

# Fahrrad-Monitor Deutschland 2019

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Stand: 30.09.2019

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

**sinus**  MARKT- UND  
SOZIAL-  
FORSCHUNG  
Partner von INTEGRAL Wien

# Inhaltsverzeichnis (1/2)

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

	Seite
01 <u>Zentrale Ergebnisse</u>	10
02 <u>Methode und Stichprobe</u>	22
03 <u>Exkurs: Sinus-Milieus</u>	25
04 <u>Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln</u>	32
05 <u>Verkehrspolitik – Fahrradfreundlichkeit</u>	54
06 <u>Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung</u>	61
07 <u>Innovationen: Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge</u>	79
08 <u>Nutzungsanlässe des Fahrrads</u>	110

*In einer Detailübersicht auf den nächsten Seiten werden die Inhalte der einzelnen Kapitel genauer dargestellt*

# Inhaltsverzeichnis (2/2)

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

	Seite
09 <u>Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege</u>	120
10 <u>„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen</u>	139
11 <u>Fahrrad-Tourismus</u>	144
12 <u>Fahrradmarkt</u>	154
13 <u>Vergleich: Radfahrende auf dem Land vs. in der Stadt</u>	165
14 <u>Auswertung nach Sinus Milieus und Sinus-Milieu-Profilen</u>	183
15 <u>Anhang: Definitionen, Soziodemografie der Stichprobe und Lesehilfen</u>	207
16 <u>Ihre AnsprechpartnerInnen</u>	215

*In einer Detailübersicht auf den nächsten Seiten werden die Inhalte der einzelnen Kapitel genauer dargestellt*

# Thematische Neuerungen in der Studie 2019

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

- Der Themenkomplex „Fahrrad“ birgt eine enorme Dynamik und Entwicklungen. Um diesen zu entsprechen, werden bei jeder Welle **neue Befragungsinhalte** in die Studie integriert.
- In der Studie 2019 sind folgende Themen(-blöcke) **neu bzw. wurden erweitert**:
  - Elektrokleinstfahrzeuge (zukünftige Nutzung)
  - „protected bike lanes“
  - Sicherheit und Miteinander im Straßenverkehr
  - Pedelecs/E-Mobilität
  - Leasingangebote Fahrradkauf
  - Fahrrad-Tourismus (D-Routen + Radweg „Deutsche Einheit“)

# Detailübersicht (1/5)

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

\*Diese Ergebnisse werden auch in einem Zeitvergleich (Studien 2019-2017-2015) dargestellt

### 03 | Exkurs: Sinus-Milieus (ab Seite 25)

- Was sind die Sinus Milieus?
- Die „Kartoffelgrafik“
- Die Sinus-Milieus in Deutschland 2019
- Kurzvorstellung der Sinus-Milieus

### 04 | Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln (ab Seite 32)

- Verfügbare Verkehrsmittel\*
- Häufigkeit der Verkehrsmittel- Nutzung
- Art der Fahrrad- Nutzung
- Regelmäßige Fahrrad-Nutzung
- Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung\*
- Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern\*
- Gründe für Verkehrsmittel- Präferenz
- Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

### 05 | Verkehrspolitik - Fahrradfreundlichkeit (ab Seite 54)

- Fahrradfreundlichkeit der Politikebenen\*
- Fahrradfreundlichkeit der Landesregierungen
- Verbesserungen für Radverkehr

### 06 | Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung (ab Seite 61)

- Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt\*
- Sicherheit im Straßenverkehr\*
- Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr
- Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr
- Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr
- Genutzte Wegarten
- Fahrradhelmbesitz und –Nutzung\*
- Gründe für Fahrradhelmnutzung
  - Grund: Kampagne / Werbung

# Detailübersicht (2/5)

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

\*Diese Ergebnisse werden auch in einem Zeitvergleich (Studien 2019-2017-2015) dargestellt

### 07 | Innovationen: Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge (ab Seite 79)

- Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs
- Interesse an Pedelecs
- Einsatzmöglichkeiten für Pedelecs
- Gründe für fehlendes Interesse an Pedelecs
- Erfahrungen mit Pedelecs
- Nutzung von Pedelecs
- Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern
- Bekanntheit und Kaufpotential von Lastenrädern
- Kaufpotential von Lastenrädern
- Nutzungsmotivationen von Lastenrädern
- Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen
- Aussagen von Lastenradnutzenden oder –interessenten
- Bekanntheit und Verbreitung von Bike-Sharing
- Nutzung von Bike-Sharing
- Häufigkeit der Nutzung von Bike-Sharing
- Aussagen rund um Bike-Sharing
- Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

### 08 | Nutzungsanlässe des Fahrrads (ab Seite 110)

- Nutzung der Verkehrsmittel
- Anlass der Fahrradnutzung
- Fahrradfahrende Kinder- Nutzungsintensität
- Zufriedenheit mit der Abstellsituation
- Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

### 09 | Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege (ab Seite 120)

- Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte
- Fahrradfreundlichkeit -Arbeits-bzw. Bildungsstätte
- Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nach Wetterbedingungen
- Nutzung des Fahrrads zum Pendeln in eine Großstadt
- Kombination mit ÖPV zur Arbeit/Bildungsstätte\*
- Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte
- Wahrgenommene Gefahren
- Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte
- Bekanntheit und Nutzung Radschnellwege
- Bewertung der Randschnellweg-Initiative
- Radschnellwege und Pendelpotential

# Detailübersicht (3/5)

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

\*Diese Ergebnisse werden auch in einem Zeitvergleich (Studien 2019-2017-2015) dargestellt

### 10 | „Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen (ab Seite 139)

- „Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen
- Fahrradstraßen – Nutzung und Bekanntheit
- Bevorzugung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radverkehrsführungen
- Vorteile von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radverkehrsführungen

### 11 | Fahrrad- Tourismus (ab Seite 144)

- Fahrradtour in den letzten 2 Jahren
- Dauer der längsten Fahrradtour
- Bekanntheit der „D- Routen“
- Bekanntheit und Nutzung von D-Routen
- Nutzung von D-Routen
- D-Routen – Kontext der Nutzung und Bewertung
- D-Routen – negative Bewertung
- Bekanntheit und Nutzung Radweg „Deutsche Einheit“

### 12 | Fahrradmarkt (ab Seite 154)

- Genutzter Fahrradtyp\*
- Genutzter Pedelectyp
- Pläne zum Fahrradkauf\*
- Leasingangebote des Arbeitgebers bei Fahrradkauf

# Detailübersicht (4/5)

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

### 13 | Vergleich: Radfahrende auf dem Land vs. in der Stadt (ab Seite 165)

- Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung
- Verkehrsmittel-Beliebtheit
- Zukünftig vermehrte Verkehrsmittel-Nutzung
- Häufigkeit der Fahrradnutzung
- Art der Fahrradnutzung
- Verbesserungen für Radverkehr
- Aussagen zum Radfahren in der Gemeinde / Stadt
- Gründe für Unsicherheit
- Genutzte Wegarten
- Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs
- Anschaffung eines Lastenrades
- Verfügbarkeit und Nutzung von Bike-Sharing
- Anlass der Fahrradnutzung
- Kombination mit ÖPV zur Arbeit / Bildungsstätte
- Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte
- Zusammenfassung: Land vs. Stadt

### 14 | Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus-Mileu-Profile (ab Seite 183)

- Gründe für das Nutzen des Fahrrades als Verkehrsmittel
  - Fahrradfreundlichkeit der Politik
  - Verbesserungen für Radverkehr
  - Aussagen rund ums Fahrradfahren
  - Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr
  - Aussagen rund um Bike-Sharing
  - Anlass der Fahrrad-Nutzung
  - Zufriedenheit mit der Abstellsituation
  - Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte
  - Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte
- 
- |                           |                     |
|---------------------------|---------------------|
| ▪ Konservativ-Etablierte  | ▪ Sozialökologische |
| ▪ Liberal- Intellektuelle | ▪ Bürgerliche Mitte |
| ▪ Performer               | ▪ Traditionelle     |
| ▪ Expeditiv               | ▪ Prekäre           |
| ▪ Adaptiv-Pragmatische    | ▪ Hedonisten        |



# Detailübersicht (5/5)

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

### 15 | Anhang (ab Seite 207)

- Definition zentraler Begriffe
- Soziodemographie der Befragungsteilnehmenden
- Soziodemographie der Radfahrenden
- Lesehilfe
- Ihre AnsprechpartnerInnen beim SINUS-Institut

# 01 Zentrale Ergebnisse

# Zentrale Ergebnisse

## Verkehrsmittelverfügbarkeit und -Nutzung

- In 76 Prozent der deutschen Haushalte gibt es mindestens ein Fahrrad (ohne elektrische Unterstützung), in 14 Prozent ein Pedelec.
- 78 Prozent der Menschen in Deutschland fahren Rad, d.h. nutzen das Fahrrad oder Pedelec mindestens selten.
- 44 Prozent nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec regelmäßig, d.h. täglich oder mehrmals pro Woche als Verkehrsmittel und/oder in der Freizeit.
  - Die jüngste Altersgruppe (14-19 Jahre) fährt am häufigsten mit dem Fahrrad, am zweithäufigsten die Gruppe der 20-29-Jährigen; mit zunehmendem Alter geht die Nutzung weiter zurück.
  - Schwerpunkte in den Sinus-Milieus finden sich bei den Expositiven und Hedonisten (54 und 49 Prozent). Am seltensten fahren die Milieus der Prekären und Traditionellen (29 und 32 Prozent).
- Der Trend der Fahrradnutzung ist positiv. Im Vergleich zu 2017 steigt die regelmäßige Nutzung des Fahrrads um 3 Prozentpunkte, im Vergleich zu 2015 um 6 Prozentpunkte.
- Auch die Beliebtheit des Fahrrads ist im Jahresvergleich weiter gestiegen.
  - 2019 geben 65 Prozent an, das Fahrrad als Verkehrsmittel gern oder sehr gern zu nutzen. Im Vergleich zu 2017 ist dies ein Zuwachs um 1 und zu 2015 ein Zuwachs um 10 Prozentpunkte. Noch höher im Kurs steht das Fahrrad als Freizeitbeschäftigung. Hier geben 70 Prozent an dieses (sehr) gern zu nutzen (2017: +7PP, 2015: +11 PP)
  - Das Auto verliert an Popularität und steht mit 71% nur noch knapp vor dem Fahrrad als Freizeitbeschäftigung. (2017: -4PP, 2015: -8PP)

# Zentrale Ergebnisse

## Verkehrsmittelverfügbarkeit und -Nutzung

- Im Verkehrsmittelvergleich punktet das Rad mit den Aspekten Gesundheit, Umwelt und Kosten.
- In Zukunft wollen 41 Prozent der Befragten das Fahrrad häufiger nutzen.
  - Bei den Jüngeren (14-19 Jahre) ist der Wunsch mit 63 Prozent besonders ausgeprägt.
- 13 Prozent wollen künftig vermehrt einen E-Scooter (Elektrokleinstfahrzeug) nutzen.

# Zentrale Ergebnisse

## Verkehrspolitik

- Hinsichtlich der Fahrradfreundlichkeit besteht aus Sicht der Befragten noch Verbesserungspotential.
  - 42 Prozent geben der Bundesregierung die Noten 1 bis 3, wenn es um Fahrradfreundlichkeit geht. Das sind 10 Prozentpunkte weniger als in 2017.
  - Die Landesregierungen (49 Prozent) und die Kommunalpolitik (53 Prozent) schneiden etwas besser ab, verlieren allerdings gegenüber 2017 10 und 11 Prozentpunkte.
- Die dringlichsten Forderungen an die Politik lauten:
  - Mehr Radwege bauen (60 Prozent)
  - Bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (53 Prozent) und den Fußgängern (45 Prozent)
  - Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten (44 Prozent)
  - Sichere Fahrrad-Abstellanlagen (44 Prozent)
  - Mehr Fahrradstraßen einrichten (43 Prozent)

# Zentrale Ergebnisse

## Miteinander, Sicherheitsgefühl und Helmnutzung

- Etwa die Hälfte der Befragten (49 Prozent) gibt an, dass ihnen das Fahrradfahren in ihrer Gemeinde Spaß macht.
- Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren steigt: 56 Prozent der Radfahrenden geben an, dass sie sich sehr oder eher sicher fühlen (2017: 53 Prozent). 44 Prozent fühlen sich dementsprechend weniger sicher auf dem Fahrrad.
  - Insbesondere ältere Personen fühlen sich (eher) unsicher. 53 Prozent der 50-59-Jährigen und 49 Prozent der 60-69-Jährigen fühlen sich unsicher.
  - Am wenigsten sicher fühlen sich die Milieus der Prekären und Sozialökologischen. 64 Prozent der Prekären und 53 Prozent der Sozialökologischen geben an, sich (eher) unsicher zu fühlen.
  - Für Unsicherheit sorgen v.a. zu viel Verkehr (68 Prozent), rücksichtslose Autofahrer (68 Prozent) und zu wenig separate Radwege (59 Prozent).
- Auch die Helmnutzung unter den Radfahrenden steigt im Jahresvergleich – 38 Prozent tragen immer oder meistens einen Kopfschutz. Das sind 8 Prozentpunkte mehr als 2017.
  - Am seltensten trägt die jüngste befragte Altersgruppe zwischen 14 und 19 Jahren (27 Prozent) einen Helm, am häufigsten die Gruppe der 30-39-Jährigen (46 Prozent).
  - Am häufigsten Helm tragen die sportlich-orientierten Performer (43%) sowie die Sozialökologischen und Liberal-Intellektuellen (jeweils 42%).

# Zentrale Ergebnisse

## Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge

- 24 Prozent der Befragten sind schon mit einem Pedelec gefahren, 11 Prozent besitzen eines (=14 Prozent der Radfahrenden).
  - Generell stoßen Pedelecs bei 45 Prozent auf ein (hohes) Interesse. Hier sind es vor allem die Männer sowie die 50-59-Jährigen, die ein überdurchschnittliches Interesse zeigen (jeweils 50 Prozent).
  - Die größten Vorzüge eines Pedelecs sind nach Meinung der Interessierten die Nutzung des Rades auf längeren und auf bergigen Strecken.
- 54 Prozent kennen Lastenräder, aber nur 2 Prozent der Befragten nutzen sie.
  - 10 Prozent aller Befragten können sich vorstellen eines anzuschaffen. Hier sind eher jüngere Personen interessiert.
  - Besonders interessiert sind Personen aus den Sinus-Milieus der Expeditiven (28 Prozent) und Performer (27 Prozent).
- 69 Prozent der Befragten haben von Bike-Sharing (öffentlichen Mietradsystemen) gehört und 17 Prozent haben es schon einmal genutzt.
  - Sinus-Milieu-Schwerpunkte bei der Nutzung befinden sich bei den Performern und den Expeditiven.
  - 5 Prozent derjenigen, die von Bike-Sharing gehört haben, nutzen das System mindestens mehrmals pro Monat.
- 2 Prozent planen, sich in den nächsten 12 Monaten sicher und 12 Prozent vielleicht ein Elektrokleinstfahrzeug zu kaufen.

# Zentrale Ergebnisse

## Anlässe der Fahrradnutzung

- Am häufigsten wird das Rad für kurze Erledigungen bzw. zum Einkaufen genutzt (66 Prozent mindestens ein paar mal pro Monat).
- 51 Prozent der Berufstätigen nutzen es mindestens ein paar mal pro Monat auf dem Weg zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte und 58 Prozent der Befragten in Ausbildung auf dem Weg zur Bildungsstätte (Schule/Universität/Ausbildung).
- Die überwiegende Mehrheit der Radfahrenden empfindet die Mitnahme des Fahrrads in Nah- und Regionalverkehrszügen als (sehr) wichtig (62 Prozent), etwa die Hälfte zeigt sich damit auch zufrieden. Die Mitnahme in Fernverkehrszügen ist den Radfahrenden am zweitwichtigsten (48%). Nur 32 Prozent bewerten die Mitnahmemöglichkeit mit gut bzw. eher gut.
- Über die Hälfte der Kinder bis 15 Jahren (53 Prozent) fährt mindestens mehrmals pro Woche mit dem Rad.
- 17 Prozent der Radfahrenden transportieren gelegentlich Kinder oder Erwachsene auf dem Fahrrad.



# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege

- Etwas weniger als ein Drittel der berufstätigen bzw. sich in Ausbildung befindlichen Befragten geben an, das Fahrrad mindestens ein paar mal pro Woche auf dem Weg zur Arbeit bzw. Bildungsstätte zu nutzen.
  - Das Fahrrad wird häufiger zum Pendeln bei jungen Menschen und in städtischen Räumen genutzt.
  - Unter den Berufstätigen nutzen 28 Prozent das Fahrrad auf dem Weg zu Arbeit und unter den sich in Ausbildung befindlichen Personen nutzen es 41 Prozent.
- Innerhalb der Gruppe der Radpendelnden kombinieren 28 Prozent (berufstätig) bzw. 25 Prozent (in Ausbildung) das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Befragte, die das Rad nicht oder nur unregelmäßig zum Pendeln nutzen, geben als Grund am häufigsten an, dass der Weg zu weit ist (42%) oder sie Wind und Wetter ausgesetzt sind (41%). 19 Prozent fahren nicht mit dem Rad zur Arbeit-/Bildungsstätte, weil es ihnen zu gefährlich ist.
- 41 Prozent der Befragten haben 2019 schon von Radschnellwegen, einem neuen Infrastrukturstandard für den Radverkehr, gehört. 7 Prozent haben einen Radschnellweg genutzt.
  - Die Errichtung von Radschnellwegen wird grundsätzlich sehr positiv bewertet. 37 Prozent der bisher noch nicht Pendelnden würden das Fahrrad nutzen, wenn es Radschnellwege auf ihrem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte geben würde. 74 Prozent der bereits Pendelnden würden das Rad häufiger als bisher nutzen.

# Zentrale Ergebnisse

## „Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

- Etwa 40 Prozent der Befragten haben von dem Konzept der „protected bike lanes“ gehört, aber nur 7 Prozent haben eine protected bike lane genutzt.
- Die Fahrradstraßen sind mit 70 Prozent deutlich mehr Befragten bekannt. Etwa ein Drittel ist bereits auf einer Fahrradstraße gefahren (34 Prozent).
  - Es zeigen sich Stadt-Land-Unterschiede: Während in ländlichen Räumen 25 Prozent der Befragten Fahrradstraßen genutzt haben, sind es in urbanen Räumen 35 Prozent.
  - Etwas weniger als die Hälfte der Radfahrenden, die schon einmal eine Fahrradstraße genutzt haben, präferieren diese Form von Radverkehrsführung gegenüber anderen Radwegen (48%).
  - Die größten Vorteile der Fahrradstraße sehen die Befragten in der Straßenbreite und darin, dass keine anderen Verkehrsmittel die Fahrradstraße nutzen dürfen, sofern nicht ausdrücklich erlaubt.

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradtourismus

- 44 Prozent der Radfahrenden haben in den letzten zwei Jahren eine Fahrradtour von einem halben Tag oder länger gemacht.
  - Bei 69 Prozent der Radreisenden dauerte der längste Ausflug bis zu einem Tag.
- Das Deutschlandroutennetz (D-Netz) über rund 11.700 km kennen 15 Prozent der Befragten. 8 Prozent haben eine oder mehrere D-Routen genutzt.
  - Am häufigsten genutzt wurden dabei die Rhein-Route (20 Prozent der Nutzenden) sowie der Elberadweg (17 Prozent).
  - Die Mehrheit hat die D-Routen im Rahmen einer längeren Fahrradtour genutzt (60 Prozent).
- Der „Radweg Deutsche Einheit“ ist 9 Prozent der Befragten ein Begriff. 3 Prozent haben ihn genutzt.

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradmarkt

- 2019 planen 31 Prozent der Befragten in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines neuen Fahrrads. Die Ausgabebereitschaft liegt mit 865 Euro deutlich über dem Durchschnittswert aus dem Jahr von 2017 (+184€).
  - Die Wahl fällt besonders häufig auf das Pedelec: 42 Prozent geben an, sich ein Pedelec zulegen zu wollen. Gegenüber 2017 ist dies ein deutlicher Anstieg von 27 Prozentpunkten.
  - Darauf folgt das herkömmliche Fahrrad mit 32 Prozent und das Mountainbike mit 22 Prozent. Ein Lastenrad zu kaufen, planen aktuell 5 Prozent der potentiellen KäuferInnen.
  - Am höchsten ist die Ausgabebereitschaft bei den Pedelecs mit durchschnittlich 1244 Euro.
- Aktuell werden unter den Radfahrenden in Deutschland herkömmliche Räder wie z.B. Damenräder, Stadt- bzw. Cityräder am häufigsten genutzt (62 Prozent). Im Vergleich zu 2017 ist ein Rückgang um 5 Prozentpunkte zu verzeichnen. Im Gegenzug werden Mountainbikes (27 Prozent; +2PP) und Trekkingräder (17 Prozent; +3PP) beliebter.
  - Pedelecs verwenden aktuell 14 Prozent der Radfahrenden und 3 Prozent nutzen Lastenräder.

# Zentrale Ergebnisse

## Land vs. Stadt

- Bei der Verkehrsmittelnutzung finden sich deutliche Stadt-Land-Unterschiede.
  - Das Auto spielt in ländlichen Räumen mit weniger als 20.000 EinwohnerInnen eine zentrale Rolle. 77 Prozent nutzen das Auto täglich bis mehrmals pro Woche. Mit steigender Ortsgröße sinkt die Nutzung bis auf 51 Prozent in Städten mit mehr als 500.000 EinwohnerInnen.
  - Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln im Nah- und Regionalverkehr verhält es sich umgekehrt – diese nutzen nur 18 Prozent der Landbevölkerung regelmäßig, in den großen Großstädten mit über 500.000 EinwohnerInnen sind es 54 Prozent.
  - Das Fahrrad/Pedelec wird auf dem Land am seltensten genutzt (33 Prozent). In Städten ab 20.000 EinwohnerInnen ist die Nutzungsrate unabhängig von der Einwohnerzahl und liegt zwischen 44 und 46 Prozent.
- In der Stadt wird das Fahrrad häufiger als Verkehrsmittel genutzt als auf dem Land (40 Prozent Stadt vs. 26 Prozent Land). Auch in der Freizeit befindet das Fahrrad in der Stadt etwas häufiger im Einsatz (+6 PP Stadt vs. Land).
- Lastenräder und Bike-Sharing sind eher in Städten von Relevanz.
  - In der Stadt haben mehr Befragte als auf dem Land schon von Mieträdern gehört (+15 PP Stadt vs. Land). Während 62 Prozent der Befragten aus der Stadt angeben, ein Mietradsystem im Wohnort zu haben, trifft dies nur auf 10 Prozent der Landbevölkerung zu.
  - Befragte aus städtischen Räumen können sich eher als Befragte aus ländlichen Räumen vorstellen, sich ein Lastenrad zuzulegen. (11 Prozent Stadt vs. 7 Prozent Land)
- Bei den Pedelecs unterscheiden sich sowohl die Nutzung, Erfahrungen als auch das Interesse der Befragten vom Land oder aus der Stadt nur geringfügig.

02

## Methode und Stichprobe

# Hintergrund der Studie

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

- Der „**Fahrrad-Monitor**“ erhebt alle zwei Jahre das **subjektive Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland**. Dafür werden im Rahmen einer **repräsentativen Online-Studie** Bürgerinnen und Bürger zwischen **14 und 69 Jahren** im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums befragt.
  - Nach 2009, 2011, 2013, 2015 und 2017 handelt es sich 2019 um die sechste Welle
  - Der Fahrrad-Monitor wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert
- Im Jahr 2017 gab es erstmals die Möglichkeit, dass einzelne Bundesländer, Regionen oder Städte ihre Fallzahl im Rahmen der deutschlandweiten Befragung gezielt erhöhen konnten, um verlässliche und spezifische Aussagen auf Bundeslandebene zu generieren.
- Dieses Angebot nutzten **2019** insgesamt **4 Bundesländer** in Deutschland.

# Methode & Stichprobe

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

- Methode: Online-Befragung mit 3.053 in Deutschland lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
  - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung und Ortsgrößenklasse (Quotenstichprobe)
- Dauer eines Interviews: ca. 22 Minuten
- Befragungszeitraum: Mai/Juni 2019





03

## Exkurs: Sinus-Milieus

# Was sind die Sinus-Milieus<sup>®</sup>?

- Die Sinus-Milieus<sup>®</sup> fassen Menschen zusammen, die sich in Lebensauffassung und Lebensweise ähneln
  - Ähnliche Grundorientierung, Werte
  - Ähnlicher Lebensstil, Geschmack
  - Ähnliche Kommunikationsstrukturen
  - Ähnliche Wohnumfelder



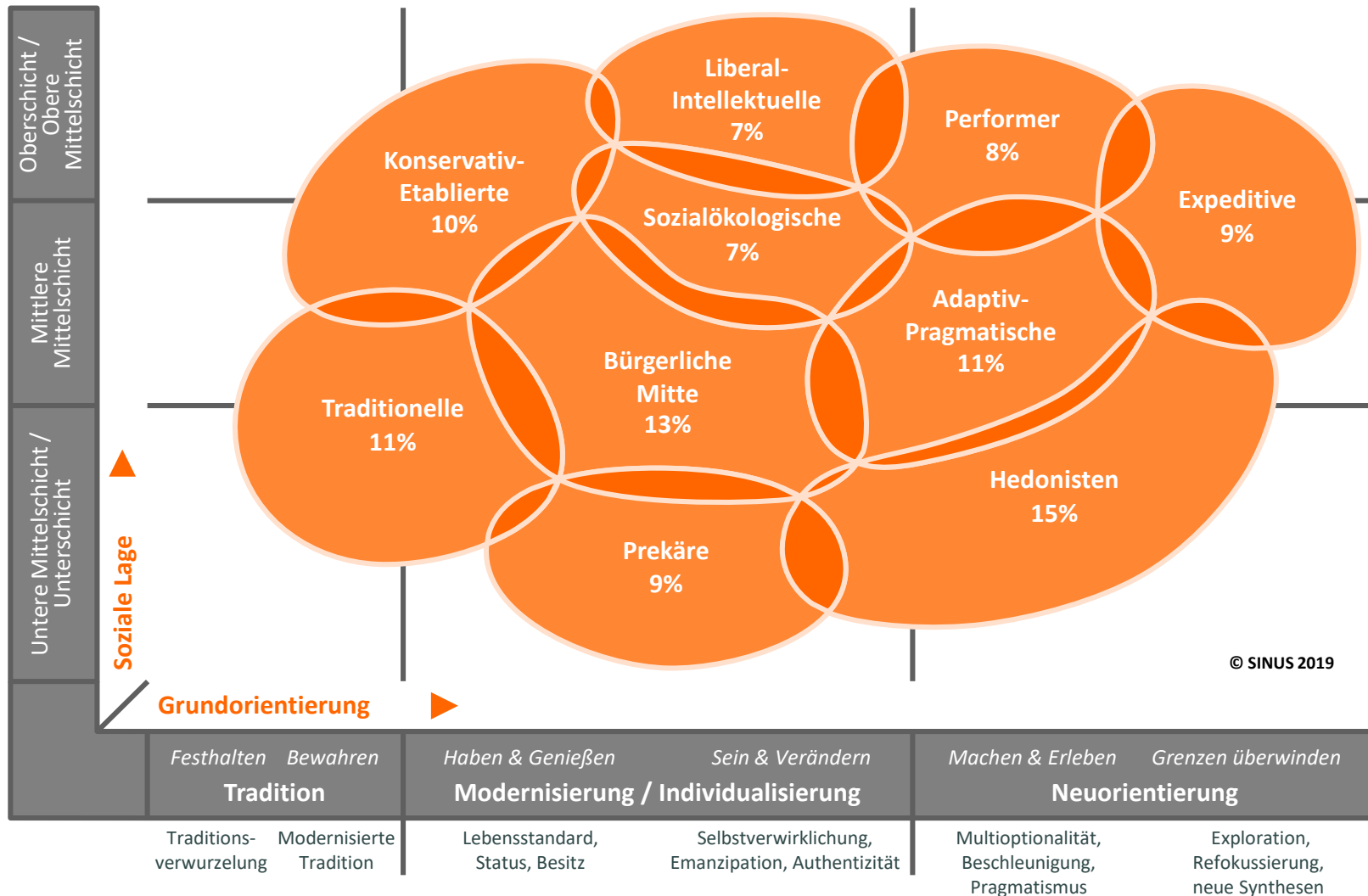
**"Gruppen von Gleichgesinnten"**

# Die "Kartoffelgrafik"

- Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt die aktuelle Milieulandschaft und die Position der verschiedenen Milieus in der deutschen Gesellschaft nach sozialer Lage und Grundorientierung.
- Je höher ein bestimmtes Milieu in dieser Grafik angesiedelt ist, desto gehobener sind Bildung, Einkommen und Berufsgruppe; je weiter es sich nach rechts erstreckt, desto "moderner" ist die Grundorientierung des jeweiligen Milieus.
- In dieser "strategischen Landkarte" können Produkte, Marken und Medien positioniert werden.
- Was die Grafik auch zeigt: Die Grenzen zwischen den Milieus sind fließend; Lebenswelten sind nicht so (scheinbar) exakt eingrenzbar wie soziale Schichten. SINUS nennt das die "Unschärferelation der Alltagswirklichkeit".

# Die Sinus-Milieus® in Deutschland 2019

## Soziale Lage und Grundorientierung



# Kurzbildung der Sinus-Milieus<sup>®</sup>

## Gesellschaftliche Leitmilieus



### **Konservativ-Etablierte – Das klassische Establishment**

**Erfolgsethik**

**Exklusivität**

**Führungsanspruch**

**Gesellschaftliche  
Verantwortung**

**Standesbewusstsein**

**Entre-Nous-Abgrenzung**

### **Liberal-Intellektuelle – Die aufgeklärte Bildungselite**

**Liberaler Grundhaltung**

**Postmaterielle Wurzeln**

**Kritische Weltsicht**

**Selbstbestimmung  
und Selbstentfaltung**

**Kosmopolitisch**

**Kunst und Kultur**

### **Performer – Die effizienzorientierte Leistungselite**

**Global-ökonomisches  
Denken**

**Networker und  
Multitasker**

**Konsum- und Stil-  
Avantgarde**

**Kompetitive  
Grundhaltung**

**Technik- und IT-Affinität**

**Zunehmende  
Etablierungstendenz**

### **Expeditive – Die ambitionierte kreative Avantgarde**

**(Transnationale)  
Trendsetter**

**Mental und geografisch  
mobil**

**Online und offline  
vernetzt**

**Zielorientiert – aber kein  
Karrieredenken**

**Individualismus und  
Nonkonformismus**

**Auf der Suche nach neuen  
Grenzen und Lösungen**

# Kurzvorstellung der Sinus-Milieus®

## Milieus der Mitte



Sozialökologische – <i>Das engagierte gesellschaftskritische Milieu</i>	
Ausgeprägtes ökologisches und soziales Gewissen	Globalisierungs-Skeptiker
Normative Vorstellung vom "richtigen" Leben	Bannerträger von Political Correctness und Diversity
Kritik der Wachstums- und Konsumgesellschaft	Achtsamkeit und Multikulturalismus



Bürgerliche Mitte – <i>Der bürgerliche Mainstream</i>
Leistungs- und Anpassungsbereitschaft
Bejahung der gesellschaftlichen Ordnung
Wunsch nach beruflicher und sozialer Etablierung
Gesicherte und harmonische Verhältnisse
Wachsende Abstiegsängste



Adaptiv-Pragmatische – <i>Die moderne junge Mitte</i>
Die gesellschaftliche Mitte der Zukunft
Lebenspragmatismus und Nützlichkeitsdenken
Leistungs- und Anpassungsbereitschaft
Spaß, Komfort und Unterhaltung
Flexibilität und Weltoffenheit
Bedürfnis nach Verankerung und Zugehörigkeit

# Kurzvorstellung der Sinus-Milieus<sup>®</sup>

## Milieus der unteren Mitte / Unterschicht

<b>Traditionelle –</b> <i>Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation</i>
<b>Kleinbürgerliche Welt</b>
<b>Traditionelle Arbeiterkultur</b>
<b>Bescheidenheit, Sparsamkeit</b>
<b>Anpassung an die Notwendigkeiten</b>
<b>Bodenständigkeit</b>
<b>Zunehmendes Gefühl des Abgehängtseins</b>



<b>Prekäre –</b> <i>Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht</i>
<b>Selbstbild als Benachteiligte der Gesellschaft</b>
<b>Zukunftsängste und reaktive Grundhaltung</b>
<b>Wunsch nach Konsum, Prestige und Anerkennung</b>
<b>Bemüht, mitzuhalten</b>
<b>Ausgrenzungserfahrungen</b>
<b>Verbitterung und Ressentiments</b>



<b>Hedonisten –</b> <i>Die spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte</i>
<b>Leben im Hier und Jetzt</b>
<b>Unbekümmertheit, Coolness</b>
<b>Spontaner Konsumstil</b>
<b>Trendorientierung</b>
<b>Häufig angepasst im Beruf</b>
<b>Ausbrechen aus den Zwängen des Alltags in der Freizeit</b>



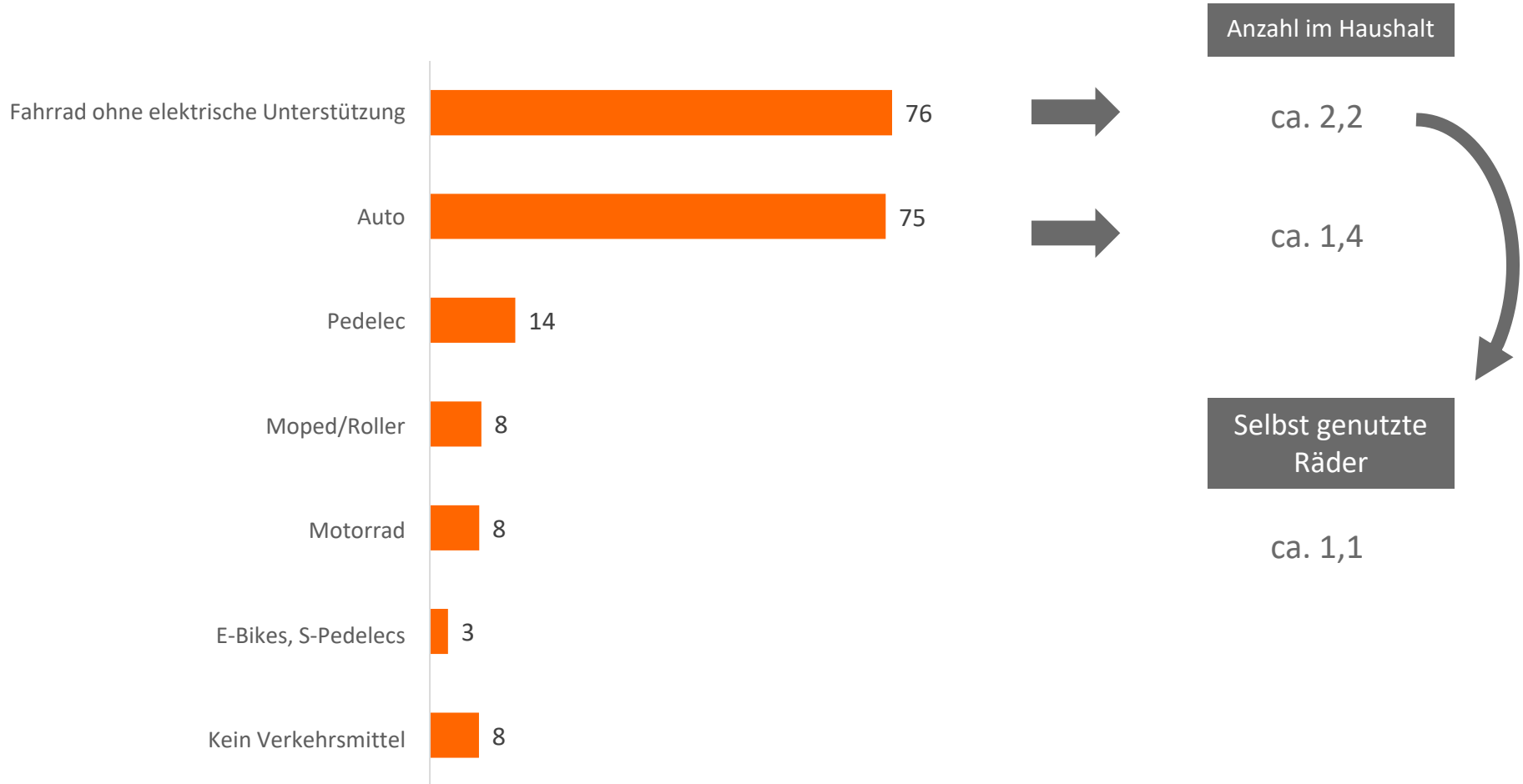
04

## Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln



# Verfügbare Verkehrsmittel

„Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt?“ (Mehrfachnennung möglich)



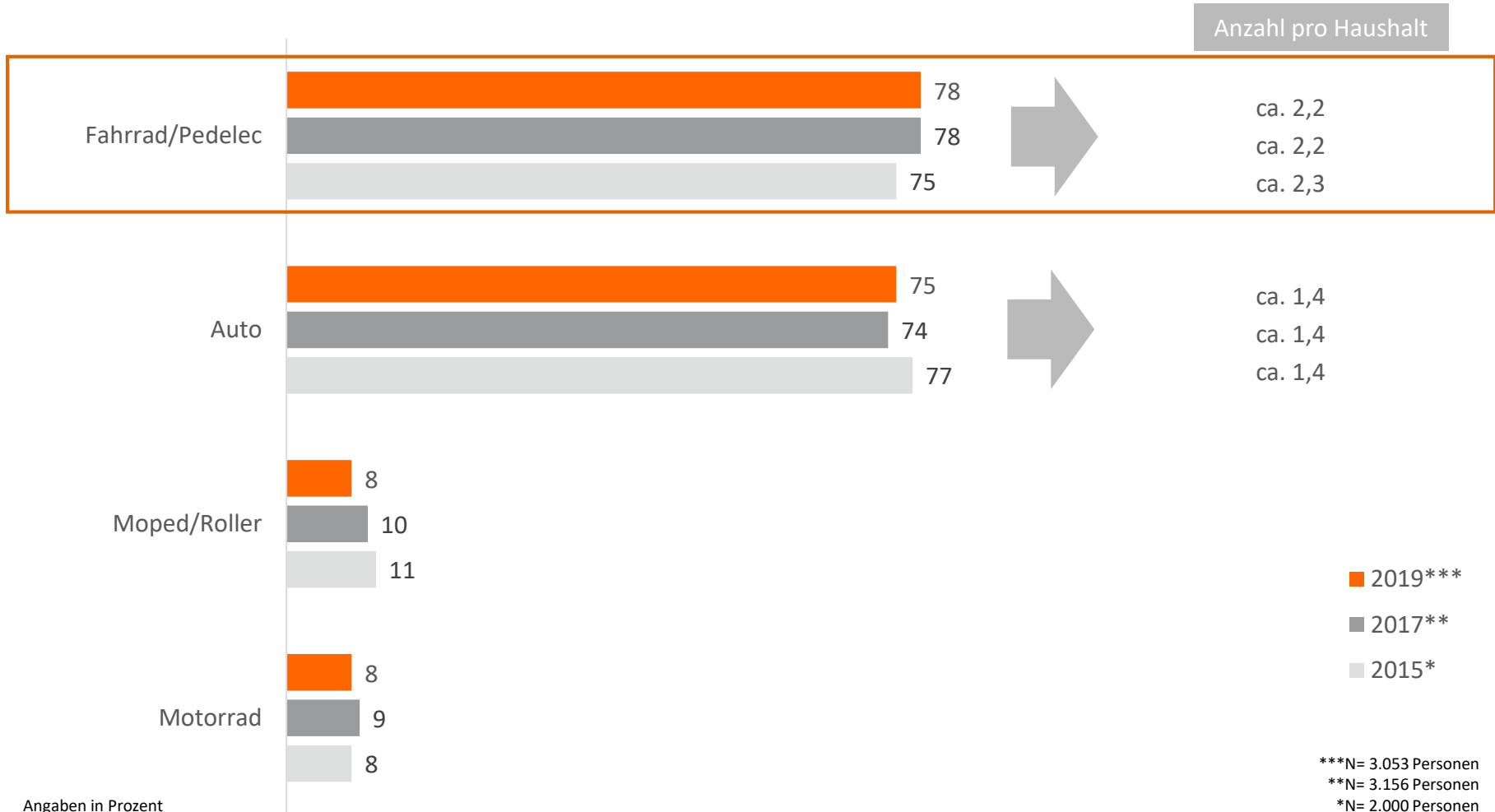
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Verfügbare Verkehrsmittel

## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

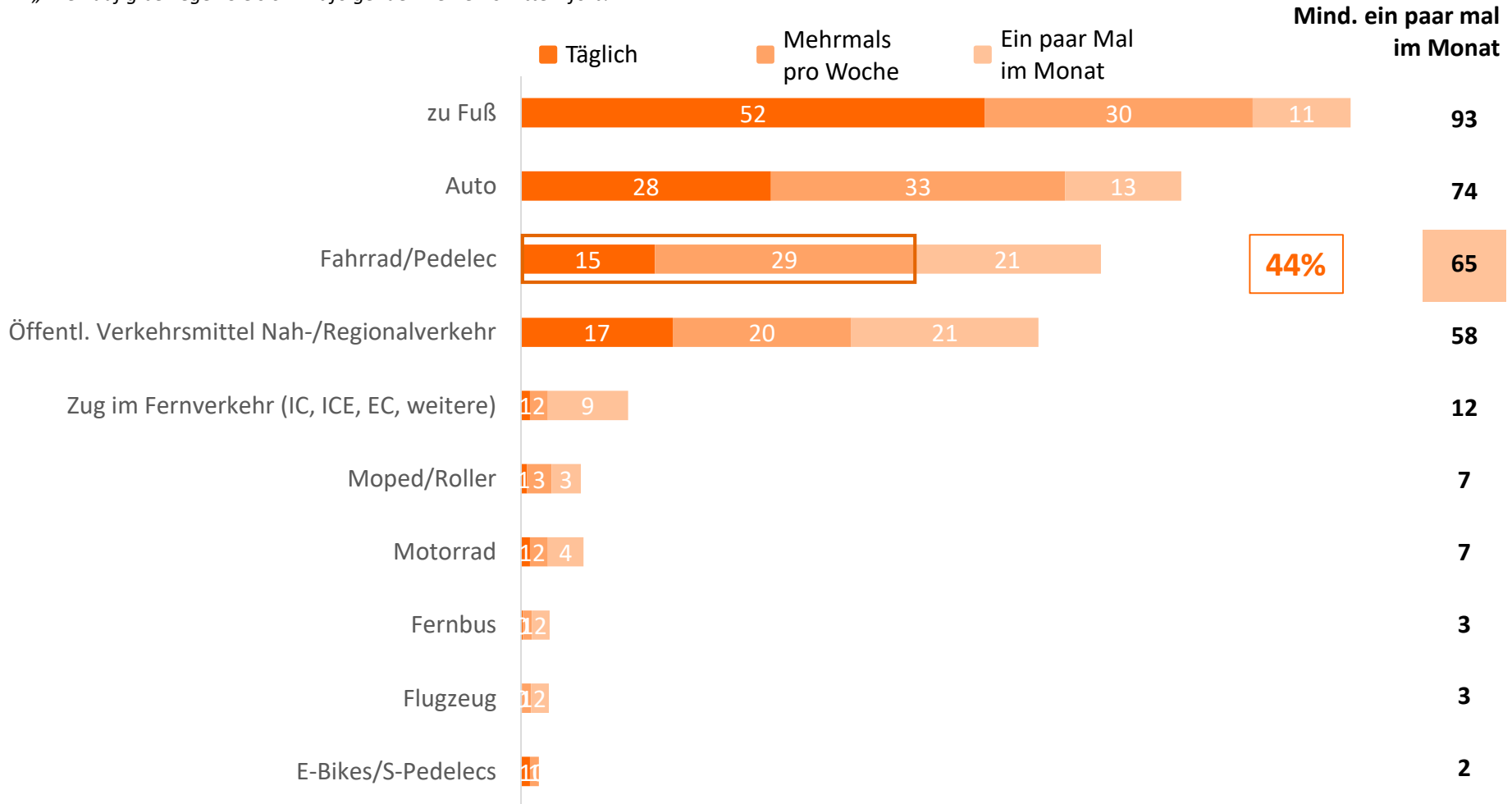
„Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt?“ (Mehrfachnennung möglich)



# Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

## Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“



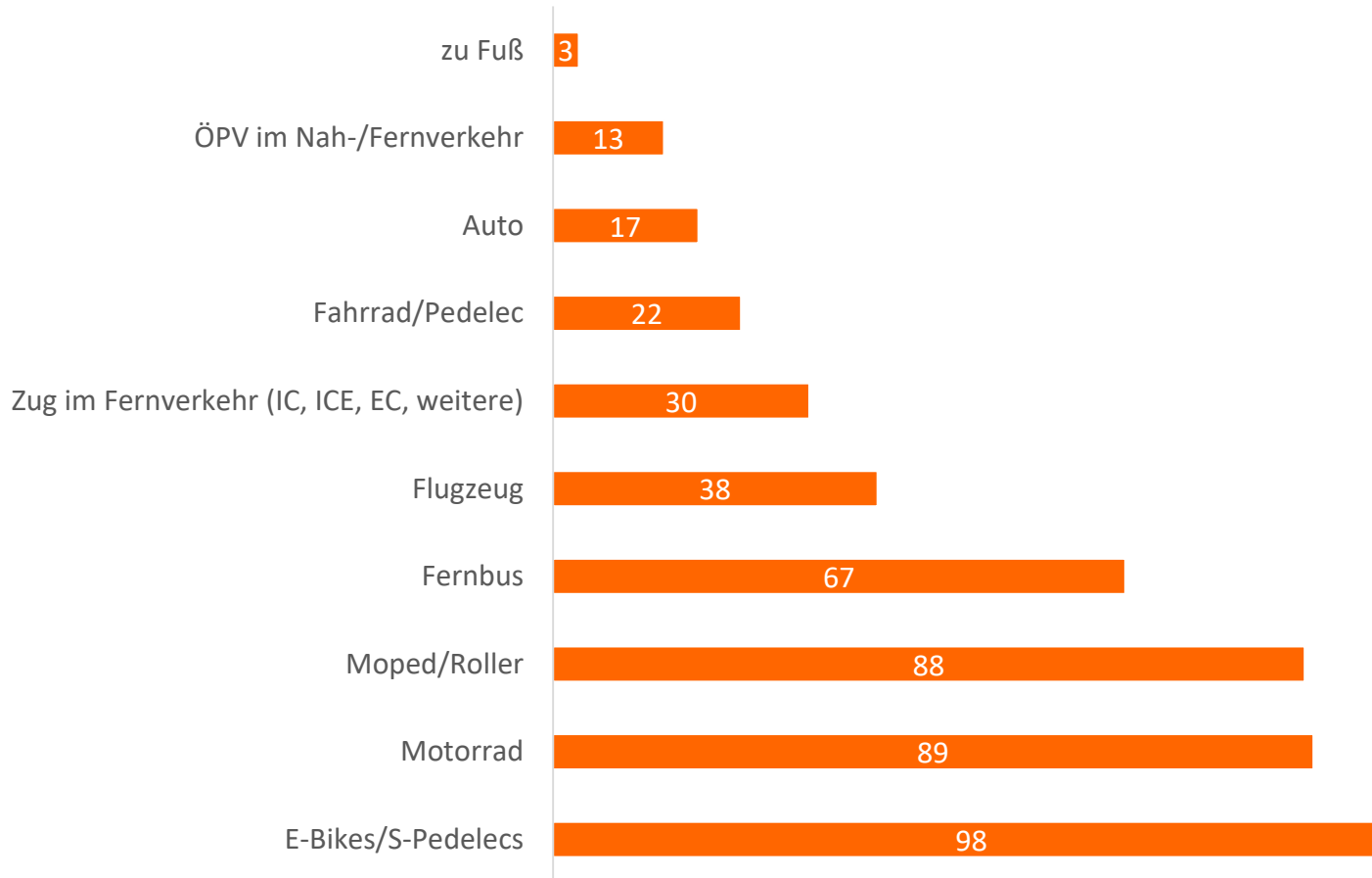
Angaben in Prozent

N=3.053; alle Befragte

# Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

## Anteil Nie-Nutzung

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“



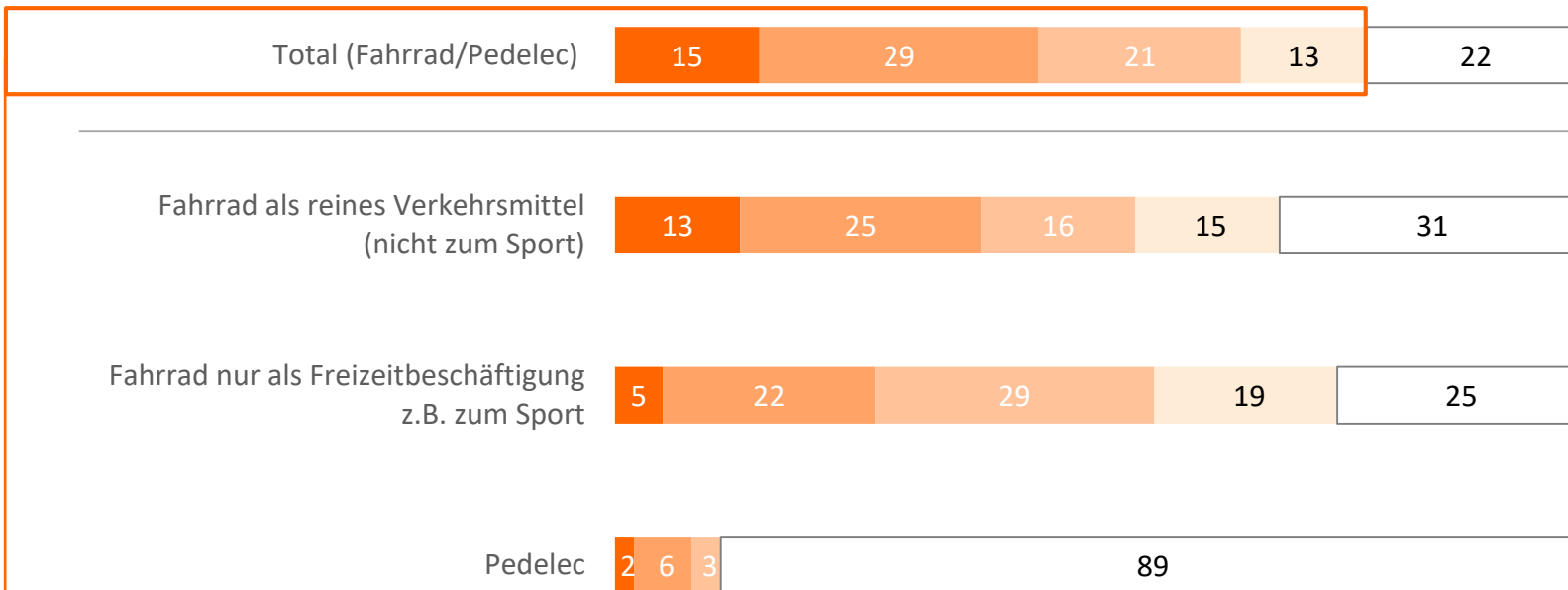
Angaben in Prozent

N=3.053; alle Befragte

# Art der Fahrrad-Nutzung

## Fahrrad/Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung

■ Täglich
 ■ Mehrmals pro Woche
 ■ Ein paar Mal im Monat
 ■ Seltener
 ■ Nie



**78%**

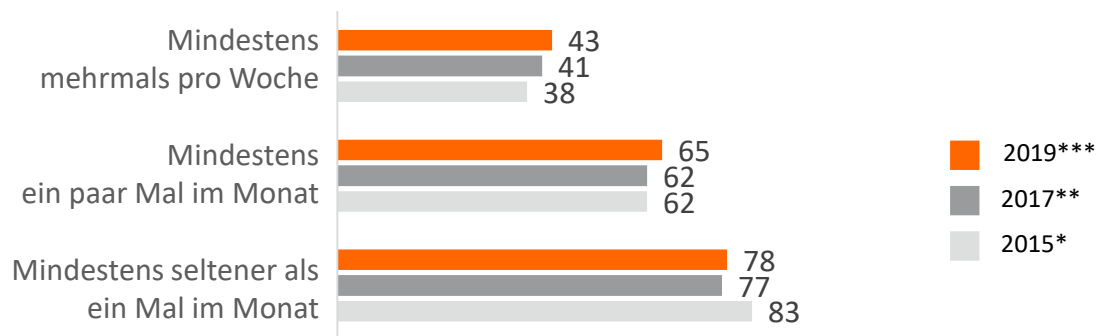
... der Befragten fahren mindestens selten Fahrrad bzw. Pedelec.  
Diese sind im Folgenden mit Radfahrenden gemeint.

# Art der Fahrrad-Nutzung – Verkehrsmittel vs. Freizeit

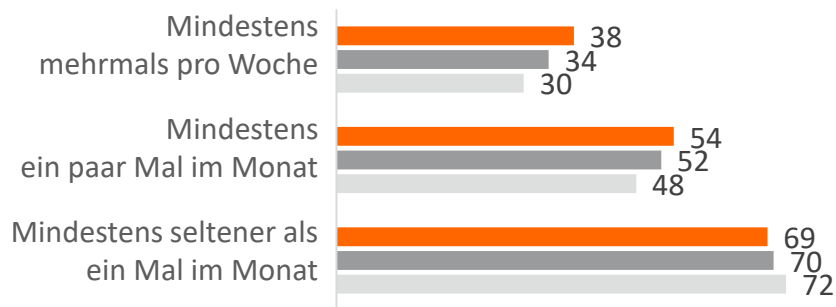
## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“

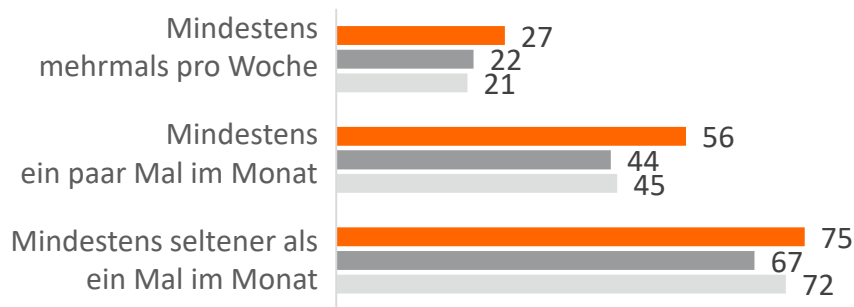
### Fahrrad (Verkehrsmittel / Freizeitbeschäftigung)



### Fahrrad als reines Verkehrsmittel



### Fahrrad als Freizeitbeschäftigung

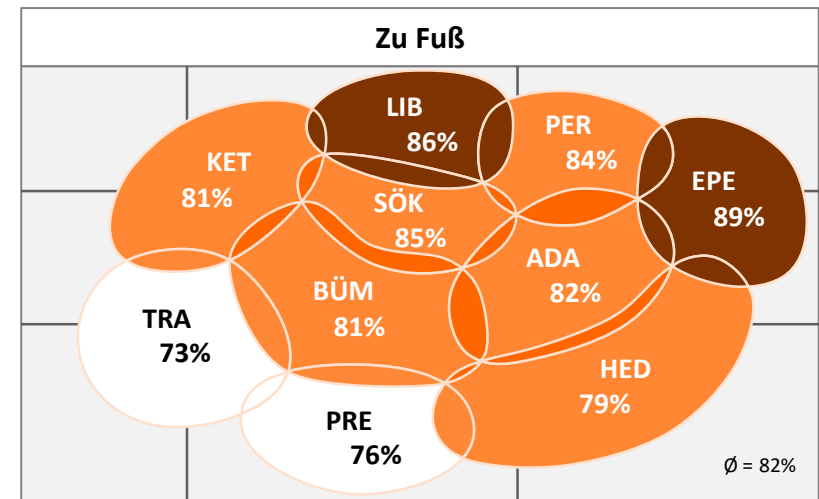
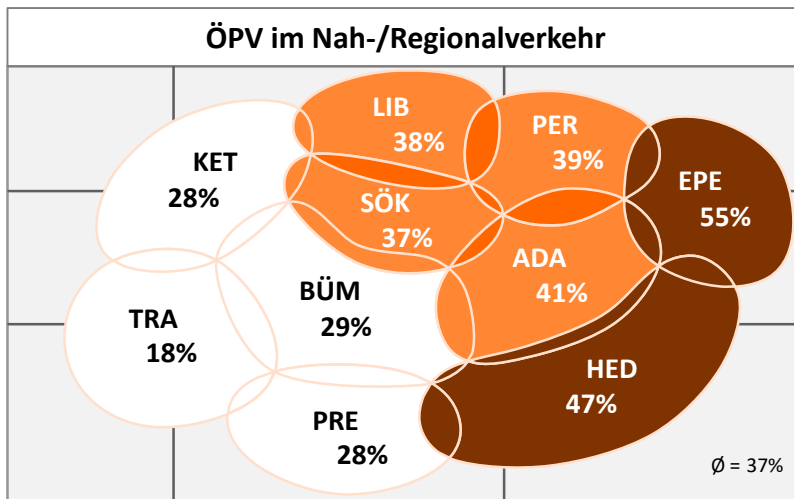
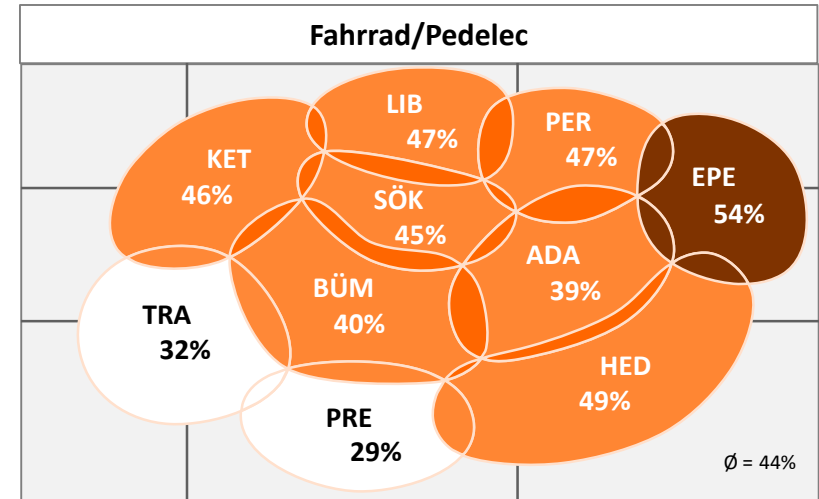
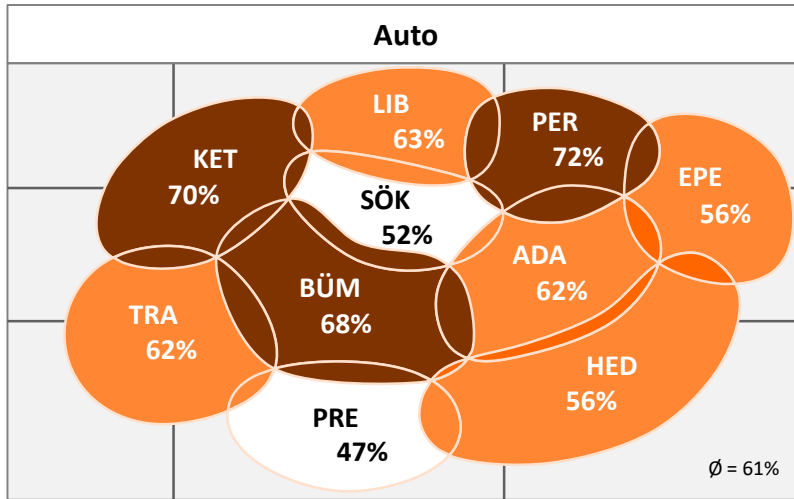


Angaben in Prozent

\*\*\*N= 3.053 Personen  
 \*\*N= 3.156 Personen  
 \*N= 2.000 Personen

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung (täglich/mehrmals pro Woche)

Sinus-Milieus®



= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

N= 3.053; alle Befragte

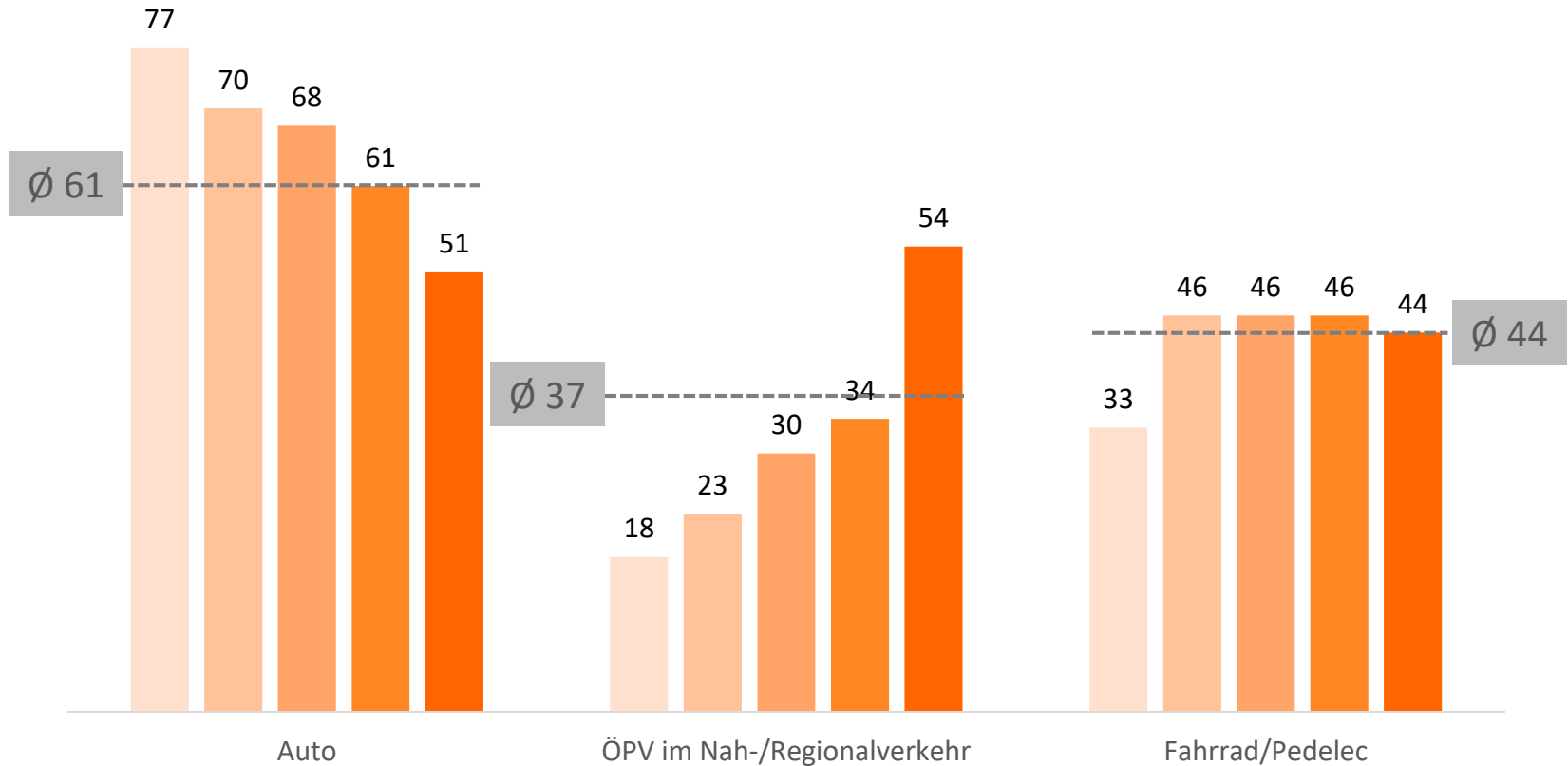
# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Regelmäßige Nutzer nach Ortsgröße

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich / mehrmals pro Woche

### Ortsgröße

■ bis 20.000 EW ■ 20.000 bis 50.000 EW ■ 50.000 bis 100.000 EW ■ 100.000 bis 500.000 EW ■ ab 500.000 EW



Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

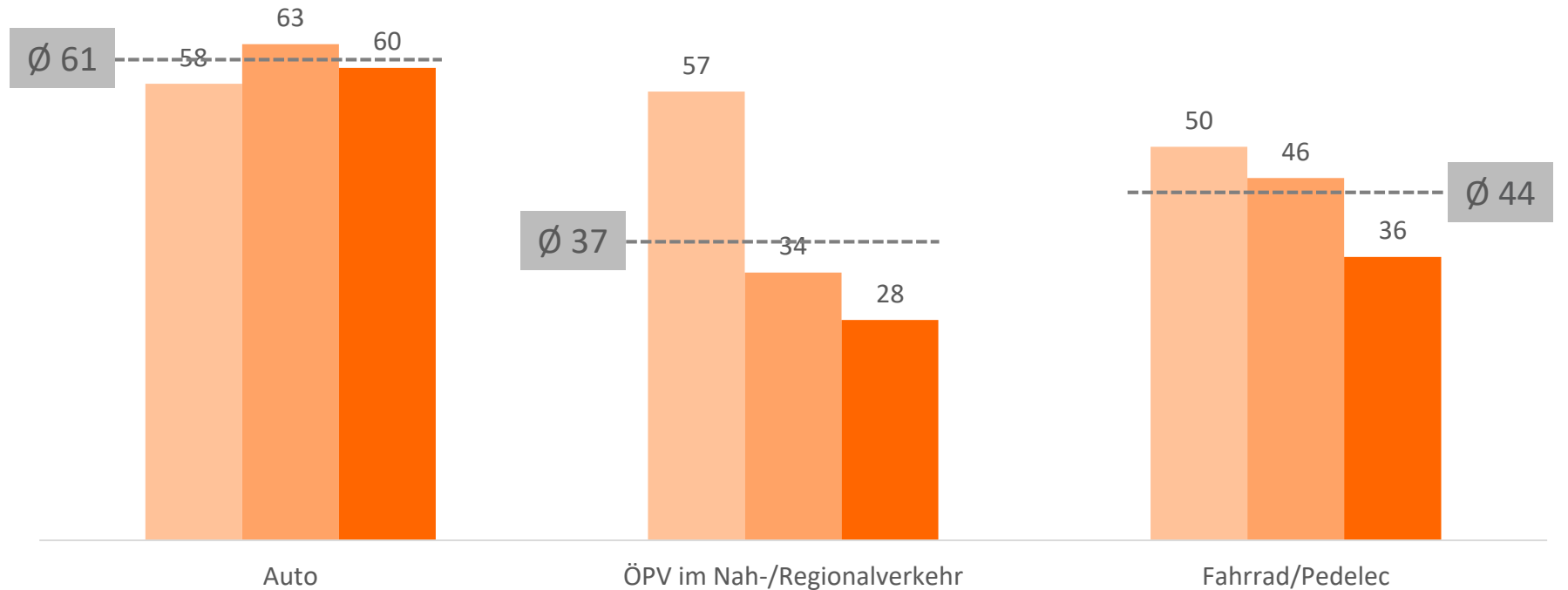


# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Regelmäßige Nutzer nach Alter

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich / mehrmals pro Woche

Alter 14 bis 29 Jahre 30 bis 49 Jahre 50 bis 69 Jahre



Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Regelmäßige Nutzer nach formalem Bildungsniveau

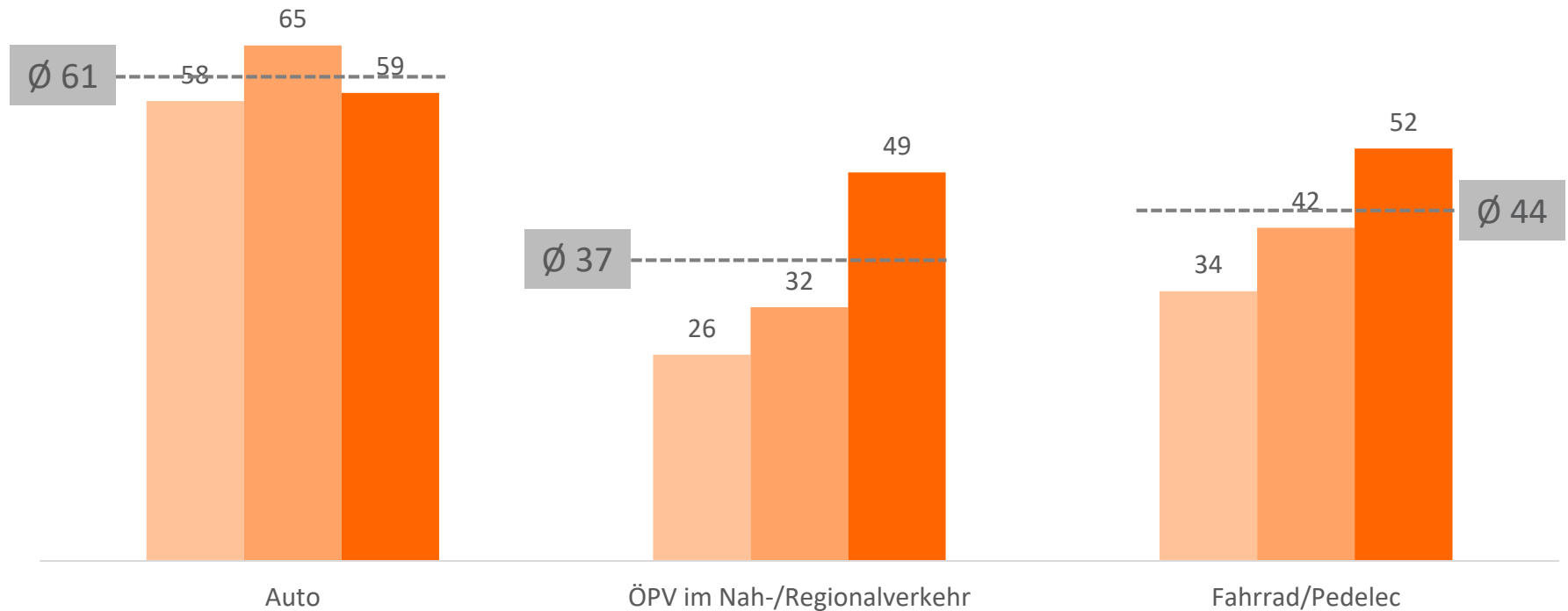
„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich / mehrmals pro Woche

