

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

#### 2.1.1 Einbindung in die Region

Wiesbaden ist die Landeshauptstadt des Bundeslandes Hessen und Teil der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main mit der Funktion eines Oberzentrums (Abbildung 2-1).

Sie liegt am rechten Ufer des Rheins gegenüber der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz, mit der sie ein länderübergreifendes Doppelzentrum bildet. Die Stadt liegt in einer weiten Talmulde zwischen den Taunushöhen im Norden, der Bierstadter Höhe und dem Hainerberg im Osten, dem Mosbacher Berg im Süden und dem Schiersteiner Berg im Westen.

Aufgrund der geographischen Lage gibt es besonders enge Verflechtungen mit dem Rheingau-Taunus-Kreis und der Stadt Mainz, aber auch in die übrigen Städte der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main.

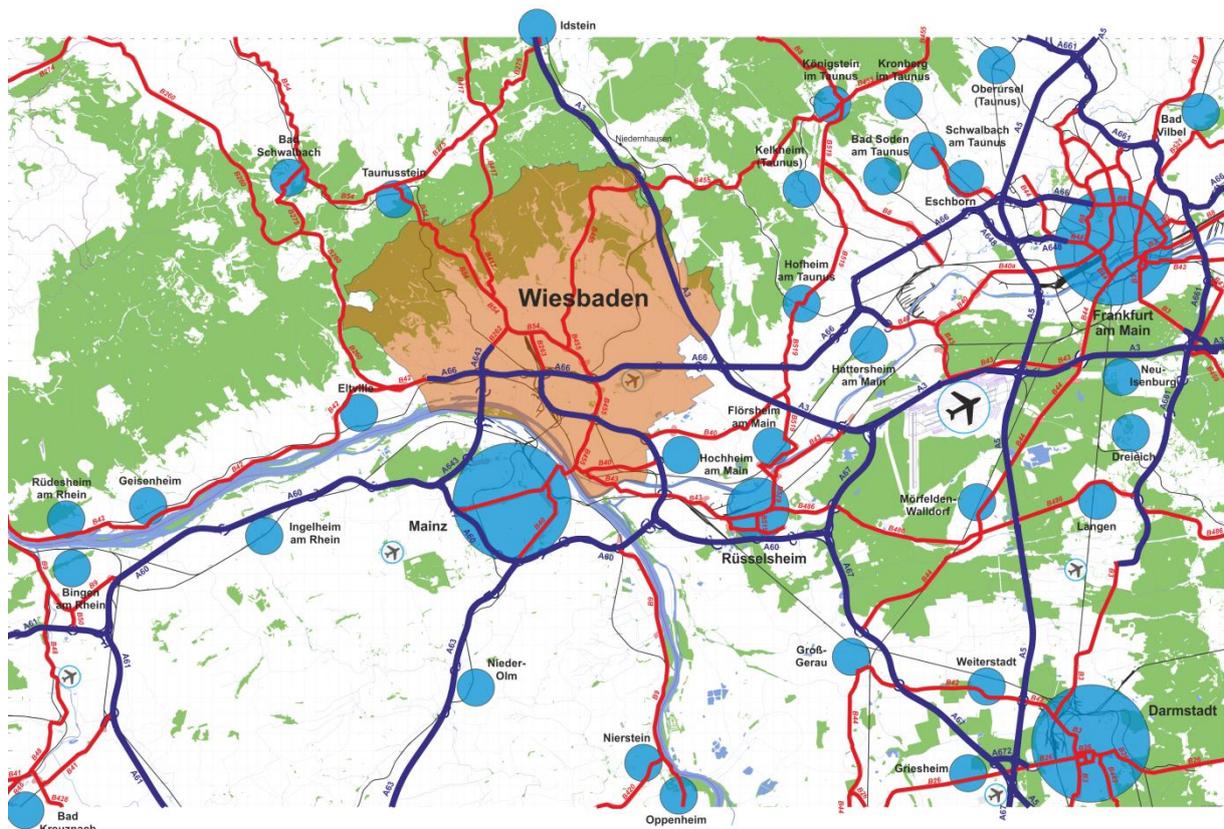


Abbildung 2-1: Lage in der Region

Bezüglich der (über-)regionalen Verkehrsverflechtungen sind insbesondere die folgenden Anbindungen bedeutsam:

- An das Autobahnnetz ist Wiesbaden über die A66, A643, A671 im Süden und die A3 im Osten angebunden.
- An das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn ist Wiesbaden mit dem Hauptbahnhof (Kopfbahnhof) in südlicher Innenstadtrandlage eingebunden. Der Hauptbahnhof ist über eine Verbindungsstrecke an die Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main angeschlossen.
- Die S-Bahn Rhein-Main fährt mit den drei Linien S1, S8 und S9 den Wiesbadener Hauptbahnhof an (jeweils Endpunkt).
- Die Ländchesbahn mit den Haltepunkten Wiesbaden Hauptbahnhof, Wiesbaden-Erbenheim, Wiesbaden-Igstadt und Auringen-Medenbach auf Wiesbadener Stadtgebiet stellt über Niedernhausen eine direkte Verbindung mit Limburg (Lahn) her.
- Die Rheingaulinie (SE 10) von Frankfurt über die Wiesbadener Haltepunkte Hauptbahnhof, Biebrich und Schierstein nach Koblenz.
- Der internationale Verkehrsflughafen Frankfurt am Main liegt nur ca. 25 km (Luftlinie) von der Wiesbadener Innenstadt entfernt.

### 2.1.2 Stadtstruktur und Flächennutzungen

Die Landeshauptstadt Wiesbaden ist mit seinen 15 Thermal- und Mineralquellen, die schon bei den Römern bekannt und geschätzt waren, eines der ältesten Kurbäder Europas. Aus der um kurz nach Christus gegründeten Siedlung entwickelte sich über die Zeit Wiesbaden, wobei ab dem Mittelalter das Herzogtum Nassau auf verschiedenste Weise seine Spuren hinterließ. So stiftete z.B. im 13. Jahrhundert das Haus Nassau das Kloster Klarenthal und im 18. Jhd. wurde Schloss Biebrich Hauptresidenz des Herzogtums, was die städtebauliche Entwicklung beförderte. So entstanden in dieser Zeit das Historische Fünfeck (altes Zentrum), das alte Kurhaus und das Stadtschloss. Zwar verlor Wiesbaden im 19. Jahrhundert seinen Status als Residenzstadt, als Kurbad, Kongressstadt und Verwaltungssitz, für den Regierungsbezirk behielt es jedoch seine Bedeutung. Im Gefolge von Kaiser Wilhelm II, der die Stadt als Kurbad schätzte, kamen viele Adlige, Künstler und wohlhabende Unternehmer nach Wiesbaden. Der Bevölkerungszuwachs auf über 100.000 Einwohner erforderte zu Beginn des 20. Jahrhunderts Neugründungen von Stadtquartieren.

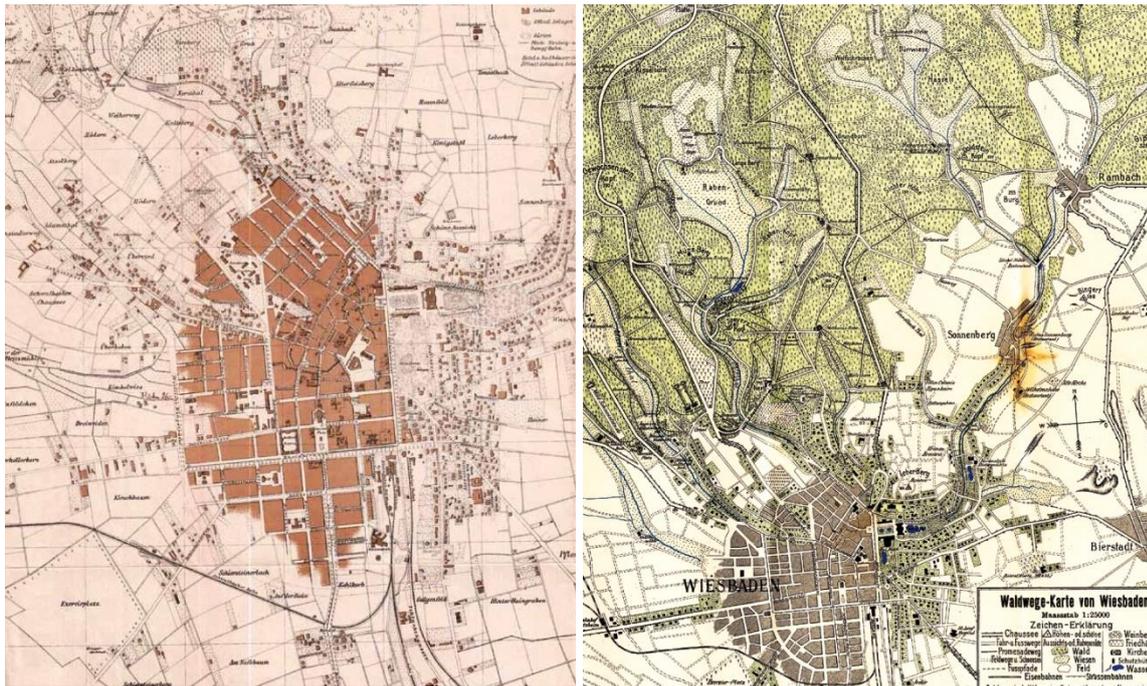


Abbildung 2-2: Wiesbaden um 1890 (l.) und um 1905 (r.) (Landeshauptstadt Wiesbaden, 2012, S. 36, 60)

Das historische Fünfeck bildet den Kern der Innenstadt. Südlich um die Innenstadt verlaufen der 1. Ring (als Teil der B54) und der 2. Ring. Über ein radiales Straßennetz (Platter Straße, Aarstraße, Klarenthaler Straße, Dotzheimer Straße, Schiersteiner Straße, Biebricher Allee, Mainzer Straße, Berliner Straße, Bierstadter Straße, Sonnenberger Straße) erfolgt die Verbindung zu den außenliegenden Stadtteilen und der Anschluss an das überregionale Straßennetz (vgl. Kapitel 2.1.1).

Viele der Wiesbadener Straßen sind als Alleen angelegt und tragen mit ihren alten, schatten spendenden Bäumen wesentlich zum Stadtbild bei.

Die ersten Eingemeindungen erfolgten ab 1926 (Biebrich, Schierstein und Sonnenberg), erst dadurch wurde Wiesbaden auch zu einer Stadt am Rhein. 1928 erfolgten mit Bierstadt, Dotzheim, Erbenheim, Frauenstein, Heßloch, Igstadt, Kloppenheim und Rambach (Georgenborn nur bis 1939) weitere Eingemeindungen. Nach dem 2. Weltkrieg wurden die Mainzer Stadtteile Kastel, Amöneburg und Kostheim dem Stadtkreis Wiesbaden zugeordnet, die Gemeinden Auringen, Breckenheim, Delkenheim, Medenbach, Naurod und Nordenstadt kamen 1977 im Zuge der letzten Gebietsreform hinzu. Die eingemeindeten Ortsbezirke weisen dabei ganz unterschiedliche Ausprägungen auf: Während die Stadtteile am Rhein sich weitestgehend (klein)städtische Strukturen mit selbständigen Zentren bewahrt haben, sind die Stadtteile im Osten und Frauenstein im Westen weitgehend dörflich geprägt.

