



LANDESHAUPTSTADT

Wiesbadener Stadtanalysen



Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung



Ergebnisse des SrV 2018



 **Winfo**
DATEN · ANALYSEN · WIESBADEN


WIESBADEN

Amt für Statistik
und Stadtforschung

www.wiesbaden.de

Herausgeber

Landeshauptstadt Wiesbaden
Amt für Statistik und Stadtforschung
Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden
ISSN: 0949-5983
Auflage 40
Mai 2020

Bezug

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

Tel.: 0611 31-5434
Fax: 0611 31-3962
E-Mail: dokumentation@wiesbaden.de
Internet: www.wiesbaden.de/statistik

Fotos

Wiesbaden Marketing GmbH, Torsten Krüger

Druckerei

Druck-Center der Landeshauptstadt Wiesbaden

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung, auch auszugsweise nur mit Quellenangabe gestattet und mit der Bitte um ein Belegexemplar.

Für gewerbliche Zwecke ist es grundsätzlich nicht gestattet diese Veröffentlichung oder Teile daraus zu vervielfältigen, auf Mikrofilm/-fiche zu verfilmen oder in elektronische Systeme zu speichern.

**Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung
- Ergebnisse des SrV 2018**

Seite

Ergebnisse im Überblick	1
1. SrV 2018 als Datengrundlage	2
2. Der Fragenkatalog des SrV 2018	3
3. Stichprobenzusammensetzung	5
4. Haushaltsmerkmale	6
4.1 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad	6
4.2 Parkplatznutzung	8
5. Personenmerkmale	8
5.1 Alter und Geschlecht	8
5.2 Erwerbstätigkeit	9
5.3 Führerscheinbesitz	10
5.4 Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag	10
5.5 ÖPNV-Nutzung	11
5.6 Carsharing und Leihräder	14
6. Wegemerkmale	15
6.1 Ziel / Zweck des Weges	19
6.2 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	21
6.3 Zurückgelegte Wege und Wegelängen	30

ANHANG

Stadtanalysen Nr. 111

Verzeichnis der Tabellen und Bilder

Seite

Tab. 1:	Erhebungsmerkmale des SrV 2018	5
Über- sicht 1:	Stichprobenzusammensetzung	6
Tab. 2:	Anteil der Haushalte mit mindestens einem Pkw nach Haushaltstyp	7
Tab. 3:	Anteil der Haushalte mit mindestens einem betriebsbereiten Fahrrad/Elektrofahrrad nach Haushaltstyp	8
Tab. 4:	Verteilung der Stichprobe nach Alter und Geschlecht	9
Tab. 5:	Erwerbstätigkeit nach Geschlecht	9
Tab. 6:	Führerscheinbesitz für einen Pkw nach Alter und Geschlecht	10
Tab. 7:	Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag	11
Tab. 8:	Verfügbarkeit über eine Zeitkarte für Bus/Bahn am Stichtag	12
Tab. 9:	Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den vergangenen 12 Monaten vor der Befragung	13
Tab. 10:	Nutzungshäufigkeit von Carsharing und Leihrädern in den letzten 12 Monaten	15
Bild 1:	Räumliche Verkehrsarten in Bezug auf das Untersuchungsgebiet	17
Tab. 11:	Liste der Wegezwecke	18
Tab. 12:	Hauptwegezweck	20
Bild 2:	Hauptwegezweck	21
Tab. 13:	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	22
Bild 3:	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	23
Tab. 14:	Hauptverkehrsmittel nach Alter, Geschlecht und Wegezweck	25
Bild 4:	Hauptverkehrsmittel nach Alter 2018 und 2013 im Vergleich	26
Bild 5:	Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck	27
Bild 6:	Verkehrsmittelampel	28
Tab. 15:	Verkehrsmittelampel 2018	29
Tab. 16:	Verkehrsmittelwahl nach räumlicher Verkehrsart	30
Tab. 17:	Wegekennzahlen der Verkehrsuntersuchungen 2018, 2013 und 2002 im Vergleich	31
Bild 7:	Kumulierte Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel	32
Bild 8:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach der Länge der Wegstrecke	33

Ergebnisse im Überblick

Befragung zum Verkehrsverhalten

Im Jahr 2018 wurden 2 028 Wiesbadener und Wiesbadenerinnen aus 1 038 Haushalten nach ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Befragung war Teil der Untersuchung „Mobilität in Städten - SrV 2018“, durchgeführt von der TU Dresden. Die Erhebung 2018 umfasste 118 Untersuchungsräume mit 135 Städten. Hierzu gehörte auch das Gebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbundes, dessen Einwohner im Auftrag des RMV befragt wurden. Die Stadt Wiesbaden und die ESWE Verkehrsgesellschaft mbH haben sich, wie schon 2013, mit einer repräsentativen Stichprobe an der Umfrage beteiligt. Die aufbereiteten Daten standen der Stadt Wiesbaden ab März 2020 für diese Auswertungen zur Verfügung.

Erhobene Merkmale

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

Ergebnisse im Überblick

- Das Hauptverkehrsmittel ist immer noch das Auto, 49 % aller Wege werden mit ihm zurückgelegt. 28 % der Wege werden zu Fuß absolviert, 17 % mit Bus oder Bahn und bescheidene 7 % mit dem Fahrrad.
- Der Fahrradanteil ist gegenüber 2013 nur geringfügig gestiegen.
- Die meisten zurückgelegten Wege dienen dem Einkauf (27 %), gefolgt von Freizeit- (26 %) und Arbeitswegen (23 %).
- Kinder und Jugendliche lassen sich vermehrt wieder mit dem Pkw chauffieren und fahren dafür weniger mit dem Bus als noch 2013.
- Knapp 20 % aller Wege enden nach spätestens einem Kilometer.

- Die Hälfte aller Wege geht nicht weiter als vier Kilometer.
- Jeder Einwohner legt im Schnitt 3,8 Wege pro Tag zurück; der durchschnittliche Weg dauert 21 Minuten und hat eine Länge von sieben Kilometern.

1 SrV 2018 als Datengrundlage

Die bundesweite Befragung KONTIV (MiD)

Untersuchungen zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung haben in Deutschland eine lange Tradition. In der Bundesrepublik wurden diese Befragungen bis zum Jahr 1989 unter dem Namen „Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV)“ durchgeführt. Nach 1989 fanden diese Erhebungen unter dem Namen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ statt. Die KONTIV resp. MiD ist eine deutschlandweite Erhebung, bei der ca. 50 000 Haushalte repräsentativ befragt werden und für ein bundesweites Ergebnis stehen. Die Befragungen fanden in den Jahren 1976, 1982, 1989, 2002, 2008 und 2016/17 statt.

Das SrV

Das Pendant zur KONTIV war in der früheren DDR das „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“, mittlerweile auch bekannt als „Mobilität in Städten (SrV)“. Durchgeführt werden die Befragungen von der TU Dresden. Im Gegensatz zur KONTIV, die als eine bundesweite Erhebung konzipiert ist, beschränkt sich das SrV immer auf einzelne Städte oder Stadtregionen. Im Jahr 2018 fand bereits die 11. Befragung seit 1972 statt.

Erhebung 2018

Die SrV-Befragungswelle des Jahres 2018 umfasste insgesamt 118 Untersuchungsräume mit 135 Städten. 53 dieser Untersuchungsräume lagen in den alten Bundesländern. Eines dieser Untersuchungsgebiete war die RMV-Region. Beauftragt vom Rhein-Main-Verkehrsverbund wurden die Menschen der Region zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die Stadt Wiesbaden hat sich in Kooperation mit dem RMV und der ESWE an der Umfrage beteiligt, so dass für das Stadtgebiet repräsentative Ergebnisse von 2 028 befragten Personen vorliegen.

*Frühere Erhebungen
für Wiesbaden*

Die Stadt Wiesbaden beteiligte sich 2018 schon zum vierten Mal an einer Verkehrserhebung. Im Auftrag der ESWE fand 1989/1990 eine Befragung im KONTIV-Design durch SOCIALDATA statt¹. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung hat Wiesbaden 2002 mit einer Aufstockungsstichprobe an der MiD 2002 teilgenommen². 2013 beteiligte sich Wiesbaden erstmals an der SrV und zwar wie im Jahr 2018 im Rahmen einer größer angelegten Befragung des RMV³.

*Vergleichbarkeit der Ergebnisse
mit früheren Erhebungen*

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

Vergleich mit anderen Städten

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

2 Der Fragenkatalog des SrV 2018

Wer wurde befragt?

Aus dem Wiesbadener Einwohnermelderegister wurde eine Zufallsstichprobe von knapp 13 000 Personen gezogen. Dabei gab es keinerlei Einschränkungen, beispielsweise bezüglich Alter oder Nationalität. Auch Einwohner mit Nebenwohnsitz konnten Teil der Stichprobe

1 Kennziffern der Mobilität, Reihe Stadt-Verkehr-Umwelt der ESWE. Socialdata 1991.
2 Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung, Wiesbadener Stadtanalysen 18. Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung 2005.
3 Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung. Ergebnisse des SrV 2013. Wiesbadener Stadtanalysen 72. Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik 2015.

werden. Die Stichprobe wurde nach der Größe der Wiesbadener Ortsbezirke geschichtet, so dass möglichst jeder Ortsbezirk gemäß seinem Bevölkerungsanteil an der Befragung vertreten war.

Wie wurde befragt?

Haushalte konnten entweder telefonisch oder online den Fragebogen beantworten.

Wann wurde befragt?

Die Befragung fand von Februar 2018 bis Januar 2019 statt. Stichtage für die Befragungen waren die „mittleren Werkstage“, also die Tage Dienstag bis Donnerstag, sofern es sich nicht um Feier- oder Ferientage handelte. Hier unterscheidet sich die aktuelle SrV von früheren Erhebungen, die alle Wochentage umfassten.

Rücklauf

Insgesamt haben 2 028 Personen den Fragenkatalog vollständig ausgefüllt. Ergebnisse für die Gesamtstadt können damit als hinreichend repräsentativ angesehen werden.

Was wurde gefragt?

Auf Ebene des Haushalts wurden u.a. Fragen nach der Größe, dem Einkommen sowie der Fahrzeugausstattung gestellt. Die Haushaltsmitglieder wurden u.a. nach Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und Führerscheinbesitz gefragt (s. Tab. 1)

Der Kern des SrV 2018 sind die Informationen zu den Wegen. Dabei wurde jedem Haushalt ein bestimmter Stichtag im Jahr zugewiesen, für den von jeder Person des Haushaltes alle Wege an diesem Stichtag protokolliert werden sollten. Für jeden Weg wurde unter anderem der Wegezweck, das Ziel, die genutzten Verkehrsmittel, die Wegelänge und die Wegedauer erfasst (s. Tab. 1).

Was wurde nicht gefragt?

Untersuchungsgegenstand des SrV 2018 ist die Bevölkerung in Wiesbaden und der von ihr verursachte städtische Verkehr. Der Verkehr von Einpendlern oder Besuchern wird nicht erfasst. Ebenfalls nicht erfasst wird der Wirtschaftsverkehr. So wird beispielsweise von einem in Wiesbaden wohnenden und arbeitenden Busfahrer der Hin- und Rückweg zur Arbeit erfasst, nicht jedoch die Wege, die er beruflich als Busfahrer zurücklegt.

Tab. 1: Erhebungsmerkmale des SrV 2018			
	Haushalte	Personen	Wege
Generell	Haushaltsgröße Wohndauer Haushaltseinkommen Fahrzeuganzahl Fahrzeugmerkmale Fahrleistung Pkw	Alter Geschlecht Mobilitätseinschränkung Erwerbstätigkeit Schulabschluss Berufsausbildung Führerscheinbesitz technische Geräte Nutzung ÖPNV Fahrkartenart nächstgelegene Haltestelle Mobilitätsangebote	
Stichtag		Normalität des Stichtages Pkw-Verfügbarkeit Zeitkarten-Verfügbarkeit Wetter am Stichtag Mobilität am Stichtag	<u>Alle Angaben pro Weg und pro Person</u> Ausgangspunkt des Weges Zielpunkt des Weges Uhrzeit Ziel/Zweck des Weges Genutzte Verkehrsmittel Hauptverkehrsmittel Wegelänge Wegedauer
Quelle: SrV 2018 Amt für Statistik und Stadtforschung			

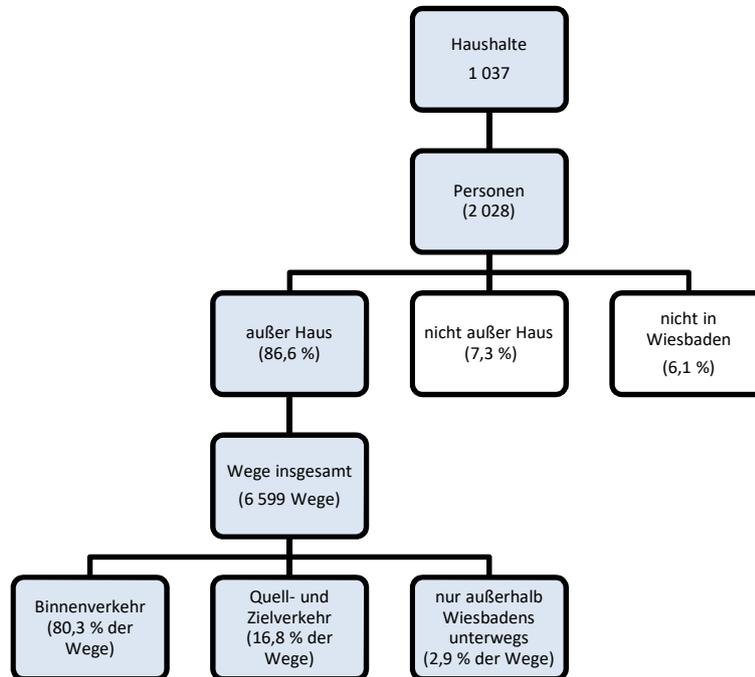
3 Stichprobenzusammensetzung

Über 2 000 befragte Personen ...

