

Fahrrad-Monitor 2019 – Aufstockerbericht Thüringen

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Stand: 17.10.2019

Im Auftrag von:

Freistaat
Thüringen



Ministerium
für Infrastruktur
und Landwirtschaft

sinus  MARKT- UND
SOZIAL-
FORSCHUNG
Partner von INTEGRAL Wien

Inhaltsverzeichnis (1/2)

Fahrrad-Monitor 2019 - Thüringen

	Seite
01 <u>Zentrale Ergebnisse</u>	09
02 <u>Methode und Stichprobe</u>	20
03 <u>Exkurs: Sinus-Milieus</u>	24
04 <u>Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln</u>	31
05 <u>Verkehrspolitik – Fahrradfreundlichkeit</u>	53
06 <u>Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung</u>	59
07 <u>Innovationen: Mietradsysteme, Lastenräder, Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeuge</u>	76
08 <u>Nutzungsanlässe des Fahrrads</u>	105

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

Inhaltsverzeichnis (2/2)

Fahrrad-Monitor 2019 - Thüringen

	Seite
09 <u>Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege</u>	115
10 <u>„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen</u>	133
11 <u>Fahrrad-Tourismus</u>	139
12 <u>Fahrradmarkt</u>	148
13 <u>Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus Milieu-Profile</u>	158
14 <u>Anhang: Definitionen, Soziodemografie der Stichprobe und Lesehilfen</u>	182
15 <u>Ihre AnsprechpartnerInnen</u>	190

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

Thematische Neuerungen in der Studie 2019

Fahrrad-Monitor 2019 - Thüringen

- 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 - Thüringen

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

03 | Exkurs: Sinus-Milieus (ab Seite 24)

- 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 31)

- 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 53)

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

06 | Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung (ab Seite 59)

- 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 - Thüringen

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

07 | Innovationen: Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge (ab Seite 76)

- 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 105)

- 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 115)

- 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 - Thüringen

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

10 | „Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen (ab Seite 133)

- „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 139)

- 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 148)

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

Detailübersicht (4/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Thüringen

13 | Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus-Mileu-Profile (ab Seite 158)

- 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 Abstellssituation
- 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 Thüringen (TH) **besitzen** mit **74% etwas weniger Haushalte ein Fahrrad**. Im Schnitt sind es dort 2,2 Fahrräder pro Haushalt. **Pedelecs** sind in **14%** der Haushalte vertreten (14% der HH in Deutschland). Die zulassungspflichtigen **E-Bikes / S-Pedelecs** gibt es in **2% der Haushalte** (1% der HH in Deutschland).
 - Der Anteil der Haushalte mit Fahrrädern in TH ist seit 2017 etwas gewachsen (2019: 77% vs. 2017: 75%).
- **80%** der Befragten aus TH **fahren mindestens selten mit dem Fahrrad oder Pedelec** (=Radfahrende). Damit gibt es in TH 2 Prozentpunkte mehr Radfahrende als in Gesamtdeutschland (78%). **43%** nutzen das **Fahrrad regelmäßig** (d.h. fahren täglich bis mehrmals die Woche) und liegen etwas unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt (44%).
 - Seit 2017 ist der Anteil der regelmäßigen Radfahrenden in TH angestiegen (2019: 43% vs. 2017: 38%).
- Bei dem Vergleich der Beliebtheit von verschiedenen Verkehrsmitteln unter den jeweiligen Nutzern („nutze ich sehr gerne“ / „gerne“) nimmt in TH das **Pedelec** mit 82% den **1. Platz auf der Beliebtheitsskala** ein. Die Fortbewegung mit dem **Auto** genießt mit 79% 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 **64%** 8 Prozentpunkte hinter dem Fahrrad als Freizeitbeschäftigung (72%).
 - Die Beliebtheit des Fahrrades als Freizeitbeschäftigung ist in TH gewachsen (2019: 72% nutzen sehr gerne / gerne das den Fahrrad als Freizeitbeschäftigung vs. 2017: 66%), ebenso die Beliebtheit des Fahrrades als Verkehrsmittel (2019: 64% vs. 2017: 62%). Die Beliebtheit des Autos ist etwas gesunken (2019: 79% vs. 2017: 81%).

Zentrale Ergebnisse (2)

Verkehrsmittelverfügbarkeit und -Nutzung

- Die **Top 3 Argumente für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel** in TH sind **Umwelt (56%), Gesundheit (46%)** und **Kosten (44%)**.
 - Das Auto punktet dafür in den Kategorien Zeit (69% vs. 20% Fahrrad), Flexibilität (63% vs. 32% bei Fahrrad) und Transportmöglichkeit (60% vs. 5% bei Fahrrad).
- **Knapp zwei Fünftel** der Bevölkerung in TH (38%) möchte das **Fahrrad als Verkehrsmittel in Zukunft häufiger nutzen**. Damit liegt TH etwas unter dem gesamtdeutschen Schnitt (41%). Weiterhin möchten etwas mehr als ein Viertel in TH öfter ein Pedelec nutzen (28% vs. 24% in Deutschland). Das Auto liegt mit einem Wachstumspotential von 32% in TH bzw. 27% in Deutschland darüber.
 - Schwerpunkte in den Sinus-Milieus für die zukünftig vermehrte Nutzung des Fahrrads finden sich dabei v.a. in der jungen Mitte der Adaptiv-Pragmatischen (58%) und im jungen und kreativen Milieu der Expeditiven (52%).

Zentrale Ergebnisse (3)

Verkehrspolitik

- **10%** stufen die **Landesregierung in Thüringen als fahrradfreundlich** (Schulnoten 1 und 2) ein, die **Kommunalpolitik kommt auf 15%**. Damit stufen Befragte in TH die Politikebenen, verglichen zu Befragten deutschlandweit (DE: 14% bzw. 20%), weniger fahrradfreundlicher ein.
- Die dringlichsten Wünsche an die Politik in TH sind der **Bau von mehr Radwegen (70%)** sowie die **Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (55%)** bzw. von den **Fußgängern (48%)**. Auf Platz 4 und 5 folgen der Wunsch nach **mehr Schutz- und Radfahrstreifen (47%)** und die Einrichtung von mehr **sicheren Fahrradabstellanlagen (46%)**.

Zentrale Ergebnisse (4)

Miteinander, Sicherheitsgefühl und Helmnutzung

- **50%** der Befragten geben an, dass ihnen **Radfahren in der Gemeinde / Stadt Spaß macht**. Damit liegt TH etwas über dem gesamtdeutschen Schnitt (**49%**).
- Über die **Hälfte der Radfahrenden** in TH **fühlt sich im Straßenverkehr sehr sicher** bis **meistens sicher** (55%). Dieser Wert liegt etwas unter der bundesweiten Erhebung (**56%**). Unsicher fühlen sich dementsprechend 45% aller Radfahrenden in TH. Das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden in TH ist deutlich gestiegen (2019: 55% fühlen sich sehr sicher / meistens sicher vs. 2017: 46%).
 - Als Gründe, warum man sich in TH (eher) nicht sicher fühlt, werden folgende genannt – „zu wenig separate Radwege“ (71%), „rücksichtslose Autofahrer“ (63%) und „zu viel Verkehr auf den Straßen“ (63%).
- **63% der Radfahrenden in TH besitzen einen Fahrradhelm**, verglichen zu 58% der Radfahrenden in Deutschland.
 - 24% der Radfahrenden in TH tragen immer einen Fahrradhelm und weitere 21% meistens (= 45% zumindest meistens). Bei der Fahrradhelmnutzung liegt TH damit über dem bundesweiten Durchschnitt (38%).
 - Die Nutzung eines Fahrradhelmes unter Radfahrenden ist in TH deutlich angestiegen (2019: 45% der Radfahrenden nutzen immer / meistens einen Fahrradhelm vs. 2017: 38%).

Zentrale Ergebnisse (5)

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge

- **47%** aller Befragten in TH äußern **generelles Interesse an Pedelecs** (DE: 45%), weitere **22%** in TH (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 **bergige Strecken** (69%) und für **längere Strecken / Ausflüge** (68%) begründet sowie, dass sie das **Fahrradfahren trotz körperlicher Einschränkungen** ermöglichen (48%).
 - Das **Nicht-Interesse** an Pedelecs wird am häufigsten mit einem **zu hohen Preis** (43%), dem **fehlenden Bedarf** (39%) und der **fehlenden eigenen körperlichen Anstrengung** (32%) begründet.
- **1%** aller Befragten in TH **nutzt Lasterräder**. Darüber hinaus **kennt etwas weniger als die Hälfte (46%)** der Befragten **Lastenräder**. Damit liegt TH unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (52%).
 - Von den Lastenrad-Kennern könnten sich **18%** vorstellen, sich eines **anzuschaffen**. Befragte in der Altersgruppe zwischen **30 und 39 Jahren** äußern das **höchste Interesse** mit **33%** sowie die Befragten mit einer formal **niedrigen Bildung** mit **30%**.
- **59%** aller Befragten in TH haben schon einmal von **Bike Sharing (=öffentlichen Mietradsystemen)** gehört. Damit liegt TH unter dem gesamtdeutschen Schnitt (69%). **30%** 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 (48%) und den Liberal-Intellektuellen (38%).
- **2%** aller Befragten in TH plant, sich in den nächsten 12 Monaten **sicher** und **12%** vielleicht ein **Elektrokleinstfahrzeug** zu kaufen (DE: 2% wollen sicher ein Elektrokleinfahrzeug kaufen + 12% vielleicht).

Zentrale Ergebnisse (6)

Anlässe der Fahrradnutzung

- Das Fahrrad wird in TH (mindestens ein paar Mal im Monat) primär für **Einkäufe, kurze Erledigungen (57%)** und **Besuche bei Freunden, Familien oder Bekannten (50%)** sowie für **Tagesausflüge (44%)** genutzt.
 - **16%** der Radfahrenden in TH nutzen das Fahrrad für den **Transport von Personen** (z.B. von Kindern).
- **45% der Kinder** in TH fahren mindestens mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad (DE: 53%).
- Die **Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln** beurteilen **59%** der Radfahrenden in TH **in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs als positiv bzw. eher positiv** (DE: 51%). Die zweitbeste Bewertung geben die Befragten mit **34% Zügen im Fernverkehr** (DE: 32%), gefolgt von **Straßenbahn / Tram (27% in TH vs. 29% in DE)**. Am **wichtigsten** ist den Radfahrenden in TH die **Mitnahmemöglichkeit in Zügen im Nah- und Regionalverkehr (67%** finden dies sehr wichtig bzw. wichtig) (DE: 62%), gefolgt von **Zügen im Fernverkehr (52%)** (DE: 48%) und **Bussen (47%)** (DE: 43%).

Zentrale Ergebnisse (7)

Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege

- In TH nutzen **29% 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 für den Weg zur Arbeitsstätte als Berufstätige** (41% der Befragten in Ausbildung vs. 28% der Berufstätigen)
Zum Vergleich: In Deutschland nutzen 41% der Befragten in Ausbildung bzw. 28% der berufstätigen Befragten das Fahrrad zum Pendeln.
- **22% der erwerbstätigen Radpendler kombinieren das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln**, 78% tun dies nicht. Die mit dem Fahrrad zurückgelegte Distanz beträgt für 96% 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 100% das Fahrrad nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln**.
- Die am häufigsten genannten **Gründe gegen die Fahrradnutzung** auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder zur Arbeit / Fortbildungsstätte sind **„Weg ist zu weit“ (41%)**, **„dem Wind und Wetter ausgesetzt“ (40%)** und **„dauert zu lange“ (40%)**. **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 TH (72%) **nicht bekannt** (DE: 59%). Nur **4%** haben die sogenannten „Fahrradautobahnen“ auch **schon mal genutzt** (DE: 7%).
- Die **Errichtung von Radschnellwegen** wird grundsätzlich **sehr positiv bewertet**. **31%** der bisher noch nicht Pendelnden in TH würden das Fahrrad nutzen, wenn es Radschnellwege auf ihrem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte geben würde (DE: 37%). 76% der bereits Pendelnden würden das Rad häufiger als bisher nutzen (DE: 74%).

Zentrale Ergebnisse (8)

„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

- **25%** aller Befragten in TH haben von dem Konzept „**Protected bike lanes**“ **gehört** und damit deutlich weniger als in Gesamtdeutschland (28% in DE). **6% aller Befragten in TH** haben diese **schon mal genutzt** (DE: 7%).
- **Fahrradstraßen** sind mit **62%** deutlich Befragten in TH **bekannt** (DE: 70%). **28%** aller Befragten in TH ist **bereits auf einer Fahrradstraße gefahren** (DE: 34%).
 - **Befragte aus Orten mit mehr als 100.000 Einwohnern** haben Fahrradstraßen weitaus **häufiger genutzt** als Befragte, die in Orten mit weniger als 50.000 Einwohnern wohnen (36% >100.000 EW vs. 23% <50.000 Einwohner).
 - **48%** der Nutzer von Fahrradstraßen in TH **bevorzugen diese gegenüber anderen Radwegen** (DE: 48%), weitere 47% stufen diese als gleichwertig gegenüber anderen Radwegen ein (DE: 44%). 5% bevorzugen Fahrradstraßen nicht gegenüber anderen Radwegen (8%).

Zentrale Ergebnisse (9)

Fahrrad-Tourismus

- **48%** der Radfahrenden in TH haben **in den letzten 2 Jahren eine Radtour gemacht** (DE: 44%). Soziodemografische Schwerpunkte in TH liegen hier bei den Haushalten mit sehr hohen Einkommen (65% haben eine Radtour gemacht), sowie bei den formal höher Gebildeten (53%) und Männern (50%).
 - Die **Dauer der Radtour** betrug mit Abstand **am häufigsten einen halben bis einen ganzen Tag (76%)**, nur **5%** der Rad-Tourenden war **5 Tage und länger** unterwegs.
- **16%** aller Befragten in TH hat **schon einmal vom Deutschlandroutennetz (D-Routen) gehört** (DE: 15%).
 - **6%** der Befragten in TH haben **schon einmal eine D-Route mindestens streckenweise genutzt** (DE: 8%).
- **20%** aller Befragten in TH hat **schon einmal von dem Radweg „Deutsche Einheit“ gehört** (DE: 9%).
 - **18%** der Radweg-Kenner in TH haben den Radweg Deutsche Einheit **schon einmal mindestens streckenweise genutzt** (DE: 35%). Das entspricht 4% aller Befragten in TH.

Zentrale Ergebnisse (10)

Fahrradmarkt

- **34%** aller Befragten in TH 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 (51%)**, **Mountainbikes (30%)** und **herkömmliche Räder (23%)**.
 - Für ihr neues Rad wollen die potentiellen Käufer im Schnitt ca. **€ 912,-** ausgeben. Dieser Wert liegt über dem Durchschnitt (DE: € 865,-)
- Die am **häufigsten genutzten Fahrradtypen** von Radfahrenden in TH sind das **herkömmliche Fahrrad (53%)** (DE: 62%), **Mountainbikes (35% in TH vs. 27% in DE)** und **Pedelecs (15% in TH vs. 14% in DE)**. **1%** nutzt **Lastenräder** (DE: 3%).

02

Methode und Stichprobe

Hintergrund der Studie

Fahrrad-Monitor 2019 - Thüringen

- 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 **Thüringen**.
- Weiterhin beauftragte **Thüringen** einen **Vergleich mit dem Bundesdurchschnitt** und zur **Vorgängerwelle 2017**.

Methode & Stichprobe

Fahrrad-Monitor 2019 - Thüringen

- Methode: Online-Befragung mit **509** in Thüringen lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
 - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung und Ortsgrößenklasse (Quotenstichprobe)
- Dauer eines Interviews: ca. 20 Minuten
- Befragungszeitraum: Juni 2019

Fahrrad Monitor 2017 (Zeitreihenvergleich)

- Methode: Online-Befragung mit **508** in Thüringen 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 - Thüringen

- 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



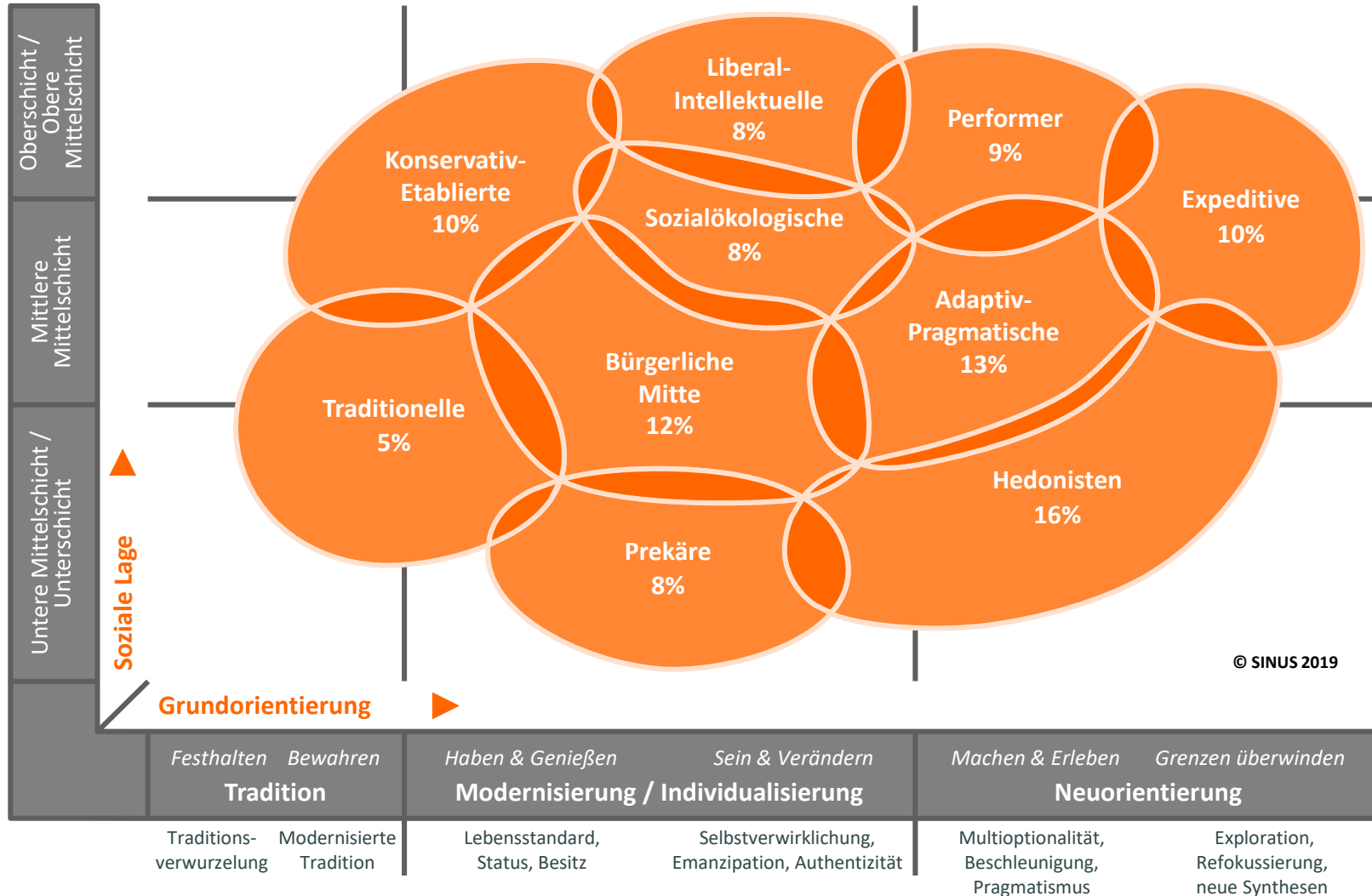
"Gruppen von Gleichgesinnten"

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)



Kurzbildung der Sinus-Milieus®

Gesellschaftliche Leitmilieus



Konservativ-Etablierte – *Das klassische Establishment*

Erfolgsethik

Exklusivität

Führungsanspruch

**Gesellschaftliche
Verantwortung**

Standesbewusstsein

Entre-Nous-Abgrenzung

Liberal-Intellektuelle – *Die aufgeklärte Bildungselite*

Libérale Grundhaltung

Postmaterielle Wurzeln

Kritische Weltsicht

**Selbstbestimmung
und Selbstentfaltung**

Kosmopolitisch

Kunst und Kultur

Performer – *Die effizienzorientierte Leistungselite*

**Global-ökonomisches
Denken**

**Networker und
Multitasker**

**Konsum- und Stil-
Avantgarde**

**Kompetitive
Grundhaltung**

Technik- und IT-Affinität

**Zunehmende
Etablierungstendenz**

Expeditive – *Die ambitionierte kreative Avantgarde*

**(Transnationale)
Trendsetter**

**Mental und geografisch
mobil**

**Online und offline
vernetzt**

**Zielorientiert – aber kein
Karrieredenken**

**Individualismus und
Nonkonformismus**

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

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus[®]

Milieus der Mitte

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



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



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

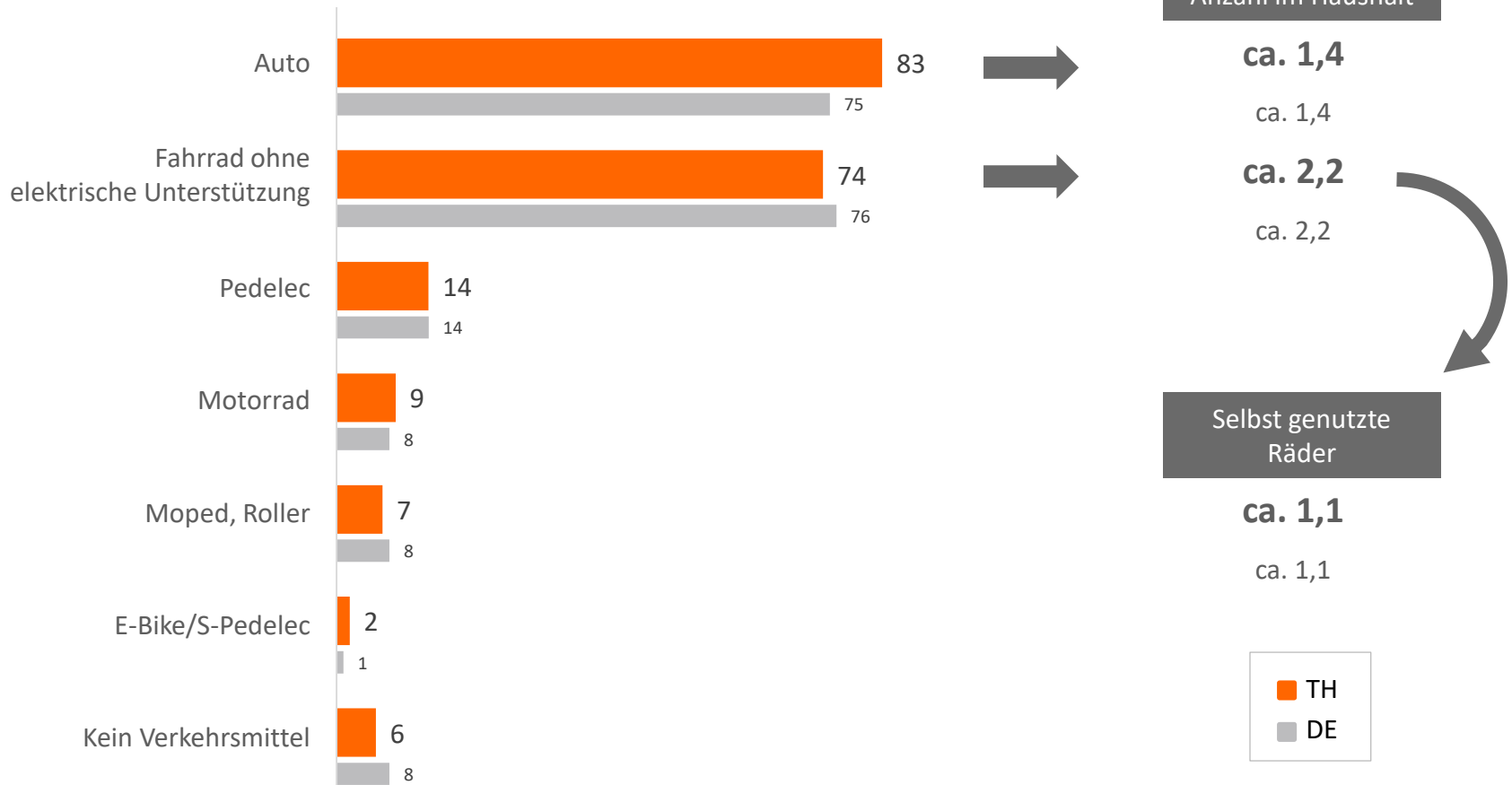


04

Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln

Verfügbare Verkehrsmittel

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



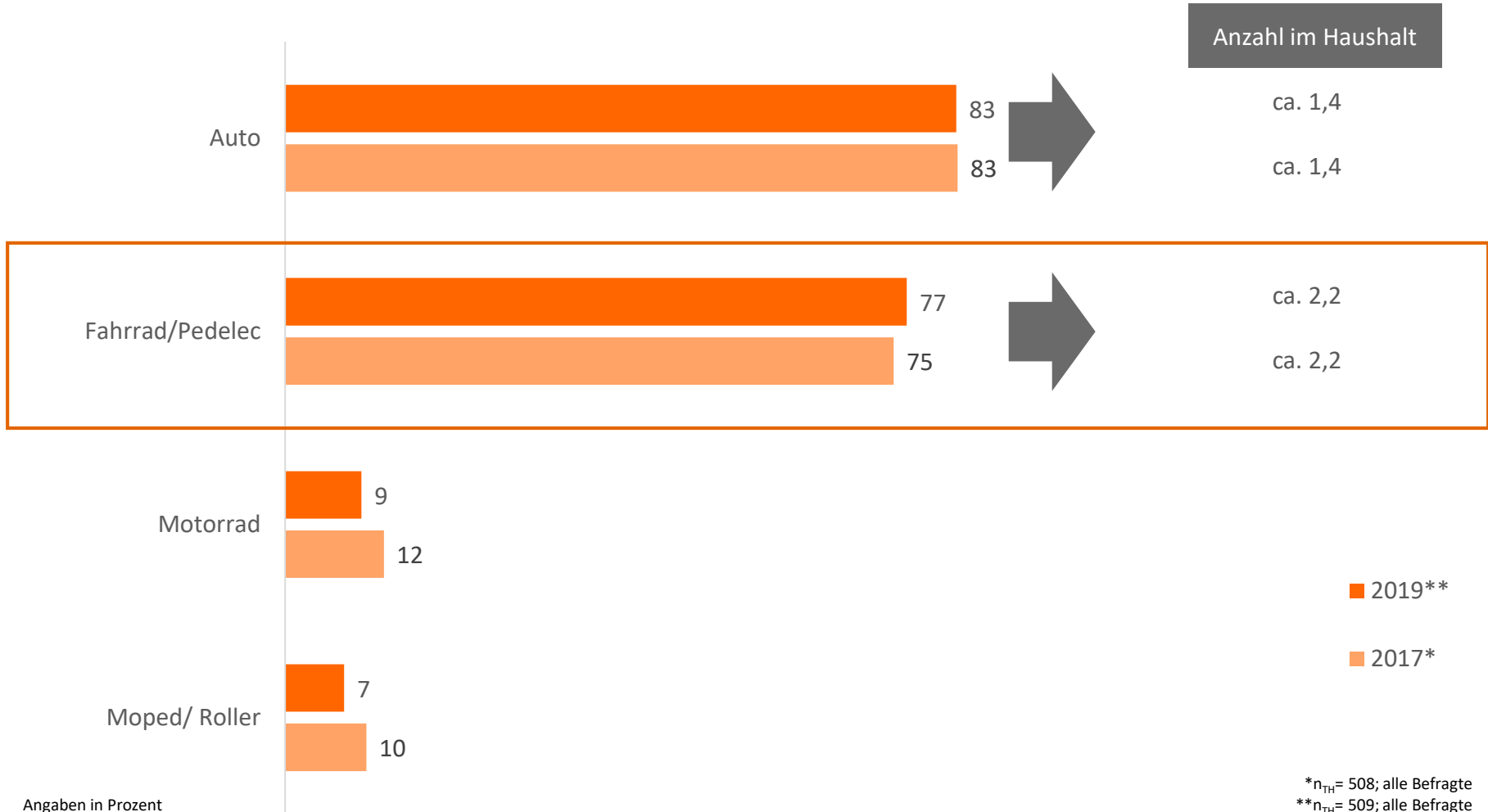
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

Verfügbare Verkehrsmittel

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

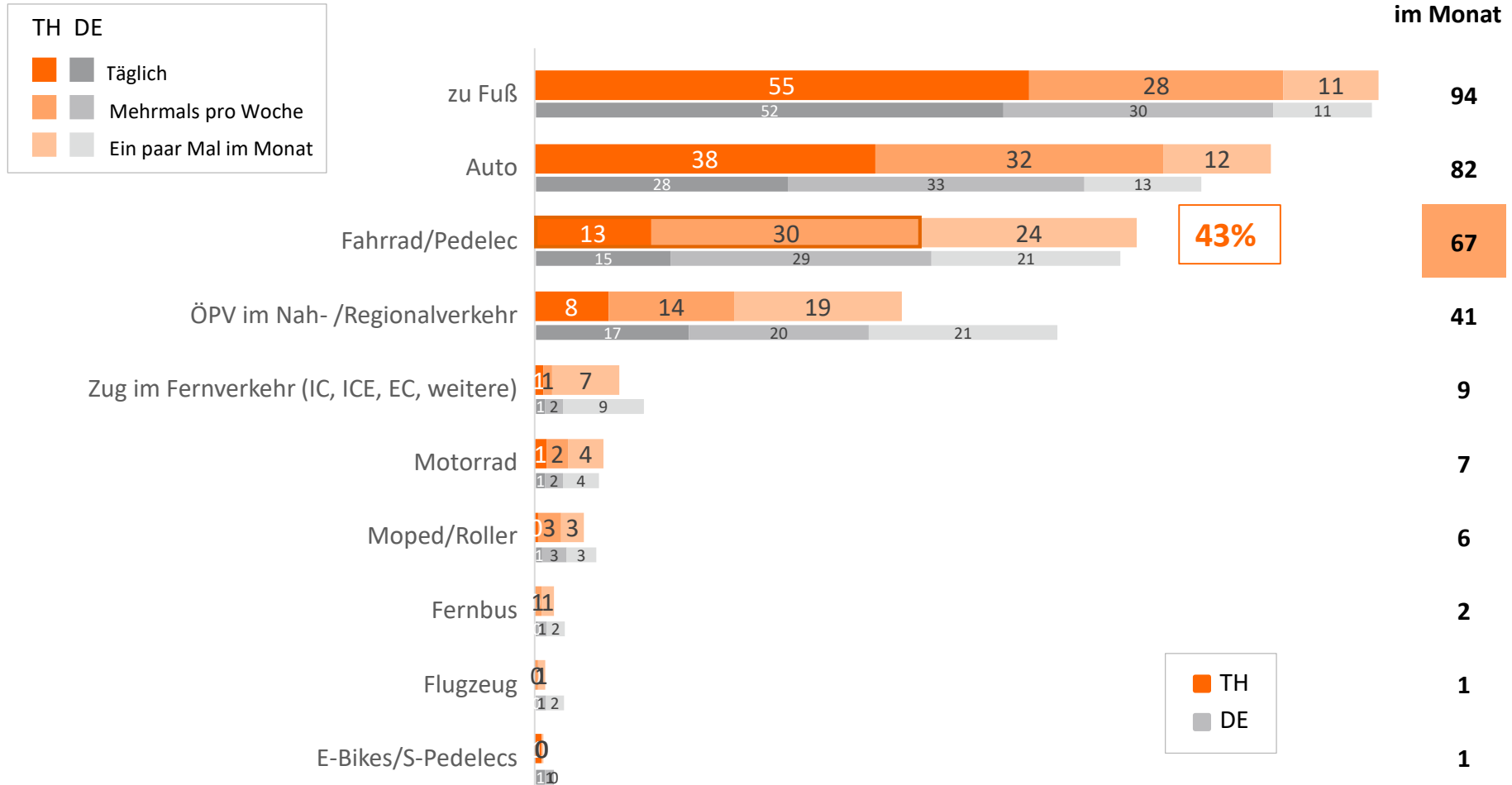
„Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt?“ (Mehrfachnennung möglich)



Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

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



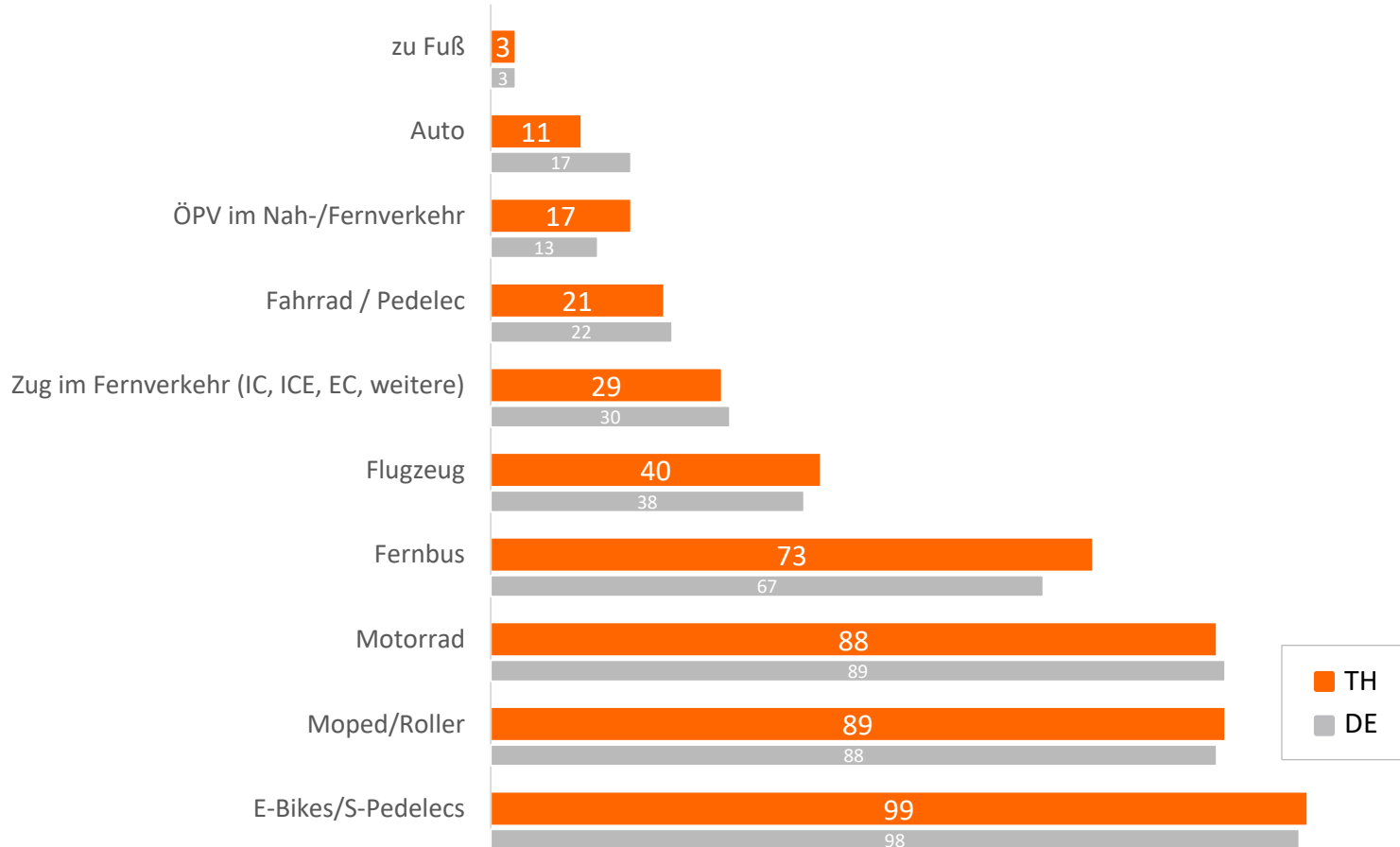
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Anteil Nie-Nutzung

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



Angaben in Prozent

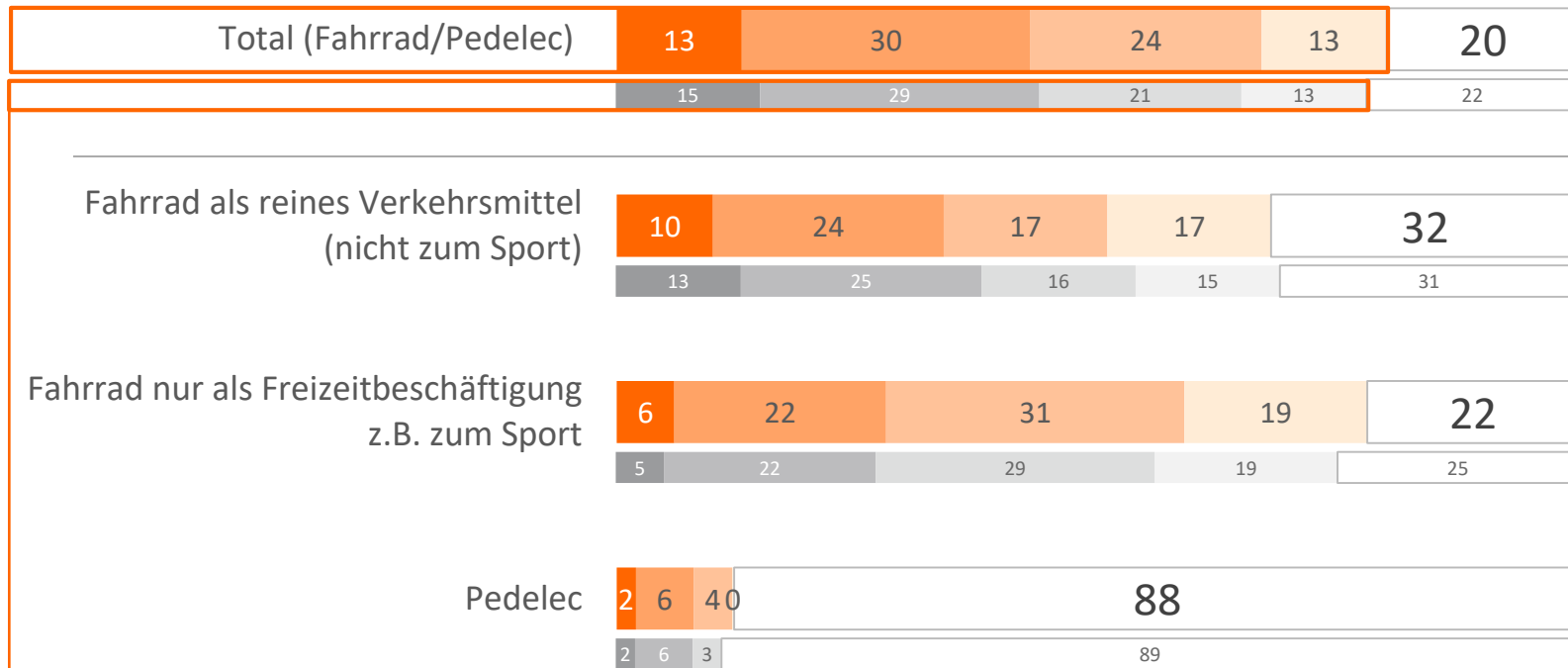
$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

Art der Fahrrad-Nutzung

Fahrrad / Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung

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

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



80%

DE: 78%

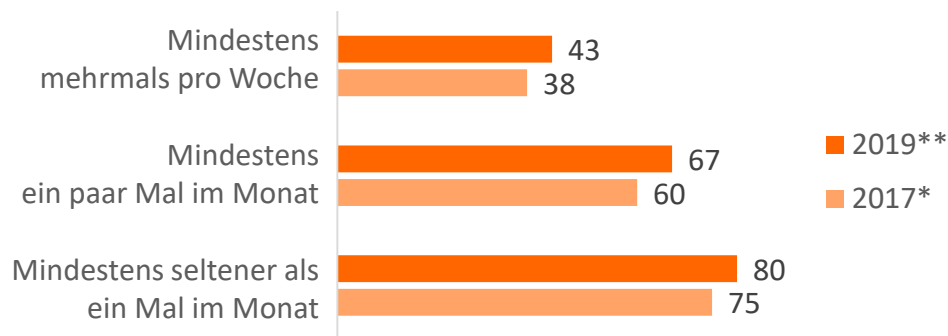
... der Befragten fahren mindestens selten Fahrrad bzw. Pedelec.
Diese sind im Folgenden mit Radfahrenden gemeint.

Art der Fahrrad-Nutzung – Verkehrsmittel vs. Freizeit

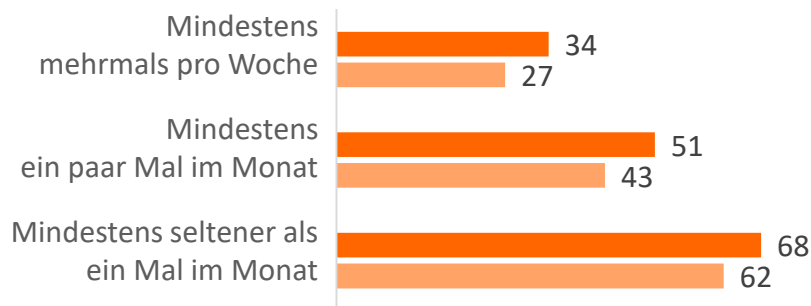
Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

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

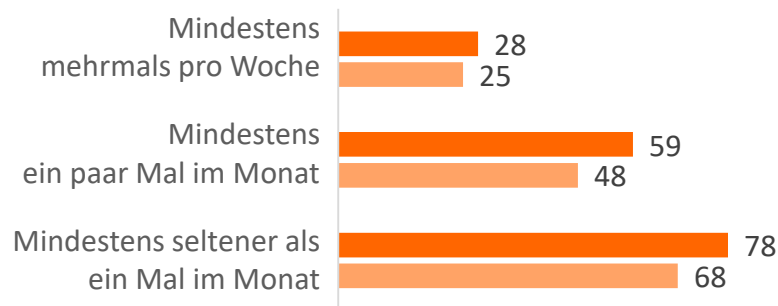
Fahrrad (Verkehrsmittel / Freizeitbeschäftigung)



Fahrrad als Verkehrsmittel



Fahrrad als Freizeitbeschäftigung



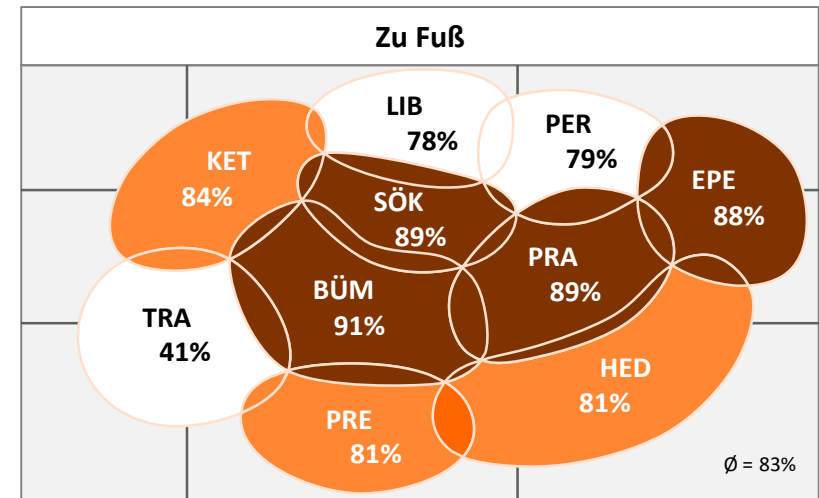
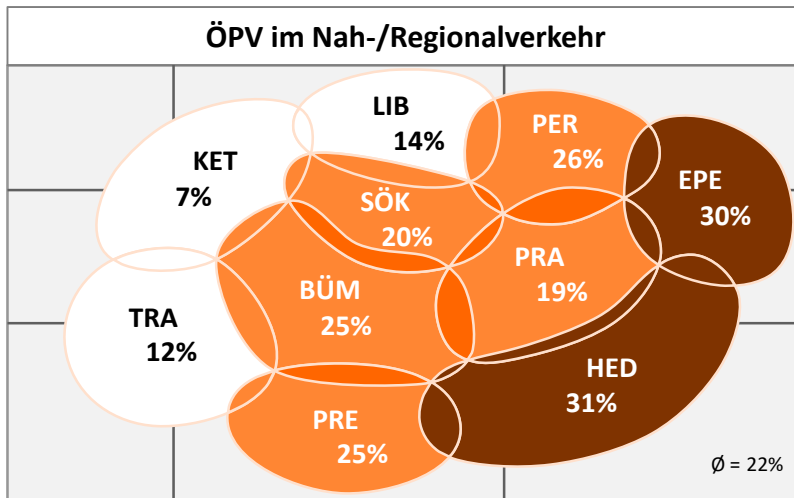
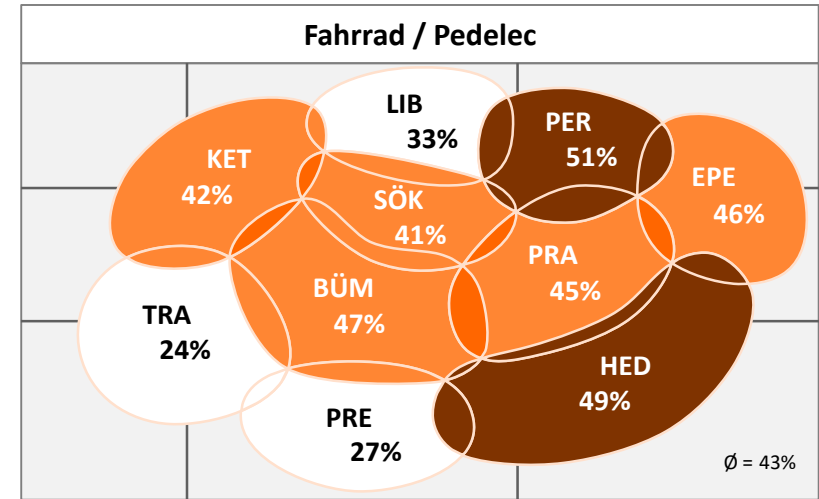
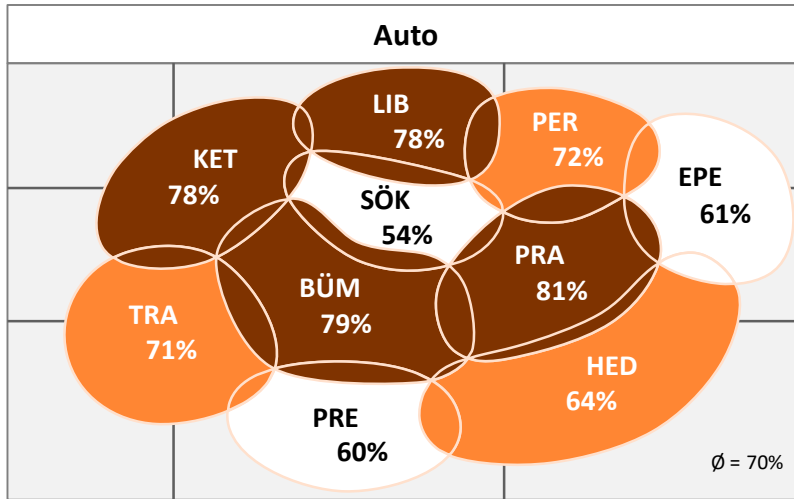
Angaben in Prozent

*n_{TH} = 508; alle Befragte

**n_{TH} = 509; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung (täglich/mehrmals pro Woche)

In den Sinus-Milieus[®] in Thüringen



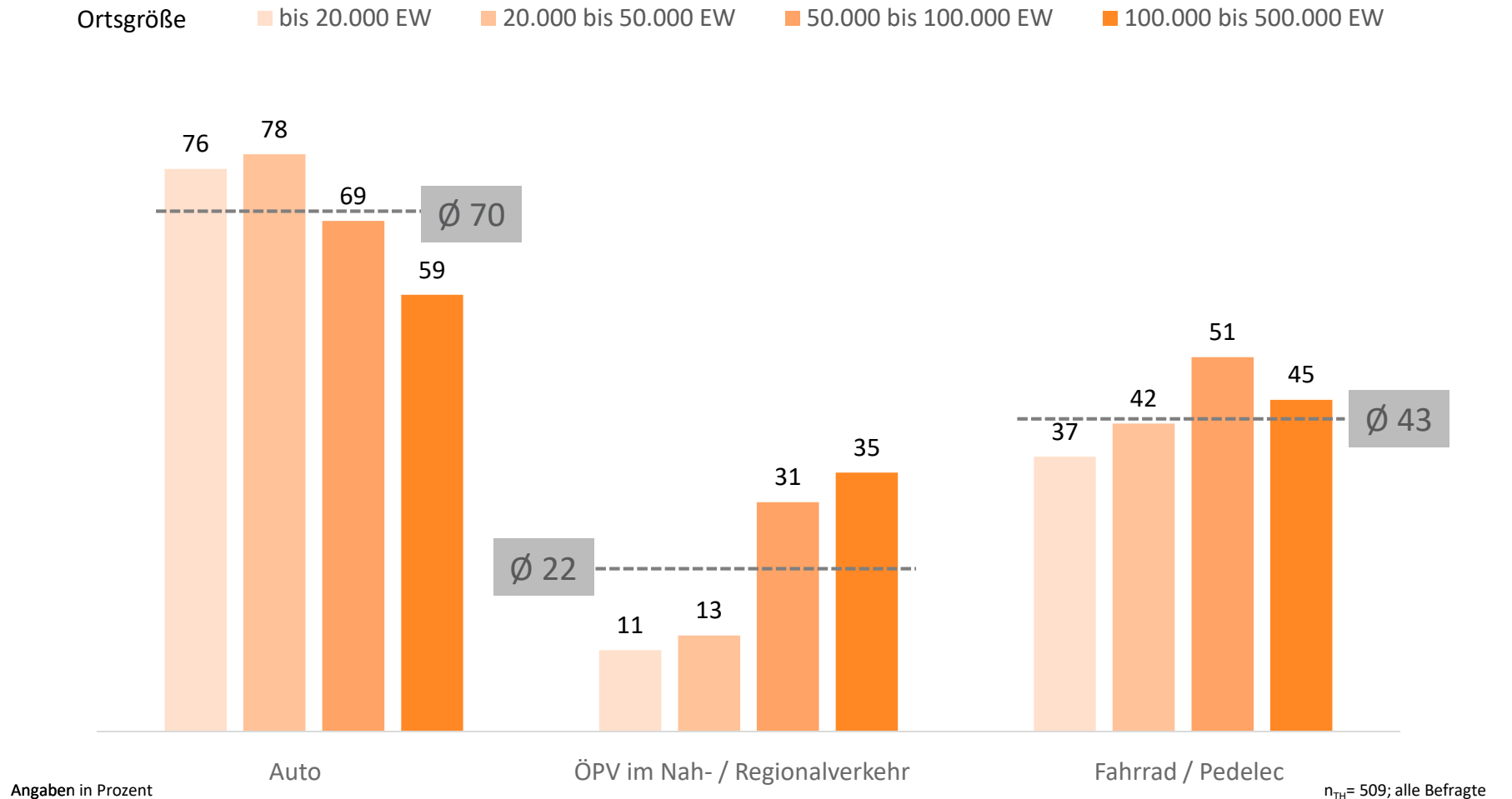
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

n_{TH} = 509; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Thüringen - nach Ortsgröße

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

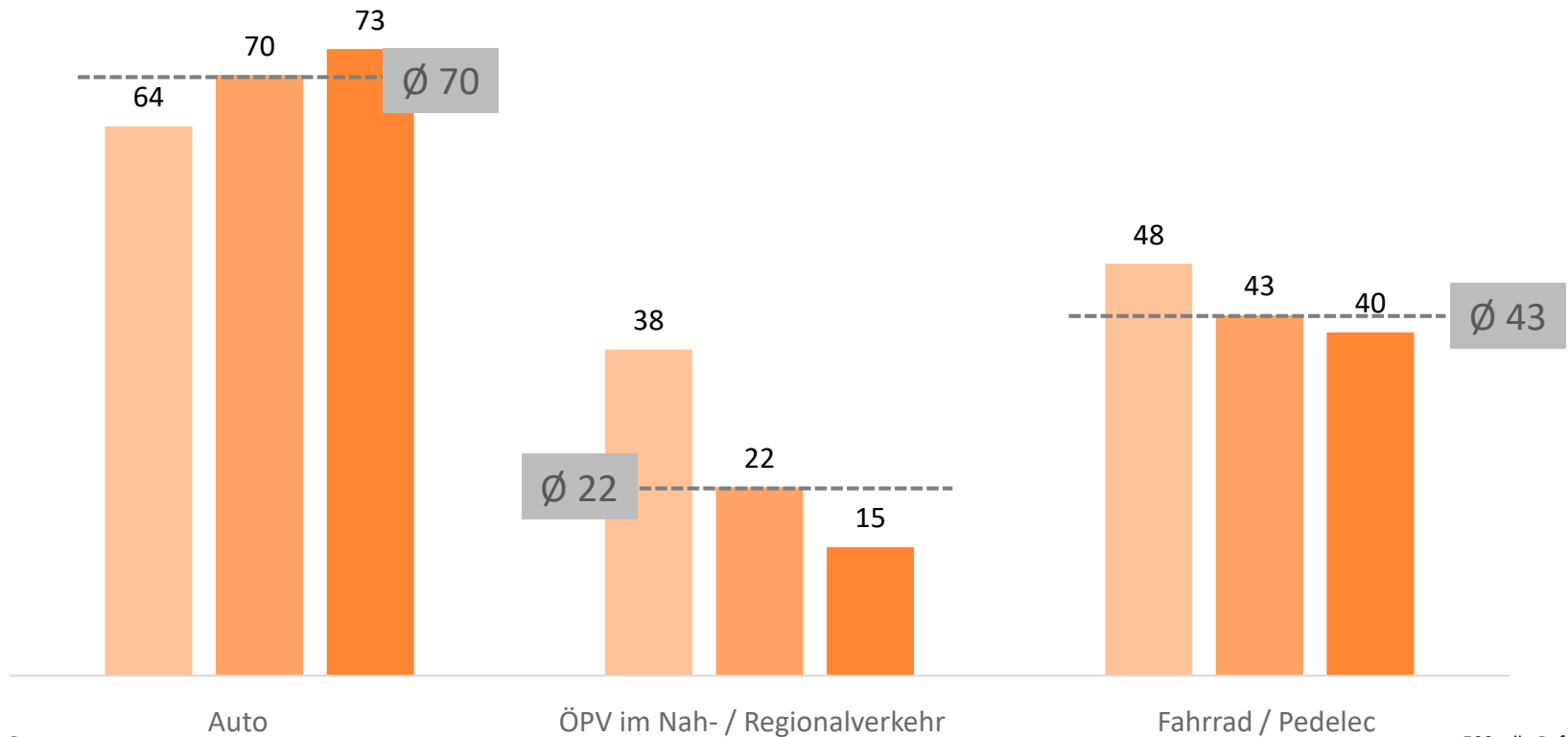


Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Thüringen - 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



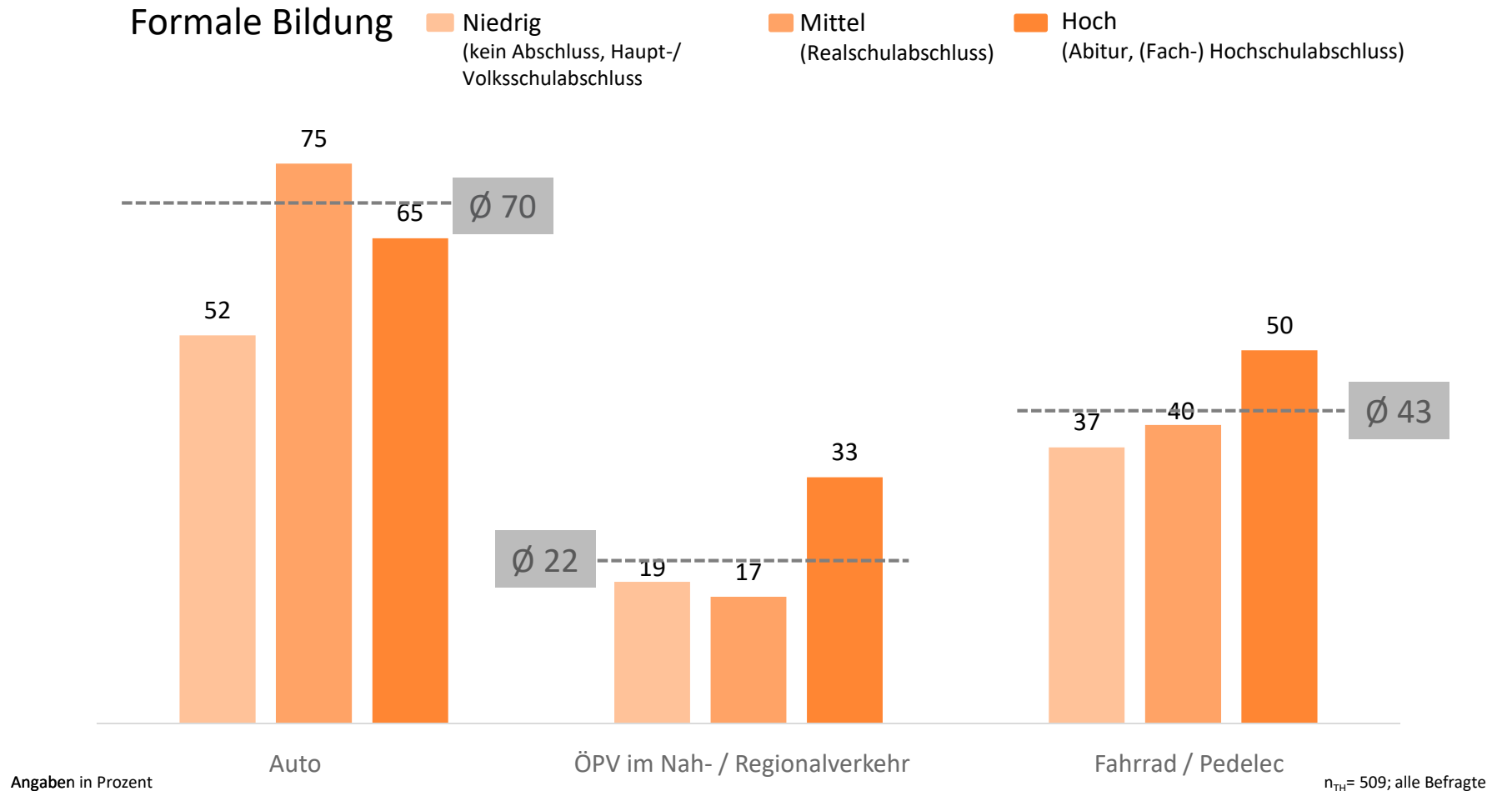
Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Thüringen - nach formalem Bildungsniveau

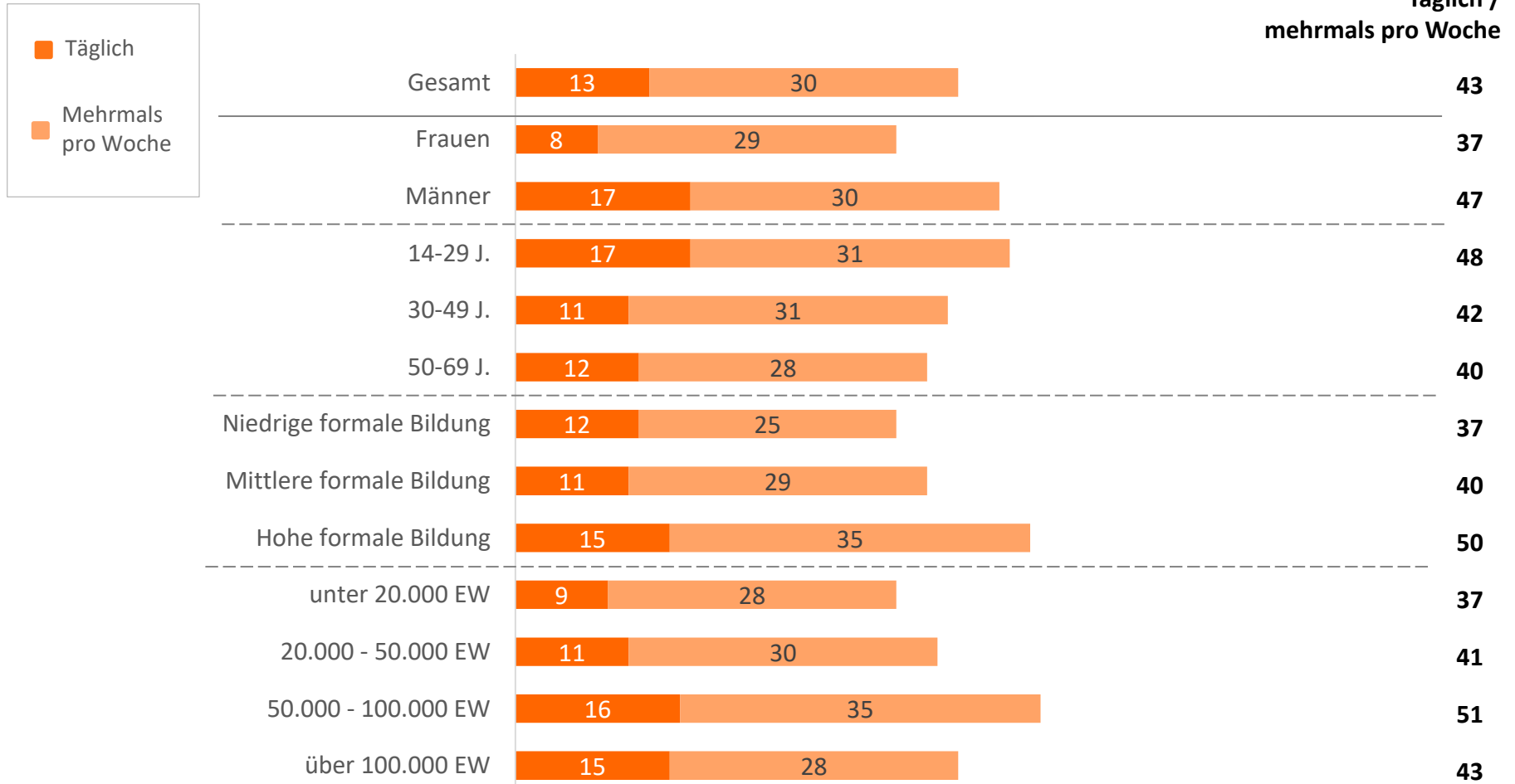
„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Antwort: **Täglich / mehrmals pro Woche**



Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad / Pedelec in Thüringen

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



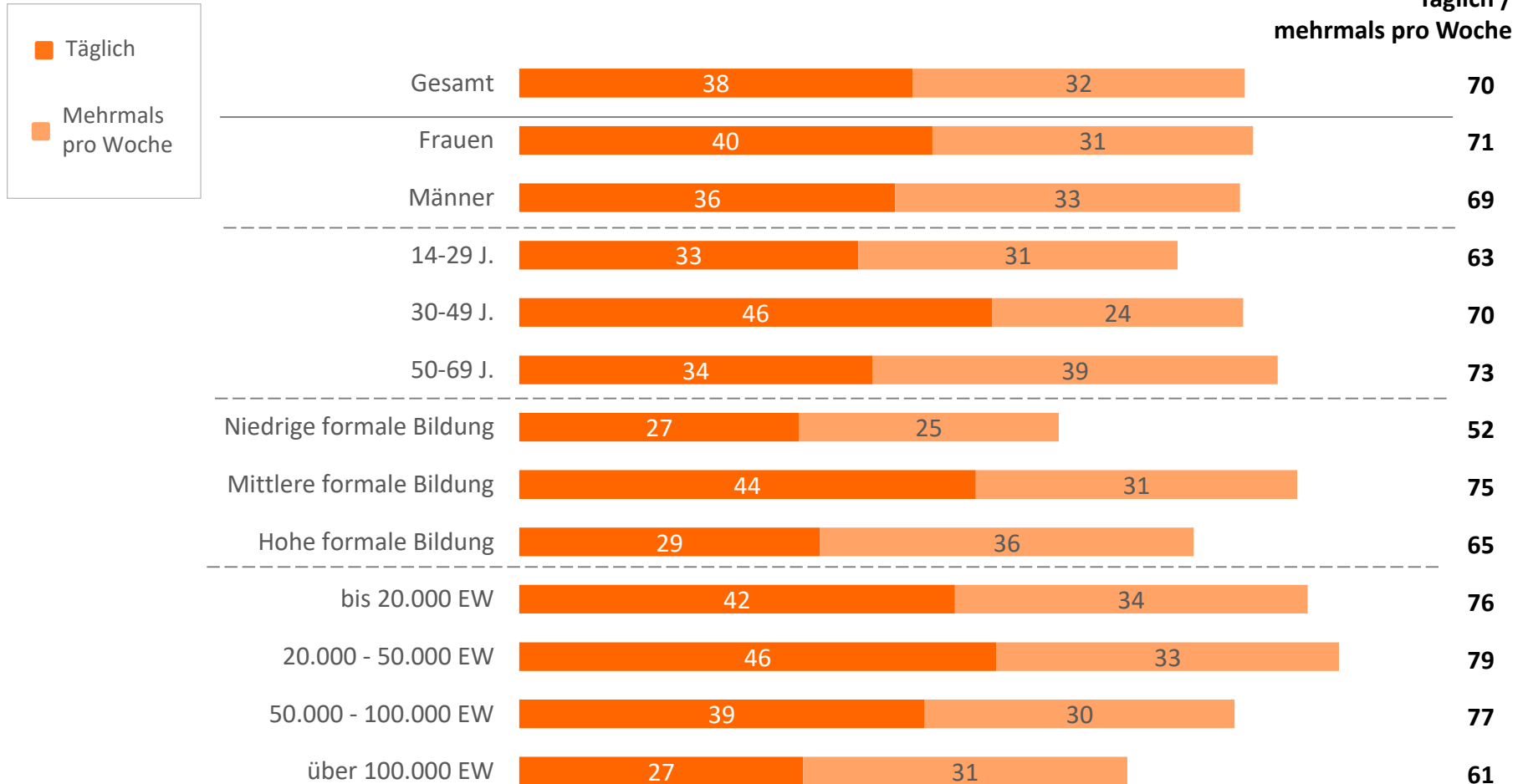
Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Auto in Thüringen

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



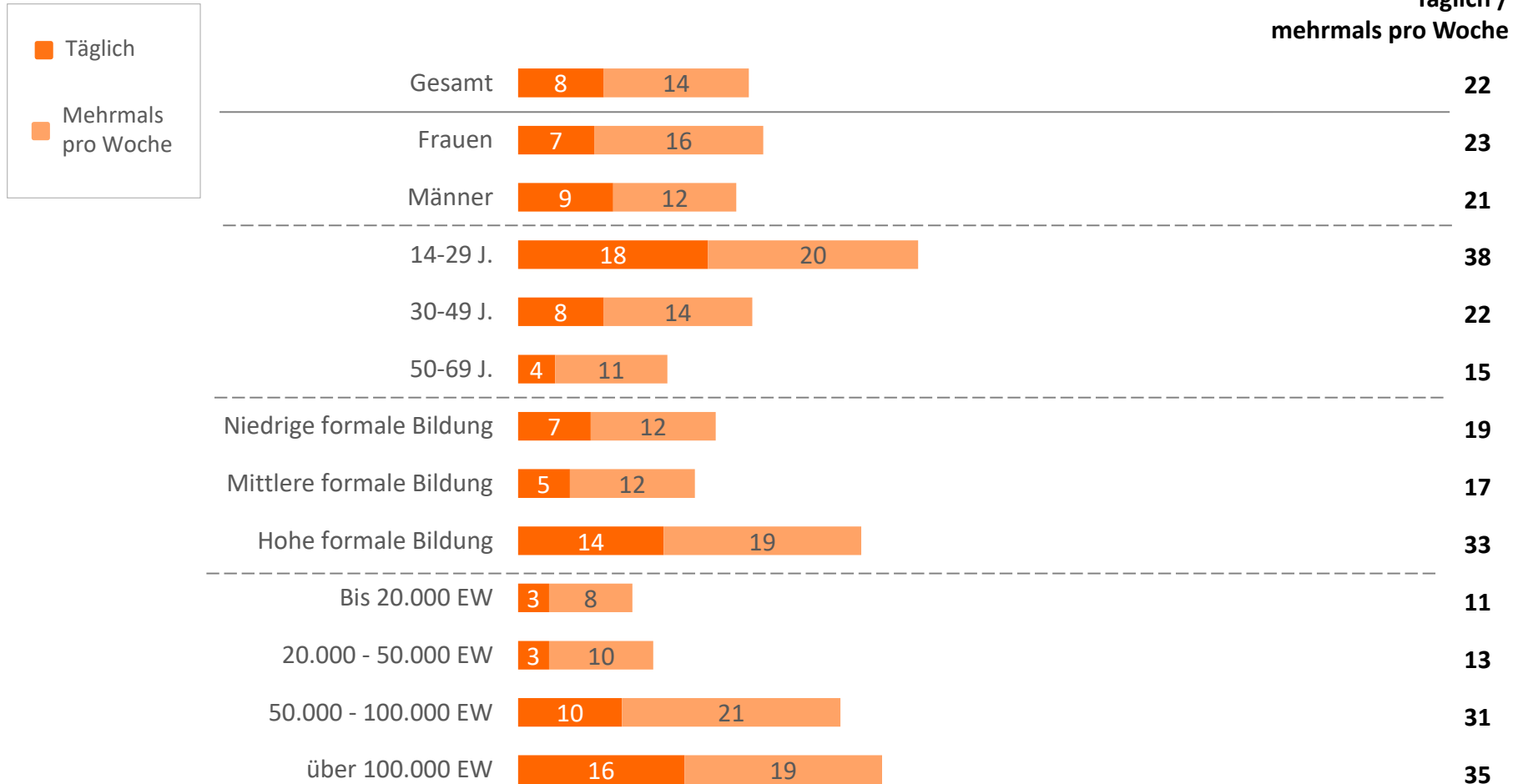
Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

ÖPV im Nah- / Regionalverkehr in Thüringen

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



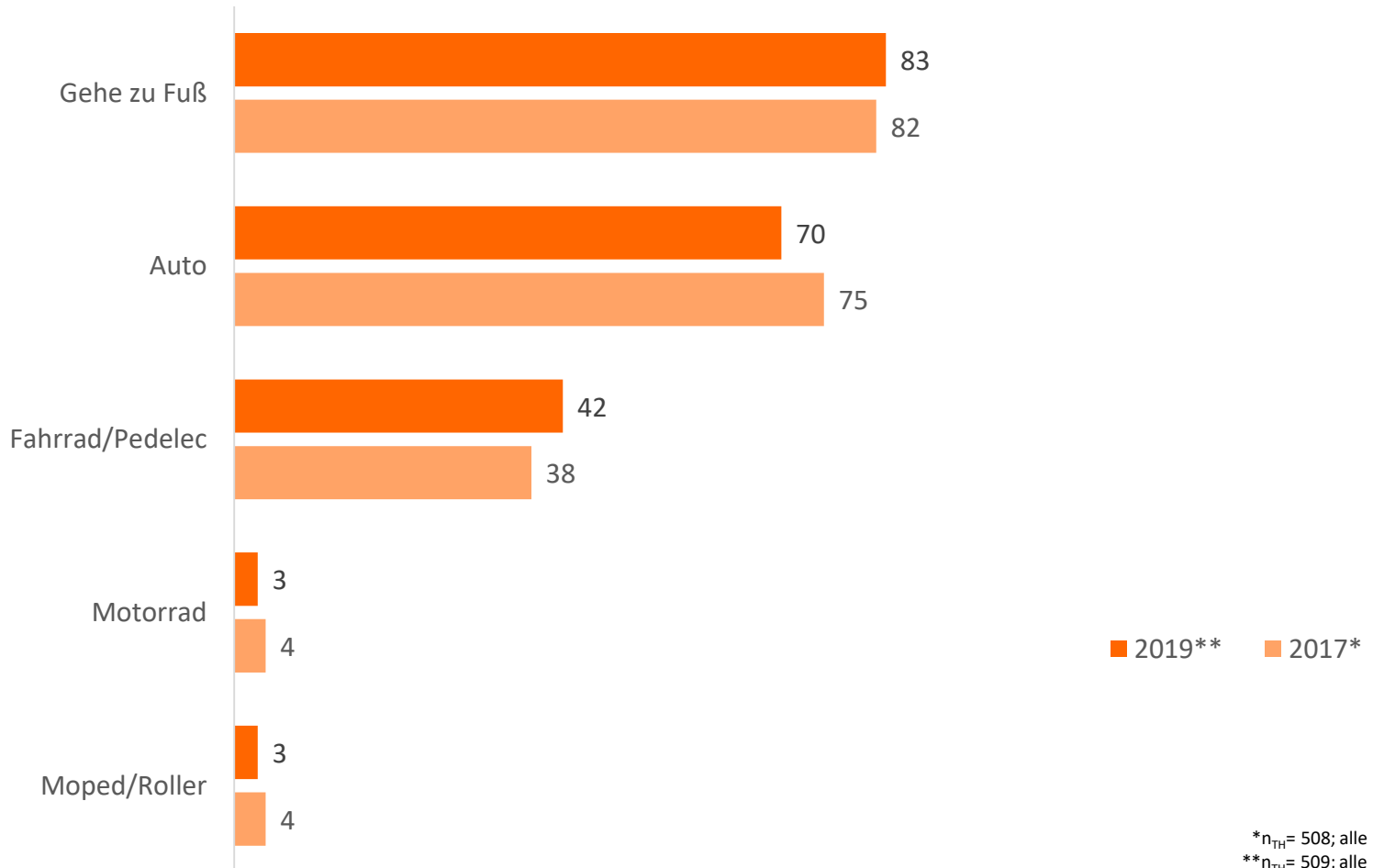
Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

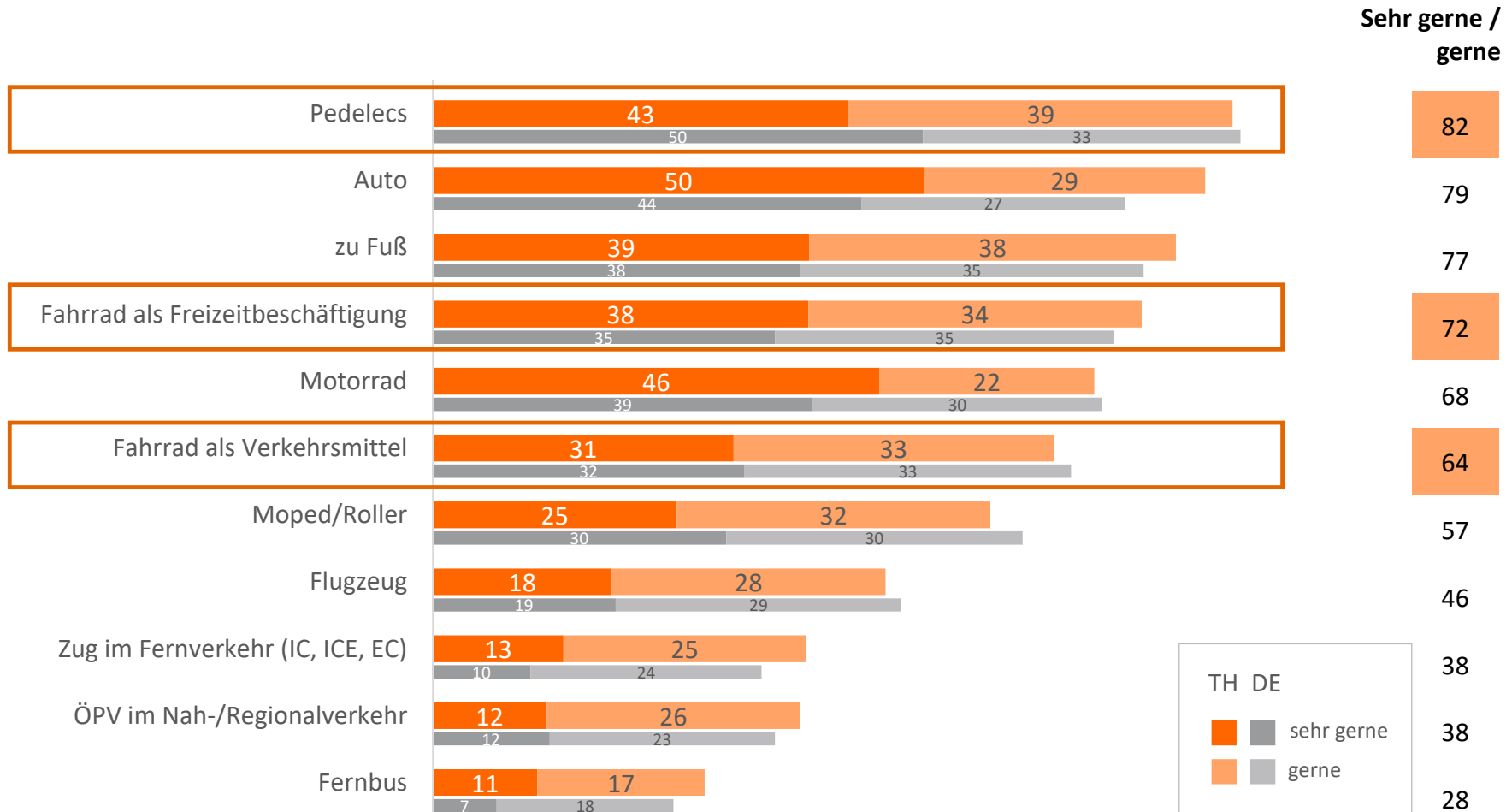
Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

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



Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

„Wie gerne nutzen Sie ...?“



Angaben in Prozent

n= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

Beliebtheit der Verkehrsmittel-Nutzung

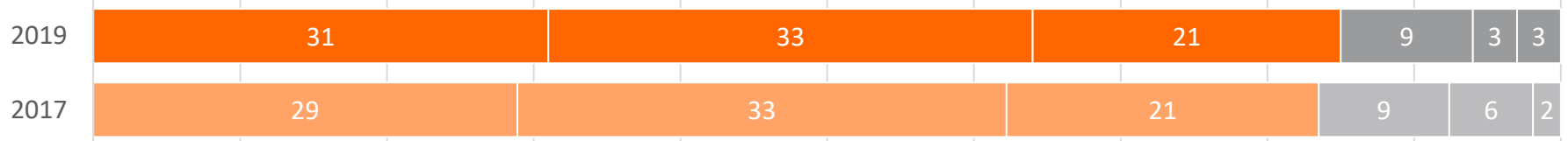
Skala von 1 bis 6 - Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

„Wie gerne nutzen Sie ...?“

Fahrrad als Verkehrsmittel

1 = sehr gerne

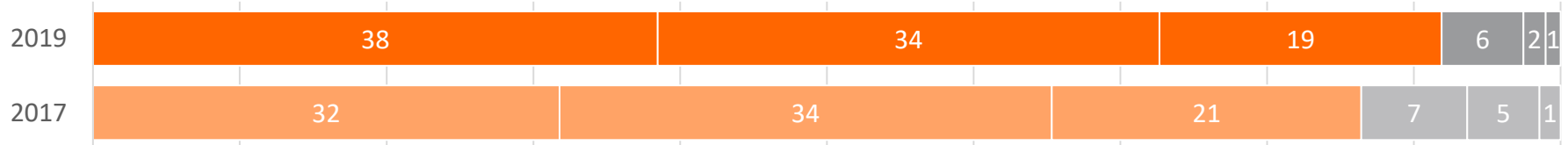
6 = überhaupt nicht gern



Fahrrad als Freizeitbeschäftigung

1 = sehr gerne

6 = überhaupt nicht gern



Auto

1 = sehr gerne

6 = überhaupt nicht gern



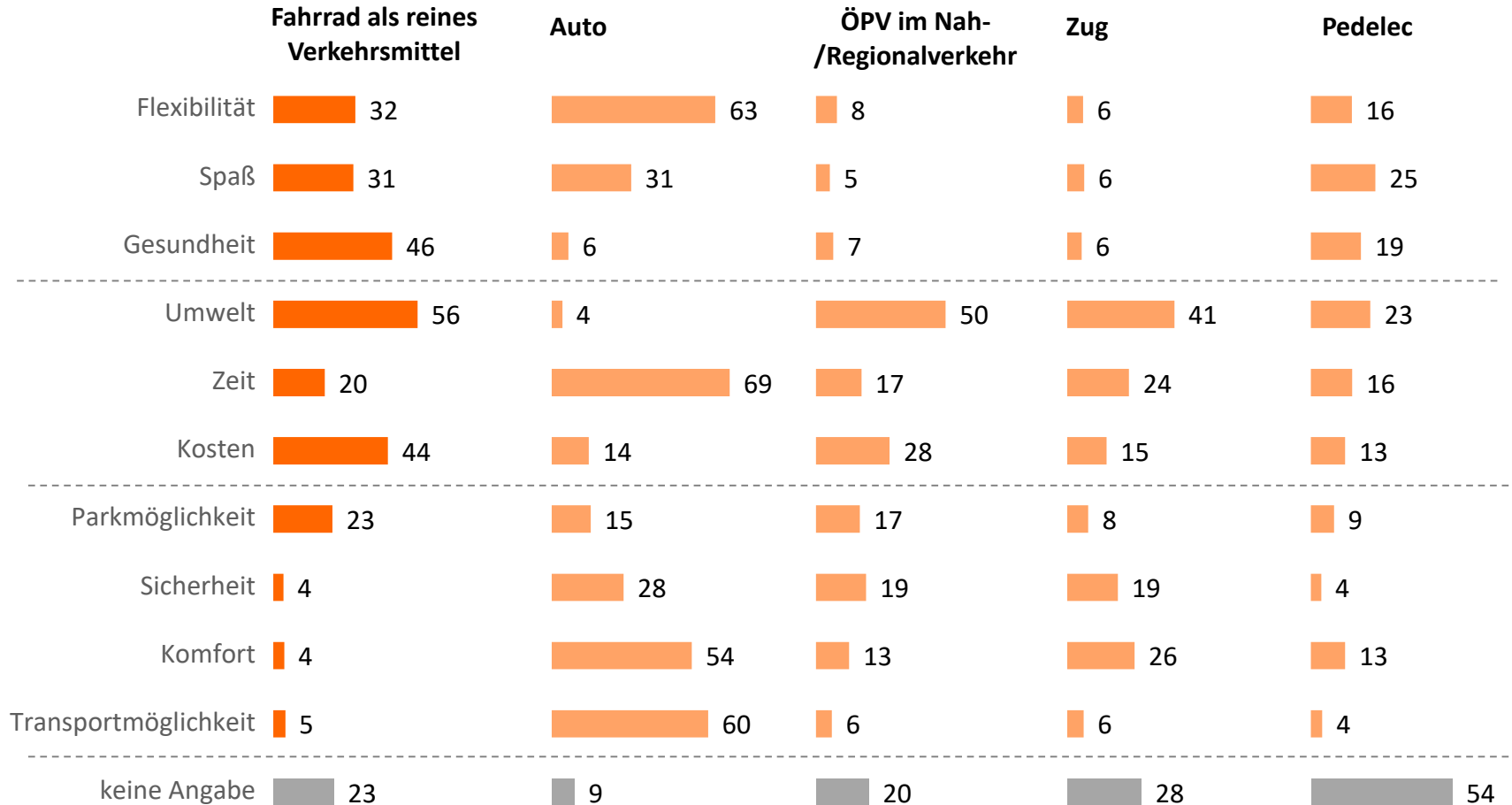
Verkehrsmittel (2019 n_{TH} = 344; 2017 n_{TH} = 315)
 Freizeitbeschäftigung (2019 n_{TH} = 395; 2017 n_{TH} = 346)
 Auto (2019 n_{TH} = 451; 2017 n_{TH} = 483)
 Basis: Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

Angaben in Prozent

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz (1/2)

Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln in Thüringen

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



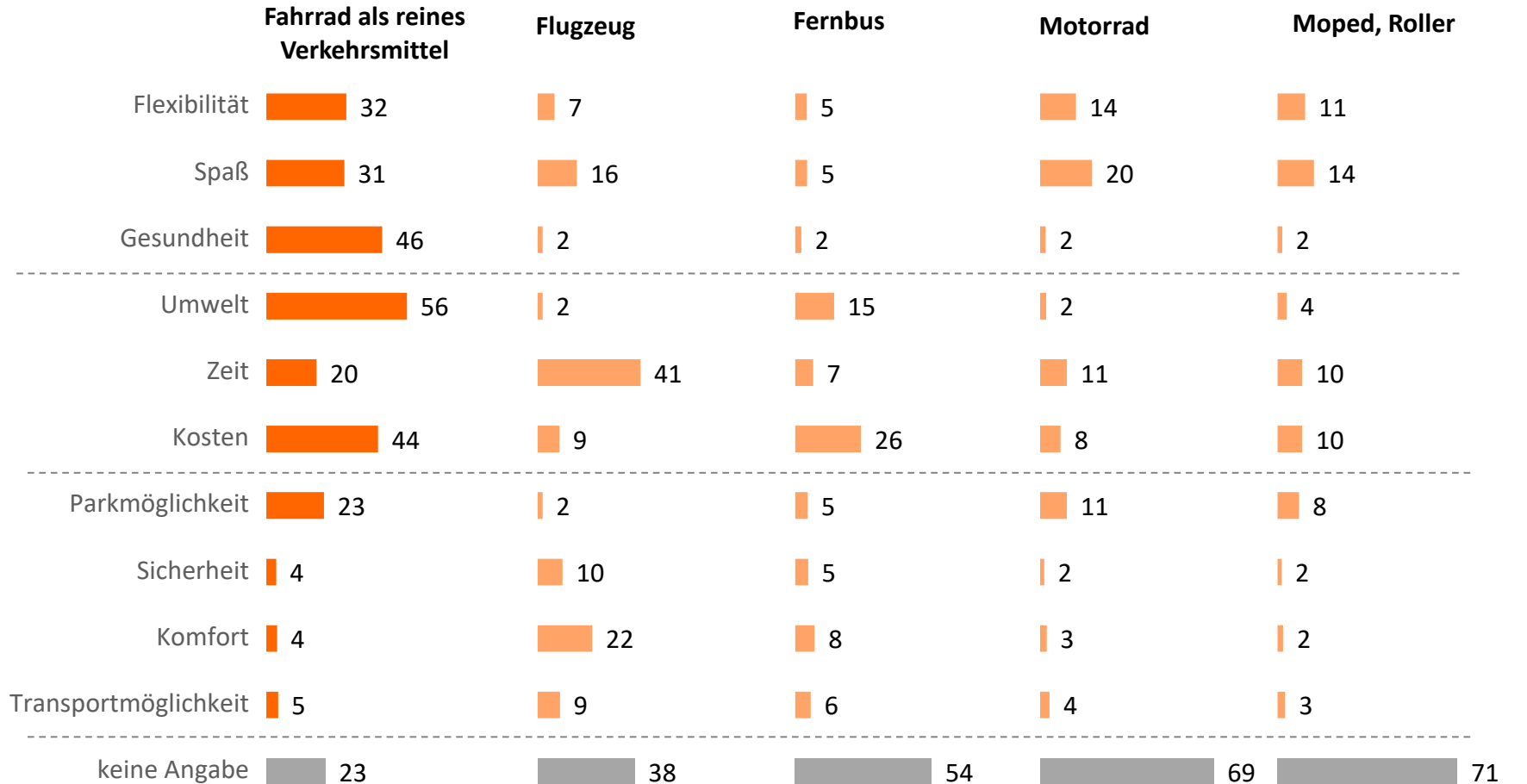
Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz (2/2)

Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln in Thüringen

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

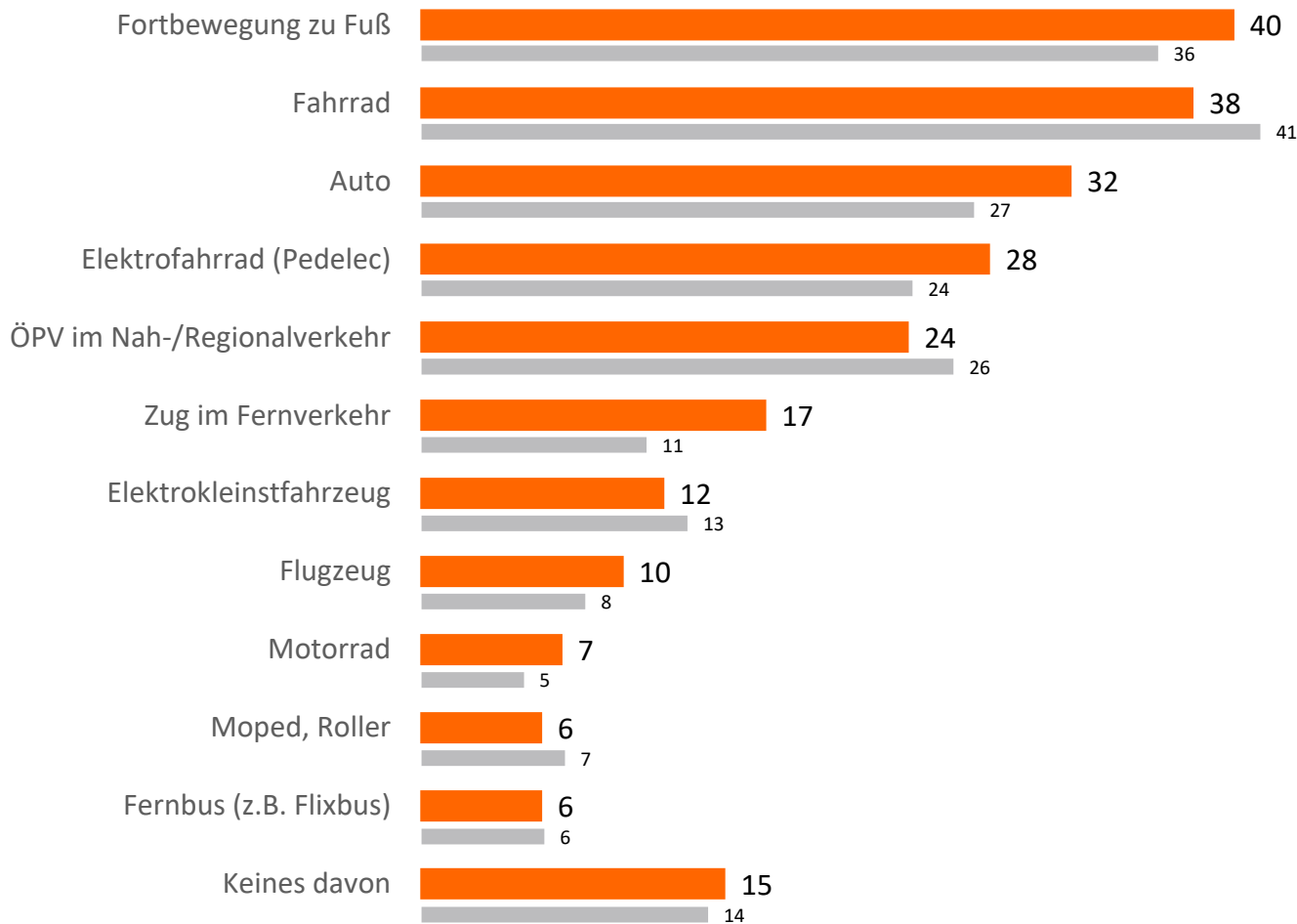


Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Zukünftige häufigere Verkehrsmittel- Nutzung

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



Angaben in Prozent

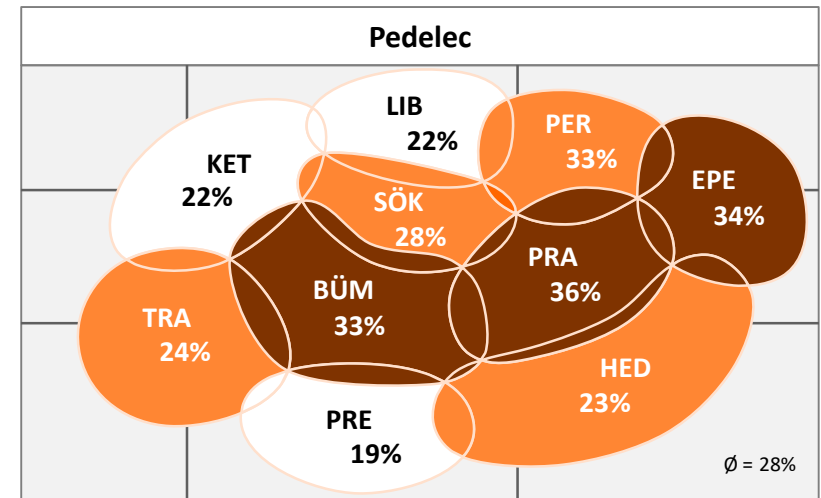
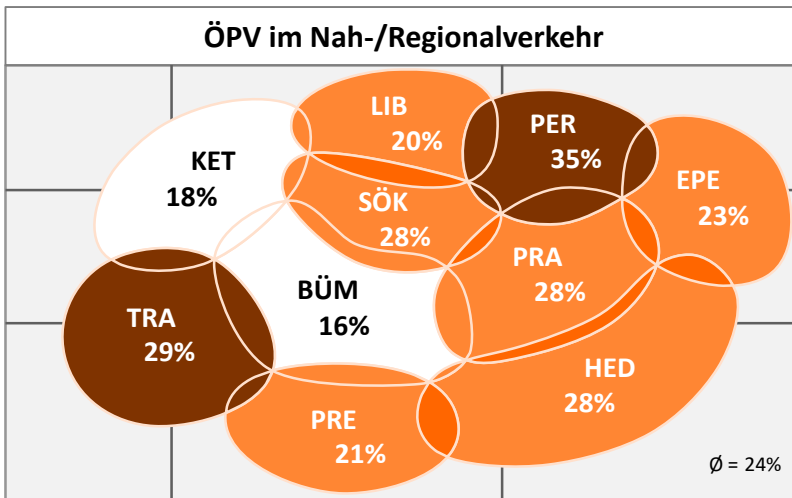
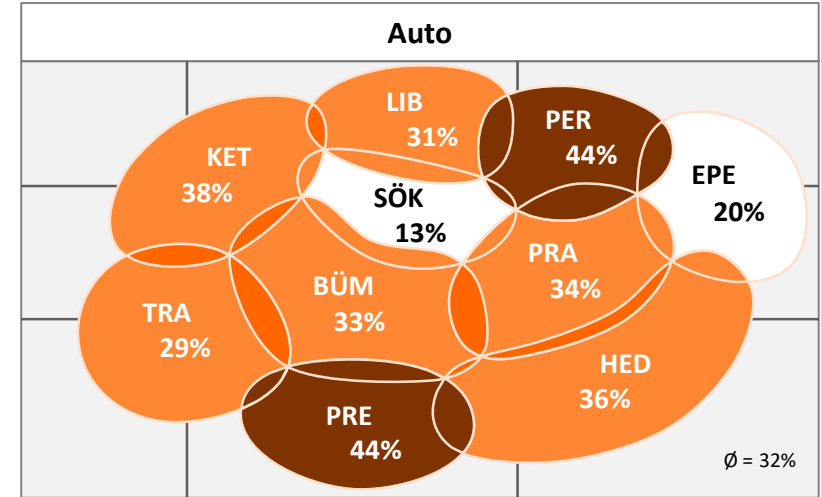
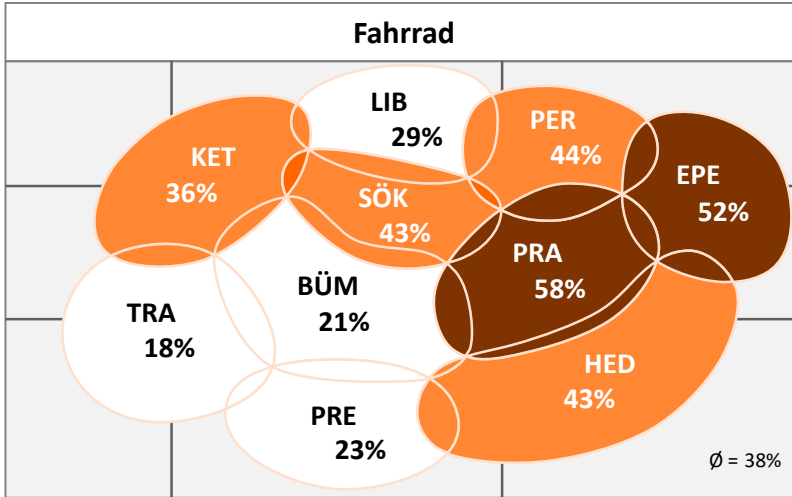


$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

In den Sinus-Milieus[®] in Thüringen

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



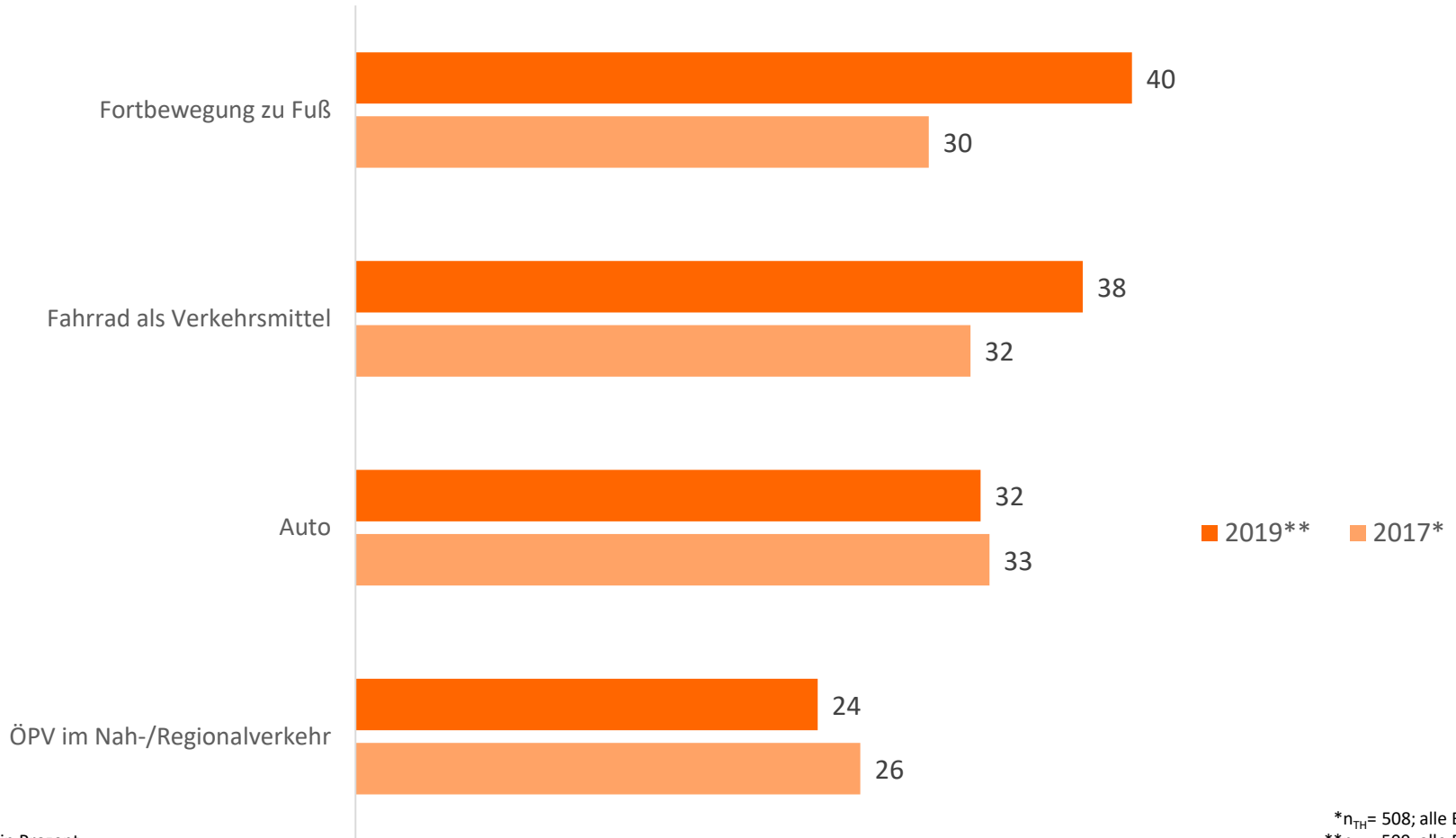
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

n_{TH} = 509; alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

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



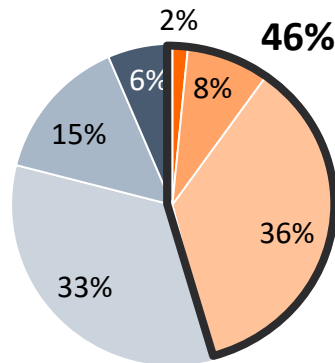
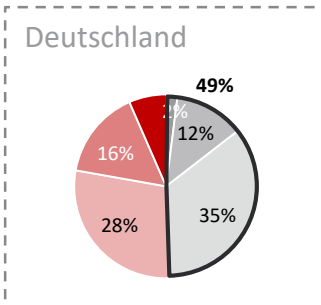
Angaben in Prozent

*n_{TH} = 508; alle Befragte
**n_{TH} = 509; alle Befragte

05 Verkehrspolitik – Fahrradfreundlichkeit

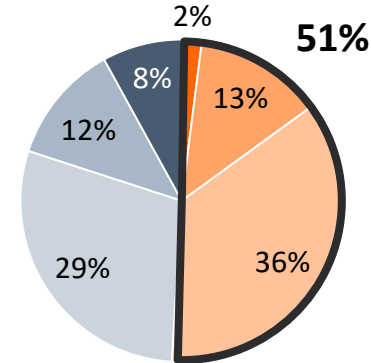
Fahrradfreundlichkeit der Politikebenen

Landesregierung

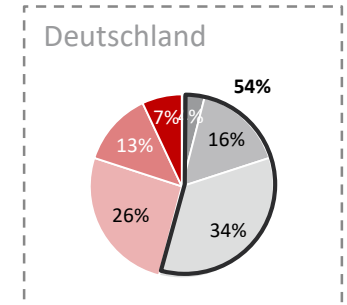


46% stufen ihre
Landesregierung als
fahrradfreundlich ein.

Kommunalpolitik



51% stufen ihre
Kommunalpolitik als
fahrradfreundlich ein.

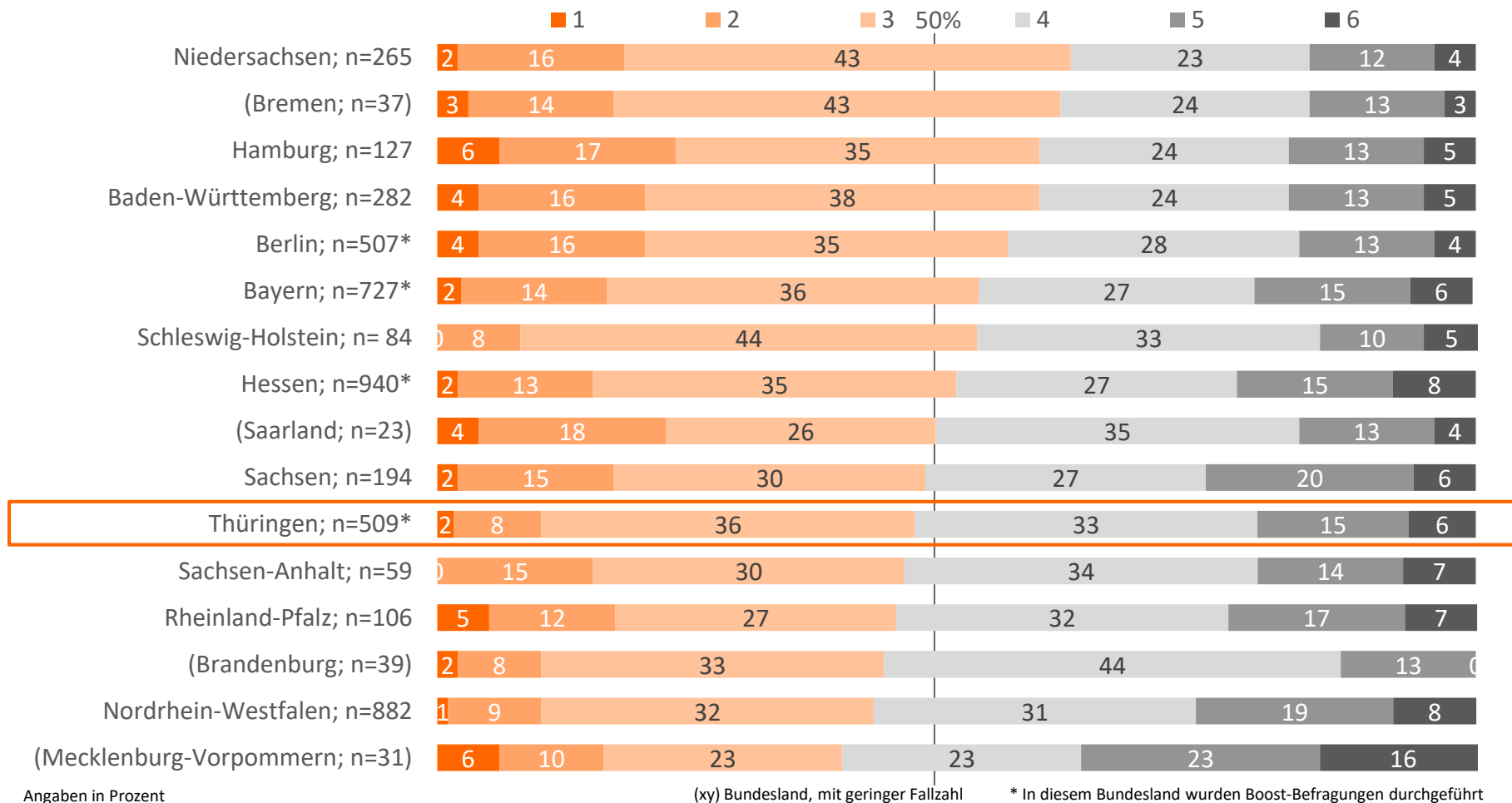


■ Note 1 – sehr fahrradfreundlich	■ 2	■ 3	■ 4	■ 5	■ Note 6 – gar nicht fahrradfreundlich
■ Note 1 – sehr fahrradfreundlich	■ 2	■ 3	■ 4	■ 5	■ Note 6 – gar nicht fahrradfreundlich

$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

Fahrradfreundlichkeit der Landesregierungen

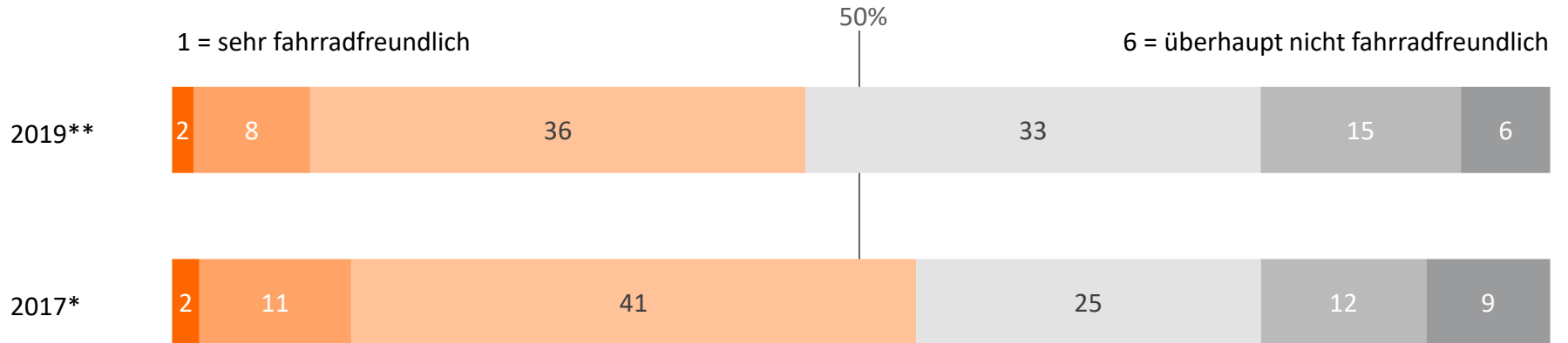
„Würden Sie Ihre **Landesregierung** grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“
(sortiert nach Summe Skalenpunkte 1-3)



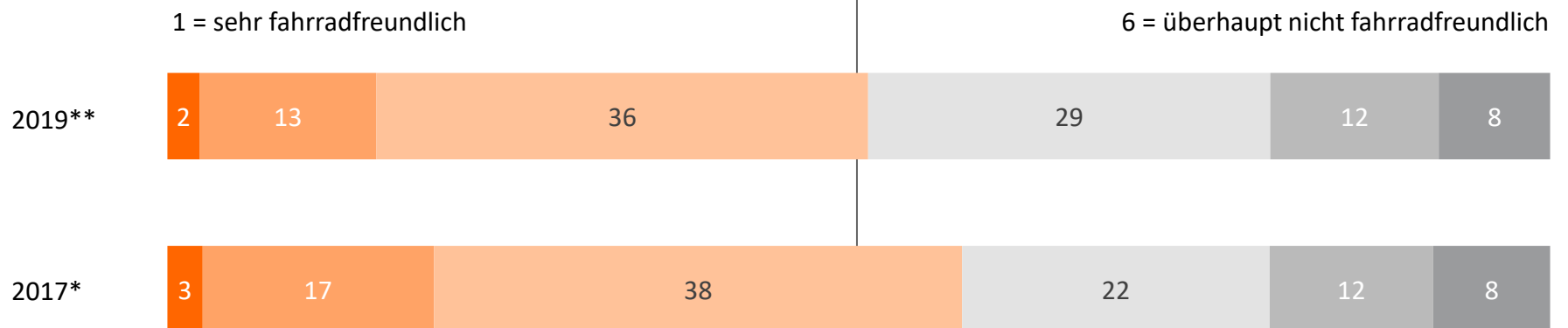
Fahrradfreundlichkeit der Politik

Landesregierung und Kommunalpolitik - Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

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



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



Angaben in Prozent

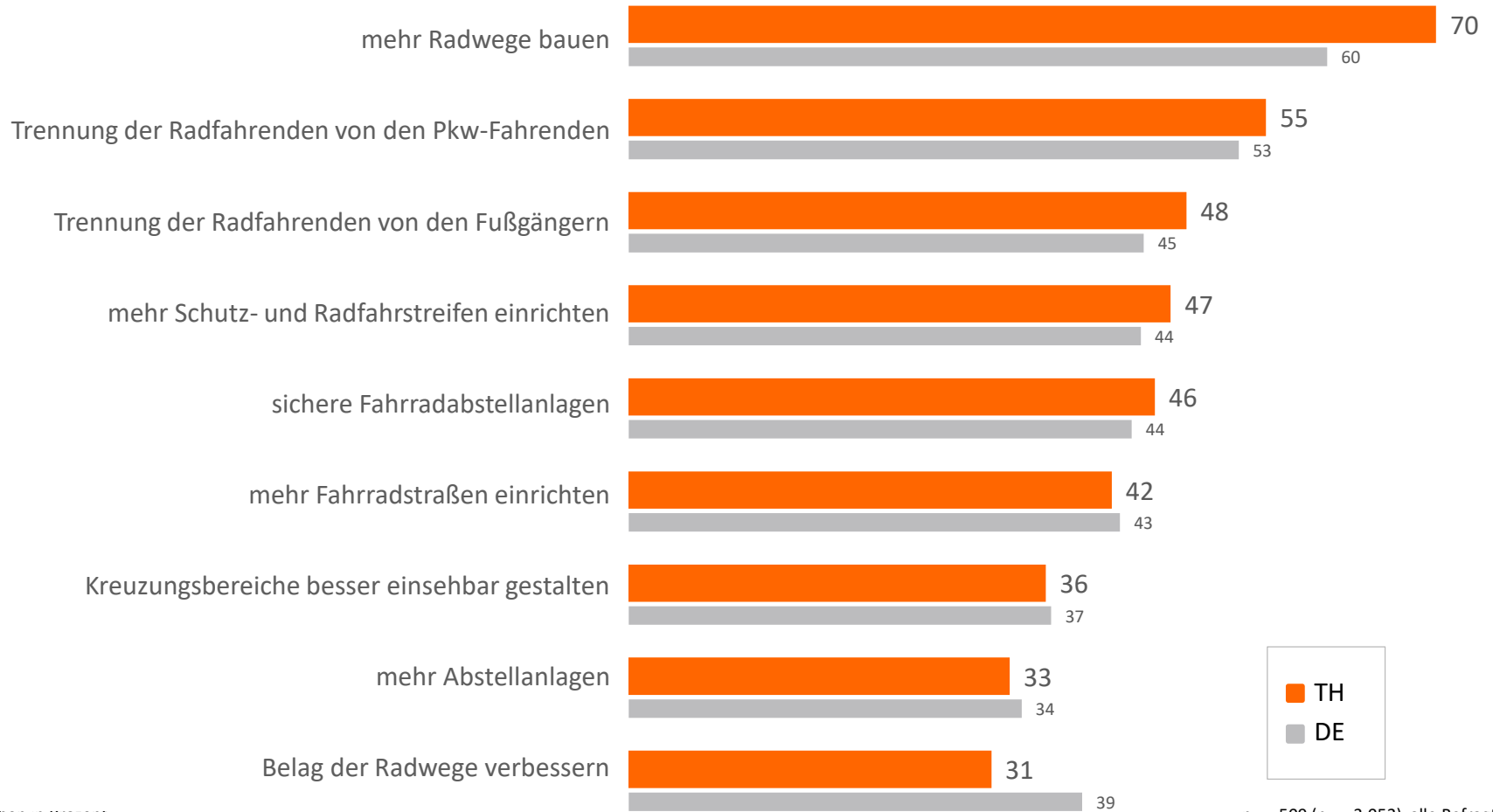
**n_{TH} = 509; alle Befragte

*n_{TH} = 508; 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)



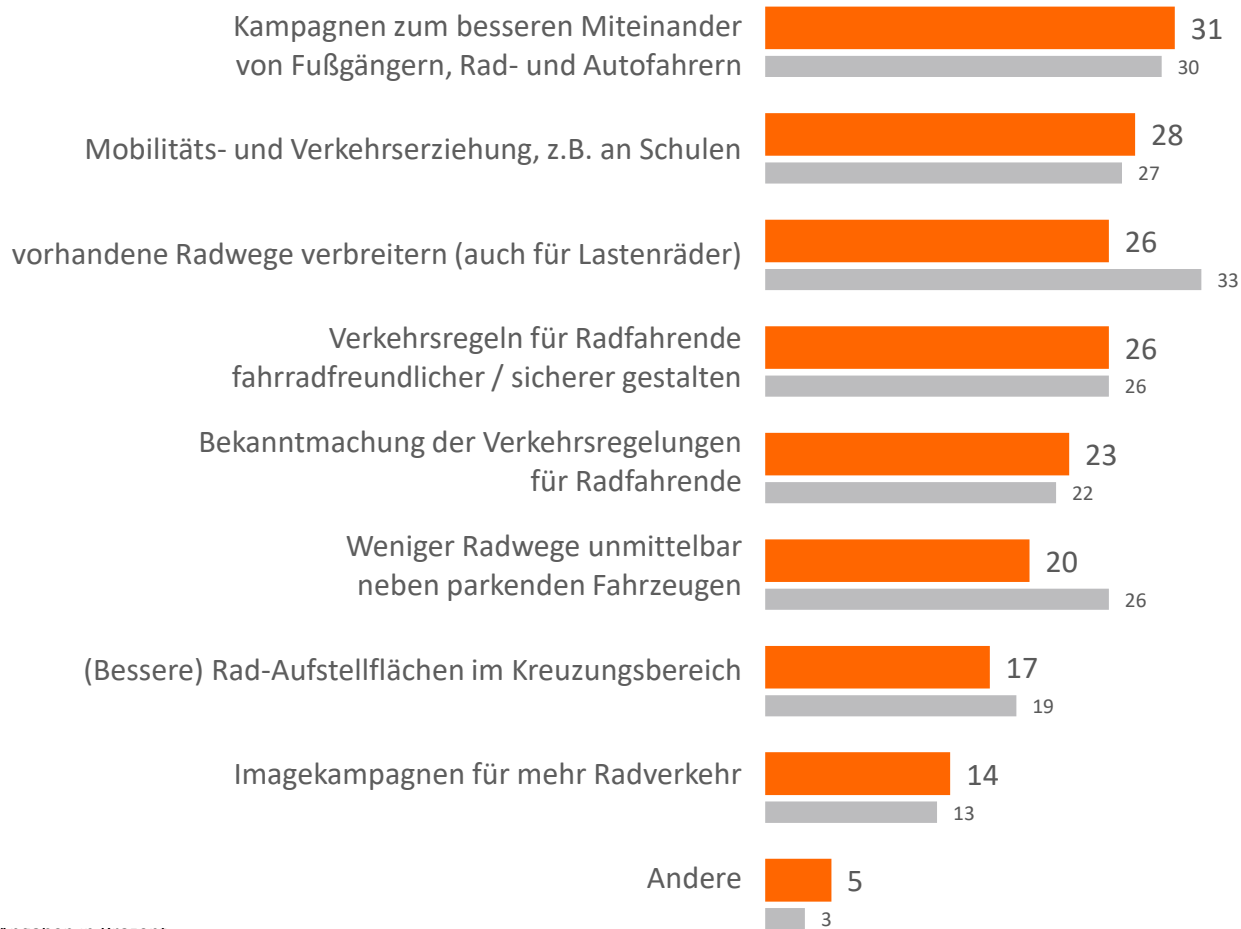
Angaben in Prozent

n_{TH} = 509 (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



$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

06

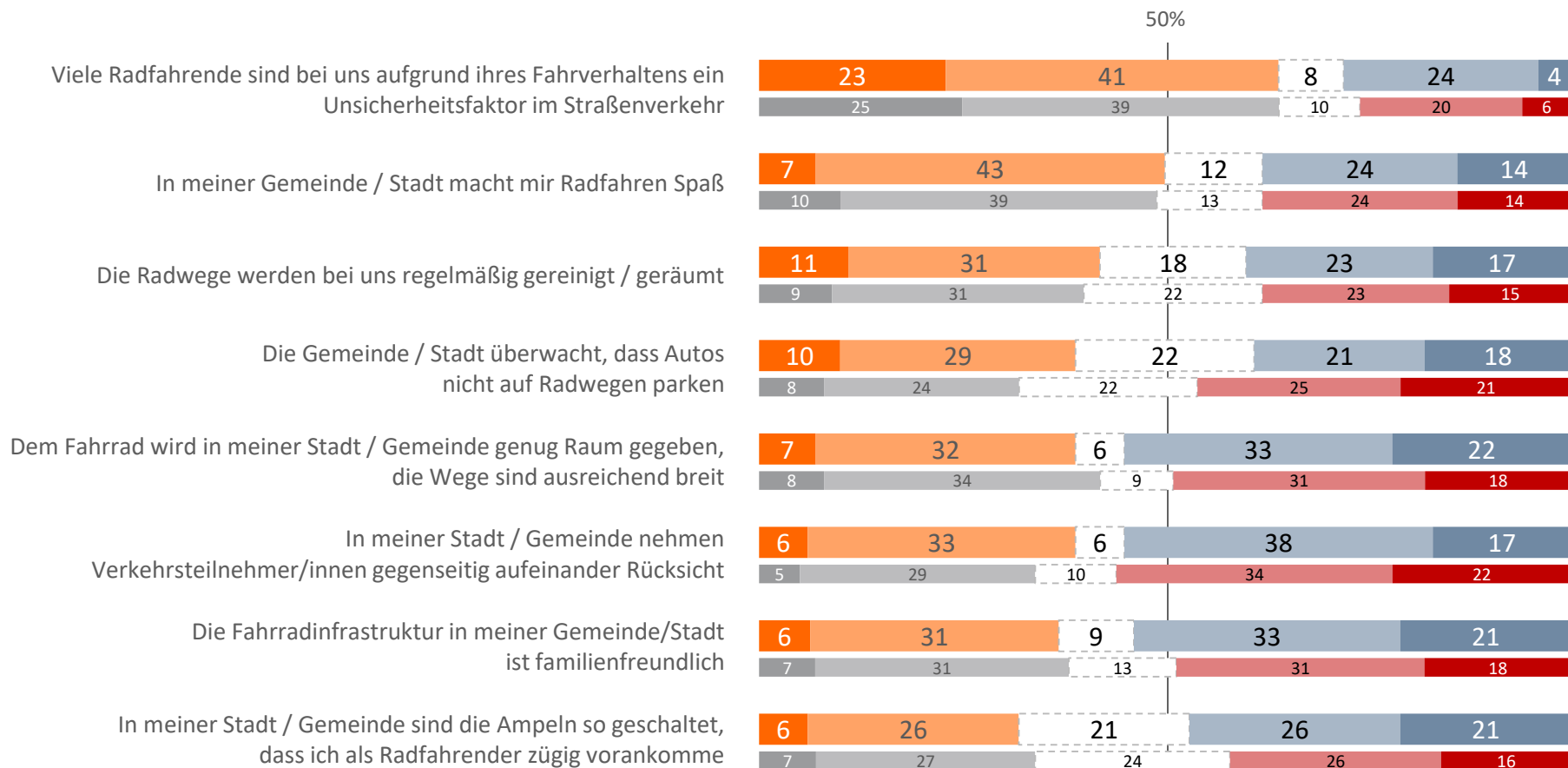
Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

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

TH DE

- ■ Stimme voll und ganz zu
- ■ Stimme teilweise zu
- ■ Weiß nicht
- ■ Stimme eher nicht zu
- ■ Stimme überhaupt nicht zu



