

Fahrrad-Monitor 2021 – Aufstockerbericht Thüringen

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Stand: 06.12.2021

Im Auftrag von:

Freistaat
Thüringen



Ministerium
für Infrastruktur
und Landwirtschaft

sinus  MARKT- UND
SOZIAL-
FORSCHUNG
Partner von INTEGRAL Wien

Inhaltsverzeichnis (1/2)

Fahrrad-Monitor 2021 – Thüringen

	Seite
01 Zentrale Ergebnisse	6
02 Methode und Stichprobe	16
03 Verkehrsmittelnutzung	19
04 Sicherheit	38
05 Verkehrspolitik	58
06 Innovationen	63
07 Nutzungsanlässe Fahrrad	100
08 Fahrradinfrastruktur	123

Inhaltsverzeichnis (2/2)

Fahrrad-Monitor 2021 – Thüringen

	Seite
09 Fahrrad-Tourismus	136
10 Fahrradmarkt	154
11 Sinus Milieu-Profile	166
12 Anhang	177
13 Ihre AnsprechpartnerInnen	191

Thematische Neuerungen in der Studie 2021

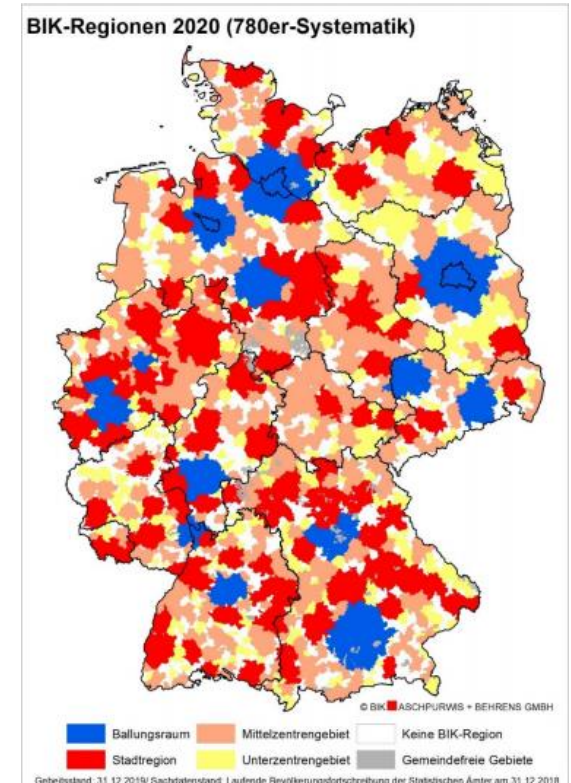
Fahrrad-Monitor 2021 – Thüringen

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

Erfassung verschiedener Raumtypen

Fahrrad-Monitor 2021 - Thüringen

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



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

01 Zentrale Ergebnisse

Zentrale Ergebnisse

Verkehrsmittelnutzung

- Das Fahrrad bzw. Pedelec ist im Verkehrsmittelvergleich das Fortbewegungsmittel mit dem höchsten Wachstumspotential. In Zukunft wollen es 37% der Menschen in Thüringen (TH) im Alter zwischen 14 und 69 Jahren häufiger nutzen. Damit liegt TH allerdings etwas unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt (DE: 40%).
 - Danach folgt die Fortbewegung zu Fuß (36%) und mit dem Auto (31% häufigere Nutzung).
 - Ein deutlicher Schwerpunkt in den Sinus-Milieus für die zukünftig vermehrte Nutzung des Fahrrads findet sich dabei im ambitionierten und kreativen Milieu der Expeditiven (54%).
- Die COVID 19-Pandemie hat das individuelle Mobilitätsverhalten in TH teilweise stark verändert – zugunsten der Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad sowie mit dem Auto und zulasten des ÖPV, des Flugzeuges sowie der Bahn im Fernverkehr.
 - 21% geben zum Befragungszeitpunkt (Juni 2021) an häufiger Rad zu fahren als vor der COVID 19-Pandemie. Damit liegt TH unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (DE: 25%)
 - 32% gehen in TH häufiger zu Fuß (DE: 38%) und 15% sind häufiger mit dem Auto unterwegs (DE: 20%).

Zentrale Ergebnisse

Verkehrsmittelnutzung

- 74% der Befragten aus TH fahren Rad, d.h. nutzen das Fahrrad oder Pedelec mindestens selten.
- 55% nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec mindestens ein paar Mal im Monat. Damit liegt TH etwas unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt (DE: 59%).
 - Das Rad wird häufiger zu Freizeit Zwecken denn als Verkehrsmittel eingesetzt (Freizeit: 50% und Verkehrsmittel: 40% mind. ein paar Mal im Monat).
- Der regelmäßige Nutzeranteil in TH (32%, Nutzung mind. mehrmals pro Woche) sinkt damit gegenüber den Vorjahren (2019: 43%; 2017 38% regelmäßige Nutzung).
- Die wichtigsten Argumente für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel in TH sind Umwelt (41%), Gesundheit (39%) und Kosten (32%).
 - Die Fortbewegung zu Fuß überzeugt in diesen Aspekten noch deutlicher, insbesondere bei den Aspekten Gesundheit (64%) und Umwelt (52%). Zudem spricht der Spaßfaktor für die Fortbewegung zu Fuß (38%).
 - Das Auto punktet dafür in den Kategorien Flexibilität (46% vs. 25% bei Fahrrad), Zeit (55% vs. 18% bei Fahrrad), Transportmöglichkeit (43% vs. 5% bei Fahrrad) und Komfort (43% vs. 6% bei Fahrrad).

Zentrale Ergebnisse

Sicherheit

- 52% der Befragten geben an, dass ihnen Radfahren in der Gemeinde / Stadt Spaß macht. Damit liegt TH in etwa im gesamtdeutschen Schnitt (DE: 54%).
- Über die Hälfte der Radfahrenden in TH fühlen sich im Straßenverkehr sehr sicher bis meistens sicher (59%). Dieser Wert liegt etwas unter dem Schnitt der bundesweiten Erhebung (DE: 63%). Unsicher fühlen sich dementsprechend 41% aller Radfahrenden in TH.
 - Das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden in TH ist gestiegen (2019: 55%; 2017: 46%).
 - Aus der Genderperspektive zeigen sich deutliche Unterschiede: Frauen fühlen sich wesentlich unsicherer als Männer (Frauen: 48% vs. Männer: 35%).
 - Als Gründe, warum man sich in TH (eher) nicht sicher fühlt, werden v.a. folgende genannt – „zu wenig separate Radwege“ (59%), „zu viel Verkehr auf den Straßen“ (58%) und „zu schnell fahrende Autos“ (50%).
- 49% der Radfahrenden in TH tragen immer bzw. meistens einen Fahrradhelm. Bei der Helmnutzung liegt TH damit über dem bundesweiten Durchschnitt (DE: 45%).
 - Die Nutzung eines Fahrradhelmes unter den Radfahrenden ist in TH gestiegen (2019: 45%; 2017: 38%).

Zentrale Ergebnisse

Verkehrspolitik

- 43% stufen die Landesregierung in TH als eher fahrradfreundlich (Schulnoten 1-3) ein, die Kommunalpolitik kommt auf 48%.
 - Damit stufen Befragte in TH die Politikebenen, verglichen zu Befragten deutschlandweit (DE: 51% Note 1-3 für die Landesregierung bzw. 56% für die Kommunalpolitik), deutlich fahrradunfreundlicher ein.
- Die fünf dringlichsten Forderungen an die Politik in TH lauten:
 - Mehr Radwege bauen (61%)
 - Bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (55%) und den Zufußgehenden (43%)
 - Sichere Fahrrad-Abstellanlagen (40%)
 - Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten (39%)
 - Mehr Fahrradstraßen einrichten (37%)

Zentrale Ergebnisse

Innovationen

- 46% aller Befragten in TH äußern generelles Interesse an Pedelecs (DE: 47%). Knapp jeder dritte (30%) in TH ist schon einmal Pedelec gefahren und damit in etwa so viele wie im Rest Deutschlands (DE: 31%). Deutlich weniger (15%) besitzen selbst ein Pedelec (DE: 14%).
 - Das Interesse an Pedelecs wird am häufigsten mit dem Einsatz für längere Strecken / Ausflüge (76%) und für bergige Strecken (69%) begründet sowie, dass sie das Fahrradfahren trotz körperlicher Einschränkungen ermöglichen (43%).
- 63% kennen Lastenräder, nur 1% aller Befragten in TH nutzen sie. Damit liegt TH unter dem Durchschnitt (DE: 2%).
 - 7% aller Befragten können sich vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen. Hier sind eher jüngere Personen zwischen 20 und 29 Jahren (18%) und 30 und 39 Jahren (12%) interessiert.
 - 4% aller potentiellen Fahrrad-Käufer/innen planen den Erwerb eines Lastenrades in den nächsten 12 Monaten.
- 20% aller Befragten in TH haben schon einmal Bike-Sharing über ein öffentliches Verleihsystem genutzt. Damit liegt TH im gesamtdeutschen Schnitt (DE: 21%).
 - 10% der Befragten in TH nutzen Bike-Sharing-Systeme mindestens einmal im Jahr.
 - Nutzer-Schwerpunkte in den Sinus-Milieus finden sich bei den Expeditiven (43%), den Performern (14%), der Liberal-Intellektuellen und den Adaptiv-Pragmatischen (beide 13%).
- 1% aller Befragten in BE plant, in den nächsten 12 Monaten ein Elektrokleinstfahrzeug zu kaufen (DE: 2%), weitere 9% sind sich diesbezüglich noch nicht sicher (DE: 10%).

Zentrale Ergebnisse

Anlässe der Fahrradnutzung

- 32% der Radfahrenden in TH nutzen ihr Rad intensiv, also mehr als 30 km pro Woche. Damit gibt es in TH etwas mehr Intensivnutzer unter den Radfahrenden als in Gesamtdeutschland (DE: 30%).
- Das Fahrrad wird in TH (mindestens ein paar Mal im Monat) primär für Einkäufe, kurze Erledigungen (52%) und Tagesausflüge (46%) sowie für den Besuch von Freunden, Familie und Bekannten (44%) genutzt.
- Für die überwiegende Mehrheit der Radfahrenden in TH (58%) ist die Mitnahme des Fahrrads in Nah- und Regionalverkehrszügen (sehr) wichtig, 57% der Befragten aus TH äußern sich damit zufrieden (DE: 52%).
 - Die Mitnahme in anderen Verkehrsmitteln ist den Befragten aus TH etwas weniger wichtig: Fernverkehrszüge (48%), Bus (37%), Straßenbahn/Tram (37%), U-Bahn (26%), Fernbus (22%).
- 49% der Kinder bis 15 Jahren in TH fahren mindestens mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad (DE: 46%).
 - Das Fahrrad wird damit von Kindern deutlich häufiger genutzt als von Erwachsenen (33% Nutzung mindestens mehrmals pro Woche).
- 19% der Berufstätigen in TH nutzen das Fahrrad regelmäßig auf dem Weg zu Arbeit und damit etwas weniger als in Deutschland (21%). Bei den Personen in Ausbildung sind es mit 22% ebenfalls weniger als in Deutschland (27%), die das Fahrrad auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte nutzen.
 - Die am häufigsten genannten Gründe gegen die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder zur Arbeit / Fortbildungsstätte sind „Weg ist zu weit“ (46%), „dauert zu lange“ (35%) und „dem Wind und Wetter ausgesetzt“ (35%).

Zentrale Ergebnisse

Fahrradinfrastruktur

- Viele Befragte haben schon Erfahrung mit innovativer Radinfrastruktur gemacht:
 - 29% der Befragten aus TH haben schon einmal eine Fahrradstraße befahren (DE: 36%), 4% einen Pop-Up-Radweg (DE: 10%), 7% eine Protected Bike Lane (DE: 8%) und 5% einen Radschnellweg (DE: 6%).
- In einigen deutschen Großstädten wurden zu Beginn der COVID 19-Pandemie 2020 Pop-Up-Radwege eingerichtet. Eine große Mehrheit (60%) der Menschen in TH bewertet die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen positiv.
 - Ein vergleichbar großer Anteil (65%) der Befragten spricht sich für den teilweisen Erhalt bzw. für eine bauliche Verstetigung dieser neuen Radverkehrsinfrastruktur aus (DE: 68%).
 - Ein Fünftel (20%) wünscht sich sogar, dass alle in der COVID 19-Pandemie temporär eingerichteten Radwege erhalten bleiben (DE: 23%).
- Auch „protected bike lanes“ werden von einer deutlichen Mehrheit (77%) der Befragten in TH positiv bewertet.
- Eine vergleichbar große Gruppe begrüßt die Errichtung von Radschnellwegen (71%). Durch Radschnellwege ergeben sich große Rad-Pendelpotenziale:
 - 31% der Nicht-Rad-Pendelnden in TH würden das Fahrrad nutzen, wenn es Radschnellwege auf ihrem Weg zur Arbeits- / Bildungsstätte geben würde.
 - 73% der Rad-Pendelnden in TH würden das Rad häufiger nutzen als bisher.

Zentrale Ergebnisse

Fahrrad-Tourismus

- Menschen in TH erscheint ein Fahrradurlaub attraktiv. So kommt für 35% der Befragten aus TH (DE: 34%) ein Kurzurlaub (ein bis drei Übernachtungen) und für 23% (DE: 21%) ein längerer Fahrradurlaub (mindestens vier Übernachtungen) grundsätzlich als Urlaubsform in Frage.
 - Zum Befragungszeitpunkt der Studie (Mai/Juni 2021) hatten 17% (DE: 17%) einen Fahrradurlaub mit mindestens einer Übernachtung für das Jahr 2021 geplant. 7% (DE: 7%) hatten sich schon auf ein Ziel festgelegt.
 - Die meisten Radurlauber aus TH planen für die An- und Abreise bzw. während ihres Fahrradurlaubs auch andere Verkehrsmittel als das Fahrrad zu nutzen (78%).
- 17% aller Befragten in TH haben schon einmal vom Deutschlandroutennetz (D-Routen) gehört (DE: 15%).
 - 7% der Befragten in TH haben eine oder mehrere D-Routen genutzt (DE: 7%).

Zentrale Ergebnisse

Fahrradmarkt

- Die am häufigsten genutzten Fahrradtypen von Radfahrenden in TH sind das herkömmliche Fahrrad (TH: 49%; DE: 56%), Mountainbikes (TH: 40%; DE: 35%) und Trekkingräder (TH: 17%; DE: 19%).
 - Pedelects verwenden 21% der Radfahrenden in TH (DE: 19%) und 1% nutzen Lastenräder (DE: 2%).
- 22% aller Befragten in TH planen in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines neuen Fahrrads. Für ihr Rad wollen die potentiellen Käufer/innen im Schnitt ca. € 1.219,- ausgeben. Dieser Wert liegt deutlich über dem deutschen Durchschnitt (DE: € 1.052,-)
 - Die Wahl der potentiellen Käufer/innen fällt am häufigsten auf Pedelects (54%), Mountainbikes (30%) und herkömmliche Räder (18%).
 - Einen Lastenradkauf planen aktuell 4% der potenziellen Käufer/innen.
 - Über verschiedene Fahrrad-Typen aggregiert wollen 75% der potenziellen Käufer/innen ein neues Fahrrad kaufen, 7% werden sich ein gebrauchtes Rad zulegen.
 - Gegenüber den Vorjahren ist ein deutlicher Anstieg in der Ausgabebereitschaft zu verzeichnen (2019: 912€; 2017: 671€).

02

Methode und Stichprobe

Hintergrund der Studie

Fahrrad-Monitor 2021 – 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, 2017 und 2019 handelt es sich im Jahr 2021 um die siebte Welle dieser Befragung.
 - Außerhalb dieses 2-jährigen Rhythmus wurde 2020 wurde eine Befragung mit besonderem Bezug zur COVID 19-Pandemie durchgeführt.
 - Der Fahrrad-Monitor wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert.
- Im Jahr 2017 gab es erstmals die Möglichkeit, dass einzelne Bundesländer, Regionen oder Städte ihre Fallzahl im Rahmen der deutschlandweiten Befragung gezielt erhöhen konnten, um verlässliche und spezifische Aussagen auf regionaler Ebene zu generieren. Zudem ist ein **Vergleich mit dem Bundesdurchschnitt** möglich.
- Dieses Angebot nutzten **2021** insgesamt **4 Städte & Gemeinden** und **5 Bundesländer** in Deutschland, darunter auch das **Land Thüringen**.

Methode & Stichprobe

Fahrrad-Monitor 2021 - Thüringen

- Methode: Online-Befragung von 576 in Thüringen lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
 - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung sowie Ortsgrößenklasse (Quotenstichprobe)
- Dauer eines Interviews: ca. 26 Minuten
- Befragungszeitraum: Mitte Mai – Mitte Juni 2021



03

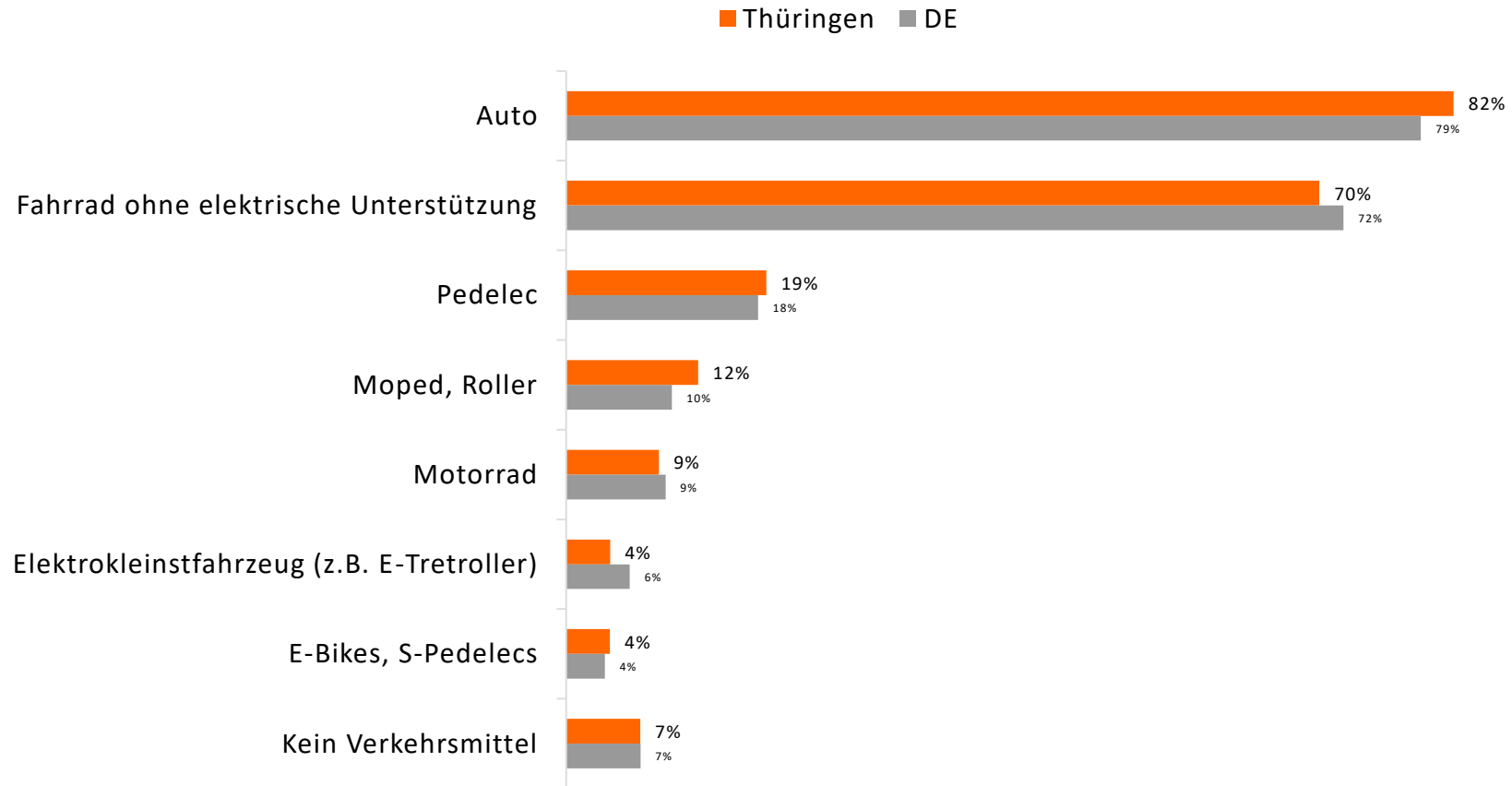
Verkehrsmittelnutzung

Verfügbarkeit, Nutzeranalyse, zukünftige Nutzung, Beliebtheit, Motive

Verfügbare Verkehrsmittel

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachnennung möglich)



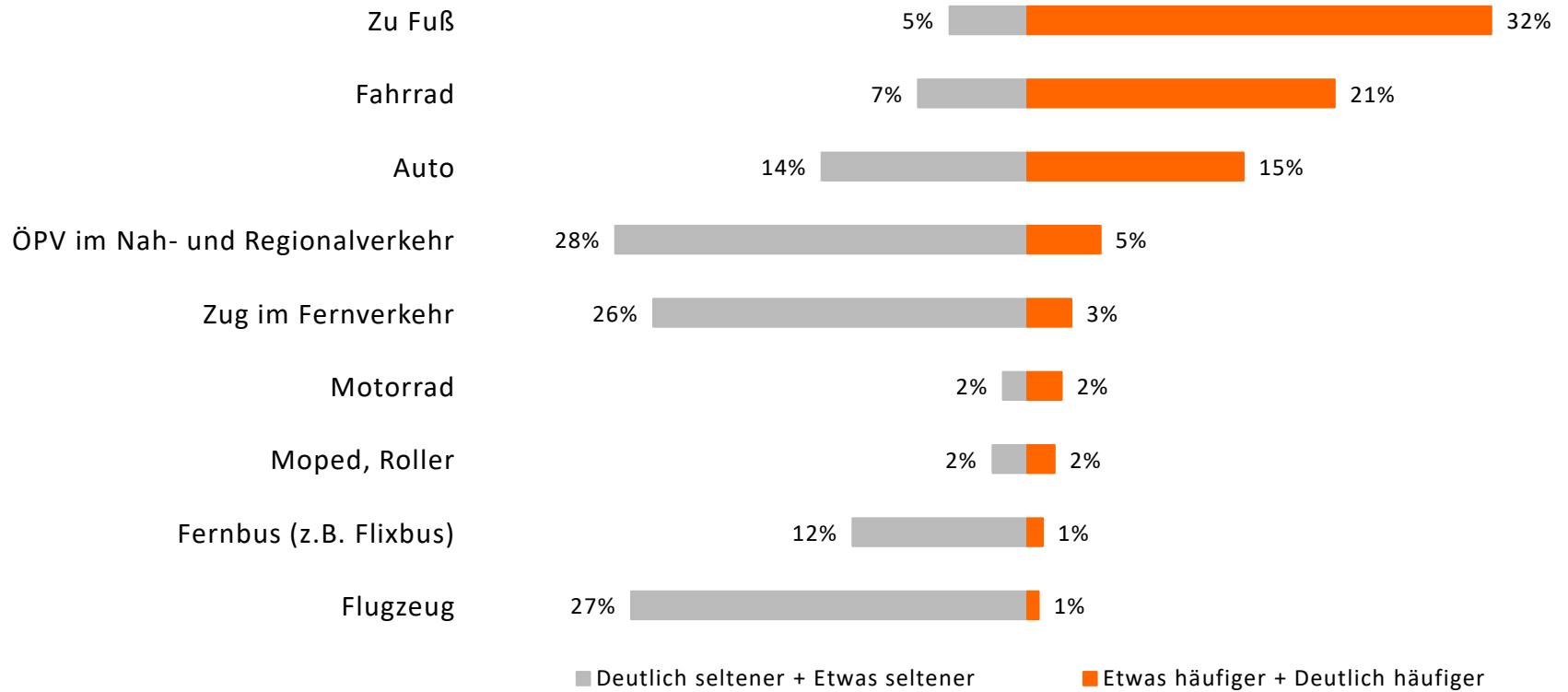
Angaben in Prozent

N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten

Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie (2019) in Thüringen

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



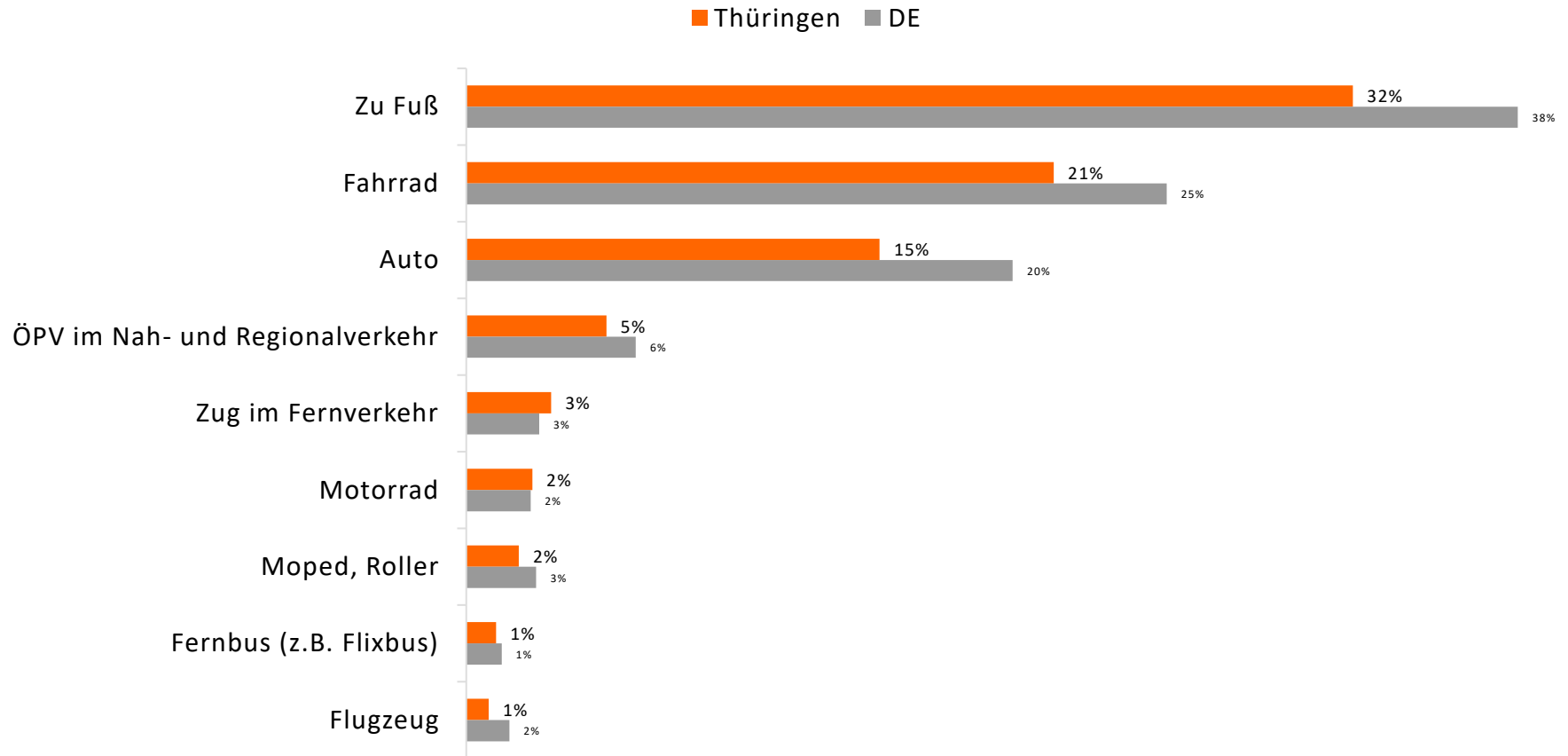
Angaben in Prozent, fehlende Werte zu 100%: „genauso oft“ und „vorher nie genutzt und aktuell auch nie“

N_{TH} = 576; alle Befragte

Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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



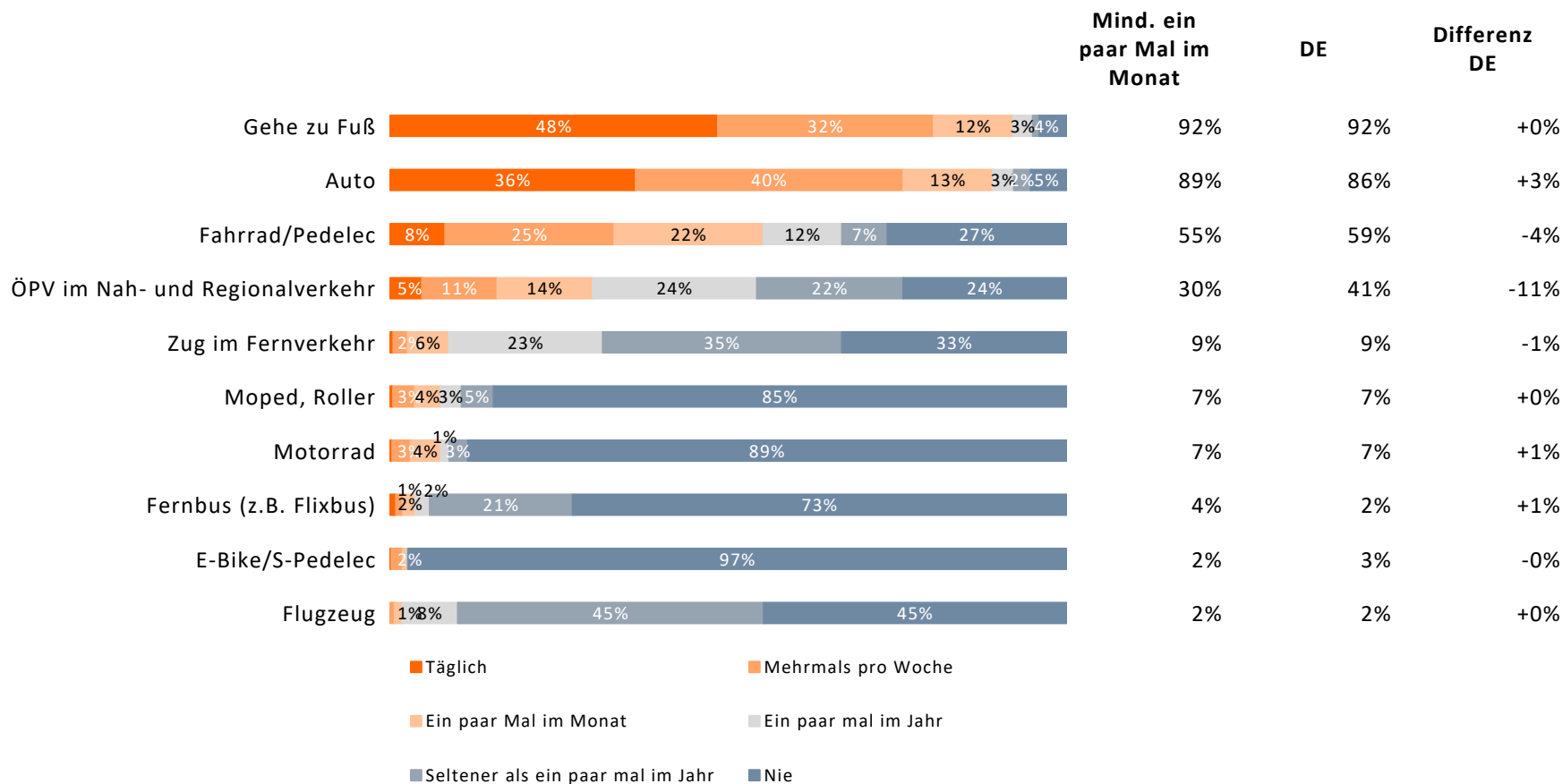
Etwas häufiger + deutlich häufiger

N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Thüringen

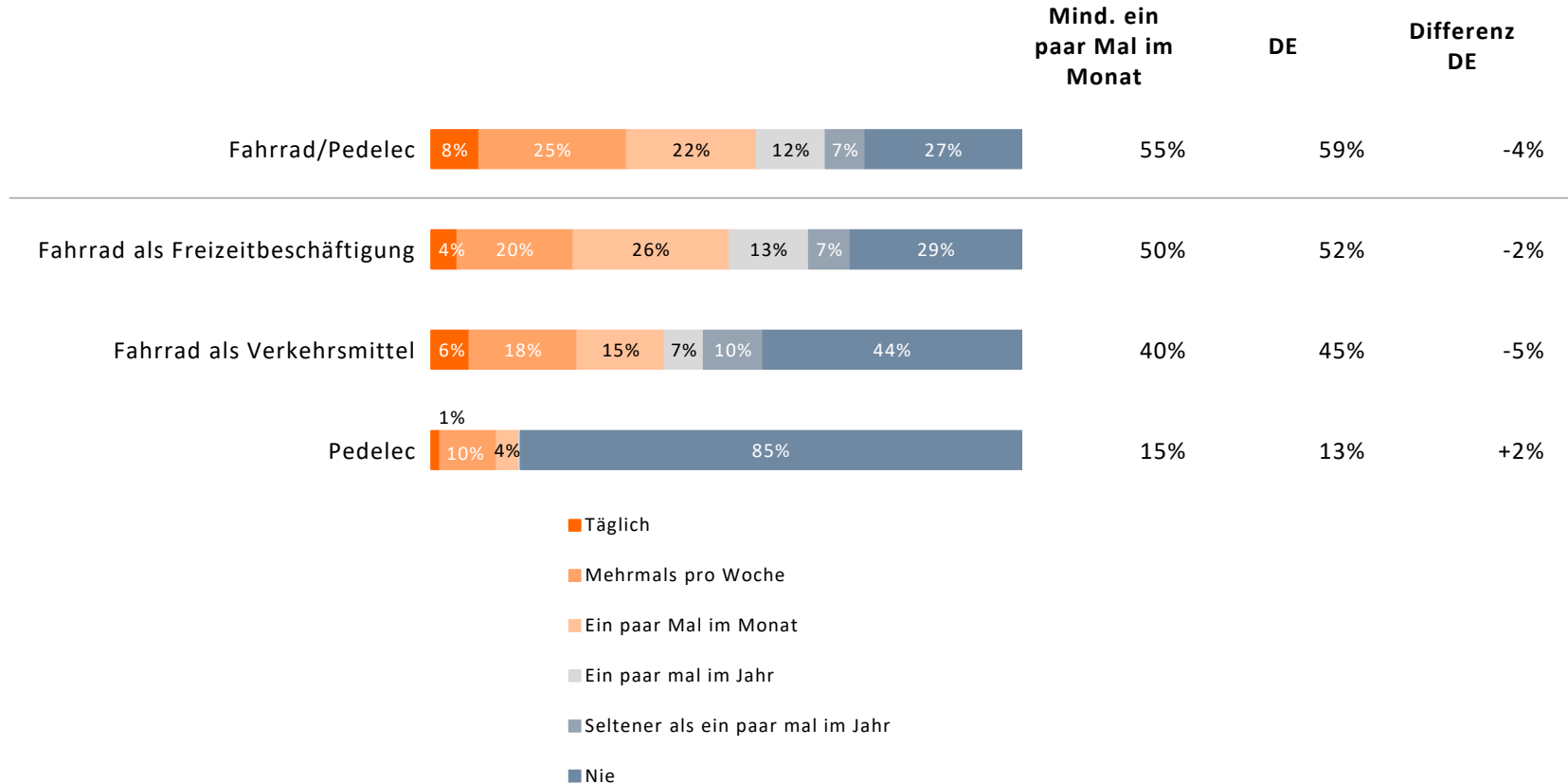
Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



N_{TH} = 576; alle Befragte

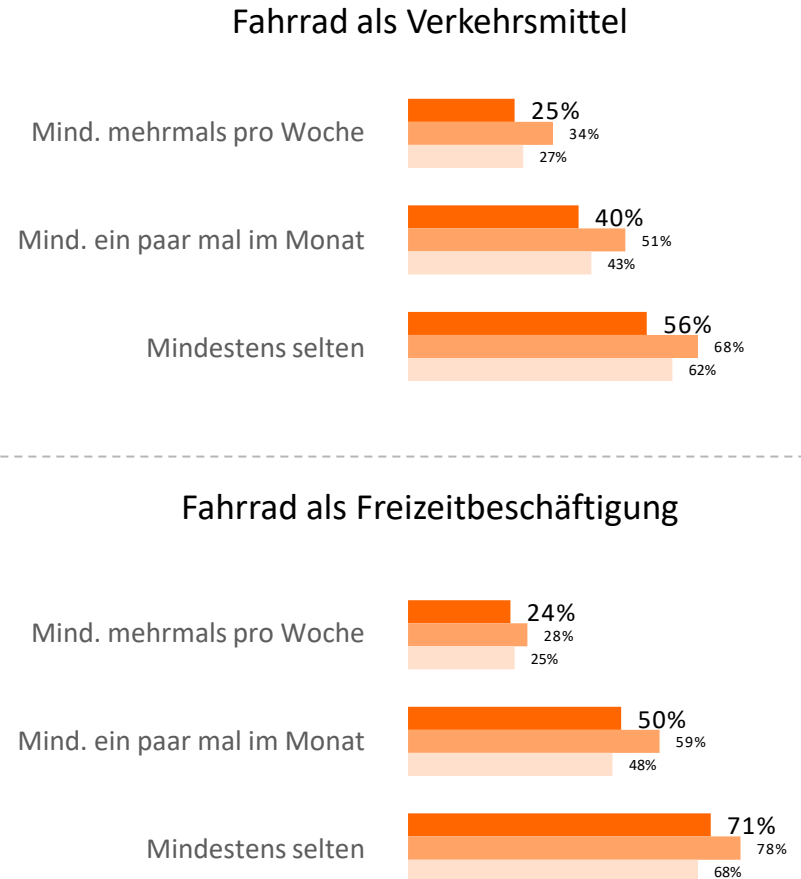
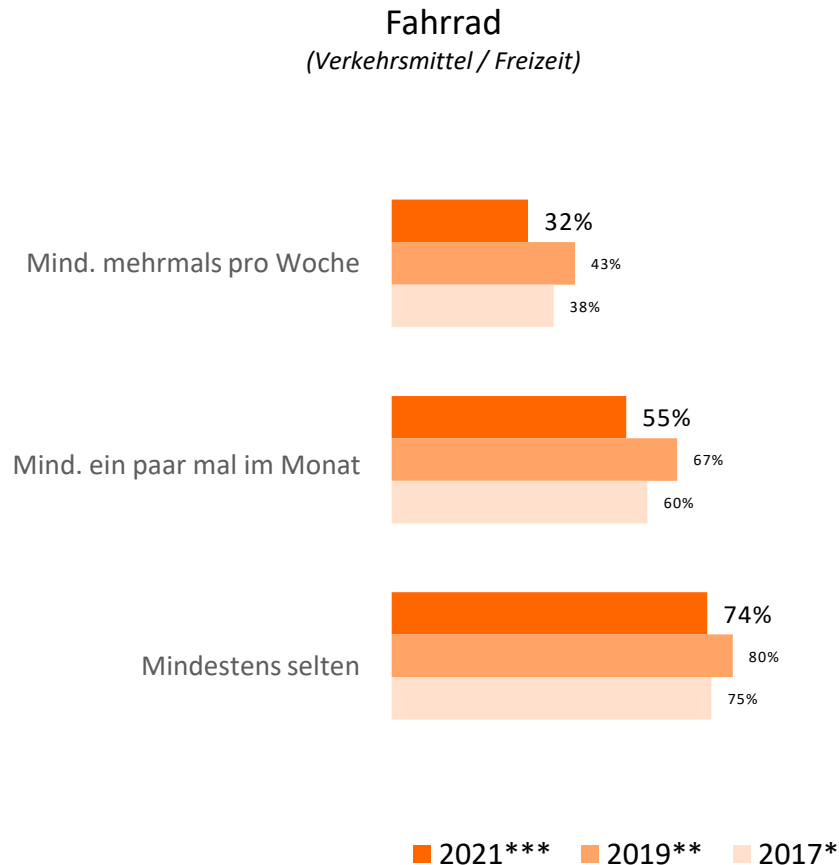
Art der Fahrrad-Nutzung

Fahrrad / Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung in Thüringen



Art der Fahrrad-Nutzung – Verkehrsmittel vs. Freizeit

Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017 in Thüringen



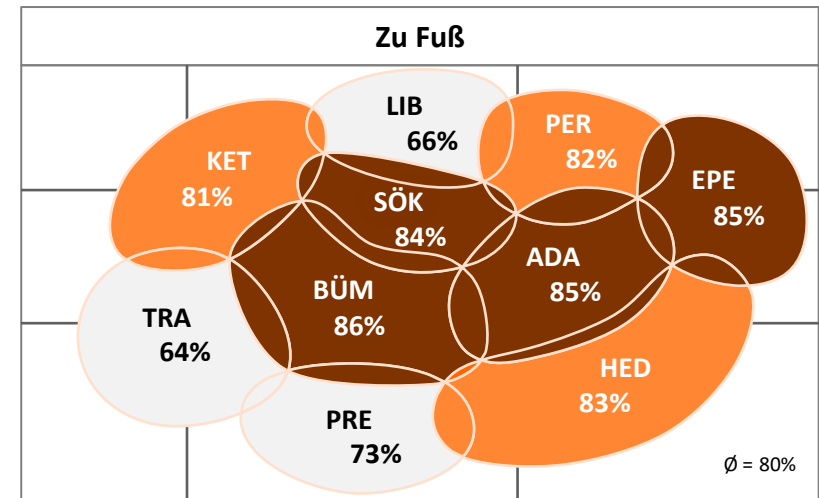
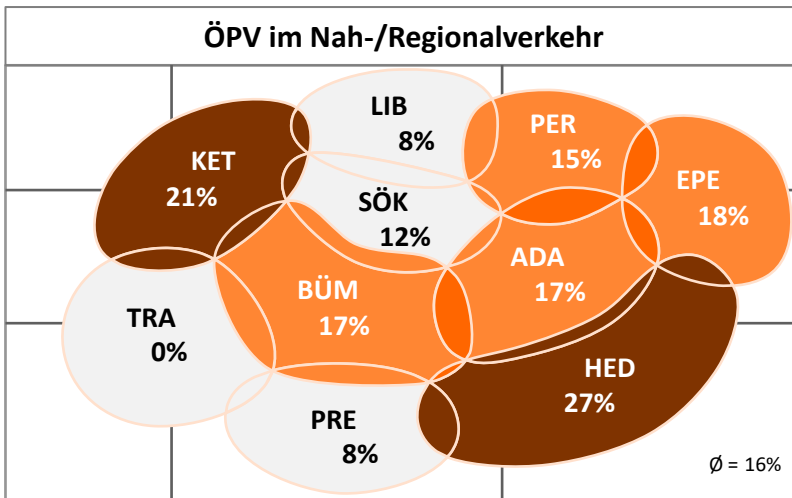
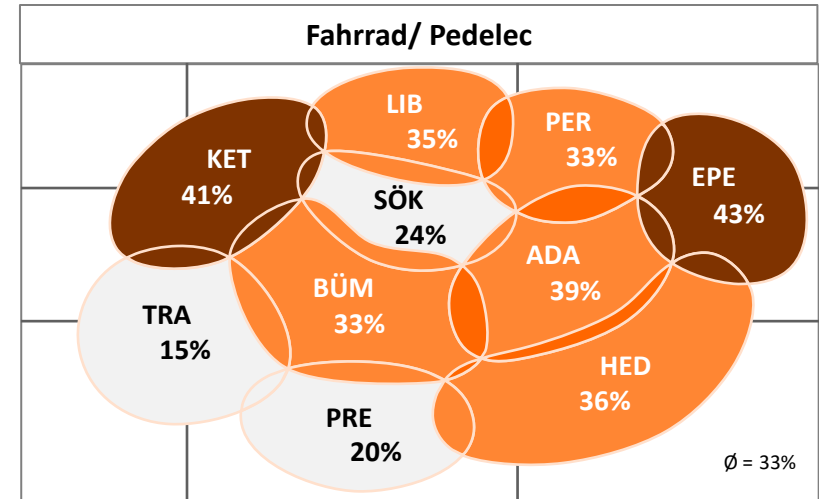
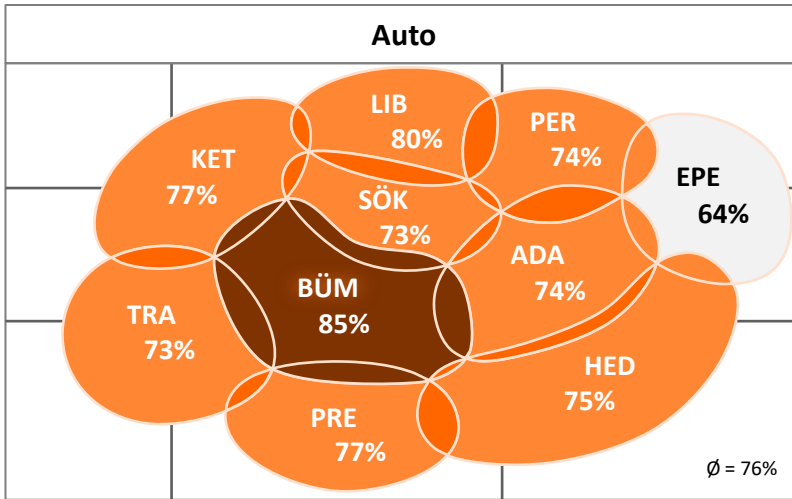
***N_{TH}= 576; alle Befragte

**N_{TH}= 509; alle Befragte

*N_{TH}= 508; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung (täglich / mehrmals pro Woche)

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

N_{TH} = 576; alle Befragte

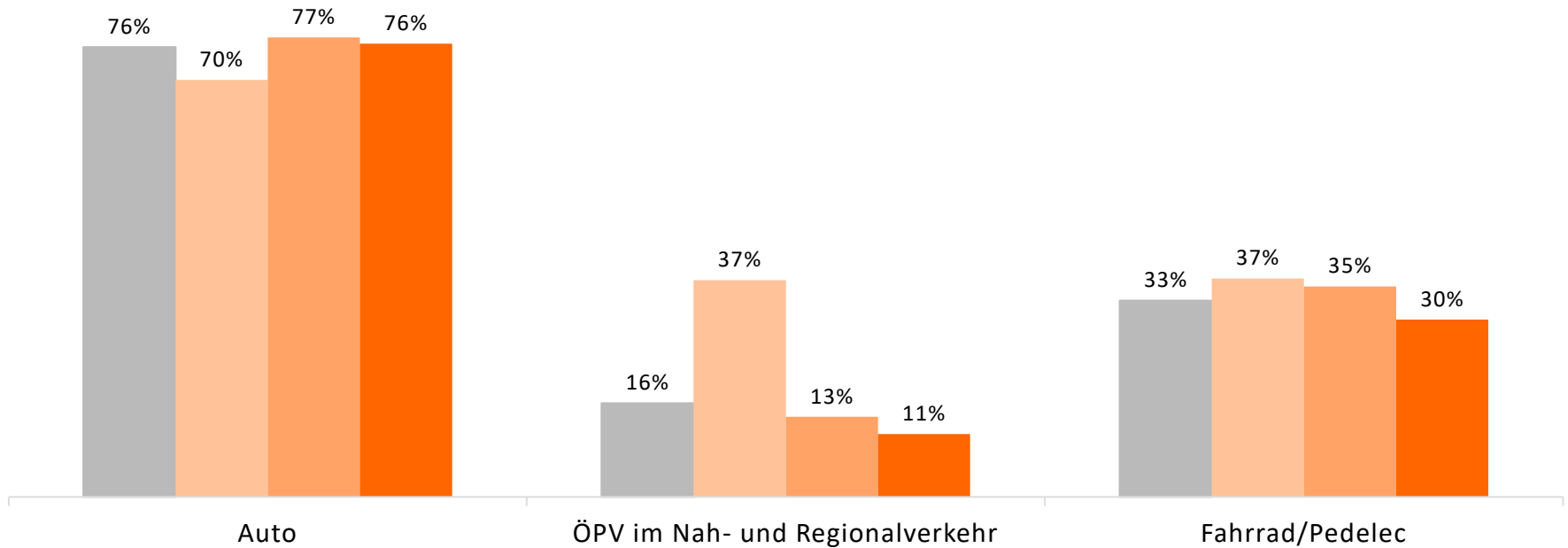
Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Nach Alter in Thüringen

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Mehrmals pro Woche + Täglich

■ Gesamt ■ 14-29 Jahre ■ 30-49 Jahre ■ 50-69 Jahre



N_{TH} = 576; alle Befragte

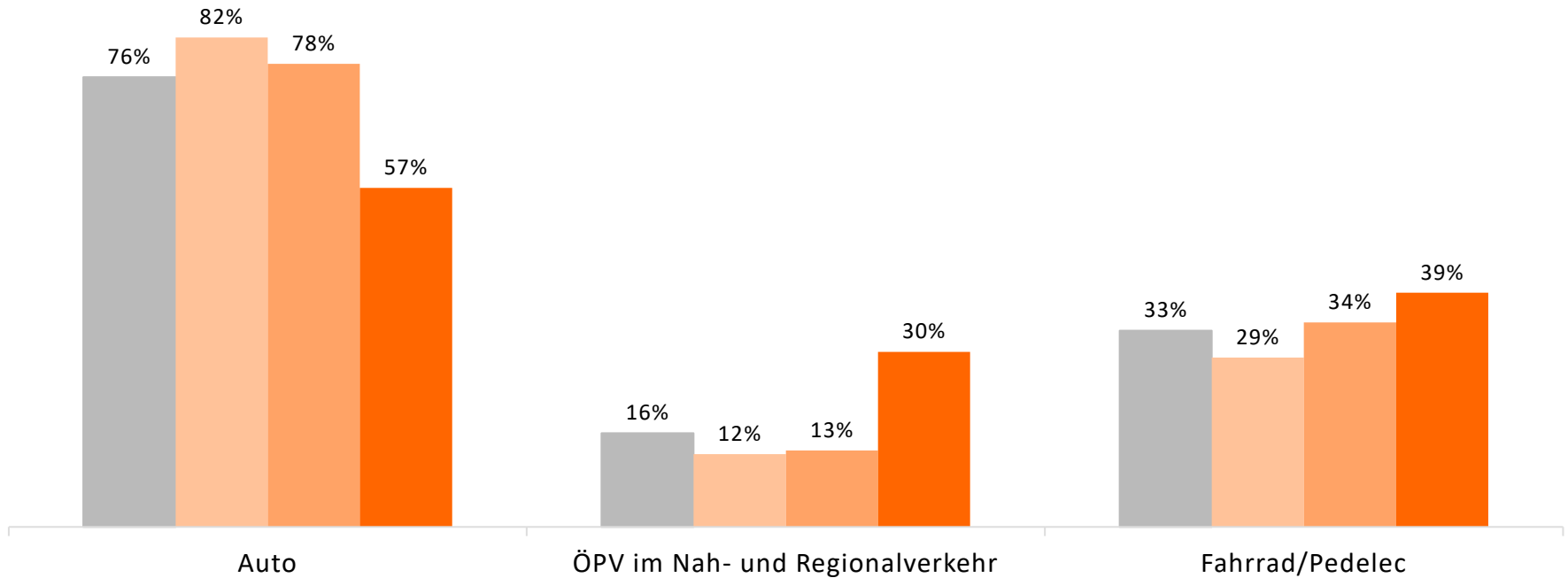
Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Nach Wohnortgröße in Thüringen

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Mehrmals pro Woche + Täglich

■ Gesamt ■ Land / Kleinstädte ■ Mittelstädte ■ Großstädte



N_{TH} = 576; alle Befragte

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

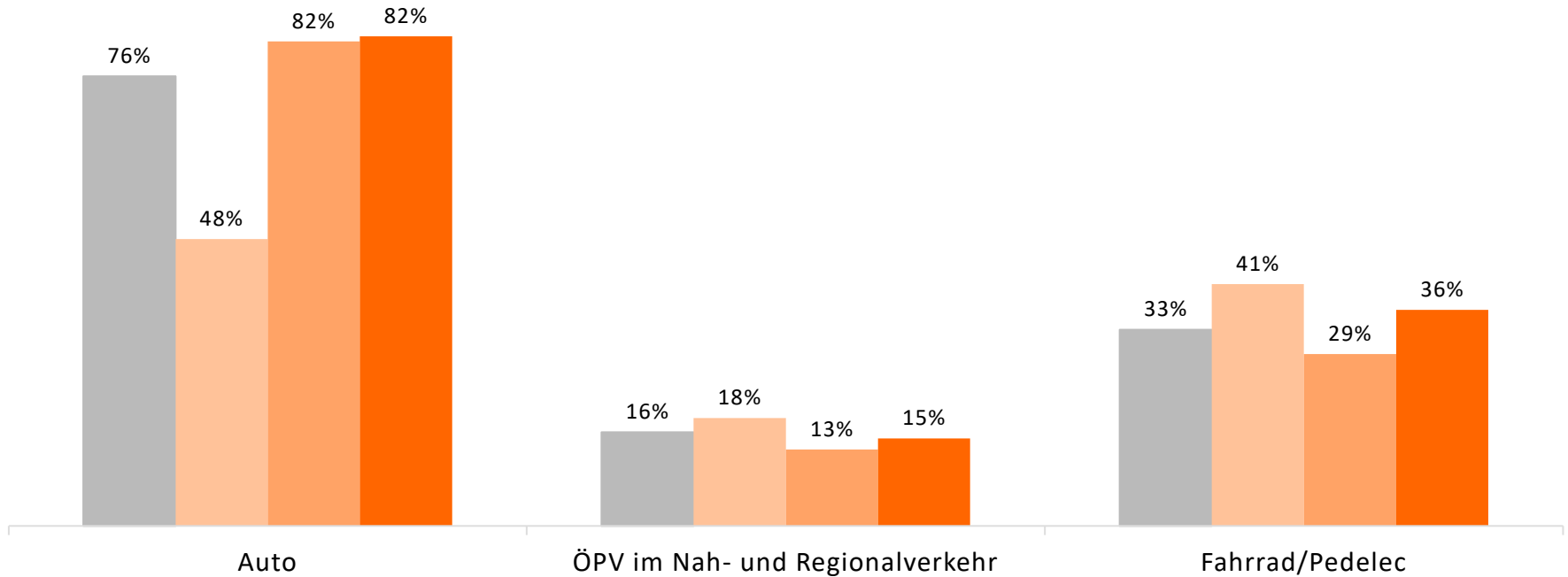
Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Nach Bildung in Thüringen

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Mehrmals pro Woche + Täglich

■ Gesamt ■ Niedrig ■ Mittel ■ Hoch

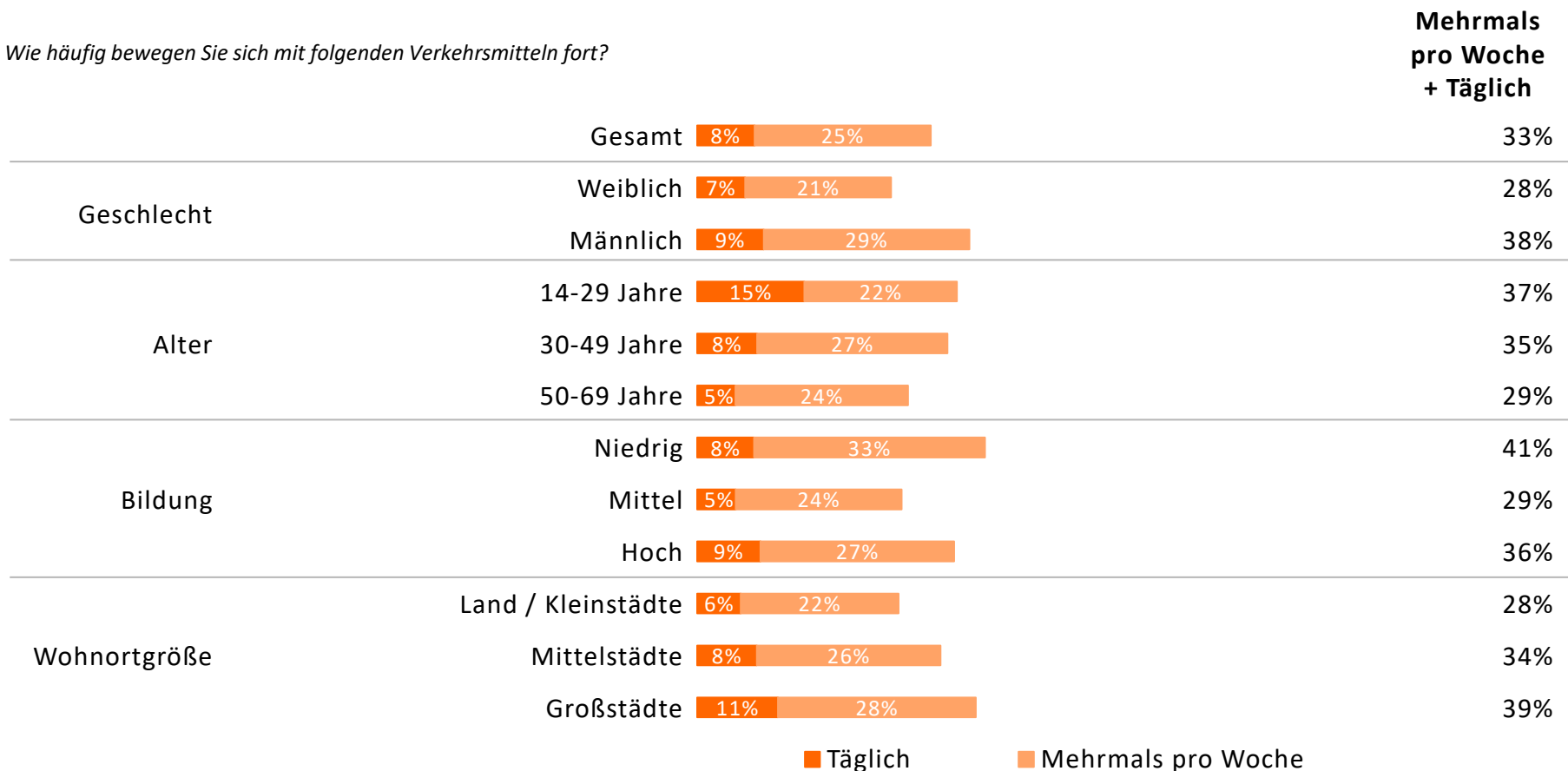


N_{TH} = 576; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad/Pedelec in Thüringen

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



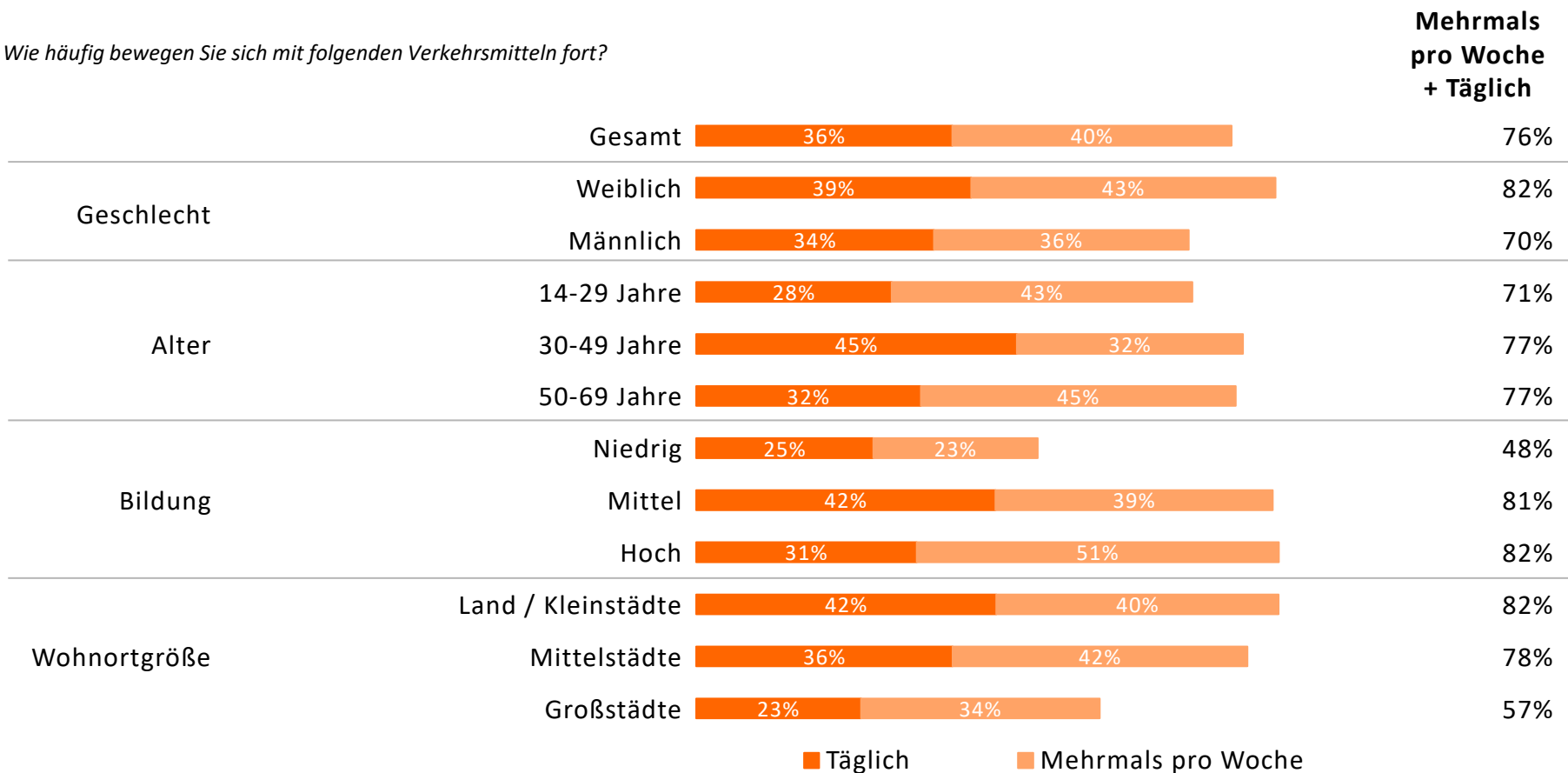
Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N_{TH} = 576; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Auto in Thüringen

