

LANDESHAUPTSTADT

 **WInfo**
DATEN · ANALYSEN · WIESBADEN

Stadt WIESBADENER analysen



Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes
in Wiesbaden von 1995 bis 2021


WIESBADEN



Amt für Statistik
und Stadtforschung

www.wiesbaden.de

Impressum

Herausgeber

Landeshauptstadt Wiesbaden
Amt für Statistik und Stadtforschung
Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden
Postfach 39 20, 65029 Wiesbaden
ISSN: 0949-5983
Auflage 25
Juni 2022

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

Fotos

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

Gestaltung

t_satz grafikdesign.
Christina Zimmermann, Wiesbaden

Druckerei

Druck-Center der Landeshauptstadt Wiesbaden

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

Stadtanalysen¹²³

Inhaltsverzeichnis

1	Ergebnisse im Überblick	5
2	Hintergrund	6
3	Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1995	6
4	Pkw-Bestand nach Geschlecht und Alter	9
5	Technik der Fahrzeuge	12
	5.1 Fahrzeugalter	12
	5.2 Leistung und Hubraum	13
	5.3 Antriebsart	14
	5.4 Fahrzeugsegmente	17
	5.5 Entwicklung der Euronormen	19
6	Die Pkw-Entwicklung in den Ortsbezirken	20

Tabellen & Bilder

Tab. 1	Entwicklung des Wiesbadener Kraftfahrzeugbestandes von 1995 bis 2021	7
Tab. 2	Pkw-Bestand nach Anrede des Halters	9
Tab. 3	Motorisierungsgrad nach Alter	11
Tab. 4	Motorisierungsgrad nach Alter und Geschlecht	12
Tab. 5	Durchschnittsalter (in Jahren) privat und gewerblich genutzter Pkw	13
Tab. 6	Entwicklung von Leistung und Hubraum der Wiesbadener Pkw	13
Tab. 7	Pkw-Bestand nach Antriebsart	15
Tab. 8	Neuwagen nach Antriebsart	15
Tab. 9	Neuwagen der Jahre 2020 und 2021 nach Antriebsart und Halter	16
Tab. 10	Einteilung der Pkw in Fahrzeugsegmente am 31.12.2017 und 31.12.2021	18
Tab. 11	Privater Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in den Ortsbezirken (1996 und 2021)	21
Bild 1	Entwicklung des Wiesbadener Kraftfahrzeugbestandes von 1995 bis 2021	8
Bild 2	Verteilung des privaten Pkw-Bestandes nach Altersklassen	10
Bild 3	Anteile der Segmente im Pkw-Bestand und unter den Neuwagen	19
Bild 4	Entwicklung der Schadstoffklassen bei den Pkw	20
Bild 5	Entwicklung des Pkw-Bestandes, der erwachsenen Bevölkerung und des Motorisierungsgrades in den Ortsbezirken	22

1 Ergebnisse im Überblick

In der Wiesbadener Zulassungsstelle werden ca. 300 000 Fahrzeuge und Anhänger verwaltet. Da sich diese Analyse ausschließlich mit solchen Fahrzeugen beschäftigt, die auch potentiell in der Stadt Verkehr erzeugen, werden viele Fahrzeuge nicht berücksichtigt. So zum Beispiel rund 60 000 Autos, die auf Mietwagenfirmen zugelassen sind.

Für den hier analysierten Fahrzeugbestand liegt mittlerweile eine mehr als 25-jährige Zeitreihe vor, so dass sich Entwicklungen über einen längeren Zeitraum detailliert nachzeichnen lassen.

- Der Kraftfahrzeugbestand (Pkw, Lkw, Krafträder und Busse) ist in dieser Zeit um 21 % auf 164 000 Fahrzeuge gestiegen.
- Der Lkw-Bestand hat sich gegenüber 1995 nahezu verdoppelt.
- Bei den Personenkraftwagen ist im gleichen Zeitraum eine Zunahme von 15,8 % zu verzeichnen.
- Ältere Menschen sind heute deutlich besser motorisiert als früher. Sie haben die Jüngeren (bis unter 40-Jährige) schon lange „überholt“.
- Differenziert nach Alter und Geschlecht waren es über viele Jahre die Männer im Alter von 40 bis unter 60 Jahren, die am besten motorisiert waren. Mittlerweile haben die älteren Herren ab 60 Jahre mindestens gleichgezogen.
- Das Durchschnittsalter der auf Privatpersonen zugelassenen Autos hat sich im Untersuchungszeitraum deutlich von 6,4 auf 9,3 Jahre erhöht.
- Deutlich zugelegt haben die Autos auch bei der Leistung in Kilowatt. Sie ist im betrachteten Zeitraum von 65 kW auf 92 kW gestiegen.
- Die meisten Fahrzeuge werden nach wie vor mit Benzin betrieben. Der Diesel hat nach einem Höhenflug durch den Dieselskandal einen Dämpfer in den Zulassungszahlen erhalten.
- Während heute der Anteil der E-Autos in der gesamten Fahrzeugflotte mit 6 % noch nicht sehr ausgeprägt ist, machen sie jedoch unter den Neuzulassungen des Jahres 2021 schon fast die Hälfte aus.
- Die reinen E-Autos sind nicht so beliebt wie die Plug-in-Hybride, die in den Zulassungszahlen wiederum deutlich hinter den ausschließlich Hybriden Autos liegen.
- Ein Blick auf die sogenannten Fahrzeugsegmente zeigt, dass Autos der Kompaktklasse zusammen mit den Kleinwagen und Mittelklassefahrzeugen mehr als die Hälfte des aktuellen Fahrzeugbestandes ausmachen. Diese Fahrzeugsegmente erhalten jedoch große Konkurrenz durch die SUVs, die bei den Neuzulassungen deutlich vorne liegen.

- Mit Ausnahme der Ortsbezirke Mitte und Westend gibt es in allen anderen Ortsbezirken heute mehr Autos als noch vor 25 Jahren. Am deutlichsten zugelegt haben die Dotzheimer.

2 Hintergrund

Das Thema Verkehr ist nicht nur in Wiesbaden immer wieder Gegenstand heftigster Diskussionen. Zu den vielen Themenschwerpunkten im Bereich Verkehr gehört auch das Wissen um den aktuellen Fahrzeugbestand und wie er sich entwickelt hat. In regelmäßigen Abständen untersucht das Amt für Statistik und Stadtforschung den Wiesbadener Fahrzeugbestand, so dass mittlerweile eine über 25-jährige Zeitreihe zur Verfügung steht. Folgende Punkte werden genauer unter die Lupe genommen:

- Entwicklung des Kfz-Bestandes seit 1995
- Privat und gewerblich genutzte Fahrzeuge
- Entwicklung des privaten Pkw-Bestandes nach Alter und Geschlecht der Besitzer
- Entwicklung der Antriebsarten (Benzin, Diesel und Elektro)
- Die Entwicklung der Pkw-Zahlen in den Wiesbadener Ortsbezirken

3 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes seit 1995

Rund 164 000 Kraftfahrzeuge sind derzeit in Wiesbaden gemeldet, die aus städtischer Sicht für den Verkehr relevant sind

Derzeit „verwaltet“ die Wiesbadener Kraftfahrzeugzulassungsstelle über 300 000 Fahrzeuge. Dazu zählen auch Anhänger, Sattelanhänger, Zugmaschinen und Wohnwagen. Einige Fahrzeuge haben rote Kennzeichen oder Ausfuhrkennzeichen. Der vorliegende Bericht untersucht jedoch nur den Teil des verwalteten Fahrzeugbestandes, von dem man auch ausgehen kann, dass er selbständig fährt und in der Stadt Verkehr erzeugen kann. Der größte Posten an Fahrzeugen, der in dieser Analyse unberücksichtigt bleibt, sind die sogenannten Selbstfahrer-Vermietfahrzeuge. Das sind Mietwagen von Autoverleihfirmen, die hier ihren Sitz haben, die Fahrzeuge aber in ganz Deutschland vermieten. Diese Flotte von derzeit über 60 000 Fahrzeugen steht und fährt natürlich nicht nur in der Stadt, sondern ist über das ganze Land verteilt. Schließt man alle diese Sonderfälle aus, so verbleiben zum 31.12.2021 immerhin noch 164 000 Kraftfahrzeuge, die aus städtischer Sicht relevant sind, was eine mögliche Verkehrsbeteiligung betrifft.

