

Fahrrad-Monitor 2019 – Aufstockerbericht Hessen

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Im Auftrag von:



Inhaltsverzeichnis (1/2)

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

| | Seite |
|--|-------|
| 01 <u>Zentrale Ergebnisse</u> | 09 |
| 02 <u>Methode und Stichprobe</u> | 21 |
| 03 <u>Exkurs: Sinus-Milieus</u> | 25 |
| 04 <u>Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln</u> | 32 |
| 05 <u>Verkehrspolitik – Fahrradfreundlichkeit</u> | 49 |
| 06 <u>Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung</u> | 54 |
| 07 <u>Innovationen: Mietradssysteme, Lastenräder, Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeuge</u> | 68 |
| 08 <u>Nutzungsanlässe des Fahrrads</u> | 97 |

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

Inhaltsverzeichnis (2/2)

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

| | Seite |
|---|-------|
| 09 <u>Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege</u> | 106 |
| 10 <u>„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen</u> | 125 |
| 11 <u>Fahrrad-Tourismus</u> | 131 |
| 12 <u>Fahrradmarkt</u> | 140 |
| 13 <u>Zusatzfragen Hessen</u> | 148 |
| 14 <u>Sonderauswertung: Regionen in Hessen</u> | 170 |
| 15 <u>Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus Milieu-Profile</u> | 187 |
| 16 <u>Anhang: Definitionen, Soziodemografie der Stichprobe, Lesehilfen und AnsprechpartnerInnen</u> | 211 |

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

Thematische Neuerungen in der Studie 2019

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

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

Detailübersicht (1/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

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

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

04 | Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln (ab Seite 31)

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

05 | Verkehrspolitik - Fahrradfreundlichkeit (ab Seite 48)

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

06 | Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung (ab Seite 53)

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

Detailübersicht (2/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

07 | Innovationen: Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge (ab Seite 67)

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

08 | Nutzungsanlässe des Fahrrads (ab Seite 96)

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

09 | Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege (ab Seite 105)

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

Detailübersicht (3/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

10 | „Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen (ab Seite 124)

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

11 | Fahrrad- Tourismus (ab Seite 130)

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

12 | Fahrradmarkt (ab Seite 139)

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

13 | Zusatzfragen Hessen (ab Seite 147)

- Online-Dienste
- Zufriedenheit mit der Abstellsituation
- Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld
- Abstellmöglichkeiten Arbeit bzw. Schule / Universität
- Hessischer Radfernweg
- Beschilderung für den Radverkehr

Detailübersicht (4/4)

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

14 | Sonderauswertung: Regionen in Hessen (ab Seite 170)

- Verfügbare Verkehrsmittel
- Verkehrsmittel-Nutzung
- Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung
- Anlass der Fahrrad-Nutzung
- Zufriedenheit mit der Abstellsituation
- Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt
- Fahrradfreundlichkeit der Landesregierung
- Fahrradfreundlichkeit der Kommunalpolitik
- Verbesserungen für den Radverkehr
- Sicherheit im Straßenverkehr
- Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr
- Genutzte Wegarten
- Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

15 | Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus-Mileu-Profile (ab Seite 186)

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

01 Zentrale Ergebnisse

Zentrale Ergebnisse (1)

Verkehrsmittelverfügbarkeit und -Nutzung

- Drei Viertel der Deutschen leben in einem Haushalt mit einem Fahrrad (76%). In Hessen (HE) **besitzen** mit **77% etwas mehr Haushalte ein Fahrrad**. Im Schnitt sind es dort 2,3 Fahrräder pro Haushalt. **Pedelecs** sind in **15%** der hessischen Haushalte vertreten (14% der HH in Deutschland). Die zulassungspflichtigen **E-Bikes / S-Pedelecs gibt es in 6% der Haushalte** (1% der HH in Deutschland).
- **80%** der Befragten aus HE **fahren mindestens selten mit dem Fahrrad oder Pedelec** (=Radfahrende). Damit gibt es in HE 2 Prozentpunkte mehr Radfahrende als in Gesamtdeutschland (78%). **39%** nutzen das **Fahrrad regelmäßig** (d.h. fahren täglich bis mehrmals die Woche) und liegen unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt (44%).
- Bei dem Vergleich der Beliebtheit von verschiedenen Verkehrsmitteln unter den jeweiligen Nutzern („nutze ich sehr gerne“ / „gerne“) nimmt in HE das **Auto** mit 76% den **1. Platz auf der Beliebtheitsskala** ein. Die Fortbewegung mit dem **Pedelec** genießt mit 75% Zustimmung (**2. Platz**) noch einen leichten Attraktivitätsvorsprung gegenüber dem **Fahrrad als Freizeitbeschäftigung**, welches mit 75% **Platz 3** der Beliebtheitsskala einnimmt. Das **Fahrrad als Verkehrsmittel** liegt mit **64%** 11 Prozentpunkte hinter dem Fahrrad als Freizeitbeschäftigung (75%).

Zentrale Ergebnisse (2)

Verkehrsmittelverfügbarkeit und -Nutzung

- Die **Top 3 Argumente für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel** in HE sind **Umwelt (51%), Gesundheit (45%)** und **Kosten (44%)**.
 - Das Auto punktet dafür in den Kategorien Zeit (66% vs. 18% Fahrrad), Flexibilität (58% vs. 34% bei Fahrrad) und Transportmöglichkeit (53% vs. 5% bei Fahrrad).
- **Knapp als zwei Fünftel** der Bevölkerung in HE (39%) möchte das **Fahrrad als Verkehrsmittel in Zukunft häufiger nutzen**. Damit liegt HE etwas unter dem gesamtdeutschen Schnitt (41%). Weiterhin möchte ein Viertel in HE öfter ein Pedelec nutzen (25% vs. 24% in Deutschland). Das Auto liegt mit einem Wachstumspotential von 34% in HE bzw. 27% in Deutschland deutlich darüber.
 - Schwerpunkte in den Sinus-Milieus für die zukünftig vermehrte Nutzung des Fahrrads finden sich dabei v.a. im Leistungseliten-Milieu der Performer (51%) und im jungen und kreativen Milieu der Expeditiven (49%).

Zentrale Ergebnisse (3)

Verkehrspolitik

- **15%** stufen die **Landesregierung in Hessen als fahrradfreundlich** (Schulnoten 1 und 2; alle Landesregierungen in DE: 14%) ein, die **Kommunalpolitik kommt auf 18%** (DE: 20%).
- Die dringlichsten Wünsche an die Politik in HE sind der **Bau von mehr Radwegen (55%)** sowie die **Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (52%)** und die **Einrichtung von mehr Schutz- und Radfahrstreifen (45%)**. Auf Platz 4 und 5 folgen die **Einrichtung von mehr Fahrradstraßen (45%)** und die **Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern (42%)**.

Zentrale Ergebnisse (4)

Miteinander, Sicherheitsgefühl und Helmnutzung

- **52%** der Befragten geben an, dass ihnen **Radfahren in der Gemeinde / Stadt Spaß macht**. Damit liegt HE über dem gesamtdeutschen Schnitt (**49%**).
- Über die **Hälfte der Radfahrenden** in HE **fühlt sich im Straßenverkehr sehr sicher** bis **meistens sicher** (56%). Dieser Wert liegt im Schnitt der bundesweiten Erhebung (56%). Unsicher fühlen sich dementsprechend 44% aller Radfahrenden in HE.
 - Als Gründe, warum man sich in HE (eher) nicht sicher fühlt, werden folgende genannt – „zu wenig separate Radwege“ (66%), „zu viel Verkehr auf den Straßen“ (65%) und „rücksichtslose Autofahrende“ (64%).
- **72% der Radfahrenden in HE besitzen einen Fahrradhelm**, verglichen zu 58% der Radfahrenden in Deutschland.
 - 28% der Radfahrenden in HE tragen immer einen Fahrradhelm und weitere 23% meistens (= 51% zumindest meistens). Bei der Fahrradhelmnutzung liegt HE damit deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt (38%).

Zentrale Ergebnisse (5)

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing und Elektrokleinstfahrzeuge

- **47%** aller Befragten in HE äußern **generelles Interesse an Pedelecs** (DE: 45%), weitere **27%** in HE (DE: 24%) sind **schon einmal mit einem Pedelec gefahren** und **13%** (DE: 11%) **fahren selbst mit einem Pedelec**.
 - Das **Interesse** an Pedelecs wird am häufigsten mit dem Einsatz für **längere Strecken / Ausflüge** (72%) und für **bergige Strecken** (70%) begründet sowie, dass sie das **Fahrradfahren trotz körperlicher Einschränkungen** ermöglichen (46%).
 - Das **Nicht-Interesse** an Pedelecs wird am häufigsten mit **fehlendem Bedarf** (40%), einem **zu hohen Preis** (40%), und der **fehlenden eigenen körperlichen Anstrengung** (24%) begründet.
- **2%** aller Befragten in HE **nutzen Lastenräder**. Darüber hinaus **kennt die Hälfte (50%)** der Befragten **Lastenräder**. Damit liegt HE etwas unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (52%).
 - Von den Lastenrad-Kennern könnten sich **20%** vorstellen, sich eines **anzuschaffen**. Frauen (21%) äußern hierbei ein leicht größeres Interesse an Lastenrädern als Männer (19%). Befragte aus einem **Ort mit 50.000 – 100.000 Einwohnern** äußern das **höchste Interesse** mit **33%** sowie die Befragte mit **hoher formaler Bildung** mit **29%**.
- **69%** aller Befragten in HE haben schon einmal von **Bike Sharing (=öffentlichen Mietradsystemen)** gehört. Damit liegt HE im gesamtdeutschen Schnitt (69%). **22%** der Kenner haben **schon mal ein Mietrad genutzt (entweder am derzeitigen Wohnort oder in einer fremden Stadt)**.
 - Nutzer-Schwerpunkte in den Sinus-Milieus finden sich bei den Liberal-Intellektuellen (28%), den Adaptiv-Pragmatischen (27%) und den Prekären (27%).
- **2%** aller Befragten in HE planen, sich in den nächsten 12 Monaten **sicher** und **17%** vielleicht ein **Elektrokleinstfahrzeug** zu kaufen (DE: 2% wollen sicher ein Elektrokleinfahrzeug kaufen + 12% vielleicht).

Zentrale Ergebnisse (6)

Anlässe der Fahrradnutzung

- Das Fahrrad wird in HE (mindestens ein paar Mal im Monat) primär für **Einkäufe, kurze Erledigungen (64%)** und **Besuche bei Freunden, Familien oder Bekannten (57%)** sowie für **Tagesausflüge (53%)** genutzt.
 - **19%** der Radfahrenden in HE nutzen das Fahrrad für den **Transport von Personen** (z.B. von Kindern).
- **55% der Kinder** in HE fahren **mindestens mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad** (DE: 53%). Dabei gilt: Je älter die Kinder, desto häufiger nutzen diese das Fahrrad.
- Die **Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln** beurteilen **52%** der Radfahrenden in HE **in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs als positiv bzw. eher positiv** (DE: 51%). Die zweitbeste Bewertung geben die Befragten mit **37% Straßenbahnen / Tram** (DE: 29%), gefolgt vom **Bus (36%** in HE vs. 28% in DE). Am **wichtigsten** ist den Radfahrenden in HE die **Mitnahmemöglichkeit in Zügen im Nah- und Regionalverkehr (67%** finden dies sehr wichtig bzw. wichtig) (DE: 62%), gefolgt von **Straßenbahn / Tram (57%)** (DE: 45%) und **Bus (53%)** (DE: 43%).

Zentrale Ergebnisse (7)

Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege

- In HE nutzen **19% der Befragten**, die erwerbstätig oder in Ausbildung sind, das **Fahrrad mindestens ein paar mal pro Monat auf dem Weg zur Arbeits-/Ausbildungsstätte** (30% in Deutschland). **Personen in Ausbildung nutzen das Fahrrad eher für den Weg zur Arbeitsstätte als Berufstätige** (32% der Befragten in Ausbildung vs. 17% der Berufstätigen) Zum Vergleich: In Deutschland nutzen 41% der Befragten in Ausbildung bzw. 28% der berufstätigen Befragten das Fahrrad zum Pendeln.
- **37% der erwerbstätigen Radpendler kombinieren das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln**, 63% tun dies nicht. Die mit dem Fahrrad zurückgelegte Distanz beträgt für 65% der Personen, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit / Fortbildungsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren, nicht mehr als 5 km.
- Bei den Radpendlern in Ausbildung **kombinieren 37% das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln**, 63% tun dies nicht. Die mit dem Fahrrad zurückgelegte Distanz beträgt für 83% der Personen, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit / Fortbildungsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren, nicht mehr als 5 km.
- Die am häufigsten genannten **Gründe gegen die Fahrradnutzung** auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder zur Arbeit / Fortbildungsstätte sind **„Weg ist zu weit“ (47%), „dauert zu lange“ (44%) und „dem Wind und Wetter ausgesetzt“ (36%)**. **24%** dieser Radfahrenden, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit oder Ausbildungsstätte fahren, obwohl sie erwerbstätig sind oder sich in einer Ausbildung befinden, stufen diesen Weg als **„zu gefährlich“** ein.
- **Radschnellwege** sind bei der Mehrheit aller Befragten in HE (61%) **nicht bekannt** (DE: 59%). Nur 6% haben die sogenannten „Fahrradautobahnen“ auch **schon mal genutzt** (DE: 7%).
- Die **Errichtung von Radschnellwegen** wird grundsätzlich **sehr positiv bewertet**. **31%** der bisher noch nicht Pendelnden in HE würden das Fahrrad nutzen, wenn es Radschnellwege auf ihrem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte geben würde (DE: 37%). 76% der bereits Pendelnden würden das Rad häufiger als bisher nutzen (DE: 74%).

Zentrale Ergebnisse (8)

„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

- **29%** aller Befragten in HE haben von dem Konzept „**Protected bike lanes**“ **gehört** und damit weniger als in Gesamtdeutschland (41% in DE). **9% aller Befragten in HE** haben diese **schon mal genutzt** (DE: 7%).
- **Fahrradstraßen** sind mit **70%** deutlich mehr Befragten in HE **bekannt** (DE: 70%). **34%** aller Befragten in HE sind **bereits auf einer Fahrradstraße gefahren** (DE: 34%).
 - **Befragte aus Orten mit mehr als 500.000 Einwohnern** haben Fahrradstraßen weitaus **häufiger genutzt** als Befragte, die in Orten mit weniger als 20.000 Einwohnern wohnen (40% >500.000 EW vs. 19% <20.000 Einwohner).
 - **47%** der Nutzer von Fahrradstraßen in HE **bevorzugen diese gegenüber anderen Radwegen** (DE: 48%), weitere 41% stufen diese als gleichwertig gegenüber anderen Radwegen ein (DE: 44%). 12% bevorzugen Fahrradstraßen nicht gegenüber anderen Radwegen (8%).

Zentrale Ergebnisse (9)

Fahrrad-Tourismus

- **46%** der Radfahrenden in HE haben **in den letzten 2 Jahren eine Radtour gemacht** (DE: 44%). Soziodemografische Schwerpunkte in HE liegen hier bei den Haushalten mit niedrigem Einkommen (70% haben eine Radtour gemacht), sowie bei den 30-49-Jährigen (55%) und den formal höher Gebildeten (50%).
- Die **Dauer der Radtour** betrug mit Abstand **am häufigsten einen halben bis einen ganzen Tag (58%)**, nur **7%** der Rad-Tourenden war **5 Tage und länger** unterwegs.
- **20%** aller Befragten in HE hat **schon einmal vom Deutschlandroutennetz (D-Routen) gehört** (DE: 15%).
 - **10%** der Befragten in HE haben **schon einmal eine D-Route mindestens streckenweise genutzt** (DE: 8%).
- **15%** aller Befragten in HE hat **schon einmal von dem Radweg „Deutsche Einheit“ gehört** (DE: 9%).
 - **31%** der Radweg-Kenner in HE haben den Radweg Deutsche Einheit **schon einmal mindestens streckenweise genutzt** (DE: 35%). Das entspricht 5% aller Befragten in HE.

Zentrale Ergebnisse (10)

Fahrradmarkt

- **35%** aller Befragten in HE planen in den nächsten 12 Monaten sicher bzw. vielleicht den **Kauf eines neuen Fahrrads**. Die voraussichtliche Wahl der potentiellen Käufer fallen am häufigsten auf **Pedelecs (37%)**, **Mountainbikes (23%)** und **herkömmliche Räder (20%)**.
 - Für ihr neues Rad wollen die potentiellen Käufer im Schnitt ca. **€ 904,-** ausgeben. Dieser Wert liegt über dem Durchschnitt (DE: € 865,-)
- Die am **häufigsten genutzten Fahrradtypen** von Radfahrenden in HE sind das **herkömmliche Fahrrad (52%)** (DE: 62%), **Mountainbikes (37% in HE vs. 27% in DE)** und **Pedelecs (16% in HE vs. 14% in DE)**. **2%** nutzen **Lastenräder** (DE: 3%).

Zentrale Ergebnisse (11)

Zusatzfragen in HE

- Der **bekannteste Online-Dienst zum Radfahren** in HE ist **Google Maps** (62% der Radfahrenden kennen diesen Online-Dienst), gefolgt vom **Radroutenplaner Hessen** (13%) und **komoot** (9%).
- **35%** der Radfahrenden in HE haben schon einmal **wegweisende Beschilderung in ihrer Kommune wahrgenommen**, davon sind 80% zufrieden mit der Beschilderung.
- **33%** haben diese Beschilderung **in angrenzenden Kommunen** wahrgenommen, davon sind 68% zufrieden mit der Beschilderung.
- **47%** sagen, dass sie noch **keine Beschilderung wahrgenommen** hat.
- **17%** der Radfahrenden in HE haben schon einmal einen „**Hessischen Radfernweg**“ **genutzt**. 47% haben noch keinen dieser Radfernwege genutzt, weitere 36% haben noch nie davon gehört.
 - 8% der „Hessischen Radfernweg“-Nutzer haben dort bereits wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wahrgenommen.
- Ausführliche Detailergebnisse zu **Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld und an Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte** kann im Kapitel „Zusatzfragen in Hessen“ nachgelesen werden.

02 Methode und Stichprobe

Hintergrund der Studie

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

- Der „**Fahrrad-Monitor**“ erhebt alle zwei Jahre das **subjektive Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland**. Dafür werden im Rahmen einer **repräsentativen Online-Studie** Bürgerinnen und Bürger zwischen **14 und 69 Jahren** im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums befragt.
 - Nach 2009, 2011, 2013, 2015 und 2017 handelt es sich 2019 um die sechste Welle
 - Der Fahrrad-Monitor wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert
- Im Jahr 2017 gab es erstmals die Möglichkeit, dass einzelne Bundesländer, Regionen oder Städte ihre Fallzahl im Rahmen der deutschlandweiten Befragung gezielt erhöhen konnten, um verlässliche und spezifische Aussagen auf Bundeslandebene zu generieren.
- Dieses Angebot nutzten **2019** insgesamt **4 Bundesländer** in Deutschland, darunter auch das Bundesland **Hessen**.
- Weiterhin beauftragte **Hessen** einen **zusätzlichen Frageblock** mit Hessen-spezifischen Fragestellungen und eine **zusätzliche Auswertung** ausgewählter Fragen nach 5 hessischen Regionen. Zudem ist ein **Vergleich mit dem Bundesdurchschnitt** möglich.

Methode & Stichprobe

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

- Methode: Online-Befragung mit **940** in Hessen lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
 - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung, Ortsgrößenklasse und Regierungsbezirken (Quotenstichprobe)
- Dauer eines Interviews: ca. 21 Minuten
- Befragungszeitraum: Juni 2019



Thematische Neuerungen in der Studie 2019

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

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

03

Exkurs: Sinus-Milieus

Was sind die Sinus-Milieus[®]?

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



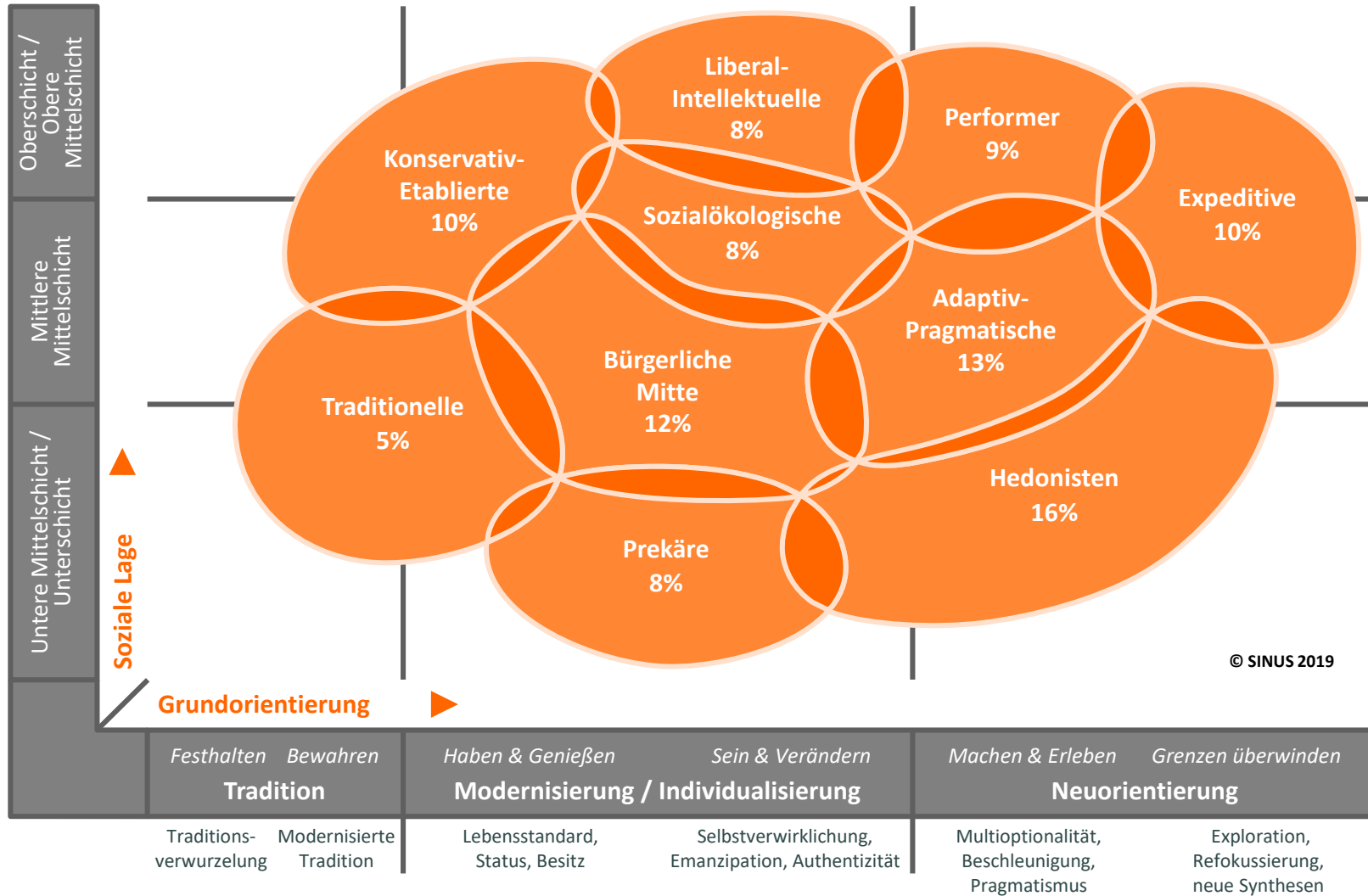
"Gruppen von Gleichgesinnten"

Die "Kartoffelgrafik"

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

Die Sinus-Milieus[®] in Deutschland 2019

Soziale Lage und Grundorientierung (14-69 Jahre)



Basis: 3.053 Befragte

Quelle: Fahrrad-Monitor 2019

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus®

Gesellschaftliche Leitmilieus



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

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus[®]

Milieus der Mitte

Sozialökologische – *Das engagierte gesellschaftskritische Milieu*

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



Bürgerliche Mitte – *Der bürgerliche Mainstream*

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



Adaptiv-Pragmatische – *Die moderne junge Mitte*

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

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus[®]

Milieus der unteren Mitte / Unterschicht

Traditionelle –
Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation

Kleinbürgerliche Welt

Traditionelle Arbeiterkultur

Bescheidenheit, Sparsamkeit

Anpassung an die Notwendigkeiten

Bodenständigkeit

Zunehmendes Gefühl des Abgehängtseins



Prekäre –
Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht

Selbstbild als Benachteiligte der Gesellschaft

Zukunftsängste und reaktive Grundhaltung

Wunsch nach Konsum, Prestige und Anerkennung

Bemüht, mitzuhalten

Ausgrenzungserfahrungen

Verbitterung und Ressentiments



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

Leben im Hier und Jetzt

Unbekümmertheit, Coolness

Spontaner Konsumstil

Trendorientierung

Häufig angepasst im Beruf

Ausbrechen aus den Zwängen des Alltags in der Freizeit

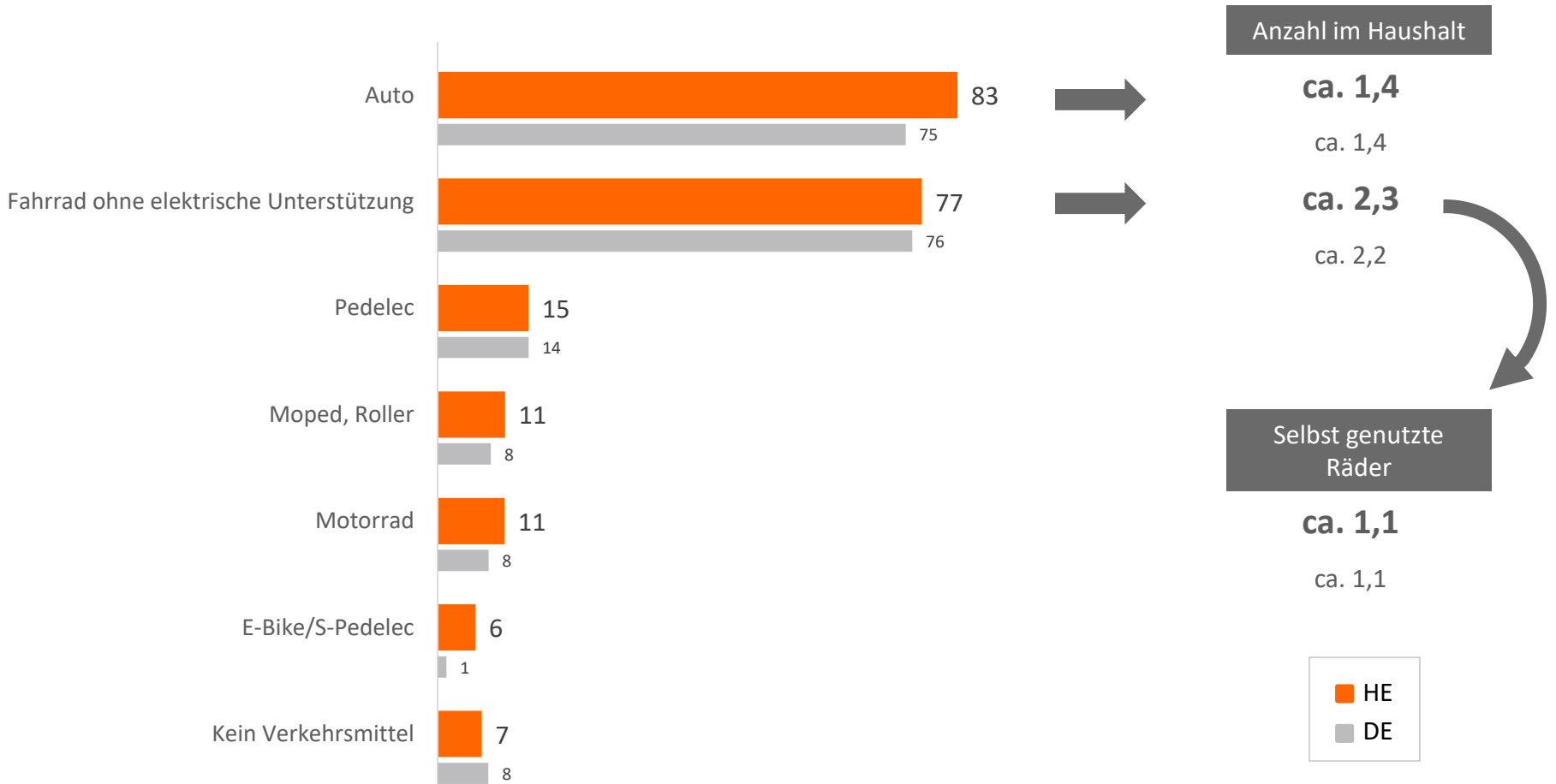


04

Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln

Verfügbare Verkehrsmittel

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



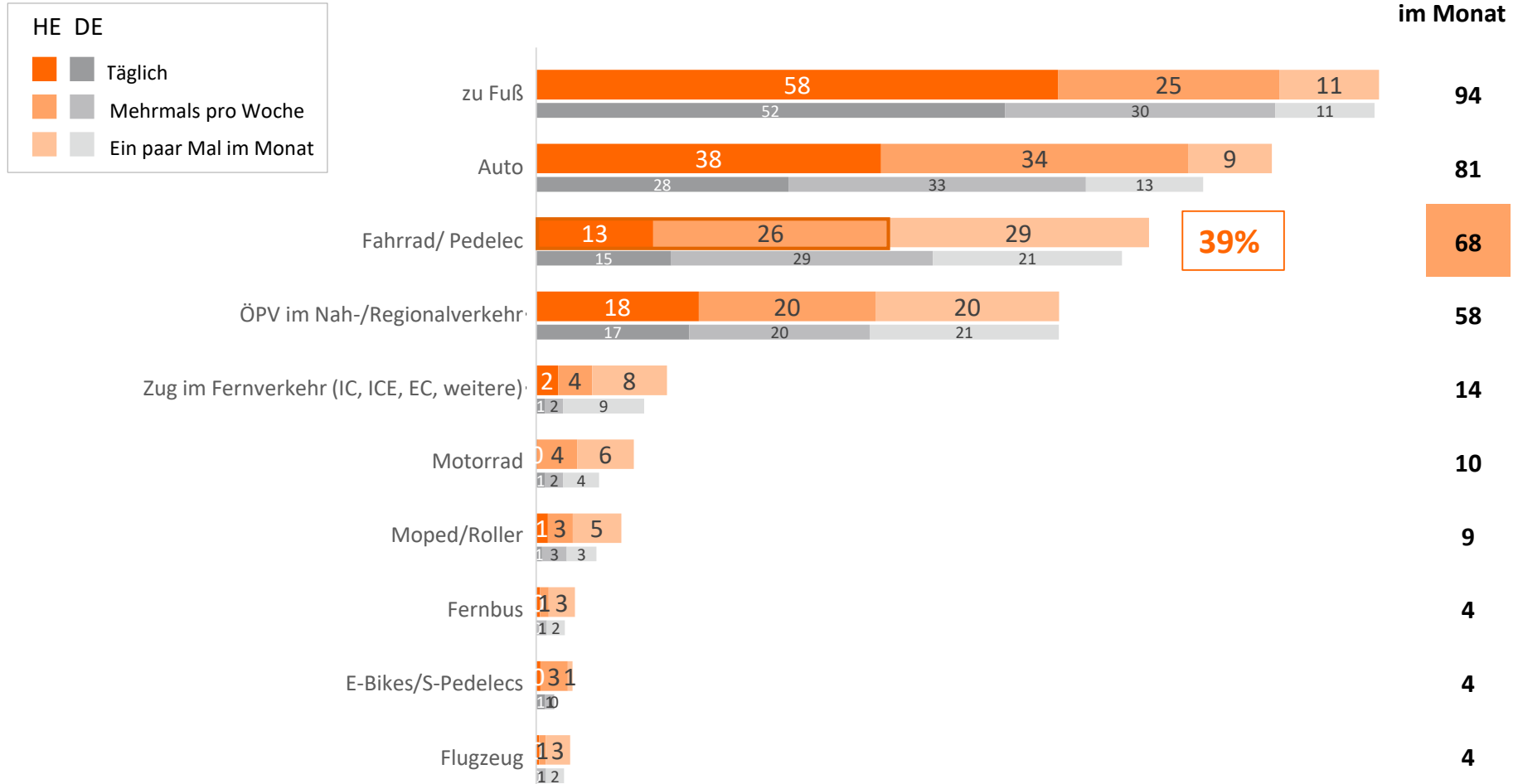
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln

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



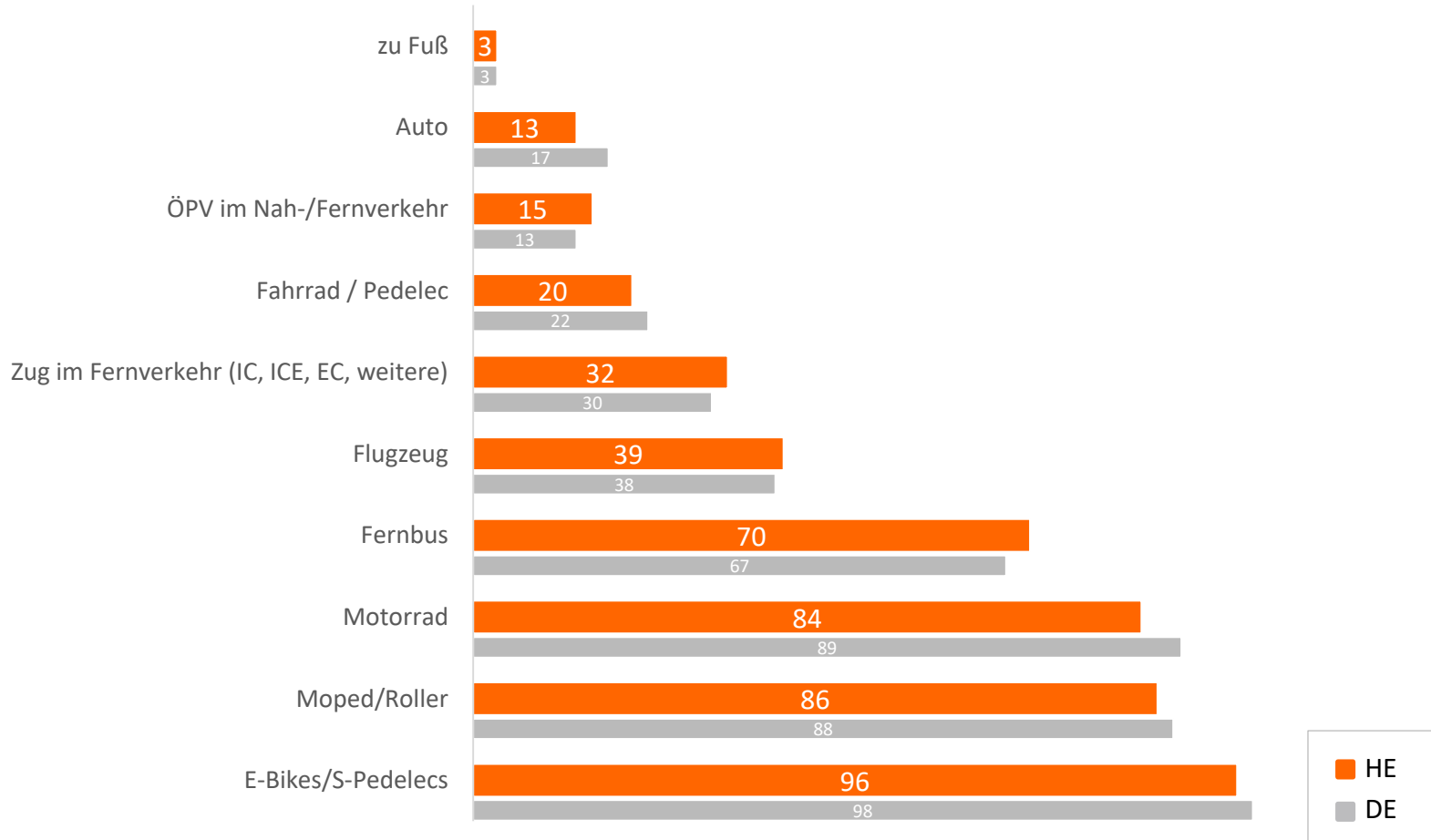
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

Anteil Nie-Nutzung

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



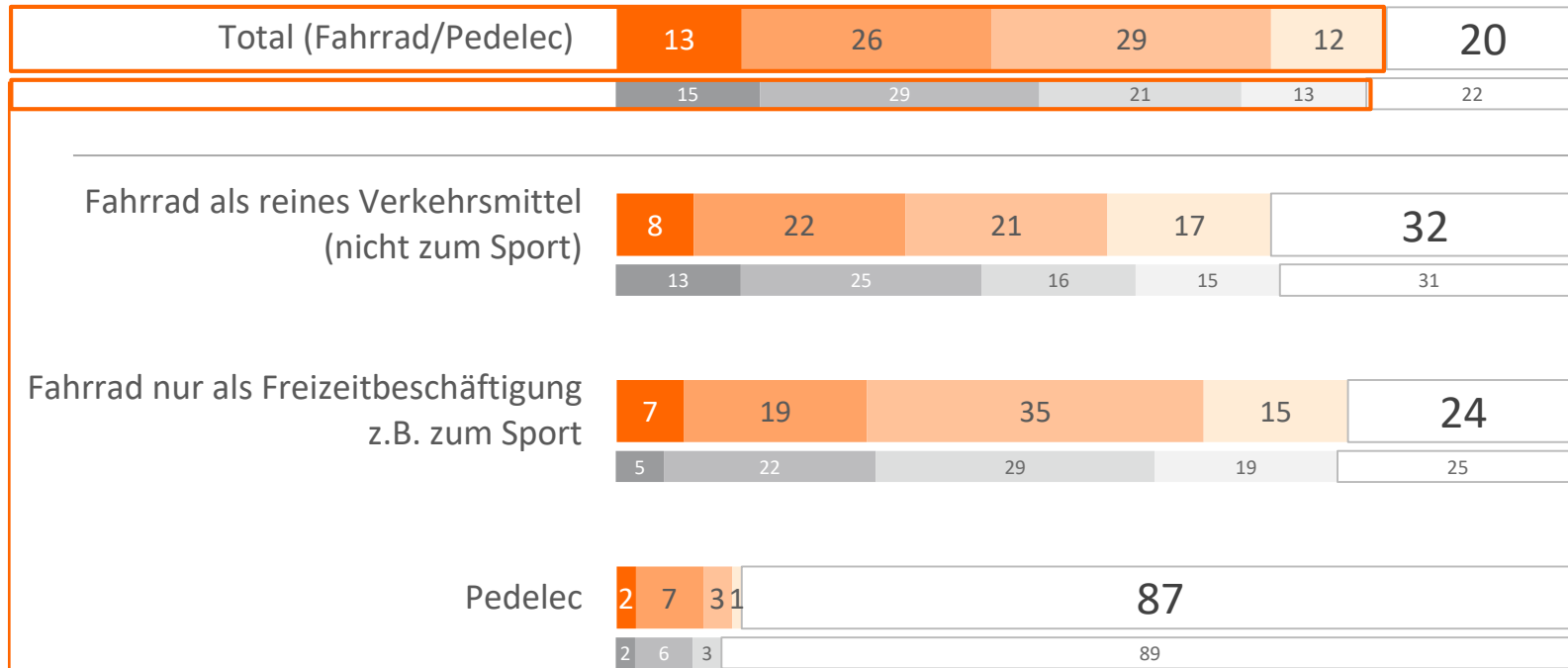
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Art der Fahrrad-Nutzung

Fahrrad / Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung

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

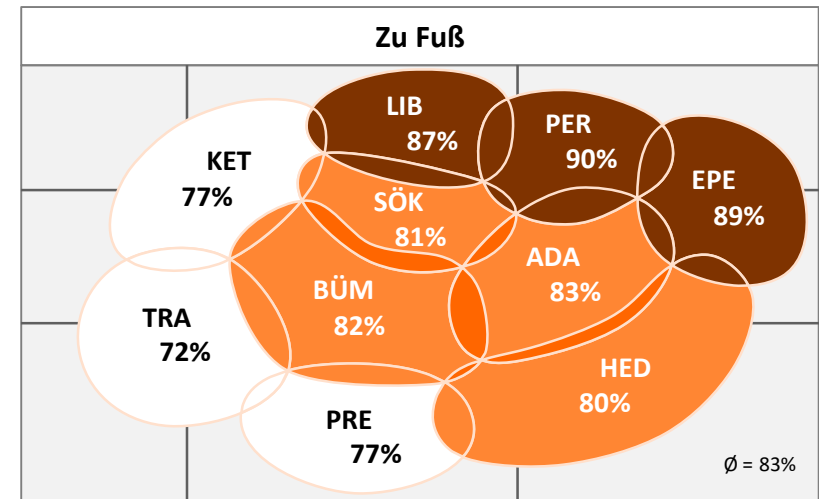
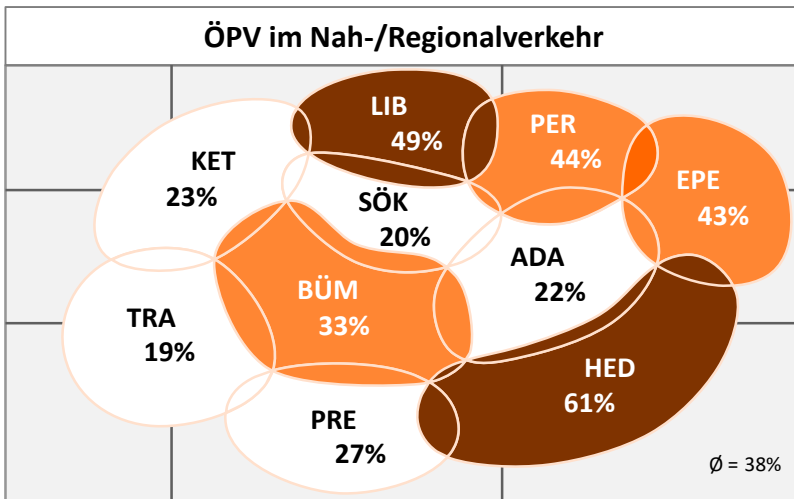
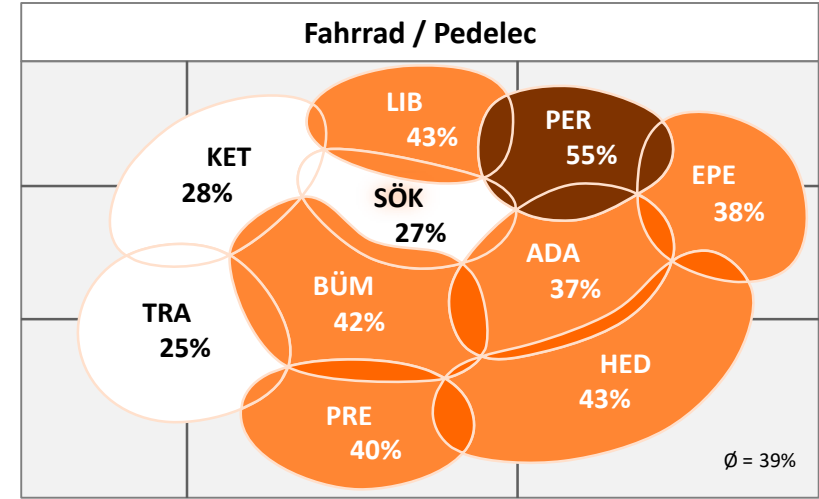
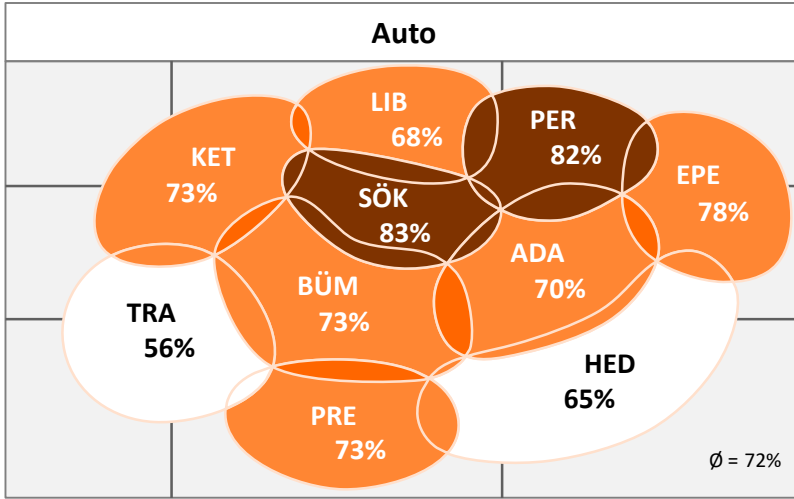


80%
78%

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

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung (täglich/mehrmals pro Woche)

In den Sinus-Milieus[®] in Hessen



n_{HE} = 940; alle Befragte

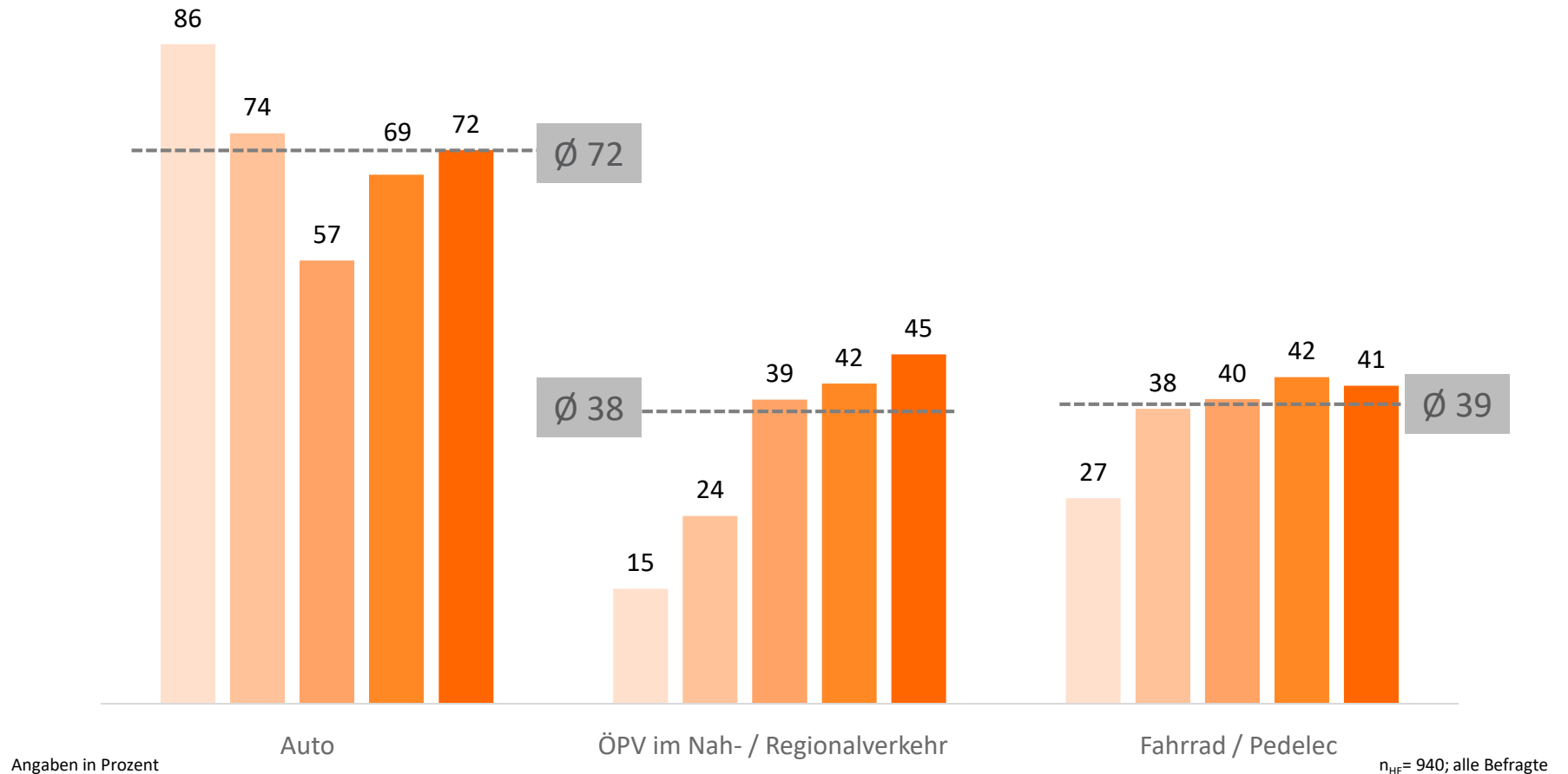
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Hessen - nach Ortsgröße

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

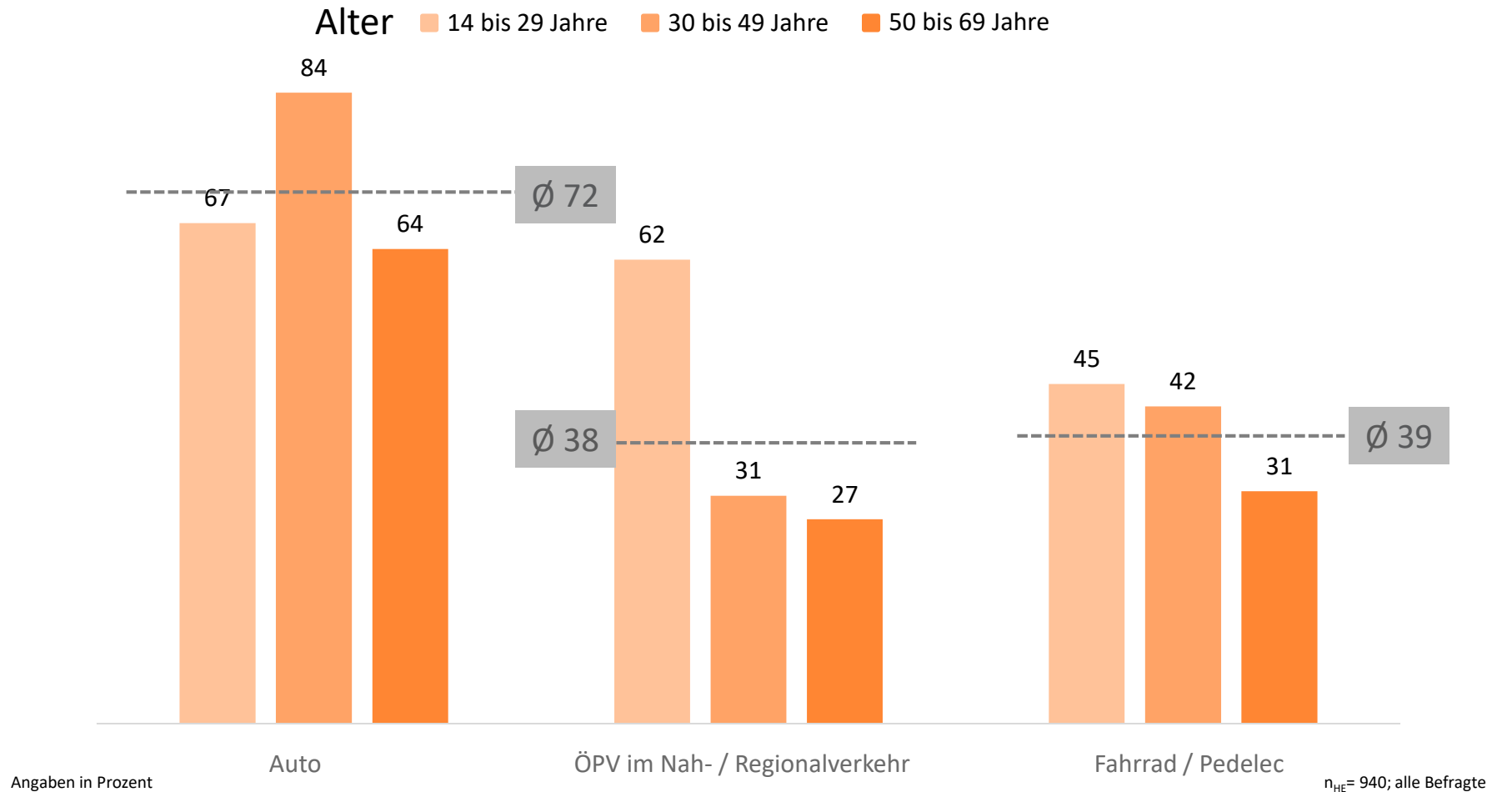
Ortsgröße ■ bis 20.000 EW ■ 20.000 bis 50.000 EW ■ 50.000 bis 100.000 EW ■ 100.000 bis 500.000 EW ■ ab 500.000 EW



Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Hessen - nach Alter

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



Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Regelmäßige Nutzer in Hessen - nach formalem Bildungsniveau

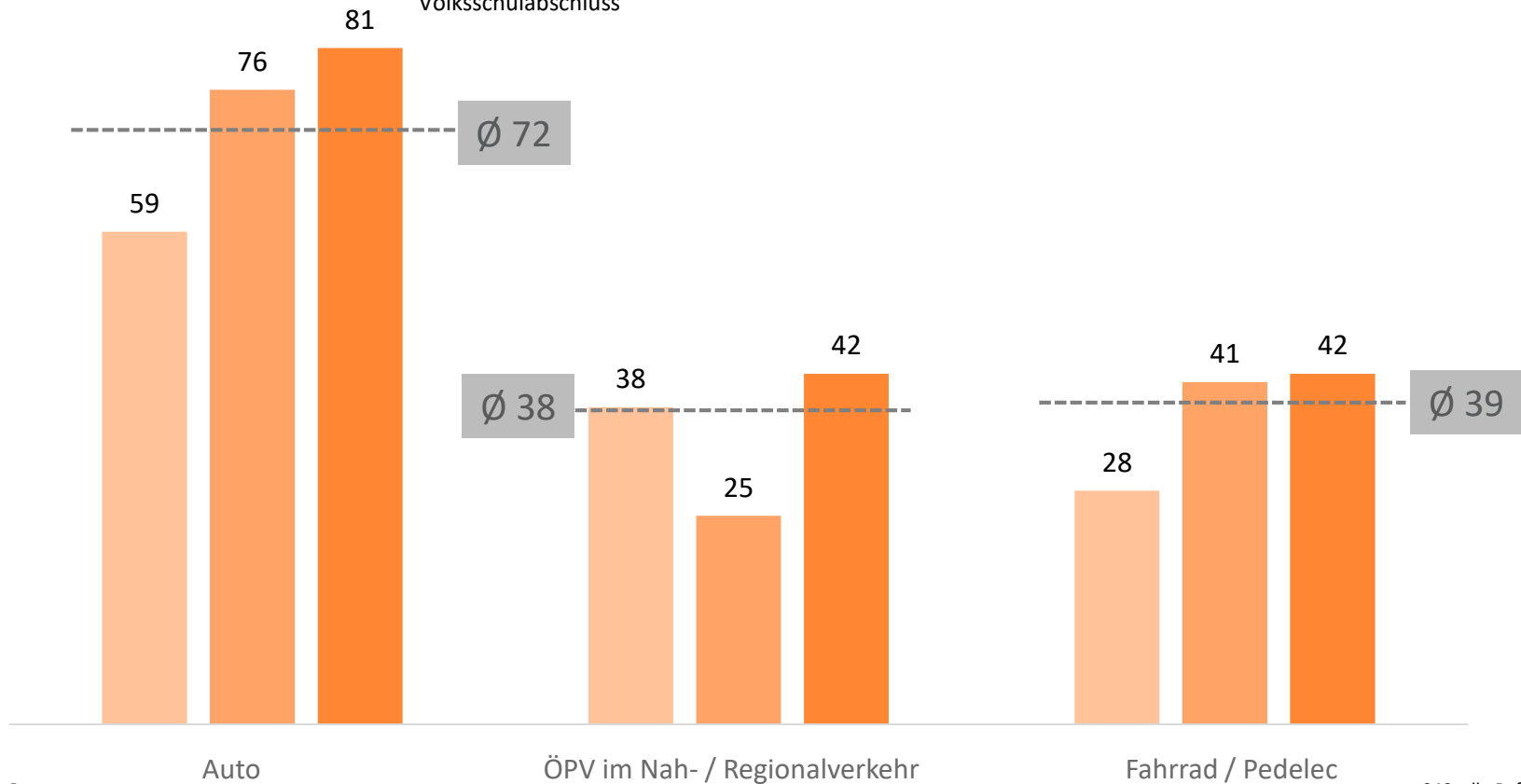
„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Antwort: **Täglich / mehrmals pro Woche**

Formale Bildung

■ Niedrig
(kein Abschluss, Haupt-/
Volksschulabschluss)

■ Mittel
(Realschulabschluss)

■ Hoch
(Abitur, (Fach-) Hochschulabschluss)