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



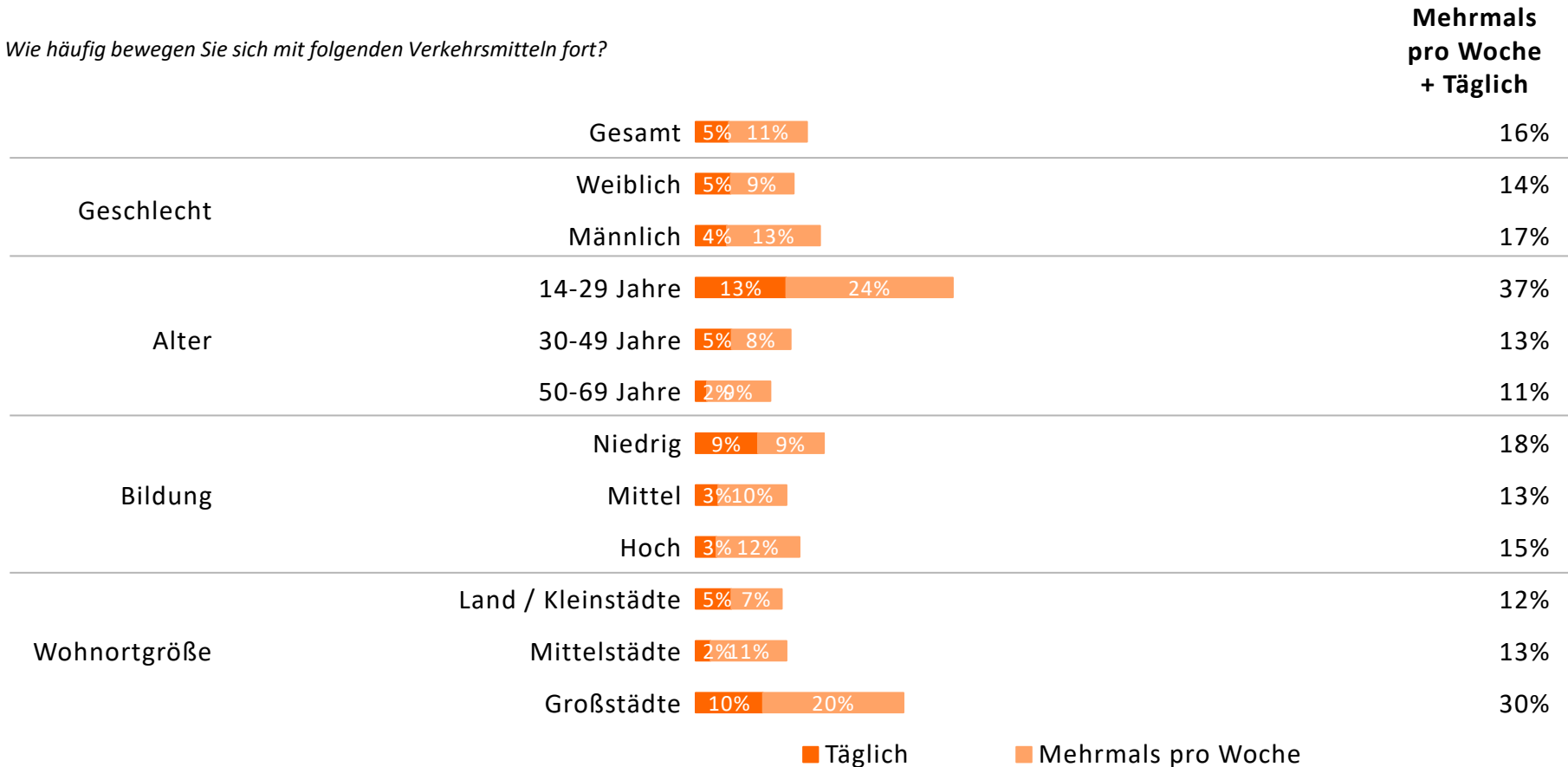
Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N_{TH} = 576; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

ÖPV im Nah- und Regionalverkehr in Thüringen

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



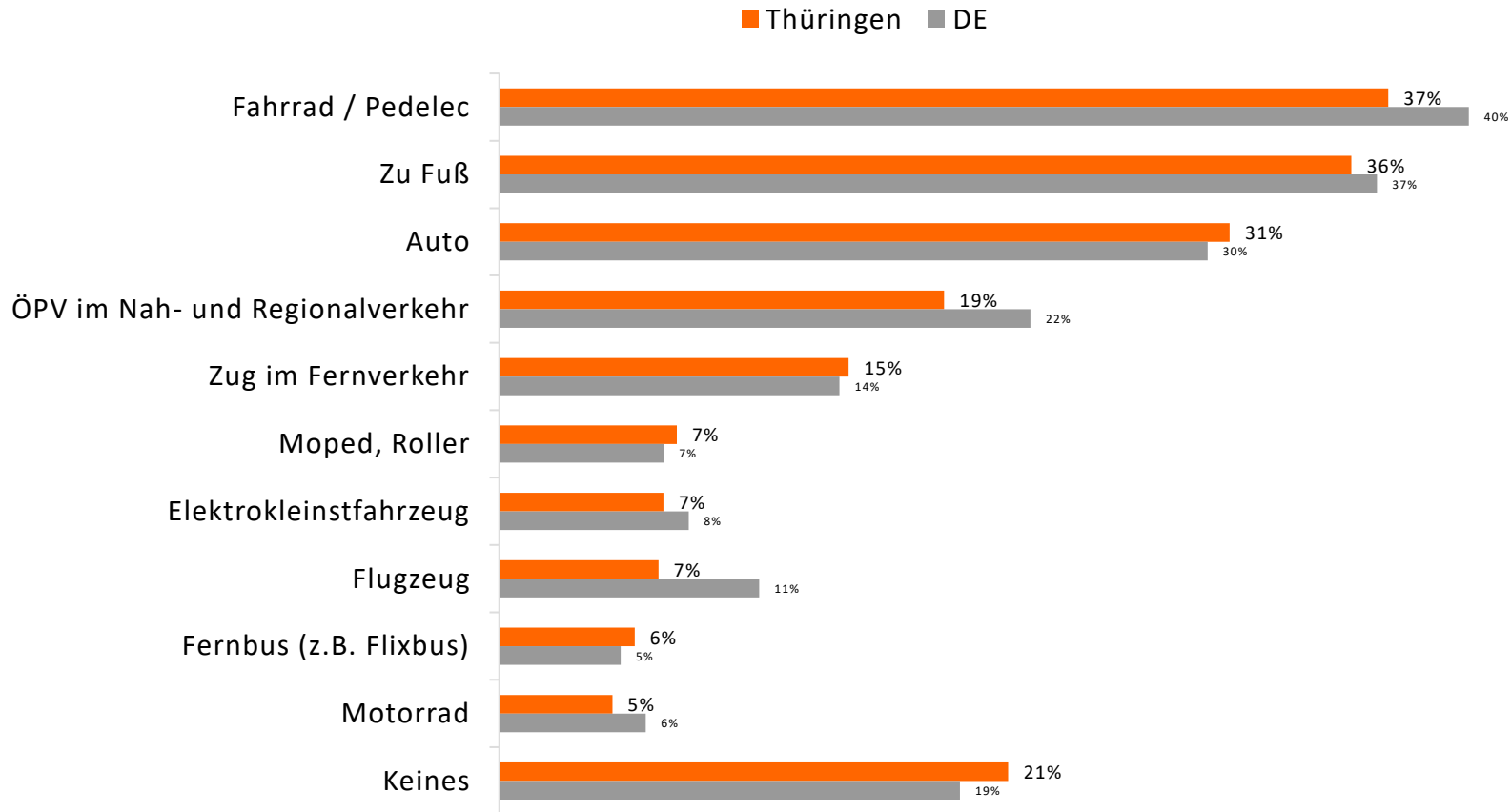
Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N_{TH} = 576; alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel- Nutzung

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

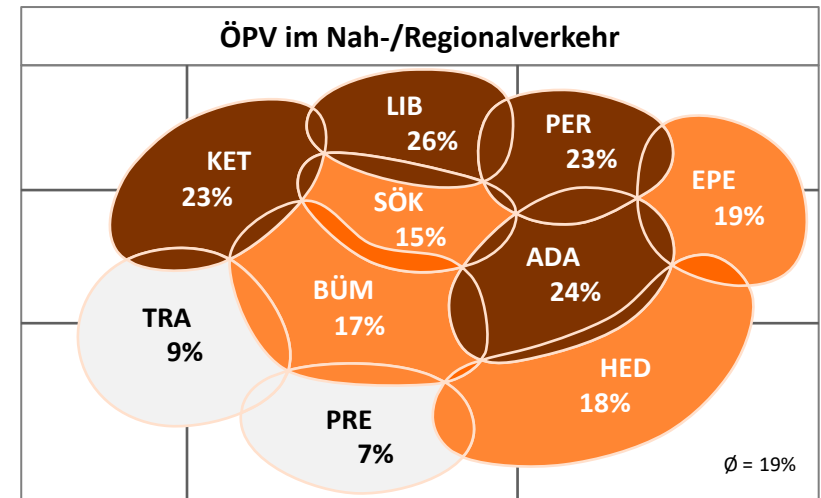
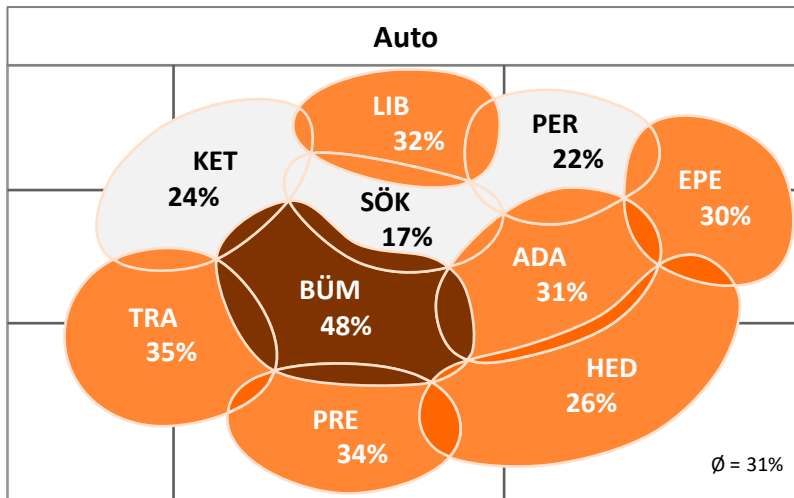
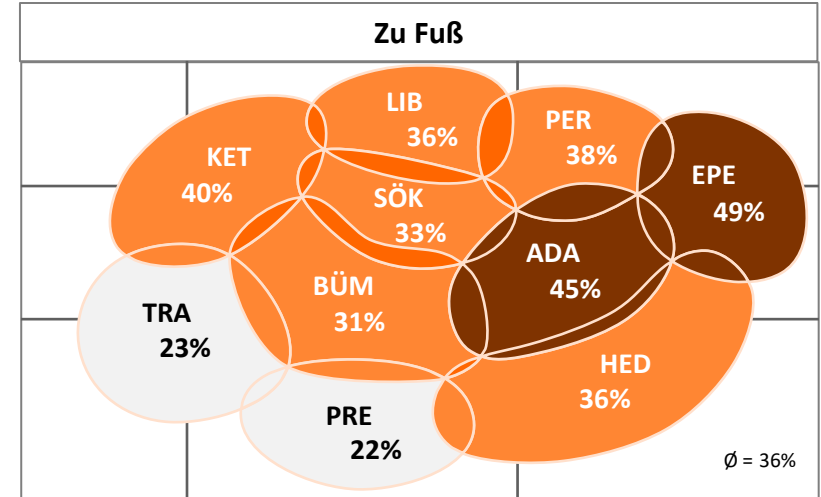
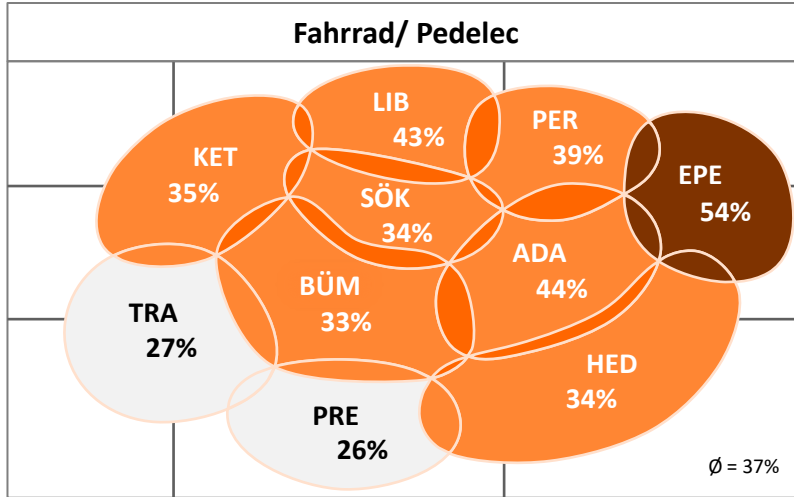


N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

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



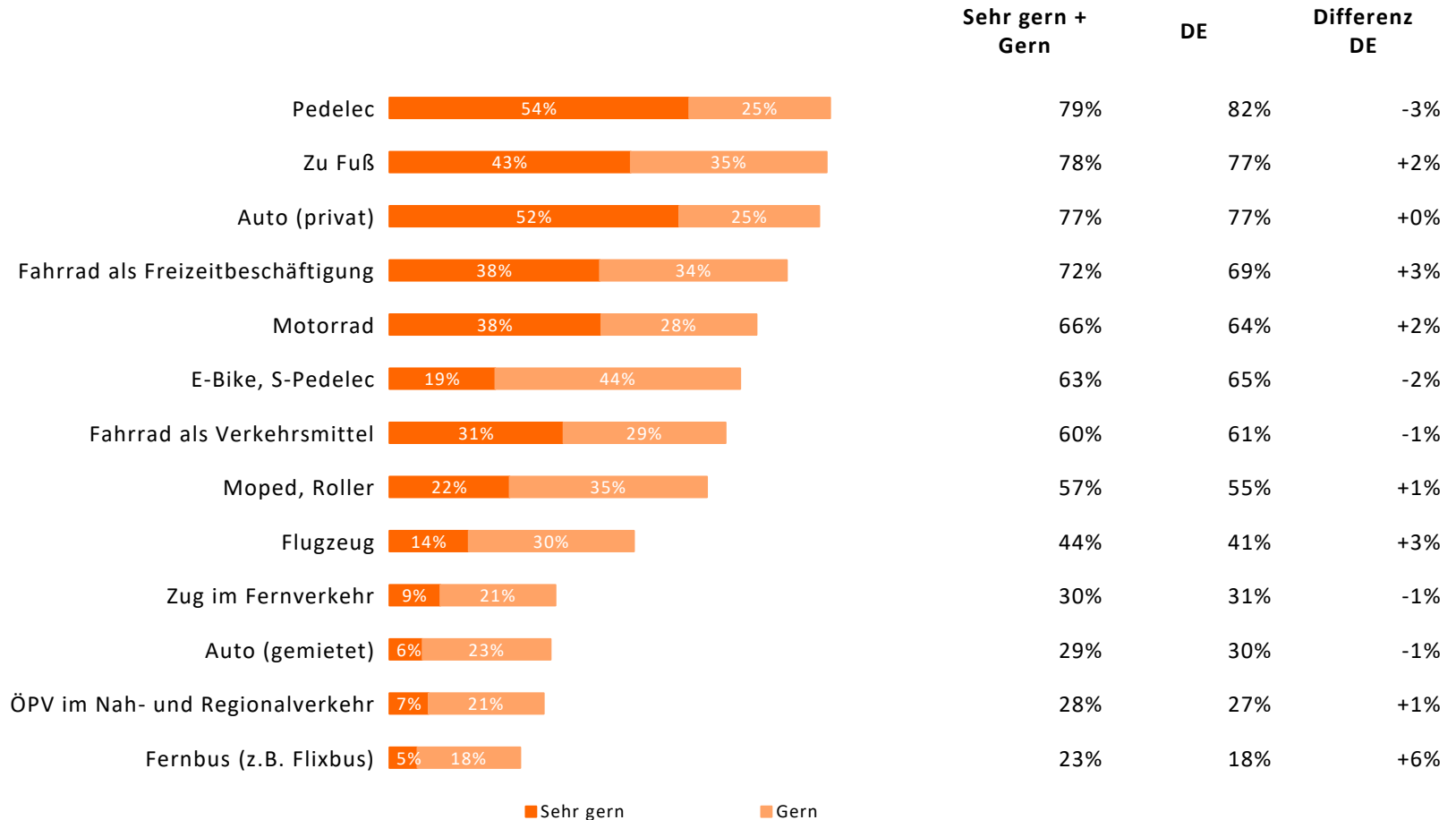
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

n_{TH} = 576; alle Befragte

Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Wie gerne nutzen Sie folgende Verkehrsmittel?

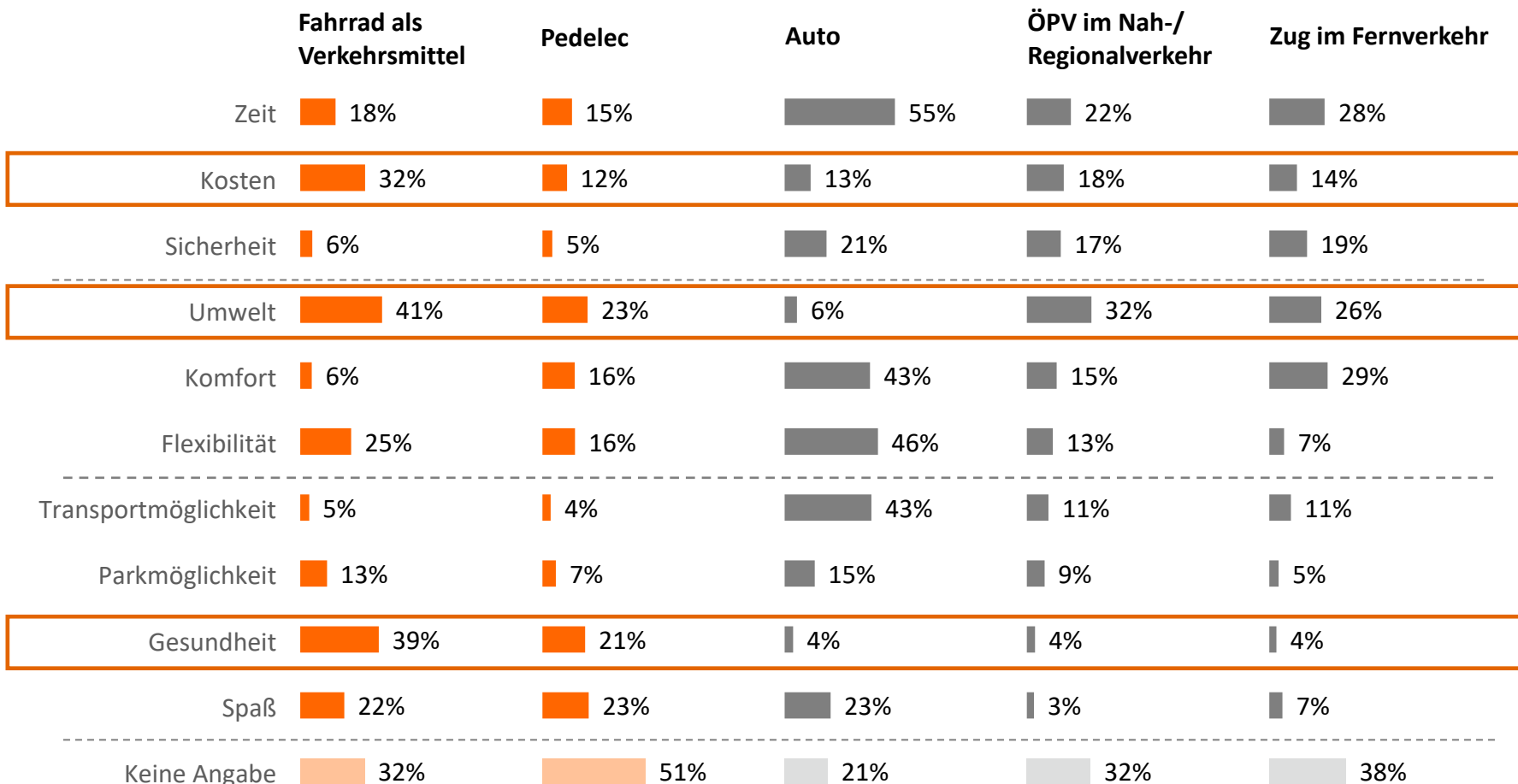


N_{TH} = 43-490; Nutzer*innen des jeweiligen Verkehrsmittel

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (1/2)

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



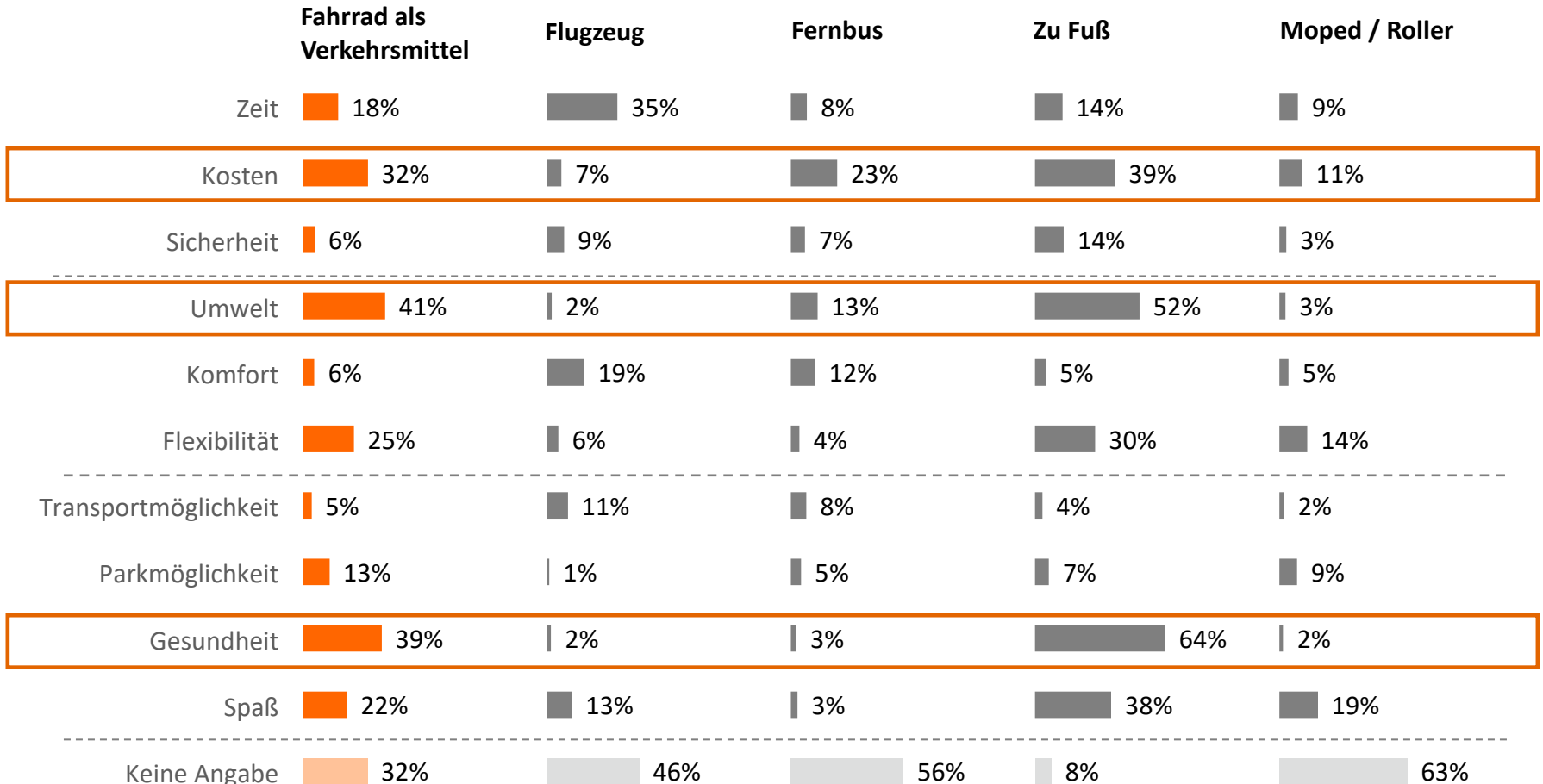
Angaben in Prozent

N_{TH} = 576; alle Befragte

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (2/2)

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



Angaben in Prozent

N_{TH} = 576; alle Befragte

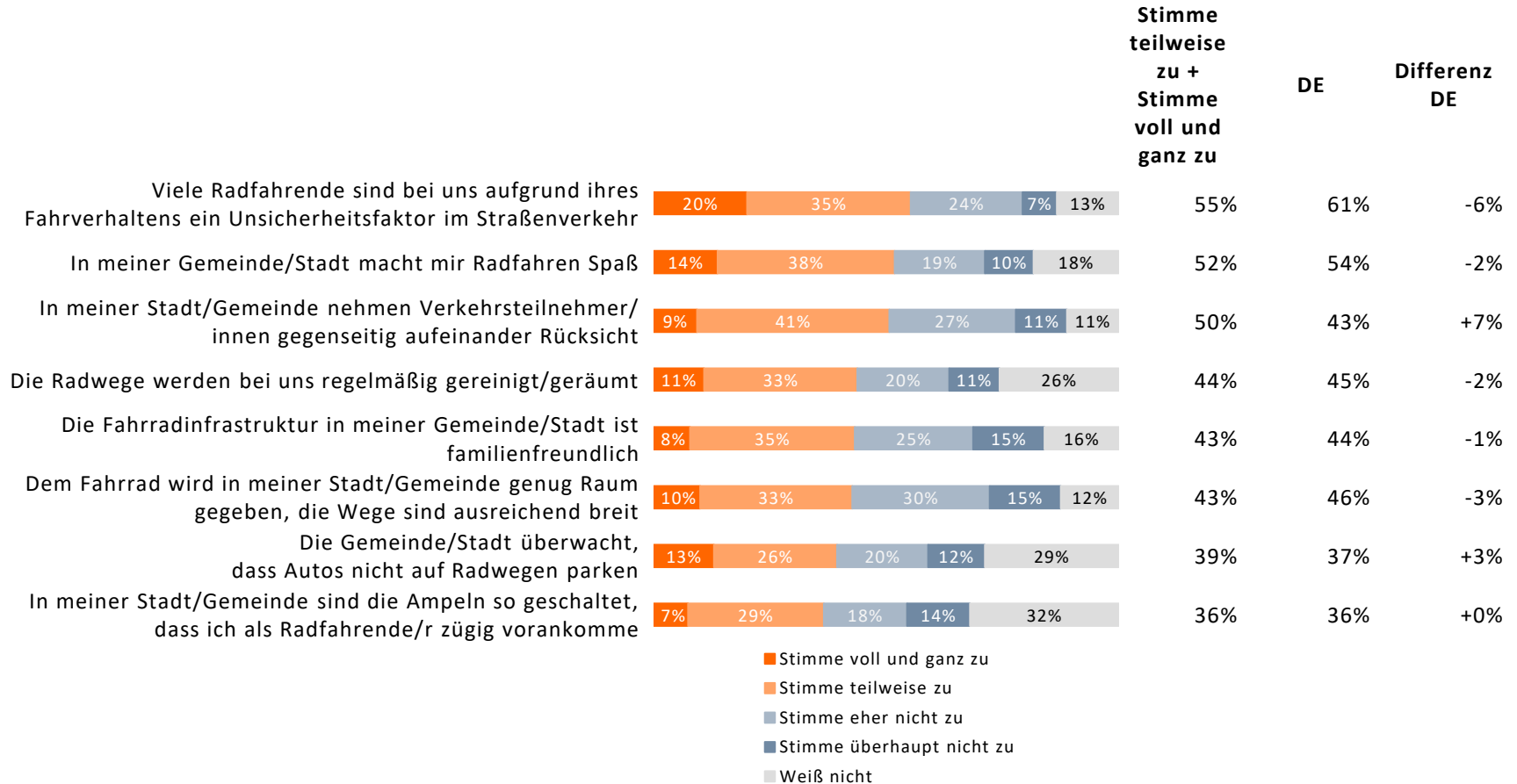
04

Sicherheit

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

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

Im Folgenden zeigen wir Ihnen einige Aussagen zum Thema Radfahren und zu Fuß gehen in Ihrer Gemeinde/Stadt. Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Sie zutreffen.

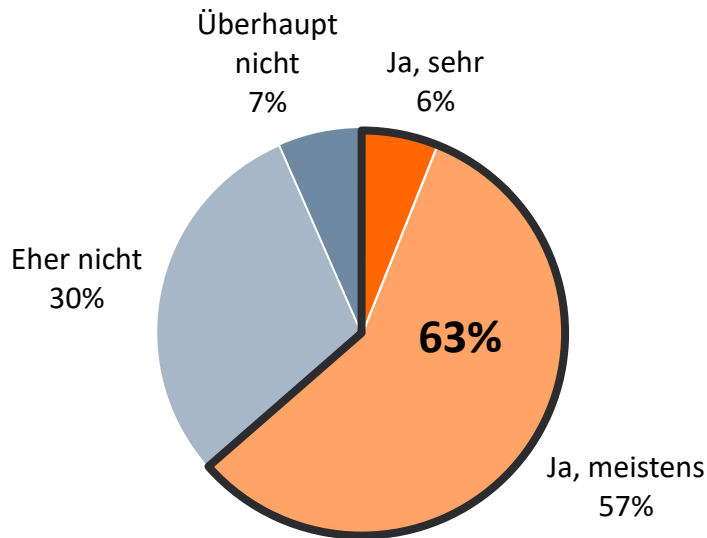


Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

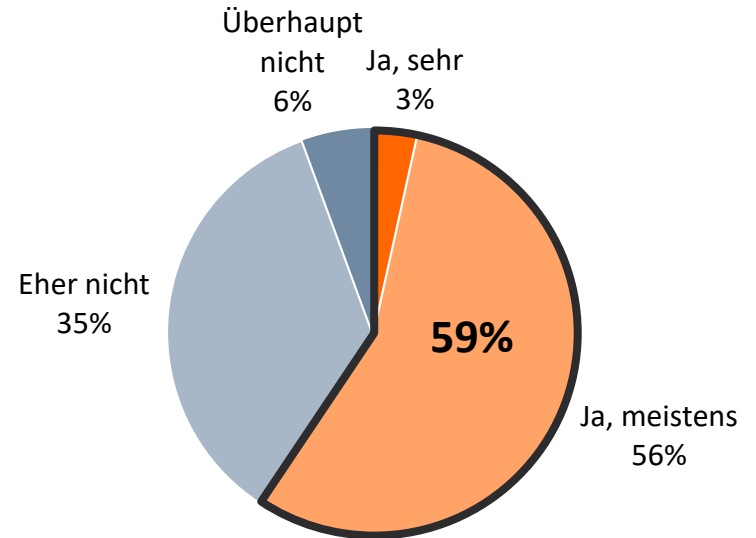
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

DE



Thüringen



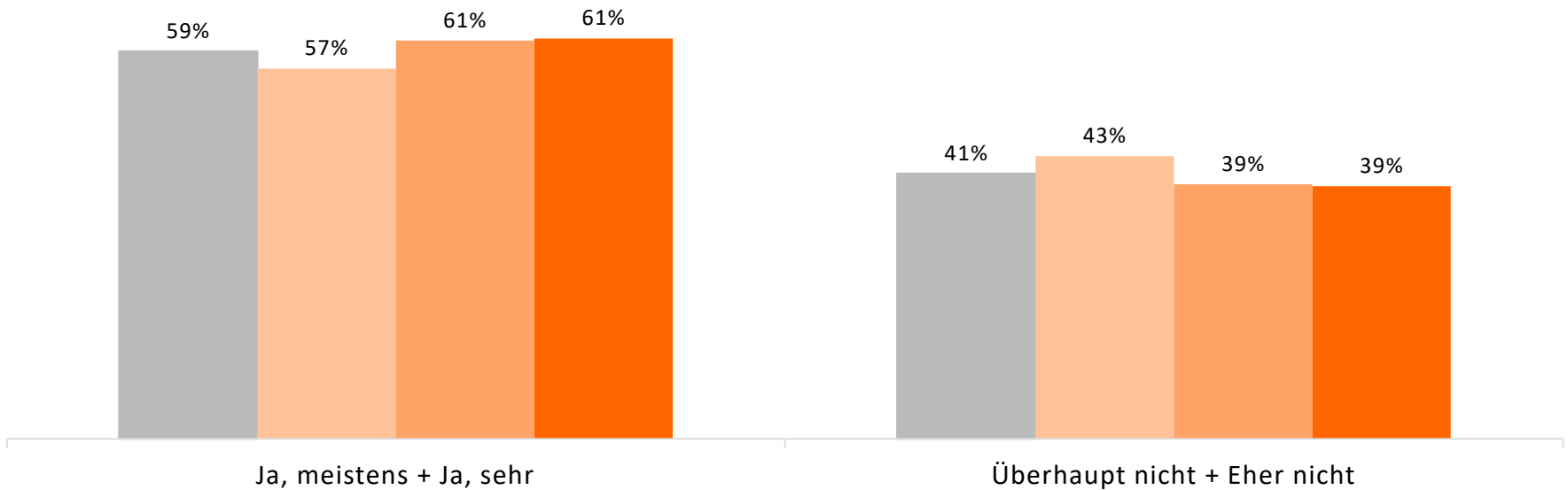
N_{TH} = 423; Radfahrende
N_{DE} = 2.397; Radfahrende

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Nach Wohnortgröße in Thüringen

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

■ Gesamt ■ Land / Kleinstädte ■ Mittelstädte ■ Großstädte



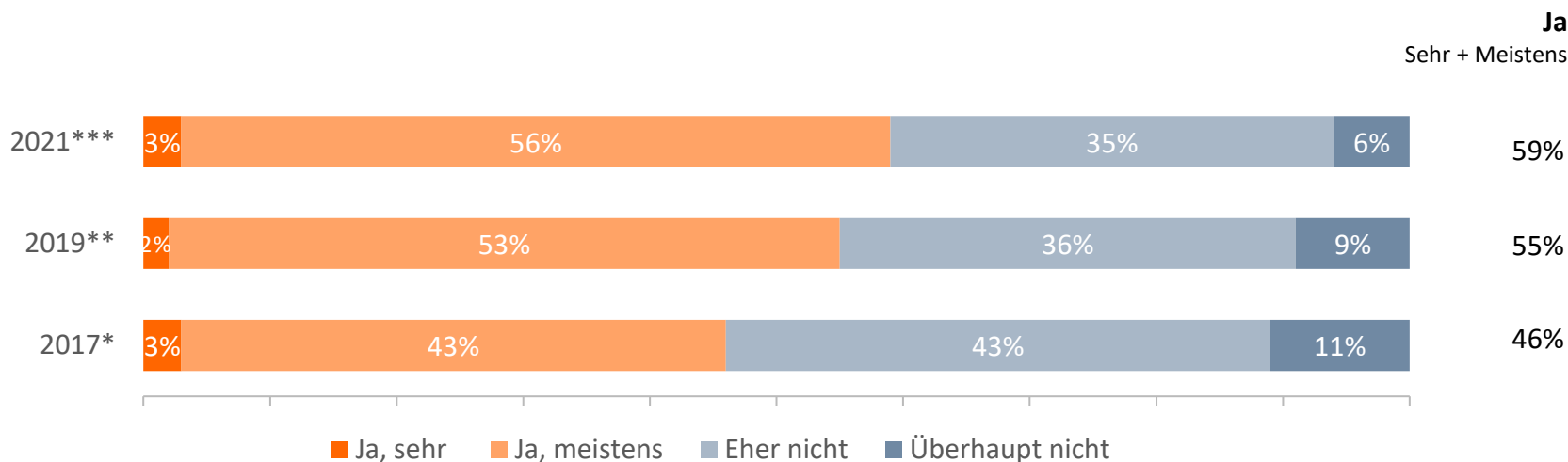
Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

N_{TH} = 423; Radfahrende

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017 in Thüringen

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



***N_{TH} = 423; alle Radfahrenden

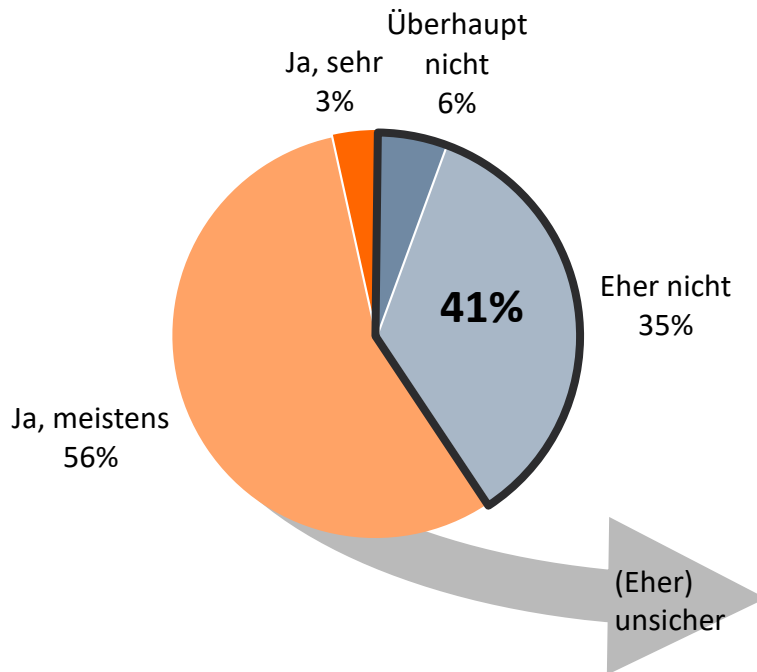
**N_{TH} = 404; alle Radfahrenden

*N_{TH} = 383; alle Radfahrenden

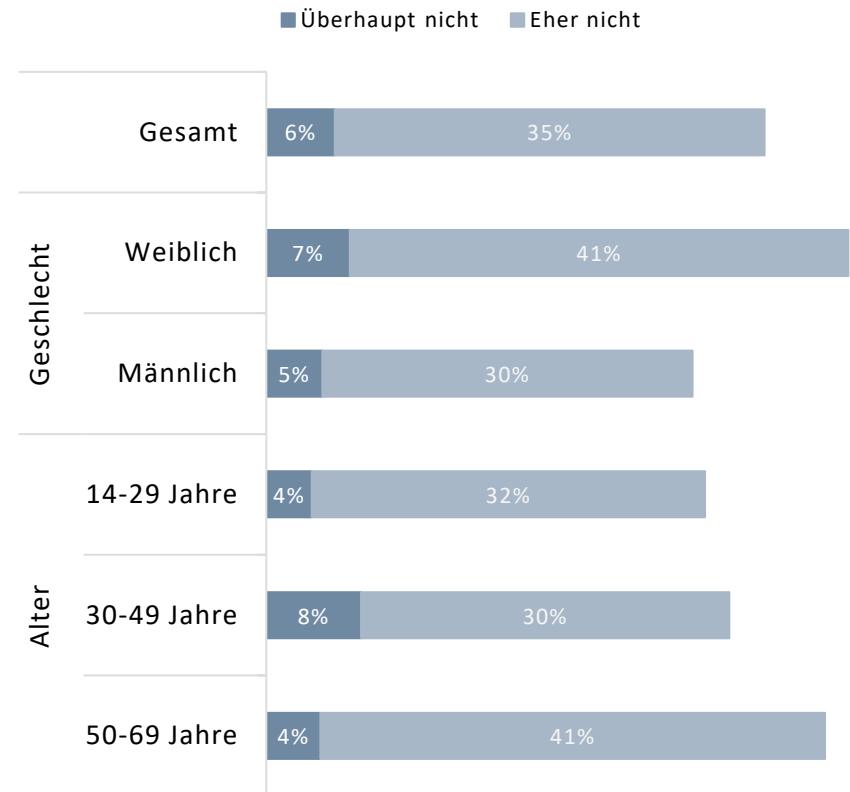
Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Soziodemografie in Thüringen

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



Getrennt nach Soziodemografie

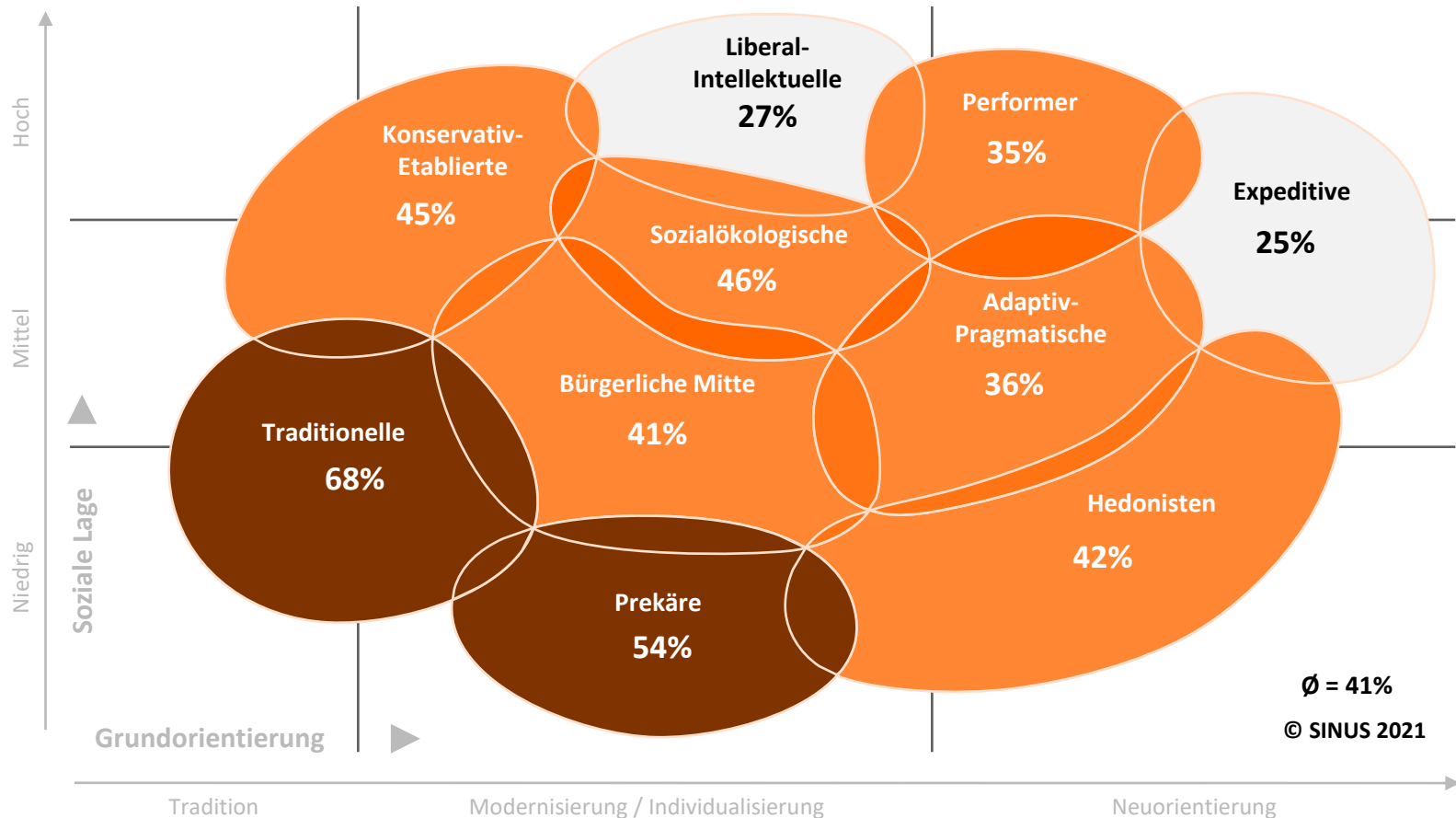


N_{TH} = 423; Radfahrende

Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

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



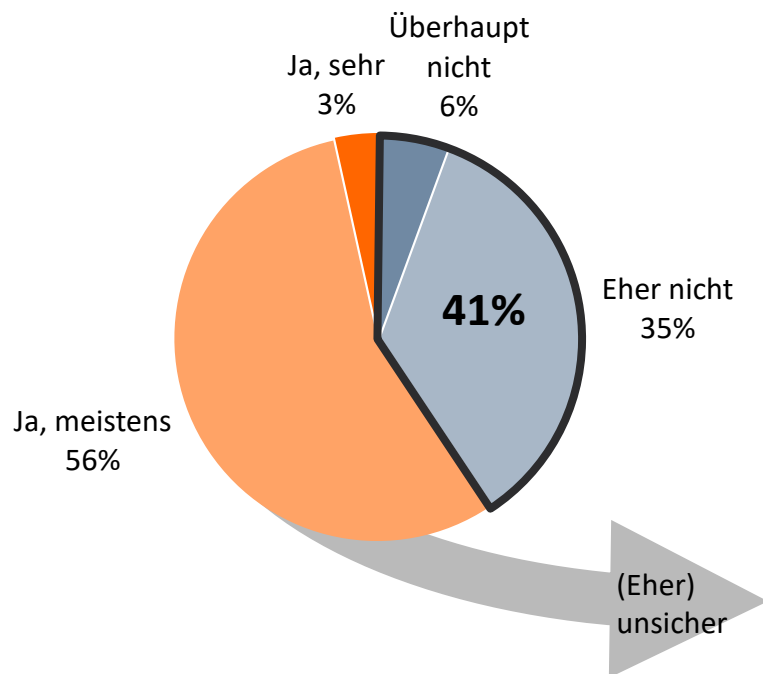
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

N_{TH} = 423; Radfahrende

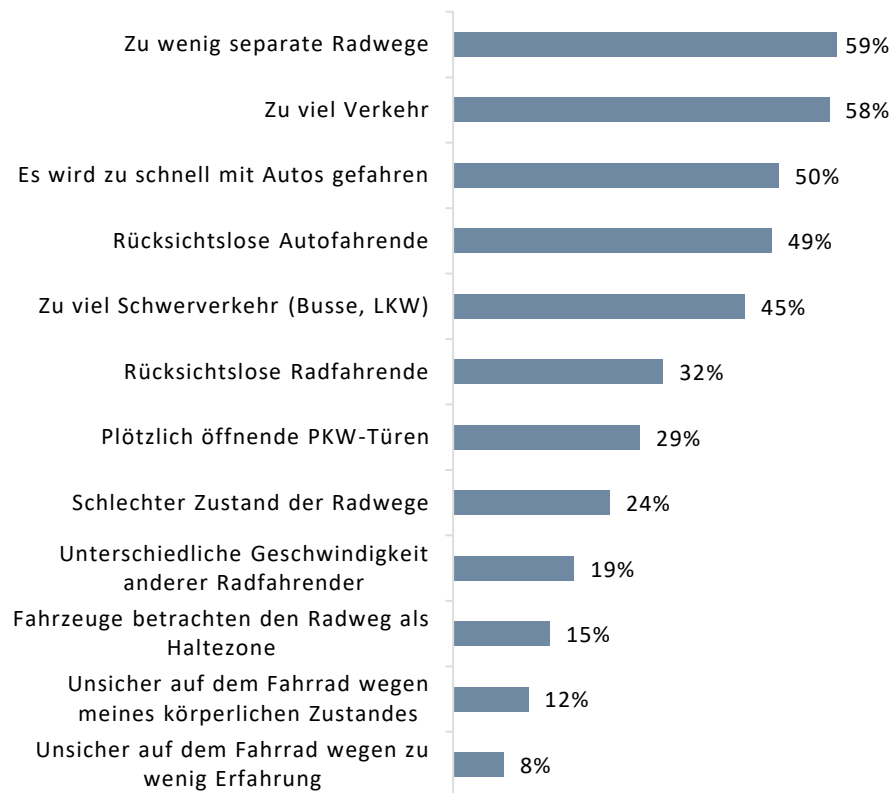
Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Soziodemografie in Thüringen

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



Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?



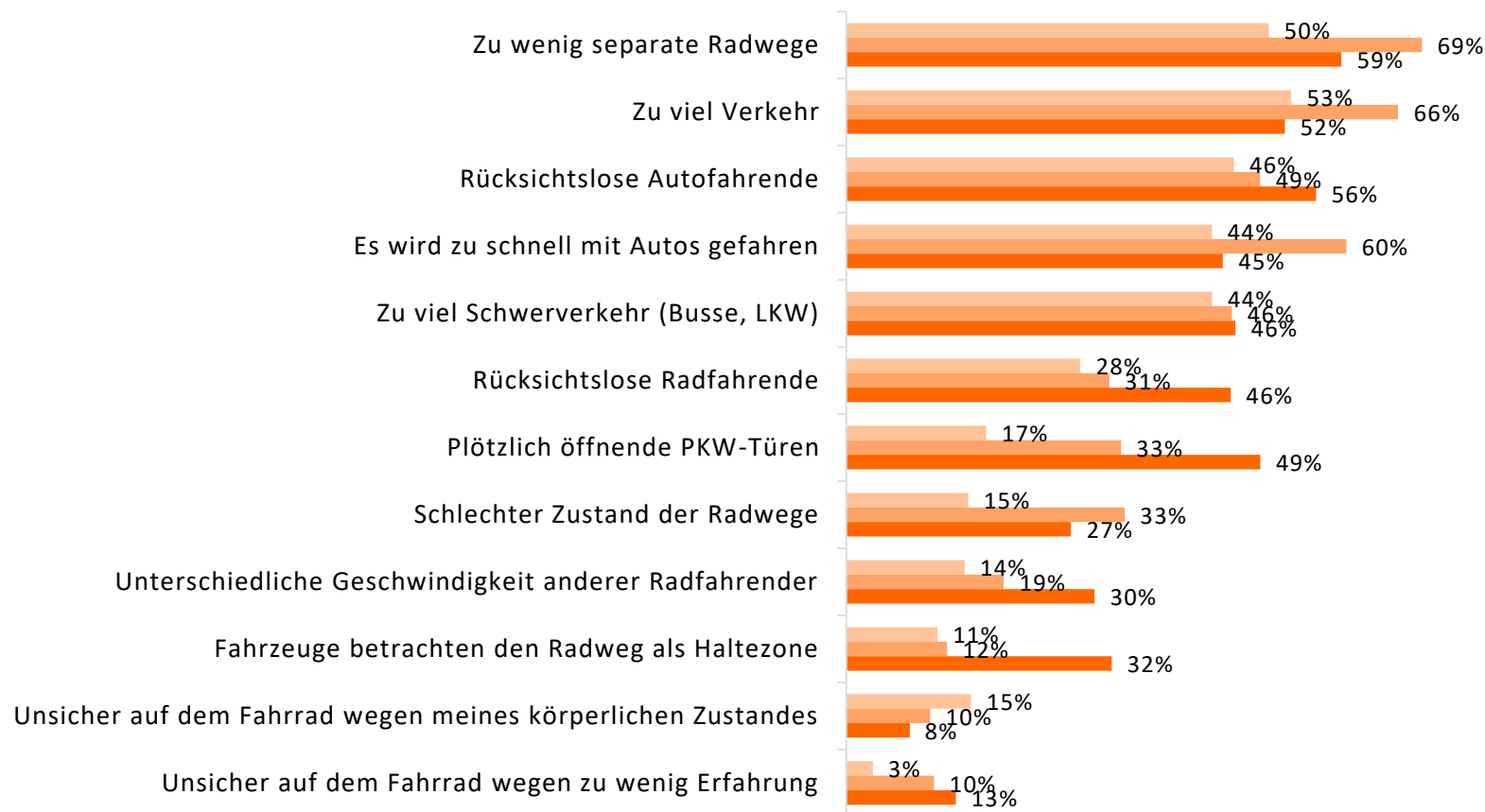
N_{TH} = 423; Radfahrende

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Wohnortgröße in Thüringen

Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?

Land / Kleinstädte Mittelstädte Großstädte



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

N_{TH} = 172; Fühlen sich nicht sicher

Genutzte Wegarten

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Wenn Sie mit dem Fahrrad unterwegs sind, fahren Sie auf unterschiedlichen Arten von Wegen. Welche der folgenden Wegearten befahren Sie dabei überwiegend?

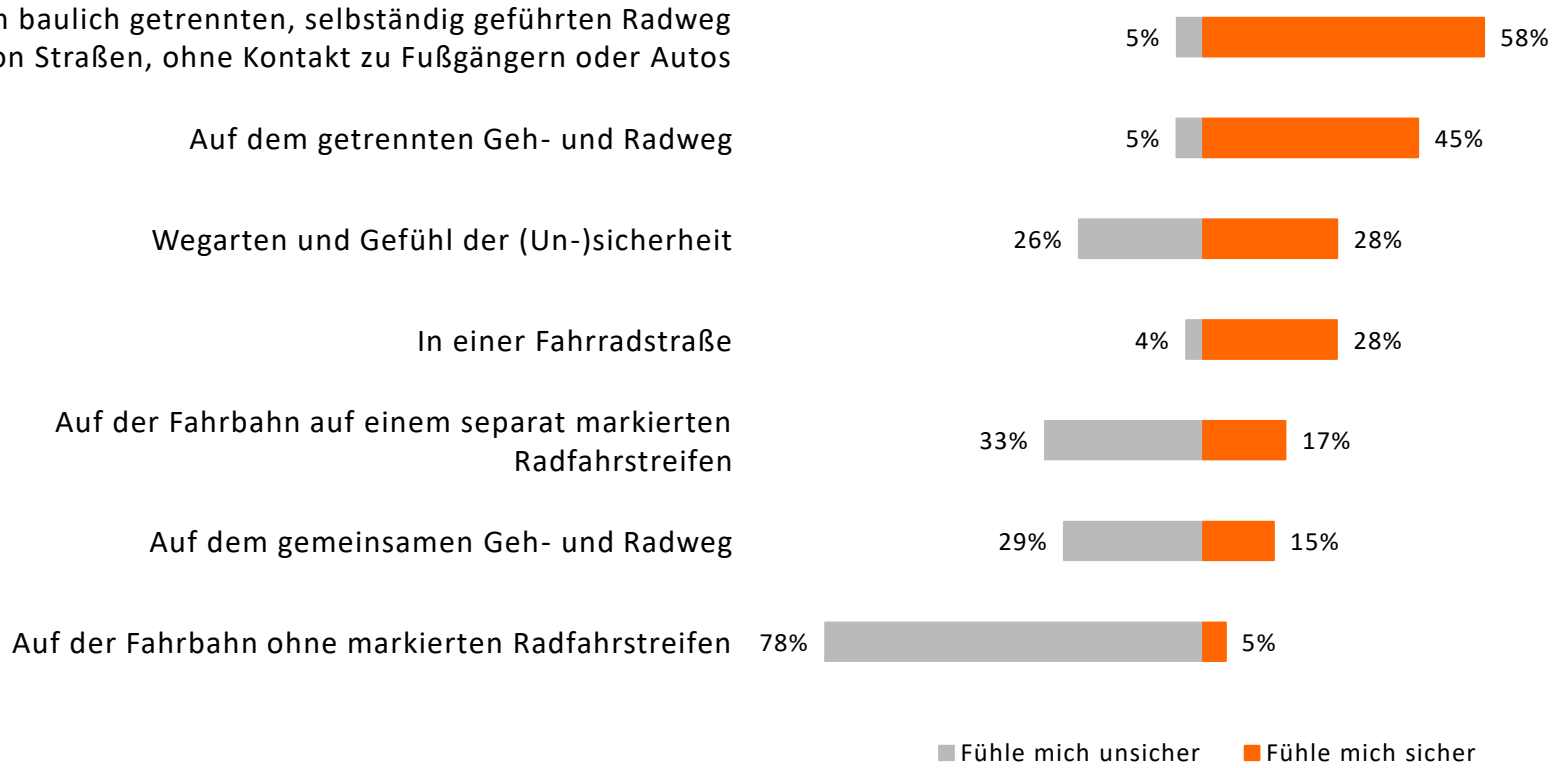


N_{TH} = 423; Radfahrende
N_{DE} = 2.397; Radfahrende

Wegarten und Gefühl der (Un-)sicherheit

In Thüringen

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



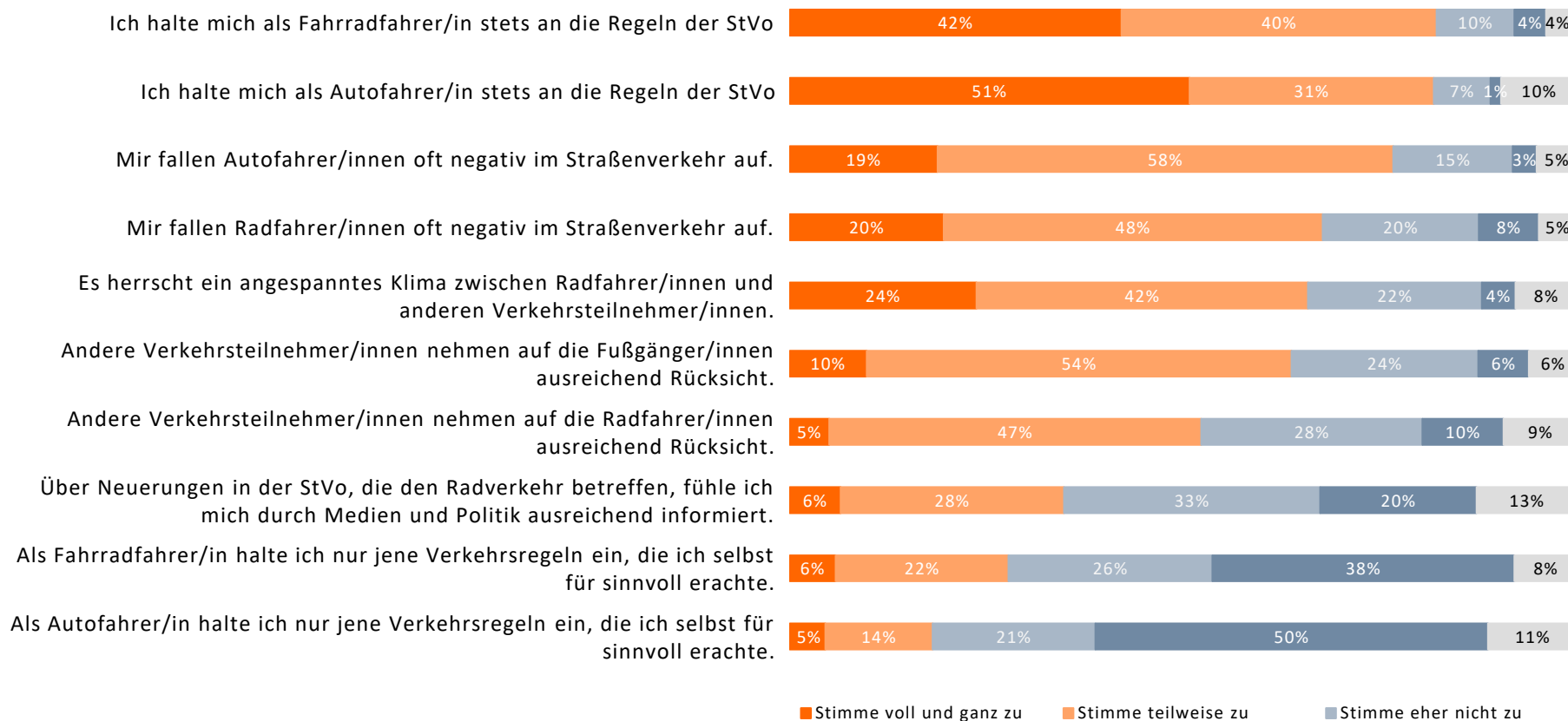
Die Werte addieren sich pro Zeile nicht auf 100 Prozent, da nur jeweils bis zu 2 Wegarten angegeben werden konnten, die als am sichersten / unsichersten empfunden werden.

N_{TH} = 423; Radfahrende

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

In Thüringen

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

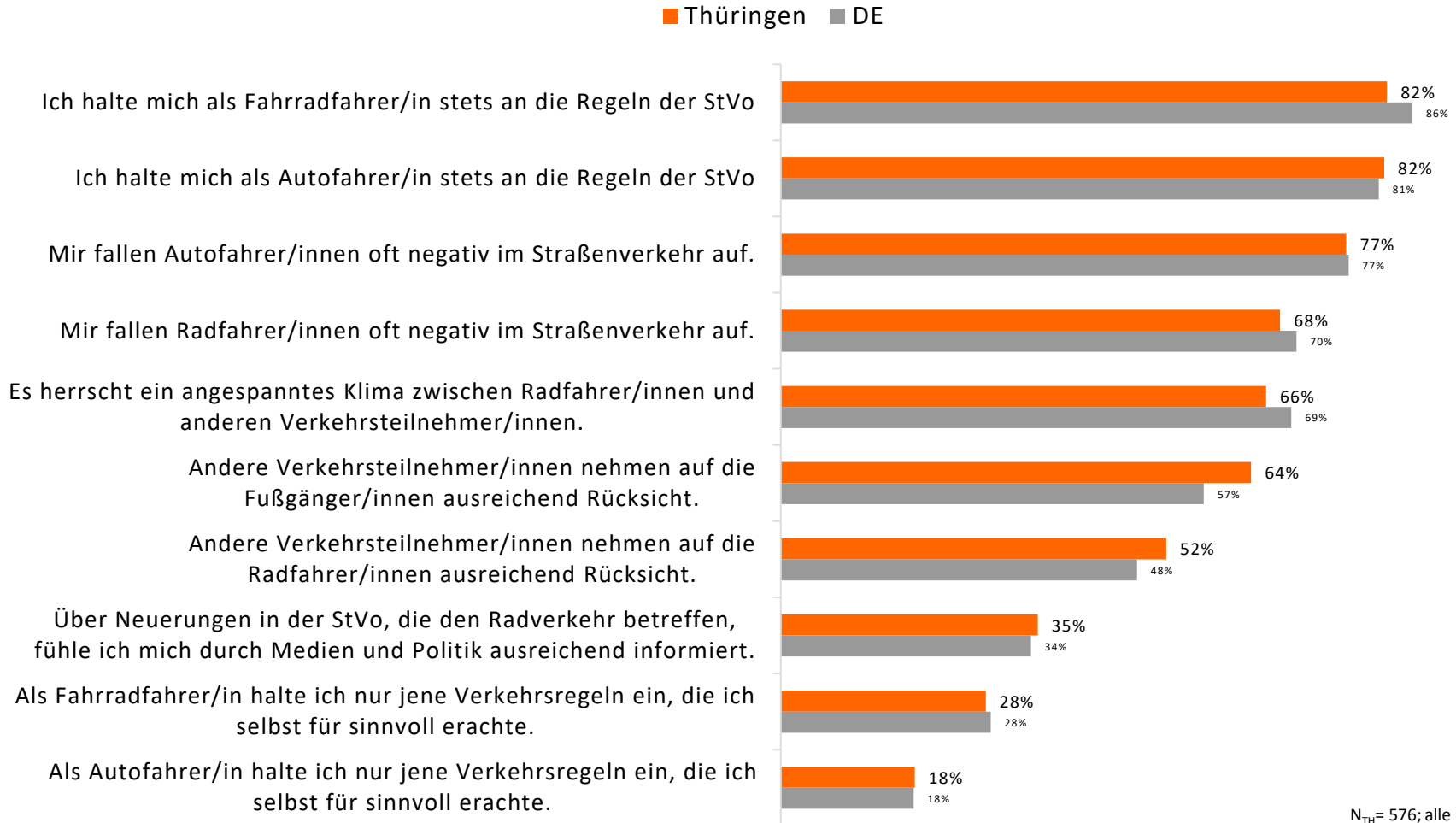


N_{TH} = 576; alle Befragte

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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



N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

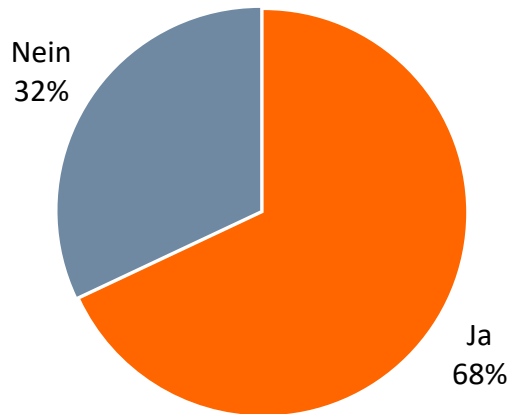
Stimme teilweise zu + Stimme voll und ganz zu

Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

In Thüringen

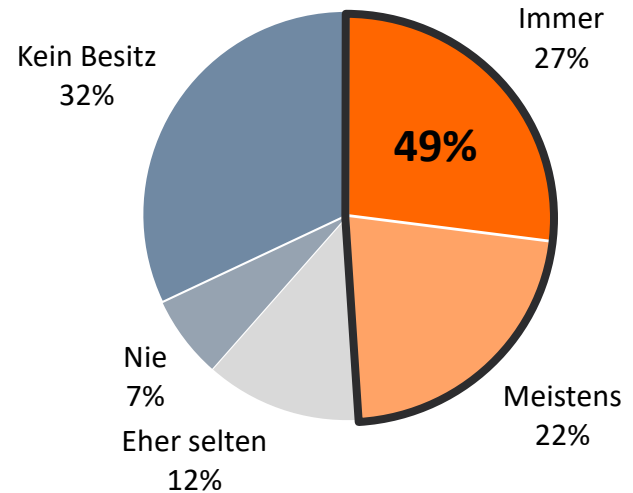
Besitz

Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm?



Nutzung

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?

