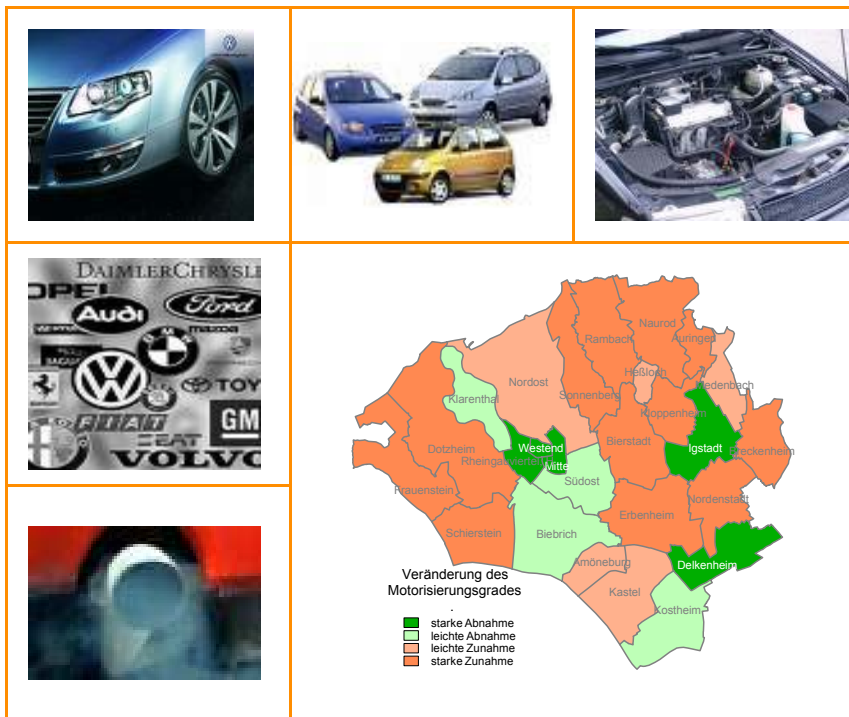


Stadtbeobachtung aktuell

36
2006

Die Entwicklung des Pkw-Bestandes in Wiesbaden 1995 - 2005



Herausgeber

Landeshauptstadt Wiesbaden
Amt für Wahlen,
Statistik und Stadtforschung
Wilhelmstraße 32, 65183 Wiesbaden
ISSN: 1612-6246

Bezug

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

Tel.: 06 11/31-54 34
FAX: 06 11/31-39 62
E-Mail: dokumentation@wiesbaden.de
Internet: www.wiesbaden.de

Statistische Auskünfte

Tel.: 06 11/31-24 03
E-Mail: statistik@wiesbaden.de



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.

Noch bis in die Mitte der 90er Jahre hat der Wiesbadener Pkw-Bestand stark zugenommen. Hat sich diese Entwicklung in den letzten 10 Jahren so fortgesetzt?

Die Fragestellungen dieses Beitrages sind:

◆ Hintergrund

Staus mit langen Wartezeiten, ewiges Parkplatzsuchen und genervte Verkehrsteilnehmer: Viele Autofahrer erleben diese Situation täglich und haben das Gefühl, dass von Jahr zu Jahr immer mehr Autos auf unseren Straßen fahren. Vor etwas mehr als zehn Jahren haben sich die städtischen Statistiker schon einmal mit einem Teilaspekt der Verkehrsentwicklung beschäftigt. Eine Frage lautete damals, wie entwickelte sich der Kraftfahrzeug- und der Pkw-Bestand in Wiesbaden. Dabei wurde die Entwicklung über vier Jahrzehnte von 1954 bis 1993 betrachtet¹. Wenig überraschend stellte sich die Erkenntnis ein, dass die Fahrzeugdichte, also die Zahl der Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner, über diese 40 Jahre stark zugenommen hat. Hatte Anfang der 50er Jahre jeder zehnte ein Fahrzeug so war es Anfang der 90er mehr als jeder zweite. Dieses Bild zeigte sich auch in anderen Städten ganz ähnlich und auch der bundesweite Trend ging in diese Richtung. Allenfalls überraschend war die Steilheit der Anstiegskurve und es stellt sich die Frage, ob diese Entwicklung so weiterging.

Dieser Beitrag beschäftigt sich mit der Kraftfahrzeugentwicklung der letzten zehn Jahre, dabei werden folgende Aspekte eingehender betrachtet:

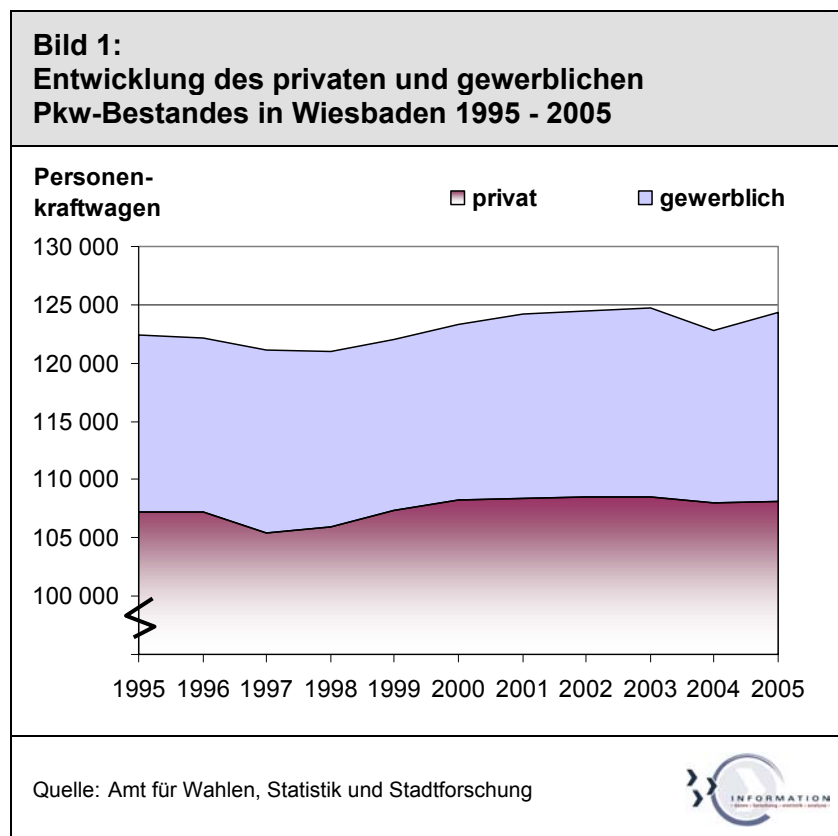
- Unterscheidung des Kraftfahrzeugbestandes in private und gewerbliche Fahrzeuge.
- Privater Pkw-Bestand nach Alter und Geschlecht der Halter sowie Haushalten.
- TechnikKennzahlen bei den privaten Pkw.
- Präferieren die Wiesbadener bestimmte Automarken?
- Entwicklung der Pkw-Zahlen in den Wiesbadener Ortsbezirken.

