



Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung

Ergebnisse der KONTIV 2002

Herausgeber

Landeshauptstadt Wiesbaden
Amt für Wahlen,
Statistik und Stadtforschung
Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden
ISSN: 0949-5983 - Oktober 2005

Bezug

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

Tel.: 06 11/31-25 83
FAX: 06 11/31-39 62
E-Mail: dokumentation@wiesbaden.de
Internet: www.wiesbaden.de

Schutzgebühr: 15 €, zuzüglich Versandkosten



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 - Ergebnisse der KONTIV 2002

Seite

1. Einleitung	1
2. KONTIV als Datengrundlage	3
3. Grunddaten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung	8
3.1 Wer bleibt zu Hause und wer ist unterwegs (Außer-Haus Anteil)?	10
3.2 Was sind die Hauptwegezwecke?	12
3.3 Welche Hauptverkehrsmittel werden genutzt?	13
3.4 Zurückgelegte Wege, Wegelängen und Wegedauern	17
4. Mobilitätsstile in der Wiesbadener Bevölkerung	20
4.1 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad	21
4.2 Nutzungshäufigkeit des Autos	22
4.3 Nutzungshäufigkeit des Fahrrads	24
4.4 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV	25
4.5 Mobilitätsstile	26
5. Zur Nutzung des ÖPNV in Wiesbaden	32
5.1 „Marktanteile“ des ÖPNV	32
5.2 Profil der ÖPNV-Nutzer/innen	35
6. Ergebnistelegamm	38

TABELLENANHANG

Stadtanalysen Nr. 18

Verzeichnis der Tabellen und Bilder

Seite

Bild 1: Erhebungskonzept der KONTIV	4
Tab. 1: KONTIV 2002 - Struktur der Stichprobe	6
Bild 2: Außer-Haus Anteil	11
Tab. 2: Hauptwegezweck	12
Tab. 3: Hauptverkehrsmittelwahl	14
Bild 3: Verkehrsmittelampel (Umwelt-Split)	15
Bild 4: Verkehrsmittelampel (Umwelt-Split) nach Hauptwegezweck und Geschlecht	16
Bild 5: Kumulierte Wegelängen nach Verkehrsmitteln	18
Bild 6: Kumulierte Wededauer nach Verkehrsmitteln	19
Tab. 4: Unterscheidung von generellem Verkehrsmittel- wahlverhalten und Stichtagserhebung	20
Bild 7: Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad	22
Bild 8: Wie häufig benutzen Sie das Auto?.....	23
Bild 9: Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad?	24
Bild 10: Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV?	26
Bild 11: Abgrenzung der Mobilitätsstile	28
Bild 12: Mobilitätsstile in der Bevölkerung	29
Tab. 5: Merkmalsübersicht Mobilitätsstile	30
Tab. 6: Hauptverkehrsmittel der Wiesbadener Bevölkerung seit 1976	33
Tab. 7: ÖPNV-Nutzung nach Wegezwecken und Wegelängen in Wiesbaden	34
Tab. 8: Sozio-demographisches Profil der einzelnen Nutzergruppen	35

1. Einleitung

Kenntnisse über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung sind ein wichtiges Instrument der Verkehrsplanung.

Wenn über Mobilität, Verkehrsverhalten und Verkehrsgeschehen in Städten gesprochen wird, denkt man meist an den Autoverkehr mit all seinen negativen Auswirkungen wie Lärm, Luftverschmutzung, Raumbeanspruchung und Einengung von Bewegungsräumen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen. Der Autoverkehr bildet aber nur eine Komponente des Mobilitätsgeschehens ab. Oder anders ausgedrückt: Mobilität ist mehr als der Weg mit dem Auto. Auch Fuß- und Fahrradwege oder Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, sind ganz wesentliche Bestandteile der Alltagsmobilität der Bevölkerung.

Die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes sind ...

Die Verkehrsplanung sollte alle Verkehrsteilnehmer/innen mit ihren Mobilitätsbedürfnissen im Blick haben. Diese Zielsetzung verfolgt auch seit langem die Wiesbadener Verkehrspolitik: Der (neue wie alte) Verkehrsentwicklungsplan geht von der generellen Zielvorstellung aus,

- die Mobilität aller Wiesbadener Bürgerinnen und Bürger zu sichern,
- die negativen Folgewirkungen des Verkehrs in Wiesbaden zu minimieren und
- den Standort Wiesbaden als wirtschaftliches, kulturelles und administratives Zentrum zu stärken ¹.

Der vorliegende Bericht beschreibt die Grundstrukturen des Verkehrsverhaltens der Wiesbadener Bevölkerung ...

Derartige Zielsetzungen blieben so lange abstrakt, wie man nicht die Mobilitätsstruktur der Wiesbadener Bevölkerung kennen und verstehen würde. Der vorliegende Beitrag will hierzu einen Beitrag leisten. Er beschreibt die Grundstrukturen des Verkehrsverhaltens in der Wiesbadener Bevölkerung und kommt dabei zu manch überraschendem Ergebnis:

- In 32 % der Wiesbadener Haushalte gibt es keinen Pkw, ...
- ... und in 39 % der Haushalte gibt es kein Fahrrad.
- Rund 230.000 Wiesbadener sind täglich unterwegs, ...
- ... dabei werden im Schnitt 3,7 Wege pro Person zurückgelegt.
- 52 % der Wiesbadener steigen täglich in das Auto, ...
- ... dabei enden rund 100.000 Autofahrten schon nach 2 Kilometer.

¹ Vgl. Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden. Gemeinsame Wege zu einem stadtverträglichen Verkehr. Wiesbaden 2000.

- 28 % der Bevölkerung nutzt fast täglich Busse und Bahnen.
- Rund 30 % aller Wege sind Freizeitwege.

... Datengrundlage

der Analyse ist die KONTIV 2002

Die Daten und damit das Wissen über das Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung entstammt der neuesten KONTIV²-Erhebung, die bundesweit im Jahr 2002 durchgeführt wurde. Die Wiesbadener Stichprobe wurde auf 600 Haushalte mit insgesamt 1.300 Personen und ihren 3.500 Wegen aufgestockt, um ein hinreichend repräsentatives Bild zur Alltagsmobilität der Bevölkerung zu gewinnen. Die Ergebnisse bilden nicht nur die Datenbasis des vorliegenden Berichtes sondern auf ihrer Grundlage wurden auch die Verkehrssimulationen für den neu zu erstellenden Verkehrsentwicklungsplan 2020 gerechnet.

Aufbau des Berichts

Der Bericht gliedert sich in fünf Teile:

- Tiefer gehende Informationen zur Datengrundlage und Aussagekraft der Stichprobe sind die Basis für die folgenden Analysen (Kapitel 2).
- Kennzahlen zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung; Außer-Haus Anteil, Wegezwecke, Wegelängen, benutzte Verkehrsmittel (Kapitel 3).
- „Mobilitätsstile“ in der Wiesbadener Bevölkerung. Mit ihnen werden letztlich die vielfältigen Muster zum Verkehrsverhalten, insbesondere die Vorlieben und Gewohnheiten bei der Verkehrsmittelwahl, auf acht Typen reduziert (Kapitel 4).
- Nutzung des ÖPNV; ÖPNV-Erschließung, Profil ÖPNV-Nutzer vs. PKW-Nutzer, Fahrkarten und Nutzungshemmnisse (Kapitel 5).
- In einem „Ergebnistelegamm“ werden die wichtigsten Ergebnisse noch einmal zusammengefasst (Kapitel 6).

Der Textteil wird um einen Tabellenanhang ergänzt, in dem die wichtigsten Kennzahlen zum Verkehrsverhalten systematisch dokumentiert und für einzelne Bevölkerungsgruppen aufgeschlüsselt werden.

2 KONTIV steht für Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten.

2. KONTIV als Datengrundlage

*Im Jahr 2002 wurde die erste
gesamtdeutsche Umfrage
zum Verkehrsverhalten
der Bundesbürger durchgeführt, ...*

Untersuchungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung haben in Deutschland eine fast 30-jährige Tradition. Schon in den Jahren 1976, 1982 und 1989 wurden im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums Daten zum Verkehrsverhalten – die sog. KONTIV – erhoben und analysiert. Nach einer längeren Unterbrechung von 12 Jahren beauftragte der Bund eine neuerliche Umfrage, mit deren Durchführung das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) und das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) betraut wurden. Ziel der KONTIV ist es, repräsentative Daten zum Alltagsverkehr der Bevölkerung in Deutschland zu ermitteln³.

*... dabei wurden 26.000 Haus-
halte mit 62.000 Personen zu
ihren Alltagswegen befragt.*

Dabei wurden in der Bundesrepublik im Jahre 2002 schriftlich wie telefonisch rund 26.000 Haushalte mit etwa 62.000 Personen nach ihren Alltagswegen und den benutzten Verkehrsmitteln befragt. Die Befragung erfolgte zufällig über das ganze Jahr verteilt, so dass auch Informationen zu Samstagen, Sonntagen, Feiertagen und Ferienzeiten vorliegen. Somit wird das Verkehrsgeschehen eines vollständigen Jahres abgebildet.

Es wurden Informationen ...

Der Erhebungskatalog gliedert sich in mehrere Teilbereiche (s. Bild 1):

... zur Haushaltsstruktur, ...

- In einem **Haushaltsfragebogen** werden allgemeine Fragen zum Haushalt gestellt, wie beispielsweise Haushaltsgröße, Einkommen und Fahrzeugausstattung.

*... den im Haushalt lebenden
Personen ...*

- Jede Person des Haushalts füllt einen **Personenfragebogen** aus, mit Angaben zu Alter, Geschlecht und allgemeinen Fragen zur Verkehrsmittelnutzung.

*... sowie deren Alltagswegen
erhoben.*

- Das eigentliche „Herz“ der KONTIV ist der **Wegefragebogen**. Hier muss das Haushaltsmitglied alle seine Wege an einem (vorher zufällig bestimmten) **Stichtag** dokumentieren.

³ Detaillierte Informationen zur KONTIV 2002 sind im Internet zu finden unter www.kontiv2002.de

Bild 1: Erhebungskonzept der KONTIV				
Generell	Haushalte	Personen	Pkw	Wege
	• Haushaltsgröße • Fahrzeugausstattung • Wohnlage • Profil der Haushaltsmitglieder • Einkommen • Handy / Computer / Internet	• Soziodemographie • Schule / Beruf • Fahrerlaubnis • Wohndauer • Erreichbarkeit ÖV • Pkw-Verfügbarkeit • Fahrrad-Verfügbarkeit • ÖPNV-Fahrkartenart • Verkehrsmittelnutzung • Mobilitätsbehinderung • Erreichbarkeit üblicher Ziele	• Fahrzeugmerkmale • Jahresfahrleistung	
Stichtag		• Außer-Haus-Anteil • Normalität des Stichtags • Verfügbarkeit Pkw • Wetter	• Km-Stand	• Ausgangspunkt • Zweck / Ziel / Aktivität • Verkehrsmittel • Entfernung • Dauer (Start / Ankunft) • Anzahl Begleiter • Wirtschaftsverkehr
Quelle: Follmer, R., Kunert, U., Kloas, J., Kuhfeld, H.: Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht, 2004, S. 5				



Die Grundgesamtheit der befragten Personen wurde gegenüber früheren Untersuchungen erweitert.

Gegenüber den früheren KONTIV-Untersuchungen wurde 2002 erstmals auch die Mobilität von Kindern erfasst. Hierzu wurde ein eigener Kinderfragebogen entwickelt. Trotz sprachlicher Hürden versucht die KONTIV 2002 auch die ausländische Bevölkerung zu berücksichtigen. Damit umfasst die KONTIV 2002 als Grundgesamtheit die gesamte Wohnbevölkerung Deutschlands.

Die Stichprobe ist repräsentativ für die Bundesrepublik, jedoch nicht für die Stadt Wiesbaden, ...

Durch die Art der Stichprobenziehung wird gewährleistet, dass der Datensatz repräsentativ für die Bundesrepublik und auch repräsentativ für die einzelnen Bundesländer ist. Leider trifft dies nicht mehr auf kleinere Gebietseinheiten (wie Städte und Kreise) zu. So ist Wiesbaden im Bundesdatensatz gerade mit knapp 100 Haushalten und rund 200 Personen vertreten. Die Stichprobengröße lässt also für die Stadt keine repräsentativen Rückschlüsse zu. Vor diesem Problem standen auch an-

dere Kommunen und Kreise, die die KONTIV-Daten speziell für ihre Region auswerten wollten. Deshalb gab es die Möglichkeit, die „eigene“ Stichprobe durch zusätzliche Probanden auf ein repräsentatives Niveau aufstocken zu lassen. Das immense Interesse an kleinräumigen Auswertungen spiegelt sich in der Größe der Aufstockungsstichprobe wider, die mit 25.000 zusätzlich befragten Haushalten genauso groß ist wie die Grundstichprobe.

... deshalb wurde die Wiesbadener Teilstichprobe mit zusätzlichen Interviews aufgestockt.

Auch Wiesbaden hat von der Möglichkeit der Stichprobenaufstockung Gebrauch gemacht. So steht für die Stadt eine Stichprobe mit rd. 600 Haushalten und 1.300 Personen zur Verfügung, die zusammen etwa 3.500 Wege zurückgelegt haben. Die Stichprobe für Wiesbaden ist so angelegt, dass sie die Alters- und Geschlechtsstruktur in der Gesamtstadt sowie in den Ortsbezirken abbildet. Sie lässt somit Aussagen über das Mobilitätsverhaltens der Wiesbadener Bevölkerung zu. Zum Teil ist die Stichprobe auch für Teilgruppen repräsentativ (z.B. die Pkw-Halter). Jedoch ist der Stichprobenumfang zu klein, um etwa Aussagen für die nichtdeutschen Wiesbadener oder die Kinder zu treffen. Die Stichprobe ist auch nicht dazu geeignet, das Verkehrsaufkommen in der Stadt zu beschreiben, denn einerseits sind in Wiesbaden natürlich auch die Auswärtigen unterwegs, andererseits legen die Wiesbadener ihre Wege nicht ausschließlich in der Landeshauptstadt zurück.

Keine Vergleichbarkeit mit früheren KONTIV-Studien

Ein Vergleich mit früheren KONTIV-Studien ist nicht möglich.

Das Design der aktuellen KONTIV-Studie wurde den geänderten Realitäten angepasst:

- Die Grundgesamtheit wurde an die Wohnbevölkerung angepasst (einschließlich Kinder und ausländische Bevölkerung).
- Der Fragenkatalog wurde aktualisiert.
- Die Befragungsmethode hat sich geändert. Neben der schriftlichen Befragung mit Fragebögen wurden auch computerunterstützte telefonische Interviews durchgeführt.

In der Summe führen diese „Feinjustierungen“ dazu, dass ein Vergleich der aktuellen KONTIV mit den früheren Erhebungen kaum möglich ist. Stellt man beispielsweise im Zeitvergleich einen bestimmten Trend fest, lässt sich nicht eindeutig sagen, ob diese Tendenz die Wirklichkeit abbildet oder ob es sich nur um ein Artefakt handelt, welches sich aus den unterschiedlichen Erhebungsdesigns ergibt. Auf einen Vergleich mit früheren Erhebungen wird daher aus methodischen Gründen verzichtet.

Tab. 1: KONTIV 2002 – Struktur der Stichprobe					
	Wiesbaden	Bund	Hessen	Rhein-Main-Region	Frankfurt
Erhebungszeitraum	07.12.2001 – 22.12.2002				
Datenquelle	Aufstockungs- stichprobe Wiesbaden	Bundes- datensatz	Aufstockungs- stichprobe Hessen	Aufstockungs- stichprobe Hessen	Aufstockungs- stichprobe Hessen
Grundgesamtheit	Deutschsprachige Bevölkerung ab 0 Jahre (einschließlich deutsch sprechender hier lebender ausländischer Mitbürger).				
Erhebungsmethode	Schriftliche Befragung (PEN) und computerunterstützte telefonische Interviews (CATI).				
Erhebungseinheit	- Haushalte - Alle im Haushalt lebenden Personen. - Alle Wege jeder Person des Haushalts, an einem zufällig für die Person ausgewählten Stichtag.				
Gewichtung	Wiesbaden- spezifisch nach Alter, Geschlecht, Haushaltsgröße und Ortsbezirk	Gewichtung Bundes- datensatz	Gewichtung Aufstockungs- stichprobe Hessen	Gewichtung Aufstockungs- stichprobe Hessen	Gewichtung Aufstockungs- stichprobe Hessen
Fallzahlen Haushalte insgesamt (gewichtet) telefonisch schriftlich	607 (dto.) 65,1% 34,9%	25.848 (dto.) 70,4% 29,6%	8.761 (dto.) k.A.	1.878 (3.083) k.A.	691 (936) k.A.
Fallzahlen Personen insgesamt (gewichtet) telefonisch schriftlich	1.306 (dto.) 95,9% 4,1%	61.729 (dto.) 75,8% 4,2%	21.229 (dto.)	4.243 (7.471)	1.420 (2.265)
Fallzahlen Wege insgesamt (gewichtet)	3.530 (3.488)	167.851 (165.577)	57.459 (57.249)	11.416 (20.450)	3.522 (5.677)
Quelle: KONTIV 2002					

Vergleich mit anderen Regionen und der Stadt Frankfurt

*Ein Vergleich
der Wiesbadener Ergebnisse
mit der Region
dient als „Orientierungshilfe“.*

Um die Wiesbadener Ergebnisse einordnen zu können, werden diese den Ergebnissen anderer Regionen gegenübergestellt. Der Vergleichsring besteht aus Zahlen für den Bund, Hessen, die Rhein-Main-Region und die Stadt Frankfurt. Sicher lässt sich einwenden, dass aufgrund der unterschiedlichen Siedlungsstrukturen ein Vergleich mit den gewählten Gebieten nur bedingt möglich ist. Die regionalen Vergleichswerte können jedoch mitunter gute Orientierungswerte bilden. Ein Vergleich mit Städten ähnlicher Struktur und Größe wie Wiesbaden war aus Gründen mangelnder Datenverfügbarkeit nicht möglich.