### Formale Bildung

Niedrig  
(kein Abschluss, Haupt-/  
Volksschulabschluss)

Mittel  
(Realschulabschluss)

Hoch  
(Abitur, (Fach-) Hochschulabschluss)

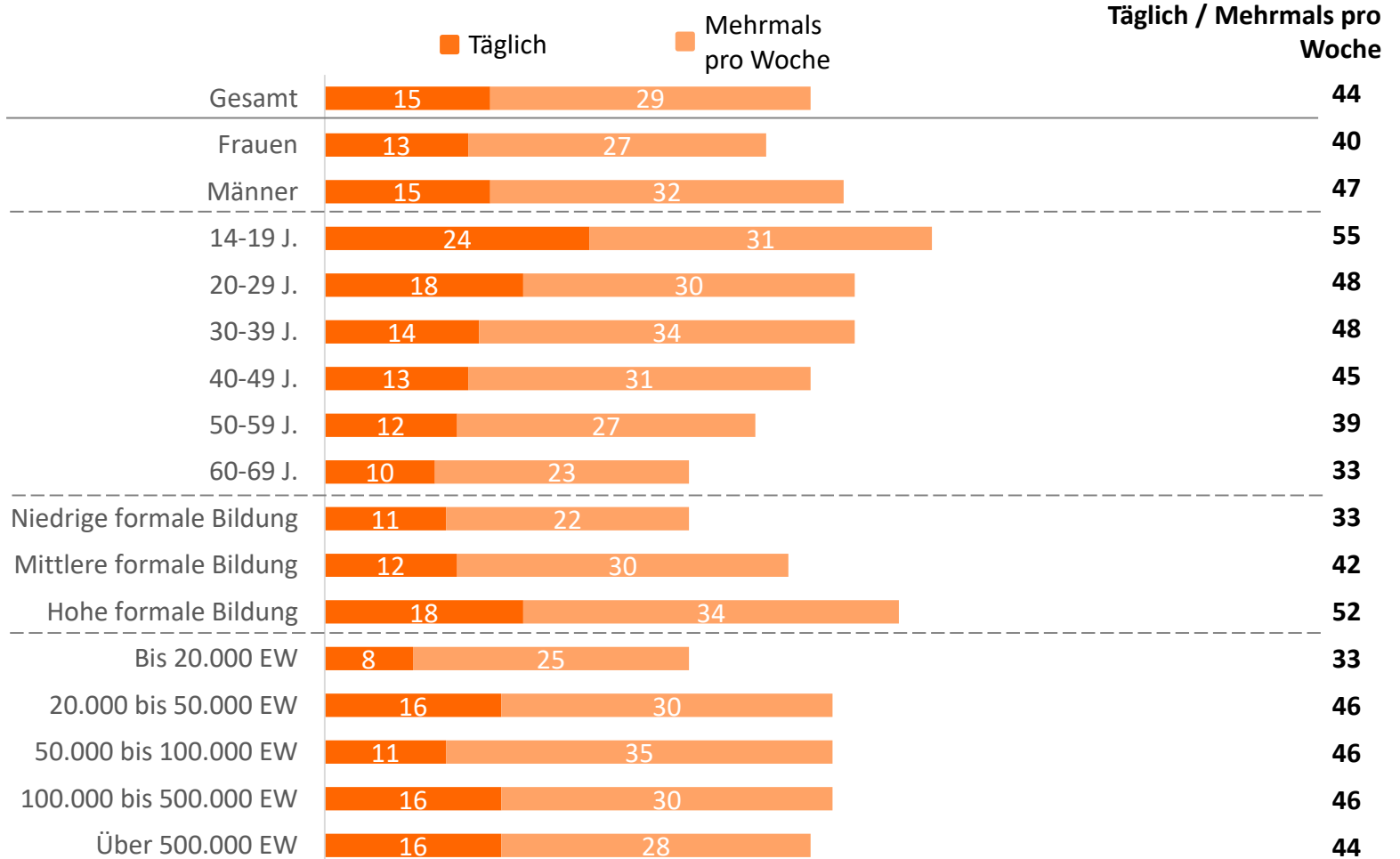


Angaben in Prozent

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Fahrrad/Pedelec

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ (Fahrrad/Pedelec)



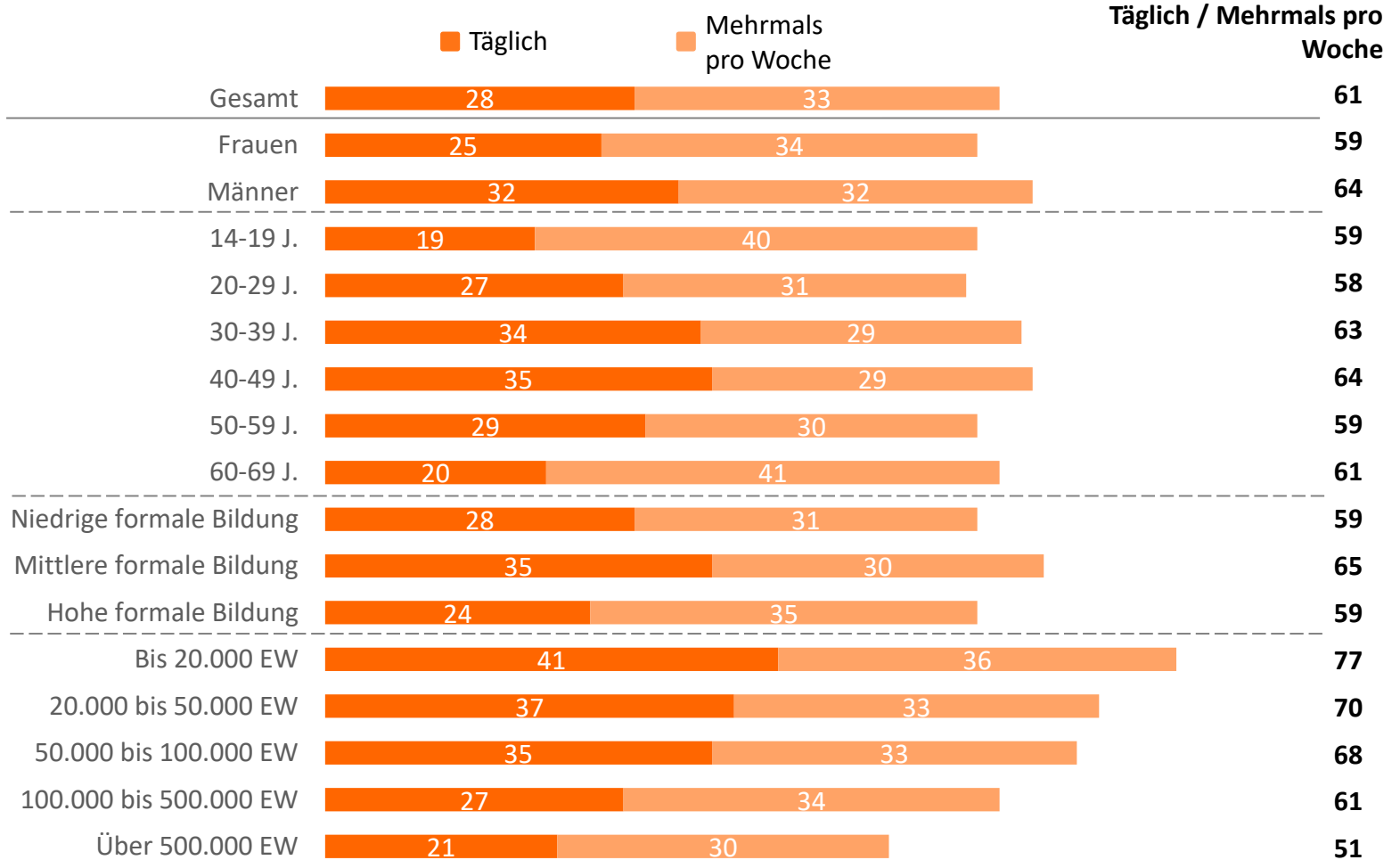
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Auto

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ (Auto)



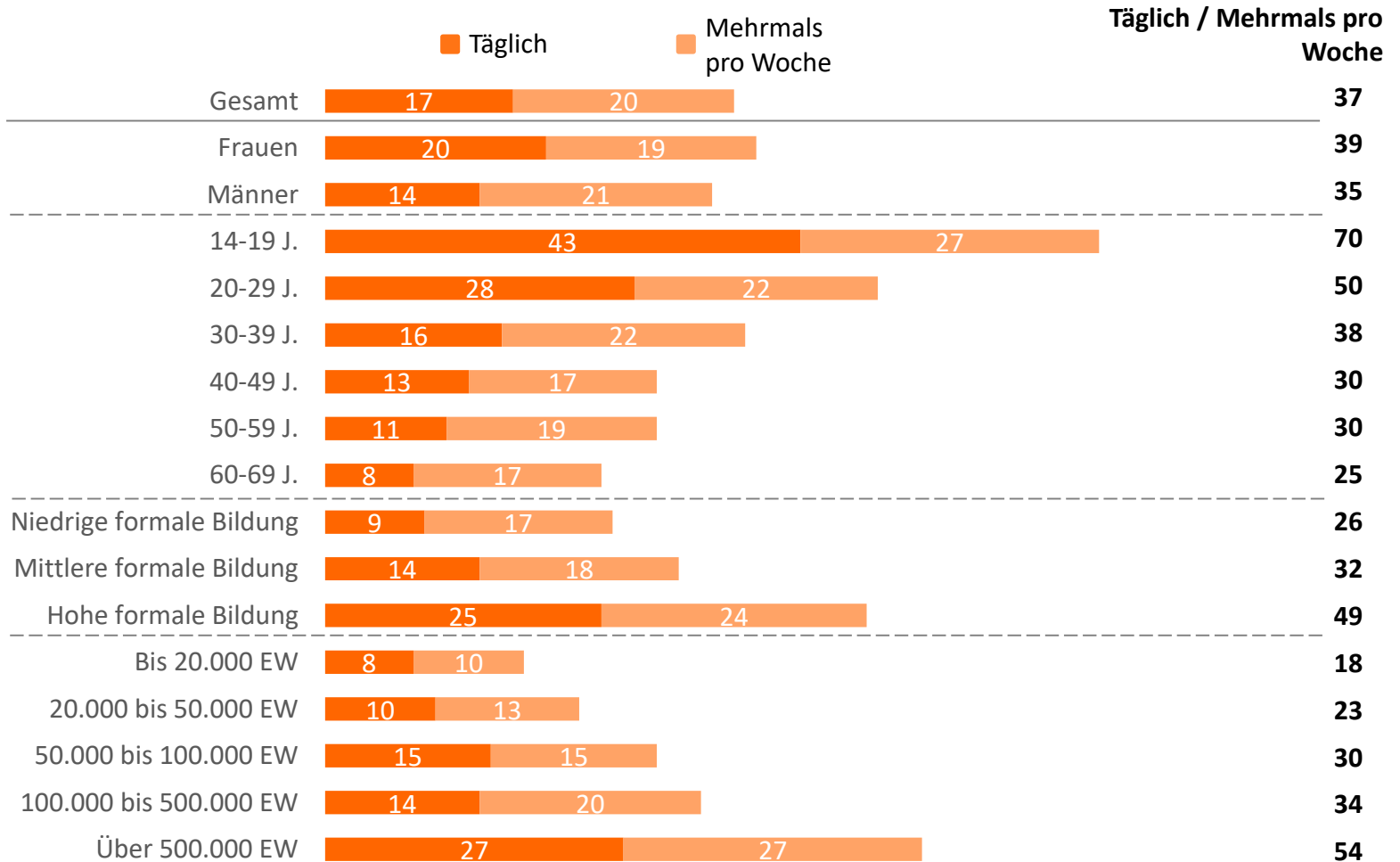
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## ÖPV im Nah- und Regionalverkehr

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ (ÖPV im Nah-/Regionalverkehr)



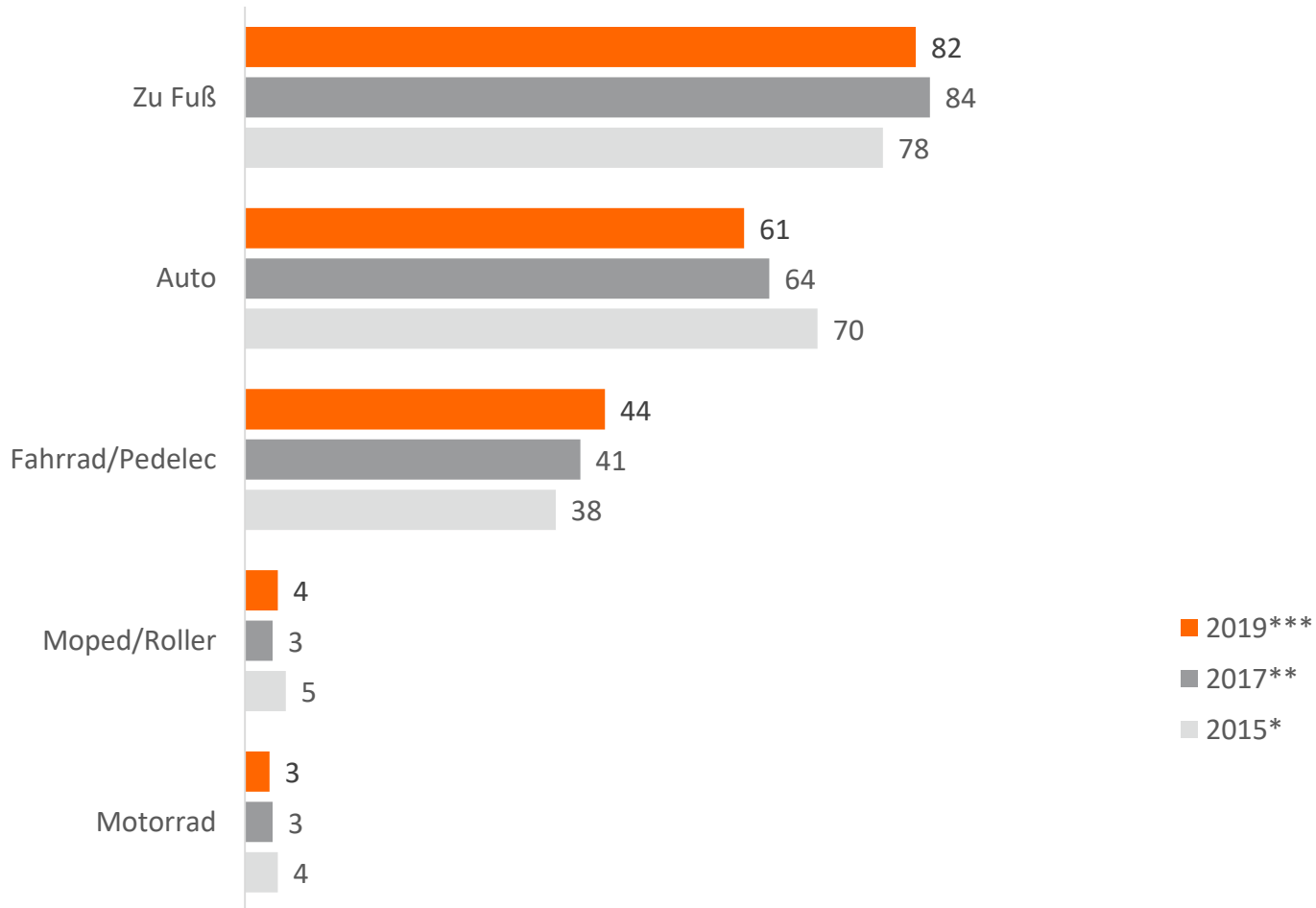
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

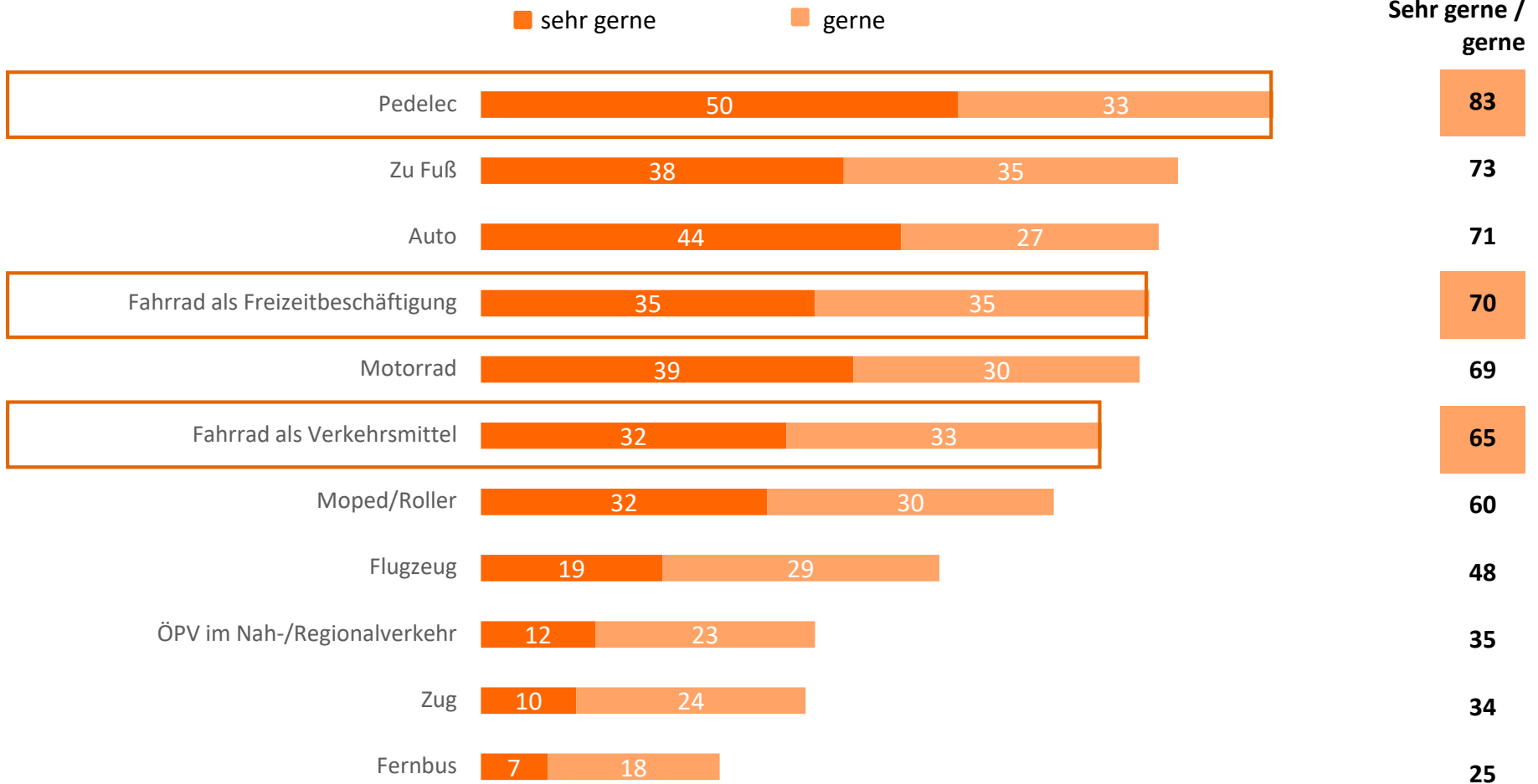
## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“  
(mindestens ein paar Mal pro Woche)



# Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

„Wie gerne nutzen Sie ...?“



Angaben in Prozent

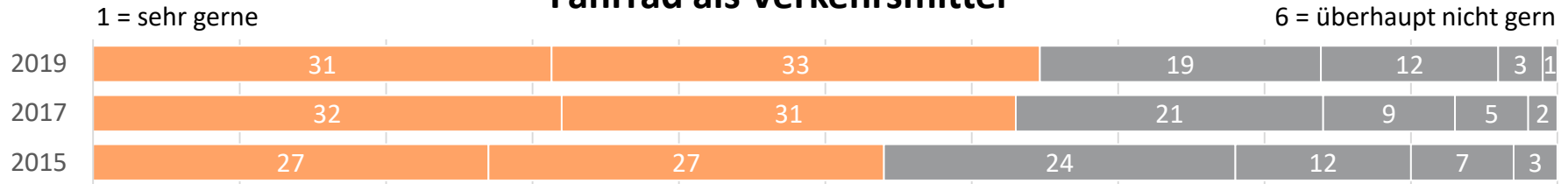
N= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

# Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

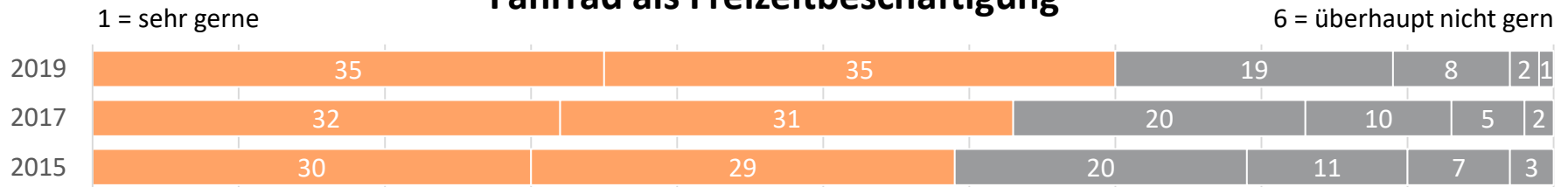
## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Wie gerne nutzen Sie ...?“

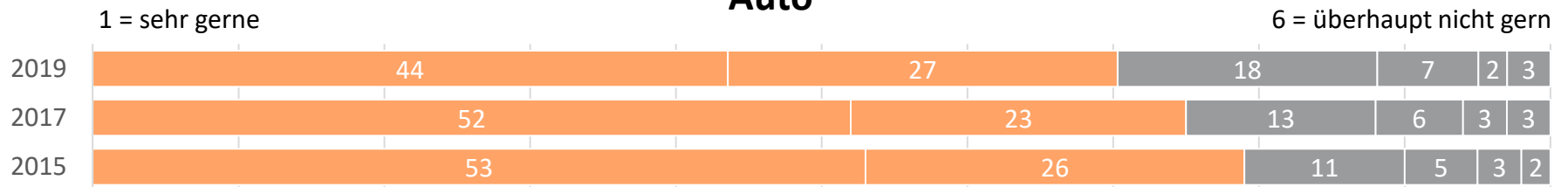
### Fahrrad als Verkehrsmittel



### Fahrrad als Freizeitbeschäftigung



### Auto



Verkehrsmittel (2019 n=2106; 2017 n=2214; 2015 n= 1445)  
Freizeitbeschäftigung (2019 n=2272; 2017 n=2124 , 2015 n=1444)

Auto (2019 n=2547; 2017 n=2885, 2015 n=1850)

Basis: Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

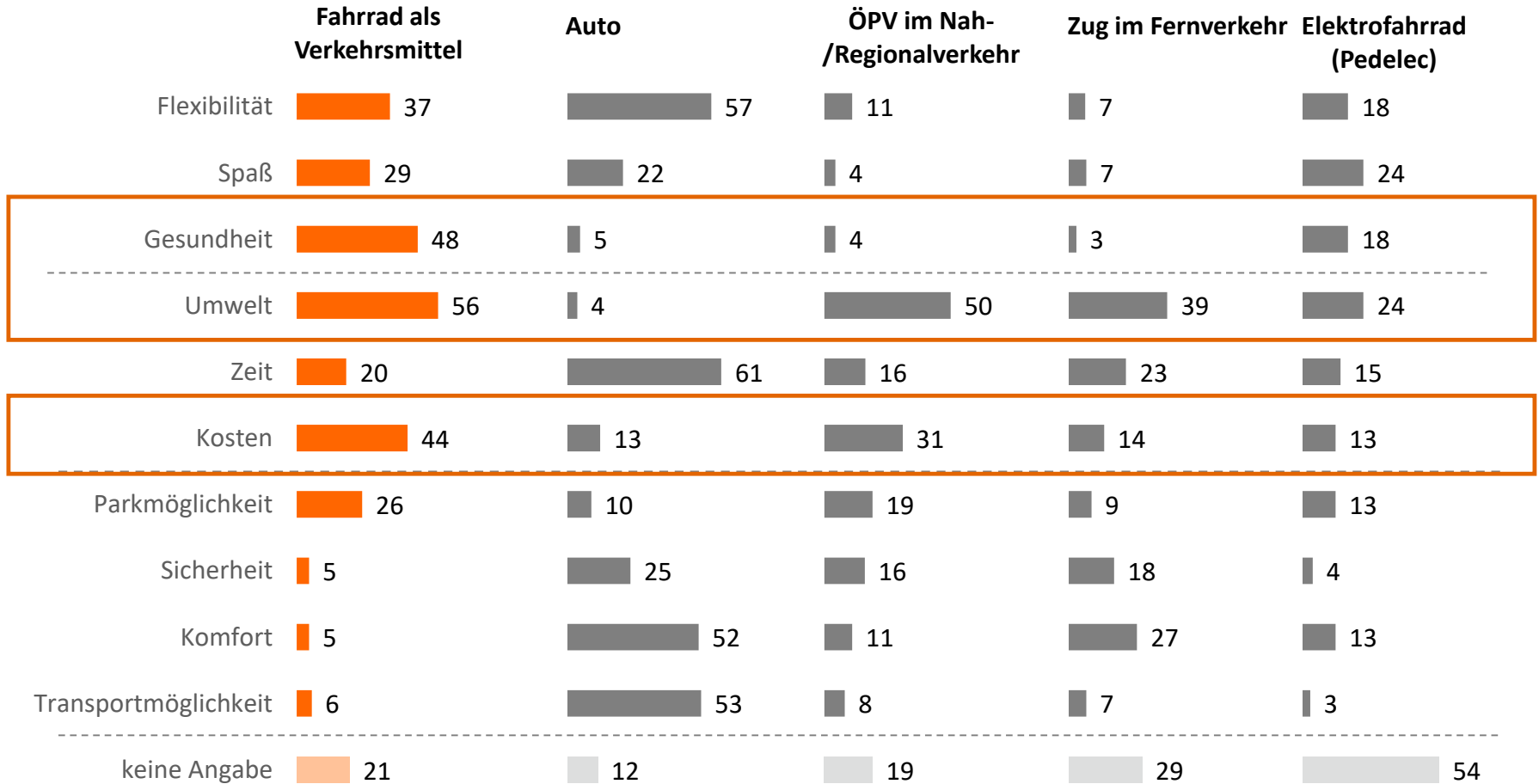
Angaben in Prozent



# Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

## Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (1)

„Was sind die Gründe, die für das jeweilige Verkehrsmittel bzw. die Fortbewegungsart sprechen?“ (Mehrfachnennung möglich)



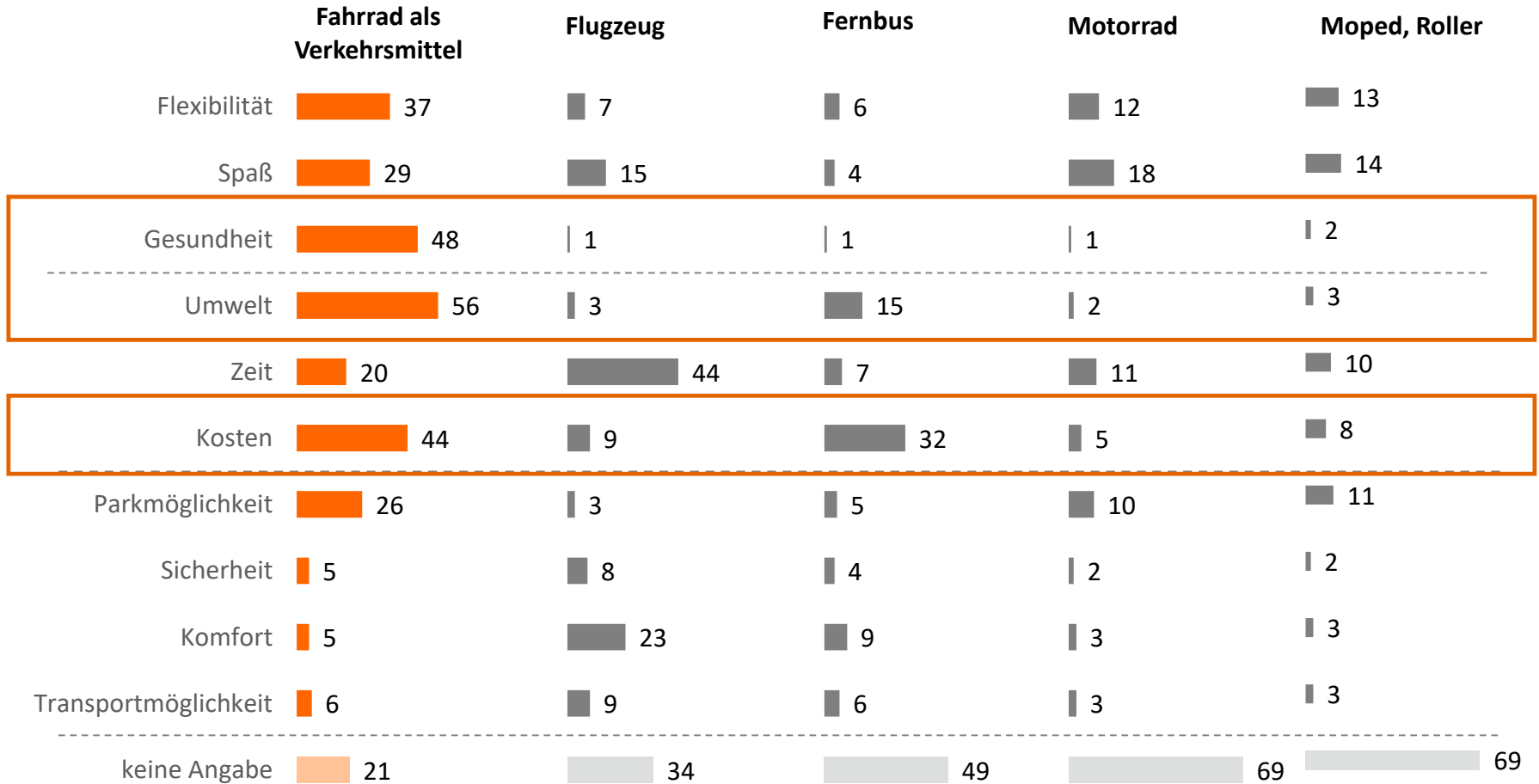
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

## Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (2)

„Was sind die Gründe, die für das jeweilige Verkehrsmittel bzw. die Fortbewegungsart sprechen?“ (Mehrfachnennung möglich)

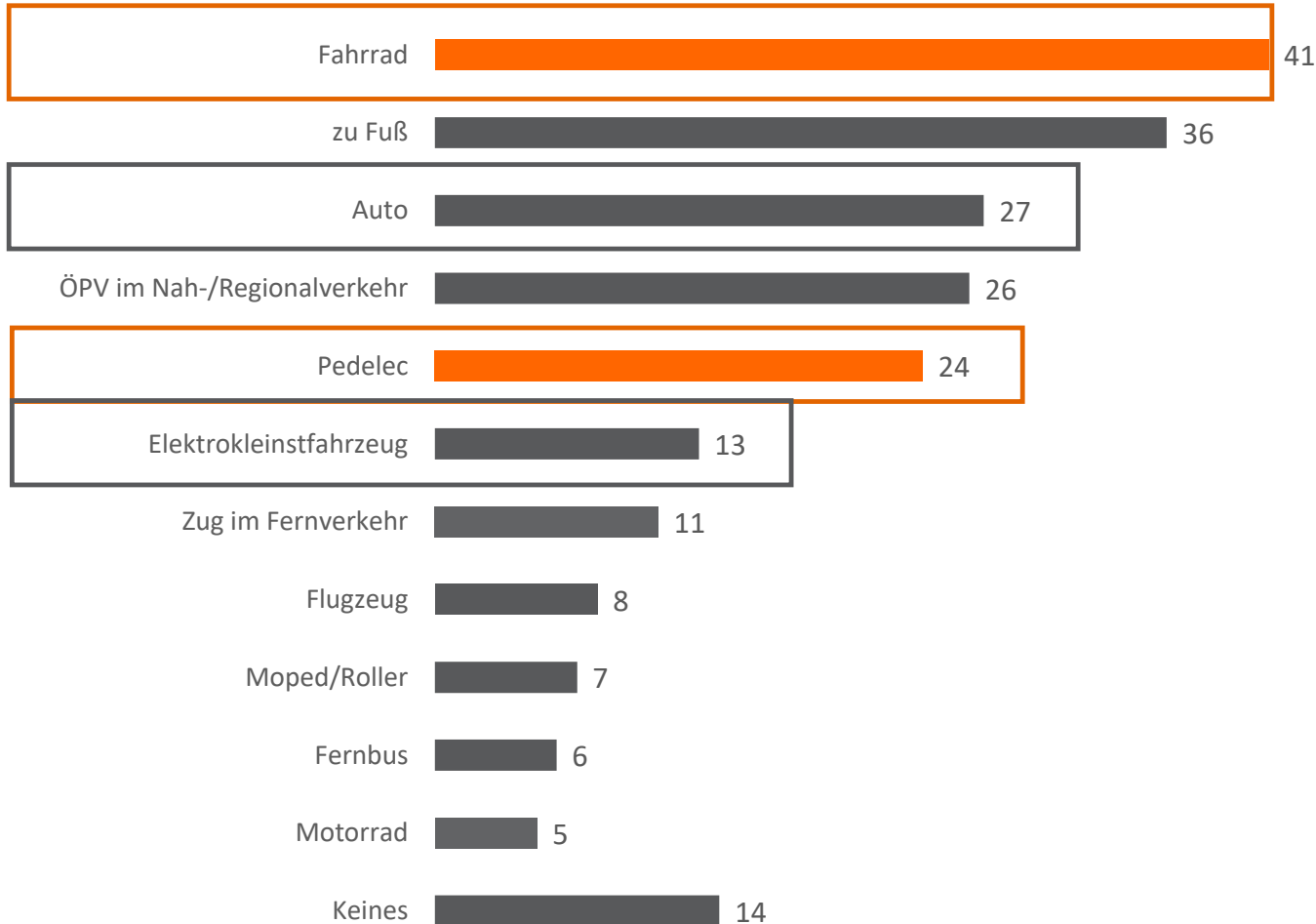


Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

„Welches dieser Verkehrsmittel würden Sie in Zukunft gerne häufiger nutzen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Schwerpunkt:  
14-19 Jährige: 63%

Schwerpunkt:  
14-19 Jährige : 37%

Schwerpunkt:  
Männlich: 28%

Schwerpunkt:  
14-19 Jährige: 18%

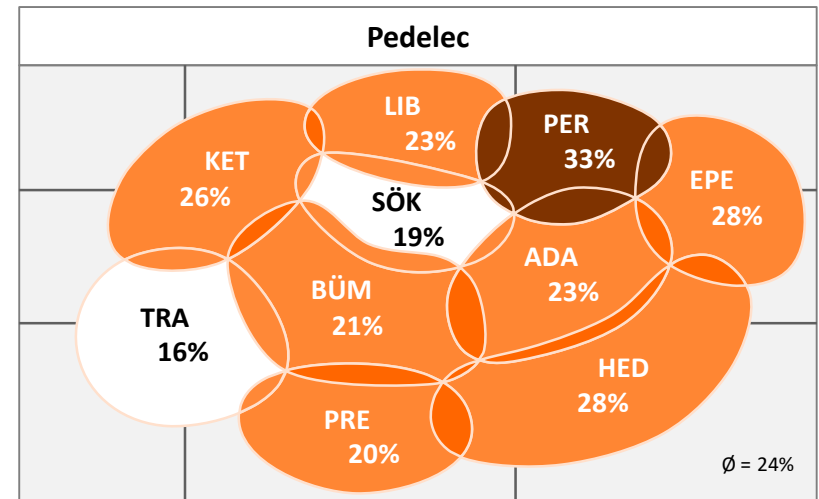
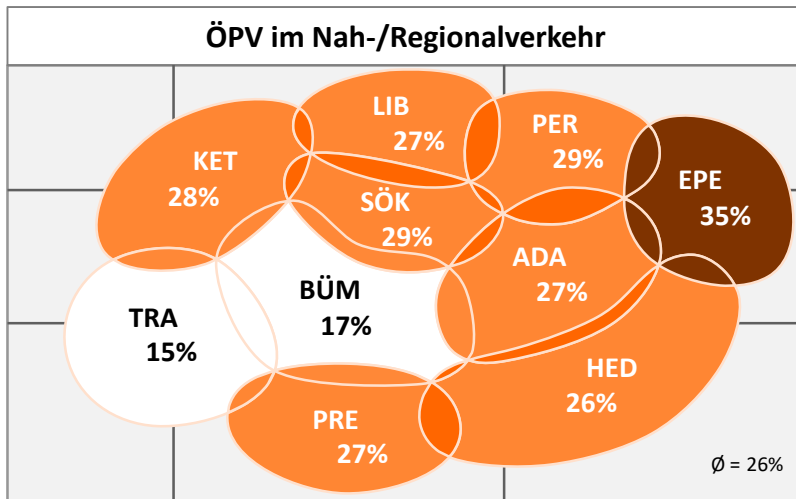
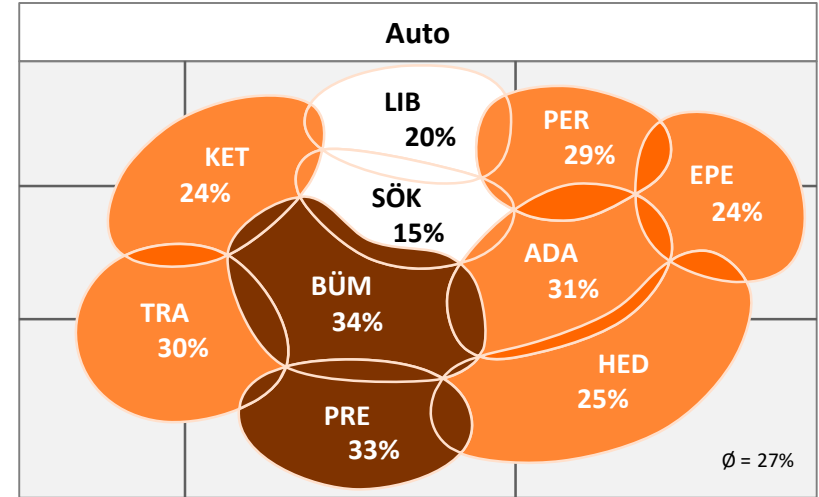
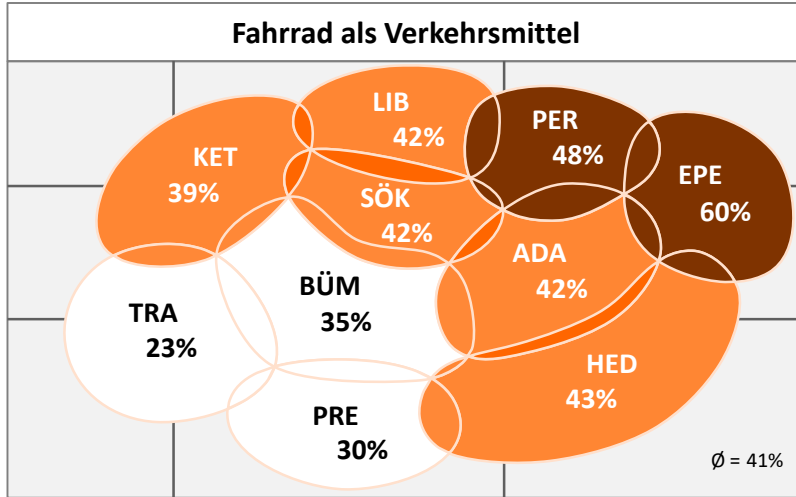
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

Sinus-Milieus®

„Welches dieser Verkehrsmittel würden Sie in Zukunft gerne häufiger nutzen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

= stark überdurchschnittlich

= durchschnittlich

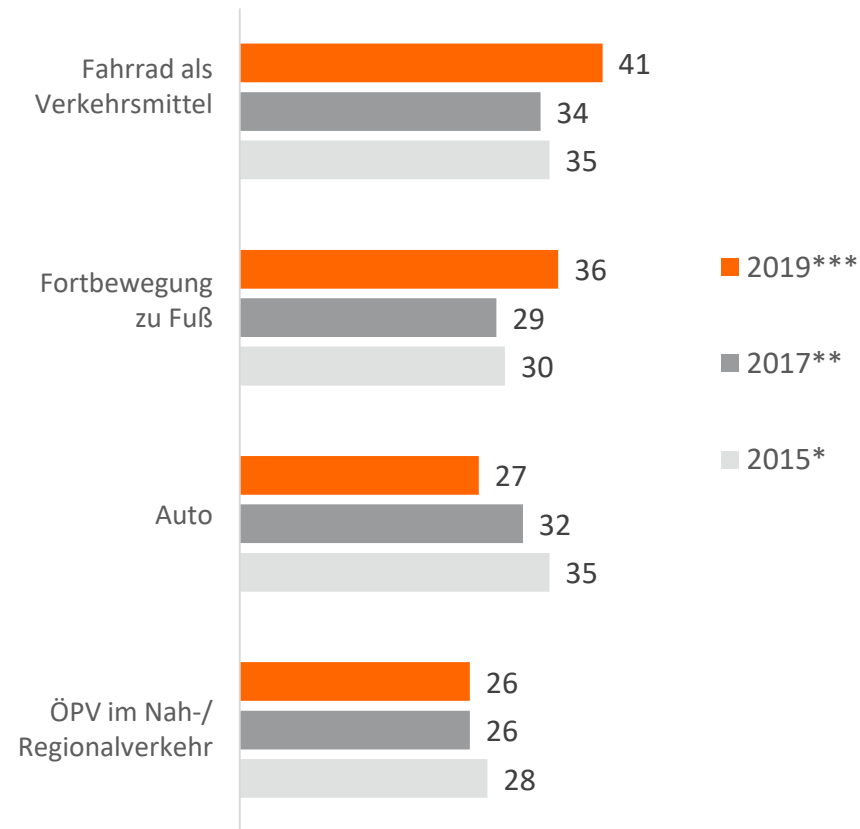
= stark unterdurchschnittlich

N= 3.053; alle Befragte

# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Welches dieser Verkehrsmittel würden Sie in Zukunft gerne häufiger nutzen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

Getrennt nach Alter und Stadt/Land

Alter			Stadt/Land	
14-29	30-49	50-69	Land (Bis 20T EW)	Stadt (50T+ EW)
58	42	30	32	43
49	35	24	31	36
43	40	24	30	37

42	34	33	30	36
30	26	32	28	29
34	25	32	27	31

31	24	26	34	26
39	29	31	41	30
37	32	36	35	35

31	21	28	20	27
26	26	27	21	28
28	25	31	22	29

\*\*\*N= 3.053 Personen

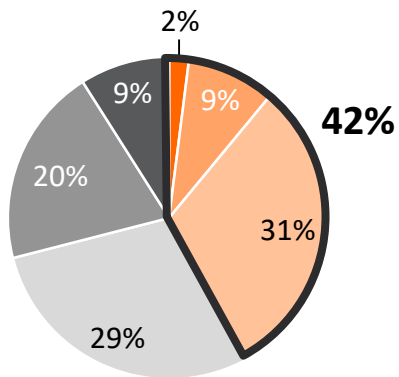
\*\*N= 3.156 Personen

\*N= 2.000 Personen

## 05 Verkehrspolitik – Fahrradfreundlichkeit

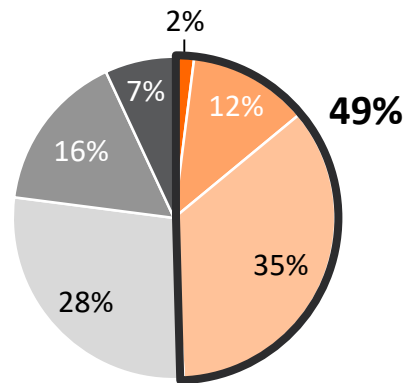
# Fahrradfreundlichkeit der Politikebenen

## Bundesregierung



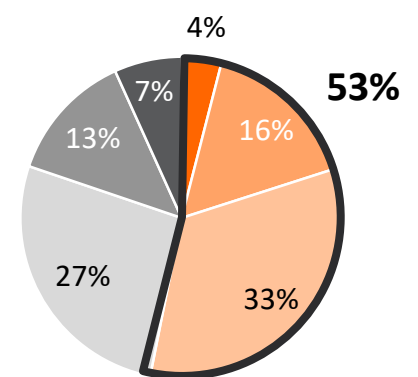
**42% stufen die Bundesregierung als fahrradfreundlich ein.**

## Landesregierung



**49% stufen ihre Landesregierung als fahrradfreundlich ein.**

## Kommunalpolitik



**53% stufen ihre Kommunalpolitik als fahrradfreundlich ein.**

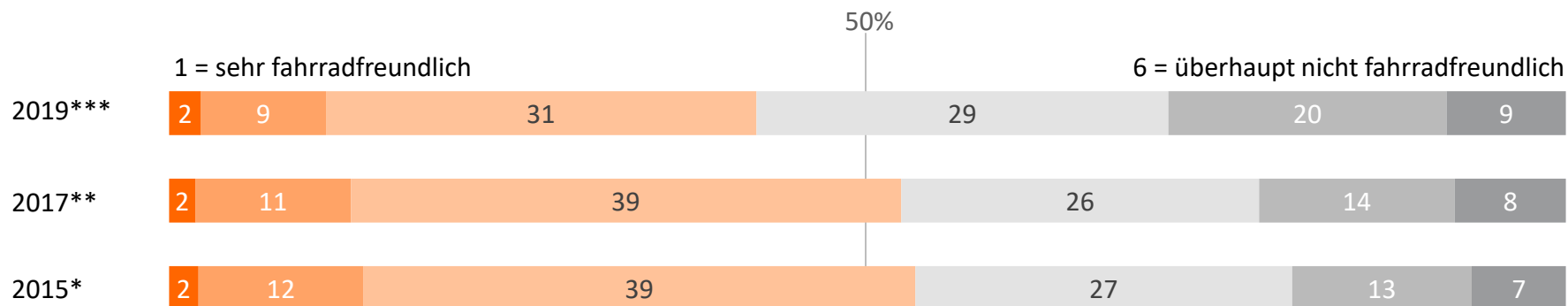
■ Note 1 – sehr fahrradfreundlich
 ■ 2
 ■ 3
 ■ 4
 ■ 5
 ■ Note 6 – gar nicht fahrradfreundlich

N= 3.053; alle Befragte

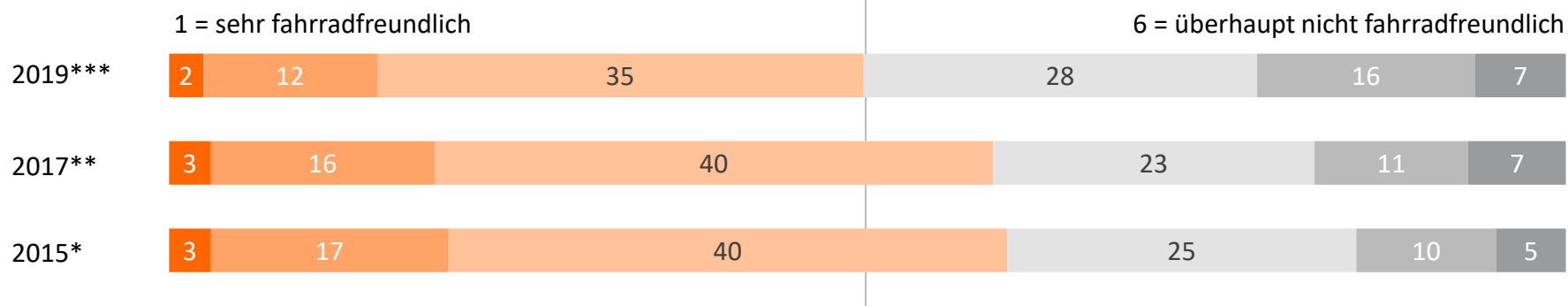
# Fahrradfreundlichkeit der Politik

## Bundesregierung und Landesregierung - Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Würden Sie die Bundesregierung grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



„Würden Sie Ihre Landesregierung grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



Angaben in Prozent

\*\*\*N= 3.053 Personen

\*\*N= 3.156 Personen

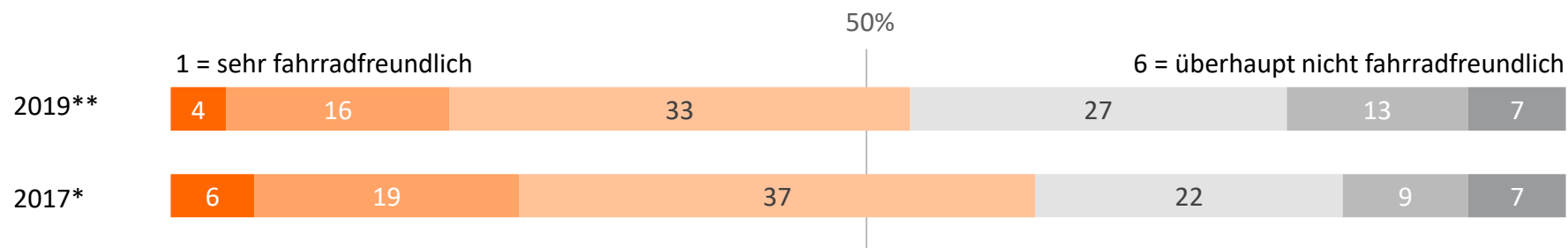
\*N= 2.000 Personen



# Fahrradfreundlichkeit der Politik

## Kommunalpolitik - Zeitvergleich Studie 2019 – 2017

„Würden Sie Ihre Kommunalpolitik grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



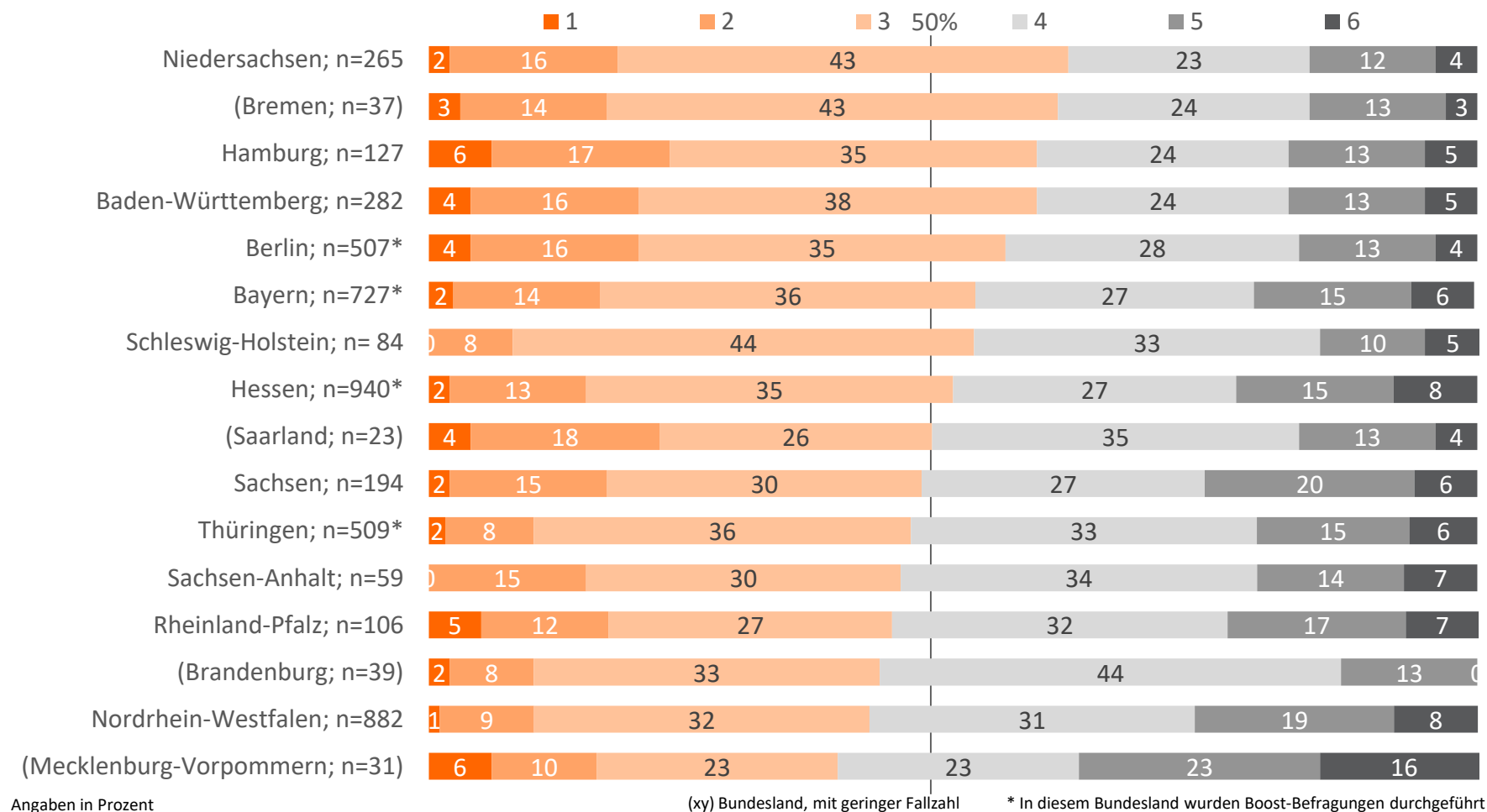
Angaben in Prozent

\*\*N= 3.053 Personen

\*N= 3.156 Personen

# Fahrradfreundlichkeit der Landesregierungen

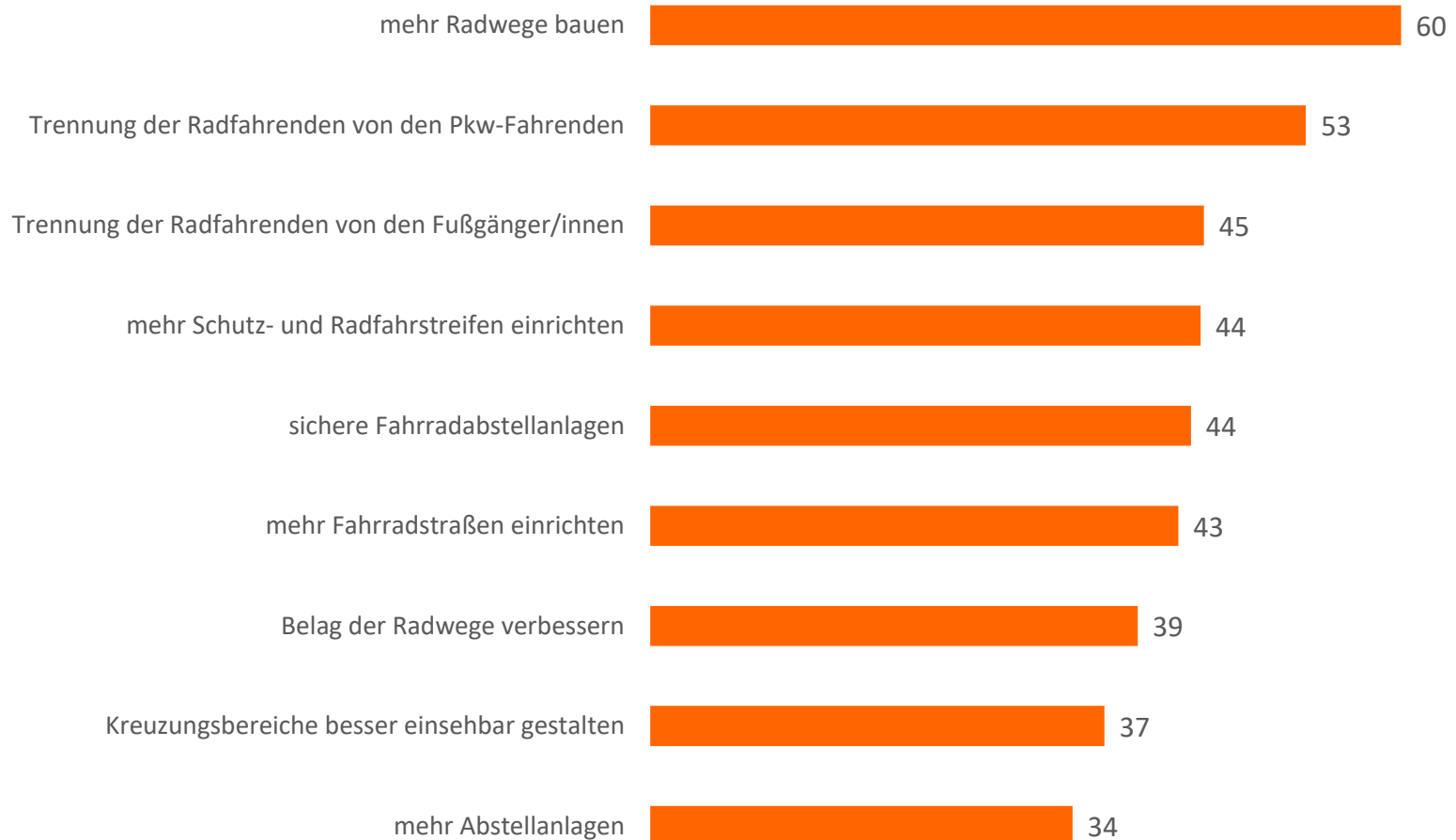
„Würden Sie Ihre **Landesregierung** grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“  
(sortiert nach Summe Skalenpunkte 1-3)



# Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

## Erwartungen an die Politik

„Und in welchen Bereichen könnte die Politik im Bund, Land und Kommunen Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“ (Mehrfachnennung möglich)



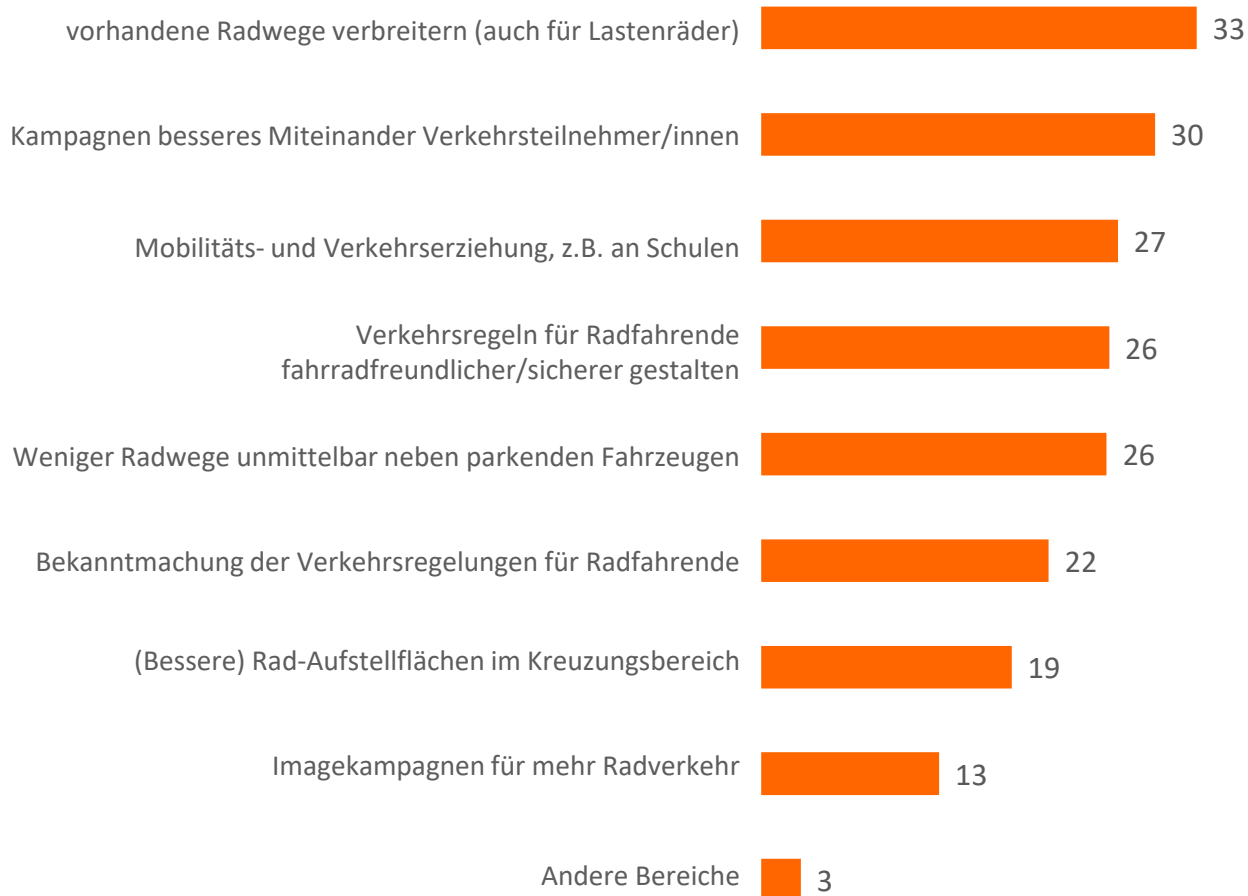
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

## Erwartungen an die Politik

„Und in welchen Bereichen könnte die Politik im Bund, Land und Kommunen Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

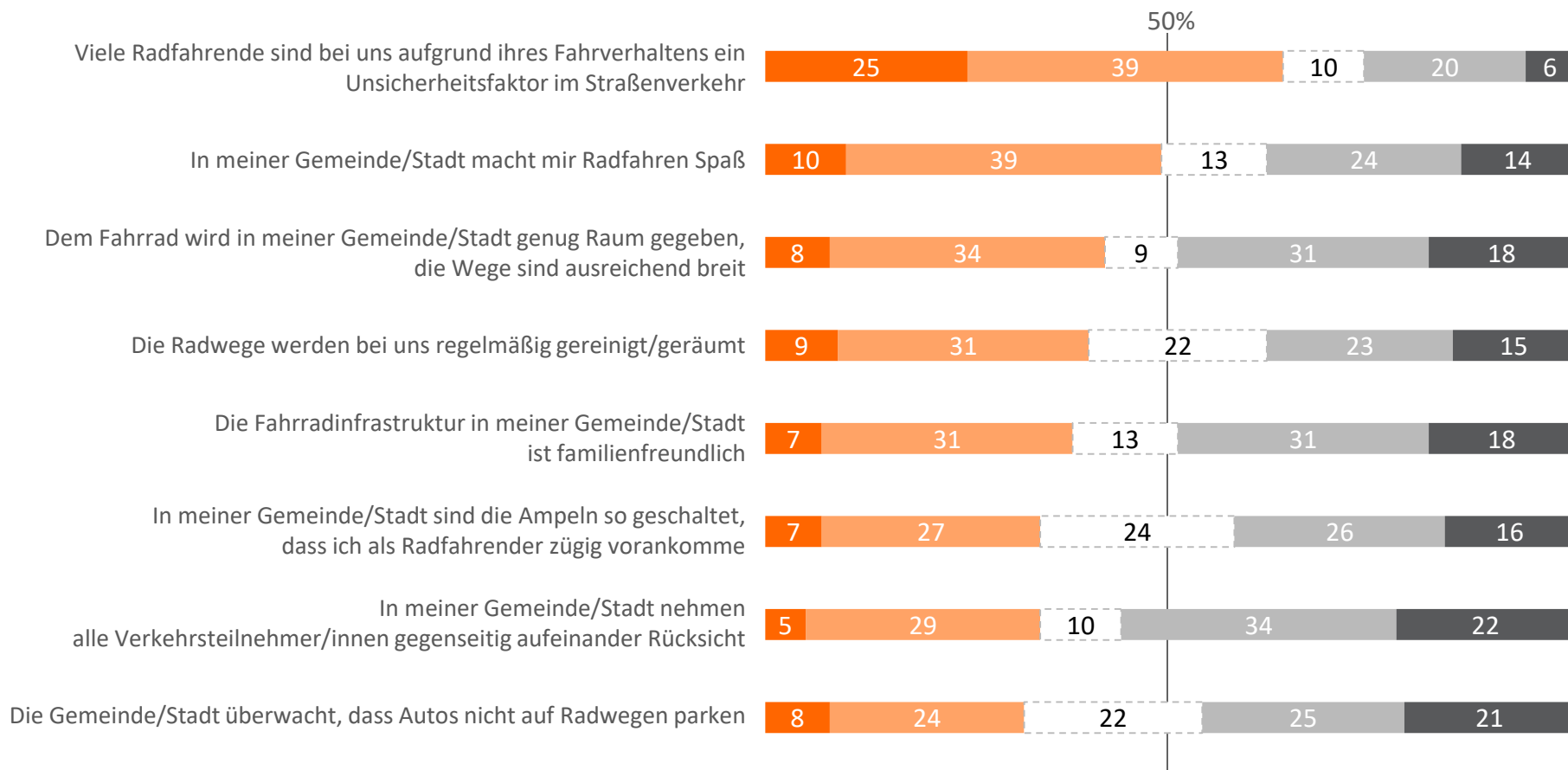
06

# Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung

# Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

„Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Ihre Gemeinde/Stadt zutreffen.“

■ Stimme voll und ganz zu ■ Stimme teilweise zu □ weiß nicht ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme überhaupt nicht zu



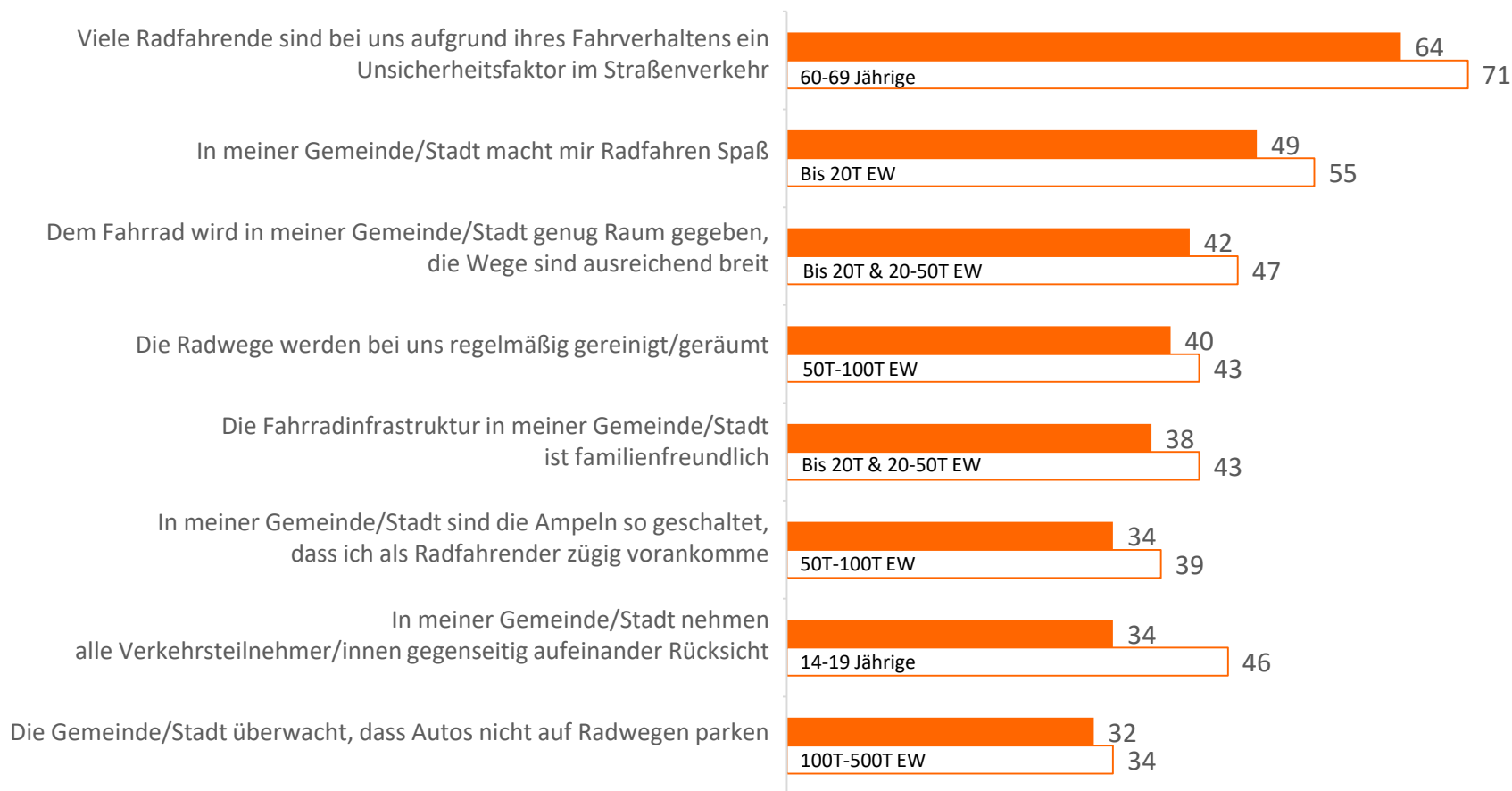
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

„Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Ihre Gemeinde/Stadt zutreffen.“ – **Stimme voll und ganz zu/stimme eher zu**

■ Gesamt □ Überrepräsentiert



Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

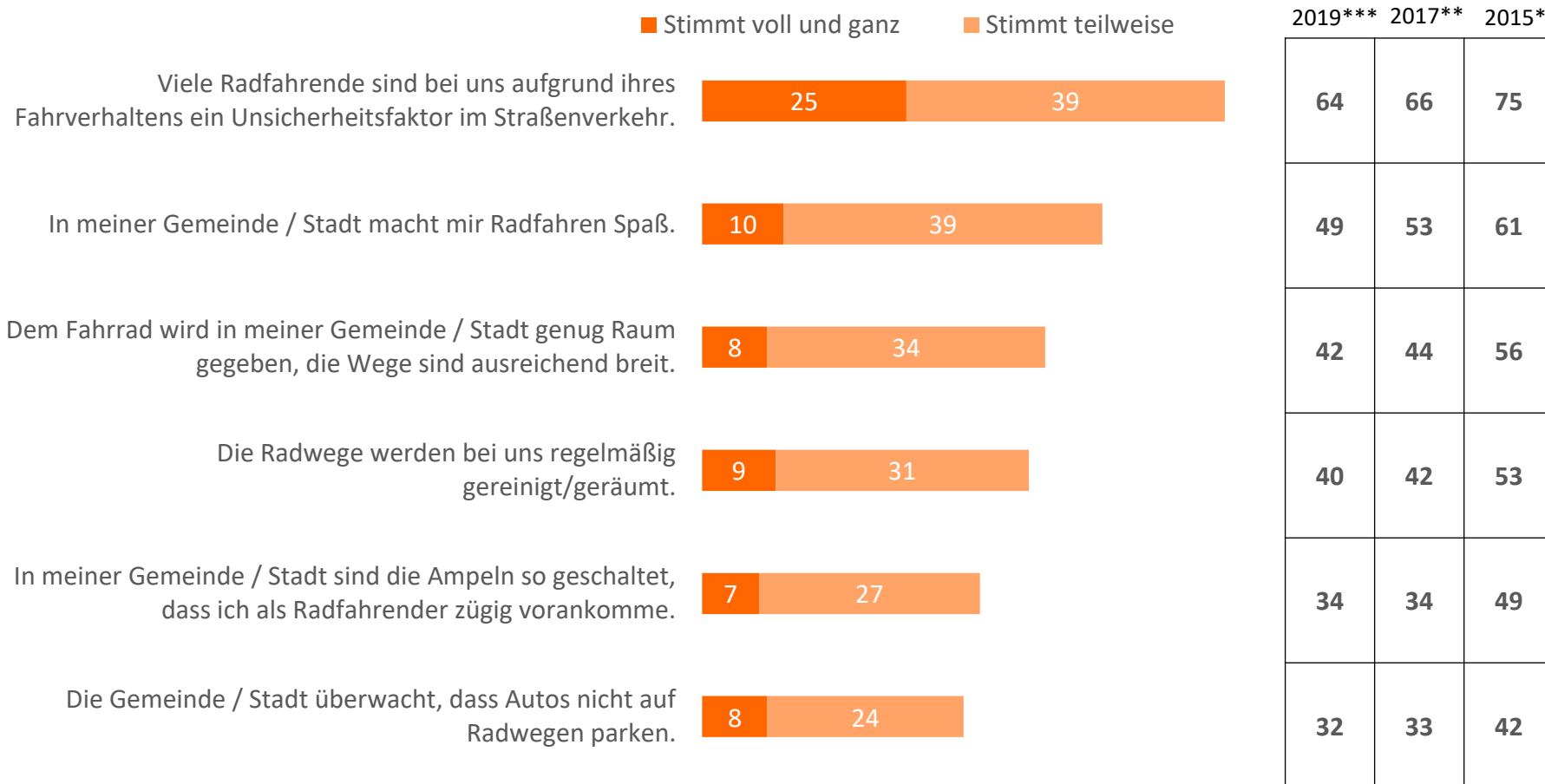
# Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Ihre Gemeinde / Stadt zutreffen.“



2017 wurden einige Aussagen ergänzt.  
Das führt gegenüber 2015 zu einem schwächerem Antwortverhalten.