Insgesamt wurden 2 028 Personen befragt. Hiervon haben 7,3 % das Haus am Stichtag nicht verlassen, 6,1 % waren zur gefragten Zeit gar nicht in Wiesbaden. Die übrigen 86,6 % waren in und um Wiesbaden unterwegs. Von diesen mobilen Personen wurden insgesamt 6 599 Wege erfasst. Etwa 80 % dieser Wege starteten und endeten in Wiesbaden, waren also Binnenwege. Bei 16,8 % der Wege lag nur der Start- oder Zielpunkt in der Stadt und 2,9 % der Wege lagen komplett außerhalb Wiesbadens (s. Übersicht 1).

*... stellen ein Abbild
der Wiesbadener Bevölkerung
dar*

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

**Übersicht 1:
Stichprobenzusammensetzung**

Quelle: SrV 2018
Amt für Statistik und Stadtforschung

Winfo
DATEN · ANALYSEN · WIESBADEN

4 Haushaltsmerkmale

4.1 Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrad

Nur jeder fünfte Haushalt verzichtet auf ein eigenes Fahrzeug

Eine der Fragen an die beteiligten Haushalte war die nach der Ausstattung des Haushalts mit Fahrzeugen wie Pkw, Motorrad (Tab. 2) oder Fahrrad (Tab. 3). Aktuell sind 80 % der Haushalte mit wenigstens einem Pkw ausgestattet. Damit liegt der Ausstattungsgrad in etwa bei dem Wert, der sich in der Befragung 2013 ergab. Eine deutliche Zunahme des Pkw-Ausstattungsgrades fand erst nach 2002 statt. Damals gab es in nahezu einem Drittel aller Haushalte gar keinen Pkw.

Seniorenhaushalte sind zunehmend besser motorisiert als früher

Seit der Jahrtausendwende haben besonders die Seniorenhaushalte zugelegt, was die Pkw-Ausstattung betrifft. Gab es im Jahr 2002 nur in jedem dritten Haushalt einen Pkw, verfügen heute 62 % aller „älteren“ Haushalte über ein Fahrzeug.

*Wer Kinder hat,
hat meist auch ein Auto*

Deutlich am besten ausgestattet sind die Haushalte mit Kindern. Hier haben sich die Zahlen seit 2002 nur wenig geändert. Aktuell verfügen 93 % aller Haushalte mit Kindern über ein eigenes Fahrzeug.

Tab. 2:
Anteil der Haushalte mit mindestens einem Pkw nach Haushaltstyp (in %)

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

Quelle: SrV 2018, SrV 2013 und KONTIV 2002
Amt für Statistik und Stadtforschung



*Die Ausstattung der Haushalte
mit Fahrrädern ist eher wieder
schlechter geworden*

Deutlich geringer fällt die Ausstattung der Haushalte aus, wenn es um betriebsbereite Fahrräder bzw. Elektrofahrräder geht (s. Tab. 3). Hier zeigt sich sogar, dass unter den befragten Haushalten im Jahr 2013 mehr Fahrräder vorhanden waren als im Jahr 2018. Heute gibt es in jedem zweiten Haushalt ein Fahrrad (66 %), 2013 waren immerhin 73 % der Haushalte mit einem funktionsfähigen Rad ausgestattet.

*Seniorenhaushalte
sind am schlechtesten mit Fahr-
rädern ausgestattet*

Gerade mit der Zunahme der Elektrofahrräder wäre zu erwarten gewesen, dass sich diesen Komfort vor allem die Seniorenhaushalte leisten. Das scheint aber nicht der Fall zu sein. In rund jedem dritten Seniorenhaushalt gibt es ein betriebsberechtigtes Rad. Im Jahr 2013 war diese Gruppe sogar noch etwas besser ausgestattet als heute.

Aber auch bei den anderen Haushaltstypen ist kein entscheidender linearer Trend zu erkennen, der auf eine deutliche Zunahme an Fahrrädern schließen ließe. Von 2002 bis 2013 waren die Haushalte zunehmend besser mit Fahrrädern ausgestattet. Nach 2013 ist jedoch wieder ein Rückgang zu verzeichnen.

Tab. 3:
Anteil der Haushalte mit mindestens einem betriebsbereiten Fahrrad/Elektrofahrrad nach Haushaltstyp (in %)

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

Quelle: SrV 2018, SrV 2013 und KONTIV 2002
Amt für Statistik und Stadtforschung



4.2 Parkplatznutzung

63 % der Haushalte haben einen eigenen Pkw-Stellplatz

Wo wird das eigene Auto abgestellt? Auch diese Frage wurde den Haushalten gestellt. Fast 63 % antworteten, dass ihnen ein eigener, privater Stellplatz/Garage zur Verfügung steht. Rund 35 % der Haushalte sind auf einen Stellplatz im öffentlichen Raum angewiesen, der Rest parkt mal so und mal so. Damit unterscheiden sich die Ergebnisse fast überhaupt nicht von den Zahlen aus dem Jahr 2013. Rechnet man die Ergebnisse für den Anteil der Fahrzeuge, die auf Gehwegen und öffentlichen Parkplätzen stehen, auf den Gesamtbestand der Wiesbadener Fahrzeuge hoch, dann kommt man immerhin noch auf knapp über 40 000 Pkw, die im öffentlichen Raum stehen.

5 Personenmerkmale

5.1 Alter und Geschlecht

Verteilung der Stichprobe

Entsprechend der tatsächlichen Verteilung in der Bevölkerung sind auch in der Stichprobe 49 % Männer und 51 % Frauen vertreten (Tab. 4). Das entspricht auch in etwa der Verteilung, wie sie in den Jahren 2013 und 2002 war. Auch die Verteilung der Stichprobe über die Altersklassen entspricht der tatsächlichen Verteilung in der Bevölkerung. Am stärksten sind die mittleren Altersklassen von 18 bis 64 Jahre vertreten. Zusammen stellen sie unter den Befragten einen Anteil von 63 %.

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

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

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.
Quelle: SrV 2018, SrV 2012 und KONTIV 2002
Amt für Statistik und Stadtforschung



*Die Erwerbstätigen
tragen am meisten
zum Verkehrsaufkommen bei*

5.2 Erwerbstätigkeit

Von den Befragten waren 48 % erwerbstätig und 19 % in Ausbildung (Tab. 5). Diese beiden Gruppen zusammen tragen maßgeblich zu dem täglichen Verkehrsaufkommen bei, denn sie gehören zu dem mobilen Teil der Bevölkerung. Unter den nicht Erwerbstätigen stellen die Rentner bzw. Hausmänner und -frauen 23 %. Auch bezüglich der Erwerbstätigkeit sind gegenüber der Befragung aus dem Jahre 2013 nahezu keine Unterschiede auszumachen.

Tab. 5:
Erwerbstätigkeit nach Geschlecht (in %)

	insgesamt	davon	
		Männer	Frauen
Kind (noch nicht eingeschult)	6	6	6
In Ausbildung	19	20	17
Erwerbstätig	48	52	44
Rentner, Hausmann/-frau	23	19	28
Sonstiges	4	3	5
insgesamt	100	100	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.
Quelle: SrV 2018
Amt für Statistik und Stadtforschung



5.3 Führerscheinbesitz

Die meisten Erwachsenen haben einen Autoführerschein

Neun von zehn Erwachsenen sind im Besitz eines Führerscheins (Tab. 6). Die Befragung aus dem Jahr 2013 ergab ganz ähnliche Werte. Nach wie vor ist es noch so, dass Männer häufiger einen Führerschein haben (92 %) als Frauen (89 %). Neben dem Geschlecht spielt, zumindest bei den Frauen, auch das Alter nach wie vor eine Rolle, was den Besitz des Pkw-Führerscheins betrifft. Gerade ältere Frauen besitzen häufiger keine Fahrerlaubnis. Dieses alte Rollenklischee verliert aber zunehmend an Bedeutung. Während im Jahr 2013 noch 28 % der älteren Frauen ohne Führerschein waren, sind es heute nur noch 16 %. Zudem haben unter den 45 bis unter 65-Jährigen mittlerweile fast alle Frauen die Pkw-Fahrerlaubnis, die sie sicher auch mit in das Rentenalter mitnehmen. In künftigen Untersuchungen wird man deshalb kaum mehr einen Unterschied beim Führerscheinbesitz zwischen den Geschlechtern ausmachen können.

Tab. 6:
Führerscheinbesitz für einen Pkw
nach Alter und Geschlecht (in %)

	insgesamt	davon	
		Männer	Frauen
18 bis 44 Jahre	91	91	87
45 bis 64 Jahre	92	93	94
65 Jahre und älter	83	93	84
insgesamt	90	92	89

Quelle: SrV 2018
Amt für Statistik und Stadtforschung



5.4 Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag

Ein Viertel ohne Zugang zu einem Pkw, ...

Unter den Befragten gaben 59 % an, dass sie jederzeit und uneingeschränkt am Stichtag auf ein Fahrzeug zurückgreifen konnten (Tab. 7). 16 % mussten sich absprechen um das Auto zu nutzen und immerhin ein Viertel hatte gar keinen Zugang zu einem Auto. Diese Zahlen entsprechen recht genau den Ergebnissen aus der Erhebung 2013.

... Männer können eher auf einen Pkw zurückgreifen als Frauen ...

Nach wie vor ist an den Zahlen noch erkennbar, dass Frauen etwas seltener als Männer uneingeschränkt auf ein Auto zurückgreifen können. Doch auch diese Unterschiede waren 2013 noch deutlicher und scheinen sich immer mehr zu nivellieren.

... aber auch Kinder und Jugendliche scheinen dauerhaft das Elterntaxi nutzen zu können

Klar, unter den Erwachsenen konnten die meisten uneingeschränkt oder nach Absprechen ein Fahrzeug nutzen. Erstaunlich ist, dass auch Kinder und Jugendliche offensichtlich ihre Eltern so gut organisieren können, dass sie selbst meistens einen Chauffeur zur Verfügung haben. Nur 30 % der Kinder und Jugendlichen haben gar keinen (indirekten) Zugang zu einem Fahrzeug.

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

	Ja, nach Absprache	Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Nein, kein Zugang	insgesamt
Geschlecht				
Männer	15	62	23	100
Frauen	16	57	27	100
Alter				
bis 17 Jahre	35	35	30	100
18 bis 44 Jahre	14	59	27	100
45 bis 64 Jahre	10	71	19	100
65 Jahre und älter	9	66	25	100
insgesamt	16	59	25	100

Quelle: SrV 2018
Amt für Statistik und Stadtforschung

5.5 ÖPNV-Nutzung

36 %
haben eine ÖPNV- Zeitkarte, ...

Die Umfrageteilnehmer wurden auch zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs befragt. Dazu wurde gefragt, ob an dem Befragungstichtag eine Zeitkarte für Bus oder Bahn zur Verfügung stand (Tab. 8). Knapp über 60 % der Befragten hatten gar keine Möglichkeit, auf eine Zeitkarte zurückzugreifen. Deutlich am besten ausgestattet mit Zeitkarten sind Kinder und Jugendliche. Von ihnen können 53 % uneingeschränkt und 8 % nach Rücksprache über eine Zeitkarte verfügen. Deutlich am schlechtesten mit Fahrkarten ausgestattet sind die Älteren, die zu 80 % keinen Zugang zu einer Zeitkarte haben.

... das sind 12 %-Punkte mehr
als 2013

Erfreulich ist jedoch der Vergleich mit den Umfrageergebnissen aus dem Jahr 2013. Damals hatten nur 24 % uneingeschränkten Zugang gegenüber 36 % in der aktuellen Befragung.

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

	Ja, nach Absprache	Ja, uneinge- schränkte Verfügbarkeit	Nein, kein Zugang	insgesamt
Geschlecht				
Männer	2	35	63	100
Frauen	4	36	60	100
Alter				
6 bis 17 Jahre	8	53	39	100
18 bis 44 Jahre	2	42	56	100
45 bis 64 Jahre	4	31	65	100
65 Jahre und älter	1	19	80	100
insgesamt	3	36	61	100
zum Vergleich				
SrV 2013	4	24	72	100

Quelle: SrV 2018, SrV 2013
Amt für Statistik und Stadtforschung



Neun von zehn haben die letzten
12 Monate Bus oder Bahn
genutzt.

Wurden von den Befragten die öffentlichen Verkehrsmittel in den letzten 12 Monaten vor der Befragung genutzt (Tab. 9)? 91 % haben diese Frage mit Ja beantwortet und sind die vergangenen 12 Monate in einen Bus oder eine Bahn eingestiegen. Das waren immerhin 4 %-Punkte mehr als im Jahr 2013. Dabei haben Frauen den ÖPNV häufiger genutzt als Männer. Mit 85 % haben die Senioren und Seniorinnen am wenigsten auf die Nahverkehrsmittel zurückgegriffen.

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

	Ja	Nein	insgesamt
Geschlecht			
Männer	88	12	100
Frauen	93	7	100
Alter			
6 bis 17 Jahre	91	9	100
18 bis 44 Jahre	94	6	100
45 bis 64 Jahre	89	11	100
65 Jahre und älter	85	15	100
insgesamt	91	9	100
Zum Vergleich			
SrV 2013	87	13	100

Quelle: SrV 2018, SrV 2013

Amt für Statistik und Stadtforschung



Ein Drittel nutzt das Einzelticket

Von allen Fahrkartenarten ist nach wie vor das Einzelticket das am häufigsten genutzte. Es kommt bei 31 % der Befragten an erster Stelle. Gegenüber der Befragung aus dem Jahr 2013 ist die Nutzung des Einzeltickets jedoch deutlich zurückgegangen, damals waren es 44 % die auf den Einzelfahrschein zurückgegriffen haben. Gerade ältere Menschen greifen lieber auf Einzel- oder Sammelkarten zurück als auf Monats- oder Jahreskarten.

