

Fahrrad-Monitor 2017 Ergänzung - Fahrradstraßen, Fahrrad-Pendeln und Radschnellwege

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Version vom 13.04.2018

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

sinus  MARKT- UND
SOZIAL-
FORSCHUNG

Partner von INTEGRAL Wien

Inhalte und Untersuchungsziele

- Hintergrund der Studie
- Methode & Stichprobe
- Zentrale Ergebnisse
- Nutzung von Verkehrsmitteln
- Fahrradstraßen
- Fahrrad-Pendeln, Radschnellwege und Pendelpotenziale
- Milieu-Profile
- Exkurs: Die Sinus-Milieus[®]

Hintergrund der Studie

- 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.
 - Der Fahrrad-Monitor wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert
 - Nach 2009, 2011, 2013 und 2015 handelt es sich 2017 um die fünfte Welle. Dafür wurden im Sommer 2017 knapp 3.000 Personen aus ganz Deutschland befragt.
- Im Januar 2018 wurden erneut 3.025 Fälle mittels online Befragung erhoben und neben der Verkehrsmittelnutzung im Winter die Themenbereiche - Radschnellwege und Fahrradstraßen - zum ersten mal in den Fokus genommen.

Methode & Stichprobe

- Methode: Online-Befragung mit 3.025 Befragten
- Quotenstichprobe, repräsentativ für die Merkmale
 - Alter
 - Geschlecht
 - Bildung
 - Ortsgrößenklasse
- Dauer eines Interviews: ca. 15 Minuten
- Befragungszeitraum: Januar 2018

Definition zentraler Begriffe

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

- Pedelecs sind verkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellte Elektrofahrräder, bei denen der/die Fahrende von einem Elektroantrieb nur dann unterstützt wird, wenn er/sie gleichzeitig selbst in die Pedale tritt. Die Motorunterstützung ist dabei auf eine Geschwindigkeit von maximal 25 km/h beschränkt.
- Das Lastenrad ist ein Fahrrad, das der Beförderung von Lasten oder Personen 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 drei 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 Räder amtlich zugelassen sein. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit des Führens eines Führerscheins (Mofa oder Klasse AM) und ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h das Tragen eines Helmes.
- 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 sind mit einem sehr guten Belag ausgestattet. Sie sind alleiniger oder Mitbestandteil einer Radschnellverbindung mit einer Mindestlänge von in der Regel 10 km und verbinden insbesondere große Städte mit deren Umland.
- Fahrradstraßen dürfen nur vom Radverkehr genutzt werden, es sei denn, Zusatzzeichen erlauben eine Nutzung auch von anderen Verkehrsarten. 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)

Soziodemografie der Teilnehmenden

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit**
Geschlecht		
Frauen	51	50
Männer	49	50
Altersgruppen		
14 – 19 Jahre	8	8
20 – 29 Jahre	17	17
30 – 39 Jahre	17	17
40 – 49 Jahre	20	23
50 – 59 Jahre	22	20
60 – 69 Jahre	16	15
Bildung		
Niedrige Bildung (Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)	35	33
Mittlere Bildung (Realschule / Mittlere Reife)	33	35
Hohe Bildung (Abitur / Studienabschluss Uni / FH)	32	32
Ortsgrößenklasse		
Weniger als 20.000 Einwohner	12	13
20.000 bis 100.000 Einwohner	22	21
100.000 bis 500.000 Einwohner	30	30
Mehr als 500.000 Einwohner	36	36

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit**
Sinus-Milieus®		
Konservativ-etabliertes Milieu	10	10
Liberal-intellektuelles Milieu	8	8
Milieu der Performer	9	9
Expeditives Milieu	9	9
Adaptiv-pragmatisches Milieu	12	11
Sozialökologisches Milieu	8	7
Bürgerliche Mitte	13	14
Traditionelles Milieu	7	5
Prekäres Milieu	8	8
Hedonistisches Milieu	16	18

*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Deutschland, n= 3.025 Befragte

**in Deutschland lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2016 mit n= 24.806 Befragte

Soziodemografie der Radfahrenden*

Angaben in %	Gesamtstichprobe*	Fahrradfahrende**
Geschlecht		
Frauen	51	49
Männer	49	51
Altersgruppen		
14 – 19 Jahre	8	9
20 – 29 Jahre	17	18
30 – 39 Jahre	17	18
40 – 49 Jahre	20	20
50 – 59 Jahre	22	21
60 – 69 Jahre	16	14
Bildung		
Niedrige Bildung (Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)	35	31
Mittlere Bildung (Realschule / Mittlere Reife)	33	33
Hohe Bildung (Abitur / Studienabschluss Uni / FH)	32	36
Ortsgrößenklasse		
Weniger als 20.000 Einwohner	12	12
20.000 bis 100.000 Einwohner	22	21
100.000 bis 500.000 Einwohner	30	31
Mehr als 500.000 Einwohner	36	37

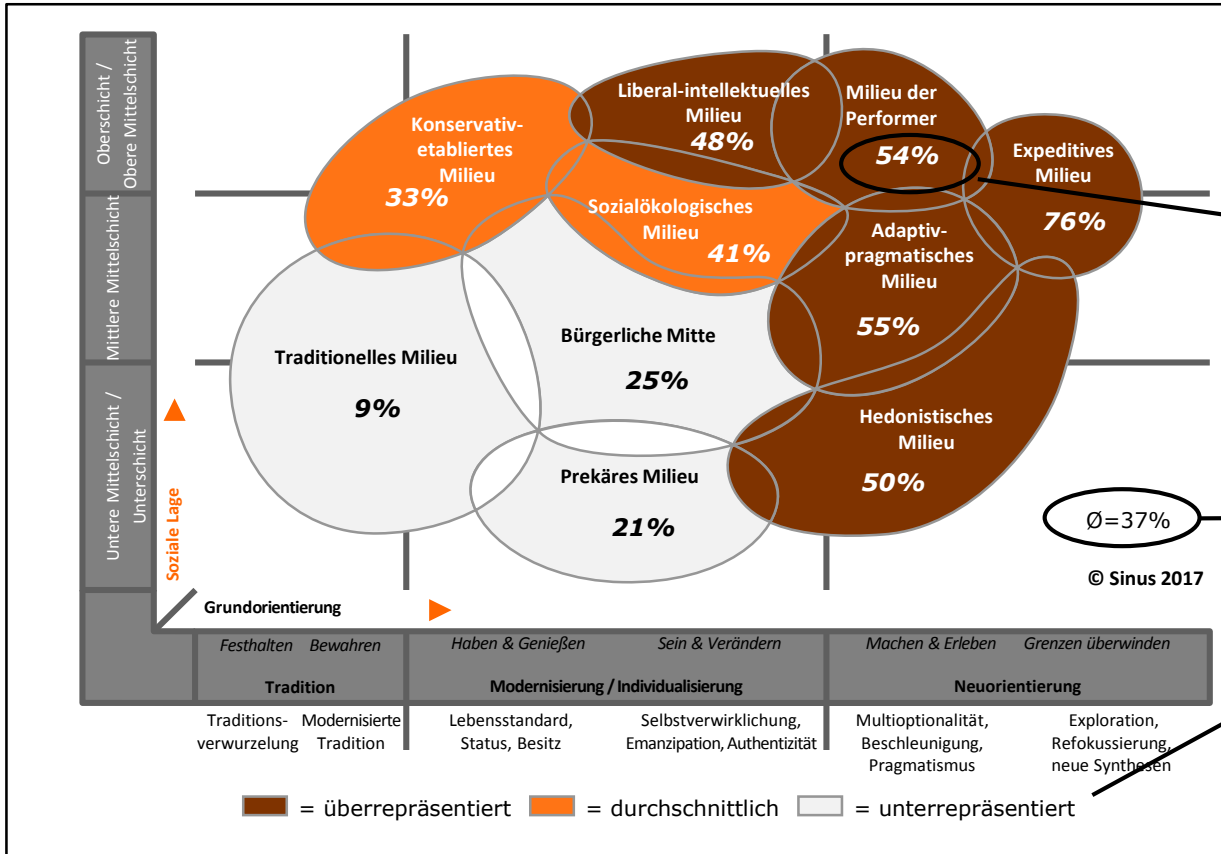
Angaben in %	Gesamtstichprobe*	Fahrradfahrende**
Sinus-Milieus®		
Konservativ-etabliertes Milieu	10	10
Liberal-intellektuelles Milieu	8	9
Milieu der Performer	9	10
Expeditives Milieu	9	10
Adaptiv-pragmatisches Milieu	12	11
Sozialökologisches Milieu	8	8
Bürgerliche Mitte	13	12
Traditionelles Milieu	7	6
Prekäres Milieu	8	7
Hedonistisches Milieu	16	17

*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Deutschland, n= 3.025 Befragte

**Personen, die zumindest selten Fahrrad fahren, n= 2.298 Befragte

Wie die Charts zu lesen sind (1)

Lesehilfe für nachfolgenden Milieugrafiken



Anteil im Milieu:

Im Milieu der Performer antworten 54% mit „ja“. Die Zustimmung ist in diesem Milieu im Vergleich zu Gesamt stark überrepräsentiert: deshalb Farbmarkierung braun

Anteil bei Gesamt:

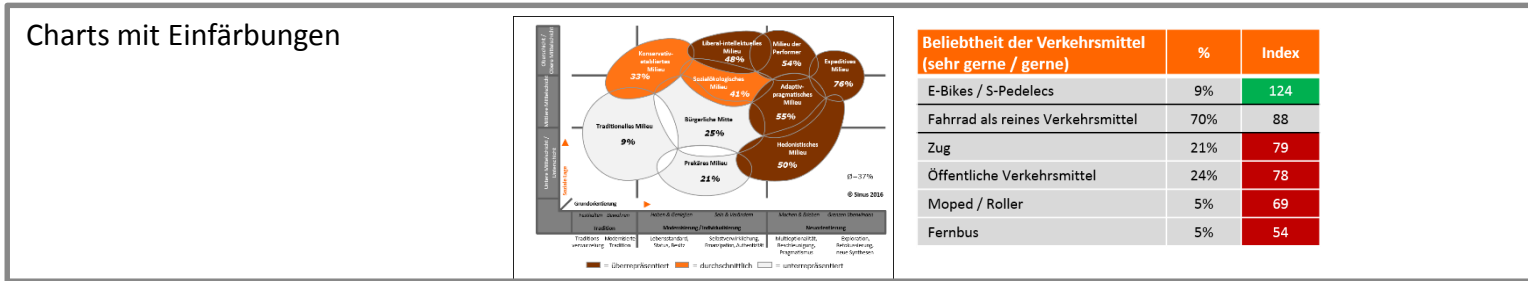
37% aller Befragten antworten mit „ja“

Farbmarkierung:

Vergleich des jeweiligen Milieus mit den Verhältnissen bei Gesamt

Wie die Charts zu lesen sind (2)

Einfärbung der stark über- und unterrepräsentierten Gruppen



- Um Gruppen bzw. Milieus miteinander vergleichen zu können und starke Abweichungen vom Durchschnitt aller Befragten zu verdeutlichen, wurde jeweils ein Index berechnet:

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

- Es gilt:
 - Index >100überrepräsentiert
 - Index <100unterrepräsentiert

- Indexgrenzen für die Einfärbung starker Abweichungen:

Anteil bei Total in %	Stark unterrepräsentiert	Stark überrepräsentiert
0-40	≤80	≥120
40-60	≤85	≥115
60-80	≤90	≥110
80-100	≤95	≥105

- Um Nachkommastellen zu vermeiden, wurden die Dezimalstellen nach der Regel <k,5 abgerundet und >=k,5 aufgerundet (Kaufmännische Regel). Um bei Dartstellung aller Antwortkategorien die 100% einzuhalten, wurde zum Ausgleich jeweils bei jenen Werten von der Regel abgewichen, deren Dezimalstellen die geringsten Abweichungen vom Schwellenwert (k,5) aufwiesen.

Zentrale Ergebnisse (1/3)

Fahrradstraßen

- **Fahrradstraßen** sind dem überwiegenden Teil der Befragten ein Begriff. **60 Prozent aller Befragten** können prinzipiell etwas mit dem Begriff anfangen.
 - Davon geben **41 Prozent** an, dass sie **Fahrradstraßen** gegenüber anderen Radwegen **bevorzugen**.
 - Am attraktivsten an dieser Wegführung ist die Bevorzugung der Radfahrenden gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.
- **25 Prozent** kennen Fahrradstraßen nicht nur, sondern haben sie auch **schon genutzt**.
 - Bei Personen zwischen 14 und 29 sind es 33 Prozent und bei jenen mit hoher Bildung 34 Prozent.
 - Milieuschwerpunkte finden sich bei den Performern, den Expeditiven und den Liberal-Intellektuellen.

Zentrale Ergebnisse (2/3)

Fahrradpendeln

- Ein besonderer Fokus wurde in dieser Befragung auf **Personen in Arbeit oder Ausbildung** gelegt (hier als „Pendelnde“ bezeichnet). Das sind **72 Prozent** aller Befragten. Die folgenden Ergebnisse beziehen sich immer auf diese Personengruppe.
- Unter den Personen in Arbeit oder Ausbildung geben **36 Prozent** an, das **Rad zum Pendeln zu nutzen** (=Fahrrad-Pendelnde).
 - Jüngere Befragte und formal Höhergebildete liegen bei der Fahrradnutzung über dem Durchschnitt (48% und 45%). Ebenso die Milieus der Expeditiven, der Liberal-Intellektuellen und der Performer.
 - Der Großteil der Fahrrad-Pendelnden setzt das Rad auf dem Weg zur Arbeit oder Ausbildung regelmäßig (65%) und zu jeder Jahreszeit (68%) ein.
 - Die Rad-Pendelnden wohnen deutlich näher am Arbeitsplatz oder der Ausbildungsstätte. **84 Prozent** geben an, dass die **Entfernung weniger als 10km** beträgt. Unter den Befragten, die das Fahrrad nicht zu diesem Zweck nutzen, wohnen mit **55 Prozent** weniger in dieser Entfernung zum Arbeits-/ Ausbildungsplatz.

Zentrale Ergebnisse (3/3)

Pendelpotenziale und Radschnellwege

- **55 Prozent** aller Pendelnden können sich vorstellen, **stärker auf das Fahrrad zu setzen**, angenommen ein **Radschnellweg (RSW)** würde auf Ihrem **Weg zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte** eingerichtet werden.
 - Von jenen, die das Rad schon jetzt zum Pendeln nutzen, würden **75 Prozent** das **Fahrrad häufiger** einsetzen, wenn es einen RSW auf dem Weg zu Ihrer Arbeits- / Ausbildungsstätte gäbe.
 - Unter jenen, die das Fahrrad nicht zum Pendeln verwenden, kann sich **etwa jeder Zweite (45%)** vorstellen, **zukünftig** das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung zu nutzen (=potentielle Rad-Pendelnde). Milieuschwerpunkte gibt es bei den Performern, den Sozialökologischen und den Hedonisten.
 - 72 Prozent der potentiellen Rad-Pendelnden würden den RSW regelmäßig und 55 Prozent zu jeder Jahreszeit nutzen.
- **Tatsächlich auf einem RSW gefahren sind 21 Prozent** der Personen in Ausbildung oder Arbeit. Über dem Durchschnitt liegen die jungen und experimentierfreudigen Milieus der Performer, Hedonisten und Exeditiven.
- Aktuell geben **drei Prozent** der Pendelnden an, Radschnellwege **täglich oder mehrmals pro Woche** zu nutzen.

