

Fahrrad-Monitor 2019 – Aufstockerbericht Bayern

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Im Auftrag von:

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Inhaltsverzeichnis (1/2)

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

	Seite
01 <u>Zentrale Ergebnisse</u>	09
02 <u>Methode und Stichprobe</u>	22
03 <u>Exkurs: Sinus-Milieus</u>	26
04 <u>Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln</u>	33
05 <u>Verkehrspolitik – Fahrradfreundlichkeit</u>	55
06 <u>Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung</u>	61
07 <u>Innovationen: Mietradssysteme, Lastenräder, Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeuge</u>	78
08 <u>Nutzungsanlässe des Fahrrads</u>	107

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

Inhaltsverzeichnis (2/2)

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

	Seite
09 <u>Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege</u>	117
10 <u>„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen</u>	136
11 <u>Fahrrad-Tourismus</u>	142
12 <u>Fahrradmarkt</u>	151
13 <u>Zusatzfragen Bayern</u>	161
14 <u>Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus Milieu-Profile</u>	174
15 <u>Anhang: Definitionen, Soziodemografie der Stichprobe und Lesehilfen</u>	198
16 <u>Ihre AnsprechpartnerInnen</u>	206

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

Thematische Neuerungen in der Studie 2019

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

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

Detailübersicht (1/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

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

03 | Exkurs: Sinus-Milieus (ab Seite 26)

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

04 | Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln (ab Seite 33)

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

05 | Verkehrspolitik - Fahrradfreundlichkeit (ab Seite 55)

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

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

- Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt*
- Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr*
- Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr
- Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr
- Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr
- Genutzte Wegarten
- Fahrradhelmbesitz und –Nutzung*
- Gründe für Fahrradhelmnutzung

Detailübersicht (2/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

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

07 | Innovationen: Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge (ab Seite 78)

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

08 | Nutzungsanlässe des Fahrrads (ab Seite 107)

- Nutzung der Verkehrsmittel
- Anlass der Fahrradnutzung
 - Kurze Erledigungen
 - Transport von Personen
- Fahrradfahrende Kinder - Nutzungsintensität
- Zufriedenheit mit der Abstellsituation*
- Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

09 | Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege (ab Seite 117)

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

Detailübersicht (3/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

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

10 | „Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen (ab Seite 136)

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

11 | Fahrrad- Tourismus (ab Seite 142)

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

12 | Fahrradmarkt (ab Seite 151)

- Genutzter Fahrradtyp*
- Genutzter Pedelec-Typ
- Pläne zum Fahrradkauf*
- Fahrradtypen und Ausgabebereitschaft
- Leasingangebote des Arbeitgebers bei Fahrradkauf

Detailübersicht (4/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

13 | Zusatzfragen Bayern (ab Seite 161)

- Fahrradzählanlagen an Radwegen
- Aussagen zum Regelverhalten von Radfahrenden
- Eigenes Radfahr-Verhalten
- Protected bike lanes
- Flächenaufteilung
- Verfügbare Fläche
- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum
- Beliebtheit von Fahrradabstellanlagen
- Ausgabebereitschaft für Fahrradabstellanlagen
- „Bayernnetz für Radler“

14 | Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus-Mileu-Profile (ab Seite 174)

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

01 Zentrale Ergebnisse

Zentrale Ergebnisse (1)

Verkehrsmittelverfügbarkeit und -Nutzung

- Drei Viertel der Deutschen leben in einem Haushalt mit einem Fahrrad (76%). In Bayern (BY) **besitzen** mit **78% etwas mehr Haushalte ein Fahrrad**. Im Schnitt sind es dort 2,3 Fahrräder pro Haushalt. **Pedelecs** sind in **16%** der bayerischen Haushalte vertreten (14% der HH in Deutschland). Die zulassungspflichtigen **E-Bikes / S-Pedelecs gibt es in 3% der Haushalte** (3% der HH in Deutschland).
- **81%** der Befragten aus BY **fahren mindestens selten mit dem Fahrrad oder Pedelec** (=Radfahrende). Damit gibt es in BY 3 Prozentpunkte mehr Radfahrende als in Gesamtdeutschland (78%). **47%** nutzen das **Fahrrad regelmäßig** (d.h. fahren täglich bis mehrmals die Woche) und liegen auch damit über dem gesamtdeutschen Durchschnitt (44%).
 - Seit 2017 ist der Anteil der regelmäßigen Radfahrenden in BY leicht angestiegen (2019: 47% vs. 2017: 44%).
- Bei dem Vergleich der Beliebtheit von verschiedenen Verkehrsmitteln unter den jeweiligen Nutzern („nutze ich sehr gerne“ / „gerne“) nimmt in BY das **Pedelec** mit 80% den **1. Platz auf der Beliebtheitsskala** ein. Die Fortbewegung mit dem **Auto** genießt mit 74% Zustimmung (**2. Platz**) noch einen leichten Attraktivitätsvorsprung gegenüber dem **Fahrrad als Freizeitbeschäftigung**, welches mit 72% **Platz 3** der Beliebtheitsskala einnimmt. Das **Fahrrad als Verkehrsmittel** liegt mit **63%** 9 Prozentpunkte hinter dem Fahrrad als Freizeitbeschäftigung (72%).
 - Die Beliebtheit des Fahrrades als Freizeitbeschäftigung ist in BY gewachsen (2019: 72% nutzen sehr gerne / gerne das den Fahrrad als Freizeitbeschäftigung vs. 2017: 64%), während die Beliebtheit des Fahrrades als Verkehrsmittel gleichgeblieben ist (2019: 63% vs. 2017: 63%). Die Beliebtheit des Autos ist gesunken (2019: 74% vs. 2017: 79%).

Zentrale Ergebnisse (2)

Verkehrsmittelverfügbarkeit und -Nutzung

- Die **Top 3 Argumente für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel** in BY sind **Umwelt (57%), Gesundheit (49%)** und **Kosten (45%)**.
 - Das Auto punktet dafür in den Kategorien Zeit (60% vs. 20% Fahrrad), Flexibilität (57% vs. 36% bei Fahrrad) und Transportmöglichkeit bzw. Komfort (jeweils 53% vs. 6% bzw. 4% bei Fahrrad).
- **Etwas mehr als zwei Fünftel** der Bevölkerung in BY (43%) möchte das **Fahrrad als Verkehrsmittel in Zukunft häufiger nutzen**. Damit liegt BY etwas über dem gesamtdeutschen Schnitt (41%). Weiterhin möchten etwas mehr als ein Viertel in BY öfter ein Pedelec nutzen (26% vs. 24% in Deutschland). Das Auto liegt mit einem Wachstumspotential von 28% in BY bzw. 27% in Deutschland leicht darüber.
 - Schwerpunkte in den Sinus-Milieus für die zukünftig vermehrte Nutzung des Fahrrads finden sich dabei v.a. im jungen und kreativen Milieu der Expeditiven (68%) und im Leistungseliten-Milieu der Performer (52%).

Zentrale Ergebnisse (3)

Verkehrspolitik

- **16%** stufen die **Landesregierung in Bayern als fahrradfreundlich** (Schulnoten 1 und 2) ein, die **Kommunalpolitik kommt auf 23%**. Damit stufen Befragte in BY diese Politikebenen, verglichen zu Befragten deutschlandweit (DE: 14% bzw. 20%), etwas fahrradfreundlicher ein.
- Die dringlichsten Wünsche an die Politik in BY sind der **Bau von mehr Radwegen (56%)** sowie die **Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (49%)** bzw. von den **Fußgängern (44%)**. Auf Platz 4 und 5 folgen der Wunsch nach **mehr Schutz- und Radfahrstreifen (43%)** und die Einrichtung von **mehr Fahrradstraßen (42%)**.

Zentrale Ergebnisse (4)

Miteinander, Sicherheitsgefühl und Helmnutzung

- **55%** der Befragten geben an, dass ihnen **Radfahren in der Gemeinde / Stadt Spaß macht**. Damit liegt BY über dem gesamtdeutschen Schnitt (**49%**).
- Weit über die **Hälfte der Radfahrenden** in BY **fühlt sich im Straßenverkehr sehr sicher bis meistens sicher** (61%). Dieser Wert liegt über der bundesweiten Erhebung (**56%**). Unsicher fühlen sich dementsprechend 39% aller Radfahrenden in BY. Das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden in BY ist gestiegen (2019: 61% fühlen sich sehr sicher / meistens sicher vs. 2017: 57%).
 - Als Gründe, warum man sich in BY (eher) nicht sicher fühlt, werden folgende genannt – „zu viel Verkehr auf den Straßen“ (67%), „rücksichtslose Autofahrer“ (59%) und „Gefahr von sich plötzlich öffnenden PKW-Türen von parkenden Fahrzeugen“ (52%).
- **60% der Radfahrenden in BY besitzen einen Fahrradhelm**, verglichen zu 58% der Radfahrenden in Deutschland.
 - 20% der Radfahrenden in BY tragen immer einen Fahrradhelm und weitere 20% meistens (= 40% zumindest meistens). Bei der Fahrradhelmnutzung liegt BY damit etwa im bundesweiten Durchschnitt (38%).
 - Die Nutzung eines Fahrradhelmes unter Radfahrenden ist in BY deutlich angestiegen (2019: 40% der Radfahrenden nutzen immer / meistens einen Fahrradhelm vs. 2017: 31%).

Zentrale Ergebnisse (5)

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge

- **46%** aller Befragten in BY äußern **generelles Interesse an Pedelecs** (DE: 45%), weitere **28%** in BY (DE: 24%) sind **schon einmal mit einem Pedelec gefahren** und **12%** (DE: 11%) **fahren selbst mit einem Pedelec**.
 - Das **Interesse** an Pedelecs wird am häufigsten mit dem Einsatz für **längere Strecken / Ausflüge** (69%) und für **bergige Strecken** (66%) begründet sowie, dass sie das **Fahrradfahren trotz körperlicher Einschränkungen** ermöglichen (46%).
 - Das **Nicht-Interesse** an Pedelecs wird am häufigsten mit einem **zu hohen Preis** (44%), dem **fehlenden Bedarf** (35%) und der **fehlenden** eigenen **körperlichen Anstrengung** (32%) begründet.
- **3%** aller Befragten in BY **nutzen Lastenräder**. Darüber hinaus **kennt etwa die Hälfte (49%)** der Befragten **Lastenräder**. Damit liegt BY etwas unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (52%).
 - Von den Lastenrad-Kennern könnten sich **22%** vorstellen, sich eines **anzuschaffen**. Frauen (28%) äußern hierbei ein größeres Interesse an Lastenrädern als Männer (17%). Befragte mit einer formal **hohen Bildung** äußern das **höchste Interesse** mit **30%** sowie die Altersgruppe zwischen **30 und 39 Jahren** mit **28%**.
- **70%** aller Befragten in BY haben schon einmal von **Bike Sharing (=öffentlichen Mietradsystemen)** **gehört**. Damit liegt BY etwa im gesamtdeutschen Schnitt (69%). **24%** der Kenner haben **schon mal ein Mietrad genutzt (entweder am derzeitigen Wohnort oder in einer fremden Stadt)**.
 - Nutzer-Schwerpunkte in den Sinus-Milieus finden sich bei den Performern (35%), den Expeditiven (34%) und den Hedonisten (31%).
- **1%** aller Befragten in BY plant, sich in den nächsten 12 Monaten **sicher** und **14%** vielleicht ein **Elektrokleinstfahrzeug** zu kaufen (DE: 2% wollen sicher ein Elektrokleinfahrzeug kaufen + 12% vielleicht).

Zentrale Ergebnisse (6)

Anlässe der Fahrradnutzung

- Das Fahrrad wird in BY (mindestens ein paar Mal im Monat) primär für **Einkäufe, kurze Erledigungen (72%)** und **Besuche bei Freunden, Familien oder Bekannten (55%)** sowie zur **Fahrt zu Freizeitaktivitäten (47%)** genutzt.
 - **19%** der Radfahrenden in BY nutzen das Fahrrad für den **Transport von Personen** (z.B. von Kindern).
- **50% der Kinder** in BY fahren **mindestens mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad** (DE: 53%). Dabei gilt: Je älter die Kinder, desto häufiger nutzen diese das Fahrrad.
- Die **Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln** beurteilen **48%** der Radfahrenden in BY **in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs als positiv bzw. eher positiv** (DE: 51%). Die zweitbeste Bewertung geben die Befragten mit **33% Zügen im Fernverkehr** (DE: 32%), gefolgt von der **U-Bahn (24% in BY vs. 26% in DE)**. Am **wichtigsten** ist den Radfahrenden in BY die **Mitnahmemöglichkeit in Zügen im Nah- und Regionalverkehr (61%** finden dies sehr wichtig bzw. wichtig) (DE: 62%), gefolgt von **Zügen im Fernverkehr (48%)** (DE: 48%) und der **U-Bahn (42%)** (DE: 43%).

Zentrale Ergebnisse (7)

Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege

- In BY nutzen **30% der Befragten**, die erwerbstätig oder in Ausbildung sind, das **Fahrrad mindestens ein paar mal pro Monat auf dem Weg zur Arbeits-/Ausbildungsstätte** (30% in Deutschland). **Personen in Ausbildung nutzen das Fahrrad eher für den Weg zur Arbeitsstätte als Berufstätige** (43% der Befragten in Ausbildung vs. 27% der Berufstätigen) Zum Vergleich: In Deutschland nutzen 41% der Befragten in Ausbildung bzw. 28% der berufstätigen Befragten das Fahrrad zum Pendeln.
- **25% der erwerbstätigen Radpendler kombinieren das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln**, 75% tun dies nicht. Die mit dem Fahrrad zurückgelegte Distanz beträgt für 86% der Personen, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit / Fortbildungsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren, nicht mehr als 5 km.
- Bei den Radpendlern in Ausbildung **kombinieren 21% das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln**, 79% tun dies nicht. Die mit dem Fahrrad zurückgelegte Distanz beträgt für 85% der Personen, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit / Fortbildungsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren, nicht mehr als 5 km.
- Die am häufigsten genannten **Gründe gegen die Fahrradnutzung** auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder zur Arbeit / Fortbildungsstätte sind **„Weg ist zu weit“ (42%)**, **„dem Wind und Wetter ausgesetzt“ (41%)** und **„dauert zu lange“ (36%)**. **19%** dieser Radfahrenden, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit oder Ausbildungsstätte fahren, obwohl sie erwerbstätig sind oder sich in einer Ausbildung befinden, stufen diesen Weg als **„zu gefährlich“** ein.
- **Radschnellwege** sind bei der Mehrheit aller Befragten in BY (64%) **nicht bekannt** (DE: 59%). Nur **5%** haben die sogenannten „Fahrradautobahnen“ auch **schon mal genutzt** (DE: 7%).
- Die **Errichtung von Radschnellwegen** wird grundsätzlich **sehr positiv bewertet**. **37%** der bisher noch nicht Pendelnden in BY würden das Fahrrad nutzen, wenn es Radschnellwege auf ihrem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte geben würde (DE: 37%). 72% der bereits Pendelnden würden das Rad häufiger als bisher nutzen (DE: 74%).

Zentrale Ergebnisse (8)

„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

- **26%** aller Befragten in BY haben von dem Konzept „**Protected bike lanes**“ **gehört** und damit deutlich weniger als in Gesamtdeutschland (41% in DE). **7% aller Befragten in BY** haben diese **schon mal genutzt** (DE: 7%).
- **Fahrradstraßen** sind mit **72%** deutlich mehr Befragten in BY **bekannt** (DE: 70%). **33%** aller Befragten in BY sind **bereits auf einer Fahrradstraße gefahren** (DE: 34%).
 - **Befragte aus Orten mit mehr als 500.000 Einwohnern** haben Fahrradstraßen weitaus **häufiger genutzt** als Befragte, die in Orten mit weniger als 20.000 Einwohnern wohnen (41% >500.000 EW vs. 19% <20.000 Einwohner).
 - **50%** der Nutzer von Fahrradstraßen in BY **bevorzugen diese gegenüber anderen Radwegen** (DE: 48%), weitere 43% stufen diese als gleichwertig gegenüber anderen Radwegen ein (DE: 44%). 7% bevorzugen Fahrradstraßen nicht gegenüber anderen Radwegen (8%).

Zentrale Ergebnisse (9)

Fahrrad-Tourismus

- **43%** der Radfahrenden in BY haben **in den letzten 2 Jahren eine Radtour gemacht** (DE: 44%). Soziodemografische Schwerpunkte in BY liegen hier bei den Haushalten mit mittelhohem Einkommen (54% haben eine Radtour gemacht), sowie bei den formal höher Gebildeten (50%) und den 14-29-Jährigen (46%).
 - Die **Dauer der Radtour** betrug mit Abstand **am häufigsten einen halben bis einen ganzen Tag (72%)**, nur **7%** der Rad-Tourenden war **5 Tage und länger** unterwegs.
- **13%** aller Befragten in BY hat **schon einmal vom Deutschlandroutennetz (D-Routen) gehört** (DE: 15%).
 - **7%** der Befragten in BY haben **schon einmal eine D-Route mindestens streckenweise genutzt** (DE: 8%).
- **8%** aller Befragten in BY hat **schon einmal von dem Radweg „Deutsche Einheit“ gehört** (DE: 9%).
 - **28%** der Radweg-Kenner in BY haben den Radweg Deutsche Einheit **schon einmal mindestens streckenweise genutzt** (DE: 35%). Das entspricht 3% aller Befragten in BY.

Zentrale Ergebnisse (10)

Fahrradmarkt

- **34%** aller Befragten in BY planen in den nächsten 12 Monaten sicher bzw. vielleicht den **Kauf eines neuen Fahrrads**. Die voraussichtliche Wahl der potentiellen Käufer fallen am häufigsten auf **Pedelecs (41%)**, **Mountainbikes (30%)** und **herkömmliche Räder (25%)**.
 - Für ihr neues Rad wollen die potentiellen Käufer im Schnitt ca. **€ 906,-** ausgeben. Dieser Wert liegt über dem Durchschnitt (DE: € 865,-)
- Die am **häufigsten genutzten Fahrradtypen** von Radfahrenden in BY sind das **herkömmliche Fahrrad (58%)** (DE: 62%), **Mountainbikes (32% in BY vs. 27% in DE)** und **Trekkingräder (18% in BY vs. 17% in DE)**. **Pedelecs** verwenden **15% der Radfahrenden** in BY (DE: 14%) und **3%** nutzen **Lastenräder** (DE: 3%).

Zentrale Ergebnisse (11)

Zusatzfragen in BY (1/2)

- **52%** aller Befragten in BY stehen der **Einrichtung von Fahrradzählanlagen** **durchweg bzw. eher positiv** gegenüber (14% durchweg bzw. eher negativ, 34% weiß nicht). **8%** aller Befragten wissen, dass es solch eine **Fahradzählanlage in ihrer Kommune** gibt. 66% dieser Zählanlagen-Kenner haben diese auch schon in ihrer Kommune wahrgenommen, wahrgenommen, 47% dieser Kenner haben schon von den Ergebnissen der Zählungen gehört, z.B. in Zeitungen oder im Internet.
- **80%** der Radfahrenden in BY beschreiben ihr **Radfahrverhalten als (eher) nicht regelkonform** (vs. 20% (eher) regelkonform), aber nur **21%** als **(eher) offensiv** (79% fahren in ihren Augen (eher) defensiv). **63%** der Radfahrenden in BY würden ihren **Fahrstil als (eher) selbstsicher** bezeichnen, 37% hingehen (eher) als unsicher, ängstlich. Weiterhin sehen sich **54%** (eher) als **schnelle, sportliche Radfahrer** (vs. 46% (eher) als langsame, gemütliche Fahrer).
- **60%** aller Befragten in BY stehen der **Einrichtung von protected bike lanes** **durchweg bzw. eher positiv** gegenüber (11% durchweg bzw. eher negativ, 29% weiß nicht).
- **42%** aller Befragten in BY finden die **Flächenaufteilung zwischen allen Verkehrsteilnehmer/innen** **durchweg bzw. eher ungerecht**. **77%** dieser Befragten denken, dass der **Fahrradverkehr mehr Platz** haben sollte, **38%** wollen den FußgängerInnen mehr Platz einräumen und **14%** fordern **mehr Platz für den Autoverkehr**. Im Gegensatz dazu finden **35%** aller Befragten die Flächenaufteilung gerecht.
- Um **mehr Platz für den Radverkehr** innerhalb von Ortschaften zu schaffen, würden **37%** aller Befragten **mehr Nebenstraßen in Fahrradstraßen umwidmen**, **25%** würden **mehr Gehwege für den Radverkehr freigeben** und **24%** würden **1 oder 2 Spuren von mehrspurigen Straßen in Radfahrstreifen** umwandeln.

Zentrale Ergebnisse (12)

Zusatzfragen in BY (2/2)

- Die bekanntesten **Fahrrad-Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum** sind **Fahrradabstellplätze / - ständer im Freien (77%** aller Befragten wissen, dass es diese in ihrer Kommune gibt), **Fahrradabstellplätze / - ständer mit Überdachung (54%)** sowie **abschließbare Fahrradboxen / Fahrradgaragen (16%)**.
 - Am **beliebtesten** unter den jeweiligen Kennern sind **Fahrradstellplätze / - ständer mit Überdachung (90%** nutzen diese sehr gern bzw. gern), **abschließbare Fahrradboxen / Fahrradgaragen (81%)** und **Fahrradstellplätze / - ständer im Freien (71%)**.
- Um ihr Fahrrad **im öffentlichen Raum vor Witterung, Vandalismus oder Diebstahl geschützt abstellen** zu können (z.B. in Fahrradgaragen oder Fahrradparkhaus) würden die **meisten Radfahrer in BY nichts zahlen (32%)**. **24%** würden bis zu **24€ im Jahr (bis zu 2€ pro Monat)**, weitere **19% bis zu 60€ im Jahr (bis 5€ im Monat)** für eine geschützte Verwahrung im öffentlichen Raum zahlen.
- Das „Bayernnetz für Radler“ ist insgesamt **18% der Befragten bekannt** und wurde von **5% genutzt**. Die **Webseite mit Online-Routenplaner** wurde von den Bayernnetz-Kennern **am häufigsten genutzt (15%)**, gefolgt von der **App (für mobile Endgeräte (14%))** und der **(Papier-)Karte (13%)**. Die **App** ist unter den Bayernnetz-Kennern **am wenigsten bekannt (51% kennen diese nicht)**.

02

Methode und Stichprobe

Hintergrund der Studie

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

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

Methode & Stichprobe

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

- Methode: Online-Befragung mit **727** in Bayern lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
 - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung und Ortsgrößenklasse (Quotenstichprobe)
- Dauer eines Interviews: ca. 22 Minuten
- Befragungszeitraum: Juni 2019

Fahrrad Monitor 2017 (Zeitreihenvergleich)

- Methode: Online-Befragung mit **725** in Bayern lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
 - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung und Ortsgrößenklasse (Quotenstichprobe)
- Befragungszeitraum: Juli 2017



Thematische Neuerungen in der Studie 2019

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

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

03

Exkurs: Sinus-Milieus

Was sind die Sinus-Milieus[®]?

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



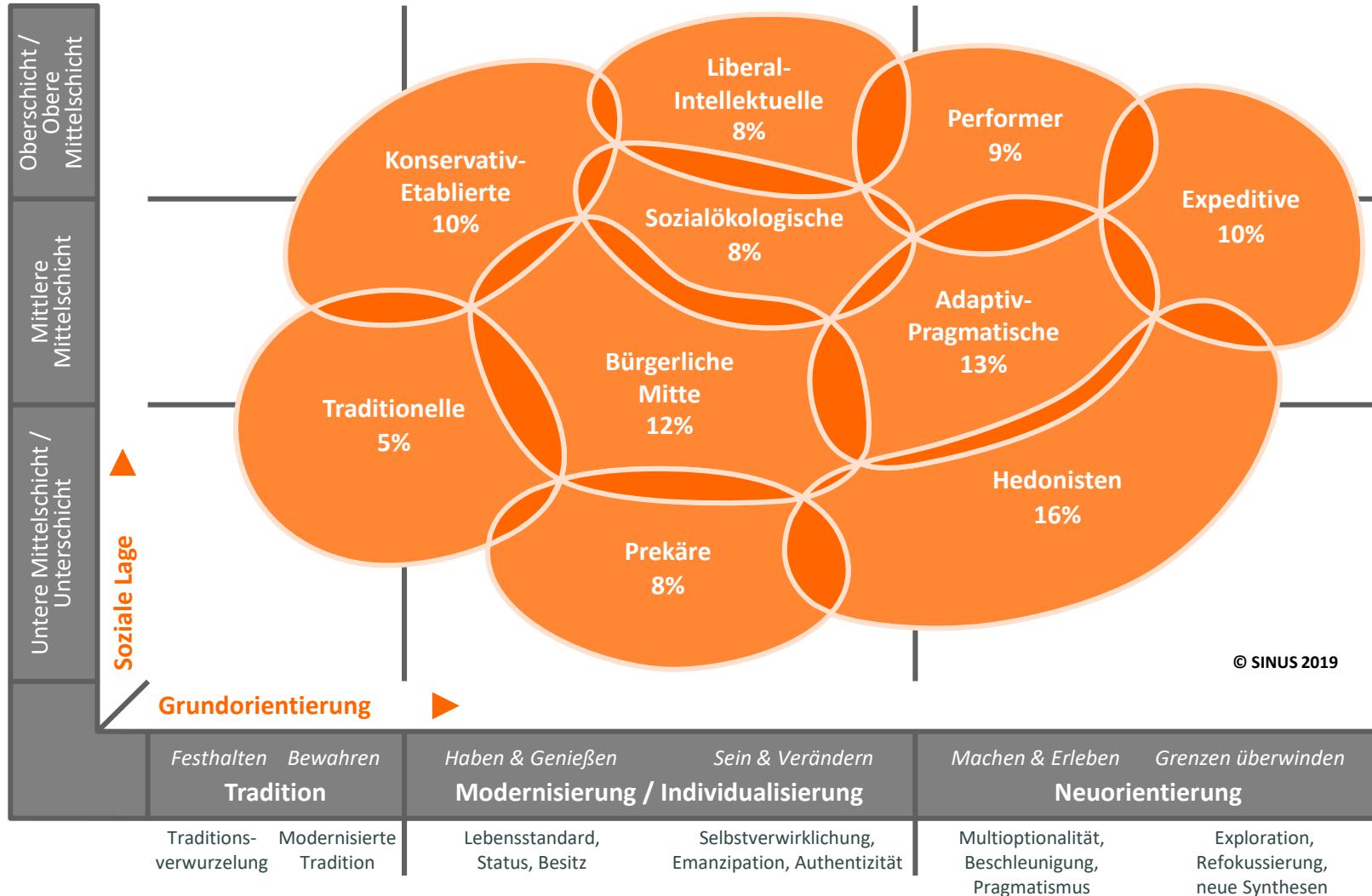
"Gruppen von Gleichgesinnten"

Die "Kartoffelgrafik"

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

Die Sinus-Milieus[®] in Deutschland 2019

Soziale Lage und Grundorientierung (14-69 Jahre)



Basis: 3.053 Befragte

Quelle: Fahrrad-Monitor 2019

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus[®]

Gesellschaftliche Leitmilieus



Konservativ-Etablierte – Das klassische Establishment	Liberal-Intellektuelle – Die aufgeklärte Bildungselite	Performer – Die effizienzorientierte Leistungselite	Expeditive – Die ambitionierte kreative Avantgarde
Erfolgsethik	Liberales Grundhaltung	Global-ökonomisches Denken	(Transnationale) Trendsetter
Exklusivität	Postmaterielle Wurzeln	Networker und Multitasker	Mental und geografisch mobil
Führungsanspruch	Kritische Weltsicht	Konsum- und Stil-Avantgarde	Online und offline vernetzt
Gesellschaftliche Verantwortung	Selbstbestimmung und Selbstentfaltung	Kompetitive Grundhaltung	Zielorientiert – aber kein Karrieredenken
Standesbewusstsein	Kosmopolitisch	Technik- und IT-Affinität	Individualismus und Nonkonformismus
Entre-Nous-Abgrenzung	Kunst und Kultur	Zunehmende Etablierungstendenz	Auf der Suche nach neuen Grenzen und Lösungen

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus[®]

Milieus der Mitte

Sozialökologische – *Das engagierte gesellschaftskritische Milieu*

Ausgeprägtes ökologisches und soziales Gewissen	Globalisierungs-Skeptiker
Normative Vorstellung vom "richtigen" Leben	Bannerträger von Political Correctness und Diversity
Kritik der Wachstums- und Konsumgesellschaft	Achtsamkeit und Multikulturalismus



Bürgerliche Mitte – *Der bürgerliche Mainstream*

Leistungs- und Anpassungsbereitschaft
Bejahung der gesellschaftlichen Ordnung
Wunsch nach beruflicher und 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[®]

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 und 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

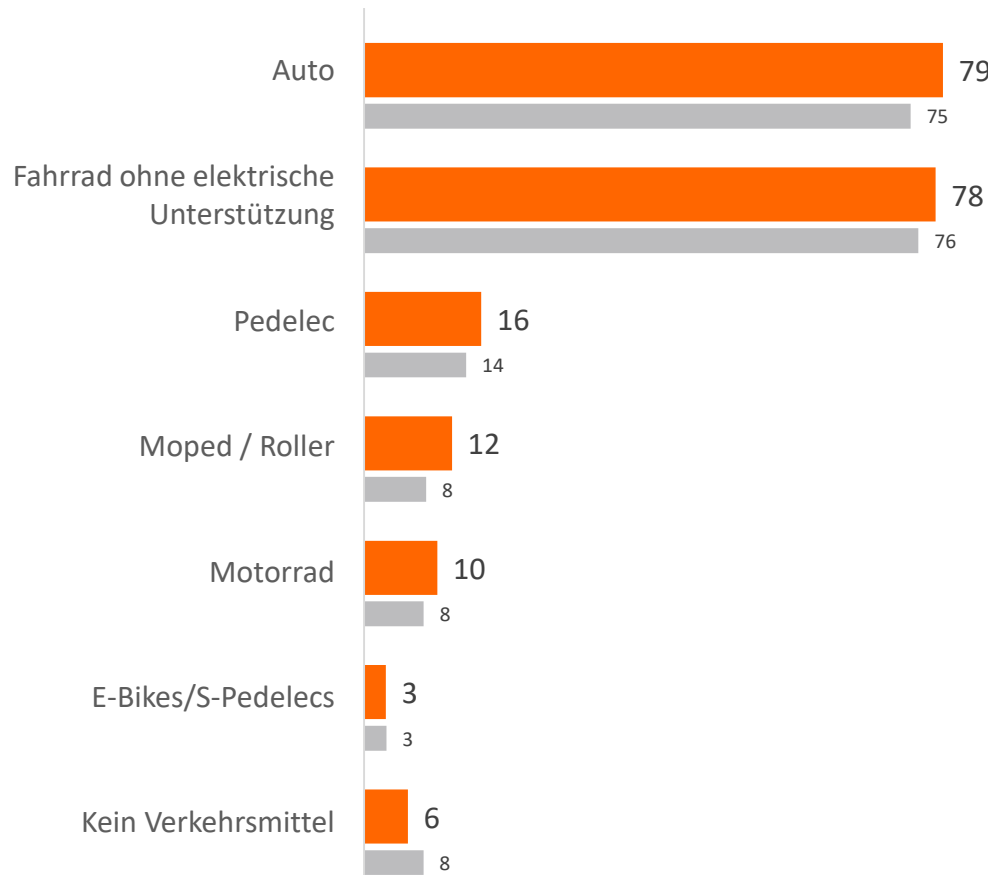


04

Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln

Verfügbare Verkehrsmittel

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



Angaben in Prozent



Anzahl im Haushalt

ca. 1,4

ca. 1,4

ca. 2,3

ca. 2,2



Selbst genutzte Räder

ca. 1,2

ca. 1,1



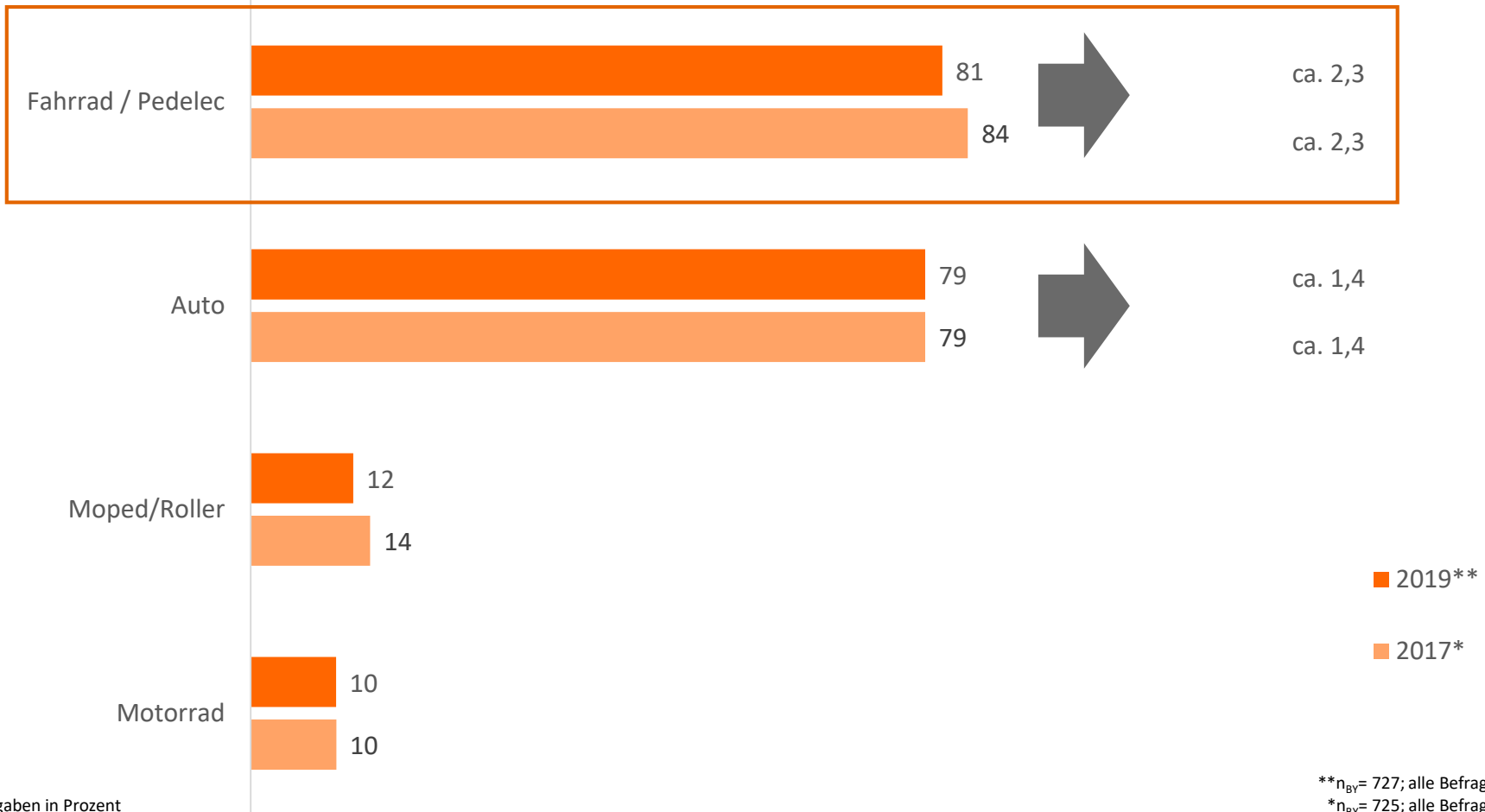
n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); alle Befragte

Verfügbare Verkehrsmittel

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

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

Anzahl im Haushalt

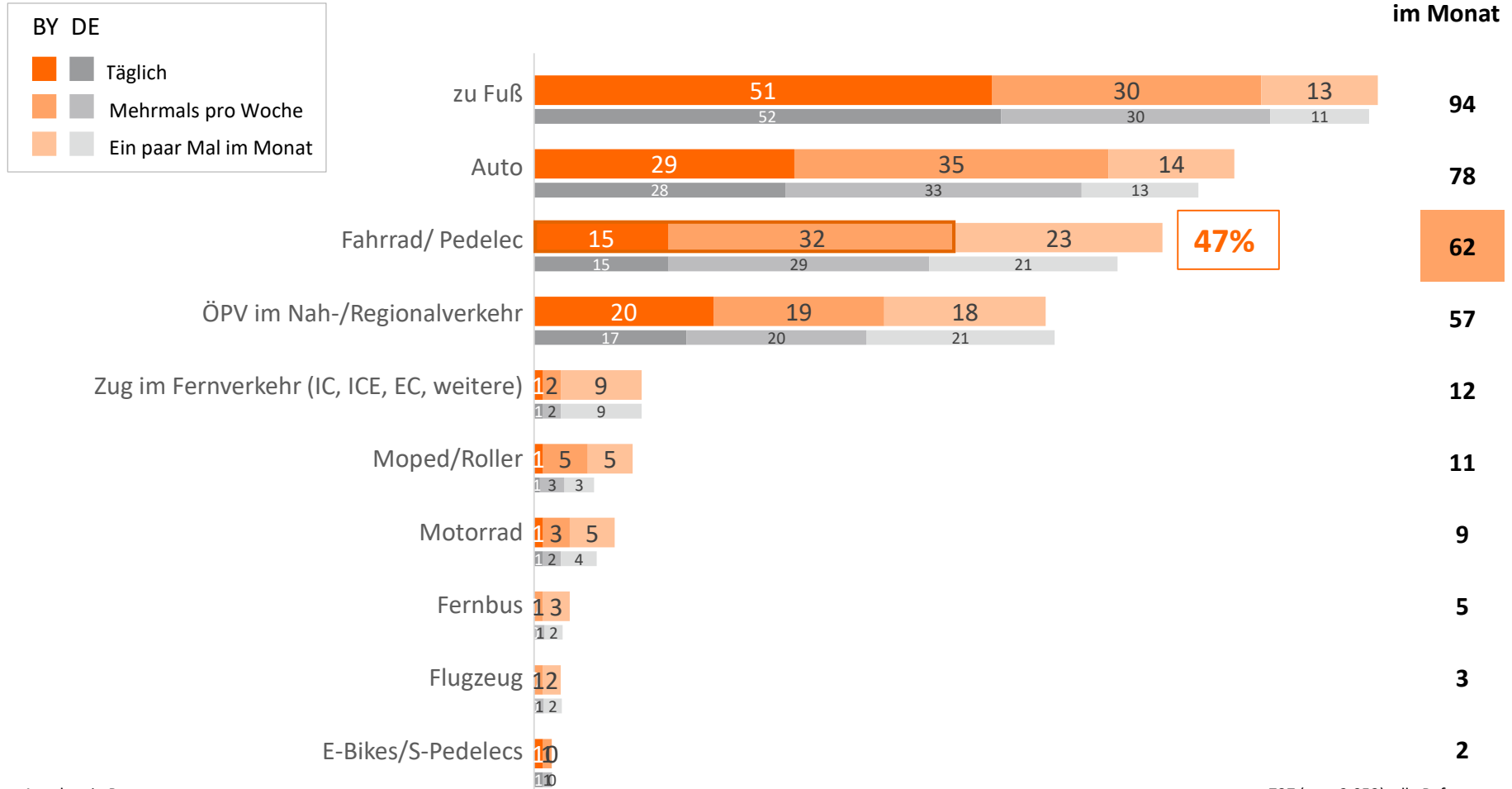


Angaben in Prozent

Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

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

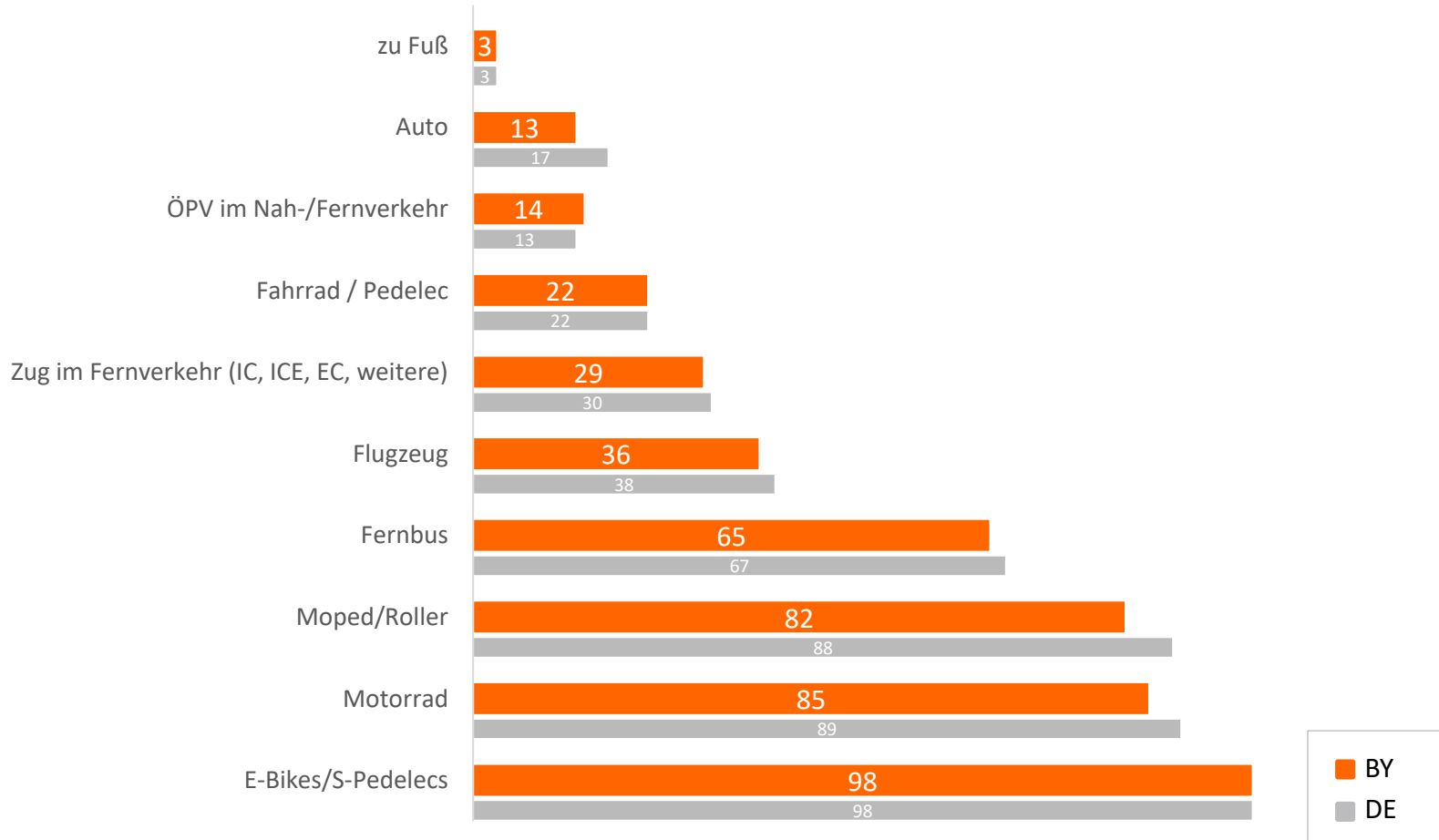


Angaben in Prozent

n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Anteil Nie-Nutzung



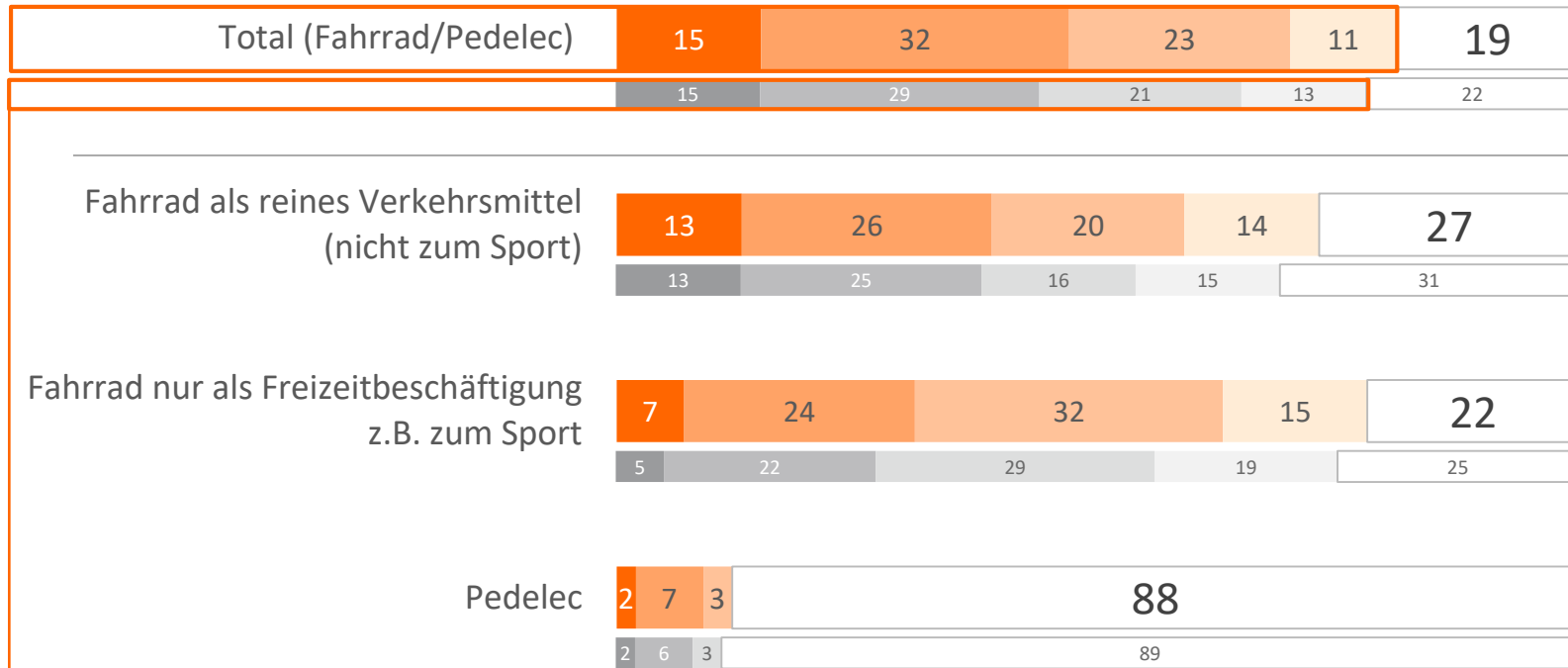
Angaben in Prozent

n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Art der Fahrrad-Nutzung

Fahrrad / Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung

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



81%
78%

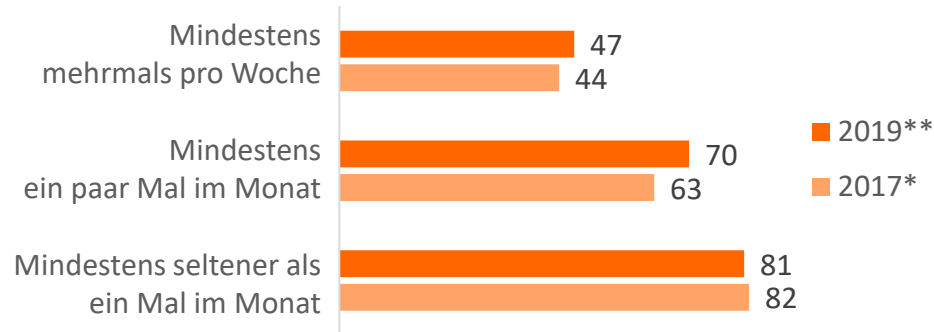
... der Befragten fahren mindestens selten Fahrrad bzw. Pedelec. Diese sind im Folgenden mit Radfahrenden gemeint.

Art der Fahrrad-Nutzung – Verkehrsmittel vs. Freizeit

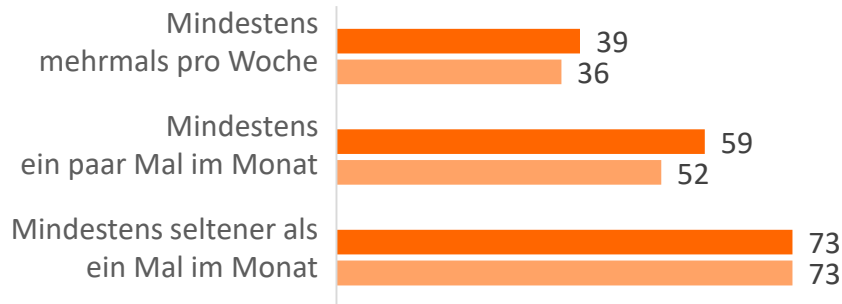
Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

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

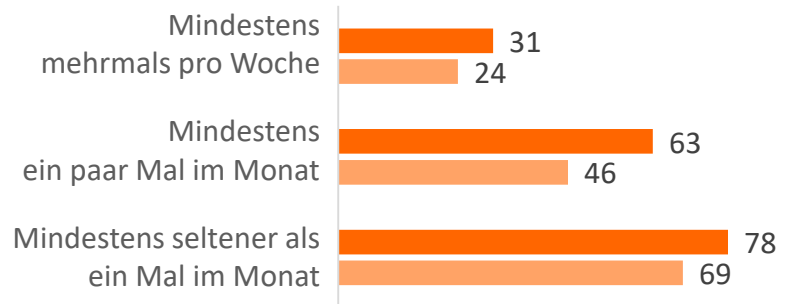
Fahrrad (Verkehrsmittel / Freizeitbeschäftigung)



Fahrrad als Verkehrsmittel



Fahrrad als Freizeitbeschäftigung

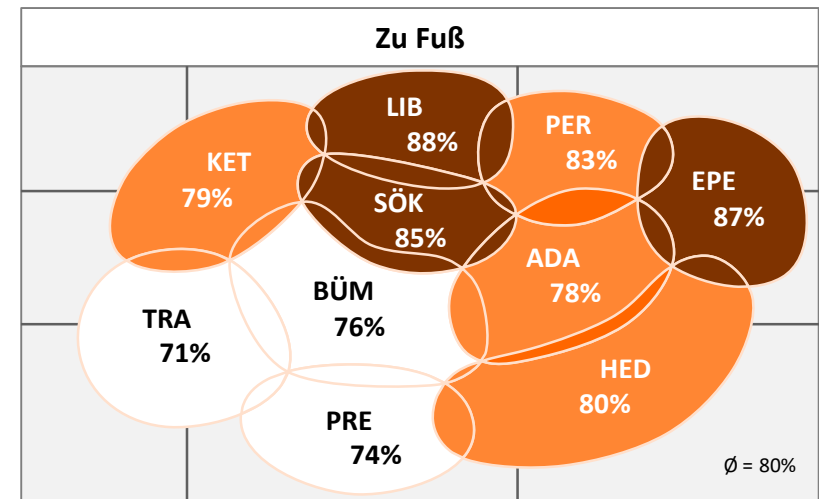
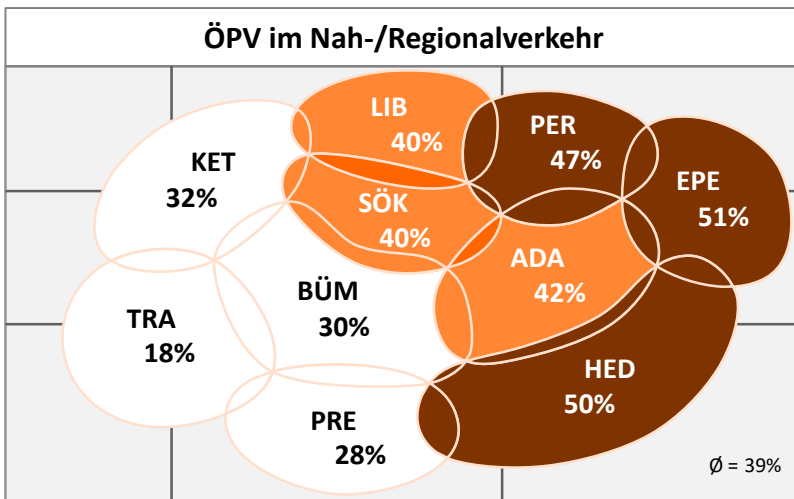
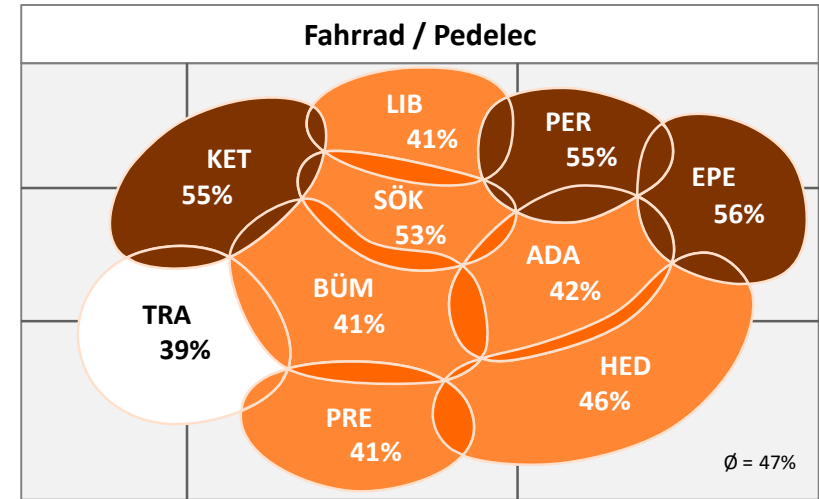
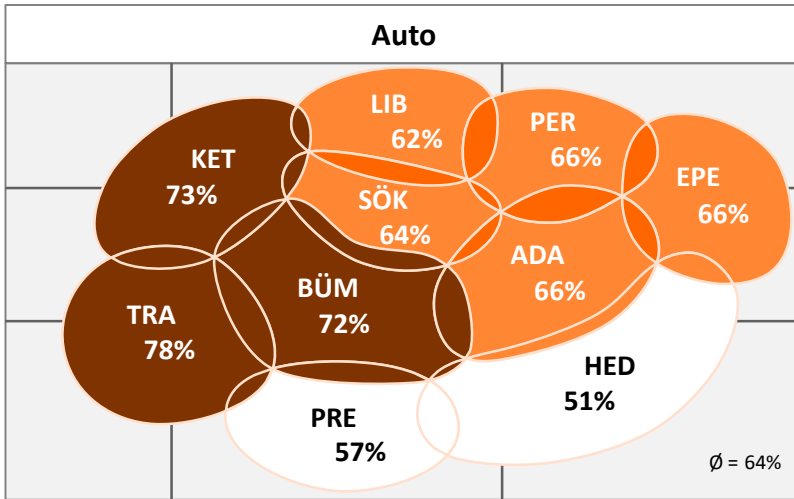


Angaben in Prozent

**n_{BY}= 727; alle Befragte
*n_{BY}= 725; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung (täglich/mehrmals pro Woche)

Sinus-Milieus[®] in Bayern



= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

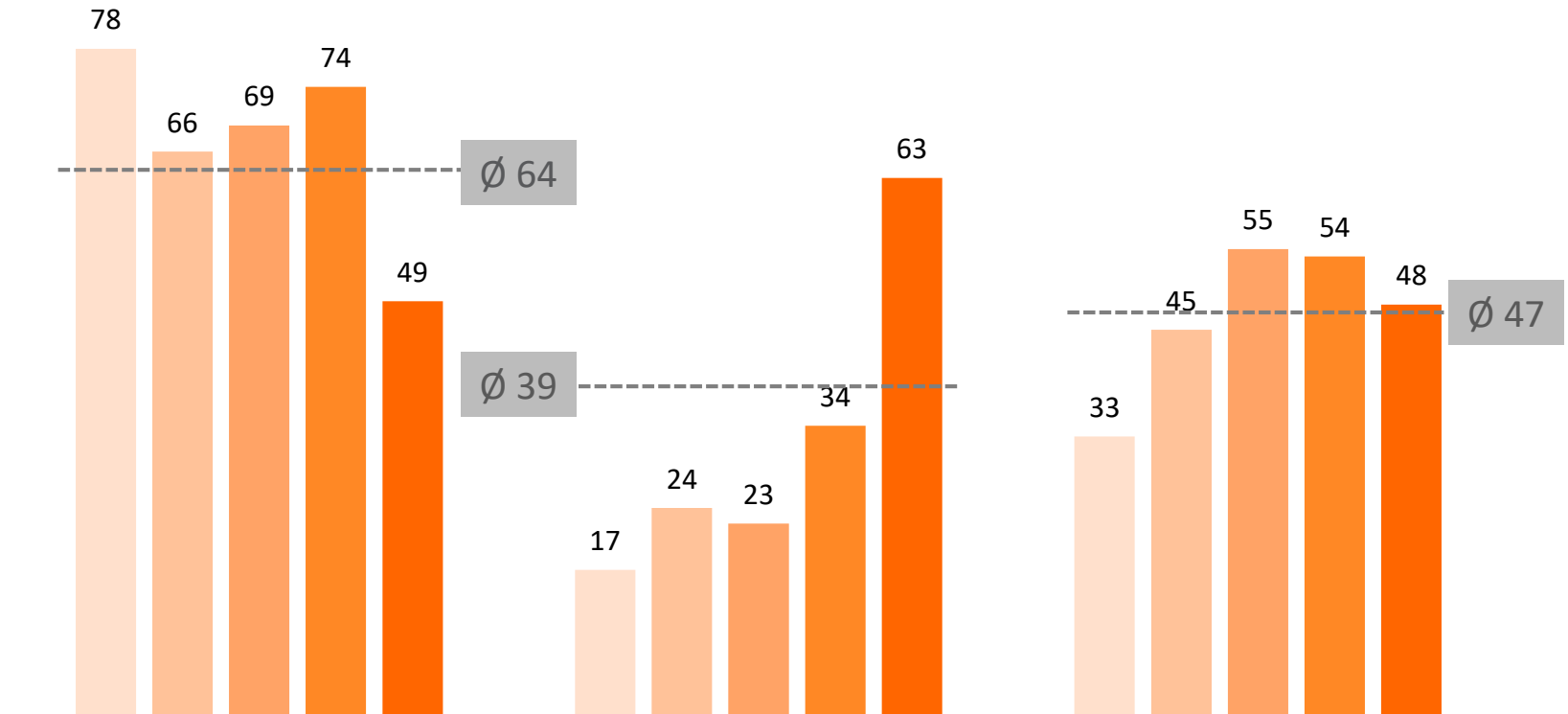
n_{BY} = 727; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Bayern - nach Ortsgröße

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

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



Angaben in Prozent

Auto

ÖPV im Nah- / Regionalverkehr

Fahrrad / Pedelec

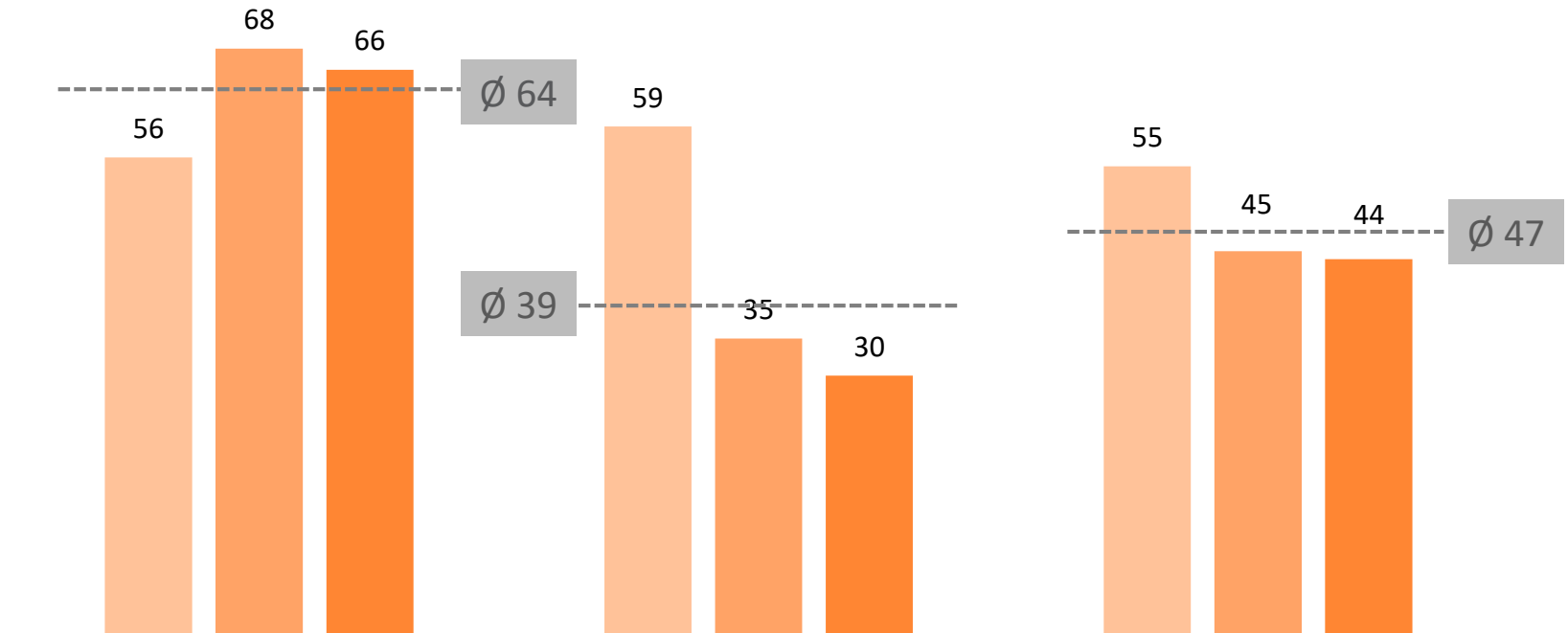
n_{BY}= 727; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Bayern - nach Alter

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

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



Angaben in Prozent

Auto

ÖPV im Nah- / Regionalverkehr

Fahrrad / Pedelec

n_{BY}= 727; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Bayern - nach formalem Bildungsniveau

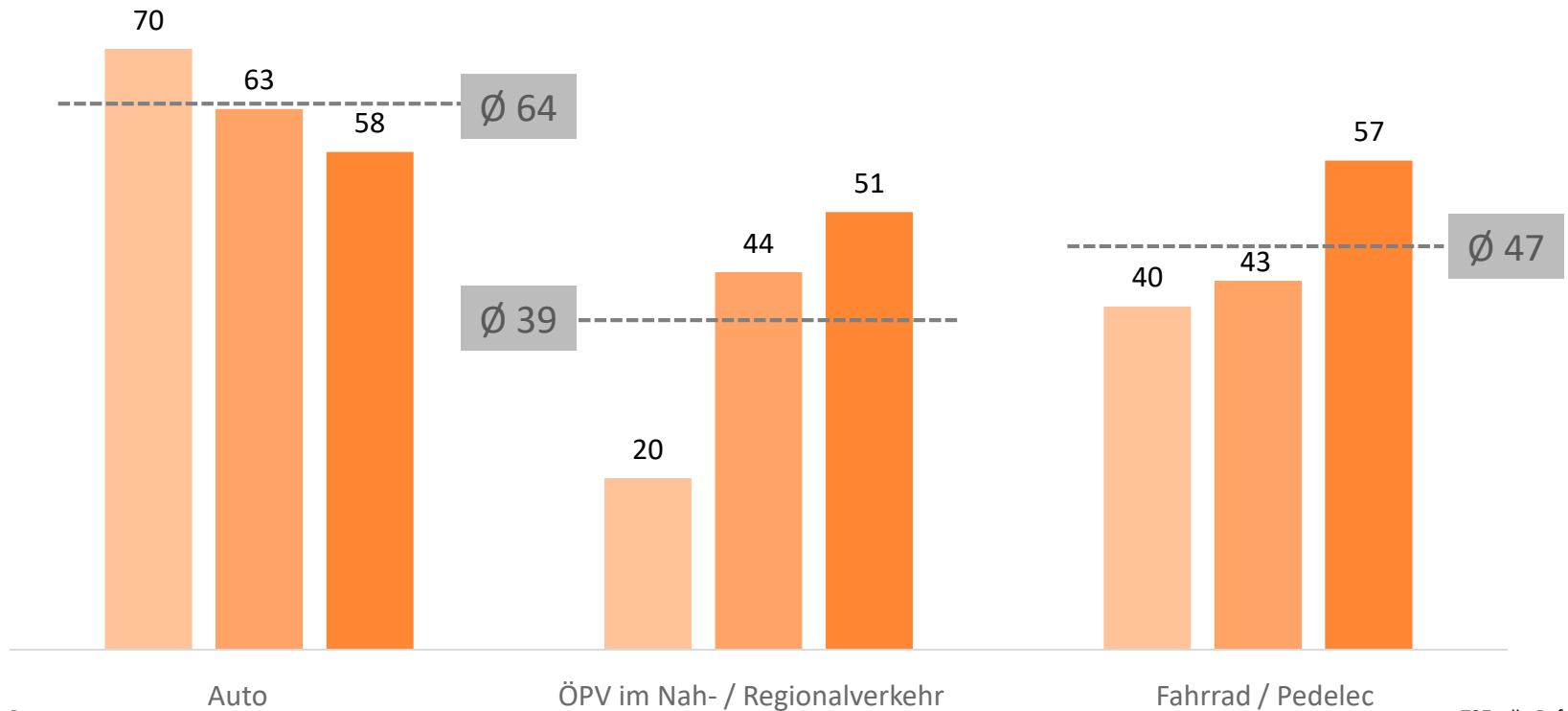
„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Antwort: **Täglich / mehrmals pro Woche**

Formale Bildung

■ Niedrig
(kein Abschluss, Haupt-/
Volksschulabschluss)

■ Mittel
(Realschulabschluss)

■ Hoch
(Abitur, (Fach-) Hochschulabschluss)



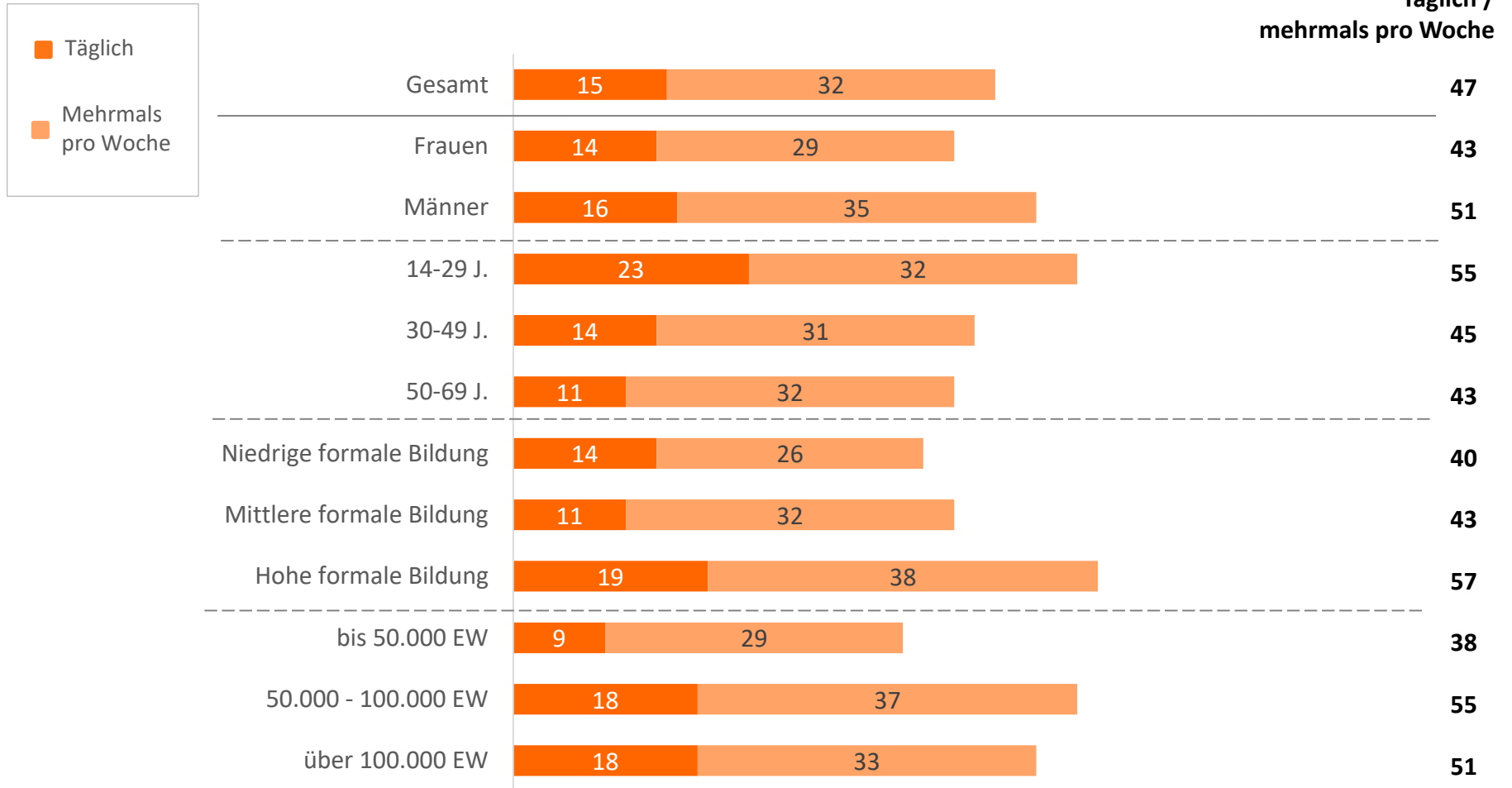
Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad / Pedelec in Bayern