Angaben in Prozent

n_{TH}= 509 (n_{DE}= 3.053); alle Befragte

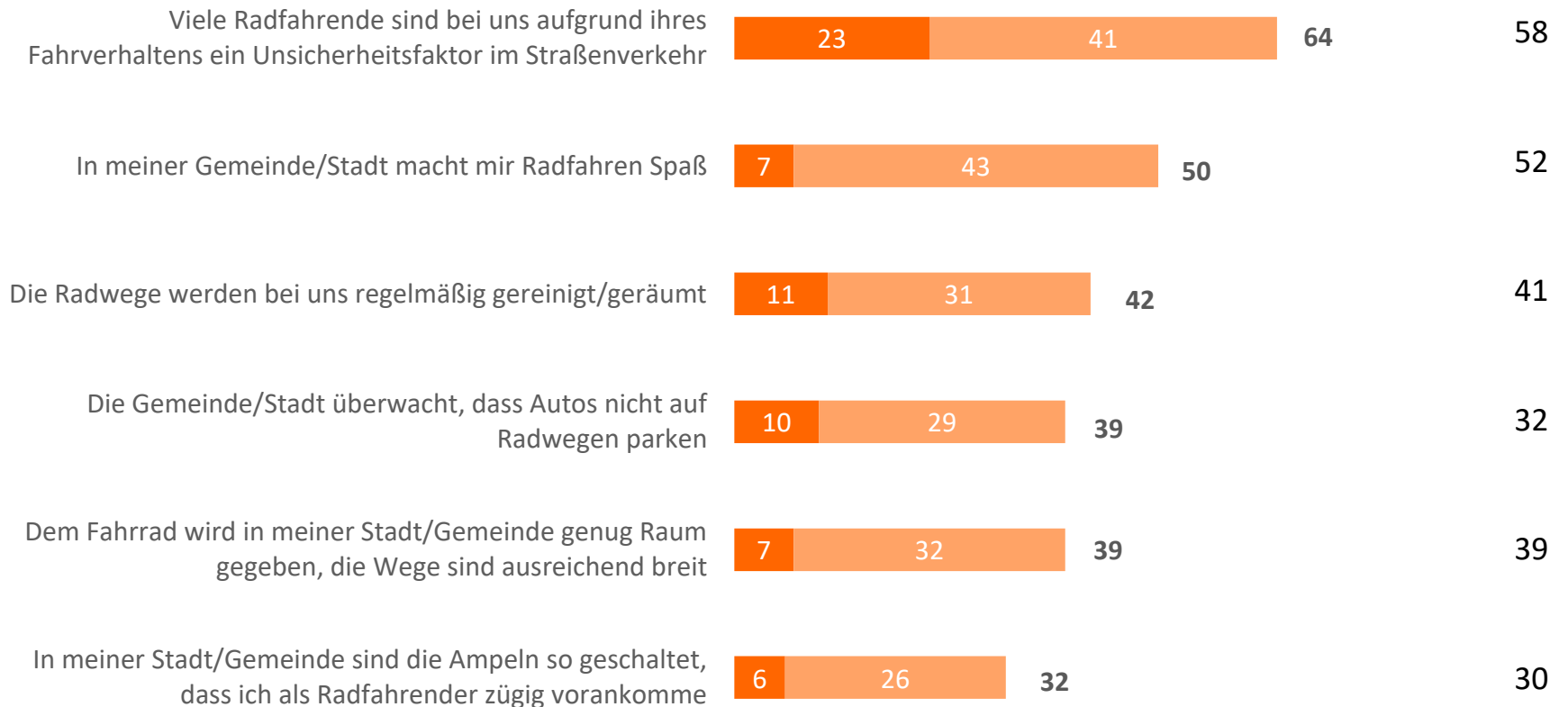
Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

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

Vergleich
zu 2017*

■ Stimmt voll und ganz ■ Stimmt teilweise



Angaben in Prozent

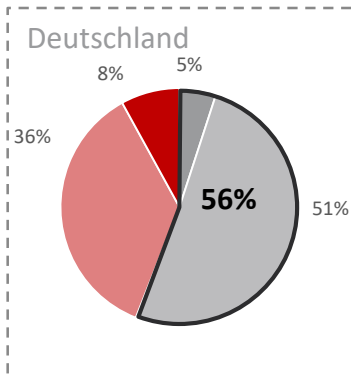
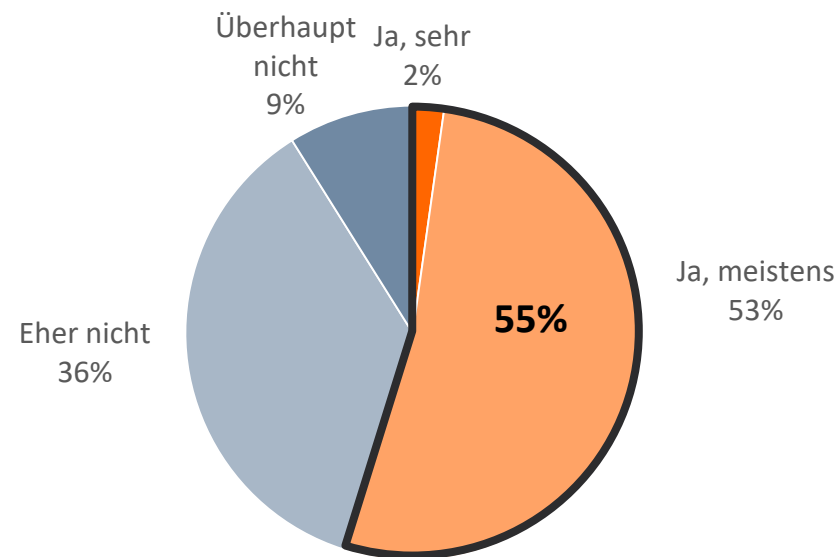
**n_{TH} = 509; alle Befragte

*n_{TH} = 508; alle Befragte

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Subjektives Sicherheitsgefühl

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

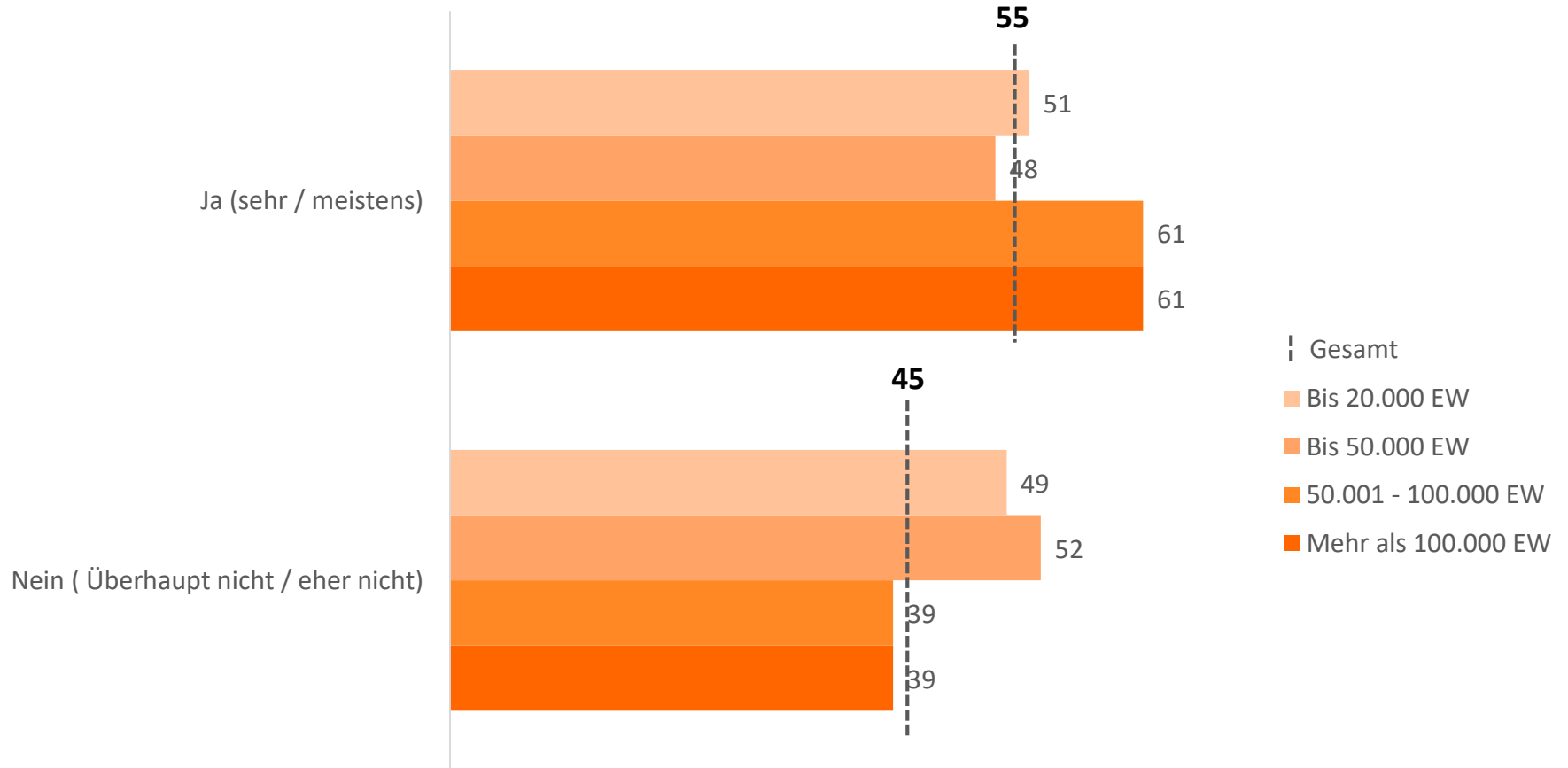


$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Nach Ortsgrößenklassen in Thüringen

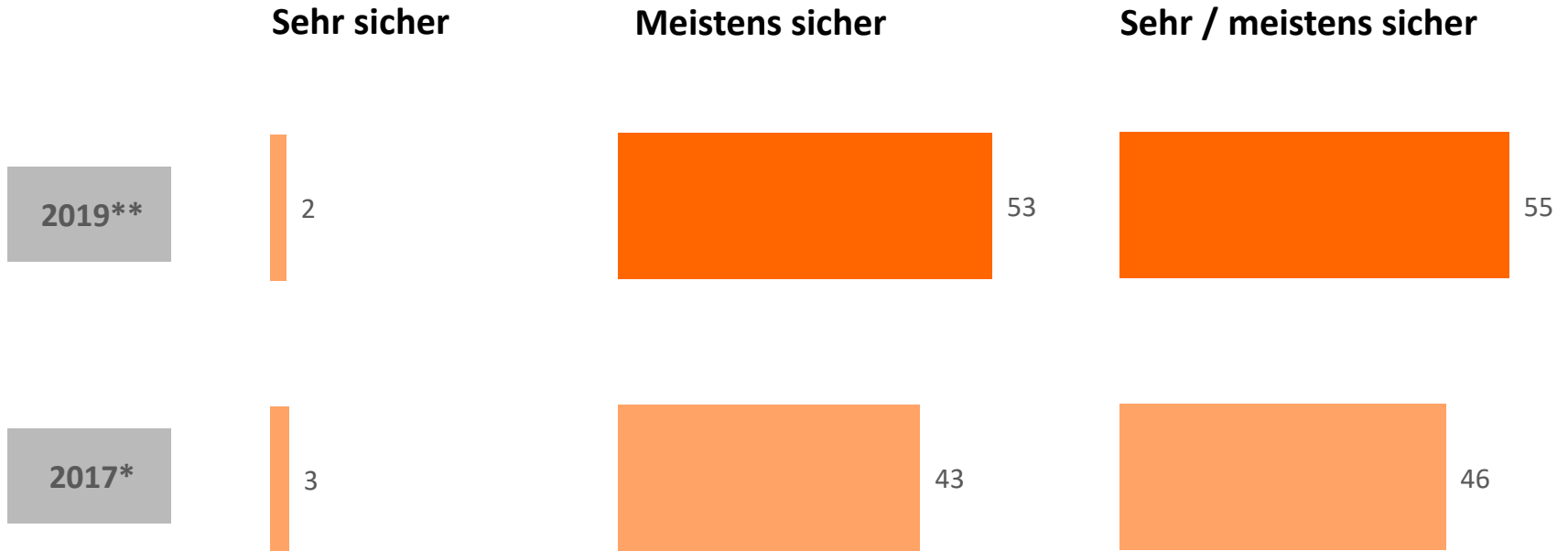
„Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren?“



Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

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



Angaben in Prozent

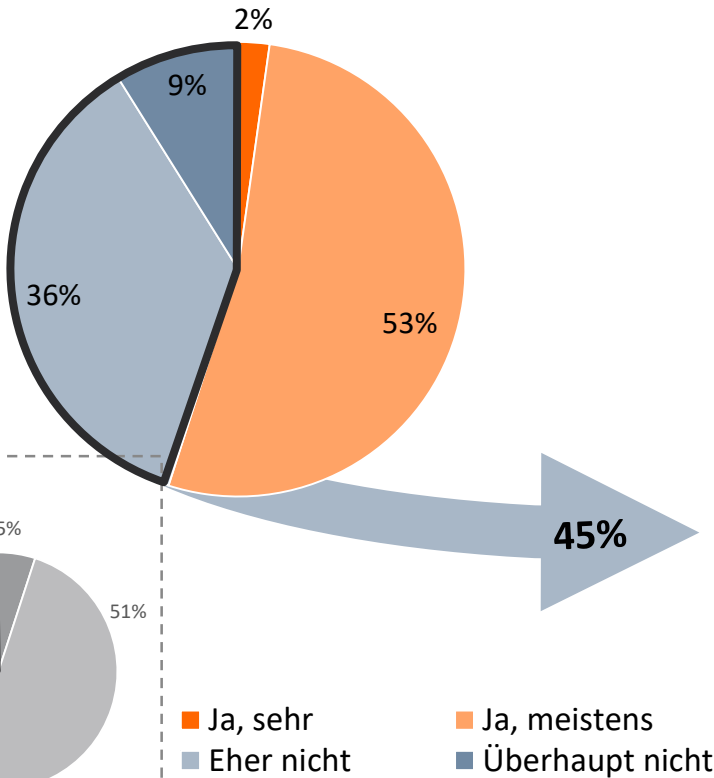
**n_{TH} = 404; Radfahrende
 *n_{TH} = 383; Radfahrende

Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Soziodemografie

Subjektives Sicherheitsgefühl

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



Getrennt nach Soziodemografie



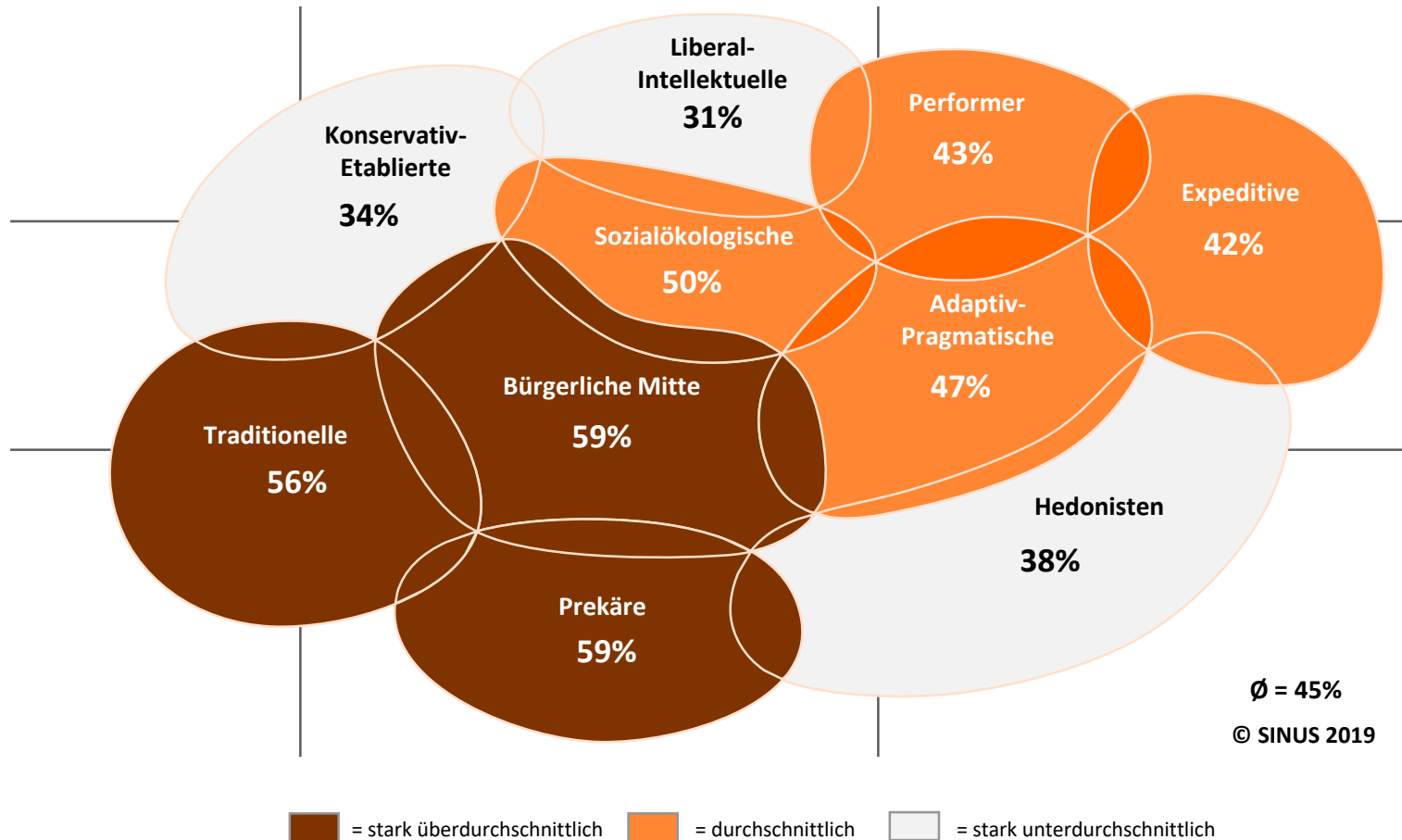
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende

Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus® in Thüringen

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

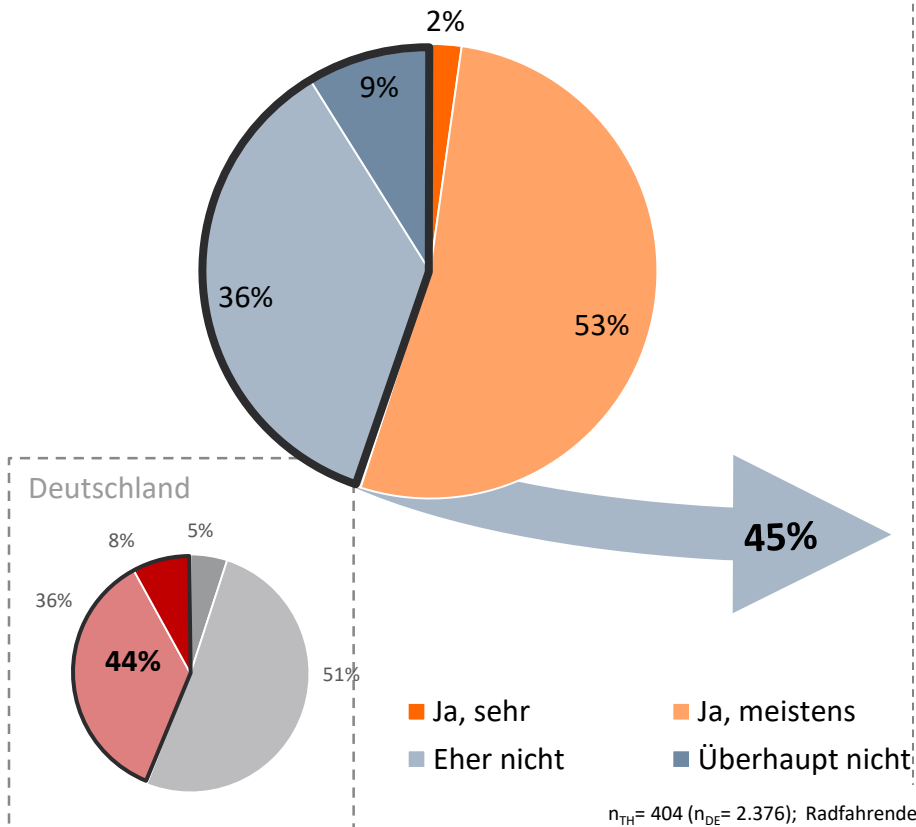


n_{TH} = 404; Radfahrende

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

Subjektives Sicherheitsgefühl

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



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



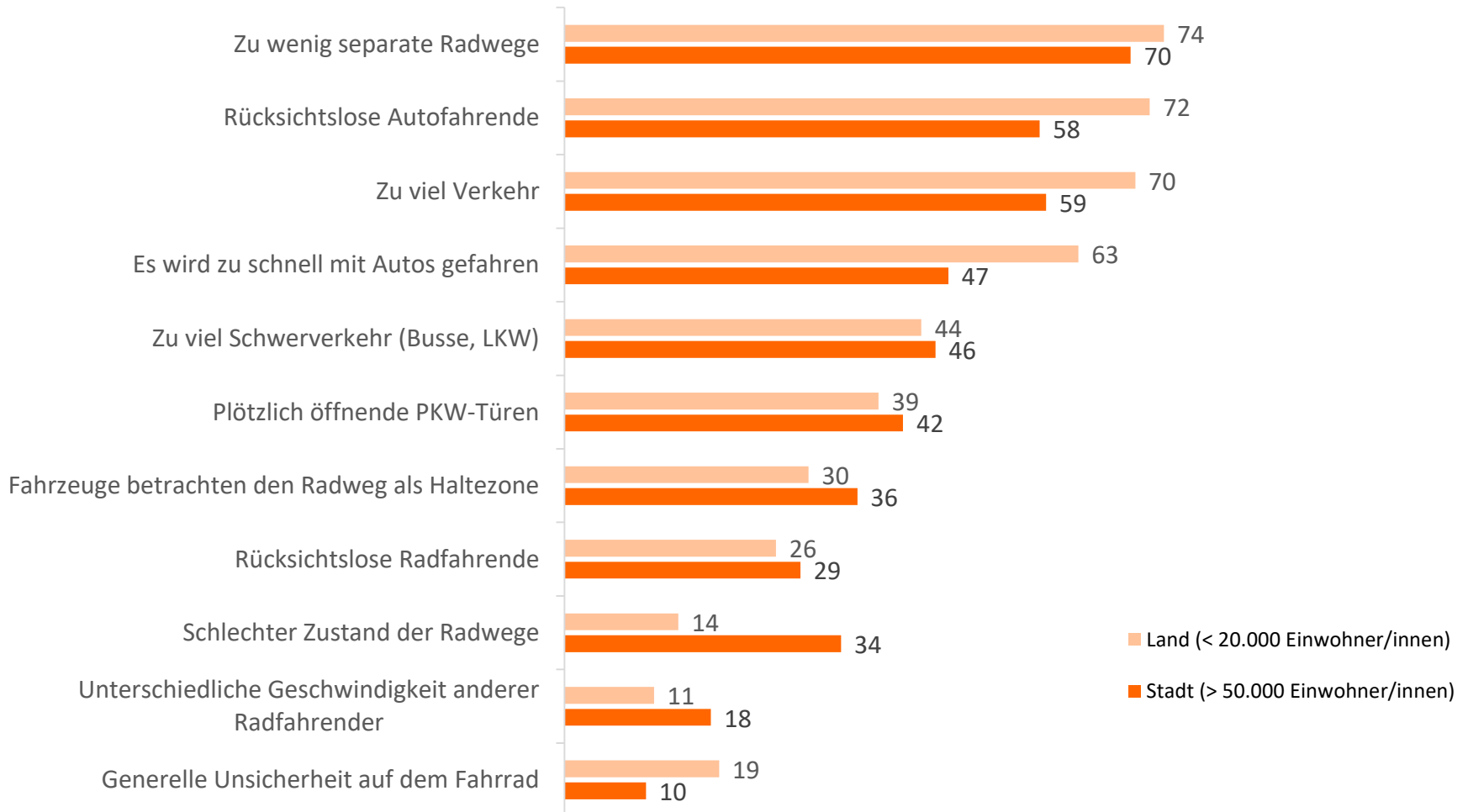
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 182$; Radfahrende, die sich unsicher fühlen

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

Land vs. Stadt in Thüringen

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

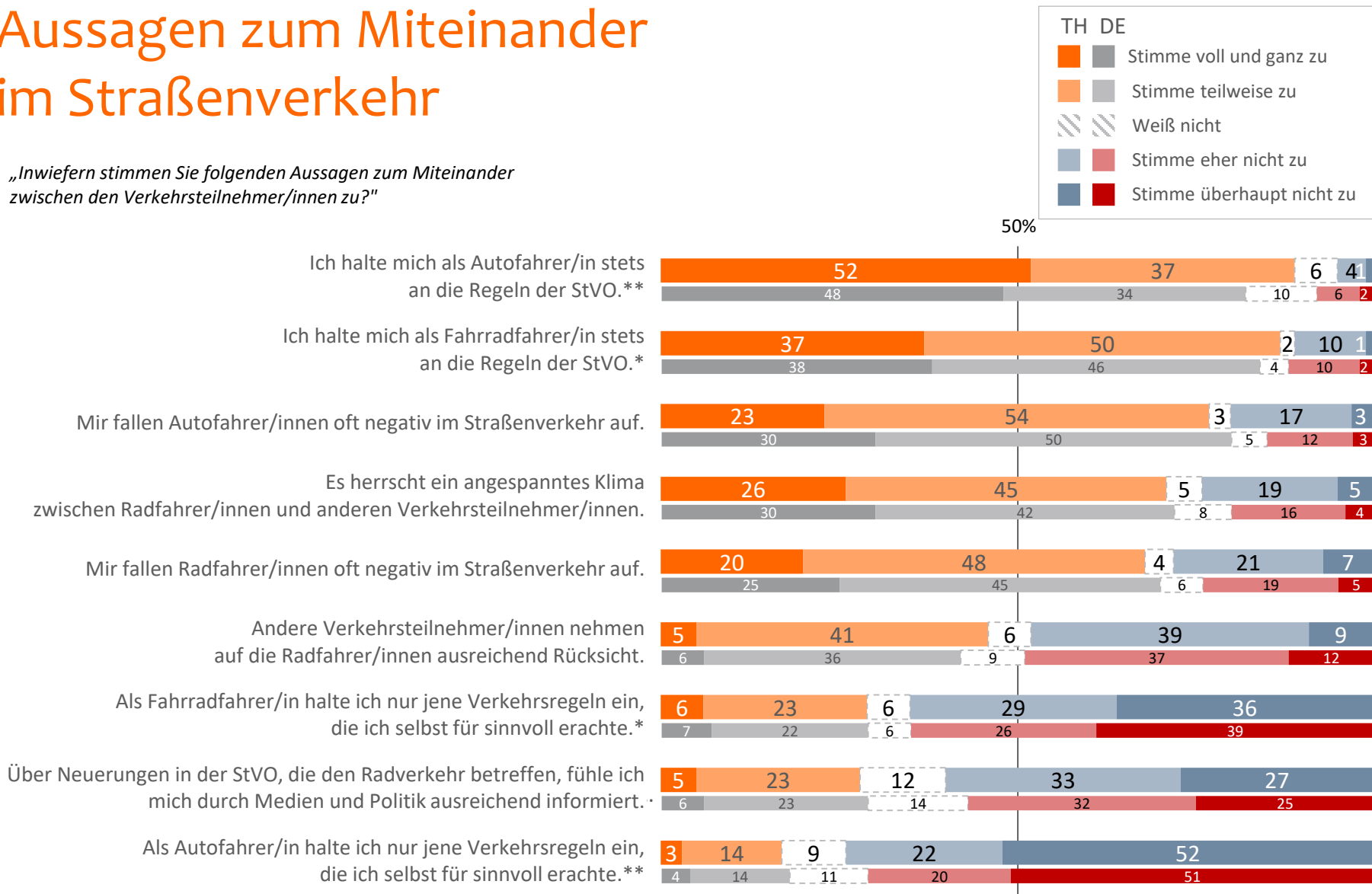


Angaben in Prozent

n_{TH} = 182; Radfahrende, die sich unsicher fühlen

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

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



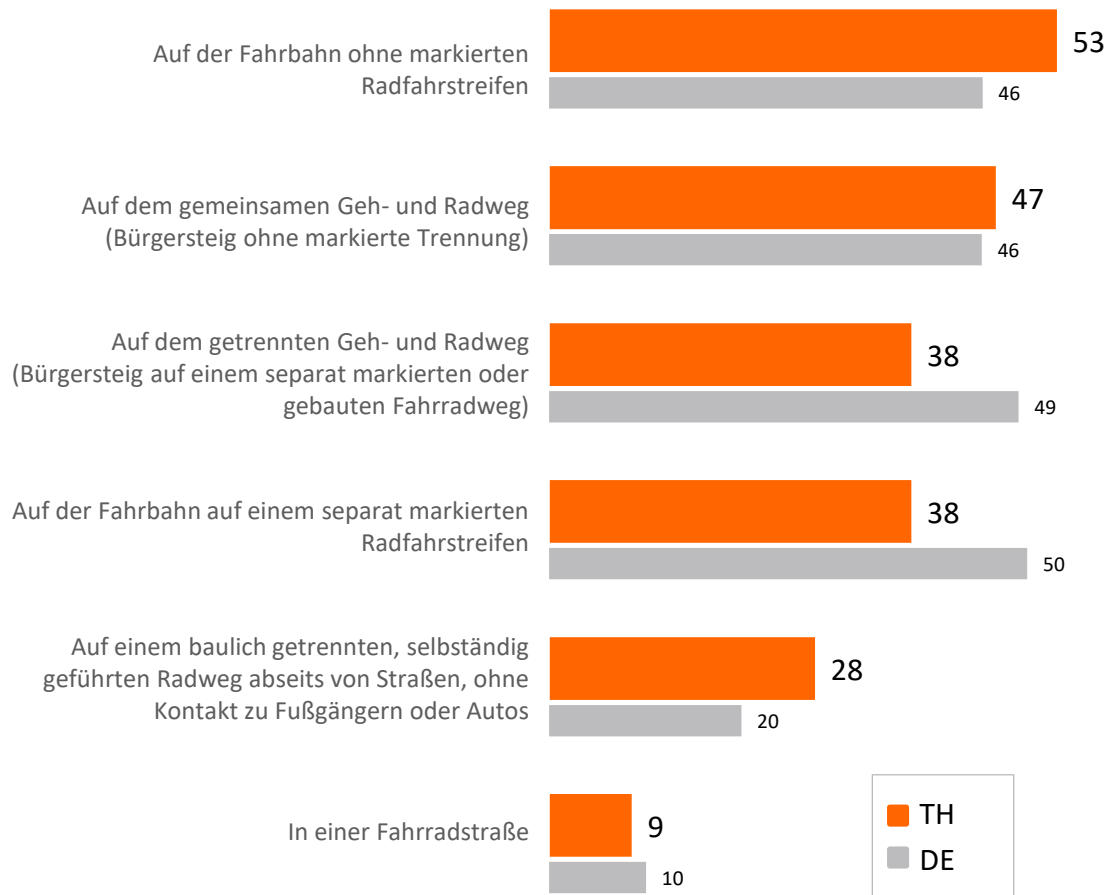
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte; * $n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende; ** $n_{TH} = 451$ ($n_{DE} = 2.547$); Autofahrende

Genutzte Wegarten

Häufigste Wegarten und Gefühl der (Un-)sicherheit

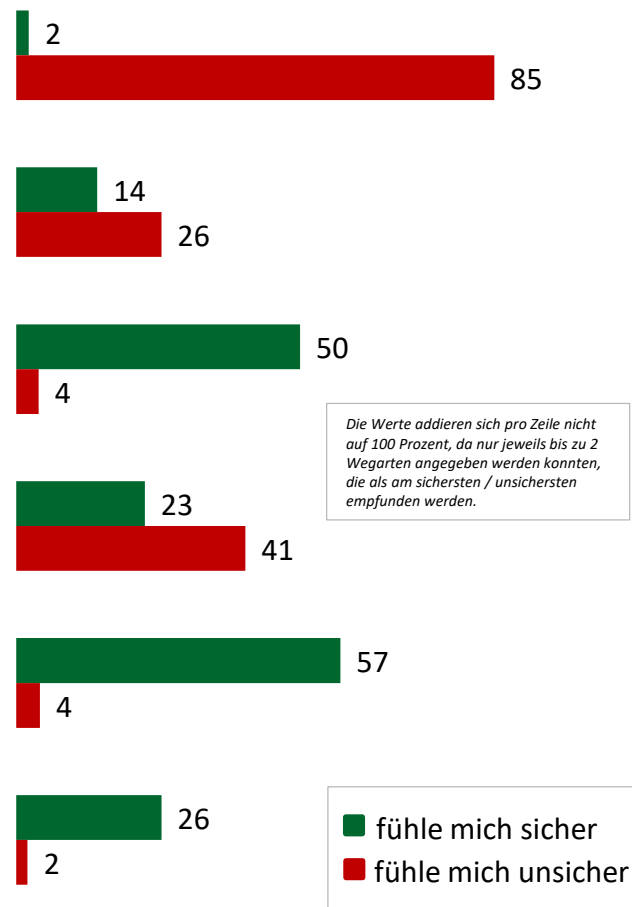
„Welche der folgenden Wegarten befahren Sie überwiegend?“
(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende

„Nennen Sie mir bitte **bis zu zwei** Weg-Arten, auf denen Sie sich mit dem Fahrrad am sichersten bzw. am unsichersten fühlen.“

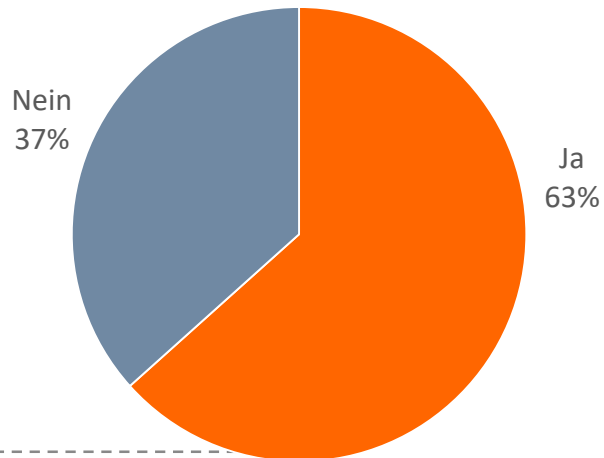


$n_{TH} = 404$; Radfahrende

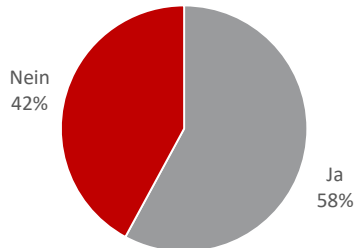
Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

Besitz

„Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm?“

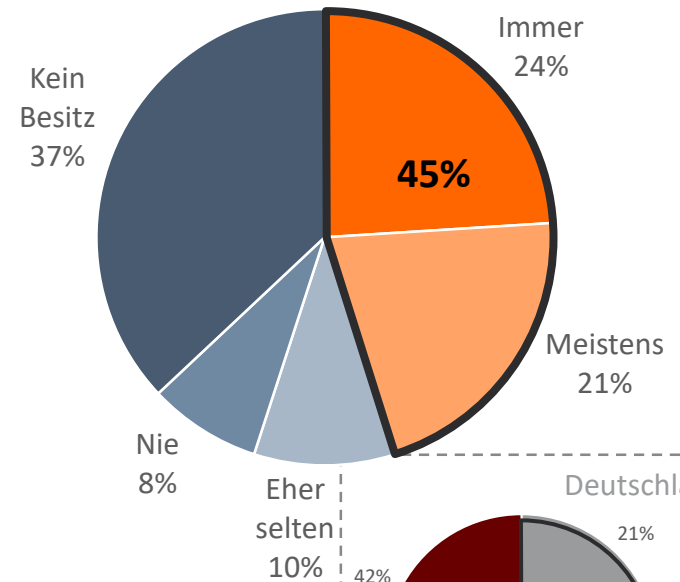


Deutschland

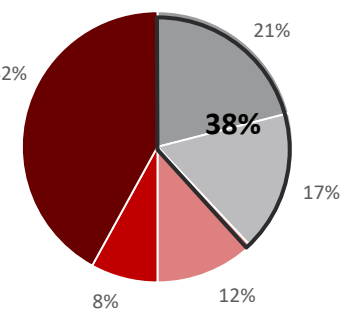


Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



Deutschland



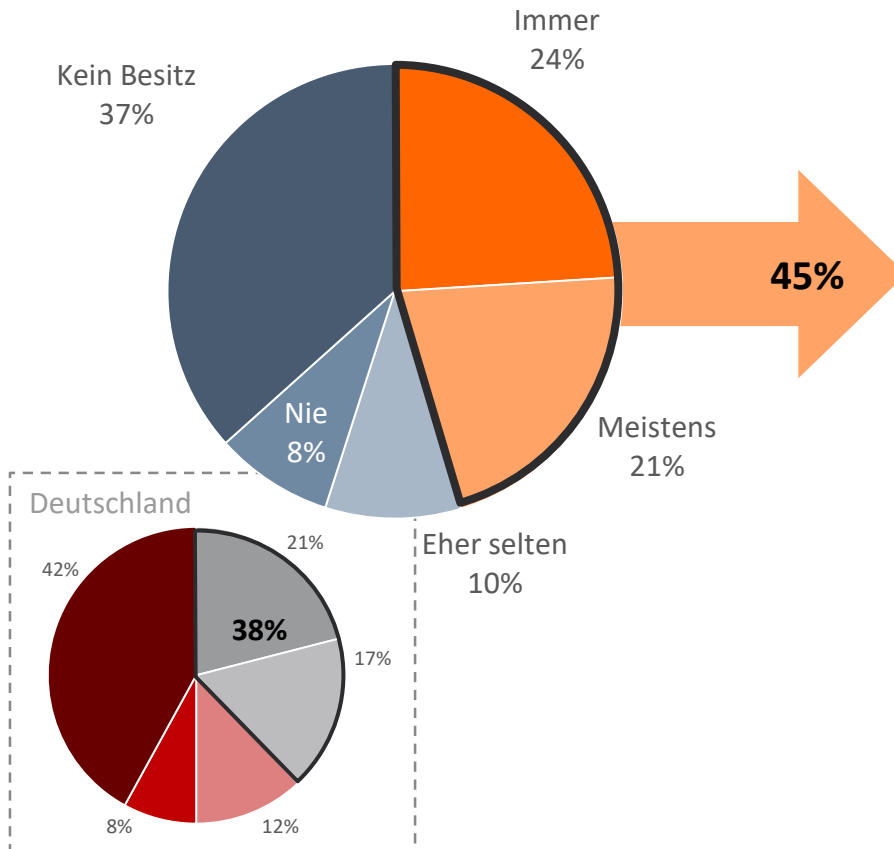
$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende

Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

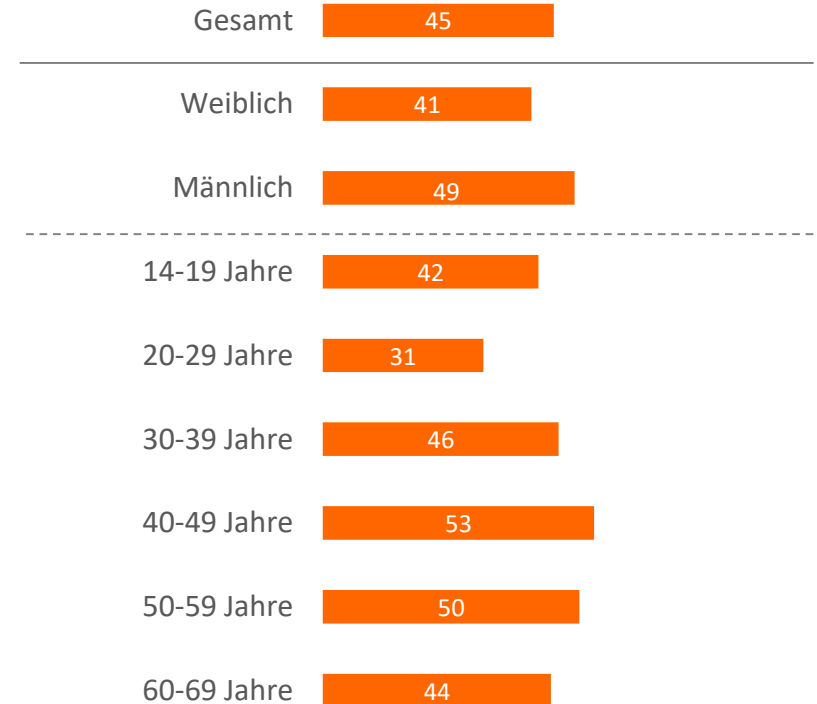
Nach Soziodemografie

Besitz und Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



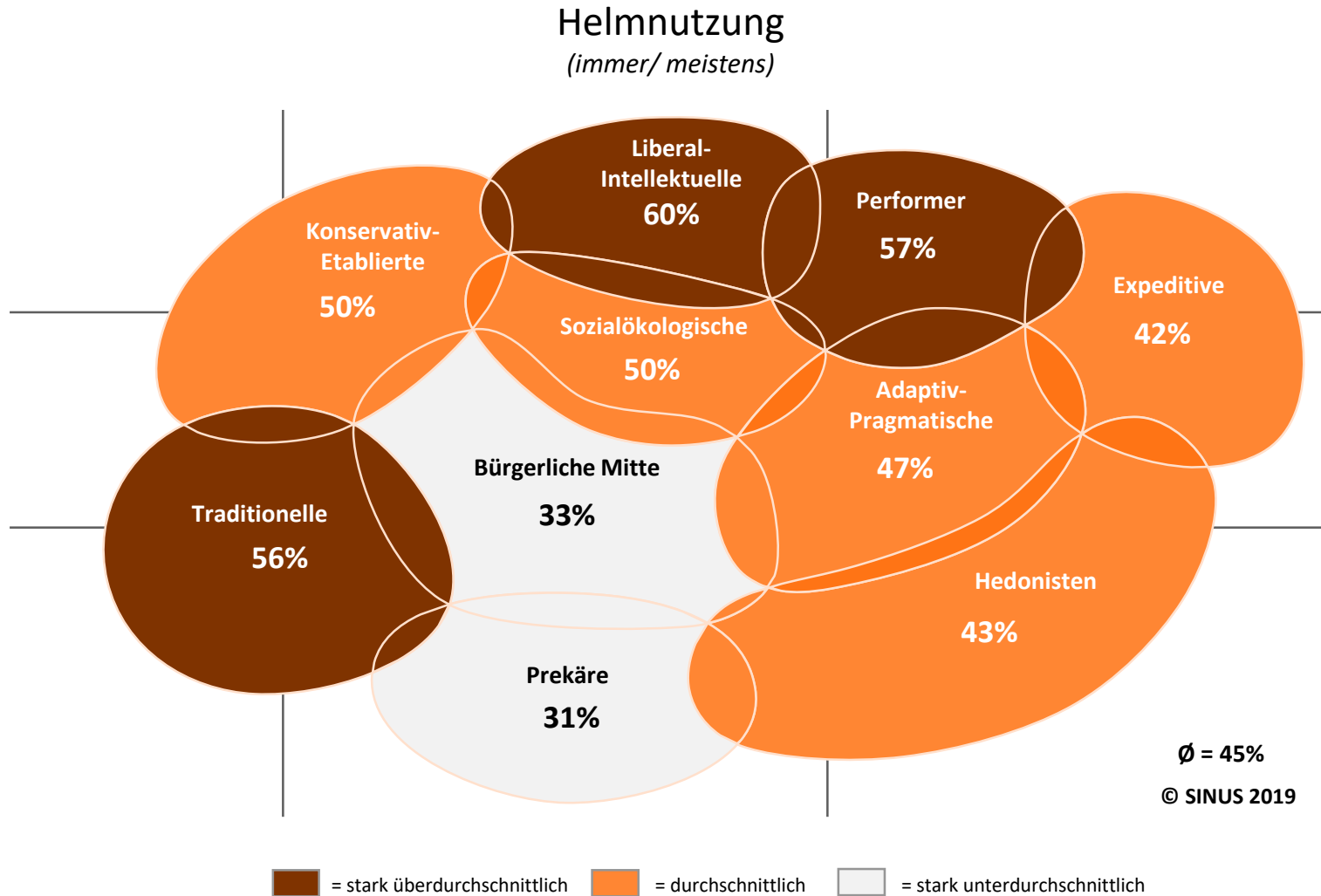
Nutzung nach Geschlecht und Alter



Angaben in Prozent
 $n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende

Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen

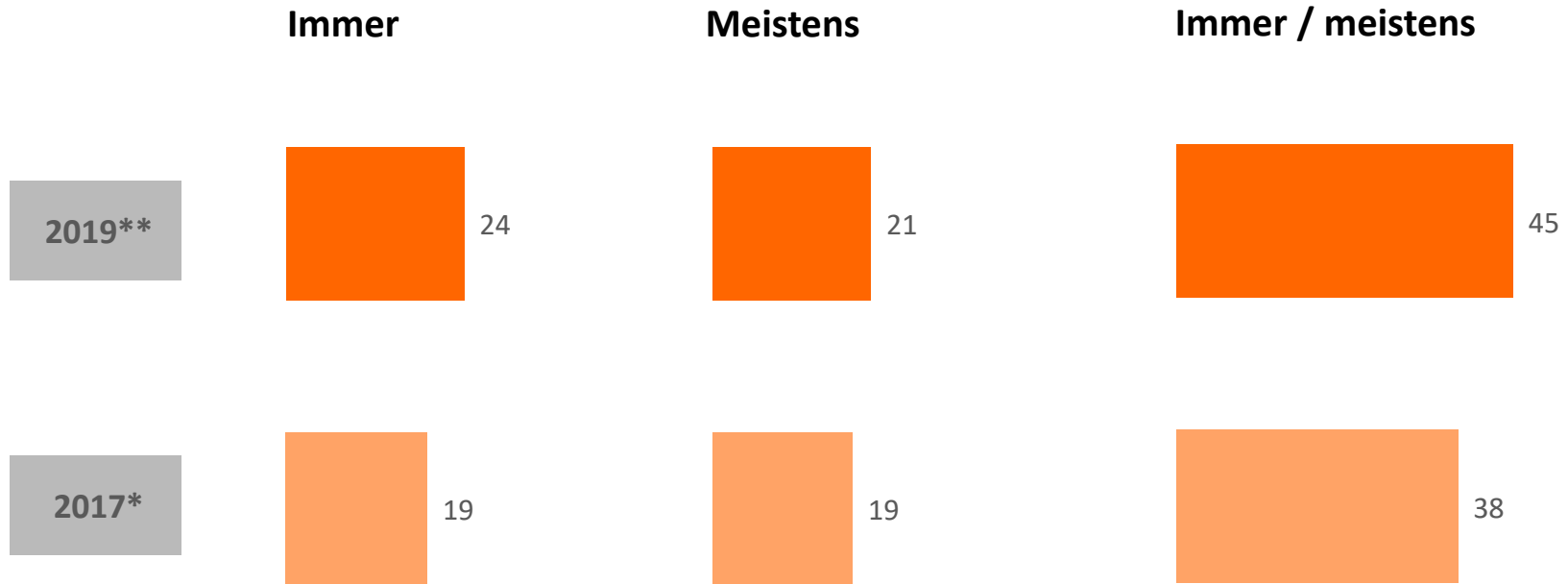


n_{TH} = 404; Radfahrende

Helmnutzung

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

„Nutzen Sie einen Fahrradhelm?“



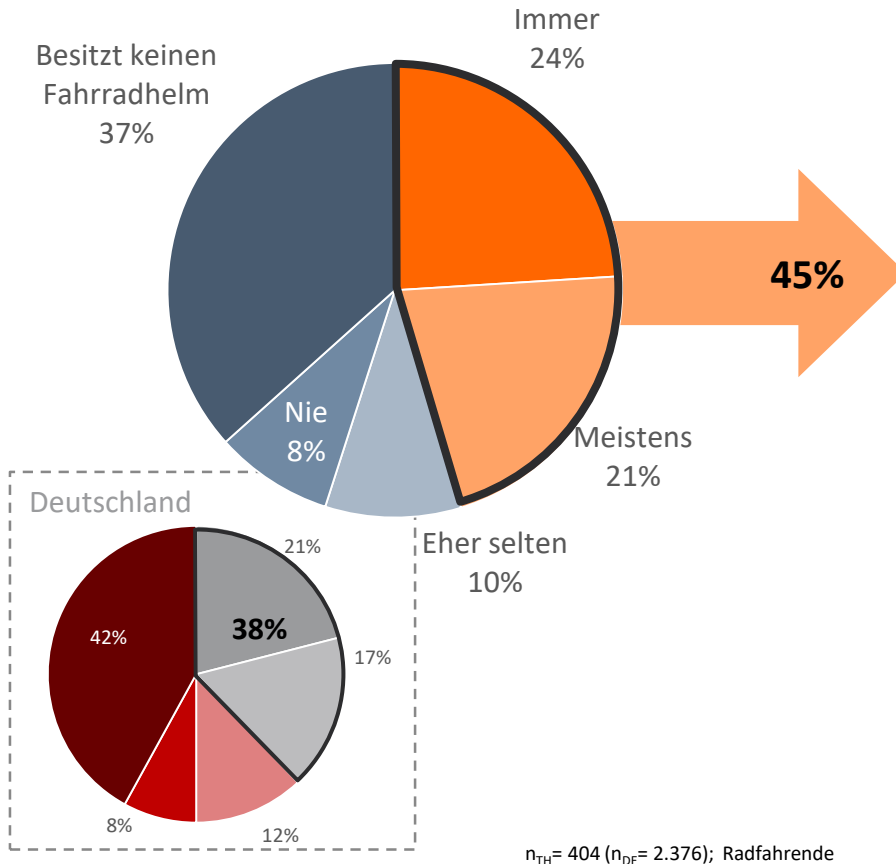
Angaben in Prozent

**n_{TH} = 404; Radfahrende

*n_{TH} = 383; Radfahrende

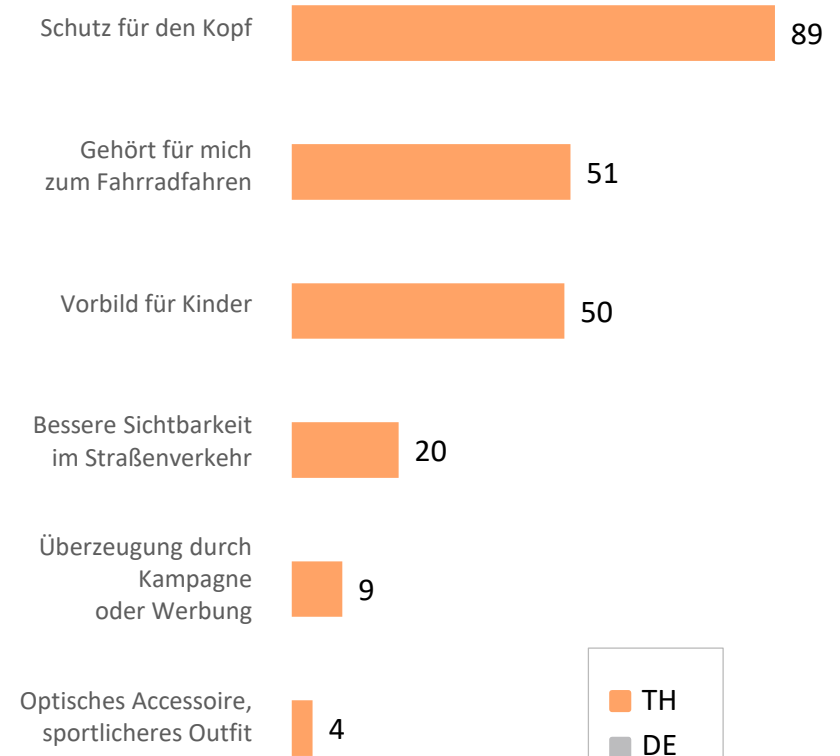
Gründe für die Fahrradhelmnutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



Gründe für Nutzung

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



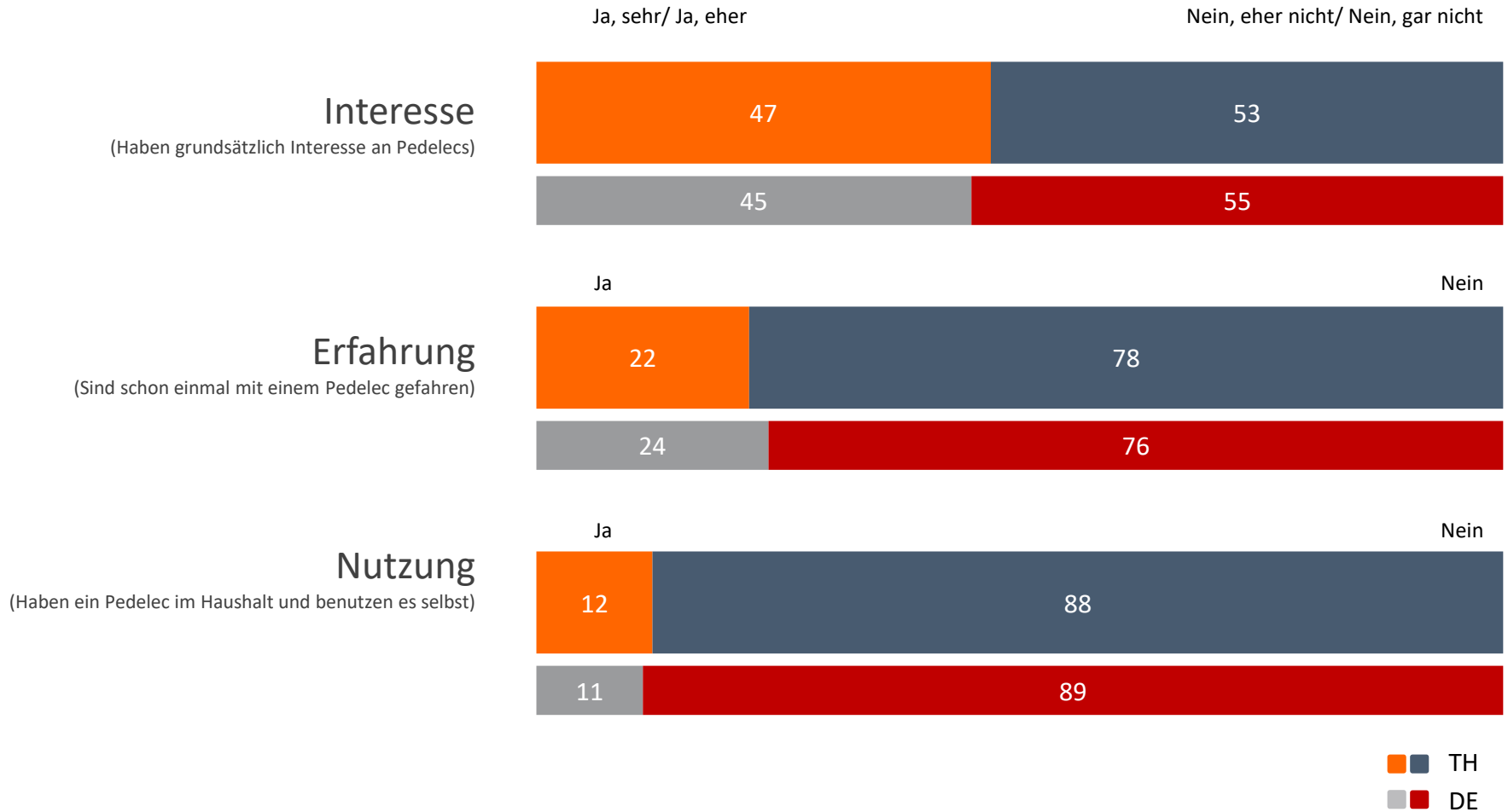
$n_{TH} = 183$ ($n_{DE} = 905$); nutzen immer / meistens einen Fahrradhelm

Angaben in Prozent

07

Innovationen: Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge

Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs



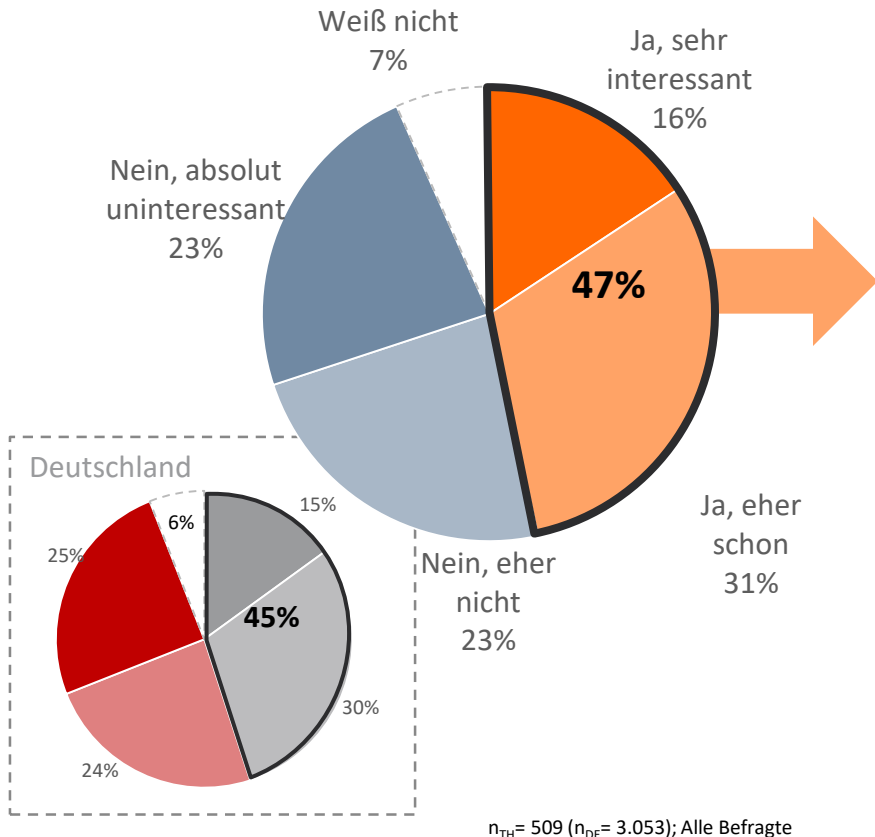
$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragten

Interesse an Pedelecs

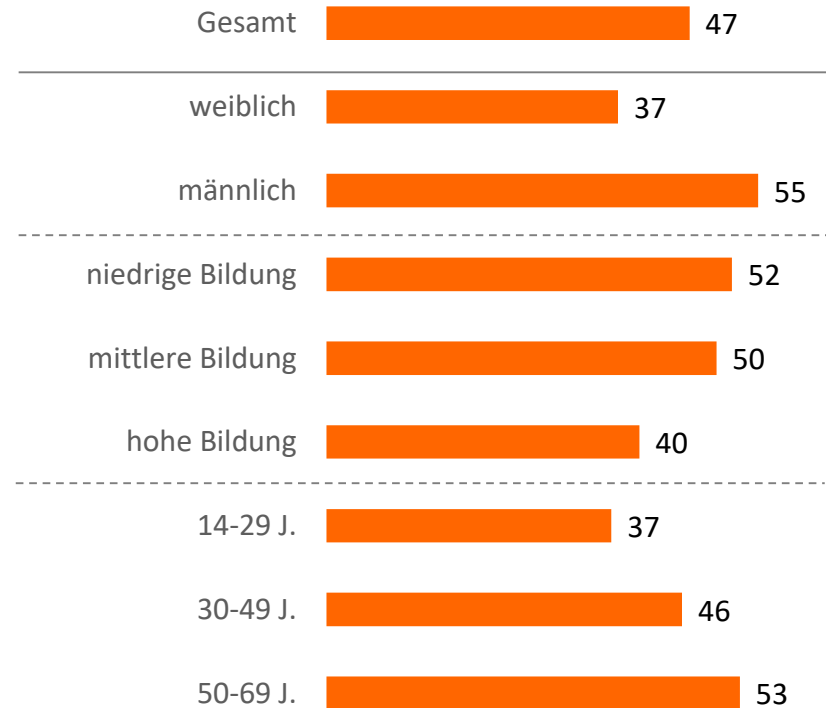
Nach Soziodemografie

Interesse

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



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

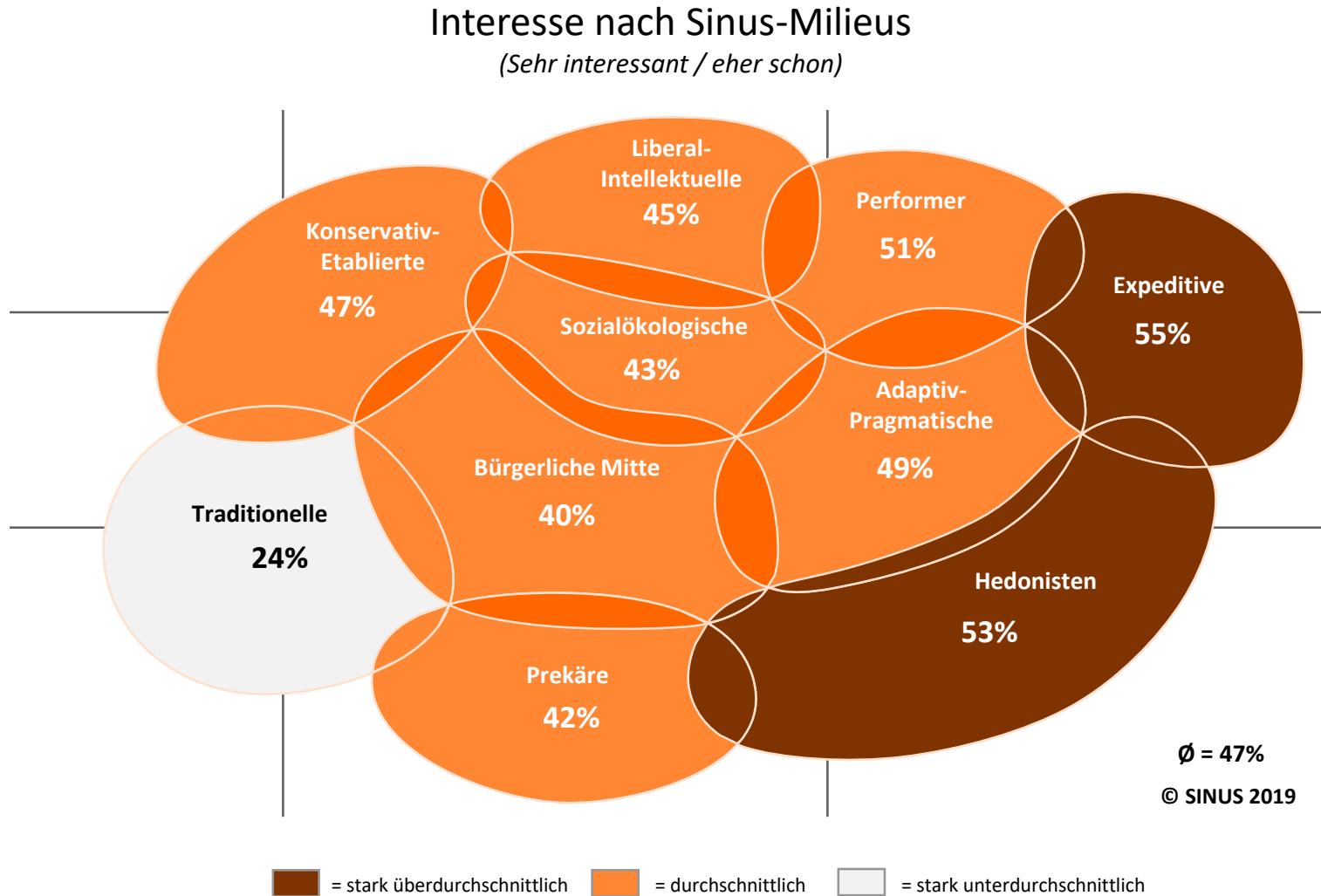


Angaben in Prozent

$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

Interesse an Pedelecs

Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen

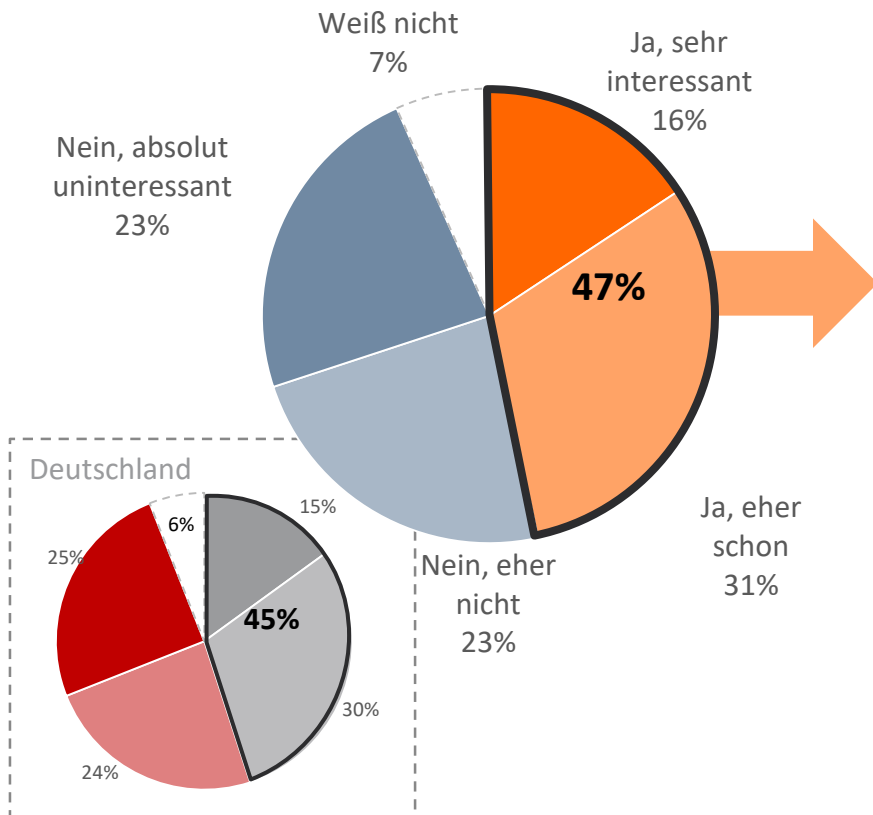


n_{TH} = 509; Alle Befragte

Interesse an Pedelecs & Einsatzzwecke

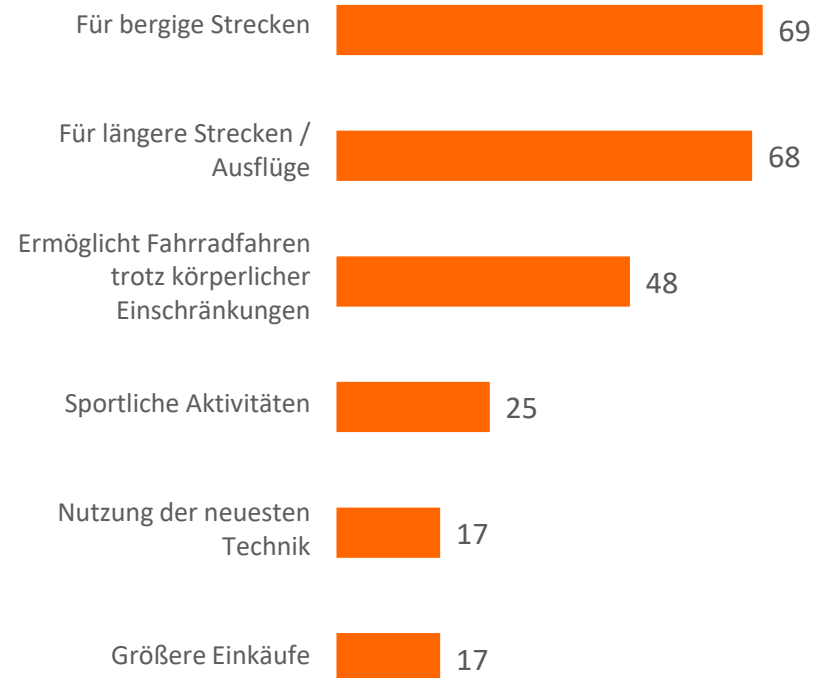
Interesse

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



$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

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



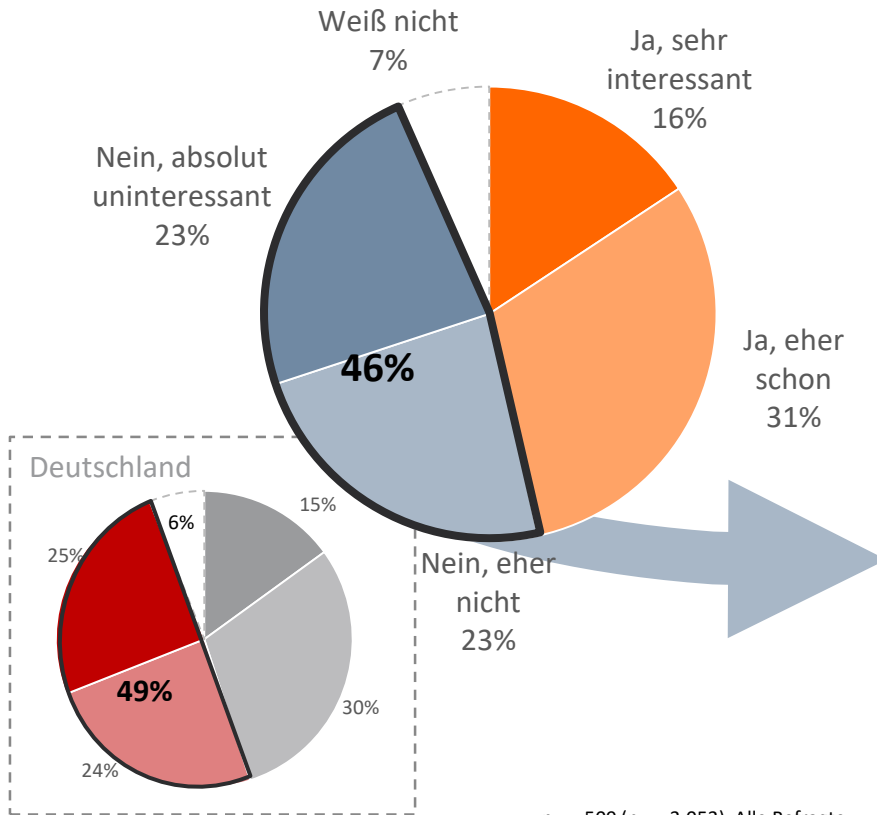
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 237$; Befragte, die Pedelecs interessant finden und keines nutzen

Gründe für fehlendes Interesse an Pedelecs

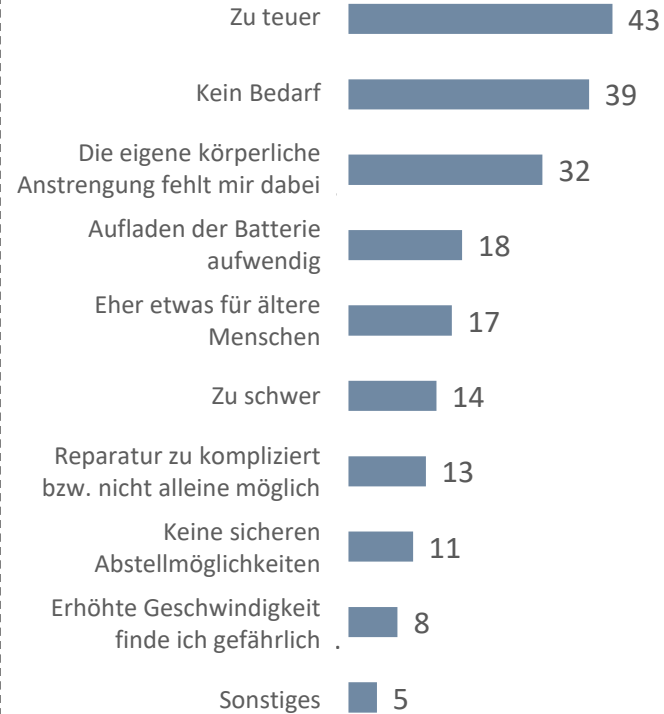
Interesse

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



$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

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



Angaben in Prozent

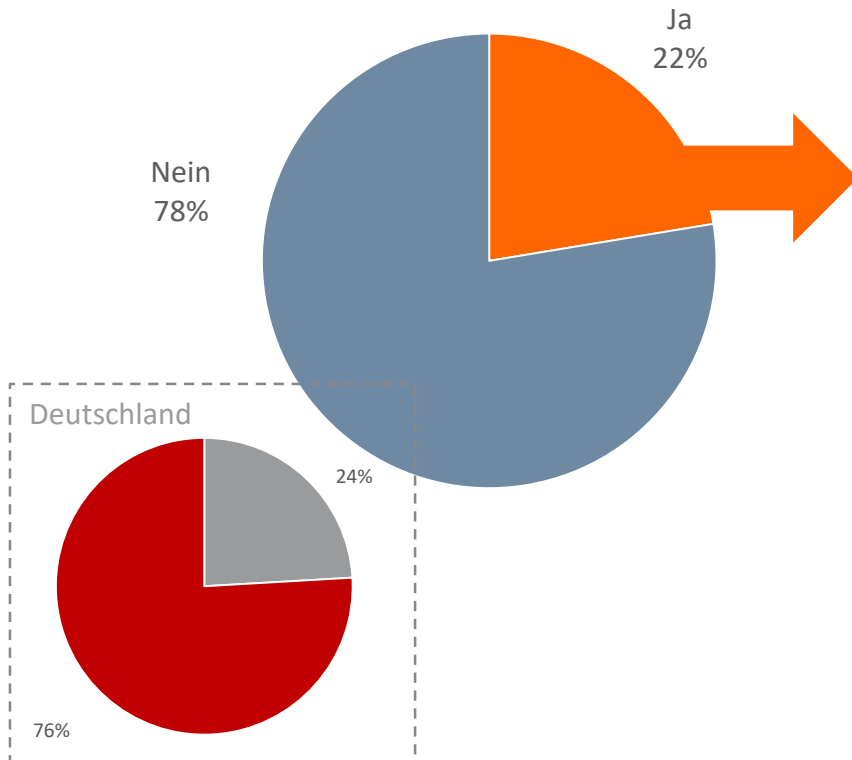
$n_{TH} = 238$; Befragte, die Pedelecs nicht interessant finden

Erfahrungen mit Pedelecs

Nach Soziodemografie

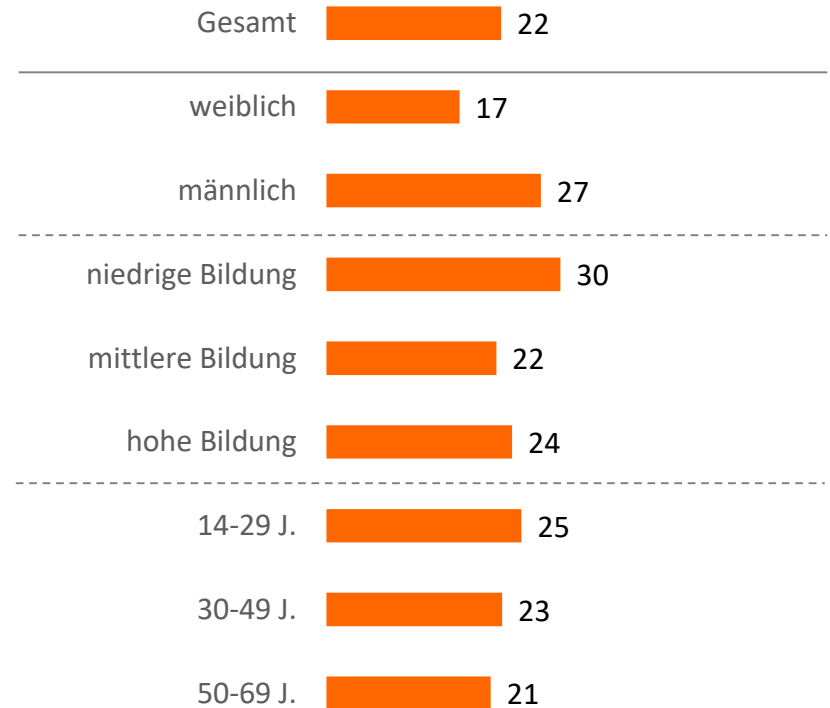
Erfahrungen

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



n_{TH} = 509 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Erfahrungen nach Geschlecht, Bildung und Alter (Ja)

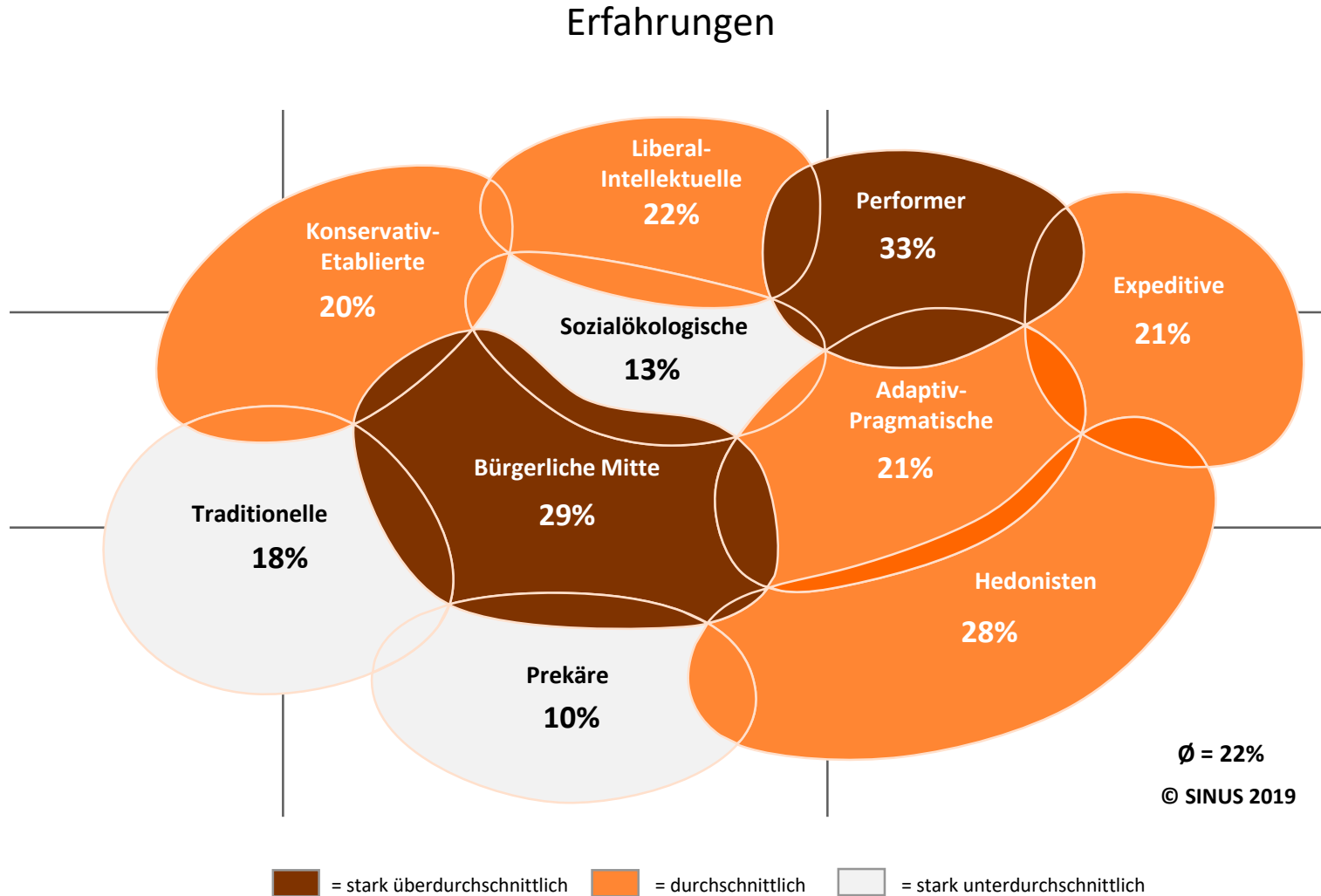


Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; Alle Befragte

Erfahrungen mit Pedelecs

Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen

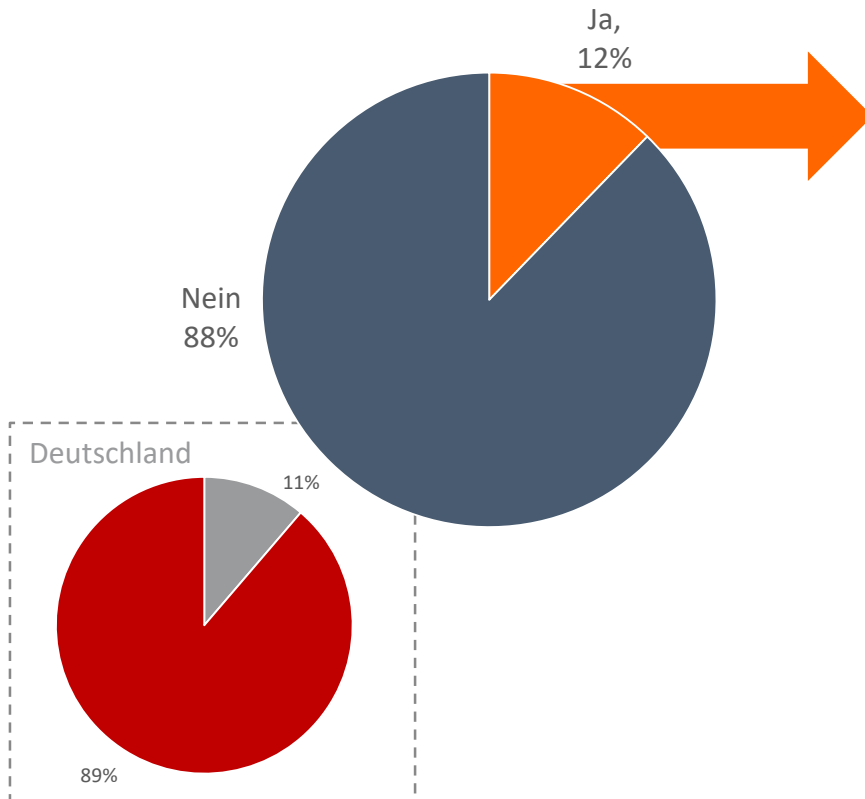


n_{TH} = 509; Alle Befragte

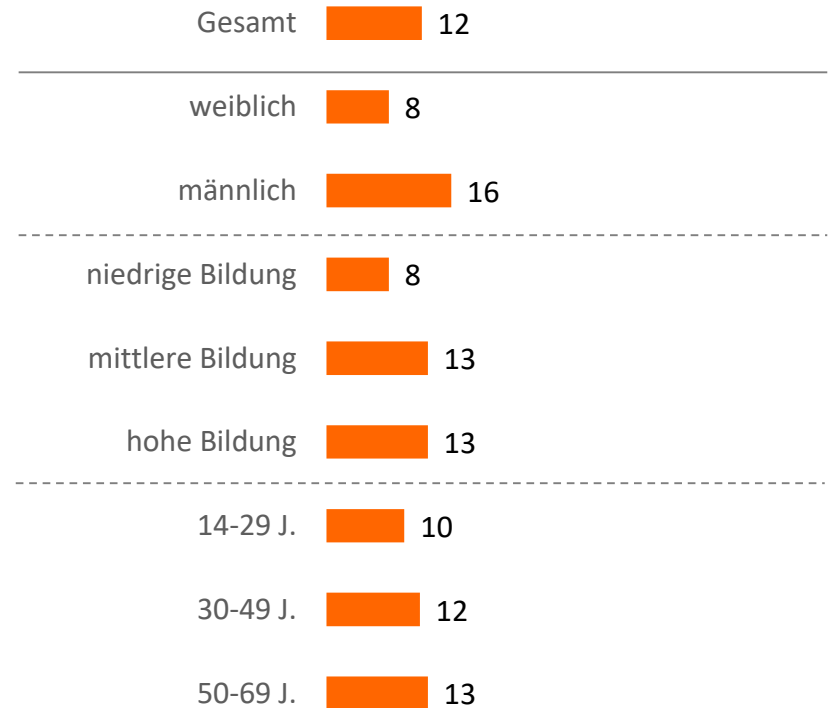
Nutzung von Pedelecs

Nach Soziodemografie (1/2)

Nutzung von Pedelecs



Nutzung nach Geschlecht, Bildung und Alter



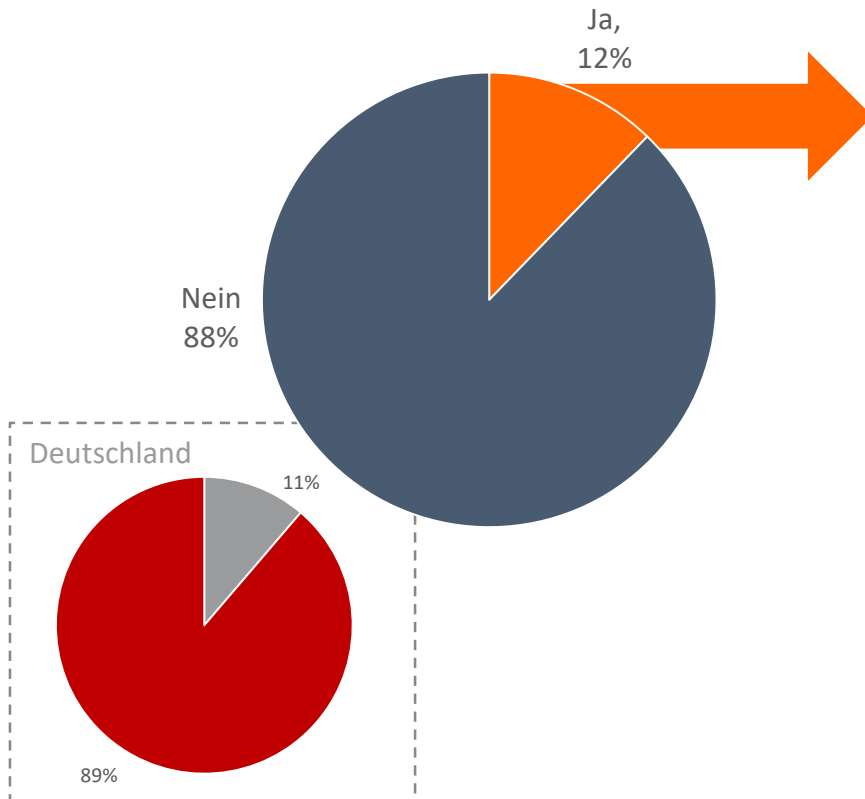
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

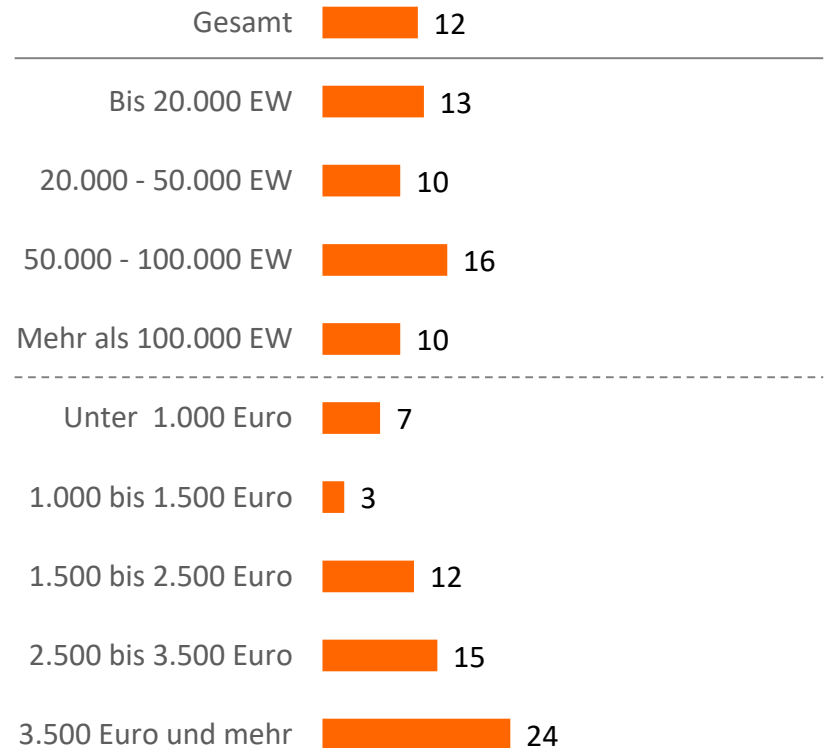
Nutzung von Pedelecs

Nach Soziodemografie (2/2)

Nutzung von Pedelecs



Nutzung nach Ortsgröße und Haushaltseinkommen

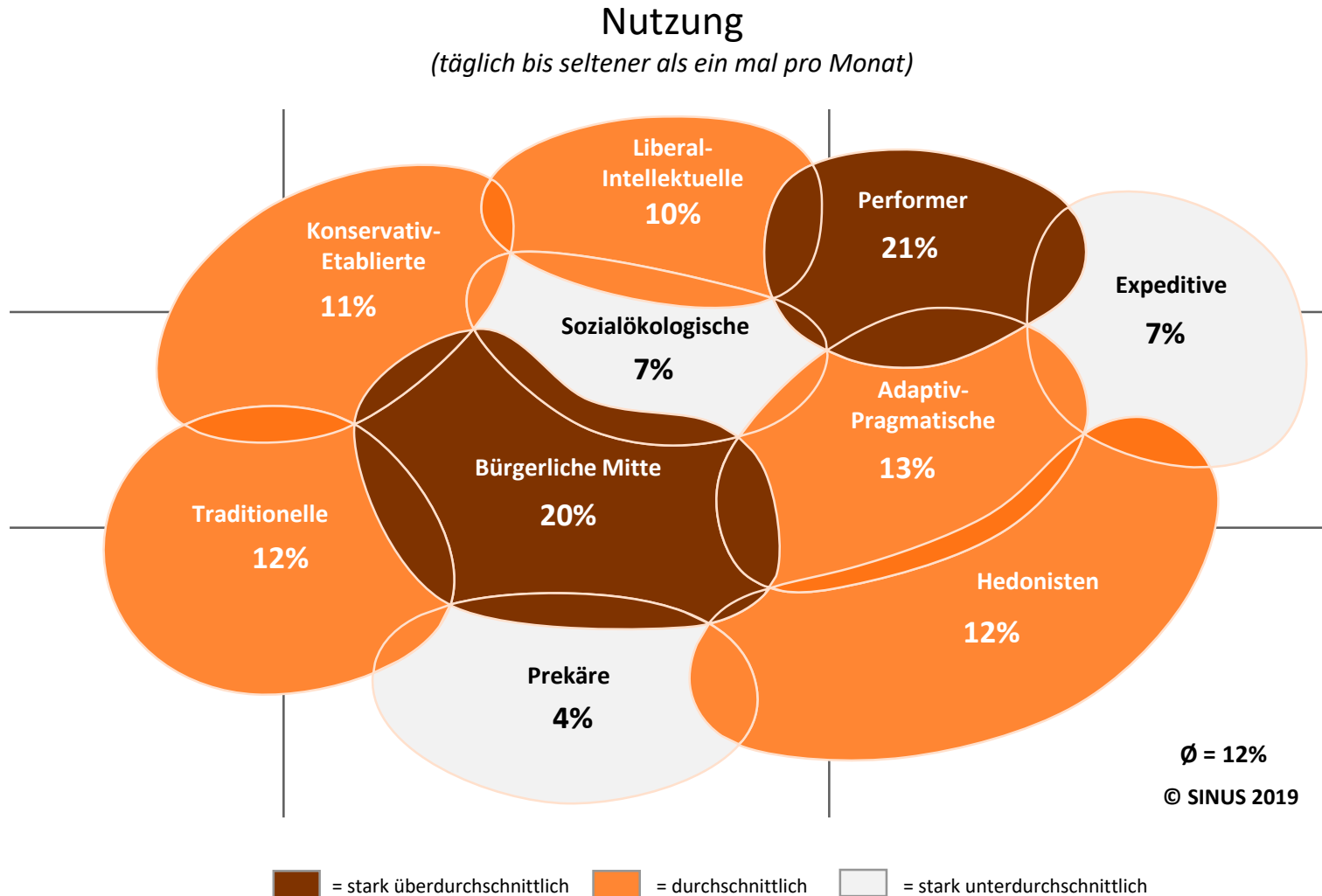


Angaben in Prozent

 $n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

Nutzung von Pedelecs

Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen

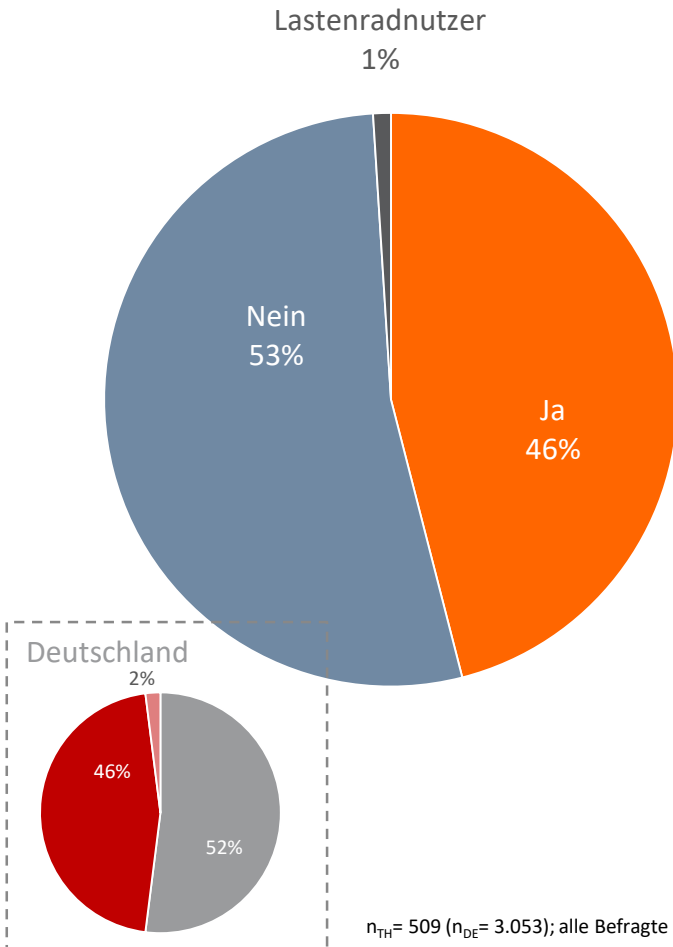


n_{TH} = 509; Alle Befragte

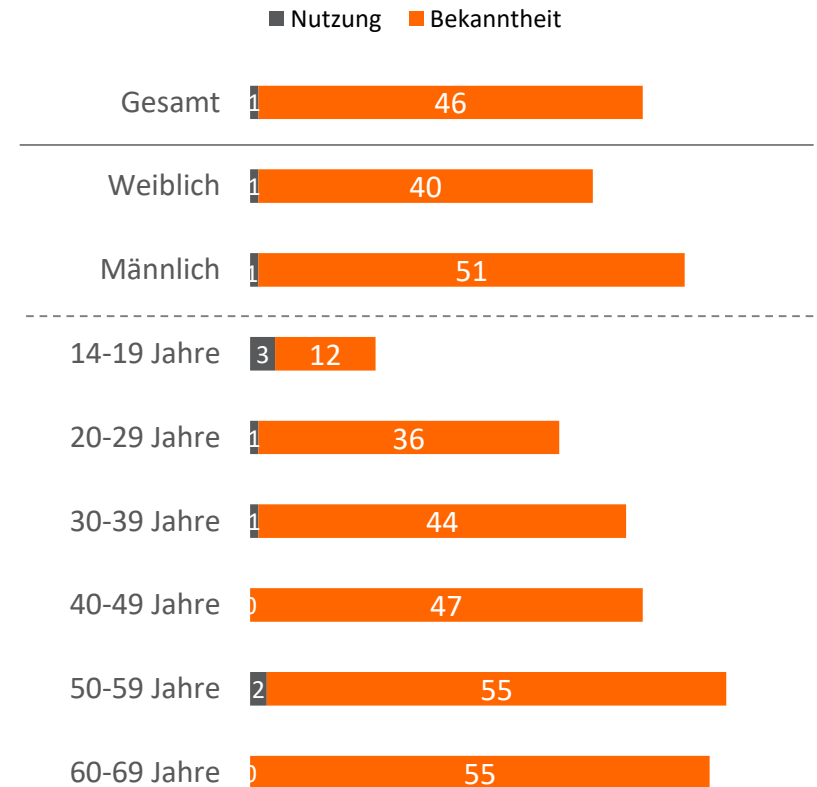
Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

Nach Soziodemografie

Bekanntheit und Nutzung



Bekanntheit und Nutzung nach Geschlecht und Alter



Angaben in Prozent

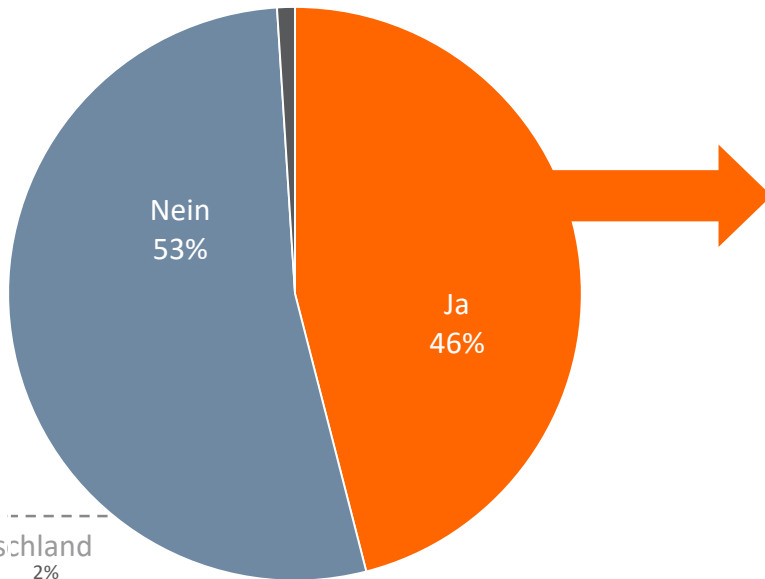
 $n_{TH} = 509$; alle Befragte

Bekanntheit und Kaufpotential von Lastenrädern

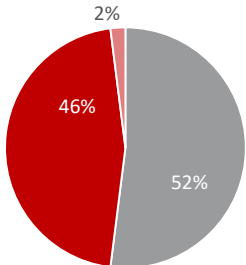
Bekanntheit

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“

Lastenradnutzer
1%



Deutschland

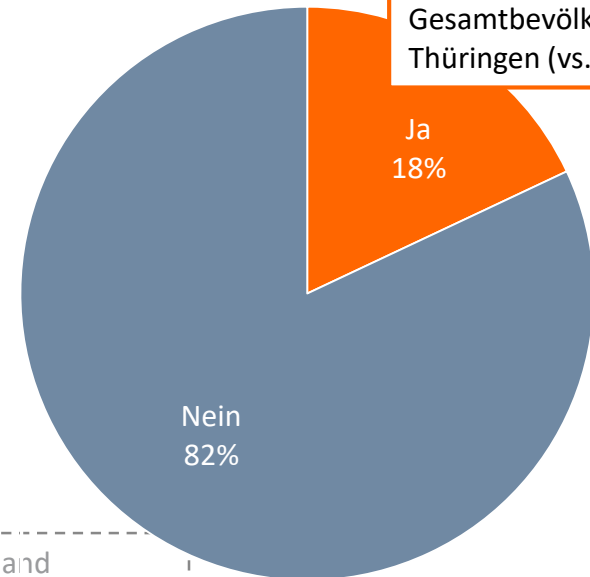


$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

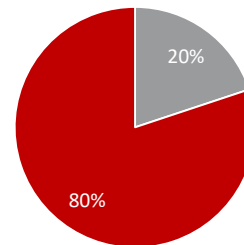
Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“

Diese **18%** entsprechen
8% der
Gesamtbevölkerung in
Thüringen (vs. 10% DE)



Deutschland



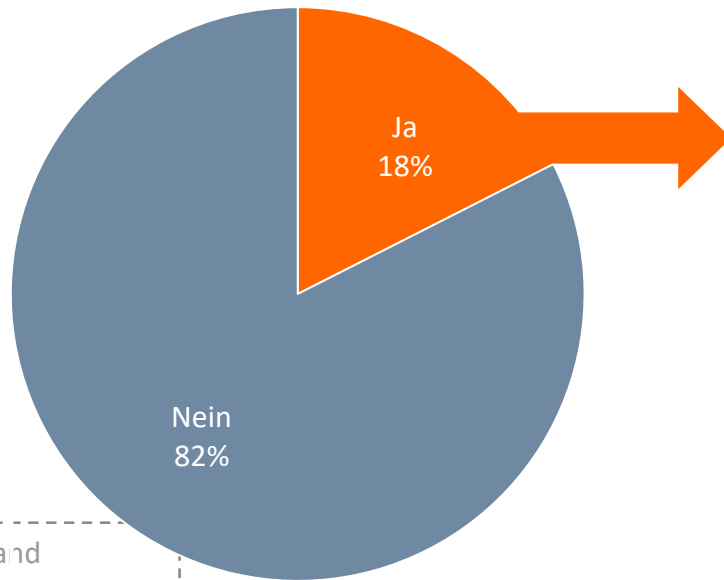
$n_{TH} = 234$ ($n_{DE} = 1.578$); Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

Kaufpotential von Lastenrädern

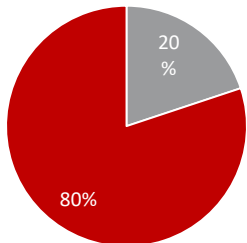
Nach Soziodemografie (1/2)

Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



Deutschland



Kaufpotential nach Geschlecht und Alter

Gesamt 18

Weiblich 17

Männlich 17

14-19 Jahre 0

20-29 Jahre 28

30-39 Jahre 33

40-49 Jahre 14

50-59 Jahre 12

60-69 Jahre 12

Angaben in Prozent

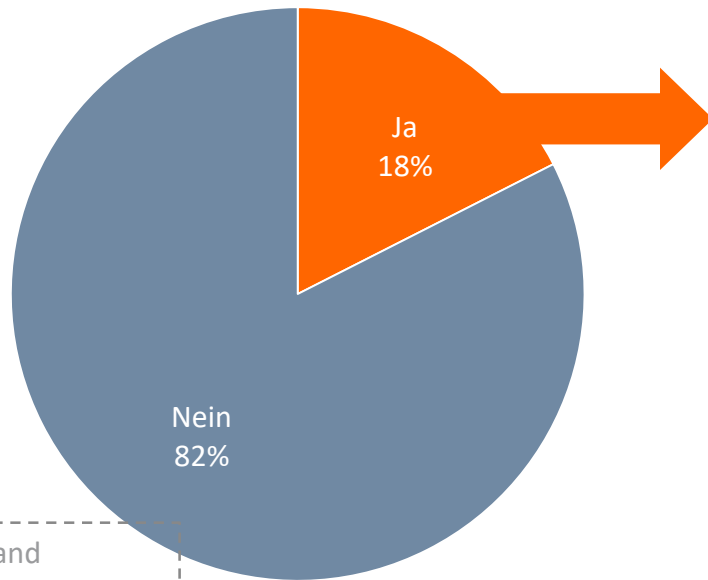
$n_{TH} = 234$ ($n_{DE} = 1.578$); Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

Kaufpotential von Lastenrädern

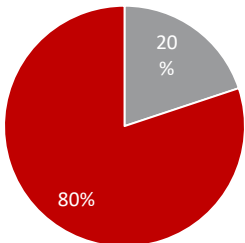
Nach Soziodemografie (2/2)

Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“

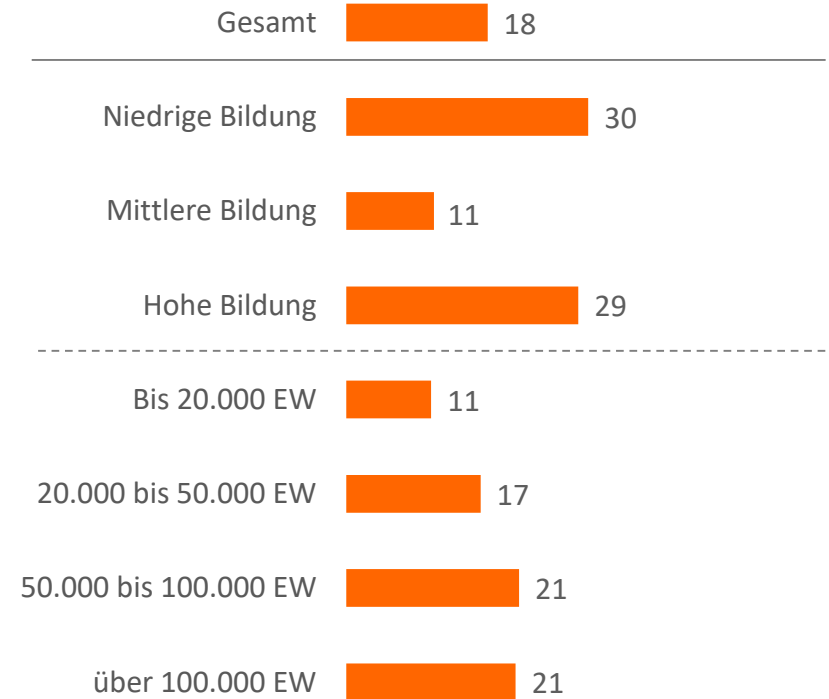


Deutschland



Angaben in Prozent

Kaufpotential nach Bildung und Ortsgröße

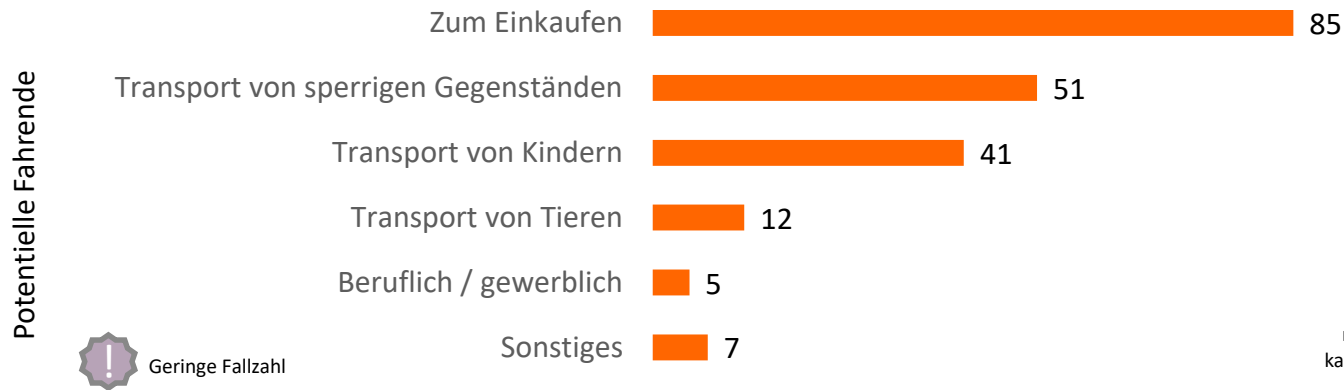


$n_{TH} = 234$ ($n_{DE} = 1.578$); Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

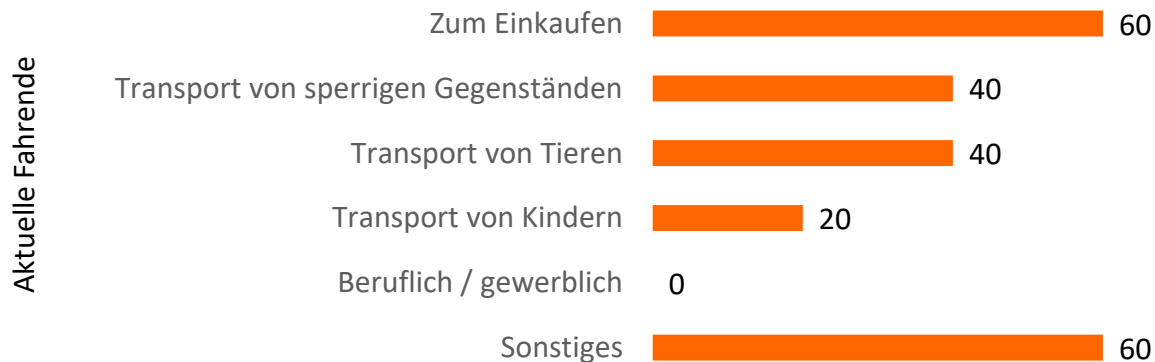
Nutzungsmotivationen für Lastenräder

Potentielle vs. aktuelle Lastenradfahrende

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



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



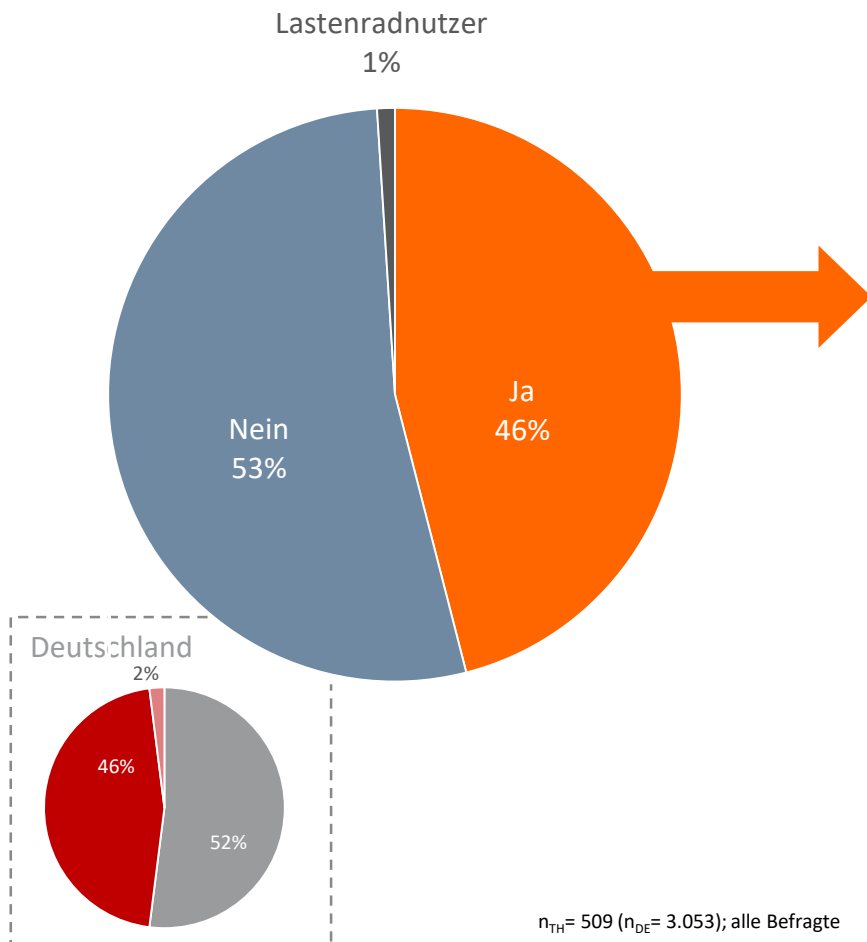
Angaben in Prozent

! Geringe Fallzahl

$n_{TH} = 5$; Lastenradfahrende

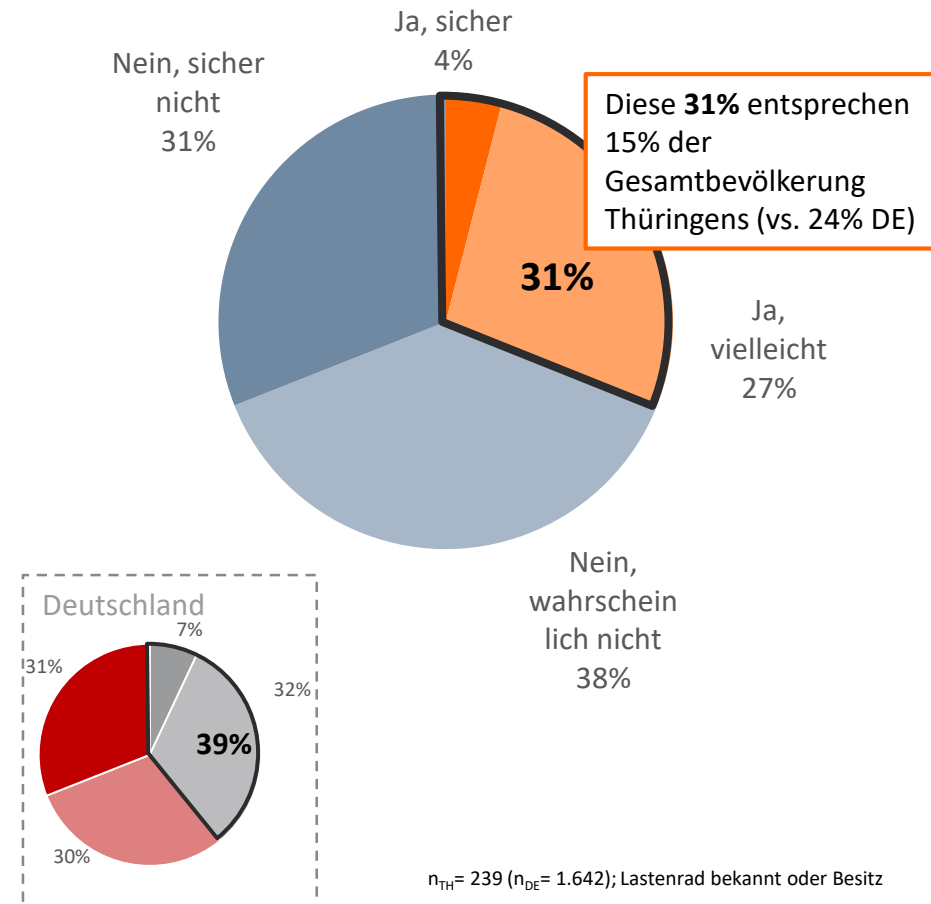
Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Bekanntheit und Nutzung



Interesse an Leihsystem

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

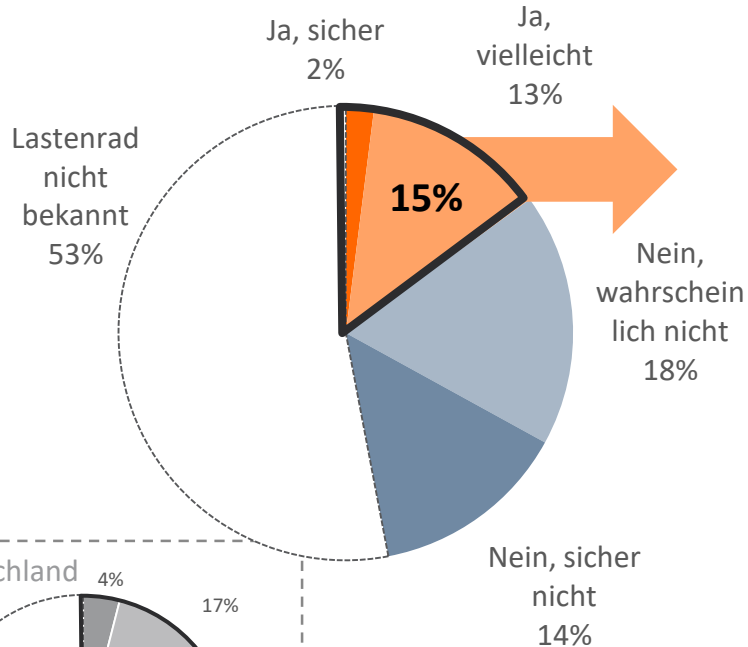


Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

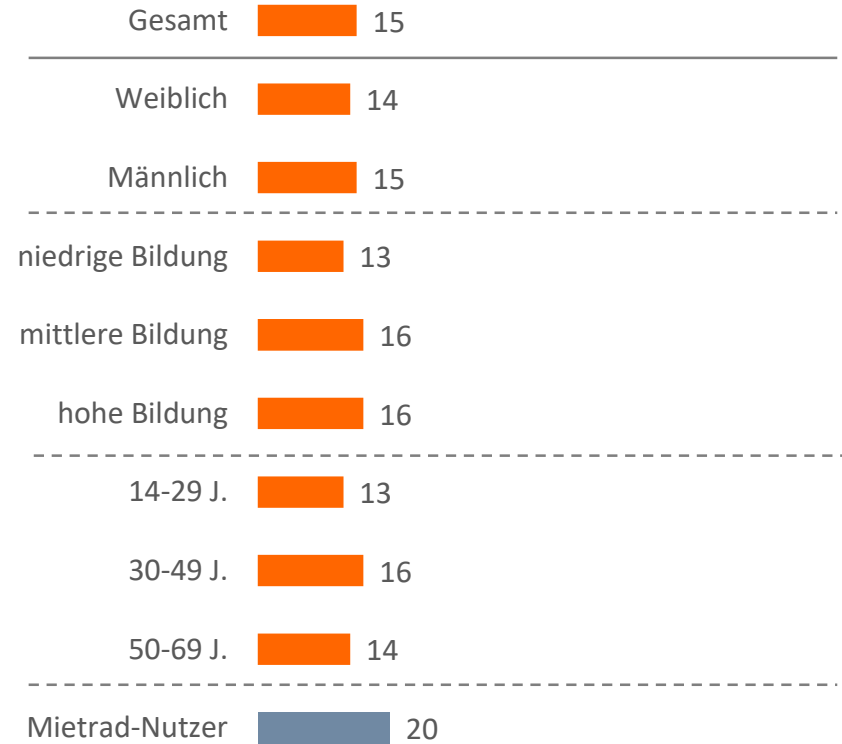
Nach Soziodemografie

Interesse an Leihsystem

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



Interesse nach Geschlecht, Bildung und Alter (Ja, sicher / Ja, vielleicht)

