt oder über die Stadtgrenze hinweg. Hochgerechnet auf die Wiesbadener Bevölkerung bedeutet dies, dass an einem Tag rund 250.000 Personen unterwegs sind.

... und legen dabei 3,7 Wege zurück, ...

Im Schnitt haben die Personen, die sich am Stichtag in Wiesbaden befanden (mobile und nicht mobile), 3,3 Wege am Tag zurückgelegt. Bezogen auf die mobilen Personen betrug die Zahl der Wege 3,7 (Tab. 17).

... dabei wird 1,5 mal das Haus verlassen

Die Wiesbadenerinnen und Wiesbadener verlassen im Schnitt 1,5 mal das Haus. Für einen Weg werden 22 Minuten gebraucht und er hat eine Länge von 5,9 Kilometern. Rechnerisch verbringt jeder mobile Einwohner täglich rund 72 Minuten im Verkehr.

Ein Fünftel aller Wege enden nach einem Kilometer

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

- ◆ Rund 20 Prozent aller Wege enden schon nach einem Kilometer
- ◆ Die Hälfte aller Wege geht nicht über drei Kilometer hinaus
- ◆ Nach zehn Kilometern sind 84 Prozent aller Wege beendet

Tabelle 17: Wegekennzahlen der Verkehrsuntersuchungen 2023, 2018, 2013 und 2002 im Vergleich

Wegekennzahlen ¹⁾	2023	2018	2013	2002
Wegehäufigkeit der Personen am Wohnort (Wege pro Person und Tag)	3,3	3,5	3,7	3,4
Wegehäufigkeit der mobilen Personen am Wohnort (Wege pro Person und Tag)	3,7	3,8	4,2	3,8
Ausgänge der mobilen Personen am Wohnort (Ausgänge pro mobile Person und Tag)	1,5	1,5	1,5	-
Wege pro Ausgang	2,4	2,5	2,5	-
Mittlere Dauer pro Weg (min) ²⁾	22,1	21,1	20,0	20,9
Mittlere Entfernung pro Weg (km) ²⁾	5,9	7,1	6,8	7,6
Mittlere Geschwindigkeit pro Weg (km/h) ²⁾	16,1	20,2	20,5	21,5
Zeit im Verkehr (min pro Person und Tag) ²⁾	72,7	72,4	71,5	68,3
Spezifische Verkehrsleistung (km pro Person und Tag) ²⁾	19,3	24,3	24,7	25,4

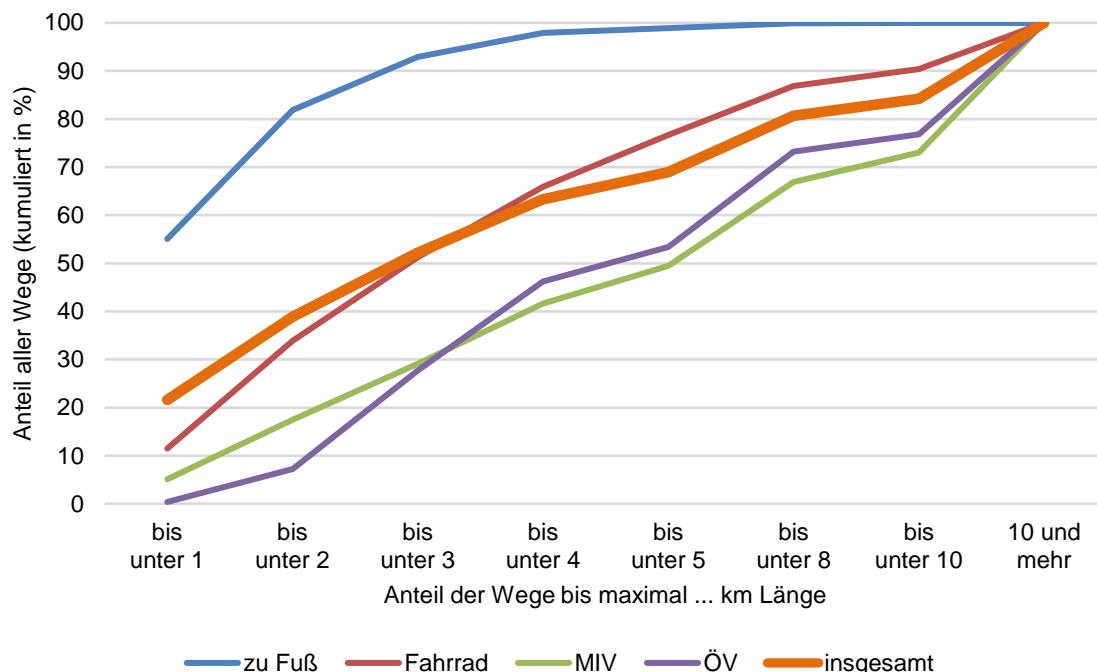
1) sofern nicht mit dem Wort "mobil" gekennzeichnet, beziehen sich die Kennzahlen auf alle Personen.

Winfo
DATEN-ANALYSEN WIESBADEN

2) Die Berechnung erfolgte für Wege mit einer Länge von unter 100 Kilometern.