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



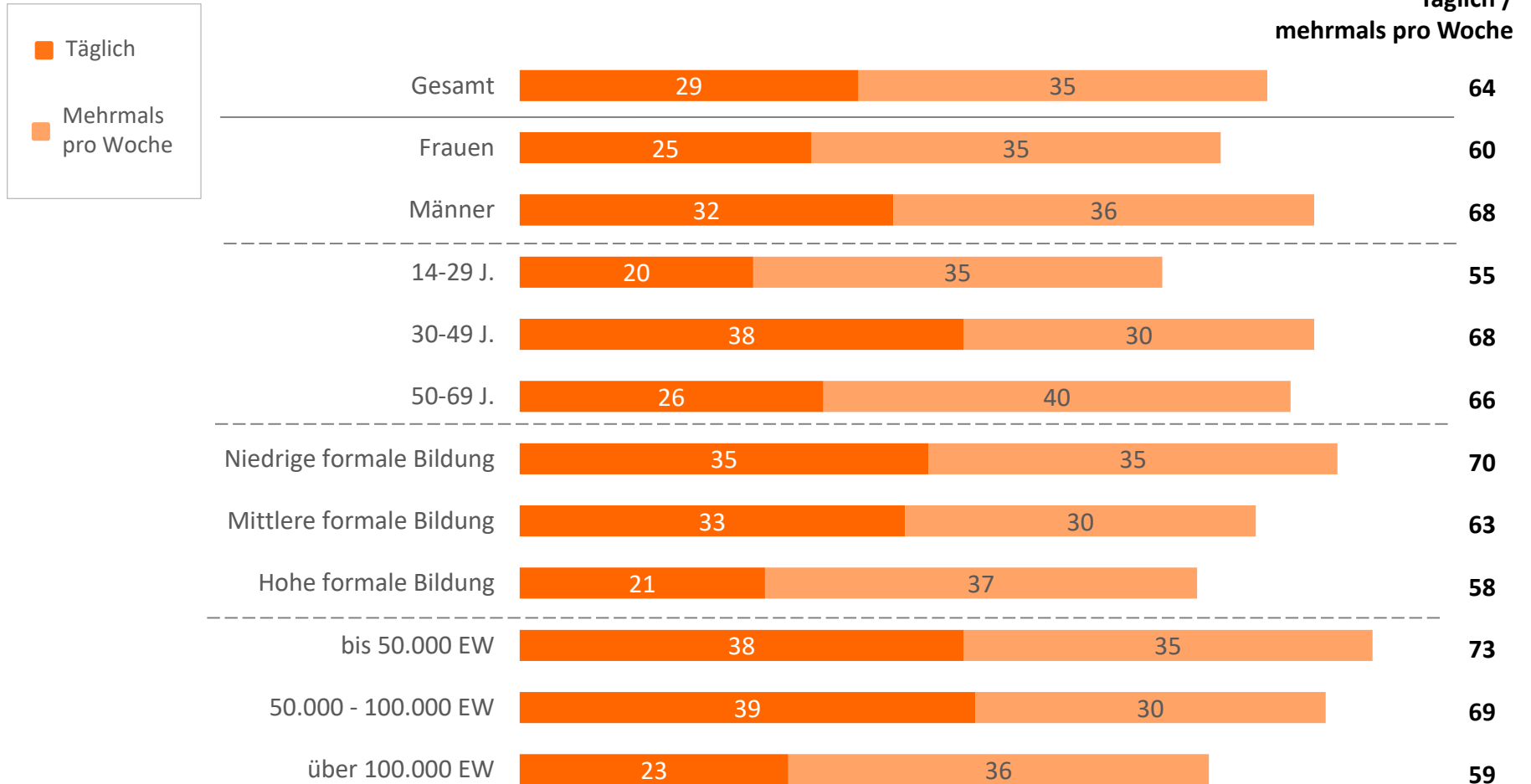
Angaben in Prozent

n_{BY} = 727; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Auto in Bayern

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



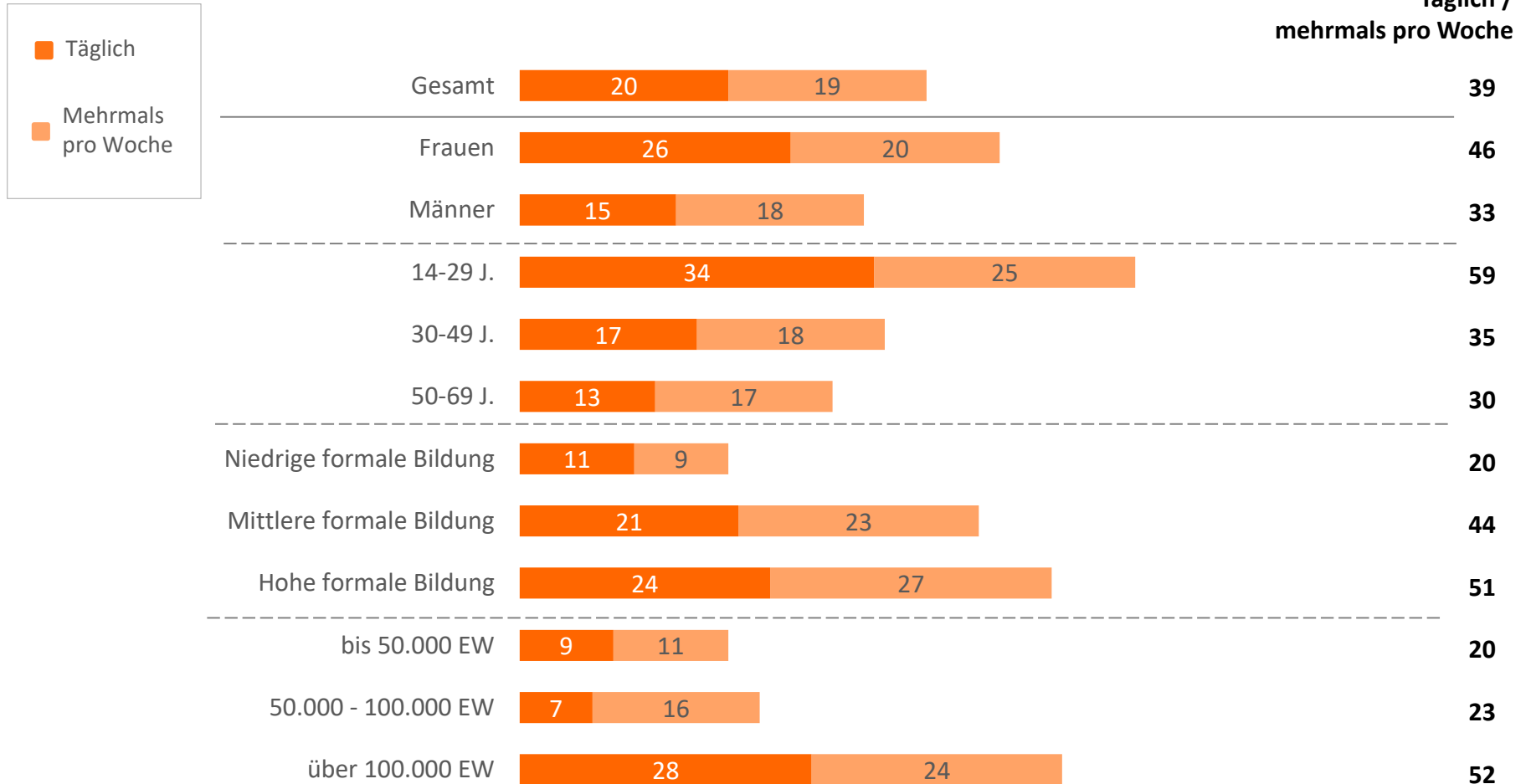
Angaben in Prozent

n_{BY} = 727; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

ÖPV im Nah- / Regionalverkehr in Bayern

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



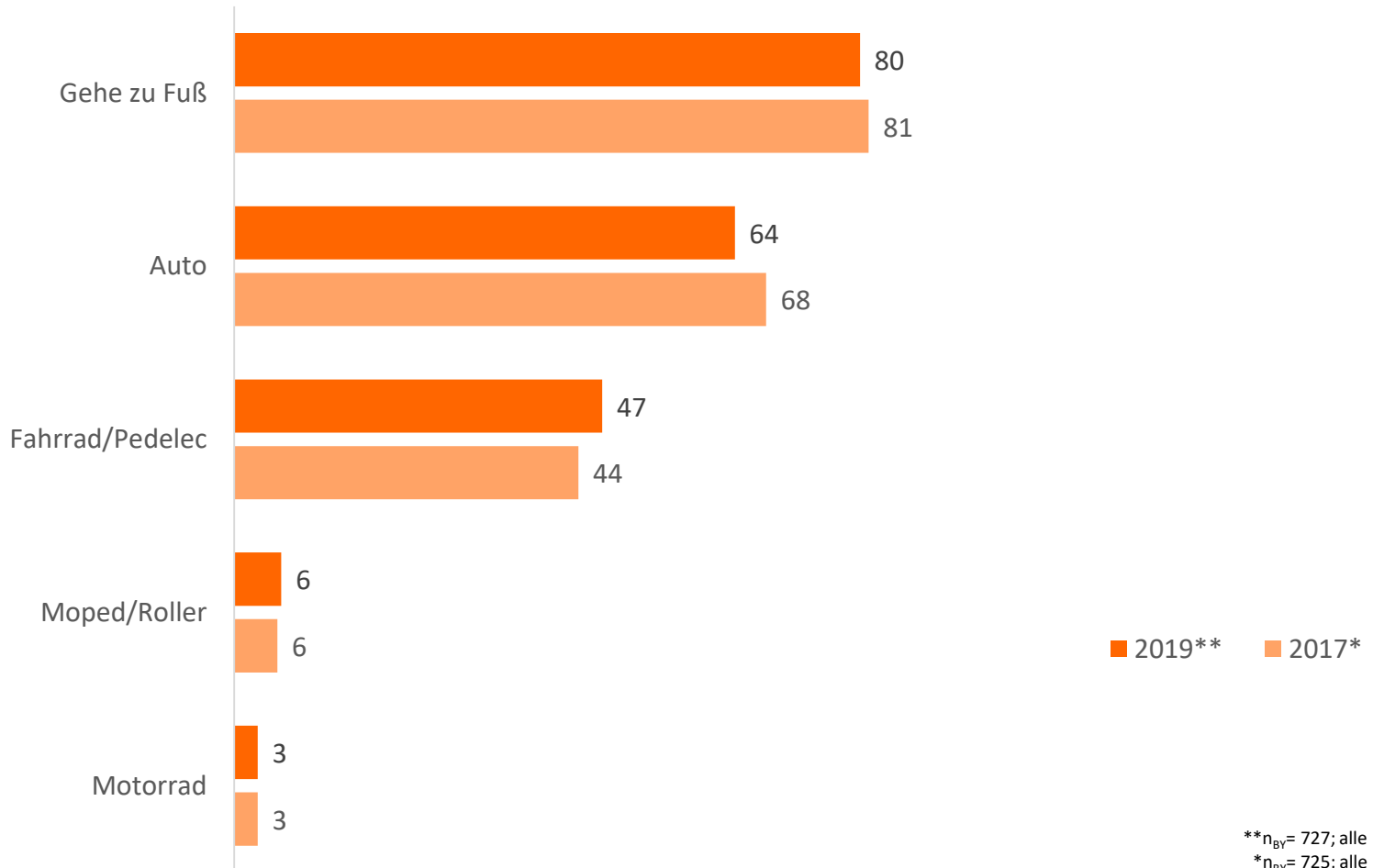
Angaben in Prozent

n_{BY} = 727; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

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

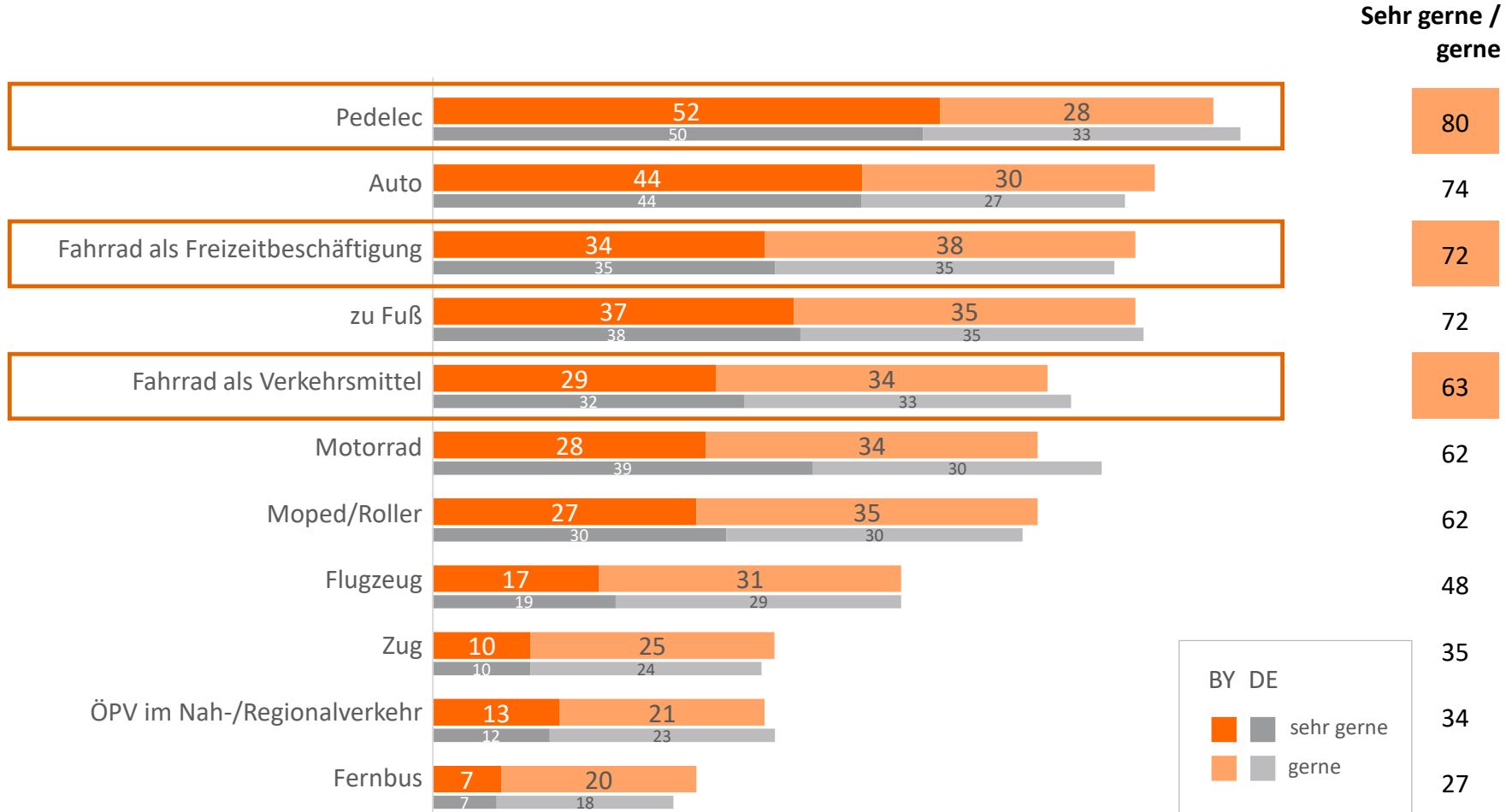


Angaben in Prozent

**n_{BY}= 727; alle Befragte
*n_{BY}= 725; alle Befragte

Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

„Wie gerne nutzen Sie ...?“



Angaben in Prozent

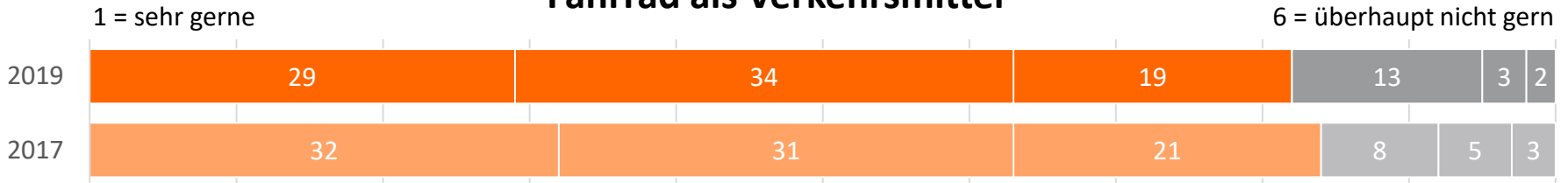
n= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

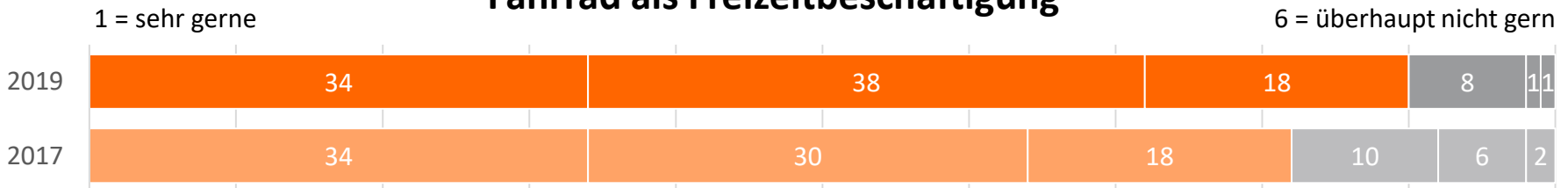
Skala von 1 bis 6 - Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

„Wie gerne nutzen Sie ...?“

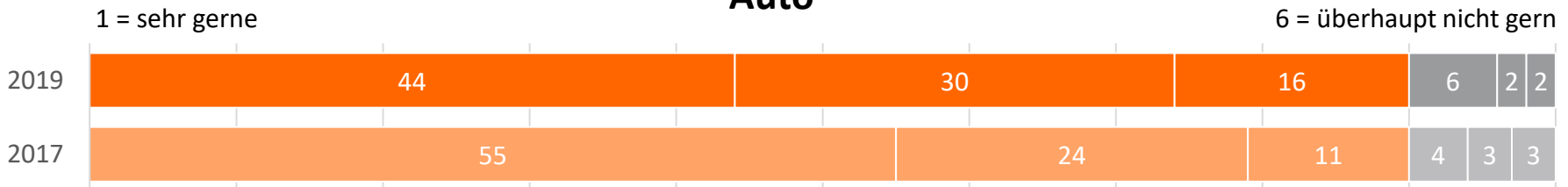
Fahrrad als Verkehrsmittel



Fahrrad als Freizeitbeschäftigung



Auto



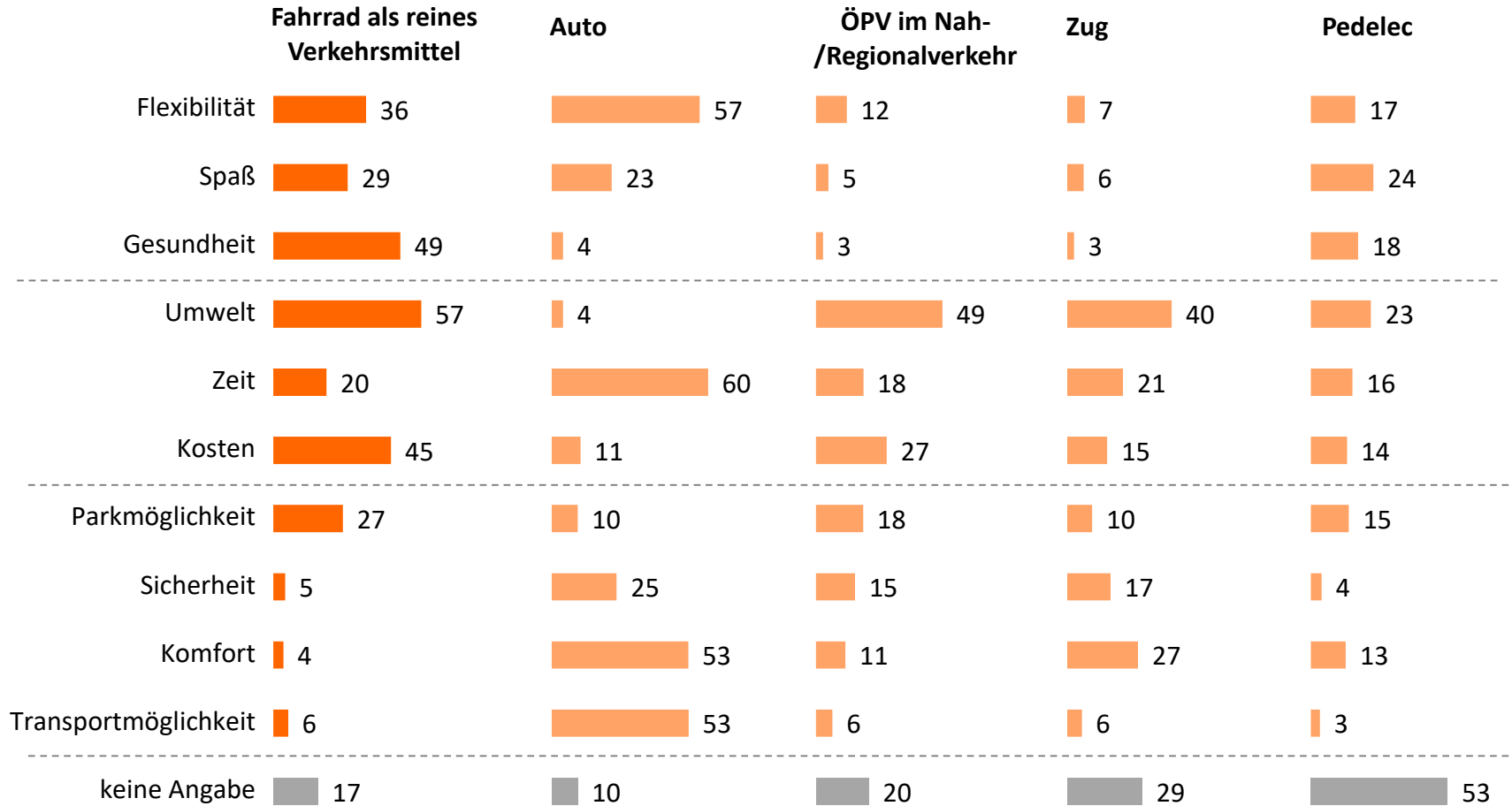
Verkehrsmittel (2019 n_{BY}= 533; 2017 n_{BY}= 531)
 Freizeitbeschäftigung (2019 n_{BY}= 566; 2017 n_{BY}= 501)
 Auto (2019 n_{BY}= 634; 2017 n_{BY}= 669)
 Basis: Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

Angaben in Prozent

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz (1/2)

Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln in Bayern

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



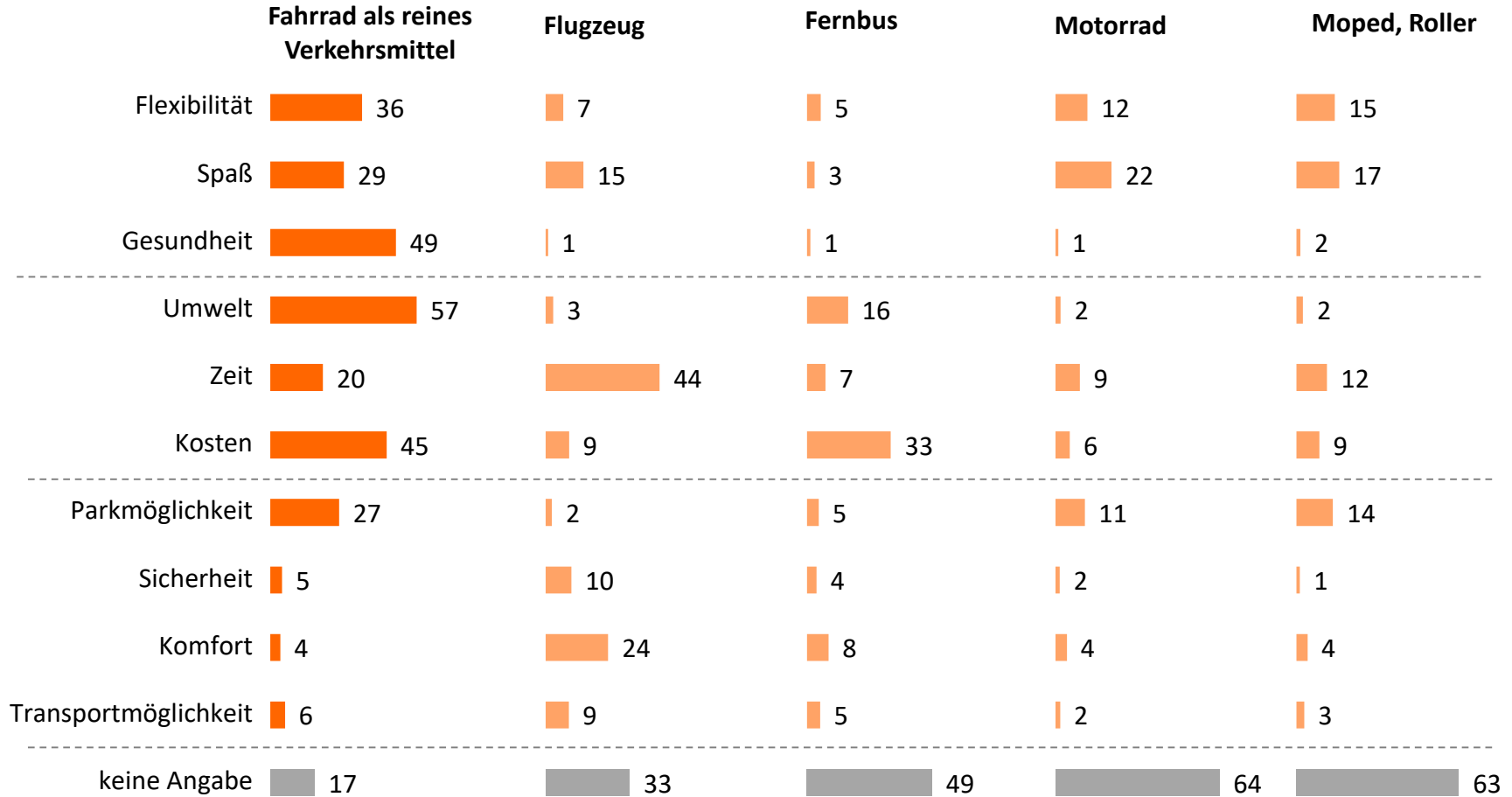
Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz (2/2)

Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln in Bayern

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

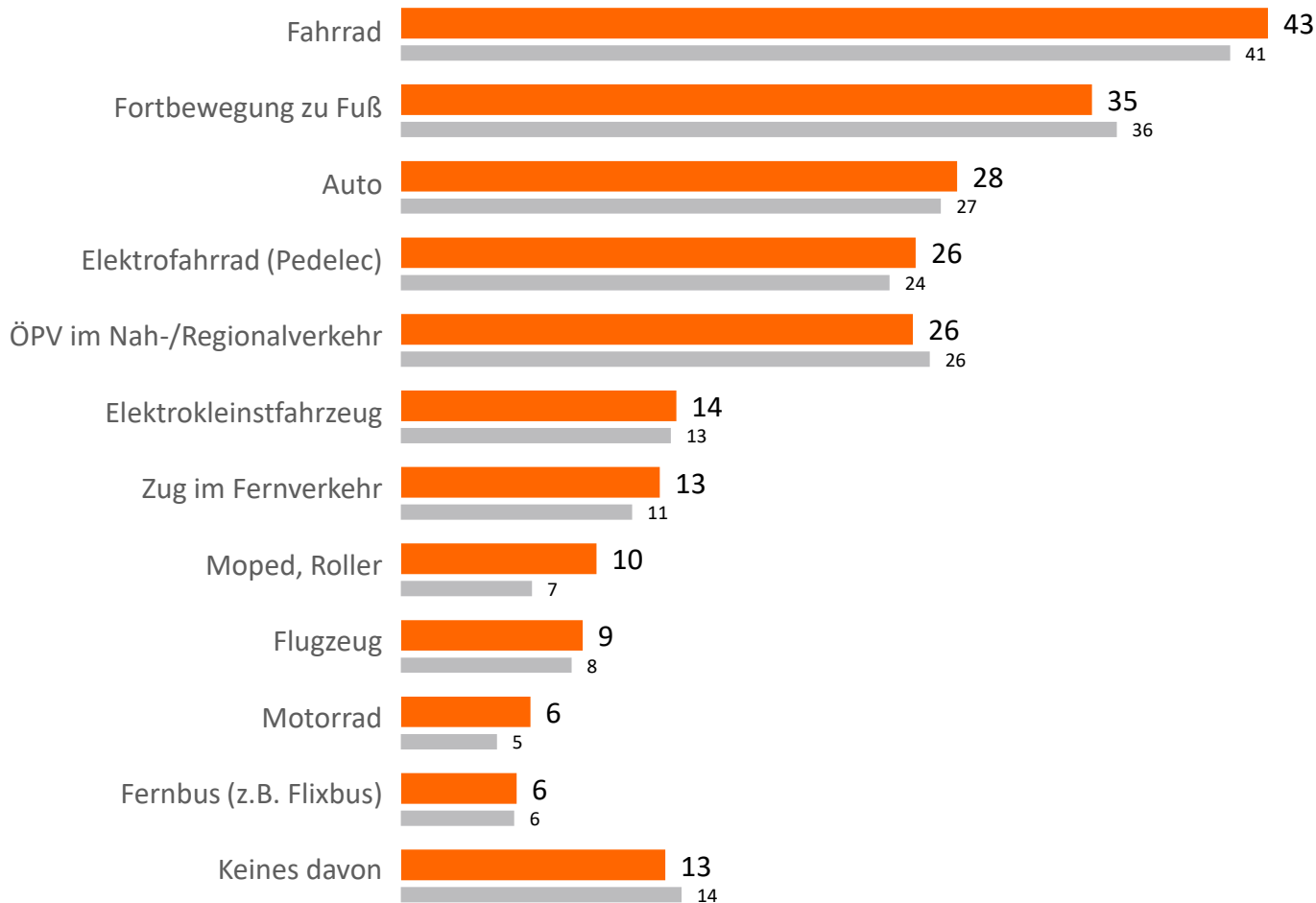


Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel- Nutzung

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

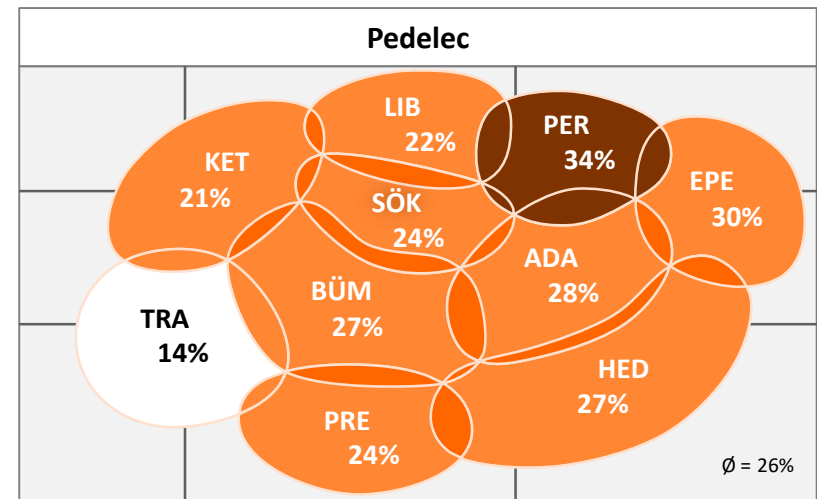
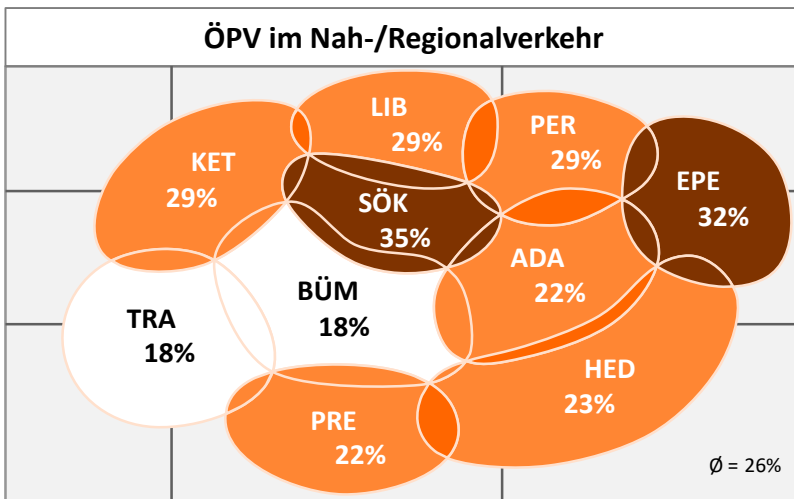
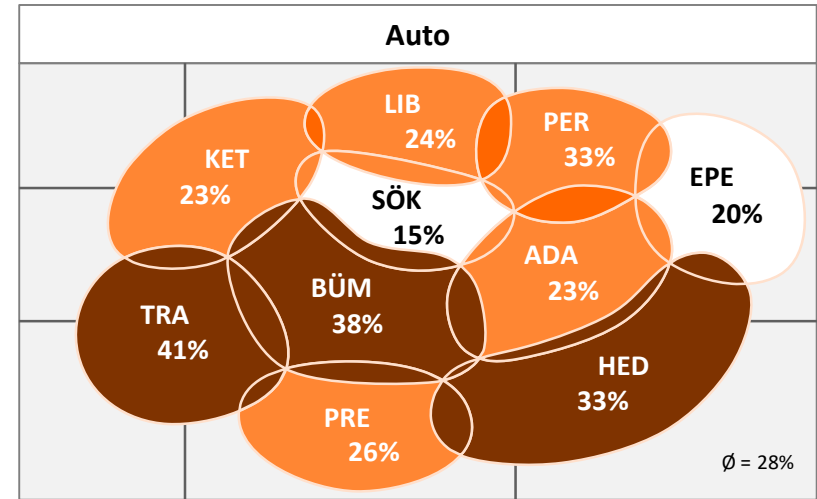
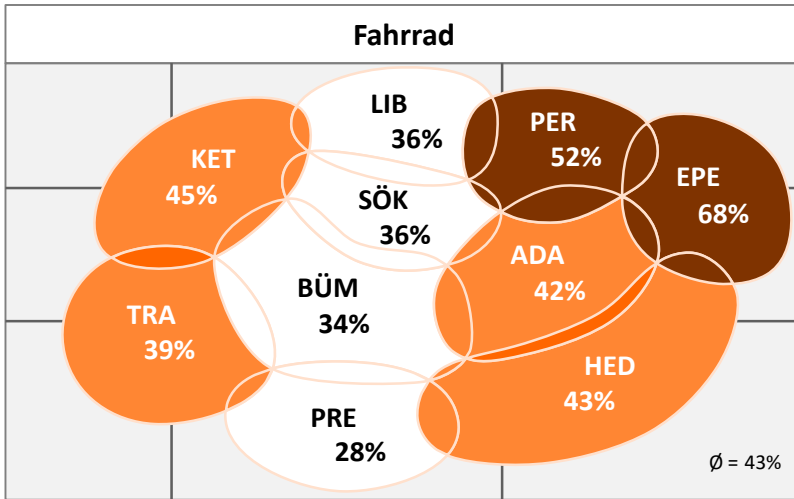


n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

In den Sinus-Milieus[®] in Bayern

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



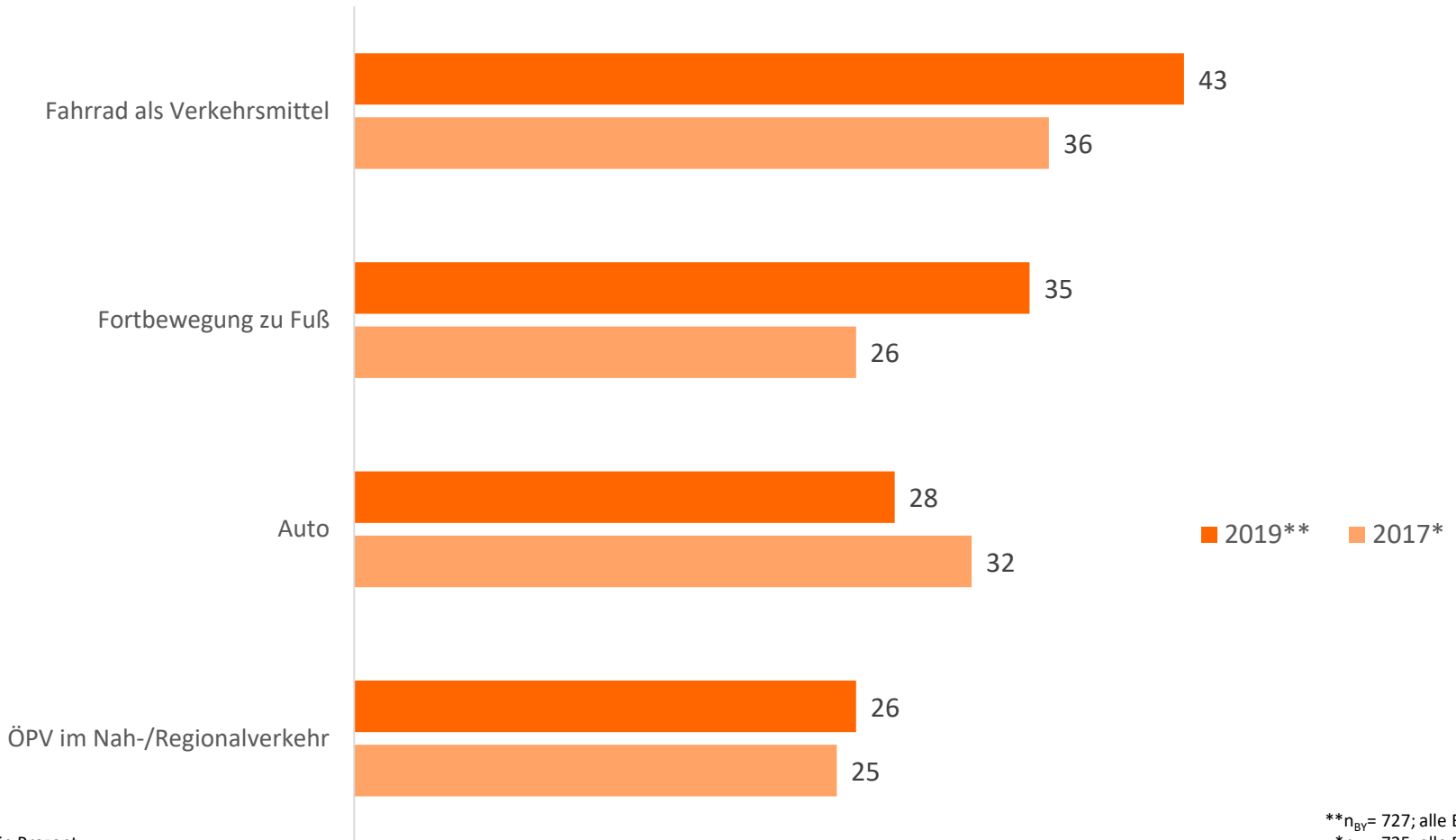
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

n_{BY} = 727; alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

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



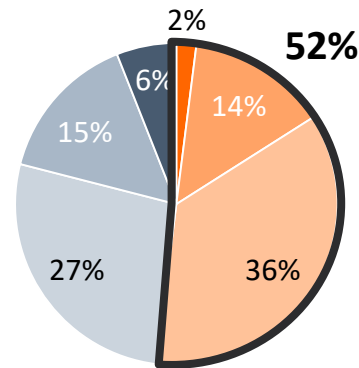
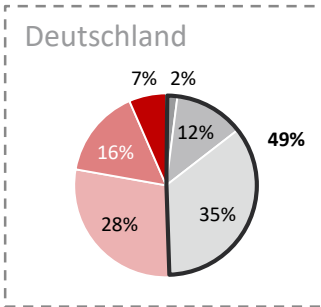
Angaben in Prozent

**n_{BY}= 727; alle Befragte
*n_{BY}= 725; alle Befragte

05 Verkehrspolitik – Fahrradfreundlichkeit

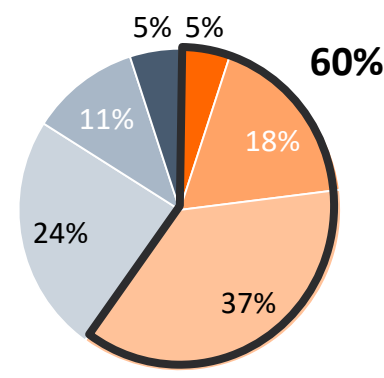
Fahrradfreundlichkeit der Politikebenen

Landesregierung

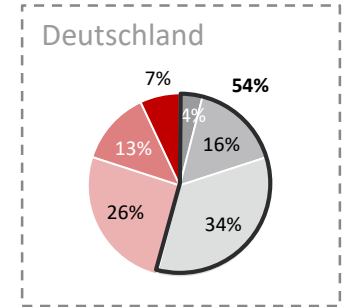


52% stufen ihre Landesregierung als fahrradfreundlich ein.

Kommunalpolitik



60% stufen ihre Kommunalpolitik als fahrradfreundlich ein.

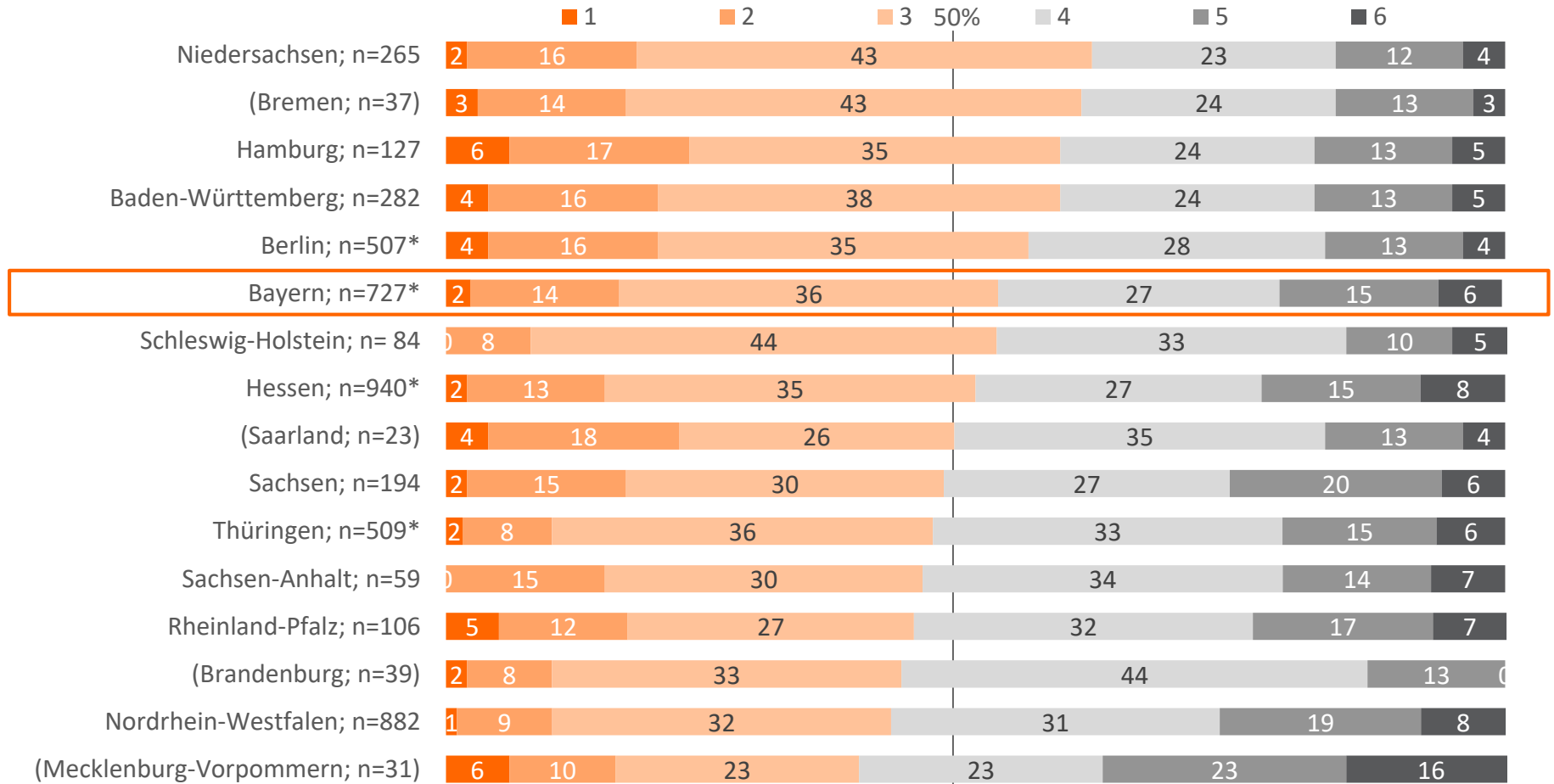


- Note 1 – sehr fahrradfreundlich
 2
 3
 4
 5
 Note 6 – gar nicht fahrradfreundlich
- Note 1 – sehr fahrradfreundlich
 2
 3
 4
 5
 Note 6 – gar nicht fahrradfreundlich

n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Fahrradfreundlichkeit der Landesregierungen

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



Angaben in Prozent

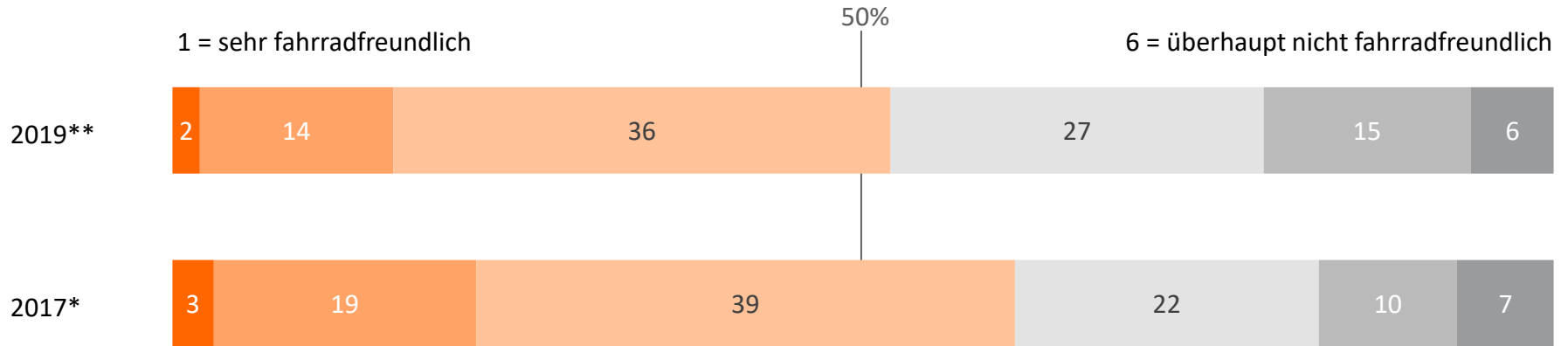
(xy) Bundesland, mit geringer Fallzahl

* In diesem Bundesland wurden Boost-Befragungen durchgeführt

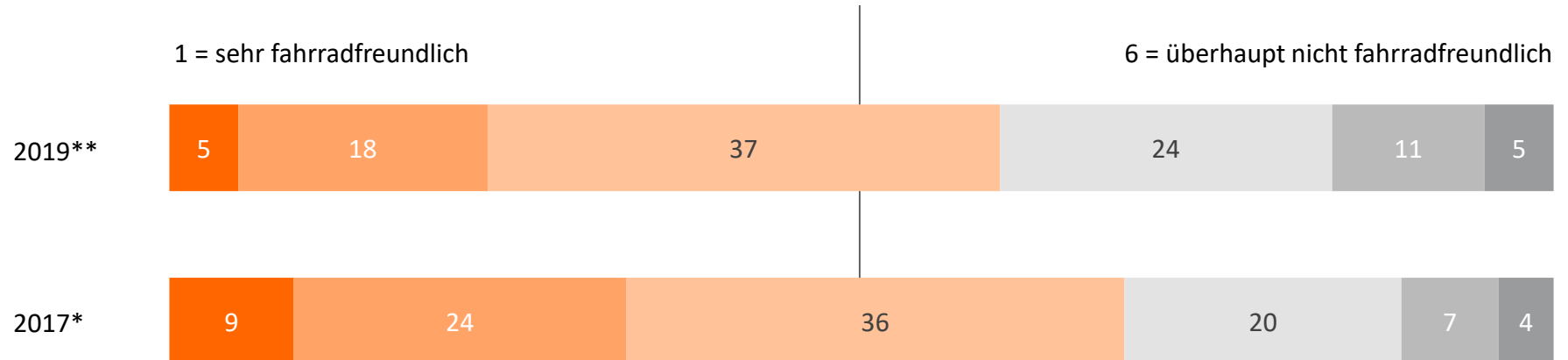
Fahrradfreundlichkeit der Politik

Landesregierung und Kommunalpolitik - Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

„Würden Sie Ihre **Landesregierung** grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



„Würden Sie Ihre **Kommunalpolitik** grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



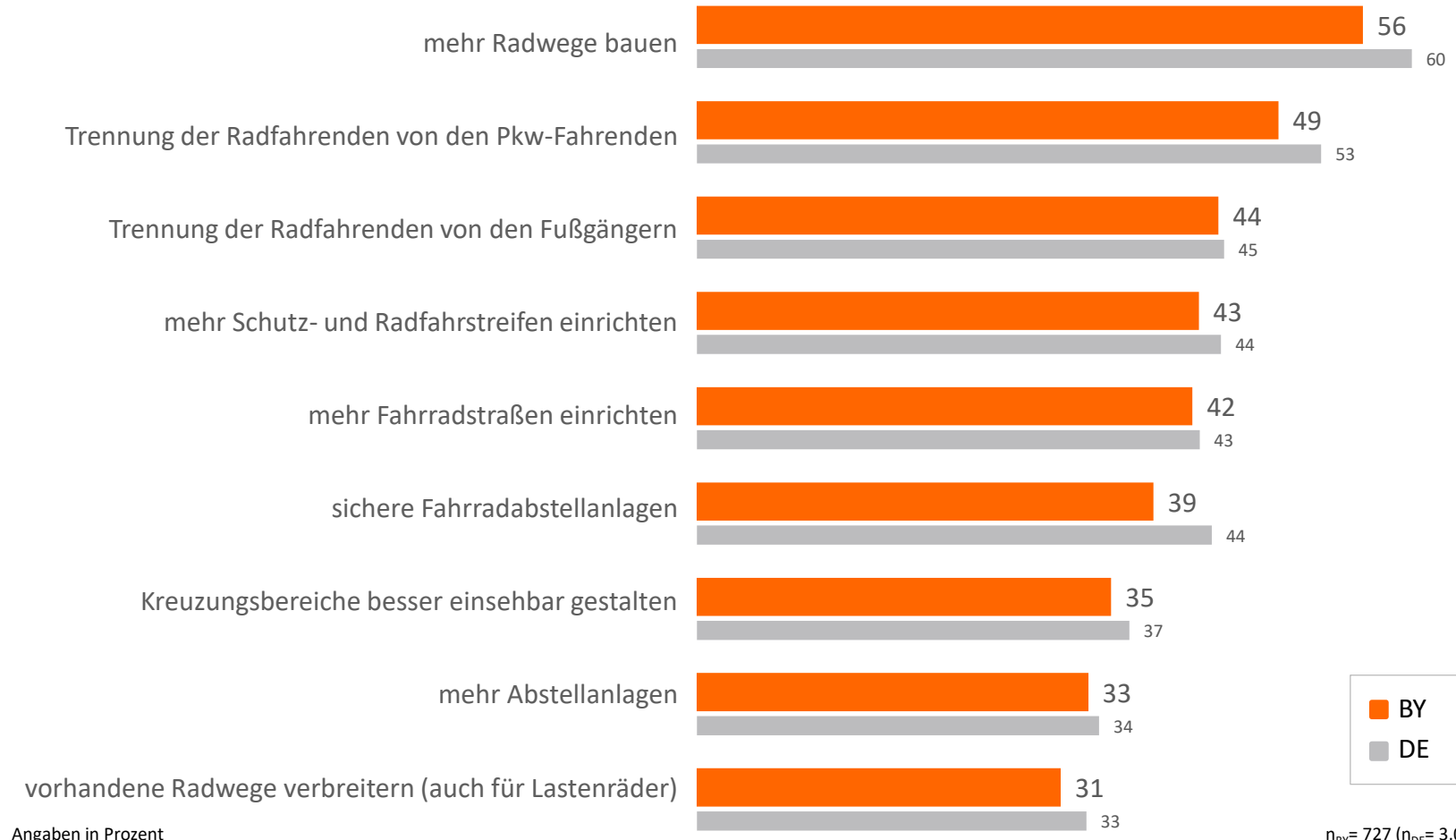
Angaben in Prozent

**n_{BY}= 727; alle Befragte
*n_{BY}= 725; alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

Erwartungen an die Politik

„Und 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_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

Erwartungen an die Politik

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



Angaben in Prozent

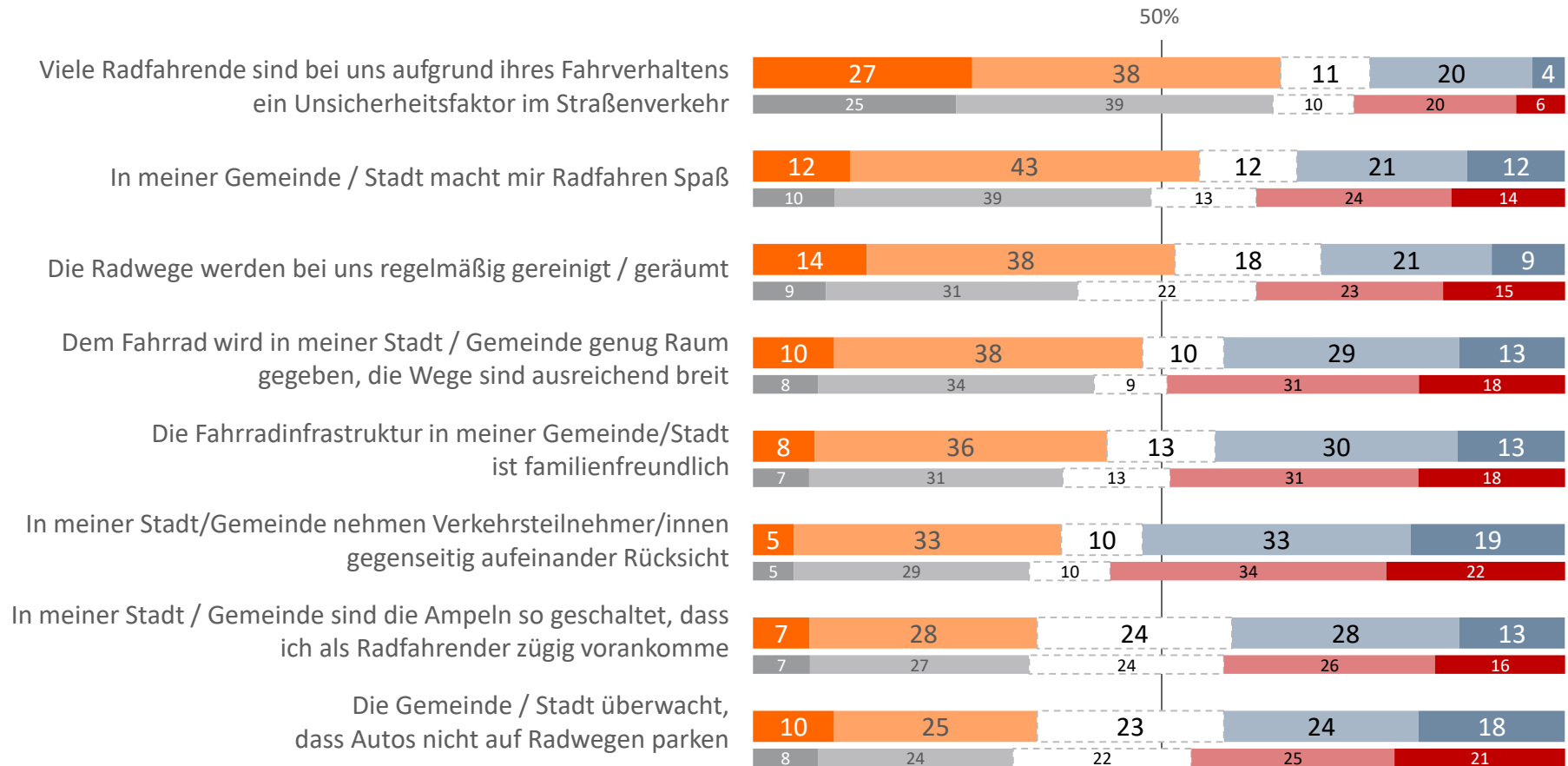
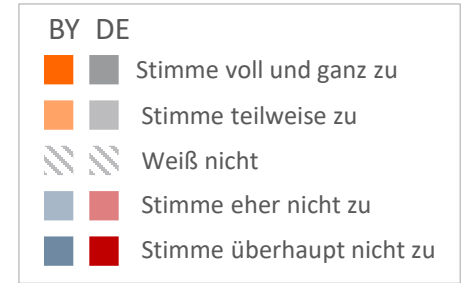
n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); alle Befragte

06

Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

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



Angaben in Prozent

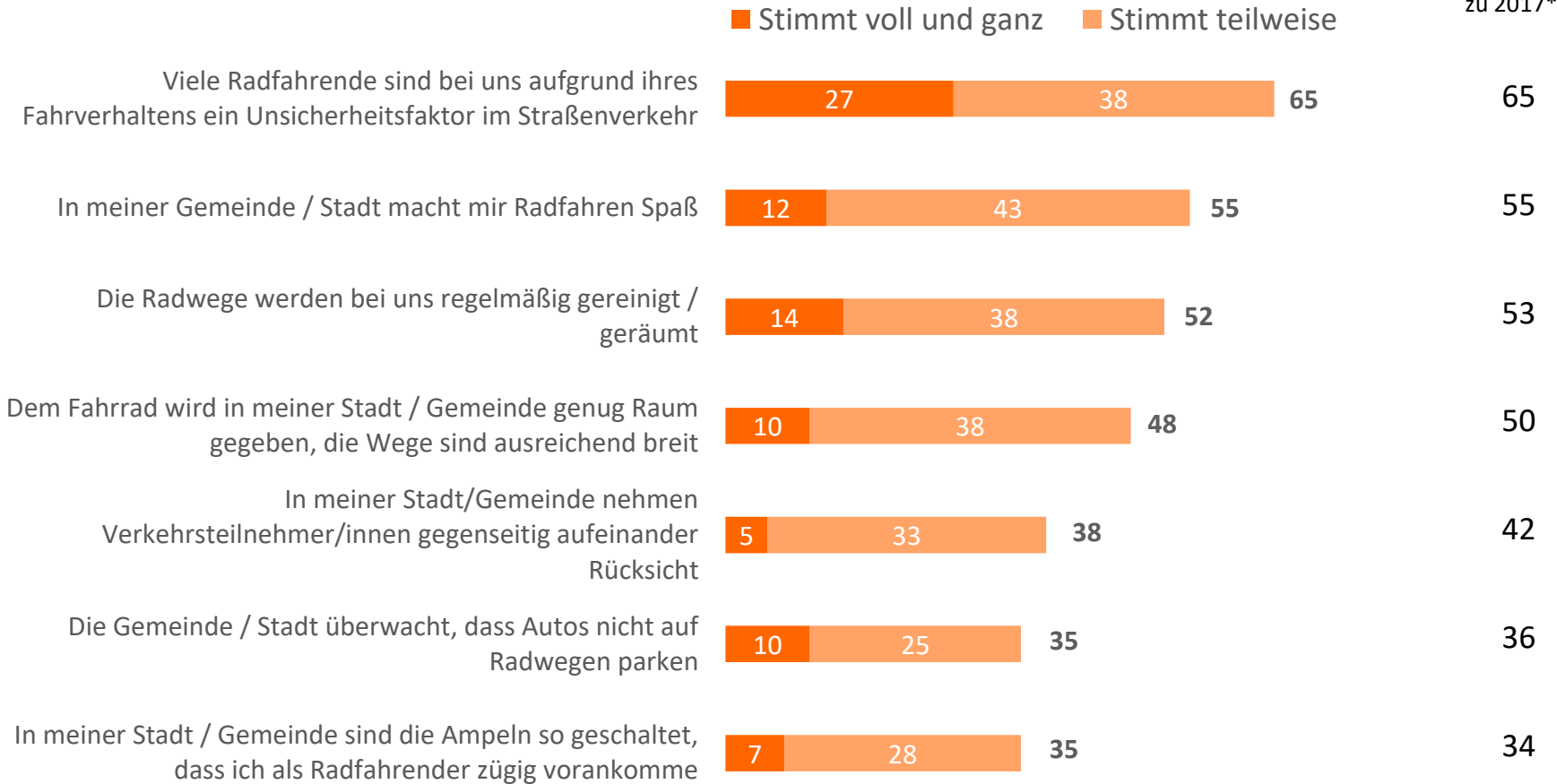
n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

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

Vergleich
zu 2017*



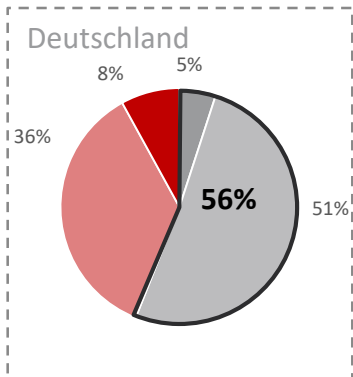
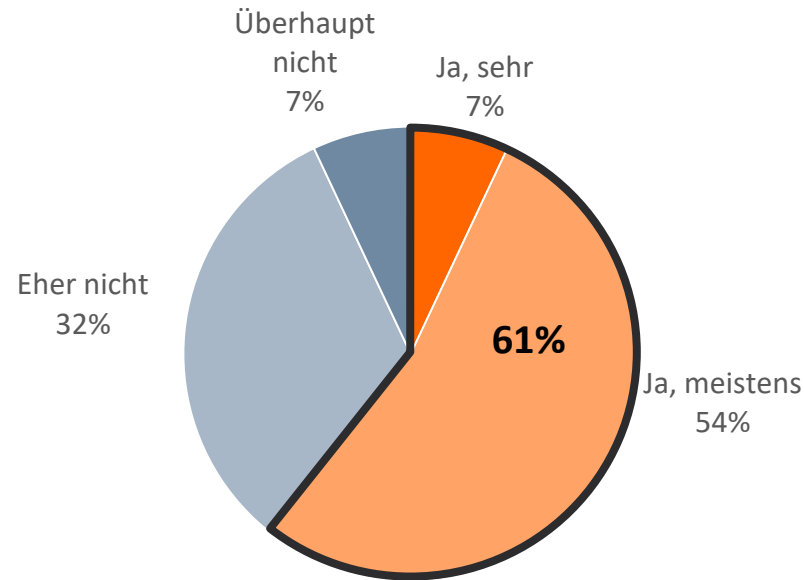
Angaben in Prozent

**n_{BY}= 727; alle Befragte
*n_{BY}= 725; alle Befragte

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Subjektives Sicherheitsgefühl

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

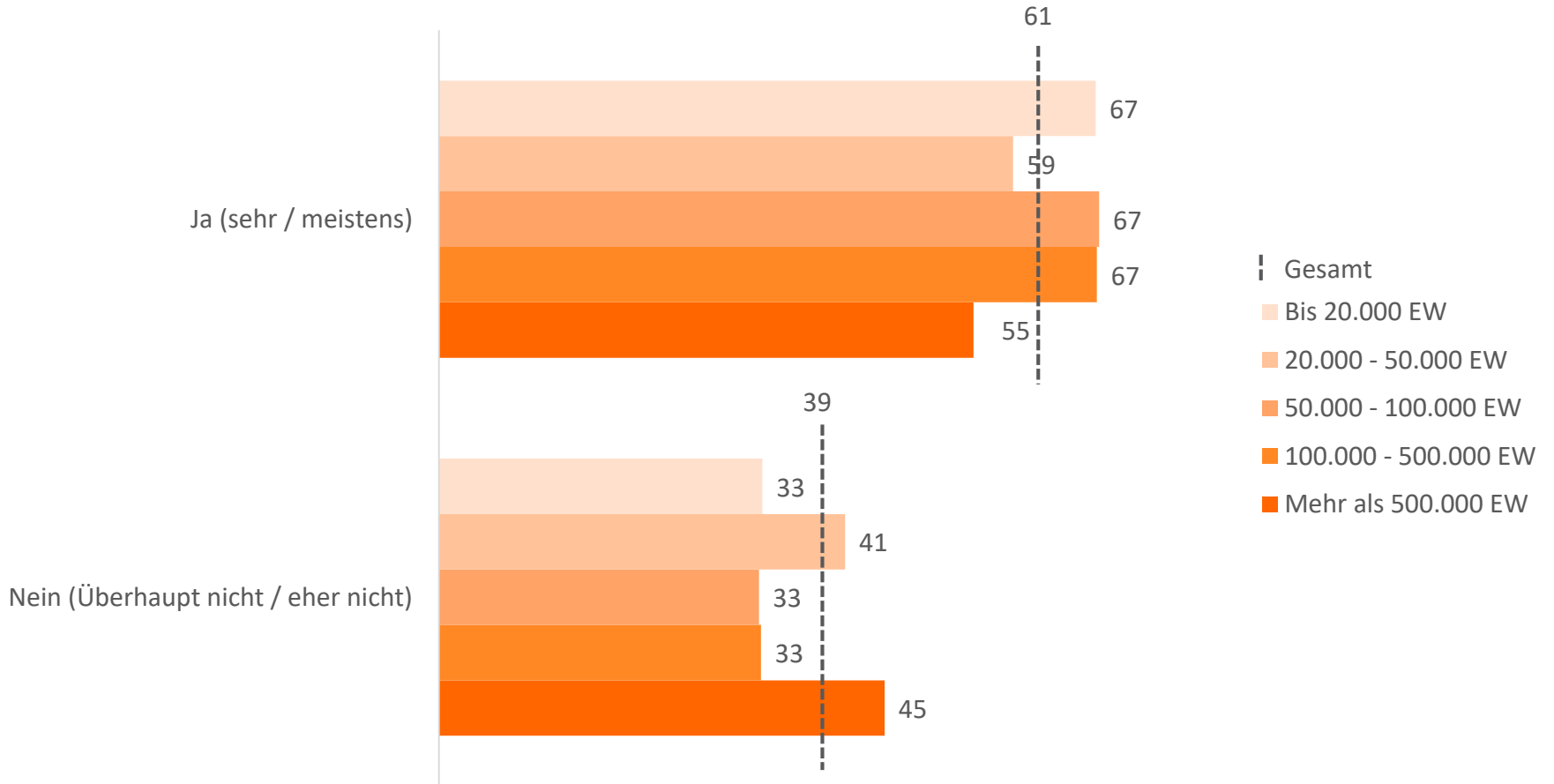


n_{BY}=593 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Nach Ortsgrößenklassen in Bayern