20 % nutzen Sammelkarten

Etwa 20 % der Befragten nutzen die Sammelkarten, die neben den Einzelfahrscheinen besonders bei den Senioren beliebt sind.

*Job- und Semesterticket
im Aufwind*

Im Bereich der Dauerkarten sind die Job- und Semestertickets mit 19 % gut vertreten. Diese Fahrkartenart hat auch gegenüber 2013 deutlich zugelegt. Sie wird besonders häufig von Schülern benutzt (32 %). Dass der Arbeitgeber immer häufiger auch ein Jobticket zur Verfügung stellt, macht sich bei den 18 bis 64-Jährigen deutlich bemerkbar.

5.6 Carsharing und Leihräder

*Carsharing und Leihrad-
aktivitäten kaum messbar
aber trotzdem nicht unbedeutend*

Der Anteil von Fahrten mit Leihrädern oder über Carsharing geliehene Fahrzeuge ist fast nicht messbar. Trotzdem sind beide Mobilitätskonzepte nicht bedeutungslos. Die Auswirkungen von Carsharing sind durchaus indirekt messbar durch einen reduzierten Pkw-Besitz⁴. Die Fahrradverleihsysteme sind erst im Jahr 2018 in Wiesbaden durchgestartet, also dem Jahr, in dem die Umfrage durchgeführt wurde. So stand sicherlich noch nicht bei allen Wiesbadenerinnen und Wiesbadenern das Leihrad auf der Mobilitätsagenda.

Trotz der nur geringfügigen Wegeanteile von Carsharing- und Leihradfahrten am gesamten Verkehrsaufkommen lohnt sich ein Blick auf die Häufigkeit der Nutzung dieser beiden Modelle in den letzten 12 Monaten vor der Befragung (Tab. 10).

*Deutliche Zunahme
von Carsharing und ...*

Auf die Frage, ob sie in den letzten 12 Monaten Carsharing genutzt haben, haben im Jahr 2013 nur 2,5 % mit Ja geantwortet, im Jahr 2018 waren es immerhin schon 7,9 %, die manchmal Carsharing nutzten.

... Leihrädern seit 2013.

Ähnliches gilt für die Leihräder. Mangels Gelegenheit gab es 2013 nahezu keine Leihradaktivitäten. Auch das hat sich in der 2018er Umfrage geändert. Hier waren immerhin schon 7,3 % in den letzten Monaten mit dem Leihrad unterwegs.

⁴ Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2018

Tab. 10:
**Nutzungshäufigkeit von Carsharing und Leihrädern
in den letzten 12 Monaten**

	2018	2013
Carsharing-Nutzer	7,9	2,5
Leihrad-Nutzer	7,3	1,4

Quelle: SrV 2018, SrV 2013
Amt für Statistik und Stadtforschung



6 Wegemerkmale

Wegedefinition

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

Wegedefinition

- Der Weg ist mit einer Ortsveränderung verbunden, man muss also z.B. das Haus verlassen.
- Ein Weg ist genau durch einen Zweck definiert (z.B. Arbeits- oder Einkaufswege).
- Alle Wege sind zu erfassen, auch wenn sie nur sehr kurz sind, wie z.B. der Weg zum Briefkasten.
- Auf einem Weg können mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, der Weg besteht dann aus mehreren Etappen. Der Weg zur Arbeit kann z.B. zu Fuß beginnen, dann geht es mit dem Bus und der S-Bahn weiter und vom Bahnhof wieder zu Fuß zur Arbeit.
- Heimwege sind eigenständige Wege, die mit dem Zweck „Heimweg“ getrennt zu erfassen sind.
- Da jeder Weg einem Zweck dienen muss, werden Wegekettens als einzelne Wege erfasst. Geht man beispielsweise von der Arbeit erst noch einkaufen und dann nach Hause, dann sind dies zwei Wege, mit den Wegezwecken „Einkauf“ und „Heimweg“.
- Auch Rundwege, wie etwa ein Spaziergang, werden als zwei Wege erfasst. Der Weg wird halbiert und die

erste Hälfte wird dem Zweck „Erholung“ zugeordnet, die zweite Hälfte des Weges dem Zweck „Heimweg“.

Mit dem Hauptverkehrsmittel wird der längste Teil der Wegstrecke zurückgelegt

Was ist ein Hauptverkehrsmittel?

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

Welche Wege werden dokumentiert?

Räumliche Abgrenzung der Wege

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

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

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

- **Binnenverkehr.**
Hier liegen sowohl Start- und Endpunkt des Weges in Wiesbaden
- **Quellverkehr:**
Hier liegt der Startpunkt in Wiesbaden, der Zielpunkt jedoch außerhalb.

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

Ein Beispiel soll die Zusammenhänge veranschaulichen.

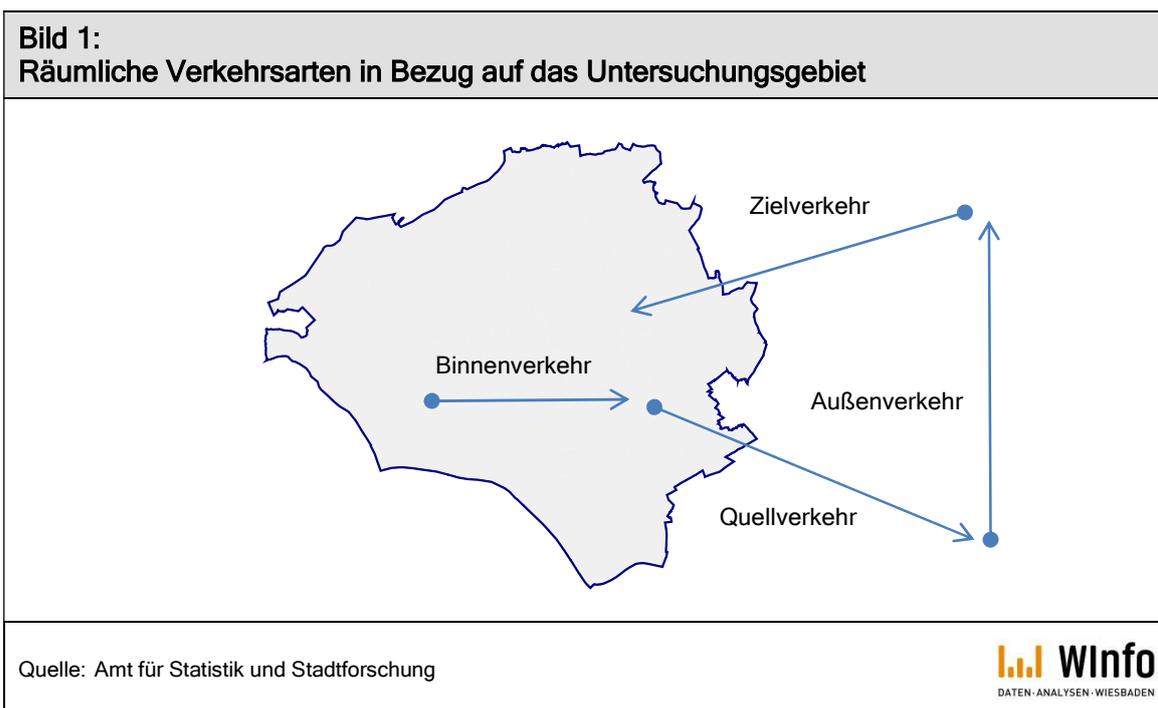
Eine Person legt an einem Tag vier Wege zurück:

Weg 1: Wohnung → Bahnhof (= Binnenverkehr)

Weg 2: Bahnhof → Frankfurt (= Quellverkehr)

Weg 3: Frankfurt → Limburg (= Außenverkehr)

Weg 4: Limburg → Wiesbaden (= Zielverkehr)



Sonderfall Außenverkehr

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

*Ziel bzw. Zweck des Weges***Wegezweck - Definition (Tab. 11)**

In der Definition des SrV soll der Zweck eines Weges möglichst den Aktivitäten am Ziel zugeordnet werden. In den allermeisten Fällen ist dies auch möglich. Der SrV-Fragenkatalog bietet hierzu 18 klassische Wegezwecke zur Auswahl an. Hinzu kommen noch zwei weitere Kategorien „Eigene Wohnung“ und „Bringen und Holen“.

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

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

 **Winfo**
DATEN · ANALYSEN · WIESBADEN

*Wegezwecke „Eigene Wohnung“
und „Bringen und Holen“*

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

rie „Holen und Bringen“ auch auf die dahinterliegenden Wegezwecke aufteilen lässt. Je nach Fragestellung wird in den Tabellen gesondert ausgewiesen, wie die beiden Kategorien „Eigene Wohnung“ und „Holen und Bringen“ aufgeteilt wurde.

6.1 Ziel / Zweck des Weges

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

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

Die häufigsten Wege sind Freizeit-, Einkaufs- und Arbeitswege mit fast gleichen Anteilen

Drei Wegezwecke liegen in ihrer Bedeutung nahezu gleichauf (Tab. 12 und Bild 2). 27 % aller Wege sind Einkaufswege, fast genauso viele Wege sind Freizeitwege. Mit 23 % liegen die Wege zum und vom Arbeitsplatz an dritter Stelle. Zum Vergleich lagen in den Jahren 2002 und 2013 die Freizeit- und Einkaufswege noch etwas deutlicher vor den Wegen zum Arbeitsplatz.

*Geschlechterunterschiede
bezüglich des Wegezweckes
verschwinden immer mehr*

Nach Geschlechtern getrennt lassen sich noch leichte Unterschiede ausmachen. Tendenziell sind Männer noch häufiger in Sachen Arbeit unterwegs und Frauen im Bereich Bringen und Holen. Doch diese Unterschiede sind nicht mehr so deutlich wie noch in der Umfrage von 2013. Die Geschlechterunterschiede bezüglich des Wegezweckes scheinen immer unbedeutender zu werden.

*Der Wegezweck
ist stark abhängig vom Alter*

Viel deutlicher unterscheiden sich die Wegezwecke zwischen den Altersklassen. Bei den Jungen dominiert der Weg zur Kita, Schule oder Ausbildung mit 55 % aller Wege in dieser Altersgruppe. Aber auch die Freizeitwege sind noch mit 29 % vertreten. Bei den jungen Erwachsenen liegen die Wege zum Arbeitsplatz mit 32 % vorne. Etwas abgeschlagen, aber immerhin noch mit 14 % vertreten, spielt in dieser Altersgruppe noch das Bringen und Holen (der Kinder) eine größere Rolle. Seniorinnen und Senioren legen kaum noch Arbeitswege zurück. Vor allem das Einkaufen und Dienstleistungswege (55 %) sowie Freizeitwege (32 %) spielt für die Älteren eine große Rolle.

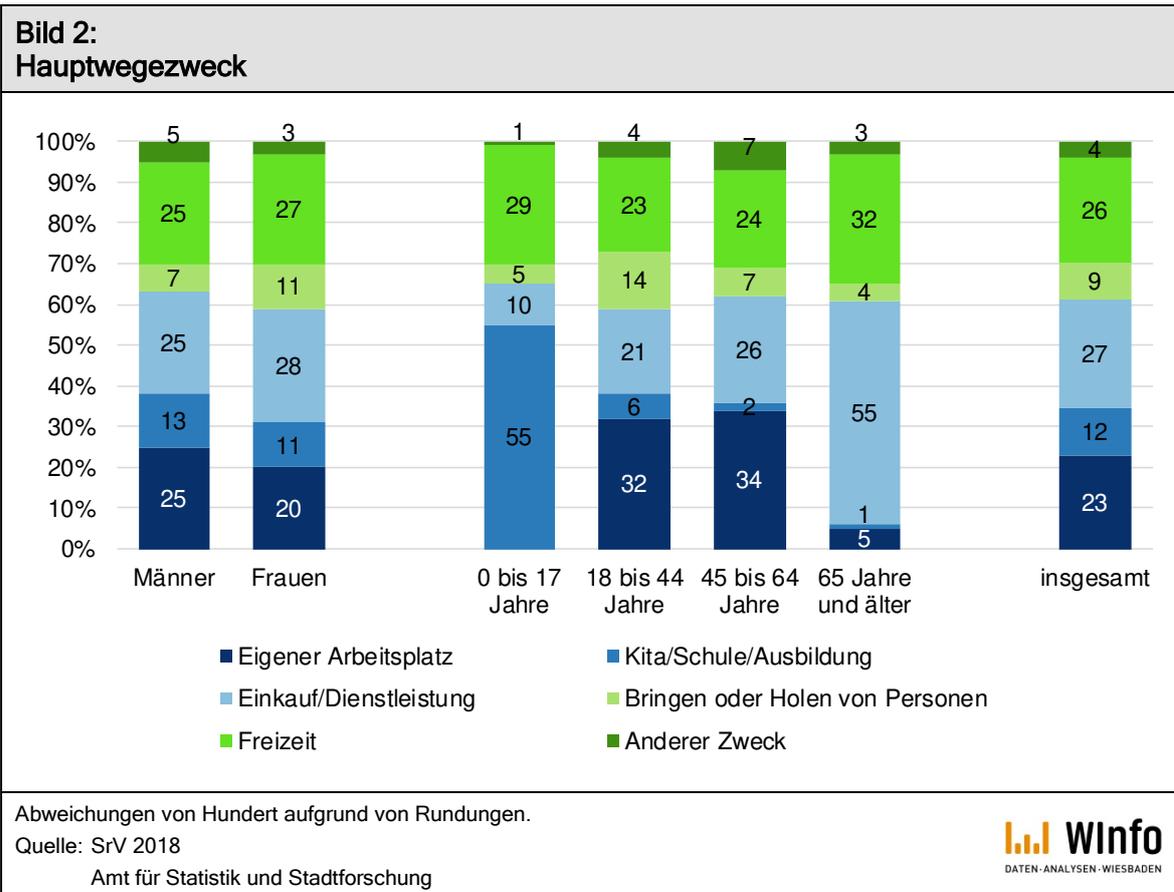
**Tab. 12:
Hauptwegezweck**

	Eigener Arbeitsplatz	Kita/ Schule/ Ausbildung	Einkauf/ Dienstleistung	Bringen oder Holen von Personen	Freizeit	Anderer Zweck	insgesamt
Geschlecht							
Männer	25	13	25	7	25	5	100
Frauen	20	11	28	11	27	3	100
Alter							
0 bis 17 Jahre	0	55	10	5	29	1	100
18 bis 44 Jahre	32	6	21	14	23	4	100
45 bis 64 Jahre	34	2	26	7	24	7	100
65 Jahre und älter	5	1	55	4	32	3	100
Wegeanteile insg.	23	12	27	9	26	4	100
zum Vergleich							
SrV 2013	19	11	29	10	28	4	100
Kontiv 2002	20	6	38	11	23	1	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002

Amt für Statistik und Stadtforschung



6.2 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

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

Auch wenn ein Weg aus mehreren Etappen bestehen kann, für die unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden, wird aus einer vorgegebenen Verkehrsmittelhierarchie ein Hauptverkehrsmittel für den zurückgelegten Weg bestimmt. Zur Auswahl standen insgesamt 17 Verkehrsmittel (vom Fernzug bis zu Fuß), die hier in vier Kategorien zusammengefasst werden. Elektroroller standen im Befragungsjahr 2018 noch nicht zur Verfügung. Dabei kann man den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit dem Auto oder Motorrad dem Umweltverbund (zu Fuß, Rad oder ÖPNV) gegenüberstellen.