¹ Landeshauptstadt Wiesbaden, Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung (1994, Hrsg.): Zur Struktur des Kraftfahrzeugbestandes in Wiesbaden. In: Statistische Berichte 1/1994

◆ Gesamtstädtische Entwicklung

*In den letzten 10 Jahren
hat der Pkw-Bestand um rund
1,5 % zugenommen.*

1995 waren etwas mehr als 122.000 Personenkraftwagen für den Verkehr zugelassen², 2005 waren es insgesamt 124.000 Autos. Dies entspricht einer Zunahme von gerade einmal 1,5 % in 10 Jahren. Bild 1 verdeutlicht diesen Sachverhalt. Danach ging der Pkw-Bestand in den Jahren 1996 und 1997 leicht zurück, stieg dann wieder leicht an bis zum Jahr 2003 und „krazte“ hier an der 125.000er Marke. Danach sieht die Tendenz eher wieder rückläufig aus.



*Die Anteile der privat
und gewerblich genutzten Fahr-
zeuge bleiben stabil.*

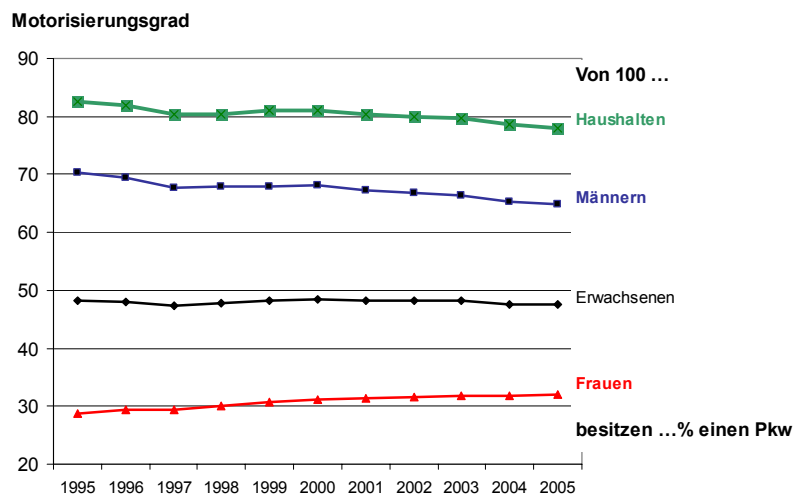
Zwischen 15.000 und 16.000 Pkw werden gewerblich³ oder von Behörden genutzt, bei leicht steigenden Zulassungszahlen. Die Zahl der auf Privatpersonen zugelassenen Fahrzeuge

2 Nicht berücksichtigt in der Zählung sind die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge.

3 Die Unterscheidung zwischen „privaten“ Pkw einerseits und gewerblich genutzten Pkw sowie Behördenfahrzeugen andererseits wird über die Anrede des Halters ermittelt. Diese Zuordnung ist nicht immer exakt, jedoch hinlänglich genau um eine Differenzierung vorzunehmen.

bewegt sich zwischen 107.000 und 108.000. Überraschend deutlich zeigt die Kurve in Bild 1, wie wenig sich in den letzten 10 Jahren bei der Entwicklung der Pkw-Zahlen getan hat. Die früheren Zeiten mit den jährlich steigenden Zulassungszahlen sind offenbar vorbei und eine gewisse „Sättigung“ ist eingetreten.

**Bild 2:
Entwicklung des Motorisierungsgrades in Wiesbaden
1995 - 2005**



Quelle: Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



Auch der Motorisierungsgrad, also die Zahl der Pkw pro 100 Erwachsene, hat sich nur wenig verändert. Lediglich die Frauen haben etwas „zugelegt“.

Natürlich ist die absolute Zahl der gemeldeten Personenkraftwagen von einer Vielzahl Faktoren abhängig, wie zum Beispiel von der Bevölkerungszahl, der Bevölkerungsstruktur und der Zahl der Haushalte. Ein anschaulicher Indikator, der das Verhältnis von Bevölkerung zum Pkw-Bestand ausdrückt, ist der Motorisierungsgrad. Er gibt die Zahl der Fahrzeuge pro 100 erwachsene Personen bzw. pro 100 Haushalte an. Bild 2 zeigt die Entwicklung des Motorisierungsgrads in den letzten 10 Jahren, getrennt für Personen und Haushalte. 1995 verfügten etwa 48 von 100 Erwachsenen über einen Pkw und dieses Bild bleibt bis 2005 nahezu unverändert. Lediglich bei der Unterscheidung nach dem Geschlecht zeigen sich Veränderungen. Waren zu Beginn des Untersuchungszeitraumes 70 % der Männer mit einem Pkw ausgestattet, sind es Ende 2005 „nur“ noch 65 %. Bei den Frauen zeigt sich tendenziell ein um-

gekehrtes Bild, der Motorisierungsgrad liegt 2005 um 3 %-Punkte höher als 1995. Ein möglicher Grund hierfür könnte sein, dass das Erst- und/oder Zweitfahrzeug in einer Familie nicht mehr selbstverständlich auf den Mann angemeldet wird. Auch wird durch die weitere Zunahme der Einpersonenhaushalte diese Schere weiter geschlossen.