Nutzung von Verkehrsmitteln

(Befragungszeitraum Januar)

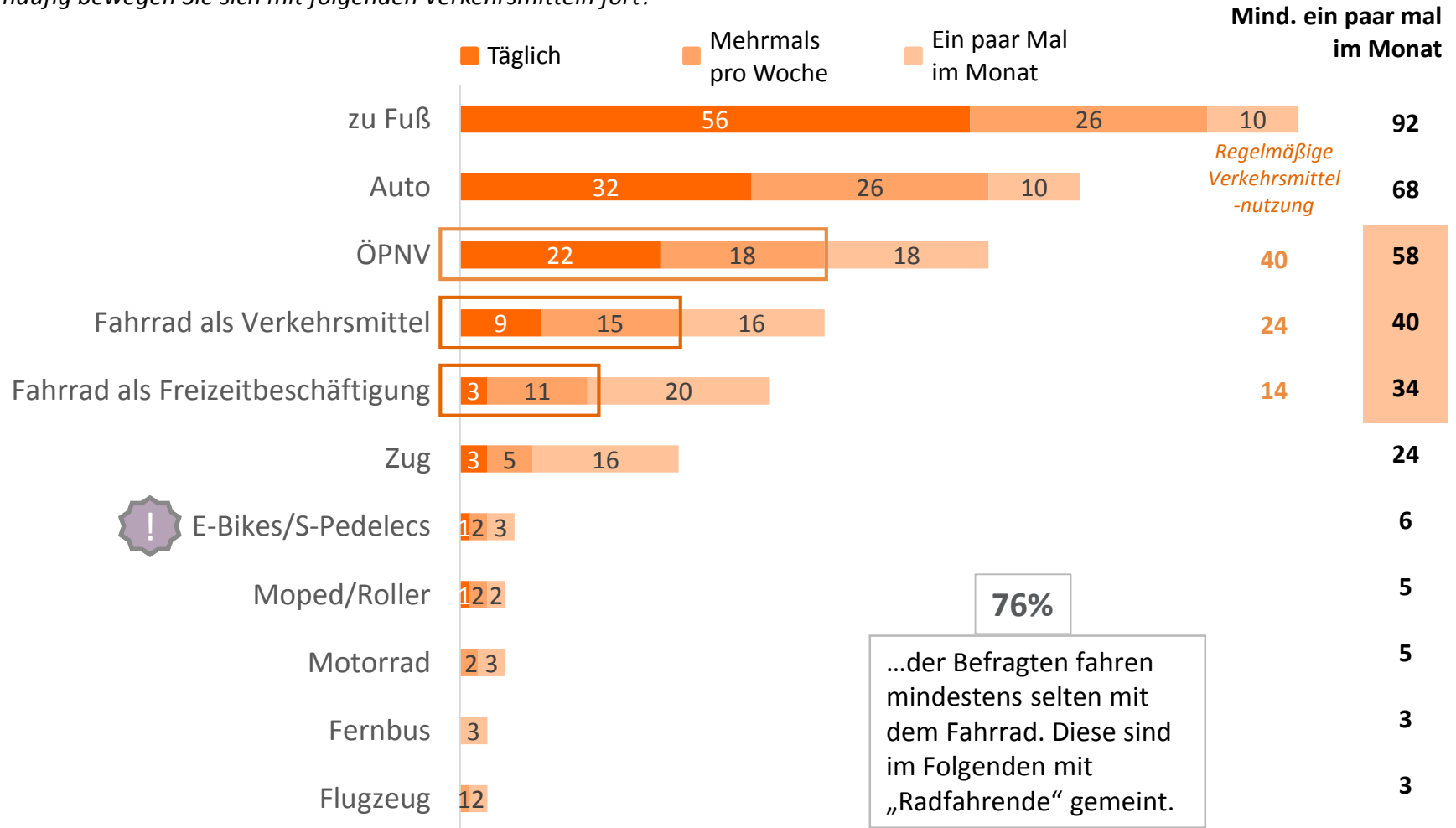
Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln



In der Befragung wurde eine Definition für E-Bikes, S-Pedelecs angezeigt. Pedelecs wurden der Kategorie Fahrrad zugeordnet. Trotzdem ist zu vermuten, dass viele Pedelec-Besitzer ihr Rad bei E-Bike, S-Pedelec eingeordnet haben (betrifft auch folgende Folien).

"Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?"



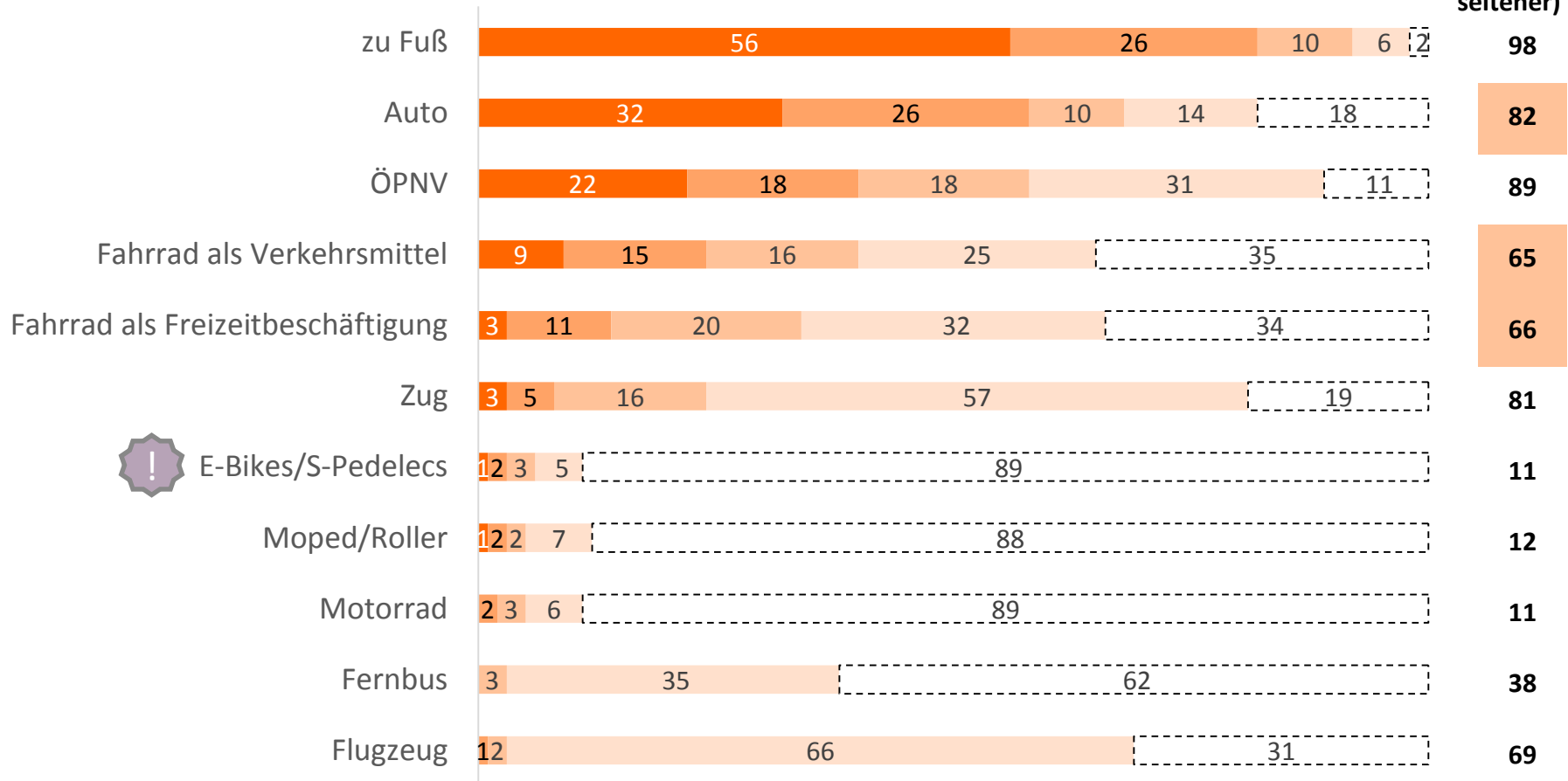
Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln – alle Skalenpunkte

"Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?"

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

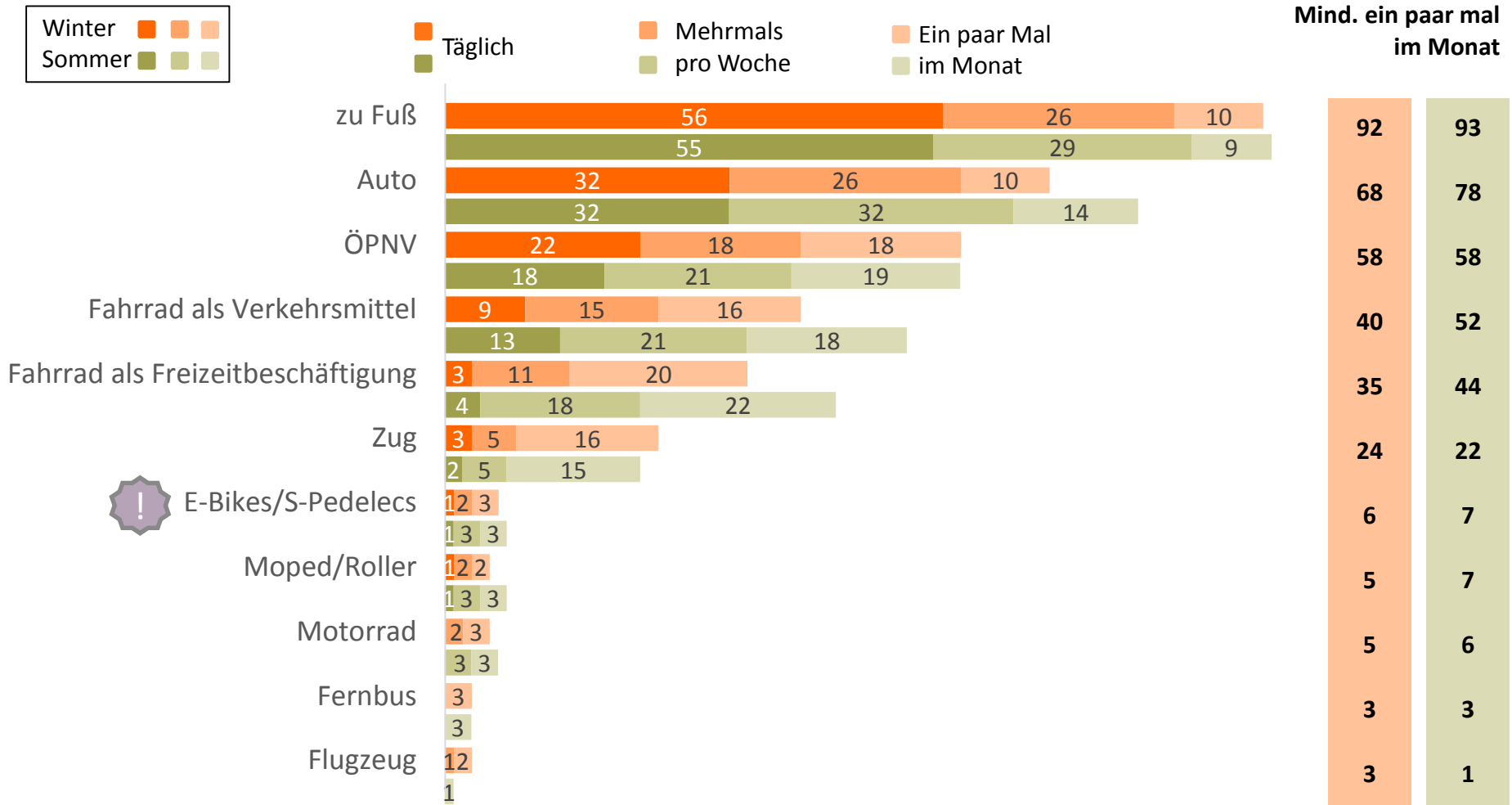
**Nutzende
(Täglich bis
seltener)**



Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln – Sommer- vs. Winter-Befragung

"Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?"



Angaben in Prozent

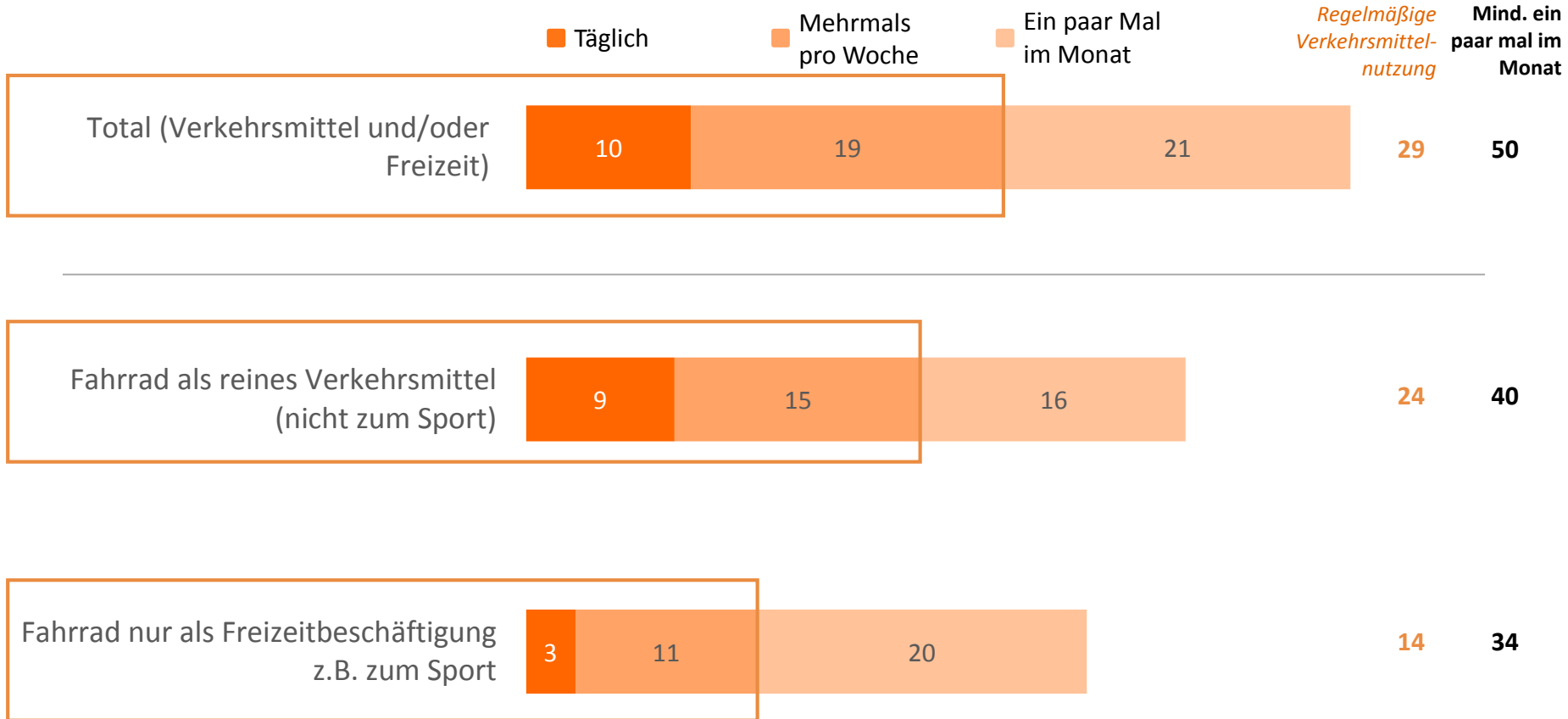
n_{Winter} = 3.025 (n_{Sommer} = 3.156); alle Befragte