Fast 50 % der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt

Im Jahr 2018 haben 49 % der Wiesbadenerinnen und Wiesbadener ihre Wege mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt (Tab. 13 und Bild 3). Der Anteil des Umweltverbundes beträgt 52 %, wobei 28 % auf Fußwege als Hauptverkehrsmittel entfallen, 7 % der Wege wurden mit dem Fahrrad zurückgelegt und 17 % mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

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

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

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.
Quelle: SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002, KONTIV 1990
(mit Vergleichszahlen von 1982 und 1976)
Amt für Statistik und Stadtforschung



*Nahezu kaum Veränderungen
zu 2013*

Im Vergleich zu der Befragungswelle des Jahres 2013 hat sich nur wenig geändert. Der Anteil des Autoverkehrs ist gegenüber 2013 mit 48 % gleich geblieben - ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs kann also nicht festgestellt werden. Blickt man weiter in die Vergangenheit zurück, so muss man feststellen, dass der Anteil des MIV am Gesamtverkehr 1976 am geringsten war und direkt nach der Jahrtausendwende am größten.

Rückgang bei den Fußgängern

28 % der Wege wurden zu Fuß zurückgelegt, das sind 3 %-Punkte weniger als noch 2013. Dieser Rückgang ist - statistisch geprüft - auch noch hochsignifikant.

*Geringfügiger Anstieg
beim Fahrradanteil*

Das Hauptaugenmerk bei Verkehrsbefragungen gilt in der Regel immer der Frage, ob der Anteil des Radverkehrs gestiegen ist. Während der Anteil des Radverkehrs nach der Jahrtausendwende mit 2 % sehr gering war, ist er 2013 auf 5 % gestiegen. In der jüngsten Befragung kommt der Fahrradanteil auf 7 %. Die Zunahme des Fahrradanteils um 2 %-Punkte ist zwar gering aber statistisch immer noch signifikant. Der verstärkte Ausbau der Fahrradinfrastruktur in den vergangenen Jahren hat sich noch nicht so stark auf das Verkehrsverhalten ausgewirkt wie erhofft. Einerseits ist aber auch nicht zu erwarten, dass ein Ausbau von Fahrradwegen sich sofort auf die Auswahl des Verkehrsmittels auswirkt und andererseits ist seit der Durchführung der Studie über ein Jahr vergangen, was in dieser dynamischen Phase si-

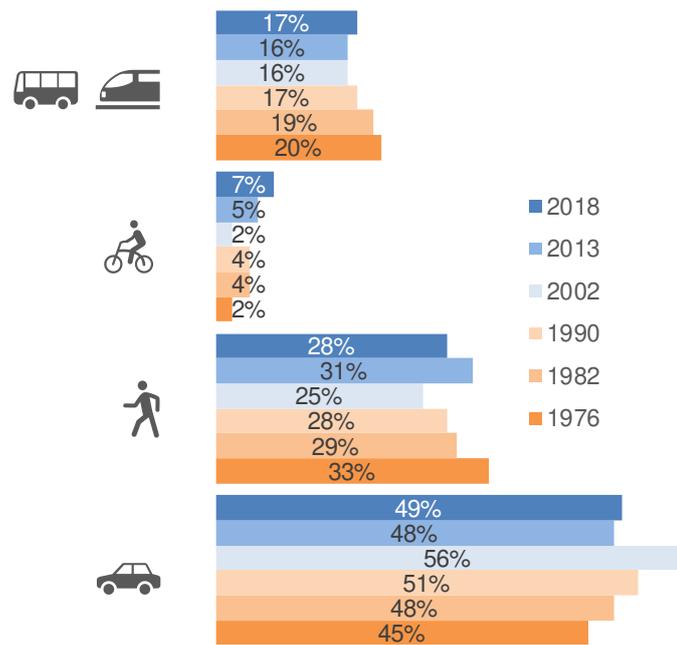
cher eine Rolle spielt, hier aber nicht mit Zahlen belegt werden kann.

Ein Vergleich des Modal Split mit anderen Städten ist immer problematisch und nur bedingt aussagekräftig. Wenn man aus der deutschlandweiten Befragung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 die Fahrradanteile in Großstädten betrachtet, so kommt man dort immerhin auf 14 %⁵, einen doppelt so hohen Anteil wie in Wiesbaden.

ÖV-Anteil unverändert

Nahezu unverändert bei 16 bis 17 % blieb der Anteil der mit Bus oder Bahn zurückgelegten Wege in den letzten beiden Dekaden.

Bild 3:
Hauptverkehrsmittel (Modal Split)



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

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

Amt für Statistik und Stadtforschung



⁵ Mobilität in Deutschland - MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Wahl des Hauptverkehrsmittels lässt sich noch weiter differenzieren nach Alter, Geschlecht und dem Wegezweck. Somit lassen sich noch tiefergehende Erkenntnisse zur Wahl des Hauptverkehrsmittels ermitteln (Tab. 14).

Kaum noch Geschlechterunterschiede beim Modal-Split auszumachen

Geschlechterunterschiede sind bei der Wahl des Verkehrsmittels kaum noch auszumachen. Die Männer nutzen eher mal das Fahrrad (8 %) als Frauen (5 %). Das Auto wird von beiden Geschlechtern gleichermaßen häufig genutzt. Vielleicht gehen Frauen etwas öfter zu Fuß. Die Geschlechterunterschiede bei der Verkehrsmittelwahl waren dagegen bei der 2013er Befragung noch deutlicher. Damals wurden von Frauen noch 35 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt.

Kinder und Jugendliche lassen sich wieder vermehrt chauffieren

Unter den Kindern und Jugendlichen werden 34 % der Wege zu Fuß zurückgelegt, im Jahr 2013 waren es 25 % - in dieser Altersgruppe wird heute also mehr zu Fuß gegangen. Mit 6 % Fahrradanteil hat sich der Wert - verglichen mit 2013 - verdoppelt. Getrübt werden diese positiven Zunahmen bei Teilen des Umweltverbundes durch die Tatsache, dass sich Kinder und Jugendliche wieder vermehrt chauffieren lassen. Legten 2013 25 % der Jugendlichen ihre Wege auf dem Beifahrersitz zurück, so sind es aktuell 34 %, das sind hochsignifikante 9 %-Punkte mehr. Diese Entwicklung geht zu Lasten des ÖPNV, der heute für 26 % der Wege genutzt wird; 2013 waren es 44 % (s. Bild 4).

Die jungen Erwachsenen wechseln vermehrt zum Umweltverbund

Die jungen Erwachsenen (18 bis 44 Jahre) legen die meisten Wege zwar mit dem Auto zurück (49 %), gegenüber 2013 ist jedoch ein statistisch signifikanter Rückgang um 8 %-Punkte auszumachen. Dafür steigt diese Altersklasse wieder vermehrt in den Bus.

Die älteren Erwachsenen setzen immer noch auf das Auto

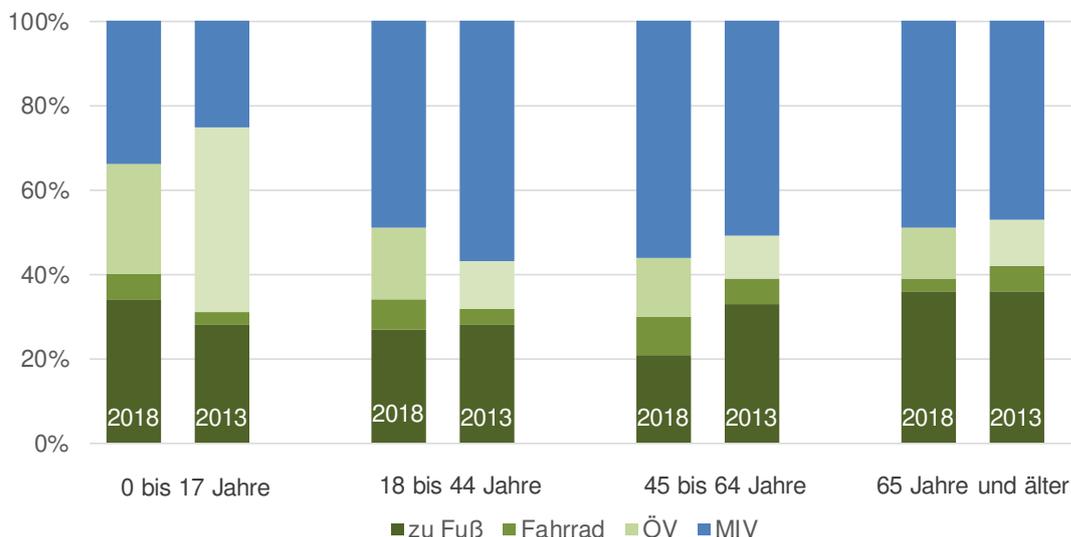
Bei den älteren Erwachsenen (45 bis 64 Jahre) ist das meistgenutzte Verkehrsmittel das Auto (56 %), 2013 waren es „nur“ 51 %. Dafür geht diese Altersklasse viel weniger zu Fuß als noch 2013 (21 % zu 33 % im Jahr 2013).

Auch bei den Älteren ist das Auto das deutlich beliebteste Fortbewegungsmittel (49 %) aber unter allen betrachteten Altersklassen sind es die Senioren, die am häufigsten zu Fuß gehen (37 %), das war auch 2013 schon so.

Tab. 14:
Hauptverkehrsmittel nach Alter, Geschlecht und Wegezweck (in %)

	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	insgesamt
Geschlecht					
Männer	27	8	48	17	100
Frauen	29	5	49	17	100
Alter					
0 bis 17 Jahre	34	6	34	26	100
18 bis 44 Jahre	27	7	49	18	100
45 bis 64 Jahre	21	9	56	14	100
65 Jahre und älter	36	3	49	12	100
Wegezweck (darunter)					
Eigener Arbeitsplatz	16	10	55	19	100
Kita/Schule/Ausbildung	30	3	25	42	100
Einkauf/Dienstleistung	35	4	48	13	100
Bringen und Holen	21	6	66	7	100
Freizeit	35	8	45	12	100
insgesamt	28	7	49	17	100
zum Vergleich					
SrV 2013	31	5	48	16	100
Kontiv 2002	25	2	56	16	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.
 Quelle: SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002
 Amt für Statistik und Stadtforschung

Bild 4:
Hauptverkehrsmittel nach Alter 2018 und 2013 im Vergleich (in %)

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2018, SrV 2013

Amt für Statistik und Stadtforschung

Winfo
DATEN · ANALYSEN · WIESBADEN

*Für den Weg zur Arbeit
wird das Auto genommen*

Für den Weg zur Arbeit wird noch am liebsten das Auto genommen (Bild 5). 55 % der Arbeitswege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, stehen einem noch höheren Wert von 64 % aus dem Jahr 2013 gegenüber. Die ÖPNV-Anteile an den Arbeitswegen sind von 13 auf 19 % (statistisch signifikant) gestiegen, auch die Fahrradanteile waren mit 7 % im Jahr 2013 etwas niedriger als in der aktuellen Umfrage. Insgesamt scheinen die Arbeitswege also umweltfreundlicher geworden zu sein.

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

Der Hauptwegezweck „Kita/Schule/Ausbildung“ betrifft natürlich nur die Jüngeren. Deshalb lässt sich auch hier, wie bei der Betrachtung der Altersklasse „bis 17 Jahre“ feststellen, dass der Anteil dieser Wege, der mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wird, von 51 % im Jahr 2013 auf 42 % gesunken ist. Der Fahrradanteil hat sich nicht verändert, dafür wird heute in 30 % der Fälle der Weg zur Schule zu Fuß zurückgelegt (2013: 26 %).

Einkäufe werden wieder häufiger mit dem Auto gemacht

Nahezu die Hälfte (48 %) aller Einkaufswege werden mit dem Auto zurückgelegt (2013: 42 %). Wurden die Einkäufe im Jahr 2013 noch in 44 % der Fälle zu Fuß erledigt, ist der Wert aktuell auf 35 % gesunken.