Der Motorisierungsgrad, bezogen auf die Haushalte, scheint in den letzten 10 Jahren tendenziell leicht rückläufig zu sein.

Ist die „Pro-Kopf-Motorisierung“ in den letzten zehn Jahren nahezu unverändert geblieben, so zeigen sich doch Veränderungen im Motorisierungsgrad, wenn man die Haushalte als Berechnungsbasis heranzieht. Von allen Wiesbadener Haushalten verfügten im Jahr 1995 17,5 % über kein eigenes Auto, im Jahr 2005 sind es immerhin 22,1 %. Dieser Rückgang in der Motorisierung der Haushalte von 4,6 %-Punkten ist doch recht deutlich und wenn man die dazwischen liegenden Jahre betrachtet, scheint dies auch eine kontinuierliche Entwicklung zu sein.

◆ Technik

Wie sehen die Trends in der Entwicklung von Leistungs- und Hubraumdaten aus?

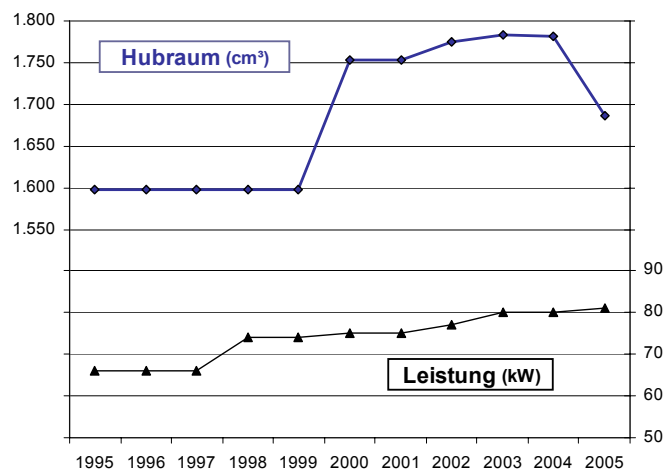
Auch wenn sich in der Gesamtentwicklung des Fahrzeugbestandes und des Motorisierungsgrades in den letzten zehn Jahren vergleichsweise wenig getan hat, so soll doch noch einmal ein Blick auf die Fahrzeugflotte selbst geworfen werden. Hier können vor allem die technischen Angaben zu den Autos wie Hubraum und Leistung Auskunft geben, ob sich die „Vorlieben“ der Wiesbadener in den letzten Jahren geändert haben. Angesichts der klammen Haushaltskassen ist davon auszugehen, dass man heute ein Auto länger fährt als früher und dass man sich beim Neukauf angesichts der Spritpreise eher für ein kleineres und sparsameres Auto entscheidet. Zur Erinnerung: 1995 lag der Benzinpreis bei etwa 80 Cent, heute sind es rund 1,30 €, Tendenz steigend.

Gegenüber 1995 sind die Motoren der Neuwagen stärker geworden. Die Motorleistung stieg von 66 kW auf durchschnittlich 81 kW.

Die erste Vermutung, dass die Autos länger gefahren werden, scheint zuzutreffen. Waren die Fahrzeuge 1995 im Schnitt 6,4 Jahre alt, so nahm das Durchschnittsalter der Flotte kontinuierlich auf 7,2 Jahre zu. Ein Trend zu „kleineren“ Autos ist jedoch nicht festzustellen. Hierzu wurden für jeden der elf Stichtage die Autos ausgezählt, die zum Stichtag nicht älter als ein Jahr waren, mithin also als Neuwagen zählen können. Pro

Stichtag sind dies im Schnitt etwas mehr als 6.000 Fahrzeuge. Bild 3 zeigt die Veränderung der Leistungsdaten (cm³, kW) von Neufahrzeugen in den letzten 10 Jahren. Die Hubraumzahlen lagen zwischen 1995 und 1999 konstant bei 1.600 cm³. Ab dem Jahre 2000 schnellen sie deutlich in die Höhe bis zu 1.780 cm³ im Jahr 2004. Erst im Jahr 2005 ist wieder ein Rückgang zu verzeichnen; im Schnitt liegen die „Neuwagen“ jetzt bei 1.700 cm³. Ob dies eine Trendwende ist oder nur ein zufälliger „Aus Schlag“, bleibt abzuwarten. Auch bei den Leistungsdaten ist ein ähnlicher Verlauf zu erkennen. Hatten die „Neuwagen“ 1995 im Schnitt 66 kW, so sind es im Jahre 2005 immerhin 81 kW, was einer Zunahme von 23 % entspricht. Sicher ist es so, dass ein Neuwagen von heute, verglichen mit einem ähnlich motorisierten Fahrzeug von 1995, weniger Sprit benötigt, trotzdem scheint der Trend zu leistungsstärkeren Fahrzeugen ungebrochen.