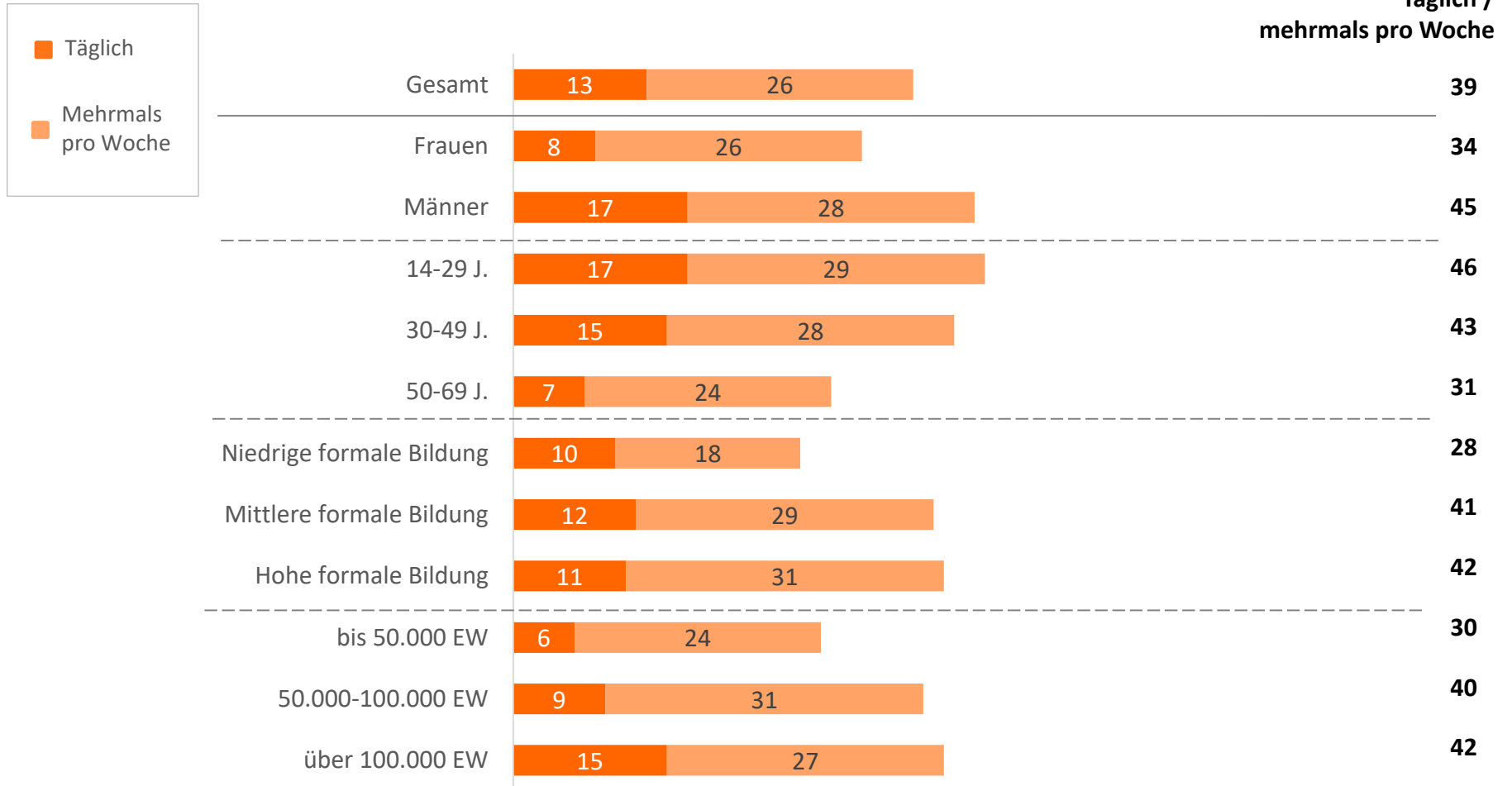
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Fahrrad / Pedelec in Hessen

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



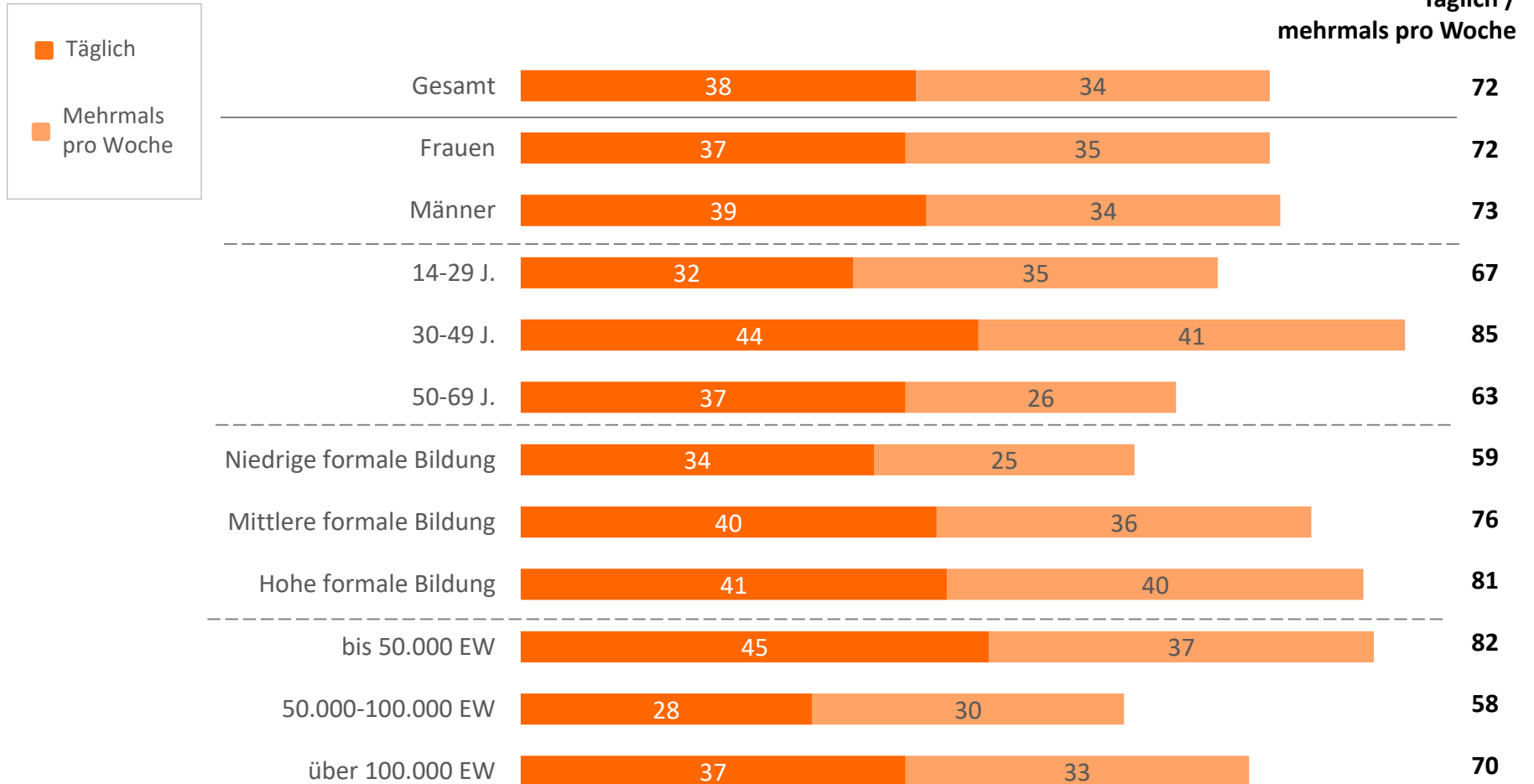
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

Auto in Hessen

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



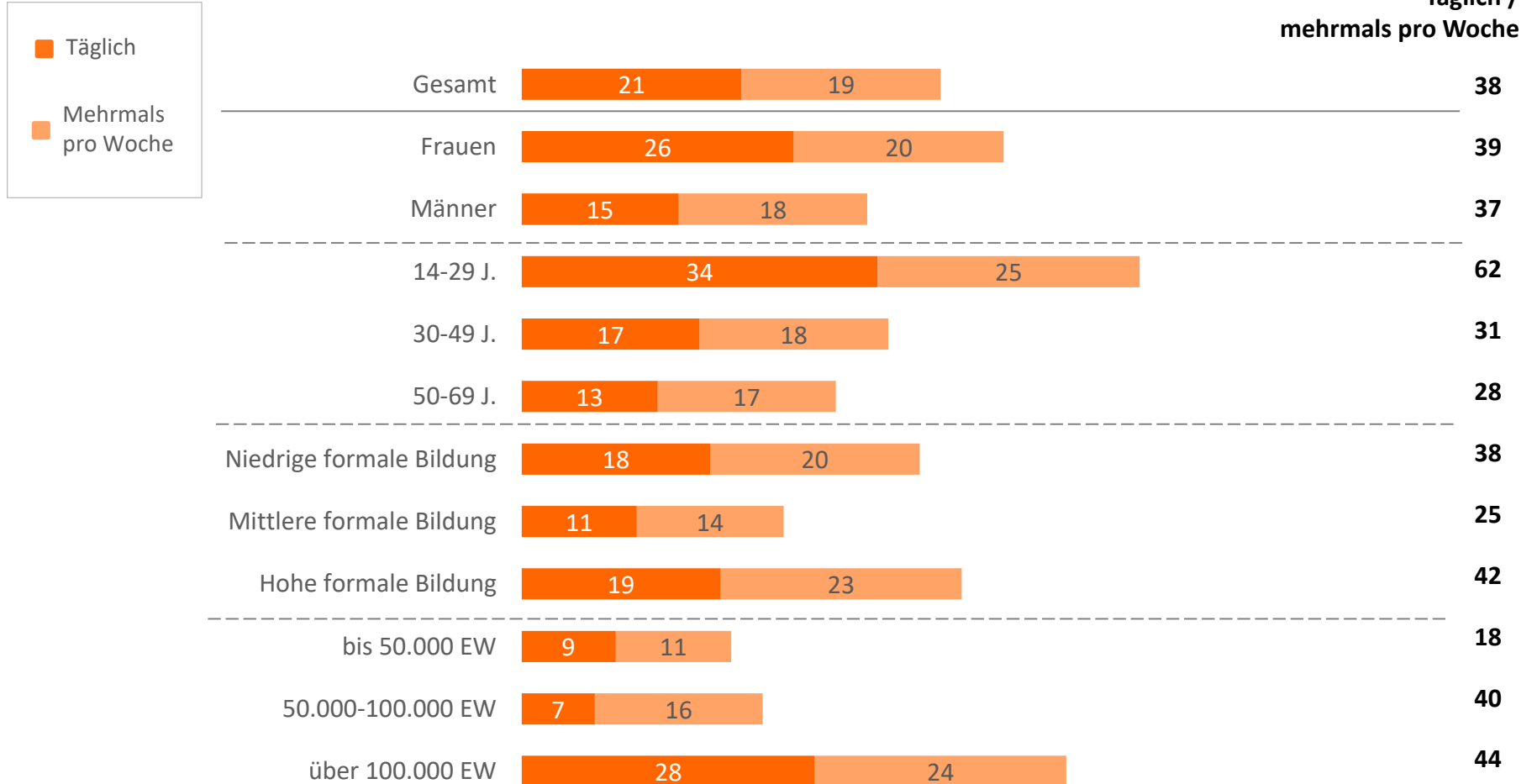
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

ÖPV im Nah- / Regionalverkehr in Hessen

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

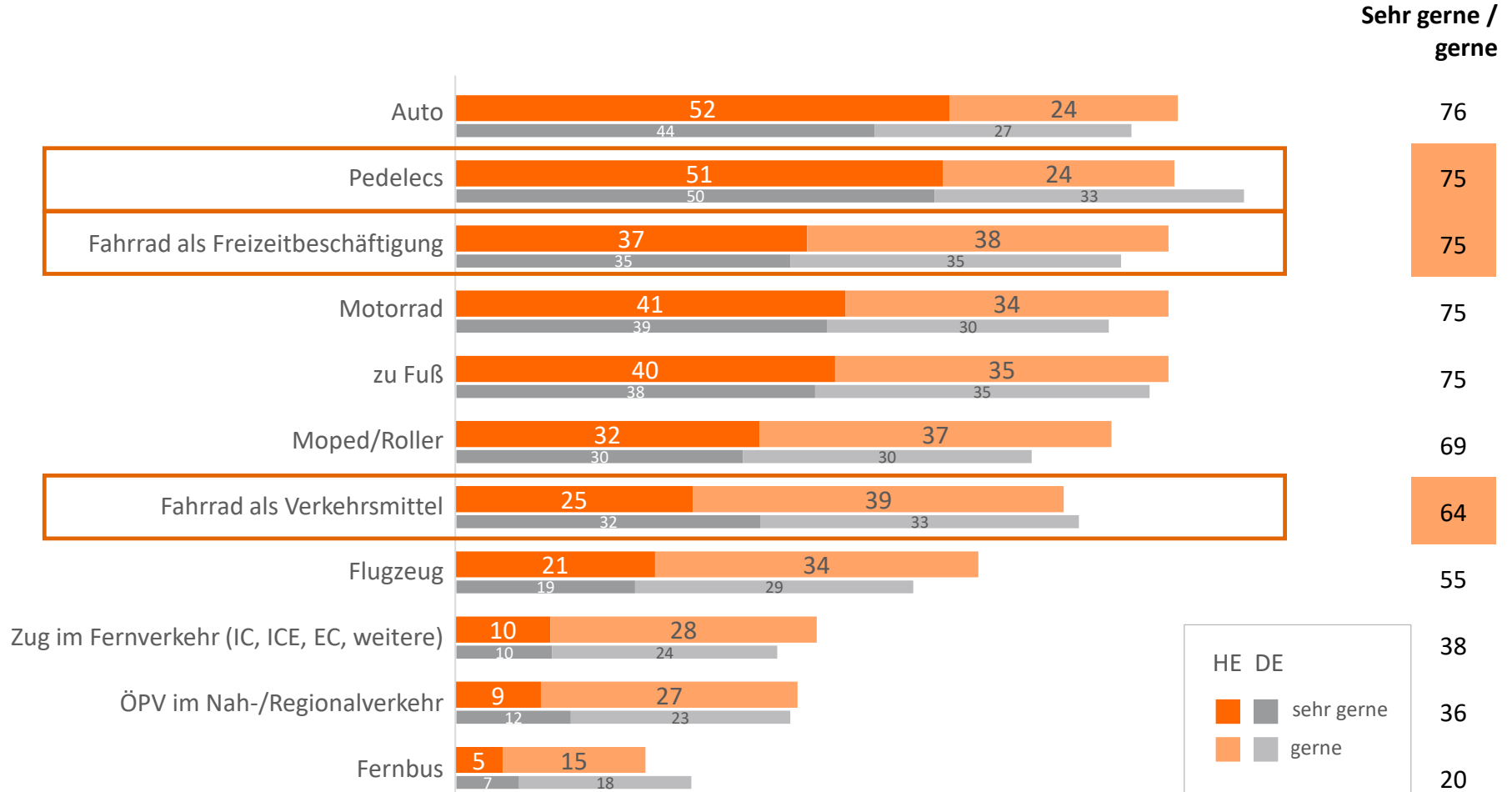


Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

„Wie gerne nutzen Sie ...?“



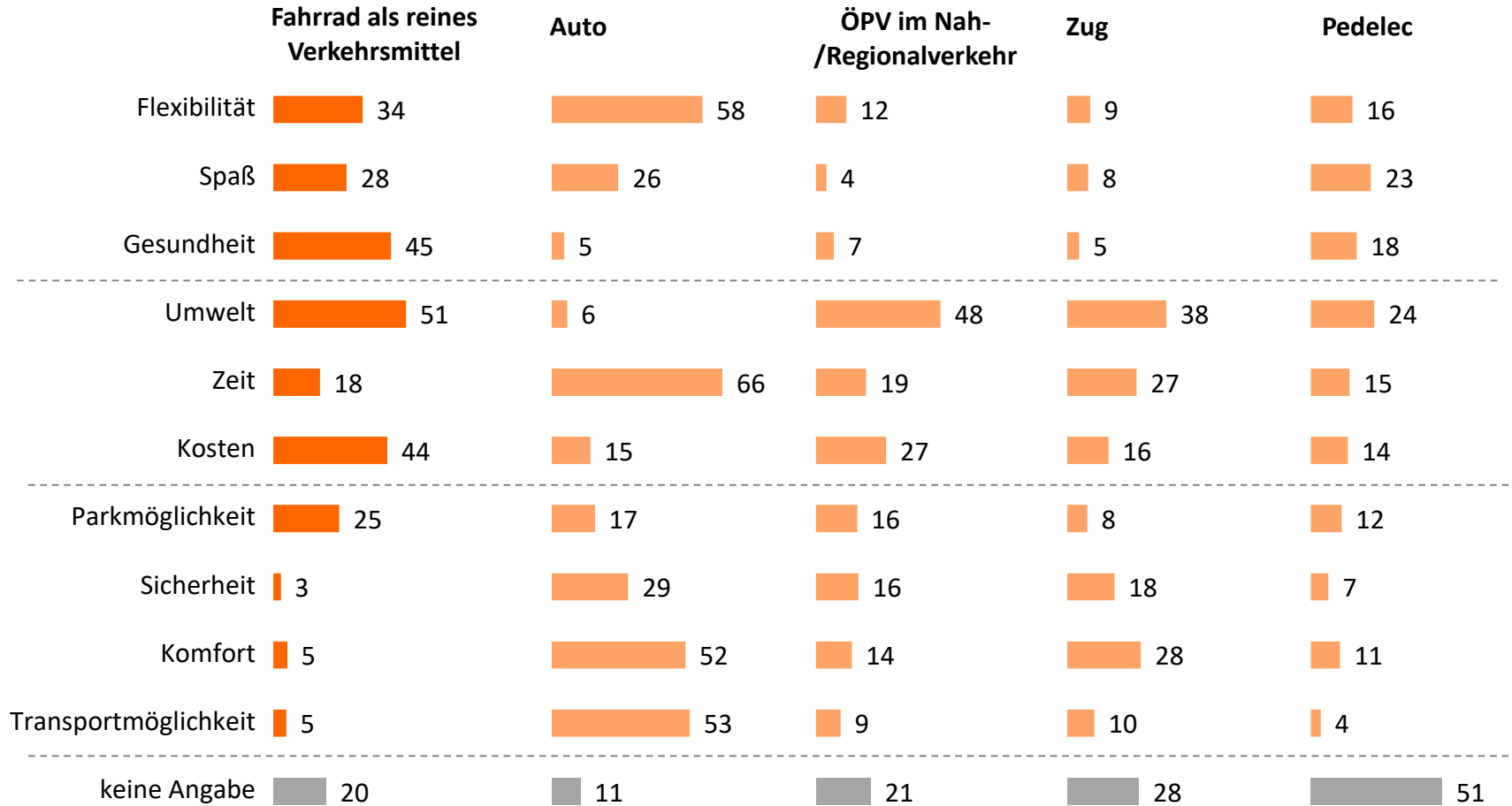
Angaben in Prozent

n= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz (1/2)

Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln in Hessen

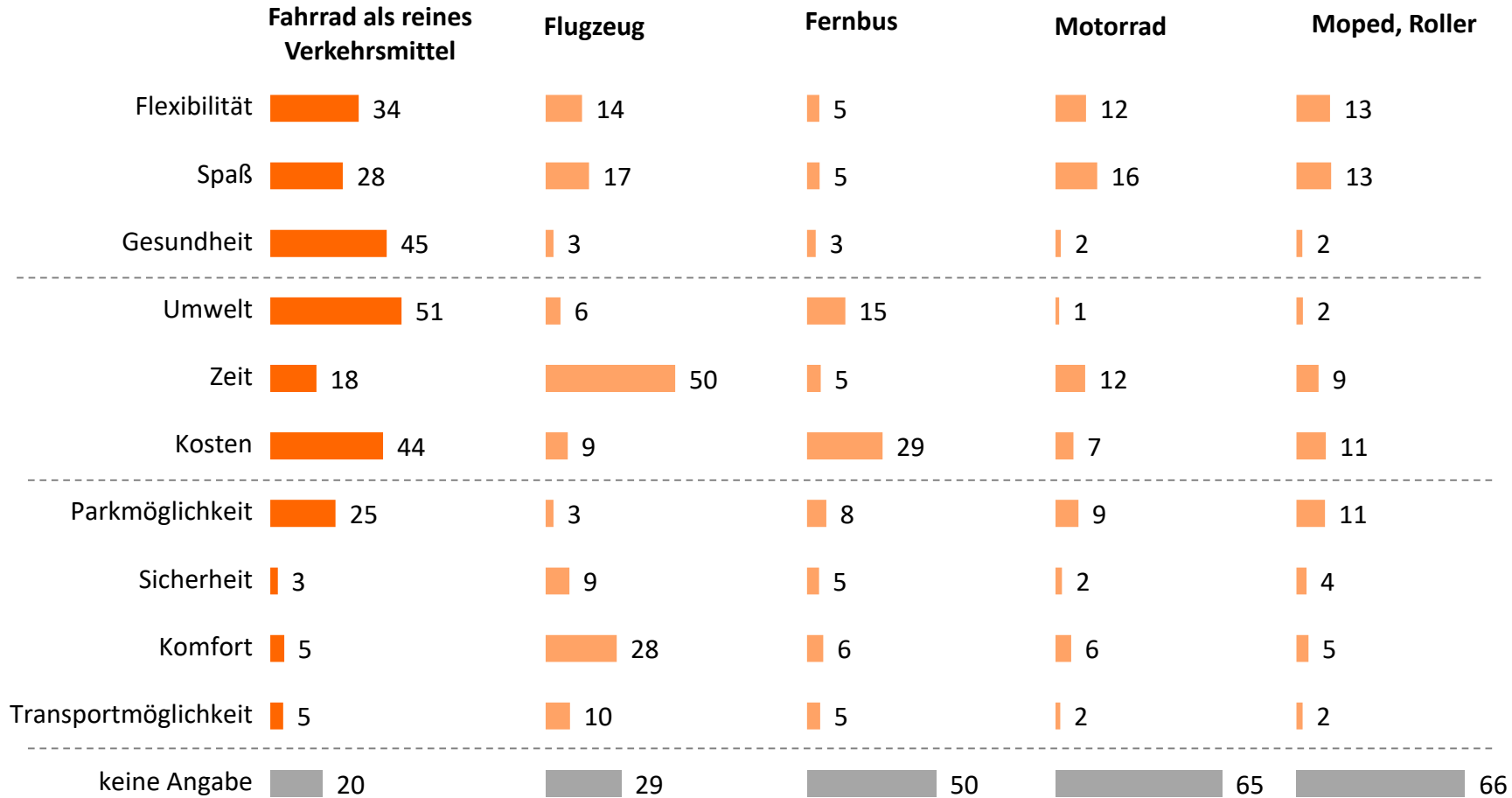
„Was sind die Gründe, die für das jeweilige Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsart sprechen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz (2/2)

Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln in Hessen

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

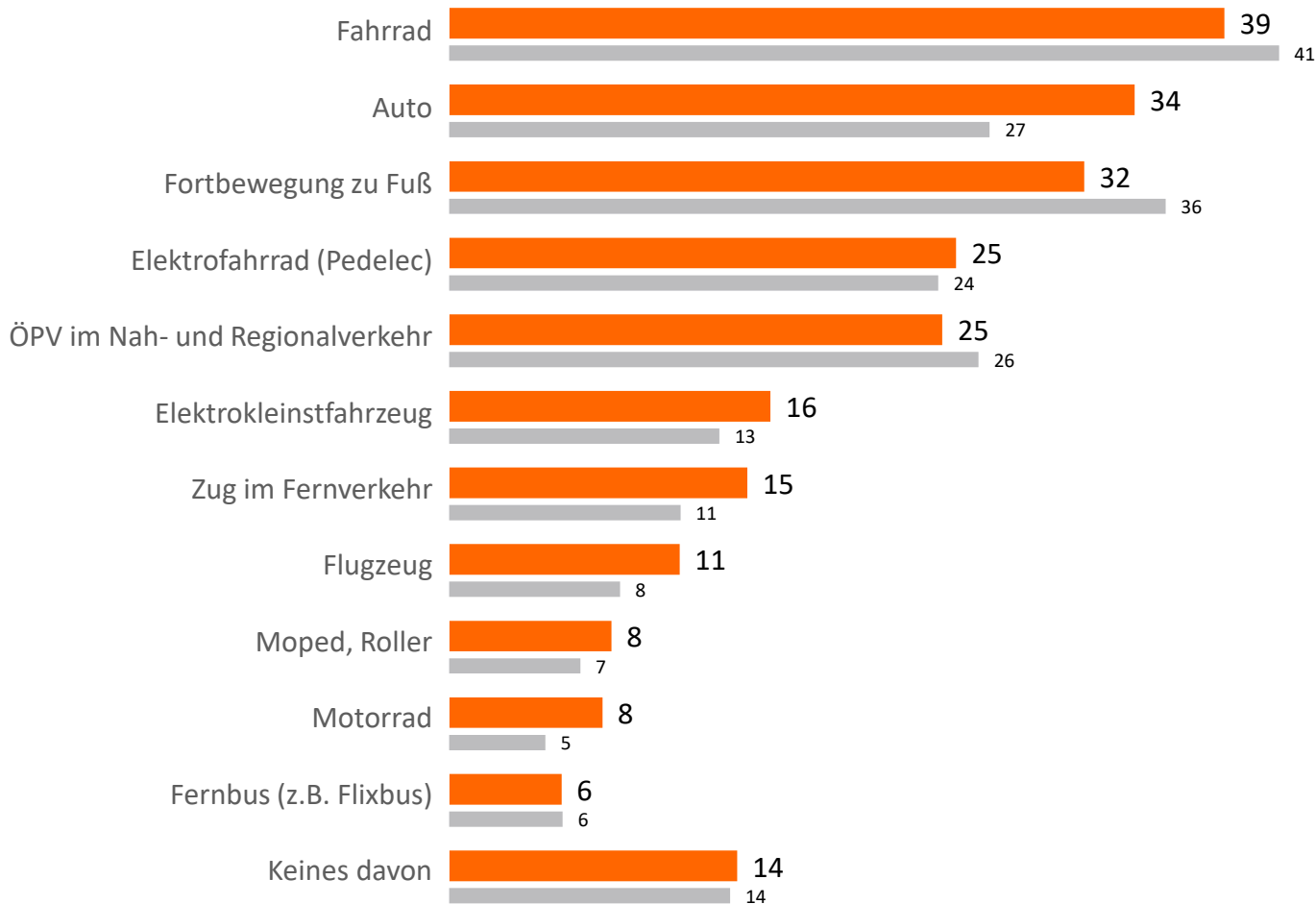


Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Zukünftige häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

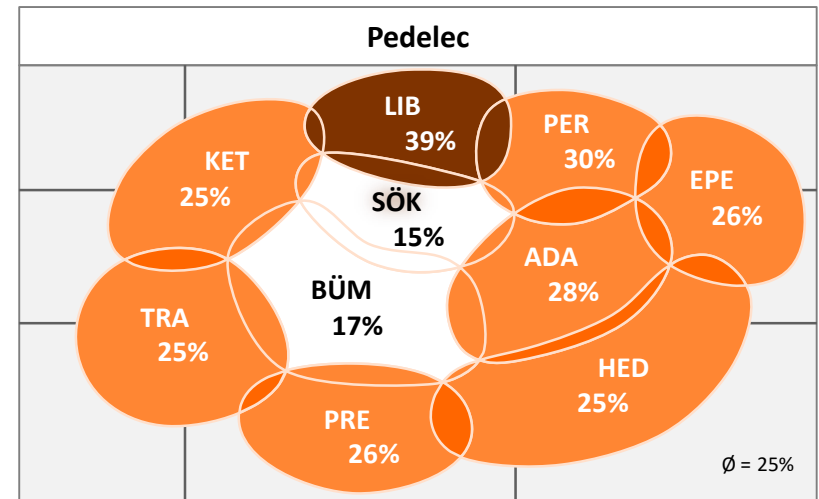
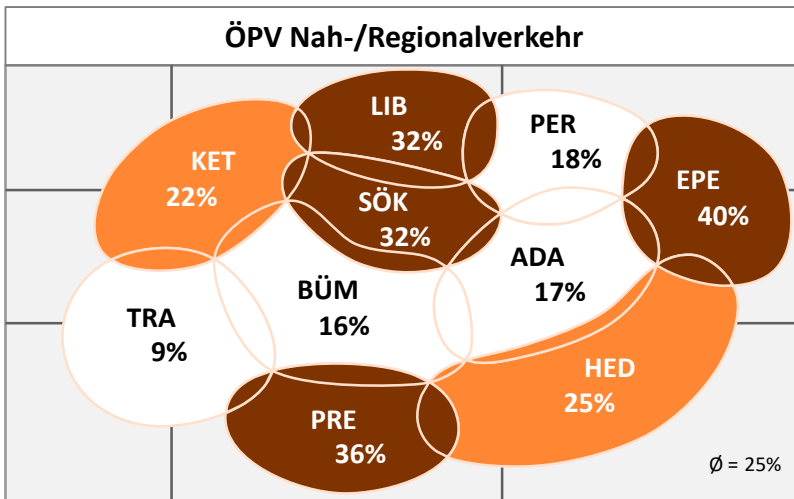
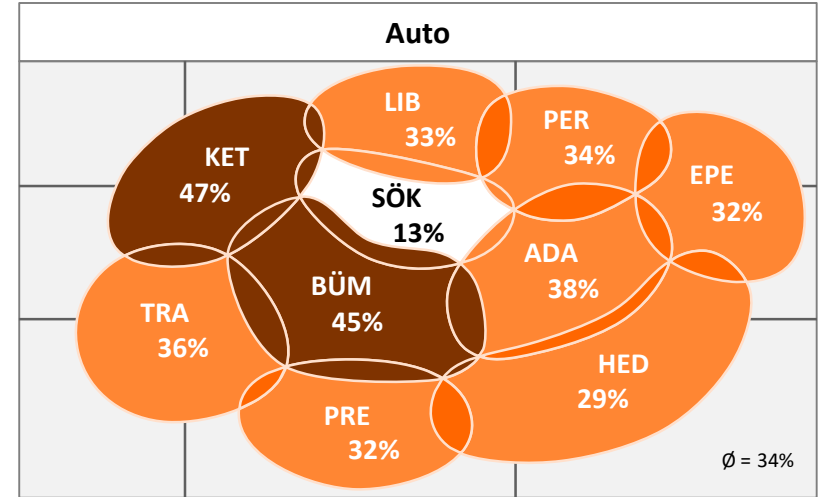
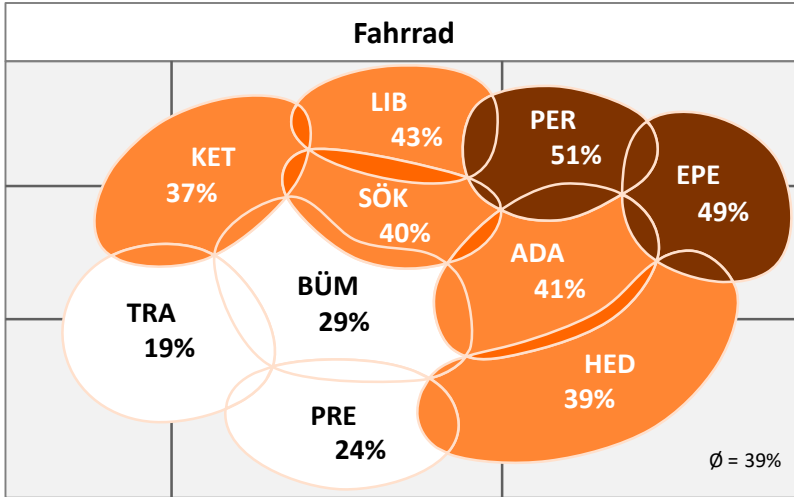
„Welches dieser Verkehrsmittel würden Sie in Zukunft gerne häufiger nutzen?“ (Mehrfachnennung möglich)



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

In den Sinus-Milieus[®] in Hessen



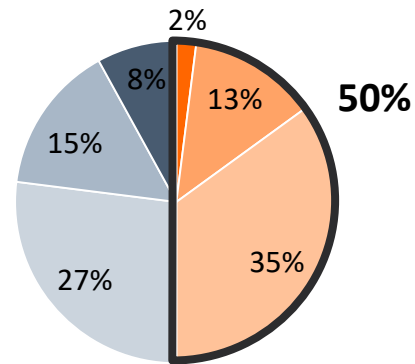
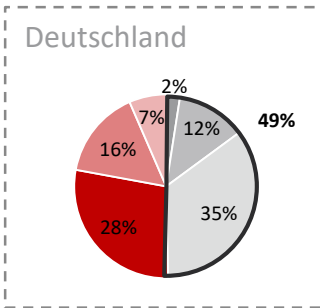
n_{HE} = 940; alle Befragte

= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

05 Verkehrspolitik – Fahrradfreundlichkeit

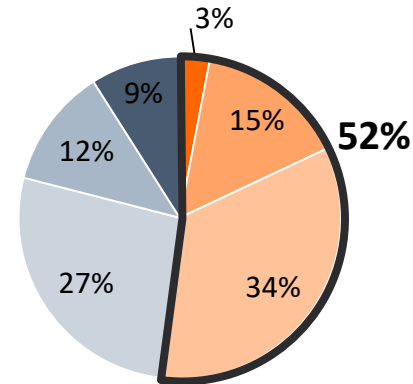
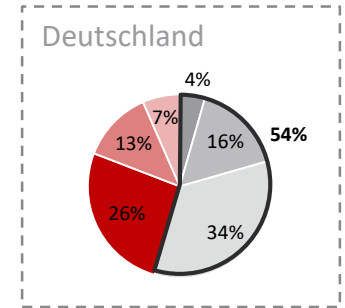
Fahrradfreundlichkeit der Politikebenen

Landesregierung



50% stufen ihre Landesregierung als fahrradfreundlich ein.