Die Pkw stellen mit 86 % den größten Anteil

Alleine die Pkw stellen 86 % des Kraftfahrzeugbestandes, das sind rund 142 000 Autos. Lkw und Motorräder gibt es etwa gleichviele in der Stadt, nämlich rund 9 400. Bei den Motorrädern ist zu berücksichtigen, dass die per Saisonkennzeichen im Dezember vorübergehend stillgelegten Zweiräder nicht gezählt werden.

*Heute sind 20 % mehr
 Fahrzeuge gemeldet
 als 1995*

Gegenüber 1995 hat der Fahrzeugbestand um ca. 28 000 Fahrzeuge zugelegt, das ist ein Plus von 20,8 %. Alleine bei den Personenkraftwagen ist eine Zunahme des Bestandes um 15,8 % auf fast 142 000 Autos zu verzeichnen. Die Zahl der Lkw und der Motorräder hat sich seit damals nahezu verdoppelt.

*Die zunehmende Fahrzeug-
 dichte belegt, dass die
 Zunahme an Fahrzeugen
 nicht nur vom Bevölkerung-
 zuwachs abhängig ist*

Natürlich hängt die Entwicklung des Fahrzeugbestandes auch eng mit der Entwicklung der Bevölkerungszahl zusammen, zumindest, was den privat genutzten Bestand betrifft. So ist bei einer Bevölkerungszunahme natürlich auch mit höheren Fahrzeugzahlen zu rechnen. Einen ersten Blick auf diese Zusammenhänge vermittelt die sogenannte Fahrzeugdichte, die den gesamten Fahrzeugbestand, also Autos, Lkw, Motorräder usw., auf die erwachsene Bevölkerung zum jeweiligen Zeitpunkt bezieht. Im Jahr 1995 kamen auf 1 000 Einwohner und Einwohnerinnen 610 Fahrzeuge. Im Laufe des letzten Vierteljahrhunderts ist hier eine kontinuierliche Zunahme zu erkennen, so dass heute auf 1 000 Erwachsene 678 Fahrzeuge kommen. Dies bedeutet, dass die Fahrzeugzahlen nicht kontinuierlich mit den Bevölkerungszahlen zugenommen haben, sondern überproportional.

Tab. 1: Entwicklung des Wiesbadener Kraftfahrzeugbestandes von 1995 bis 2021

Jahr	Fahrzeugart							Fahrzeuge insgesamt	Fahrzeug- dichte ¹⁾
	Pkw	Lkw			Kraftrad	Busse	Übrige Kfz		
		insgesamt	bis 2,8t	über 2,8t					
1995	122 435	5 060	.	.	5 151	347	2 851	135 844	610
2000	123 354	5 689	3 546	2 143	6 495	373	2 817	138 728	622
2005	124 277	6 075	3 475	2 600	6 714	422	2 795	140 283	617
2010	128 935	6 916	3 629	3 287	7 546	418	2 523	146 338	642
2011	130 771	7 122	3 614	3 508	7 629	420	2 534	148 476	644
2012	132 416	7 887	3 390	4 497	7 752	417	2 677	151 149	651
2013	133 704	7 771	3 193	4 578	7 814	424	2 664	152 377	653
2014	134 703	7 859	3 065	4 794	8 033	417	2 673	153 685	654
2015	135 741	8 072	3 110	4 962	8 129	418	2 724	155 084	656
2016	137 826	8 509	3 239	5 270	8 324	426	2 778	157 863	657
2017	141 789	8 854	3 367	5 487	8 409	417	2 842	162 311	673
2018	139 984	8 849	3 312	5 537	8 457	414	2 871	160 575	666
2019	140 475	9 107	3 359	5 748	8 644	462	2 914	161 602	669
2020	141 299	9 474	3 486	5 988	9 080	416	2 930	163 199	676
2021	141 810	9 471	3 465	6 006	9 409	370	2 976	164 036	678

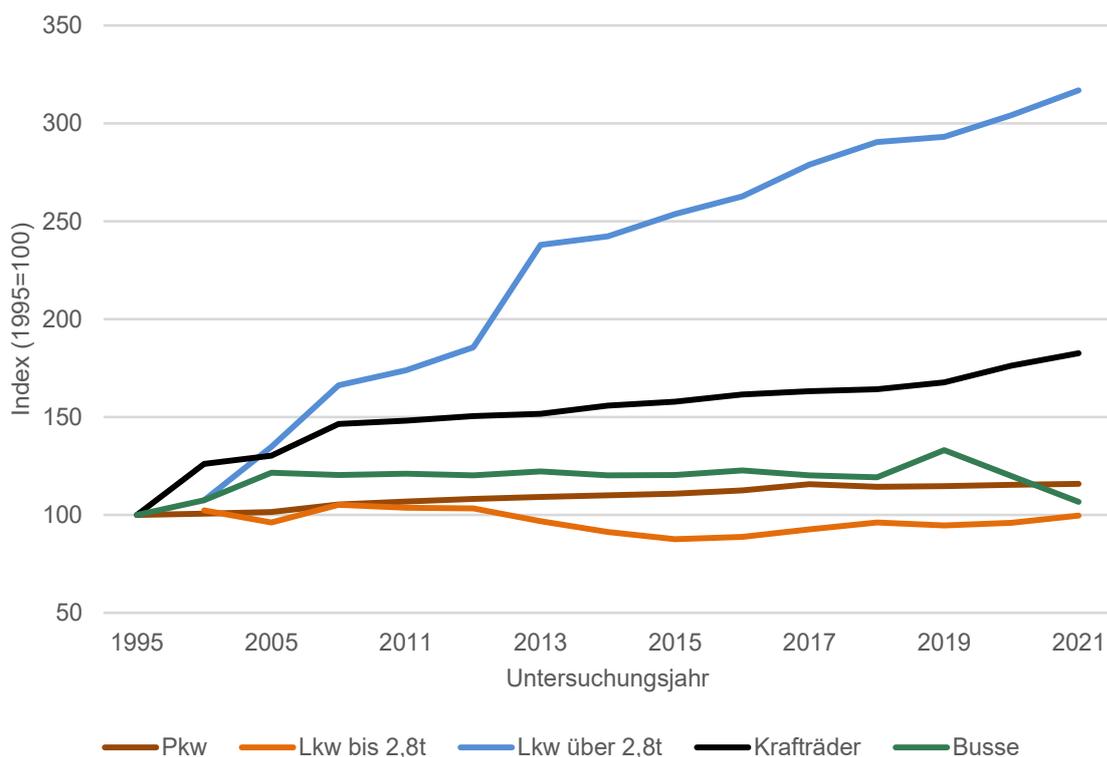
1) Zahl der Fahrzeuge insgesamt bezogen auf 1 000 Erwachsene.

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

15 % mehr Autos
seit 1995

Bild 1 zeigt die Veränderung bei der Entwicklung des Fahrzeugbestandes seit 1995. Der deutlichen Zunahme des Pkw-Bestandes um über 15 % gegenüber 1995 wird die Graphik nur unzureichend gerecht, wird sie doch ganz klar dominiert von der Zunahme des Lkw-Bestandes über 2,8 t; dieser hat sich nahezu verdreifacht. Die Zunahme des Motorradbestandes erfolgte mehr oder weniger kontinuierlich und linear.