Quelle: SrV 2023, SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002

Bild 7: Kumulierte Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel



Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Winfo
DATEN-ANALYSEN WIESBADEN

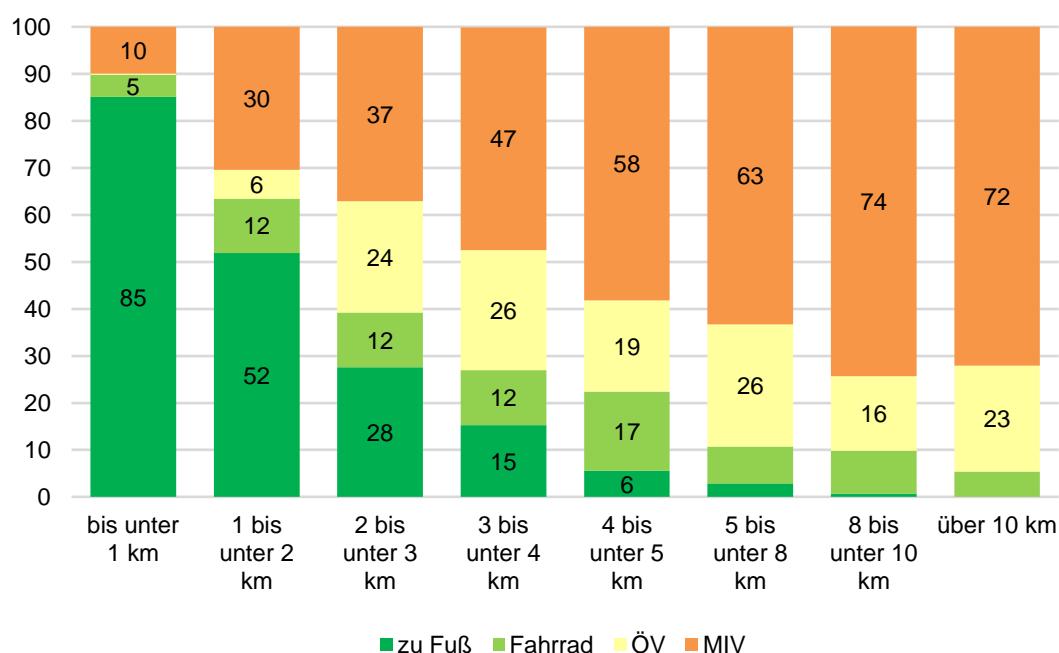
Viele kurze Wege auch mit dem Auto

Interessant ist ein Blick auf die Nutzung des Autos, denn mit dem Pkw enden immerhin schon 5 Prozent der Fahrten nach spätestens einem Kilometer. 17,7 Prozent aller Autofahrten überschreiten noch nicht einmal die Zweikilometermarke. Das sind Streckenlängen, die man in der Innenstadt manchmal fahren muss um einen Parkplatz zu finden. Rechnet man diese Kurzstreckenfahrten unter zwei Kilometer auf die Wiesbadener Bevölkerung hoch, so kommt man rechnerisch auf 90.000 Wege pro Tag, die so kurz sind.

ÖPNV und MIV decken das gleiche Verkehrssegment ab

Ein Blick auf den Kurvenverlauf des öffentlichen Nahverkehrs in Bild 7 zeigt, dass er nahezu deckungsgleich ist mit dem des MIV. ÖPNV und MIV decken somit das gleiche „Streckenprofil“ ab. Das war auch schon Ergebnis der Umfragen in 2002, 2013 und 2018. Was also das „Streckenprofil“ betrifft, so ist für den öffentlichen Nahverkehr das Auto der größte Konkurrent.

Bild 8: Verkehrsmittelwahl differenziert nach der Länge der Wegstrecke



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen

Quelle: SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Winfo
DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

Das Fahrrad für die Kurzstrecke

Das Fahrrad hat seine Stärken auf den kürzeren Strecken. 66 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad sind kürzer als vier Kilometer und 90 Prozent aller Fahrradfahrten enden nach maximal 10 Kilome-

tern. Gegenüber 2018 sind die mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken aber etwas länger geworden.

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

Wegestrecken unter einem Kilometer werden in 85 % der Fälle zu Fuß zurückgelegt, doch schon in 10 von 100 Fällen wird mit dem Auto gefahren (Bild 8). Ab der Zweikilometermarke dominiert schon wieder das Auto. Auch die Öffentlichen spielen ab der Zweikilometermarke ihre Stärken aus. Man sieht aber auch, dass Busse und Bahnen auf allen Wegelängen hinter den Autoanteilen zurückliegen. Das Fahrrad spielt seine Stärken bis zu einer Reichweite von unter vier Kilometern aus.

