

# Fahrrad-Monitor Deutschland 2021

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Stand: 17.11.2021

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 2021 - Deutschland

	Seite
01 <u>Zentrale Ergebnisse</u>	6
02 <u>Methode und Stichprobe</u>	18
03 <u>Verkehrsmittelnutzung</u>	21
04 <u>Sicherheit</u>	43
05 <u>Verkehrspolitik</u>	62
06 <u>Innovationen</u>	69
07 <u>Nutzungsanlässe Fahrrad</u>	98
08 <u>Fahrradinfrastruktur</u>	123

# Inhaltsverzeichnis (2/2)

## Fahrrad-Monitor 2021 - Deutschland

	Seite
09 <u>Fahrrad-Tourismus</u>	134
10 <u>Fahrradmarkt</u>	150
11 <u>Vergleich: Radfahrende auf dem Land vs. in der Stadt</u>	163
12 <u>Auswertung nach Sinus Milieus® und Sinus Milieu-Profile</u>	183
13 <u>Anhang</u>	205
14 <u>Ihre Ansprechpartner/innen</u>	219

# Thematische Neuerungen in der Studie 2021

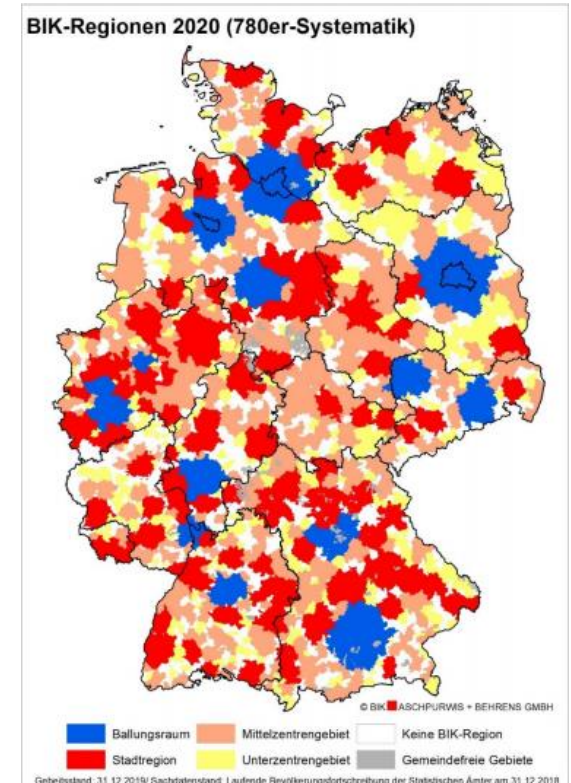
## Fahrrad-Monitor 2021 - Deutschland

- Der Themenkomplex „Fahrrad“ birgt eine enorme Dynamik. Um dieser zu entsprechen, werden bei jeder Welle **neue Befragungsinhalte** in die Studie integriert.
- In der Studie 2021 sind folgende Themen(-blöcke) im regulären Fahrrad-Monitor **neu**:
  - Auswirkungen der COVID 19-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten
  - Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke (letzte 7 Tage)
  - Innovationen in der Fahrrad-Infrastruktur: Pop-Up Radwege
  - Exkurs: Fußverkehr
- Folgende Themen(-blöcke) wurden **erweitert**:
  - Fahrrad-Tourismus: Urlaubspläne für das aktuelle Kalenderjahr
  - Fahrradpendeln: Wünsche an den Arbeitgeber
  - Pläne für den Fahrradkauf: Neu vs. Gebrauchtrad

# Erfassung verschiedener Raumtypen

## Fahrrad-Monitor 2021 - Deutschland

- In der vorliegenden Studie wurde die Methodik zur Erfassung siedlungsstruktureller Raumtypen verfeinert.
- In dem angewandten Verfahren wird jedem/jeder Befragten nach Eingabe der Postleitzahl und Auswahl des korrekten Gemeindepensens automatisch eine Gemeindepennummer zugewiesen („BIK-Regionen“, siehe Bild). Die Systematik gibt Auskunft über die Größe des Ortes und Verflechtungen mit umliegenden Gemeinden und Städten.
- Die Stichprobe ist für die verschiedene Raumtypen repräsentativ.
- Zur besseren Verständlichkeit wird in der Ergebnisdarstellung mit den „politischen Ortsgrößenklassen“ (Einwohnerzahl) gearbeitet. Diese entsprechen dem Alltagsverständnis und ermöglichen eine schnelle Einordnung in die folgenden Gemeindepennklassen:
  - Land/Kleinstädte: Unter 20.000 Einwohner/innen
  - Mittelstädte: 20.000 – 100.000 Einwohner/innen
  - Großstädte: Mehr als 100.000 Einwohner/innen
- In den vergangenen Studien (2019 und früher) kam eine Heuristik zur Ermittlung der Raumtypen zum Einsatz, welche weniger genau war als die nun verwendete Methodik. Daraus entstanden im Zeitreihenvergleich bei einigen Fragen methodenbedingte Abweichungen, die sich auf maximal +/- 4 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr belaufen. Wo immer relevante Schwankungen ( $\geq 2$  PP) auftraten, wird im Bericht darauf hingewiesen.



Weiterführende Informationen zu den BIK-Regionen unter: <https://www.bik-gmbh.de/cms/regionaldaten/bik-regionen>

# 01 Zentrale Ergebnisse

# Zentrale Ergebnisse

## Verkehrsmittelnutzung

- Das Fahrrad bzw. Pedelec ist im Verkehrsmittelvergleich das Fortbewegungsmittel mit dem höchsten Wachstumspotential. In Zukunft wollen es 41 Prozent der Menschen im Alter zwischen 14 und 69 Jahren häufiger nutzen.
  - Danach folgt die Fortbewegung zu Fuß (37%) und mit dem Auto (30%).
  - In der jüngsten Altersgruppen ist der Wunsch nach einer häufigeren Fahrrad-/Pedelec-Nutzung am stärksten ausgeprägt (14-29 Jahre: 49 Prozent).
- Die COVID 19-Pandemie hat das individuelle Mobilitätsverhalten teilweise stark verändert – zugunsten der Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad sowie mit dem Auto und zulasten des ÖPV, des Flugzeuges sowie der Bahn im Fernverkehrs.
  - 38 Prozent geben zum Befragungszeitpunkt an häufiger zu Fuß zu gehen als vor der COVID 19-Pandemie, 25 Prozent fahren häufiger mit dem Fahrrad und 20 Prozent häufiger mit dem Auto.
  - Im Vergleich mit der Zeit vor der COVID 19-Pandemie nutzen 37 Prozent seltener öffentliche Verkehrsmittel, 35 Prozent fliegen seltener und 32 Prozent nutzen seltener Züge im Fernverkehr.

# Zentrale Ergebnisse

## Verkehrsmittelnutzung

- 77 Prozent der Menschen in Deutschland fahren Rad, d.h. nutzen das Fahrrad oder Pedelec mindestens selten.
- 38 Prozent nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec regelmäßig, d.h. täglich oder mehrmals pro Woche als Verkehrsmittel und/ oder in der Freizeit.
  - Der Nutzeranteil sinkt damit leicht gegenüber den Vorjahren (2020: 40 Prozent. 2019 43 Prozent regelmäßige Nutzung). Eine Erklärung dafür bieten die coronabedingten Einschränkungen zum Befragungszeitpunkt (Mai/ Juni 2020), die vor allem für Pendler/innen und Auszubildende/ Studierende eine Reduzierung von Alltagswegen zur Folge hatten (Home-Office, Homeschooling, etc.). Zudem war es ein verhältnismäßig verregneter und kühler Zeitraum, der i.d.R. mit einer geringen Fahrradnutzung einhergeht.
  - Das Rad wird in etwa zu gleichen Teilen als Verkehrsmittel wie zu Freizeit Zwecken eingesetzt (Verkehrsmittel: 28% und Freizeit: 26% mind. mehrmals wöchentlich).
  - Mit zunehmender Wohnort-Größe steigt auch die regelmäßige Fahrrad-Nutzung (Land/ Kleinstadt, d.h. Wohnorte mit unter 20.000 Einwohnern: 31 Prozent fahren regelmäßig Rad vs. Großstädte, d.h. Wohnorte über 100.000 Einwohner: 44 Prozent).
  - Die regelmäßige Fahrrad-Nutzung nimmt mit steigendem Alter kontinuierlich ab (14-19 Jahre: 47 Prozent fahren regelmäßig Rad vs. 60-69 Jahre: 32 Prozent).
- Wird nach den Gründen gefragt, die für verschiedene Verkehrsmittel sprechen, liegt das Fahrrad bei den Aspekten Umwelt, Gesundheit, Kosten und Spaß vor fast allen anderen Fortbewegungsmitteln. Die Fortbewegung zu Fuß überzeugt in diesen Aspekten noch deutlicher (insbesondere bei den Aspekten Spaß und Gesundheit).



# Zentrale Ergebnisse

## Sicherheit

- Eine knappe Mehrheit der Befragten (54 Prozent) gibt an, dass ihnen das Fahrradfahren in ihrer Gemeinde Spaß macht.
- Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren steigt: 63 Prozent der Radfahrenden geben an, dass sie sich sehr oder eher sicher fühlen (2019: 56, 2017: 53 Prozent). 37 Prozent fühlen sich dementsprechend weniger sicher auf dem Fahrrad.
  - Die Unsicherheit nimmt mit dem Alter der Befragten zu (14-19-Jährige: 26 Prozent, 50-59-Jährige: 41 Prozent, 60-69-Jährige: 44 Prozent).
  - Aus der Genderperspektive zeigen sich deutliche Unterschiede: Frauen fühlen sich wesentlich unsicherer als Männer (Frauen: 42 Prozent vs. Männer: 32 Prozent), unabhängig von der Wohnortgröße.
  - Für Unsicherheit sorgen v.a. zu viel Verkehr (64 Prozent der Befragten, die sich unsicher fühlen), rücksichtslose Autofahrer/innen (62 Prozent) und zu wenig separate Radwege (57 Prozent).
- Positiv hervorzuheben ist, dass fast die Hälfte (45 Prozent) aller Radfahrenden immer bzw. meistens einen Fahrradhelm trägt. Es ist ein deutlicher Zuwachs gegenüber den Vorjahren zu verzeichnen (2019: 30 Prozent, 2017: 31 Prozent).
  - Gründe dafür könnten zum einen in einer gestiegenen Elektrorad-Nutzung liegen (häufigere Helmnutzung in dieser Gruppe z.B. aufgrund höherer Durchschnittsgeschwindigkeit). Zum anderen kann vermutet werden, dass in der Vergangenheit geführte Werbe- und Aufklärungskampagnen dazu geführt haben, dass mehr Helme gekauft und auch getragen werden.
  - Am stärksten ist der Anstieg in den Gruppen der 60-69-jährigen (+ 16 Prozentpunkte auf 48 Prozent), 20-29-jährigen (+13 Prozentpunkte auf 44 Prozent) und der 14-19-jährigen (+ 10 Prozentpunkte auf 37 Prozent).

# 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.
  - Die Landesregierungen (51 Prozent) und die Kommunalpolitik (56 Prozent) schneiden etwas besser ab.
- Die fünf dringlichsten Forderungen an die Politik lauten:
  - Mehr Radwege bauen (57 Prozent)
  - Bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (53 Prozent) und den Zufußgehenden (45 Prozent)
  - Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten (43 Prozent)
  - Sichere Fahrrad-Abstellanlagen (41 Prozent)
  - Mehr Fahrradstraßen einrichten (39 Prozent)

# Zentrale Ergebnisse

## Innovationen

- Fast die Hälfte aller Befragten (47 Prozent) finden Pedelecs grundsätzlich interessant. Knapp jede/r dritte Befragte (31 Prozent) ist schon einmal mit einem gefahren. Doch deutlich weniger (14 Prozent) besitzen selbst ein Pedelec.
  - Der Besitz von Pedelecs ist bei Männern (16 Prozent) und 30-39-Jährigen (17 Prozent) besonders stark ausgeprägt.
  - Das Pedelec ist die mit Abstand beliebteste Fahrradkategorie, wenn es um den Neukauf eines Fahrrads geht. 41 Prozent der potentiellen Fahrrad-Käufer/innen planen den Kauf eines Pedelecs. Zum Vergleich: Auf Platz zwei folgt das Mountainbike mit 31 Prozent.
- 65 Prozent kennen Lastenräder, aber nur 2 Prozent der Befragten nutzen sie.
  - 12 Prozent aller Befragten können sich vorstellen eines anzuschaffen. Hier sind eher jüngere Personen zwischen 20 und 39 Jahren und Personen aus Großstädten interessiert.
  - 6 Prozent aller potentiellen Fahrrad-Käufer/innen planen den Erwerb eines Lastenrades in den nächsten 12 Monaten. Das entspricht etwa 920.000 neuen Lastenrädern jährlich.
- 28 Prozent aller Befragten bzw. 32 Prozent aller Radfahrenden können sich vorstellen, ein Leihsystem für Lastenräder zu nutzen.
- 21 Prozent aller Befragten haben schon einmal Bike-Sharing über ein öffentliches Verleihsystem genutzt.
- 2 Prozent aller Befragten (entspricht ca. 900.000 Personen) planen, in den nächsten 12 Monaten ein Elektrokleinstfahrzeug zu kaufen, weitere 10 Prozent sind sich bezüglich eines Kaufs noch unsicher.

# Zentrale Ergebnisse

## Anlässe der Fahrradnutzung

- 30 Prozent der Radfahrenden (= ca. 13,6 Mio. Personen) nutzen ihr Rad intensiv, also mehr als 30 km pro Woche.
- Am häufigsten wird das Rad für kurze Erledigungen bzw. zum Einkaufen genutzt (56 Prozent mindestens ein paar Mal pro Monat), gefolgt vom Besuch von Freunden, Familien oder Bekannten (44 Prozent) und für Tagesausflüge (30 Prozent).
- Für die überwiegende Mehrheit von 60 Prozent der Radfahrenden ist die Mitnahme des Fahrrads in Nah- und Regionalverkehrszügen (sehr) wichtig, 42 Prozent äußern sich damit zufrieden. Die Mitnahme in Fernverkehrszügen ist den Radfahrenden am zweitwichtigsten (47 Prozent), allerdings bewerten nur 33 Prozent die Mitnahmemöglichkeit mit gut bzw. eher gut.
- Zwei Drittel der Kinder bis 15 Jahren (65 Prozent) fahren mehrmals im Monat oder häufiger mit dem Rad. Das Fahrrad wird damit von Kindern deutlich häufiger genutzt als von Erwachsenen.
- Von den Berufstätigen nutzen 21 Prozent das Fahrrad auf dem Weg zu Arbeit. Bei Auszubildenden sind 27 Prozent.
  - Junge Menschen und Personen in städtischen Räumen nutzen das Rad häufiger zum Pendeln.
  - 44 Prozent der Berufstätigen bzw. Befragten in Ausbildung vergeben die Schulnoten 1 oder 2 für die Fahrradfreundlichkeit ihrer Arbeitsstelle bzw. ihrer Ausbildungsstätte.
- Befragte, die das Rad nicht oder nur unregelmäßig zum Pendeln nutzen, geben am häufigsten an, dass der Weg zu weit ist (50 Prozent), die Fahrt lange dauert (41 Prozent) oder sie Wind und Wetter ausgesetzt sind (35 Prozent). 15 Prozent fahren nicht mit dem Rad zur Arbeits-/Bildungsstätte, weil es ihnen zu gefährlich ist.

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradinfrastruktur

- Viele Befragte haben schon Erfahrung mit innovativer Radinfrastruktur gemacht:
  - 36 Prozent aller Befragten haben schon einmal eine Fahrradstraße befahren, 10 Prozent einen Pop-Up-Radweg, 8 Prozent eine Protected Bike Lane und 6 Prozent einen Radschnellweg.
- In einigen Großstädten, wie Berlin und München, wurden zu Beginn der COVID 19-Pandemie 2020 Pop-Up-Radwege eingerichtet. Eine große Mehrheit (63 Prozent) der Menschen im Alter zwischen 14 und 69 Jahren bewertet die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen positiv.
  - Von einem klassischen „Lagerdenken“ zwischen den Auto- und Radfahrenden kann nicht gesprochen werden. Zwar bewerten die regelmäßig Radfahrenden Pop-Up-Radwege mit 71 Prozent etwas positiver, aber auch 62 Prozent der regelmäßig Autofahrenden begrüßen Pop-up-Radwege.
  - Ein vergleichbar großer Anteil (68 Prozent) aller Befragten spricht sich für den teilweisen Erhalt bzw. für eine bauliche Verstärkung dieser neuen Radverkehrsinfrastruktur aus.
  - Knapp ein Viertel (23 Prozent) wünscht sich sogar, dass alle in der COVID 19-Pandemie temporär eingerichteten Radwege erhalten bleiben.

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradinfrastruktur

- Auch „protected bike lanes“ werden von einer deutlichen Mehrheit (77 Prozent) aller Befragten positiv bewertet.
- Eine vergleichbar große Mehrheit begrüßt die Errichtung von Radschnellwegen (74 Prozent). Durch Radschnellwege ergeben sich große Rad-Pendelpotenziale:
  - 31 Prozent der Nicht-Rad-Pendelnden würden das Fahrrad nutzen, wenn es Radschnellwege auf ihrem Weg zur Arbeits- / Bildungsstätte geben würde.
  - 75 Prozent der Rad-Pendelnden würden das Rad häufiger nutzen als bisher.

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradtourismus

- Vielen Menschen in Deutschland erscheint ein Fahrradurlaub attraktiv. So kommt für 34 Prozent der Befragten ein Kurzurlaub (ein bis drei Übernachtungen) und für 21 Prozent ein längerer Fahrradurlaub (mindestens vier Übernachtungen) grundsätzlich als Urlaubsform in Frage.
- Zum Befragungszeitpunkt der Studie hatten 17 Prozent einen Fahrradurlaub mit mindestens einer Übernachtung für das Jahr 2021 geplant. Dies entspricht ca. 11,2 Mio. Fahrrad-Urlaubern (inklusive deren Kinder). 10 Prozent hatten sich schon auf ein Ziel festgelegt.
  - Die deutliche Mehrheit der Rad-Urlauber (mind. 1 Übernachtung) hat sich für einen Urlaub im Inland ausgesprochen.
- Die meisten Radurlauber planen für die An- und Abreise bzw. während ihres Fahrradurlaubs auch andere Verkehrsmittel zu nutzen (81 Prozent).
  - Dabei steht das Auto bei 56 Prozent der Radurlauber an erster Stelle, gefolgt von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (38 Prozent).
  - 19 Prozent der Radurlauber wollen ausschließlich das Fahrrad zur An- und Abreise bzw. während des Urlaubs nutzen.
- Das Deutschlandroutennetz (D-Netz) über rund 11.700 km ist 15 Prozent aller Befragten bekannt, 7 Prozent haben eine oder mehrere D-Routen genutzt.
  - Am häufigsten genutzt wurden dabei die Saar-Mosel-Main-Route sowie der Elberadweg und die Ostseeküstenroute.

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradmarkt

- Radfahrende nutzen vor allem herkömmliche Räder wie z.B. Damenräder, Stadt- bzw. Cityräder (56 Prozent), gefolgt von Mountainbikes (35 Prozent) oder Trekkingrädern (19 Prozent). Pedelecs nutzen aktuell 19 Prozent der Radfahrenden und 2 Prozent verwenden Lastenräder.
- 27 Prozent aller Befragten (= 16 Mio. Menschen) planen in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines Fahrrads. Die durchschnittliche Ausgabebereitschaft liegt bei ca. 1.052 Euro.
  - Die Wahl fällt besonders häufig auf das Pedelec: 41 Prozent geben an, sich ein Pedelec zulegen zu wollen.
  - Den Lastenradkauf planen aktuell 6 Prozent der potenziellen Käufer/innen (jährlich ca. 920.000 Lastenräder).
  - Über verschiedene Fahrrad-Typen aggregiert wollen 69 Prozent der potenziellen Käufer/innen ein neues Fahrrad kaufen, 14 Prozent werden sich ein gebrauchtes Rad zulegen.
  - Gegenüber 2019 ist ein deutlicher Anstieg in der Ausgabebereitschaft zu verzeichnen (2021: 1.052€, 2019: 685€). Dieser Anstieg ist vor allem auf die zunehmende Popularität von Elektrorädern zurückzuführen. Bei anderen Fahrradkategorien ist jedoch ebenfalls ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen (z.B. Mountainbikes 2021: 835€, 2019: 662€).



# 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 Einwohner/innen eine zentrale Rolle. 83 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 Einwohner/innen.
  - Das Fahrrad/ Pedelec wird auf dem Land am seltensten genutzt (31 Prozent). In Städten ab 50.000 Einwohner/innen ist die Nutzungsrate unabhängig von der Einwohnerzahl und liegt zwischen 43 und 47 Prozent.
- Gegenüber den Radfahrenden aus der Großstadt fühlen sich Personen aus Mittelstädten und dem Land sicherer beim Radfahren (Großstadt: 61 Prozent, Mittelstadt: 66 Prozent und Land: 65 Prozent) und tragen häufiger Fahrradhelme (Großstadt: 41 Prozent, Mittelstadt: 44 Prozent und Land: 49 Prozent).
- Lastenräder und Bike-Sharing sind eher in Städten von Relevanz.
- Die größte Bereitschaft zur häufigeren Nutzung von emissionsarmen oder emissionsfreien Verkehrsmitteln (Fahrrad, Fortbewegung zu Fuß und öffentlicher Nahverkehr) findet sich in den Großstädten:
  - 31 Prozent der Menschen aus Großstädten wollen in Zukunft häufiger Radfahren (vs. 23 Prozent auf dem Land), 39 Prozent häufiger Zuzußgehen (vs. 34 Prozent auf dem Land) und 26 Prozent häufiger den ÖPNV nutzen (vs. 17 Prozent Land).
  - Bike-Sharing-Angebote sind in den Großstädten deutlich häufiger vorhanden und Lastenräder etwas attraktiver (Großstadt: 14 Prozent, Mittelstadt: 10 Prozent und Kleinstadt/ Land: 11 Prozent können sich jeweils den Kauf eines Lastenrades vorstellen).

02

# Methode und Stichprobe

# Hintergrund der Studie

## Fahrrad-Monitor 2021 - 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, 2017 und 2019 handelt es sich im Jahr 2021 um die siebte Welle dieser Befragung.
  - Außerhalb dieses 2-jährigen Rhythmus wurde 2020 wurde eine Befragung mit besonderem Bezug zur COVID 19-Pandemie durchgeführt.
  - 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 regionaler Ebene zu generieren.
- Dieses Angebot nutzten **2021** insgesamt **5 Städte & Gemeinden** und **4 Bundesländer** in Deutschland.

# Methode & Stichprobe

## Fahrrad-Monitor 2021 - Deutschland

- Methode: Online-Befragung mit 3.107 in Deutschland lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
  - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung sowie Ortsgrößenklasse (Quotenstichprobe)
- Dauer eines Interviews: ca. 26 Minuten
- Befragungszeitraum: Mitte Mai – Mitte Juni 2021



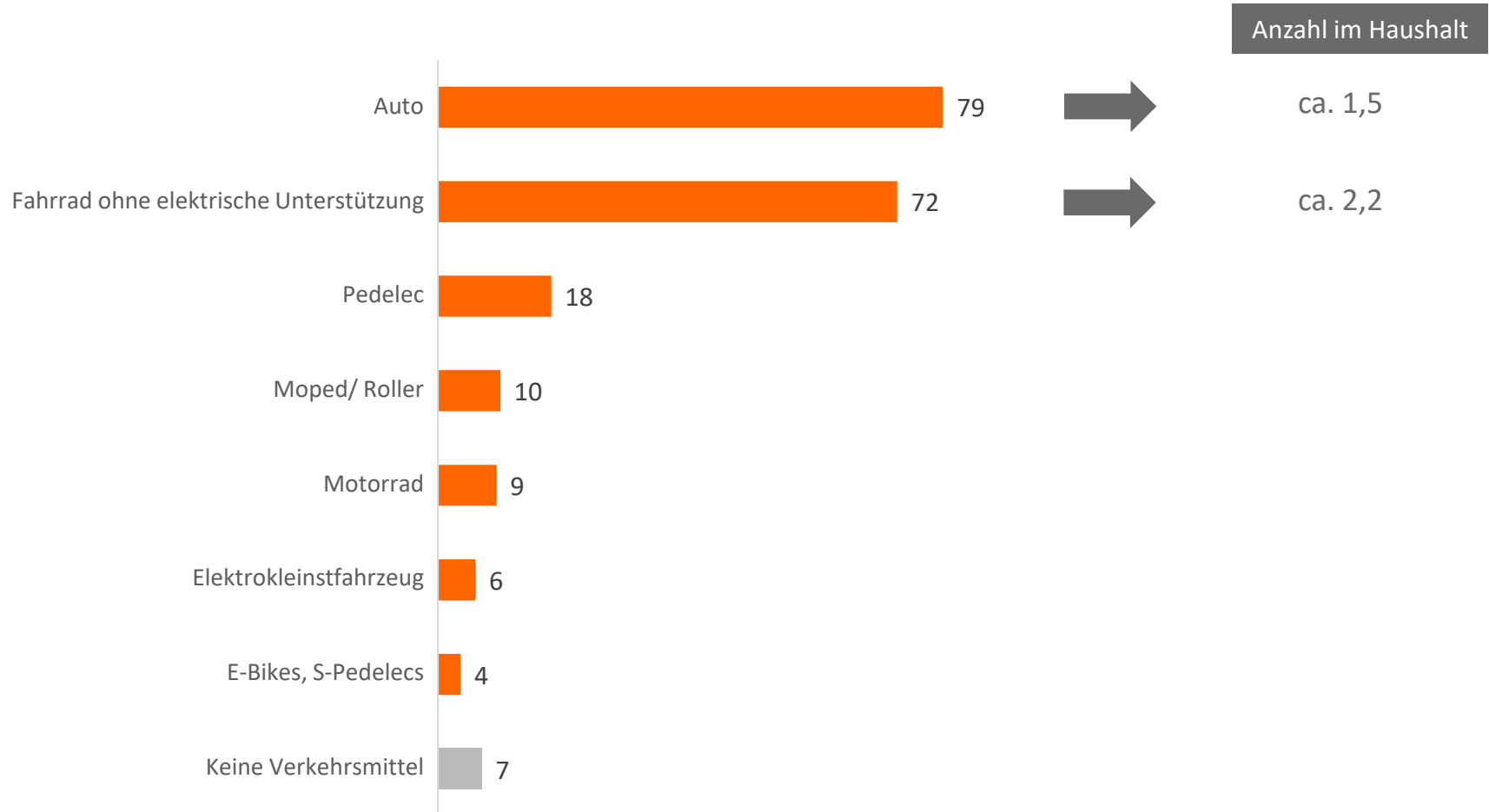
03

# Verkehrsmittelnutzung

Verfügbarkeit, Nutzeranalyse, zukünftige Nutzung, Beliebtheit, Motive

# Verfügbare Verkehrsmittel

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



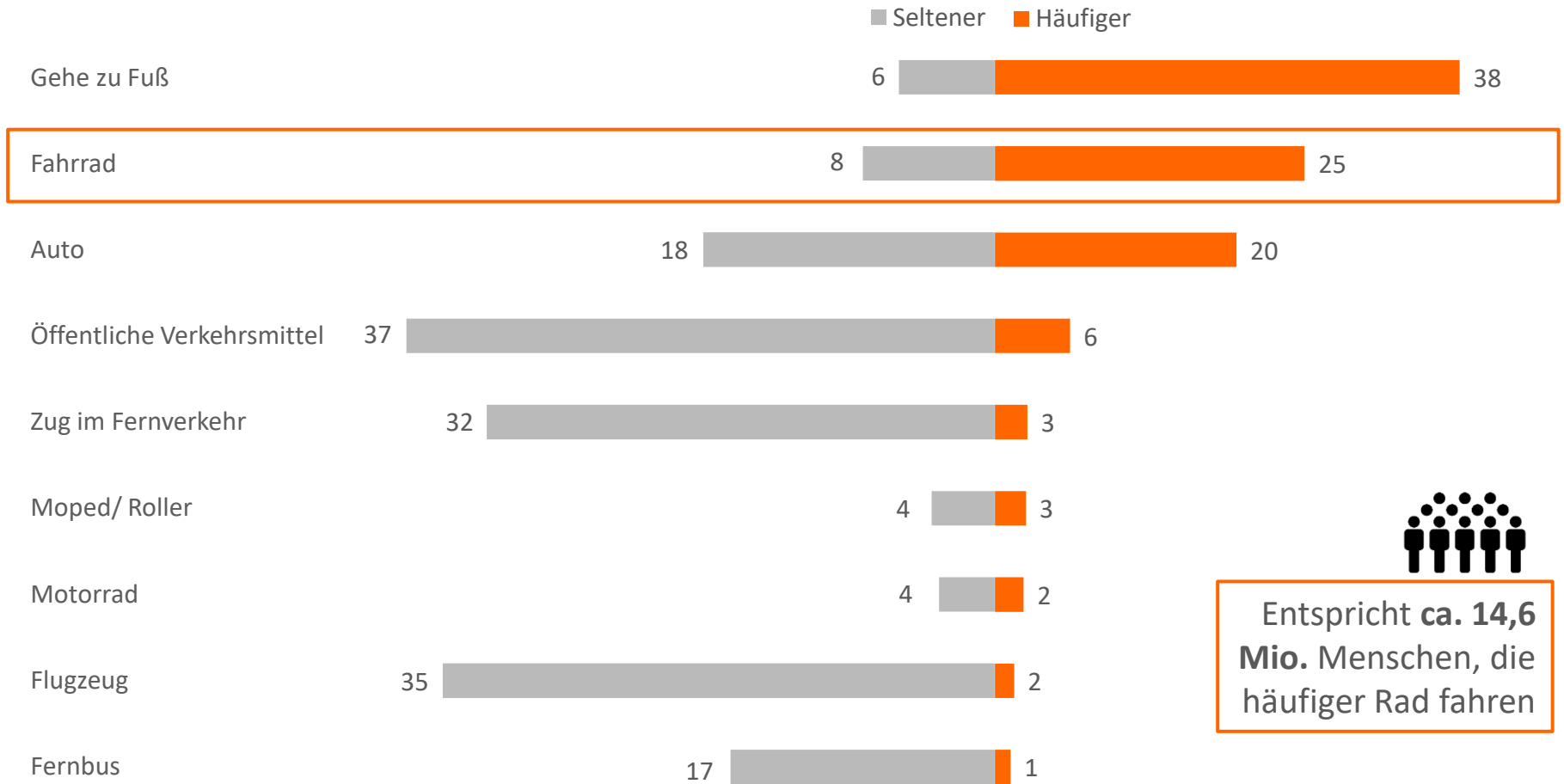
Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten

## Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie (2019)

„Bitte vergleichen Sie Ihre derzeitige Verkehrsmittelnutzung mit der Zeit vor der Corona-Pandemie. Nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel häufiger, genauso oft oder seltener?“

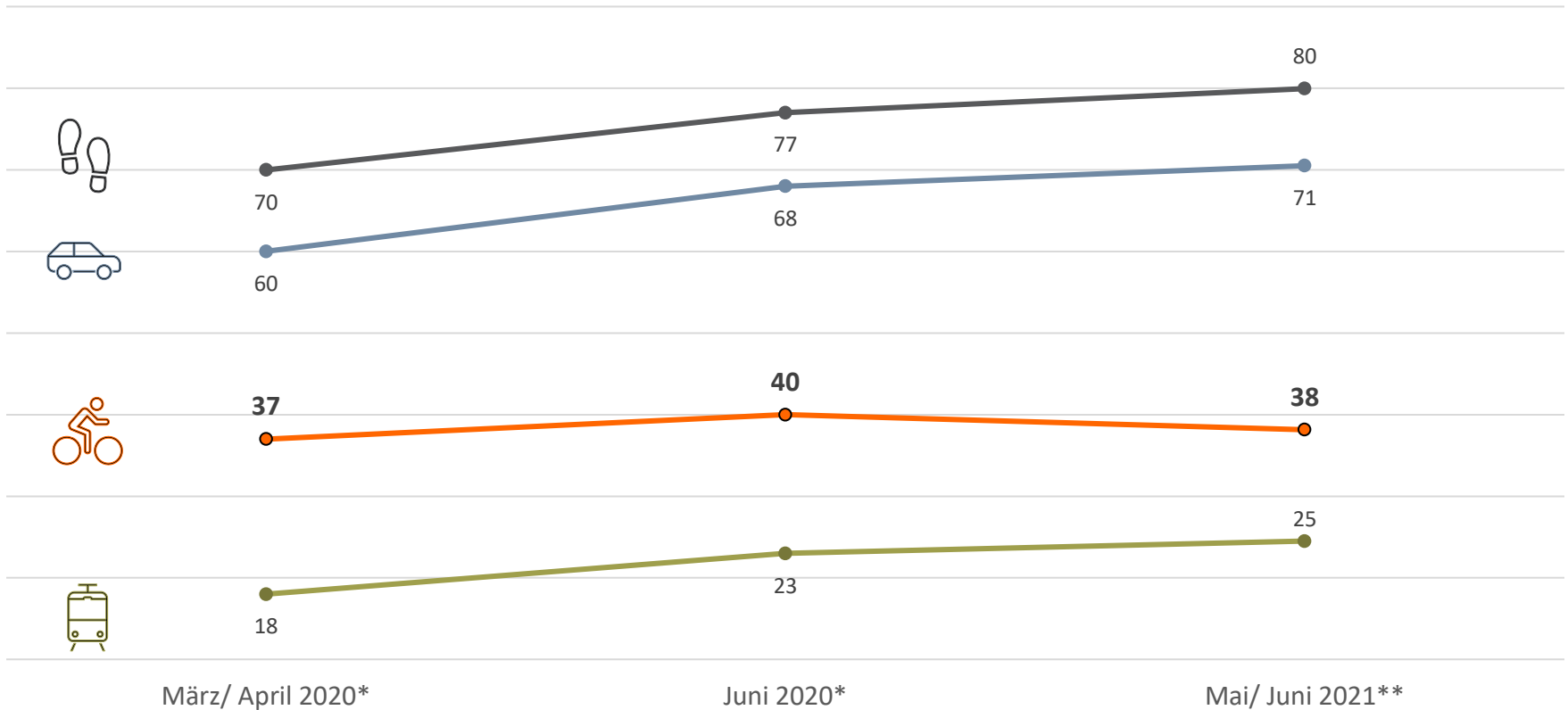


Entspricht ca. **14,6 Mio.** Menschen, die häufiger Rad fahren

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung seit Beginn der Corona-Pandemie

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

— Zu Fuß — Auto — **Fahrrad (als Verkehrsmittel)** — Öffentlicher Nah-/Regionalverkehr



Angaben in Prozent

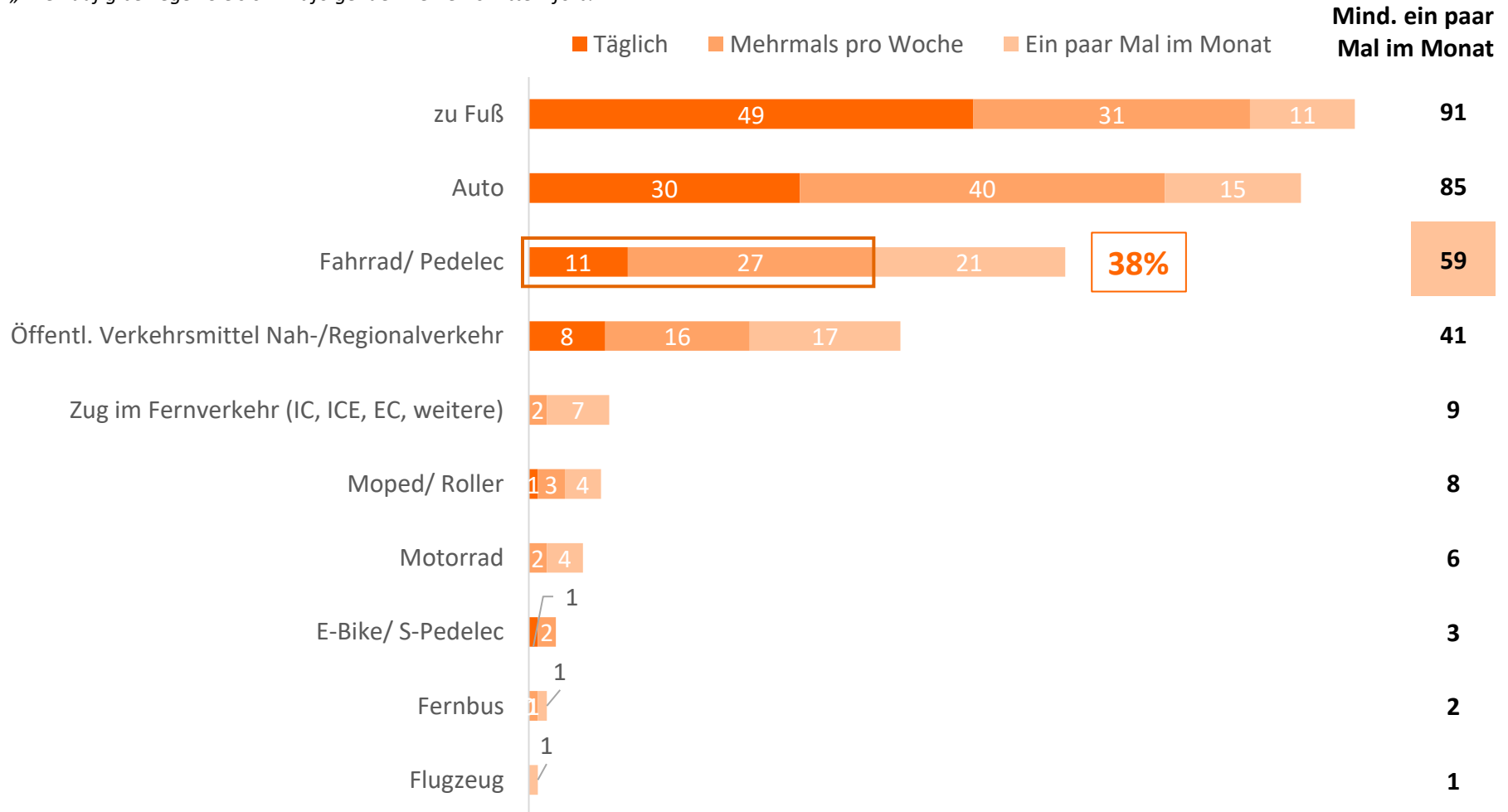
N\*\* = 3.107 Personen  
 N\* = 3.093 Personen, außerplanmäßige Corona-Befragung des Fahrrad-Monitors, Feldzeit: Juni 2020, inkl. retrospektiver Abfrage zur Verkehrsmittelnutzung im März/ April 2020



# Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

## Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

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



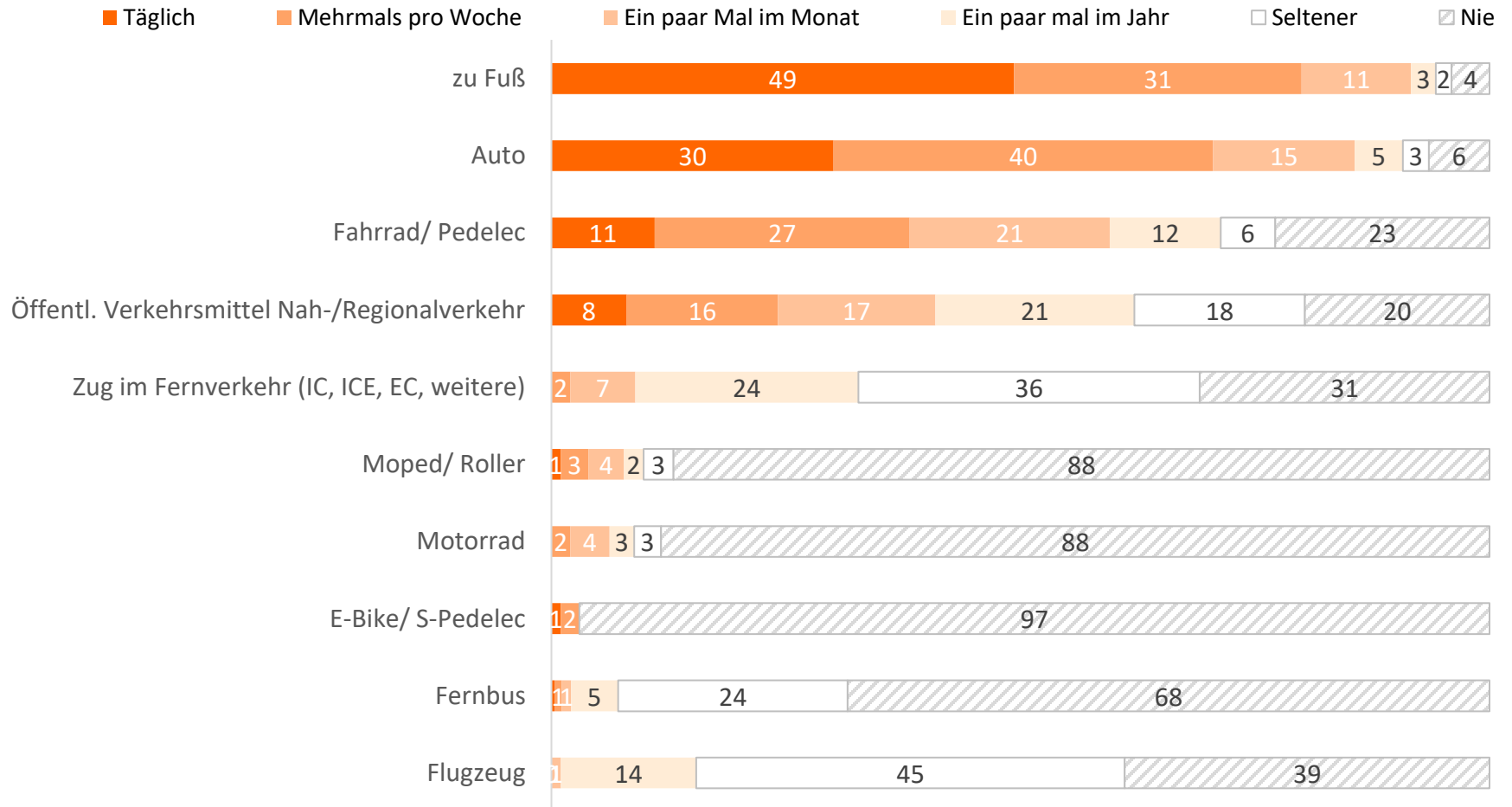
Angaben in Prozent

N=3.107; alle Befragte

# Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

## Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

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

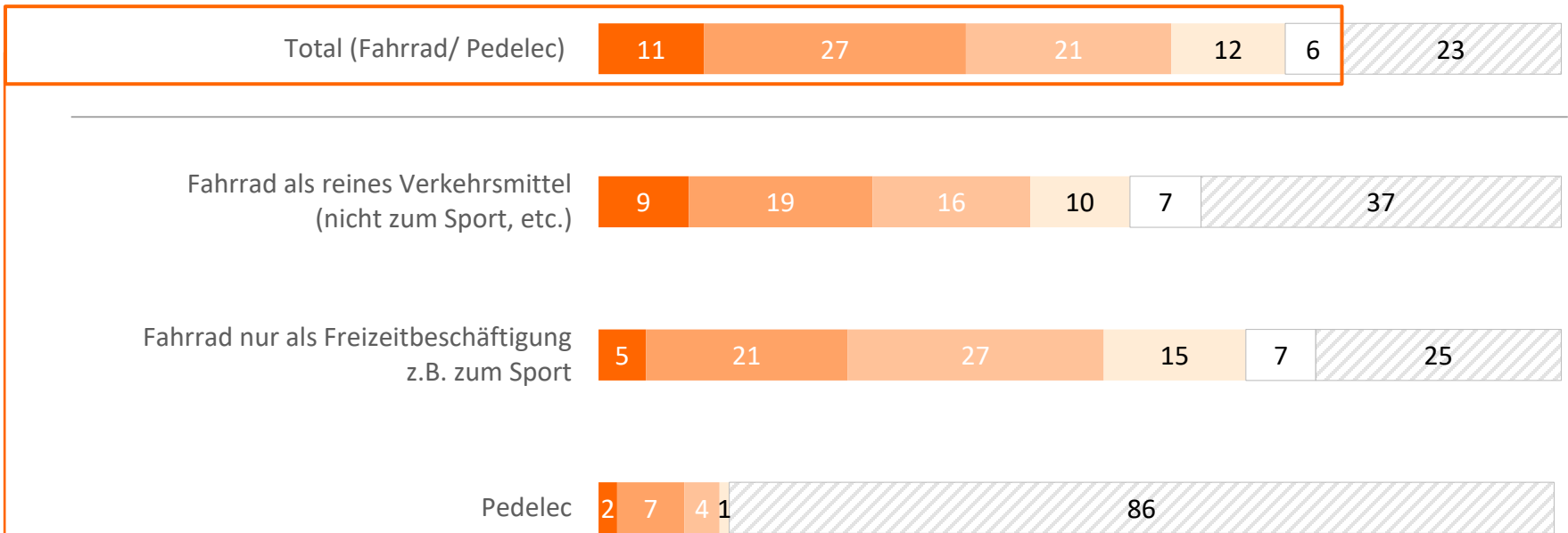


Angaben in Prozent

N=3.107; alle Befragte

# Art der Fahrrad-Nutzung

## Fahrrad/Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung



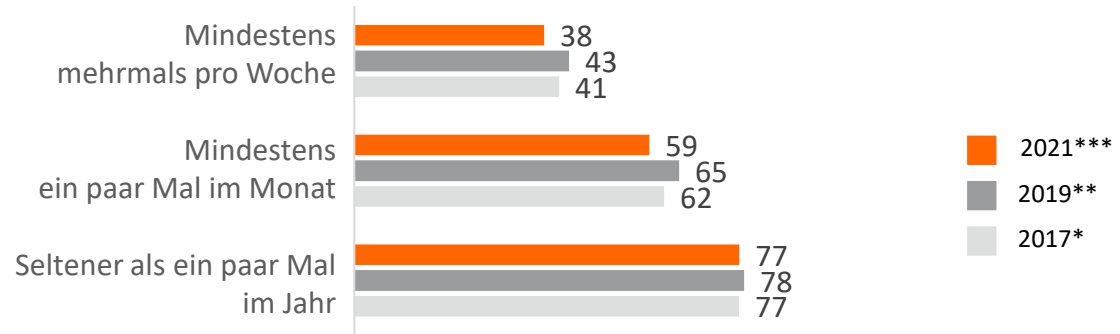
**77%** ... der Befragten fahren mindestens selten Fahrrad bzw. Pedelec. Diese sind im Folgenden mit **Radfahrende** gemeint.

# Art der Fahrrad-Nutzung – Verkehrsmittel vs. Freizeit

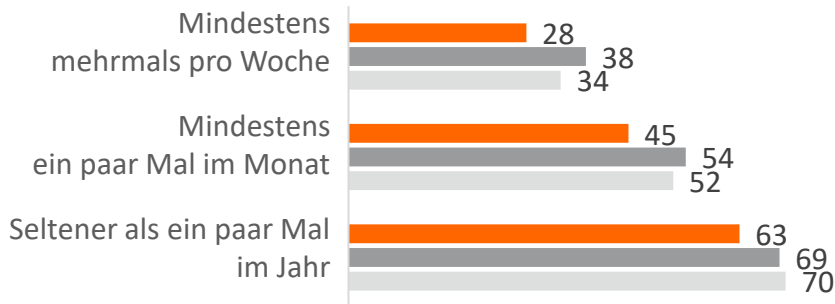
## Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017

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

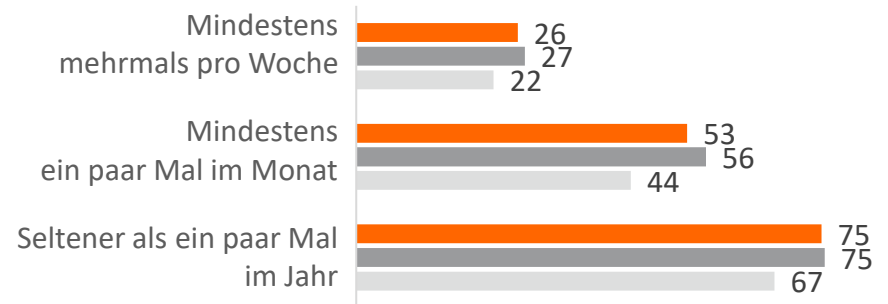
### Fahrrad (Verkehrsmittel/ Freizeitbeschäftigung)



### Fahrrad als reines Verkehrsmittel



### Fahrrad als Freizeitbeschäftigung



Angaben in Prozent

Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Befragungswellen wegen verfeinerter Stichprobenziehung. Schwankungsbreite max. 4 Prozentpunkte

\*\*\*N=3.107 Personen

\*\*N= 3.053 Personen

\*N= 3.156 Personen

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Regelmäßige Nutzer nach Alter

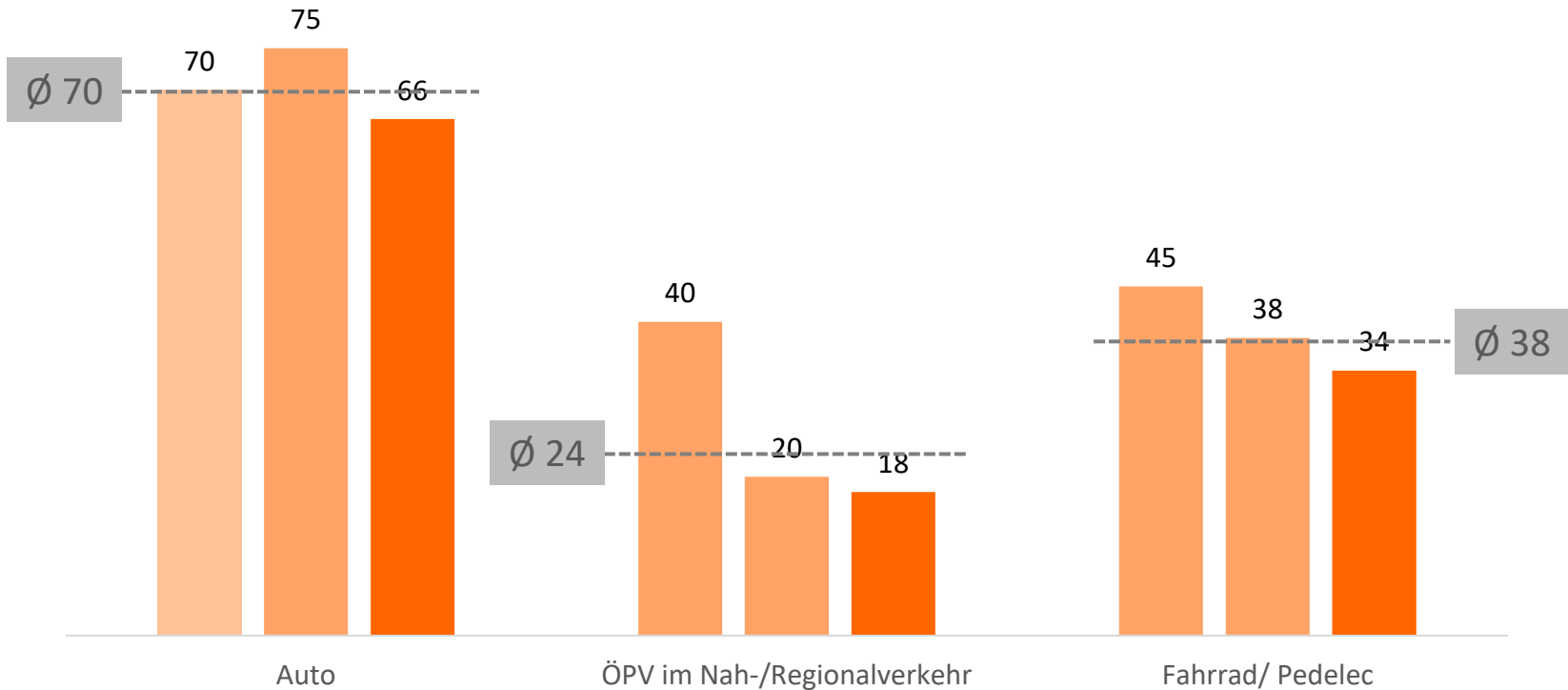
„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich/ Mehrmals pro Woche

Alter

14-29 Jahre

30-49 Jahre

50-69 Jahre



Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Regelmäßige Nutzer nach Ortsgröße

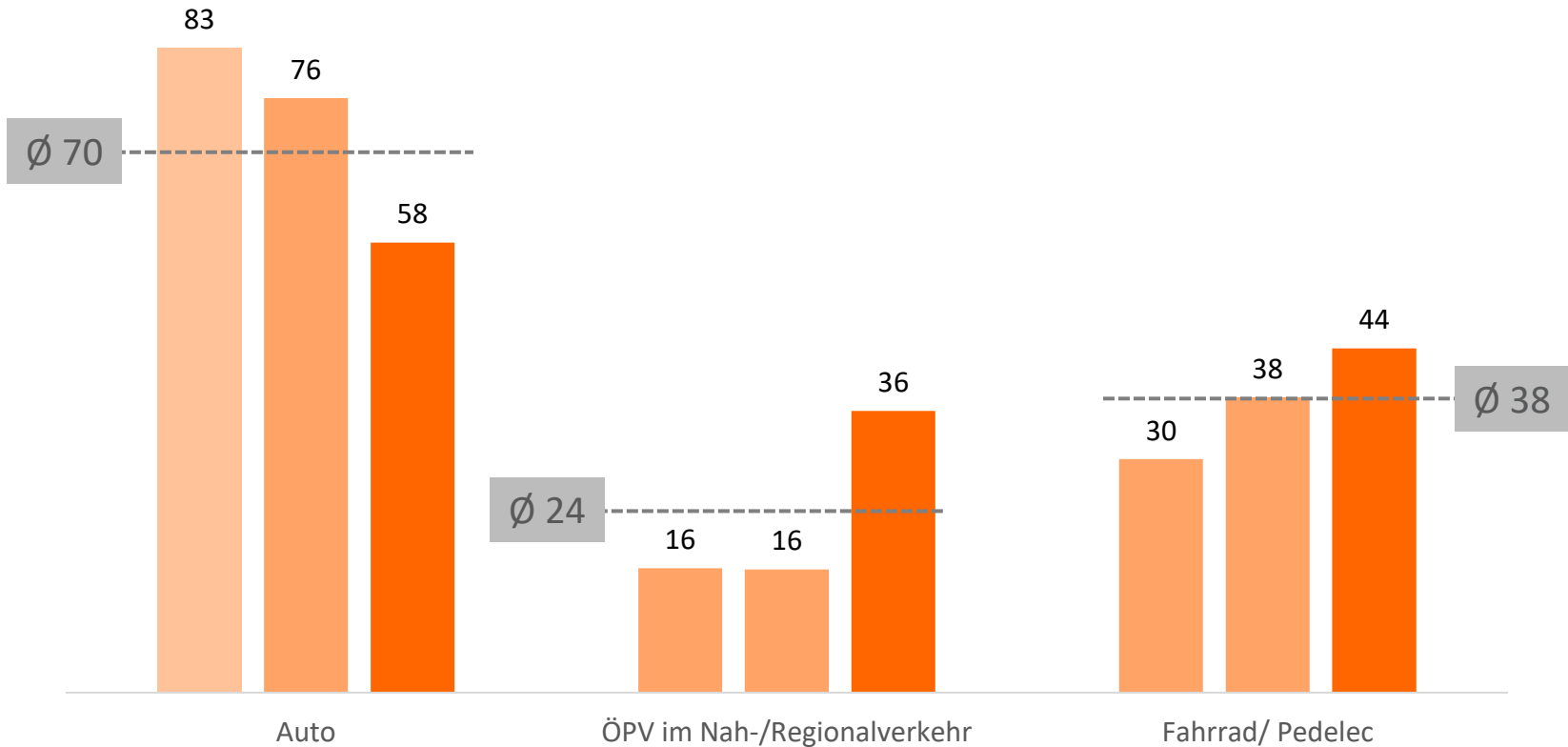
„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich/ Mehrmals pro Woche

Ortsgröße

■ Kleinstädte/ Land

■ Mittelstädte

■ Großstädte



Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 3.107; alle Befragte

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Regelmäßige Nutzer nach formalem Bildungsniveau

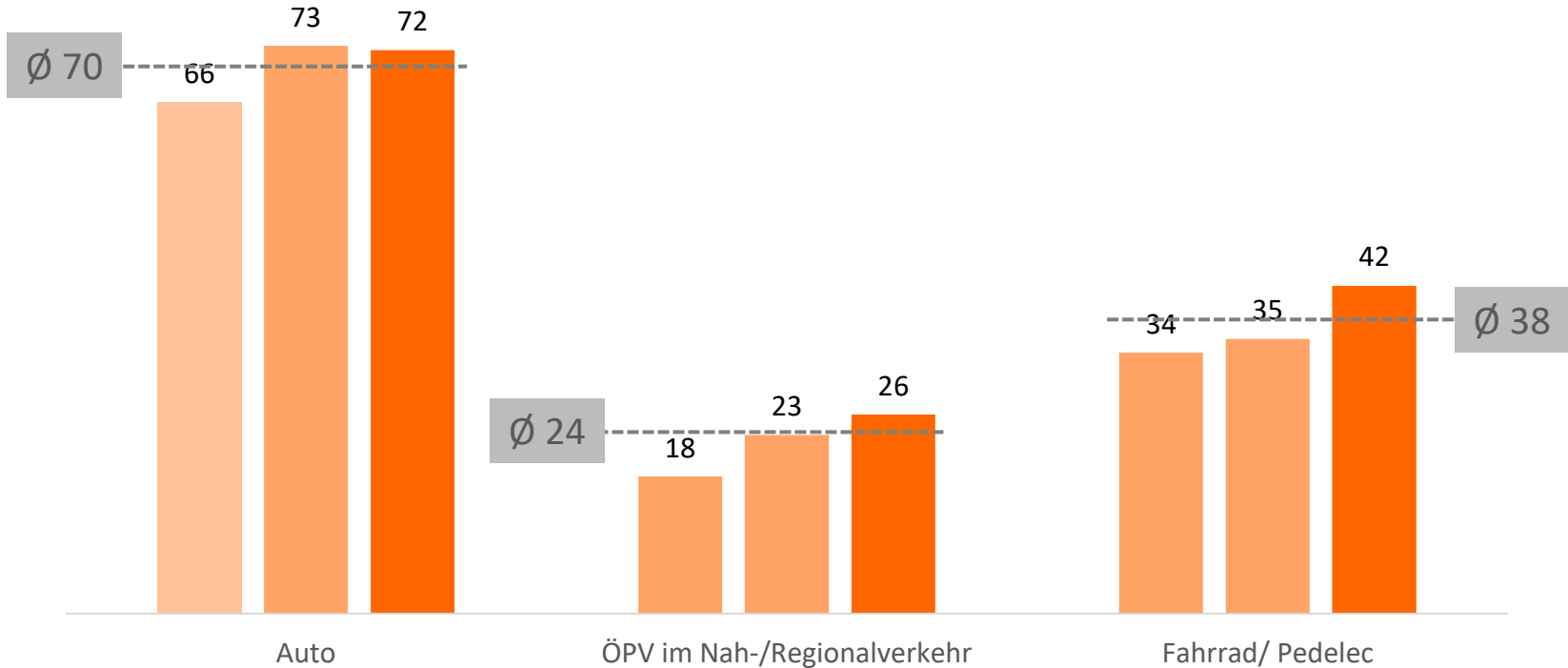
„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich/ Mehrmals pro Woche

### Formale Bildung

■ Niedrig  
(kein Abschluss, Haupt-/  
Volksschulabschluss)

■ Mittel  
(Realschulabschluss)

■ Hoch  
(Abitur, (Fach-) Hochschulabschluss)



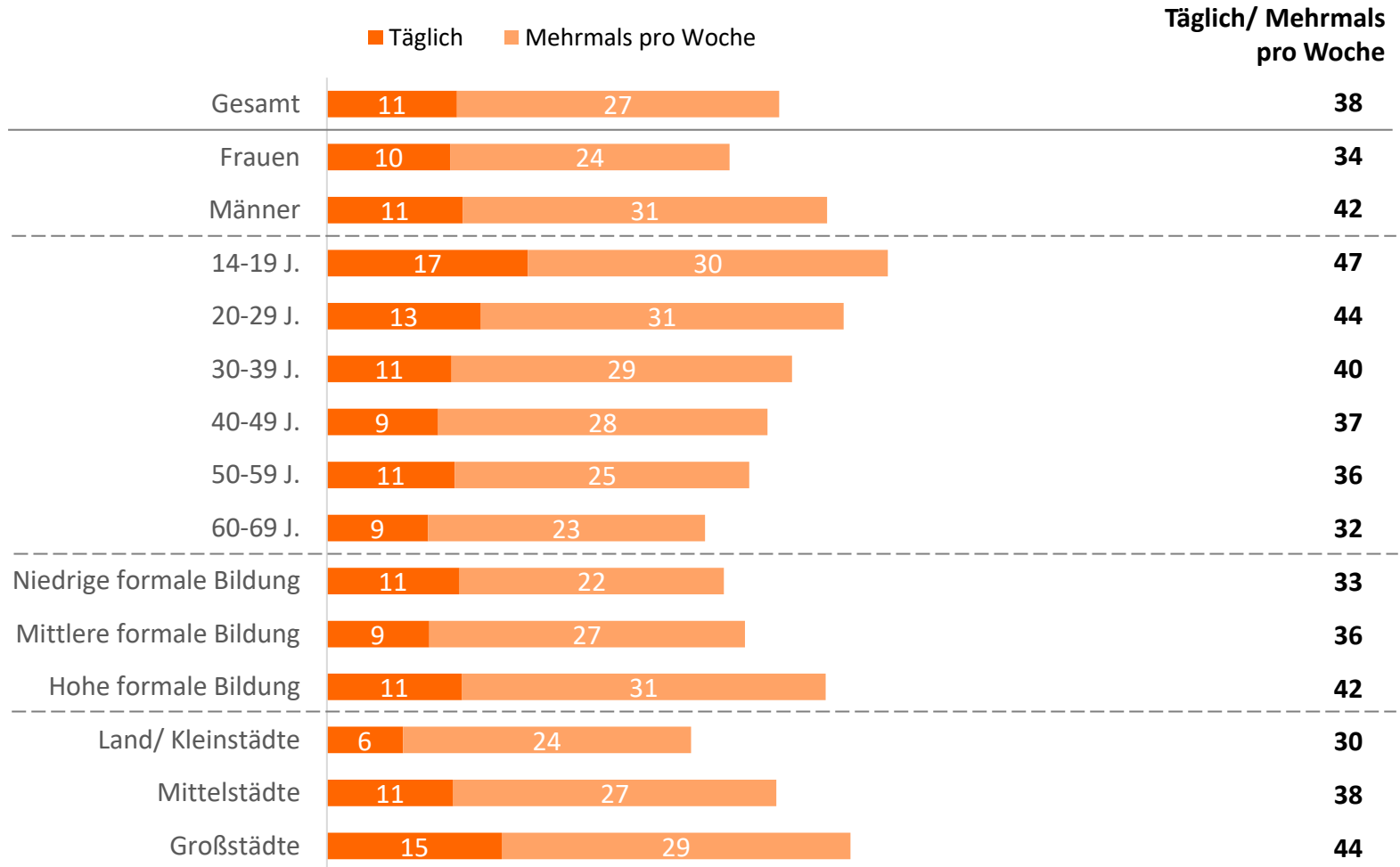
Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Fahrrad/ Pedelec

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



Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

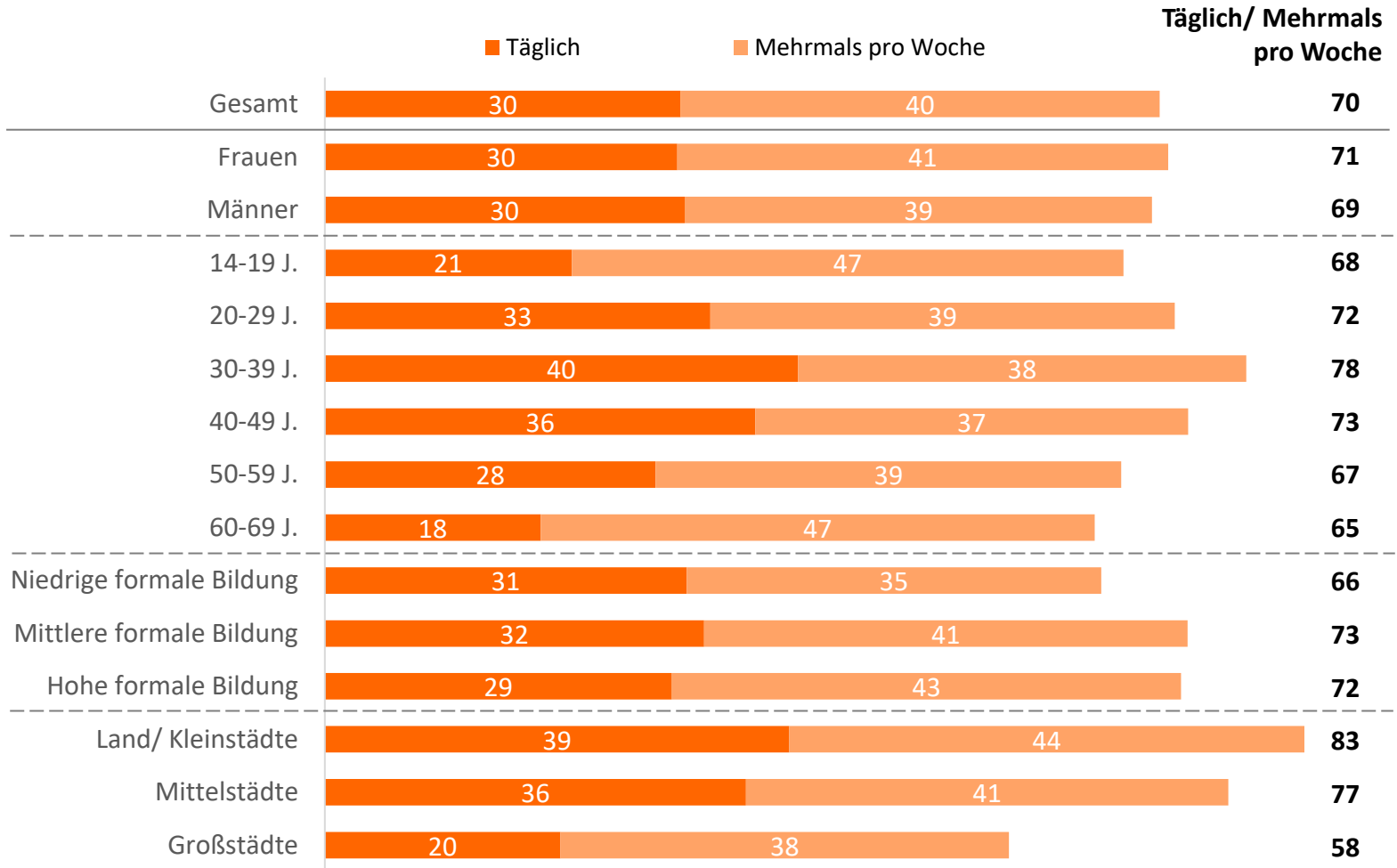
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW



# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Auto

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



Angaben in Prozent

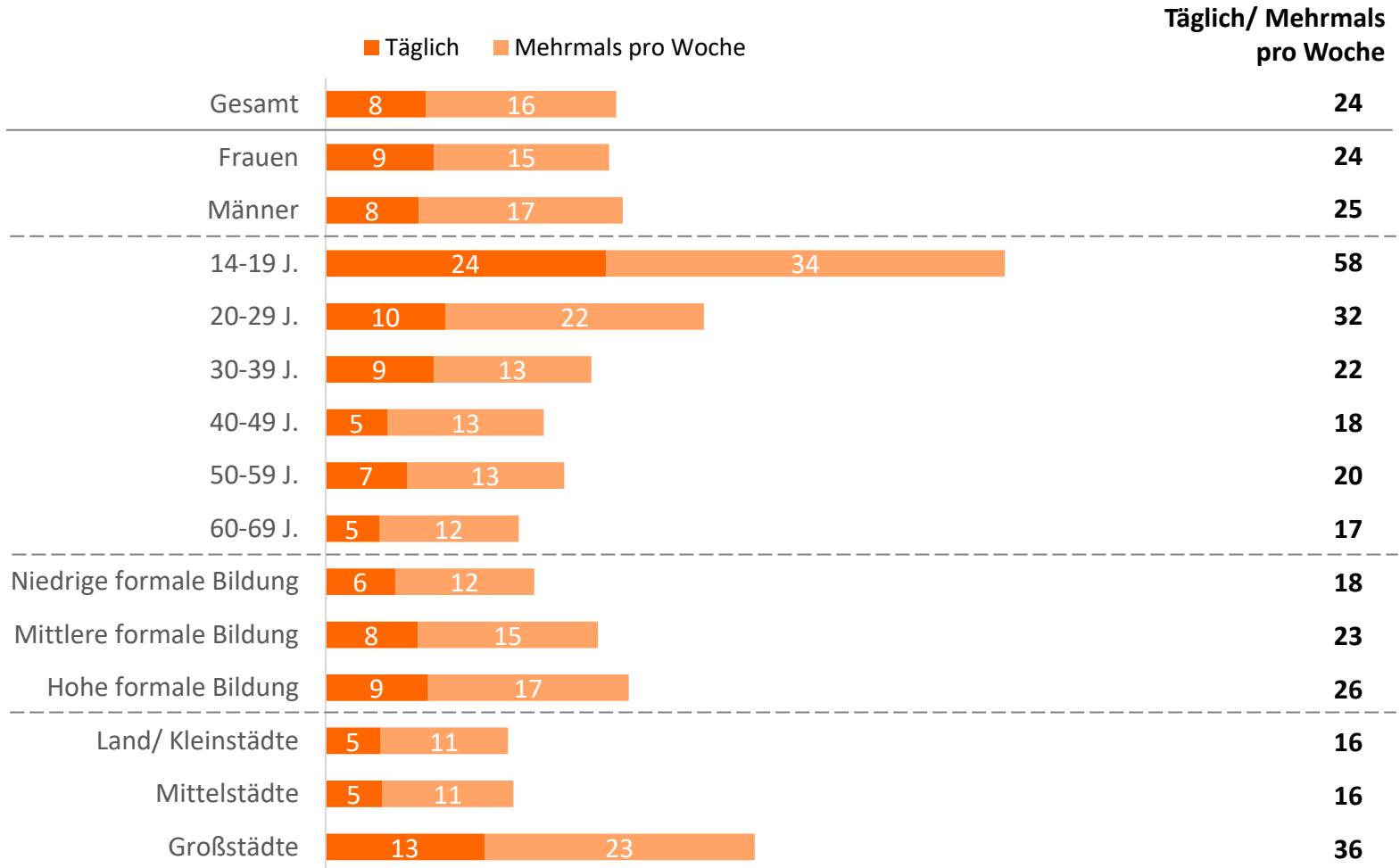
N= 3.107; alle Befragte

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## ÖPV im Nah- und Regionalverkehr