Bild 1: Entwicklung des Wiesbadener Kraftfahrzeugbestandes von 1995 bis 2021



Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

4 Pkw-Bestand nach Geschlecht und Alter

13 % der Autos sind Firmen- oder Behördenfahrzeuge

Von den über 141 000 zugelassenen Personenkraftwagen sind fast 19 000 auf Firmen und Behörden zugelassen, das macht einen Anteil von 13 % (s. Tab. 2). Die auf Privatpersonen zugelassenen Fahrzeuge sind zu 60 % auf Männer und zu 40 % auf Frauen angemeldet. Die Entwicklung zeigt, dass die Autos nicht mehr bevorzugt auf den „Herrn des Hauses“ zugelassen werden, wie das noch 1995 der Fall war. Damals waren 70 % der Fahrzeugscheine auf den Mann ausgestellt.

Tab. 2: Pkw-Bestand nach Anrede des Halters

	Anrede			insgesamt
	weiblich	männlich	Firmen/ Behörden	
1995	34 245	72 868	15 322	122 435
2000	37 047	71 041	15 266	123 354
2005	38 707	69 363	16 207	124 277
2010	42 595	69 896	16 444	128 935
2015	45 791	72 049	17 901	135 741
2020	48 464	74 523	18 312	141 299
2021	48 533	74 334	18 943	141 810

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



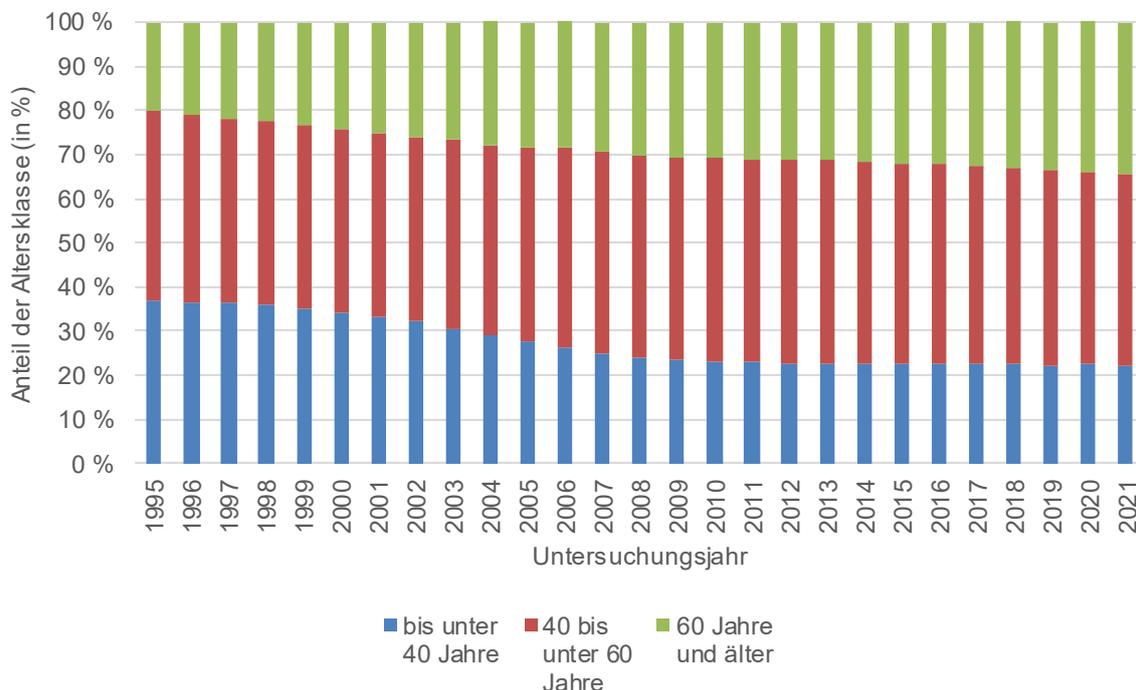
Auf die 40- bis unter 60-Jährigen sind die meisten Autos zugelassen

Wie verteilt sich nun der private Pkw-Bestand über die Altersklassen und hat sich im Laufe der letzten Jahre in der Entwicklung etwas geändert? Die meisten Autos halten die 40- bis unter 60-Jährigen Männer und Frauen. Etwas über 40 % der Pkw ist auf diese Altersklasse zugelassen. An diesem Anteil hat sich in den letzten Jahren kaum etwas geändert, wie die fast immer gleich langen roten Balken in Bild 2 zeigen.

Die Älteren sind immer stärker motorisiert

Merkliche Veränderungen in den letzten zweieinhalb Dekaden zeigen sich jedoch bei den jüngeren und älteren Haltern und Halterinnen. Waren 1995 nur 20 % der Autos auf die Älteren zugelassen, so sind es heute fast 35 %. Die ältere Generation ist also noch deutlich mobiler als dies früher der Fall war. Umgekehrt sieht es bei den Jüngeren aus. 1995 waren auf die unter 40-Jährigen noch 37 % der privat gehaltenen Pkw zugelassen, heute sind es gerade noch 22 %. Vielleicht deutet dies darauf hin, dass die Jüngeren auch auf andere Mobilitätsformen setzen.

Bild 2: Verteilung des privaten Pkw-Bestandes nach Altersklassen



Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



Der Motorisierungsgrad setzt Pkw und Bevölkerung in Zusammenhang

Betrachtet man ausschließlich die absoluten Zahlen der gemeldeten Fahrzeuge, so lassen sich die Veränderungen zwar gut beobachten, es fehlt jedoch der Bezug zur Bevölkerung, die in dem betrachteten Zeitraum zugenommen hat. Steigende Bevölkerungszahlen sind in der Regel auch verbunden mit einer Zunahme der Kraftfahrzeuge. Der Motorisierungsgrad bringt die Bevölkerung und die Kraftfahrzeuge in einen Zusammenhang, indem er die Fahrzeugzahl ins Verhältnis zur Bevölkerung setzt. Zur Berechnung des Motorisierungsgrads gibt es unterschiedliche Varianten. Für diese Untersuchung werden bei der Bevölkerung ausschließlich die Erwachsenen betrachtet und aus dem Kfz-Bestand nur die privat genutzten Personenkraftwagen berücksichtigt.

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

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

Motorisierungsgrad leicht angestiegen

Der Motorisierungsgrad insgesamt ist in den letzten Jahren leicht angestiegen. Hatten von 1 000 Erwachsenen im Jahr 1995 481 Personen einen privaten Pkw, so sind es heute 508 von 1 000. Im Schnitt hat also jeder zweite Erwachsene ein Auto (s. Tab. 3).

Tab. 3: Motorisierungsgrad nach Alter

	insgesamt	bis unter 40 Jahre	40 bis unter 60 Jahre	60 Jahre und älter
1995	481	453	628	315
2000	485	432	625	363
2005	475	357	612	424
2010	494	329	646	471
2015	499	322	654	496
2020	509	321	657	528
2021	508	314	655	537

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



Motorisierungsgrad bei 40- bis unter 60-Jährigen gleichbleibend, ...

Deutliche Unterschiede zeigen sich jedoch, wenn man den Motorisierungsgrad nach Altersklassen differenziert betrachtet. So sind die 40- bis unter 60-Jährigen am stärksten motorisiert. Derzeit sind auf 1 000 Erwachsene in dieser Altersklasse 655 Pkw angemeldet.

... Rückgang bei den Jüngeren ...

Bei den unter 40-Jährigen bestätigt sich der Trend, den man in Bild 2 sehen kann; der Motorisierungsgrad ist rückläufig. Seit 1995 ging er stetig von 453 auf 314 zurück, was einem Rückgang von 30 % entspricht.

... und stark steigender Motorisierungsgrad bei den Älteren

Komplett gegenteilig sieht die Entwicklung bei den Älteren aus. Mit 315 Pkw pro 1 000 lag der Motorisierungsgrad bei den über 60-Jährigen im Jahr 1995 noch deutlich unter dem der anderen Altersgruppen. Anfang der 2000er haben sie die Jungen „überholt“ und liegen mittlerweile bei 537 Pkw pro 1 000.