Anhang

Tab. 1A	Zusammensetzung der Stichprobe und der Grundgesamtheit Gesamtstadt	A3
Tab. 2A	Wie viele private und/oder dienstliche Pkw gibt es in Ihrem Haushalt?	A4
Tab. 3A	Wie viele betriebsbereite Fahrräder/Elektrofahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?	A4
Tab. 4A	In welcher Zeit ist die nächstgelegene Bushaltestelle/Bahnhof zu Fuß erreichbar?	A5
Tab. 5A	Stellplatz des meist genutzten Pkw	A5
Tab. 6A	Geschlecht	A6
Tab. 7A	Alter	A7
Tab. 8A	Welche Tätigkeit üben Sie aus?	A8
Tab. 9A	Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?	A9
Tab. 10A	Welche höchste Berufsausbildung haben Sie?	A10
Tab. 11A	Besitzen Sie zurzeit einen gültigen Pkw-Führerschein?	A11
Tab. 12A	Konnten Sie am Stichtag über einen Pkw Ihres Haushalts (als Fahrer oder Mitfahrer) verfügen?	A12
Tab. 13A	Konnten Sie am Stichtag über eine Zeitkarte (für den ÖPV) verfügen?	A13
Tab. 14A	Wie oft haben Sie in den letzten 12 Monaten den Öffentlichen Nahverkehr benutzt?	A14
Tab. 15A	Welche Fahrkartenart nutzen Sie (im ÖPV) normalerweise?	A15
Tab. 16A	Mit welchem Ziel/zu welchem Zweck haben Sie den Weg unternommen?	A16
Tab. 17A	Hauptverkehrsmittel	A17
Tab. 18A	Verkehrsampel	A18
Tab. 19A	Weglänge	A19
Tab. 20A	Wegdauer	A20

Tab. 1A: Zusammensetzung der Stichprobe und der Grundgesamtheit Gesamtstadt

	Befragte		Grundgesamtheit (31.12.2022)	
	abs.	%	abs.	%
Personen				
insgesamt	2 016	100,0	299 993	100,0
Geschlecht				
Männlich	973	48,3	145 895	48,6
Weiblich	1036	51,4	154 098	51,4
Alter				
0 bis 17 Jahre	352	17,5	51 567	17,2
18 bis 44 Jahre	698	34,6	107 202	35,7
45 bis 64 Jahre	562	27,9	82 437	27,5
65 Jahre und älter	401	19,9	58 787	19,6
Haushalte				
insgesamt	1020	100,0	149 104	100,0
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	481	47,2	71 144	47,7
2-Personen-Haushalt	280	27,5	40 541	27,2
3-und-mehr-Personen-	259	25,4	37 419	25,1

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

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

	Anzahl Pkw (privat oder dienstlich) im Haushalt (inkl. Elektroantrieb)			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw und mehr
Haushalte insgesamt	1018	21	55	24
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	481	34	63	3
2-Personen-Haushalt	279	11	55	35
3-und-mehr-Personen-Haushalt	258	8	41	50
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	213	34	64	2
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	268	35	62	3
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	199	9	44	47
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	338	10	51	40

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforchung



DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

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

	Anzahl betriebsbereiter Fahrräder im Haushalt (inkl. Elektroantrieb, ohne Lastenfahrräder)			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder und mehr
Haushalte insgesamt	1020	33	25	42
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	481	45	39	16
2-Personen-Haushalt	280	30	15	55
3-und-mehr-Personen-Haushalt	259	13	11	77
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	213	56	30	14
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	268	36	46	18
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	200	12	9	78
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	339	27	15	58

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforchung



DATEN-ANALYSEN-WIESBADEN

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	1015	86	14
Haushaltsgröße			
1-Personen-Haushalt	478	87	13
2-Personen-Haushalt	279	81	19
3-und-mehr-Personen-Haushalt	258	90	10
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	213	87	13
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	265	87	13
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	199	90	10
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	338	83	17

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Tab. 5A: Stellplatz des meist genutzten Pkw

	Stellplatz des meistgenutzten Pkw			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		Garage/Carport/ privater Stell- platz	Öffentlicher Straßenraum	Unterschiedlich
Haushalte insgesamt	801	62	34	4
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	315	66	31	2
2-Personen-Haushalt	249	66	29	5
3-und-mehr-Personen-Haushalt	237	52	44	5
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	141	74	26	0
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	174	61	35	4
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	181	53	41	6
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	305	62	33	4

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Tab. 6A: Geschlecht

	Geschlecht		
	Personen abs.	Zeilenprozent	
		männlich	weiblich
Personen insgesamt	2016	49	51
Alter am Stichtag			
0 bis 17 Jahre	352	48	52
18 bis 44 Jahre	698	51	49
45 bis 64 Jahre	562	50	50
65 Jahre und älter	401	43	57
Geschlecht			
männlich	980	100	0
weiblich	1036	0	100
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	172	29	71
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	309	47	53
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	758	49	51
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	777	53	47
Höchster Schulabschluss			
(Noch) ohne Schulabschluss	382	48	52
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1139	51	49
Haupt- oder Volksschulabschluss	130	50	50
Realschulabschluss/Mittlere Reife	338	38	62
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	497	51	49
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	413	41	59
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	179	41	59
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	875	52	48
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	985	51	49
Kind (noch nicht eingeschult)	123	46	54
Rentner/Hausfrau/-mann	426	40	60
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	366	54	46
Sonstiges	116	44	56
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1211	49	51
Ja, nach Absprache	288	50	50
Nein, kein Zugang	510	46	54
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten			
Ja	1809	48	52
Nein	207	56	44