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

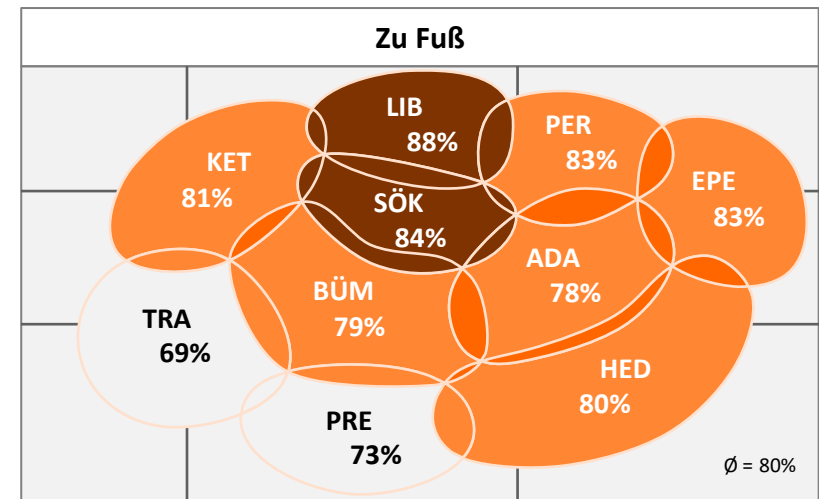
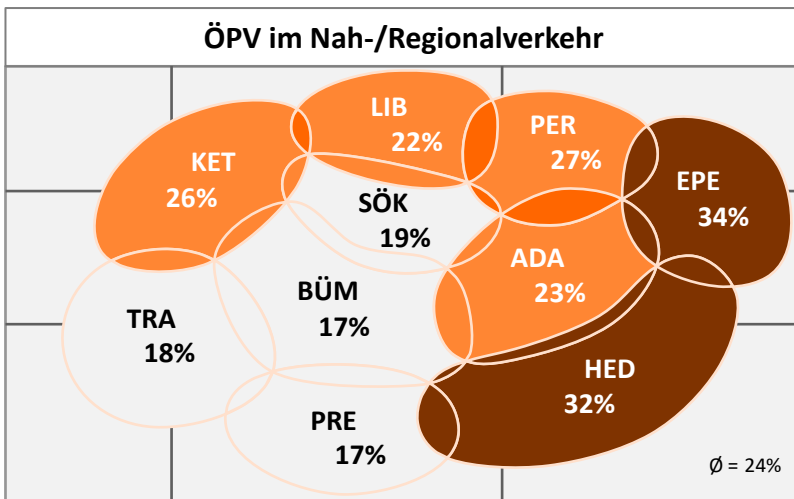
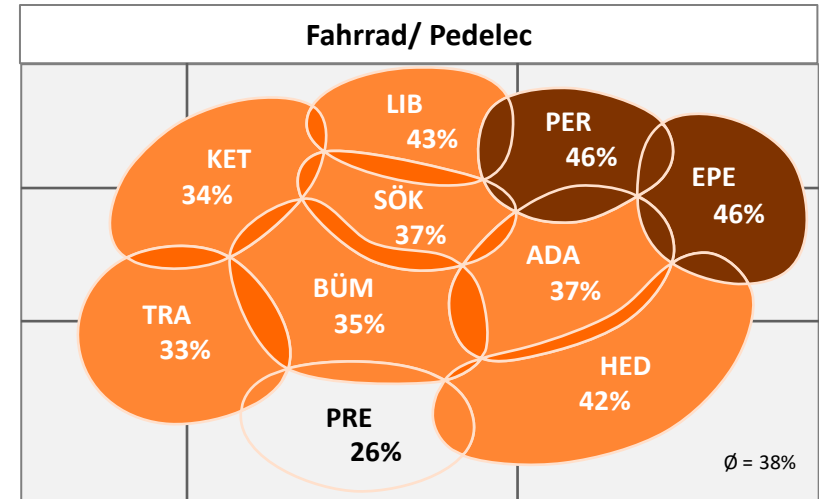
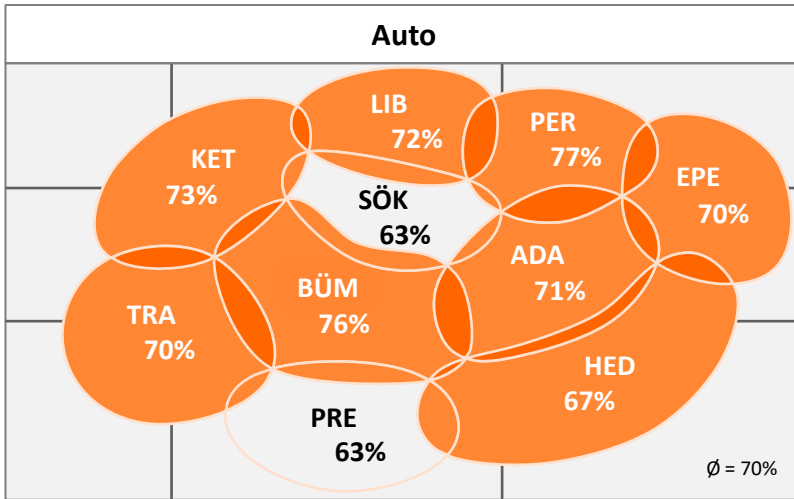


Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

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

## Nach Sinus-Milieus

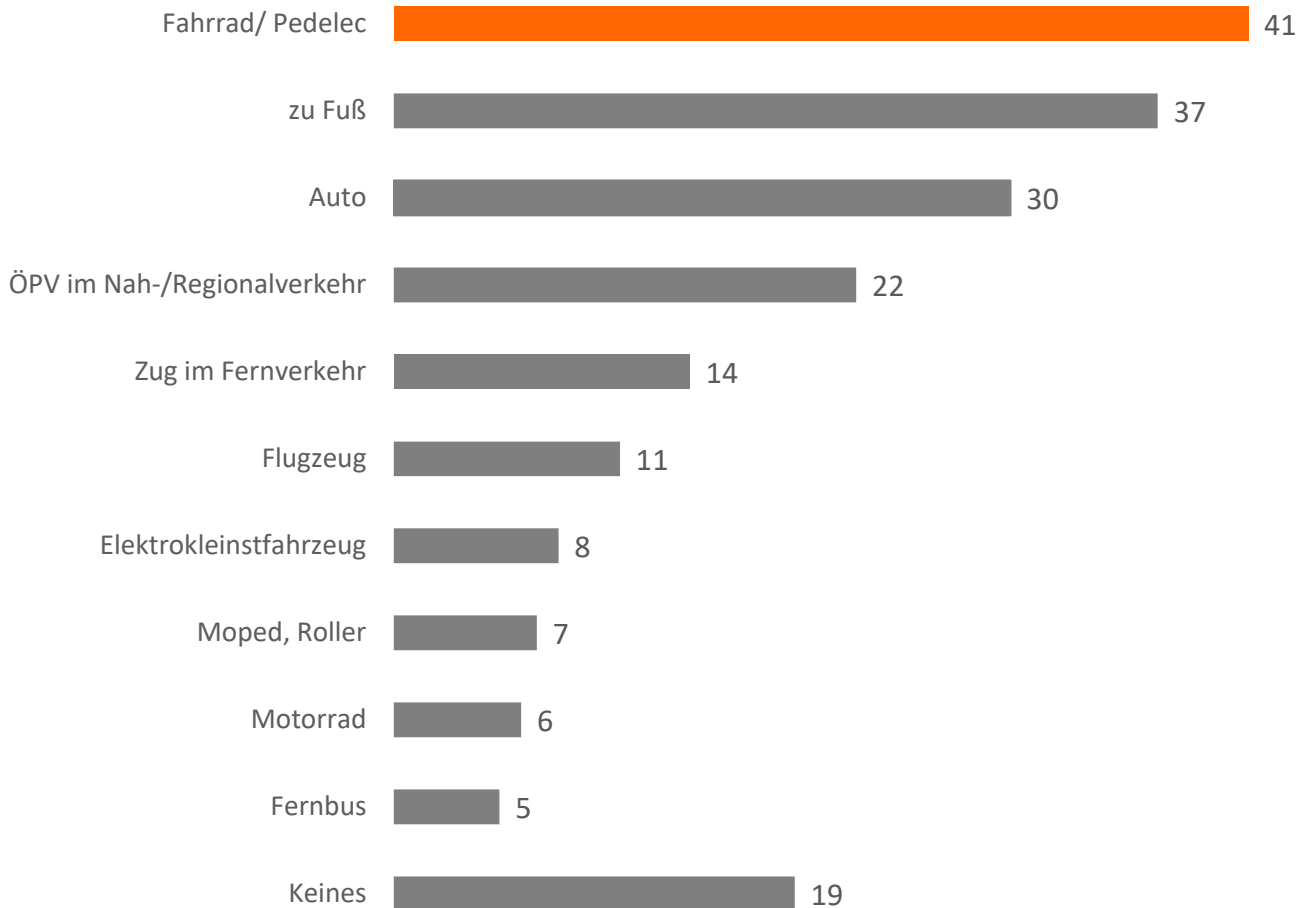


= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

N= 3.107; alle Befragte

# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

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



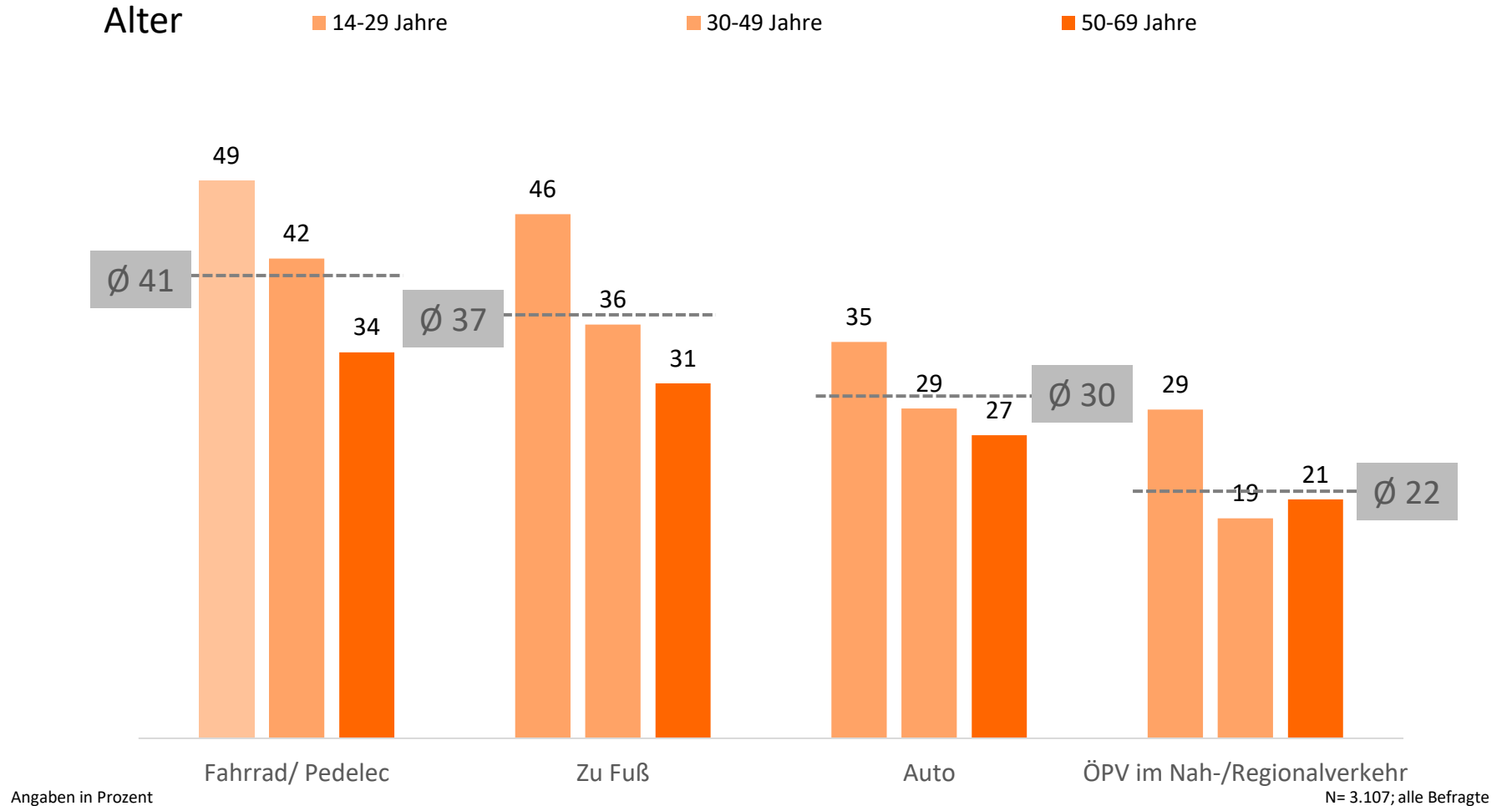
Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

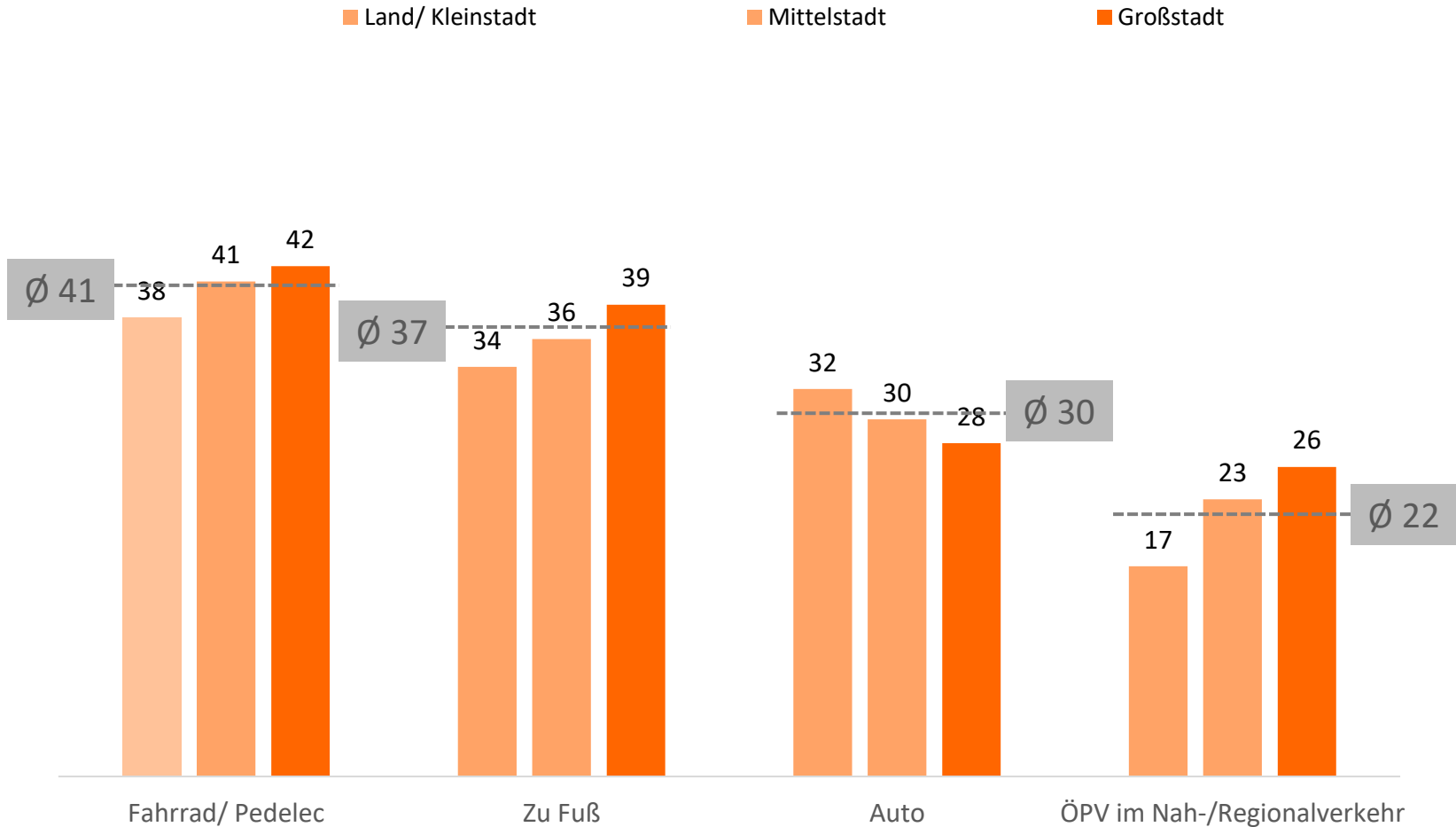
## Nach Alter

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



# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung Nach Ortsgröße

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



Angaben in Prozent

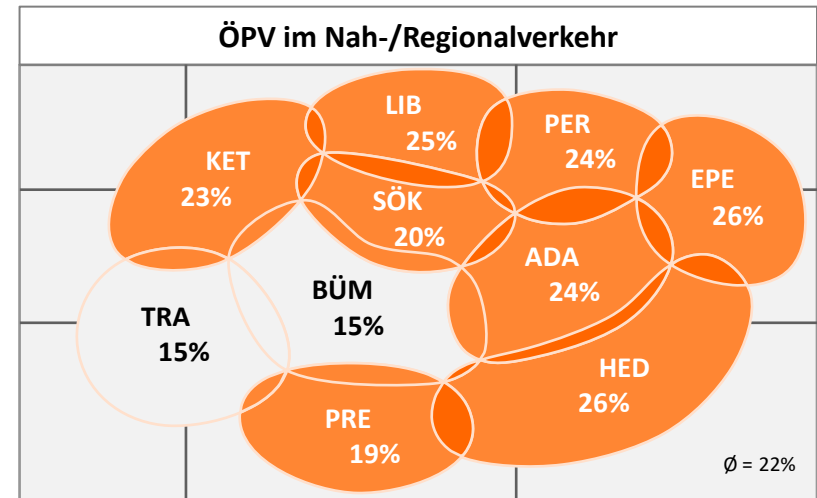
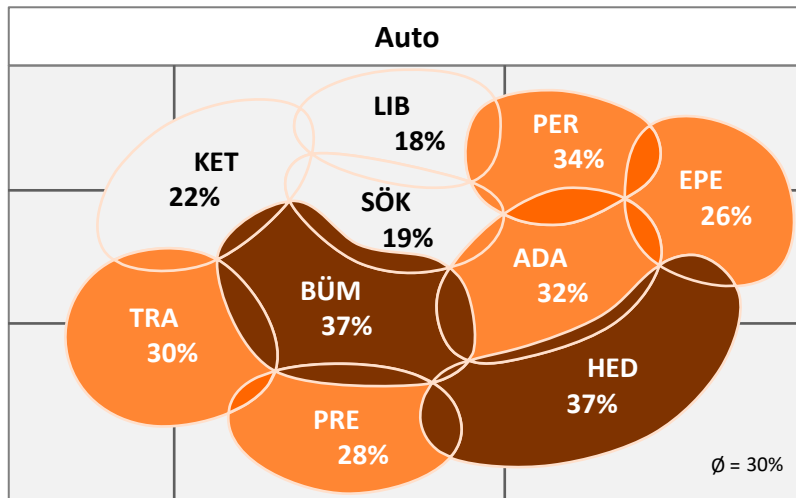
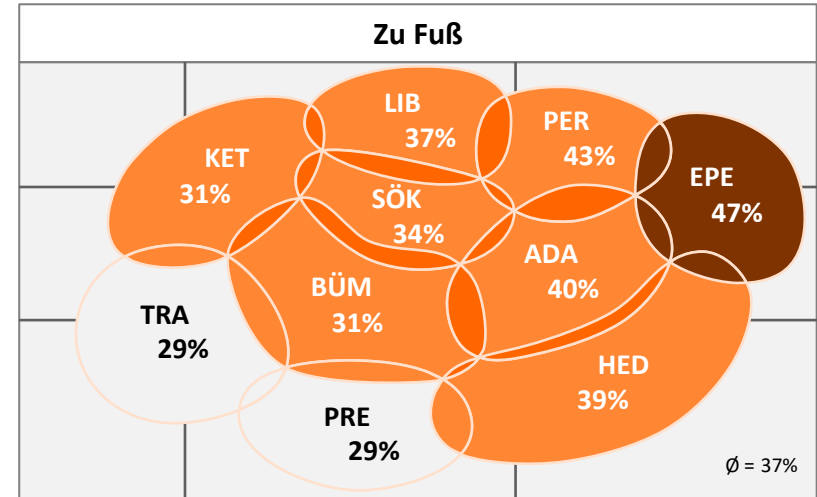
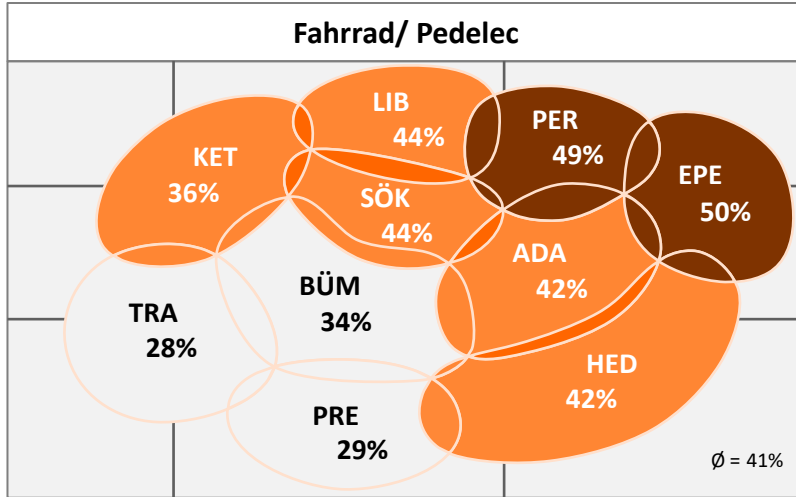
N= 3.107; alle Befragte

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

## Nach Sinus-Milieus

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



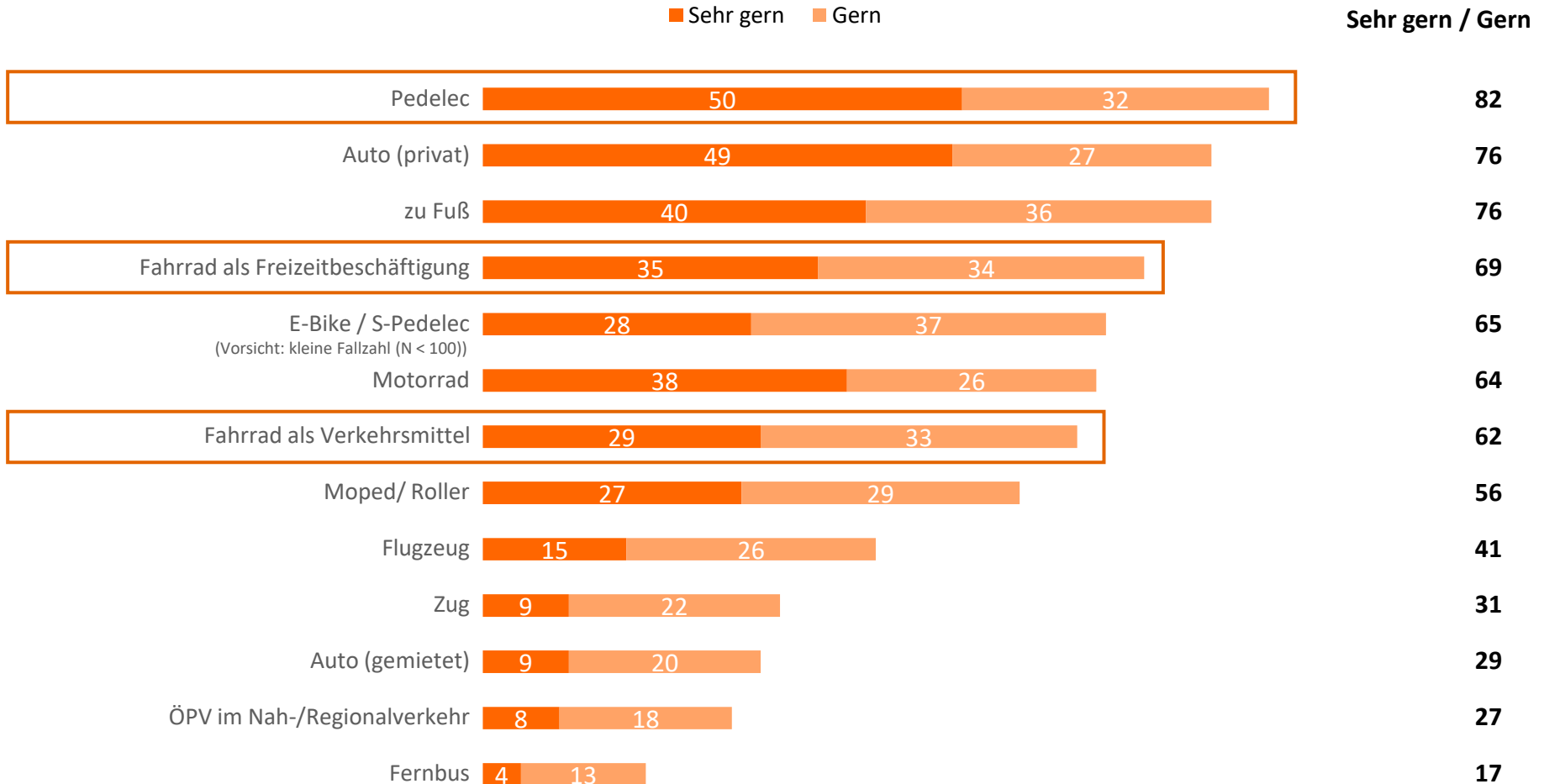
Angaben in Prozent

= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

N= 3.1.07; alle Befragte

# Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

„Wie gerne nutzen Sie ...?“



Angaben in Prozent

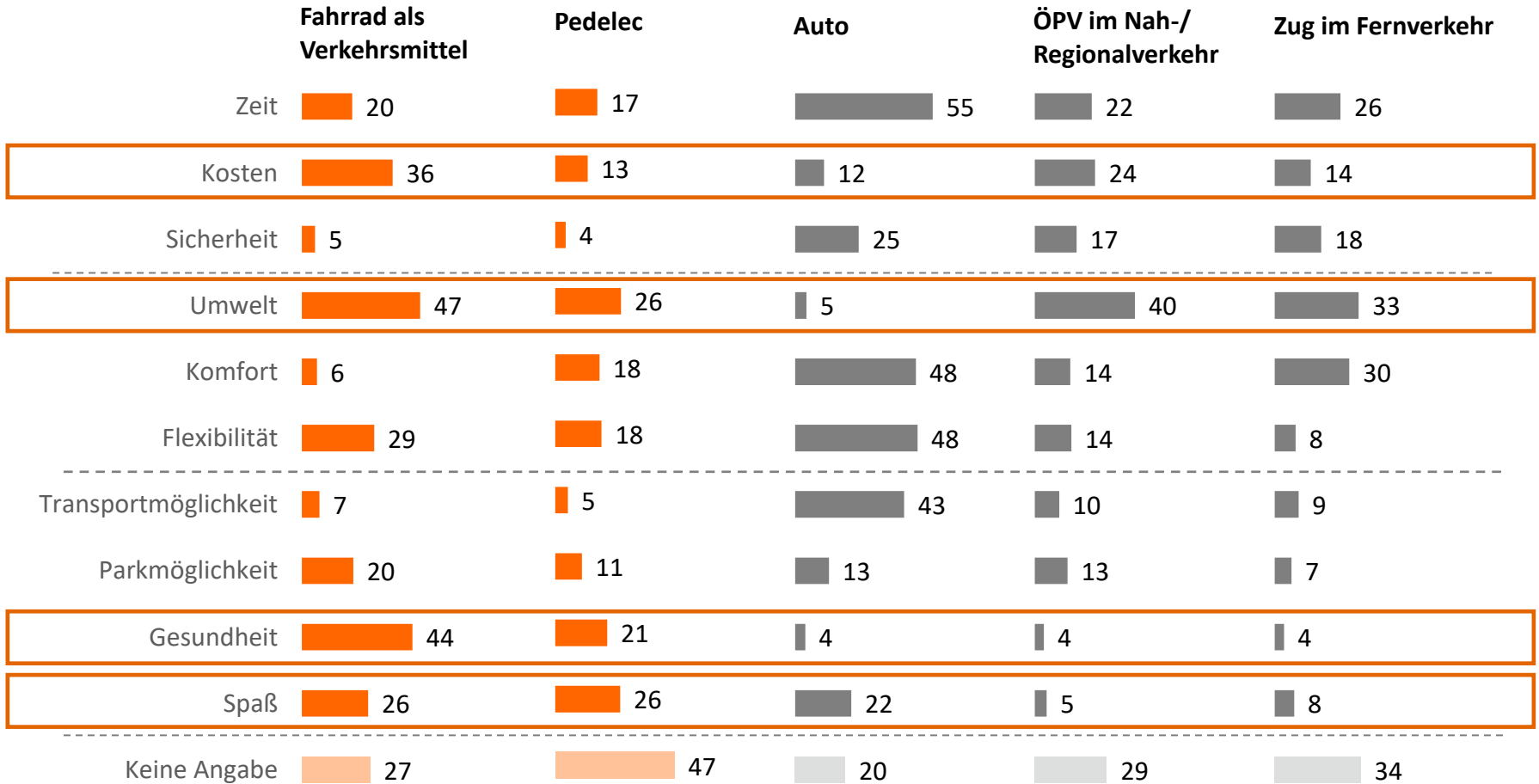
N= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel



# 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)



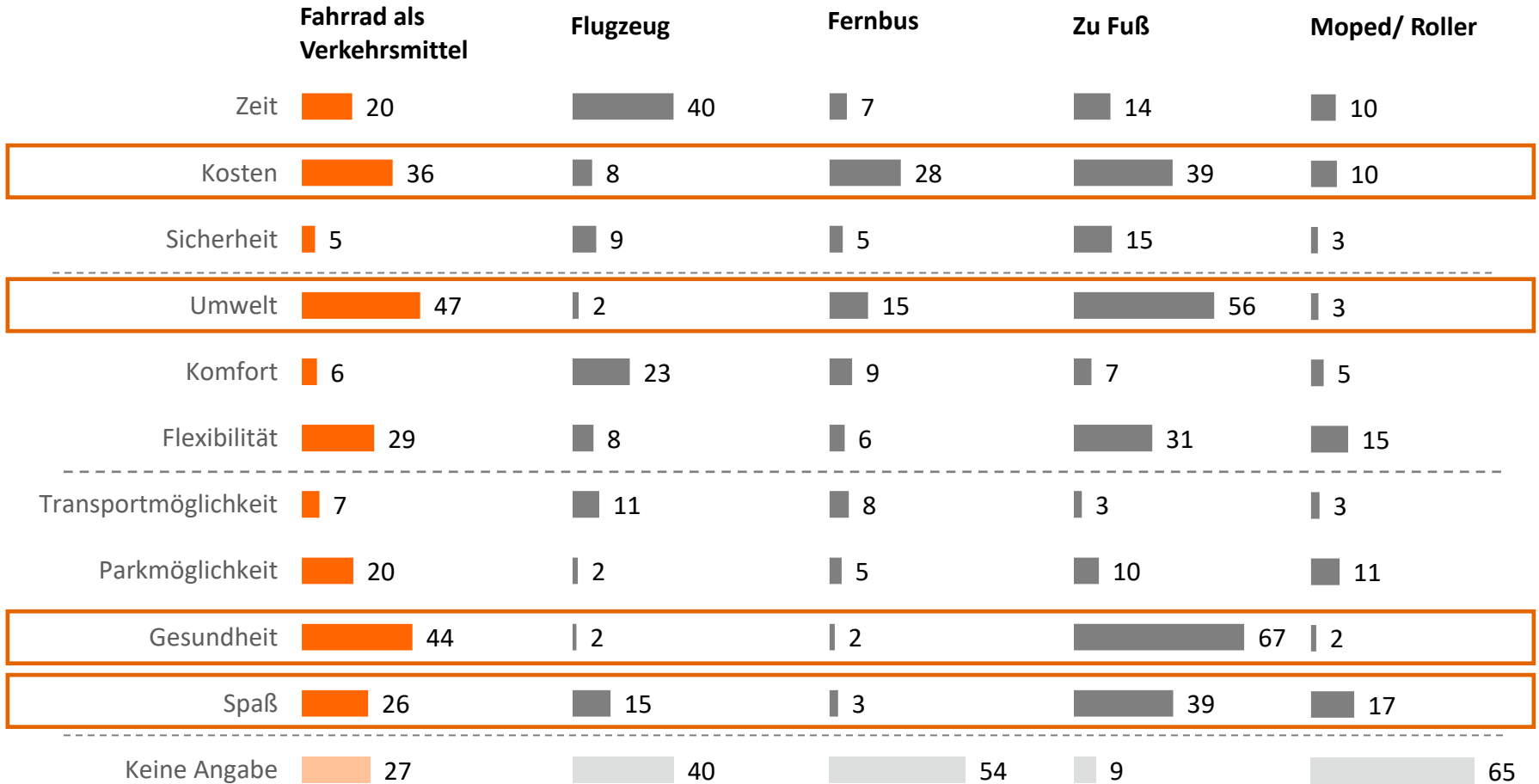
Angaben in Prozent

N= 3.107; 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= 3.107; alle Befragte

04

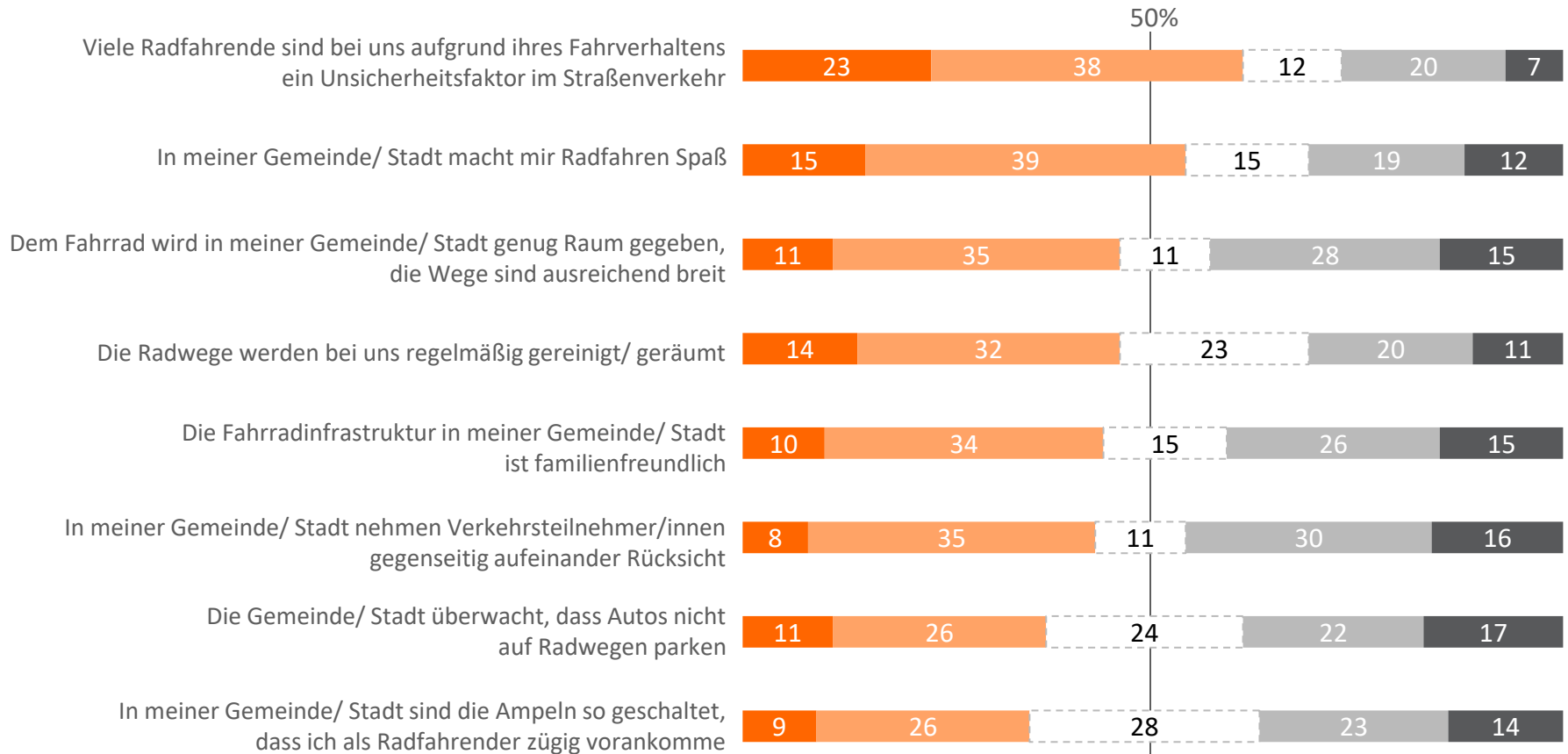
# Sicherheit

Radverkehrssituation in der Gemeinde, subjektive Sicherheit, Miteinander im Straßenverkehr, Helmnutzung

# Aussagen zur Radverkehrssituation in der Gemeinde / Stadt

„Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Sie zutreffen.“

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

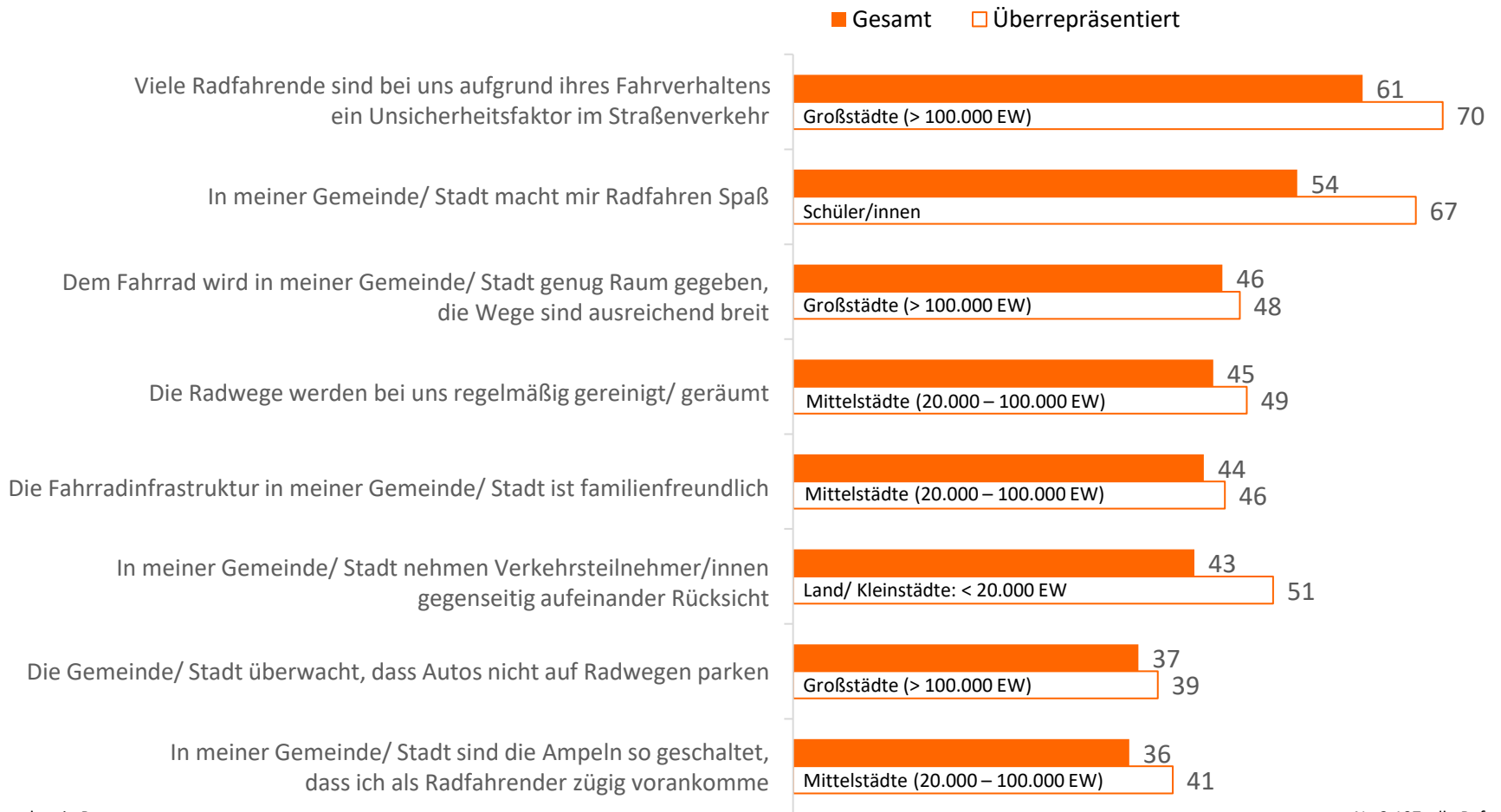


Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Aussagen zur Radverkehrssituation in der Gemeinde/ Stadt

„Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Sie zutreffen.“ - **Stimme voll und ganz zu/ Stimme teilweise zu**



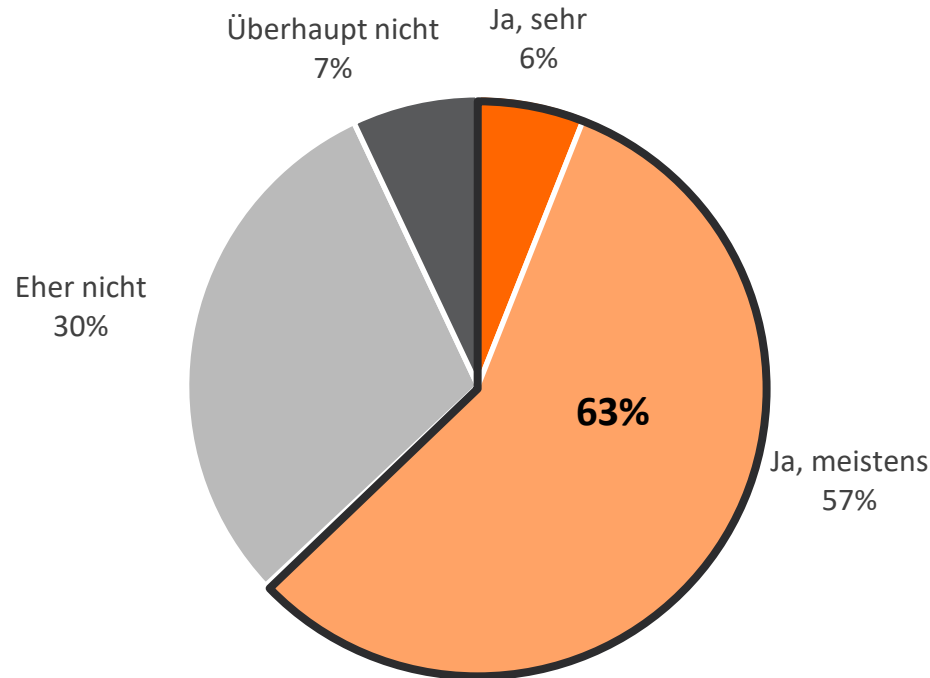
Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

## Subjektives Sicherheitsgefühl

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

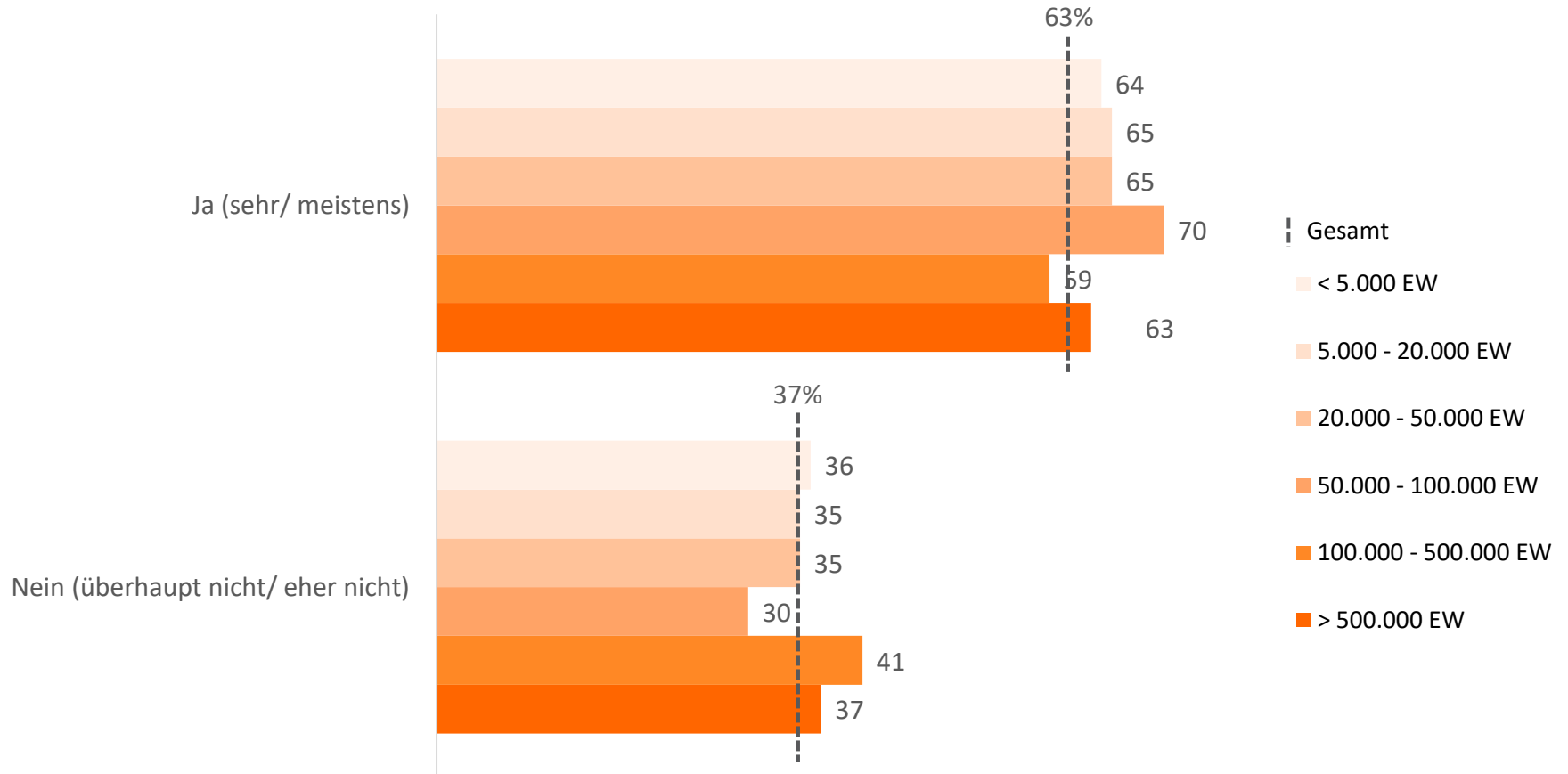


N= 2.397; Radfahrende

# Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

## Nach Ortsgrößenklassen

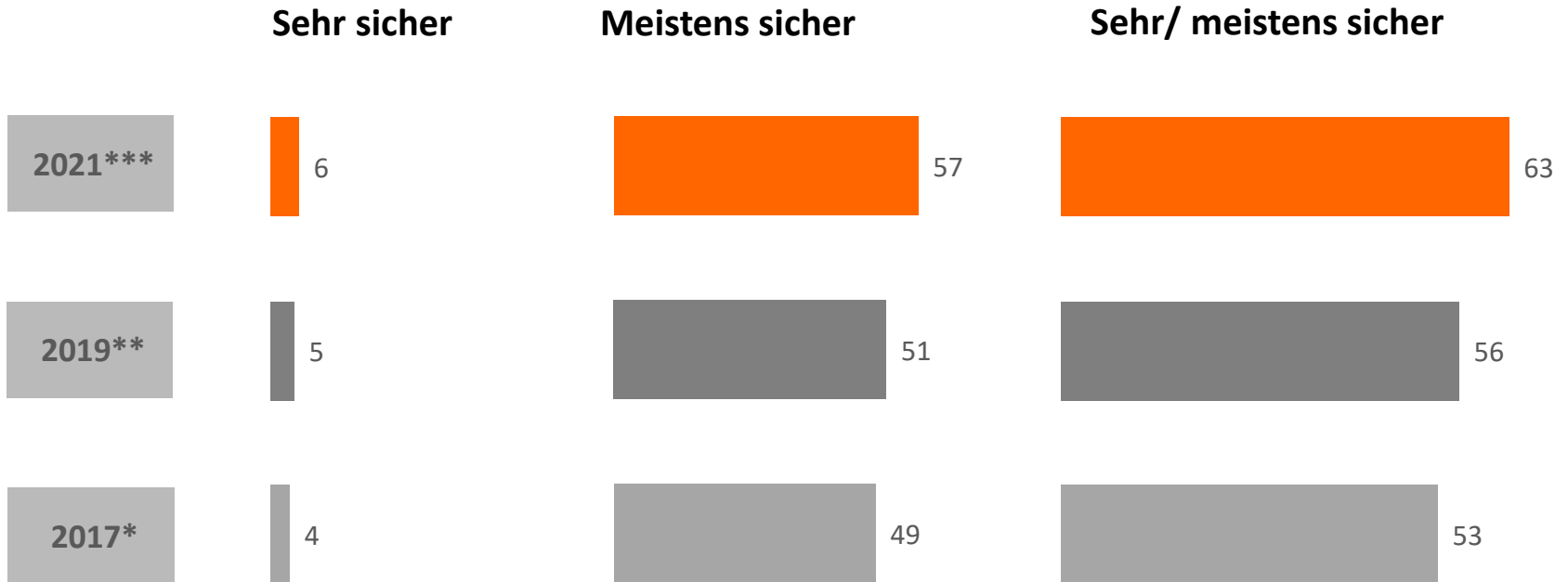
„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



# Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

## Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017

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



Angaben in Prozent

\*\*\*N=2.397 Radfahrende

\*\*N=2.376 Radfahrende

\*N= 2.440 Radfahrende

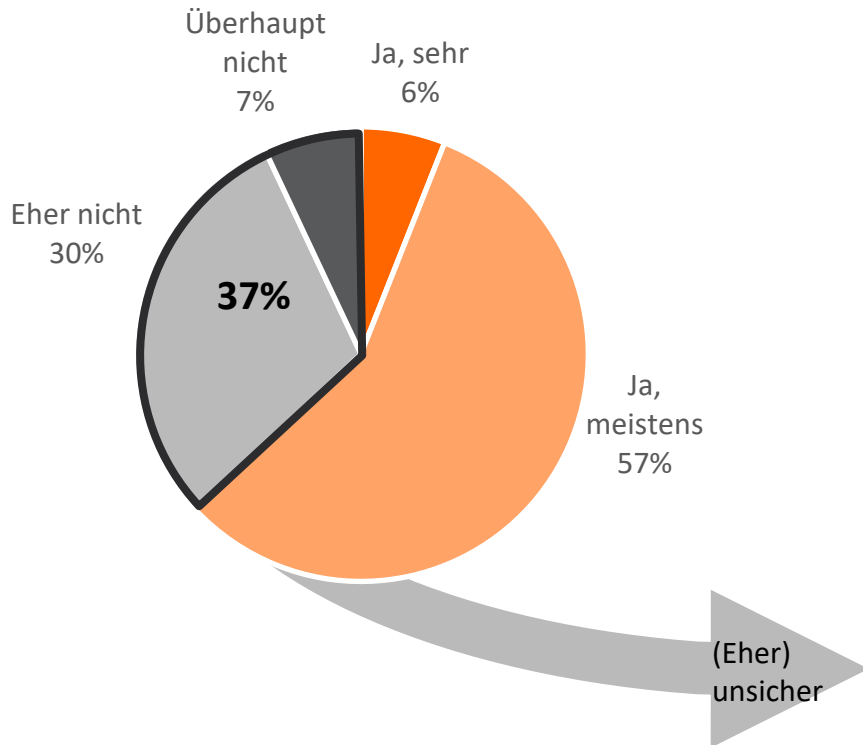


# Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

## Nach Soziodemografie

### Subjektives Sicherheitsgefühl

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



### Getrennt nach Geschlecht und Alter

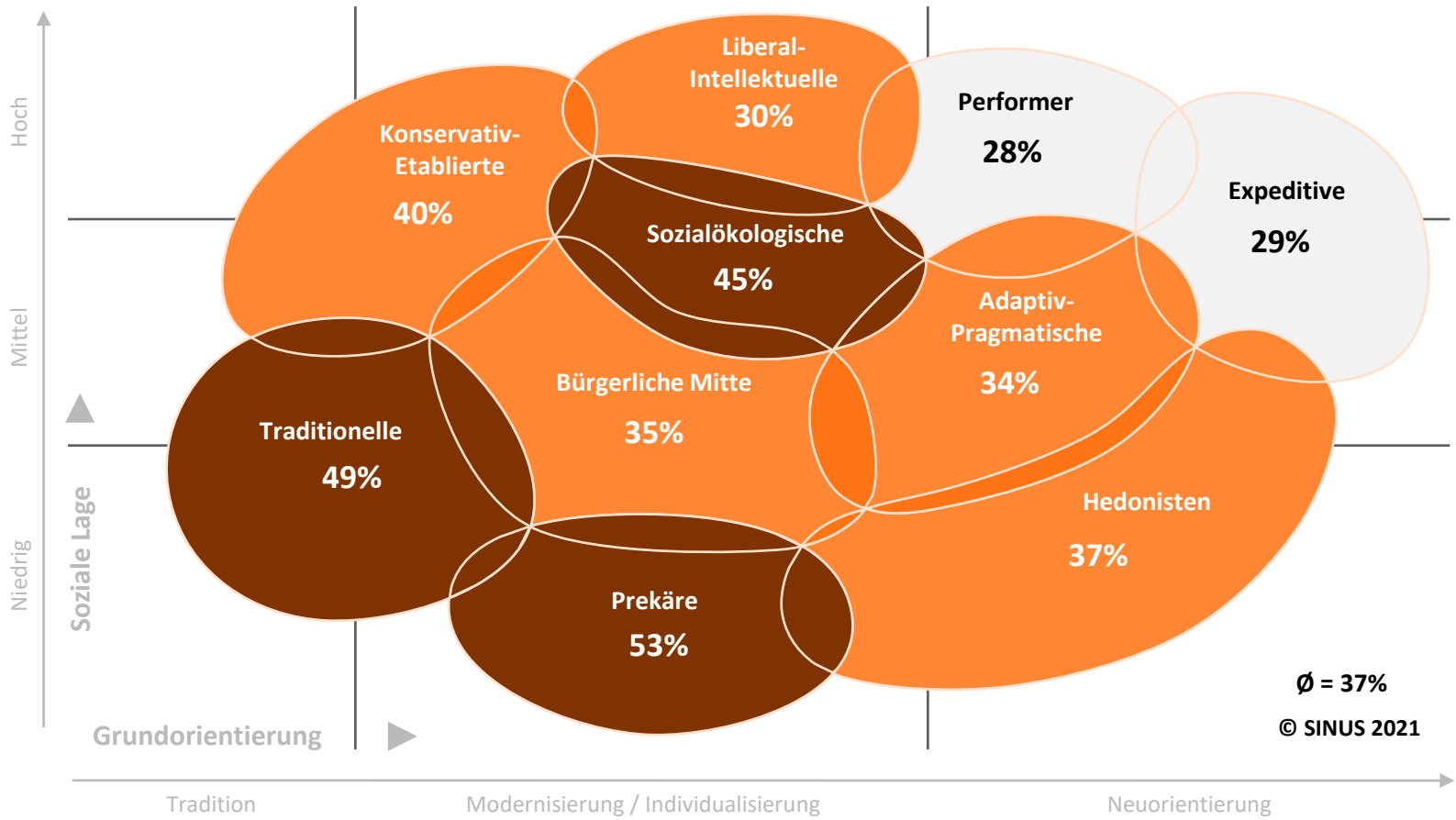


Angaben in Prozent  
N= 2.397; Radfahrende

# Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

## Nach Sinus-Milieus

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



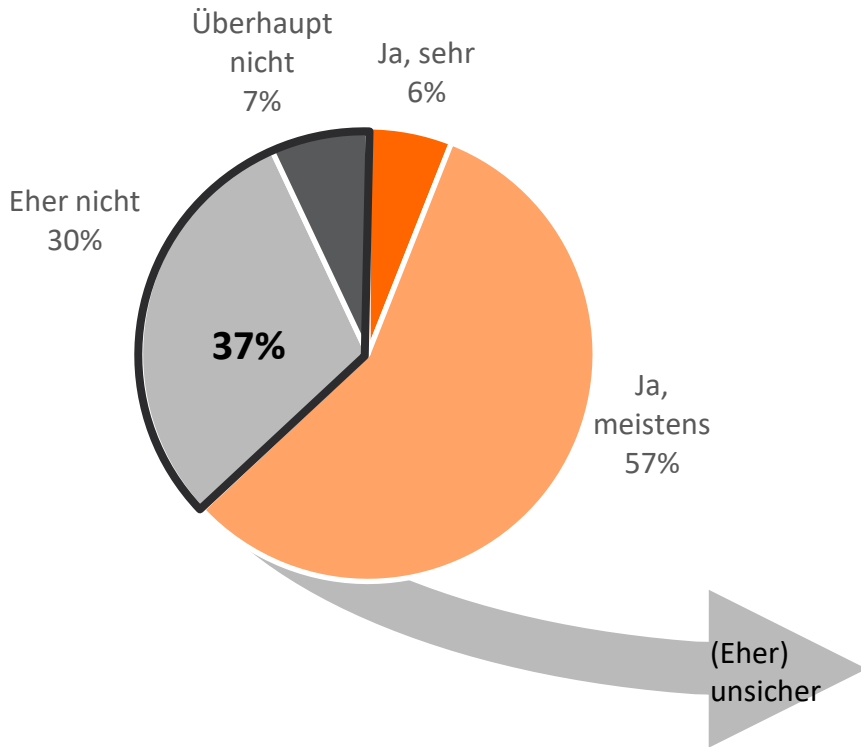
= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

N= 2.391; Radfahrende

# Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

## Subjektives Sicherheitsgefühl

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



N= 2.397; Radfahrende

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



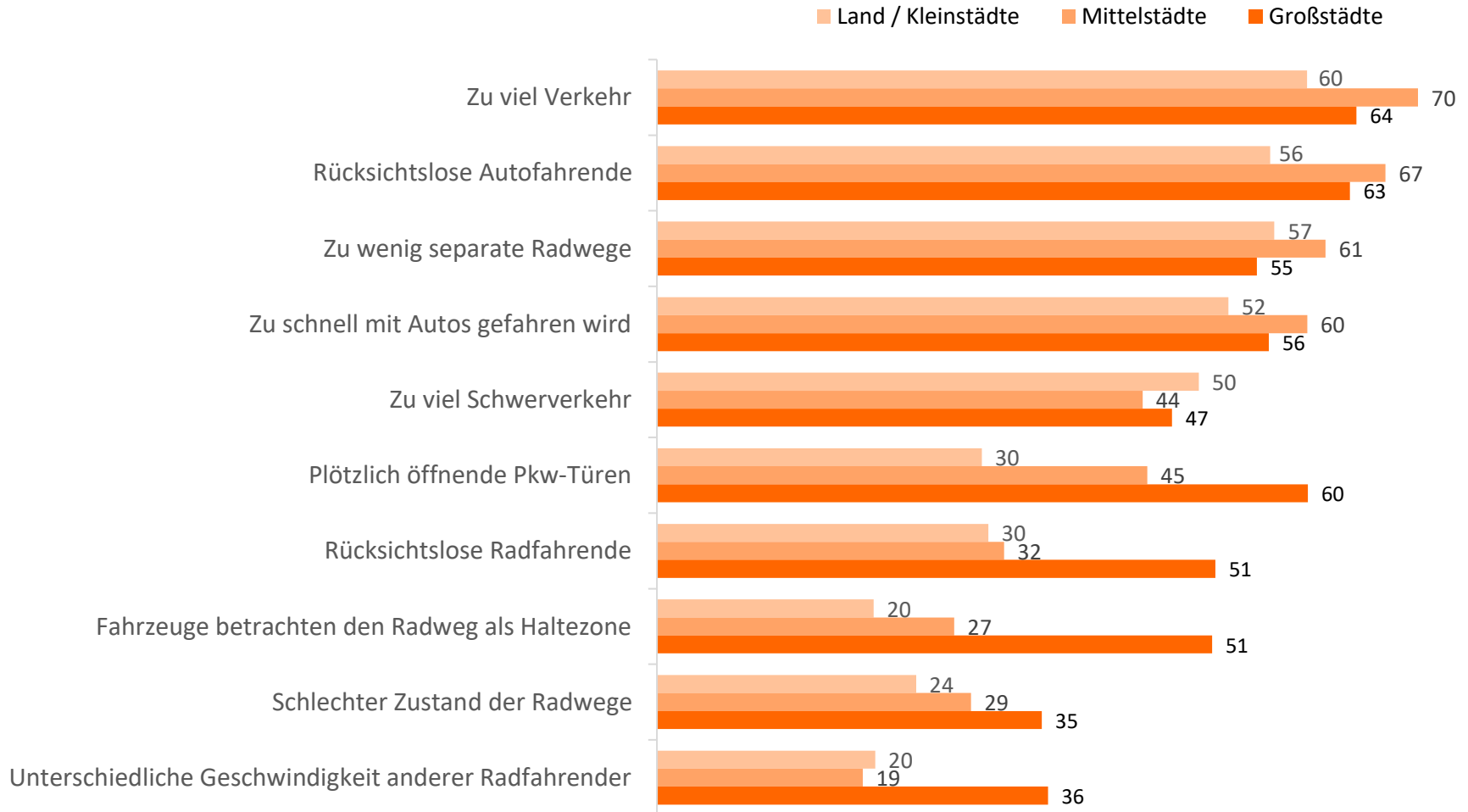
Angaben in Prozent

N= 875; Personen, die sich im Straßenverkehr eher nicht/ überhaupt nicht sicher fühlen

# Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

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

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



Angaben in Prozent

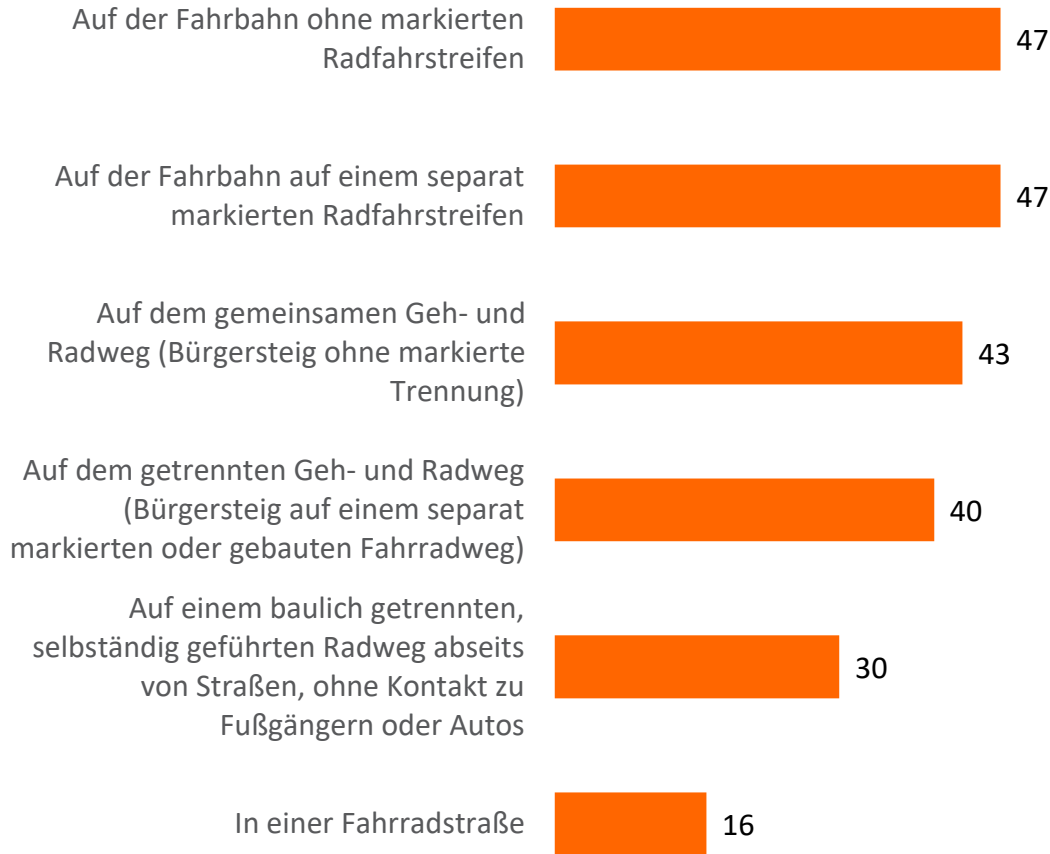
N= 875; Personen die sich im Straßenverkehr eher bzw. überhaupt nicht sicher fühlen

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

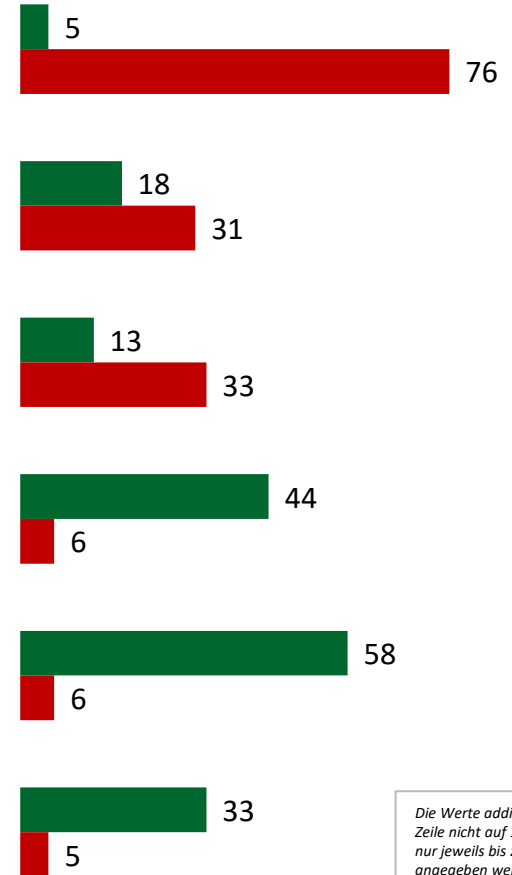
# Genutzte Wegarten

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

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



„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.

Angaben in Prozent

■ genutzte Wege

■ fühle mich sicher

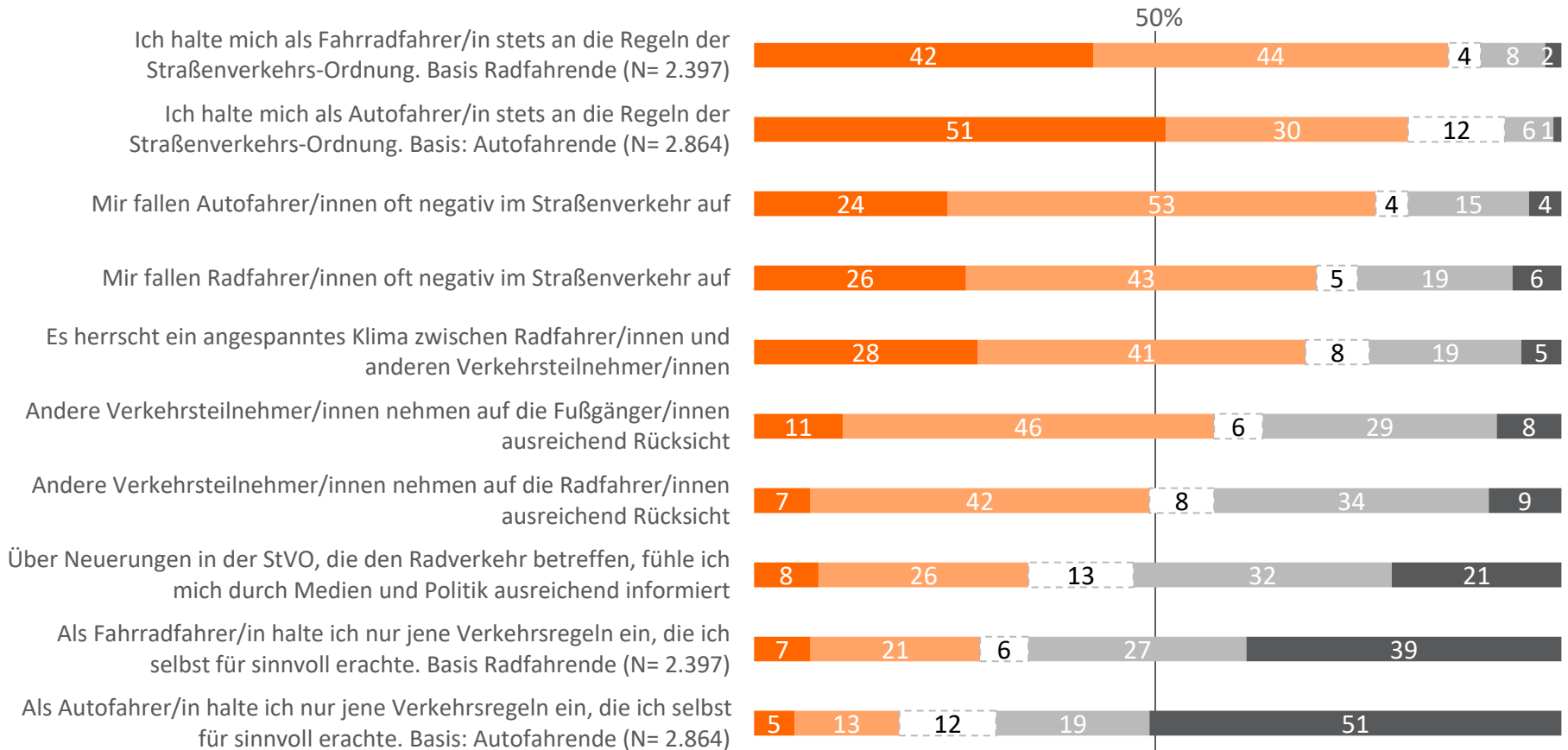
■ fühle mich unsicher

N = 2.397 Radfahrende

# 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



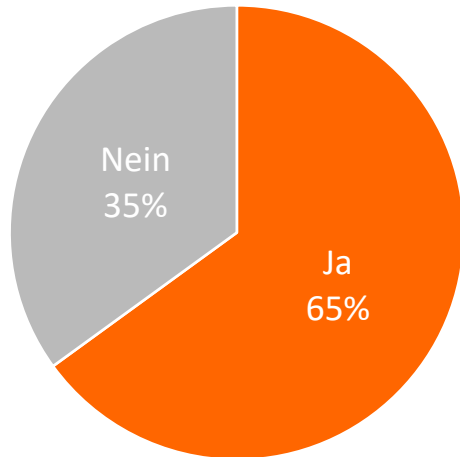
Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Fahradhelmbesitz und -Nutzung

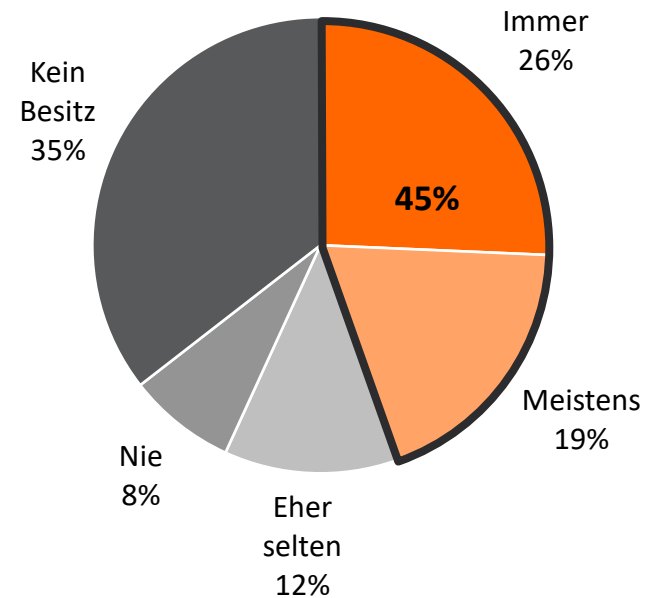
## Besitz

„Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm?“



## Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“

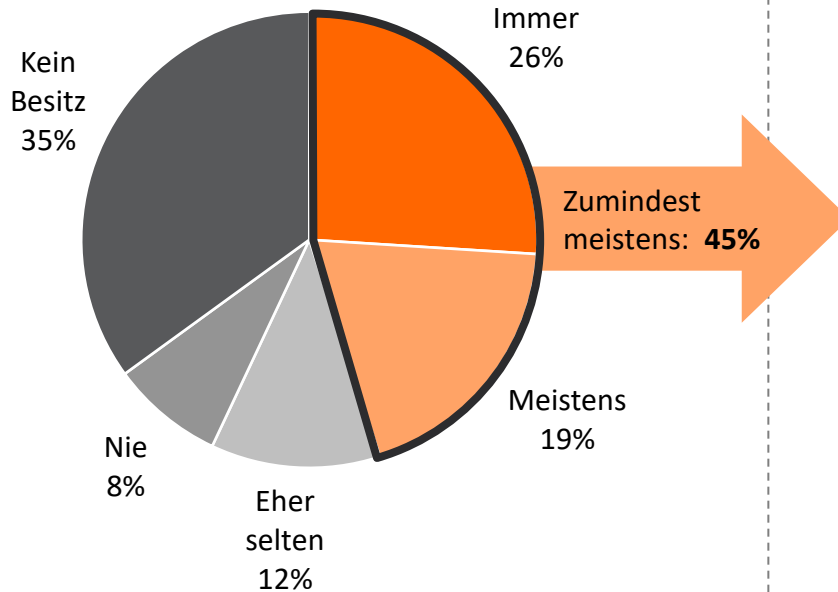


# Fahradhelmbesitz und -Nutzung

## Nach Soziodemographie

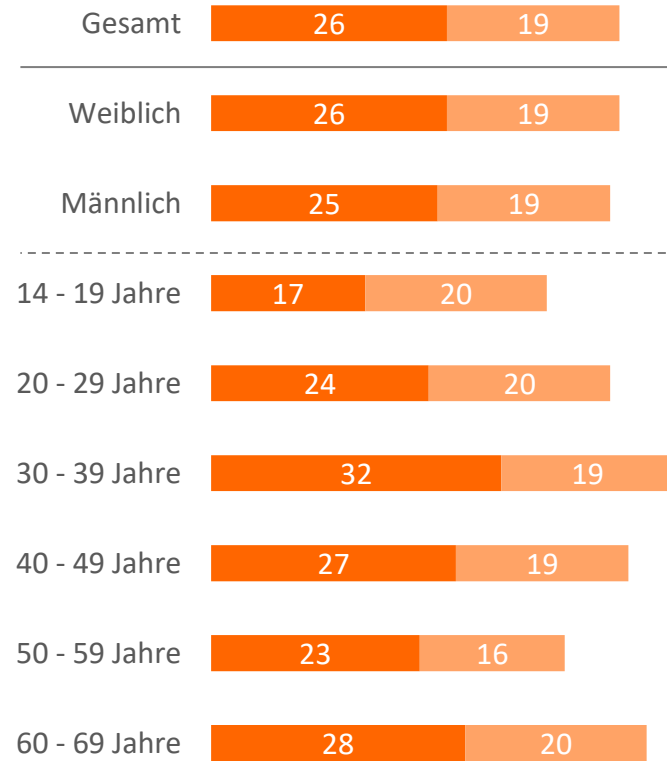
### Besitz & Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



### Getrennt nach Alter und Geschlecht

(Immer/ Meistens)



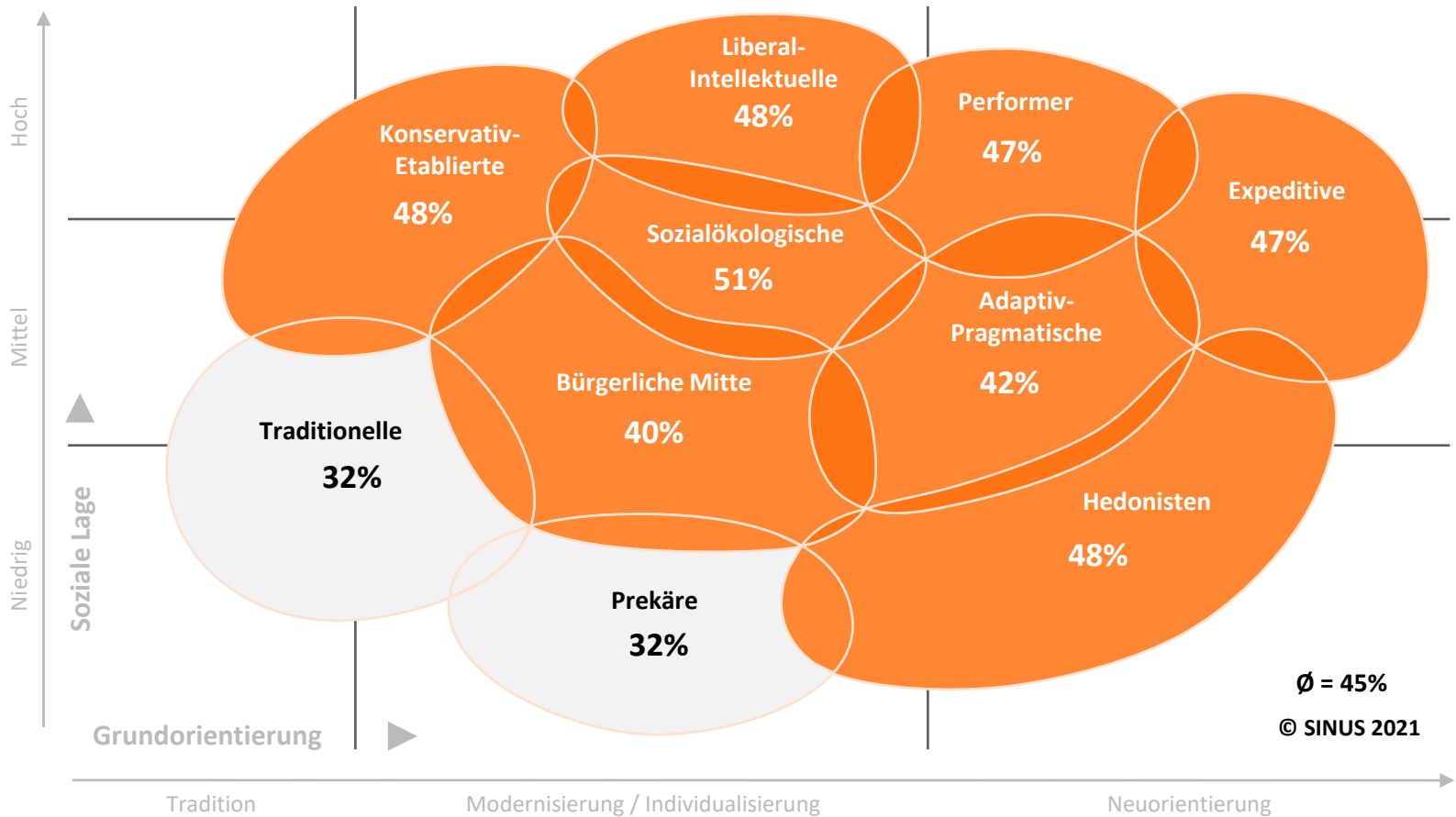
Angaben in Prozent  
N= 2.397; Radfahrende



# Fahrradhelmnutzung

## Nach Sinus-Milieus

(Immer/ Meistens)



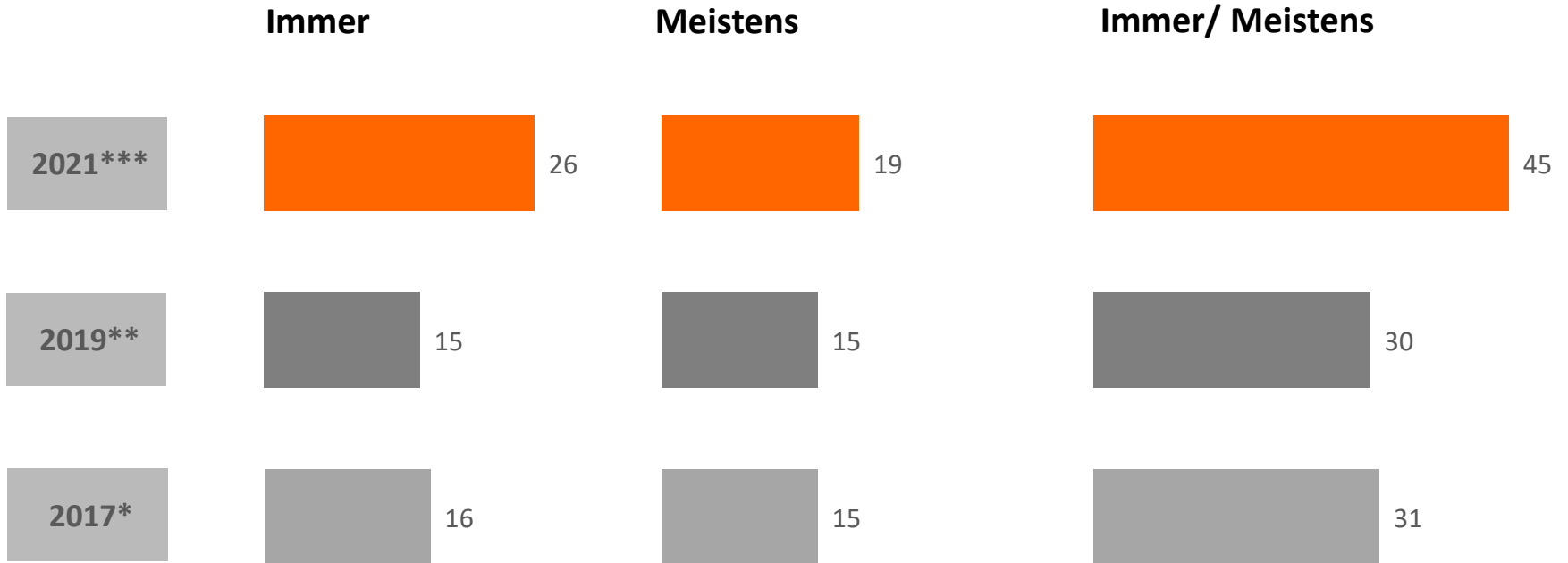
= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

N= 2.397; Radfahrende

# Helmnutzung

## Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017

„Nutzen Sie einen Fahrradhelm?“



Angaben in Prozent

Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Befragungswellen wegen verfeinerter Stichprobenziehung. Schwankungsbreite max. 4 Prozentpunkte.