Art der Fahrrad-Nutzung

Als Verkehrsmittel vs. Freizeitbeschäftigung

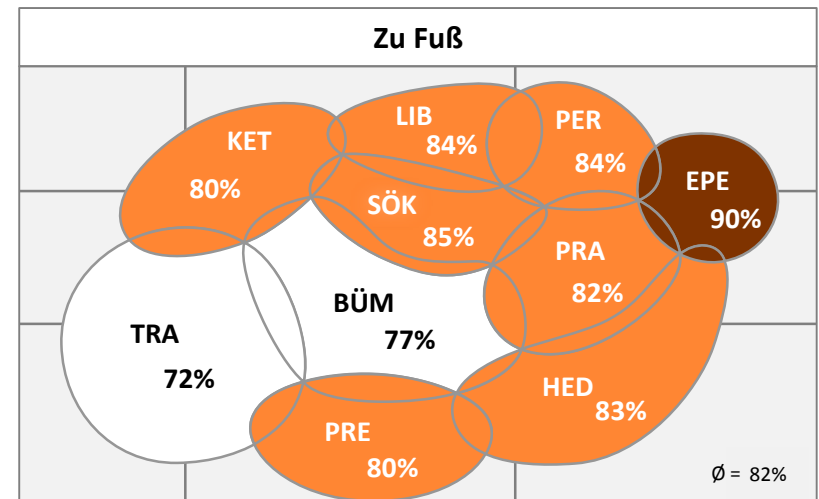
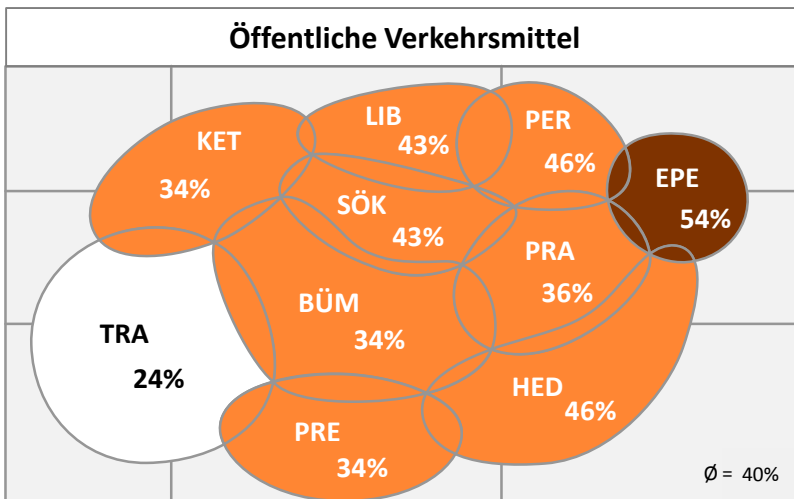
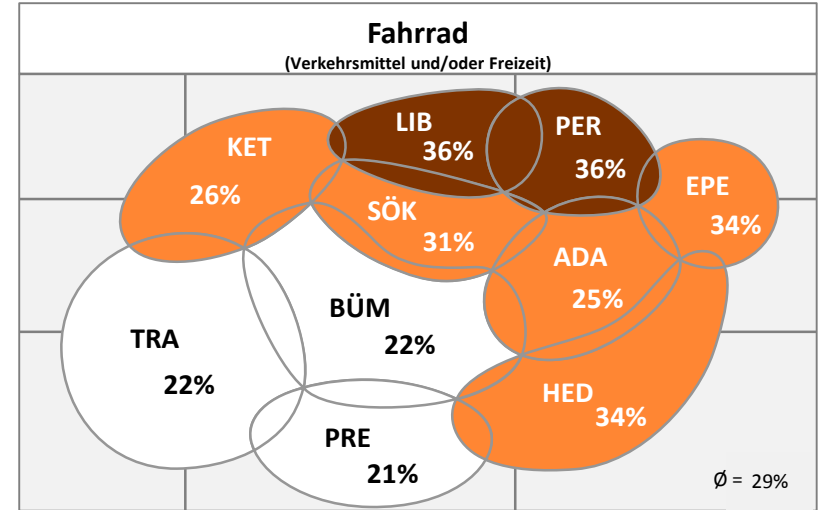
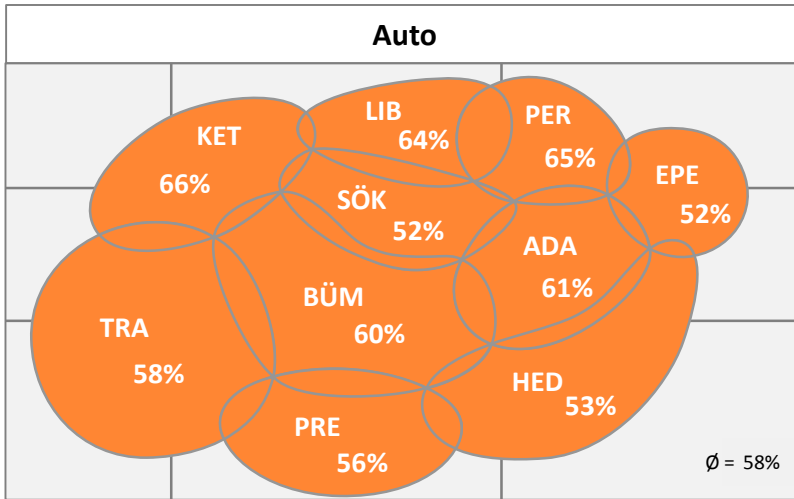
"Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad als reines Verkehrsmittel, also nicht zum Sport?"

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



Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung (täglich / mehrmals die Woche)

Sinus-Milieus[©]

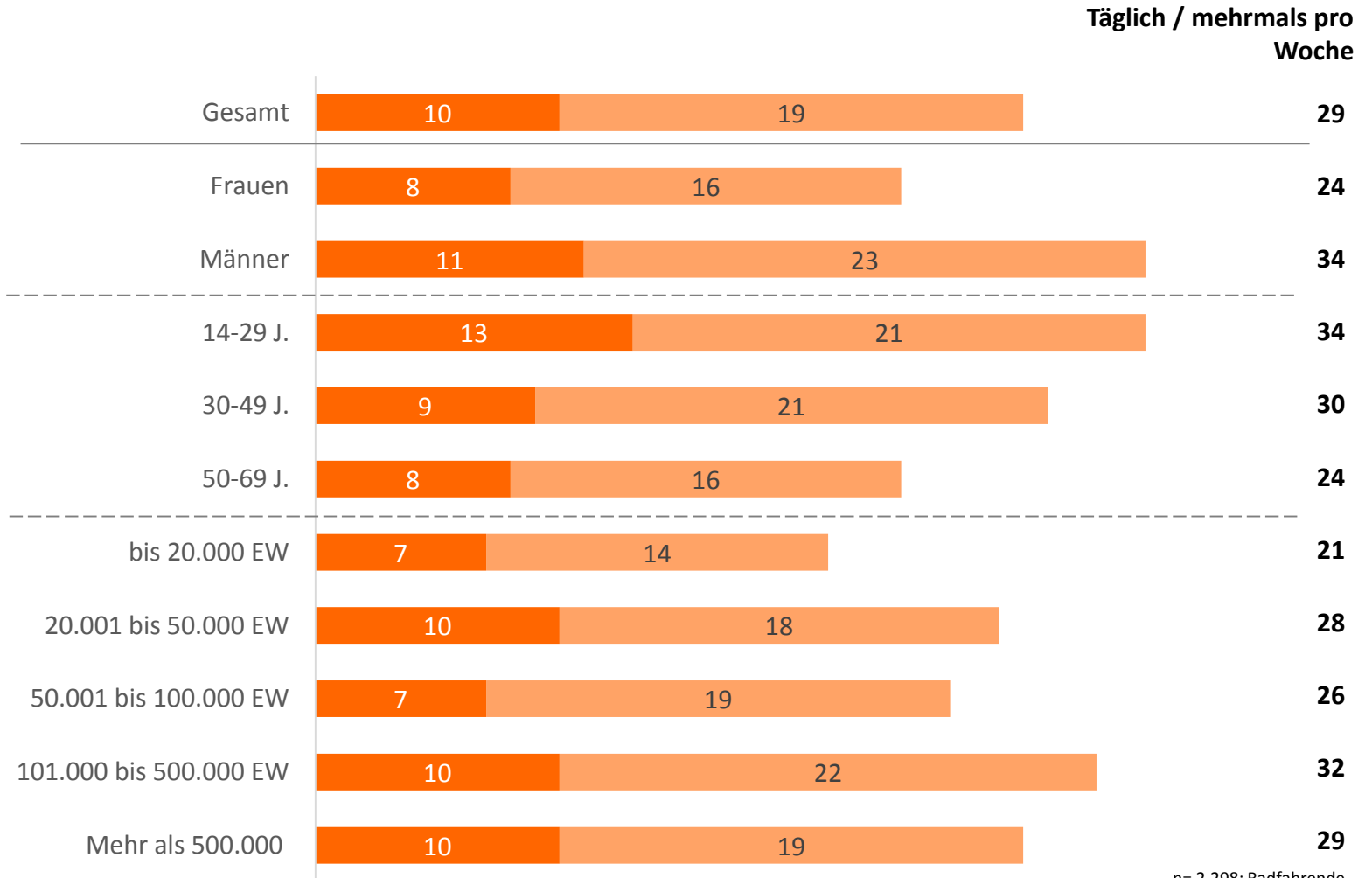
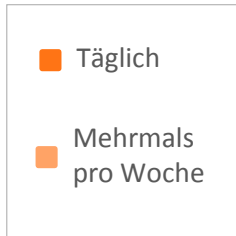


= überrepräsentiert
 = durchschnittlich
 = unterrepräsentiert

Regelmäßige Fahrrad-Nutzung

Fahrrad (Verkehrsmittel und / oder Freizeit)

"Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?" (Fahrrad als Verkehrsmittel und / oder Freizeit)



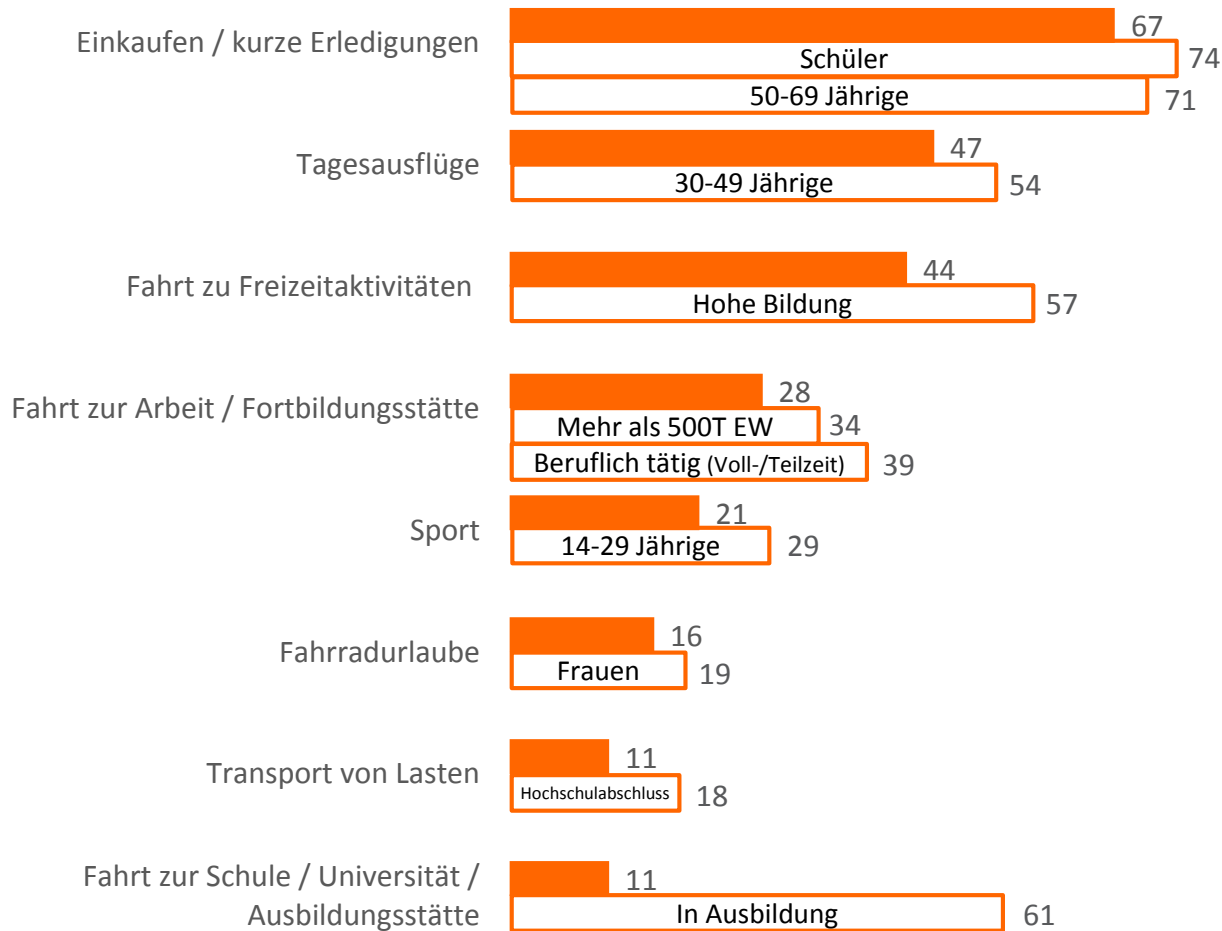
Angaben in Prozent

n= 2.298; Radfahrende

Anlass der Fahrradnutzung

Gesamt und relevante überrepräsentierte Gruppen

"In welchem Zusammenhang benutzen Sie das Fahrrad?" (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

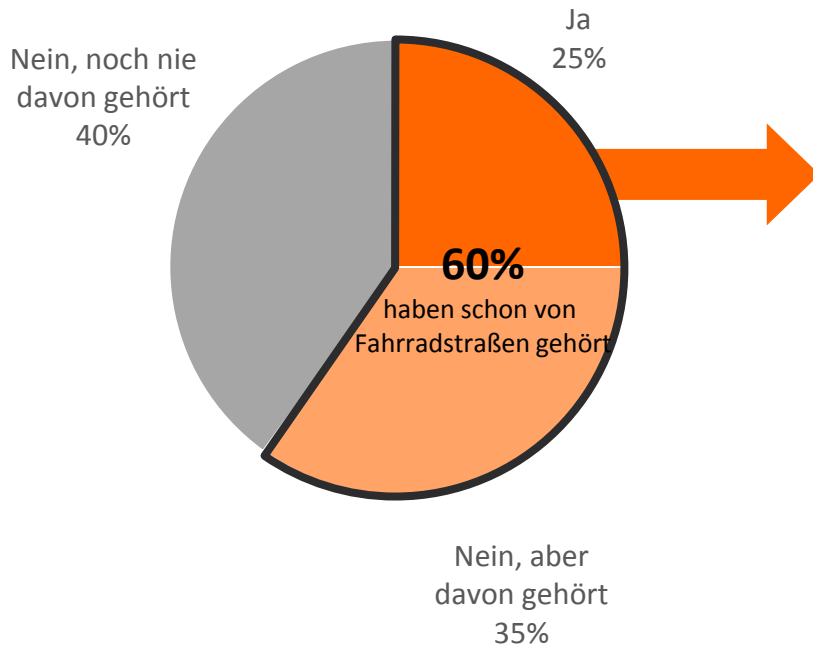
n= 2.298; Radfahrende

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen

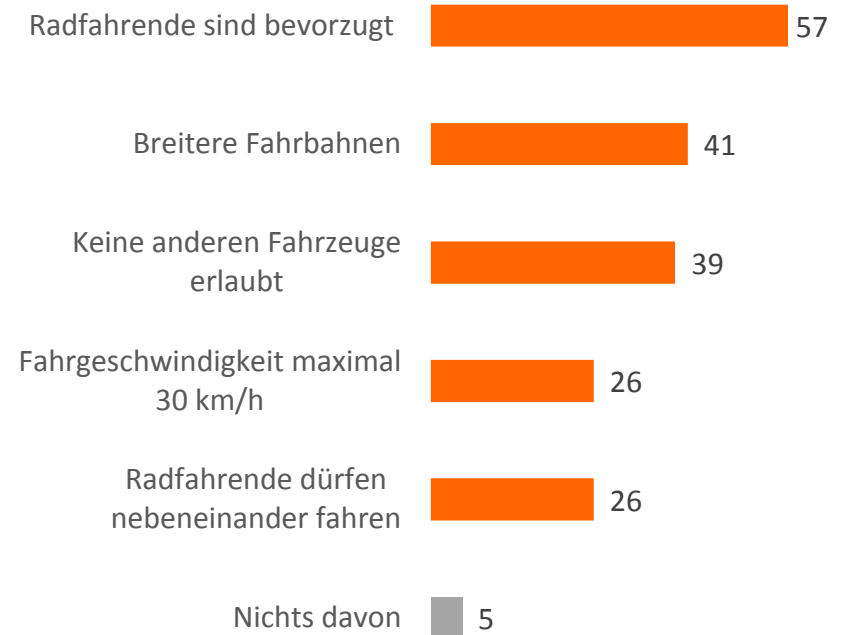
Bekanntheit und Vorzüge der Fahrradstraßen

„Haben Sie schon mal **Fahrradstraßen** genutzt?“



n= 3.025; alle Befragten

„Welche Eigenschaften der Fahrradstraße sind gegenüber anderen Straßenwegen am vorteilhaftesten?“ (Anteil 1. und 2. Rang)



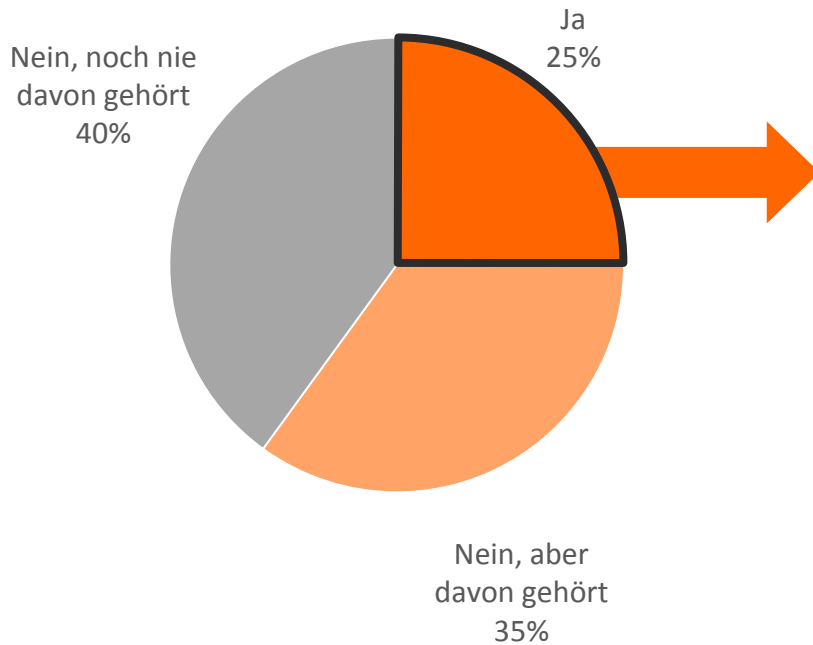
Angaben in Prozent

n= 1.481; Personen, die eine Fahrradstraße genutzt haben ODER davon gehört haben.