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforchung

Tab. 7A: Alter

	Personen abs.	Alter			
		Zeilenprozent			
		0 bis 17 Jahre	18 bis 44 Jahre	45 bis 64 Jahre	65 Jahre und älter
Personen insgesamt	2013	17	35	28	20
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	352	100	0	0	0
18 bis 44 Jahre	698	0	100	0	0
45 bis 64 Jahre	562	0	0	100	0
65 Jahre und älter	401	0	0	0	100
Geschlecht					
männlich	977	17	37	29	18
weiblich	1036	18	33	27	22
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	172	0	0	0	100
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	309	0	44	56	0
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	758	42	43	15	0
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	774	4	31	36	30
Höchster Schulabschluss					
(Noch) ohne Schulabschluss	382	91	8	1	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1139	0	49	34	17
Haupt- oder Volksschulabschluss	130	0	16	28	56
Realschulabschluss/Mittlere Reife	335	0	23	38	39
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	497	71	24	3	2
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	411	0	26	39	35
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	179	0	24	40	37
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	875	0	46	34	20
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	985	0	51	47	3
Kind (noch nicht eingeschult)	123	100	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	426	0	3	11	86
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	363	63	36	1	0
Sonstiges	116	0	49	43	8
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1210	12	31	33	24
Ja, nach Absprache	288	32	43	19	6
Nein, kein Zugang	508	23	39	20	18
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten					
Ja	1806	18	36	28	19
Nein	207	17	23	31	29

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Tab. 8A: Welche Tätigkeit üben Sie aus?

	Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
	Personen abs.	Zeilenprozent				
		Kind (noch nicht eingeschult)	Erwerbstätig	Schüler/ Student/ Auszubildende(r)	Rentner/ Hausfrau/-mann	Sonstiges
Personen insgesamt	2016	6	49	18	21	6
Alter am Stichtag						
0 bis 17 Jahre	352	35	0	65	0	0
18 bis 44 Jahre	698	0	71	19	2	8
45 bis 64 Jahre	562	0	82	0	9	9
65 Jahre und älter	401	0	6	0	91	2
Geschlecht						
männlich	980	6	52	20	17	5
weiblich	1036	6	46	16	25	6
Haushaltstyp						
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	172	0	4	0	94	2
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	309	0	82	7	3	8
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	758	16	47	29	2	6
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	777	0	47	16	31	5
Höchster Schulabschluss						
(Noch) ohne Schulabschluss	382	32	1	66	1	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1139	0	66	9	17	8
Haupt- oder Volksschulabschluss	130	0	33	1	58	8
Realschulabschluss/Mittlere Reife	338	0	49	2	45	4
Berufsausbildung						
(Noch) ohne Berufsausbildung	497	25	7	64	3	1
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	413	0	51	4	40	5
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	179	0	55	0	39	6
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	875	0	69	3	19	8
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit						
Erwerbstätig	985	0	100	0	0	0
Kind (noch nicht eingeschult)	123	100	0	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	426	0	0	0	100	0
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	366	0	0	100	0	0
Sonstiges	116	0	0	0	0	100
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)						
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1211	5	54	11	25	5
Ja, nach Absprache	288	9	41	35	9	5
Nein, kein Zugang	510	6	41	26	20	7
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehrs in den vergangenen 12 Monaten						
Ja	1809	5	49	19	20	6
Nein	207	12	48	6	29	4

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Tab. 9A: Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?

	Personen abs.	Höchster Schulabschluss			
		Zeilenprozent			
	(Noch) ohne Schulabschluss	Haupt- oder Volksschulabschluss	Realschulabschluss/Mittlere Reife	Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	
Personen insgesamt	1990	19	7	17	57
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	349	99	0	0	0
18 bis 44 Jahre	686	4	3	11	81
45 bis 64 Jahre	553	0	7	23	70
65 Jahre und älter	399	0	18	32	49
Geschlecht					
männlich	965	19	7	13	61
weiblich	1025	19	6	20	54
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	172	1	23	34	43
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	299	0	5	15	80
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	751	44	2	8	46
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	768	7	8	23	63
Höchster Schulabschluss					
(Noch) ohne Schulabschluss	382	100	0	0	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1139	0	0	0	100
Haupt- oder Volksschulabschluss	130	0	100	0	0
Realschulabschluss/Mittlere Reife	338	0	0	100	0
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	494	77	3	3	16
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	412	0	21	51	28
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	179	0	7	41	52
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	873	0	1	4	95
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	968	0	4	17	78
Kind (noch nicht eingeschult)	123	100	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	421	0	18	36	46
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	362	70	0	2	28
Sonstiges	115	0	9	12	79
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1201	13	7	21	60
Ja, nach Absprache	287	36	5	6	53
Nein, kein Zugang	497	26	7	14	54
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten					
Ja	1791	19	6	16	59
Nein	199	18	13	24	45

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 10A: Welche höchste Berufsausbildung haben Sie?