\*\*\*N=2.397 Radfahrende

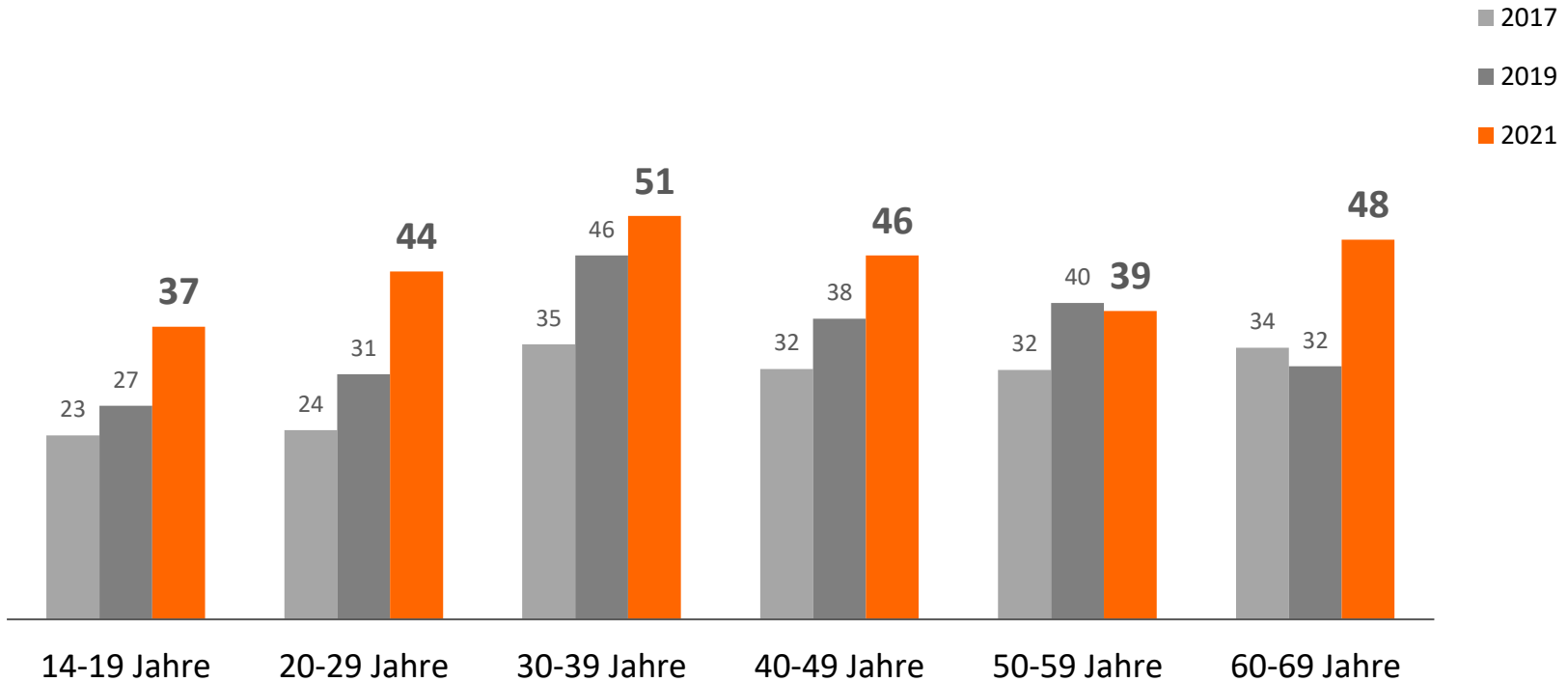
\*\*N=2.376 Radfahrende

\*N= 2.440 Radfahrende

# Helmnutzung

## Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017 nach Alter

„Nutzen Sie einen Fahrradhelm?“ – Immer/ Meistens



Angaben in Prozent

Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Befragungswellen wegen verfeinerter Stichprobenziehung. Schwankungsbreite max. 4 Prozentpunkte.

\*\*\*N=2.397 Radfahrende

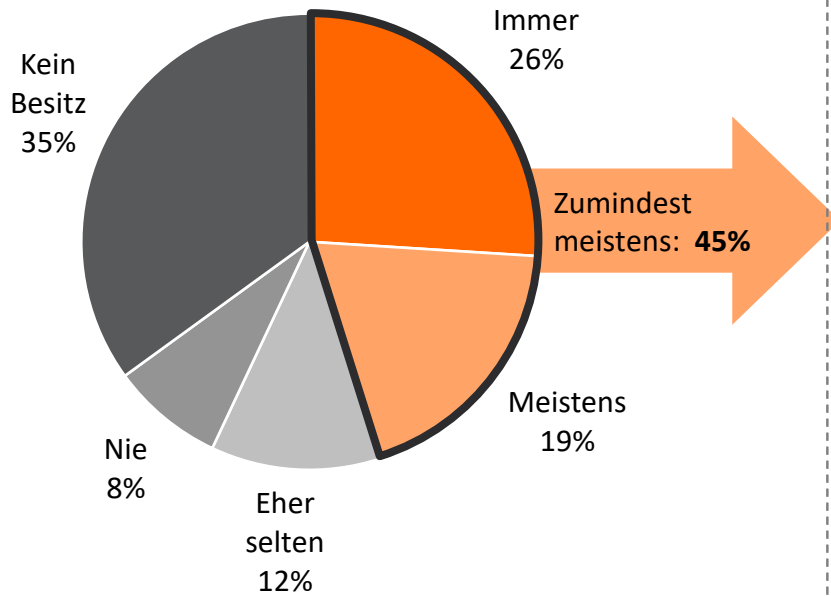
\*\*N=2.376 Radfahrende

\*N= 2.440 Radfahrende

# Gründe für die Fahrradhelmnutzung

## Besitz & Nutzung

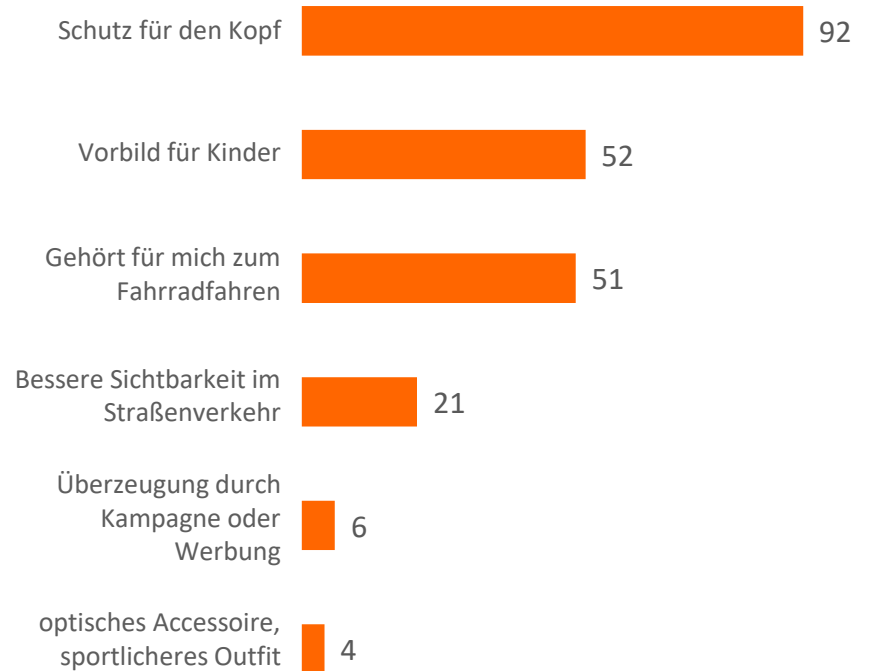
„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



N= 2.397; Radfahrende

## Gründe für Nutzung

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

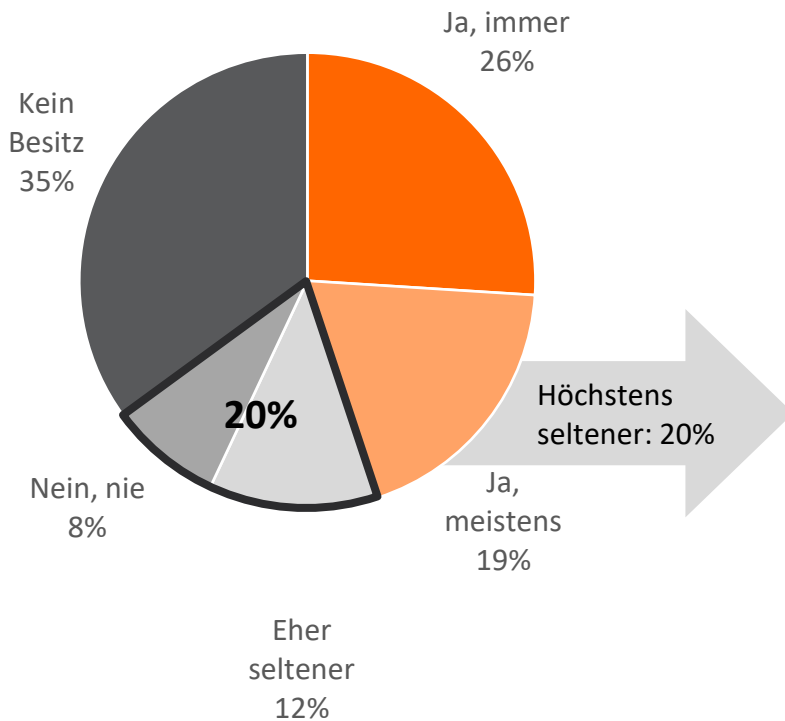


N= 1.066; Radfahrende, die immer oder meistens einen Fahrradhelm tragen

Angaben in Prozent

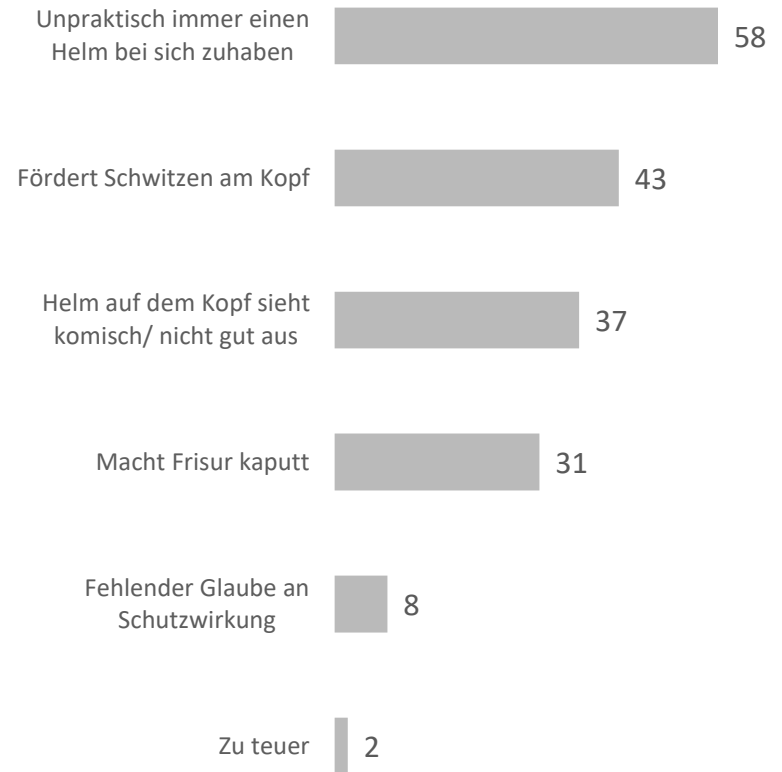
# Gründe gegen Fahrradhelmnutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



N= 2.397; Radfahrende

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



Angaben in Prozent

N= 483; Radfahrende, die einen Helm besitzen, aber selten oder nie tragen

05

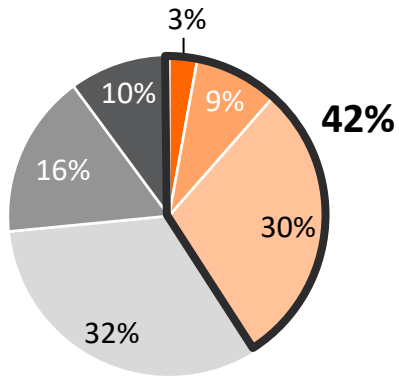
# Verkehrspolitik

Fahrradfreundlichkeit und Wünsche an die Politik

# Fahrradfreundlichkeit der Politik

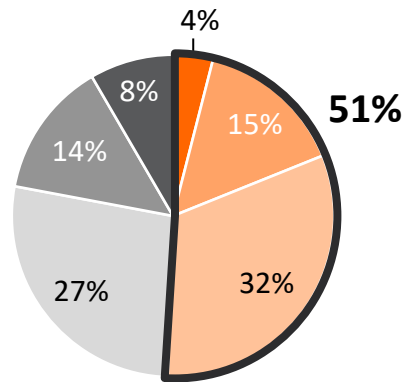
„Würden Sie die/ Ihre [...] grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“

### Bundesregierung



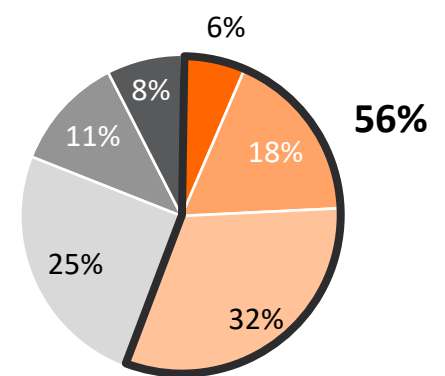
**42% stufen die Bundesregierung als fahrradfreundlich ein.**

### Landesregierung



**51% stufen ihre Landesregierung als fahrradfreundlich ein.**

### Kommunalpolitik



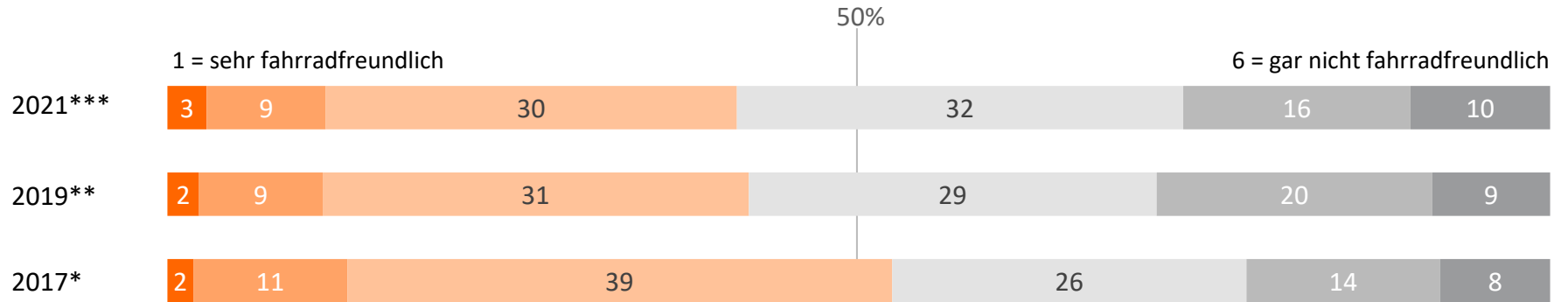
**56% stufen ihre Kommunalpolitik als fahrradfreundlich ein.**

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

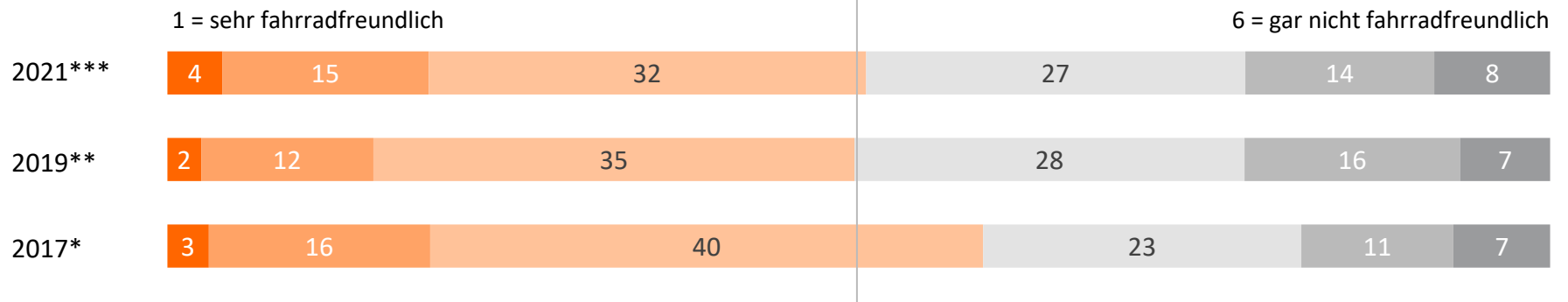
# Fahrradfreundlichkeit der Politik

## Bundesregierung und Landesregierung - Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017

„Würden Sie die Bundesregierung grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



„Würden Sie Ihre Landesregierung grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



Angaben in Prozent

Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Befragungswellen wegen verfeinerter Stichprobenziehung. Schwankungsbreite max. 4 Prozentpunkte.

\*\*\*N= 3.107 Personen

\*\*N= 3.053 Personen

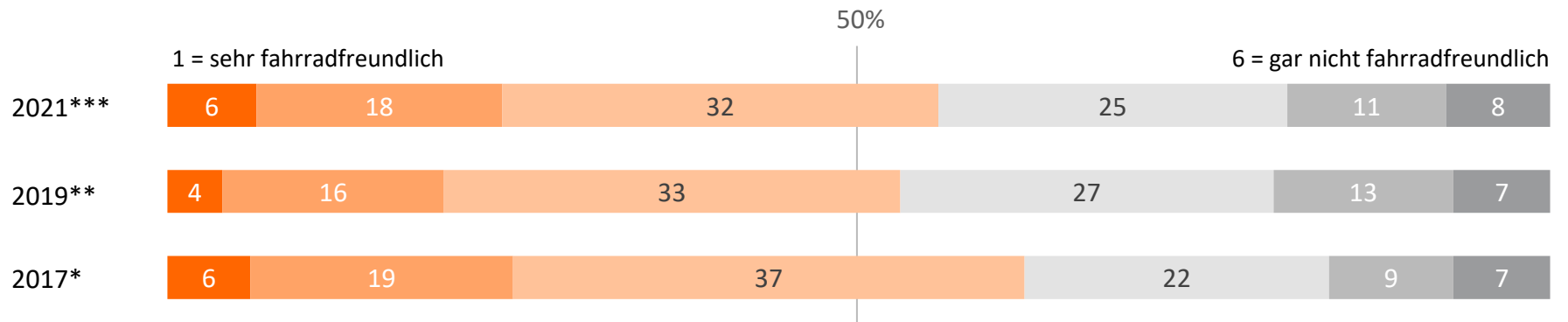
\*N= 3.156 Personen



# Fahrradfreundlichkeit der Politik

## Kommunalpolitik - Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 - 2017

„Würden Sie Ihre Kommunalpolitik grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



Angaben in Prozent

Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Befragungswellen wegen verfeinerter Stichprobenziehung. Schwankungsbreite max. 4 Prozentpunkte.

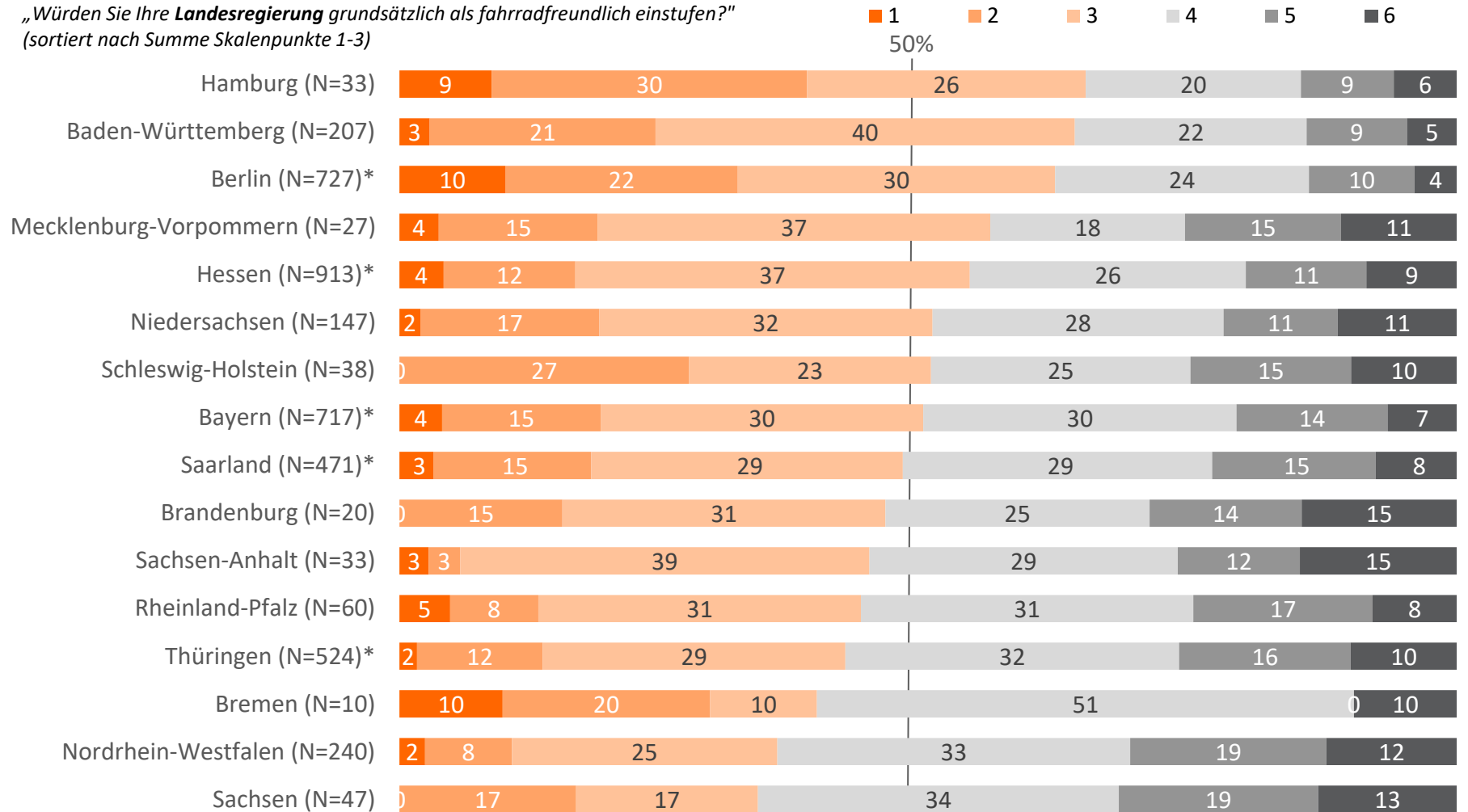
\*\*\*N= 3.107 Personen

\*\*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)



Angaben in Prozent

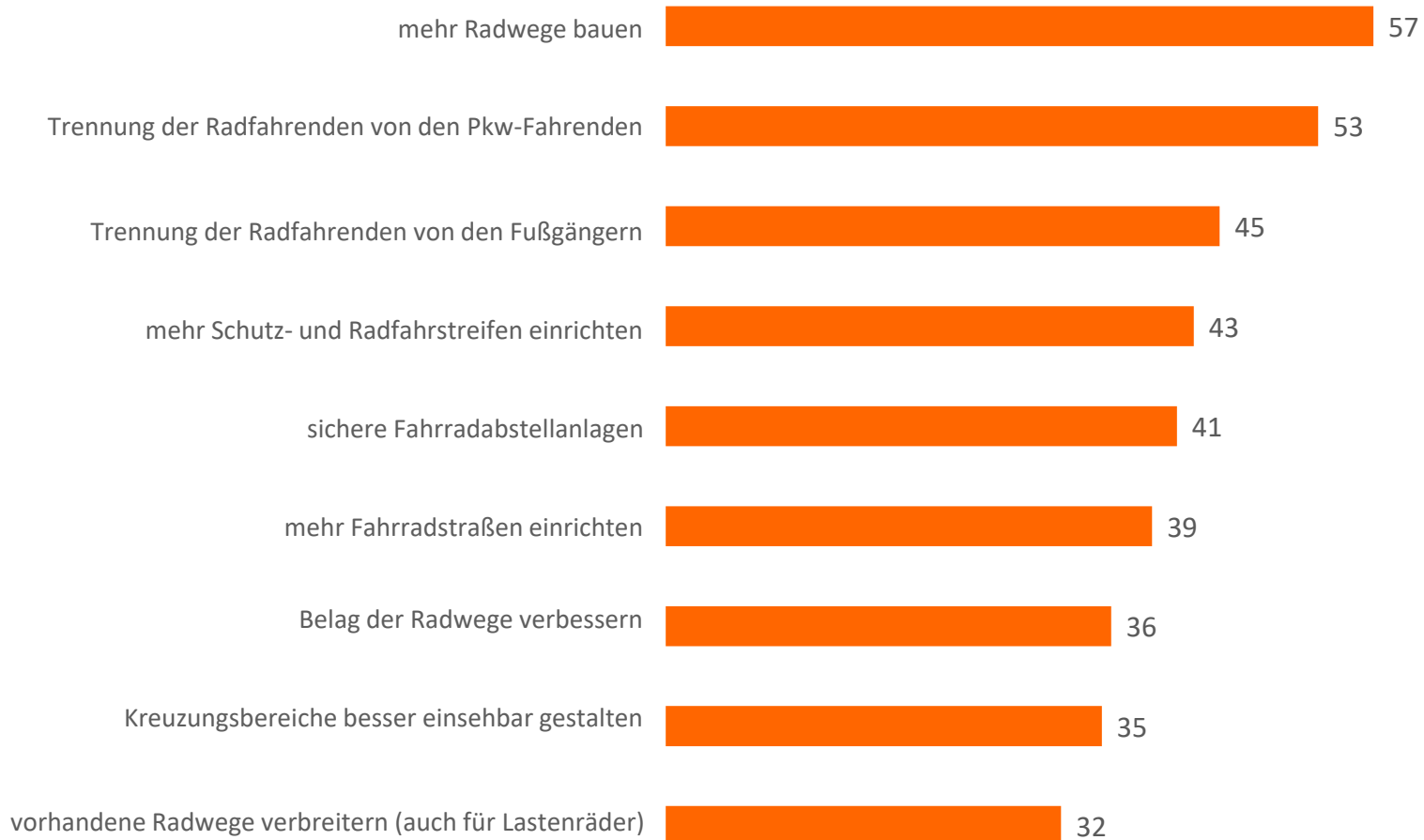
(BB, HB, HH, MV, RP, SH, SN, ST) Bundesland, mit geringer Fallzahl

\* In diesem Bundesland wurden Boost-Befragungen durchgeführt

# Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

## Erwartungen an die Politik

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



Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

## Erwartungen an die Politik

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



Angaben in Prozent

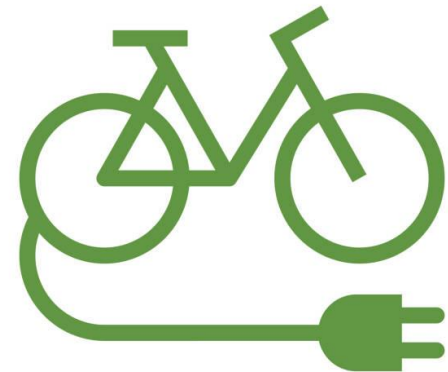
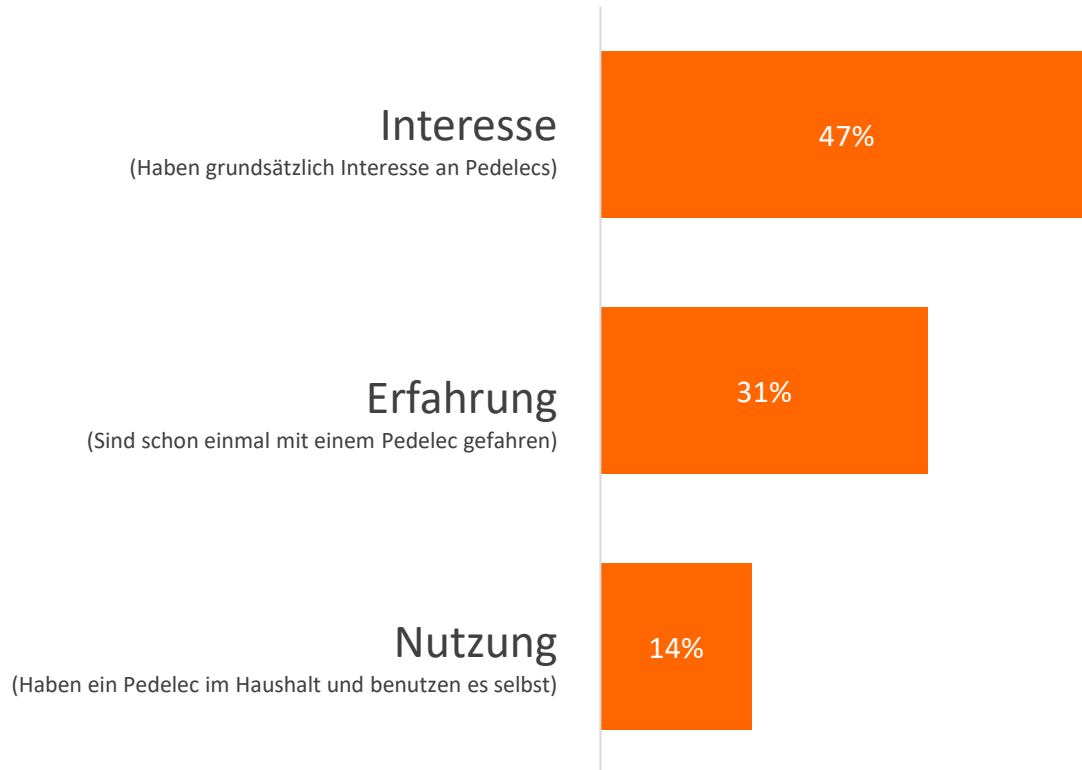
N= 3.107; alle Befragte

06

## Innovationen

Interesse an und Nutzung von Pedelecs, Lastenrädern, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeugen

# Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs

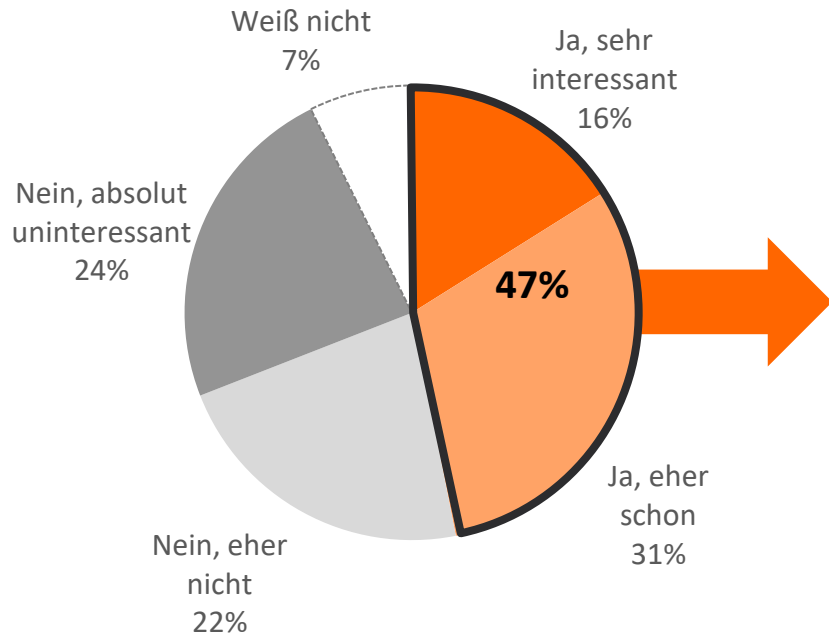


# Interesse an Pedelecs

## Nach Soziodemografie

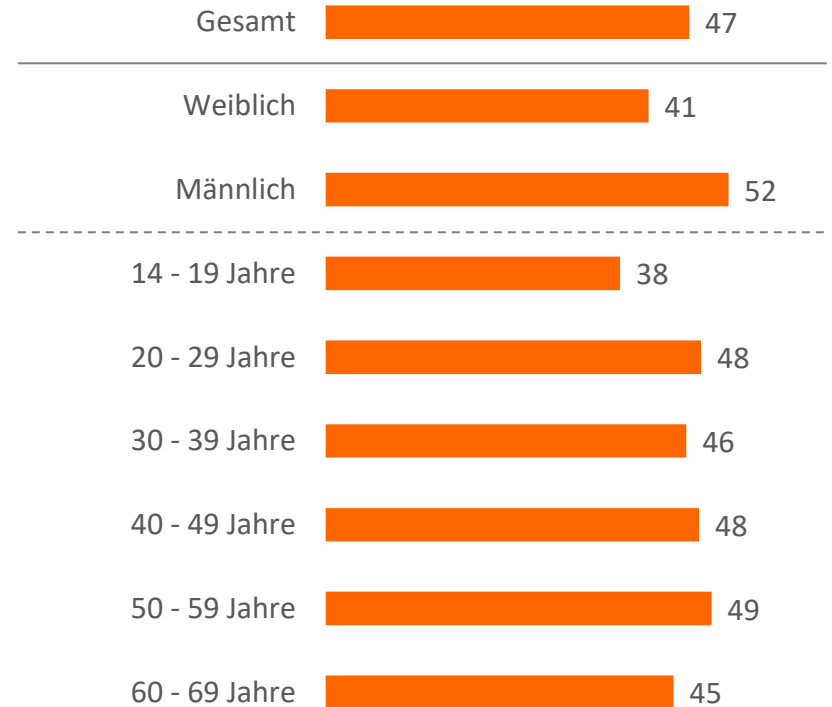
### Interesse

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



### Interesse

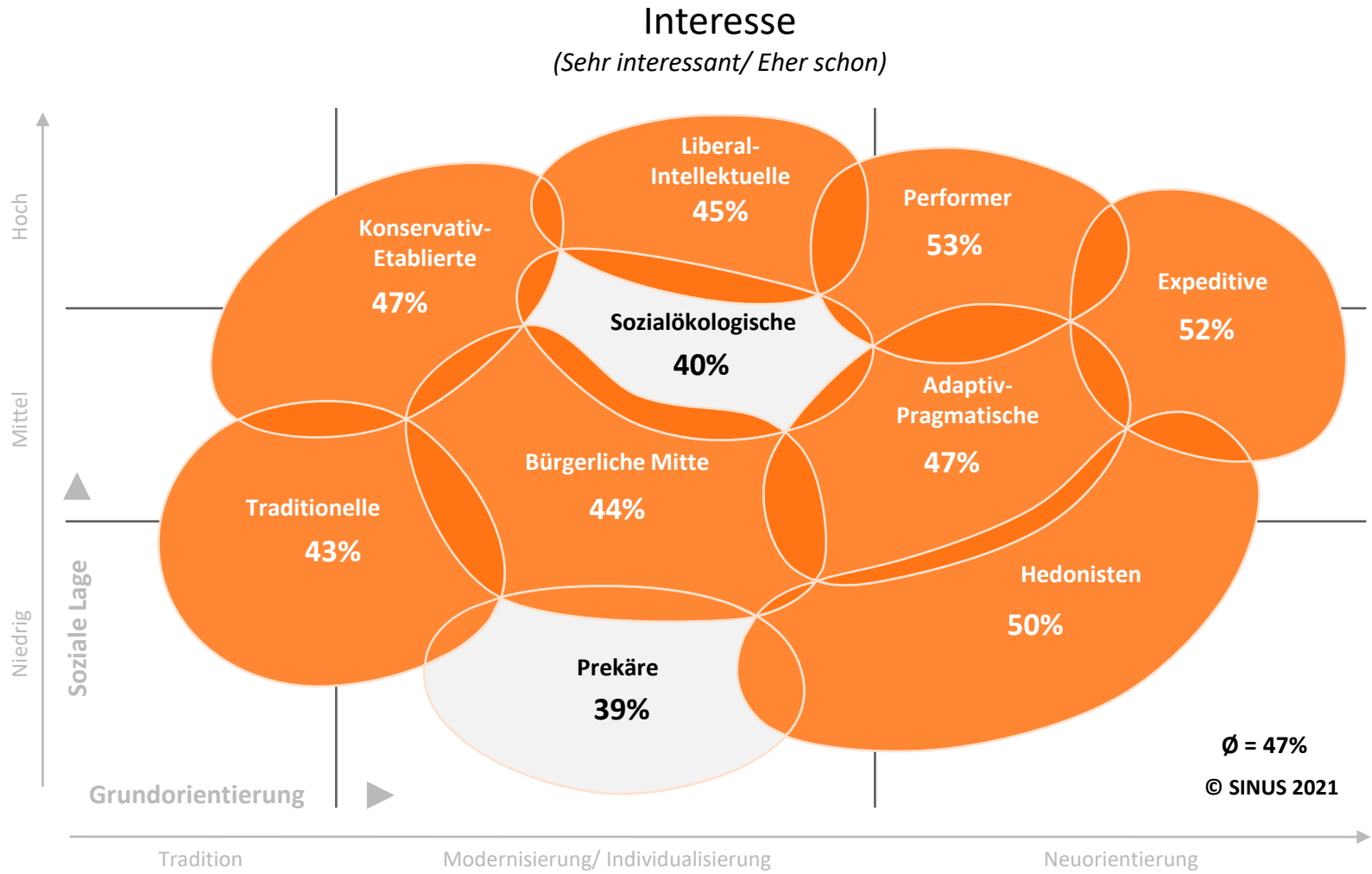
#### nach Geschlecht und Alter (Sehr interessant/ Eher schon)



Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragte

# Interesse an Pedelecs

## Nach Sinus-Milieus



Ø = 47%  
© SINUS 2021

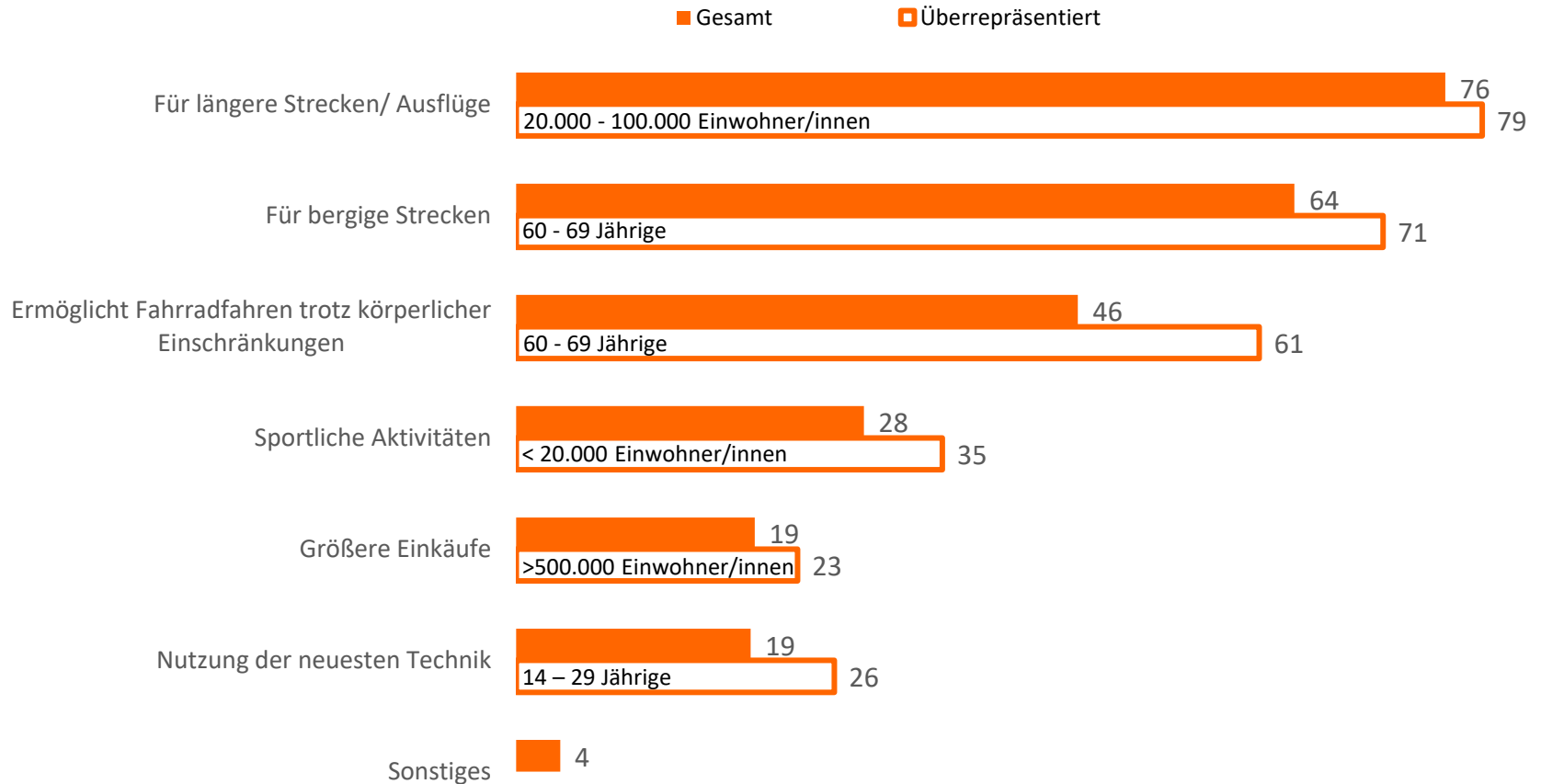
= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

N= 3.107; alle Befragte



# Einsatzmöglichkeiten für Pedelecs

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



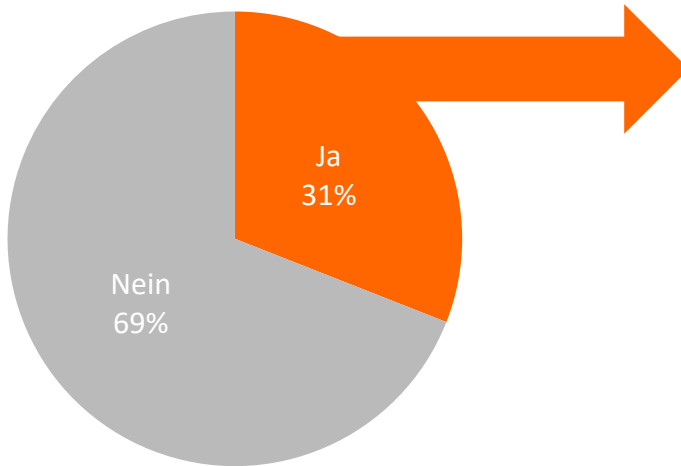
Angaben in Prozent  
N= 1.448; Personen, die Pedelecs sehr bzw. eher interessant finden

# Erfahrungen mit Pedelecs

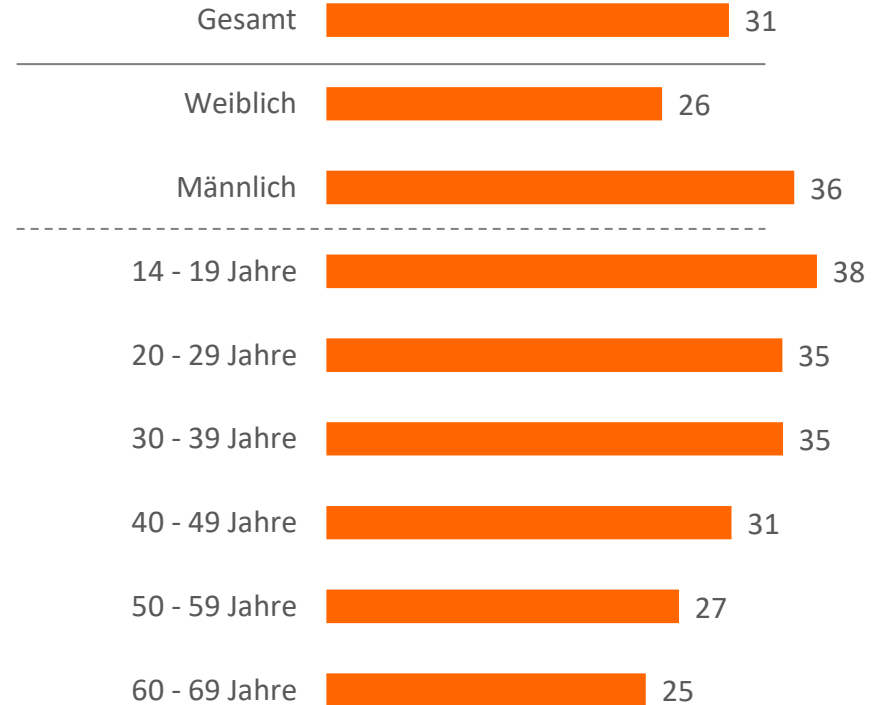
## Nach Soziodemografie (1)

### Erfahrungen

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



### Erfahrungen nach Geschlecht und Alter



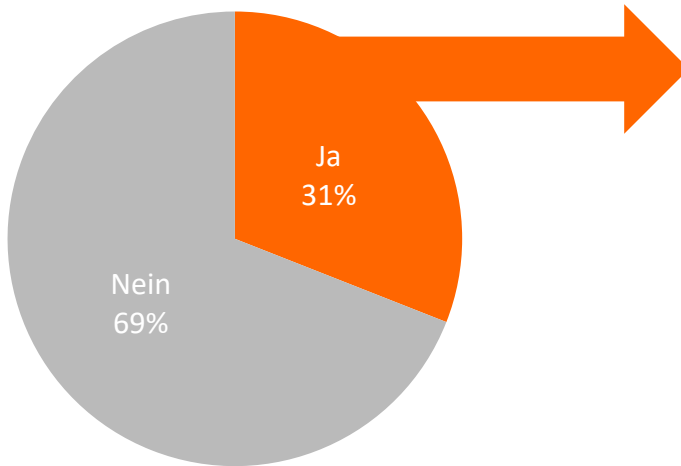
Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragte

# Erfahrungen mit Pedelecs

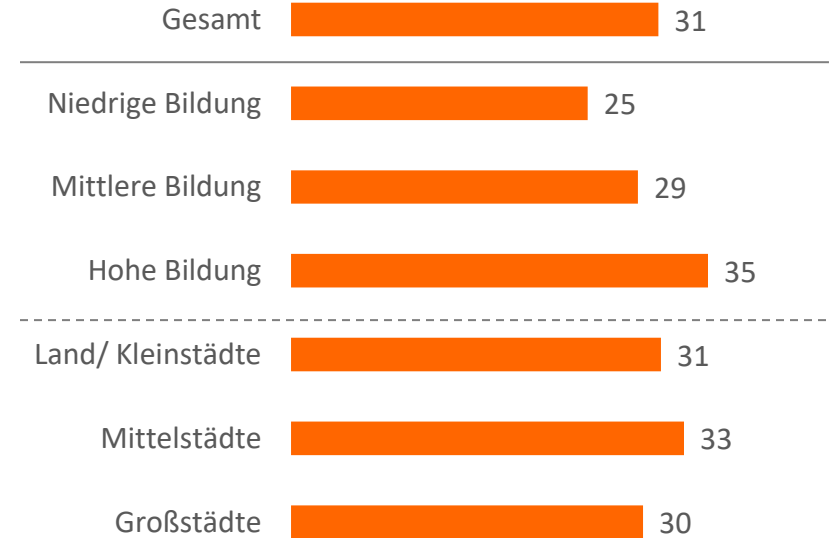
## Nach Soziodemografie (2)

### Erfahrungen

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



### Erfahrungen nach Bildung und Ortsgröße

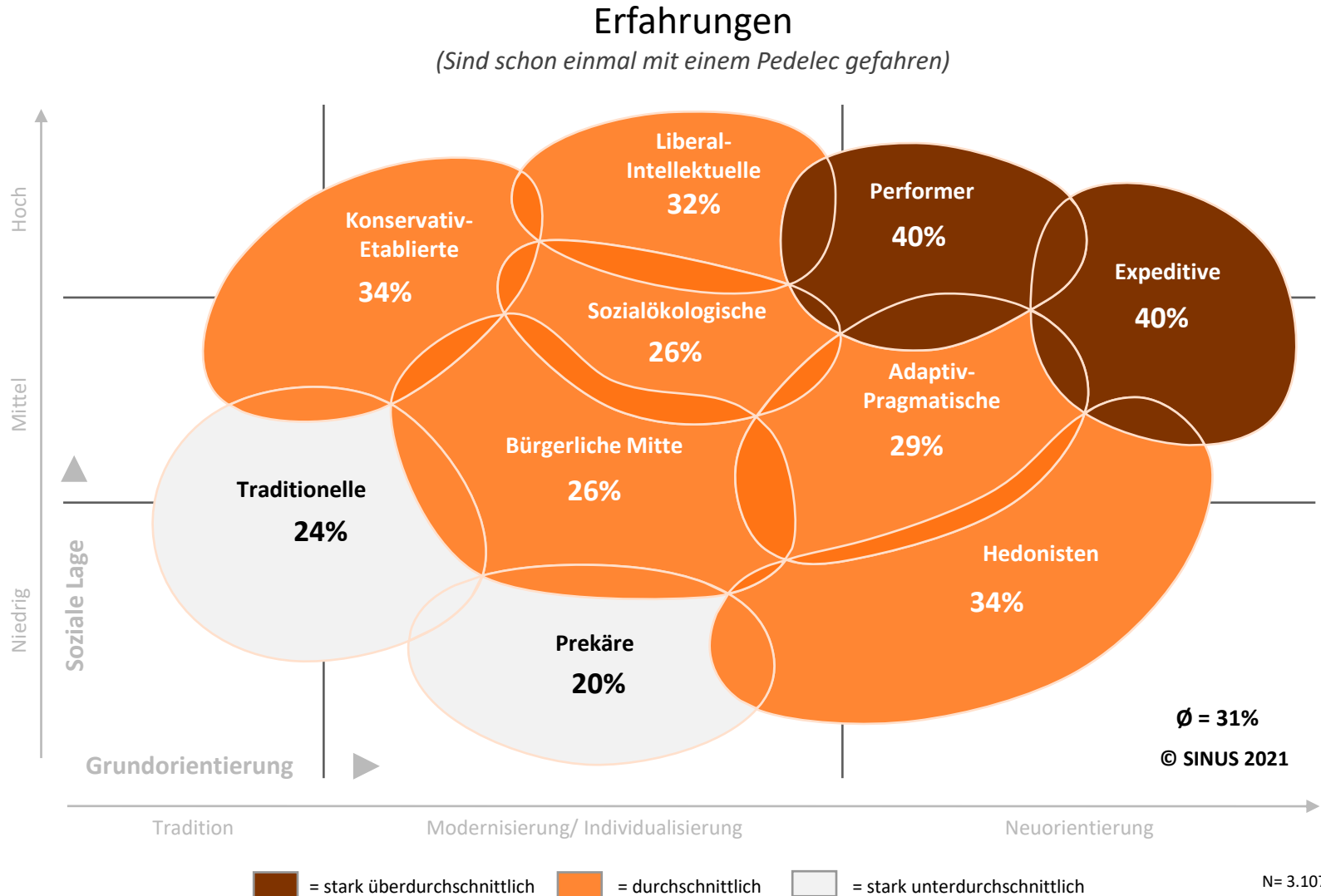


Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragte

# Erfahrungen mit Pedelecs

## Nach Sinus-Milieus



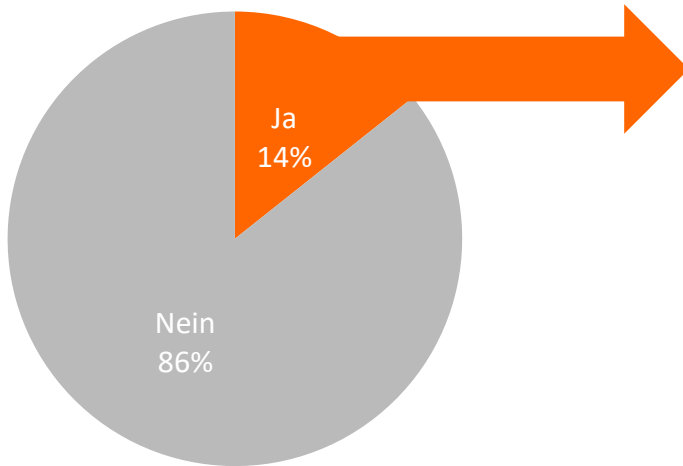
N= 3.107; alle Befragte

# Nutzung von Pedelecs

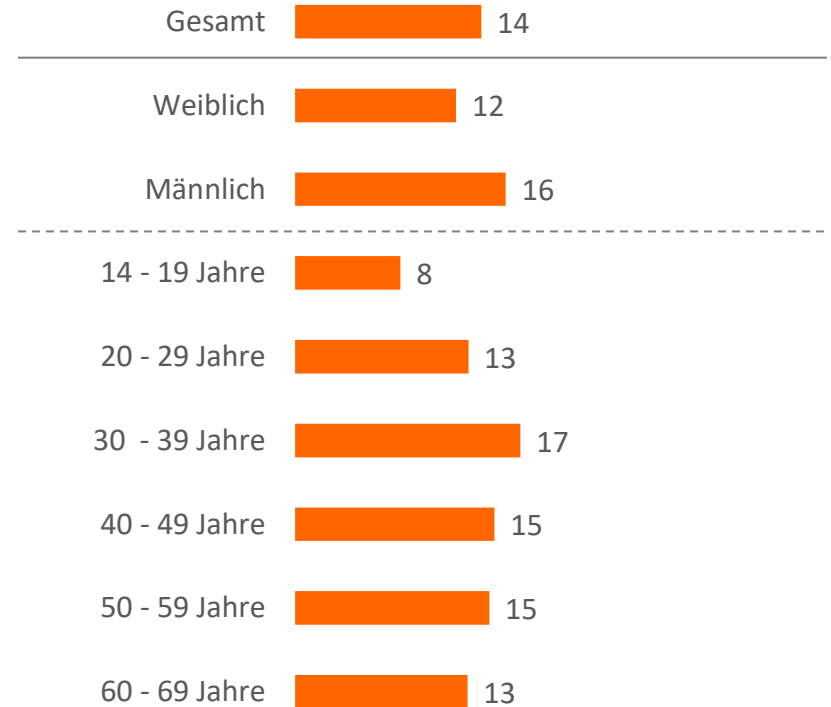
## Nach Soziodemografie (1)

### Nutzung

(Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst)



### Nutzung nach Geschlecht und Alter



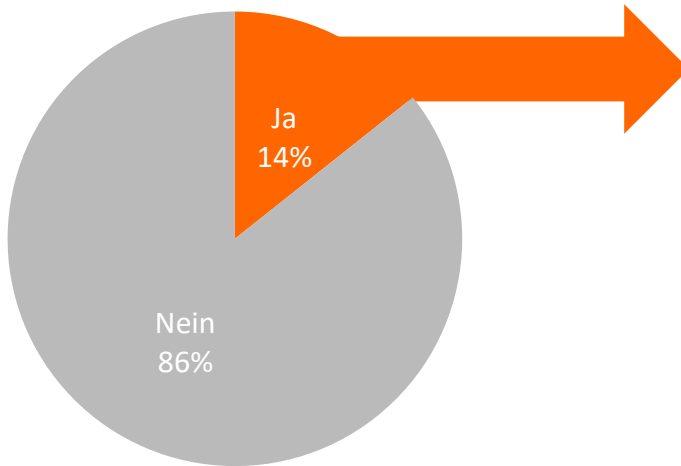
Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragte

# Nutzung von Pedelecs

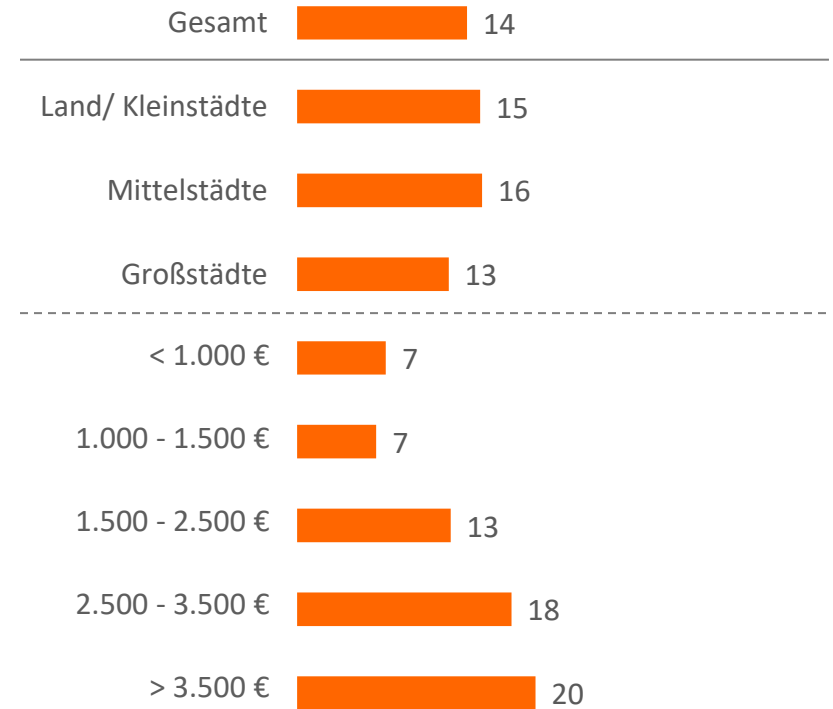
## Nach Soziodemografie (2)

### Nutzung

(Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst)



### Nutzung nach Ortsgröße und Haushaltsnettoeinkommen



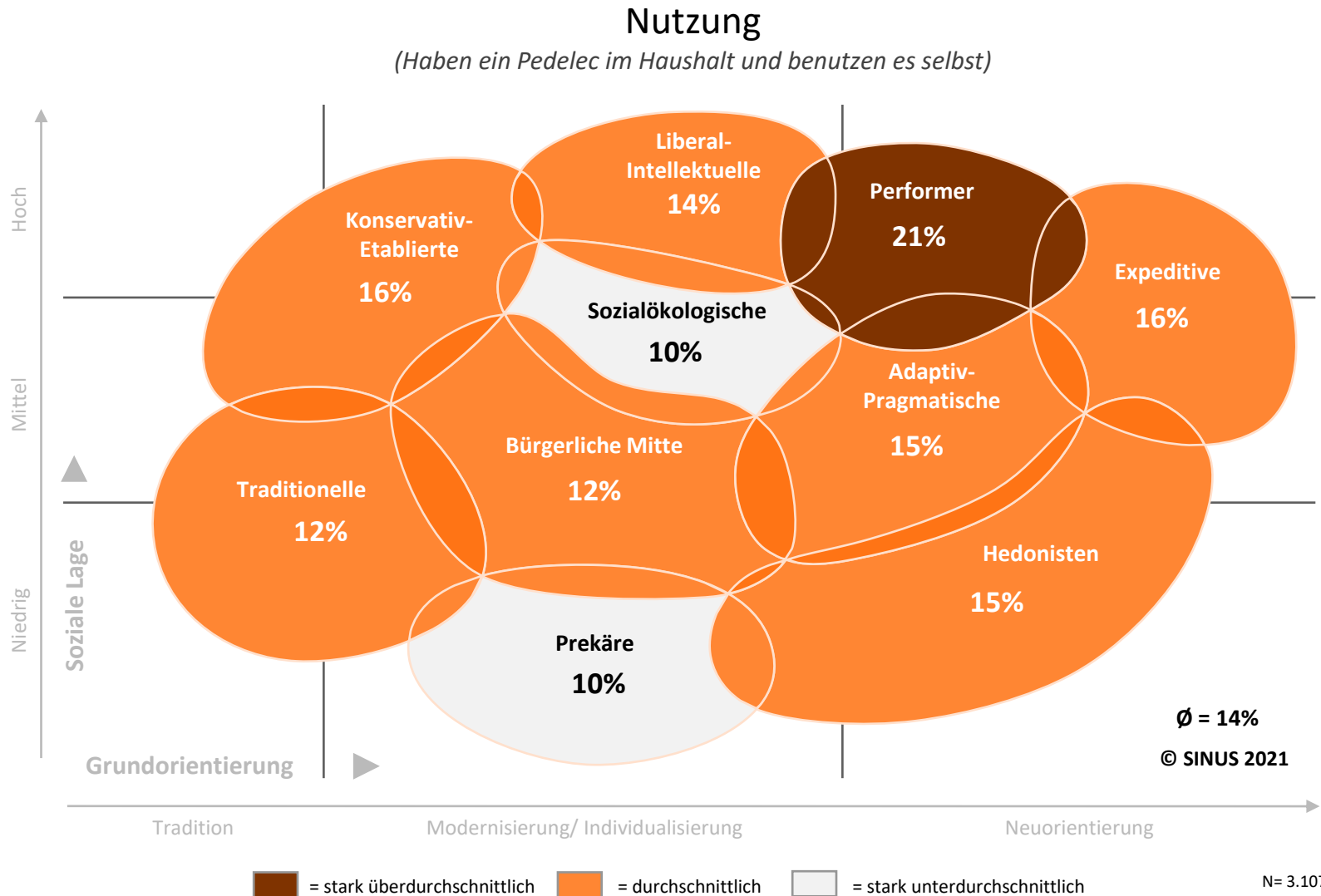
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,

Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragte

# Nutzung von Pedelecs

## Nach Sinus-Milieus



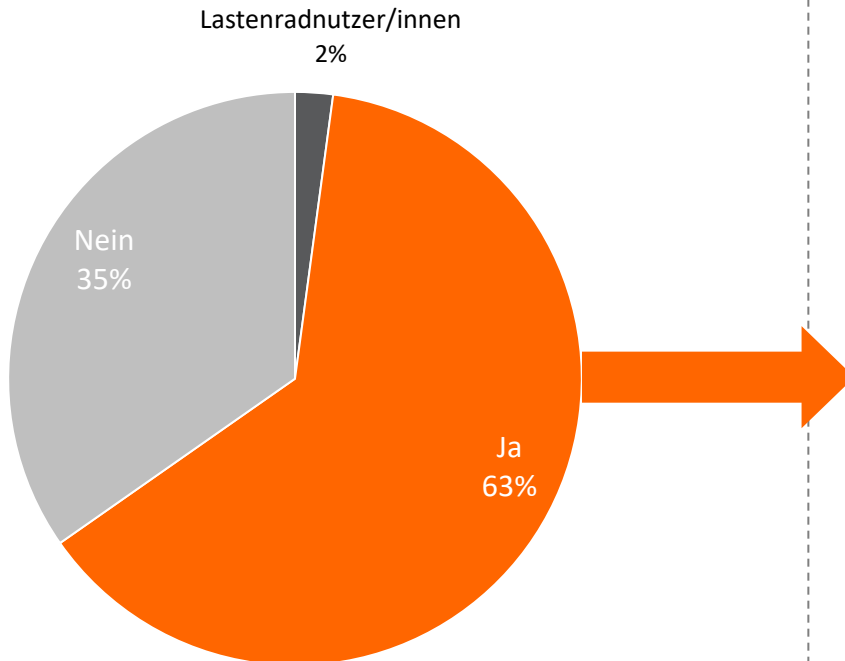
N= 3.107; alle Befragte

# Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

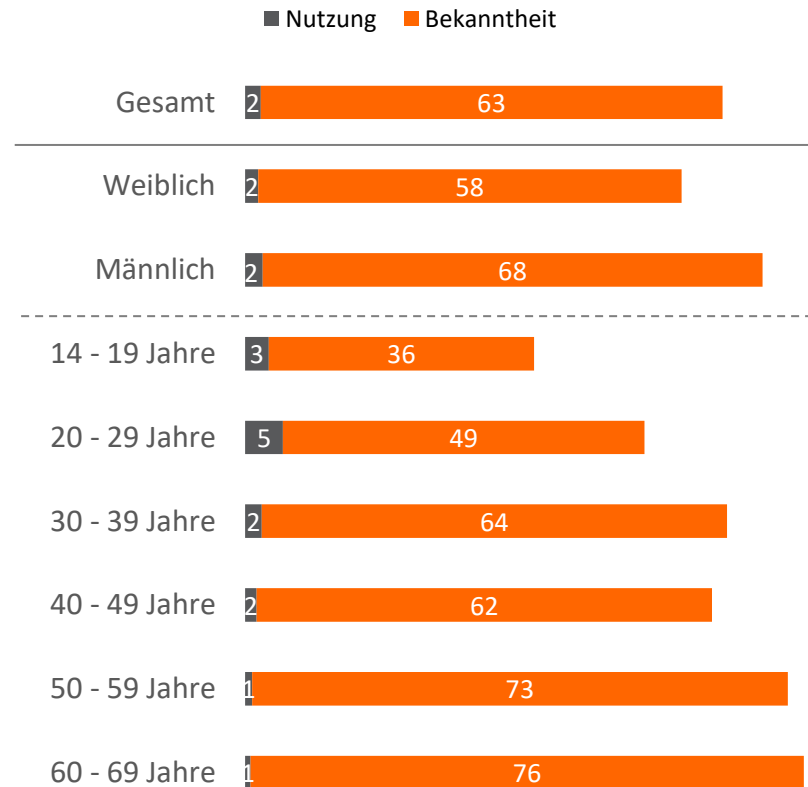
## Nach Soziodemografie (1)

### Bekanntheit und Nutzung

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“



### Bekanntheit und Nutzung nach Geschlecht und Alter



Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragten

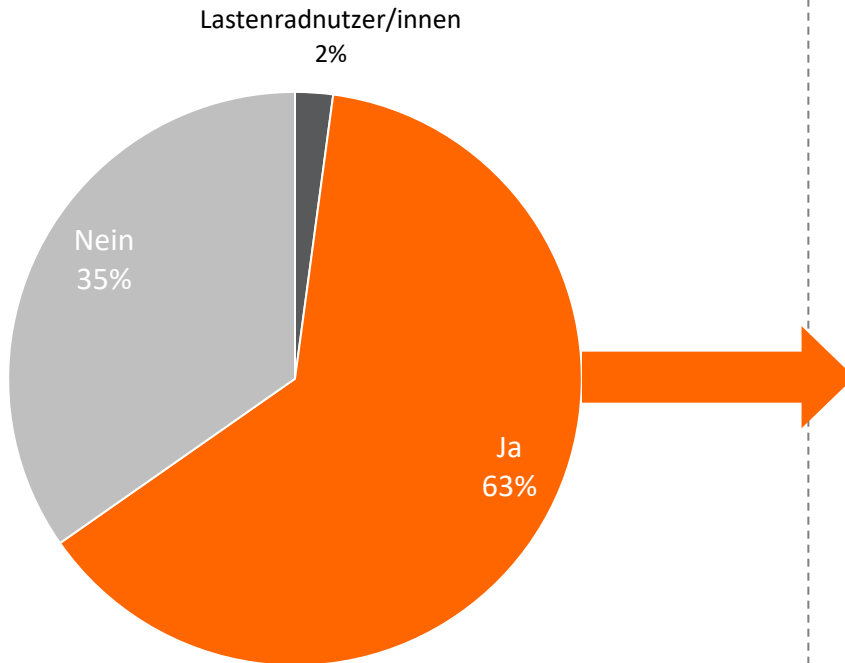


# Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

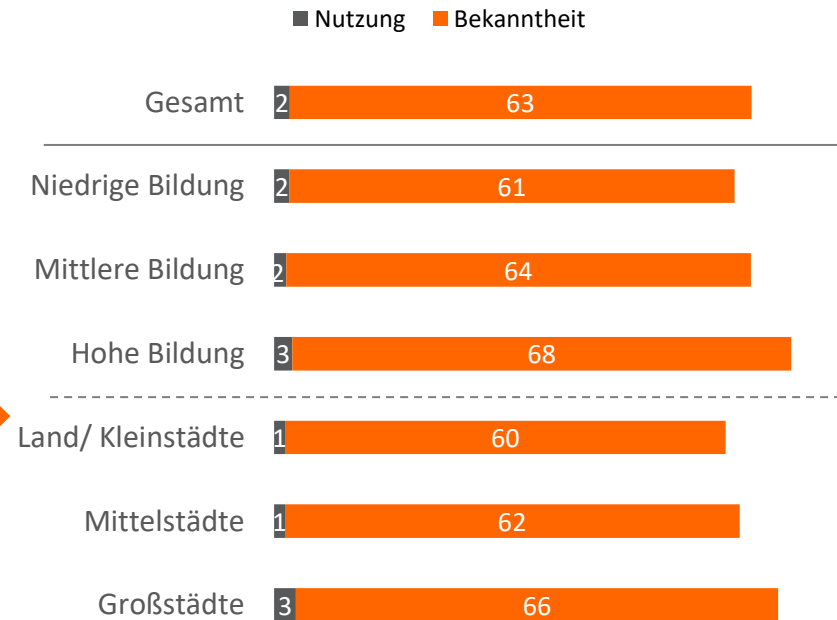
## Nach Soziodemografie (2)