Kommunalpolitik



52% stufen ihre Kommunalpolitik als fahrradfreundlich ein.

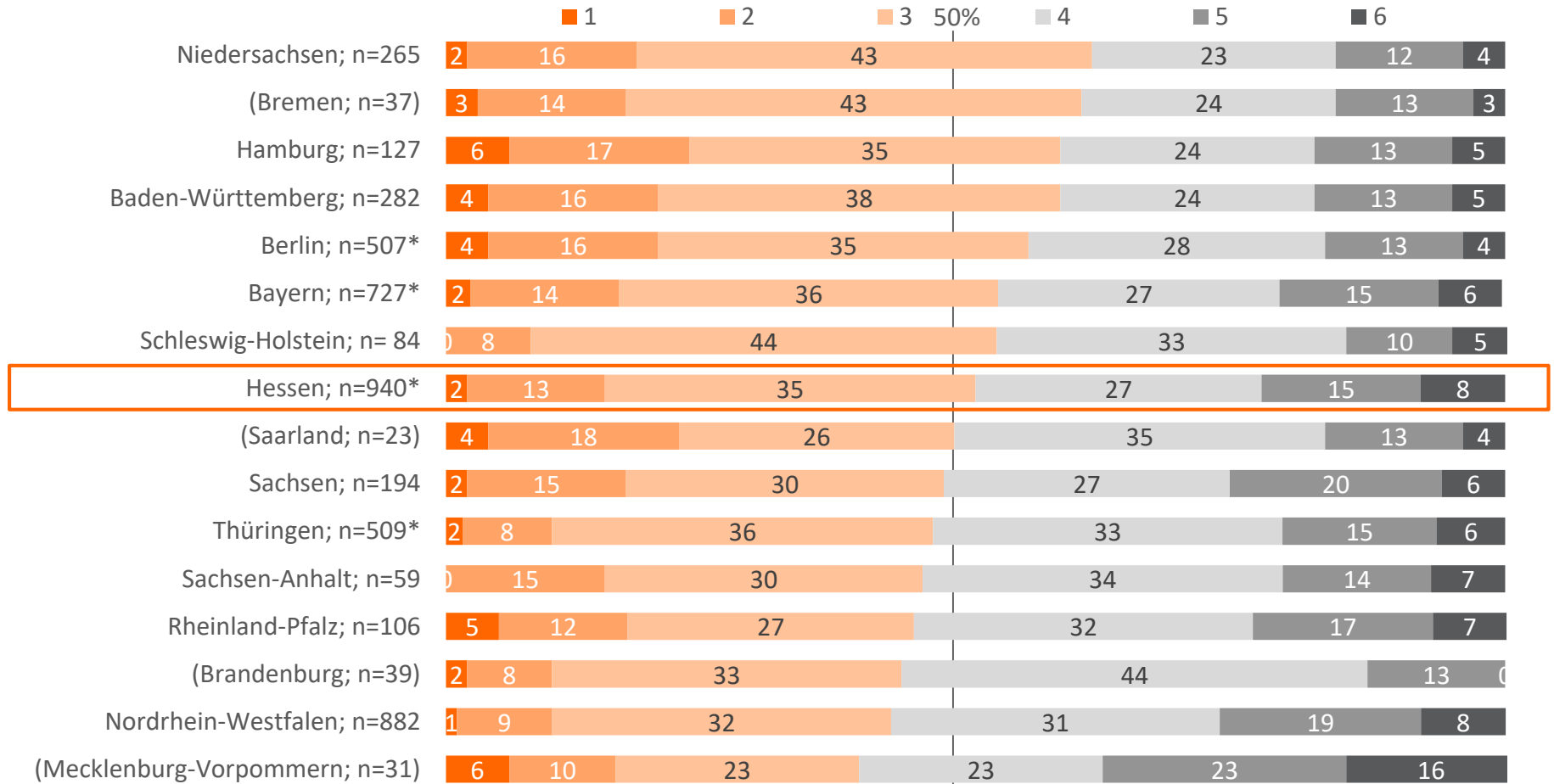
- Note 1 – sehr fahrradfreundlich
 ■ 2
 ■ 3
- Note 1 – sehr fahrradfreundlich
 ■ 2
 ■ 3

- 4
 ■ 5
 ■ Note 6 – gar nicht fahrradfreundlich
- 4
 ■ 5
 ■ Note 6 – gar nicht fahrradfreundlich

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Fahrradfreundlichkeit der Landesregierungen

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



Angaben in Prozent

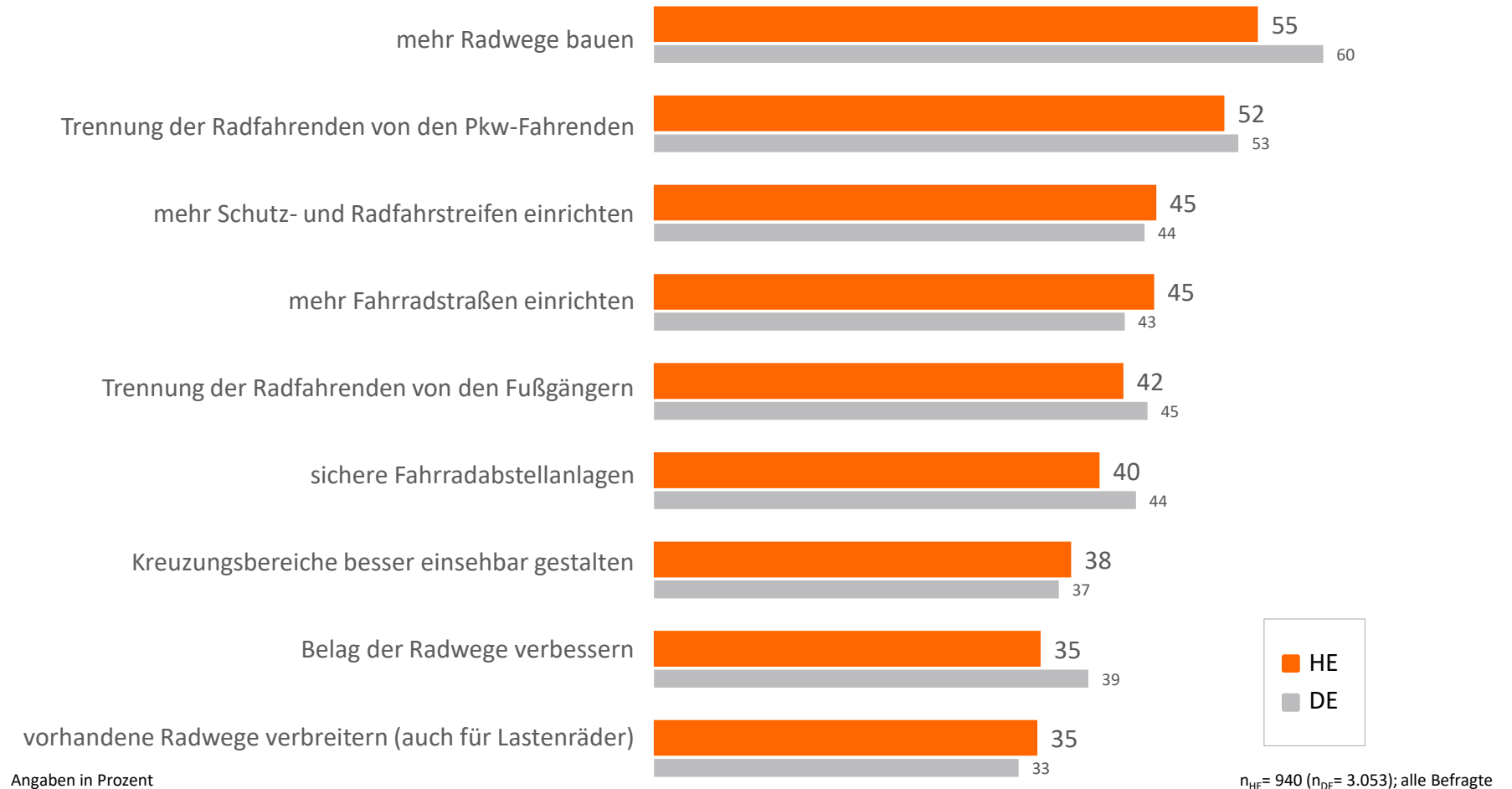
(xy) Bundesland, mit geringer Fallzahl

* In diesem Bundesland wurden Boost-Befragungen durchgeführt

Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

Erwartungen an die Politik

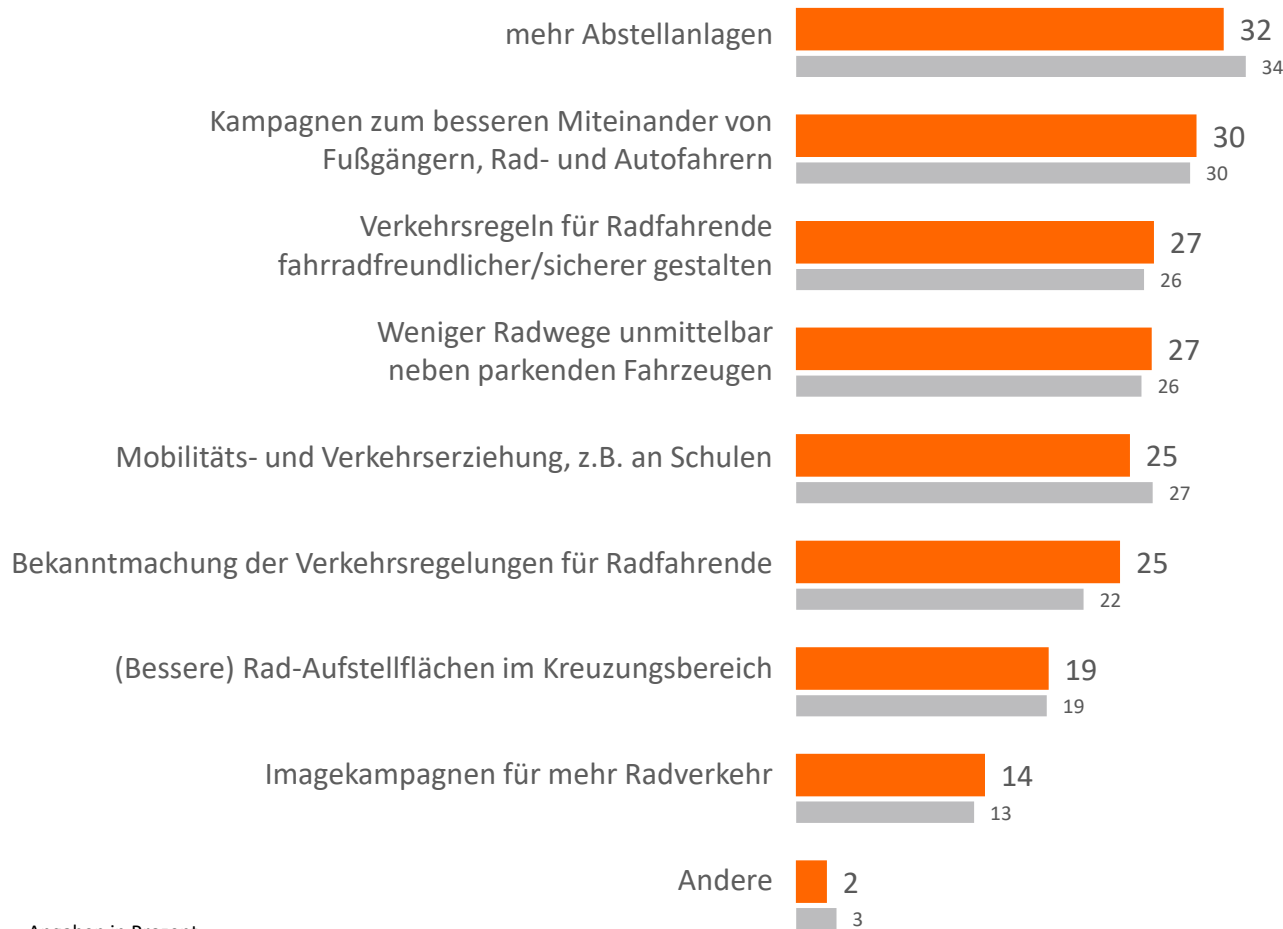
„Und in welchen Bereichen könnte die Politik in Bund, Land und Kommunen Ihrer Meinung nach mehr für den Radverkehr tun?“ (Mehrfachnennung möglich)



Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

Erwartungen an die Politik

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



Angaben in Prozent



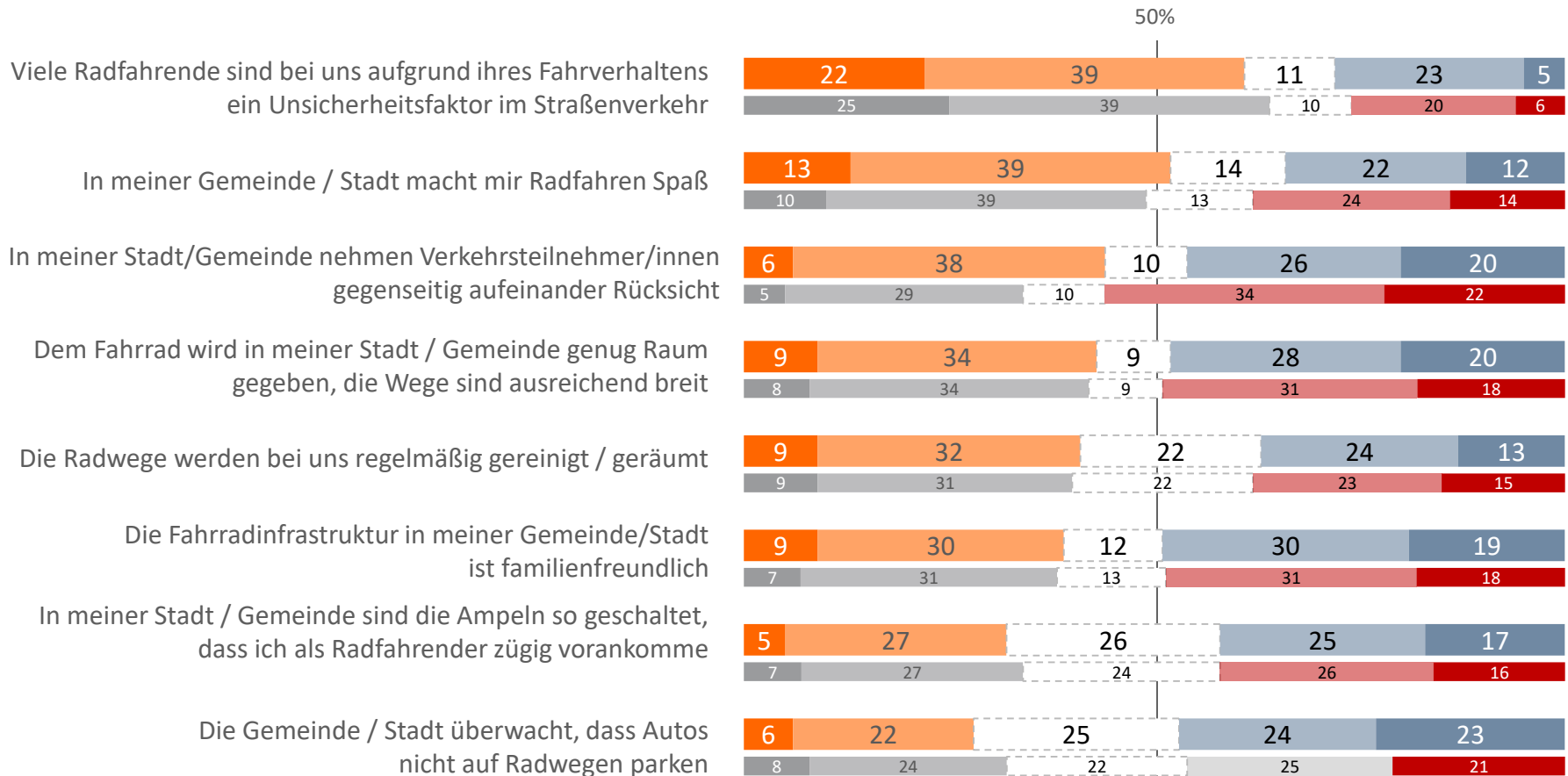
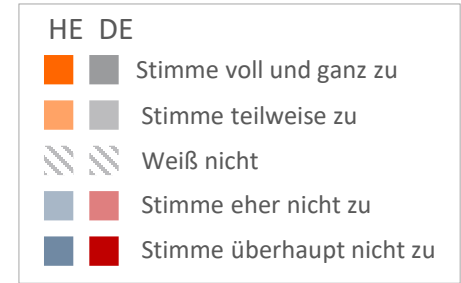
n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

06

Miteinander, Sicherheit und Helmnutzung

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

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



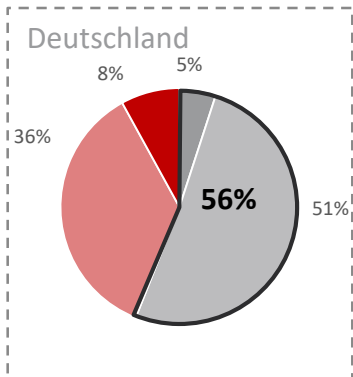
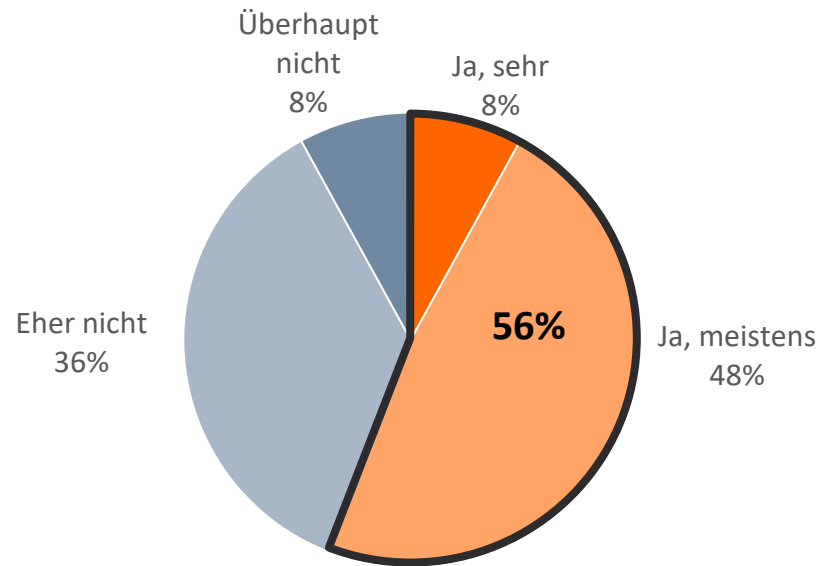
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Subjektives Sicherheitsgefühl

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

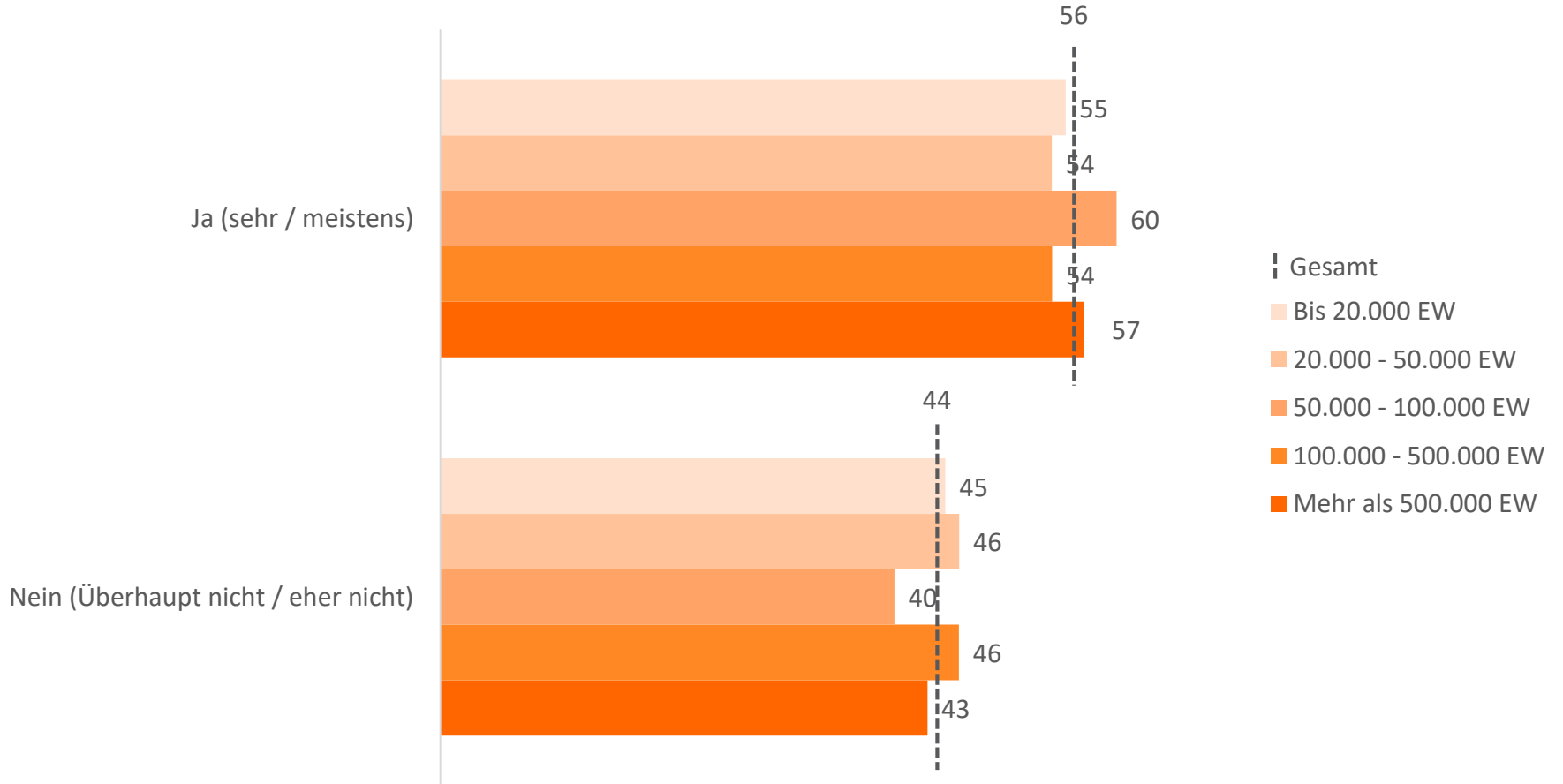


n_{HE}=754 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Nach Ortsgrößenklassen in Hessen