Bild 3:
Entwicklung der Leistungsdaten von Neufahrzeugen



Quelle: Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung

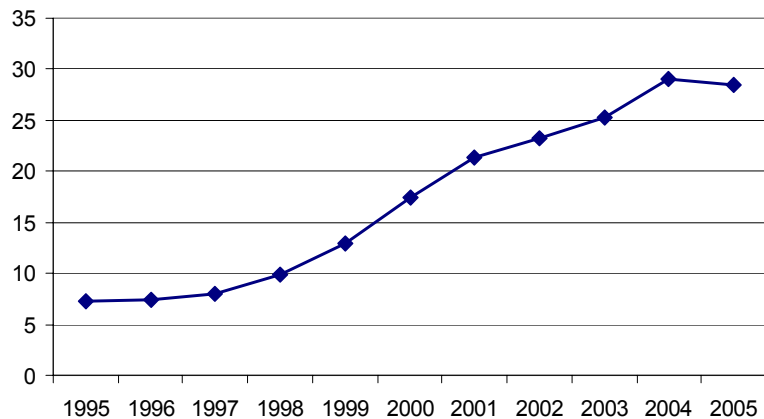


*Dieselfahrzeuge
sind weiter im Kommen.*

Ganz bemerkenswerte Veränderungen zeigen sich auch bei der „Antriebsart“ von Neufahrzeugen (Bild 4). Lag der Anteil von Dieselfahrzeugen 1995 bei nur 7,2 %, ist er bis heute auf fast 30 % gestiegen. Möglicherweise erklärt die zunehmende Zahl an Dieselfahrzeugen zum Teil auch die gestiegenen Leistungsdaten der Neufahrzeuge in den letzten Jahren; die zusätzlichen PS beim Kauf werden über den günstigeren Dieselpreis im Fahrzeugbetrieb finanziert.

**Bild 4:
Anteil der Dieselfahrzeuge an den Neuwagen**

Anteil der Dieselfahrzeuge in %



Quelle: Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



◆ Markenanteile bei Neuwagen

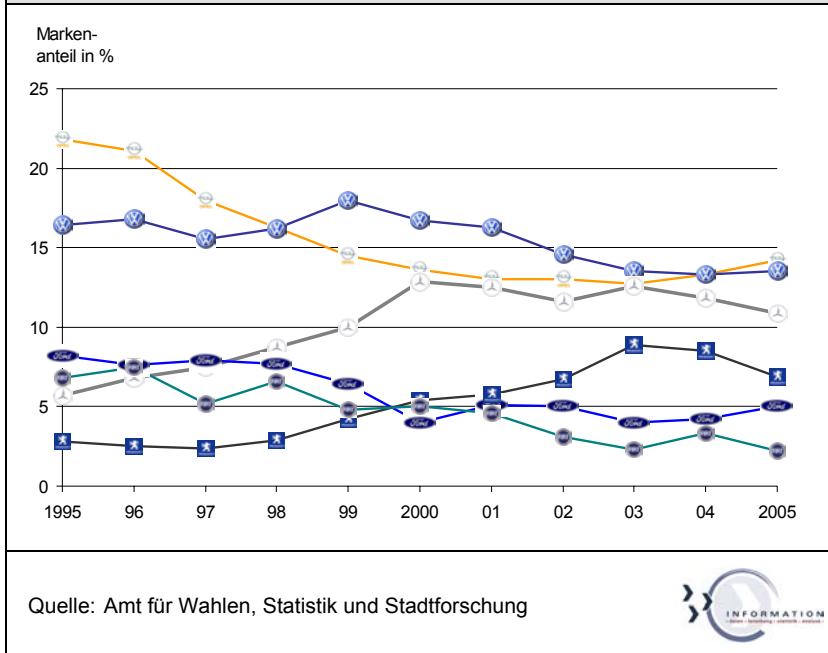
*Die Fahrzeughersteller
haben es schwer, denn es
scheint nicht mehr die Marken-
gebundenheit wie früher
zu geben.*

VW und Opel ...

Die Gunst der Wiesbadener beim Autokauf scheint eine launische Gefährtin zu sein. Dies zeigen zumindest die Präferenzen beim Kauf eines neuen Wagens. Bild 5 zeigt für ausgewählte Automarken deren Neuwagenanteil an allen Neuwagen im jeweiligen Jahr. Mitte der Neunziger Jahre lagen die Marken VW und Opel noch deutlich an der Spitze der Neuwagencharts. Von allen neu angemeldeten Fahrzeugen kamen im Jahre 1995 rund 22 % aus der Rüsselsheimer Autoschmiede. Jahr für Jahr sank der Anteil von Opel bis zum Jahr 2003 auf einen Anteil von 12,7 %. Erst in den letzten beiden Jahren ist ein kleiner Aufwind zu erkennen, immerhin wurde 2005 wieder die 14 % Marke geknackt. Auch die Wolfsburger mussten er-

hebliche Verluste hinnehmen. 1995 hielt VW noch 16,4 % der Marktanteile in Wiesbaden. Die Folgejahre verliefen wechselhaft, zunächst mit leichten Gewinnen bis 1999 und dann mit Anteilsverlusten. Heute haben etwa 13,5 % aller neuen Fahrzeuge ein Emblem von VW auf der Kühlerhaube.

Bild 5:
Entwicklung der Marktanteile bei Neufahrzeugen
ausgewählter Fahrzeughersteller



... sowie Ford und Fiat
haben deutlich an Marktanteilen
eingebüßt ...

Ebenfalls deutliche Verluste mussten die Marken Ford und Fiat hinnehmen. Beide Hersteller starteten 1995 mit einem Neuwagenanteil von 7 bis 8 %, sind mittlerweile aber beide unter die 5 %-Marke gesunken, wobei sich bei Ford wieder leicht ansteigende Tendenzen erkennen lassen.

... Mercedes und Peugeot
konnten zulegen.