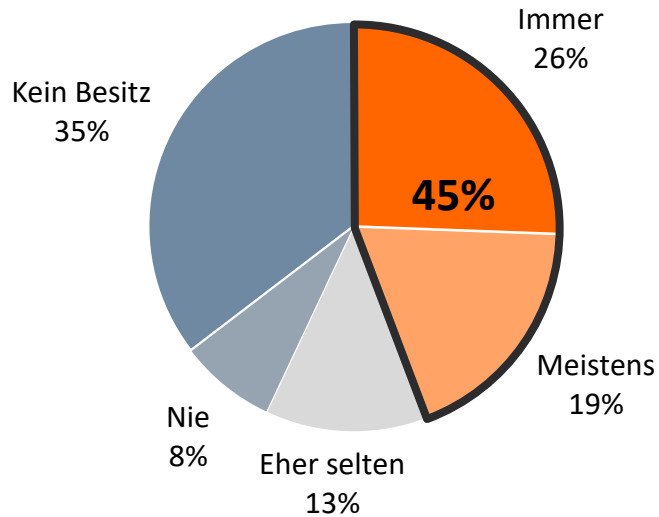


Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

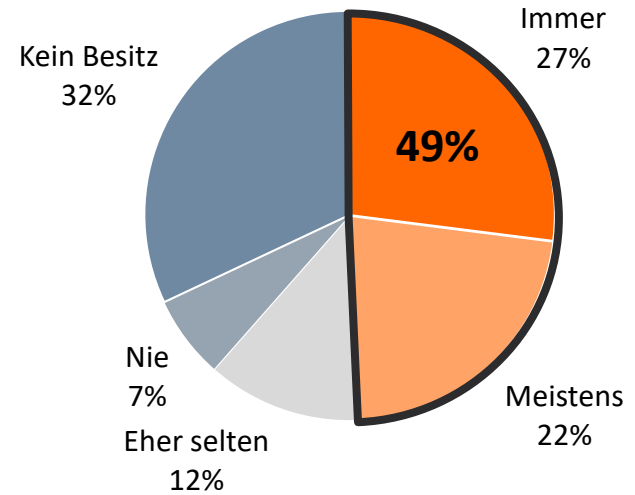
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?

DE



Thüringen

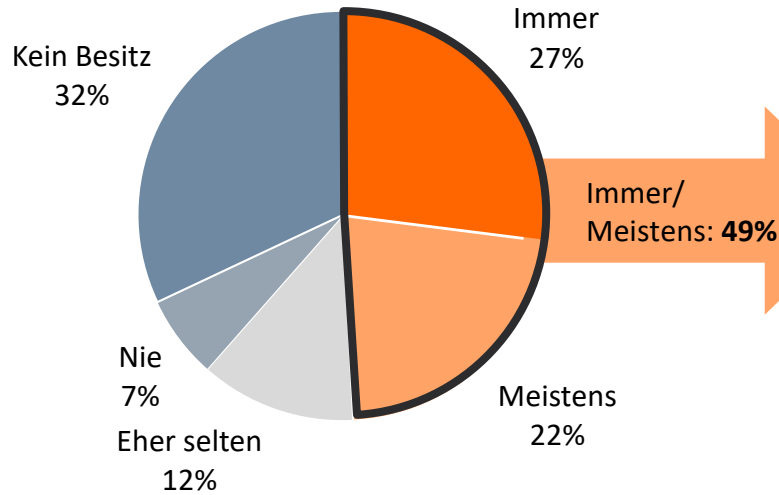


N_{TH} = 423; Radfahrende
N_{DE} = 2.397; Radfahrende

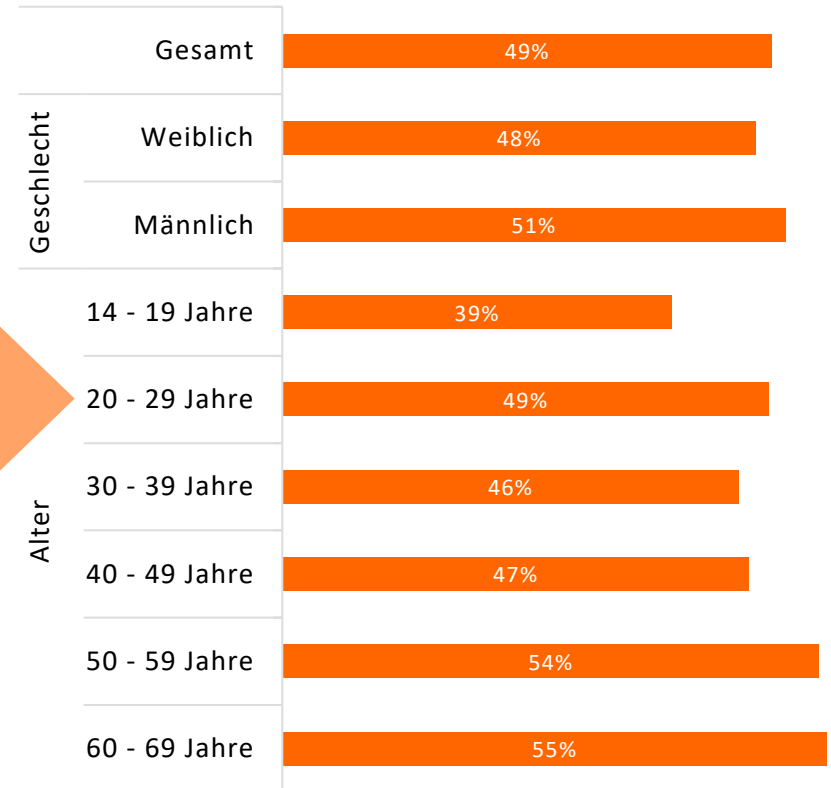
Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

Nach Soziodemografie in Thüringen

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?



Nutzung nach Geschlecht und Alter

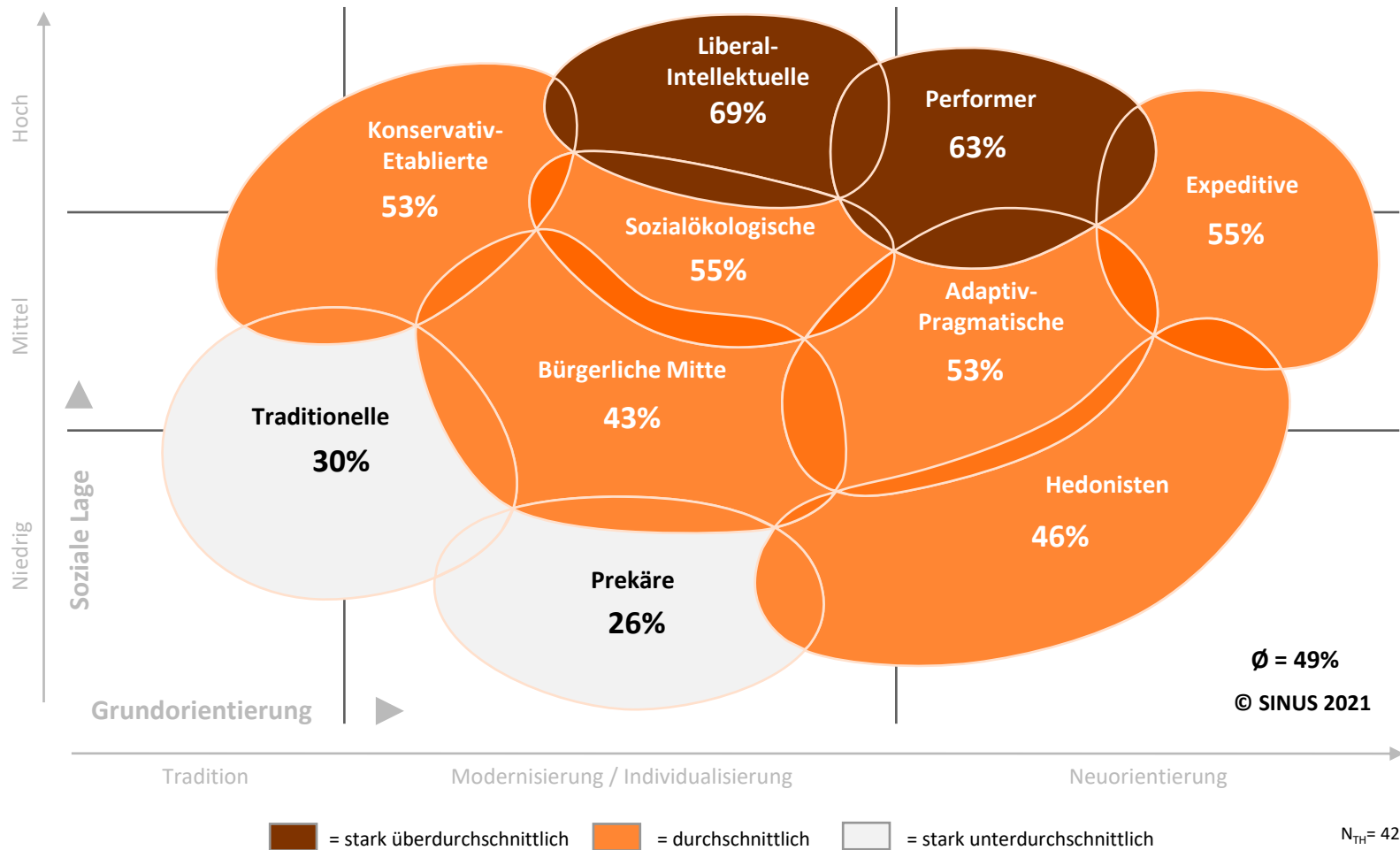


N_{TH} = 423; Radfahrende

Fahrradhelmnutzung

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

(Immer/ Meistens)

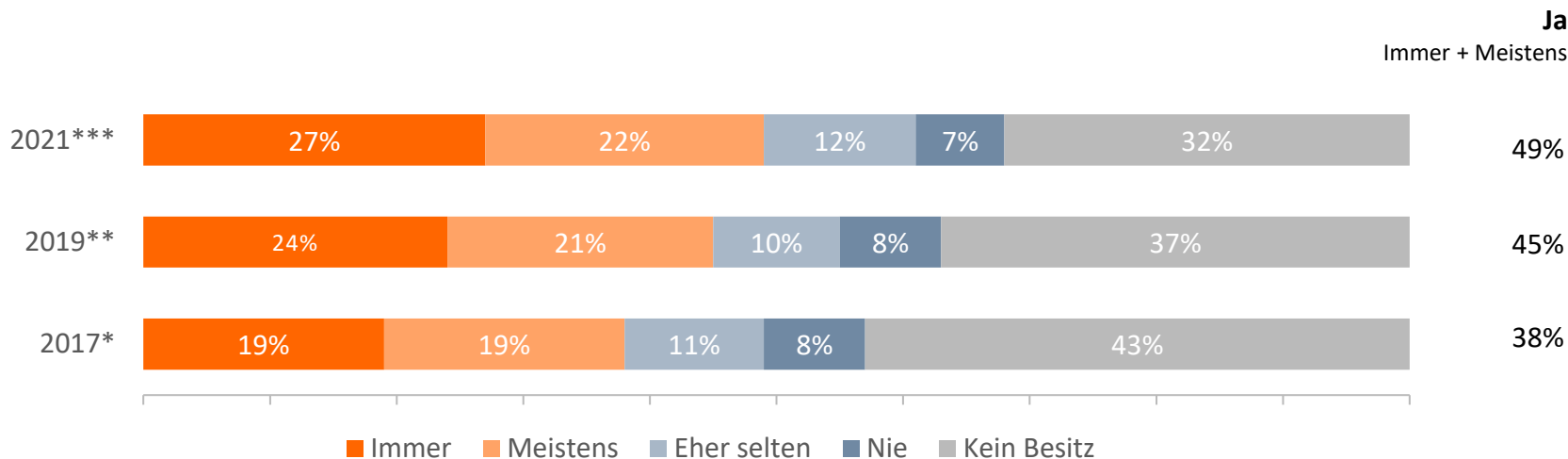


N_{TH} = 423; Radfahrende

Fahrradhelmnutzung

Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017 in Thüringen

Nutzen Sie einen Fahrradhelm?



***N_{TH} = 423; alle Radfahrenden

**N_{TH} = 404; alle Radfahrenden

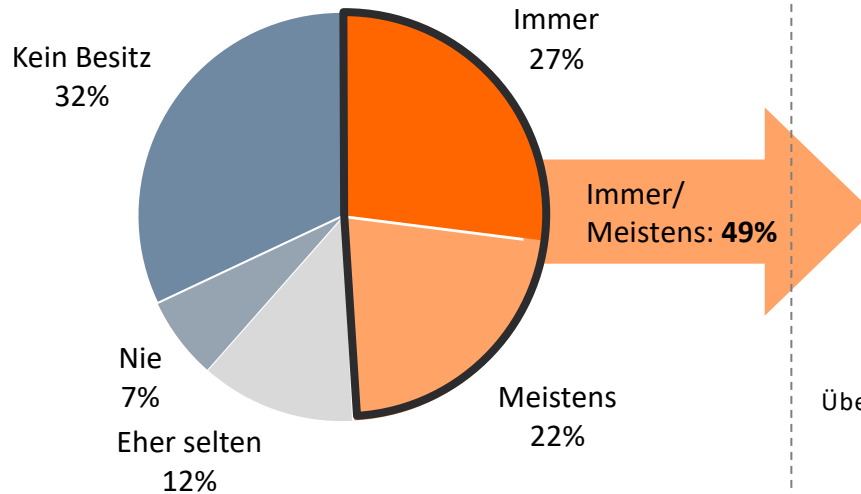
*N_{TH} = 383; alle Radfahrenden

Gründe für die Fahrradhelmnutzung

In Thüringen

Besitz und Nutzung

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?



Gründe für Nutzung

Aus welchem Grund tragen Sie einen Fahrradhelm?

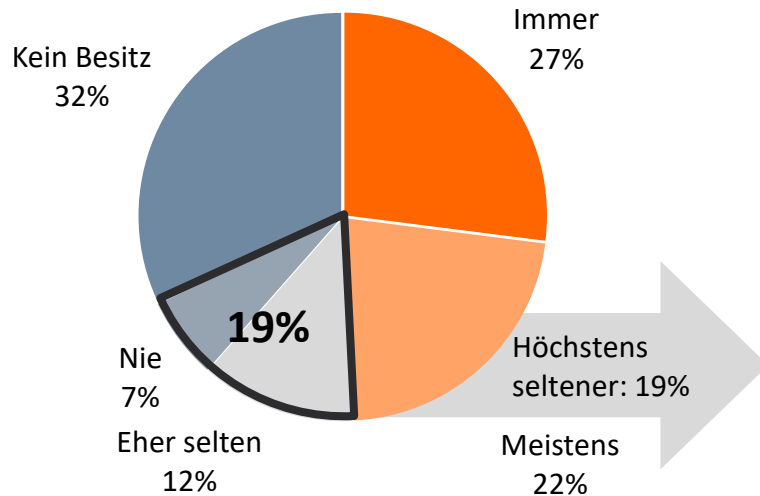


Gründe gegen Fahrradhelmnutzung

In Thüringen

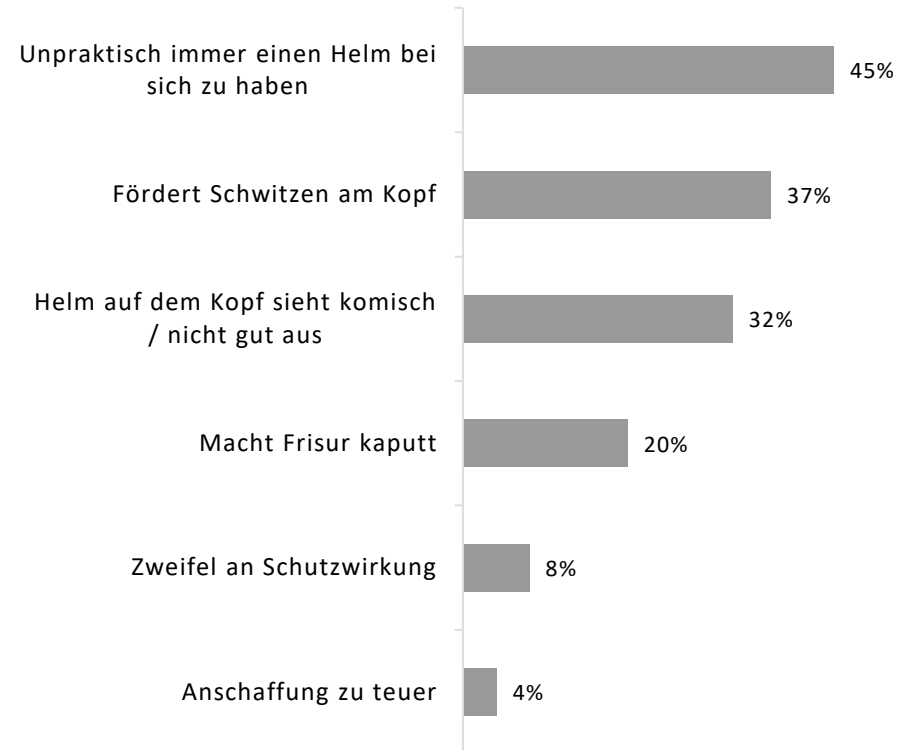
Besitz und Nutzung

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?



Gründe gegen Nutzung

Aus welchem Grund tragen Sie keinen Fahrradhelm?



05

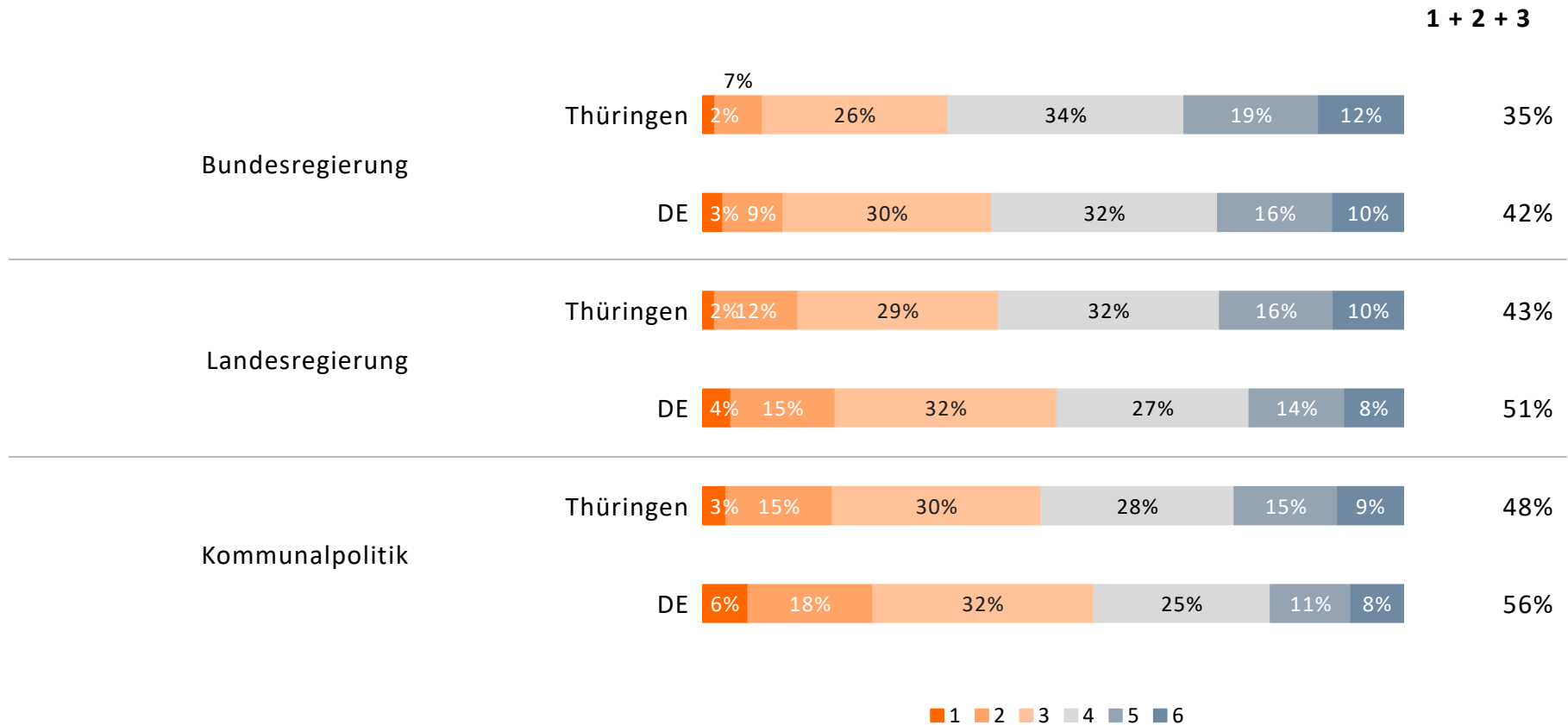
Verkehrspolitik

Fahrradfreundlichkeit und Wünsche an die Politik

Fahrradfreundlichkeit der Politik

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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



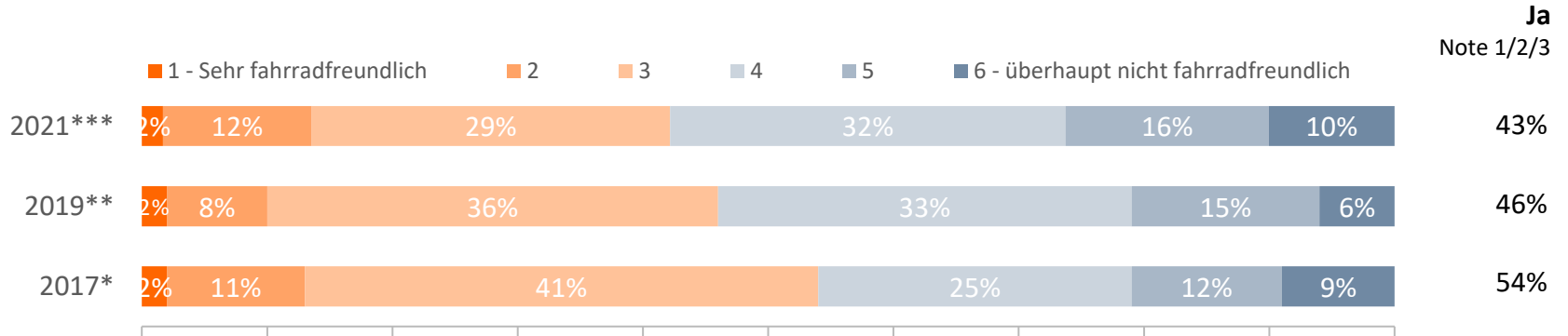
1 = Sehr fahrradfreundlich bis 6 = Gar nicht fahrradfreundlich

N_{Th} = 531; gültige Nennungen
N_{DE} = 3.107 Personen; alle Befragte

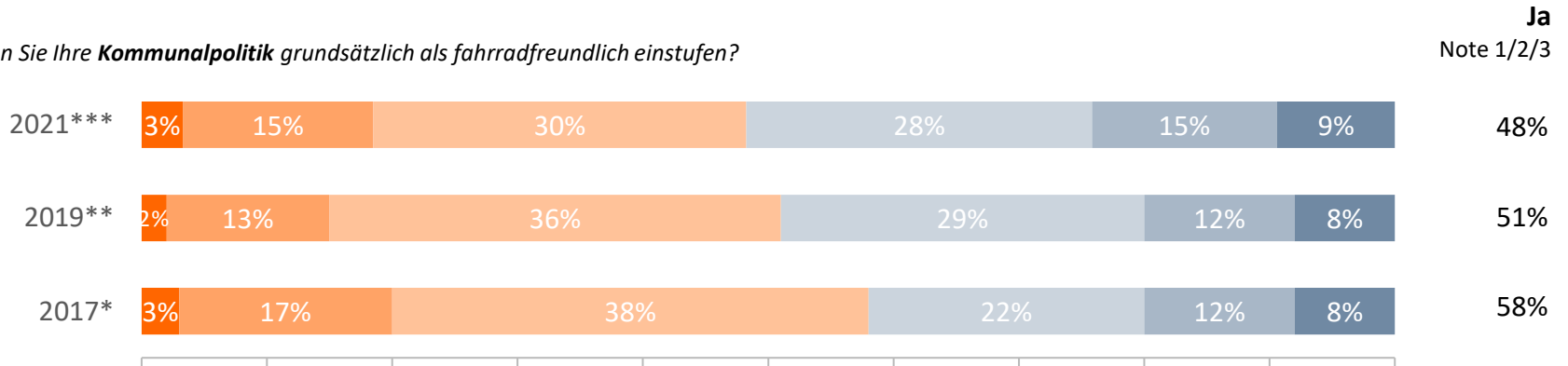
Fahrradfreundlichkeit der Politik

Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017 in Thüringen

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



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



***N_{TH}= 576; alle Befragte

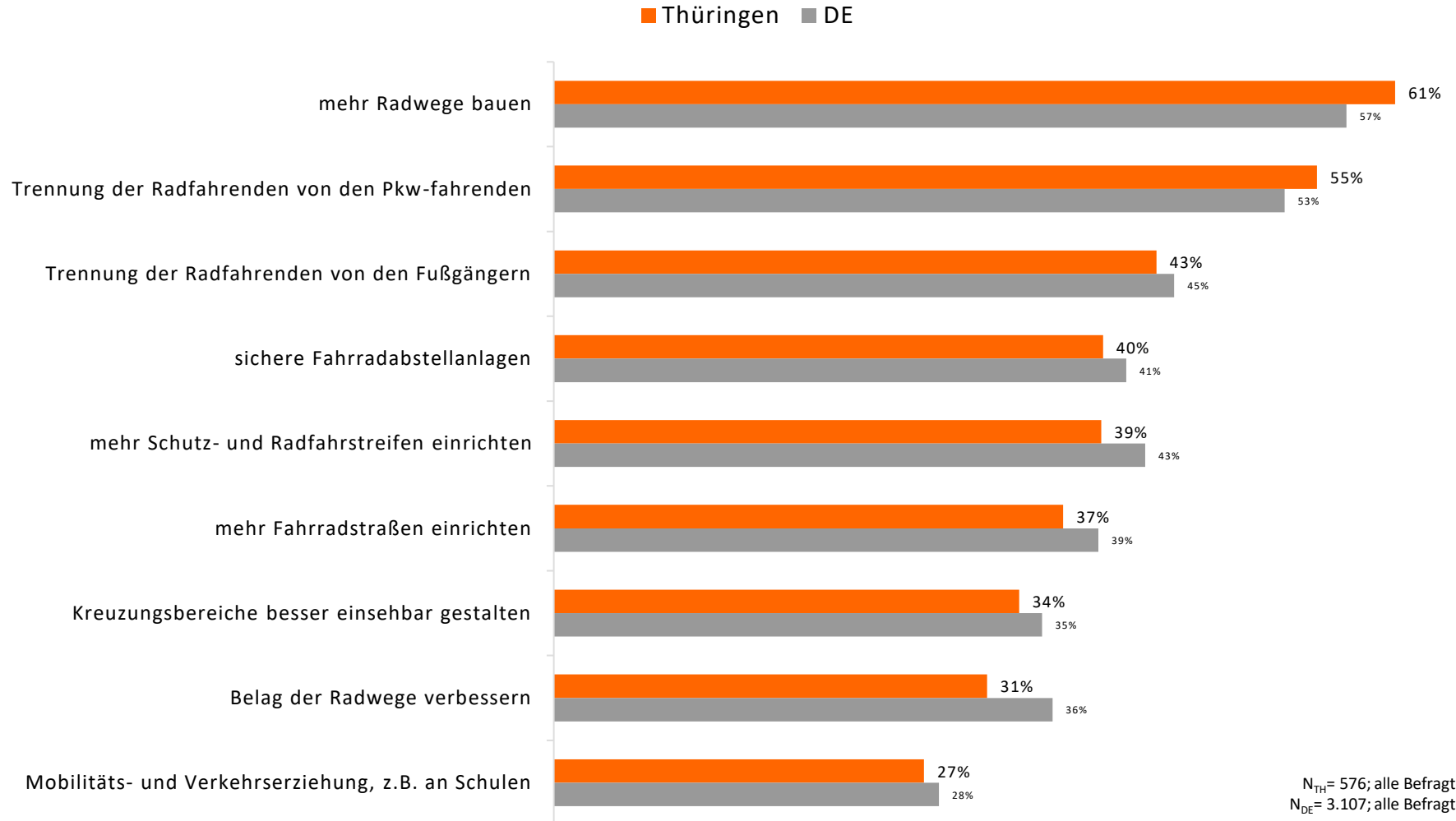
**N_{TH}= 509; alle Befragte

*N_{TH}= 508; alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

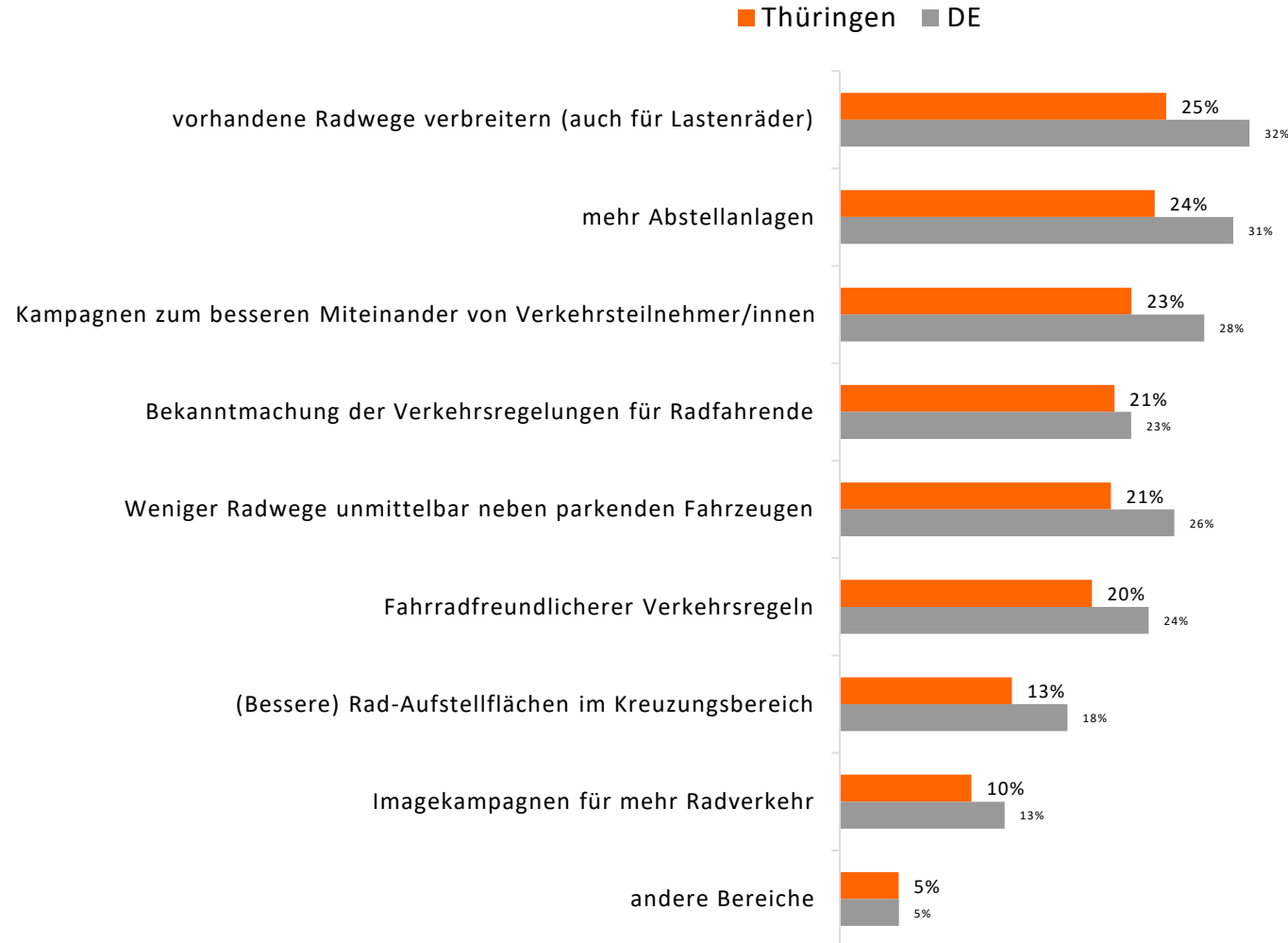
In welchen Bereichen könnte die Politik in Bund, Land und Kommunen Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?



Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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



N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

06

Innovationen

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

Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Interesse an Pedelecs

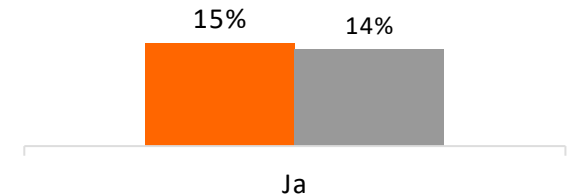
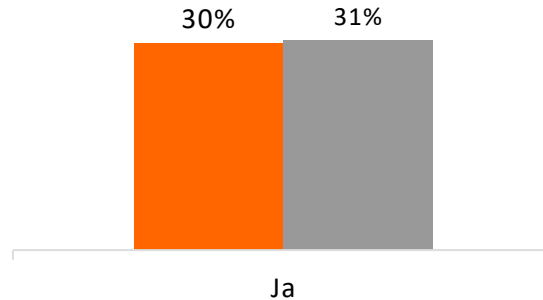
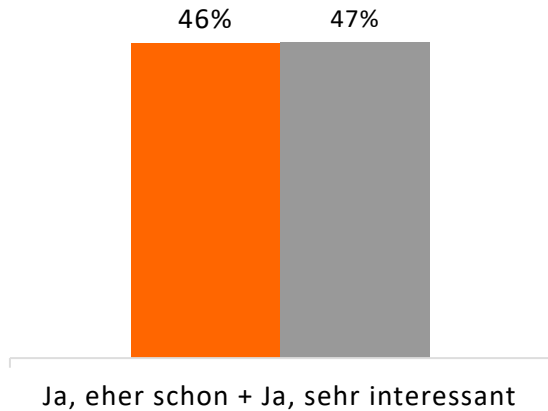
■ Thüringen ■ DE

Erfahrungen mit Pedelecs

■ Thüringen ■ DE

Nutzung von Pedelecs

■ Thüringen ■ DE



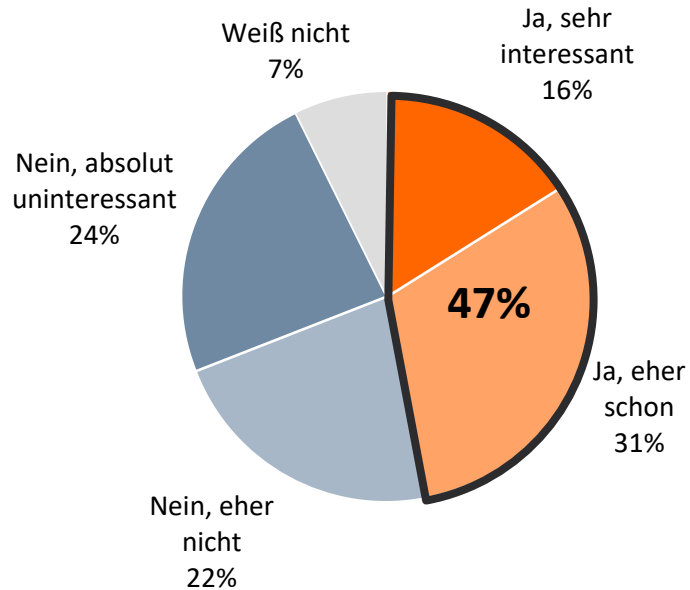
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Interesse an Pedelecs

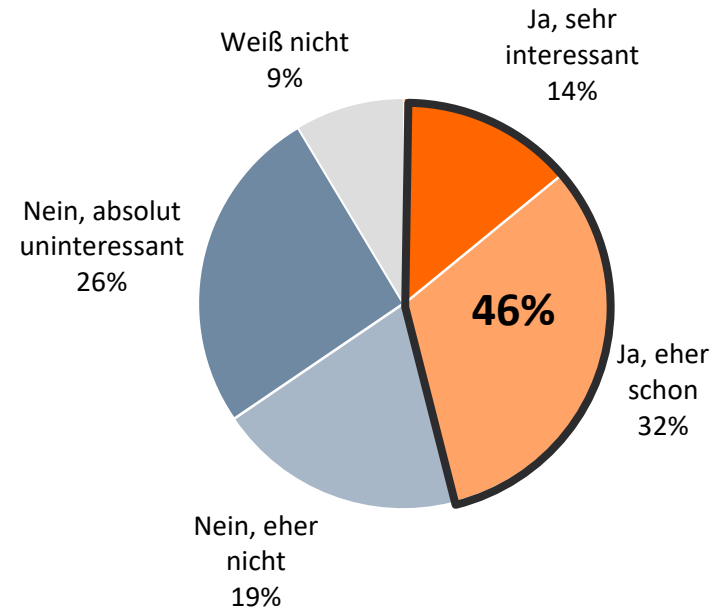
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

DE



Thüringen



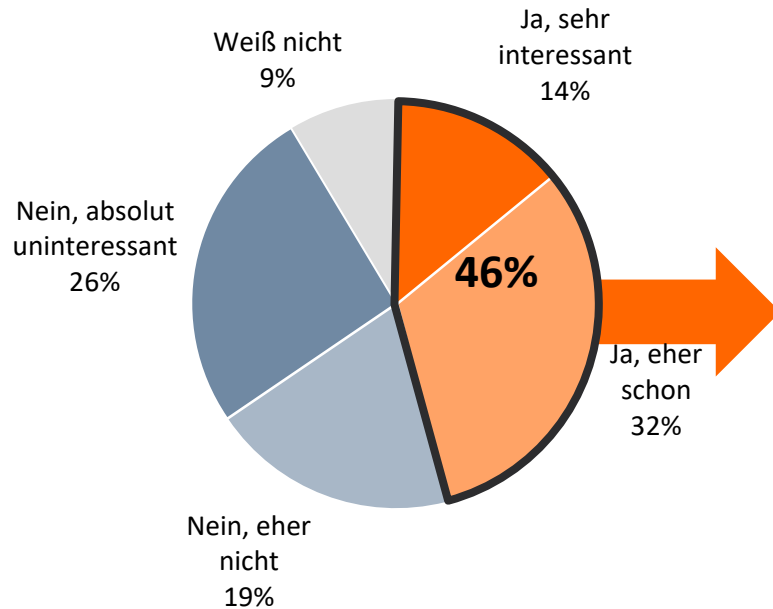
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Interesse an Pedelecs

Nach Soziodemografie in Thüringen

Interesse

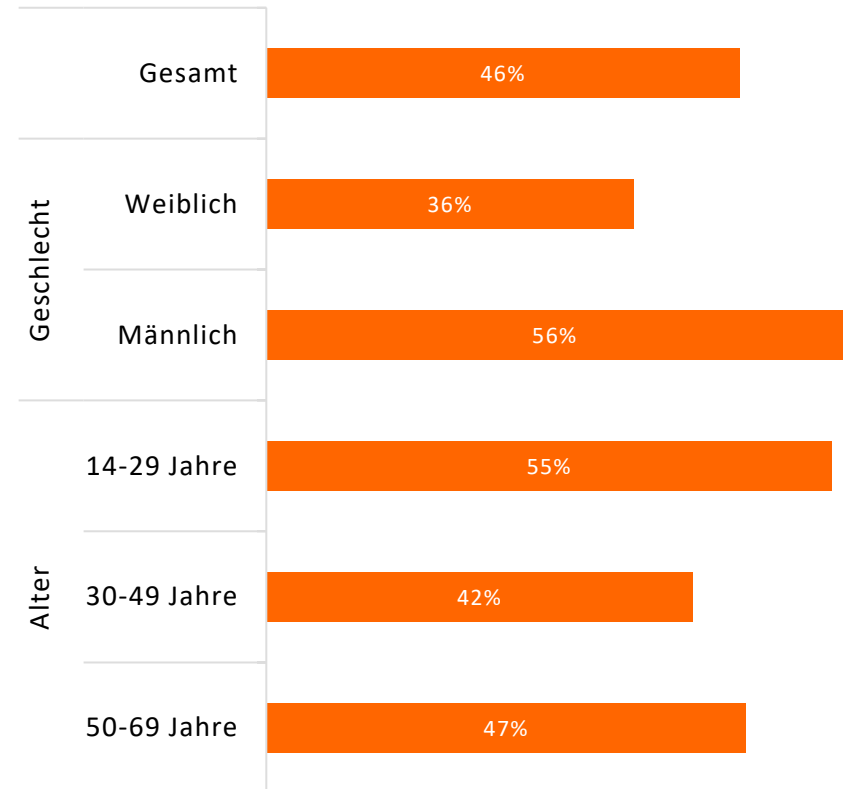
Sind Fahrräder, die einen Elektromotor integriert haben (Pedelecs) generell interessant für Sie?



N=576 Alle Befragten

Interesse nach Geschlecht und Alter

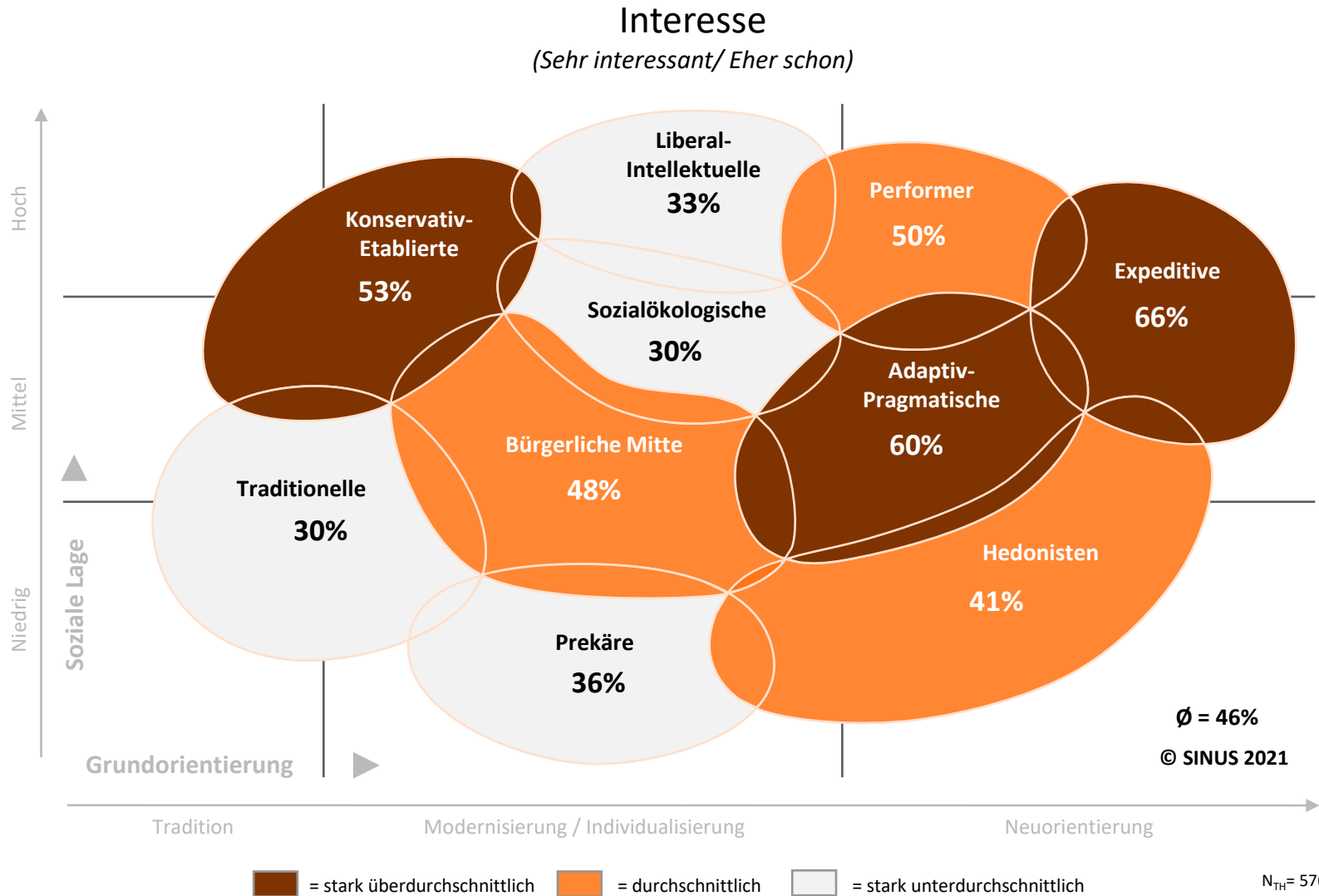
Ja, eher schon + Ja, sehr interessant



N_{TH} = 576; alle Befragte

Interesse an Pedelecs

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



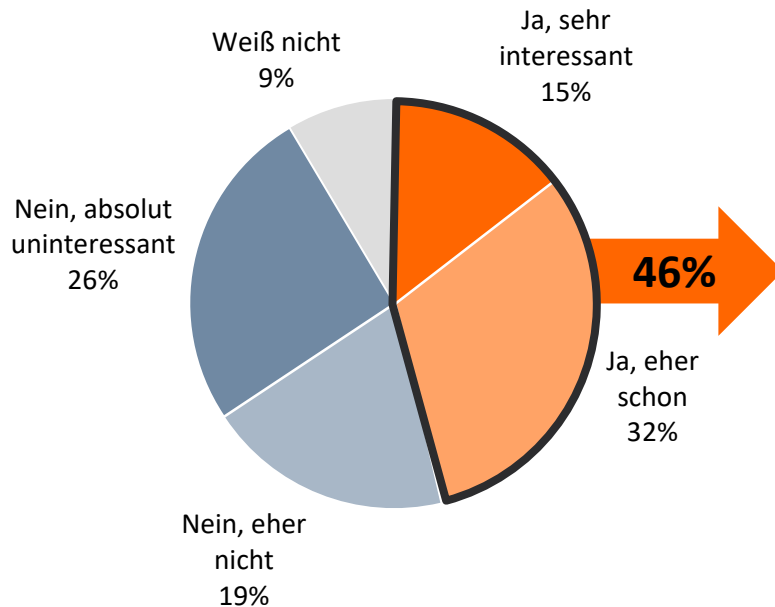
N_{TH} = 576; alle Befragte

Interesse an Pedelecs & Einsatzzwecke

In Thüringen

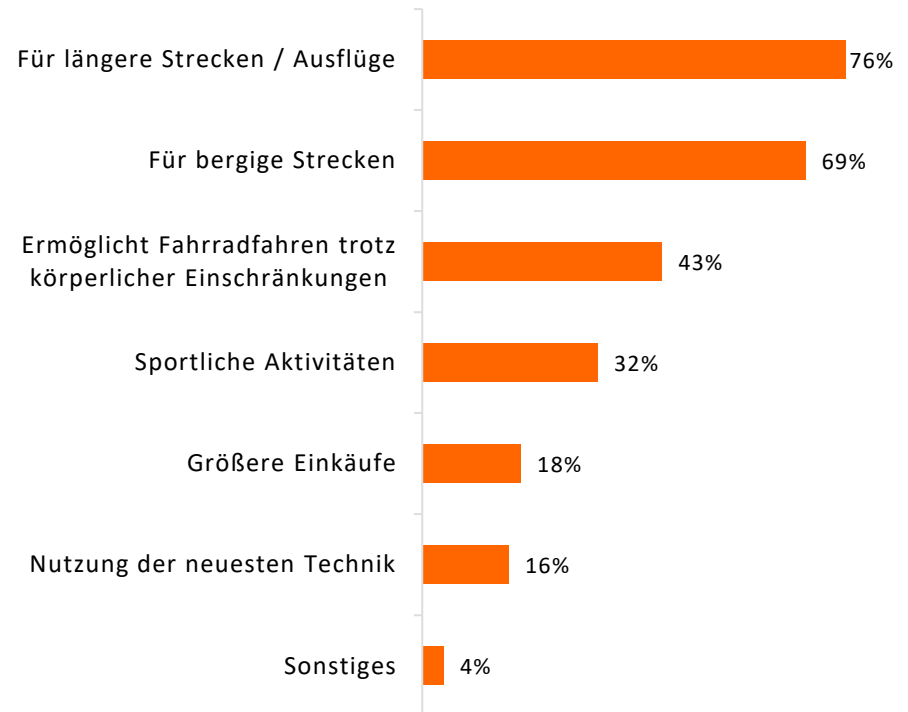
Interesse

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



Einsatzzwecke

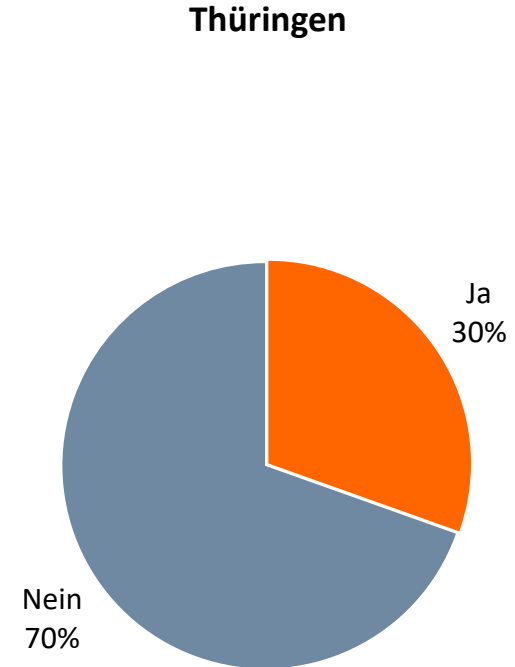
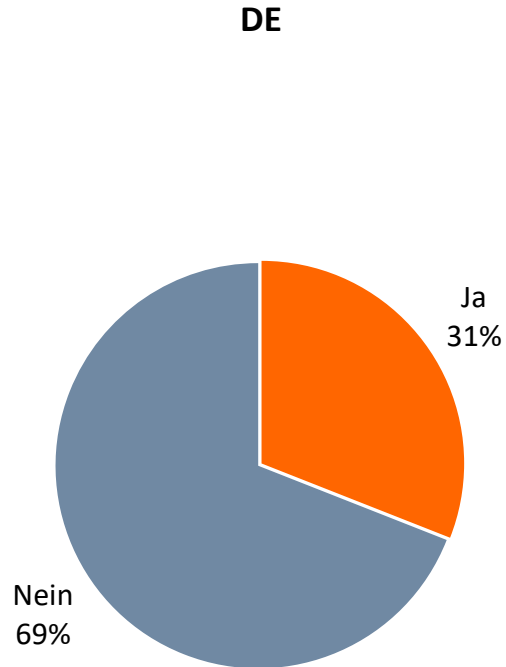
Für welche Zwecke ist ein Fahrrad mit integriertem Elektromotor (Pedelecs) für Sie interessant?



Erfahrungen mit Pedelecs

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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



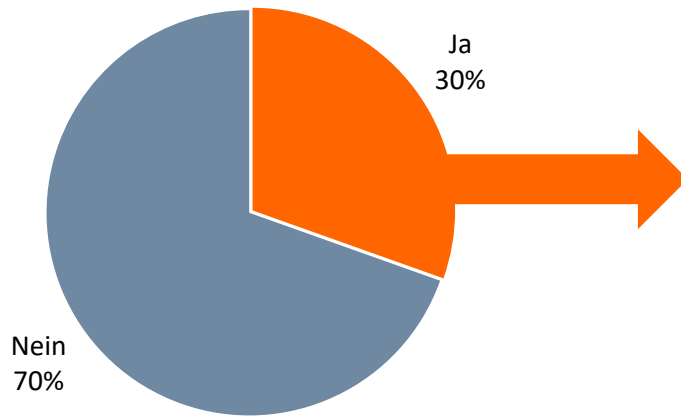
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Erfahrungen mit Pedelecs

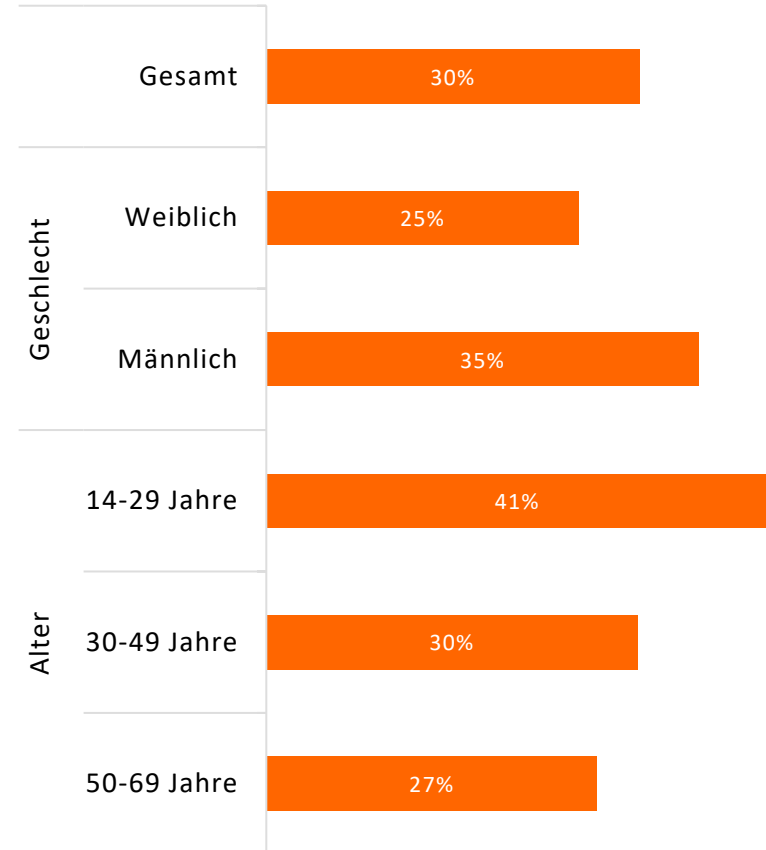
Nach Soziodemografie in Thüringen (1/2)

Erfahrungen

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



Erfahrungen nach Geschlecht und Alter



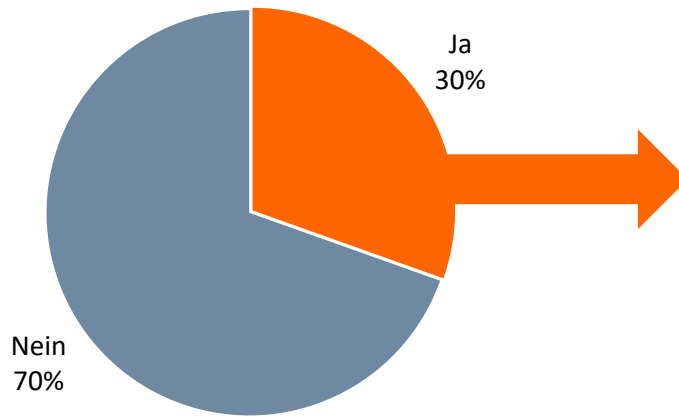
N_{TH} = 576; alle Befragte

Erfahrungen mit Pedelecs

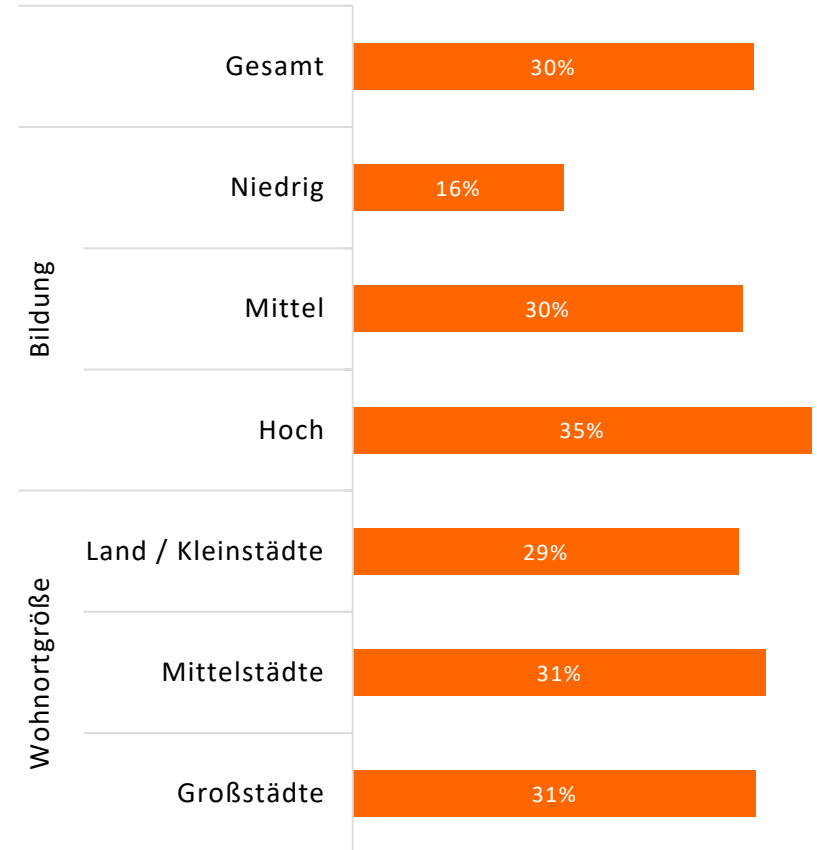
Nach Soziodemografie in Thüringen (2/2)

Erfahrungen

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

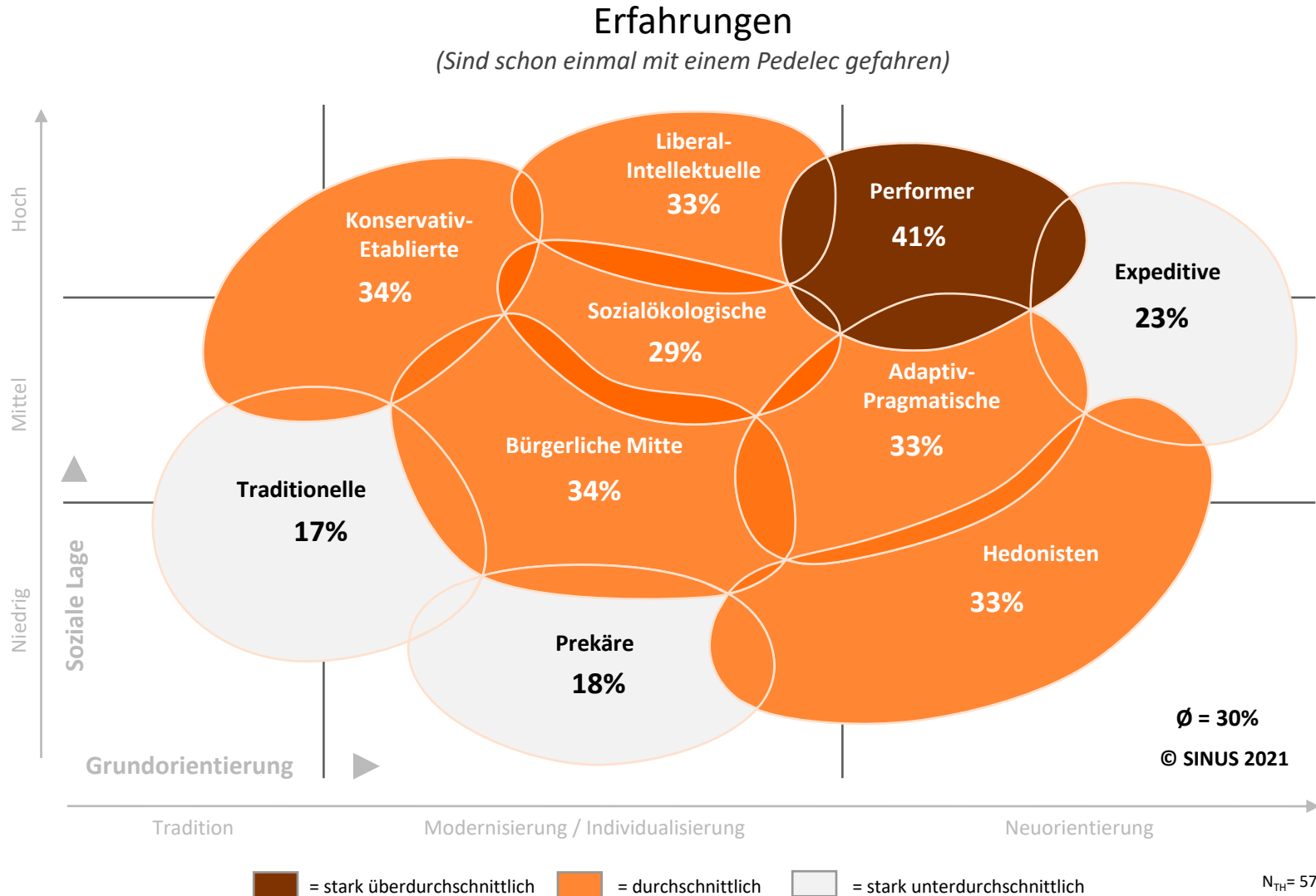


Nach Bildung und Ortsgröße



Erfahrungen mit Pedelecs

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



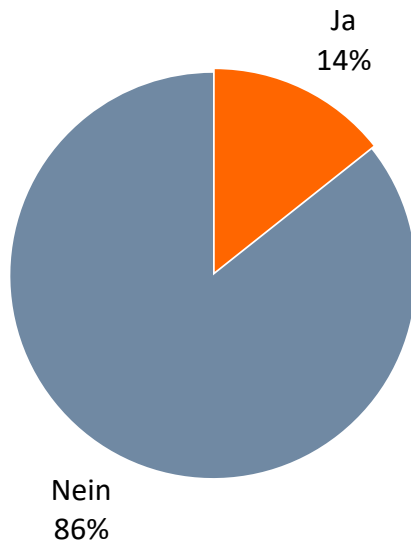
N_{TH} = 576; alle Befragte

Nutzung von Pedelecs

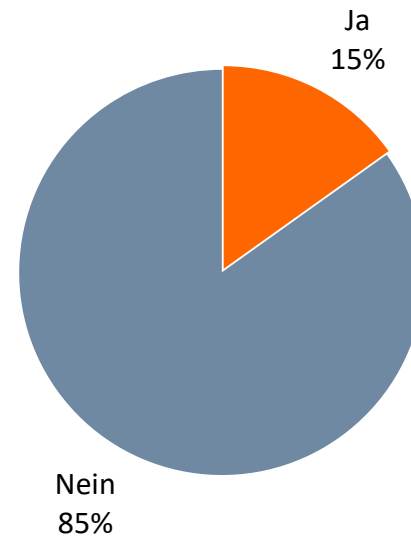
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst

DE



Thüringen



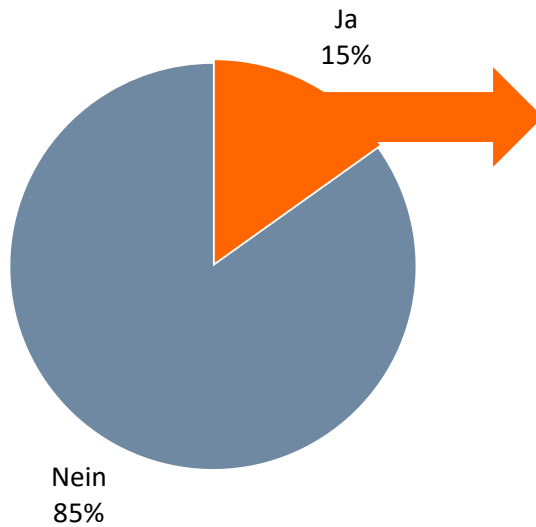
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Nutzung von Pedelecs