	Berufsausbildung				
	Personen abs.	(Noch) ohne Berufsausbildung	Zeilenprozent		
			Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	Meister-/Techniker-schule, Fach-schule, Berufs-/Fachakademie	Hoch- oder Fachhochschulabschluss
Personen insgesamt	1628	10	25	11	54
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	18	100	0	0	0
18 bis 44 Jahre	673	18	16	6	60
45 bis 64 Jahre	543	3	30	13	55
65 Jahre und älter	394	3	37	17	44
Geschlecht					
männlich	792	12	21	9	57
weiblich	835	8	29	13	50
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	171	5	38	17	40
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	291	5	23	13	59
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	434	8	17	8	67
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	732	14	28	11	47
Höchster Schulabschluss					
(Noch) ohne Schulabschluss	51	97	3	0	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1120	7	10	8	74
Haupt- oder Volksschulabschluss	122	13	71	10	6
Realschulabschluss/Mittlere Reife	330	5	62	22	10
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	163	100	0	0	0
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	411	0	100	0	0
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	179	0	0	100	0
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	875	0	0	0	100
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	952	4	22	10	64
Kind (noch nicht eingeschult)	0	0	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	418	3	39	17	41
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	147	73	8	0	18
Sonstiges	110	6	20	9	66
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1046	6	26	12	55
Ja, nach Absprache	202	22	21	7	50
Nein, kein Zugang	376	14	26	9	52
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten					
Ja	1466	11	25	10	54
Nein	161	3	31	17	50

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforchung

Tab. 11A: Besitzen Sie zurzeit einen gültigen Pkw-Führerschein?

	Führerschein für Pkw (Klasse 3 bzw. B)		
		Zeilenprozent	
		Personen abs.	Vorhanden
Personen insgesamt	1661	90	10
Alter am Stichtag			
0 bis 17 Jahre	0	0	0
18 bis 44 Jahre	698	84	16
45 bis 64 Jahre	562	95	5
65 Jahre und älter	401	94	6
Geschlecht			
männlich	809	89	11
weiblich	852	90	10
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	172	93	7
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	309	84	16
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	436	93	7
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	744	90	10
Höchster Schulabschluss			
(Noch) ohne Schulabschluss	35	52	48
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1138	91	9
Haupt- oder Volksschulabschluss	130	87	13
Realschulabschluss/Mittlere Reife	335	91	9
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	145	81	19
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	411	89	11
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	179	94	6
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	875	92	8
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	985	92	8
Kind (noch nicht eingeschult)	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	426	93	7
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	135	71	29
Sonstiges	116	84	16
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1067	98	2
Ja, nach Absprache	197	90	10
Nein, kein Zugang	392	67	33
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten			
Ja	1490	89	11
Nein	172	98	2

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 12A: Konnten Sie am Stichtag über einen Pkw Ihres Haushalts (als Fahrer oder Mitfahrer) verfügen?

	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	2008	60	14	25
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	351	41	26	33
18 bis 44 Jahre	693	53	18	29
45 bis 64 Jahre	561	72	10	18
65 Jahre und älter	401	73	5	22
Geschlecht				
männlich	974	61	15	24
weiblich	1034	59	14	27
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	172	64	1	35
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	309	60	1	39
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	753	56	21	23
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	774	64	17	20
Höchster Schulabschluss				
(Noch) ohne Schulabschluss	380	40	27	33
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1137	63	13	23
Haupt- oder Volksschulabschluss	130	64	11	26
Realschulabschluss/Mittlere Reife	338	74	6	21
Berufsausbildung				
(Noch) ohne Berufsausbildung	495	41	25	33
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	413	66	10	24
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	178	73	8	19
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	873	66	12	22
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Erwerbstätig	980	67	12	21
Kind (noch nicht eingeschult)	123	51	22	27
Rentner/Hausfrau/-mann	426	70	6	24
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	364	35	28	37
Sonstiges	116	56	13	30
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1211	100	0	0
Ja, nach Absprache	288	0	100	0
Nein, kein Zugang	510	0	0	100
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten				
Ja	1804	58	15	27
Nein	204	76	10	14

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforchung

Tab. 13A: Konnten Sie am Stichtag über eine Zeitkarte (für den ÖPV) verfügen?

	Verfügbarkeit über eine Zeitkarte für Bus und Bahn am Stichtag			
	Personen abs.	Zeilenprozent		
		Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Ja, nach Absprache	Nein, kein Zugang
Personen insgesamt	1902	44	1	55
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	241	56	1	43
18 bis 44 Jahre	698	53	0	47
45 bis 64 Jahre	562	36	1	62
65 Jahre und älter	401	32	0	68
Geschlecht				
männlich	928	40	0	59
weiblich	974	47	1	52
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	172	39	0	61
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	309	49	1	50
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	647	42	1	58
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	774	45	1	54
Höchster Schulabschluss				
(Noch) ohne Schulabschluss	271	57	1	41
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1139	44	0	56
Haupt- oder Volksschulabschluss	130	34	2	64
Realschulabschluss/Mittlere Reife	335	37	1	62
Berufsausbildung				
(Noch) ohne Berufsausbildung	386	58	2	40
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	411	38	1	61
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	179	33	0	67
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	875	43	0	57
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Erwerbstätig	985	44	1	55
Kind (noch nicht eingeschult)	12	9	8	83
Rentner/Hausfrau/-mann	426	31	0	69
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	363	66	1	33
Sonstiges	116	28	0	72
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1157	34	0	66
Ja, nach Absprache	262	57	1	42
Nein, kein Zugang	475	62	1	37
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten				
Ja	1717	48	1	51
Nein	185	6	0	94

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 14A: Wie oft haben Sie in den letzten 12 Monaten den Öffentlichen Nahverkehr benutzt?

	Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den letzten 12 Monaten		
	Personen abs.	Zeilenprozent	
		Ja	Nein
Personen insgesamt	1902	90	10
Alter am Stichtag			
0 bis 17 Jahre	241	95	5
18 bis 44 Jahre	698	93	7
45 bis 64 Jahre	562	89	11
65 Jahre und älter	401	85	15
Geschlecht			
männlich	928	89	11
weiblich	974	92	8
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	172	88	12
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	309	96	4
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	647	90	10
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	774	89	11
Höchster Schulabschluss			
(Noch) ohne Schulabschluss	271	95	5
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1139	92	8
Haupt- oder Volksschulabschluss	130	80	20
Realschulabschluss/Mittlere Reife	335	86	14
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	386	96	4
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	411	88	12
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	179	85	15
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	875	91	9
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	985	90	10
Kind (noch nicht eingeschult)	12	77	23
Rentner/Hausfrau/-mann	426	86	14
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	363	96	4
Sonstiges	116	93	7
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1157	87	13
Ja, nach Absprache	262	95	5
Nein, kein Zugang	475	95	5
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten			
Ja	1717	100	0
Nein	185	0	100

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 15A: Welche Fahrkartenart nutzen Sie (im ÖPV) normalerweise?

	Fahrkarte, die normalerweise genutzt wird										
	Personen abs.	Zeilenprozent									
		Einzel-fahrt-karte	Grup-pen-/Tages-karte	Sam-mel-karte/Mehr-fahrten-karte	Mo-nats-karte	Jah-re-karte	Job-ticket, Schü-ler-ticket, Se-mes-terk-tet o. ä.	Frei-fahrt-be-rech-tigung	Deut-schland-ticket	So-nsti-ge Fahr-karte	
Personen insgesamt	1809	28	5	16	3	2	23	7	9	7	
Alter am Stichtag											
0 bis 17 Jahre	317	14	2	12	2	1	33	29	1	7	
18 bis 44 Jahre	650	26	7	9	4	1	33	2	13	5	
45 bis 64 Jahre	498	39	4	17	3	2	17	3	11	4	
65 Jahre und älter	341	31	4	32	2	4	1	2	7	15	
Geschlecht											
männlich	865	32	4	16	3	1	21	7	9	7	
weiblich	944	25	5	16	3	2	23	7	9	7	
Haushaltstyp											
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	152	26	4	29	3	5	2	2	7	22	
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	296	34	4	8	3	1	27	3	18	3	
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	669	27	6	14	4	1	24	14	5	6	
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	692	28	4	19	3	3	24	3	10	7	
Höchster Schulabschluss											
(Noch) ohne Schulabschluss	347	13	3	12	2	0	34	27	1	8	
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1049	32	5	16	3	1	23	2	12	7	
Haupt- oder Volksschulabschluss	105	33	7	19	5	3	4	10	7	10	
Realschulabschluss/Mittlere Reife	291	33	5	23	5	4	12	1	9	7	
Berufsausbildung											
(Noch) ohne Berufsausbildung	458	14	3	11	5	1	38	20	2	7	
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	363	31	7	23	2	3	13	3	11	8	
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	152	44	4	20	3	0	11	1	9	7	
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	795	33	5	16	2	2	21	2	12	7	
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit											
Erwerbstätig	886	34	5	13	4	1	22	2	14	5	
Kind (noch nicht eingeschult)	98	4	0	1	0	0	2	93	0	0	
Rentner/Hausfrau/-mann	365	30	5	34	2	5	0	3	8	14	
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	353	14	3	13	2	1	56	1	2	9	
Sonstiges	107	47	10	10	8	0	9	6	6	5	
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)											
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1055	37	4	20	2	2	18	5	5	7	
Ja, nach Absprache	268	21	5	9	2	1	34	10	8	8	
Nein, kein Zugang	481	14	5	11	6	2	27	10	18	8	
Nutzungshäufigkeit des Öffentlichen Nahverkehr in den vergangenen 12 Monaten											
Ja	1809	28	5	16	3	2	23	7	9	7	
Nein	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Tab. 16A: Mit welchem Ziel/zu welchem Zweck haben Sie den Weg unternommen?