Gewerbeflächen finden sich rund um die Mainzer Straße auf den Flächen ehemaliger Fabriken sowie längs des Rheins bzw. der A66 und A671 (vgl. Kapitel 2.7.2).

Einzelziele mit starker Verkehrserzeugung sind aktuell: Brita-Arena, Kurhaus/Theater, Rhein-Main Congress Center Wiesbaden (früher Rhein-Main-Hallen, Eröffnung 2018) und der Platz der Deutschen Einheit (Sporthalle).

Laut dem Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Wiesbaden besteht Wohnbauflächenpotenzial für ca. 7.000 bis 7.300 Wohneinheiten (WE) bis zum Jahr 2030 (vgl. hierzu auch WISEK 2030). Kurzfristig ist unter anderem die Entwicklung der größeren Neubaugebiete Bierstadt-Nord (425 WE), Nordenstadt Hainweg (650 WE) und Lindequartier (850 WE) zu erwarten. Weitere wesentliche Potenziale befinden sich in Erbenheim (Erbenheim-Süd) und in Mainz-Kastel (Konversionsfläche). Zudem ist ein neues Gewerbe- und Industriegebiet Ostfeld (ehemaliger Dyckerhoffbruch) in der Diskussion.

Ein Sonderthema stellt in Wiesbaden der Militär-Stützpunkt der US-Amerikaner dar, bestehend aus verschiedenen Kasernen und Wohnarealen (vgl. Kapitel 2.1.4).

### 2.1.3 Bevölkerung und Wirtschaft

Zum 28.02.2015 lebten 282.725<sup>2</sup> Einwohner mit Hauptwohnsitz in der Landeshauptstadt Wiesbaden. Hinzu kommen die nicht in der amtlichen Einwohnerstatistik erfassten rund 20.000 US-Amerikaner, die dem Hauptquartier der US-Armee zuzuordnen sind.

Von den 282.725 Einwohnern leben nur etwa 40% (112.536) in den Stadtteilen der Innenstadt (Tabelle 2-1). Größere Stadtteile außerhalb der Innenstadt sind Biebrich (38.521 Einwohner) und Dotzheim (27.016 Einwohner). Es folgen die sieben Stadtteile Mainz-Kostheim, Mainz-Kastel, Bierstadt, Schierstein, Erbenheim, Sonnenberg und Nordenstadt mit Größen zwischen 14.000 und 8.000 Einwohnern. Elf Stadtteile haben weniger als 5.000 Einwohner, mit Ausnahme von Mainz-Amöneburg handelt es sich um die dörflich geprägten Stadtteile im Osten und Frauenstein im Westen.

Wiesbaden gehört zu den Städten mit wachsender Einwohnerzahl, diese ist in den vergangenen 15 Jahren um rund 15.000 Einwohner deutlich angestiegen.

---

<sup>2</sup> Landeshauptstadt Wiesbaden, Bestandsdatensatz "Einwohnerwesen", Stand 28.02.2015

Tabelle 2-1: Bevölkerung in den Stadtteilen<sup>3</sup>

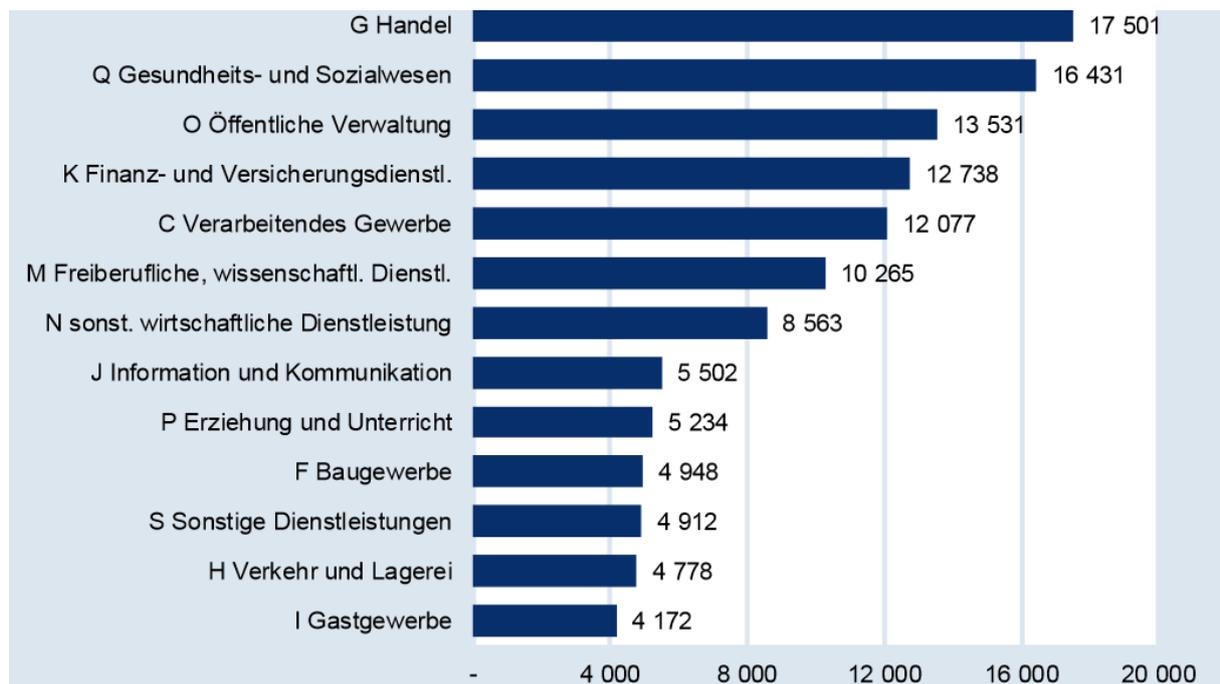
Stadtteile		Einwohner	
Innenstadt	Mitte	21.704	
	Nordost	22.845	
	Südost	18.955	
	Rheingauv., Hollerborn	21.066	
	Klarenthal	10.480	
	Westend, Bleichstraße	17.486	
	<b>gesamt</b>	<b>112.536</b>	
Sonstige Stadtteile	> 25.000 EW	Biebrich	38.521
		Dotzheim	27.016
	<b>gesamt</b>		<b>65.537</b>
	5.000 -15.000 EW	Mainz-Kostheim	14.073
		Mainz-Kastel	12.619
		Bierstadt	12.326
		Schierstein	10.223
		Erbenheim	9.752
		Sonnenberg	8.027
		Nordenstadt	7.857
	<b>gesamt</b>		<b>74.877</b>
	< 5.000 EW	Delkenheim	4.957
		Naurod	4.381
		Breckenheim	3.410
		Auringen	3.362
		Medenbach	2.458
		Frauenstein	2.377
		Kloppenheim	2.297
		Rambach	2.208
		Igstadt	2.118
Mainz-Amöneburg		1.531	
Heßloch		676	
<b>gesamt</b>		<b>29.775</b>	
<b>SUMME Stadt Wiesbaden</b>		<b>282.725</b>	

<sup>3</sup> Landeshauptstadt Wiesbaden, Bestandsdatensatz "Einwohnerwesen", Stand 28.02.2015

Laut WISEK 2030 stellt sich der Altersaufbau der Gesamtbevölkerung von Wiesbaden im regionalen Vergleich unauffällig dar.

Zum Thema Beschäftigung und Branchen enthält ebenfalls das WISEK 2030 eine umfassende Bestandsanalyse, die im Folgenden gekürzt wiedergegeben wird.

84,9% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten im Dienstleistungssektor, der damit in Wiesbaden sehr stark ausgeprägt ist. Auffälligkeiten bei der Verteilung auf die verschiedenen Branchen gibt es nicht. Die Branchen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zeigt Abbildung 2-3.



**Abbildung 2-3: Branchen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Wiesbaden 2014** (Quelle: Statistisches Jahrbuch Wiesbaden 2014, Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik)

Die Beschäftigtenzahl stieg in den letzten fünf Jahren insgesamt jährlich zwischen 0,5 und 1%, wobei es in einigen Bereichen, wie z.B. dem verarbeitenden Gewerbe und der öffentlichen Verwaltung rückläufige Beschäftigtenzahlen gab.

Wiesbaden ist ein wichtiger Behördenstandort. Der Status als Landeshauptstadt drückt sich deutlich dadurch aus, dass rund zwei Drittel (über 10.000) der in Wiesbaden beschäftigten Beamten für das Land Hessen arbeiten.

#### 2.1.4 US-Amerikaner in Wiesbaden

In Wiesbaden leben und arbeiten insgesamt etwa 20.000 US-Amerikaner, die dem seit 2012 nach Wiesbaden verlegten europäischen Hauptquartier der US-Armee zuzuordnen sind und

nicht in der amtlichen Einwohnerstatistik erfasst sind. Die amerikanische Militärgemeinde setzt sich gegenwärtig aus 3.100 US-Soldaten, 3.900 amerikanischen Zivilangestellten, 10.500 amerikanischen Familienangehörigen, 1.200 ortsansässigen Mitarbeitern und 1.100 Pensionären zusammen.<sup>4</sup>

Die wichtigsten Standorte der US-Armee in Wiesbaden sind:

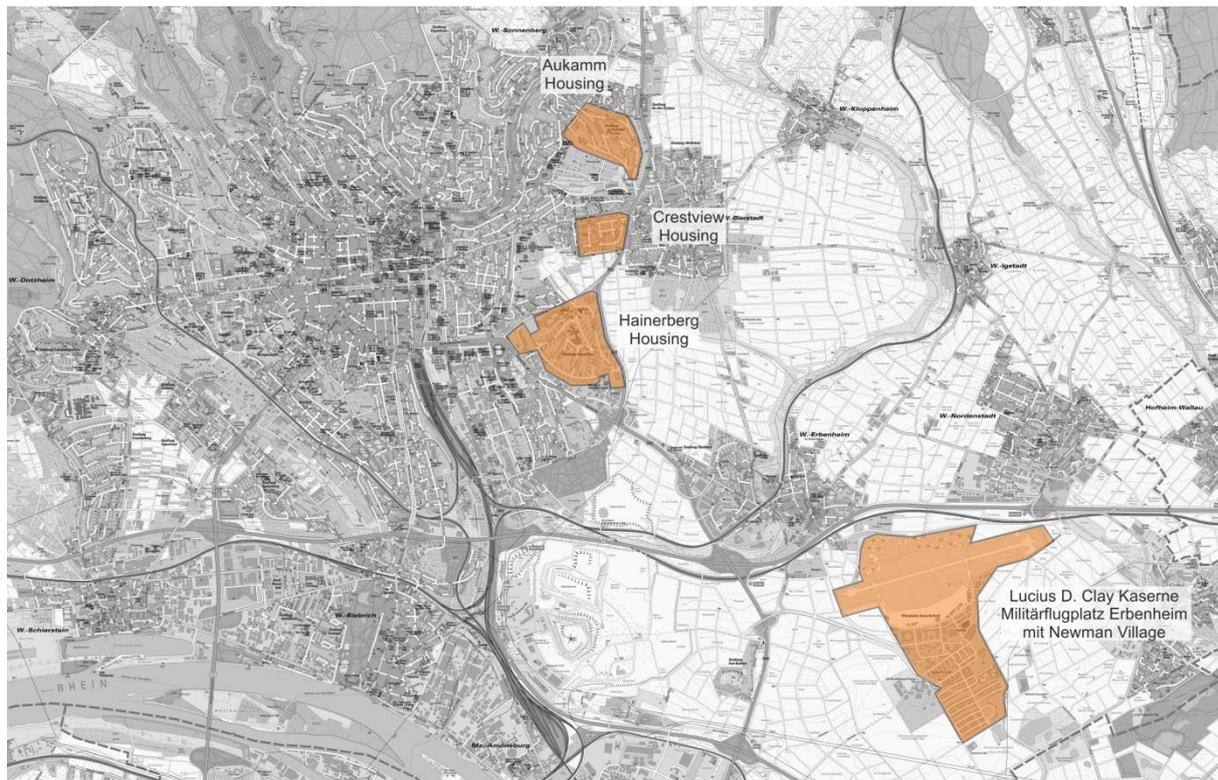
- General Lucius D. Clay Kaserne: Militärflugplatz und Wohngebiet
- Newman Village: Wohngebiet
- Hainerberg Housing: Wohngebiet und Infrastruktureinrichtungen (nur für US-Amerikaner, z.B. Schulen, Shops, Kirche, Hotel etc.)
- Crestview Housing: Wohngebiet
- Aukamm Housing: Wohngebiet und Schule

Die sonstigen Standorte Mainz-Kastel Housing, Mainz-Kastel Station, Amalia Earhart Anlage am Konrad-Adenauer-Ring (2. Ring) und das American Arms Hotel in der Frankfurter Straße werden oder wurden bereits aufgegeben.

Die Verteilung der wichtigsten Standorte über das Stadtgebiet zeigt Abbildung 2-4.

---

<sup>4</sup> <http://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/gesellschaft/auslaendische-buerger/content/us-streitkraefte.php>



**Abbildung 2-4: Standorte der US-Amerikaner in Wiesbaden**

Das Verkehrsmittelwahlverhalten der etwa 20.000 US-Amerikaner ist stark dominiert durch den Pkw. Die US-Amerikaner unterhalten zwar ein eigenes Busangebot (Wiesbaden Shuttle Bus Service), das aber nur die Standorte der US-Amerikaner auf einem Linienweg zwischen Mainz-Kastel und Aukamm Housing anfährt. Die zwei Linien der Hin- und Rückrichtung (Northbound / Southbound) sind nur von Montag bis Freitag in Betrieb: Northbound (Fahrtrichtung Norden) mit 7 Abfahrten zwischen 9:30 Uhr und 16:30 Uhr und Southbound (Fahrtrichtung Süden) mit 8 Abfahrten zwischen 6:45 Uhr und 16:48 Uhr). Die Fahrtzeit von ca. 70 Minuten für den gesamten Linienweg ist sehr lang. Außerdem gibt es einen Schulbusverkehr, mit dem die Schüler, die verteilt in Wiesbaden an kleineren Standorten und im sonstigen Stadtgebiet wohnen, zu den Schulen auf dem Hainerberg und im Aukamm gebracht werden.

Zur Förderung des Radverkehrs wurde das "USAG Wiesbaden Bike to Work Program" initiiert. Es handelt sich um ein reines Informationsangebot in Form einer im Internet abrufbaren Übersicht zu Radwegeverbindungen (pdf-Dokument) zwischen den US-Standorten mit einem Verweis auf den Routenplaner [www.viamichelin.de](http://www.viamichelin.de).

Das Verkehrsaufkommen der US-Amerikaner (durch Pkw) beschränkt sich weitgehend auf die B455 als Verbindung zwischen Clay-Kaserne/Newman Village mit den Housing-Areas Hainerberg, Crestview und Aukamm bzw. auf die Berliner Straße in Fortsetzung der B455 zwischen Clay-Kaserne/ Newman Village und Hainerberg Housing.

### 2.1.5 Verkehrsnachfrage und Mobilitätsverhalten

Wichtige Grundlagen zur Beurteilung von Verkehr und Mobilität in Wiesbaden sind die Verkehrsentwicklung und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Nachfolgend werden hierzu mithilfe vorhandener bzw. zugänglicher Daten einige wesentliche Aspekte beleuchtet. Soweit nicht anders angegeben, ist die 2013 durchgeführte Haushaltsbefragung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ („SrV 2013“) Grundlage der nachfolgenden Ausführungen (TU Dresden, 2014).

#### Verkehrsnachfrage

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf den regionalen Straßenverbindungen lässt sich gut anhand der so genannten Bundesverkehrszählungen nachvollziehen, die in Fünf-Jahres-Abständen auf klassifizierten Straßen durchgeführt werden. In Abbildung 2-5 sind die Summen der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen für insgesamt dreizehn Straßenquerschnitte im Stadtgebiet Wiesbaden dargestellt<sup>5</sup>.

Wie deutlich zu erkennen ist, nehmen die Autobahnen entsprechend ihrer Zweckbestimmung die Hauptlast des Verkehrs auf. Die Belastungen an den Autobahnabschnitten im Stadtgebiet reichen von rund 30.000 Kfz/24 h (A671 südlich der Anschlussstelle Mainz-Amöneburg) über gut 75.000 Kfz/24 h (Schiersteiner Brücke) bis hin zu 116.000 Kfz/24 h (A66 östlich der Anschlussstelle Erbenheim). Der Anteil des Schwerverkehrs liegt je nach Abschnitt zwischen 5% und 7% - ein für Autobahnen vergleichsweise niedriger Wert, der zeigt, dass das Schnellstraßennetz im Raum Wiesbaden vor allem für den Pendlerverkehr von Bedeutung ist.

Im betrachteten Zeitraum von 2000 bis 2010 haben die täglichen Verkehrsmengen auf den Autobahnen um 5,2% zugenommen. Diese Steigerung bleibt deutlich hinter den Verkehrszunahmen der vorangegangenen Jahrzehnte zurück<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Berücksichtigt wurden folgende exemplarische Querschnitte, für die in den Bundesverkehrszählungen 2000 bis 2010 Daten vorliegen: B42 (westliche Stadtgrenze), L3037 (Lahnstraße), B54 (Aarstraße), B417 (Platter Straße), B455 (Nauroder Straße), B455 (Berliner Straße), L3039 (Igstadter Straße), L3039 (Bierstadter Straße), B40 (Hochheimer Straße), A643 (Rheinbrücke), A66 (östl. Schiersteiner Kreuz), A66 (östl. AS Erbenheim), A671 (östl. Mainz-Kastel).

<sup>6</sup> Die bundesweiten durchschnittlichen Verkehrsmengen auf Autobahnen haben zugenommen 1980-1990 (+34,5%), 1990-2000 (+19,5%) wohingegen sie 2000-2010 rückläufig waren (-3,1%); Quelle: Verkehr in Zahlen 2015.

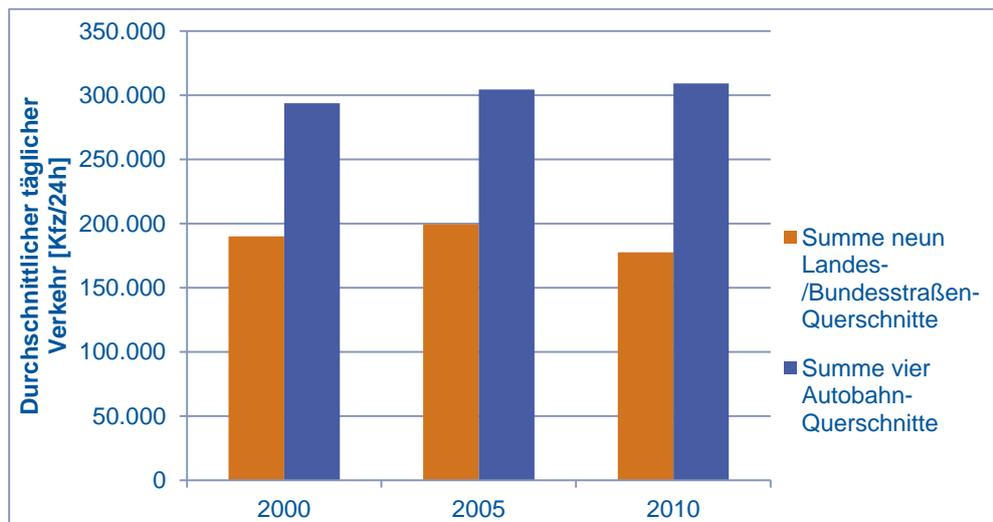


Abbildung 2-5: Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs an 13 Straßenquerschnitten im Stadtgebiet Wiesbaden (eigene Darstellung nach Daten von Hessen Mobil)

Die Verkehrsbelastung auf den betrachteten Bundes- und Landesstraßen liegen im Stadtgebiet Wiesbaden je nach Netzfunktion zwischen 6.000 Kfz/24 h und bis zu 50.000 Kfz/24 h. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt im Durchschnitt bei etwa 3%.

In der Dekade von 2000 bis 2010 sind die Verkehrsmengen nach einer zwischenzeitlichen Zunahme in 2005 deutlich um 6,7% zurückgegangen. Diese Entwicklung korrespondiert mit einer allgemein feststellbaren Stagnation bzw. einem moderaten Rückgang des Straßenverkehrs auf klassifizierten Straßen außerhalb des Autobahnnetzes<sup>7</sup>.

Die Fahrgastzahlen im lokalen ÖPNV haben seit 2000 eine uneinheitliche Entwicklung vollzogen (Abbildung 2-6): Nach einem deutlichen Rückgang von 2001 bis 2005 hat sich die ÖPNV-Nachfrage seitdem allmählich und kontinuierlich erholt. Im Jahr 2012 wurden zum ersten Mal seit dem Jahr 2002 wieder mehr als 50 Mio. Fahrgäste befördert, die Tendenz ist weiterhin steigend. Zwischen den genutzten Fahrscheinarten haben sich Verschiebungen vor allem zugunsten von Zeitkarten ergeben, die mittlerweile einen Anteil von knapp 80% aller Fahrten ausmachen.