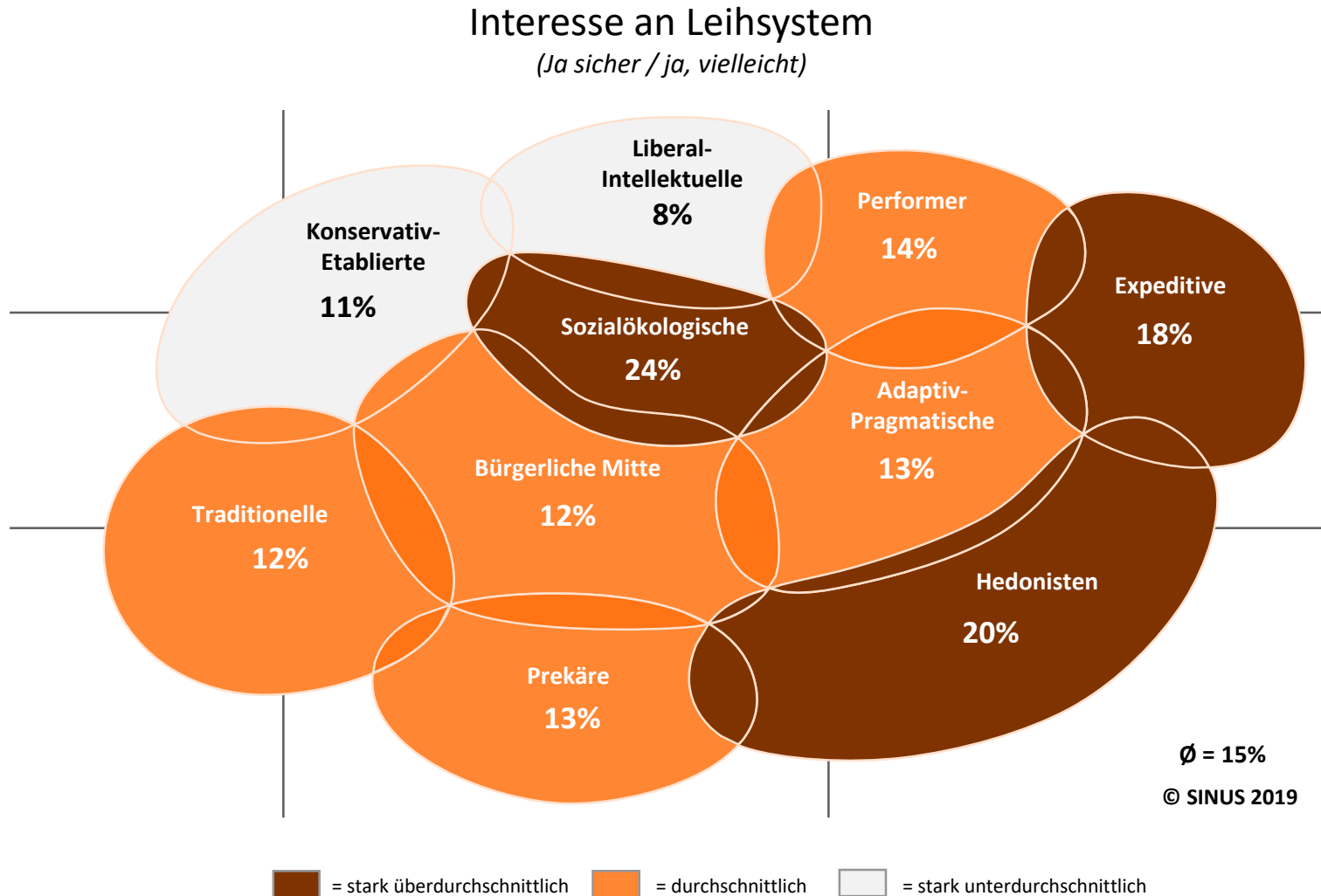


Angaben in Prozent

n_{BE} = 507 (n_{DE>500T} = 1:113); alle Befragte

Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

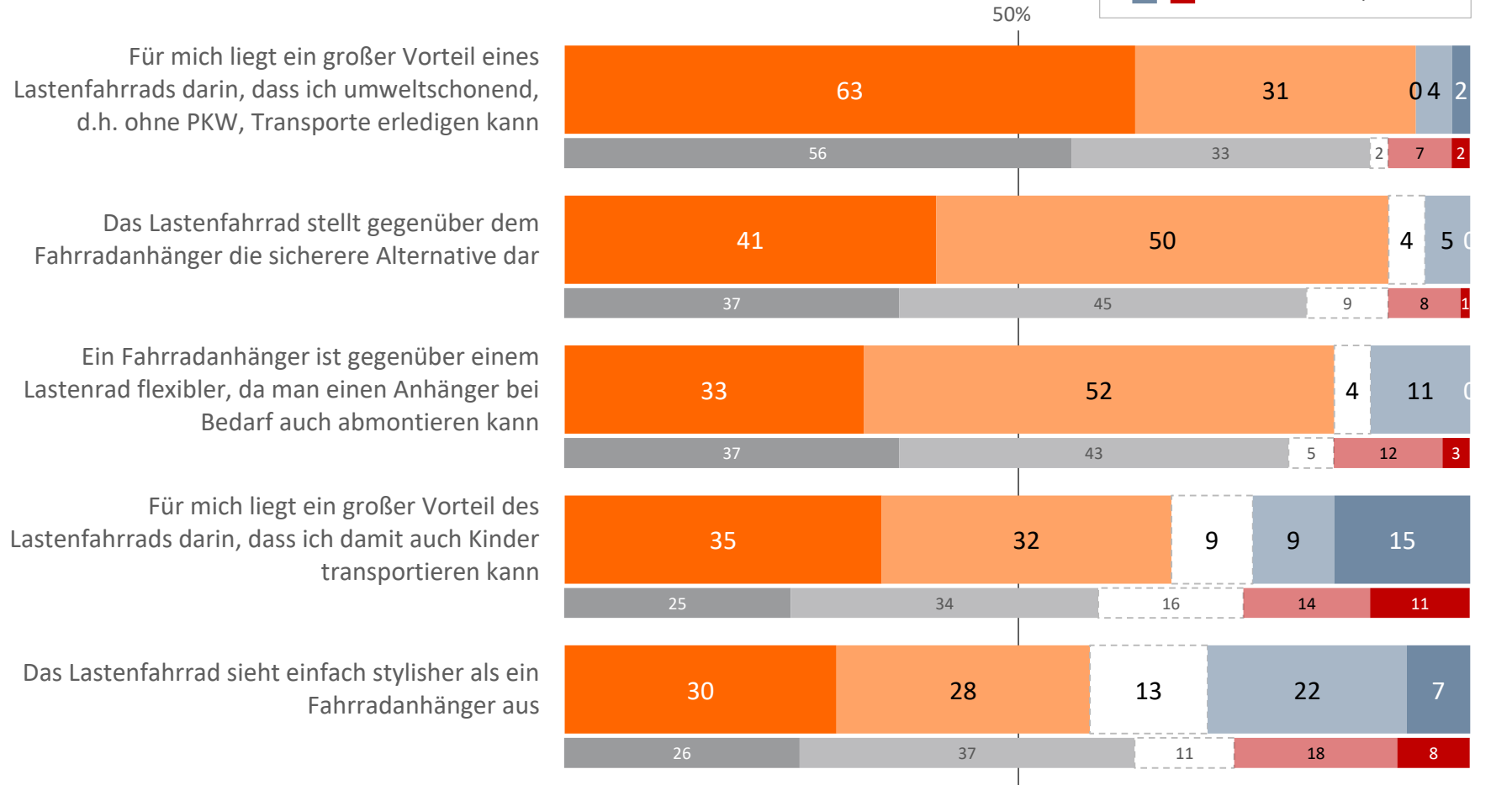
Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen



n_{TH} = 509; Alle Befragte

Aussagen von Lastenradnutzenden oder -interessenten

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

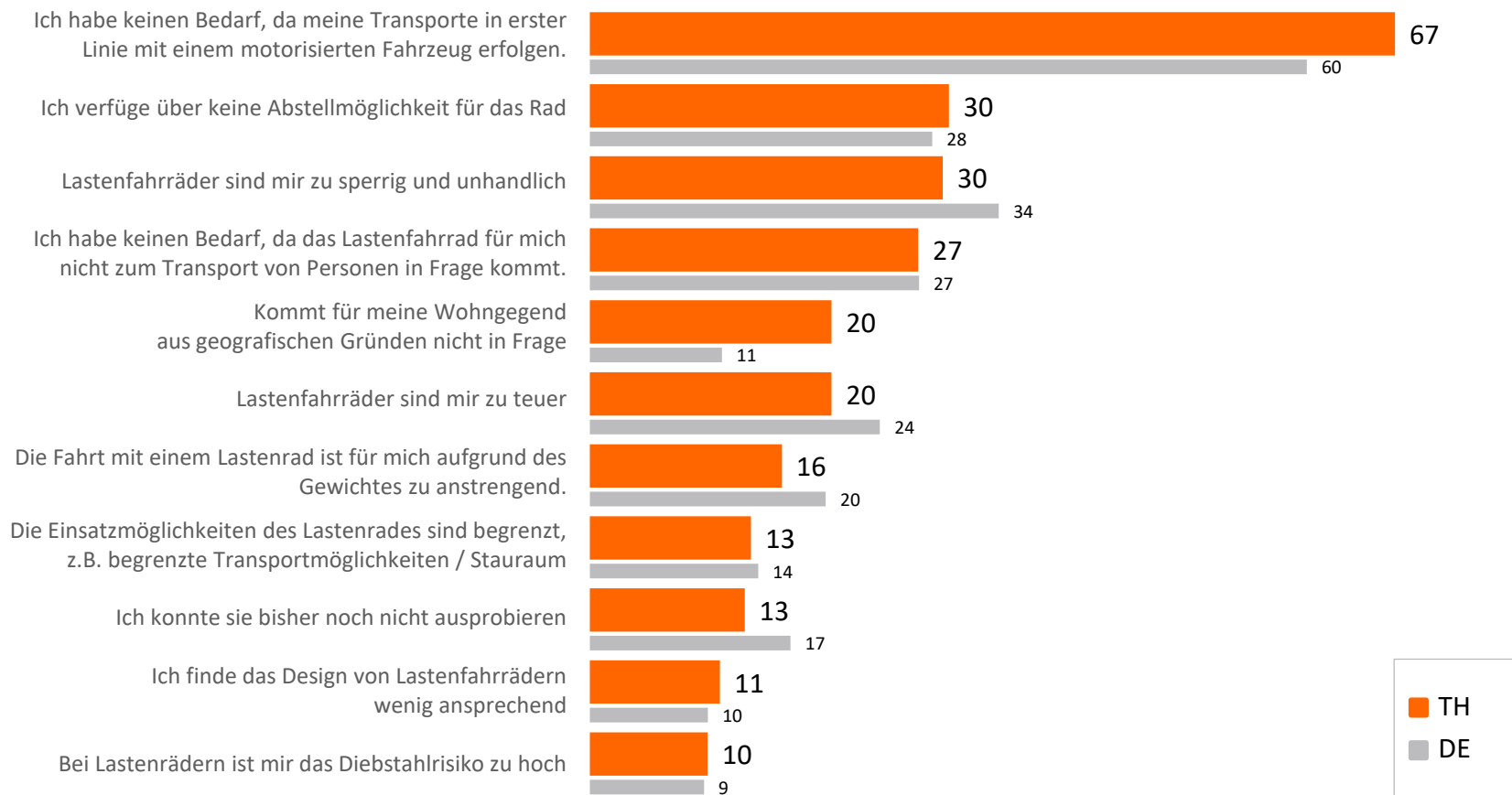


Geringe Fallzahl

$n_{TH} = 46$ ($n_{DE} = 384$); 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)



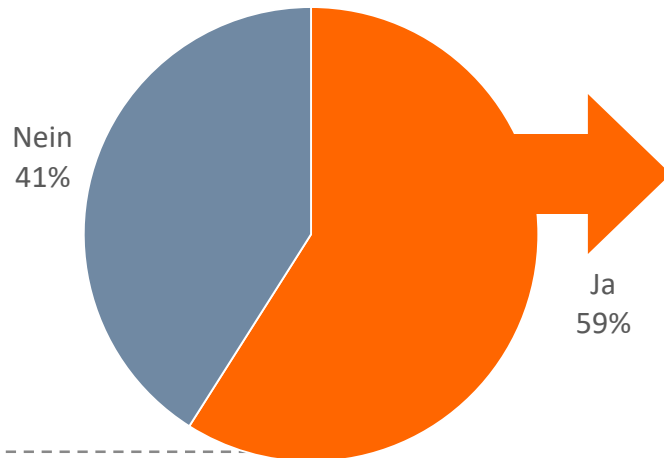
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 193$ ($n_{DE} = 1.264$); Personen, die kein Lastenrad besitzen und keine Kaufabsicht bzgl. Lastenrädern haben

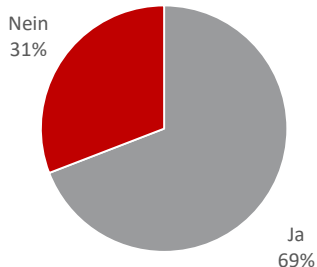
Bekanntheit und Verbreitung von Bike-Sharing

Bekanntheit

„Haben Sie schon einmal von öffentlichen Mietradsystemen gehört?“



Deutschland



Angaben in Prozent

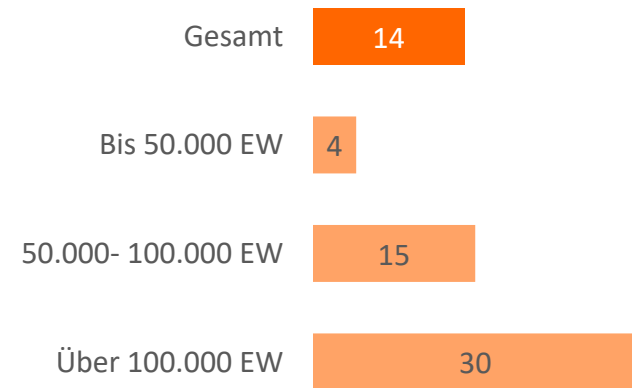
$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

Verbreitung

„Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?“



Verbreitung nach Ortsgröße in TH

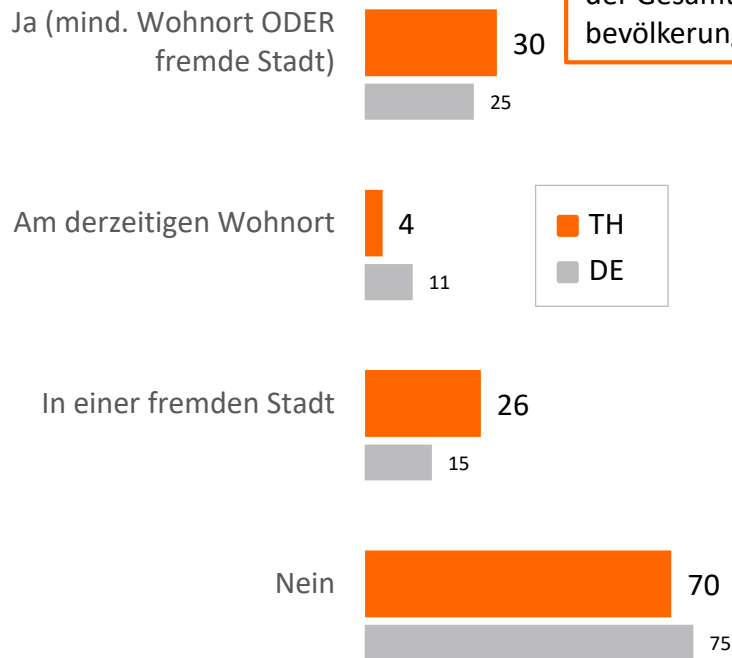


$n_{TH} = 299$ ($n_{DE} = 2.111$); Mieträder bekannt

Nutzung von Bike-Sharing

Nutzung

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



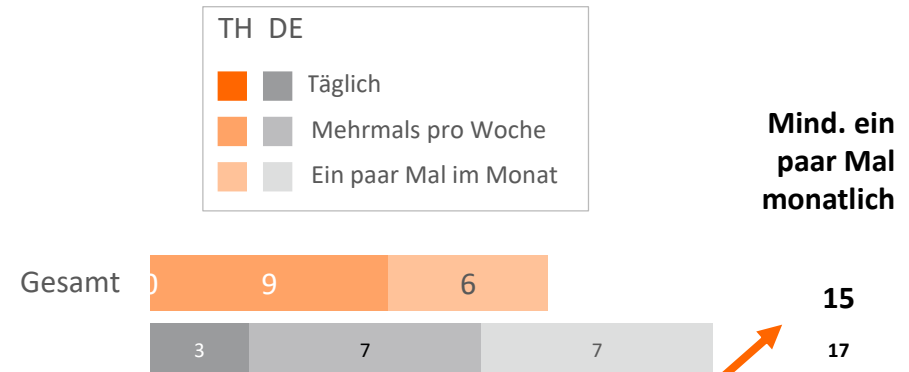
Diese **30%** entsprechen 18% der Gesamtbevölkerung in TH

Angaben in Prozent

$n_{TH} = 299$ ($n_{DE} = 2.111$); Mieträder bekannt

Regelmäßige Nutzung

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



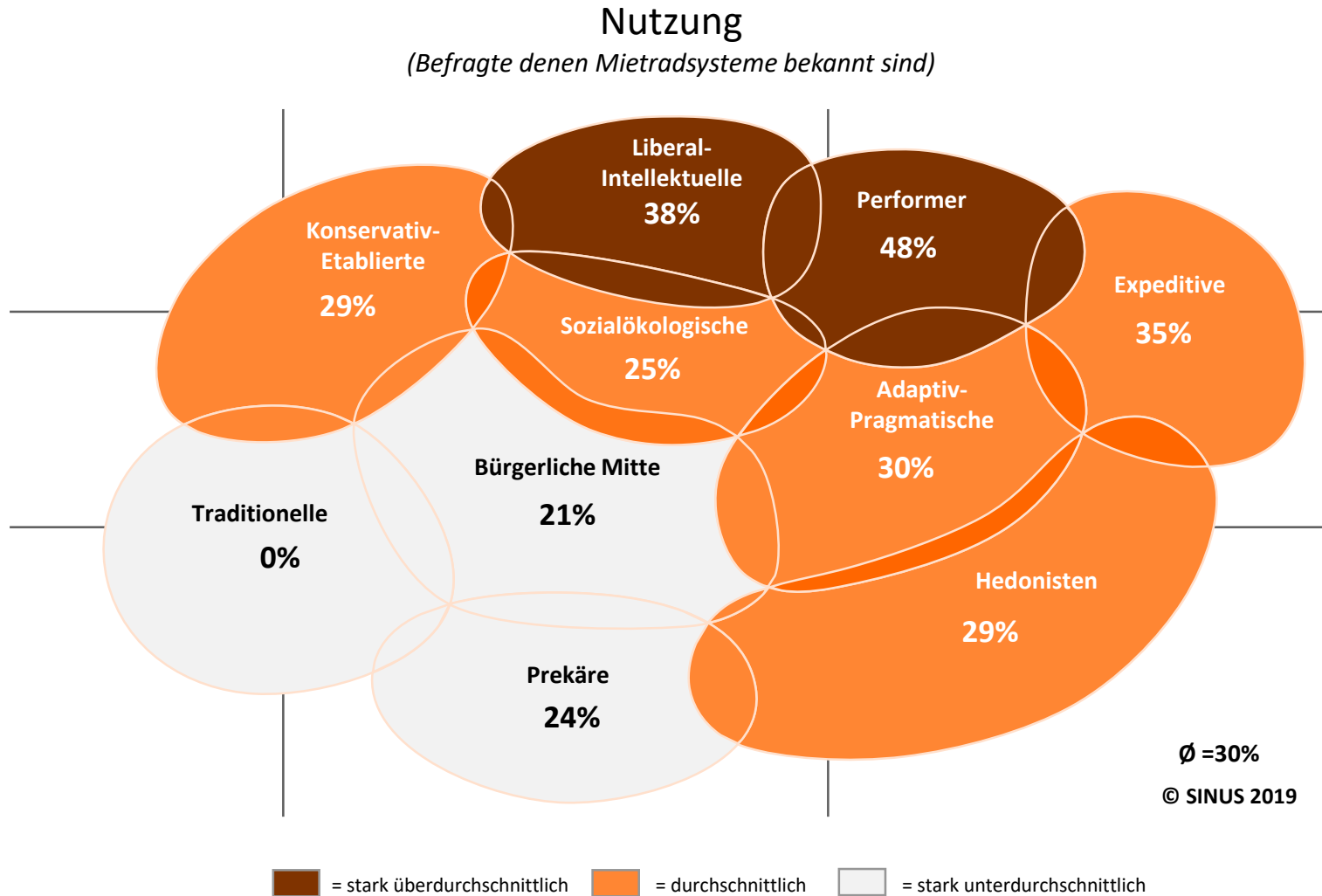
Mind. ein paar Mal monatlich

Diese **15%** entsprechen 3% der Gesamtbevölkerung in TH

$n_{TH} = 90$ ($n_{DE} = 527$); haben die Möglichkeit Mietfahräder zu leihen schon einmal genutzt

Nutzung von Bike-Sharing

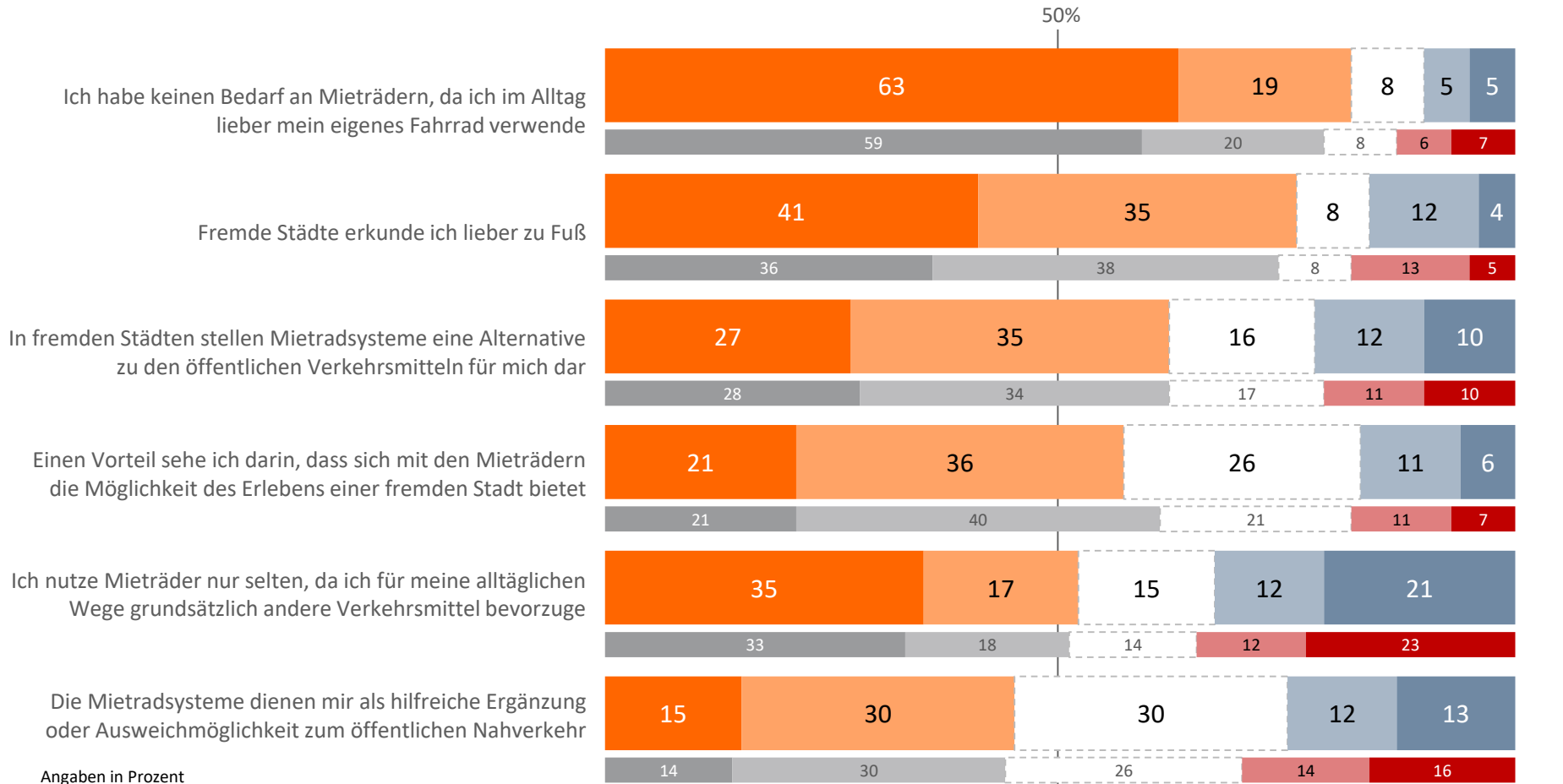
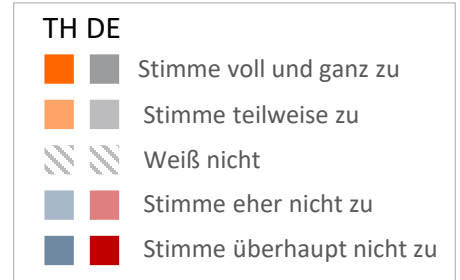
Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen



n_{TH} = 299; Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (1/2)

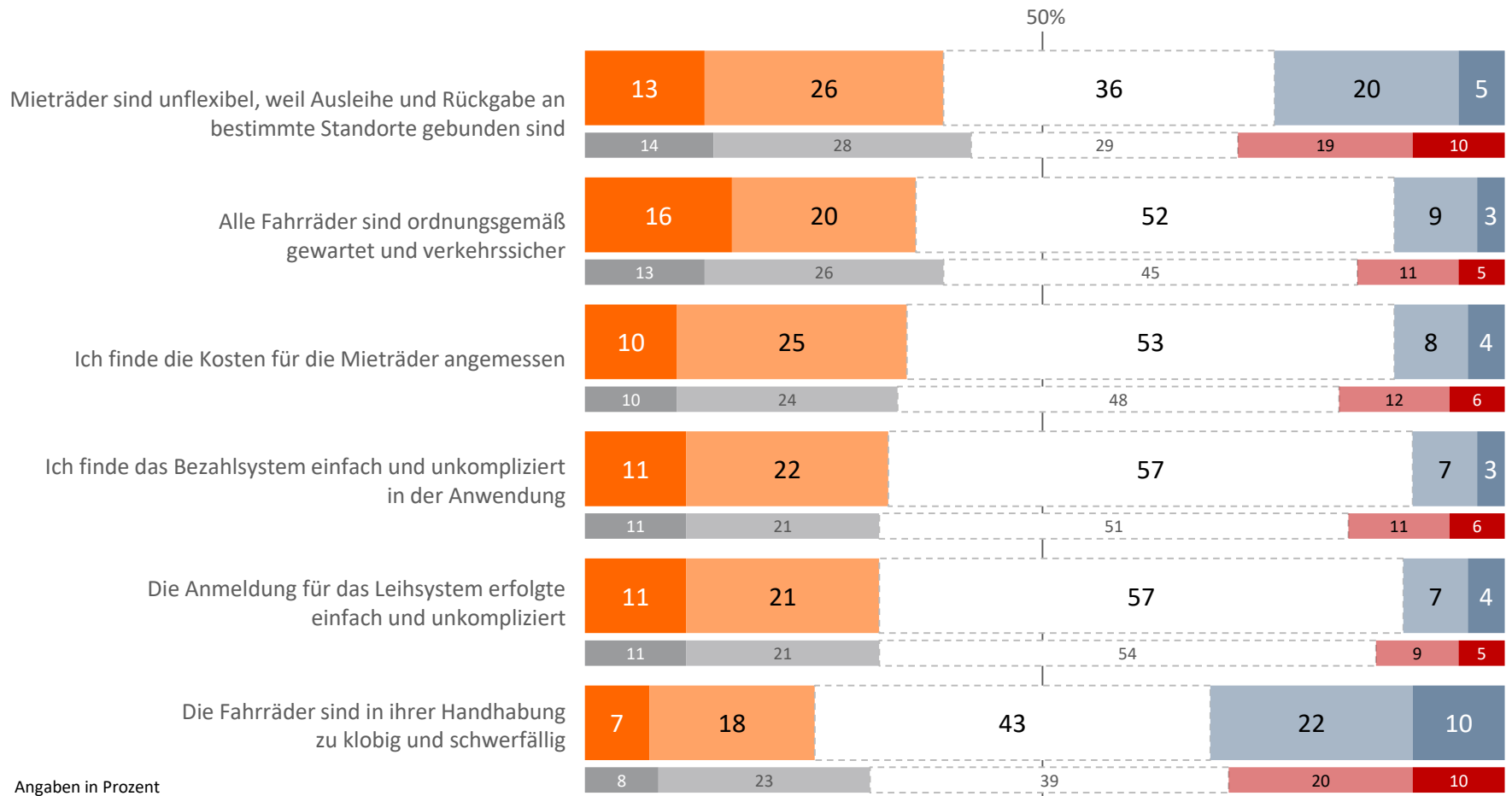
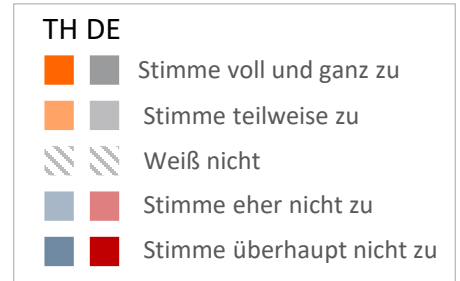
„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“



$n_{TH} = 299$ ($n_{DE} = 2.111$); Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (2/2)

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“



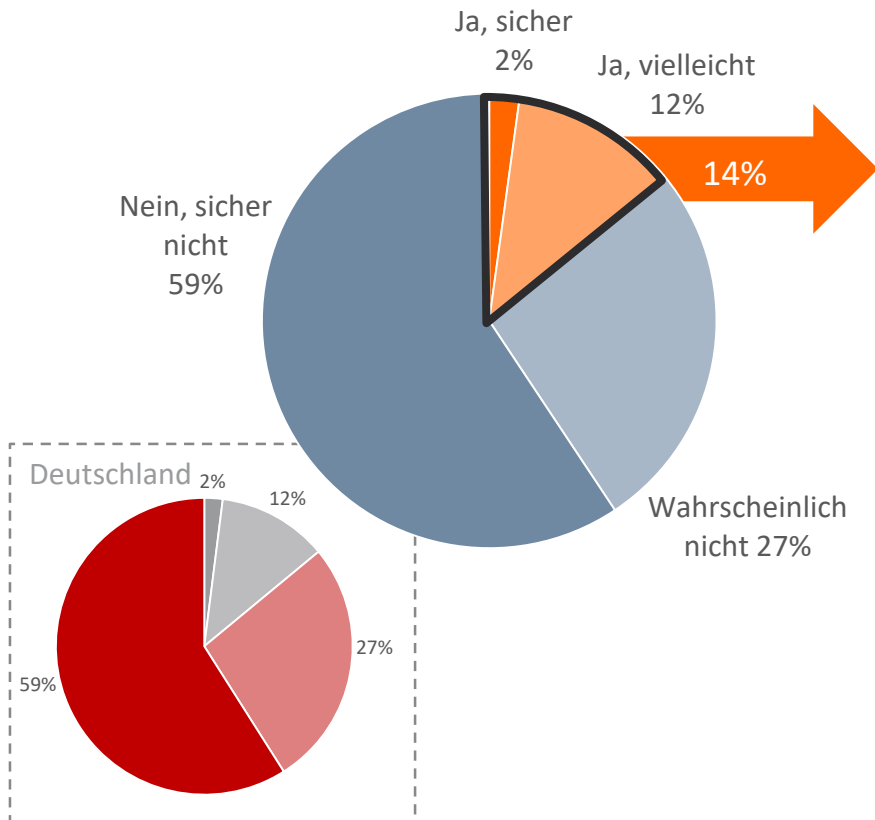
n_{TH} = 299 (n_{DE} = 2.111); Mieträder bekannt

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Soziodemografie (1/2)

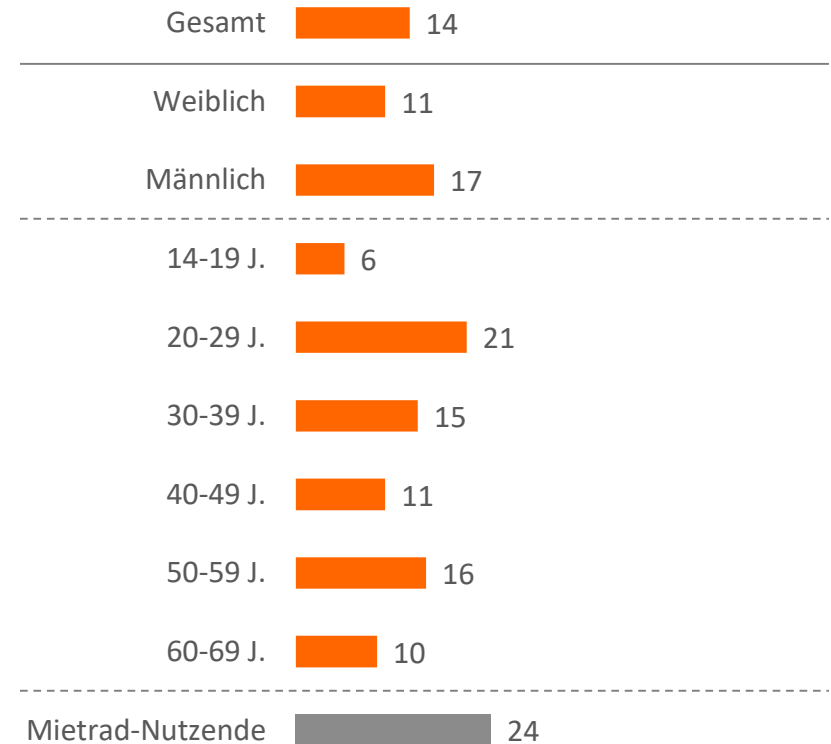
Interesse

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



Interesse

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



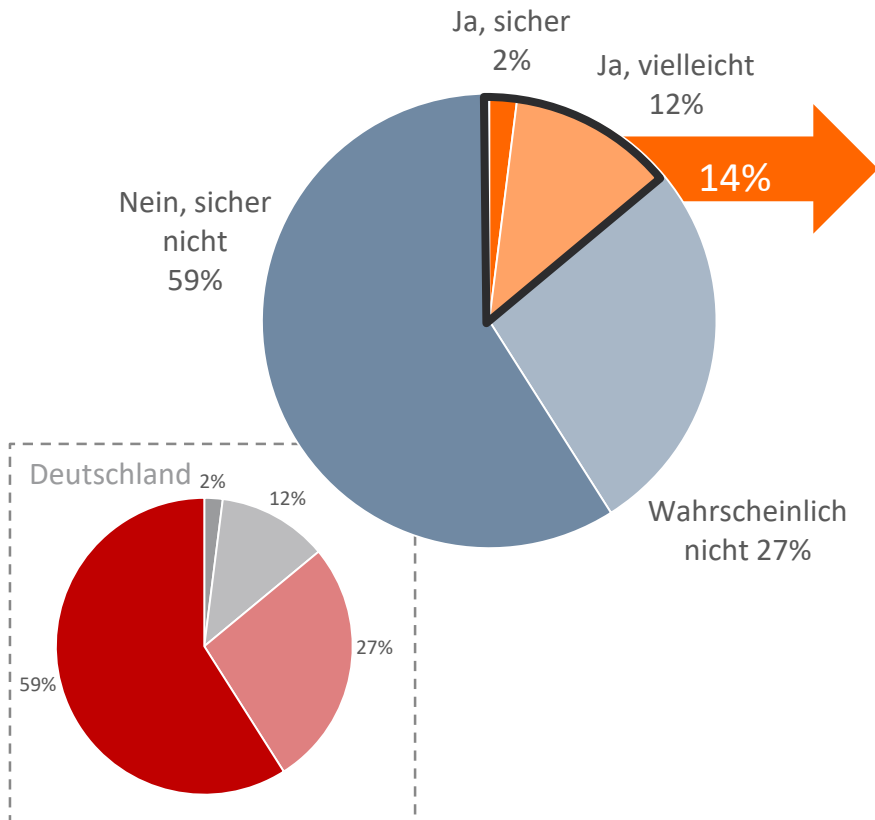
Angaben in Prozent
n_{TH} = 509; alle Befragte

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Soziodemografie (2/2)

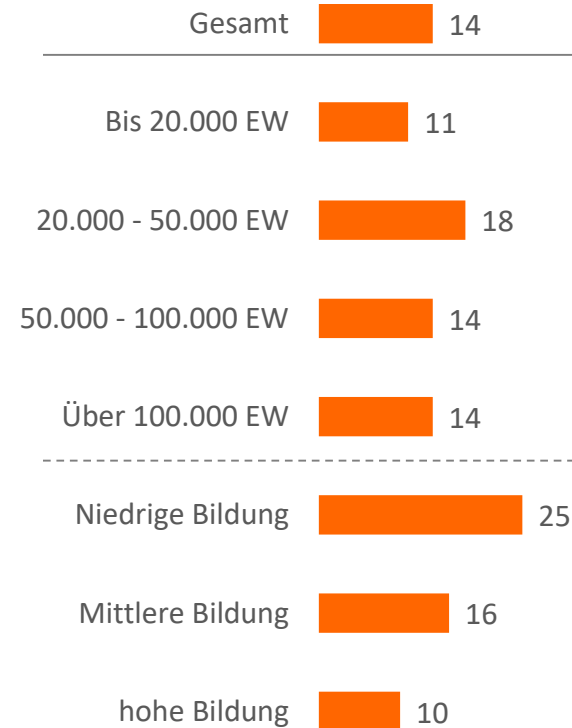
Interesse

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



Interesse

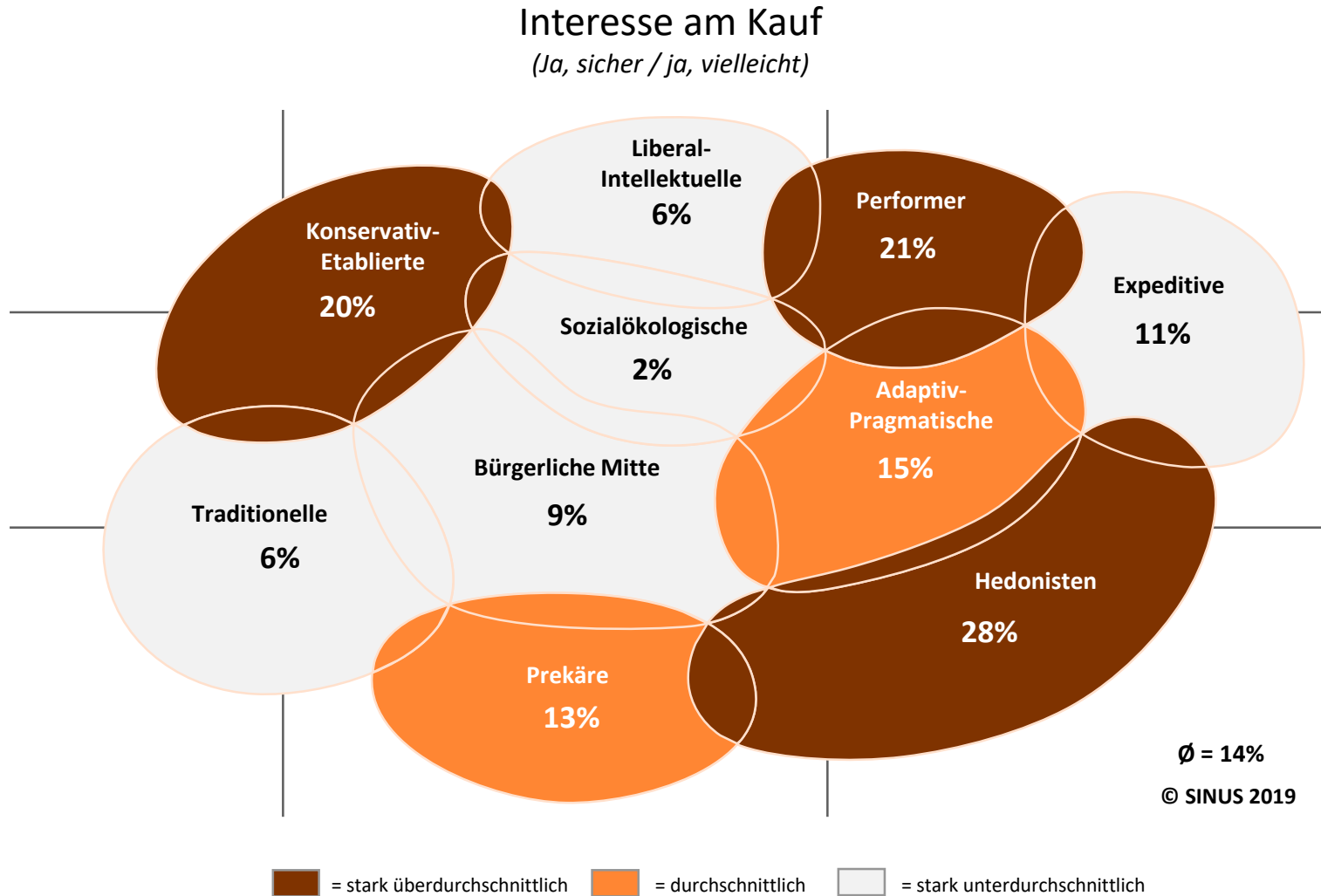
nach Ortsgröße und Bildung
(Ja, sicher / ja, vielleicht)



Angaben in Prozent
n_{TH} = 509; alle Befragte

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen



n_{TH} = 509; alle Befragte

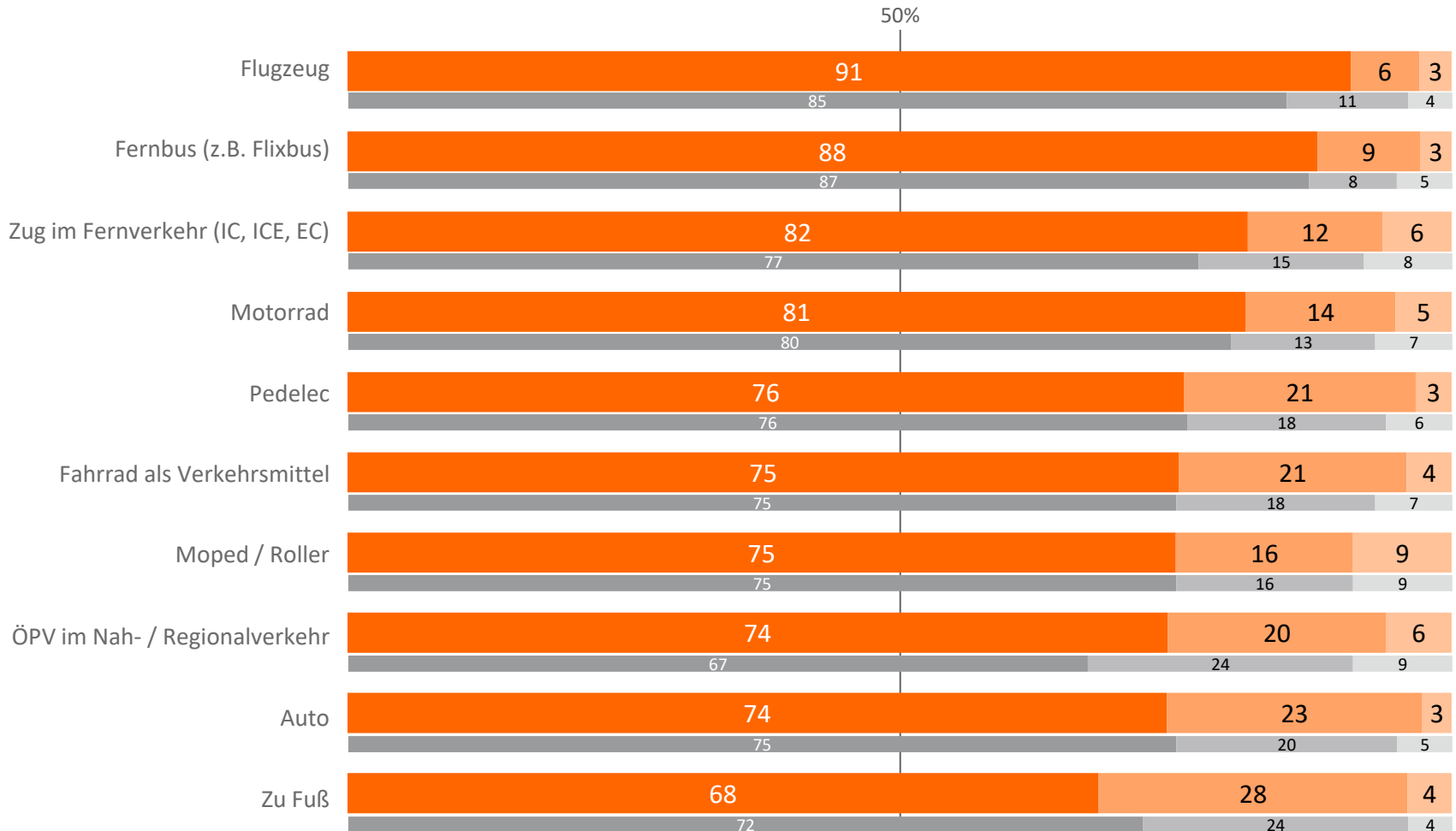
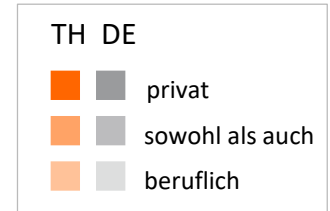
08

Nutzungsanlässe des Fahrrads

Nutzung der Verkehrsmittel

Privat vs. berufliche Nutzung

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

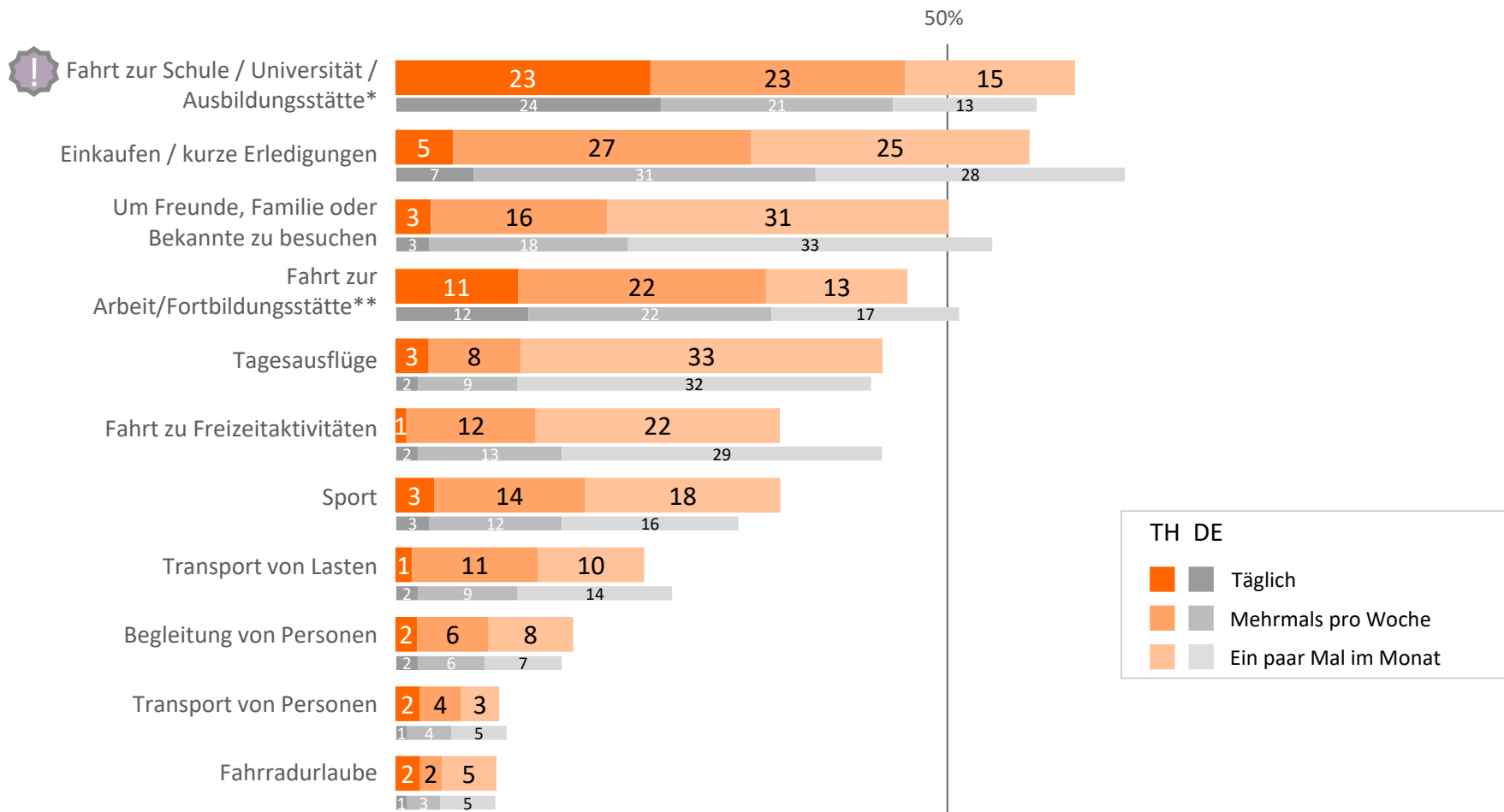


Angaben in Prozent

n= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

Anlass der Fahrradnutzung

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



Angaben in Prozent

$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende; * $n_{TH} = 39$ ($n_{DE} = 330$); Radfahrende in Ausbildung; ** $n_{TH} = 289$ ($n_{DE} = 1.467$); berufstätige Radfahrende

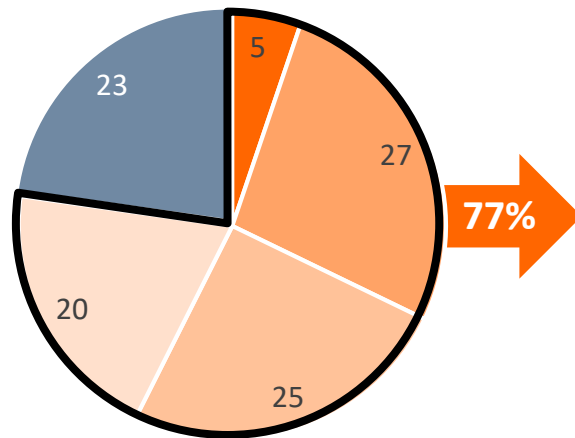
! Geringe Fallzahl

Anlass der Fahrradnutzung – Kurze Erledigungen

Maximale Entfernung in Thüringen

Häufigkeit

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

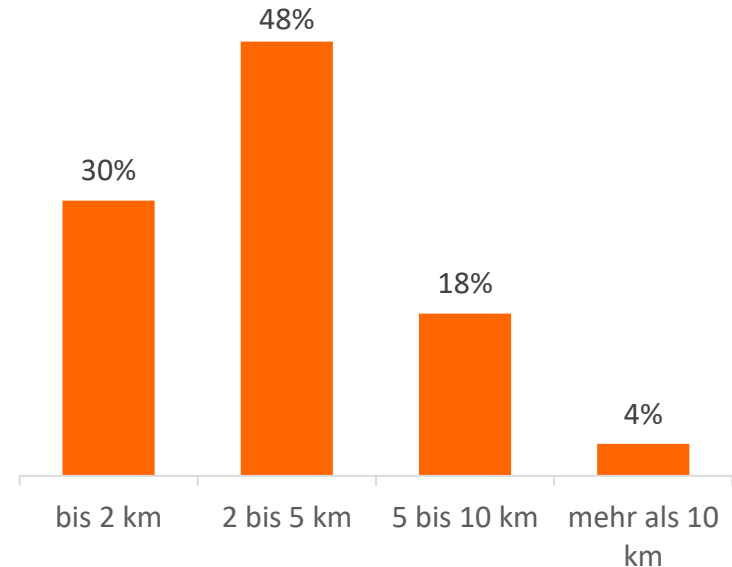


- Täglich
- Mehrmals pro Woche
- Mehrmals pro Monat
- Seltener als einmal pro Monat
- Nie

$n_{TH} = 404$; Radfahrende

Maximale Entfernung

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



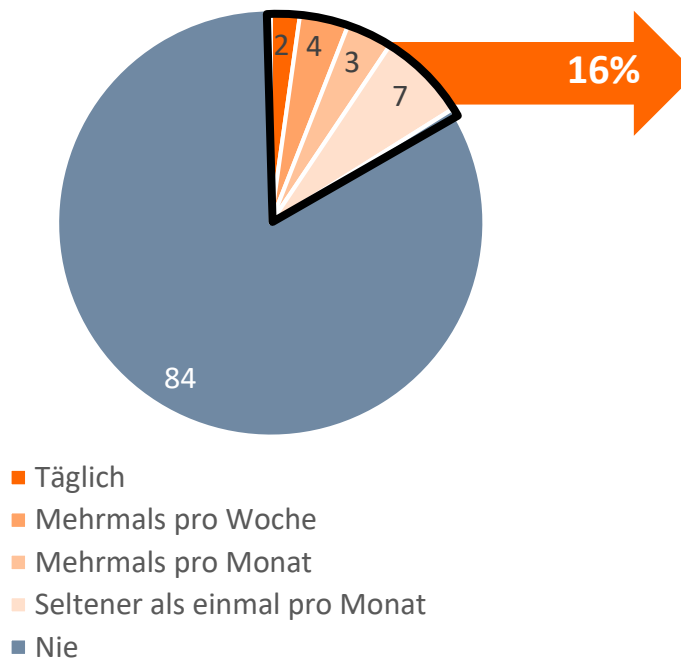
$n_{TH} = 312$; Personen, die mit dem Fahrrad Einkäufe und kurze Erledigungen machen

Anlass der Fahrradnutzung – Transport von Personen

Alter der transportierten Personen in TH

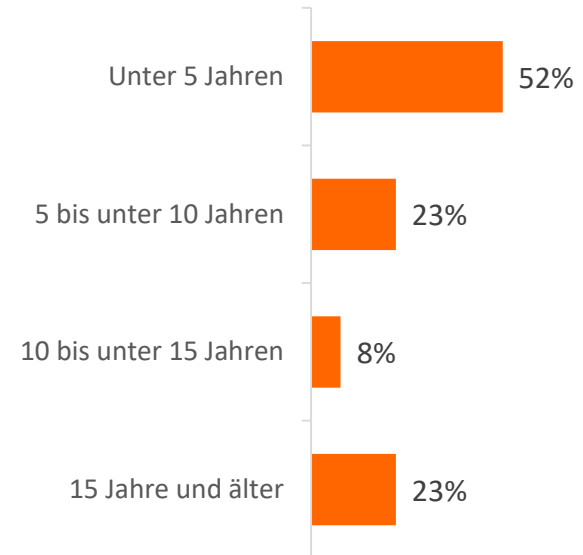
Häufigkeit

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



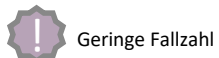
Alter der Personen

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



Angaben in Prozent

$n_{TH} = 404$; Radfahrende



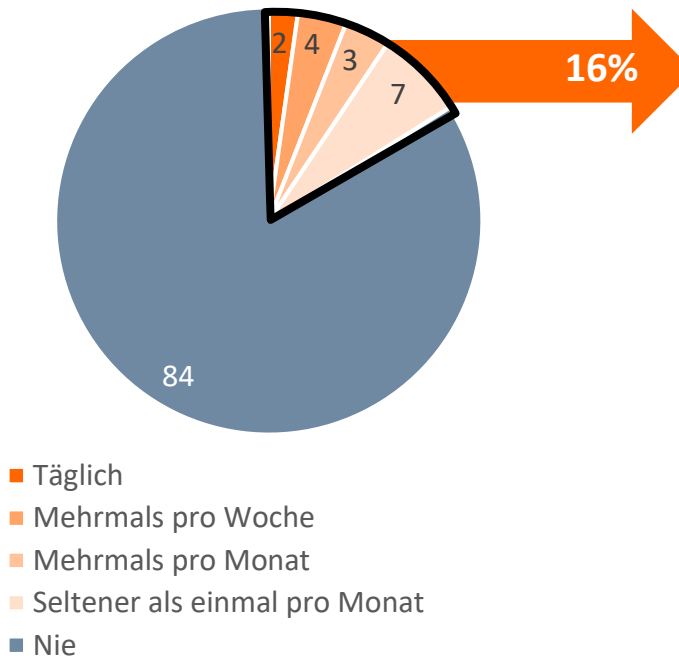
$n_{TH} = 65$; Personen, die andere Personen mit dem Fahrrad transportieren

Anlass der Fahrradnutzung – Transport von Personen

Transportform in Thüringen

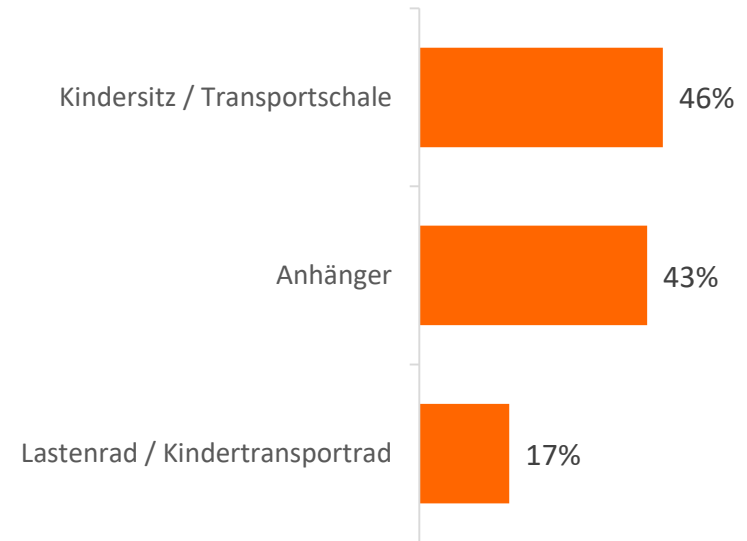
Häufigkeit

„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)



Angaben in Prozent

$n_{TH} = 404$; Radfahrende

! Geringe Fallzahl

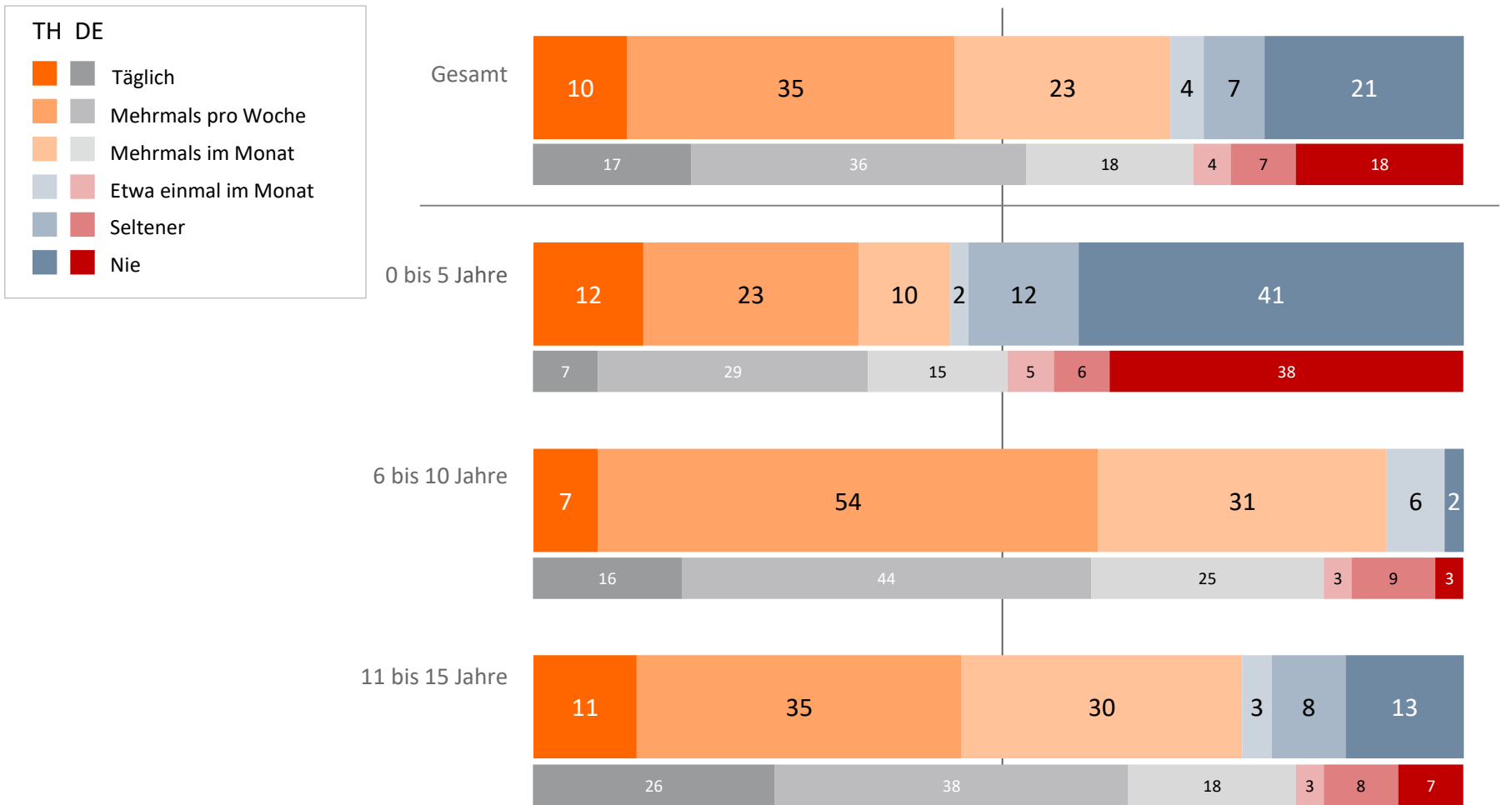


$n_{TH} = 65$; Personen, die andere Personen mit dem Fahrrad transportieren

Fahrradfahrende Kinder - Nutzungsintensität

nach Altersgruppen bis 15 Jahren

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

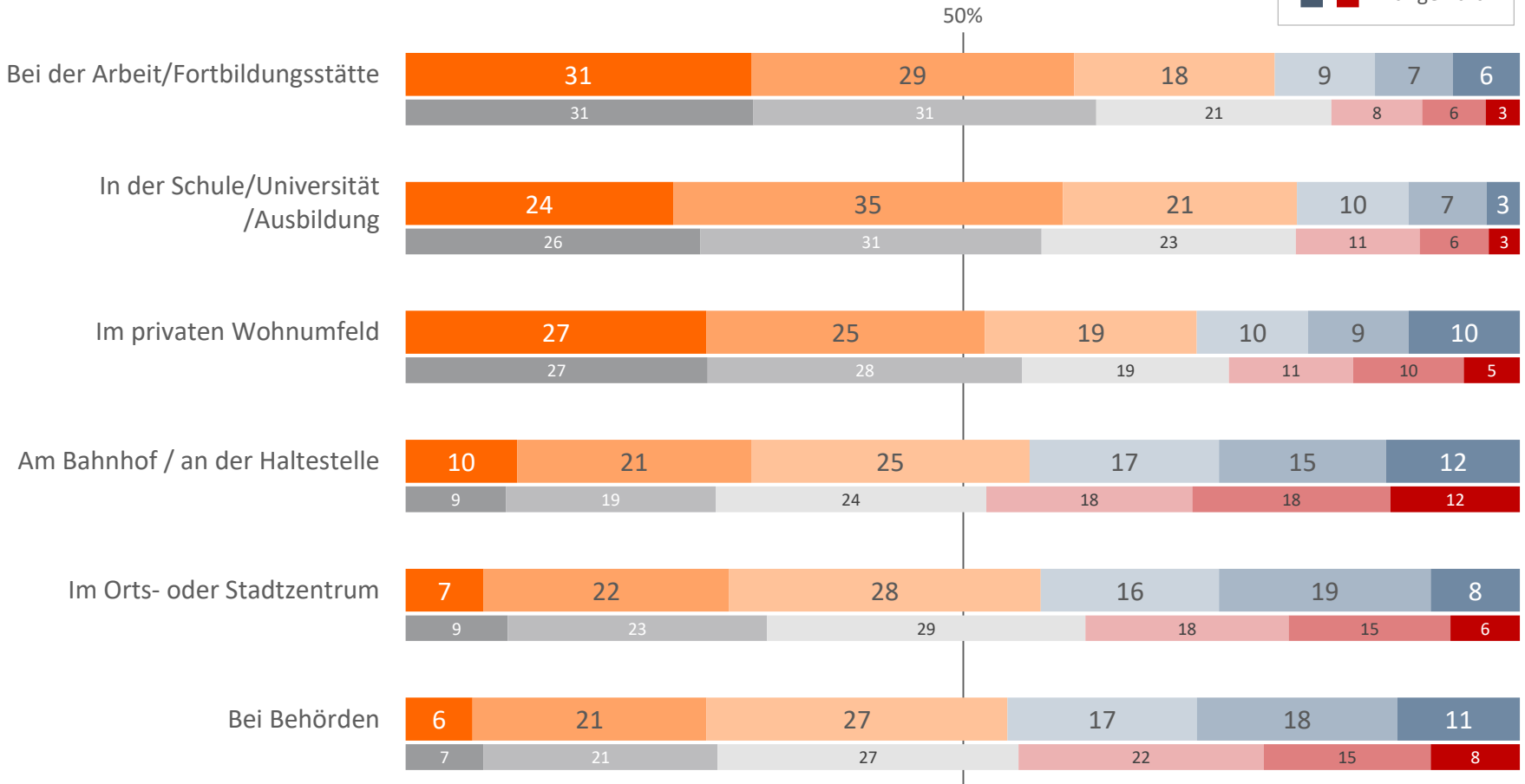


Angaben in Prozent

$n_{TH} = 169$ ($n_{DE} = 950$); Befragte mit Kindern unter 16 Jahren

Zufriedenheit mit der Abstellssituation

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



Angaben in Prozent

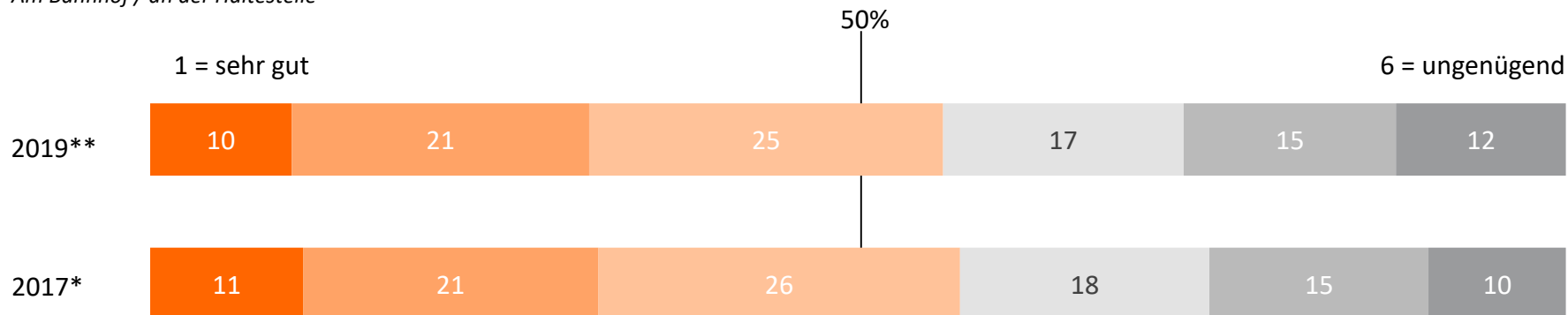
$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende; pro Antwortkategorie gab es bis zu 53% ohne Angabe, die rausgerechnet wurden