3. Grunddaten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung

Das „Herz“ der KONTIV sind die detaillierten Informationen zu den alltäglichen Wegen.

Das Kernstück der KONTIV 2002 bilden die detaillierten Wegeinformationen für jeden Teilnehmer. Dabei wurde für jeden Befragten zufällig ein Stichtag des Jahres ausgewählt und die an diesem Tag zurückgelegten Wege empirisch erfasst. Durch die Zufallsauswahl wird gewährleistet, dass die Mobilität an allen Tagen, einschl. Werktagen, Sonntagen, Feiertagen und Ferientagen, repräsentativ abgebildet wird.

Wie in Kapitel 2 beschrieben, wurde die KONTIV 2002 teilweise als schriftliche Befragung durchgeführt und teilweise wurden die befragten Personen telefonisch interviewt. In der Regel wurden in den telefonischen Interviews ausführlichere Informationen erhoben. Da in der Wiesbadener Stichprobe 96 % der Personen telefonisch befragt wurden, liegen detaillierte Ergebnisse für nahezu die komplette Stichprobe vor.

Jeder Weg wird genau erfasst.

Im Einzelnen wurden folgende Informationen zu den zurückgelegten Wegen am Stichtag erhoben:

- Ausgangspunkt des **ersten** Weges (zu Hause / woanders)
- Startzeit
- Zweck oder Ziel des Weges
 - Arbeitsplatz*
 - dienstlich / geschäftlich*
 - Ausbildung / Schule*
 - Einkauf*
 - private Erledigung*
 - Holen / Bringen von Personen*
 - Freizeitaktivität*
 - Sonstiges*
- Genutztes Verkehrsmittel
 - zu Fuß*
 - Fahrrad*
 - Moped, Mofa, Motorrad*
 - Pkw als Fahrer oder Mitfahrer*
 - Lkw*
 - Linienbus / Stadtbus*
 - U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Nahverkehrszug*
 - Reisebus, Fernzug, Schiff, Flugzeug, Sonstiges*
- Wurde der Weg alleine zurückgelegt?
- Wo lag das Ziel (Adresse)?
- Ungefähre Entfernung
- Ankunftszeit

Informationen zu Wegen können natürlich nur erhoben werden, wenn die befragte Person am ausgewählten Stichtag mobil war. Diese Aussage ist insofern von Bedeutung, als sich Auswertungen zum Verkehrsverhalten – je nach Fragestellung – auf alle Personen beziehen können, die zu ihrem Stichtagsverhalten befragt wurden, oder nur auf den Personenteil, der an dem Stichtag tatsächlich das Haus verlassen hat.

Wichtig für das Verständnis der Ergebnisse ist die Kenntnis über die Definition eines Weges.

Was ist ein Weg?

Der Wegedefinition kommt in der KONTIV-Studie eine zentrale Bedeutung zu. Unter einem Weg versteht man das Erreichen eines Ziels zu einem bestimmten Zweck. Um das Ziel zu erreichen, können die Verkehrsmittel gewechselt werden, dabei bleibt es aber ein Weg. Hin- und Rückwege werden getrennt erfasst. Kommt es zum Wechsel des Wegezweckes, so werden zwei getrennte Wege erfasst. Natürlich enthält diese Definition Unschärfen und nicht jeder zurückgelegte Weg lässt sich exakt in dieses Schema pressen, doch sie ist hinlänglich genau, um das Verkehrsverhalten so zu beschreiben, dass die Ergebnisse „intuitiv“ verstehbar bleiben.

In diesem Zusammenhang muss auch noch eine Anmerkung über die „Hin- und Rückwege“ gemacht werden. In der KONTIV 2002 wird der „Rückweg vom vorherigen Weg“ dem Wegezweck des vorherigen Weges zugeordnet. Gleiches gilt für den Weg „nach Hause“, sofern es sich nicht um eine komplexe Wegekette handelt.

Aufgrund einer vermuteten Untererfassung wird der Wirtschaftsverkehr für die Wiesbadener Stichprobe nicht ausgewertet.

Wege im Wirtschaftsverkehr bleiben unberücksichtigt

Die KONTIV 2002 enthält einen separaten Fragebogen zum „Wirtschaftsverkehr“. Dieser sollte von denjenigen ausgefüllt werden, die am Stichtag beruflich unterwegs waren, seien es Taxifahrer, Briefträger oder Monteure. Die Angaben zu den beruflichen Wegen wurden pauschal erhoben. Die Fallzahlen der Wiesbadener Stichprobe zu den „regelmäßigen beruflichen Wegen“ sind sehr klein. Vermutlich liegt hier eine Untererfassung vor, so dass die Wege des Wirtschaftsverkehrs im Folgenden stets unberücksichtigt bleiben.

Was ist ein Hauptverkehrsmittel?

Einem Weg wird ein Hauptverkehrsmittel zugeordnet.

Im einfachsten Falle legt man einen Weg mit einem einzigen Verkehrsmittel zurück. Dann ist das genutzte Verkehrsmittel das Hauptverkehrsmittel. Mitunter wird aber das Verkehrsmittel auf dem Weg gewechselt. So kann der Weg zur Arbeit mit einem Fußweg zur Bushaltestelle beginnen, geht mit einer Busfahrt weiter und endet wieder mit einem Fußweg zum Arbeitsplatz. Da das Design der Studie so angelegt ist, dass für den genannten beispielhaften Weg nicht jede Etappe des Weges separat dokumentiert wird, sondern Mehrfachantworten vorgesehen sind, wurde folgendes Vorgehen zur Ermittlung des Hauptverkehrsmittels gewählt ⁴:

Das Hauptverkehrsmittel ist jenes, mit dem die längste Etappe des Weges zurückgelegt wurde.

Besteht ein Weg aus mehreren Etappen, so wird das Verkehrsmittel, mit dem (vermutlich) die längste Etappe zurückgelegt wurde, als Hauptverkehrsmittel ausgewählt. Hierzu werden die Verkehrsmittel in eine Hierarchie gebracht, an deren Spitze jene stehen, mit denen üblicherweise die weiteren Wege zurückgelegt werden (Flugzeug, Reisebus oder Fernzug). Am Ende der Liste finden sich die Verkehrsmittel für die kurzen Wege (zu Fuß, Fahrrad). Als Hauptverkehrsmittel wird nun jenes ausgewählt, welches unter den angekreuzten Antworten am weitesten oben in der Liste steht.

Der Vorteil dieses Vorgehens liegt darin, dass sich die Auswertungen zur Verkehrsmittelwahl übersichtlich gestalten, da man nicht mit mehreren Verkehrsmitteln pro Weg jonglieren muss. Der Nachteil dieses Verfahrens ist jedoch, dass die Verkehrsmittel für die kürzeren Wege bei der Kennzahlenbildung tendenziell unterschätzt werden.

3.1 Wer bleibt zu Hause und wer ist unterwegs (Außer-Haus Anteil)?

Rund 230.000 Wiesbadener verlassen täglich wenigstens einmal das Haus.

Mit der KONTIV soll das Verkehrsverhalten repräsentativ für einen „durchschnittlichen“ Tag ermittelt werden. Natürlich können Stichprobentage auch solche sein, an denen das Haus nicht verlassen wurde. In Wiesbaden waren es 14 % der Befragten, die an dem betreffenden Stichtag nicht außer Hause waren (vgl. Bild 2). Aufgrund der Repräsentativität der Stich-

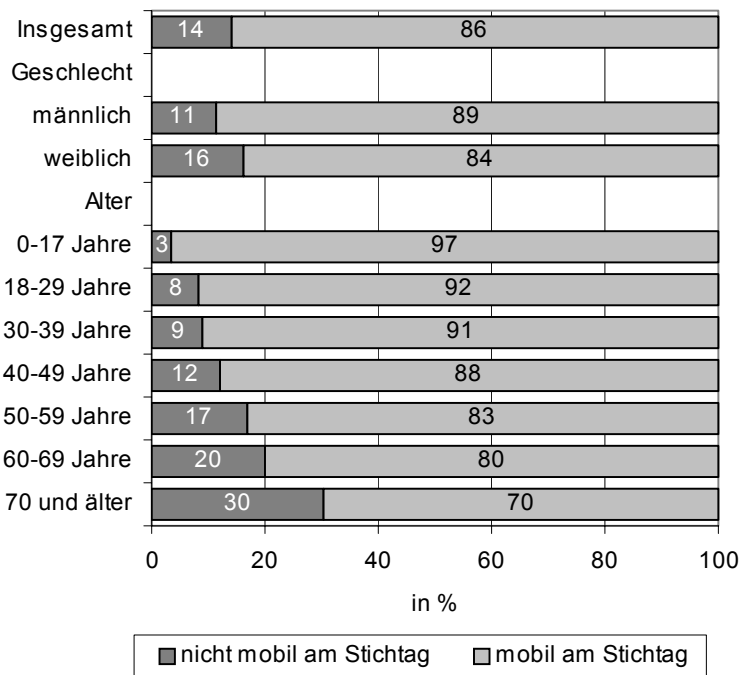
⁴ Follmer, R., Kunert, U., Kloas, J., Kuhfeld, H.: Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht. Bonn / Berlin 2004, S. 61.

probe und der zufälligen Verteilung der Stichtage lässt sich daraus schließen, dass 14 % der Wiesbadener Bevölkerung an einem durchschnittlichen Tag zu Hause bleiben (rund 40.000 Personen, vgl. Tab. 11A im ANHANG). Umgekehrt heißt dies aber auch, dass an einem „normalen“ Tag rund 230.000 Einwohner täglich wenigstens einmal das Haus verlassen.

*Männer sind etwas häufiger unterwegs als Frauen
- die Jungen sind deutlich mobiler als die Älteren.*

Wirft man einen Blick auf die soziodemographischen Merkmale, so lassen sich leichte Unterschiede in dem Außer-Haus-Anteil zwischen den Geschlechtern feststellen. Während bei den Männern im Schnitt 89 % täglich mindestens einmal außer Haus sind, sind es bei den Frauen knapp 84 %. Deutlicher werden die Unterschiede, wenn man das Alter der Befragten in Betracht zieht. Am mobilsten sind die Jüngsten – 97 % der unter 18-Jährigen waren am Stichtag mobil. Die Mobilitätsquote sinkt deutlich mit zunehmendem Alter. Bei den über 70-Jährigen bleiben immerhin 30 % zu Hause und nur 70 % haben am Stichtag das Haus verlassen.

**Bild 2:
Außer-Haus Anteil**



Quelle: KONTIV 2002 - eigene Berechnungen
siehe auch ANHANG Tab. 11A



3.2 Was sind die Hauptwegezwecke?

Die meisten Wege
dienen Freizeitaktivitäten
oder dem Einkauf ...

... nur 16 % aller Wege
sind Arbeitswege. ...

„Die meisten Wege führen zur Arbeit“ – dies wäre wohl die am häufigsten gewählte Antwort, wenn man in einer spontanen Umfrage die Bürger zu den Hauptwegezwecken befragen würde. Weit gefehlt. Die meisten Wege entfallen auf die Kategorien „Freizeit“ und „Einkauf“ (vgl. Tab. 2). 30 % der Wege der Wiesbadener sind Freizeitwege. Darunter fallen Besuche, Hobbys, Tagesausflüge, Sport und ähnliches. An zweiter Stelle steht der Einkauf, sei es für den täglichen Bedarf oder auch der Einkaufsbummel in der Stadt. Immerhin noch 26 % aller zurückgelegten Wege haben diesen Wegezweck. Erst an dritter Stelle folgen mit 16 % die Wege zur Arbeit und zurück. Fast gleichauf ist mit 13 % der Anteil, der auf „private Erledigungen“ entfällt. Hierzu zählen beispielsweise Behörden- oder Arztbesuche.

Wiesbaden nimmt bezüglich der außerhäusigen Aktivitäten keine Sonderstellung ein. Betrachtet man die Ergebnisse im Vergleich zur Region oder dem Bund, so zeigen sich dort ähnliche Muster.

Tab. 2: Hauptwegezweck		Wiesbaden im Vergleich						
	Wege	Beruf	Aus- bildung	dienstlich/ geschäftlich	Be- gleitung	private Er- ledigungen	Einkauf	Freizeit
	abs.	%						
Wiesbaden	3.488	16	4	1	9	13	26	30
Hessen	53.763	17	6	1	7	15	22	32
Rhein-Main-Region	19.239	17	6	1	7	15	23	32
Frankfurt	5.308	18	6	1	7	13	26	29
Bund	191.149	16	7	1	9	13	21	33

Quelle: KONTIV 2002 - eigene Berechnungen
siehe auch ANHANG Tab. 13A



... Trotzdem
sind wir nicht auf dem Weg
zu einer Freizeitgesellschaft.

Dieses Ergebnis scheint jenen Recht zu geben, die uns zunehmend auf dem Wege zu einer Freizeitgesellschaft sehen. Doch dem ist nicht so. In Kapitel 2 wurde zwar darauf hingewiesen, dass ein Vergleich der Ergebnisse mit früheren KONTIV-Untersuchungen schwierig ist, trotzdem soll an dieser Stelle – unter allen Vorbehalten – ein Blick in die Vergangenheit gewagt werden: Fasst man die Kategorien „private Erledi-

gungen“, „Einkauf“ und „Freizeit“ zusammen, so lag deren Anteil an allen Wegen in den Jahren 1976, 1982 und 1989 auf Bundesebene bei rund 65 %, mit leicht steigender Tendenz. Dies kommt dem derzeitigen Wert recht nahe – eine „dramatische“ Verschiebung ist nicht festzustellen.

3.3 Welche Hauptverkehrsmittel werden genutzt?

Der Wahl des Verkehrsmittels kommt eine zentrale Bedeutung zu, wenn es um umwelt- und sozialverträgliche Mobilität geht. ...

Die Verkehrsmittelnutzung und Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung ist eine der zentralen Schlüsselgrößen, wenn es um die umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des städtischen Verkehrsgeschehens geht. Für die Stadt Wiesbaden ist genau dieses eine wichtige Zielsetzung. Sie wird auch im neuen Verkehrsentwicklungsplan ⁵ an den Zielen der

- Stadtverträglichkeit
(Mischung der Nutzungsstrukturen mit dem Ziel der Reduzierung des Verkehrsaufkommens),
- Umweltverträglichkeit
(Verringerung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen),
- Sozialverträglichkeit
(Abbau von Benachteiligungen für Bevölkerungsgruppen ohne Auto und gleiche Mobilitätschancen für alle Personengruppen),
- Funktionsfähigkeit
(Gewährleistung der Erreichbarkeit aller Stadtteile) sowie
- Verkehrssicherheit
(Reduzierung der Unfälle)

festhalten.

... Dabei wäre ein hoher Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsgeschehen wünschenswert.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass – unter den Bedingungen der freien Verkehrsmittelwahl – möglichst viele Wege mit dem sog. Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV ⁶) und wenige mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden sollten. Wie sieht die Situation nun in Wiesbaden aus?

⁵ Verkehrsentwicklungsplan 2020; in Arbeit.

⁶ Der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) setzt sich aus dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV) zusammen.

*Fahrradfahren
ist in Wiesbaden
eher die Ausnahme.*

*Die ÖPNV-Nutzung
liegt deutlich über dem Bundes-
schnitt.*

Der Fußwegeanteil der Wiesbadener liegt mit 24 % im Bundesschnitt (vgl. Tab. 3). Nur in Frankfurt wird wesentlich mehr gelaufen; hier werden knapp 34 % der Wege zu Fuß beschritten. Auf dem Fahrrad werden in Wiesbaden lediglich 3 % der Wege zurückgelegt; dieser Wert ist schon traditionell gering und liegt deutlich hinter den Vergleichsgebieten. Vergleichsweise hoch ist in Wiesbaden der ÖPNV-Anteil: Bei 16 % ihrer Wege benutzen die Wiesbadener öffentliche Verkehrsmittel; im Bundesmittel sind es immerhin 8 %-Punkte weniger. Deutlich vorne in der Gunst der Wiesbadener Verkehrsteilnehmer liegt jedoch das Auto; 38 % aller Wege entfallen auf den Pkw (als Fahrzeugführer). Hinzu kommen noch 19 % der Wege, die als Beifahrer im Auto zurückgelegt werden.

Tab.3:
Hauptverkehrsmittelwahl Wiesbaden im Vergleich

Haupt- verkehrsmittel	Wiesbaden		Hessen	Rhein- Main- Region	Frank- furt	Bund
	n	%	%	%	%	%
zu Fuß	830	24	25	26	34	24
Fahrrad	108	3	6	9	9	9
ÖPV	567	16	8	9	16	8
MIV-Fahrer	1.319	38	41	37	26	41
MIV Mitfahrer	649	19	20	18	16	18
keine Angabe	14	0	0	0	0	0
Insgesamt	3.488	100	100	100	100	100
Quelle: KONTIV 2002 - eigene Berechnungen siehe auch ANHANG Tab. 12A						

*Die Verkehrsmittelampel
gibt Auskunft über die Anteile
umweltschonender und umwelt-
belastender Verkehrsmittel.*

Geht es um die Frage, wie umweltverträglich die Wiesbadener ihre Alltagswege zurücklegen, bietet sich ein Blick auf den so genannten Umwelt-Split an. Bei dieser Methode werden die umweltschonenden Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel) zum Umweltverbund zusammengefasst und dem Individualverkehr mit dem Auto gegenübergestellt. Mittels einer **Verkehrsmittelampel** wird das Ausmaß der verkehrsmittelinduzierten Umweltbelastung angezeigt. Üblicherweise werden 3 Stufen unterschieden⁷.