Angaben in Prozent

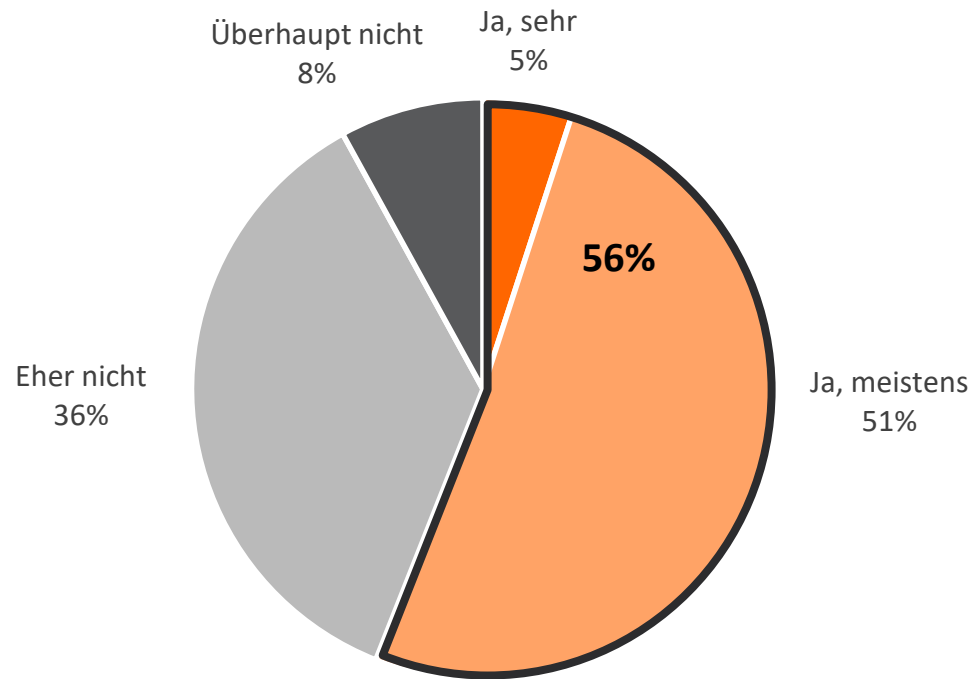
\*\*\*N= 3.053 Personen \*\*N= 3.156 Personen \*N= 2.000 Personen



# Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

## Subjektives Sicherheitsgefühl

„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“

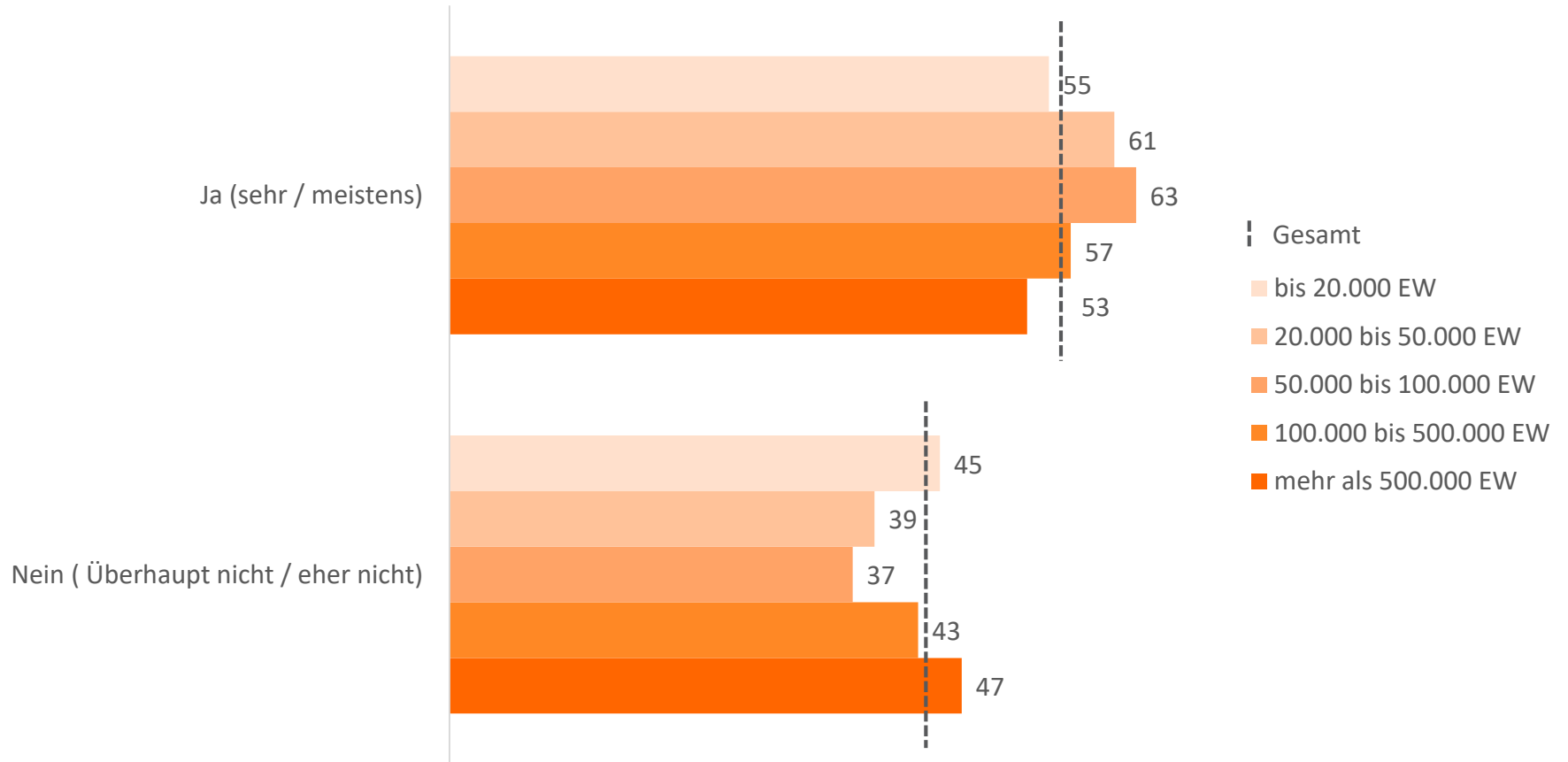


N= 2.376; Radfahrende

# Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

## Nach Ortsgrößenklassen

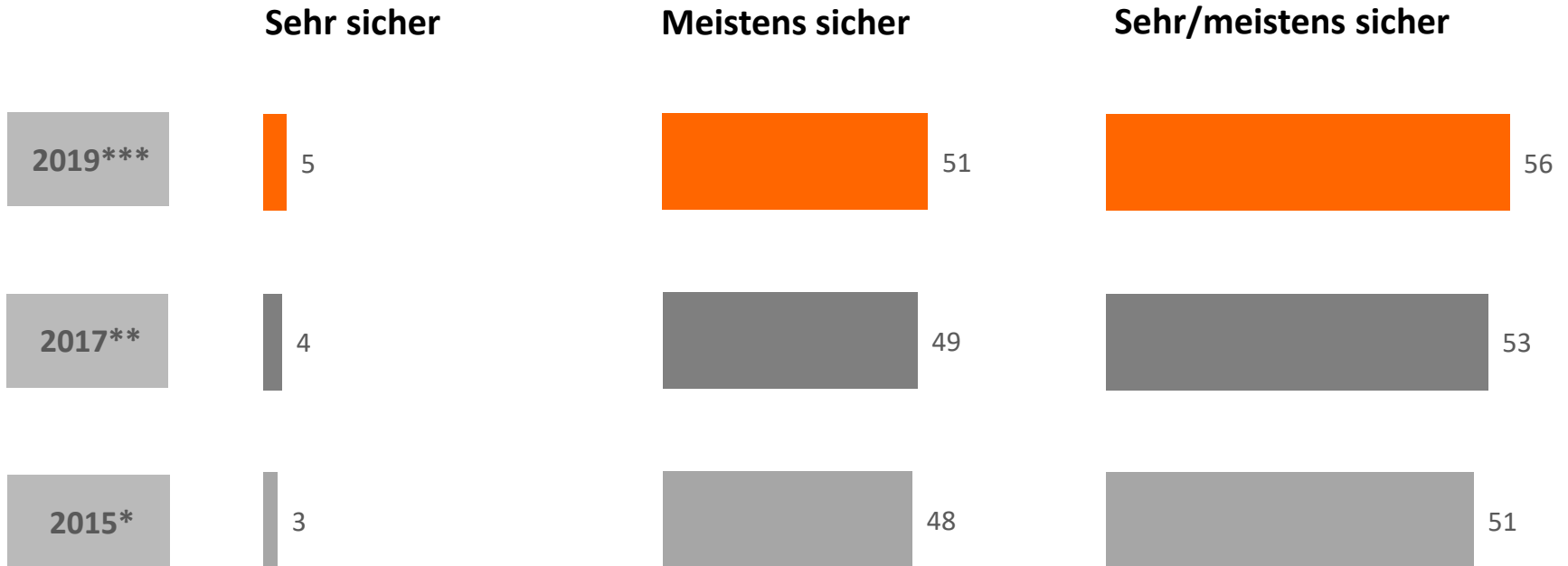
„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



# Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



Angaben in Prozent

\*\*\*N=2.376 Radfahrende

\*\*N= 2.440 Radfahrende

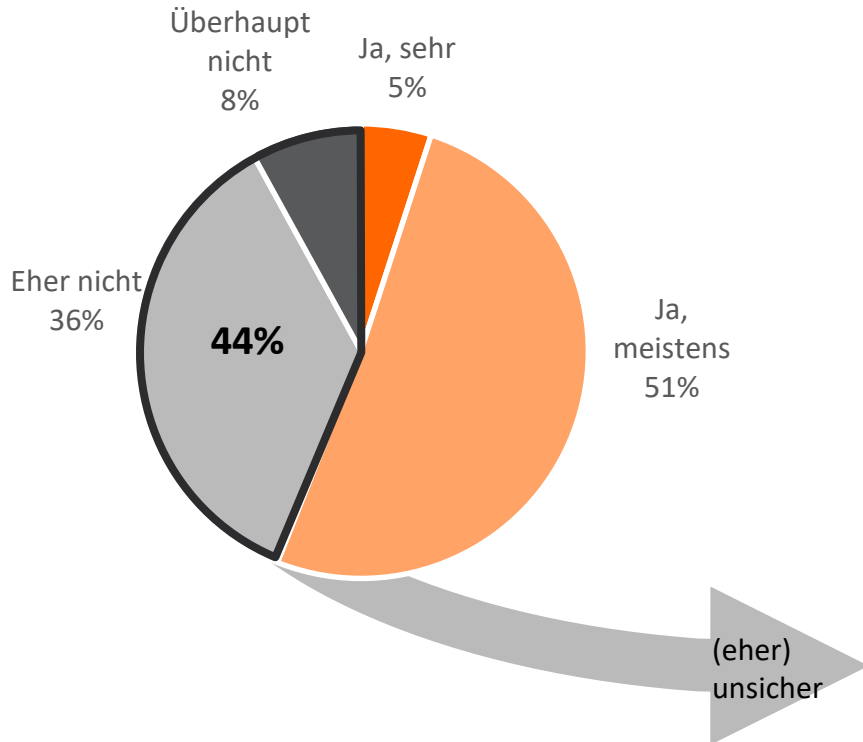
\*N= 1.644 Radfahrende

# Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

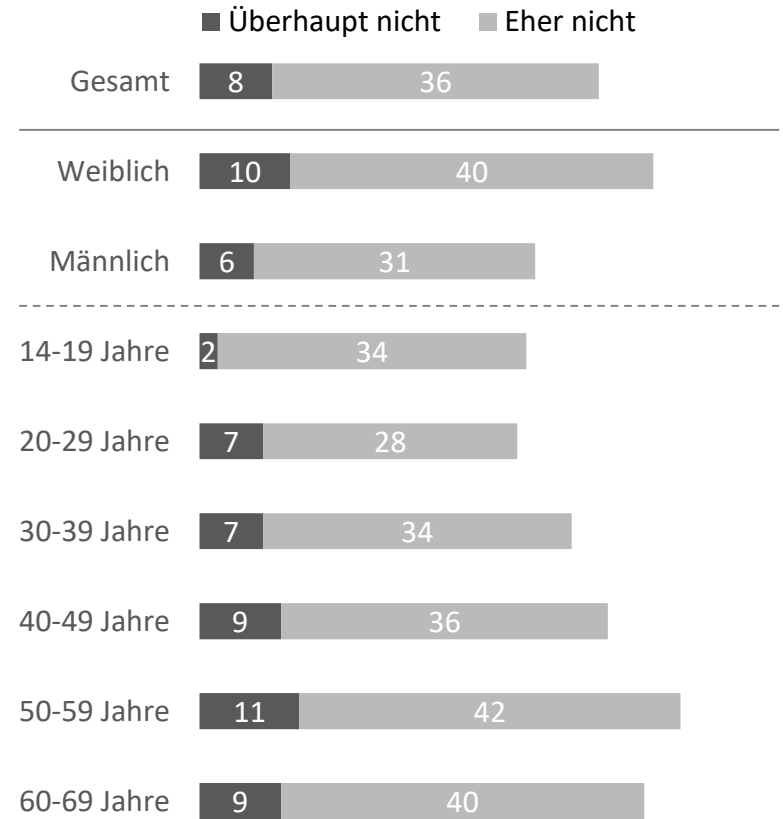
## Nach Soziodemografie

### Subjektives Sicherheitsgefühl

„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



### Getrennt nach Soziodemografie

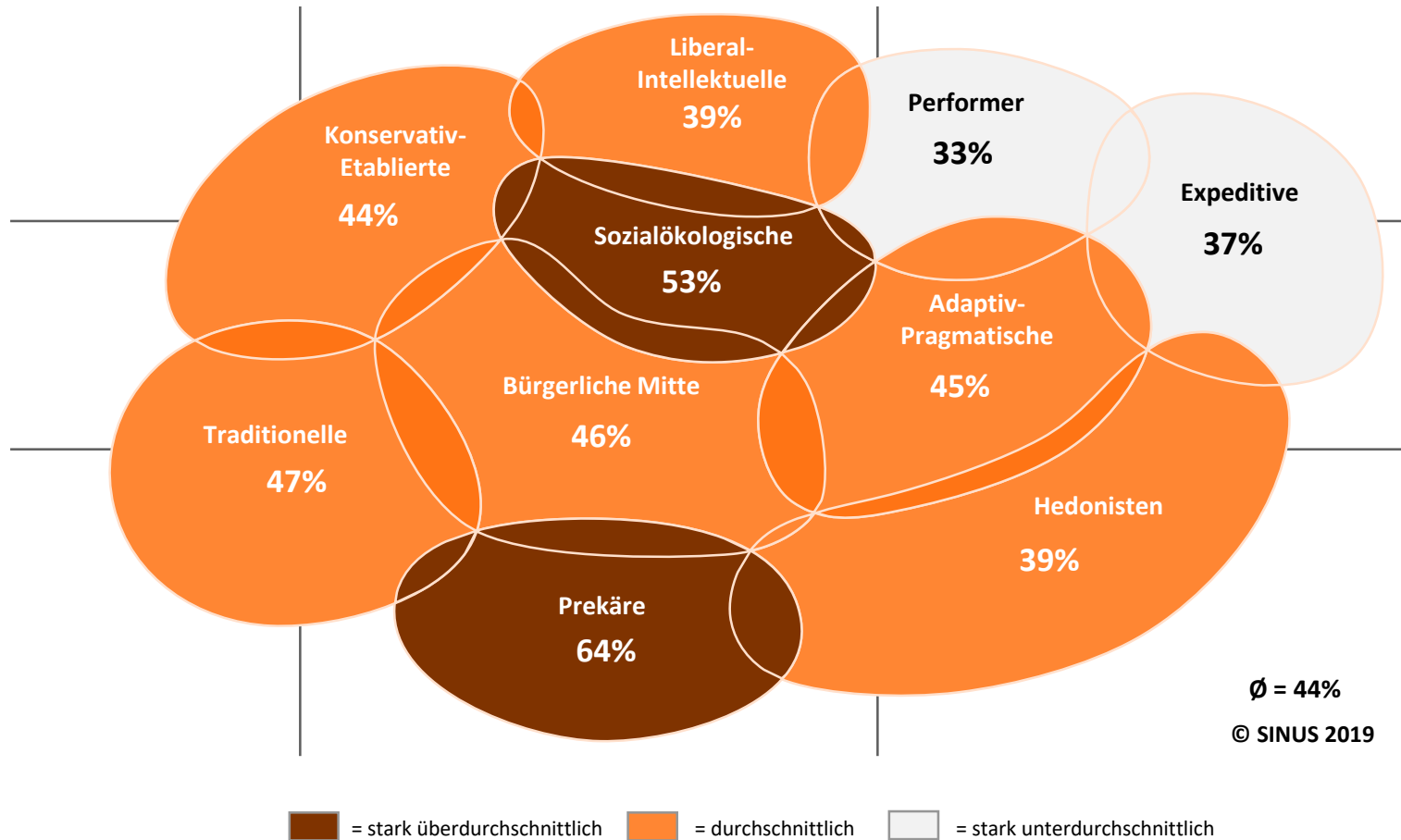


Angaben in Prozent  
N= 2.376; Radfahrende

# Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

## Unsicherheit beim Radfahren (Überhaupt nicht sicher / eher nicht sicher)

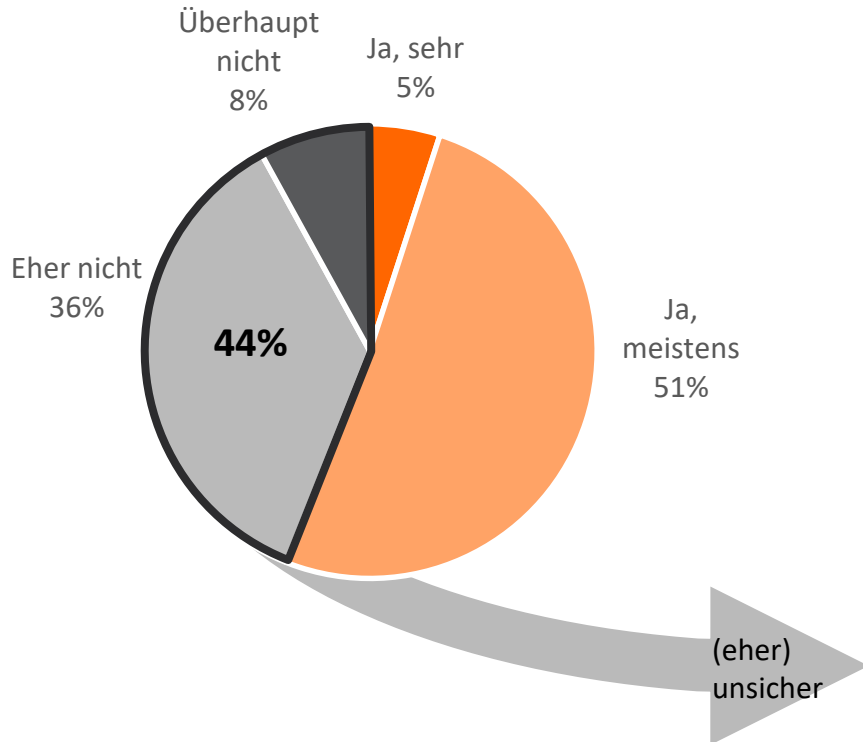


N= 2.376; Radfahrende

# Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

## Subjektives Sicherheitsgefühl

„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



N= 2.376; Radfahrende

„Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?“  
(Mehrfachnennung möglich)



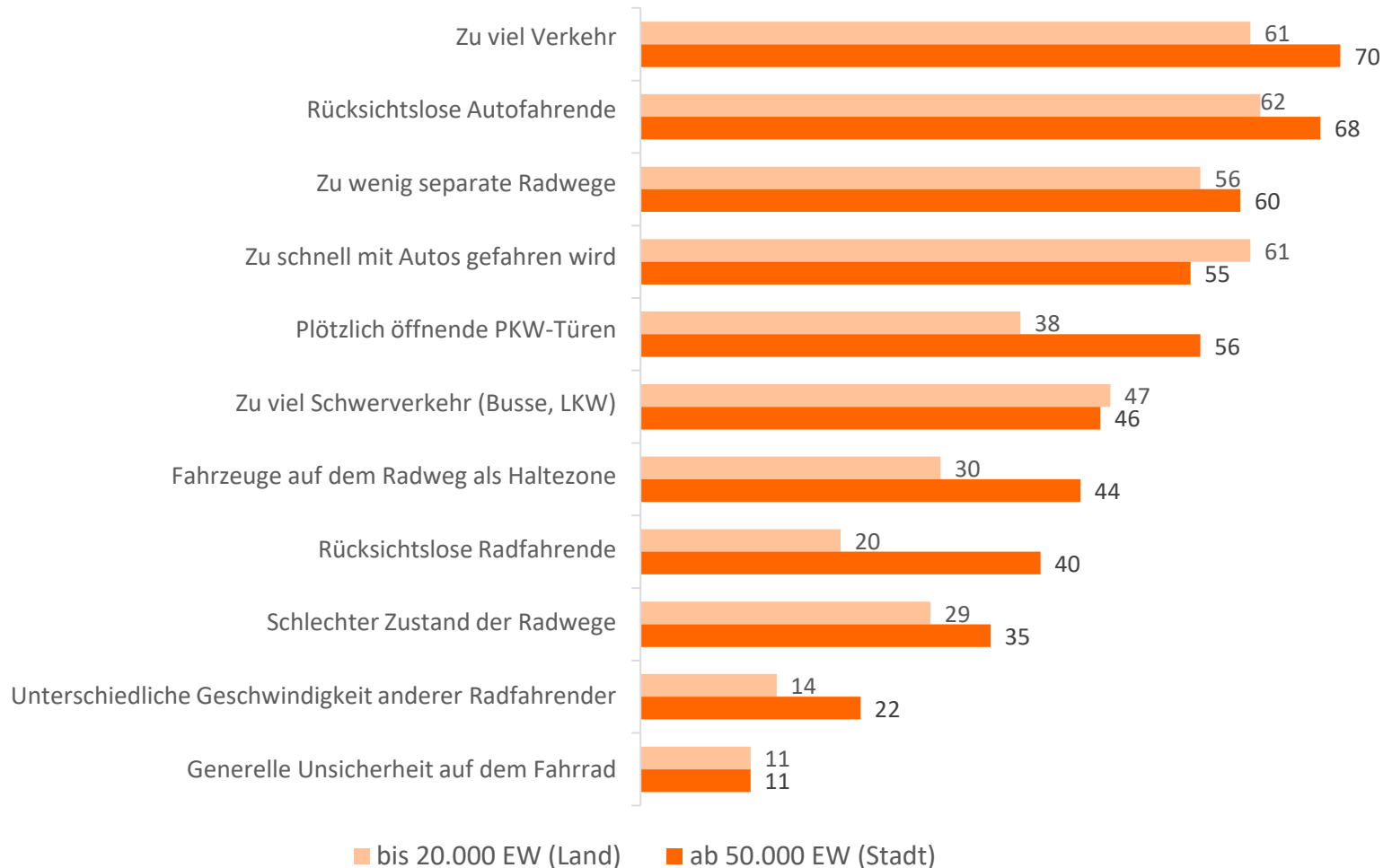
Angaben in Prozent

N= 1.035; Personen, die sich im Straßenverkehr eher nicht/überhaupt nicht sicher fühlen

# Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

## Land vs. Stadt

„Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?“ (Mehrfachnennung möglich)



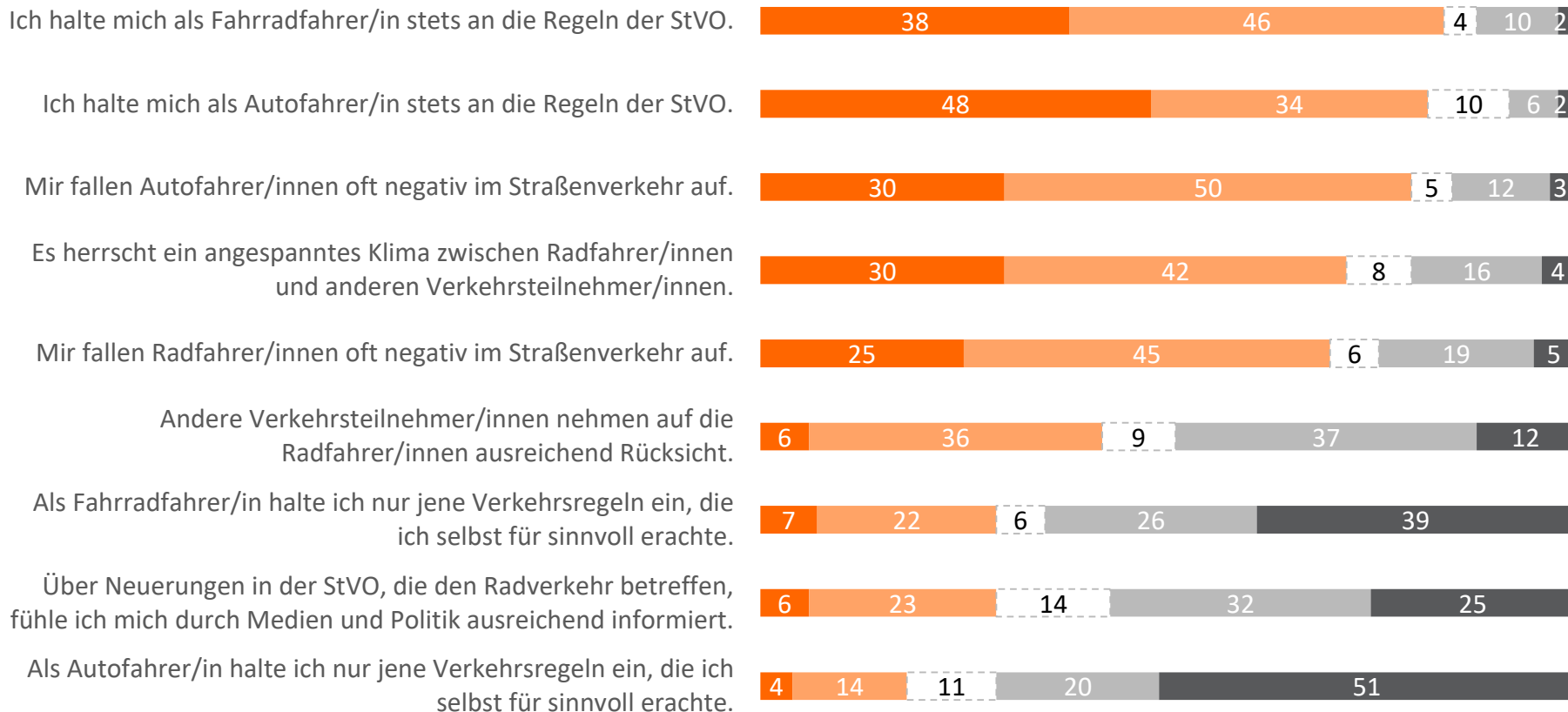
Angaben in Prozent

N= 1.035; Personen die sich im Straßenverkehr eher bzw. überhaupt nicht sicher fühlen

# Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

„Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zum Miteinander zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen zu?“

■ Stimme voll und ganz zu ■ Stimme teilweise zu □ weiß nicht ■ Stimme eher nicht zu ■ Stimme überhaupt nicht zu



Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte



# Genutzte Wegarten

## Häufigste Wegarten und Gefühl der (Un-)Sicherheit

„Welche der folgenden Wegarten befahren Sie überwiegend?“ (Mehrfachnennung möglich)



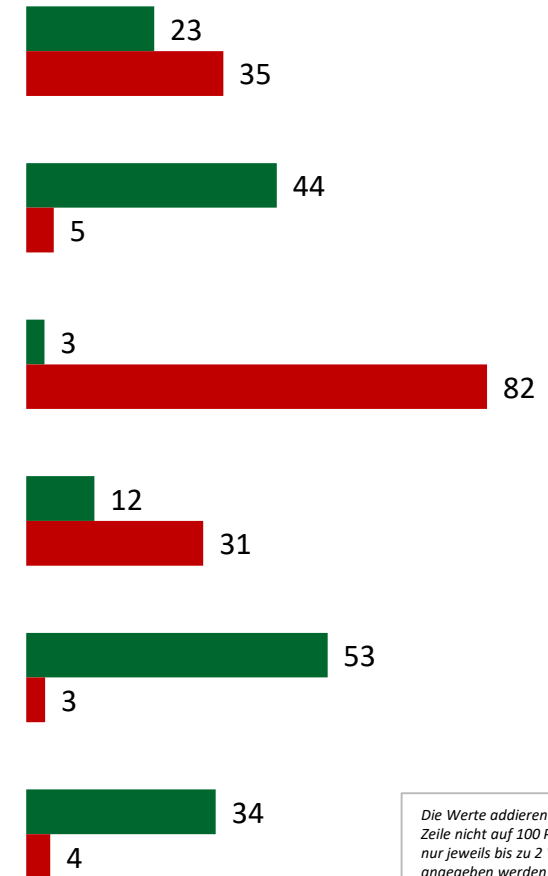
Angaben in Prozent

genutzte Wege

fühle mich sicher

fühle mich unsicher

„Nennen Sie mir bitte **bis zu zwei** Wegarten, auf denen Sie sich mit dem Fahrrad am sichersten / unsichersten fühlen.“



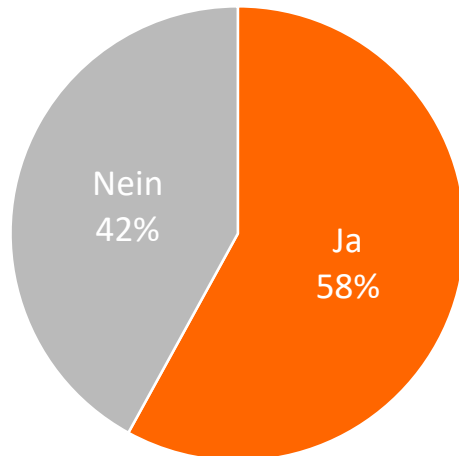
Die Werte addieren sich pro Zeile nicht auf 100 Prozent, da nur jeweils bis zu 2 Wegarten angegeben werden konnten, die als am sichersten / unsichersten empfunden werden.

N= 2.376 Radfahrende

# Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

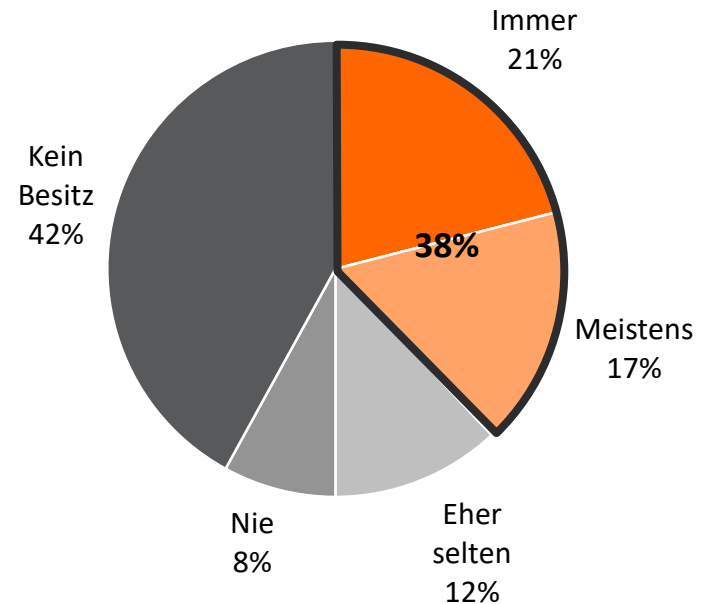
## Besitz

„Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm?“



## Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



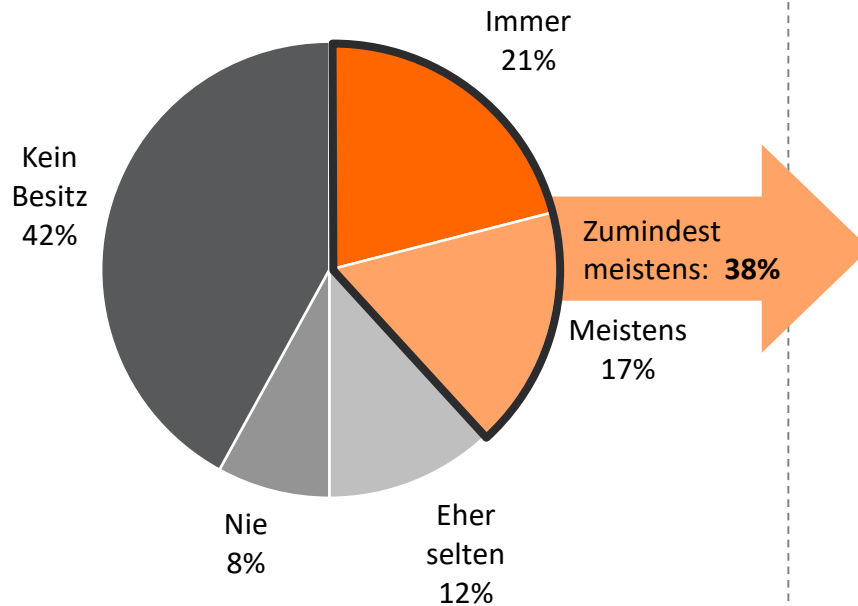
N= 2.376; Radfahrende

# Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

## Nach Soziodemographie

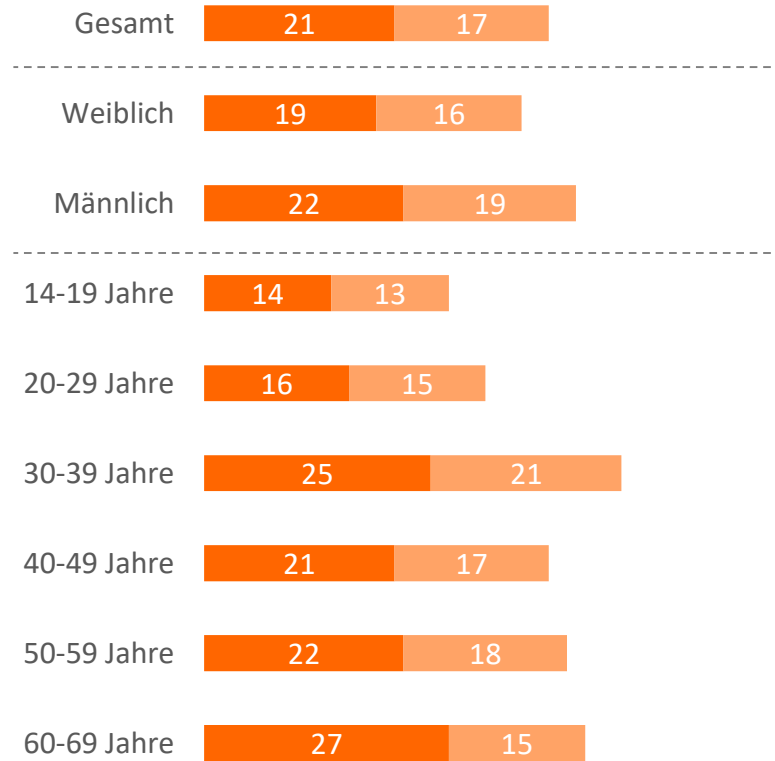
### Besitz & Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



### Getrennt nach Alter und Geschlecht

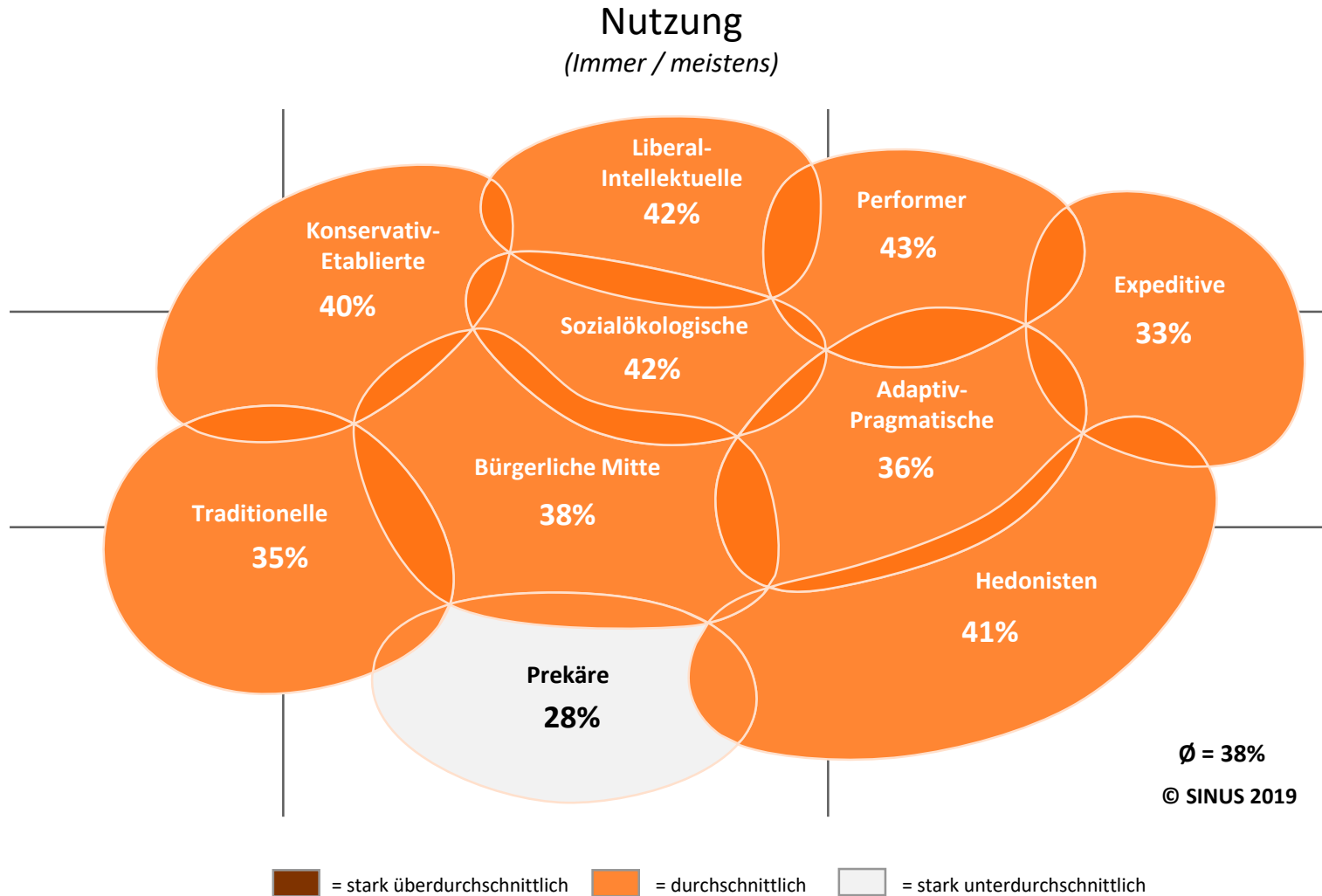
(Immer/meistens)



Angaben in Prozent  
N= 2.376; Radfahrende

# Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

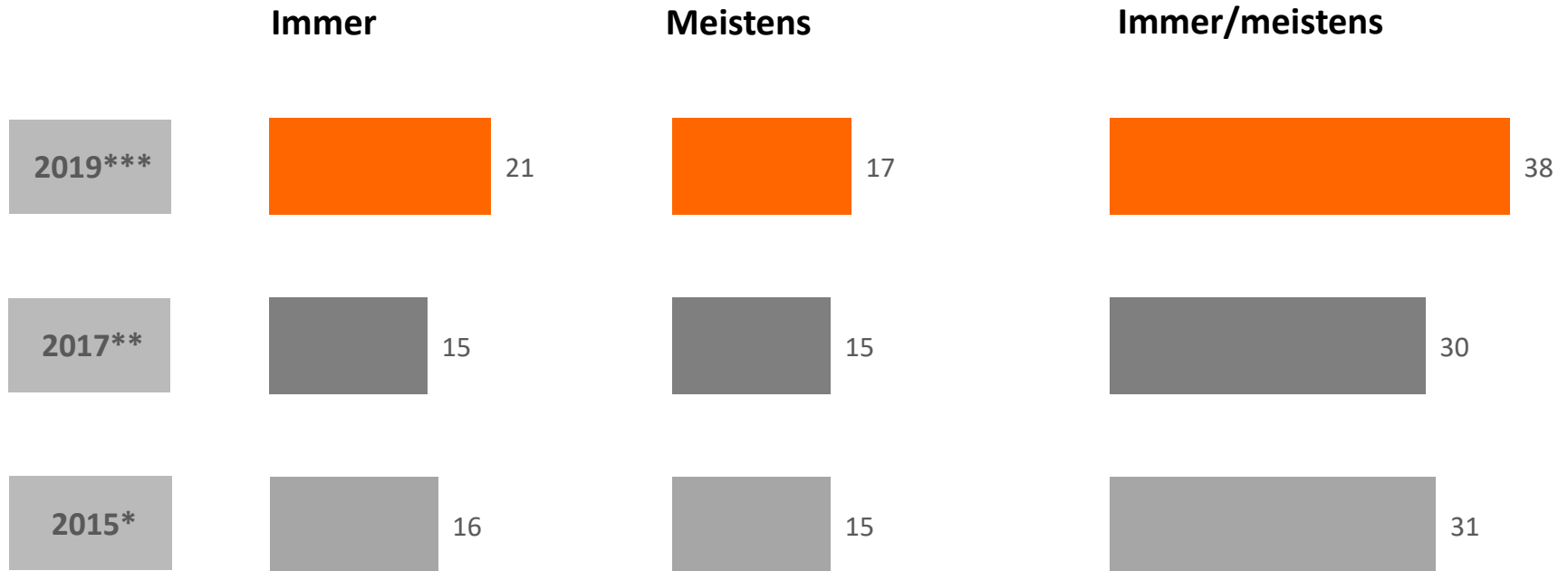


N= 2.376; Radfahrende

# Helmnutzung

## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Nutzen Sie einen Fahrradhelm?“



Angaben in Prozent

\*\*\*N=2.376 Radfahrende

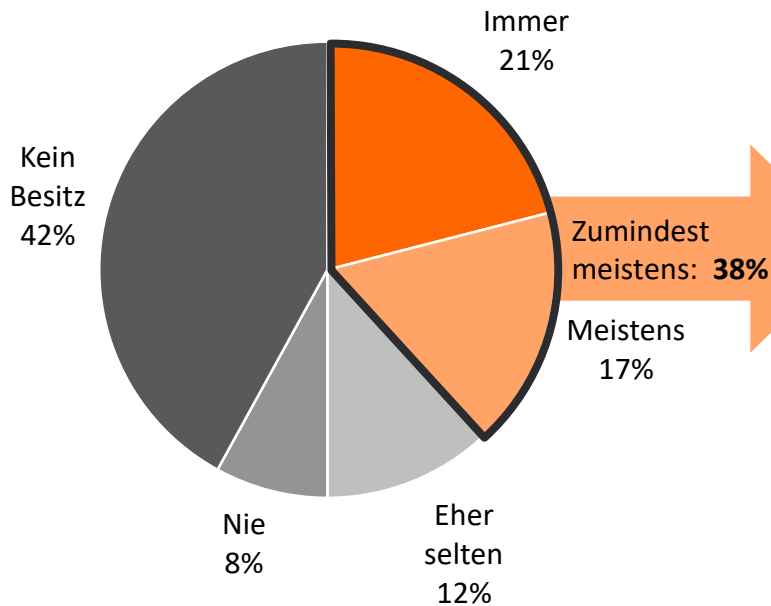
\*\*N= 2.440 Radfahrende

\*N= 1.644 Radfahrende

# Gründe für die Fahrradhelmnutzung

## Besitz & Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



N= 2.376; Radfahrende

## Gründe für Nutzung

„Aus welchem Grund nutzen Sie einen Fahrradhelm?“ (Mehrfachnennung möglich)



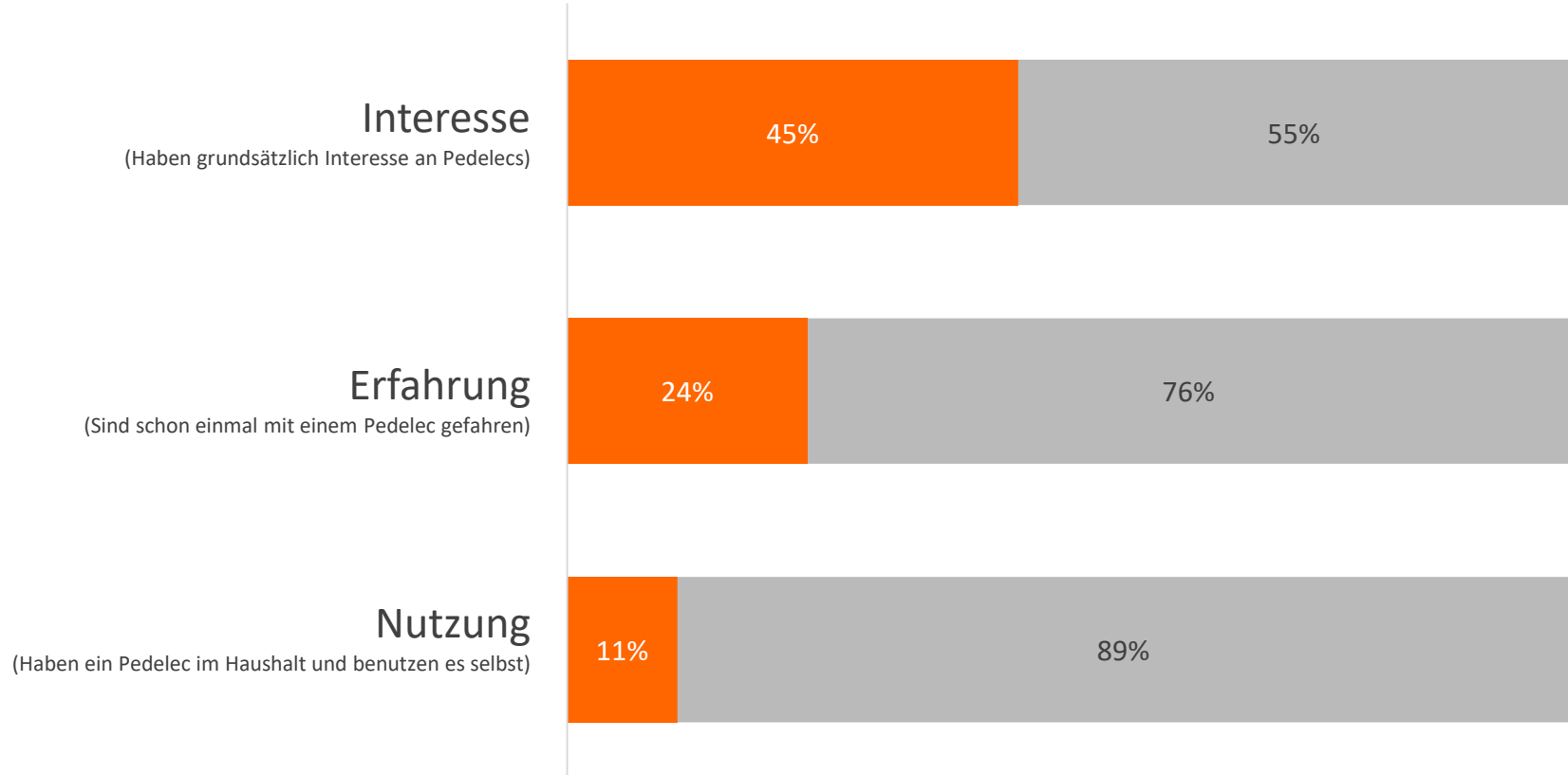
Angaben in Prozent

N= 905; Radfahrende, die immer oder meistens einen Fahrradhelm tragen

07

# Innovationen: Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge

# Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs



N= 3.053; alle Befragte

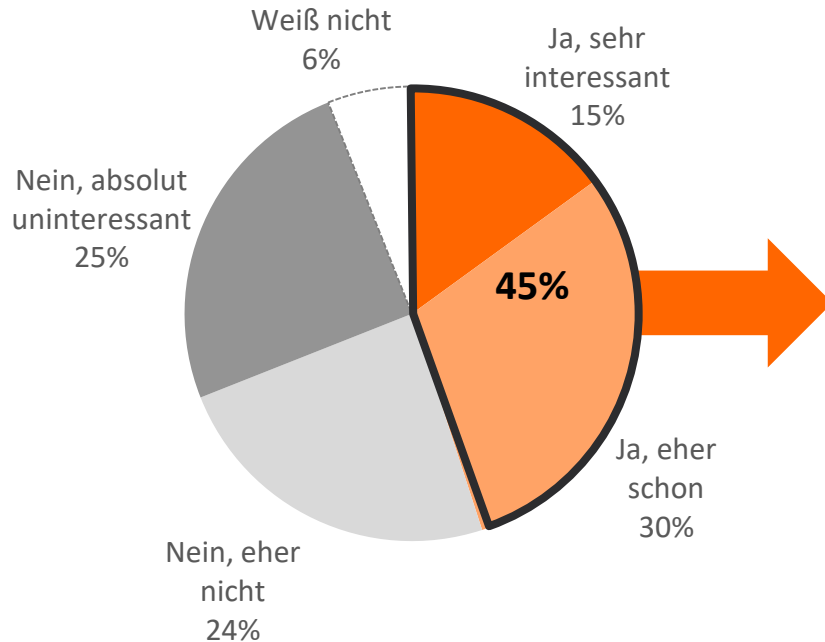


# Interesse an Pedelecs

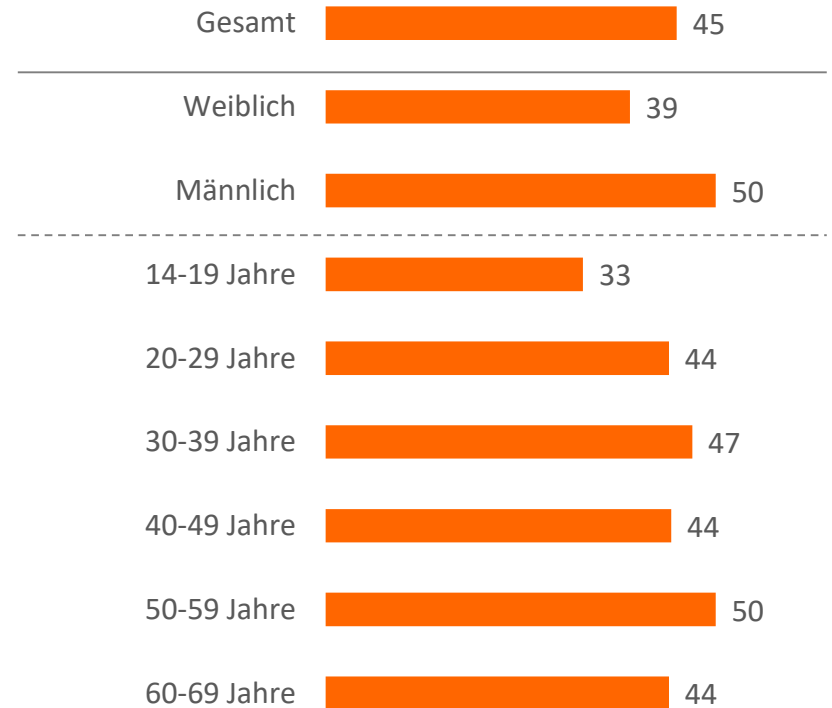
## Nach Soziodemografie

### Interesse

„Sind Fahrräder, die einen Elektromotor integriert haben (Pedelecs) generell interessant für Sie?“



### Interesse nach Geschlecht und Alter (Sehr interessant / eher schon)



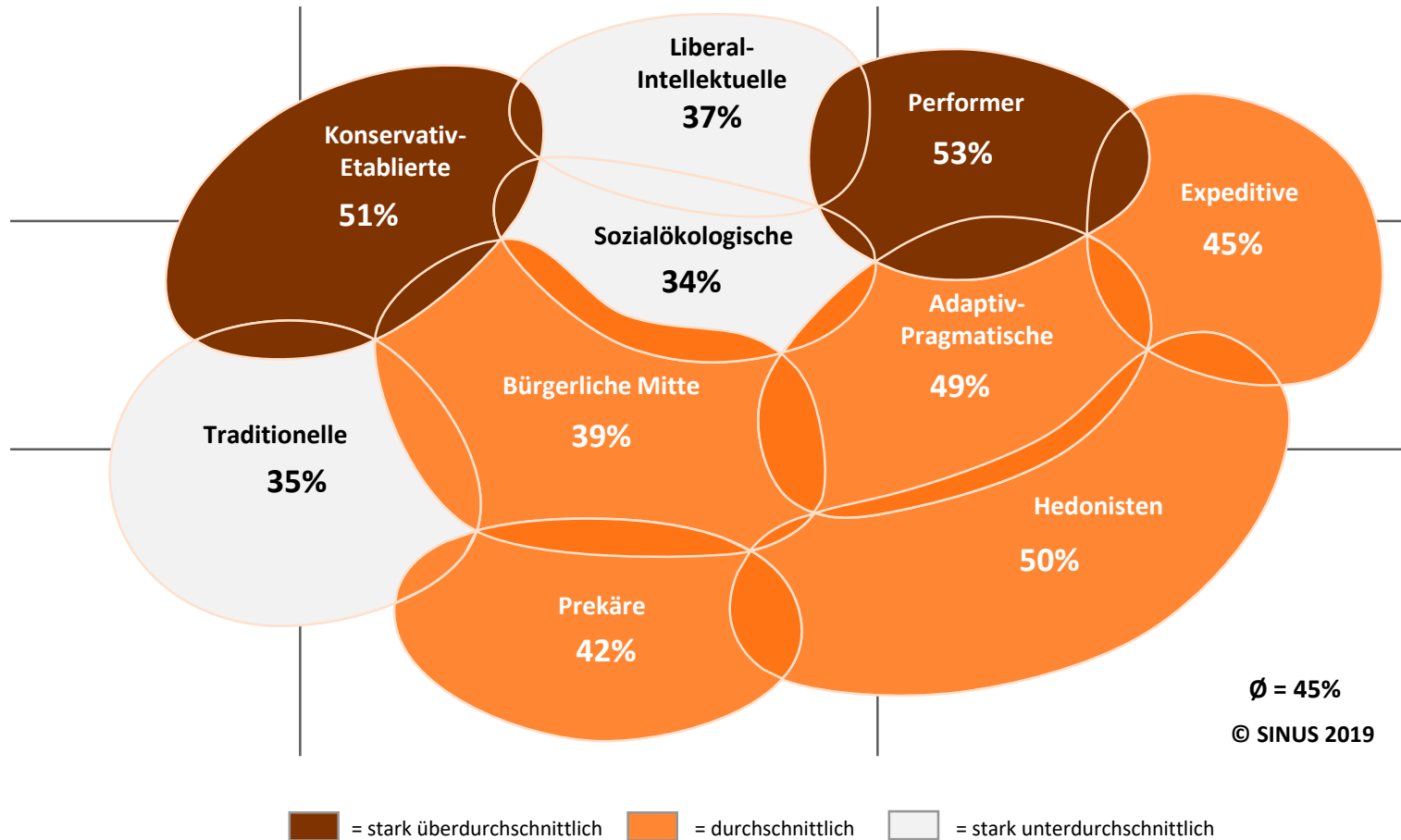
Angaben in Prozent  
N= 3.053; alle Befragte

# Interesse an Pedelecs

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

## Interesse nach Sinus-Milieus

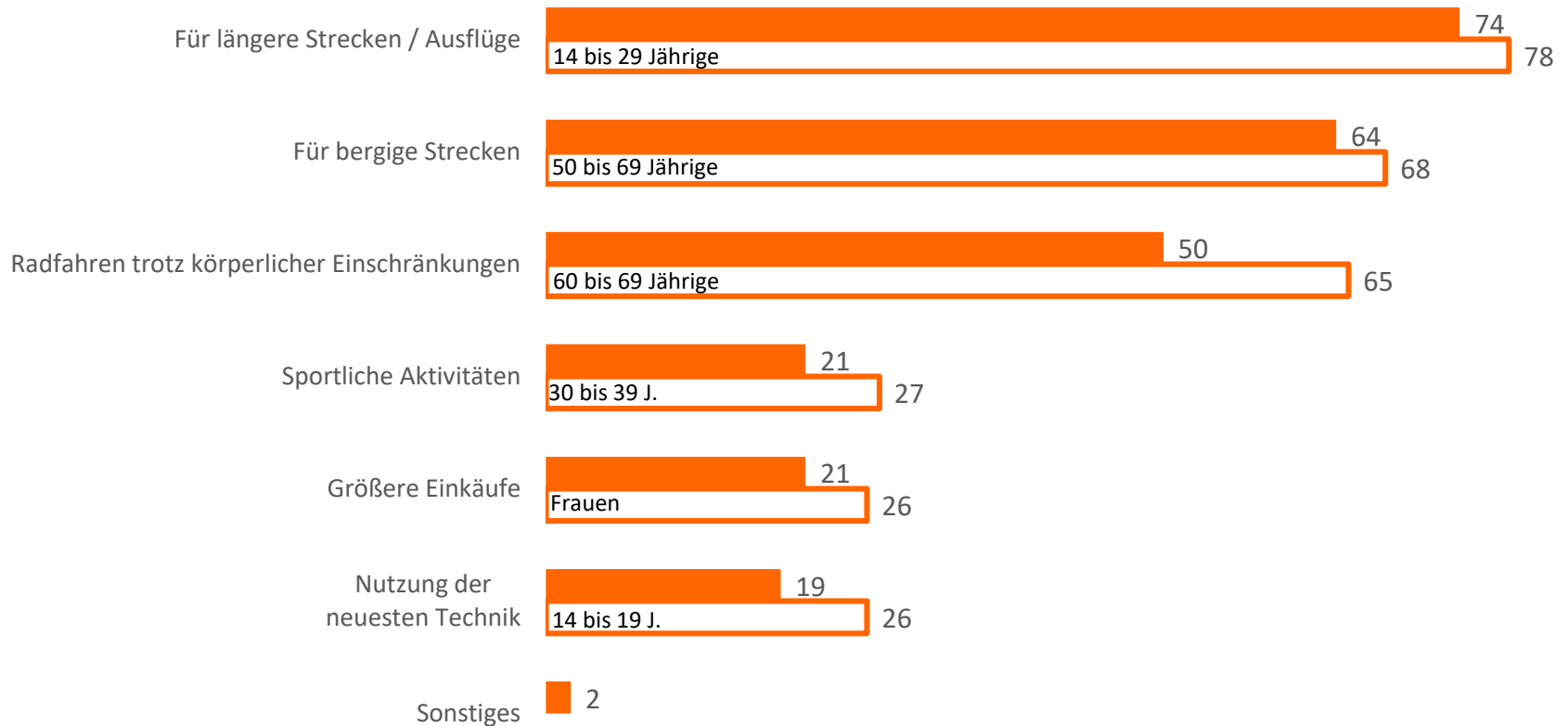
(Sehr interessant / eher schon)



N= 3.053; alle Befragte

# Einsatzmöglichkeiten für Pedelecs

„Für welchen Zweck ist ein Fahrrad mit integriertem Elektromotor (Pedelecs) für Sie interessant?“ (Mehrfachnennung möglich)

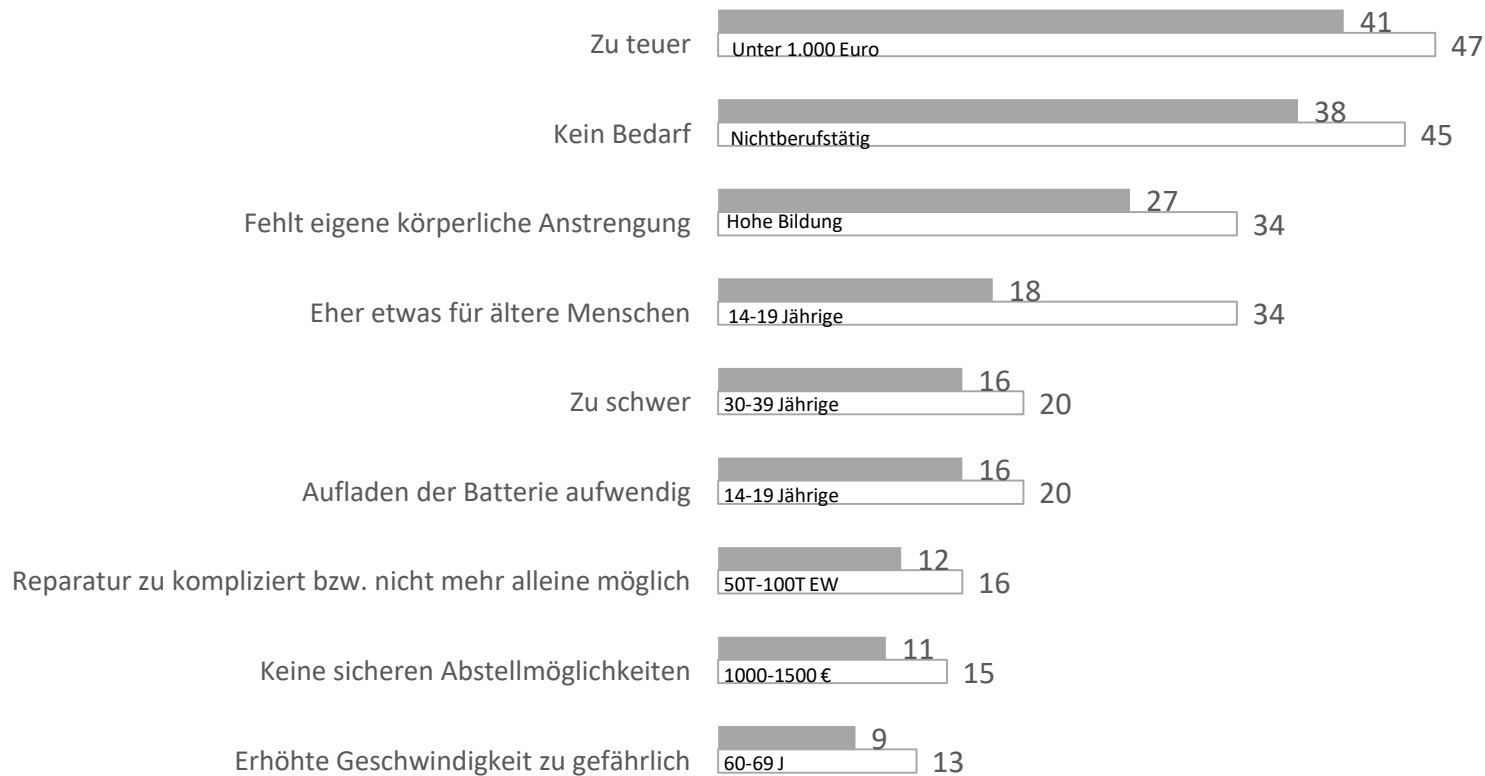


Angaben in Prozent

N= 1.363; Personen, die Pedelecs sehr bzw. eher interessant finden und keines nutzen

# Gründe für fehlendes Interesse an Pedelecs

„Wieso sind Fahrräder die einen Elektromotor integriert haben (eher) NICHT interessant für Sie?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

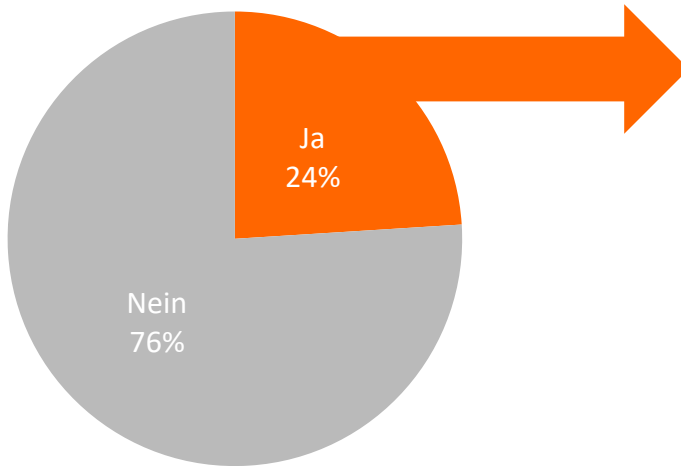
N= 1.520; Personen, die (eher) kein Interesse an Pedelecs haben und keines nutzen

# Erfahrungen mit Pedelecs

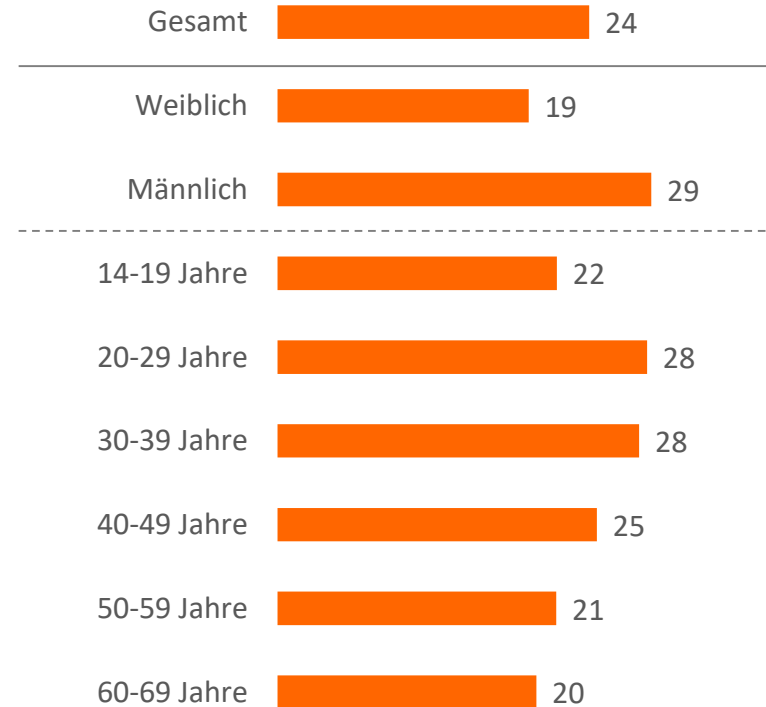
## Nach Soziodemografie (1)