Differenziert man den Motorisierungsgrad noch etwas weiter und zieht auch noch das Geschlecht mit in die Betrachtung ein, ergeben sich weitere interessante Aspekte (s. Tab. 4).

Unter den Männern ist die ältere Generation am stärksten motorisiert ...

Über lange Jahre waren es die Männer der mittleren Altersklasse, die am besten motorisiert waren. 1995 hatten fast noch neun von zehn Personen dieser Altersgruppe ein Auto auf sich angemeldet. Für diese Gruppe ging der Motorisierungsgrad im Laufe der Jahre leicht zurück. In den letzten Jahren sind die älteren Herren deutlich an den 40 bis 59-Jährigen vorbeigezogen, denn unter ihnen haben jetzt acht von zehn ein Auto.

... bei den Frauen sind es die 40- bis unter 60-Jährigen

Während bei den Männern der Motorisierungsgrad insgesamt etwas zurückgegangen ist, ist er bei den Frauen von 288 im Jahr 1995 auf heute 387 gestiegen. Am deutlichsten ist der Anstieg bei den älteren Frauen. 1995 hatten gerade einmal 134 von 1 000 Frauen ein eigenes Auto - heute sind es schon fast 400. Ähnlich wie bei den jungen Männern ist auch bei den jungen Frauen der Motorisierungsgrad etwas rückläufig.

Tab. 4: Motorisierungsgrad nach Alter und Geschlecht

	Männer				Frauen			
	insg.	darunter im Alter von ... Jahren			insg.	darunter im Alter von ... Jahren		
		18-39	40-59	60 u.ä.		18-39	40-59	60 u.ä.
1995	703	568	878	691	288	334	393	134
2000	681	538	825	724	312	326	438	181
2005	649	440	798	751	321	276	462	230
2010	651	397	794	781	353	265	505	290
2015	640	377	789	781	370	269	511	332
2020	642	373	789	797	387	270	512	379
2021	638	365	781	806	387	262	510	391

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



5. Technik der Fahrzeuge

5.1 Fahrzeugalter

Wiesbadens Autos werden immer älter

Ein erster Blick auf die Kennzahlen der Wiesbadener Pkw-Flotte gilt dem Alter der Fahrzeuge. Deutlich zeigt Tab. 5, dass die Autos im Schnitt immer älter bzw. immer länger gefahren werden. Lag das Durchschnittsalter eines Pkw im Jahr 1995 bei 5,8 Jahren, so liegt es heute bei etwa 8,1 Jahren, das bedeutet, dass die Fahrzeuge aktuell rund 2 Jahre länger gefahren werden als früher.

Privatwagen sind im Schnitt deutlich älter als Firmenautos

Unterscheidet man die Fahrzeuge noch nach privat und gewerblich genutzten Pkw, so zeigt sich, dass die Firmenwagen im Schnitt etwa 2 Jahre genutzt werden, bevor sie wieder abgegeben werden. Dieser Wert ist nahezu unverändert geblieben. Ganz anders sieht dies bei den privat genutzten Fahrzeugen aus. Die private Autoflotte hatte 1995 ein Durchschnittsalter von 6,4 Jahren; heute sind es immerhin schon 9,3 Jahre und damit rund drei Jahre mehr.

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

Jahr	privat	Firmen/ Behörden	insgesamt
1995	6,4	2,3	5,8
2000	6,5	1,9	5,7
2005	7,2	1,9	6,6
2010	7,9	2,3	7,1
2015	8,5	2,0	7,5
2016	8,6	1,8	7,6
2017	8,7	1,6	7,6
2018	9,0	2,0	7,8
2019	9,0	2,1	7,8
2020	9,1	2,2	8,0
2021	9,3	2,2	8,1

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



5.2 Leistung und Hubraum

Die Leistung der Fahrzeuge hat etwas zugenommen bei einem Rückgang des Hubraums

Nicht ganz so eindeutig ist die Entwicklung, wenn man die Leistung und den Hubraum der Fahrzeuge unter die Lupe nimmt (s. Tab. 6). Betrachtet man alle in Wiesbaden genutzten Pkw, so hat die durchschnittliche Leistung der Fahrzeuge von 65 kW im Jahr 1995 auf 92 kW im Jahr 2021 zugenommen, das sind fast 30 kW mehr oder eine Steigerung von rund 41 %. Im Gegenzug hat der Hubraum etwas abgenommen. Er liegt schon seit Jahren bei 1 600 ccm.

Neuwagen mit deutlich höhere Leistung

Wirft man einen Blick auf die Flotte der Neuwagen, so zeigt sich, dass diese eine deutlich höhere Leistung haben als der Durchschnitt aller Wagen. Bei Neuanmeldungen „dürfen es also ein paar PS mehr sein“.

Tab. 6: Entwicklung von Leistung und Hubraum der Wiesbadener Pkw

Jahr	Pkw insgesamt		Neuwagen ¹⁾	
	kW	ccm	kW	ccm
1995	65	1 754	66	1 781
2000	66	1 769	81	1 896
2005	74	1 781	88	1 896
2010	80	1 781	96	1 798
2015	85	1 598	103	1 598
2016	87	1 598	110	1 950
2017	88	1 598	100	1 595
2018	88	1 598	110	1 598
2019	90	1 598	110	1 598
2020	92	1 598	110	1 798
2021	92	1 598	110	1 499

1) Im Beobachtungsjahr neu zugelassene Fahrzeuge, die am Ende des Jahres gemeldet waren.

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



5.3 Antriebsart

*90 % der Autos waren 1995
noch Benziner
und 10 % Diesel*

Teilt man den Wiesbadener Pkw-Bestand nach den unterschiedlichen Antriebsarten auf (s. Tab. 7), so steht „der Benziner“ nach wie vor an der Spitze der zugelassenen Fahrzeuge. Zu Beginn des Beobachtungszeitraums stellte er mit 109 000 Pkw fast 90 % des gesamten Fahrzeugbestandes. Die restlichen etwas über 10 % waren Dieselfahrzeuge, andere Antriebsarten gab es mit Ausnahme von ein paar Exoten nicht.

*Dieselfahrzeuge legten
zur Jahrtausendwende
deutlich zu*

Die Zahl und der Anteil der Benziner ging im Laufe der Jahre, bis etwa 2016, kontinuierlich zurück und zwar fast ausschließlich zugunsten des Diesels. Waren 1995 gerade einmal 13 000 Dieselfahrzeuge gemeldet, so waren es 2016/17 rund 47 000. Mit dem darauffolgenden Dieselskandal ging viel Vertrauen in diese Antriebsart verloren und seitdem sind die Dieselbestände wieder rückläufig.

*Ab 2015 tauchen die ersten
Elektrofahrzeuge auf*

Ab etwa 2015 tauchen in den Beständen die ersten Elektrofahrzeuge in nennenswerter Zahl auf. Zu unterscheiden sind hier im Wesentlichen drei Kategorien. Bei den reinen Elektrofahrzeugen handelt es sich um Autos, die rein elektrisch angetrieben werden. Ende 2021 gab es immerhin knapp 2 100 Fahrzeuge in dieser Kategorie, wobei eine merkliche Zunahme gerade in den letzten beiden Jahren zu verzeichnen ist.

*Reine Hybridautos liegen
bei den E-Fahrzeugen vorne*

Reine Hybridfahrzeuge haben neben dem Verbrennermotor noch einen Elektroantrieb. Im Gegensatz zu den Plug-in-Hybriden können die Elektromotoren nicht extern geladen werden. Die reinen Hybridautos liegen in ihren Bestandszahlen noch deutlich vor den reinen E-Autos. Ende 2021 waren über 4 000 von ihnen gemeldet, das sind doppelt so viele wie bei den E-Fahrzeugen.