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

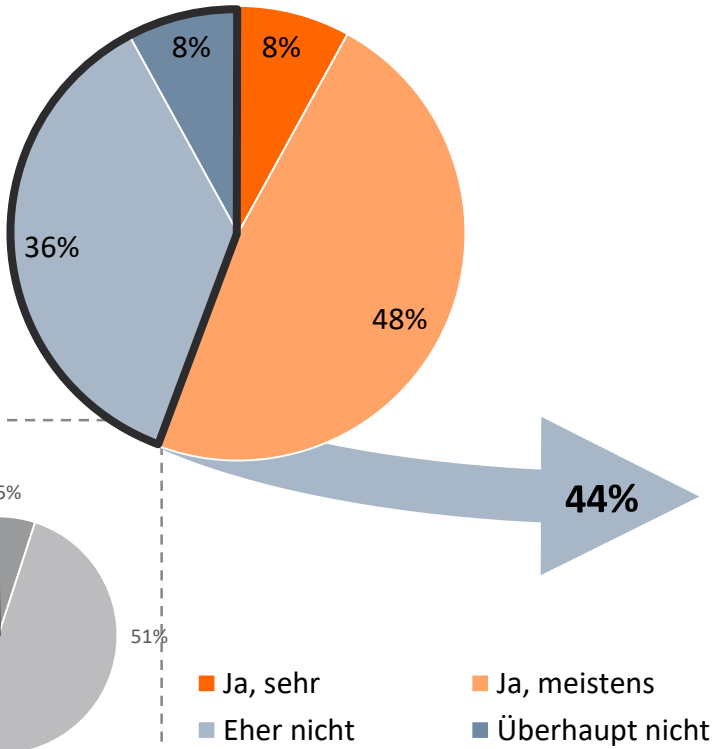


Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

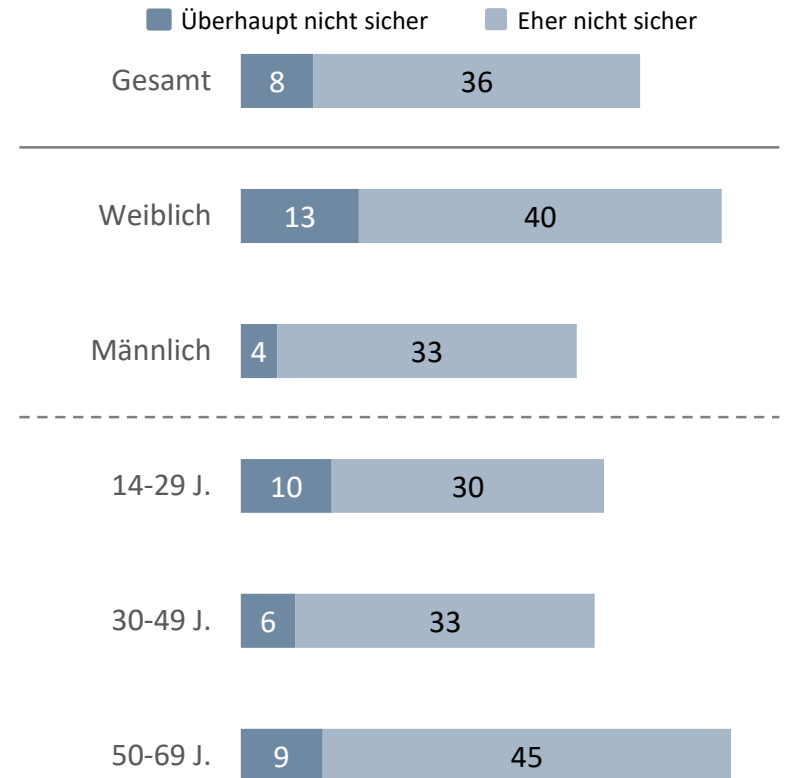
Nach Soziodemografie

Subjektives Sicherheitsgefühl

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



Getrennt nach Soziodemografie



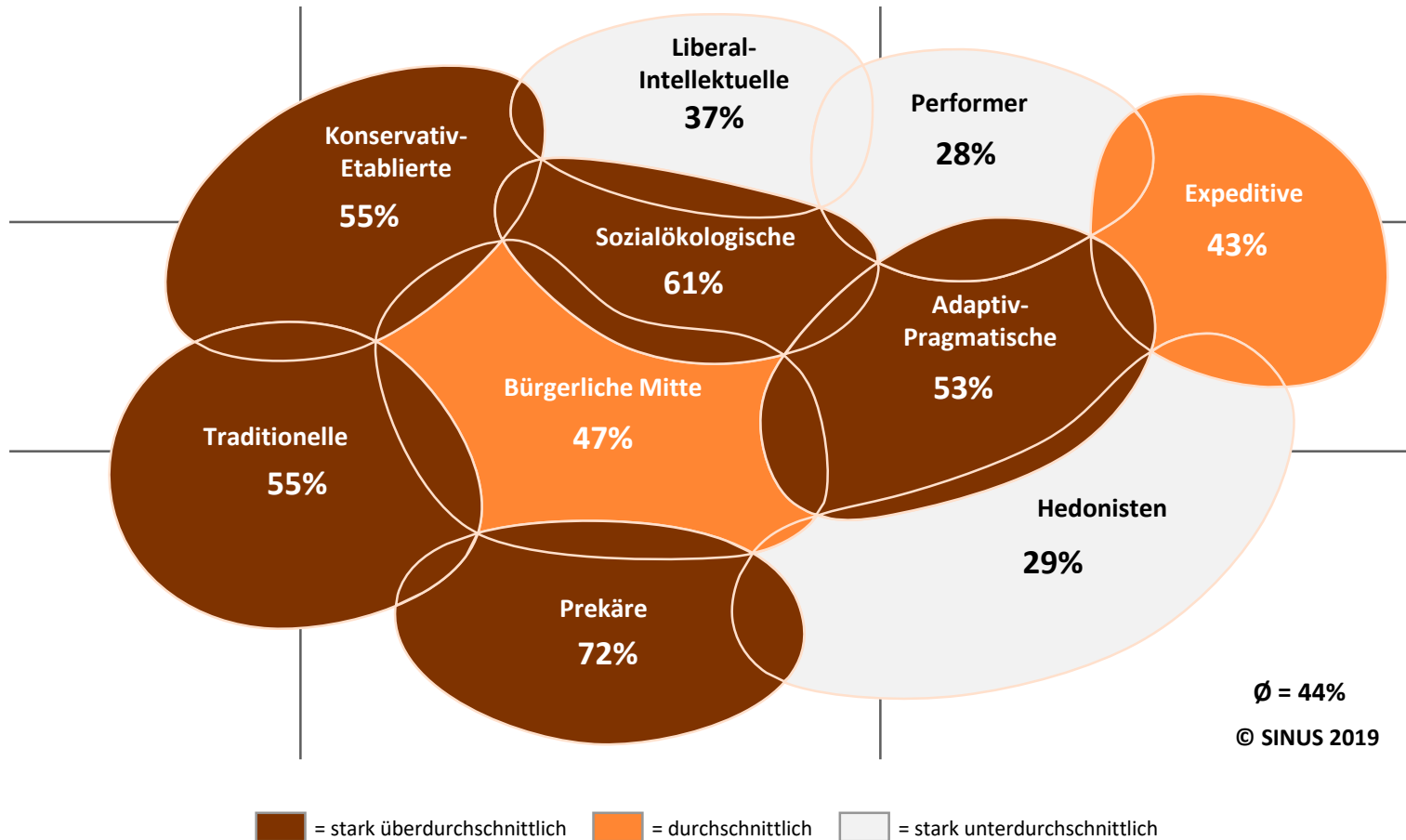
Angaben in Prozent

n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen

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



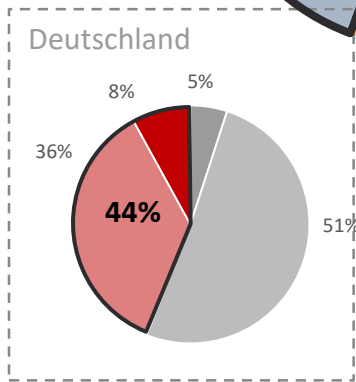
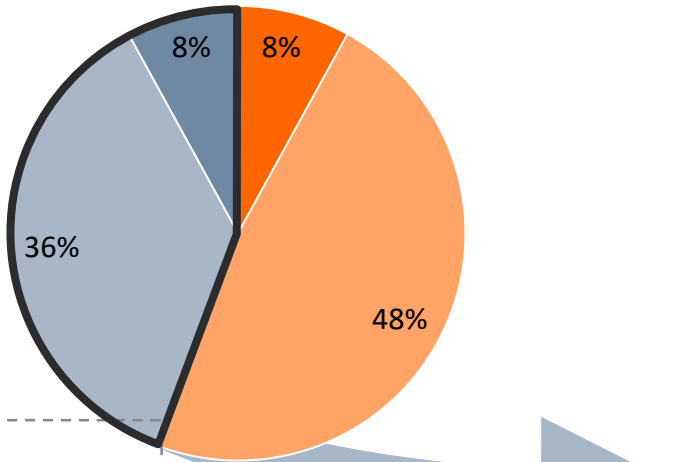
Ø = 44%
© SINUS 2019

n_{HE} = 754; Radfahrende

Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

Subjektives Sicherheitsgefühl

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

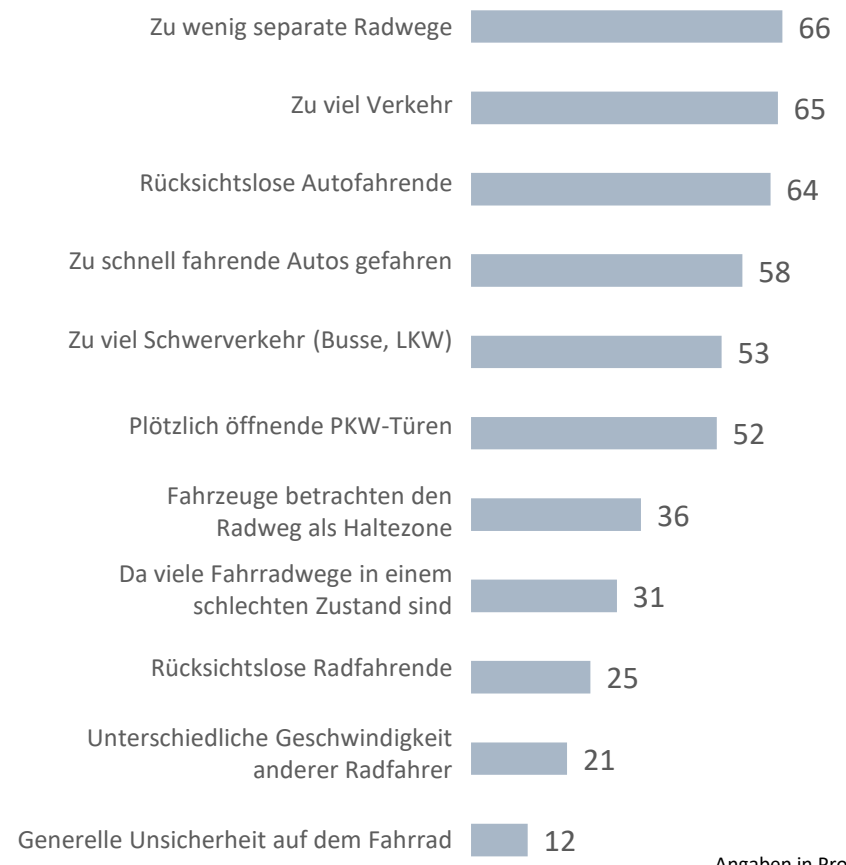


■ Ja, sehr ■ Ja, meistens
■ Eher nicht ■ Überhaupt nicht

n_{HE}= 754 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende

44%

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



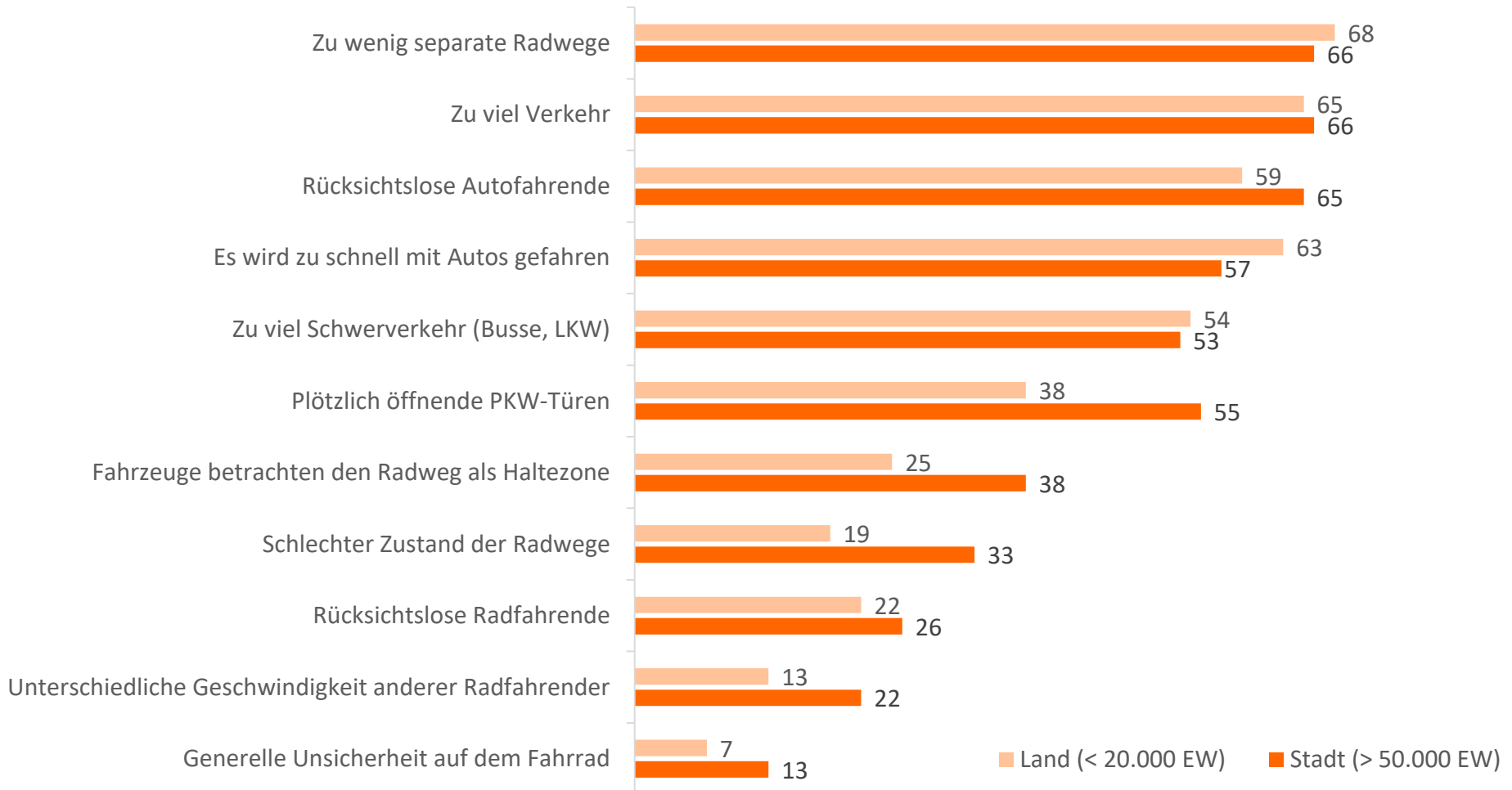
n_{HE}= 335; Radfahrende, die sich unsicher fühlen

Angaben in Prozent

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

Land vs. Stadt

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

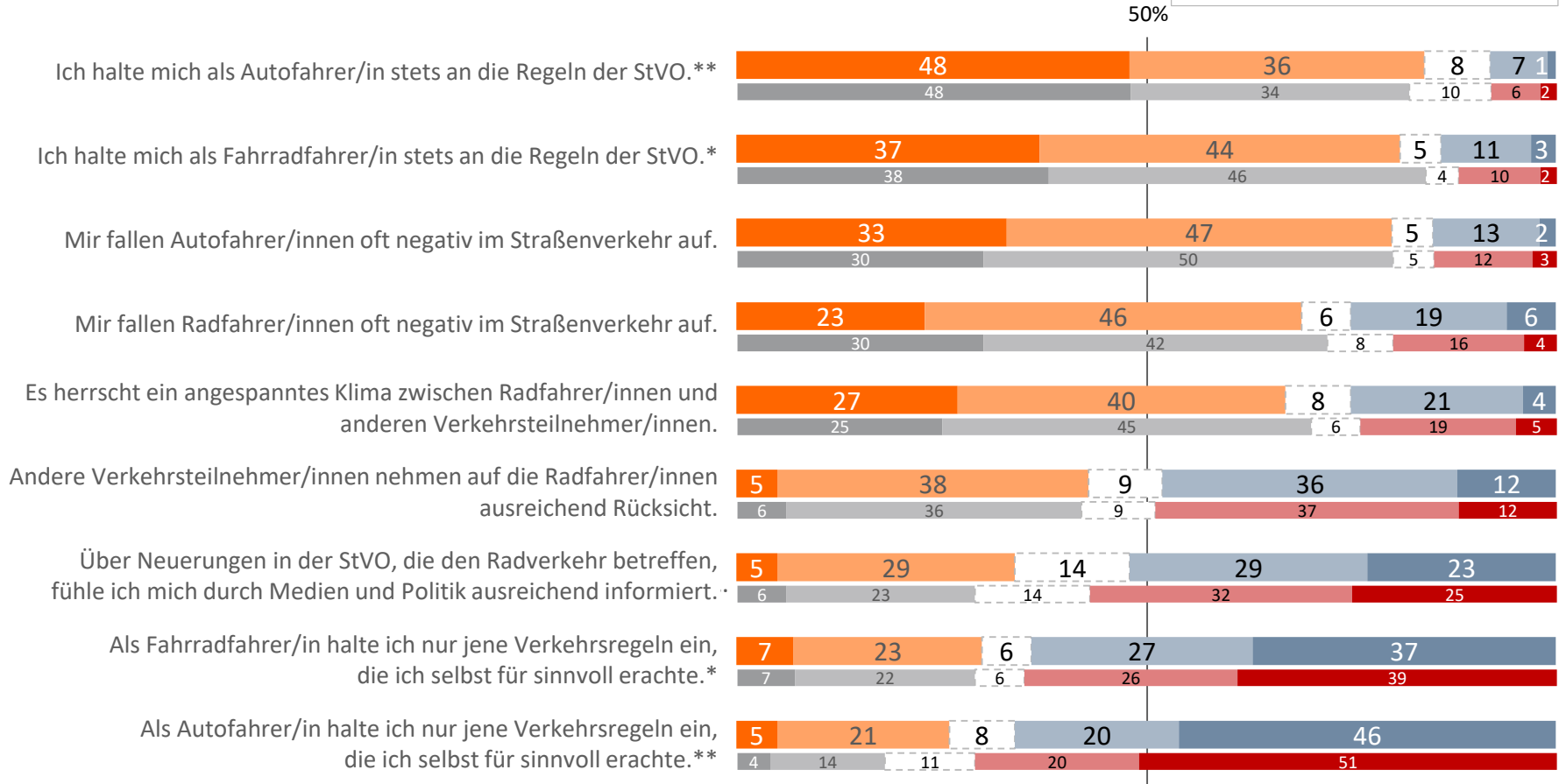
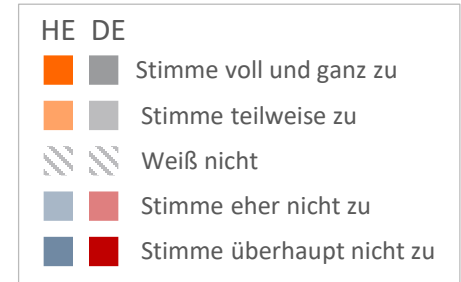


Angaben in Prozent

n_{HE} = 335; Radfahrende, die sich unsicher fühlen

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

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



Angaben in Prozent

n_{HE}= 940 (n_{DE}= 3.053); alle Befragte; * n_{HE}= 754 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende; ** n_{HE}= 815 (n_{DE}= 2.547); Autofahrende

Genutzte Wegarten

Häufigste Wegarten und Gefühl der (Un-)sicherheit

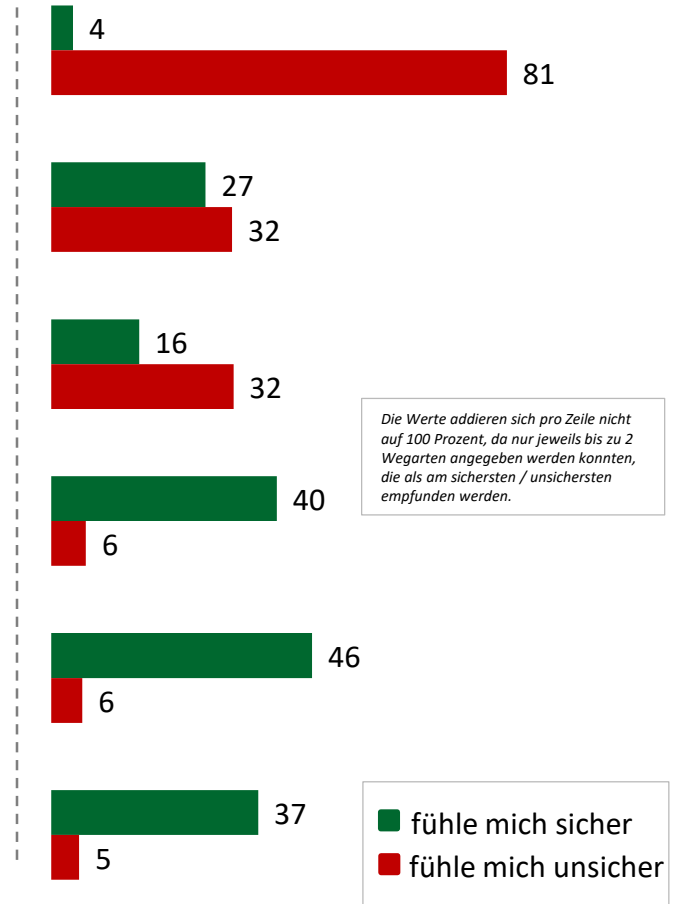
„Welche der folgenden Wegarten befahren Sie überwiegend?“
(Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

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



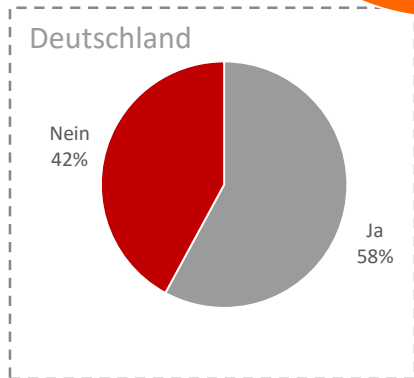
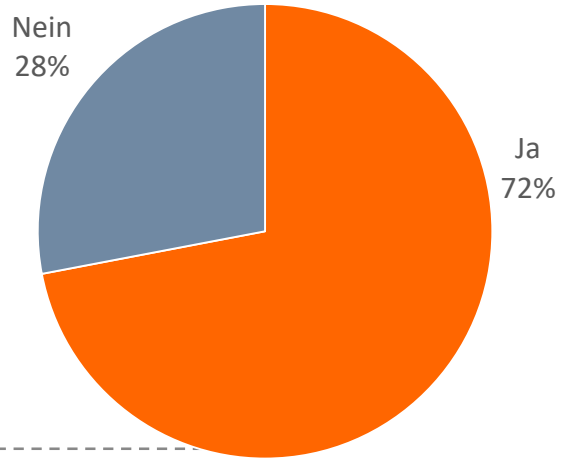
Die Werte addieren sich pro Zeile nicht auf 100 Prozent, da nur jeweils bis zu 2 Wegarten angegeben werden konnten, die als am sichersten / unsichersten empfunden werden.

n_{HE} = 754; Radfahrende

Fahradhelmbesitz und -Nutzung

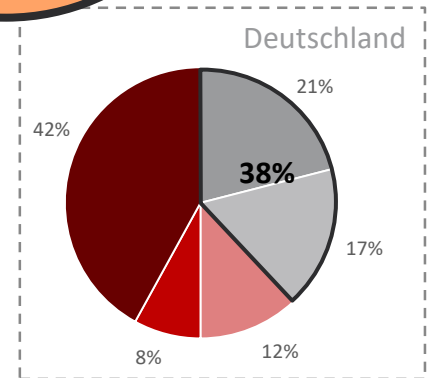
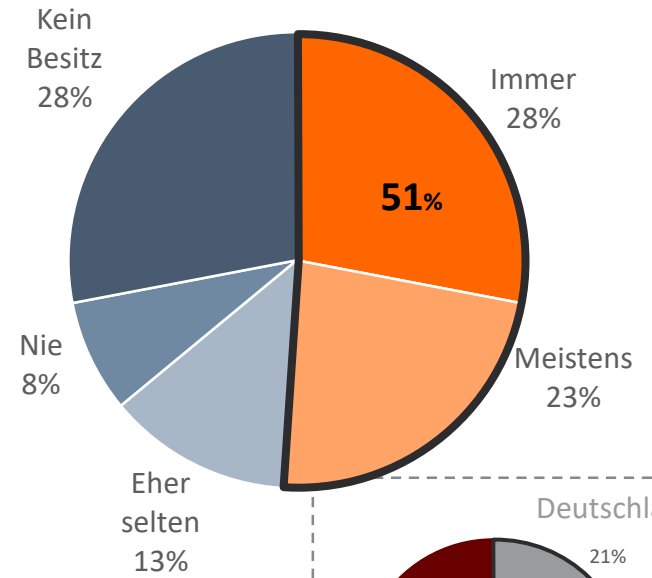
Besitz

„Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm?“



Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



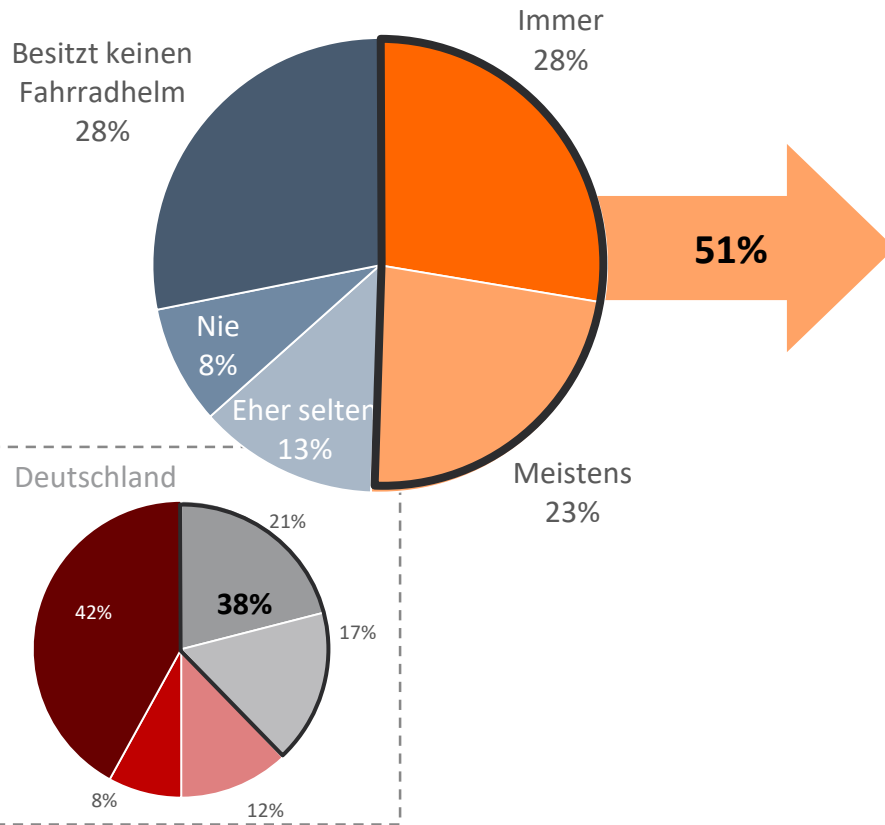
n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Fahradhelmbesitz und -Nutzung