### Erfahrungen

„Sind Sie schon mal mit einem Fahrrad gefahren, das einen Elektromotor (Pedelec) zur Unterstützung hatte?“



### Erfahrungen nach Geschlecht und Alter



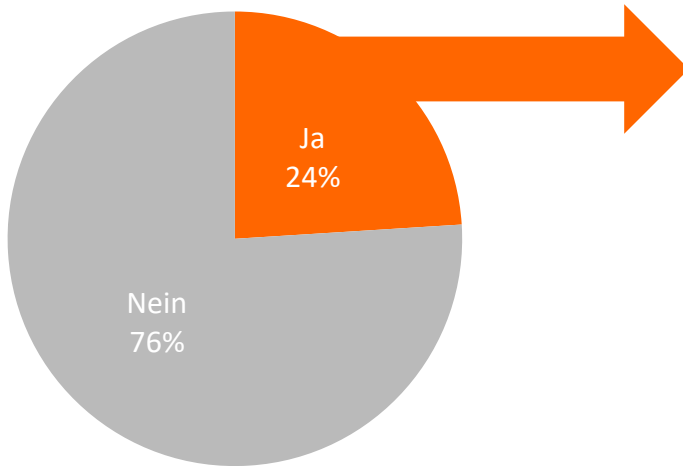
Angaben in Prozent  
N= 3.053; alle Befragte

# Erfahrungen mit Pedelecs

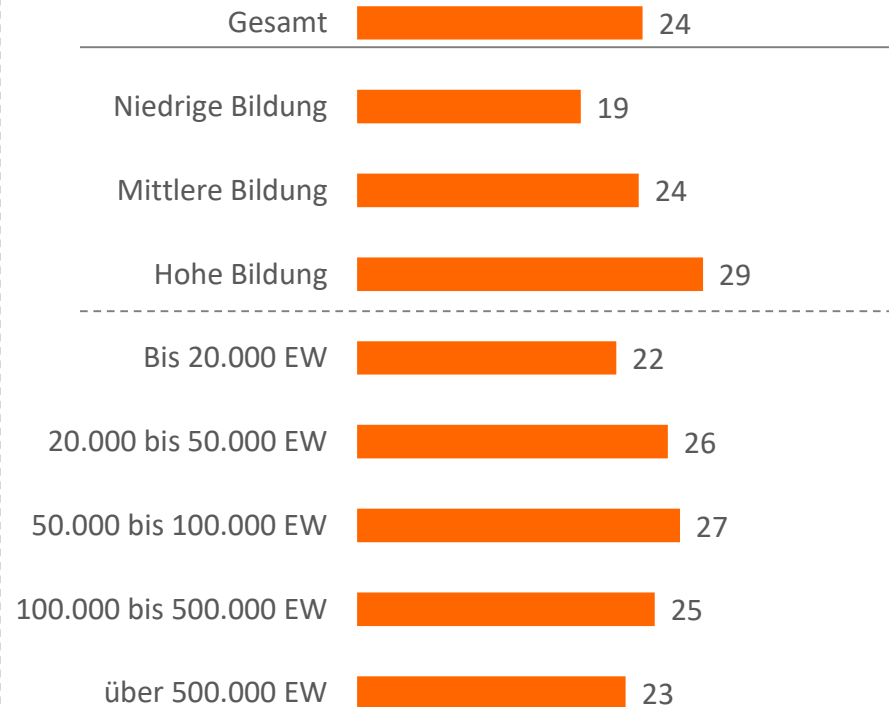
## Nach Soziodemografie (2)

### Erfahrungen

„Sind Sie schon mal mit einem Fahrrad gefahren, das einen Elektromotor (Pedelec) zur Unterstützung hatte?“



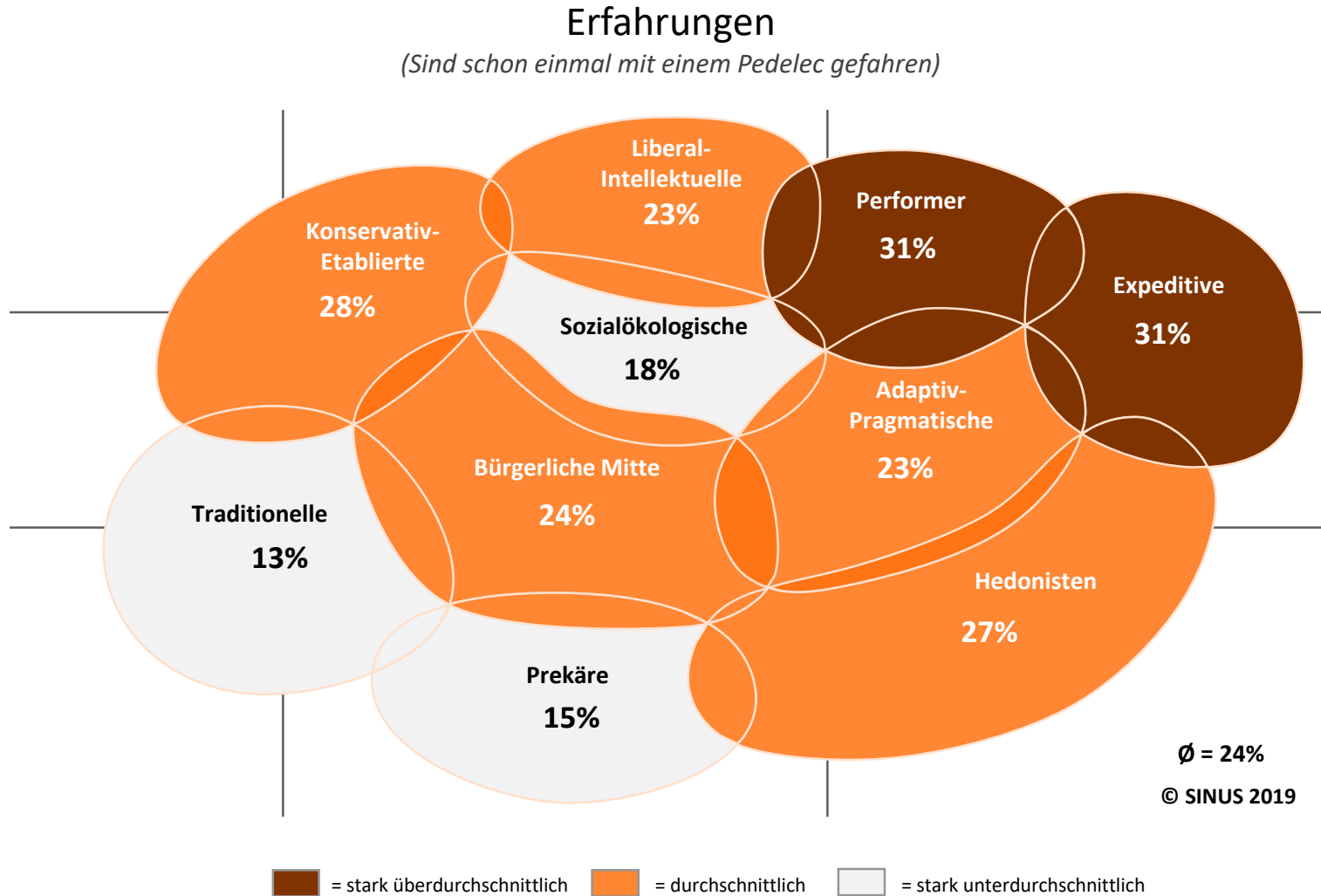
### Erfahrungen nach Bildung und Ortsgröße



Angaben in Prozent  
N= 3.053; alle Befragte

# Erfahrungen mit Pedelecs

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>



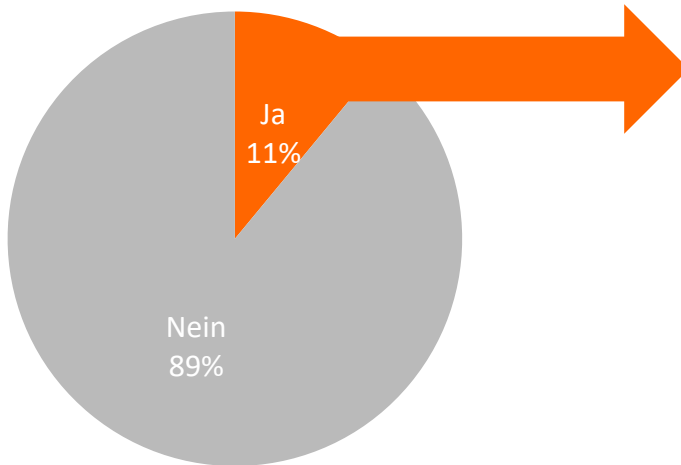
N= 3.053; alle Befragte

# Nutzung von Pedelecs

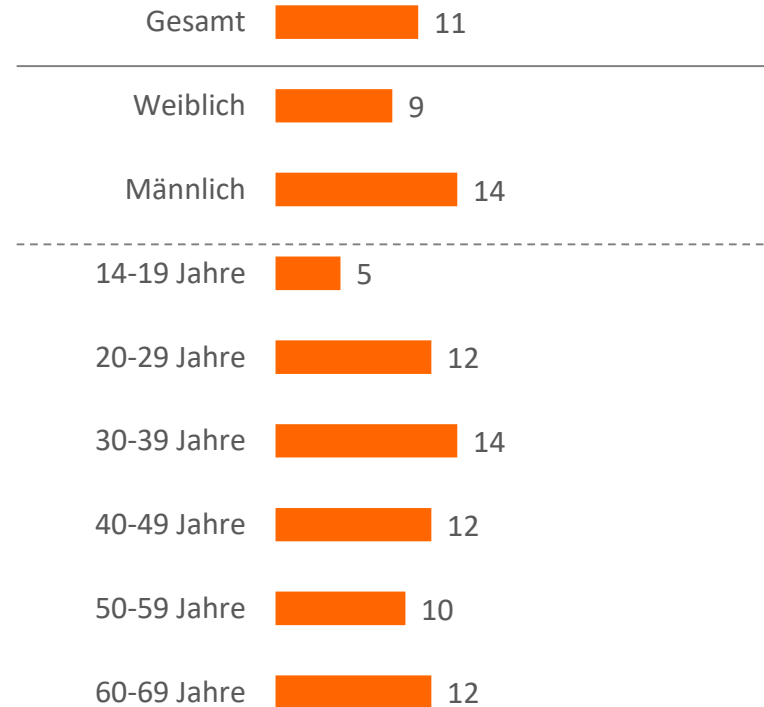
## Nach Soziodemografie (1)

### Nutzung

(Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst)



### Nutzung nach Geschlecht und Alter



Angaben in Prozent  
N= 3.053; alle Befragte

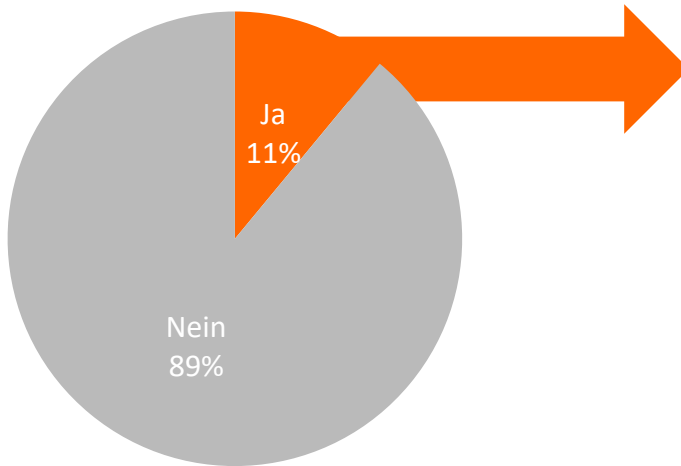


# Nutzung von Pedelecs

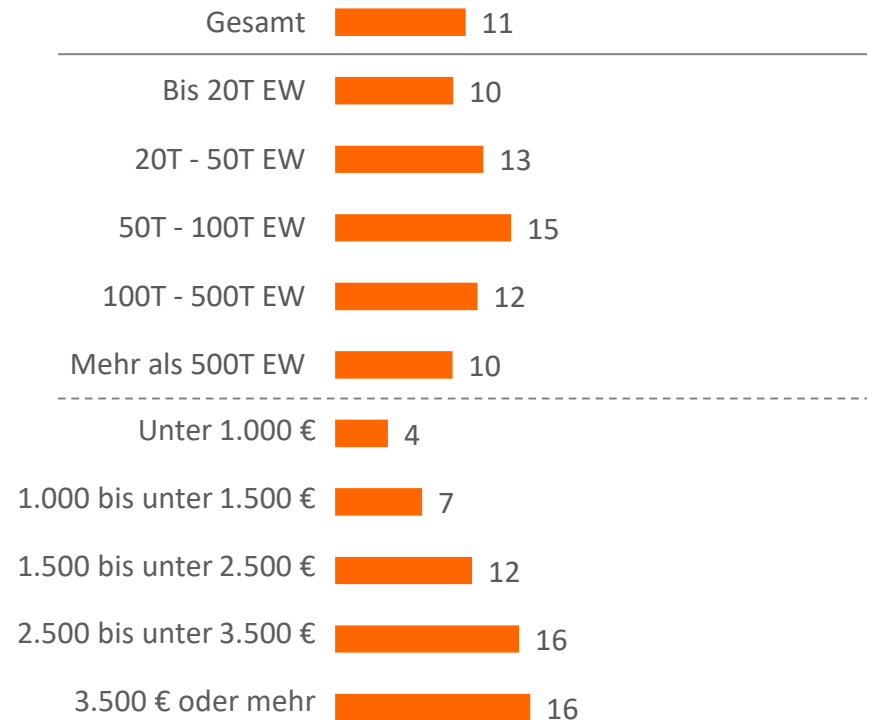
## Nach Soziodemografie (2)

### Nutzung

(Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst)



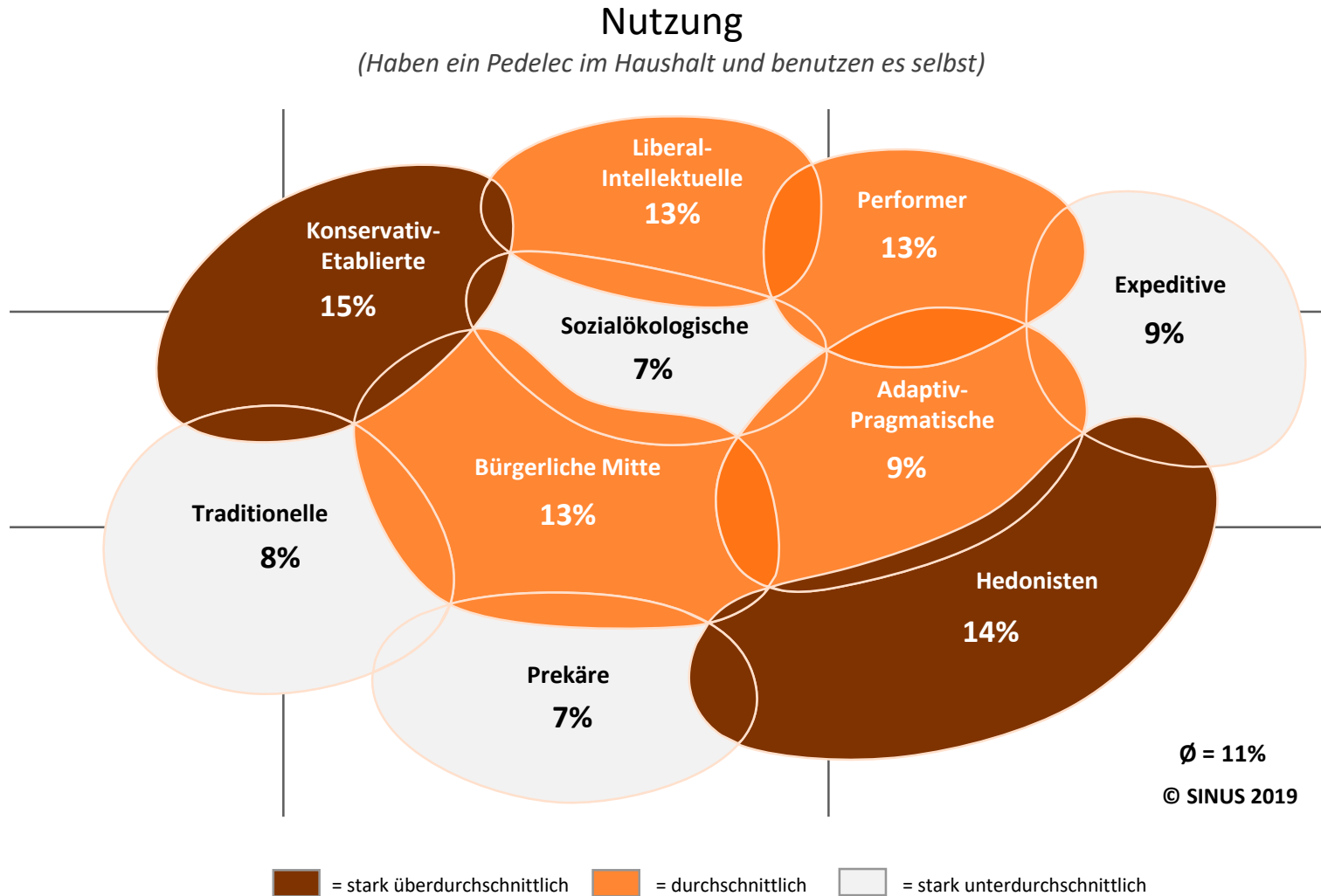
### Nutzung nach Ortsgröße und Einkommen



Angaben in Prozent  
N= 3.053; alle Befragte

# Nutzung von Pedelecs

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>



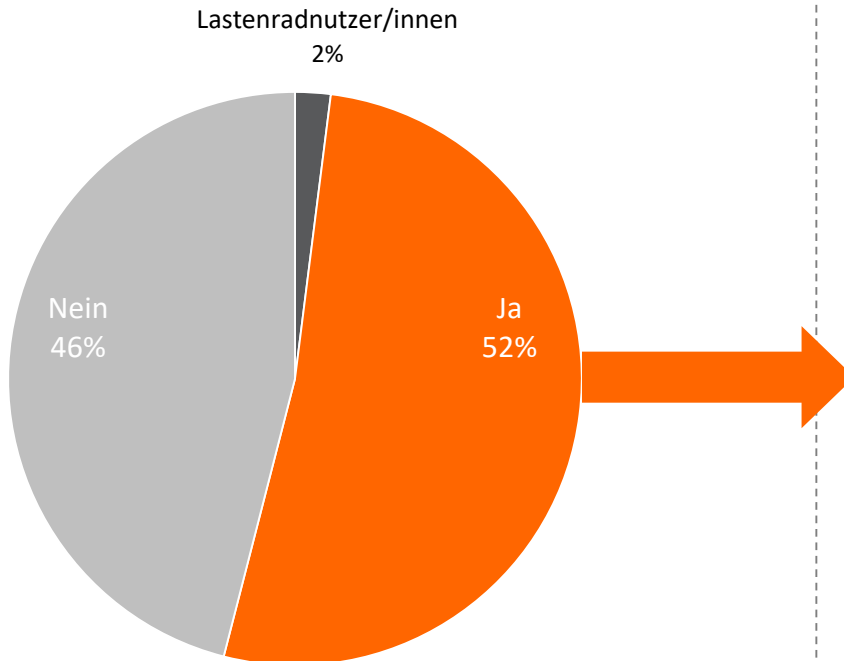
N= 3.053; alle Befragte

# Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

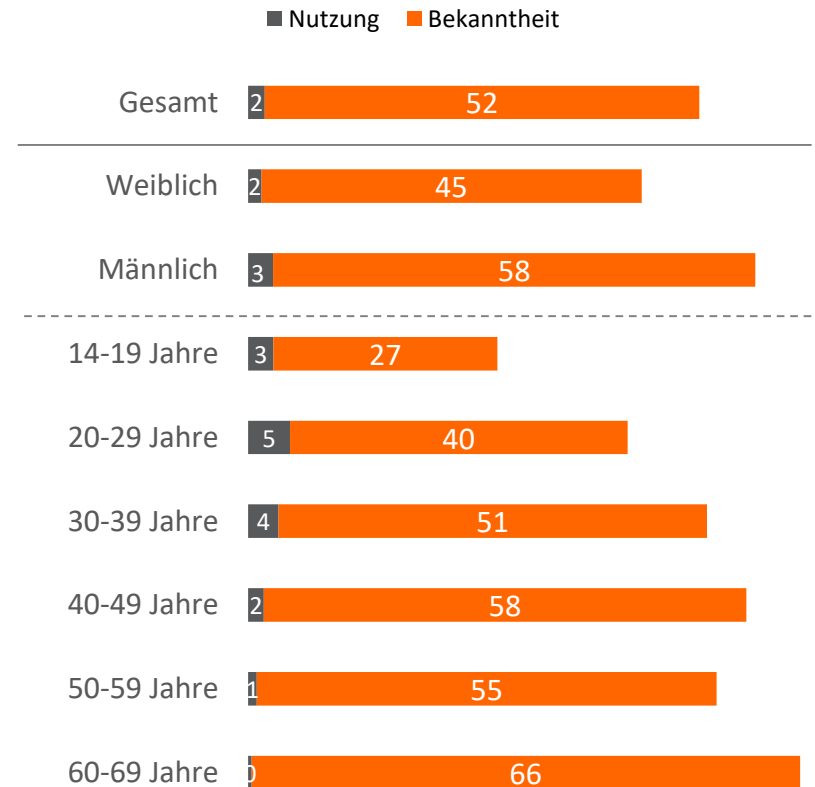
## Nach Soziodemografie

### Bekanntheit und Nutzung

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“



### Bekanntheit und Nutzung nach Geschlecht und Alter



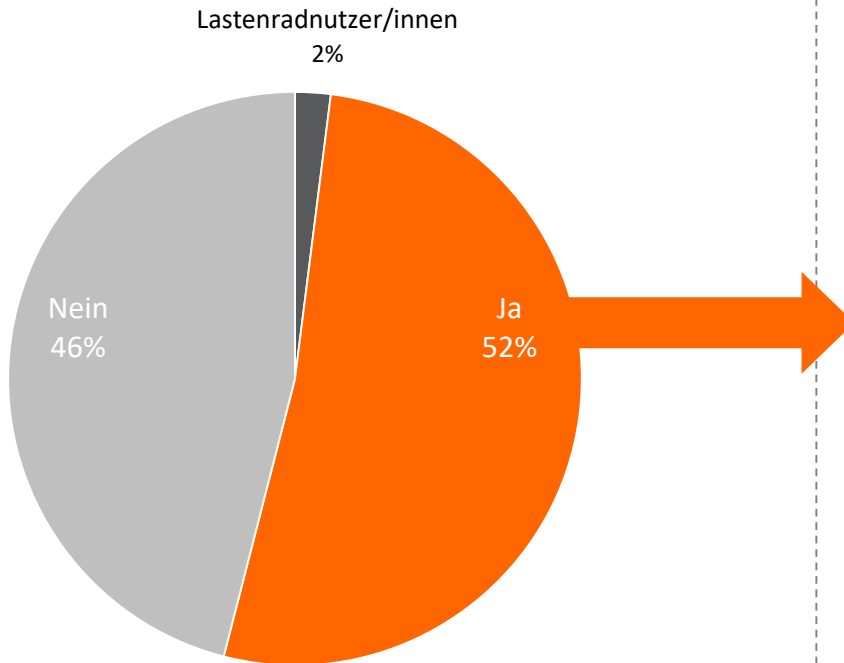
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragten

# Bekanntheit und Kaufpotential von Lastenrädern

## Bekanntheit und Nutzung

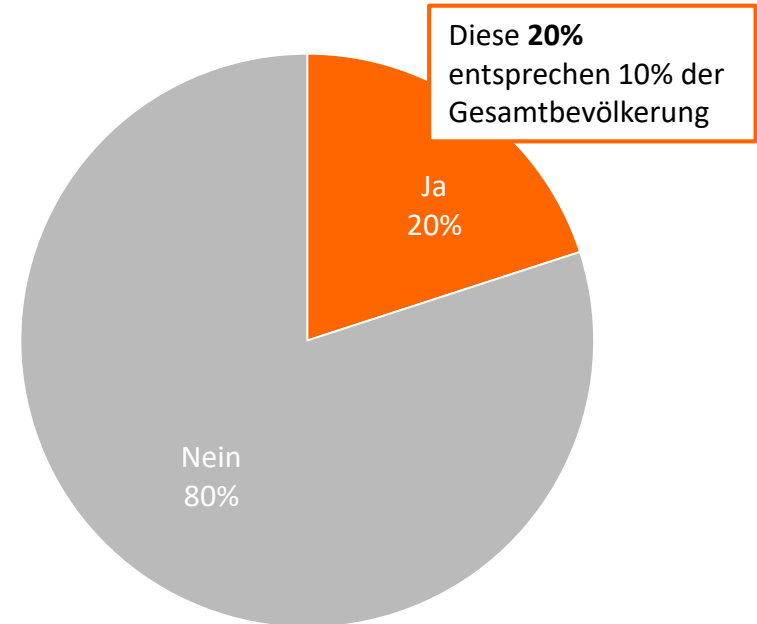
„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“



N= 3.053; alle Befragte

## Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



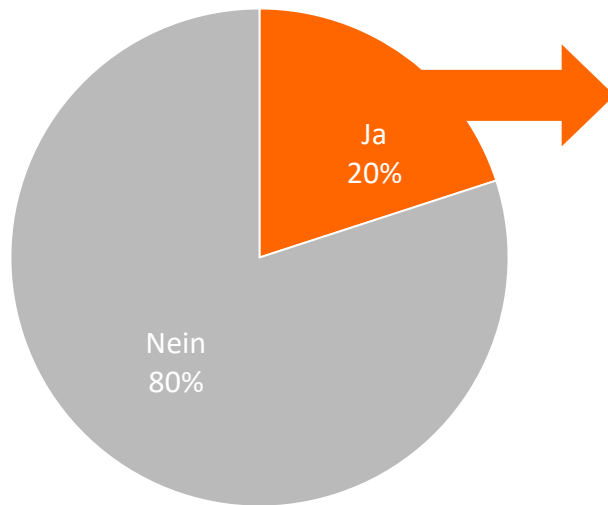
N= 1.578; Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

# Kaufpotential von Lastenrädern

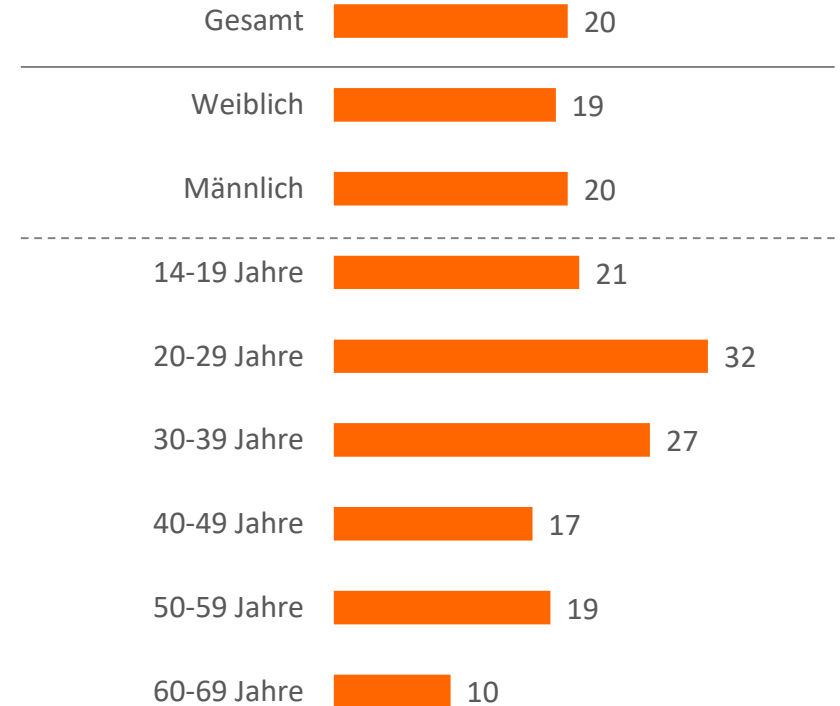
## Nach Soziodemografie (1)

### Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



### Kaufpotential nach Geschlecht und Alter



Angaben in Prozent

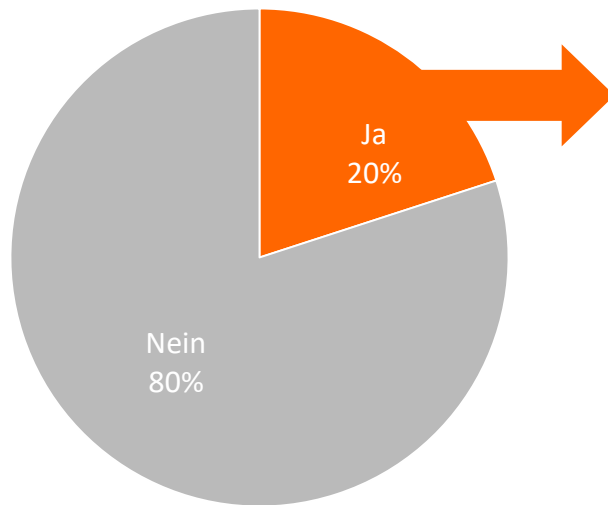
N= 1.578; Lastenräder bekannt und nutzen kein Lastenrad

# Kaufpotential von Lastenrädern

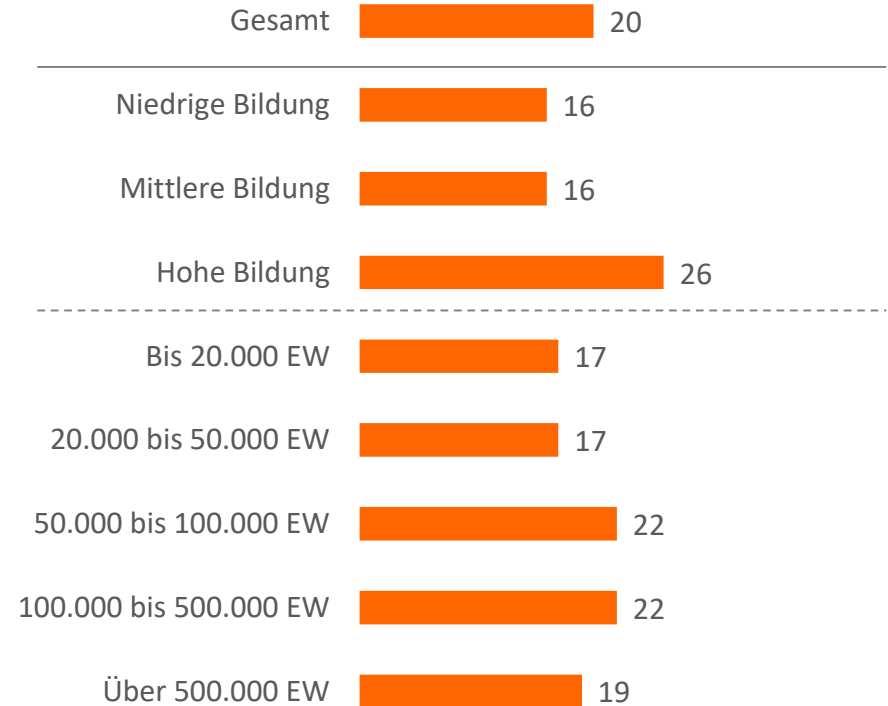
## Nach Soziodemografie (2)

### Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



### Kaufpotential nach Bildung und Ortsgröße

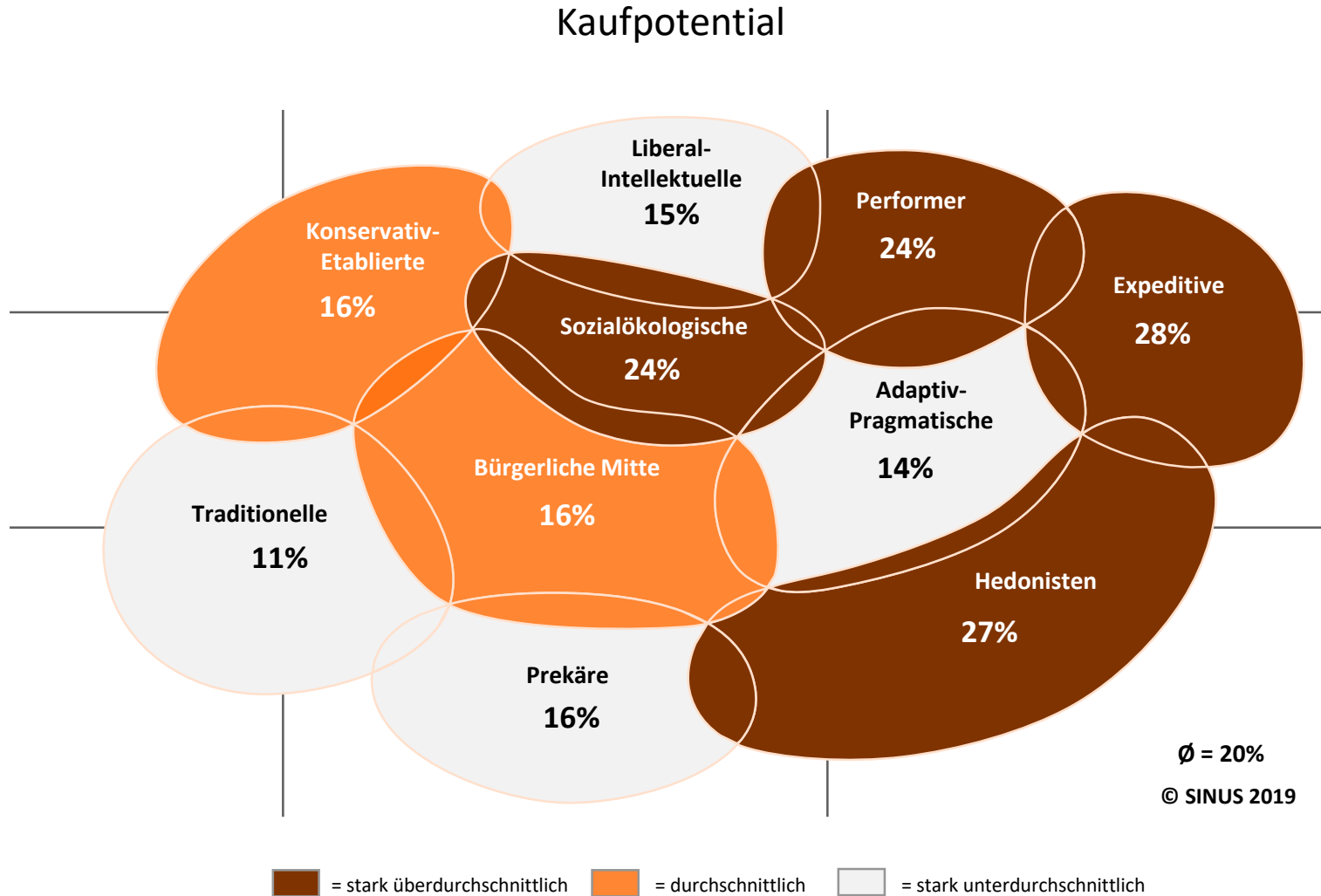


Angaben in Prozent

N= 1.578; Lastenräder bekannt und nutzen kein Lastenrad

# Kaufpotential von Lastenrädern

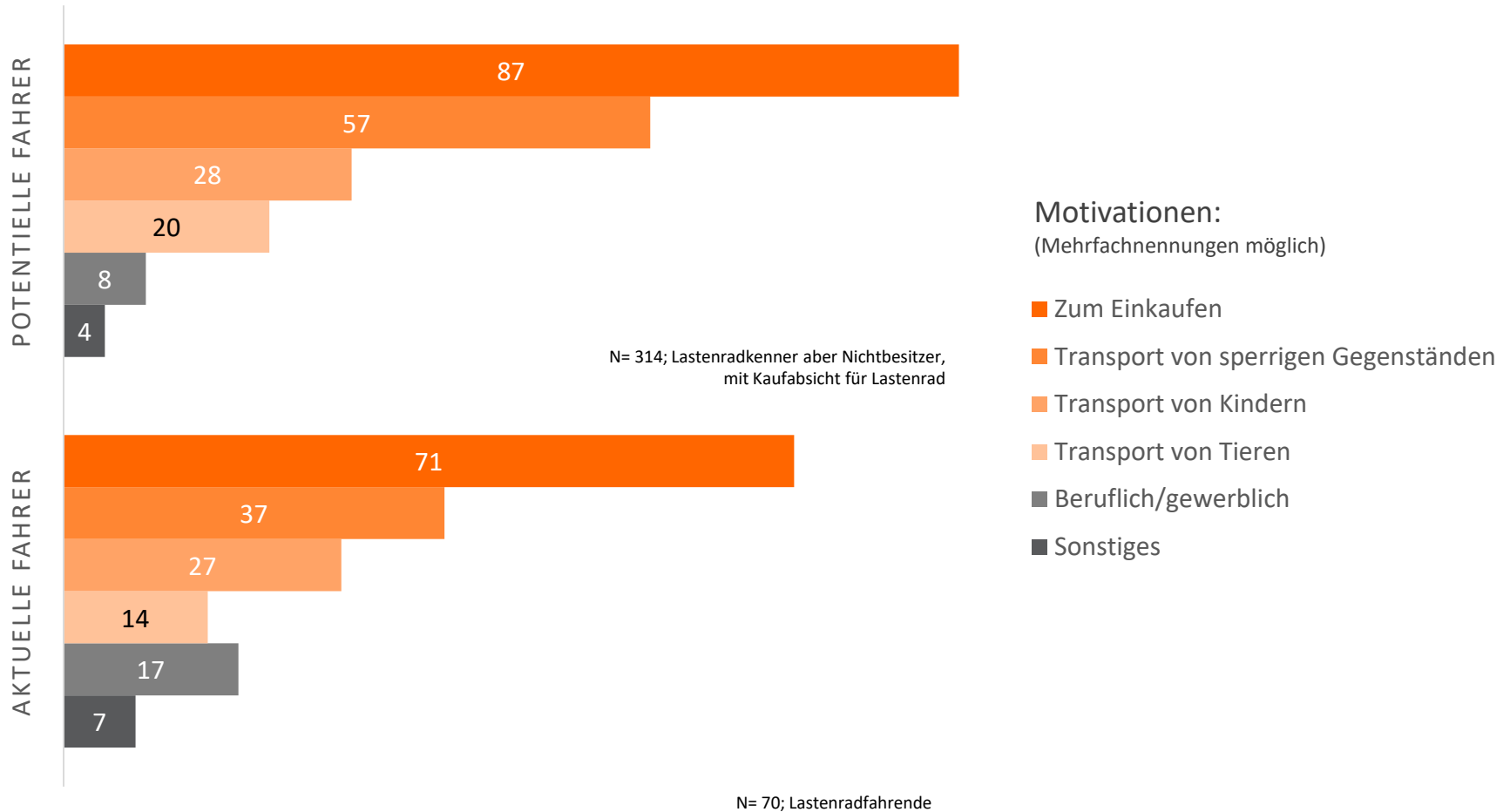
Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>



N= 1.578; Lastenräder bekannt und nutzen kein Lastenrad

# Nutzungsmotivationen für Lastenräder

## Potentielle vs. aktuelle Lastenradfahrende



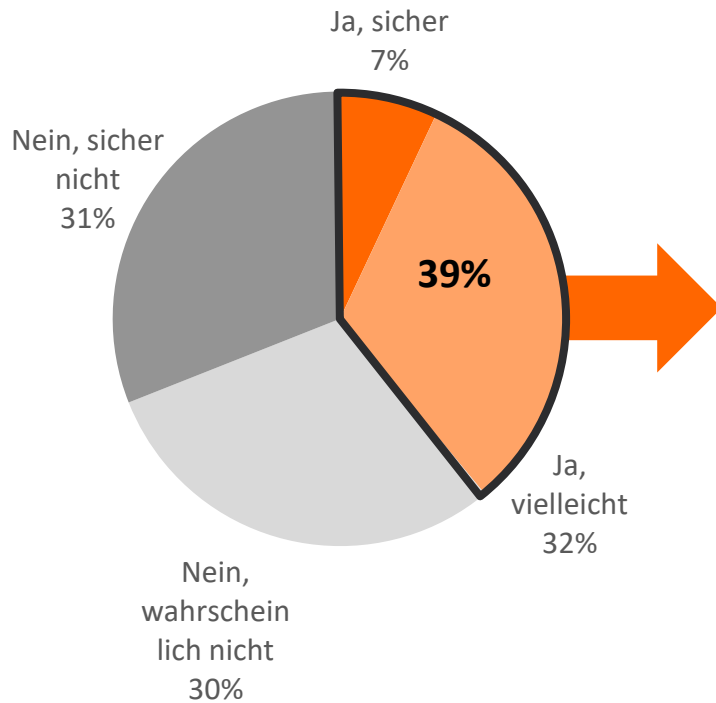


# Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

## Nach Soziodemografie

### Interesse

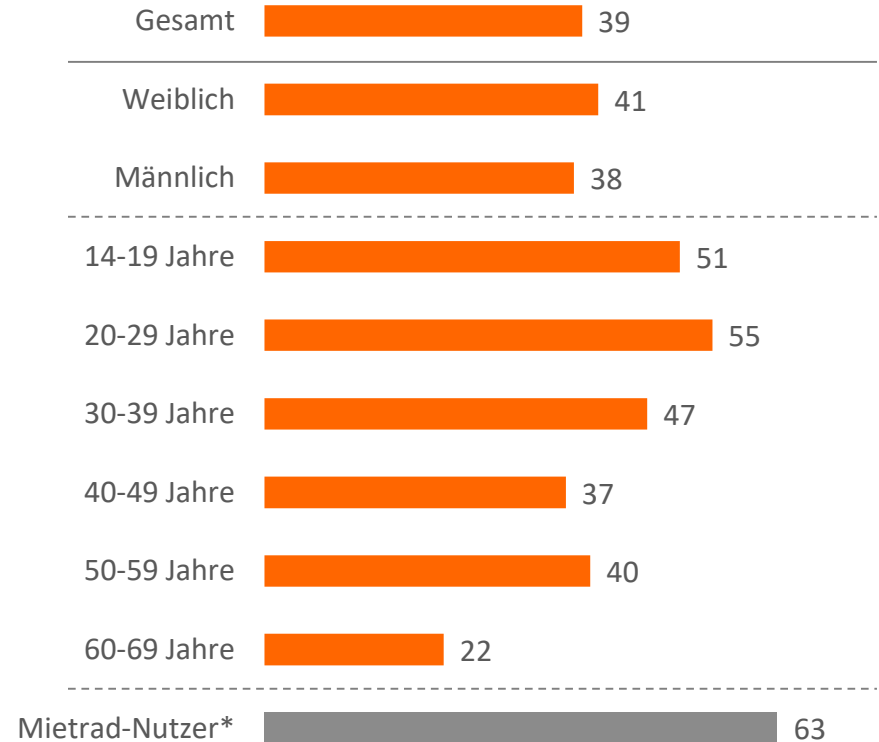
„Könnten Sie sich vorstellen ein Leihsystem für Lastenräder zu nutzen?“



N= 1.642; Lastenrad bekannt oder Besitz

### Interesse nach Geschlecht und Alter

(Ja, sicher / ja, vielleicht)

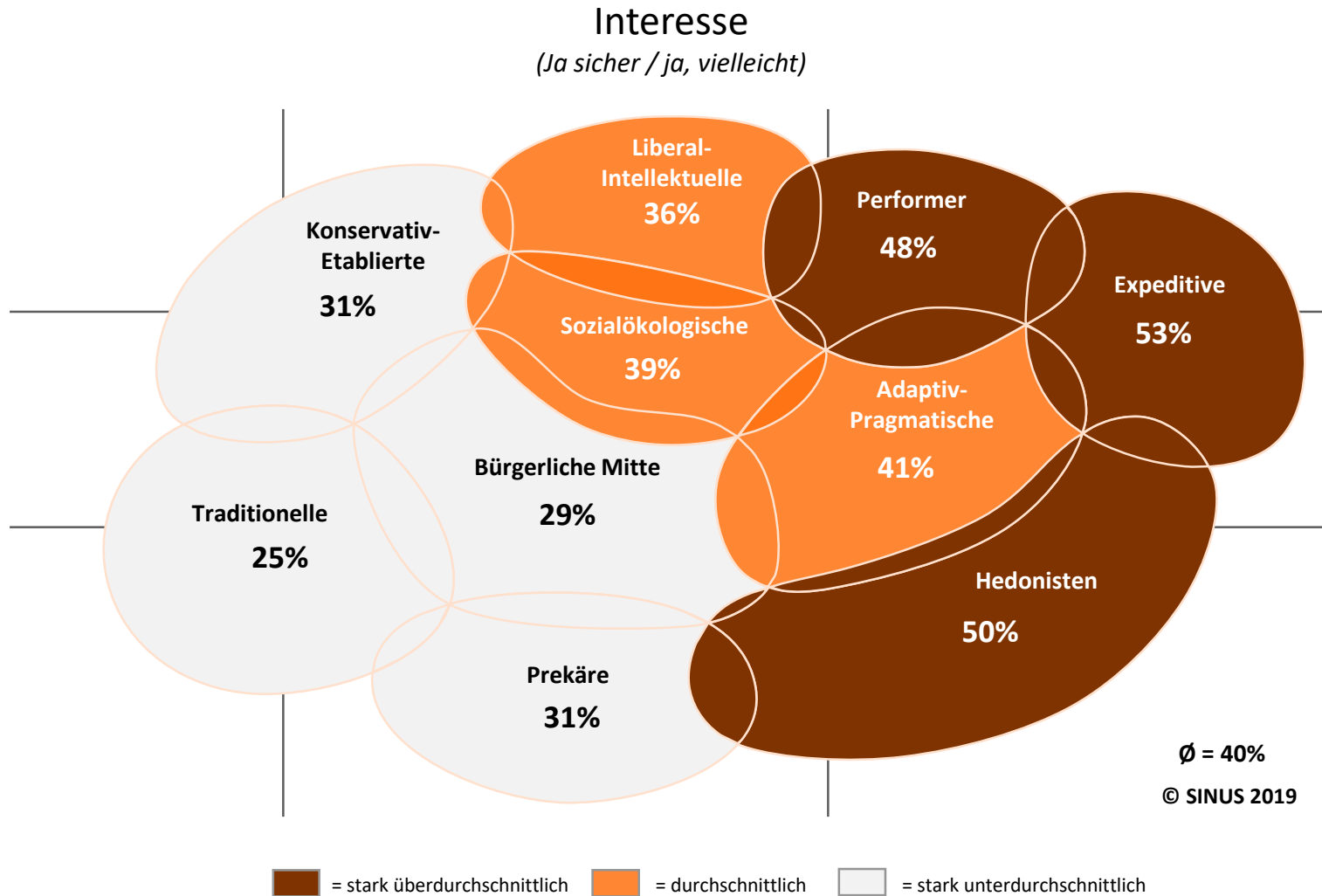


\*öff. Mietradsysteme bereits 1x genutzt

Angaben in Prozent  
N= 1.642; Lastenrad bekannt oder Besitz

# Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>



N= 1.642; Lastenrad bekannt oder Besitz

# Aussagen von Lastenradnutzenden oder -interessenten

*"Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Lastenrädern zu?" (Stimme voll und ganz / teilweise zu)*

Für mich liegt ein großer Vorteil eines Lastenfahrrads darin, dass ich umweltschonend, d.h. ohne PKW, Transporte erledigen kann

89

Das Lastenfahrrad stellt gegenüber dem Fahrradanhänger die sicherere Alternative dar

82

Ein Fahrradanhänger ist gegenüber einem Lastenrad flexibler, da man einen Anhänger bei Bedarf auch abmontieren kann

80

Das Lastenfahrrad sieht einfach stylisher als ein Fahrradanhänger aus

63

Für mich liegt ein großer Vorteil des Lastenfahrrads darin, dass ich damit auch Kinder transportieren kann

59

# Aussagen von Personen ohne Interesse an Lastenrädern

„Warum haben Sie bisher die Anschaffung eines Lastenfahrrads nicht in Erwägung gezogen?“ (Mehrfachnennung möglich)



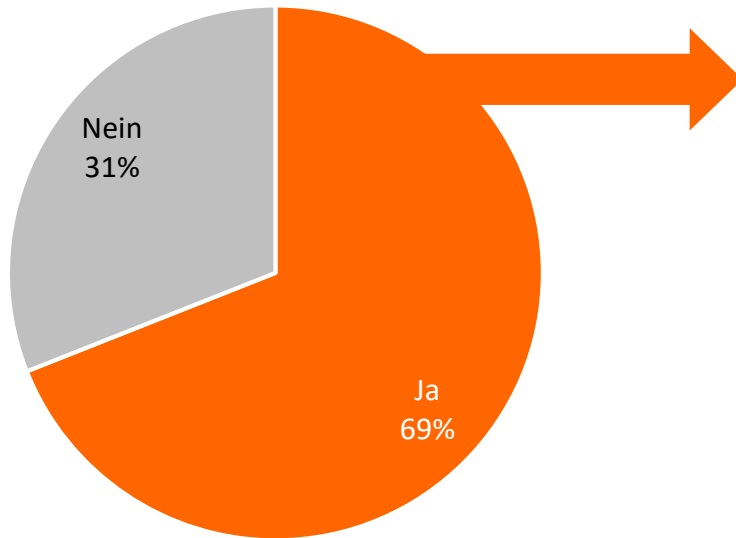
Angaben in Prozent

N= 1264; Personen, die kein Lastenrad besitzen und kein Interesse an Lastenrädern haben

# Bekanntheit und Verbreitung von Bike-Sharing

## Bekanntheit

„Haben Sie schon einmal von öffentlichen Mietradsystemen gehört?“



Schwerpunkt große Großstädte:  
-Über 500.000 EW: 79%

N= 3.053; alle Befragte

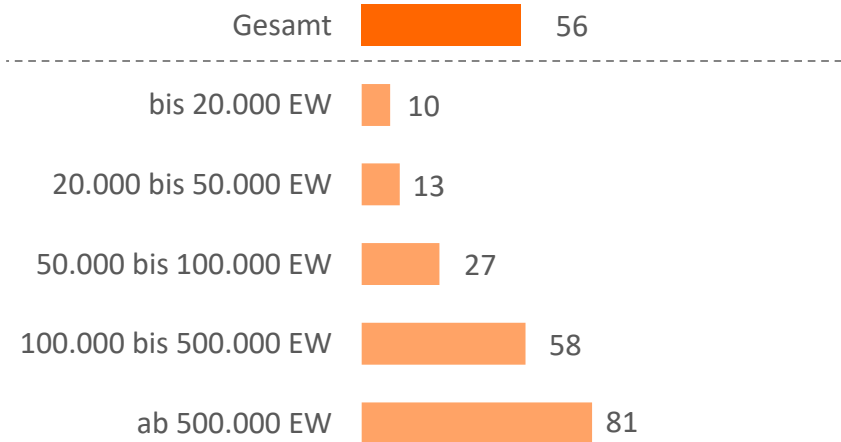
## Verbreitung

„Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?“

■ Ja    □ Weiß nicht    ■ Nein



## Verbreitung nach Ortsgröße



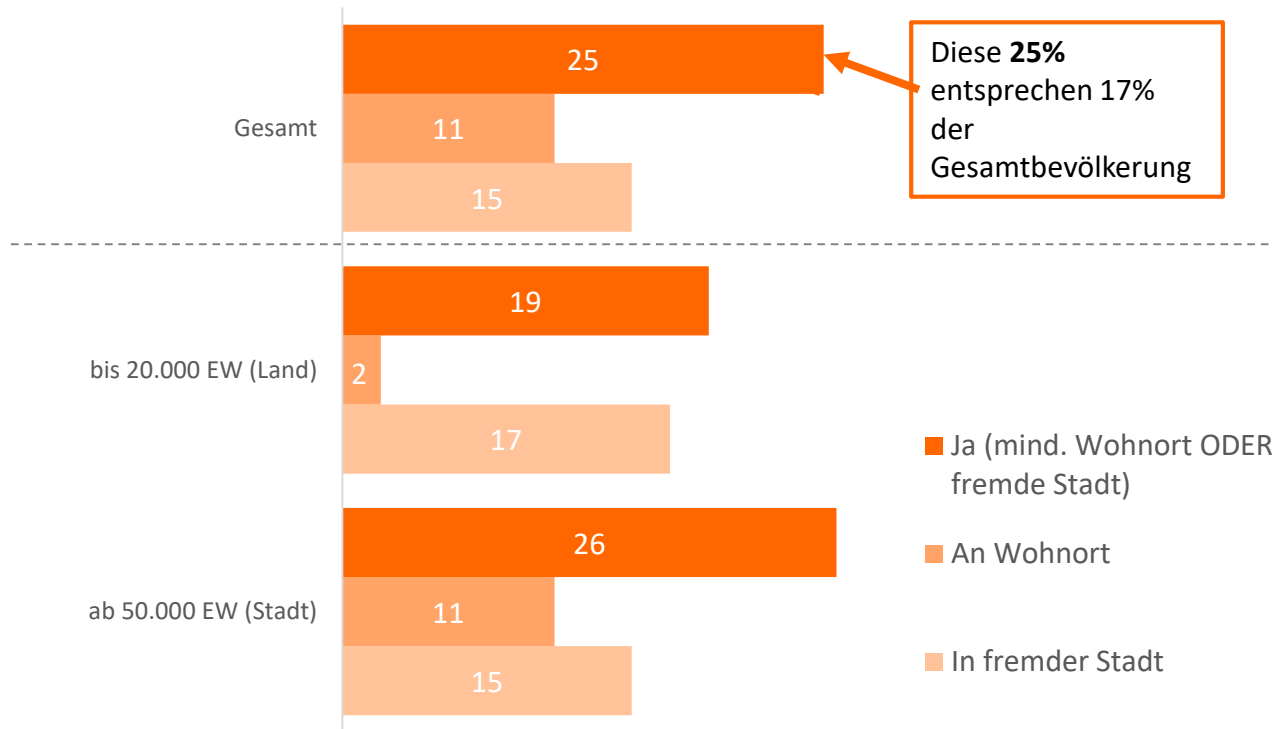
Angaben in Prozent

N= 2.111; Mieträder bekannt

# Nutzung von Bike-Sharing

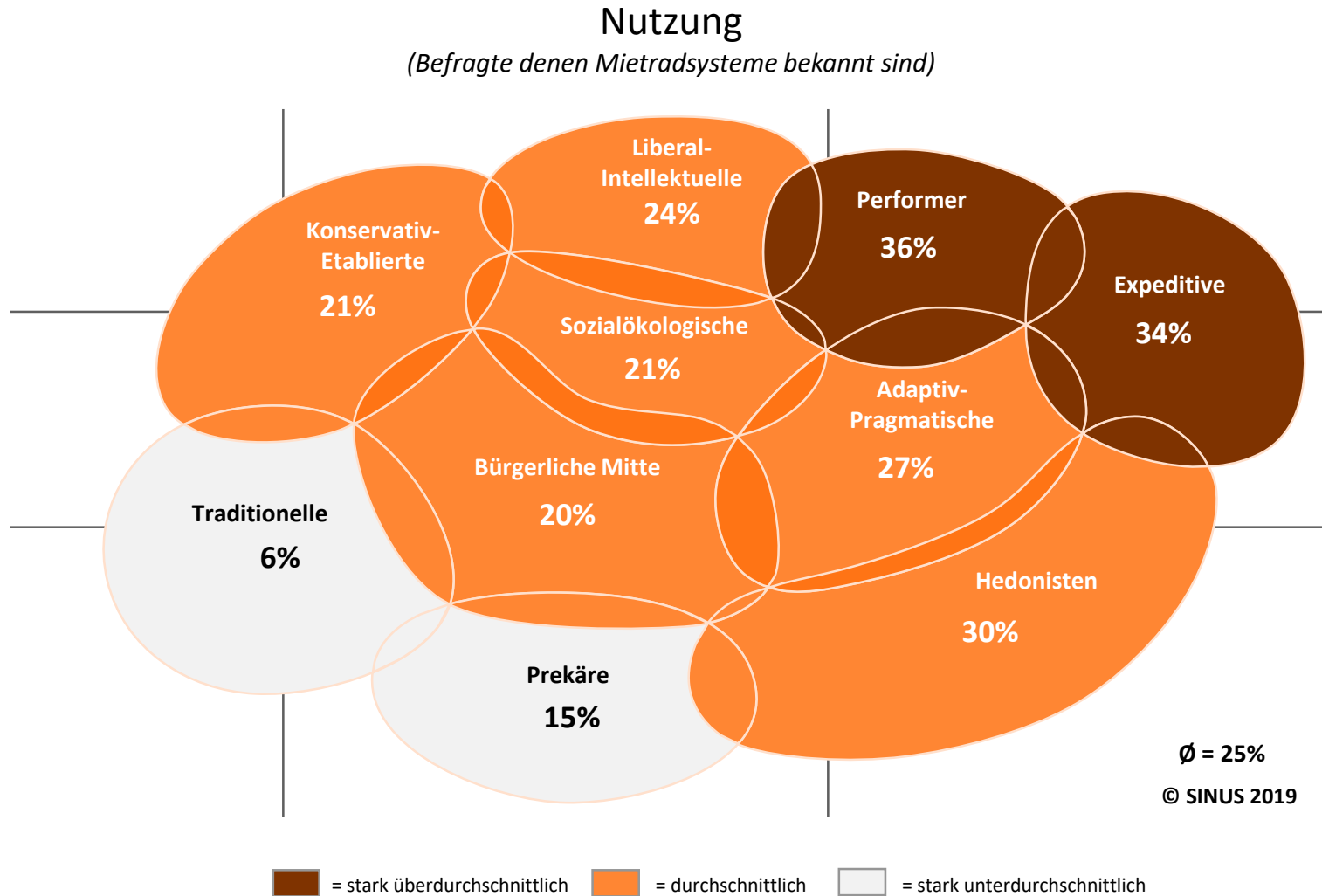
## Nutzung nach Stadt/Land

„Haben Sie die Möglichkeit, ein Fahrrad über ein Verleihsystem auszuleihen schon mal genutzt?“



# Nutzung von Bike-Sharing

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>



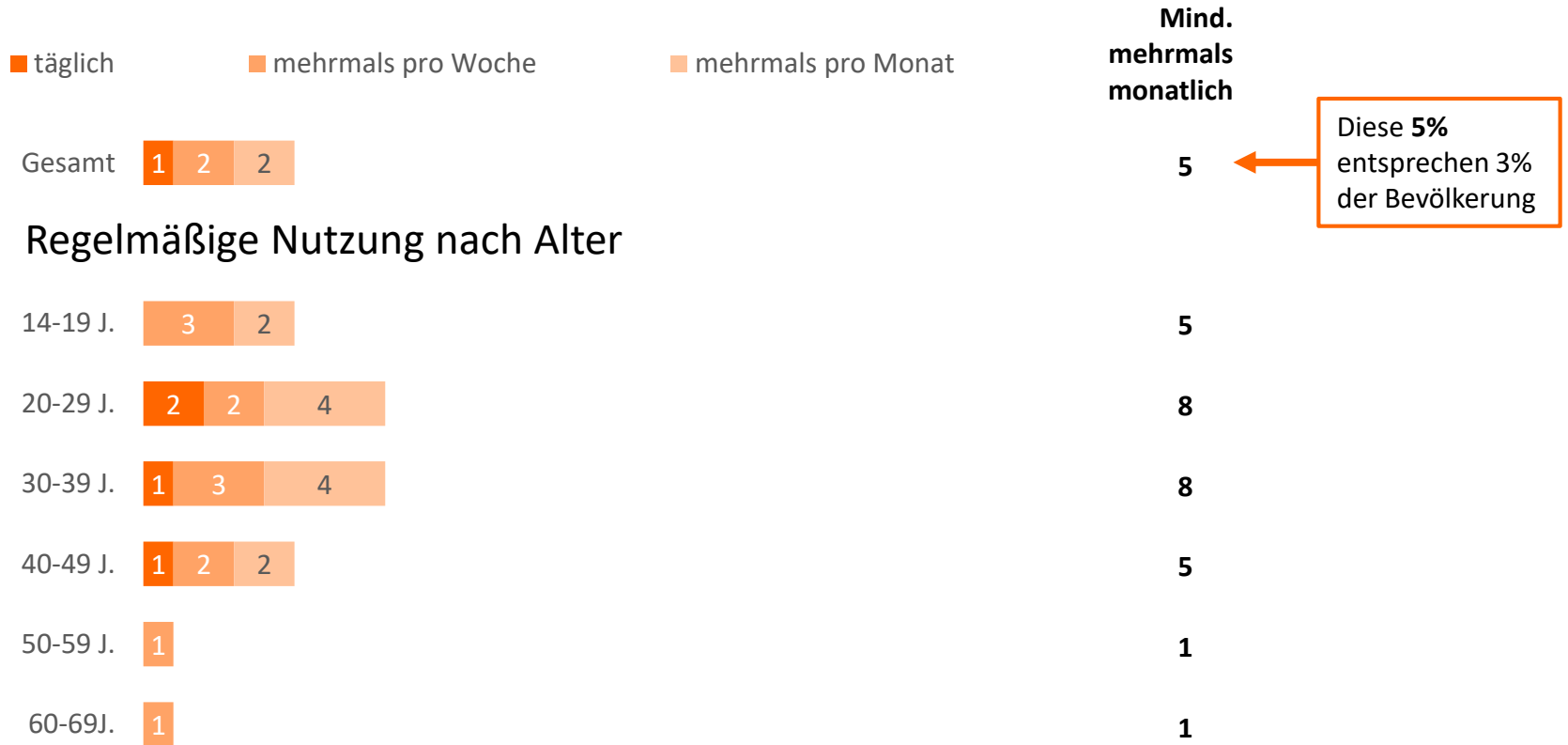
N= 2.111; Mieträder bekannt

# Häufigkeit der Nutzung von Bike-Sharing

## Nach Alter

### Regelmäßige Nutzung

„Wie oft nutzen Sie das Mietradsystem, egal ob im Urlaub oder am eigenen Wohnort aktuell?“

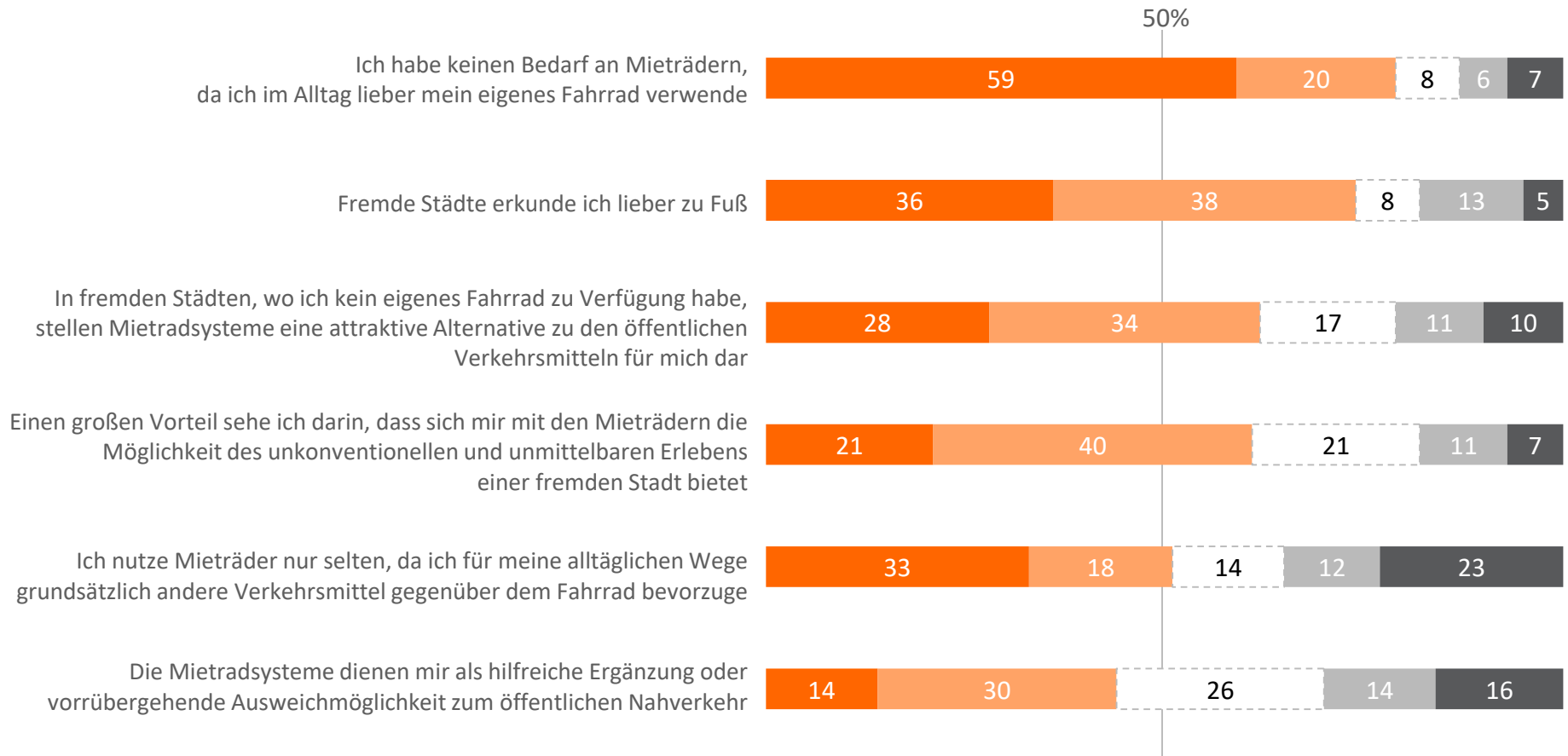




# Aussagen rund um Bike-Sharing (1/2)

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“

■ Stimme voll und ganz zu ■ Stimme teilweise zu □ weiß nicht ■ Stimme überhaupt nicht zu ■ Stimme eher nicht zu



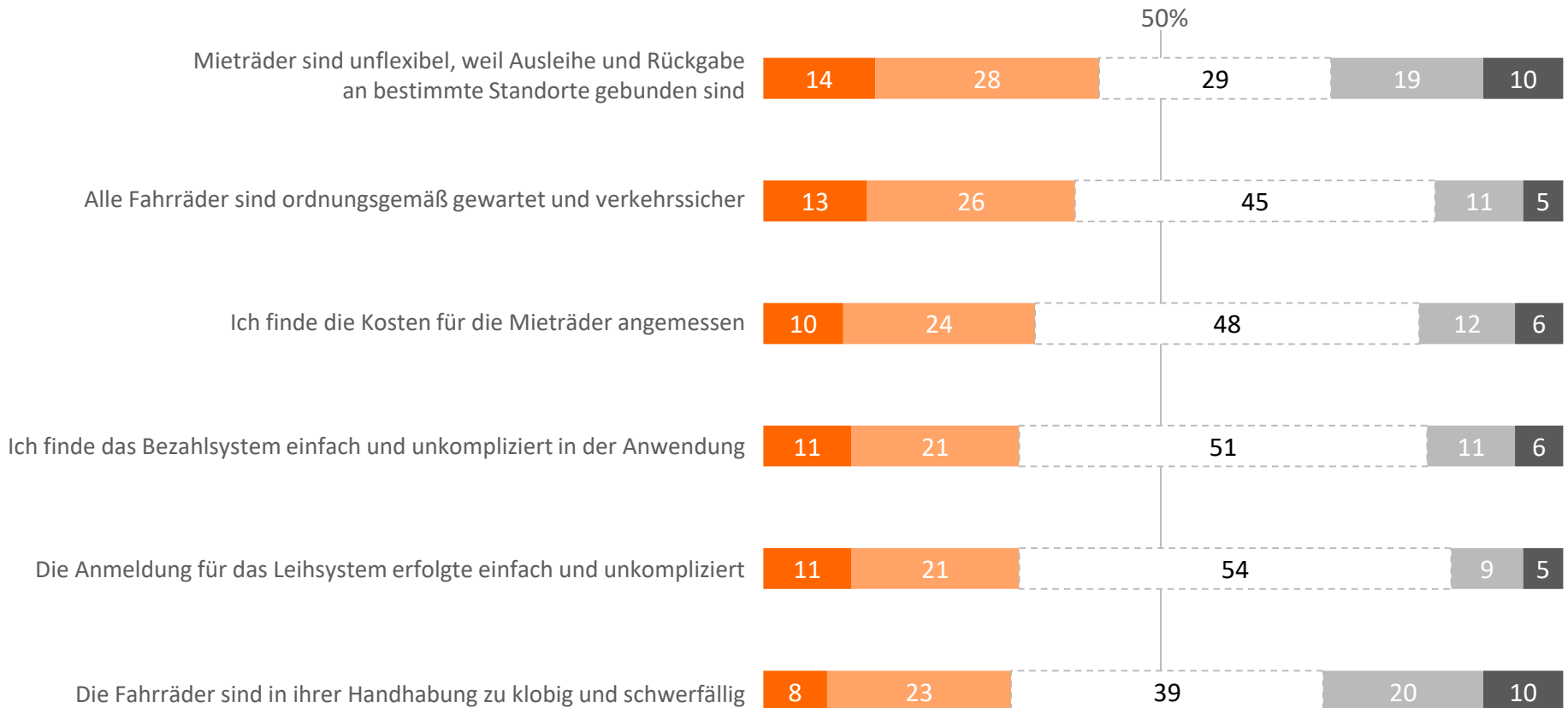
Angaben in Prozent

N= 2.111; Mieträder bekannt

# Aussagen rund um Bike-Sharing (2/2)

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“

■ Stimme voll und ganz zu ■ Stimme teilweise zu □ weiß nicht ■ Stimme überhaupt nicht zu ■ Stimme eher nicht zu