„Gewinner“ dieser kurzen Zeitreihe sind Mercedes (Daimler-Chrysler) und Peugeot. Der Stern von Mercedes ist zwischen 1995 und 2000 steil aufgestiegen, von 5,7 % auf einen Neuwagenanteil von 13 %. Nach 2000 hat sich Daimler-Chrysler auf diesem Niveau stabilisiert. Auch Peugeot hat auf einem etwas niedrigeren Niveau eine ähnliche Rekordfahrt hingelegt. Mit einem wenig bemerkenswerten Marktanteil von 2,6 % im Jahre 1995 gestartet, haben die Franzosen kräftig zugelegt, so dass 2003 knapp 9 % aller neuen Pkw aus dem Hause Peugeot kamen.

◆ Die Pkw-Entwicklung in den Ortsbezirken

Wie sieht nun die Entwicklung der Pkw-Zahlen in den 26 Wiesbadener Ortsbezirken aus? Auch hier werden wiederum nur die privaten und angemeldeten Fahrzeuge betrachtet. Tabelle 1 gibt eine Übersicht über die Pkw-Bestände in den Ortsteilen zu den beiden Stichtagen Ende 1995 und Ende 2005. Zusätzlich enthält die Tabelle noch den Motorisierungsgrad, bezogen auf die erwachsenen Einwohner, sowie die Veränderungen zwischen den beiden Zeitpunkten.

Tab. 1: Pkw-Entwicklung und Motorisierungsgrad in den Ortsbezirken								
Ortsbezirk	Pkw-Bestand		Motorisierungs- grad		Veränderungen			
					Zu- / Abnahme 1995 - 2005			
	1995	2005	1995	2005	Pkw		Motorisie- rungsgrad	erwachsene Bevölkerung
1	2	3	4	5	abs.	in %	in %	in %
					6	7	8	9
01 Mitte	8 029	6 346	42,5	35,5	-1 683	-21,0	-16,4	-5,5
02 Nordost	9 364	9 653	48,6	49,9	+ 289	+3,1	+2,6	+0,4
03 Südost	7 548	7 637	48,7	47,7	+ 89	+1,2	-2,2	+3,4
06 Rheingauviertel, H.	6 166	6 310	42,4	39,2	+ 144	+2,3	-7,7	+10,8
07 Klarenthal	3 497	3 449	43,5	42,7	- 48	-1,4	-1,7	+0,3
08 Westend, Bleichstr.	6 038	4 439	42,2	32,8	-1 599	-26,5	-22,3	-5,3
11 Sonnenberg	3 873	4 165	57,5	62,6	+ 292	+7,5	+8,9	-1,3
12 Bierstadt	5 311	5 480	50,6	52,8	+ 169	+3,2	+4,3	-1,1
13 Erbenheim	3 263	3 612	47,6	49,5	+ 349	+10,7	+4,0	+6,4
14 Biebrich	14 037	13 859	46,0	45,0	- 178	-1,3	-2,0	+0,8
16 Dotzheim	7 802	9 505	43,0	45,8	+1 703	+21,8	+6,4	+14,5
21 Rambach	1 101	1 147	55,2	59,7	+ 46	+4,2	+8,0	-3,6
22 Heßloch	396	395	62,1	63,5	- 1	-0,3	+2,3	-2,5
23 Kloppenheim	1 012	1 100	56,8	60,0	+ 88	+8,7	+5,7	+2,8
24 Igstadt	1 040	1 100	65,1	62,3	+ 60	+5,8	-4,4	+10,6
25 Nordenstadt	3 863	4 162	59,8	62,5	+ 299	+7,7	+4,5	+3,1
26 Delkenheim	2 598	2 425	62,0	59,2	- 173	-6,7	-4,5	-2,3
27 Schierstein	4 001	4 383	48,3	52,3	+ 382	+9,5	+8,4	+1,1
28 Frauenstein	1 200	1 263	59,8	64,2	+ 63	+5,3	+7,3	-1,9
31 Naurod	2 327	2 471	61,9	65,9	+ 144	+6,2	+6,5	-0,3
32 Auringen	1 534	1 695	62,1	65,9	+ 161	+10,5	+6,1	+4,2
33 Medenbach	1 311	1 349	62,4	64,0	+ 38	+2,9	+2,5	+0,4
34 Breckenheim	1 902	1 962	63,4	67,9	+ 60	+3,2	+7,1	-3,7
51 Amöneburg	469	501	43,9	45,5	+ 32	+6,8	+3,6	+3,1
52 Kastel	3 943	4 404	44,8	45,0	+ 461	+11,7	+0,5	+11,1
53 Kostheim	5 293	5 215	47,5	46,2	- 78	-1,5	-2,8	+1,3
Gesamtstadt (einschl. unbekannt)	107 260	108 070	48,2	47,5	+ 810	+0,8	-1,4	+2,2

Quelle: Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



*In acht von 26 Ortsbezirken
sind mehr als 5.000 Fahrzeuge
gemeldet.*

Was die absoluten Bestandszahlen betrifft, so liegt natürlich der bevölkerungsreichste Ortsbezirk Biebrich mit rund 14.000 Fahrzeugen einsam an der Spitze. In sieben Ortsbezirken sind immerhin zwischen 5.000 und 10.000 Pkw gemeldet, hierzu

zählen Nordost, Dotzheim, Südost, Mitte, Rheingauviertel, Bierstadt und Kastel. Unter 1.000 Fahrzeuge sind in den kleinen Ortsbezirken Heßloch und Amöneburg gemeldet.

Die Zahlen zu den Veränderungen in der letzten Dekade wollen richtig interpretiert sein.