⁷ Erl, E.: Mobilität und Verkehrsmittelwahl. Fachtagung „Mobilität und Sicherheit- ein Widerspruch?“ BGW Berufsgenossenschaft für Gesundheit und Wohlfahrtspflege, Köln 2003, S. 11.

- **Stufe A:** Anteil des Umweltverbundes sinkt unter 50 %
- **Stufe B:** Anteil Kfz-Lenker wird größer als Anteil des Umweltverbundes
- **Stufe C:** Anteil Kfz-Lenker steigt auf über 50 %

*Noch liegt in Wiesbaden
der Anteil der Wege,
die mit dem Umweltverbund
zurückgelegt werden,
vor dem der Kfz-Lenker.*

Deutschland hat in den neunziger Jahren die Stufe A erreicht; der Anteil des Umweltverbundes ist unter 50 % gesunken. Auf Bundesebene ist mittlerweile die Stufe B erreicht; der Anteil der Kfz-Lenker wird größer als der Anteil des Umweltverbundes (vgl. Bild 3). Wiesbaden hat diesen „Grenzwert“ noch nicht überschritten, ist aber tendenziell auf dem Weg dahin. Zurzeit liegt der Anteil des Umweltverbundes noch etwa 5 %-Punkte über dem der Kfz-Lenker.

Die Wahl des Verkehrsmittels ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig. Drei Einflussgrößen kommt in diesem Zusammenhang eine ganz besondere Bedeutung zu: der Pkw-Verfügbarkeit (s. Kapitel 5), dem Wegezweck und der Wegezeit. Weil sich Pkw-Verfügbarkeit und Wegezwecke bei Männern und Frauen unterscheiden, ergeben sich darüber hinaus noch deutliche geschlechtsspezifische Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl.

Bild 3: Verkehrsmittelampel (Umwelt-Split)					
	Wiesbaden im Vergleich				
	Wiesbaden	Hessen	Rhein-Main-Region	Frankfurt	Bund
MIV-Fahrer	38	41	37	26	41
MIV-Mitfahrer	19	20	18	16	18
Umweltverbund (Fahrrad, zu Fuß, ÖPV)	43	39	44	58	41
	Stufe A	Stufe B	Stufe A	noch nicht Stufe A	Stufe B
Quelle: KONTIV 2002 - eigene Berechnungen siehe auch ANHANG Tab. 12A					

Die beruflichen Wege werden vorzugsweise mit dem Auto zurückgelegt.

Die meisten beruflichen Wege werden mit dem Auto zurückgelegt (61 % - Stufe C; vgl. Bild 4). Der Beifahreranteil ist hier am geringsten (9 %), was dafür spricht, dass Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr noch immer eine untergeordnete Rolle spielen. Mit dem Umweltverbund gelangen lediglich 30 % der Wiesbadener zur Arbeit. Ein ganz anderes Bild ergibt sich für den Einkaufs- und Freizeitbereich. Hier liegt der Umweltverbund deutlich vor dem motorisierten Individualverkehr bei knapp 50 % (Stufe A wird gerade erreicht). Auch sind für die nicht beruflich induzierten Wegezwecke die Fahrzeuge deutlich häufiger mit Beifahrern besetzt.

Die Männer fahren deutlich lieber mit dem Auto als die Frauen.

Das geschlechtsspezifische Verhalten bei der Verkehrsmittelwahl scheint alle gängigen Vorurteile zu bestätigen. Das „starke“ Geschlecht bevorzugt das Auto: 48 % aller Wege legen die Männer im Pkw zurück – als Führer des Fahrzeugs wohlgermerkt. Der Beifahrersitz ist nicht die bevorzugte Fortbewegungsmethode der Männer, da ist sogar das öffentliche Verkehrsmittel die etwas häufiger gewählte Alternative. In der Stufenskala der Verkehrsmittelampel stehen die Männer kurz vor Erreichen der Stufe C, bei der der MIV-Anteil auf über 50 % steigt. Bei den Frauen sieht dies anders aus. Der Umweltverbund wird für 48 % aller Wege benutzt. Das Auto wird nur von 29 % der Frauen selbst gesteuert – damit haben die Frauen gerade einmal die Stufe A der Verkehrsmittelampel erreicht.

**Bild 4 :
Verkehrsmittelampel (Umwelt-Split) nach Hauptwegezweck und Geschlecht**

	Hauptwegezweck				Geschlecht	
	Beruf	private Erledigungen	Einkauf	Freizeit	männlich	weiblich
MIV-Fahrer	61	40	34	30	48	29
MIV-Mitfahrer	9	20	16	24	14	23
Umweltverbund (Fahrrad, zu Fuß, ÖPV)	30	40	50	46	38	48
	Stufe C	Stufe B	Stufe A	Stufe A	Stufe B → Stufe C	Stufe A

Quelle: KONTIV 2002 - eigene Berechnungen
siehe auch ANHANG Tab. 12A

3.4 Zurückgelegten Wege, Wegelängen und Wegedauern

860.000 Wege

*legen die Wiesbadener im Schnitt
pro Tag zurück.*

Im Schnitt werden von den (mobilen) Wiesbadenern pro Tag 3,7 Wege zurückgelegt. Berechnungsbasis hierfür sind jedoch nur die Personen, die an ihrem Stichtag auch tatsächlich unterwegs waren. Nimmt man als Grundlage alle Wiesbadener, also auch solche, die am Stichtag nicht das Haus verlassen haben, ergibt sich ein Wert von 3,2 Wegen pro Tag und Person. Hochgerechnet auf die gesamte Bevölkerung sind dies rund 860.000 Wege, die pro Tag von den Einwohnern der Stadt zurückgelegt werden.

*Die Hälfte aller Wege
ist nicht länger als 4 km
und dauert nicht länger
als 15 Minuten.*

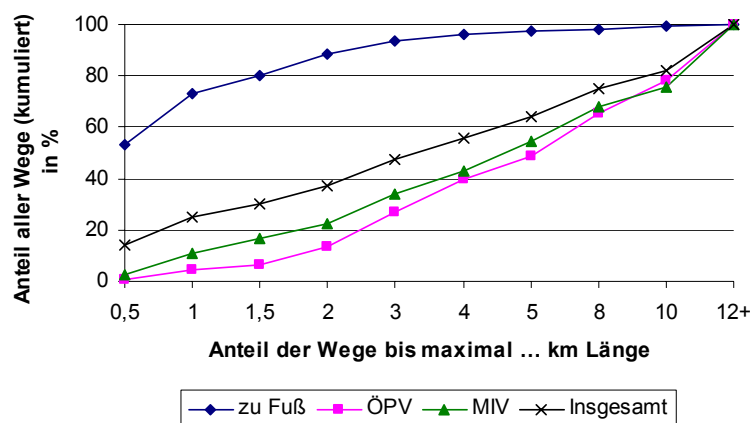
Die durchschnittliche Wegelänge beträgt pro zurückgelegtem Weg 10,4 km. Dabei sind jedoch 50 % aller Wege nicht länger als maximal 4 km. Gleiches gilt für die Wegedauer – im Schnitt dauert ein Weg 23,7 Minuten, aber 50 % aller Wege sind schon nach ca. 15 Minuten zu Ende. Deutlicher werden die Zusammenhänge in den folgenden beiden Bildern. Hier werden die Wegelängen und Wegedauern in kumulierter Form dargestellt. Bild 5 für die kumulierten Wegelängen zeigt bei Betrachtung der „Insgesamt“-Linie, dass gut 15 % aller Wege nach 0,5 km schon zu Ende sind. Nach 2 km ist bei fast 40 % aller Wege das Ziel erreicht. Gut 80 % aller erfassten Wege gehen nicht weiter als 12 km. 11 % der Autofahrer fahren nicht weiter als einen Kilometer - fast ein Viertel der Fahrer stellen ihr Fahrzeug schon nach zwei Kilometern wieder ab. Für den ÖPNV hätte man eigentlich erwarten können, dass die kurzen Wegeanteile deutlich über denen des MIV liegen (Bus auf kurzen und Auto auf längeren Strecken). Dem ist jedoch nicht so. Nach zwei Kilometern haben erst 13 % der Fahrgäste ihr Ziel erreicht, jede/r Zweite fährt maximal fünf Kilometer mit dem ÖPNV. Acht von Zehn sind nach spätestens 12 Kilometern am Ziel.

*Ein Viertel aller Wege
mit dem Auto endet
nach spätestens 2 km,
das sind etwa 100.000 Wege
pro Tag.*

Dass in der Graphik die beiden Linien für ÖPV und MIV nahezu deckungsgleich sind, bedeutet nichts anders, als dass beide Verkehrsmittel das gleiche Verkehrssegment abdecken. Gerade für die kürzeren Wege ergibt sich hier ein Potential, welches der ÖPNV von dem MIV abschöpfen könnte. Hochgerechnet auf die eingangs erwähnten 860.000 Wege, die von der Wiesbadener Bevölkerung pro Tag zurückgelegt werden,

fallen rund 200.000 Wege auf das Auto (als Fahrer oder Beifahrer), die nicht länger als 4 km sind. Bezogen auf eine maximale Wegelänge von 2 km sind es immerhin noch etwas mehr als 100.000 Wege.

Bild 5:
Kumulierte Wegelängen nach Verkehrsmitteln



Quelle: KONTIV 2002 - eigene Berechnungen
siehe auch ANHANG Tab. 14A



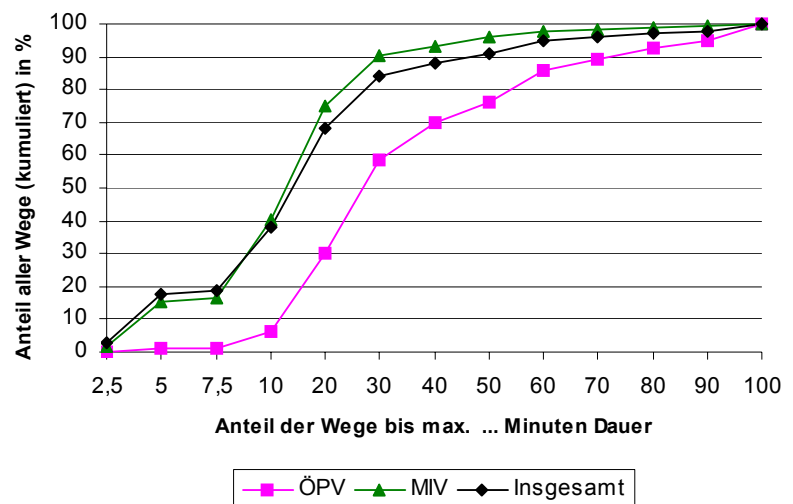
*Mit dem ÖPNV
ist man deutlich länger unter-
wegs als mit dem Auto.*

Bild 6 zu den kumulierten Wegedauern verdeutlicht, dass das Auto in Bezug auf die Wegezeit dem ÖPNV weitgehend überlegen ist. Während nach einer kurzen Fahrzeit von 10 Minuten immerhin schon 40 % der Autofahrer ihr Ziel erreicht haben, sind es bei den Gästen des ÖPNV gerade einmal knapp über 6 %. Am deutlichsten sind die Unterschiede bei der 20-Minutenmarke. Nach dieser Fahrzeit haben „nur“ 30 % der ÖPNV-Nutzer ihr Ziel erreicht, bei den Autofahrern sind nach 20 Minuten immerhin schon 75 % angekommen. Möglicherweise ist dies der Grund, weshalb auch für Kurzstrecken so gerne auf das Auto zurückgegriffen wird.

An dieser Stelle sei aber die Spekulation erlaubt, dass auf kurzen Wegstrecken die Unterschiede in der Realität nicht so groß sein dürften, wie sie sich in der Befragung ergeben haben. Einerseits wird der ÖPNV oft kritisch betrachtet und der eine oder andere rundet „aus Ärger“ die Fahrzeit mit dem Bus eher nach oben auf. Auf der anderen Seite sieht der Autofahrer sein Auto und sein Fahrverhalten in einem eher rosigen

Licht, was sicherlich dazu führt, dass beim Ausfüllen des Fragebogens das ewige im Kreis fahren auf der Suche nach einem Parkplatz das eine oder andere mal „vergessen“ wurde.

Bild 6:
Kumulierte Wegedauer nach Verkehrsmitteln



Quelle: KONTIV 2002 - eigene Berechnungen
siehe auch ANHANG Tab. 15A



4. Mobilitätsstile in der Wiesbadener Bevölkerung

*Wie oft nutzen die Wiesbadener
üblicherweise das Auto,
das Fahrrad oder den ÖPNV ...*

In Kapitel 3 wurden die Wege und Verkehrsmittel analysiert, die das Verkehrsverhalten der befragten Person an einem, zufällig für diese Person ausgewählten Tag, bestimmten. Die Aktivitäten dieses Tages müssen aber nicht zwangsläufig das übliche Verkehrsverhalten widerspiegeln. Deshalb wurden die Teilnehmer der KONTIV 2002 (erstmals) nach ihrem üblichen bzw. generellen Verkehrsverhalten befragt. Im Vordergrund standen dabei Fragen nach der generellen Nutzungshäufigkeit von Auto, Fahrrad oder dem ÖPNV sowie die Erreichbarkeit der üblichen Ziele mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln.

*... und lassen sich
aus diesen Nutzungshäufigkeiten
unterschiedliche Mobilitätsstile
erkennen?*

Neben der Fahrzeugausstattung der Haushalte werden deshalb in diesem Kapitel die „üblichen“ Nutzungshäufigkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel untersucht und der Frage nachgegangen, ob sich daraus Muster erkennen lassen, anhand derer man die unterschiedlichen Mobilitätsstile in der Wiesbadener Bevölkerung aufzeigen kann.

Tab. 4:
Unterscheidung von generellem Verkehrsmittelwahlverhalten und Stichtagserhebung

generelles Verkehrsmittelwahlverhalten	Verkehrsmittelwahlverhalten am Stichtag
Frage nach der üblichen Nutzungshäufigkeit (im Schnitt), nutzbar z.B. für Zielgruppenbestimmung im ÖPNV-Marketing. In bisherigen KONTIV-Studien nicht erhoben.	Differenzierte Abfrage aller Wege am Stichtag, nutzbar zu Hochrechnungszwecken. Für individuelle Typisierung nicht zu verwenden, da das Stichtagsverhalten nicht das typische Verhalten der Person sein muss.

Quelle: Follmer, R., Kunert, U., Kloas, J., Kuhfeld, H.:
Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht, 2004, S. 39



4.1 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad

Im Haushaltsfragebogen wurde danach gefragt, mit welchen und mit wie vielen Fahrzeugen der Haushalt ausgestattet ist. Von besonderem Interesse sind dabei Pkw und Fahrräder.

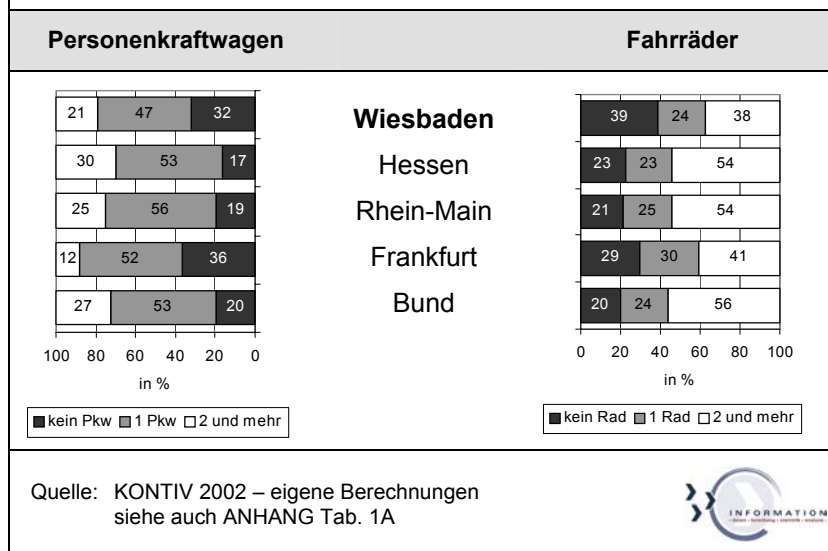
*In einem Drittel
aller Wiesbadener Haushalte
gibt es keinen Pkw, ...*

In etwa einem Drittel aller befragten Wiesbadener Haushalte gibt es kein Auto – ein bemerkenswert hoher Wert (vgl. Bild 7). Wirft man einen Blick über die Stadtgrenzen, wird dies bestätigt. Im Bundesschnitt sind lediglich rund 20 % der Haushalte ohne Pkw, der Wert für Hessen liegt sogar noch etwas darunter. Lediglich in der Nachbarstadt Frankfurt liegt der Anteil der Haushalte ohne Pkw mit 36 % noch über dem Wiesbadener Schnitt. Hier dürften neben der Siedlungsstruktur und der ÖPNV-Erschließung auch Unterschiede in der sozialstrukturellen Zusammensetzung der Bevölkerung eine Rolle spielen.