### Bekanntheit und Nutzung

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“



### Bekanntheit und Nutzung nach Bildung und Ortsgröße



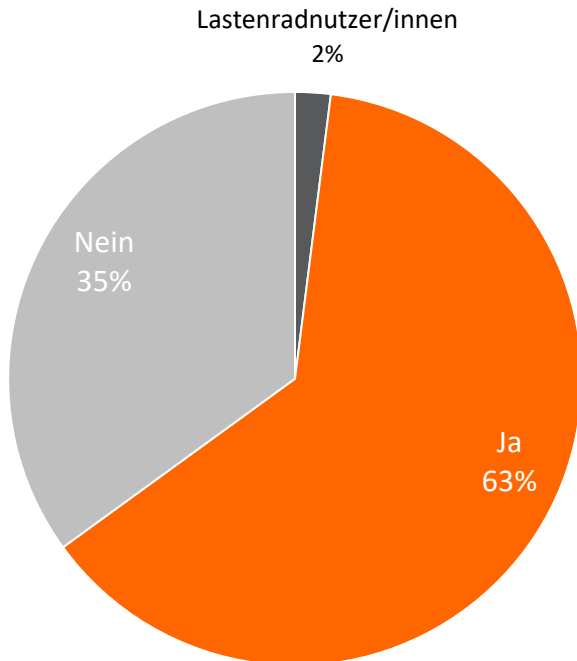
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragten

# Bekanntheit und Kaufpotential von Lastenrädern

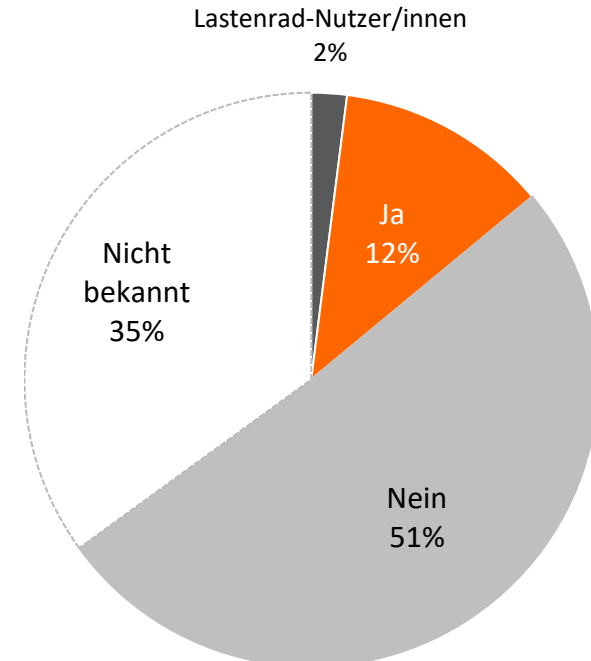
## Bekanntheit und Nutzung

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“



## Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



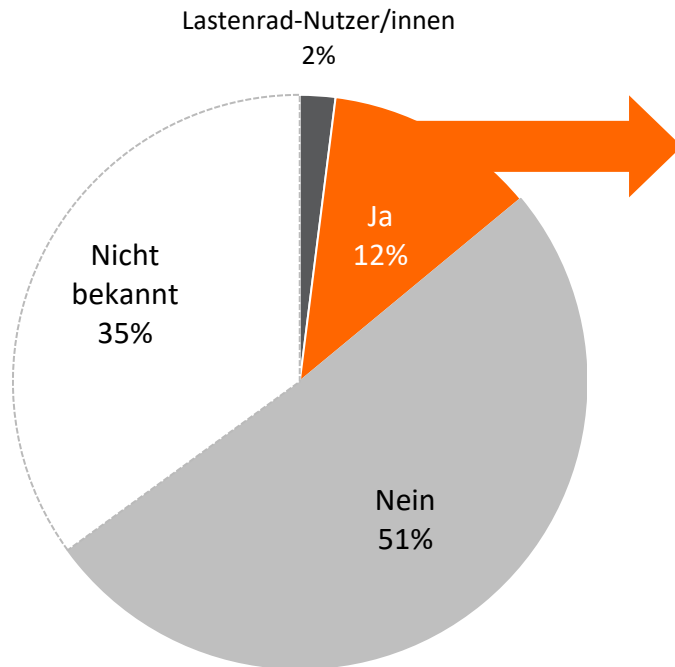
N= 3.107; alle Befragte

# Kaufpotential von Lastenrädern

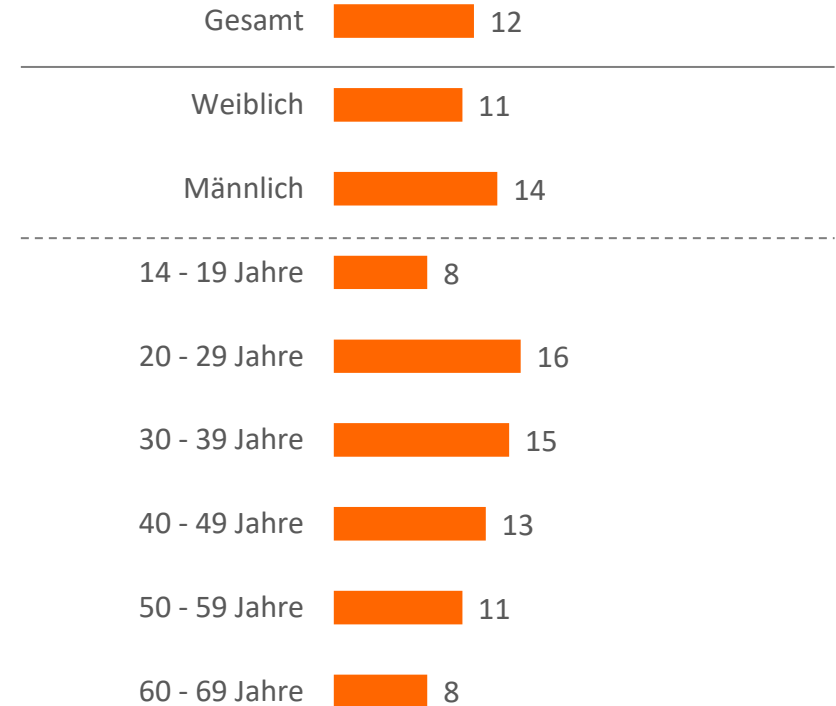
## Nach Soziodemografie (1)

### Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



### Kaufpotential nach Geschlecht und Alter



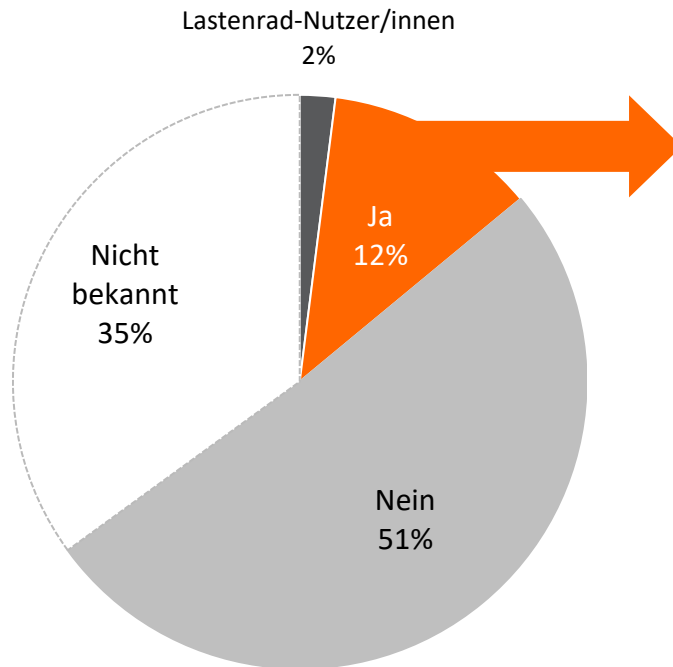
Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragte

# Kaufpotential von Lastenrädern

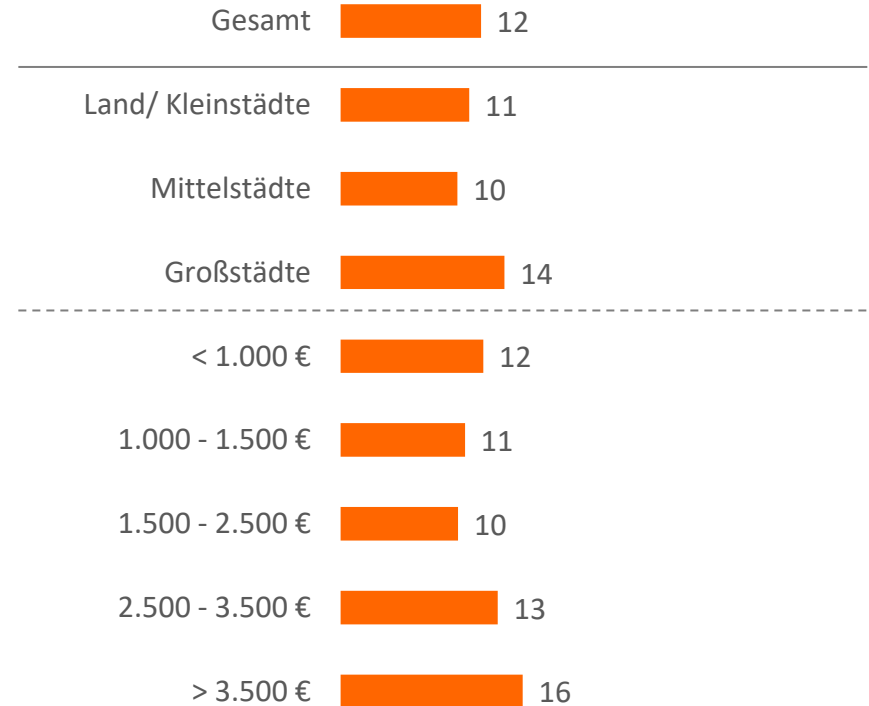
## Nach Soziodemografie (2)

### Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



### Kaufpotential nach Ortsgröße und Haushaltsnettoeinkommen



Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,

Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

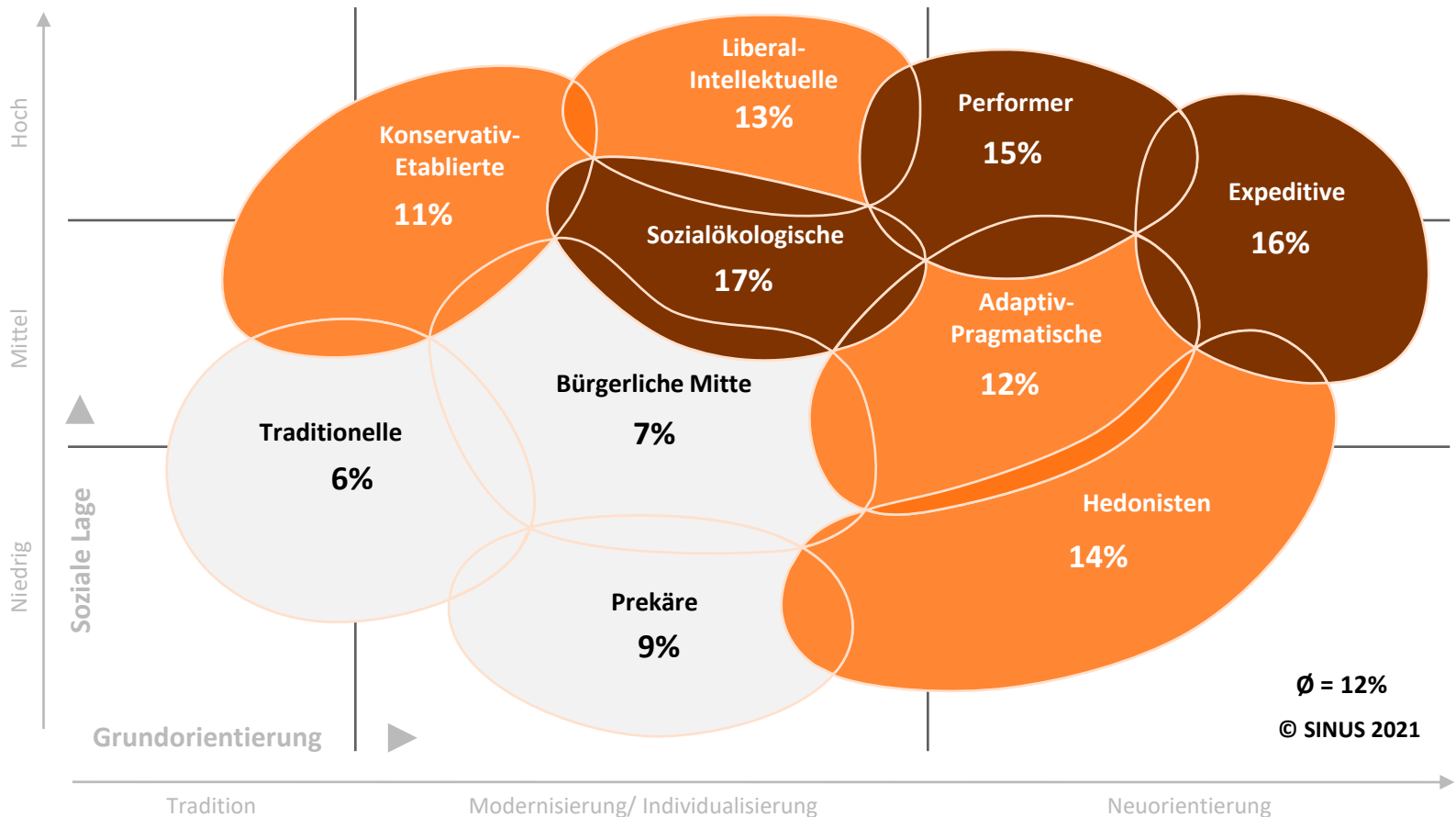
Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Kaufpotential von Lastenrädern

Nach Sinus-Milieus

Kaufpotential

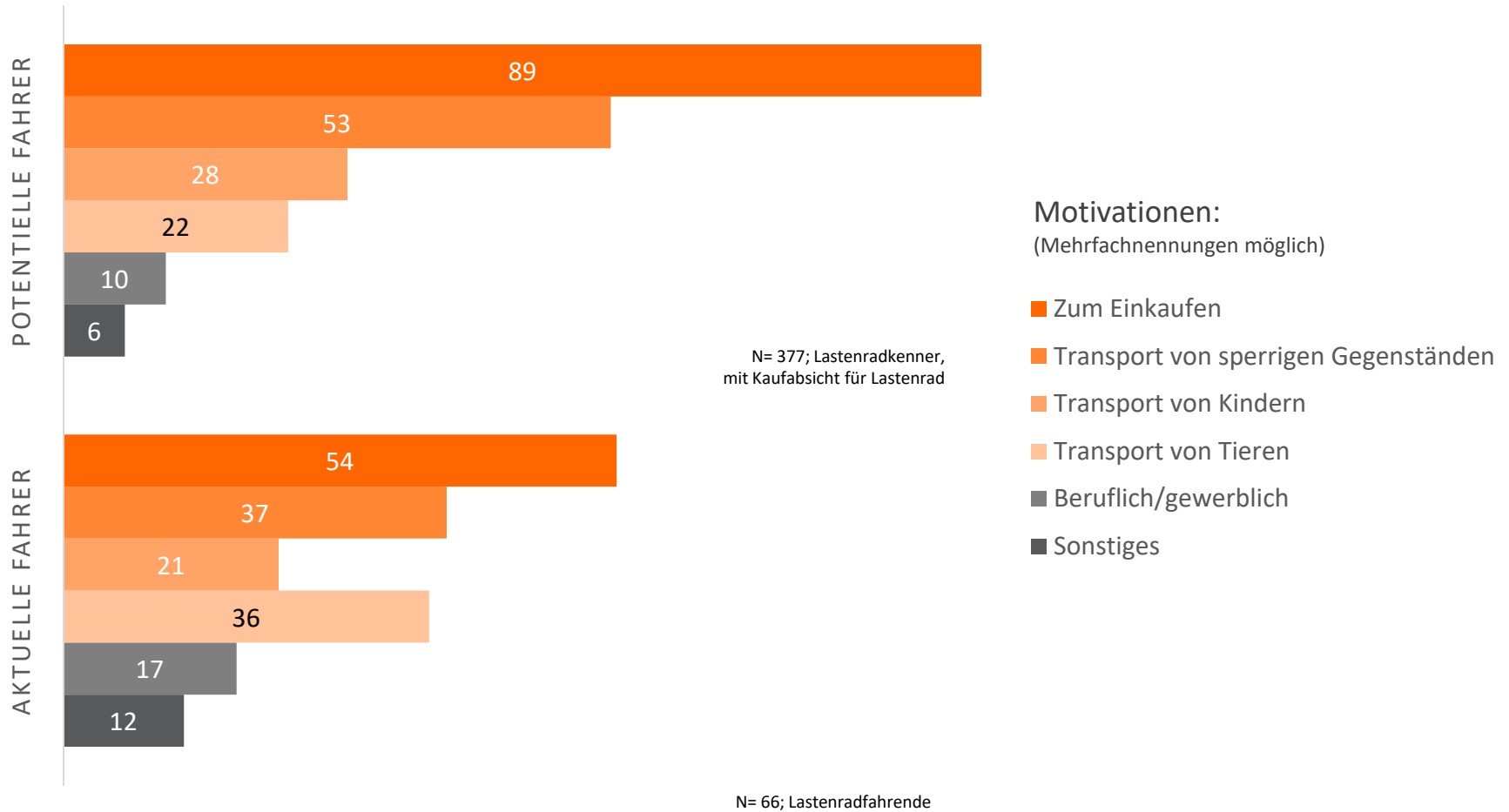


= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

N= 3.107; alle Befragte

# Nutzungsmotivationen für Lastenräder

## Potentielle vs. aktuelle Lastenradfahrende



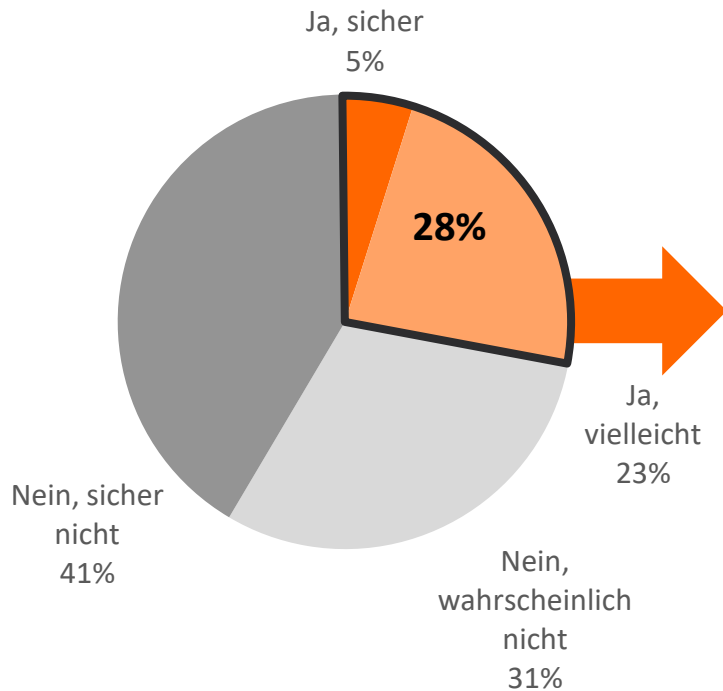
Angaben in Prozent

# Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

## Nach Soziodemografie (1)

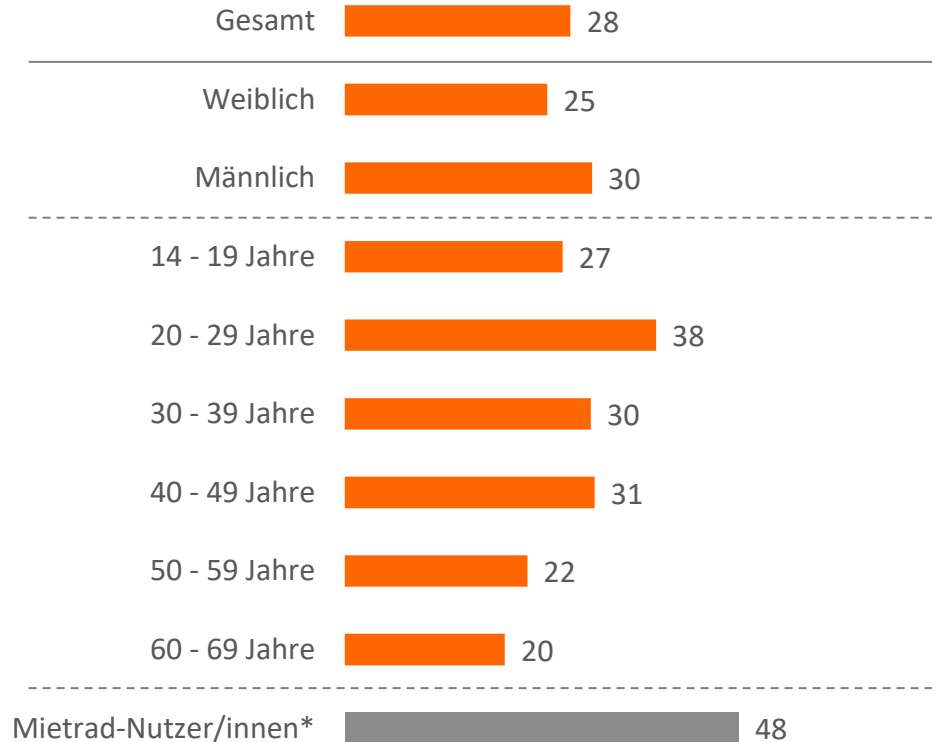
### Interesse

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



N= 3.107; alle Befragte

### Interesse nach Geschlecht und Alter (Ja, sicher/ Vielleicht)



\* öff. Mietradsystem bereits 1 x genutzt

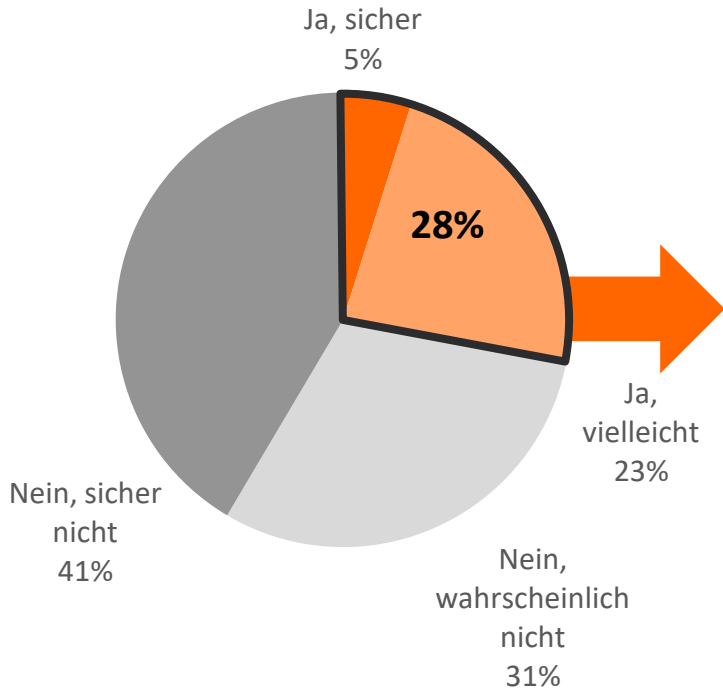
Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragte

# Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

## Nach Soziodemografie (2)

### Interesse

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

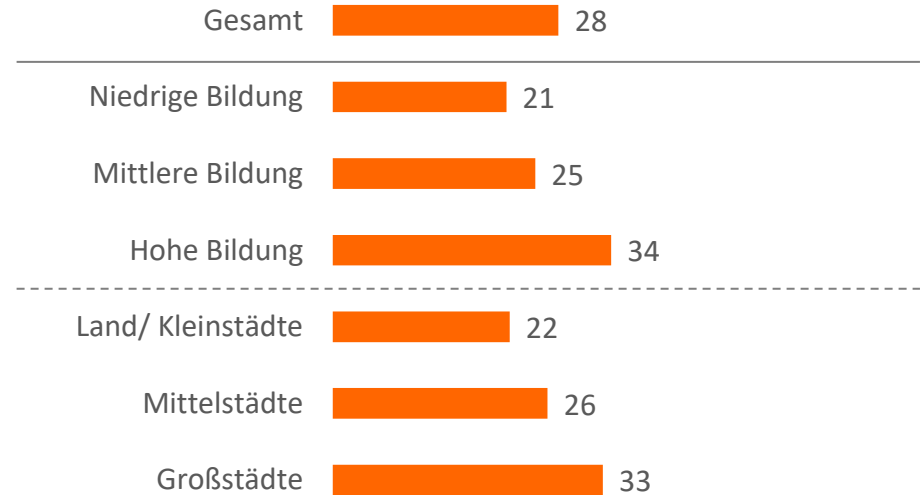


N= 3.107; alle Befragte

### Interesse

## nach Bildung und Ortsgröße

(Ja, sicher/ Vielleicht)



Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,

Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

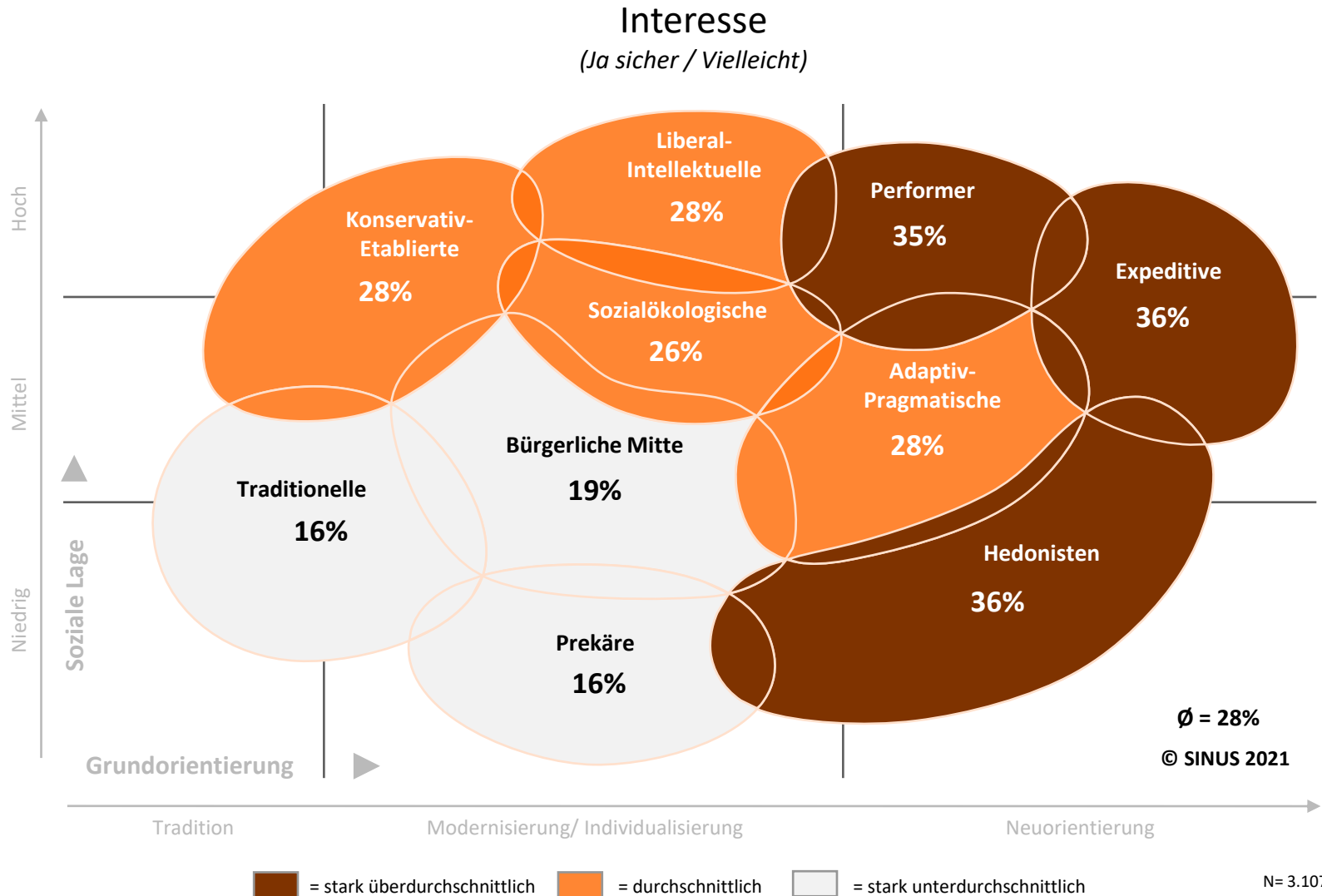
Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte



# Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Nach Sinus-Milieus



N= 3.107; alle Befragte

# Aussagen von Personen ohne Interesse an Lastenrädern

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



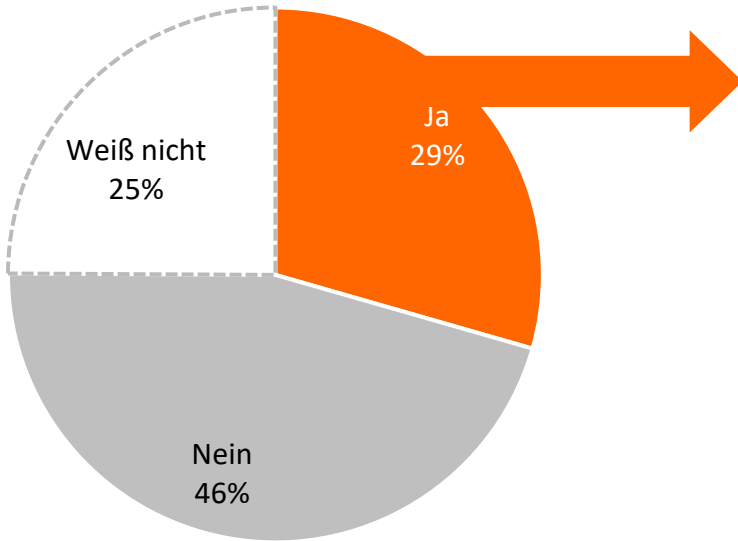
Angaben in Prozent

N= 1.585; Befragte, die Lastenräder kennen, aber kein Interesse an der Anschaffung eines Lastenrades haben

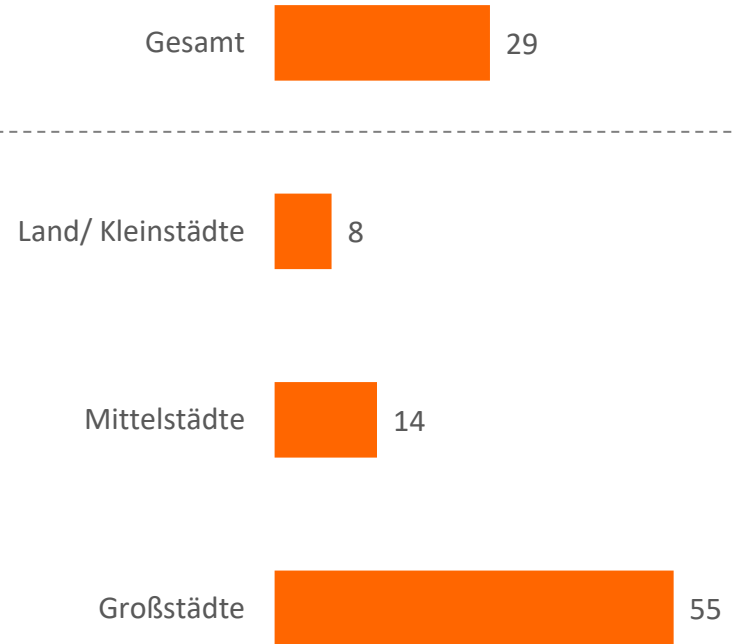
# Verbreitung von Bike-Sharing

## Verbreitung

„Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?“



## Verbreitung nach Stadt/Land



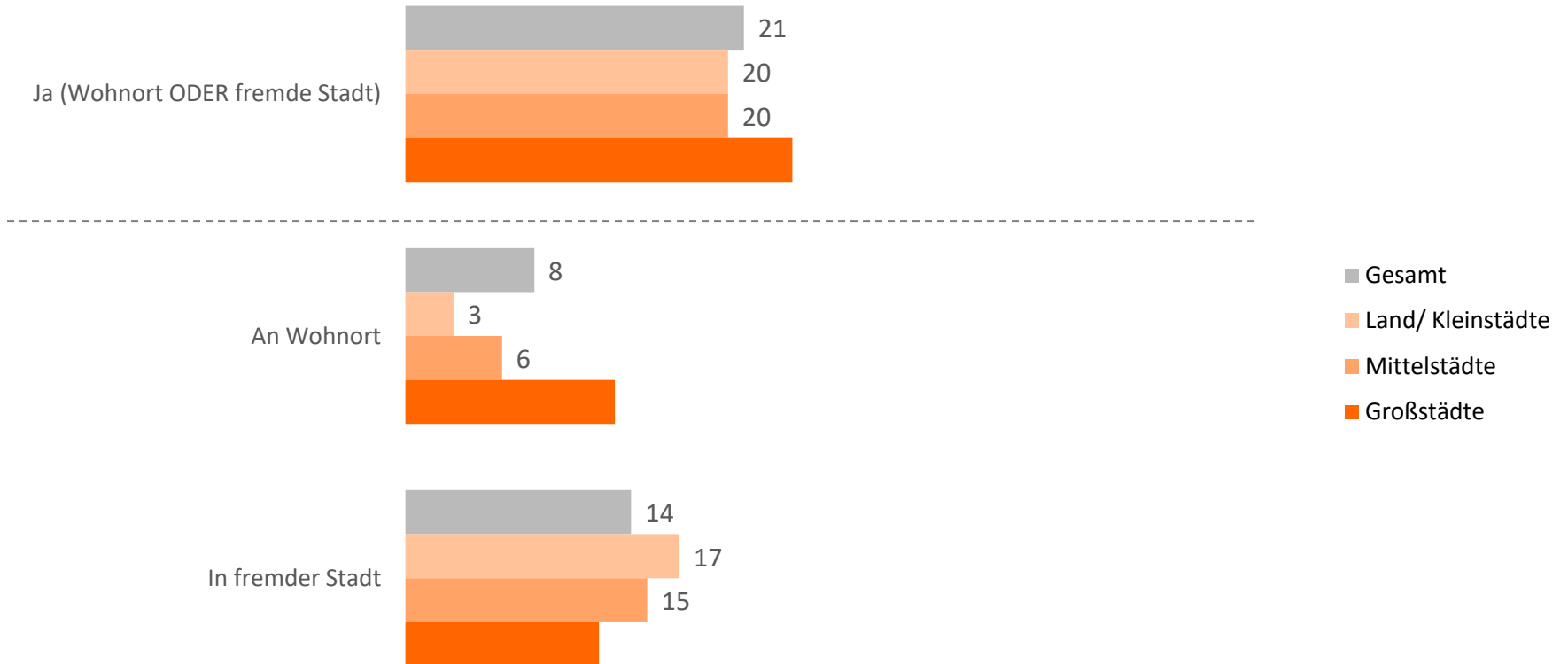
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragte

# Erfahrungen mit Bike-Sharing

## Erfahrungen nach Stadt/Land

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



Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

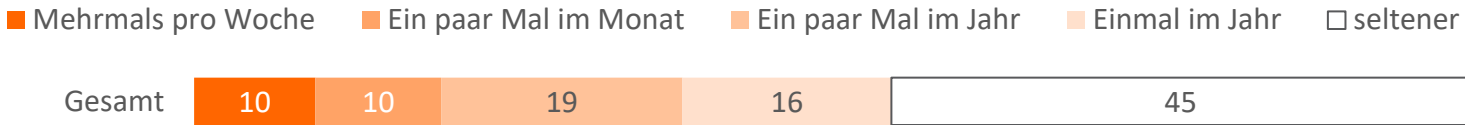
N= 3.107; alle Befragte

# Häufigkeit der Nutzung von Bike-Sharing

## Nach Alter

### Häufigkeit der Nutzung

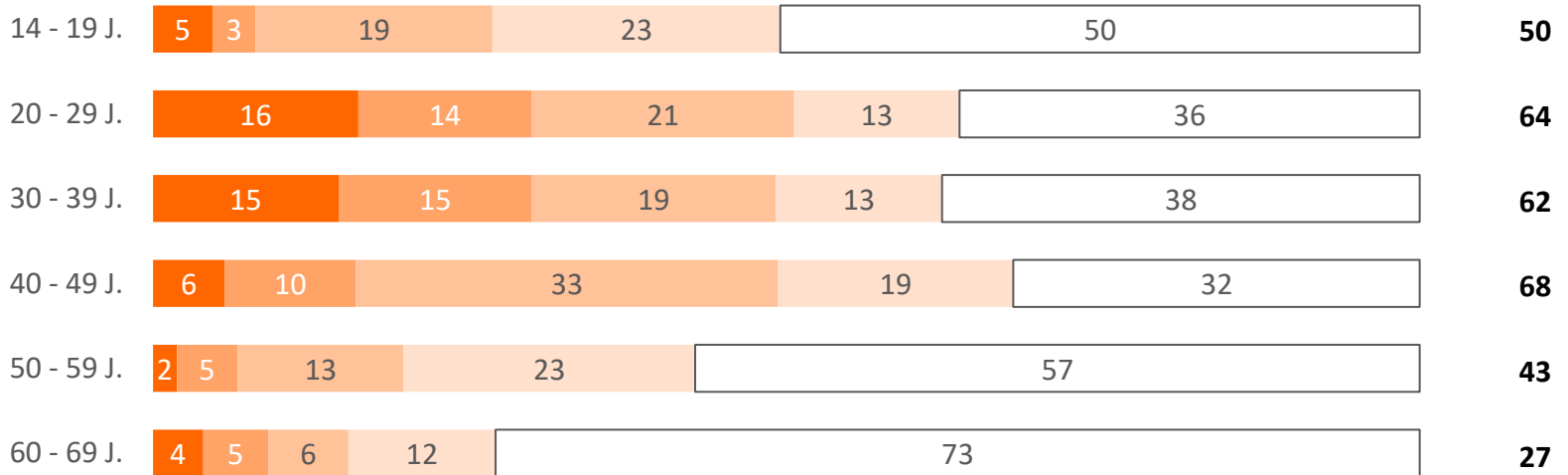
„Wie oft nutzen Sie das Mietradsystem, egal ob im Urlaub oder am eigenen Wohnort aktuell?“



Diese 55% entsprechen 12% der Bevölkerung

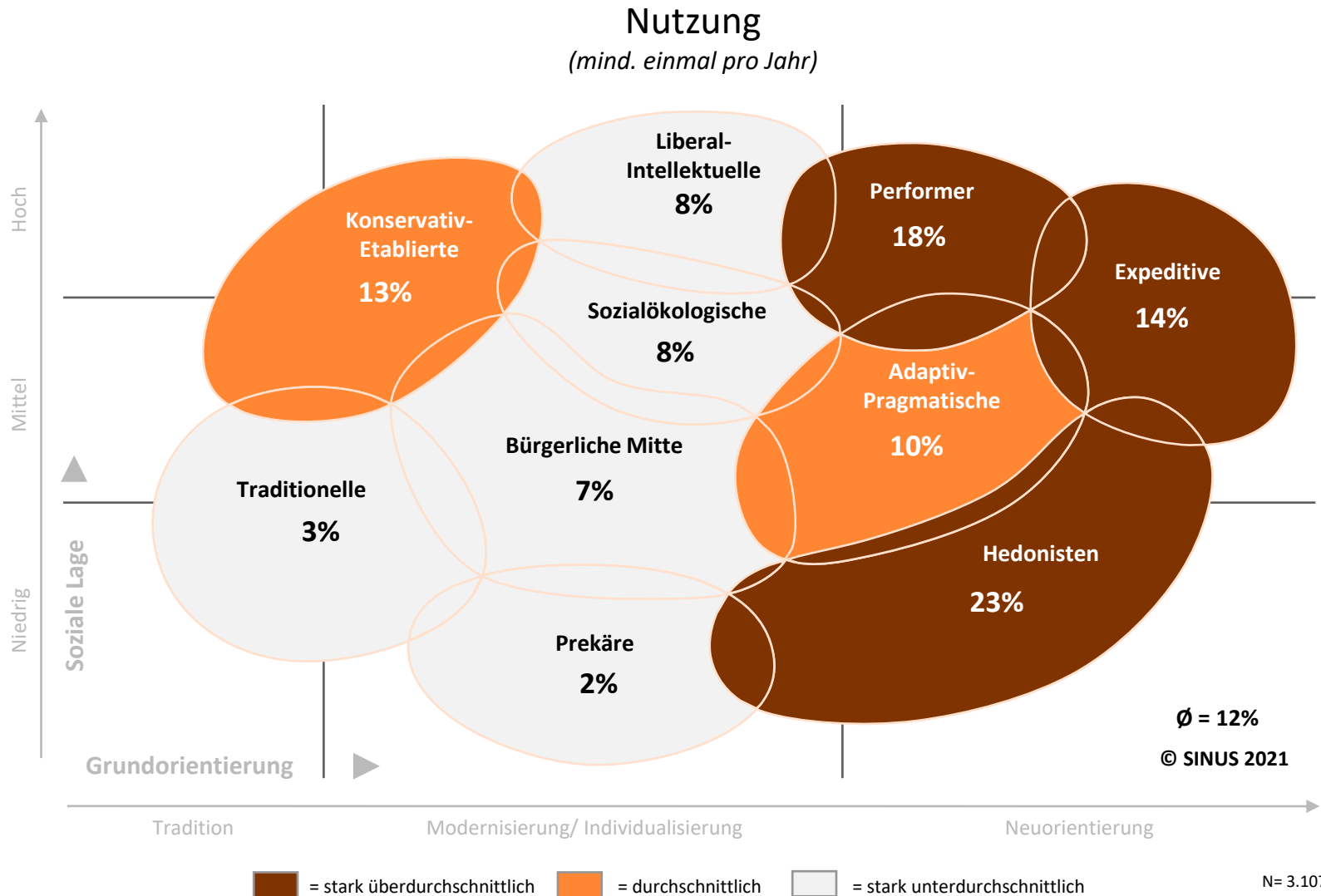
Mind. ein mal im Jahr

### Nutzung nach Alter



# Nutzung von Bike-Sharing

## Nach Sinus-Milieus



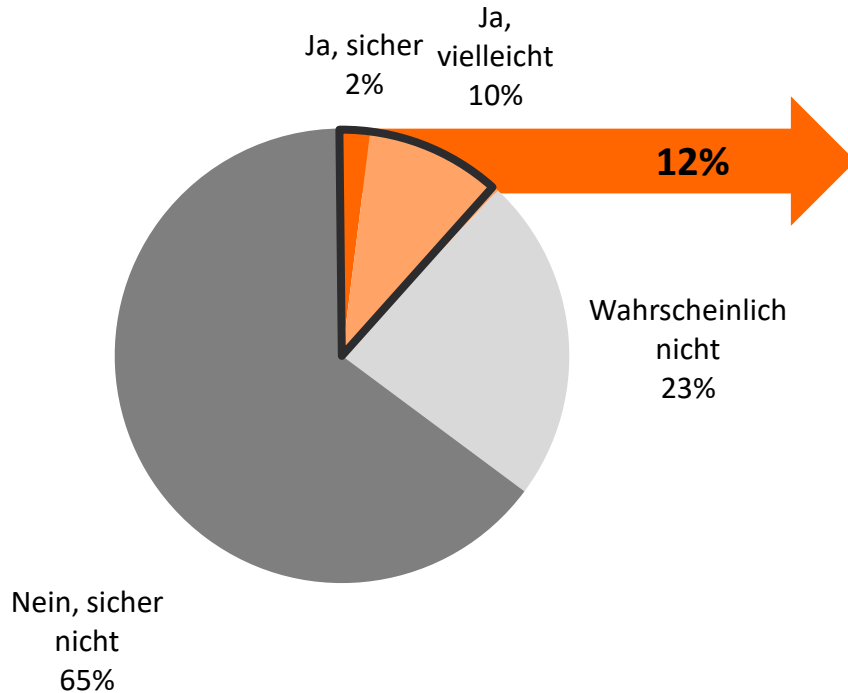
N= 3.107; alle Befragte

# Kaufpotential von Elektrokleinstfahrzeugen

## Nach Soziodemografie (1)

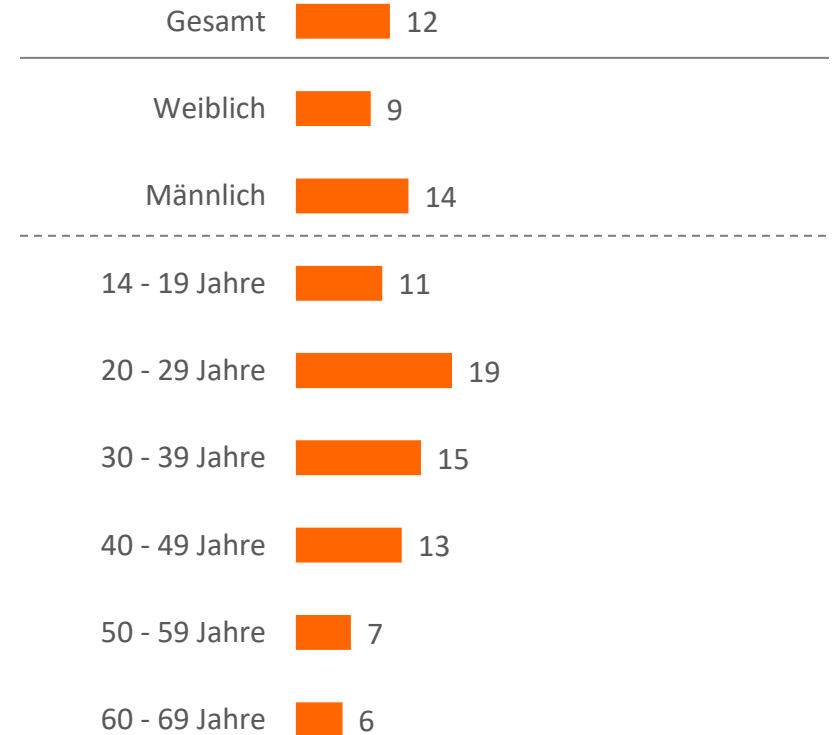
### Potential

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



### Potential nach Geschlecht und Alter

(Ja, sicher/ Vielleicht)



\* öff. Mietradsystem bereits 1 x genutzt

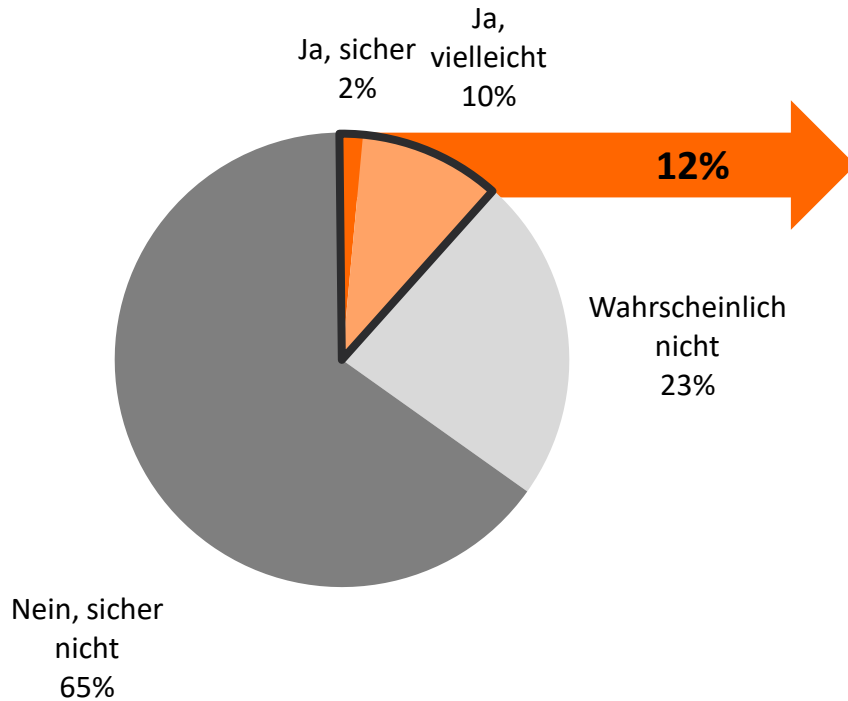
Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragten

# Kaufpotential von Elektrokleinstfahrzeugen

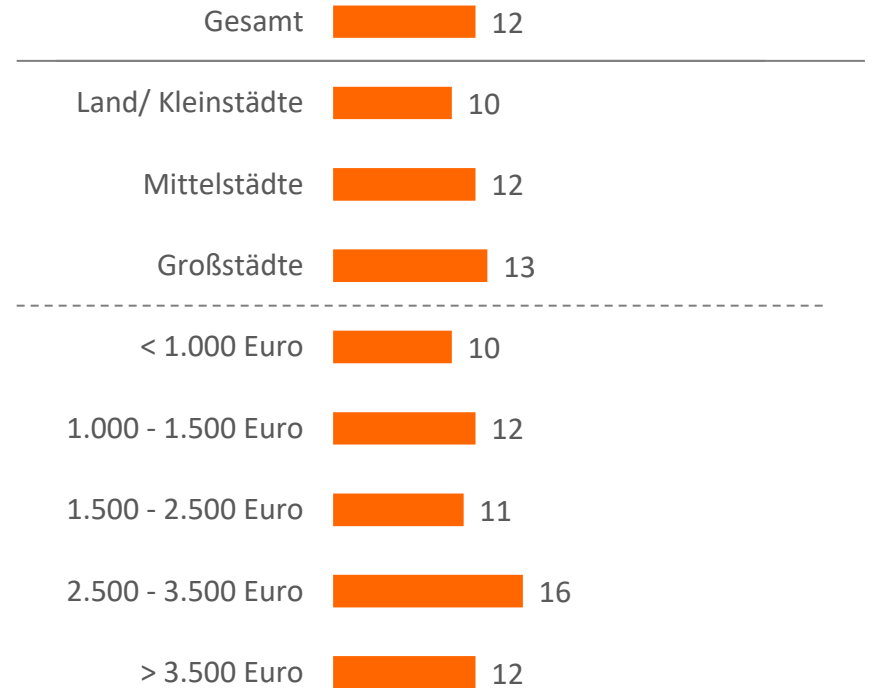
## Nach Soziodemografie (2)

### Potential

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



### Potential nach Ortsgröße und Einkommen



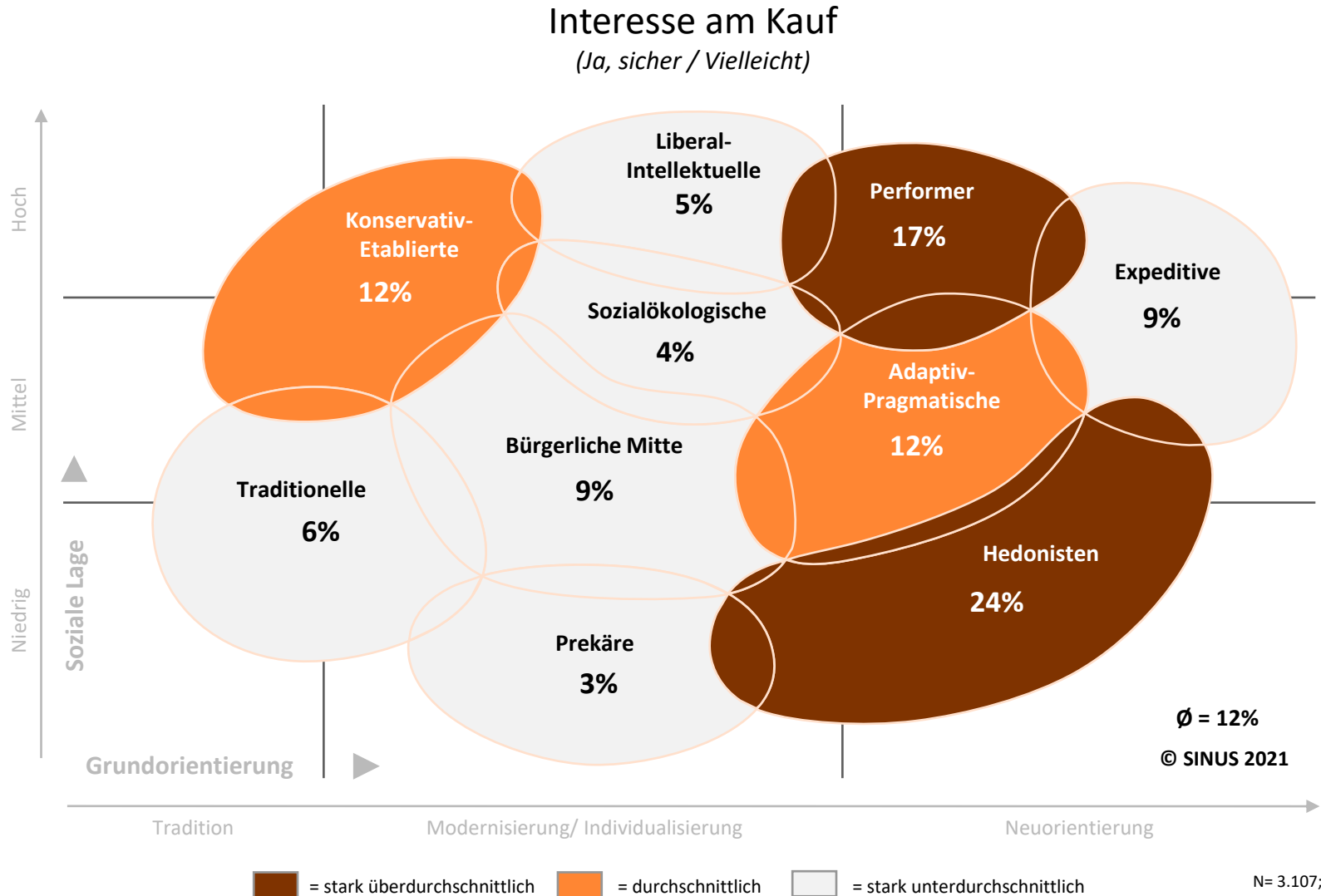
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent  
N= 3.107; alle Befragten



# Kaufpotential von Elektrokleinstfahrzeugen

## Nach Sinus-Milieus



N= 3.107; alle Befragten

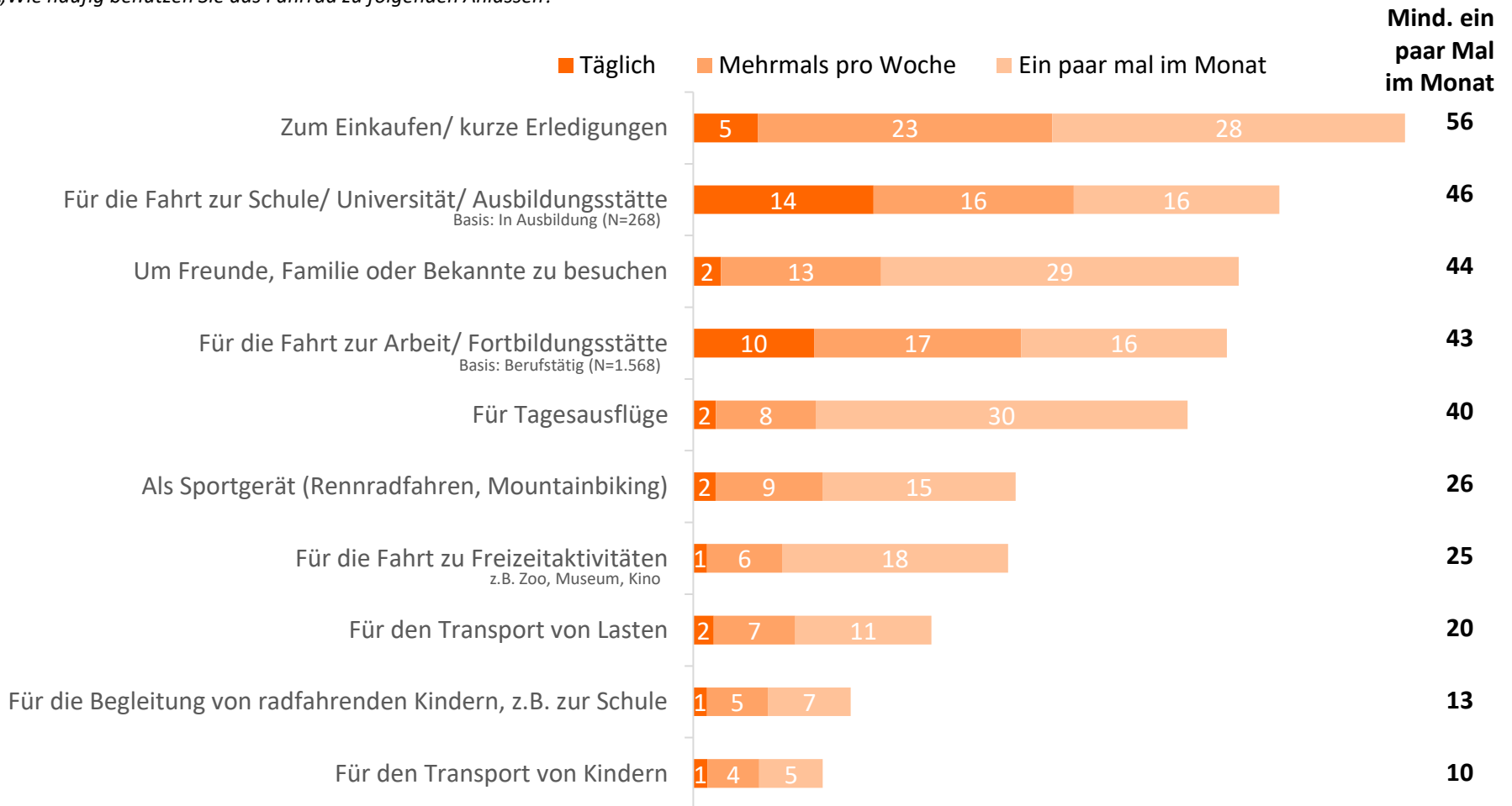
07

## Nutzungsanlässe Fahrrad

Zurückgelegte Strecken, Abstellsituation, Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrradpendeln

# Anlass der Fahrradnutzung

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



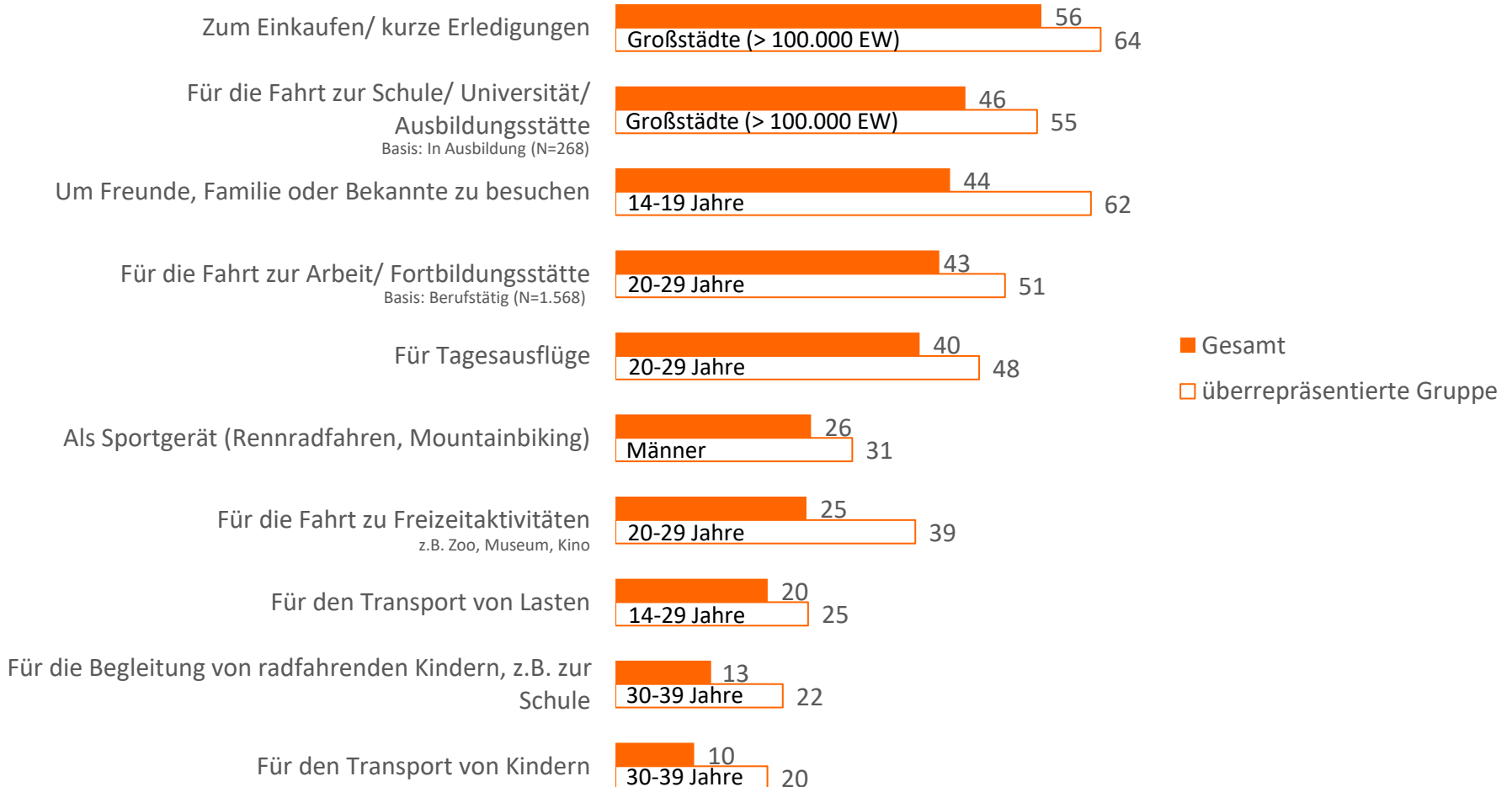
Angaben in Prozent

N= 2.397; Radfahrende

# Anlass der Fahrradnutzung

## Gesamt und relevante überdurchschnittliche Gruppen

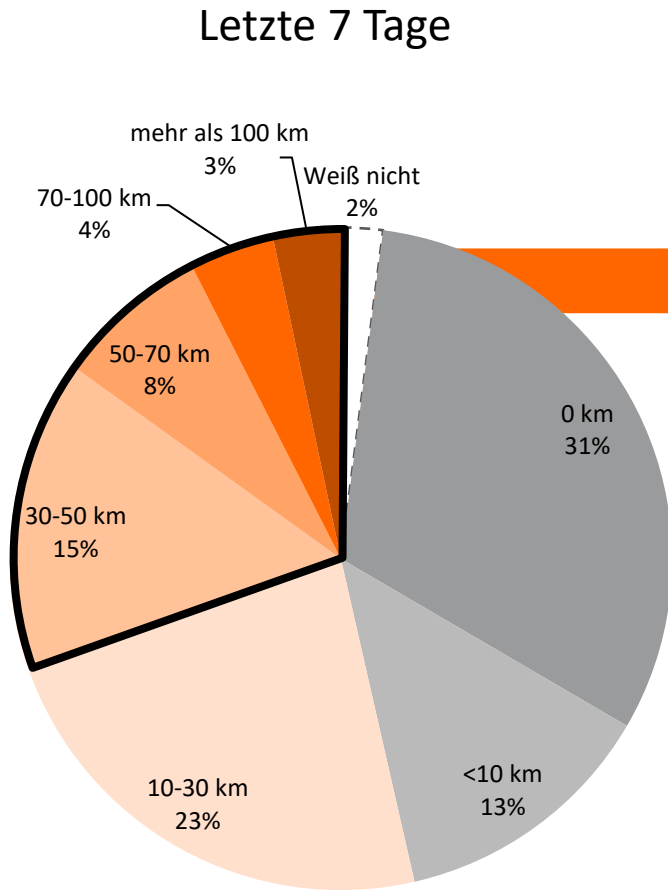
„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?“ - **Täglich/ Mehrmals pro Woche/ Ein paar mal im Monat**



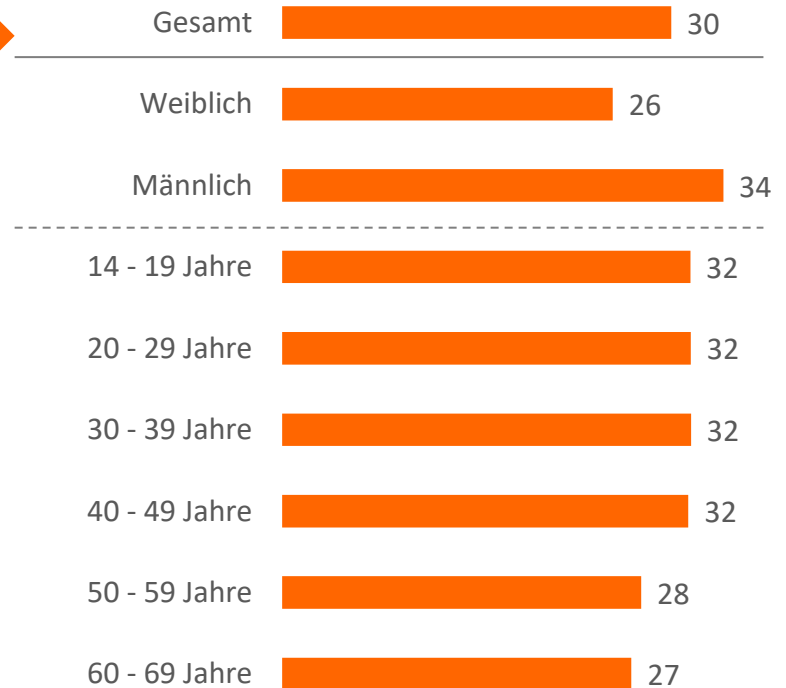
# Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

## Nach Soziodemografie (1)

„Wie viele Kilometer haben Sie in den letzten 7 Tagen mit dem Fahrrad in etwa zurückgelegt?“



## Intensive Nutzung (mehr als 30 km/ Woche) nach Geschlecht und Alter



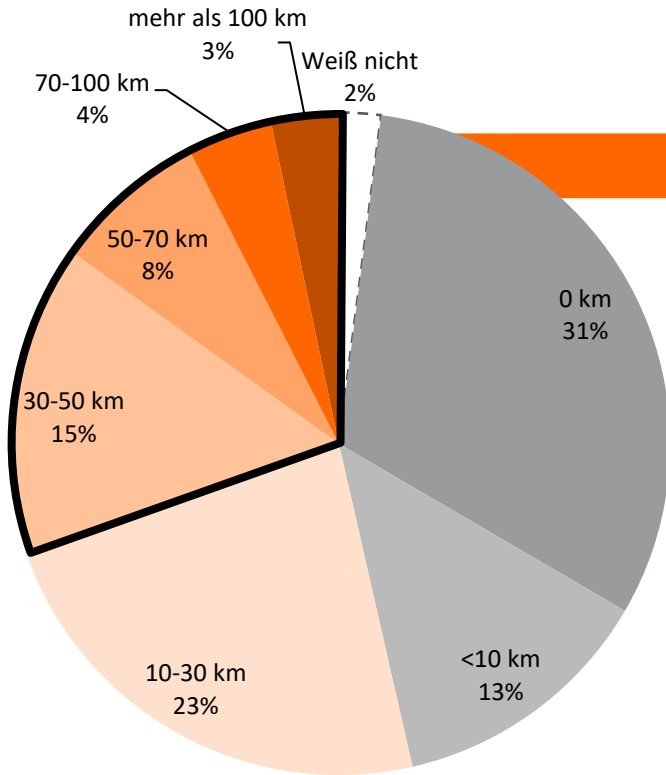
Angaben in Prozent  
N= 2.397; Radfahrende

# Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

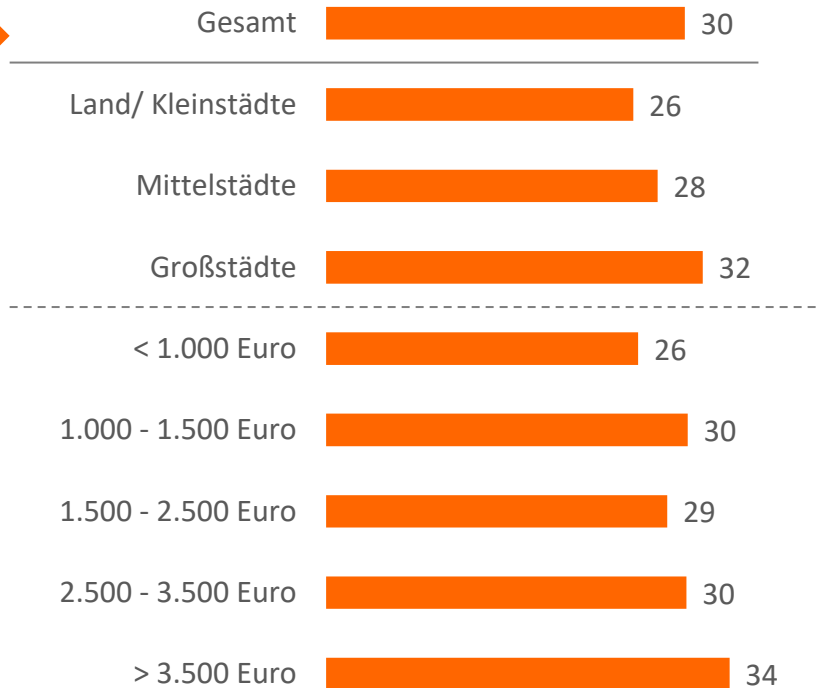
## Nach Soziodemografie (2)

„Wie viele Kilometer haben Sie in den letzten 7 Tagen mit dem Fahrrad in etwa zurückgelegt?“

Letzte 7 Tage



Intensive Nutzung (mehr als 30 km / Woche)  
nach Ortsgröße und Einkommen



Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent  
N= 2.397; Radfahrende

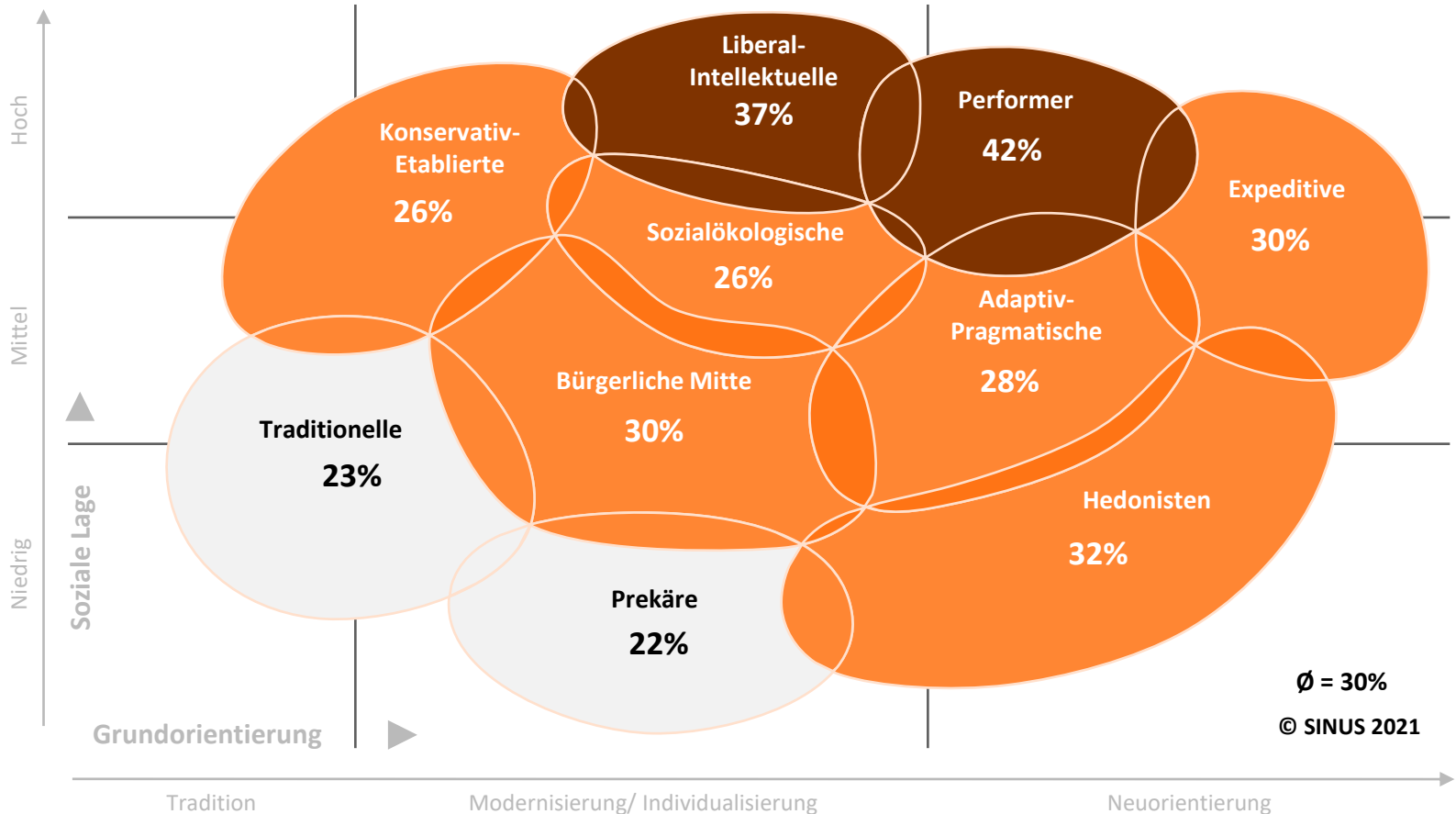
# Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