Angaben in Prozent

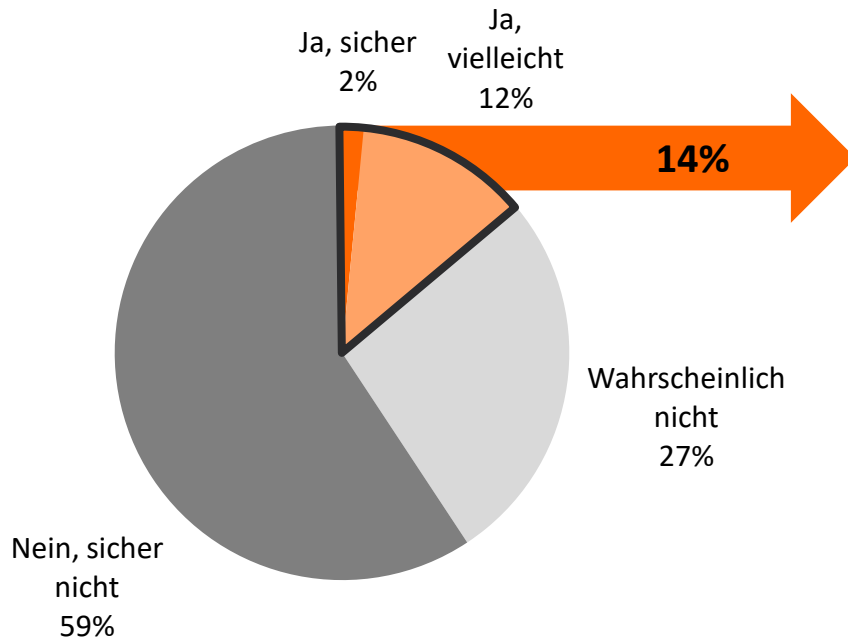
N= 2.111; Mieträder bekannt

# Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

## Nach Soziodemografie (1)

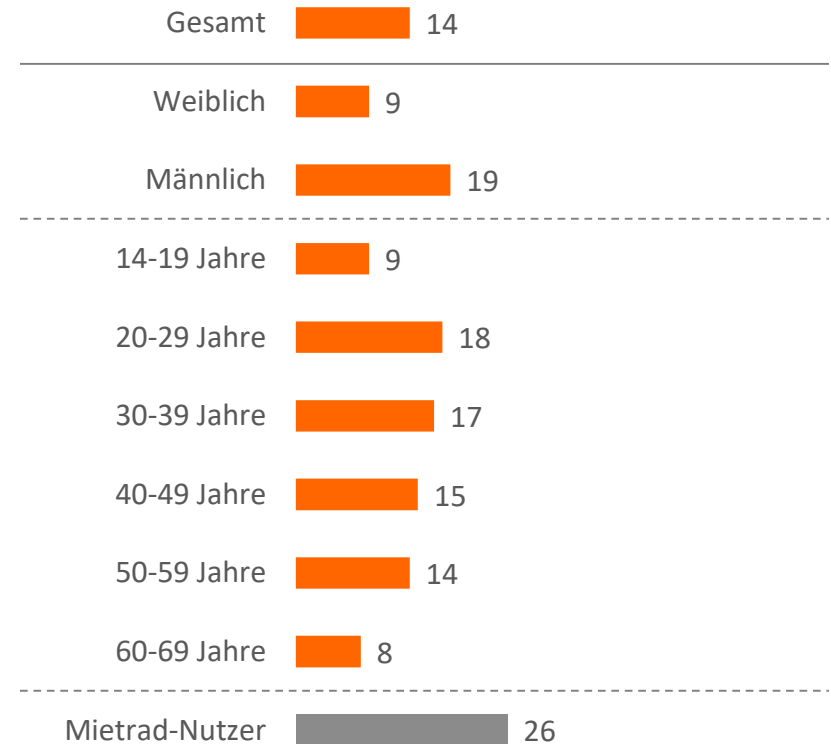
### Interesse

„Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines Elektrokleinstfahrzeugs?“



### Interesse nach Geschlecht und Alter

(Ja, sicher / ja, vielleicht)



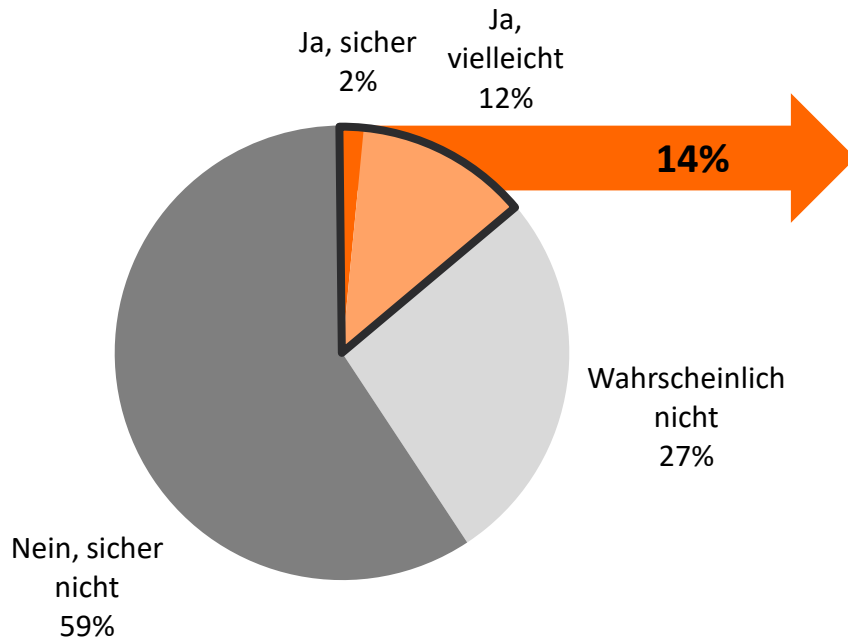
Angaben in Prozent  
N= 3.053; alle Befragten

# Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

## Nach Soziodemografie (2)

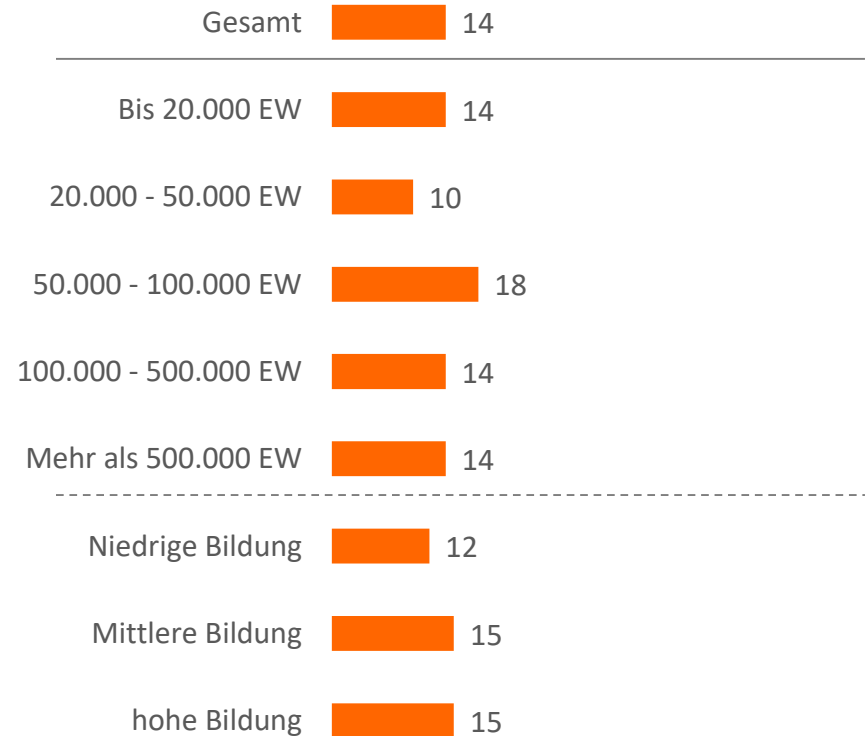
### Interesse

„Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines Elektrokleinstfahrzeugs?“



### Interesse nach Geschlecht und Alter

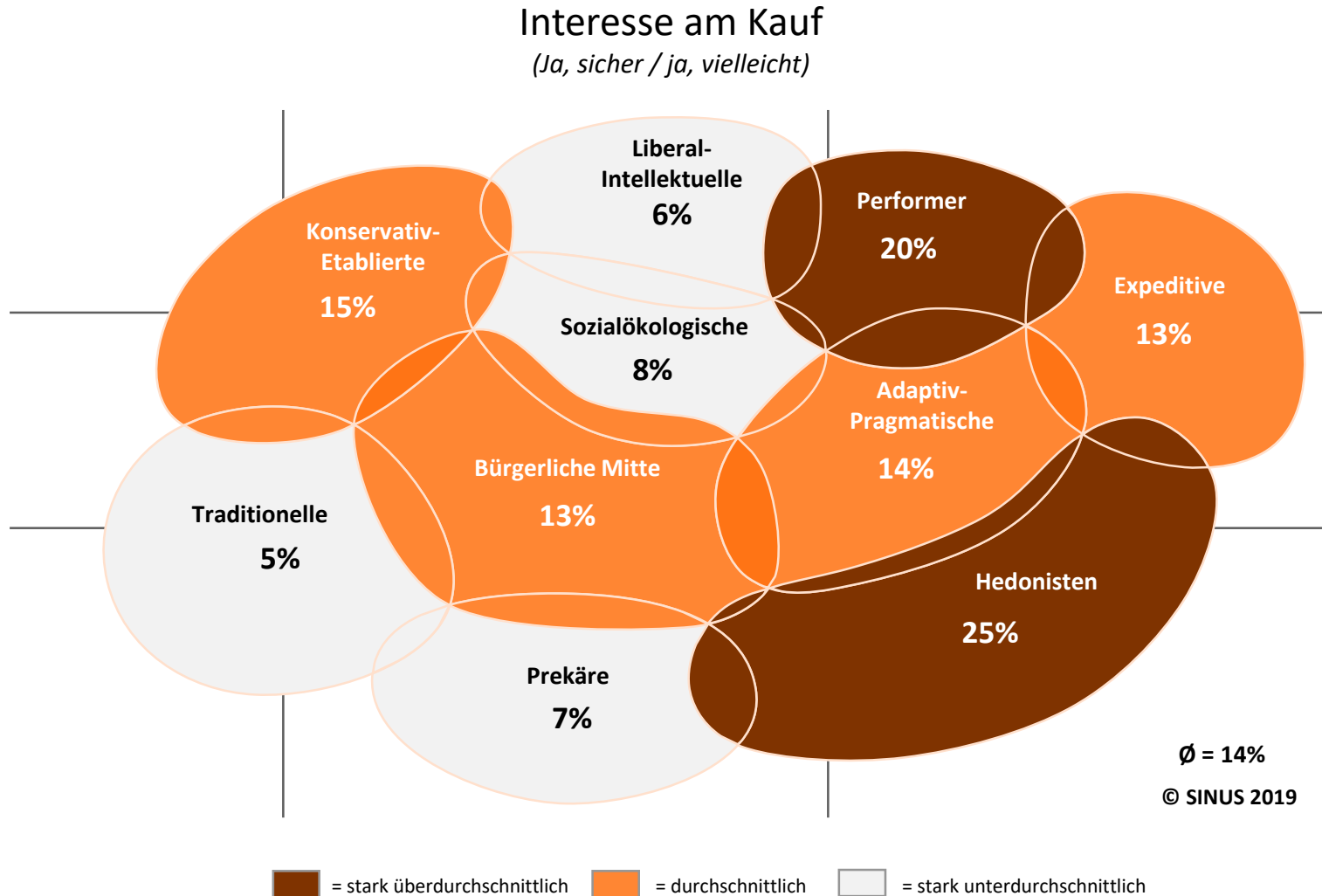
(Ja, sicher / ja, vielleicht)



Angaben in Prozent  
N= 3.053; alle Befragten

# Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>



N= 3.053; alle Befragten

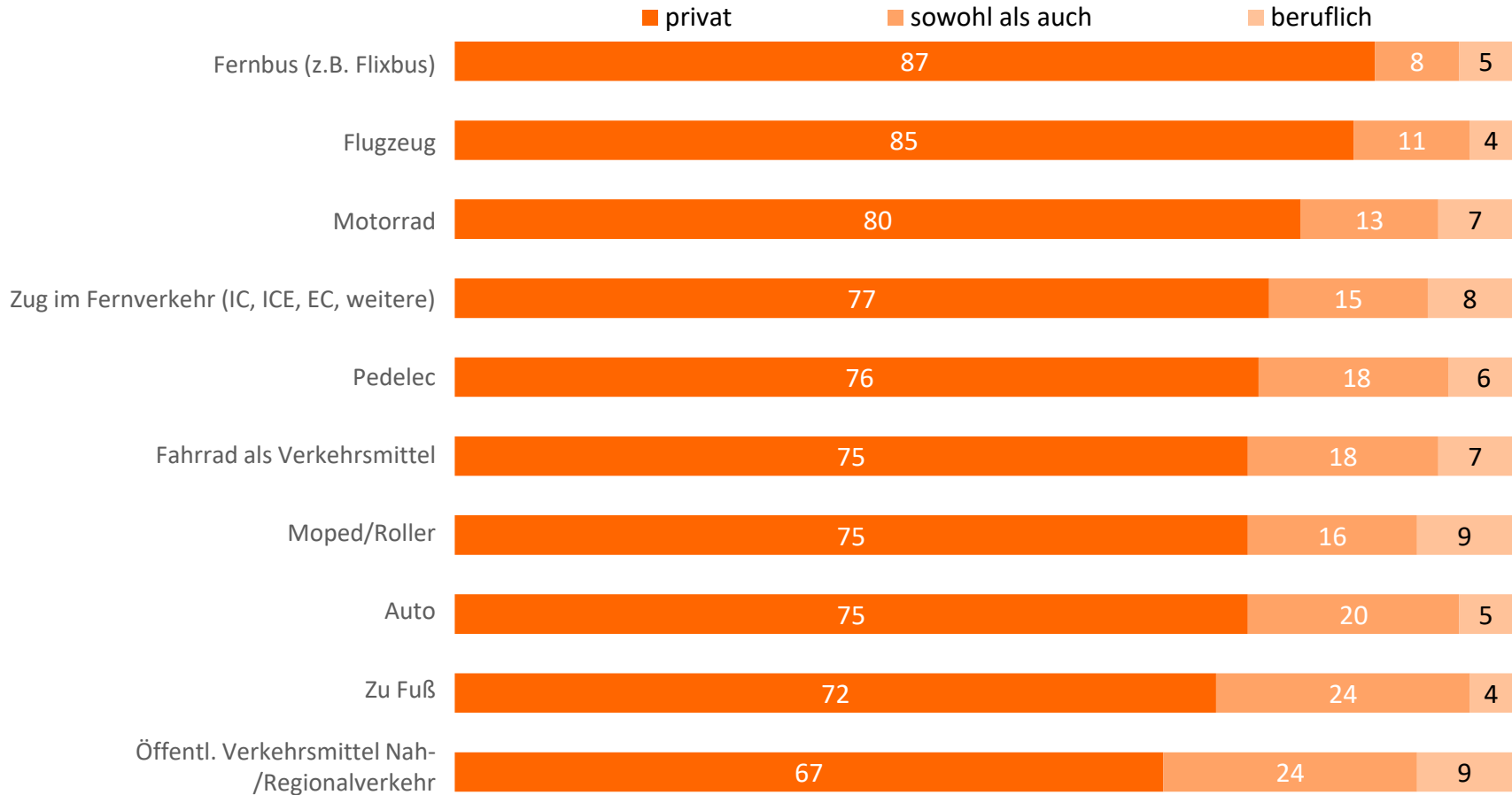
08

# Nutzungsanlässe des Fahrrads

# Nutzung der Verkehrsmittel

## Privat vs. berufliche Nutzung

„Wie nutzen Sie das jeweilige Verkehrsmittel - eher privat in der Freizeit, beruflich oder beides?“

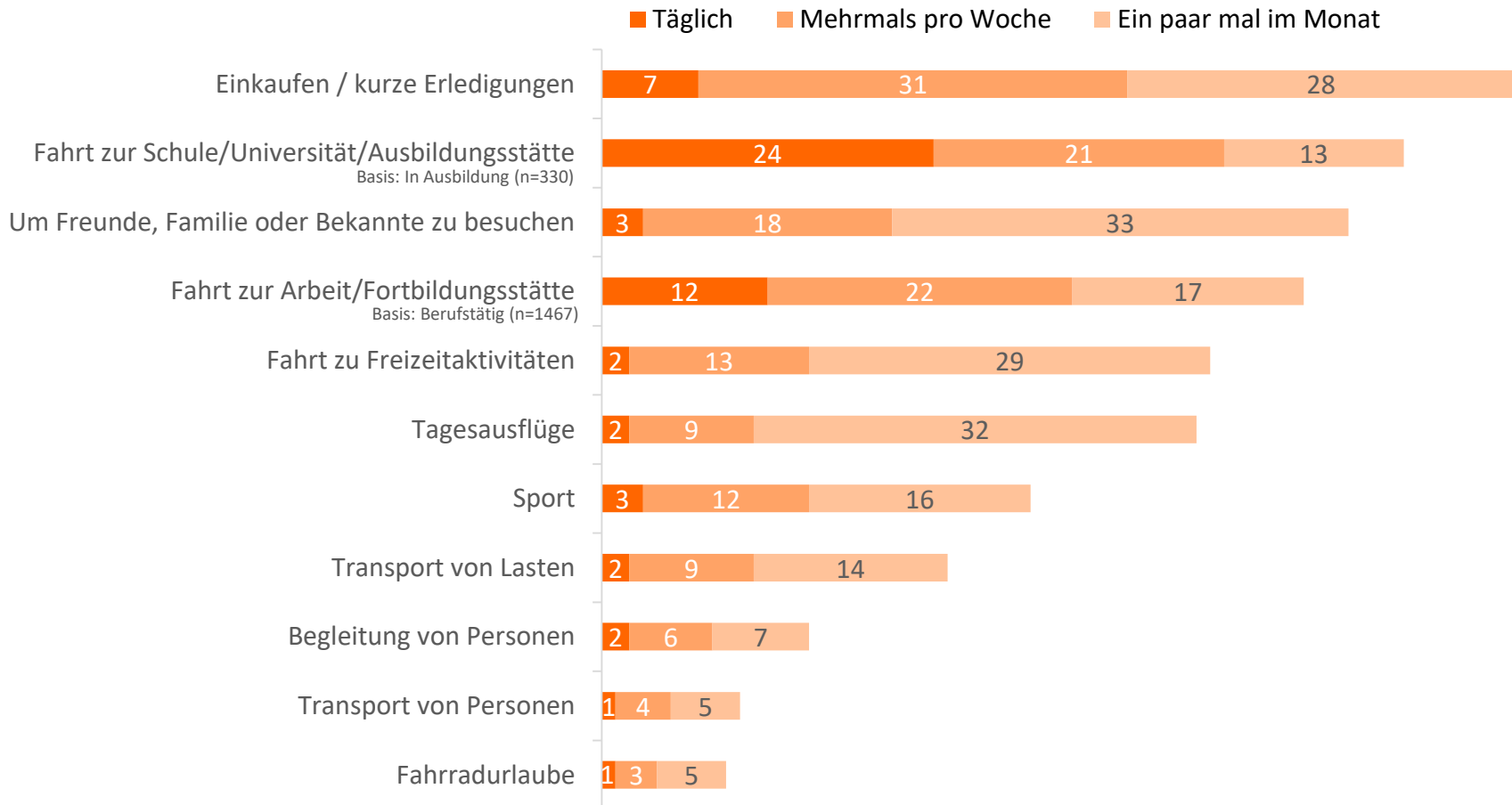


Angaben in Prozent

N= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

# Anlass der Fahrradnutzung

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?“



Angaben in Prozent

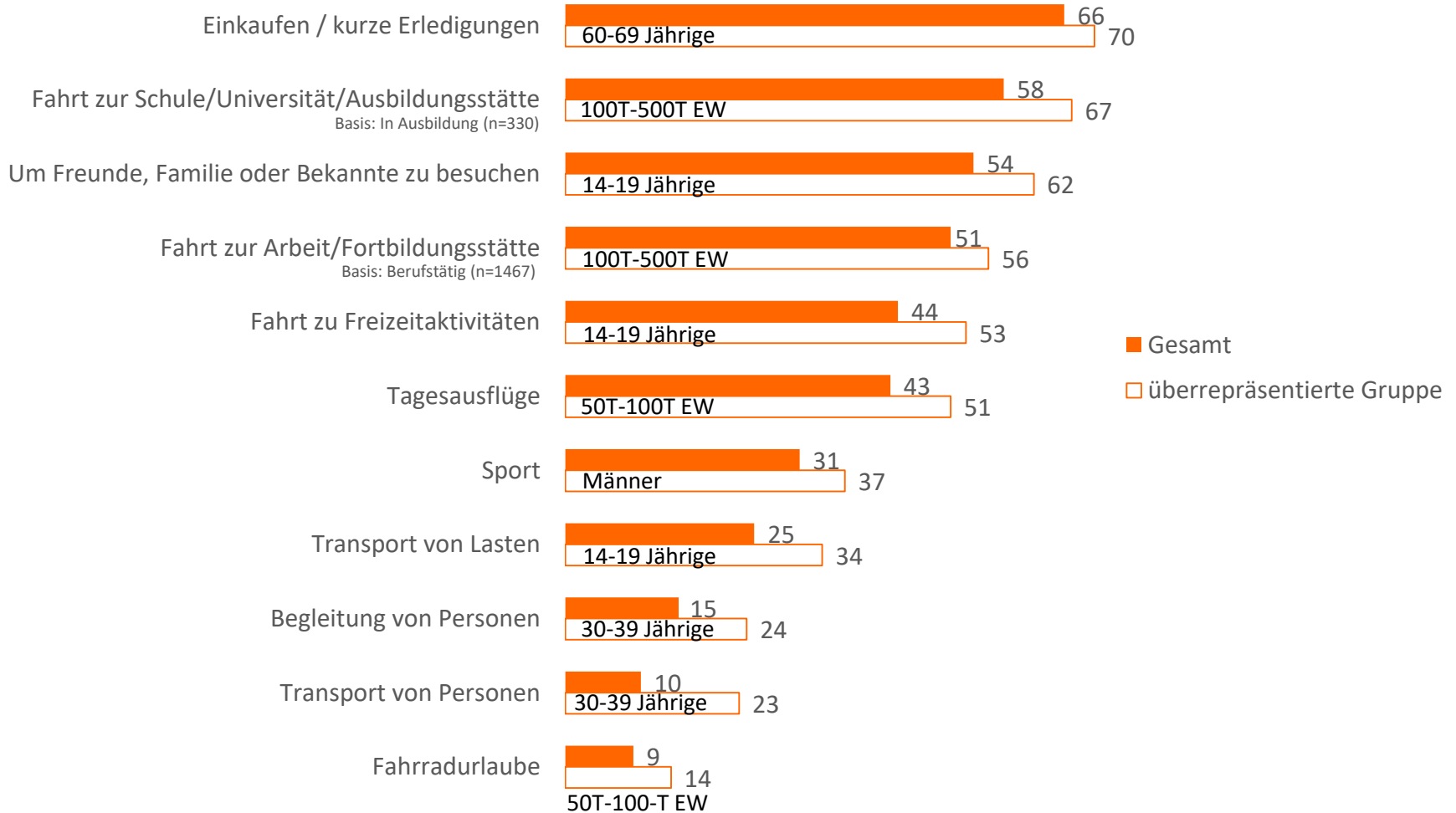
N= 2.376; Radfahrende



# Anlass der Fahrradnutzung

## Gesamt und relevante überdurchschnittliche Gruppen

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?“ (Täglich/mehrmals pro Woche/ein paar mal im Monat)



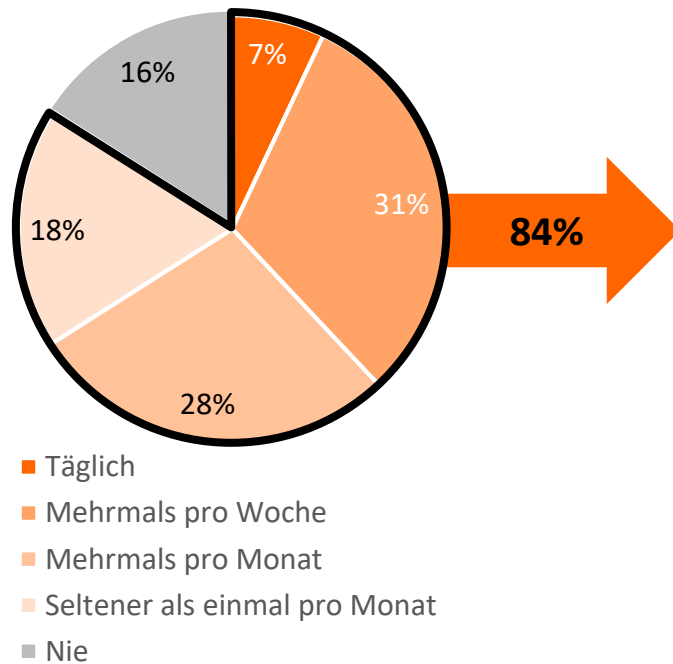
Angaben in Prozent

N= 2.376; Radfahrende

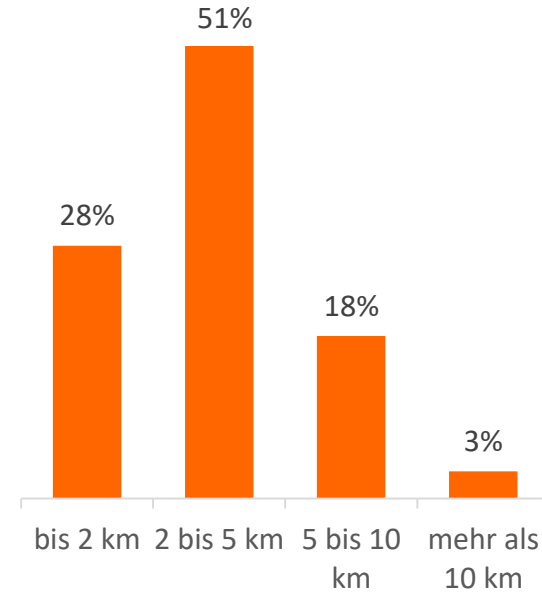
# Anlass der Fahrradnutzung – Kurze Erledigungen

## Maximale Entfernungen

Häufigkeit



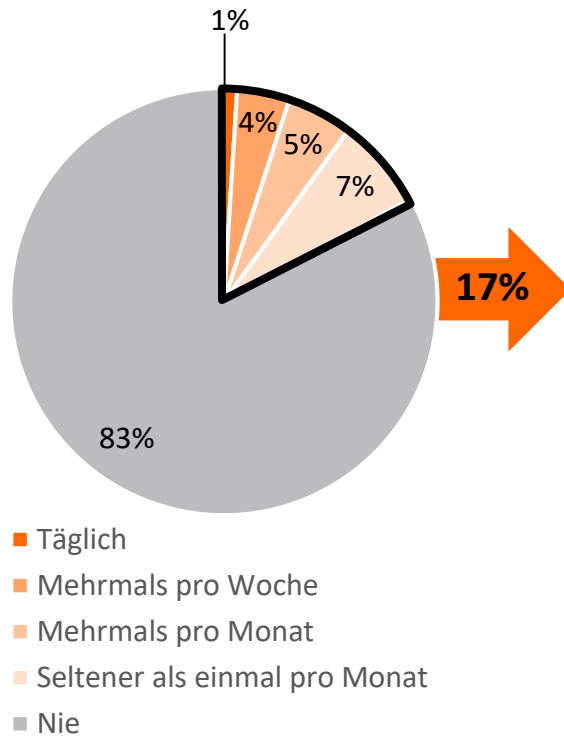
Maximale Entfernung



# Transport von Personen

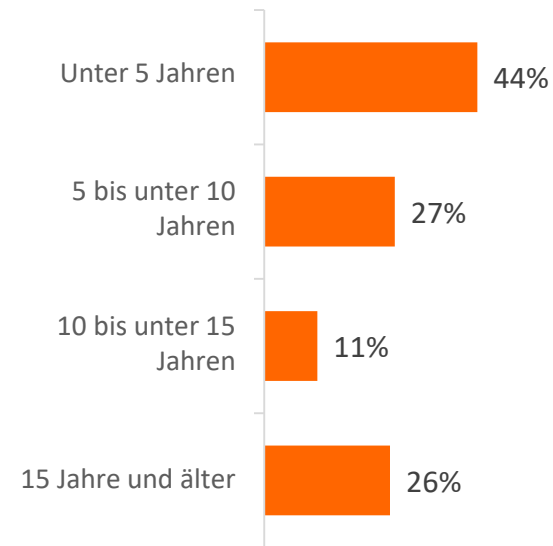
## Alter der transportierten Personen

Häufigkeit



Alter der Personen

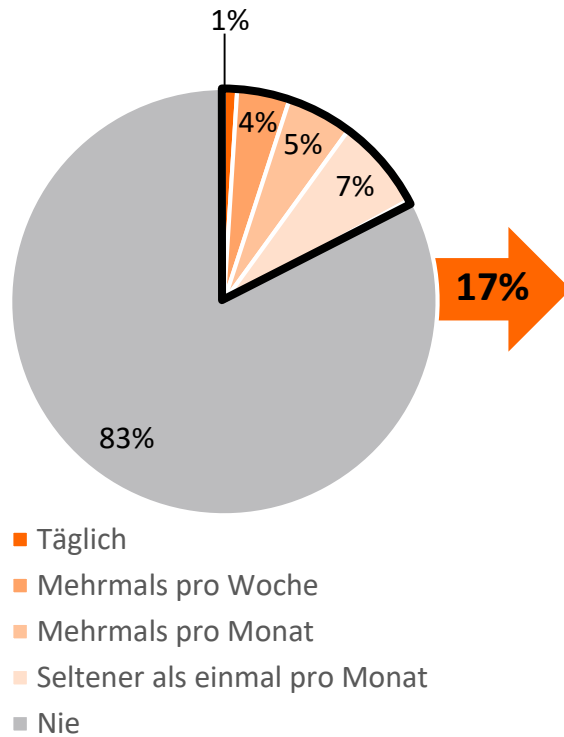
(Mehrfachnennung möglich)



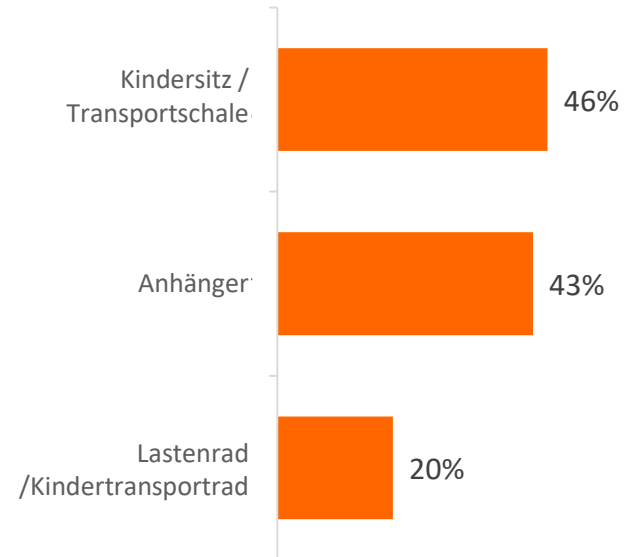
# Transport von Personen

## Transportform

Häufigkeit



Transportform  
(Mehrfachnennung möglich)

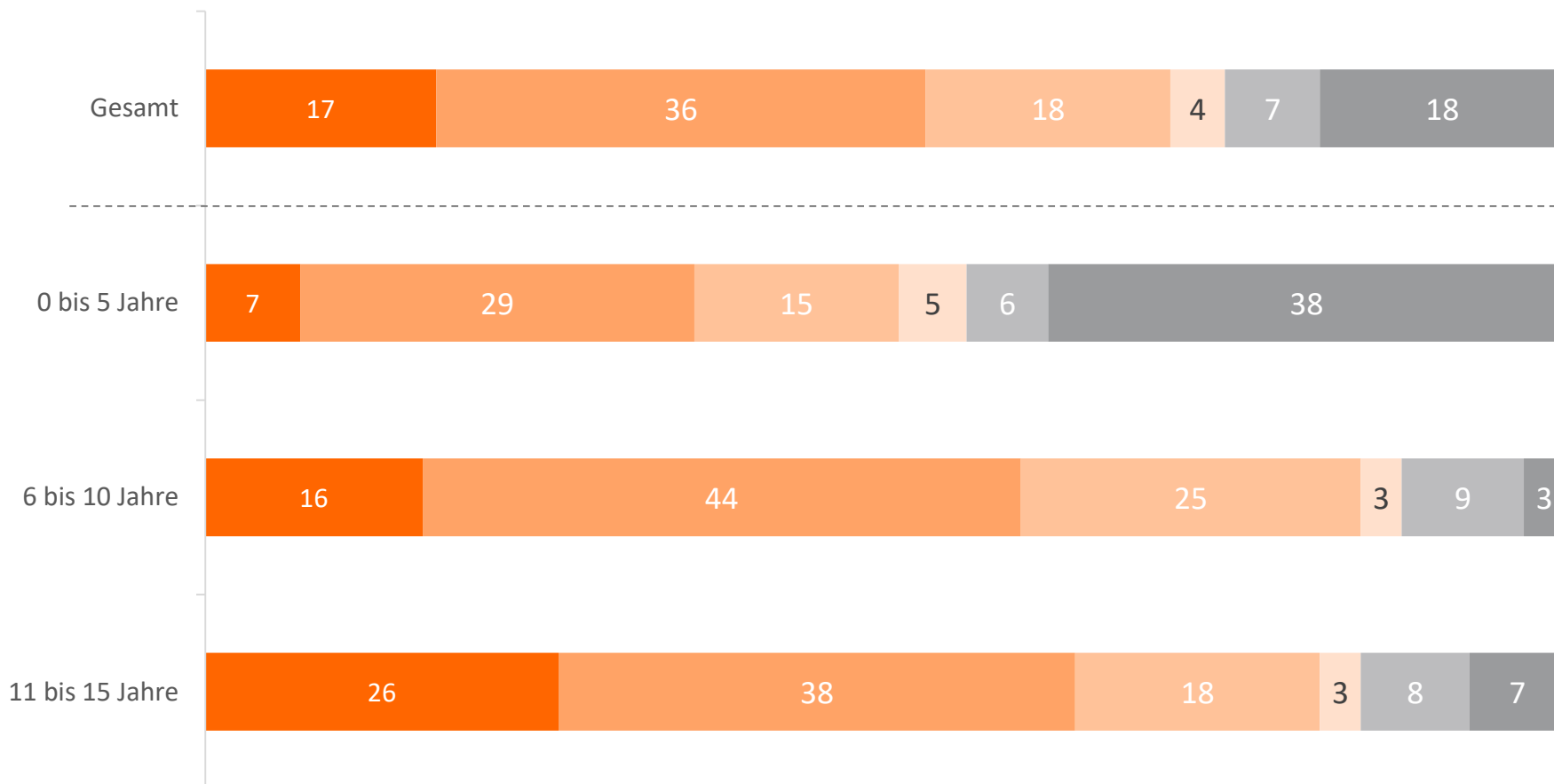


# Fahrradfahrende Kinder - Nutzungsintensität

## Nach Altersgruppen bis 15 Jahren

„Wie häufig fährt Ihr Kind / fahren Ihre Kinder mit dem Fahrrad?“

■ täglich ■ mehrmals pro Woche ■ mehrmals im Monat ■ etwa einmal im Monat ■ seltener ■ nie



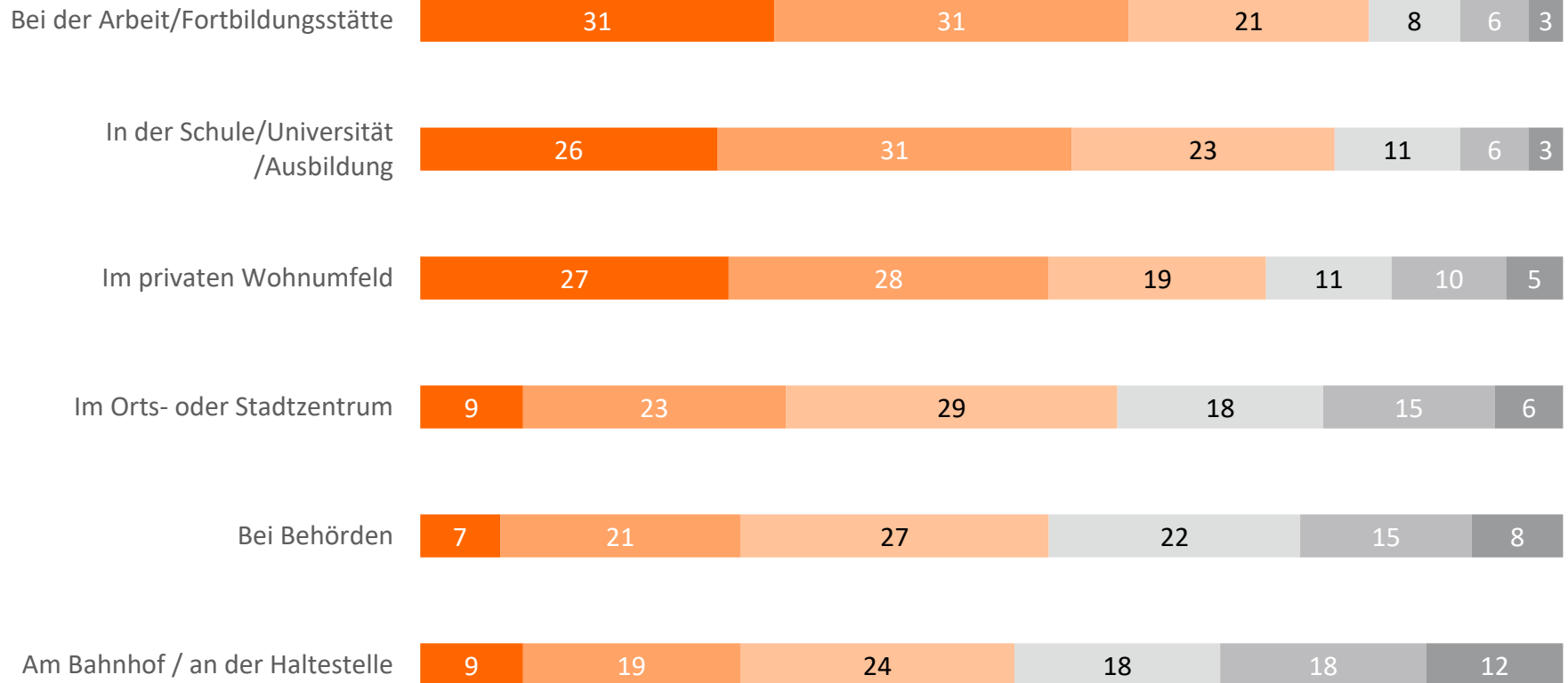
Angaben in Prozent

N= 622; Befragte mit insgesamt 950 Kindern unter 16 Jahren

# Zufriedenheit mit der Abstellsituation

„Bitte bewerten Sie die Abstellsituation an folgenden Standorten anhand von Schulnoten.“

■ sehr gut   ■ gut   ■ befriedigend   ■ ausreichend   ■ mangelhaft   ■ ungenügend



Angaben in Prozent

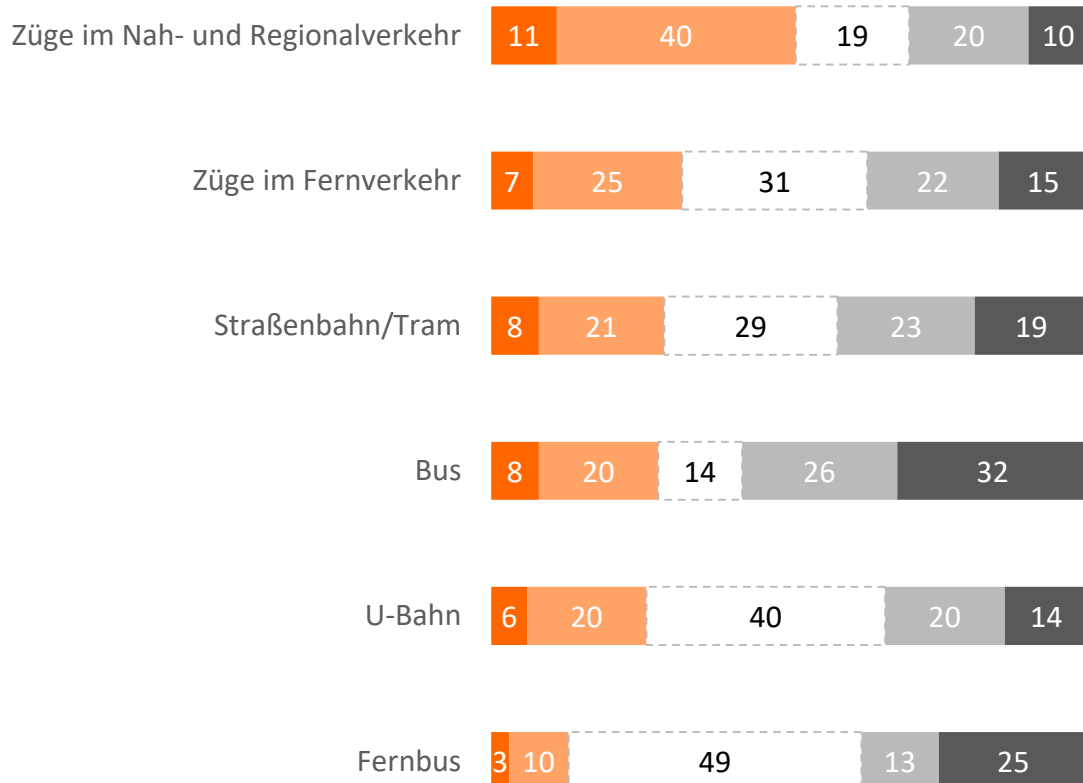
N= 2.376 Befragte, pro Antwortkategorie gab es aber bis zu 50% ohne Angabe, die rausgerechnet wurden

# Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

## Bewertung und Relevanzzuschreibung

„Wie schätzen Sie die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in folgenden Verkehrsmitteln an Ihrem Wohnort ein?“

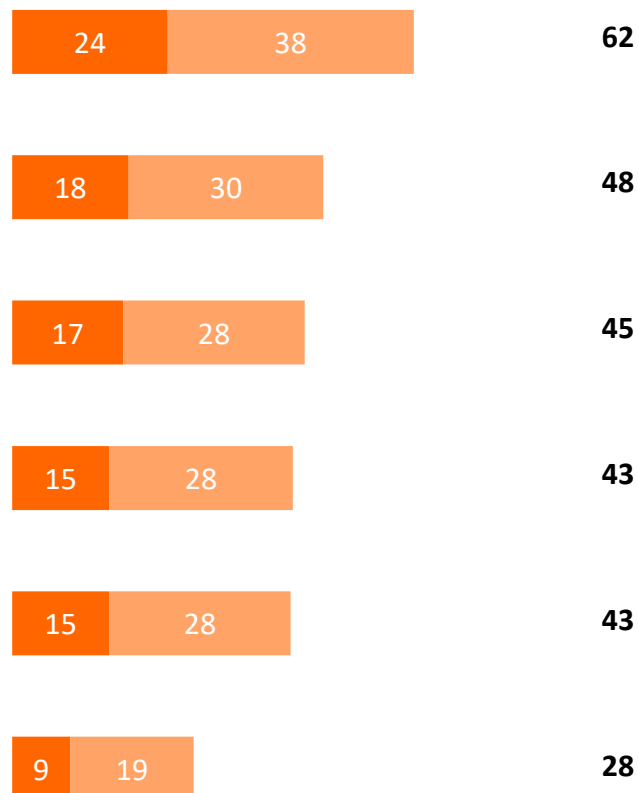
■ Positiv ■ Eher positiv □ Kann ich nicht sagen ■ Eher negativ ■ Negativ



„Für wie wichtig halten Sie es, Ihr Fahrrad in folgenden Verkehrsmitteln mitnehmen zu können?“

■ Sehr wichtig ■ Wichtig

**Sehr wichtig /  
Wichtig**



Angaben in Prozent

N= 2.376 Radfahrende

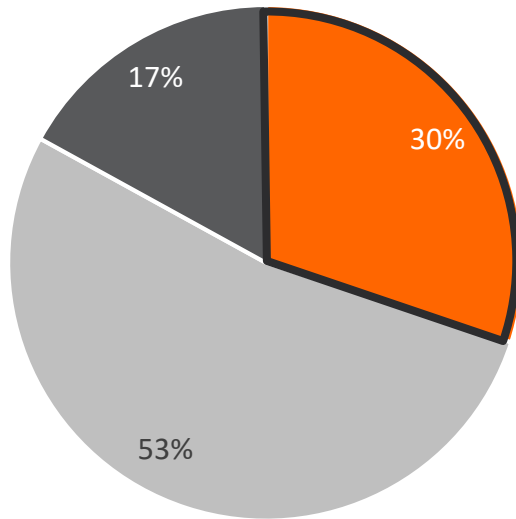
09

# Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege



# Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

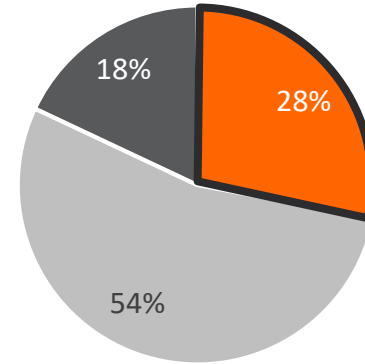
Regelmäßige Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur  
Arbeits-/ Bildungsstätte  
(mind. ein paar mal pro Woche)



- Nutzen Rad regelmäßig zum Pendeln
- Fahren Rad, aber nutzen es nicht/nur unregelmäßig zum Pendeln
- Fahren nie Fahrrad

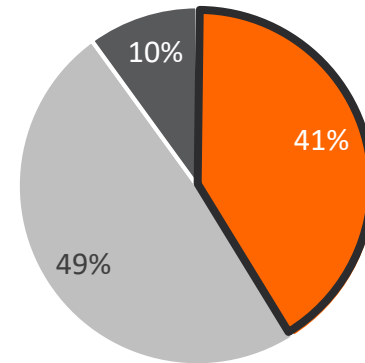
N= 2155, Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Weg zur Arbeitsstätte



N= 1790 Personen, die berufstätig sind

Weg zur Bildungsstätte

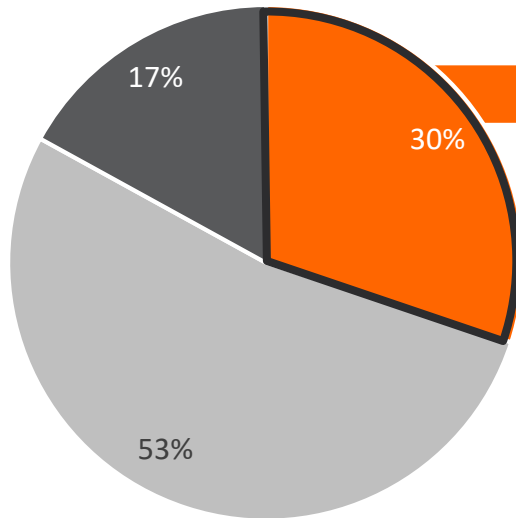


N= 365 Personen, die in Ausbildung sind (Schule, Ausbildung, Universität)

# Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

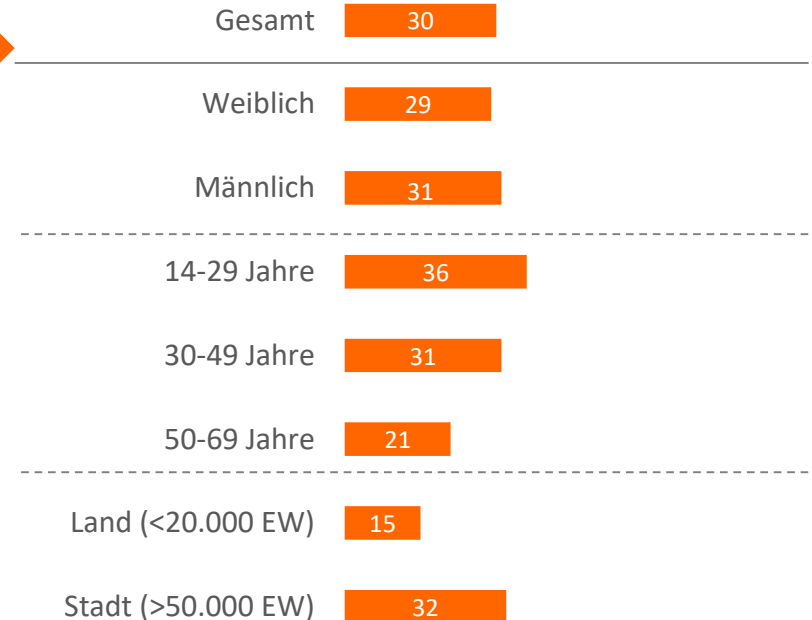
## Nach Soziodemografie

Regelmäßige Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur  
Arbeits-/ Bildungsstätte  
(mind. ein paar mal pro Woche)



- Nutzen Rad regelmäßig zum Pendeln
- Fahren Rad, aber nutzen es nicht/nur unregelmäßig zum Pendeln
- Fahren nie Fahrrad

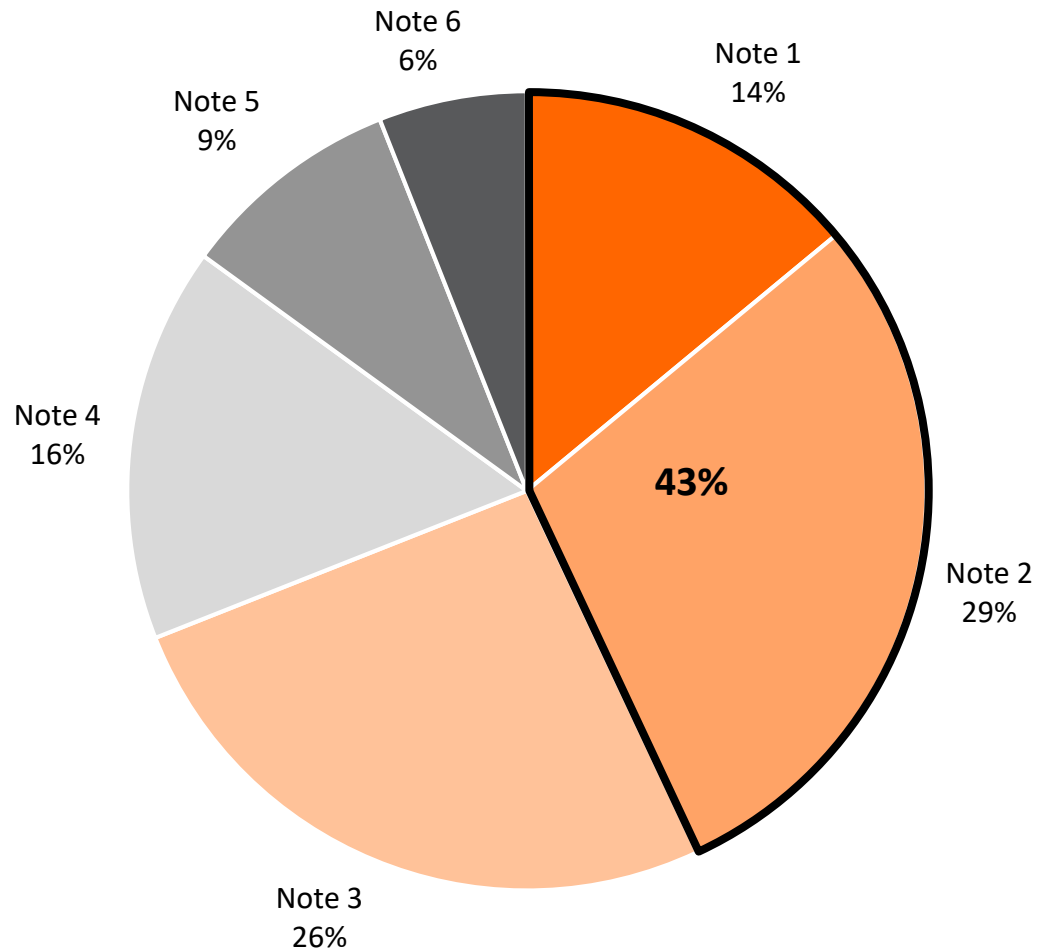
### Radpendler/innen nach Geschlecht, Alter, Stadt/Land



N= 2.155; berufstätig oder in Ausbildung

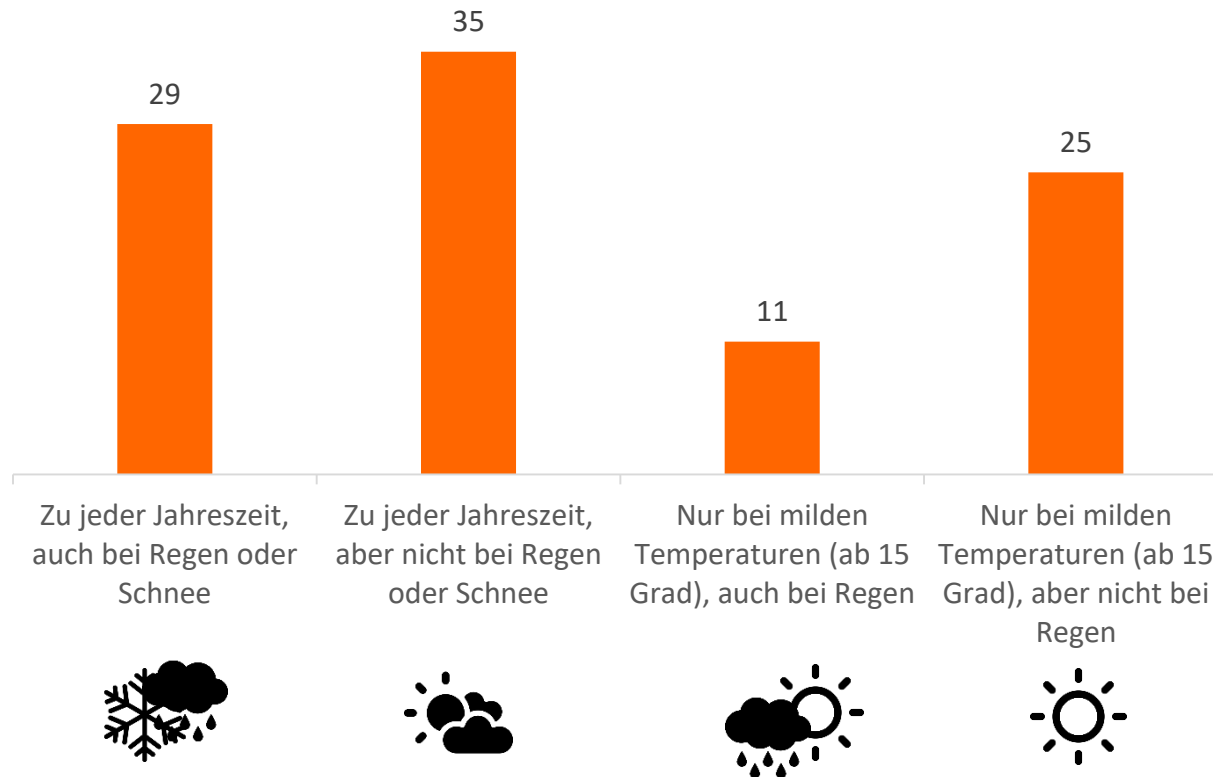
# Fahrradfreundlichkeit - Arbeits- bzw. Bildungsstätte

„Wie fahrradfreundlich ist Ihre Arbeitsstelle bzw. Ihre Bildungsstätte?“

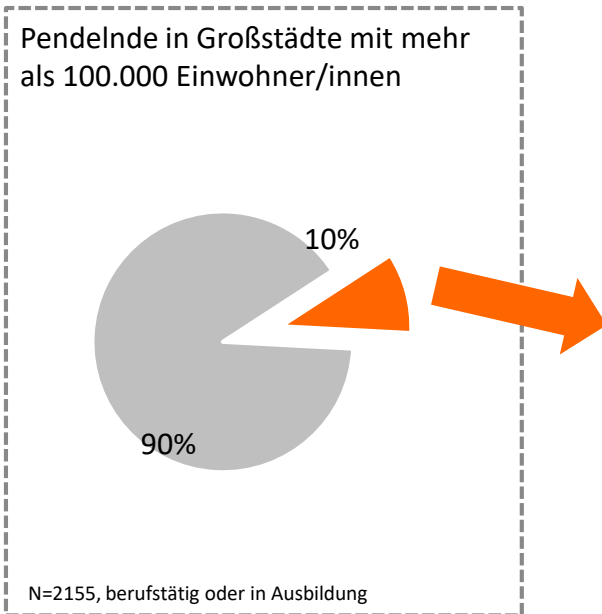


N= 2.155; berufstätig oder in Ausbildung

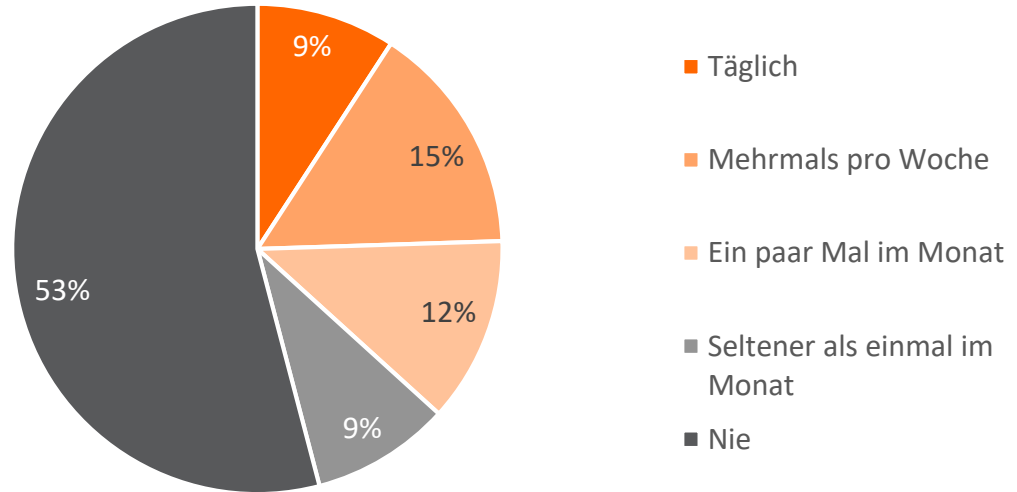
# Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nach Wetterbedingungen



# Nutzung des Fahrrads zum Pendeln in eine Großstadt



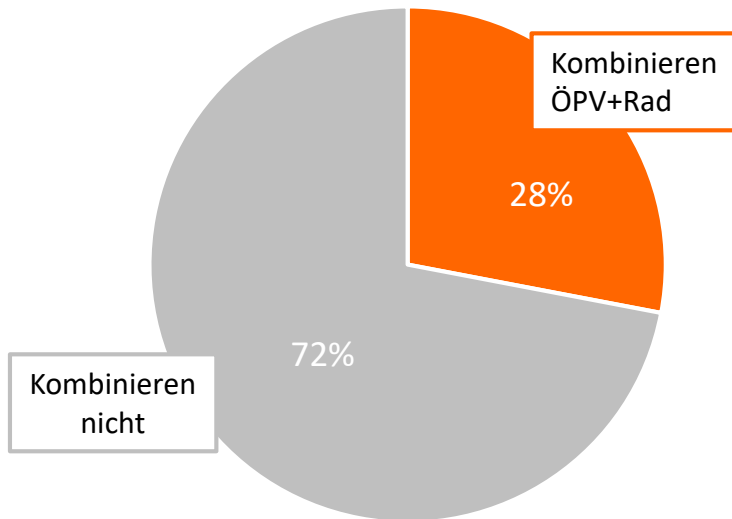
## Nutzung des Fahrrads zum Pendeln in eine Großstadt (Fahrt zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeits- / Fortbildungsstätte)



N= 212; Personen, die berufstätig / in Ausbildung sind, in Städten unter 100.000 Einwohnern wohnen und in Großstädte pendeln

# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit / Schule

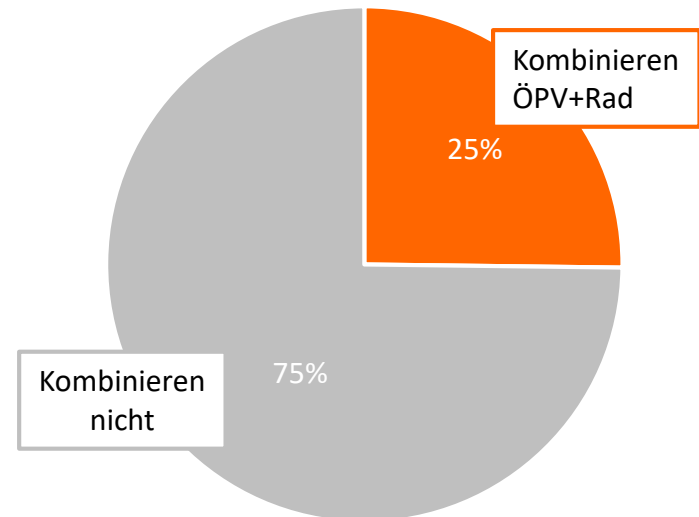
## Arbeit / Fortbildungsstätte



N= 943;

Personen, die mit dem Fahrrad zur  
Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

## Schule / Universität / Ausbildung



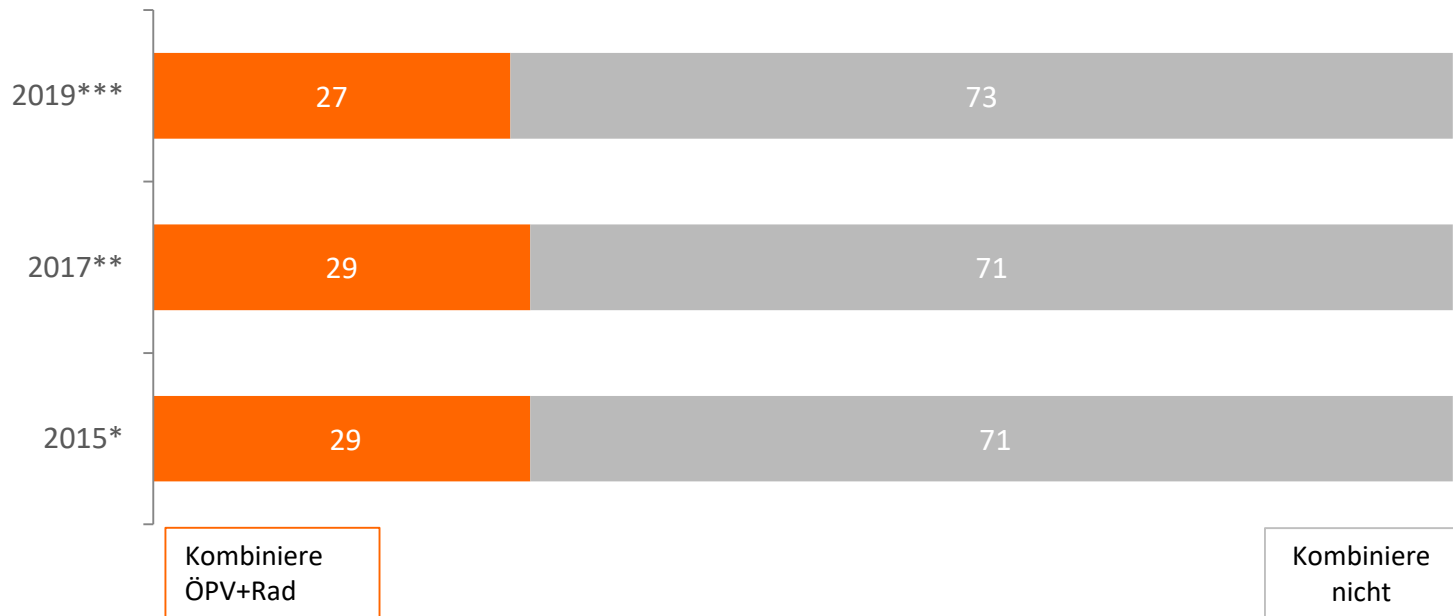
N= 258;

Personen, die mit dem Fahrrad zur Schule,  
Universität oder Ausbildungsstätte fahren

# Kombination mit ÖPV zur Arbeit/Bildungsstätte

## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur Arbeit, zur Schule Universität oder zur Ausbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?“



Angaben in Prozent

\*\*\*N= 1.201; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte fahren

\*\*N= 990; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte fahren

\*N= 569; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte fahren

# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit

## Schwerpunkte:

- 14-29 Jährige: 35%
- Mehr als 500T EW: 34%

Kombinieren  
ÖPV+Rad

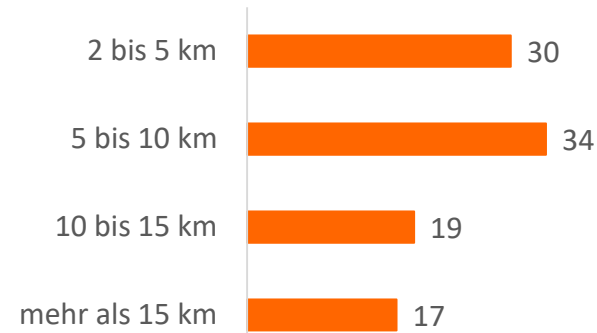
28%

72%

Kombinieren  
nicht

N= 943 Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

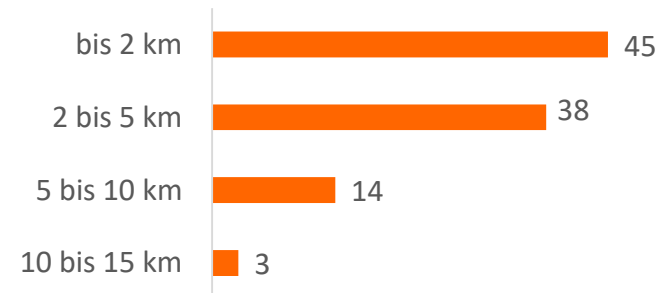
## Länge der Gesamtstrecke



N= 265 Personen, die auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte ÖPV mit Fahrrad kombinieren

## Davon:

### Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

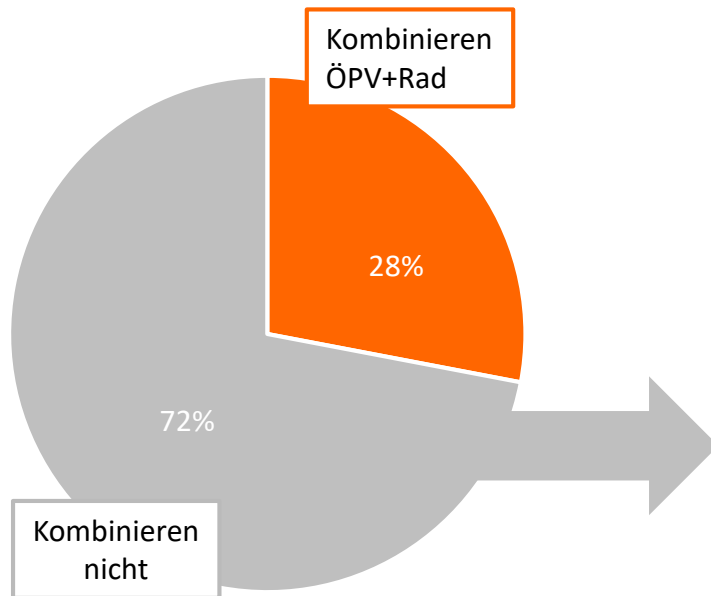


N= 265 Personen, die auf dem Weg zur Arbeits- /  
Fortbildungsstätte ÖPV mit Fahrrad kombinieren