*... fast 40 % der Haushalte
haben kein Fahrrad.*

Nicht nur das Auto ist ein (vermeintlicher) Garant für uneingeschränkte Mobilität, auch dem Fahrrad kommt eine große Bedeutung zu. Mit ihm lassen sich kurze und mittlere Wege ohne Parkplatznöte zurücklegen und gerade im Freizeitbereich spielt es eine große Rolle – sollte man jedenfalls meinen. In der KONTIV wurden die Haushalte auch befragt, wie viele funktionstüchtige Fahrräder vorhanden sind. Erstaunlich hoch ist die Zahl der Wiesbadener Haushalte, in denen es gar keine Fahrräder gibt; es sind fast 40 %. Bundesweit ist es lediglich jeder fünfte Haushalt, der kein Fahrrad im Keller stehen hat. Hessen und speziell die Rhein-Main-Region weisen ähnliche Werte auf. Nur Frankfurt kommt mit 30 % „fahrradloser“ Haushalte dem Wiesbadener Wert nahe. Leider kann über die geringe Fahrradnutzung der Wiesbadener nur spekuliert werden. Die Gründe könnten im städtischen Fahrradnetz oder der Topographie liegen. Ebenso dürfte der Altersaufbau der Bevölkerung und möglicherweise auch ein höherer Anteil Wiesbadener, der der „Schlups- und Kragengesellschaft“ zu zurechnen ist, eine Rolle spielen.

Bild 7:
Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad
Wiesbaden im Vergleich



4.2 Nutzungshäufigkeit des Autos

Die Hälfte aller Wiesbadener
steigt einmal täglich in das Auto, ...

In Deutschland nutzen rund 55 % der Bürger ab 14 Jahren - als Fahrer oder Mitfahrer - (fast) täglich das Auto (vgl. Bild 8). Die Wiesbadener liegen mit 52 % knapp unter dem Bundeschnitt. Die hessenweiten Zahlen und auch die Rhein-Main-Region liegen etwa auf dem Wiesbadener Niveau. Etwas anders stellen sich die Zahlen für Frankfurt dar, wo sich lediglich 37 % der Bevölkerung täglich hinter das Steuer setzen. Entsprechend hoch ist in Frankfurt auch der Anteil an Personen, die nur selten oder gar nicht Auto fahren (19 %), im Gegensatz zu nur 10 % der Wiesbadener, die fast gänzlich auf ein Auto verzichten.

... dabei fahren Männer
deutlich häufiger als Frauen.

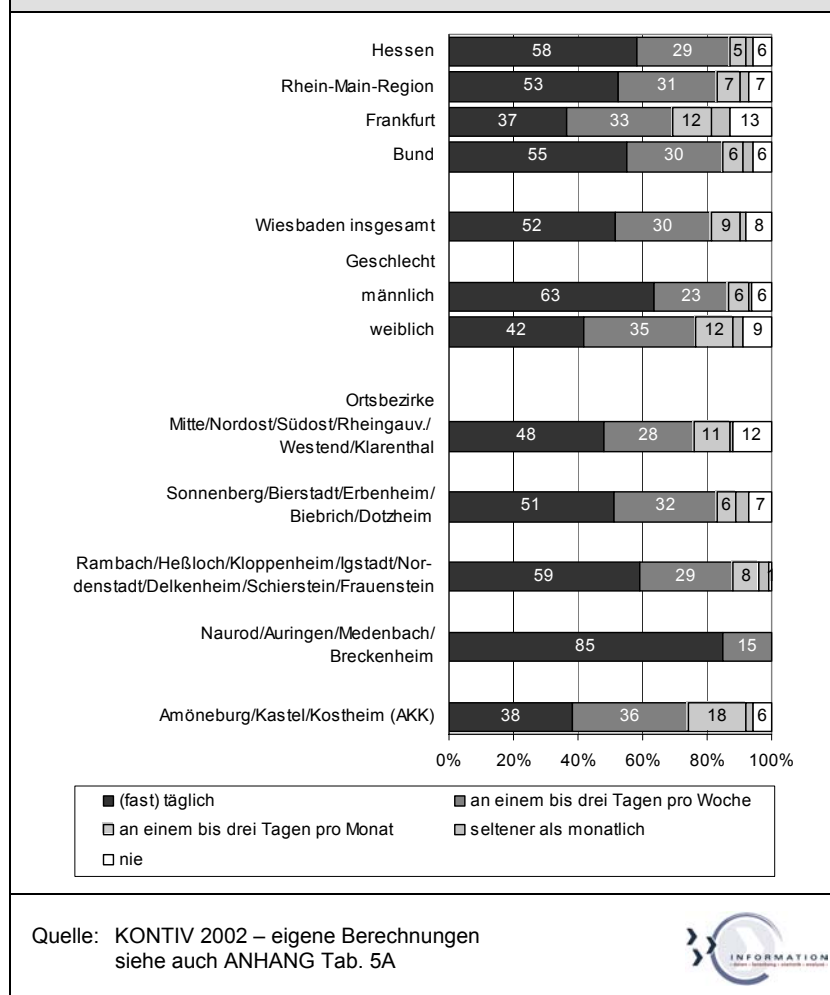
Das tägliche Autofahren scheint nach wie vor eine Männerdomäne zu sein; 63 % aller männlichen Befragten geben an, (fast) täglich hinter dem Steuer zu sitzen, 23 % sind es immerhin mindestens einmal die Woche. Bei den Frauen sind es gerade einmal 42 %, die jeden Tag mit dem Pkw unterwegs sind. Der Anteil der Wiesbadener, die selten oder nie Auto fahren, liegt bei den Männern knapp unter 10 %, bei den Frauen knapp darüber.

*In den (östlichen) Vororten
wird öfter mit dem Auto gefahren
als in der Innenstadt.*

*In AKK wird am seltensten
das Auto benutzt.*

Deutliche Unterschiede bei der Pkw-Nutzung sind auch zwischen den Wiesbadener Ortsbezirken auszumachen. In den zentral gelegenen Stadtteilen wird der Pkw seltener genutzt als in den Vororten. Gerade in den östlichen Ortsbezirken liegt die tägliche oder wöchentliche Nutzung des Pkw bei rund 90 %. Bemerkenswert scheint die Tatsache, dass in den Ortsbezirken der Rheinschiene (AKK) die tägliche Autonutzung mit 38 % noch 10 %-Punkte unter der der Innenstadt liegt. Hier dürften neben dem sozialstrukturellen Profil vor allem die traditionelle Nähe zwischen Wohn- und Arbeitsplatz eine Rolle spielen.

Bild 8:
Wie häufig benutzen Sie das Auto?

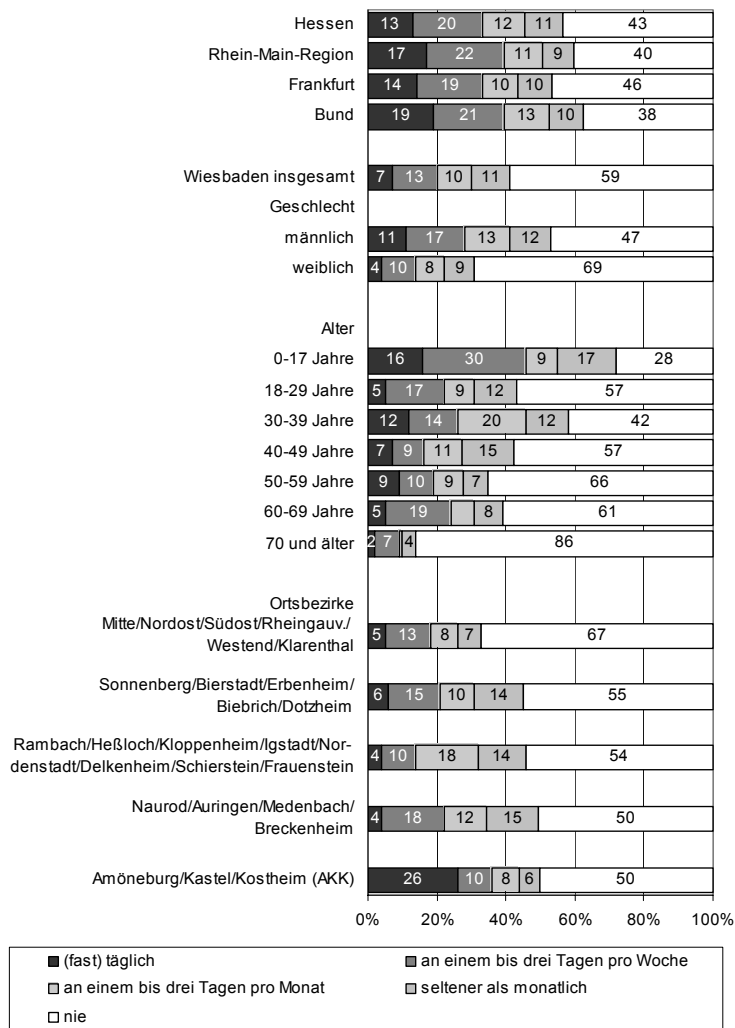


4.3 Nutzungshäufigkeit des Fahrrads

*Wenig Haushalte
besitzen ein Fahrrad
und noch weniger Personen
nutzen es.*

Die tägliche Fahrradnutzung ist in Wiesbaden eher eine exotische Erscheinung. Gerade einmal 7 % der Befragten gaben an, (fast) täglich mit dem Fahrrad zu fahren, bundesweit sind es immerhin 19 %. Selbst die Nachbarmetropole Frankfurt liegt mit einem Anteil von 14 % noch deutlich vor Wiesbaden. Auch die Anteile der radelnden Gelegenheitsnutzer sind in Wiesbaden eher gering und fast 60 % der Bevölkerung setzt sich nie auf das Fahrrad.

**Bild 9:
Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad?**



Quelle: KONTIV 2002 – eigene Berechnungen
siehe auch ANHANG Tab. 6A



Alters- und geschlechts-spezifische Unterschiede in der Nutzungshäufigkeit des Fahrrades.

Auch bei der Fahrradnutzung sind alters- und geschlechtsspezifische Unterschiede auszumachen. Grundsätzlich scheinen Männer häufiger auf das Fahrrad zu steigen als Frauen. Der Anteil der Frauen, die nie Fahrrad fahren liegt bei 69 %, bei den Männern „nur“ bei 47 %. Tendenziell nutzen jüngere Leute häufiger das Fahrrad als die älteren. Ausnahme sind die 18 bis 29-Jährigen. Hier scheint mit dem Führerscheinbesitz und dem ersten Auto das Zweirad an Bedeutung zu verlieren.

In AKK gehört das Fahrrad am ehesten zum Alltag.

Der Anteil der Fahrradverweigerer liegt in allen Teilen der Stadt bei 50 % und höher; in der Innenstadt sind es sogar 67 %. Andere Tendenzen zeigen sich in den AKK-Ortsbezirken. Fiel dort die tägliche Nutzung des Autos niedrig aus, so kommt das Fahrrad überdurchschnittlich oft zum Einsatz (26 %).

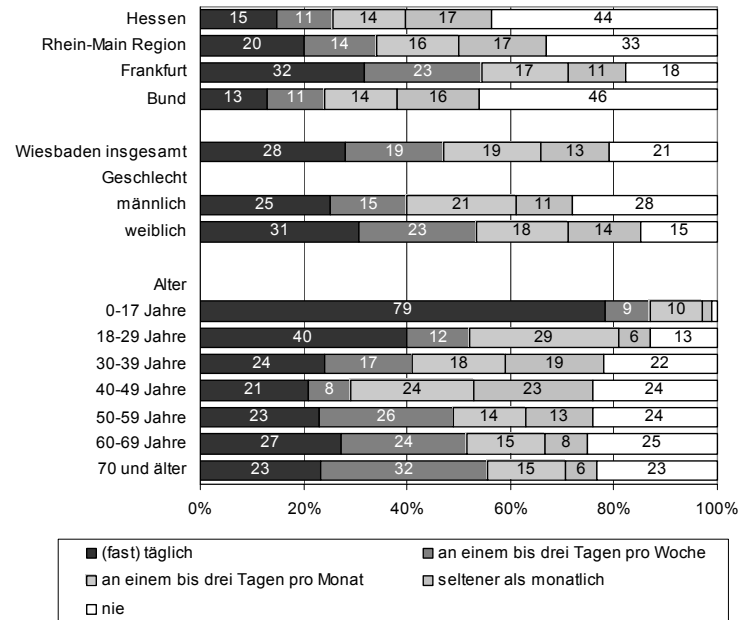
4.4 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV

Die Hälfte aller Wiesbadener nutzt täglich oder einmal wöchentlich das ÖPNV-Angebot.

Die Nutzungshäufigkeit des ÖPNV sieht in Wiesbaden folgendermaßen aus (vgl. Bild 10): 28 % der Bevölkerung nutzen das Busangebot nahezu täglich (Bund 13 %) und fast 20 % wenigstens einmal die Woche (Bund 11 %). Der Anteil der Einwohner, der nie in den Bus einsteigt, ist mit 21 % vergleichsweise gering (Bund 46 %).

Die Jüngeren fahren fast täglich mit dem Bus. Im „Autofahrer-Alter“ lässt die ÖPNV-Nutzung deutlich nach.

Die geschlechtsspezifischen Unterschiede sind nicht allzu ausgeprägt; tendenziell fahren Frauen etwas häufiger mit dem Bus als Männer. Deutliche Unterschiede sind jedoch zwischen den Altersklassen auszumachen. Bei den ganz Jungen wird der Bus von fast 80 % (fast) täglich genutzt, bei den 18 bis 29-Jährigen sind es immerhin noch 40 %. Die 30 bis 49-Jährigen steigen nur noch gelegentlich in den Bus. Die über 50-Jährigen nutzen das ÖPNV-Angebot wieder häufiger, vor allem die Zahl der Gelegenheitskunden, die mehrfach die Woche mit dem Bus fahren, nimmt wieder deutlich zu.

Bild 10:
Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV?

Quelle: KONTIV 2002 – eigene Berechnungen
siehe auch ANHANG Tab. 7A



4.5 Mobilitätsstile

Lassen sich mit den bisher gewonnenen Informationen Mobilitätsstile in der Wiesbadener Bevölkerung abbilden?

In der bisherigen Darstellung wurden die Einzelaspekte zum Verkehrsverhalten separat betrachtet. Im Folgenden werden die Ergebnisse miteinander kombiniert um eine differenziertere Darstellung zu ermöglichen. Dabei werden die befragten Personen bestimmten Kundengruppen zugeordnet, die so genannte Mobilitätstypen kennzeichnen.

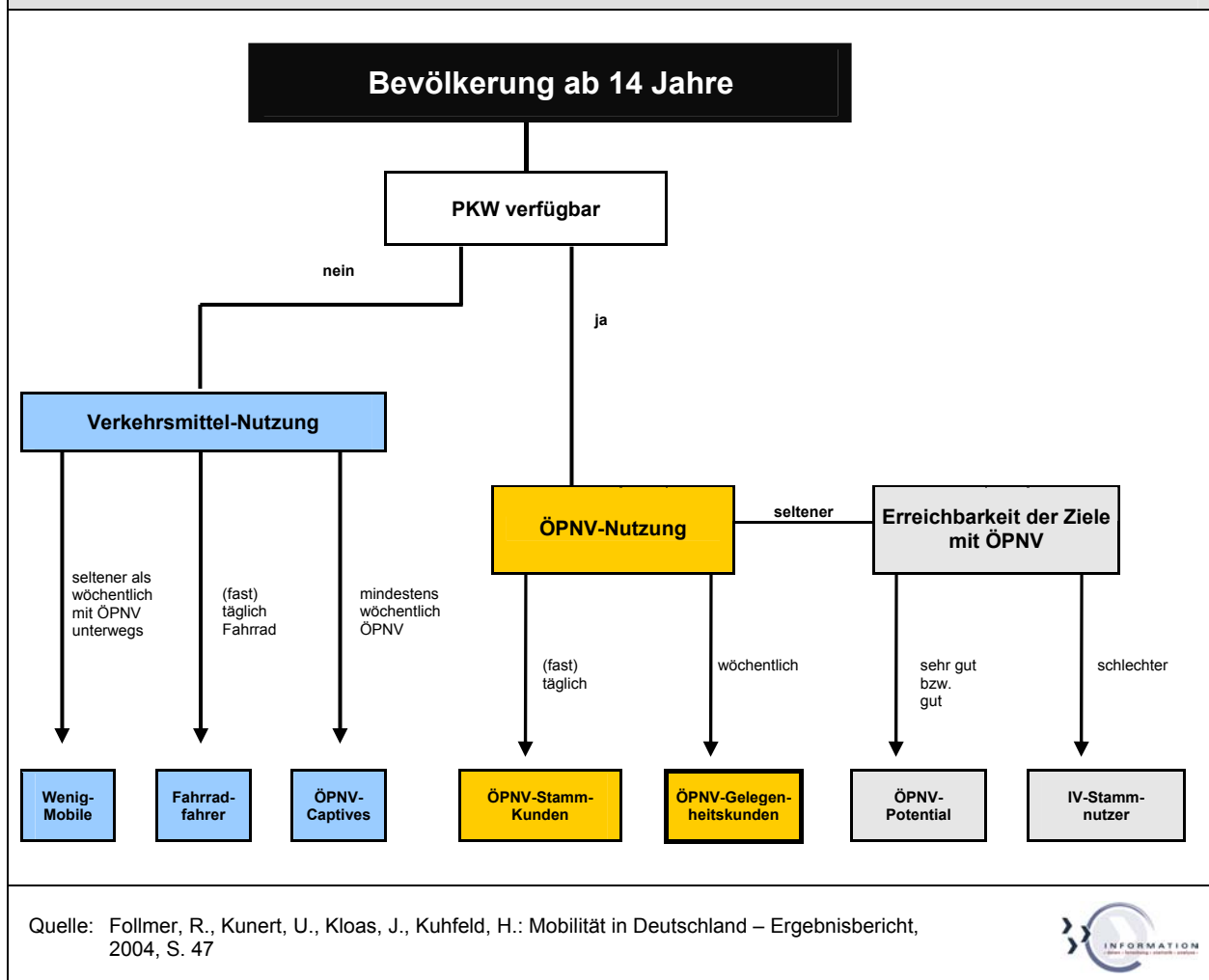
Für die Segmentation werden folgende Merkmale miteinander kombiniert ⁸:

- generelle ÖPNV-Nutzungshäufigkeit
- Pkw-Verfügbarkeit
- Fahrradnutzung
- Bewertung der Erreichbarkeit der üblichen Ziele

⁸ Follmer, R., Kunert, U., Kloas, J., Kuhfeld, H.: Mobilität in Deutschland – Ergebnisbericht, 2004, S. 47

Bild 11 zeigt die schrittweise Verknüpfung der Variablen zu den unterschiedlichen Mobilitätstypen. Im Ergebnis werden acht unterschiedliche „Kundengruppen“ ermittelt, die sich wie folgt charakterisieren lassen:

Wenig-Mobile	- verfügen über einen Pkw - nutzen den ÖPNV seltener als wöchentlich
Fahrradfahrer	- verfügen nicht über einen Pkw - nutzen das Fahrrad (fast) täglich
ÖPNV-Captives	- verfügen nicht über einen Pkw - nutzen den ÖPNV mindestens wöchentlich
ÖPNV-Stammkunden	- verfügen über einen Pkw - nutzen den ÖPNV (fast) täglich
ÖPNV-Gelegenheitskunden	- verfügen über einen Pkw - nutzen den ÖPNV zumindest wöchentlich
ÖPNV-Potential	- verfügen über einen Pkw - nutzen den ÖPNV seltener als wöchentlich - können ihre Ziele mit dem ÖPNV sehr gut oder gut erreichen
IV-Stammkunden	- verfügen über einen Pkw - nutzen den ÖPNV seltener als wöchentlich - können ihre Ziele mit dem ÖPNV schlecht erreichen
Nicht-Kunden	- nutzen den ÖPNV nie

**Bild 11:
Abgrenzung der Mobilitätsstile***Der Kundenkreis**des ÖPNV umfasst:**Zwangs-, Gelegenheits- und Stammkunden.*

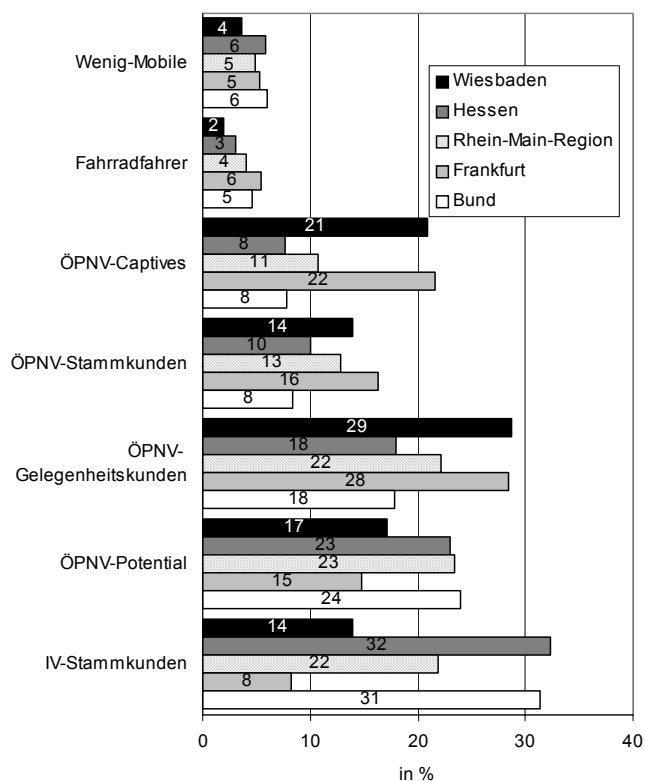
Der Kundenkreis des öffentlichen Personennahverkehrs zerfällt in drei Gruppen:

- Die „**ÖPNV-Captives**“, also die Zwangskunden, die über keinen Pkw verfügen und auf den ÖPNV angewiesen sind (in Wiesbaden 21 %).
- Die „**ÖPNV-Gelegenheitskunden**“, die zwar einen Pkw besitzen, jedoch ab und an den ÖPNV nutzen (29 %).
- Die „**ÖPNV-Stammkunden**“, also jene, die zwar ein Auto besitzen aber trotzdem (fast) täglich mit Bus oder Bahn fahren (14 %).

64 % aller Befragten
gehören dem ÖPNV-Kundenkreis
an ...

Gelegenheits-, Stamm- und Zwangskunden umfassen in Wiesbaden insgesamt rund 64 % der Befragten / Bevölkerung. Dieser Ausschöpfungsanteil des öffentlichen Personennahverkehrs ist naturgemäß in Ballungsräumen höher als in ländlichen Gebieten. Bundesweit liegt er bei nur 34 %, die Rhein-Main-Region kommt auf 46 %. Nur Frankfurt liegt im Vergleich mit einem Ausschöpfungsanteil von 66 % noch 2 %-Punkte vor Wiesbaden. Innerhalb der Gruppe der Nutzer des ÖPNV in Wiesbaden bilden die „Gelegenheitskunden“ die stärkste Fraktion.

Bild 12:
Mobilitätsstile in der Bevölkerung
Wiesbaden im Vergleich



Quelle: KONTIV 2002 – eigene Berechnungen
siehe auch ANHANG Tab. 10A



*... weitere 17 %
könnten problemlos auf den
ÖPNV umsteigen.*

Schwieriger wird dies bei dem „ÖPNV-Potential“, also jenen Personen, die ihre Ziele zwar gut bis sehr gut mit dem ÖPNV erreichen könnten, aber trotzdem nicht auf die tägliche Autofahrt verzichten wollen. Im Vergleich zur Region und zum Bund ist der Anteil des „ÖPNV-Potentials“ mit 17 % in Wiesbaden recht gering.

Welche Bevölkerungsgruppen bilden nun in Wiesbaden welche Mobilitätstypen ab? In Tab. 5 sind die Mobilitätstypen nach soziodemographischen Merkmalen aufgesplittet. Auf eine Darstellung der „Wenig-Mobilen“ und „Fahrradfahrer“ wurde verzichtet, da die Fallzahlen zu gering sind.

*Zu den Zwangskunden
gehören eher die Frauen
und ältere Personen.*

Die **ÖPNV-Captives**, also die „Zwangskunden“ des ÖPNV, haben mit 78 % den höchsten Frauenanteil. Mit 60 Jahren ist auch ihr Durchschnittsalter am höchsten. Der Anteil der Berufstätigen liegt mit 30 % bei den Captives am niedrigsten und sie benutzen nur selten das Auto. Sie legen mit 2,7 Wegen pro Tag die geringste Wegezahl zurück, benötigen dafür aber überdurchschnittlich lange (98 Minuten pro Tag).

*Die Stammkunden
sind eher jünger.*

Die **ÖPNV-Stammkunden** sind mit 31 Jahren im Schnitt am jüngsten. Sie kommen aus eher größeren Haushalten (3,2 Personen pro Haushalt). Nur knapp 38 % von ihnen sind berufstätig. Sie benutzen das Auto selten und sind pro Tag am längsten von allen unterwegs (104 Minuten).

Die **ÖPNV-Gelegenheitskunden** sind insgesamt eine sehr heterogene Gruppe. Sie verteilen sich recht gleichmäßig über alle Bevölkerungsgruppen. Lediglich bei der Anzahl der zurückgelegten Wege liegen sie mit 3,6 ganz vorne - gehören also zu den „Mobilen“.

*Das ÖPNV-Potential
ist vor allem unter den Berufs-
tätigen zu finden.*

Die Personen, die das **ÖPNV-Potential** stellen, sind mit 48 Jahren eher älter. Der Anteil der Berufstätigen liegt mit 61 % deutlich über dem Schnitt. Sie benutzen überdurchschnittlich häufig das Auto (73 %), sind am kürzesten pro Tag unterwegs (70 Minuten) und legen dabei aber 3,5 Wege zurück.

*IV-Stammkunden
fahren lange Wege.*

Bei den eingefleischten Autofahrern (**IV-Stammkunden**) stellen die Berufstätigen mit 80 % die größte Gruppe. Die IV-Stammnutzer legen mit 53 km die längsten täglichen Wegestrecken zurück.

Tab. 5:
Merkmalsübersicht Mobilitätsstile

		ÖPNV				IV-Stamm- nutzer	Wies- baden insgesamt
		Captives	Stamm- kunden	Gelegen- heits- kunden	Potential		
Frauenanteil	in %	78	51	50	40	48	54
Durchschnittsalter (in Jahren)		60	31	42	48	40	46
Haushaltsgröße		1,8	3,2	2,7	2,5	2,6	2,4
Anteil Berufstätige	in %	30	38	56	61	80	51
Anteil tägliche Autonutzung	in %	16	39	65	73	88	53
Anteil tägliche Nutzung Bus	in %	66	100	0	0	0	29
Anteil Erreichbarkeit Ziele mit ÖPNV sehr gut	in %	62	48	44	45	0	42
Anteil Entfernung Bushaltestelle bis 5 Minuten	in %	86	87	89	89	69	85
Wegdauer am Stichtag	in Min.	98	104	85	70	79	86
Zurückgelegte km am Stichtag		32	45	35	36	53	39
Anzahl der Wege am Stichtag		2,7	3,1	3,6	3,5	3,5	3,2
Berechnungsbasis: Personen ab 14 Jahre							
Quelle: KONTIV 2002 – eigene Berechnungen							

5. Zur Nutzung des ÖPNV in Wiesbaden

Wiesbaden investiert - wie andere Städte auch - vergleichsweise viel Geld in den ÖPNV: 2004 belief sich der städtische Zuschussbedarf auf rd. 13 Mio. € - mit steigender Tendenz. Dafür wird das Stadtgebiet auch praktisch flächendeckend durch Buslinien erschlossen. Taktfolgen und Reisegeschwindigkeiten gelten - zumindest in den Hauptverkehrszeiten - als gut. Wie andere Städte auch, versucht Wiesbaden den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen zugunsten des umwelt- und sozialverträglicheren ÖPNV.

*Wer sind in Wiesbaden
die ÖPNV-Nutzer?*

Im folgenden soll nun der Frage nachgegangen werden, wer in Wiesbaden die ÖPNV-Nutzer sind und inwieweit sie sich von den IV-Kunden unterscheiden. Letztlich zeigt sich hierin, für wen der ÖPNV in Wiesbaden attraktiv ist und bei welchen Bevölkerungsgruppen noch Kundenpotentiale für den ÖPNV liegen könnten.

5.1 „Marktanteile“ des ÖPNV

*Der Marktanteil
des ÖPNV stagniert.*

Die Wiesbadener legen 16 % ihrer Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, d.h. bei etwa jedem 6. Weg steigen sie in Bus oder Bahn ein. Folgt man einer Studie von SOCIALDATA (2003)⁹, so stagniert der Marktanteil des ÖPNV in Wiesbaden seit rd. 10 Jahren (vgl. Tab. 6). SOCIALDATA erhebt seit vielen Jahren Zufallsstichproben zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, darunter auch in Wiesbaden, nach dem neuen KONTIV-Design. Die Daten beziehen sich auf alle Personen (ab 0 Jahren), sieben Wochentage und sind saisonbereinigt. Sie stellen also einen „durchschnittlichen Tag“ des Jahres (ohne Wirtschaftsverkehr) dar. Im Gegensatz zur letzten KONTIV, die von infas und DIW durchgeführt wurde (KONTIV 2002), wurden die Daten allerdings schriftlich – und nicht telefonisch – erhoben und die Fragestellung nach dem Hauptverkehrsmittel hat sich geändert. Insofern ist es auch nur bedingt möglich, die Zeitreihe von SOCIALDATA mit den Daten der KONTIV 2002 zu ergänzen.

⁹ SOCIALDATA (2003): Mobilität und Verkehrsmittelwahl. Erhebungen mit dem KONTIV-Design. Unveröffentl. Manuskript, München.

Tab. 6:
Hauptverkehrsmittel der Wiesbadener Bevölkerung
seit 1976 nach einer Studie von SOCIALDATA

Jahr	Benutzte Hauptverkehrsmittel (in %)					
	zu Fuß	Fahrrad	motori- siertes Zweirad	PKW als Fahrer	PKW als Mit- fahrer	ÖPNV
1976	33	2	2	30	13	20
1982	29	4	1	35	12	19
1990	28	4	1	38	12	17
1994	25	6	1	39	12	17
1998	24	5	1	41	13	16
1999	25	5	1	41	12	16
2000	25	5	1	41	12	16
2001	26	4	1	40	13	16

Quelle: SOCIALDATA 2003



Der ÖPNV kann trotz höherem Verkehrsaufkommen insgesamt keine Marktanteile gewinnen.

Eine Tendenz zu stagnierenden oder zurückgehenden Marktanteilen des ÖPNV muss nicht zwangsläufig bedeuten, dass auch das Fahrgastaufkommen, d.h. die Zahl der beförderten Personen, zurückgegangen ist. Vielmehr zeigt die Aufteilung der Wege von Wiesbadenern nach Hauptverkehrsmitteln nur, dass der ÖPNV trotz aller Anstrengungen in Wiesbaden in den letzten Jahren keine Verkehrsanteile hinzugewinnen konnte.

Hohe ÖPNV-Nutzung von Schülern.

Wann steigen die Wiesbadener in den Bus ein?

Der ÖPNV wird von den Wiesbadenern vor allem für Ausbildungs- und Schulwege bzw. zur Erreichung des Arbeitsplatzes genutzt (vgl. Tab. 7). Auch bei Freizeitwegen spielt der ÖPNV noch eine durchschnittliche Rolle, während er bei allen anderen Wegen nicht mit dem Auto konkurrenzfähig ist.

**Tab. 7:
ÖPNV-Nutzung nach Wegezwecken und Wegelängen
in Wiesbaden**

Wegezweck	ÖPNV-Anteil	Zum Vergleich: IV-Anteil
Ausbildung	36 %	33 %
Beruf	20 %	70 %
Freizeit	17 %	54 %
Private Erledigungen	16 %	60 %
Einkauf	14 %	50 %
Begleitung	7 %	65 %
Insgesamt	16 %	57 %
Durchschnittliche Wegelängen	ÖV / ÖPNV (Bus, Bahn, Schiff, Flug- zeug)	IV
alle Wege	16,1 km	12,7 km
alle Wege bis max. 10 km („Nahbereich“)	4,6 km	4,1 km
Quelle: KONTIV 2002		



*Die Wegelängen mit dem ÖPNV
sind genau so groß,
wie mit dem Auto.*

Häufig besteht die Vorstellung, dass mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Schnitt weniger weite Wege zurückgelegt werden als mit dem Auto. Diese Vorstellung ist allerdings weder für Wiesbaden noch für den Bund richtig: Im Nahbereich (alle Wege unter 10 km Länge) hat eine ÖPNV-Fahrt im statistischen Mittel eine Reichweite von 4,6 km, während die Autofahrer bereits nach 4,1 km ihr Ziel erreicht haben. Bei Berücksichtigung aller Wege, d.h. auch der Wege im Mittel- und Langstreckenbereich, fällt die Diskrepanz sogar noch größer aus.

*Die üblichen Ziele
wären eigentlich auch gut
mit dem ÖPNV zu erreichen.*

Häufig wird als Nutzungshemmnis des ÖPNV ins Feld geführt, dass das Ziel mit Bus oder Bahn nicht hinreichend gut erreichbar sei. In Wiesbaden sagen allerdings 76 % der Bürger/innen, dass sie ihre üblichen Ziele mit dem ÖPNV „gut“ (35 %) bzw. „sehr gut“ (41 %) erreichen könnten (vgl. ANHANG Tab. 8A). Und auch von denjenigen, die den ÖPNV selten oder nie benutzen, bewerten immerhin 31 % die Erreichbarkeit der Ziele mit dem ÖPNV als „sehr gut“ und 35 % als „gut“. Dies macht deutlich, dass es auch in Wiesbaden weitere Potentiale für den ÖPNV gibt, selbst wenn Basisqualität und Angebot nicht ausgeweitet würden. Im folgenden Kapitel soll daher genauer analysiert werden, wer die ÖPNV-Nutzer in Wiesbaden sind und wie sich das ÖPNV-Potential zusammensetzt.

5.2 Profil der ÖPNV-Nutzer/innen

Das sozio-demographische Profil der einzelnen Nutzergruppen zeigt Tab. 8 auf.

Kapitel 4.5 thematisierte die Mobilitätsstile in der Wiesbadener Bevölkerung. Dabei wurden für das Verkehrssegment des ÖPNV folgende Typen unterschieden:

- ÖPNV-Capitves (21 % der Bevölkerung)
(= Zwangskunden des ÖPNV)
- ÖPNV-Stammkunden (14 % der Bevölkerung)
(= tägliche Nutzer des ÖPNV)
- ÖPNV-Gelegenheitskunden (29 % der Bevölkerung)
(= wöchentliche Nutzer des ÖPNV)
- ÖPNV-Potential (17 % der Bevölkerung)
(= Seltene Nutzer des ÖPNV;
sie könnten ihre Ziele aber gut mit dem ÖPNV erreichen).
- IV-Stammkunden (14 % der Bevölkerung)
(= verfügen über einen Pkw / nutzen den ÖPNV seltener als wöchentlich / können ihre Ziele mit dem ÖPNV schlecht erreichen).