<sup>7</sup> vgl. hierzu: Hessen Mobil (2012).

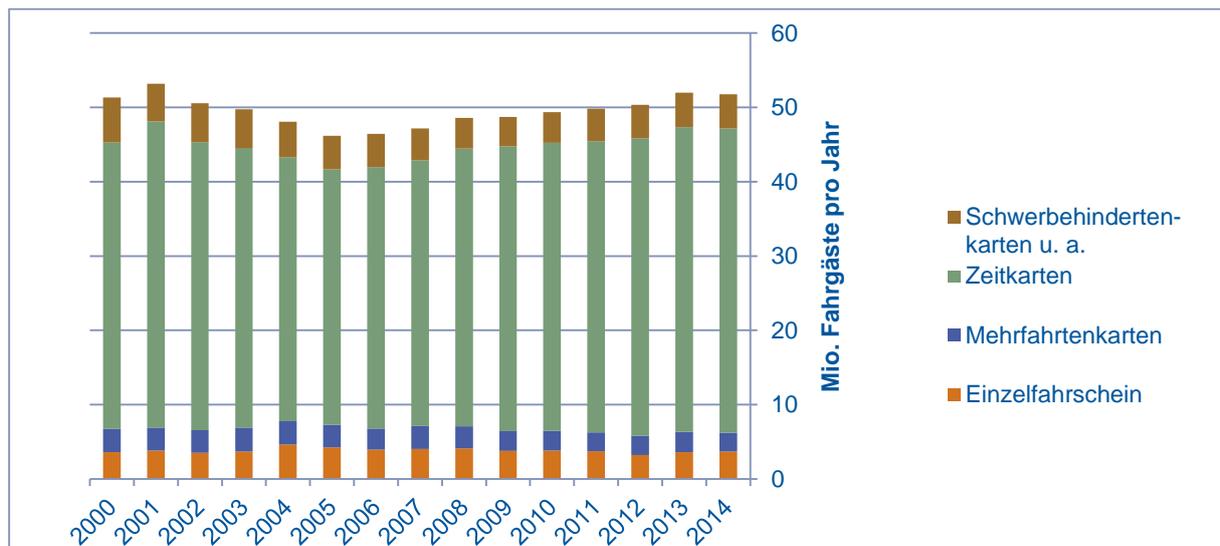


Abbildung 2-6: Entwicklung der Fahrgastzahlen nach genutzten Fahrscheinarten (eigene Darstellung nach Daten der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH)

### Pendlerbeziehungen

Berufspendlerstatistiken werden als Indikator für Art und Maß von regionalen Verflechtungen herangezogen und geben Hinweise auf den Bedarf an Verkehrswegen und Angeboten.

Insgesamt arbeiteten im Jahr 2015 129.312 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte<sup>8</sup> in Wiesbaden, rund 25 % davon in Teilzeitbeschäftigung. Hinzu kommen ca. 15.000 Beamte, wovon über 10.000 beim Land Hessen beschäftigt sind. 45% (57.865 Personen) der Beschäftigten wohnen auch in Wiesbaden (Binnenpendler). Die Mehrzahl der Beschäftigten – rund 71.447 (55%) – pendelt dagegen nach Wiesbaden ein.

Aus den in Tabelle 2-2 (Bezugsjahr 2012) dargestellten 20 Orten kommen rund 45% aller Einpendler. Neben den Großstädten Mainz und Frankfurt weisen auch kleinere Städte eine hohe Zahl an Einpendlern nach Wiesbaden auf. Vor allem Rheingau und Taunus, aber auch die Region Untermain bilden die wichtigsten Herkunftsregionen der Berufseinpendler. Insgesamt stammen 51% der Einpendler aus den Nachbargemeinden mit Entfernungen unter 20 km. Lediglich 7,8% der Einpendler müssen einen Arbeitsweg von mehr als 50 km (einfach) zurücklegen – im bundesweiten Vergleich ein recht geringer Wert<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik. Nicht unter sozialversicherungspflichtig Beschäftigte fallen u.a. Beamte, Selbständige und Mini-Jobber. Für diese Gruppen liegen keine Pendlerdaten vor.

<sup>9</sup> Quelle: BBSR (2016).

Mit einer Einpendlerquote von 55% weist Wiesbaden unter den Großstädten der Rhein-Main-Region den geringsten Wert auf: Die Einpendlerquoten von Darmstadt, Frankfurt, Mainz und Offenbach liegen bei Werten zwischen 63% und 71%. Auch die Einpendlerquote der Rhein-Main-Region ist mit 57% geringfügig höher.

**Tabelle 2-2: Berufseinpender nach Wiesbaden nach Wohnorten (eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit 2013. Bezugsjahr 2012, jeweils sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)**

Wohnort	Anzahl Einpendler
Mainz	7.232
Taunusstein	3.999
Frankfurt am Main	2.781
Eltville am Rhein	1.955
Idstein	1.470
Hochheim am Main	1.291
Niedernhausen	1.264
Bad Schwalbach	1.219
Hofheim am Taunus	1.183
Oestrich-Winkel	1.088
Heidenrod	1.075
Hünstetten	981
Geisenheim	924
Rüsselsheim	899
Hohenstein	839
Schlangenbad	833
Ginsheim-Gustavsburg	792
Ingelheim am Rhein	749
Flörsheim am Main	620
Darmstadt	548
Weitere Wohnorte	37.014
<b>Summe Einpendler</b>	<b>68.756</b>

Etwa 39.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte pendelten im Jahr 2012 von Wiesbaden in andere Gemeinden aus, davon allein etwa 26% nach Frankfurt am Main und 18% nach Mainz. In Tabelle 2-3 sind die Arbeitsorte mit mehr als jeweils 500 Auspendlern aufgeführt, die zusammen über 60% aller Auspendlerströme ausmachen. Neben den dominierenden Oberzentren Frankfurt und Mainz gehen viele Pendlerwege vor allem in die Nachbarstädte Rüsselsheim und Hofheim am Taunus.

**Tabelle 2-3: Berufsauspendler aus Wiesbaden nach Arbeitsorten (eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit 2013. Bezugsjahr 2012, jeweils sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)**

Arbeitsort	Anzahl Auspendler
Frankfurt am Main	10.283
Mainz	7.063
Rüsselsheim	1.695
Hofheim am Taunus	1.193
Taunusstein	824
Darmstadt	684
Eschborn	668
Ginsheim-Gustavsburg	665
Eltville am Rhein	553
Weitere Arbeitsorte	15.110
<b>Summe Auspendler</b>	<b>38.738</b>

### Verkehrsmittelverfügbarkeit

Erfahrungsgemäß wird das Mobilitätsverhalten nicht allein von individuellen Bedürfnissen und Präferenzen geprägt, sondern in erheblichem Maße auch von der Verfügbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel.

Auffällig in Wiesbaden ist die für eine Großstadt sehr hohe Pkw-Dichte von 500 Kfz pro 1.000 Einwohner (Stand 2013), worin die amerikanischen Fahrzeuge statistisch nicht enthalten sind. Geht man von durchschnittlich fünf Sitzplätzen je Pkw aus, so stehen rechnerisch jedem Wiesbadener vom Säugling bis zum Greis 2,5 Pkw-Sitzplätze zur Verfügung.

Ein Vergleich mit anderen Städten der Größenklasse zwischen 250.000 und 300.000 Einwohnern bzw. mit den anderen Großstädten der Rhein-Main-Region und Hessens zeigt, dass Wiesbaden mit dieser Motorisierung einen deutlichen Spitzenplatz einnimmt (Abbildung 2-7).

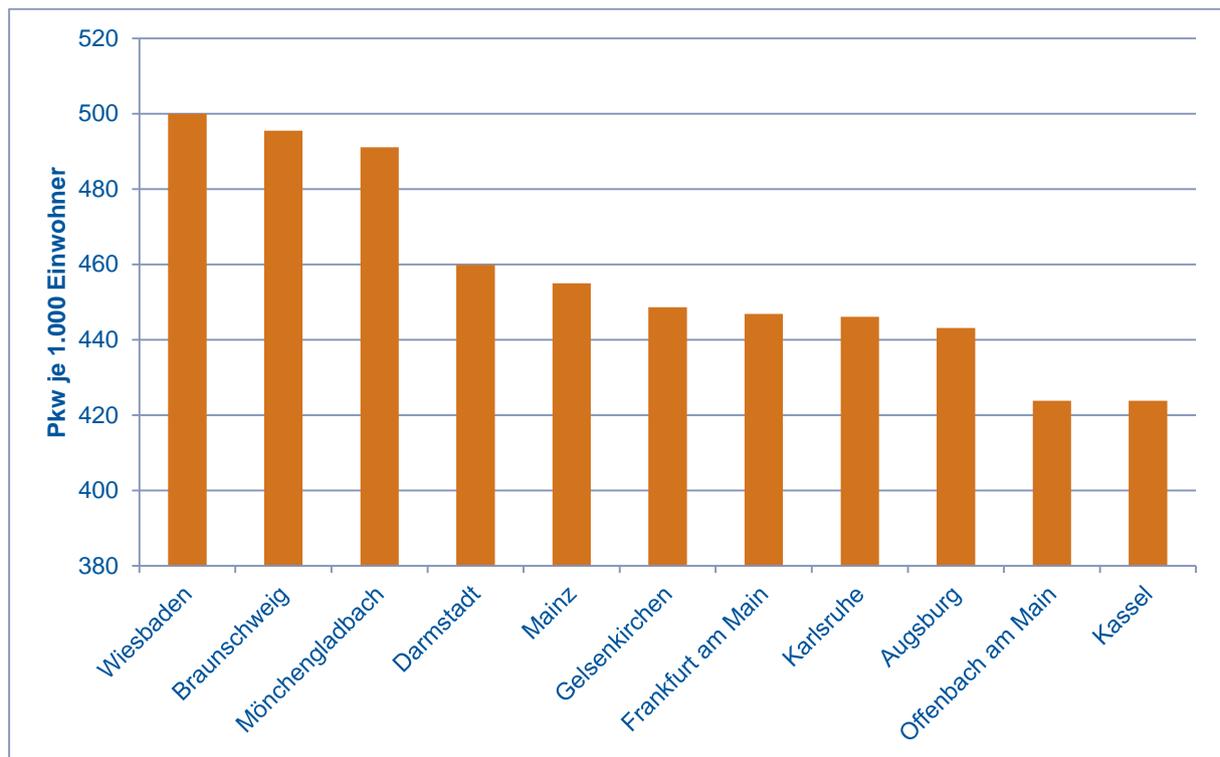


Abbildung 2-7: Pkw-Dichte in Wiesbaden im Vergleich (eigene Darstellung nach BBSR 2016)

Sowohl räumlich als auch innerhalb der Bevölkerung ist der Pkw-Besitz ungleichmäßig verteilt. Wie aus Abbildung 2-8 zu ersehen ist, weisen die verdichteten Stadtteile in der Innenstadt einen vergleichsweise geringen Motorisierungsgrad auf, während zur Peripherie hin - korrespondierend mit einer abnehmenden Dichte der ÖPNV-Versorgung und einer bewegteren Topographie – die Motorisierung ansteigt.