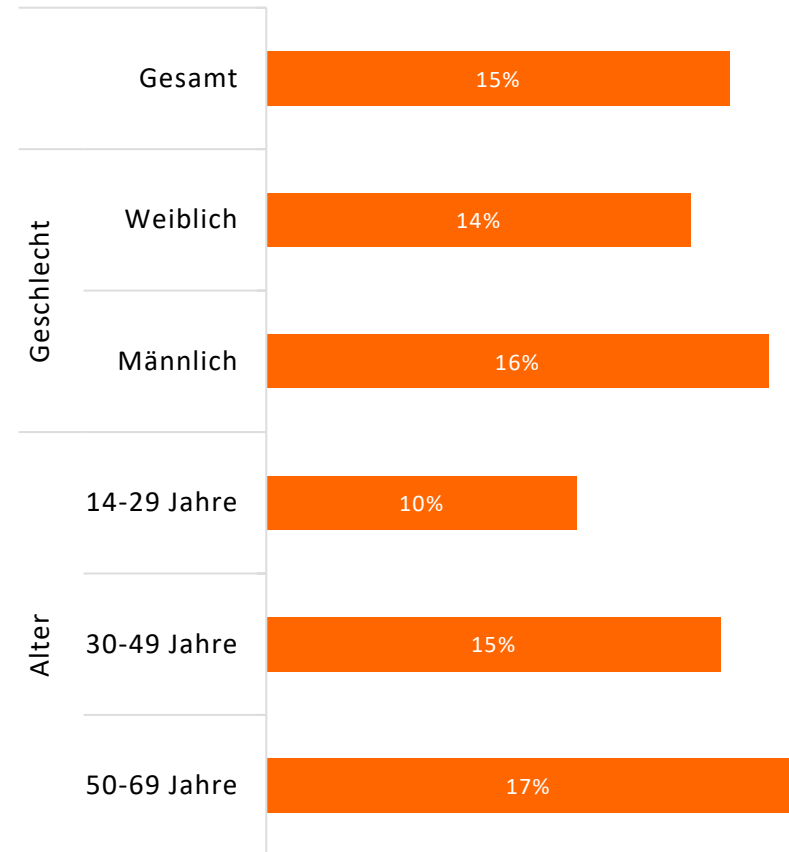
Nach Soziodemografie in Thüringen (1/2)

Nutzung

Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst



Nutzung nach Geschlecht und Alter

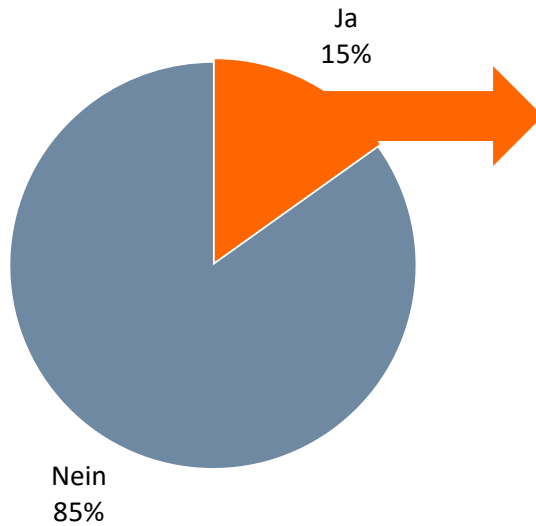


Nutzung von Pedelecs

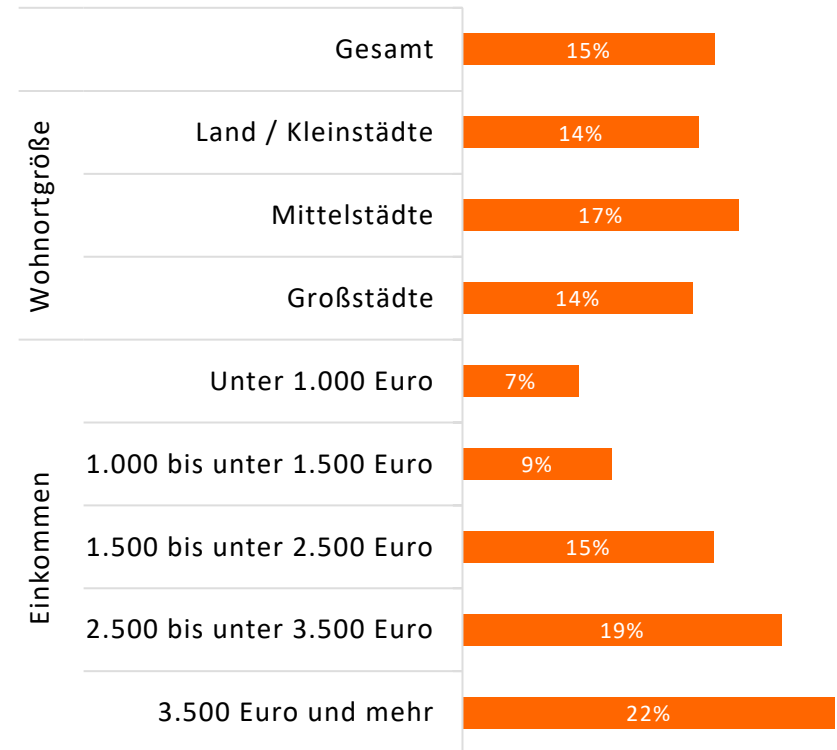
Nach Soziodemografie in Thüringen (2/2)

Nutzung

Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst



Nutzung nach Ortsgröße und Haushaltseinkommen

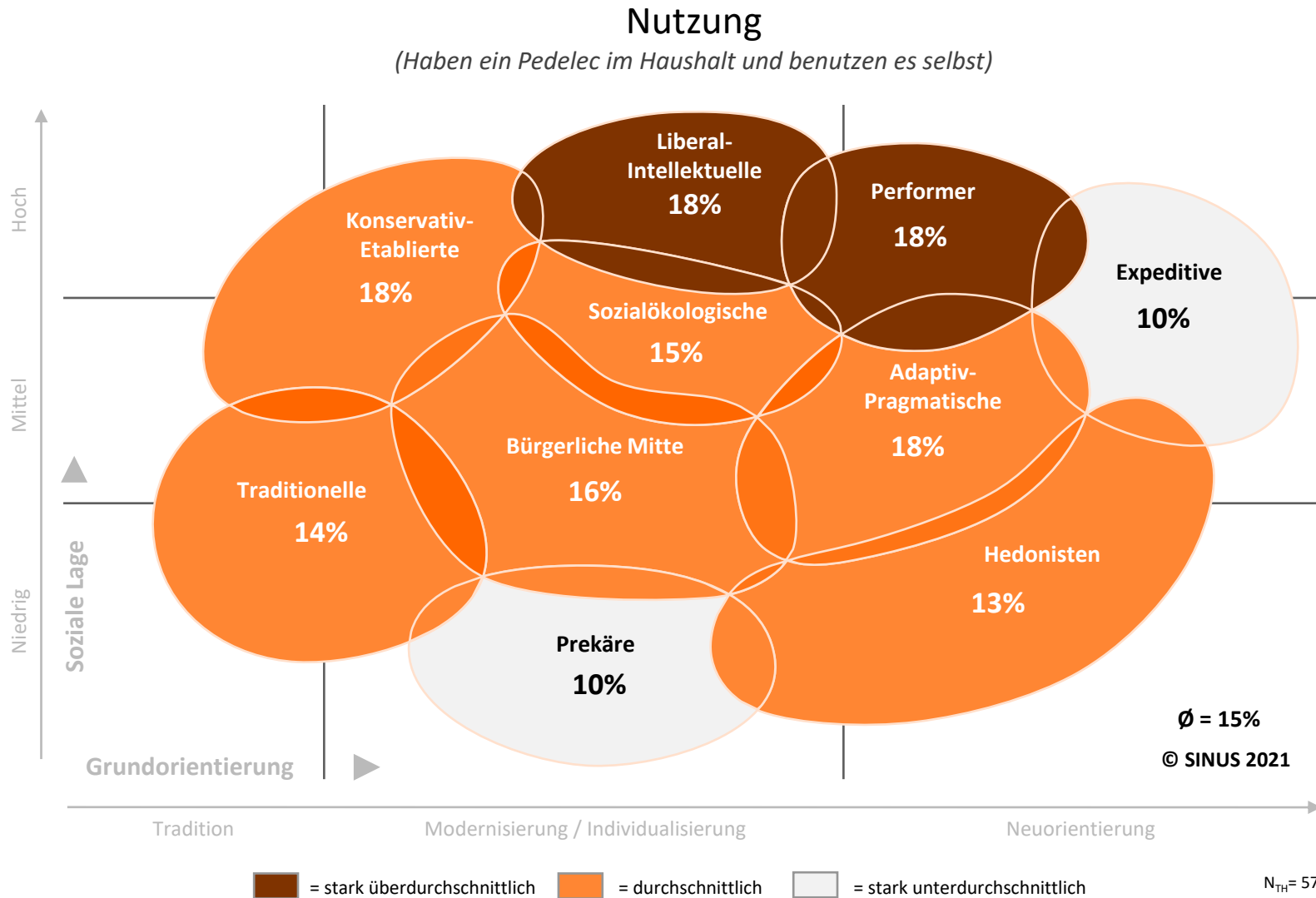


N_{TH} = 576; alle Befragte

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

Nutzung von Pedelecs

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



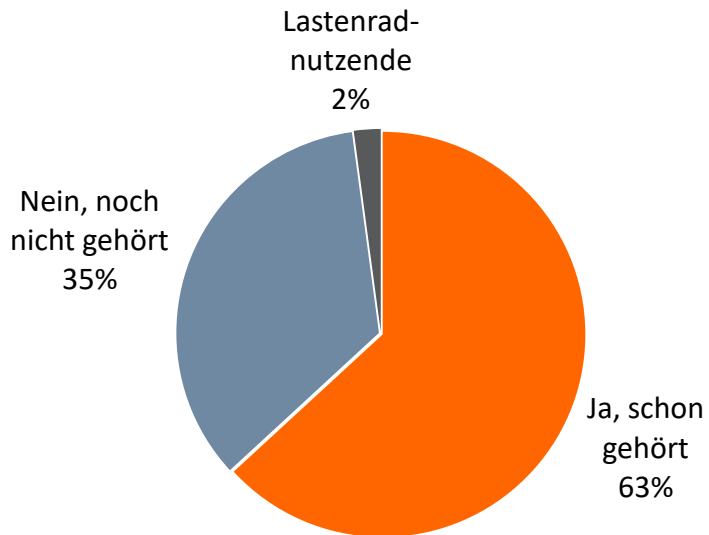
N_{TH} = 576; alle Befragte

Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

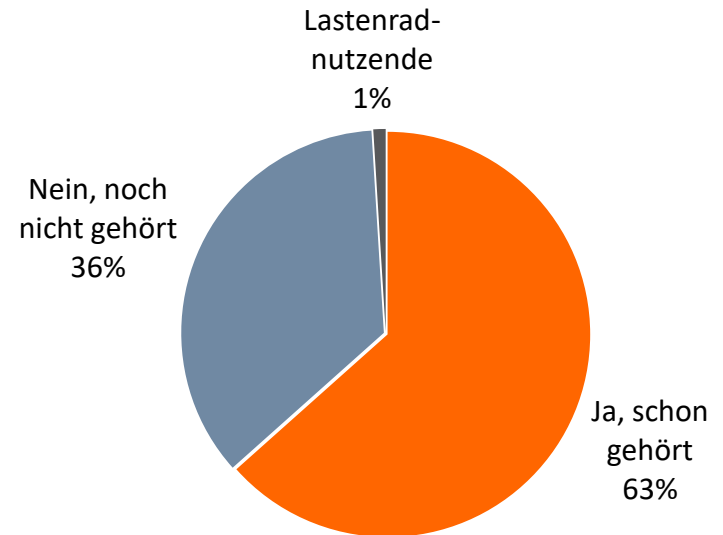
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?

DE



Thüringen



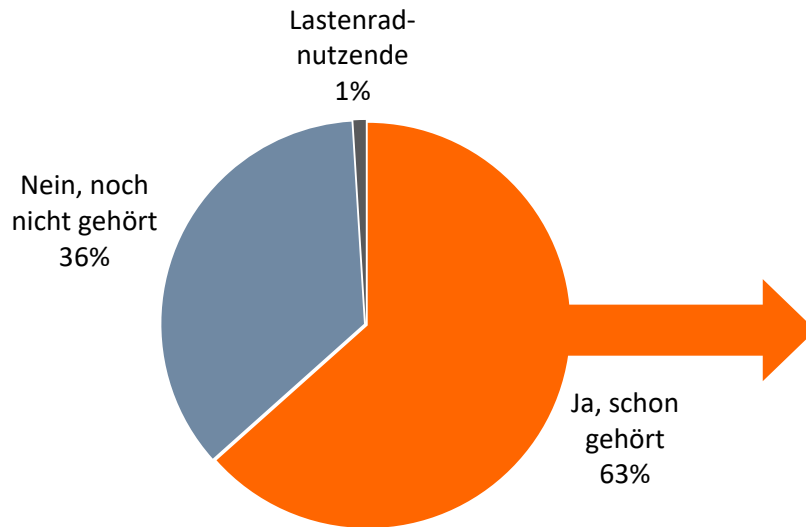
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

Nach Soziodemografie in Thüringen (1/2)

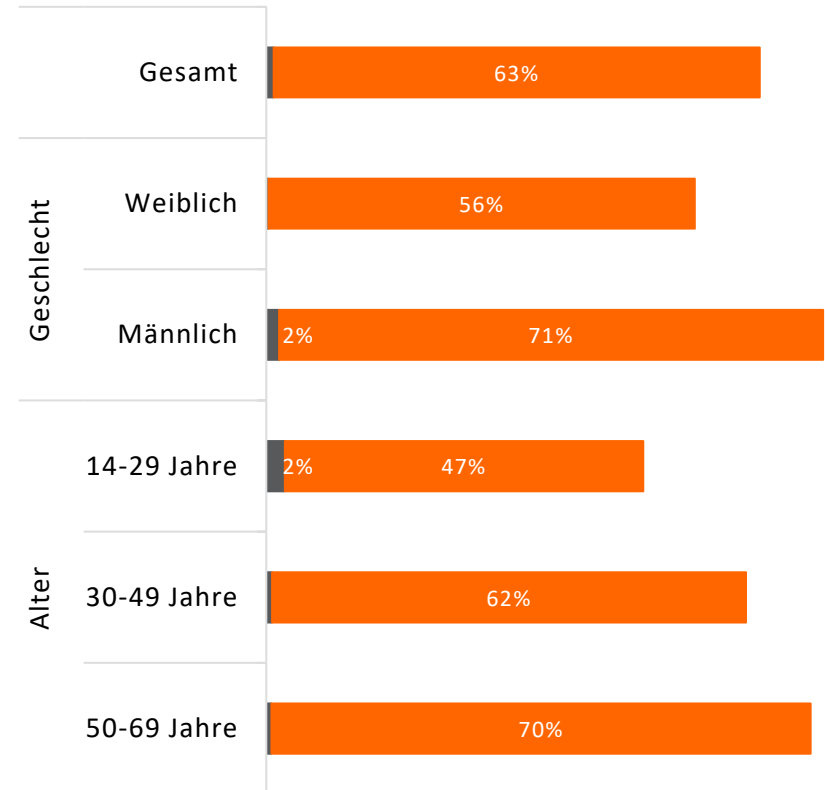
Bekanntheit und Nutzung

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?



Nach Geschlecht und Alter

■ Lastenrad-nutzende ■ Ja, schon gehört



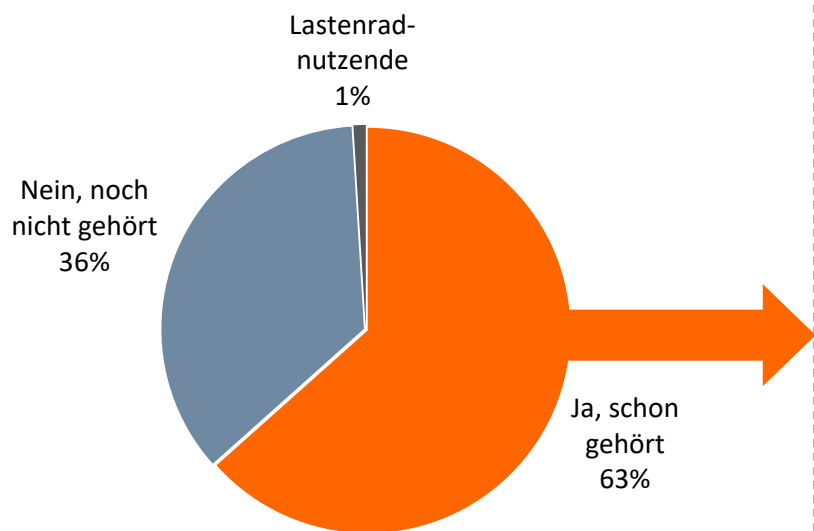
N_{TH} = 576; alle Befragte

Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

Nach Soziodemografie in Thüringen (2/2)

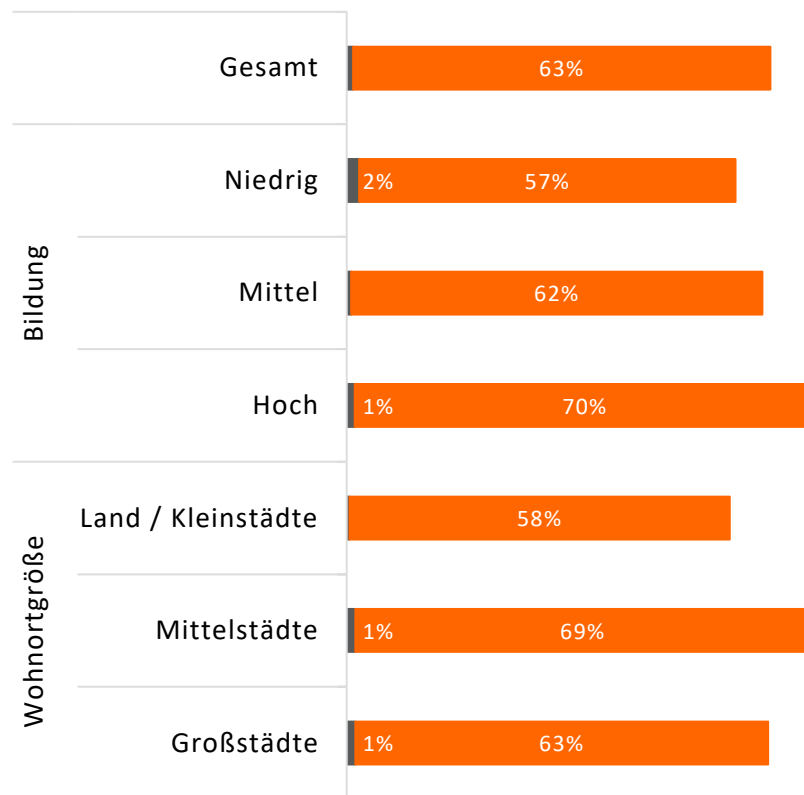
Bekanntheit und Nutzung

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?



Nach Bildung und Ortsgröße

■ Lastenrad-nutzende ■ Ja, schon gehört



N_{TH} = 576; alle Befragte

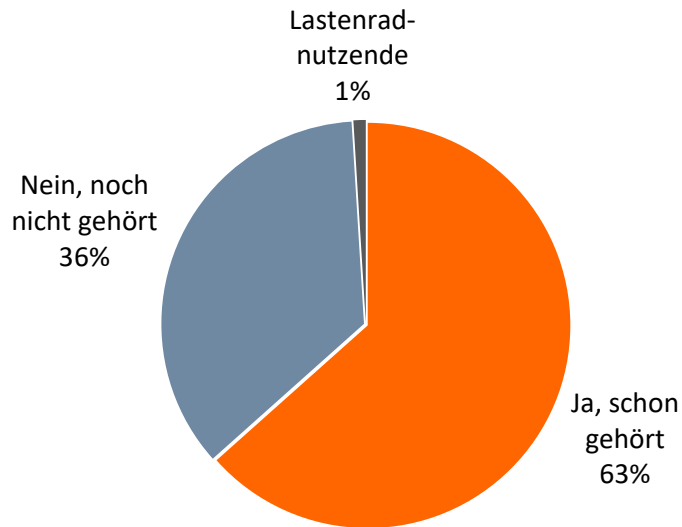
Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Bekanntheit und Kaufpotential von Lastenrädern

In Thüringen

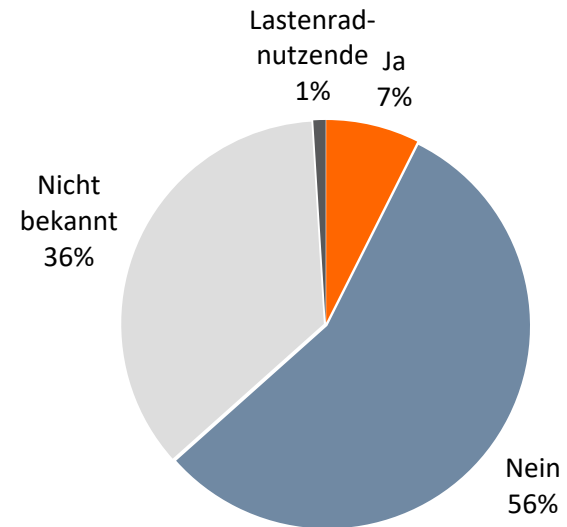
Bekanntheit und Nutzung

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?



Kaufpotential

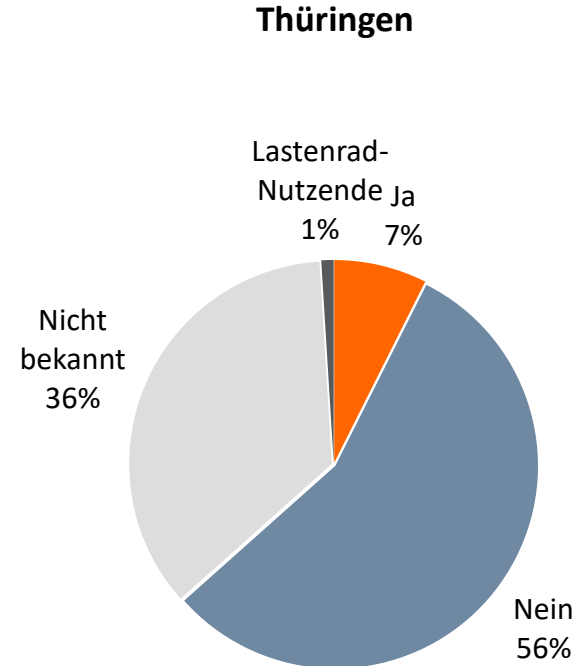
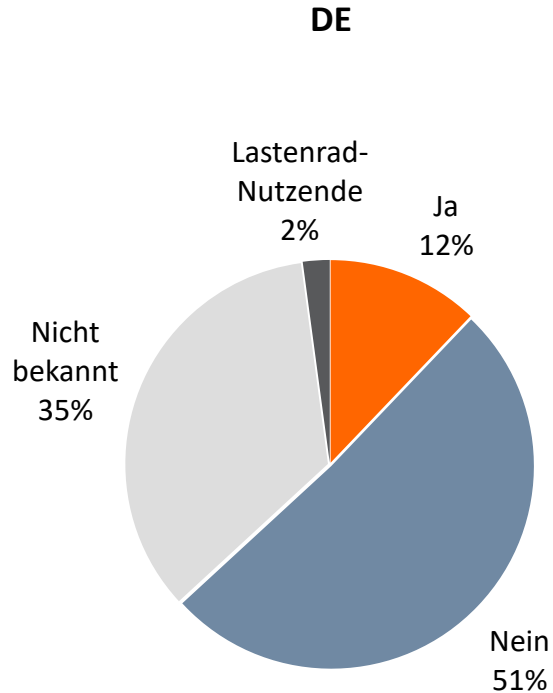
Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?



Kaufpotential von Lastenrädern

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?



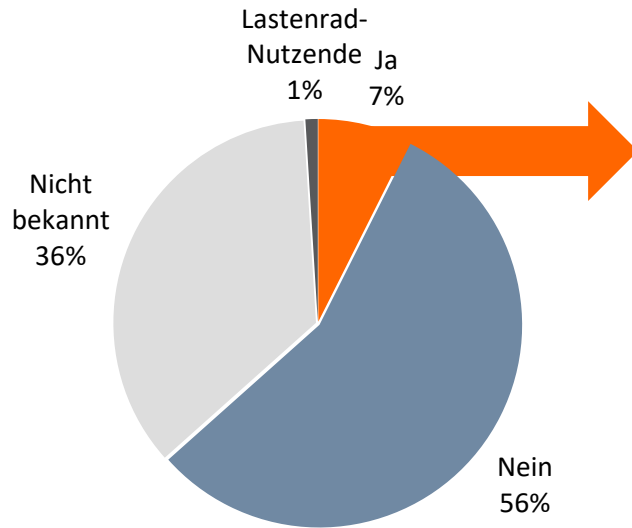
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Kaufpotential von Lastenrädern

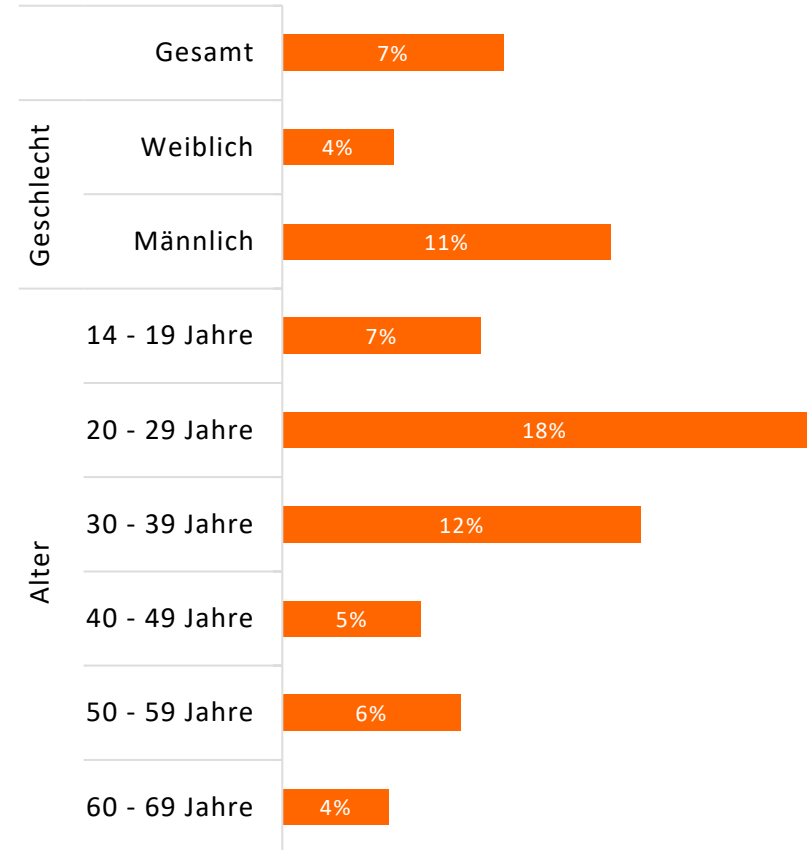
Nach Soziodemografie in Thüringen (1/2)

Kaufpotential

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?



Kaufpotential nach Geschlecht und Alter



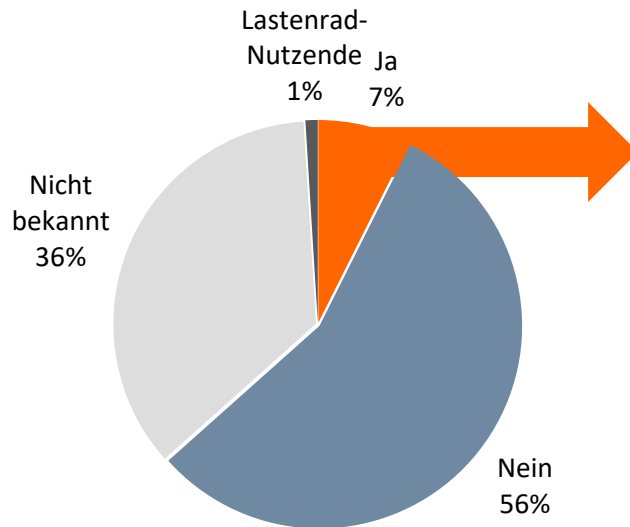
N_{TH} = 576; alle Befragte

Kaufpotential von Lastenrädern

Nach Soziodemografie in Thüringen (2/2)

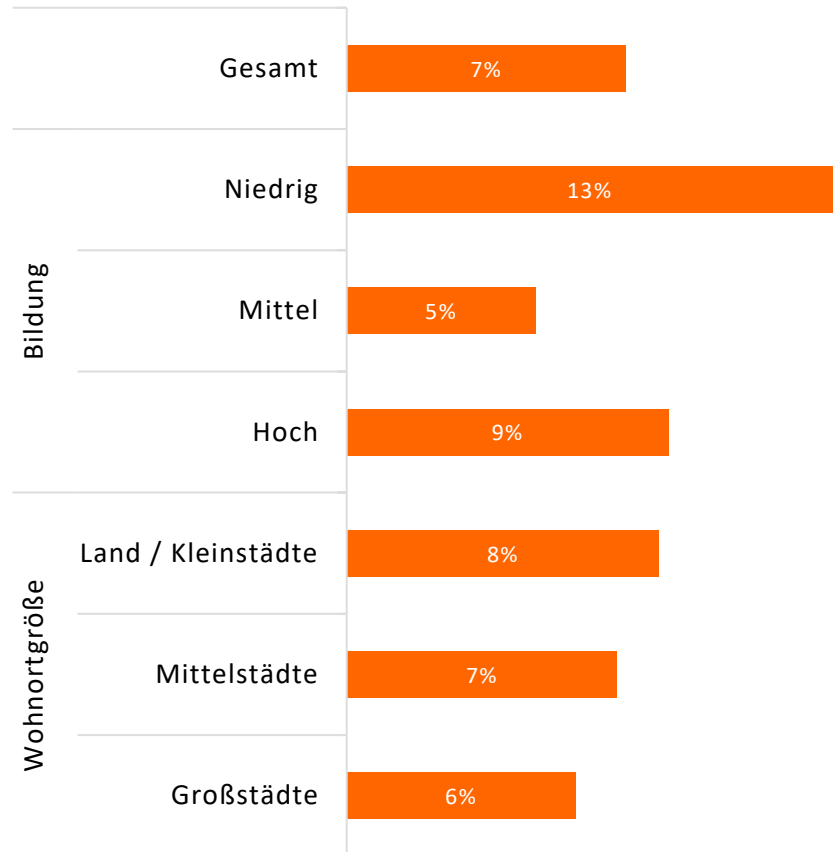
Kaufpotential

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrzeug anzuschaffen?



N_{TH} = 576; alle Befragte

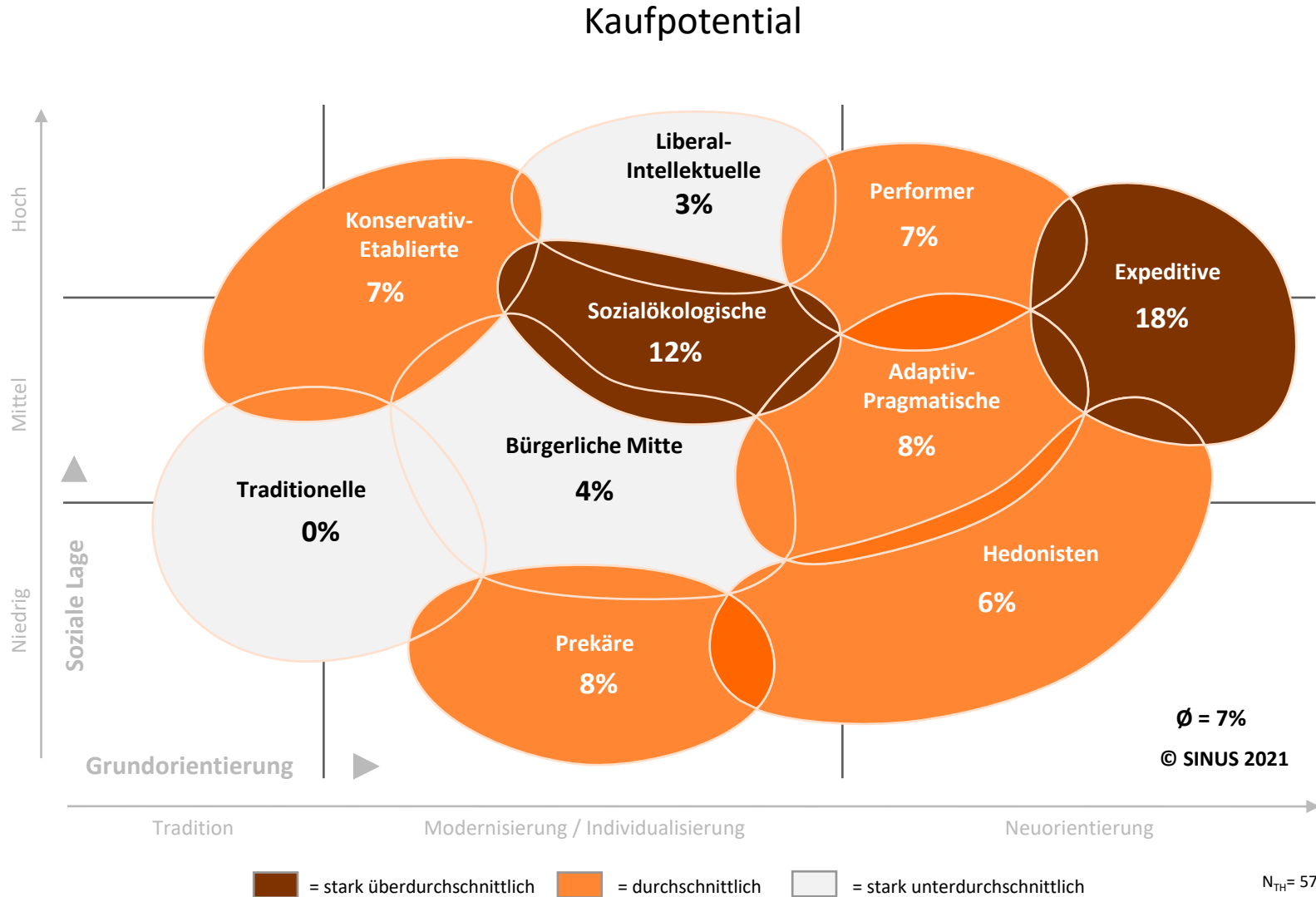
Kaufpotential nach Bildung und Ortsgröße



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

Kaufpotential von Lastenrädern

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



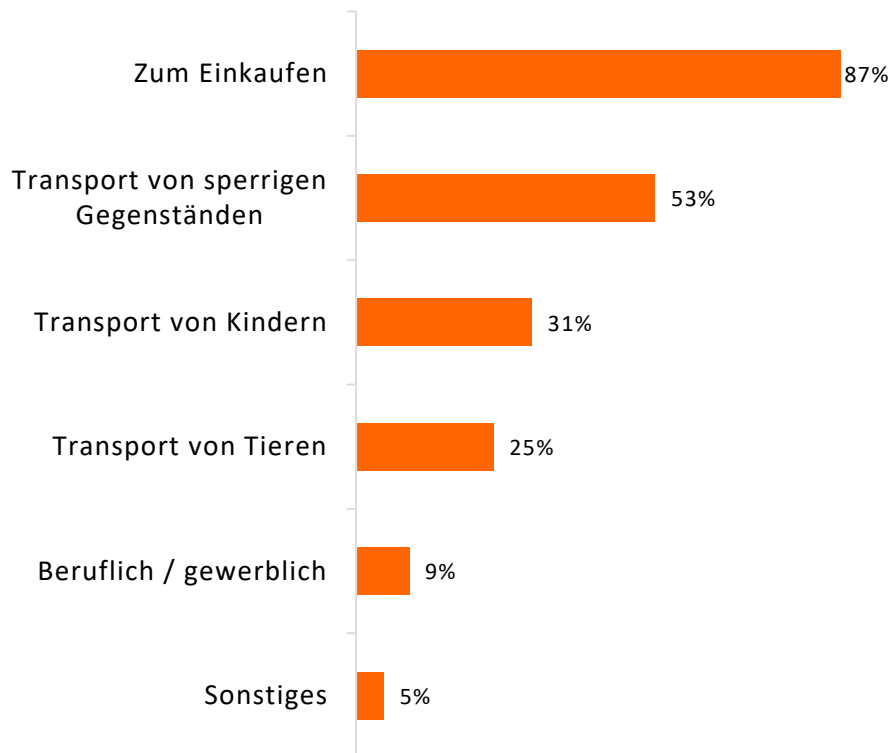
N_{TH} = 576; alle Befragte

Nutzungsmotivationen für Lastenräder in Thüringen

Potentielle vs. aktuelle Lastenradfahrende

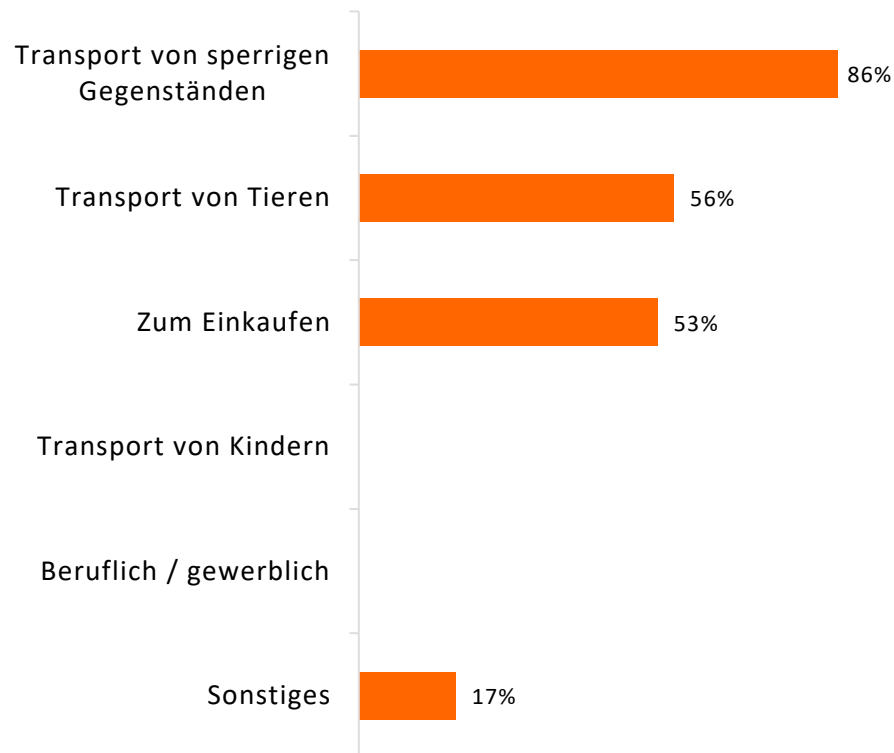
Potentielle Fahrende

Wofür würden Sie es nutzen wollen? Wählen Sie alles aus, das zutrifft.



Aktuelle Fahrende

Wofür nutzen Sie das Lastenfahrrad? Wählen Sie alles aus, das zutrifft.

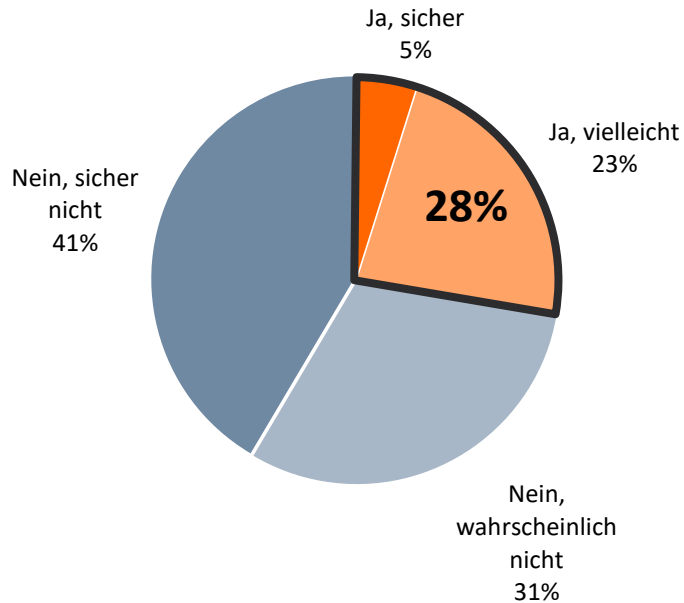


Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

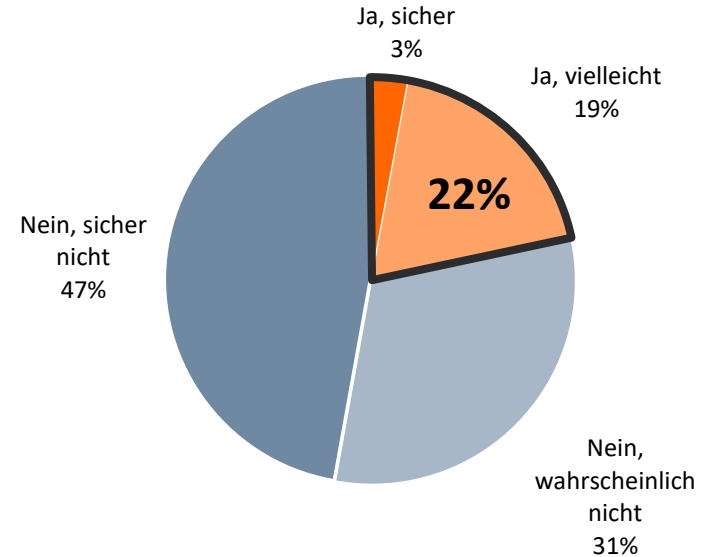
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich vorstellen ein Leihsystem für Lastenfahrräder zu nutzen?

DE



Thüringen



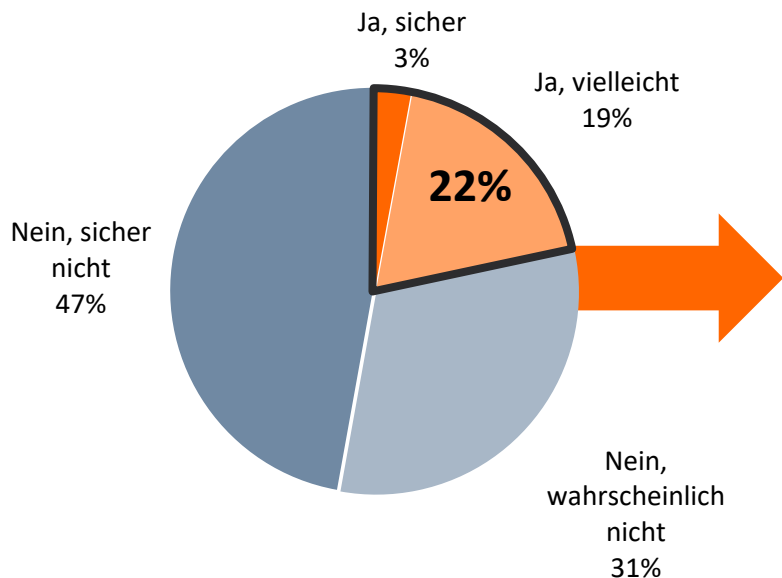
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Nach Soziodemografie in Thüringen

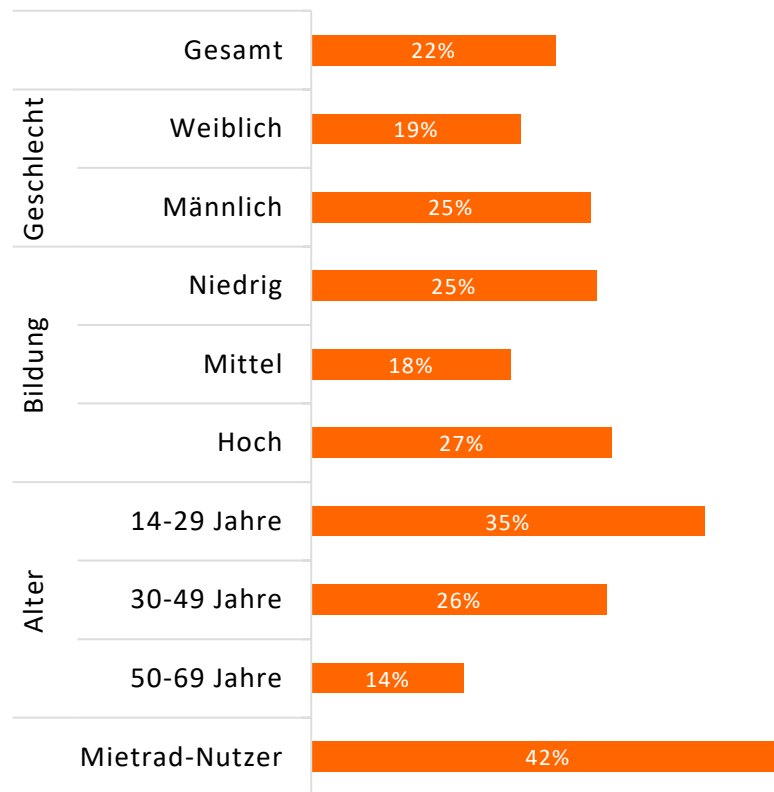
Interesse

Können Sie sich vorstellen ein Leihsystem für Lastenfahrräder zu nutzen?



Interesse nach Geschlecht, Bildung & Alter

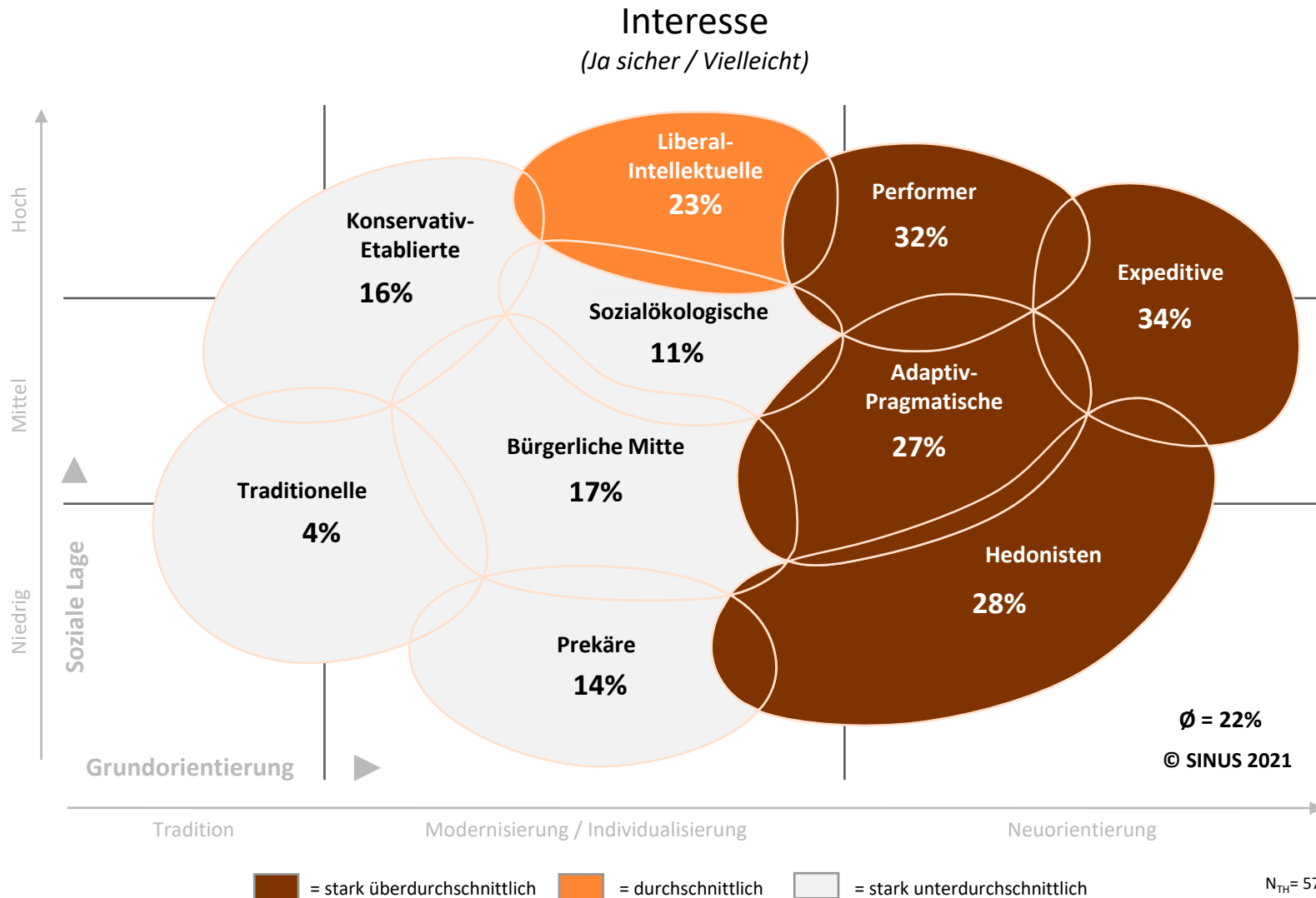
Ja, vielleicht + Ja, sicher



N_{TH} = 576; alle Befragte

Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

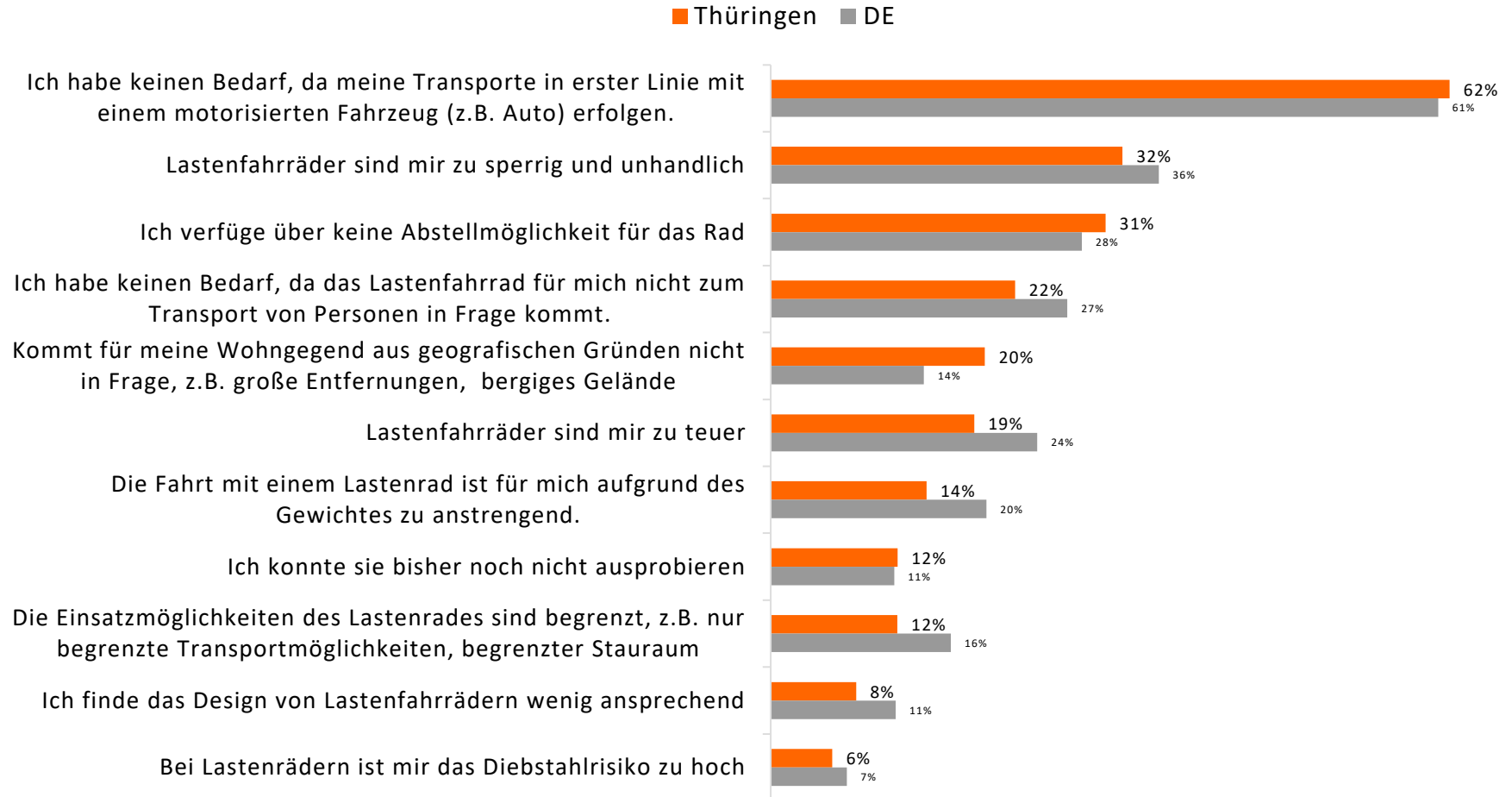


N_{TH} = 576; alle Befragte

Aussagen von Personen ohne Interesse an Lastenrädern

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Warum haben Sie bisher die Anschaffung eines Lastenfahrrads nicht in Erwägung gezogen?



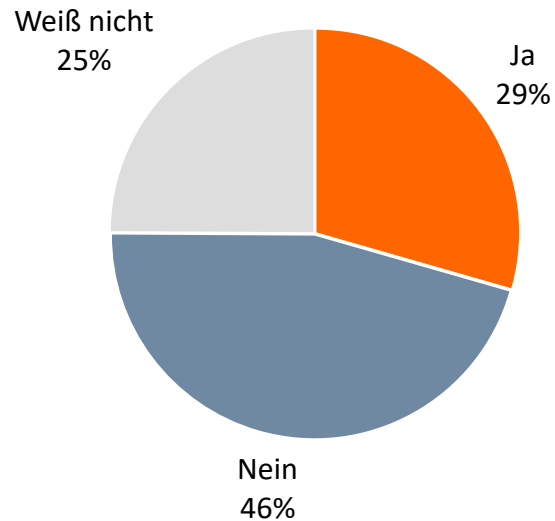
N_{TH} = 323; Lastenrad-Anschaffung nicht vorstellbar
 N_{DE} = 1.585; Lastenrad-Anschaffung nicht vorstellbar

Verbreitung von Bike-Sharing

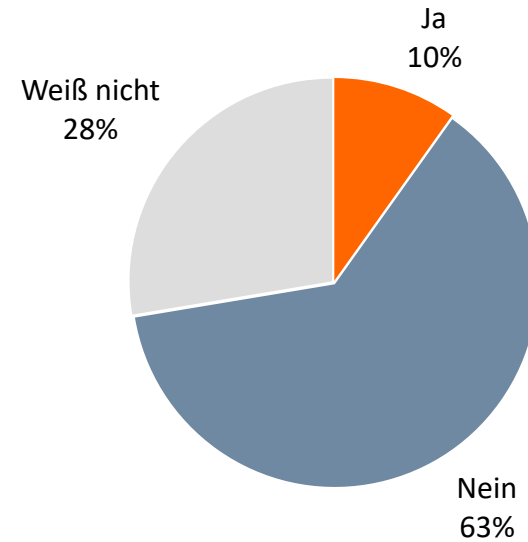
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?

DE



Thüringen



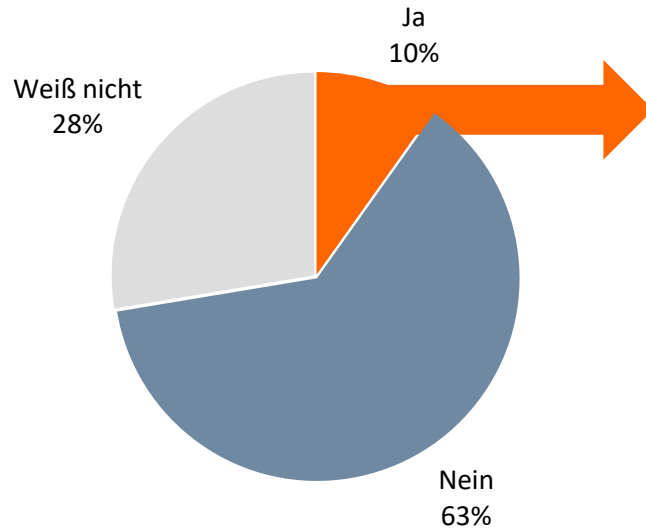
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Verbreitung von Bike-Sharing

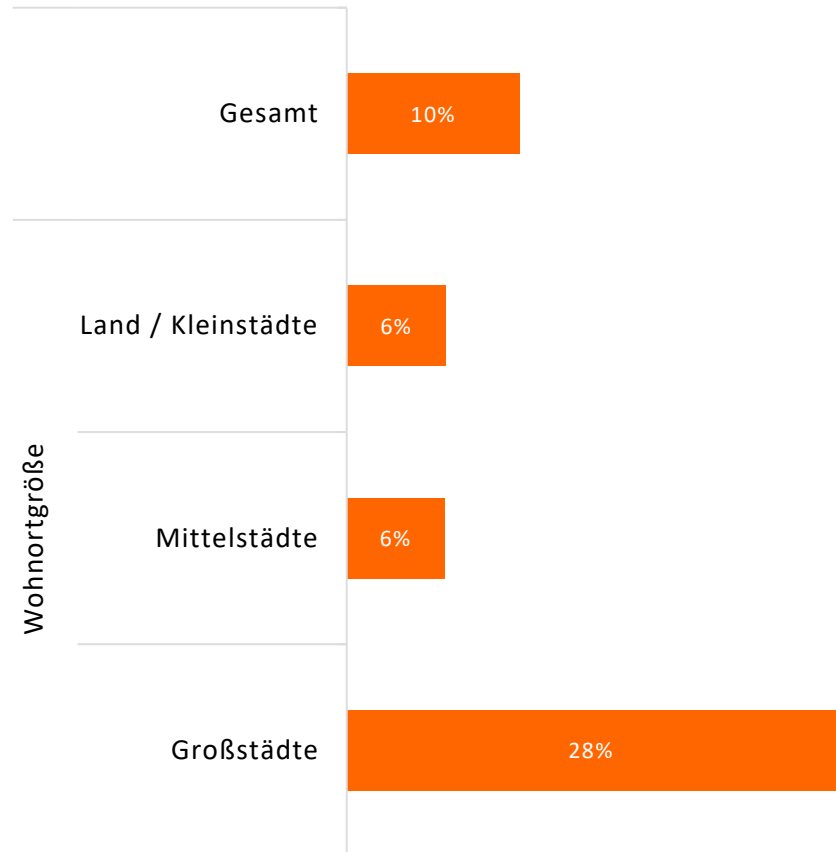
Nach Wohnortgröße in Thüringen

Verbreitung

Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?