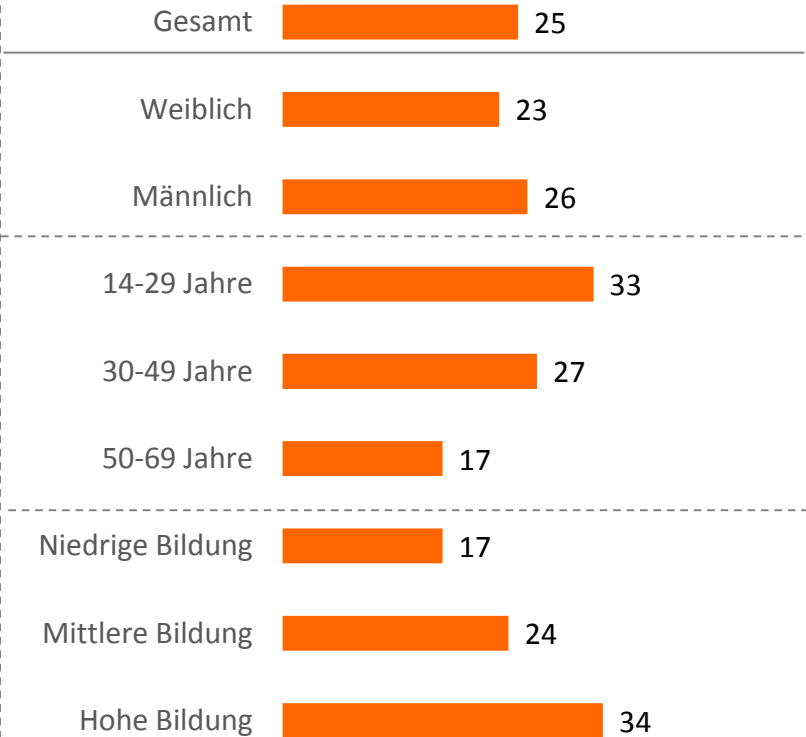
Fahrradstraßen

Nutzung nach Soziodemografie

„Haben Sie schon mal **Fahrradstraßen** genutzt?“



Getrennt nach Geschlecht, Alter und Bildung



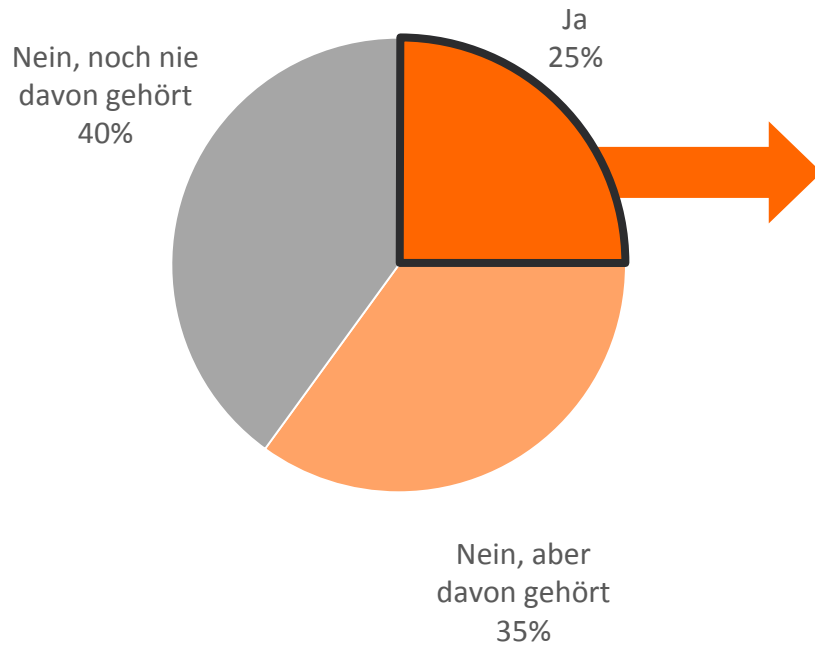
Angaben in Prozent

n= 3.025; alle Befragte

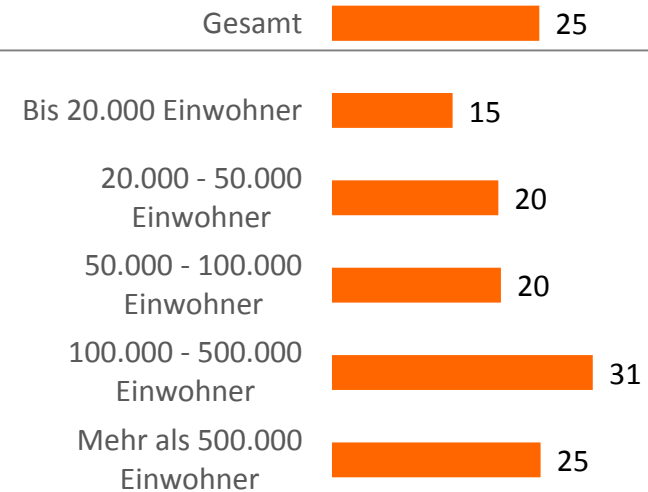
Fahrradstraßen

Nutzung nach Ortsgrößenklassen

„Haben Sie schon mal **Fahrradstraßen** genutzt?“



Getrennt nach Ortsgrößenklassen



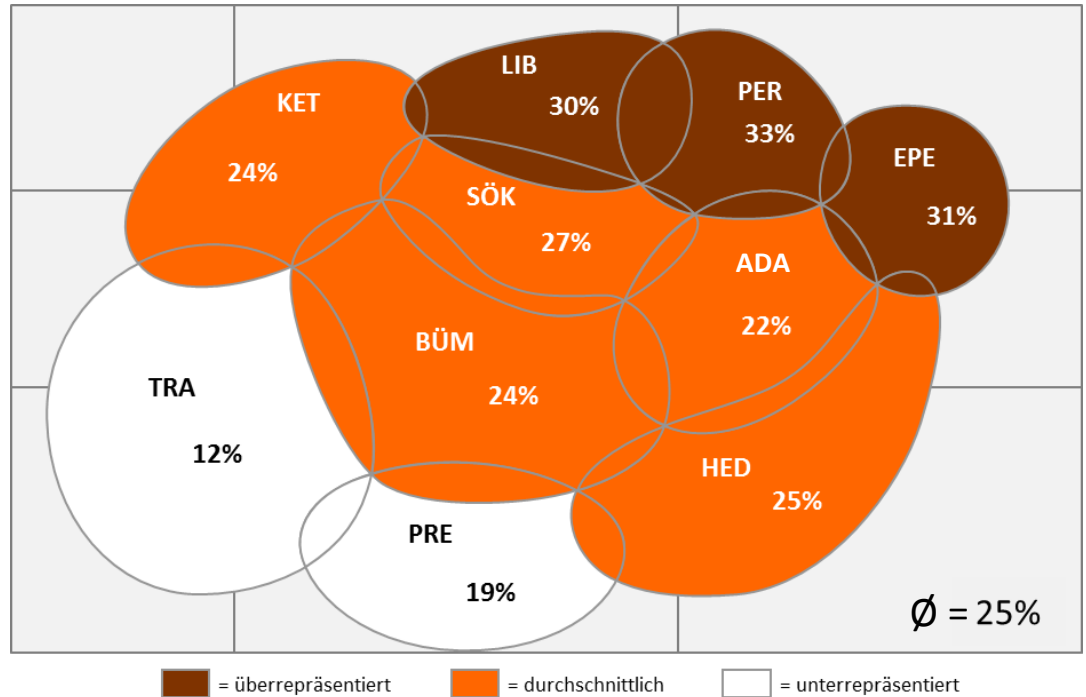
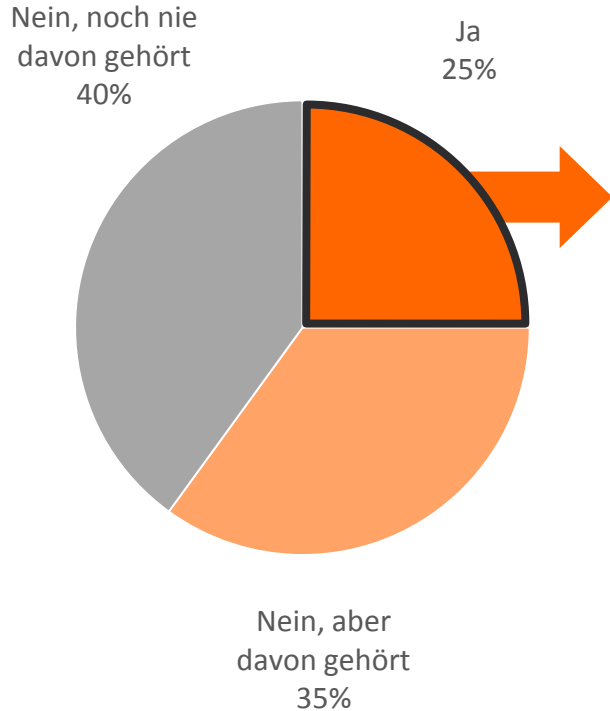
Angaben in Prozent

n= 3.025; alle Befragte

Fahrradstraßen

Nutzung nach Milieus

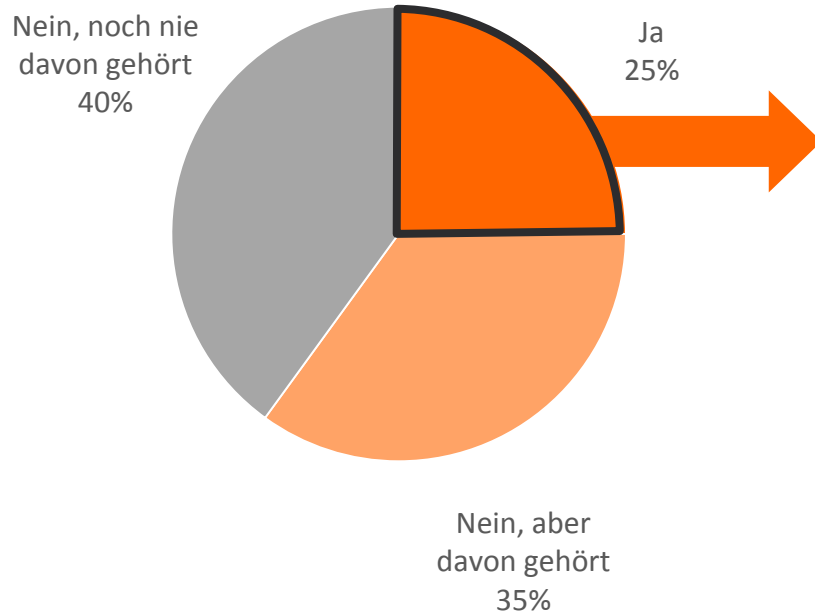
„Haben Sie schon mal **Fahrradstraßen** genutzt?“



Fahrradstraßen

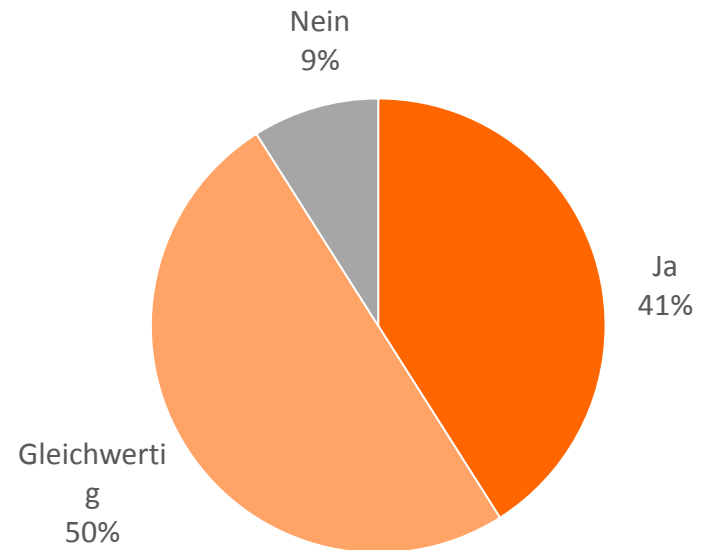
Nutzung und Bevorzugung

„Haben Sie schon mal **Fahrradstraßen** genutzt?“



n= 3.025; alle Befragte

„Bevorzugen Sie **Fahrradstraßen** gegenüber anderen Radwegen?“



n= 677; Nutzer Fahrradstraßen

Fahrrad-Pendeln, Radschnellwege und Pendelpotenziale

Hinweis

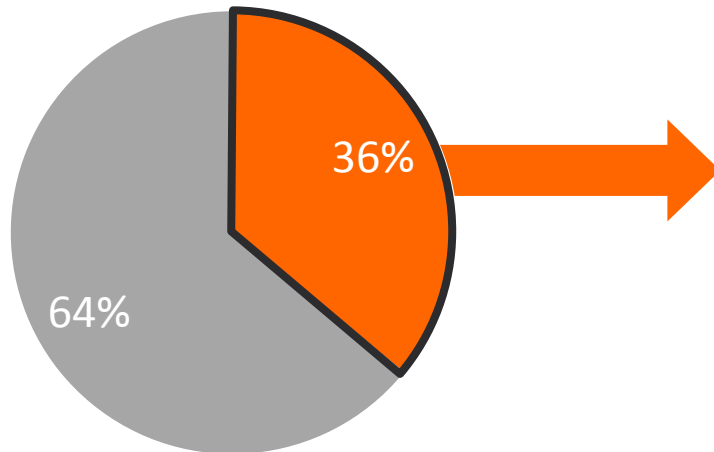
- Im folgenden Kapitel werden nur Personen betrachtet, die **berufstätig oder in Ausbildung** sind. Diese Gruppe wird zur Vereinfachung als „Pendelnde“ bezeichnet. In dieser Befragung handelte es sich um 71 Prozent der Befragten.
- Diese Gruppe ist eine wichtige Kernzielgruppe bei der Einrichtung von Radschnellwegen (RSW), da sie für Belastungsspitzen im motorisierten Verkehr während des Berufsverkehrs sorgt.
- Der Umstieg auf das Fahrrad bzw. die Steigerung der Nutzung kann dafür sorgen, dass weniger Pendelverkehr auf Autostraßen und Schienen verkehrt.