Nach den Ergebnissen der Mobilitätserhebung „SrV 2013“ verfügen 17% der Wiesbadener Haushalte nicht über einen Pkw und 23% über mehr als einen Pkw. Im Vergleich zu anderen Großstädten, die an der SrV 2013 teilgenommen haben, ist der Anteil der autolosen Haushalte jedoch sehr gering und der Anteil der Haushalte mit zwei und mehr Pkw sehr hoch (Abbildung 2-9).

Besonders häufig ohne Auto kommen in Wiesbaden Einpersonen-Haushalte aus: 32% der allein lebenden Personen ab 65 Jahre und immerhin 28% unter 65 Jahre verfügen über keinen eigenen Pkw. Dagegen ist in Mehrpersonenhaushalten der Pkw-Besitz nahezu obligatorisch: Nur 8% dieser Haushaltsgruppe ohne Kinder im Haushalt und sogar nur 4% der Mehrpersonenhaushalte mit Kindern besitzen keinen Pkw.

Auch geschlechtsspezifisch gibt es Unterschiede: Während 65% der Männer uneingeschränkt ein Auto zur Verfügung haben, liegt der Anteil bei Frauen bei nur 56%.

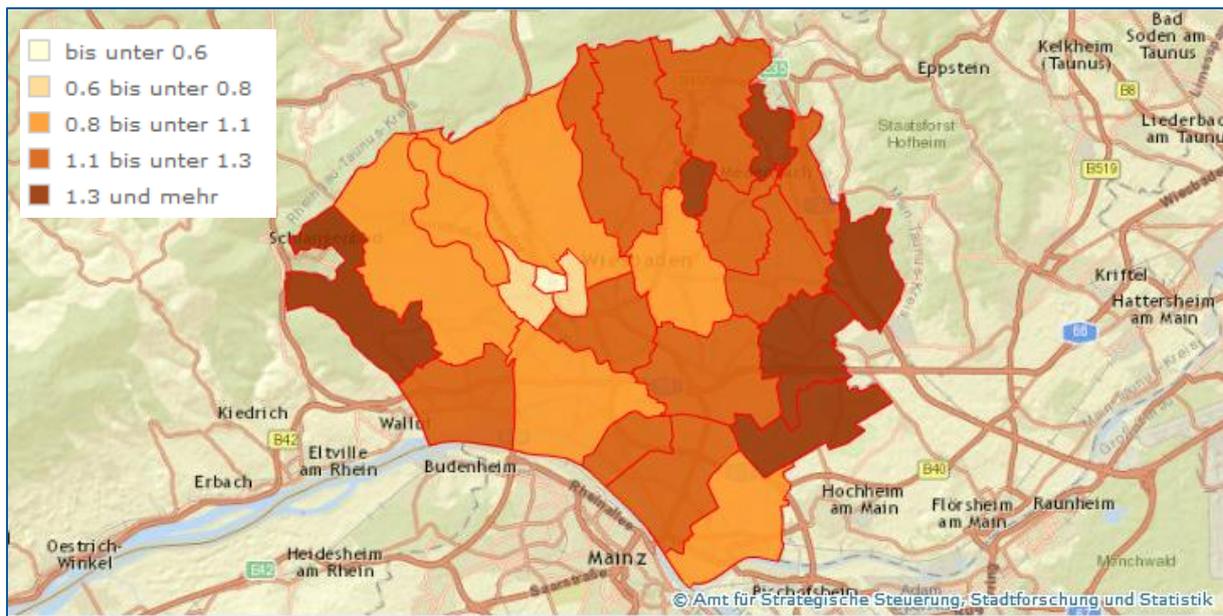


Abbildung 2-8: Motorisierungsgrad (Pkw je Haushalt ohne Leihwagen, Polizeifahrzeuge und vorübergehend stillgelegte Pkw) in den Stadtteilen (Quelle: Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik)

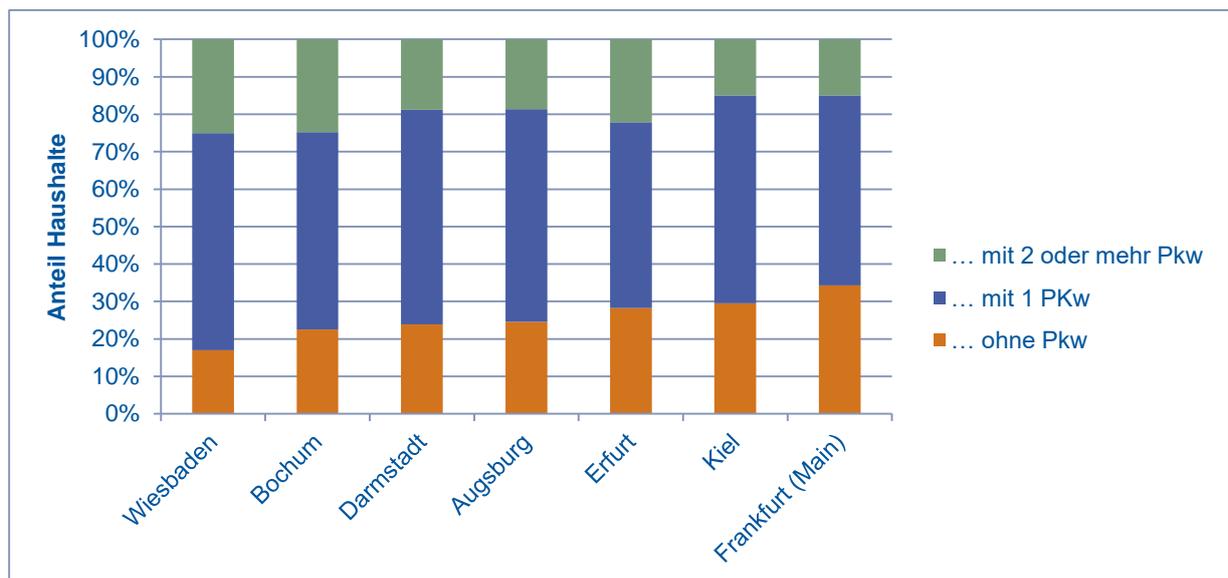


Abbildung 2-9: Pkw-Motorisierung der Haushalte in Wiesbaden und anderen Großstädten (eigene Darstellung nach Daten aus SrV 2013)

Auch zwischen dem Haushaltseinkommen und dem Pkw-Besitz lässt sich ein Zusammenhang feststellen: Je höher das Einkommen ist, desto größer ist auch die durchschnittliche Anzahl der Pkw im Haushalt (Tabelle 2-4).

Tabelle 2-4: Anzahl der Pkw im Haushalt nach Haushaltseinkommen (eigene Darstellung nach Daten des Amtes für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik)

Haushaltseinkommen	Anzahl Pkw im Haushalt
1.500 bis 3.600 €	1,19
3.600 bis 5.600 €	1,49
über 5.600 €	1,76

Im Vergleich zum Pkw fällt in Wiesbaden die Ausstattung mit Fahrrädern schlechter aus: Lediglich 79,7% der Einwohner besitzen rechnerisch ein funktionstüchtiges Fahrrad oder ein Pedelec. Anders formuliert: Während jeder Wiesbadenerin und jedem Wiesbadener im Durchschnitt 2,5 Pkw-Sitzplätze zur Verfügung stehen, sind es bei den Zweirädern lediglich 0,8 Fahrradsättel.

In Relation zu anderen Städten liegt Wiesbaden bei der Fahrradausstattung dagegen im Mittelfeld: Jedem Haushalt stehen hier durchschnittlich 1,53 Fahrräder zur Verfügung. Pedelecs spielten 2013 mit einer Quote von 0,03 je Haushalt nur eine untergeordnete Rolle (Abbildung 2-10).

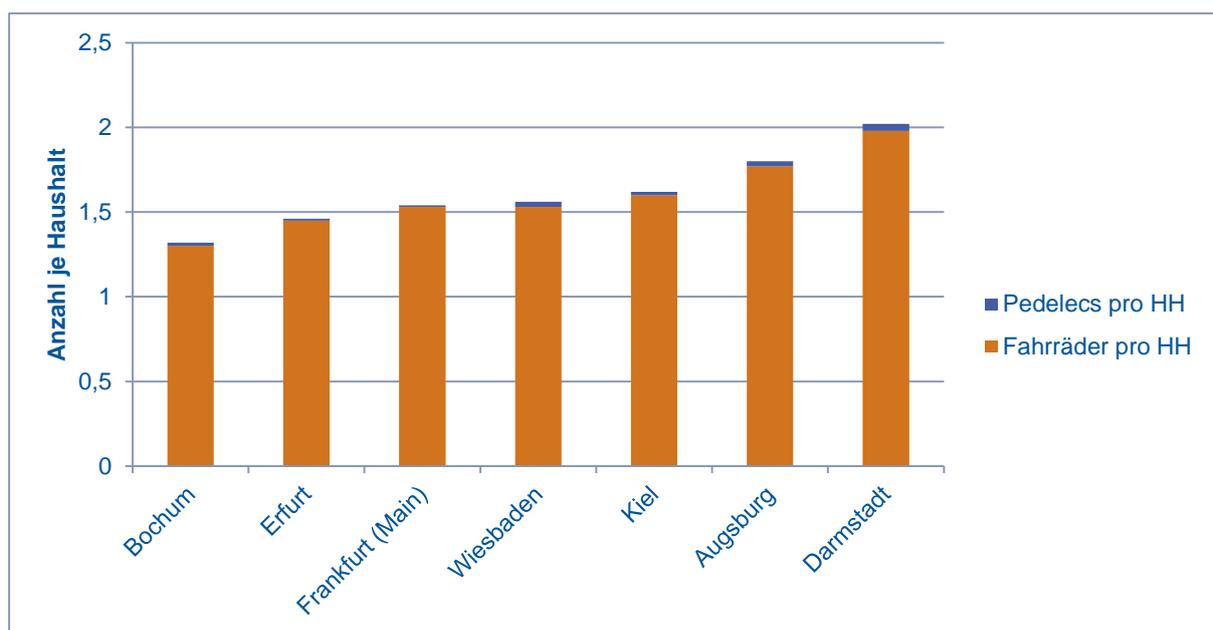


Abbildung 2-10: Fahrrad-Ausstattung der Haushalte in Wiesbaden und anderen Großstädten (eigene Darstellung nach Daten aus SrV 2013)

Für die Nutzung des ÖPNV sind das Vorhandensein von Haltestellen in Wohnungsnähe sowie der Besitz von Zeitkarten wesentliche Einflussfaktoren. In der Wahrnehmung der Bevölkerung ist die Erschließung mit dem ÖPNV sehr gut: Über 80% der Befragten, die zumindest gelegentlich den ÖPNV nutzen, haben eine Bushaltestelle in maximal 5 Minuten Gehentfernung von der eigenen Wohnung, weitere 15% müssen höchstens 10 Minuten laufen (Abbildung 2-11). Dies korrespondiert auch mit Analysen des Amts für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik, denen zufolge lediglich 5,2% der Wiesbadener mehr als 300 m zur nächsten Bushaltestelle laufen müssen.