Plug-in-Hybride haben in der Regel eine größere Reichweite mit ihren Elektromotoren, die dazu auch noch extern an die Steckdose anzuschließen sind. Auch hier haben sich die Bestandszahlen in den letzten drei Jahren von Jahr zu Jahr verdoppelt. Es gibt mehr Plug-in-Hybride als reine Elektrofahrzeuge aber deutlich weniger als reine Hybride.

Im gesamten Stadtbild dominieren natürlich die Verbrenner das Geschehen. Die vielen Diesel und Benziner lassen sich nicht von einem auf den anderen Tag ersetzen. Um den Fortschritt bei der Entwicklung der Zahlen zu den alternativen Antriebsarten besser beurteilen zu können, lohnt ein Blick auf die Zahlen bei den Neuwagen, die nicht durch die gemeldeten Altbestände getrübt werden.

Tab. 7: Pkw-Bestand nach Antriebsart

Jahr	Antriebsart						Pkw insgesamt
	Benzin	Diesel	Elektro	Hybrid	Plug-in-Hybrid	Sonstige	
1995	109 191	13 203	-	-	-	31	122 435
2000	108 676	14 660	-	-	-	-	123 354
2005	97 899	26 117	-	24	-	232	124 277
2010	92 033	35 753	-	156	-	990	128 935
2015	87 985	45 720	106	513	95	1 322	135 741
2016	88 284	47 426	124	563	135	1 294	137 826
2017	92 064	47 327	229	695	203	1 271	141 789
2018	93 437	43 651	340	953	330	1 273	139 984
2019	94 455	42 019	533	1 635	560	1 273	140 475
2020	94 197	40 685	1 125	2 702	1 364	1 226	141 299
2021	92 596	39 108	2 098	4 167	2 623	1 218	141 810

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



Bei den Neuwagen verlieren die Verbrenner gegen die E-Autos

Betrachtet werden dabei die Fahrzeuge, die im jeweiligen Beobachtungsjahr neu angemeldet wurden und dabei am Ende des Jahres auch noch gemeldet waren. Die Zahl der Neufahrzeuge unter den Verbrennern ist seit 2015 deutlich zurückgegangen, waren es zusammengenommen im Jahr 2015 noch über 10 000 Autos mit Verbrennungsmotor, so sind es Ende 2021 „nur“ noch etwa 4 300. Dagegen haben die Neuwagen mit einem Elektromotor deutlich zugelegt. Fasst man alle drei Antriebskategorien Elektro, Hybrid und Plug-in-Hybrid zusammen, wird Ende 2021 fast die 4 000er Grenze erreicht. Wenn sich diese Entwicklung zukünftig so dynamisch fortsetzt, werden die E-Fahrzeuge die Verbrenner in Kürze „überholen“, zumindest, was die Neufahrzeuge betrifft. Etwas getrübt wird der Blick auf die Entwicklung bei den elektrischen Antrieben dadurch, dass die reinen E-Autos deutlich hinter den Hybrid- und Plug-in-Hybrid Autos liegen.

Tab. 8: Neuwagen nach Antriebsart

Jahr	Antriebsart						Pkw insgesamt
	Benzin	Diesel	Elektro	Hybrid	Plug-in-Hybrid	Sonstige	
2015	4 381	5 926	31	82	66	43	10 529
2016	4 831	5 960	25	79	61	26	10 982
2017	7 670	5 820	105	155	107	43	13 900
2018	6 001	3 643	115	308	171	91	10 329
2019	5 758	3 470	220	685	283	70	10 486
2020	3 531	2 682	616	1 044	918	54	8 845
2021	2 705	1 642	1 096	1 423	1 339	58	8 263

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



Bei den Neuwagen gibt es Unterschiede zwischen privaten und gewerblich/behördlichen Haltern

Die Fahrzeughalter können zwischen „privat“ und „nicht privat“ unterschieden werden. Unter den „nicht privaten“ Haltern verbergen sich Firmen- und Behördenfahrzeuge. Insgesamt befinden sich unter den rund 140 000 Personenkraftwagen in Wiesbaden knapp 20 000 Firmen oder Behördenfahrzeuge, das sind etwa 13 %. Mit Blick auf die Antriebsart der Autos stellt sich nun die interessante Frage, ob sich das Kaufverhalten von Privatpersonen von nicht privaten Haltern unterscheidet.

Um dieser Frage nachzugehen wird die Zahl der Neuwagen aus den Jahren 2020 und 2021 untersucht, also ein Zeitraum in dem die Zahl der neu gemeldeten Elektrofahrzeuge deutlich angestiegen ist (s. Tab. 9). Insgesamt übersteigt die Zahl der Firmen und Behördenfahrzeugen unter den Neuwagen der letzten beiden Jahre die Zahl der privaten Neuzulassungen deutlich. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass das Durchschnittsalter gewerblich genutzter Fahrzeuge deutlich geringer ist als bei privaten Pkw (s. Tab. 5).

Private Halter kaufen Benziner, gewerbliche Halter bevorzugen den Diesel

Es sind jedoch klare „Vorlieben“, die private Halter von gewerblichen unterscheiden, wenn man Antriebsart betrachtet. Der Benziner ist immer noch klarer Favorit bei den privaten Nutzern wenn es an den Neuwagenkauf geht. Mit etwas über 4 000 Pkw stellen die Benziner über die Hälfte der Neuwagen bei den Privaten. Im gewerblichen bzw. öffentlichen Bereich werden immer noch die Dieselfahrzeuge bevorzugt; grob ein Drittel aller Neuwagen sind hier Diesel.

Im privaten Bereich sind die Plug-in-Hybride bei weitem nicht so beliebt wie im gewerblichen, wo es im Vergleich doppelt so viele Neuwagen gibt. Bei den reinen Elektrofahrzeugen und den reinen Hybriden gibt es nahezu keinen Unterschied was die Neuzulassungen zwischen privat und nicht privat betrifft.

Tab. 9: Neuwagen der Jahre 2020 und 2021 nach Antriebsart und Halter

Halter	Antriebsart						Pkw insgesamt
	Benzin	Diesel	Elektro	Hybrid	Plug-in-Hybrid	Sonstige	
Firmen/ Behörden	1 952	3 320	824	1 320	1 508	41	8 965
privat	4 284	1 004	888	1 147	749	71	8 143

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

5.4 Fahrzeugsegmente

*Fahrzeugsegmente
sind ein beliebtes
Klassifikationsmerkmal*

Bei der Einteilung der Pkw in sogenannte Fahrzeugsegmente handelt es sich um keine feste Klassifizierung wie beispielsweise bei den Antriebsarten. Im Fahrzeugbrief gibt es keine eindeutigen Merkmale, die ein Pkw einem bestimmten Segment zuordnet. Die Zuordnung eines Modells erfolgt durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) in Zusammenarbeit mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) aufgrund optischer und technischer Merkmale des Fahrzeugs. So kann ein bestimmtes Modell auch schon mal das Segment wechseln. Auch wenn die Einteilung in Fahrzeugsegmente wenig genau und manchmal willkürlich scheint, wird sie doch sehr gerne genutzt, weil Begriffe wie Kleinwagen, Geländewagen oder SUV fest im allgemeinen Sprachgebrauch verhaftet sind und man eine intuitive Vorstellung davon hat, was sich dahinter verbirgt.

Mit der Einteilung in Segmente will das Kraftfahrtbundesamt die neueren Fahrzeugmodelle in den Statistiken der Neuzulassungen vergleichbar machen. Damit entfällt eine Klassifikation bei den älteren Baujahren.

*Die Kompaktklasse
liegt vorne ...*

Mit 27 000 Fahrzeugen und einem Anteil von 23,5 % ist aktuell die Kompaktklasse (oder auch untere Mittelklasse) am stärksten vertreten. Ganz typische Vertreter dieses Segments sind der VW Golf, der Skoda Octavia oder der Opel Astra.