Zufriedenheit mit der Abstellsituation

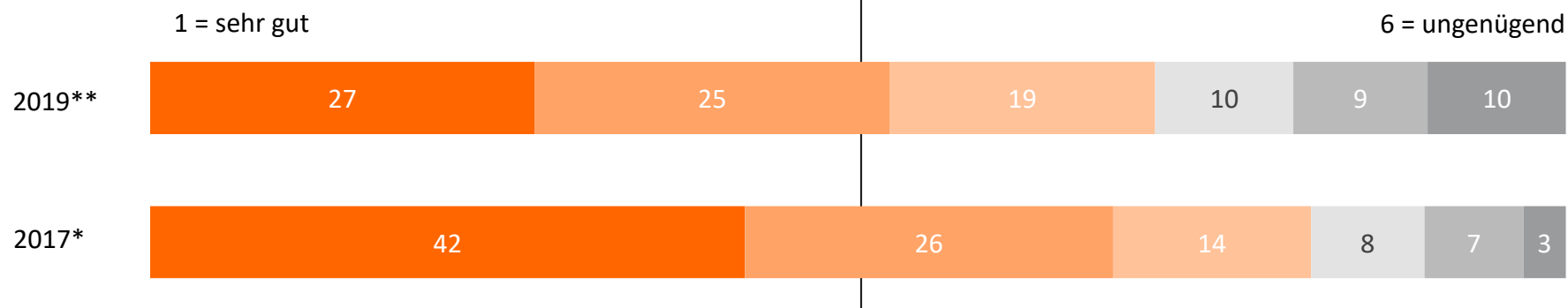
Zeitvergleich Studie 2019 – 2017

„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

** $n_{TH} = 311$ (Bahnhof / Haltestelle); $n_{TH} = 379$ (privates Wohnumfeld); Radfahrende, ohne keine Angabe

* $n_{TH} = 278$ (Bahnhof / Haltestelle); $n_{TH} = 354$ (privates Wohnumfeld); Radfahrende, ohne keine Angabe

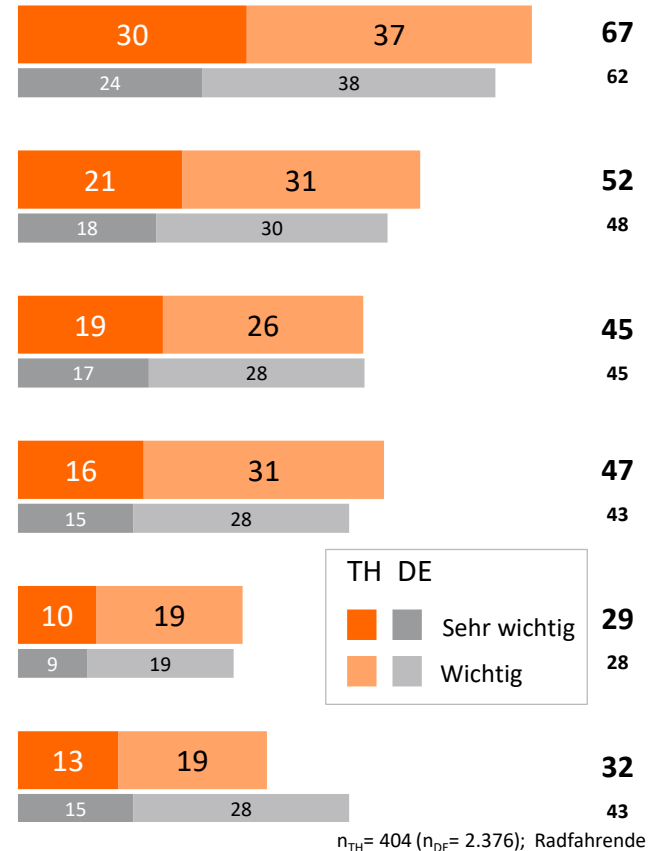
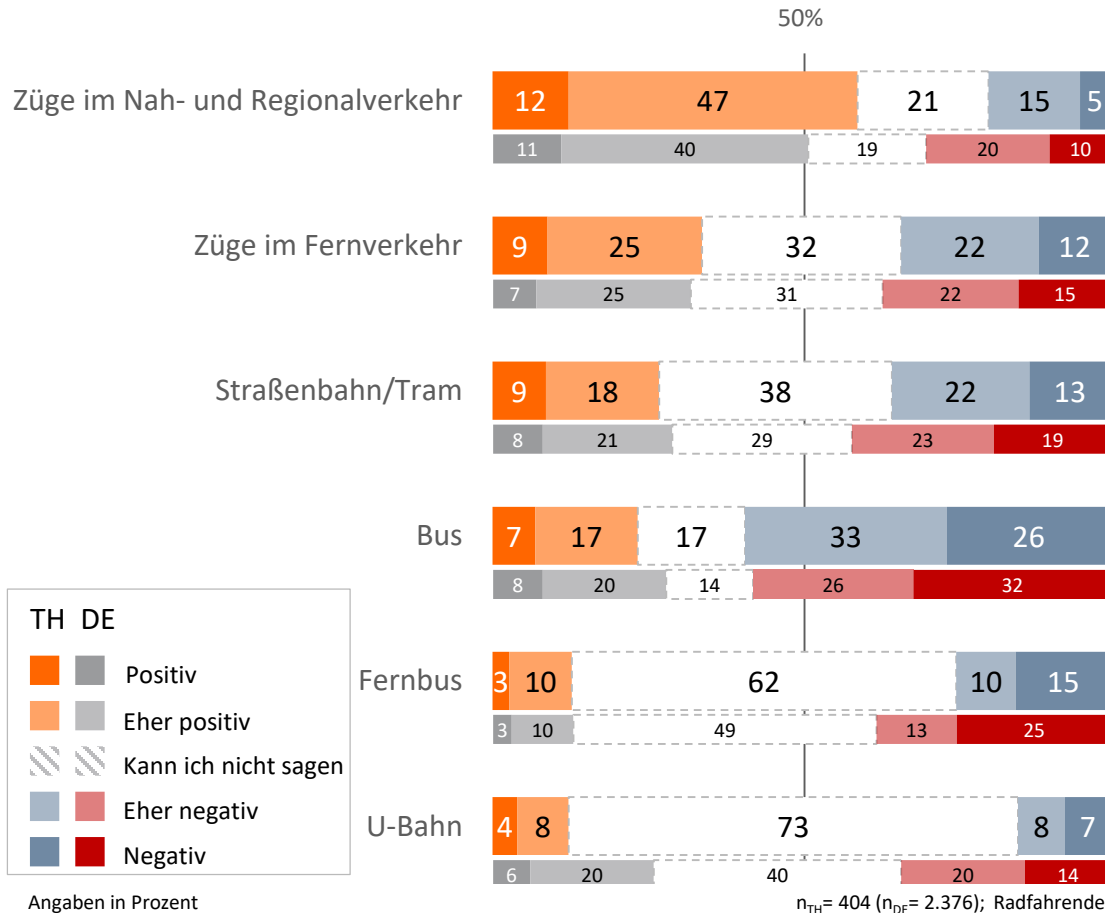
Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

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

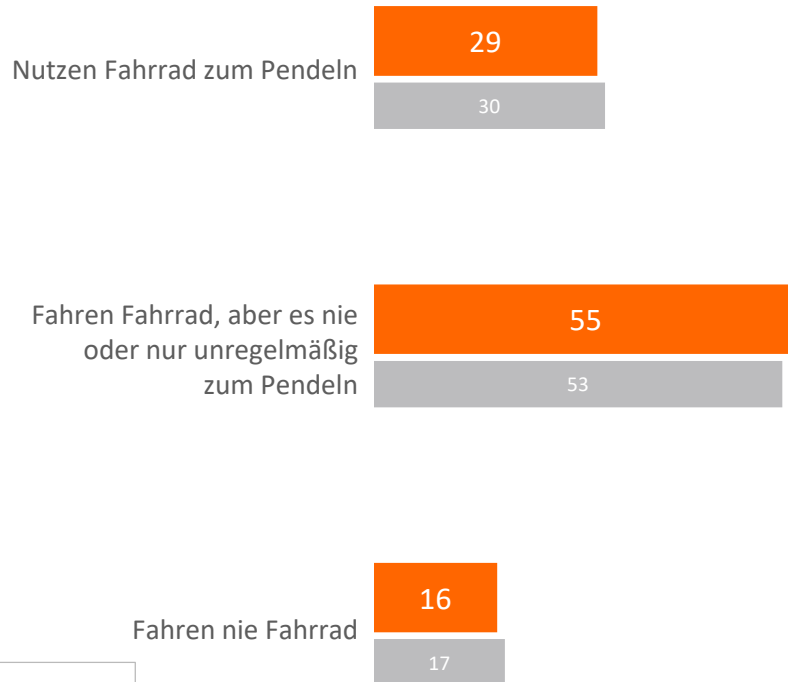


09

Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege

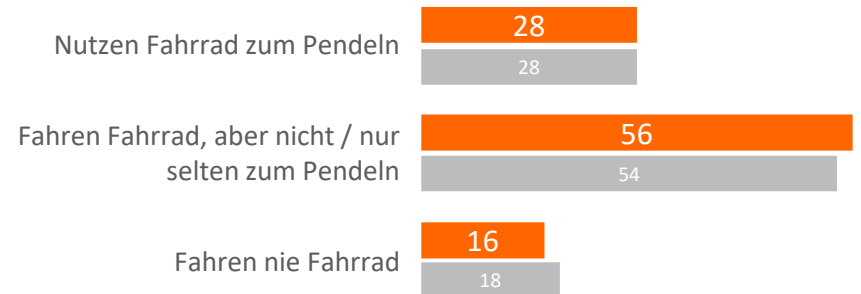
Fahrradnutzung für den Weg zur Arbeit /Bildungsstätte

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



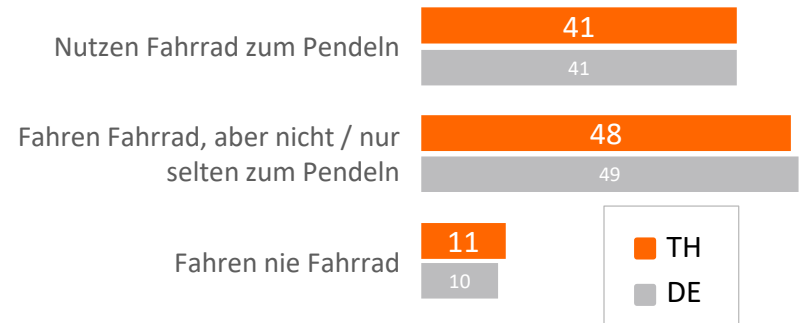
$n_{TH} = 389$ ($n_{DE} = 2.155$); Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Weg zur Arbeitsstätte



$n_{TH} = 345$ ($n_{DE} = 1.790$); Personen, die berufstätig sind

Weg zur Ausbildungsstätte

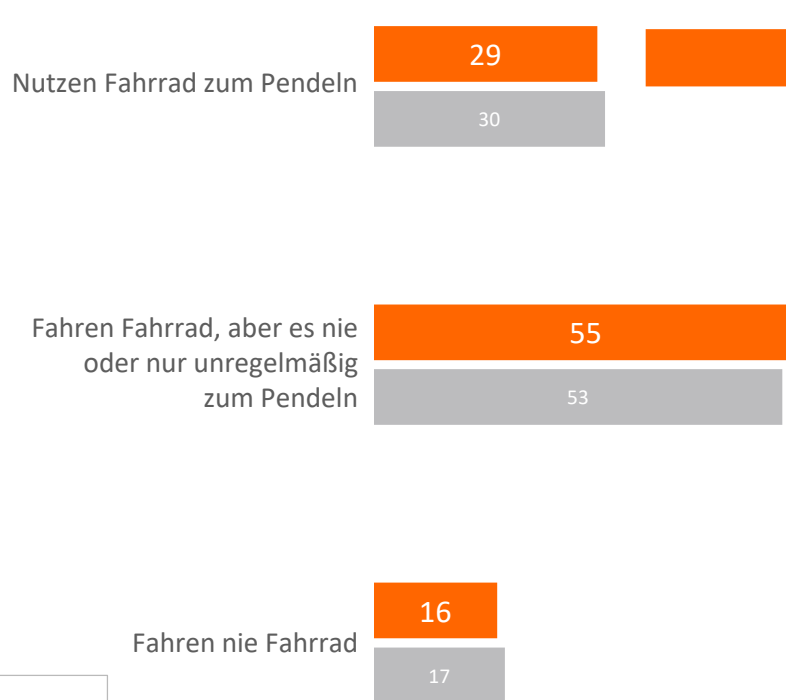


$n_{TH} = 44$ ($n_{DE} = 365$); Personen, die in Ausbildung sind (Schule, Ausbildung, Universität)

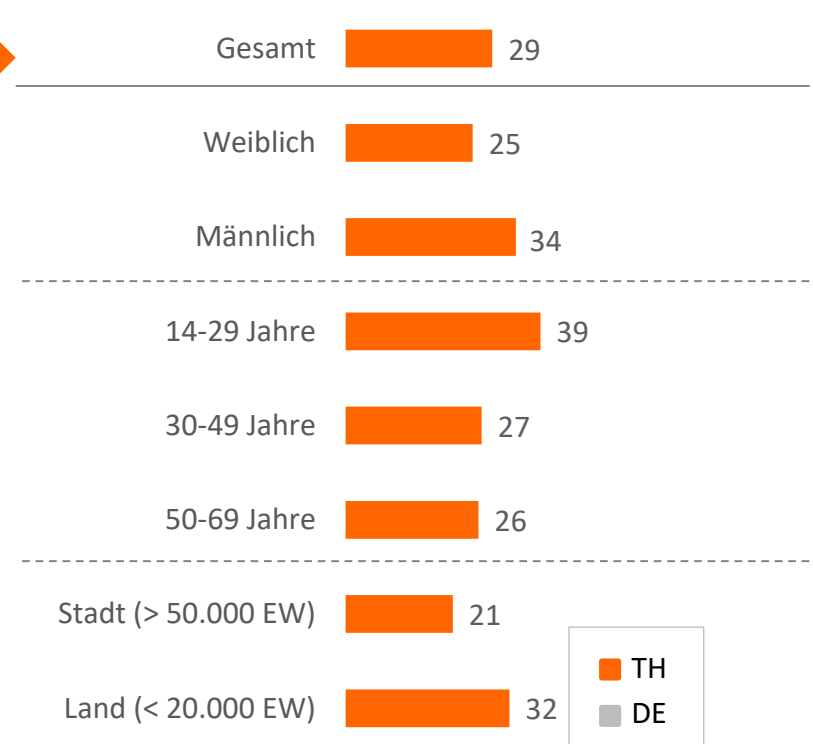
Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

Nach Soziodemografie

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



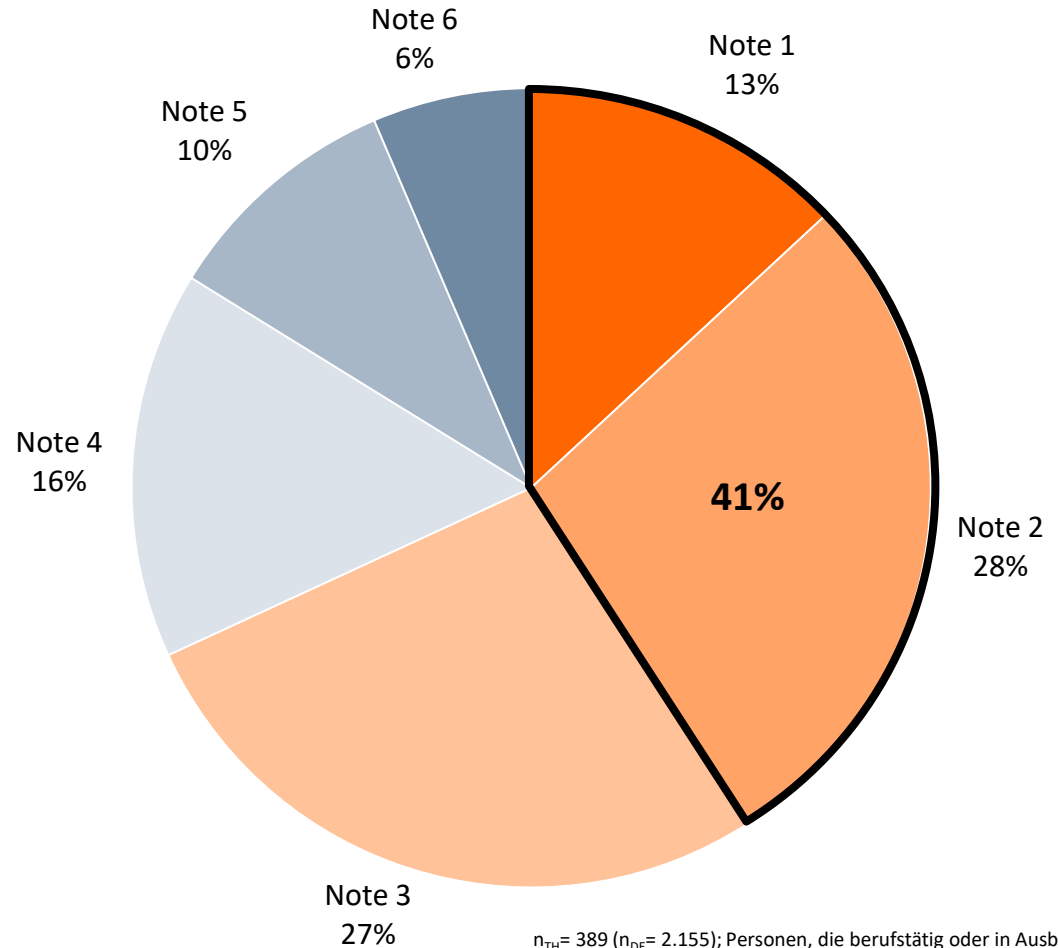
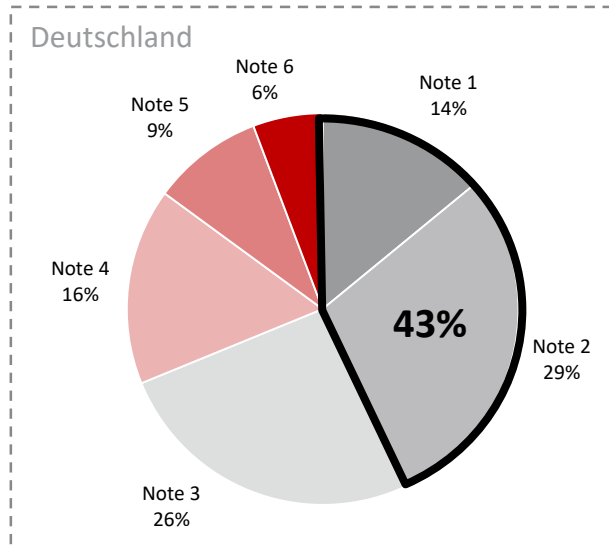
Radpendler/innen
nach Geschlecht, Alter und Wohnort



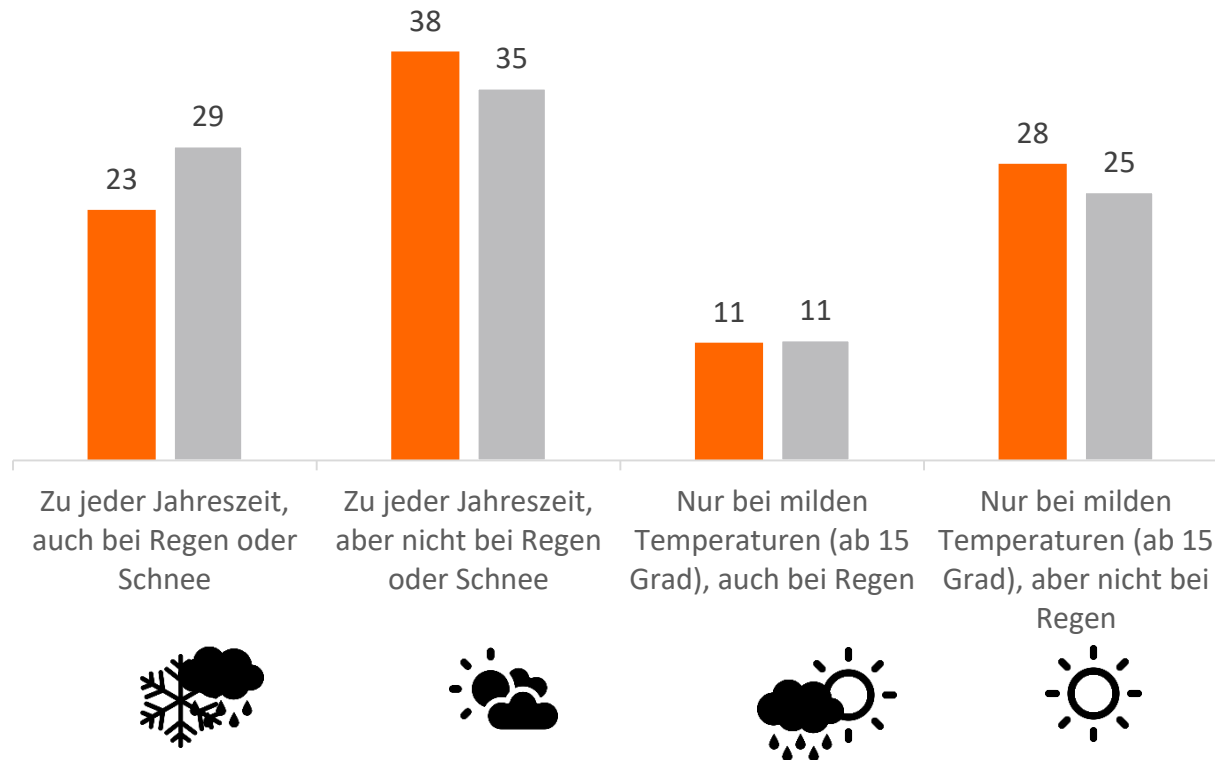
$n_{TH} = 389$ ($n_{DE} = 2.155$); Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Fahrradfreundlichkeit - Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz

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



Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nach Wetterbedingungen

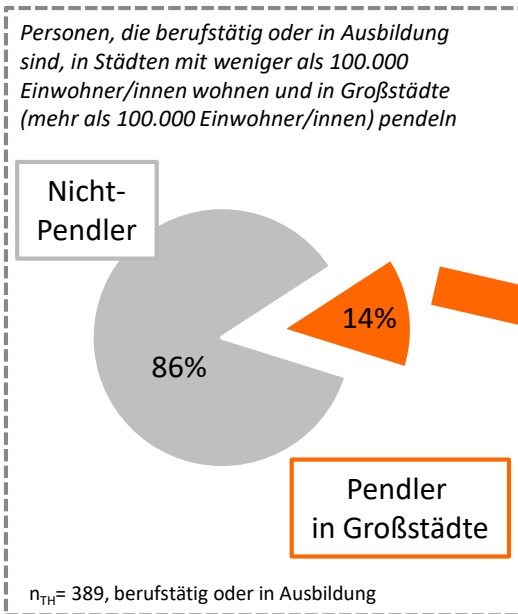


TH
DE

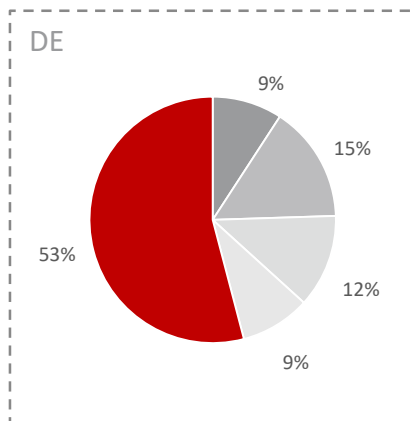
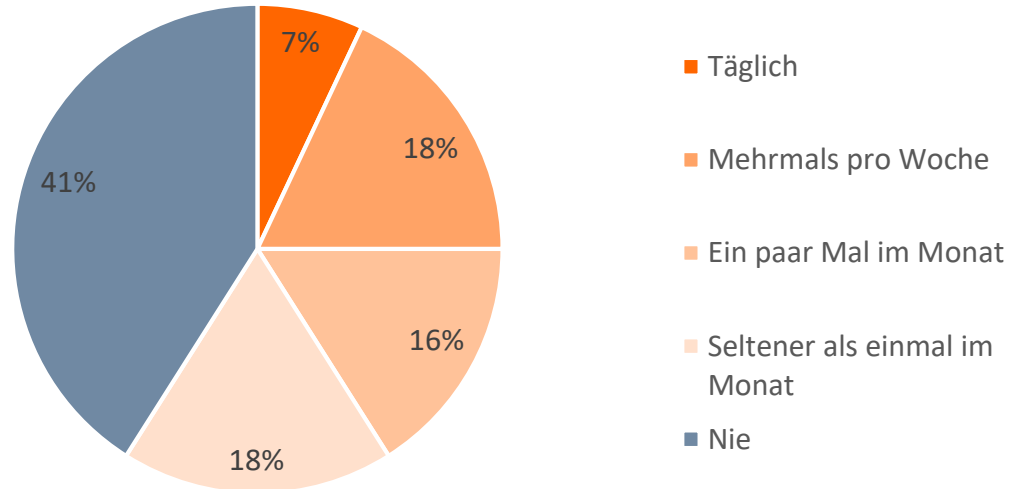
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 210$ ($n_{DE} = 1.201$); 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)

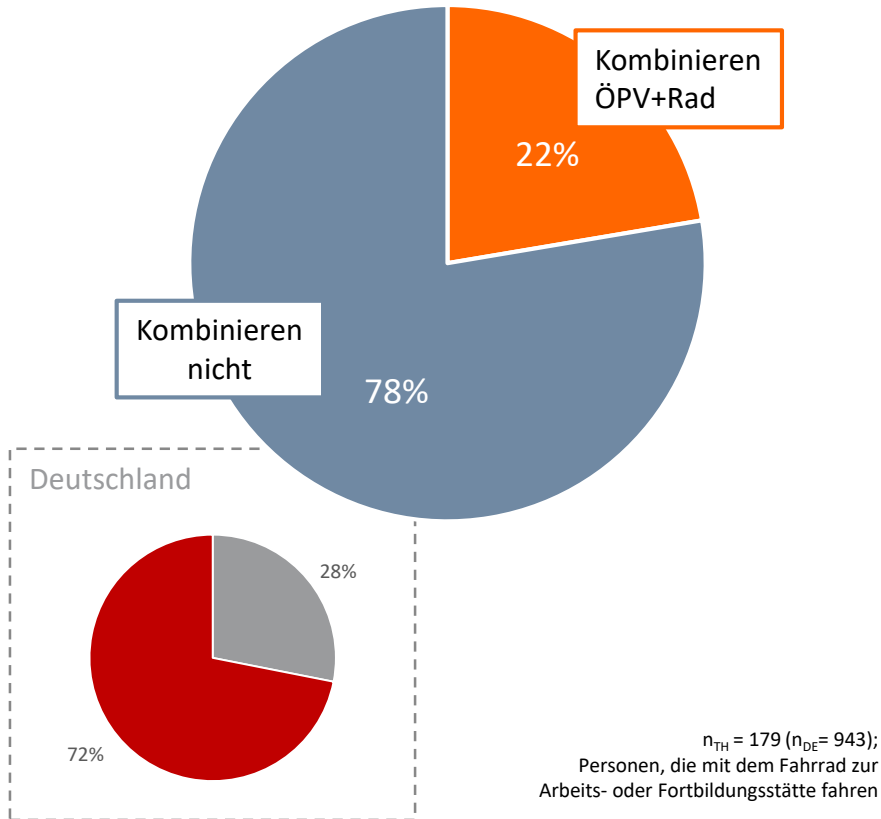


$n_{TH} = 56$; Personen, die berufstätig / in Ausbildung sind, in Städten unter 100.000 Einwohnern wohnen und in Großstädte pendeln

Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit / Bildungsstätte in TH

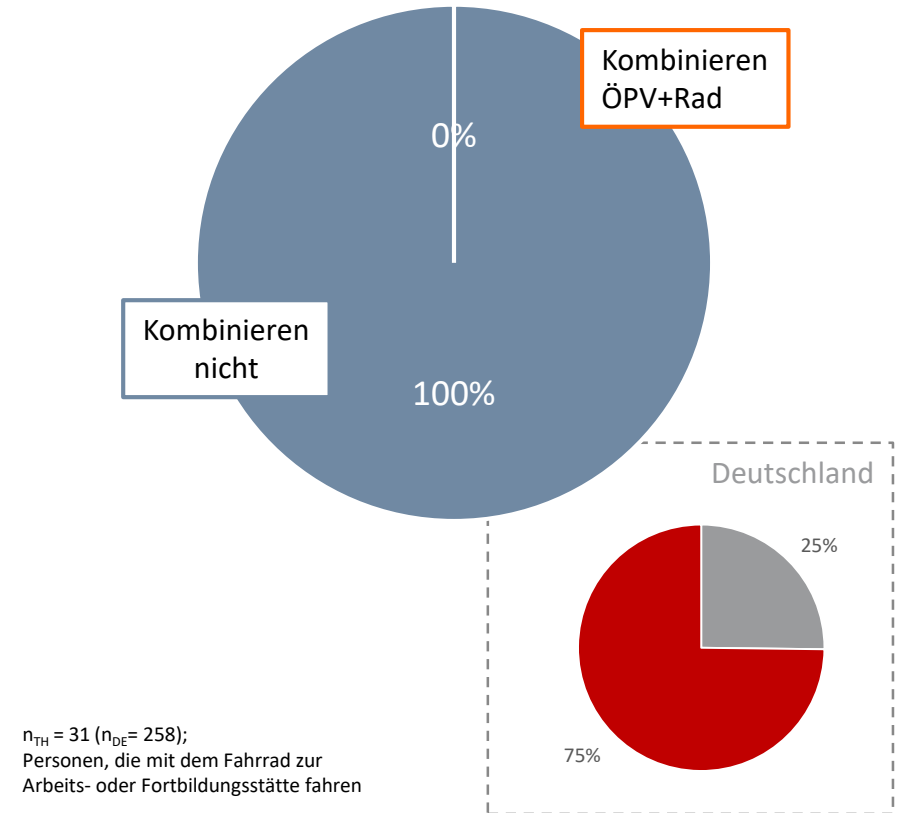
Arbeit / Fortbildungsstätte

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



Schule / Universität / Ausbildung

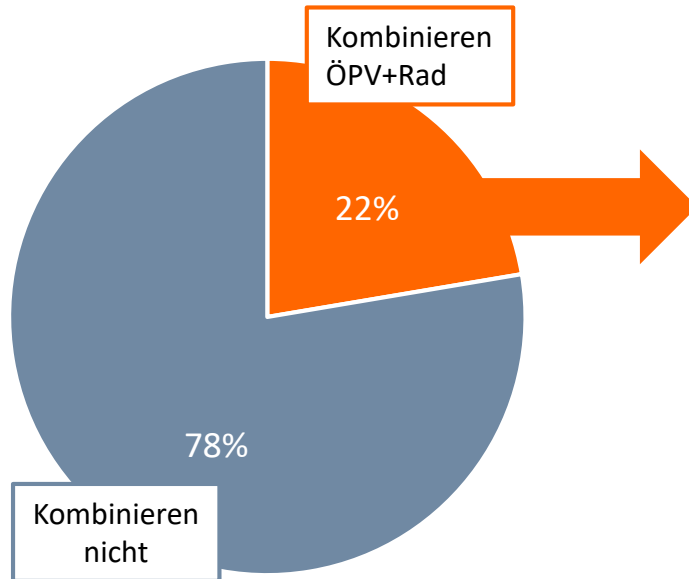
„Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur Schule, Universität oder zur Ausbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?“



Geringe Fallzahl

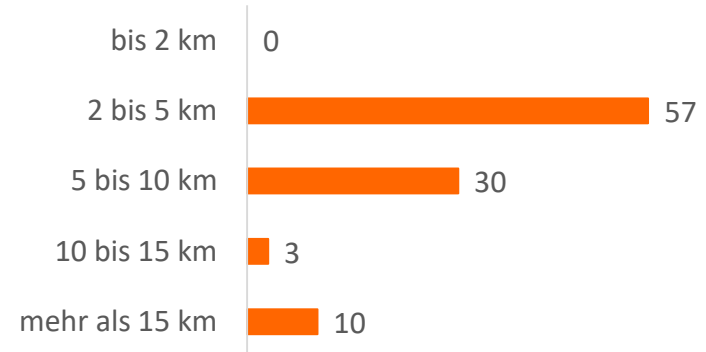
Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit in TH

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



n_{TH} = 179 Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

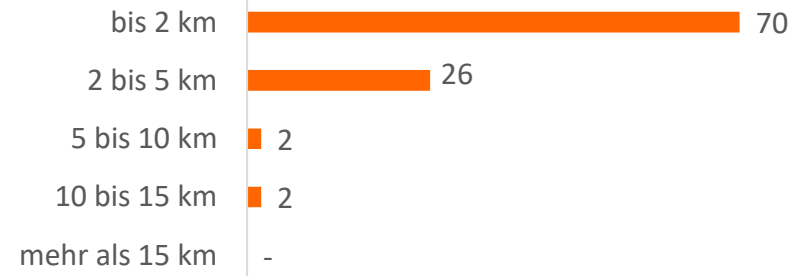
Länge der Gesamtstrecke



n_{TH} = 40 Personen, die auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildungsstätte ÖPV mit Fahrrad kombinieren

Davon:

Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird



Angaben in Prozent

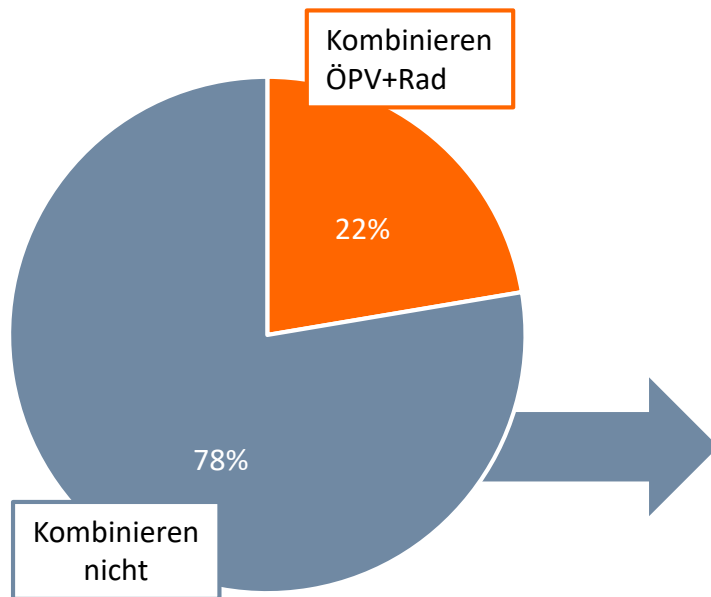
n_{TH} = 40 Personen, die auf dem Weg zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ÖPV mit Fahrrad kombinieren



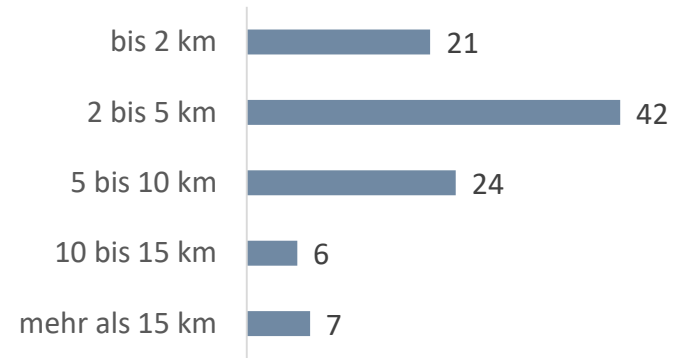
Geringe Fallzahl

Keine Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit in TH

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



Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

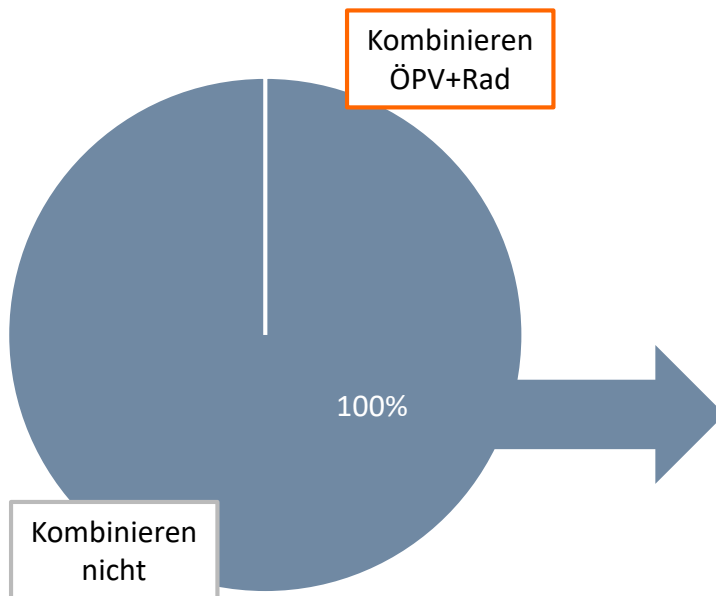


$n_{TH} = 179$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Angaben in Prozent
 $n_{TH} = 139$ Personen, die auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte ÖPV u. Fahrrad nicht kombinieren

Keine Kombination mit ÖPV zur Schule/ Bildungsstätte in TH

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

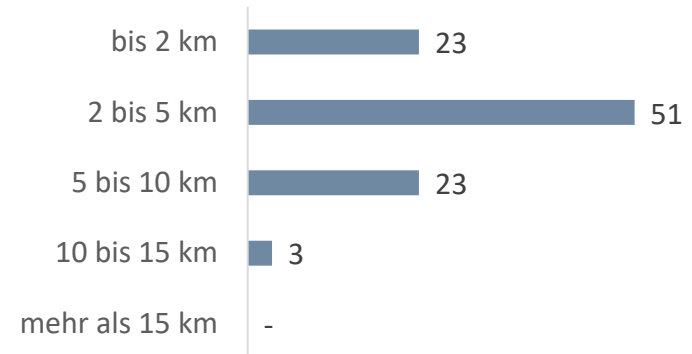


$n_{TH} = 31$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildung fahren



Geringe Fallzahl

Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird



Angaben in Prozent

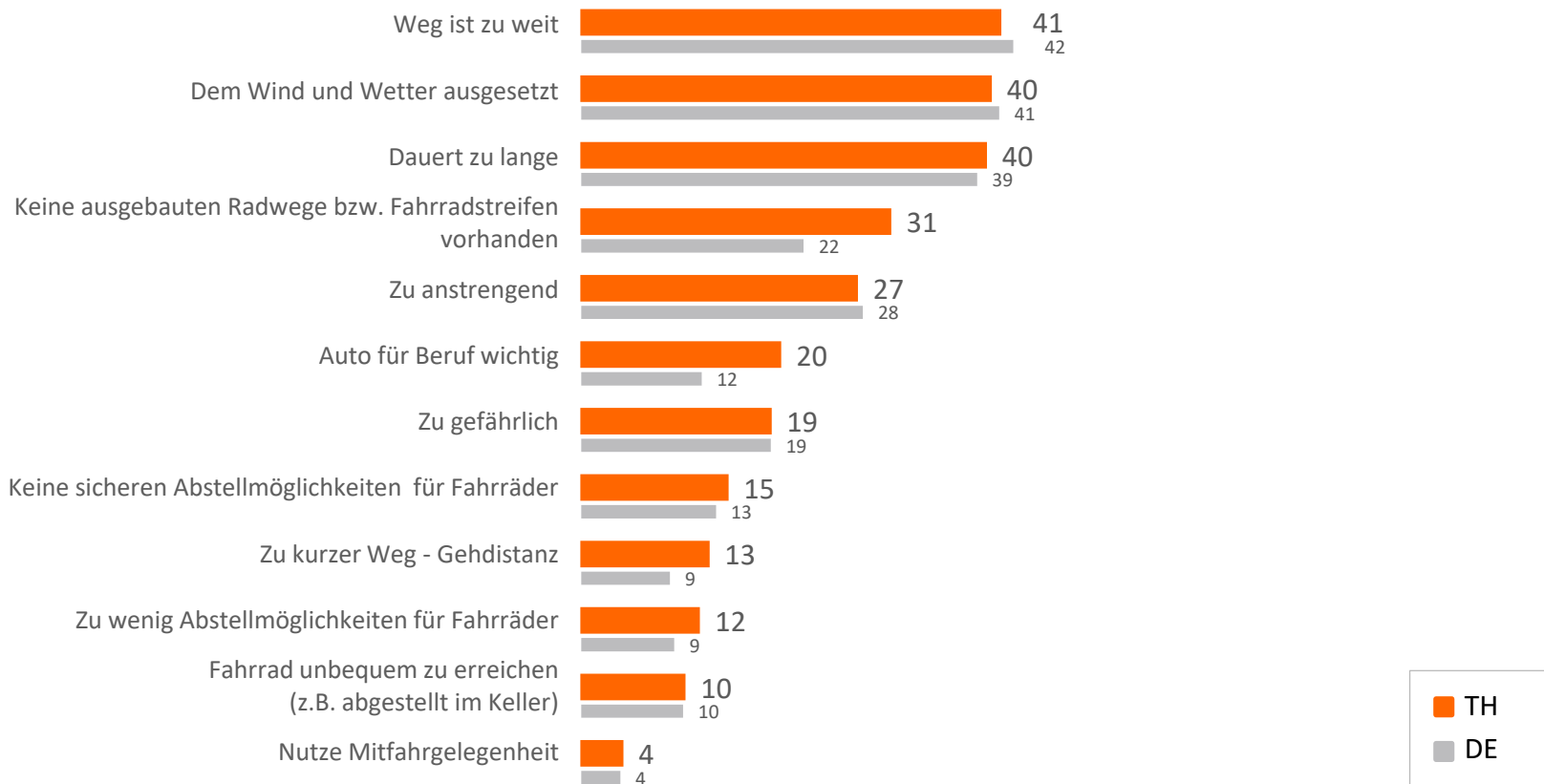
$n_{TH} = 31$ Personen, die auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte ÖPV u. Fahrrad nicht kombinieren



Geringe Fallzahl

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)

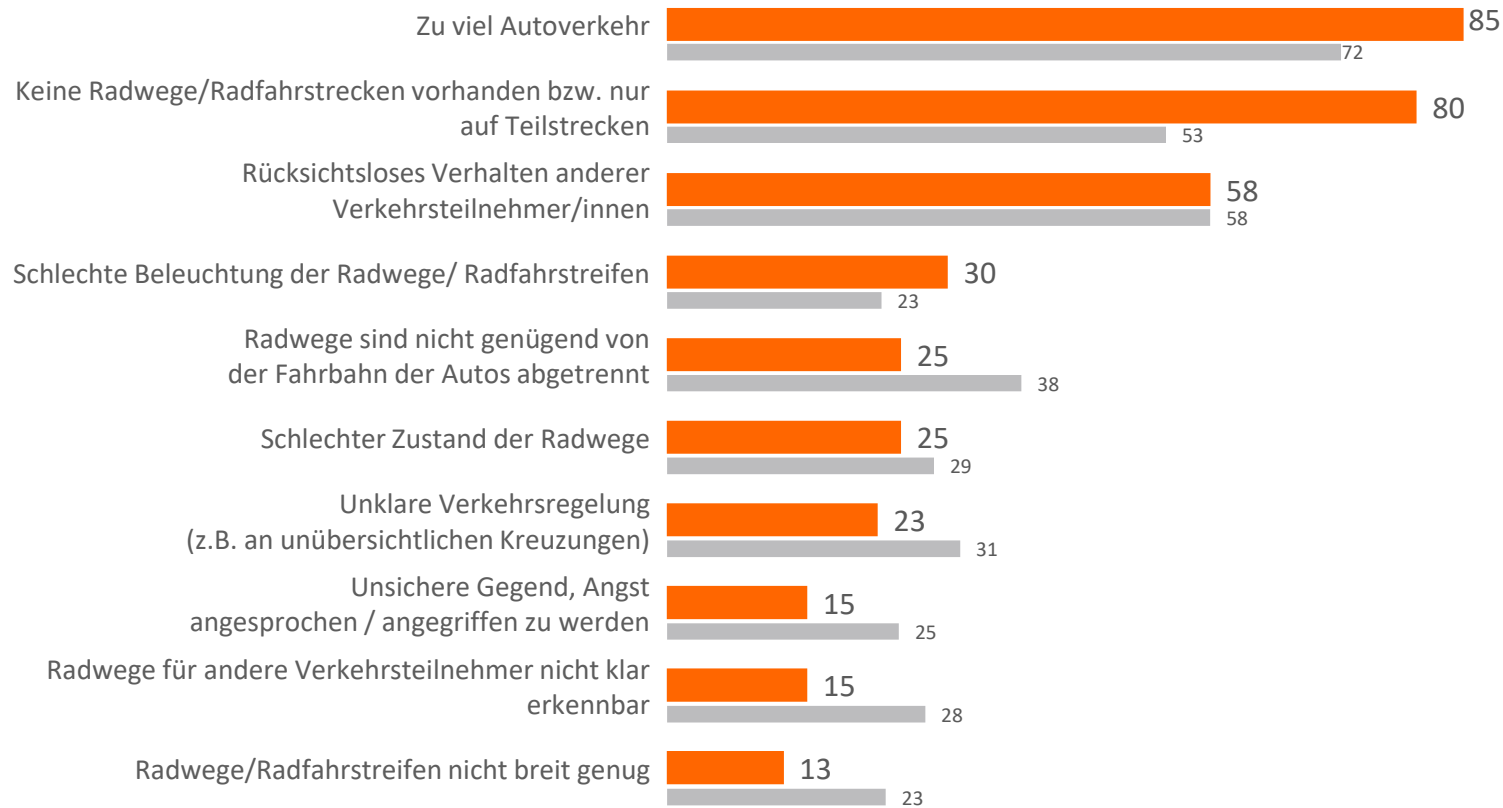


Angaben in Prozent

$n_{TH} = 213$ ($n_{DE} = 1.151$); 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)



TH
DE

Angaben in Prozent

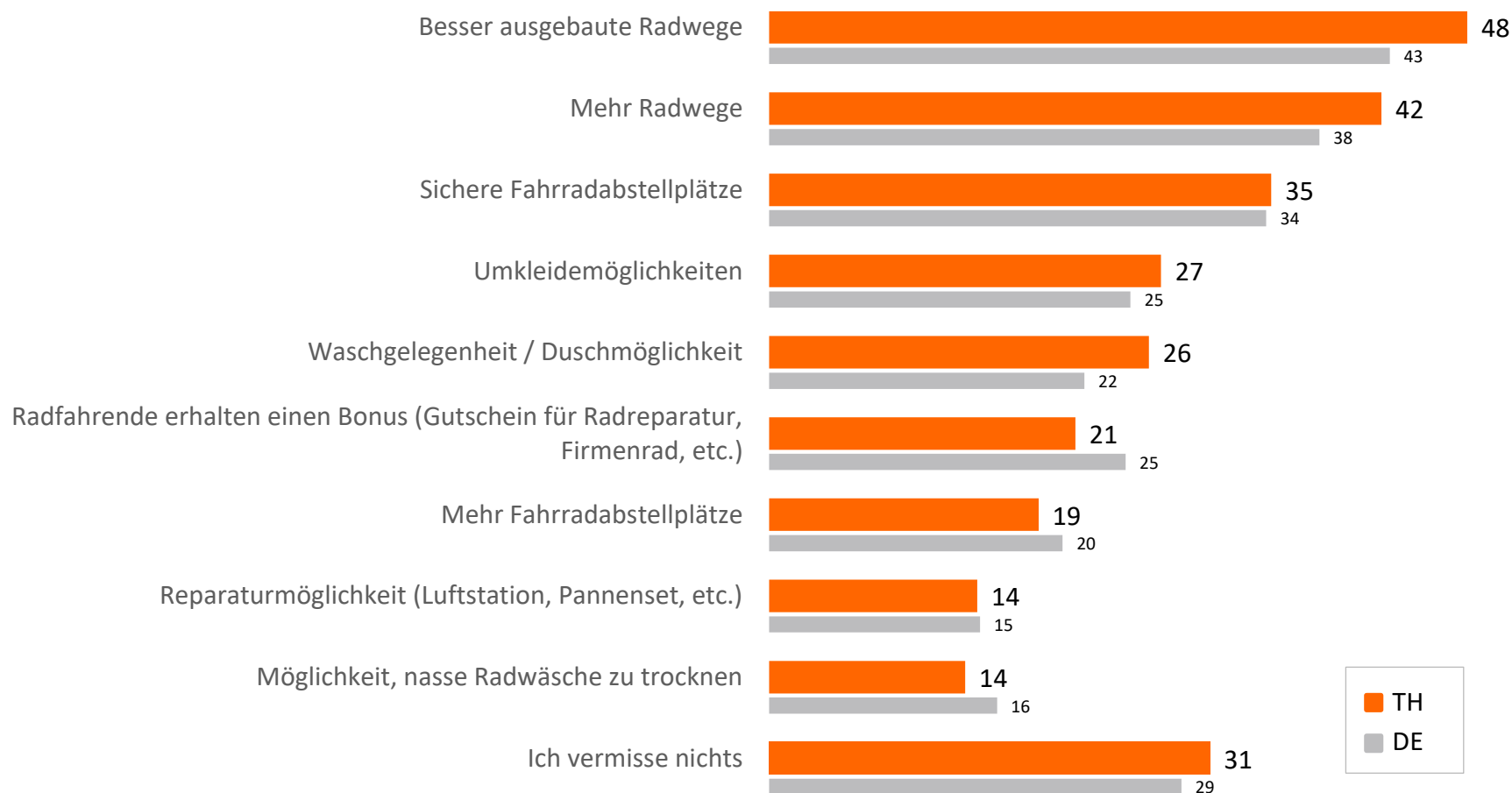


Geringe Fallzahl

$n_{TH} = 40$ ($n_{DE} = 214$); Radfahrende, denen der 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)

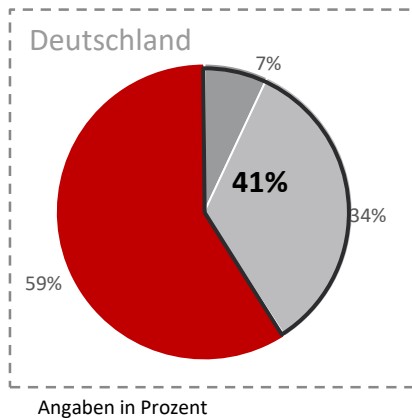
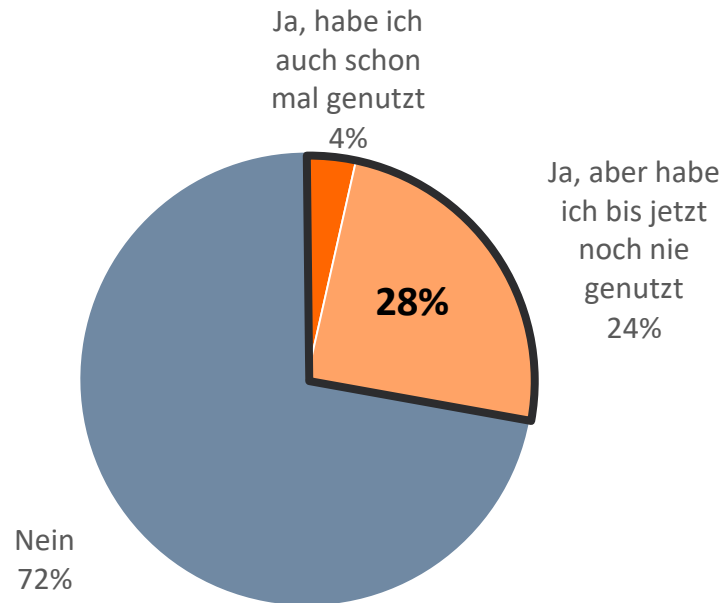


Angaben in Prozent

$n_{TH} = 118$ ($n_{DE} = 596$); 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?“

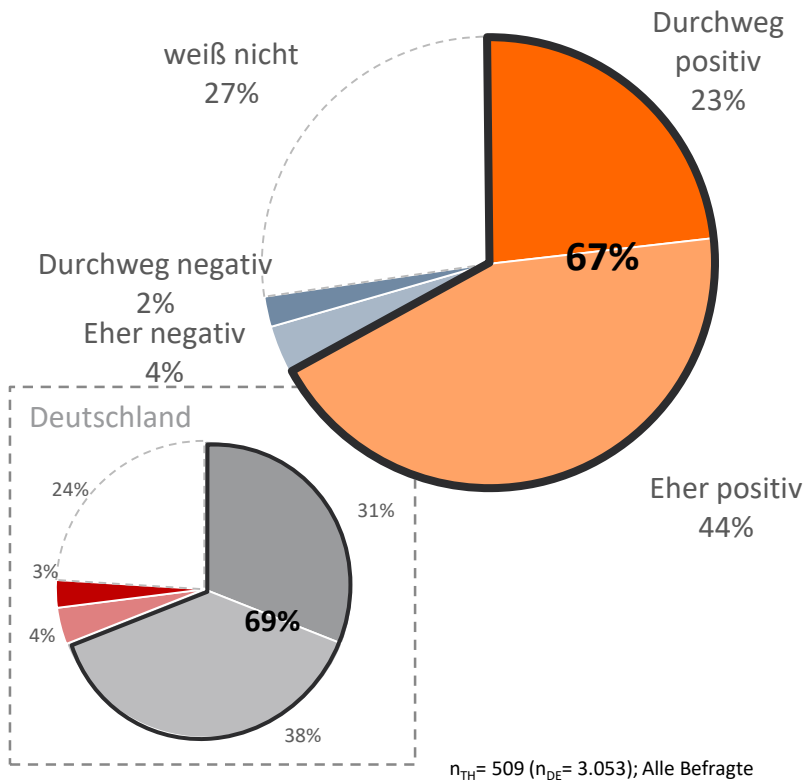


$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

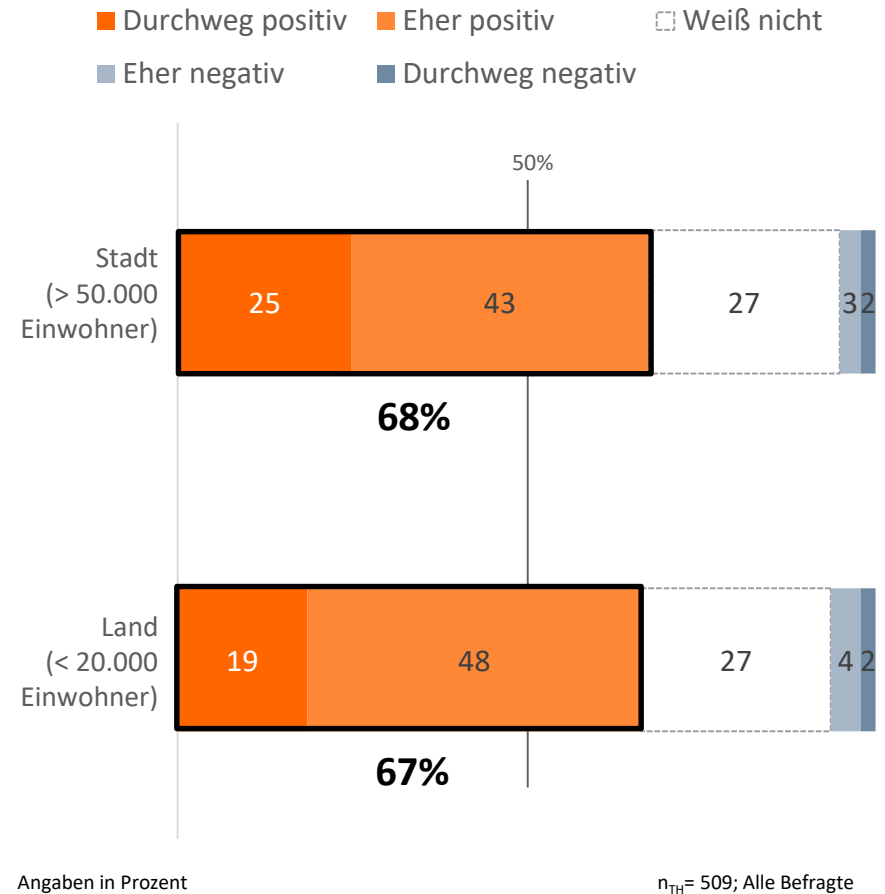
Bewertung der Radschnellweg-Initiative des Bundes