Fahrrad-Pendeln

Pendeln zum Arbeits- / Ausbildungsplatz

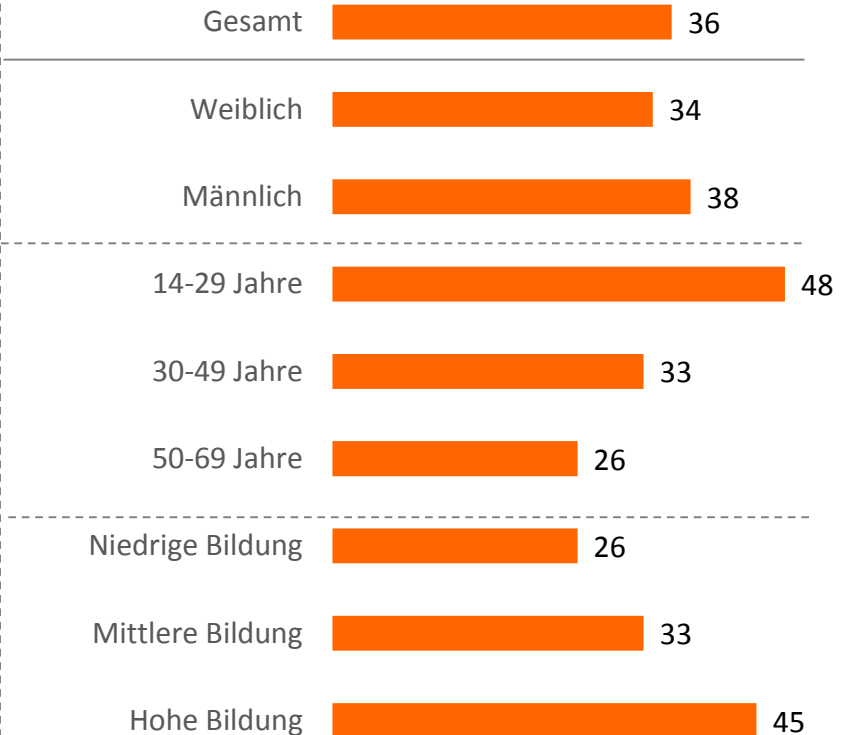
„In welchem Zusammenhang benutzen Sie das Fahrrad?“ # Fahrt zur Arbeit / Fortbildungsstätte ODER # Fahrt zur Schule / Ausbildung / Universität

Anteil der Pendelnden, die das Rad auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung nutzen



- Ja, nutzen das Rad zu diesem Zweck
- Nein, nutzen das Rad nicht zu diesem Zweck

n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

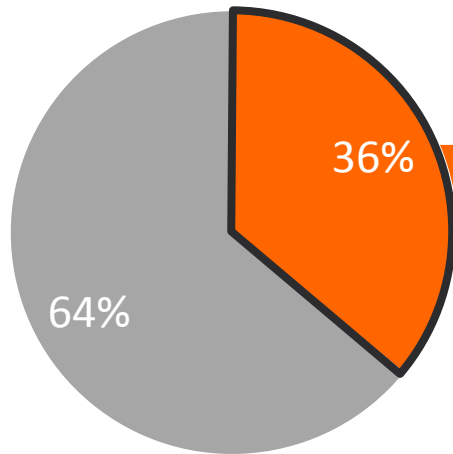


n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Fahrrad-Pendeln

Pendeln zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nach Milieus

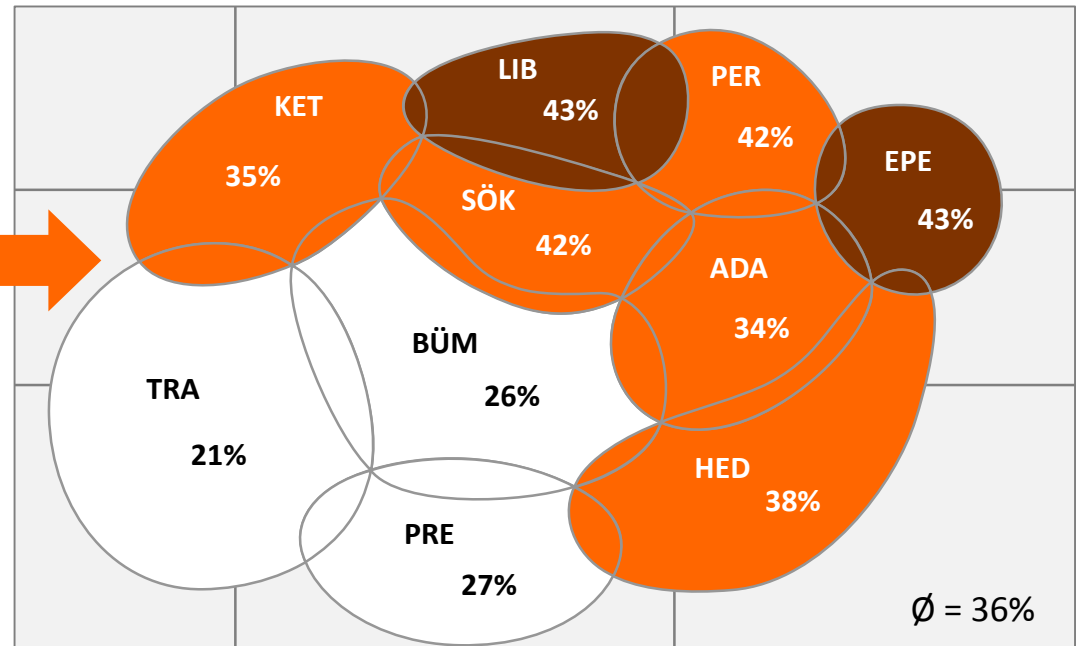
Anteil der Pendelnden, die das Rad auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung nutzen



- Ja, nutzen das Rad zu diesem Zweck
- Nein, nutzen das Rad nicht zu diesem Zweck

n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Fahrrad-Pendelnde nach Milieu



■ = überrepräsentiert ■ = durchschnittlich □ = unterrepräsentiert

n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Fahrrad-Pendeln

Aktuelle Nutzung des Fahrrads zum Arbeits- / Ausbildungsplatz

Nutzung des Rades auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung

„In welchem Zusammenhang benutzen Sie das Fahrrad?“ → „Auf dem Weg zur Arbeit“ UND / ODER „auf dem Weg zur Ausbildungsstätte“ (Mehrfachnennung möglich)



n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Häufigkeit der Nutzung

„Wie häufig nutzen Sie das Rad zu diesem Zweck innerhalb der Arbeitswoche?“

65% regelmäßig



n= 785; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen

Wetter und Jahreszeit

„Bei welchen Wetterbedingungen nutzen Sie das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung?“

68% ganzjährig



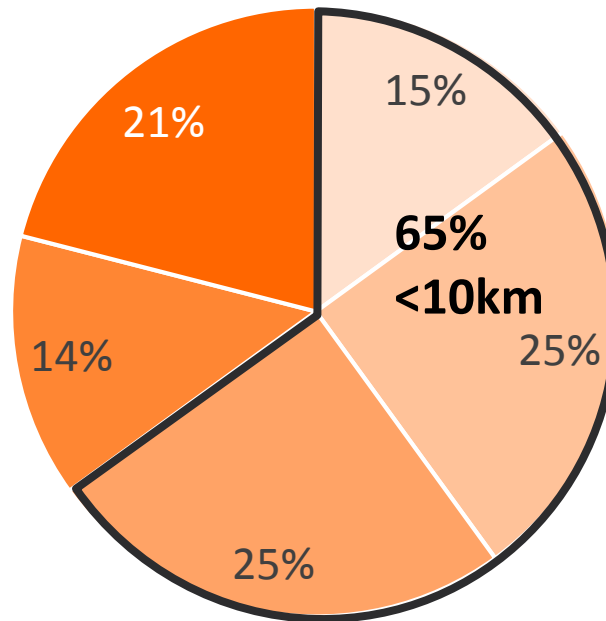
n= 785; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen

Fahrrad-Pendeln

Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz

„Wie weit ist ungefähr die Strecke (Fahrradentfernung) von Ihrem hauptsächlichen Wohnsitz zu Ihrem Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz?“

■ bis 2 km
 ■ 2 bis 5 km
 ■ 5 bis 10 km
 ■ 10 bis 15 km
 ■ mehr als 15 km

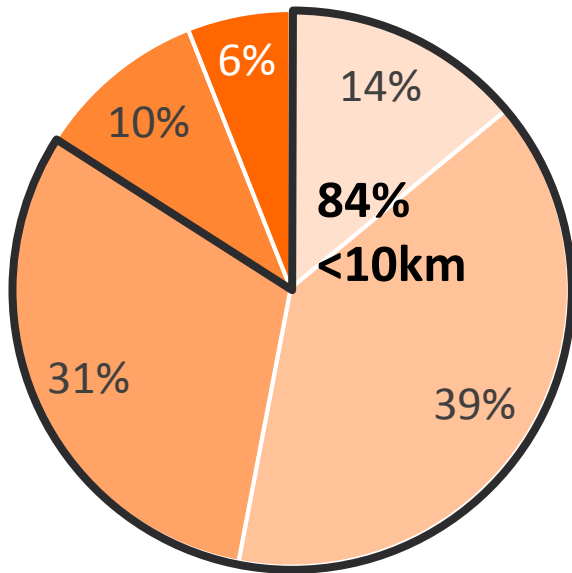
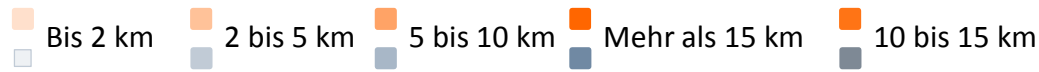


Alle Pendelnde

n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

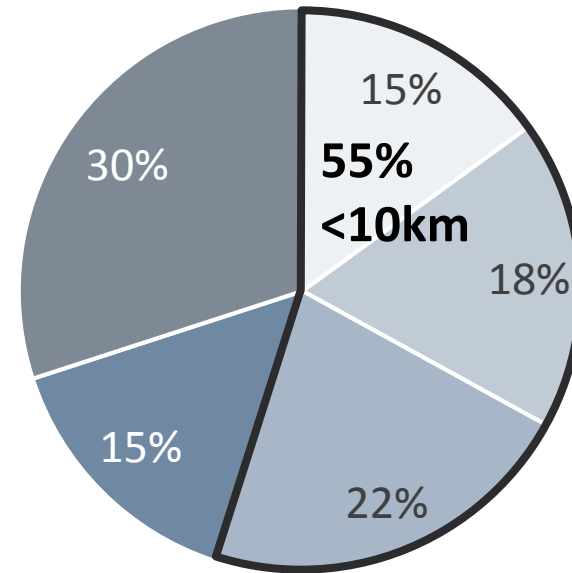
Fahrrad-Pendeln

Entfernung zum Arbeits- / Ausbildungsplatz – Fahrrad-Pendelnde vs. Andere-Verkehrsmittel-Pendelnde



Fahrrad-Pendelnde (36%)

n= 785; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad für den Weg zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nutzen



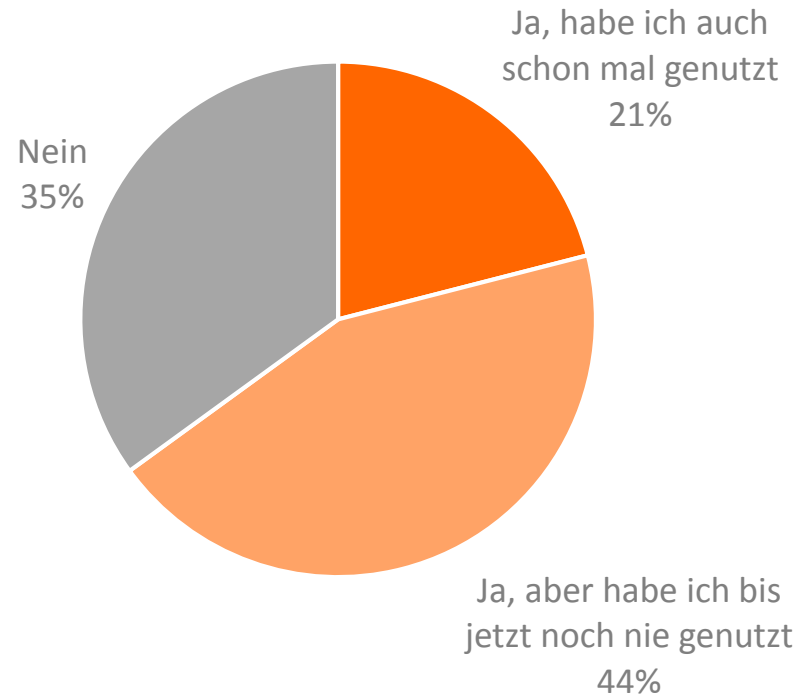
Andere-Verkehrsmittel-Pendelnde (64%)

n= 1394; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und nicht das Fahrrad für den Weg zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nutzen

Radschnellwege

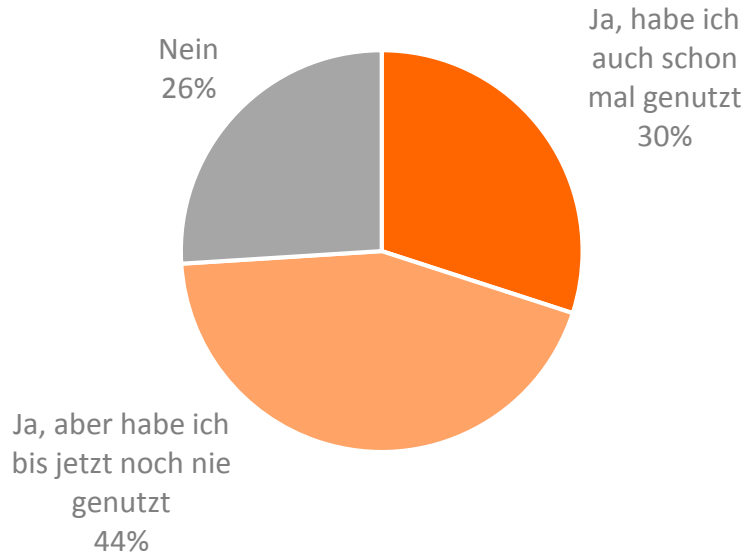
Erfahrungen und Bekanntheit unter den Pendelnden

„Haben Sie schon einmal von Radschnellwegen gehört?“



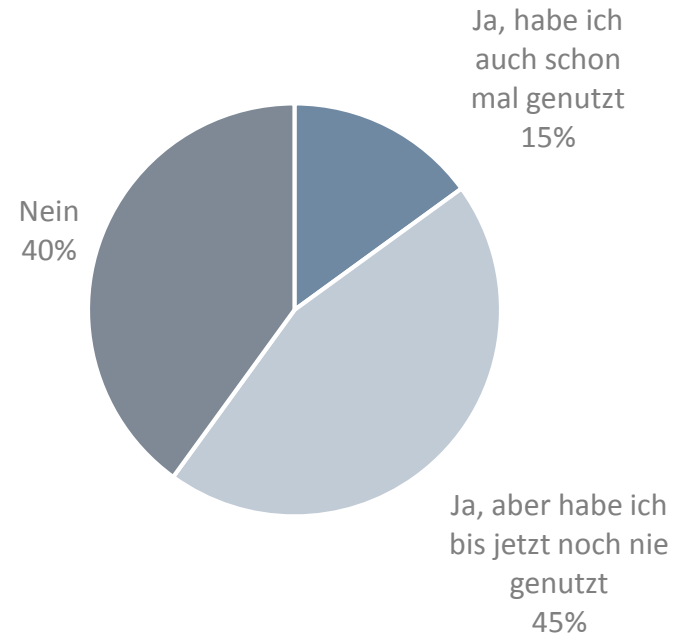
Radschnellwege

Erfahrungen und Bekanntheit unter den Rad- vs. andere Verkehrsmittelpendlern



Fahrrad-Pendelnde (36%)

n= 785; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad für den Weg zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nutzen