Verbreitung nach Stadt/Land



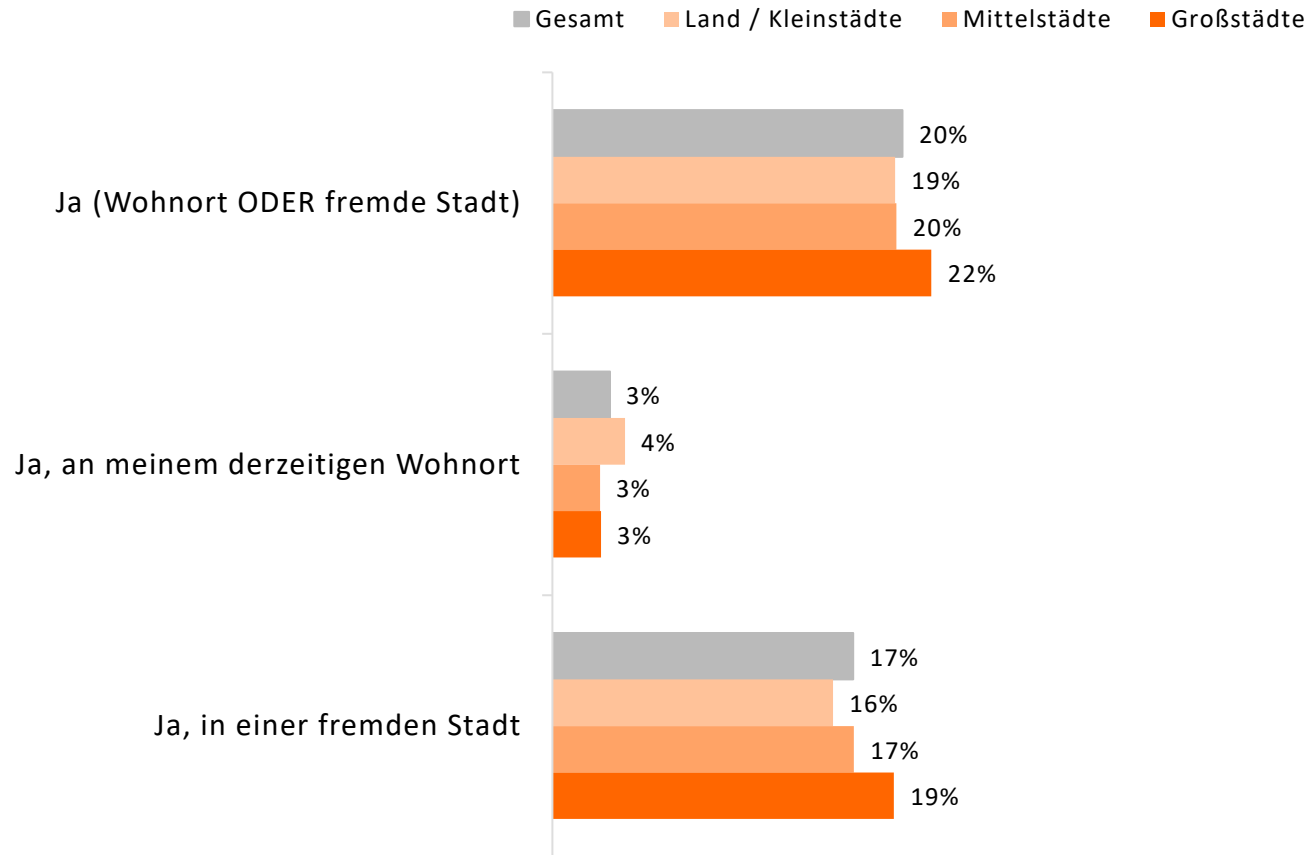
N_{TH} = 576; alle Befragte

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

Erfahrungen mit Bike-Sharing

Nach Wohnortgröße in Thüringen

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



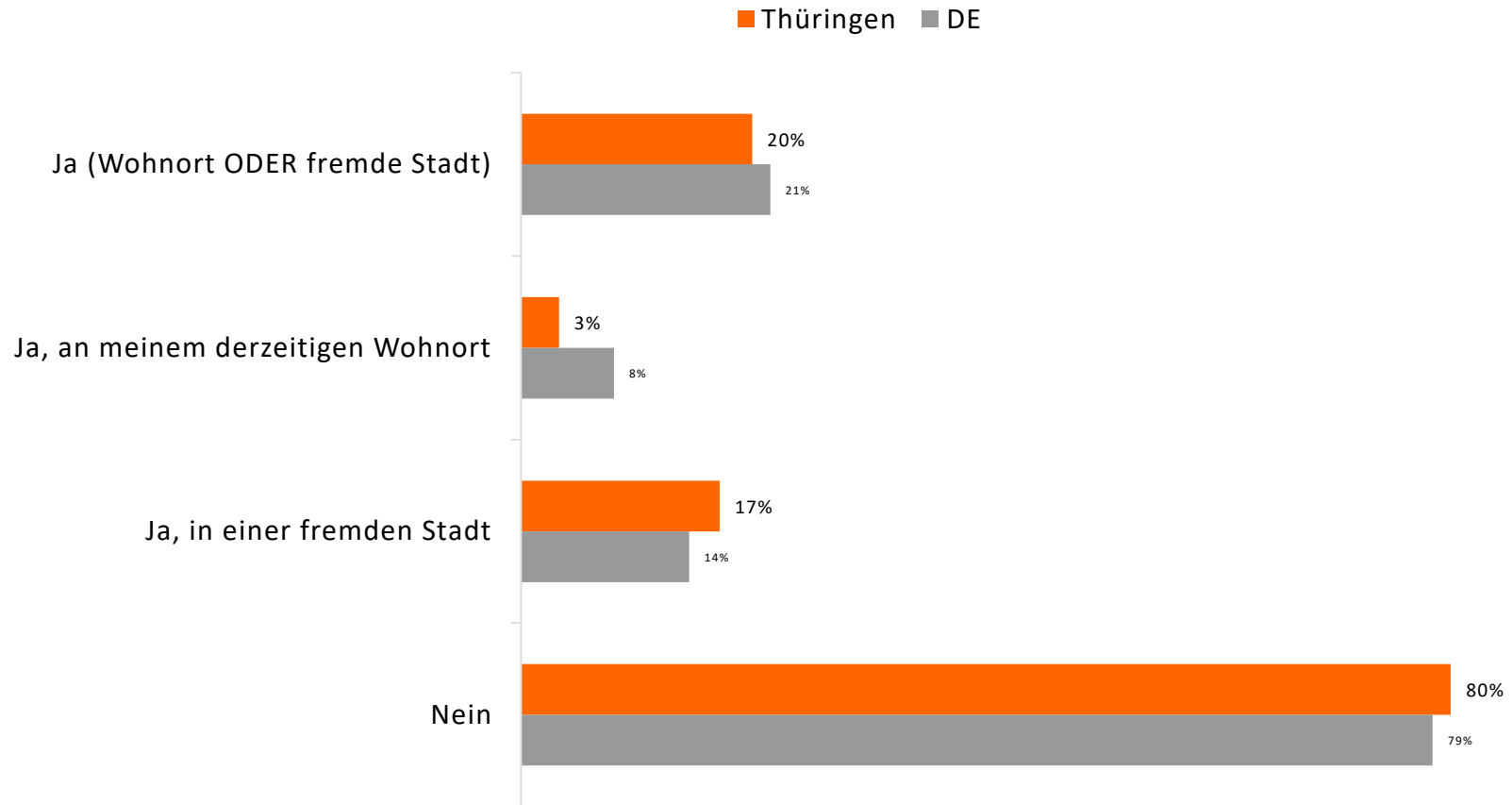
Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW,
Großstädte: > 100.000 EW

N_{TH} = 576; alle Befragte

Erfahrungen mit Bike-Sharing

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

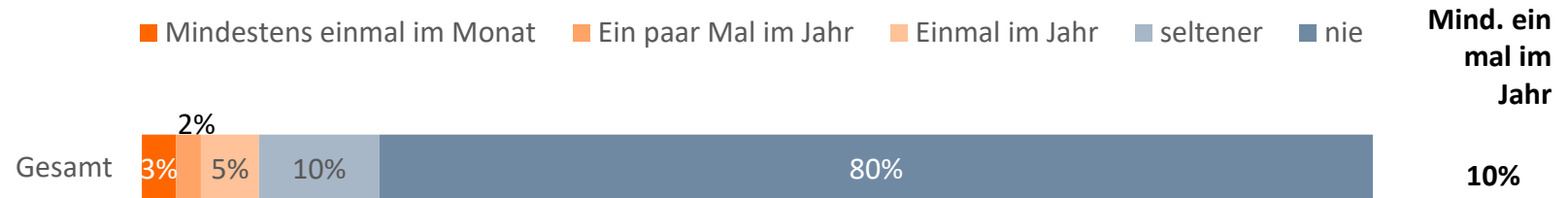


N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

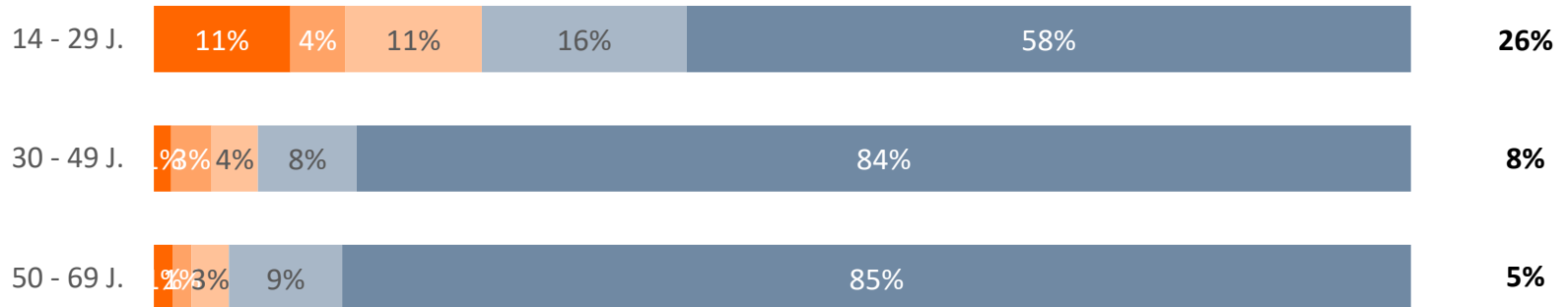
Nutzung von Bike-Sharing

Häufigkeit der Nutzung nach Alter in Thüringen

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



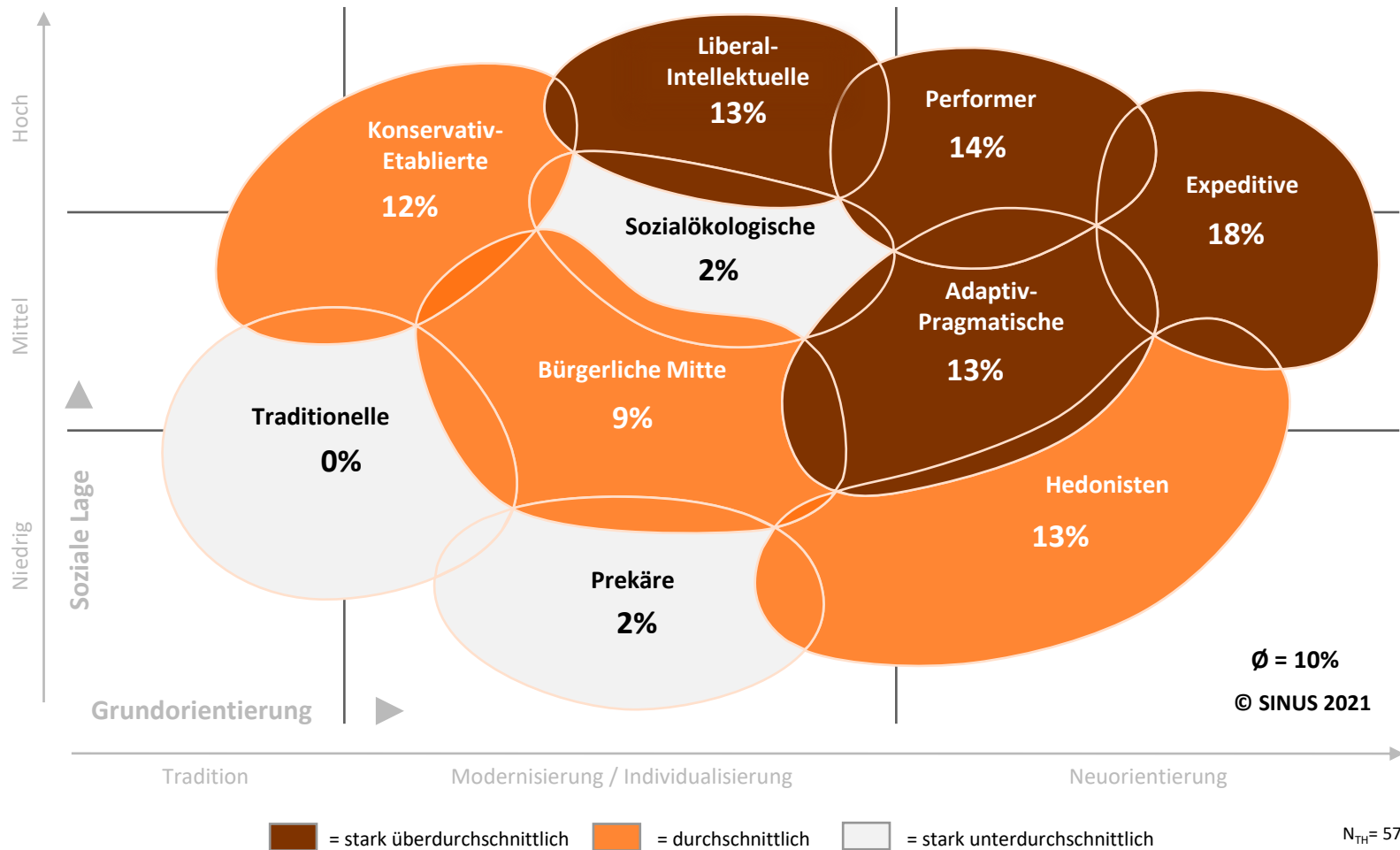
Nutzung nach Alter



Nutzung von Bike-Sharing

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

Mindestens ein mal im Jahr



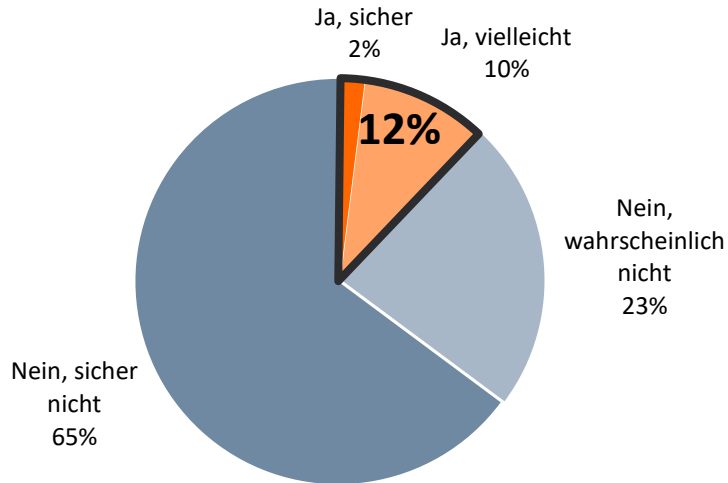
N_{TH} = 576; alle Befragte

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

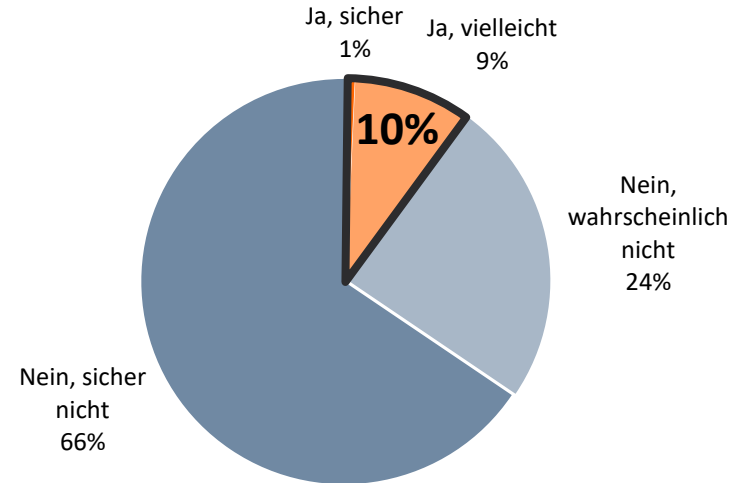
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

DE



Thüringen



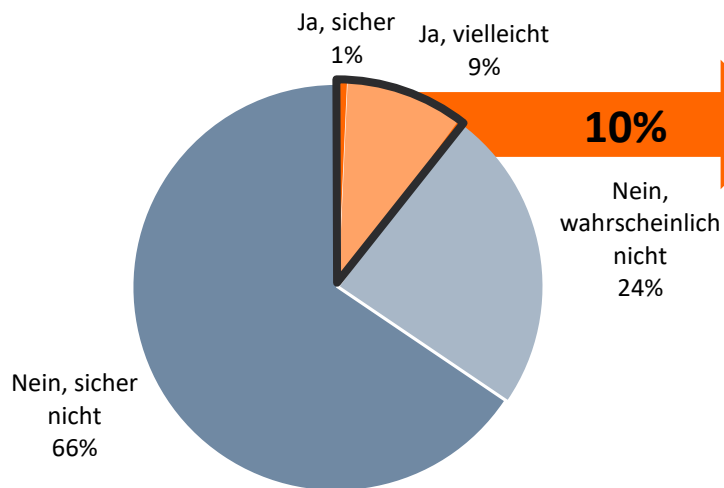
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Soziodemografie in Thüringen (1/2)

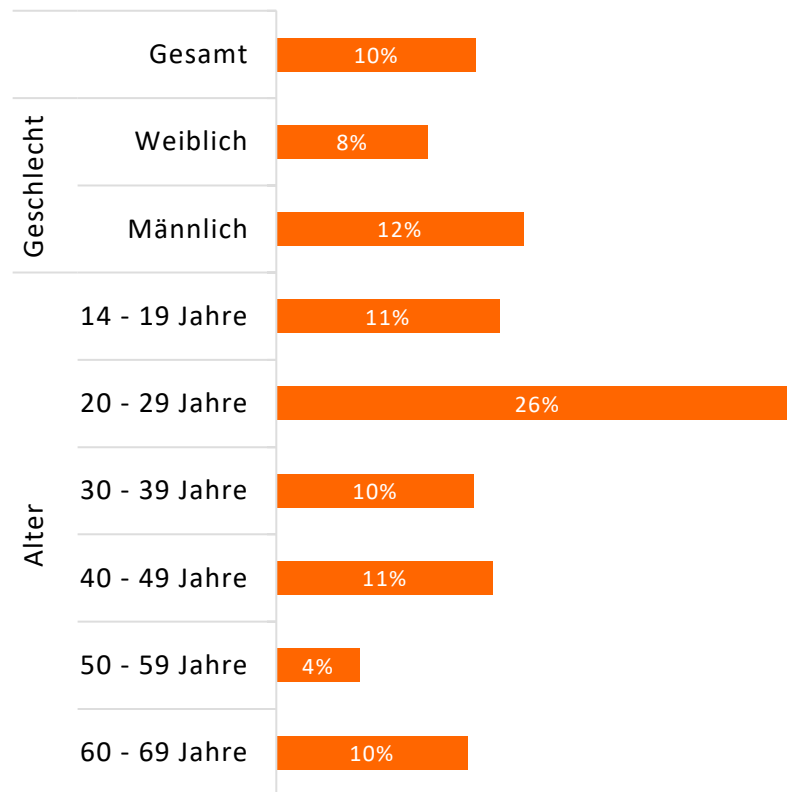
Potential

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



Potential nach Geschlecht und Alter

Ja, vielleicht + Ja, sicher

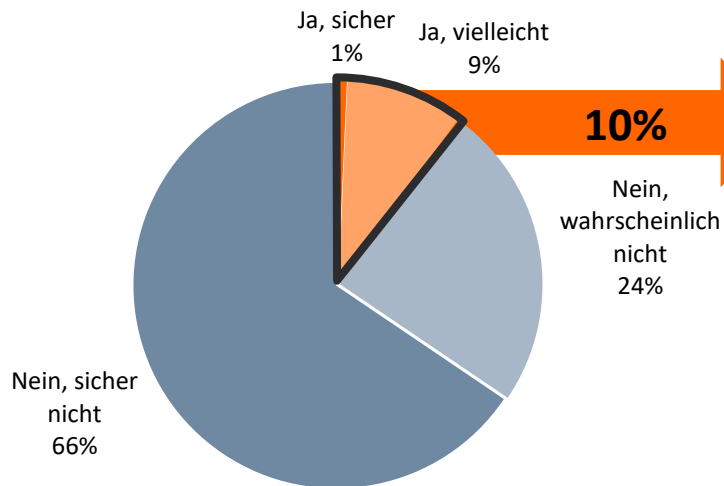


Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Soziodemografie in Thüringen (2/2)

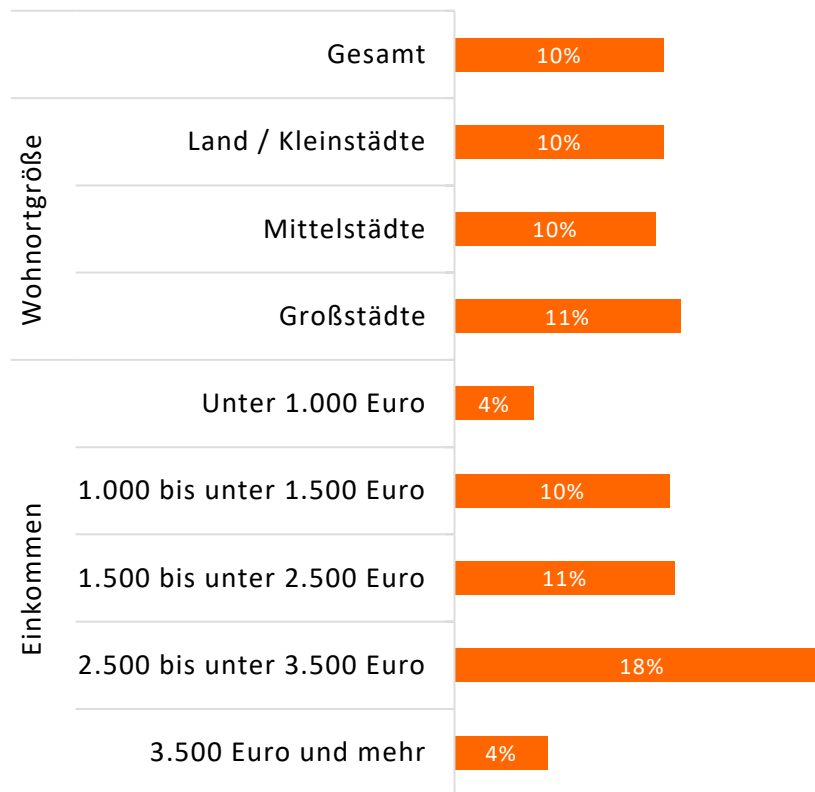
Potential

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



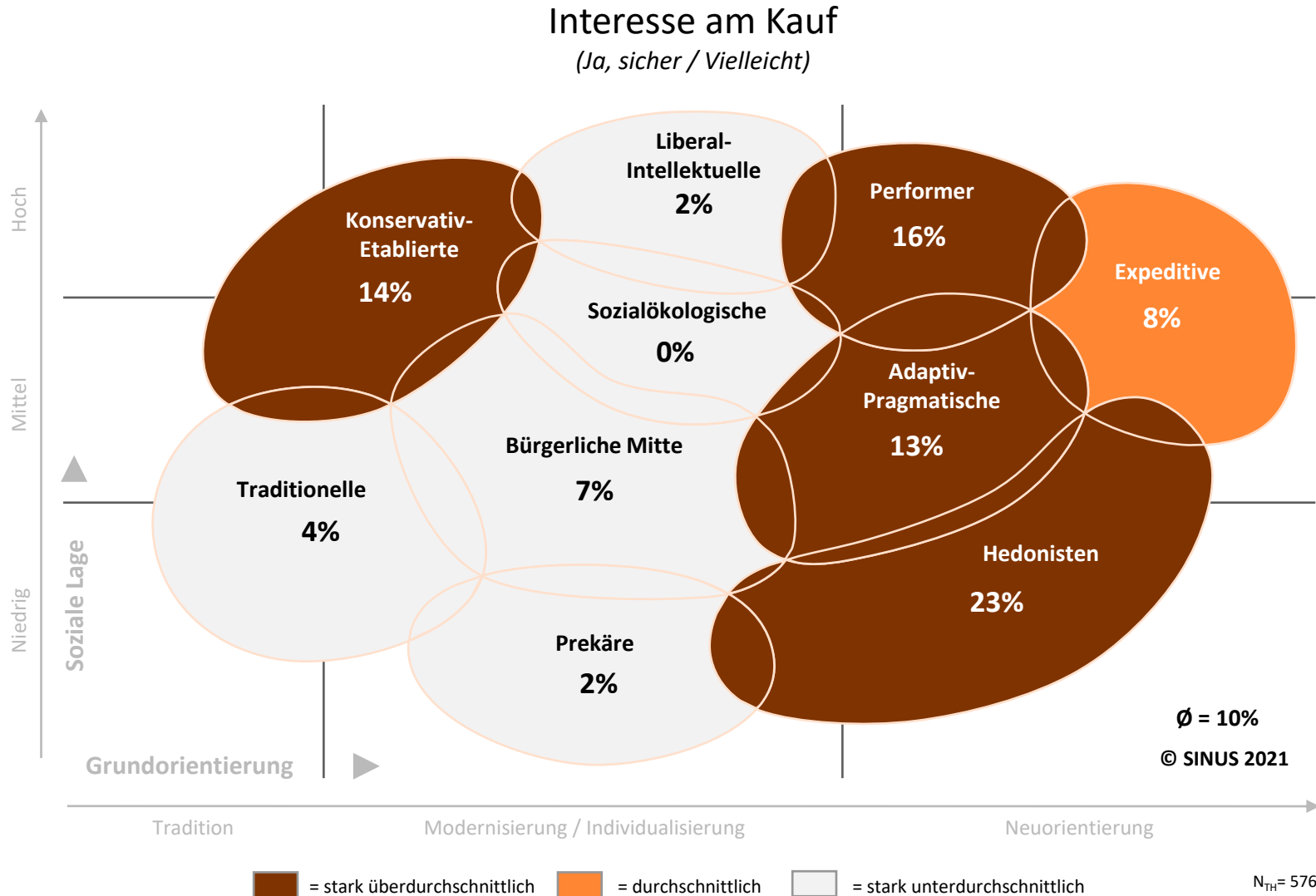
Potential nach Ortsgröße und Einkommen

Ja, vielleicht + Ja, sicher



Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



N_{TH} = 576; alle Befragten

07

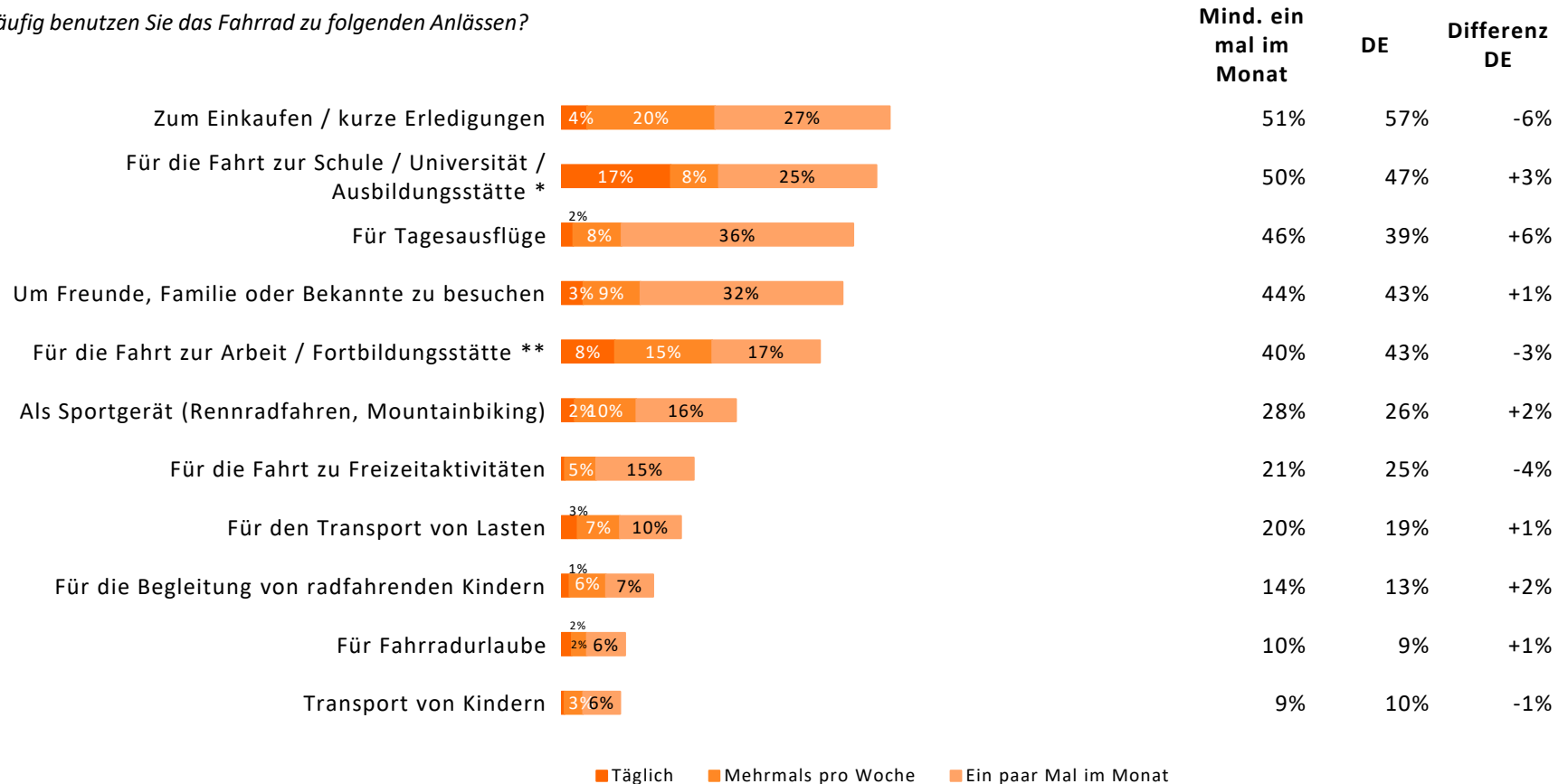
Nutzungsanlässe Fahrrad

Zurückgelegte Strecken, Abstellsituation, Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrradpendeln

Anlass der Fahrradnutzung

In Thüringen

Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?



N_{TH} = 423; Radfahrende

* N_{TH} = 40; Radfahrende in Ausbildung

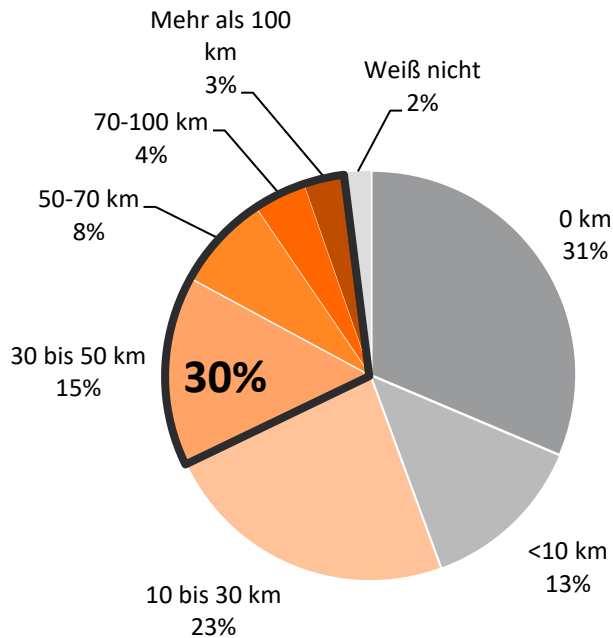
** N_{TH} = 284; Berufstätige Radfahrende

Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

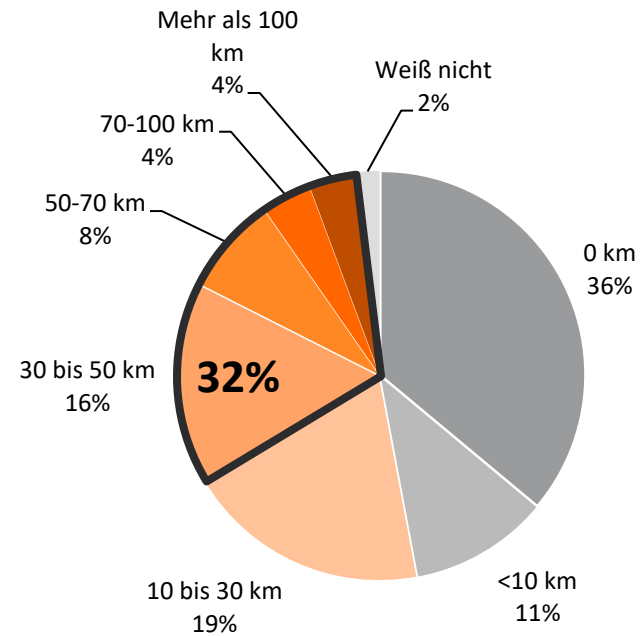
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

DE



Thüringen



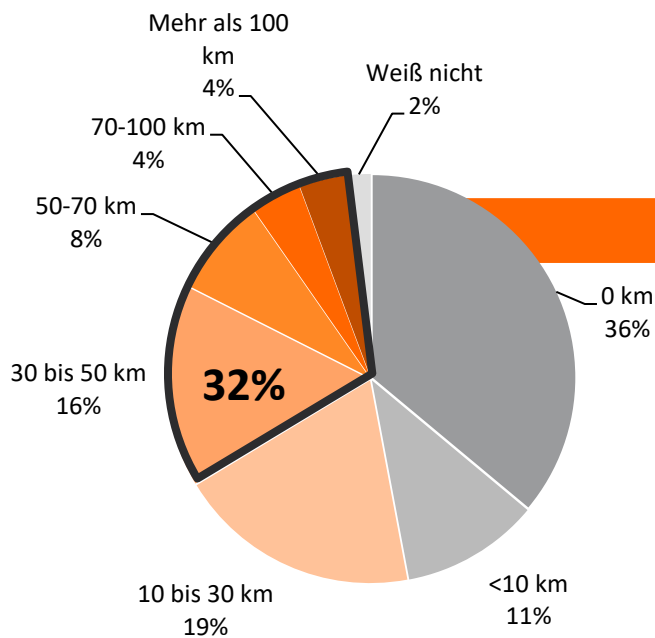
N_{TH} = 423; Radfahrende
N_{DE} = 2.397; Radfahrende

Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

Nach Soziodemografie in Thüringen (1/2)

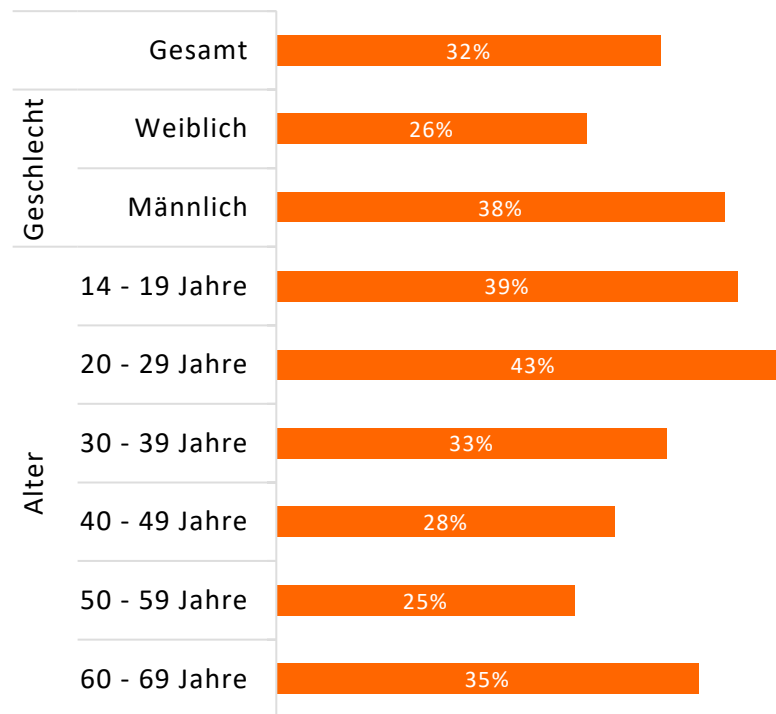
Letzte 7 Tage

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



Intensive Nutzung nach Geschlecht und Alter

Mehr als 30 km / Woche

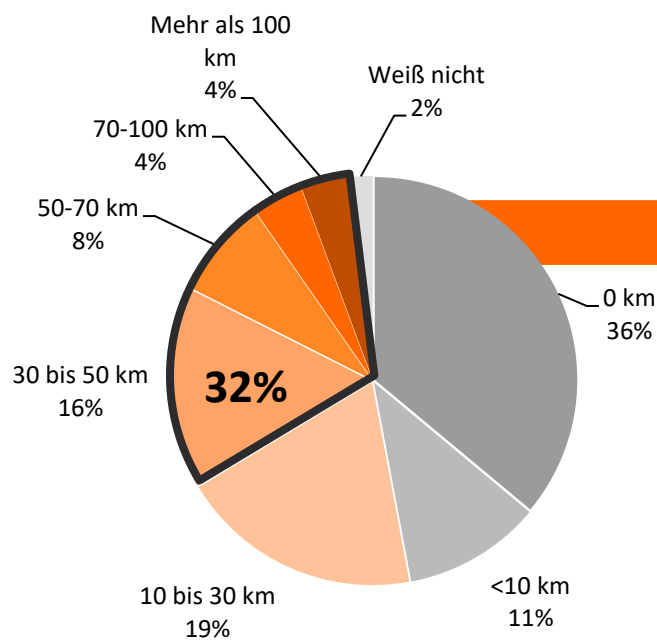


Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

Nach Soziodemografie in Thüringen (2/2)

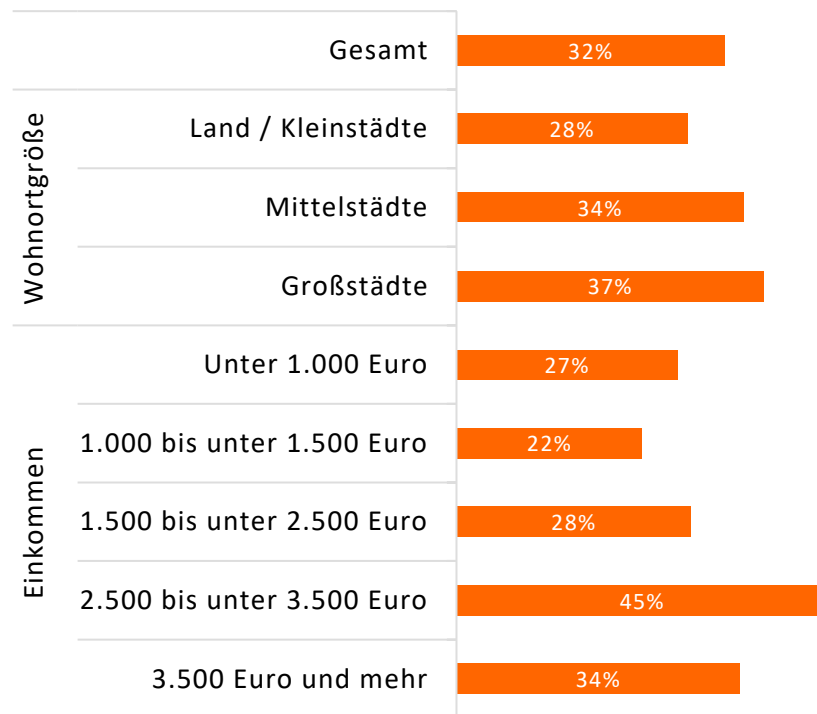
Letzte 7 Tage

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



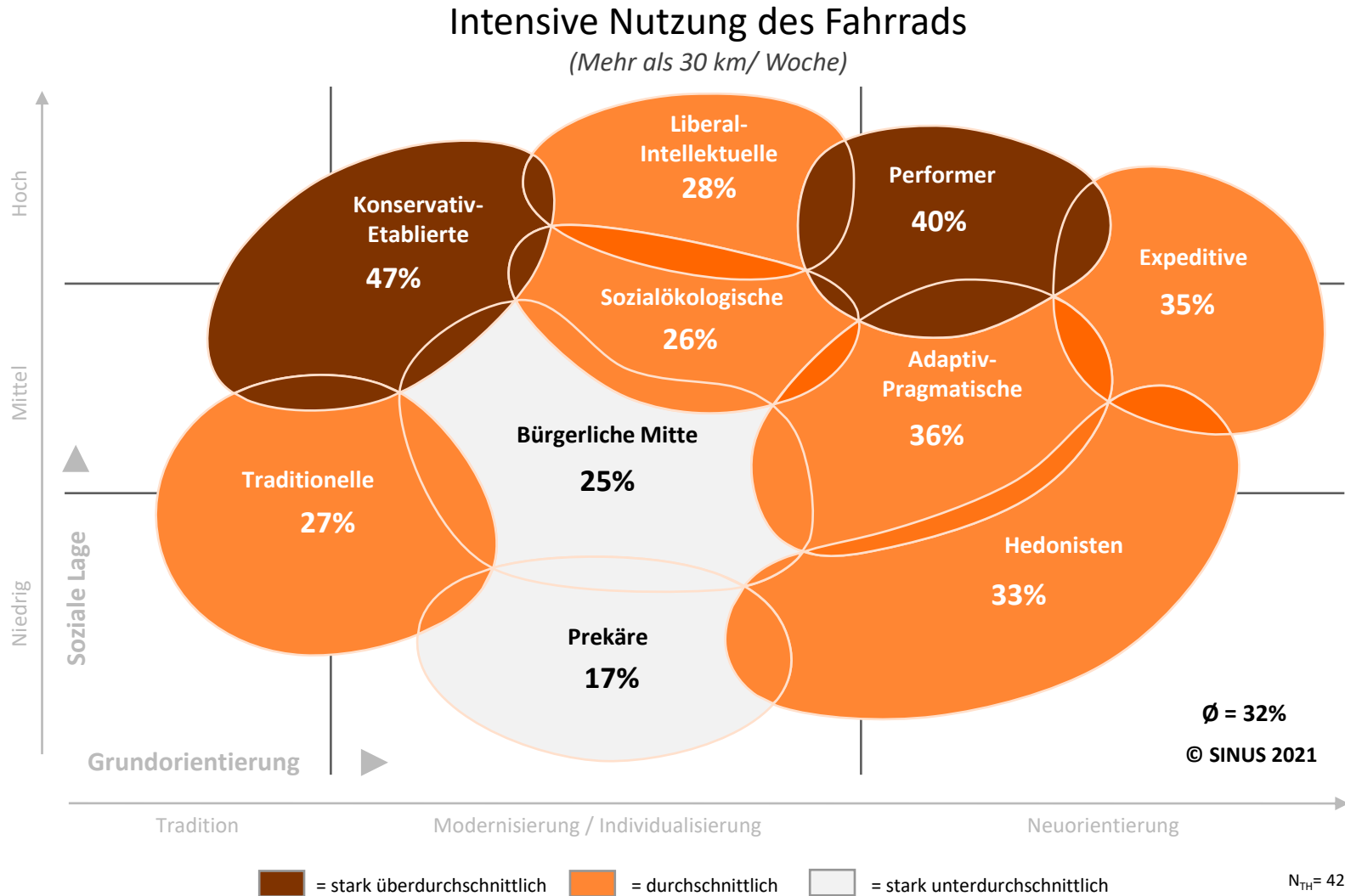
Intensive Nutzung nach Ortsgröße und Einkommen

Mehr als 30 km / Woche



Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



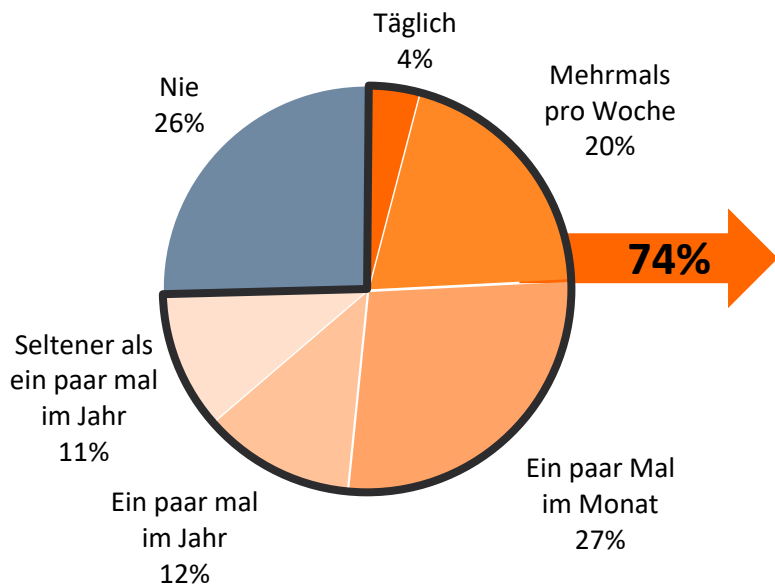
N_{TH} = 423; Radfahrende

Zum Einkaufen / kurze Erledigungen

Häufigkeit & Maximale Entfernung in Thüringen

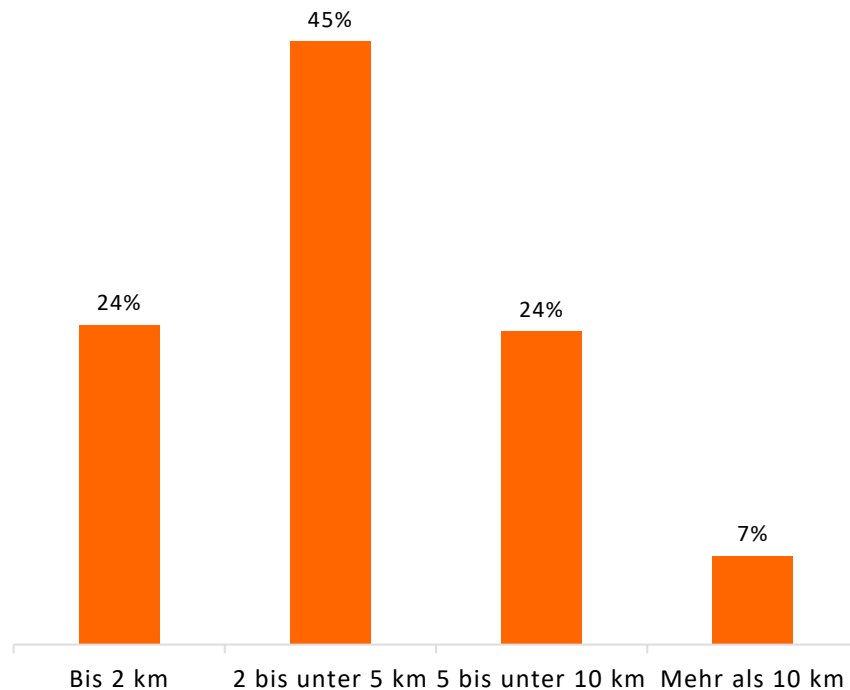
Häufigkeit

Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen? - Zum Einkaufen / kurze Erledigungen



Maximale Entfernung

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

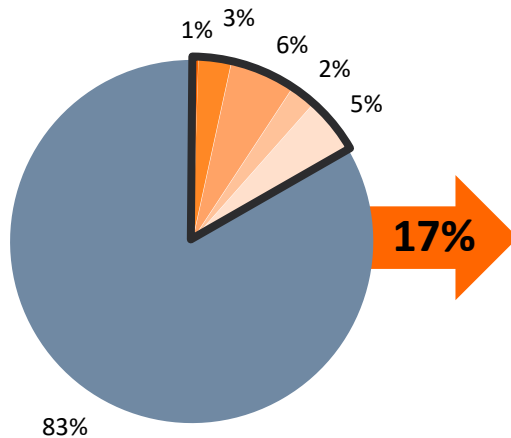


Transport von Kindern

Alter der transportierten Personen in Thüringen

Häufigkeit

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

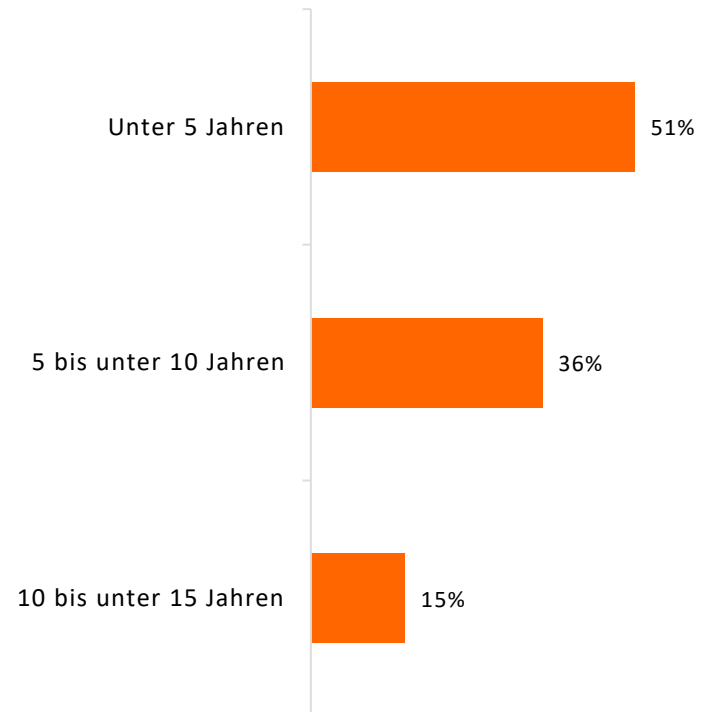


- Täglich
- Mehrmals pro Woche
- Ein paar Mal im Monat
- Ein paar mal im Jahr
- Seltener als ein paar mal im Jahr
- Nie

N_{TH} = 423; Radfahrende

Alter der Kinder

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



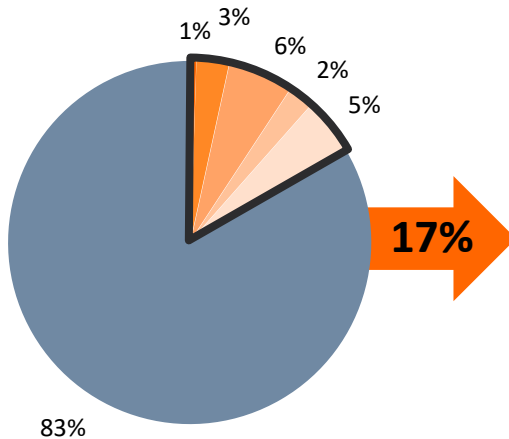
Personen, die mit dem Fahrrad Einkäufe und kurze Erledigungen machen

Transport von Kindern

Transportform in Thüringen

Häufigkeit

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

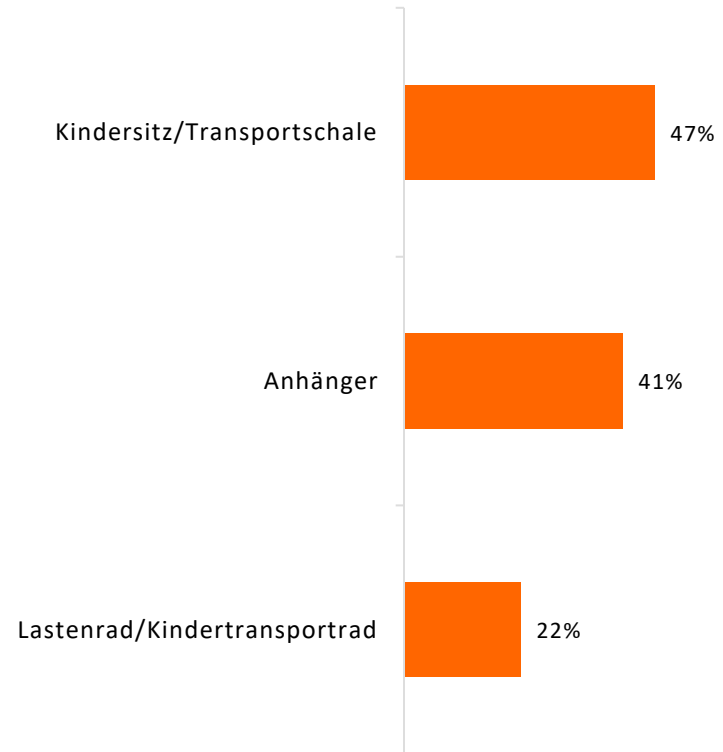


- Täglich
- Mehrmals pro Woche
- Ein paar Mal im Monat
- Ein paar mal im Jahr
- Seltener als ein paar mal im Jahr
- Nie

N_{TH} = 423; Radfahrende

Transportform

Wie werden diese Kinder transportiert?
(Mehrfachnennung möglich)

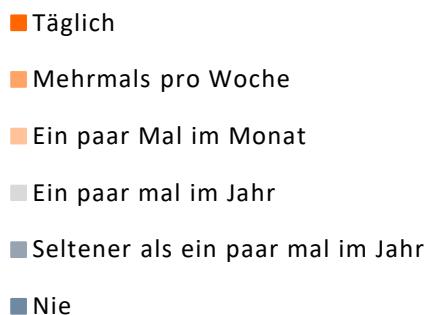
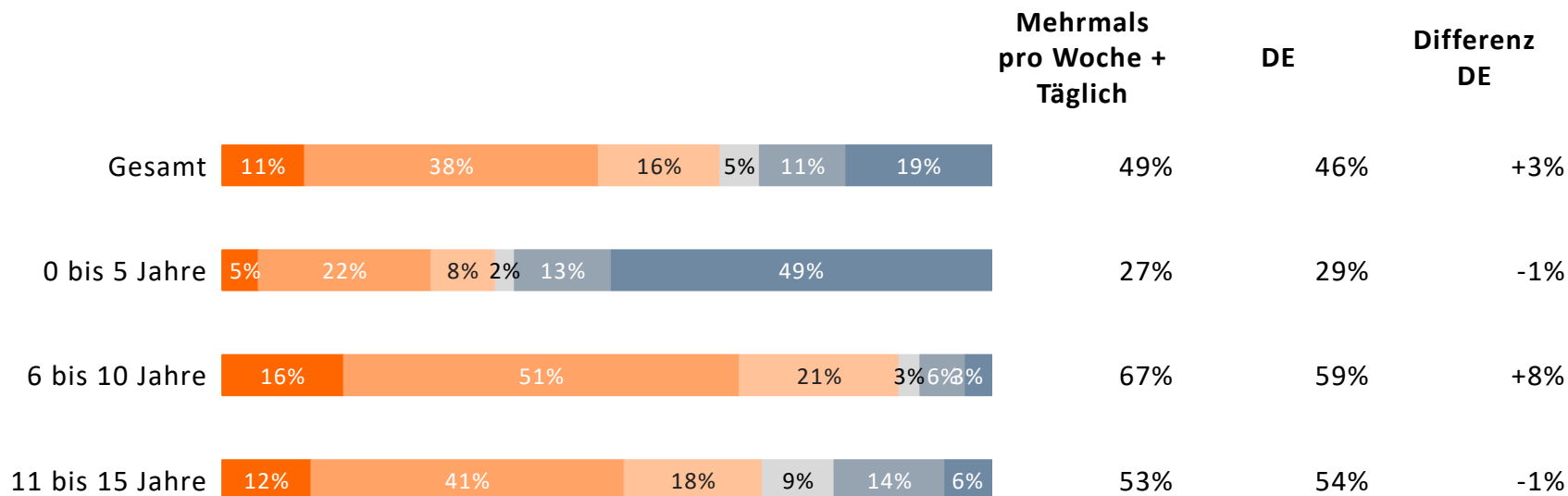


Personen, die andere Personen mit dem Fahrrad transportieren

Fahrradfahrende Kinder - Nutzungsintensität

Nach Altersgruppen bis 15 Jahren in Thüringen

Wie häufig fährt Ihr Kind mit dem Fahrrad?

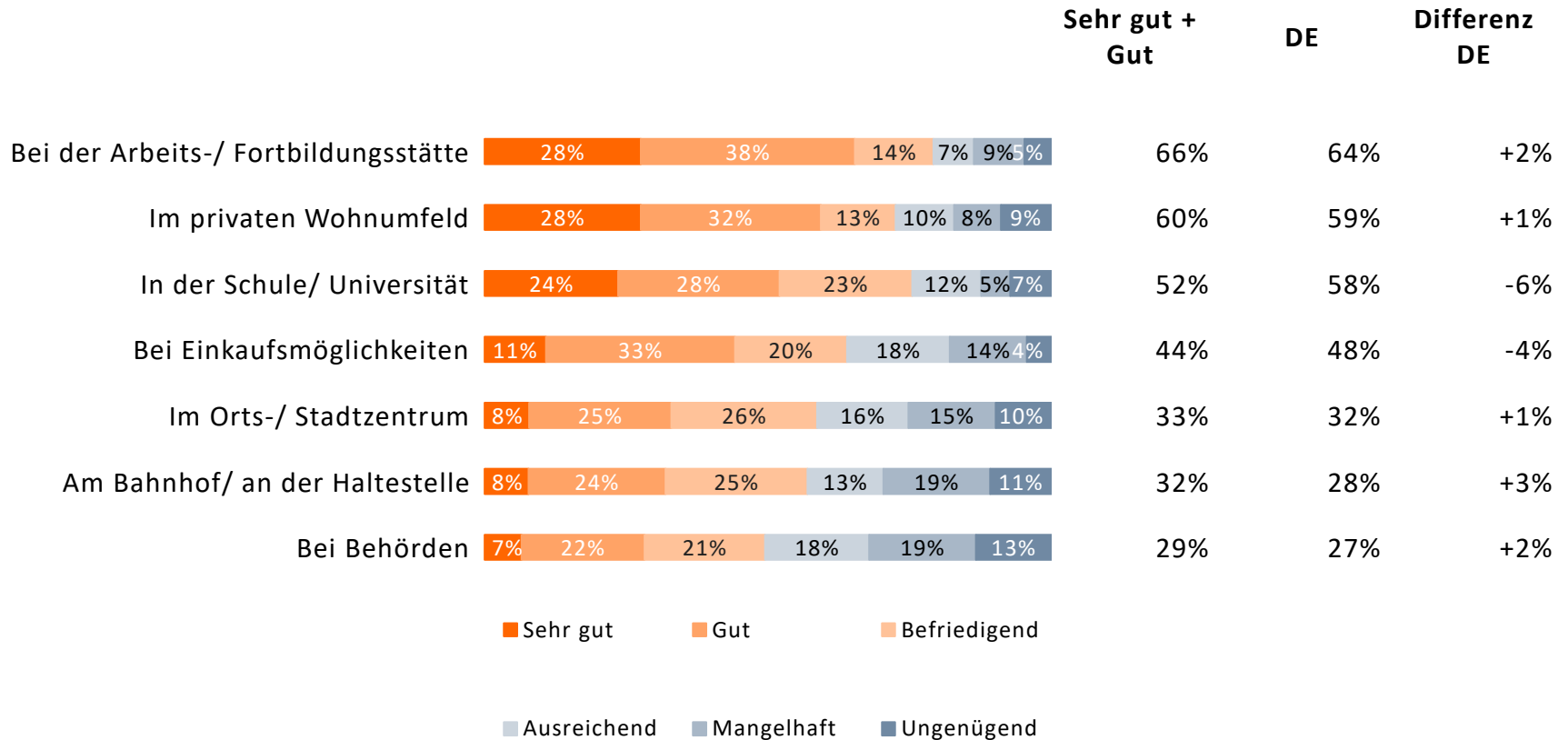


N_{TH} = 140, haben Kind(er)

Zufriedenheit mit der Abstellsituation

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Bitte bewerten Sie die Abstellsituation für Fahrräder an folgenden Standorten, die Sie nutzen, anhand von Schulnoten.

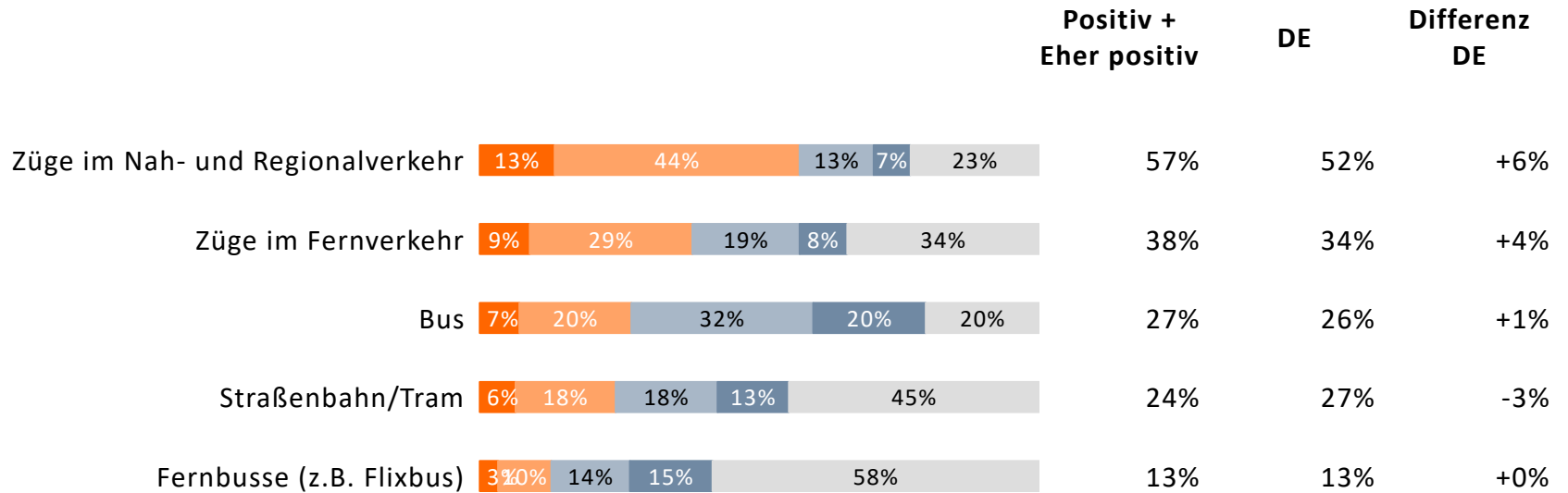


N_{TH} = 308, Radfahrende, nur gültige Nennungen (ohne „Kann ich nicht beurteilen“)

Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

Bewertung in Thüringen

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

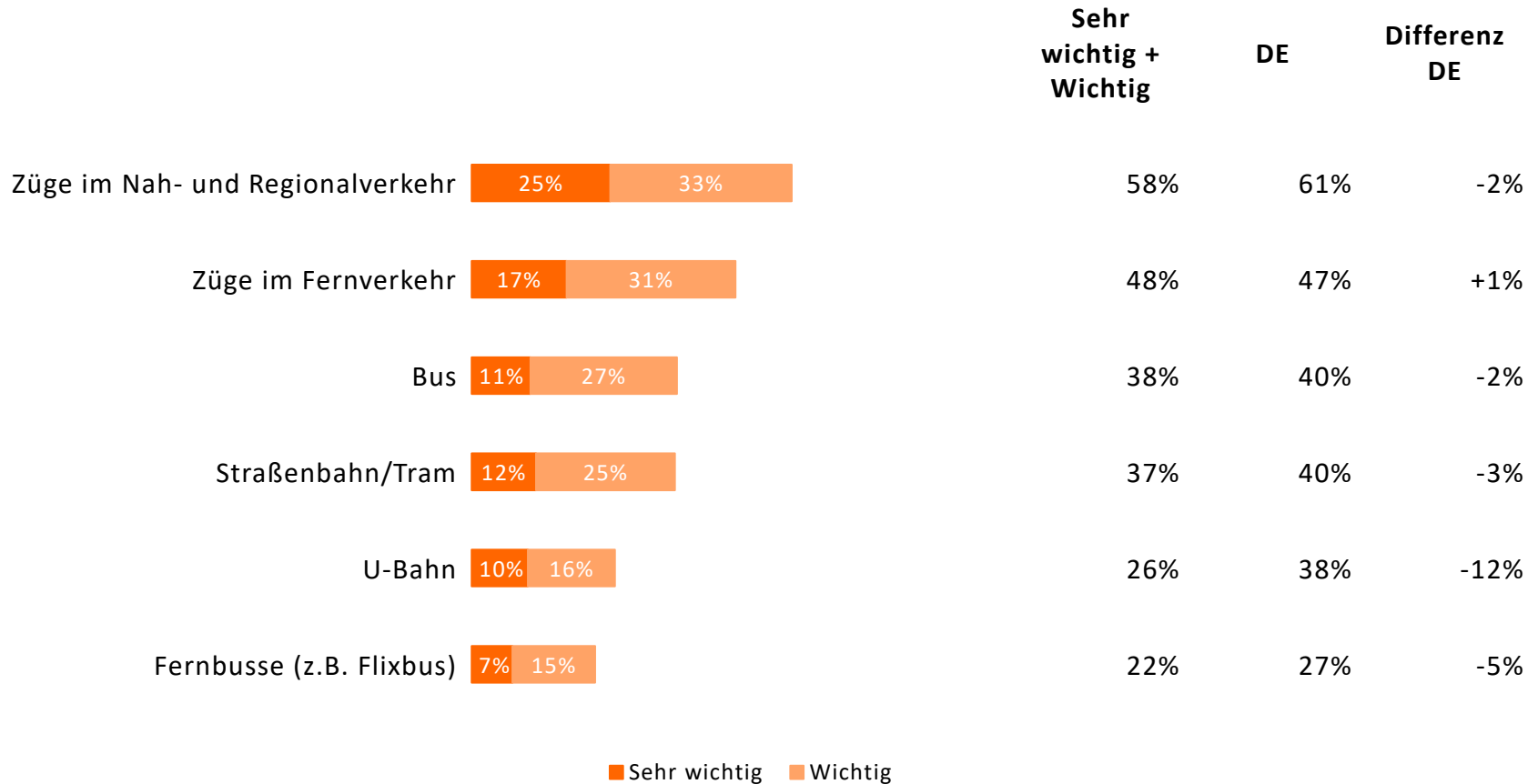


N_{TH} = 423; Radfahrende
N_{DE} = 2.397; Radfahrende

Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

Relevanzzuschreibung in Thüringen

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



N_{TH} = 423; Radfahrende
N_{DE} = 2.397; Radfahrende

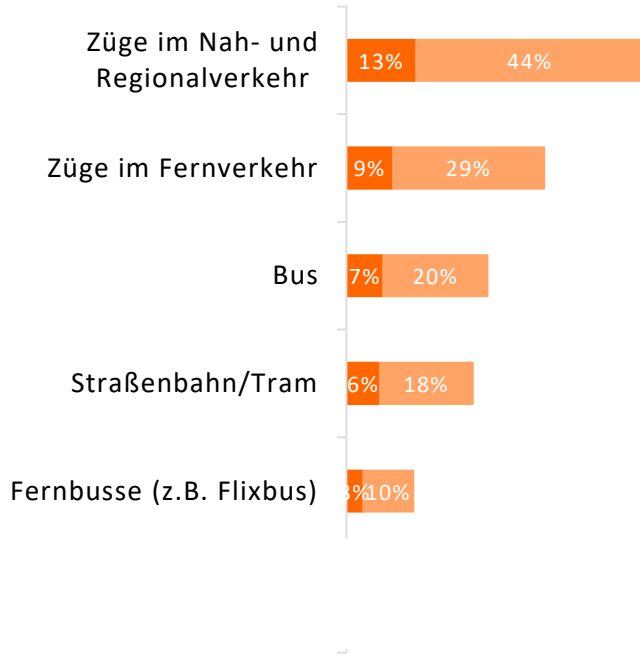
Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

In Thüringen

Bewertung

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

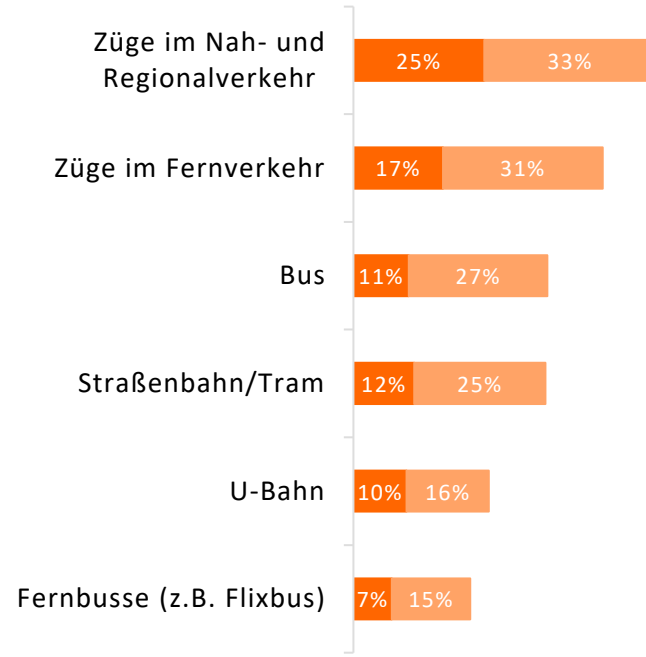
■ Positiv ■ Eher positiv



Relevanzzuschreibung

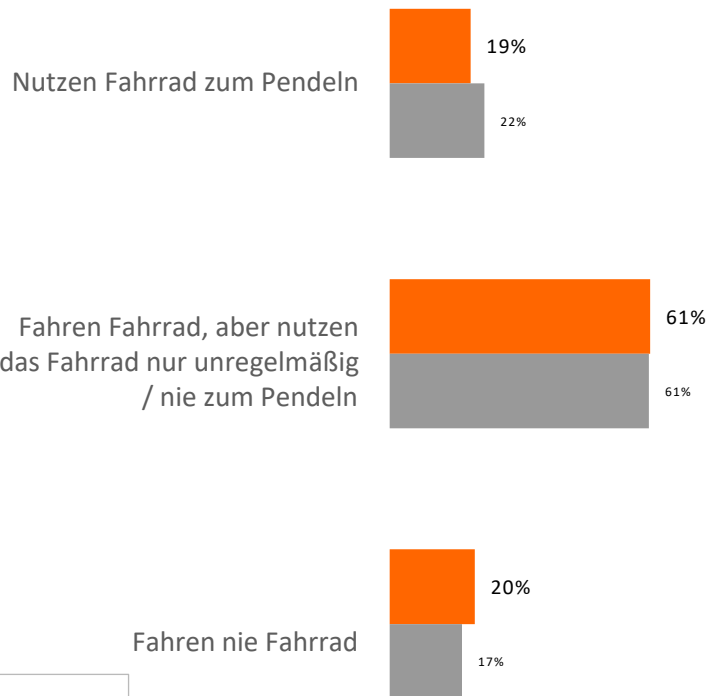
Für wie wichtig halten Sie es, Ihr Fahrrad in folgenden Verkehrsmitteln mitnehmen zu können?