Tab. 8:
Sozio-demographisches Profil der einzelnen Nutzergruppen

	Alle Befragten (> 14 Jahre)	ÖPNV-Kunden				IV-Stammkunden
		Capitves	Stammkunden	Gelegenheitskunden	Potential	
►INGESAMT	100	21,0	13,8	28,7	17,1	13,8
männlich	45,6	22,5	49,3	50,3	60,0	52,5
weiblich	54,4	77,5	50,7	49,7	40,0	47,5
►Alter						
14 - 17 Jahre	4,2	1,4	21,9	2,8	0,0	0,7
18 - 39 Jahre	36,0	24,4	43,8	42,3	29,4	46,0
40 - 59 Jahre	30,0	23,9	19,7	30,1	43,5	37,4
60 Jahre und älter	29,7	50,2	14,6	24,8	27,1	15,8
►höchster Schulabschluss						
Hauptschule	32,0	45,8	27,8	25,2	33,5	14,7
mittlere Reife	31,6	34,9	26,9	31,3	27,5	41,1
Fach- / Hochschulreife	36,4	19,3	45,4	43,5	38,9	44,2
►Berufstätigkeit						
berufstätig	50,8	30,0	37,6	55,8	61,0	80,0
nicht berufstätig	49,2	70,0	62,4	44,2	39,0	20,0
►Wohnlage						
eher gehoben	20,3	11,7	21,0	23,2	22,9	27,3
mittlere Wohnlage	62,1	59,7	63,8	62,1	64,1	65,9
eher einfach	17,6	28,6	15,2	14,7	12,9	6,8
►Wohndauer						
unter 5 Jahren	23,6	19,2	20,3	22,0	25,9	31,7
über 5 Jahren	76,4	80,8	79,7	78,0	74,1	68,3

Quelle: KONTIV 2002 - eigene Berechnungen

Tabelle 8 zeigt das sozio-demographische Profil der Nutzergruppen:

- **ÖPNV-Capitves**

77,5 % der ÖPNV-Zwangskunden sind in Wiesbaden Frauen – meist höheren Alters. 50,2 % der ÖPNV-Captives sind älter als 60 Jahren und sie haben im Vergleich zur Gesamtbevölkerung deutlich seltener eine höhere Schulausbildung. Diesem Sozialstatus entsprechend leben sie in eher einfachen Wohnlagen.

- **ÖPNV-Stammkunden**

Die täglichen ÖPNV-Nutzer zeigen keine geschlechtsspezifischen Besonderheiten. 65 % von ihnen sind jünger als 40 Jahre; überdurchschnittlich häufig haben sie einen Fach- oder Hochschulabschluss.

- **ÖPNV-Gelegenheitskunden**

Die Gelegenheitskunden des ÖPNV sind in Wiesbaden charakteristischerweise jüngere (18 bis 40 Jahre) berufstätige Männer mit höherem Schulabschluss.

- **ÖPNV-Potential**

Das ÖPNV-Potential, d.h. jene Bevölkerungsgruppen, die eigentlich für ihre Alltagswege den ÖPNV nutzen könnten, es aber nicht tun, kommen in Wiesbaden aus allen Bevölkerungsschichten. In der Grundtendenz sind sie männlich (60 % Männeranteil) und in der Lebensmitte stehend (40 bis 60 Jahre alt). 61 % von ihnen sind berufstätig. Sozialstrukturell lassen sie sich allerdings nicht eindeutig klassifizieren. Insgesamt machen sie 19 % der Bevölkerung über 14 Jahren aus.

- **IV-Stammkunden**

Die notorischen Autofahrer/innen in Wiesbaden sind zu über 80 % im erwerbsfähigen Alter (18 bis 60 Jahre). Weit überdurchschnittlich häufig haben sie einen mittleren oder höheren Schulabschluss, sind zu 80 % berufstätig und haben ihren Wohnstandort tendenziell in den besseren Wohnlagen Wiesbadens. 31,7 % leben kürzer als 5 Jahre in Wiesbaden – könnten also zur Kategorie der „Neubürger“ gezählt werden, die vielleicht noch gar nicht die Qualitäten des Wiesbadener ÖPNV kennen gelernt haben.

6. Ergebnistelegamm

- Grundlage des Berichtes bilden Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung aus der KONTIV 2002. Die Aufstockungsstichprobe für die Stadt Wiesbaden enthält etwa 600 befragte Haushalte mit 1.300 Personen, die zusammen rund 3.500 Wege zurückgelegt haben. Die Stichprobe ist repräsentativ für die Stadt wie auch für das Jahr 2002.
- In Wiesbaden haben zwei von drei Haushalten mindestens ein Auto. Nur 32 % der Haushalte sind „autoslos“. 74 % der Autohalter und 52 % der Bevölkerung benutzen dabei das Auto nahezu täglich.
- In fast 40 % der Wiesbadener Haushalte gibt es kein verkehrstüchtiges Fahrrad. Nur 7 % der Wiesbadener nutzen das Fahrrad (fast) täglich.
- 86 % der Wiesbadener verlassen wenigstens einmal täglich das Haus, das sind etwa 230.000 Personen.
- Die meisten Wege (alle Wege, einschl. Fußwege) dienen Freizeit Zwecken (30 %) und dem Einkauf (26 %). Lediglich 16 % aller zurückgelegten Wege führen zur Arbeit.
- Das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel bleibt auch in Wiesbaden das Auto: Mit ihm werden 57 % aller Wege zurückgelegt (38 % als Selbstfahrer, 19 % als Mitfahrer). Der öffentliche Nahverkehr erreicht dagegen nur einen Anteil von 16 %. Die häufig unterschätzten reinen Fußwege der Wiesbadener liegen bei 24 %.
- Fahrradfahren ist in Wiesbaden zwar nicht mehr die exotische Ausnahme, aber noch lange nicht die Regel: Lediglich 3 % der Wege entfallen auf den Drahtesel.
- Die Hälfte aller Wege, die von Wiesbadenern zurückgelegt werden, sind nicht länger als vier Kilometer und dauern nicht länger als eine Viertelstunde. Für 16 % ihrer Wege sind die Wiesbadener mehr als 30 Minuten unterwegs.

- Mit dem Auto werden von Wiesbadenern pro Tag etwa 100.000 Fahrten unternommen, deren Ziel nicht weiter als zwei Kilometer entfernt liegt.
- Die Gepflogenheiten bezüglich Wegehäufigkeit und Verkehrsmittelwahl unterscheiden sich natürlich auch in der Wiesbadener Bevölkerung:

In Wiesbaden sind 21 % der Bevölkerung auf den ÖPNV angewiesen (sog. „ÖPNV-Capitives“). Sie haben ein Durchschnittsalter von 60 Jahren und sind zu 78 % weiblich.

14 % der Bevölkerung sind „ÖPNV-Stammkunden“, d.h. sie besitzen zwar ein Auto, fahren aber trotzdem täglich Bus oder Bahn. Mit einem Durchschnittsalter von 31 Jahren sind sie sehr jung und kommen eher aus größeren Haushalten.

Bei den eingefleischten Autofahrern („IV-Stammkunden“) stellen die Berufstätigen mit 80 % die größte Gruppe.

Bearbeiter: Dr. Julia Brennecke und Dieter Butz

	Seite
► Informationen auf Haushaltsebene	
Tab. 1A: Wie viele Fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?	3
Wie viele Pkw gibt es in Ihrem Haushalt?	3
► Informationen auf Personenebene	
Tab. 2A: Besitzen Sie zur Zeit einen Führerschein?	4
Tab. 3A: Wie oft können Sie als Fahrer/in über ein Auto verfügen?	5
Tab. 4A: Besitzen Sie zur Zeit ein verkehrstüchtiges Fahrrad?	6
Tab. 5A: Wie häufig benutzen Sie das Auto?	7
Tab. 6A: Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad?	8
Tab. 7A: Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV?	9
Tab. 8A: Wie gut können Sie von Ihrem Wohnort aus Ihre üblichen Ziele mit dem ÖPNV erreichen?	10
Tab. 9A: Wie gut können Sie von Ihrem Wohnort aus Ihre üblichen Ziele mit dem Auto erreichen?	11
Tab. 10A: Mobilitätsstile	12
Tab. 11A: Mobilität am Stichtag	13
► Informationen auf Wegeebe	
Tab. 12A: Hauptverkehrsmittel	14
Tab. 13A: Hauptwegezweck	15
Tab. 14A: Wegelänge	16
Tab. 15A: Wegedauer	17

Tab. 1A:
Wie viele Fahrräder gibt es in Ihrem Haushalt?

	Haushalte abs.	kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 Fahrräder	4 und mehr Fahrräder
		%				
Hessen	8.760	23	23	26	13	15
Rhein-Main-Region	3.083	21	25	27	13	15
Frankfurt	936	29	30	23	9	9
Bund	25.841	20	24	27	14	15
Wiesbaden	606	39	24	19	8	11
Haushaltsgröße						
1 Person	265	54	36	8	2	1
2 Personen	173	37	19	33	5	7
3 Personen	83	19	13	25	34	9
4 Personen	62	9	8	21	5	57
5+ Personen	23	25	0	8	19	49

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Tab.1A:
Wie viele Pkw gibt es in Ihrem Haushalt?

	Haushalte abs.	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkws	3 Pkws	4 und mehr Pkws
		%				
Hessen	8.761	17	53	25	4	1
Rhein-Main-Region	3.083	19	56	22	3	0
Frankfurt	936	36	52	11	1	0
Bund	25.848	19	53	23	3	1
Wiesbaden	607	32	47	19	2	0
Haushaltsgröße						
1 Person	265	59	40	1	0	0
2 Personen	174	16	61	21	1	0
3 Personen	83	8	44	42	5	0
4 Personen	62	3	36	54	6	0
5+ Personen	23	10	50	35	4	1

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Tab. 2A:
Besitzen Sie zur Zeit einen Führerschein?

	Personen abs.	ja	nein
		%	
Hessen	15.218	85	15
Rhein-Main-Region	5.432	84	16
Frankfurt	1.624	80	20
Bund	44.176	83	17
Wiesbaden	978	75	25
Geschlecht			
männlich	443	85	15
weiblich	535	66	34
Alter			
0 - 17 Jahre	28	7	93
18 - 29 Jahre	155	77	23
30 - 39 Jahre	200	92	8
40 - 49 Jahre	167	85	15
50 - 59 Jahre	135	75	25
60 - 69 Jahre	152	68	32
70 und älter	142	57	43
Haushaltsgröße			
1 Person	268	65	35
2 Personen	313	76	24
3 Personen	194	81	19
4 Personen	139	86	14
5+ Personen	63	69	31
Pkw-Verfügbarkeit			
jederzeit	585	99	1
gelegentlich/ausnahmsweise	104	91	9
gar nicht/kein Führerschein	255	22	78
Allgemeine Nutzung: Auto			
(fast) täglich/wöchentlich	800	82	18
monatlich, seltener, nie	176	42	58
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn			
(fast) täglich/wöchentlich	459	55	45
monatlich, seltener, nie	514	92	8
Ortsbezirke			
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	388	71	29
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	330	75	25
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	120	82	18
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	53	97	3
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	87	66	34
Mobilitätsstile			
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	214	85	15
ÖPNV-Captives	203	22	78
ÖPNV-Stammkunden	123	74	26
ÖPNV-Gelegenheitskunden	275	96	4
IV-Stammkunden	134	100	0

 Quelle: KONTIV 2002
 Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung


Tab. 3A:
Wie oft können Sie als Fahrer/in über ein Auto verfügen?

	Personen	jederzeit	gelegentlich	ausnahmsweise	gar nicht	keinen Führerschein
	abs.	%				
Hessen	15.477	72	9	2	10	7
Rhein-Main-Region	5.568	70	8	3	12	7
Frankfurt	1.747	57	9	5	20	9
Bund	45.116	69	10	2	11	8
Wiesbaden	998	62	9	2	14	13
Geschlecht						
männlich	446	77	7	3	7	6
weiblich	552	50	11	1	19	19
Alter						
0 - 17 Jahre	3	0	0	0	77	23
18 - 29 Jahre	157	58	15	1	14	12
30 - 39 Jahre	216	73	13	5	4	5
40 - 49 Jahre	177	70	11	0	5	13
50 - 59 Jahre	136	65	10	3	8	14
60 - 69 Jahre	152	60	4	0	20	16
70 und älter	156	41	0	0	34	24
Haushaltsgröße						
1 Person	292	46	3	4	26	20
2 Personen	324	66	7	2	11	14
3 Personen	182	73	13	1	5	8
4 Personen	137	72	16	1	8	3
5+ Personen	62	56	22	0	8	15
Pkw-Verfügbarkeit						
jederzeit	617	100	-	-	-	-
gelegentlich/ausnahmsweise	111	-	84	16	-	-
gar nicht/kein Führerschein	270	-	-	-	50	50
Allgemeine Nutzung: Auto						
(fast) täglich/wöchentlich	804	74	10	0	7	9
monatlich, seltener, nie	187	10	8	8	40	33
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn						
(fast) täglich/wöchentlich	444	35	14	3	24	23
monatlich, seltener, nie	534	83	6	1	6	6
Ortsbezirke						
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	392	56	7	2	18	17
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	335	60	12	0	17	11
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	123	79	6	3	2	10
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	52	85	11	0	2	1
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	95	56	11	5	8	19
Mobilitätsstile						
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	222	71	5	3	11	10
ÖPNV-Captives	209	0	0	5	48	48
ÖPNV-Stammkunden	105	55	45	0	0	0
ÖPNV-Gelegenheitskunden	278	88	12	0	0	0
IV-Stammkunden	137	98	2	0	0	0

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Tab. 4A:
Besitzen Sie zur Zeit ein verkehrstüchtiges Fahrrad?

	Personen abs.	ja	nein
		%	
Hessen	19.222	72	28
Rhein-Main-Region	6.818	74	26
Frankfurt	2.097	65	35
Bund	56.019	75	25
Wiesbaden	1.207	60	40
Geschlecht			
männlich	567	68	32
weiblich	640	53	47
Alter			
0 - 17 Jahre	206	66	34
18 - 29 Jahre	160	61	39
30 - 39 Jahre	216	71	29
40 - 49 Jahre	177	68	32
50 - 59 Jahre	139	60	40
60 - 69 Jahre	152	58	42
70 und älter	156	29	71
Haushaltsgröße			
1 Person	292	50	50
2 Personen	330	56	44
3 Personen	241	66	34
4 Personen	226	67	33
5+ Personen	119	69	31
Pkw-Verfügbarkeit			
jederzeit	617	69	31
gelegentlich/ausnahmsweise	111	67	33
gar nicht/kein Führerschein	270	33	67
Allgemeine Nutzung: Auto			
(fast) täglich/wöchentlich	840	63	37
monatlich, seltener, nie	196	45	55
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn			
(fast) täglich/wöchentlich	483	48	52
monatlich, seltener, nie	540	70	30
Ortsbezirke			
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	466	50	50
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	409	62	38
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	148	69	31
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	64	74	26
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	120	75	25
Mobilitätsstile			
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	226	67	33
ÖPNV-Captives	209	30	70
ÖPNV-Stammkunden	138	71	29
ÖPNV-Gelegenheitskunden	286	65	35
IV-Stammkunden	138	72	28

 Quelle: KONTIV 2002
 Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung


Tab. 5A:
Wie häufig benutzen Sie das Auto?

	Personen	(fast) täglich	an einem bis drei Tagen pro Woche	an einem bis drei Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
	abs.	%				
Hessen	16.164	58	29	5	2	6
Rhein-Main-Region	5.767	53	31	7	3	7
Frankfurt	1.800	37	33	12	6	13
Bund	47.017	55	30	6	3	6
Wiesbaden	1.037	52	30	9	2	8
Geschlecht						
männlich	472	63	23	6	1	6
weiblich	564	42	35	12	3	9
Alter						
0 - 17 Jahre	40	44	41	4	6	5
18 - 29 Jahre	160	53	33	6	1	7
30 - 39 Jahre	216	64	24	7	0	6
40 - 49 Jahre	177	67	17	8	3	4
50 - 59 Jahre	139	54	25	8	4	9
60 - 69 Jahre	150	43	40	11	2	5
70 und älter	155	23	39	17	4	17
Haushaltsgröße						
1 Person	291	40	29	16	2	13
2 Personen	323	50	32	9	3	8
3 Personen	198	60	27	5	2	6
4 Personen	149	67	23	5	0	4
5+ Personen	76	49	41	4	6	0
Pkw-Verfügbarkeit						
jederzeit	615	74	22	2	0	1
gelegentlich/ausnahmsweise	111	15	57	18	4	5
gar nicht/kein Führerschein	265	15	34	22	5	24
Allgemeine Nutzung: Auto						
(fast) täglich/wöchentlich	841	63	37	-	-	-
monatlich, seltener, nie	196	-	-	48	12	40
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn						
(fast) täglich/wöchentlich	481	31	41	11	3	13
monatlich, seltener, nie	536	70	19	7	2	3
Ortsbezirke						
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	403	48	28	11	1	12
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	351	51	32	6	4	7
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	129	59	29	8	3	1
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	55	85	15	0	0	0
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	98	38	36	18	2	6
Mobilitätsstile						
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	225	57	21	13	2	7
ÖPNV-Captives	207	16	36	18	6	23
ÖPNV-Stammkunden	138	39	50	6	1	4
ÖPNV-Gelegenheitskunden	286	65	29	3	1	2
IV-Stammkunden	136	88	10	1	0	0

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Tab. 6A:
Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad?