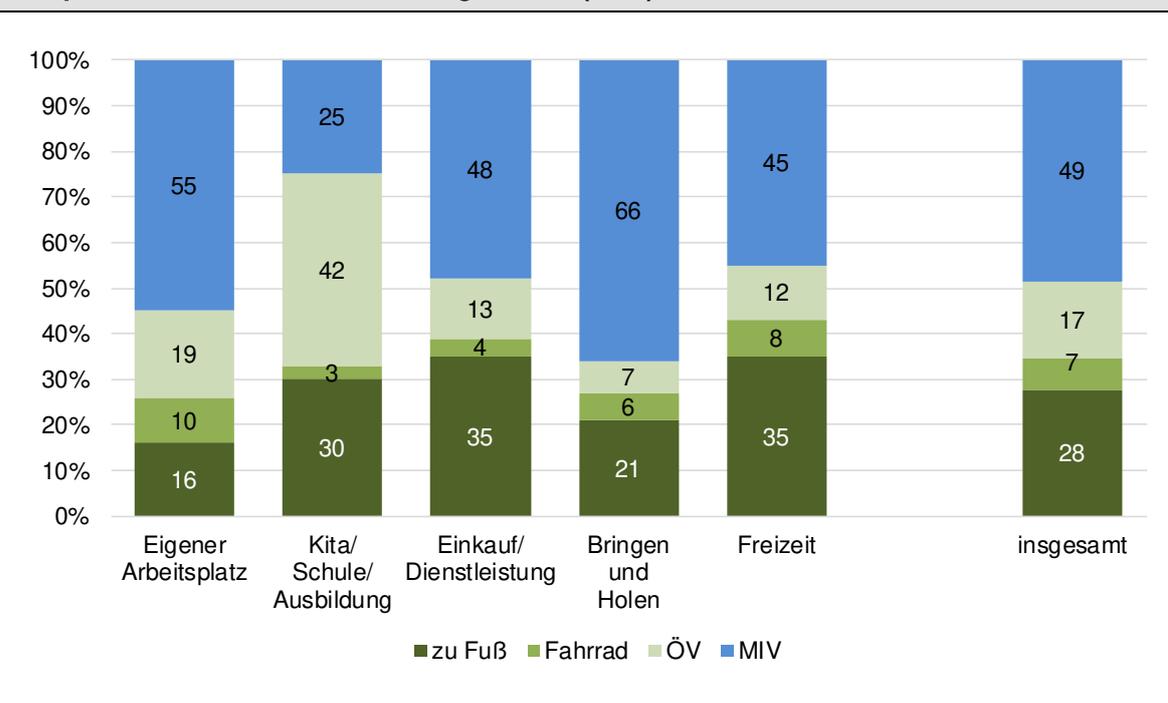
Holen und Bringen ist Domäne des Autos

Das „Bringen und Holen“ ist eine absolute Domäne des Autos - 66 % dieser Wege entfallen auf den Pkw - 2013 lag dieser Wert sogar bei 75 %.

Auch Freizeitwege werden meist mit dem Auto unternommen

Auch bei den Freizeitwegen hat das Auto die Nase vorne (45 %). In der Freizeit wird zwar viel zu Fuß gegangen (35 %) dafür spielt das Fahrrad hier nur eine untergeordnete Rolle.

Bild 5:
Hauptverkehrsmittelwahl nach Wegezweck (in %)



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

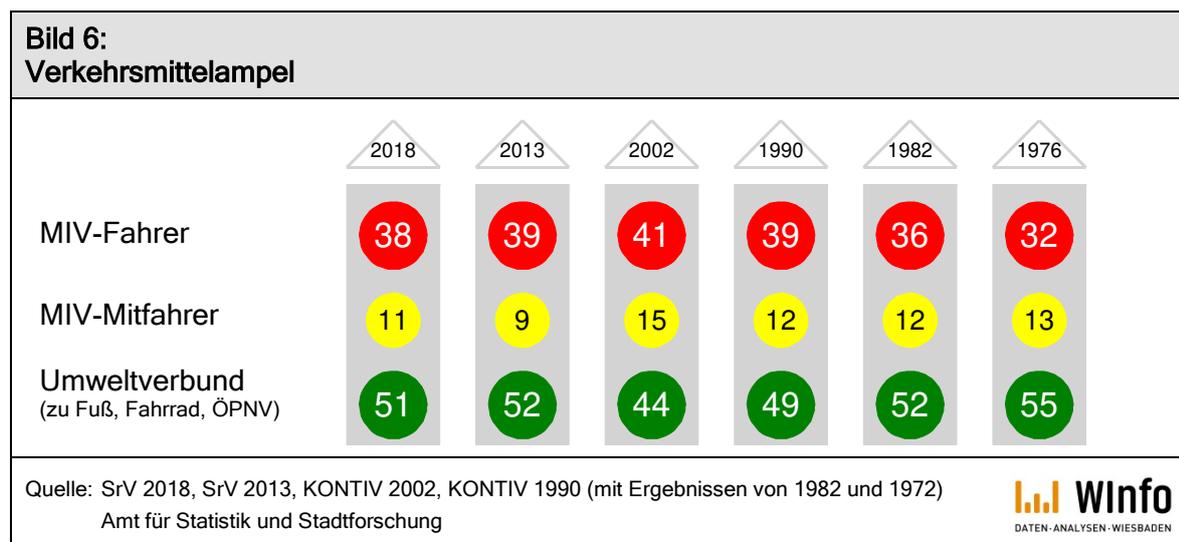
Quelle: SrV 2018

Amt für Statistik und Stadtforschung

Die Verkehrsmittelampel stellt den Umweltverbund dem motorisierten Individualverkehr gegenüber

Möchte man die Umweltverträglichkeit der von den Bewohnern zurückgelegten Wege beurteilen, so bietet sich ein Blick auf die sogenannte Verkehrsmittelampel an (Bild 6). Mit der Ampelfarbe Rot werden diejenigen bewertet, die ihre Wege am Steuer des eigenen Autos zurücklegen. Mit gelb und damit neutral werden die Mitfah-

rer in privaten Pkw eingestuft. Im Umweltverbund werden die Fußgänger, Radfahrer und die Nutzer des ÖPNV zusammengefasst. Für diese Betrachtungsweise liegen Zahlen aus sechs Untersuchungen vor, die insgesamt fast ein halbes Jahrhundert zurückreichen. Erstaunlicherweise sind die Anteile des Umweltverbundes in den 70er Jahren am höchsten, also gerade in einer Dekade, als das Gespenst der autogerechten Stadt umging. Die Anteile des Umweltverbundes gingen kontinuierlich bis zur Jahrtausendwende zurück auf 44 %. Erst danach ist wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Umgekehrt sieht es beim motorisierten Individualverkehr aus. Die niedrigsten Anteile finden sich in den 70er Jahren. Bis 2002 nahm der MIV-Anteil kontinuierlich zu um danach mehr oder weniger auf ähnlich hohem Niveau zu bleiben.



*Männer und Frauen
sind gleichauf bei der Nutzung
des Umweltverbundes*

Betrachtet man die Verkehrsmittelampel unter dem Genderaspekt, so scheint es mittlerweile kaum noch Unterschiede zu geben (Tab. 15). Die Männer nutzen den Umweltverbund etwas häufiger als früher und Frauen etwas weniger, so landen beide Geschlechter aktuell bei einem Anteil des Umweltverbundes von 52 bzw. 51 %. Frauen sind nach wie vor häufiger Mitfahrer als Männer.

Die Jungen nutzen wieder vermehrt das Auto als Mitfahrer

Bei den 0 bis 17-Jährigen schneidet der Umweltverbund mit einem Anteil von 66 % zwar am besten ab, ist aber seit 2013 sehr stark zurückgegangen. Dafür ist der Anteil dieser Altersklasse bei den Mitfahrern stark gestiegen.

*Junge Erwachsene
setzen auf Umweltverbund*

Die älteren Erwachsenen ab 45 Jahre nutzen gegenüber 2013 wieder vermehrt das eigene Auto auf Kosten des Umweltverbundes. Lediglich bei den jungen Erwachsenen konnte der Umweltverbund von 43 % im Jahr 2013 auf aktuell 51 % zulegen.

Tab. 15:
Verkehrsmittelampel 2018
(Werte in Klammern Ergebnisse des SrV 2013)

	MIV-Fahrer	MIV-Mitfahrer	Umweltverbund	insgesamt
Geschlecht				
Männer	39 (41)	9 (8)	52 (50)	100
Frauen	37 (37)	12 (9)	51 (54)	100
Alter				
0 bis 17 Jahre	0 (0)	34 (24)	66 (75)	100
18 bis 44 Jahre	44 (53)	5 (4)	51 (43)	100
45 bis 64 Jahre	51 (45)	5 (6)	44 (49)	100
65 Jahre und älter	40 (37)	9 (10)	51 (53)	100
Wegezzweck (darunter)				
Eigener Arbeitsplatz	53 (61)	2 (3)	45 (36)	100
Kita/Schule/Ausbildung	5 (4)	19 (15)	75 (80)	100
Einkauf/Dienstleistung	38 (37)	10 (5)	52 (58)	100
Bringen und Holen	58 (66)	8 (8)	34 (26)	100
Freizeit	30 (28)	15 (14)	55 (59)	100
insgesamt	38	11	51	100
zum Vergleich				
SrV 2013	39	9	52	100
Kontiv 2002	41	15	44	100

Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002

Amt für Statistik und Stadtforschung

*Innerstädtischer Verkehr versus
Stadtgrenze überschreitender
Verkehr*

Die zurückgelegten Weg lassen sich in drei unterschiedliche Kategorien unterteilen (s. Bild 1):

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

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

Die meisten Wege sind innerstädtisch ...

Rund 83 % der betrachteten Wege sind Binnenwege - starten und enden also in der Stadt. Nur 17 % der Wege führen über die Stadtgrenze hinweg (Tab. 16).

... und viele davon werden mit dem Pkw zurückgelegt

Klar ist, dass bei den Wegen über die Stadtgrenze kaum noch ein Weg zu Fuß gemacht wird und hier das Auto dominiert. Das war auch 2013 schon so. Was jedoch erstaunlich ist, ist die Tatsache, dass auch bei den Binnenwegen trotz Stau und Parkplatznot sowie guten ÖPNV-Verbindungen das Auto mit einem 44 %-Anteil an allen Binnenwegen deutlich die Nase vorne hat.

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

	Binnenwege	Quell- /Zielverkehrs- wege
zu Fuß	33	2
Fahrrad	7	4
MIV	44	72
ÖV	16	22
insgesamt	100	100

Quelle: SrV 2018
Amt für Statistik und Stadtforschung



6.3 Zurückgelegte Wege und Wegelängen

250 000 Wiesbadener machen sich täglich „auf den Weg“ ...

Von den befragten Personen waren am persönlichen Erhebungsstichtag 7,3 % gar nicht aus dem Haus (Tab. 17). Weitere 6,1 % waren an dem Tag nicht in Wiesbaden. Die restlichen 86,6 % waren mobil und zwar in der Stadt oder über die Stadtgrenze hinweg. Hochgerechnet auf die Wiesbadener Bevölkerung bedeutet dies, dass an einem Tag rund 250 000 Personen unterwegs sind.

... und legen dabei 3,8 Wege zurück, ...

Im Schnitt haben die Personen, die sich am Stichtag in Wiesbaden befanden (mobile und nicht mobile), 3,5 Wege am Tag zurückgelegt. Bezogen auf die mobilen Personen betrug die Zahl der Wege 3,8.

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

Die Wiesbadenerinnen und Wiesbadener verlassen im Schnitt 1,5 Mal das Haus. Für einen Weg werden 21 Minuten gebraucht und er hat eine Länge von 7 Kilometern. Rechnerisch verbringt jeder mobile Einwohner täglich rund 72 Minuten im Verkehr.

Tab. 17:
Wegekennzahlen der Verkehrsuntersuchungen 2018, 2013 und 2002 im Vergleich

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

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

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

Quelle: SrV 2018, SrV 2013, KONTIV 2002

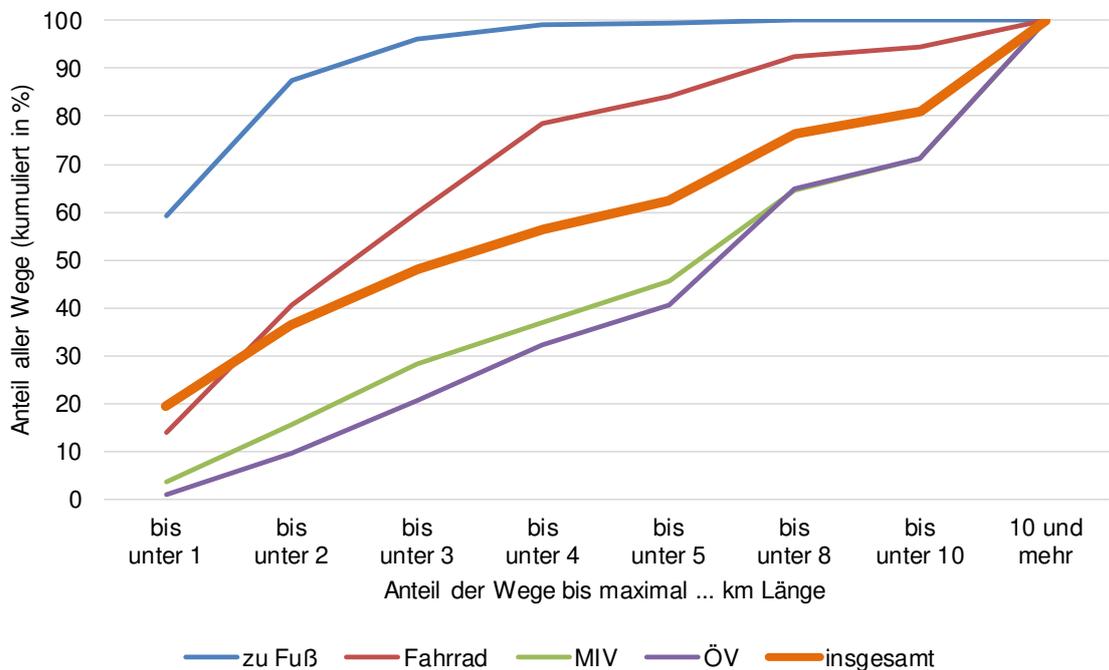
Amt für Statistik und Stadtforschung



Ein Fünftel aller Wege enden nach einem Kilometer

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

- Knapp 20 % aller Wege enden schon nach einem Kilometer
- Die Hälfte aller Wege geht nicht über vier Kilometer hinaus.
- Nach zehn Kilometern sind 81 % aller Wege beendet.