■ Sehr wichtig ■ Wichtig



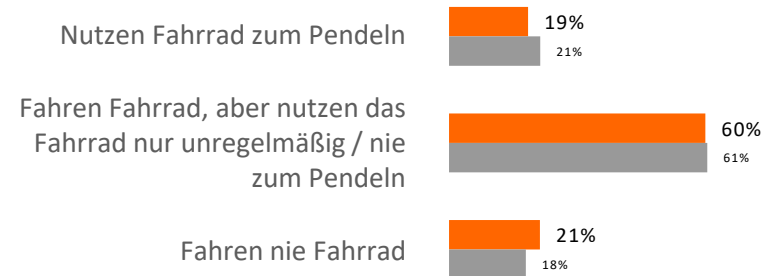
Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

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



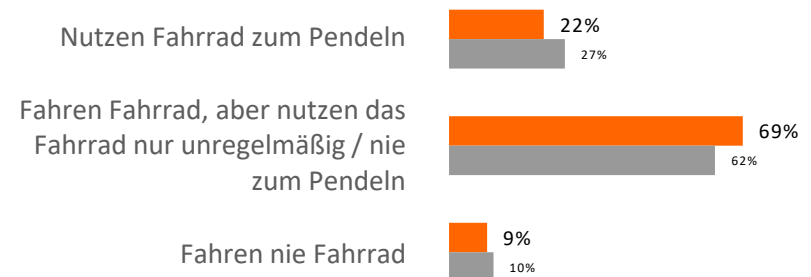
$n_{TH} = 406$ ($n_{DE} = 2.211$); Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Weg zur Arbeitsstätte



$n_{TH} = 361$ ($n_{DE} = 1.914$); Personen, die berufstätig sind

Weg zur Ausbildungsstätte

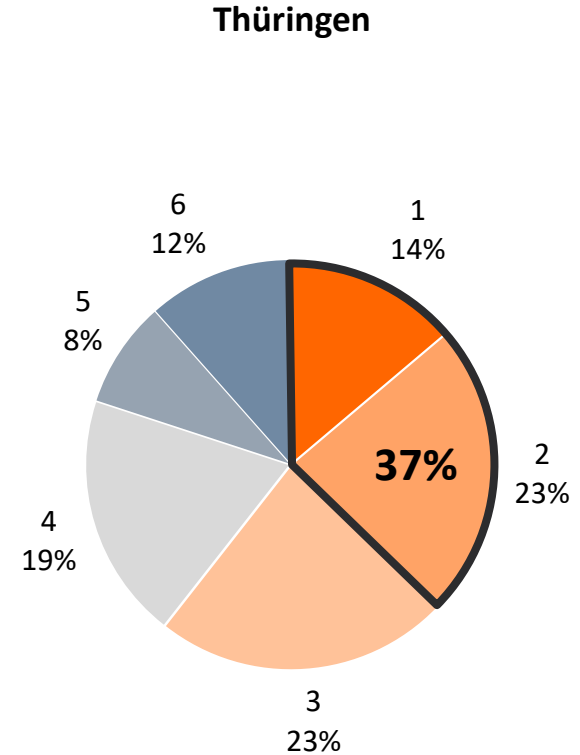
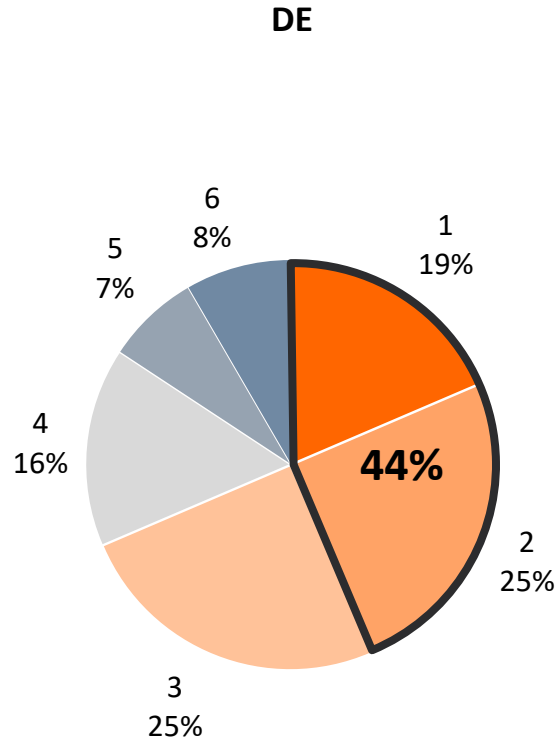


$n_{TH} = 45$ ($n_{DE} = 298$); Personen, die in Ausbildung sind (Schule, Ausbildung, Universität)

Fahrradfreundlichkeit - Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

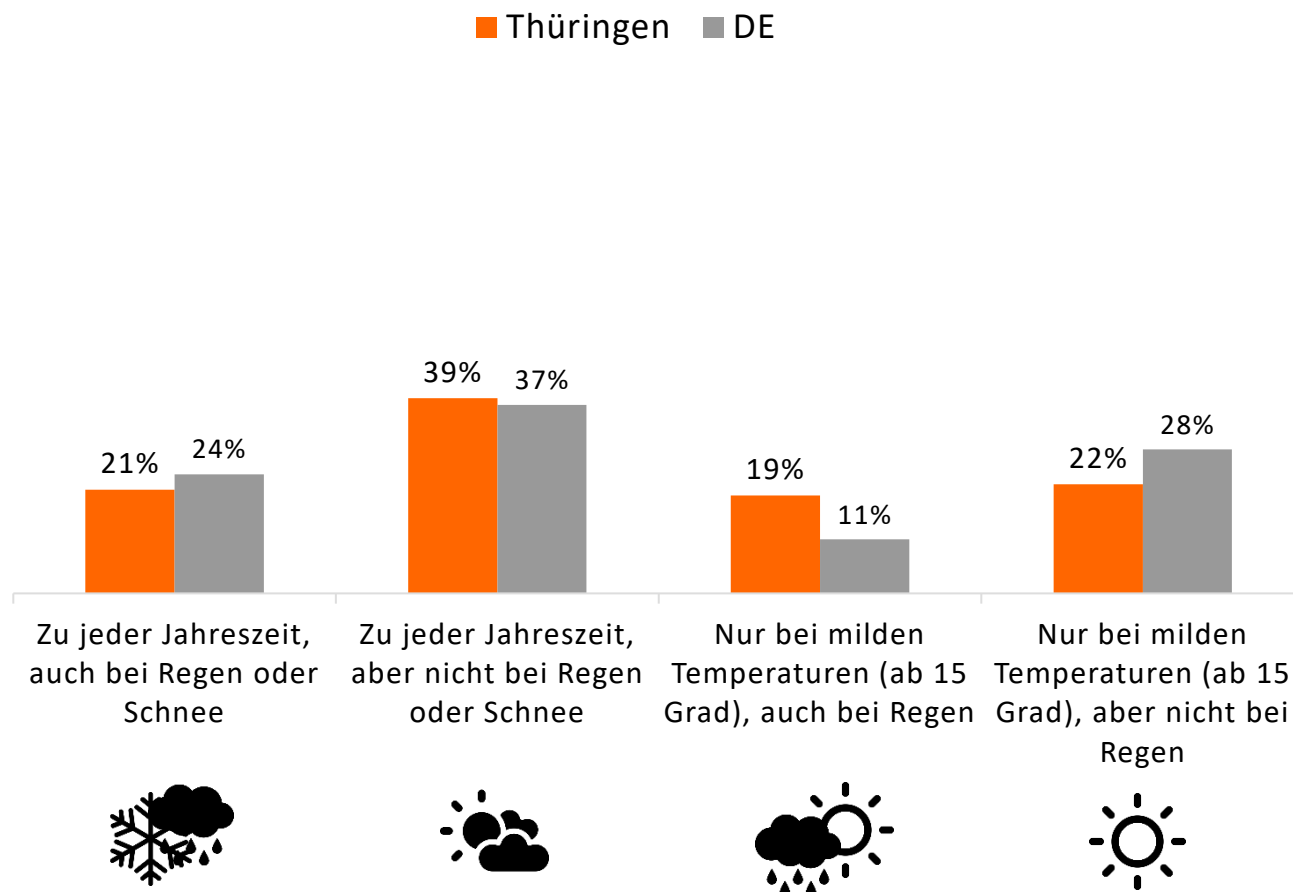
Wie fahrradfreundlich ist Ihre Arbeitsstelle, bzw. Ihr Ausbildungsplatz? 1=Sehr fahrradfreundlich, 6=Gar nicht fahrradfreundlich



$N_{TH} = 406$; Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind
 $N_{DE} = 2.211$; Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nach Wetterbedingungen

Bei welchen Wetterbedingungen nutzen Sie das Fahrrad auf dem Weg zur Bildungs-/Arbeitsstätte?



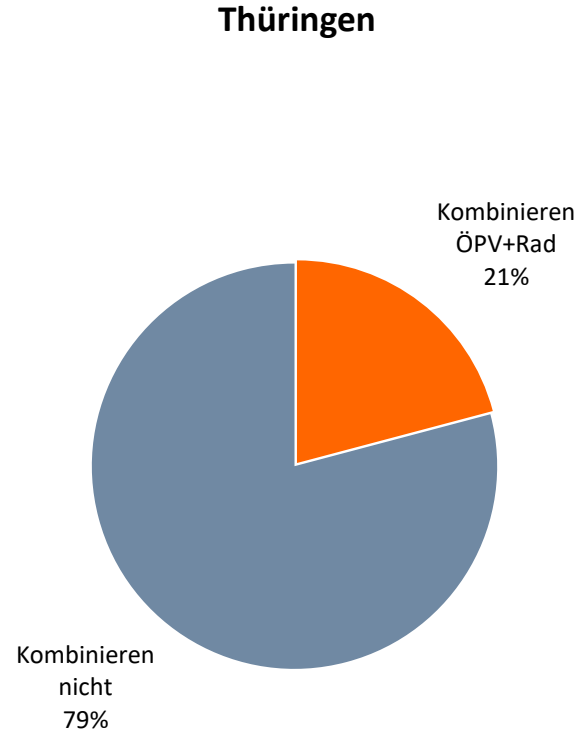
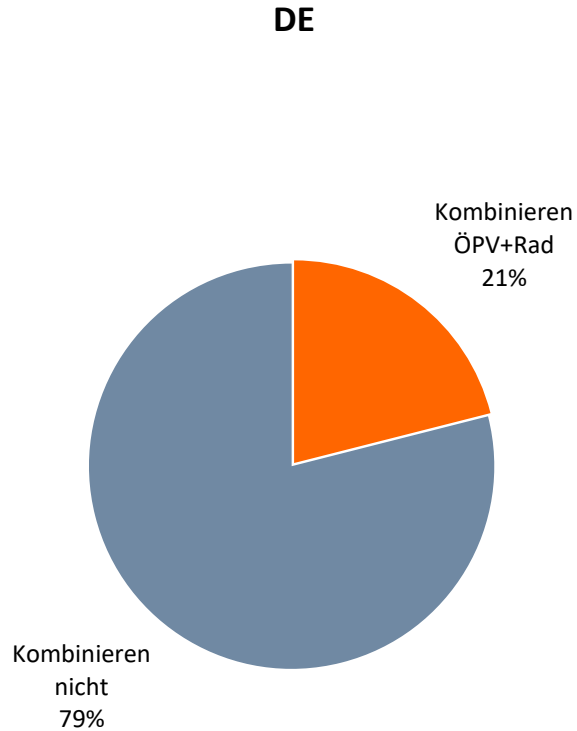
Angaben in Prozent

N_{Th} = 181, Personen, die Rad auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nutzen
 N_{DE} = 1.105; Personen, die Rad auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nutzen

Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

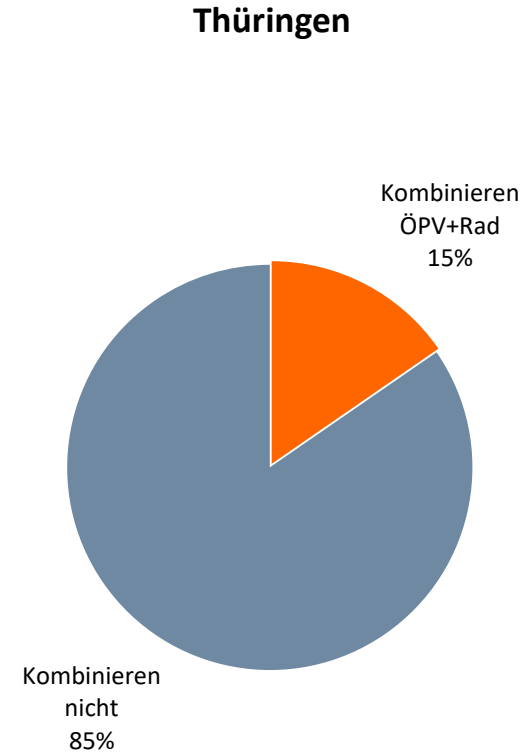
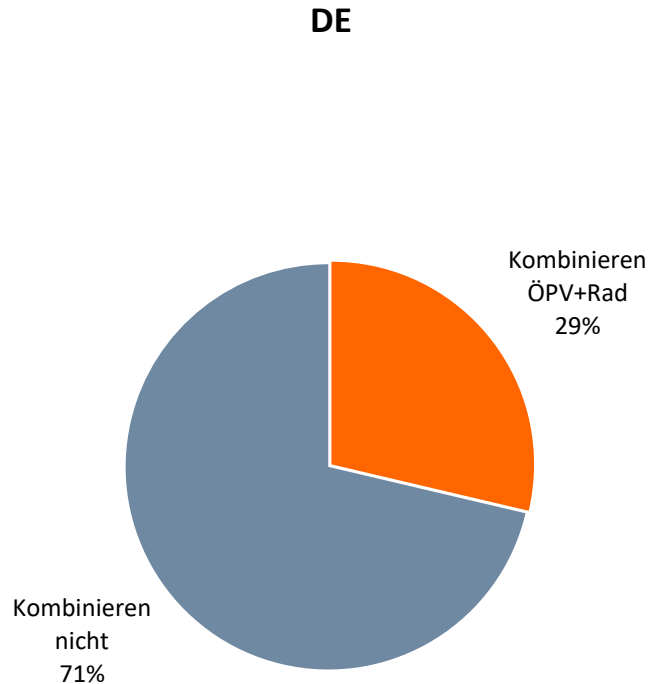


$N_{Th} = 159$; Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeits-/Fortbildungsstätte nutzen
 $N_{DE} = 939$; Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeits-/Fortbildungsstätte nutzen

Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Bildungsstätte

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

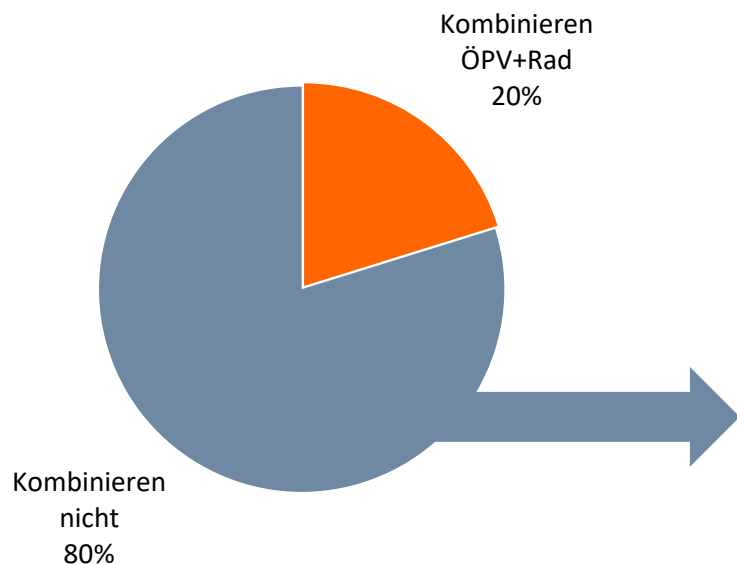


Sehr geringe Fallzahl

$N_{TH} = 22$; Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Schule, Universität oder zur Ausbildungsstätte nutzen
 $N_{DE} = 166$; Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Schule, Universität oder zur Ausbildungsstätte nutzen

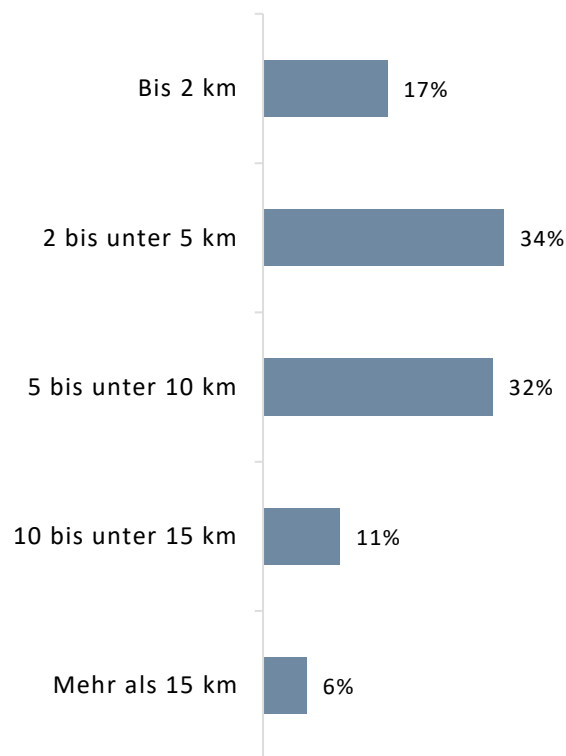
Keine Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit / Bildungsstätte in Thüringen

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



N_{TH} = 181; Personen, die Rad auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nutzen

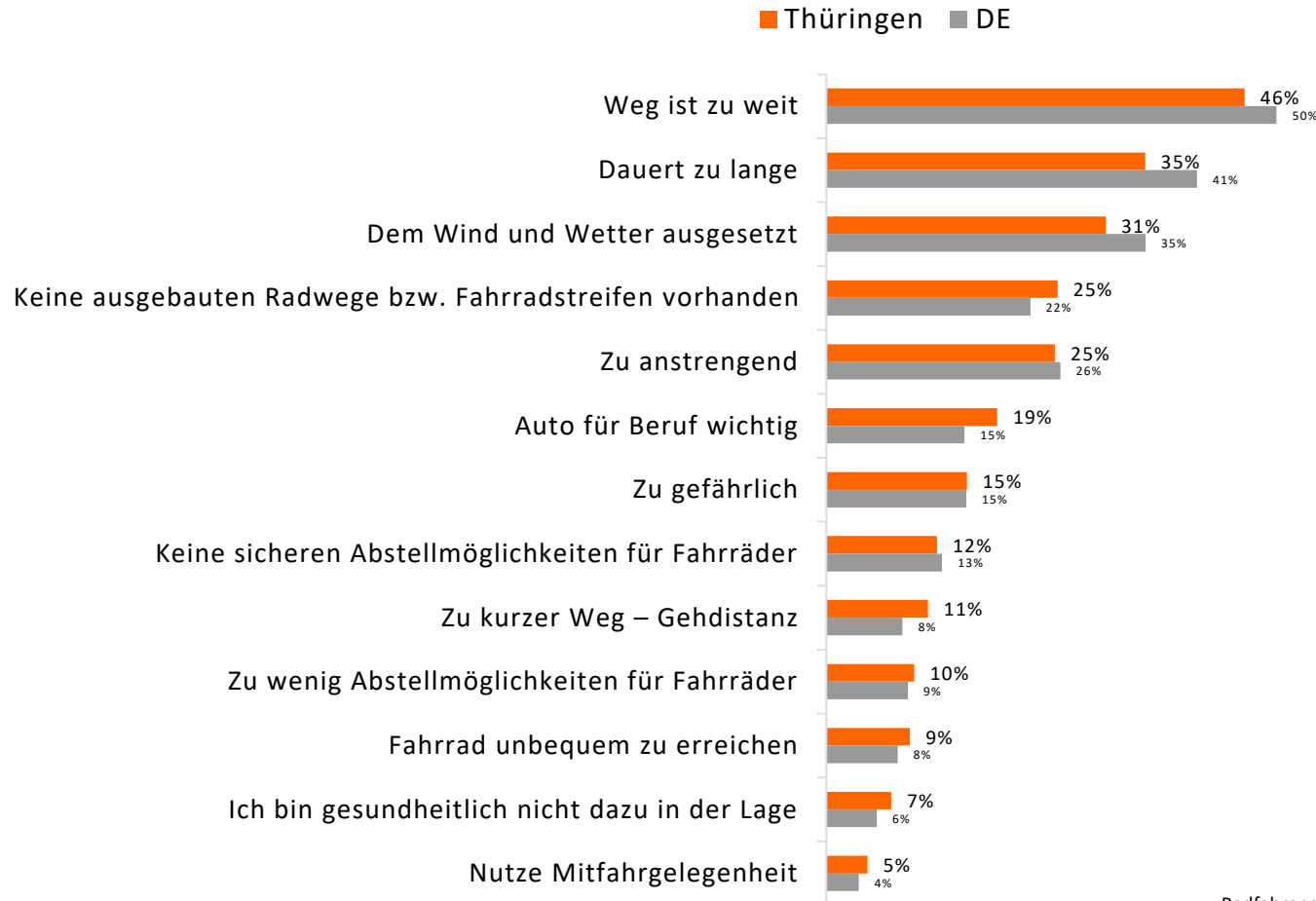
Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird



N_{TH} = 145; Personen, die auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte ÖPV u. Fahrrad nicht kombinieren

Gründe gegen die Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

Welcher der folgenden Gründe führt dazu, dass Sie nicht/ selten mit dem Fahrrad zur Bildungs- Arbeitsstätte fahren?

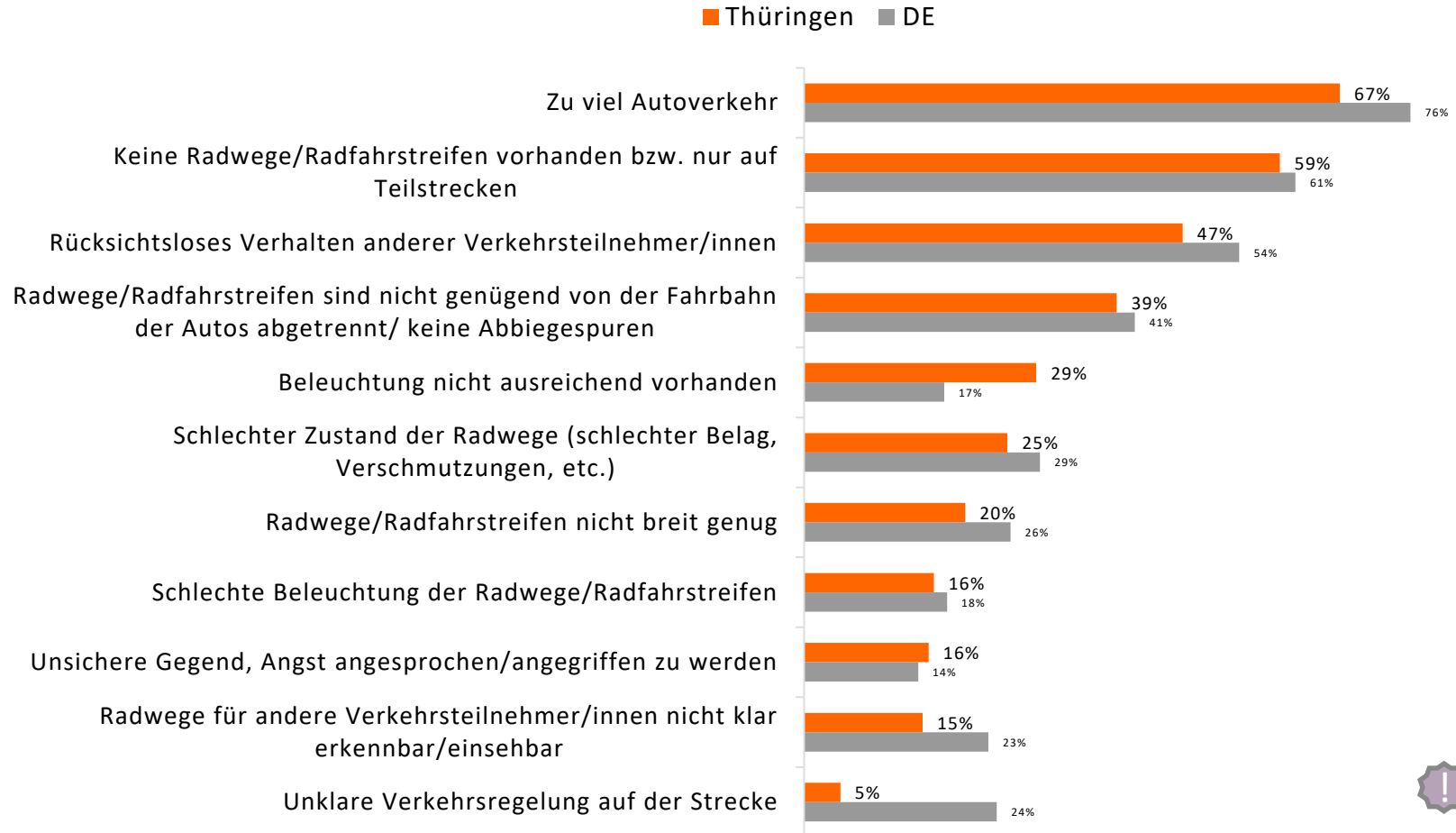


$N_{TH} = 247 / N_{DE} = 1.344$;
 Radfahrende, die nicht/selten mit dem Fahrrad zur Arbeits- /
 Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren und
 erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Wahrgenommene Gefahren

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Warum ist es zu gefährlich? (Mehrfachnennung möglich)



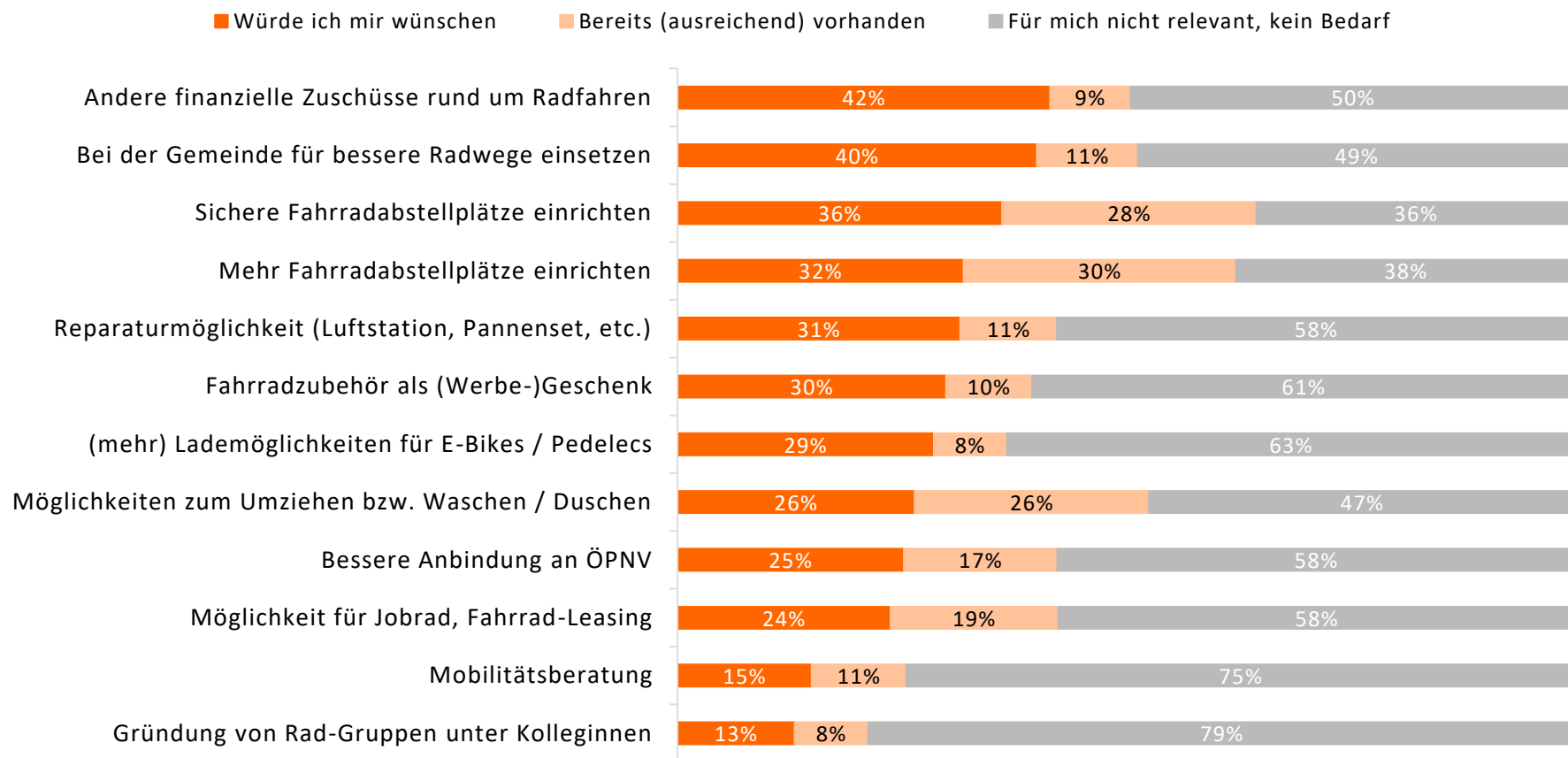
! Geringe Fallzahl

$N_{TH} = 38 / N_{DE} = 207$;
Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- /
Bildungsstätte etc. fahren, da es ihnen zu gefährlich ist

Wünsche an Arbeitgeber / Ausbildungsstätte

In Thüringen

Was könnte Ihr Arbeitgeber/Ihre Bildungsstätte tun, um das Radfahren für Sie (noch) attraktiver zu machen? Was würden Sie sich wünschen? Und was ist bereits vorhanden?



N_{TH} = 406; Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

08

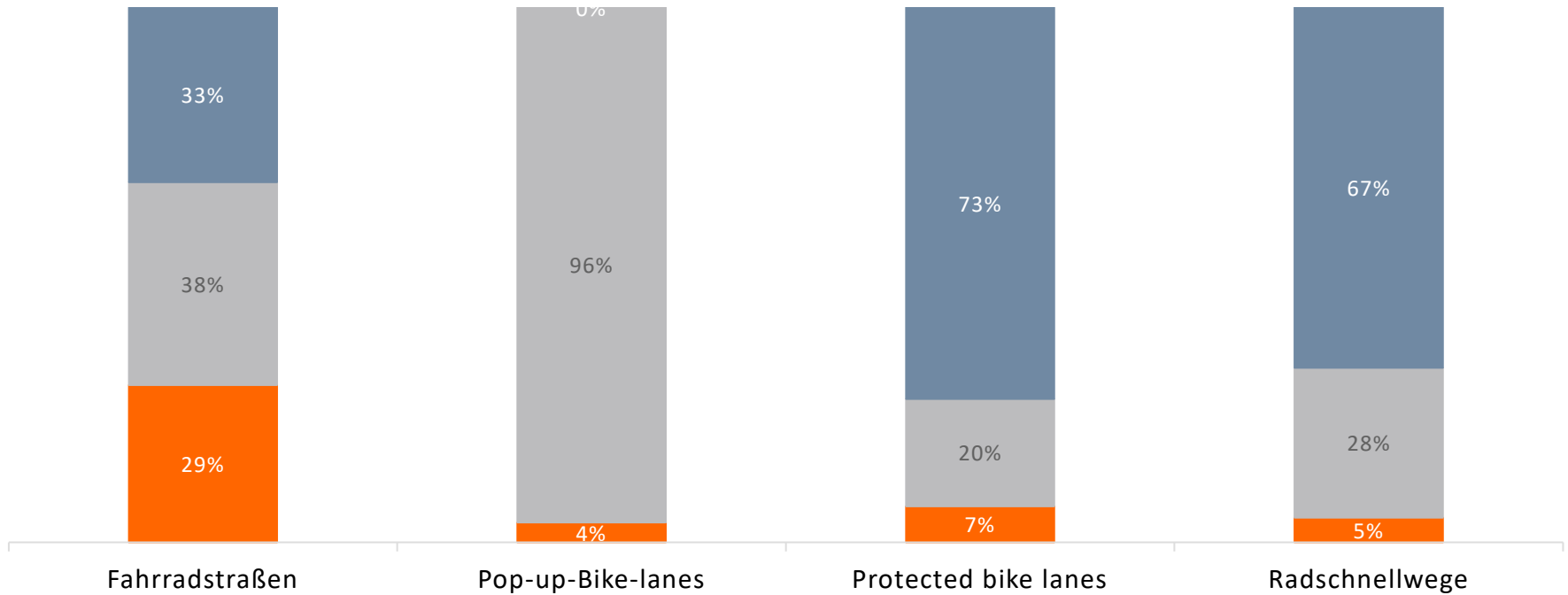
Fahrradinfrastruktur

Fahrradstraßen, Pop-up-Bike-lanes, Protected Bike Lanes und Radschnellwegen

Erfahrungen mit innovativen Radinfrastrukturen

In Thüringen

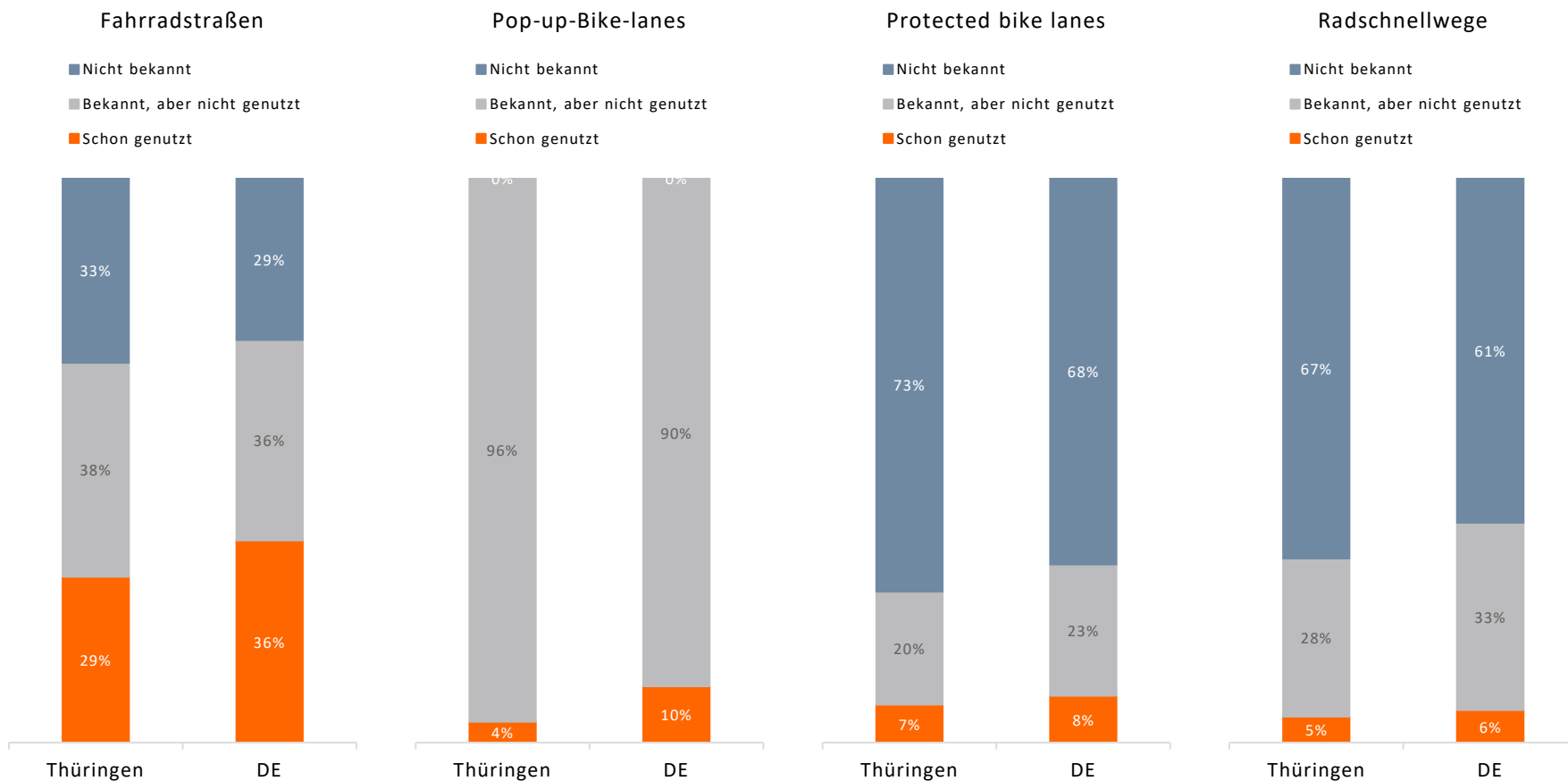
■ Schon genutzt ■ Bekannt, aber nicht genutzt ■ Nicht bekannt



N_{TH} = 576; alle Befragte

Erfahrungen mit innovativen Radinfrastrukturen

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

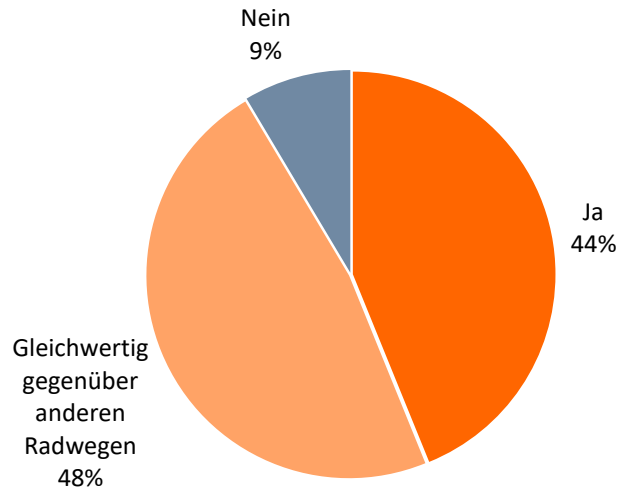


N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

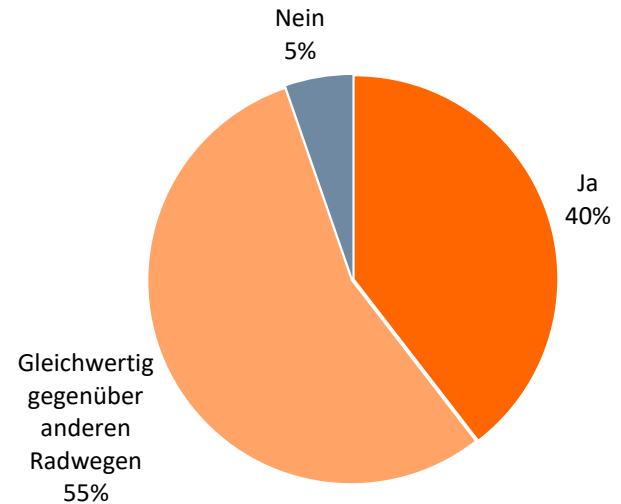
Bevorzugung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?

DE



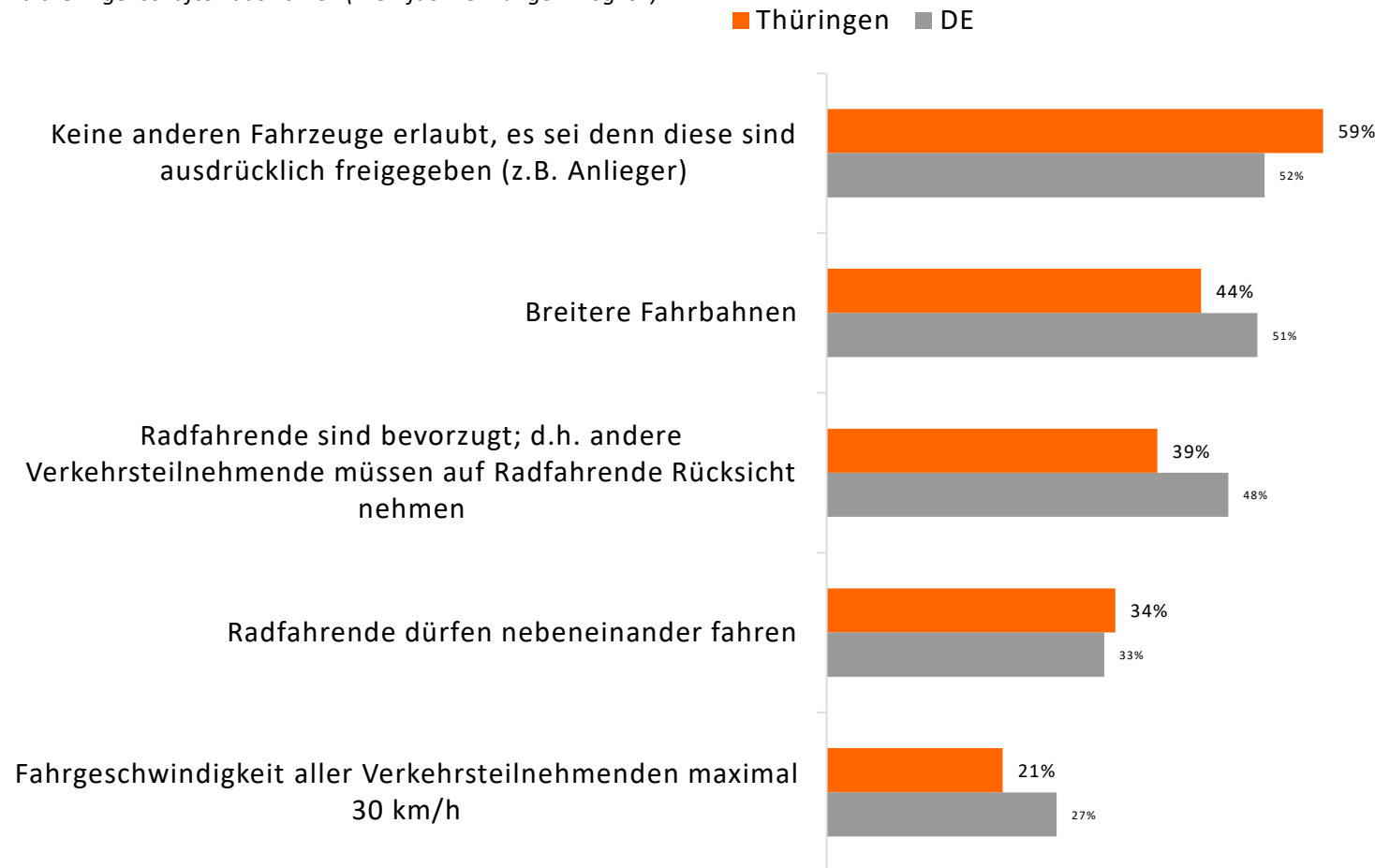
Thüringen



$N_{TH} = 153 / N_{DE} = 1.022$;
Personen, 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)



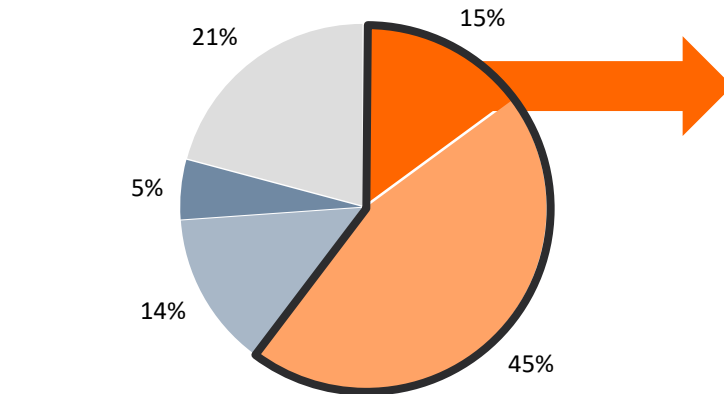
$N_{TH} = 324 / N_{DE} = 1.885$;

Radfahrende und Personen, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben oder denen sie bekannt ist

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

Nach Soziodemografie in Thüringen

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

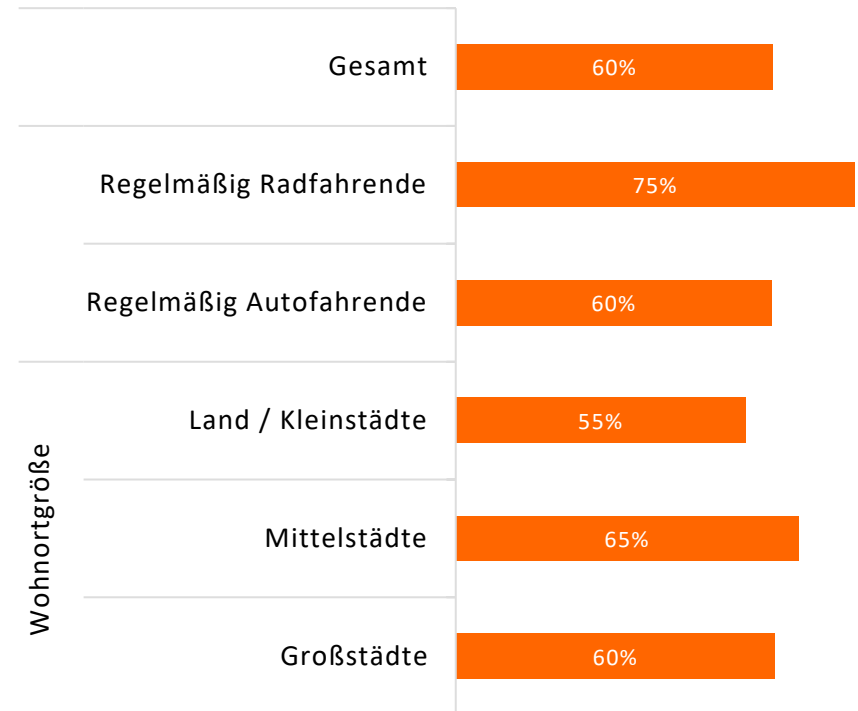


- sehr positiv
- eher positiv
- eher negativ
- sehr negativ
- Weiß nicht



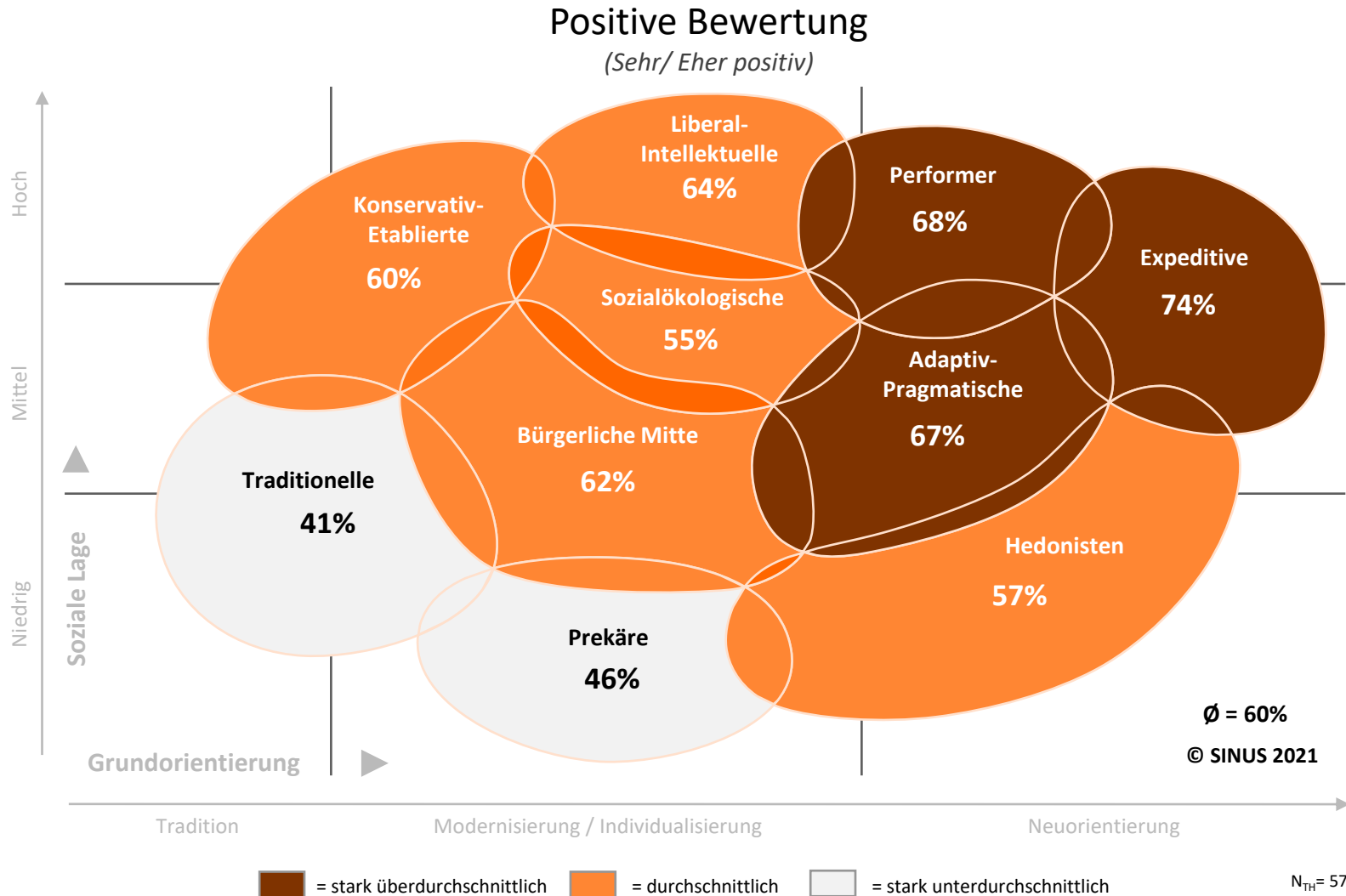
Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern und Ortsgröße

eher positiv + sehr positiv



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

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

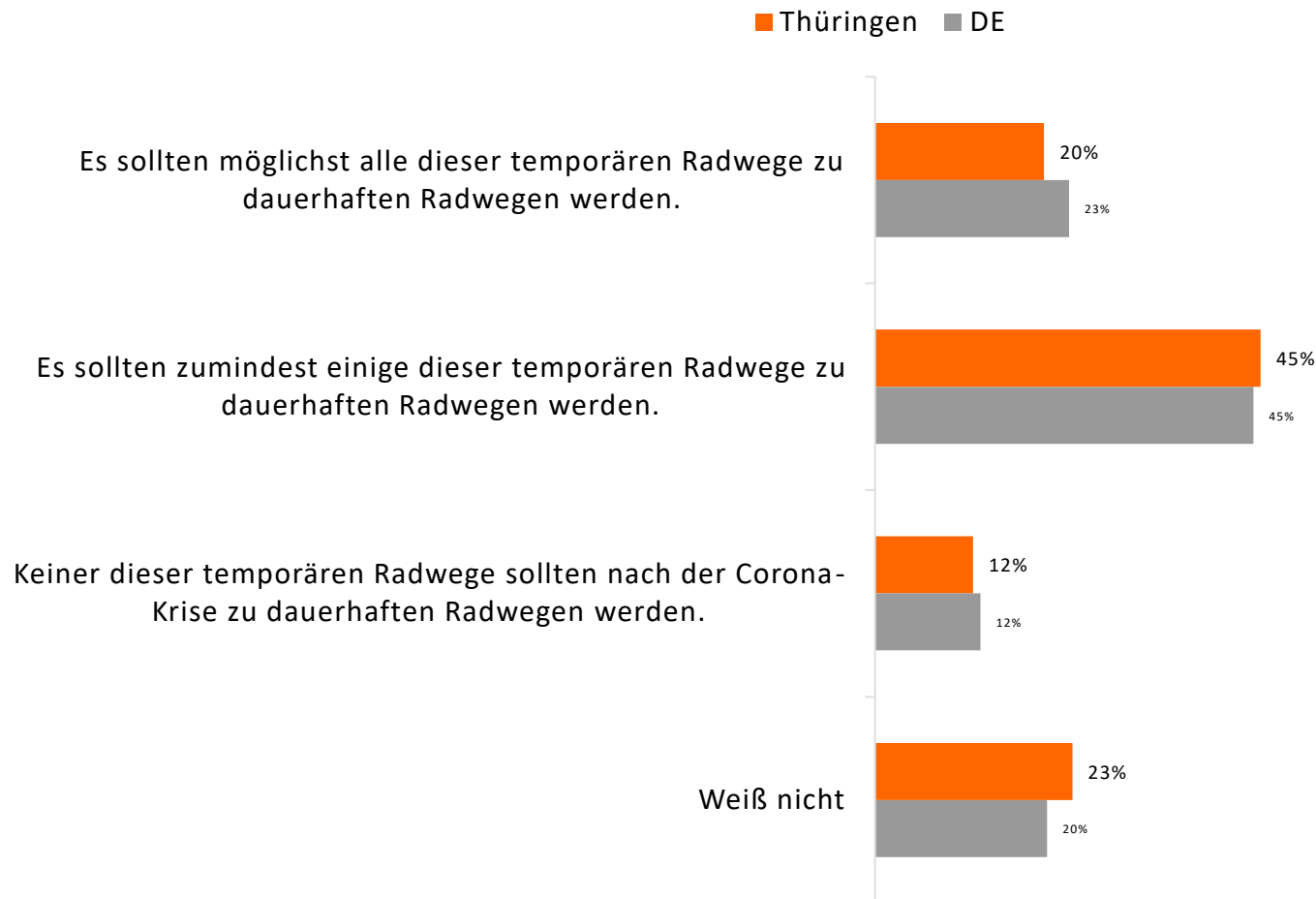


N_{TH} = 576; alle Befragte

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

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

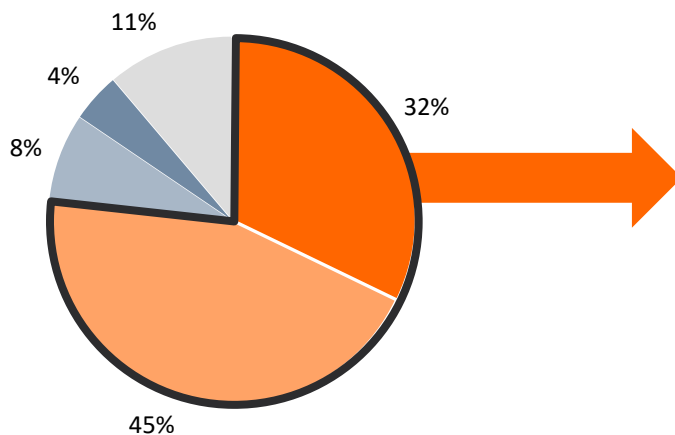


N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Bewertung von „Protected Bike Lanes“

Nach Soziodemografie in Thüringen

Auf dem Bild ist eine „protected bike lane“ am Beispiel Berlin zu sehen. Wie bewerten Sie generell die Idee „protected bike lanes“ einzurichten?

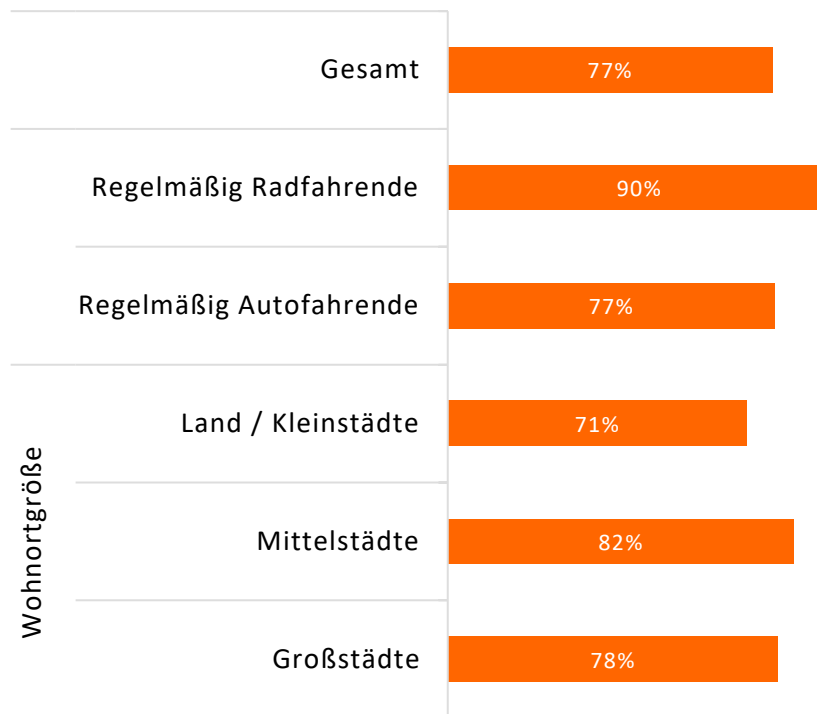


- Durchweg positiv
- Eher positiv
- Eher negativ
- Durchweg negativ
- Weiß nicht



Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern und Ortsgröße

Eher positiv + Durchweg positiv



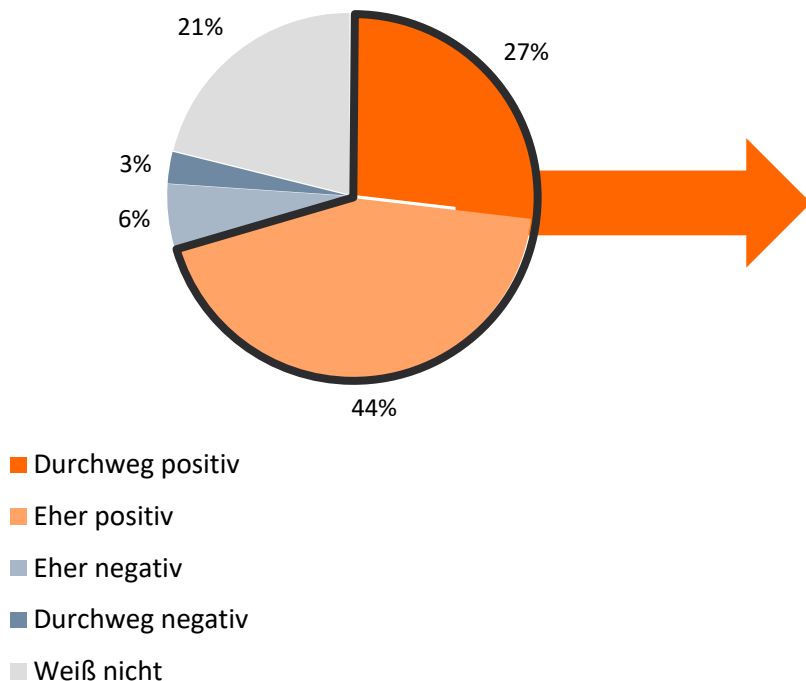
N_{TH} = 576; alle Befragte

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

Bewertung der Radschnellweg-Initiative des Bundes

Nach Soziodemografie in Thüringen

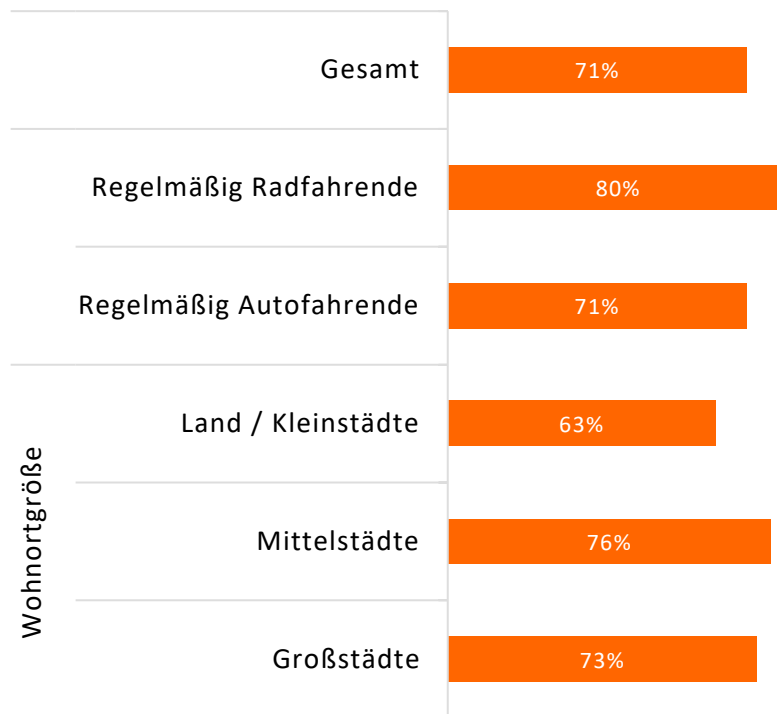
Wie bewerten Sie generell die Initiative bundesweit Radschnellwege einzurichten, damit insbesondere Pendler das Fahrrad häufiger für Fahrten zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz nutzen?