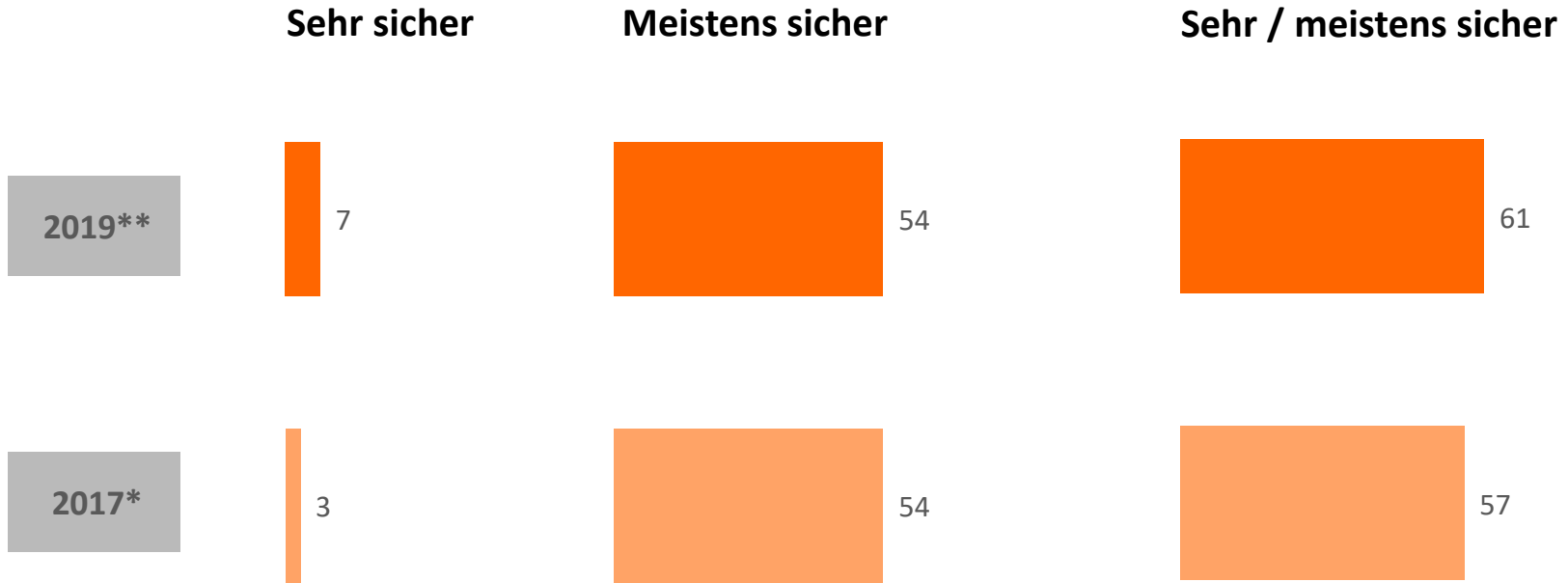
„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

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



Angaben in Prozent

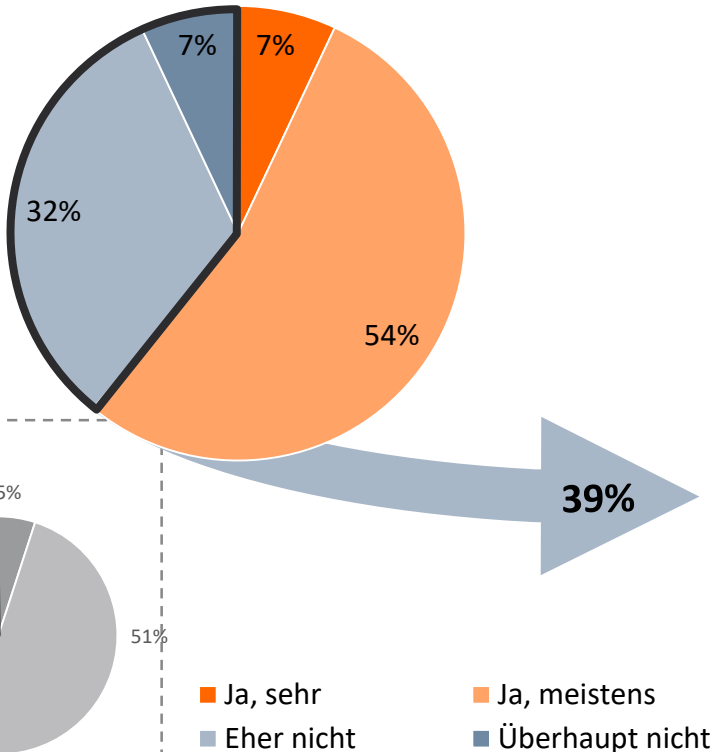
**n_{BY}= 593; Radfahrende
*n_{BY}= 594; Radfahrende

Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

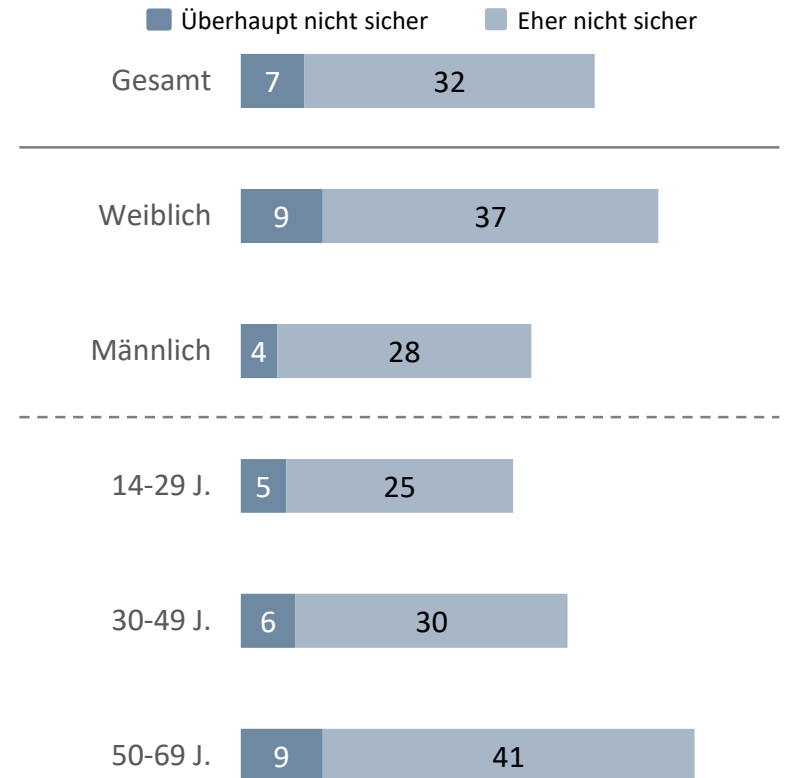
Nach Soziodemografie

Subjektives Sicherheitsgefühl

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



Getrennt nach Soziodemografie



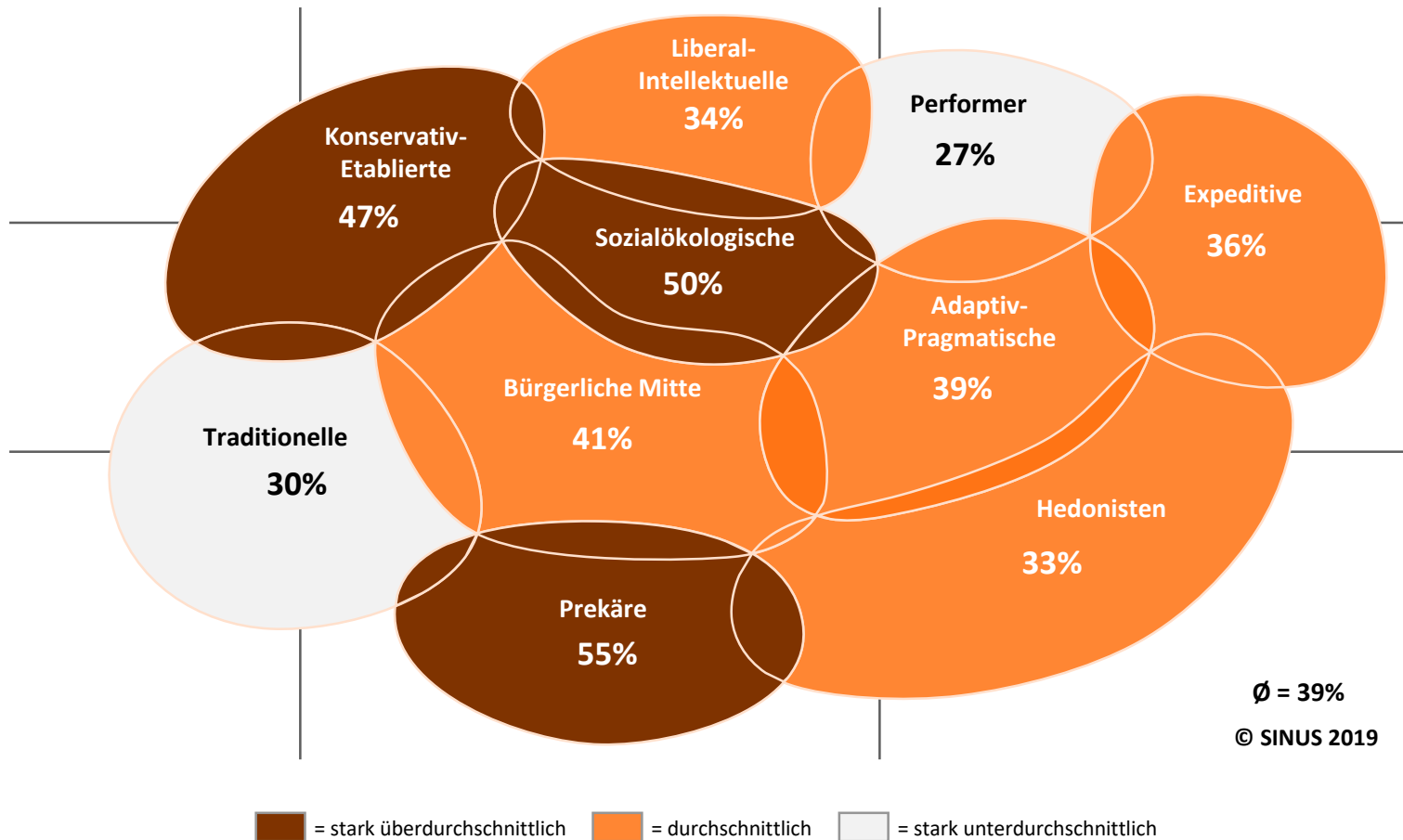
Angaben in Prozent

n_{BY} = 593 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus[®] in Bayern

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

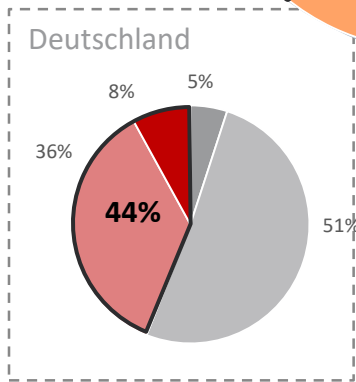
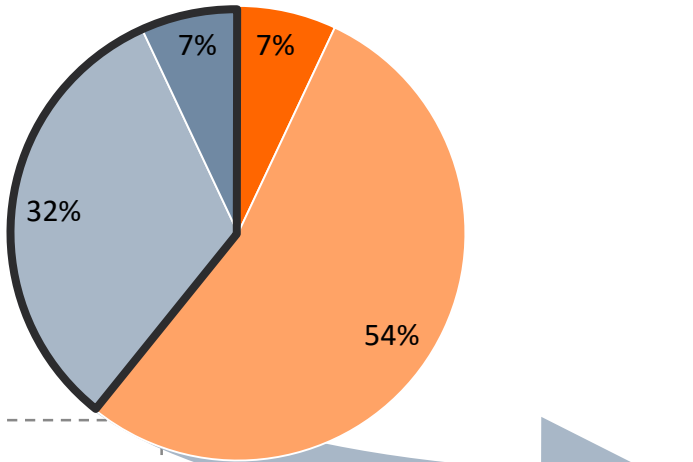


n_{BY} = 593; Radfahrende

Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Subjektives Sicherheitsgefühl

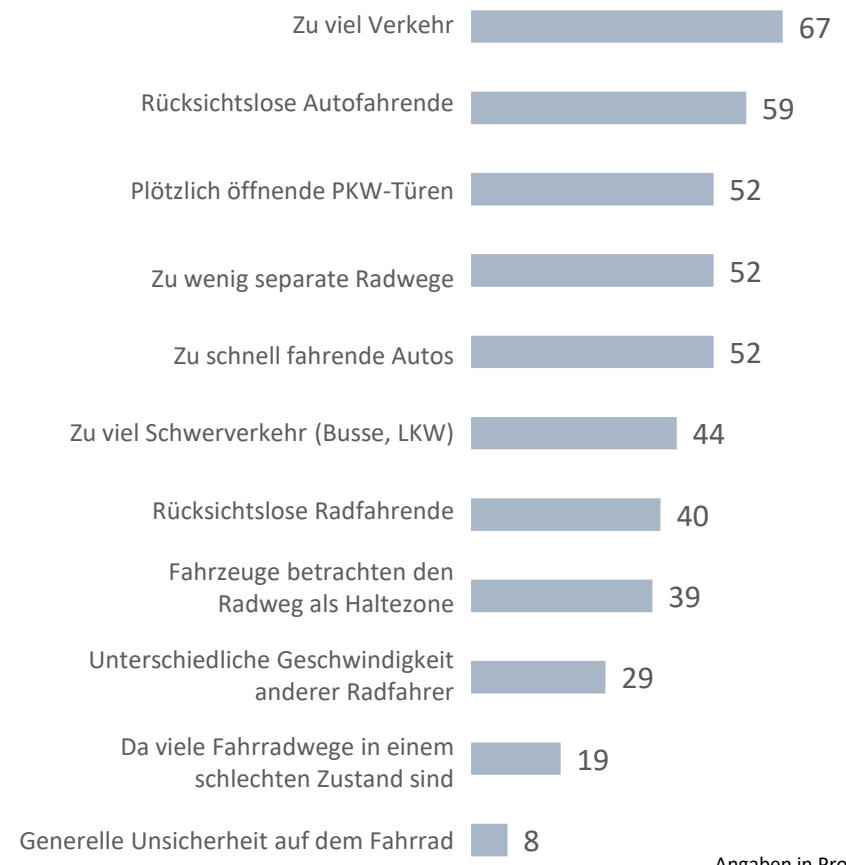
„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



■ Ja, sehr
■ Eher nicht
■ Ja, meistens
■ Überhaupt nicht

n_{BY} = 593 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

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



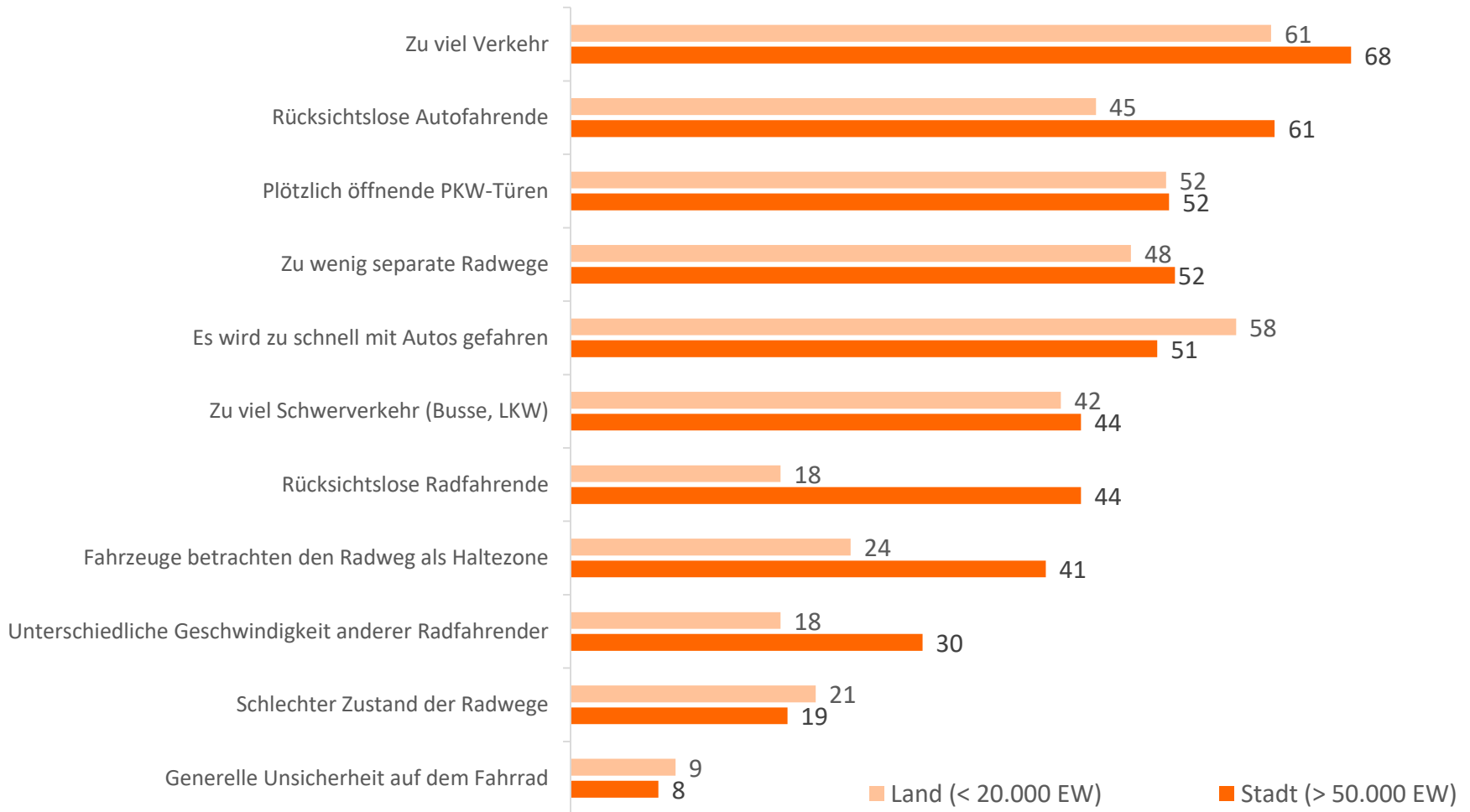
n_{BY} = 230; Radfahrende, die sich unsicher fühlen

Angaben in Prozent

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

Land vs. Stadt

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

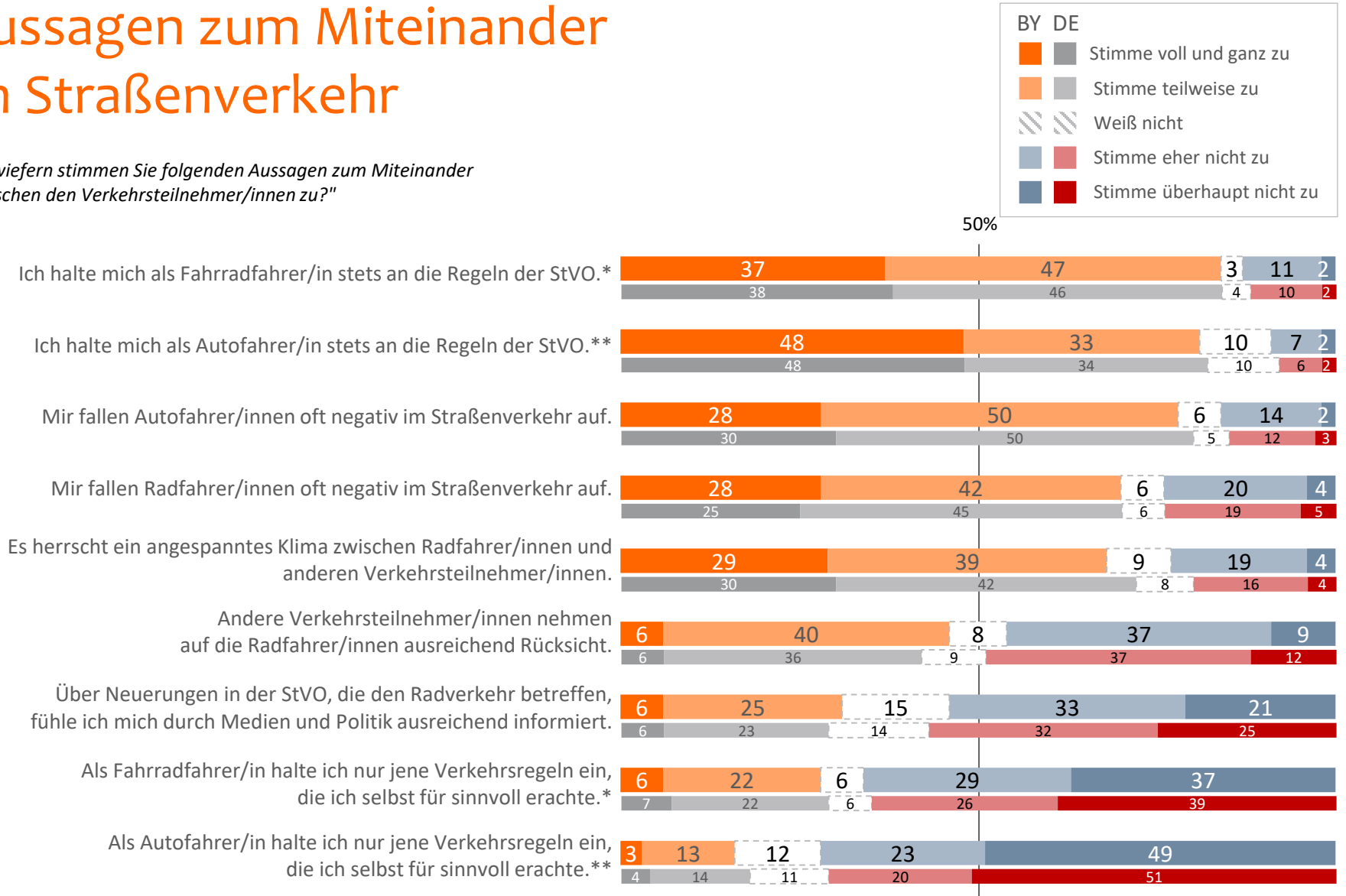


Angaben in Prozent

n_{BY}= 230; Radfahrende, die sich unsicher fühlen

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

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



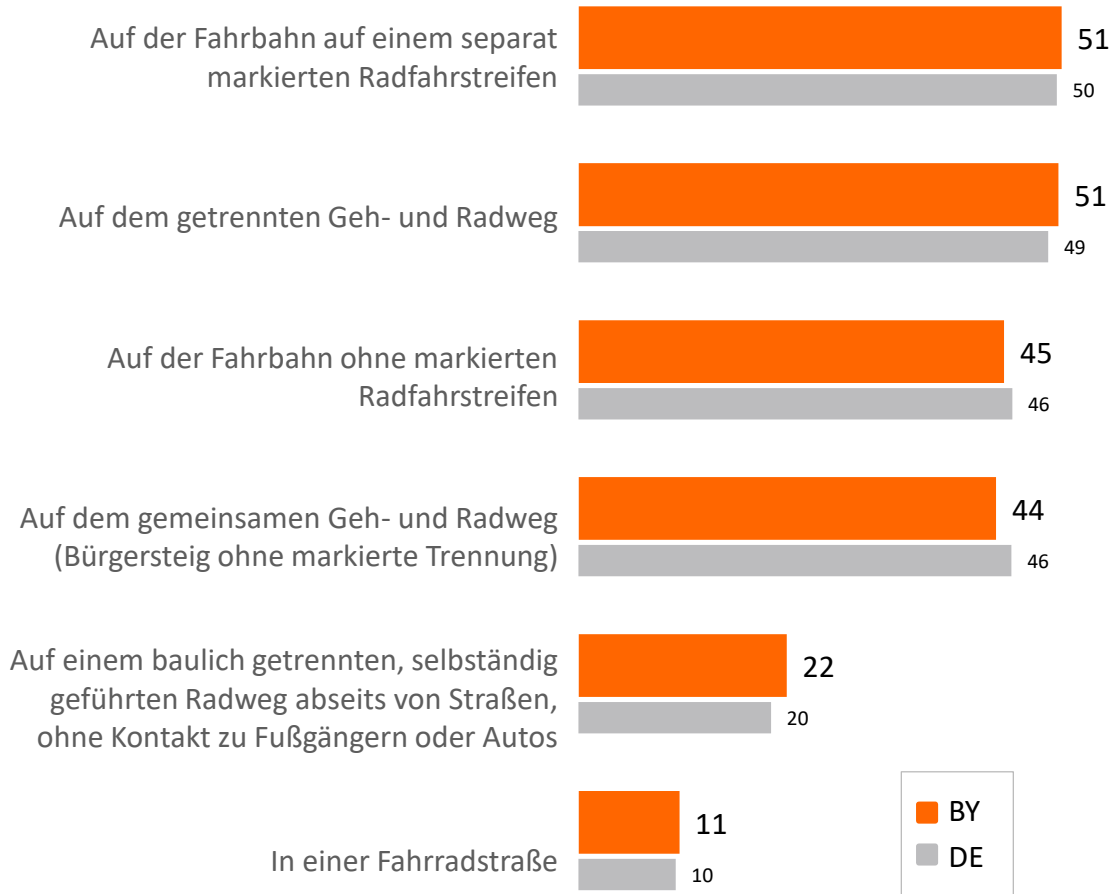
Angaben in Prozent

n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte; * n_{BY} = 593 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende; ** n_{BY} = 634 (n_{DE} = 2.547); Autofahrende

Genutzte Wegarten

Häufigste Wegarten und Gefühl der (Un-)sicherheit

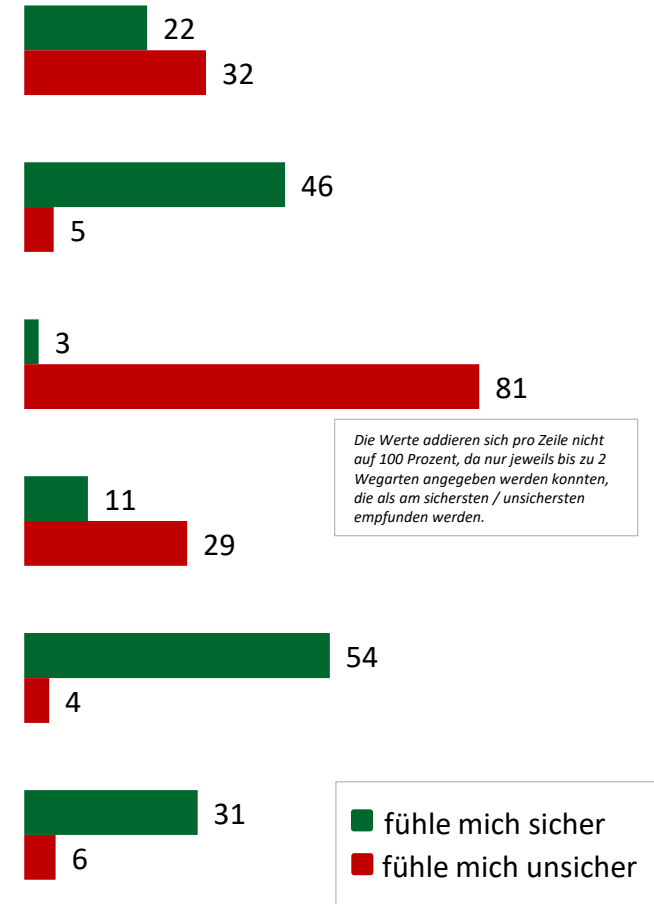
„Welche der folgenden Wegarten befahren Sie überwiegend?“
(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

n_{BY} = 593 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

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



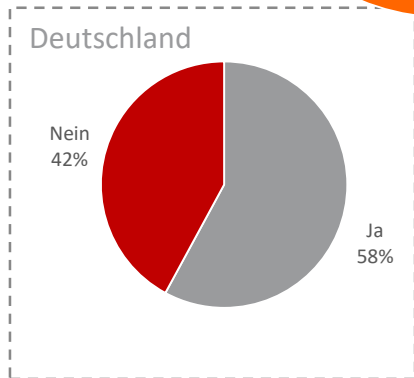
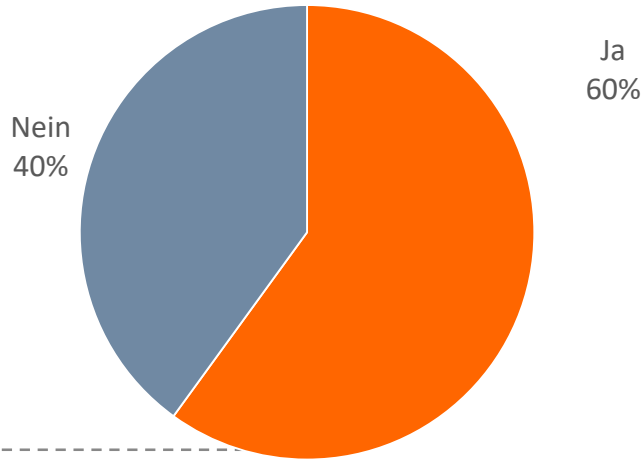
Die Werte addieren sich pro Zeile nicht auf 100 Prozent, da nur jeweils bis zu 2 Wegarten angegeben werden konnten, die als am sichersten / unsichersten empfunden werden.

n_{BY} = 593; Radfahrende

Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

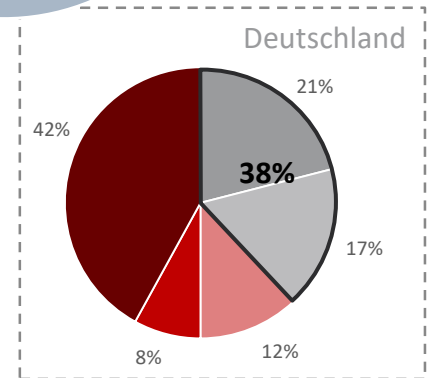
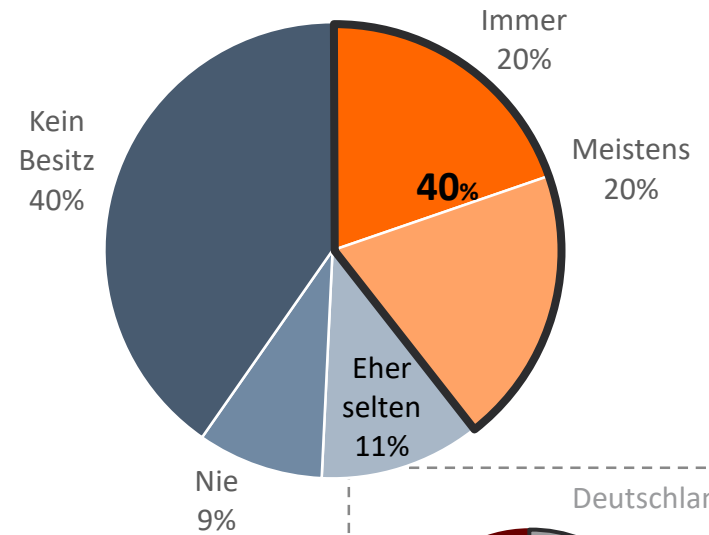
Besitz

„Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm?“



Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



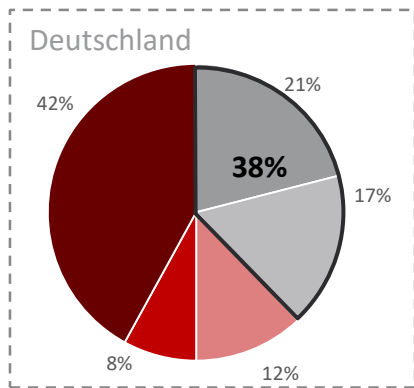
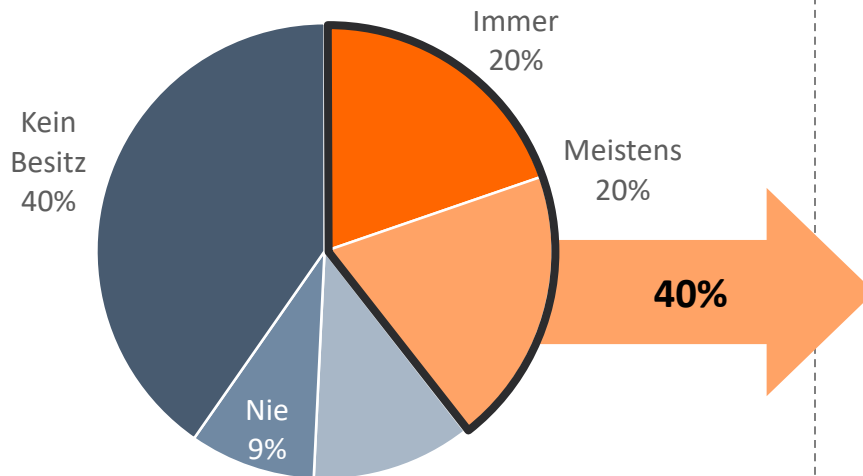
n_{BY}= 593 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende

Fahradhelmbesitz und -Nutzung

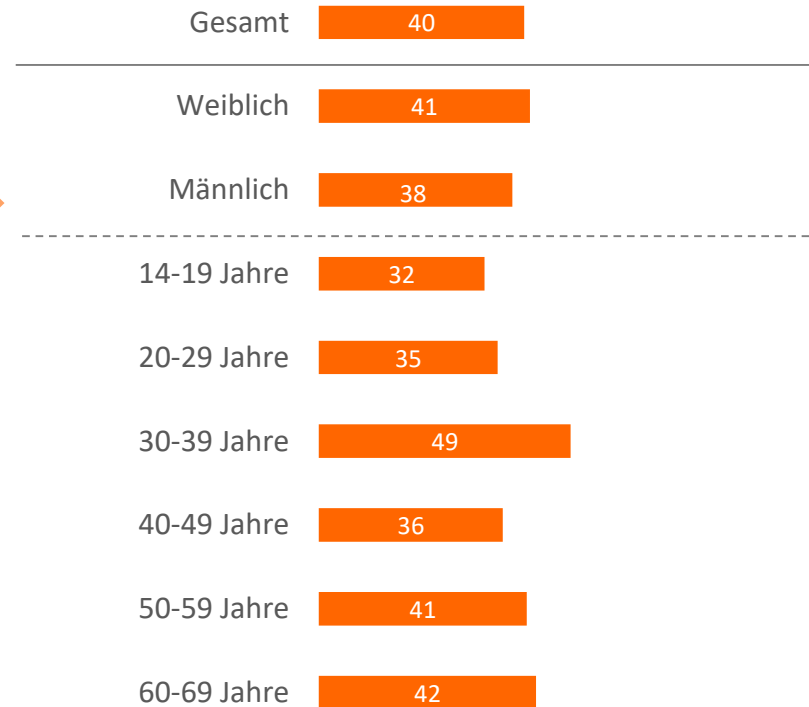
Nach Soziodemografie

Besitz und Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



Nutzung nach Geschlecht und Alter

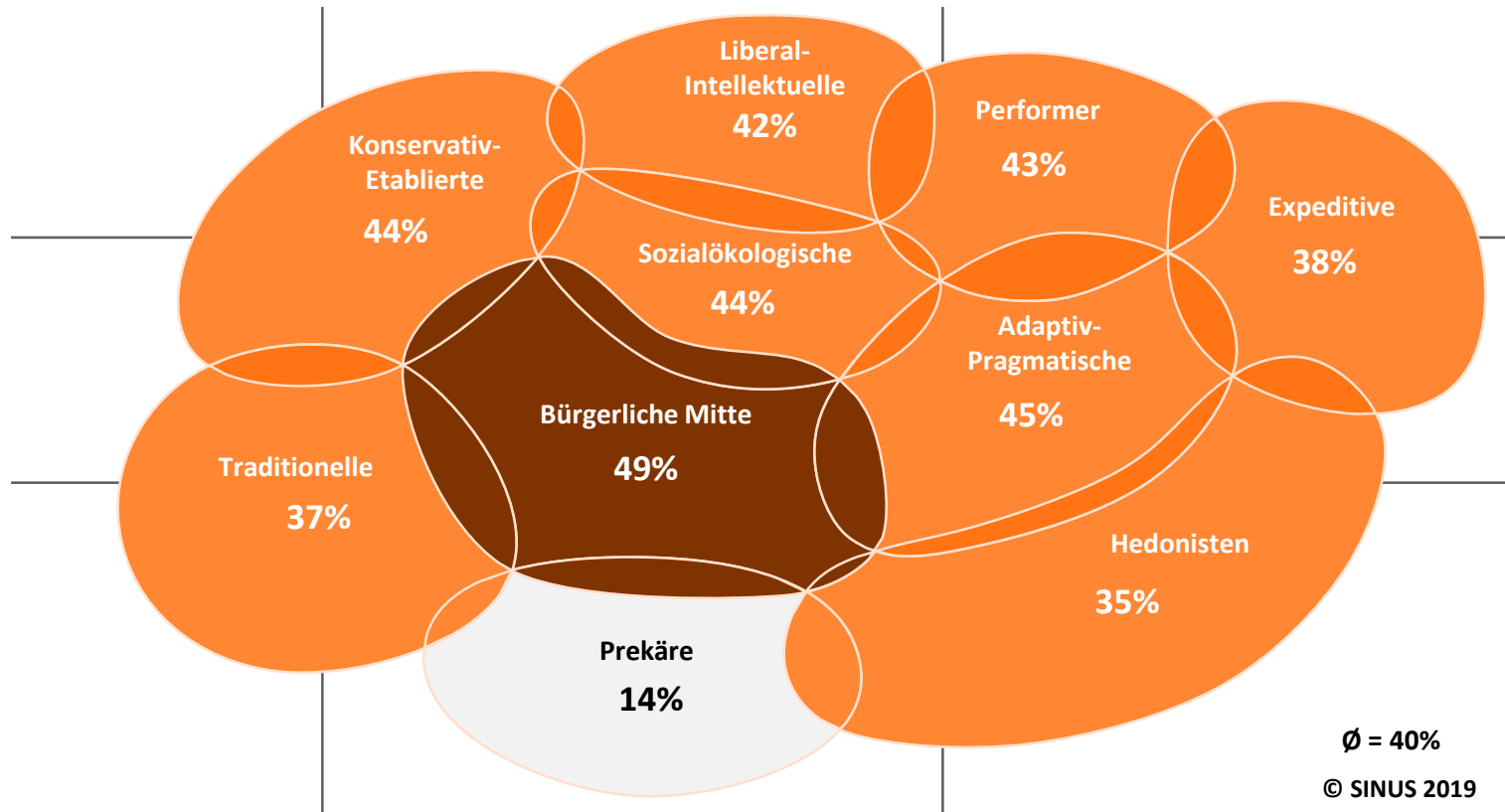


Angaben in Prozent
 n_{BY} = 593 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

Nach Sinus-Milieus[®] in Bayern

Helmnutzung
(immer/ meistens)



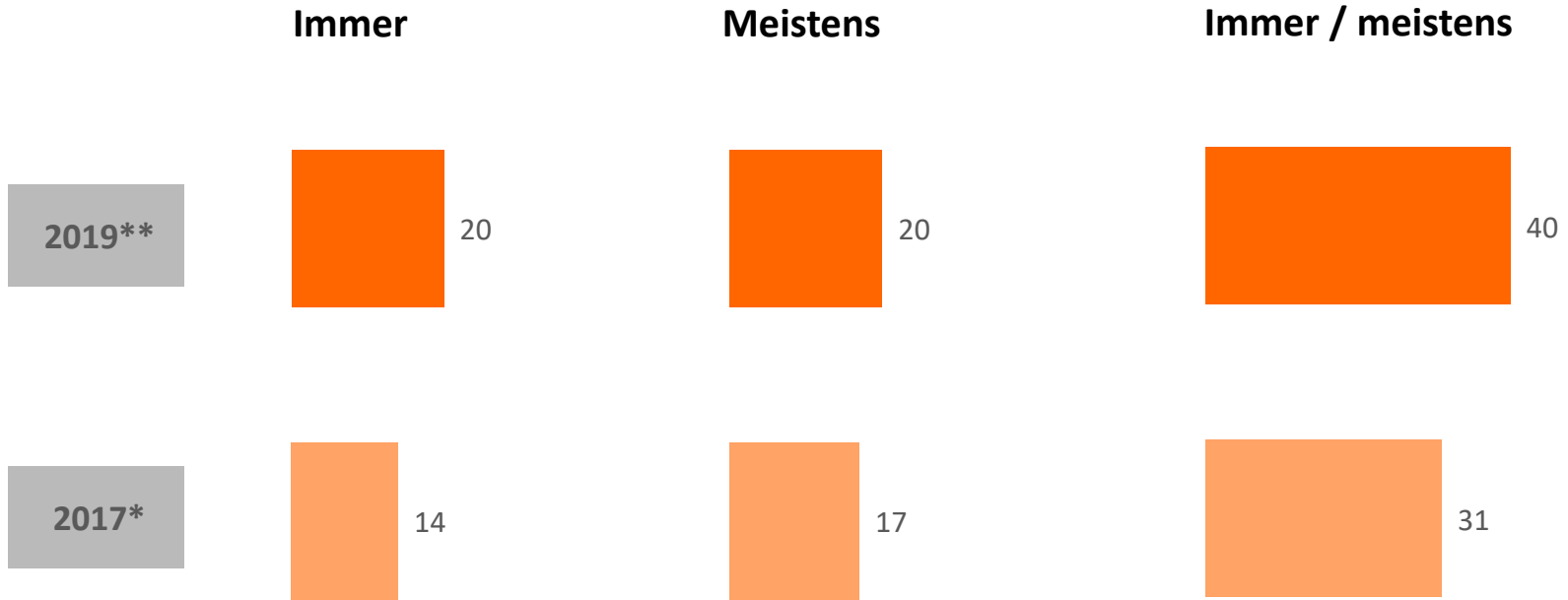
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

n_{BY} = 593; Radfahrende

Helmnutzung

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

„Nutzen Sie einen Fahrradhelm?“



Angaben in Prozent

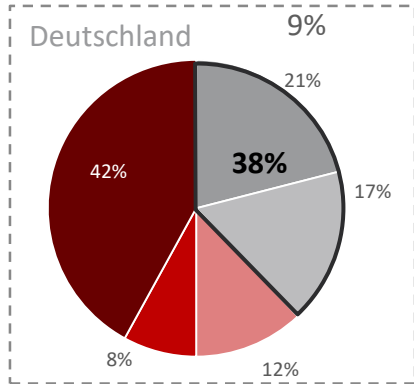
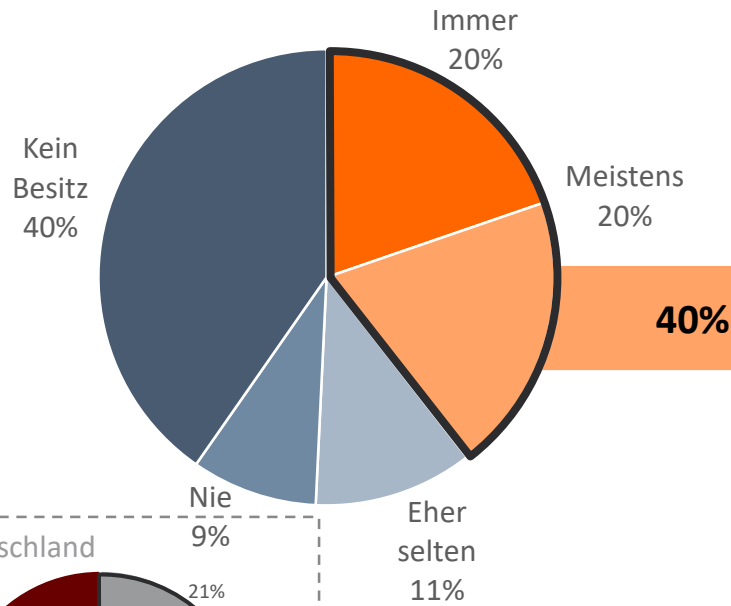
**n_{BY} = 593; Radfahrende

*n_{BY} = 594; Radfahrende

Gründe für die Fahrradhelmnutzung

Besitz und Nutzung

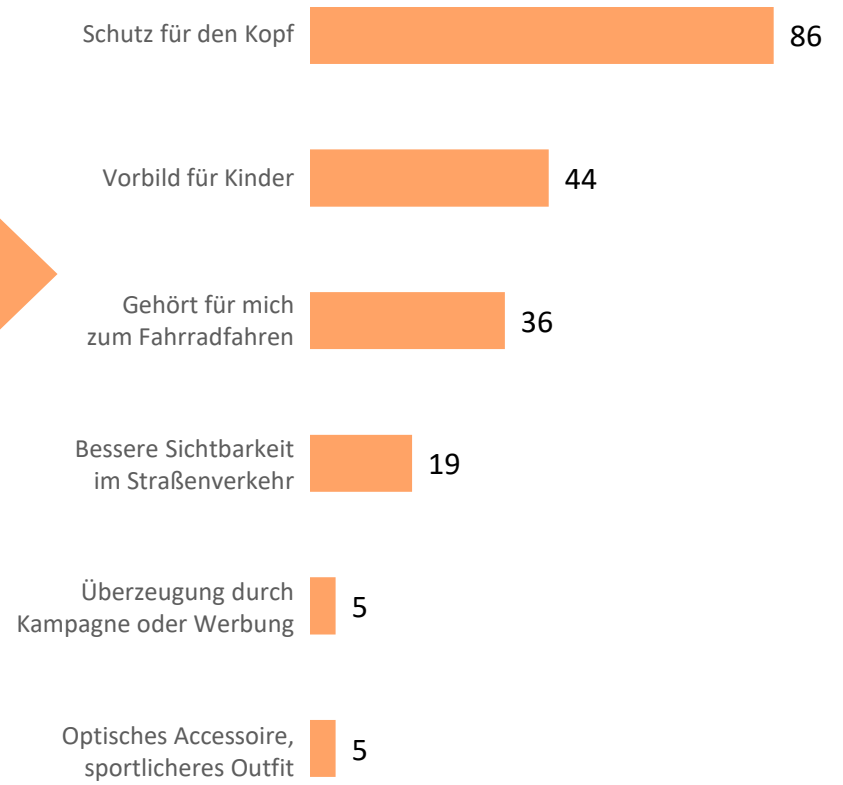
„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



n_{BY}= 593 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende

Gründe für Nutzung

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



n_{BY}= 234 (n_{DE}= 905); nutzen immer / meistens einen Fahrradhelm

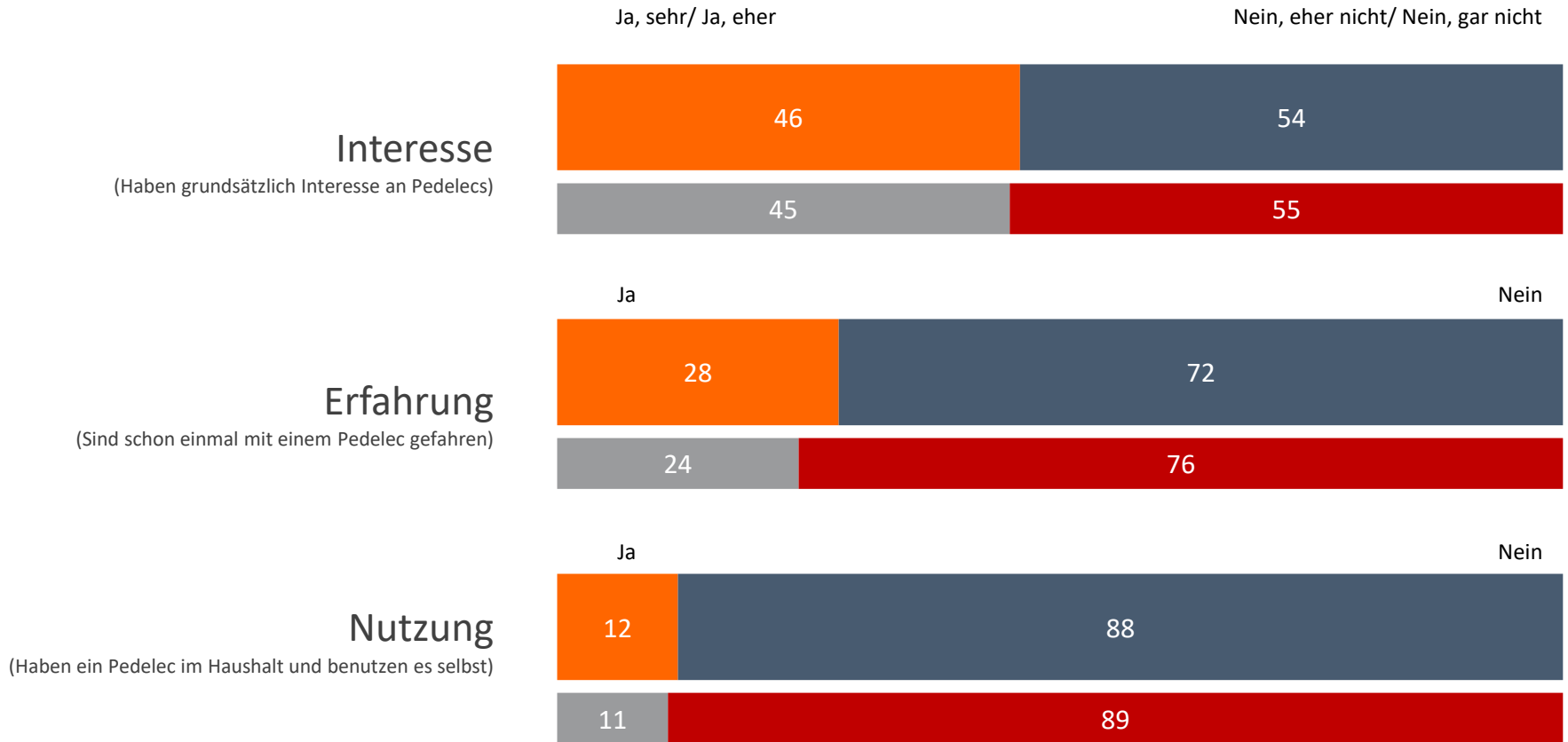
Angaben in Prozent

07

Innovationen:

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing
und Elektrokleinstfahrzeuge

Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs



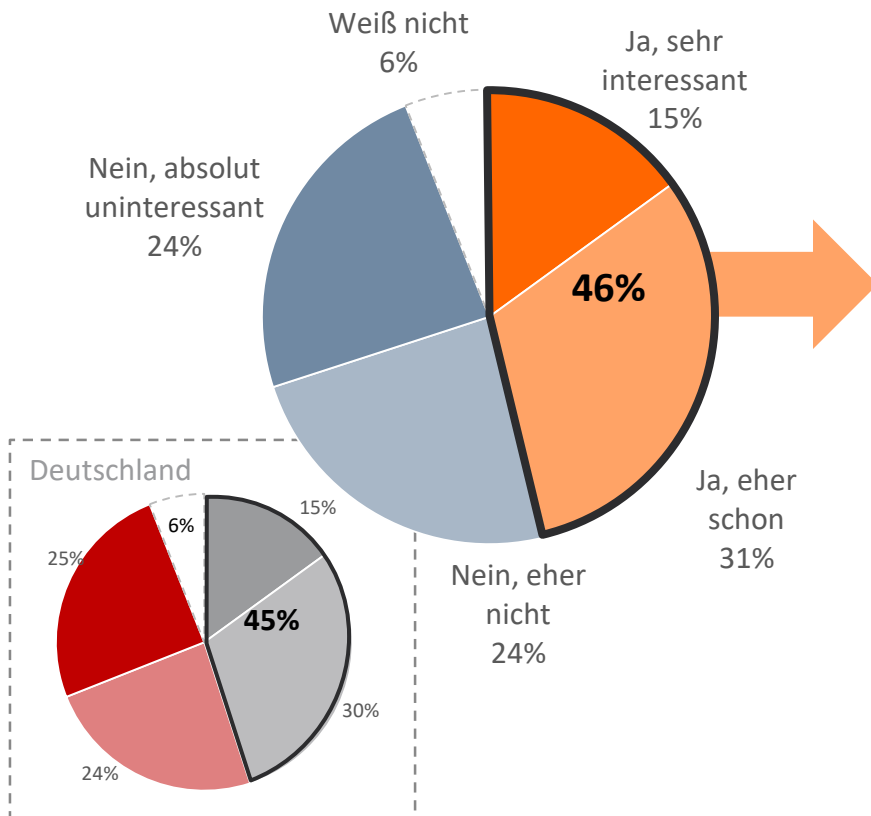
n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragten

Interesse an Pedelecs

Nach Soziodemografie

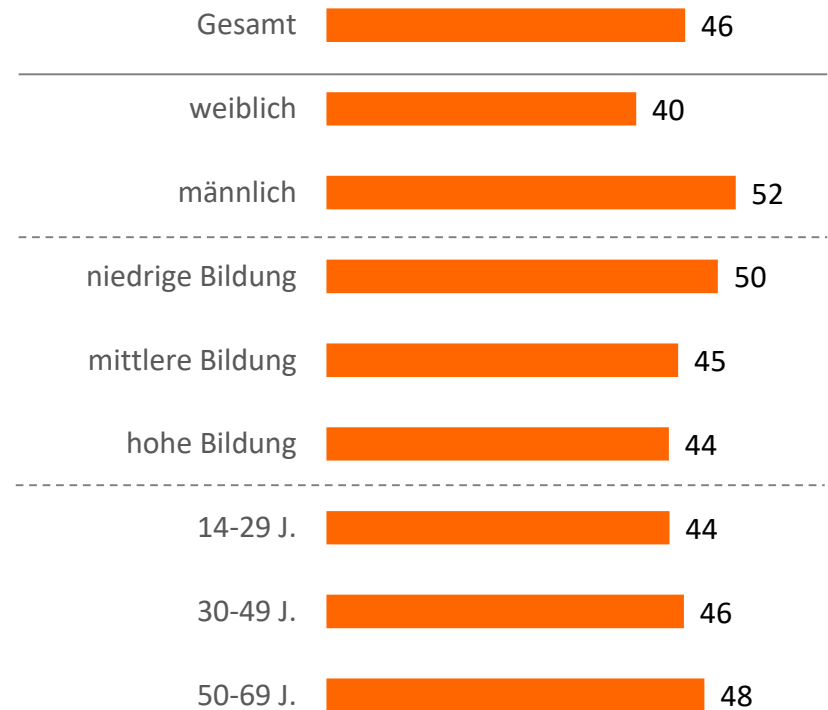
Interesse

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



Interesse

nach Geschlecht, Bildung und Alter
(sehr interessant / eher schon)



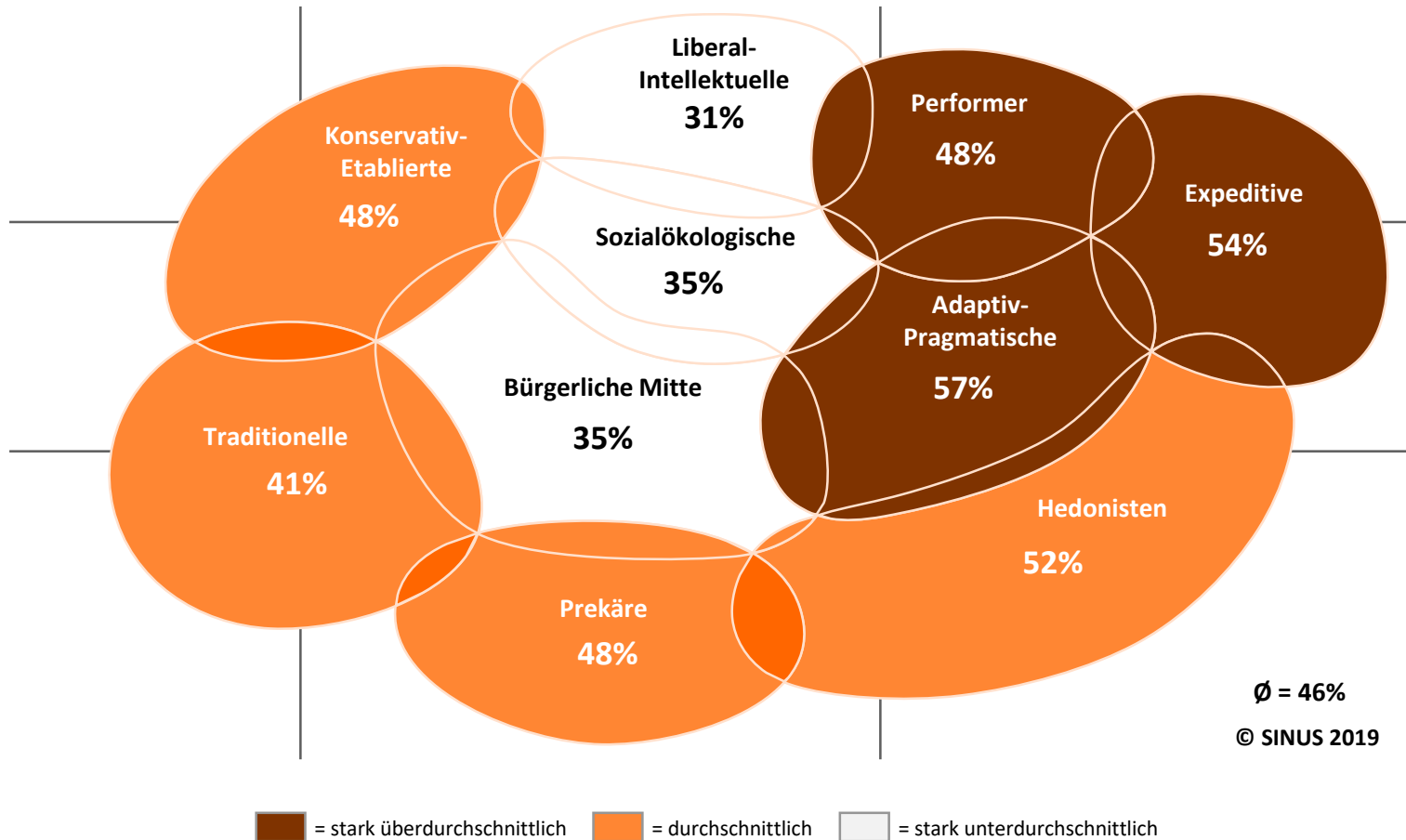
Angaben in Prozent

n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Interesse an Pedelecs

Nach Sinus-Milieus © in Bayern

Interesse nach Sinus-Milieus
(Sehr interessant / eher schon)

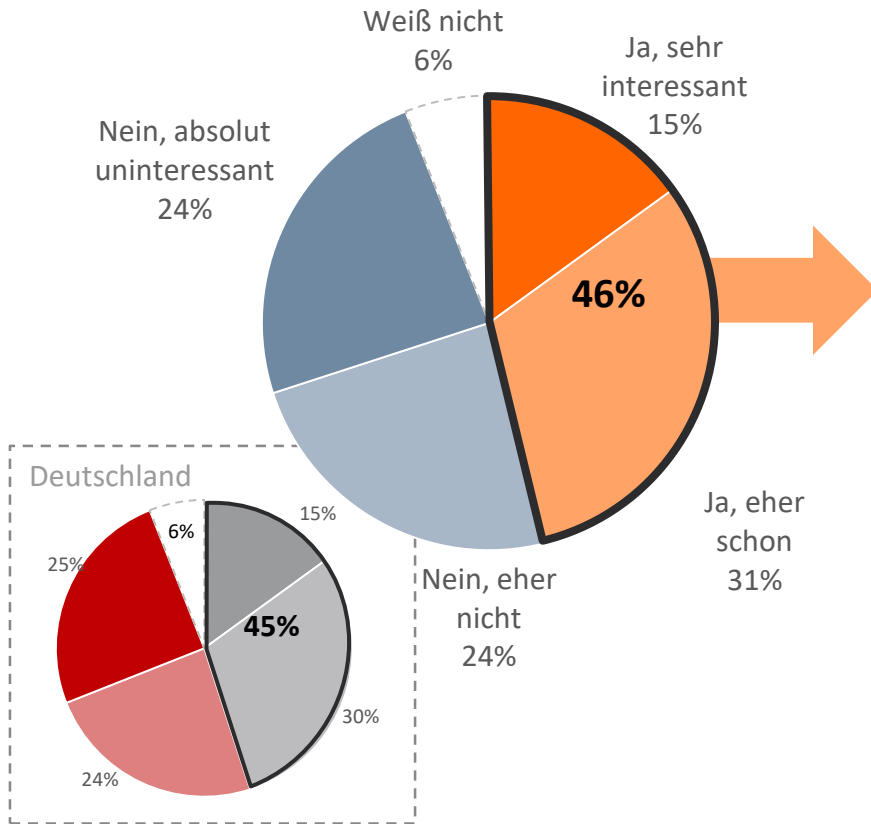


n_{BY} = 727; Alle Befragte

Interesse an Pedelecs & Einsatzzwecke

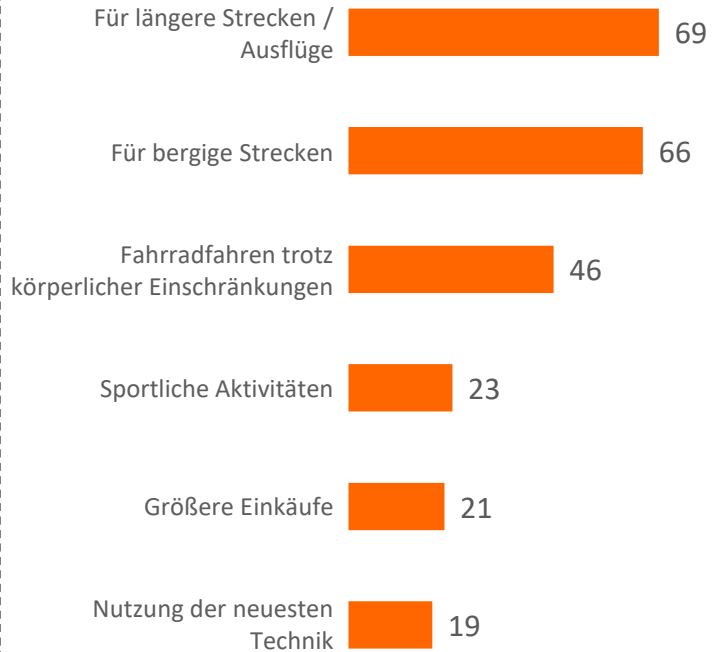
Interesse

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



n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

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



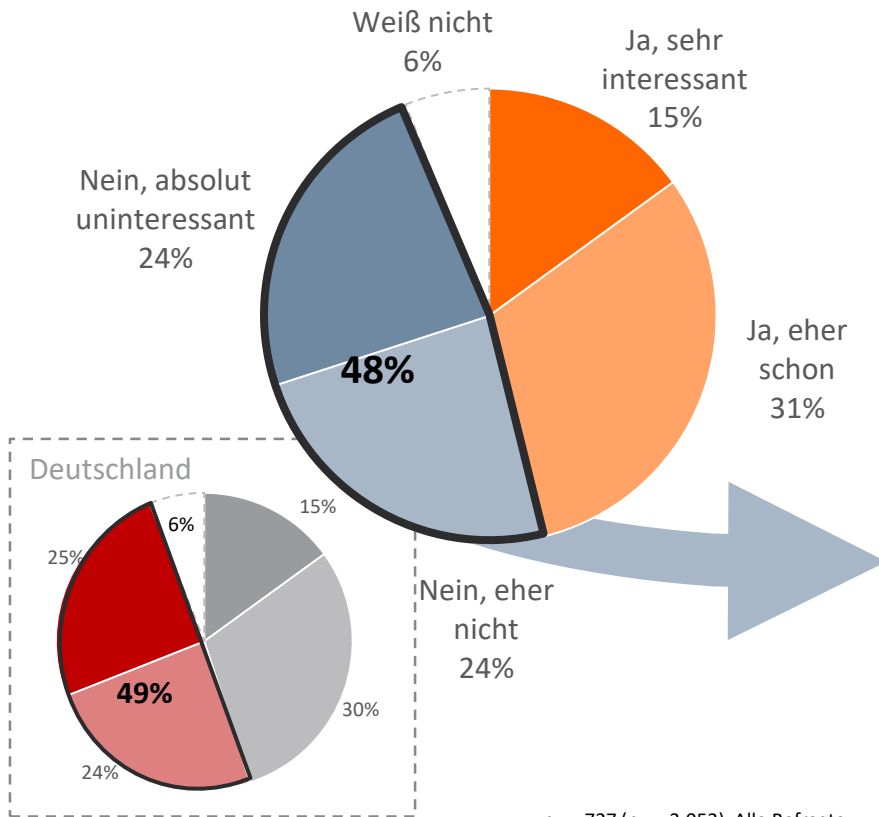
Angaben in Prozent

n_{BY} = 336; Befragte, die Pedelecs interessant finden und keines nutzen

Gründe für fehlendes Interesse an Pedelecs

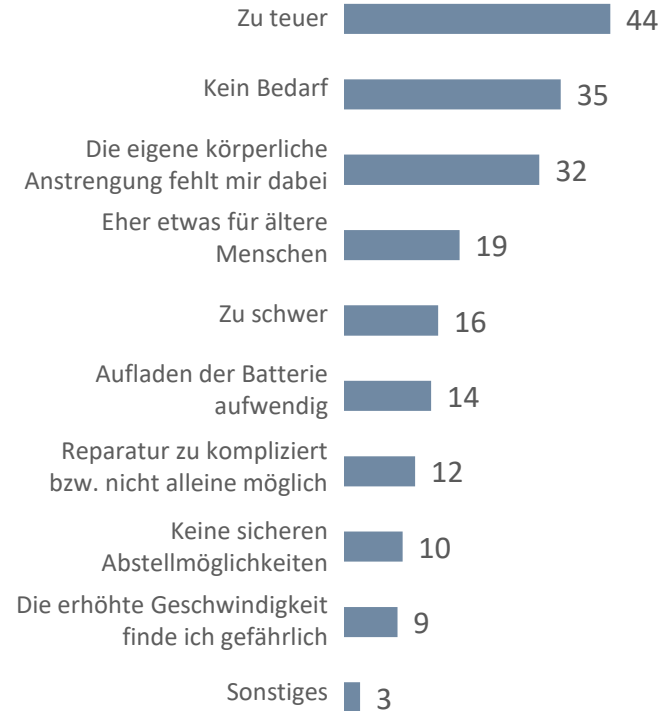
Interesse

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



n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); Alle Befragte

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



Angaben in Prozent

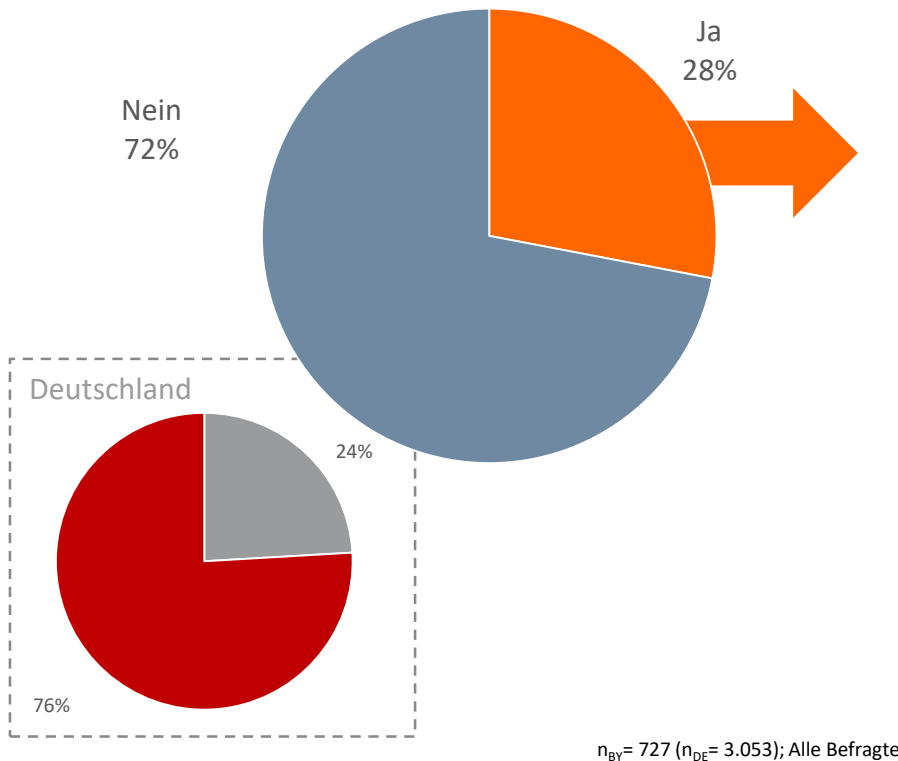
n_{BY}= 347; Befragte, die Pedelecs nicht interessant finden