Angaben in Prozent

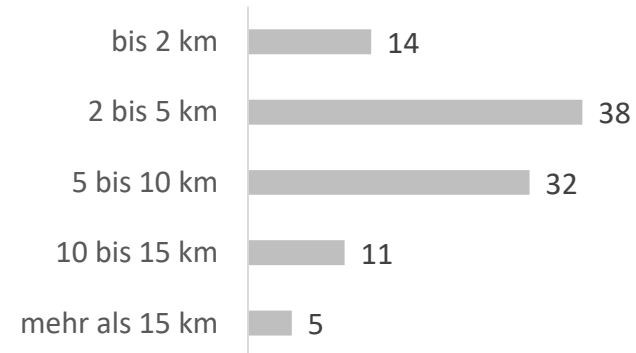


# Keine Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit



N= 943 Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

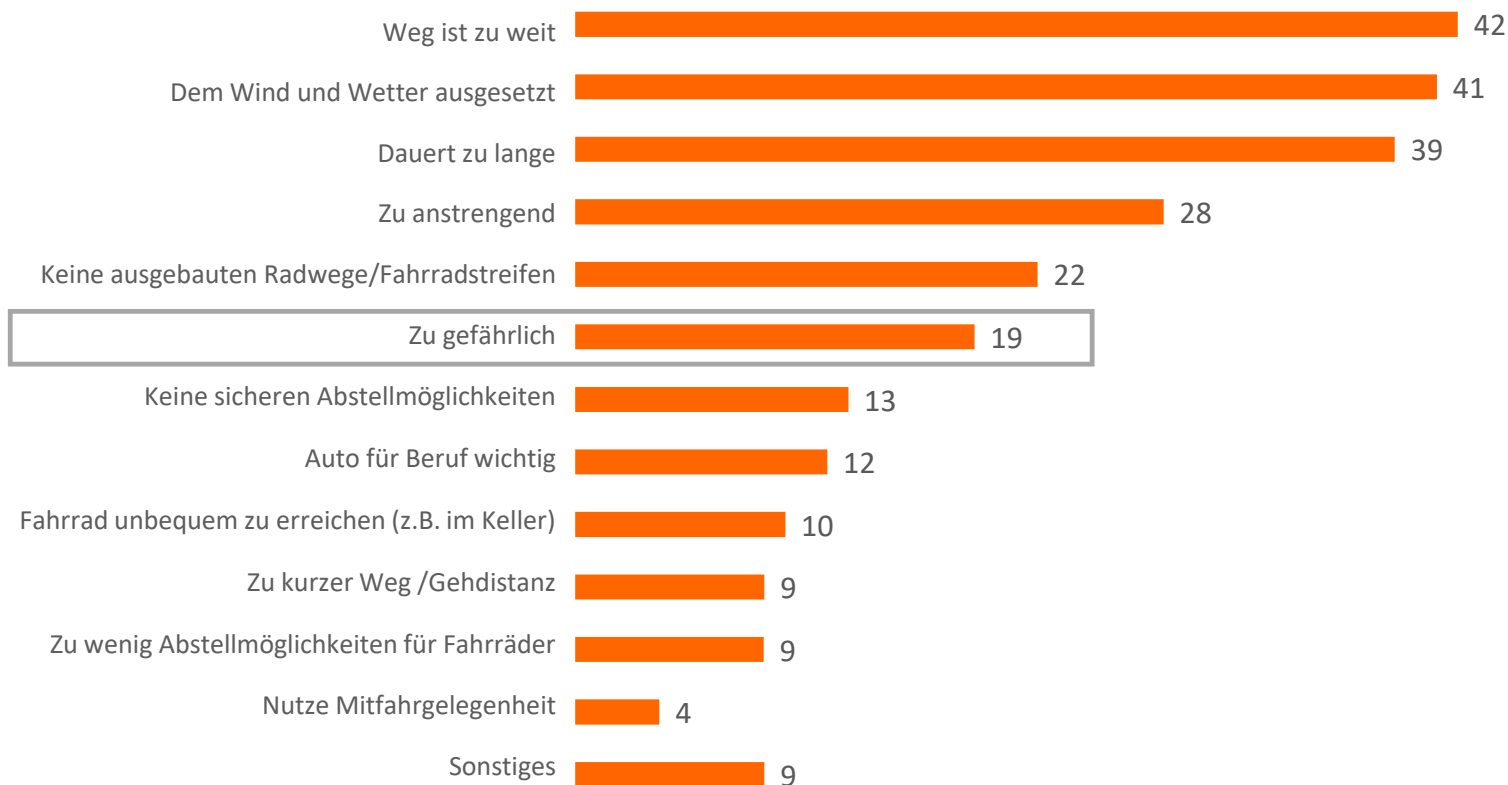
## Distanz, die mit dem Fahrrad zurück gelegt wird



Angaben in Prozent  
N= 678 Personen, die auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte ÖPV u. Fahrrad nicht kombinieren

# Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

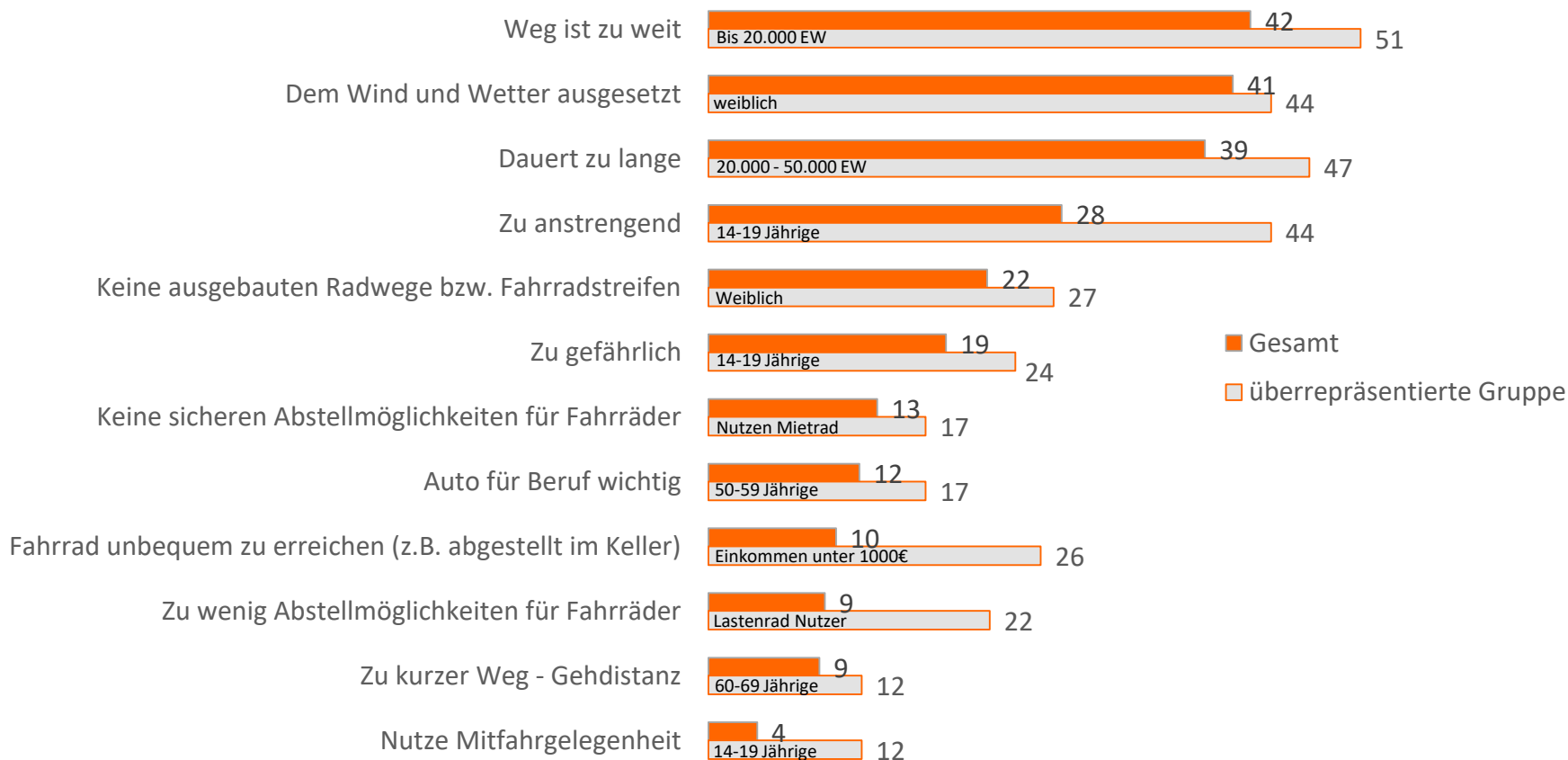
„Welche der folgenden Gründe führen dazu, dass Sie nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte bzw. zur Schule / Universität / zum Ausbildungsplatz fahren?“ (Mehrfachnennung möglich)



# Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

## Überdurchschnittliche Gruppen

„Welche der folgenden Gründe führen dazu, dass Sie nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte bzw. zur Schule / Universität / zum Ausbildungsplatz fahren?“ (Mehrfachnennung möglich)

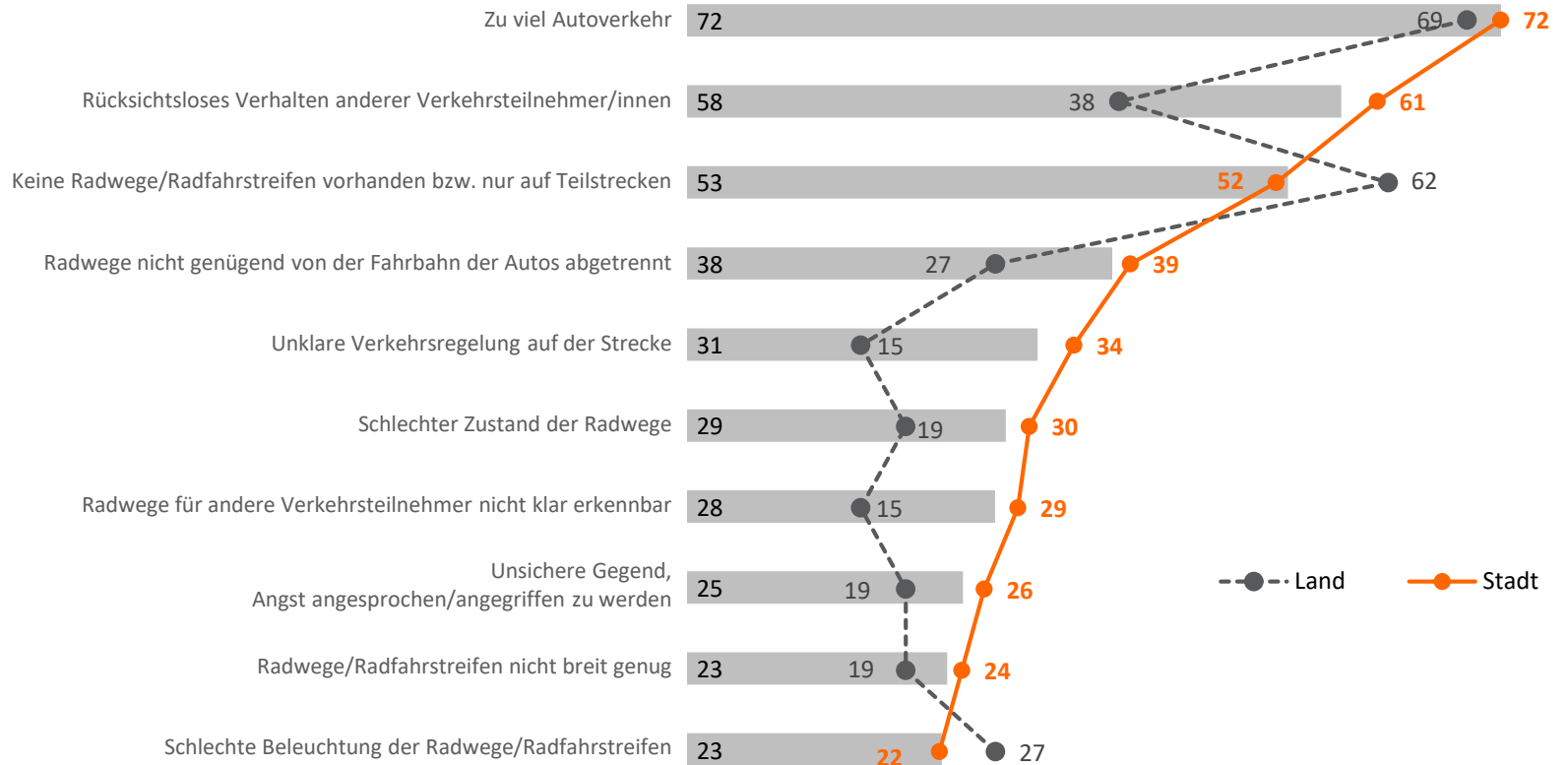


Angaben in Prozent

N= 1.151; Radfahrende, die nicht/unregelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

# Wahrgenommene Gefahren

„Warum ist es zu gefährlich [mit dem Fahrrad zur Arbeit/Bildungsstätte zu fahren]?“ (Mehrfachnennung möglich)

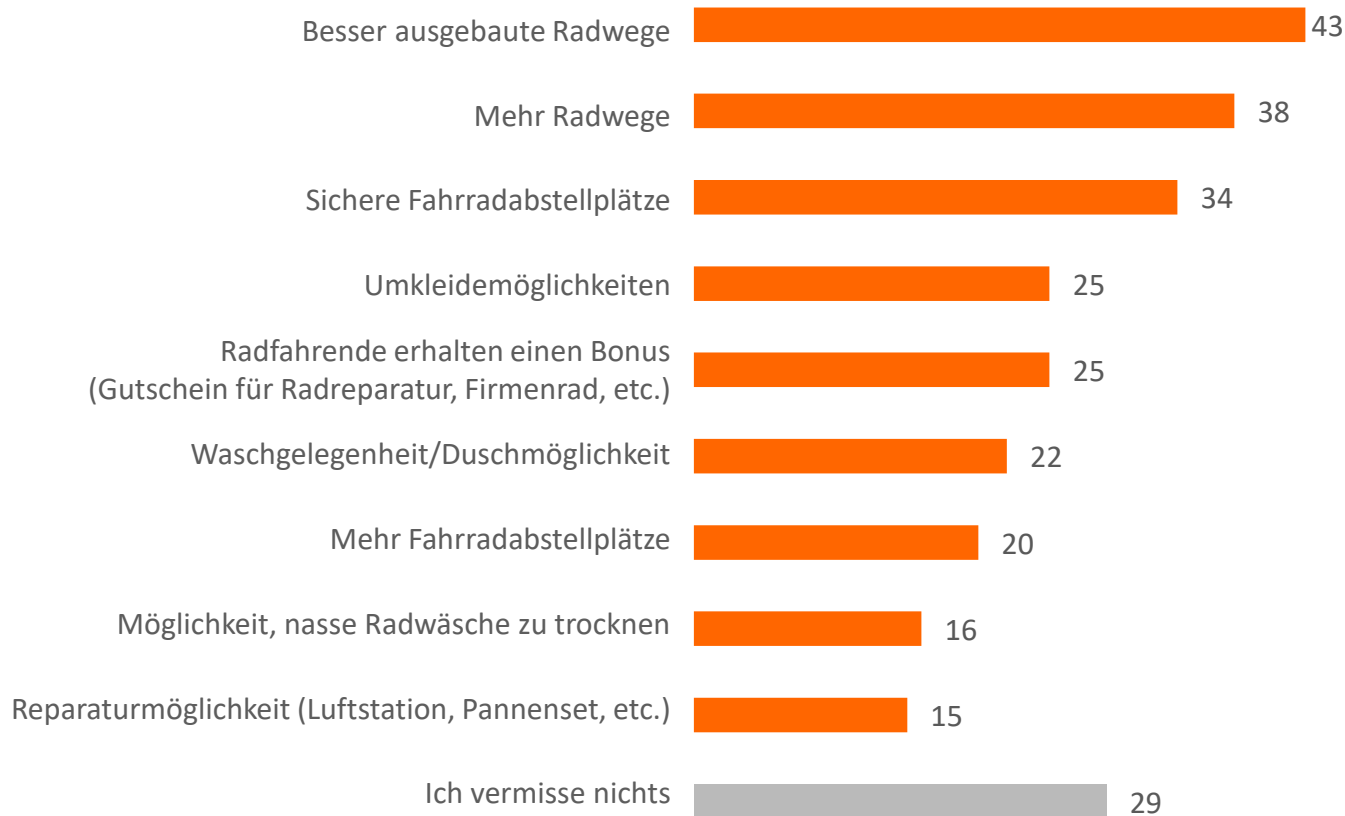


Angaben in Prozent

N= 214; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte etc. fahren, da es ihnen zu gefährlich ist

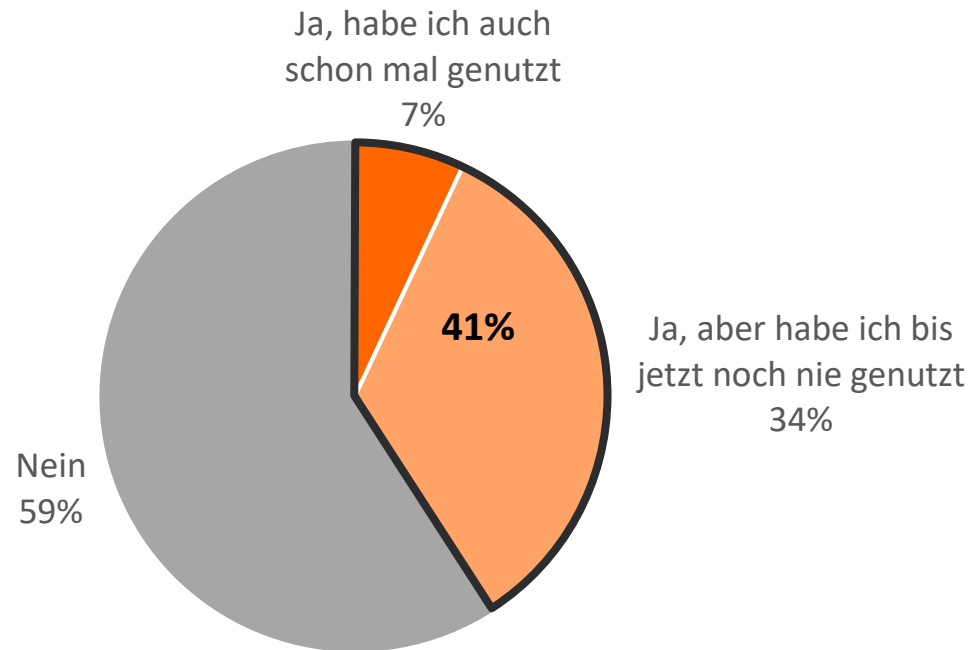
# Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

„Was wäre Ihnen wichtig, damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeits- /Fortbildungsstätte bzw. zur Schule / Universität / zum Ausbildungsplatz fahren würden?“  
(Mehrfachnennung möglich)



# Bekanntheit und Nutzung Radschnellwege

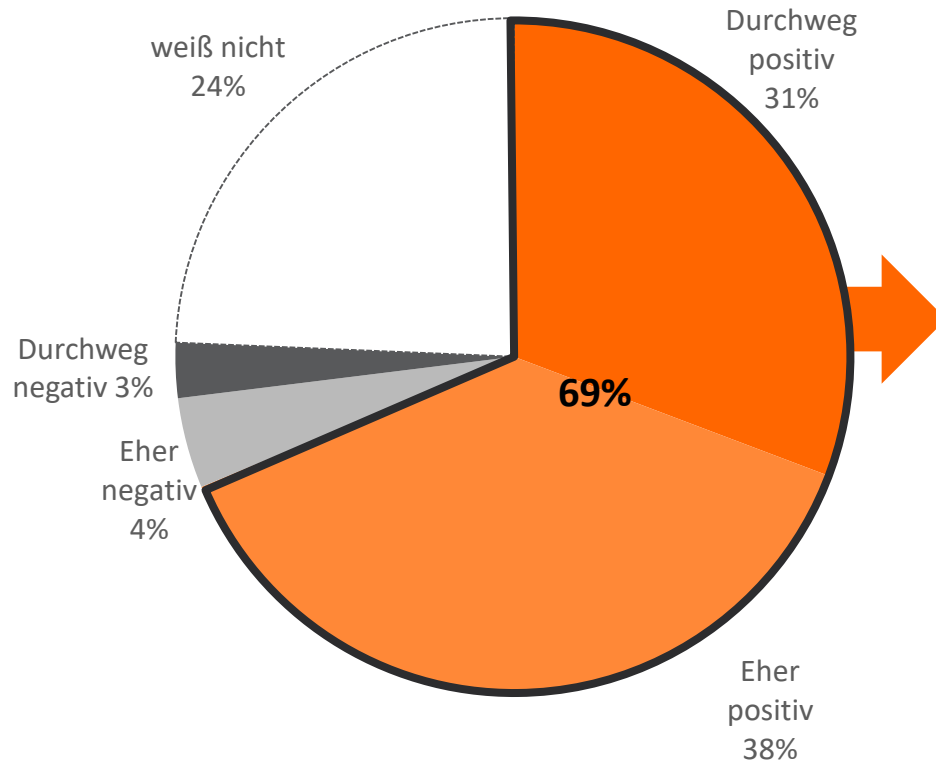
„Haben Sie schon einmal von Radschnellwegen oder Radschnellverbindungen gehört?“



N= 3.053; alle Befragte

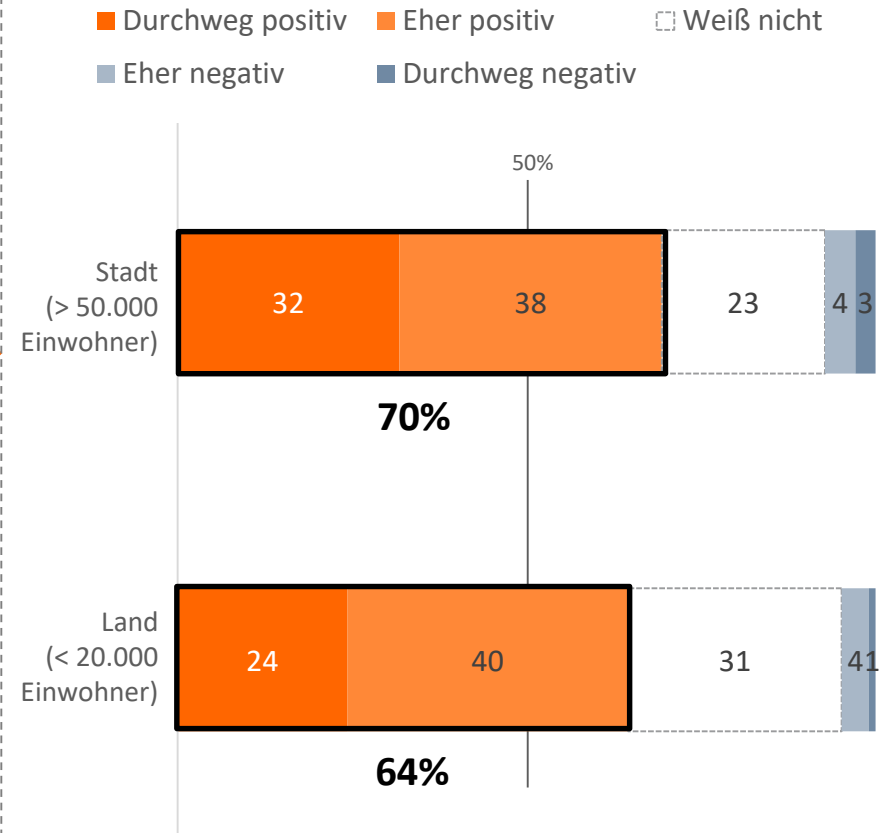
# Bewertung der Radschnellweg-Initiative des Bundes

„Wie bewerten Sie generell die Initiative bundesweit Radschnellwege einzurichten, damit insbesondere Pendler das Fahrrad häufiger für Fahrten zum Arbeits- bzw. Bildungsstätte nutzen?“



Angaben in Prozent

## Bewertung nach Stadt & Land

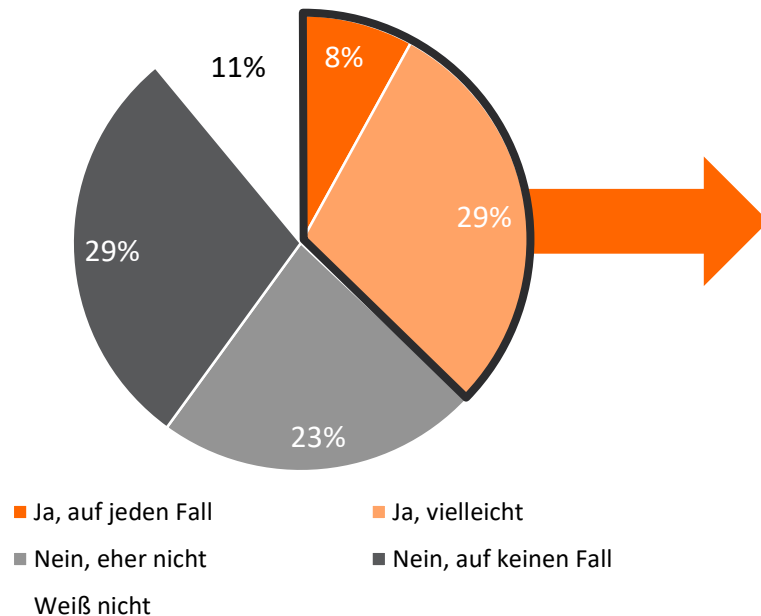


N= 3.053; alle Befragte

# Radschnellwege & Pendelpotenzial

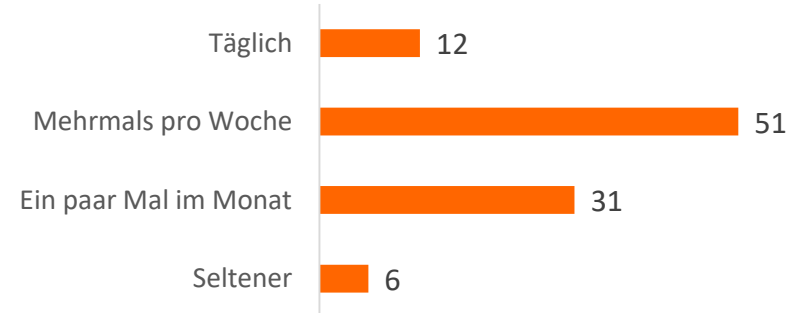
## Potentielle Radschnellwegnutzung von Nicht-Radpendlern

„Angenommen es gäbe einen Radschnellweg zu Ihrer Schule/Universität/Ausbildungsstätte bzw. Ihrem Arbeitsplatz/ Ihrer Fortbildungsstätte.  
Könnten Sie sich dann vorstellen, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen?“

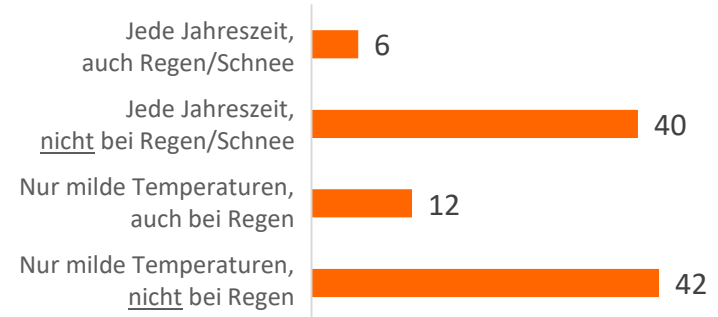


N = 954; Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen)

### Nutzungshäufigkeit



### Wetterbedingungen



### Maximale Fahrtzeit

Ø = ca. **33 min**

Angaben in Prozent

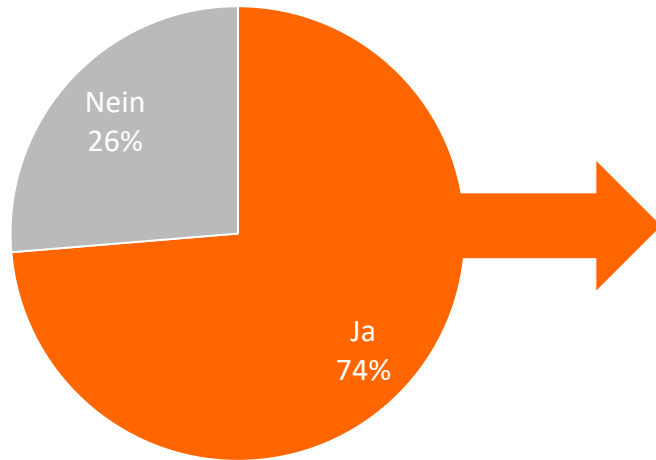
N = 352; Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen, aber es sich vorstellen könnten



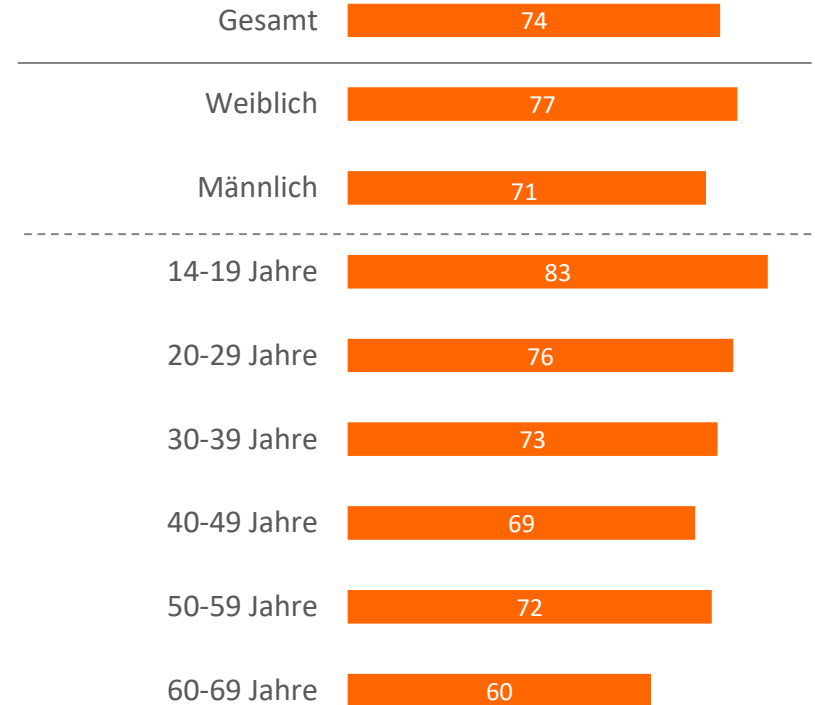
# Radschnellwege & Pendelpotenzial

## Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern – nach Soziodemografie

„Angenommen es gäbe einen Radschnellweg zu Ihrer Arbeit/Bildungsstätte. Könnten Sie sich dann vorstellen, die Strecke mit dem Rad häufiger als bisher zurückzulegen?“



### Pendelpotential nach Geschlecht und Alter



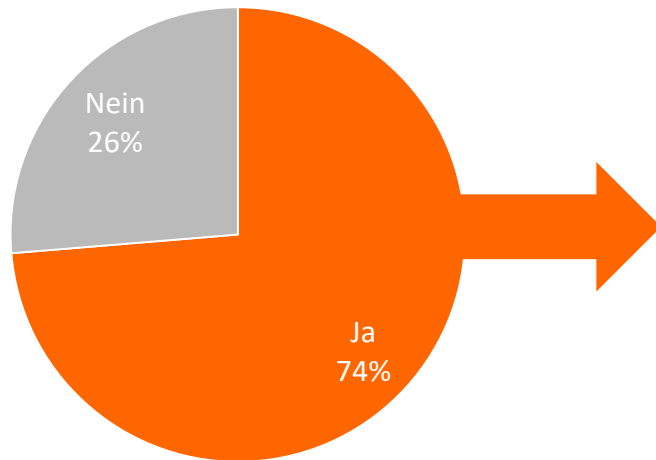
Angaben in Prozent

N= 1.201; Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen

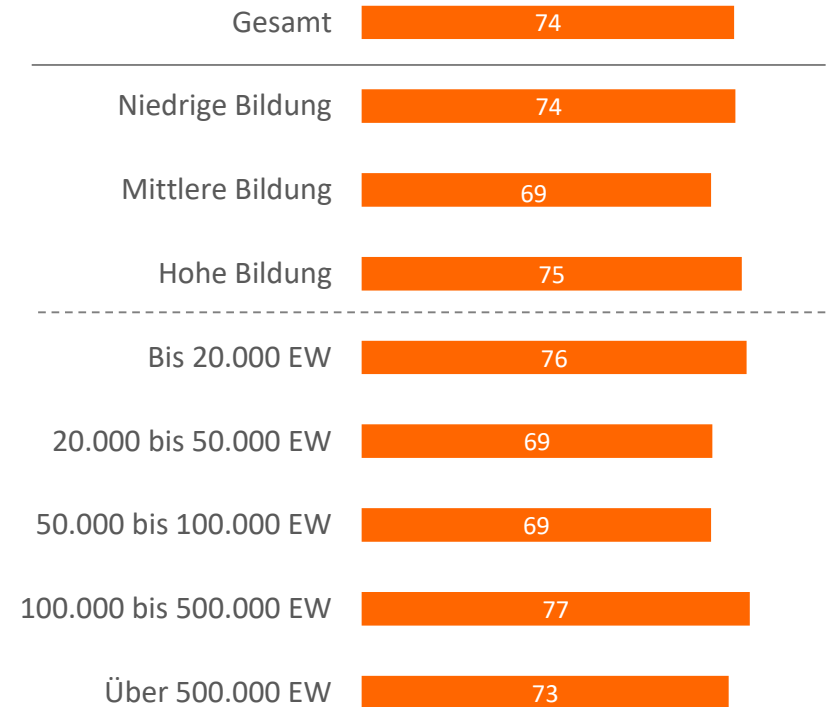
# Radschnellwege & Pendelpotenzial

## Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern – nach Soziodemografie

„Angenommen es gäbe einen Radschnellweg zu Ihrer Arbeit/Bildungsstätte. Könnten Sie sich dann vorstellen, die Strecke mit dem Rad häufiger als bisher zurückzulegen?“



### Pendelpotential nach Bildung und Ortsgröße



Angaben in Prozent

N= 1.201; Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen

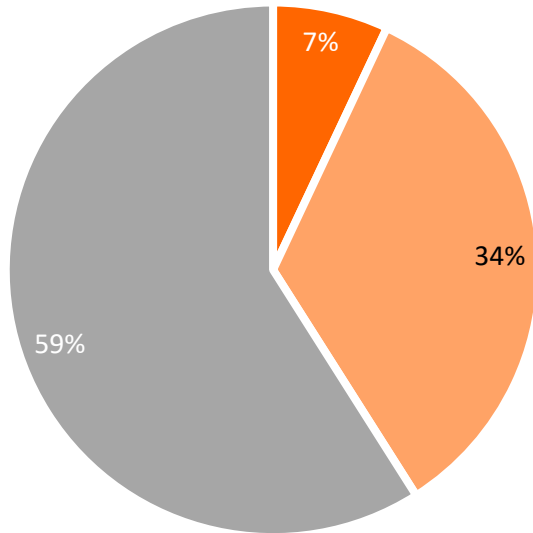
10

## „Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

# „Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

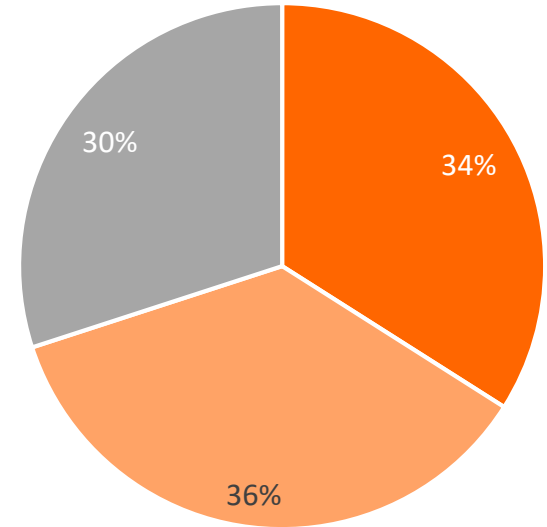
## Bekanntheit & Nutzung

„Protected bike lanes“



- Bereits genutzt
- Bekannt, aber nicht genutzt
- Nicht bekannt

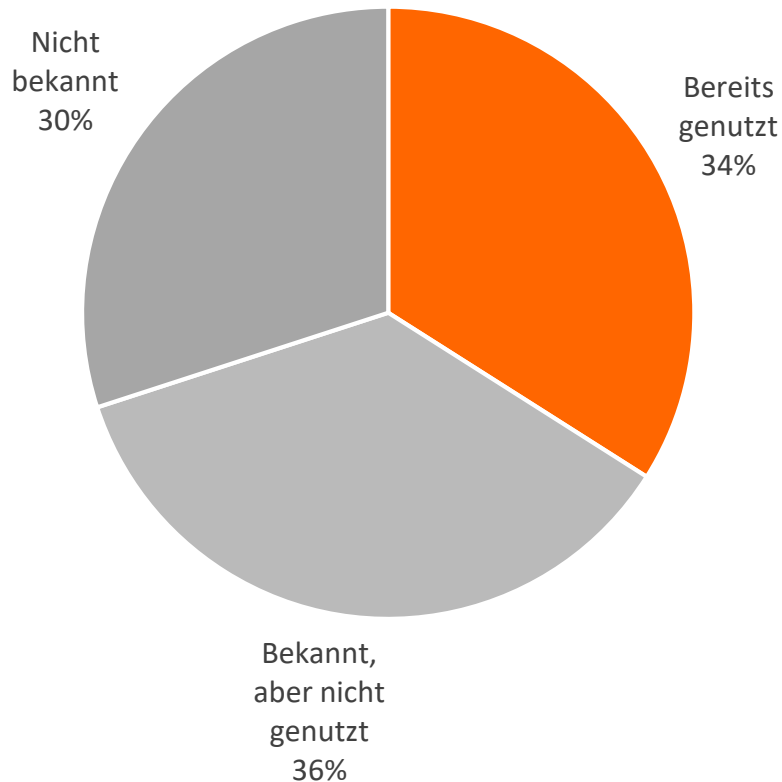
Fahrradstraßen



N= 3.053; alle Befragte

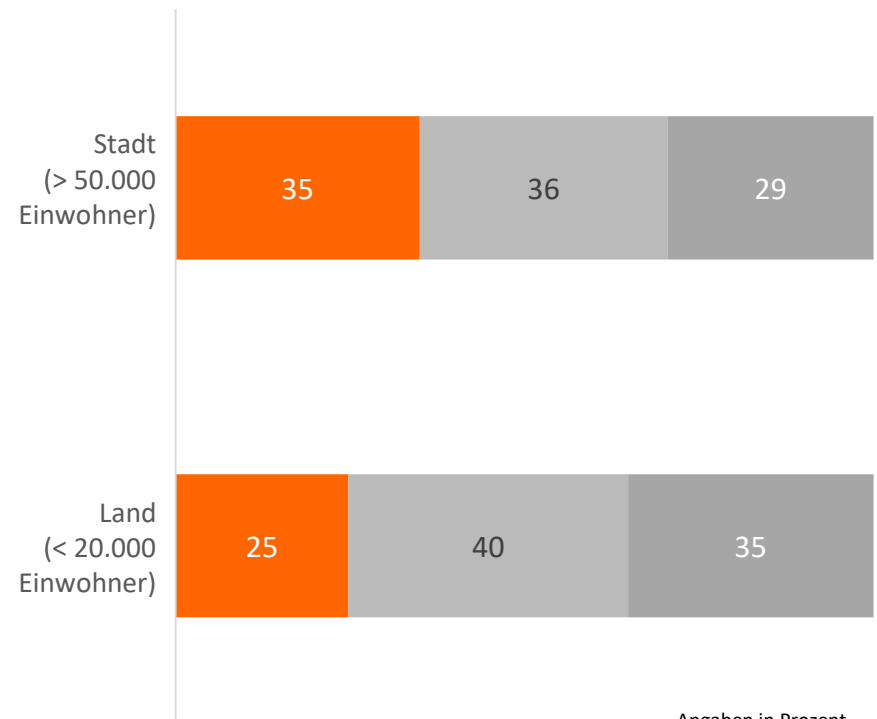
# Fahrradstraßen – Nutzung und Bekanntheit

## Gesamt, Stadt vs. Land



## Nutzung und Bekanntheit nach Stadt & Land

■ Bereits genutzt ■ Bekannt, aber nicht genutzt ■ Nicht bekannt

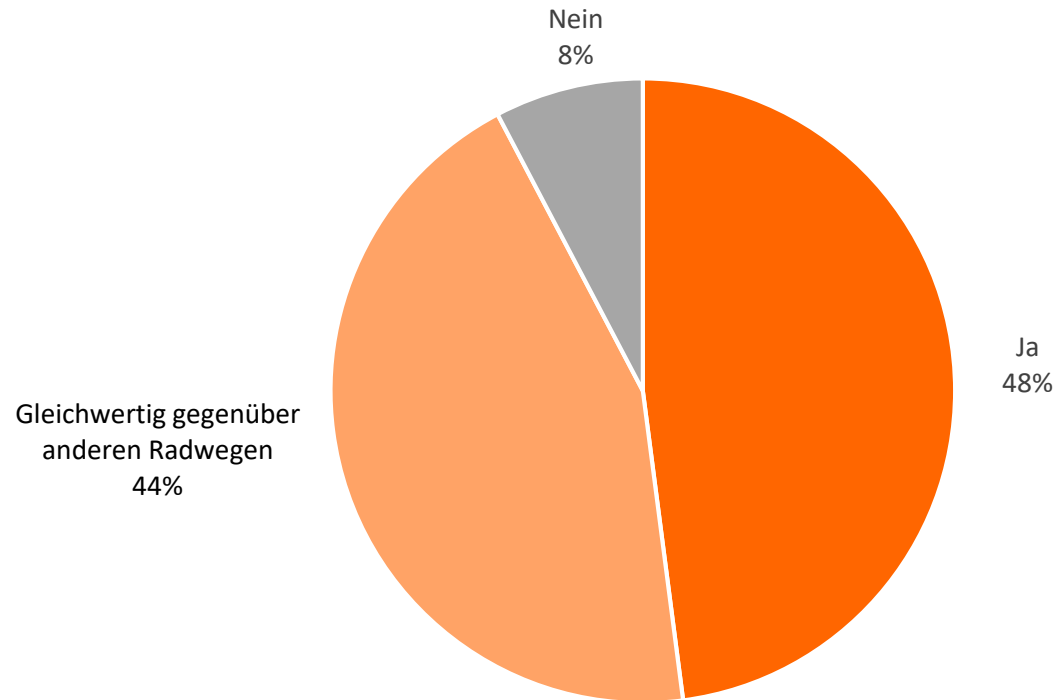


Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Bevorzugung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

„Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?“



N= 922; Befragte, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben

# Vorteile von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

„Welche Eigenschaften der Fahrradstraße sind Ihrer Meinung nach gegenüber herkömmlichen Straßen mit Radverkehrsführung am vorteilhaftesten? Sie können bis zu drei Eigenschaften auswählen.“



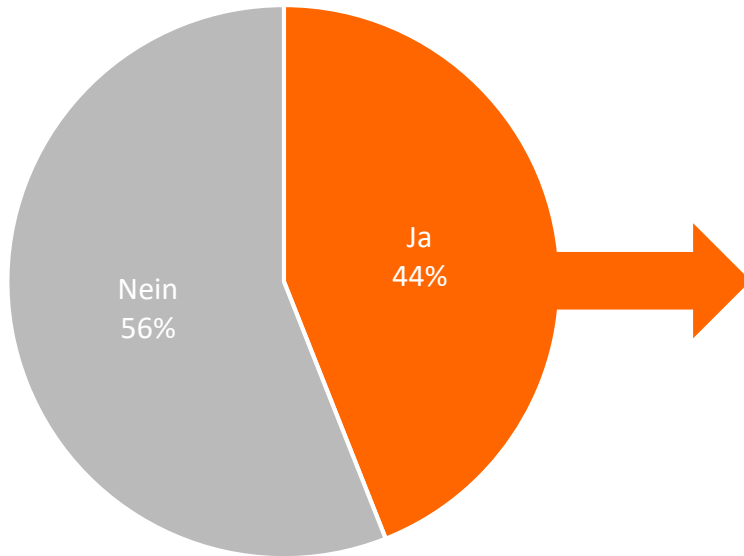
# 11 Fahrrad-Tourismus



# Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

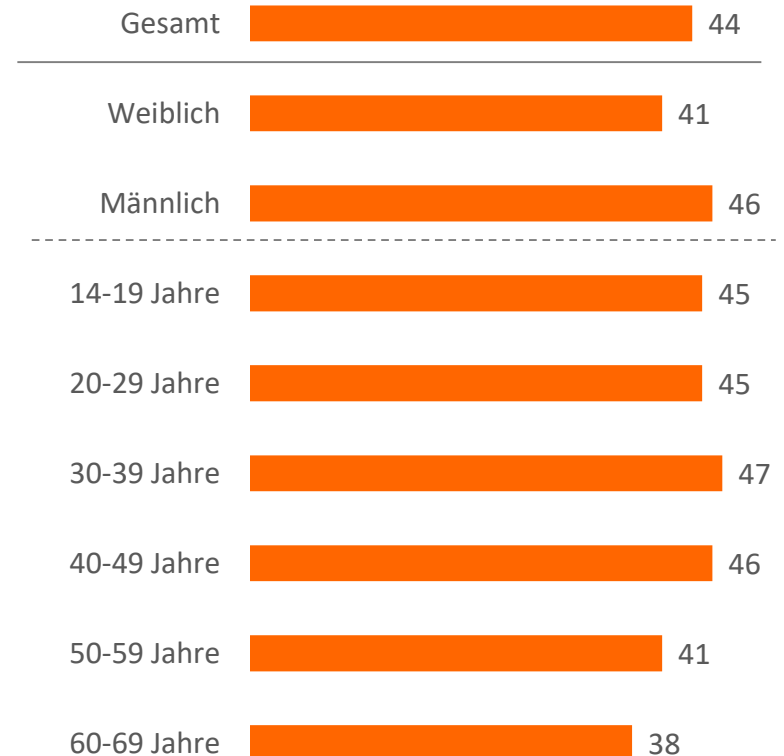
## Nach Soziodemografie (1)

„Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens ½ Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?“



N= 2.376: Radfahrende

## Getrennt nach Geschlecht und Alter

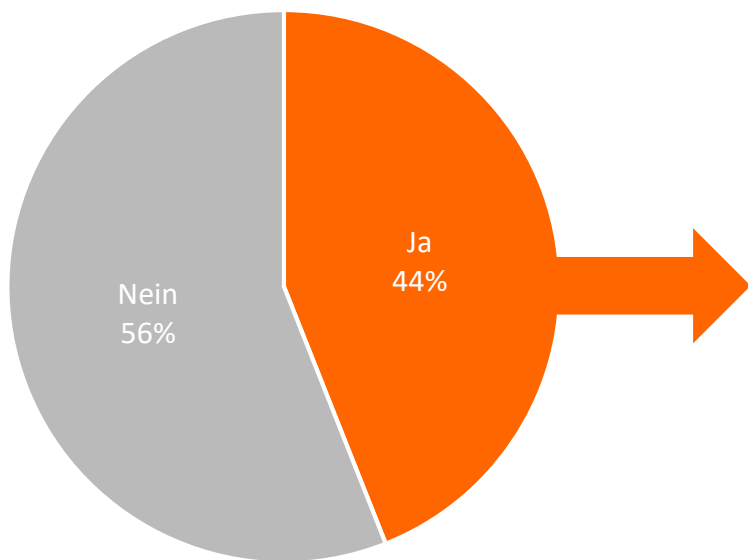


Angaben in Prozent  
N= 2.376; Radfahrende

# Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

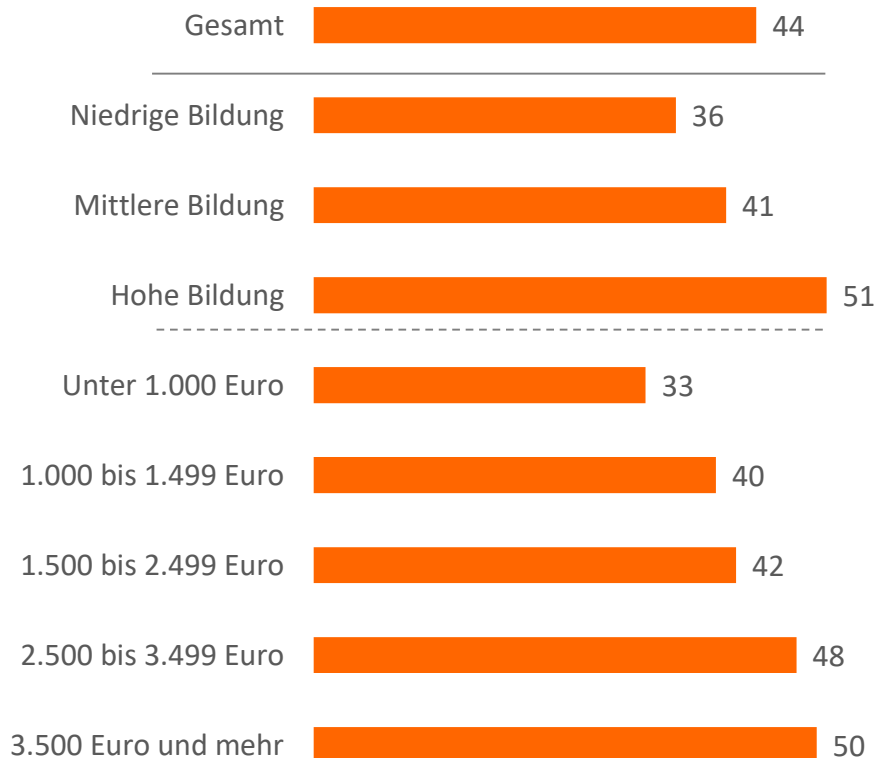
## Nach Soziodemografie (2)

„Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens ½ Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?“



N= 2.376; Radfahrende

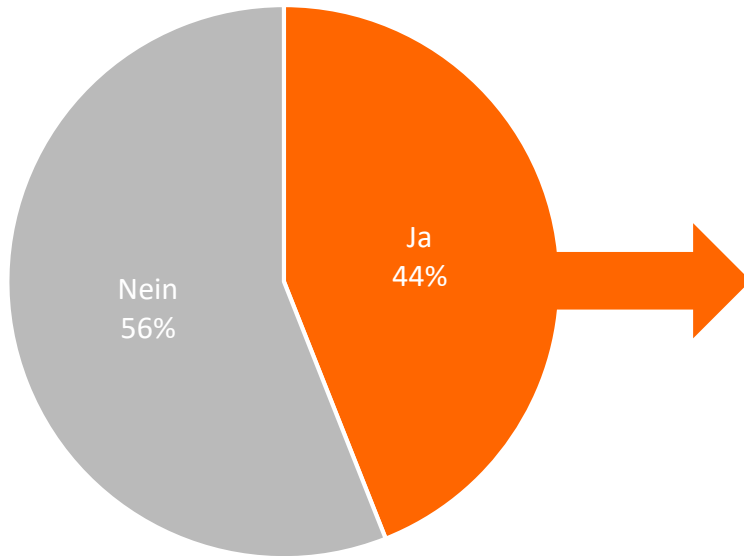
## Getrennt nach Bildung und Einkommen



Angaben in Prozent  
N= 2.376; Radfahrende

# Dauer der längsten Fahrradtour

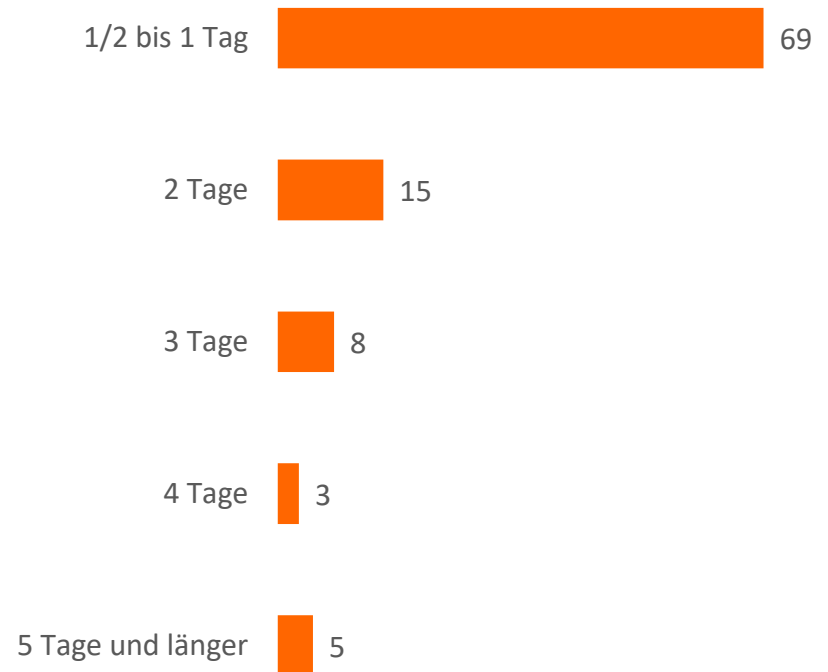
„Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens ½ Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?“



N= 2.376: Radfahrende

## Dauer der Radtour

"Wie lange ging die längste Tour?"

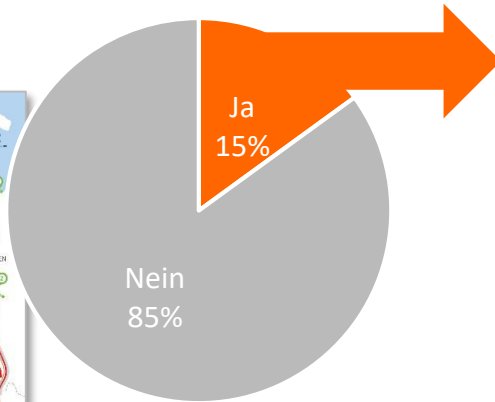
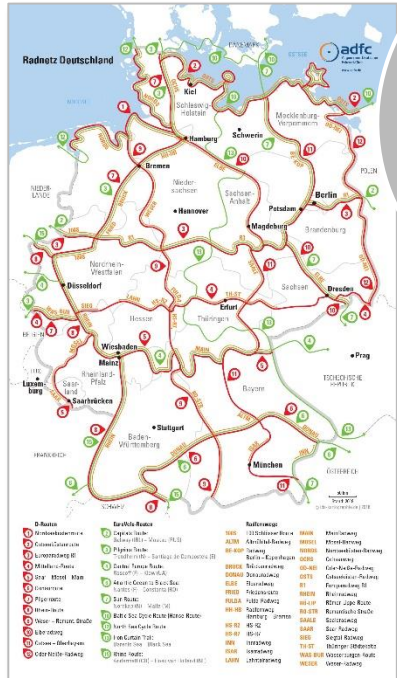


Angaben in Prozent

N= 1.039; Radtouren-Fahrer/innen

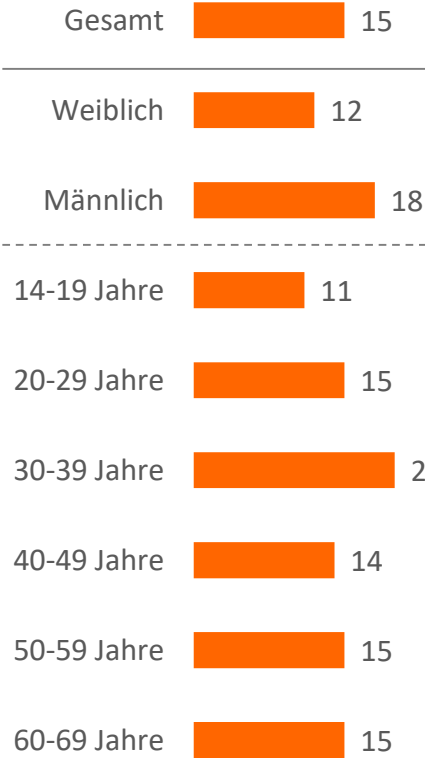
# Bekanntheit der „D-Routen“ Nach Soziodemografie

„Haben Sie schon einmal von den „D-Routen“ gehört?“



N= 3053, alle Befragten

## Getrennt nach Geschlecht und Alter

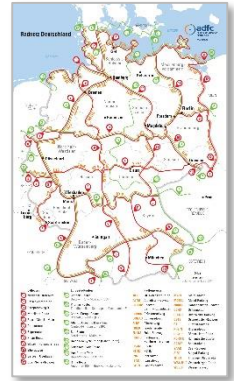
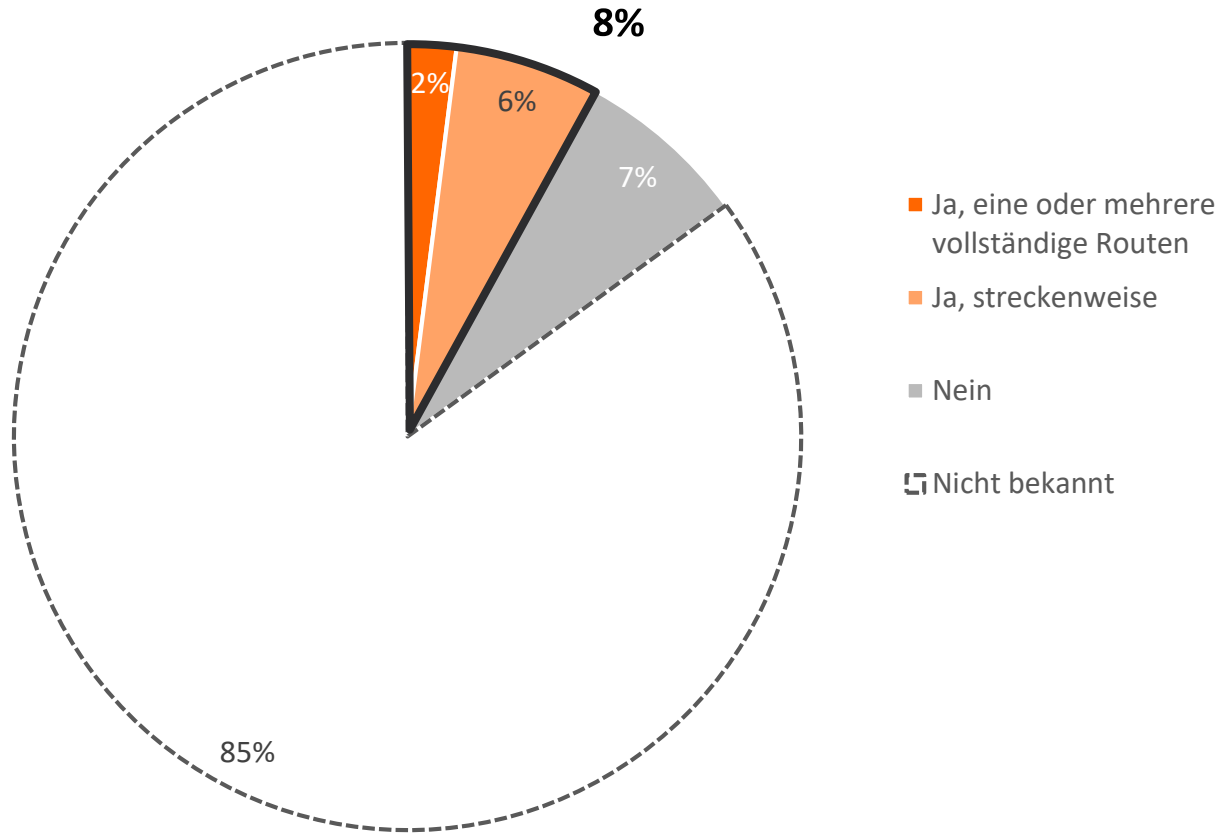


Angaben in Prozent

N= 3053, alle Befragten

# Nutzung von D-Routen

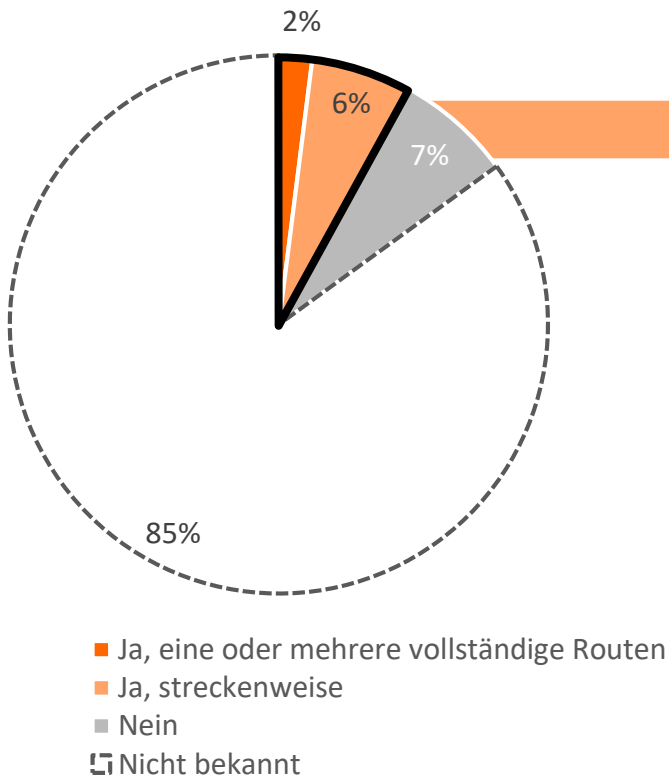
„Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt?“



N= 3053, alle Befragten

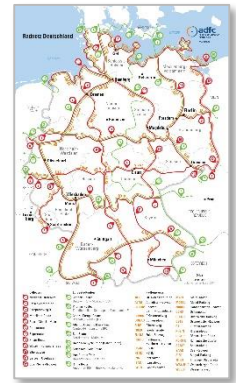
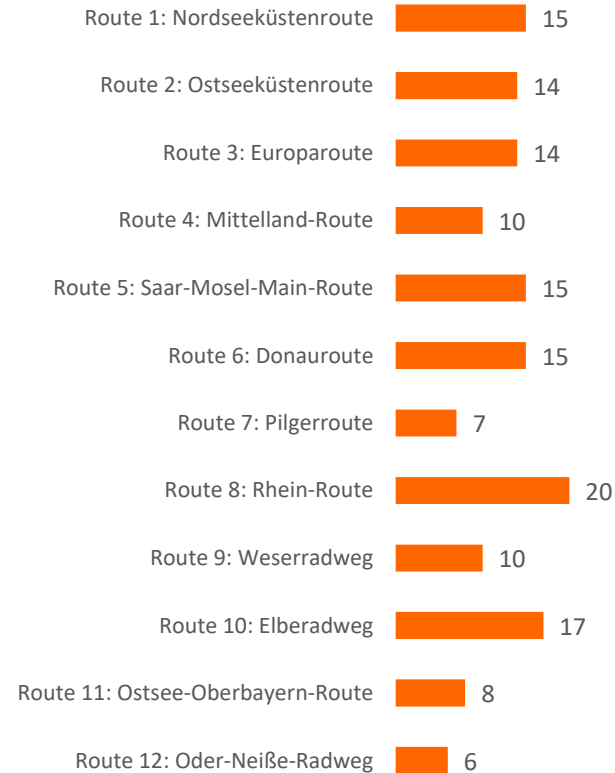
# Nutzung von D-Routen

„Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt?“



N= 3053, alle Befragte

„Welche der D-Routen haben Sie schon genutzt?“  
(Mehrfachantworten möglich)

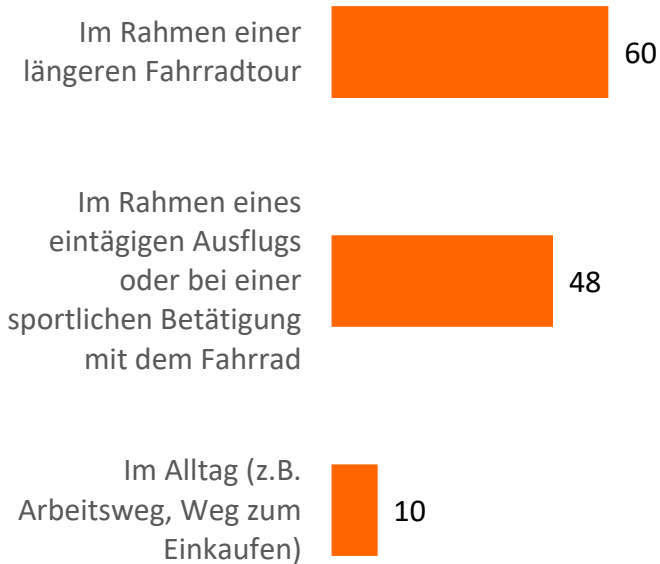


Angaben in Prozent

N= 229; Personen, die schon mal eine D-Route gefahren sind

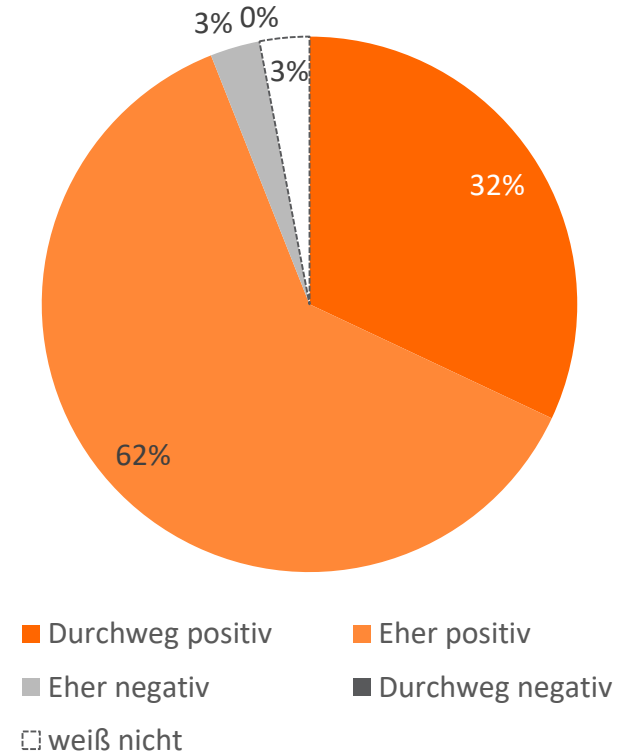
# D-Routen - Kontext der Nutzung und Bewertung

„In welchem Kontext haben Sie eine „D-Route“ schon genutzt?“  
(Mehrfachantworten möglich)

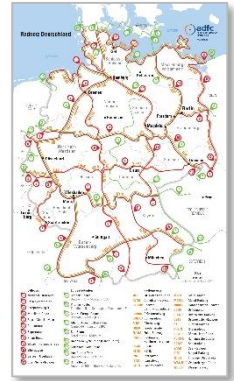


Angaben in Prozent

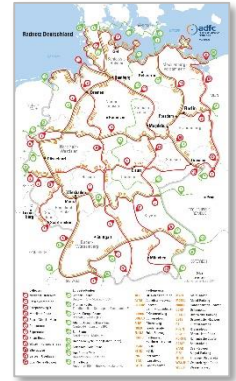
„Wie bewerten Sie die „D-Routen“?“



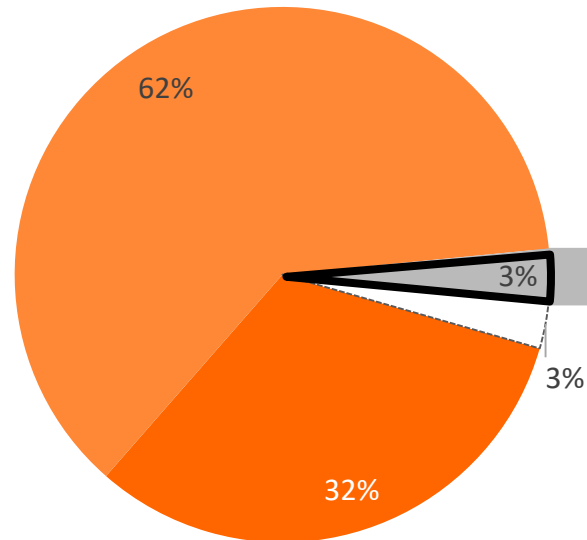
N= 229; Personen, die schon mal eine D-Route gefahren sind



# D-Routen – Negative Bewertung



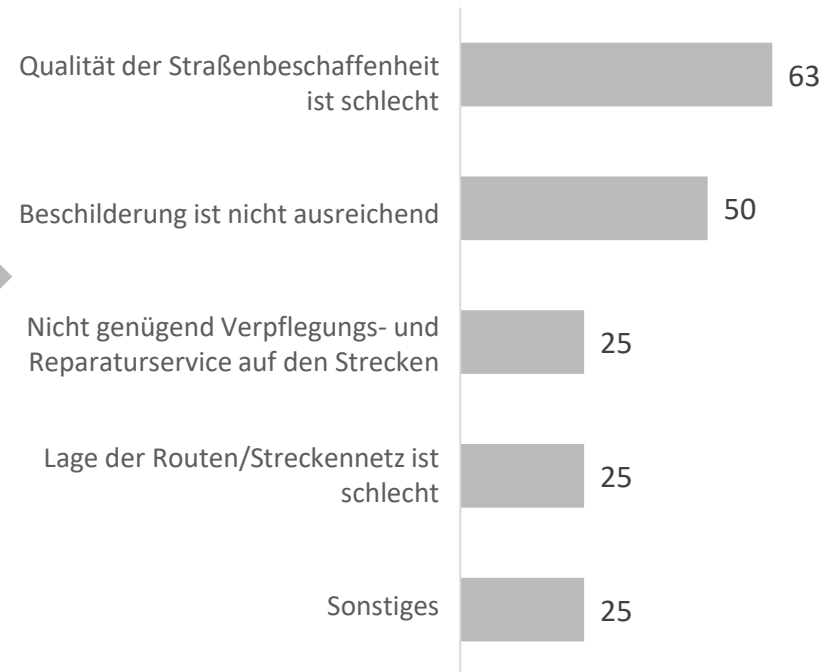
„Wie bewerten Sie die „D-Routen“?“



■ Durchweg positiv    ■ Eher positiv  
■ Eher negativ    ■ Durchweg negativ  
□ weiß nicht

N= 229; Personen, die schon mal eine D-Route gefahren sind

„Wieso bewerten Sie die „D-Routen“ eher negativ?“



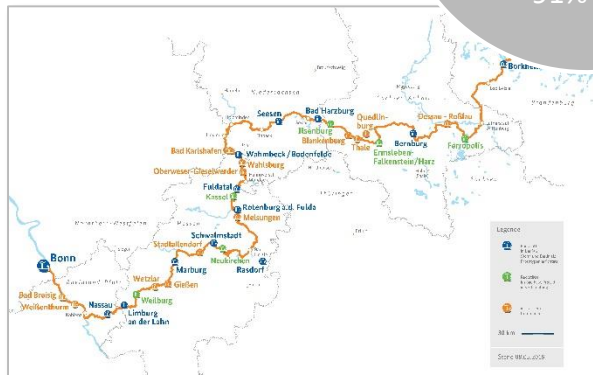
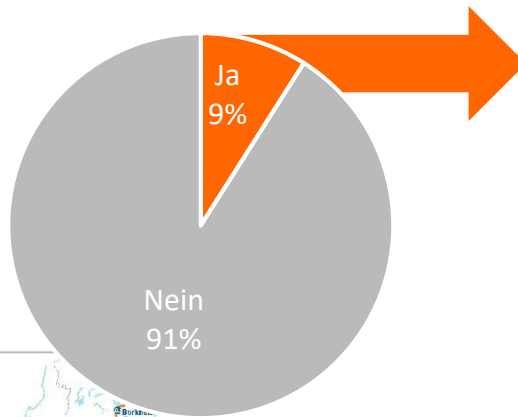
Angaben in Prozent