Bewertung

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



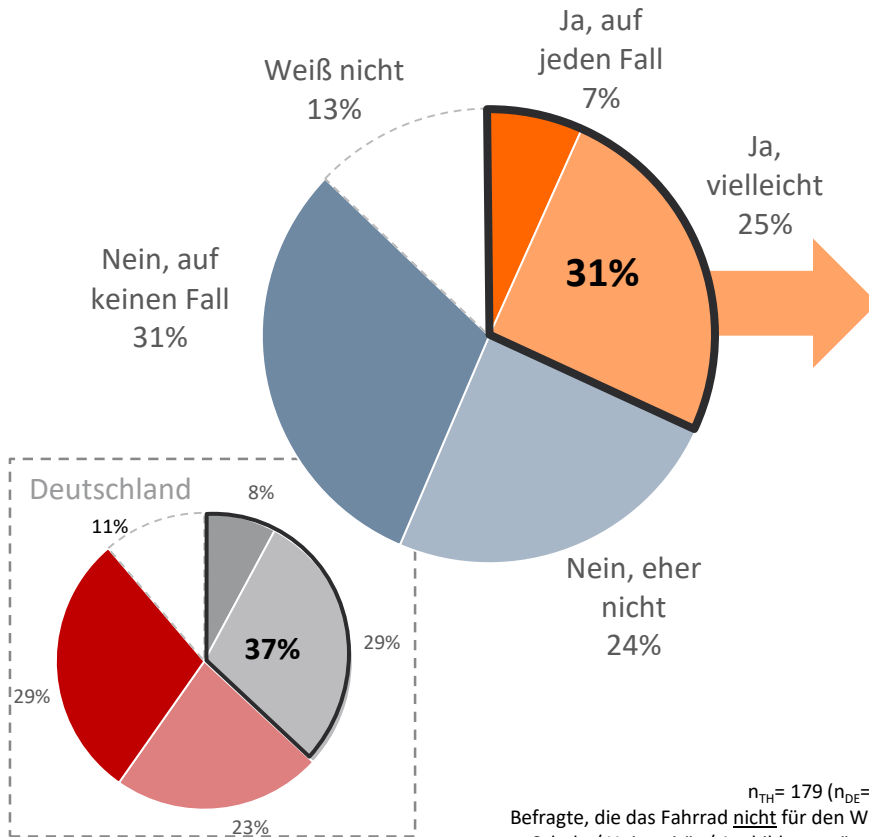
Bewertung nach Stadt & Land



Radschnellwege & Pendelpotenzial

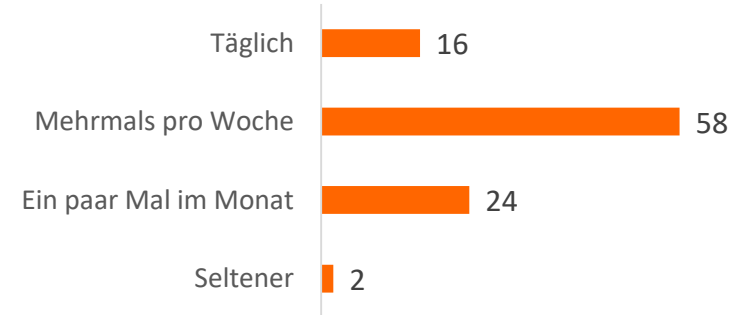
Potentielle Radschnellwegnutzung von Nicht-Radpendlern in TH

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

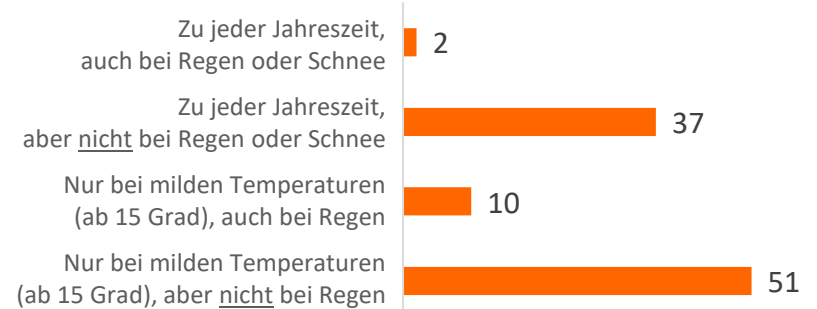


$n_{TH} = 179$ ($n_{DE} = 954$);
Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur
Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw.
Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen)

Nutzungshäufigkeit



Wetterbedingungen



Maximale Fahrtzeit

$\emptyset = \text{ca. } 25 \text{ min}$

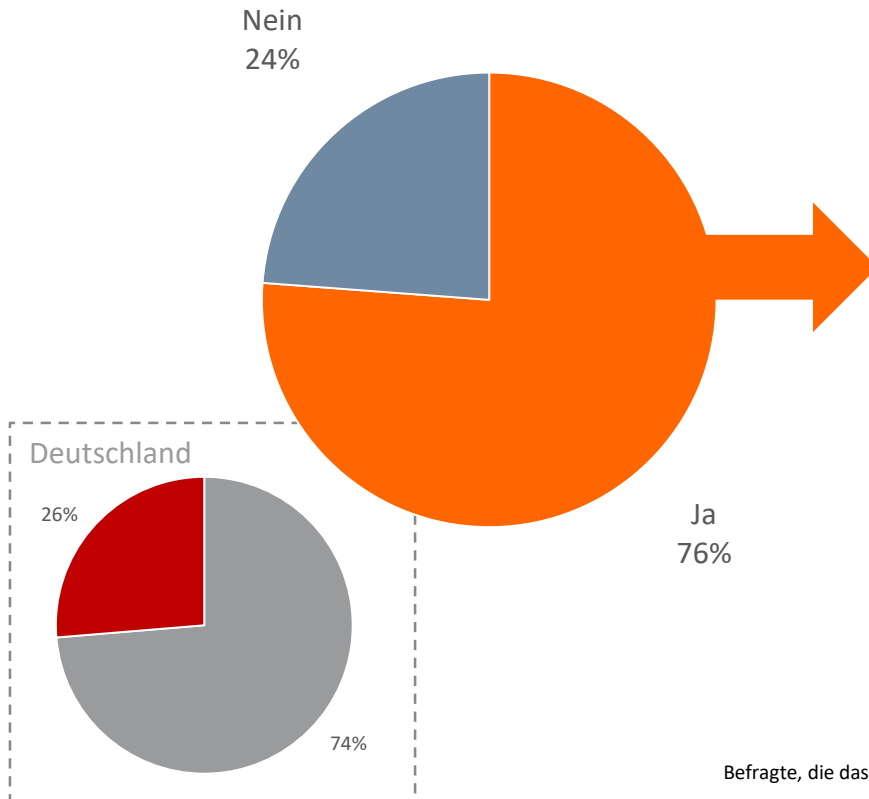
$n_{TH} = 57$;
Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte
bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen, aber es sich vorstellen könnten)

Angaben in Prozent

Radschnellwege & Pendelpotenzial

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

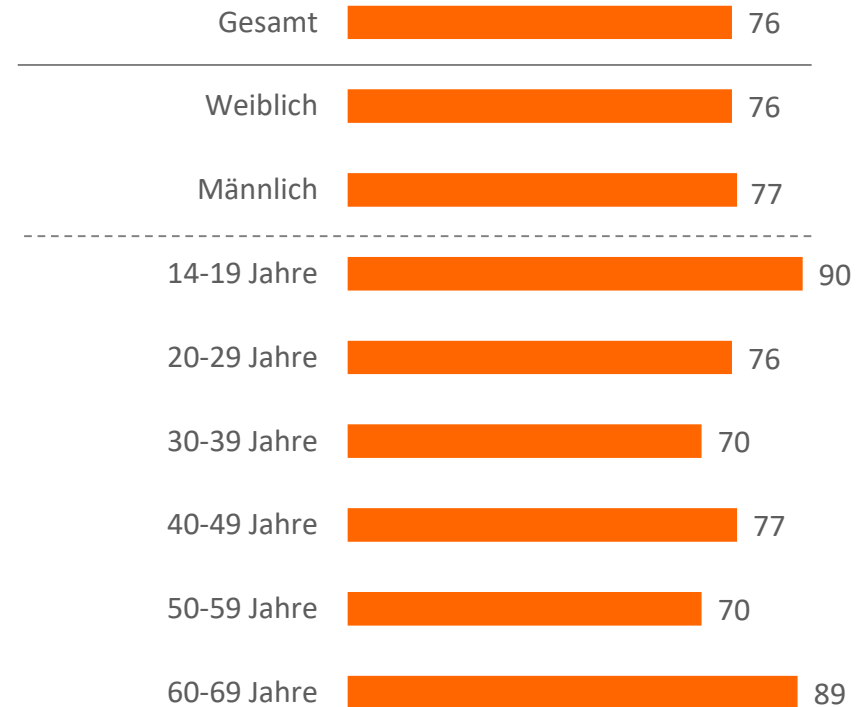
„Angenommen es gäbe einen RSW zu Ihrer Arbeit/Bildungsstätte. Könnten Sie sich dann vorstellen, die Strecke mit dem Rad häufiger als bisher zurückzulegen?“



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

$n_{TH} = 210$ ($n_{DE} = 1.201$);

Pendelpotential nach Geschlecht und Alter

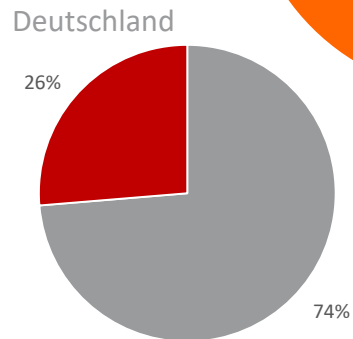
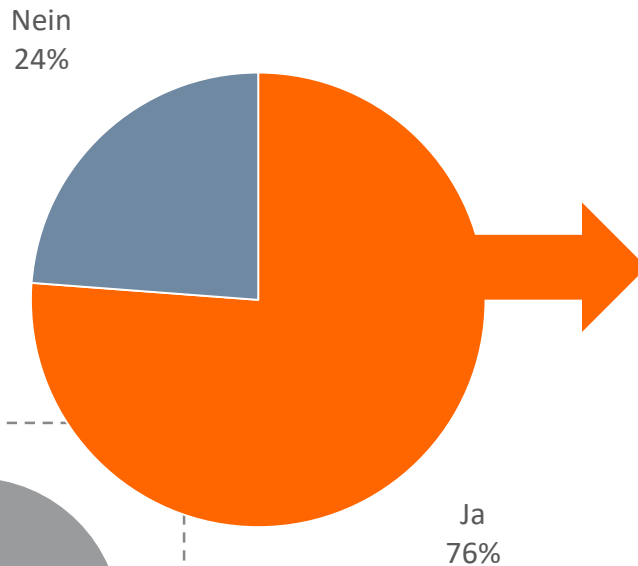


Angaben in Prozent

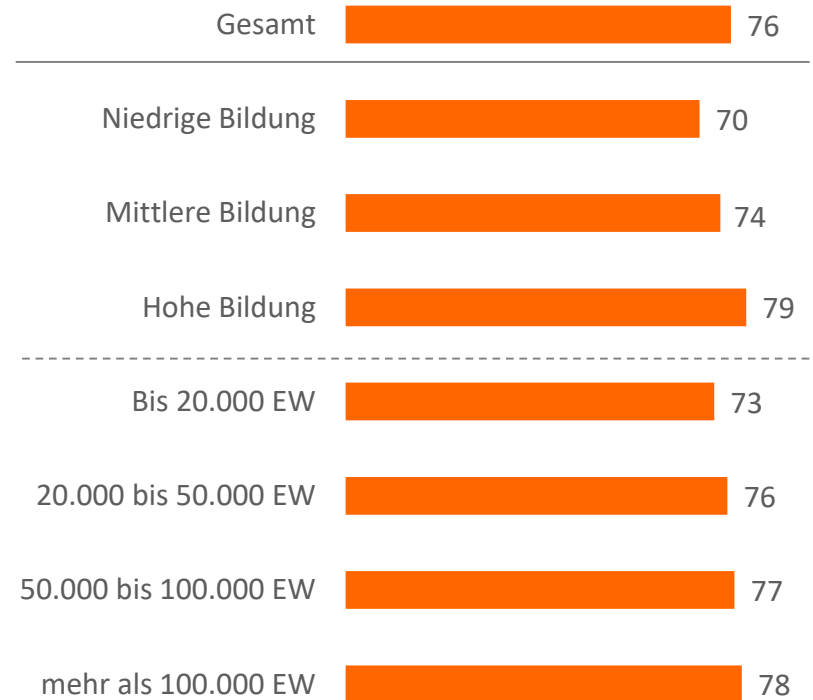
Radschnellwege & Pendelpotenzial

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?“



Pendelpotential nach Bildung und Ortsgröße



$n_{TH} = 210$ ($n_{DE} = 1.201$);

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

Angaben in Prozent

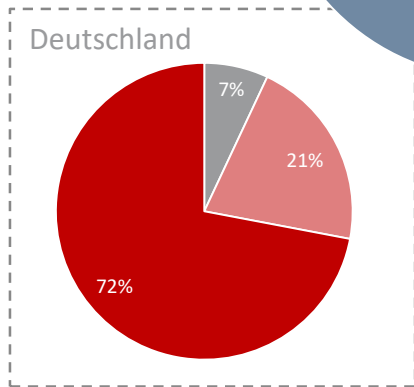
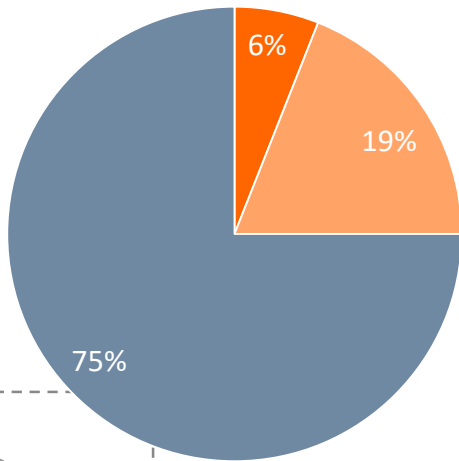
10

„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

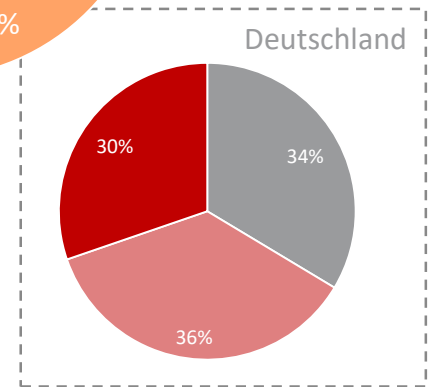
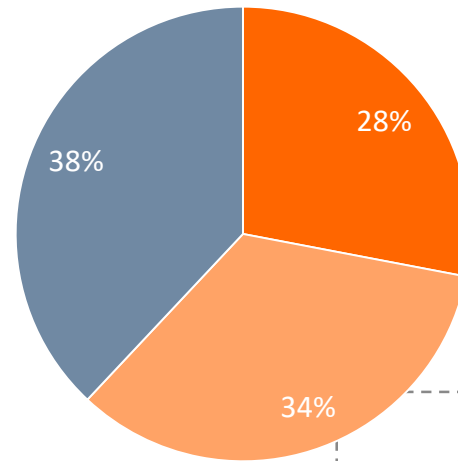
„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

Bekanntheit & Nutzung

„Protected bike lanes“



Fahrradstraßen



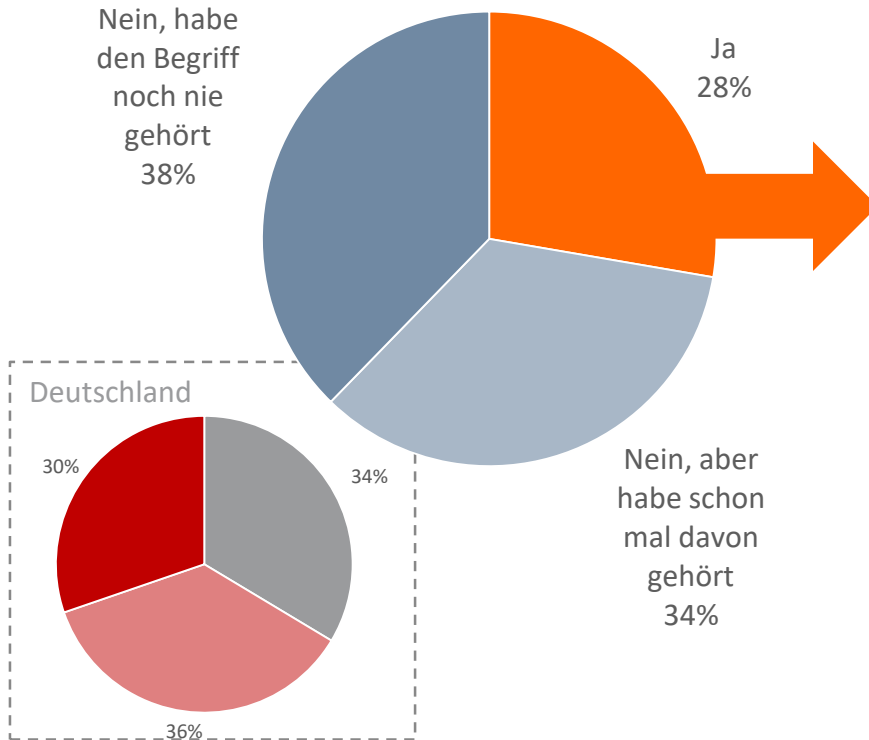
$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

Nutzung von Fahrradstraßen

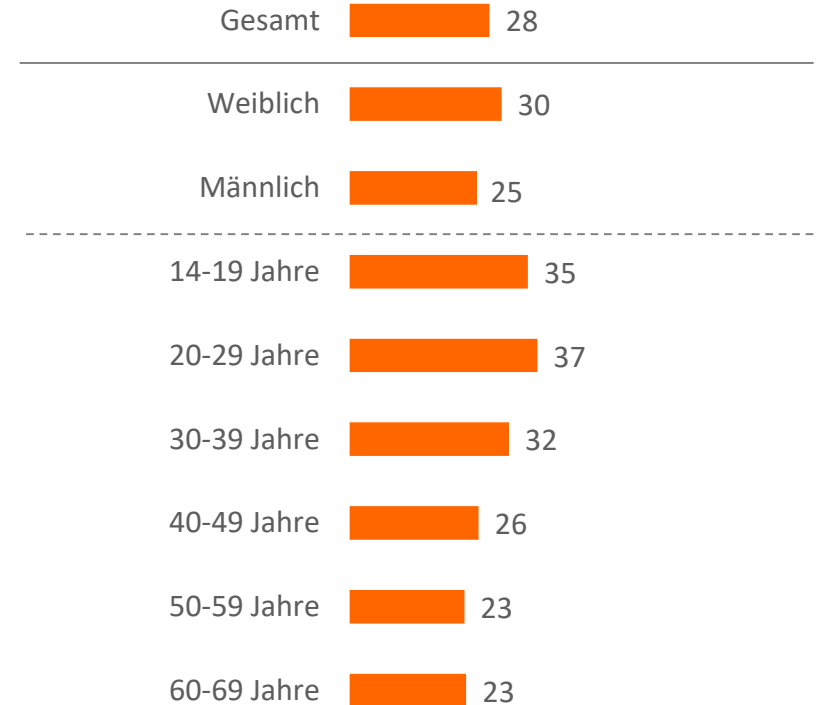
Nach Soziodemografie (1/2)

Nutzung und Bekanntheit

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



Nutzung nach Geschlecht und Alter



$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

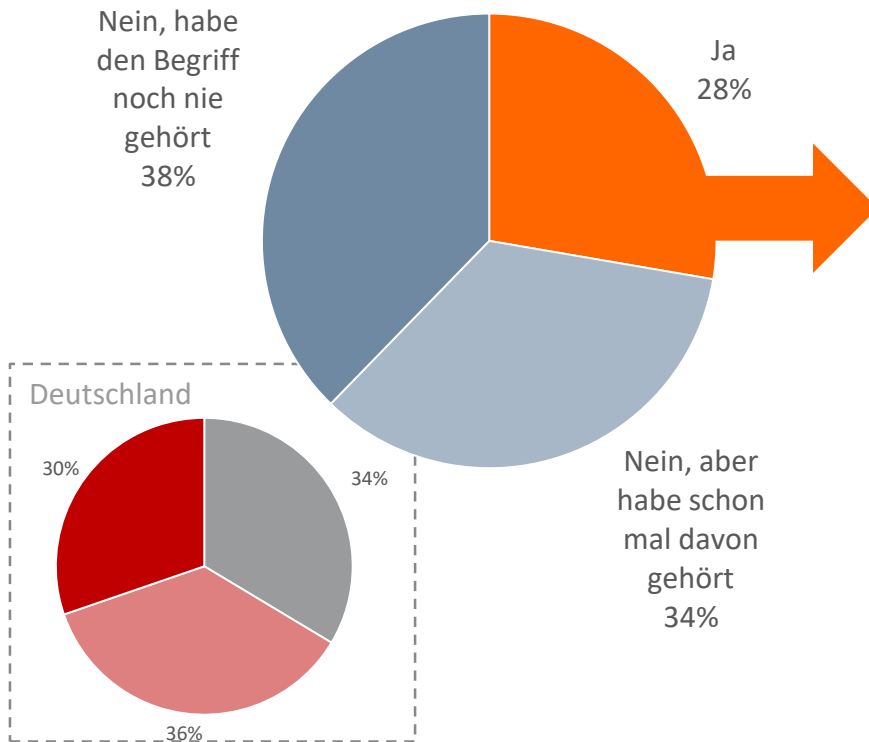
Angaben in Prozent

Nutzung von Fahrradstraßen

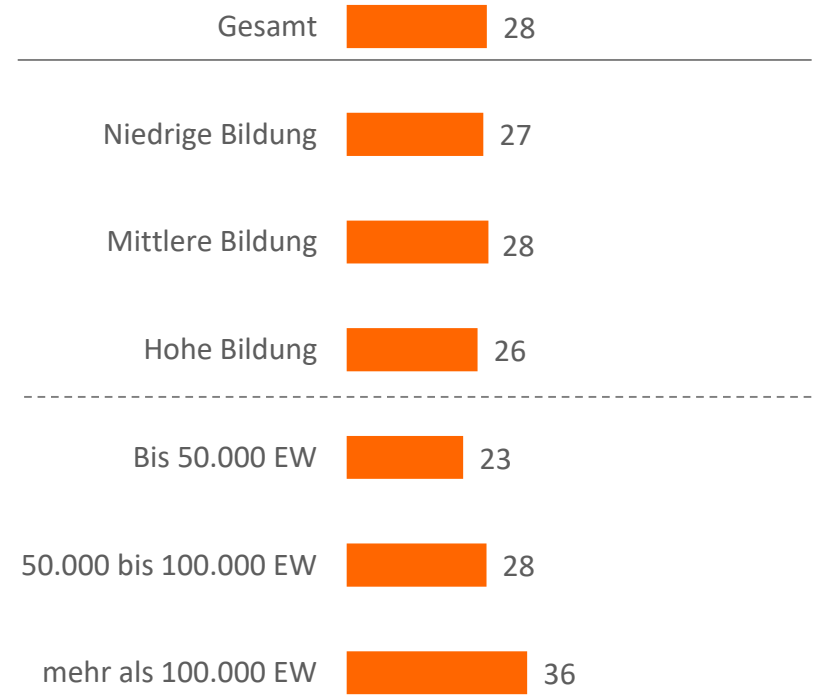
Nach Soziodemografie (2/2)

Nutzung und Bekanntheit

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



Nutzung nach Bildung und Ortsgröße

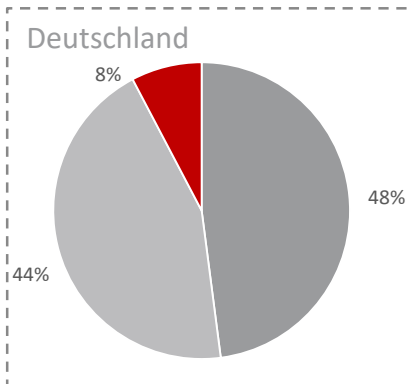
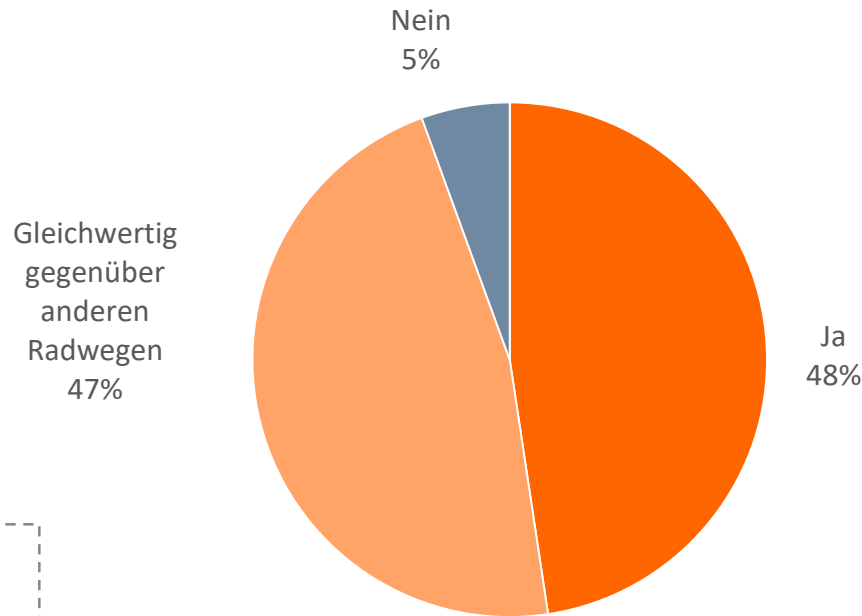


$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

Angaben in Prozent

Bevorzugung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

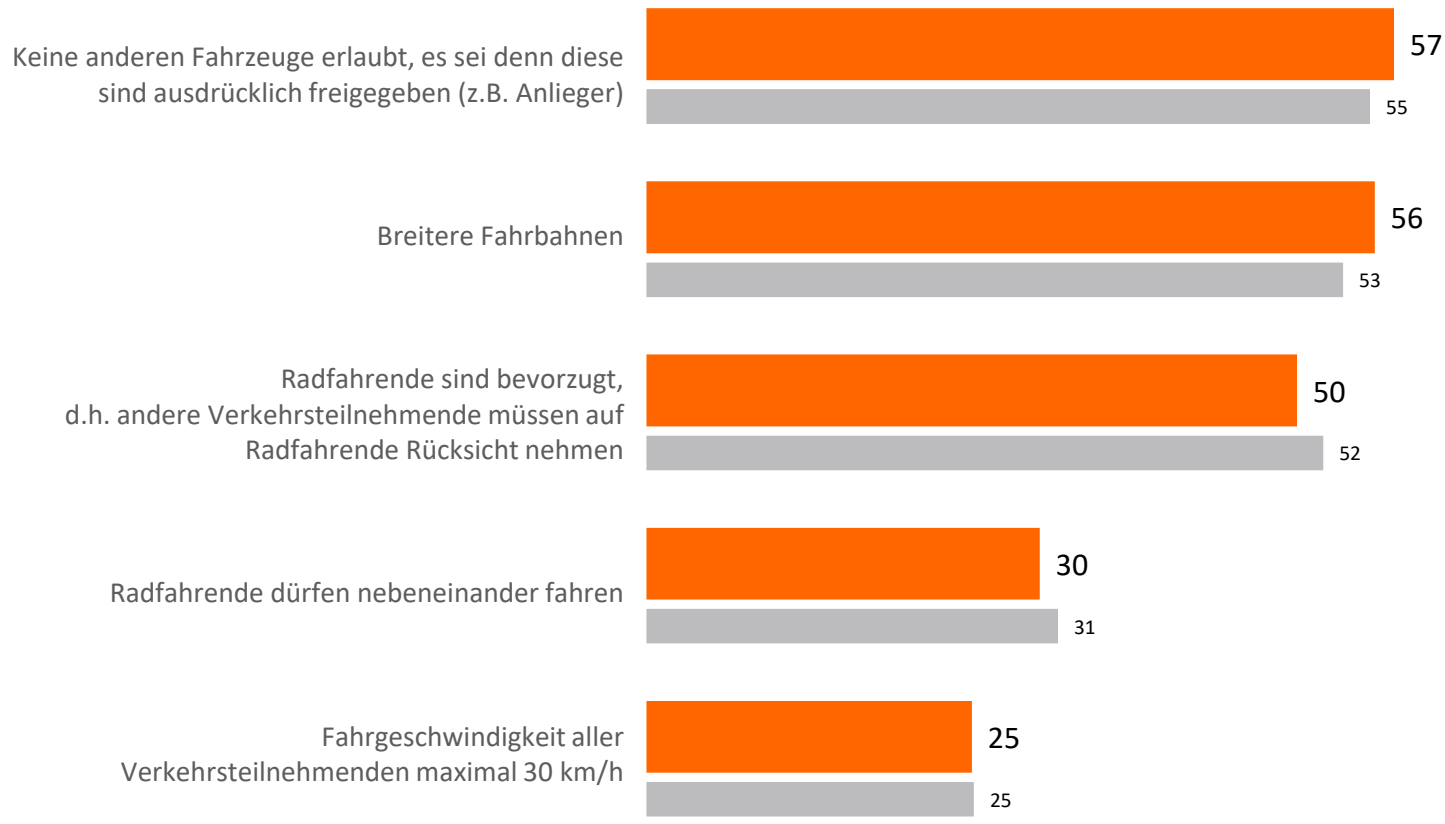
„Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?“



$n_{TH} = 126$ ($n_{DE} = 922$); Radfahrende + 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

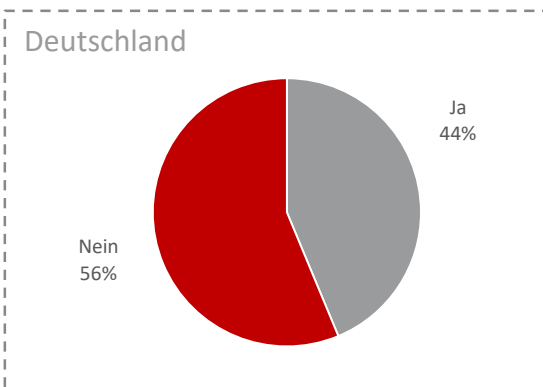
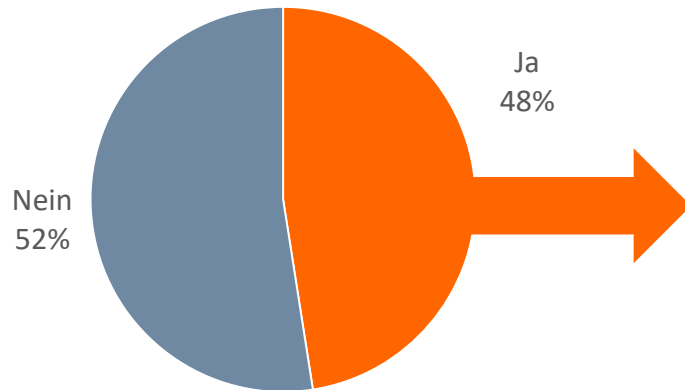
$n_{TH} = 269$ ($n_{DE} = 1.797$); Radfahrende + Befragte, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben oder bekannt ist

11 Fahrrad-Tourismus

Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

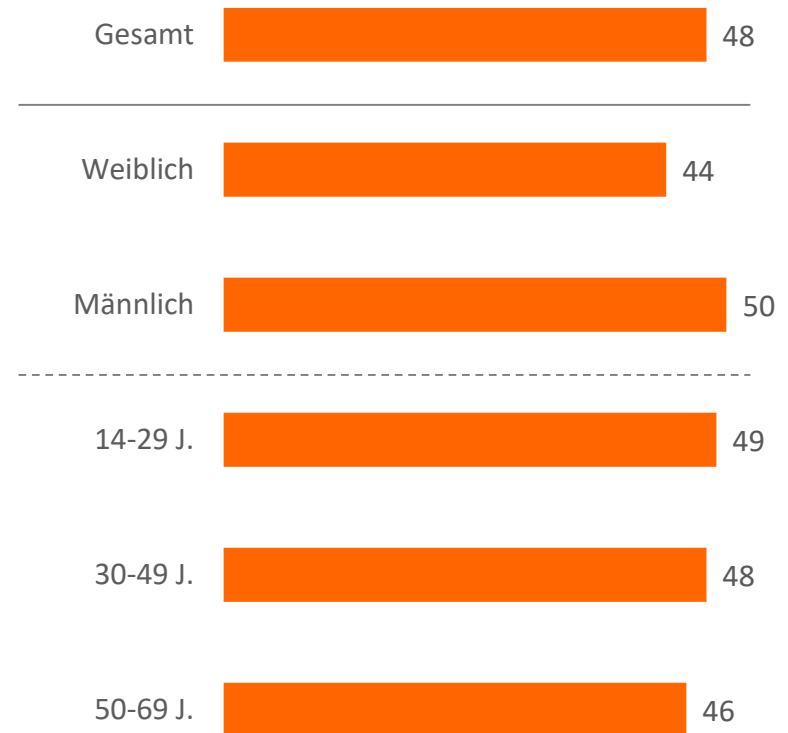
Nach Soziodemografie (1/2)

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



n_{TH} 404 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Getrennt nach Geschlecht und Alter



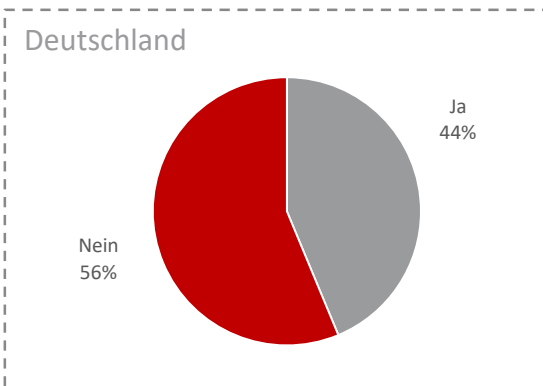
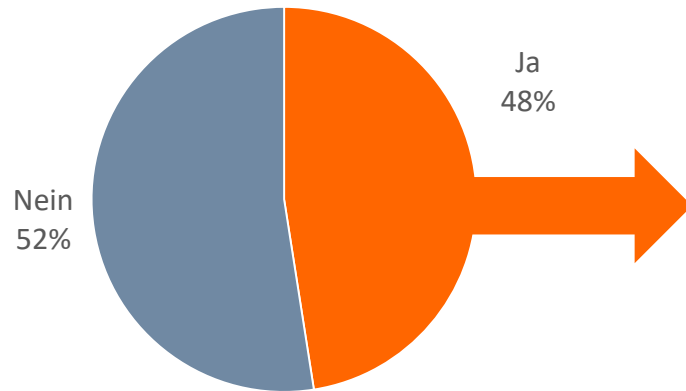
Angaben in Prozent

n_{TH} = 404 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

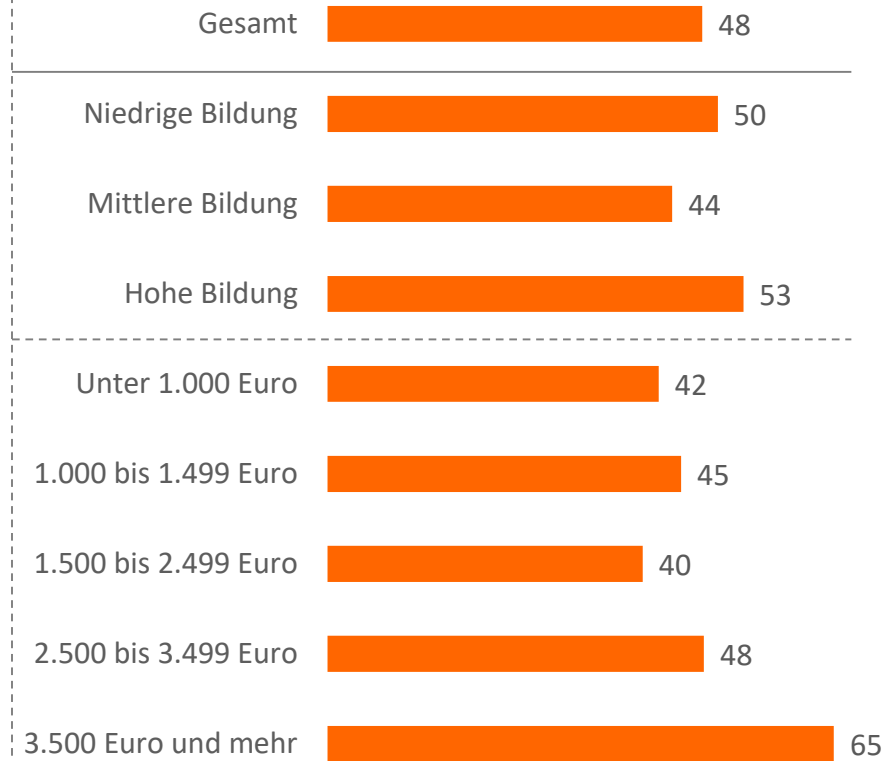
Nach Soziodemografie (2/2)

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



$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende

Getrennt nach Bildung und Einkommen

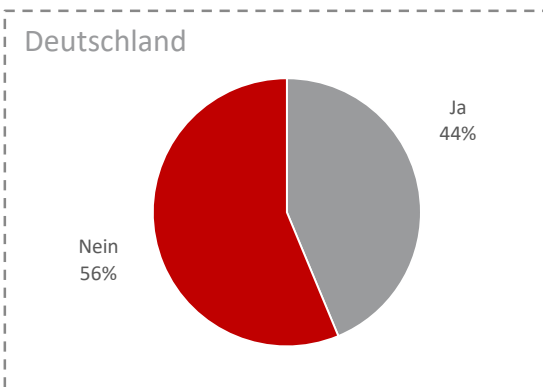
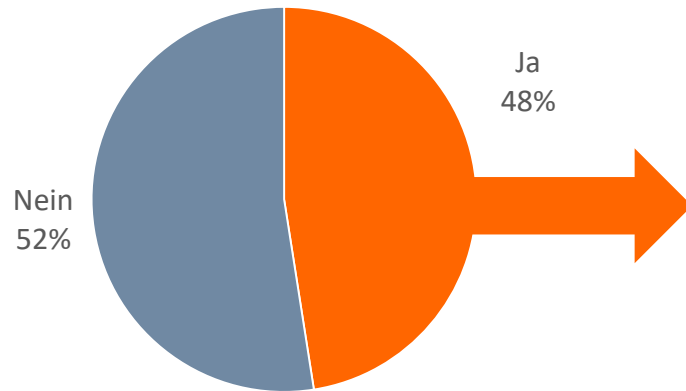


Angaben in Prozent

$n_{TH} = 404$; Radfahrende

Dauer der längsten Fahrradtour

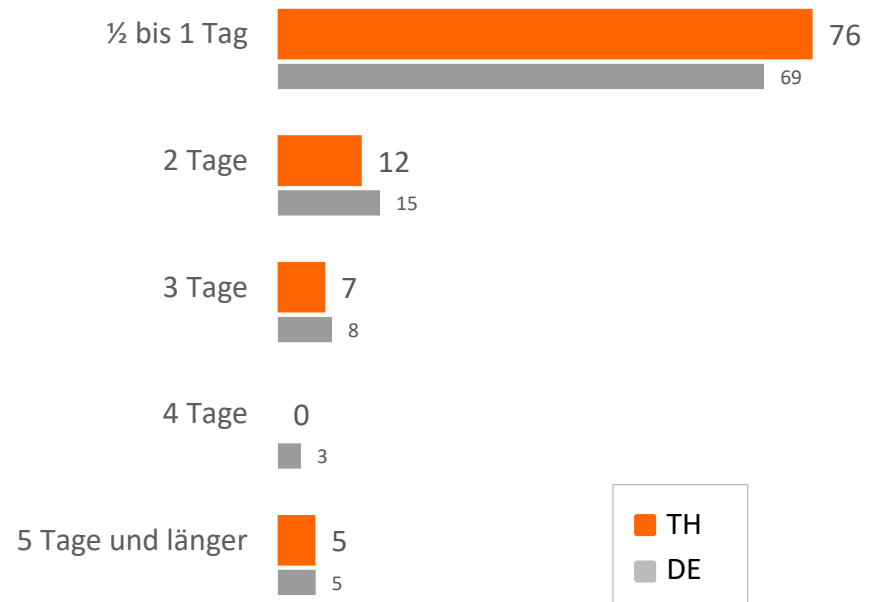
„Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens ½ Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?“



$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende

Dauer der Radtour

„Wie lange ging die längste Tour?“

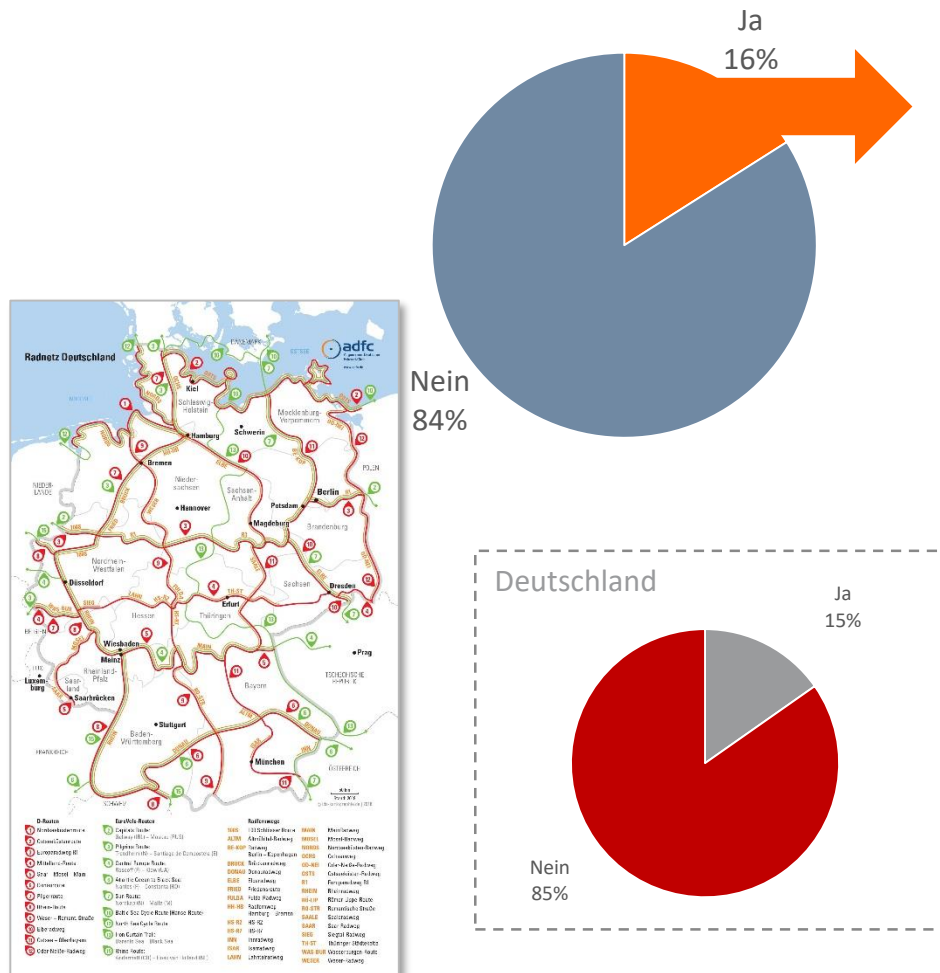


Angaben in Prozent

$n_{TH} = 192$ ($n_{DE} = 1.039$); Radtouren-Fahrer

Bekanntheit der „D-Routen“ Nach Geschlecht & Alter

„Haben Sie schon einmal von den „D-Routen“ gehört? Sie sind auf der Karte als rote Linien angezeigt.“



Getrennt nach
Geschlecht und Alter

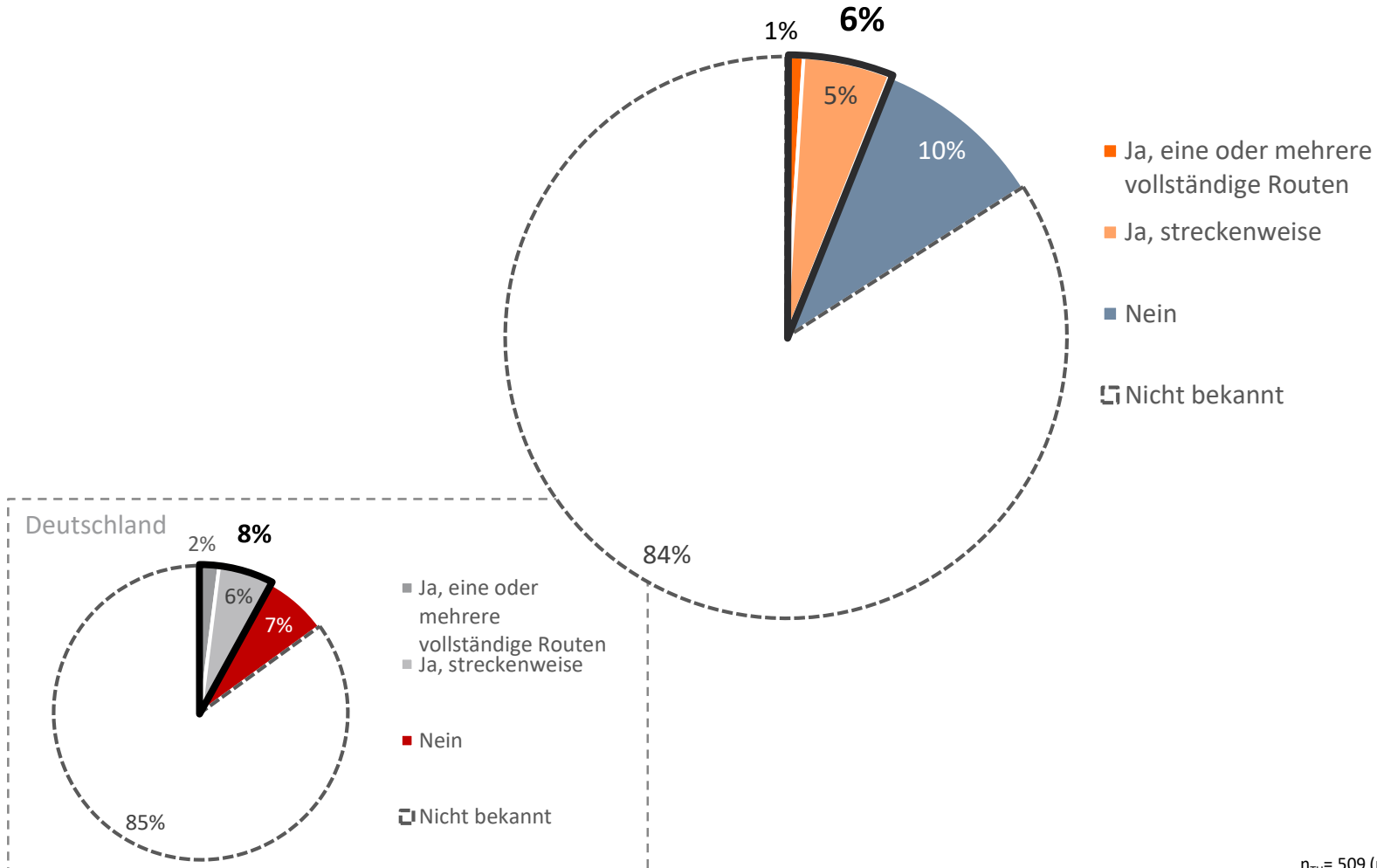
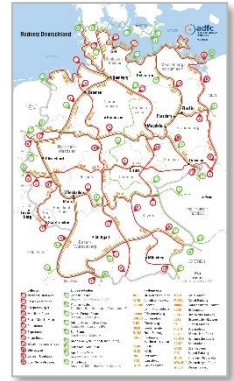


Angaben in Prozent

$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragte

Nutzung von D-Routen

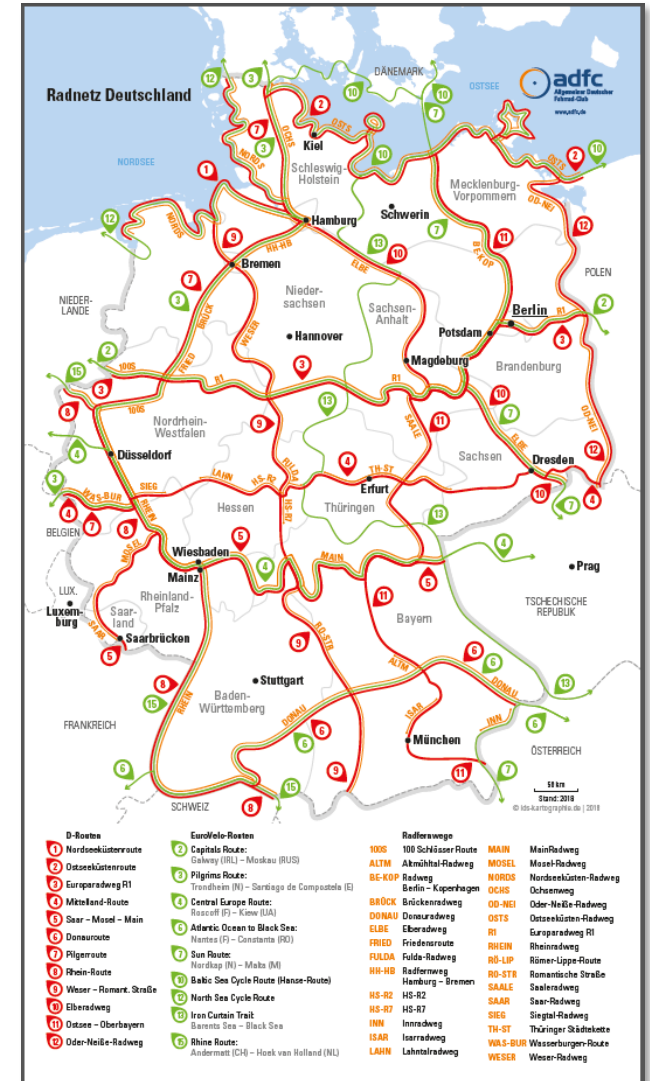
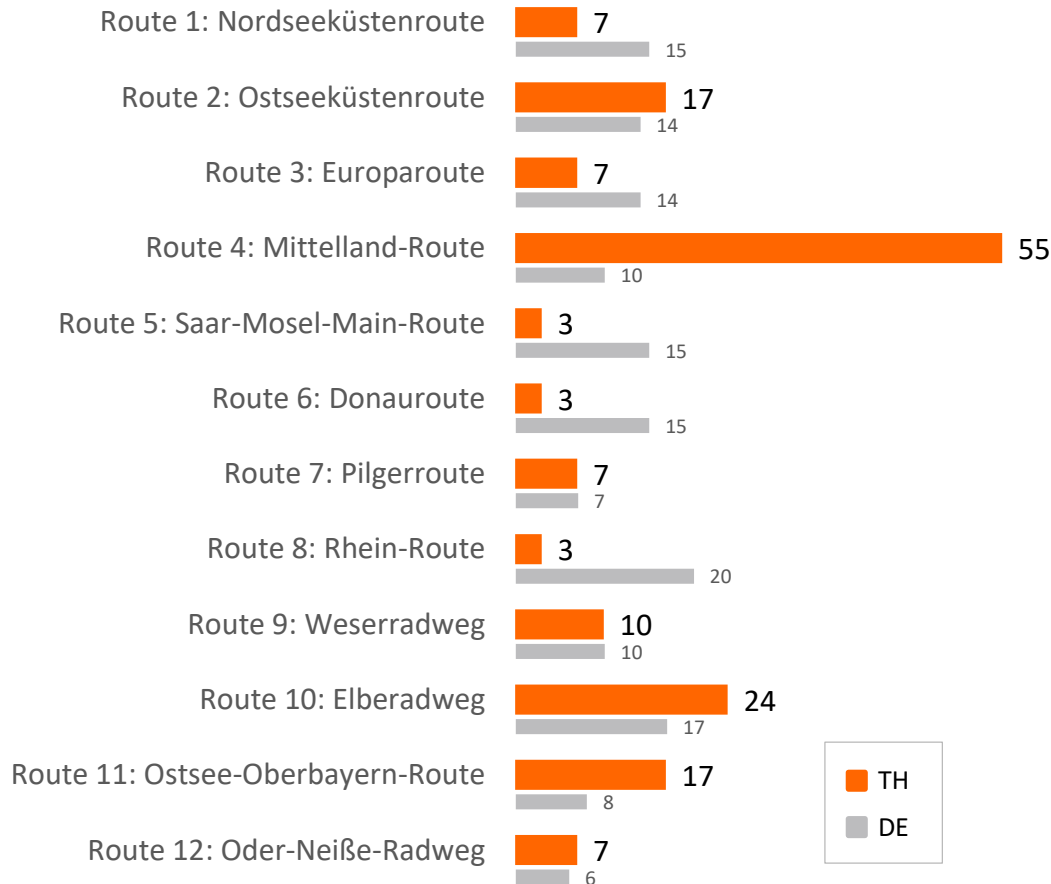
„Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt? Sie sind auf der Karte als rote Linien angezeigt.“



$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 2.376$); Alle Befragte

Nutzung von D-Routen

„Welche der D-Routen haben Sie schon genutzt? Sie sind auf der Karte als rote Linien angezeigt.“
(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

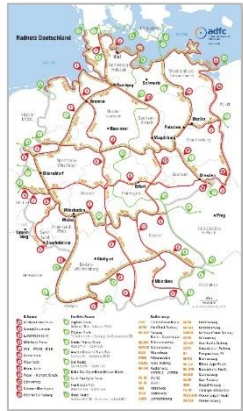
$n_{TH} = 29$ ($n_{DE} = 229$); Radfahrende, die schon „D-Routen“ genutzt haben



Geringe Fallzahl

D-Routen - Kontext der Nutzung & Bewertung

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



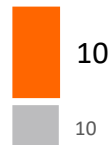
Im Rahmen einer längeren Fahrradtour



Im Rahmen eines eintägigen Ausflugs oder bei einer sportlichen Betätigung mit dem Fahrrad



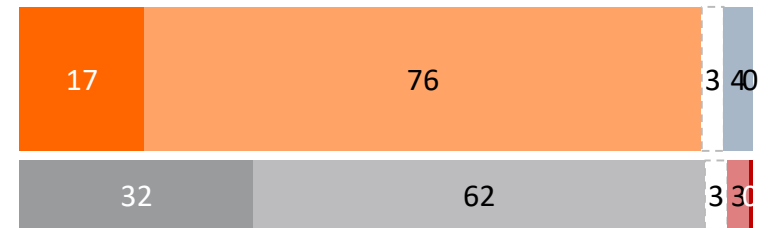
Im Alltag (z.B. Arbeitsweg, Weg zum Einkaufen)



TH
DE

Angaben in Prozent

„Wie bewerten Sie die „D-Routen“?“



TH DE

Durchweg positiv
 Eher positiv
 Weiß nicht
 Eher negativ
 Durchweg negativ

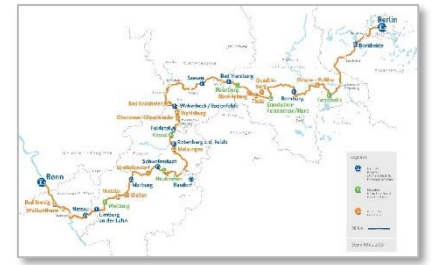
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 29$ ($n_{DE} = 229$); Befragte, die schon „D-Routen“ genutzt haben

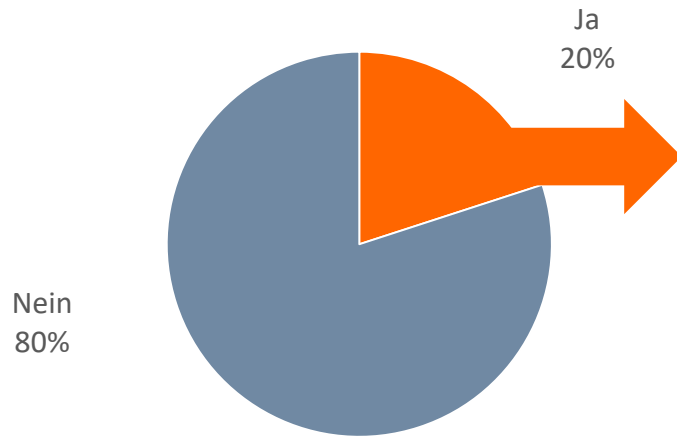


Geringe Fallzahl

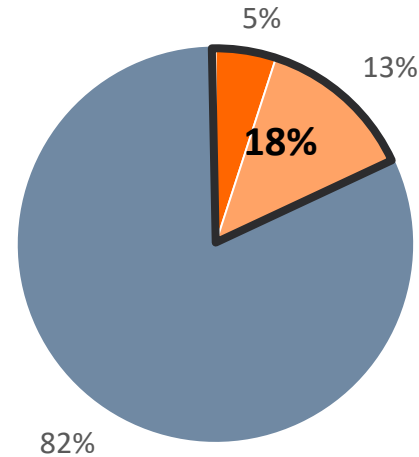
Bekanntheit und Nutzung Radweg „Deutsche Einheit“



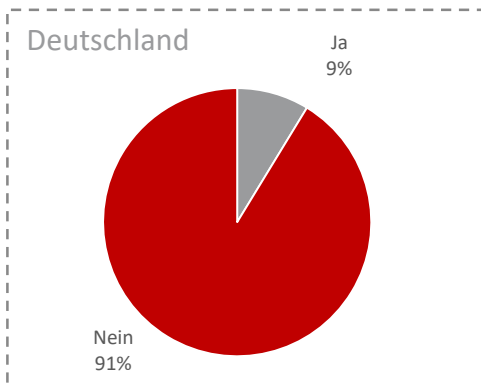
„Haben Sie schon einmal von dem Radweg Deutsche Einheit gehört?“ (Visualisierung durch beistehende Karte)



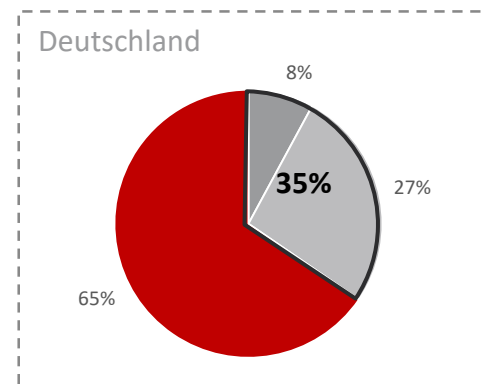
„Sind Sie den Radweg Deutsche Einheit schon einmal vollständig oder teilweise abgefahren?“