Erfahrungen mit Pedelecs

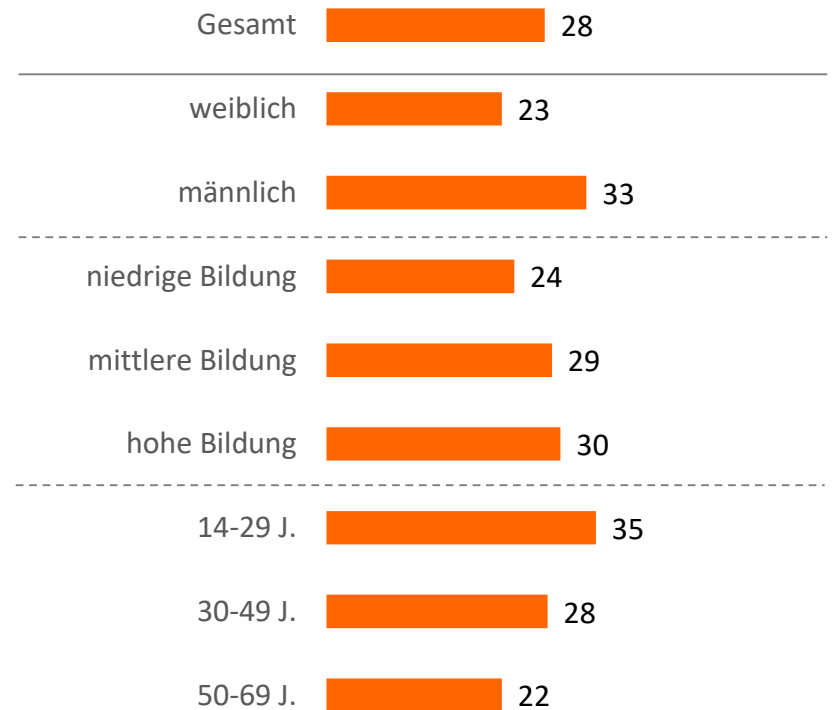
Nach Soziodemografie

Erfahrungen

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



Erfahrungen nach Geschlecht, Bildung und Alter (Ja)

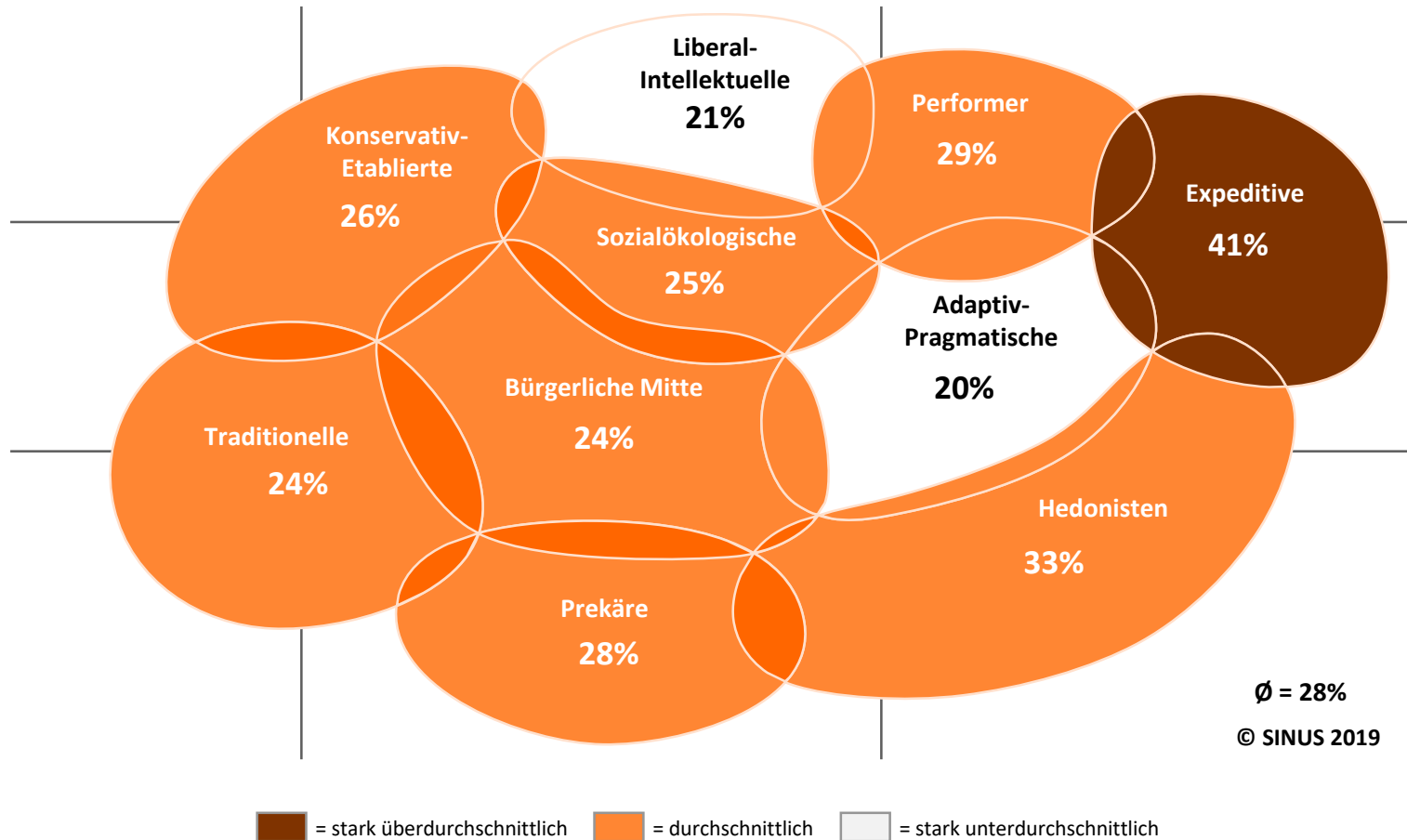


Angaben in Prozent
 $n_{BY} = 727$; Alle Befragte

Erfahrungen mit Pedelecs

Nach Sinus-Milieus[®] in Bayern

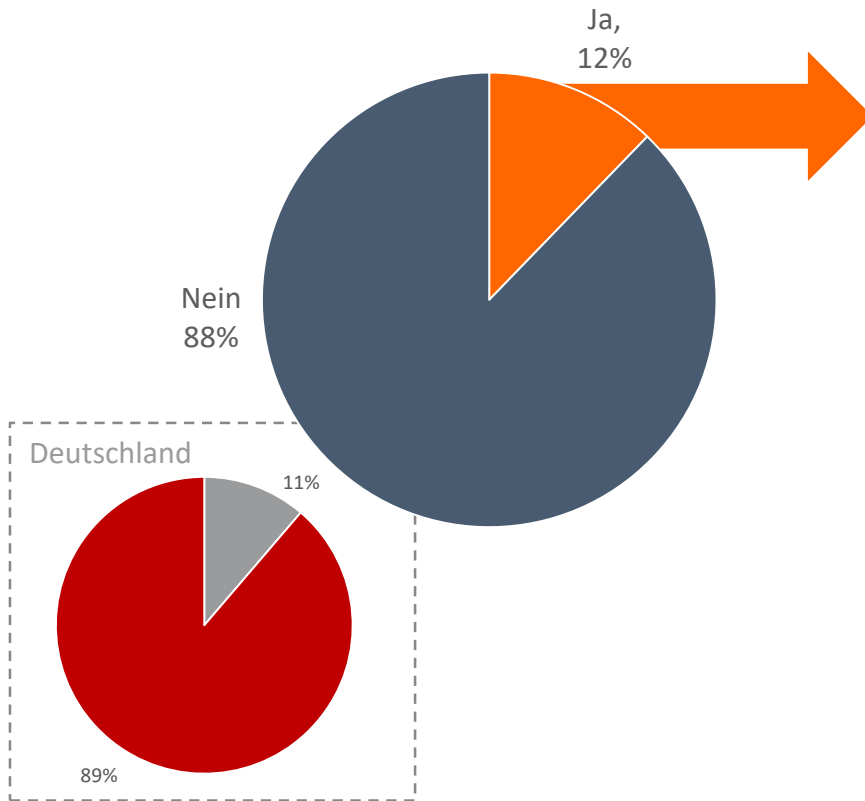
Erfahrungen



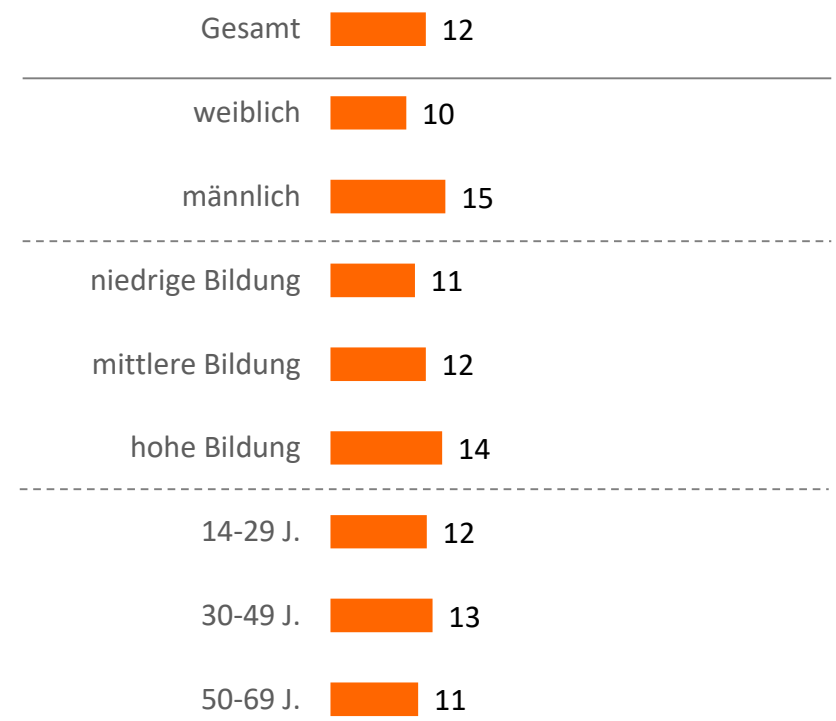
Nutzung von Pedelecs

Nach Soziodemografie (1/2)

Nutzung von Pedelecs



Nutzung nach Geschlecht, Bildung und Alter



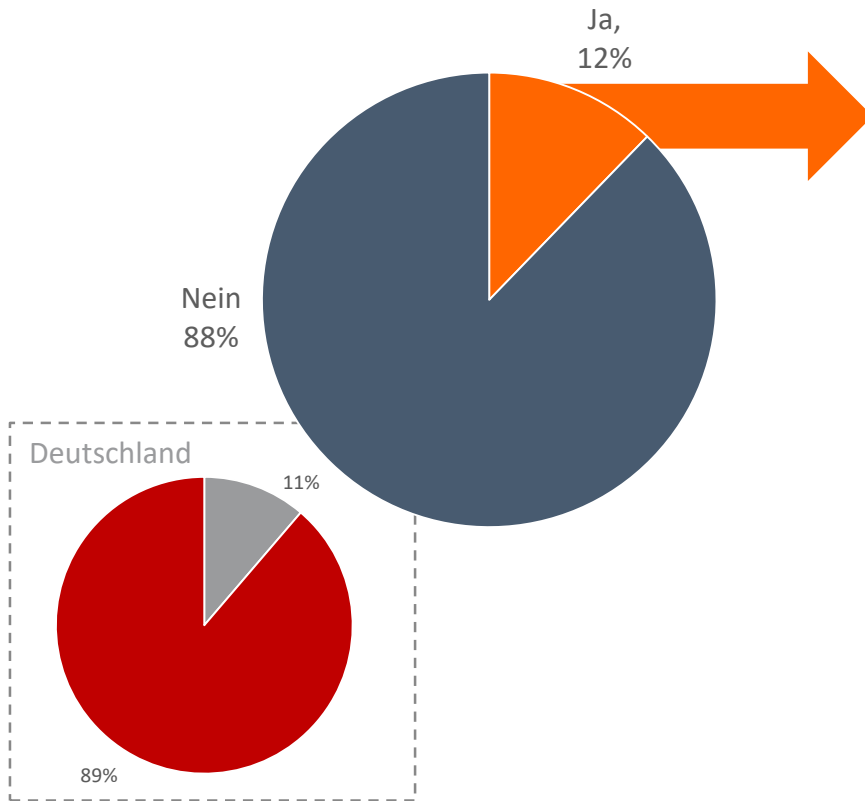
Angaben in Prozent

n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

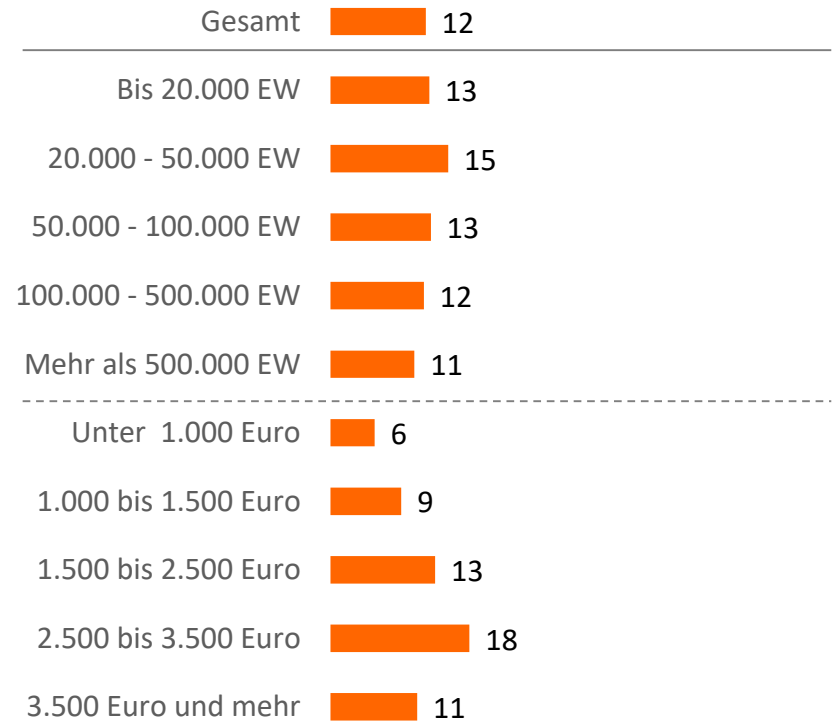
Nutzung von Pedelecs

Nach Soziodemografie (2/2)

Nutzung von Pedelecs



Nutzung nach Ortsgröße und Haushaltseinkommen

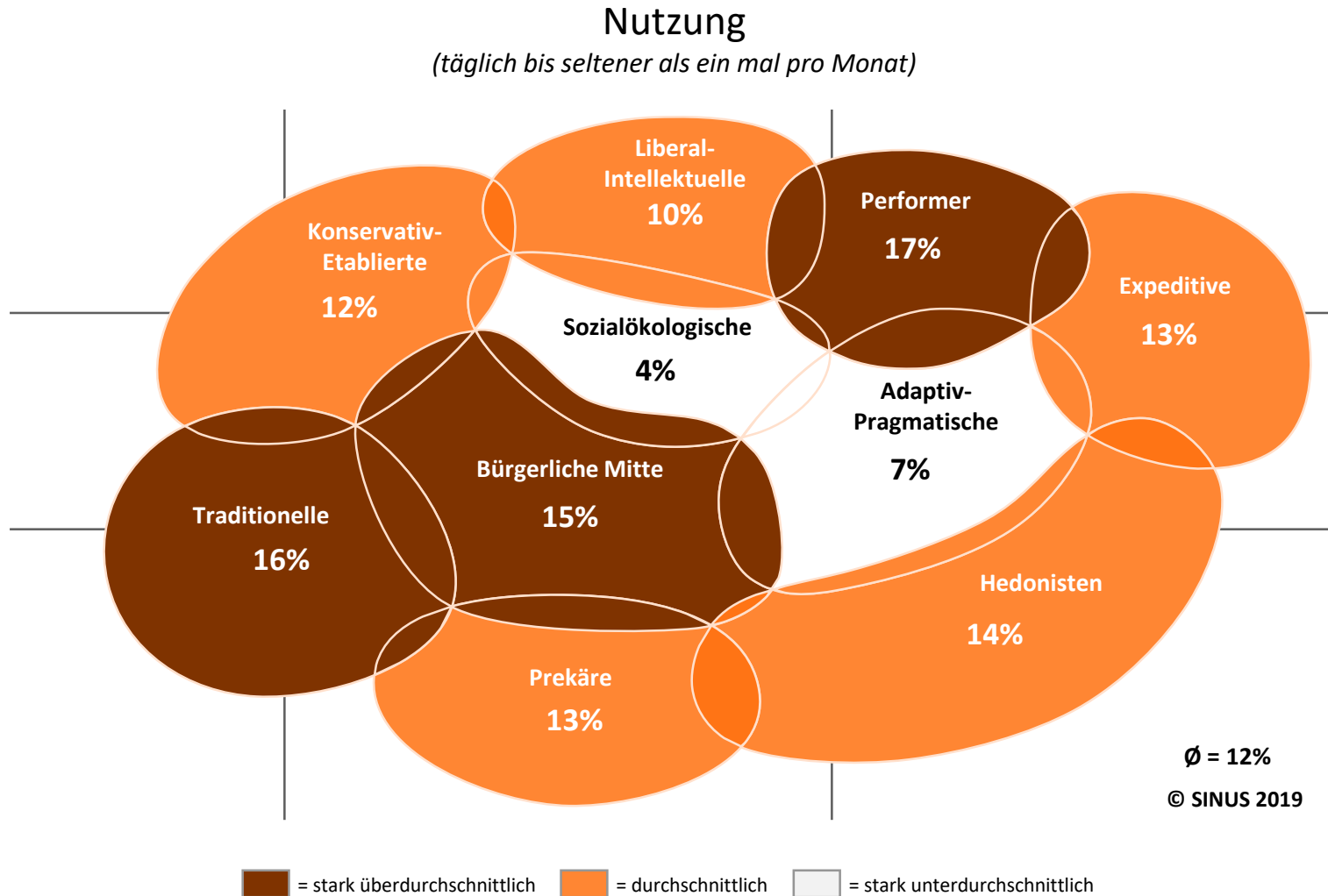


Angaben in Prozent

n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Nutzung von Pedelecs

Nach Sinus-Milieus[®] in Bayern

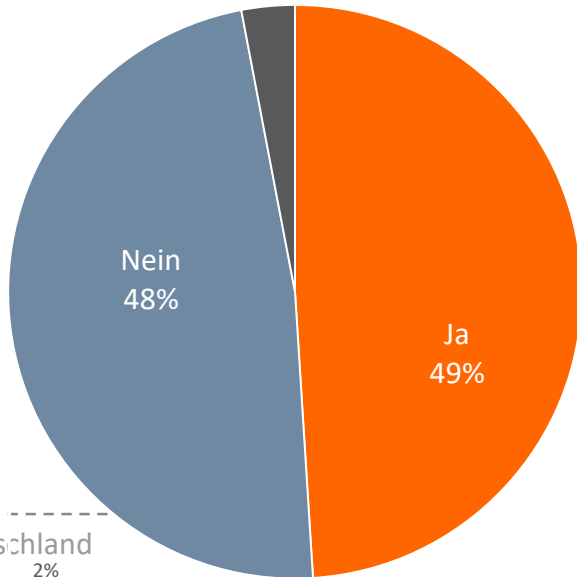


Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

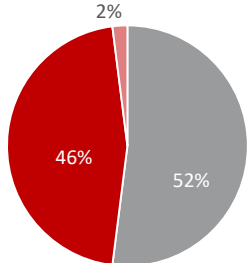
Nach Soziodemografie

Bekanntheit und Nutzung

Lastenradnutzende
3%

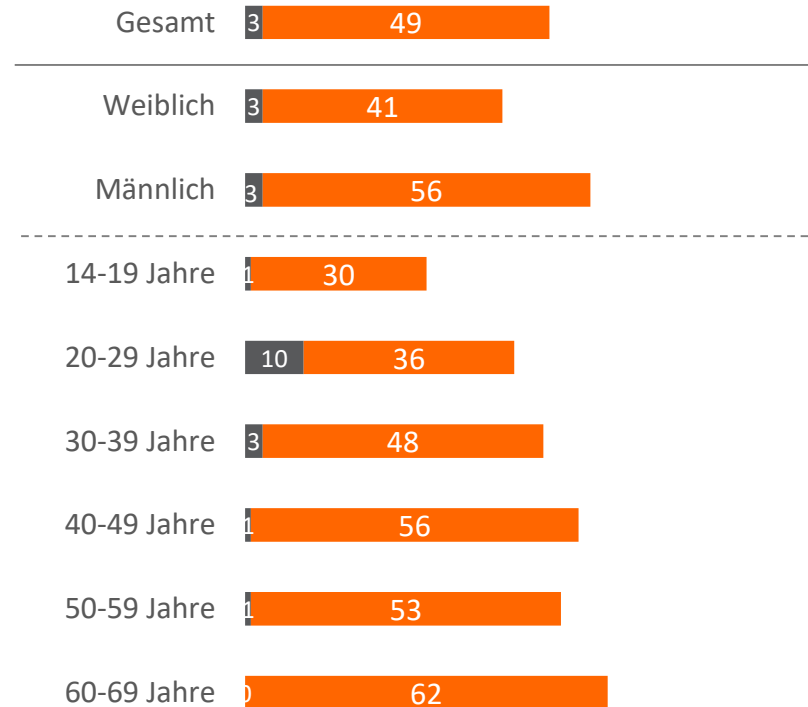


Deutschland



Bekanntheit und Nutzung nach Geschlecht und Alter

■ Nutzung ■ Bekanntheit



Angaben in Prozent

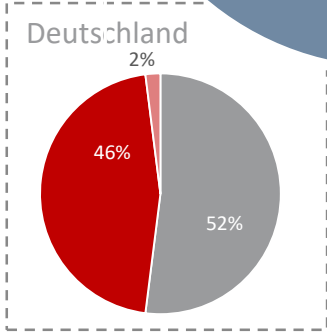
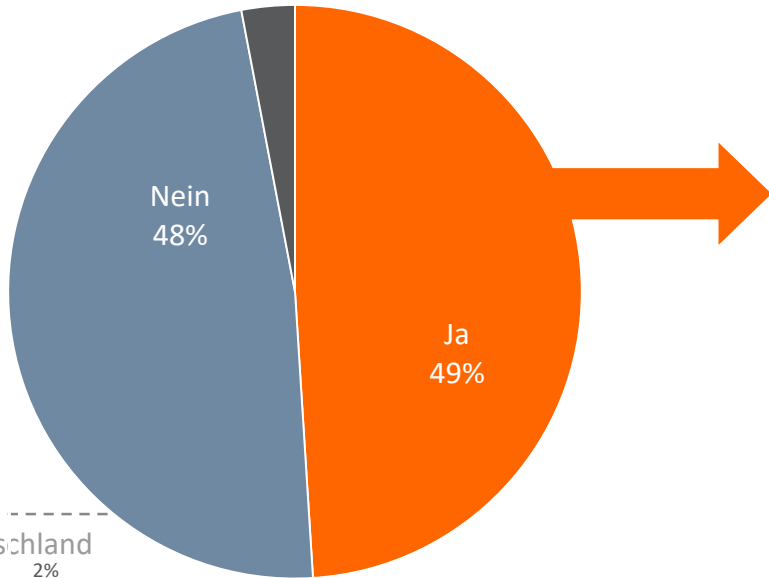
n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Bekanntheit und Kaufpotential von Lastenrädern

Bekanntheit

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“

Lastenradnutzende
3%

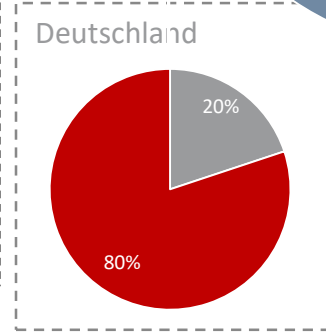
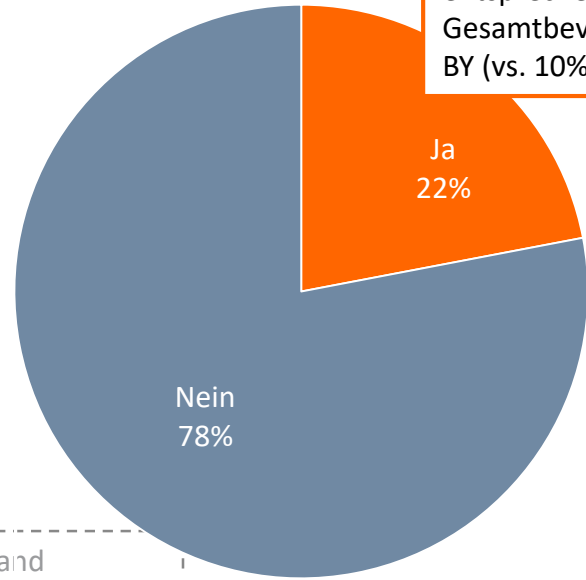


n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); alle Befragte

Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“

Diese **22%** entsprechen **11%** der Gesamtbevölkerung in BY (vs. 10% DE)



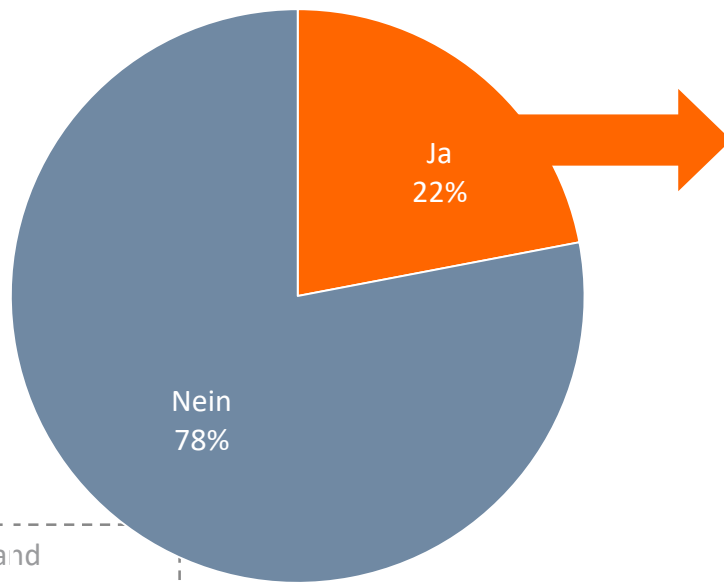
n_{BY}= 356 (n_{DE}= 1.578); Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

Kaufpotential von Lastenrädern

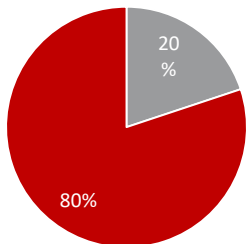
Nach Soziodemografie (1/2)

Kaufpotential

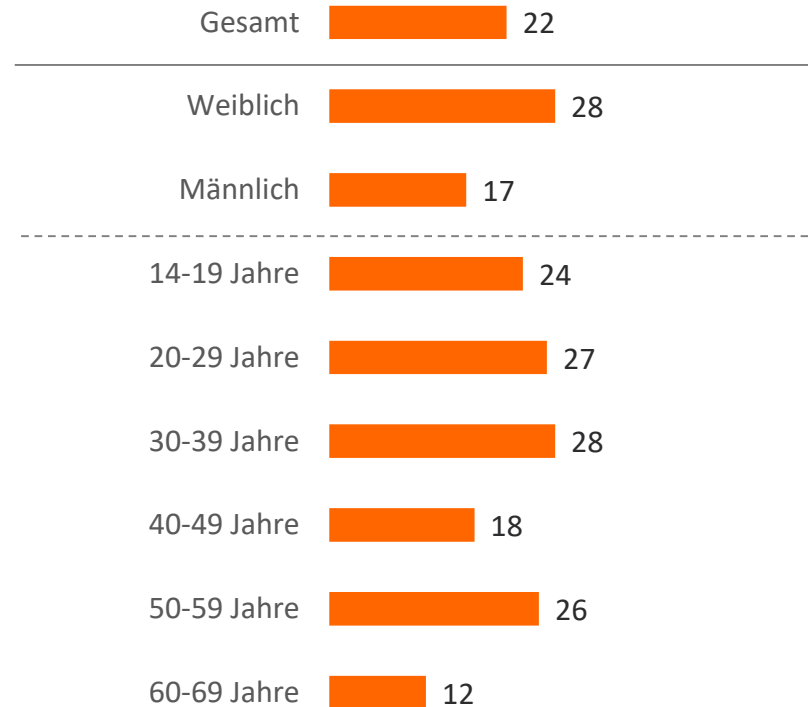
„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



Deutschland



Kaufpotential nach Geschlecht und Alter



Angaben in Prozent

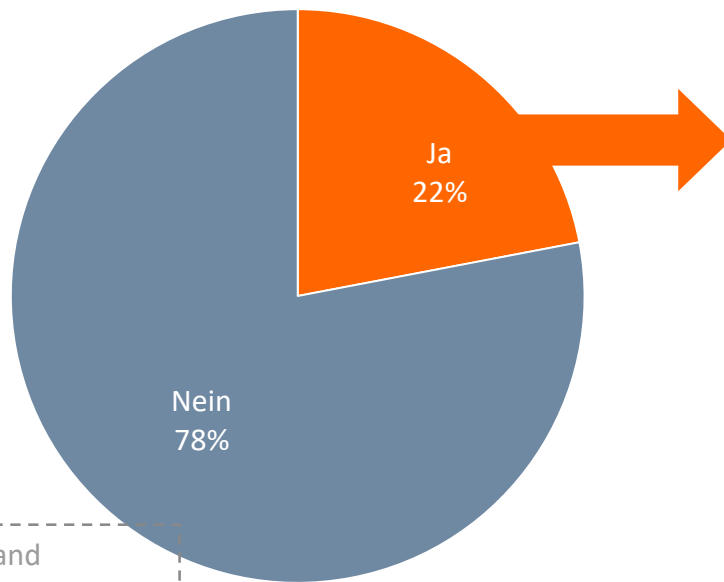
n_{BY} = 356 (n_{DE} = 1.578); Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

Kaufpotential von Lastenrädern

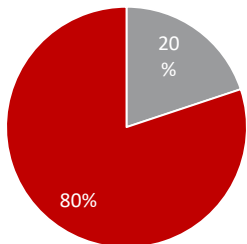
Nach Soziodemografie (2/2)

Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“

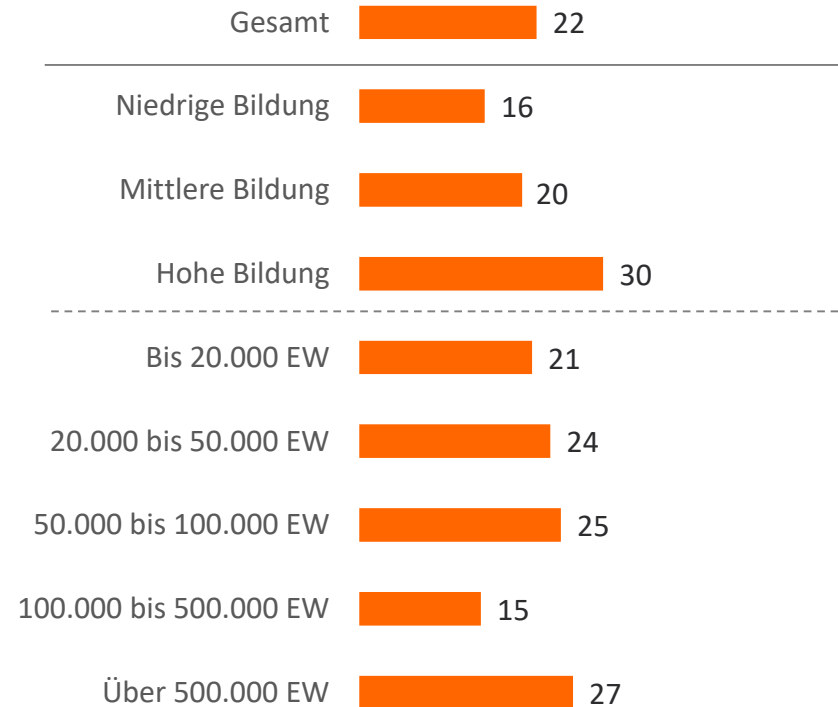


Deutschland



Angaben in Prozent

Kaufpotential nach Bildung und Ortsgröße

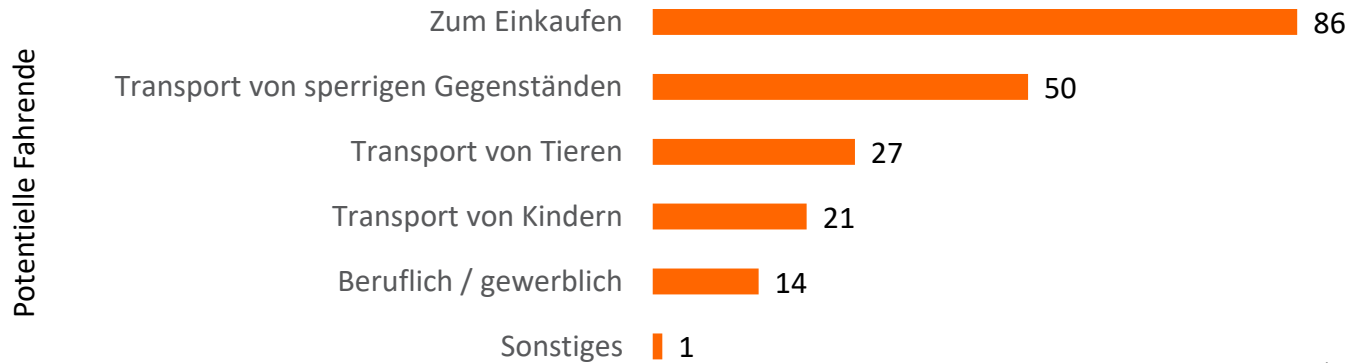


n_{BY} = 356 (n_{DE} = 1.578); Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

Nutzungsmotivationen für Lastenräder in Bayern

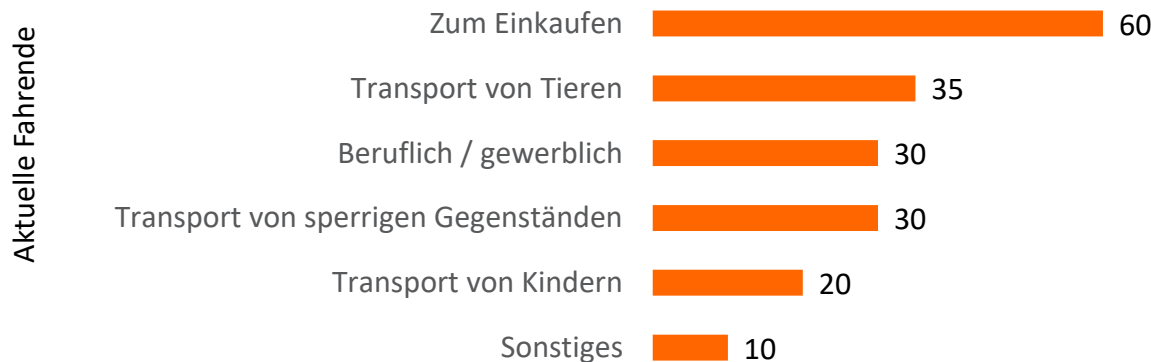
Potentielle vs. aktuelle Lastenradfahrende

„Wofür würden Sie es nutzen wollen? Wählen Sie alles aus, das zutrifft.“ (Mehrfachnennungen)



$n_{BY} = 78$; Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer, kann sich generell vorstellen ein Lastenrad zu kaufen

„Wofür nutzen Sie das Lastenfahrrad? Wählen Sie alles aus, das zutrifft.“ (Mehrfachnennungen)

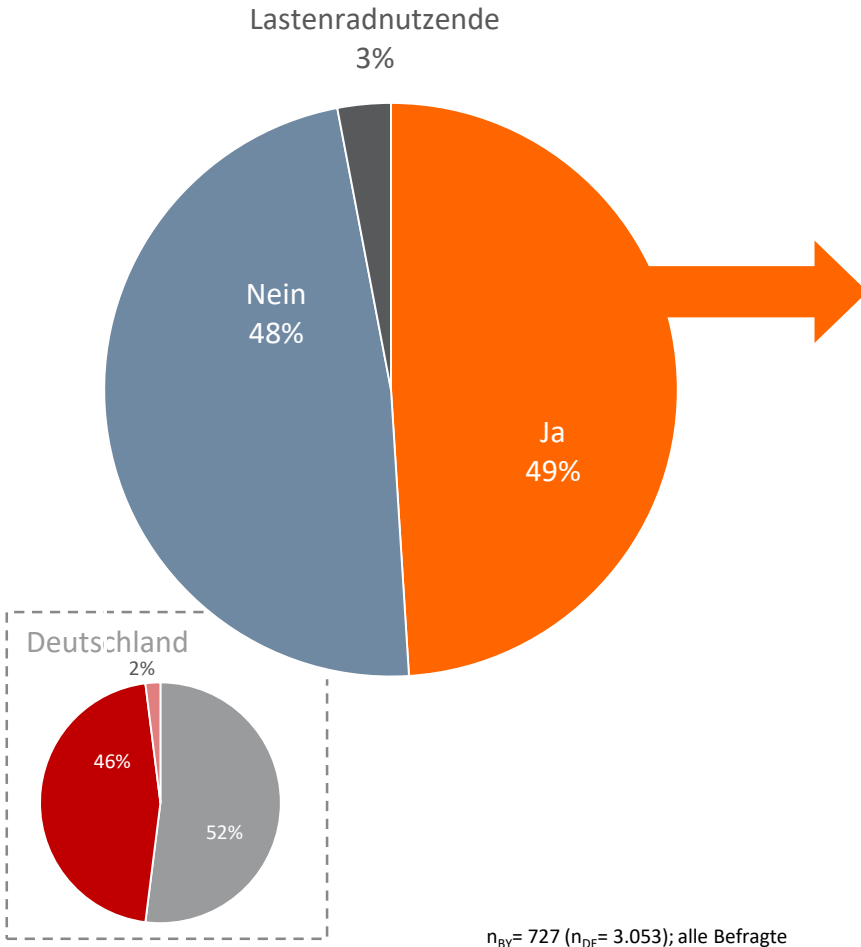


$n_{BY} = 20$; Lastenradfahrende

Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

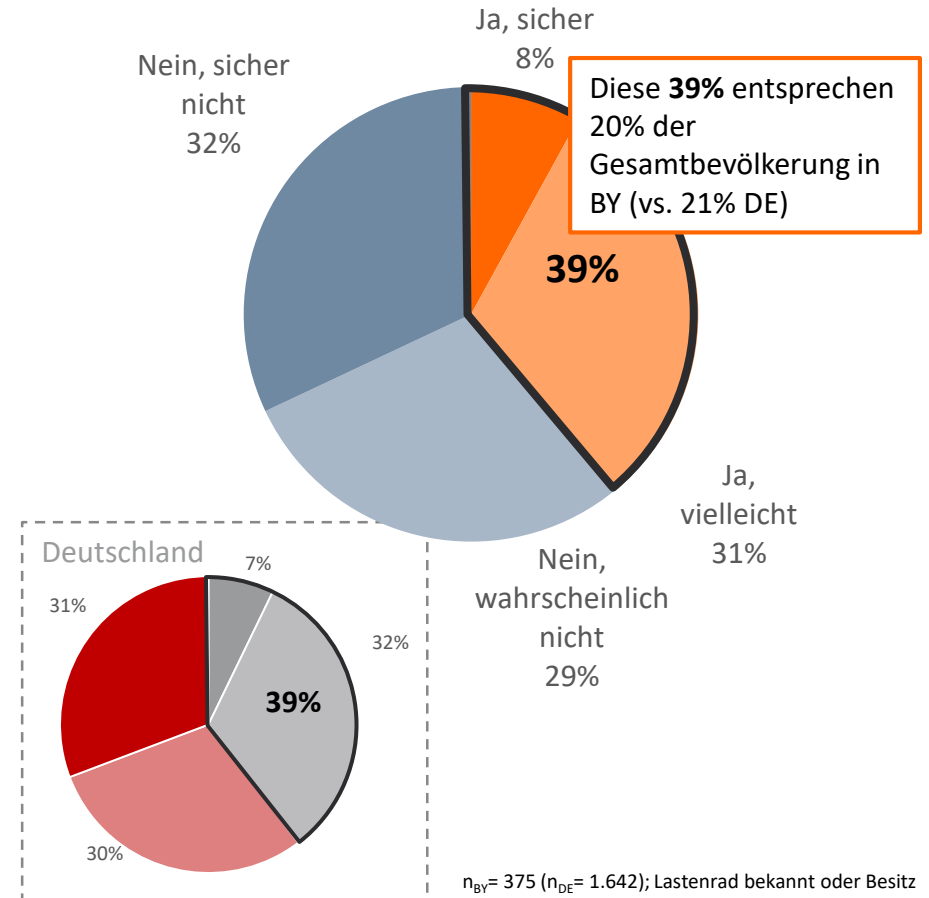
Bekanntheit und Nutzung

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“



Interesse an Leihsystem

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

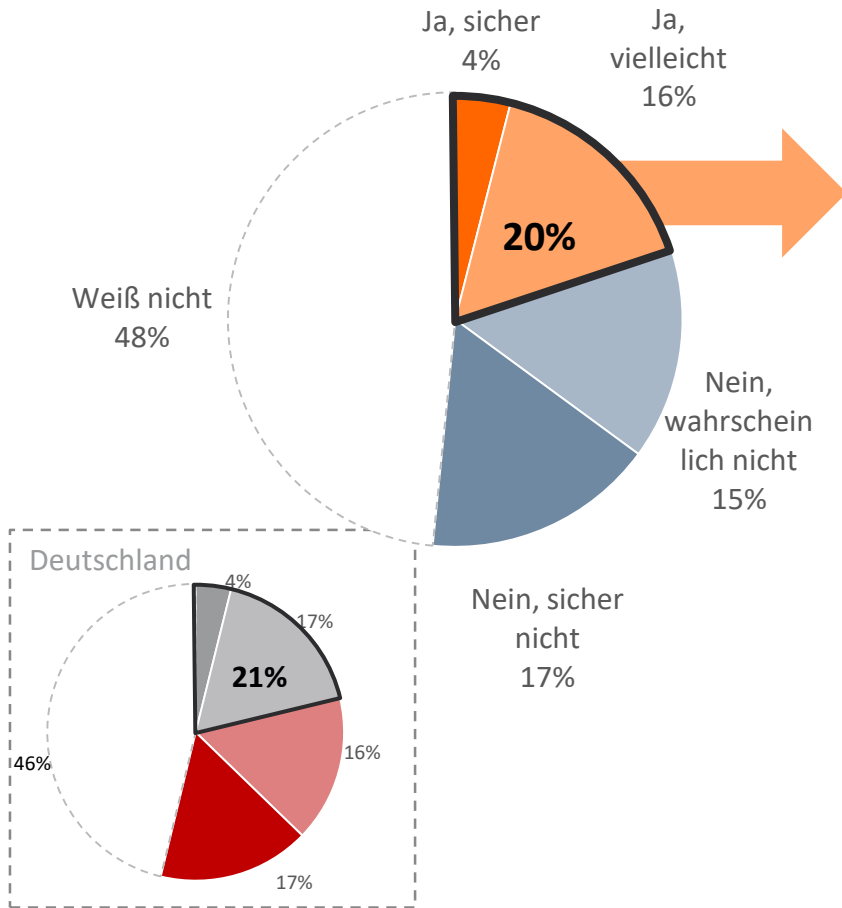


Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Nach Soziodemografie

Interesse

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

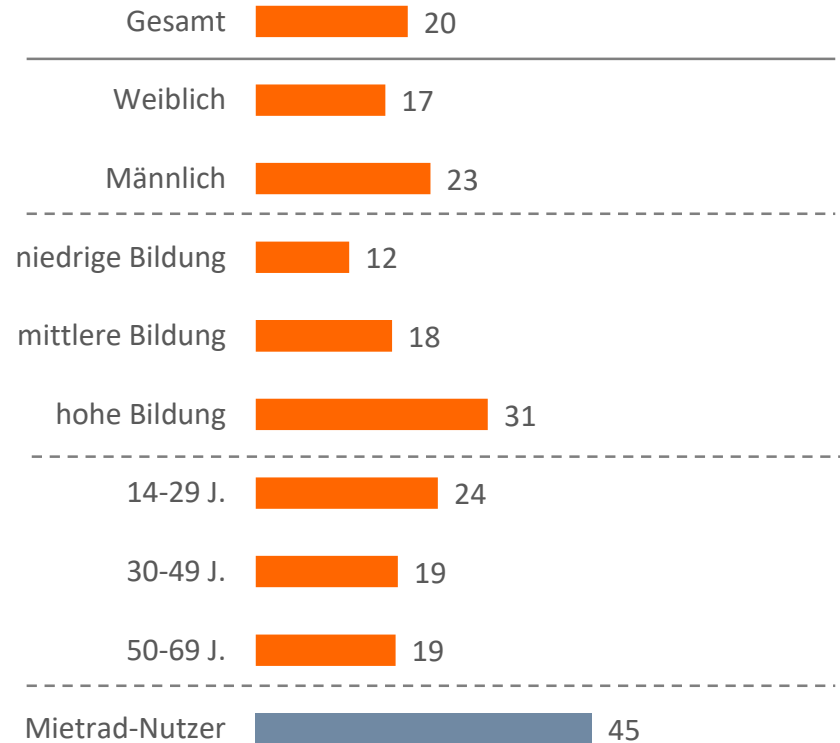


n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); Alle Befragte

Interesse

nach Geschlecht, Bildung und Alter

(Ja, sicher / Ja, vielleicht)

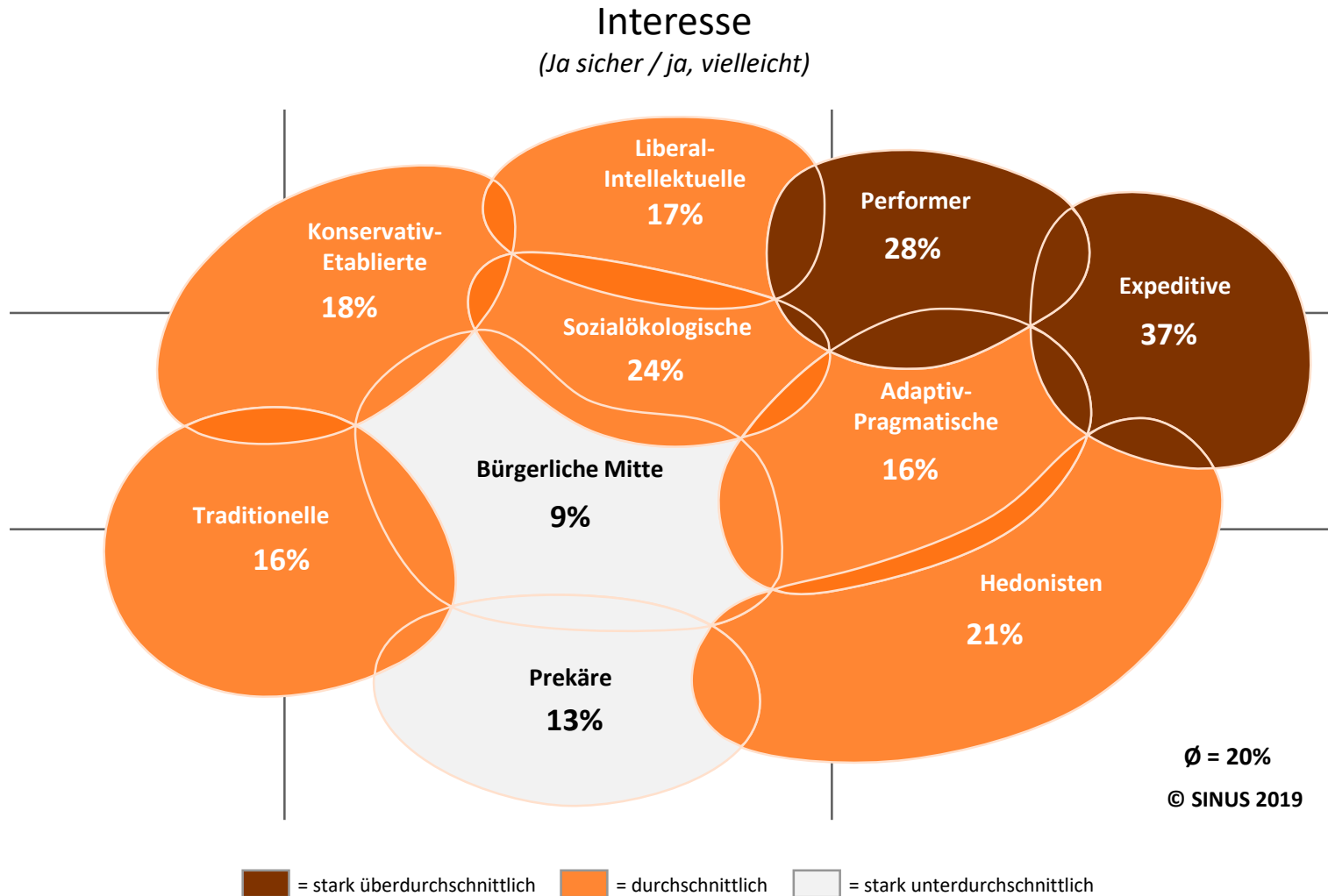


Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; Alle Befragte

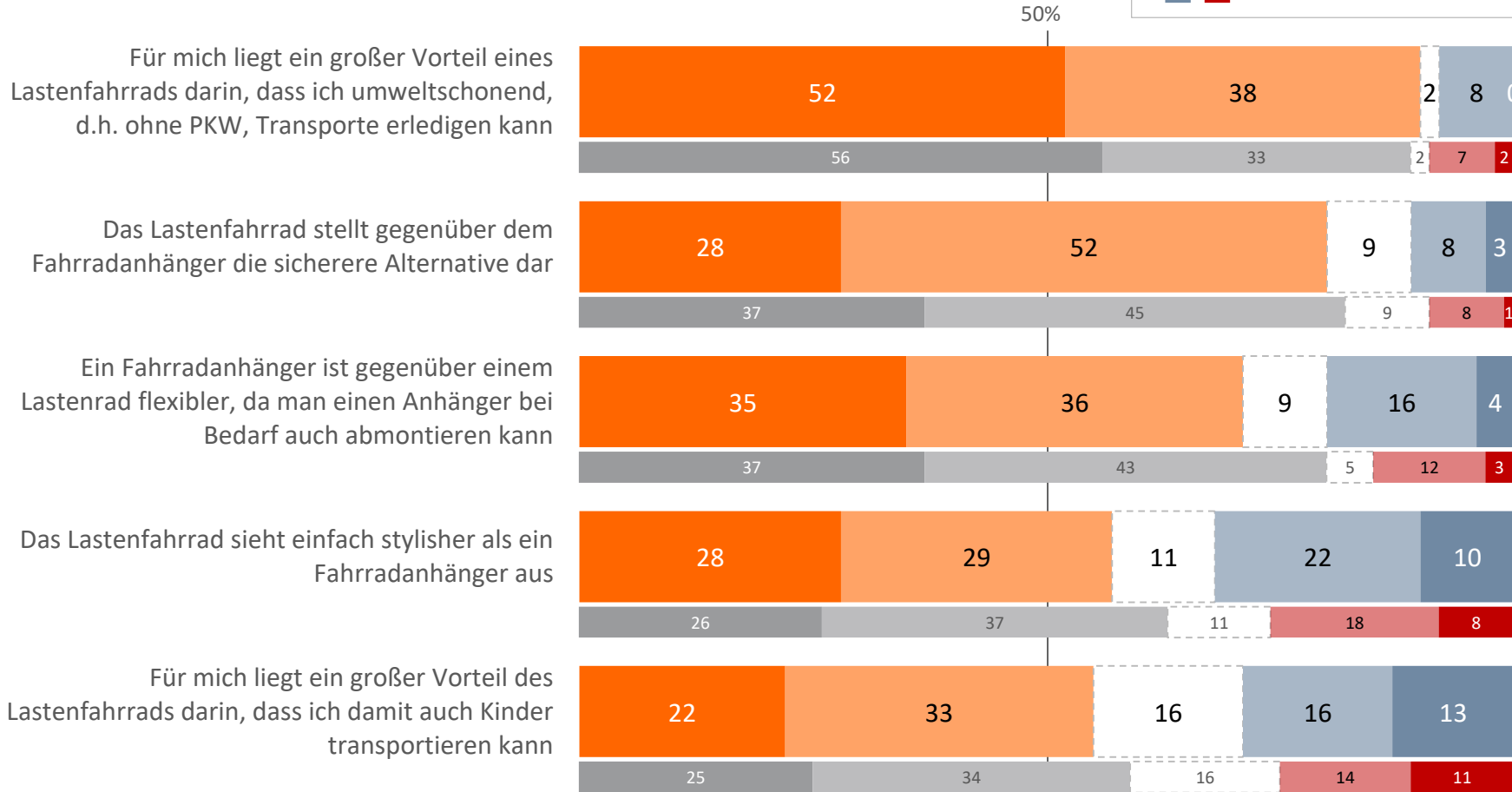
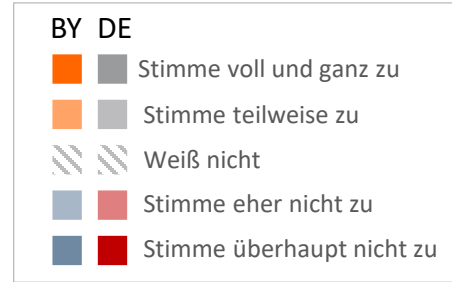
Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Nach Sinus-Milieus[®] in Bayern



Aussagen von Lastenradnutzenden oder -interessenten

„Wir haben hier eine Liste von Aussagen zu Lastenrädern. Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu?“



Angaben in Prozent



Geringe Fallzahl

n_{BY} = 98 (n_{DE} = 384); Potenzielle Lastenrad-Käufer / Lastenrad-Nutzende

Aussagen von Personen ohne Interesse an Lastenrädern

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



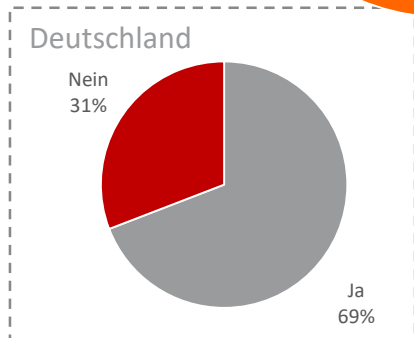
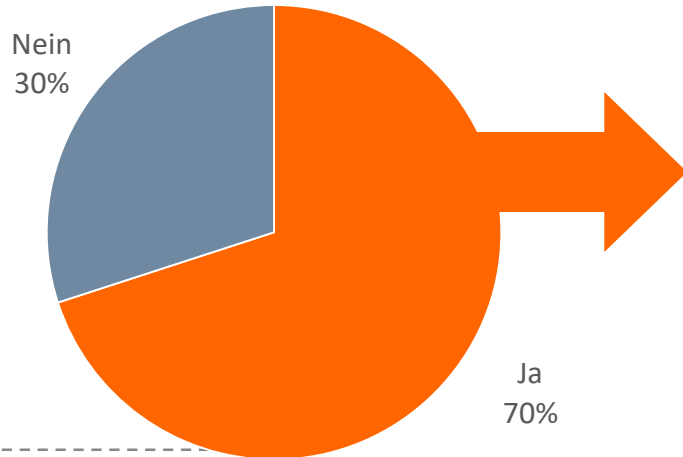
Angaben in Prozent

n_{BY} = 278 (n_{DE} = 1.264); Personen, die kein Lastenrad besitzen und keine Kaufabsicht bzgl. Lastenrädern haben

Bekanntheit und Verbreitung von Bike-Sharing

Bekanntheit

„Haben Sie schon einmal von öffentlichen Mietradsystemen gehört?“

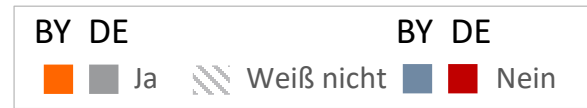


Angaben in Prozent

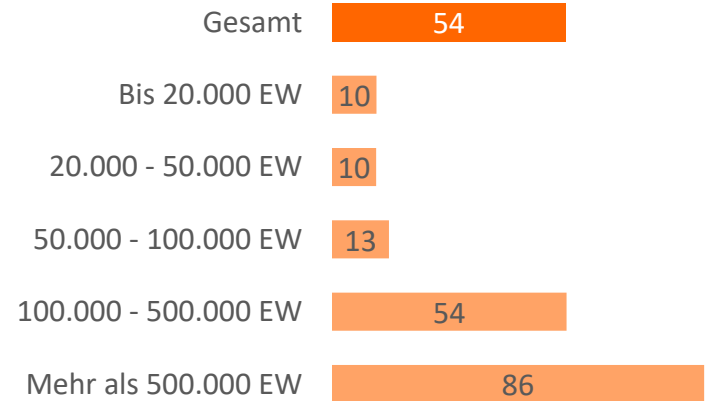
n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); alle Befragte

Verbreitung

„Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?“



Verbreitung nach Ortsgröße in BY

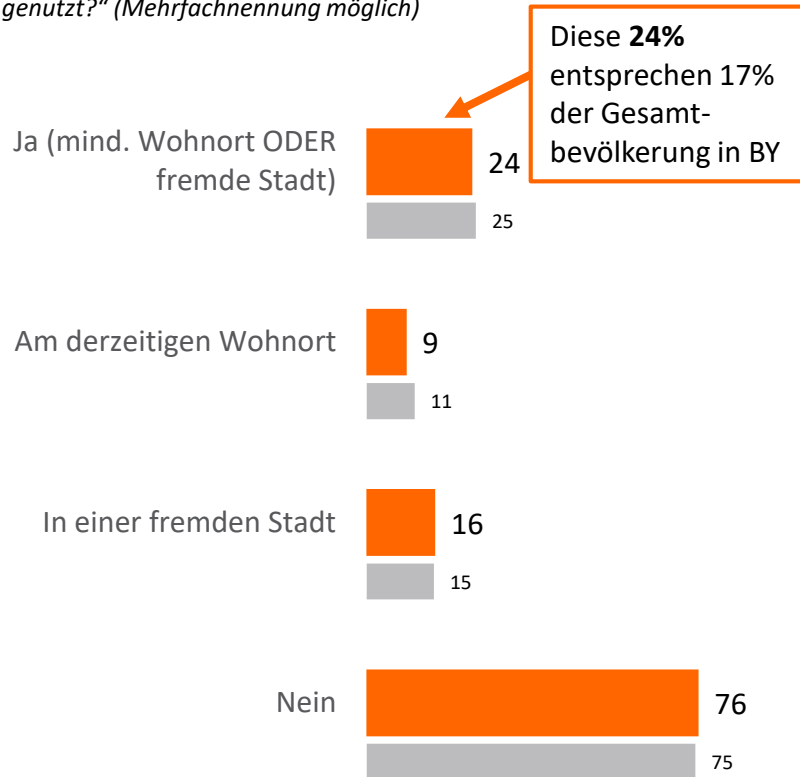


n_{BY}= 509 (n_{DE}= 2.111); Mieträder bekannt

Nutzung von Bike-Sharing

Nutzung

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

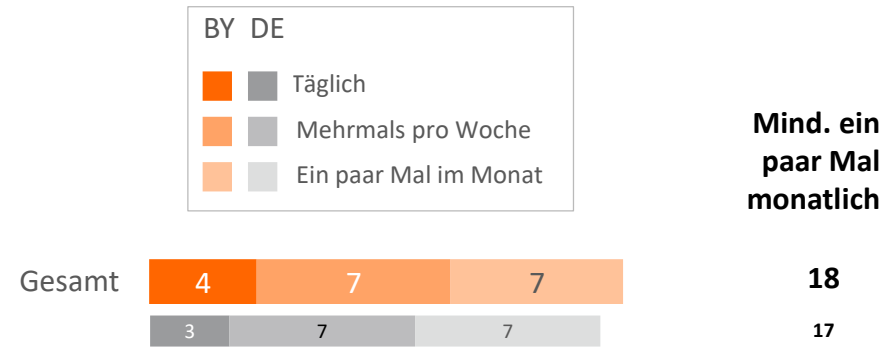


Angaben in Prozent

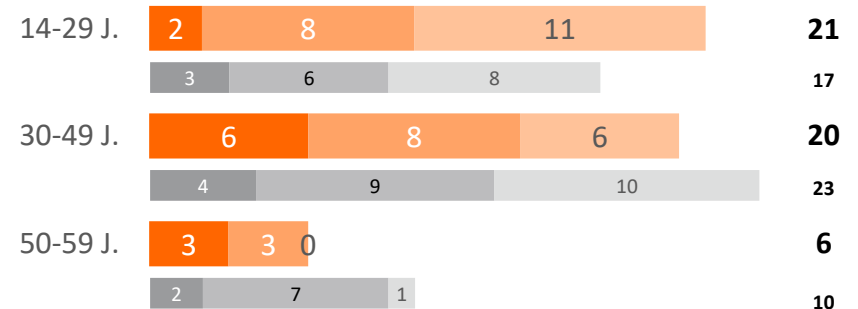
n_{BY}= 509 (n_{DE}= 2.111); Mieträder bekannt

Regelmäßige Nutzung

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



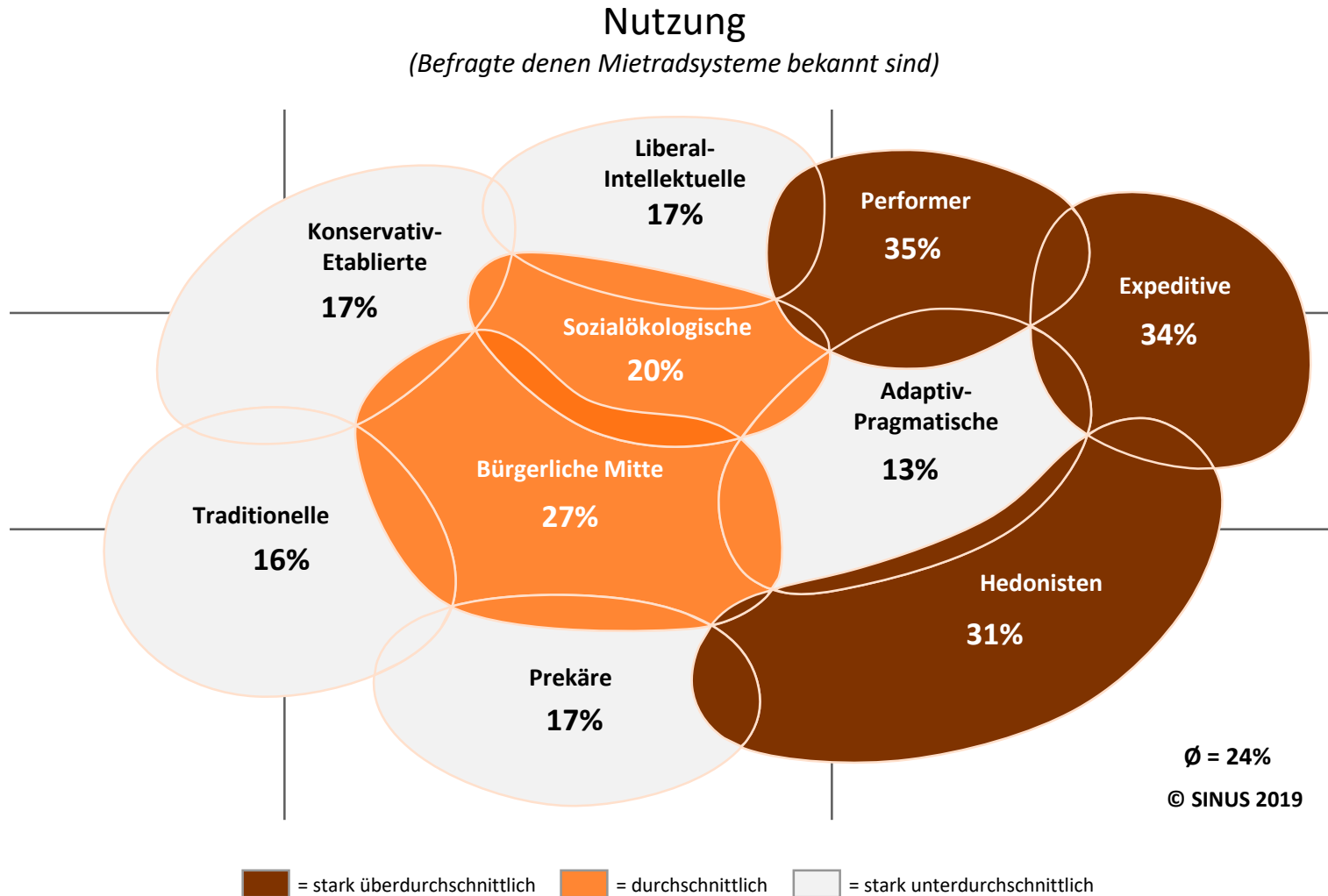
Regelmäßige Nutzung nach Alter



n_{BY}= 123 (n_{DE}= 527); haben die Möglichkeit Mietfahräder zu leihen schon einmal genutzt

Nutzung von Bike-Sharing

Nach Sinus-Milieus[®] in Bayern

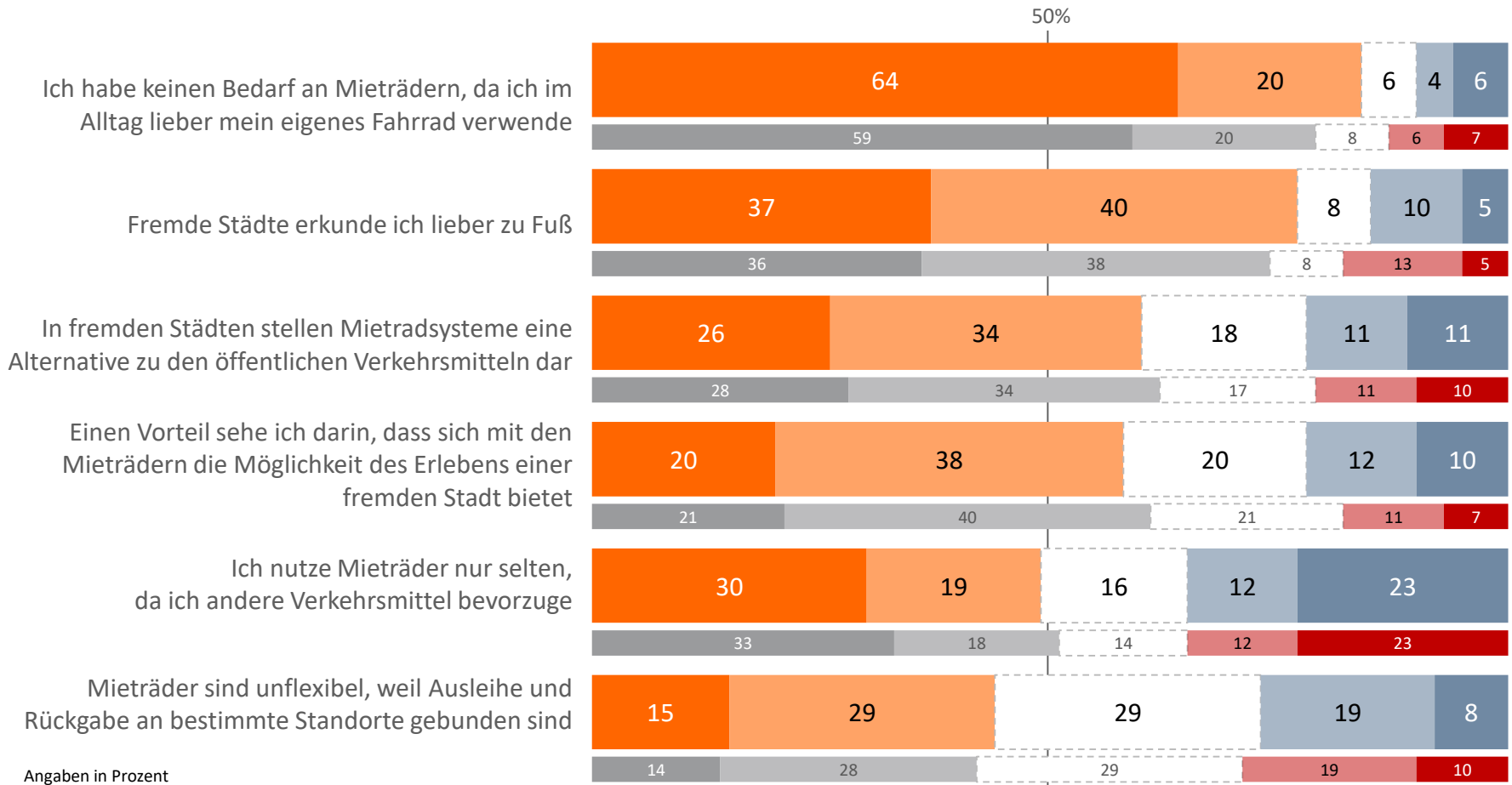
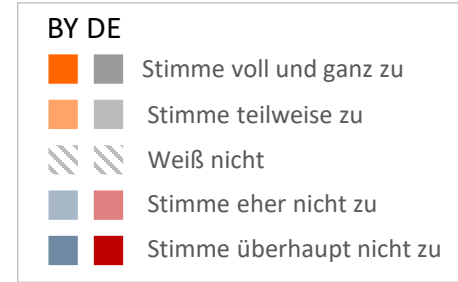