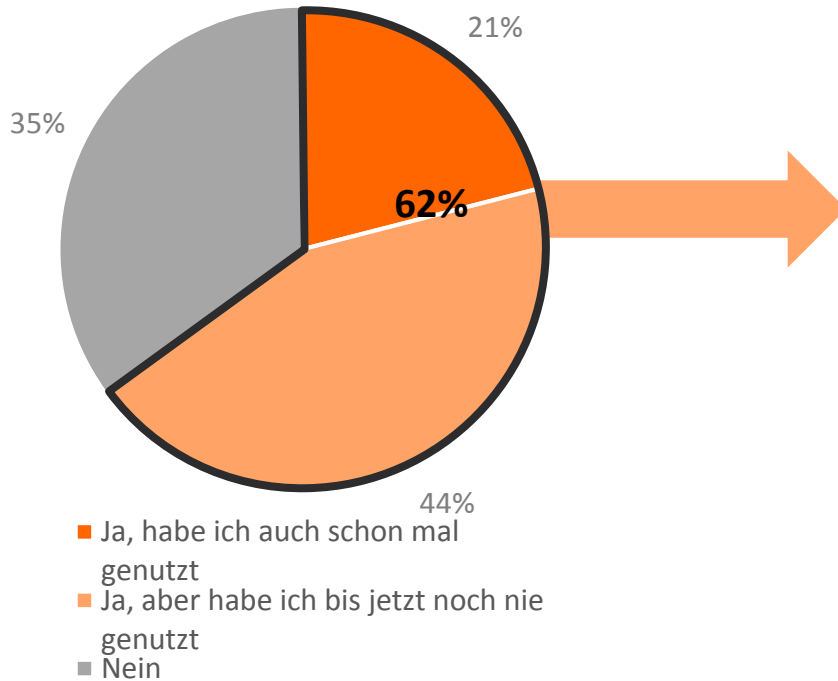
Andere-Verkehrsmittel-Pendelnde (64%)

n= 1394; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zum Arbeits- / Ausbildungsplatz nutzen

Radschnellwege

Bekanntheit und Bewertung

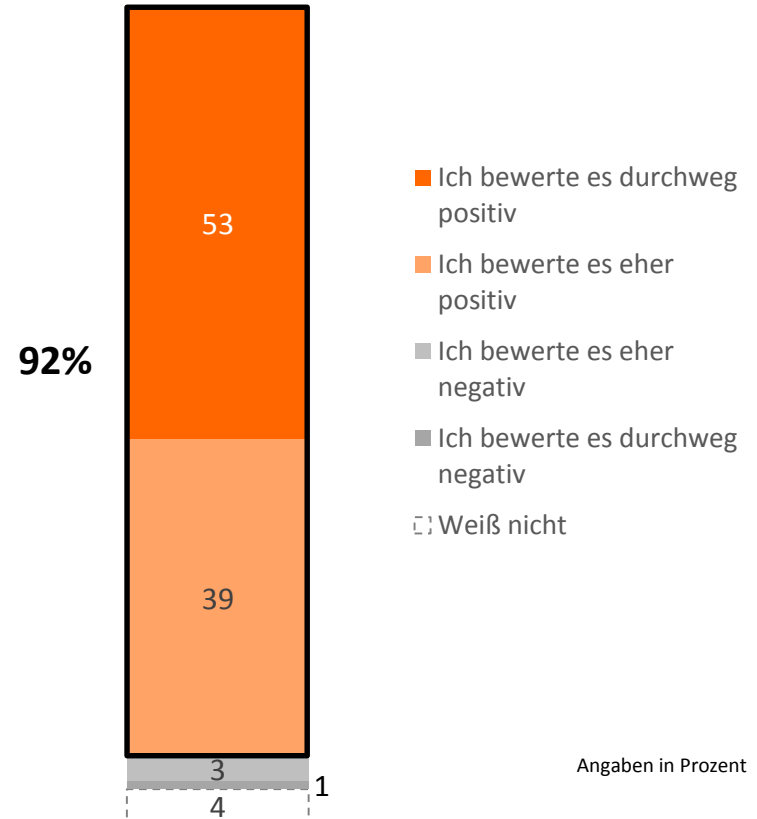
Bekanntheit



n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Bewertung

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

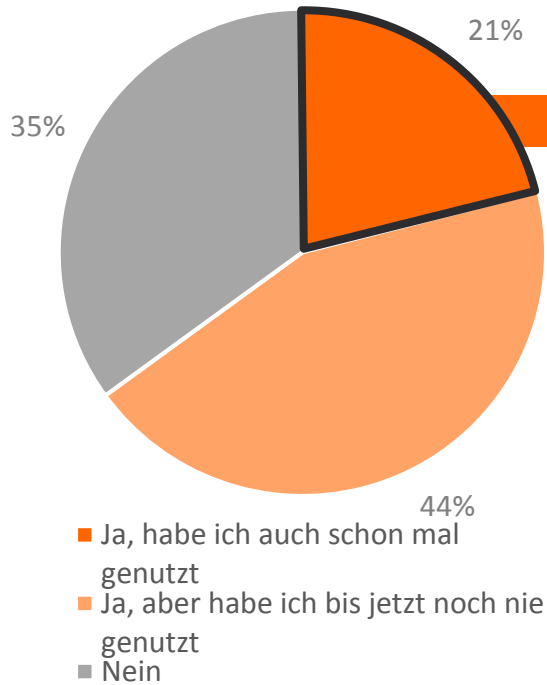


Angaben in Prozent

n= 1.424; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und die schon einmal von Radschnellwegen gehört haben

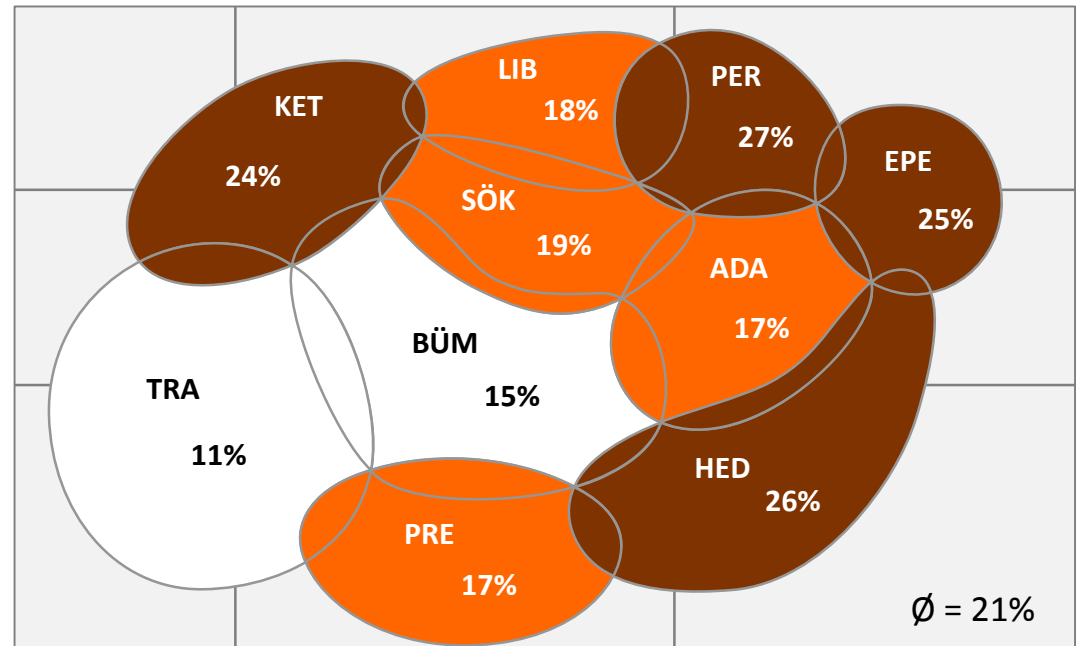
Radschnellwege Erfahrungen

Erfahrungen



Erfahrungen nach Milieu

(Ja, habe ich auch schon mal genutzt)

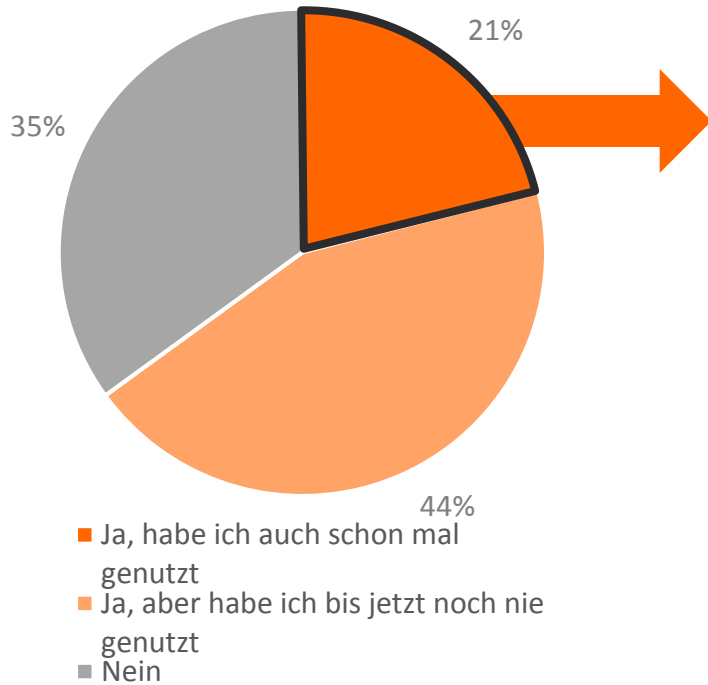


■ = überrepräsentiert
 ■ = durchschnittlich
 = unterrepräsentiert

Radschnellwege

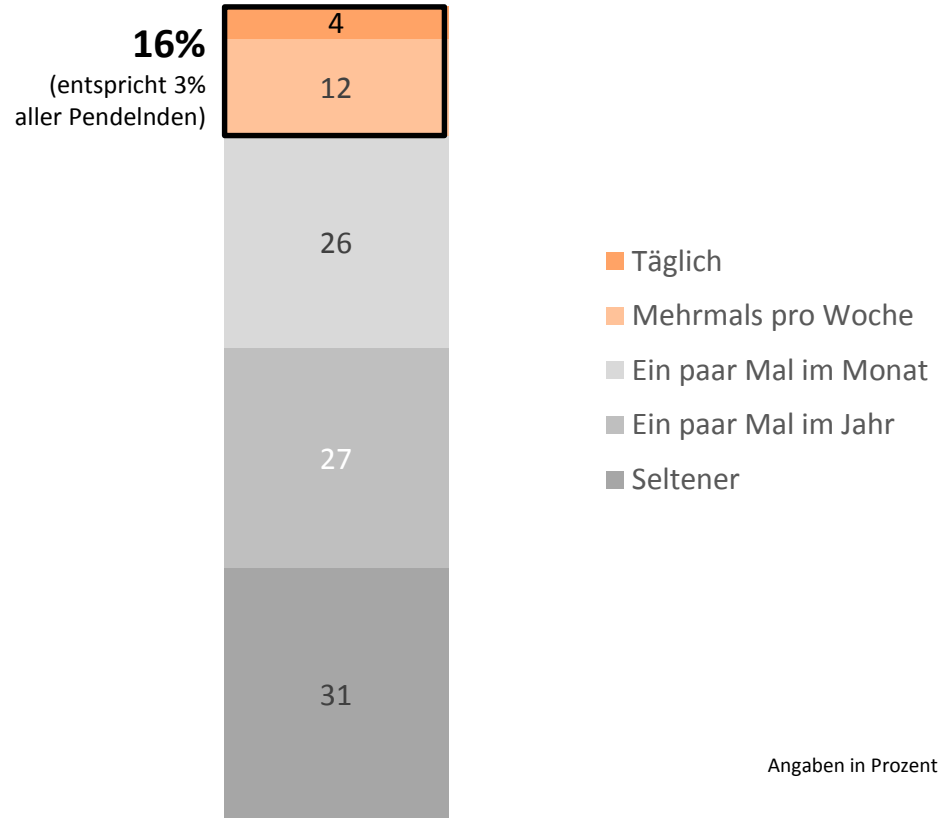
Erfahrungen und Nutzungshäufigkeit

Erfahrungen



Nutzungshäufigkeit

„Wie häufig nutzen Sie den Radschnellweg?“



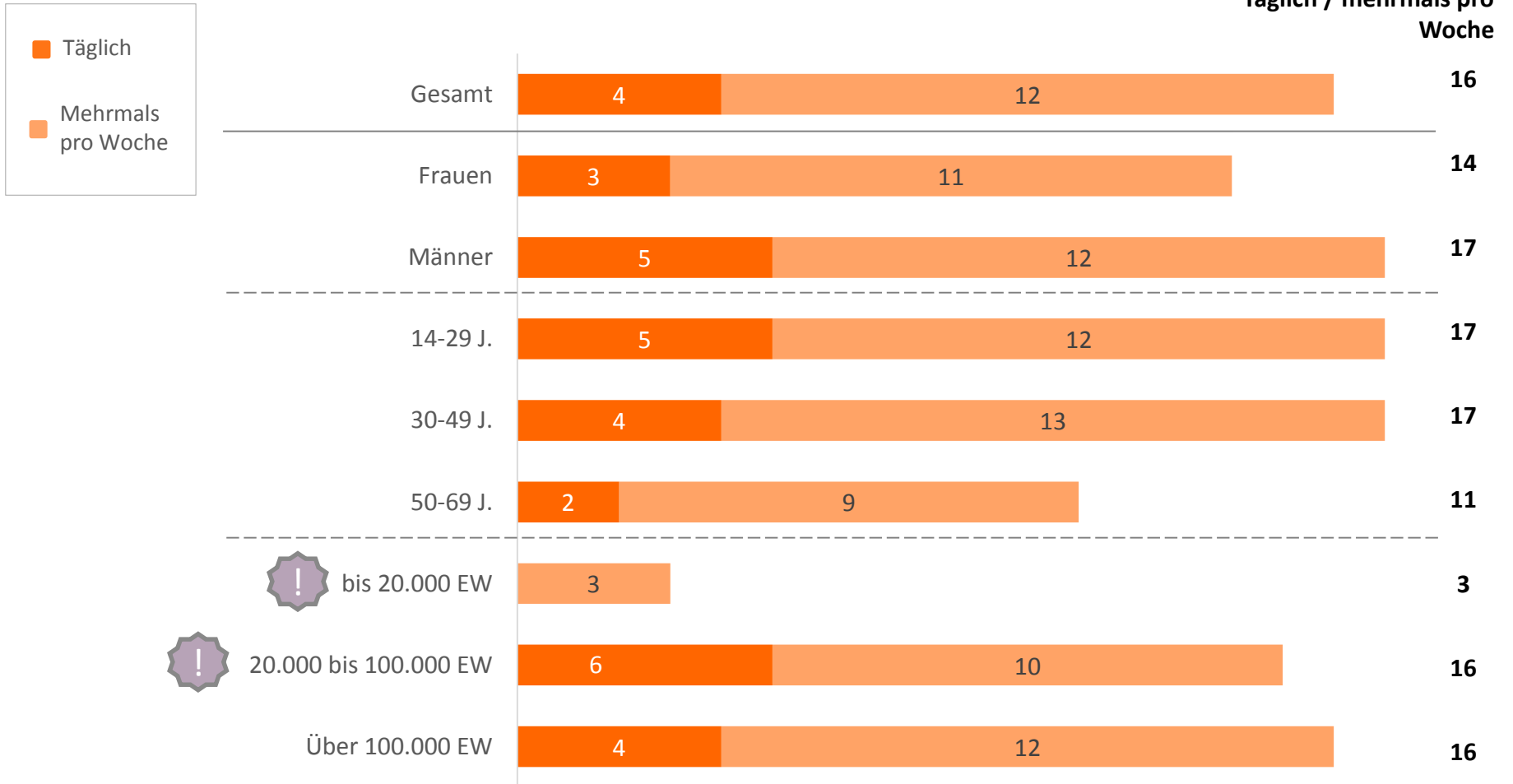
Angaben in Prozent

Radschnellwege

Auswertung der Nutzungshäufigkeit nach Geschlecht, Alter und Gemeindegröße

Niedrige Fallzahl bei den Ortgrößenklassen bis 20.000 EW und 20.000 bis 100.000 EW