## Nach Sinus-Milieus

„Wie viele Kilometer haben Sie in den letzten 7 Tagen mit dem Fahrrad in etwa zurückgelegt?“

### Intensive Nutzung des Fahrrads

(Mehr als 30 km/Woche)



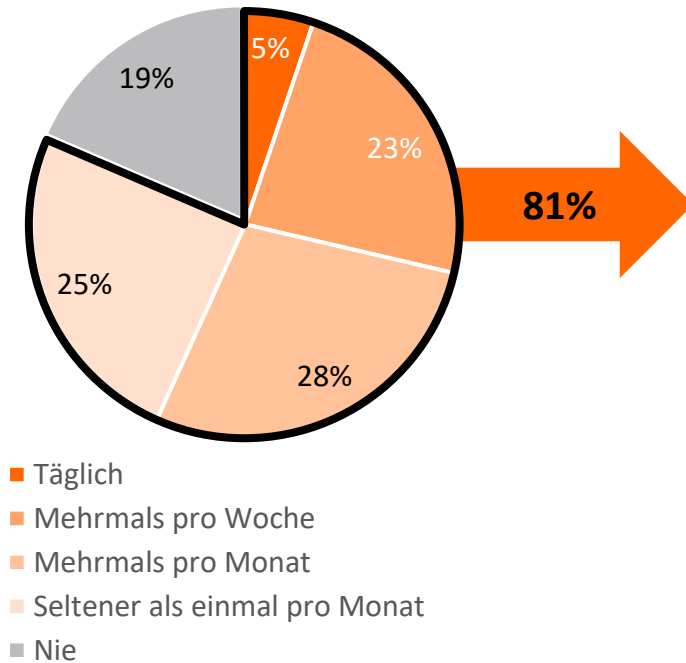
= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

N= 2.397; Radfahrende

# Anlass der Fahrradnutzung – Kurze Erledigungen

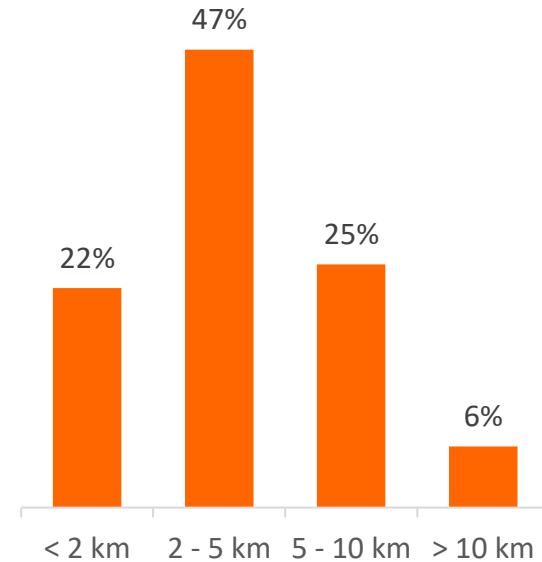
## Häufigkeit & Maximale Entfernungen

Häufigkeit



N= 2.379; Radfahrende

Maximale Entfernung



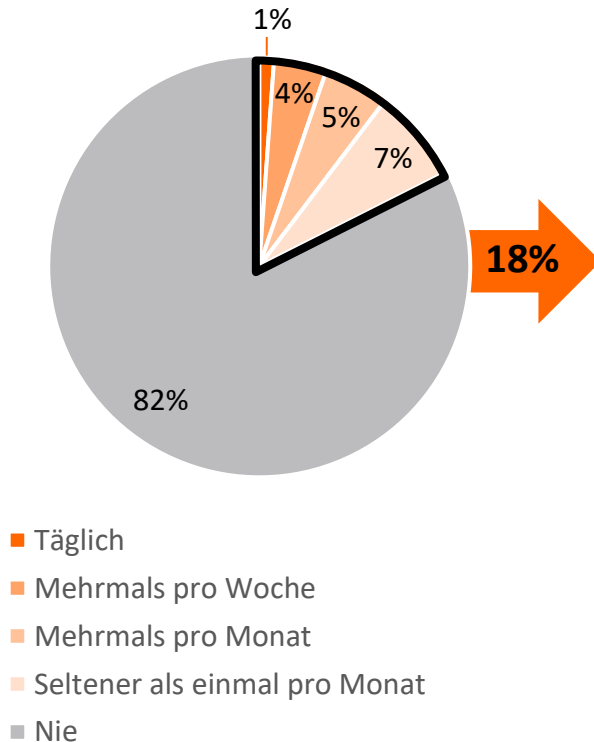
N= 1.953; Personen, die mit dem Fahrrad Einkäufe und kurze Erledigungen machen



# Transport von Kindern

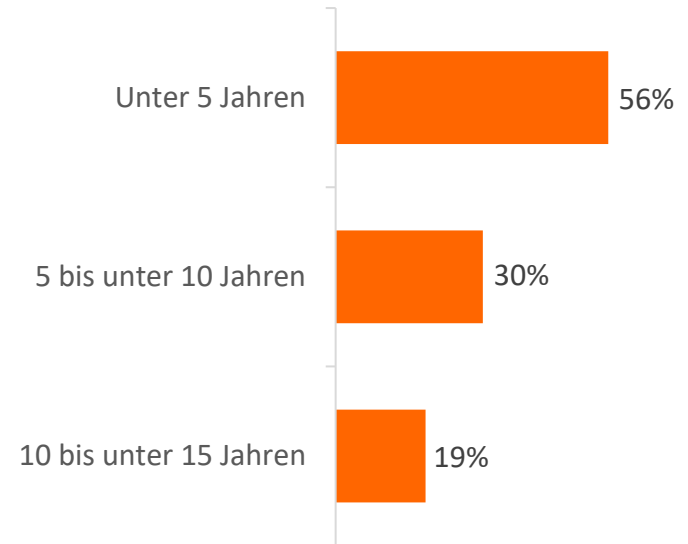
## Häufigkeit des Transportes & Alter der transportierten Kinder

Häufigkeit



Alter der Kinder

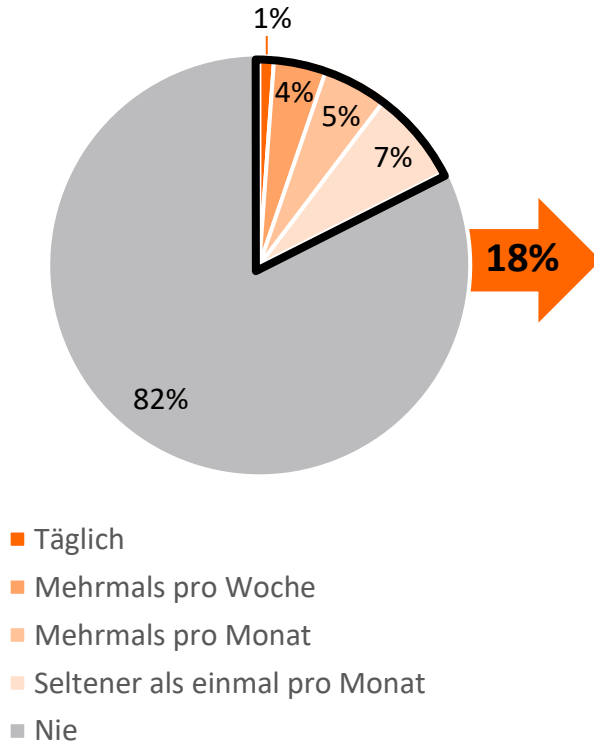
(Mehrfachnennung möglich)



# Transport von Kindern

## Häufigkeit des Transportes & Transportform

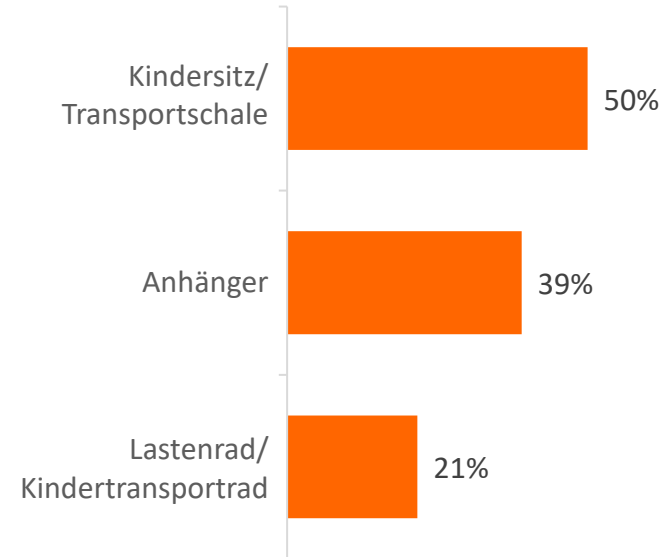
Häufigkeit



N= 2.397; Radfahrende

Transportform

(Mehrfachnennung möglich)



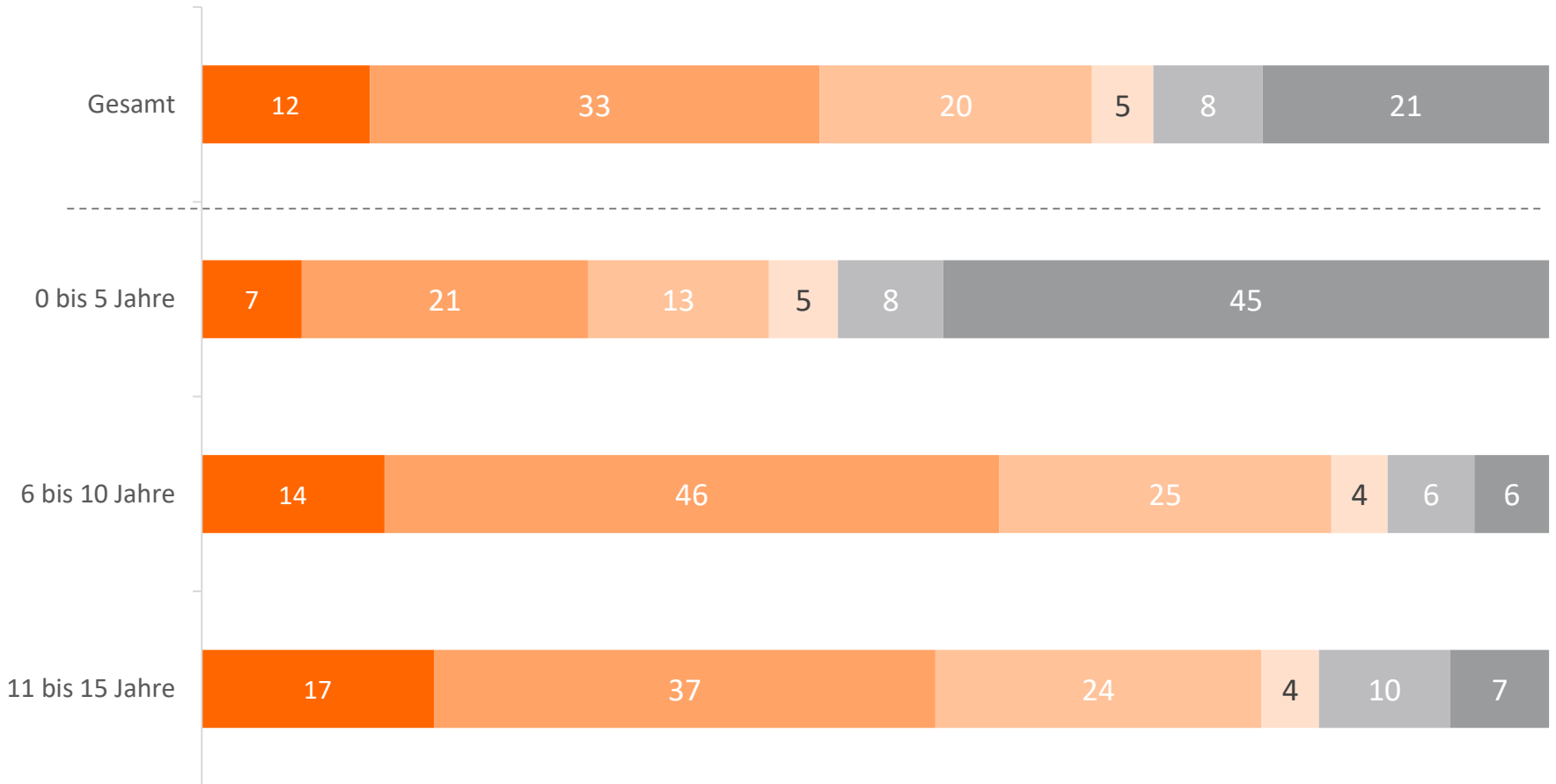
N= 421; Personen, die Kinder mit dem Fahrrad transportieren

# Fahrradfahrende Kinder - Nutzungsintensität

## Nach Altersgruppen bis 15 Jahren

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

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



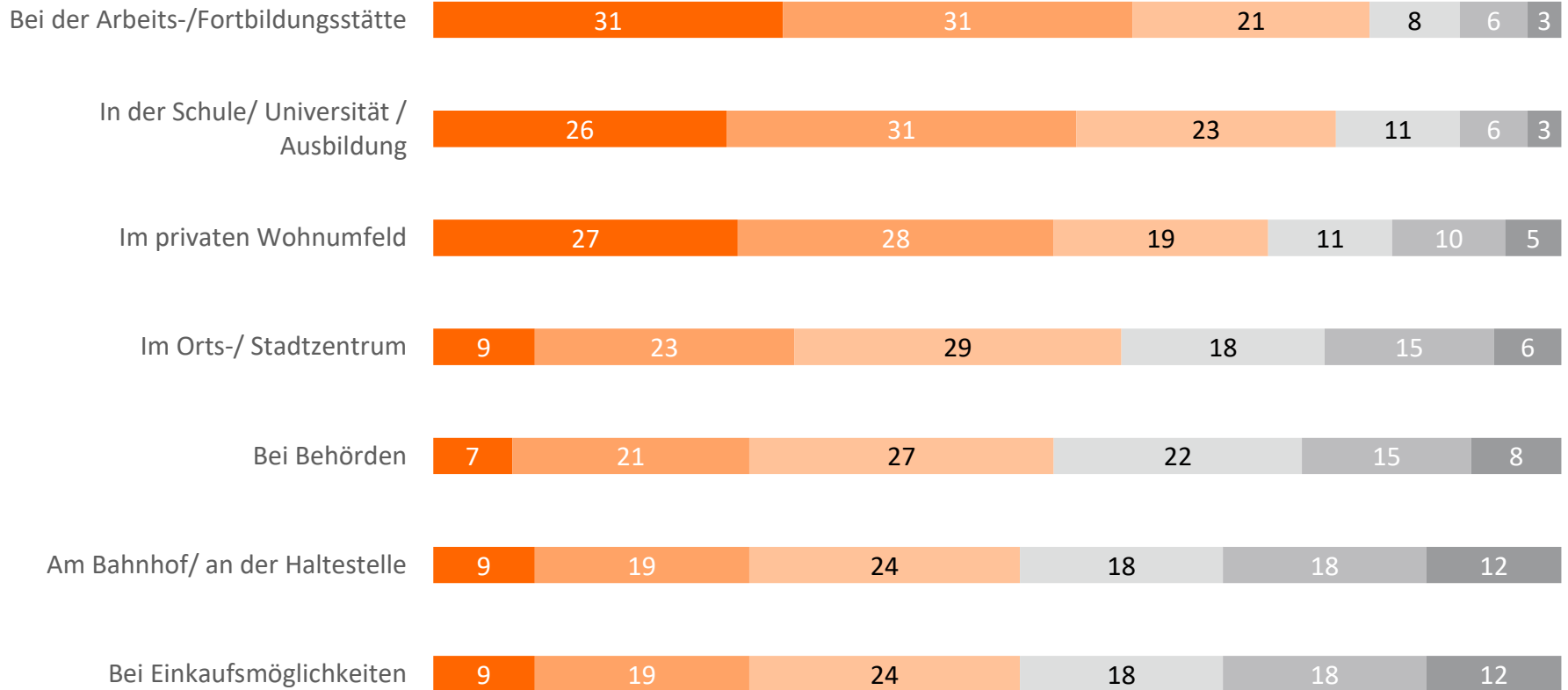
Angaben in Prozent

N= 721; Befragte mit insgesamt 1.167 Kindern unter 16 Jahren

# Zufriedenheit mit der Abstellssituation

„Bitte bewerten Sie die Abstellssituation für Fahrräder an folgenden Standorten, die Sie nutzen!“

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



Angaben in Prozent

N= 2.397; Radfahrende, pro Antwortkategorie gab es aber bis zu 59% ohne Angabe, die rausgerechnet wurden

# Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

## Bewertung und Relevanzzuschreibung

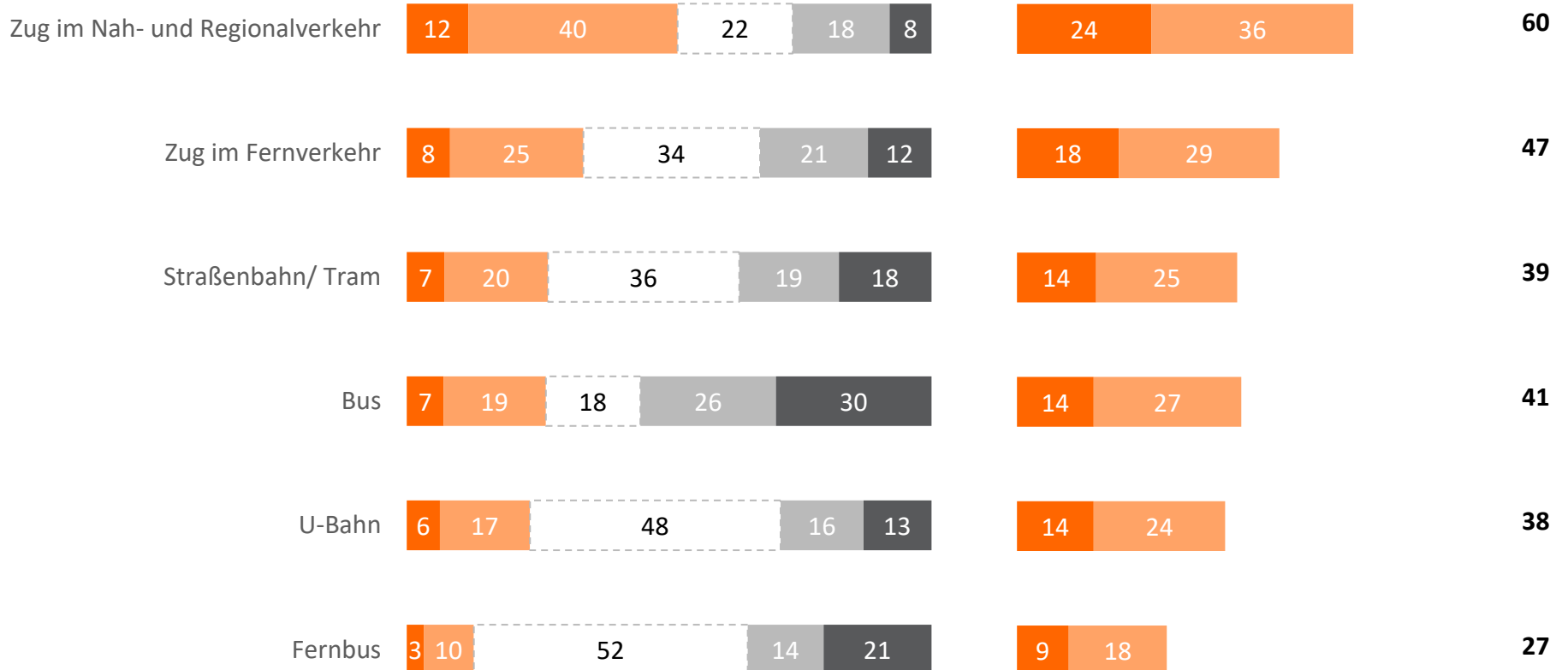
„Wie schätzen Sie die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern bei den folgenden Optionen an Ihrem Wohnort ein?“

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

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

■ Sehr wichtig ■ Wichtig

**Sehr wichtig /  
Wichtig**

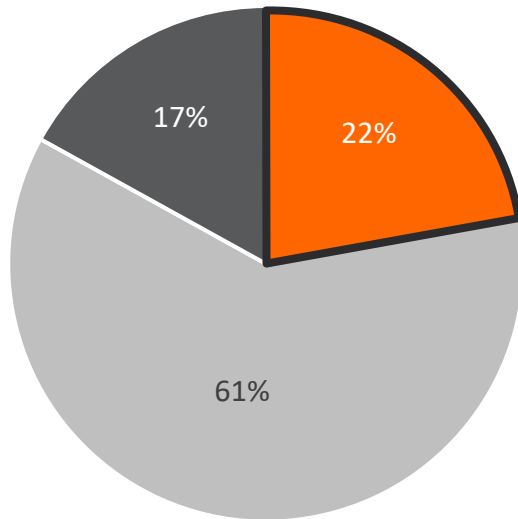


Angaben in Prozent

N= 2.397; Radfahrende

# Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

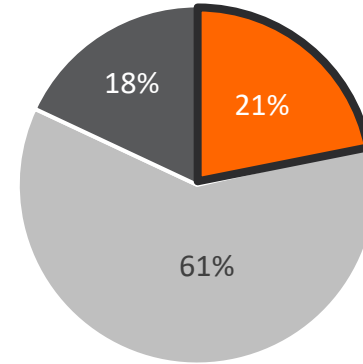
Regelmäßige Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeits-/ Bildungsstätte  
(mind. ein paar Mal pro Woche)



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

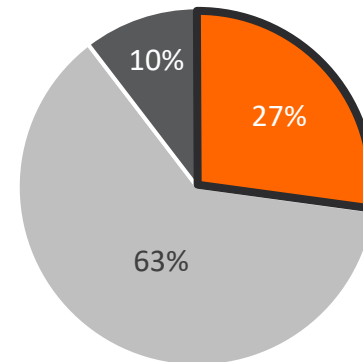
N= 2.211, Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Weg zur Arbeitsstätte



N= 1.914; Personen, die berufstätig sind

Weg zur Bildungsstätte

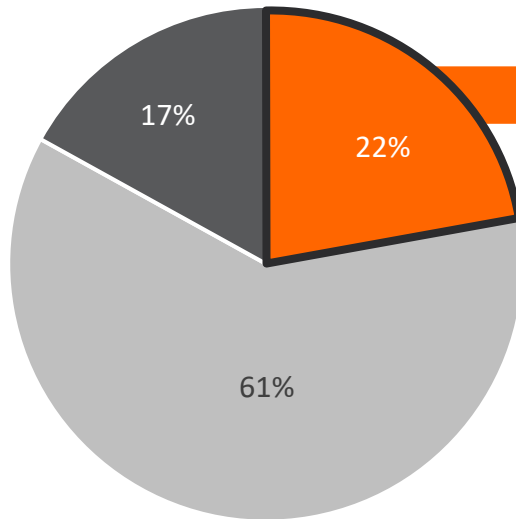


N= 298; Personen, die in Ausbildung sind (Schule, Ausbildung, Universität)

# Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

## Nach Soziodemografie

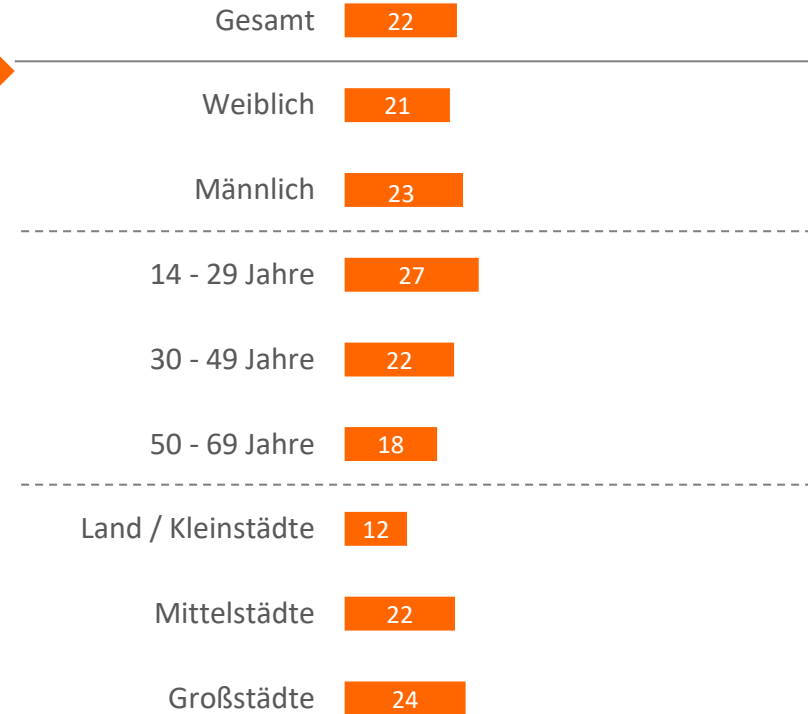
Regelmäßige Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur  
Arbeits-/ Bildungsstätte  
*(mind. ein paar Mal pro Woche)*



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

N= 2.211, Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

## Radpendler/innen nach Geschlecht, Alter, Ortsgröße



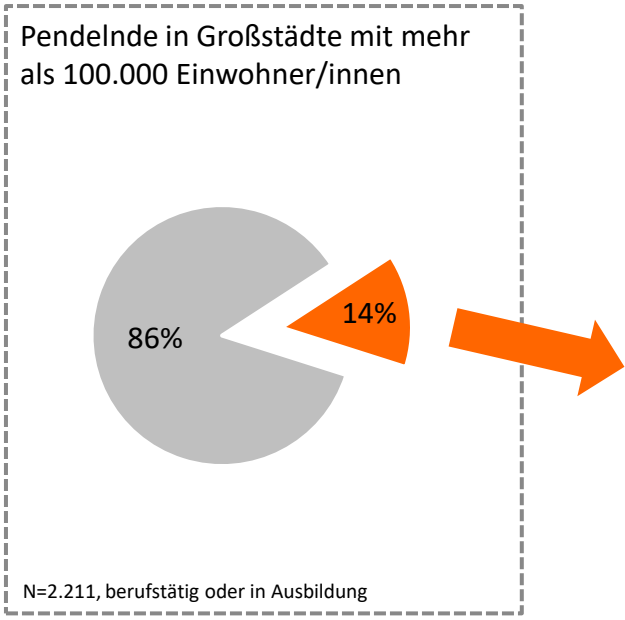
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,

Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW,

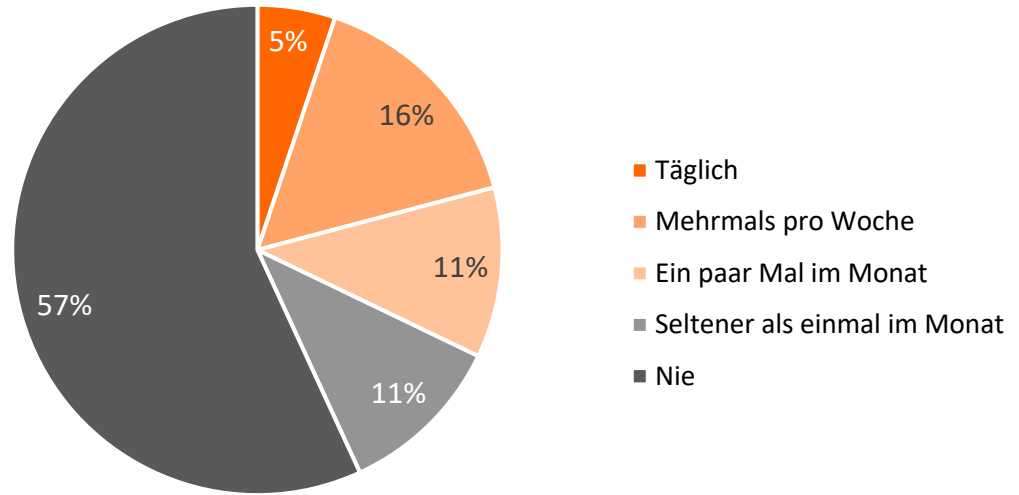
Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent

# Nutzung des Fahrrads zum Pendeln in eine Großstadt



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

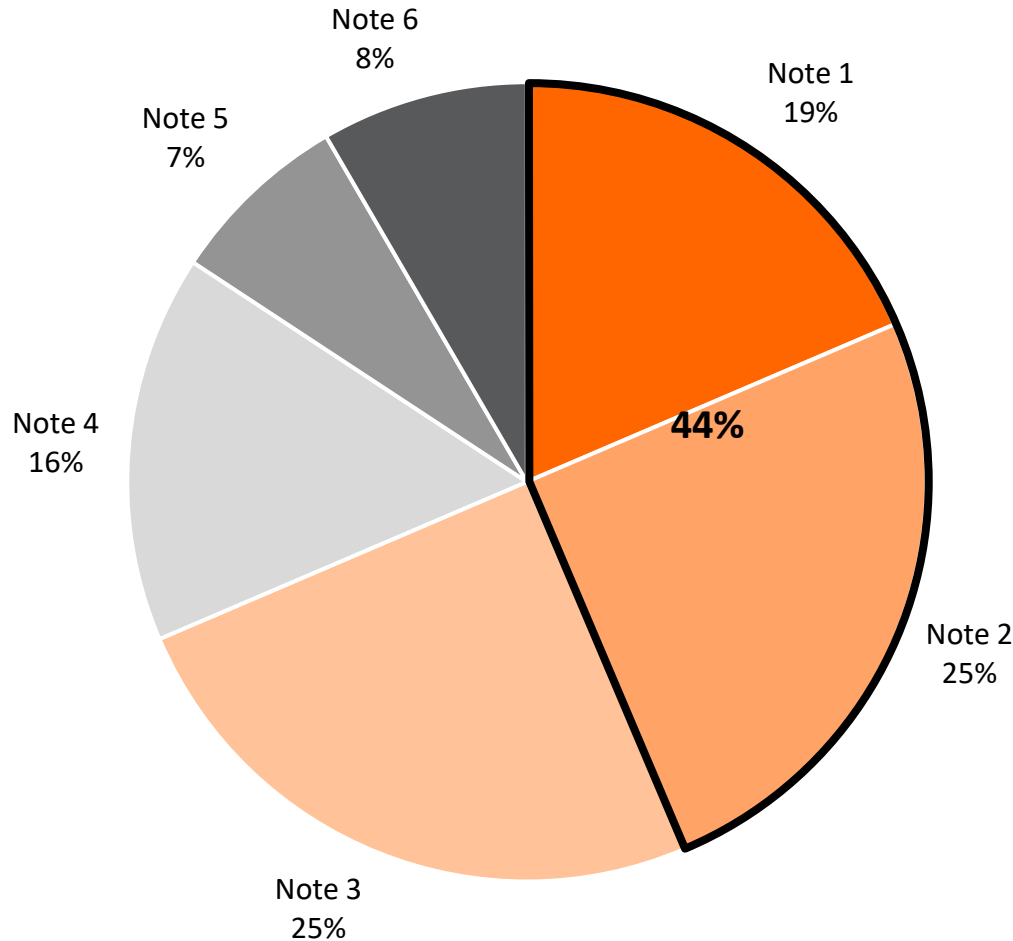


N= 311; Personen, die berufstätig/ in Ausbildung sind, in Städten unter 100.000 Einwohnern wohnen und in Großstädte pendeln



# Fahrradfreundlichkeit - Arbeits-/ Bildungsstätte

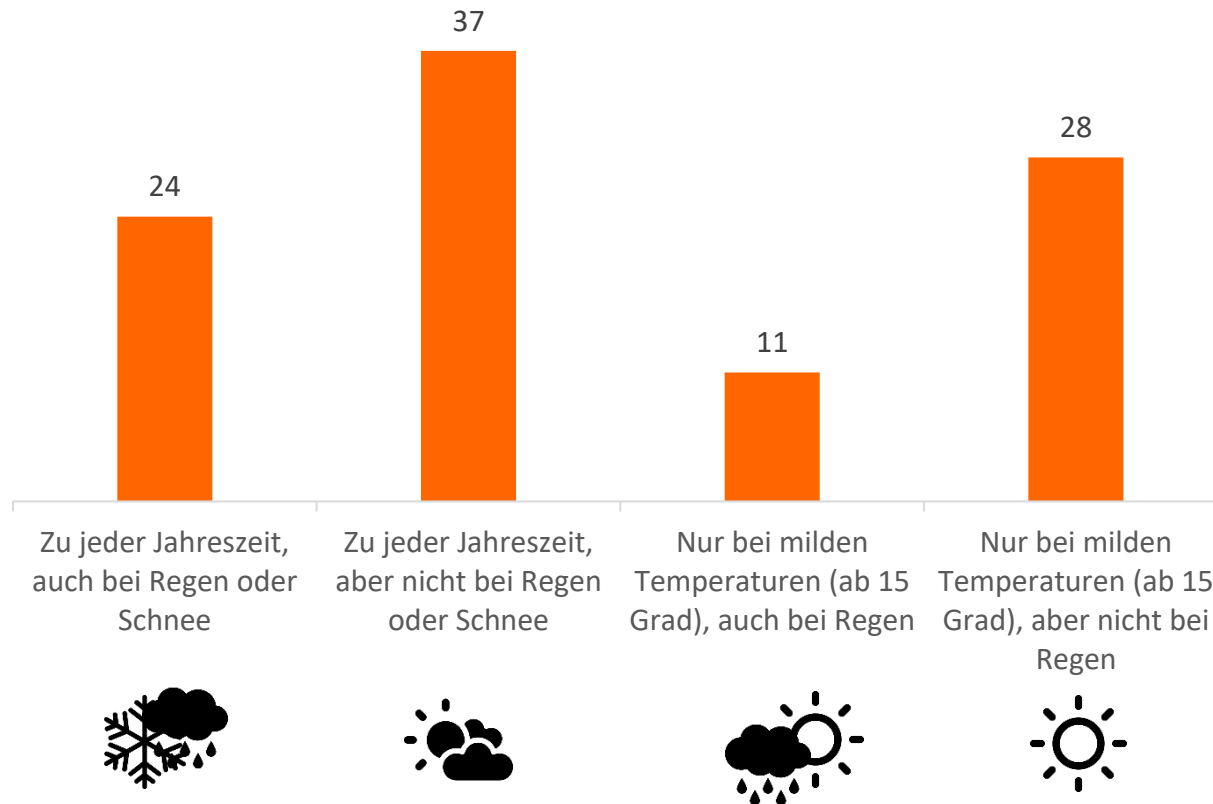
„Wie fahrradfreundlich ist Ihre Arbeitsstelle, bzw. Ihr Ausbildungsplatz?“



N= 2.211; berufstätig oder in Ausbildung

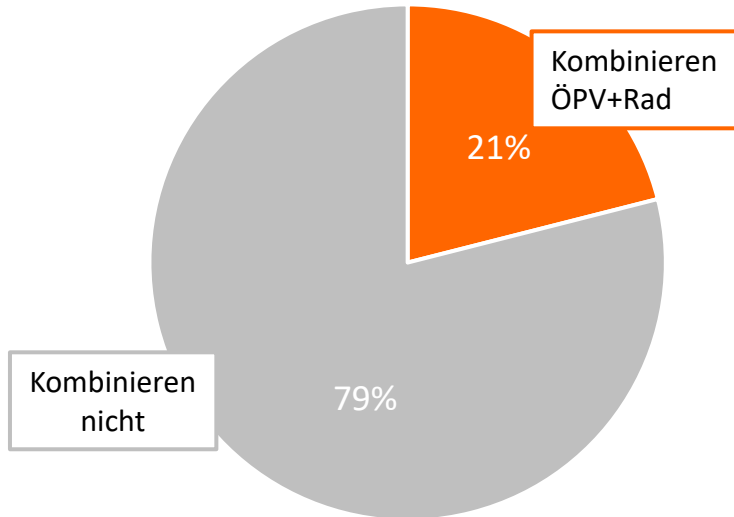
# Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeits-/ Bildungsstätte nach Wetterbedingungen

„Bei welchen Wetterbedingungen nutzen Sie das Fahrrad auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte (Glatteis und Sturm ausgenommen)?“

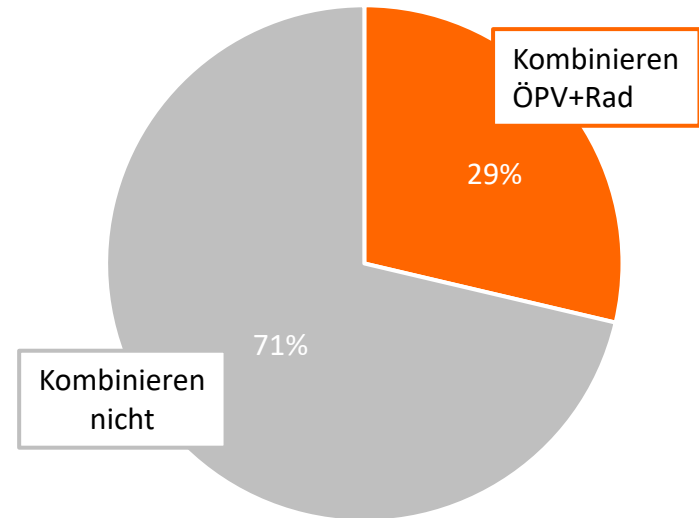


# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit/ Schule

Arbeits-/ Fortbildungsstätte



Schule/ Universität/ Ausbildung



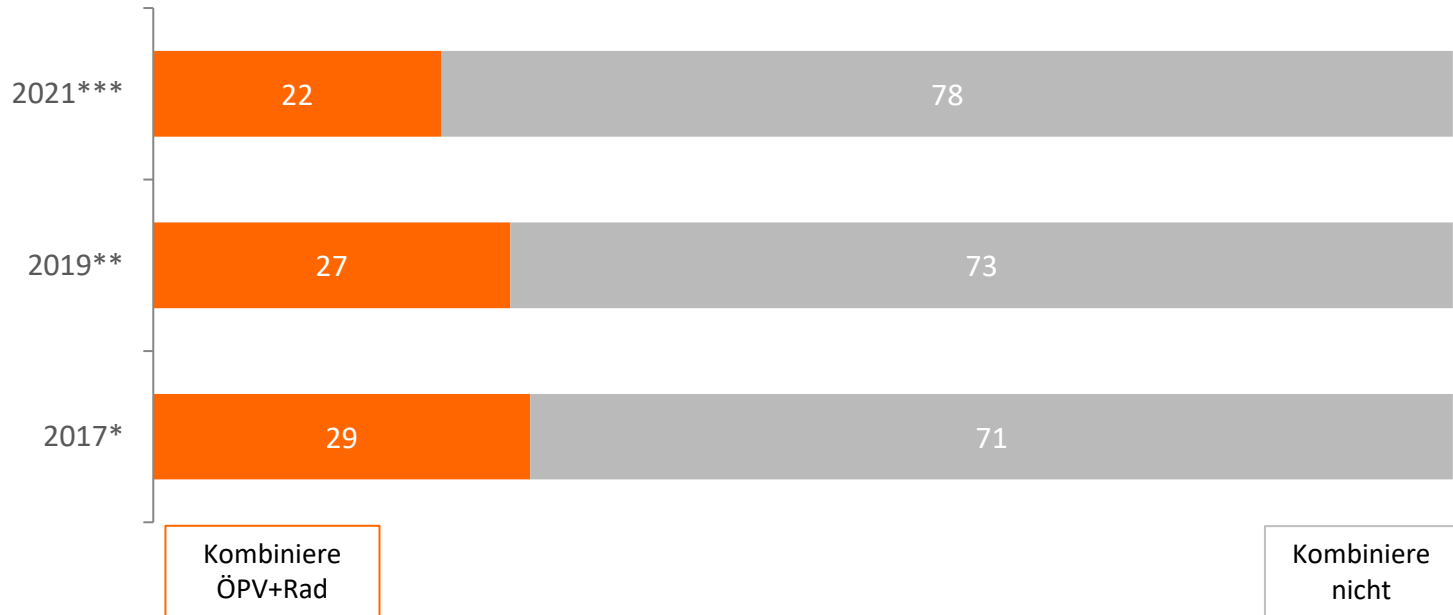
N= 939;  
 Personen, die mit dem Fahrrad zur  
 Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

N= 166;  
 Personen, die mit dem Fahrrad zur Schule,  
 Universität oder Ausbildungsstätte fahren

# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit/ Schule

## Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017

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



Angaben in Prozent

Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Befragungswellen wegen verfeinerter Stichprobenziehung. Schwankungsbreite max. 4 Prozentpunkte.

\*\*\*N=1.105; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits-/ Bildungsstätte fahren

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

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

# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit/ Bildung

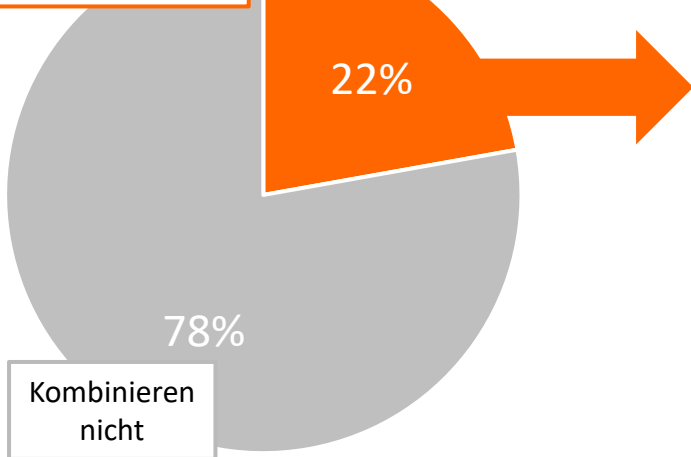
„Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur Arbeit, zur Schule Universität oder zur Ausbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?“

**Schwerpunkte:**

- 14 - 29 Jährige: 29%
- > 500.000 EW: 30%

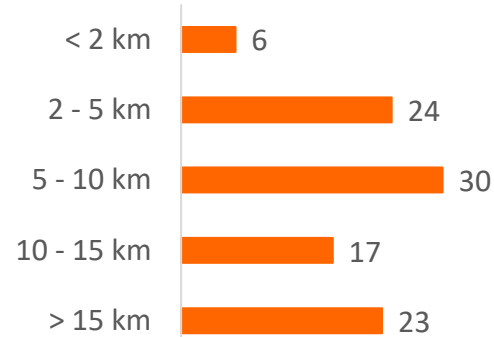
Kombinieren  
ÖPV+Rad

22%



N= 1.105; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Bildungsstätte fahren

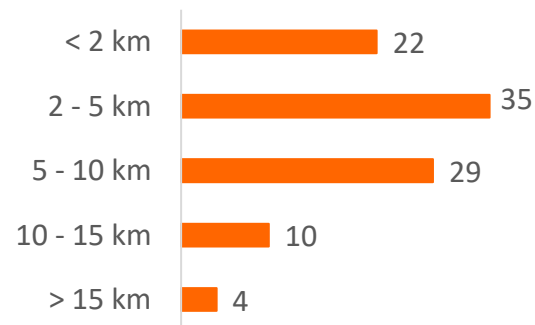
## Länge der Gesamtstrecke



N= 245; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Bildungsstätte fahren und mit dem ÖPV kombinieren

## Davon:

### Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

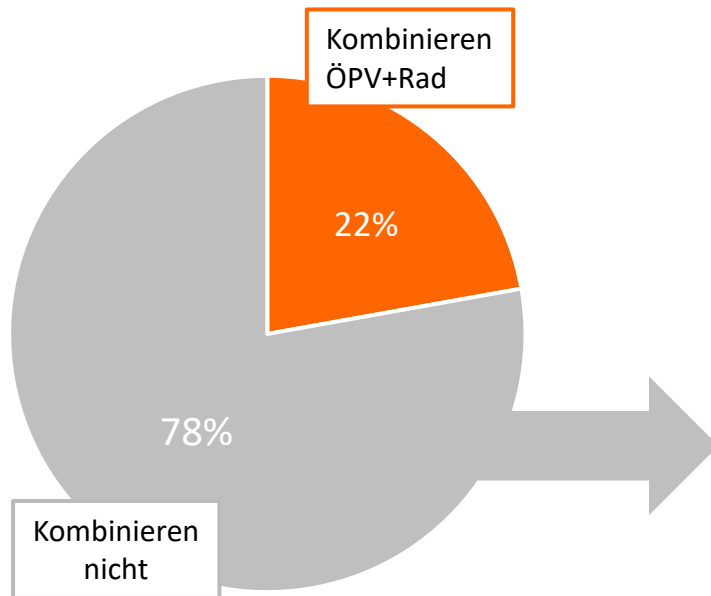


N= 245; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Bildungsstätte fahren und mit dem ÖPV kombinieren

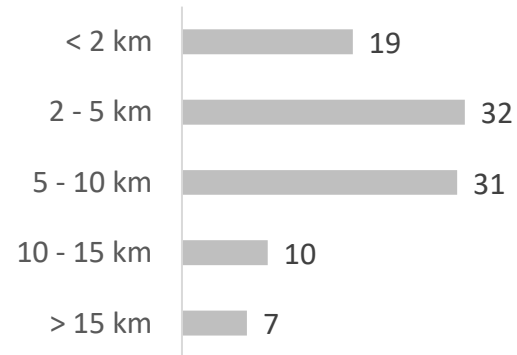
Angaben in Prozent

# Keine Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit

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



Distanz, die mit dem Fahrrad zurück gelegt wird



N= 1.105; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Bildungsstätte fahren

Angaben in Prozent  
N= 860; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Bildungsstätte fahren und nicht mit dem ÖPV kombinieren

# Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeits-/ Bildungsstätte

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



Angaben in Prozent

N=1.344; Radfahrende, die nicht/selten mit dem Fahrrad zur Arbeits-/ Fortbildungsstätte ODER Schule/ Universität/ Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

# Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeits-/ 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)



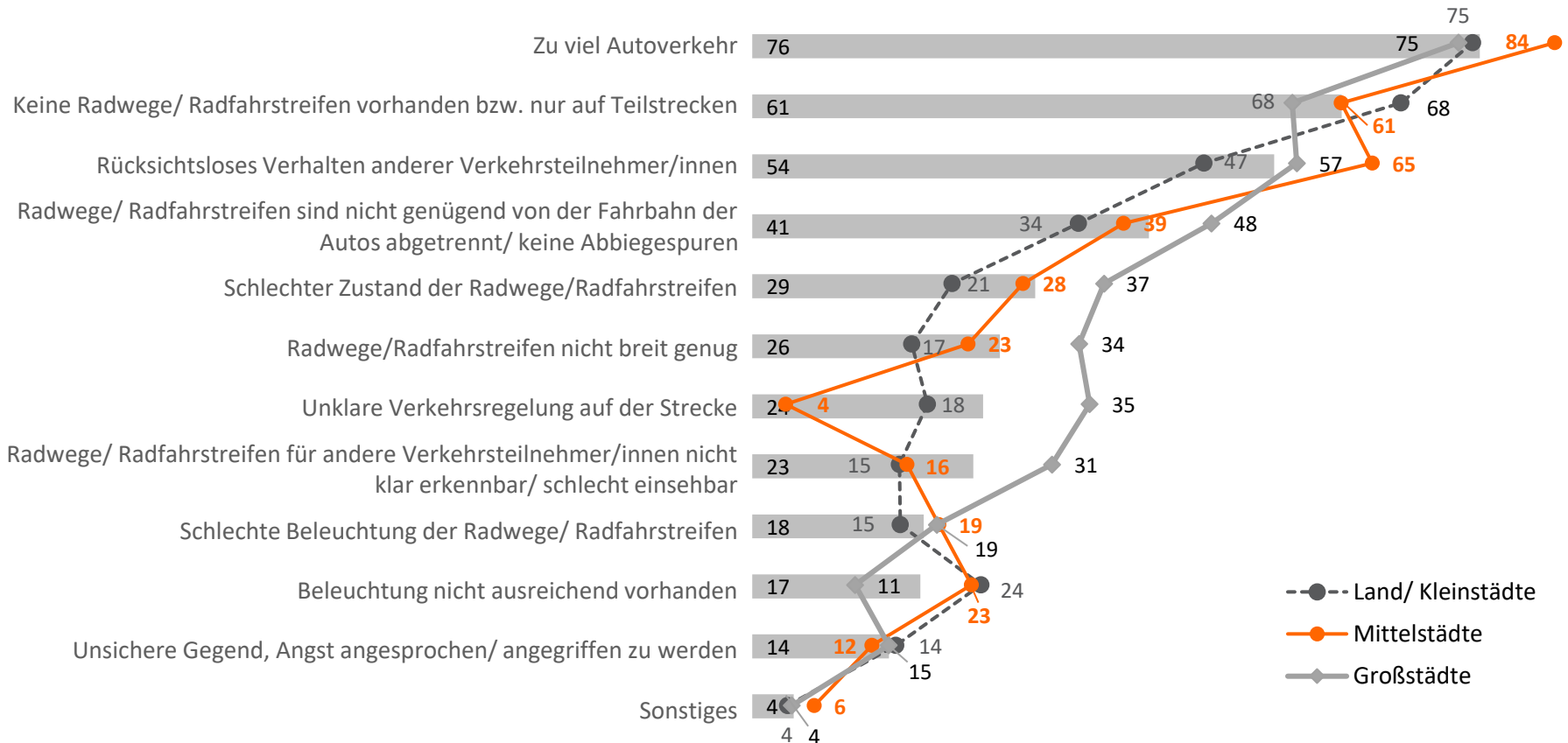
Angaben in Prozent

N= 1.344; Radfahrende, die nicht/selten 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

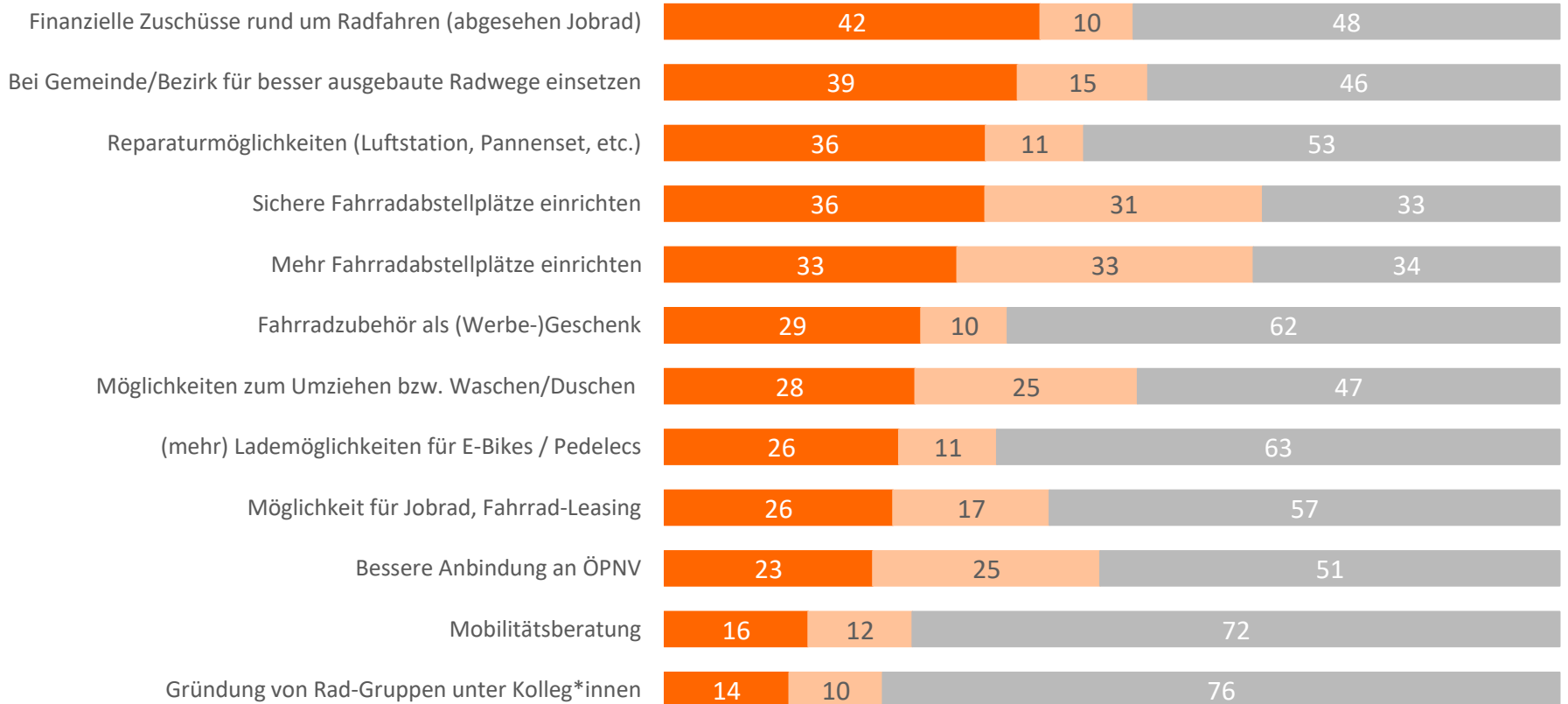
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 207; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte etc. fahren, da es ihnen zu gefährlich ist

# Wünsche an Arbeitgeber/ Ausbildungsstätte

„Was könnte Ihr Arbeitgeber/ihre (Aus-)Bildungsstätte tun, um das Radfahren zur Arbeit/ (Aus)Bildungsstätte für Sie (noch) attraktiver zu machen?“

■ Würde ich mir wünschen  
 ■ Bereits (ausreichend) vorhanden  
 ■ Für mich nicht relevant, kein Bedarf



Angaben in Prozent

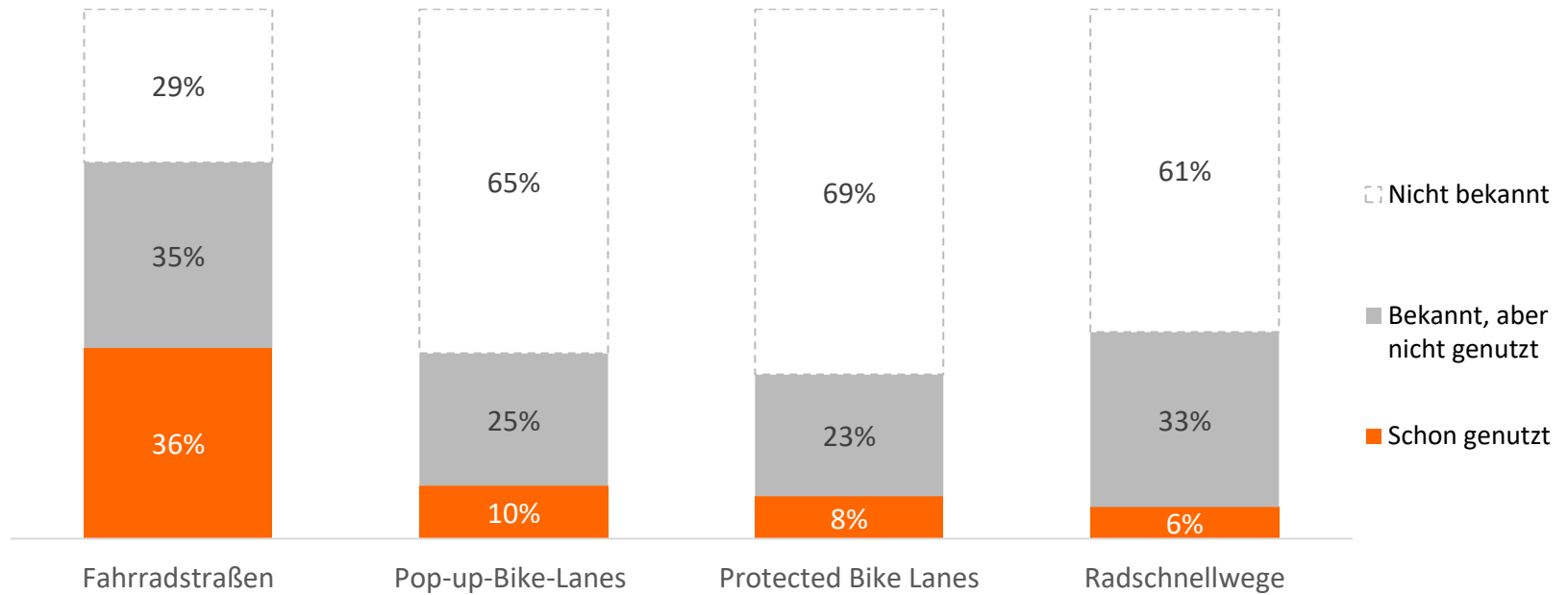
N= 2.211; berufstätig oder in Ausbildung

08

# Fahrradinfrastruktur

Fahrradstraßen, Pop-up-Bike-Lanes, Protected Bike Lanes und Radschnellwege

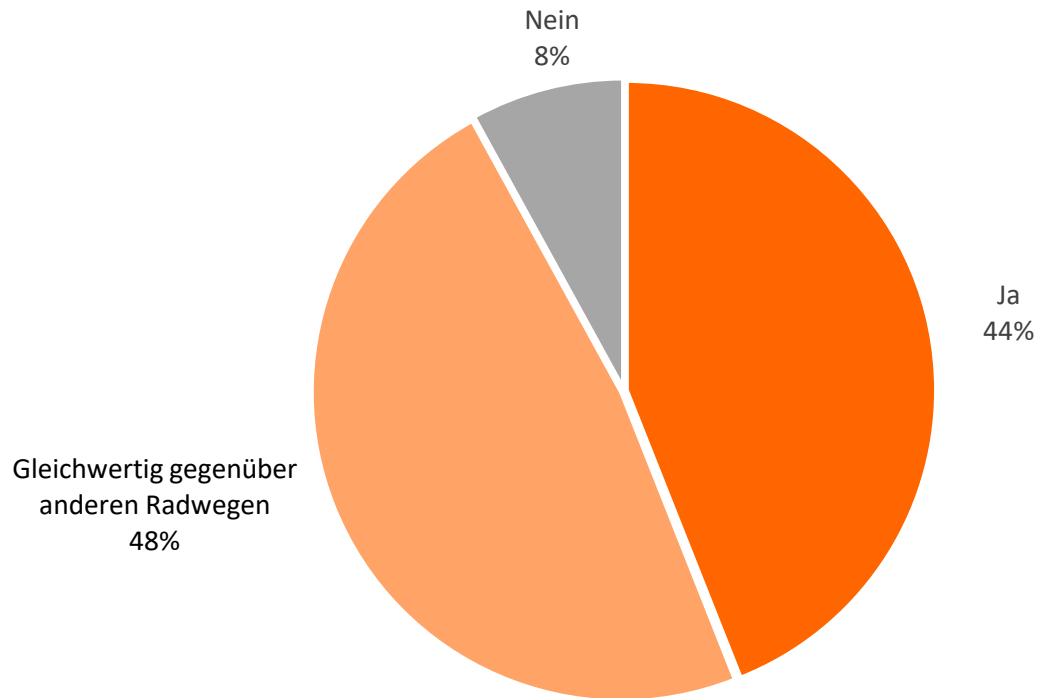
# Erfahrungen mit innovativen Radinfrastrukturen



N= 3.107; alle Befragte

# Bevorzugung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

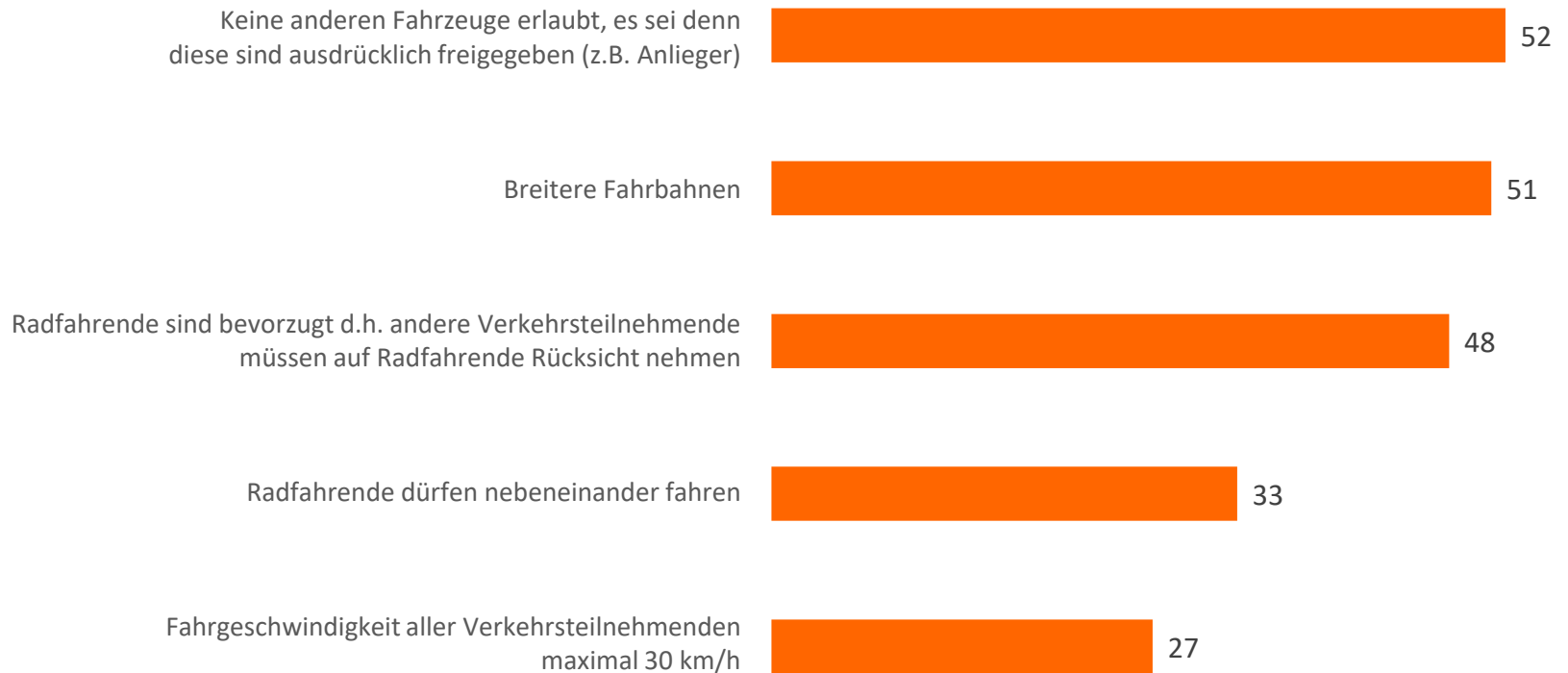
„Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?“



N= 1.022; Befragte, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben

# Vorteile von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

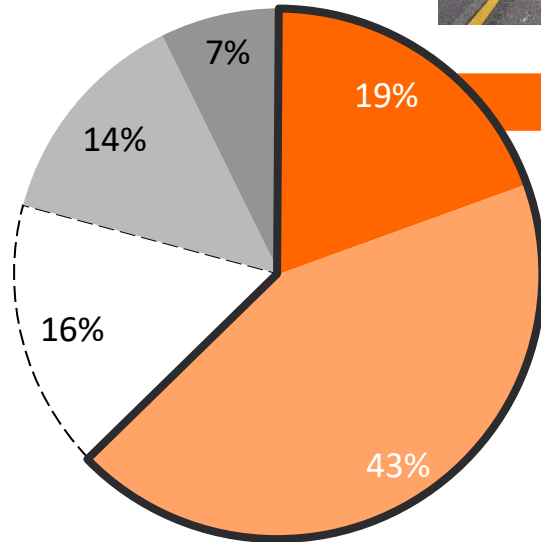
„Welche Eigenschaften der Fahrradstraße sind Ihrer Meinung nach gegenüber herkömmlichen Straßen mit Radverkehrsführung am vorteilhaftesten? Sie können bis zu drei Eigenschaften auswählen.“



# Bewertung temporäre Radwege („Pop-up-Bike-Lanes“)

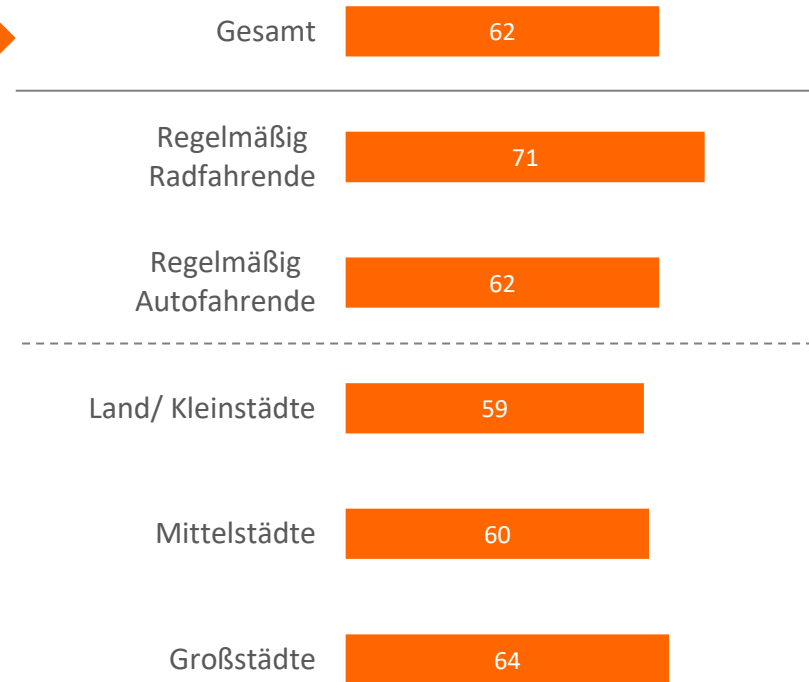
## Nach Soziodemografie

„Wie bewerten Sie, dass einige Kommunen solche Radwege [Pop-Up-Radwege] eingerichtet haben?“  
(Frage gestützt mit Definition und Bild)



■ Sehr positiv  
□ Weiß nicht  
■ Sehr negativ  
■ Eher positiv  
■ Eher negativ

### Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern und Ortsgröße (Sehr positiv/ Eher positiv)



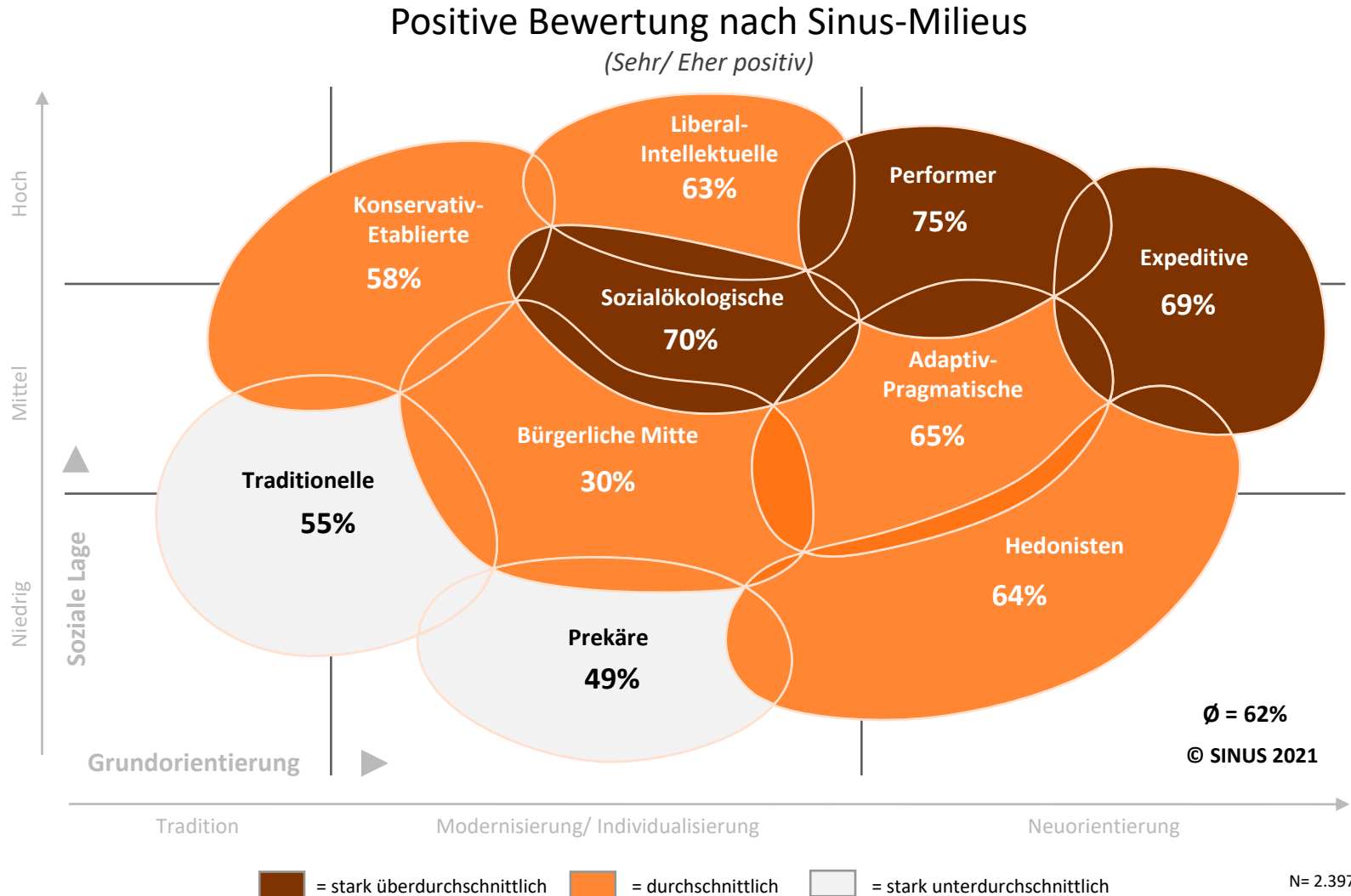
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Bewertung temporäre Radwege („Pop-up-Bike-Lanes“)

Nach Sinus-Milieus

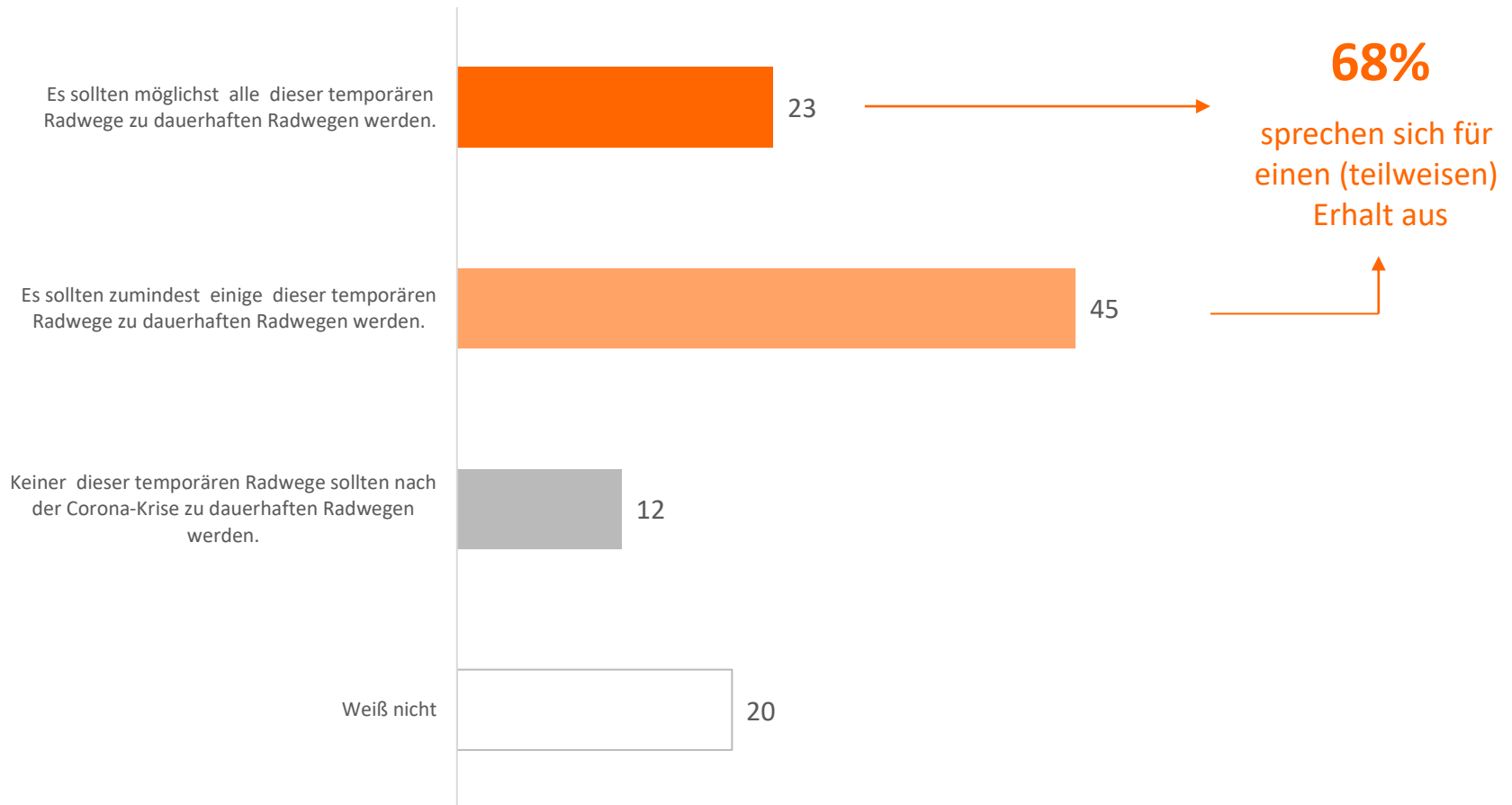


N= 2.397; Radfahrende



# Erhalt der temporären Radwege („Pop-up-Bike-Lanes“)

„Wie stehen Sie zum Erhalt bzw. Ausbau der temporären Radwege zu dauerhaften Radwegen, so dass diese nach der Corona-Krise genutzt werden können?“