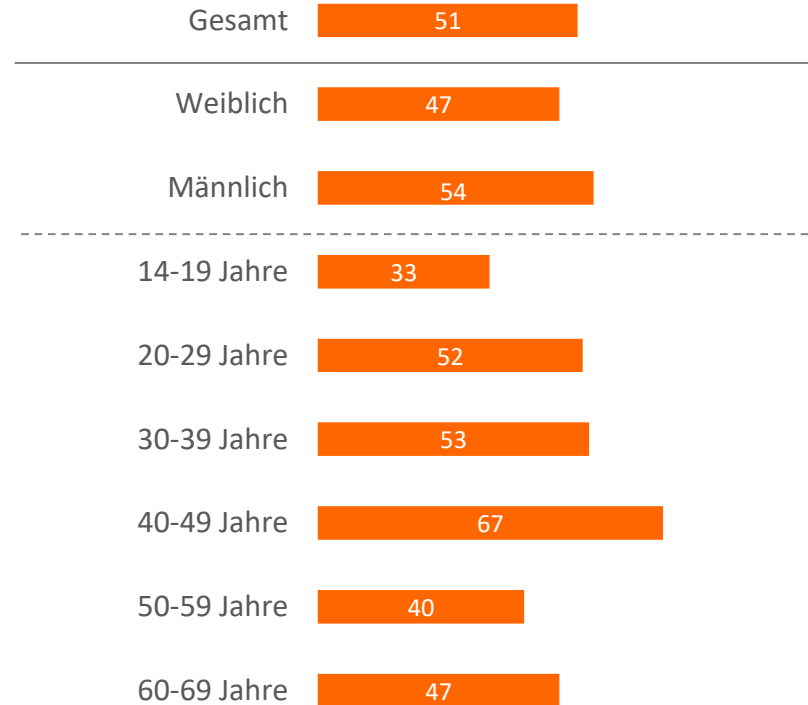
Nach Soziodemografie

Besitz und Nutzung

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



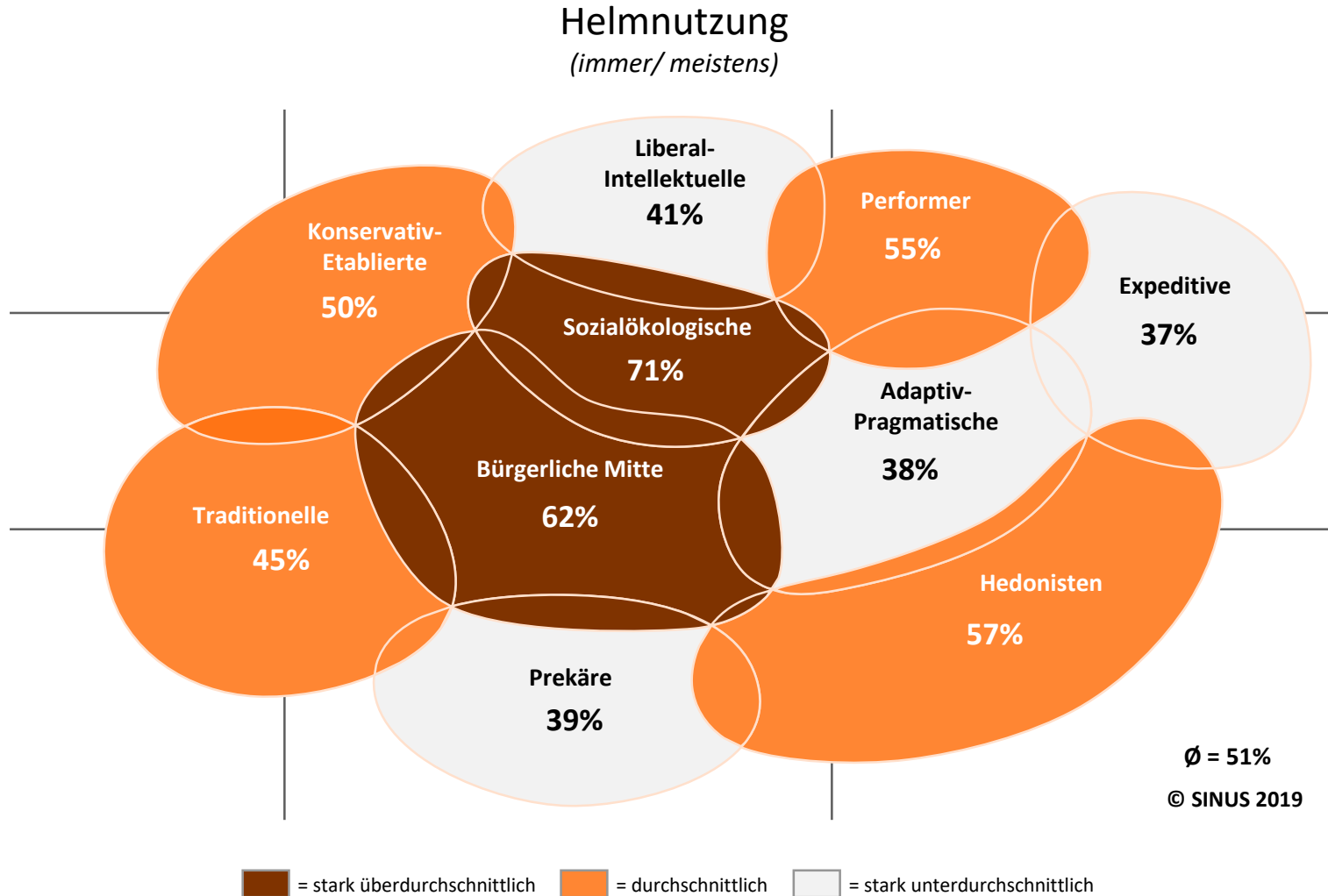
Nutzung nach Geschlecht und Alter



Angaben in Prozent
 n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen

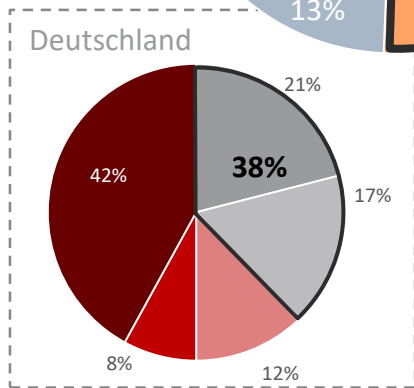
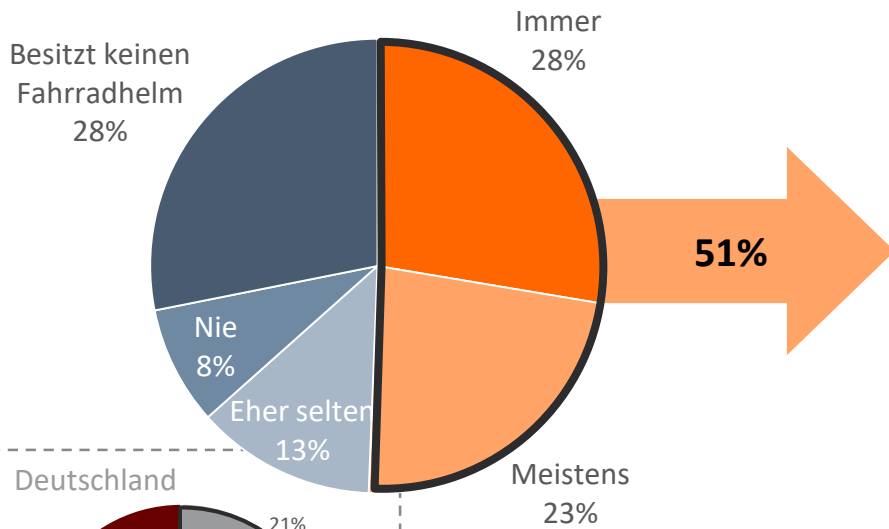


= n_{HE} = 754; Radfahrende

Gründe für die Fahrradhelmnutzung

Besitz und Nutzung

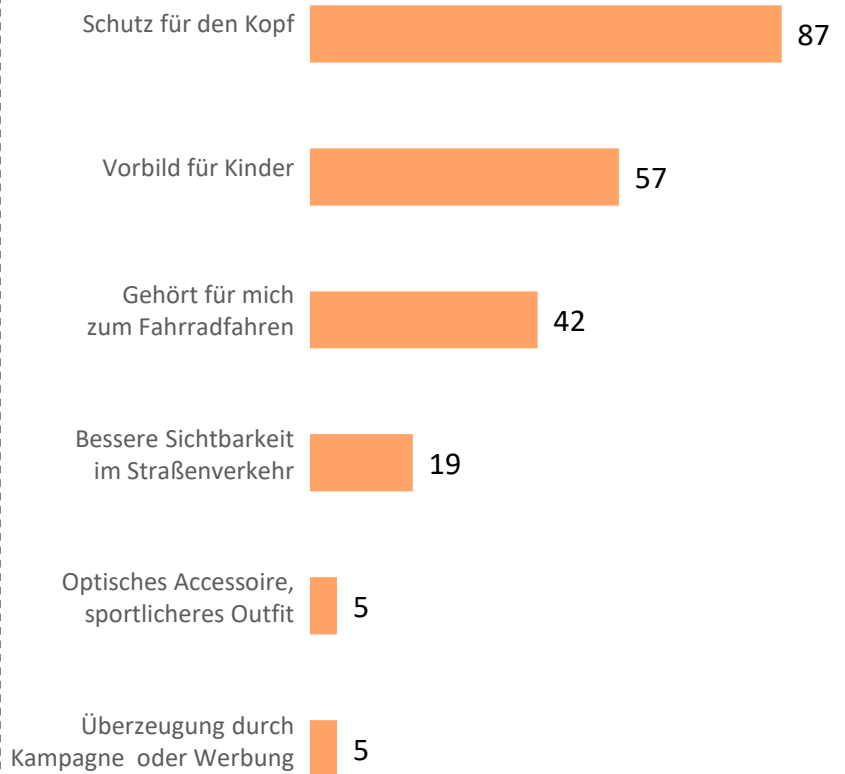
„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“



n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Gründe für Nutzung

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



Angaben in Prozent

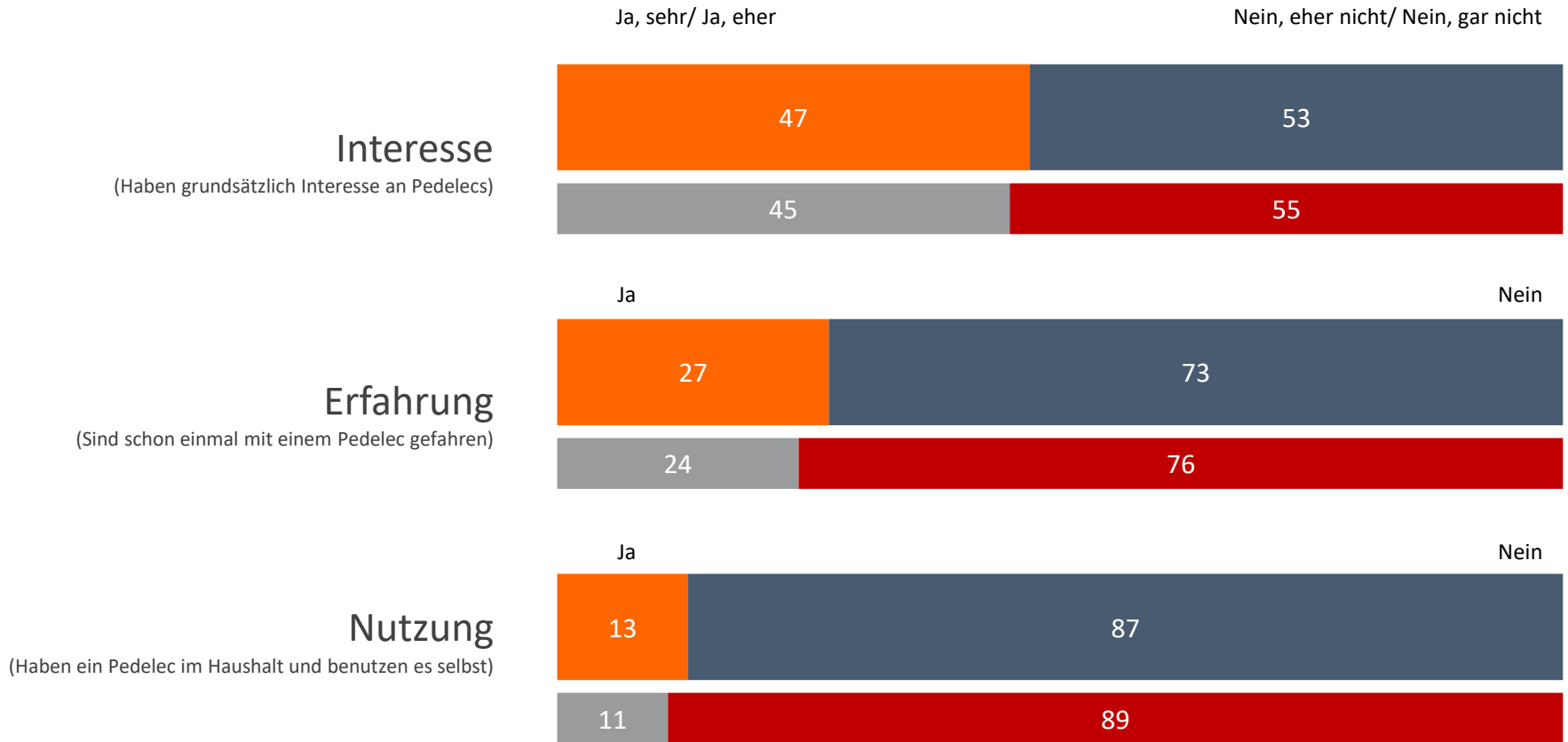
n_{HE} = 382 (n_{DE} = 905); nutzen immer / meistens einen Fahrradhelm

07

Innovationen:

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing
und Elektrokleinstfahrzeuge

Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs



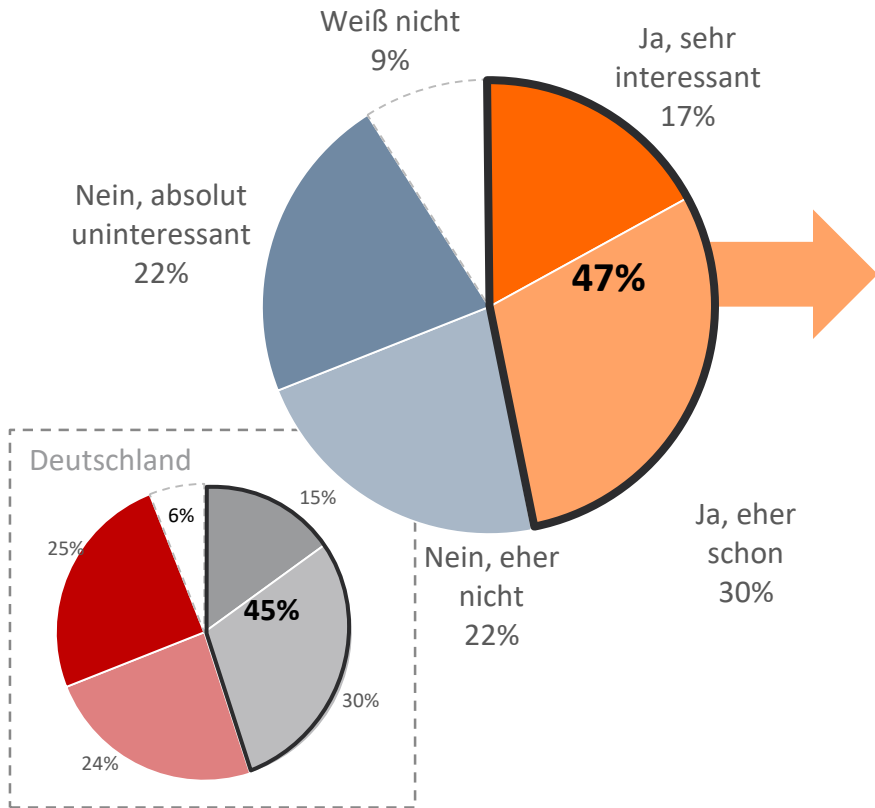
n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragten

Interesse an Pedelecs

Nach Soziodemografie

Interesse

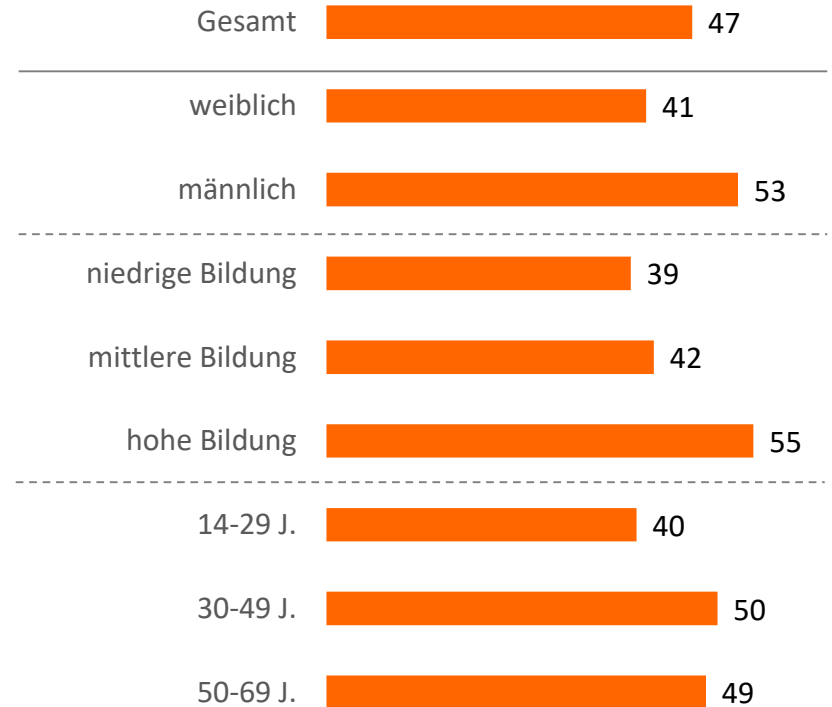
„Sind Fahrräder, die einen Elektromotor integriert haben (Pedelecs) generell interessant für Sie?“



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Interesse

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



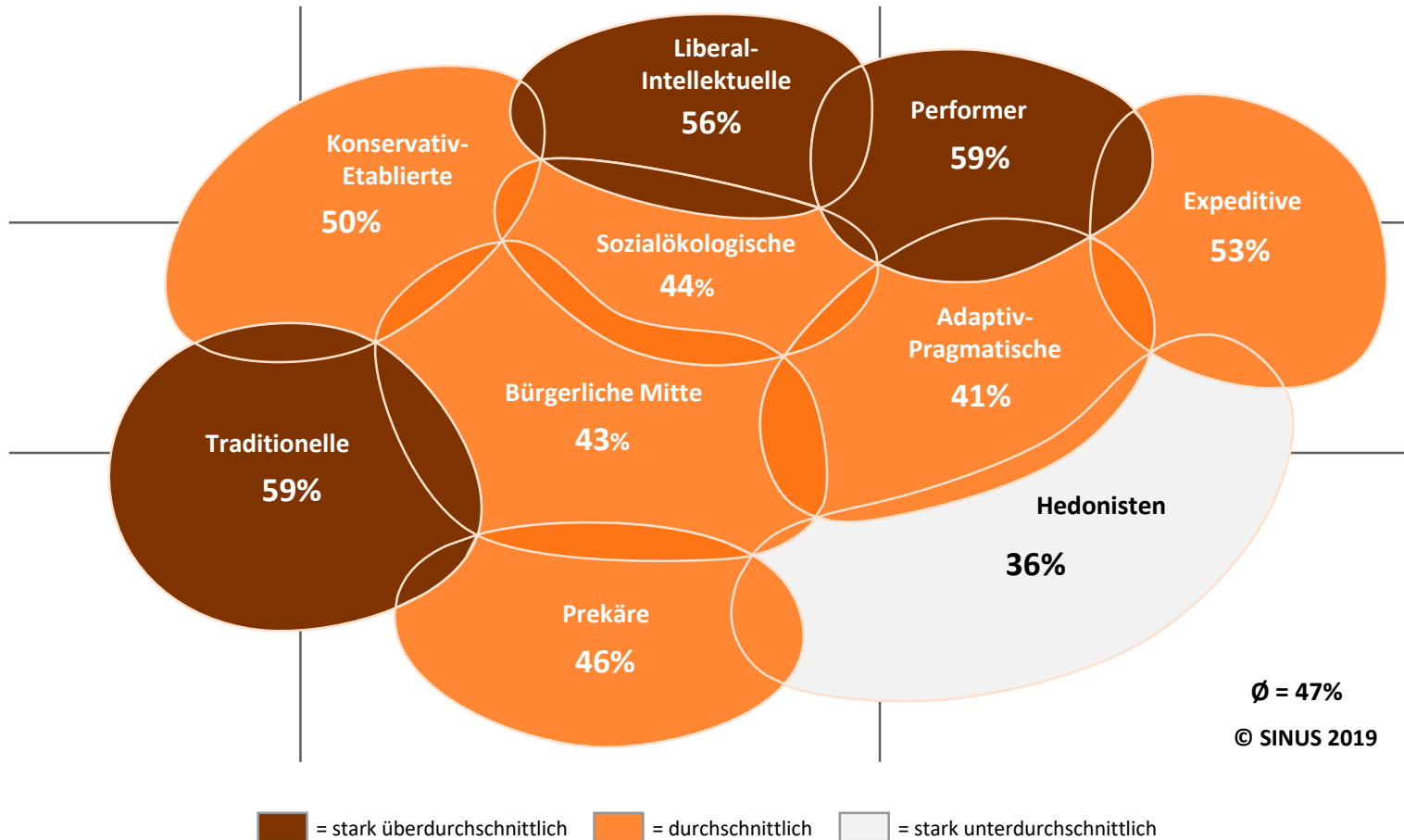
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Interesse an Pedelecs

Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen

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



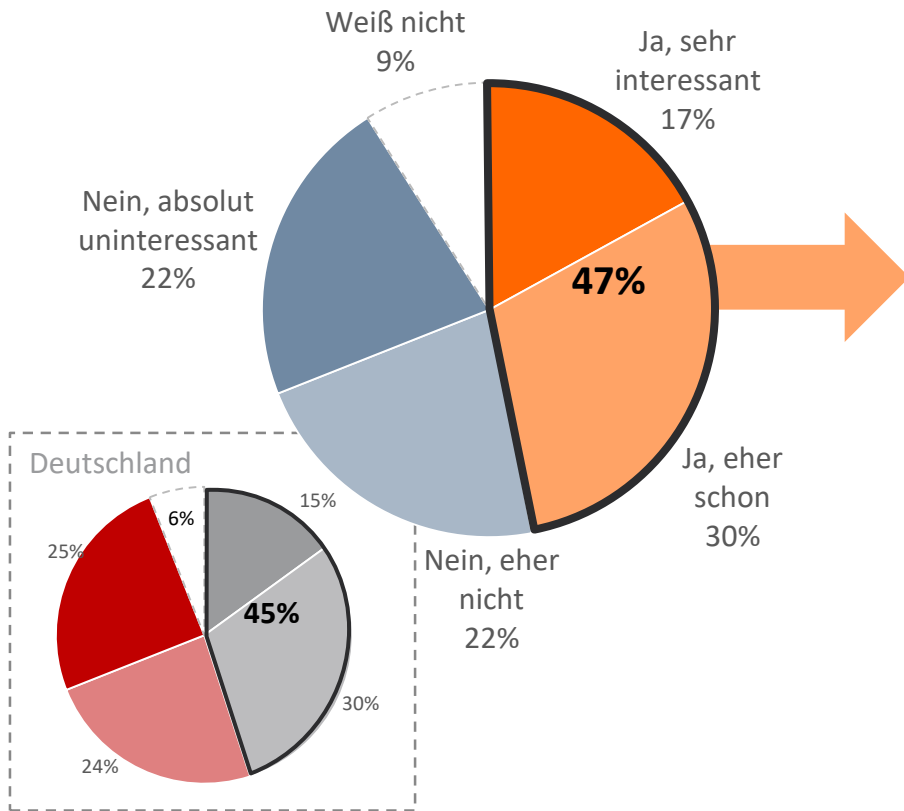
Ø = 47%
© SINUS 2019

n_{HE} = 940; Alle Befragte

Interesse an Pedelecs & Einsatzzwecke

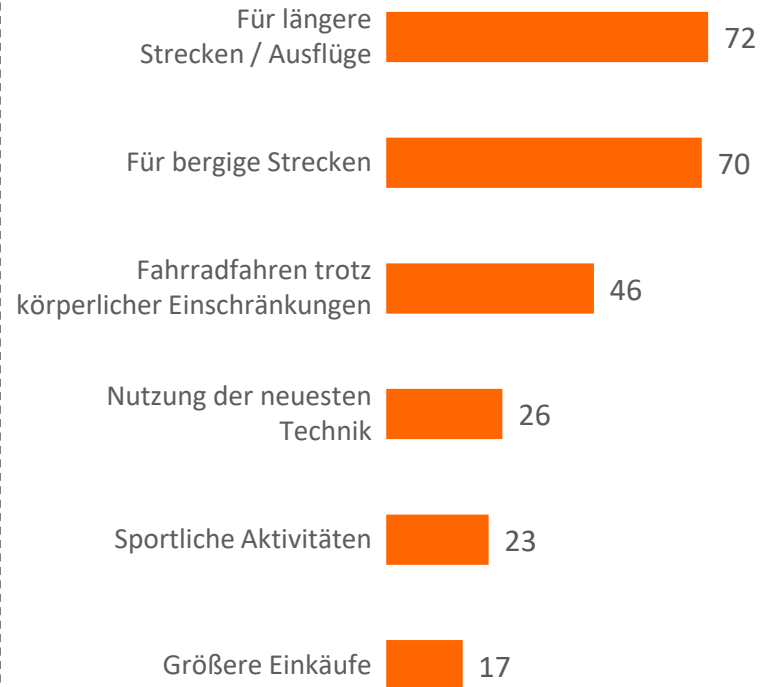
Interesse

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



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

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



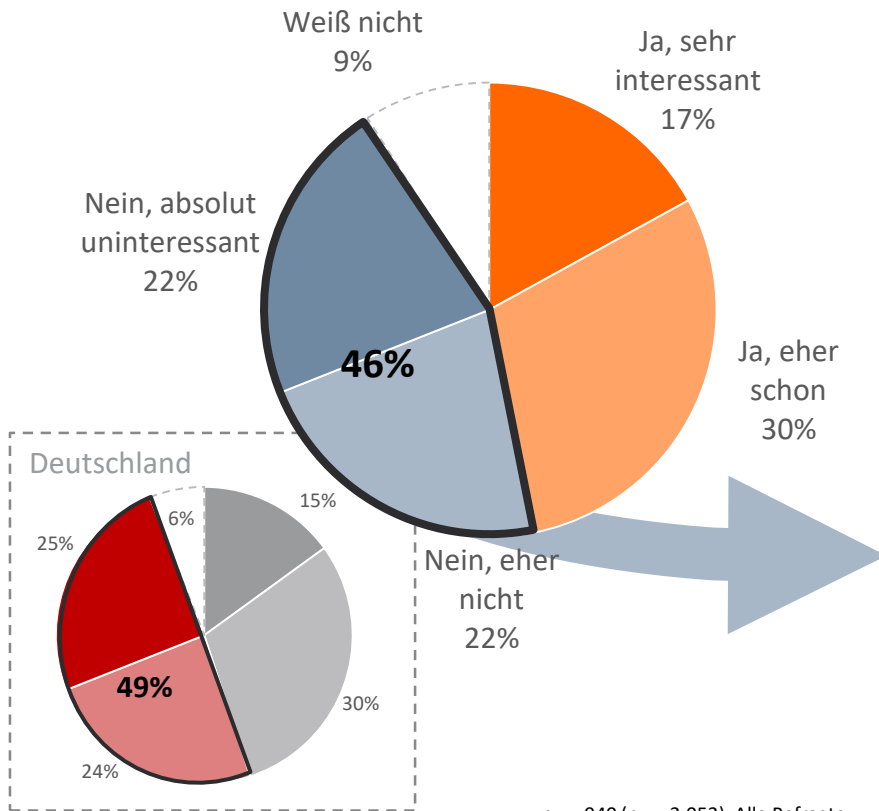
Angaben in Prozent

n_{HE} = 441; Befragte, die Pedelecs interessant finden und keines nutzen

Gründe für fehlendes Interesse an Pedelecs

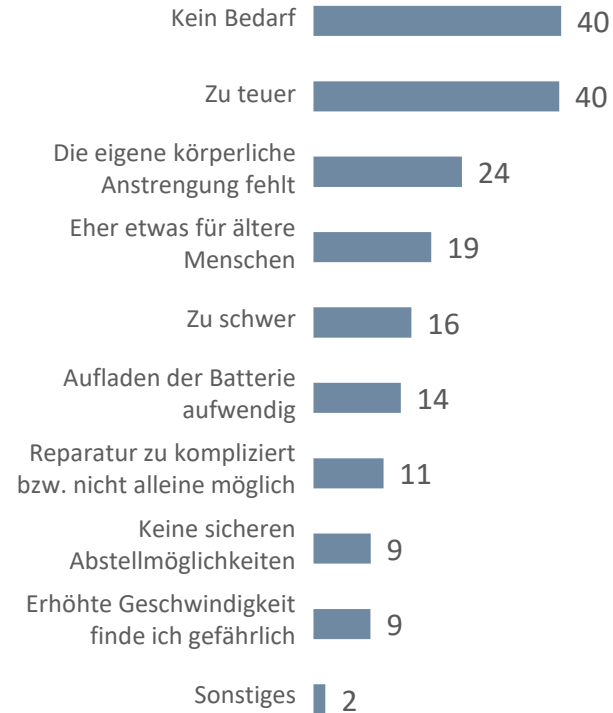
Interesse

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



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

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



Angaben in Prozent

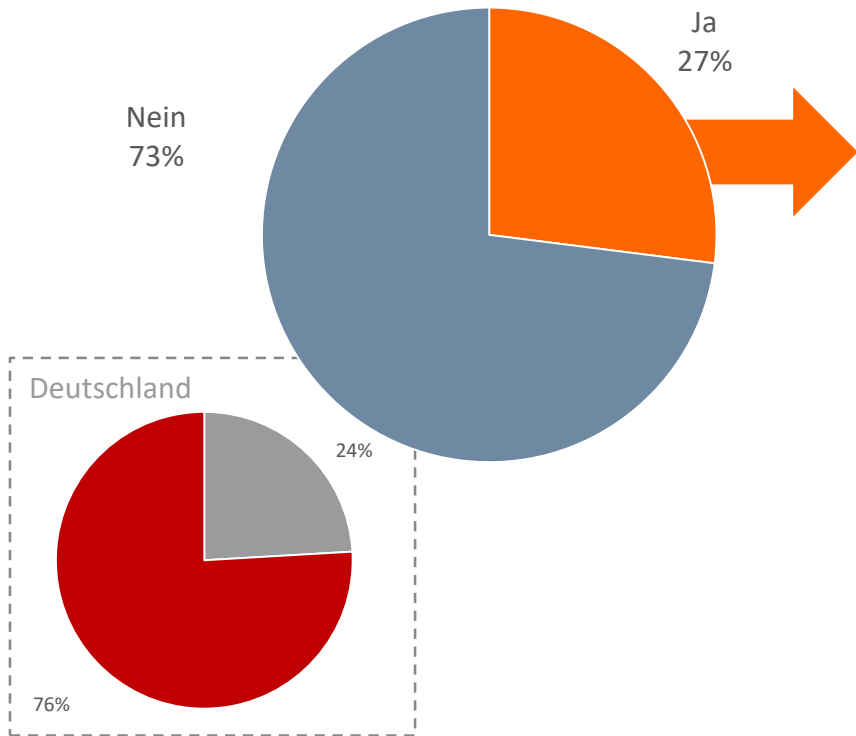
n_{HE} = 412; Befragte, die Pedelecs nicht interessant finden