„Wie häufig nutzen Sie den Radschnellweg?“

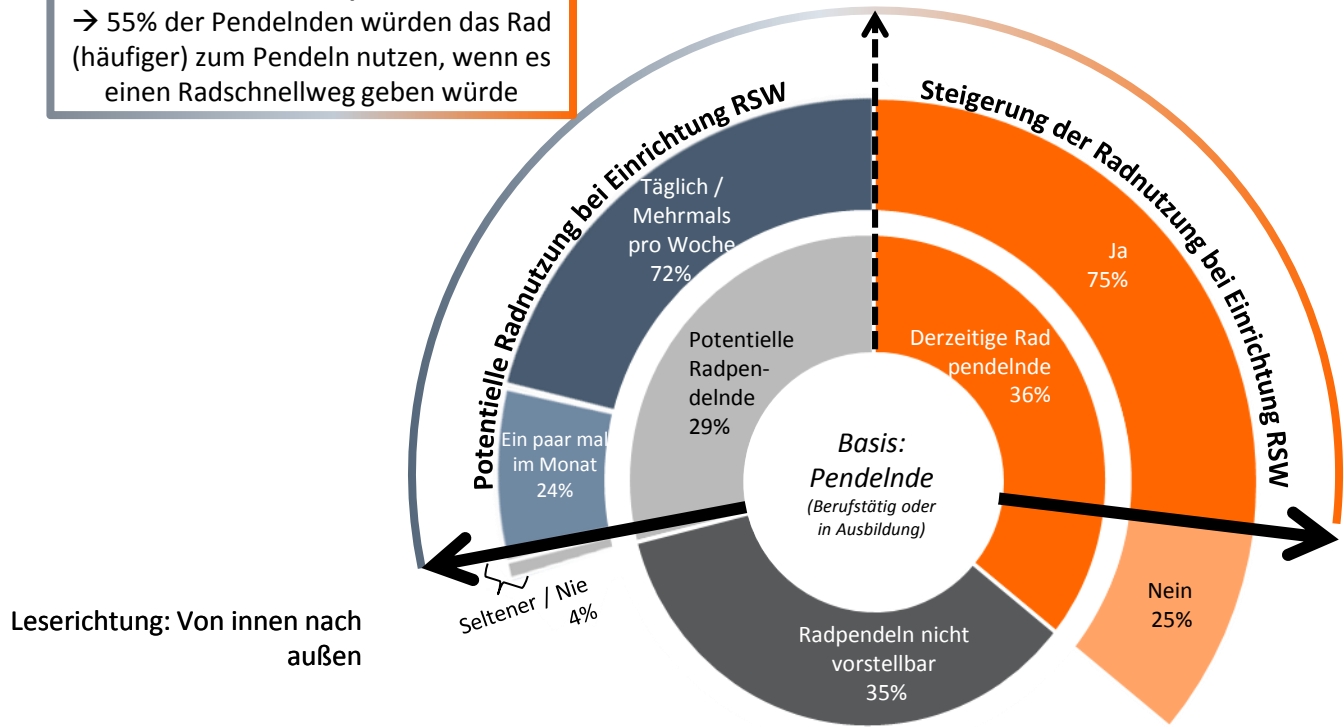


Angaben in Prozent

n= 454; berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bereits genutzt

Überblick: Radschnellwege - Pendelpotenziale

Fahrrad-Pendelpotenzial
 → 55% der Pendelnden würden das Rad (häufiger) zum Pendeln nutzen, wenn es einen Radschnellweg geben würde



n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Radschnellwege - Pendelpotenziale

Häufigere Nutzung des Fahrrads zum Pendeln bei Einrichtung eines Radschnellweges

Nutzung des Rades auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung

„In welchem Zusammenhang benutzen Sie das Fahrrad?“ → „Auf dem Weg zur Arbeit“ UND / ODER „auf dem Weg zur Ausbildungsstätte“ (Mehrfachnennung möglich)



Häufigere Nutzung

„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 häufiger als bisher zurückzulegen?“



n= 785; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen

Radschnellwege - Pendelpotenziale

Potentielle Nutzung des Fahrrads zum Pendeln bei Einrichtung eines Radschnellweges

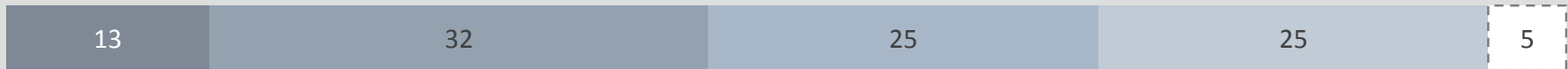
Nutzung des Rades auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung



n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Potentiellles Fahrrad-Pendeln bei Einrichtung RSW

„Angenommen es gäbe einen Radschnellweg [...]. Könnten Sie sich dann vorstellen, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen?“



■ Ja, auf jeden Fall

■ Ja, vielleicht

■ Nein, eher nicht

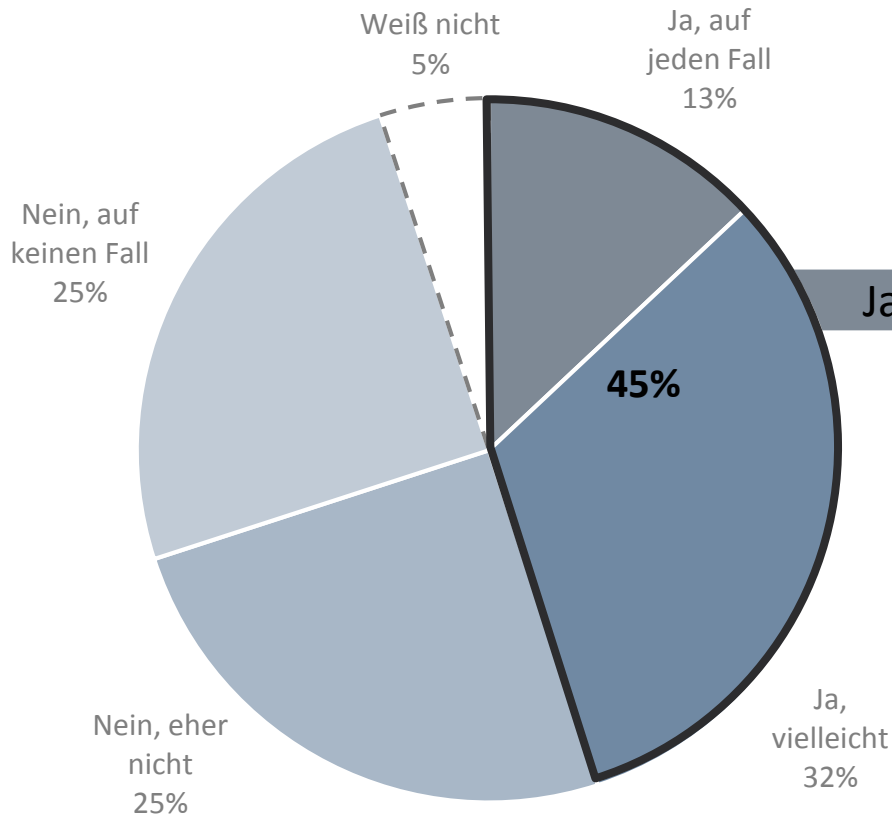
■ Nein, auf keinen Fall

□ Weiß nicht

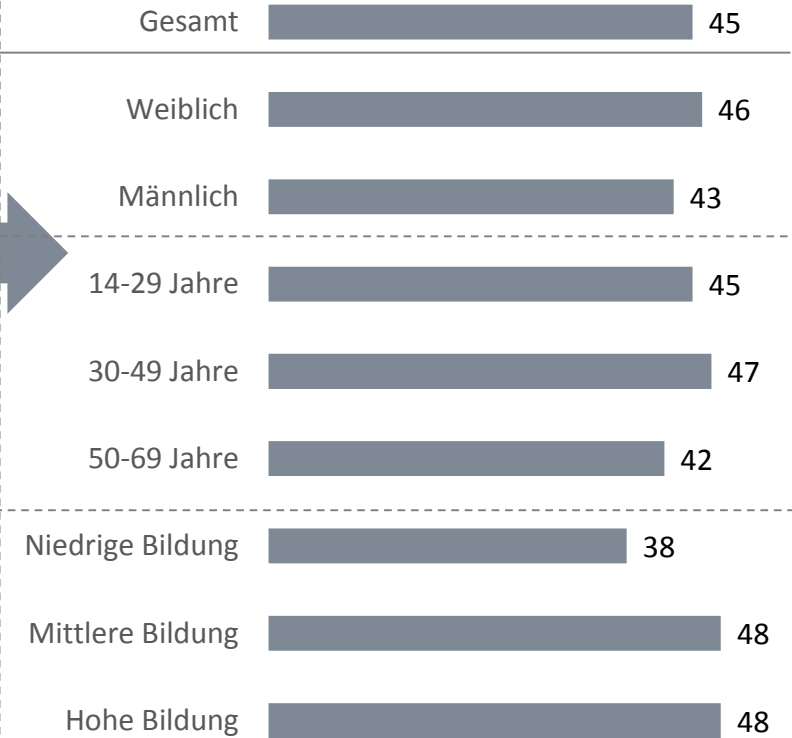
n= 1.394; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen oder nie Rad fahren

Radschnellwege - Pendelpotenziale

Potentiellles Fahrrad-Pendeln



Getrennt nach Geschlecht, Alter und Bildung



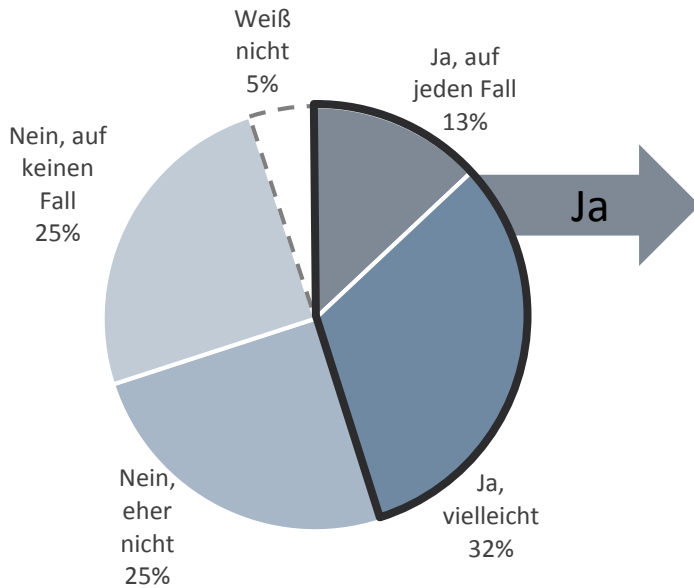
Angaben in Prozent

n= 1.394; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen oder nie Rad fahren

Radschnellwege - Pendelpotenziale

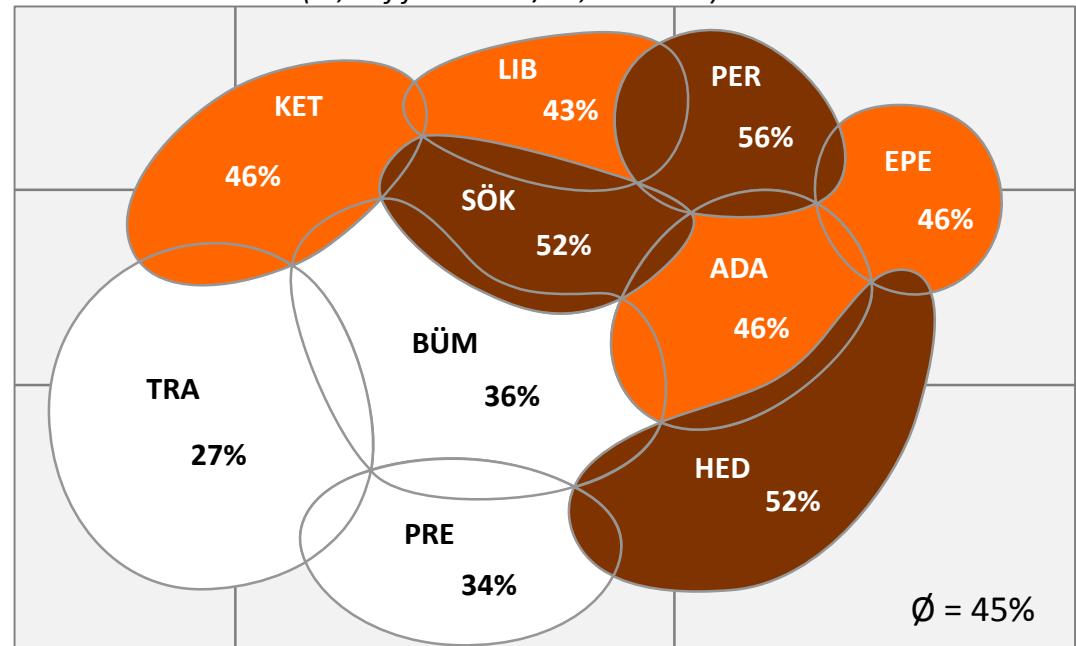
Potentiellles Fahrrad-Pendeln bei Einrichtung eines Radschnellweg (RSW)

Potentiellles Fahrrad-Pendeln



Milieuverteilung der potentiellen Fahrrad-Pendelnden

(Ja, auf jeden Fall / Ja, vielleicht)



■ = überrepräsentiert ■ = durchschnittlich □ = unterrepräsentiert

Radschnellwege - Pendelpotenziale

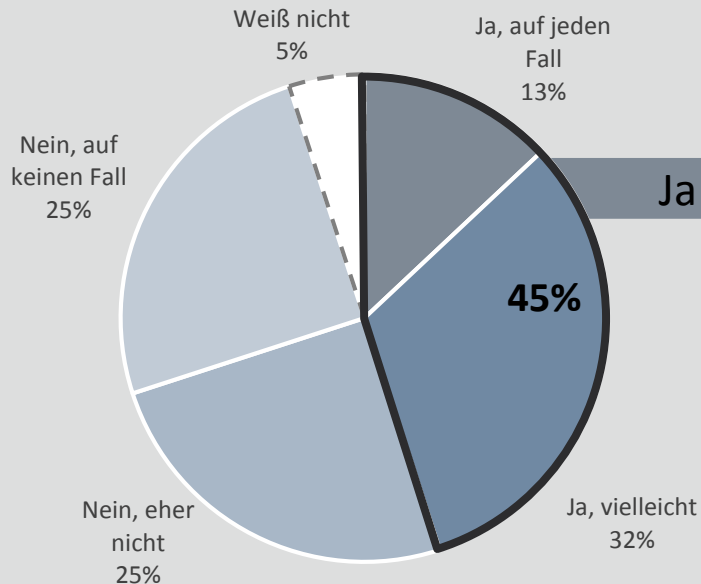
Potentiellles Fahrrad-Pendeln bei Einrichtung eines Radschnellweg (RSW)

Nutzung des Rades auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung



n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

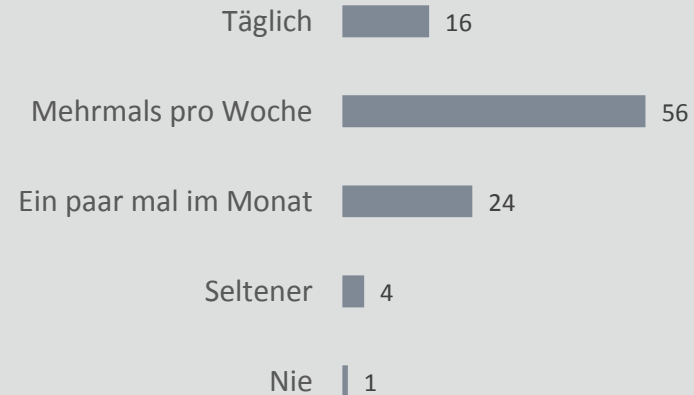
Potentiellles Fahrrad-Pendeln



n= 1.394; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen oder nie Rad fahren

Häufigkeit der Nutzung

„Wie häufig würden Sie den Radschnellweg nutzen?“



Angaben in Prozent

n= 625; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen oder nie Rad fahren und sich vorstellen können, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen

Radschnellwege - Pendelpotenziale

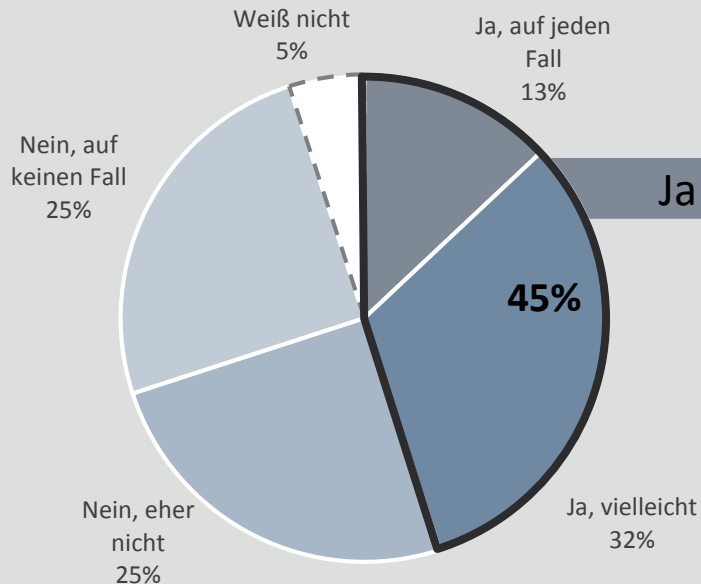
Potentiellles Fahrrad-Pendeln bei Einrichtung eines Radschnellweg (RSW)