N= 8; Personen, die D-Routen negativ bewerten



# Bekanntheit und Nutzung Radweg „Deutsche Einheit“

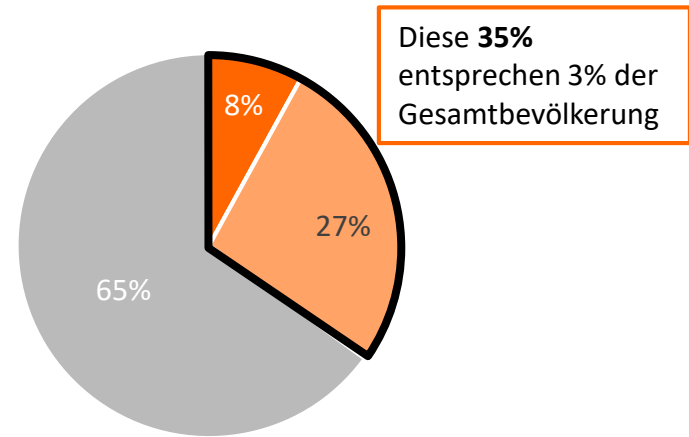
„Haben Sie schon einmal von dem Radweg Deutsche Einheit gehört?“



N= 3.053 alle Befragten

## Nutzung Radweg Deutsche Einheit

„Sind Sie den Radweg Deutsche Einheit schon einmal vollständig oder teilweise abgefahren?“



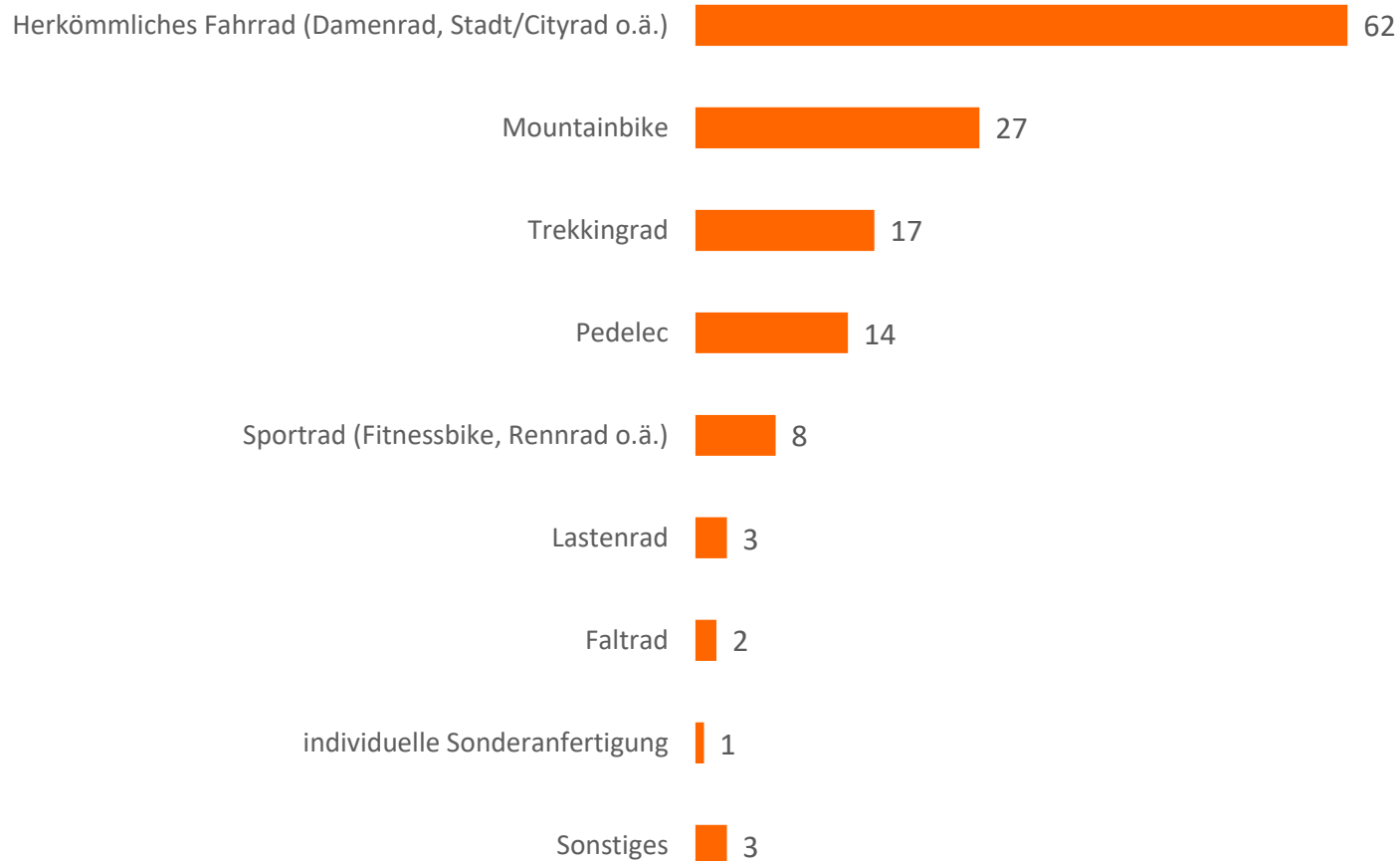
- Ja, vollständig abgefahren
- Ja, streckenweise
- Nein

N= 266; Personen, die schon mal vom RDE gehört haben

## 12 Fahrradmarkt

# Genutzter Fahrradtyp

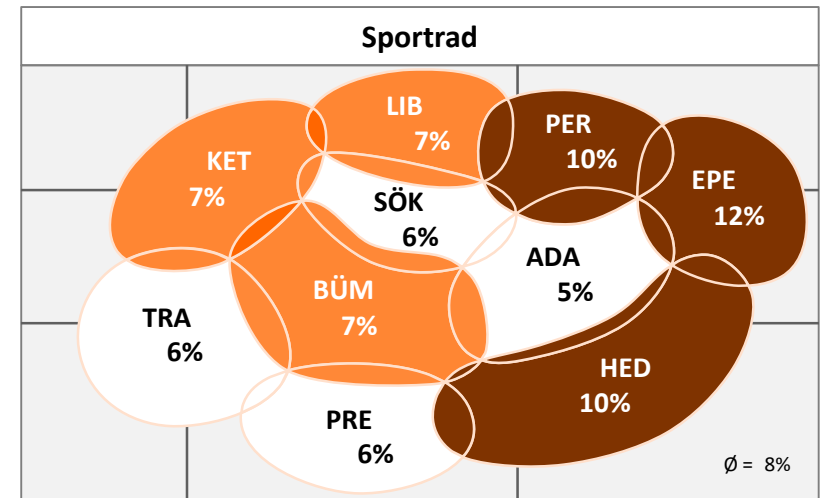
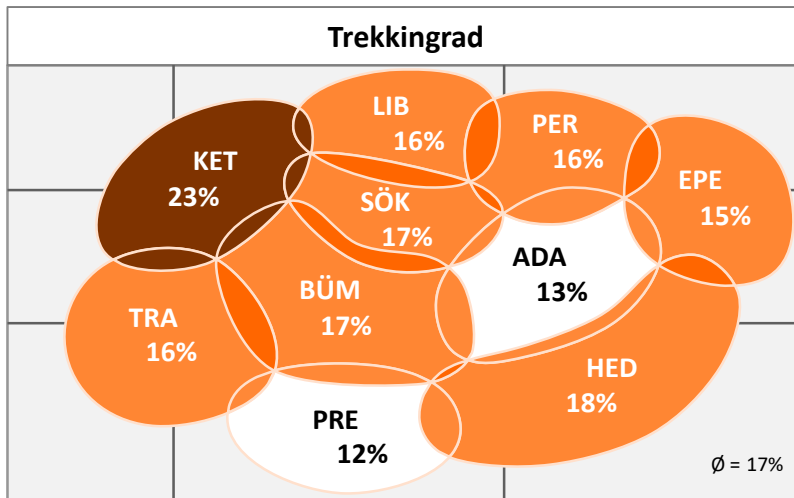
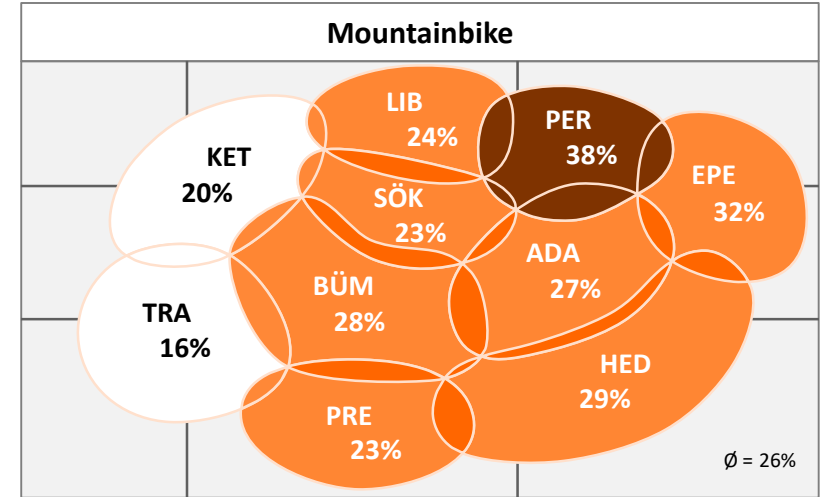
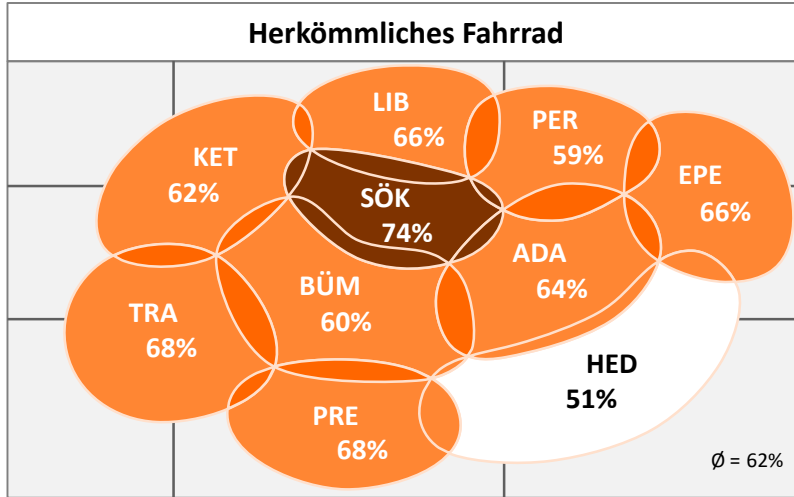
„Welchen Typ von Fahrrad beziehungsweise welche Typen von Fahrrädern nutzen Sie persönlich?“ (Mehrfachnennung möglich)



# Genutzter Fahrradtyp

Nach Sinus-Milieus<sup>©</sup>

„Welchen Typ von Fahrrad nutzen Sie persönlich?“ (Mehrfachnennung möglich)



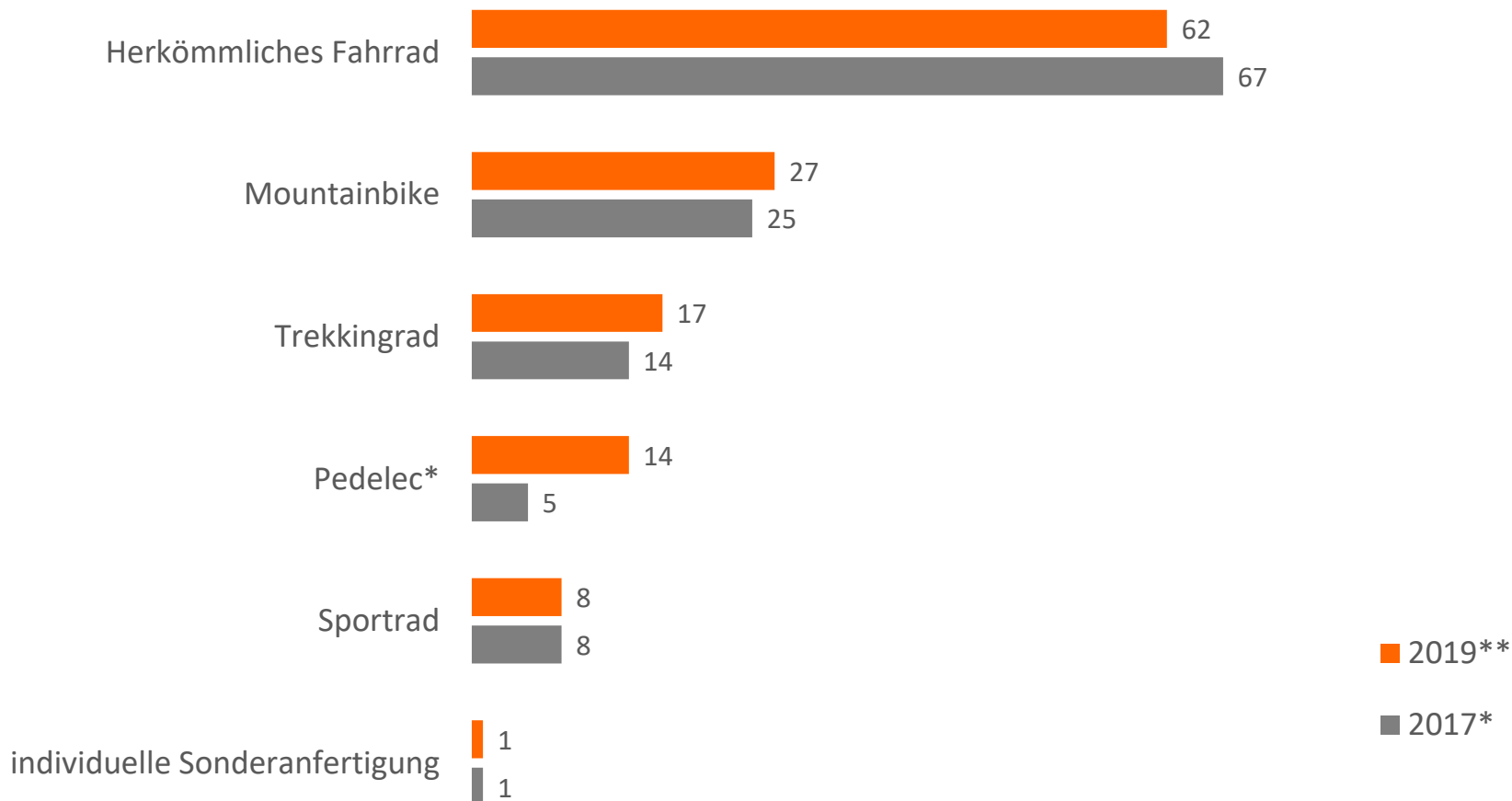
N= 2.376; Radfahrende

= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

# Genutzter Fahrradtyp

## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017

„Welchen Typ von Fahrrad nutzen Sie persönlich?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

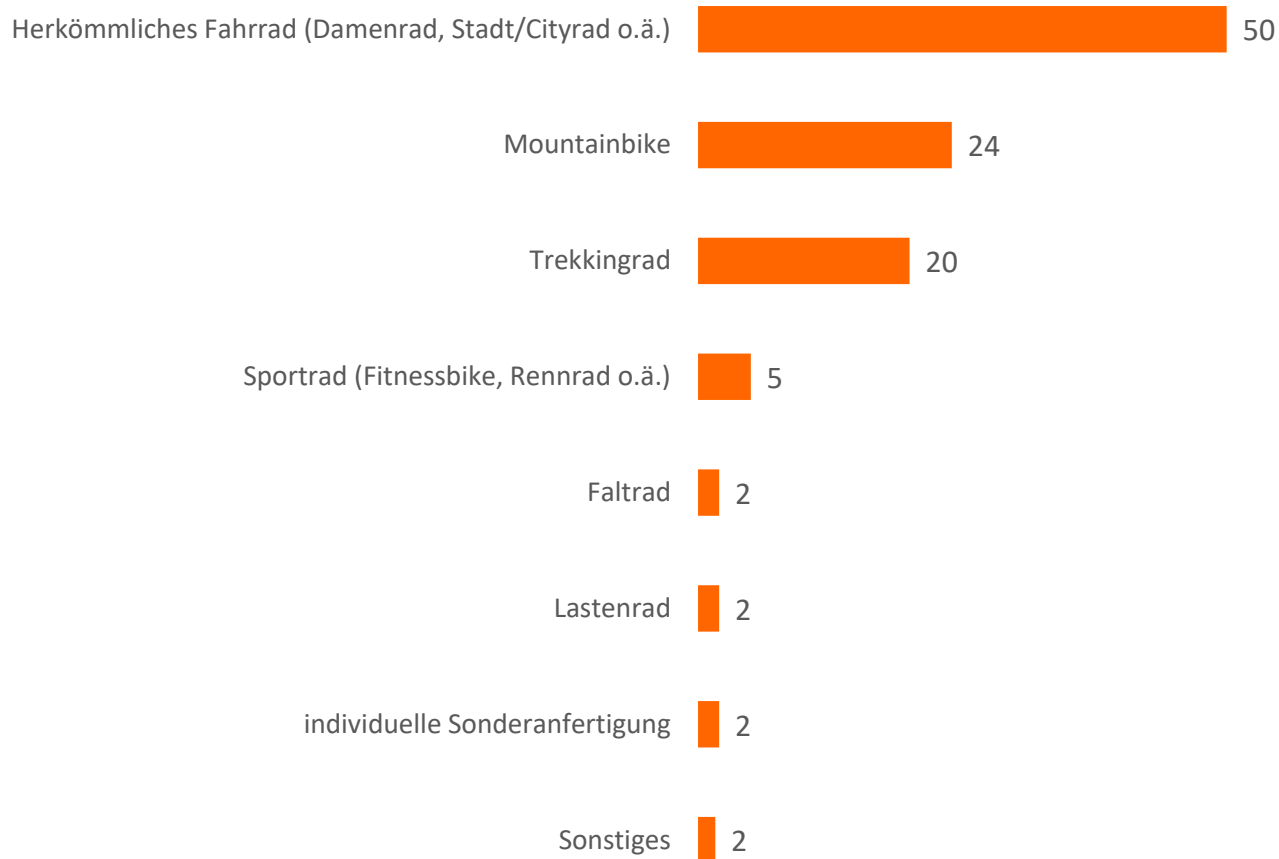
\*2019 wurde für das Pedelec eine Definition inkl. Bilder angezeigt und auf den Begriff verzichtet. Dies erklärt den deutlichen Anstieg.

\*\*\*N= 2.376 Radfahrende

\*\*N= 2.440 Radfahrende

# Genutzter Pedelec-Typ

„Welchen Typ von Elektrofahrrad (Pedelec) nutzen Sie?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

N= 344; Pedelec-Nutzende

# Pläne zum Fahrradkauf

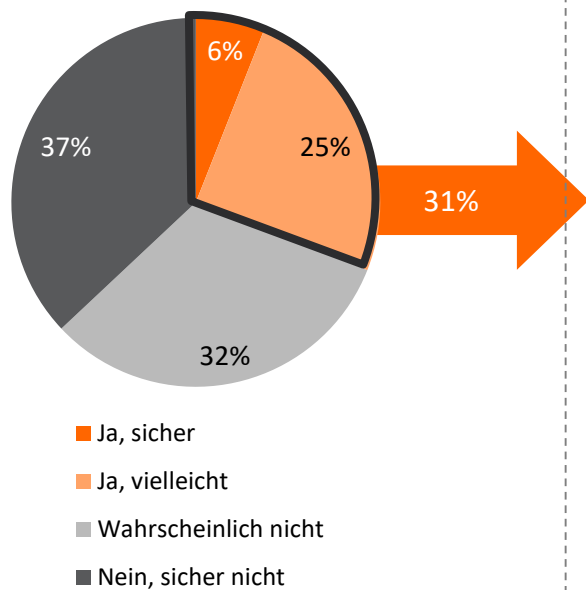
## Fahrradtyp und Ausgabebereitschaft

1. „Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines neuen Fahrrads?“

2. „Welchen Typ von Fahrrad bzw. welche Typen von Fahrrädern werden Sie dann aller Voraussicht nach kaufen?“

3. „Wie viel werden Sie voraussichtlich für dieses Fahrrad samt Zubehör ausgeben?“ (aggregiert über alle Fahrradtypen)

### 1. Geplanter Kauf

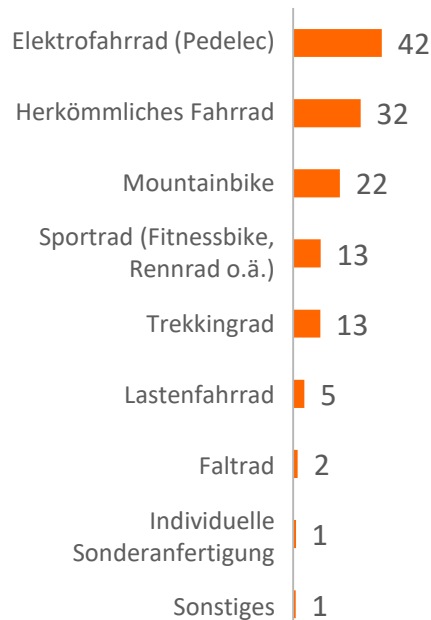


Angaben in Prozent

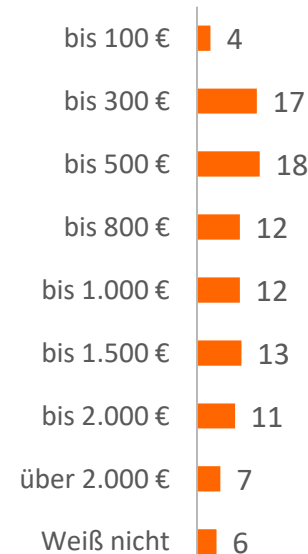
N= 3.053; alle Befragte

### 2. Fahrradtyp(en)

(Mehrfachnennung möglich)



### 3. Ausgabebereitschaft

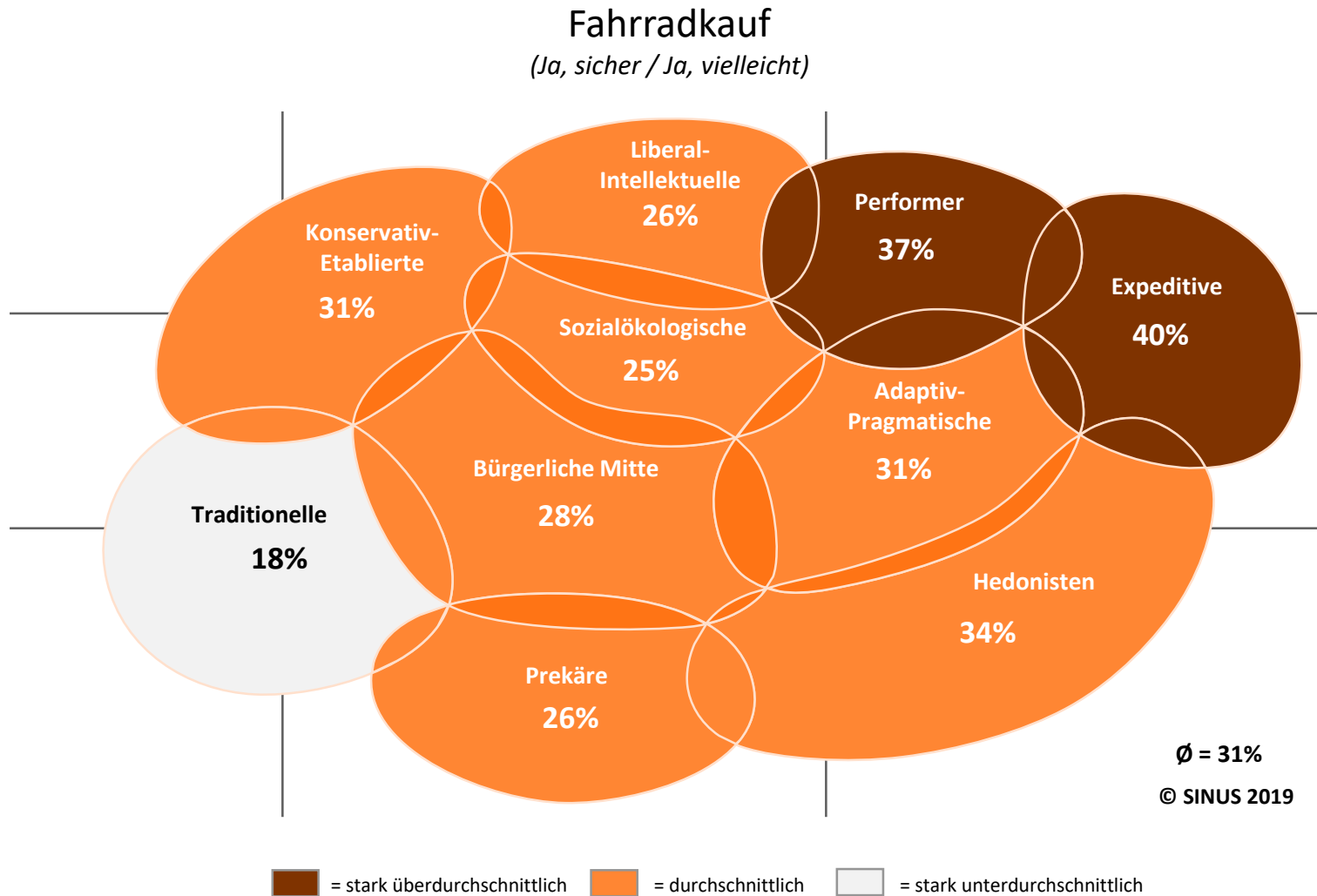


Ø ca. € 865,-

N= 933 Personen, die in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

# Pläne zum Fahrradkauf

Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>



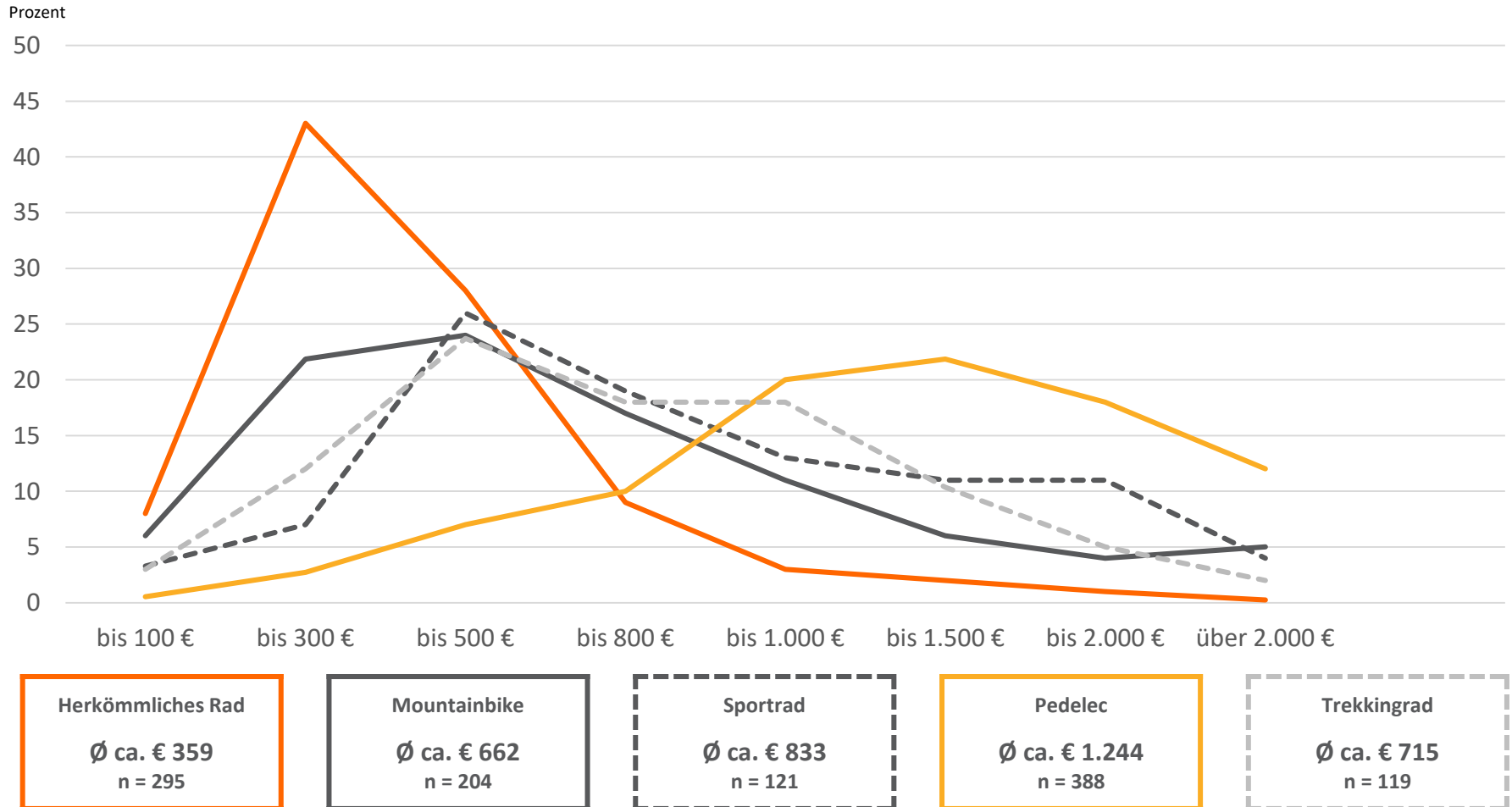
N= 3.053; alle Befragte



# Pläne zum Fahrradkauf

## Ausgabebereitschaft für die 5 häufigsten Fahrradtypen

„Wie viel werden Sie voraussichtlich für dieses Fahrrad samt Zubehör ausgeben?“

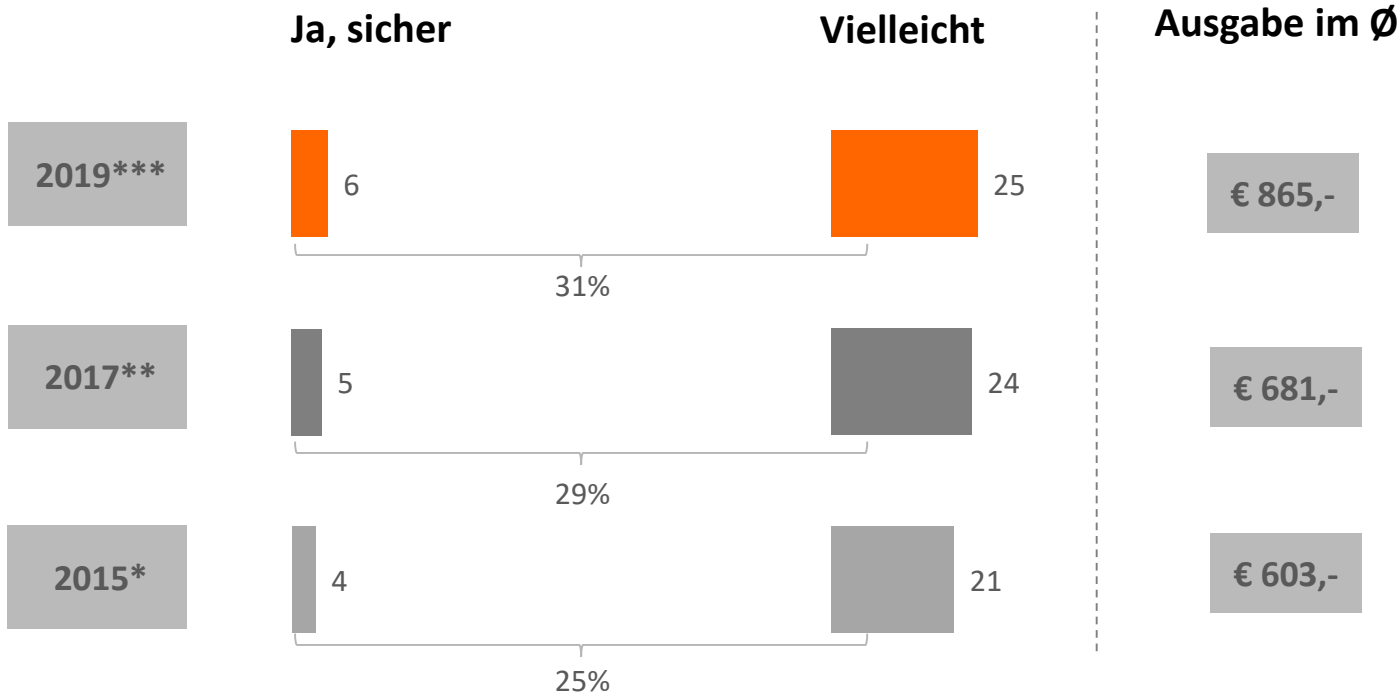


# Pläne zum Fahrradkauf

## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 – 2015

„Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines neuen Fahrrads?“

„Wie viel werden Sie voraussichtlich für dieses Fahrrad samt Zubehör ausgeben?“



Angaben in Prozent

\*\*\*N=3.053 alle Befragte

\*\*N= 3.156 alle Befragte

\*N= 2.000 alle Befragte

\*\*\*N= 924 potentielle Käufer/innen

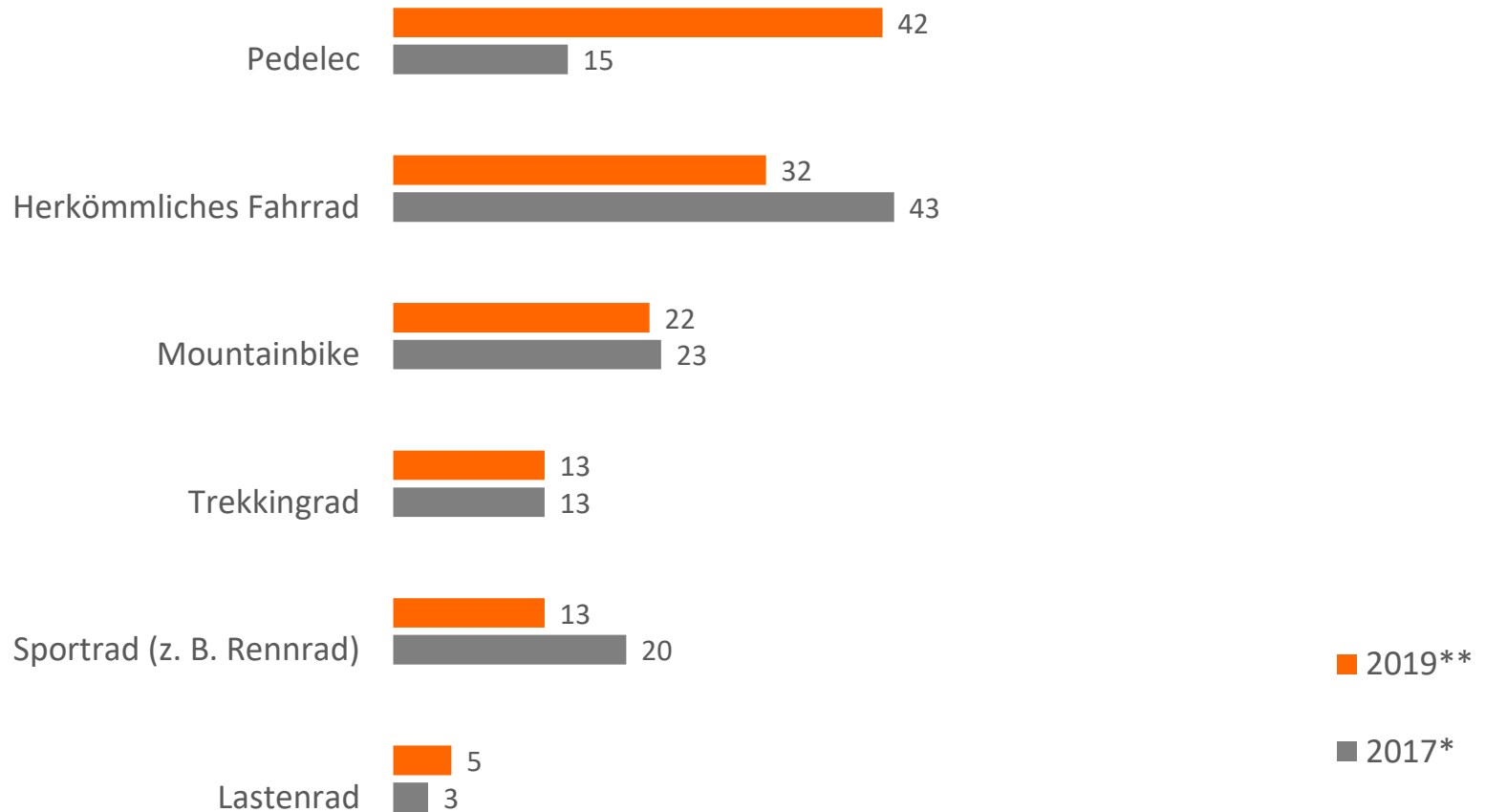
\*\*N= 925 potentielle Käufer/innen

\*N= 492 potentielle Käufer/innen

# Pläne zum Fahrradkauf - Fahrradtyp

## Zeitvergleich Studie 2019 – 2017

„Welchen Typ von Fahrrad bzw. welche Typen von Fahrrädern werden Sie dann aller Voraussicht nach kaufen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

\*\*N= 924 potentielle Käufer/innen

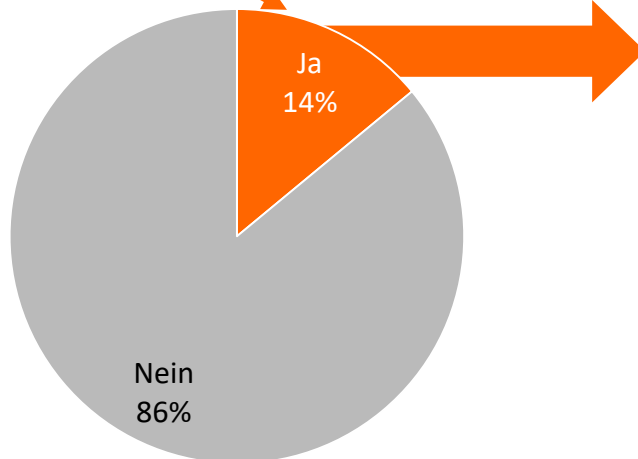
\*N= 925 potentielle Käufer/innen

# Leasingangebote beim Fahrradkauf

## Leasingangebot des Arbeitgebers

„Handelt es sich bei Ihrem geplanten Kauf um ein Leasingangebot Ihres Arbeitgebers?“

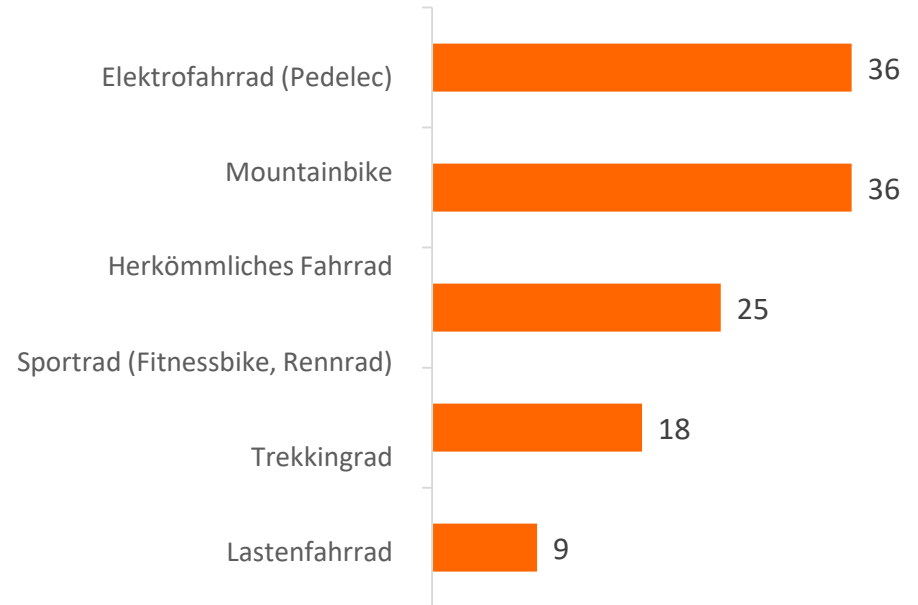
Diese **14%** entsprechen 3% der Gesamtbevölkerung



N= 640; Personen, die berufstätig sind und die in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

## Gewählte Fahrradkategorien

(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

N= 88; Personen, die berufstätig sind und die planen in den nächsten 12 Monaten im Rahmen eines Leasingangebotes des Arbeitgebers ein Fahrrad zu kaufen

13

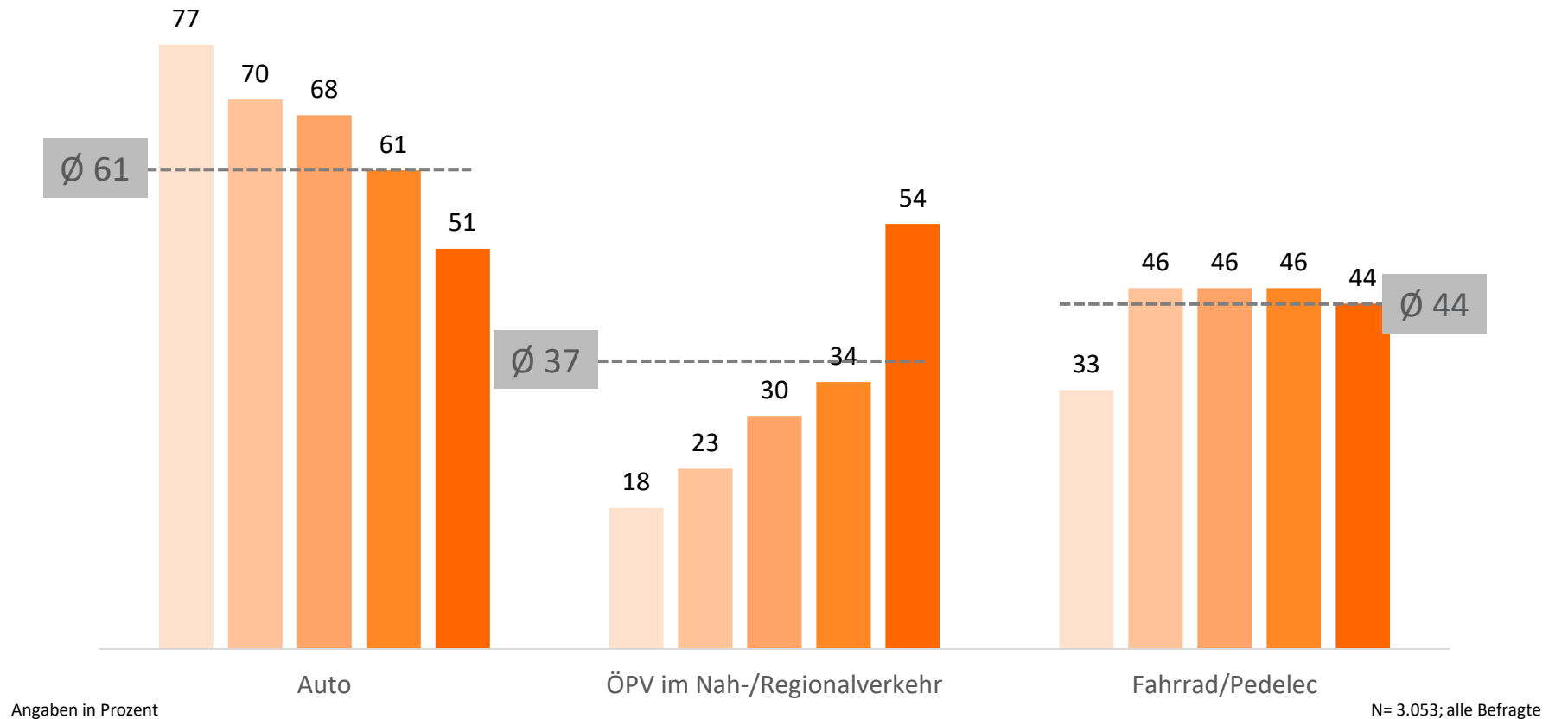
Vergleich: Radfahrende auf  
dem Land vs. in der Stadt

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Nach Ortsgröße

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich / mehrmals pro Woche

Ortsgröße    bis 20.000 EW    20.000 bis 50.000 EW    50.000 bis 100.000 EW    100.000 bis 500.000 EW    ab 500.000 EW



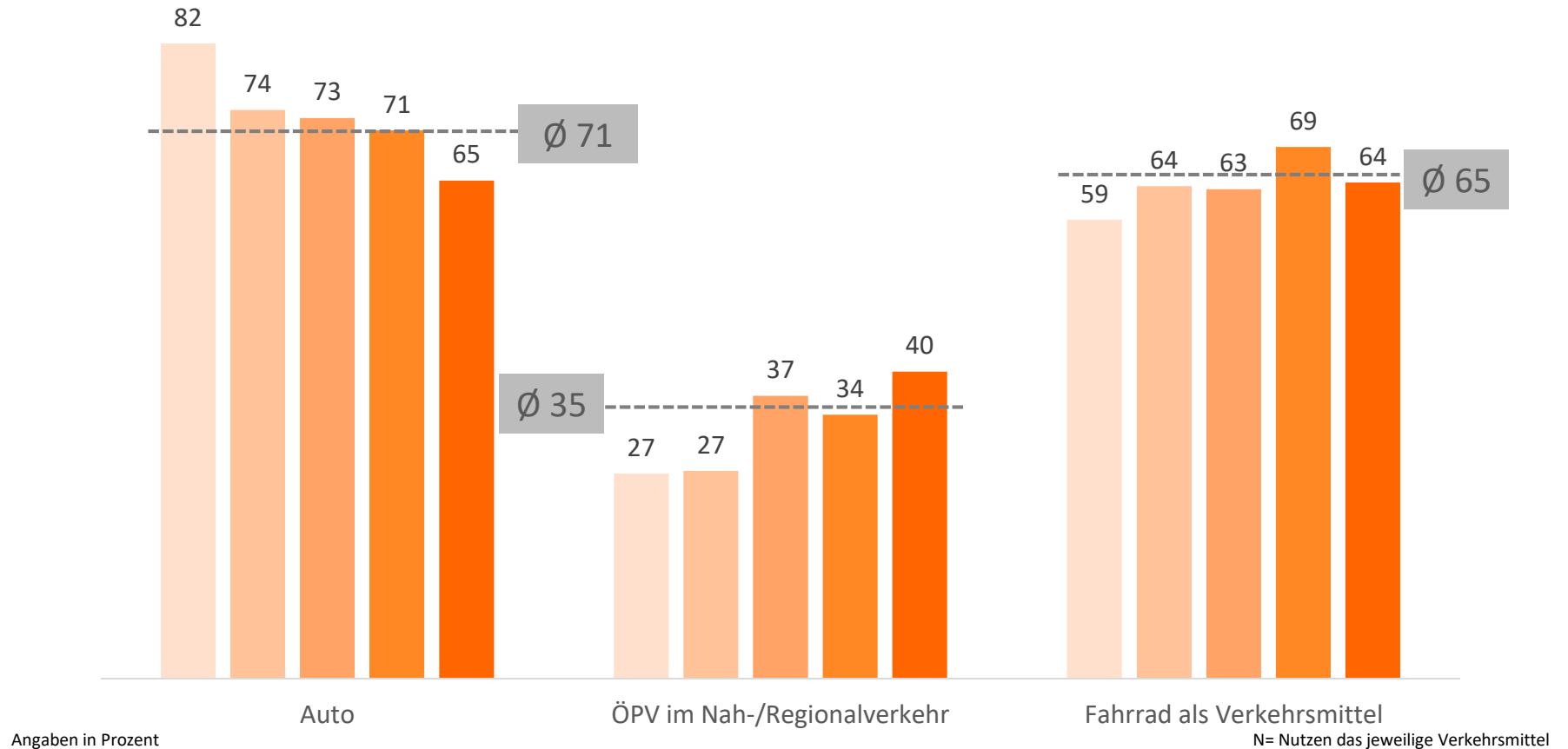
# Verkehrsmittel-Beliebtheit

## Nach Ortsgröße

„Wie gern nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel?“ – Sehr gern / gern

### Ortsgröße

bis 20.000 EW   20.000 bis 50.000 EW   50.000 bis 100.000 EW   100.000 bis 500.000 EW   ab 500.000 EW



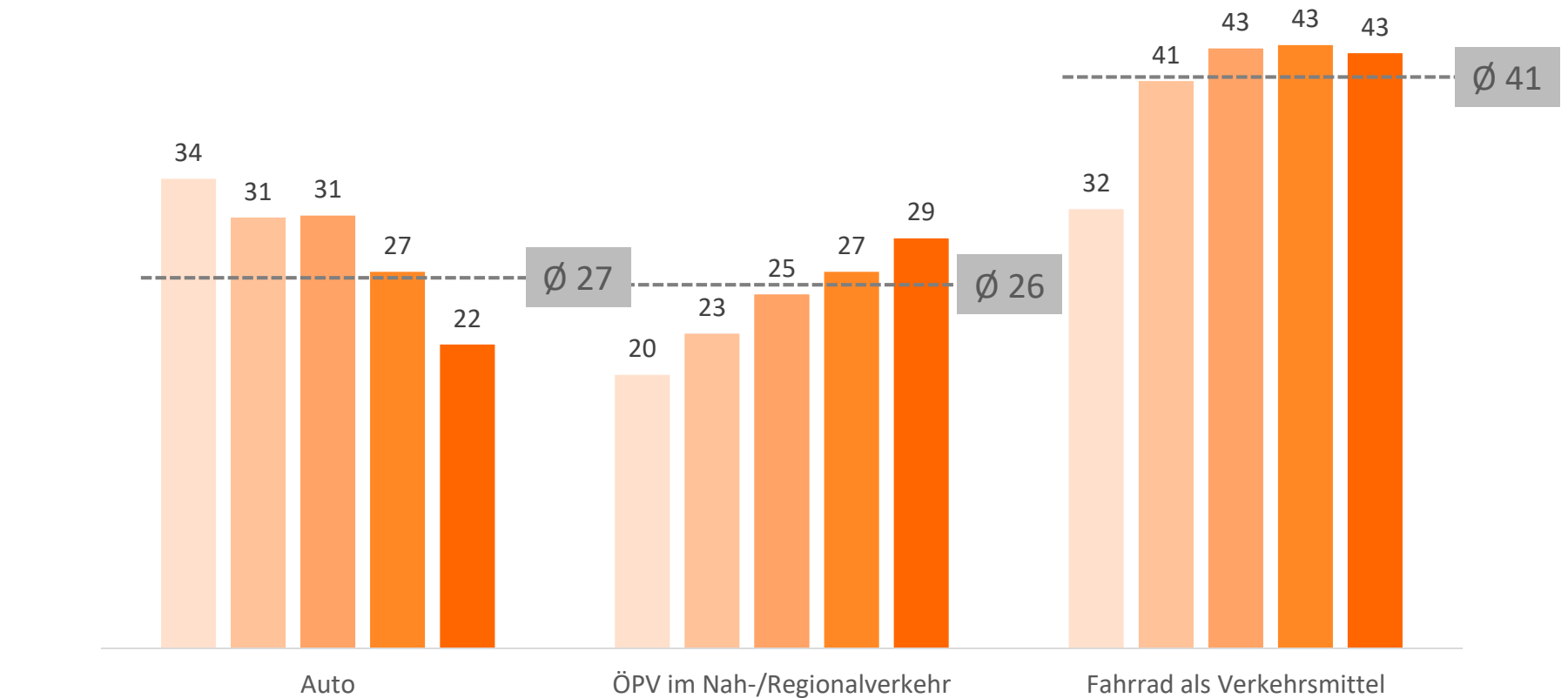
# Zukünftig vermehrte Verkehrsmittel-Nutzung

## Nach Ortsgröße

„Welches dieser Verkehrsmittel würden Sie in Zukunft gerne häufiger nutzen?“ (Mehrfachnennung möglich)

### Ortsgröße

■ bis 20.000 EW ■ 20.000 bis 50.000 EW ■ 50.000 bis 100.000 EW ■ 100.000 bis 500.000 EW ■ ab 500.000 EW



Angaben in Prozent

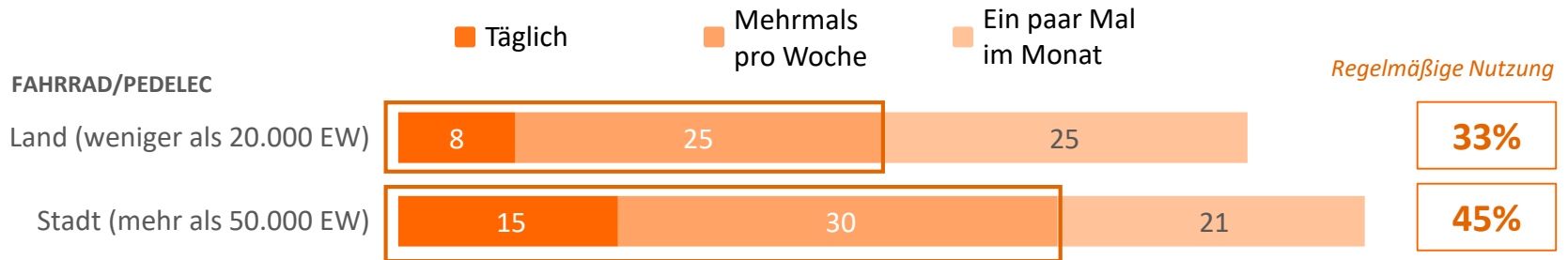
N= 3.053; alle Befragte



# Häufigkeit der Fahrradnutzung

## Land vs. Stadt

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad / Pedelec?“



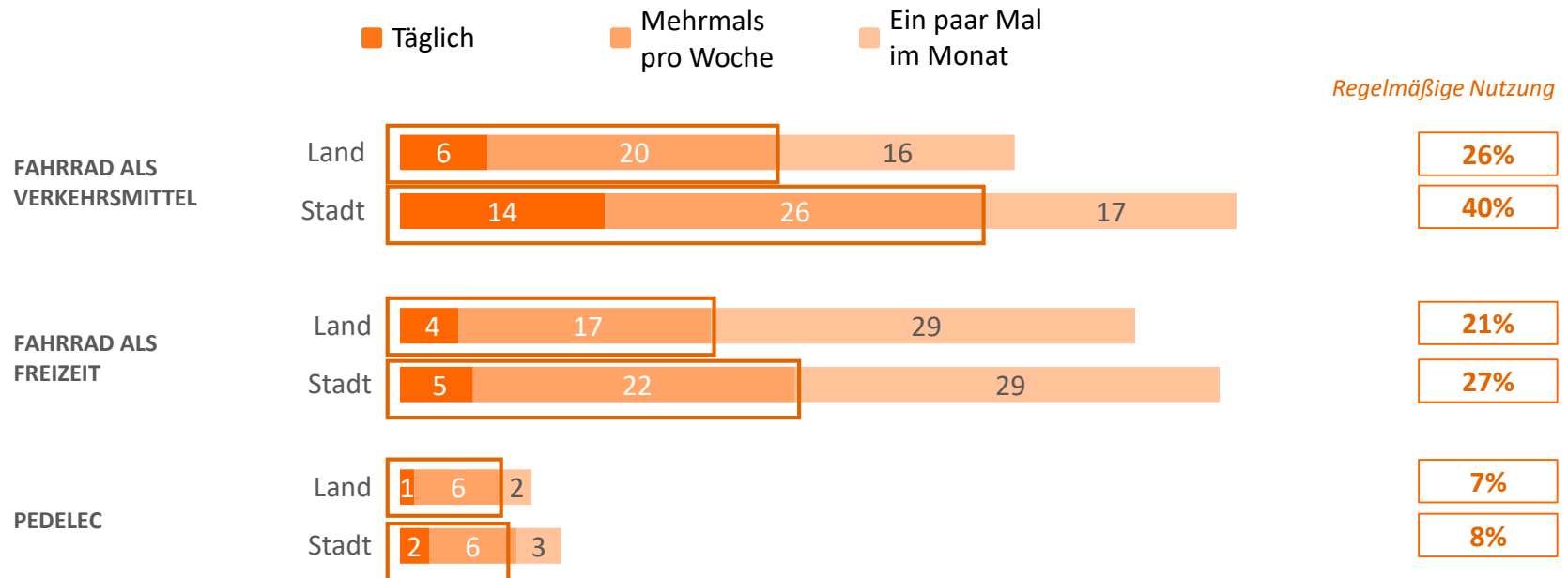
# Art der Fahrradnutzung

## Land vs. Stadt

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad als reines Verkehrsmittel, also nicht zum Sport?“

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad nur als Freizeitbeschäftigung, wie z. B. zum Sport?“

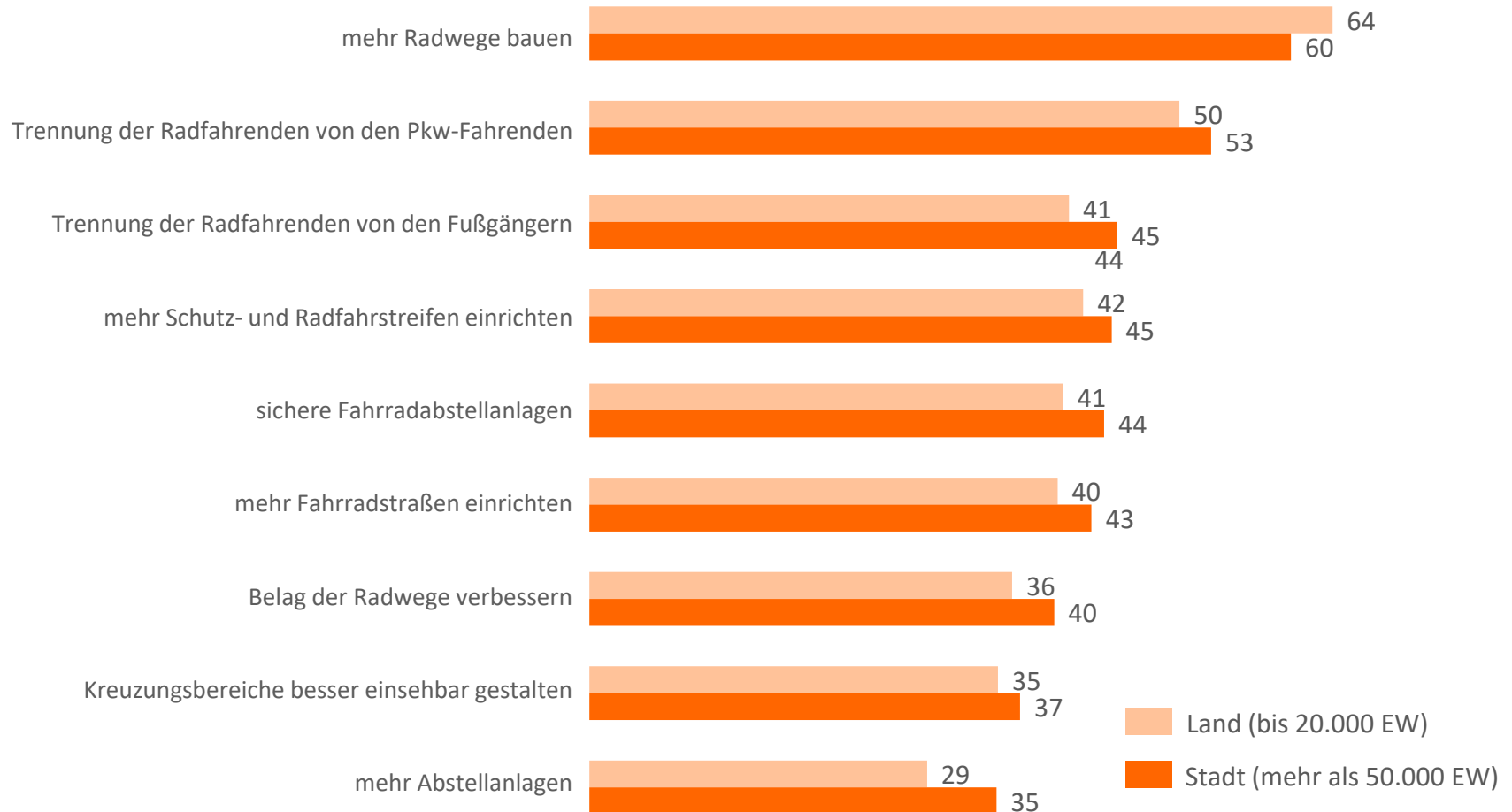
„Wie häufig nutzen Sie das Pedelec?“



# Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

## Land vs. Stadt

„In welchen Bereichen könnte die Politik Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“ (Mehrfachnennung möglich)



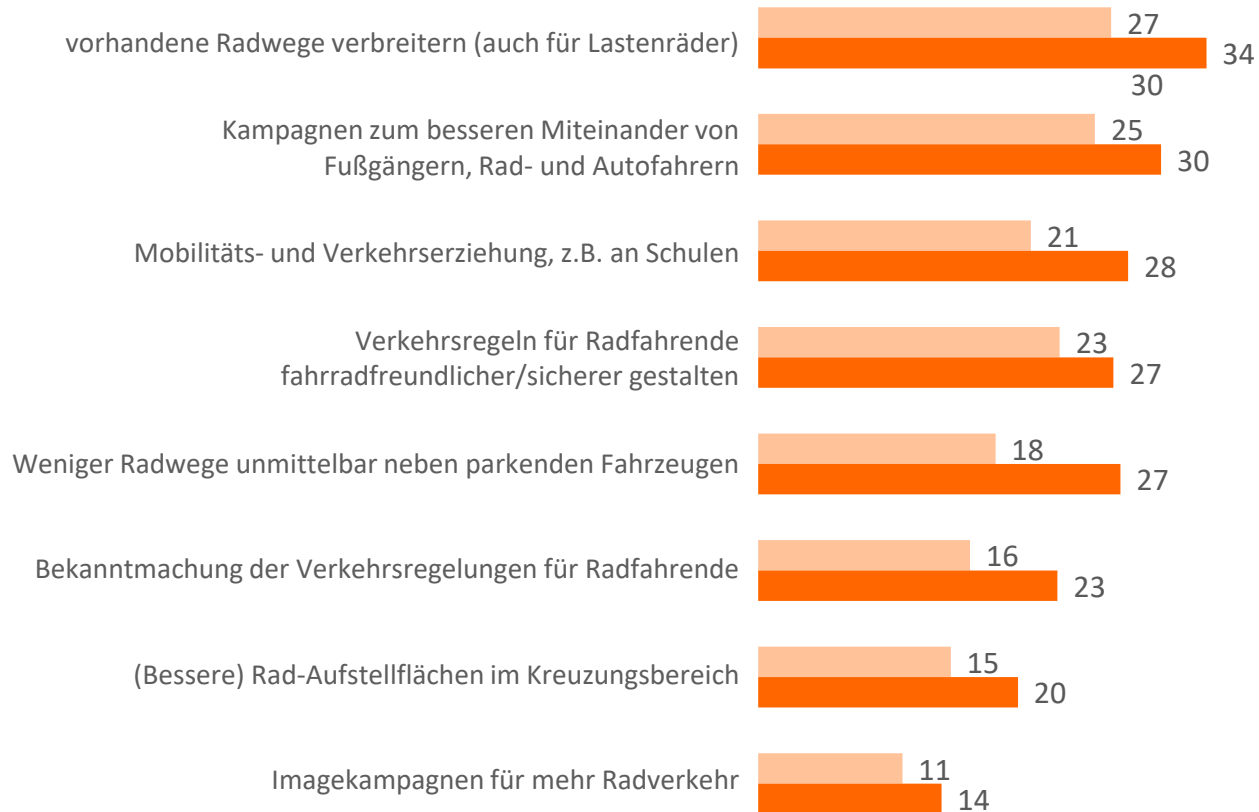
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

## Land vs. Stadt

„In welchen Bereichen könnte die Politik Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“ (Mehrfachnennung möglich)



Land (bis 20.000 EW)  
Stadt (mehr als 50.000 EW)

Angaben in Prozent

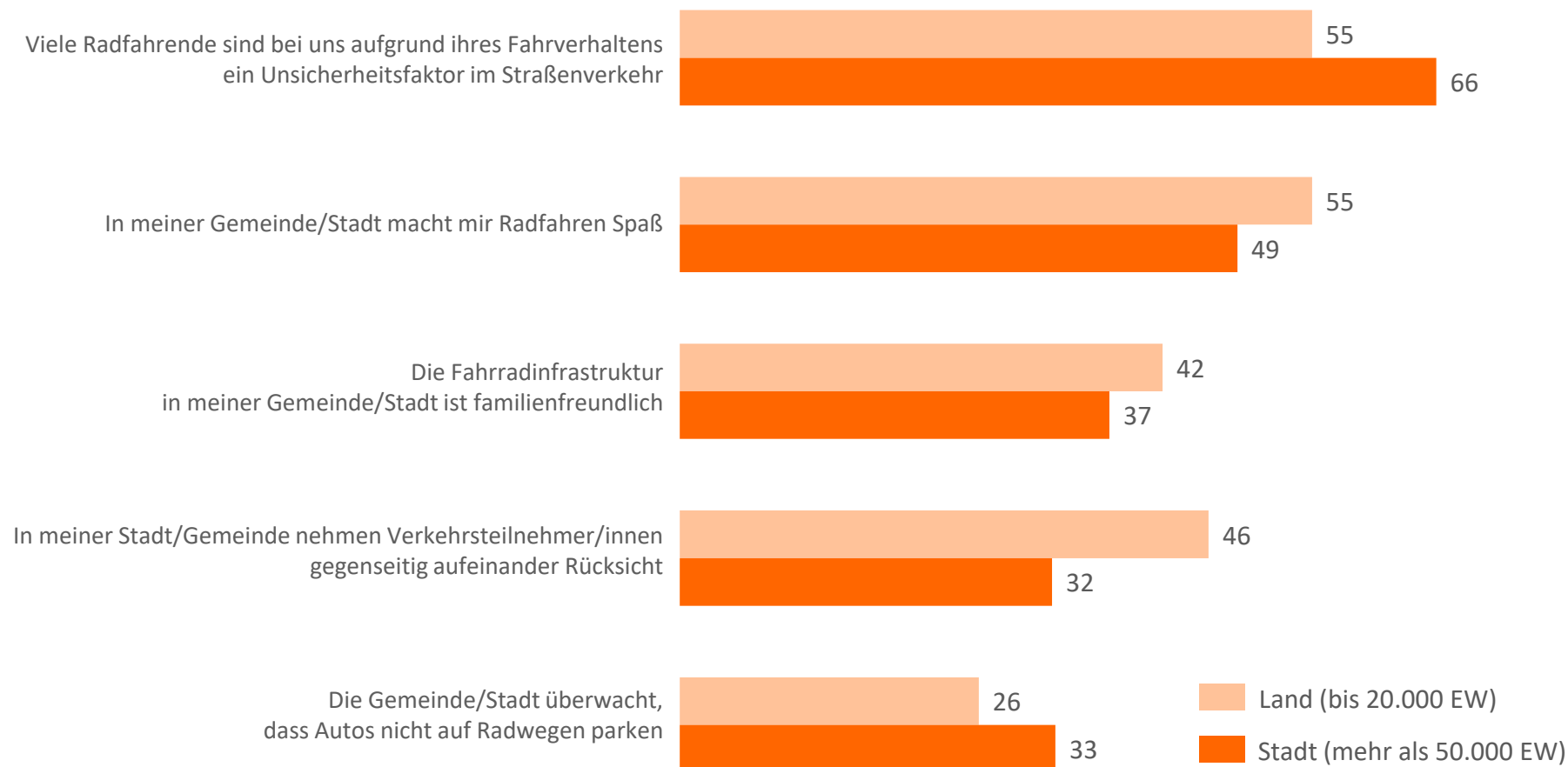
N= 3.053; alle Befragte

# Aussagen zum Radfahren in der Gemeinde / Stadt

## Land vs. Stadt (Auswahl an Aussagen mit relevanten Abweichungen)

„Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Ihre Gemeinde / Stadt zutreffen.“

Trifft voll und ganz / trifft eher zu



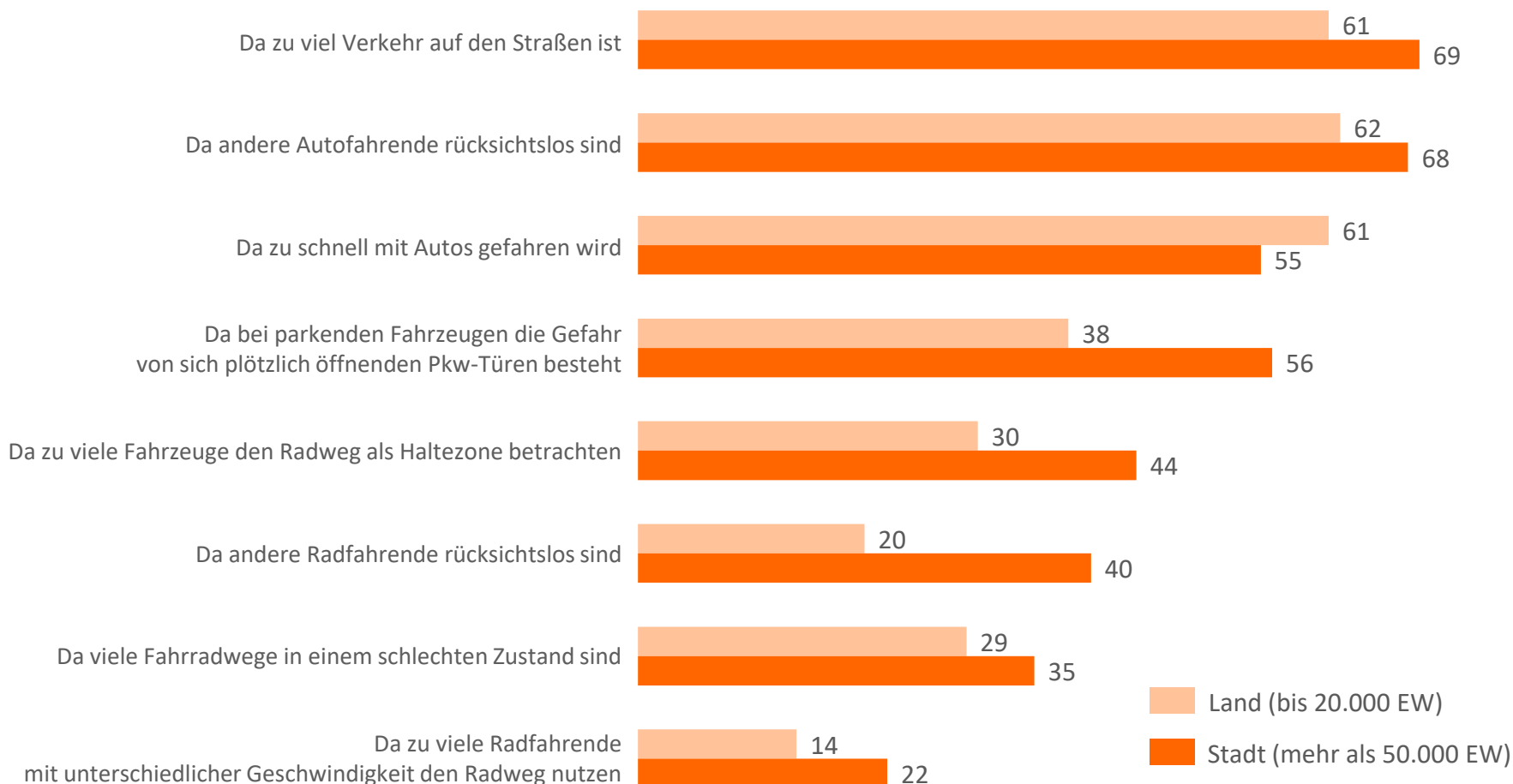
Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Gründe für Unsicherheit