Ø = 24%
© SINUS 2019

n_{BY} = 509; Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (1/2)

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“

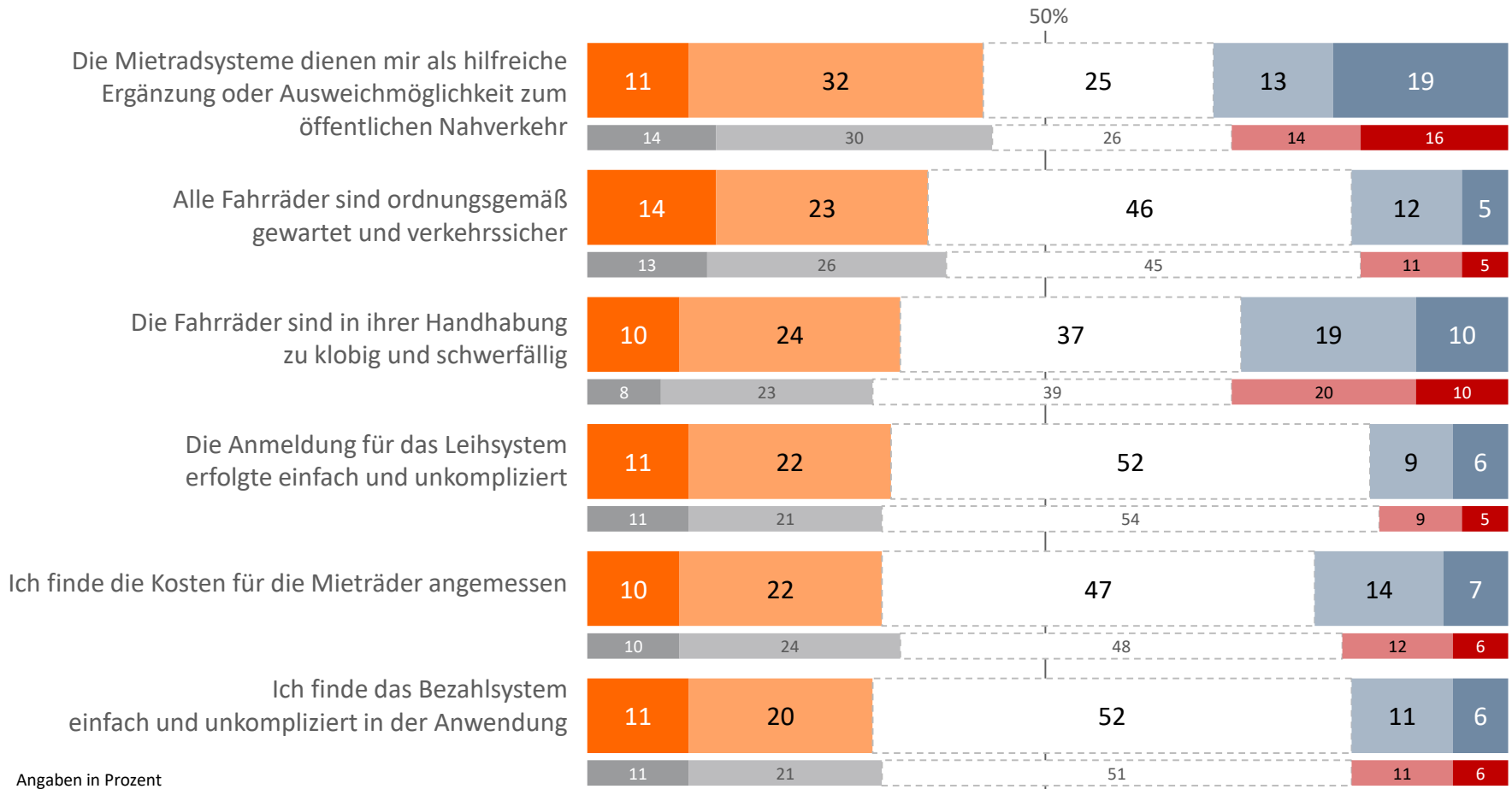
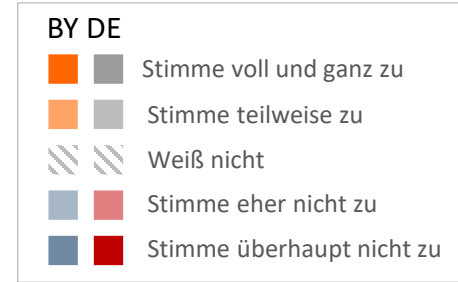


Angaben in Prozent

n_{BY} = 509 (n_{DE} = 2.111); Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (2/2)

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“



Angaben in Prozent

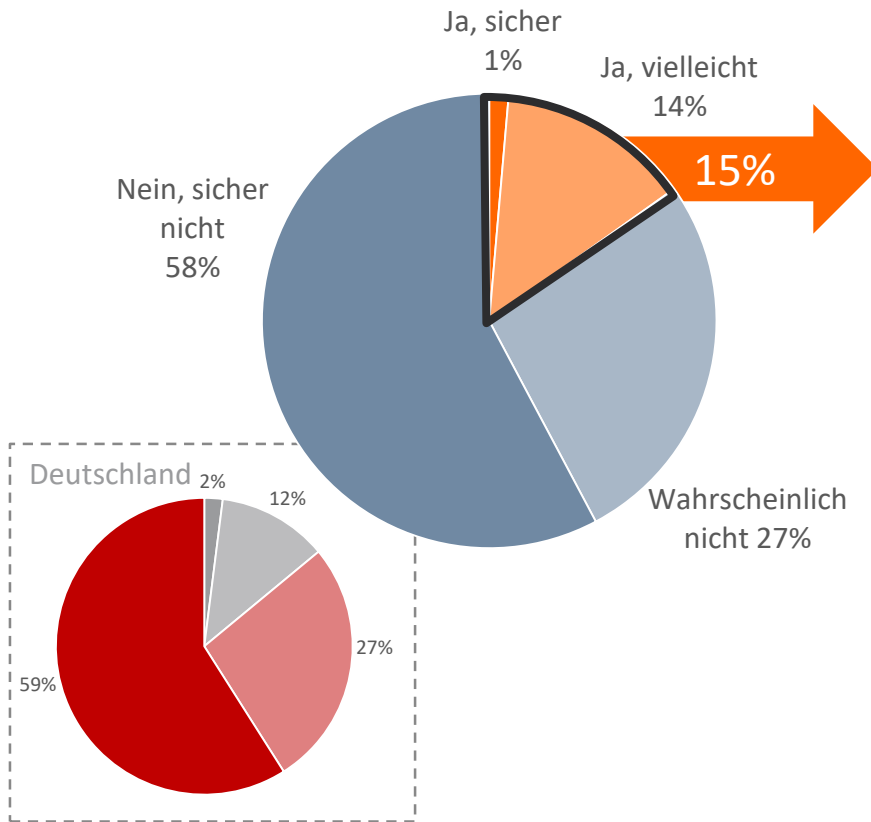
n_{BY} = 509 (n_{DE} = 2.111); Mieträder bekannt

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Soziodemografie (1/2)

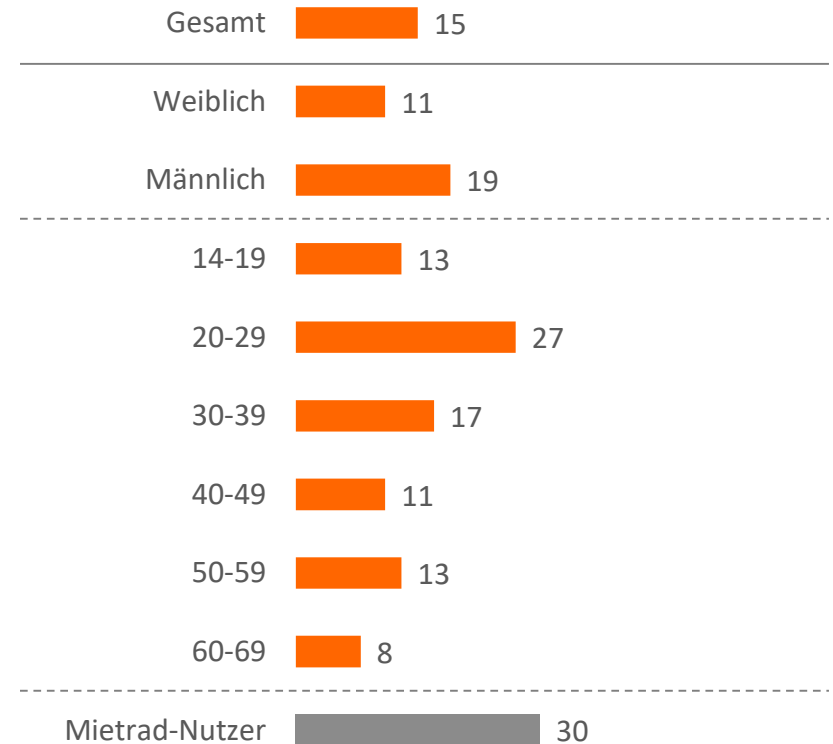
Interesse

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



Interesse

nach Geschlecht und Alter
(Ja, sicher / ja, vielleicht)



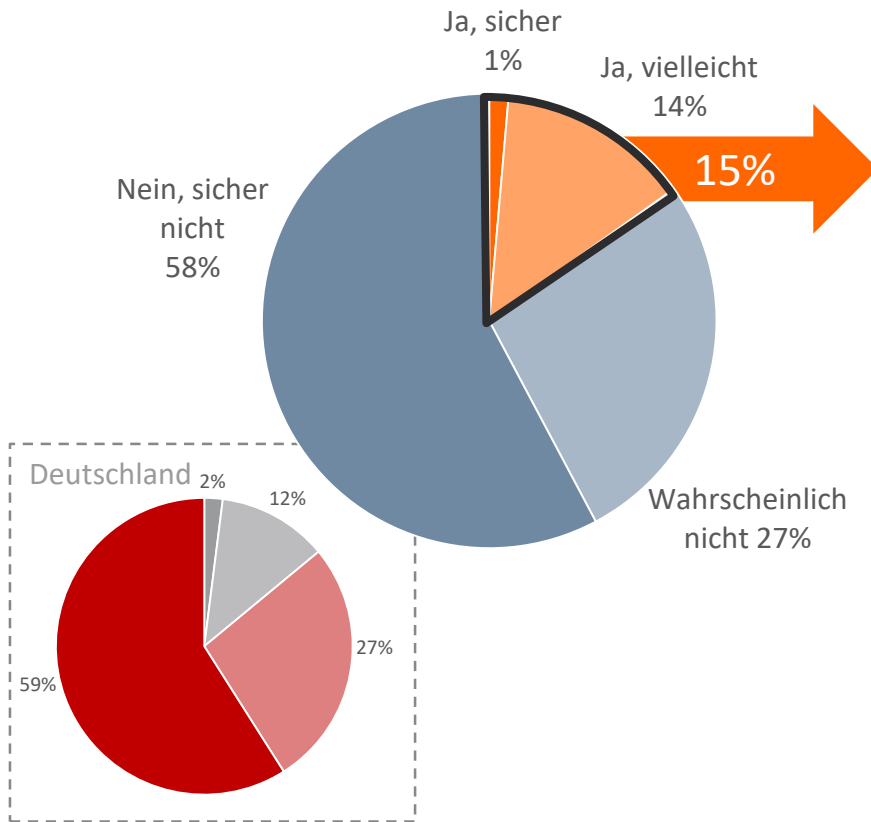
Angaben in Prozent
n_{BY} = 727; alle Befragte

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Soziodemografie (2/2)

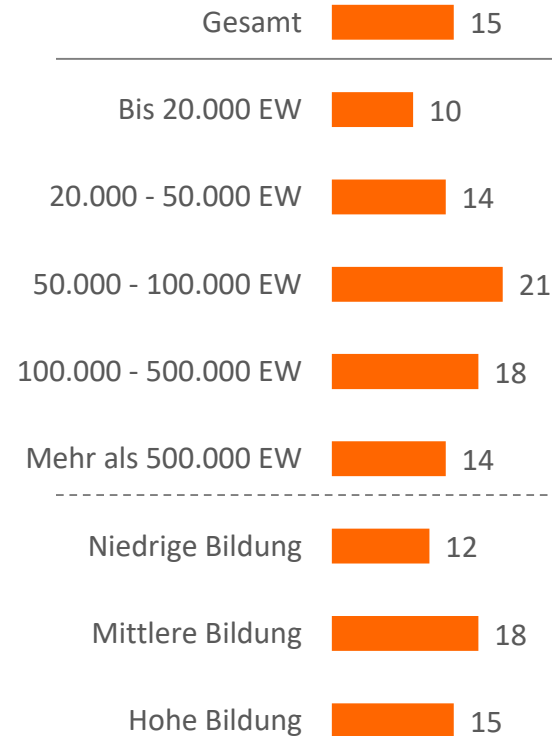
Interesse

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



Interesse

nach Ortsgröße und Bildung
(Ja, sicher / ja, vielleicht)

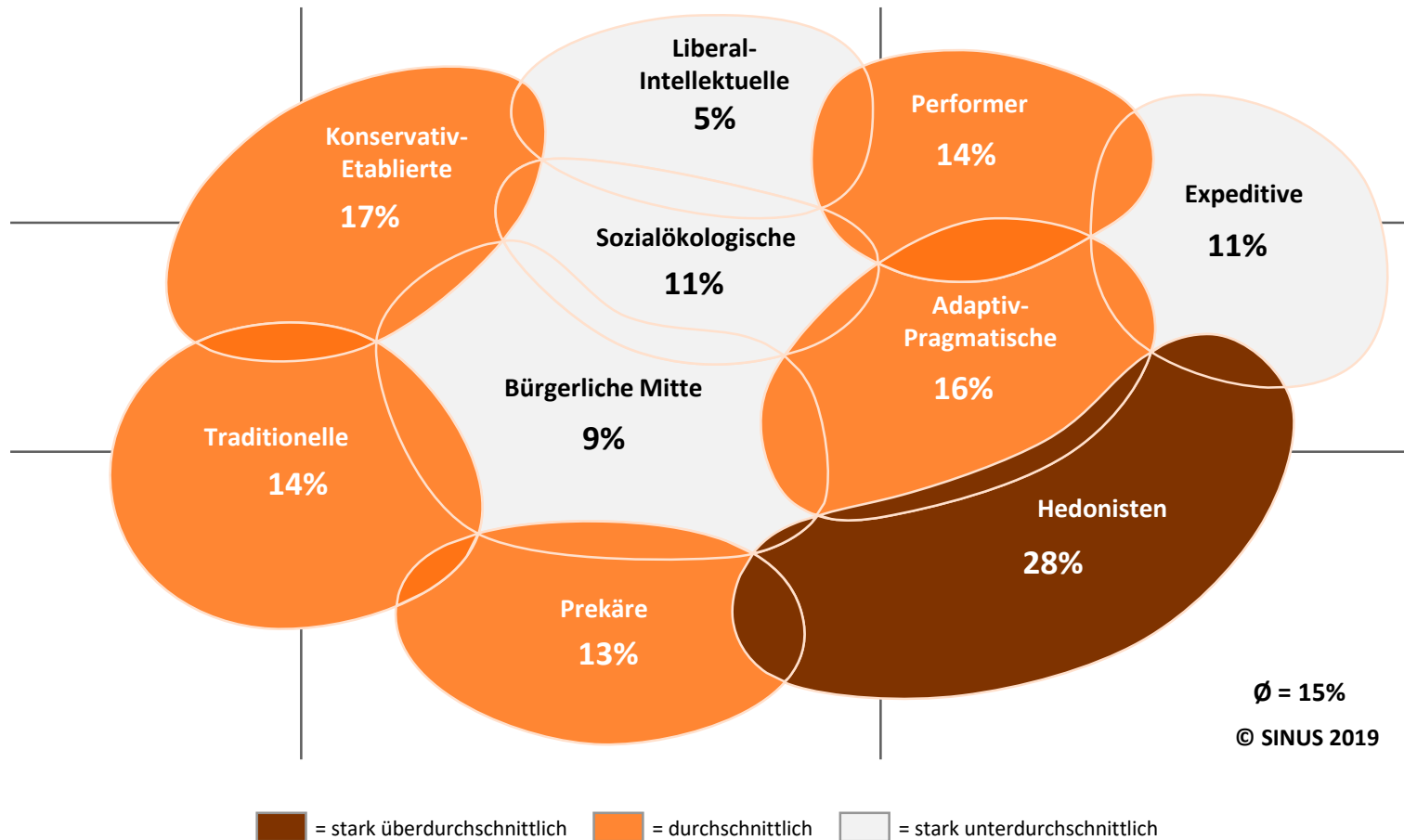


Angaben in Prozent
n_{BY} = 727; alle Befragte

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Sinus-Milieus © in Bayern

Interesse am Kauf
(Ja, sicher / ja, vielleicht)



n_{BY} = 727; alle Befragte

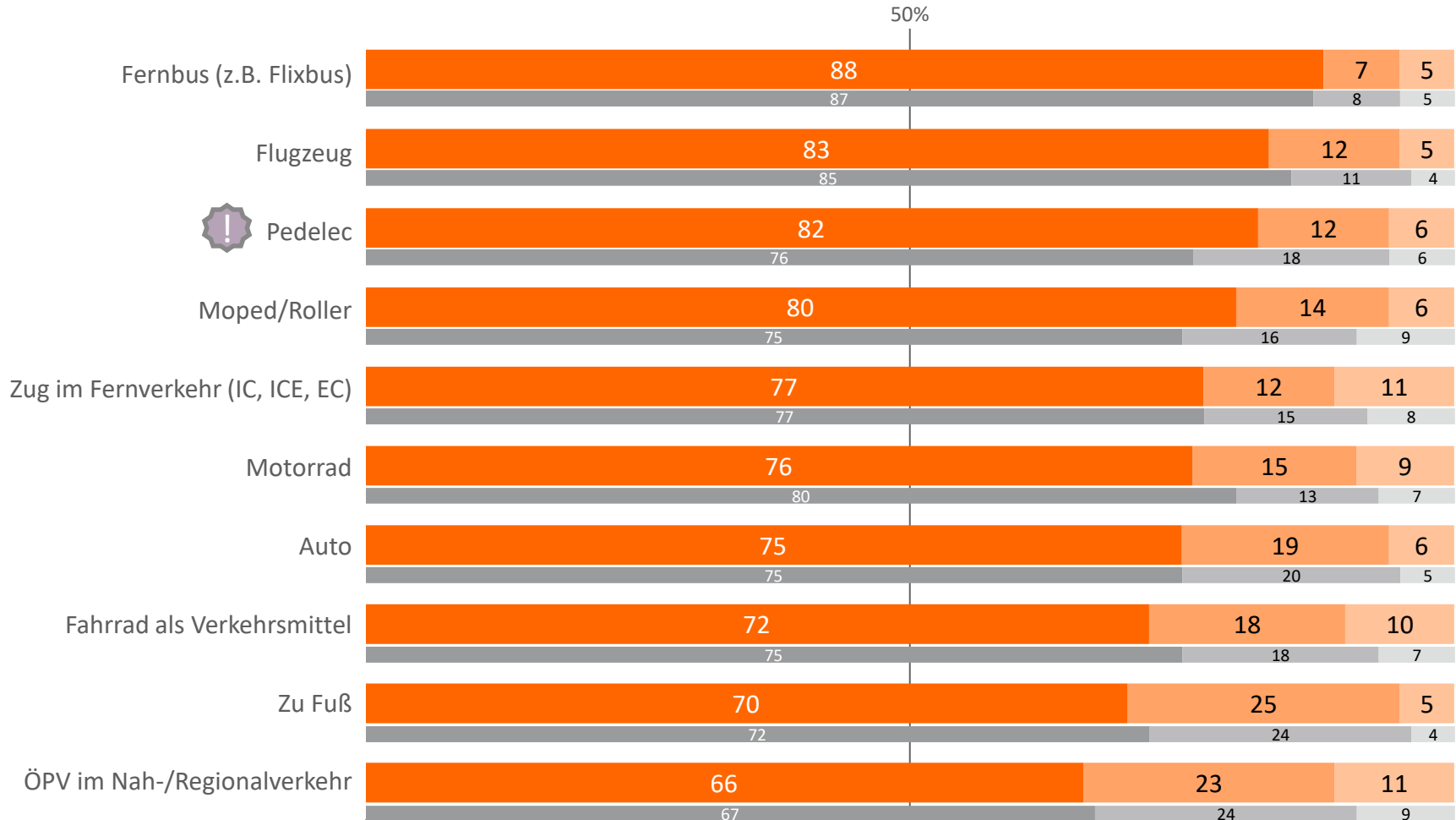
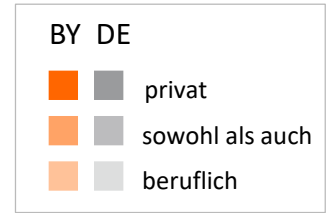
08

Nutzungsanlässe des Fahrrads

Nutzung der Verkehrsmittel

Privat vs. berufliche Nutzung

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



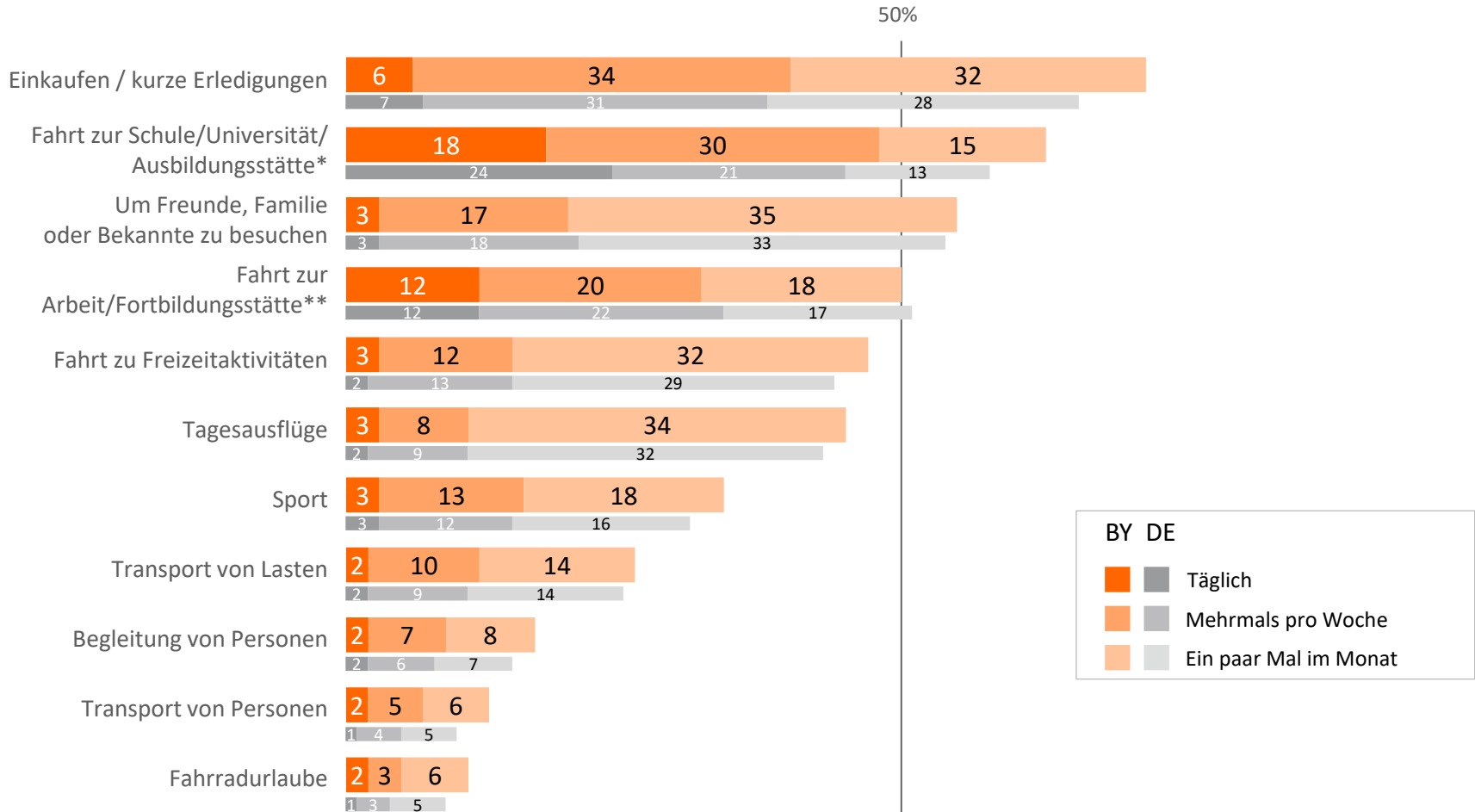
Angaben in Prozent

Geringe Fallzahl

n= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

Anlass der Fahrradnutzung

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



Angaben in Prozent

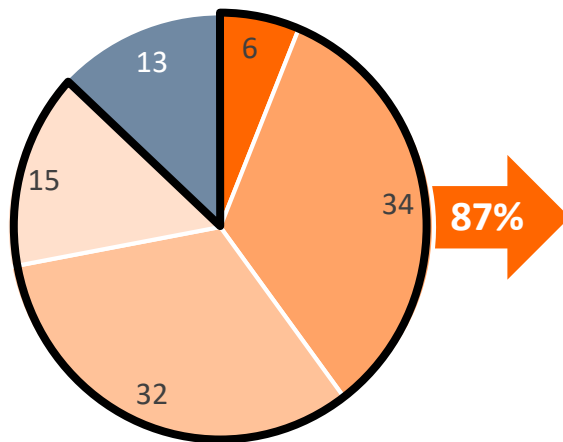
n_{BY} = 593 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende; * n_{BY} = 79 (n_{DE} = 330); Radfahrende in Ausbildung; ** n_{BY} = 403 (n_{DE} = 1.467); berufstätige Radfahrende

Anlass der Fahrradnutzung – Kurze Erledigungen

Maximale Entfernung in Bayern

Häufigkeit

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen? – Zum Einkaufen / kurze Erledigungen“

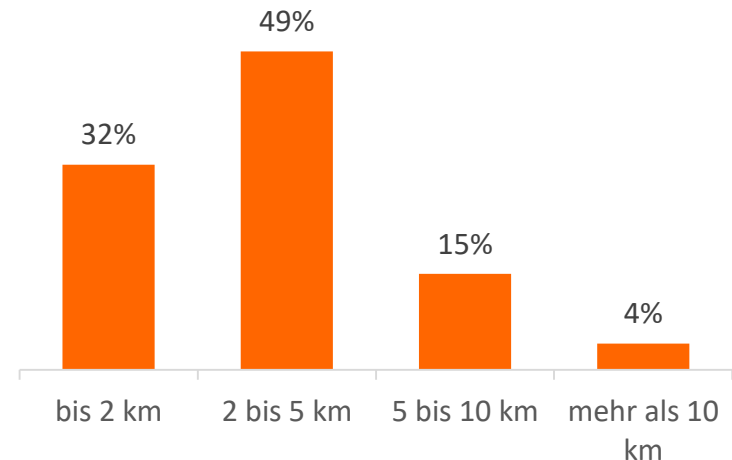


- Täglich
- Mehrmals pro Woche
- Mehrmals pro Monat
- Seltener als einmal pro Monat
- Nie

n_{BY}= 593; Radfahrende

Maximale Entfernung

„Bis zu welcher Entfernung nutzen Sie das Fahrrad beim Einkauf bzw. kurzen Erledigungen (einfacher Weg)?“



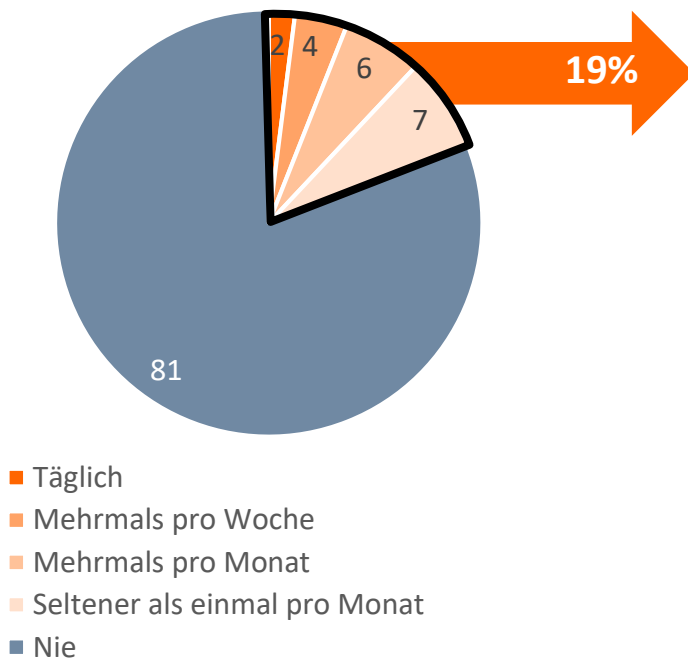
n_{BY}= 519; Personen, die mit dem Fahrrad Einkäufe und kurze Erledigungen machen

Anlass der Fahrradnutzung – Transport von Personen

Alter der transportierten Personen in Bayern

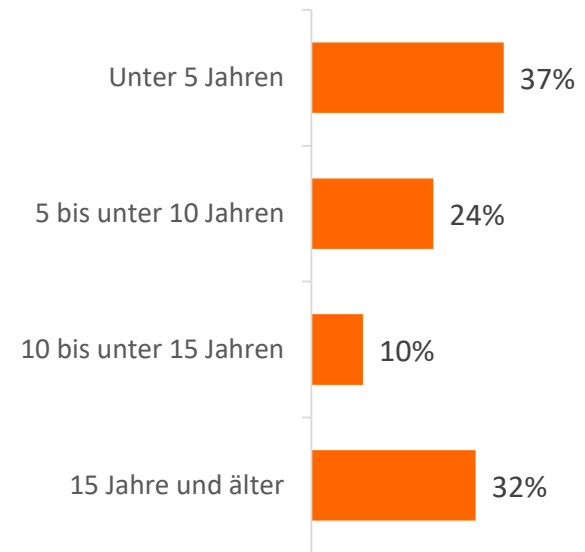
Häufigkeit

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen? – Für den Transport von Personen (z.B. Kindern)“



Alter der Personen

„Wie alt sind die Personen, die von Ihnen mit dem Fahrrad transportiert werden?“
(Mehrfachnennung möglich)

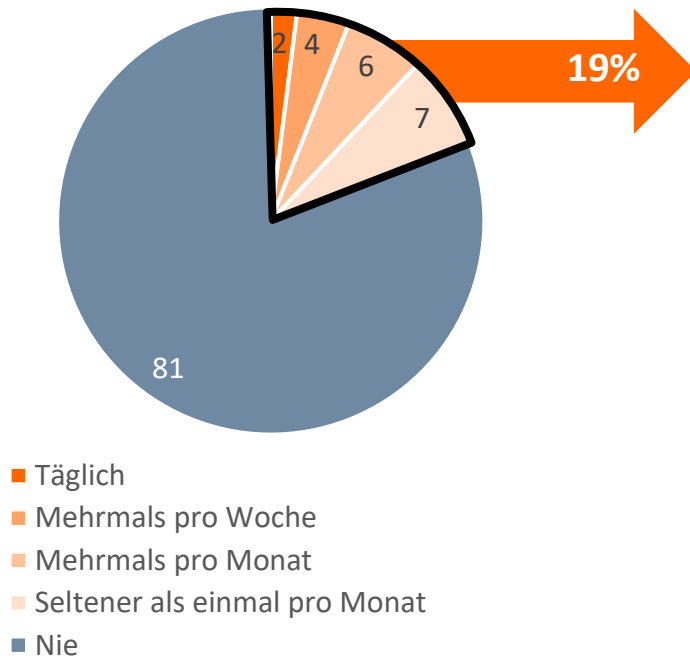


Anlass der Fahrradnutzung – Transport von Personen

Transportform in Bayern

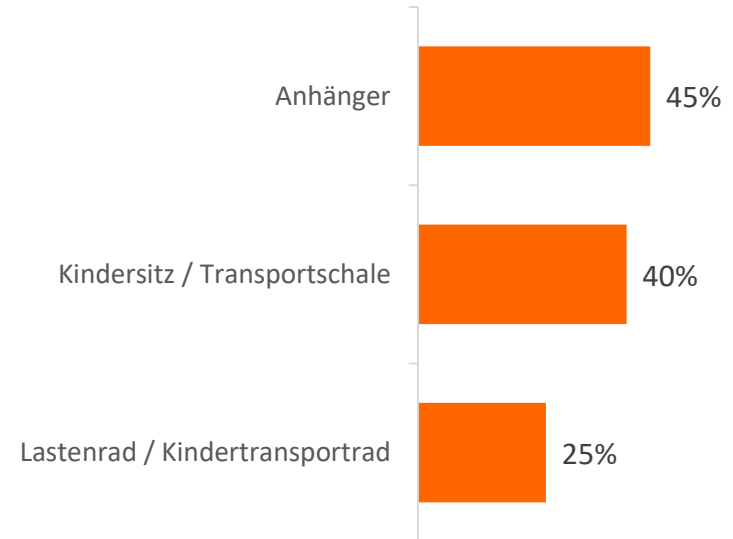
Häufigkeit

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen? – Für den Transport von Personen (z.B. Kindern)“



Transportform

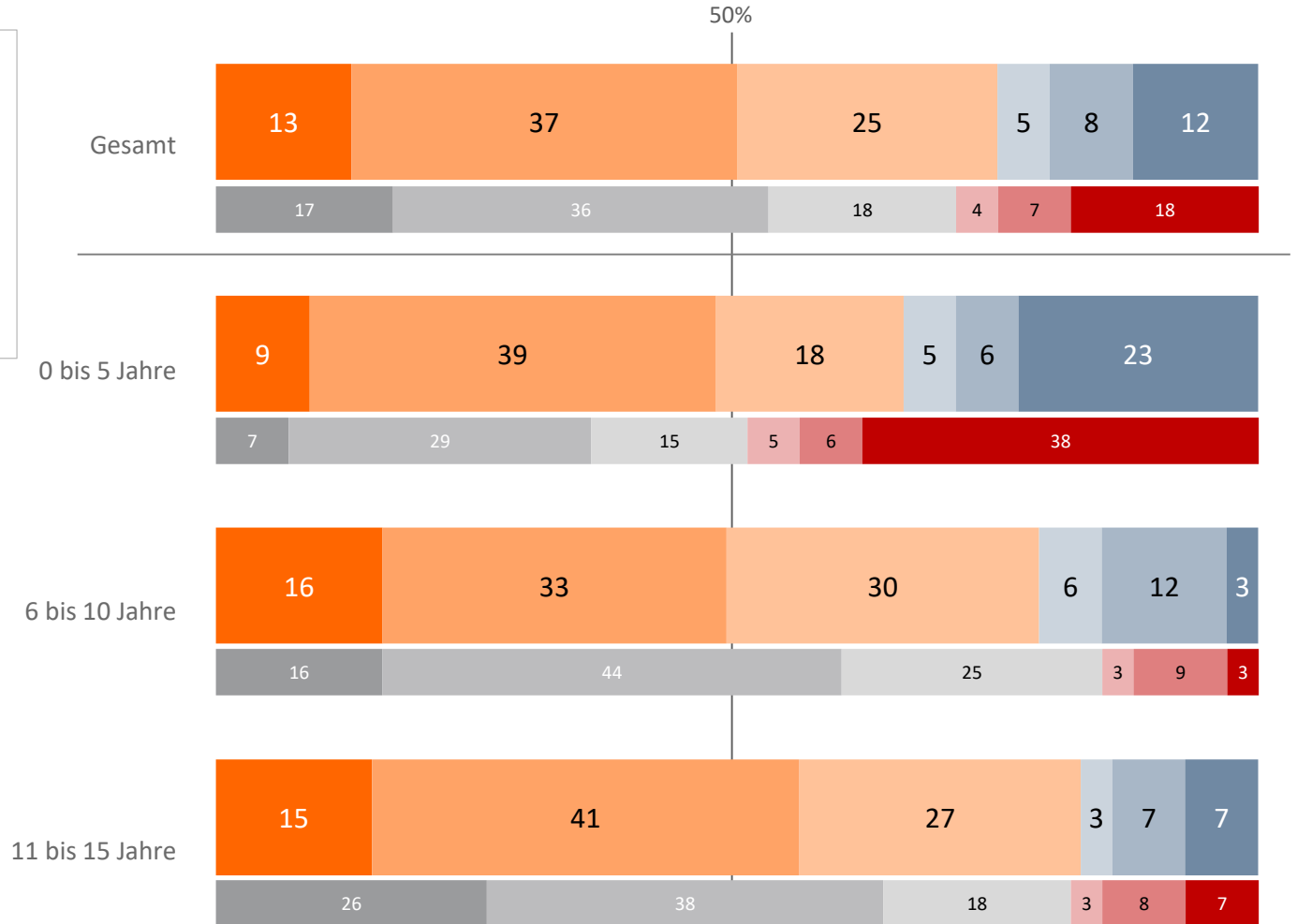
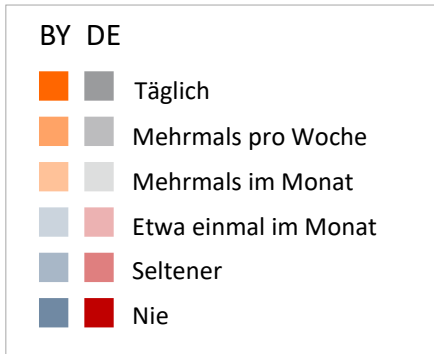
„Wie werden diese Personen transportiert?“
(Mehrfachnennung möglich)



Fahrradfahrende Kinder - Nutzungsintensität

Nach Altersgruppen bis 15 Jahren

„Wie häufig fahren Ihre Kinder mit dem Fahrrad?“



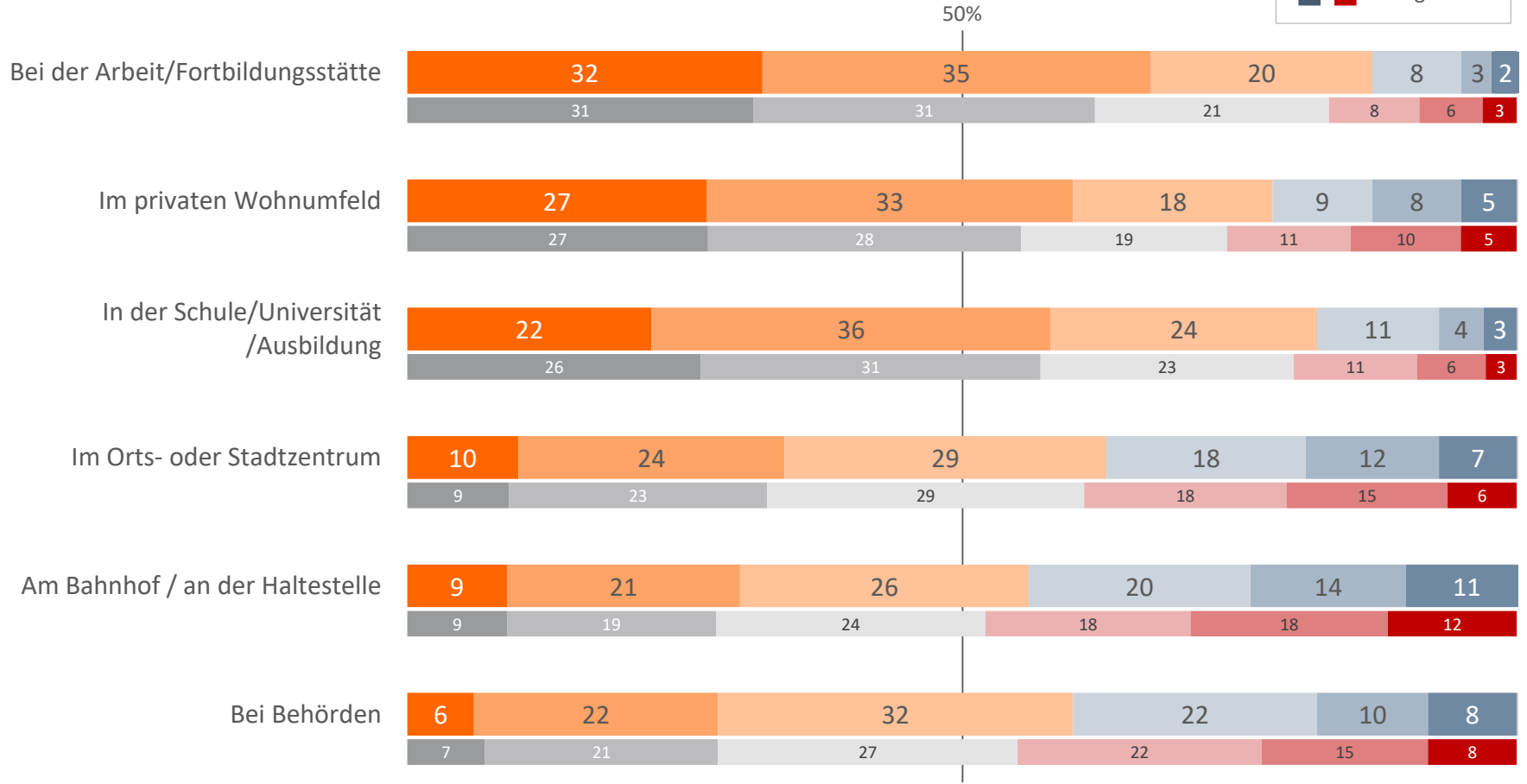
Angaben in Prozent

n_{BY}= 232 (n_{DE}= 950); Befragte mit Kindern unter 16 Jahren

Zufriedenheit mit der Abstellsituation



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



Angaben in Prozent

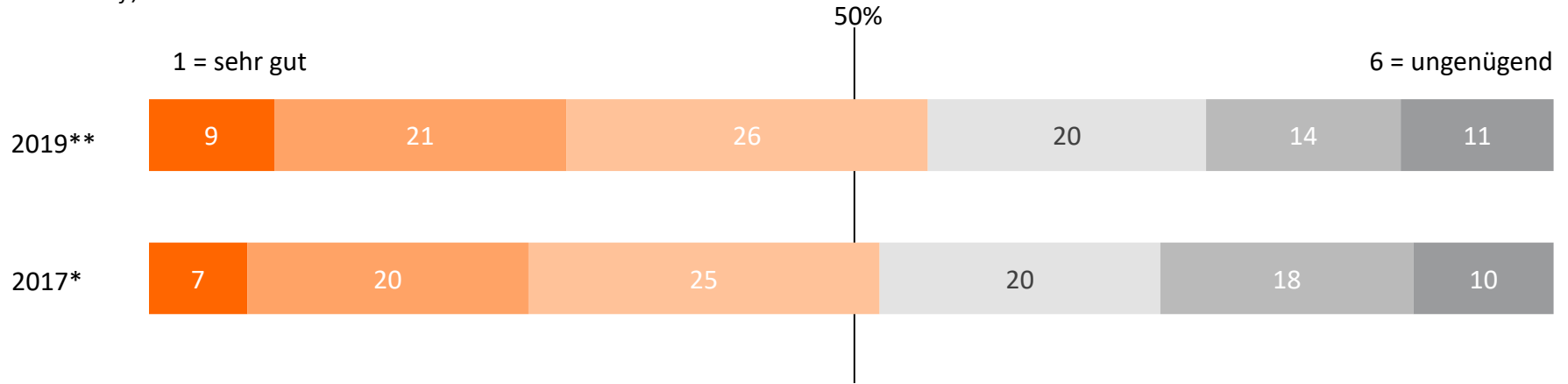
n_{BY}= 593 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende; pro Antwortkategorie gab es aber bis zu 53% ohne Angabe, die rausgerechnet wurden

Zufriedenheit mit der Abstellsituation

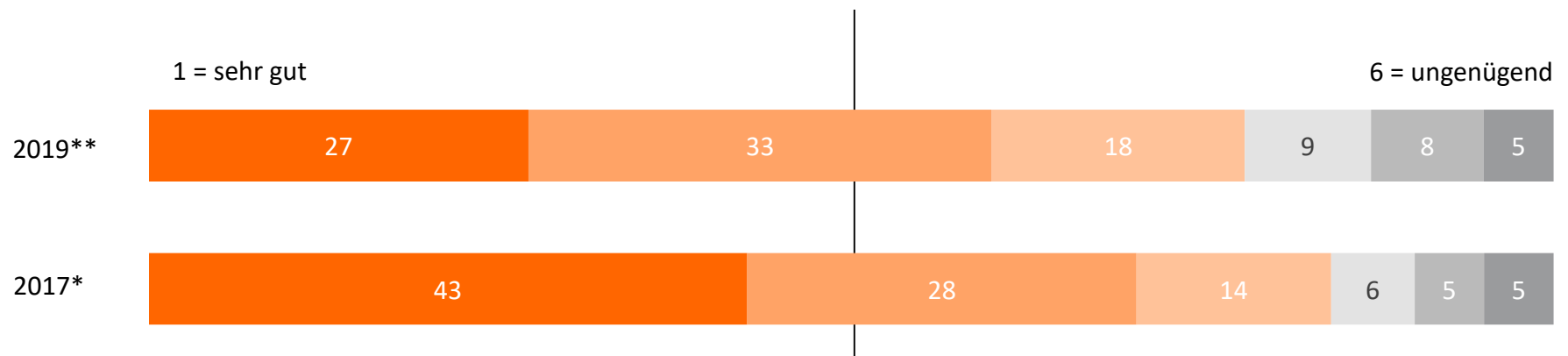
Zeitvergleich Studie 2019 – 2017

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

Am Bahnhof / an der Haltestelle



Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern im privaten Wohnumfeld



Angaben in Prozent

*** n_{BY}=469 (Bahnhof / Haltestelle); n_{BY}= 567 (privates Wohnumfeld); Radfahrende, ohne keine Angabe
 * n_{BY}=487 (Bahnhof / Haltestelle); n_{BY}= 553 (privates Wohnumfeld); Radfahrende, ohne keine Angabe

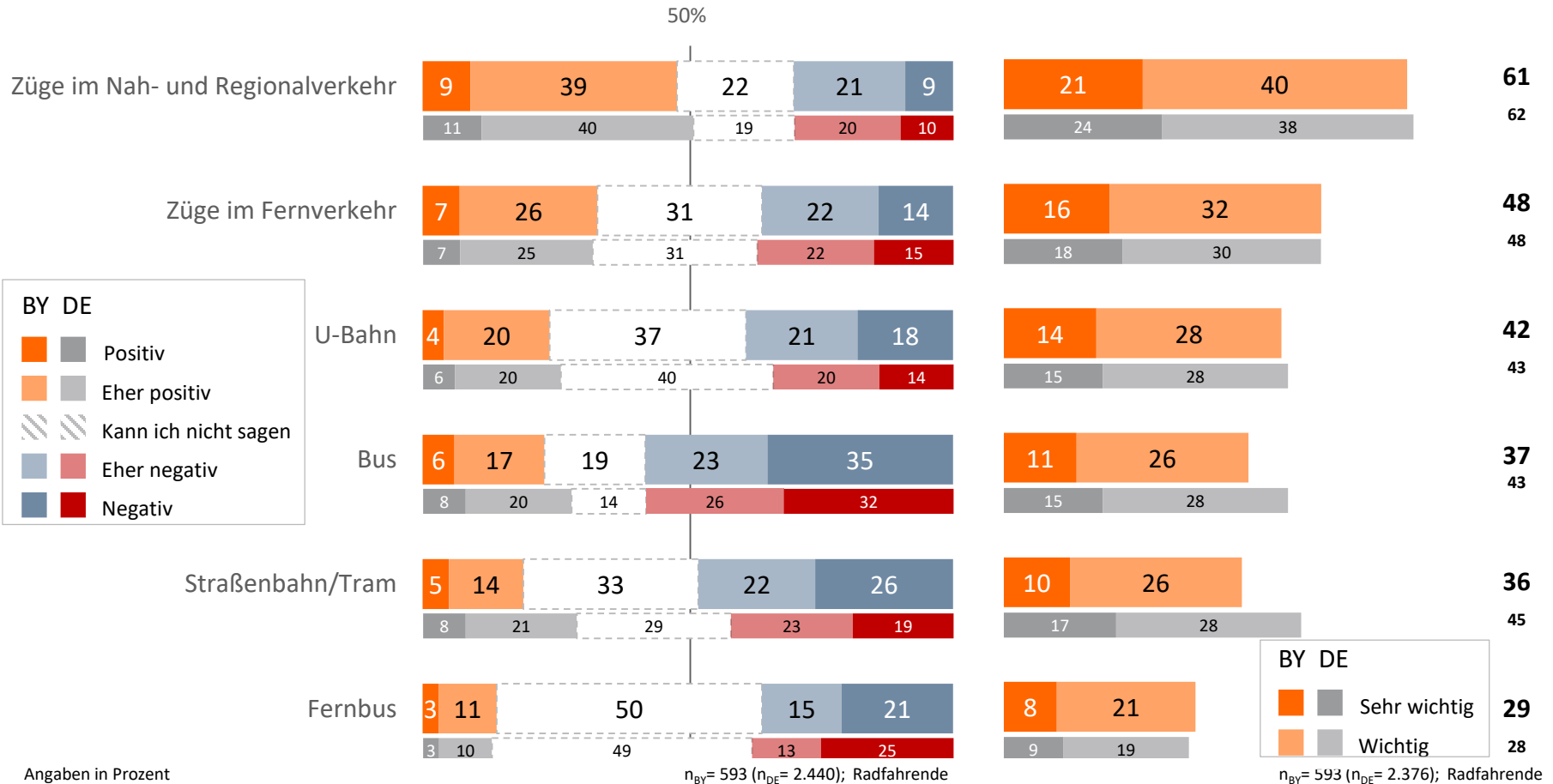
Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

Bewertung und Relevanzzuschreibung

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

„Für wie wichtig halten Sie es, dass Sie Ihr Fahrrad mitnehmen können ...?“

Sehr wichtig / wichtig

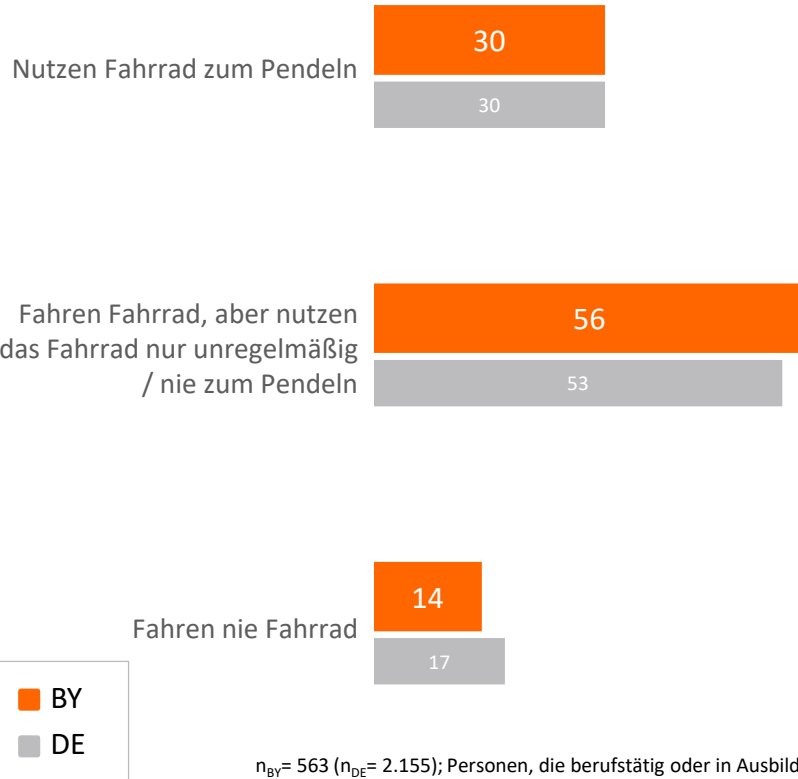


09

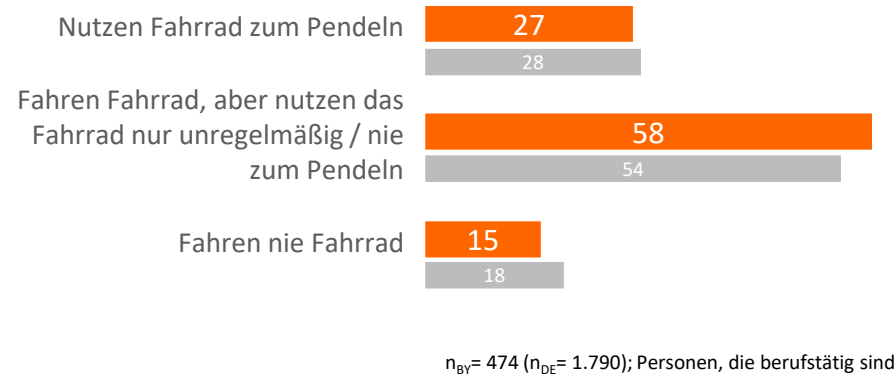
Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege

Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

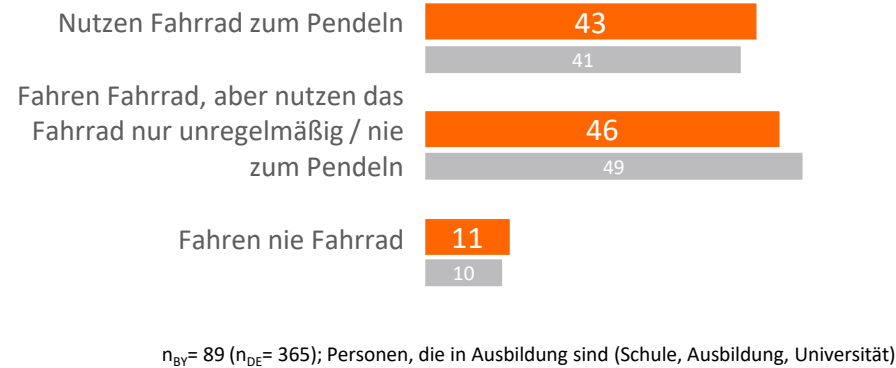
Regelmäßige Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeits-/ Ausbildungsstätte (mind. ein paar mal pro Woche)



Weg zur Arbeitsstätte



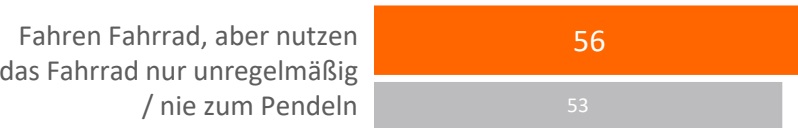
Weg zur Ausbildungsstätte



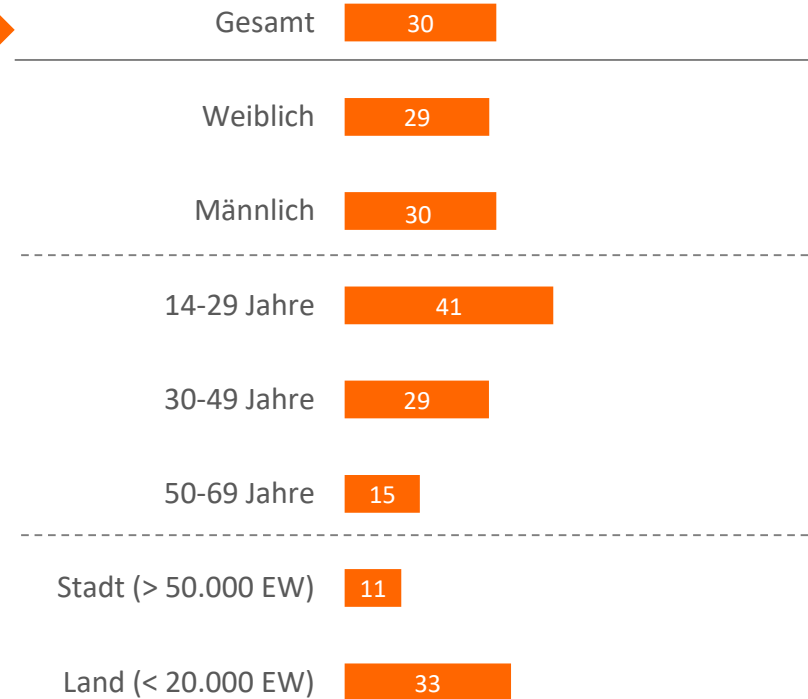
Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

Nach Soziodemografie

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



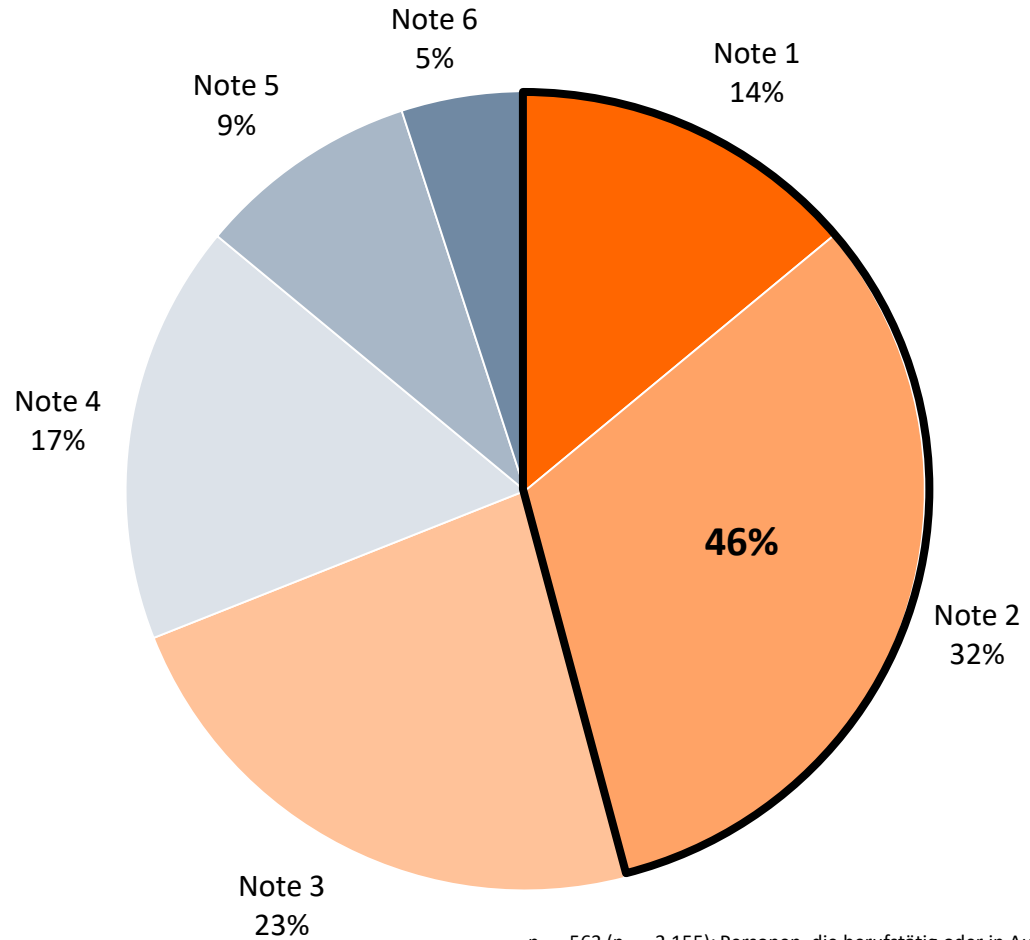
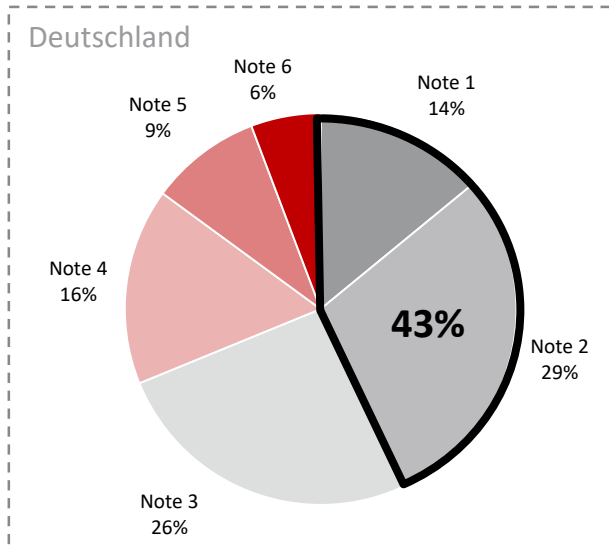
Radpendler/innen nach Geschlecht, Alter und Wohnort



n_{BY}= 563 (n_{DE}= 2.155); Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

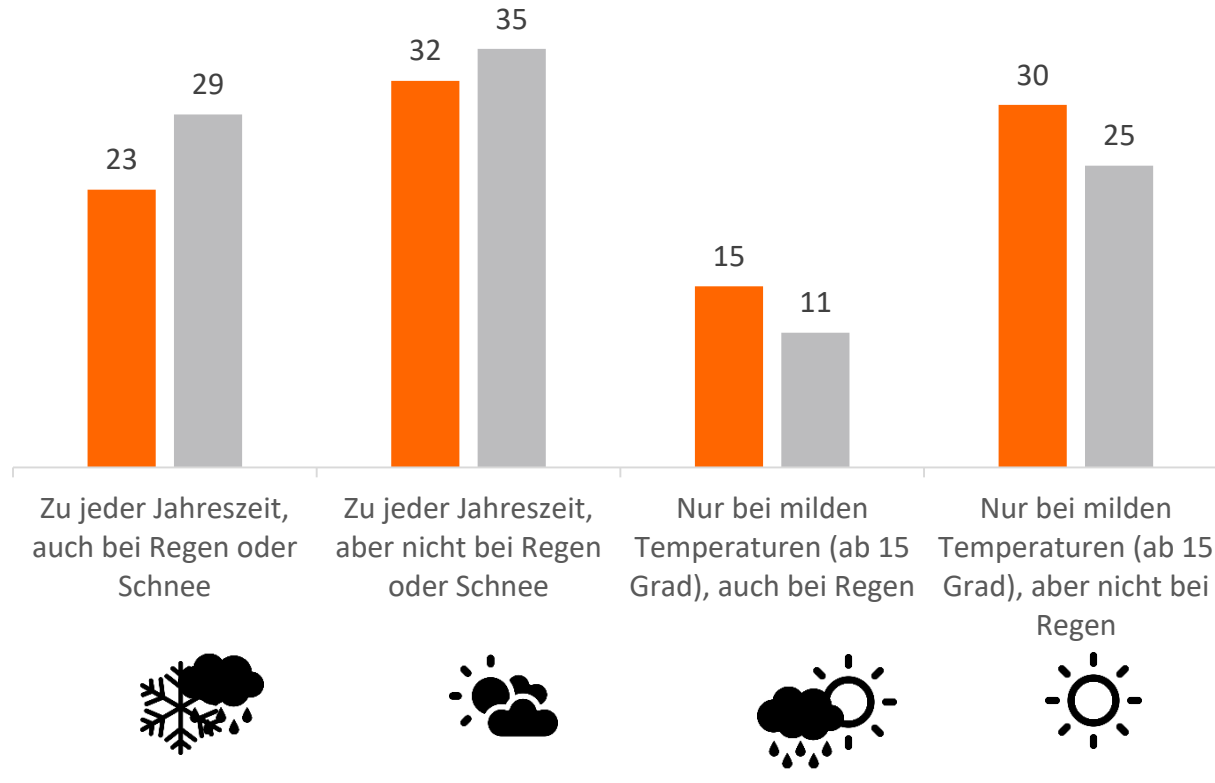
Fahrradfreundlichkeit - Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz

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



n_{BY} = 563 (n_{DE} = 2.155); Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

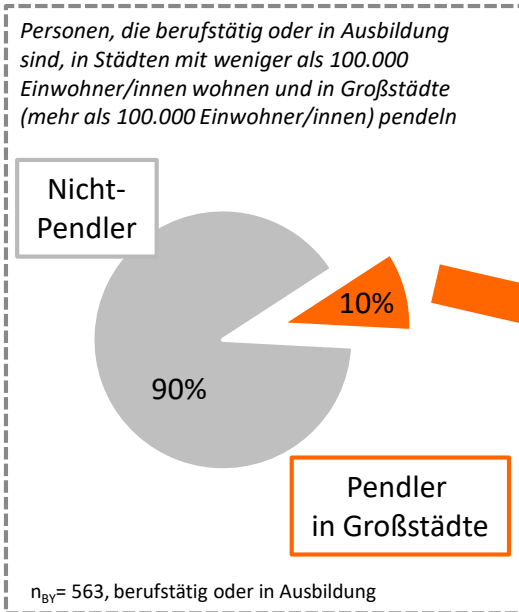
Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nach Wetterbedingungen



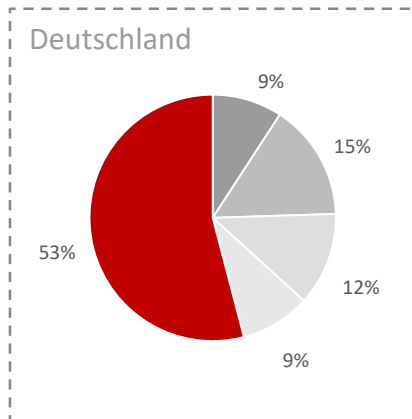
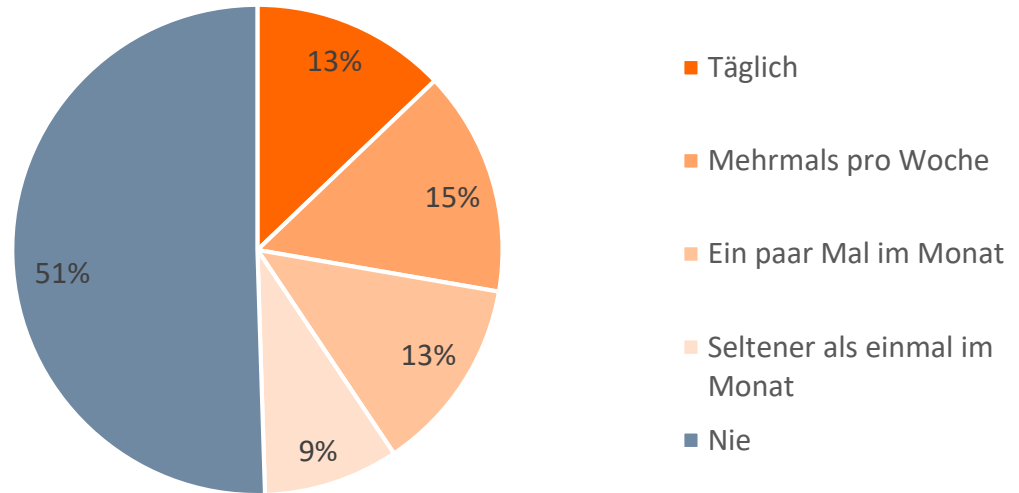
Angaben in Prozent

n_{BY}= 332 (n_{DE}= 1.201); Fahren mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte

Nutzung des Fahrrads zum Pendeln in eine Großstadt



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

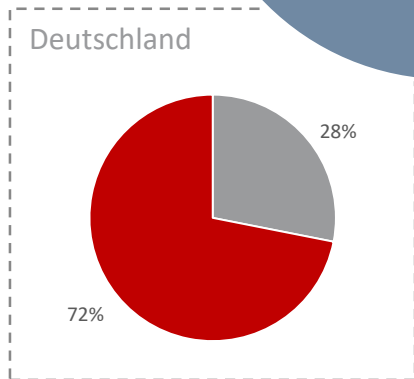
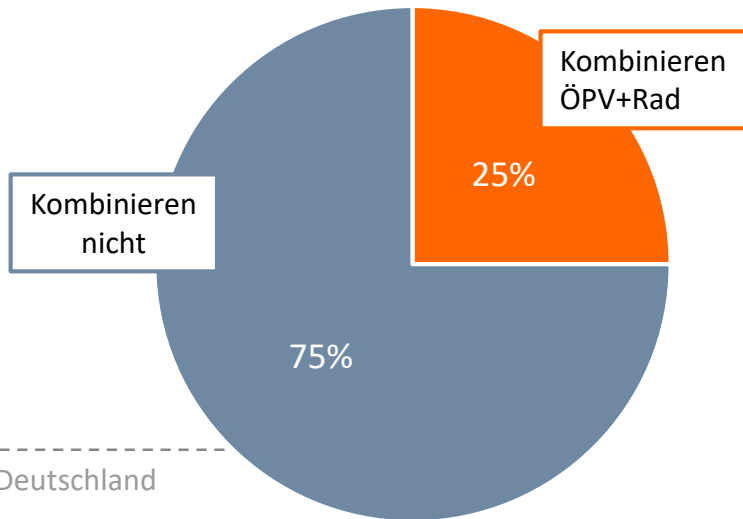


$n_{BY} = 55$; Personen, die berufstätig / in Ausbildung sind, in Städten unter 100.000 Einwohnern wohnen und in Großstädte pendeln

Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit / Bildungsstätte

Arbeit / Fortbildungsstätte

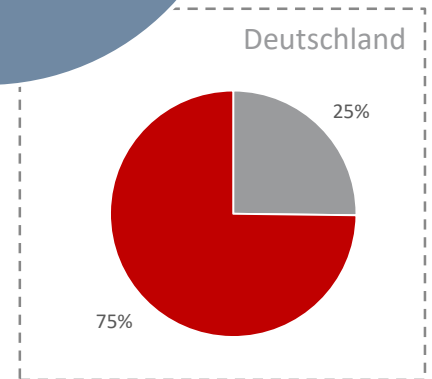
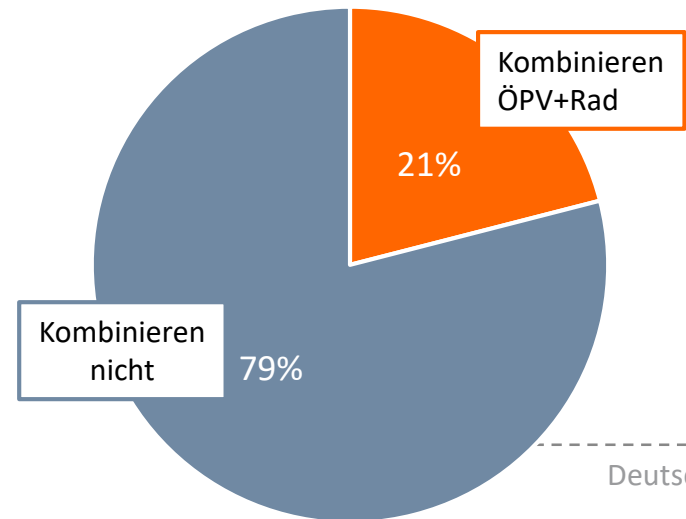
„Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur (hauptberuflichen) Arbeits- oder Fortbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?“



$n_{BY} = 271$ ($n_{DE} = 943$);
 Personen, die mit dem Fahrrad zur
 Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Schule / Universität / Ausbildung

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

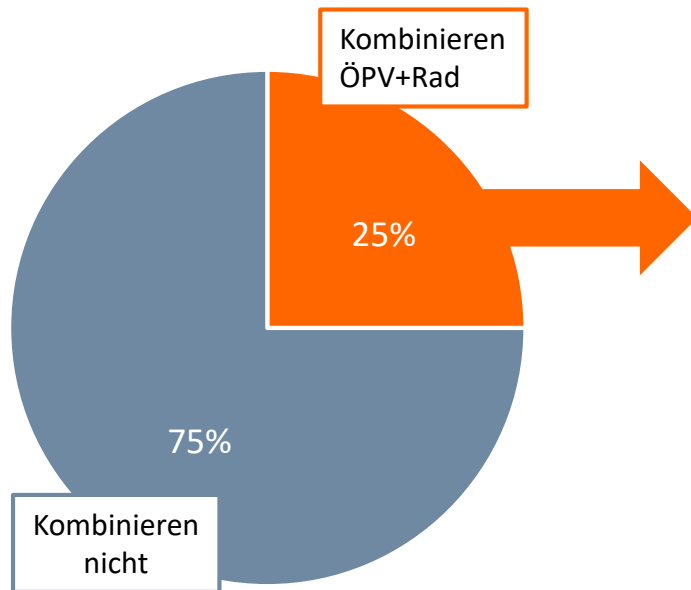


$n_{BY} = 61$ ($n_{DE} = 258$);
 Personen, die mit dem Fahrrad zur
 Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Geringe Fallzahl

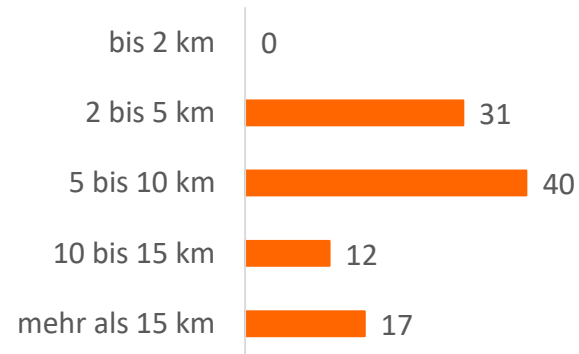
Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit in Bayern

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



$n_{BY} = 271$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

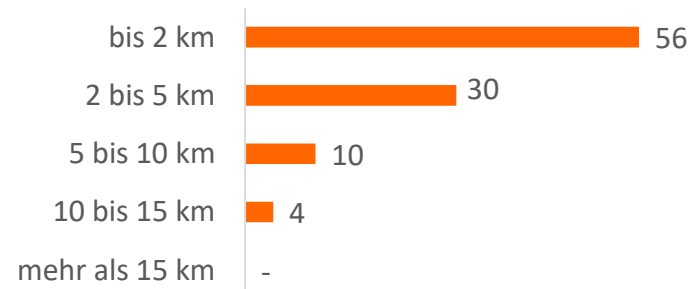
Länge der Gesamtstrecke



$n_{BY} = 68$ Personen, die auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildungsstätte ÖPV mit Fahrrad kombinieren

Davon:

Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

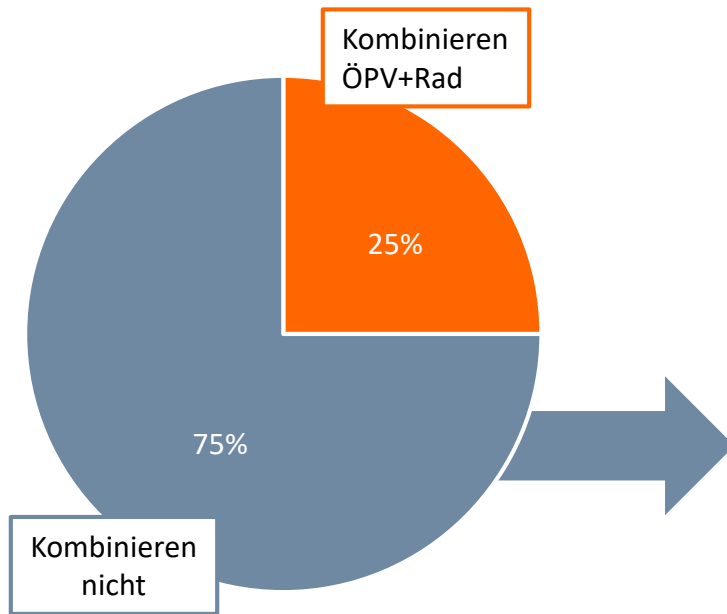


Angaben in Prozent

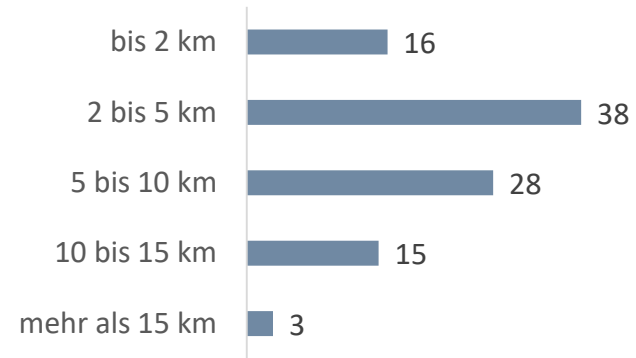
$n_{BY} = 68$ Personen, die auf dem Weg zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ÖPV mit Fahrrad kombinieren

Keine Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit in BY

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



Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

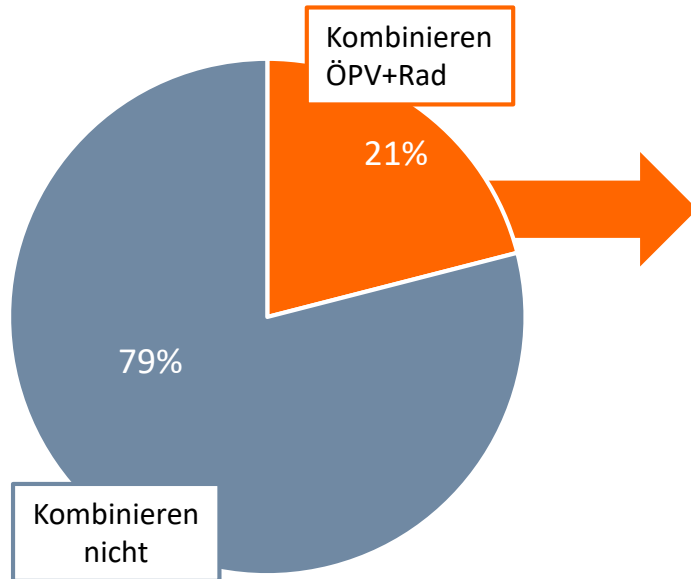


n_{BY} = 271 Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Angaben in Prozent
 n_{BY} = 203 Personen, die auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte ÖPV u. Fahrrad nicht kombinieren

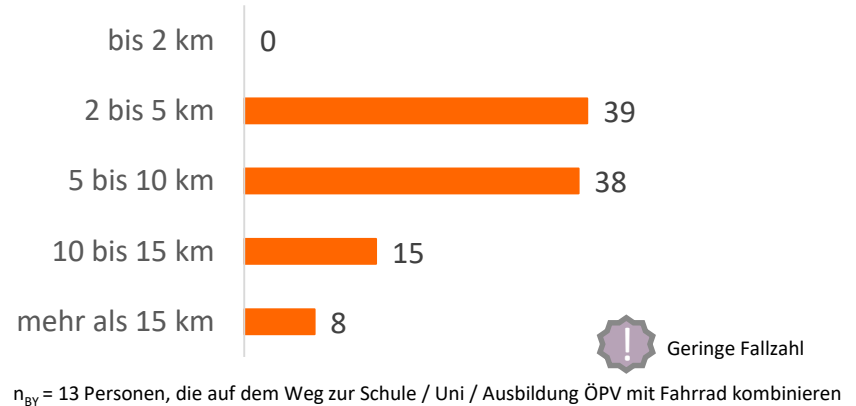
Kombination mit ÖPV zur Schule/Bildungsstätte in BY

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



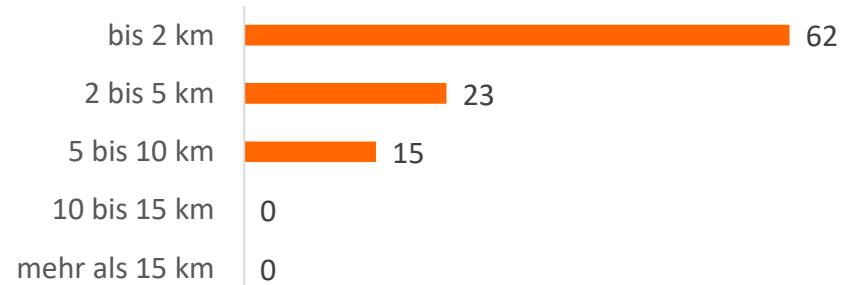
$n_{BY} = 61$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildung fahren

Länge der Gesamtstrecke



Davon:

Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird



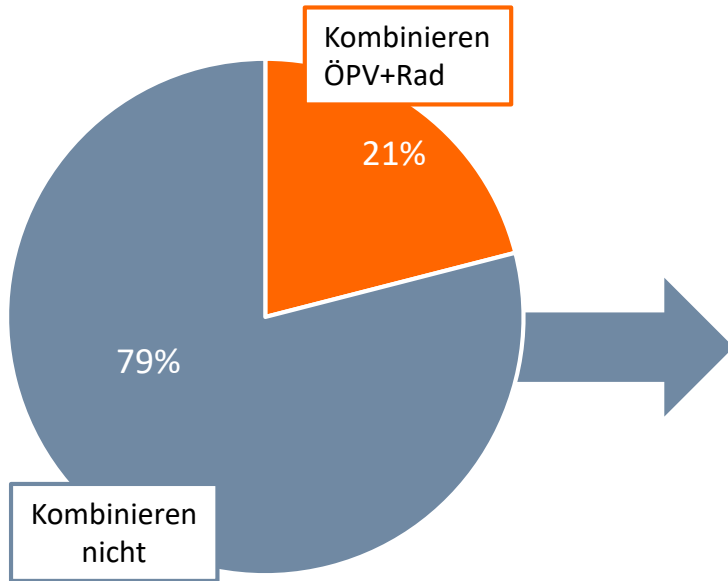
Angaben in Prozent

$n_{BY} = 13$ Personen, die auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildung ÖPV mit Fahrrad kombinieren

Geringe Fallzahl

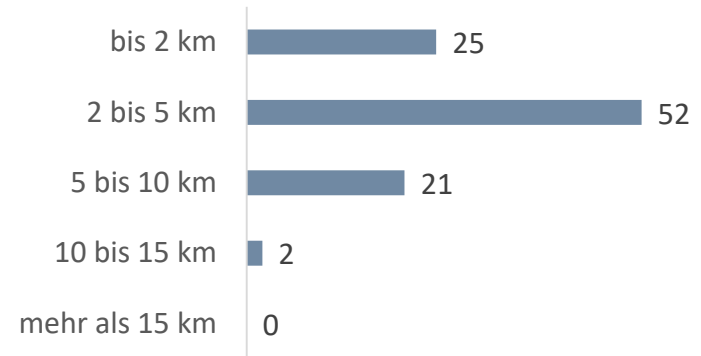
Keine Kombination mit ÖPV zur Schule/ Bildungsstätte in Bayern

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



$n_{By} = 61$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildung fahren

Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird



Angaben in Prozent
 $n_{By} = 48$ Personen, die auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte ÖPV u. Fahrrad nicht kombinieren

Gründe gegen die Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

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

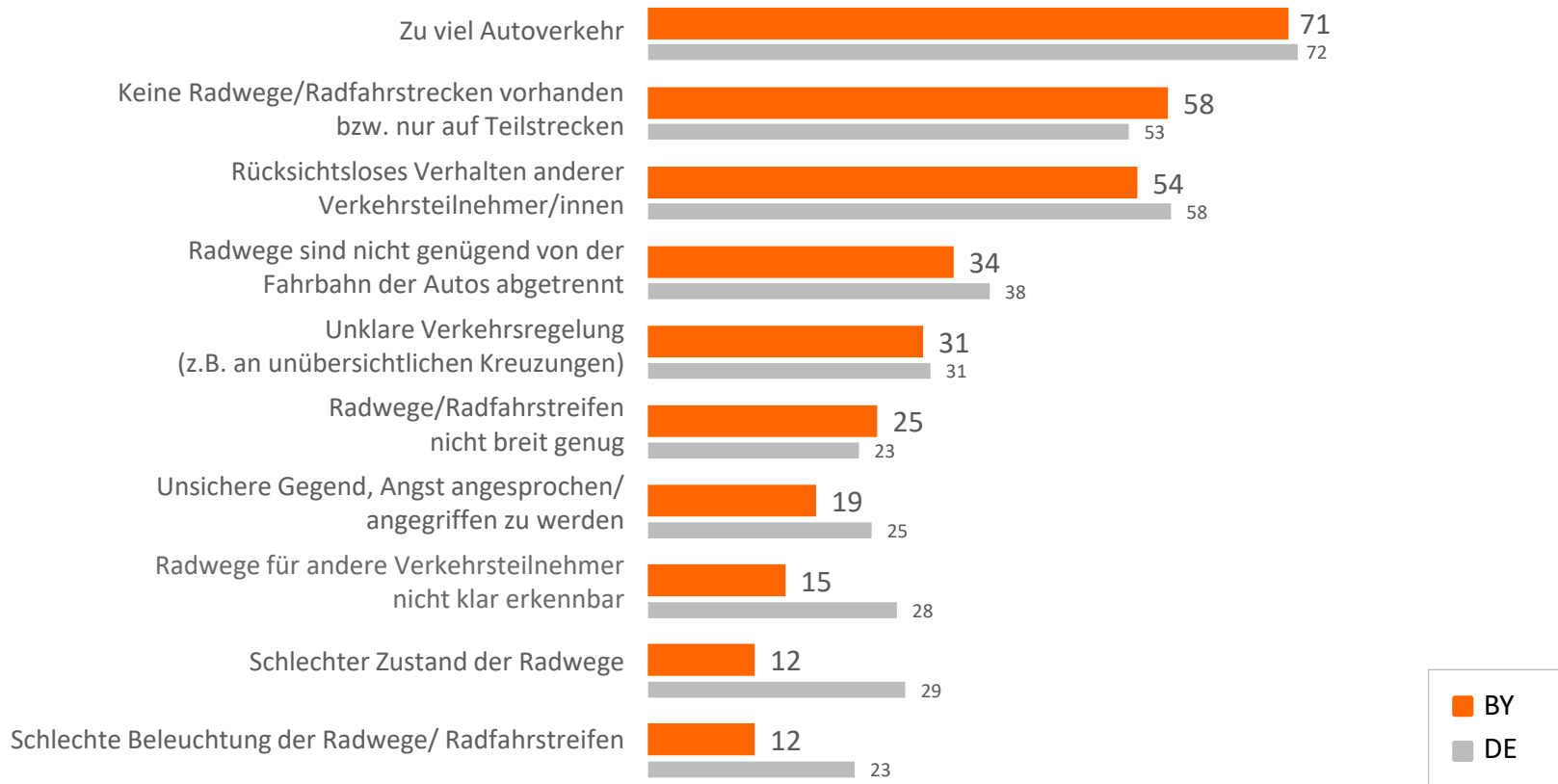


Angaben in Prozent

n_{BY} = 316 (n_{DE} = 1.151); Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren UND erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Wahrgenommene Gefahren

„Warum ist es zu gefährlich?“
(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

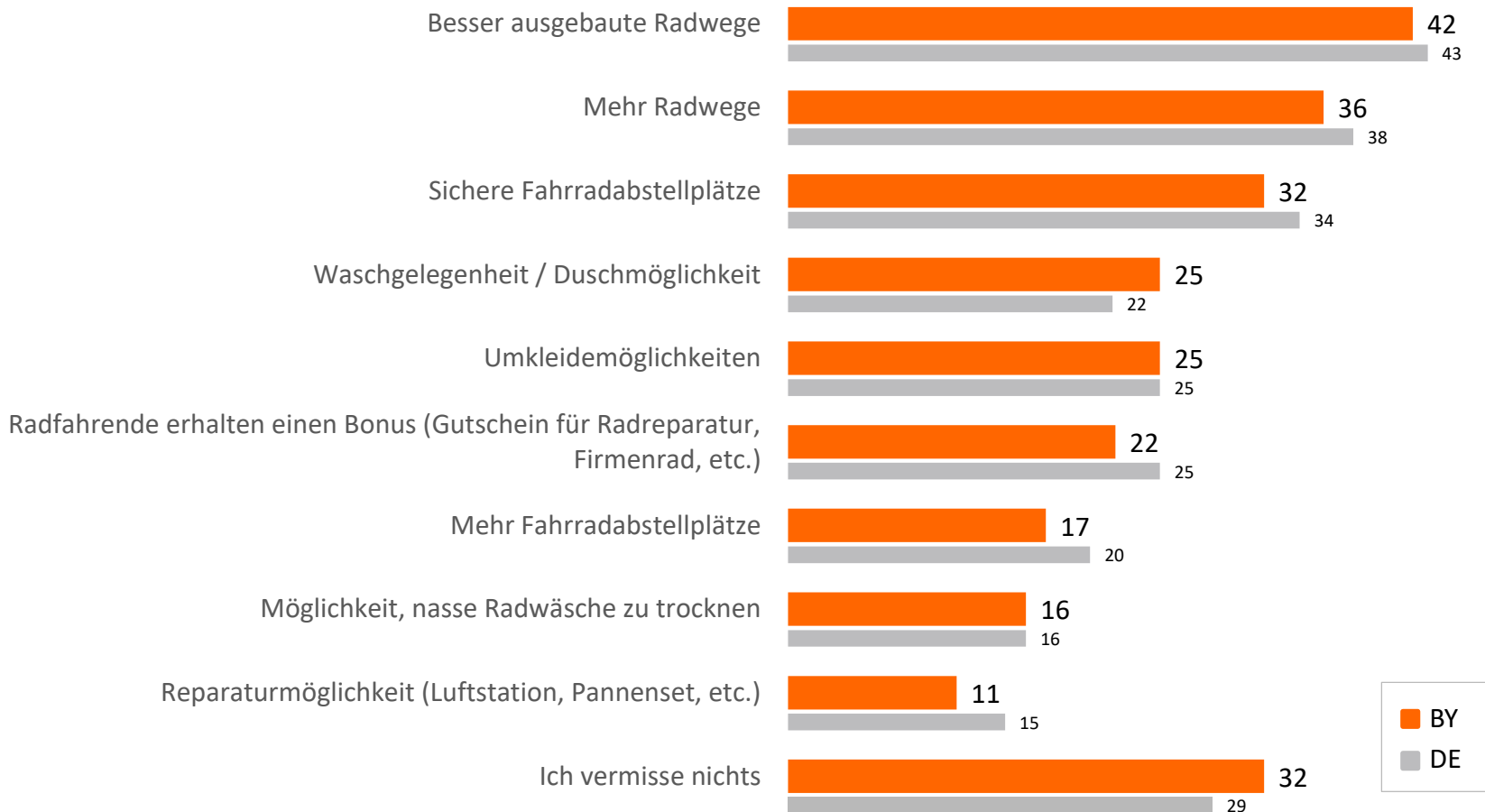


Geringe Fallzahl

$n_{BY} = 59$ ($n_{DE} = 214$); Radfahrende, denen Weg zur Arbeit, Schule oder Arbeitsstätte mit dem Fahrrad zu gefährlich ist

Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

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

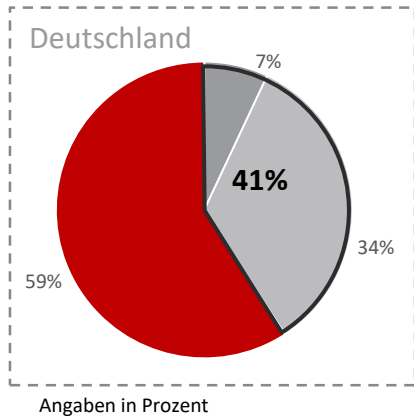
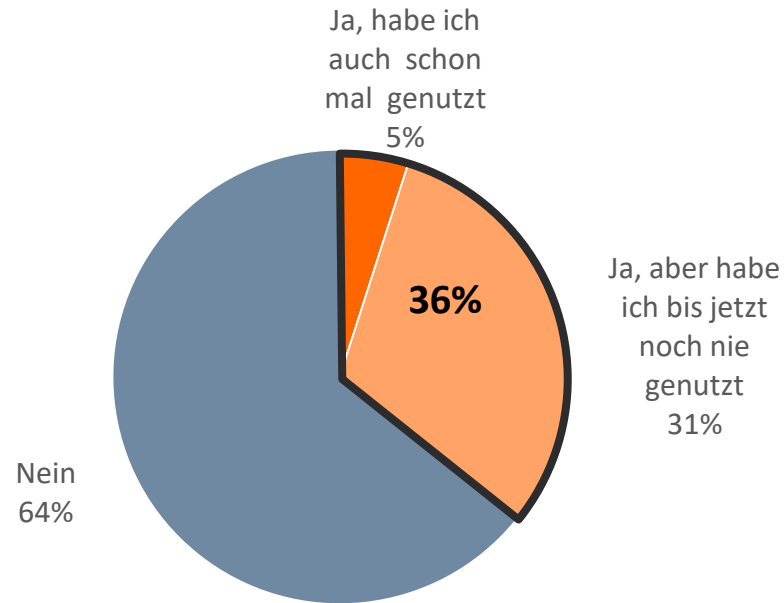


Angaben in Prozent

n_{BY} = 150 (n_{DE} = 596); Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren UND erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Bekanntheit und Nutzung Radschnellwege

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

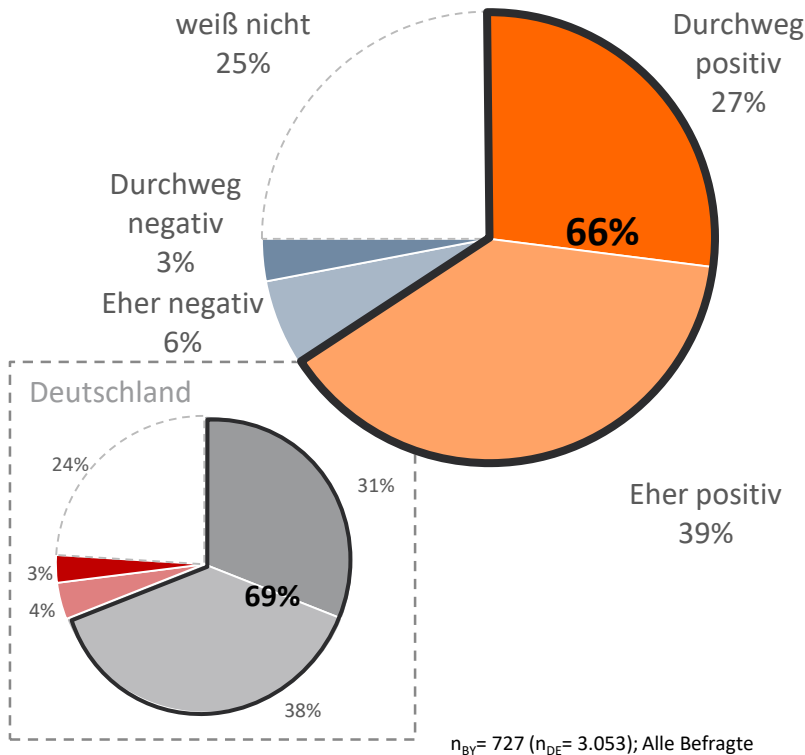


n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); Alle Befragte

Bewertung der Radschnellweg-Initiative des Bundes

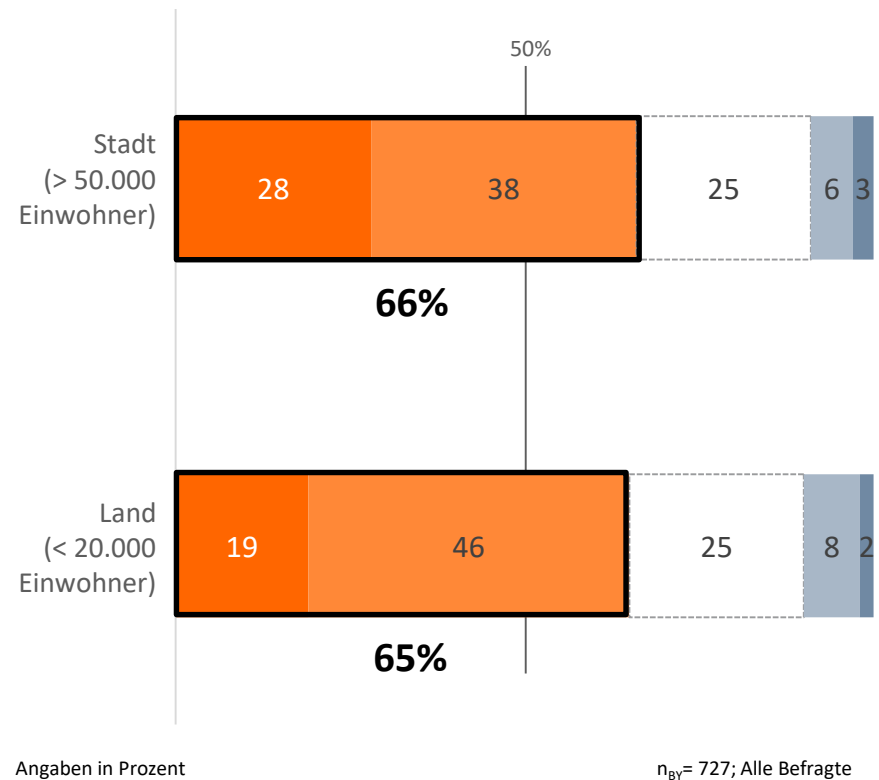
Bewertung

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



Bewertung nach Stadt & Land

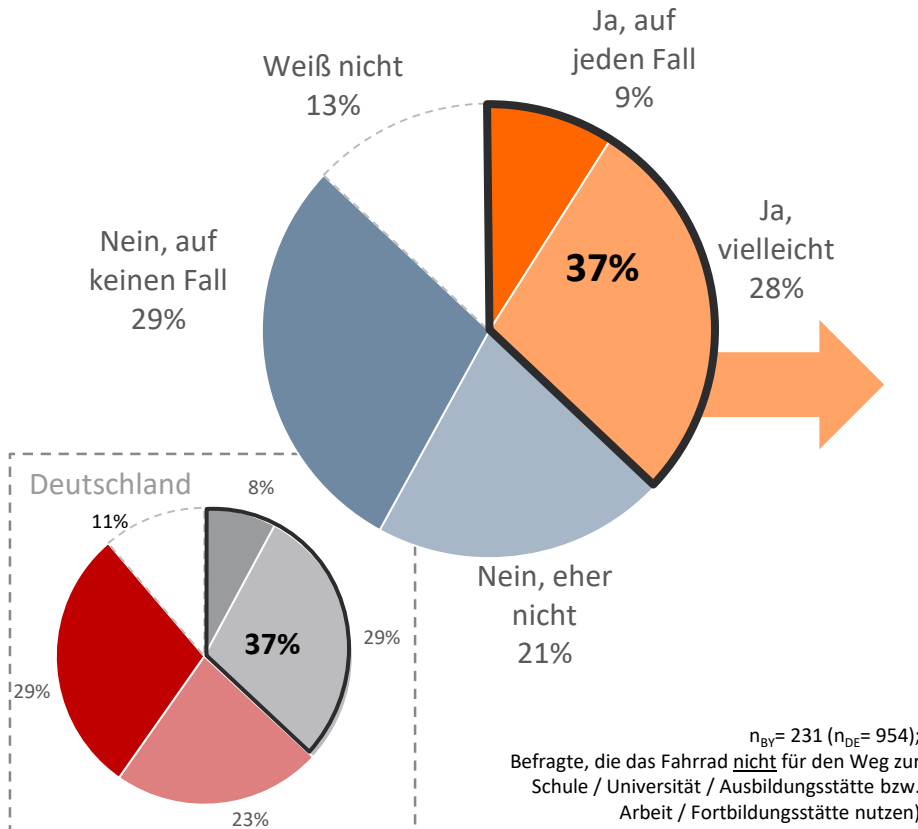
■ Durchweg positiv
 ■ Eher positiv
 Weiß nicht
■ Eher negativ
 ■ Durchweg negativ



Radschnellwege & Pendelpotenzial

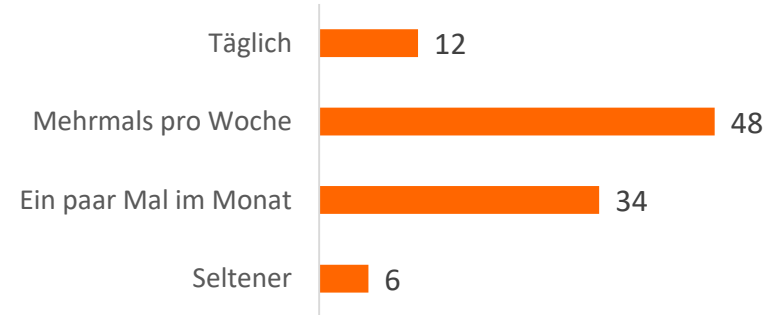
Potentielle Radschnellwegnutzung von Nicht-Radpendlern in Bayern

„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?“

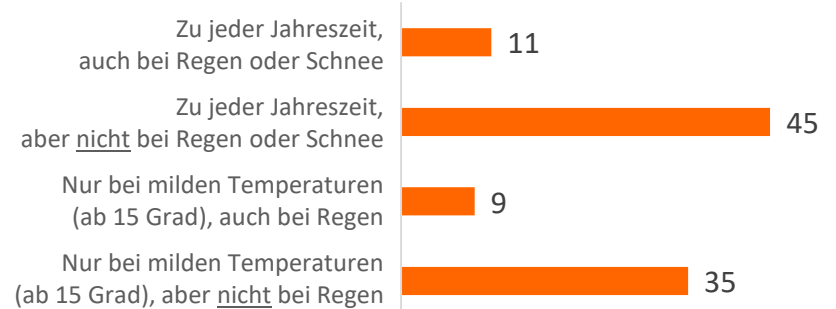


Angaben in Prozent

Nutzungshäufigkeit



Wetterbedingungen



Maximale Fahrtzeit

Ø = ca. **32 min**

n_{BY} = 85; Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen, aber es sich vorstellen könnten)

Angaben in Prozent

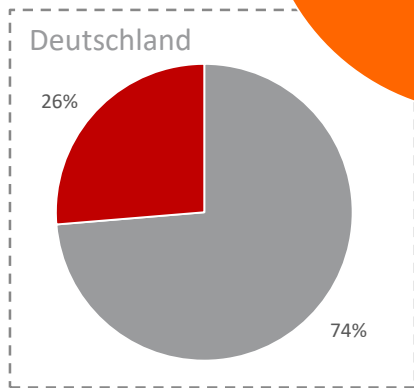
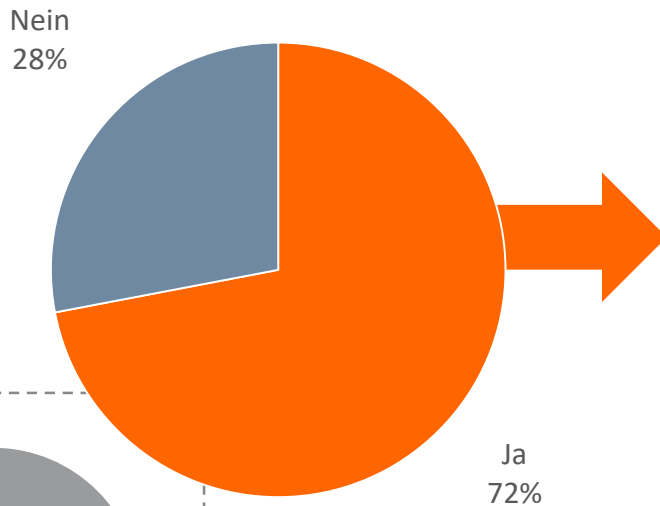


Geringe Fallzahl

Radschnellwege & Pendelpotenzial

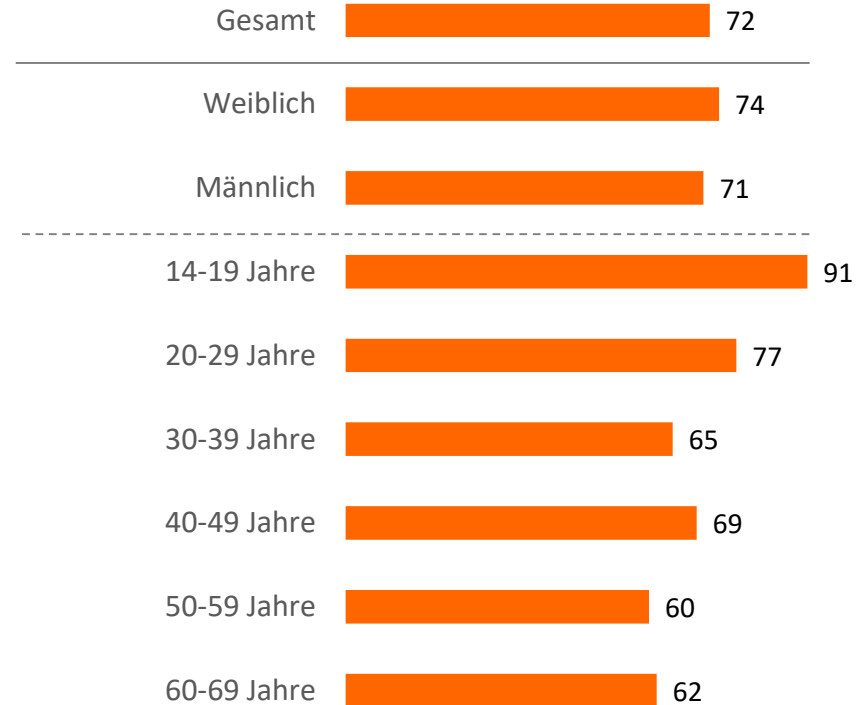
Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern – nach Soziodemografie (1/2)

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



Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen) n_{BY}= 332 (n_{DE}= 1.201);

Pendelpotenzial nach Geschlecht und Alter

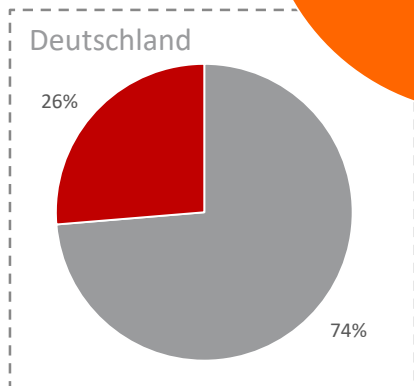
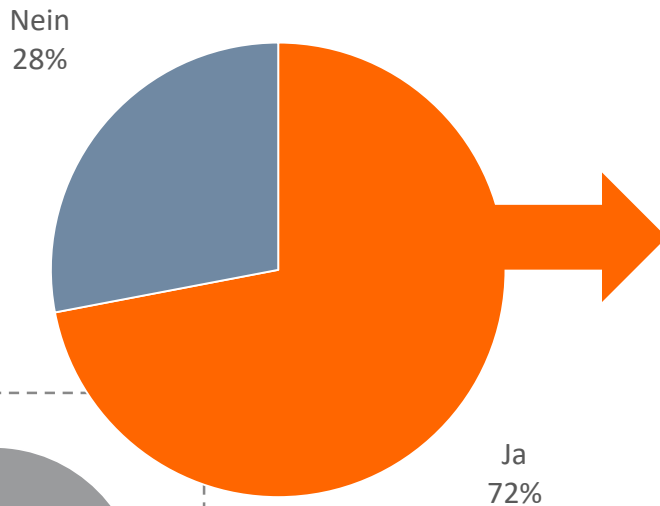


Angaben in Prozent

Radschnellwege & Pendelpotenzial

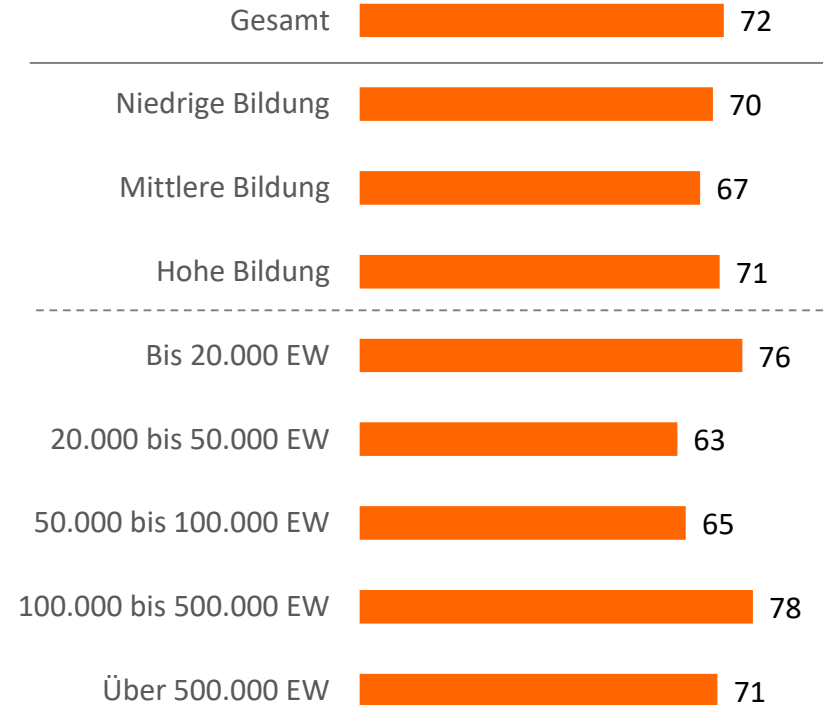
Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern – nach Soziodemografie (2/2)

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



n_{BY} = 332 (n_{DE} = 1.201); Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen

Pendelpotenzial nach Bildung und Ortsgröße



Angaben in Prozent

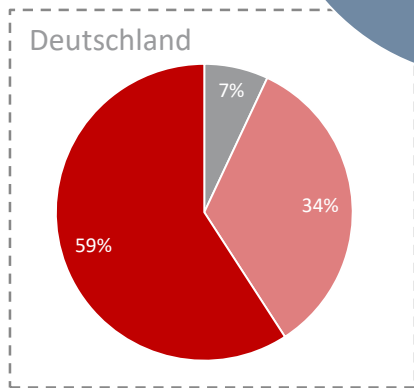
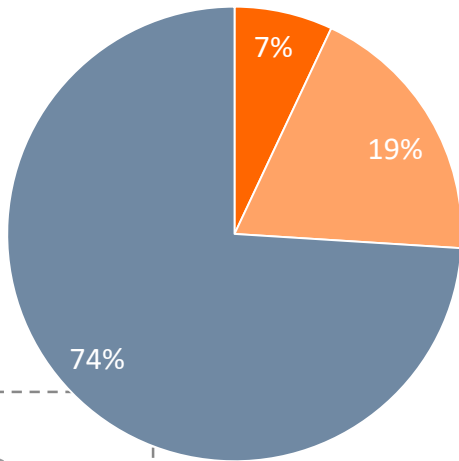
10

„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

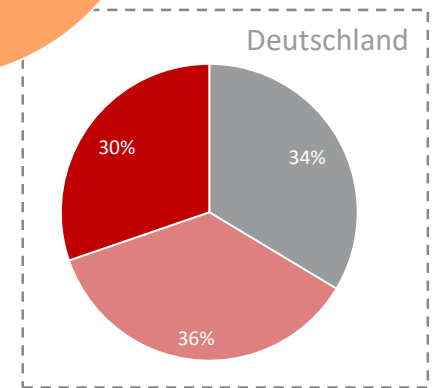
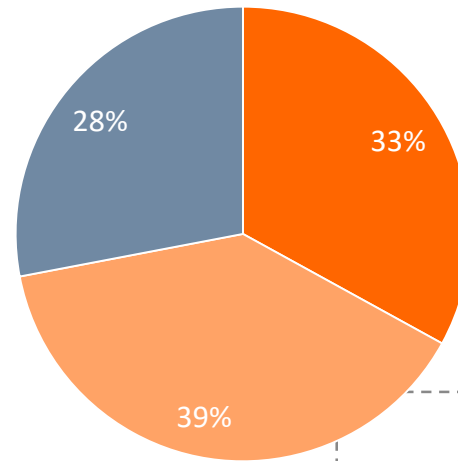
Bekanntheit & Nutzung

„Protected bike lanes“



Fahrradstraßen

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



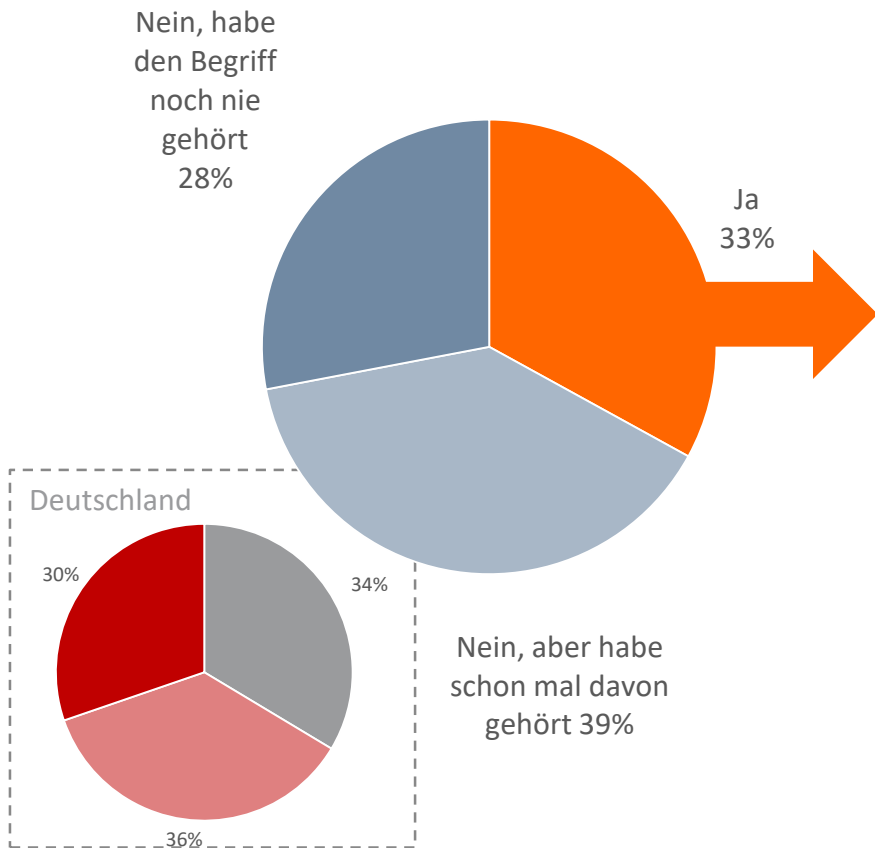
n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); Alle Befragte

Nutzung von Fahrradstraßen

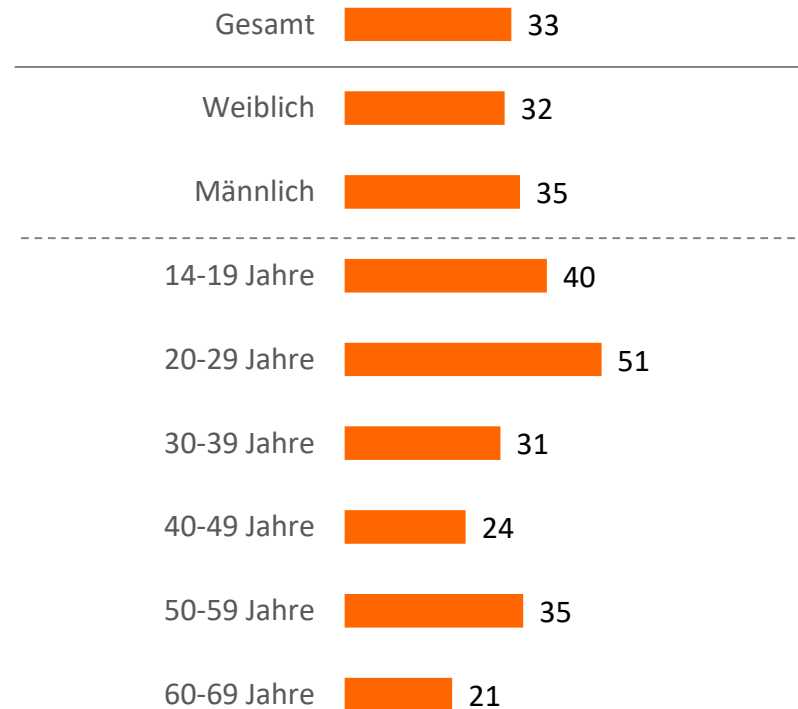
Nach Soziodemografie (1/2)

Nutzung und Bekanntheit

„Haben Sie schon mal eine „Fahrradstraße“ genutzt?“



Nutzung nach Geschlecht und Alter



n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

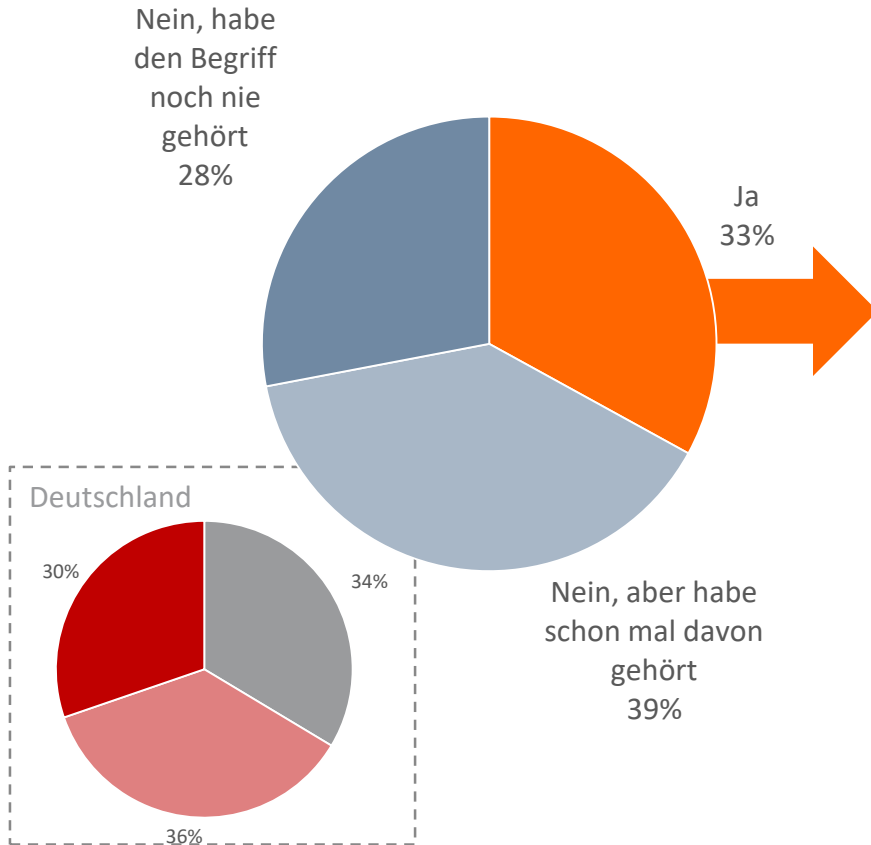
Angaben in Prozent

Nutzung von Fahrradstraßen

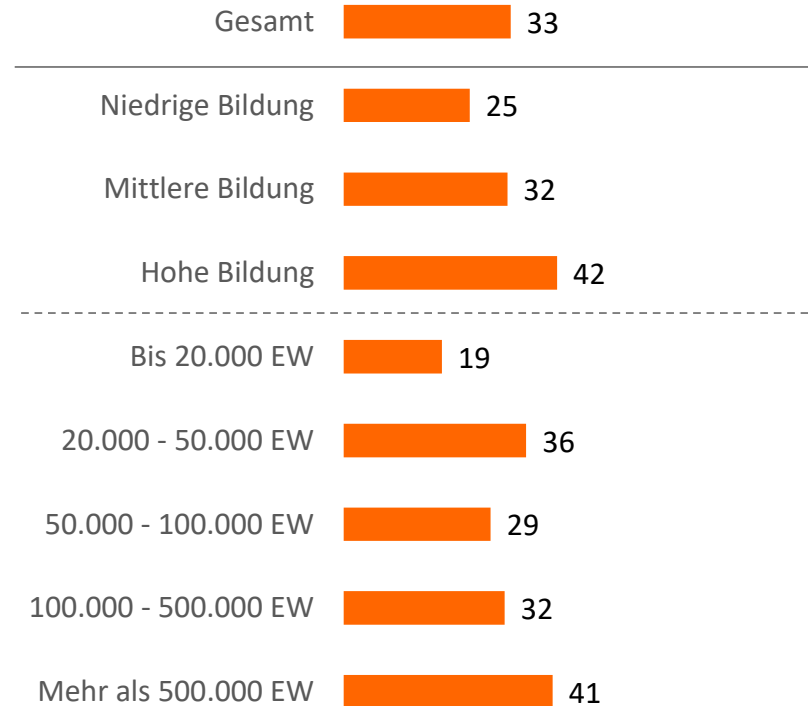
Nach Soziodemografie (2/2)

Nutzung und Bekanntheit

„Haben Sie schon mal eine „Fahrradstraße“ genutzt?“



Nutzung nach Bildung und Ortsgröße

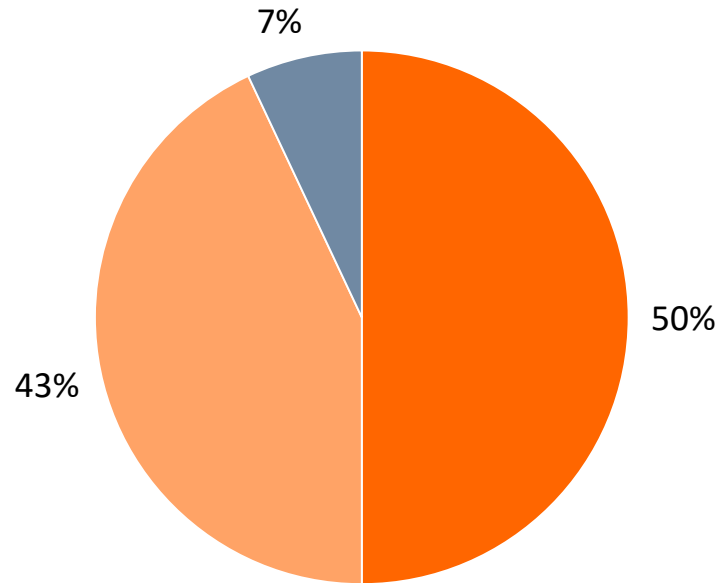


n_{BY}= 727 (n_{DE}= 3.053); Alle Befragte

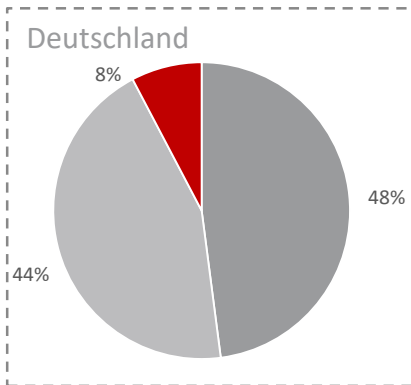
Angaben in Prozent

Bevorzugung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

„Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?“



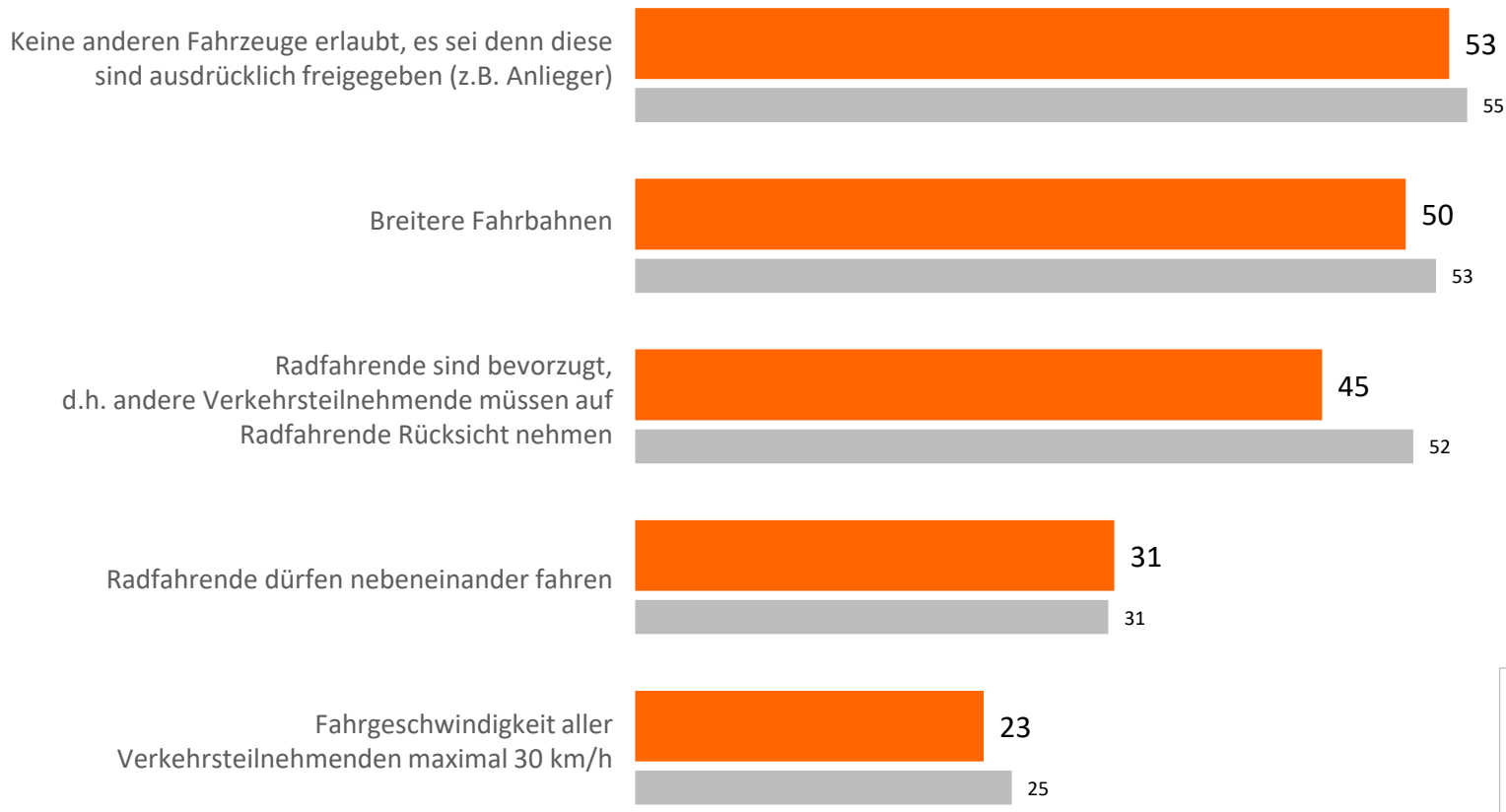
■ Ja
 ■ Gleichwertig gegenüber anderen Radwegen
 ■ Nein



$n_{BY} = 220$ ($n_{DE} = 922$); Befragte, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben

Vorteile von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

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



Angaben in Prozent

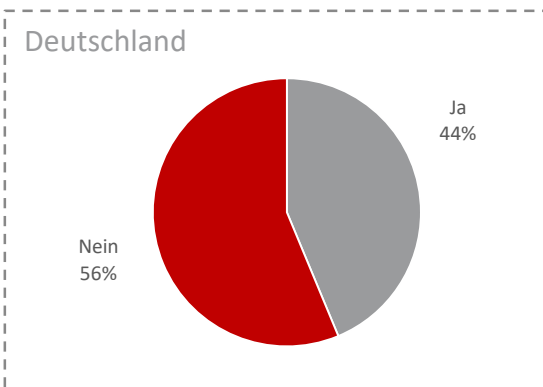
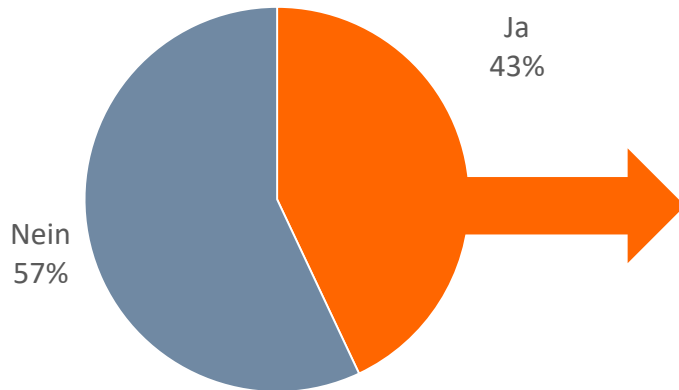
n_{BY}= 456 (n_{DE}= 1.797); Radfahrende + Befragte, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben oder bekannt ist

11 Fahrrad-Tourismus

Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

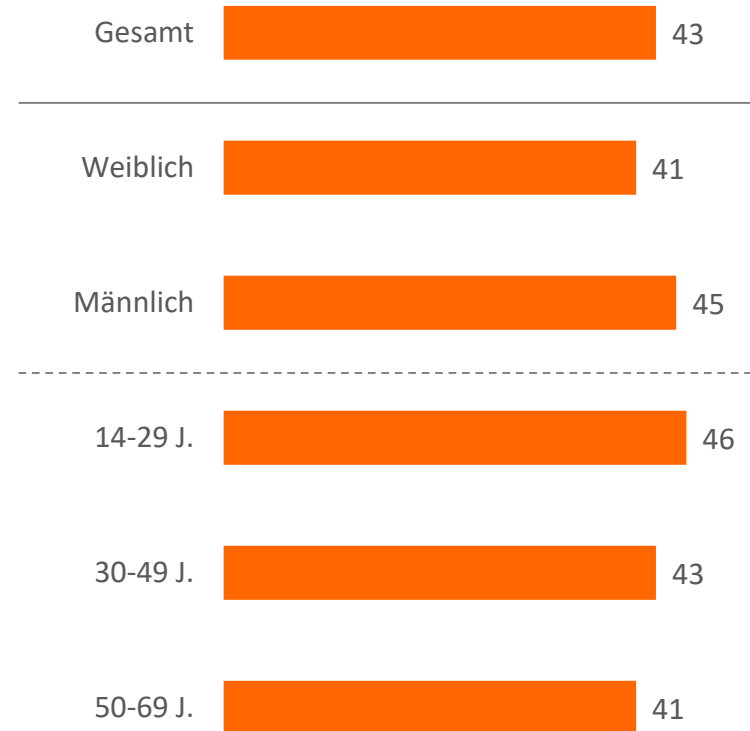
Nach Soziodemografie (1/2)

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



n_{BY} 593 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende

Getrennt nach Geschlecht und Alter

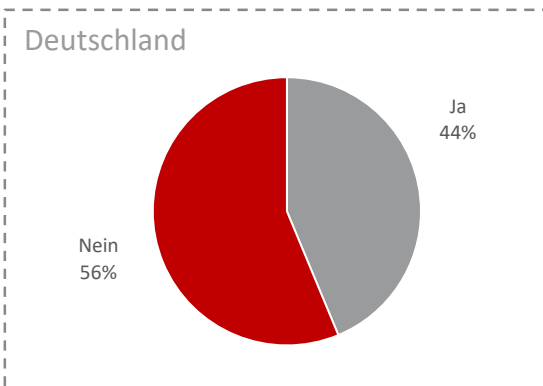
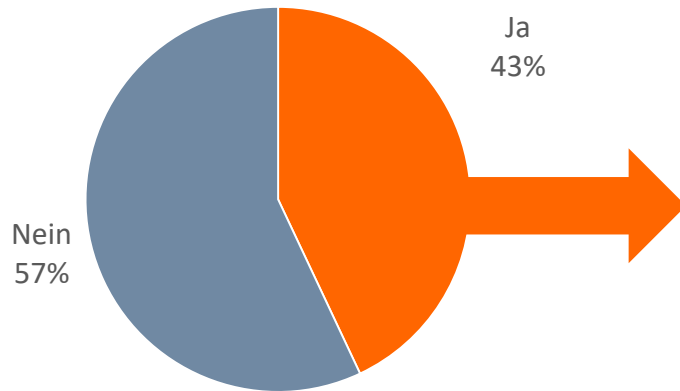


Angaben in Prozent
n_{BY}= 593 (n_{DE}=3.376); Radfahrende

Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

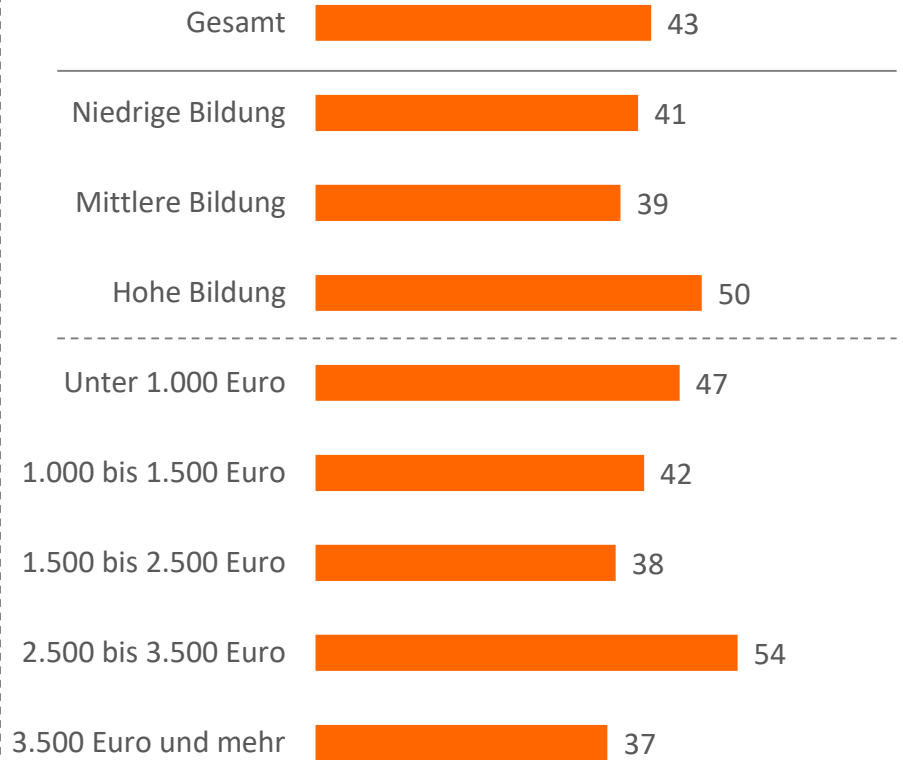
Nach Soziodemografie (2/2)

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



n_{BY} 593 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Getrennt nach Bildung und Haushaltseinkommen

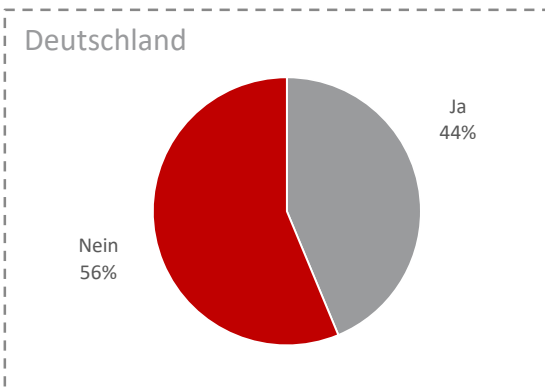
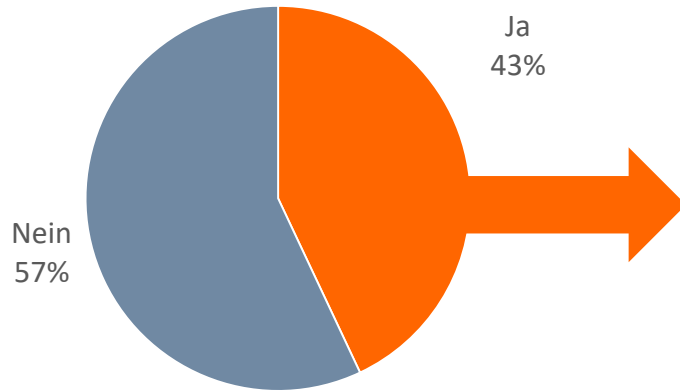