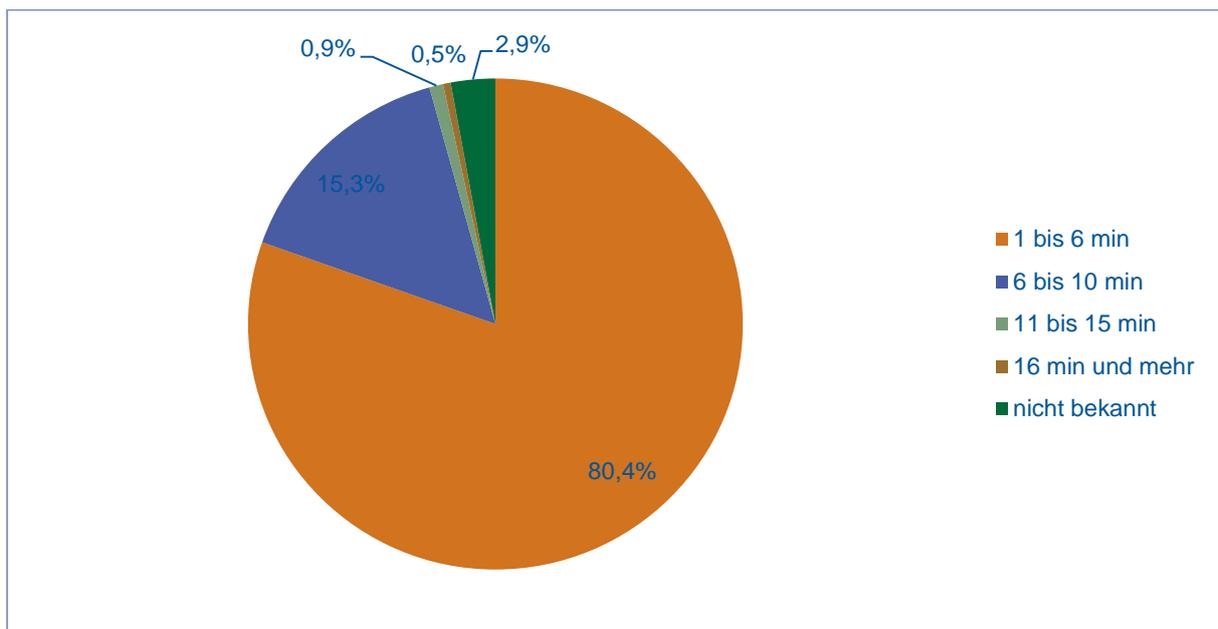


Abbildung 2-11: Gehzeit zur meistgenutzten Bushaltestelle (Basis: Personen, die in den letzten 12 Monaten den ÖPNV genutzt haben. Eigene Darstellung nach Daten aus SrV 2013)

Über eine Zeitkarte des ÖPNV verfügt lediglich knapp ein Viertel der Wiesbadenerinnen und Wiesbadener. Im Vergleich zu anderen Großstädten ist diese Quote sehr gering (Abbildung 2-12). Bemerkenswert ist allerdings, dass in Wiesbaden Frauen und Männer in etwa gleichen Anteilen über Zeitkarten verfügen, während in den meisten anderen Städten die Frauen als Zeitkartenbesitzerinnen dominieren.

Multimodale Angebote sind in der Wiesbadener Bevölkerung zwar auf niedrigem Niveau, aber doch in einer respektablen Größenordnung verankert: 2,5% der Befragten geben an, Carsharing zu nutzen und immerhin 1,4% nutzen eines der beiden Leihfahrradsysteme.

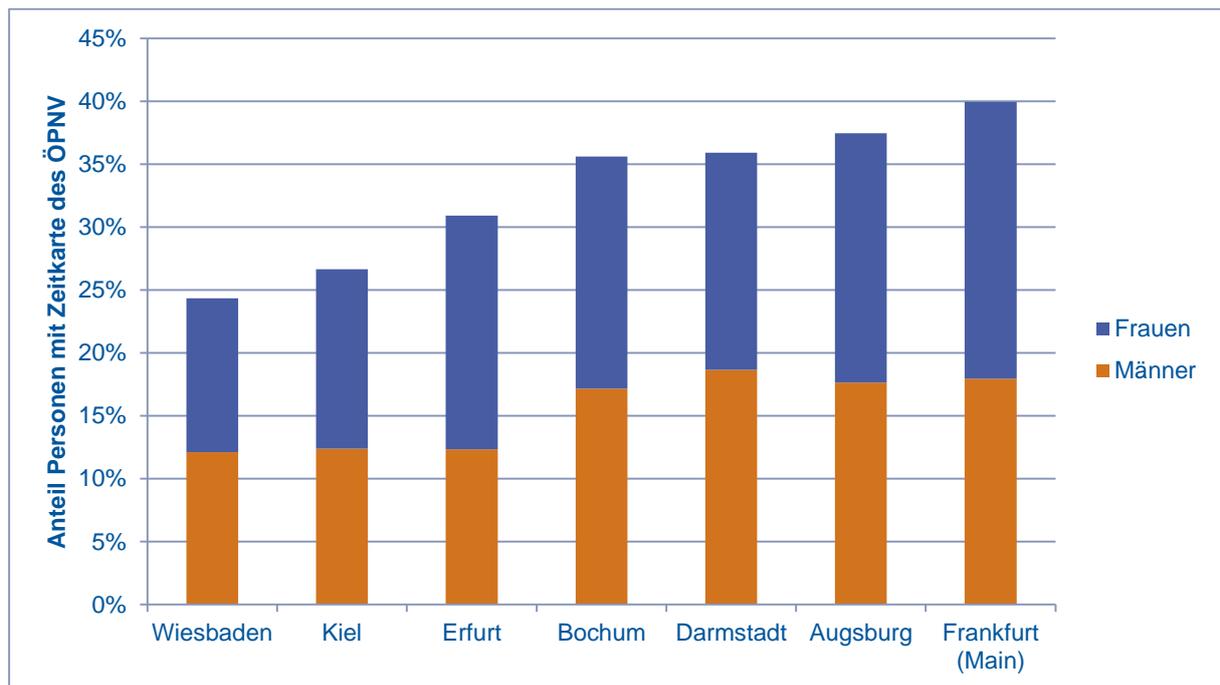


Abbildung 2-12: Anteil der Bevölkerung mit Zeitkarte des ÖPNV in Wiesbaden und anderen Großstädten (eigene Darstellung nach Daten aus SrV 2013)

### Mobilitätsverhalten

Unterwegs zu sein ist für die Wiesbadener Bevölkerung selbstverständlicher Alltag, wie folgende Eckdaten der Mobilität zeigen: 86,3% aller Personen sind an einem beliebigen Stichtag unterwegs und legen dabei im Mittel 3,9 Wege zurück. Die mittlere Wegelänge beträgt dabei 6,9 km und die Wegedauer 20,3 Minuten – dies sind in Bezug auf Wegelänge und -dauer vergleichsweise kurze Wege. Insgesamt verbringen die mobilen Wiesbadener damit täglich über eine Stunde (genau: 67,3 Minuten) im Verkehr und legen dabei eine Strecke von 22,8 km zurück.

Immerhin 5,6% der befragten Personen geben an, in ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt zu sein. Davon entfallen 3,5%-Punkte auf Geheinschränkungen und 1,1%-Punkte auf Seheinschränkungen.

Im Vergleich zu anderen hessischen Großstädten ist in Wiesbaden der so genannte Modal Split, also die Anteile der einzelnen Verkehrsmittel an allen Wegen, gekennzeichnet durch einen sehr hohen Anteil an motorisiertem Individualverkehr (MIV) von knapp 48% (Abbildung 2-13). Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist mit den Städten Darmstadt und Kassel vergleichbar und durchaus beachtlich vor dem Hintergrund, dass es sich um ein reines Bus-system handelt; Frankfurt am Main spielt in dieser Hinsicht mit seinem ausdifferenzierten S-, U- und Straßenbahnsystem in einer anderen Liga. Bezüglich des Fußverkehrs kann Wiesbaden einen leicht überdurchschnittlichen Wegeanteil verbuchen mit 30,7%, übertroffen lediglich durch die Stadt Kassel. Allerdings fällt der Radverkehrsanteil mit knapp 6% stark hinter den

Vergleichsstädten zurück: Selbst die topographisch stark bewegte Stadt Kassel verzeichnet deutlich höhere Radanteile. Insgesamt ist festzustellen, dass die Vergleichsstädte einen Anteil des Umweltverbunds von rund 60% bis 65% aufweisen, wohingegen in Wiesbaden mit 52% noch deutlich Verbesserungspotential besteht.