	Personen abs.	(fast) täglich	an einem bis drei Tagen pro Woche	an einem bis drei Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
		%				
Hessen	16.075	13	20	12	11	43
Rhein-Main-Region	5.722	17	22	11	9	40
Frankfurt	1.774	14	19	10	10	46
Bund	46.885	19	21	13	10	38
Wiesbaden	1.032	7	13	10	11	59
Geschlecht						
männlich	472	11	17	13	12	47
weiblich	560	4	10	8	9	69
Alter						
0 - 17 Jahre	40	16	30	9	17	28
18 - 29 Jahre	159	5	17	9	12	57
30 - 39 Jahre	216	12	14	20	12	42
40 - 49 Jahre	173	7	9	11	15	57
50 - 59 Jahre	139	9	10	9	7	66
60 - 69 Jahre	152	5	19	7	8	61
70 und älter	154	2	7	1	4	86
Haushaltsgröße						
1 Person	290	9	11	7	5	68
2 Personen	323	6	12	10	9	63
3 Personen	197	5	13	15	15	53
4 Personen	148	9	16	12	17	46
5+ Personen	74	13	20	8	14	46
Pkw-Verfügbarkeit						
jederzeit	613	7	15	14	13	51
gelegentlich/ausnahmsweise	108	11	15	12	12	50
gar nicht/kein Führerschein	265	4	6	2	3	85
Allgemeine Nutzung: Auto						
(fast) täglich/wöchentlich	836	7	15	11	12	56
monatlich, seltener, nie	194	11	6	6	4	72
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn						
(fast) täglich/wöchentlich	481	8	12	6	11	63
monatlich, seltener, nie	536	6	15	14	10	56
Ortsbezirke						
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	402	5	13	8	7	67
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	347	6	15	10	14	55
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	129	4	10	18	14	54
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	55	4	18	12	15	50
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	99	26	10	8	6	50
Mobilitätsstile						
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	225	14	11	10	8	57
ÖPNV-Captives	207	0	7	3	4	87
ÖPNV-Stammkunden	138	6	20	12	23	39
ÖPNV-Gelegenheitskunden	284	9	17	13	12	49
IV-Stammkunden	138	2	14	17	13	55

 Quelle: KONTIV 2002
 Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung


Tab. 7A:
Wie häufig nutzen Sie den ÖPNV?

	Personen	(fast) täglich	an einem bis drei Tagen pro Woche	an einem bis drei Tagen pro Monat	seltener als monatlich	nie
	abs.	%				
Hessen	16.120	15	11	14	17	44
Rhein-Main-Region	5.760	20	14	16	17	33
Frankfurt	1.794	32	23	17	11	18
Bund	46.991	13	11	14	16	46
Wiesbaden	1.024	28	19	19	13	21
Geschlecht						
männlich	458	25	15	21	11	28
weiblich	566	31	23	18	14	15
Alter						
0 - 17 Jahre	42	79	9	10	2	1
18 - 29 Jahre	159	40	12	29	6	13
30 - 39 Jahre	208	24	17	18	19	22
40 - 49 Jahre	174	21	8	24	23	24
50 - 59 Jahre	134	23	26	14	13	24
60 - 69 Jahre	152	27	24	15	8	25
70 und älter	154	23	32	15	6	23
Haushaltsgröße						
1 Person	284	32	25	12	9	22
2 Personen	319	24	21	19	14	21
3 Personen	195	24	17	27	17	15
4 Personen	148	26	10	21	13	29
5+ Personen	78	44	12	23	8	14
Pkw-Verfügbarkeit						
jederzeit	598	10	16	25	19	30
gelegentlich/ausnahmsweise	110	56	14	18	5	8
gar nicht/kein Führerschein	270	49	29	9	3	10
Allgemeine Nutzung: Auto						
(fast) täglich/wöchentlich	821	23	19	21	14	23
monatlich, seltener, nie	196	50	18	13	5	13
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn						
(fast) täglich/wöchentlich	483	60	40	-	-	-
monatlich, seltener, nie	541	-	-	36	24	40
Ortsbezirke						
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	398	32	21	19	10	18
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	353	31	22	21	12	15
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	129	13	10	20	21	36
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	53	14	13	9	25	39
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	90	31	16	16	10	27
Mobilitätsstile						
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	226	6	3	0	33	59
ÖPNV-Captives	209	66	34	0	0	0
ÖPNV-Stammkunden	138	100	0	0	0	0
ÖPNV-Gelegenheitskunden	286	0	41	59	0	0
IV-Stammkunden	138	0	0	0	40	60

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Tab. 8A:
Wie gut können Sie von Ihrem Wohnort aus Ihre üblichen Ziele mit dem ÖPNV erreichen?

	Personen	sehr gut	gut	einiger- maßen	schlecht	sehr schlecht	weiß nicht/ k.A.
	abs.	%					
Hessen	16.257	25	30	18	13	10	3
Rhein-Main-Region	5.804	35	31	16	10	5	2
Frankfurt	1.817	52	28	9	6	3	3
Bund	47.419	25	32	18	13	10	3
Wiesbaden	1.043	41	35	13	7	3	1
Geschlecht							
männlich	475	34	39	15	8	3	2
weiblich	569	47	32	12	6	2	1
Alter							
0 - 17 Jahre	42	35	50	13	2	0	0
18 - 29 Jahre	160	32	46	13	6	2	0
30 - 39 Jahre	216	30	30	21	14	2	3
40 - 49 Jahre	177	42	24	16	10	6	2
50 - 59 Jahre	139	51	33	9	2	3	1
60 - 69 Jahre	152	55	34	7	2	1	0
70 und älter	157	43	41	8	3	4	1
Haushaltsgröße							
1 Person	292	42	36	11	6	3	1
2 Personen	325	44	38	12	5	1	1
3 Personen	198	42	32	13	7	5	1
4 Personen	150	32	34	16	13	2	2
5+ Personen	78	36	30	26	5	0	4
Pkw-Verfügbarkeit							
jederzeit	617	34	34	17	11	3	2
gelegentlich/ausnahmsweise	111	50	37	10	2	1	0
gar nicht/kein Führerschein	270	54	36	6	0	3	1
Allgemeine Nutzung: Auto							
(fast) täglich/wöchentlich	841	39	33	16	8	3	1
monatlich, seltener, nie	196	50	42	3	0	4	1
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn							
(fast) täglich/wöchentlich	483	53	36	9	1	1	1
monatlich, seltener, nie	541	31	35	16	12	4	2
Ortsbezirke							
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	404	49	32	9	6	3	1
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	355	39	37	13	7	3	2
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	129	28	40	23	5	3	0
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	55	22	25	18	28	7	0
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	100	43	39	16	0	0	1
Mobilitätsstile							
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	226	41	55	1	0	3	1
ÖPNV-Captives	209	62	30	8	0	1	0
ÖPNV-Stammkunden	138	47	36	13	1	2	2
ÖPNV-Gelegenheitskunden	286	44	38	12	4	1	0
IV-Stammkunden	138	0	0	43	41	11	5

 Quelle: KONTIV 2002
 Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung


Tab. 9A:
Wie gut können Sie von Ihrem Wohnort aus Ihre üblichen Ziele mit dem Auto erreichen?

	Personen	sehr gut	gut	einigermaßen	schlecht	sehr schlecht	weiß nicht / k.A.
	abs.	%					
Hessen	16.257	50	38	5	1	0	6
Rhein-Main-Region	5.804	51	35	5	2	0	7
Frankfurt	1.817	42	32	7	4	1	14
Bund	47.419	49	39	4	1	0	7
Wiesbaden	1.043	51	34	5	1	0	9
Geschlecht							
männlich	475	49	39	6	0	0	6
weiblich	569	52	29	4	2	0	12
Alter							
0 - 17 Jahre	42	53	29	8	0	0	10
18 - 29 Jahre	160	57	32	5	0	0	5
30 - 39 Jahre	216	50	38	5	2	0	6
40 - 49 Jahre	177	52	28	5	2	0	13
50 - 59 Jahre	139	58	33	5	1	1	3
60 - 69 Jahre	152	50	40	3	0	0	7
70 und älter	157	38	30	7	3	0	22
Haushaltsgröße							
1 Person	292	31	42	4	1	0	20
2 Personen	325	59	29	3	1	0	7
3 Personen	198	63	24	11	2	0	2
4 Personen	150	54	36	5	1	0	4
5+ Personen	78	51	39	0	3	0	8
Pkw-Verfügbarkeit							
jederzeit	617	59	35	5	1	0	0
gelegentlich/ausnahmsweise	111	51	34	9	2	0	4
gar nicht/kein Führerschein	270	31	31	2	2	0	33
Allgemeine Nutzung: Auto							
(fast) täglich/wöchentlich	841	56	34	5	1	0	3
monatlich, seltener, nie	196	29	30	5	1	0	34
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn							
(fast) täglich/wöchentlich	483	42	33	6	2	0	16
monatlich, seltener, nie	541	58	33	4	1	0	4
Ortsbezirke							
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	404	48	35	4	3	0	11
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	355	50	30	8	1	0	11
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	129	65	32	3	0	0	1
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	55	58	40	1	0	0	1
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	100	44	41	3	0	0	13
Mobilitätsstile							
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	226	56	34	3	0	0	8
ÖPNV-Captives	209	31	30	3	3	0	32
ÖPNV-Stammkunden	138	59	31	7	2	0	2
ÖPNV-Gelegenheitskunden	286	57	33	7	2	0	1
IV-Stammkunden	138	54	40	6	0	0	0

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



**Tab. 10A:
Mobilitätsstile**

	Personen	Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	ÖPNV-Captives	ÖPNV-Stamm- kunden	ÖPNV-Gelegen- heitskunden	IV-Stamm- kunden
	abs.	%				
Hessen	15.831	32	8	10	18	32
Rhein-Main-Region	5.660	32	11	13	22	22
Frankfurt	1.769	26	22	16	28	8
Bund	46.140	35	8	8	18	31
Wiesbaden	997	23	21	14	29	14
Geschlecht						
männlich	454	27	10	15	32	16
weiblich	542	19	30	13	26	12
Alter						
0 - 17 Jahre	42	1	6	72	19	2
18 - 29 Jahre	151	16	19	25	32	8
30 - 39 Jahre	208	19	10	11	35	25
40 - 49 Jahre	168	26	15	9	27	22
50 - 59 Jahre	131	31	19	9	30	11
60 - 69 Jahre	149	27	30	10	24	8
70 und älter	147	25	41	4	24	6
Haushaltsgröße						
1 Person	275	23	39	5	20	13
2 Personen	311	27	20	11	31	11
3 Personen	188	18	9	20	37	17
4 Personen	145	25	7	21	29	19
5+ Personen	78	9	16	30	32	12
Pkw-Verfügbarkeit						
jederzeit	598	27	0	10	41	23
gelegentlich/ausnahmsweise	108	15	9	44	30	2
gar nicht/kein Führerschein	246	19	81	0	0	0
Allgemeine Nutzung: Auto						
(fast) täglich/wöchentlich	812	22	13	15	33	16
monatlich, seltener, nie	180	27	54	8	9	1
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn						
(fast) täglich/wöchentlich	483	4	43	29	24	0
monatlich, seltener, nie	514	40	0	0	33	27
Ortsbezirke						
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	383	20	28	14	28	10
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	343	17	22	17	32	12
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	128	34	10	7	26	24
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	53	21	1	14	20	43
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	89	41	15	13	25	5
Mobilitätsstile						
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	226	100	-	-	-	-
ÖPNV-Captives	209	-	100	-	-	-
ÖPNV-Stammkunden	138	-	-	100	-	-
ÖPNV-Gelegenheitskunden	286	-	-	-	100	-
IV-Stammkunden	138	-	-	-	-	100

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



**Tab. 11A:
Mobilität am Stichtag**

	Personen	nicht mobil am Stichtag	mobil am Stichtag
	abs.	%	
Hessen	18.485	14	86
Rhein-Main-Region	6.550	14	86
Frankfurt	1.958	17	83
Bund	53.488	14	86
Wiesbaden	1.120	14	86
Geschlecht			
männlich	519	11	89
weiblich	601	16	84
Alter			
0 - 17 Jahre	152	3	97
18 - 29 Jahre	153	8	92
30 - 39 Jahre	210	9	91
40 - 49 Jahre	157	12	88
50 - 59 Jahre	143	17	83
60 - 69 Jahre	149	20	80
70 und älter	157	30	70
Haushaltsgröße			
1 Person	269	21	79
2 Personen	329	18	82
3 Personen	224	10	90
4 Personen	190	6	94
5+ Personen	108	5	95
Pkw-Verfügbarkeit			
jederzeit	543	11	89
gelegentlich/ausnahmsweise	100	9	91
gar nicht/kein Führerschein	240	29	71
Allgemeine Nutzung: Auto			
(fast) täglich/wöchentlich	741	13	87
monatlich, seltener, nie	170	24	76
Allgemeine Nutzung: Bus oder Bahn			
(fast) täglich/wöchentlich	419	15	85
monatlich, seltener, nie	480	16	84
Ortsbezirke			
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	454	16	84
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	374	11	89
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	136	18	82
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	59	7	93
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	97	14	86
Mobilitätsstile			
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	196	20	80
ÖPNV-Captives	188	21	79
ÖPNV-Stammkunden	113	9	91
ÖPNV-Gelegenheitskunden	257	11	89
IV-Stammkunden	121	9	91

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Tab. 12A:
Hauptverkehrsmittel

	Wege abs.	zu Fuß	Fahrrad	ÖPV	MIV-Fahrer	MIV- Mitfahrer
		%				
Hessen	57.129	25	6	8	41	20
Rhein-Main-Region	20.419	26	9	9	37	18
Frankfurt	5.660	34	9	16	26	16
Bund	190.574	24	9	8	41	18
Wiesbaden	3.474	24	3	16	38	19
Geschlecht						
männlich	1.664	22	3	14	48	14
weiblich	1.810	26	3	19	28	23
Alter						
0 - 17 Jahre	451	32	5	20	3	39
18 - 29 Jahre	496	15	3	19	49	13
30 - 39 Jahre	734	22	5	12	44	17
40 - 49 Jahre	508	19	3	11	51	16
50 - 59 Jahre	449	26	1	14	44	15
60 - 69 Jahre	485	23	2	19	40	15
70 und älter	351	35	0	25	24	16
Hauptverkehrsmittel						
zu Fuß	830	100	-	-	-	-
Fahrrad	108	-	100	-	-	-
ÖPV	567	-	-	100	-	-
MIV-Fahrer	1.319	-	-	-	100	-
MIV Mitfahrer	649	-	-	-	-	100
Hauptwegezweck						
Beruf	569	8	2	20	61	9
Ausbildung	150	30	1	36	8	25
dienstlich/geschäftlich	30	23	0	4	68	5
Begleitung	321	28	0	7	42	23
private Erledigungen	464	23	0	16	40	20
Einkauf	893	32	4	14	34	16
Freizeit	1.046	24	6	17	30	24
Wegeentfernung im km						
bis 1 km	855	70	2	3	16	9
1 bis 5 km	1.349	15	4	18	41	22
5 bis 10 km	534	3	3	23	48	23
über 10	691	1	1	22	53	22
Dauer in Minuten						
0 bis 5 Min	603	46	3	1	34	16
6 bis 10 Min	720	24	4	4	47	21
11 bis 15 Min	648	22	2	10	41	25
16 bis 30 Min	941	15	2	24	39	19
30 Min und mehr	552	17	5	42	25	11
Ortsbezirke						
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	1.431	29	2	19	33	18
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	1.145	19	5	20	36	21
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	425	25	3	7	45	19
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	185	13	1	6	58	22
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	287	25	6	11	46	12
Mobilitätsstile	708	31	4	12	21	33
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	582	18	3	5	62	12
ÖPNV-Captives	498	33	1	49	1	16
ÖPNV-Stammkunden	352	23	1	43	14	19
ÖPNV-Gelegenheitskunden	915	24	5	6	54	11
IV-Stammkunden	417	11	1	1	63	24