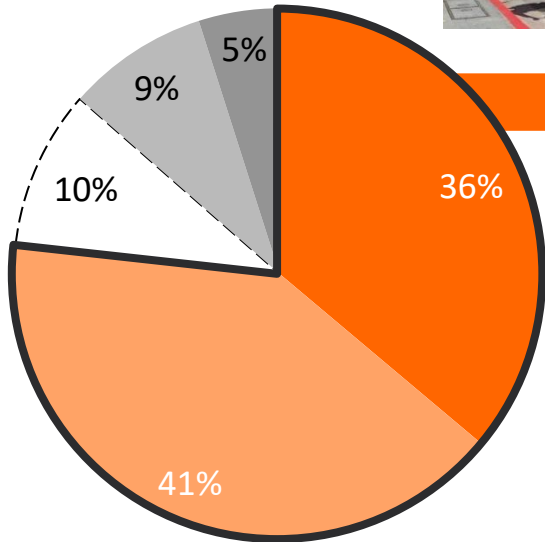
Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

# Bewertung von „Protected Bike Lanes“

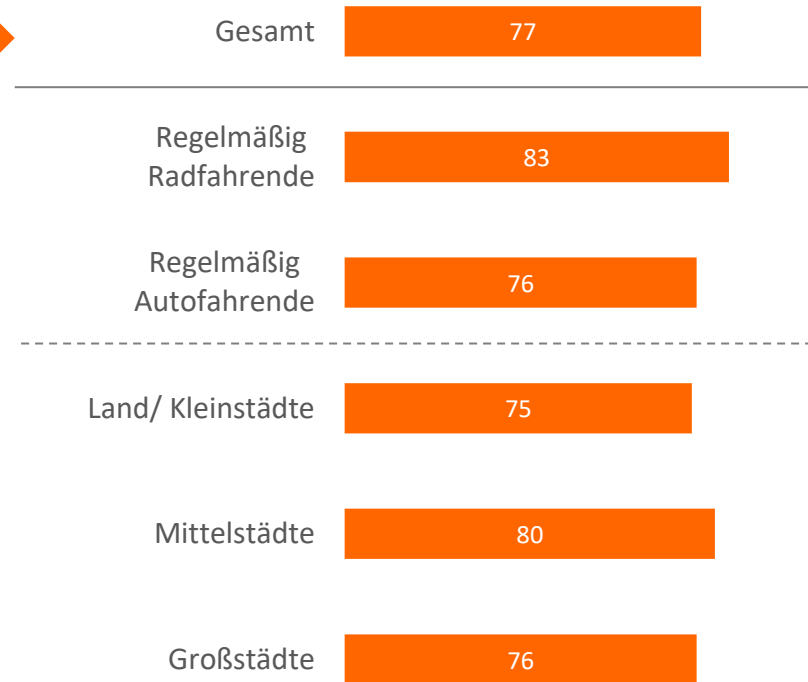
## Nach Soziodemografie

„Wie bewerten Sie generell die Idee „Protected Bike Lanes“ einzurichten?“  
(Frage gestützt mit Definition und Bild)



■ Durchweg positiv   
 ■ Eher positiv   
  Weiß nicht  
■ Eher negativ   
 ■ Durchweg negativ

### Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern und Ortsgröße (Sehr positiv/ Eher positiv)

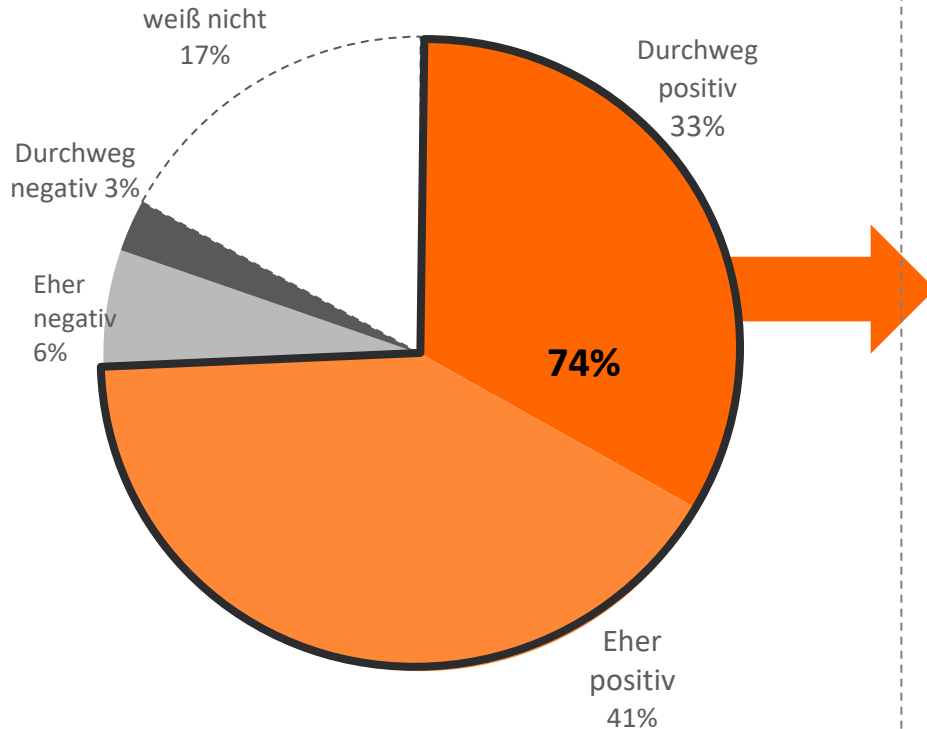


Regelmäßige Nutzer = täglich/ mehrmals pro Woche  
 Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
 Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Angaben in Prozent  
 N= 3.107; alle Befragte

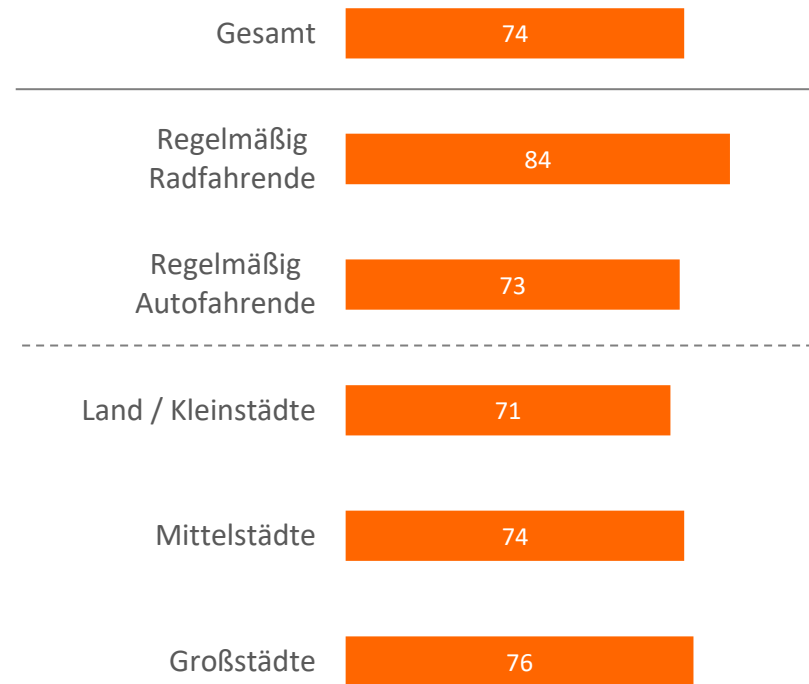
# Bewertung der Radschnellweg-Initiative des Bundes

„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

## Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern und Ortsgröße (Sehr positiv/ Eher positiv)



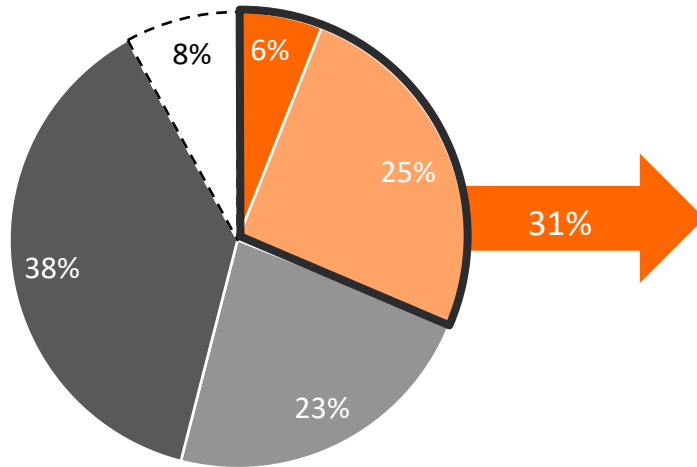
Regelmäßige Nutzer = täglich/ mehrmals pro Woche  
 Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
 Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 3.107; alle Befragte

# Pendelpotential durch Radschnellwege

## Potentielle Radschnellwegnutzung von Nicht-Radpendlern

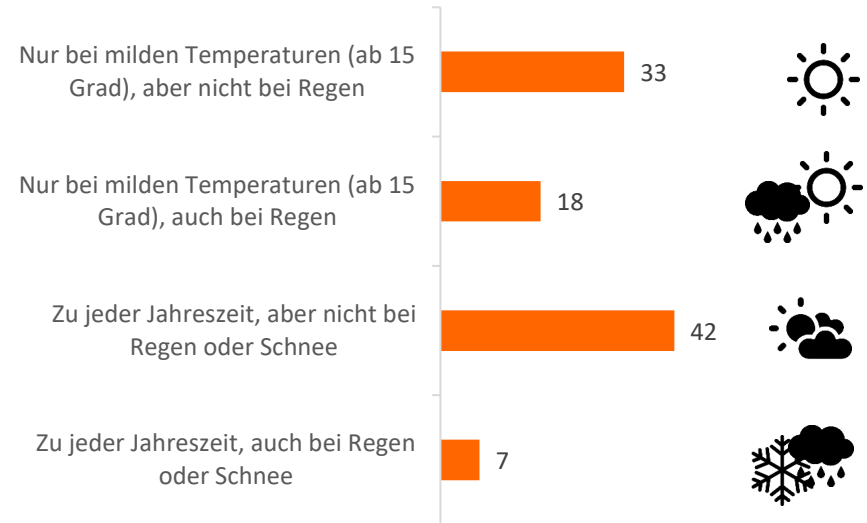
„Angenommen es gäbe einen Radschnellweg zu Ihrer Schule/ Universität/ Ausbildungsstätte bzw. Ihrem Arbeitsplatz/ Ihrer Fortbildungsstätte. Könnten Sie sich dann vorstellen, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen?“



- Ja, auf jeden Fall
- Ja, vielleicht
- Nein, eher nicht
- Nein, auf keinen Fall
- Weiß nicht

N = 1.106; Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen)

### Wetterbedingungen

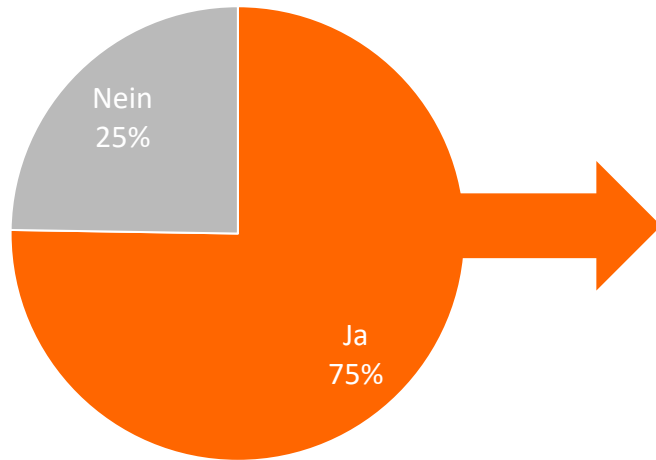


N = 345; Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule/ Universität/ Ausbildungsstätte bzw. Arbeits-/ Fortbildungsstätte nutzen, aber es sich vorstellen könnten

# Pendelpotential durch Radschnellwege

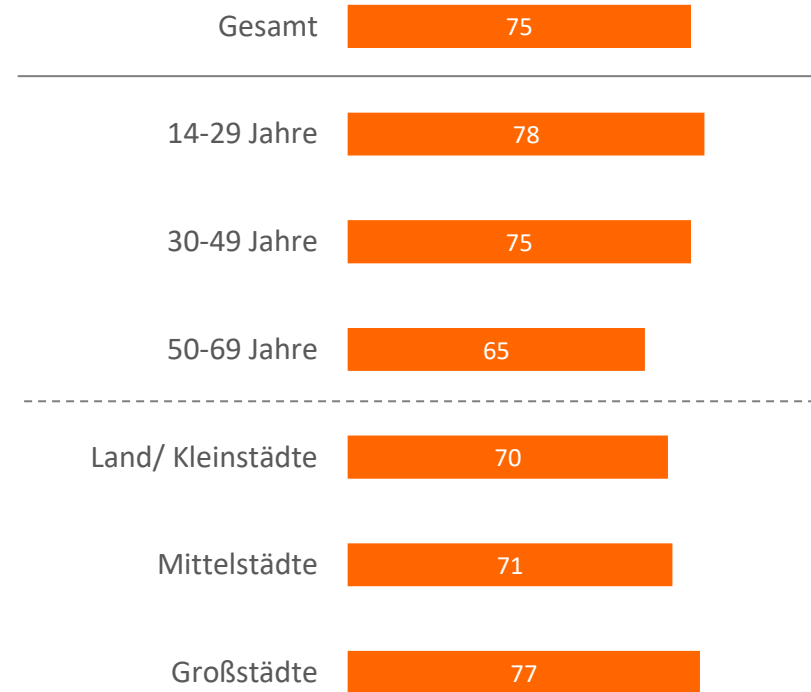
## Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern – nach Soziodemografie

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



N= 1.105; Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule/ Universität/ Ausbildungsstätte bzw. Arbeits-/ Fortbildungsstätte nutzen

### Pendelpotential nach Alter und Ortsgröße



Angaben in Prozent

Regelmäßige Nutzer = täglich/ mehrmals pro Woche  
 Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW,  
 Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

09

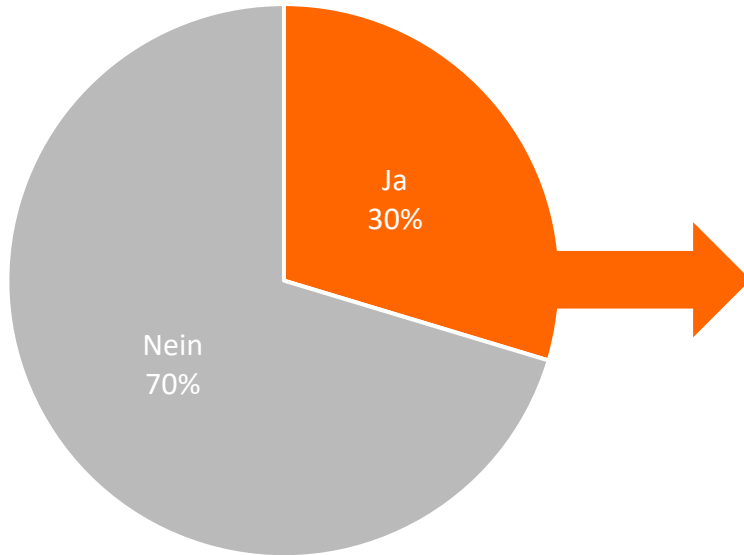
# Fahrrad-Tourismus

Fahrradurlaub, „Deutschland-Routen“ und Radweg „Deutsche Einheit“

# Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

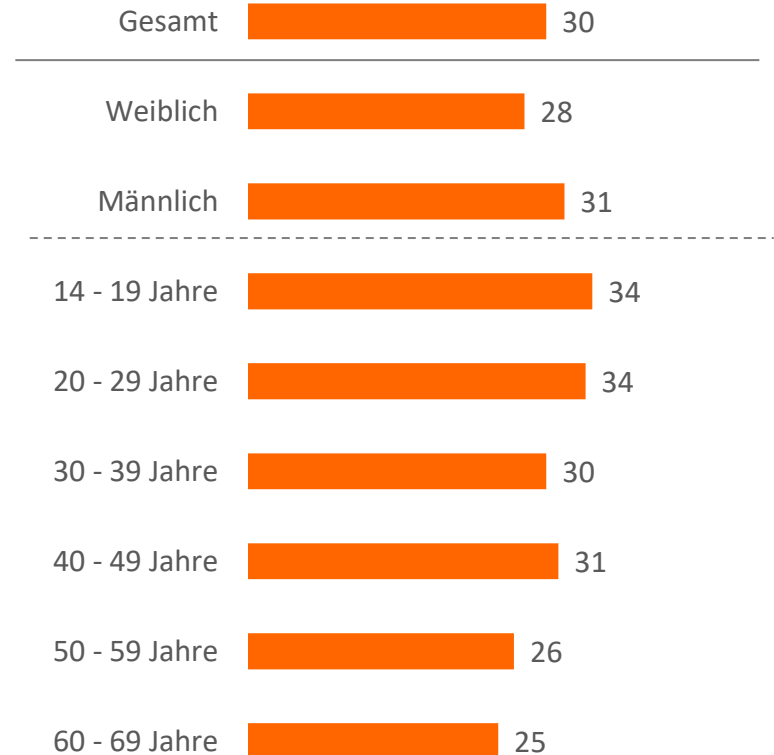
## Nach Soziodemografie (1)

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



N= 2.397; Radfahrende

## Getrennt nach Geschlecht und Alter

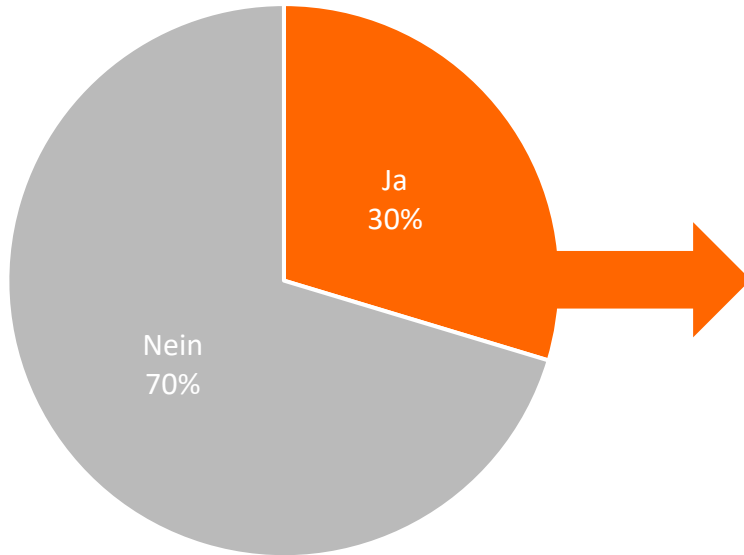


Angaben in Prozent  
N= 2.397; Radfahrende

# Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

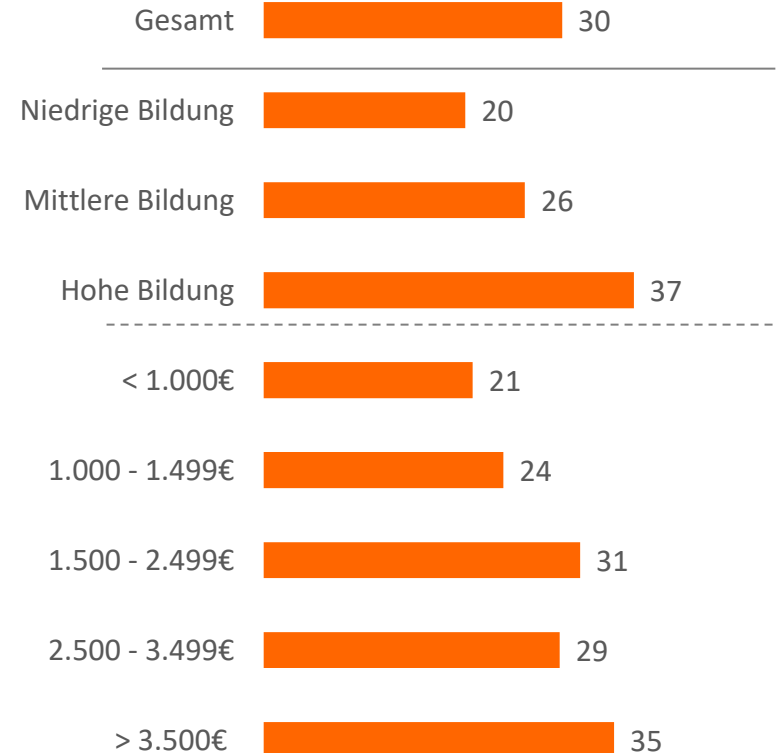
## Nach Soziodemografie (2)

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



N= 2.397; Radfahrende

## Getrennt nach Bildung und Einkommen

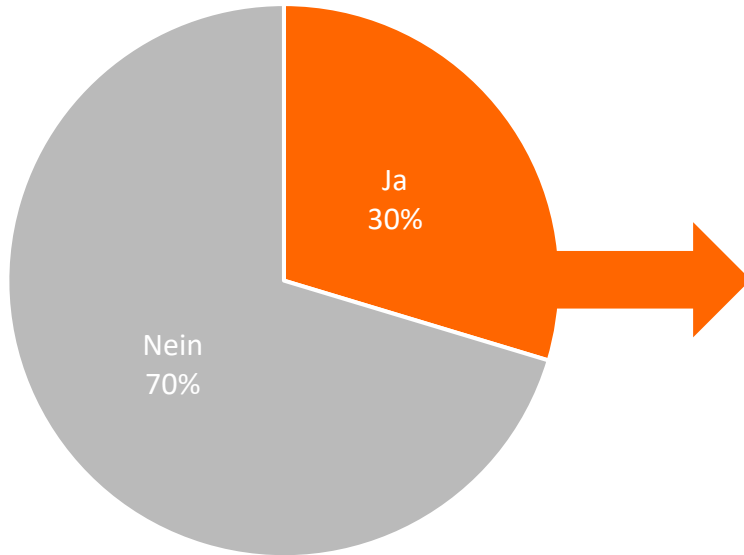


Angaben in Prozent  
N= 2.397; Radfahrende



# Dauer der längsten Fahrradtour

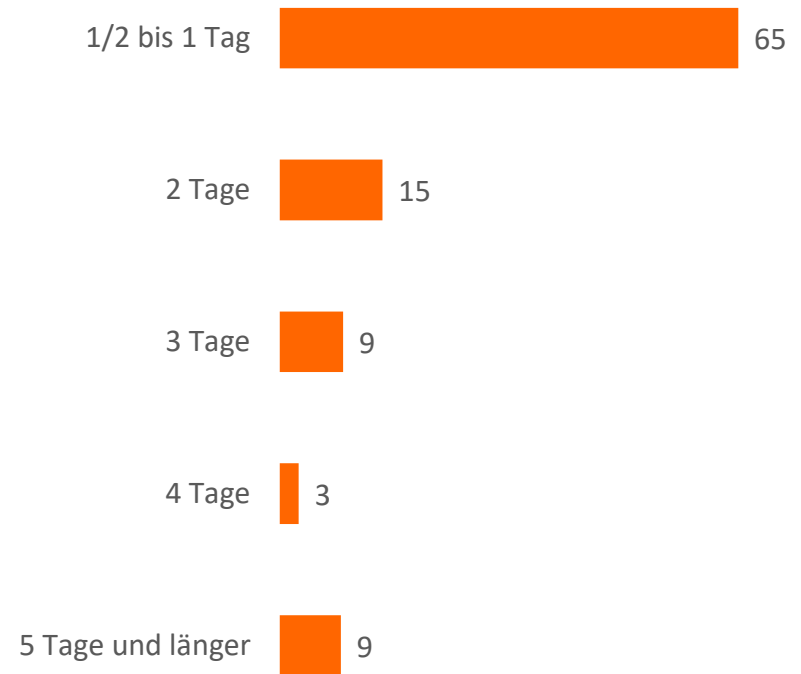
„Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens ½ Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?“



N= 2.397: Radfahrende

## Dauer der Radtour

„Wie lange ging die längste Tour?“



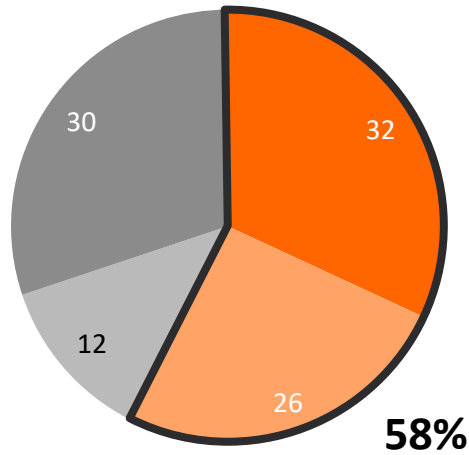
Angaben in Prozent

N= 711; Radtouren-Fahrer/innen

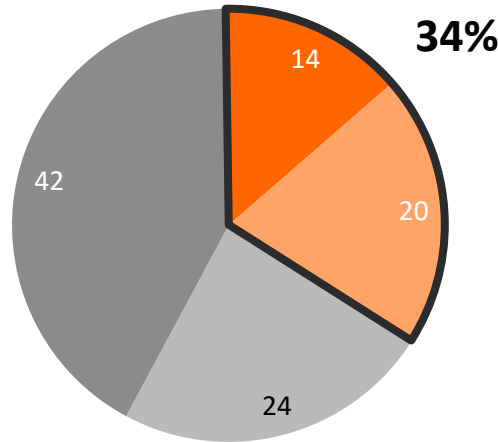
# Fahrradausflug und Fahrradurlaub - Potential

„Kommt für Sie ein Tagesausflug, Kurzurlaub oder längerer Urlaub mit dem Fahrrad in Frage?“

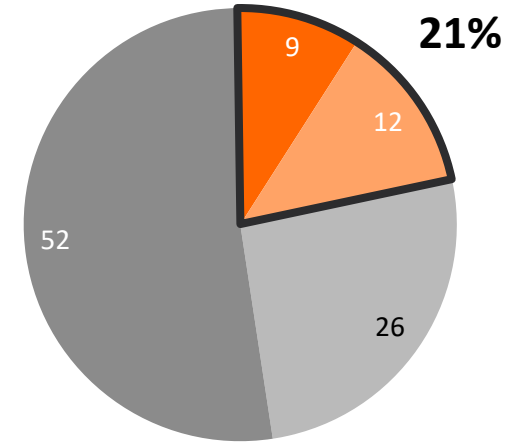
■ Kommt voll und ganz in Frage    
 ■ Kommt eher in Frage    
 ■ Kommt eher nicht in Frage    
 ■ Kommt überhaupt nicht in Frage



**Tagesausflug**  
Ohne Übernachtung



**Kurzurlaub**  
1 bis 3 Übernachtungen



**Urlaub**  
Ab 4 Übernachtungen

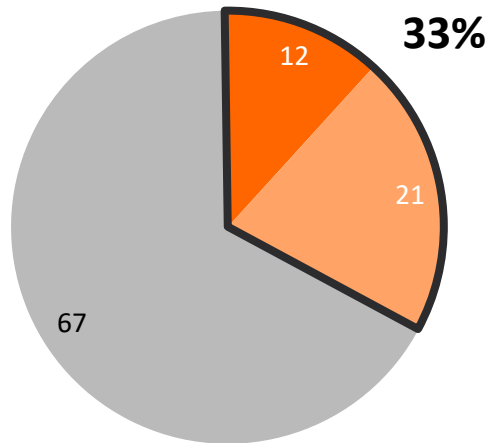
# Fahrradausflug und Fahrradurlaub - Planung

Planen Sie in diesem Jahr einen Tagesausflug, Kurzurlaub oder längeren Urlaub mit dem Fahrrad?

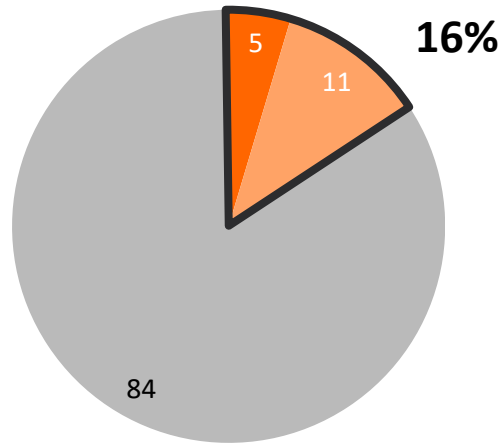
■ Ja, weiß wohin/ schon gebucht

■ Ja, aber noch keine festen Pläne

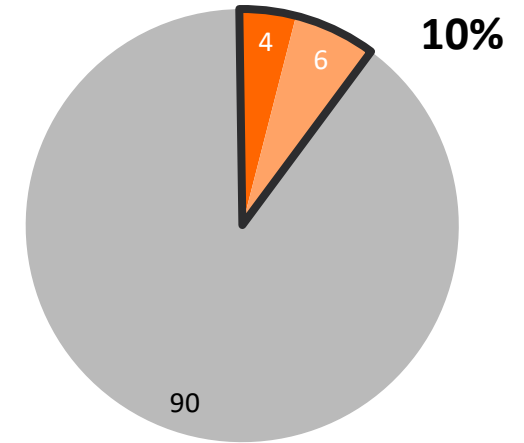
■ Nein



**Tagesausflug**  
Ohne Übernachtung



**Kurzurlaub**  
1 bis 3 Übernachtungen



**Urlaub**  
Ab 4 Übernachtungen

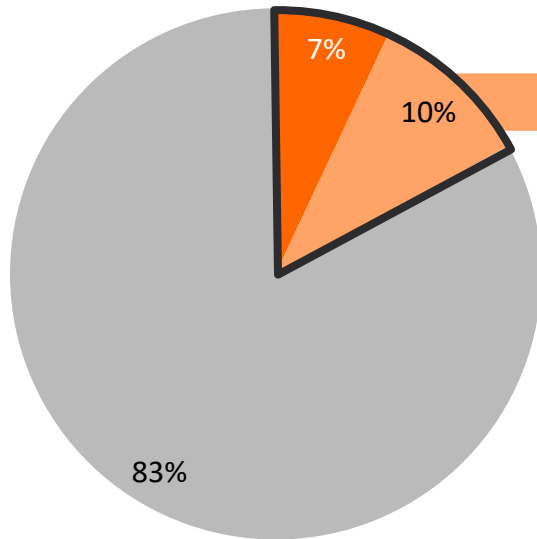
# Fahrradurlaub – Planung 2021

## Nach Soziodemografie



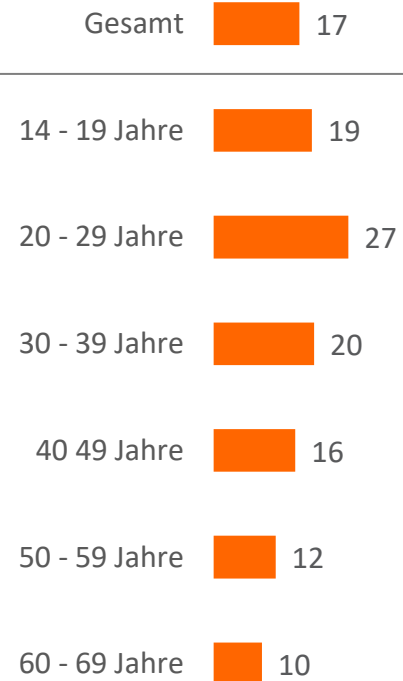
Das entspricht ca. **11,2 Mio.**  
Fahrradurlaubern in 2021  
(inkl. Kinder)

„Planen Sie in diesem Jahr einen Kurzurlaub oder längeren Urlaub mit dem Fahrrad? (mind. eine Übernachtung)“



- Ja, weiß wohin / schon gebucht
- Ja, aber noch keine festen Pläne
- Nein / kommt generell nicht in Frage

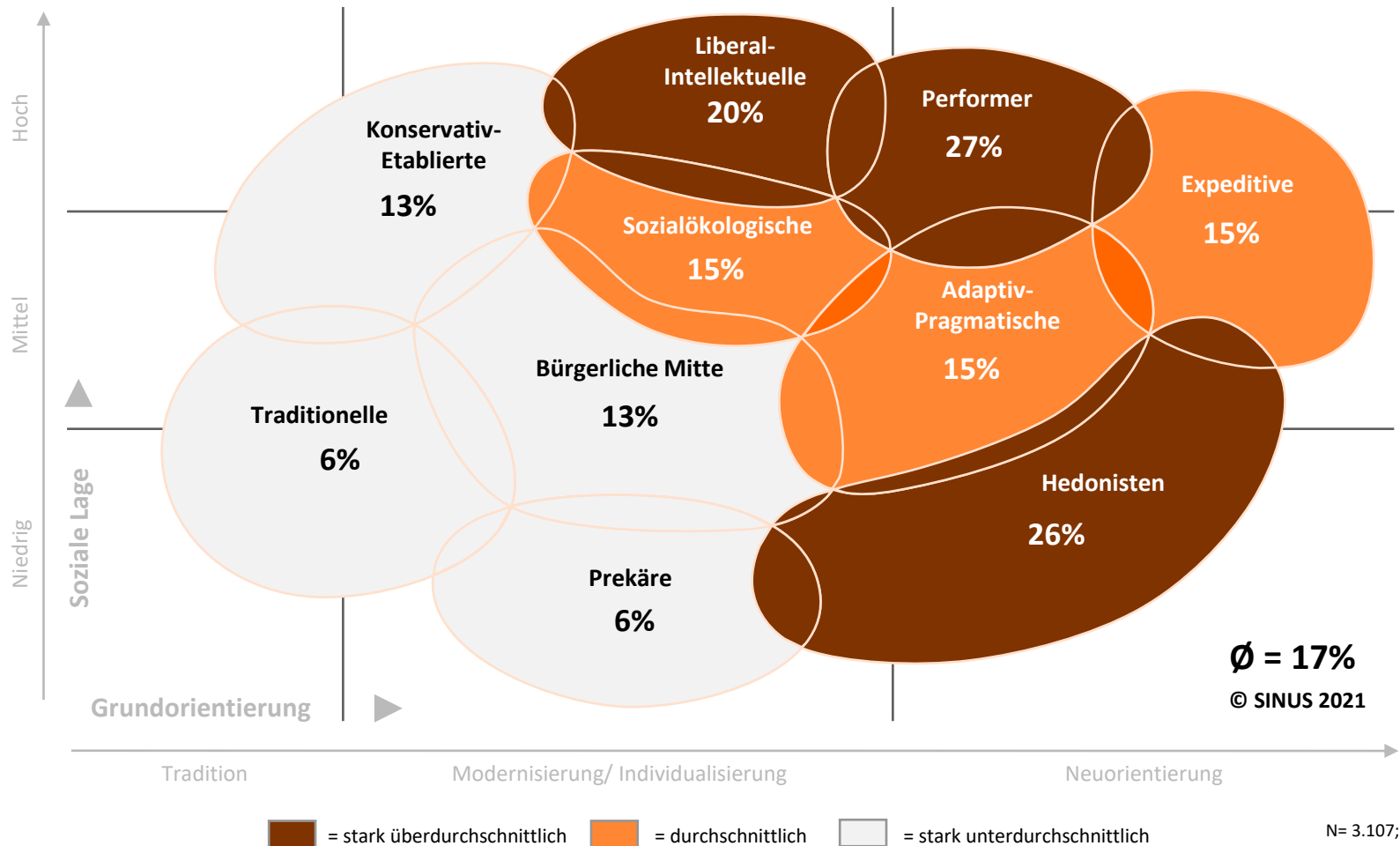
### Pläne nach Altersgruppen



# Fahrradurlaub – Planung 2021

Nach Sinus-Milieus

Planen einen Fahrradurlaub  
(mind. 1 Übernachtung)

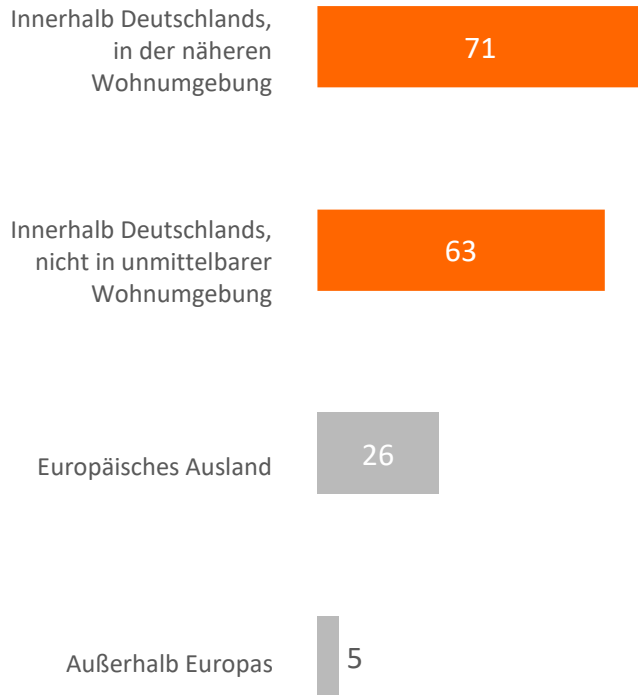


N= 3.107; Alle Befragten

# Fahrradurlaub – Potentielle Regionen

## Regionen

„Welche dieser Regionen kommen für einen Fahrradurlaub (mind. eine Übernachtung) für Sie dieses Jahr in Frage? (Mehrfachauswahl möglich)“

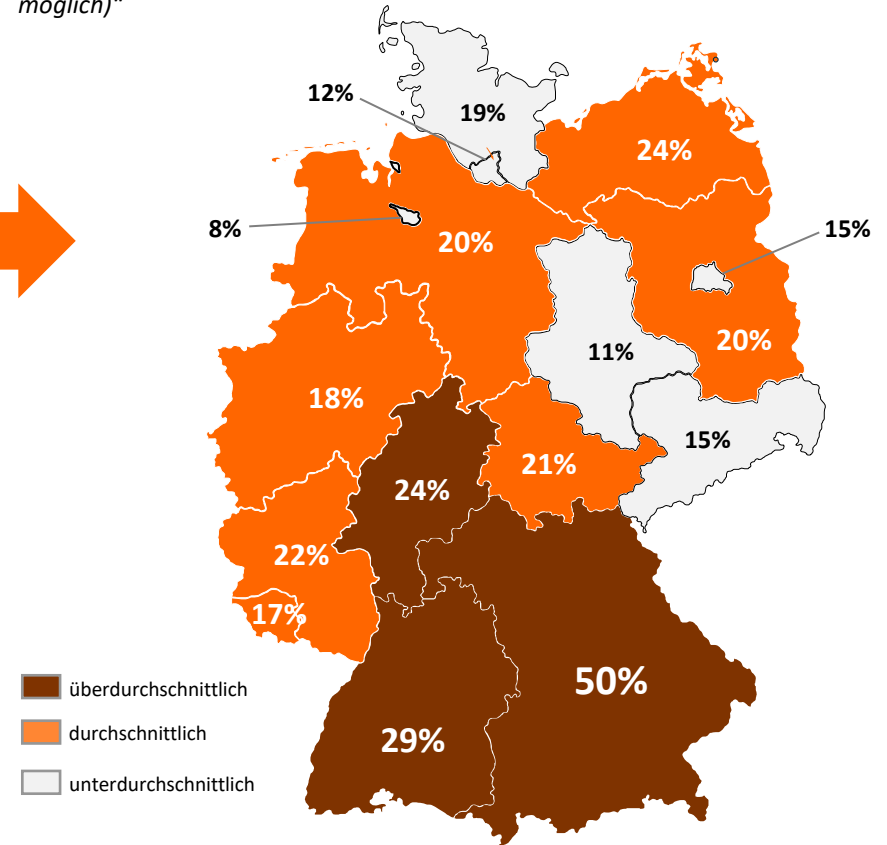


Angaben in Prozent

N= 1.111; Befragte, für die ein Kurzurlaub oder längerer Urlaub mit dem Fahrrad in Frage kommt

## Bundesländer

„Welche dieser Bundesländer kommen für einen Urlaub mit dem Fahrrad (mind. eine Übernachtung) in diesem Jahr für Sie in Frage? (Mehrfachauswahl möglich)“

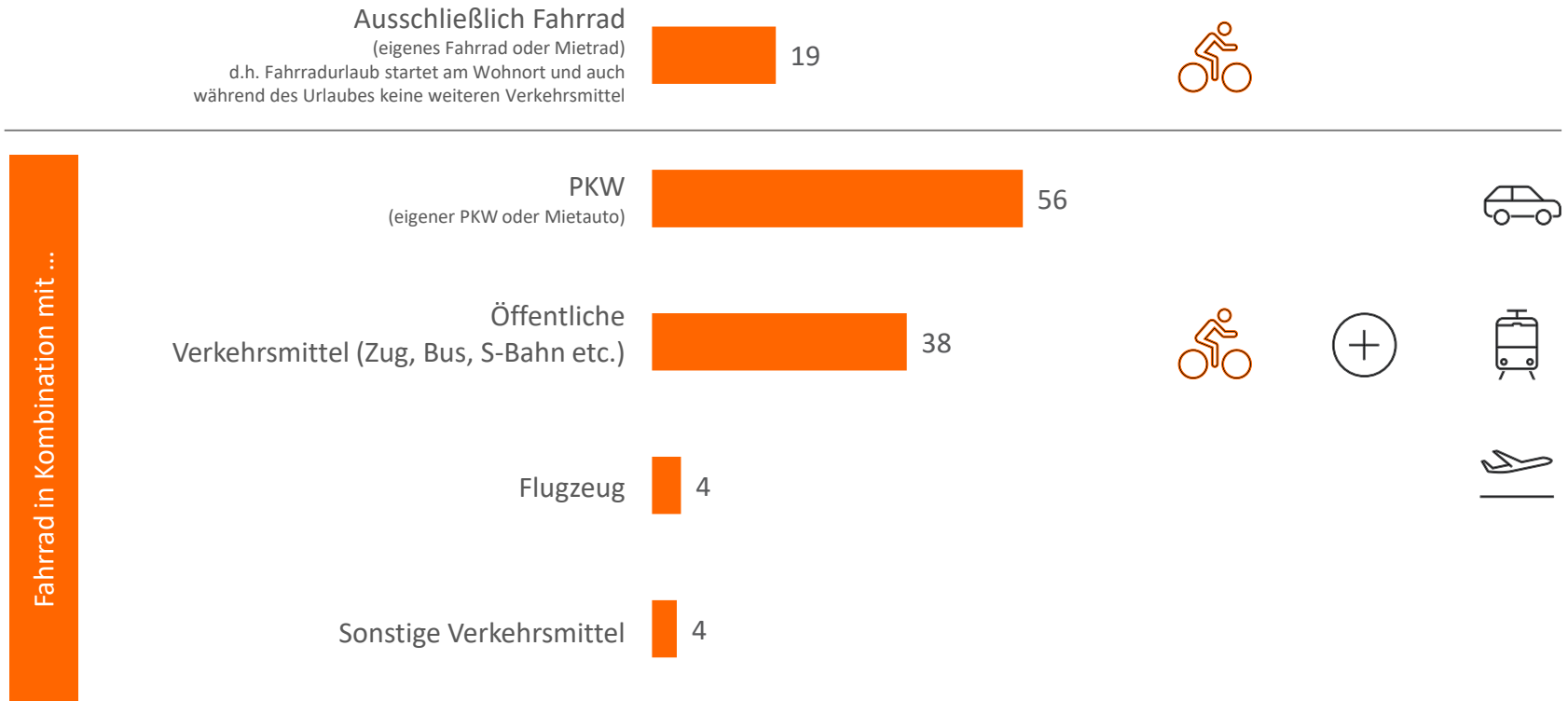


überdurchschnittlich  
 durchschnittlich  
 unterdurchschnittlich

N= 1.050; Befragte, für die ein Fahrradurlaub (mind. eine Übernachtung) in diesem Jahr in Deutschland in Frage kommt

# Fahrradurlaub – Kombination mit anderen Verkehrsmitteln

„Welche Verkehrsmittel werden Sie neben dem Fahrrad während Ihres Fahrradurlaubes (mind. eine Übernachtung) noch nutzen? Bitte denken Sie dafür auch an die Anreise und Abreise und ggf. Weiterreise während des Urlaubes.“ (Mehrfachauswahl möglich)

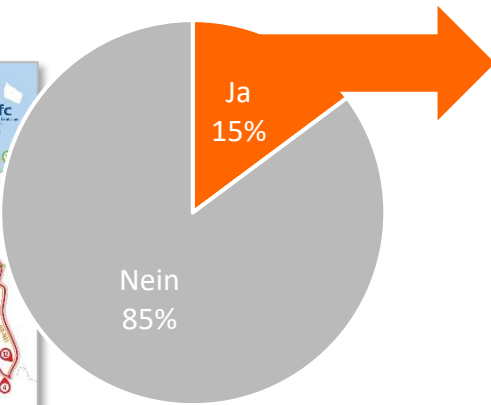
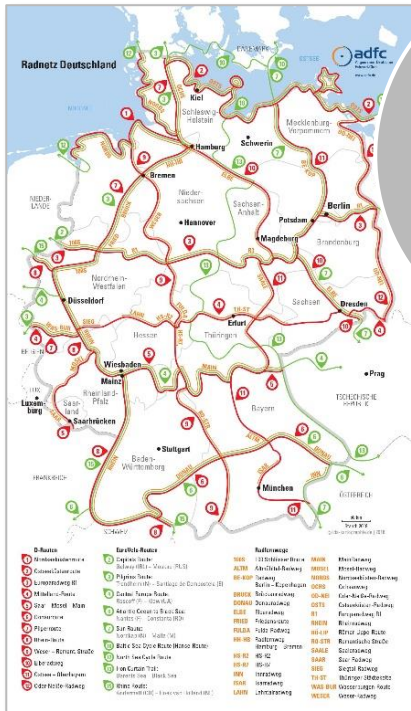


Angaben in Prozent

N= 523; Befragte, die in diesem Jahr einen Kurzurlaub oder längeren Urlaub mit dem Fahrrad planen

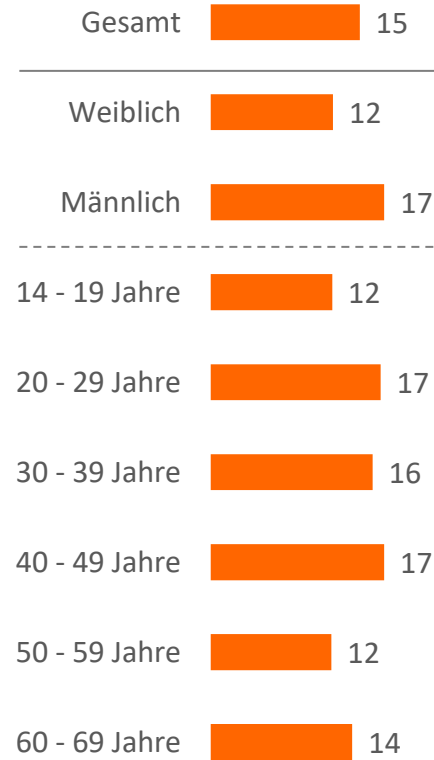
# Bekanntheit der „Deutschland-Routen“ Nach Soziodemografie

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



N = 3.107, alle Befragten

## Getrennt nach Geschlecht und Alter

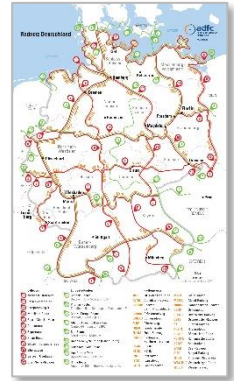
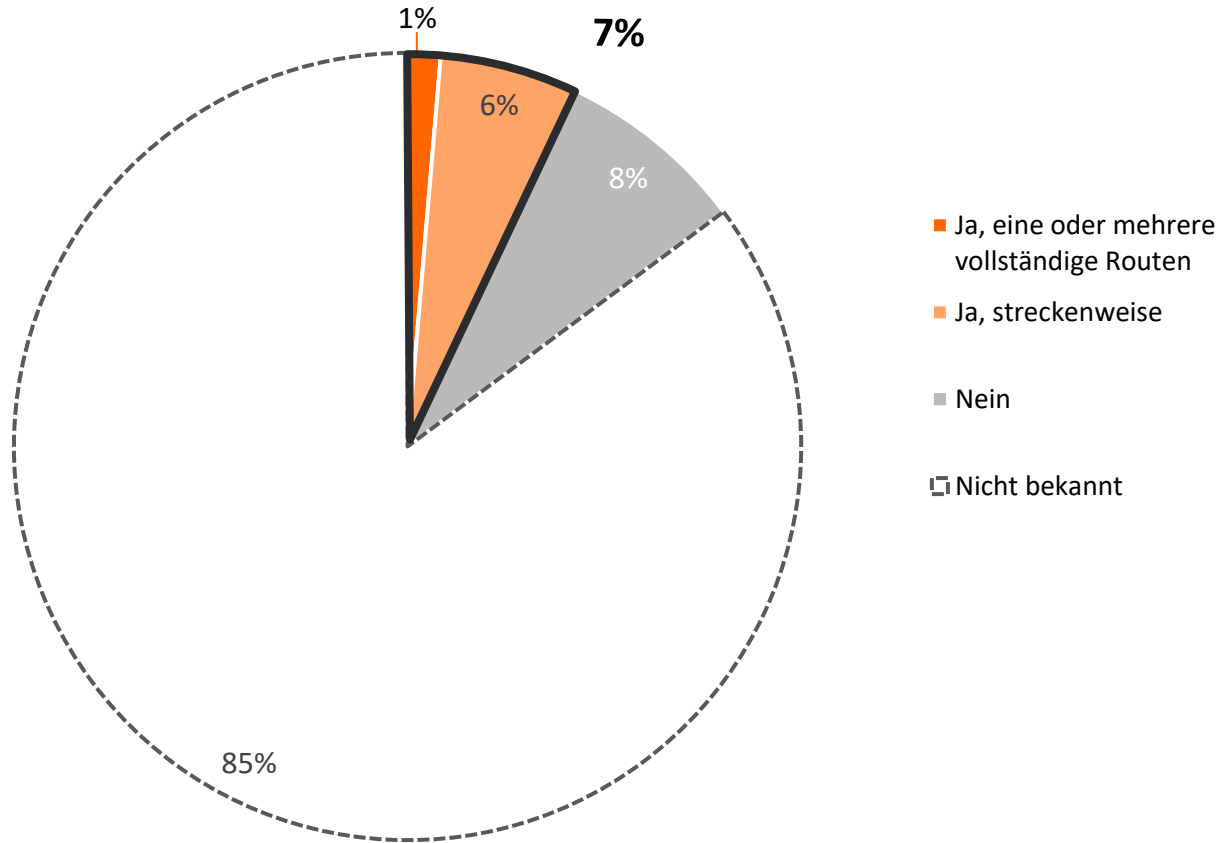


Angaben in Prozent  
N = 3.107, alle Befragten



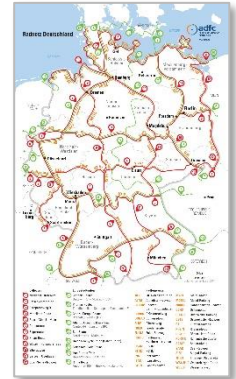
# Nutzung von „Deutschland-Routen“

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

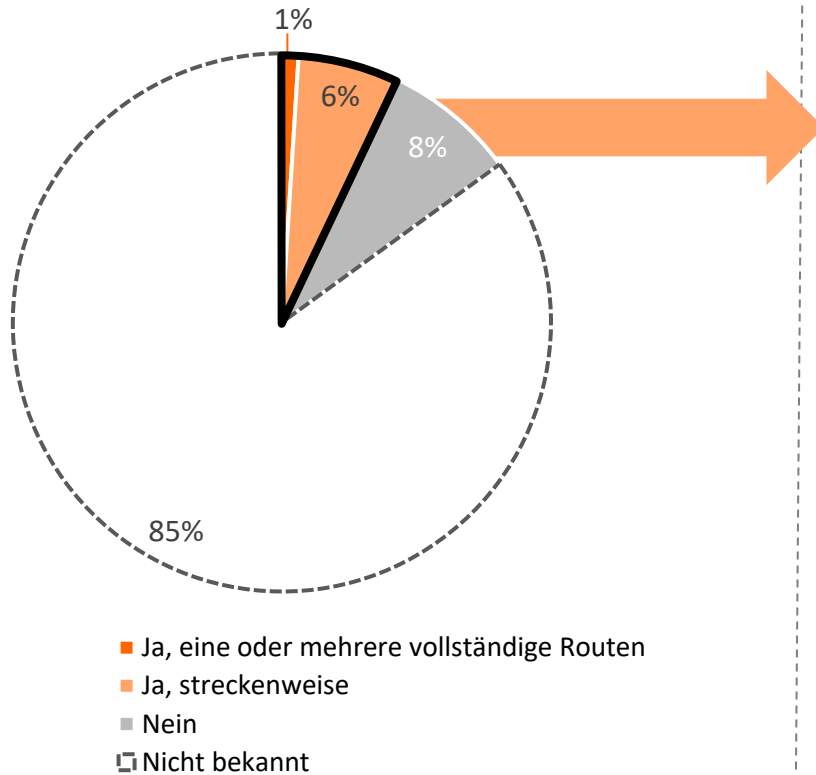


N= 3.107, alle Befragten

# Nutzung von „Deutschland-Routen“

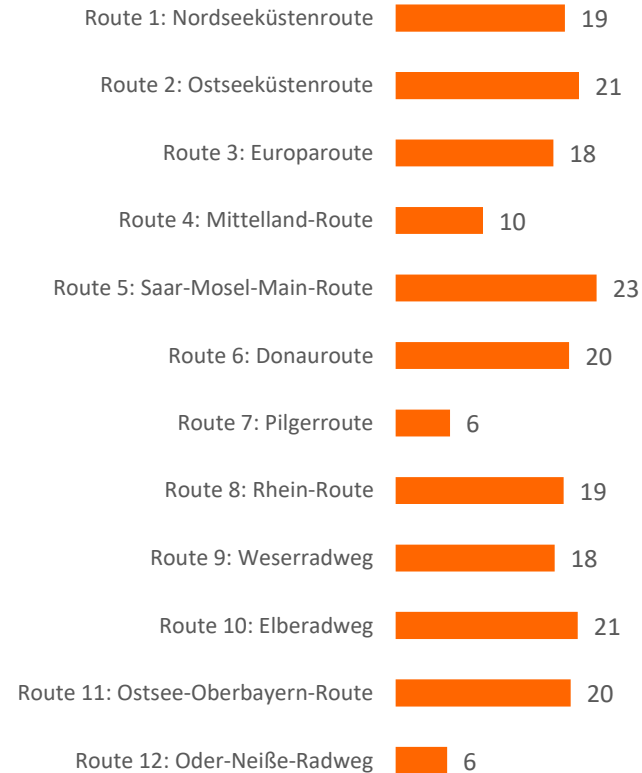


„Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt?“



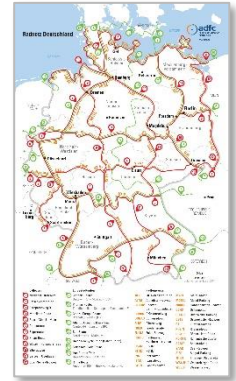
N= 3.107, alle Befragte

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

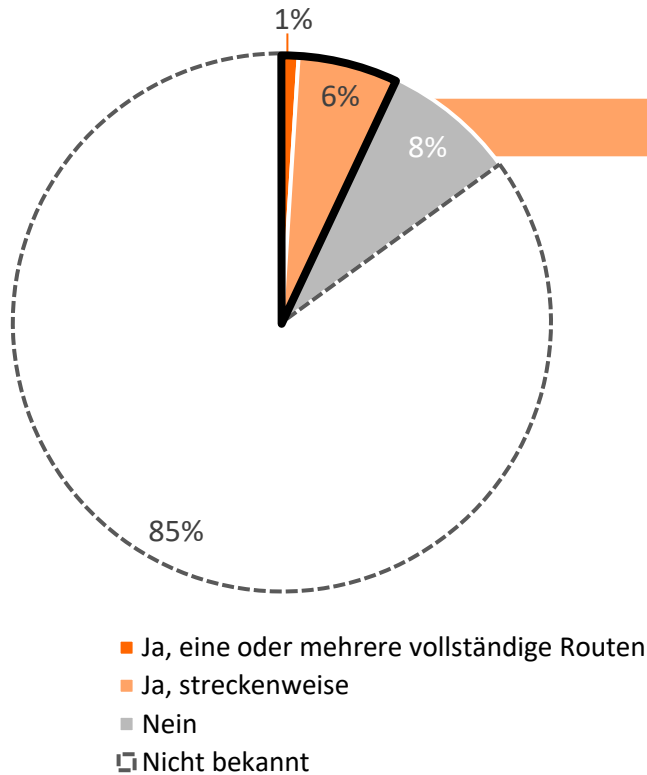


Angaben in Prozent  
N= 217; Personen, die schon mal eine D-Route gefahren sind

# Nutzung von „ Deutschland-Routen“

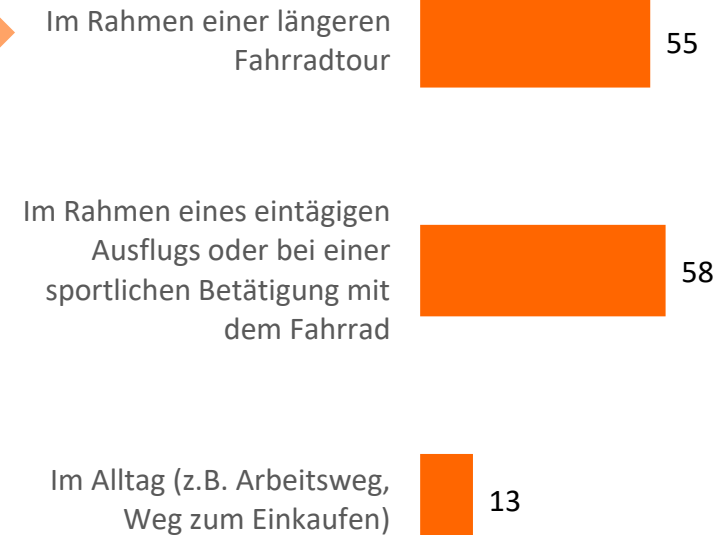


„Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt?“



N= 3.107, alle Befragte

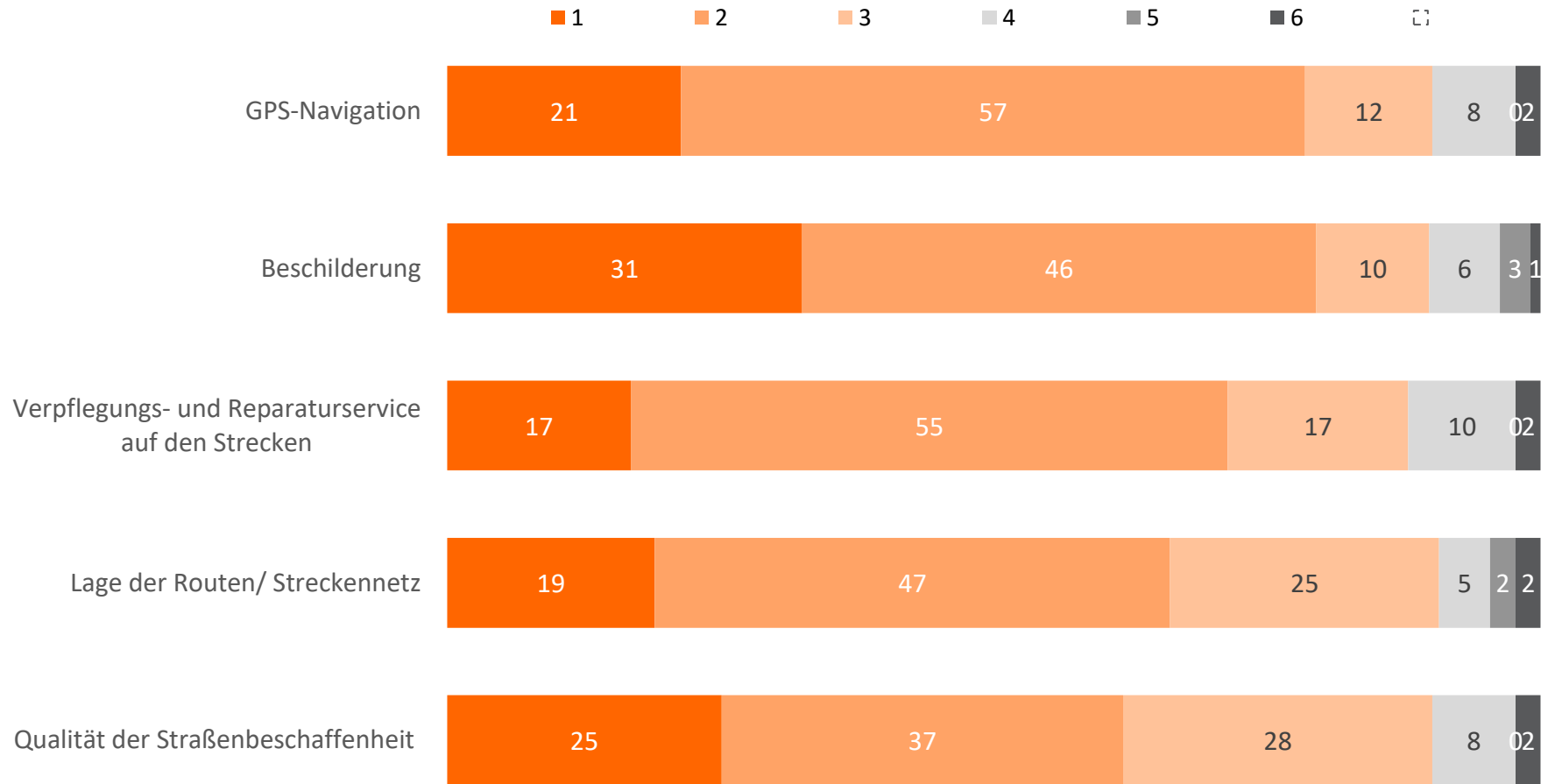
„In welchem Kontext haben Sie eine „D-Route“ schon genutzt?“ (Mehrfachantworten möglich)



Angaben in Prozent  
N= 217; Personen, die schon mal eine D-Route gefahren sind

# Bewertung der „ Deutschland-Routen“

„Wie bewerten Sie folgende Aspekte der „D-Routen“? (Bewertung mittels Notenskala, 1 „sehr gut“ bis 6 „mangelhaft“)

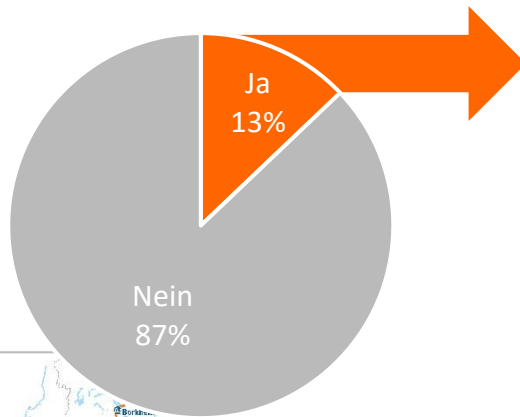


Angaben in Prozent

N= 217; Personen, die schon mal eine D-Route gefahren sind

# Bekanntheit und Nutzung Radweg „Deutsche Einheit“

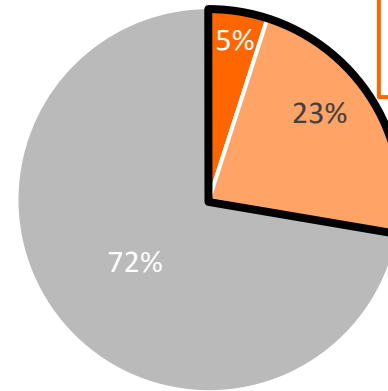
„Haben Sie schon einmal von dem Radweg Deutsche Einheit gehört?“



N= 3.107 alle Befragten

## Nutzung Radweg Deutsche Einheit

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



Diese 28% entsprechen **4%** der Gesamtbevölkerung

- Ja, vollständig abgefahren
- Ja, streckenweise
- Nein

N= 400; Personen, die schon mal vom RDE gehört haben

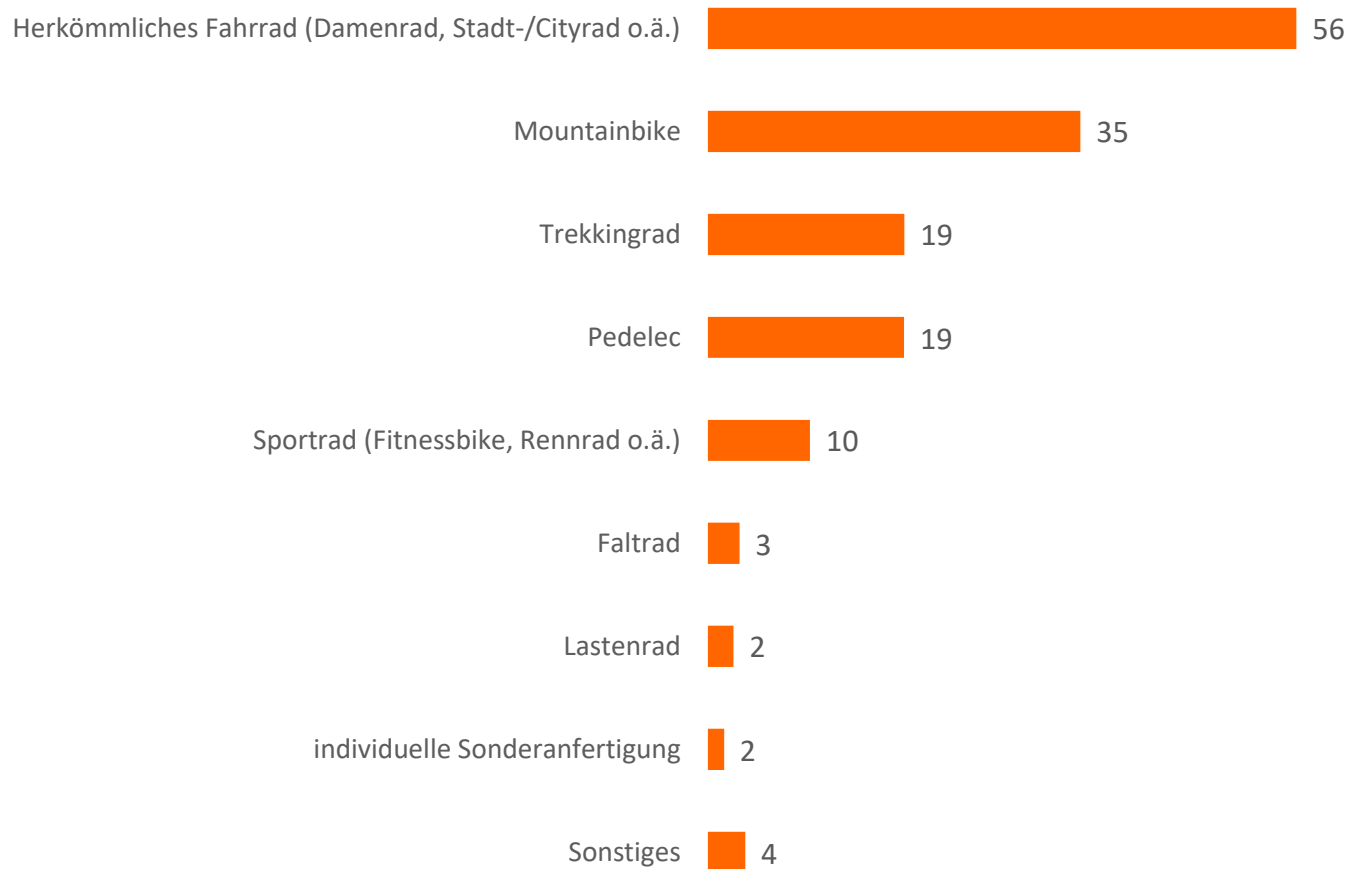
10

# Fahrradmarkt

Fahrradtypen und Pläne zum Fahrradkauf

# Genutzter Fahrradtyp

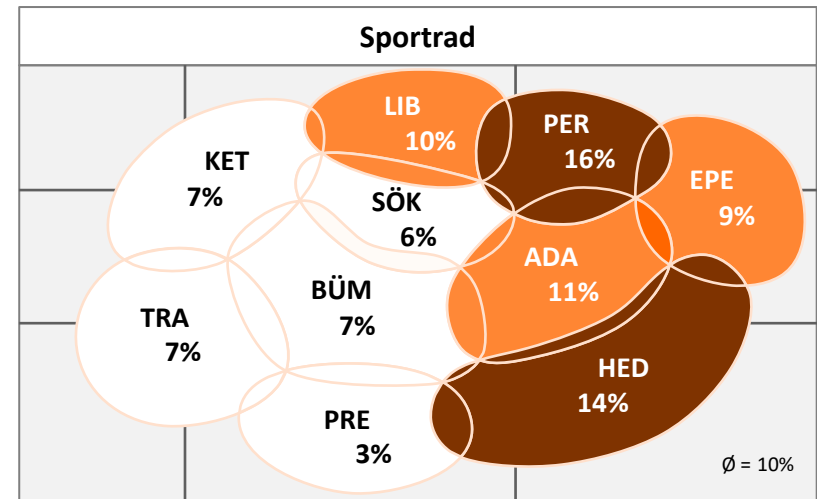
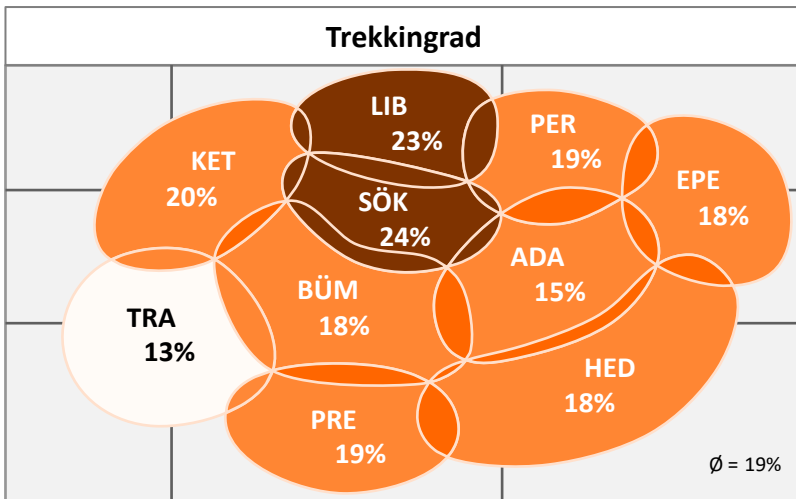
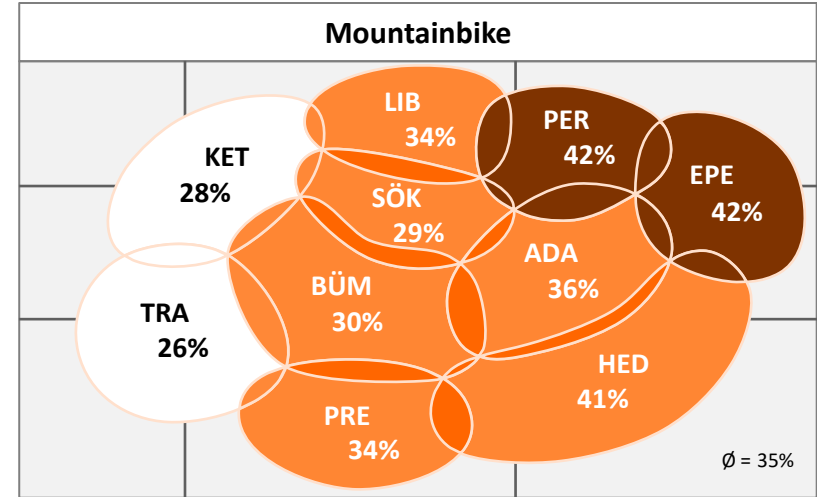
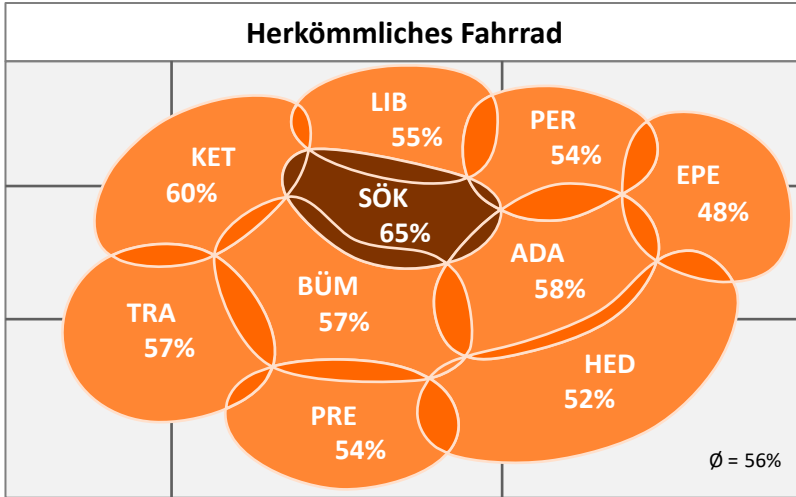
„Welchen Typ von Fahrrad beziehungsweise welche Typen von Fahrrädern nutzen Sie persönlich?“ (Mehrfachnennung möglich)



# Genutzter Fahrradtyp

## Nach Sinus-Milieus

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



N= 2.397; Radfahrende

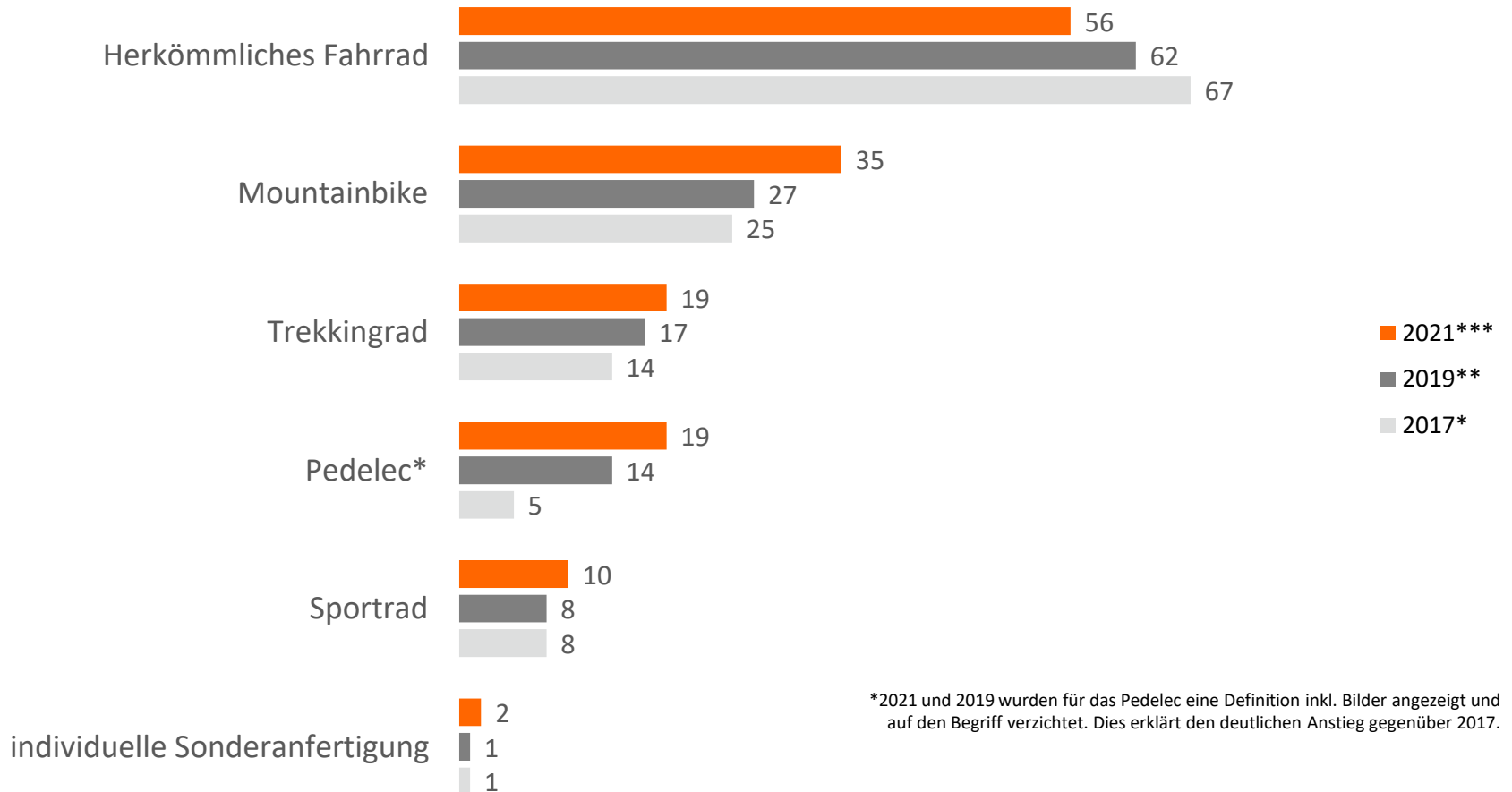
= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich



# Genutzter Fahrradtyp

## Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017

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



\*2021 und 2019 wurden für das Pedelec eine Definition inkl. Bilder angezeigt und auf den Begriff verzichtet. Dies erklärt den deutlichen Anstieg gegenüber 2017.