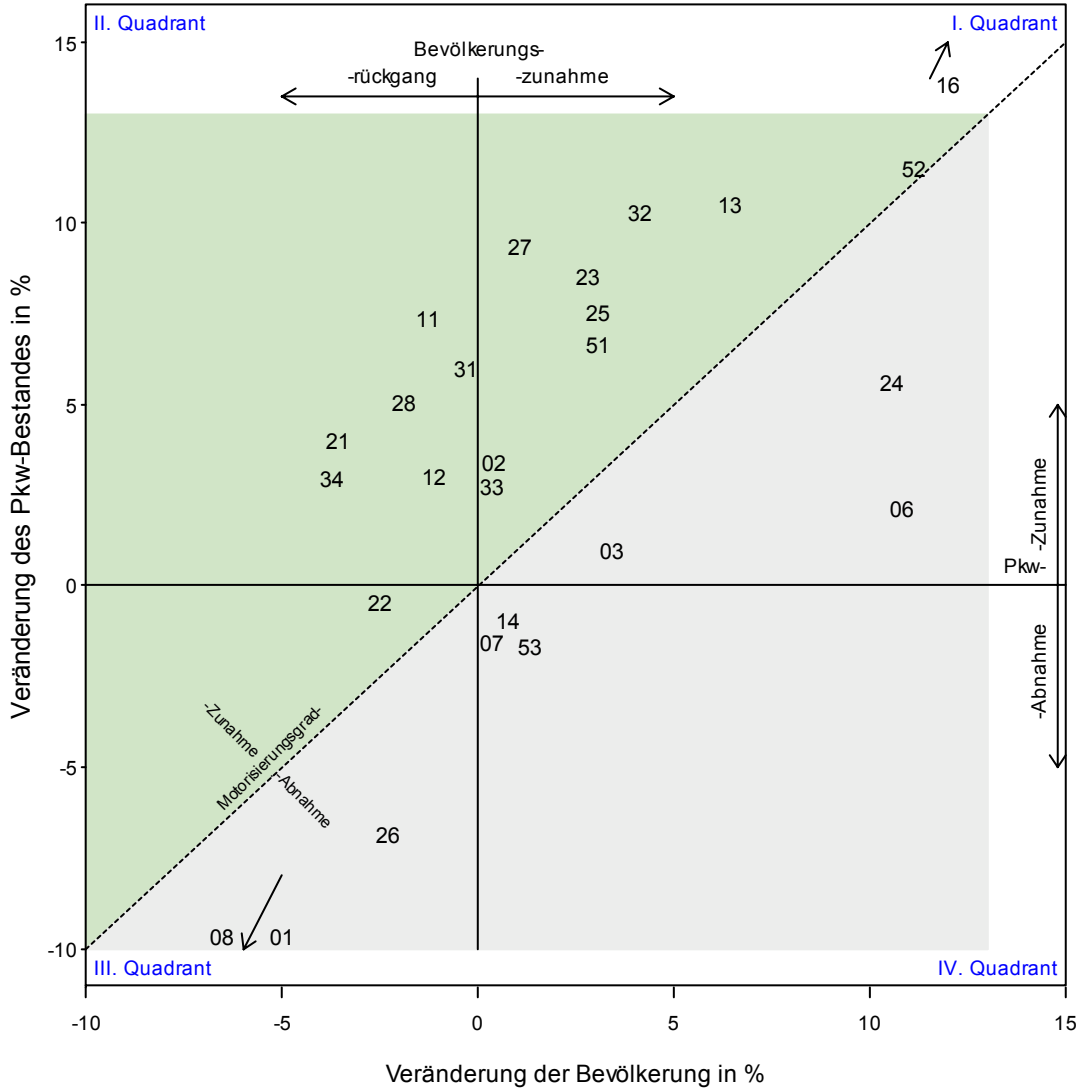
Wenn man die Veränderung der Pkw-Zahlen in den vergangenen 10 Jahren betrachtet und dabei Ortsbezirke miteinander vergleicht, muss man immer im Auge behalten, dass hinter einer kleinen prozentualen Veränderung große absolute Zahlen stecken können und umgekehrt. So hat sich beispielsweise der Pkw-Bestand in Nordost in zehn Jahren um 289 Fahrzeuge vergrößert, was einer Zunahme von 3,1 % entspricht. Nordenstadt weist mit 299 Pkw nahezu den gleichen Zuwachs auf, was hier einer Zunahme von 7,7 % entspricht. Bei näherer Betrachtung sieht man, dass in Nordenstadt noch nicht einmal die Hälfte der Fahrzeuge gemeldet sind wie in Nordost.

Auch bei dem anschaulichen Indikator Motorisierungsgrad, gleich, ob auf Personen oder auf Haushalte bezogen, muss man die Größen der Berechnungsbasis mit berücksichtigen. Eine hohe Pkw-Dichte in Medenbach bedeutet nicht zwingend, dass dort viele Fahrzeuge gemeldet sind, sondern nur, dass die wenigen Medenbacher Bürger gut motorisiert sind.

In 19 Ortsbezirken sind mehr Pkw gemeldet als vor 10 Jahren.

In Bild 6 sind die Ortsbezirke in ein Koordinatensystem eingetragen. Die senkrechte y-Achse stellt die Veränderungen des Pkw-Bestandes seit 1995 dar (siehe Tabelle 1, Spalte 7). In 19 Ortsbezirken, die oberhalb der waagerechten Nulllinie liegen, sind heute im Vergleich zu 1995 mehr Pkw angemeldet (z. B. Naurod (31), Erbenheim (32)). In sieben Ortsbezirken – in der Graphik unterhalb der Nulllinie – sind die Pkw-Zahlen rückläufig (z. B. Delkenheim (26), Mitte (01)). Je weiter entfernt sich ein Ortsbezirk von der Nulllinie befindet, desto stärker ist der Trend.

Bild 6:
Entwicklung von Pkw-Bestand, Bevölkerung und Motorisierungsgrad
in den Ortsbezirken



Zu den Nummern siehe Tabelle 1, Spalte 1

Quelle: Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung



In 16 Ortsbezirken stieg die Bevölkerungszahl.