N_{TH} = 576; alle Befragte

Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern und Ortsgröße

Eher positiv + Durchweg positiv

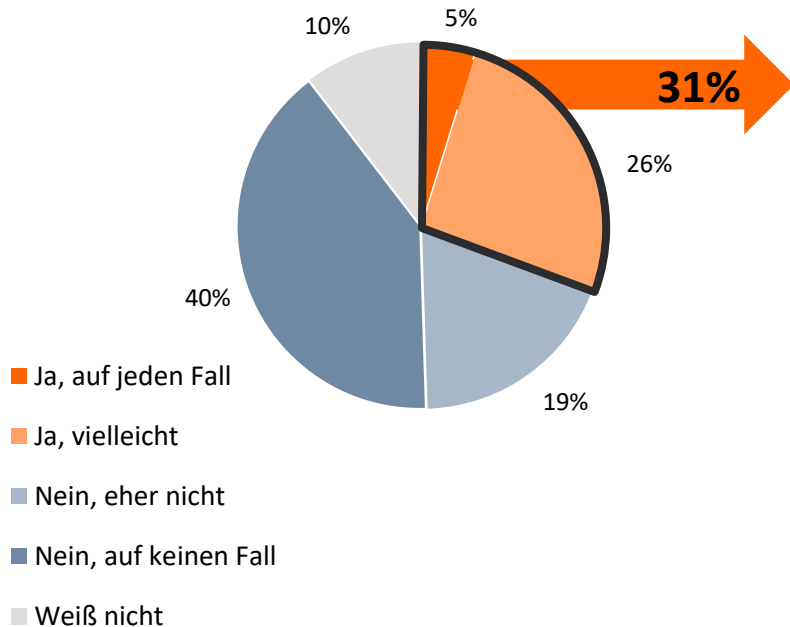


Ortsgrößenklassen: Land / Kleinstädte: < 20.000 EW, Mittelstädte: 20.000 – 100.000 EW, Großstädte: > 100.000 EW

Pendelpotential durch Radschnellwege

Potentielle Radschnellwegnutzung von Nicht-Radpendlern in Thüringen

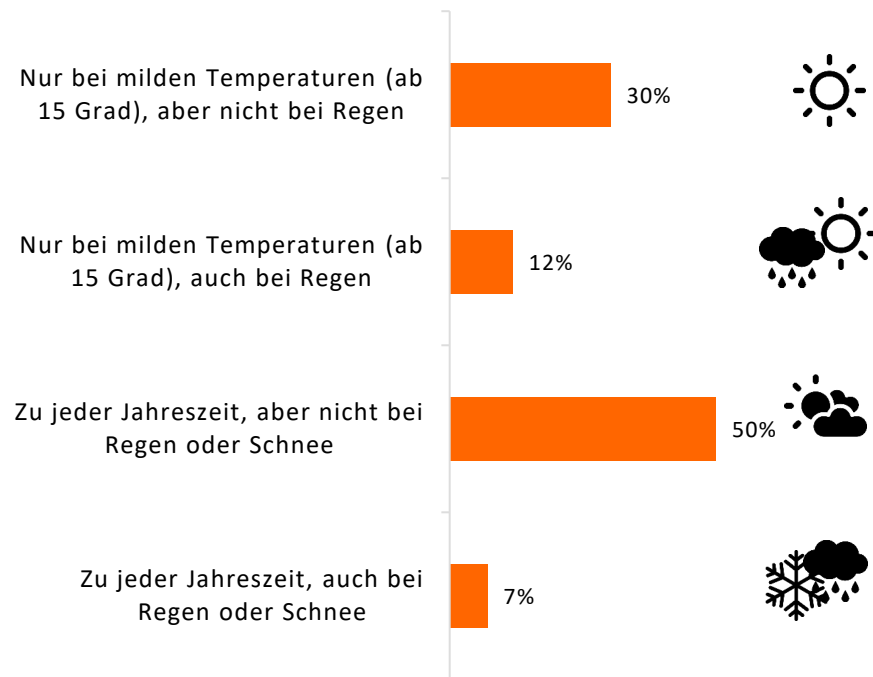
Angenommen es gäbe einen Radschnellweg oder eine Radschnellverbindung zu Ihrer Schule/Universität/Ausbildungsstätte bzw. Ihrem Arbeitsplatz/ Ihrer Fortbildungsstätte. Könnten Sie sich dann vorstellen, die Strecke mit dem Rad zurückzulegen?



N_{TH} = 225; Personen, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen)

Wetterbedingungen

Bei welchen Wetterbedingungen würden Sie den Radschnellweg oder die Radschnellverbindung prinzipiell nutzen (Glatteis und Sturm ausgenommen)?

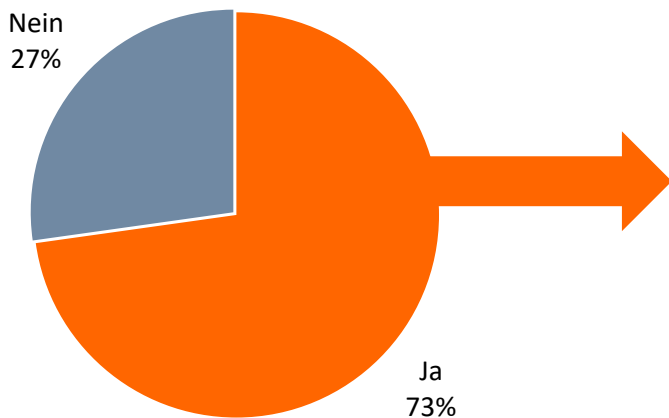


N_{TH} = 69; Personen, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen, aber es sich vorstellen könnten

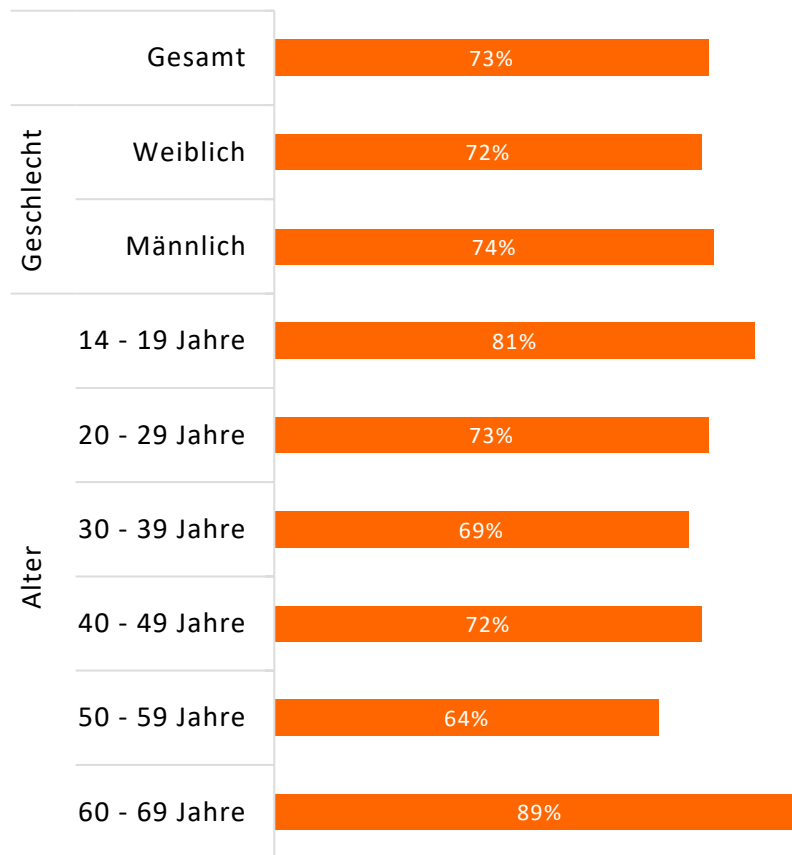
Pendelpotential durch Radschnellwege

Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern - Nach Soziodemografie in Thüringen (1/2)

Wenn es einen Radschnellweg oder eine Radschnellverbindung zu Ihrer Schule/Universität/Ausbildungsstätte bzw. Ihrem Arbeitsplatz/ Ihrer Fortbildungsstätte gäbe: Könnten Sie sich vorstellen, die Strecke mit dem Rad häufiger als bisher zurückzulegen?



Pendelpotential nach Geschlecht und Alter

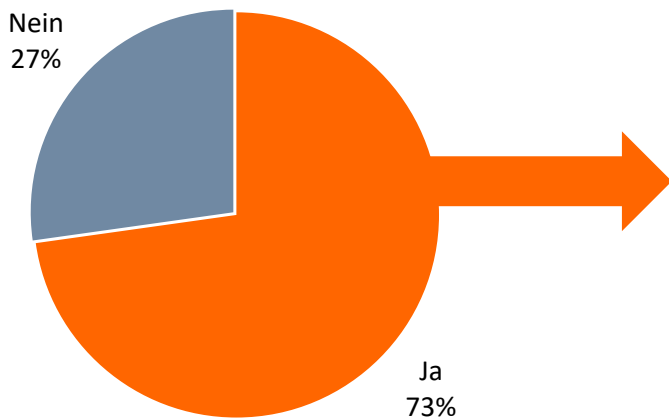


N_{TH} = 181; Personen, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen

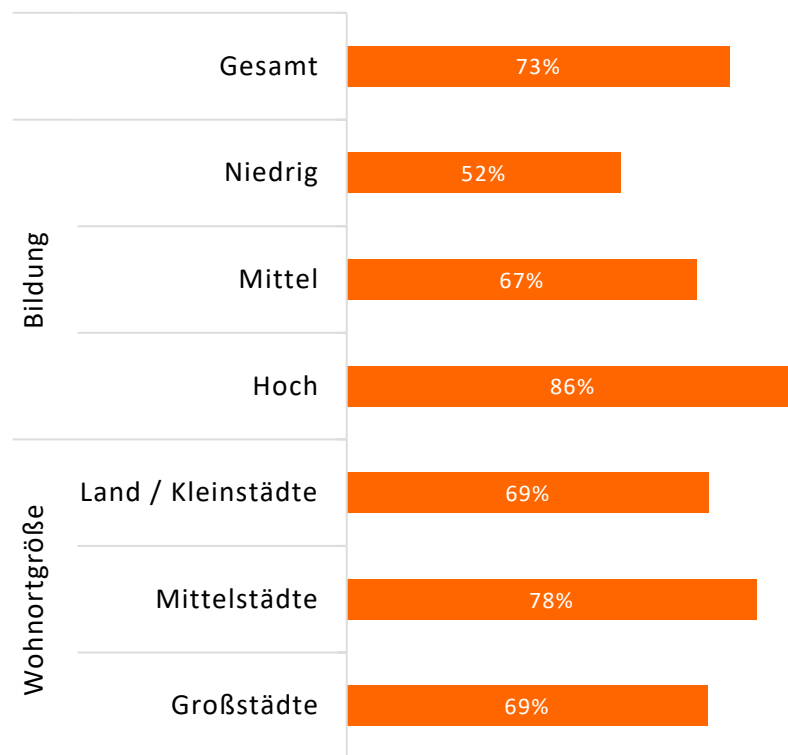
Pendelpotential durch Radschnellwege

Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern - Nach Soziodemografie in Thüringen (2/2)

Wenn es einen Radschnellweg oder eine Radschnellverbindung zu Ihrer Schule/Universität/Ausbildungsstätte bzw. Ihrem Arbeitsplatz/ Ihrer Fortbildungsstätte gäbe: Könnten Sie sich vorstellen, die Strecke mit dem Rad häufiger als bisher zurückzulegen?



Pendelpotential nach Bildung und Ortsgröße



$N_{Th} = 181$; Personen, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen

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

09

Fahrrad-Tourismus

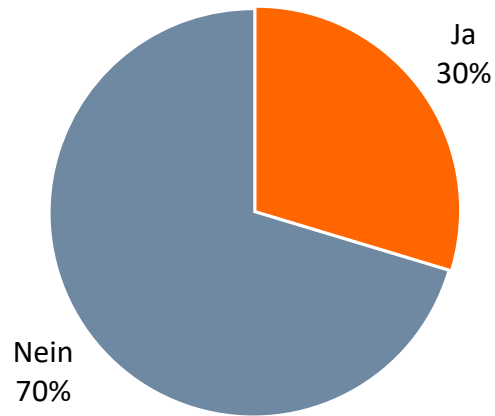
Fahrradurlaub, „Deutschland-Routen“, Radweg „Deutsche Einheit“

Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

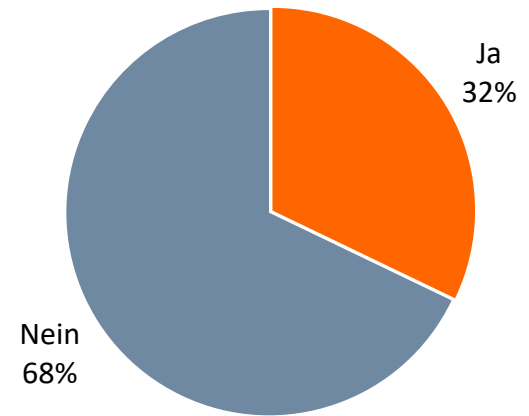
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

DE



Thüringen

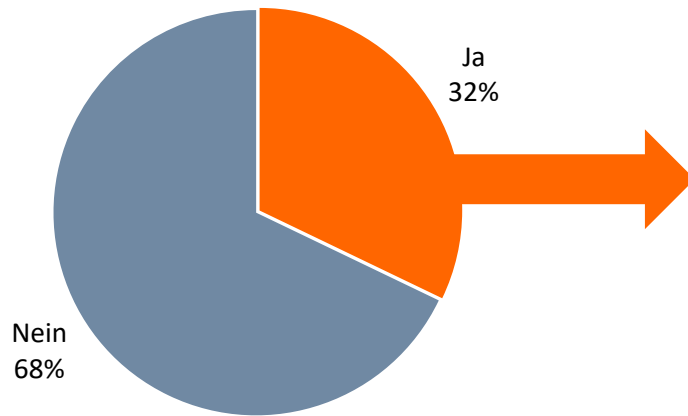


N_{TH} = 423; Radfahrende
N_{DE} = 2.397; Radfahrende

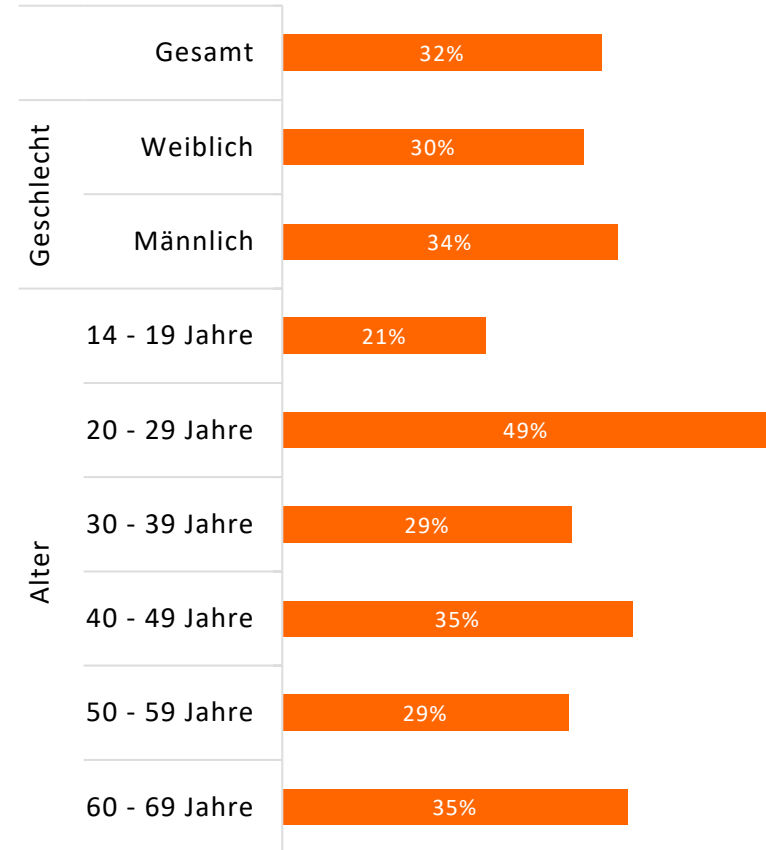
Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

Nach Soziodemografie in Thüringen (1/2)

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



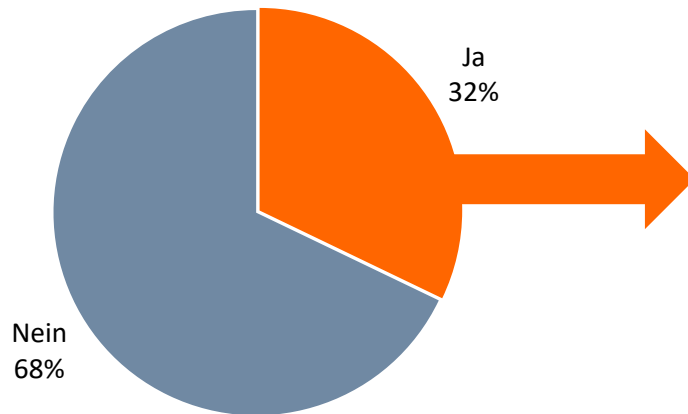
Getrennt nach Geschlecht und Alter



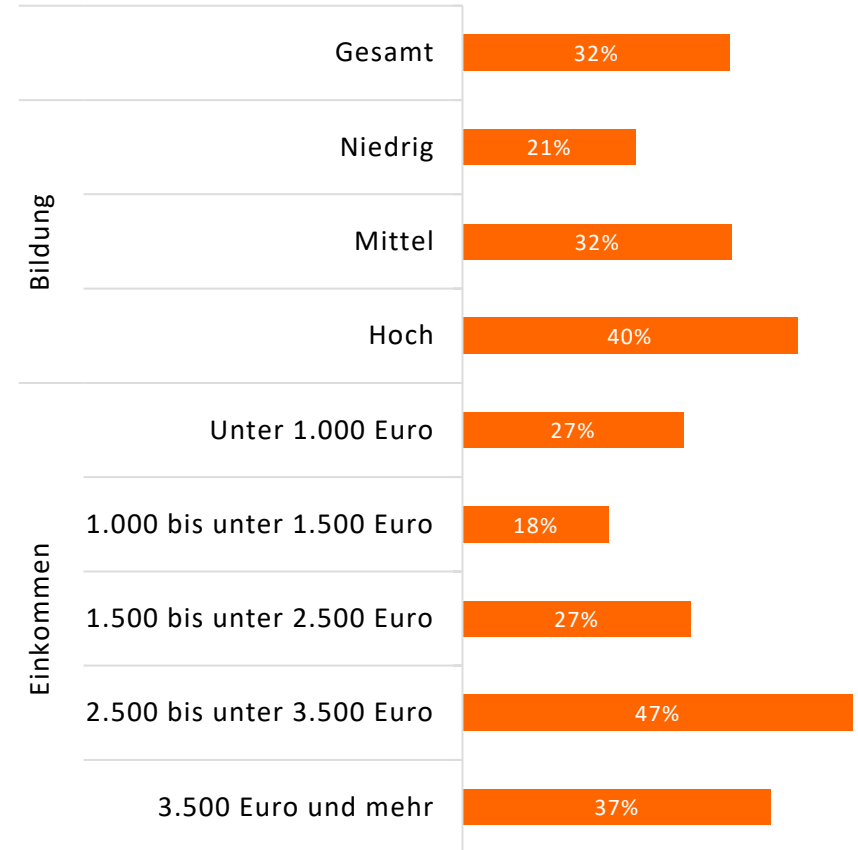
Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

Nach Soziodemografie in Thüringen (2/2)

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

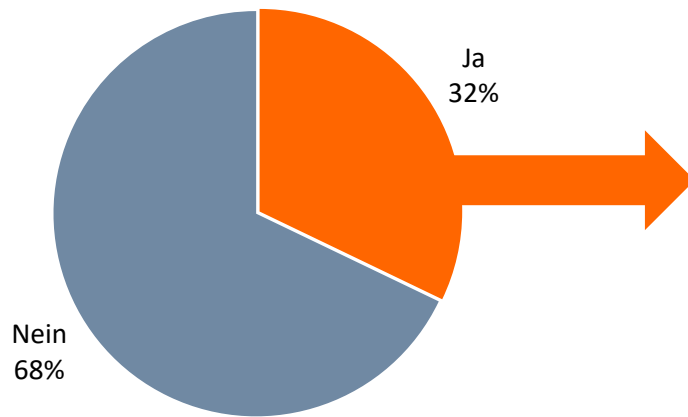


Getrennt nach Bildung und Einkommen



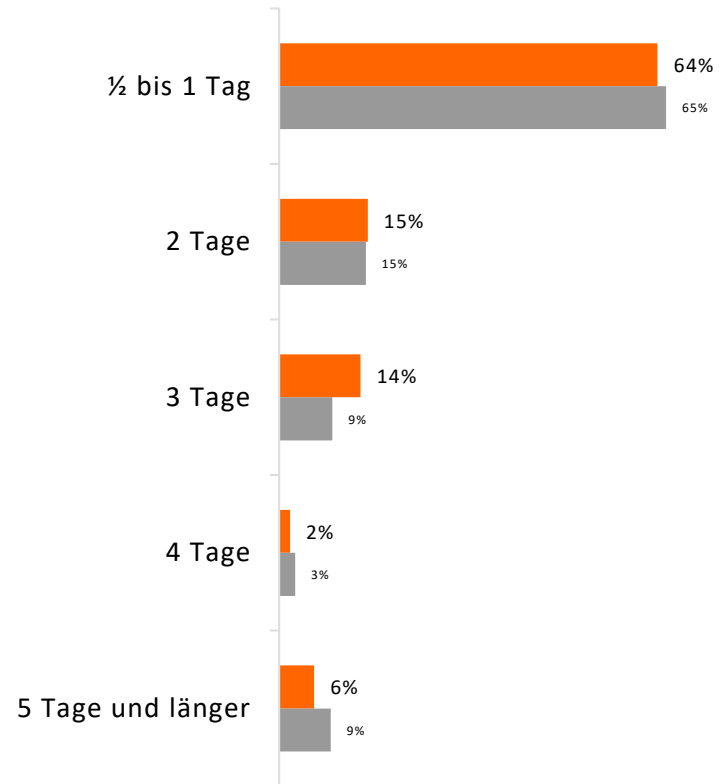
Dauer der längsten Fahrradtour In Thüringen

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



Dauer der Radtour

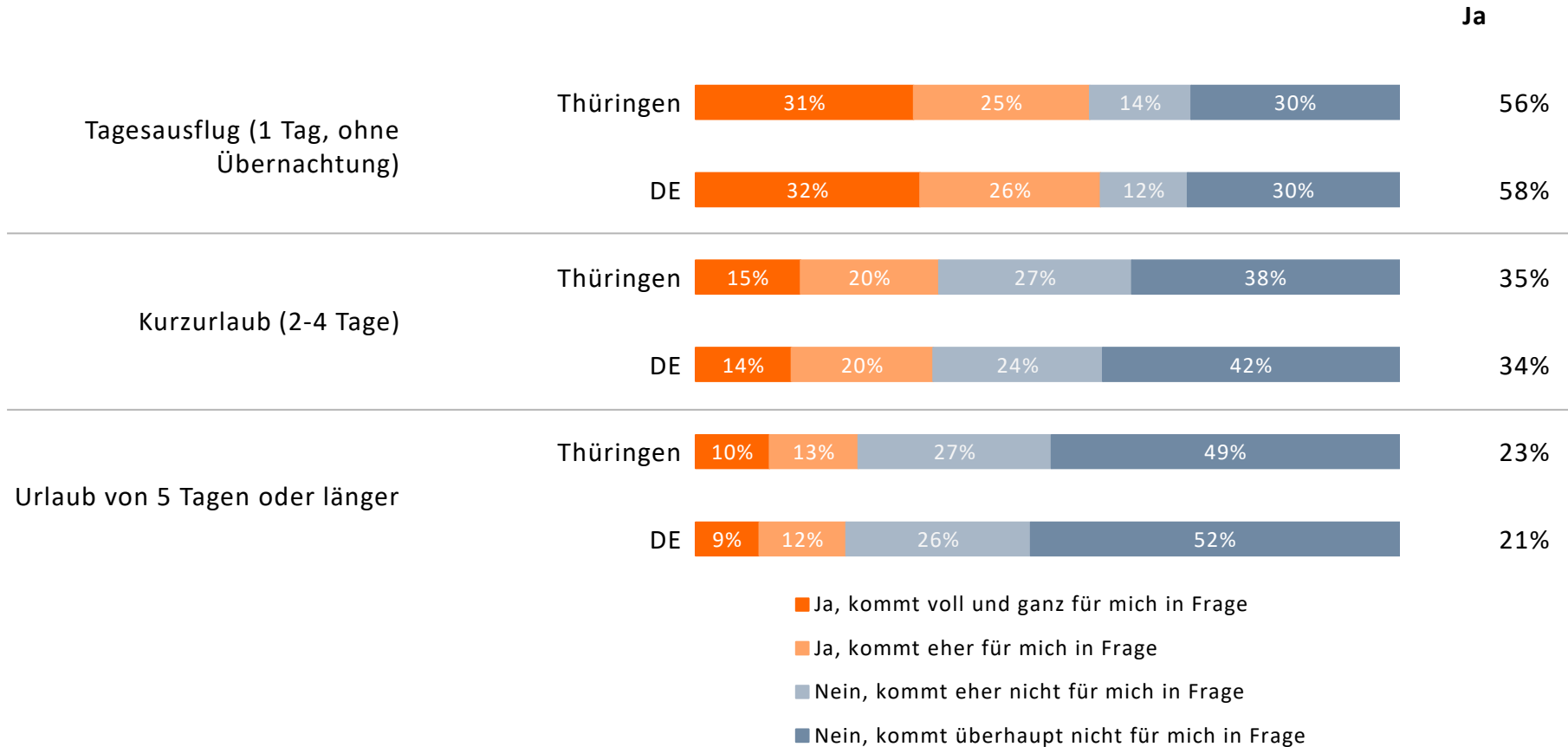
■ Thüringen ■ DE



Fahrradausflug und Fahrradurlaub - Potential

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

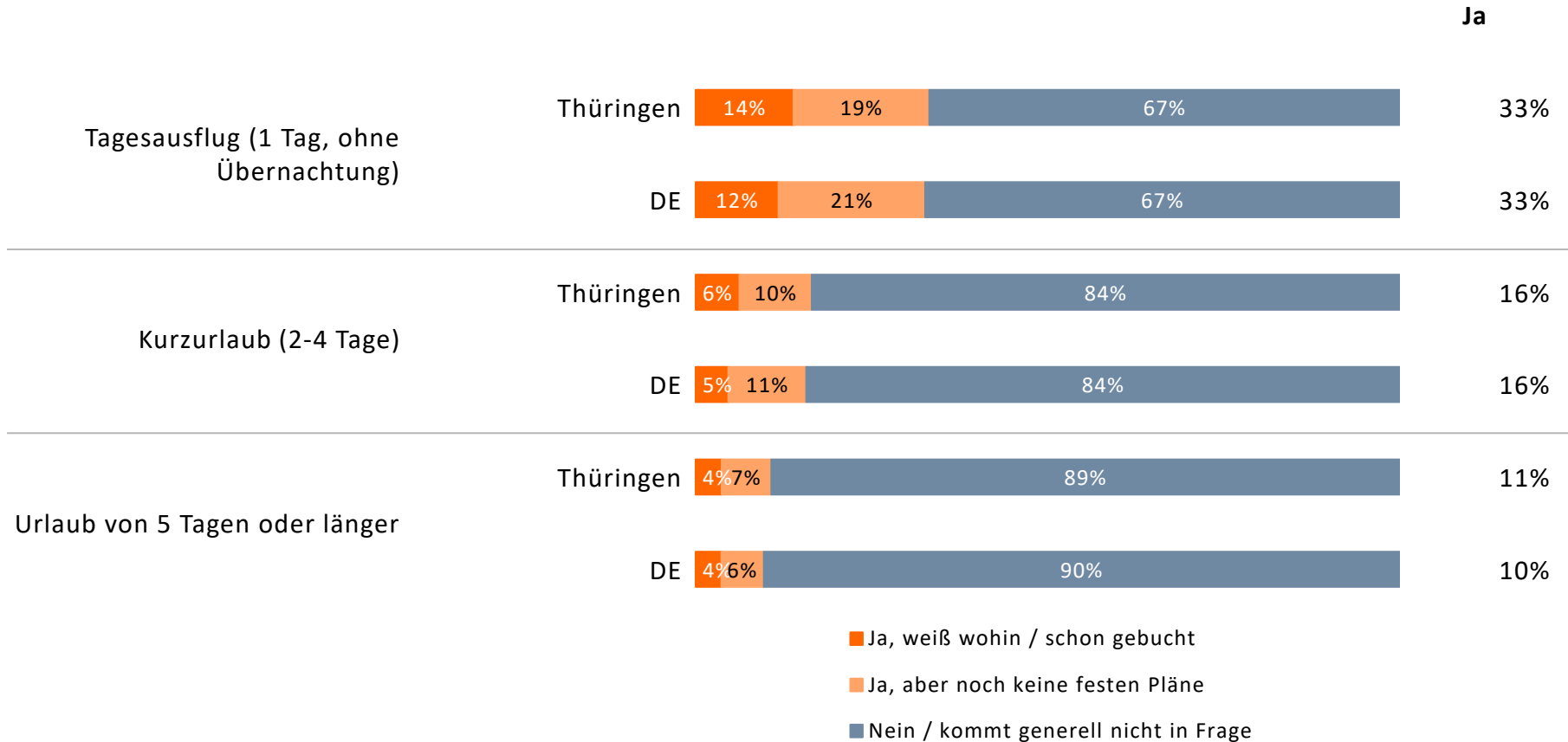


N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Fahrradausflug und Fahrradurlaub - Planung

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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



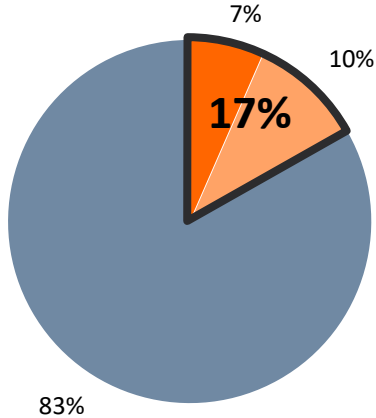
N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Fahrradurlaub - Planung 2021

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

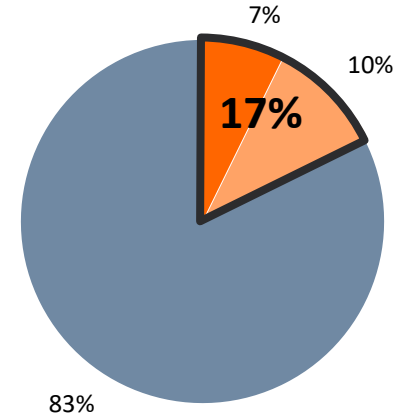
Planen Sie in diesem Jahr, Kurzurlaub oder längeren Urlaub mit dem Fahrrad? (mind. eine Übernachtung)

DE



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

Thüringen



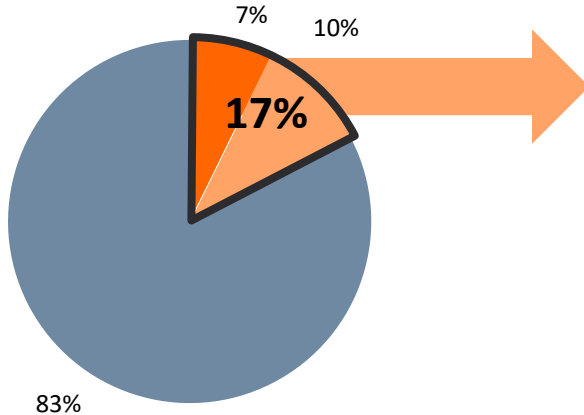
- Ja, weiß wohin / schon gebucht
- Ja, aber noch keine festen Pläne
- Nein / kommt generell nicht in Frage

N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Fahrradurlaub - Planung 2021

Nach Soziodemografie in Thüringen

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

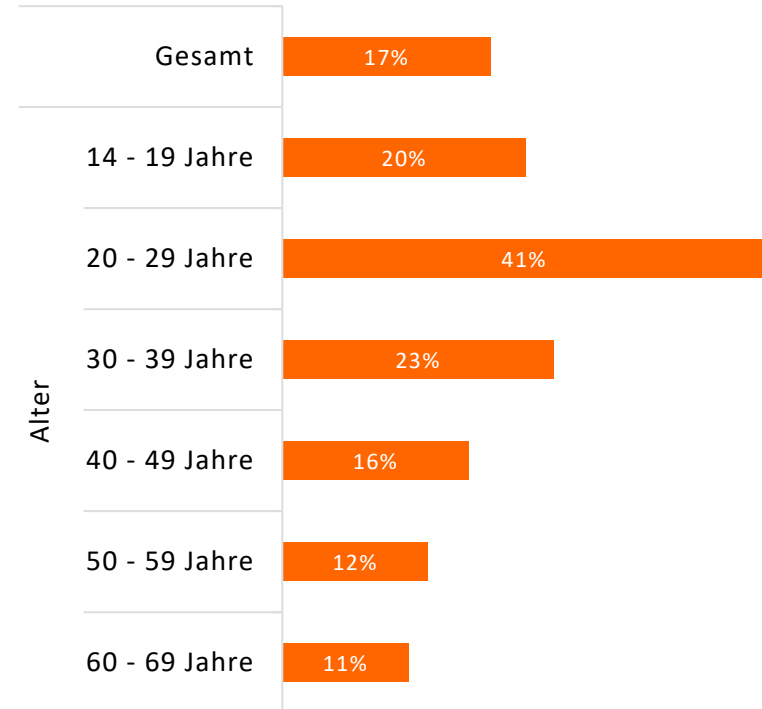


- Ja, weiß wohin / schon gebucht
- Ja, aber noch keine festen Pläne
- Nein / kommt generell nicht in Frage

N_{TH} = 576; alle Befragte

Pläne nach Altersgruppen

Ja, aber noch keine festen Pläne + Ja, weiß wohin / schon gebucht

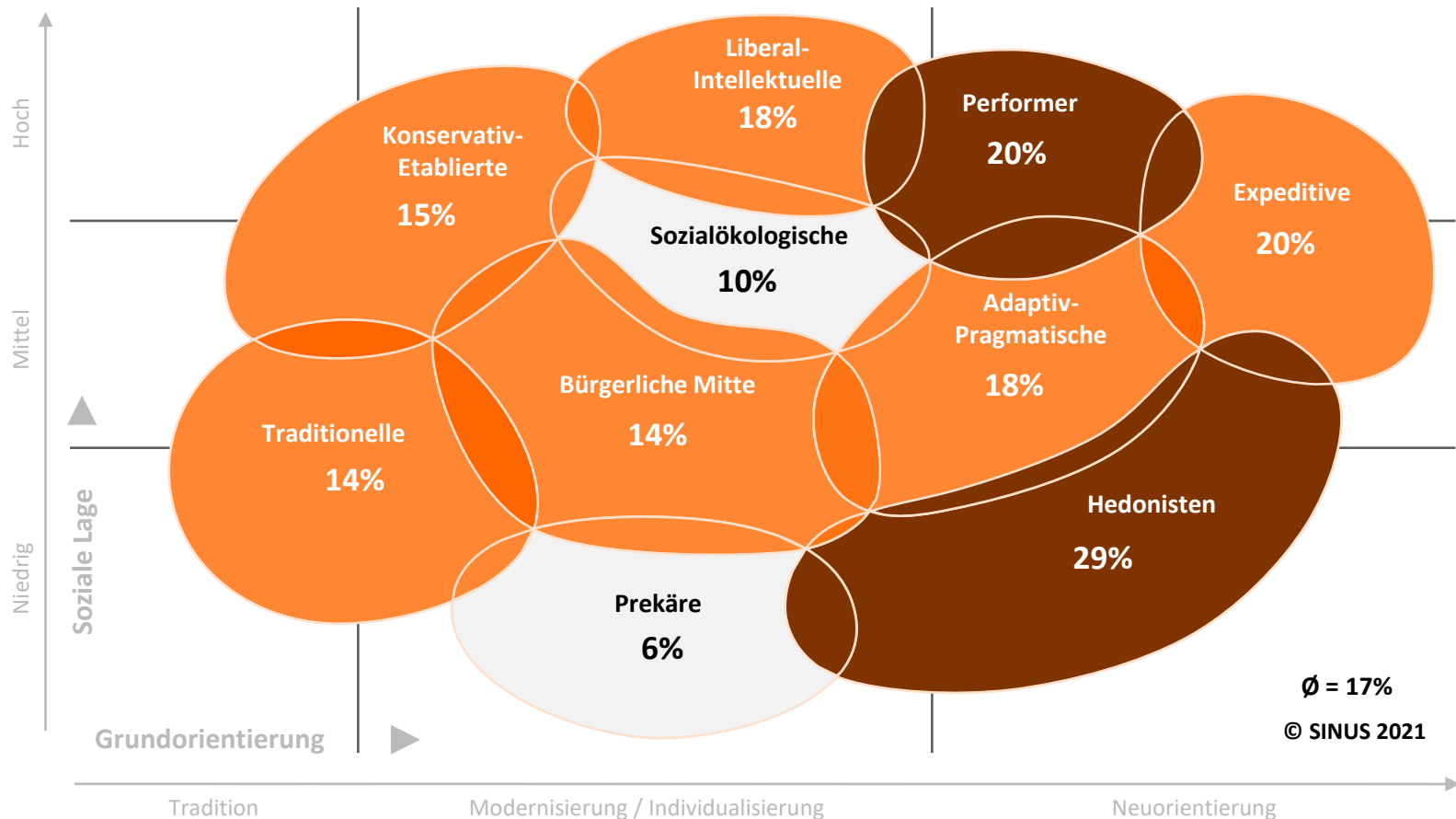


N_{TH} = 576; alle Befragte

Fahrradurlaub – Planung 2021

Nach Sinus-Milieus in Thüringen

Planen einen Fahrradurlaub
(mind. 1 Übernachtung)



= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

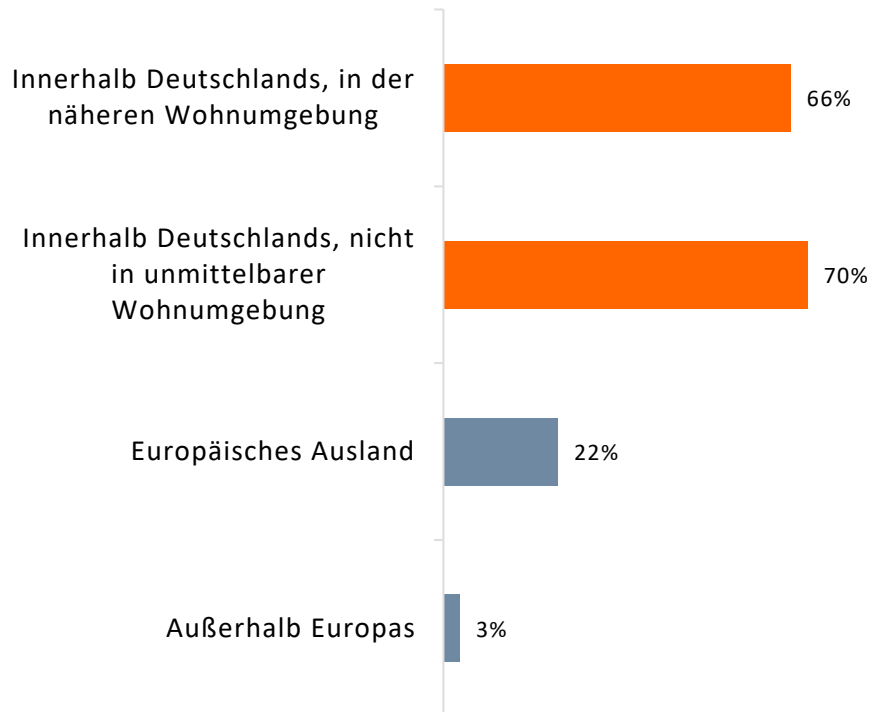
N_{TH} = 576; Alle Befragten

Fahrradurlaub - Potentielle Regionen

In Thüringen

Regionen

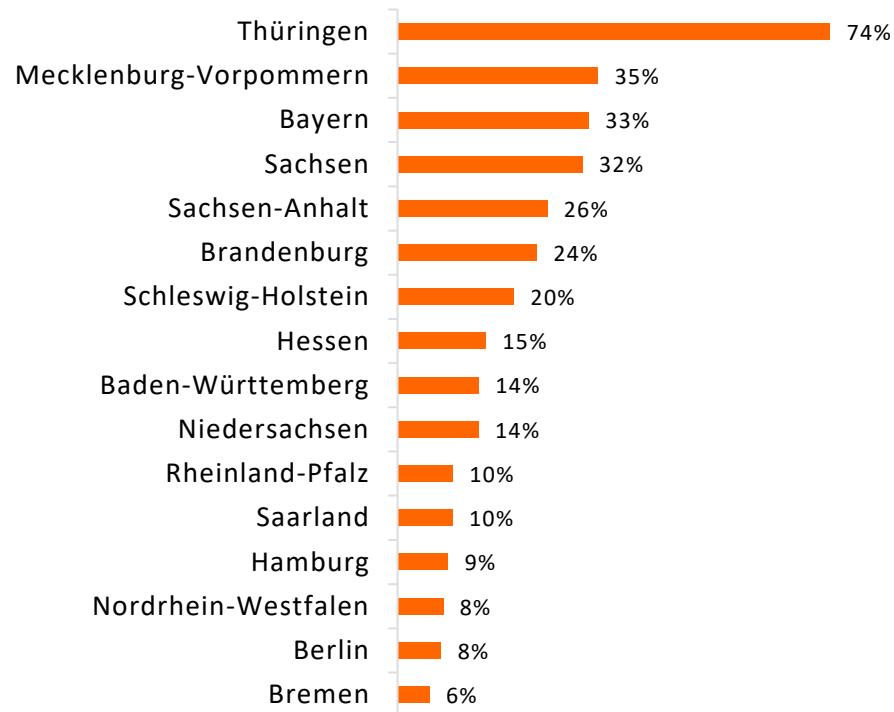
Welche dieser Regionen kommen für einen Fahrradurlaub (mind. eine Übernachtung) für Sie dieses Jahr in Frage?



N_{TH} = 208; Befragte, für die ein Kurzurlaub oder längerer Urlaub mit dem Fahrrad in Frage kommt

Bundesländer

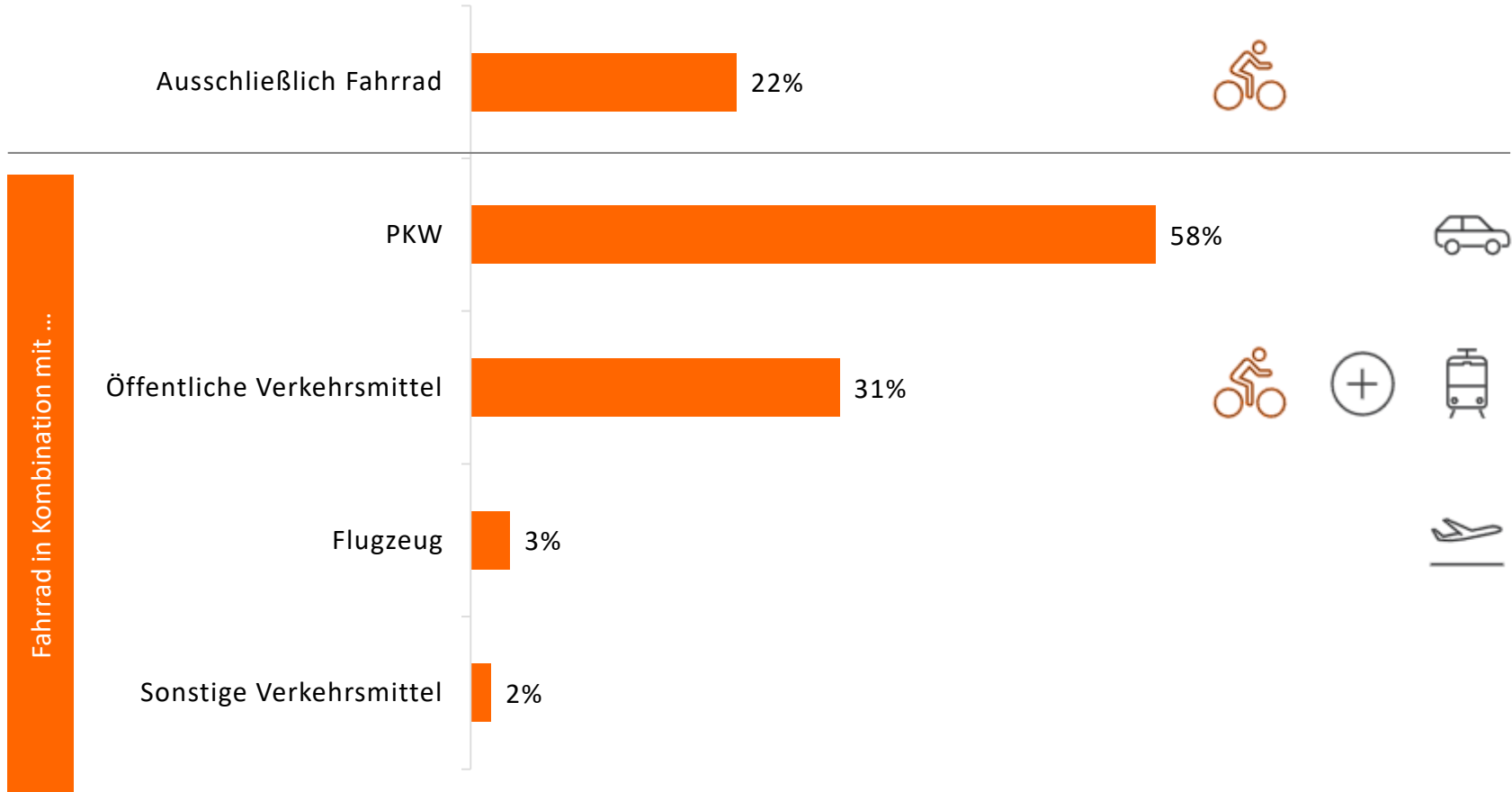
Welche dieser Bundesländer kommen für einen Urlaub mit dem Fahrrad (mind. eine Übernachtung) in diesem Jahr für Sie in Frage?



N_{TH} = 196; Befragte, für die ein Fahrradurlaub (mind. eine Übernachtung) in diesem Jahr in Deutschland in Frage kommt

Fahrradurlaub – Kombination mit anderen Verkehrsmitteln

Welche Verkehrsmittel werden Sie neben dem Fahrrad während Ihres Fahrradurlaubes noch nutzen?

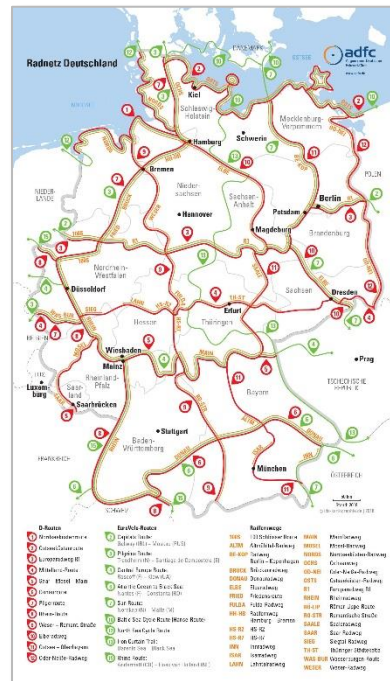
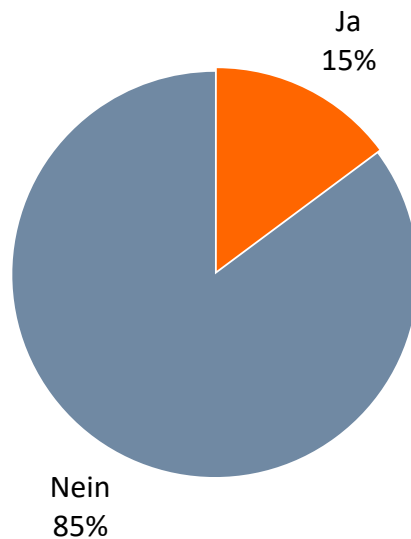


N_{TH} = 101; Personen, die einen Fahrradurlaub planen

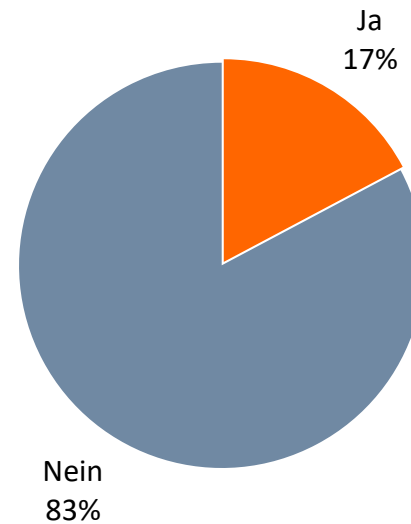
Bekanntheit der „Deutschland-Routen“ Thüringen im Vergleich zu Deutschland

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

DE



Thüringen

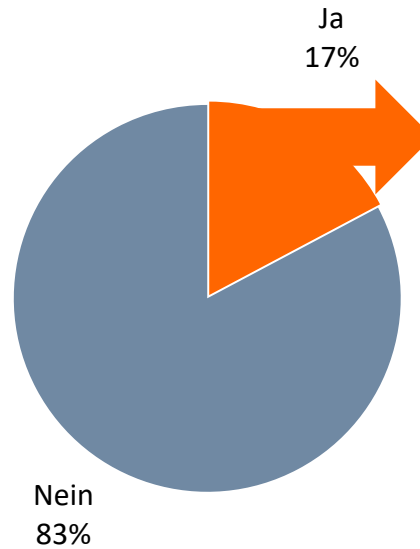
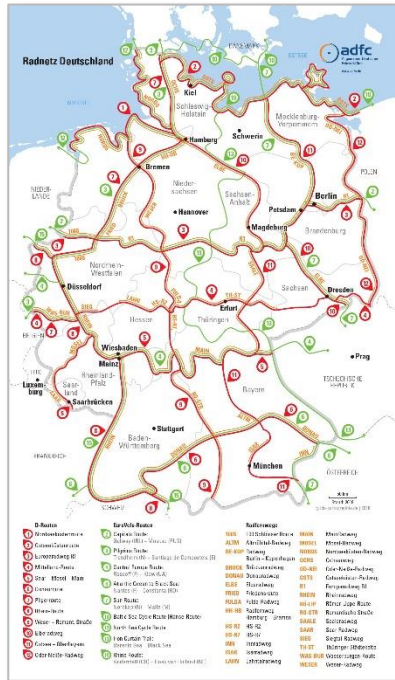


N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

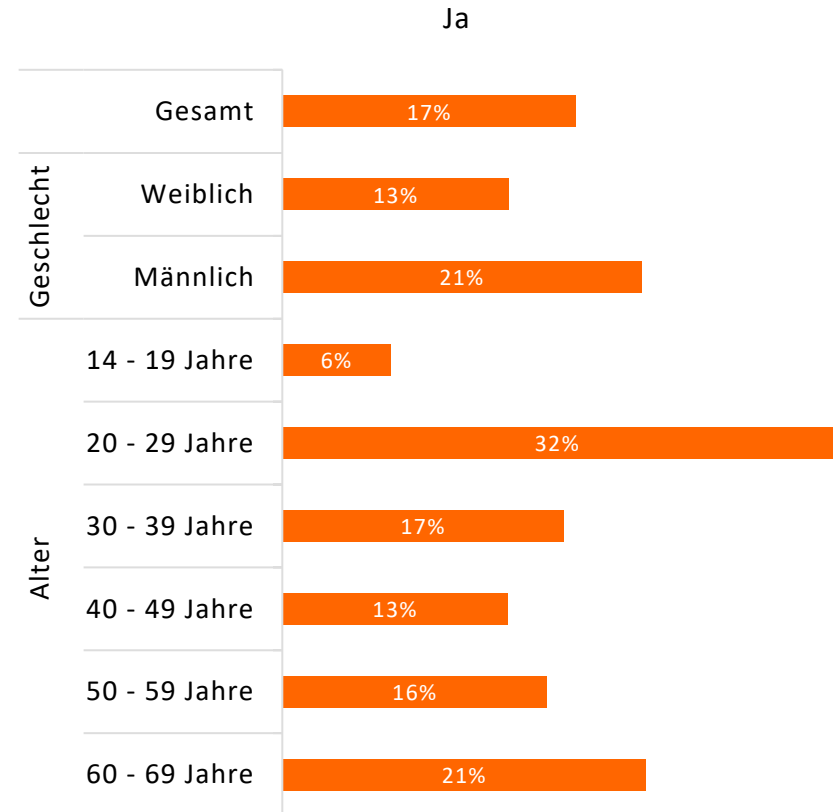
Bekanntheit der „Deutschland-Routen“

Nach Soziodemografie in Thüringen

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



Getrennt nach Geschlecht und Alter



N=576 Alle Befragten

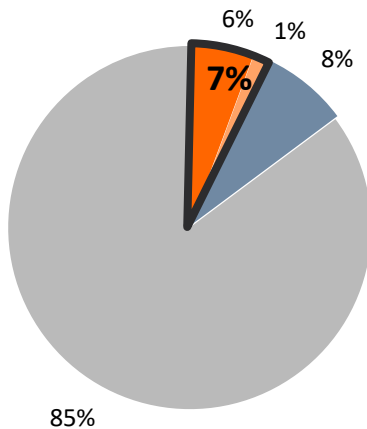
N_{TH} = 576; Alle Befragten

Nutzung von „Deutschland-Routen“

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

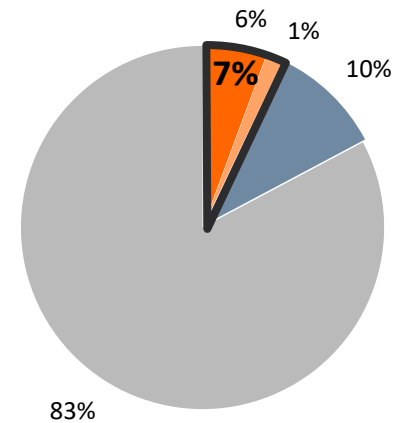
Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt?

DE

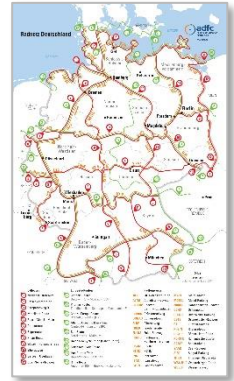


- Ja, streckenweise
- Ja, eine oder mehrere vollständige Routen
- Nein
- Nicht bekannt

Thüringen



- Ja, streckenweise
- Ja, eine oder mehrere vollständige Routen
- Nein
- Nicht bekannt

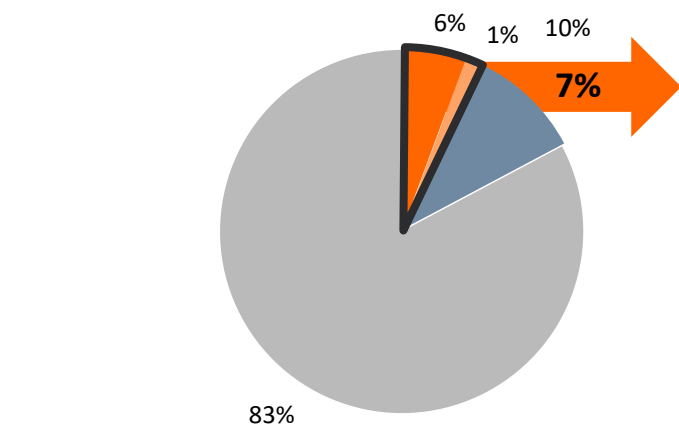


N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Nutzung von „Deutschland-Routen“

Nach Soziodemografie in Thüringen

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

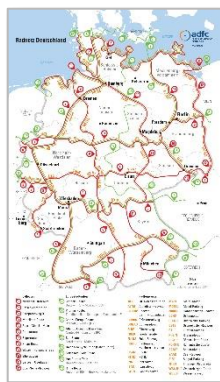


■ Ja, streckenweise

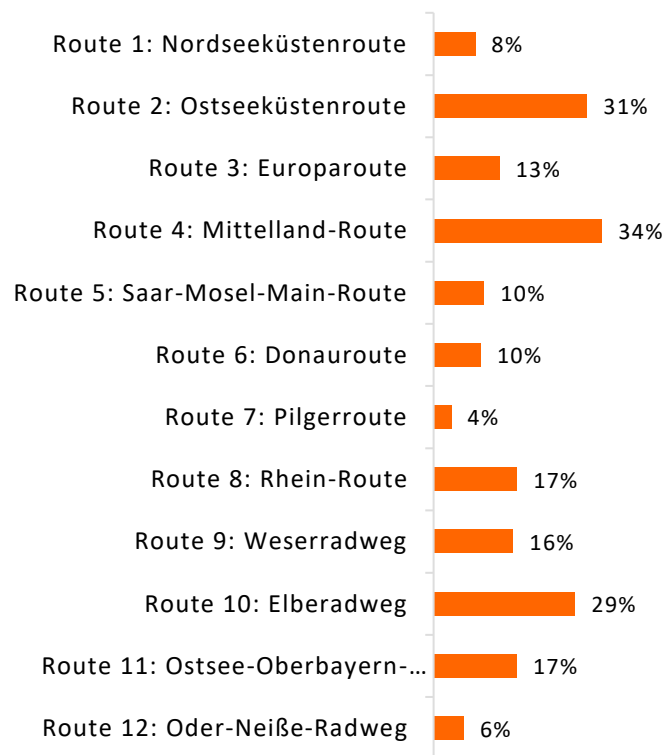
■ Ja, eine oder mehrere vollständige Routen

■ Nein

■ Nicht bekannt



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



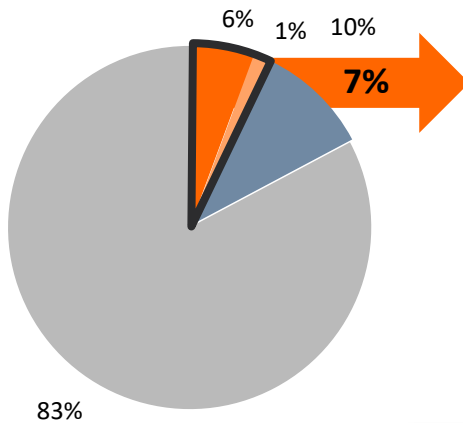
N_{TH} = 576; Alle Befragten

N_{TH} = 41; Personen, die schon mal eine D-Route gefahren sind

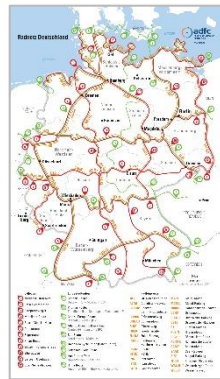
Nutzung von „Deutschland-Routen“

In Thüringen

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

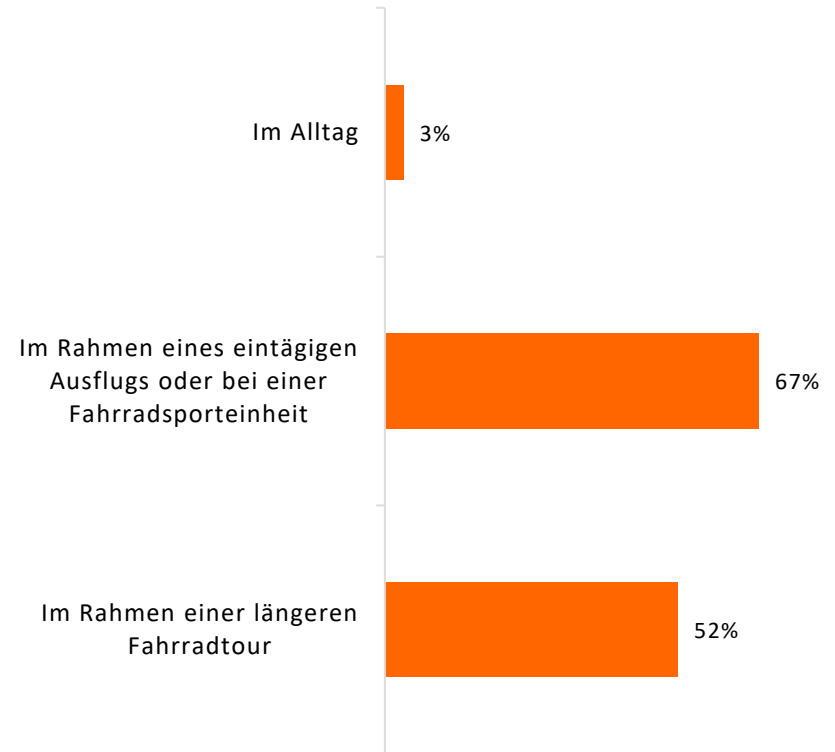


- Ja, streckenweise
- Ja, eine oder mehrere vollständige Routen
- Nein
- Nicht bekannt



N_{TH} = 576; Alle Befragten

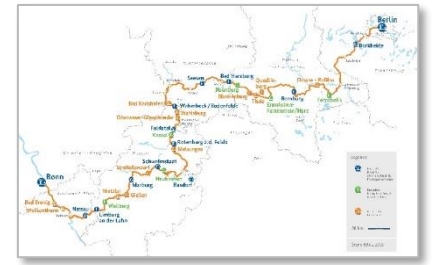
In welchem Kontext haben Sie eine „D-Route“ schon genutzt?



N_{TH} = 41; Personen, die schon mal eine D-Route gefahren sind

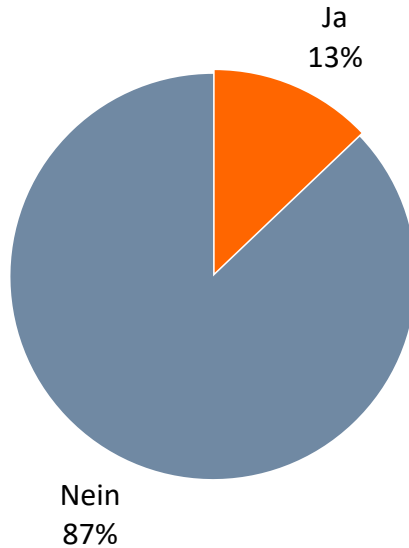
Bekanntheit Radweg „Deutsche Einheit“

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

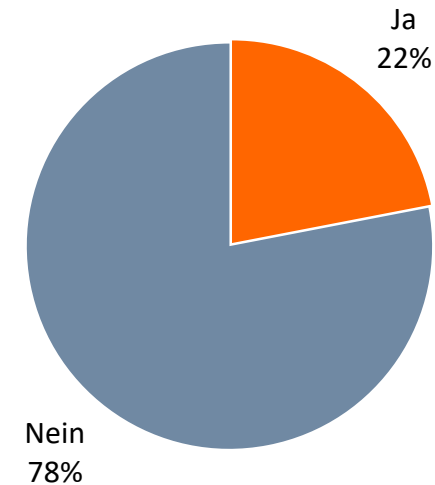


Haben Sie schon einmal von dem Radweg „Deutsche Einheit“ gehört?

DE



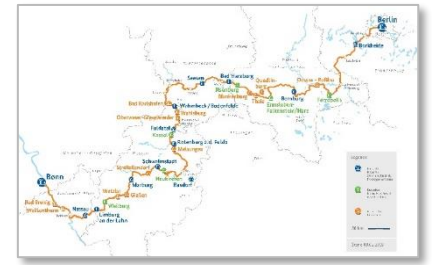
Thüringen



$N_{TH} = 576$; alle Befragte
 $N_{DE} = 3.107$; alle Befragte

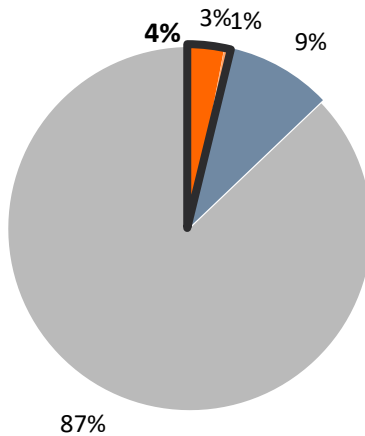
Nutzung Radweg „Deutsche Einheit“

Thüringen im Vergleich zu Deutschland



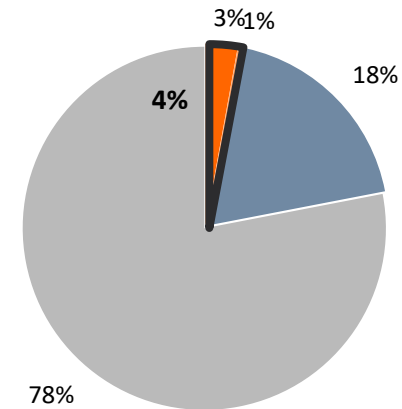
Sind Sie den Radweg „Deutsche Einheit“ schon einmal vollständig oder teilweise abgefahren?