Diese **18%** entsprechen 4% der Gesamtbevölkerung in Thüringen

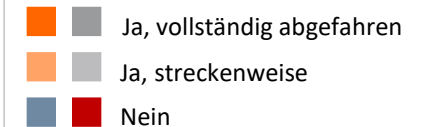


$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); alle Befragten



$n_{TH} = 101$ ($n_{DE} = 266$); Befragte, die schon von „D-Routen“ gehört haben

TH DE

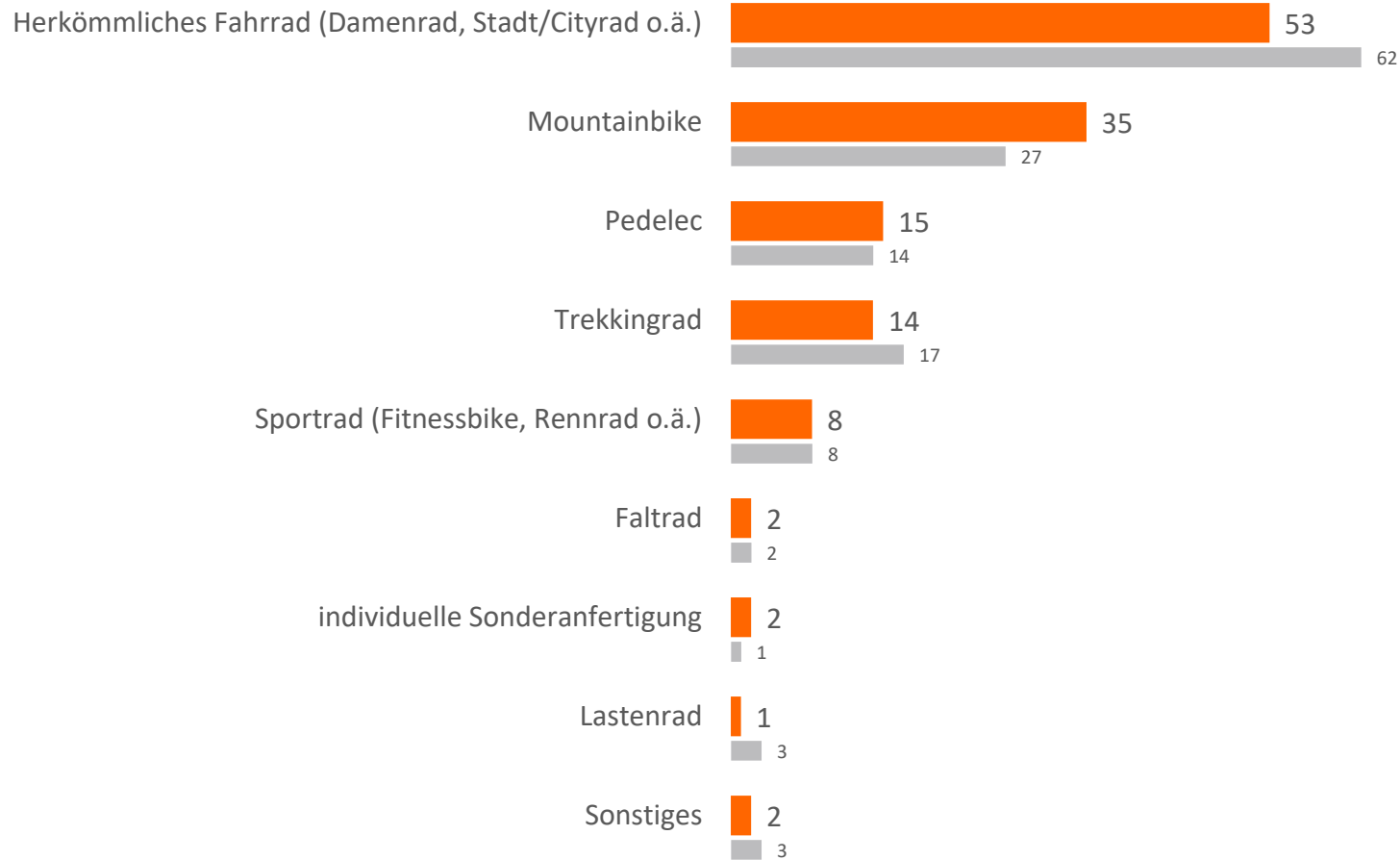


Angaben in Prozent

12 Fahrradmarkt

Genutzter Fahrradtyp

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



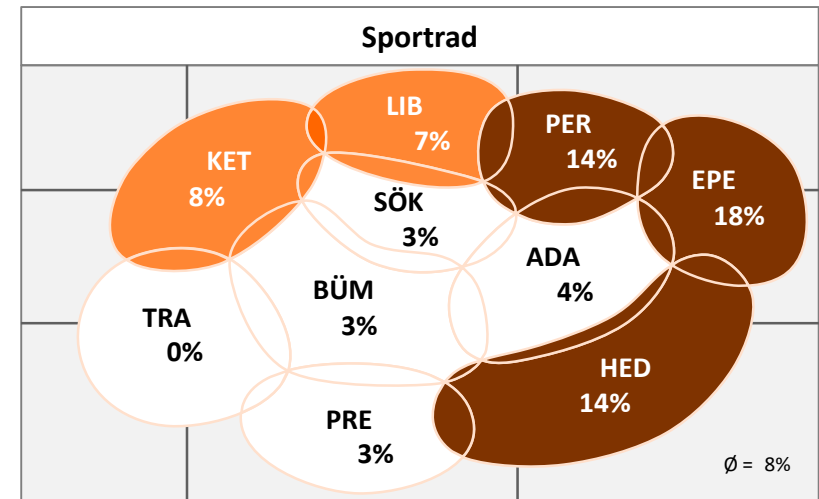
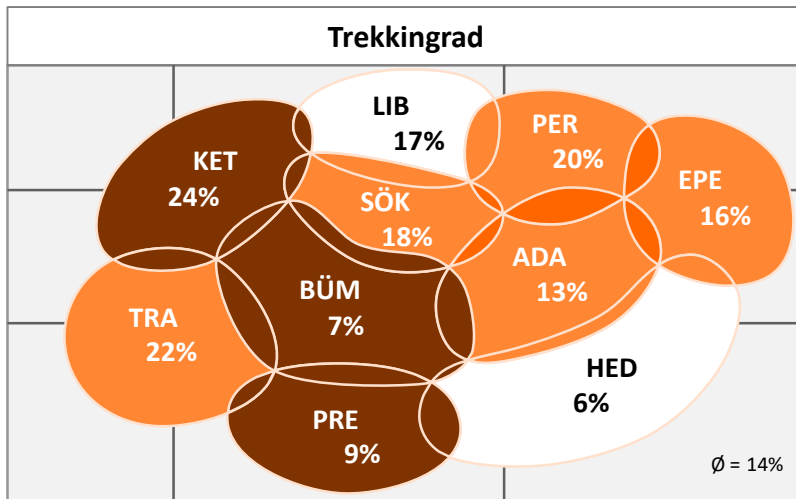
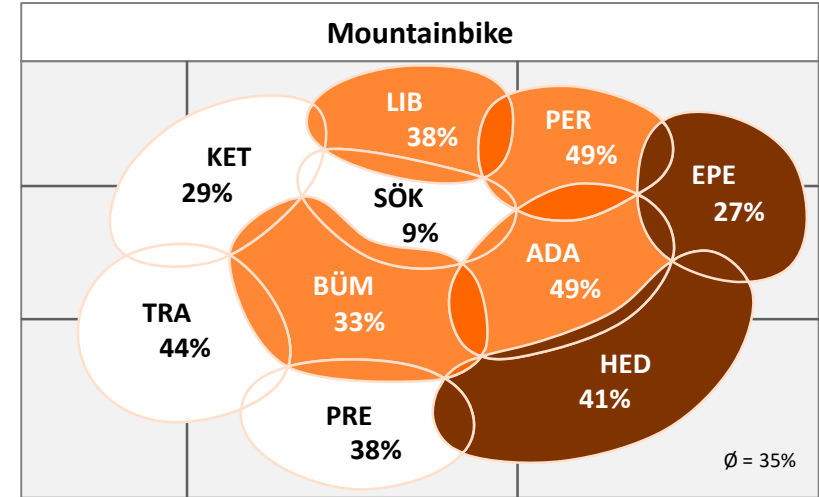
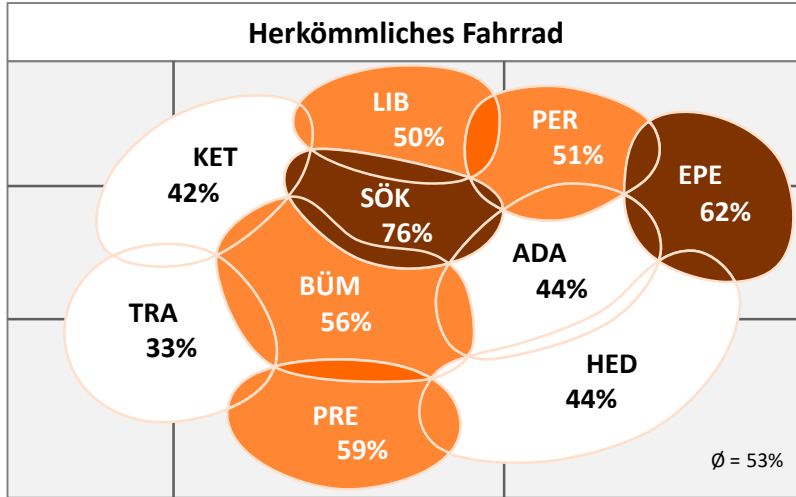
Angaben in Prozent

$n_{TH} = 404$ ($n_{DE} = 2.376$); Radfahrende

Genutzter Fahrradtyp

Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen

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



■ = überdurchschnittlich

■ = durchschnittlich

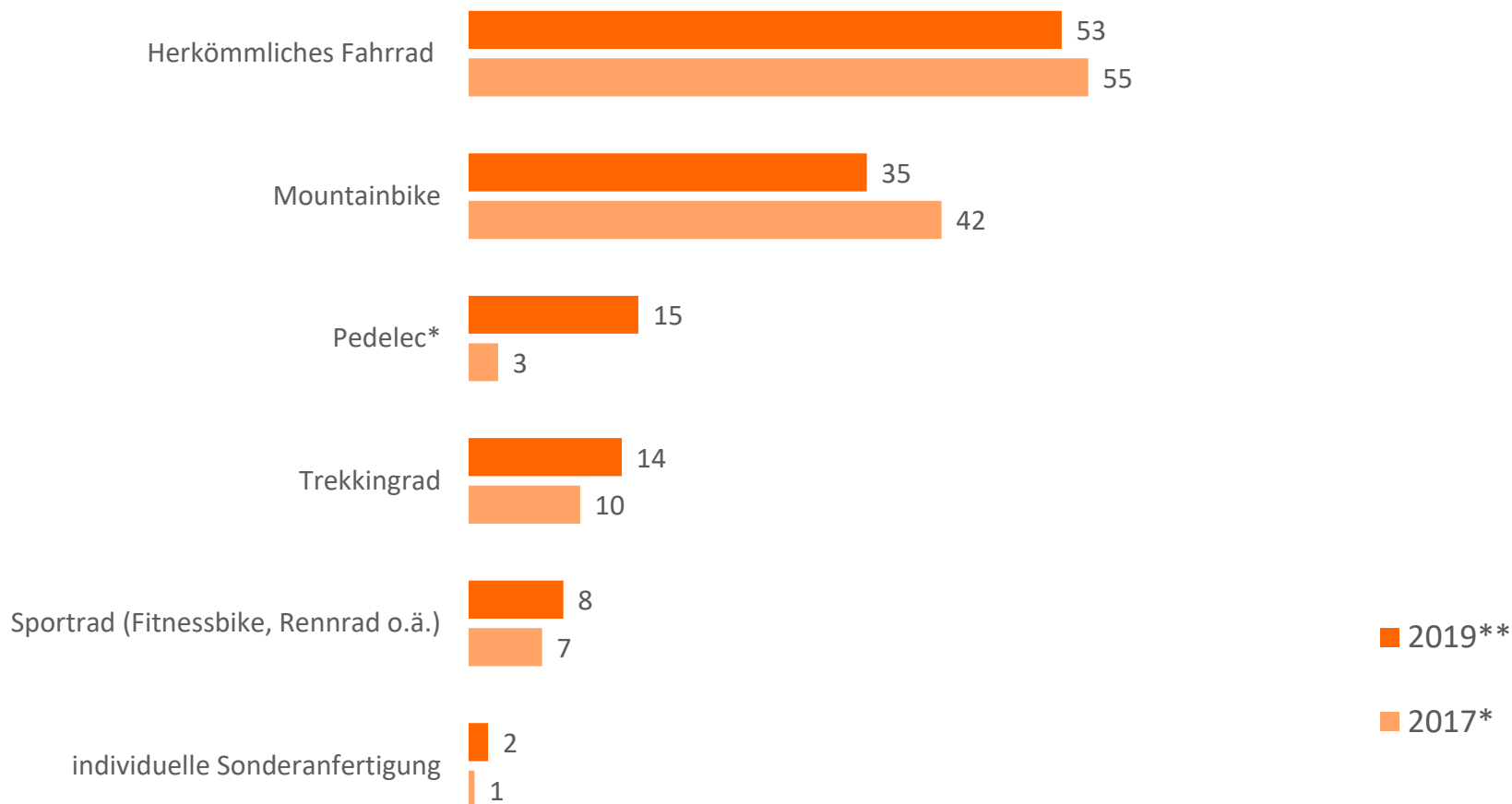
□ = unterdurchschnittlich

n_{TH} = 404; Radfahrende

Genutzter Fahrradtyp

Zeitvergleich Studie 2019 – 2017 in Thüringen

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



Angaben in Prozent

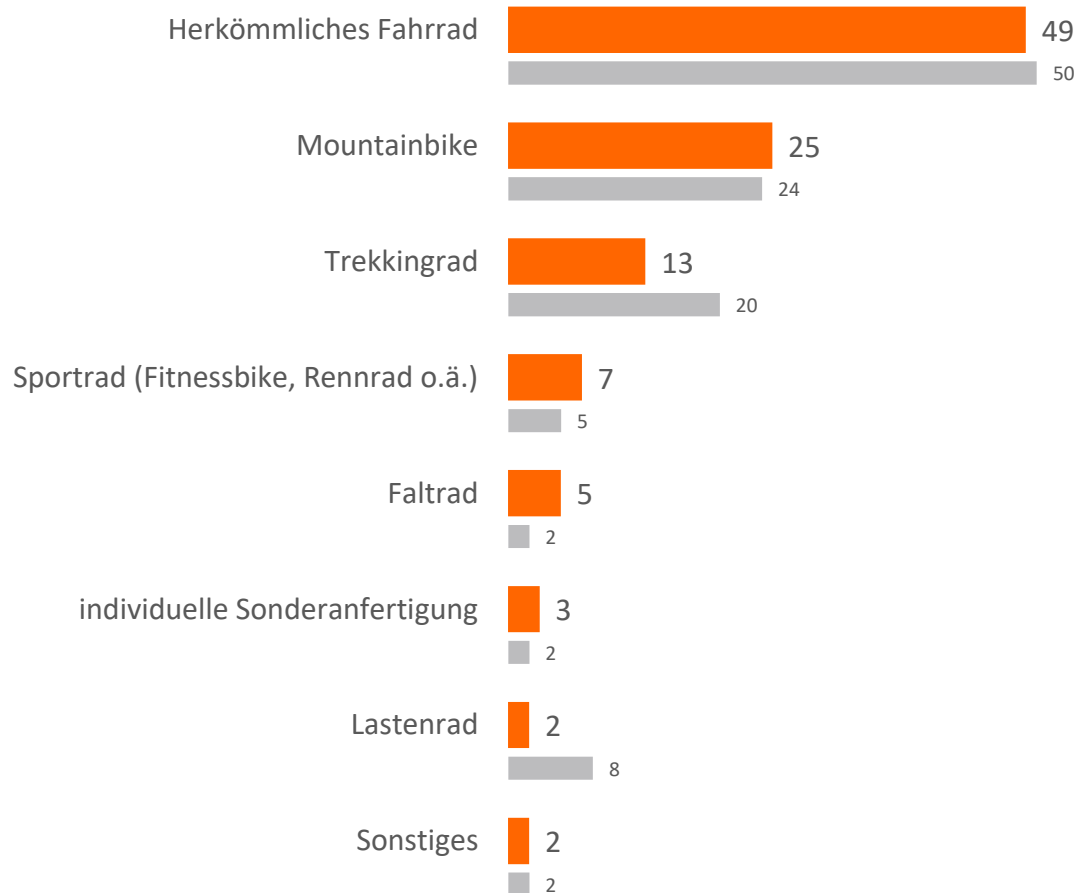
*2019 wurde für das Pedelec eine Definition inkl. Bilder angezeigt und auf den Begriff verzichtet. Dies erklärt den deutlichen Anstieg.

**n_{TH}= 404; Radfahrende

*n_{TH}= 383; Radfahrende

Genutzter Pedelec-Typ

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



Angaben in Prozent



Geringe Fallzahl

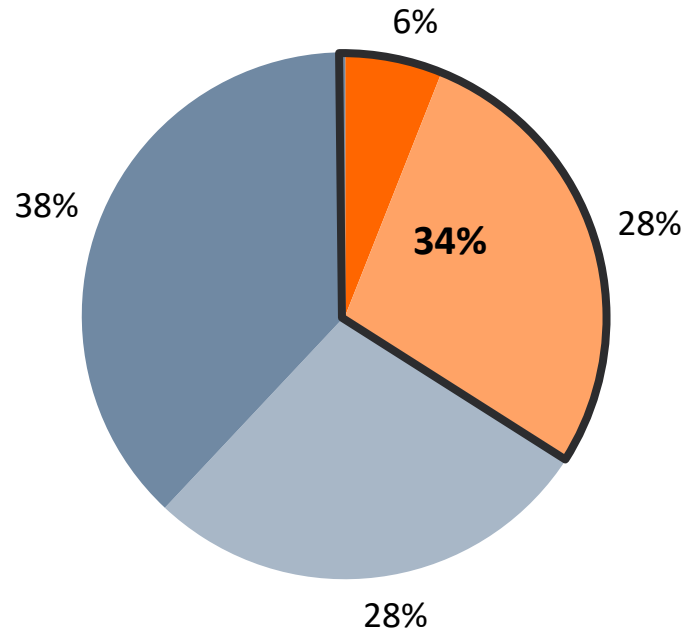
$n_{TH} = 61$ ($n_{DE} = 344$); Nutzer Pedelec



Pläne zum Fahrradkauf

Geplanter Kauf

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

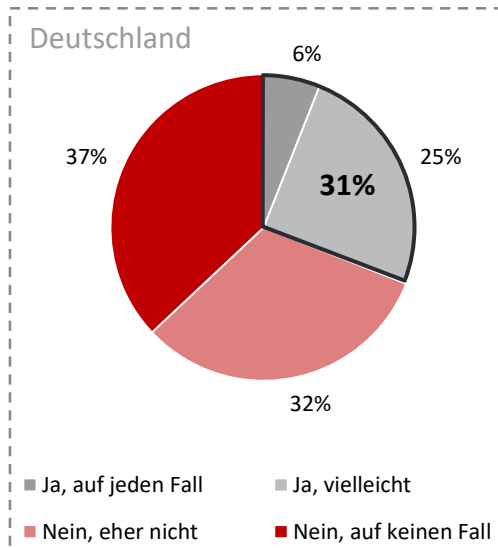


■ Ja, sicher

■ Ja, vielleicht

■ Nein, wahrscheinlich nicht

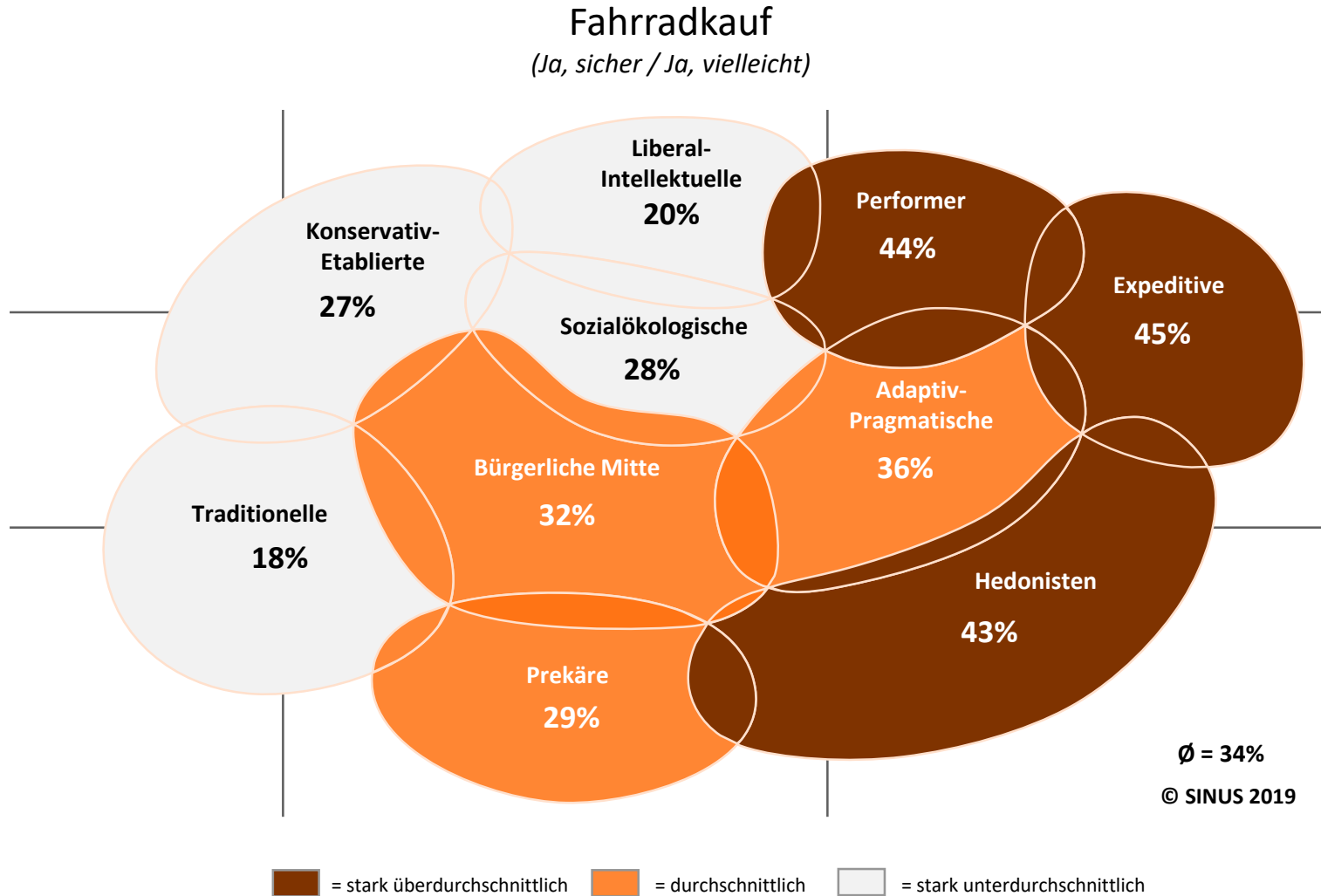
■ Nein, sicher nicht



$n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

Pläne zum Fahrradkauf

Nach Sinus-Milieus[®] in Thüringen



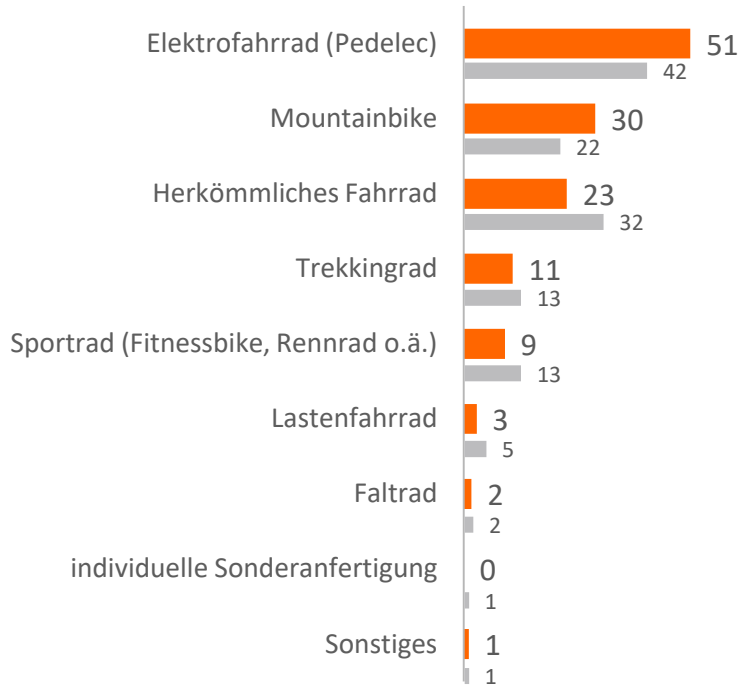
n_{TH} = 509; Alle Befragte

Fahrradtypen und Ausgabebereitschaft

Fahrradtyp(en)

(Mehrfachnennung möglich)

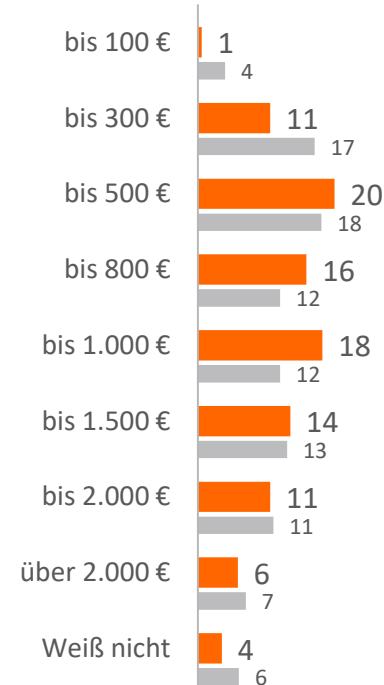
„Welchen Typ von Fahrrad bzw. welche Typen von Fahrrädern werden Sie dann aller Voraussicht nach kaufen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

Ausgabebereitschaft

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



Ø ca. € 912,-

Ø ca. € 865,-

TH
DE

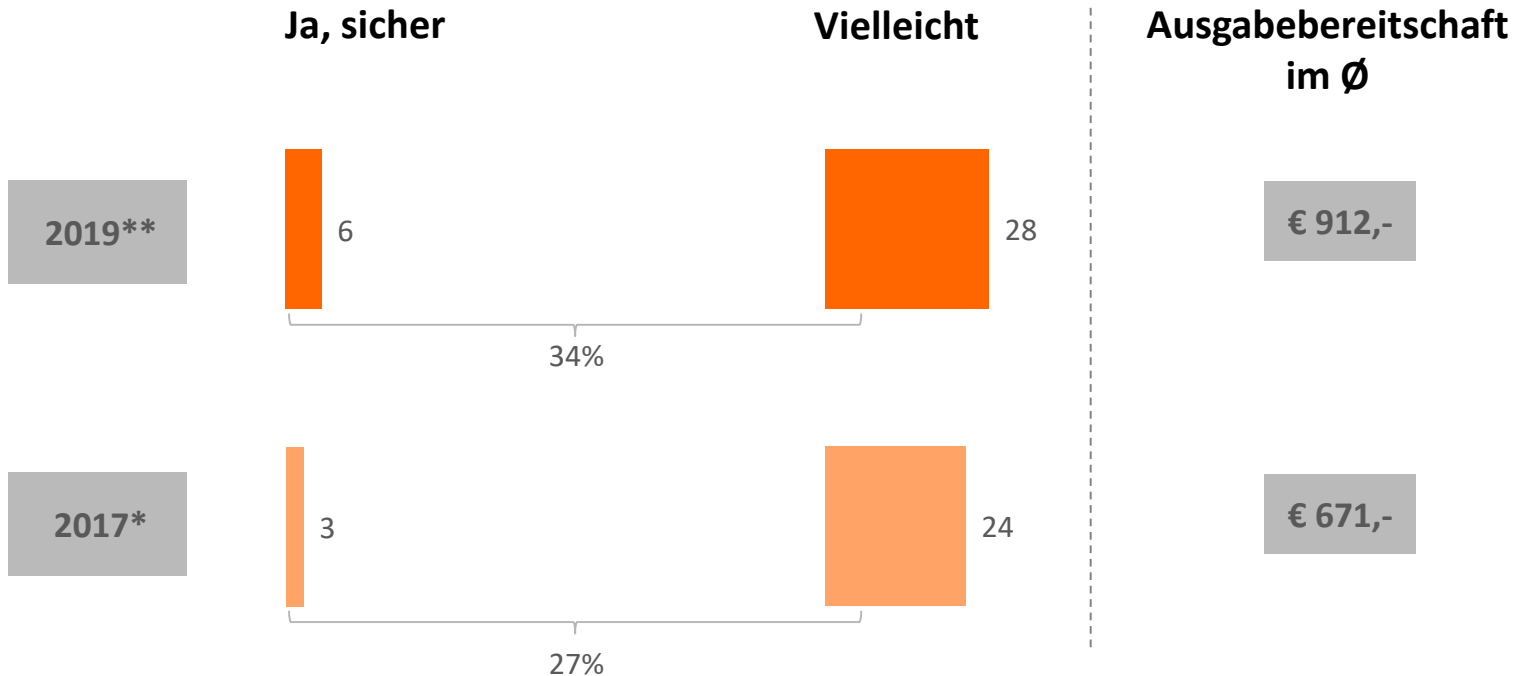
$n_{TH} = 168$ ($n_{DE} = 933$); Personen, die planen in den nächsten 12 Monaten ein Fahrrad zu kaufen

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_{TH} = 509; Alle Befragte

* n_{BY} = 508; alle Befragte

** n_{BY} = 242; potentielle Käufer

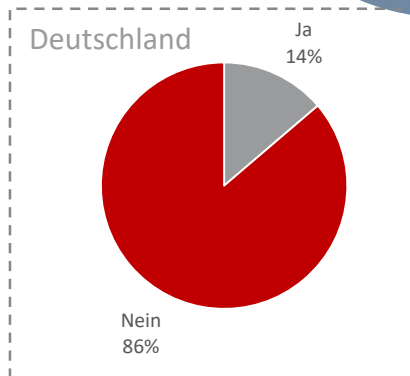
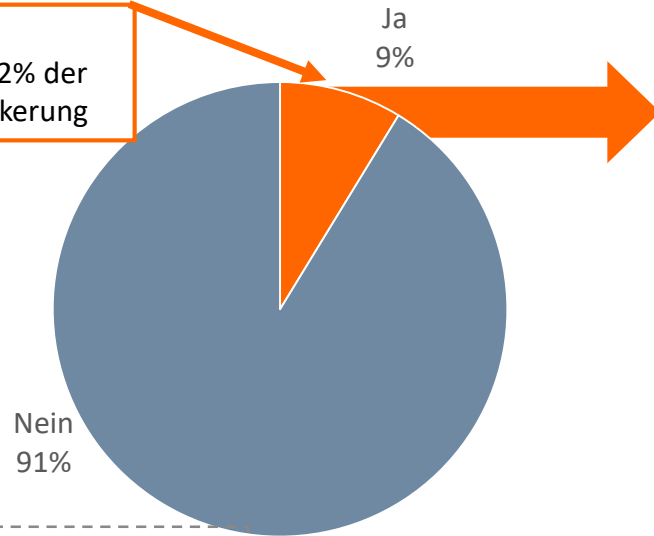
* n_{BY} = 140; potentielle Käufer

Leasingangebote des Arbeitgebers bei Fahrradkauf

Leasingangebot des Arbeitgebers

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

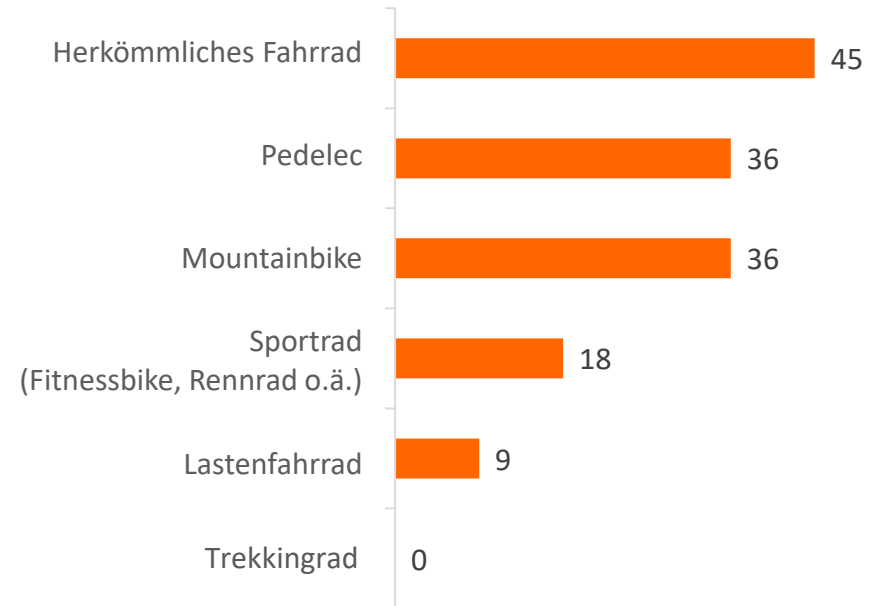
Diese 9% entsprechen 2% der Gesamtbevölkerung



$n_{TH} = 126$ ($n_{DE} = 640$);
Personen, die berufstätig
sind und die planen
in den nächsten 12
Monaten ein Fahrrad zu
kaufen

Gewählte Fahrradkategorien

(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

$n_{TH} = 11$; 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

Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus Milieu-Profile

Gründe für das Nutzen des Fahrrades als Verkehrsmittel

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Umwelt	56	51	59	60	79	68	65	41	41	38	51
Gesundheit	46	38	49	51	61	55	61	37	24	38	37
Kosten	44	42	45	60	59	55	46	36	12	27	43
Flexibilität	32	22	41	30	43	34	46	21	18	21	33
Spaß	31	31	39	40	38	28	33	24	6	27	31
Parkmöglichkeit	23	27	31	28	34	21	22	13	12	19	20
Zeit	20	4	25	23	27	23	28	19	6	10	21
Transportmöglichkeit	5	2	-	12	5	4	7	3	6	-	9
Komfort	4	2	4	14	2	2	9	-	-	2	8
Sicherheit	4	-	2	14	7	9	-	-	-	-	5

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Fahrradfreundlichkeit der Politik

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

„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	37	53	39	35	34	34	15	41	41	25	49
Landesregierung	46	47	43	56	54	47	39	40	47	27	57
Kommunalpolitik	51	56	49	58	52	53	52	45	59	35	55

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

„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	70	84	75	72	66	77	74	65	59	69	60
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden	55	47	59	49	57	60	65	59	29	58	51
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	48	49	47	47	46	60	61	43	41	52	40
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	47	51	33	51	46	62	54	40	41	54	40
sichere Fahrradabstellanlagen	46	49	43	40	57	49	41	45	47	40	44
mehr Fahrradstraßen einrichten	42	40	57	47	45	51	50	32	6	29	43
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten	36	36	18	40	50	38	48	35	35	42	27
mehr Abstellanlagen	33	31	24	35	34	49	39	29	41	31	27

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

„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
Belag der Radwege verbessern	31	33	25	35	27	43	28	28	41	33	29
Kampagnen zum besseren Miteinander von Fußgängern, Rad- und Autofahrern	31	24	25	35	30	34	33	32	29	33	31
Mobilitäts- und Verkehrserziehung, z.B. an Schulen	28	20	29	30	41	30	30	24	35	25	23
vorhandene Radwege verbreitern (auch für Lastenräder)	26	22	14	30	20	45	35	16	29	38	24
Verkehrsregeln für Radfahrende fahrradfreundlicher/sicherer gestalten	26	18	22	30	27	28	37	15	29	33	27
Bekanntmachung der Verkehrsregelungen für Radfahrende	23	20	27	23	30	32	26	12	18	25	19
Weniger Radwege unmittelbar neben parkenden Fahrzeugen	20	16	12	16	20	25	37	21	12	17	19
(Bessere) Rad-Aufstellflächen im Kreuzungsbereich	17	13	12	14	18	28	24	16	18	17	15
Imagekampagnen für mehr Radverkehr	14	11	18	9	20	23	9	8	6	8	17

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Viele Radfahrende sind bei uns aufgrund ihres Fahrverhaltens ein Unsicherheitsfaktor im Straßenverkehr	64	53	59	63	68	57	70	72	59	58	67
In meiner Gemeinde / Stadt macht mir Radfahren Spaß	50	56	51	67	57	49	39	49	29	29	56
Die Radwege werden bei uns regelmäßig gereinigt/geräumt	42	40	41	51	46	40	39	49	35	19	51
Die Gemeinde / Stadt überwacht, dass Autos nicht auf Radwegen parken	39	40	39	60	41	36	33	39	29	23	47
Dem Fahrrad wird in meiner Gemeinde / Stadt genug Raum gegeben, die Wege sind ausreichend breit	39	42	41	47	38	30	22	44	29	31	53
In meiner Gemeinde/Stadt nehmen alle Verkehrsteilnehmer/innen gegenseitig aufeinander Rücksicht	39	31	39	37	50	51	35	37	35	23	45
Die Fahrradinfrastruktur in meiner Gemeinde/Stadt ist familienfreundlich	37	38	35	44	34	36	22	37	18	29	55
In meiner Gemeinde / Stadt sind die Ampeln so geschaltet, dass ich als Radfahrender zügig vorankomme	32	31	25	44	38	23	13	32	24	23	55

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Zu wenig separate Radwege	71	69	54	73	79	81	82	58	80	79	67
Rücksichtslose Autofahrende	63	54	46	73	53	81	76	50	40	68	71
Zu viel Verkehr	63	62	85	67	63	71	53	56	40	58	67
Zu schnell mit Autos gefahren wird	52	46	46	60	58	76	47	42	40	42	58
Zu viel Schwerverkehr (Busse, LKW)	45	54	31	40	37	52	59	33	60	53	50
Plötzlich öffnende PKW-Türen	41	54	15	47	32	38	47	28	40	53	58
Schlechter Zustand der Radwege	34	31	23	20	42	33	35	28	60	37	46
Rücksichtslose Radfahrende	28	23	8	33	26	24	24	28	40	37	38
Fahrzeuge auf dem Radweg als Haltezone	27	38	31	20	37	19	18	22	40	37	29
Unterschiedliche Geschwindigkeit anderer Radfahrender	15	15	-	27	21	14	12	17	20	11	17
Generelle Unsicherheit auf dem Fahrrad	13	8	-	-	26	14	12	14	-	16	21

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 182; Radfahrende, die sich im Straßenverkehr eher nicht / überhaupt nicht sicher fühlen

Aussagen zum Miteinander

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

„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 Autofahrer/in stets an die Regeln der StVO.*	89	93	92	84	88	85	89	93	100	89	80
Ich halte mich als Fahrradfahrer/in stets an die Regeln der StVO.**	87	92	88	91	82	89	91	87	89	81	79
Mir fallen Autofahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf.	77	78	63	70	75	81	85	79	82	79	76
Es herrscht ein angespanntes Klima zwischen Radfahrer/innen und anderen Verkehrsteilnehmer/innen.	71	60	59	72	75	75	80	77	59	67	76
Mir fallen Radfahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf.	68	60	63	53	70	53	80	80	71	71	75
Andere Verkehrsteilnehmer/innen nehmen auf die Radfahrer/innen ausreichend Rücksicht.	46	53	47	58	41	45	35	49	41	29	56
Als Fahrradfahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.	29	32	24	29	27	29	26	26	22	16	48
Über Neuerungen in der StVO, die den Radverkehr betreffen, fühle ich mich durch Medien und Politik ausreichend informiert.**	28	27	29	49	20	28	15	39	41	4	31
Als Autofahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.*	17	12	6	18	14	19	6	23	13	5	36

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 509; alle Befragte; * n_{TH} = 451; Auto-Fahrende; ** n_{TH} = 404; Radfahrende

Aussagen rund um Bike-Sharing (1/2)

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

„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.	82	83	82	93	79	93	72	86	70	88	73
Fremde Städte erkunde ich lieber zu Fuß.	76	67	76	78	79	93	72	82	50	80	69
In fremden Städten, wo ich kein eigenes Fahrrad zu Verfügung habe, stellen Mietradsysteme eine attraktive Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln für mich dar	62	58	65	70	72	81	64	61	40	52	47
Einen großen Vorteil sehe ich darin, dass sich mir mit den Mieträdern die Möglichkeit des unkonventionellen und unmittelbaren Erlebens einer fremden Stadt bietet	57	58	62	78	60	67	58	39	30	60	49
Ich nutze Mieträder nur selten, da ich für meine alltäglichen Wege grundsätzlich andere Verkehrsmittel gegenüber dem Fahrrad bevorzuge.	52	42	59	67	49	26	56	61	30	68	51
Die Mietradsysteme dienen mir als Ergänzung oder Ausweichmöglichkeit zum ÖPV	45	33	44	48	56	63	53	36	20	32	44

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 299; Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (2/2)

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

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

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Mieträder sind unflexibel, weil Ausleihe und Rückgabe an bestimmte Standorte gebunden sind.	39	33	35	33	40	44	36	25	30	52	49
Alle Fahrräder sind ordnungsgemäß gewartet und verkehrssicher	36	21	32	52	49	52	22	29	10	28	40
Ich finde die Kosten für die Mieträder angemessen	35	21	47	52	40	37	28	25	10	24	40
Ich finde das Bezahlungssystem einfach und unkompliziert in der Anwendung	33	25	38	33	35	37	19	32	20	16	49
Die Anmeldung für das Leihsystem erfolgte einfach und unkompliziert	32	29	41	44	28	37	22	36	10	20	38
Die Fahrräder sind in ihrer Handhabung zu klobig und schwerfällig	25	8	21	41	26	30	3	18	30	40	36

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 299; Mieträder bekannt

Anlass der Fahrradnutzung nach Sinus-Milieus in TH

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?“ – Antwort: **Täglich / mehrmals pro Woche / ein paar Mal im Monat**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	PRA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
 Fahrt zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte*	61	100	50	60	73	40	100	100	-	-	67
Einkaufen / kurze Erledigungen	57	42	43	51	64	60	68	66	44	53	63
Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen	50	42	38	54	58	62	44	54	44	41	54
Fahrt zur Arbeit / Fortbildungsstätte**	46	35	24	65	50	54	48	40	33	36	57
Tagesausflüge	44	42	43	51	47	56	32	31	22	44	52
Fahrt zu Freizeitaktivitäten	35	24	36	43	51	33	38	28	11	28	40
Sport	35	37	33	60	31	49	9	23	56	25	40
Transport von Lasten	22	16	19	20	20	24	21	16	22	25	37
Begleitung von Personen	16	18	14	17	11	16	12	10	-	9	33
Transport von Personen	9	11	2	14	13	9	3	2	-	3	24
Fahrradurlaube	9	3	2	11	7	13	3	7	-	9	19

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

$n_{TH} = 404$; Radfahrende; * $n_{TH} = 39$; Radfahrende in Ausbildung; ** $n_{TH} = 289$; berufstätige Radfahrende



Geringe Fallzahl

Zufriedenheit mit der Abstellsituation

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

„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	60	54	58	69	64	75	64	62	20	40	56
In der Schule/Universität /Ausbildung	59	54	53	70	63	65	77	58	-	38	50
Im privaten Wohnumfeld	52	59	50	66	63	42	56	50	44	40	49
Am Bahnhof / an der Haltestelle	31	23	32	41	32	22	41	33	20	9	38
Im Orts- oder Stadtzentrum	29	29	34	41	30	26	17	21	22	7	44
Bei Behörden	27	25	34	37	27	13	17	37	33	13	30

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_{TH} = 304 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 Thüringen

„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	41	50	44	50	29	28	47	47	75	46	37
Dem Wind und Wetter ausgesetzt	40	41	28	38	29	52	40	40	50	46	46
Dauert zu lange	40	45	48	44	38	28	60	53	75	31	20
Keine ausgebauten Radwege bzw. Fahrradstreifen vorhanden	31	36	12	44	38	21	53	37	50	15	26
Zu anstrengend	27	32	28	38	29	17	33	17	25	38	29
Auto für Beruf wichtig	20	23	32	19	13	21	7	17	25	31	17
Zu gefährlich	19	32	8	25	21	7	20	20	50	31	14
Keine sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	15	5	4	6	17	17	27	23	25	15	14

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 213; 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 Thüringen

„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	48	43	40	80	33	45	22	53	75	36	61
Mehr Radwege	42	36	20	70	56	18	44	41	50	45	56
Sichere Fahrradabstellplätze	35	21	27	40	56	36	44	41	50	9	39
Umkleidemöglichkeiten	27	29	27	40	33	9	44	35	25	18	17
Waschgelegenheit / Duschmöglichkeit	26	21	20	30	22	27	44	29	50	18	22
Radfahrende erhalten einen Bonus (Gutschein für Radreparatur, Firmenrad, etc.)	21	14	7	30	44	64	22	6	-	18	17
Mehr Fahrradabstellplätze	19	14	7	40	11	27	11	6	25	27	28
Reparaturmöglichkeit (Luftstation, Pannenset, etc.)	14	-	-	30	56	36	-	-	25	9	17
Möglichkeit, nasse Radwäsche zu trocknen	14	21	13	20	22	-	22	18	25	-	6
Ich vermisse nichts	31	43	47	10	11	18	33	29	-	55	28

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

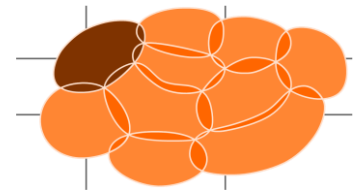
Unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{TH} = 118; 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	33	119
Als Freizeitbeschäftigung	29	85

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*	%	Index
Top 3 (nach %)	Motorrad !	100
	Auto	95
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	68
Über Ø	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	40
	Moped, Roller !	60

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*	%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	38
	Fahrrad als Verkehrsmittel	36
	Pedelec	22
Über Ø	Fernbus	9
	Moped, Roller	7

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	66	120



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	50	110

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	51	92
Kosten	42	96
Gesundheit	38	83
Spaß	31	101
Parkmöglichkeit	27	117

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	84	121
mehr Schutz- und Radfahrstreifen Einrichten	51	109
Trennung der Radfahrenden von den Fußwegen	49	101

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	53	91
Mieträder: Nutzung	29	97
Lastenräder: Bekanntheit	47	101
Pedelecs: Erfahrungen	20	89



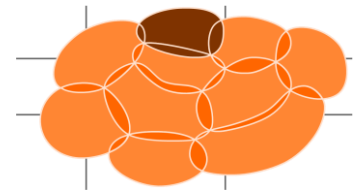
stark überdurchschnittlich



stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Liberal-Intellektuelle"

Die aufgeklärte Bildungselite



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		25	75
Als Freizeitbeschäftigung		22	77

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	88	111
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	81	111
	Pedelec	80	98
Über Ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	43	111
	Fernbus	31	110

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	31	97
	Fahrrad als Verkehrsmittel	29	78
	Pedelec	22	78
Über Ø		8	133

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		69	126



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		60	131

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		59	106
Gesundheit		49	107
Kosten		45	102
Spaß		39	127
Parkmöglichkeit		31	138

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		75	107
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden		59	107
Mehr Fahrradstraßen errichten		57	136

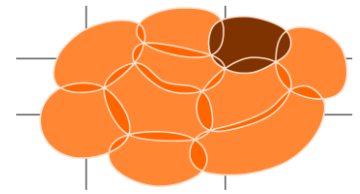
Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		67	113
Mieträder: Nutzung		38	127
Lastenräder: Bekanntheit		55	118
Pedelecs: Erfahrungen		22	96

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Performer"

Die effizienzorientierte Leistungselite



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	40	116
Als Freizeitbeschäftigung	33	116

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*	%	Index
Top 3 (nach %)	Moped, Roller !	100
	Pedelec !	89
	Auto	87
Über Ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	47
	Flugzeug	55
	Motorrad !	75

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*	%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	44
	Fahrrad als Verkehrsmittel	44
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	35
Über Ø	Elektrokleinstfahrzeug	21
	Motorrad	12
	Flugzeug	14

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	57	104



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	57	126

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	60	109
Kosten	60	137
Gesundheit	51	112
Spaß	40	128
Flexibilität	30	96

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	72	103
mehr Schutz- und Radfahrstreifen Einrichten	51	109
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden	49	88

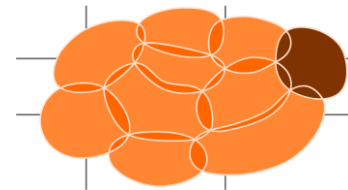
Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	63	107
Mieträder: Nutzung	48	160
Lastenräder: Bekanntheit	51	110
Pedelecs: Erfahrungen	33	145

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Expeditive"

Die ambitionierte kreative Avantgarde



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	39	116
Als Freizeitbeschäftigung	25	89

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	76	105
	Pedelec 	75	92
	Auto	75	94
Über Ø	Flugzeug	62	133
	Fernbus 	33	120
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	43	112

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	52	137
	Pedelec	34	122
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	23	97
Über Ø	Moped, Roller	11	182
	Motorrad	11	156
	Elektrokleinstfahrzeug	18	149

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	58	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).

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	42	93

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	79	141
Gesundheit	61	133
Kosten	59	133
Flexibilität	43	135
Spaß	38	122

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	66	94
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden	57	104
sichere Fahrradabstellanlagen	57	125

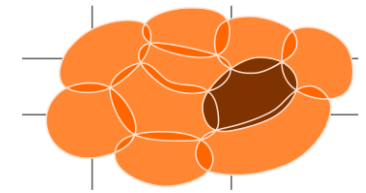
Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	77	131
Mieträder: Nutzung	35	116
Lastenräder: Bekanntheit	45	96
Pedelecs: Erfahrungen	21	96

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Adaptiv-Pragmatische"

Die moderne junge Mitte



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	36	105
Als Freizeitbeschäftigung	38	134

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec 	86	105
	Auto	83	105
	Motorrad 	83	123
Über Ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	50	131
	Flugzeug	54	116
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	77	106

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	58	155
	Pedelec	36	129
	Auto	34	105
Über Ø	Flugzeug	23	230
	Fernbus	11	192
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	26	156

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	53	97



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	47	103

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	68	122
Gesundheit	55	120
Kosten	55	124
Flexibilität	34	107
Spaß	28	92

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	77	111
mehr Schutz- und Radfahrstreifen Einrichten	62	133
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden	60	109

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	51	87
Mieträder: Nutzung	30	98
Lastenräder: Bekanntheit	38	81
Pedelecs: Erfahrungen	21	93



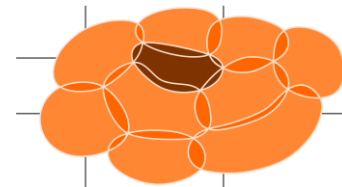
stark überdurchschnittlich



stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Sozialökologische"

Das engagierte gesellschaftskritische Milieu



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		37	109
Als Freizeitbeschäftigung		15	54

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	100	122
	Moped, Roller	100	175
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	72	99
Über Ø	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	39	104

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	43	115
	Pedelec	28	102
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	28	118
Über Ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	20	116
	Fernbus	7	111

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

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		50	110

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		65	117
Gesundheit		61	133
Kosten		46	103
Flexibilität		46	144
Spaß		33	106

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		74	106
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden		65	118
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		61	126

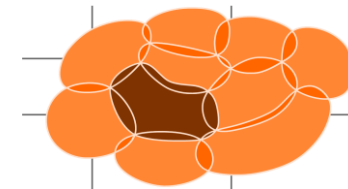
Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		78	133
Mieträder: Nutzung		25	83
Lastenräder: Bekanntheit		62	134
Pedelecs: Erfahrungen		13	58

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Bürgerliche Mitte"

Der bürgerliche Mainstream



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		40	118
Als Freizeitbeschäftigung		31	109

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec !	87	106
	Auto	81	102
	Motorrad !	75	111
Über Ø	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	42	113
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	40	104

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	33	120
	Auto	33	103
	Fahrrad als Verkehrsmittel	21	57

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		41	75



Geringe Fallzahl

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

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		33	72

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		41	74
Gesundheit		37	82
Kosten		36	81
Flexibilität		21	67
Spaß		24	78

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		65	93
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden		59	106
sichere Fahrradabstellanlagen		45	99

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		37	64
Mieträder: Nutzung		21	71
Lastenräder: Bekanntheit		41	87
Pedelecs: Erfahrungen		29	131



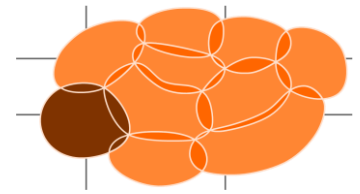
stark überdurchschnittlich



stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Traditionelle" !

Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		18	52
Als Freizeitbeschäftigung		18	63

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	100	122
	Fahrrad als Verkehrsmittel	83	131
	Auto	73	93
Über Ø	Fernbus	33	120
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	44	118
	Moped, Roller	67	117

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	29	91
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	29	123
	Pedelec	24	85
Über Ø	Fernbus	12	200

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		44	81

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		56	123

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		41	74
Gesundheit		24	51
Flexibilität		18	56
Kosten		12	27
Parkmöglichkeit		12	52

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		59	84
sichere Fahrradabstellanlagen		47	103
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		41	85

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		59	100
Mieträder: Nutzung		0	0
Lastenräder: Bekanntheit		65	139
Pedelecs: Erfahrungen		18	79



Geringe Fallzahl

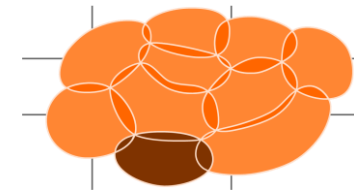
Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Prekäre"

Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		19	55
Als Freizeitbeschäftigung		17	59

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*		%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	100	122
	Moped, Roller	100	175
	Auto	78	99
Über Ø	Fernbus	50	179
	Motorrad	75	111

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	44	135
	Fahrrad als Verkehrsmittel	23	61
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	21	87
Über Ø	Moped, Roller	10	177
	Motorrad	8	121
	Flugzeug	10	106

Subjektives Sicherheitsgefühl		%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher		41	74

Fahrradhelm-Nutzung		%	Index
Immer / meistens		31	69

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		38	67
Gesundheit		38	82
Kosten		27	61
Spaß		27	88
Flexibilität		21	66

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
mehr Radwege bauen		69	98
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden		58	106
mehr Schutz- und Radfahrstreifen Einrichten		54	115

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs		%	Index
Mieträder: Bekanntheit		52	89
Mieträder: Nutzung		24	80
Lastenräder: Bekanntheit		40	85
Pedelecs: Erfahrungen		10	47



Geringe Fallzahl

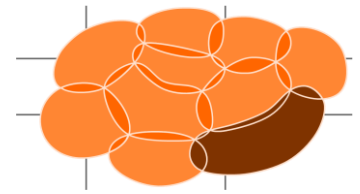
Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Hedonisten"

Die Spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte



Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	40	118
Als Freizeitbeschäftigung	37	133

Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)*	%	Index
Top 3 (nach %)	Pedelec	78
	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	71
	Auto	69
Über Ø	Fahrrad als Verkehrsmittel	69
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	40
	Flugzeug	48

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*	%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad als Verkehrsmittel	43
	Auto	36
	ÖPV Nah-/Regionalverkehr	28
Über Ø	Elektrokleinstfahrzeug	17
	Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC)	20
	Motorrad	8

Subjektives Sicherheitsgefühl	%	Index
Ich fühle mich sehr / meistens sicher	62	113

Fahrradhelm-Nutzung	%	Index
Immer / meistens	43	95

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	51	91
Kosten	43	97
Gesundheit	37	82
Flexibilität	33	105
Spaß	31	99

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	60	86
Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden	51	92
sichere Fahrradabstellanlagen	44	97

Mieträder, Lastenräder, Pedelecs	%	Index
Mieträder: Bekanntheit	60	102
Mieträder: Nutzung	29	96
Lastenräder: Bekanntheit	42	90
Pedelecs: Erfahrungen	28	125



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

14 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 - Thüringen

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit TH**	Grund-gesamtheit DE***
Geschlecht			
Weiblich	48	48	49
Männlich	52	52	51
Alter			
14-19 Jahre	7	7	8
20-29 Jahre	14	14	17
30-39 Jahre	18	18	17
40-49 Jahre	18	18	19
50-59 Jahre	26	25	22
60-69 Jahre	18	19	16
Bildung			
Niedrig (Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)	12	11	34
Mittel (Realschule / Mittlere Reife)	60	59	32
Hoch (Abitur / Studienabschluss Uni / FH)	29	30	34

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit TH**	Grund-gesamtheit DE***
Ortsgrößenklasse (BIK)			
< 20.000 EW	27	20	13
20.000-100.000 EW	42	53	21
100.000-500.000 EW	31	27	30
> 500.000 EW	0	0	37
Sinus-Milieus®			
Konservativ-Etablierte	9	7	10
Liberal-Intellektuelle	10	7	8
Performer	8	11	9
Expeditive	11	14	10
Adaptiv-Pragmatische	10	13	13
Sozialökologische	9	5	8
Bürgerliche Mitte	15	15	12
Traditionelle	3	3	5
Prekäre	9	12	8
Hedonisten	15	14	16

*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Thüringen, n_{TH}=509 Befragte

**in Thüringen lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2018 III, n= 654

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

Soziodemographie der Radfahrenden

Fahrrad-Monitor 2019 - Thüringen

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit TH ***
Geschlecht			
Weiblich	46	48	48
Männlich	54	52	52
Alter			
14-19 Jahre	7	7	7
20-29 Jahre	16	14	14
30-39 Jahre	18	18	18
40-49 Jahre	17	18	18
50-59 Jahre	26	26	25
60-69 Jahre	16	18	19
Bildung			
Niedrig (Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)	10	12	11
Mittel (Realschule / Mittlere Reife)	59	60	59
Hoch (Abitur / Studienabschluss Uni / FH)	30	29	30

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit TH ***
Ortsgrößenklasse (BIK)			
< 20.000 EW	29	27	20
20.000-100.000 EW	40	42	53
100.000-500.000 EW	31	31	27
> 500.000 EW	0	0	0
Sinus-Milieus®			
Konservativ-Etablierte	9	9	7
Liberal-Intellektuelle	10	10	7
Performer	9	8	11
Expeditive	11	11	14
Adaptiv-Pragmatische	11	10	13
Sozialökologische	8	9	5
Bürgerliche Mitte	15	15	15
Traditionelle	2	3	3
Prekäre	8	9	12
Hedonisten	16	15	14

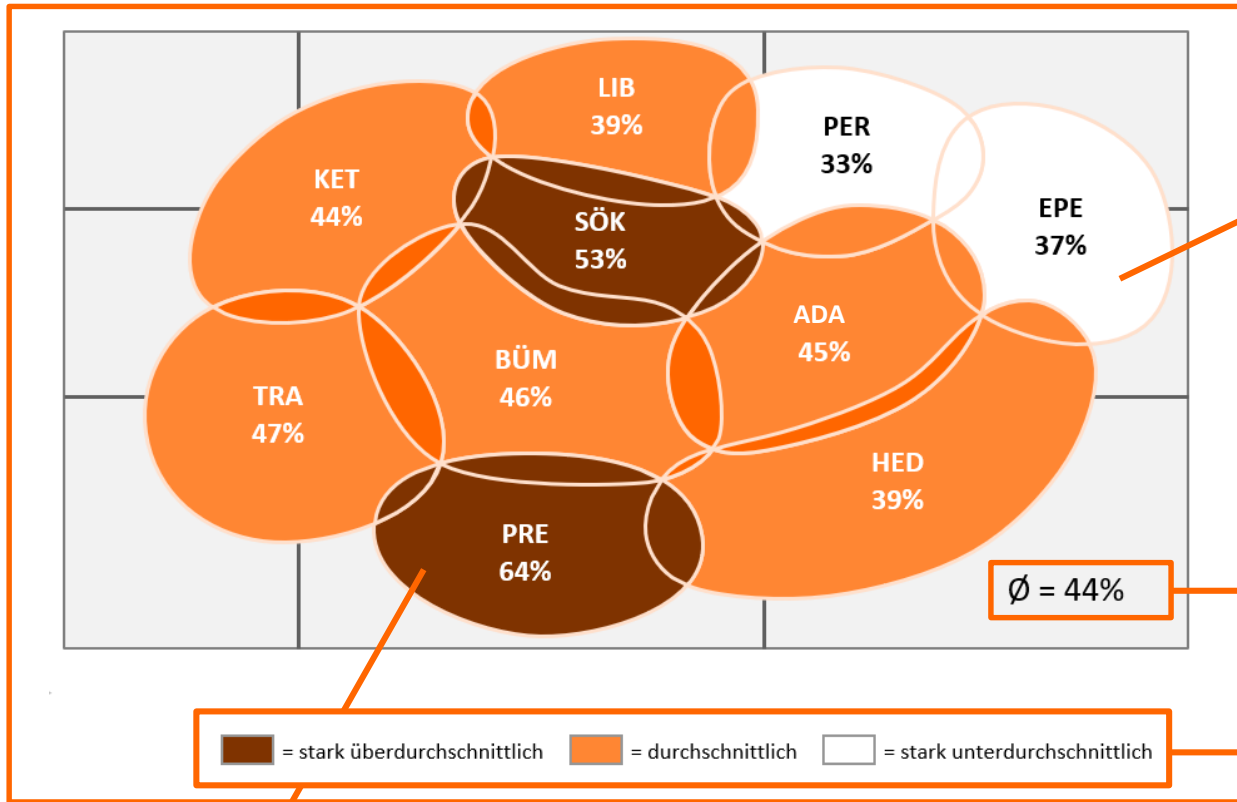
*Befragte in Thüringen, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, n_{TH}=404 Befragte

**Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Thüringen, n_{TH}=509 Befragte

***in Thüringen lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2018 III, n= 654

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

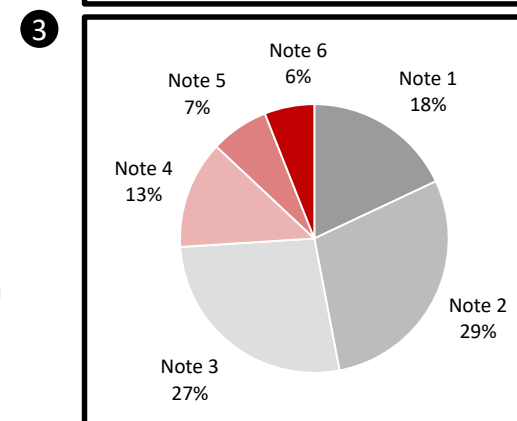
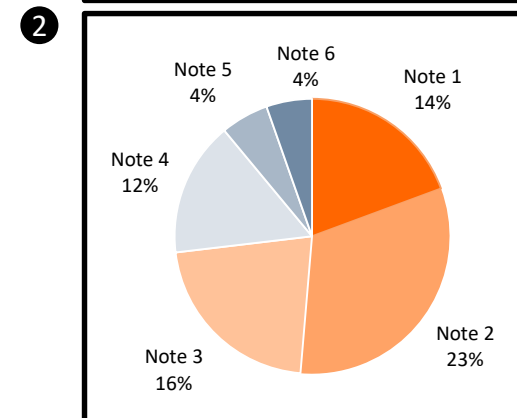
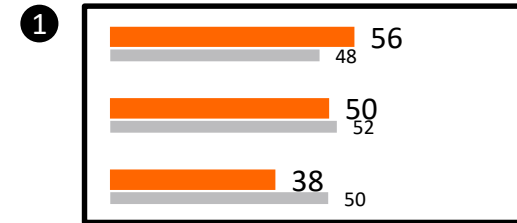
Ein Gruppen-Wert ist stark unterdurchschnittlich bei ...

... 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 **Thüringen**
 - **Grau** = Werte für **Deutschland**
 - 2 Folien mit **Orange-** / **Blau-**Schattierungen = Werte für **Thüringen**
 - **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 Thüringen angegeben und in Klammern dahinter für Deutschland, z.B. $n_{TH} = 509$ ($n_{DE} = 3.053$); *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) aufwiesen.



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
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

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>