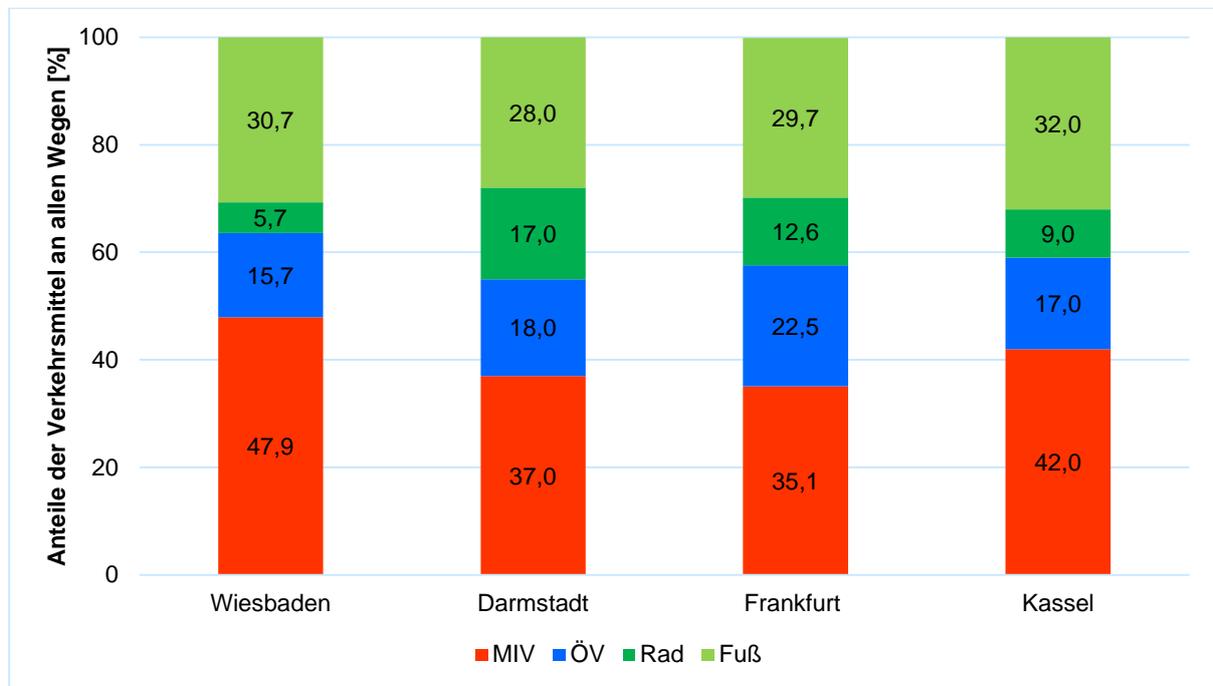


Abbildung 2-13: Modal Split in Wiesbaden und anderen hessischen Großstädten (eigene Darstellung nach Daten aus SrV 2013)

Von den Wegen im Pkw entfallen 36,2% auf Wege als Fahrer und 11,7% auf Wege als Mitfahrer. Daraus resultiert ein Besetzungsgrad von nur 1,4 Personen pro Pkw.

Der ÖPNV-Anteil am Modal Split darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein Großteil der Wiesbadener zumindest gelegentlich öffentliche Verkehrsmittel nutzt: Immerhin 86,8% der Befragten geben an, innerhalb eines Jahres mindestens einmal mit Bussen und Bahnen gefahren zu sein.

Die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel ist naturgemäß auch abhängig von den zurückzulegenden Entfernungen: Für kürzere Wege im Nahbereich eignen sich zu Fuß gehen und Radfahren, über längere Distanzen sind dagegen motorisierte Verkehrsmittel wie Pkw und Busse unverzichtbar. In Wiesbaden spielt allerdings bereits auf kürzeren Distanzen das Auto eine dominierende Rolle: Bei Entfernungen zwischen 1 und 3 km macht es bereits über 45% der Wege aus und selbst im Entfernungsbereich bis 1 km werden knapp 16% der Wege mit dem Auto zurückgelegt (Abbildung 2-14).

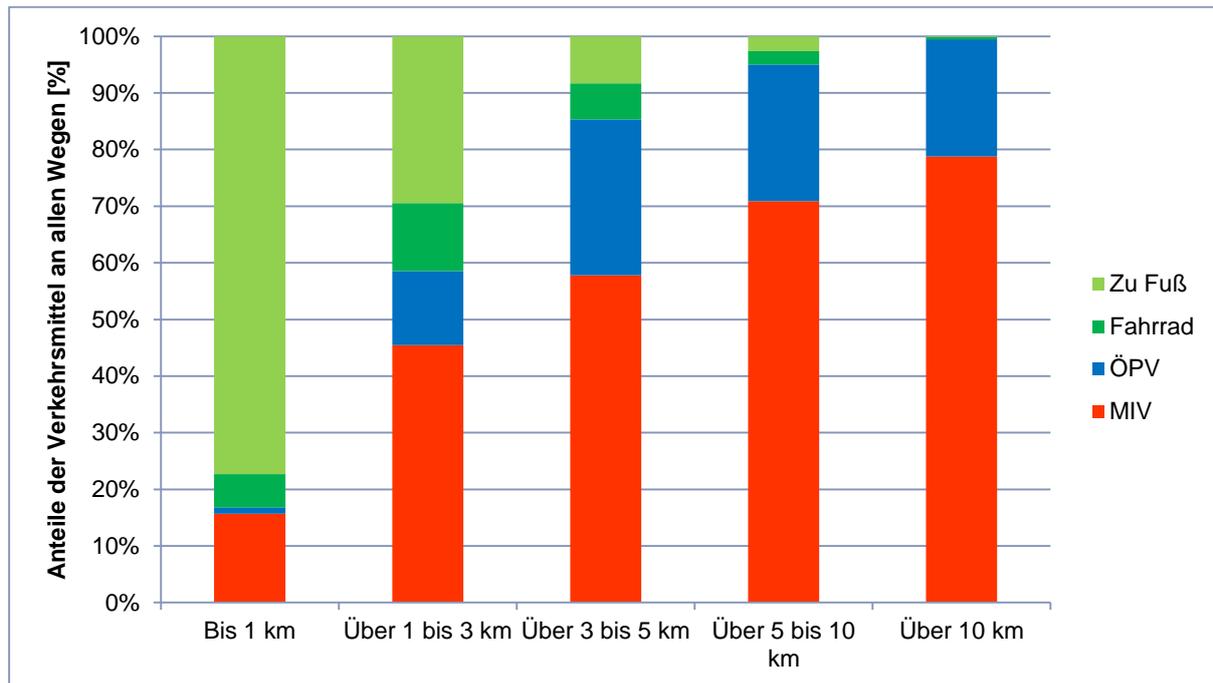


Abbildung 2-14: Modal Split in Wiesbaden nach Entfernungsklassen (eigene Darstellung nach Daten aus SrV 2013)

Bei den Zwecken, zu denen die Wiesbadener Bevölkerung unterwegs ist, dominiert mit über einem Drittel ganz klar die Freizeit: private Besuche, Sport und andere Freizeitaktivitäten haben eine wichtige Rolle als Anlass zum Unterwegssein (Abbildung 2-15). Mit knapp 30% sind Einkauf und Dienstleistung der zweitwichtigste Wegezweck. Es folgen mit deutlichem Abstand Wege zur Arbeit (15,9%) und zu Kitas und Schulen (13%).

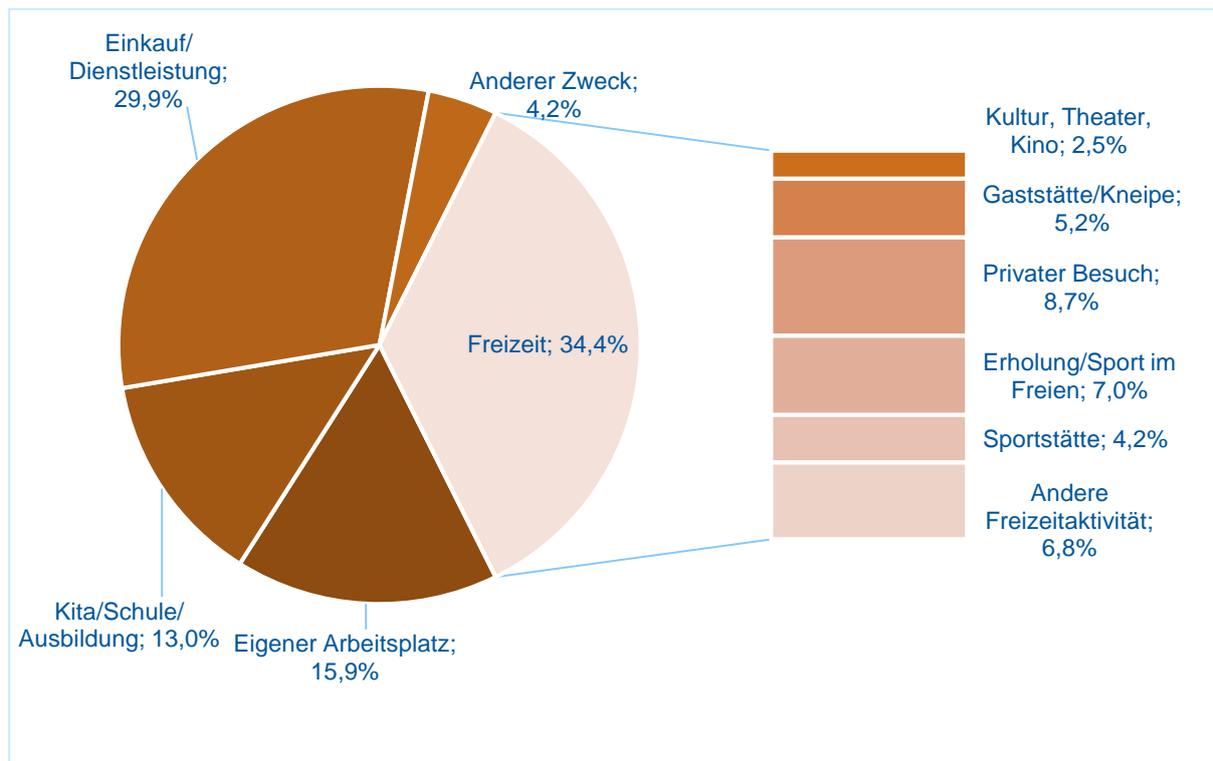


Abbildung 2-15: Wegezwecke der Wiesbadener Bevölkerung (eigene Darstellung nach Daten aus SrV 2013)

Für die verschiedenen Wegezwecke werden die Verkehrsmittel in unterschiedlichem Maße genutzt (Abbildung 2-16). Zu Fuß gehen spielt vor allem bei jenen Wegen eine Rolle, bei denen die Ziele häufig im Nahbereich liegen: Einkauf, Schule und Freizeit. Dagegen ist die Fahrradnutzung bei allen Zwecken gleichermaßen schwach. Selbst im Ausbildungsverkehr, der in vielen anderen Städten einen Schwerpunkt der Fahrradnutzung bildet, erreicht das Rad kaum einen Anteil von 4%. Umso stärker ist dagegen der ÖPNV auf Schul- und Ausbildungswegen, wo sein Anteil über ein Drittel ausmacht. Das Auto hat bei allen Wegezwecken eine starke Stellung. Während dies im Berufsverkehr durchaus typisch ist, erscheint der Pkw-Anteil im Schul- und Ausbildungsverkehr mit über einem Drittel und im Freizeitverkehr mit knapp der Hälfte der Wege ungewöhnlich hoch.