Bild 7:
Kumulierte Wegelängen nach Hauptverkehrsmittel

Quelle: SrV 2018
Amt für Statistik und Stadtforschung

Winfo
DATEN · ANALYSEN · WIESBADEN

*Viele kurze Wege
auch mit dem Auto*

Interessant ist ein Blick auf die Nutzung des Autos, denn mit dem Pkw enden immerhin schon 3,8 % der Fahrten nach spätestens einem Kilometer. 15,7 % aller Autofahrten überschreiten noch nicht einmal die Zweikilometermarke. Das sind Streckenlängen, die man in der Innenstadt manchmal fahren muss um einen Parkplatz zu finden. Rechnet man diese Kurzstreckenfahrten unter zwei Kilometer auf die Wiesbadener Bevölkerung hoch, so kommt man rechnerisch auf 70 000 Wege pro Tag, die so kurz sind.

*ÖPNV und MIV
decken das gleiche Verkehrs-
segment ab*

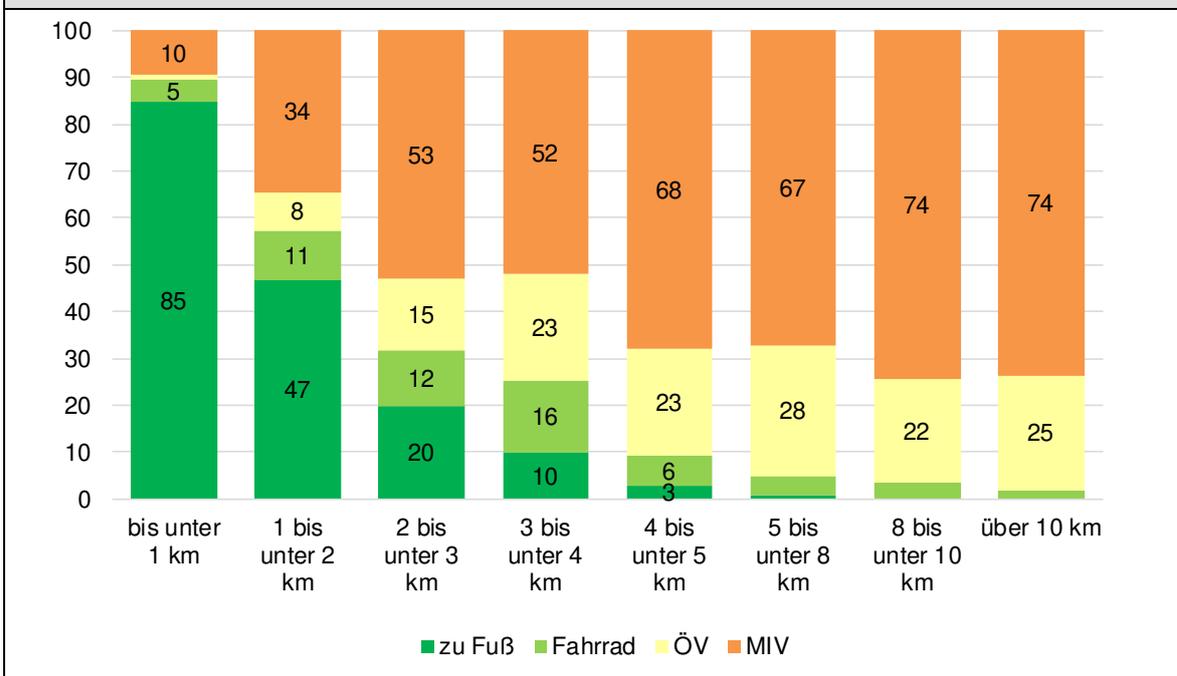
Ein Blick auf den Kurvenverlauf des öffentlichen Nahverkehrs in Bild 7 zeigt, dass er nahezu deckungsgleich ist mit dem des MIV. ÖPNV und MIV decken somit das gleiche „Streckenprofil“ ab. Das war auch schon Ergebnis der Umfragen in 2002 und 2013. Hier wäre es im Sinne des neuen Mobilitätsleitbildes wünschenswert, wenn sich der ÖV auf Kosten des MIV „breitmachen“ könnte.

Das Fahrrad für die Kurzstrecke

Das Fahrrad hat seine Stärken auf den kürzeren Strecken. 80 % aller Wege mit dem Fahrrad sind kürzer als vier Kilometer.

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

Bild 8:
Verkehrsmittelwahl differenziert nach der Länge der Wegstrecke



Abweichungen von Hundert aufgrund von Rundungen.

Quelle: SrV 2018

Amt für Statistik und Stadtforschung

Wegestrecken unter einem Kilometer werden in 85 % der Fälle zu Fuß zurückgelegt, doch schon in 10 von 100 Fällen wird mit dem Auto gefahren (Bild 8). Ab der Zweikilometermarke dominiert schon wieder das Auto. Busse und Bahnen werden verstärkt ab einer Wegelänge von drei Kilometern genutzt, wo sie jeweils für knapp ein Viertel aller zurückgelegten Wege genutzt werden. Das Fahrrad spielt seine Stärken bis zu einer Reichweite von unter vier Kilometern aus.

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

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

	Befragte		Grundgesamtheit (31.12.2018)	
	abs.	%	abs.	%
Personen				
insgesamt	2 028	100,0	290 560	100,0
Geschlecht				
Männlich	996	49,1	141 025	48,5
Weiblich	1 032	50,9	149 535	51,5
Alter				
0 bis 17 Jahre	350	17,3	49 562	17,1
18 bis 44 Jahre	709	35,0	103 577	35,6
45 bis 64 Jahre	571	28,2	80 670	27,8
65 Jahre und älter	397	19,6	56 751	19,5
Haushalte				
insgesamt	1 038	100,0	147 039	100,0
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	490	47,2	69 948	47,6
2-Personen-Haushalt	295	28,4	41 101	28,0
3-und-mehr-Personen-Haushalt	253	24,4	35 990	24,5

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018; Einwohnerwesen
Amt für Statistik und Stadtforschung

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

	Anzahl privater und dienstlicher Pkw im Haushalt			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw und mehr
Haushalte insgesamt	1 037	20	54	26
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	490	33	62	5
2-Personen-Haushalt	294	10	54	37
3-und-mehr-Personen-Haushalt	253	6	40	54
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	300	30	63	6
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	191	38	60	2
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	178	8	44	48
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	369	8	49	43

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018
Amt für Statistik und Stadtforschung

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

	Anzahl betriebsbereiter Fahrräder/Elektrofahrräder im Haushalt			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder und mehr
Haushalte insgesamt	1 038	34	23	42
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	490	47	37	16
2-Personen-Haushalt	295	32	14	54
3-und-mehr-Personen-Haushalt	253	12	9	79
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	300	35	46	18
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	191	65	22	13
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	178	14	5	82
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	370	28	15	58

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018
Amt für Statistik und Stadtforschung

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

	Erreichbarkeit der nächsten Haltestelle zu Fuß in Minuten		
	Haushalte abs.	Zeilenprozent	
		1 bis 5 Minuten	6 Minuten und mehr
Haushalte insgesamt	1 027	87	13
Haushaltsgröße			
1-Personen-Haushalt	485	88	12
2-Personen-Haushalt	291	82	18
3-und-mehr-Personen-Haushalt	251	89	11
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	300	93	7
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	185	81	19
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	177	90	10
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	365	83	17
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen			
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018			
Amt für Statistik und Stadtforschung			

Tab. 5A:**Stellplatz des meist genutzten Pkw**

	Stellplatz des meistgenutzten Pkw			
	Haushalte abs.	Zeilenprozent		
		Garage/Car- port/privater Stellplatz	Öffentlicher Straßenraum	Unter- schiedlich
Haushalte insgesamt	832	62	34	5
Haushaltsgröße				
1-Personen-Haushalt	327	60	37	3
2-Personen-Haushalt	267	68	25	7
3-und-mehr-Personen-Haushalt	239	57	38	5
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	208	52	44	3
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	118	73	25	2
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	165	52	43	5
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	341	68	25	6
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen				
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018				
Amt für Statistik und Stadtforschung				

Tab. 6A:
Geschlecht

	Geschlecht		
	Personen abs.	Zeilenprozent	
		Männlich	Weiblich
Personen insgesamt	2 028	49	51
Alter am Stichtag			
0 bis 17 Jahre	350	51	49
18 bis 44 Jahre	709	51	49
45 bis 64 Jahre	571	50	50
65 Jahre und älter	397	43	57
Geschlecht			
Männlich	996	100	0
Weiblich	1 032	0	100
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	333	51	49
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	157	25	75
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	691	51	49
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	847	51	49
Höchster Schulabschluß			
(Noch) ohne Schulabschluss	378	53	47
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 097	51	49
Haupt- oder Volksschulabschluss	177	41	59
Realschulabschluss/Mittlere Reife	341	42	58
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	502	51	49
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	499	35	65
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	199	56	44
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	54	46
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	969	53	47
Kind (noch nicht eingeschult)	117	52	48
Rentner/Hausfrau/-mann	475	40	60
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	379	53	47
Sonstiges	85	38	62
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 207	51	49
Ja, nach Absprache	319	48	52
Nein, kein Zugang	502	45	55
Nutzungshäufigkeit des ÖPNV in den letzten 12 Monaten			
Ja	1 835	48	52
Nein	193	61	39

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 7A:

Alter

	Personen abs.	Alter			
		Zeilenprozent			
		0 bis 17 Jahre	18 bis 44 Jahre	45 bis 64 Jahre	65 Jahre und älter
Personen insgesamt	2 027	17	35	28	20
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	350	100	0	0	0
18 bis 44 Jahre	709	0	100	0	0
45 bis 64 Jahre	571	0	0	100	0
65 Jahre und älter	397	0	0	0	100
Geschlecht					
Männlich	995	18	36	29	17
Weiblich	1 032	17	34	28	22
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	333	0	53	47	0
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	157	0	0	0	100
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	690	45	39	16	1
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	847	5	31	36	28
Höchster Schulabschluß					
(Noch) ohne Schulabschluss	378	92	8	0	1
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 097	0	52	34	14
Haupt- oder Volksschulabschluss	177	1	7	36	56
Realschulabschluss/Mittlere Reife	341	0	26	34	40
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	502	70	24	2	4
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	499	0	30	37	33
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs- /Fachakademie	199	0	27	36	37
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	0	46	37	17
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	969	0	50	49	2
Kind (noch nicht eingeschult)	117	100	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	474	0	6	15	80
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	379	61	39	0	0
Sonstiges	85	2	65	30	4
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 207	10	35	33	22
Ja, nach Absprache	319	39	31	18	12
Nein, kein Zugang	501	21	38	22	20
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten					
Ja	1 834	17	36	28	18
Nein	193	17	21	32	30

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018

Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 8A:**Welche Tätigkeit üben Sie aus?**

	Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
	Personen abs.	Zeilenprozent				
		Kind (noch nicht eingeschult)	Erwerbstätig	Schüler/Student/Auszubildende(r)	Rentner/Hausfrau/-mann	Sonstiges
Personen insgesamt	2 026	6	48	19	23	4
Alter am Stichtag						
0 bis 17 Jahre	350	33	0	66	0	0
18 bis 44 Jahre	709	0	68	21	4	8
45 bis 64 Jahre	569	0	83	0	12	5
65 Jahre und älter	397	0	4	0	95	1
Geschlecht						
Männlich	996	6	52	20	19	3
Weiblich	1 030	5	44	17	28	5
Haushaltstyp						
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	333	0	83	5	6	6
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	157	0	4	0	95	1
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	691	17	43	30	5	5
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	845	0	46	18	32	3
Höchster Schulabschluß						
(Noch) ohne Schulabschluss	378	31	0	68	1	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 095	0	67	9	18	6
Haupt- oder Volksschulabschluss	177	0	30	2	65	3
Realschulabschluss/Mittlere Reife	341	0	48	4	44	3
Berufsausbildung						
(Noch) ohne Berufsausbildung	502	23	3	66	5	3
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	499	0	51	3	42	4
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	198	0	56	1	42	0
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	0	73	2	19	7
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit						
Erwerbstätig	969	0	100	0	0	0
Kind (noch nicht eingeschult)	117	100	0	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	475	0	0	0	100	0
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	379	0	0	100	0	0
Sonstiges	85	0	0	0	0	100
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)						
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 206	6	58	8	25	4
Ja, nach Absprache	319	8	30	42	15	5
Nein, kein Zugang	501	4	36	30	25	5
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten						
Ja	1 834	5	48	20	22	4
Nein	192	10	46	8	34	3

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 9A: Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?					
	Höchster Schulabschluß				
	Personen abs.	Zeilenprozent			
		(Noch) ohne Schulab- schluss	Haupt- oder Volksschul- abschluss	Realschul- abschluss/ Mittlere Reife	Allgemeine oder fach- gebundene Hochschul- reife
Personen insgesamt	1 993	19	9	17	55
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	350	99	0	0	0
18 bis 44 Jahre	698	4	2	13	82
45 bis 64 Jahre	553	0	12	21	67
65 Jahre und älter	392	1	25	35	39
Geschlecht					
Männlich	975	20	7	15	58
Weiblich	1 018	18	10	20	53
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	329	0	7	15	79
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	156	0	29	37	33
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	687	45	2	8	45
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	821	8	12	22	58
Höchster Schulabschluß					
(Noch) ohne Schulabschluss	378	100	0	0	0
Haupt- oder Volksschulabschluss	177	0	100	0	0
Realschulabschluss/Mittlere Reife	341	0	0	100	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 097	0	0	0	100
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	501	75	3	6	16
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	491	0	28	39	33
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	196	0	8	47	45
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	0	1	3	96
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	950	0	6	17	77
Kind (noch nicht eingeschult)	117	100	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	467	1	25	32	42
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	372	69	1	4	25
Sonstiges	84	0	6	12	82
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 189	11	8	19	63
Ja, nach Absprache	317	40	6	12	41
Nein, kein Zugang	486	26	13	16	45
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten					
Ja	1 805	19	8	16	57
Nein	188	18	13	29	40
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen					
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung					