Angaben in Prozent

n_{BY} = 593; Radfahrende

Dauer der längsten Fahrradtour

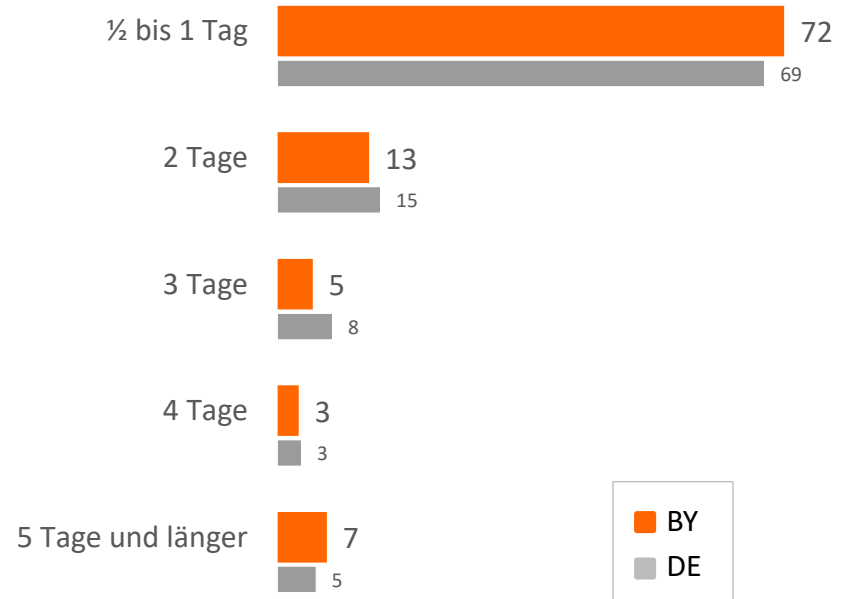
„Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens ½ Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?“



n_{BY}= 593 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende

Dauer der Radtour

„Wie lange ging die längste Tour?“

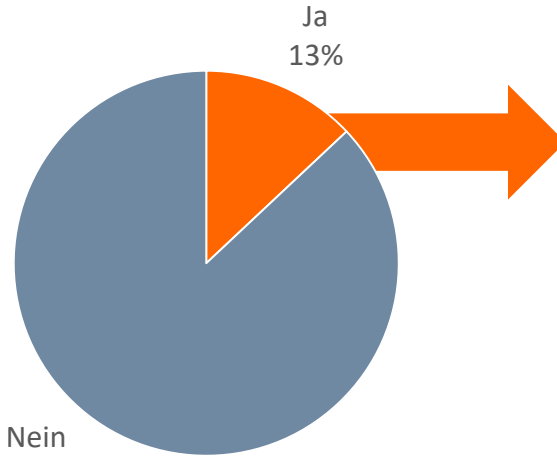
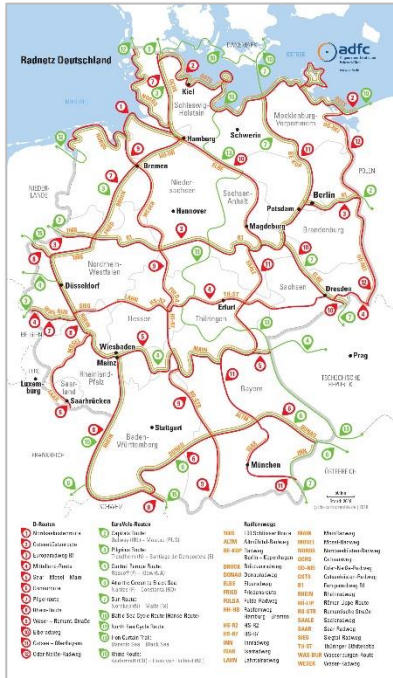


Angaben in Prozent

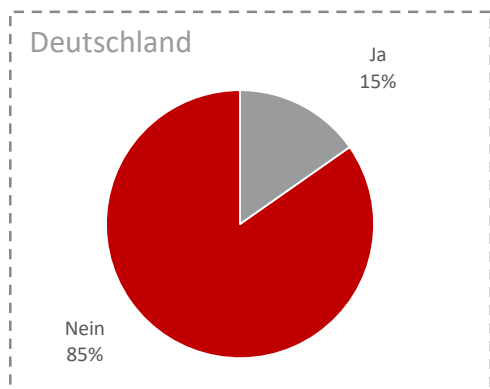
n_{BY}= 256 (n_{DE}= 1.051); Radtouren-Fahrer

Bekanntheit der „D-Routen“ Nach Soziodemografie

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



Nein
87%



Deutschland

Nein
85%

Getrennt nach Geschlecht und Alter

Gesamt 13

Weiblich 13

Männlich 14

14-29 J. 16

30-49 J. 12

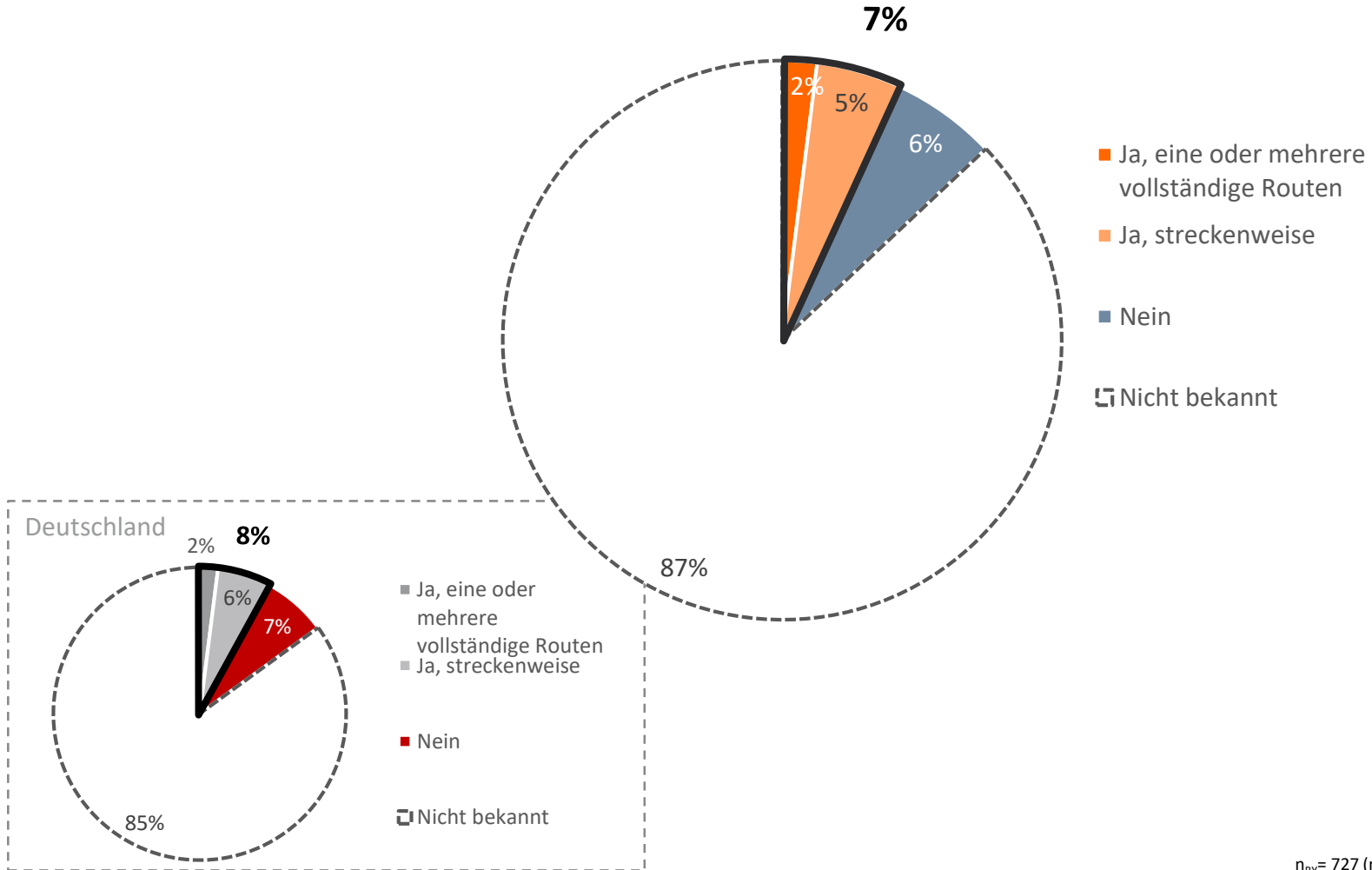
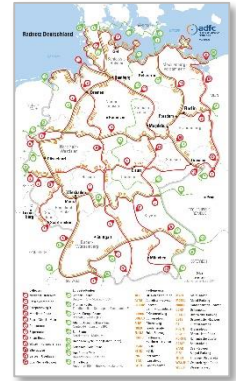
50-69 J. 12

Angaben in Prozent

$n_{BY} = 727$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

Nutzung von D-Routen

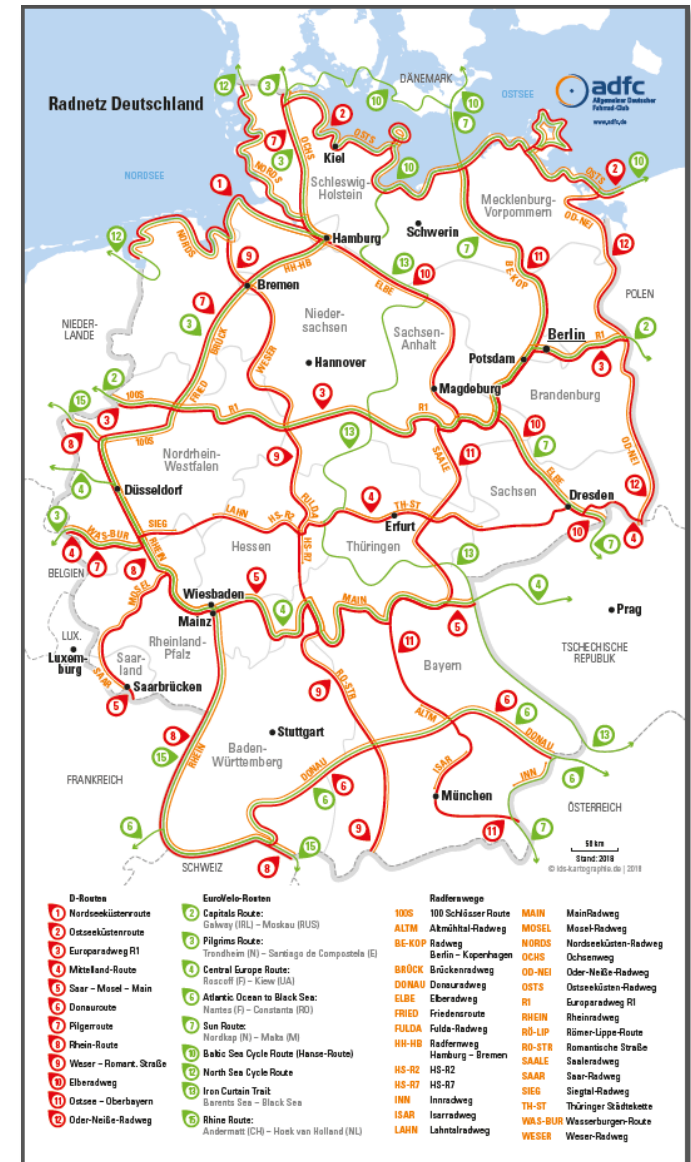
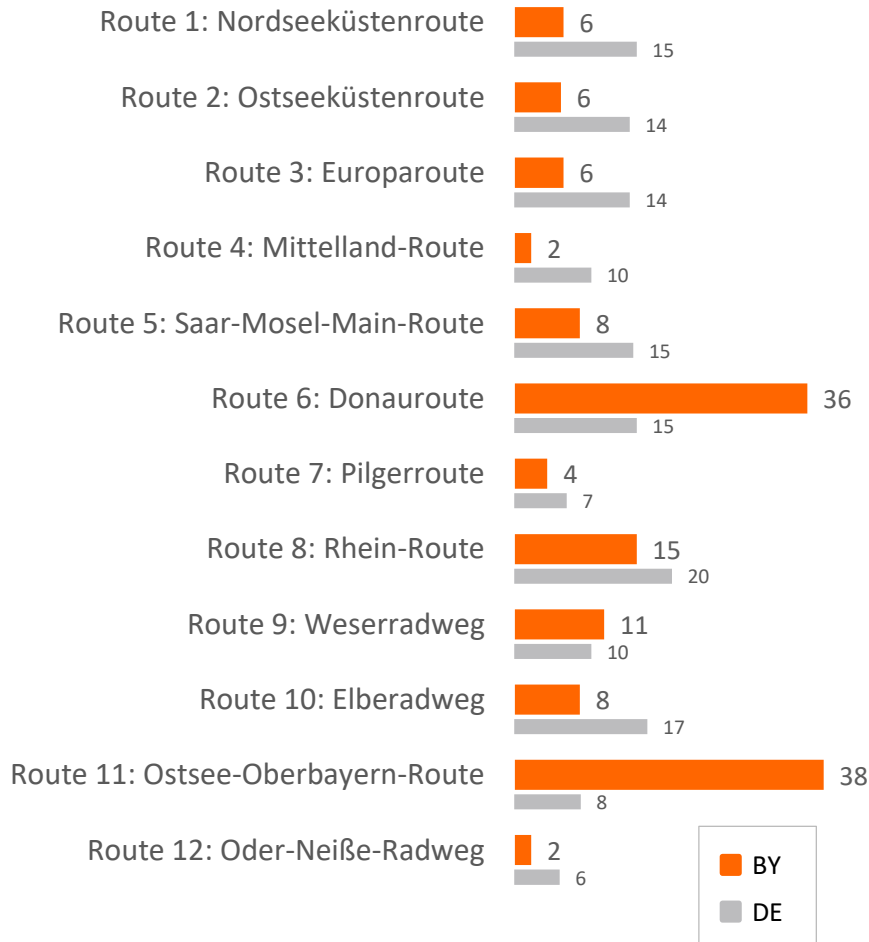
„Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt?“



n_{BY} = 727 (n_{DE} = 2.376); Alle Befragte

Nutzung von D-Routen

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



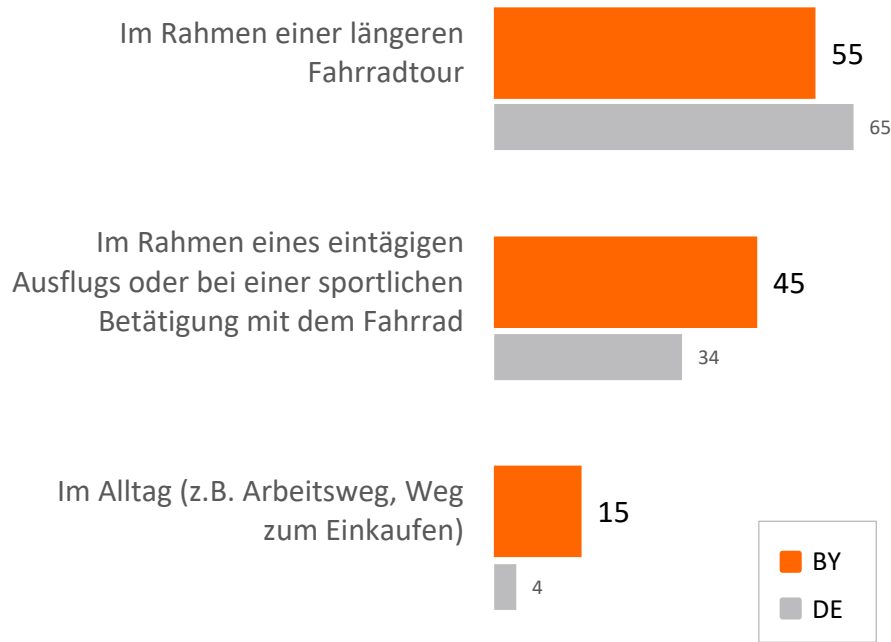
Angaben in Prozent

$n_{BY} = 53$ ($n_{DE} = 229$); Radfahrende, die schon „D-Routen“ genutzt haben

Geringe Fallzahl

D-Routen - Kontext der Nutzung & Bewertung

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

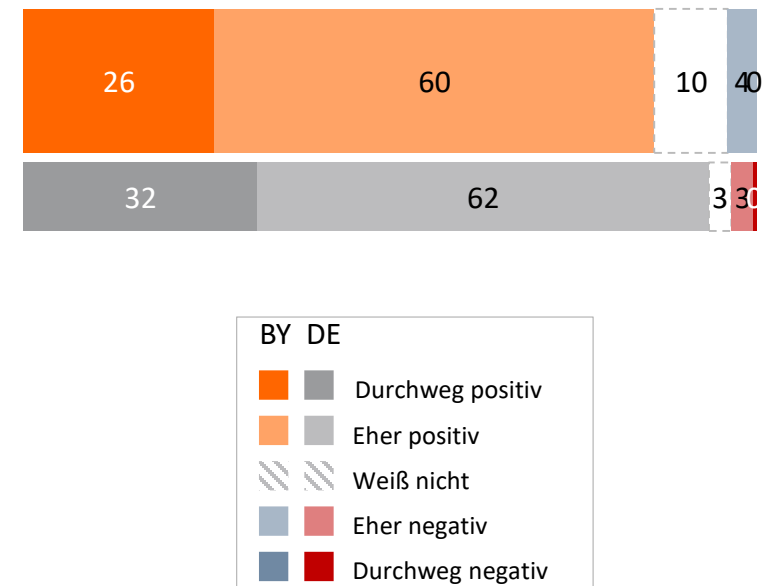


Angaben in Prozent



Geringe Fallzahl

„Wie bewerten Sie die „D-Routen“?“



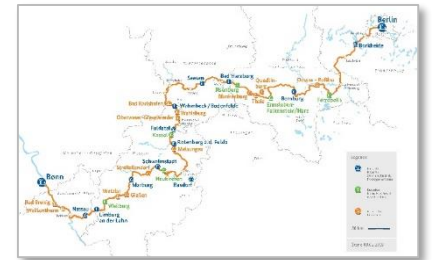
Angaben in Prozent

$n_{BY} = 53$ ($n_{DE} = 229$); Radfahrende, die schon „D-Routen“ genutzt haben

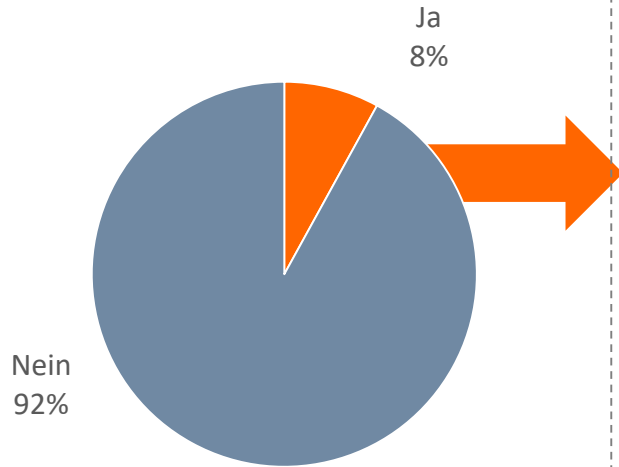


Geringe Fallzahl

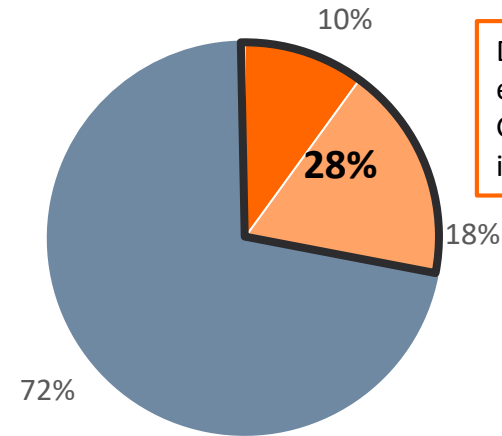
Bekanntheit und Nutzung Radweg „Deutsche Einheit“



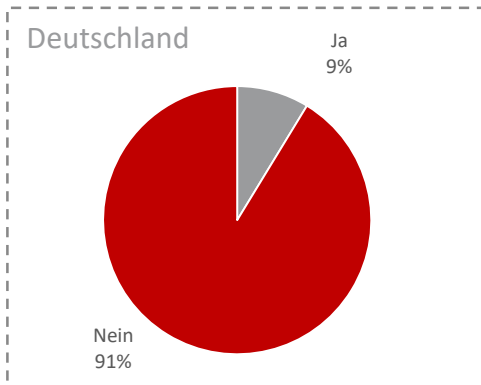
„Haben Sie schon einmal von dem Radweg Deutsche Einheit gehört?“



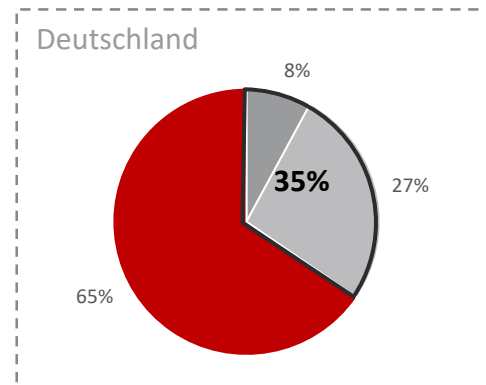
„Sind Sie den Radweg Deutsche Einheit schon einmal vollständig oder teilweise abgefahren?“



Diese **28%** entsprechen **3%** der Gesamtbevölkerung in BY (vs. 3% DE)



$n_{BY} = 727$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragten

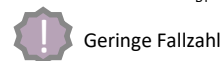


$n_{BY} = 57$ ($n_{DE} = 266$); Befragte, die schon von „D-Routen“ gehört haben

BY DE

- ■ Ja, vollständig abgefahren
- ■ Ja, streckenweise
- ■ Nein

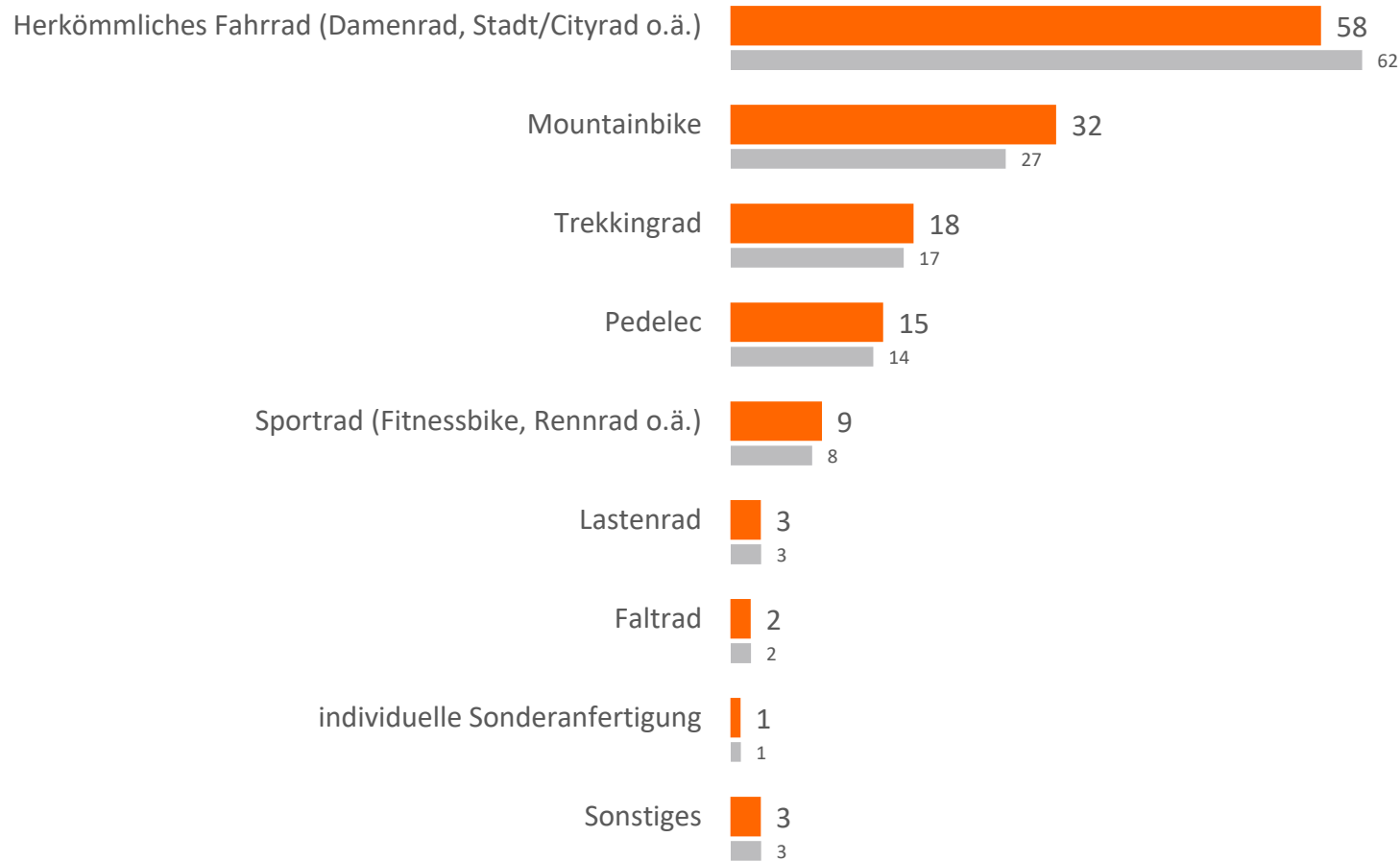
Angaben in Prozent



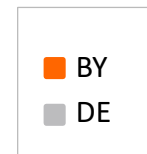
12 Fahrradmarkt

Genutzter Fahrradtyp

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



Angaben in Prozent

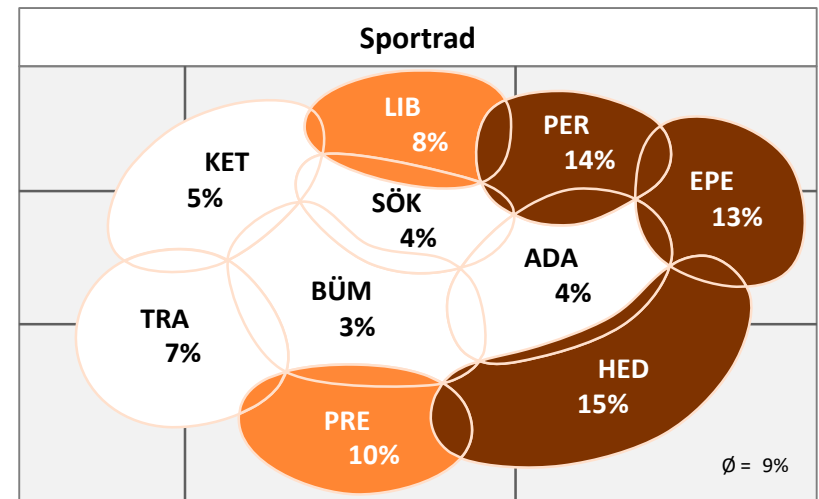
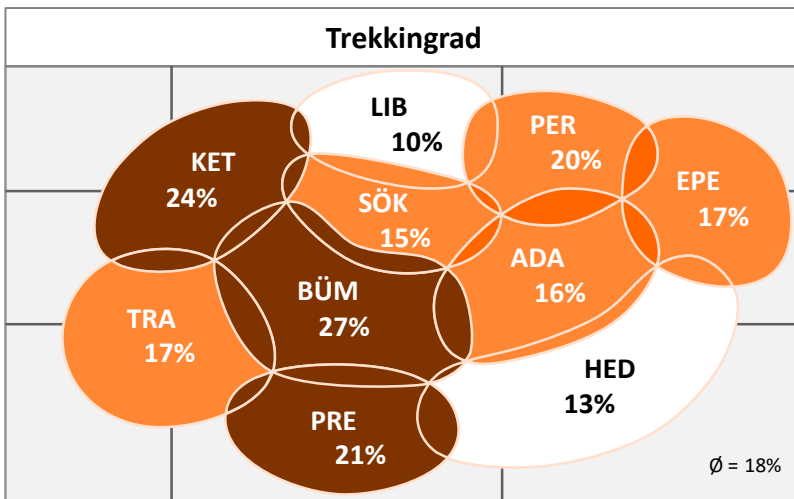
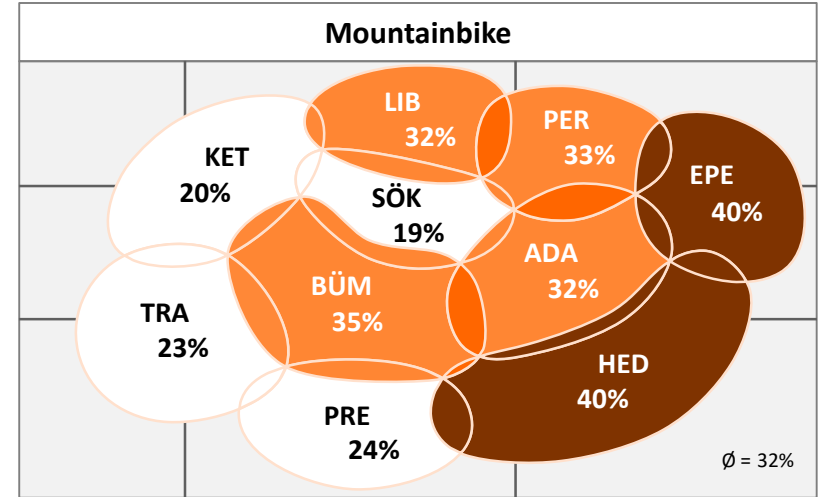
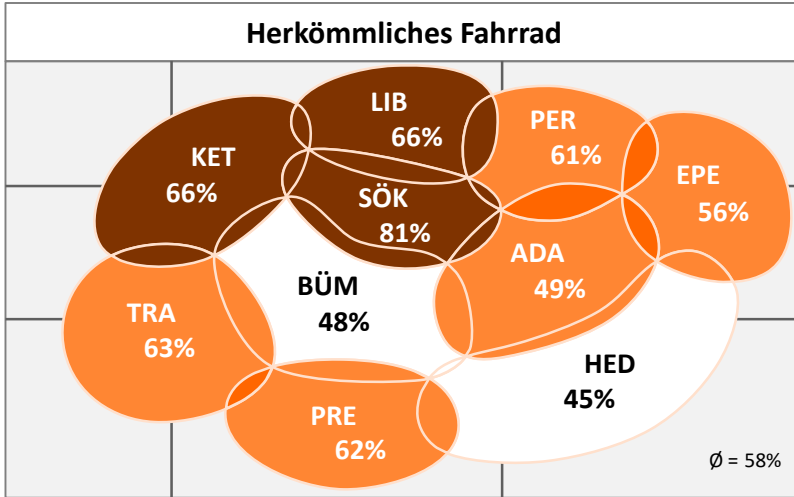


n_{BY} = 593 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Genutzter Fahrradtyp

Nach Sinus-Milieus[®] in Bayern

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



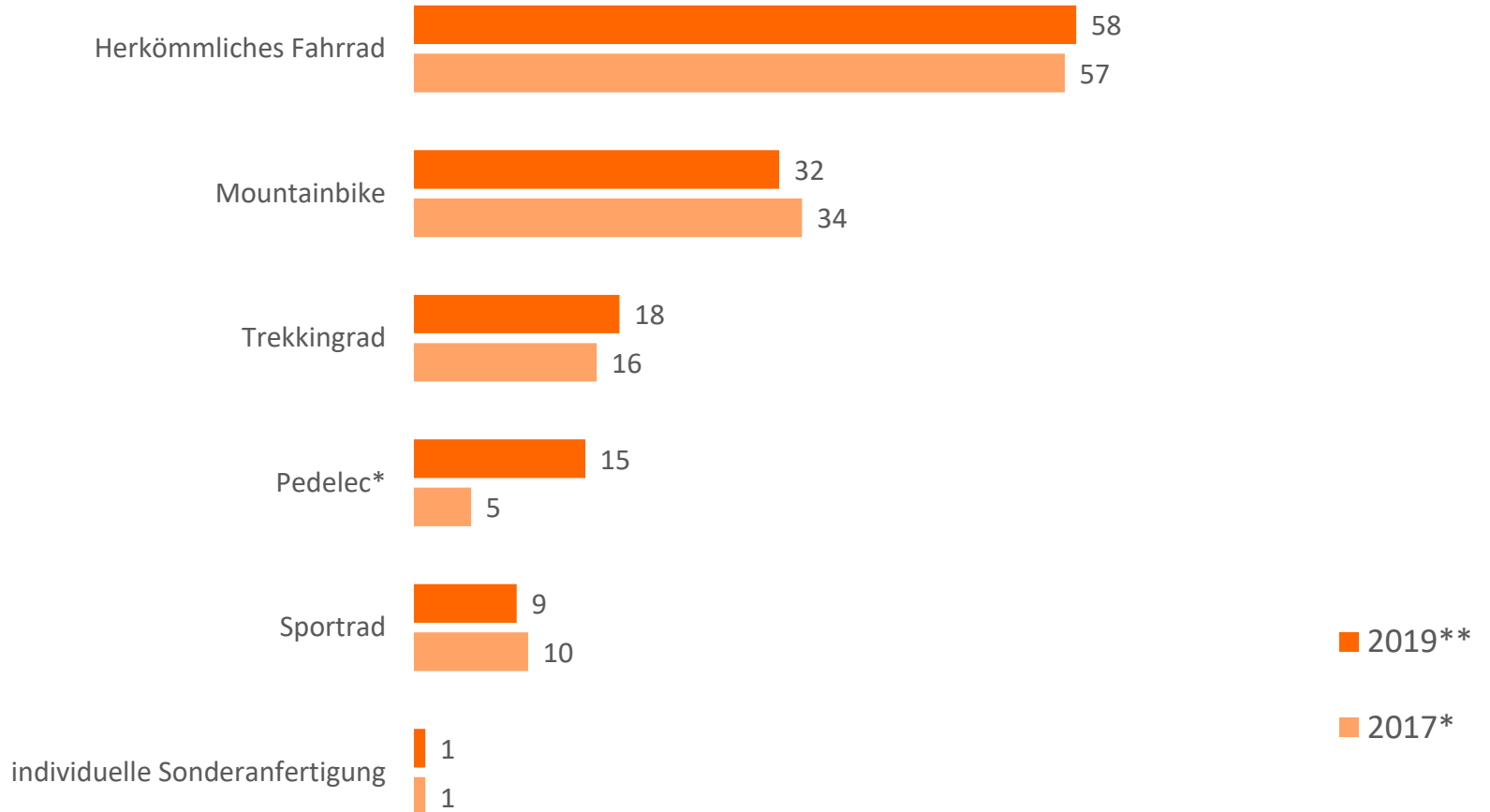
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

n_{BY} = 593; Radfahrende

Genutzter Fahrradtyp

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Bayern

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



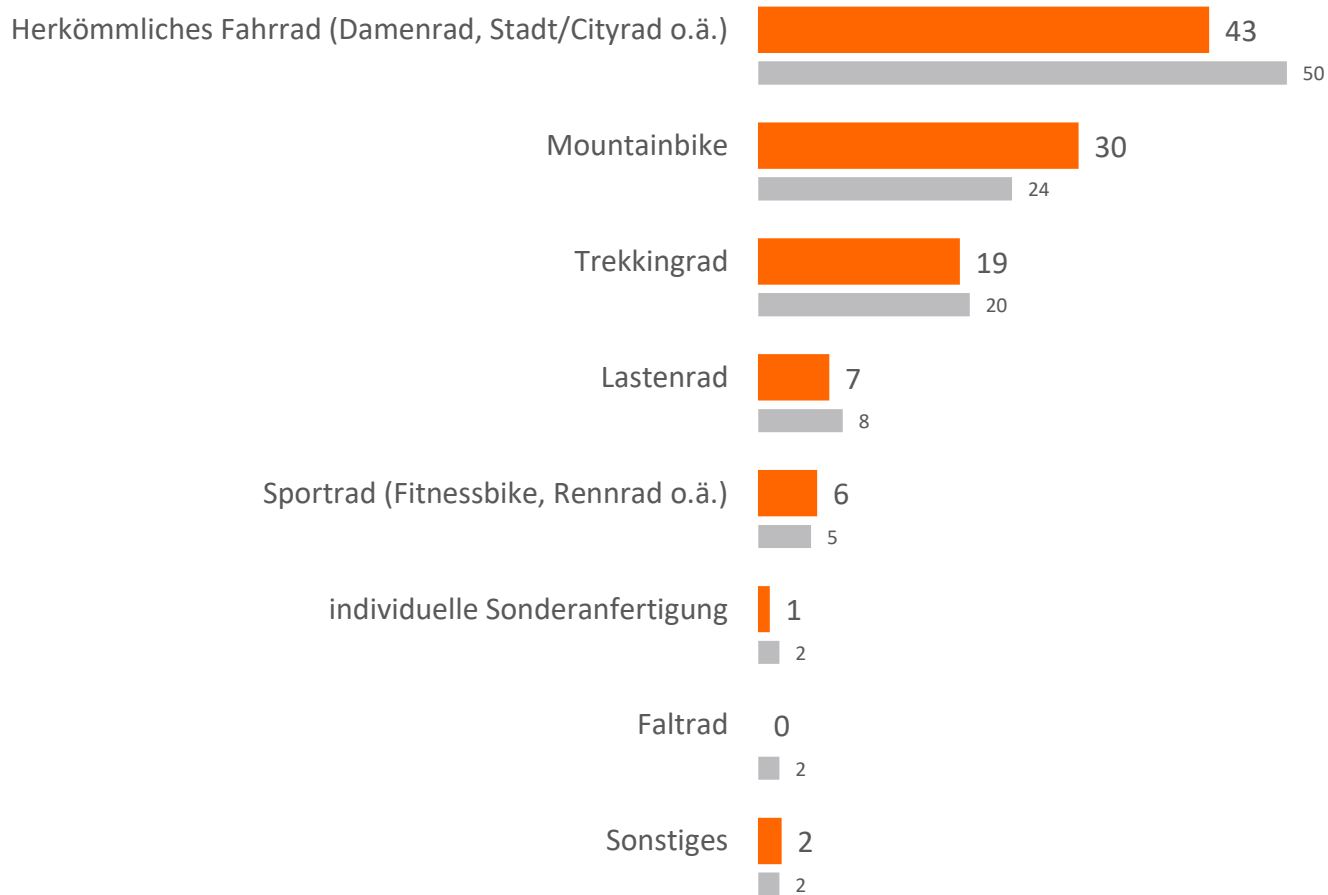
Angaben in Prozent

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

**n_{BY}= 593; Radfahrende
*n_{BY}= 594; Radfahrende

Genutzter Pedelec-Typ

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



Angaben in Prozent



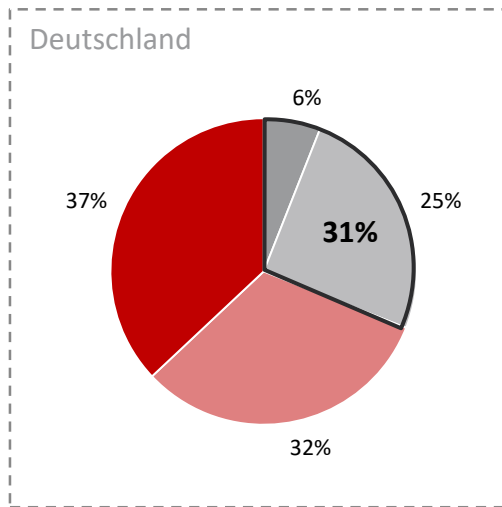
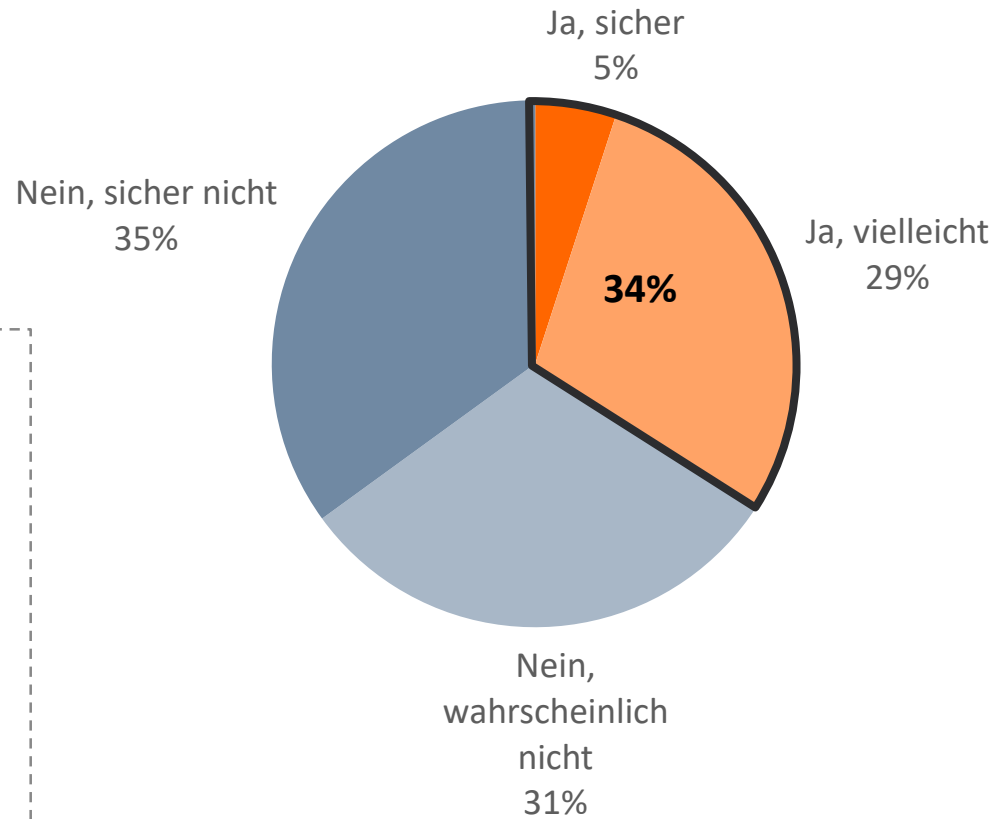
n_{BY}= 89 (n_{DE}= 344); Nutzer Pedelec

Geringe Fallzahl

Pläne zum Fahrradkauf

Geplanter Kauf

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

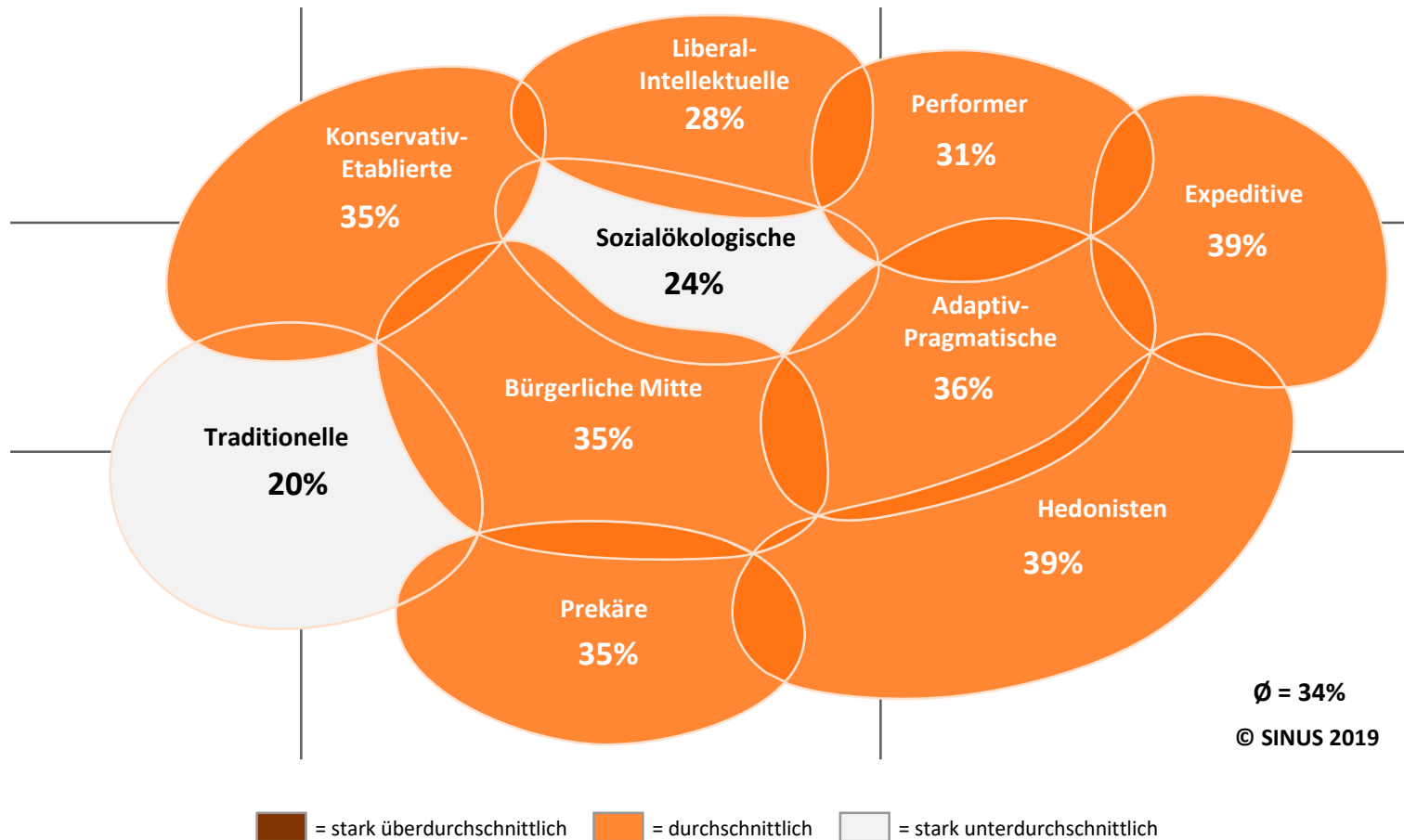


n_{BY} = 727 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Pläne zum Fahrradkauf

Nach Sinus-Milieus © in Bayern

Fahrradkauf (Ja, sicher / Ja, vielleicht)

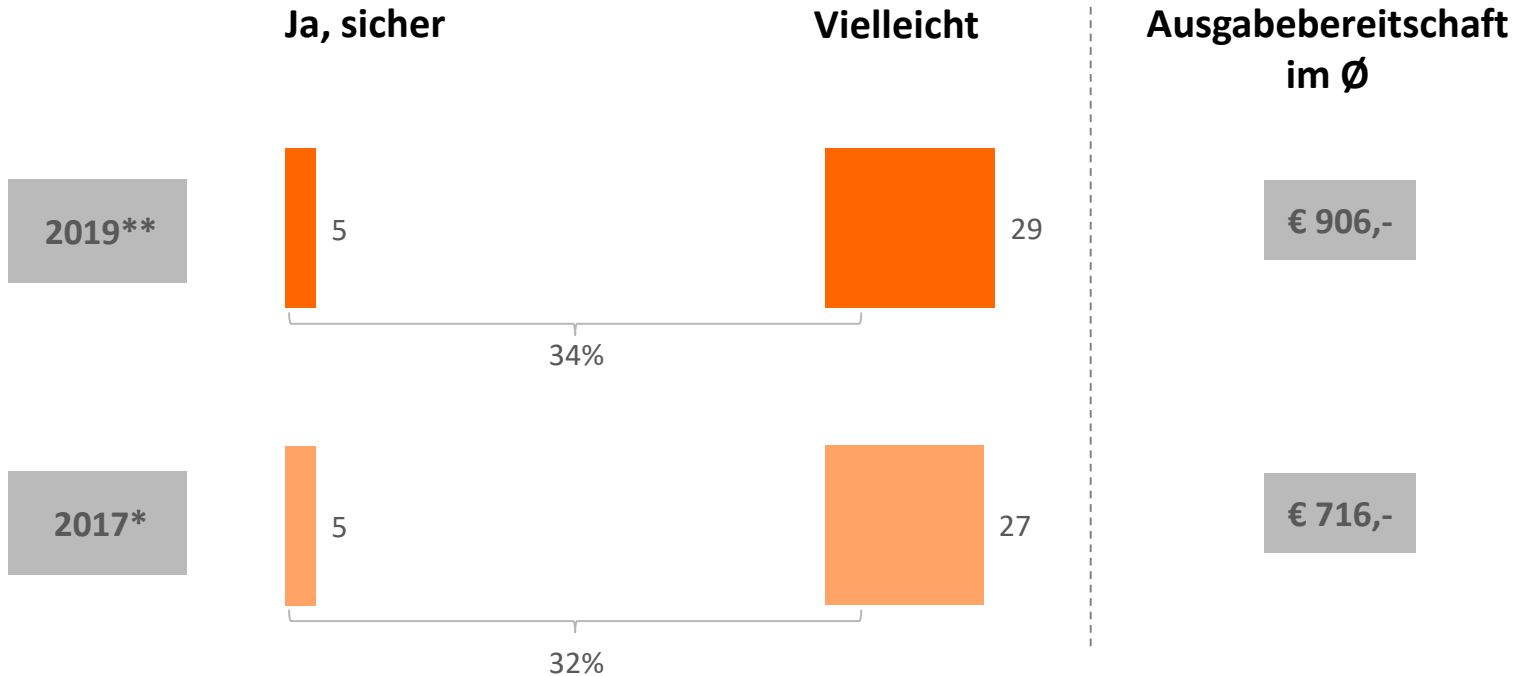


n_{BY} = 727; Alle Befragte

Pläne zum Fahrradkauf

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017

„Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines neuen Fahrrads?“
 „Wie viel werden Sie voraussichtlich für dieses Fahrrad samt Zubehör ausgeben?“



Angaben in Prozent

**n_{BY}= 727; alle Befragte
 *n_{BY}= 725; alle Befragte

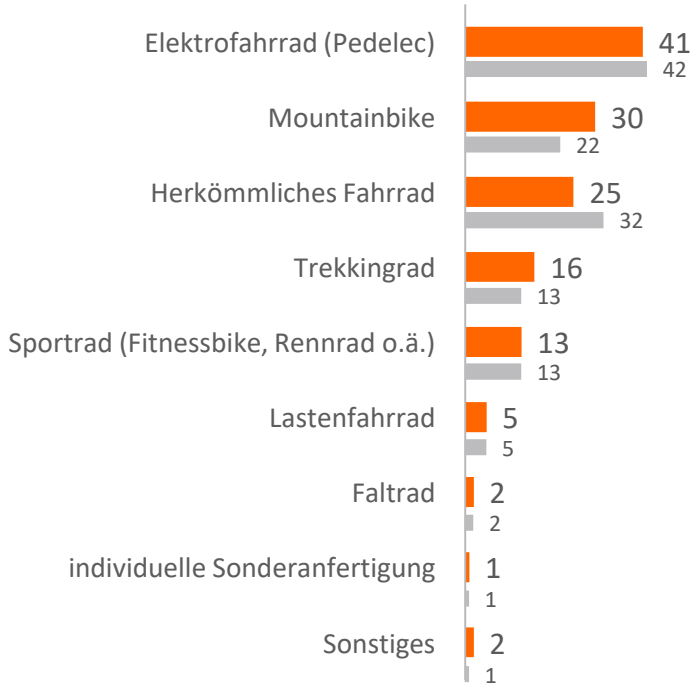
**n_{BY}= 242; potentielle Käufer
 *n_{BY}= 232; potentielle Käufer

Fahrradtypen und Ausgabebereitschaft

Fahrradtyp(en)

(Mehrfachnennung möglich)

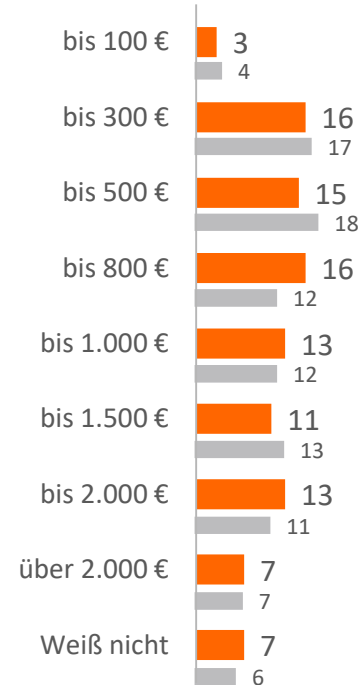
„Welchen Typ von Fahrrad bzw. welche Typen von Fahrrädern werden Sie dann aller Voraussicht nach kaufen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

Ausgabebereitschaft

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



Ø ca. € 906,-

Ø ca. € 865,-

BY
DE

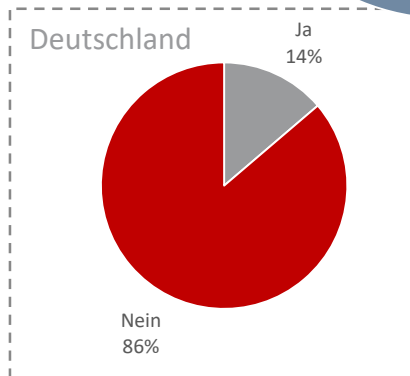
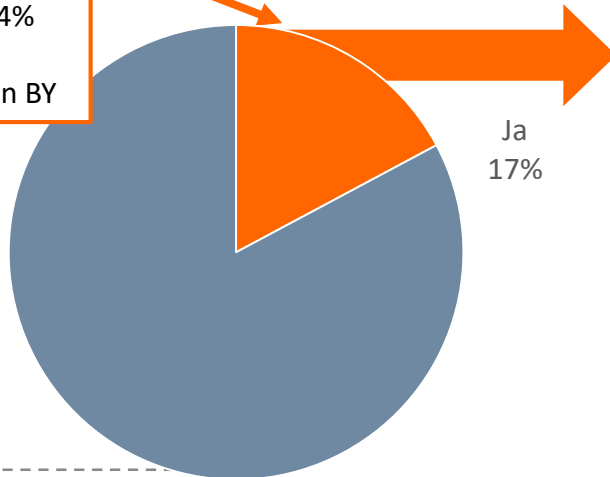
n_{BY} = 245 (n_{DE} = 933); Personen, die planen in den nächsten 12 Monaten ein Fahrrad zu kaufen

Leasingangebote beim Fahrradkauf

Leasingangebot des Arbeitgebers

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

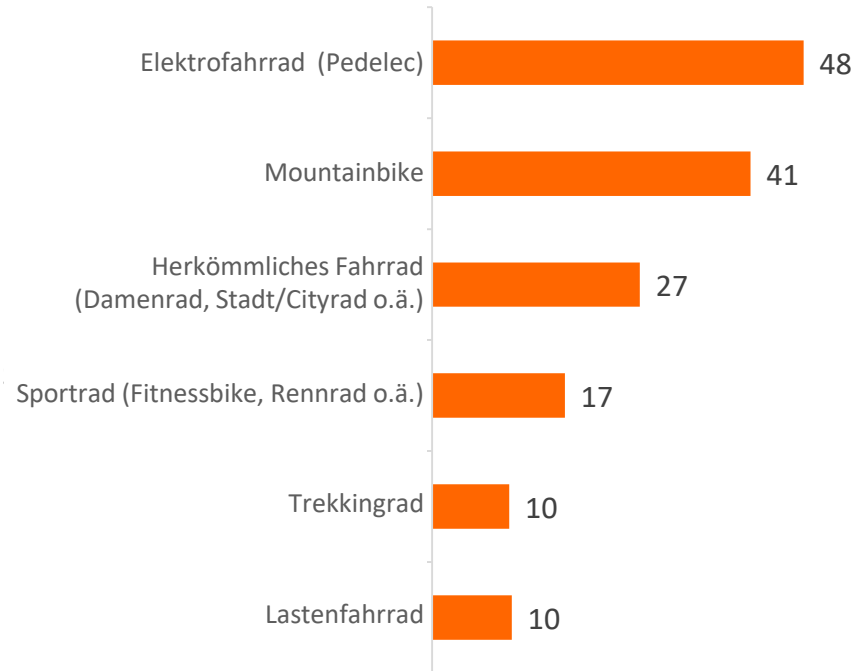
Diese **17%** entsprechen 4% der Gesamtbevölkerung in BY



$n_{BY} = 173$ ($n_{DE} = 640$);
 Personen, die berufstätig sind und die planen in den nächsten 12 Monaten ein Fahrrad zu kaufen

Gewählte Fahrradkategorien

(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

$n_{BY} = 29$; Personen, die berufstätig sind und die planen in den nächsten 12 Monaten im Rahmen eines Leasingangebotes des Arbeitgebers ein Fahrrad zu kaufen



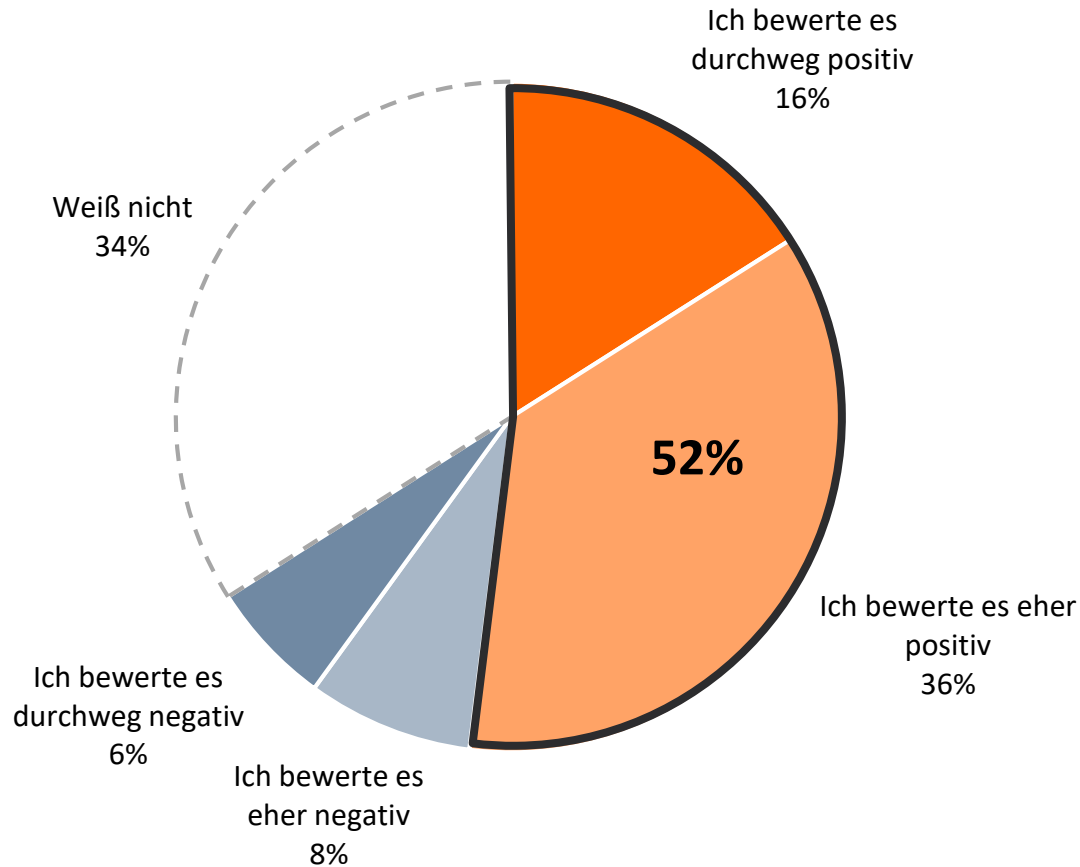
Geringe Fallzahl

13 Zusatzfragen Bayern

Fahrradzählanlagen an Radwegen

Einstellung zur Errichtung von Fahrradzählanlagen

„Wie stehen Sie der Errichtung von Fahrradzählanlagen an Radwegen oder bestimmten Stellen im Alltagsverkehr gegenüber?“



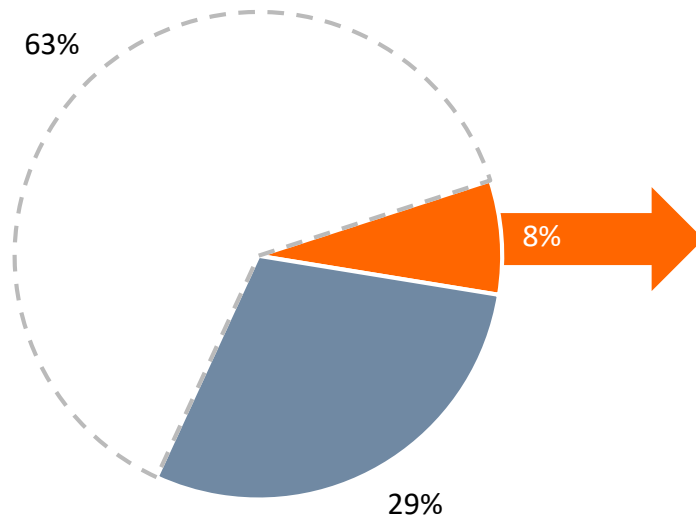
n_{BY} = 727; alle Befragte

Fahrradzählanlagen an Radwegen

Zählanlage in Kommune und Wahrnehmung der Zählanlage

Zählanlage in Kommune

„Wissen Sie, ob es eine Fahrradzählanlage in Ihrer Kommune gibt?“

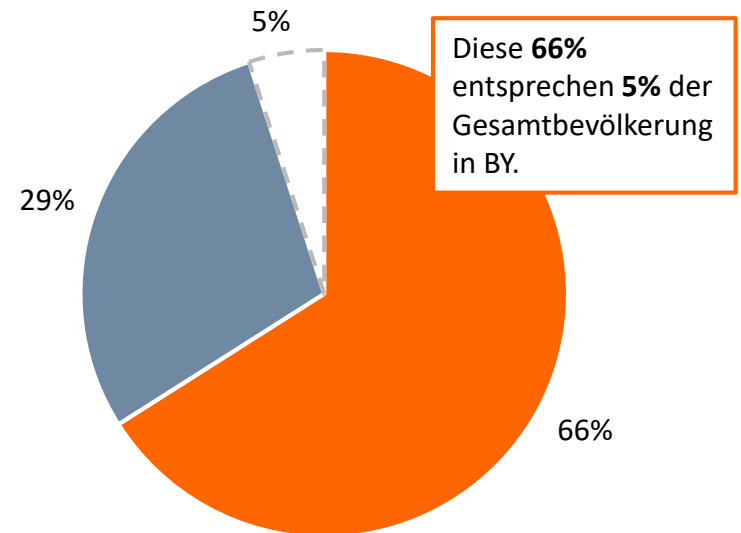


- Ja, in meiner Kommune gibt es meines Wissens eine Fahrradzählanlage
- Nein, in meiner Kommune gibt es meines Wissens keine Fahrradzählanlage
- Weiß nicht

Angaben in Prozent n_{BY}= 725; alle Befragte

Wahrnehmung der Zählanlage

„Haben Sie schon einmal eine Fahrradzählanlage an Radwegen oder bestimmten Stellen im Alltagsverkehr in Ihrer Kommune wahrgenommen?“



- Ja
- Nein
- Weiß nicht

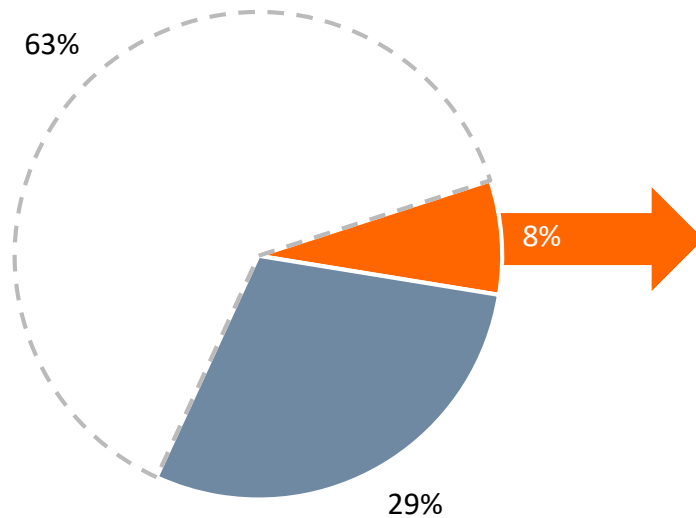
n_{BY}= 55; Befragte, in deren Kommune es eine Fahrradzählanlage gibt

Fahrradzählanlagen an Radwegen

Zählanlage in Kommune und Wahrnehmung der Ergebnisse

Zählanlage in Kommune

„Wissen Sie, ob es eine Fahrradzählanlage in Ihrer Kommune gibt?“

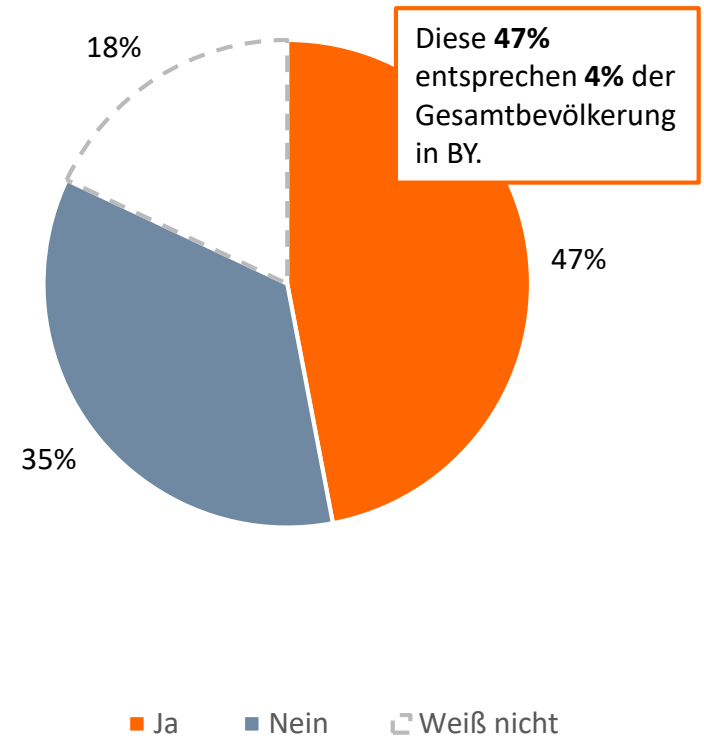


- Ja, in meiner Kommune gibt es meines Wissens eine Fahrradzählanlage
- Nein, in meiner Kommune gibt es meines Wissens keine Fahrradzählanlage
- Weiß nicht

Angaben in Prozent n_{BY}= 725; alle Befragte

Wahrnehmung der Ergebnisse

„Haben Sie bereits von den Ergebnissen der Radverkehrszählungen in Ihrer Kommune gehört (z.B. in der Zeitung/im Internet)?“