\*\*\*N= 2.397 Radfahrende

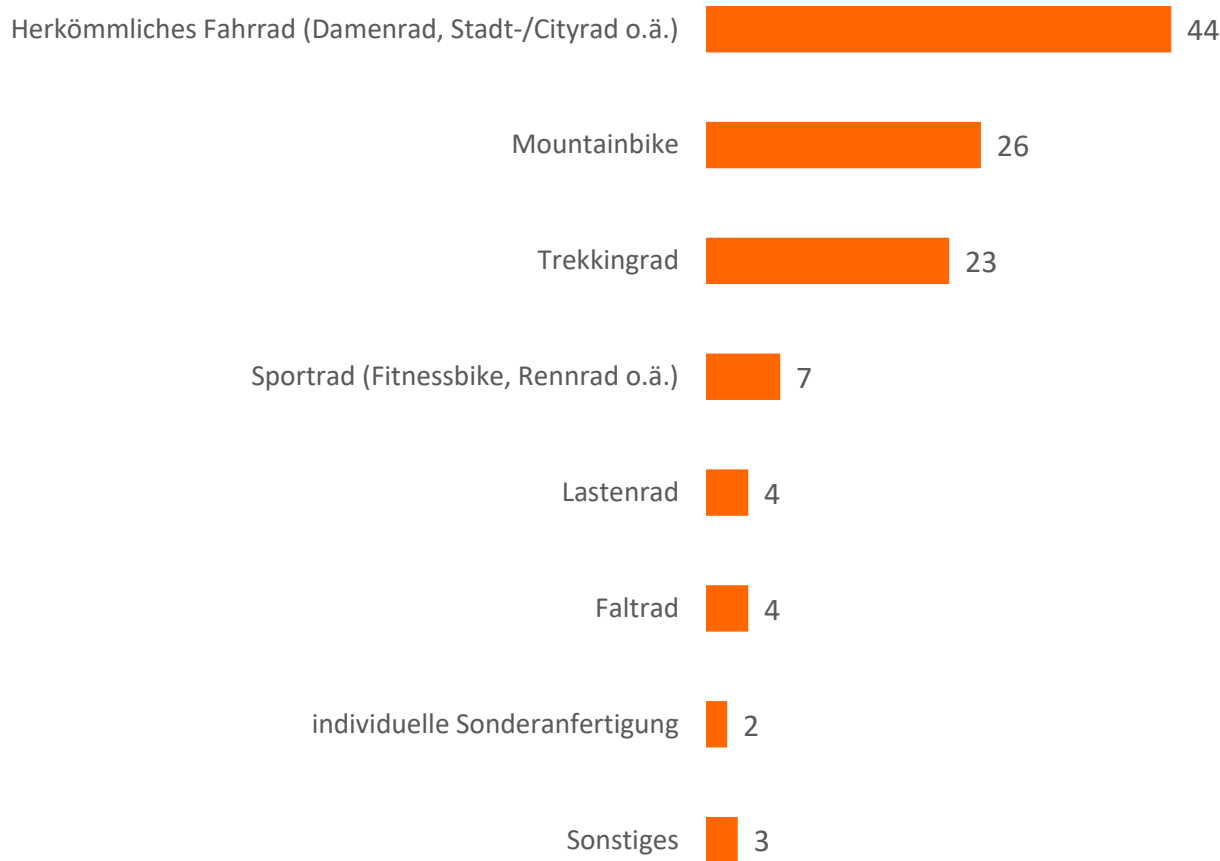
\*\*N= 2.440 Radfahrende

Angaben in Prozent

Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Befragungswellen wegen verfeinerter Stichprobenziehung. Schwankungsbreite max. 4 Prozentpunkte.

# Genutzter Pedelec-Typ

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



# Pläne zum Fahrradkauf

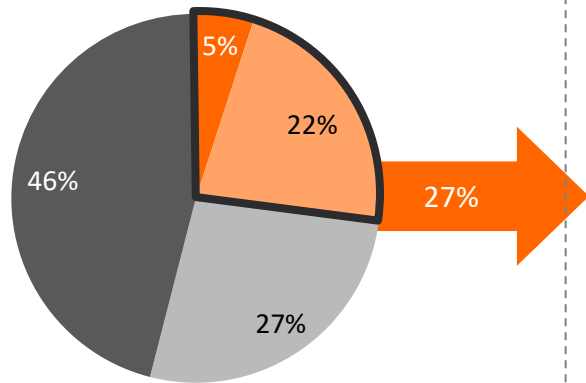
## Fahrradtyp und Ausgabebereitschaft

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



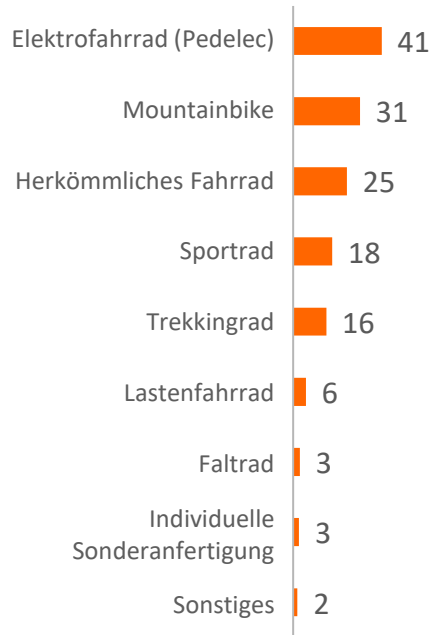
- Ja, sicher
- Ja, vielleicht
- Wahrscheinlich nicht
- Nein, sicher nicht

Angaben in Prozent

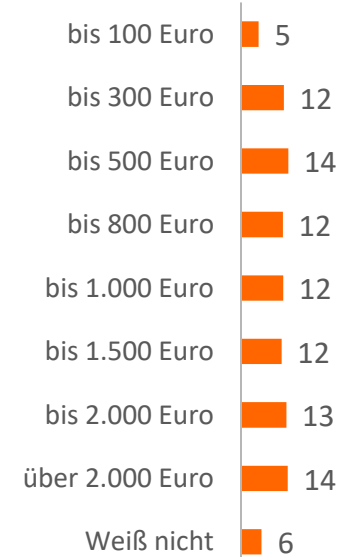
N= 3.107; alle Befragte

### 2. Fahrradtyp(en)

(Mehrfachnennung möglich)



### 3. Ausgabebereitschaft



**Ø ca. € 1.052,-**

N= 826 Personen, die in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

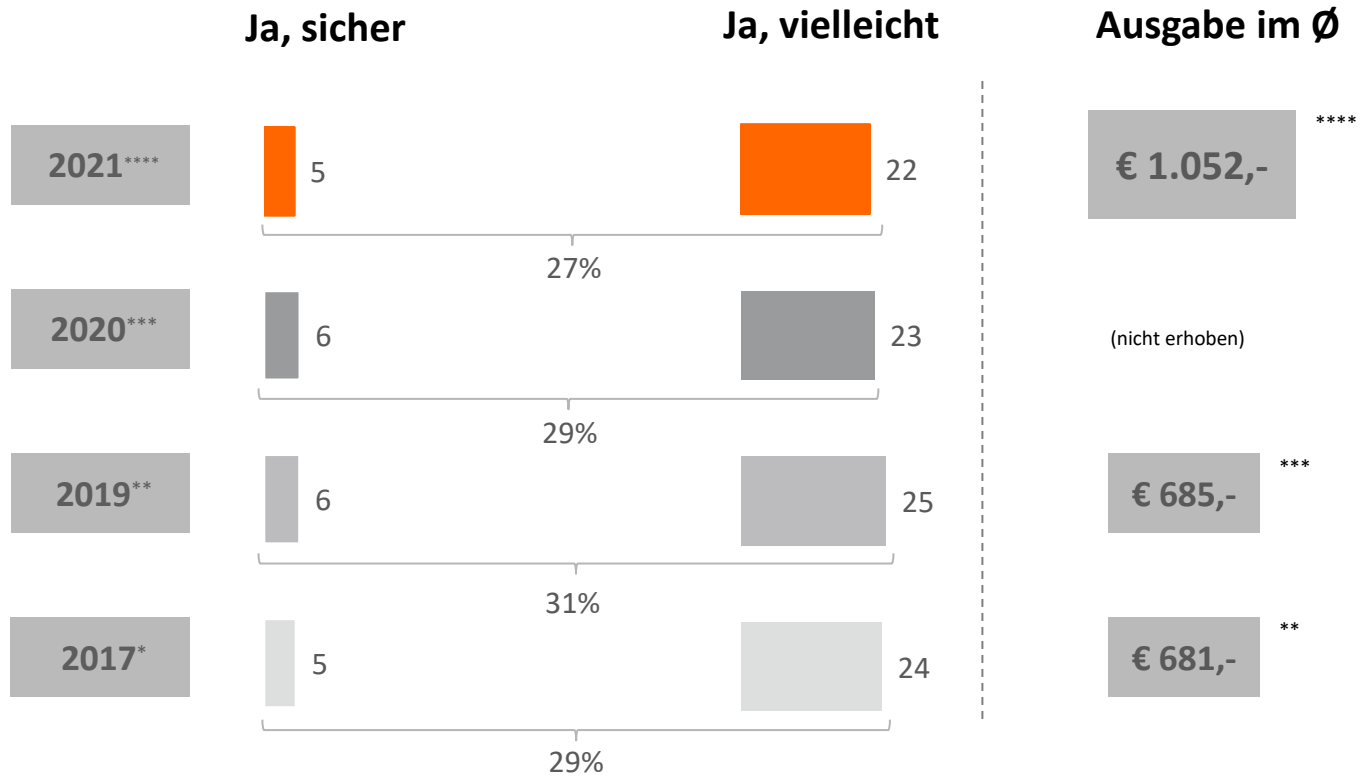
# Pläne zum Fahrradkauf im Zeitvergleich

## Zeitvergleich Studie 2021 - 2020 – 2019 – 2017



Das entspricht  
ca. **16 Mio.** Menschen,  
die über einen  
Fahrradkauf nachdenken.

2021, 2020: „Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines Fahrrads?“  
2019, 2017: „Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines neuen Fahrrads?“  
(Achtung: Ergebnisse aufgrund von leicht verändertem Fragetext nur eingeschränkt vergleichbar)



Angaben in Prozent

\*\*\*\* N= 3.107 Personen  
 \*\*\* N= 3.093 Personen  
 \*\* N= 3.053 Personen  
 \* N= 3.156 Personen

\*\*\*\* N= 826 potentielle Käufer/innen  
 \*\*\* N= 924 potentielle Käufer/innen  
 \*\* N= 925 potentielle Käufer/innen

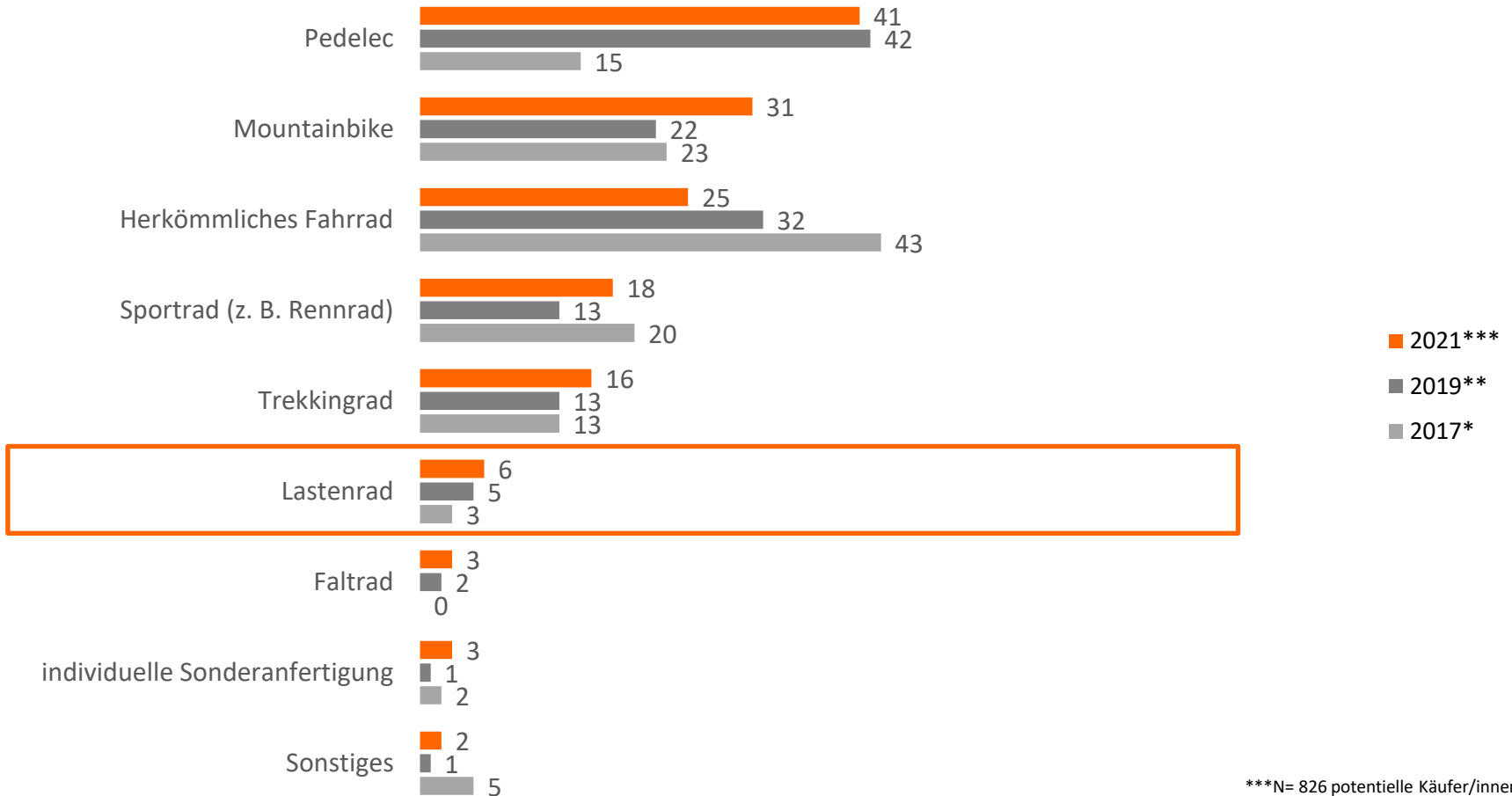
# Pläne zum Fahrradkauf - Fahrradtyp

## Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017



Das entspricht jährlich ca. **920.000** neuen Lastenrädern

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



Angaben in Prozent

Hinweis: Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Befragungswellen wegen verfeinerter Stichprobenziehung. Schwankungsbreite max. 4 Prozentpunkte.

\*\*\*N= 826 potentielle Käufer/innen

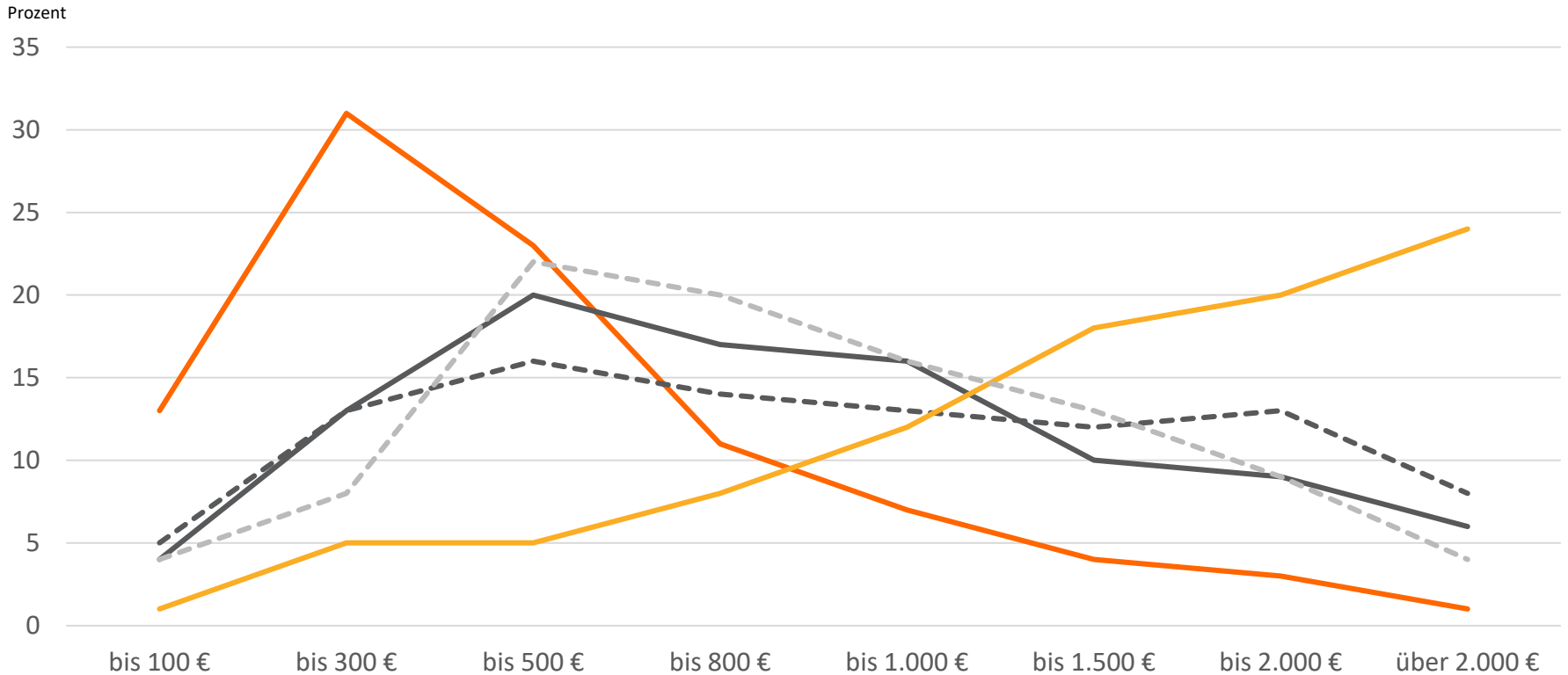
\*\*N= 924 potentielle Käufer/innen

\*N= 925 potentielle Käufer/innen

# Pläne zum Fahrradkauf

## Ausgabebereitschaft für die 5 häufigsten Fahrradtypen

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



**Herkömmliches Rad**  
 Ø ca. € 456  
 n = 208

**Mountainbike**  
 Ø ca. € 835  
 n = 259

**Sportrad**  
 Ø ca. € 931  
 n = 151

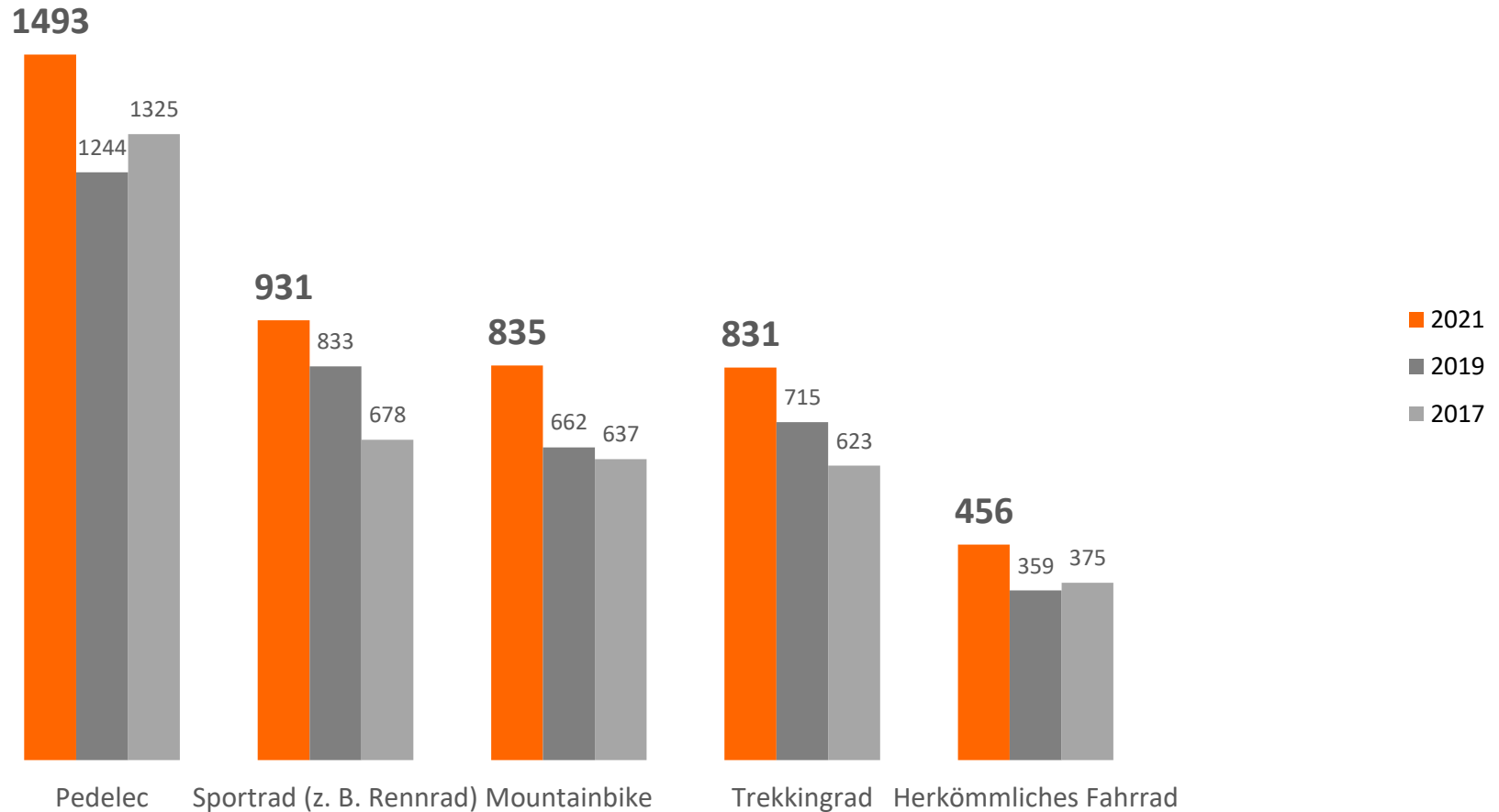
**Pedelec**  
 Ø ca. € 1.493  
 n = 343

**Trekkingrad**  
 Ø ca. € 831  
 n = 128

# Ausgabebereitschaft nach Fahrradtyp im Zeitvergleich

## Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017

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



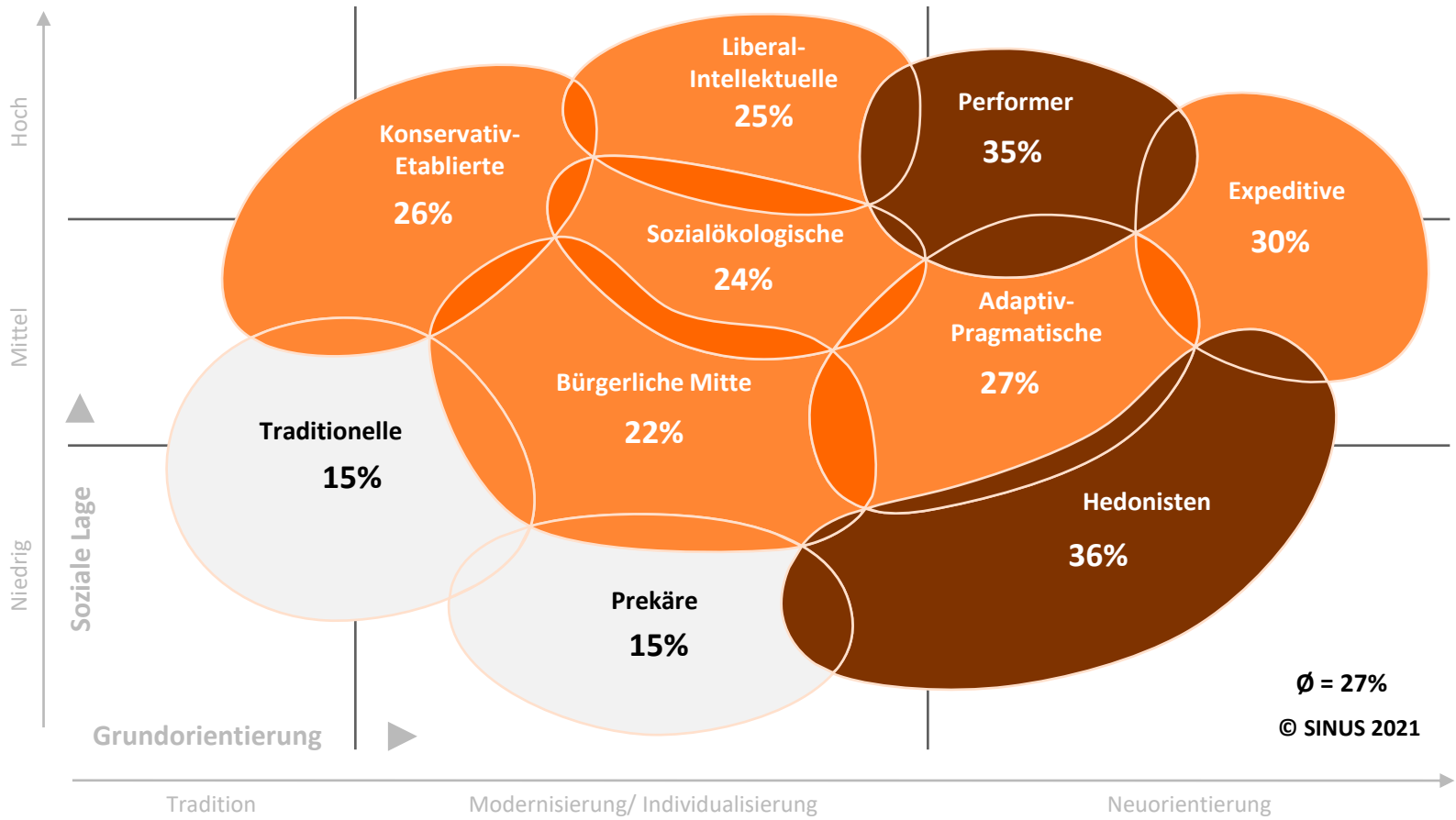
Angaben in Prozent

N= potentielle Käufer/innen des jeweiligen Fahrradtyps

# Pläne zum Fahrradkauf

## Nach Sinus-Milieus

**Fahrradkauf**  
(Ja, sicher/ Ja, vielleicht)



Ø = 27%  
© SINUS 2021

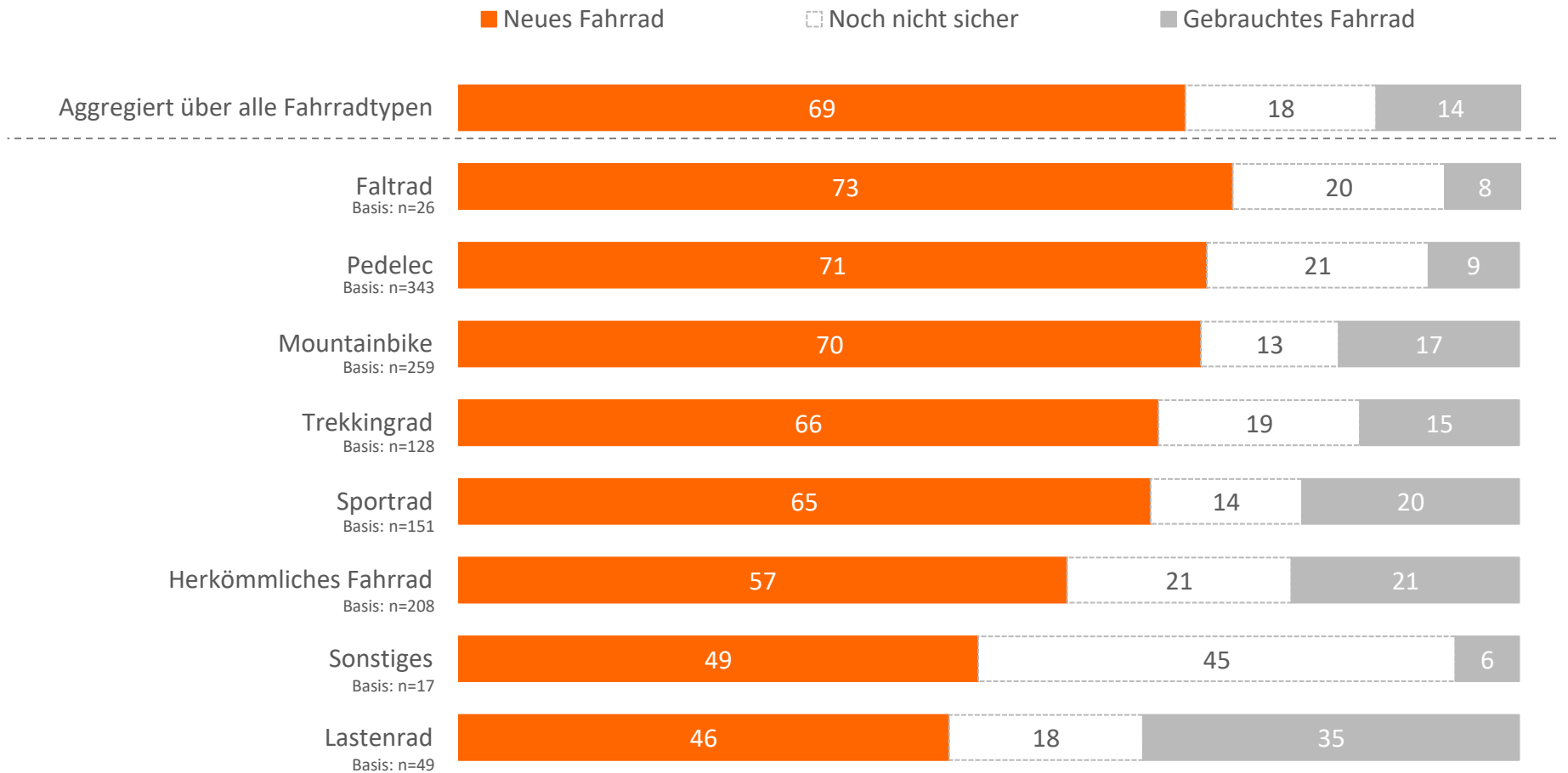
■ = stark überdurchschnittlich ■ = durchschnittlich ■ = stark unterdurchschnittlich

N= 3.107; alle Befragte



# Fahrradtypen: Neu vs. Gebrauchte

„Handelt es sich bei Ihrem geplanten Kauf um ein neues oder gebrauchtes Fahrrad?“



Angaben in Prozent

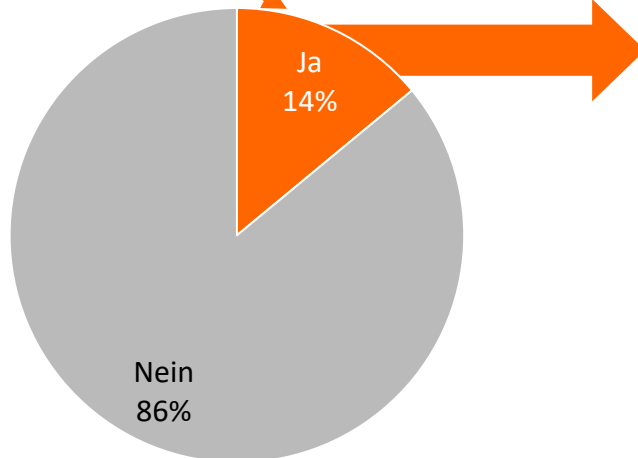
N= Befragte, die jeweils in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

# Leasingangebote beim Fahrradkauf

## Leasingangebot des Arbeitgebers

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

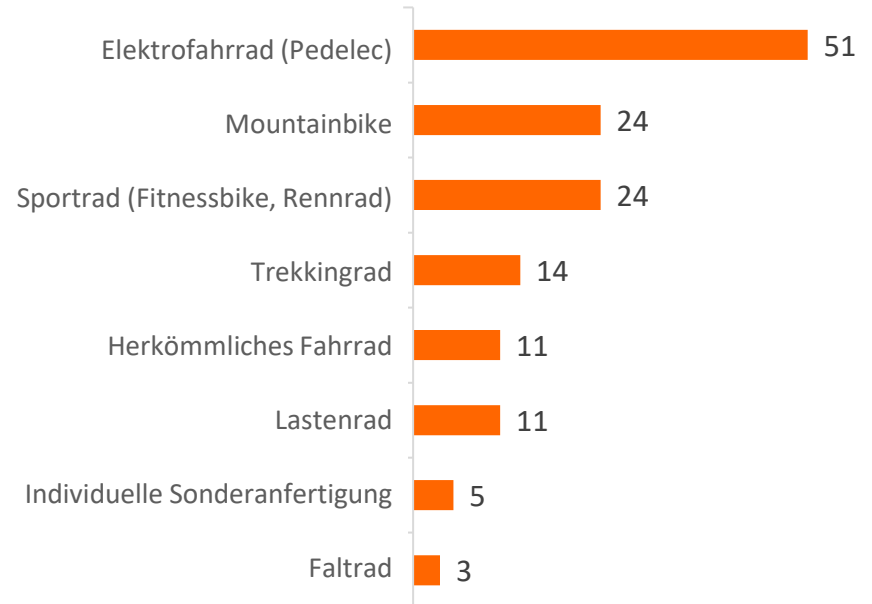
Diese 14% entsprechen **4%** der Gesamtbevölkerung



N= 826; Personen, die in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

## Bevorzugter Fahrradtyp

(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

N= 115; Personen, die berufstätig sind und planen, in den nächsten 12 Monaten im Rahmen eines Leasingangebotes des Arbeitgebers ein Fahrrad zu kaufen

11

Vergleich: Radfahrende auf dem Land vs. in der Stadt

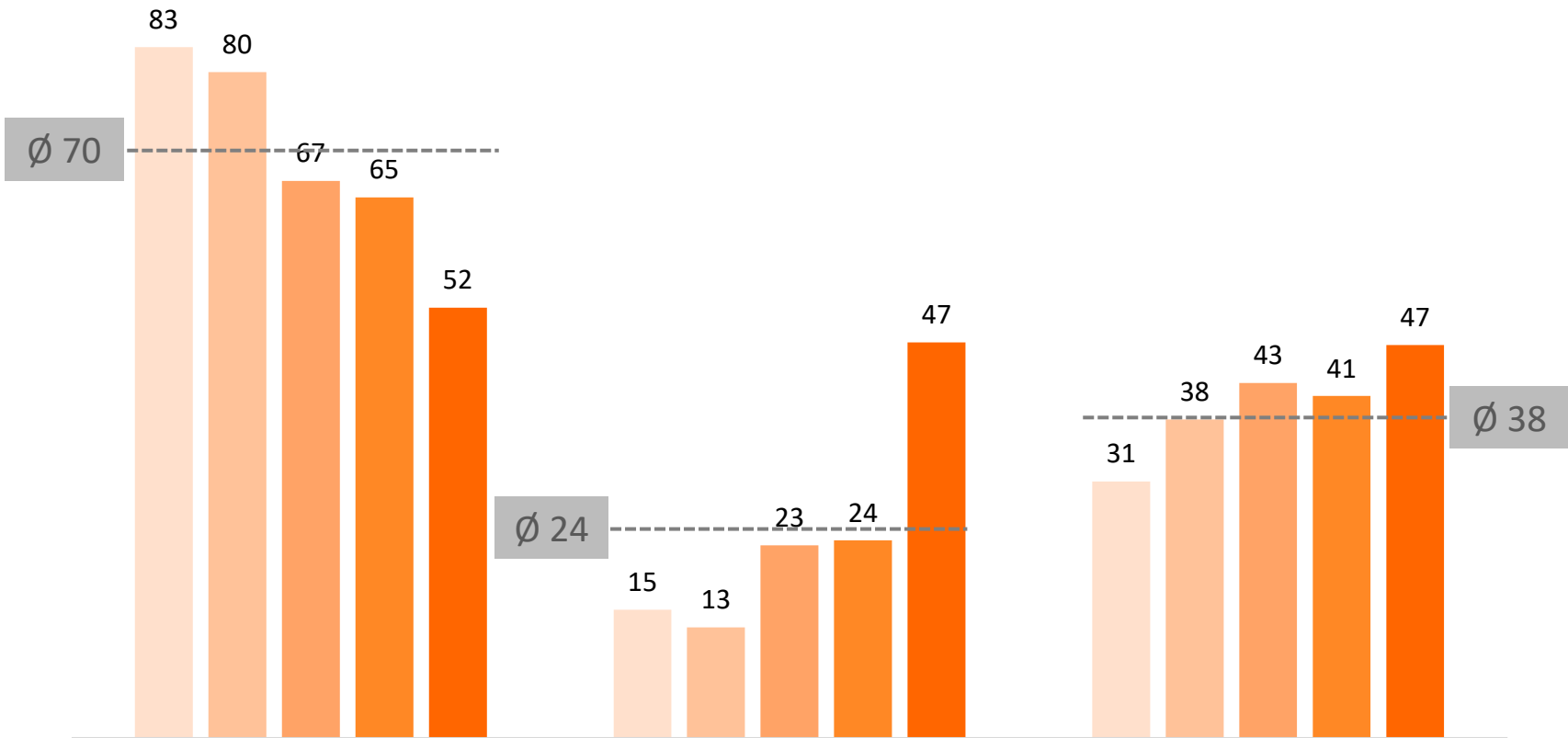
# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Nach Ortsgröße

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

### Ortsgröße

■ < 20.000 EW   
 ■ 20.000 - 50.000 EW   
 ■ 50.000 - 100.000 EW   
 ■ 100.000 - 500.000 EW   
 ■ > 500.000 EW



Angaben in Prozent

Auto

ÖPV im Nah-/Regionalverkehr

Fahrrad/Pedelec

N= 3.107; alle Befragte

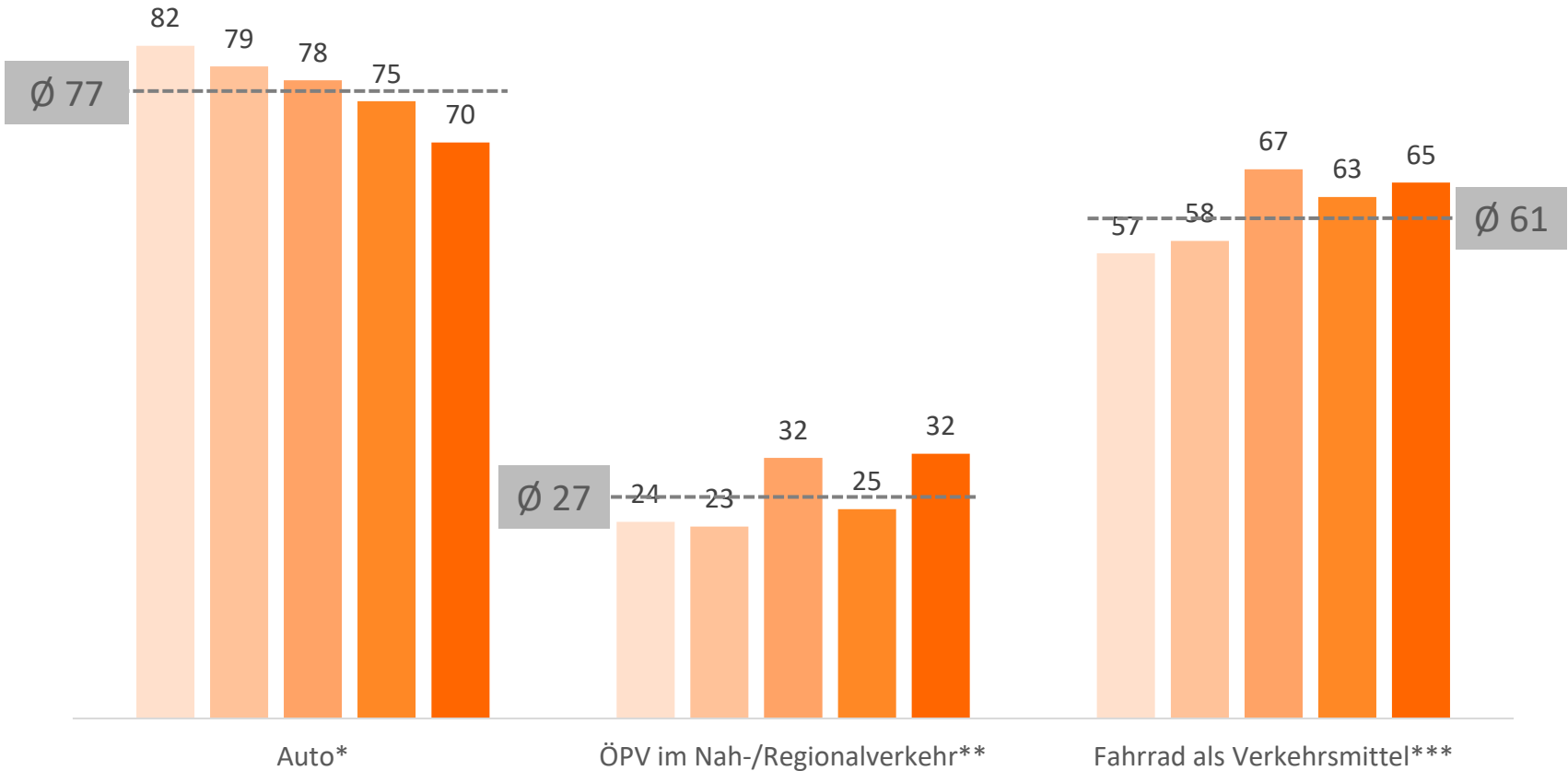
# Verkehrsmittel-Beliebtheit

## Nach Ortsgröße

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

### Ortsgröße

■ < 20.000 EW   
 ■ 20.000 - 50.000 EW   
 ■ 50.000 - 100.000 EW   
 ■ 100.000 - 500.000 EW   
 ■ > 500.000 EW



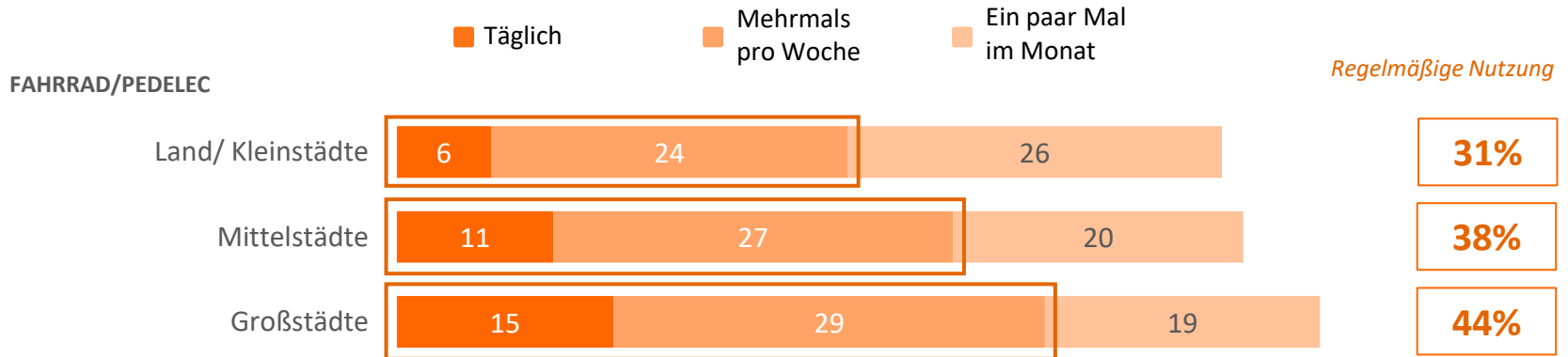
Angaben in Prozent

\*N= 2.906, Autonutzende; \*\*N= 2.498, Befragte, die ÖPV im Nah-/Regionalverkehr nutzen; \*\*\*N= 1.944, Fahrradfahrende

# Häufigkeit der Fahrradnutzung

## Land vs. Stadt

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad/ Pedelec?“



Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 3.107; alle Befragte

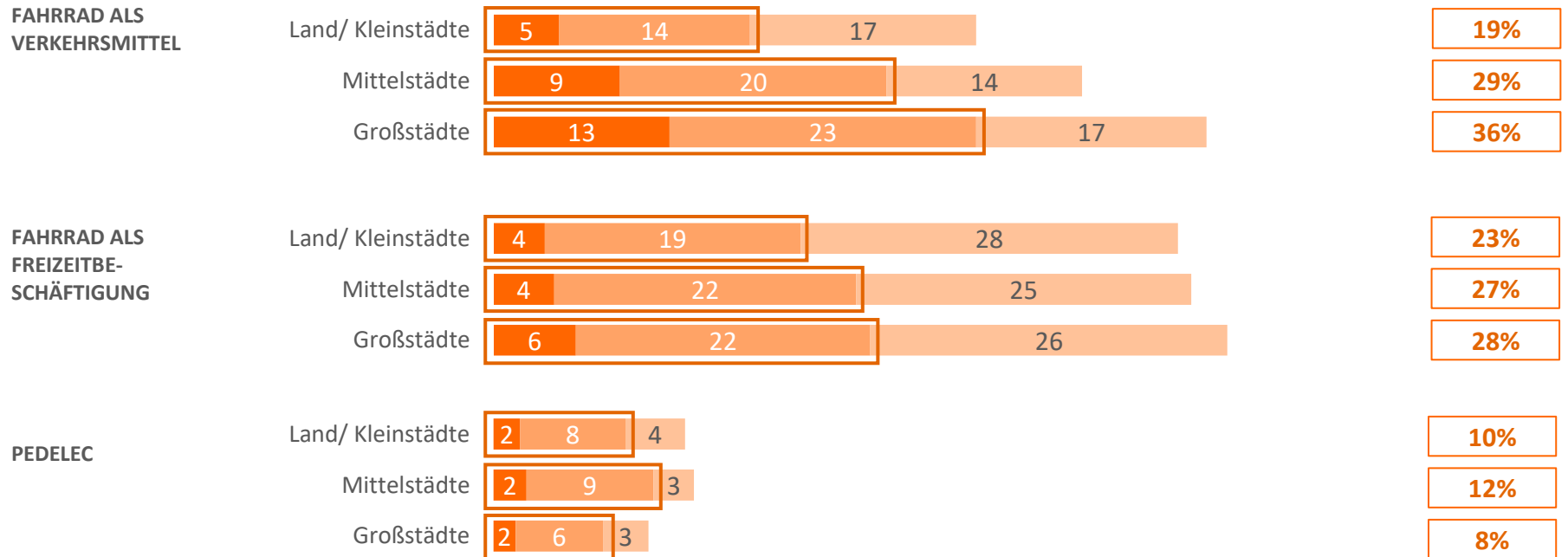
# Art der Fahrradnutzung

## 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?“

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

Regelmäßige Nutzung



Angaben in Prozent

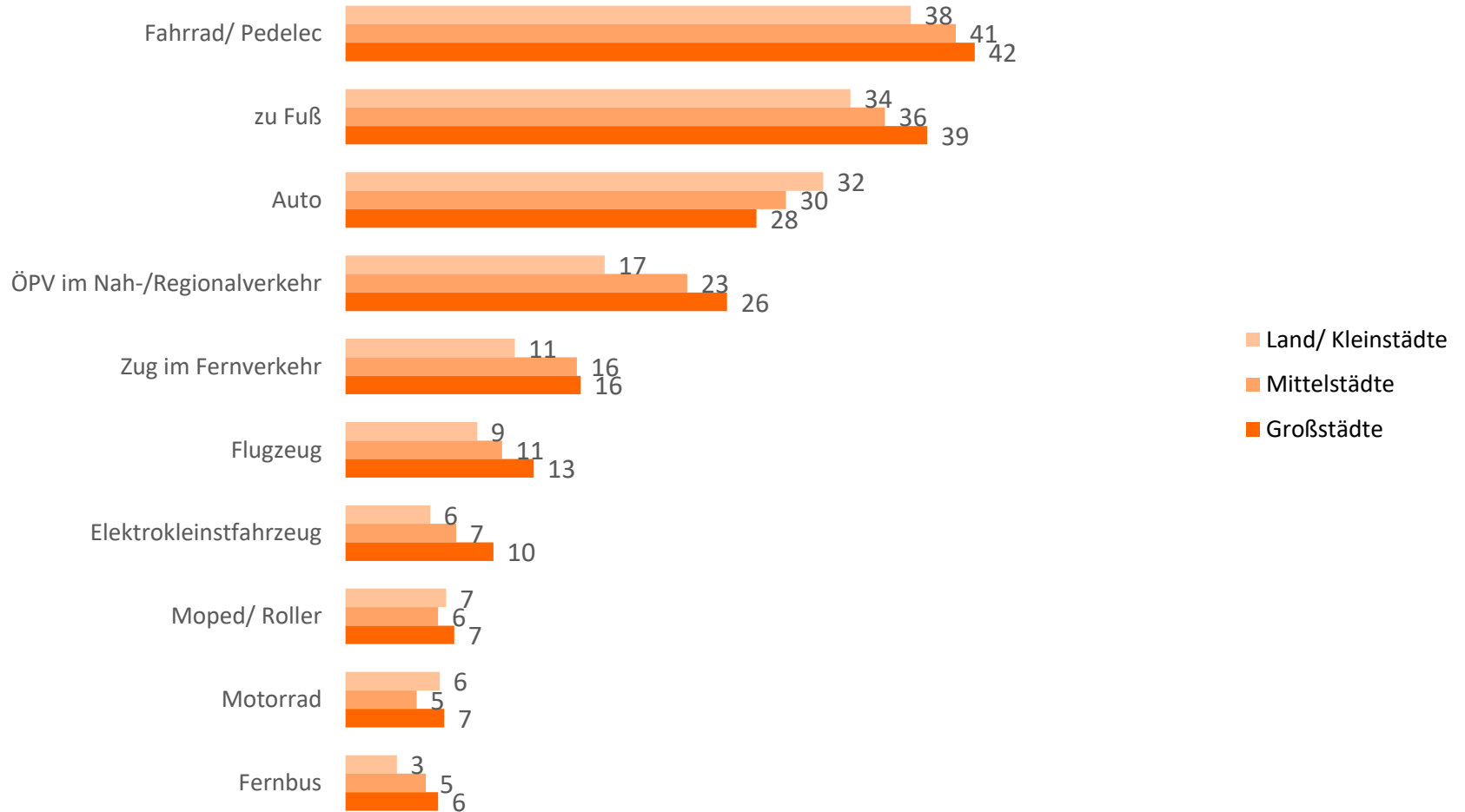
N= 3.107; alle Befragte

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

## Land vs. Stadt

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



Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

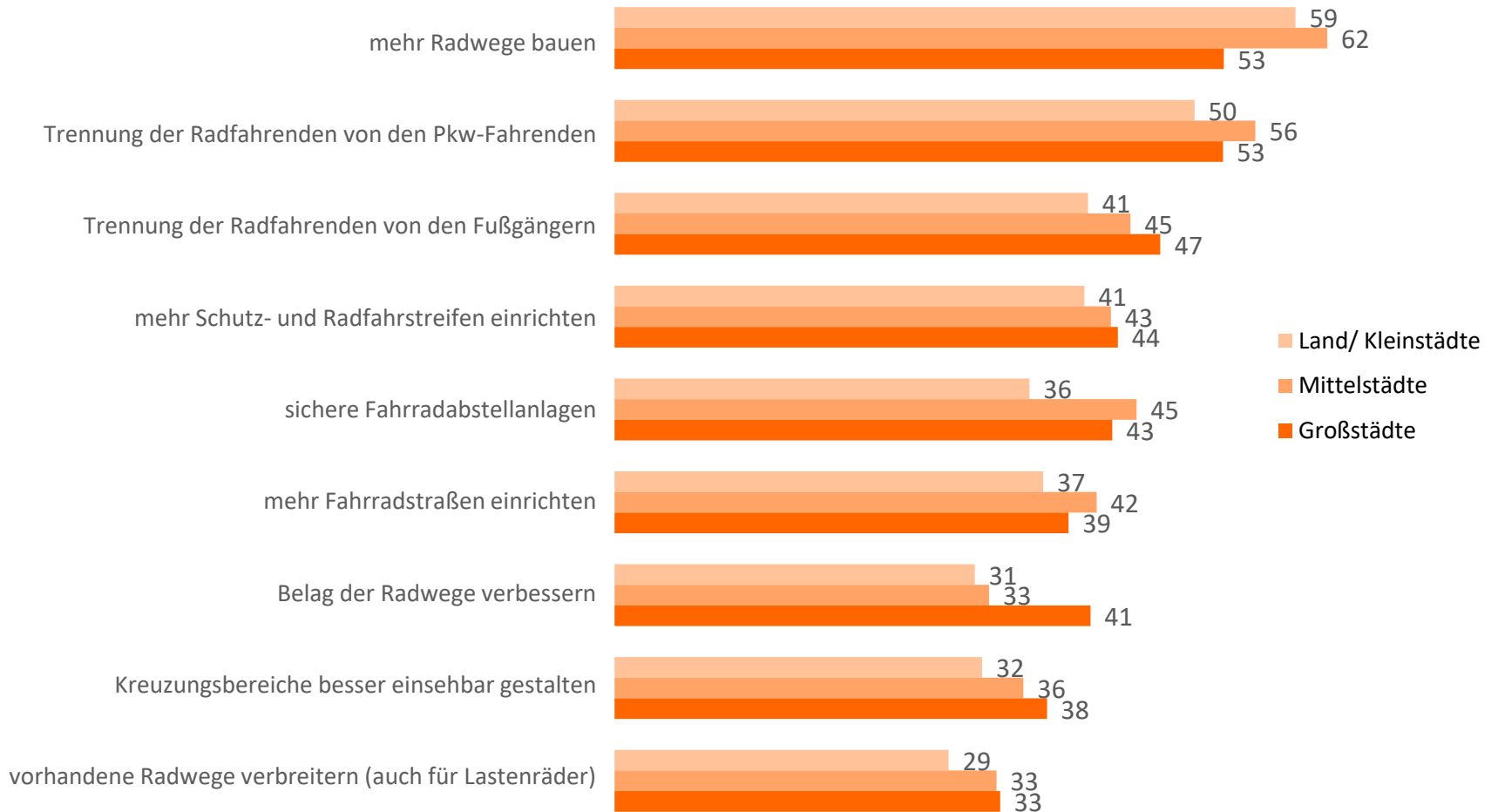
N= 3.107; alle Befragte



# Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

## Land vs. Stadt

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



Angaben in Prozent

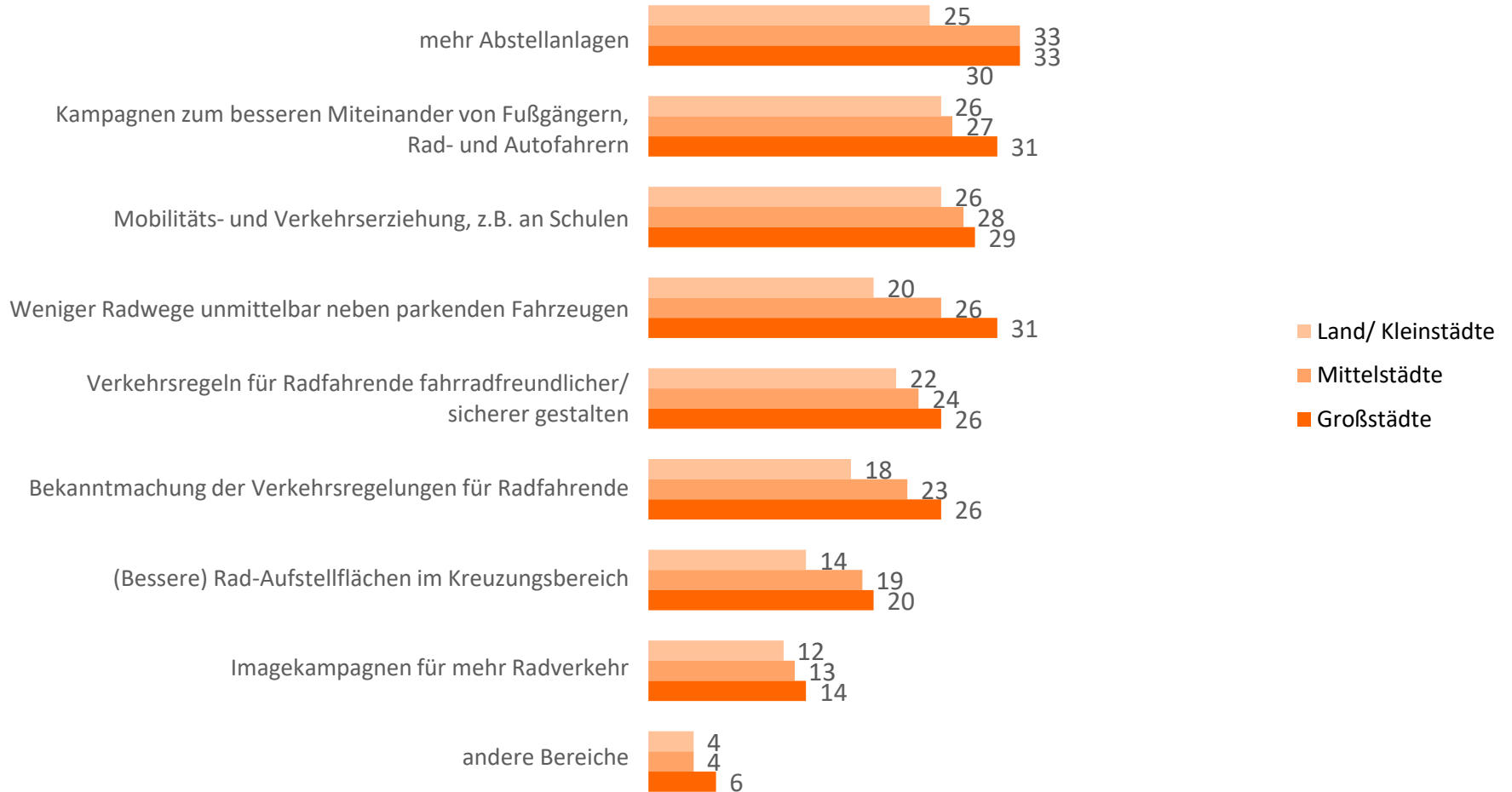
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 3.107; alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

## Land vs. Stadt

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



Angaben in Prozent

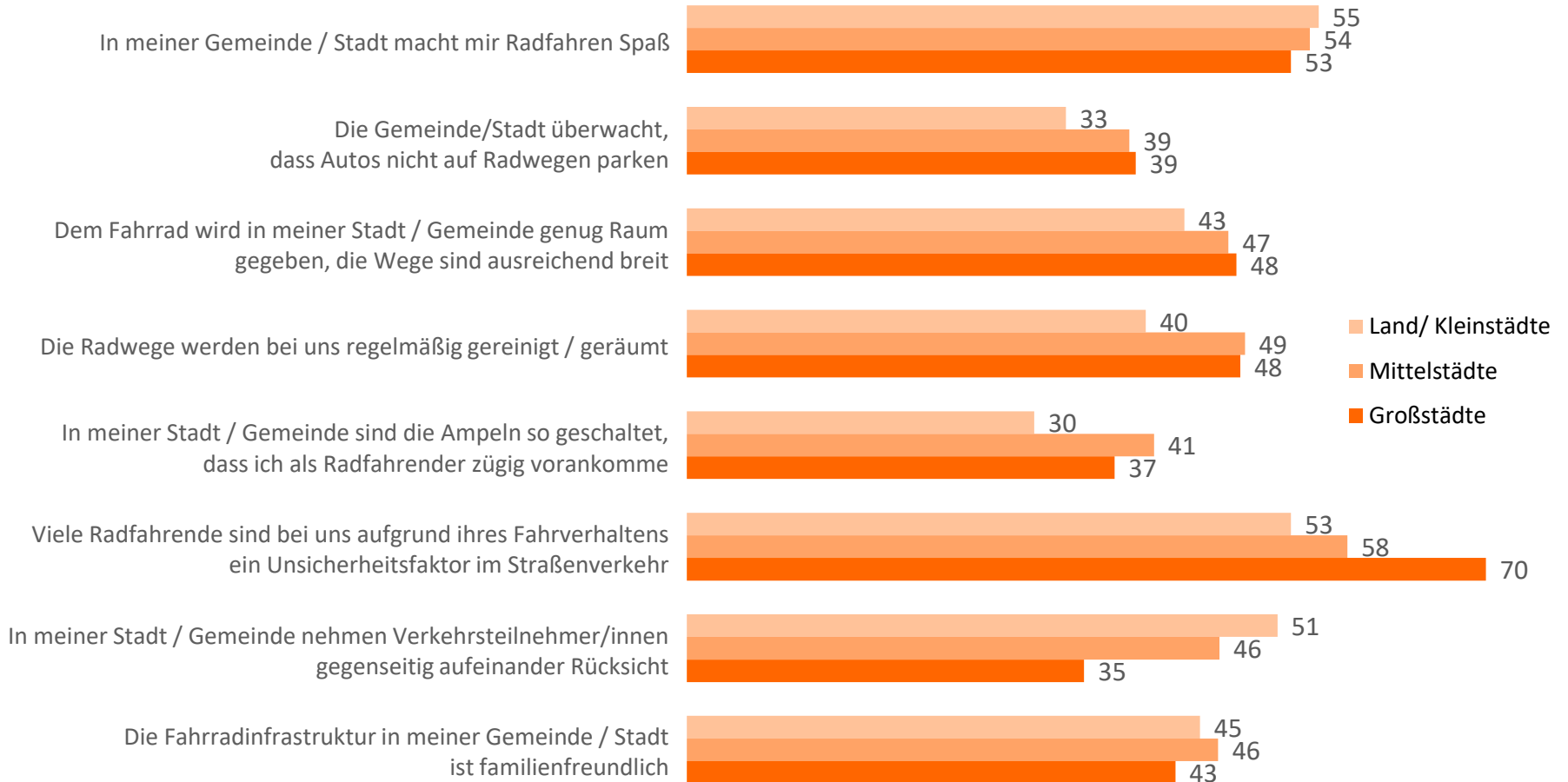
Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 3.107; 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

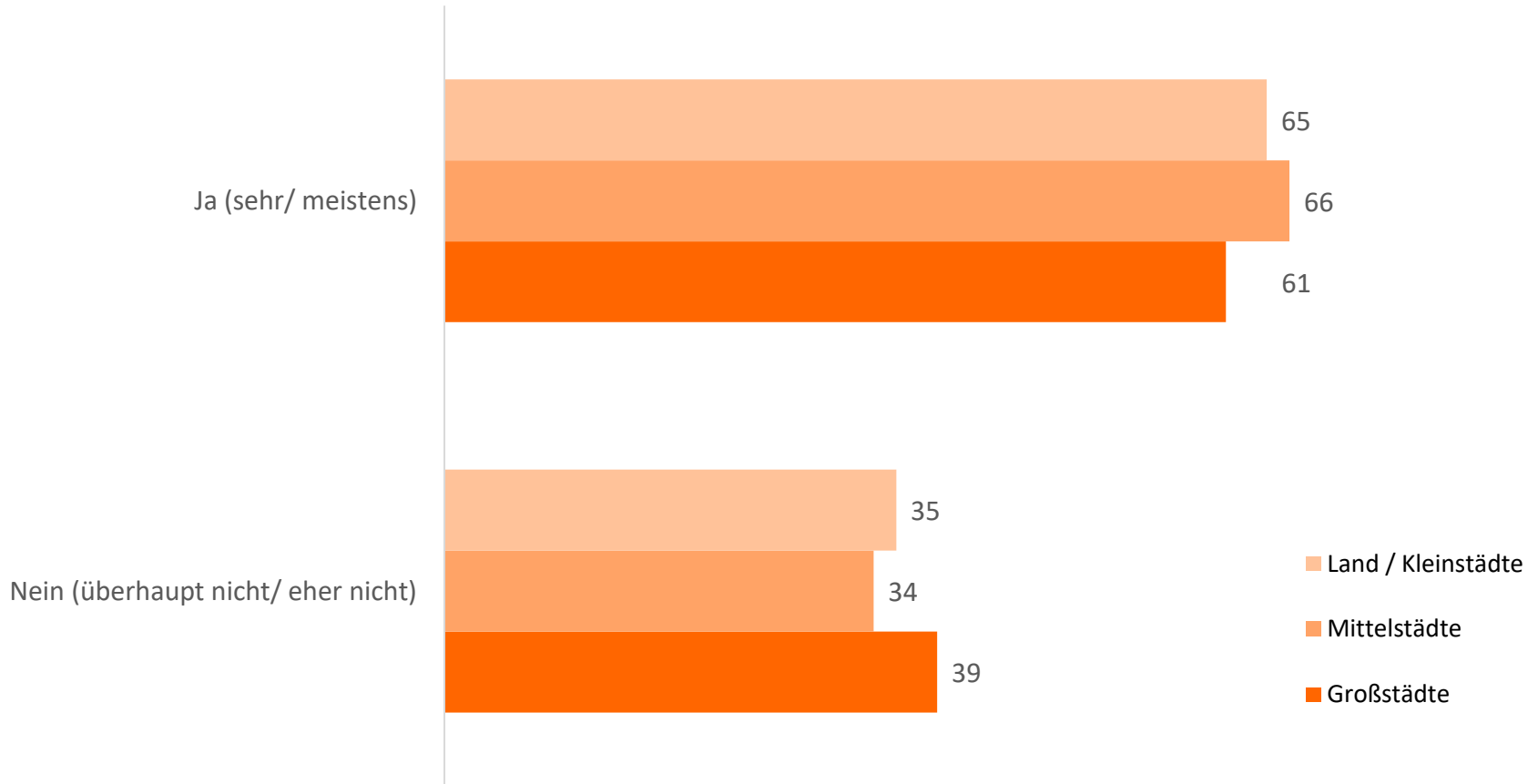
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 3.107; alle Befragte

# Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

## Land vs. Stadt

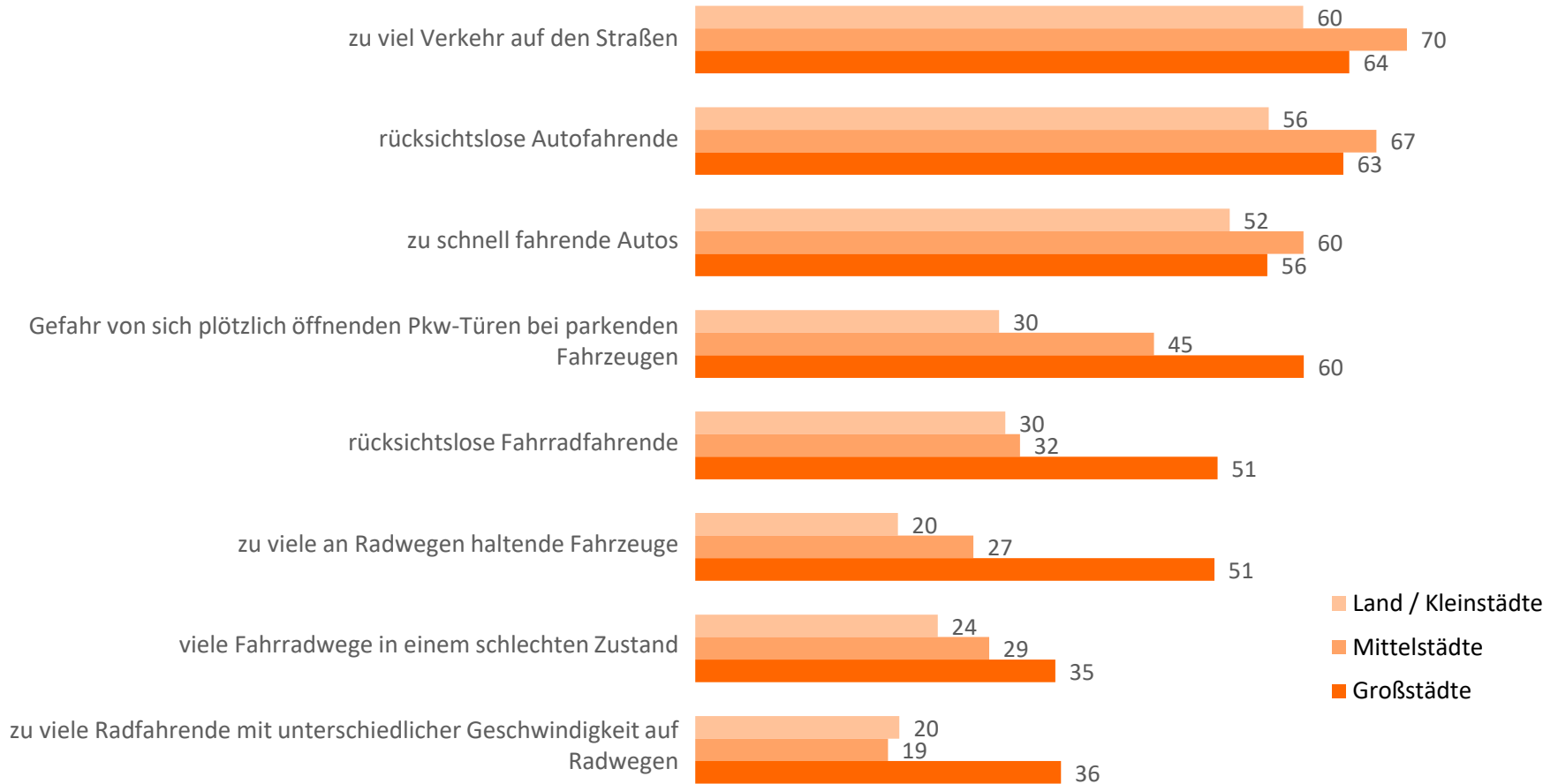
„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