*... gefolgt
von den Kleinwagen*

Gefolgt wird die Kompaktklasse von den Kleinwagen mit einem Anteil von 18,3 %. Gegenüber 2017 ist die absolute Zahl der Kleinwagen zwar leicht gestiegen, der Anteil an allen Fahrzeugen ist jedoch leicht gesunken. Typische Vertreter dieses Segments sind der Opel Corsa, der Renault Zoe oder der Mini.

Den dritten Platz nehmen die Mittelklassefahrzeuge ein. Wie bei den Kleinwagen ist gegenüber 2017 eine Zunahme der Bestandszahlen auszumachen, bei einem leichten Rückgang des Anteils der Mittelklassefahrzeuge. Sie machen heute etwa 12,6 % des Fahrzeugbestandes aus. Zu den typischen Mittelklassefahrzeugen gehören die C-Klasse von Mercedes, der VW Passat oder das Model 3 von Tesla.

*SUVs
legen am deutlichsten zu*

Während sich die Anteile der meisten Fahrzeugsegmente am Gesamtbestand in den letzten fünf Jahren kaum verändert haben, legen die SUVs in diesem Zeitraum deutlich zu. Stellten sie im Jahr 2017 „nur“ 7,2 % des Pkw-Bestandes, so sind es heute schon 12 %. Damit werden die SUVs wohl bald die Fahrzeuge der Mittelklasse „überholen“. Zu den typischen SUVs zählen Mercedes GLK, VW T-ROC oder der BMW X1.

Alle anderen Segmente sind nur noch mit einstelligen Anteilen vertreten, wobei es durchaus bemerkenswert ist, dass es in der Stadt fast 8 000 Geländewagen gibt, die immerhin einen Anteil von 6,8 % stellen. Gegenüber 2017 hat deren Bestand auch noch merklich zugenommen.

Tab. 10: Einteilung der Pkw in Fahrzeugsegmente¹⁾ am 31.12.2017 und 31.12.2021

Segment	31.12.2017		31.12.2021	
	absolut	in %	absolut	in %
Geländewagen	6 581	6,5	7 921	6,8
Großraum-Vans	4 702	4,6	4 626	4,0
Kleinwagen	19 554	19,2	21 270	18,3
Kompaktklasse	24 127	23,7	27 090	23,3
Minis	8 344	8,2	9 681	8,3
Mittelklasse	14 185	13,9	14 714	12,6
Obere Mittelklasse	5 334	5,2	5 381	4,6
Oberklasse	1 125	1,1	1 085	0,9
Sportwagen	1 565	1,5	1 920	1,6
SUVs	7 389	7,2	13 942	12,0
Utilities	4 018	3,9	4 204	3,6
Vans, Mini-Vans	5 039	4,9	4 601	4,0

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

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

Unter den Neuwagen sieht die Verteilung auf die Segmente anders aus

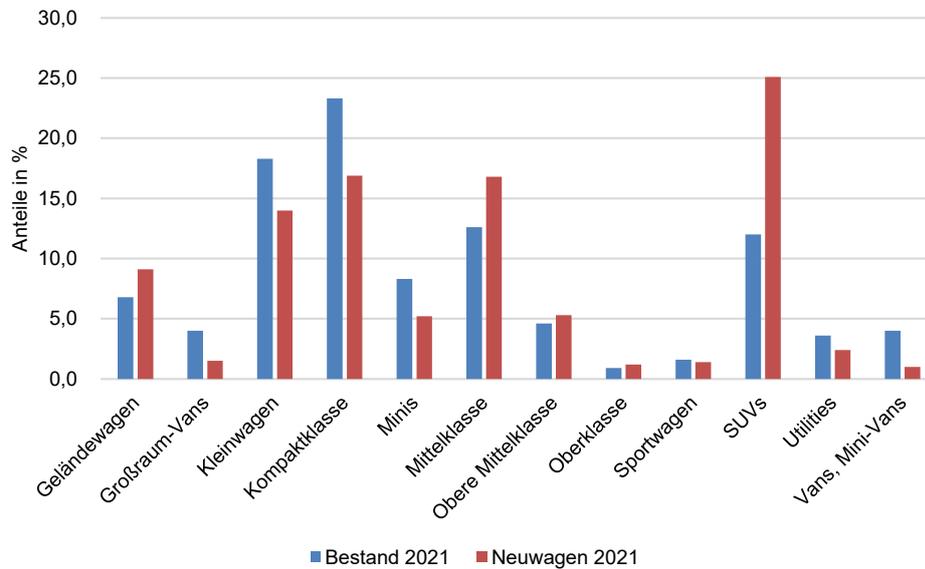
Betrachtet man die Anteile der jeweiligen Fahrzeugsegmente im Pkw-Bestand am 31.12.2021, erhält man zwar Informationen über deren Verteilung und der Vergleich mit dem Jahr 2017 gibt auch gewissermaßen die Richtung vor, in der die Trends verlaufen. Möchte man jedoch genauer wissen, für welches Fahrzeugsegment sich der Käufer oder die Käuferin aktuell beim Neukauf eines Wagens entscheidet, so lohnt es sich, die Neuwagen aus dem Gesamtbestand herauszufiltern und mit diesem zu vergleichen (s. Bild 3).

25 % der Neufahrzeuge sind SUVs

Schien der Anteil der SUVs am gesamten Pkw-Bestand mit 12 % und steigender Tendenz schon relativ hoch, so wird dieser Wert noch getoppt, wenn man sich ausschließlich die 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge betrachtet. Unter den Neufahrzeugen stellen die SUVs insgesamt 25 %. Auch unter den Mittelklassewagen und den Geländewagen sind deren Anteile bei den Neufahrzeugen höher als im Bestand. Umgekehrt sieht es jedoch bei den kleineren Fahrzeugen aus. Kleinwagen, Kompaktklasse und Minis sind unter den Neuwagen deutlich weniger vertreten, verglichen mit dem gesam-

ten Fahrzeugbestand. Ob dies tatsächlich ein Trend weg von den kleineren und kompakteren Autos zu den größeren Wagen ist, muss weiter beobachtet werden.