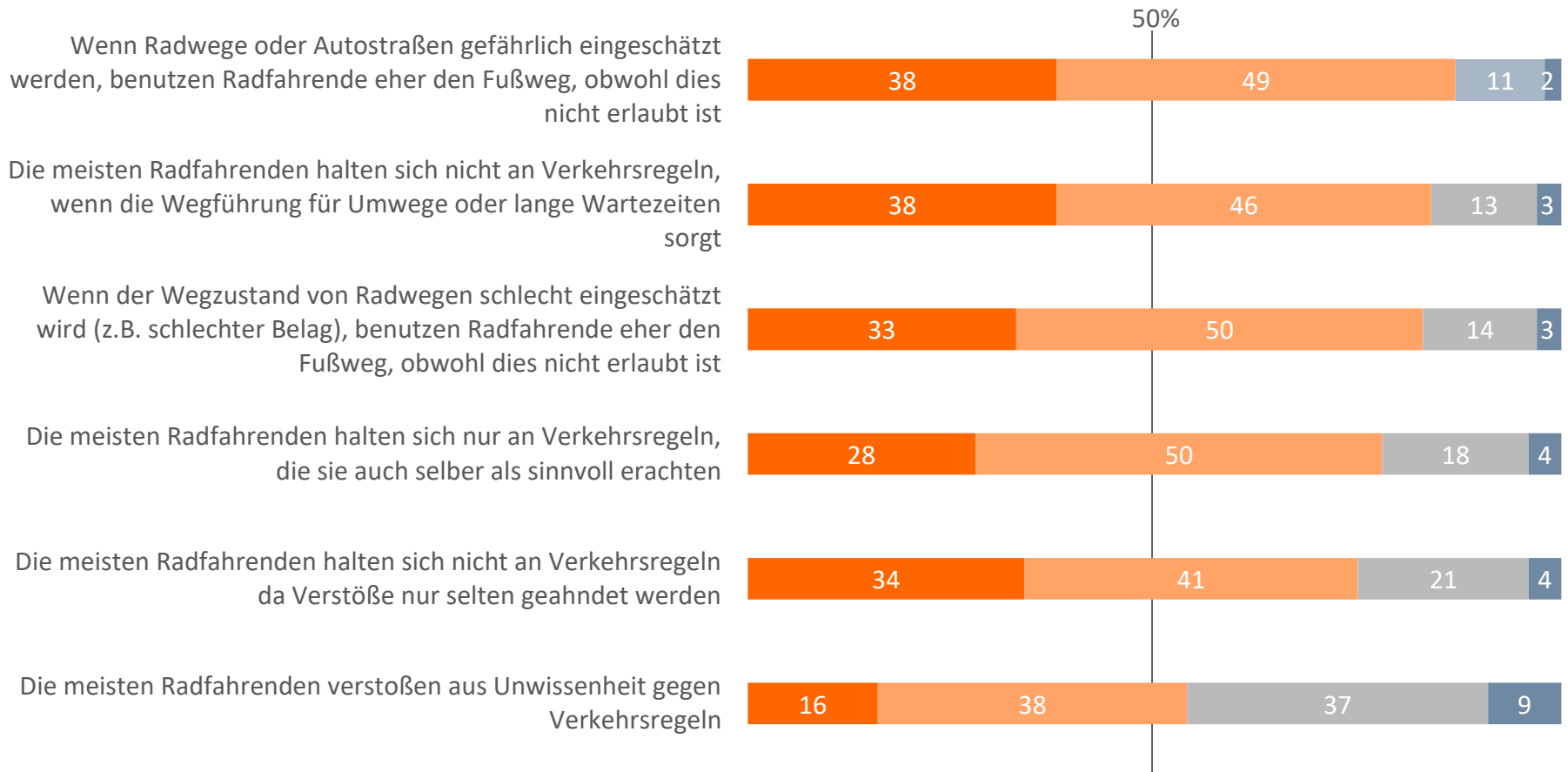
- Ja
- Nein
- Weiß nicht

n_{BY}= 55; Befragte, in deren Kommune es eine Fahrradzählanlage gibt

Aussagen zum Regelverhalten von Radfahrenden

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

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

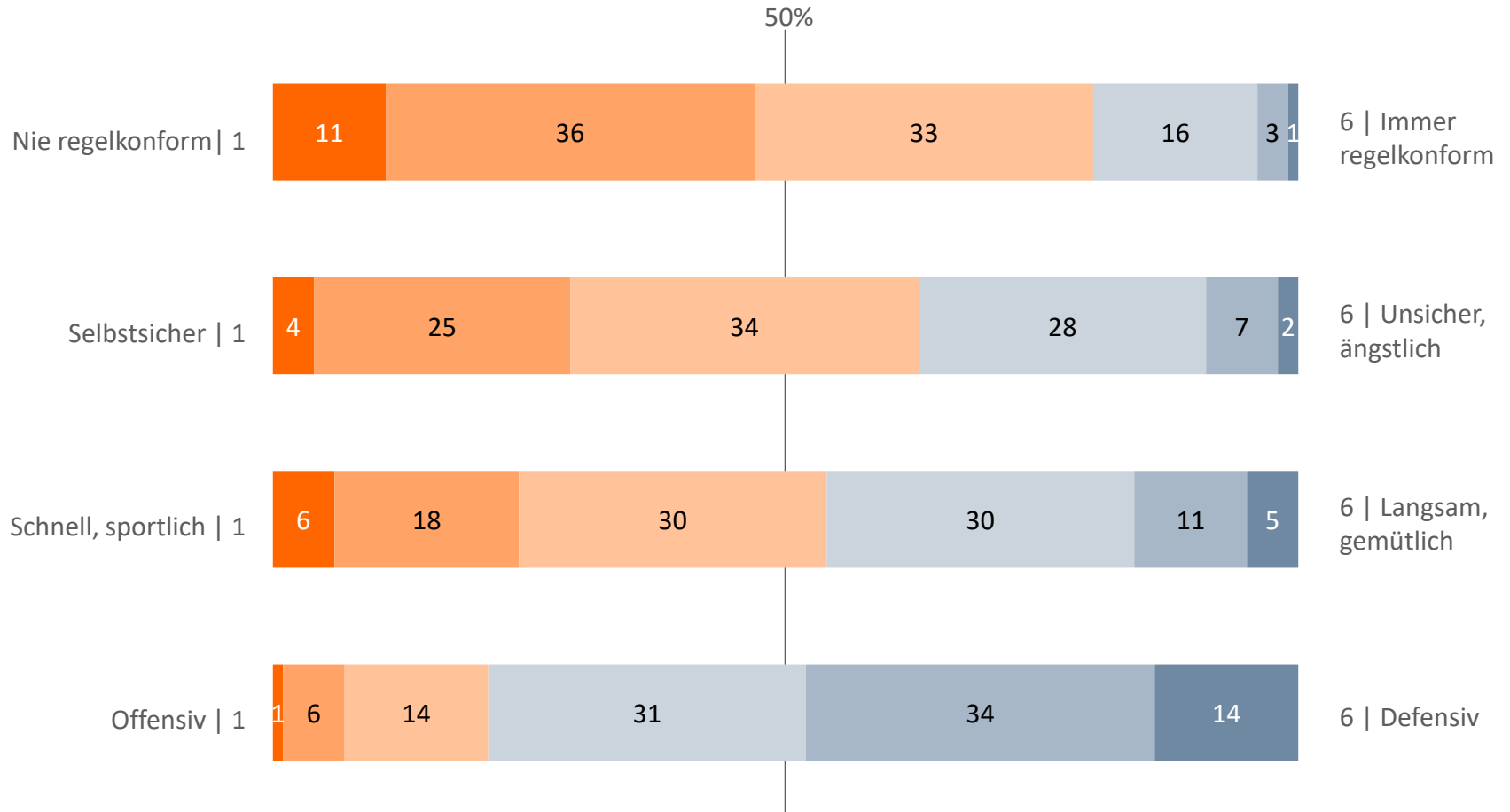


Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Eigenes Radfahr-Verhalten

„Wie würden Sie Ihr Radfahrverhalten beschreiben? Bitte ordnen Sie sich zwischen den jeweiligen Polen ein.“



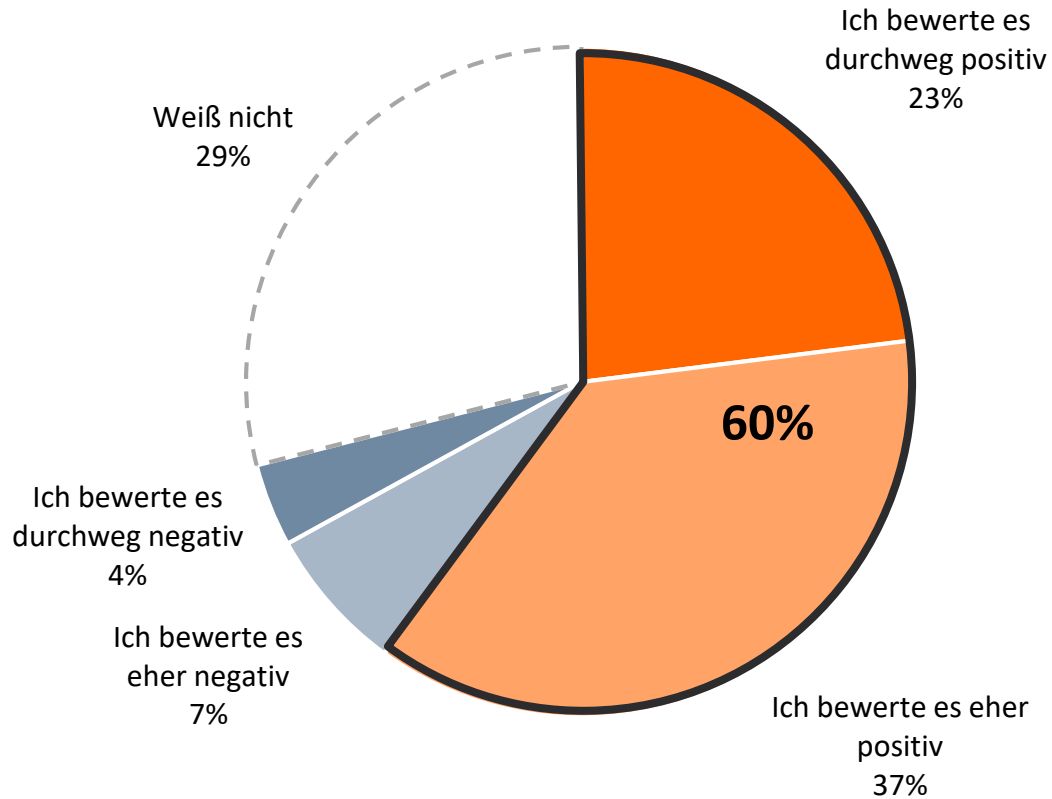
Angaben in Prozent

n_{BY} = 593; Radfahrende

Protected bike lanes

Einstellung zur Einrichtung von protected bike lanes

„Wie bewerten Sie generell die Idee „protected bike lanes“ einzurichten?“



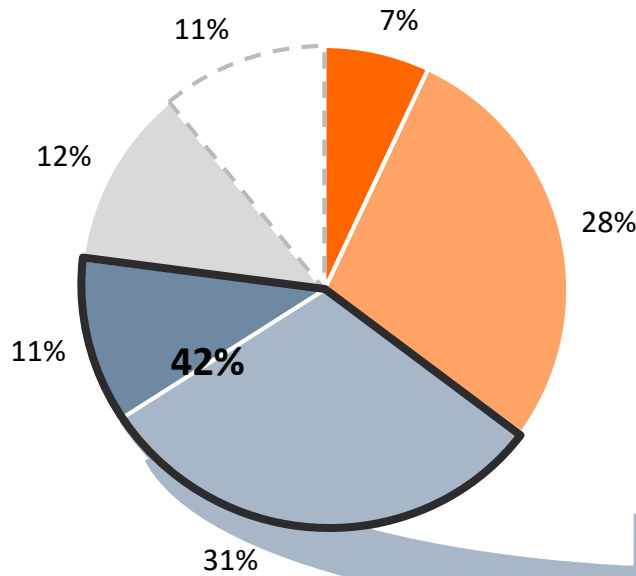
n_{BY} = 727; alle Befragte

Flächenaufteilung

Gerechte Flächenaufteilung und neue Flächenaufteilung

Gerechte Flächenaufteilung

„Wenn Sie einmal an Ihre alltäglichen Verkehrswege denken: Denken Sie, dass der Platz zwischen allen Verkehrsteilnehmer/innen gerecht aufgeteilt ist?“



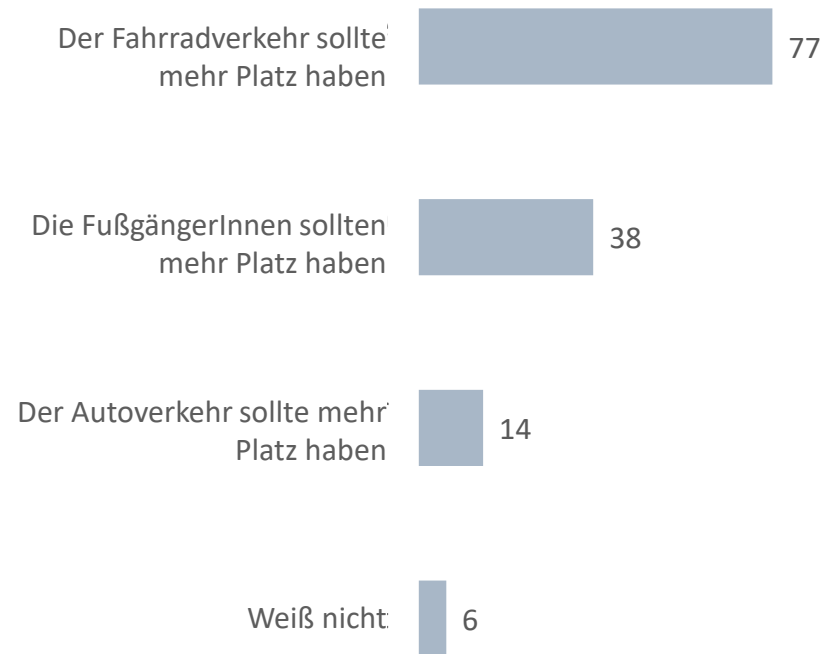
- Überwiegend gerecht
- Eher gerecht
- Eher ungerecht
- Durchweg ungerecht
- Habe noch nicht darüber nachgedacht
- Weiß nicht

Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Neue Flächenaufteilung

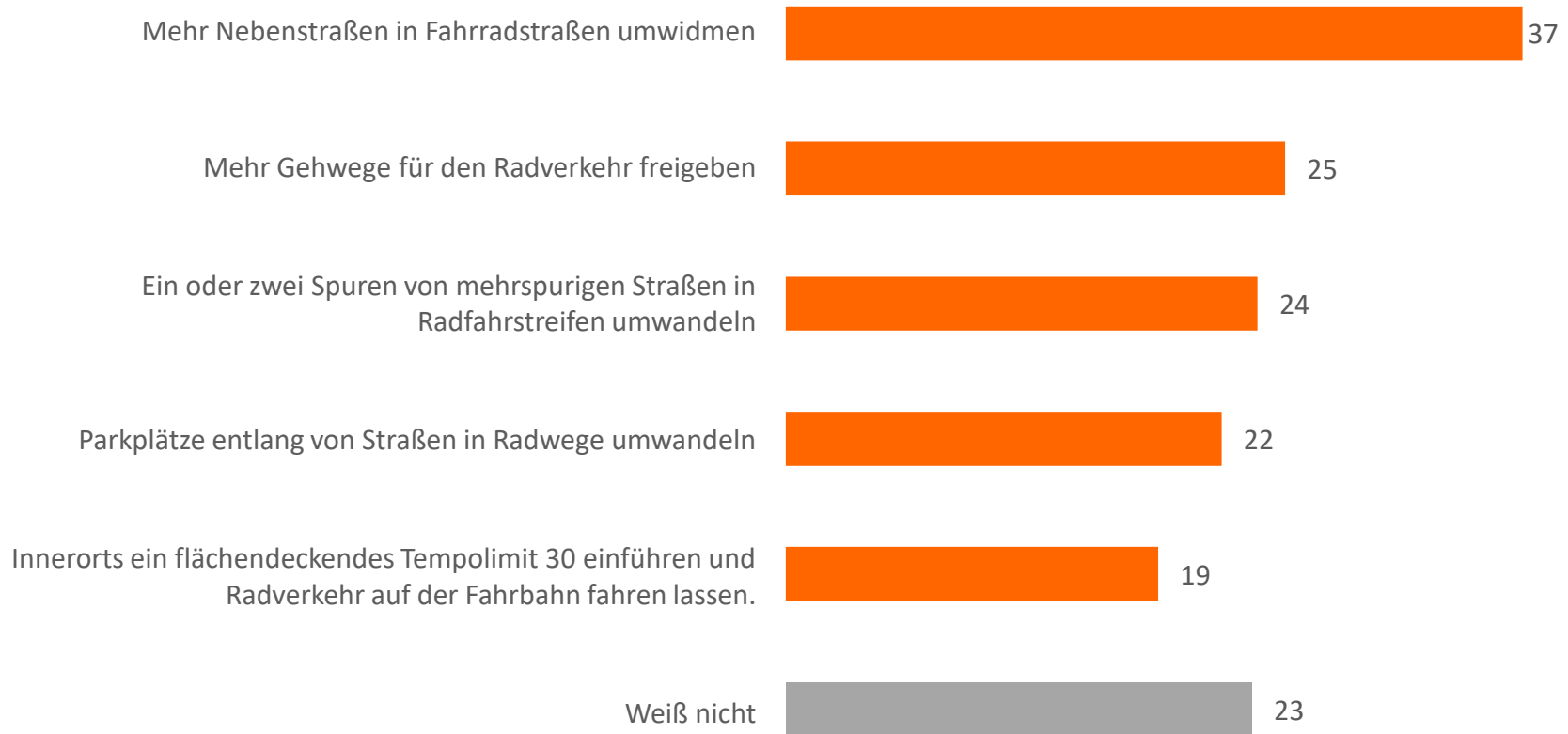
„Welcher dieser Verkehrsteilnehmer/innen sollte mehr Platz haben? Wählen Sie alles aus, was zutrifft“ (Mehrfachnennungen möglich)



n_{BY}= 307; Befragte, die denken, dass der Platz zwischen allen Verkehrsteilnehmer/innen ungerecht aufgeteilt ist

Verfügbare Fläche

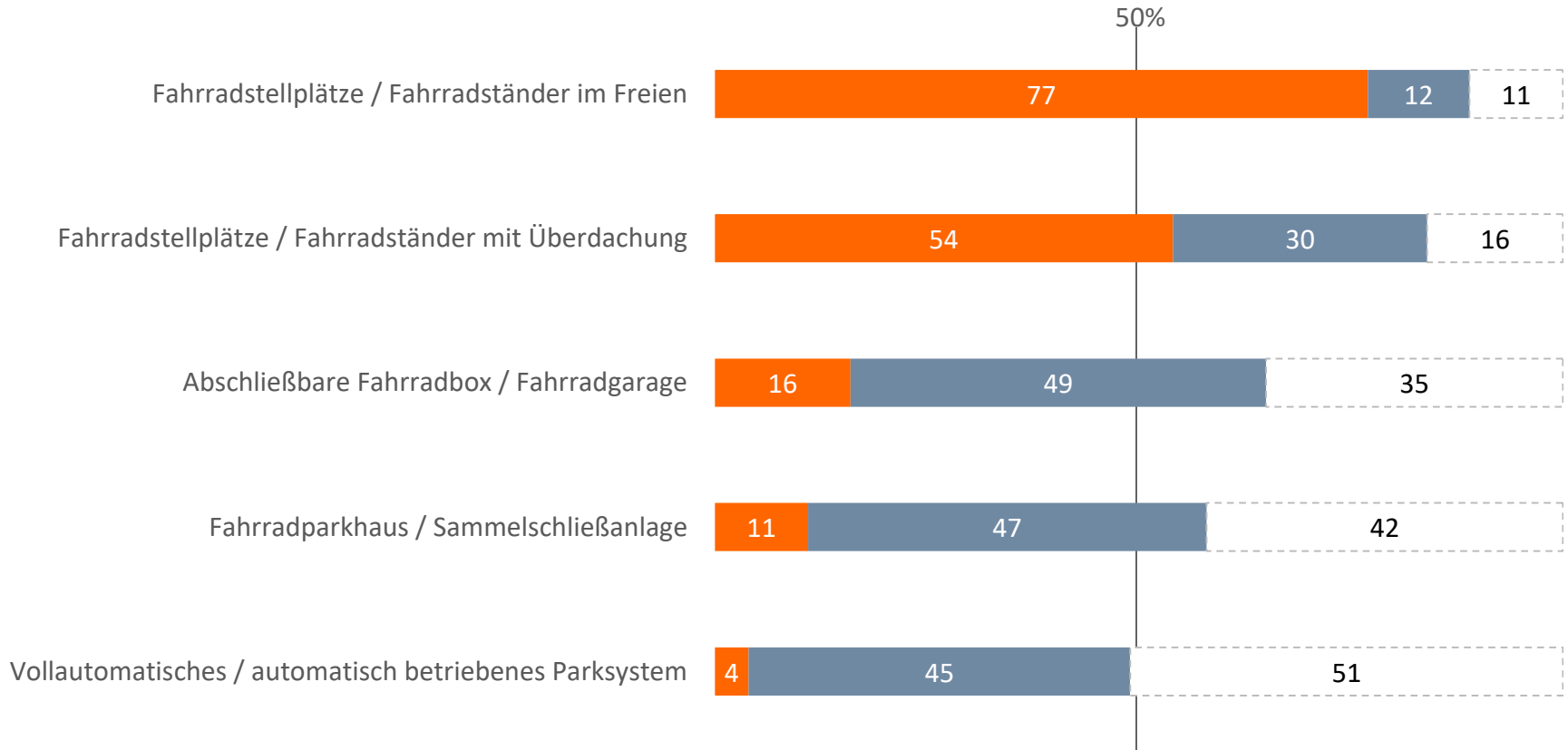
„Stellen Sie sich vor, es wäre Ihre Aufgabe mehr Platz für den Radverkehr innerhalb von Ortschaften zu planen:
Woher würden Sie den dafür nötigen Platz nehmen? Wählen Sie alles aus, was zutrifft.“
(Mehrfachnennungen möglich)



Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum

„Es gibt verschiedene Möglichkeiten ein Fahrrad im öffentlichen Raum abzustellen. Welche dieser Abstellmöglichkeiten gibt es Ihrem Wissen nach in Ihrer Kommune?“

■ Ja, gibt es in meiner Kommune
 ■ Nein, gibt es nicht in meiner Kommune
 □ Habe noch nie davon gehört

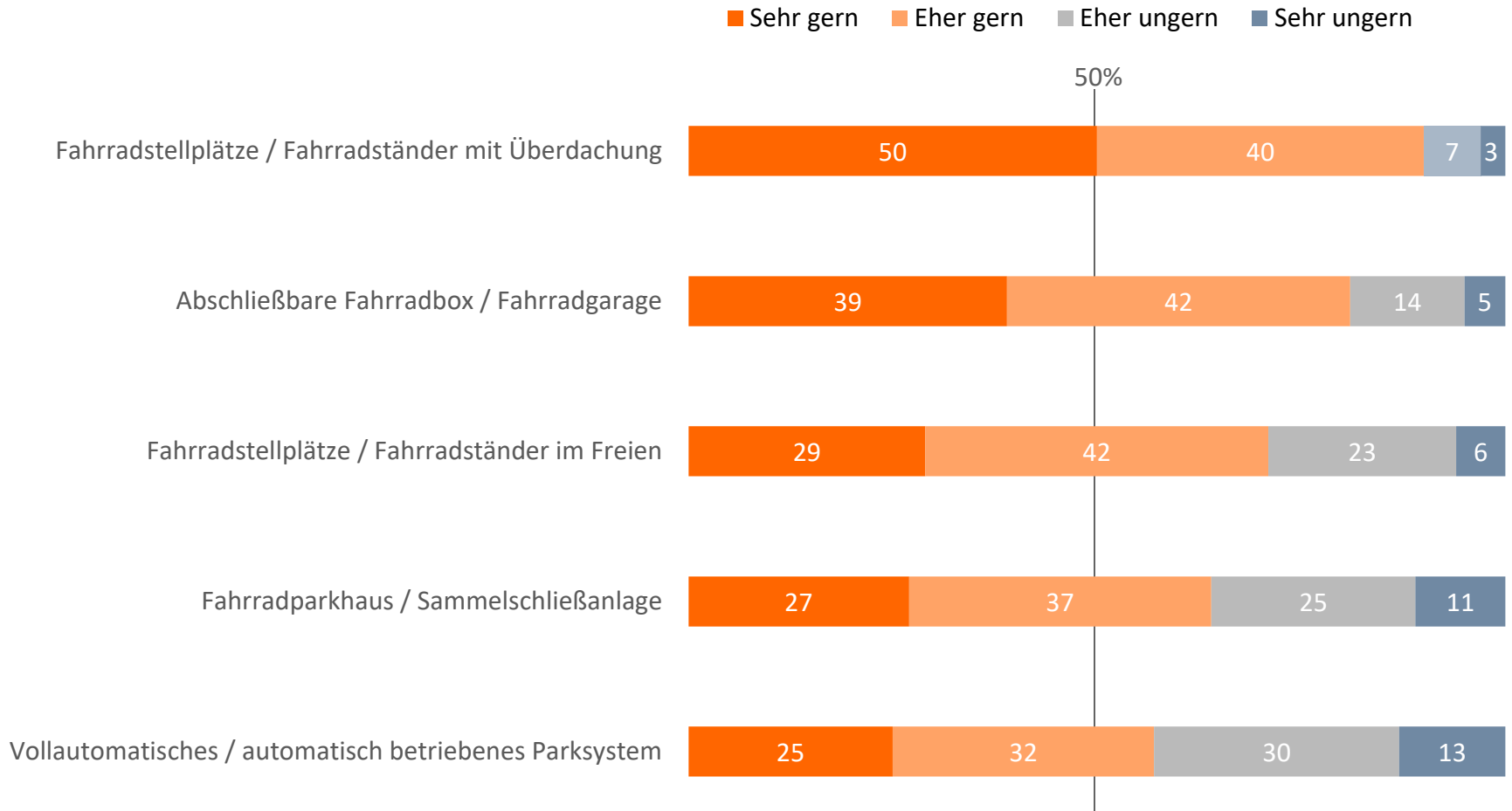


Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Beliebtheit von Fahrradabstellanlagen

„Wie gern nutzen bzw. würden Sie die verschiedenen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nutzen, unabhängig davon, ob es diese Möglichkeiten in Ihrer Kommune bereits gibt oder nicht?“

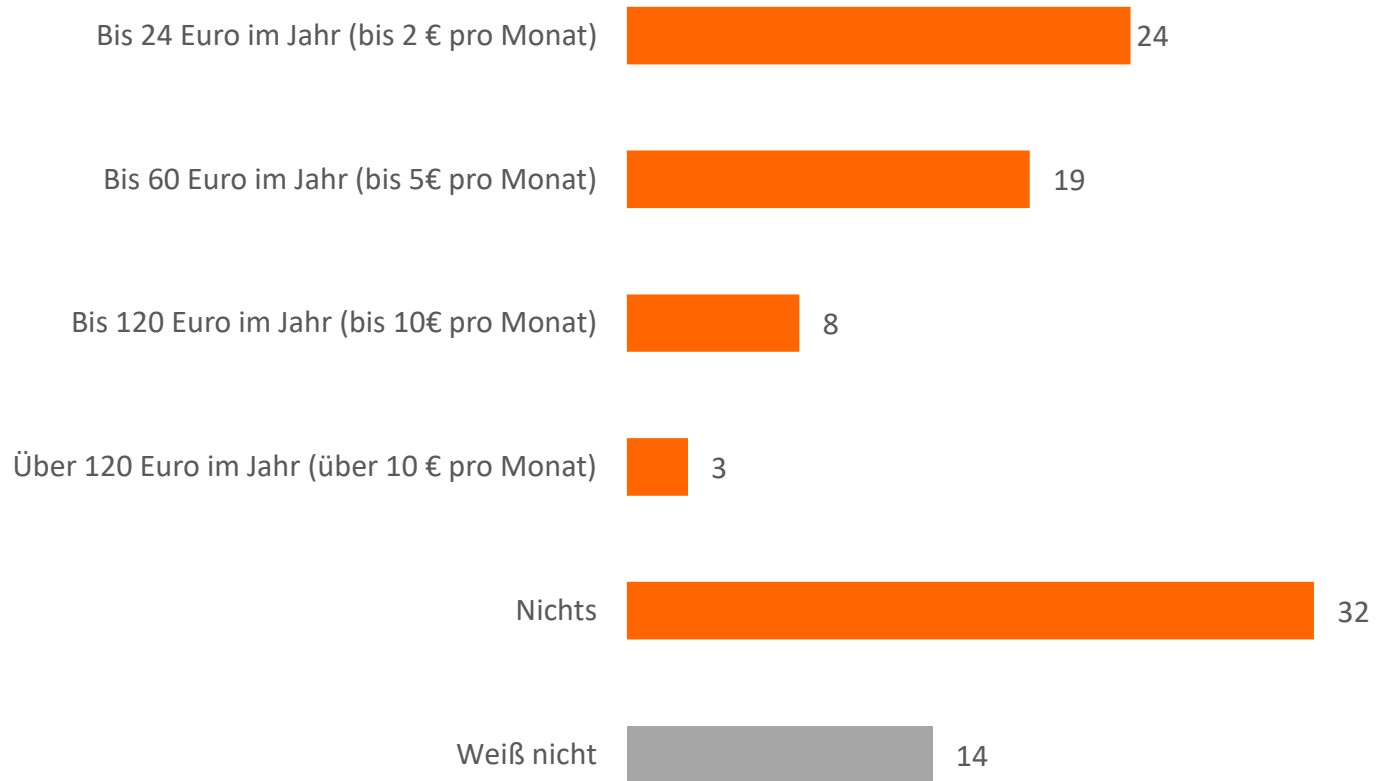


Angaben in Prozent

n_{BY} = Radfahrende, die jeweilige Fahrradabstellanlage kennen

Ausgabebereitschaft für Fahrradabstellanlagen

„Es gibt Angebote, Fahrräder im öffentlichen Raum geschützt vor Witterung, Vandalismus oder Diebstahl abzustellen (z.B. Fahrradgaragen, Fahrradparkhaus). Wieviel wären Sie bereit im Jahr (bzw. im Monat) für die Nutzung solcher Angebote zu bezahlen?“

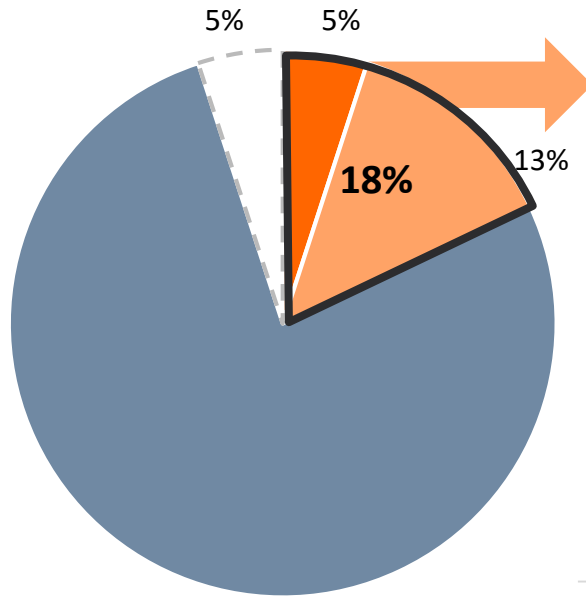


„Bayernnetz für Radler“

Bekanntheit, Nutzung und genutzte Angebote der Webseite

Bekanntheit

„Haben Sie schon einmal vom „Bayernnetz für Radler“ gehört?“



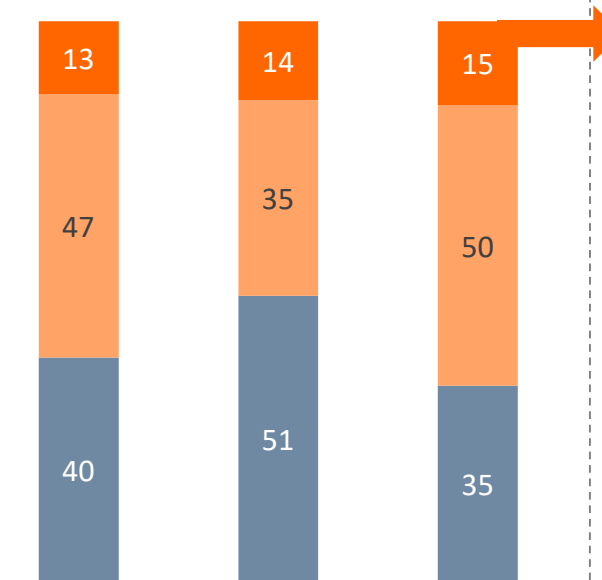
77%

- Ja, habe ich auch schon mal genutzt
- Ja, habe ich bis jetzt noch nie genutzt
- Nein
- Weiß nicht

n_{BY}= 727; alle Befragte

Nutzung

„Welche der folgenden Produkte des „Bayernnetz für Radler“ kennen Sie?
Welche haben Sie bereits genutzt?“



(Papier)Karte App (für mobile Endgeräte) Webseite mit Online-Routenplaner

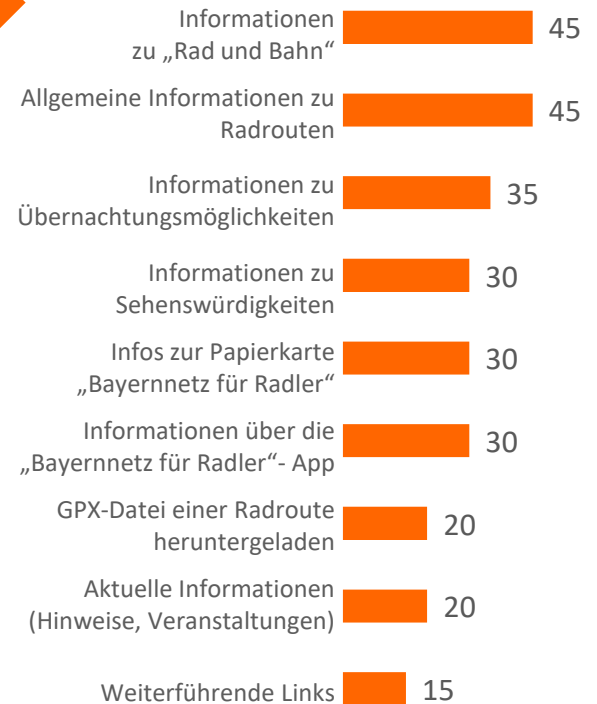
- Kenne ich und habe ich auch schon genutzt
- Kenne ich, habe ich aber noch nicht genutzt
- Kenne ich nicht

Angaben in Prozent

n_{BY}= 131; „Bayernnetz“ bekannt

Genutzte Webseiten-Angebote

„Welche Inhalte der Webseite von „Bayernnetz für Radler“ haben Sie schon einmal genutzt?
(Mehrfachnennung möglich)“



Geringe Fallzahl n_{BY}= 20; Webseite „Bayernnetz“ genutzt

14

Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus Milieu-Profile

Gründe für das Nutzen des Fahrrades als Verkehrsmittel

Nach Sinus-Milieus in Bayern

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Umwelt	57	56	64	69	82	57	75	52	43	33	44
Gesundheit	49	52	48	48	67	45	60	50	39	41	41
Kosten	45	41	38	59	66	45	51	39	39	35	40
Flexibilität	36	36	34	43	56	34	35	29	20	28	34
Spaß	29	32	28	34	43	20	38	26	14	24	27
Parkmöglichkeit	27	27	26	34	39	23	33	29	22	15	20
Zeit	20	27	17	33	25	15	20	21	14	13	19
Transportmöglichkeit	6	5	5	12	5	3	2	4	8	4	9
Sicherheit	5	8	5	5	5	3	-	4	4	2	8
Komfort	4	9	3	5	5	3	-	2	-	2	6

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

 Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

 Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Fahrradfreundlichkeit der Politik

Nach Sinus-Milieus in Bayern

„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	45	47	47	57	39	45	40	48	69	35	39
Landesregierung	52	55	57	59	48	51	45	59	73	35	47
Kommunalpolitik	60	65	67	67	63	57	56	66	76	46	52

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditive

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

Nach Sinus-Milieus in Bayern

„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	56	48	57	66	71	56	60	57	51	39	54
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	49	56	52	53	61	43	60	49	35	44	42
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	44	47	45	48	52	44	49	40	37	28	45
Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	43	41	43	52	54	49	40	37	39	31	38
Mehr Fahrradstraßen einrichten	42	41	41	50	49	47	49	30	31	35	42
Sichere Fahrradabstellanlagen	39	47	34	41	49	43	47	33	29	31	32
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten	35	38	36	45	41	34	40	30	33	30	30
Mehr Abstellanlagen	33	26	31	40	46	34	40	33	24	30	28

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

 Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

 Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

Nach Sinus-Milieus in Bayern

„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
Vorhandene Radwege verbreitern (auch für Lastenräder)	31	26	29	34	44	37	33	29	18	24	27
Belag der Radwege verbessern	30	24	33	38	43	34	29	28	22	28	23
Mobilitäts- und Verkehrserziehung, z.B. an Schulen	27	17	31	38	30	24	36	20	31	28	22
Kampagnen zum besseren Miteinander von Fußgängern, Rad- und Autofahrern	26	27	29	24	30	24	45	28	27	20	18
Verkehrsregeln für Radfahrende fahrradfreundlicher/sicherer gestalten	24	14	21	26	25	31	22	27	18	24	27
Weniger Radwege unmittelbar neben parkenden Fahrzeugen	21	21	22	22	20	23	35	16	20	17	17
Bekanntmachung der Verkehrsregelungen für Radfahrende	19	15	16	22	20	26	18	18	18	17	20
(Bessere) Rad-Aufstellflächen im Kreuzungsbereich	16	14	9	19	21	15	16	16	18	22	14
Imagekampagnen für mehr Radverkehr	11	15	16	17	13	5	15	11	2	7	11

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde

Nach Sinus-Milieus in Bayern

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Viele Radfahrende sind bei uns aufgrund ihres Fahrverhaltens ein Unsicherheitsfaktor im Straßenverkehr	65	65	69	71	64	70	73	68	53	63	60
In meiner Gemeinde / Stadt macht mir Radfahren Spaß	55	62	62	66	59	57	53	48	49	30	56
Die Radwege werden bei uns regelmäßig gereinigt/geräumt	52	56	55	57	57	50	55	44	51	44	50
Dem Fahrrad wird in meiner Gemeinde / Stadt genug Raum gegeben, die Wege sind ausreichend breit	48	47	52	60	49	50	44	48	57	39	39
Die Fahrradinfrastruktur in meiner Gemeinde/Stadt ist familienfreundlich	44	36	52	53	46	45	31	43	47	30	47
In meiner Gemeinde/Stadt nehmen alle Verkehrsteilnehmer/innen gegenseitig aufeinander Rücksicht	38	44	36	43	45	44	24	35	35	22	42
In meiner Gemeinde / Stadt sind die Ampeln so geschaltet, dass ich als Radfahrender zügig vorankomme	35	29	31	36	47	35	33	35	37	24	38
Die Gemeinde / Stadt überwacht, dass Autos nicht auf Radwegen parken	35	38	28	48	33	35	29	35	27	33	39

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus in Bayern

„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	67	71	71	71	57	70	67	69	67	70	59
Rücksichtslose Autofahrende	59	50	65	64	61	63	58	58	56	61	56
Plötzlich öffnende PKW-Türen	52	46	41	50	54	44	58	69	44	52	50
Zu wenig separate Radwege	52	39	41	43	68	67	54	46	33	61	47
Zu schnell fahrende Autos	52	43	59	57	61	41	33	73	44	65	44
Zu viel Schwerverkehr (Busse, LKW)	44	36	41	57	50	52	42	42	33	48	38
Rücksichtslose Radfahrende	40	39	41	50	54	52	25	42	56	26	32
Fahrzeuge auf dem Radweg als Haltezone	39	43	47	36	43	52	33	35	22	35	32
Unterschiedliche Geschwindigkeit anderer Radfahrender	29	21	35	43	18	44	29	23	22	30	26
Schlechter Zustand der Radwege	19	7	18	14	32	15	21	8	22	30	24
Generelle Unsicherheit auf dem Fahrrad	8	4	-	14	7	7	4	8	33	9	9

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY} = 230; Radfahrende, die sich im Straßenverkehr eher nicht / überhaupt nicht sicher fühlen

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus in Bayern

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Ich halte mich als Fahrradfahrer/in stets an die Regeln der STvO.*	84	90	90	86	79	88	90	86	73	79	76
Ich halte mich als Autofahrer/in stets an die Regeln der STvO.**	81	89	84	83	80	84	86	85	81	74	70
Mir fallen Autofahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf.	78	77	83	79	77	79	85	79	71	81	73
Mir fallen Radfahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf.	70	71	69	67	64	81	71	73	65	72	65
Es herrscht ein angespanntes Klima zwischen Radfahrer/innen und anderen Verkehrsteilnehmer/innen.	68	70	71	69	69	66	78	67	63	78	60
Andere Verkehrsteilnehmer/innen nehmen auf die Radfahrer/innen ausreichend Rücksicht.	46	50	53	41	47	42	36	44	65	33	48
Über Neuerungen in der STvO, die den Radverkehr betreffen, fühle ich mich durch Medien und Politik ausreichend informiert.	31	47	22	33	20	34	20	34	37	22	36
Als Fahrradfahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.*	28	27	20	20	36	20	8	33	13	36	39
Als Autofahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.**	16	18	6	13	18	22	4	25	6	15	23

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY}= 727; alle Befragte; * n_{BY}= 593; Radfahrende; ** n_{BY}=634; Autofahrende

Aussagen rund um Bike-Sharing (1/2)

Nach Sinus-Milieus in Bayern

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Ich habe keinen Bedarf an Mieträdern, da ich im Alltag lieber mein eigenes Fahrrad verwende.	84	87	87	93	85	89	89	88	84	86	67
Fremde Städte erkunde ich lieber zu Fuß.	77	74	85	80	70	85	83	82	81	66	69
In fremden Städten, wo ich kein eigenes Fahrrad zur Verfügung habe, stellen Mietradsysteme eine attraktive Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln für mich dar	60	64	50	76	67	72	65	61	42	34	57
Möglichkeit des unkonventionellen und unmittelbaren Erlebens einer fremden Stadt	58	57	50	74	67	66	70	57	55	23	49
Bevorzuge andere Verkehrsmittel gegenüber dem Fahrrad	49	30	52	57	56	47	35	67	35	34	59
Mieträder sind unflexibel, weil Ausleihe und Rückgabe an bestimmte Standorte gebunden sind.	44	43	48	41	48	49	28	43	32	40	51

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

 Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

 Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY} = 509; Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (2/2)

Nach Sinus-Milieus in Bayern

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Die Mietradsysteme dienen mir als Ergänzung oder Ausweichmöglichkeit zum ÖPV	43	51	33	76	53	43	28	33	29	20	49
Alle Fahrräder sind ordnungsgemäß gewartet und verkehrssicher.	37	51	26	61	37	34	17	33	32	23	42
Die Fahrräder sind in ihrer Handhabung zu klobig und schwerfällig.	34	30	33	30	32	36	30	39	10	34	51
Die Anmeldung für das Leihsystem erfolgte einfach und unkompliziert.	33	43	20	57	29	38	17	31	19	20	41
Ich finde die Kosten für die Mieträder angemessen.	32	26	26	57	40	30	22	31	26	20	35
Ich finde das Bezahlssystem einfach und unkompliziert in der Anwendung.	31	32	20	46	27	34	17	29	16	17	48

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Exponentive

ADA = Adaptiv-Pragmatische

 Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

 Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY} = 509; Mieträder bekannt

Anlass der Fahrradnutzung

Nach Sinus-Milieus in Bayern

„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	72	80	60	73	75	68	77	73	77	76	69
Für die Fahrt zur Schule/Universität/Ausbildungsstätte	63	-	63	75	57	60	67	86	-	-	63
Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen	55	63	56	59	60	49	48	46	57	48	59
Für die Fahrt zur Arbeit/Fortbildungsstätte	50	51	48	45	59	46	58	43	44	52	51
Für die Fahrt zu Freizeitaktivitäten (z.B. Zoo, Museum, Kino etc.)	47	41	42	57	60	42	48	37	43	40	52
Für Tagesausflüge	45	46	38	51	45	43	29	51	47	36	51
Sport (Rennradfahren, Mountainbiking)	34	25	40	33	51	30	21	27	20	19	43
Für den Transport von Lasten	26	27	22	24	27	26	27	17	27	29	32
Für die Begleitung von Personen (z.B. Kinder zur Schule)	17	10	10	22	10	20	10	16	17	5	34
Transport von Personen	13	3	6	14	10	14	4	13	13	2	25
Für Fahrradurlaube (z.B. mit der Familie)	10	2	6	10	8	14	6	5	7	10	24

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent



Geringe Fallzahl

n_{BY} = 593; Radfahrende; * n_{BY} = 79; Radfahrende in Ausbildung; ** n_{BY} = 403; berufstätige Radfahrende

Zufriedenheit mit der Abstellsituation

Nach Sinus-Milieus in Bayern

„Bitte bewerten Sie die Abstellsituation für Fahrräder an folgenden Standorten anhand von Schulnoten.“ – **Note 1 / Note 2**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Bei der Arbeit/Fortbildungsstätte	67	67	71	66	65	70	70	63	75	65	64
Im privaten Wohnumfeld	60	61	58	79	61	58	58	61	68	49	55
In der Schule/Universität /Ausbildung	58	60	65	65	71	63	48	57	33	31	54
Im Orts- oder Stadtzentrum	34	30	31	40	30	41	30	27	44	34	34
Am Bahnhof / an der Haltestelle	30	21	39	40	25	25	24	36	17	21	35
Bei Behörden	28	24	34	38	31	30	24	24	30	21	26

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY} = 686 Befragte; Radfahrende; pro Antwortkategorie gab es aber bis zu 53% ohne Angabe, die herausgerechnet wurden

Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

Top 8 Gründe nach Sinus-Milieus in Bayern

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Weg ist zu weit	42	52	32	60	40	37	38	44	20	53	39
Dem Wind und Wetter ausgesetzt	41	41	43	60	33	47	38	47	40	41	31
Dauert zu lange	36	33	25	33	45	30	43	50	7	41	38
Zu anstrengend	27	30	25	33	28	30	38	21	7	18	26
Zu gefährlich	19	22	4	23	10	26	38	24	-	12	20
Keine ausgebauten Radwege bzw. Fahrradstreifen vorhanden	18	15	18	20	20	28	14	21	13	6	15
Auto für Beruf wichtig	12	19	18	17	5	9	14	15	20	12	7
Fahrrad unbequem zu erreichen (z.B. abgestellt im Keller)	9	4	7	10	8	19	5	6	-	12	13

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY}= 316; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

Nach Sinus-Milieus in Bayern

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Besser ausgebaute Radwege	42	25	29	50	48	56	58	26	40	44	42
Mehr Radwege	36	33	36	43	39	44	42	21	20	33	38
Sichere Fahrradabstellplätze	32	17	29	43	43	31	42	21	20	33	31
Waschgelegenheit / Duschmodöglichkeit	25	8	29	29	22	19	25	37	40	22	23
Umkleidemöglichkeiten	25	8	14	29	22	38	33	26	20	22	27
Radfahrende erhalten einen Bonus (Gutschein für Radreparatur, Firmenrad, etc.)	22	25	21	21	9	13	17	37	-	44	27
Mehr Fahrradabstellplätze	17	8	21	14	13	13	33	11	20	11	27
Möglichkeit, nasse Radwäsche zu trocknen	16	17	14	14	9	19	25	11	20	33	15
Reparaturmöglichkeit (Luftstation, Pannenset, etc.)	11	17	7	-	13	19	-	-	-	33	19
Ich vermisse nichts	32	42	43	21	35	38	25	32	40	11	31

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

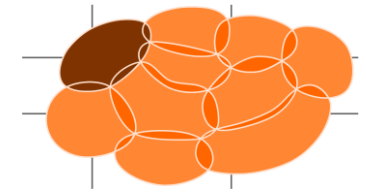
HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{BY}= 150; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Sinus Milieu-Profil "Konservativ-Etablierte"




Das klassische Establishment

Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		47	121
Als Freizeitbeschäftigung		39	128

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	79	111
	Pedelec 	75	94
	Auto	68	91
Über ø	Fahrrad als Verkehrsmittel	65	102

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	45	105
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	29	113
	Auto	23	82
Über ø	Moped, Roller	12	124

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		53	86

 Geringe Fallzahl

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


Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		44	112

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		56	98
Gesundheit		52	105
Kosten		41	90
Flexibilität		36	102
Spaß		32	111

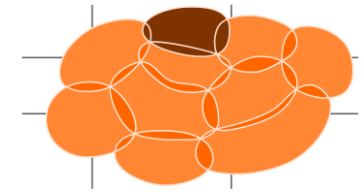
Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		56	114
mehr Radwege bauen		48	86
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		47	106

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		71	102
Mieträder: Nutzung		17	70
Lastenräder: Bekanntheit		55	100
Pedelecs: Erfahrungen		26	92

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich 1 8 8

Sinus Milieu-Profil "Liberal-Intellektuelle"



Die aufgeklärte Bildungselite

Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	34	89
Als Freizeitbeschäftigung	26	84

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	83	104
	Auto	65	88
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	58	82
Über Ø	Fernbus	31	114
	Flugzeug	55	113

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	36	84
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	29	115
	Auto	24	87
Über Ø	Flugzeug	14	152
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	16	120

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	66	108

Fahradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	42	106

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	64	112
Gesundheit	48	99
Kosten	38	84
Flexibilität	34	96
Spaß	28	96

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	57	101
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	52	105
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	45	102

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	79	113
Mieträder: Nutzung	17	72
Lastenräder: Bekanntheit	55	110
Pedelecs: Erfahrungen	21	74



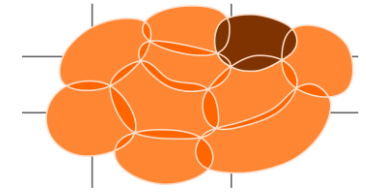
Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Performer"



Die effizienzorientierte Leistungselite

Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	45	115
Als Freizeitbeschäftigung	38	123

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	90	113
	Moped, Roller	89	143
	Motorrad	89	144
Über ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	40	114
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	38	109
	Fahrrad als Verkehrsmittel	69	108

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	52	119
	Pedelec	34	134
	Auto	33	118
Über ø	Fernbus	10	179
	Moped, Roller	12	124
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	29	115

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	73	119

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	43	109

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	69	121
Kosten	59	129
Gesundheit	48	99
Flexibilität	43	121
Spaß	34	120

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	66	116
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	53	109
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	52	122

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	79	113
Mieträder: Nutzung	35	114
Lastenräder: Bekanntheit	56	111
Pedelecs: Erfahrungen	29	105

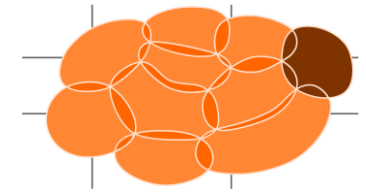
Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 9 0

Sinus Milieu-Profil "Expeditive"



Die ambitionierte kreative Avantgarde

Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	47	121
Als Freizeitbeschäftigung	38	123

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	100	125
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	75	106
	Motorrad	75	121
Über ø	Moped, Roller	72	116
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	39	112
	Fahrrad als Verkehrsmittel	68	107

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	68	157
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	32	126
	Pedelec	30	116
Über ø	Motorrad	10	160
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	20	151
	Elektrokleinstfahrzeug	18	134

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	64	104

Fahradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	38	95

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	82	143
Gesundheit	67	136
Kosten	66	144
Flexibilität	56	157
Spaß	43	148

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	71	126
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden	61	124
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	54	127

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	84	120
Mieträder: Nutzung	34	142
Lastenräder: Bekanntheit	58	115
Pedelecs: Erfahrungen	41	148



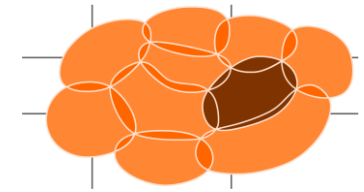
Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 9 1

Sinus Milieu-Profil "Adaptiv-Pragmatische"



Die moderne junge Mitte

Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	36	94
Als Freizeitbeschäftigung	26	84

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	83	104
	Auto	83	112
	Moped, Roller	79	126
Über \emptyset	Fernbus	32	119
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	37	106

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	42	97
	Pedelec	28	108
	Auto	23	84
Über \emptyset	Elektrokleinstfahrzeug	19	135
	Flugzeug	12	128
	Moped, Roller	12	119

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	61	99

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	45	114

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	57	100
Gesundheit	45	93
Kosten	45	100
Flexibilität	34	94
Parkmöglichkeit	23	87

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	56	99
mehr Fahrradstraßen einrichten	49	115
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	47	111

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	62	88
Mieträder: Nutzung	13	55
Lastenräder: Bekanntheit	49	97
Pedelecs: Erfahrungen	20	71

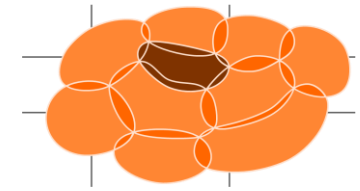
Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 9 2

Sinus Milieu-Profil "Sozialökologische"



Das engagierte gesellschaftskritische Milieu

Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		51	131
Als Freizeitbeschäftigung		25	83

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	73	115
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	70	98
	Motorrad	67	108
Über Ø	Flugzeug	50	144
	Fernbus	39	113

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	36	84
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	35	135
	Pedelec	24	92
Über Ø	Fernbus	11	189
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	16	127
	Elektrokleinstfahrzeug	15	106

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		50	82

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		44	111

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		75	131
Gesundheit		60	123
Kosten		51	112
Spaß		38	133
Flexibilität		35	97

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		60	106
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		60	122
mehr Fahrradstraßen einrichten		49	117

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		84	119
Mieträder: Nutzung		20	81
Lastenräder: Bekanntheit		60	119
Pedelecs: Erfahrungen		25	91

Geringe Fallzahl

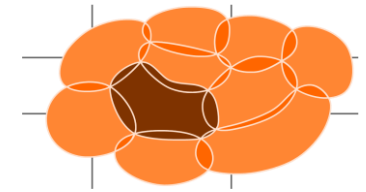
Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Bürgerliche Mitte"

Der bürgerliche Mainstream



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		33	85
Als Freizeitbeschäftigung		32	103

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	83	104
	Auto	80	108
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	73	102
Über Ø	Flugzeug	58	119
	Motorrad	70	113
	Fernbus	29	108

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	38	136
	Fahrrad als Verkehrsmittel	34	79
	Pedelec	27	104

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		59	96

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		49	125

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		52	92
Gesundheit		50	102
Kosten		39	86
Flexibilität		29	82
Parkmöglichkeit		29	109

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		57	102
Mehr Fahrradstraßen einrichten		49	99
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		40	91

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		62	89
Mieträder: Nutzung		27	114
Lastenräder: Bekanntheit		44	88
Pedelecs: Erfahrungen		24	87

Geringe Fallzahl

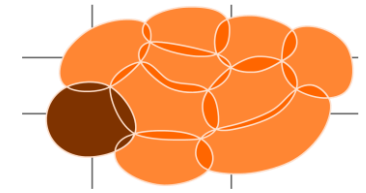
Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich **1 9 4**

Sinus Milieu-Profil "Traditionelle"

Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		31	79
Als Freizeitbeschäftigung		22	73

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	79	106
	Fahrrad als Verkehrsmittel	77	121
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	76	107
Über Ø	Fernbus	44	164

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	41	147
	Fahrrad als Verkehrsmittel	39	89
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	18	72

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		70	114



Geringe Fallzahl

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

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		37	93

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		43	75
Gesundheit		39	79
Kosten		39	85
Parkmöglichkeit		22	84
Flexibilität		20	57

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		51	90
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		39	91
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		37	83

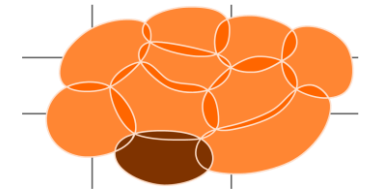
Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		63	90
Mieträder: Nutzung		16	67
Lastenräder: Bekanntheit		43	85
Pedelecs: Erfahrungen		24	88

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Prekäre"

Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		35	91
Als Freizeitbeschäftigung		30	96

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Motorrad	86	139
	Pedelec	71	90
	Auto	66	89

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	28	64
	Auto	26	93
	Pedelec	24	94

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		45	74

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		14	36

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Gesundheit		41	83
Kosten		35	78
Umwelt		33	58
Flexibilität		28	78
Spaß		24	84

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden		44	90
mehr Radwege bauen		39	69
Kreuzbereiche besser einsehbar gestalten		35	84

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		65	93
Mieträder: Nutzung		17	17
Lastenräder: Bekanntheit		50	99
Pedelecs: Erfahrungen		28	99

Geringe Fallzahl

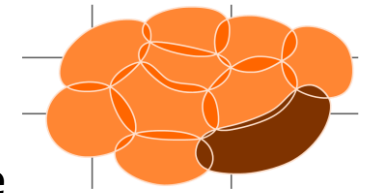
Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 9 6

Sinus Milieu-Profil "Hedonisten"

Die Spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	33	86
Als Freizeitbeschäftigung	29	94

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	84	106
	Auto	78	105
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	74	104
Über Ø	Moped, Roller	36	133
	Flugzeug	64	130
	Fernbus	40	115

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	43	100
	Auto	33	120
	Pedelec	27	103
Über Ø	Flugzeug	17	192
	Motorrad	12	187
	Fernbus	11	184

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	67	110

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	35	88

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	44	77
Gesundheit	41	84
Kosten	40	88
Flexibilität	34	95
Spaß	27	95

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	54	95
Kreuzbereiche besser einsehbar machen	45	103
Mehr Radwege bauen	42	86

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	61	88
Mieträder: Nutzung	31	128
Lastenräder: Bekanntheit	42	83
Pedelecs: Erfahrungen	33	117

Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 9 7

16 Anhang

Definition zentraler Begriffe (1/2)

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

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

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

Definition zentraler Begriffe (2/2)

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

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

Soziodemographie der Befragungsteilnehmenden

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit BY**	Grund-gesamtheit DE***
Geschlecht			
Weiblich	50	49	49
Männlich	50	51	51
Alter			
14-19 Jahre	10	10	8
20-29 Jahre	17	17	17
30-39 Jahre	18	18	17
40-49 Jahre	20	20	19
50-59 Jahre	21	22	22
60-69 Jahre	15	15	16
Bildung			
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)</i>	40	41	34
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	28	28	32
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH)</i>	32	31	34

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit BY**	Grund-gesamtheit DE***
Ortsgrößenklasse (BIK)			
< 20.000 Einwohner	18	15	13
20.000-100.000 EW	20	19	21
100.000-500.000 EW	24	28	30
> 500.000 EW	37	38	37
Sinus-Milieus®			
Konservativ-Etablierte	9	10	10
Liberal-Intellektuelle	8	8	8
Performer	8	9	9
Expeditive	12	13	10
Adaptiv-Pragmatische	12	14	13
Sozialökologische	8	6	8
Bürgerliche Mitte	11	9	12
Traditionelle	7	6	5
Prekäre	7	6	8
Hedonisten	18	19	16

*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Bayern, n_{BY}=727 Befragte

**in Bayern lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2018 III, n= 3.914

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

Soziodemographie der Radfahrenden

Fahrrad-Monitor 2019 - Bayern

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit BY ***
Geschlecht			
Weiblich	48	50	49
Männlich	52	50	51
Alter			
14-19 Jahre	10	10	10
20-29 Jahre	18	17	17
30-39 Jahre	18	18	18
40-49 Jahre	20	20	20
50-59 Jahre	20	21	22
60-69 Jahre	13	15	15
Bildung			
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)</i>	37	40	41
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	29	28	28
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH)</i>	34	32	31

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit BY ***
Ortsgrößenklasse (BIK)			
< 20.000 Einwohner	17	18	15
20.000-100.000 EW	20	20	19
100.000-500.000 EW	24	24	28
> 500.000 EW	39	37	38
Sinus-Milieus®			
Konservativ-Etablierte	10	9	10
Liberal-Intellektuelle	8	8	8
Performer	9	8	9
Expeditive	13	12	13
Adaptiv-Pragmatische	12	12	14
Sozialökologische	8	8	6
Bürgerliche Mitte	11	11	9
Traditionelle	5	7	6
Prekäre	7	7	6
Hedonisten	18	18	19

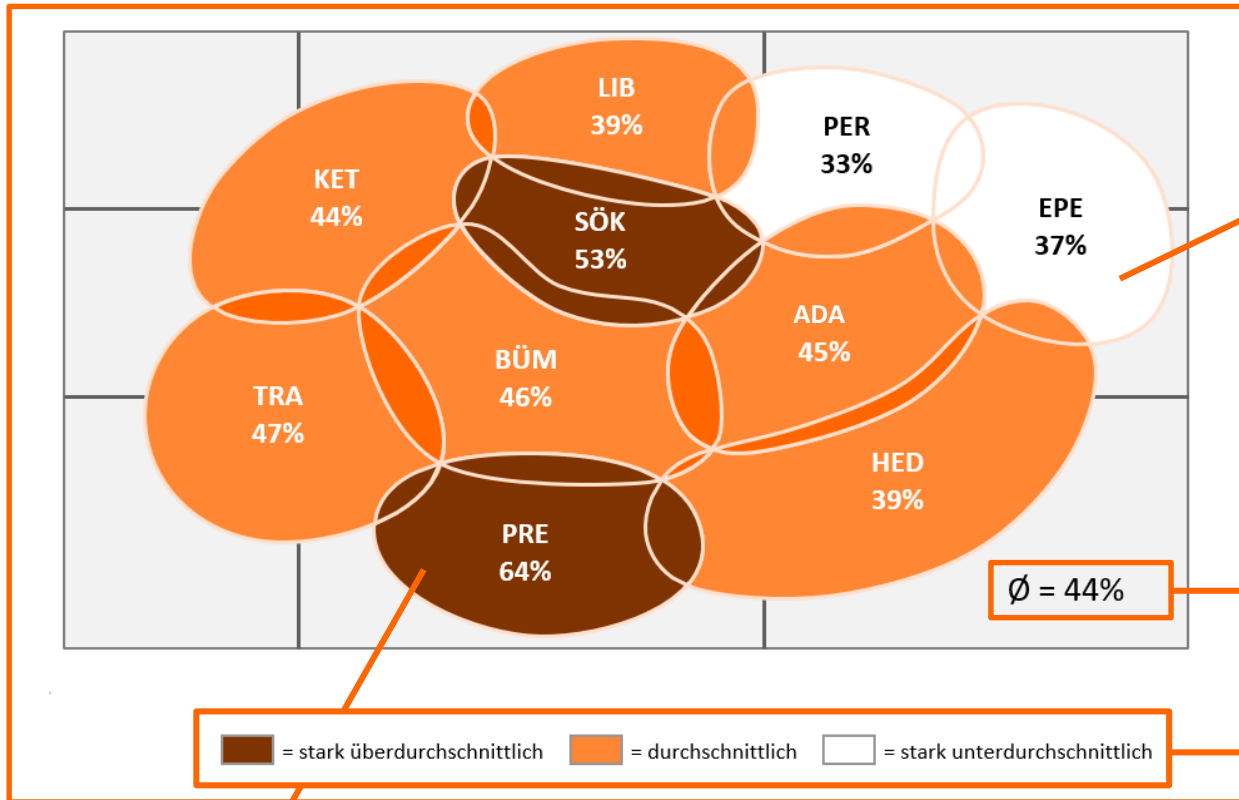
*Befragte in Bayern, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, n_{BY}=593 Befragte

**Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Bayern, n_{BY}=727 Befragte

***in Bayern lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2018 III, n= 3.914

Lesehilfe (1/3)

Ergebnisgrafiken mit Sinus-Milieus („Kartoffelgrafik“)



Anteil im Sinus-Milieu:

Im Sinus-Milieu der Expeditiven beträgt das Ergebnis 37%. Das Ergebnis ist in diesem Milieu im Vergleich zur Gesamtstichprobe stark unterdurchschnittlich - deshalb Farbmarkierung weiß.

Anteil bei Gesamt:

In der Gesamtstichprobe beträgt das Ergebnis 44%.

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 64%. Das Ergebnis ist in diesem Milieu im Vergleich zur Gesamtstichprobe stark überdurchschnittlich - deshalb Farbmarkierung braun.

Lesehilfe (2/3)

Einfärbung der stark über- und unterdurchschnittlichen Gruppen

Einfärbungen in den Tabellen-Charts

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

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜn
Zum Einkaufen / kurze Erledigungen	66	69	66	68	71	59	67	65
Für die Fahrt zur Schule/Universität/Ausbildungsstätte <small>Basis: In-Ausbildung (n=330)</small>	58	53	65	61	71	50	60	43
Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen	54	51	54	56	64	49	53	47
Für die Fahrt zur Arbeit/Fortbildungsstätte <small>Basis: Berufstätig (n=1467)</small>	51	52	45	49	51	50	52	44
Für die Fahrt zu Freizeitaktivitäten (z.B. Zoo, Museum, Kino etc.)	44	40	49	49	59	39	44	35
Für Tagesausflüge	43	41	46	49	49	42	34	43

Regeln der Einfärbungen in den Tabellen-Charts

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

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

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

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

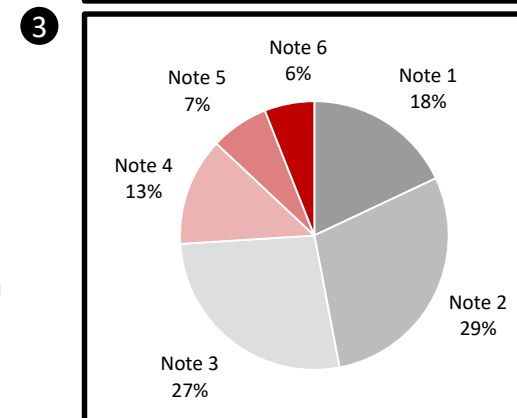
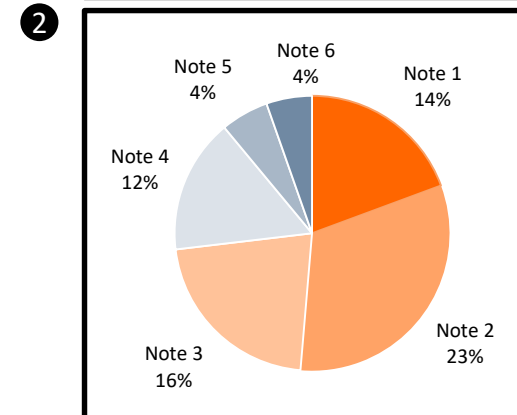
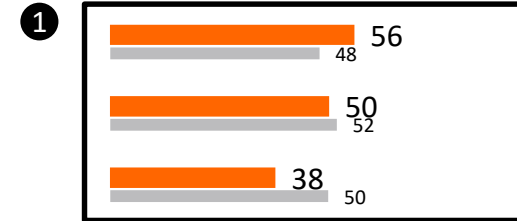
Ein Gruppen-Wert ist stark überdurchschnittlich bei ...	
... einem Wert in der Gesamtstichprobe (in %) und einem Index größer als
0 - 39	> 120
40 - 59	> 115
60 - 79	> 110
80 - 100	> 105

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

Lesehilfe (3/3)

Erklärung der verschiedenen Farbskalen, Basen und Rundungsregel

- 1 Folien mit **Orange** und **Grau**
 - **Orange** = Werte für **Bayern**
 - **Grau** = Werte für **Deutschland**
 - 2 Folien mit **Orange-** / **Blau-**Schattierungen = Werte für **Bayern**
 - **Orangeschattierung** = Werte für die oberen Kategorien (z.B. Immer / Meistens)
 - **Blauschattierung** = Werte für die unteren Kategorien (z.B. Eher selten / Nie)
 - 3 Graphiken mit **Grau-** / **Rot-**Schattierungen = Werte für **Deutschland**
 - **Grauschattierung** = Werte für die oberen Kategorien (z.B. Immer / Meistens)
 - **Rotschattierung** = Werte für die unteren Kategorien (z.B. Eher selten / Nie)
- Die Anzahl der Befragten (**Basis**) wird zuerst für Bayern angegeben und in Klammern dahinter für Deutschland, z.B. $n_{BY}=727$ ($n_{DE}=3.053$); *alle Befragte*
 - 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 ($x,5$) aufwies.



Ihre AnsprechpartnerInnen beim SINUS-Institut



Dr. Silke Borgstedt

Director Research & Consulting

Tel.: + 49 30 2061 30 98 - 13
silke.borgstedt@sinus-institut.de



Franziska Jurczok

Research & Consulting

Tel.: + 49 30 2061 30 98 - 14
franziska.jurczok@sinus-institut.de



Tim Gensheimer

Research & Consulting

Tel.: +49 6221 80 89 - 60
tim.gensheimer@sinus-institut.de

© Copyright by Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg.

Gefördert aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans
durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
und im Auftrag des
Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr.

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
Web: <http://www.sinus-institut.de>