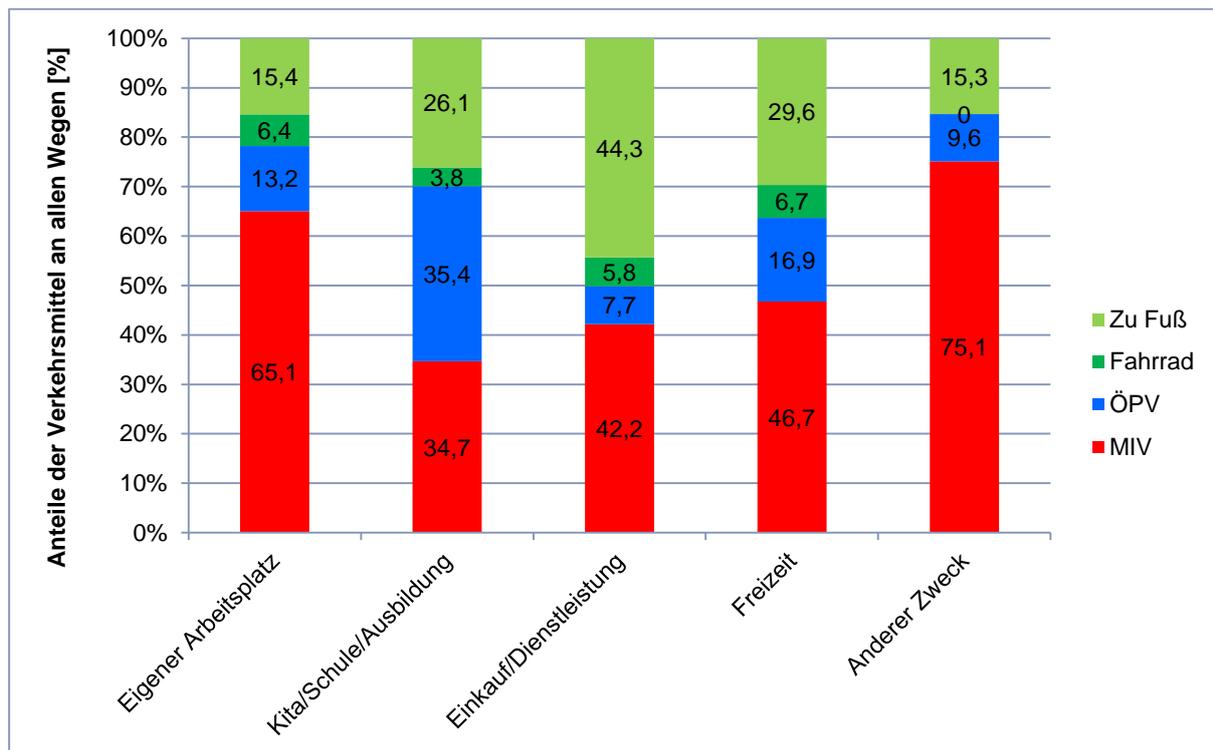


Abbildung 2-16: Modal Split in Wiesbaden nach Wegezwecken (eigene Darstellung - Daten aus SrV 2013)

## 2.1.6 Rahmenbedingungen für Nahmobilität

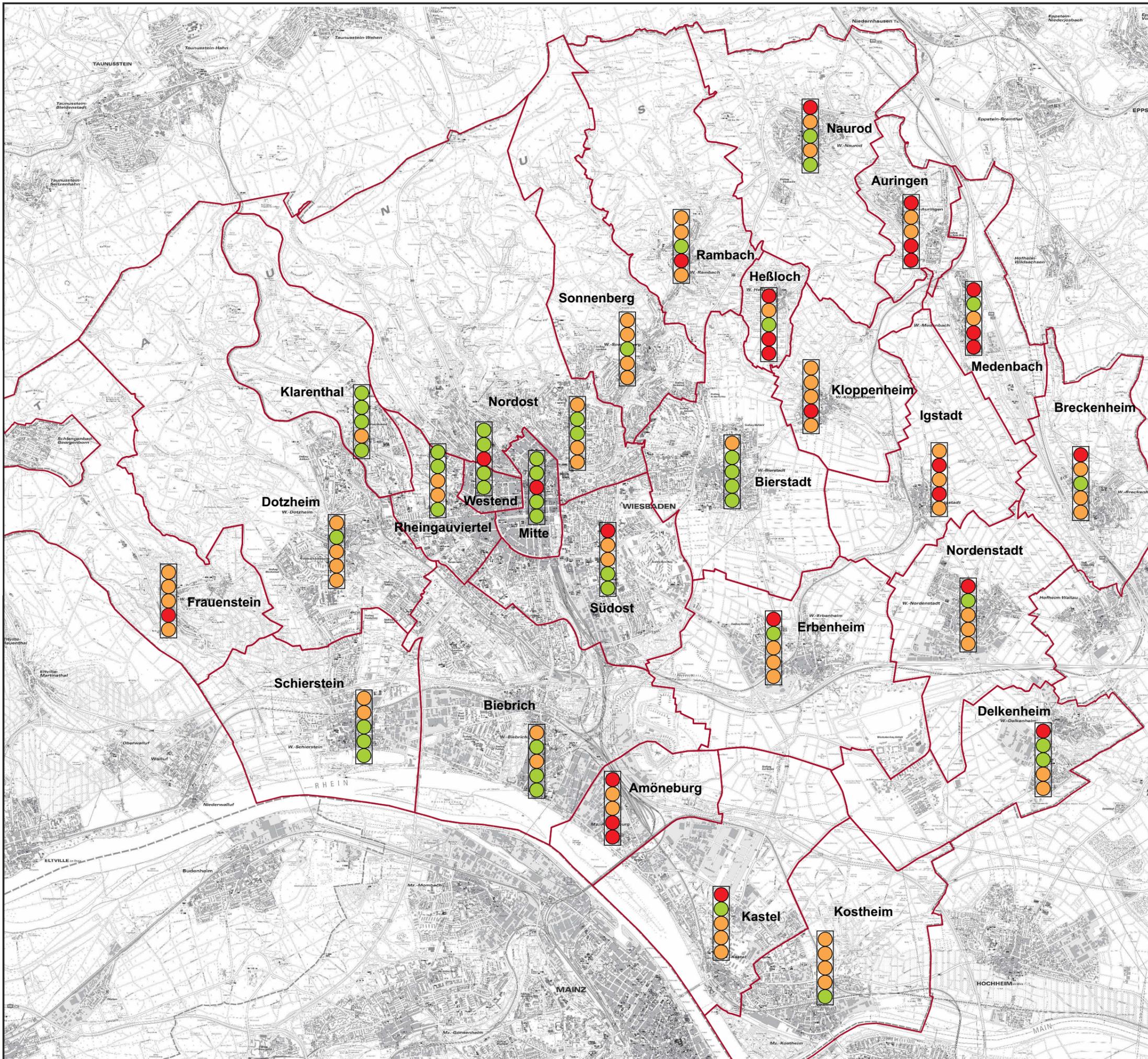
### Plan 2.1.1: Nahmobilität – Situation in den Stadtteilen

#### Tabelle A 2-1: Grunddaten Nahmobilität

Die Stadt ist gekennzeichnet durch eine vergleichsweise dichte Bebauung, Nutzungsmischung und viele dezentrale Nahversorgungszentren, die das Radfahren und zu Fuß gehen zur Erledigung der alltäglichen Bedürfnisse gut ermöglichen. Wie die SrV 2013-Daten zeigen, ist der durchschnittliche Wiesbadener Weg mit 20,3 Minuten bzw. 6,9 km verhältnismäßig kurz (vgl. Kapitel 2.1.5). Damit sind die Grundvoraussetzungen für einen hohen Stellenwert der Nahmobilität in Wiesbaden prinzipiell gut, eine Betrachtung der einzelnen Stadtteile ergibt dabei ein differenzierteres Bild. Eine erste Übersicht zur Situation der Nahmobilität in den Wiesbadener Stadtteilen mit Angaben zur Mobilität, zur Nahversorgungssituation, zu Schulschwerpunkten und nahmobilitätsaffinen Bevölkerungsanteilen ist in Plan 2.1.1 dargestellt, eine detaillierte Darstellung findet sich in Tabelle A 2-1 im Anhang.

Auffallend sind die hohen Motorisierungsraten von über 70% bis 85% in den Stadtteilen Auringen, Mainz-Kastel, Medenbach, Naurod, Erbenheim, Breckenheim, Heßloch, Mainz-Amöneburg, Südost, Nordenstadt und Delkenheim. Dieser geht dabei oft einher mit einem Fehlen von Nahversorgungs- und Schulangeboten. Hohe nahraumorientierte Bevölkerungsanteile finden sich v.a. im Norden. Die Schulen konzentrieren sich auf die Innenstadt und angrenzende Stadtteile mit einem deutlichen Schwerpunkt im Bezirk Südost; in den Stadtteilen Auringen,

Medenbach, Heßloch und Mainz-Amöneburg gibt es dagegen keine Grundschule mehr. Auch das Angebot an Nahversorgung ist sehr unterschiedlich. In vielen der kleineren Stadtteile wie Frauenstein, Mainz-Amöneburg, Igstadt, Kloppenheim, Medenbach, Rambach und Heßloch besteht nur ein Rumpfangenbot (Bäcker und/oder Metzger, Kiosk), bereits für den allgemeinen täglichen Bedarf muss in einen benachbarten Stadtteil gefahren werden. Ein Angebot für den täglichen und periodischen Bedarf findet sich neben der Innenstadt von Wiesbaden (Mitte) im Westend, in Südost, Bierstadt, Biebrich, Dotzheim, Erbenheim, Mainz-Kastel, Mainz-Kostheim und Schierstein. In den übrigen Stadtteilen findet sich ein Angebot zur Deckung des täglichen Bedarfs, wobei Supermärkte häufig am Siedlungsrand liegen und damit z.B. für Mobilitätseingeschränkte nur teilweise fußläufig zu erreichen sind (z.B. in Breckenheim).



- Nahmobilitätsampel**
- Motorisierungsgrad
  - ÖPNV-Erreichbarkeit
  - nahraumorientierte Bevölkerung
  - Nahversorgungsangebot
  - Schulen
- Motorisierungsgrad**
- >70
  - 40-70%
  - <40%
- ÖPNV-Erreichbarkeit**
- <79%
  - 80-94%
  - >95%
- nahraumorientierte Bevölkerung**  
(<17 Jahre und >65 Jahre)
- <29 %
  - 30-39%
  - >40%
- Nahversorgungsangebot**
- kein/geringes Angebot für tägl. Bedarf
  - gutes Angebot für den täglichen Bedarf
  - Angebot für tägl. u. periodischen Bedarf
- Schulangebot**
- keine Schule
  - Grundschule(n)
  - Grund- und weiterführende Schule(n)



Landeshauptstadt  
Wiesbaden



## VEP Wiesbaden 2030

Bestandsaufnahme Nahmobilität  
Situation in den Stadtteilen

Datum: 27.07.2016 ohne Maßstab



VERKEHRLÖSUNGEN







## IMPRESSUM

Auftraggeber



Landeshauptstadt Wiesbaden

Tiefbau- und Vermessungsamt

Gustav-Stresemann-Ring 15

65189 Wiesbaden

Telefon: 0611 31-2783

E-Mail: [tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de](mailto:tiefbauamt.verkehrsplanung@wiesbaden.de)