Erfahrungen mit Pedelecs

Nach Soziodemografie

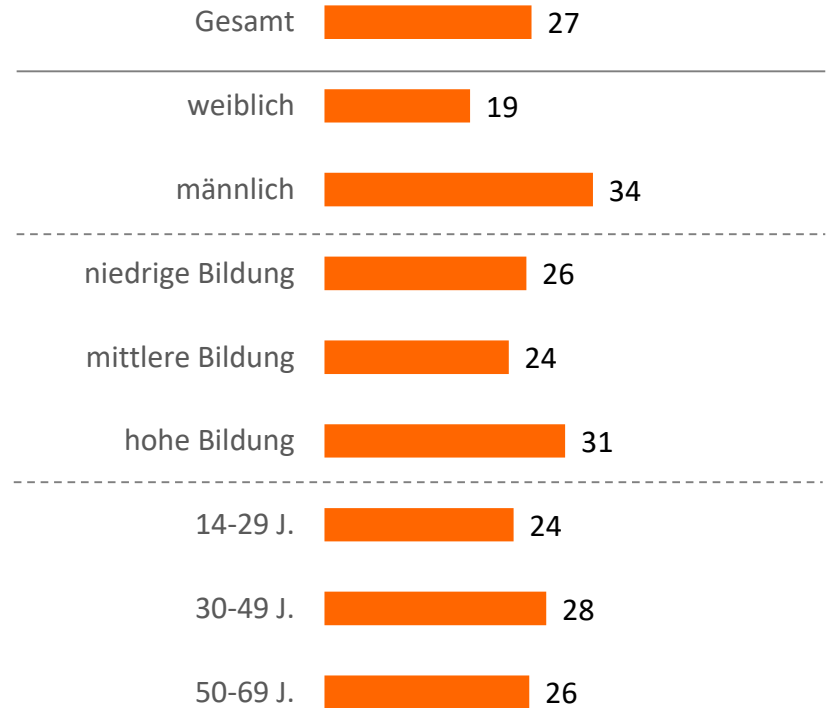
Erfahrungen

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



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Erfahrungen nach Geschlecht, Bildung und Alter (Ja)

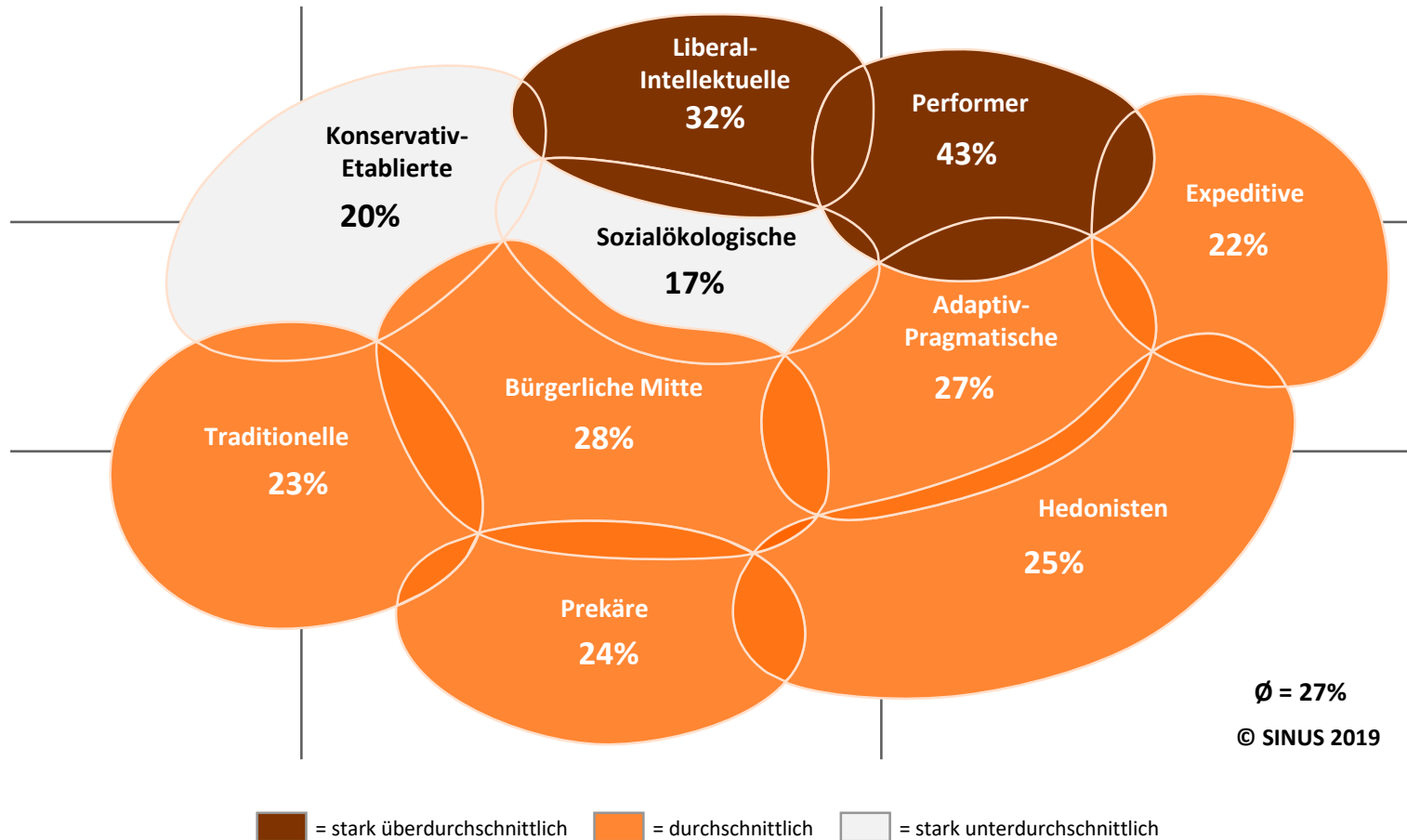


Angaben in Prozent
n_{HE} = 940; Alle Befragte

Erfahrungen mit Pedelecs

Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen

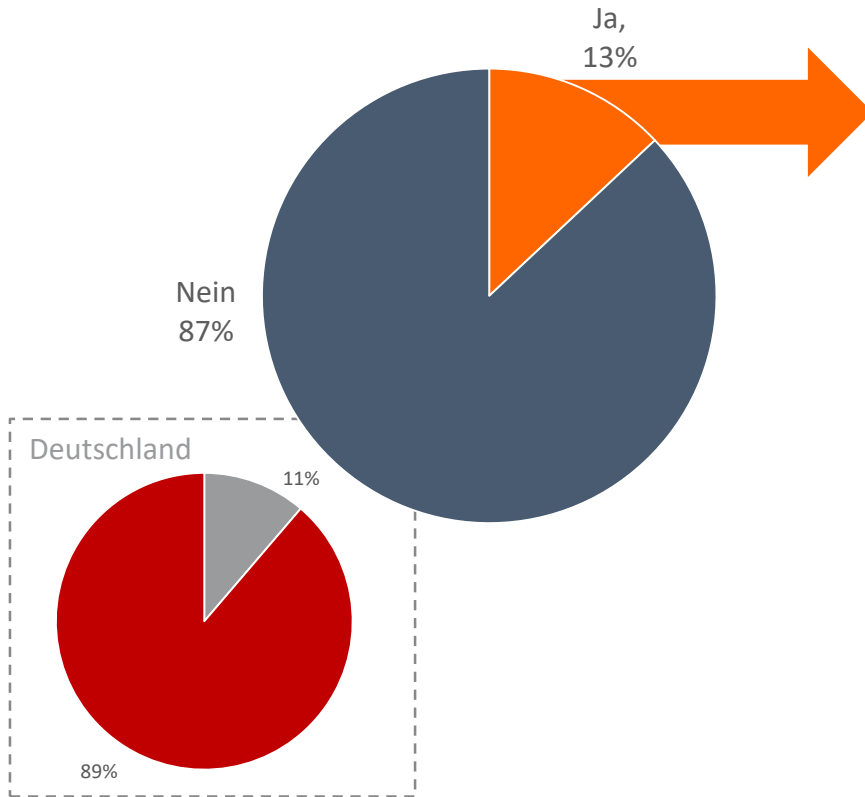
Erfahrungen



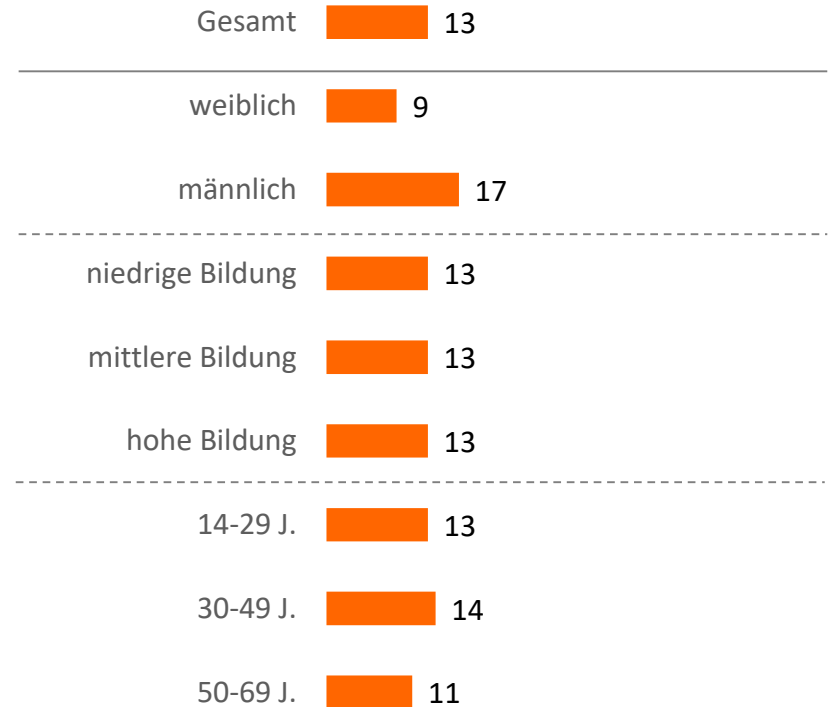
Nutzung von Pedelecs

Nach Soziodemografie (1/2)

Nutzung von Pedelecs



Nutzung nach Geschlecht, Bildung und Alter



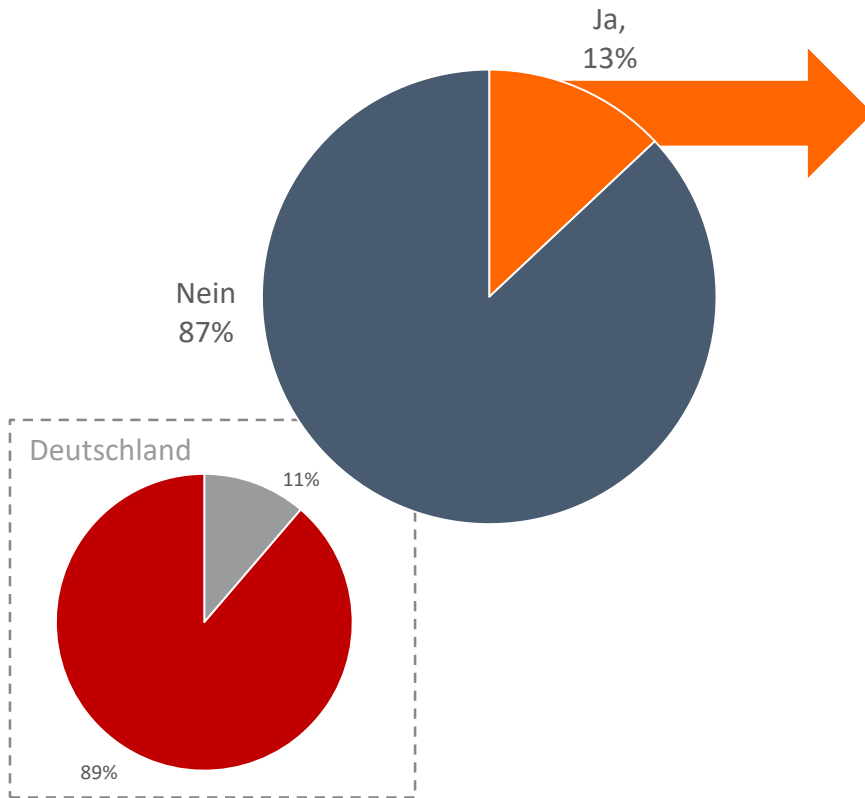
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

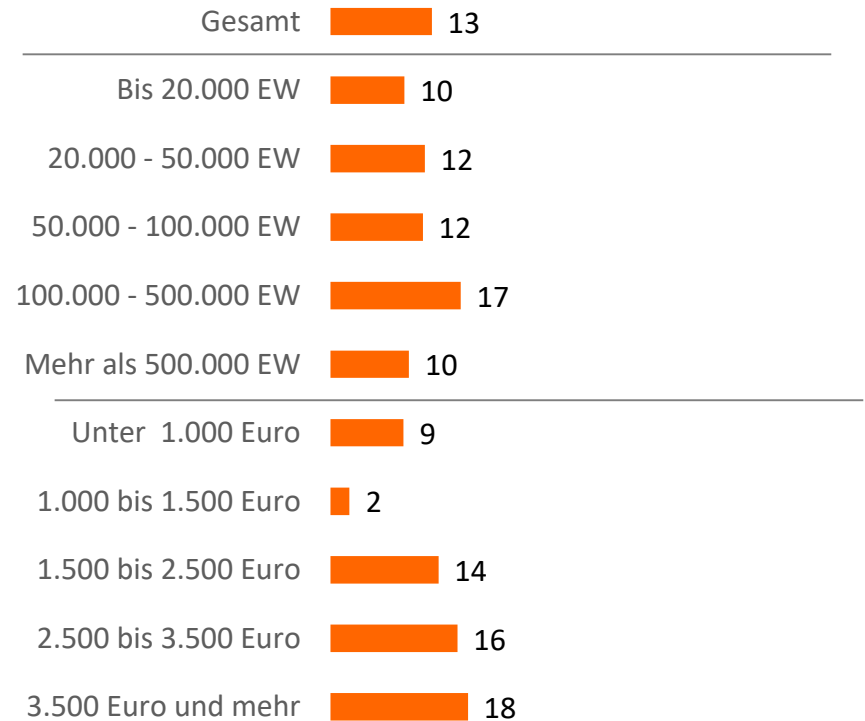
Nutzung von Pedelecs

Nach Soziodemografie (2/2)

Nutzung von Pedelecs



Nutzung nach Ortsgröße und Haushaltseinkommen

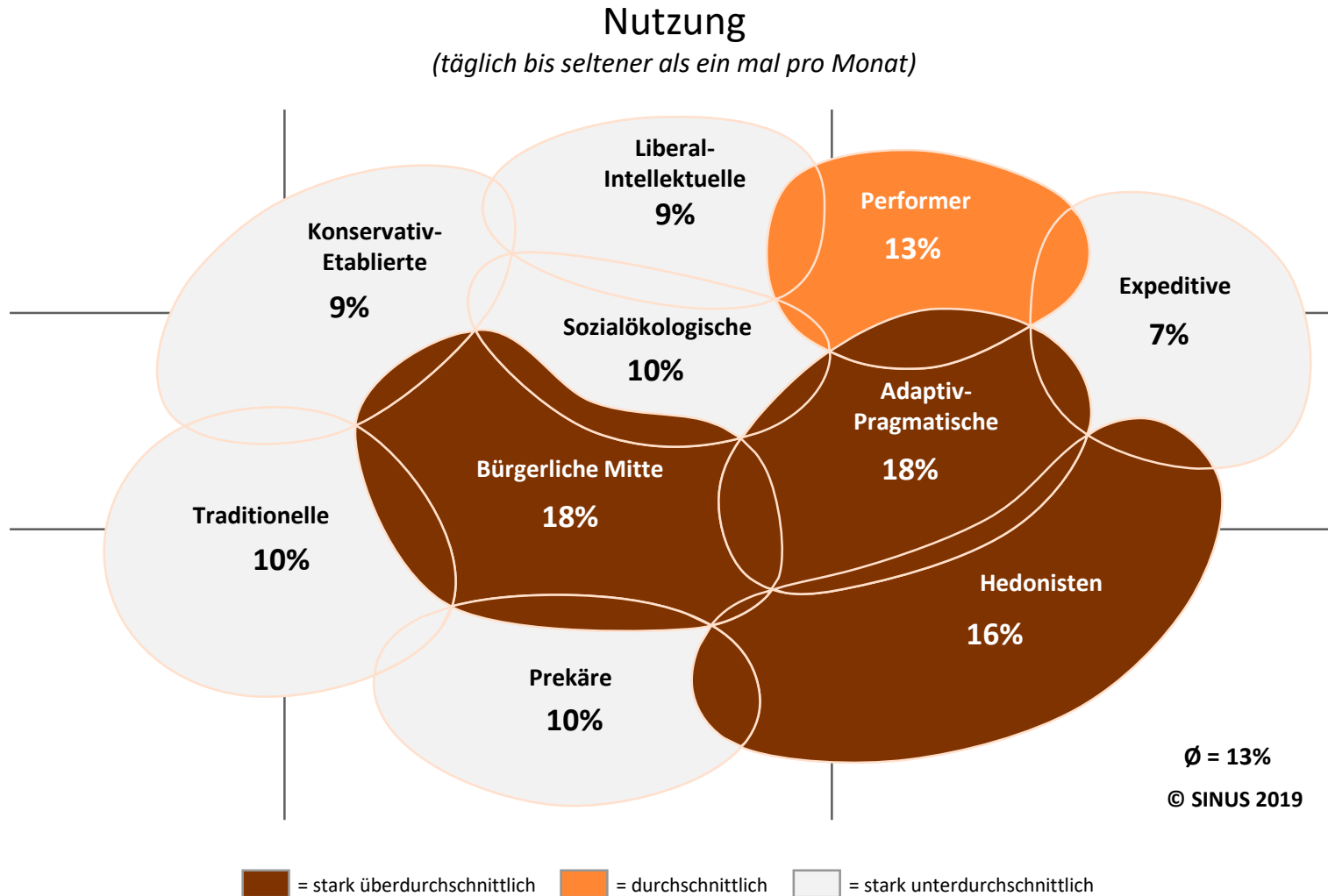


Angaben in Prozent

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Nutzung von Pedelecs

Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen

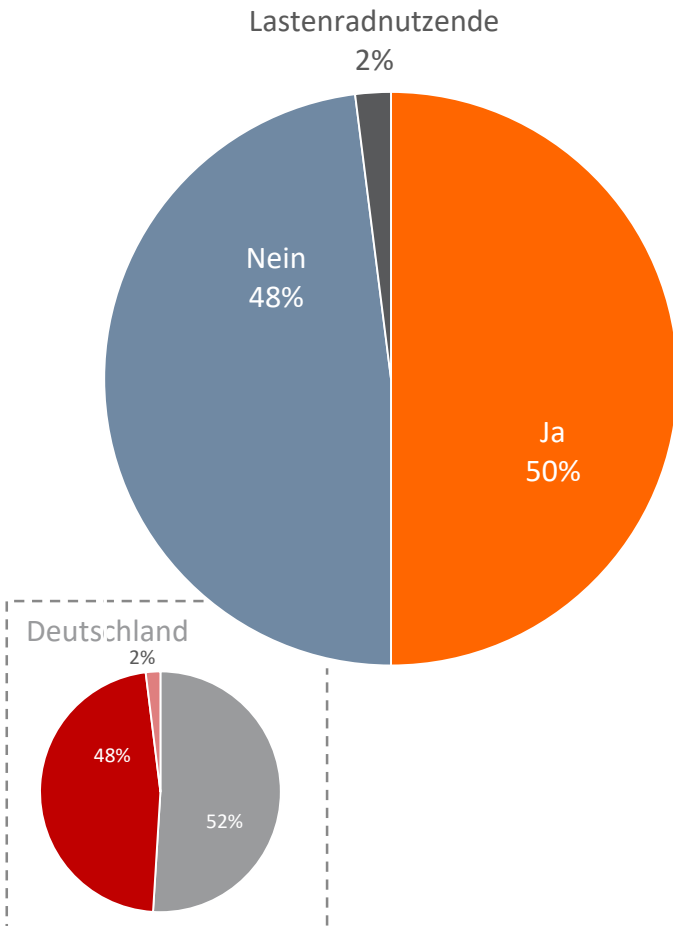


n_{HE} = 940; Alle Befragte

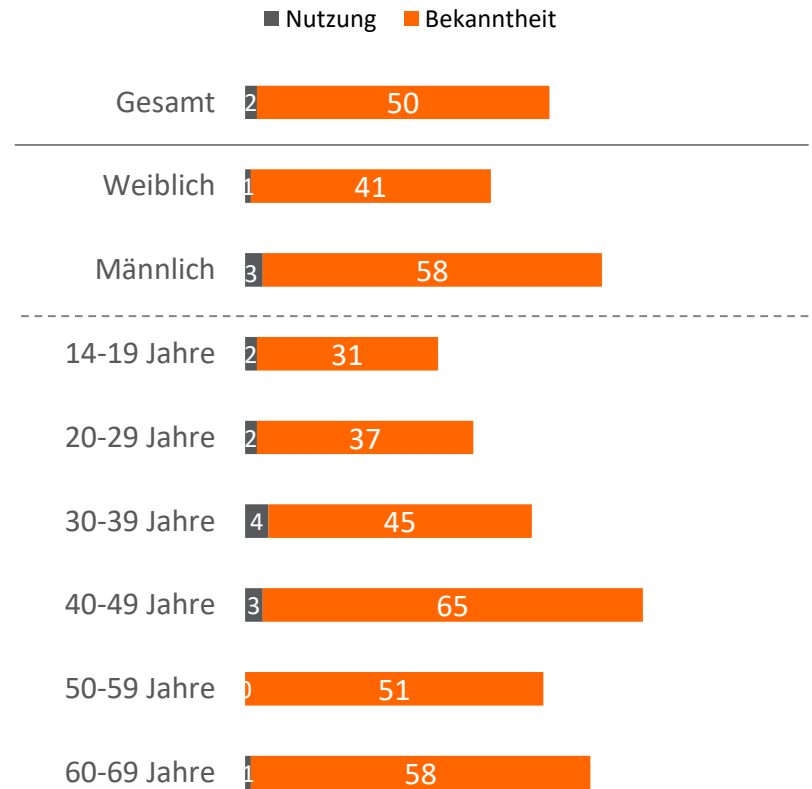
Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

Nach Soziodemografie

Bekanntheit und Nutzung



Bekanntheit und Nutzung nach Geschlecht und Alter



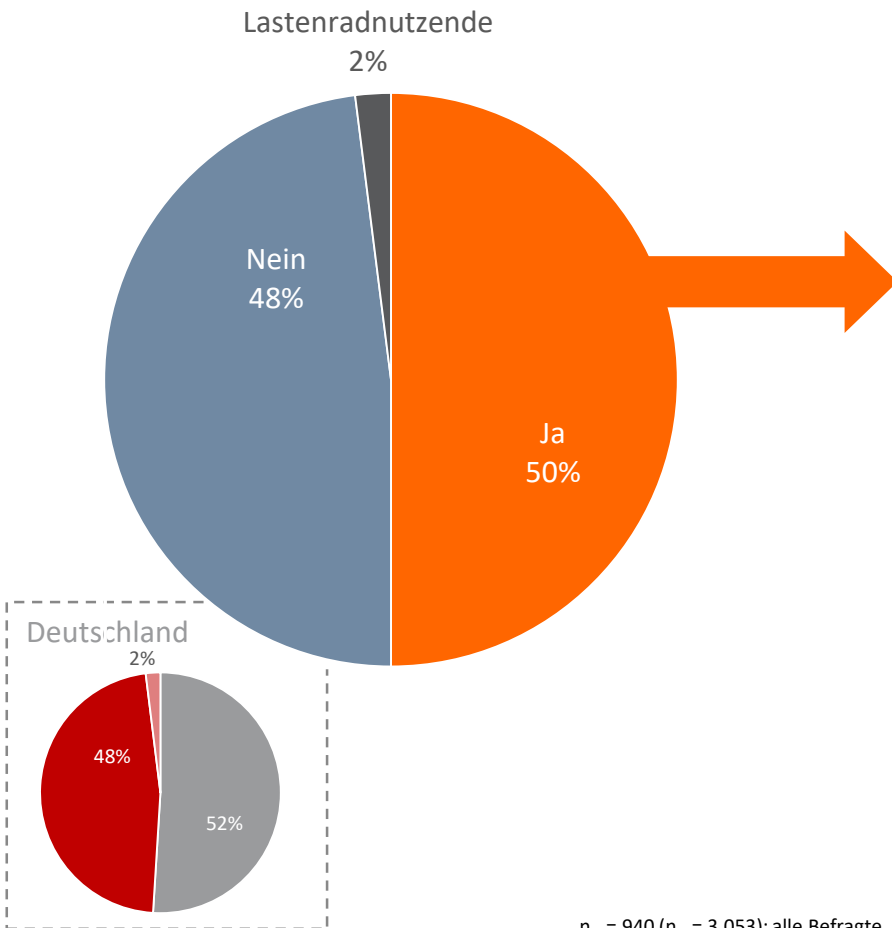
Angaben in Prozent

n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Bekanntheit und Kaufpotential von Lastenrädern

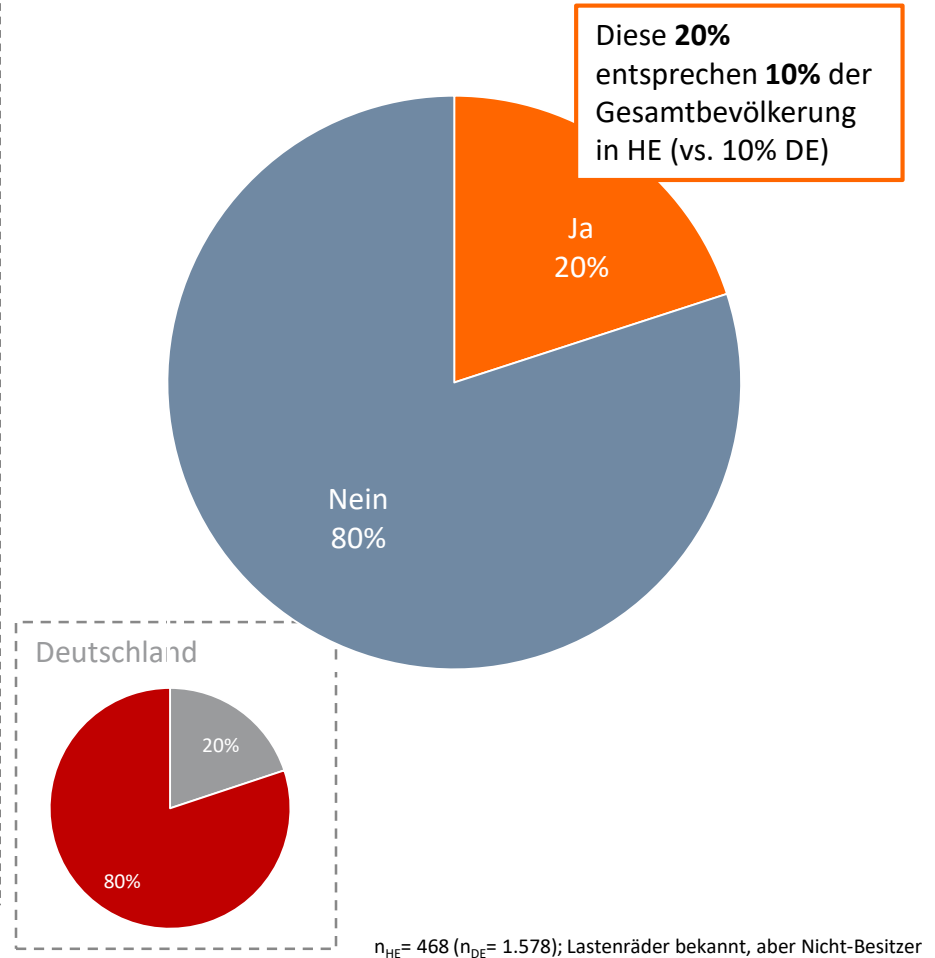
Bekanntheit

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“



Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“

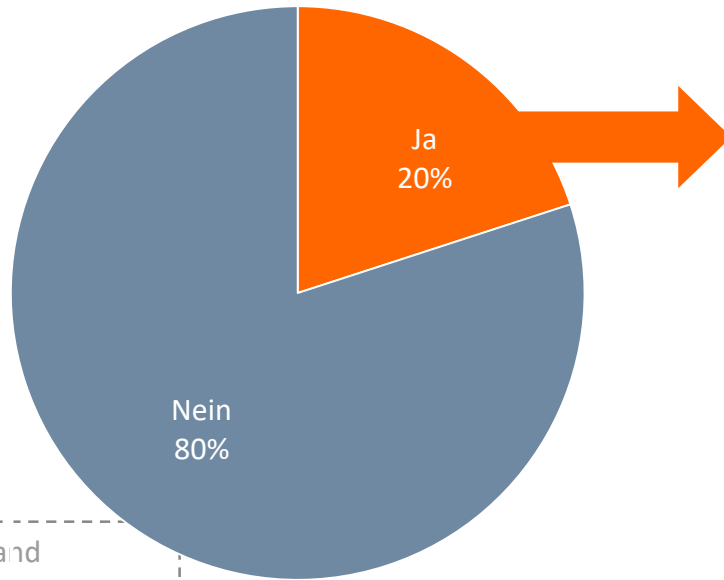


Kaufpotential von Lastenrädern

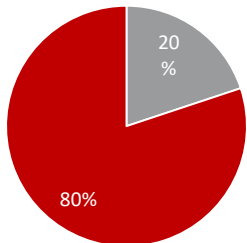
Nach Soziodemografie (1/2)