Tab. 10A: Welche höchste Berufsausbildung haben Sie?					
	Berufsausbildung				
	Personen abs.	Zeilenprozent			
		(Noch) ohne Berufsausbildung	Lehre, Berufsfach- schule, Handels- schule	Meister-/ Techniker- schule, Fach- schule, Berufs- /Fachaka- demie	Hoch- oder Fachhoch- schulab- schluss
Personen insgesamt	1 658	11	30	12	47
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	30	100	0	0	0
18 bis 44 Jahre	683	18	22	8	52
45 bis 64 Jahre	557	2	33	13	52
65 Jahre und älter	388	5	43	19	33
Geschlecht					
Männlich	802	11	22	14	53
Weiblich	857	11	38	10	41
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	327	4	29	13	54
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	154	6	52	21	21
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	379	8	22	7	64
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	798	16	30	12	41
Höchster Schulabschluß					
(Noch) ohne Schulabschluss	58	100	0	0	0
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 077	7	15	8	69
Haupt- oder Volksschulabschluss	174	8	80	9	3
Realschulabschluss/Mittlere Reife	338	9	56	27	8
Berufsausbildung					
(Noch) ohne Berufsausbildung	181	100	0	0	0
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	499	0	100	0	0
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs- /Fachakademie	199	0	0	100	0
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	0	0	0	100
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Erwerbstätig	947	1	27	12	60
Kind (noch nicht eingeschult)	0	0	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	464	6	45	18	32
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	162	80	10	2	8
Sonstiges	83	15	23	0	62
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 062	4	31	14	52
Ja, nach Absprache	200	27	24	6	43
Nein, kein Zugang	396	21	31	11	37
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten					
Ja	1 501	11	29	11	49
Nein	157	10	43	18	29
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen					
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung					

Tab. 11A: Besitzen Sie zurzeit einen gültigen Pkw-Führerschein?			
	Personen abs.	Führerschein für Pkw	
		Zeilenprozent	
		Vorhanden	Nicht vorhanden
Personen insgesamt	1 677	90	10
Alter am Stichtag			
0 bis 17 Jahre	0	0	0
18 bis 44 Jahre	709	89	11
45 bis 64 Jahre	571	94	6
65 Jahre und älter	397	88	12
Geschlecht			
Männlich	816	92	8
Weiblich	862	89	11
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	333	92	8
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	157	87	13
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	381	93	7
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	806	89	11
Höchster Schulabschluß			
(Noch) ohne Schulabschluss	31	26	74
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 095	96	4
Haupt- oder Volksschulabschluss	175	77	23
Realschulabschluss/Mittlere Reife	341	88	12
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	152	67	33
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	499	87	13
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs- /Fachakademie	199	95	5
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	97	3
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	969	96	4
Kind (noch nicht eingeschult)	0	0	0
Rentner/Hausfrau/-mann	474	87	13
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	148	71	29
Sonstiges	84	87	13
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 086	98	2
Ja, nach Absprache	195	90	10
Nein, kein Zugang	396	71	29
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten			
Ja	1 517	90	10
Nein	161	94	6
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen			
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018			
Amt für Statistik und Stadtforschung			

Tab. 12A: Konnten Sie am Stichtag über einen Pkw Ihres Haushalts (als Fahrer oder Mitfahrer) verfügen?				
	Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
	Personen abs.	Zeilenprozent		
		Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Ja, nach Absprache	Nein, kein Zugang
Personen insgesamt	2 028	60	16	25
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	350	35	35	30
18 bis 44 Jahre	709	59	14	27
45 bis 64 Jahre	571	71	10	19
65 Jahre und älter	397	66	9	25
Geschlecht				
Männlich	996	62	15	23
Weiblich	1 032	57	16	27
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	333	61	1	38
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	157	64	0	36
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	691	57	24	19
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	847	60	18	22
Höchster Schulabschluß				
(Noch) ohne Schulabschluss	378	33	34	33
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 097	68	12	20
Haupt- oder Volksschulabschluss	177	52	11	37
Realschulabschluss/Mittlere Reife	341	66	12	22
Berufsausbildung				
(Noch) ohne Berufsausbildung	502	33	33	34
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	499	66	10	25
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs- /Fachakademie	199	72	6	22
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	70	11	19
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Erwerbstätig	969	72	10	18
Kind (noch nicht eingeschult)	117	59	23	18
Rentner/Hausfrau/-mann	475	63	10	27
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	379	25	36	39
Sonstiges	85	51	18	31
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 207	100	0	0
Ja, nach Absprache	319	0	100	0
Nein, kein Zugang	502	0	0	100
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten				
Ja	1 835	58	16	26
Nein	193	76	10	14
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen				
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018				
Amt für Statistik und Stadtforschung				

Tab. 13A:				
Konnten Sie am Stichtag über eine Zeitkarte (für den ÖPV) verfügen?				
	Verfügbarkeit über eine Zeitkarte für Bus und Bahn am Stichtag			
	Personen abs.	Zeilenprozent		
		Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	Ja, nach Absprache	Nein, kein Zugang
Personen insgesamt	1 914	36	3	61
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	237	53	8	39
18 bis 44 Jahre	709	42	2	56
45 bis 64 Jahre	571	31	4	65
65 Jahre und älter	397	19	1	80
Geschlecht				
Männlich	935	35	2	63
Weiblich	980	36	4	60
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	333	38	2	60
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	157	21	0	79
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	578	40	4	56
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	847	35	3	62
Höchster Schulabschluß				
(Noch) ohne Schulabschluss	265	54	8	38
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 097	35	2	63
Haupt- oder Volksschulabschluss	177	26	2	73
Realschulabschluss/Mittlere Reife	341	27	2	71
Berufsausbildung				
(Noch) ohne Berufsausbildung	389	55	6	39
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	499	26	3	71
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	199	28	2	70
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	33	2	65
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Erwerbstätig	969	33	3	65
Kind (noch nicht eingeschult)	6	0	0	100
Rentner/Hausfrau/-mann	474	19	2	79
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	377	63	6	31
Sonstiges	85	39	2	58
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 140	24	2	74
Ja, nach Absprache	294	51	7	42
Nein, kein Zugang	481	53	4	42
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten				
Ja	1 739	39	3	58
Nein	175	2	1	97
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen				
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung				

Tab. 14A:			
Wie oft haben Sie in den letzten 12 Monaten den Öffentlichen Nahverkehr benutzt?			
	Nutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel in den letzten 12 Monaten		
	Personen abs.	Zeilenprozent	
		Ja	Nein
Personen insgesamt	1 914	91	9
Alter am Stichtag			
16 bis 17 Jahre	237	94	6
18 bis 44 Jahre	709	94	6
45 bis 64 Jahre	571	89	11
65 Jahre und älter	397	85	15
Geschlecht			
Männlich	935	89	11
Weiblich	980	93	7
Haushaltstyp			
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	333	96	4
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	157	85	15
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	578	91	9
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	847	90	10
Höchster Schulabschluß			
(Noch) ohne Schulabschluss	265	94	6
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 097	93	7
Haupt- oder Volksschulabschluss	177	86	14
Realschulabschluss/Mittlere Reife	341	84	16
Berufsausbildung			
(Noch) ohne Berufsausbildung	389	93	7
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	499	87	13
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	199	86	14
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	778	94	6
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit			
Erwerbstätig	969	91	9
Kind (noch nicht eingeschult)	6	88	12
Rentner/Hausfrau/-mann	474	86	14
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	377	96	4
Sonstiges	85	93	7
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)			
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 140	88	12
Ja, nach Absprache	294	95	5
Nein, kein Zugang	481	94	6
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten			
Ja	1 739	100	0
Nein	175	0	100
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen			
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung			

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

	Fahrkarte die normalerweise genutzt wird								
	Personen abs.	Zeilenprozent							
		Einzel-fahrt-karte	Grup-pen-/Tages-karte	Sam-mel-karte/Mehr-fahrten-karte	Mo-nats-karte	Jahres-karte	Job-ticket, Schüler-ticket, Semes-terticket o. ä.	Freifahrt-berech-tigung	Son-stige Fahr-karte
Personen insgesamt	1 835	31	4	20	5	8	19	7	6
Alter am Stichtag									
0 bis 17 Jahre	317	17	4	10	1	1	32	26	9
18 bis 44 Jahre	669	32	3	19	6	5	26	3	7
45 bis 64 Jahre	509	33	5	21	6	13	13	3	6
65 Jahre und älter	338	42	6	32	3	13	0	3	1
Geschlecht									
Männlich	878	31	4	19	7	6	19	7	8
Weiblich	957	31	4	22	3	9	19	7	5
Haushaltstyp									
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	318	33	4	21	8	7	15	4	7
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	134	40	8	29	4	13	0	5	2
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	622	26	4	18	4	4	24	14	6
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	761	33	3	21	4	10	19	2	7
Höchster Schulabschluß									
(Noch) ohne Schulabschluss	344	16	4	10	2	2	31	25	10
Allgemeine oder fachgebundene Hochschulreife	1 022	35	3	21	5	7	20	3	6
Haupt- oder Volksschulabschluss	153	39	11	22	5	14	3	4	1
Realschulabschluss/Mittlere Reife	287	35	4	30	7	13	8	0	2
Berufsausbildung									
(Noch) ohne Berufsausbildung	457	18	3	9	2	3	37	19	9
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	432	36	6	27	8	13	6	2	2
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	170	32	4	28	5	10	12	4	4
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	732	37	3	22	4	7	16	3	7
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit									
Erwerbstätig	882	36	3	22	6	9	15	2	6
Kind (noch nicht eingeschult)	99	14	1	6	0	0	0	78	1
Rentner/Hausfrau/-mann	411	40	7	31	4	12	0	4	2
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	364	16	3	8	2	4	54	3	11
Sonstiges	79	29	4	24	10	8	13	1	11
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)									
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	1 060	41	5	24	3	5	11	6	5
Ja, nach Absprache	300	18	3	17	4	8	34	7	9
Nein, kein Zugang	475	18	3	14	9	13	27	8	7
Nutzung des ÖPNV in den letzten 12 Monaten									
Ja	1 835	31	4	20	5	8	19	7	6
Nein	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung

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

	Hauptwegezweck						
	Wege insg.	Zeilenprozent					
		Eigener Arbeits- platz	Kita/ Schule/ Ausbild- ung	Einkauf/ Dienst- leistung	Bringen und Holen	Freizeit	Anderer Zweck
Wege insgesamt	6 591	23	12	27	9	26	4
Alter am Stichtag							
0 bis 17 Jahre	1 095	0	55	10	5	29	1
18 bis 44 Jahre	2 433	32	6	21	14	23	4
45 bis 64 Jahre	1 927	34	2	26	7	24	7
65 Jahre und älter	1 136	5	1	55	4	32	3
Geschlecht							
Männlich	3 157	25	13	25	7	25	5
Weiblich	3 434	20	11	28	11	27	3
Haushaltstyp							
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	1 082	37	3	25	0	29	5
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	451	10	0	55	3	28	4
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2 476	18	22	16	20	21	3
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2 583	24	8	32	3	28	6
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit							
Kind (noch nicht eingeschult)	344	0	43	17	10	29	1
Erwerbstätig	3 382	40	1	20	11	22	6
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	1 152	8	51	11	3	25	3
Rentner/Hausfrau/-mann	1 399	3	1	53	7	33	3
Sonstiges	308	7	3	45	13	29	3
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)							
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	4 177	25	6	28	10	26	5
Ja, nach Absprache	1 059	16	27	17	8	28	4
Nein, kein Zugang	561	14	36	20	6	22	2
Ziel/Zweck des Weges							
Eigener Arbeitsplatz	1 505	100	0	0	0	0	0
Kita/Schule/Ausbildung	788	0	100	0	0	0	0
Einkauf/Dienstleistung	1 749	0	0	100	0	0	0
Bringen und Holen	573	0	0	0	100	0	0
Freizeit	1 695	0	0	0	0	100	0
Anderer Zweck	281	0	0	0	0	0	100
Hauptverkehrsmittel							
Zu Fuß	1 838	13	13	33	7	33	2
Fahrrad	430	35	6	18	8	31	3
MIV	3 188	26	6	26	12	24	6
ÖV	1 128	25	29	20	4	17	4
Länge des Weges (in km)							
bis unter 1 km	1 185	10	11	39	10	25	5
1 bis unter 5 km	2 623	17	12	31	10	28	2
5 bis unter 10 km	1 125	27	14	22	9	25	4
10 km und mehr	1 163	48	8	12	5	19	8
Dauer des Weges (in Min.)							
bis unter 5 Min.	241	4	6	51	10	23	6
5 bis unter 10 Min.	991	12	11	38	15	21	4
10 bis unter 15 Min.	1 111	14	12	37	12	23	2
15 bis unter 30 Min.	2 129	26	11	23	9	28	3
30 Min. und mehr	1 624	35	14	15	3	25	6