Auf der waagerechten x-Achse wird die Zu- bzw. Abnahme der erwachsenen Bevölkerung in den Ortsbezirken gegenüber 1995 dargestellt (siehe Tabelle 1, Spalte 9). 16 Ortsbezirke, die rechts der senkrechten Nulllinie liegen, haben Einwohner dazu gewonnen (z. B. Igstadt (24), Dotzheim (16)) und in zehn Ortsbezirken, links der Nulllinie, ist die Zahl der erwachsenen Einwohner zurückgegangen. Auch hier gilt, je weiter entfernt von der Achse, desto stärker der Trend.

Bevölkerungs- und Pkw-Entwicklung sind nur bedingt voneinander abhängig.

In seinen zwei Dimensionen zeigt Bild 6 die Zusammenhänge zwischen der Bevölkerungsentwicklung und der Veränderung des Pkw-Bestandes. Dabei wäre zu erwarten, dass mit einem Bevölkerungszuwachs der Pkw-Bestand proportional steigt und umgekehrt. Wäre diese Annahme zutreffend, so müsste man dies in der Graphik daran erkennen, dass alle Ortsbezirke nahe an der Diagonalen liegen, wie zum Beispiel Kastel (52). In Kastel ist die Bevölkerungszahl vor allem durch das Neubaugebiet Krautgärten um 11,1 % gestiegen, in gleichem Maße nahm der Pkw-Bestand zu (11,7 %). Der Motorisierungsgrad bleibt hier unverändert. Für alle anderen Ortsbezirke scheint die Formel „Bevölkerungszunahme = Pkw-Zunahme“ bzw. „Bevölkerungsrückgang = Pkw-Rückgang“ nur bedingt zuzutreffen. Je weiter ein Ortsbezirk von der Diagonalen entfernt liegt, desto größer sind die Veränderungen im Motorisierungsgrad in den letzten 10 Jahren.

Auch andere Gründe können eine Rolle spielen.

Wenn der Pkw-Zuwachs oder Rückgang nicht mehr alleine mit der Entwicklung der Erwachsenenbevölkerung erklärt werden kann, kommen andere Ursachen mit ins Spiel, die jedoch in diesem Beitrag nicht behandelt werden können.

Gründe können unter anderem sein:

- Veränderte Bevölkerungszusammensetzung im Ortsbezirk (z. B. Deutsche / Ausländer)
- Veränderung der Haushaltszusammensetzung (z. B. mehr Single-Haushalte)
- Verzicht auf das Auto wegen Parkplatznot
- Ein Zweitwagen ist wieder erschwinglich

Bei einem Bevölkerungsplus weisen die Ortsbezirke Dotzheim, Kloppenheim, Nordenstadt und Auringen überdurchschnittliche Pkw-Zuwachsraten auf.

Im I. Quadranten oberhalb der Diagonalen befinden sich insgesamt neun Ortsbezirke, welche in den letzten Jahren erwachsene Bürger dazu gewonnen haben (u. a. Kloppenheim (23), Nordenstadt (25) und Auringen (32)). Der Anstieg der Pkw-Zahlen ist dabei jedoch überproportional. Vor allem Dotzheim (16) liegt bei einem Bevölkerungsplus von 14,5 % und einem Pkw-Zuwachs von 21,8 % deutlich über dem zu erwartenden Schnitt. Auch Schierstein (27) weist bei einem geringen Bevölkerungsplus von 1,1 % eine kräftige Pkw-Zuwachsrate von 9,5 % auf.

In einigen Ortsbezirken bleiben die Fahrzeugzuwächse hinter der Bevölkerungsentwicklung zurück.

Anders die drei Ortsbezirke Südost (03), Rheingauviertel (06) und Igstadt (24). Alle drei legen in absoluten Zahlen sowohl bei der Erwachsenenbevölkerung als auch bei den Pkw zu. Hier hält jedoch der Zuwachs an Autos nicht mit der Bevölkerungszunahme schritt. Der Motorisierungsgrad ist beispielsweise im Rheingauviertel um 7,7 % zurückgegangen. Gerade das Rheingauviertel hat durch das Europaviertel in den letzten Jahren deutlich an Bevölkerung dazu gewonnen. Doch die Vermutung, dass die neuen Bürger ursächlich für den Rückgang des Motorisierungsgrades im Rheingauviertel verantwortlich sind, trifft nicht zu - geradezu das Gegenteil ist der Fall. In allen Teilen des Rheingauviertels, außer dem Europaviertel, sind die Fahrzeugzahlen in den letzten 10 Jahren - absolut wie relativ - gesunken. Nur im neuen Europaviertel liegt der Motorisierungsgrad mit 53 Pkw pro 100 Erwachsene deutlich über dem Schnitt. Ohne das Europaviertel wären im Rheingauviertel die Pkw-Zahlen noch deutlicher gesunken.

Trotz Bevölkerungsrückgang sind in sechs Ortsbezirken heute mehr Fahrzeuge gemeldet als vor 10 Jahren.

Im II. Quadranten - links oben - liegen sechs Ortsbezirke (u. a. Frauenstein (28), Breckenheim (34), Naurod (31)), die alle leichte Bevölkerungsverluste aufzuweisen haben, trotzdem sind dort mehr Autos gemeldet als noch vor 10 Jahren. Der Motorisierungsgrad hat dort zum Teil kräftig zugenommen (Sonnenberg mit einem Plus von 7,4 %).

Ein regelrechter „Fahrzeugschwund“ ist in Mitte und Westend auszumachen.