Nutzung des Rades auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung



n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

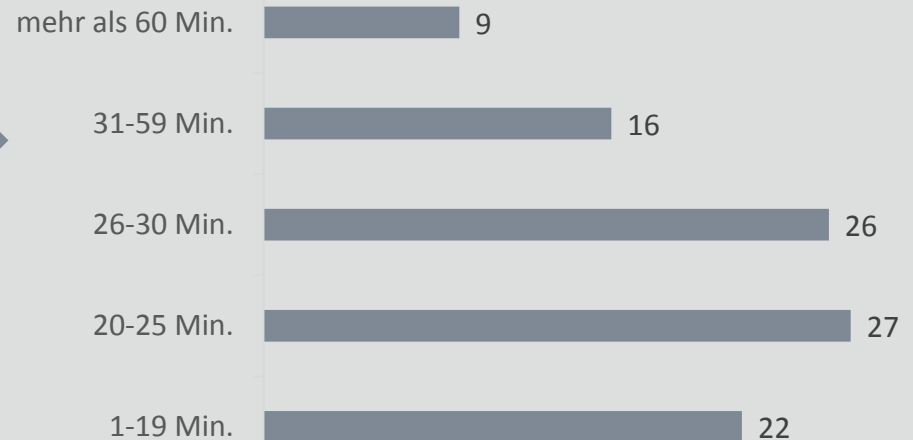
Potentiellles Fahrrad-Pendeln



n= 1.394; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen oder nie Rad fahren

Maximale hypothetische Fahrtdauer (einfache Strecke) in Minuten

„Wie viele Minuten dürfte die Fahrt mit dem Rad (einfache Strecke) dann maximal dauern?“



Angaben in Prozent

n= 625; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen oder nie Rad fahren und sich vorstellen können, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen

Radschnellwege - Pendelpotenziale

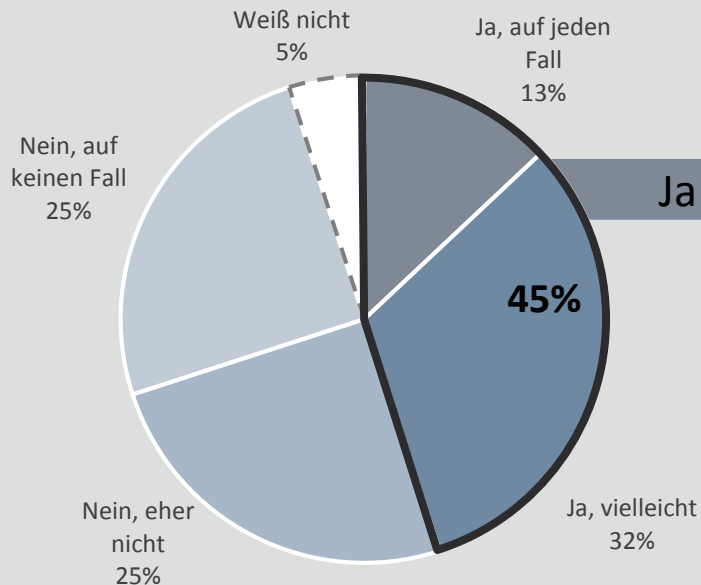
Potentiellles Fahrrad-Pendeln bei Einrichtung eines Radschnellweg (RSW)

Nutzung des Rades auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung



n= 2.179; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

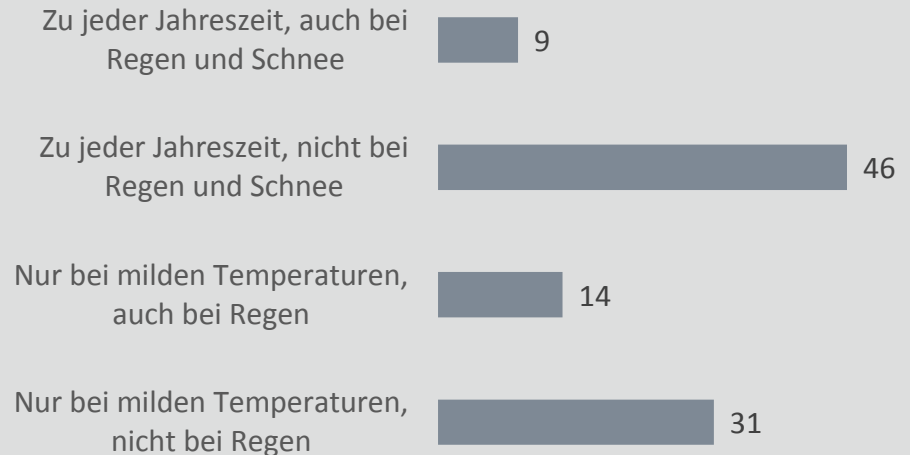
Potentiellles Fahrrad-Pendeln



n= 1.394; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen oder nie Rad fahren

Wetter und Jahreszeit

„Bei welchen Wetterbedingungen würden Sie den Radschnellweg prinzipiell nutzen?“

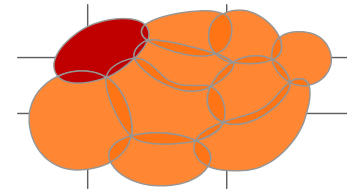


Angaben in Prozent

n= 625; Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind und das Fahrrad NICHT für den Weg zur Arbeitsstätte oder zur Ausbildungsstätte nutzen oder nie Rad fahren und sich vorstellen können, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen

Milieu-Profile

Milieu-Profil „Konservativ-Etablierte“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	21%	88
Als Freizeitbeschäftigung	14%	101

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	63%	104
Erfahrungen	24%	98

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	35%	98

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	48%	106
Erfahrungen	24%	116

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	92	100

n* = 298 (Alle)

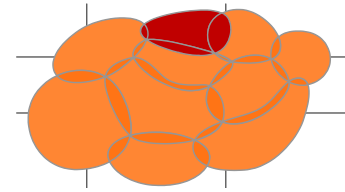
n** = 207 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 149 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

■ Stark überrepräsentiert

■ stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Liberal-Intellektuelle“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	32%	133
Als Freizeitbeschäftigung	15%	107

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	66%	110
Erfahrungen	30%	120

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	43%	119

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	59%	132
Erfahrungen	18%	88

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	92	100

n* = 247 (Alle)

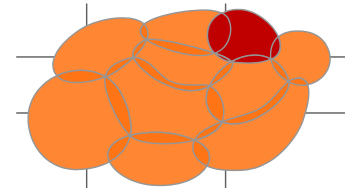
n** = 201 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 155 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

■ Stark überrepräsentiert

■ stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Performer“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	29%	119
Als Freizeitbeschäftigung	23%	162

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	67%	111
Erfahrungen	33%	135

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	42%	117

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	45%	100
Erfahrungen	27%	131

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	90	98

n* = 280 (Alle)

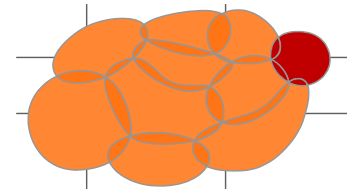
n** = 238 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 172 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

Stark überrepräsentiert

stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Expeditive“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	30%	123
Als Freizeitbeschäftigung	12%	86

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	65%	108
Erfahrungen	31%	127

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	43%	120

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	44%	98
Erfahrungen	25%	118

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	97	106

n* = 259 (Alle)

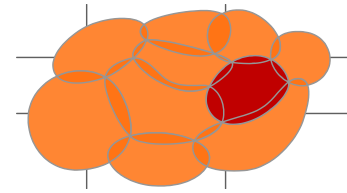
n** = 224 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 154 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

Stark überrepräsentiert

stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Adaptiv-Pragmatische“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	21%	86
Als Freizeitbeschäftigung	15%	106

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	57%	94
Erfahrungen	22%	88

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	34%	94

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	44%	97
Erfahrungen	17%	82

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	91	100

n* = 348 (Alle)

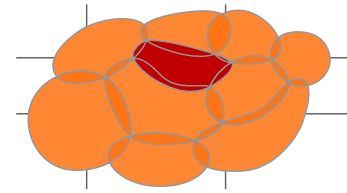
n** = 262 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 158 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

■ Stark überrepräsentiert

■ stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Sozialökologische“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	28%	117
Als Freizeitbeschäftigung	7%	46

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	56%	92
Erfahrungen	27%	107

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	42%	116

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	47%	104
Erfahrungen	19%	89

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	93	101

n* = 245 (Alle)

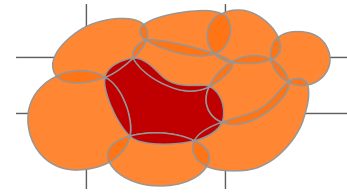
n** = 172 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 111 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

■ Stark überrepräsentiert

■ stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Bürgerliche Mitte“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	19%	78
Als Freizeitbeschäftigung	12%	80

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	59%	99
Erfahrungen	24%	96

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	26%	73

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	44%	97
Erfahrungen	15%	72

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	89	97

n* = 382 (Alle)

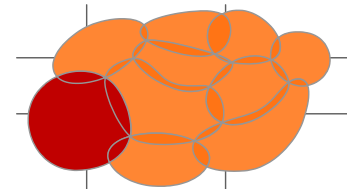
n** = 233 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 136 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

■ Stark überrepräsentiert

■ stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Traditionelle“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	18%	75
Als Freizeitbeschäftigung	9%	65

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	48%	79
Erfahrungen	12%	47

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	21%	58

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	41%	91
Erfahrungen	11%	54

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	88	96

n* = 216 (Alle)

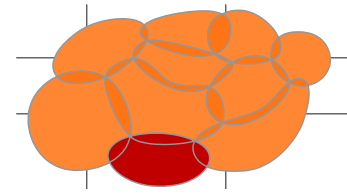
n** = 115 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 60 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

■ Stark überrepräsentiert

■ stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Prekäre“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	16%	67
Als Freizeitbeschäftigung	12%	83

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	52%	87
Erfahrungen	19%	77

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	27%	75

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	43%	96
Erfahrungen	17%	82

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	86	93

n* = 253 (Alle)

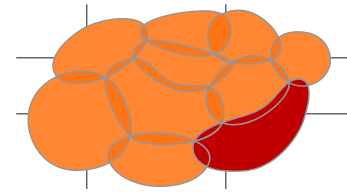
n** = 152 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 90 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

■ Stark überrepräsentiert

■ stark unterrepräsentiert

Milieu-Profil „Hedonisten“



Regelmäßige Fahrradnutzung* (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	28%	114
Als Freizeitbeschäftigung	19%	129

Fahrradstraße*	%	Index
Bekanntheit	65%	107
Erfahrungen	25%	100

Nutzung des Fahrrads zur Arbeit / Ausbildung**	%	Index
Ja	38%	105

Radschnellwege**	%	Index
Bekanntheit	39%	87
Erfahrungen	26%	123

Bewertung der Initiative zum Ausbau von Radschnellwegen***	%	Index
Durchweg positiv / eher positiv	93	102

n* = 497 (Alle)

n** = 375 (Berufstätig oder in Ausbildung)

n*** = 239 (Berufstätig oder in Ausbildung und Radschnellwege bekannt)

■ Stark überrepräsentiert

■ stark unterrepräsentiert

Exkurs: Die 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



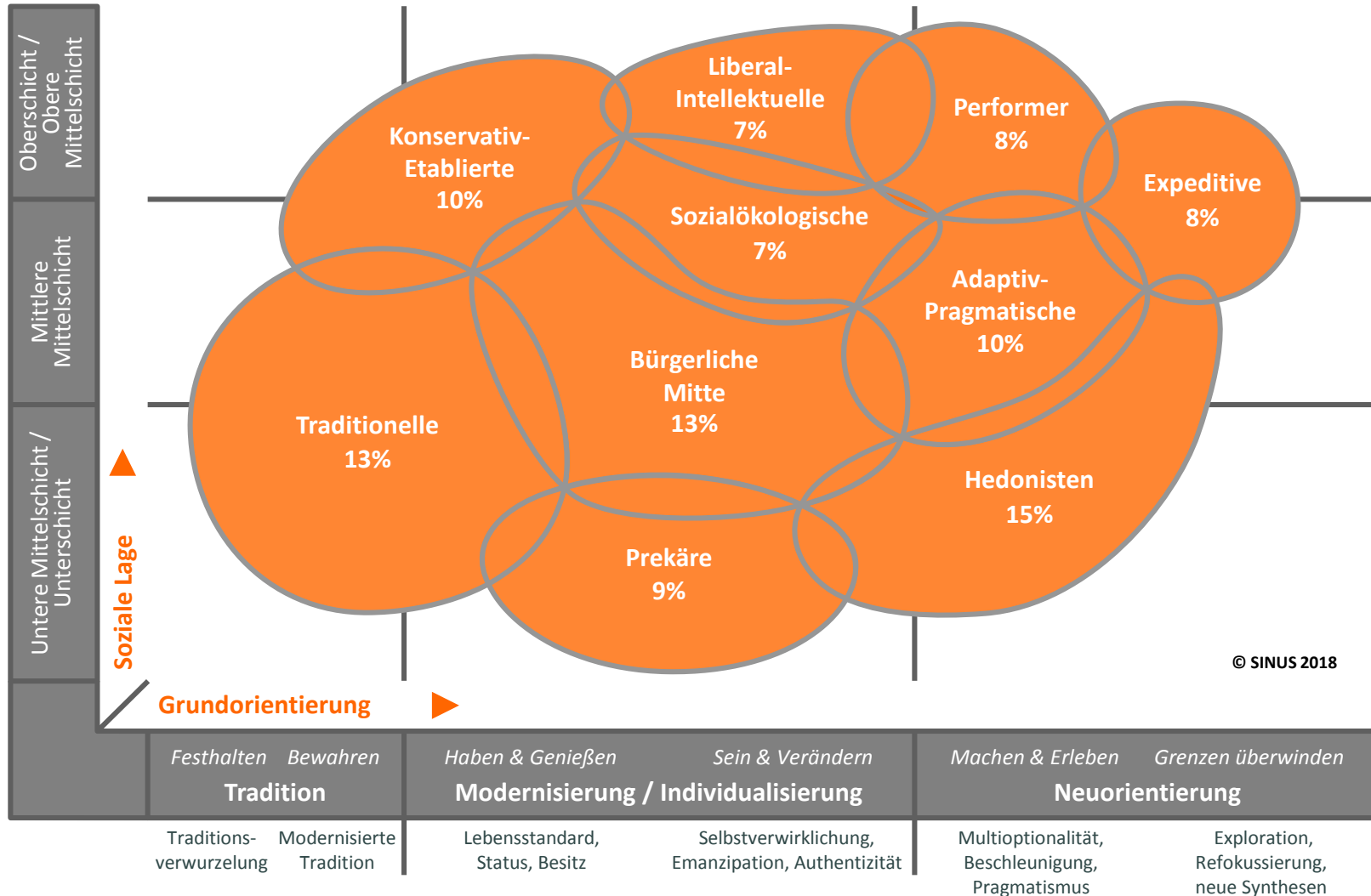
"Gruppen von Gleichgesinnten"

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 2018

Soziale Lage und Grundorientierung



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	Libérale 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



Durchgeführt von:

SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg & Berlin

Autoren (SINUS):



Dr. Silke Borgstedt

Direktorin Sozialforschung

Telefon: +49 30-206 13098-13

E-Mail: Silke.Borgstedt@sinus-institut.de



Jan Hecht

Associate Director Research & Consulting

Telefon: +49 6221-8089-53

E-Mail: Jan.Hecht@sinus-institut.de



Franziska Jurczok

Research & Consulting

Telefon: +49 30-206 13098-14

E-Mail: Franziska.Jurczok@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.
Zitate und Nachdrucke nur unter Angabe des Quellenhinweises.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

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>