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 17A: Hauptverkehrsmittel					
	Wege insg.	Hauptverkehrsmittel			
		Zeilenprozent			
		zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPV
Wege insgesamt	6 601	28	7	49	17
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	1 094	34	6	34	26
18 bis 44 Jahre	2 430	27	7	49	18
45 bis 64 Jahre	1 939	21	9	56	14
65 Jahre und älter	1 139	36	3	49	12
Geschlecht					
Männlich	3 154	27	8	48	17
Weiblich	3 447	29	5	49	17
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	1 090	30	9	44	17
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	451	44	0	42	14
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2 475	28	7	49	16
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2 585	24	6	51	19
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Kind (noch nicht eingeschult)	344	35	4	54	6
Erwerbstätig	3 385	23	8	56	13
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	1 150	30	5	28	37
Rentner/Hausfrau/-mann	1 399	34	4	49	13
Sonstiges	317	35	11	40	14
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	4 189	23	4	65	8
Ja, nach Absprache	1 059	26	10	38	26
Nein, kein Zugang	560	42	9	7	43
Ziel/Zweck des Weges					
Eigener Arbeitsplatz	1 504	16	10	55	19
Kita/Schule/Ausbildung	788	30	3	25	42
Einkauf/Dienstleistung	1 749	35	4	48	13
Bringen und Holen	573	21	6	66	7
Freizeit	1 691	35	8	45	12
Anderer Zweck	278	14	5	64	18
Hauptverkehrsmittel					
Zu Fuß	1 839	100	0	0	0
Fahrrad	430	0	100	0	0
MIV	3 203	0	0	100	0
ÖV	1 129	0	0	0	100
Länge des Weges (in km)					
bis unter 1 km	1 185	85	5	10	1
1 bis unter 5 km	2 623	26	11	48	15
5 bis unter 10 km	1 125	1	4	69	27
10 km und mehr	1 168	0	2	74	24
Dauer des Weges (in Min.)					
bis unter 5 Min.	241	47	6	46	1
5 bis unter 10 Min.	991	44	7	47	2
10 bis unter 15 Min.	1 112	40	9	48	4
15 bis unter 30 Min.	2 130	24	8	54	14
30 Min. und mehr	1 627	12	5	45	38
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen					
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung					

**Tab. 18A:
Verkehrssampel**

	Verkehrssampel			
	Wege insg.	Zeilenprozent		
		Fahrer	Mitfahrer	Umwelt- verbund
Wege insgesamt	6 601	38	11	51
Alter am Stichtag				
0 bis 17 Jahre	1 094	0	34	66
18 bis 44 Jahre	2 430	44	5	51
45 bis 64 Jahre	1 939	51	5	44
65 Jahre und älter	1 139	40	9	51
Geschlecht				
Männlich	3 154	39	9	52
Weiblich	3 447	37	12	51
Haushaltstyp				
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	1 090	41	3	56
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	451	41	1	58
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2 475	33	16	51
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2 585	41	10	49
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit				
Kind (noch nicht eingeschult)	344	0	54	46
Erwerbstätig	3 385	52	3	44
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	1 150	6	22	72
Rentner/Hausfrau/-mann	1 399	39	10	51
Sonstiges	317	36	4	60
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)				
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	4189	56	9	35
Ja, nach Absprache	1059	16	23	62
Nein, kein Zugang	560	0	6	93
Ziel/Zweck des Weges				
Eigener Arbeitsplatz	1 504	53	2	45
Kita/Schule/Ausbildung	788	5	19	75
Einkauf/Dienstleistung	1 749	38	10	52
Bringen und Holen	573	58	8	34
Freizeit	1 691	30	15	55
Anderer Zweck	278	54	10	36
Hauptverkehrsmittel				
Zu Fuß	1 839	0	0	100
Fahrrad	430	0	0	100
MIV	3 203	78	22	0
ÖV	1 129	0	0	100
Länge des Weges (in km)				
bis unter 1 km	1 185	8	2	90
1 bis unter 5 km	2 623	34	13	52
5 bis unter 10 km	1 125	54	15	31
10 km und mehr	1 168	66	8	26
Dauer des Weges (in Min.)				
bis unter 5 Min.	241	36	10	54
5 bis unter 10 Min.	991	33	14	53
10 bis unter 15 Min.	1 112	36	11	52
15 bis unter 30 Min.	2 130	42	12	46
30 Min. und mehr	1 627	39	6	55

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung

Tab. 19A: Wegelänge					
	Wegelänge				
	Wege insg.	Zeilenprozent			
		bis unter 1 km	1 bis unter 5 km	5 bis unter 10 km	10 km und mehr
Wege insgesamt	6 101	19	43	18	19
Alter am Stichtag					
0 bis 17 Jahre	1 002	22	53	19	6
18 bis 44 Jahre	2 217	19	37	19	25
45 bis 64 Jahre	1 814	17	40	19	25
65 Jahre und älter	1 068	23	51	15	11
Geschlecht					
Männlich	2 944	19	40	19	23
Weiblich	3 157	20	46	18	16
Haushaltstyp					
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	1 012	20	41	18	21
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	410	31	46	16	8
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2 287	22	45	18	16
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2 391	15	41	20	23
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit					
Kind (noch nicht eingeschult)	321	27	54	15	4
Erwerbstätig	3 152	16	38	19	27
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	1 023	19	46	22	14
Rentner/Hausfrau/-mann	1 307	24	50	16	10
Sonstiges	293	29	48	17	6
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)					
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	3 890	17	40	20	23
Ja, nach Absprache	981	18	46	21	15
Nein, kein Zugang	505	21	54	13	11
Ziel/Zweck des Weges					
Eigener Arbeitsplatz	1 416	8	31	21	40
Kita/Schule/Ausbildung	714	19	46	22	13
Einkauf/Dienstleistung	1 656	28	49	15	8
Bringen und Holen	541	23	49	18	10
Freizeit	1 524	19	48	18	14
Anderer Zweck	244	23	19	18	40
Hauptverkehrsmittel					
Zu Fuß	1 698	59	40	0	0
Fahrrad	421	14	70	11	5
MIV	2 996	4	42	26	29
ÖV	987	1	40	30	29
Länge des Weges (in km)					
bis unter 1 km	1 185	100	0	0	0
1 bis unter 5 km	2 623	0	100	0	0
5 bis unter 10 km	1 125	0	0	100	0
10 km und mehr	1 168	0	0	0	100
Dauer des Weges (in Min.)					
bis unter 5 Min.	241	70	30	0	0
5 bis unter 10 Min.	991	48	49	2	0
10 bis unter 15 Min.	1 112	31	54	14	1
15 bis unter 30 Min.	2 130	8	52	26	14
30 Min. und mehr	1 627	1	22	24	53
Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen					
Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung					

Tab. 20A: Wegedauer						
	Wegedauer					
	Wege insg.	Zeilenprozent				
		bis unter 5 Min.	5 bis unter 10 Min.	10 bis unter 15 Min.	15 bis unter 30 Min.	30 Min. und mehr
Wege insgesamt	6 101	4	16	18	35	27
Alter am Stichtag						
0 bis 17 Jahre	1 002	4	16	21	37	22
18 bis 44 Jahre	2 217	4	18	15	33	30
45 bis 64 Jahre	1 814	3	14	19	36	28
65 Jahre und älter	1 068	6	17	20	34	23
Geschlecht						
Männlich	2 944	4	16	16	34	29
Weiblich	3 157	4	16	20	36	24
Haushaltstyp						
Einpersonenhaushalt unter 65 Jahren	1 012	4	15	17	36	28
Einpersonenhaushalte ab 65 Jahren	410	10	18	20	32	20
Mehrpersonenhaushalt mit Kindern	2 287	4	20	20	34	22
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder	2 391	3	13	17	36	32
Tätigkeit/Erwerbstätigkeit						
Kind (noch nicht eingeschult)	321	5	28	23	31	13
Erwerbstätig	3 152	3	15	16	36	30
Schüler(in)/Student(in)/Auszubildende(r)	1 023	3	13	18	35	31
Rentner/Hausfrau/-mann	1 307	5	17	22	34	22
Sonstiges	293	7	28	22	28	14
Verfügbarkeit über einen Pkw des Haushalts am Stichtag (als Fahrer oder Mitfahrer)						
Ja, uneingeschränkte Verfügbarkeit	3 890	4	17	18	35	25
Ja, nach Absprache	981	2	17	17	37	26
Nein, kein Zugang	505	3	11	15	38	33
Ziel/Zweck des Weges						
Eigener Arbeitsplatz	1 416	1	8	11	39	41
Kita/Schule/Ausbildung	714	2	15	19	31	33
Einkauf/Dienstleistung	1 656	7	23	25	30	15
Bringen und Holen	541	4	27	24	35	9
Freizeit	1 524	4	13	17	39	27
Anderer Zweck	244	6	17	9	25	43
Hauptverkehrsmittel						
Zu Fuß	1 698	7	26	26	30	11
Fahrrad	421	3	16	23	40	19
MIV	2 996	4	16	18	38	24
ÖV	987	0	2	4	31	63
Länge des Weges (in km)						
bis unter 1 km	1 185	14	41	29	14	2
1 bis unter 5 km	2 623	3	19	23	42	14
5 bis unter 10 km	1 125	0	2	14	50	34
10 km und mehr	1 168	0	0	1	26	73
Dauer des Weges (in Min.)						
bis unter 5 Min.	241	100	0	0	0	0
5 bis unter 10 Min.	991	0	100	0	0	0
10 bis unter 15 Min.	1 112	0	0	100	0	0
15 bis unter 30 Min.	2 130	0	0	0	100	0
30 Min. und mehr	1 627	0	0	0	0	100

Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen

Quelle: Mobilität in Städten - SrV 2018 / Amt für Statistik und Stadtforschung

► Frühere Publikationen auf Anfrage erhältlich

- 97 Beschäftigung in den Branchen
März 2018
- 98 Internationale Migration
Wanderungsverflechtungen Wiesbadens
mit dem Ausland 2010 - 2017
Mai 2018
- 99 Leben in Wiesbaden 2018
Konzept und Beteiligung an der Bürgerumfrage
Februar 2019
- 100 Soziodemographischer Wandel
und soziale Lage im Bergkirchenviertel
Februar 2019
- 101 Digitaler Wandel in Wiesbaden
mit Ergebnissen der Umfrage „Leben in Wiesbaden 2018“
April 2019
- 102 Leben in Wiesbaden 2018
Fakten und Einstellungen zum Thema Verkehr
April 2019
- 103 Leben in Wiesbaden 2018
Wahrnehmung und Bewertung städtischer Lebensqualität
Juni 2019
- 104 Pflegebedürftigkeit und Pflege in Wiesbaden
Juli 2019
- 105 Engagierte Bürgerschaft?
Umfrageergebnisse zu Bürgerengagement und Bürgerbeteiligung 2019
Juli 2019
- 106 Leben in Wiesbaden 2018
Wohnzufriedenheit und Wohnkostenbelastung
November 2019
- 107 Leben in Wiesbaden 2018
Zufriedenheit und persönliche Lebensqualität
der Wiesbadener/-innen mit und ohne Behinderung
Dezember 2019
- 108 Leben in Wiesbaden 2018
- Die wichtigsten Ergebnisse der Bürgerumfrage im Überblick
Dezember 2019
- 109 Das Sicherheitsgefühl junger Wiesbadenerinnen und Wiesbadener
Januar 2020
- 110 Wiesbadens Pendler und Pendlerverflechtungen 2009/2019
Mai 2020
- 111 Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung
- Ergebnisse des SrV 2018
Mai 2020

Publikationsbezug ist kostenfrei

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

► In der Reihe „blickpunkt“ sind erschienen

- 01 Die Wählerwanderungen bei der Stadtverordnetenwahl 2011 und 2015
März 2016
- 02 Lebenspartnerschaften in Wiesbaden
Juni 2016
- 03 Wiesbaden auf dem Weg zur Hochschulstadt?
August 2016
- 04 Studienanfänger, Studierende und Absolventen an Wiesbadens Hochschulen 2005 - 2015
August 2016
- 05 Geschlechterproportionen in Wiesbaden 1946 bis 2015
September 2016
- 06 Bevölkerungsstatistische Effekte der Zweitwohnungsteuer
Oktober 2016
- 07 Wetter und Klima in Wiesbaden
Dezember 2016
- 08 Gut leben in Wiesbaden - Städtische Lebensqualität aus Bürgersicht
Dezember 2016
- 09 Veränderungen der Wohnverhältnisse
im Sanierungsgebiet „An der Bergkirche“ 1968 - 2015
März 2017
- 10 „Hochmobile Stadtgesellschaft“
Mobilitätsentwicklungen 1977 - 2016
August 2017
- 11 Der öffentliche Dienst als Arbeitgeber in Wiesbaden
April 2018
- 12 Die Volksabstimmungen am 28. Oktober 2018 in Wiesbaden
Dezember 2018
- 13 Wiesbadener Wohlgefühl im Wandel?
Erste Ergebnisse der Bürgerumfrage 2018
Februar 2019
- 14 Was steht aus Bürgersicht auf der kommunalen ToDo-Liste?
Weitere Ergebnisse aus der Bürgerumfrage „Leben in Wiesbaden“ 2018
März 2019
- 15 Bürgerumfragen „Leben in Wiesbaden“ 2014 - 2016 - 2018
„Bürgerbeteiligung“ und „Bürgerengagement“ in der Prioritätenliste
April 2019
- 16 Das Wahlverhalten der Wiesbadener und Wiesbadenerinnen
zwischen der Europawahl und Oberbürgermeisterwahl 2019
Juni 2019
- 17 Die Europawahl am 26. Mai 2019
Ergebnisse der repräsentativen Wahlstatistik in Wiesbaden
Juli 2019
- 18 Überschuldung von Privatpersonen in Wiesbaden
November 2019

Publikationsbezug ist kostenfrei

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



► www.wiesbaden.de/statistik

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

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

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

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

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

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

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

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



WinInfo

DATEN · ANALYSEN · WIESBADEN

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

☎ 06 11/31-54 34 | FAX: 06 11/31-39 62

E-Mail: dokumentation@wiesbaden.de

Internet: www.wiesbaden.de/statistik

www.wiesbaden.de/umfrage

www.wiesbaden.de/stadtforschung

Informierte wissen mehr ...

www.wiesbaden.de/statistik

www.wiesbaden.de/umfrage

www.wiesbaden.de/stadtforschung



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

Telefon 06 11 | 31 54 34
E-Mail dokumentation@wiesbaden.de

 **WinInfo**
DATEN · ANALYSEN · WIESBADEN

 **WIESBADEN**