 Quelle: KONTIV 2002
 Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung


**Tab. 13A:
Hauptwegezweck**

	Wege abs.	Beruf	Aus- bildung	dienst- lich/ge- schäftlich	Be- gleitung	private Er- ledigungen	Einkauf	Freizeit
		%						
Hessen	53.763	17	6	1	7	15	22	32
Rhein-Main-Region	19.239	17	6	1	7	15	23	32
Frankfurt	5.308	18	6	1	7	13	26	29
Bund	191.149	16	7	1	9	13	21	33
Wiesbaden	3.488	16	4	1	9	13	26	30
Geschlecht								
männlich	1.671	19	5	1	8	12	22	33
weiblich	1.817	14	4	0	10	15	29	28
Alter								
0 - 17 Jahre	457	0	29	0	20	4	12	35
18 - 29 Jahre	496	22	3	0	4	9	21	42
30 - 39 Jahre	737	27	1	1	14	12	21	25
40 - 49 Jahre	510	27	0	2	9	14	20	28
50 - 59 Jahre	450	21	0	1	5	15	35	23
60 - 69 Jahre	485	4	0	3	7	22	37	27
70 und älter	352	0	0	0	2	22	40	36
Hauptverkehrsmittel								
zu Fuß	830	6	5	1	11	13	34	30
Fahrrad	108	10	2	0	0	2	30	56
ÖPV	567	20	9	0	4	13	22	31
MIV-Fahrer	1.319	26	1	2	10	14	23	24
MIV Mitfahrer	649	8	6	0	11	14	23	38
Hauptwegezweck								
Beruf	569	100	-	-	-	-	-	-
Ausbildung	154	-	100	-	-	-	-	-
dienstlich/geschäftlich	30	-	-	100	-	-	-	-
Begleitung	323	-	-	-	100	-	-	-
private Erledigungen	464	-	-	-	-	100	-	-
Einkauf	893	-	-	-	-	-	100	-
Freizeit	1.055	-	-	-	-	-	-	100
Wegeentfernung im km								
bis 1 km	858	6	7	1	12	13	41	20
1 bis 5 km	1.352	10	4	0	10	16	29	31
5 bis 10 km	536	26	4	1	9	13	15	32
über 10	691	34	3	2	3	9	10	39
Dauer in Minuten								
0 bis 5 Min	607	6	3	2	13	16	40	20
6 bis 10 Min	722	11	5	0	11	16	30	27
11 bis 15 Min	652	18	5	0	9	11	30	27
16 bis 30 Min	941	20	4	1	8	13	22	32
30 Min und mehr	554	26	6	1	5	9	6	48
Ortsbezirke								
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	1.437	18	5	1	8	13	26	30
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	1.151	15	5	1	11	13	24	31
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	428	12	4	1	11	14	24	33
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	185	17	3	0	3	21	27	29
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	287	18	2	2	10	10	31	27
Mobilitätsstile								
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	582	20	0	2	7	17	28	27
ÖPNV-Captives	499	12	2	0	6	18	31	32
ÖPNV-Stammkunden	353	14	7	0	1	15	26	36
ÖPNV-Gelegenheitskunden	915	15	1	0	11	12	29	32
IV-Stammkunden	422	28	1	2	10	13	20	25

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Tab. 14A:
Wegelänge

	Wege abs.	bis 1 km	>1 bis 5 km	>5 bis 10 km	über 10
		%			
Hessen	56.542	28	34	14	24
Rhein-Main-Region	20.110	30	33	14	23
Frankfurt	5.483	33	33	16	18
Bund	187.768	27	37	15	22
Wiesbaden	3.435	25	39	16	20
Geschlecht					
männlich	1.657	22	38	15	25
weiblich	1.779	27	41	16	15
Alter					
0 - 17 Jahre	446	36	35	14	15
18 - 29 Jahre	494	17	38	14	30
30 - 39 Jahre	727	24	37	15	24
40 - 49 Jahre	499	22	33	23	22
50 - 59 Jahre	448	26	43	13	17
60 - 69 Jahre	484	18	48	19	15
70 und älter	339	36	45	9	11
Hauptverkehrsmittel					
zu Fuß	815	73	24	2	1
Fahrrad	108	18	56	17	9
ÖPV	546	4	45	23	28
MIV-Fahrer	1.310	11	42	19	28
MIV Mitfahrer	649	12	46	19	24
Hauptwegezweck					
Beruf	566	10	25	25	41
Ausbildung	148	38	35	15	12
dienstlich/geschäftlich	30	20	15	18	47
Begleitung	315	33	44	15	8
private Erledigungen	453	25	46	15	14
Einkauf	891	39	44	9	8
Freizeit	1.032	17	40	17	26
Wegeentfernung im km					
bis 1 km	858	100	-	-	-
1 bis 5 km	1.352	-	100	-	-
5 bis 10 km	536	-	-	100	-
über 10	691	-	-	-	100
Dauer in Minuten					
0 bis 5 Min	602	70	27	2	1
6 bis 10 Min	722	28	62	8	2
11 bis 15 Min	641	19	50	19	12
16 bis 30 Min	929	9	34	27	30
30 Min und mehr	537	4	19	18	59
Ortsbezirke					
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	1.408	28	40	13	19
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	1.132	20	44	18	17
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	424	25	33	15	27
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	185	20	26	17	37
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK)	286	31	35	18	16
Mobilitätsstile					
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	581	24	41	17	18
ÖPNV-Captives	473	28	43	15	14
ÖPNV-Stammkunden	351	19	39	19	24
ÖPNV-Gelegenheitskunden	911	26	43	15	16
IV-Stammkunden	418	14	32	18	36

 Quelle: KONTIV 2002
 Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung


Tab. 15A:
Wegedauer

	Wege abs.	0 bis 5 Min	6 bis 10 Min	11 bis 15 Min	16 bis 30 Min	30 Min und mehr
		%				
Hessen	56.991	24	20	17	23	16
Rhein-Main-Region	20.366	23	20	16	25	17
Frankfurt	5.644	18	18	17	29	17
Bund	190.617	23	22	17	22	16
Wiesbaden	3.476	17	21	19	27	16
Geschlecht						
männlich	1.669	17	21	20	25	18
weiblich	1.806	18	21	18	29	14
Alter						
0 - 17 Jahre	455	21	20	16	25	18
18 - 29 Jahre	496	15	18	17	30	19
30 - 39 Jahre	736	17	24	18	24	17
40 - 49 Jahre	502	21	18	18	27	16
50 - 59 Jahre	449	15	23	21	29	12
60 - 69 Jahre	485	14	20	22	32	12
70 und älter	352	22	23	18	21	16
Hauptverkehrsmittel						
zu Fuß	828	34	21	17	17	11
Fahrrad	108	16	25	11	20	28
ÖPV	566	1	5	12	40	41
MIV-Fahrer	1.313	16	26	20	28	10
MIV Mitfahrer	649	15	24	25	28	9
Hauptwegezweck						
Beruf	565	7	14	20	33	26
Ausbildung	154	13	23	20	24	20
dienstlich/geschäftlich	30	31	9	3	36	21
Begleitung	321	25	24	19	24	8
private Erledigungen	464	21	25	16	27	11
Einkauf	893	27	24	22	23	3
Freizeit	1.048	11	18	17	29	25
Wegeentfernung im km						
bis 1 km	858	49	24	15	10	2
1 bis 5 km	1.349	12	33	24	24	7
5 bis 10 km	535	2	11	23	47	18
über 10	690	1	2	11	40	46
Dauer in Minuten						
0 bis 5 Min	607	100	-	-	-	-
6 bis 10 Min	722	-	100	-	-	-
11 bis 15 Min	652	-	-	100	-	-
16 bis 30 Min	941	-	-	-	100	-
30 Min und mehr	554	-	-	-	-	100
Ortsbezirke						
Mitte/Nordost/Südost/Rheingauviertel/ Westend/Klarenthal	1.431	16	22	21	23	17
Sonnenberg/Bierstadt/Erbenheim/ Biebrich/Dotzheim	1.145	17	19	17	30	17
Rambach/Heßloch/Kloppenheim/ Igstadt/Nordenstadt/Delkenheim/ Schierstein/Frauenstein	428	20	22	22	25	12
Naurod/Auringen/Medenbach/ Breckenheim	185	17	25	7	38	13
Amöneburg/Kastel/Kostheim (AKK) ...	287	24	15	18	29	14
Mobilitätsstile						
Wenig-Mobile, Fahrradfahrer, ÖPNV-Potential, Nichtkunden	582	18	28	17	27	10
ÖPNV-Captives	498	13	14	13	35	25
ÖPNV-Stammkunden	353	12	16	16	31	25
ÖPNV-Gelegenheitskunden	913	20	23	24	22	11
IV-Stammkunden	421	17	18	22	31	13

Quelle: KONTIV 2002
Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung





- 1/1997** Das Handwerk in Wiesbaden
- Ergebnisse der Handwerkszählung von 1995
- 2** Wohngebietstypologie für Wiesbaden
- Ein sozialräumliches Raster auf Basis von Planungsräumen u. Wahlbezirken
- 3 *)** Schätzung des Erwerbspersonenpotentials in der Sozialhilfe
am Beispiel der Stadt Wiesbaden
- 4** Wiesbadens Wirtschaftskraft im Stadt- und Regionalvergleich
- Ergebnisse der Bruttowertschöpfung

- 1/1998** Fluktuation im Wiesbadener Sozialwohnungsbestand in den 90er Jahren
- 2** Schul- und Ausbildungssituation von ausländischen Kindern und Jugendlichen
in Wiesbaden
- 3** Wahlverhalten und Sozialstruktur
- 4 *)** Die Rhein-Main-Städte im Wirtschaftsvergleich
- Eine Analyse verschiedener Themenfelder anhand ausgewählter Indikatoren

- 1/1999** Vorausschätzung der Beschäftigungsentwicklung in Wiesbaden bis 2010
- 2** Zur Wohndauer in Wiesbaden
- 3 *)** BewohnerInnen der Wiesbadener Neubaugebiete der 90er Jahre
- 4** Die Wiesbadener Stadtbibliothek im Spiegel ihrer KundInnen

- 1/2000** Wahrnehmung von Lärm in Wiesbaden
- Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage
- 2** Wohnortwechsler und ihre Motive
- Ergebnisse einer Zuzugs- und Wegzugsbefragung
- 3** Wege zur Berufsbildung für Alle
- Bildungsverläufe von betreuten Jugendlichen
- 4** Sicherheitsempfinden und Kriminalitätsgeschehen in Wiesbaden

- 1/2001** Das Reiseziel Wiesbaden aus Sicht der Touristen
- Ergebnisse einer Gästebefragung
- 2 *)** Aufbau eines Monitoringsystems zur sozialen Siedlungsentwicklung
in Wiesbaden

- 1/2003** Prognose der Wiesbadener Bevölkerung 2003 bis 2020
- 2** Monitoringsystem zur Ausländerintegration in Wiesbaden

- 1/2004** Migrantinnen und Migranten in Wiesbaden
- 2** Trends der Beschäftigtenentwicklung in Wiesbaden
- „Gewinner-“ und „Verliererbranchen“

- 1/2005** Monitoring zum demographischen Wandel in Wiesbaden

⇒ Die Schutzgebühr beträgt pro Heft 15 €, zuzüglich Versandkosten.
*) Nur noch als Textbeitrag erhältlich 5 €.



Stadtbeobachtung aktuell ...

1	Arbeitslosigkeit in Wiesbaden Innenstadtbewohner besonders betroffen	vergriffen (März 1996)
2	Die Nutzung der Wiesbadener Stadtgebietsfläche	(April 1996)
3	Entwicklung des Verarbeitenden Gewerbes in Wiesbaden	(März 1997)
4	Das Gewerbe in Wiesbaden - Branchen und Branchenstandorte	(Sept. 1997)
5	Kleinräumige Informationen zur Arbeitslosigkeit in Wiesbaden	(Nov. 1997)
6	Stadt-Umland-Wanderungen in den 90er Jahren	(März 1998)
7	Entwicklung u. Struktur der Berufspendlerbewegungen von und nach Wiesbaden seit 1992	(Sept. 1998)
8	Die Wohn- u. Aufenthaltsdauer von AusländerInnen in Wiesbaden	(Sept. 1998)
9	Die Wiesbadener Stadtverwaltung im Urteil der BürgerInnen	(März 1999)
10	Stadtbahn, Dernsches Gelände und Lokale Agenda auf dem Prüfstand	(März 1999)
11	Der Wirtschaftsstandort Wiesbaden im Urteil der BürgerInnen	(März 1999)
12	BürgerInnenbeteiligung und Informationsarbeit	(April 1999)
13	Pol. Konstellationen und pol. FunktionsträgerInnen in der Wahrnehmung der WiesbadenerInnen	(April 1999)
14	Gesellschaftliche Problemstellungen und Lösungskompetenz der Parteien in der Wahrnehmung der WiesbadenerInnen	(April 1999)
15	Sportorientierte Freizeitaktivitäten in Wiesbaden	(April 1999)
16	Stadtgestaltung und Stadtentwicklung - Wahrgenommene Defizite und zukünftige Aufgabenfelder aus der Sicht der WiesbadenerInnen	(April 1999)
17	BriefwählerInnen und Briefwahlverhalten in Wiesbaden	(Mai 1999)
18	Wiesbadener Kultur im regionalen Städtevergleich	(Juli 1999)
19	AussiedlerInnen in Wiesbaden	(Okt. 1999)
20	WiesbadenerInnen in Sportvereinen und Betriebssportgemeinschaften	(Nov. 1999)
21	Folklore im Garten im echten Jugend-Test - Ergebnisse der BesucherInnen-Befragung	(Dez. 2000)
22	Das Friedhofswesen auf dem Prüfstand - Umfrageergebnisse zur Bürgerfreundlichkeit	(Jan. 2001)
23	Bekanntheitsgrad und Beurteilung der frauenspezifischen Einrichtungen und Angebote in Wiesbaden	(Juli 2001)
24	Sozio-demographischer Strukturwandel in der Wiesbadener Innenstadt	(Dez. 2002)
25	Wiesbadener Online - Internetnutzung und Perspektiven für E-Government in der Wiesbadener Bevölkerung	(Juni 2003)
26	Sportverhalten der Wiesbadener Bevölkerung Teil I: Ergebnisse der Erwachsenenbefragung	(Juli 2003)
27	Sportverhalten der Wiesbadener Bevölkerung Teil II: Ergebnisse der Kinder- und Jugendbefragung	(Juli 2003)
28	Die Wiesbadener Stadtverwaltung und ihre Kunden	(Jan. 2004)
29	Beteiligung als Teil der Bürgerfreundlichkeit planender Verwaltungsbereiche Wiesbadens	(Aug. 2004)
30	Das Zusammenleben von Deutschen und Ausländern aus Sicht der Wiesbadener Bevölkerung	(Juli 2004)



Publikationsbezug ist kostenfrei

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



- Nr. 1** Stadtteilanalyse Klarenthal
- Strukturen, Entwicklungen, Problembereiche, Handlungsansätze
Dez. 1989
- Nr. 2** Bevölkerungs-, Haushalts-, Wohnungsbedarfsprognosen
Wiesbaden 2010 - *vergriffen*
Sept. 1990
- Nr. 3** Die Stadt im Urteil ihrer BürgerInnen
- Umfrage zur Stadtentwicklung 1990
Feb. 1991
- Nr. 4** Bevölkerungsentwicklung und Stadtentwicklung in Wiesbaden
- Demographische Trends und ihre Auswirkung
Feb. 1991
- Nr. 5** Wohnen in Wiesbaden
- Soziale Disparitäten, Problembereiche, Entwicklungsperspektiven
Juni 1991
- Nr. 6** Wiesbaden und der EG-Binnenmarkt
- Lokale Auswirkungen der europäischen Integration
Jan. 1992
- Nr. 7** Sozialräumliche Ungleichheiten in Wiesbaden 1987
- Sozialökologische Stadtstrukturanalysen
Aug. 1992
- Nr. 8** Frauen in Wiesbaden
- Aspekte ihrer Lebenslagen
Dez. 1992
- Nr. 9** Stadtteilanalyse Schelmengraben
- Vorbereitende Untersuchung zur Nachbesserung und Weiterentwicklung
einer Großsiedlung
April 1993
- Nr. 10** Alte Menschen in Wiesbaden
- Sozialbericht zu ihren Lebenslagen
Dez. 1993
- Nr. 11** Armutsrisiken und Sozialhilfebedürftigkeit in Wiesbaden
Mai 1996
- Nr. 12** Langfristige Beschäftigungsentwicklung
in der Landeshauptstadt Wiesbaden
- Stärken und Schwächen im interkommunalen Vergleich -
Beschäftigtenentwicklung 1977 - 1996
Okt. 1998
- Nr. 13** Bürgerfreundlichkeit der Wiesbadener Stadtverwaltung
- Zusammenfassende Darstellung der Untersuchungsergebnisse
Jan. 1999
- Nr. 14** Freizeitmöglichkeiten und kulturelle Angebote für Jugendliche
- Ergebnisse einer Befragung von 14- bis 22-Jährigen
Juni 2000
- Nr. 15** Die Attraktivität Wiesbadens als Wirtschaftsstandort
- Ergebnisse einer Betriebsbefragung
Oktober 2000
- Nr. 16** Die Zukunft der Wiesbadener Maifestspiele
Februar 2002
- Nr. 17** Bürgernähe und Kundenorientierung der Ortsverwaltungen
- Ergebnisse der Befragung von Kunden/innen und Mitarbeiter/innen
Juni 2005
- Nr. 18** Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung
- Ergebnisse der KONTIV 2002
Oktober 2005

⇒ Die Schutzgebühr beträgt pro Heft 15 €, zuzüglich Versandkosten.



► 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, zum Arbeitsmarkt und zu den Verbraucherpreisen bereit.

Das **Statistisches 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. Die Daten sind auch als CD-Rom (15 €, zuzüglich Versandkosten) erhältlich.

Monitoringsysteme sind eine Zusammenstellung von Kennzahlen zu wichtigen städtischen Themen, zum Beispiel zum Stand der Ausländerintegration – in naher Zukunft auch zur Bildungsbeteiligung, zum Arbeitsmarkt, Wohnungsmarkt und demographischen Wandel.

Für alle, die es genau wissen wollen: Die **Stadtteilprofile** bieten für jeden der 26 Wiesbadener Ortsbezirke statistische Informationen und Kennzahlen. Diese Informationen können auch für noch kleinere Gebietseinheiten zusammengestellt werden.

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



Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung,
Information & Dokumentation

Postfach 39 20, 65029 Wiesbaden

☎ 06 11/31-25 83, FAX: 06 11/31-39 62

E-Mail: dokumentation@wiesbaden.de

Internet: www.wiesbaden.de/statistik

www.wiesbaden.de/wahlen



INFORMIERTE wissen mehr ...

statistik@wiesbaden.de

www.wiesbaden.de/statistik