	Hauptwegezweck						
	Wege insg.	Zeilenprozent					
		Eigener Arbeitsplatz	Kita/Schule/Ausbildung	Einkauf/Dienstleistung	Bringen und Holen	Freizeit	Anderer Zweck
Wege insgesamt	6166	19	12	26	10	30	4
Alter am Stichtag							
0 bis 17 Jahre	1026	1	57	7	4	31	1
18 bis 44 Jahre	2247	27	4	22	19	25	4
45 bis 64 Jahre	1696	30	2	30	5	26	6
65 Jahre und älter	1193	2	1	45	4	43	4
Haushaltstyp							
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	477	4	1	46	2	41	7
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	1044	31	2	32	2	28	5
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2429	16	24	15	20	23	3
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2216	18	6	31	4	36	5
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit							
Kind (noch nicht eingeschult)	310	0	53	10	8	29	0
Erwerbstätig	3143	34	1	22	13	24	5
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	1043	5	49	11	3	31	2
Rentner/Hausfrau/-mann	1249	1	1	48	5	41	5
Sonstiges	421	4	0	35	19	38	4
Ziel/Zweck des Weges							
Eigener Arbeitsplatz	1148	100	0	0	0	0	0
Kita/Schule/Ausbildung	731	0	100	0	0	0	0
Einkauf/Dienstleistung	1599	0	0	100	0	0	0
Bringen und Holen	597	0	0	0	100	0	0
Freizeit	1839	0	0	0	0	100	0
Anderer Zweck	253	0	0	0	0	0	100
Hauptverkehrsmittel							
Zu Fuß	2065	8	11	29	9	39	4
Fahrrad	521	29	9	19	11	29	3
MIV	2564	22	8	28	13	26	5
ÖV	1013	27	25	20	3	22	4
Länge des Weges (in km)							
bis unter 1 km	1233	8	12	37	11	27	4
1 bis unter 5 km	2698	14	11	28	11	34	2
5 bis unter 10 km	863	21	15	22	9	27	5
10 km und mehr	900	46	5	13	4	27	5
Dauer des Weges (in Min.)							
bis unter 5 Min.	224	11	3	45	13	18	10
5 bis unter 10 Min.	887	8	8	41	14	25	3
10 bis unter 15 Min.	1021	12	10	33	13	28	3
15 bis unter 30 Min.	1999	18	14	24	10	31	3
30 Min. und mehr	1563	31	11	16	4	35	4

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 17A: Hauptverkehrsmittel

	Hauptverkehrsmittel				
	Wege insg.	Zeilenprozent			
		zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Wege insgesamt	6164	34	8	42	16
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	1026	38	9	27	25
18 bis 44 Jahre	2245	31	10	41	17
45 bis 64 Jahre	1696	31	9	48	12
65 Jahre und älter	1192	37	3	47	13
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	477	42	1	41	16
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	1044	30	8	41	21
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2426	33	12	41	14
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2216	34	6	43	17
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Kind (noch nicht eingeschult)	310	33	15	44	8
Erwerbstätig	3142	30	10	46	13
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	1042	36	6	24	34
Rentner/Hausfrau/-mann	1249	36	4	47	13
Sonstiges	421	46	10	31	13
Ziel/Zweck des Weges					
Eigener Arbeitsplatz	1147	14	13	49	24
Kita/Schule/Ausbildung	731	32	6	27	35
Einkauf/Dienstleistung	1599	37	6	44	12
Bringen und Holen	597	31	10	54	4
Freizeit	1839	44	8	36	12
Anderer Zweck	250	30	6	50	14
Hauptverkehrsmittel					
Zu Fuß	2065	100	0	0	0
Fahrrad	521	0	100	0	0
MIV	2565	0	0	100	0
ÖV	1013	0	0	0	100
Länge des Weges (in km)					
bis unter 1 km	1233	85	5	10	0
1 bis unter 5 km	2698	31	12	40	17
5 bis unter 10 km	863	2	8	66	24
10 km und mehr	901	0	5	72	22
Dauer des Weges (in Min.)					
bis unter 5 Min.	224	59	8	32	0
5 bis unter 10 Min.	887	50	7	41	1
10 bis unter 15 Min.	1021	40	10	45	6
15 bis unter 30 Min.	1999	29	10	46	14
30 Min. und mehr	1564	21	7	38	34

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 18A: Verkehrsampel

	Verkehrsampel			
	Wege insg.	Zeilenprozent		
		Fahrer	Mitfahrer	Umwelt-verbund
Wege insgesamt	6164	33	9	59
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	1026	0	27	73
18 bis 44 Jahre	2245	36	5	59
45 bis 64 Jahre	1696	44	3	53
65 Jahre und älter	1192	37	9	54
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	477	39	2	59
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	1044	38	3	60
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2426	27	13	60
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2216	34	9	57
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Kind (noch nicht eingeschult)	310	0	44	56
Erwerbstätig	3142	42	4	54
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	1042	9	15	76
Rentner/Hausfrau/-mann	1249	38	9	53
Sonstiges	421	29	2	69
Ziel/Zweck des Weges				
Eigener Arbeitsplatz	1147	47	2	51
Kita/Schule/Ausbildung	731	7	19	74
Einkauf/Dienstleistung	1599	36	8	56
Bringen und Holen	597	48	6	46
Freizeit	1839	24	12	64
Anderer Zweck	250	45	5	50
Hauptverkehrsmittel				
Zu Fuß	2065	0	0	100
Fahrrad	521	0	0	100
MIV	2565	78	21	0
ÖV	1013	0	0	100
Länge des Weges (in km)				
bis unter 1 km	1233	7	3	90
1 bis unter 5 km	2698	29	10	61
5 bis unter 10 km	863	50	16	34
10 km und mehr	901	64	8	28
Dauer des Weges (in Min.)				
bis unter 5 Min.	224	24	9	68
5 bis unter 10 Min.	887	30	11	59
10 bis unter 15 Min.	1021	35	10	56
15 bis unter 30 Min.	1999	35	11	54
30 Min. und mehr	1564	33	5	62