DE



- Ja, streckenweise
- Ja, vollständig
- Nein
- Nicht bekannt

Thüringen



- Ja, streckenweise
- Ja, vollständig
- Nein
- Nicht bekannt

$N_{Th} = 127$; Personen, die vom Radweg 'Deutsche Einheit' gehört haben
 $N_{DE} = 400$; Personen, die vom Radweg 'Deutsche Einheit' gehört haben

10

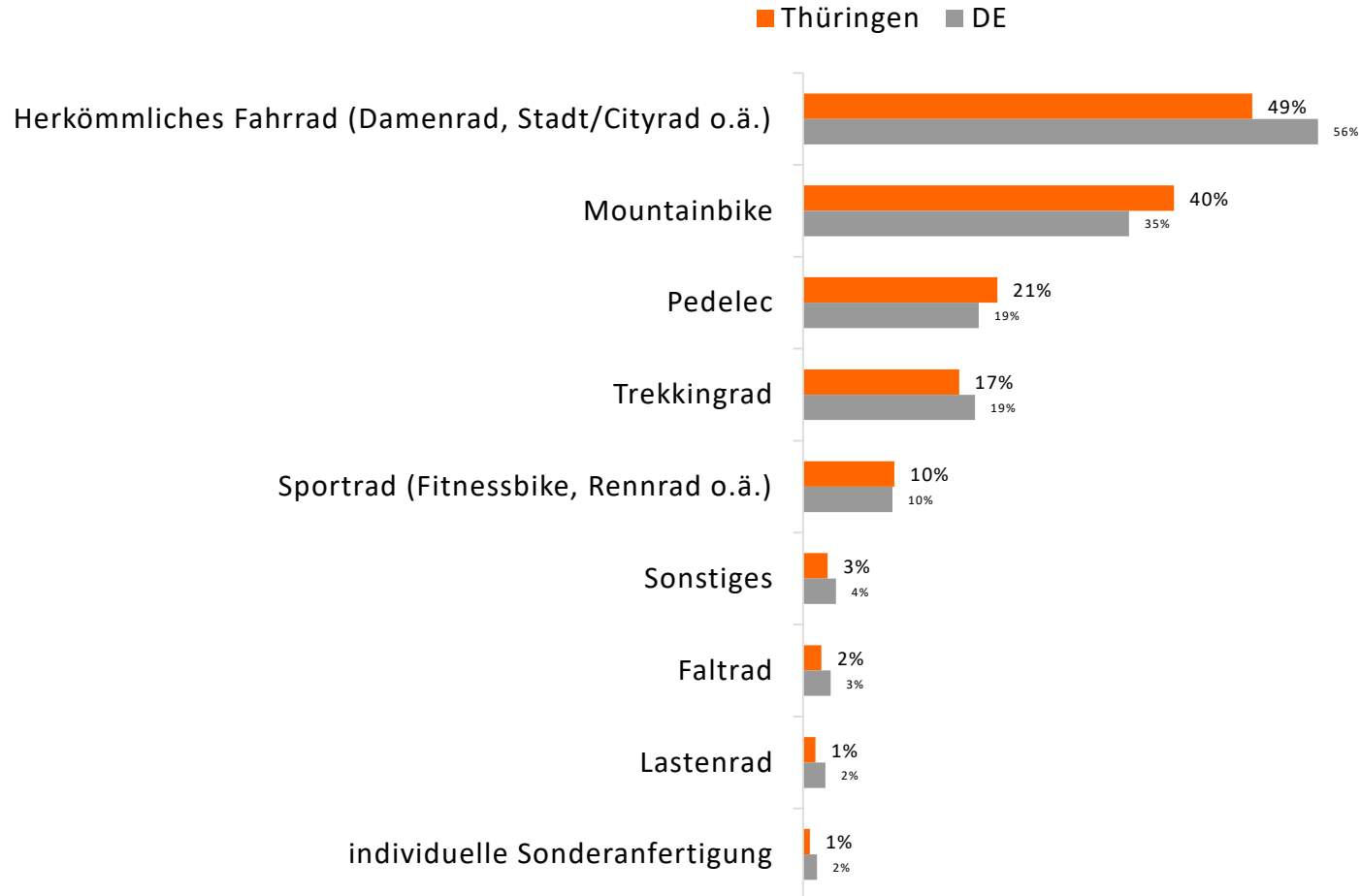
Fahrradmarkt

Fahrradtypen und Pläne zum Fahrradkauf

Genutzter Fahrradtyp

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

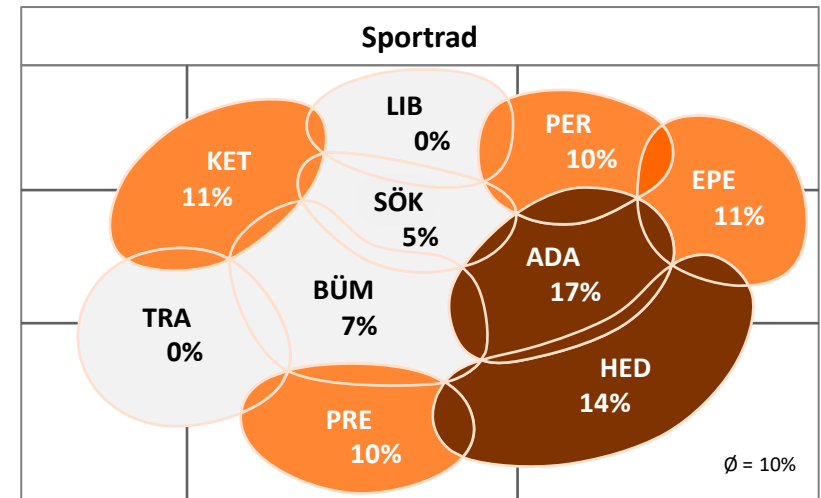
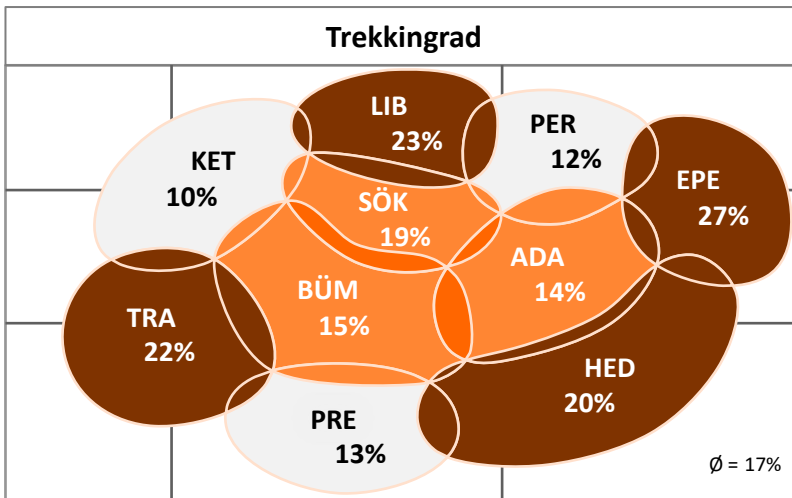
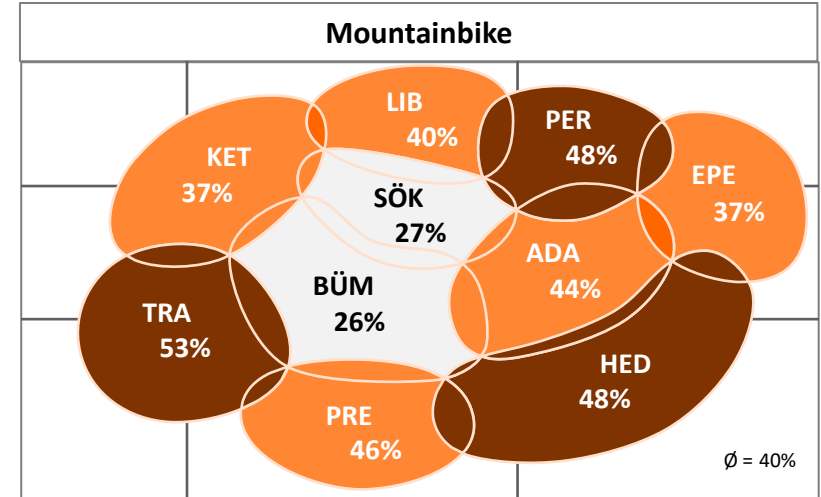
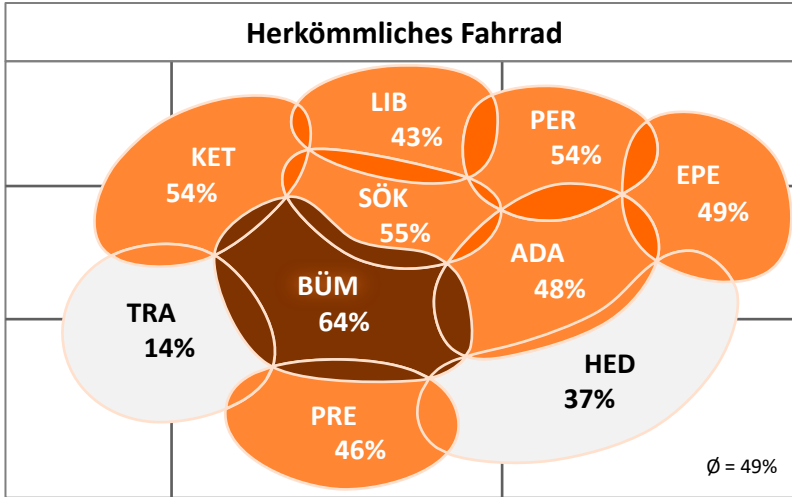
Welchen Typ von Fahrrad bzw. welche Typen von Fahrrädern nutzen Sie persönlich? (Mehrfachnennung möglich)



N_{TH} = 423; Radfahrende
N_{DE} = 2.397; Radfahrende

Genutzter Fahrradtyp

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



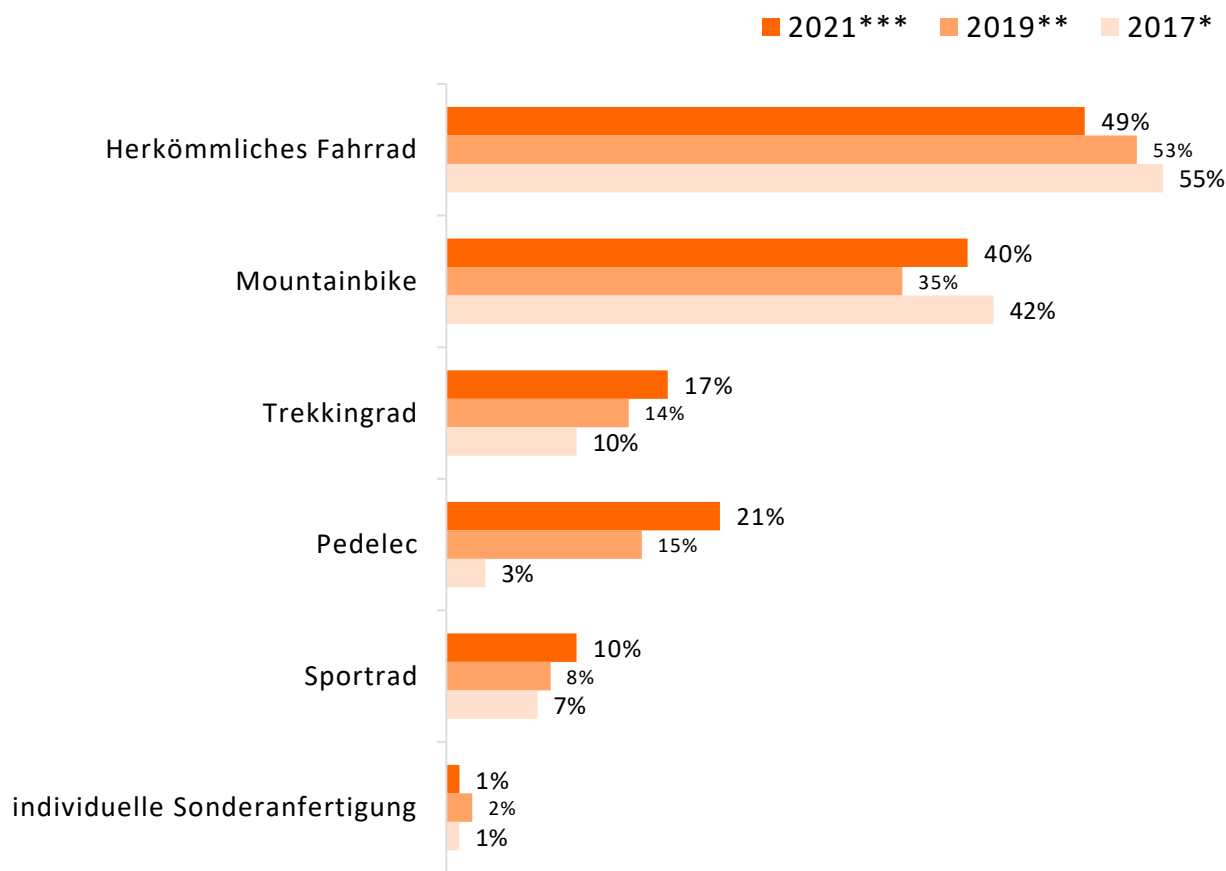
N_{TH} = 423; Radfahrende

= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

Genutzter Fahrradtyp

Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017 in Thüringen

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



***N_{TH} = 423; alle Radfahrenden

**N_{TH} = 404; alle Radfahrenden

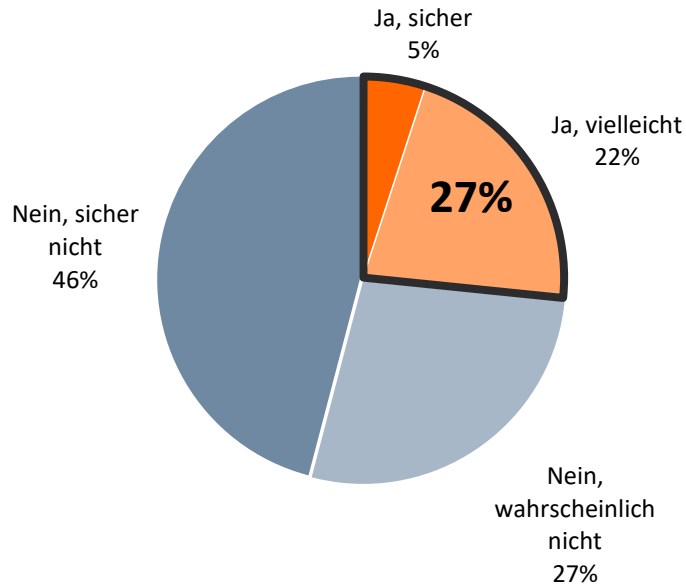
*N_{TH} = 383; alle Radfahrenden

Pläne zum Fahrradkauf

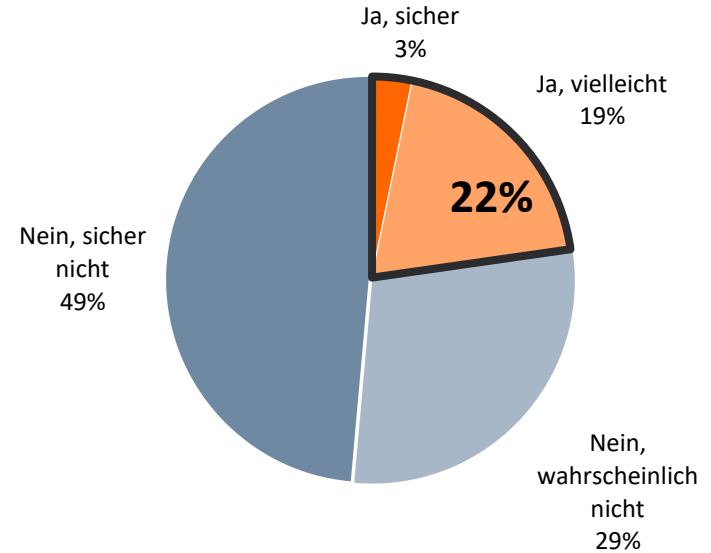
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines Fahrrads?

DE



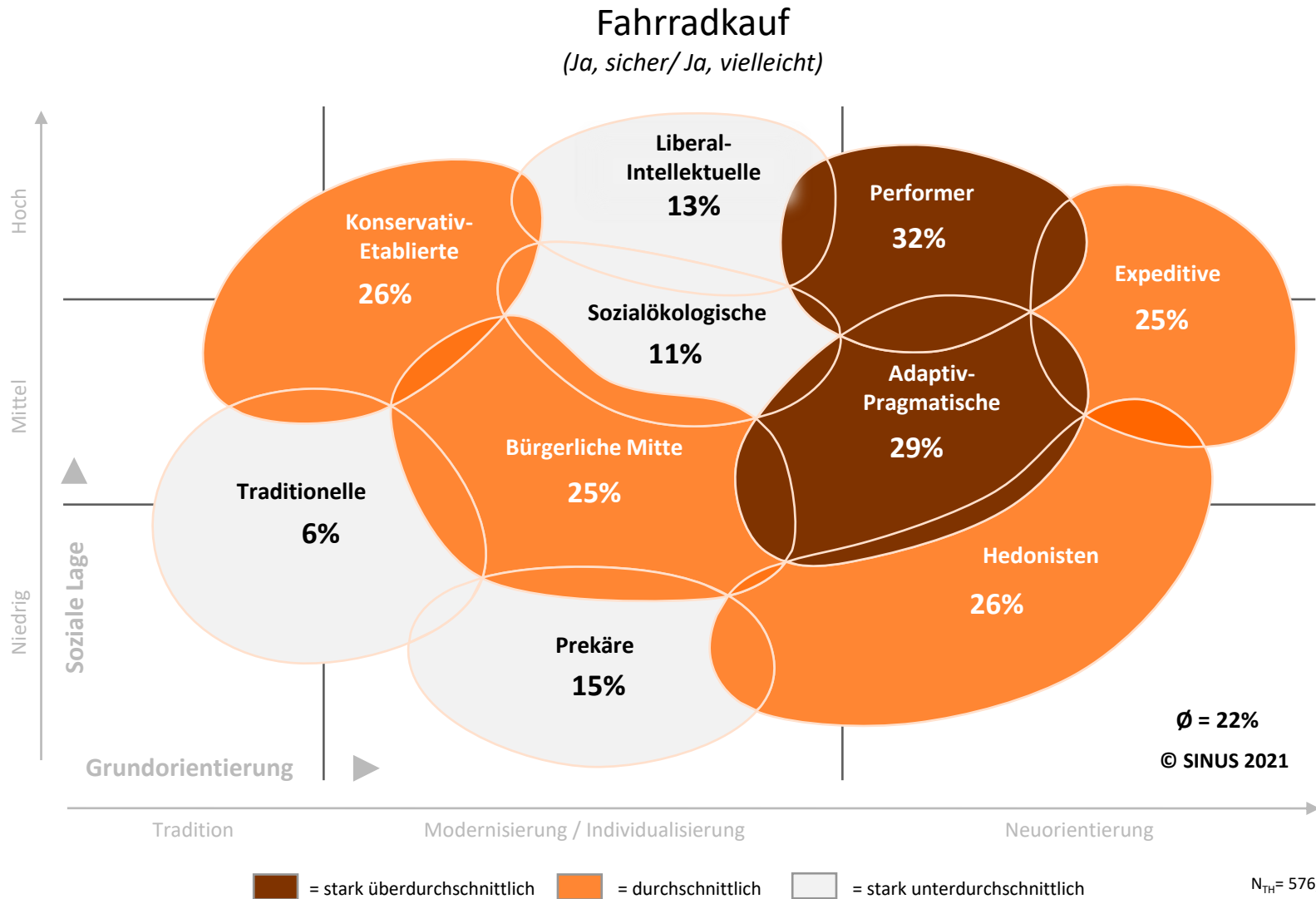
Thüringen



N_{TH} = 576; alle Befragte
N_{DE} = 3.107; alle Befragte

Pläne zum Fahrradkauf

Nach Sinus-Milieus in Thüringen



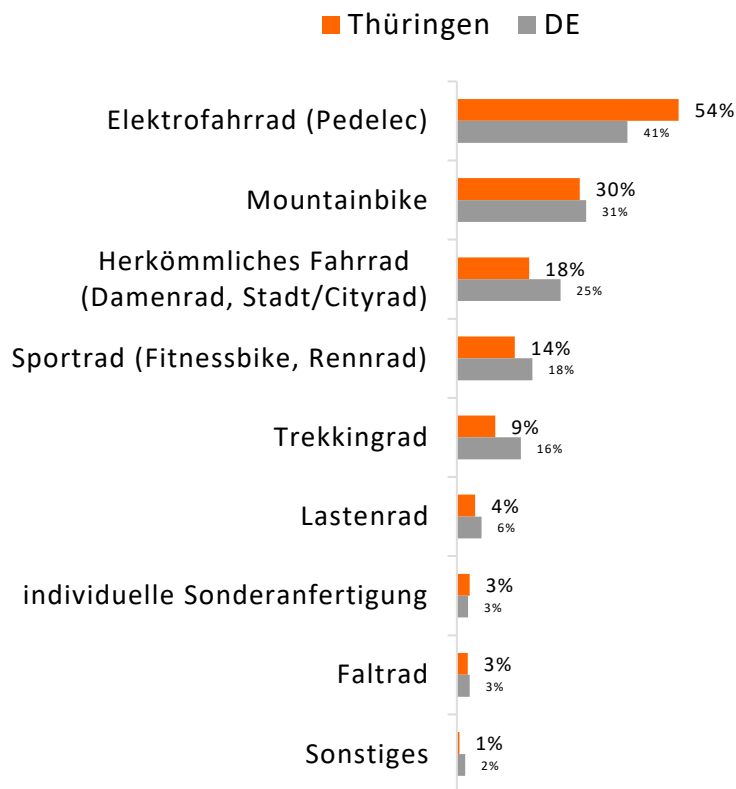
N_{TH} = 576; Alle Befragten

Fahrradtypen und Ausgabebereitschaft

Thüringen im Vergleich zu Deutschland

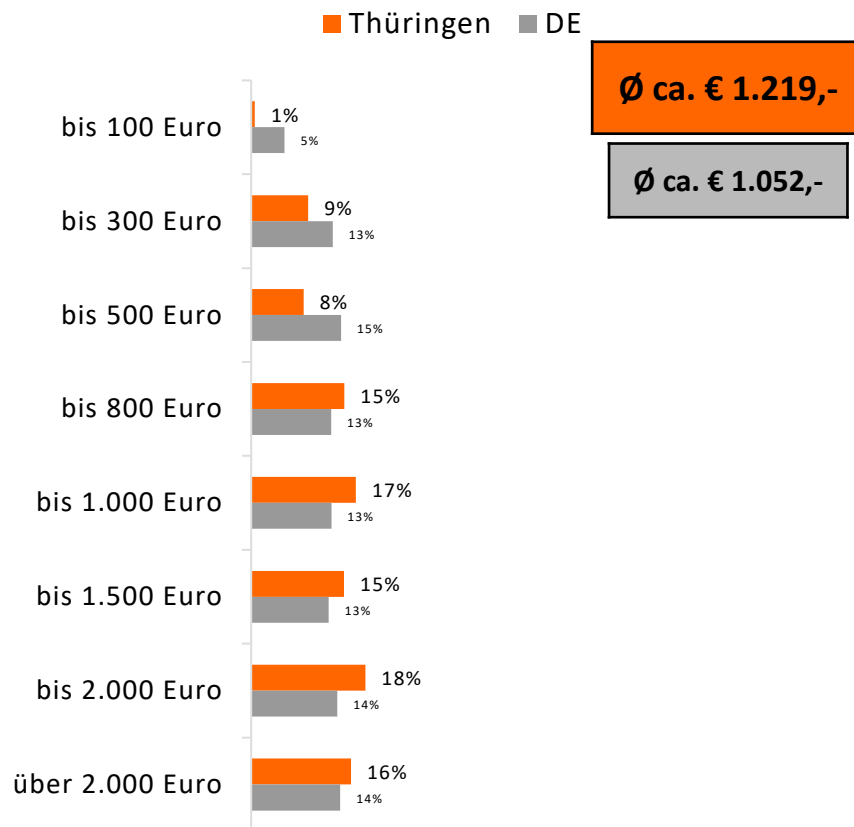
Fahrradtyp(en)

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



Ausgabebereitschaft

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

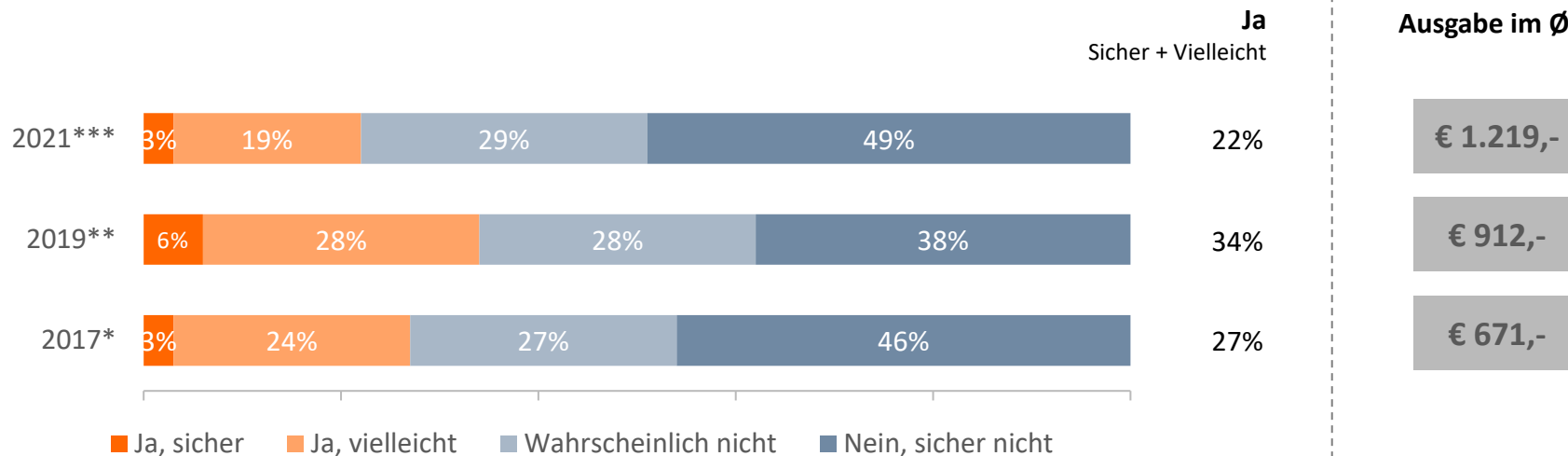


N_{Th}= 131; Personen, die den Kauf eines Fahrrades planen
N_{DE}=826; Personen, die den Kauf eines Fahrrades planen

Pläne zum Fahrradkauf

Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017 in Thüringen

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



***N_{TH} = 576; alle Befragte

**N_{TH} = 509; alle Befragte

*N_{TH} = 508; alle Befragte

***N_{TH} = 131; potentielle Käufer/innen

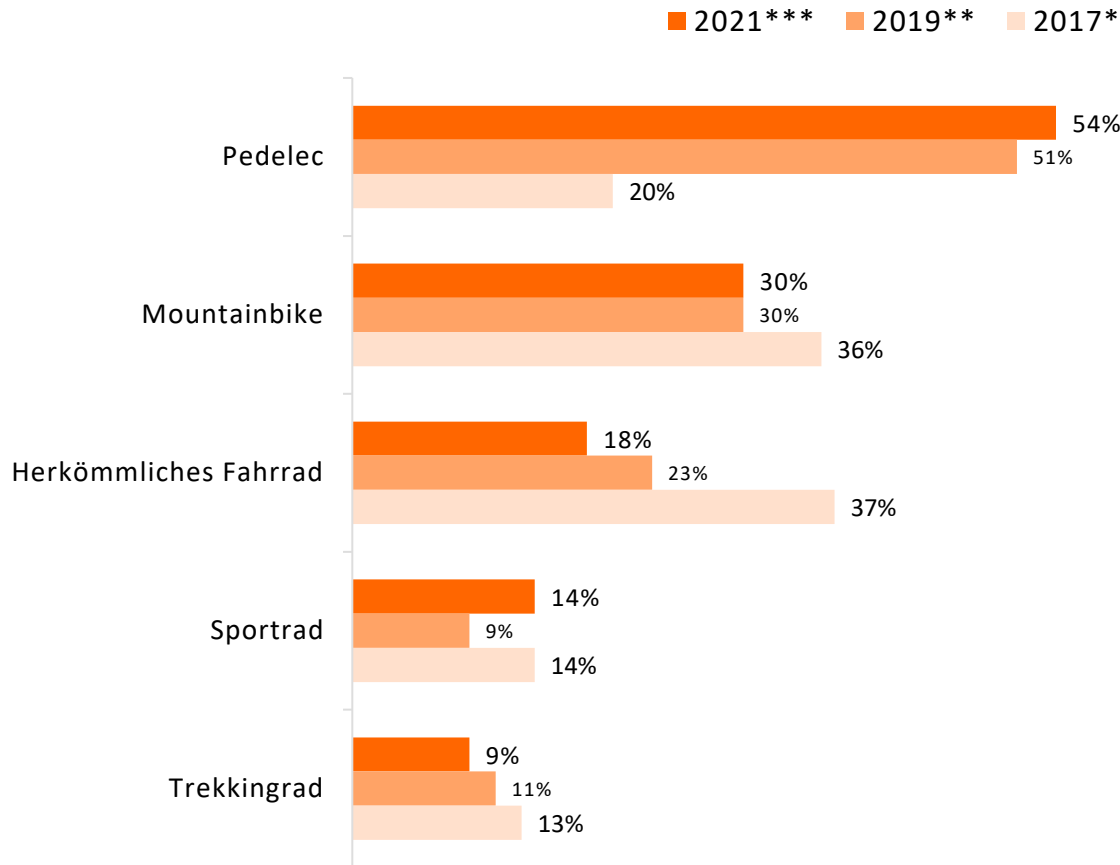
**N_{TH} = 168; potentielle Käufer/innen

*N_{TH} = 140; potentielle Käufer/innen

Pläne zum Fahrradkauf - Fahrradtyp

Zeitvergleich Studie 2021 – 2019 – 2017 in Thüringen

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



*** n_{TH} = 131; potentielle Käufer/innen

** n_{TH} = 168; potentielle Käufer/innen

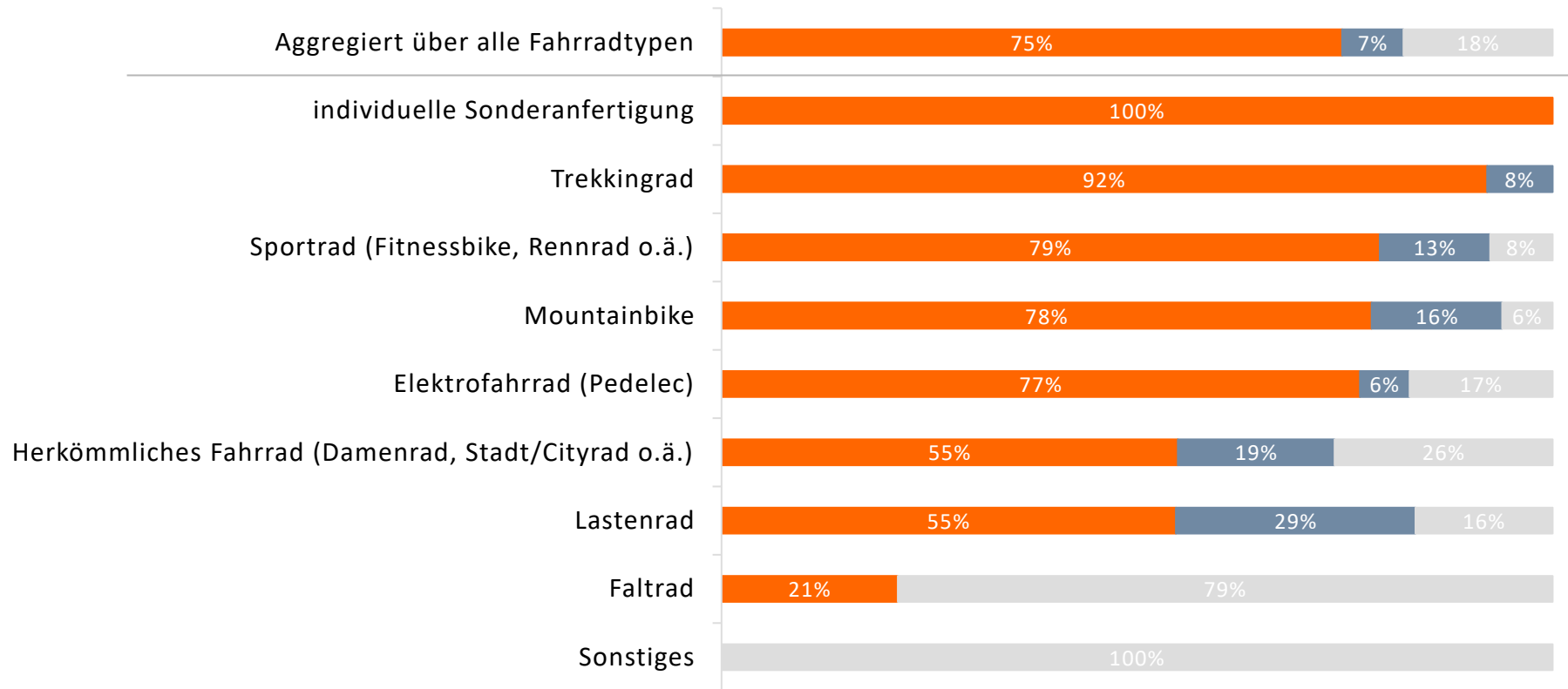
* n_{TH} = 140; potentielle Käufer/innen

Fahrradtypen: Neu vs. Gebrauch

In Thüringen

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

Neues Fahrrad Gebrauchtrad Noch nicht sicher



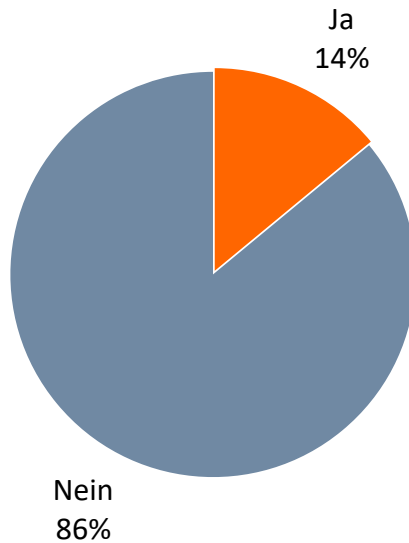
N= Befragte, die jeweils in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

Leasingangebote beim Fahrradkauf

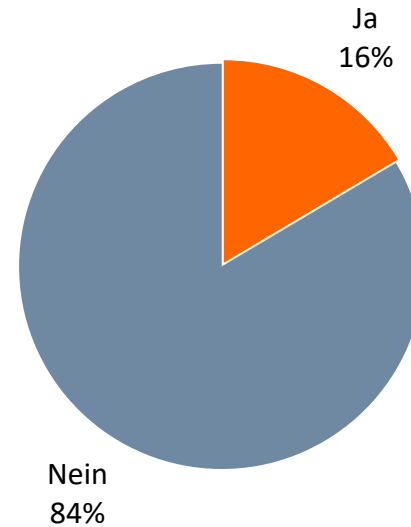
Thüringen im Vergleich zu Deutschland

Handelt es sich bei Ihrem geplanten Kauf um ein Leasingangebot eines Arbeitgebers?

DE



Thüringen

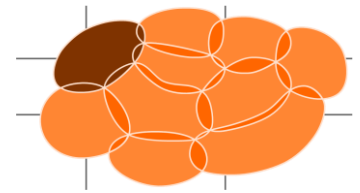


$N_{TH} = 131$; Personen, die den Kauf eines Fahrrades planen
 $N_{DE} = 826$; Personen, die den Kauf eines Fahrrades planen

11 Sinus Milieu-Profile

Sinus Milieu-Profil "Konservativ-Etablierte"

Das klassische Establishment



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	81	100
	Auto (privat/gemietet)	77	102
	Fahrrad/Pedelec	41	123
Über Ø	Moped, Roller	8	214

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		28	114
Als Freizeitbeschäftigung		33	137

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fortbewegung zu Fuß	40	112
	Fahrrad / Pedelec	35	95
	Auto	24	80
Über Ø	Fernbus (z.B. Flixbus)	8	150
	Flugzeug	10	145
	Zug im Fernverkehr	19	130

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)		%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher		55	92

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)		%	Index
Immer/ meistens		53	108

Gründe für Fahrrad-Nutzung Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		45	111
Gesundheit		37	95
Spaß		25	116
Kosten		21	65
Flexibilität		16	62

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
Mehr Radwege bauen		65	108
Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden		45	83
Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten		45	114

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)		12	118
Lastenräder: Kaufpotential		7	91
Pedelecs: Interesse		53	115
Pedelecs: Nutzung		18	118

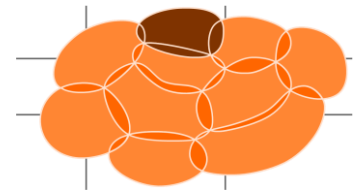
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Liberal-Intellektuelle"

Die aufgeklärte Bildungselite



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto (privat/gemietet)	80	106
	Gehe zu Fuß	66	82
	Fahrrad/Pedelec	35	106

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		33	133
Als Freizeitbeschäftigung		19	78

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	43	117
	Fortbewegung zu Fuß	36	102
	Auto	32	106
Über Ø	Öffentliche Verkehrsmittel	26	140
	Flugzeug	9	130
	Moped, Roller	10	129

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)		%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher		73	123

Fahrradhelm-Nutzung (als Radfahrende)		%	Index
Immer/ meistens		69	139

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Umwelt		47	116
Gesundheit		46	118
Kosten		39	121
Flexibilität		28	109
Spaß		24	108

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden		66	120
Mehr Radwege bauen		56	93
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		56	128

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)		13	127
Lastenräder: Kaufpotential		3	34
Pedelecs: Interesse		33	70
Pedelecs: Nutzung		18	121

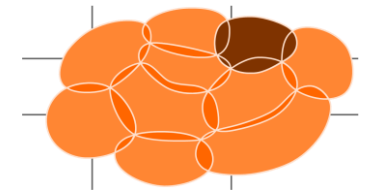
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Performer"

Die effizienzorientierte Leistungselite



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	82	102
	Auto (privat/gemietet)	74	97
	Fahrrad/Pedelec	33	101
Über Ø	Zug im Fernverkehr	6	249
	Motorrad	4	120

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	22	91
Als Freizeitbeschäftigung	28	116

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	39	104
	Fortbewegung zu Fuß	38	106
	Öffentliche Verkehrsmittel	23	126
Über Ø	Zug im Fernverkehr	21	144
	Flugzeug	10	143
	Fernbus (z.B. Flixbus)	8	140

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	65	109

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	63	127

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	45	111
Kosten	39	120
Gesundheit	39	99
Flexibilität	32	126
Zeit	19	107

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden	58	105
Mehr Radwege bauen	54	89
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern	46	107

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	14	135
Lastenräder: Kaufpotential	7	91
Pedelecs: Interesse	50	109
Pedelecs: Nutzung	18	121

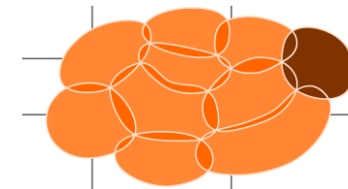
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Expeditive"

Die ambitionierte kreative Avantgarde



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	85	106
	Auto (privat/gemietet)	64	84
	Fahrrad/Pedelec	43	130
Über Ø	Motorrad	4	139

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	29	117
Als Freizeitbeschäftigung	35	147

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	54	147
	Fortbewegung zu Fuß	49	137
	Auto	30	98
Über Ø	Flugzeug	12	174
	Elektrokleinstfahrzeug	11	164
	Zug im Fernverkehr	22	148

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	75	127

Fahrradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	55	111

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	75	183
Gesundheit	64	163
Flexibilität	53	209
Kosten	52	162
Spaß	42	193

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Mehr Radwege bauen	82	135
Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden	66	120
Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	59	150

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	18	175
Lastenräder: Kaufpotential	18	236
Pedelecs: Interesse	66	142
Pedelecs: Nutzung	10	66

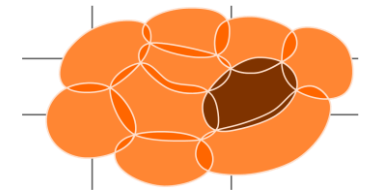
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Adaptiv-Pragmatische"

Die moderne junge Mitte



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	85	106
	Auto (privat/gemietet)	74	97
	Fahrrad/Pedelec	39	117
Über Ø	Motorrad	4	149

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		31	124
Als Freizeitbeschäftigung		22	93

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fortbewegung zu Fuß	45	125
	Fahrrad / Pedelec	44	118
	Auto	31	102
Über Ø	Öffentliche Verkehrsmittel	24	129
	Motorrad	6	122

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)		%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher		64	108

Fahrradhelm-Nutzung (als Radfahrende)		%	Index
Immer/ meistens		53	107

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Gesundheit		46	118
Umwelt		44	109
Kosten		42	131
Flexibilität		29	115
Zeit		27	151

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
Mehr Radwege bauen		73	121
Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		49	112
Sichere Fahrradabstellanlagen		47	118

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)		13	129
Lastenräder: Kaufpotential		8	104
Pedelecs: Interesse		60	129
Pedelecs: Nutzung		18	117

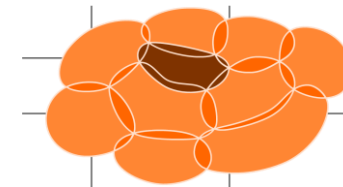
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Sozialökologische"

Das engagierte gesellschaftskritische Milieu



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	84	105
	Auto (privat/gemietet)	73	97
	Fahrrad/Pedelec	24	73

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		18	71
Als Freizeitbeschäftigung		16	67

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	34	91
	Fortbewegung zu Fuß	33	92
	Auto	17	56
Über Ø	Fernbus (z.B. Flixbus)	11	191
	Motorrad	9	186

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)		%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher		54	90

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)		%	Index
Immer/ meistens		55	112

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Gesundheit		47	121
Umwelt		42	102
Kosten		29	89
Spaß		21	95
Flexibilität		20	80

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden		66	120
Mehr Radwege bauen		64	106
Sichere Fahrradabstellanlagen		50	127

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)		2	24
Lastenräder: Kaufpotential		12	159
Pedelecs: Interesse		30	66
Pedelecs: Nutzung		15	97

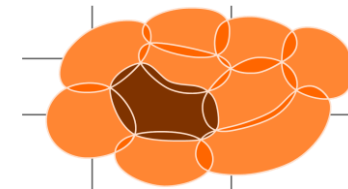
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Bürgerliche Mitte"

Der bürgerliche Mainstream



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	86	107
	Auto (privat/gemietet)	85	113
	Fahrrad/Pedelec	33	100

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		22	88
Als Freizeitbeschäftigung		22	93

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	48	157
	Fahrrad / Pedelec	33	90
	Fortbewegung zu Fuß	31	86
Über Ø	Motorrad	7	148
	Elektrokleinstfahrzeug	8	122

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)		%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher		59	100

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)		%	Index
---	--	---	-------

Immer/ meistens		43	87
-----------------	--	----	----

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
--	--	---	-------

Gesundheit		37	95
------------	--	----	----

Umwelt		31	75
--------	--	----	----

Spaß		24	109
------	--	----	-----

Kosten		23	72
--------	--	----	----

Flexibilität		20	80
--------------	--	----	----

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
---	--	---	-------

Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden		63	115
---	--	----	-----

Mehr Radwege bauen		55	90
--------------------	--	----	----

Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern		51	118
--	--	----	-----

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
-------------------------------------	--	---	-------

Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)		9	88
---	--	---	----

Lastenräder: Kaufpotential		4	51
----------------------------	--	---	----

Pedelecs: Interesse		48	103
---------------------	--	----	-----

Pedelecs: Nutzung		16	107
-------------------	--	----	-----

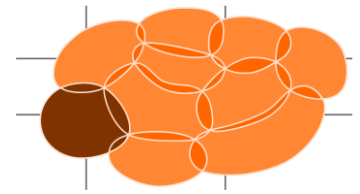
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Traditionelle"

Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto (privat/gemietet)	73	97
	Gehe zu Fuß	64	79
	Fahrrad/Pedelec	15	46

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		13	51
Als Freizeitbeschäftigung		9	38

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	35	116
	Fahrrad / Pedelec	27	72
	Fortbewegung zu Fuß	23	66
Über Ø	Moped, Roller	14	190

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)		%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher		32	54

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)		%	Index
Immer/ meistens		30	62

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Gesundheit		19	49
Zeit		14	81
Spaß		14	65
Umwelt		11	28
Flexibilität		9	37

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden		58	105
Mehr Radwege bauen		45	75
Belag der Radwege verbessern		35	111

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)		0	0
Lastenräder: Kaufpotential		0	0
Pedelecs: Interesse		30	64
Pedelecs: Nutzung		14	95

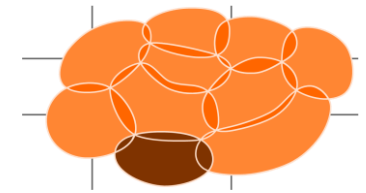
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich **1 7 4**

Sinus Milieu-Profil "Prekäre"

Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto (privat/gemietet)	77	101
	Gehe zu Fuß	73	91
	Fahrrad/Pedelec	20	61
Über Ø	Moped, Roller	6	178

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)		%	Index
Als Verkehrsmittel		19	75
Als Freizeitbeschäftigung		19	79

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Auto	34	110
	Fahrrad / Pedelec	26	69
	Fortbewegung zu Fuß	22	62
Über Ø	Motorrad	6	121

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)		%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher		46	77

Fahrradhelm-Nutzung (als Radfahrende)		%	Index
Immer/ meistens		26	52

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)		%	Index
Kosten		22	68
Umwelt		22	53
Gesundheit		17	45
Spaß		17	78
Flexibilität		13	52

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)		%	Index
Mehr Radwege bauen		59	98
Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden		49	88
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten		36	108

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing		%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)		2	16
Lastenräder: Kaufpotential		8	106
Pedelecs: Interesse		36	77
Pedelecs: Nutzung		10	66

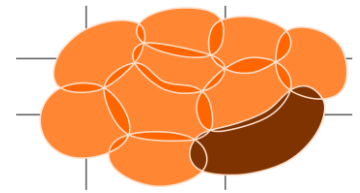
*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich **1 7 5**

Sinus Milieu-Profil "Hedonisten"

Die Spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	83	103
	Auto (privat/gemietet)	75	99
	Fahrrad/Pedelec	36	107
Über Ø	Zug im Fernverkehr	9	344
	Motorrad	9	294
	Moped, Roller	8	214

Art der Fahrradnutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	28	113
Als Freizeitbeschäftigung	27	114

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fortbewegung zu Fuß	36	100
	Fahrrad / Pedelec	34	93
	Auto	26	87
Über Ø	Elektrokleinstfahrzeug	13	192
	Moped, Roller	11	149
	Flugzeug	8	120

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	58	97

Fahrradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	46	92

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	41	99
Kosten	38	119
Gesundheit	35	91
Flexibilität	29	113
Zeit	16	92

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Mehr Radwege bauen	49	81
Trennung der Rad- von den Pkw-fahrenden	45	83
Sichere Fahrradabstellanlagen	41	104

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	13	127
Lastenräder: Kaufpotential	6	86
Pedelecs: Interesse	41	89
Pedelecs: Nutzung	13	86

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

12

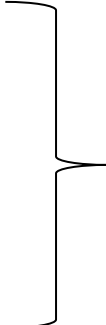
Anhang

Definitionen, Soziodemografie der Stichprobe, Sinus-Milieus und Lesehilfen

Definition zentraler Begriffe (1/2)

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

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



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

Definition zentraler Begriffe (2/2)

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

- Bei Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. Elektrotretroller, Segways) handelt es sich um kleinere Fahrzeuge, die gemäß aktuellem Verordnungsentwurf über einen elektrischen Antrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und 20 km/h verfügen. Sie haben eine Haltestange und können auch über einen Sitz verfügen.
- Protected Bike Lanes (deutsch: Geschützte Radfahrstreifen) sind breite geschützte Radfahrstreifen, die auf der Straße neben dem Kfz-Verkehr geführt sind. Durch eine markierte Pufferzone und eine bauliche Barriere ist der Radfahrstreifen vor dem Überfahren und Zuparken durch den Kfz-Verkehr geschützt.
- Öffentliche Mietradsysteme sind eine Form der Fahrradvermietung, bei der die Fahrräder in der Regel an öffentlich zugänglichen Selbstbedienungsstationen zur Verfügung stehen. Diese Systeme werden von Unternehmen, Kommunen und Kommunalverbänden eingerichtet. Die Anmelde-, Ausleih- und Bezahlkonditionen unterscheiden sich dabei je nach Anbieter. Die Nutzung dieser Räder eignet sich besonders auf kurzen Strecken in städtischen Gebieten.
- Ein „Pop-up-Radweg“ ist eine temporäre Einrichtung von Radwegen auf Straßenverkehrsflächen, die dazu beitragen können, die mit dem Coronavirus einhergehenden Herausforderungen zu bewältigen und einen sicheren Radverkehr – gerade auch mit Blick auf ein mögliches Infektionsrisiko – zu gewährleisten.
- Unter Zufußgehen wird auch die Fortbewegung mit einer Unterstützungshilfe von mobilitätseingeschränkten Personen verstanden, z.B. Rollstuhl, Rollator, Krücken.
- Sogenannte Job-Rad-Modelle ermöglichen es Arbeitnehmenden, ein Fahrrad zu leasen. Dabei werden die Leasingraten direkt vom Brutto-Gehalt abgezogen und Steuervorteile gewährt (vgl. Dienstwagen Leasing).
- Die Mobilitätsberatung dient Arbeitnehmenden zur Optimierung ihrer Arbeitswege. Mittels einer Analyse seitens der Arbeitgeber werden so kostengünstige und nachhaltige Mobilitätsoptionen aufgezeigt.

Soziodemographie der Befragungsteilnehmenden

Fahrrad-Monitor 2021 – Thüringen

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit TH**
Geschlecht		
Weiblich	49	49
Männlich	51	51
Alter		
14-19 Jahre	8	8
20-29 Jahre	8	8
30-39 Jahre	21	21
40-49 Jahre	17	17
50-59 Jahre	24	24
60-69 Jahre	23	23
Bildung		
Noch Schüler	4	19
Niedrig (Kein Schulabschluss / Hauptschule)	15	
Mittel (Realschule / Mittlere Reife)	57	57
Hoch (Abitur / Studienabschluss Uni / FH / Promotion)	24	24

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit TH**
Ortsgrößenklasse (BIK)		
< 20.000 Einwohner	22	22
20.000-100.000 EW	50	50
>100.000 EW	29	29
Sinus-Milieus		
Konservativ-Etablierte	10	10
Liberal-Intellektuelle	7	6
Performer	10	13
Expeditive	9	11
Adaptiv-Pragmatische	13	15
Sozialökologische	7	6
Bürgerliche Mitte	14	12
Traditionelle	5	3
Prekäre	11	9
Hedonisten	13	15

*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Thüringen, $n_{TH} = 576$

**in Thüringen lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Markt-Media-Studie best4planning 2020 III

Soziodemographie der Radfahrenden

Fahrrad-Monitor 2021 – Thüringen

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit TH ***
Geschlecht			
Weiblich	46	49	49
Männlich	54	51	51
Alter			
14-19 Jahre	9	8	8
20-29 Jahre	9	8	8
30-39 Jahre	23	21	21
40-49 Jahre	17	17	17
50-59 Jahre	23	24	24
60-69 Jahre	19	23	23
Bildung			
Noch Schüler	5	4	19
Niedrig (Kein Schulabschluss / Hauptschule)	15	15	
Mittel (Realschule / Mittlere Reife)	55	57	57
Hoch (Abitur / Studienabschluss Uni / FH / Promotion)	25	24	24

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit TH ***
Ortsgrößenklasse (BIK)			
< 20.000 Einwohner	22	22	22
20.000-100.000 EW	51	50	50
>100.000 EW	27	29	29
Sinus-Milieus			
Konservativ-Etablierte	10	10	10
Liberal-Intellektuelle	7	7	6
Performer	11	10	13
Expeditive	10	9	11
Adaptiv-Pragmatische	14	13	15
Sozialökologische	8	7	6
Bürgerliche Mitte	14	14	12
Traditionelle	4	5	3
Prekäre	9	11	9
Hedonisten	14	13	15

*Befragte in Thüringen, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, $n_{TH} = 423$

**Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Thüringen, $n_{TH} = 576$

***in Thüringen lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Markt-Media-Studie best4planning 2020 III

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



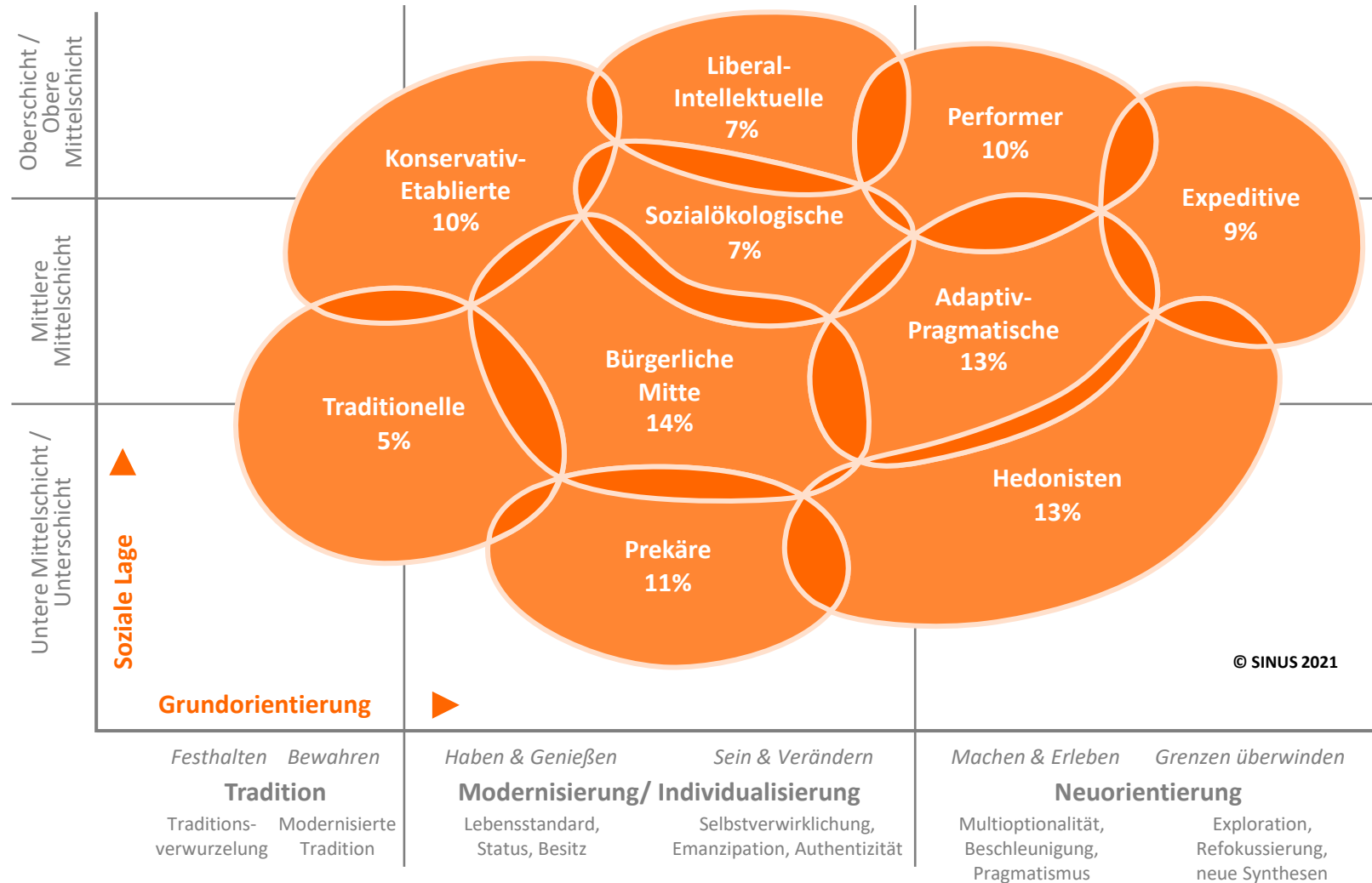
"Gruppen von Gleichgesinnten"

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 Thüringen 2021

Soziale Lage und Grundorientierung



Kurzworstellung der Sinus-Milieus®

Gesellschaftliche Leitmilieus



Konservativ-Etablierte –
Das klassische Establishment

- Erfolgsethik
- Exklusivität
- Führungsanspruch
- Gesellschaftliche Verantwortung
- Standesbewusstsein
- Entre-Nous-Abgrenzung



Liberal-Intellektuelle –
Die aufgeklärte Bildungselite

- Liberale Grundhaltung
- Postmaterielle Wurzeln
- Kritische Weltsicht
- Selbstbestimmung und Selbstentfaltung
- Kosmopolitisch
- Kunst und Kultur



Performer –
Die effizienzorientierte Leistungselite

- Global-ökonomisches Denken
- Networker und Multitasker
- Konsum- und Stil-Avantgarde
- Kompetitive Grundhaltung
- Technik- und IT-Affinität
- Zunehmende Etablierungstendenz



Expeditive – Die ambitionierte kreative Avantgarde

- (Transnationale) Trendsetter
- Mental und geografisch mobil
- Online und offline vernetzt
- Zielorientiert aber kein Karrieredenken
- Individualismus & Nonkonformismus
- Auf der Suche nach neuen Grenzen und Lösungen

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus®

Milieus der Mitte



Sozialökologische – Das engagierte gesellschaftskritische Milieu

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



Bürgerliche Mitte – Der bürgerliche Mainstream

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



Adaptiv-Pragmatische – Die moderne junge Mitte

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

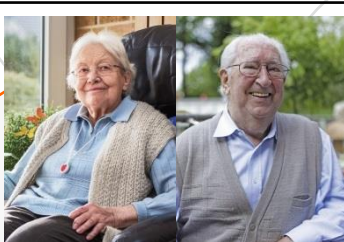
Kurzvorstellung der Sinus-Milieus®

Milieus der unteren Mitte / Unterschicht

Traditionelle –

*Die Sicherheit und Ordnung
liebende ältere Generation*

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



Prekäre –

*Die um Orientierung und Teilhabe bemühte
Unterschicht*

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



Hedonisten –

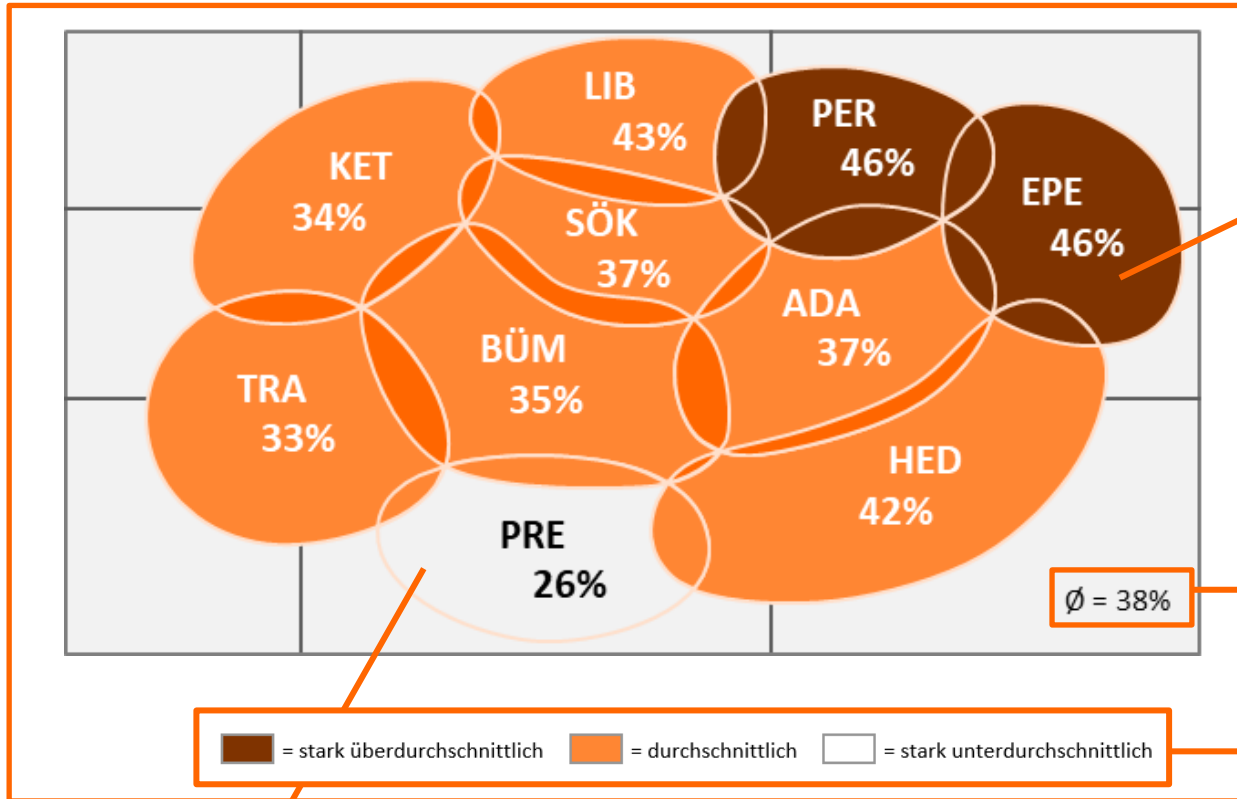
*Die spaß- und erlebnisorientierte
moderne Unterschicht / untere Mitte*

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



Lesehilfe (1/3)

Ergebnisgrafiken mit Sinus-Milieus („Kartoffelgrafik“)



Anteil im Sinus-Milieu:

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

Anteil bei Gesamt:

In der Gesamtstichprobe beträgt das Ergebnis 38%.

Farbmarkierung:

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

Anteil im Sinus-Milieu:

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

Lesehilfe (2/3)

Einfärbung der stark über- und unterdurchschnittlichen Gruppen

Einfärbungen in den Tabellen-Charts

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

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

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

Regeln der Einfärbungen in den Tabellen-Charts

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

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

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

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

Ein Gruppen-Wert ist stark überdurchschnittlich bei ...

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

Ein Gruppen-Wert ist stark unterdurchschnittlich bei ...

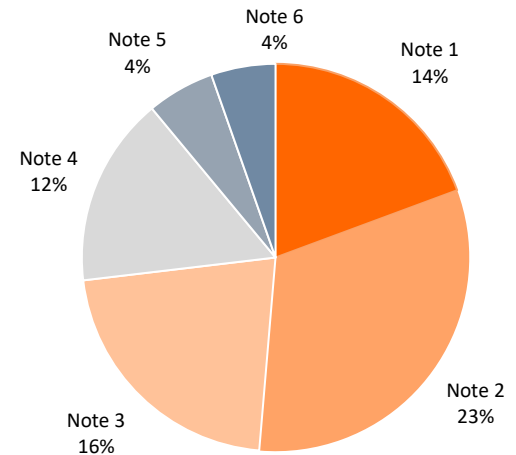
... einem Wert in der Gesamtstichprobe (in %) ...	... und einem Index kleiner als
0 - 39	< 80
40 - 59	< 85
60 - 79	< 90
80 - 100	< 95

Lesehilfe (3/3)

Erklärung der verschiedenen Farbskalen und Rundungsregel

- Folien mit **Orange-**/ **Blau-** Schattierungen

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



- Zur Erhöhung der Lesefreundlichkeit werden keine Dezimalstellen berichtet.
- Aufgrund von Rundungen können sich bei Summenbildungen von Einzelwerten geringfügige Abweichungen ergeben.

Ihre Ansprechpartner/innen beim SINUS-Institut



Dr. Silke Borgstedt

Geschäftsführerin

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 Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg / Berlin.

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

Die in dieser Publikation dargestellten Zahlen wurden mit größter Sorgfalt erhoben, aufbereitet und dargestellt. Eine wie immer geartete Gewähr der Richtigkeit der Daten kann jedoch nicht gegeben werden. Druck- und Satzfehler sind ebenso vorbehalten.

Zitate und Nachdrucke nur unter Angabe des Quellenhinweises.

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

HRB 332922 Mannheim
Geschäftsführer:
Manfred Tautscher, Dr. Silke Borgstedt, Dr. Marc Calmbach

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