Sehr viel hat sich in den Ortsbezirken Mitte (01) und dem Westend (08) in den letzten 10 Jahren verändert. Zusammen haben beide Ortsbezirke Einwohnereinbußen von rund 1.800 Erwachsenen hinnehmen müssen. Gleichzeitig sind die Fahrzeugzahlen um etwa 3.300 zurückgegangen. Dieser Rückgang liegt, gemessen an den Einwohnern, deutlich über dem Schnitt. Hatten in Mitte von 100 Erwachsenen im Jahr 1995 noch 42,5 einen Pkw, so sind es heute nur noch 35,5. Gleiches gilt für das Westend. Hier ist der Motorisierungsgrad in 10 Jahren von 42,2 auf 32,8 gefallen.

Alles in allem kann man sagen, dass die Pkw-Entwicklung in den Wiesbadener Ortsbezirken doch wesentlich dynamischer ist, als es die gesamtstädtische Sichtweise vermuten lässt. Die Zu- und Abnahme der Fahrzeugzahlen in den Ortsbezirken ist zwar abhängig von der Bevölkerungsentwicklung vor Ort, ein anderer wichtiger Aspekt ist jedoch die Veränderung des Motorisierungsgrades in den letzten Jahren. Die Zahlen zeigen deutlich, dass die Motorisierung nicht ständig und überall zunimmt. Gerade im innerstädtischen Bereich verzichtet man offensichtlich immer öfter ganz auf das Auto.

Bearbeiter: Dieter Butz



Stadtbeobachtung aktuell ...

1	Arbeitslosigkeit in Wiesbaden Innenstadtbewohner besonders betroffen	vergriffen (März 1996)
2	Die Nutzung der Wiesbadener Stadtgebietsfläche	(April 1996)
3	Entwicklung des Verarbeitenden Gewerbes in Wiesbaden	(März 1997)
4	Das Gewerbe in Wiesbaden - Branchen und Branchenstandorte	(Sept. 1997)
5	Kleinräumige Informationen zur Arbeitslosigkeit in Wiesbaden	(Nov. 1997)
6	Stadt-Umland-Wanderungen in den 90er Jahren	(März 1998)
7	Entwicklung u. Struktur der Berufspendlerbewegungen von und nach Wiesbaden seit 1992	(Sept. 1998)
8	Die Wohn- u. Aufenthaltsdauer von AusländerInnen in Wiesbaden	(Sept. 1998)
9	Die Wiesbadener Stadtverwaltung im Urteil der BürgerInnen	(März 1999)
10	Stadtbahn, Dernsches Gelände und Lokale Agenda auf dem Prüfstand	(März 1999)
11	Der Wirtschaftsstandort Wiesbaden im Urteil der BürgerInnen	(März 1999)
12	BürgerInnenbeteiligung und Informationsarbeit	(April 1999)
13	Pol. Konstellationen und pol. FunktionsträgerInnen in der Wahrnehmung der WiesbadenerInnen	(April 1999)
14	Gesellschaftliche Problemstellungen und Lösungskompetenz der Parteien in der Wahrnehmung der WiesbadenerInnen	(April 1999)
15	Sportorientierte Freizeitaktivitäten in Wiesbaden	(April 1999)
16	Stadtgestaltung und Stadtentwicklung - Wahrgenommene Defizite und zukünftige Aufgabenfelder aus der Sicht der WiesbadenerInnen	(April 1999)
17	BriefwählerInnen und Briefwahlverhalten in Wiesbaden	(Mai 1999)
18	Wiesbadener Kultur im regionalen Städtevergleich	(Juli 1999)
19	AussiedlerInnen in Wiesbaden	(Okt. 1999)
20	WiesbadenerInnen in Sportvereinen und Betriebssportgemeinschaften	(Nov. 1999)
21	Folklore im Garten im echten Jugend-Test - Ergebnisse der BesucherInnen-Befragung	(Dez. 2000)
22	Das Friedhofswesen auf dem Prüfstand - Umfrageergebnisse zur Bürgerfreundlichkeit	(Jan. 2001)
23	Bekanntheitsgrad und Beurteilung der frauenspezifischen Einrichtungen und Angebote in Wiesbaden	(Juli 2001)
24	Sozio-demographischer Strukturwandel in der Wiesbadener Innenstadt	(Dez. 2002)
25	Wiesbadener Online - Internetnutzung und Perspektiven für E-Government in der Wiesbadener Bevölkerung	(Juni 2003)
26	Sportverhalten der Wiesbadener Bevölkerung Teil I: Ergebnisse der Erwachsenenbefragung	(Juli 2003)
27	Sportverhalten der Wiesbadener Bevölkerung Teil II: Ergebnisse der Kinder- und Jugendbefragung	(Juli 2003)
28	Die Wiesbadener Stadtverwaltung und ihre Kunden	(Jan. 2004)
29	Beteiligung als Teil der Bürgerfreundlichkeit planender Verwaltungsbereiche Wiesbadens	(Aug. 2004)
30	Das Zusammenleben von Deutschen und Ausländern aus der Sicht der Wiesbadener Bürger	(Juli 2004)
31	Wohndauer im Wandel Veränderungen in Wiesbaden von 1997 bis 2004	(Dez. 2005)
32	Das Heiratsverhalten von Wiesbadenern ausländischer Herkunft	(Jan. 2006)
33	Berufspendler von und nach Wiesbaden	(Feb. 2006)
34	Frauen in Wiesbaden	(März 2006)
35	Jugendliche in Wiesbaden Zu den Lebenslagen der 14- bis 22-Jährigen	(Aug. 2006)
36	Die Entwicklung des Pkw-Bestandes in Wiesbaden 1995 - 2005	(Sept. 2006)

Publikationsbezug ist kostenfrei

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

Amt für Wahlen, 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



Informierte wissen mehr ...



Amt für Wahlen, Statistik und Stadtforschung
Wilhelmstraße 32 | 65183 Wiesbaden

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



www.wiesbaden.de/statistik