Bild 3: Anteile der Segmente im Pkw-Bestand und unter den Neuwagen

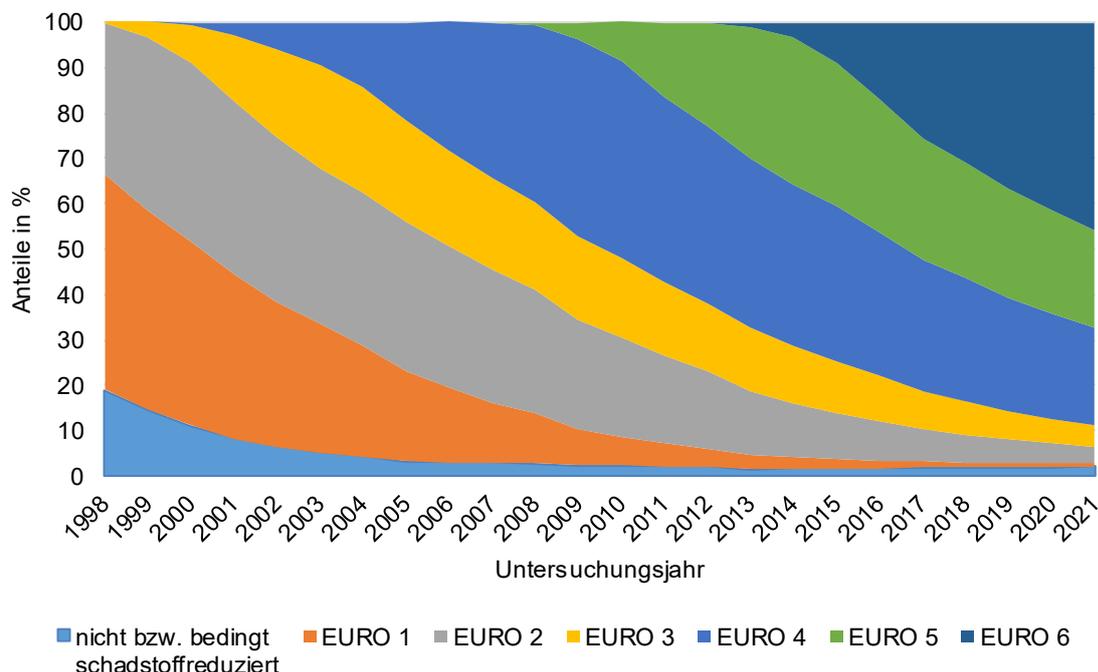


Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

5.5 Entwicklung der Euronormen

Anfang Januar 1993 wurden die ersten Fahrzeuge nach der Norm Euro 1 zugelassen. Derzeit befinden wir uns bei der Eurostufe 6, die in mehrere Untergruppen aufgeteilt ist. Bild 4 zeigt die Entwicklung innerhalb des Wiesbadener Pkw-Bestandes seit 1998. Zu diesem Zeitpunkt dominierten natürlich noch die alten Euro 1 und Euro 2 Fahrzeuge den Bestand - die neueren Euronormen gab es noch nicht. Im Laufe der Jahre wurden die alten Normen sukzessive durch die neueren ersetzt. Derzeit am stärksten vertreten ist die Euronorm 6 aber auch die Stufen 4 und 5 sind noch stark vertreten. Die älteren Normen verschwinden zusehends aus den Statistiken und damit auch aus dem Straßenbild.

Bild 4: Entwicklung der Schadstoffklassen bei den Pkw



Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung



6 Die Pkw-Entwicklung in den Ortsbezirken

Wie sieht nun die Entwicklung der Pkw-Zahlen in den Wiesbadener Ortsbezirken aus? Tab. 11 gibt eine Übersicht über die Pkw-Zahlen, den Motorisierungsgrad sowie die Veränderungen in den letzten 25 Jahren. Betrachtet werden ausschließlich die auf Privatpersonen zugelassenen Fahrzeuge.

*Deutliche Zuwächse
in Dotzheim, ...*

Der erste Blick gilt den absoluten Veränderungen. So sind in dem letzten Vierteljahrhundert über 15 000 Pkw dazugekommen. Am meisten zugelegt haben die Dotzheimer und Dotzheimerinnen. Hier ist ein Zuwachs von über 3 000 Pkw zu verzeichnen, was einer Zunahme von fast 50 % entspricht. Mit deutlichem Abstand folgen Südost, das Rheingauviertel, Nordost, Kastel und Schierstein. In allen genannten Ortsbezirken finden sich heute jeweils über 1 000 private Pkw mehr als noch vor 25 Jahren.

*... Rückgang
in Mitte und Westend*

Mit Mitte und dem Westend gibt es aber auch zwei Ortsbezirke, in denen die Zahl privater Fahrzeuge zurückgegangen ist. Im Westend ist es ein Minus von fast 1 200 und in Mitte von etwas über 1 800 Autos.

*Hoher Motorisierungsgrad
 in den östlichen Vororten*

Lässt man die absoluten Zahlen einmal unberücksichtigt und wirft einen Blick auf den Motorisierungsgrad, also die Zahl der Pkw bezogen auf 1 000 Erwachsene, dann liegen die östlichen Vororte Naurod, Auringen, Medenbach, Breckenheim und Heßloch vorne. In allen fünf Ortsbezirken sind mehr als 700 Pkw pro 1 000 Erwachsene gemeldet. In diesen kleineren Ortsbezirken haben sowohl die absoluten Zahlen wie auch der Motorisierungsgrad zugenommen und das zum Teil bei leicht rückläufigen Bevölkerungszahlen.

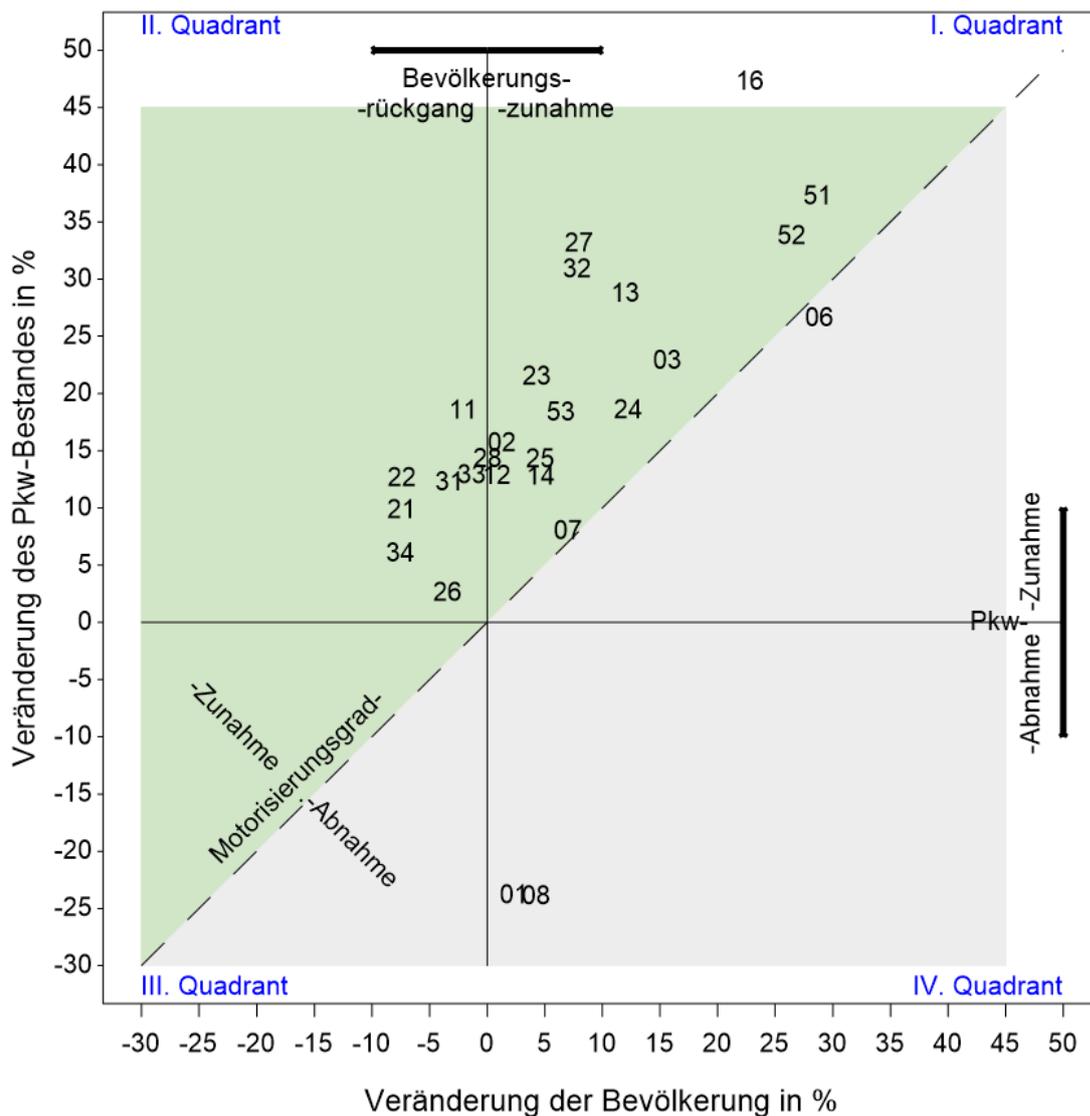
Tab. 11: Privater Pkw-Bestand und Motorisierungsgrad in den Ortsbezirken (1996 und 2021)