## Land vs. Stadt (Auswahl an Aussagen mit relevanten Abweichungen)

„Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?“ (Mehrfachnennung möglich)



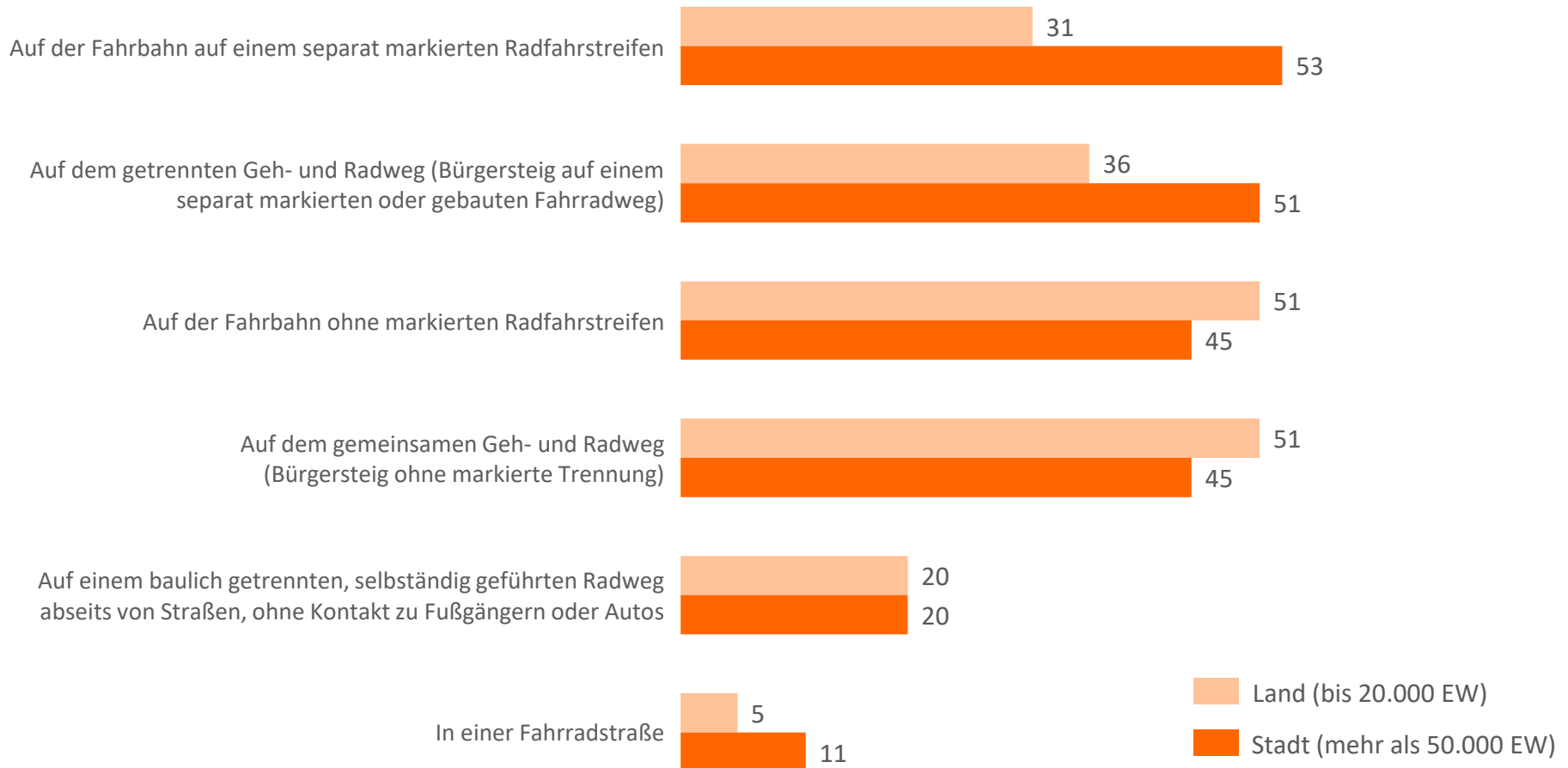
Angaben in Prozent

N= 1.035; Radfahrende, die sich (eher) unsicher auf dem Rad fühlen

# Genutzte Wegarten

## Land vs. Stadt

„Welche der folgenden Wegarten befahren Sie überwiegend?“ (Mehrfachnennung möglich)

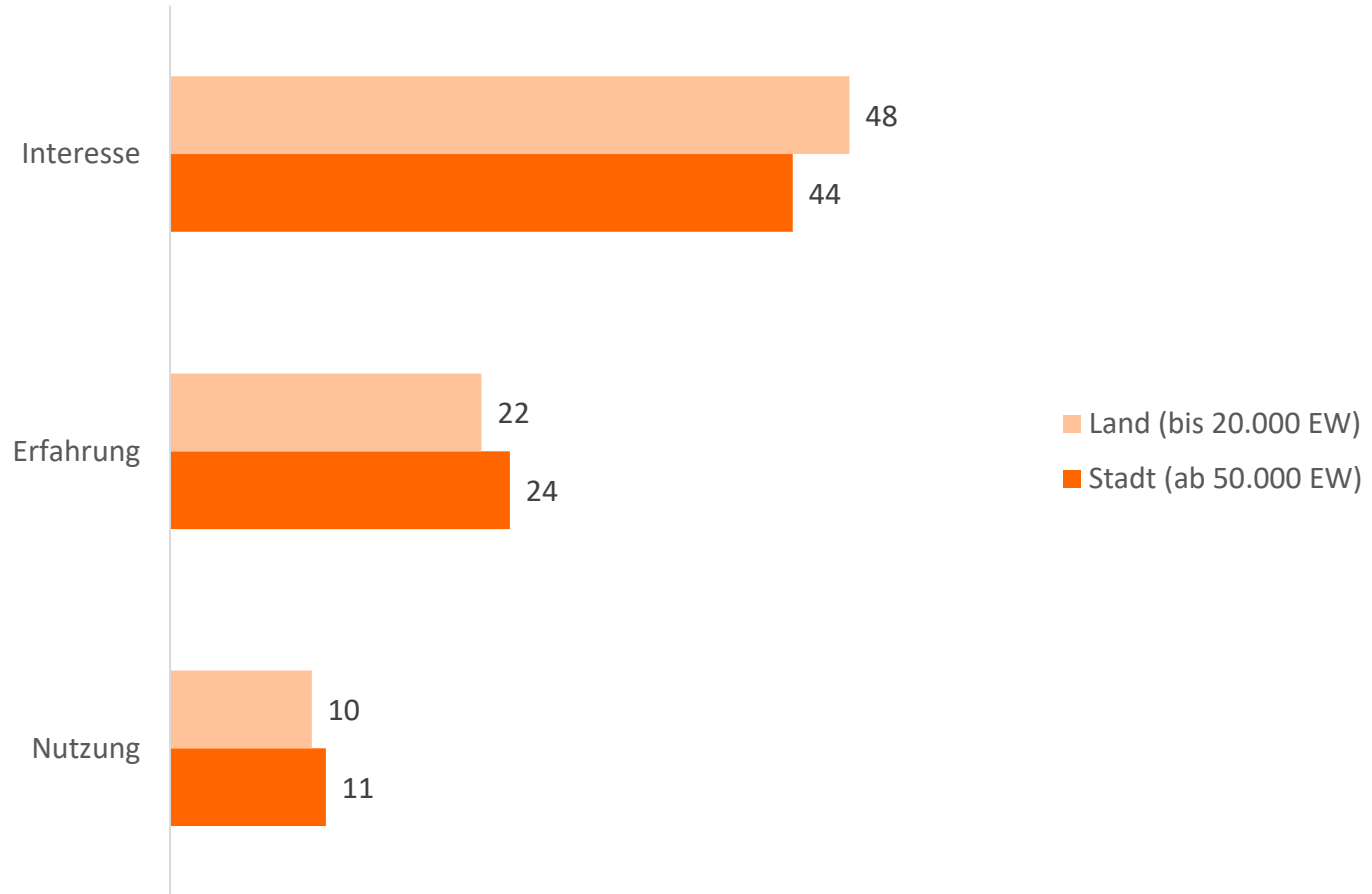


Angaben in Prozent

N= 2.440; Radfahrende

# Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs

## Land vs. Stadt



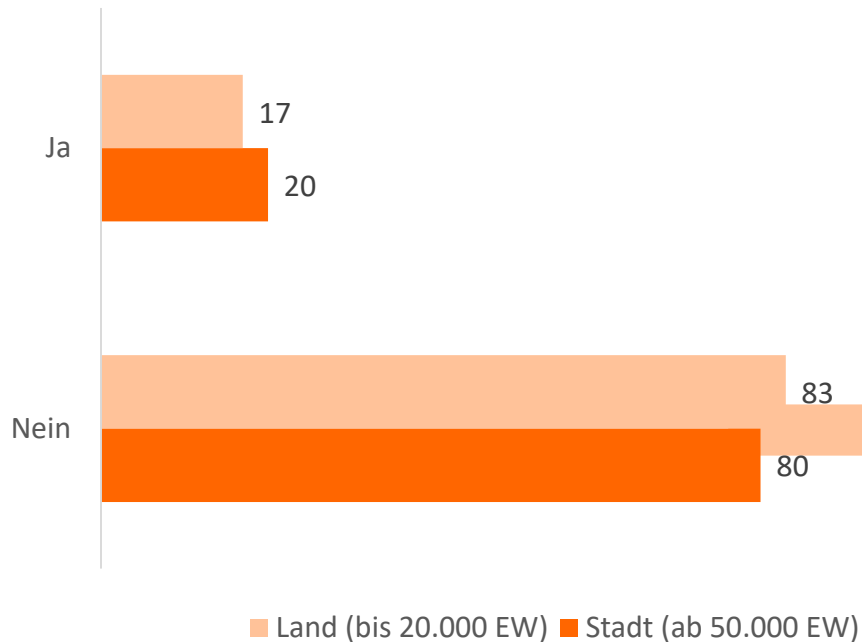


# Anschaffung eines Lastenrades

## Land vs. Stadt

### Potential

„Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?“



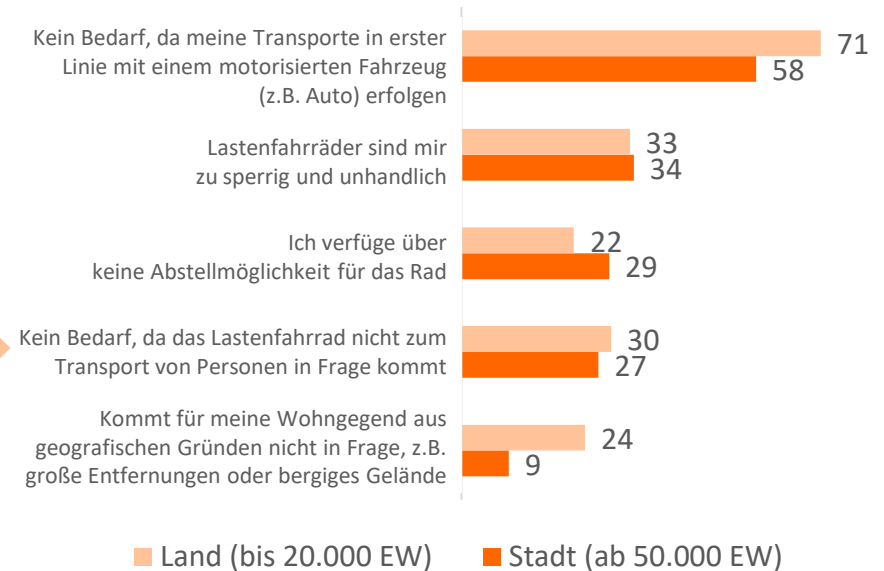
Angaben in Prozent

N= 1.578; Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

### Gründe gegen Lastenräder

(Auswahl an Aussagen mit relevanten Abweichungen)

„Warum haben Sie bisher die Anschaffung eines Lastenfahrrads nicht in Erwägung gezogen? (Mehrfachnennung möglich)“



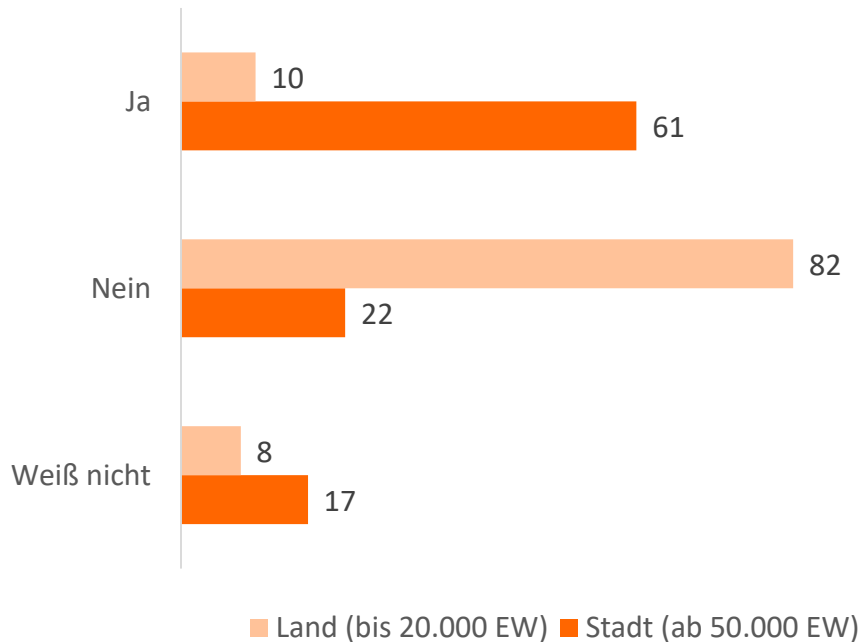
N= 1.264 Personen; Anschaffung eines Lastenrads wird nicht in Erwägung gezogen

# Verfügbarkeit und Nutzung von Bike-Sharing

## Land vs. Stadt

### Verfügbarkeit

„Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?“

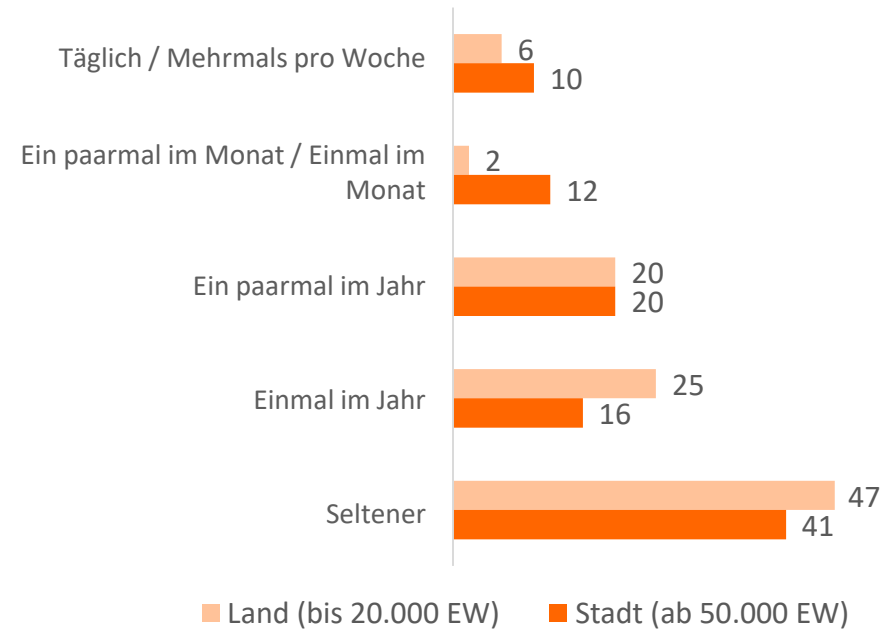


Angaben in Prozent

N= 2.111 Personen, Mietfahrräder bekannt

### Häufigkeit der Nutzung

„Wie oft nutzen Sie das Mietradsystem, egal ob im Urlaub oder am eigenen Wohnort aktuell?“

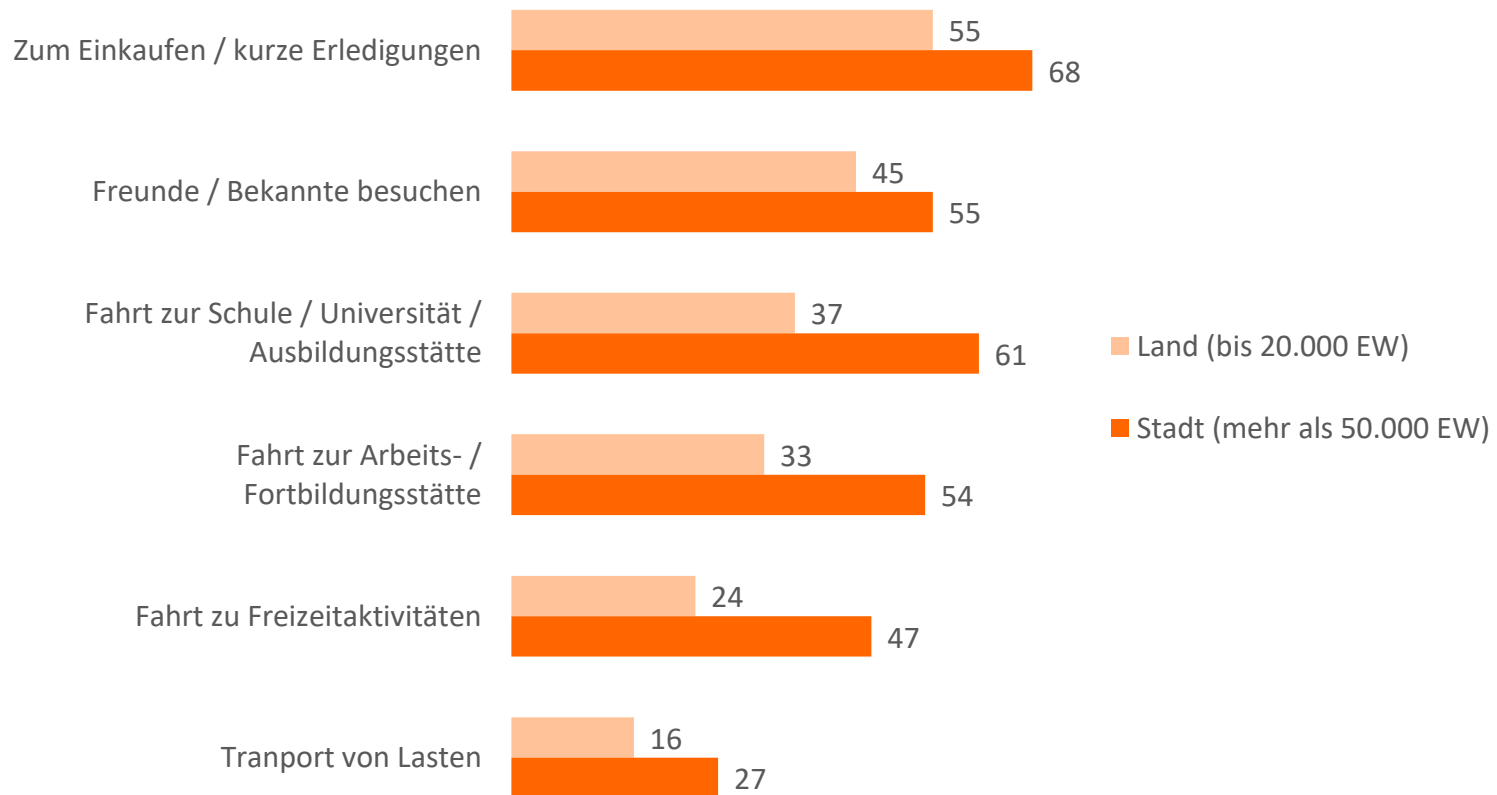


N= 527 Personen; hat die Möglichkeit Mietfahrräder zu nutzen

# Anlass der Fahrradnutzung

## Land vs. Stadt (Auswahl an Kategorien mit relevanten Abweichungen)

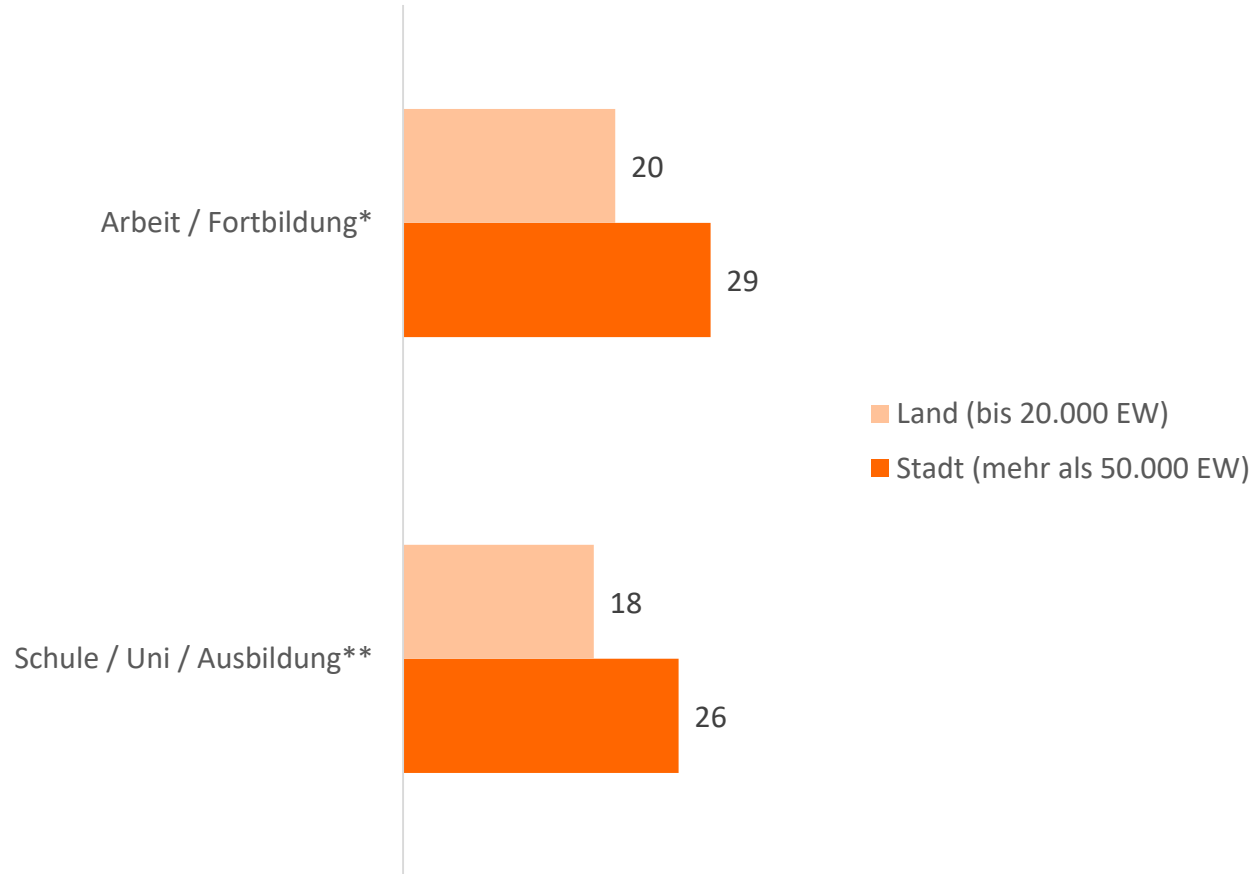
„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?“ (Täglich/Mehrmals pro Woche/Mehrmals pro Monat)



# Kombination mit ÖPV zur Arbeit / Bildungsstätte

## Land vs. Stadt

„Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur (hauptberuflichen) Arbeits- oder Fortbildungsstätte / Schule, Universität oder zur Ausbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?“



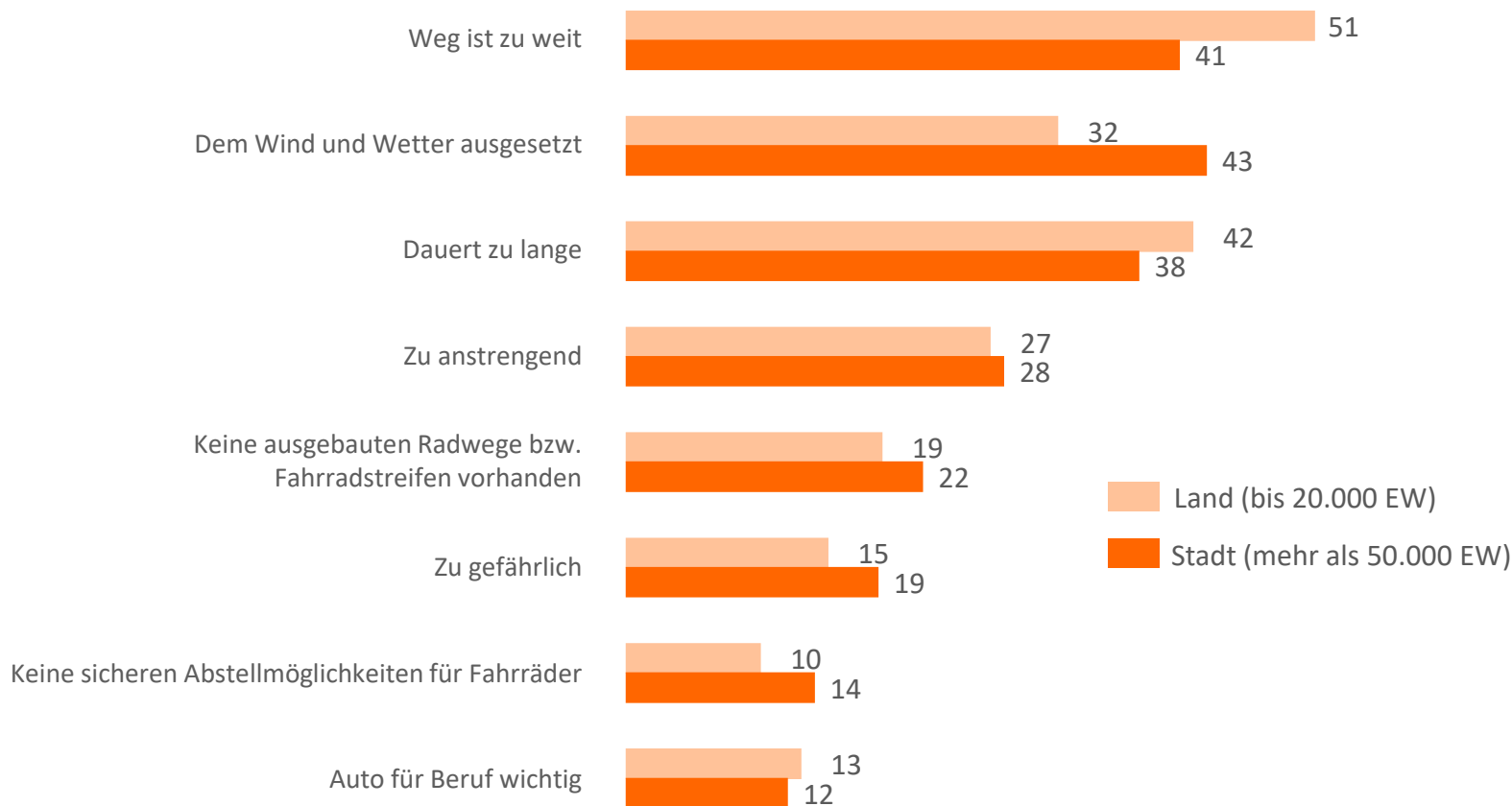
Angaben in Prozent

\*N=943; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit/Fortbildung fahren  
\*\*N=258; Personen, die mit dem Fahrrad zur Universität/Schule/Ausbildung fahren

# Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

## Land vs. Stadt

„Welche der folgenden Gründe führen dazu, dass Sie nicht mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte / Arbeit fahren?“  
(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

N= 1.151; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

# Zusammenfassung: Land vs. Stadt

## Überblick zu den deutlichsten Unterschieden

	Auf dem Land (bis 20.000 Einwohner)	In der Stadt (ab 50.000 Einwohner)
Verkehrsmittel, das in Zukunft häufiger genutzt wird*	Auto (34%)	Fahrrad (43%)
Regelmäßige Fahrradnutzung (mind. mehrmals pro Woche)	33%	45%
Grund Unsicherheit Fahrrad* (Basis: Radfahrende, die unsicher)	Rücksichtslose Autofahrer (62%)	Zu viel Verkehr auf den Straßen (69%)
Meist genutzte Wegart Fahrrad* (Basis: Radfahrende)	Fahrbahn ohne markierten Radfahrstreifen (51%)	Fahrbahn mit separat markierten Radfahrstreifen (53%)
Sicherheitsgefühl auf dieser Wegart	80% fühlen sich unsicher	34% fühlen sich unsicher
Regelmäßige Nutzung Fahrradhelm (Basis: Radfahrende)	37%	38%
In meiner Stadt macht mir Radfahren Spaß	55%	49%
Bekanntheit Mietradsysteme	56%	71%
Interesse an Pedelecs	48%	44%
Bekanntheit Lastenrad	41%	56%
Lastenradpotential	7%	11%

\* Bezieht sich jeweils auf die häufigste Nennung

14

## Auswertung nach Sinus-Milieus und Milieu-Profile

# Gründe für das Nutzen des Fahrrades als Verkehrsmittel

## Nach Sinus-Milieus<sup>©</sup>

„Was sind die Gründe, die für das jeweilige Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsart sprechen?“

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Umwelt	56	57	68	61	79	54	64	48	40	42	50
Gesundheit	48	45	53	50	68	46	59	41	42	41	41
Kosten	44	41	44	42	65	42	51	40	34	36	40
Flexibilität	37	32	42	39	55	35	43	31	22	32	36
Spaß	29	28	35	30	48	26	33	27	16	24	25
Parkmöglichkeit	26	25	34	28	40	21	31	24	20	22	22
Zeit	20	16	22	22	29	20	21	18	11	19	19
Transportmöglichkeit	6	6	3	7	6	7	5	4	8	5	8
Komfort	5	4	5	8	6	6	2	4	1	1	8
Sicherheit	5	4	3	5	5	5	2	5	2	4	7

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte



# Fahrradfreundlichkeit der Politik

## Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

„Würden Sie die Bundesregierung/ Landesregierung/ Kommunalpolitik grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“ – **Note 1/2/3**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Bundesregierung	42	43	40	48	44	47	35	41	37	37	43
Landesregierung	50	51	47	59	54	56	40	46	43	39	52
Kommunalpolitik	54	57	56	64	60	56	51	49	50	42	54

**KET** = Konservativ-Etablierte

**SÖK** = Sozialökologische

**LIB** = Liberal-Intellektuelle

**BÜM** = Bürgerliche Mitte

**PER** = Performer

**TRA** = Traditionelle

**EPE** = Expeditiv

**PRE** = Prekäre

**ADA** = Adaptiv-Pragmatische

**HED** = Hedonisten

Überdurchschnittlich

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

## Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

„In welchen Bereichen könnte die Politik in Bund, Land und Kommunen Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Mehr Radwege bauen	60	61	66	61	68	62	65	59	58	57	53
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden	53	57	58	58	57	49	63	51	52	53	43
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	45	48	50	47	46	46	49	42	39	47	38
Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	44	45	49	48	54	48	44	41	42	41	36
Sichere Fahrradabstellanlagen	44	40	45	48	52	45	51	40	38	45	37
Mehr Fahrradstraßen einrichten	43	40	46	52	51	43	46	38	30	40	39
Belag der Radwege verbessern	39	39	40	46	45	36	40	39	37	41	34
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten	37	39	37	39	42	37	46	34	34	39	28

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

## Nach Sinus-Milieus<sup>©</sup>

„In welchen Bereichen könnte die Politik in Bund, Land und Kommunen Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Mehr Abstellanlagen	34	32	33	36	46	34	40	27	29	34	32
Vorhandene Radwege verbreitern (auch für Lastenräder)	33	30	39	40	43	30	35	28	30	34	27
Kampagnen zum besseren Miteinander von Fußgänger/innen, Rad- und Autofahrer/innen	30	30	37	30	33	28	43	30	24	29	22
Mobilitäts- und Verkehrserziehung, z.B. an Schulen	27	22	33	29	36	22	38	25	20	29	22
Verkehrsregeln für Radfahrende fahrradfreundlicher/sicherer gestalten	26	24	23	28	28	28	34	27	20	28	24
Weniger Radwege unmittelbar neben parkenden Fahrzeugen	26	23	34	29	29	26	36	23	19	24	22
Bekanntmachung der Verkehrsregelungen für Radfahrende	22	19	26	24	23	22	28	20	14	24	18
(Bessere) Rad-Aufstellflächen im Kreuzungsbereich	19	18	19	23	26	16	24	16	13	22	15
Imagekampagnen für mehr Radverkehr	13	12	19	19	17	12	15	11	6	10	13

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde

## Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

„Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Ihre Gemeinde/Stadt zutreffen.“ – **Stimme voll und ganz zu/stimme eher zu**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Viele Radfahrende sind bei uns aufgrund ihres Fahrverhaltens ein Unsicherheitsfaktor im Straßenverkehr	64	61	64	72	61	67	69	66	58	65	60
In meiner Gemeinde / Stadt macht mir Radfahren Spaß	49	53	53	56	55	50	45	49	43	31	52
Dem Fahrrad wird in meiner Gemeinde / Stadt genug Raum gegeben, die Wege sind ausreichend breit	42	44	43	51	47	49	30	37	34	36	44
Die Radwege werden bei uns regelmäßig gereinigt/geräumt	40	39	42	51	46	41	36	37	31	26	47
Die Fahrradinfrastruktur in meiner Gemeinde/Stadt ist familienfreundlich	38	38	40	49	37	43	27	34	30	27	45
In meiner Gemeinde / Stadt sind die Ampeln so geschaltet, dass ich als Radfahrende/r zügig vorankomme	34	34	31	42	42	36	26	29	23	23	42
In meiner Gemeinde/Stadt nehmen alle Verkehrsteilnehmer/innen gegenseitig aufeinander Rücksicht	34	34	32	45	35	42	24	30	29	18	41
Die Gemeinde / Stadt überwacht, dass Autos nicht auf Radwegen parken	32	32	31	45	34	30	23	29	20	25	39

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde

## Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zum Miteinander zwischen den Verkehrsteilnehmer/innen zu?“ - **Stimme voll und ganz zu/stimme eher zu**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Ich halte mich als Fahrradfahrer/in stets an die Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung.	84	83	87	87	81	84	88	83	86	86	80
Ich halte mich als Autofahrer/in stets an die Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung.	82	83	85	82	82	84	89	85	84	80	72
Mir fallen Autofahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf.	80	81	81	78	84	86	85	79	77	80	74
Es herrscht ein angespanntes Klima zwischen Radfahrer/innen und anderen Verkehrsteilnehmer/innen.	72	70	73	75	73	74	79	75	64	76	65
Mir fallen Radfahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf.	70	71	69	74	59	75	75	75	73	75	63
Andere Verkehrsteilnehmer/innen nehmen auf die Radfahrer/innen ausreichend Rücksicht.	42	39	40	46	40	46	32	45	44	36	45
Als Fahrradfahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.	29	24	23	34	33	32	19	25	17	29	39
Über Neuerungen in der Straßenverkehrs-Ordnung, die den Radverkehr betreffen, fühle ich mich durch Medien und Politik ausreichend informiert.	29	33	29	36	21	31	19	32	26	17	34
Als Autofahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.	17	17	10	20	14	20	2	19	11	14	31

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 3.053; alle Befragte

# Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

## Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

„Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?“ (Mehrfachnennung möglich)

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Zu viel Verkehr	68	60	70	69	63	72	79	67	60	67	69
Rücksichtslose Autofahrende	68	67	72	65	74	73	71	62	60	70	61
Zu wenig separate Radwege	59	56	61	59	66	60	67	54	54	66	53
Zu schnell mit Autos gefahren wird	56	43	65	55	66	55	58	57	40	58	55
Plötzlich öffnende PKW-Türen	53	52	57	53	58	47	60	55	56	58	46
Zu viel Schwerverkehr (Busse, LKW)	46	41	48	48	45	46	51	43	44	50	44
Fahrzeuge auf dem Radweg als Haltezone	42	47	48	44	43	44	51	37	38	38	34
Rücksichtslose Radfahrende	37	35	44	39	34	36	32	38	42	38	37
Schlechter Zustand der Radwege	34	34	37	36	41	34	26	30	27	42	32
Unterschiedliche Geschwindigkeit anderer Radfahrender	21	19	25	25	21	22	17	21	13	24	22
Generelle Unsicherheit auf dem Fahrrad	11	10	9	13	11	8	8	10	19	15	13

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 1.035; Personen, die sich im Straßenverkehr eher nicht / überhaupt nicht sicher fühlen

# Aussagen rund um Bike-Sharing (1/2)

## Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“ – **Stimme voll und ganz zu / stimme eher zu**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Ich habe keinen Bedarf an Mieträdern, da ich im Alltag lieber mein eigenes Fahrrad verwende.	79	82	82	78	79	78	82	79	76	75	76
Fremde Städte erkunde ich lieber zu Fuß.	74	71	75	75	77	73	77	73	81	68	72
In fremden Städten, wo ich kein eigenes Fahrrad zur Verfügung habe, stellen Mietradsysteme eine attraktive Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln für mich dar	62	60	61	69	71	64	60	62	45	47	61
Einen großen Vorteil sehe ich darin, dass sich mir mit den Mieträdern die Möglichkeit des unkonventionellen und unmittelbaren Erlebens einer fremden Stadt bietet.	61	52	57	71	72	66	62	57	51	40	61
Ich nutze Mieträder nur selten, da ich für meine alltäglichen Wege grundsätzlich andere Verkehrsmittel gegenüber dem Fahrrad bevorzuge.	51	49	50	53	47	58	43	56	43	49	58
Die Mietradsysteme dienen mir als hilfreiche Ergänzung oder vorübergehende Ausweichmöglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr (z.B. bei Verspätung, nicht ausreichende Abdeckung)	45	46	37	60	52	51	37	41	28	26	46

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 2.111; Mieträder bekannt

# Aussagen rund um Bike-Sharing (2/2)

## Nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“ – **Stimme voll und ganz zu / stimme eher zu**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Mieträder sind unflexibel, weil Ausleihe und Rückgabe an bestimmte Standorte gebunden sind.	42	40	35	42	49	42	37	41	38	44	46
Alle Fahrräder sind ordnungsgemäß gewartet und verkehrssicher.	39	43	37	54	44	41	26	37	28	26	41
Ich finde die Kosten für die Mieträder angemessen.	34	36	35	52	41	36	27	32	22	22	35
Ich finde das Bezahlssystem einfach und unkompliziert in der Anwendung.	32	34	29	49	38	37	21	31	21	18	35
Die Anmeldung für das Leihsystem erfolgte einfach und unkompliziert.	32	36	31	46	38	37	22	31	22	19	32
Die Fahrräder sind in ihrer Handhabung zu klobig und schwerfällig.	31	32	27	33	38	31	28	26	26	30	34

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 2.111; Mieträder bekannt



# Anlass der Fahrradnutzung

Nach Sinus-Milieus<sup>©</sup>

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?“ - Täglich/mehrmals pro Woche/ein paar mal im Monat

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Zum Einkaufen / kurze Erledigungen	66	69	66	68	72	59	67	65	65	62	67
Für die Fahrt zur Schule/Universität/Ausbildungsstätte	58	53	65	59	71	50	60	43	50	33	55
Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen	54	51	54	56	64	49	53	47	38	43	63
Für die Fahrt zur Arbeit/Fortbildungsstätte	51	52	45	49	51	50	52	44	49	51	60
Für die Fahrt zu Freizeitaktivitäten (z.B. Zoo, Museum, Kino etc.)	44	40	49	49	59	39	44	35	35	28	52
Für Tagesausflüge	43	41	46	49	49	42	34	43	33	32	49
Sport (Rennradfahren, Mountainbiking)	31	28	32	39	38	29	17	26	14	19	41
Für den Transport von Lasten	25	19	21	27	29	23	24	22	20	26	34
Für die Begleitung von Personen (z.B. Kinder zur Schule)	15	13	13	23	14	14	8	13	6	7	27
Transport von Personen	10	9	7	14	9	10	6	8	4	5	21
Für Fahrradurlaube (z.B. mit der Familie)	9	6	3	13	6	11	3	9	6	2	22

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 2.376; Radfahrende

# Zufriedenheit mit der Abstellsituation

Nach Sinus-Milieus<sup>©</sup>

„Bitte bewerten Sie die Abstellsituation für Fahrräder an folgenden Standorten anhand von Schulnoten.“ – Sehr gut / gut

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Bei der Arbeits-/Fortbildungsstätte	62	60	64	70	65	63	64	59	63	53	59
In der Schule/Universität/Ausbildung	57	47	59	61	66	62	58	55	35	41	55
Im privaten Wohnumfeld	55	55	58	66	53	55	53	58	63	47	50
Im Orts-/Stadtzentrum	32	32	32	41	31	34	25	31	36	27	33
Bei Behörden	29	22	31	34	28	34	21	27	27	24	31
Am Bahnhof / an der Haltestelle	28	19	28	35	25	31	24	27	26	25	31

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 2.376 Befragte, pro Antwortkategorie gab es aber bis zu 50% ohne Angabe, die herausgerechnet wurden

# Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

## Top 8 Gründe nach Sinus-Milieus<sup>®</sup>

„Welche der folgenden Gründe führen dazu, dass Sie nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte bzw. zur Schule / Universität / zum Ausbildungsplatz fahren?“ (Mehrfachnennung möglich)

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Weg ist zu weit	42	51	39	53	44	44	38	42	33	54	32
Dem Wind und Wetter ausgesetzt	41	35	40	49	40	41	40	43	45	46	37
Dauert zu lange	39	45	39	43	41	40	30	37	33	40	35
Zu anstrengend	28	28	21	26	31	30	30	23	24	29	30
Keine ausgebauten Radwege / Fahrradstreifen vorhanden	22	17	19	20	27	25	27	17	21	25	22
Zu gefährlich	19	18	13	21	19	18	27	22	12	17	17
Keine sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	13	5	9	7	14	14	13	14	15	31	17
Auto für Beruf wichtig	12	8	15	16	9	10	13	14	18	15	9

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 1.151; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

# Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

## Nach Sinus-Milieus<sup>©</sup>

„Was wäre Ihnen wichtig, damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte bzw. zur Schule / Universität / zum Ausbildungsplatz fahren würden?“  
(Mehrfachnennung möglich)

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Besser ausgebaute Radwege	43	46	53	35	45	40	51	34	35	50	45
Mehr Radwege	38	38	39	36	43	37	41	32	41	32	41
Sichere Fahrradabstellplätze	34	29	32	34	52	29	41	31	29	36	31
Radfahrende erhalten einen Bonus (Gutschein für Radreparatur, Firmenrad, etc.)	25	23	22	24	31	17	24	22	12	39	31
Umkleidemöglichkeiten	25	16	29	32	30	21	33	22	24	18	23
Waschgelegenheit/Duschkmöglichkeit	22	14	27	30	22	11	39	17	29	11	23
Mehr Fahrradabstellplätze	20	16	17	19	31	20	22	16	12	29	21
Möglichkeit, nasse Radwäsche zu trocknen	16	11	17	19	19	8	31	13	18	14	14
Reparaturmöglichkeit (Luftstation, Pannenset, etc.)	15	14	12	16	21	11	16	9	-	25	18
Ich vermisse nichts	29	32	29	28	21	37	25	31	29	32	21

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

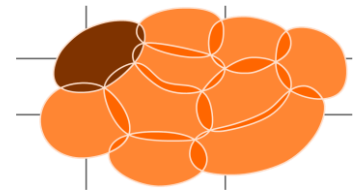
Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

N= 596; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

# Sinus Milieu-Profil "Konservativ-Etablierte"

## Das klassische Establishment



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	40	106
Als Freizeitbeschäftigung	30	111

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	80	97
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	71	102
	Auto	71	100
Über Ø	Moped, Roller	15	108
	Fahrrad als Verkehrsmittel	67	104

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	39	95
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	28	107
	Pedelec	26	106
Über Ø	Elektrokleinstfahrzeug	15	110
	Moped, Roller	7	108

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	56	98

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	40	104

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	57	102
Gesundheit	45	93
Kosten	41	95
Flexibilität	32	86
Spaß	28	97

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	61	101
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	57	107
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	48	108

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit	71	102
Bike-Sharing: Nutzung	21	85
Lastenräder: Bekanntheit	56	107
Pedelecs: Erfahrungen	28	117

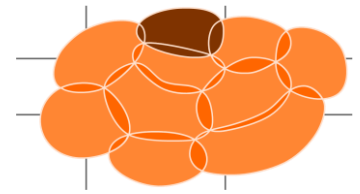
\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Liberal-Intellektuelle"

## Die aufgeklärte Bildungselite



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		41	108
Als Freizeitbeschäftigung		25	93

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	90	109
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung (Motorrad)	71	102
		70	102
Über Ø	Fernbus	26	106

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	42	102
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	27	102
	Pedelec	23	97

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		61	108

(xxx) = Geringe Fallzahl

\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		42	110

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		68	121
Gesundheit		53	111
Kosten		44	102
Flexibilität		42	114
Spaß		35	120

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		66	109
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		58	109
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		50	112

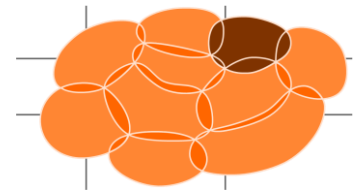
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit		77	111
Bike-Sharing: Nutzung		24	97
Lastenräder: Bekanntheit		59	111
Pedelecs: Erfahrungen		23	97

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Performer"

## Die effizienzorientierte Leistungselite



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	41	108
Als Freizeitbeschäftigung	32	121

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Motorrad	87	126
	Pedelec	86	104
	Auto	76	101
Über Ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	41	121
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	42	120
	Fernbus	28	113

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	48	117
	Pedelec	33	134
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	29	112
Über Ø	Motorrad	8	177
	Elektrokleinstfahrzeug	18	134
	Moped, Roller	8	130

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	67	118

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	43	112

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	61	108
Gesundheit	50	104
Kosten	42	96
Flexibilität	39	105
Spaß	30	103

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	61	102
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	58	109
mehr Fahrradstraßen einrichten	52	121

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit	71	103
Bike-Sharing: Nutzung	36	145
Lastenräder: Bekanntheit	52	99
Pedelecs: Erfahrungen	31	131

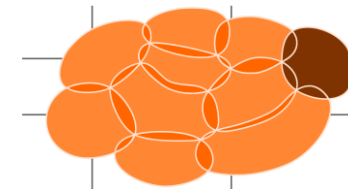
\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Expeditive"

## Die ambitionierte kreative Avantgarde



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	49	130
Als Freizeitbeschäftigung	33	126

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	(Pedelec)	92	111
	Motorrad	81	118
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	74	105
Über Ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	40	117
	Fahrrad als Verkehrsmittel	70	107
	Flugzeug	49	102

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	60	146
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	35	134
	Pedelec	28	113
Über Ø	Motorrad	9	182
	Elektrokleinstfahrzeug	22	162
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	17	152

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	63	112

(xxx) = Geringe Fallzahl

\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	33	87

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	79	140
Gesundheit	68	141
Kosten	65	149
Flexibilität	55	150
Spaß	48	163

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	68	113
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	57	107
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	54	123

Pedelects, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit	83	120
Bike-Sharing: Nutzung	34	135
Lastenräder: Bekanntheit	58	109
Pedelects: Erfahrungen	31	127

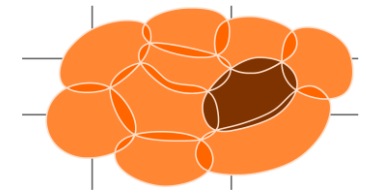
stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich



# Sinus Milieu-Profil "Adaptiv-Pragmatische"

## Die moderne junge Mitte



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	35	93
Als Freizeitbeschäftigung	23	87

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*	%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	86
	Auto	79
	Fahrrad als Verkehrsmittel	64
Über Ø	Flugzeug	56
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	39
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	36

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*	%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	42
	Auto	31
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	27
Über Ø	Flugzeug	14
	Fernbus	7
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	14

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	55	97

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	36	94

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	54	96
Gesundheit	46	95
Kosten	42	97
Flexibilität	35	94
Spaß	26	88

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	62	102
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	49	93
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	48	109

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit	67	97
Bike-Sharing: Nutzung	27	107
Lastenräder: Bekanntheit	48	91
Pedelecs: Erfahrungen	23	93

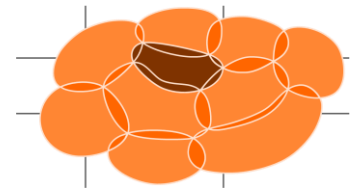
\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Sozialökologische"

## Das engagierte gesellschaftskritische Milieu



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		43	113
Als Freizeitbeschäftigung		16	62

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	(Pedelec)	84	102
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	74	106
	(Motorrad)	73	107
Über Ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	42	124
	(Moped, Roller)	70	116
	Fahrrad als Verkehrsmittel	69	106

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	42	102
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	29	110
	Pedelec	19	77
Über Ø	Fernbus	7	118
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	13	109
	Moped, Roller	7	102

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		47	83

(xxx) = Geringe Fallzahl

\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		42	109

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		64	115
Gesundheit		59	122
Kosten		51	118
Flexibilität		43	117
Spaß		33	113

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		65	108
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		63	119
sichere Fahrradabstellanlagen		51	117

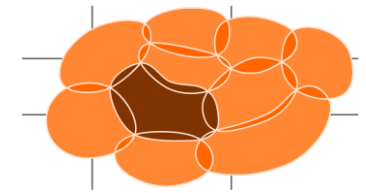
Pedelegs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit		80	116
Bike-Sharing: Nutzung		21	84
Lastenräder: Bekanntheit		68	129
Pedelegs: Erfahrungen		18	73

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Bürgerliche Mitte"

## Der bürgerliche Mainstream



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		33	88
Als Freizeitbeschäftigung		26	98

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	77	109
	Pedelec (Motorrad)	76	92
		75	109
Über Ø	Moped, Roller	68	113
	Flugzeug	50	104
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	71	101

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	35	85
	Auto	34	128
	Pedelec	21	92

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		54	95

(xxx) = Geringe Fallzahl

\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		38	99

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		48	86
Gesundheit		41	86
Kosten		40	91
Flexibilität		31	83
Spaß		27	90

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		59	98
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		51	96
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		42	93

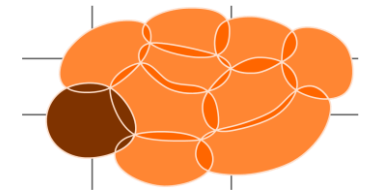
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit		62	90
Bike-Sharing: Nutzung		20	81
Lastenräder: Bekanntheit		46	87
Pedelecs: Erfahrungen		23	98

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Traditionelle"

## Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		26	67
Als Freizeitbeschäftigung		17	63

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	(Pedelec)	86	103
	Auto	78	110
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	69	99
Über Ø	(Fernbus)	29	116

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	30	113
	Fahrrad als Verkehrsmittel	23	55
	Pedelec	16	66

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		53	94

(xxx) = Geringe Fallzahl

\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		35	93

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		42	87
Gesundheit		40	71
Kosten		34	78
Flexibilität		22	60
Parkmöglichkeit		20	75

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		58	96
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		52	99
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten		42	95

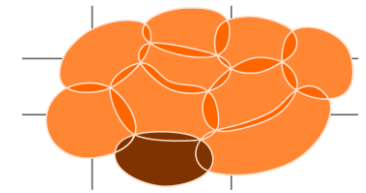
Pedelegs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit		60	86
Bike-Sharing: Nutzung		6	24
Lastenräder: Bekanntheit		52	99
Pedelegs: Erfahrungen		13	52

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Prekäre"

## Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		42	68
Als Freizeitbeschäftigung		39	74

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	(Pedelec)	89	107
	(Motorrad)	77	112
	(Moped, Roller)	71	117

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	33	123
	Fahrrad als Verkehrsmittel	30	73
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	27	102

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		36	63

(xxx) = Geringe Fallzahl

\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		28	75

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		42	75
Gesundheit		41	86
Kosten		36	83
Flexibilität		32	87
Spaß		24	83

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		57	95
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		53	100
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		47	104

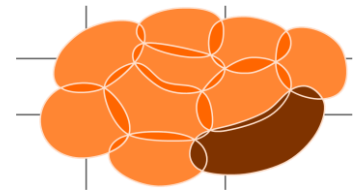
Pedelegs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit		66	95
Bike-Sharing: Nutzung		15	61
Lastenräder: Bekanntheit		52	98
Pedelegs: Erfahrungen		15	62

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Hedonisten"

Die Spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		40	105
Als Freizeitbeschäftigung		34	126

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	76	92
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	72	103
	Auto	70	98
Über Ø	Fernbus	31	126
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	38	109
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	36	108

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	43	103
	Pedelec	28	115
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	28	99
Über Ø	Elektrokleinstfahrzeug	17	128
	Fernbus	7	128
	Moped, Roller	8	122

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		61	109

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		41	107

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		50	88
Gesundheit		41	86
Kosten		40	91
Flexibilität		36	97
Spaß		25	86

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		53	87
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		43	81
mehr Fahrradstraßen einrichten		39	92

Pedelects, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Bekanntheit		61	89
Bike-Sharing: Nutzung		30	118
Lastenräder: Bekanntheit		47	89
Pedelects: Erfahrungen		27	114

\*Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# 16 Anhang

# Definition zentraler Begriffe (1/2)

**Folgende Begriffsklärungen wurden den Befragten an entsprechender Stelle im Fragebogen angezeigt:**

- Pedelecs sind verkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellte elektrifizierte Fahrräder, bei denen der/die Fahrende von einem Elektroantrieb nur dann unterstützt wird, wenn er/sie gleichzeitig selbst in die Pedale tritt. Die Motorunterstützung wirkt nur bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h.
- Das Lastenrad ist ein Fahrrad, das der Beförderung von Lasten oder Kindern bis 7 Jahren dient. Je nach Einsatzzweck befindet sich der Korb/ die Kiste im Sichtfeld des Fahrenden oder im hinteren Bereich des Fahrrads. Je nach Bauweise sind diese Räder mit zwei oder mehr Rädern ausgestattet.
- Bei E-Bikes und S-Pedelecs handelt es sich rechtlich nicht um Fahrräder, sondern Kraftfahrzeuge. Je nach Einstufung der Kraftfahrzeuge kann die Höchstgeschwindigkeit bis zu 45 km/h betragen. Beim E-Bike wird der/die Fahrende vom Elektroantrieb auch dann unterstützt, wenn er nicht selbst in die Pedale tritt. Im Unterschied zum Pedelec müssen diese Fahrzeuge amtlich zugelassen sein. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit des Führens eines Führerscheins (Mofa oder Klasse AM) und Helmpflicht.
- Radschnellwege sind in der Regel separat vom Autoverkehr geführt, weitgehend kreuzungsfrei, haben eine großzügige Breite zur Ermöglichung eines gefahrlosen Überholens oder Passierens auch von Nebeneinanderfahrenden und weisen eine hohe Belagsqualität auf. Sie sind alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellverbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel 10 km und verbinden zum Beispiel Städte mit deren Umland.
- Fahrradstraßen dürfen nur vom Radverkehr genutzt werden, es sei denn, Zusatzzeichen erlauben eine Nutzung, auch durch andere Kraftfahrzeuge. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Zudem ist das Nebeneinanderfahren auf diesen Verkehrswegen durch Radfahrende erlaubt.

Wurden der Kategorie „Fahrrad“ zugeordnet  
(z.B. bei der Frage nach der Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel)



## Definition zentraler Begriffe (2/2)

### Folgende Begriffsklärungen wurden den Befragten an entsprechender Stelle im Fragebogen angezeigt:

- Bei Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. Elektrotretroller, Segways) handelt es sich um kleinere Fahrzeuge, die gemäß aktuellem Verordnungsentwurf über einen elektrischen Antrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und 20 km/h verfügen. Sie haben eine Haltestange und können auch über einen Sitz verfügen.
- Protected bike lanes (deutsch: Geschützte Radfahrstreifen) sind breite geschützte Radfahrstreifen, die auf der Straße neben dem Kfz-Verkehr geführt sind. Durch eine markierte Pufferzone und eine bauliche Barriere ist der Radfahrstreifen vor dem Überfahren und Zuparken durch den Kfz-Verkehr geschützt.
- Öffentliche Mietradsysteme sind eine Form der Fahrradvermietung, bei der die Fahrräder in der Regel an öffentlich zugänglichen Selbstbedienungsstationen zur Verfügung stehen. Diese Systeme werden von Unternehmen, Kommunen und Kommunalverbänden eingerichtet. Die Anmelde-, Ausleih- und Bezahlkonditionen unterscheiden sich dabei je nach Anbieter. Die Nutzung dieser Räder eignet sich besonders auf kurzen Strecken in städtischen Gebieten.

# Soziodemographie der Befragungsteilnehmenden

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit DE**
<b>Geschlecht</b>		
Weiblich	49	49
Männlich	51	51
14-19 Jahre	9	8
20-29 Jahre	17	17
30-39 Jahre	17	17
40-49 Jahre	19	19
50-59 Jahre	22	22
60-69 Jahre	16	16
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)</i>	33	34
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	32	32
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH)</i>	34	34

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit DE**
<b>Ortsgrößenklasse (BIK)</b>		
< 20.000 Einwohner	14	13
20.000-100.000 EW	20	21
100.000-500.000 EW	30	30
> 500.000 EW	37	37
Konservativ-Etablierte	10	10
Liberal-Intellektuelle	8	8
Performer	9	9
Expeditive	10	10
Adaptiv-Pragmatische	13	13
Sozialökologische	8	8
Bürgerliche Mitte	12	12
Traditionelle	6	5
Prekäre	8	8
Hedonisten	16	16

\*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Deutschland, N = 3.053

\*\*in Deutschland lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2018 III, n= 24.891

# Soziodemographie der Radfahrenden

## Fahrrad-Monitor 2019 - Deutschland

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit DE ***
<b>Geschlecht</b>			
Weiblich	49	49	49
Männlich	51	51	51
14-19 Jahre	10	9	10
20-29 Jahre	18	17	17
30-39 Jahre	18	17	18
40-49 Jahre	19	19	20
50-59 Jahre	21	22	22
60-69 Jahre	13	16	15
Niedrig (Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)	29	33	41
Mittel (Realschule / Mittlere Reife)	32	32	28
Hoch (Abitur / Studienabschluss Uni / FH)	38	34	31

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit DE ***
<b>Ortsgrößenklasse (BIK)</b>			
< 20.000 Einwohner	13	14	15
20.000-100.000 EW	20	20	19
100.000-500.000 EW	30	30	28
> 500.000 EW	37	37	38
Konservativ-Etablierte	10	10	10
Liberal-Intellektuelle	9	8	8
Performer	10	9	9
Expeditive	11	10	13
Adaptiv-Pragmatische	12	13	14
Sozialökologische	8	8	6
Bürgerliche Mitte	11	12	9
Traditionelle	4	6	6
Prekäre	7	8	6
Hedonisten	17	16	19

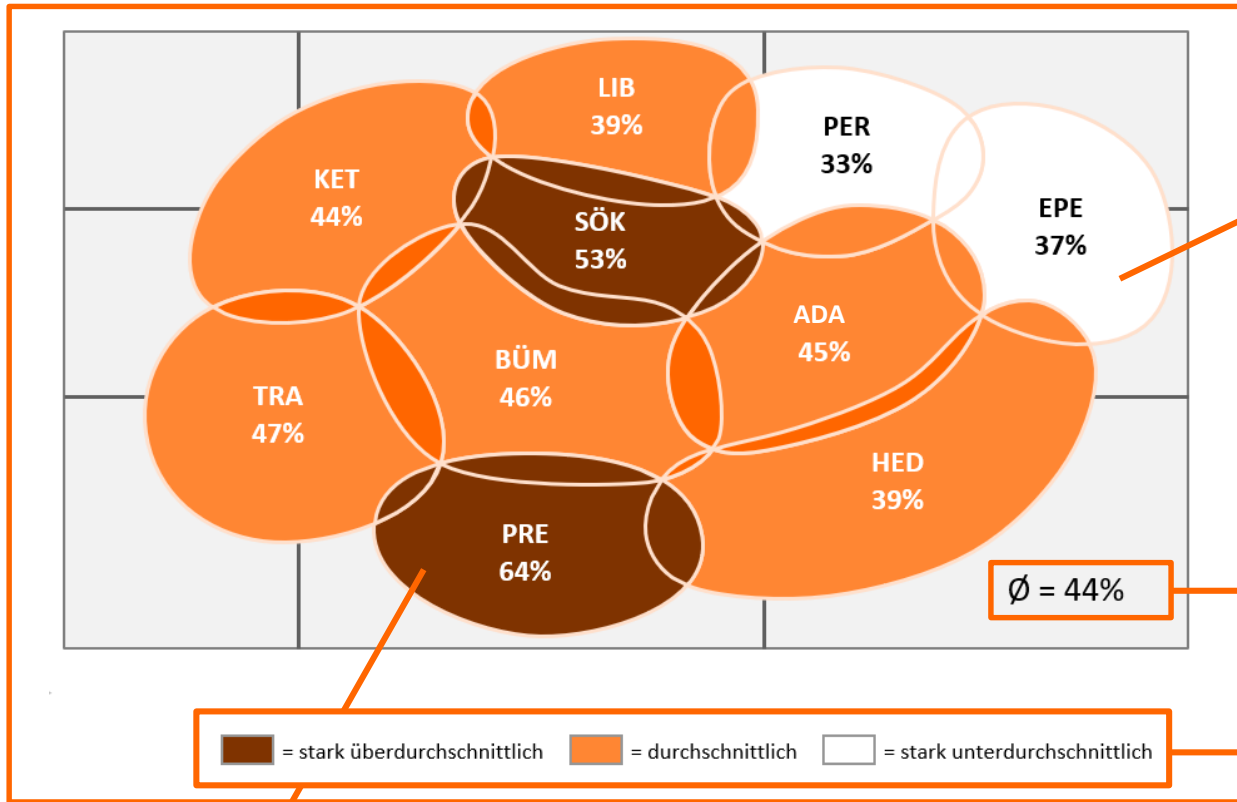
\*Befragte in Deutschland, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, N=2.376

\*\*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Deutschland, N = 3.053

\*\*\*in Deutschland lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2018 III, n= 24.891

# Lesehilfe (1/3)

## Ergebnisgrafiken mit Sinus-Milieus („Kartoffelgrafik“)



### Anteil im Sinus-Milieu:

Im Sinus-Milieu der Prekären beträgt das Ergebnis 64%. Das Ergebnis ist in diesem Milieu im Vergleich zur Gesamtstichprobe stark überdurchschnittlich - deshalb Farbmarkierung braun.

# Lesehilfe (2/3)

## Einfärbung der stark über- und unterdurchschnittlichen Gruppen

### Einfärbungen in den Tabellen-Charts

- 1 71% der Expeditiven bzw. 66% in der Gesamtstichprobe nutzen das Fahrrad für die Fahrt zu Schule / Universität. Somit ist der Wert im Sinus-Milieu der Expeditiven **stark überdurchschnittlich**.
- 2 59% der Adaptiv-Pragmatischen bzw. 66% in der Gesamtstichprobe nutzen das Fahrrad zum Einkaufen / kurze Erledigungen. Somit ist der Wert im Milieu der Adaptiv-Pragmatischen **stark unterdurchschnittlich**.

"Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?" (Täglich/mehrmals pro Woche/ein paar mal im Monat)

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜA
Zum Einkaufen / kurze Erledigungen	66	69	66	68	71	59	67	65
Für die Fahrt zur Schule/Universität/Ausbildungsstätte <small>Basis: In-Ausbildung (n=330)</small>	58	53	65	61	71	50	60	43
Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen	54	51	54	56	64	49	53	47
Für die Fahrt zur Arbeit/Fortbildungsstätte	51	52	45	49	51	50	52	44
Für die Fahrt zu Freizeitaktivitäten (z.B. Zoo, Museum, Kino etc.)	44	40	49	49	59	39	44	35
Für Tagesausflüge	43	41	46	49	49	42	34	43

### Regeln der Einfärbungen in den Tabellen-Charts

Um zu erkennen, ob Gruppen-Werte deutlich vom Wert in der Gesamtstichprobe abweichen, wird ein Index errechnet

$$\text{Index} = \frac{\text{Gruppe in \%}}{\text{Gesamt in \%}} * 100$$

- Index = 100 : Gruppen-Wert entspricht Wert der Gesamtstichprobe
- Index > 100 : Gruppen-Wert liegt über Wert der Gesamtstichprobe (**überrepräsentiert**)
- Index < 100: Gruppen-Wert liegt unter Wert der Gesamtstichprobe (**unterrepräsentiert**)

Abhängig vom Wert in der Gesamtstichprobe gelten rechtsstehende Index- und somit Einfärbegrenzen für Segment-Werte:

### Ein Gruppen-Wert ist stark überdurchschnittlich bei ...

... einem Wert in der Gesamtstichprobe (in %) ...	... und einem Index größer als
0 - 39	> 120
40 - 59	> 115
60 - 79	> 110
80 - 100	> 105

### Ein Gruppen-Wert ist stark unterdurchschnittlich bei ...

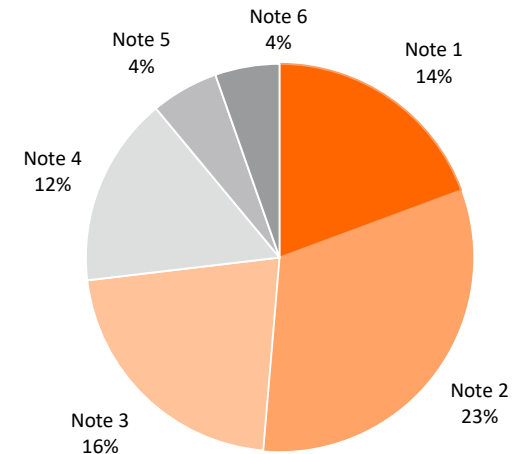
... einem Wert in der Gesamtstichprobe (in %) ...	... und einem Index kleiner als
0 - 39	< 80
40 - 59	< 85
60 - 79	< 90
80 - 100	< 95

# Lesehilfe (3/3)

## Erklärung der verschiedenen Farbskalen und Rundungsregel

- Folien mit **Orange-** / **Grau-** Schattierungen

- **Orangeschattierung** =  
Werte für die oberen Kategorien (z.B. Immer / Meistens)
- **Grauschattierung** =  
Werte für die unteren Kategorien (z.B. Eher selten / Nie)



- Zur Erhöhung der Lesefreundlichkeit werden keine Dezimalstellen berichtet. Entsprechend der **Kaufmännischen Regel** wurden die Dezimalstellen  $<x,5$  abgerundet und  $\geq x,5$  aufgerundet. Damit stets Summen von 100% eingehalten werden, wurden bei den Ergebnissen, die aufgrund von Rundungsfehlern in Summe über oder unter 100% ergaben, jene Werte nicht entsprechend der Kaufmännischen Regel ab- oder aufgerundet, deren Dezimalstelle die geringste Abweichung zum Schwellenwert ( $x,5$ ) aufwiesen.

# Ihre AnsprechpartnerInnen beim SINUS-Institut



**Dr. Silke Borgstedt**

Director Research & Consulting

Tel.: + 49 30 2061 30 98 - 13  
[silke.borgstedt@sinus-institut.de](mailto:silke.borgstedt@sinus-institut.de)



**Franziska Jurczok**

Research & Consulting

Tel.: + 49 30 2061 30 98 - 14  
[franziska.jurczok@sinus-institut.de](mailto:franziska.jurczok@sinus-institut.de)



**Tim Gensheimer**

Research & Consulting

Tel.: +49 6221 80 89 - 60  
[tim.gensheimer@sinus-institut.de](mailto:tim.gensheimer@sinus-institut.de)

© Copyright Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg.

Gefördert aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans  
durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Zitate und Nachdrucke nur unter Angabe des Quellenhinweises.**

Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH  
Adenauerplatz 1 / D - 69115 Heidelberg

HRB 332922 Mannheim  
Geschäftsführer:  
Manfred Tautscher, Berthold Flaig

Telefon: +49 (0) 6221-8089-0 / Telefax: +49 (0) 6221-8089-25  
E-Mail: [info@sinus-institut.de](mailto:info@sinus-institut.de)  
Web: <http://www.sinus-institut.de>