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 19A: Wegelänge

	Wegelänge				
	Wege insg.	Zeilenprozent			
		bis unter 1 km	1 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 km und mehr
Wege insgesamt	5695	22	47	15	16
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	907	31	47	16	6
18 bis 44 Jahre	2029	19	48	14	19
45 bis 64 Jahre	1598	20	42	16	21
65 Jahre und älter	1156	20	54	15	11
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	459	24	55	10	11
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	978	24	43	14	20
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2171	26	46	15	13
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2088	16	49	17	18
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Kind (noch nicht eingeschult)	255	34	50	13	2
Erwerbstätig	2903	20	45	14	21
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	940	24	46	18	11
Rentner/Hausfrau/-mann	1198	20	53	16	10
Sonstiges	400	24	51	13	12
Ziel/Zweck des Weges					
Eigener Arbeitsplatz	1055	9	35	17	39
Kita/Schule/Ausbildung	627	24	48	21	7
Einkauf/Dienstleistung	1525	30	50	12	8
Bringen und Holen	548	26	54	14	7
Freizeit	1727	19	53	14	14
Anderer Zweck	211	26	31	22	21
Hauptverkehrsmittel					
Berechnung nicht möglich	0	0	0	0	0
Zu Fuß	1904	55	44	1	0
Fahrrad	507	11	65	14	10
MIV	2411	5	44	24	27
ÖV	874	0	53	23	23
Länge des Weges (in km)					
bis unter 1 km	1233	100	0	0	0
1 bis unter 5 km	2698	0	100	0	0
5 bis unter 10 km	863	0	0	100	0
10 km und mehr	901	0	0	0	100
Dauer des Weges (in Min.)					
bis unter 5 Min.	224	90	10	0	0
5 bis unter 10 Min.	887	56	41	2	0
10 bis unter 15 Min.	1021	33	55	10	1
15 bis unter 30 Min.	1999	9	60	21	11
30 Min. und mehr	1564	1	35	21	43

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtorschung

Tab. 20A: Wegedauer

	Wege insg.	Wegedauer					
		Zeilenprozent					
		bis unter 5 Min.	5 bis unter 10 Min.	10 bis unter 15 Min.	15 bis unter 30 Min.	30 Min. und mehr	
Wege insgesamt	5695	4	16	18	35	27	
Alter am Stichtag							
0 bis 17 Jahre	907	4	15	18	41	22	
18 bis 44 Jahre	2029	5	15	18	35	27	
45 bis 64 Jahre	1598	4	15	19	32	30	
65 Jahre und älter	1156	3	17	17	36	27	
Haushaltstyp							
Einpersonenhaushalt ab 65 Jahren	459	5	18	21	32	24	
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	978	6	15	24	29	26	
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2171	5	17	18	38	22	
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2088	2	14	15	35	34	
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit							
Kind (noch nicht eingeschult)	255	5	21	18	43	12	
Erwerbstätig	2903	4	15	18	33	29	
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	940	3	12	17	38	30	
Rentner/Hausfrau/-mann	1198	3	16	17	37	27	
Sonstiges	400	6	22	20	31	22	
Ziel/Zweck des Weges							
Eigener Arbeitsplatz	1055	2	7	11	34	46	
Kita/Schule/Ausbildung	627	1	11	17	45	27	
Einkauf/Dienstleistung	1525	7	24	22	31	16	
Bringen und Holen	548	5	23	24	36	11	
Freizeit	1727	2	13	17	36	32	
Anderer Zweck	211	11	14	17	32	26	
Hauptverkehrsmittel							
Zu Fuß	1904	7	23	21	31	18	
Fahrrad	507	4	12	21	41	22	
MIV	2411	3	15	19	38	24	
ÖV	874	0	1	7	32	60	
Länge des Weges (in km)							
bis unter 1 km	1233	16	40	27	15	1	
1 bis unter 5 km	2698	1	14	21	44	20	
5 bis unter 10 km	863	0	2	12	48	38	
10 km und mehr	901	0	0	2	24	75	
Dauer des Weges (in Min.)							
bis unter 5 Min.	224	100	0	0	0	0	
5 bis unter 10 Min.	887	0	100	0	0	0	
10 bis unter 15 Min.	1021	0	0	100	0	0	
15 bis unter 30 Min.	1999	0	0	0	100	0	
30 Min. und mehr	1564	0	0	0	0	100	

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2023

Amt für Statistik und Stadtforschung

Informierte wissen mehr ...

www.wiesbaden.de/statistik
www.wiesbaden.de/umfrage
www.wiesbaden.de/stadtforschung

Landeshauptstadt Wiesbaden
Amt für Statistik und Stadtforschung
Wilhelmstraße 32 | 65183 Wiesbaden

0 611 | 31 56 91
amt-fuer-statistik-und-stadtforschung@wiesbaden.de


WIESBADEN


Amt für Statistik
und Stadtforschung