Ortsbezirk	privater Pkw-Bestand		Motorisierungsgrad		Veränderungen			
					Zu-/Abnahme 1996-2021			
					Pkw		Motorisierungsgrad	erwachsene Bevölkerung
1996	2021	1996	2021	abs.	in %	in %	in %	
01 Mitte	7 981	6 117	422	316	-1 864	-23,4	-25,1	+2,4
02 Nordost	9 334	10 842	484	555	1 508	+16,2	+14,6	+1,3
03 Südost	7 579	9 349	488	520	1 770	+23,4	+6,6	+15,7
06 Rheingauviertel, H.	6 123	7 781	428	422	1 658	+27,1	-1,4	+28,9
07 Klarenthal	3 465	3 759	433	439	294	+8,5	+1,3	+7,1
08 Westend, B.	5 949	4 554	420	308	-1 395	-23,4	-26,6	+4,3
11 Sonnenberg	3 872	4 608	571	694	736	+19,0	+21,5	-2,0
12 Bierstadt	5 250	5 949	501	569	699	+13,3	+13,5	-0,1
13 Erbenheim	3 257	4 209	463	534	952	+29,2	+15,4	+12,0
14 Biebrich	13 876	15 715	454	491	1 839	+13,3	+8,2	+4,7
16 Dotzheim	7 844	11 589	432	520	3 745	+47,7	+20,3	+22,9
21 Rambach	1 123	1 239	562	669	116	+10,3	+19,1	-7,4
22 Heßloch	374	423	597	729	49	+13,1	+22,1	-7,3
23 Kloppenheim	1 037	1 265	578	676	228	+22,0	+16,9	+4,3
24 Igstadt	1 039	1 237	652	691	198	+19,1	+6,0	+12,3
25 Nordenstadt	3 958	4 542	603	662	584	+14,8	+9,7	+4,6
26 Delkenheim	2 576	2 656	609	650	80	+3,1	+6,7	-3,4
27 Schierstein	4 019	5 289	477	581	1 270	+31,6	+21,8	+8,0
28 Frauenstein	1 217	1 397	605	693	180	+14,8	+14,7	+0,1
31 Naurod	2 355	2 655	621	724	300	+12,7	+16,5	-3,2
32 Auringen	1 518	1 994	602	733	476	+31,4	+21,8	+7,8
33 Medenbach	1 330	1 508	634	728	178	+13,4	+14,9	-1,3
34 Breckenheim	1 924	2 050	637	734	126	+6,5	+15,2	-7,5
51 Amöneburg	461	635	437	468	174	+37,7	+7,0	+28,7
52 Kastel	3 947	5 299	446	473	1 352	+34,3	+6,1	+26,5
53 Kostheim	5 202	6 182	467	522	980	+18,8	+11,6	+6,4
insgesamt	107 119	122 867	480	508	15 748	+14,7	+5,8	+8,4

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

Ein wichtiger Faktor für die Entwicklung der Fahrzeugzahlen ist die Bevölkerungsentwicklung. So ist anzunehmen, dass eine stark ansteigende Bevölkerungszahl auch mit einer Zunahme der Fahrzeugzahlen einhergeht. Bild 5 zeigt die Zusammenhänge zwischen Pkw- und Bevölkerungsentwicklung auf.

Bild 5: Entwicklung des Pkw-Bestandes, der erwachsenen Bevölkerung und des Motorisierungsgrades in den Ortsbezirken ¹⁾ (1996 und 2021)



1) Nummerierung der Ortsbezirke vgl. Tab. 11.

Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung

Auf der waagerechten x-Achse ist die Veränderung der Bevölkerung zwischen 1996 und 2021 abzulesen. Rechts der Nulllinie sind die Ortsbezirke mit einer Bevölkerungszunahme (in %), links davon sind solche mit einem (meist leichten) Bevölkerungsverlust eingezeichnet. Gleiches gilt für die Veränderung des Pkw-Bestandes, die auf der senkrechten y-Achse abgetragen ist. In allen Ortsbezirken oberhalb der waagerechten Nulllinie gibt es heute mehr Pkw als noch 1996. Unterhalb der Nulllinie liegen die Ortsbezirke Mitte (01) und Klarenthal (07), mit einem Rückgang der Fahrzeugzahlen.

Wenn es einen linearen Zusammenhang zwischen Pkw- und Bevölkerungsentwicklung gäbe, dann müssten alle Ortsbezirke auf der Diagonalen liegen. Das gilt jedoch nur für das Rheingauviertel (06) und Klarenthal (07). Alle Ortsbezirke die in dem grünen Dreieck oberhalb der Diagonalen liegen, haben beim Motorisierungsgrad zugelegt.

Am auffälligsten bleibt bei dieser Betrachtung wiederum Dotzheim (16). Eine Zunahme von knapp 23 % bei der Bevölkerung geht einher mit einer Zunahme des Pkw-Bestandes um knapp 48 %. Rambach (21), Heßloch (22) und Medenbach (33) haben im Zeitvergleich sogar leicht an Einwohnern eingebüßt aber beim Motorisierungsgrad zugelegt.

Bearbeiter: Dieter Butz

Publikationsverzeichnis

In der Reihe „Wiesbadener Stadtanalysen“ sind erschienen

- 109 Das Sicherheitsgefühl junger Wiesbadenerinnen und Wiesbadener
Januar 2020
- 110 Wiesbadens Pendler und Pendlerverflechtungen 2009/2018
Mai 2020
- 111 Daten zum Verkehrsverhalten der Wiesbadener Bevölkerung
- Ergebnisse des SrV 2018
Mai 2020
- 112 Die Caligari FilmBühne in der Publikumswertung 2020
August 2020
- 113 Wohnen in Wiesbaden: Wohnungsangebot
Oktober 2020
- 114 Wohnen in Wiesbaden: Wohnraumnachfrage
Januar 2021
- 115 Wiesbadener Innenstadt im Wandel
Teil A: Datenanalyse
März 2021
- 116 Umfrage zum Homeoffice /
Arbeiten von zu Hause aus bei der Landeshauptstadt Wiesbaden
April 2021
- 117 Expertenbefragung
zum Wiesbadener Wohnungsmarkt 2020
April 2021
- 118 Wohnen heute - Wohnen morgen
Wie Beschäftigte der Landeshauptstadt Wiesbaden wohnen (wollen)
Ergebnisse einer Befragung der Beschäftigten
der Landeshauptstadt Wiesbaden 2020
Juni 2021
- 119 Wohnen in Wiesbaden: Immobilienmarkt und Mietpreise
August 2021
- 120 Wiesbadener Wetter und Klima in Messungen und Projektionsdaten
November 2021
- 121 Wiesbadener Innenstadt im Wandel
Teil B: Empirische Stadtforschung
Dezember 2021
- 122 Wohnen in Wiesbaden IV:
Region und Umland
Dezember 2021
- 123 Die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes
in Wiesbaden von 1995 bis 2021
Juni 2022

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
- 19 Bürgerentscheid am 1. November 2020
zum Bau einer Citybahn in Wiesbaden
November 2020
- 20 Wählerwanderungen
zwischen den Stadtverordnetenwahlen 2016 und 2021
April 2021
- 21 Demographie der Kandidat/-innen bei den Kommunalwahlen 2021
in der Landeshauptstadt Wiesbaden
Juni 2021
- 22 Votum per Post
Briefwahl bei Bundestagswahlen in Wiesbaden
November 2021
- 23 Entwicklung der Parteienlandschaft bei Bundestagswahlen seit 1949
in der Bundesrepublik Deutschland und in der Landeshauptstadt Wiesbaden
November 2021

Publikationsbezug ist kostenfrei

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

Statistik auf einen Klick

► 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.

Amt für Statistik und Stadtforschung
- Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden
- Postfach 39 20, 65029 Wiesbaden
☎ 06 11/31-56 91 | FAX: 06 11/31-39 62



E-Mail
amt-fuer-statistik-und-stadtforschung@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

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



Amt für Statistik
und Stadtforschung