# Gründe für Unsicherheit

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

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



Angaben in Prozent

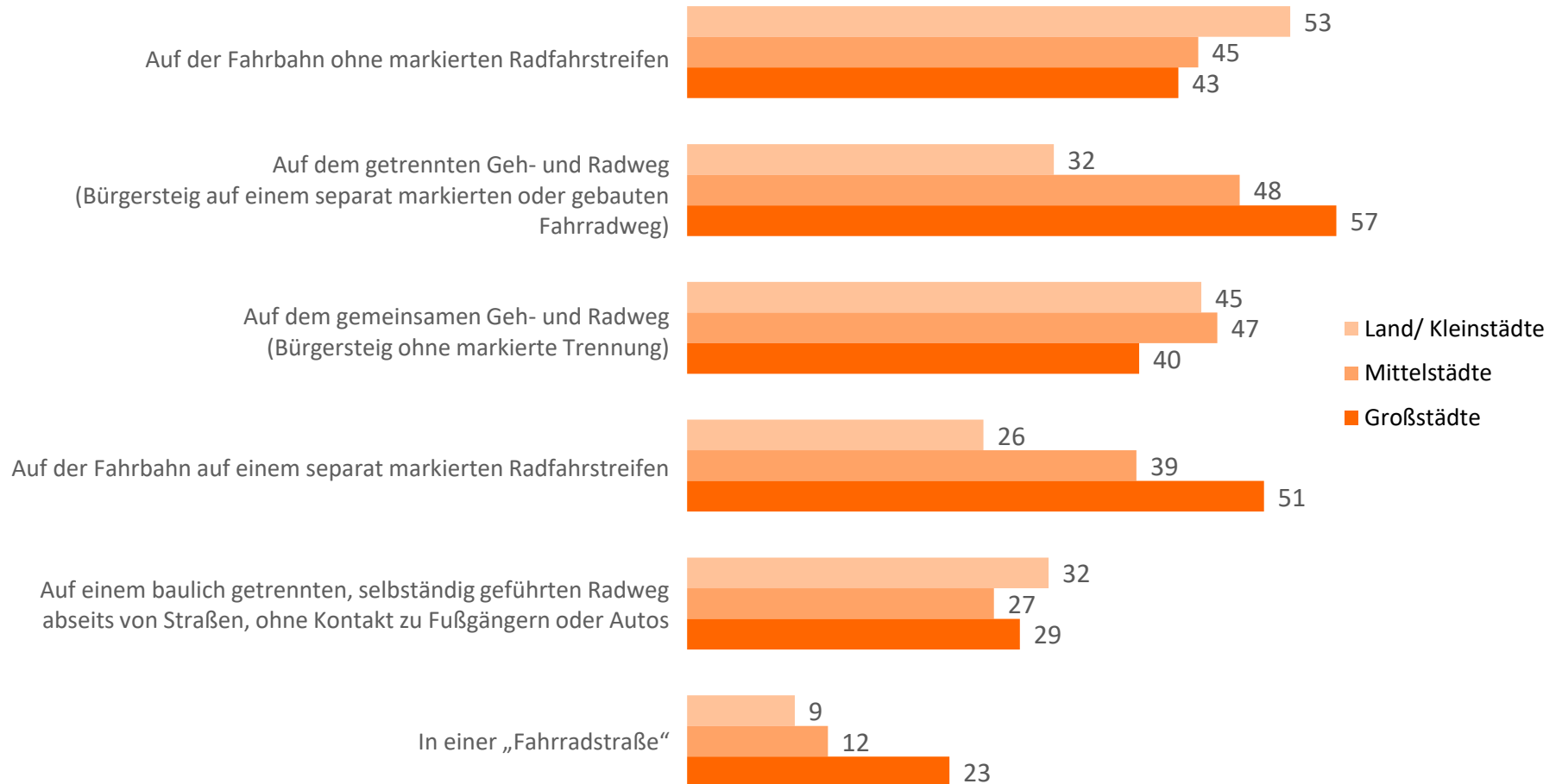
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 875; Radfahrende, die sich (eher) unsicher auf dem Rad fühlen

# Genutzte Wegarten

## Land vs. Stadt

„Welche der folgenden Wegearten befahren Sie mit dem Fahrrad überwiegend?“ (Mehrfachnennung möglich)



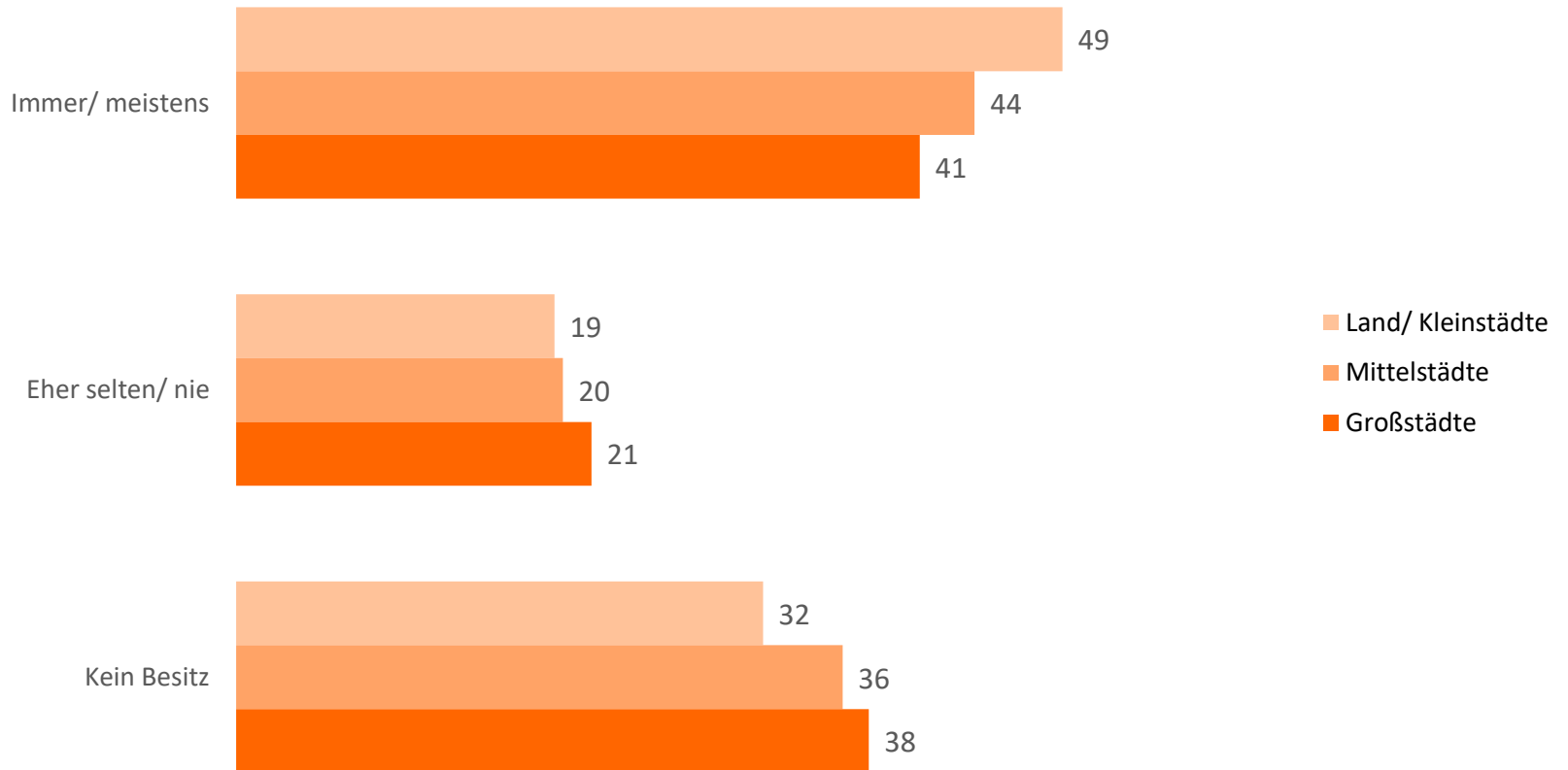
Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 2.440; Radfahrende

# Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

## Land vs. Stadt



Angaben in Prozent

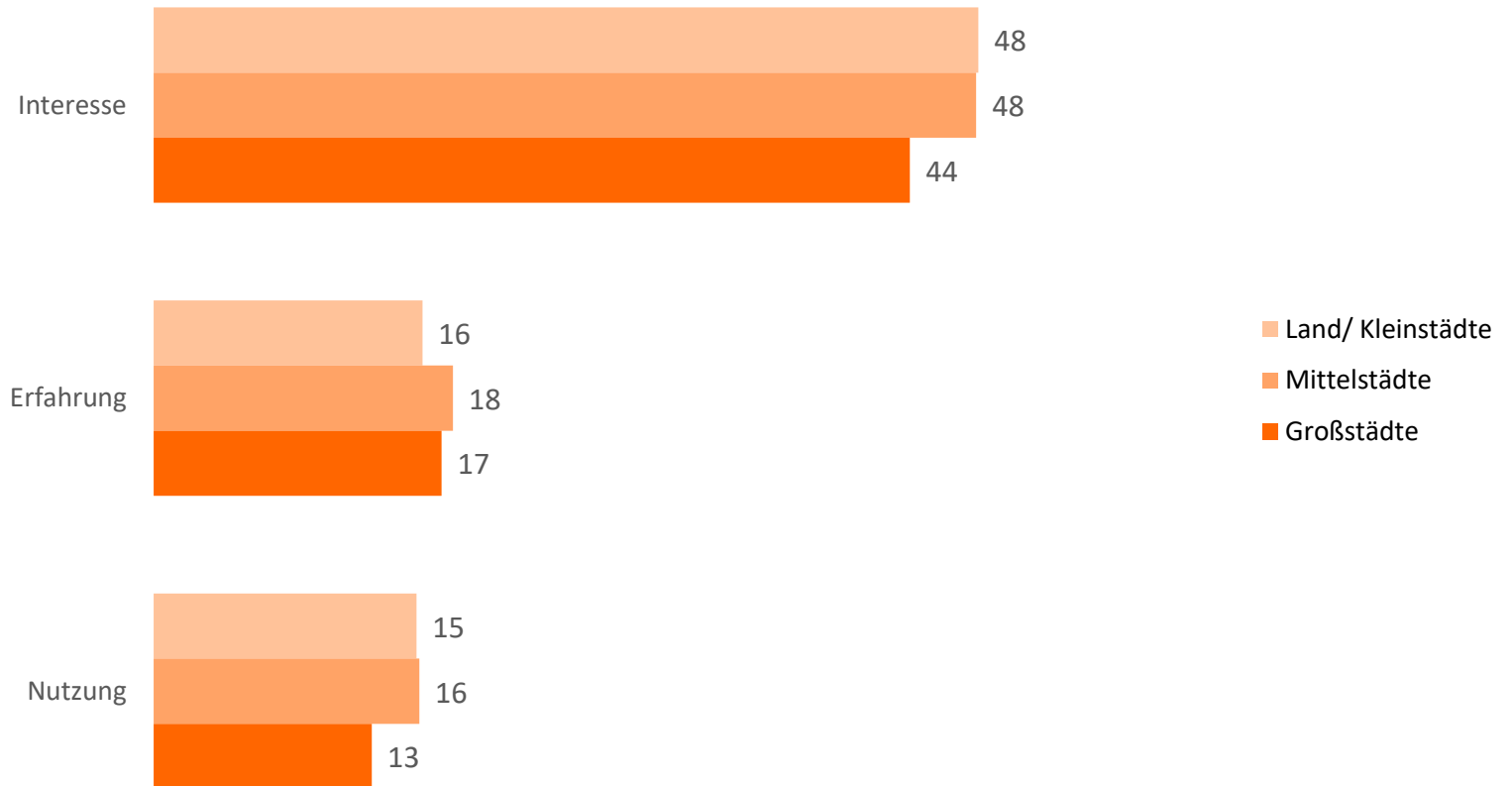
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 2.440; Radfahrende

# Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs

## Land vs. Stadt

„Sind Fahrräder, die einen Elektromotor integriert haben (Pedelecs) generell interessant für Sie?“ – **Ja, sehr interessant/ Ja, eher schon**  
 „Sind Sie schon einmal mit einem Fahrrad gefahren, das einen Elektromotor (Pedelec) zur Unterstützung hatte?“



Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

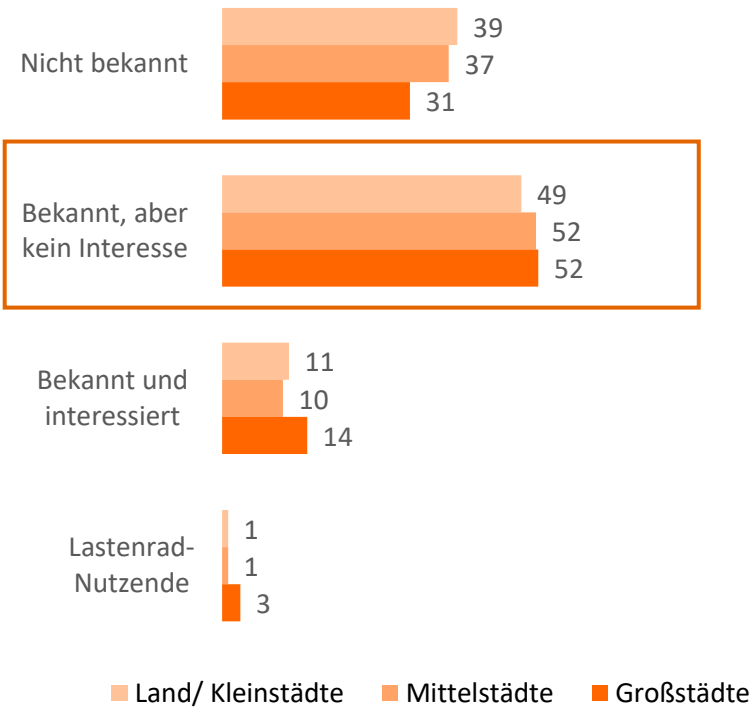
N= 2.440; Radfahrende



# Anschaffung eines Lastenrades

## Land vs. Stadt

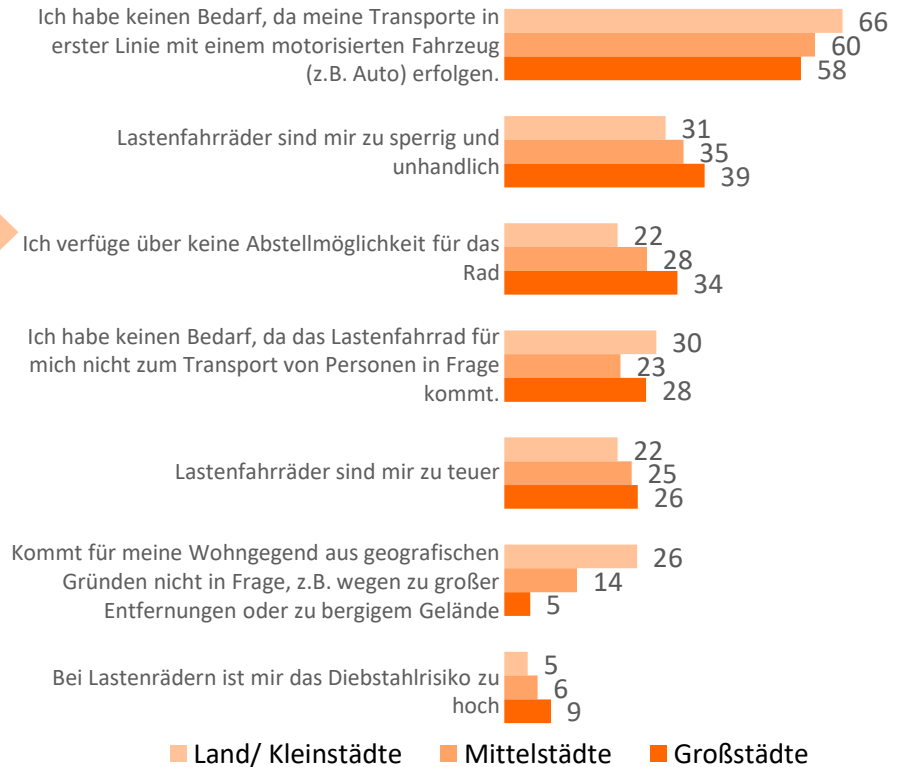
### Potential



### Gründe gegen Lastenräder

(Auswahl an Aussagen mit relevanten Abweichungen)

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



Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragten

N= 1.585; Befragte, die Lastenräder kennen, aber kein Interesse an der Anschaffung eines Lastenrades haben

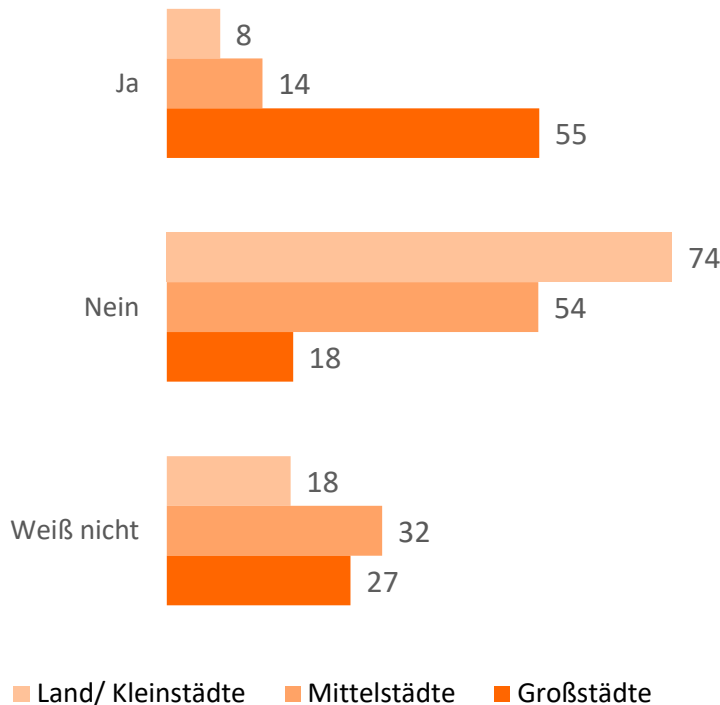
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

# Verfügbarkeit und Nutzung von Bike-Sharing

## Land vs. Stadt

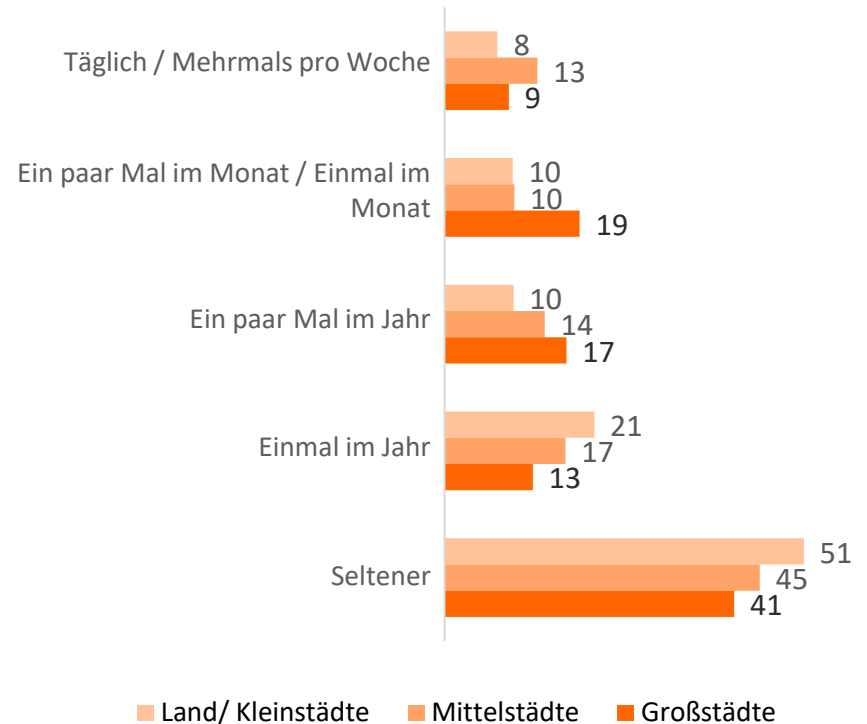
### Verfügbarkeit

„Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?“



### Häufigkeit der Nutzung

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



Angaben in Prozent

N= 3.107; alle Befragte

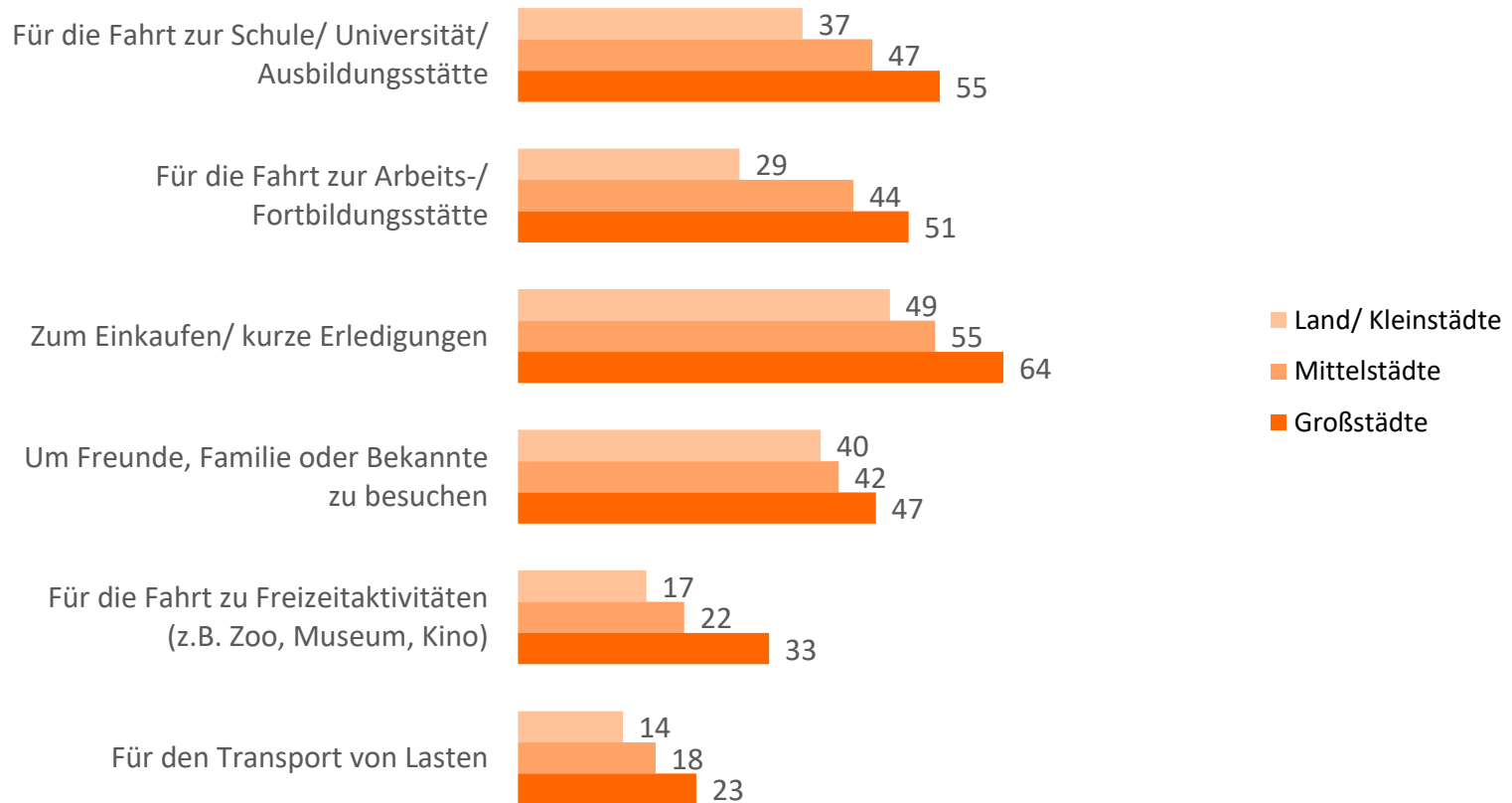
N= 667; Befragte, die Mietradsystem bereits genutzt haben

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

# 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**  
 (Auswahl an Anlässen mit relevanten Abweichungen)



Angaben in Prozent

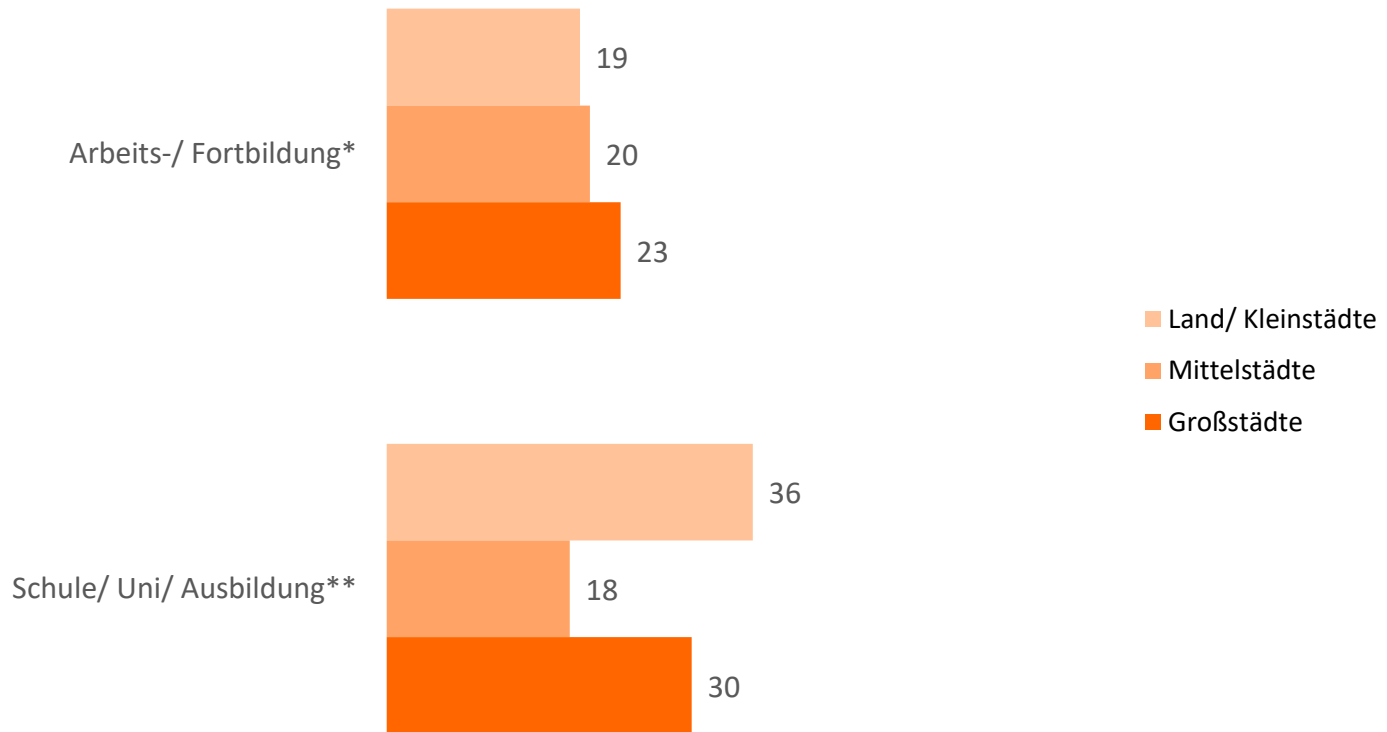
N= 2.397; Radfahrende

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

# Kombination mit ÖPV zur Arbeits-/ Bildungsstätte

## Land vs. Stadt

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



Angaben in Prozent

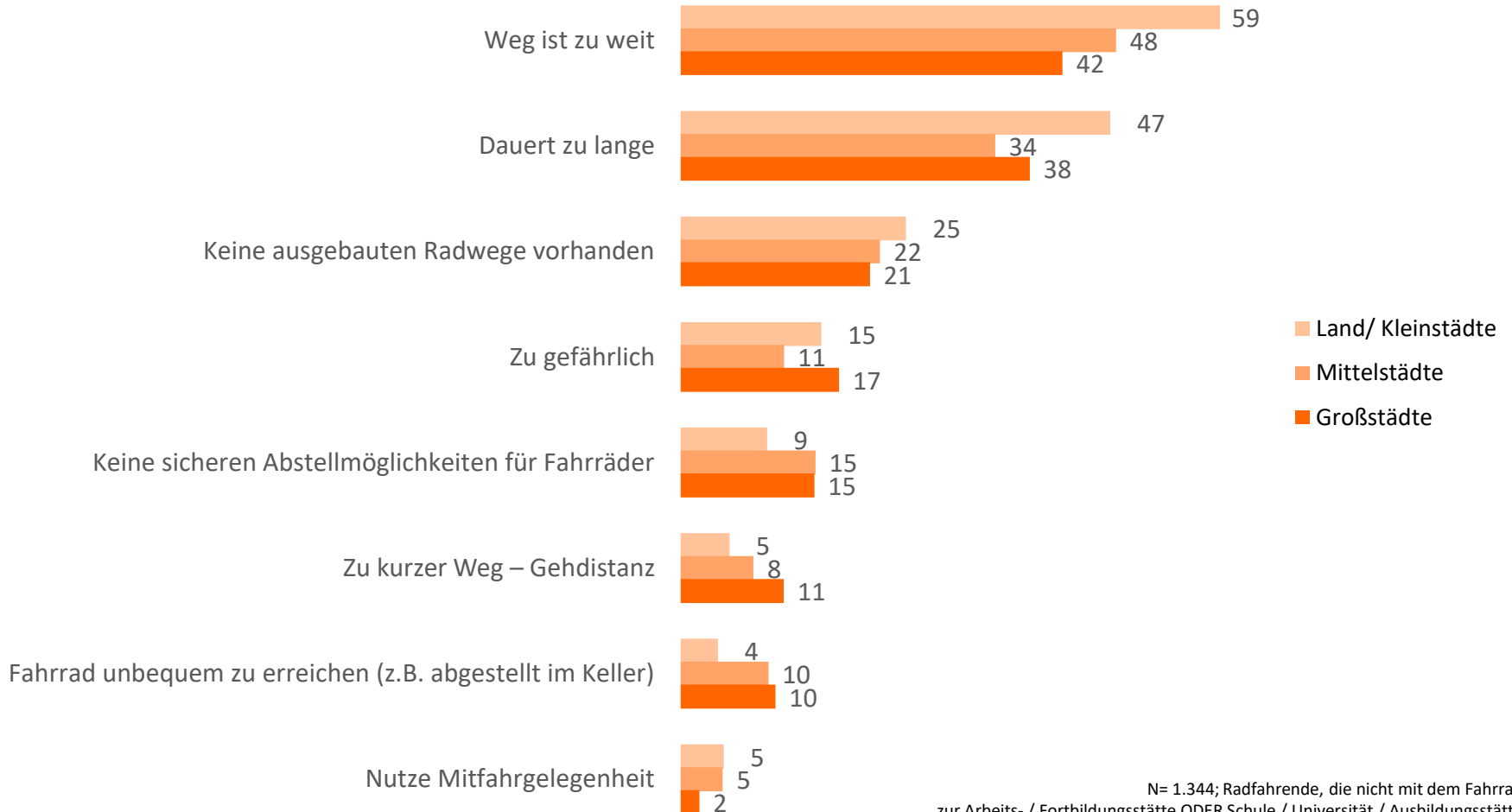
Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

\*N=939; Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit/Fortbildung fahren  
 \*\*N=166; Personen, die mit dem Fahrrad zur Universität/Schule/Ausbildung fahren

# Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeits-/ Bildungsstätte

## Land vs. Stadt

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



Angaben in Prozent

Ortsgrößenklassen: Land/ Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N= 1.344; 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/ in Kleinstädten (bis 20.000 Einwohner)	In Mittelstädten (20.000 bis 100.000 Einwohner)	In Großstädten (ab 100.000 Einwohner)
Verkehrsmittel, das in Zukunft häufiger genutzt wird*	Auto (32%)	Auto (30%)	Fahrrad (31%)
Regelmäßige Fahrradnutzung (mind. mehrmals pro Woche)	31%	38%	44%
Grund Unsicherheit Fahrrad* (Basis: Radfahrende, die sich unsicher fühlen)	Zu viel Verkehr auf den Straßen (60%)	Zu viel Verkehr auf den Straßen (70%)	Zu viel Verkehr auf den Straßen (64%)
Meist genutzte Wegart Fahrrad* (Basis: Radfahrende)	Fahrbahn ohne markierten Radfahrstreifen (53%)	getrennter Geh- und Radweg auf Bürgersteig (48%)	getrennter Geh- und Radweg auf Bürgersteig (57%)
Sicherheitsgefühl auf dieser Wegart	75% fühlen sich unsicher	7% fühlen sich unsicher	6% fühlen sich unsicher
Regelmäßige Nutzung Fahrradhelm (Basis: Radfahrende)	49%	44%	41%
In meiner Gemeinde/ Stadt macht mir Radfahren Spaß	55%	54%	53%
Mietradsystem verfügbar	8%	14%	55%
Interesse an Pedelecs	48%	48%	44%
Lastenradpotential	11%	10%	14%

\* Bezieht sich jeweils auf die häufigste Nennung

12

## Auswertung nach Sinus-Milieus<sup>®</sup> und Sinus Milieu-Profile

# Gründe für das Nutzen des Fahrrades als Verkehrsmittel

## Nach Sinus-Milieus

„Was sind die Gründe, die für das jeweilige Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsart sprechen?“ – **Fahrrad als Verkehrsmittel (z.B. für Arbeitsweg, Erledigungen; nicht zum Sport)**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Umwelt	47	47	57	57	61	46	59	35	32	34	44
Gesundheit	44	44	56	52	55	39	53	37	32	33	41
Kosten	36	29	41	40	51	38	35	31	24	33	35
Flexibilität	29	23	32	35	43	28	32	22	18	23	29
Spaß	26	23	35	30	43	21	29	22	19	19	24
Parkmöglichkeit	20	19	23	26	30	20	20	15	17	15	19
Zeit	20	13	20	21	30	24	19	18	15	13	21
Transportmöglichkeit	7	5	8	8	8	7	10	5	5	4	8
Komfort	6	4	5	11	7	6	5	5	2	2	9
Sicherheit	5	3	4	7	2	6	5	4	5	3	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= 3.107; alle Befragte



# Fahrradfreundlichkeit der Politik

## Nach Sinus-Milieus

„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	41	39	36	48	44	52	22	47	31	27	45
Landesregierung	51	49	50	61	55	59	37	51	39	34	53
Kommunalpolitik	56	56	59	68	59	61	44	54	43	41	58


**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= 3.107; alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

## Nach Sinus-Milieus

„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	57	57	58	63	65	57	67	51	55	56	52
Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden	53	48	59	57	62	49	63	51	48	49	47
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	45	41	47	50	46	48	49	40	39	46	43
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	43	36	48	49	52	41	53	36	36	34	43
sichere Fahrradabstellanlagen	41	39	48	48	53	41	43	34	27	38	40
mehr Fahrradstraßen einrichten	39	33	45	47	50	39	44	34	32	32	38
Belag der Radwege verbessern	36	31	37	43	43	36	35	32	30	35	36
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten	35	28	42	37	44	37	41	32	30	31	32
vorhandene Radwege verbreitern (auch für Lastenräder)	32	28	36	41	38	27	37	26	27	32	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= 3.107; alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

## Nach Sinus-Milieus

„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	31	26	33	39	40	31	34	26	19	26	30
Kampagnen zum besseren Miteinander von Fußgängern, Rad- und Autofahrern	28	25	34	32	36	32	31	23	24	27	24
Mobilitäts- und Verkehrserziehung, z.B. an Schulen	28	25	35	29	31	25	28	25	25	28	28
Weniger Radwege unmittelbar neben parkenden Fahrzeugen	26	22	34	30	32	23	33	20	23	23	26
Verkehrsregeln für Radfahrende fahrradfreundlicher/sicherer gestalten	24	17	21	26	32	28	22	23	19	22	25
Bekanntmachung der Verkehrsregelungen für Radfahrende	23	21	27	25	27	22	25	18	15	27	22
(Bessere) Rad-Aufstellflächen im Kreuzungsbereich	18	15	19	20	24	15	21	14	11	15	20
Imagekampagnen für mehr Radverkehr	13	12	18	15	19	10	12	12	7	7	14
andere Bereiche	5	5	5	2	5	2	9	5	9	8	2

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= 3.107; alle Befragte

# Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde

## Nach Sinus-Milieus

„Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Ihre Gemeinde/Stadt zutreffen.“ - **Stimme voll und ganz zu/ Stimme teilweise 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	61	62	65	66	59	62	61	58	50	63	61
In meiner Gemeinde/ Stadt macht mir Radfahren Spaß	54	57	63	62	65	56	48	53	35	35	54
Dem Fahrrad wird in meiner Gemeinde/ Stadt genug Raum gegeben, die Wege sind ausreichend breit	46	48	49	50	45	50	36	45	37	39	51
Die Radwege werden bei uns regelmäßig gereinigt/ geräumt	45	48	47	52	47	49	39	46	33	32	49
Die Fahrradinfrastruktur in meiner Gemeinde/ Stadt ist familienfreundlich	44	47	46	49	43	52	30	46	32	34	48
In meiner Gemeinde/ Stadt nehmen Verkehrsteilnehmer/innen gegenseitig aufeinander Rücksicht	43	43	45	50	45	46	35	47	33	27	47
Die Gemeinde/ Stadt überwacht, dass Autos nicht auf Radwegen parken	37	37	38	44	37	41	23	42	27	30	39
In meiner Gemeinde/ Stadt sind die Ampeln so geschaltet, dass ich als Radfahrender zügig vorankomme	36	36	37	41	38	39	23	33	27	22	44

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= 3.107; alle Befragte

# Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde

## Nach Sinus-Milieus

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Mir fallen Autofahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf.	77	73	79	83	83	77	81	72	68	77	77
Ich halte mich als Autofahrer/in stets an die Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung.	75	77	82	87	77	79	78	76	69	65	64
Mir fallen Radfahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf.	70	68	72	71	68	72	68	72	65	76	67
Es herrscht ein angespanntes Klima zwischen Radfahrer/innen und anderen Verkehrsteilnehmer/innen.	69	66	70	73	70	72	71	65	61	73	69
Ich halte mich als Fahrradfahrer/in stets an die Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung.	66	68	75	74	77	68	73	58	53	52	63
Andere Verkehrsteilnehmer/innen nehmen auf die Fußgänger/innen ausreichend Rücksicht.	57	57	62	60	59	61	53	60	51	52	54
Andere Verkehrsteilnehmer/innen nehmen auf die Radfahrer/innen ausreichend Rücksicht.	48	50	52	49	47	51	41	51	44	46	48
Über Neuerungen in der Straßenverkehrs-Ordnung, die den Radverkehr betreffen, fühle ich mich durch Medien und Politik ausreichend informiert.	34	36	37	42	27	35	29	35	34	18	39
Als Fahrradfahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.	22	21	15	30	19	24	13	20	13	14	34
Als Autofahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.	17	15	12	22	11	18	9	17	11	12	26

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= 3.107; alle Befragte

# Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

## Nach Sinus-Milieus

„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 auf den Straßen	64	65	53	63	70	64	74	57	62	62	64
Rücksichtslose Autofahrende	62	53	54	76	73	53	65	53	76	59	65
Zu wenig separate Radwege vorhanden	57	51	58	70	73	49	68	48	55	61	49
Zu schnell fahrende Autos	56	43	54	55	62	59	67	56	52	55	55
Zu viel Schwerverkehr (Busse, LKW)	47	40	42	51	48	49	49	52	52	47	47
Gefahr von sich plötzlich öffnenden Pkw-Türen bei parkenden Fahrzeugen	47	43	49	51	52	40	53	36	53	56	46
Rücksichtslose Radfahrende	40	39	45	48	38	44	37	34	34	46	40
Zu viele haltende Fahrzeuge auf Fahrradwegen	36	22	35	48	41	30	51	26	41	37	38
Viele Fahrradwege in einem schlechten Zustand	30	27	20	33	40	21	37	34	23	31	33
Zu viele Radfahrende mit unterschiedlicher Geschwindigkeit auf dem Radweg	27	25	29	29	27	27	31	24	21	36	25
Wenig oder fehlende Erfahrung	12	13	4	15	19	17	14	8	8	10	8
Körperlichen Zustand	9	8	1	8	10	7	10	10	9	10	11

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= 875; Personen, die sich im Straßenverkehr eher nicht/ überhaupt nicht sicher fühlen

# Anlass der Fahrradnutzung

## Nach Sinus-Milieus

„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	57	53	63	65	57	55	54	56	57	43	61
Für die Fahrt zur Schule/ Universität/ Ausbildungsstätte	47	38	50	64	47	37	44	51	0	24	48
Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen	43	36	48	52	51	44	39	37	29	28	52
Für die Fahrt zur Arbeit/ Fortbildungsstätte	43	36	39	43	41	45	39	36	50	35	54
Für Tagesausflüge	39	34	41	47	45	41	31	32	28	27	50
Als Sportgerät (Rennradfahren, Mountainbiking)	26	18	26	34	29	26	24	21	13	14	35
Für die Fahrt zu Freizeitaktivitäten (z.B. Zoo, Museum, Kino)	25	20	28	33	32	20	24	20	15	11	34
Für den Transport von Lasten	19	14	17	20	16	18	21	18	15	12	28
Für die Begleitung von radfahrenden Kindern, z.B. zur Schule	13	11	9	19	10	12	6	11	5	3	24
Für den Transport von Kindern	10	10	8	16	6	12	6	7	4	2	20
Für Fahrradurlaube	9	5	4	14	6	10	3	8	5	1	19

**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

# Zufriedenheit mit der Abstellsituation

## Nach Sinus-Milieus

„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
Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern im privaten Wohnumfeld	54	61	57	61	54	54	48	56	48	43	53
Bei der Arbeits- /Fortbildungsstätte	44	42	42	55	45	45	41	44	30	28	50
Bei Einkaufsmöglichkeiten (Supermarkt, Einzelhandel)	44	41	44	50	48	45	37	49	39	33	44
Im Orts-/ Stadtzentrum	28	25	28	29	25	29	23	33	21	19	34
In der Schule/ Universität	24	17	16	33	34	27	13	21	10	8	34
Am Bahnhof/ an der Haltestelle	21	16	18	26	18	27	13	23	17	15	28
Bei Behörden	19	17	18	22	14	22	12	23	11	13	26

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= 2.397; Radfahrende, pro Antwortkategorie gab es aber bis zu 59% ohne Angabe, die herausgerechnet wurden



# Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeits-/ Bildungsstätte

## Die wichtigsten 8 Gründe nach Sinus-Milieus

„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	50	49	51	55	48	50	43	55	38	65	46
Dauert zu lange	41	35	38	45	46	41	35	46	34	58	35
Dem Wind und Wetter ausgesetzt	35	37	35	34	39	40	28	32	36	38	32
Zu anstrengend	26	25	23	18	25	26	22	27	29	29	33
Keine ausgebauten Radwege bzw. Fahrradstreifen vorhanden	22	22	25	26	23	21	23	19	20	25	21
Zu gefährlich	15	17	13	15	12	17	20	13	11	14	18
Auto für Beruf wichtig	15	13	15	17	8	22	13	16	13	20	16
Keine sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	13	12	17	14	13	12	6	10	13	13	15

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= 1.344; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits-/ Fortbildungsstätte ODER Schule/ Universität/ Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

# Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeits-/ Bildungsstätte

## Nach Sinus-Milieus

„Was könnte Ihr Arbeitgeber/ihre (Aus-)bildungsstätte tun, um das Radfahren zur Arbeit/ (Aus)Bildungsstätte für Sie (noch) attraktiver zu machen?“ – **Würde ich mir wünschen**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Andere finanzielle Zuschüsse rund um Radfahren	42	40	41	49	45	45	44	37	25	33	45
Möglichkeit für Jobrad, Fahrrad-Leasing	39	37	42	52	49	36	43	31	20	30	41
Sichere Fahrradabstellplätze einrichten	36	33	35	41	39	38	45	27	23	29	39
Mehr Fahrradabstellplätze einrichten	33	29	30	44	34	35	35	25	23	27	36
Fahrradzubehör als (Werbe-)Geschenk	29	27	23	39	32	32	27	22	12	21	34
Möglichkeiten zum Umziehen bzw. Waschen/Duschen	28	25	25	32	33	29	32	22	13	23	32
Bei Gemeinde/Bezirk für besser ausgebaute Radwege einsetzen	26	30	26	36	26	31	19	19	10	20	29
(mehr) Lademöglichkeiten für E-Bikes / Pedelecs	26	30	26	36	26	31	19	19	10	20	29
Reparaturmöglichkeiten (Luftstation, Pannenset, etc.)	26	20	22	30	33	27	22	19	15	24	30
Bessere Anbindung an ÖPNV	23	18	17	27	29	24	24	20	11	20	29
Mobilitätsberatung	16	13	12	20	18	19	10	17	5	10	20
Gründung von Rad-Gruppen unter Kolleg*innen	14	10	9	20	12	14	12	11	4	10	22

**KET** = Konservativ-Etablierte

**LIB** = Liberal-Intellektuelle

**PER** = Performer

**EPE** = Expeditiv

**ADA** = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

**SÖK** = Sozialökologische

**BÜM** = Bürgerliche Mitte

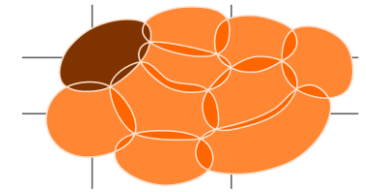
**TRA** = Traditionelle

**PRE** = Prekäre

**HED** = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Konservativ-Etablierte"



## Das klassische Establishment

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	81	101
	Auto	73	104
	Fahrrad / Pedelec	34	88
Über Ø	Moped, Roller	4	109
	ÖPV	26	106
	Auto	73	104

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	26	91
Als Freizeitbeschäftigung	25	98

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	36	89
	Fortbewegung zu Fuß	31	85
	ÖPV	23	102
Über Ø	Moped, Roller	7	107
	Fernbus (z.B. Flixbus)	5	102
	ÖPV	23	102

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	60	94

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	48	108

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	47	99
Gesundheit	44	100
Kosten	29	79
Flexibilität	23	81
Spaß	23	87

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	57	99
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	48	91
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	41	91

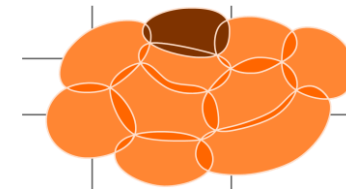
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	13	108
Lastenräder: Kaufpotential	11	93
Pedelecs: Interesse	47	102
Pedelecs: Nutzung	15	112

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 9 5

# Sinus Milieu-Profil "Liberal-Intellektuelle"



## Die aufgeklärte Bildungselite

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	88	111
	Auto	72	103
	Fahrrad / Pedelec	43	112
Über Ø	Fahrrad / Pedelec	43	112
	Gehe zu Fuß	88	111
	Moped, Roller	3	105

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	34	119
Als Freizeitbeschäftigung	25	98

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	44	110
	Fortbewegung zu Fuß	37	101
	ÖPV	25	114
Über Ø	Zug im Fernverkehr	17	120
	ÖPV	25	114
	Fahrrad / Pedelec	44	110

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	70	110

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	48	107

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	57	121
Gesundheit	56	128
Kosten	41	114
Spaß	35	135
Flexibilität	32	110

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	59	112
mehr Radwege bauen	58	102
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	48	113

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	8	69
Lastenräder: Kaufpotential	13	108
Pedelecs: Interesse	45	97
Pedelecs: Nutzung	13	98

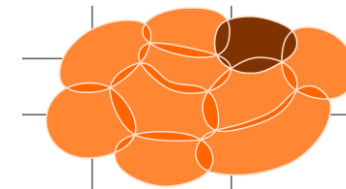
stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

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

# Sinus Milieu-Profil "Performer"

## Die effizienzorientierte Leistungselite



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	83	103
	Auto	77	109
	Fahrrad / Pedelec	46	119
Über Ø	Motorrad	5	185
	Zug im Fernverkehr	4	160
	Moped, Roller	4	135

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	32	113
Als Freizeitbeschäftigung	34	131

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	49	122
	Fortbewegung zu Fuß	43	116
	Auto	34	113
Über Ø	Flugzeug	16	152
	Zug im Fernverkehr	20	141
	Elektrokleinstfahrzeug	11	134

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	72	113

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	47	106

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	57	121
Gesundheit	52	118
Kosten	40	110
Flexibilität	35	122
Spaß	30	114

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	63	110
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	57	109
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	50	113

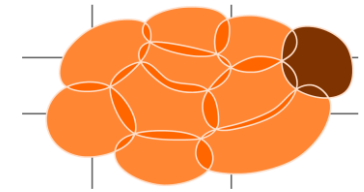
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	18	150
Lastenräder: Kaufpotential	15	123
Pedelecs: Interesse	53	113
Pedelecs: Nutzung	20	151

\*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu 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 Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	83	104
	Auto	70	100
	Fahrrad / Pedelec	46	120
Über Ø	Motorrad	5	179
	ÖPV	34	139
	Fahrrad / Pedelec	46	120

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	37	129
Als Freizeitbeschäftigung	27	105

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	50	123
	Fortbewegung zu Fuß	47	129
	ÖPV	26	119
Über Ø	Motorrad	11	180
	Zug im Fernverkehr	21	149
	Moped, Roller	10	145

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	71	112

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	47	105

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	61	130
Gesundheit	55	125
Kosten	51	143
Flexibilität	43	149
Spaß	43	165

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	65	113
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	62	117
sichere Fahrradabstellanlagen	53	104

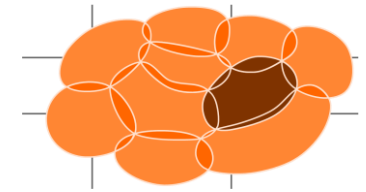
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	14	120
Lastenräder: Kaufpotential	16	134
Pedelecs: Interesse	52	112
Pedelecs: Nutzung	14	109

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 9 8

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

# Sinus Milieu-Profil "Adaptiv-Pragmatische"



## Die moderne junge Mitte

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	78	98
	Auto	71	101
	Fahrrad / Pedelec	37	96
Über Ø	Zug im Fernverkehr	4	158
	Auto	71	101

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	28	98
Als Freizeitbeschäftigung	25	97

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	42	104
	Fortbewegung zu Fuß	40	109
	Auto	32	108
Über Ø	Elektrokleinstfahrzeug	11	137
	Fernbus (z.B. Flixbus)	6	114
	Fortbewegung zu Fuß	40	109

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	66	103

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	42	95

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	46	98
Gesundheit	39	90
Kosten	38	106
Flexibilität	28	99
Zeit	24	120

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	57	100
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	49	94
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	48	106

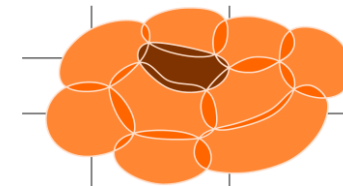
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	10	81
Lastenräder: Kaufpotential	12	99
Pedelecs: Interesse	47	101
Pedelecs: Nutzung	14	103

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 9 9

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

# Sinus Milieu-Profil "Sozialökologische"



## Das engagierte gesellschaftskritische Milieu

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	84	105
	Auto	63	90
	Fahrrad / Pedelec	37	97
Über Ø	Gehe zu Fuß	84	105

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	29	101
Als Freizeitbeschäftigung	26	100

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	44	109
	Fortbewegung zu Fuß	34	93
	ÖPV	20	92
Über Ø	Fahrrad / Pedelec	44	109

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	55	86

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer / meistens	51	114

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	59	126
Gesundheit	53	120
Kosten	35	98
Flexibilität	32	112
Spaß	29	111

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	67	117
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	63	120
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	53	125

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	8	71
Lastenräder: Kaufpotential	17	137
Pedelecs: Interesse	40	86
Pedelecs: Nutzung	9	66

stark überdurchschnittlich

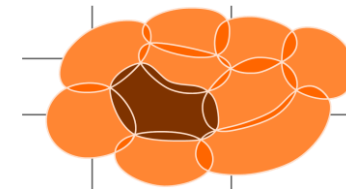
stark unterdurchschnittlich 200

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



# Sinus Milieu-Profil "Bürgerliche Mitte"

## Der bürgerliche Mainstream



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	79	98
	Auto	76	108
	Fahrrad / Pedelec	35	92
Über ∅	Moped, Roller	4	130
	Auto	76	108

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	25	87
Als Freizeitbeschäftigung	23	88

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	37	125
	Fahrrad / Pedelec	34	84
	Fortbewegung zu Fuß	31	85
Über ∅	Auto	37	125
	Moped, Roller	7	107
	Flugzeug	10	90

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	65	103

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	40	90

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	35	74
Gesundheit	37	85
Kosten	31	85
Flexibilität	22	77
Spaß	22	82

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	51	98
mehr Radwege bauen	51	89
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	40	90

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	7	57
Lastenräder: Kaufpotential	7	59
Pedelecs: Interesse	44	93
Pedelecs: Nutzung	11	85

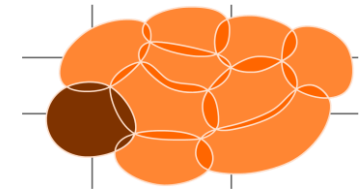
\*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Traditionelle"

## Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	70	99
	Gehe zu Fuß	69	87
	Fahrrad / Pedelec	33	87

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	24	86
Als Freizeitbeschäftigung	23	89

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	30	101
	Fortbewegung zu Fuß	29	80
	Fahrrad / Pedelec	28	70
Über Ø	Auto	30	101

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	51	80

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	32	73

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	32	69
Gesundheit	32	74
Kosten	24	67
Spaß	19	71
Flexibilität	18	63

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	55	96
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	48	91
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	39	87

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	3	23
Lastenräder: Kaufpotential	6	49
Pedelecs: Interesse	43	92
Pedelecs: Nutzung	11	85

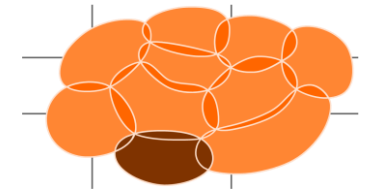
\*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 2 0 2

# Sinus Milieu-Profil "Prekäre"

## Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	73	91
	Auto	63	90
	Fahrrad / Pedelec	26	67

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	20	70
Als Freizeitbeschäftigung	18	69

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fortbewegung zu Fuß	29	80
	Fahrrad / Pedelec	29	72
	Auto	28	94

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	47	74

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	32	72

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	34	71
Gesundheit	33	75
Kosten	33	91
Flexibilität	23	79
Spaß	19	71

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	56	98
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	49	93
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	46	103

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	2	21
Lastenräder: Kaufpotential	9	77
Pedelecs: Interesse	39	85
Pedelecs: Nutzung	8	62

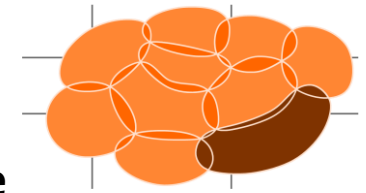
\*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 2 0 3

# Sinus Milieu-Profil "Hedonisten"

Die Spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	80	100
	Auto	67	96
	Fahrrad / Pedelec	42	110
Über Ø	Zug im Fernverkehr	4	194
	Moped, Roller	5	148
	Motorrad	4	139

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	29	102
Als Freizeitbeschäftigung	29	114

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	42	104
	Fortbewegung zu Fuß	39	105
	Auto	37	127
Über Ø	Fernbus (z.B. FlixBus)	8	166
	Elektrokleinstfahrzeug	11	144
	Flugzeug	14	131

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	63	99

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	48	108

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	44	95
Gesundheit	41	93
Kosten	35	97
Flexibilität	29	101
Spaß	24	91

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	52	91
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	47	89
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	43	101

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	23	195
Lastenräder: Kaufpotential	14	114
Pedelecs: Interesse	50	107
Pedelecs: Nutzung	14	109

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 204

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

13

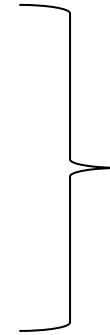
# Anhang

Definitionen, Soziodemografie der Stichprobe, Sinus-Milieus und Lesehilfen

# 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/sie 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.
- Ein „Pop-up-Radweg“ ist eine temporäre Einrichtung von Radwegen auf Straßenverkehrsflächen, die dazu beitragen können, die mit dem Coronavirus einhergehenden Herausforderungen zu bewältigen und einen sicheren Radverkehr – gerade auch mit Blick auf ein mögliches Infektionsrisiko – zu gewährleisten.
- Unter Zufußgehen wird auch die Fortbewegung mit einer Unterstützungshilfe von mobilitätseingeschränkten Personen verstanden, z.B. Rollstuhl, Rollator, Krücken.
- Sogenannte Job-Rad-Modelle ermöglichen es Arbeitnehmenden, ein Fahrrad zu leasen. Dabei werden die Leasingraten direkt vom Brutto-Gehalt abgezogen und Steuervorteile gewährt (vgl. Dienstwagen Leasing).
- Die Mobilitätsberatung dient Arbeitnehmenden zur Optimierung ihrer Arbeitswege. Mittels einer Analyse seitens der Arbeitgeber werden so kostengünstige und nachhaltige Mobilitätsoptionen aufgezeigt.

# Soziodemographie der Befragungsteilnehmenden

## Fahrrad-Monitor 2021 - Deutschland

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit DE**
<b>Geschlecht</b>		
Weiblich	49	49
Männlich	51	51
14-19 Jahre	8	8
20-29 Jahre	16	16
30-39 Jahre	18	18
40-49 Jahre	18	18
50-59 Jahre	23	23
60-69 Jahre	17	17
Noch Schüler	6	32
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / Hauptschule)</i>	26	
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	32	
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH / Promotion)</i>	36	36

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit DE**
<b>Ortsgrößenklasse (BIK)</b>		
< 20.000 Einwohner	13	13
20.000-100.000 EW	21	21
100.000-500.000 EW	30	30
> 500.000 EW	37	37
Konservativ-Etablierte	10	10
Liberal-Intellektuelle	8	8
Performer	8	8
Expeditive	10	10
Adaptiv-Pragmatische	13	13
Sozialökologische	7	7
Bürgerliche Mitte	12	12
Traditionelle	6	6
Prekäre	8	8
Hedonisten	17	17

\*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Deutschland, N = 3.107

\*\*in Deutschland lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2020 III, N = 25.202



# Soziodemographie der Radfahrenden

## Fahrrad-Monitor 2021 - Deutschland

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit DE ***
<b>Geschlecht</b>			
Weiblich	48	49	49
Männlich	52	51	51
<b>Alter</b>			
14-19 Jahre	10	8	8
20-29 Jahre	18	16	16
30-39 Jahre	19	18	18
40-49 Jahre	17	18	18
50-59 Jahre	22	23	23
60-69 Jahre	14	17	17
<b>Bildung</b>			
Noch Schüler	6	6	32
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / Hauptschule)</i>	23	26	
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	32	32	32
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH / Promotion)</i>	39	36	36

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit DE ***
<b>Ortsgrößenklasse (BIK)</b>			
< 20.000 Einwohner	11	13	13
20.000-100.000 EW	21	21	21
100.000-500.000 EW	29	30	30
> 500.000 EW	39	37	37
<b>Lebensstile</b>			
Konservativ-Etablierte	11	10	10
Liberal-Intellektuelle	9	8	8
Performer	9	8	8
Expeditive	12	10	10
Adaptiv-Pragmatische	13	13	13
Sozialökologische	7	7	7
Bürgerliche Mitte	11	12	12
Traditionelle	5	6	6
Prekäre	6	8	8
Hedonisten	17	17	17

\*Befragte in Deutschland, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, N = 2.397

\*\*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Deutschland, N = 3.107

\*\*\*in Deutschland lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2020 III, N = 25.202

## 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



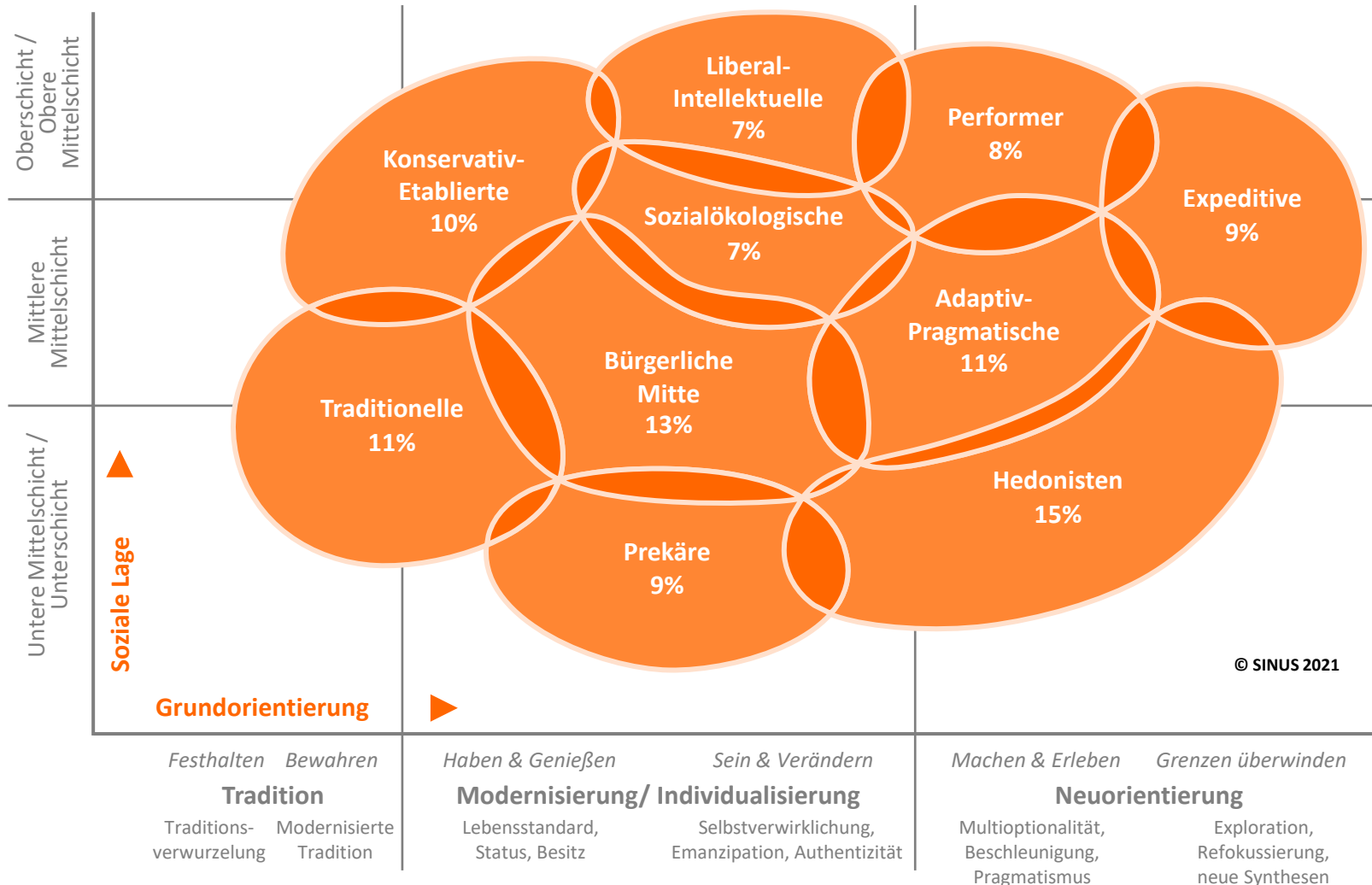
**"Gruppen von Gleichgesinnten"**

## 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<sup>®</sup> in Deutschland 2021

## Soziale Lage und Grundorientierung



# Kurzvorstellung 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**

- Liberale 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 & Nonkonformismus
- Auf der Suche nach neuen Grenzen und Lösungen

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

## Milieus der Mitte



### Sozialökologische – Das engagierte gesellschaftskritische Milieu

- ▮ Ausgeprägtes ökologisches und soziales Gewissen
- ▮ Normative Vorstellung vom "richtigen" Leben
- ▮ Kritik der Wachstums- und Konsumgesellschaft
- ▮ Globalisierungs-Skeptiker
- ▮ Vorkämpfer für diskriminierungsfreie Verhältnisse und Diversität



### Bürgerliche Mitte – Der bürgerliche Mainstream

- ▮ Leistungs- und Anpassungsbereitschaft
- ▮ Bejahung der gesellschaftlichen Ordnung
- ▮ Wunsch nach beruflicher & sozialer Etablierung
- ▮ Gesicherte und harmonische Verhältnisse
- ▮ Wachsende Abstiegsängste



### Adaptiv-Pragmatische – Die moderne junge Mitte

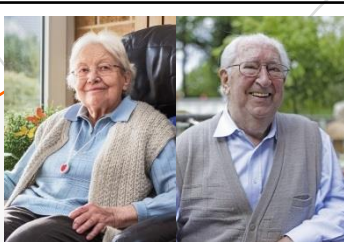
- ▮ Die gesellschaftliche Mitte der Zukunft
- ▮ Lebenspragmatismus und Nützlichkeitsdenken
- ▮ Leistungs- und Anpassungsbereitschaft
- ▮ Spaß, Komfort und Unterhaltung
- ▮ Flexibilität und Weltoffenheit
- ▮ Bedürfnis nach Verankerung und Zugehörigkeit

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

## Milieus der unteren Mitte / Unterschicht

### Traditionelle – Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation

- ▄ Kleinbürgerliche Welt
- ▄ Traditionelle Arbeiterkultur
- ▄ Bescheidenheit, Sparsamkeit
- ▄ Anpassung an die Notwendigkeiten
- ▄ Bodenständigkeit
- ▄ Zunehmendes Gefühl des Abgehängtseins



### Prekäre – Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht

- ▄ Selbstbild als Benachteiligte der Gesellschaft
- ▄ Zukunftsängste und reaktive Grundhaltung
- ▄ Wunsch nach Konsum, Prestige & Anerkennung
- ▄ Bemüht mitzuhalten
- ▄ Ausgrenzungserfahrungen
- ▄ Verbitterung und Ressentiments



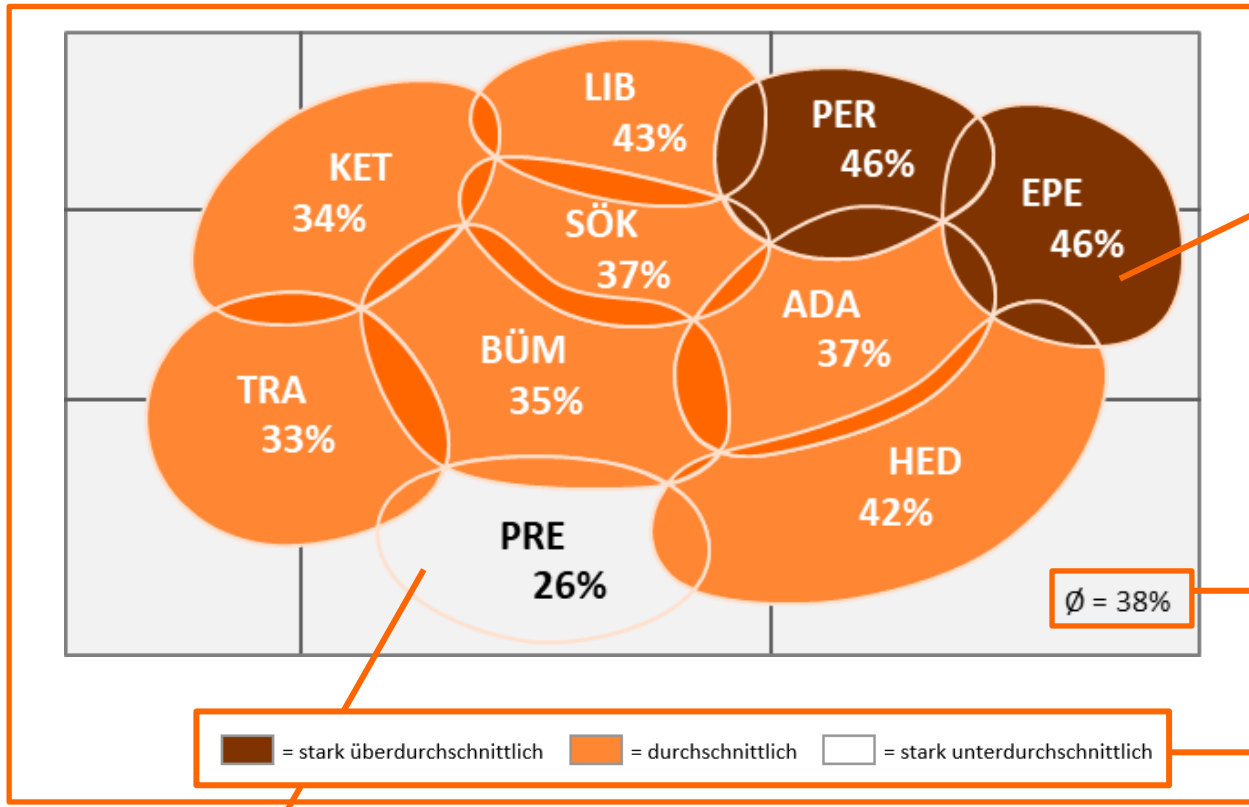
### Hedonisten – Die spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte

- ▄ Leben im Hier und Jetzt
- ▄ Unbekümmertheit, Coolness
- ▄ Spontaner Konsumstil
- ▄ Trendorientierung
- ▄ Häufig angepasst im Beruf
- ▄ Ausbrechen aus den Zwängen des Alltags in der Freizeit



# Lesehilfe (1/3)

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



**Anteil im Sinus-Milieu:**

Im Sinus-Milieu der Expeditiven beträgt das Ergebnis 46%. Das Ergebnis ist in diesem Milieu im Vergleich zur Gesamtstichprobe stark überdurchschnittlich - deshalb Farbmarkierung braun.

**Anteil bei Gesamt:**

In der Gesamtstichprobe beträgt das Ergebnis 38%.

**Farbmarkierung:**

Ergebnis des jeweiligen Sinus-Milieus im Vergleich zum Ergebnis der Gesamtstichprobe. Leitgebend für die Einfärbung ist der jeweilige Indexwert eines Milieus.

**Anteil im Sinus-Milieu:**

Im Sinus-Milieu der Prekären beträgt das Ergebnis 26%. Das Ergebnis ist in diesem Milieu im Vergleich zur Gesamtstichprobe stark unterdurchschnittlich - deshalb Farbmarkierung weiß.



# Lesehilfe (2/3)

## Einfärbung der stark über- und unterdurchschnittlichen Gruppen

### Einfärbungen in den Tabellen-Charts

- 1 53% der Konservativ-Etablierten (KET) bzw. 62% in der Gesamtstichprobe fühlen sich wegen rücksichtslosen Autofahrern unsicher. Somit ist der Wert im Sinus-Milieu der KET **stark unterdurchschnittlich**.
- 2 76% der Performer (PER) bzw. 62% in der Gesamtstichprobe fühlen sich wegen rücksichtslosen Autofahrern unsicher. Somit ist der Wert im Sinus-Milieu der PER **stark überdurchschnittlich**.

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADJ
Zu viel Verkehr auf den Straßen	64	65	53	70	70	64
Rücksichtslose Autofahrende	62	53	54	76	73	53
Zu wenig separate Radwege vorhanden	57	51	58	70	73	49
Zu schnell fahrende Autos	56	43	54	55	62	59
Zu viel Schwerverkehr (Busse, LKW)	47	40	42	51	48	49

### 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 ...

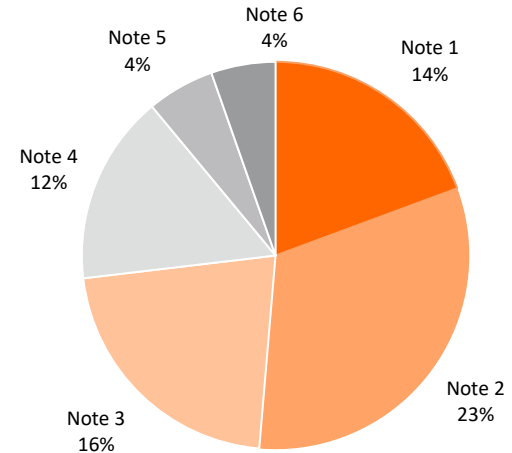
... einem Wert in der Gesamtstichprobe (in %) ...	... und einem Index kleiner als
0 - 39	< 80
40 - 59	< 85
60 - 79	< 90
80 - 100	< 95

# 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 Ansprechpartner/innen 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>