Kaufpotential

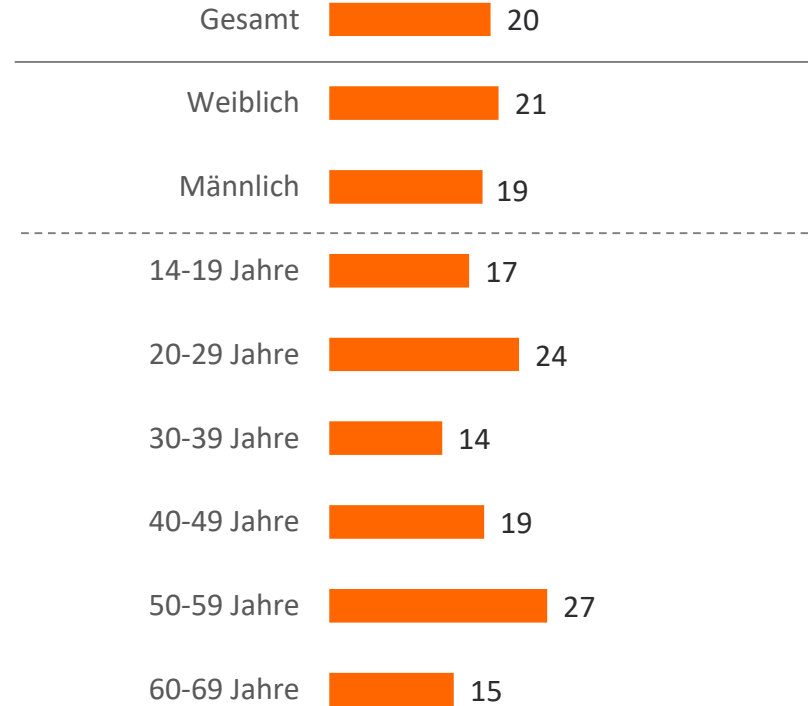
„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“



Deutschland



Kaufpotential nach Geschlecht und Alter



Angaben in Prozent

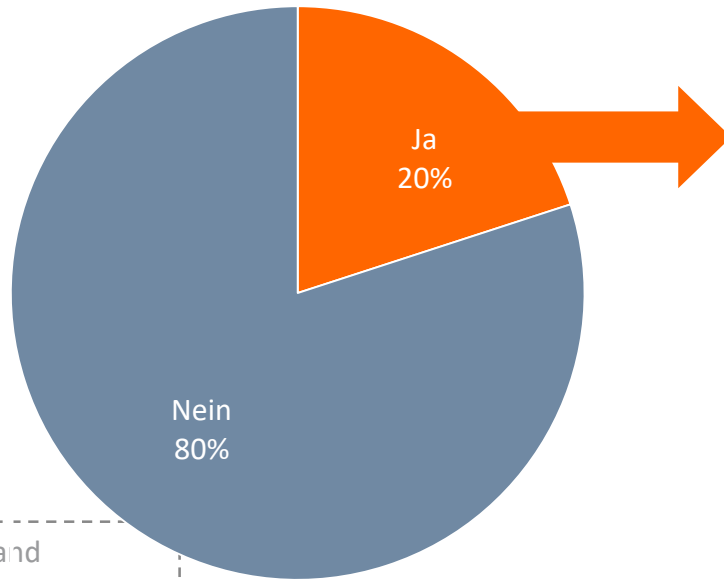
n_{HE} = 468 (n_{DE} = 1.578); Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

Kaufpotential von Lastenrädern

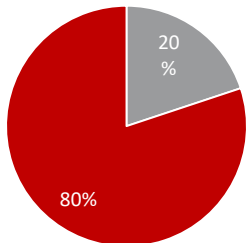
Nach Soziodemografie (2/2)

Kaufpotential

„Könnten Sie sich generell vorstellen ein Lastenrad anzuschaffen?“

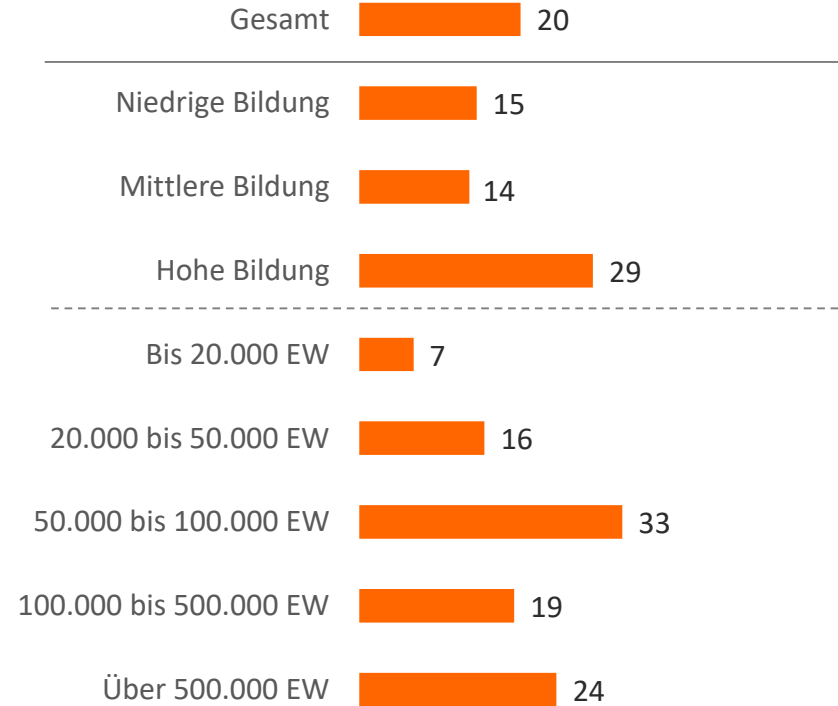


Deutschland



Angaben in Prozent

Kaufpotential nach Bildung und Ortsgröße

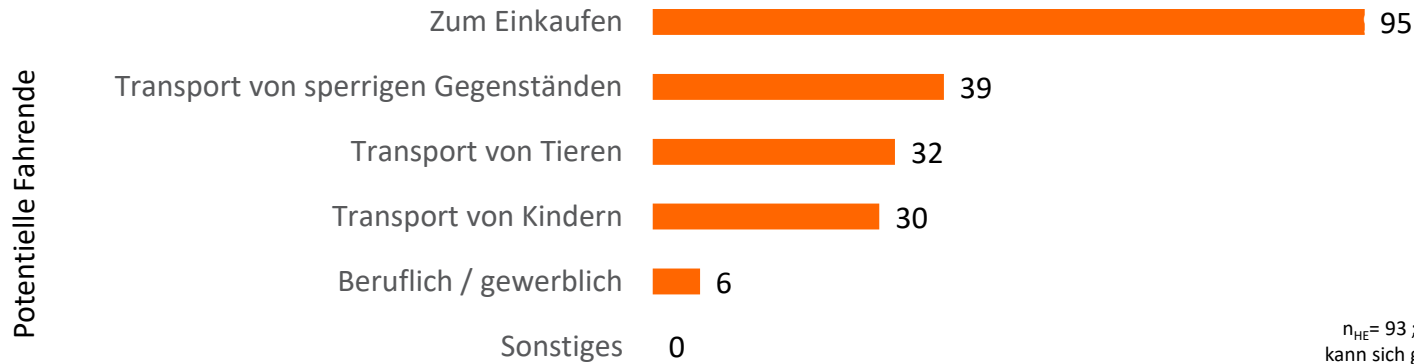


n_{HE} = 468 (n_{DE} = 1.578); Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer

Nutzungsmotivationen für Lastenräder in Hessen

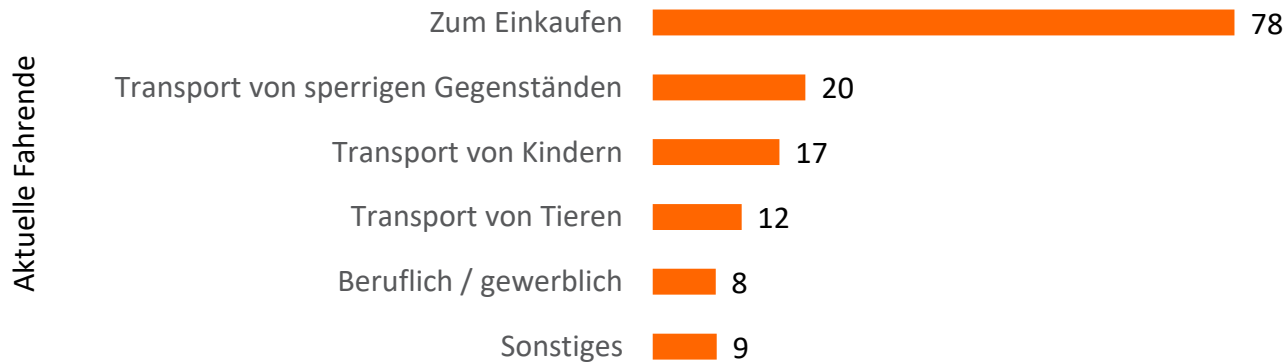
Potentielle vs. aktuelle Lastenradfahrende

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



$n_{HE} = 93$; Lastenräder bekannt, aber Nicht-Besitzer, kann sich generell vorstellen ein Lastenrad zu kaufen

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



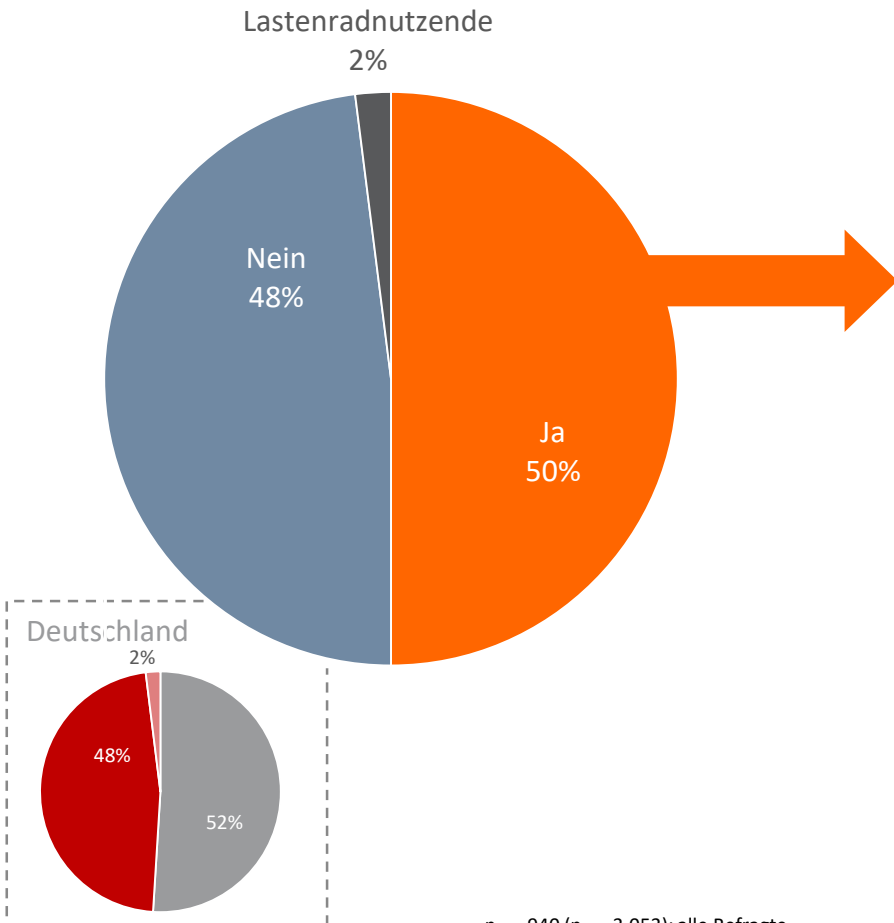
Geringe Fallzahl

$n_{HE} = 19$; Lastenradfahrende

Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

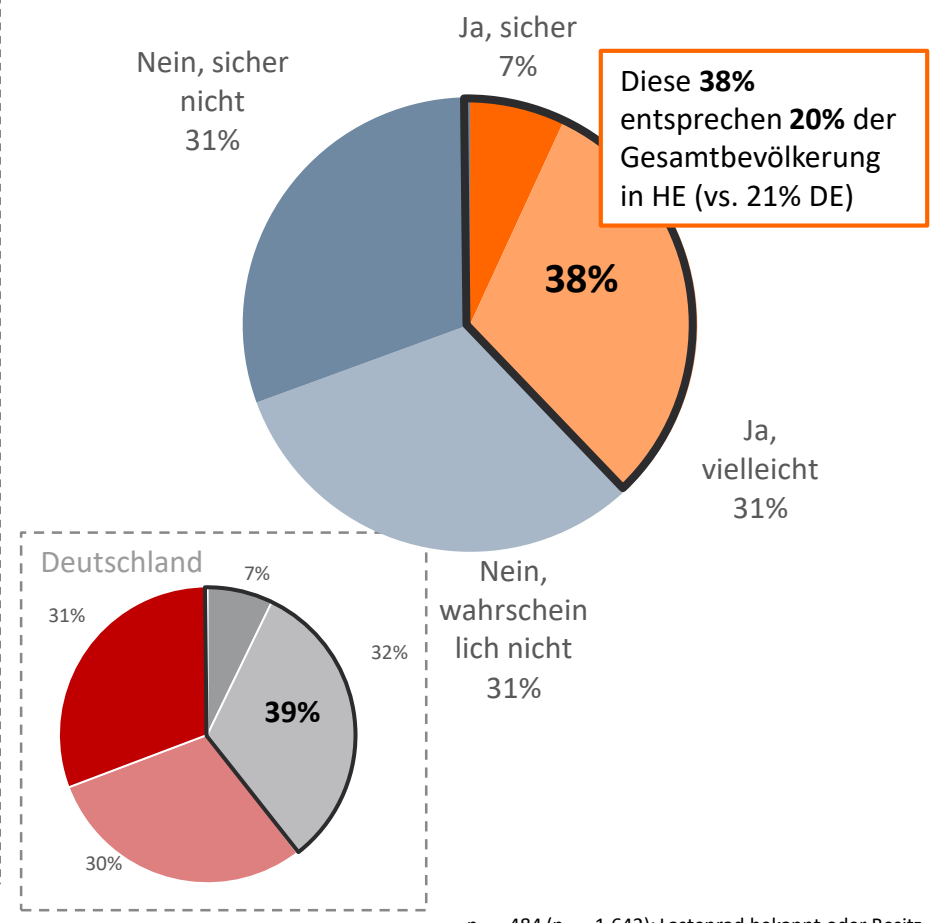
Bekanntheit und Nutzung

„Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?“



Interesse an Leihsystem

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

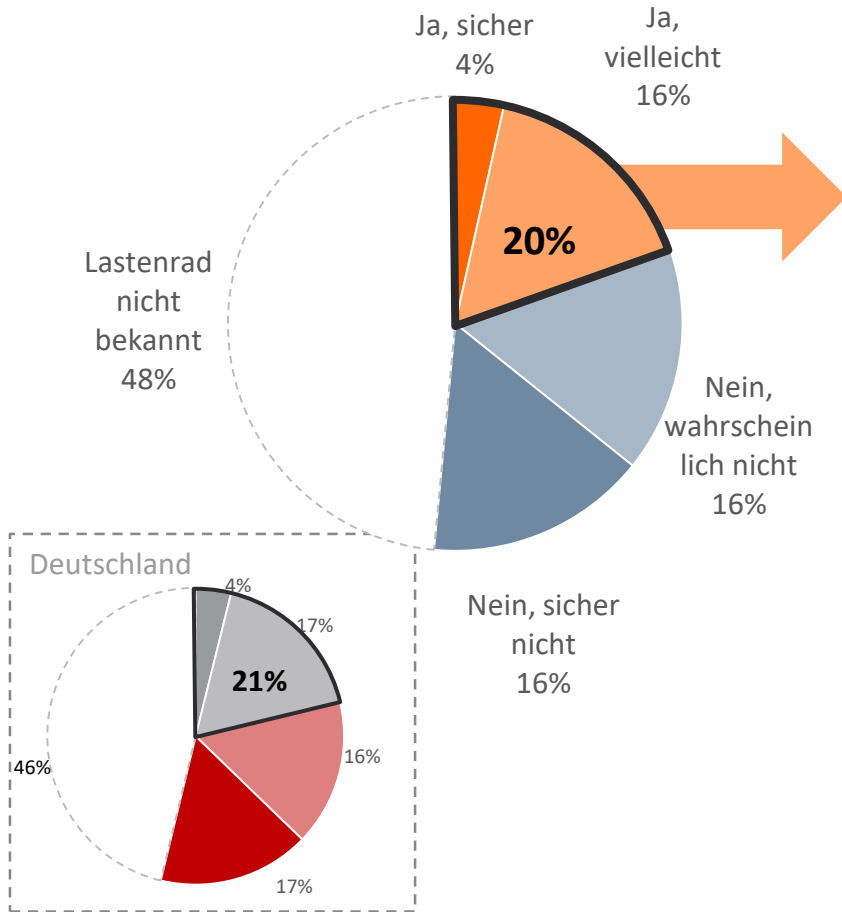


Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Nach Soziodemografie

Interesse

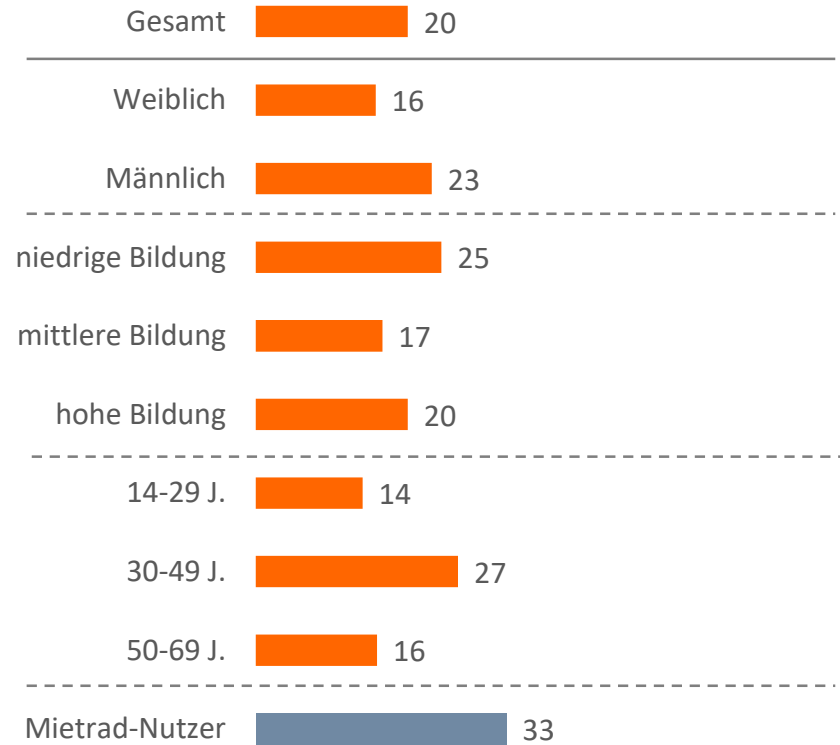
„Könnten Sie sich vorstellen ein Leihsystem für Lastenräder zu nutzen?“



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragte

Interesse nach Geschlecht, Bildung und Alter

(Ja, sicher / Ja, vielleicht)

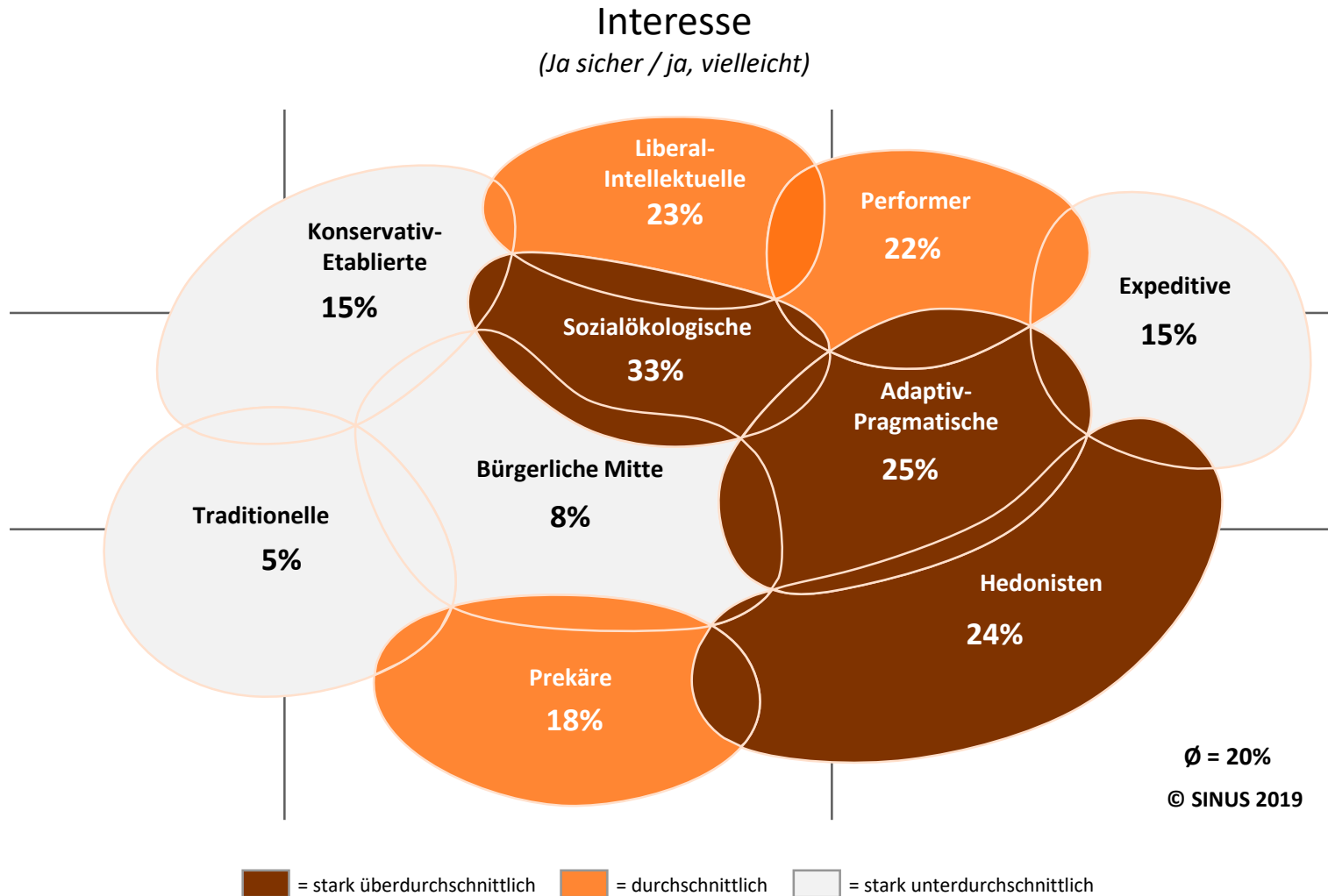


Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; Alle Befragte

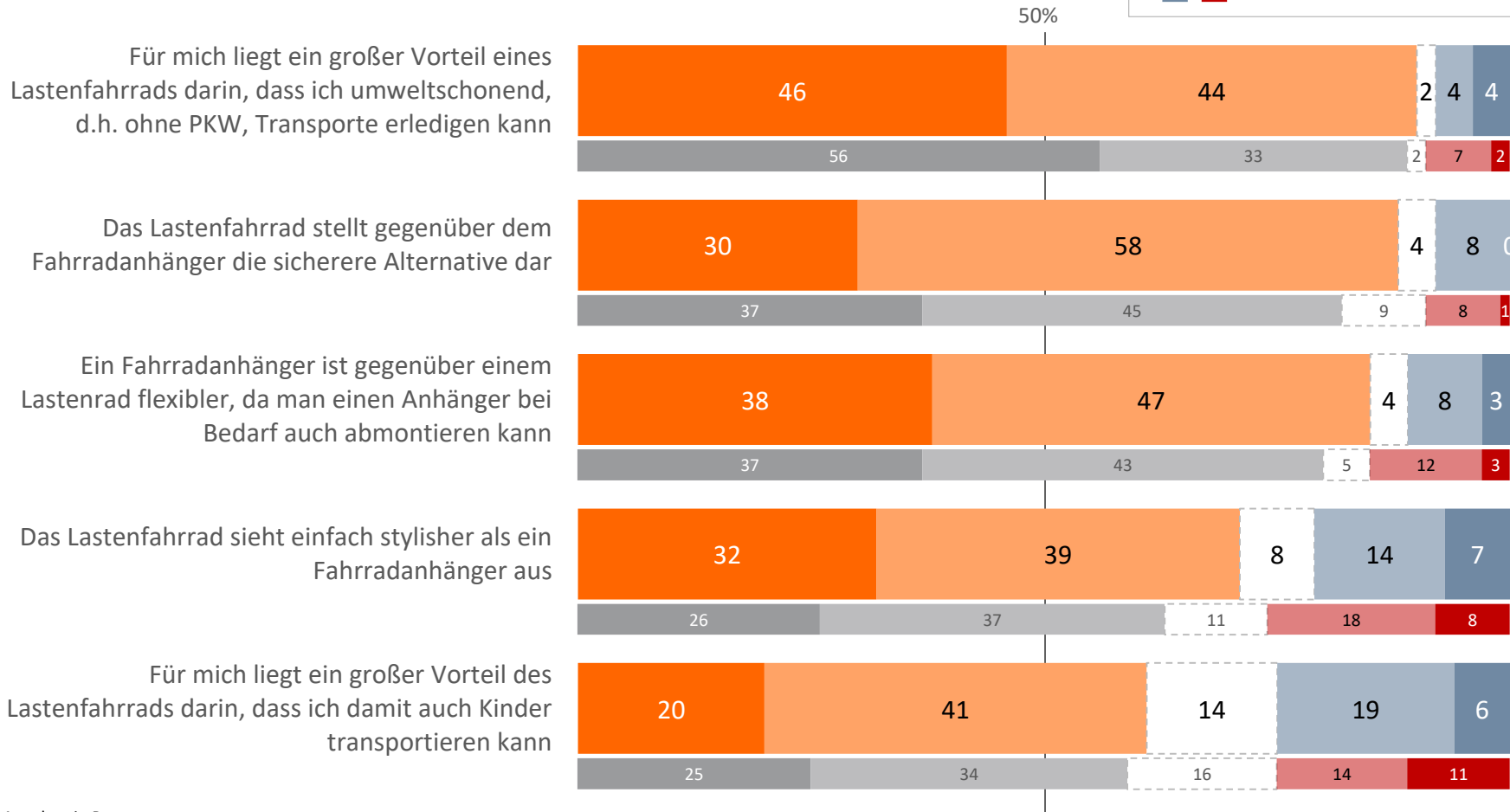
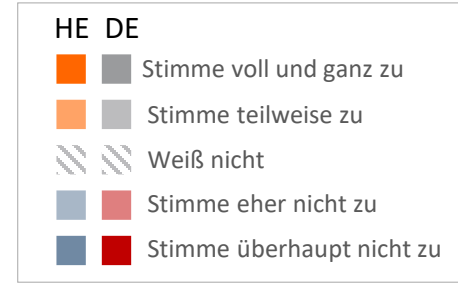
Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen



Aussagen von Lastenradnutzenden oder -interessenten

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



Angaben in Prozent

n_{HE}= 112 (n_{DE}= 384); Potenzielle Lastenrad-Käufer / Lastenrad-Nutzende

Aussagen von Personen ohne Interesse an Lastenrädern

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



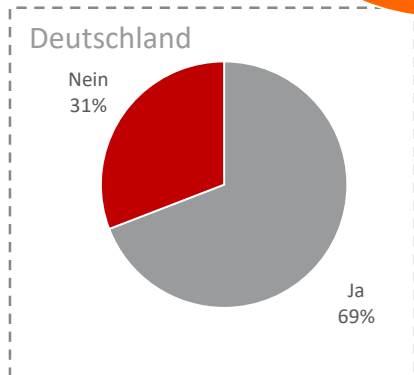
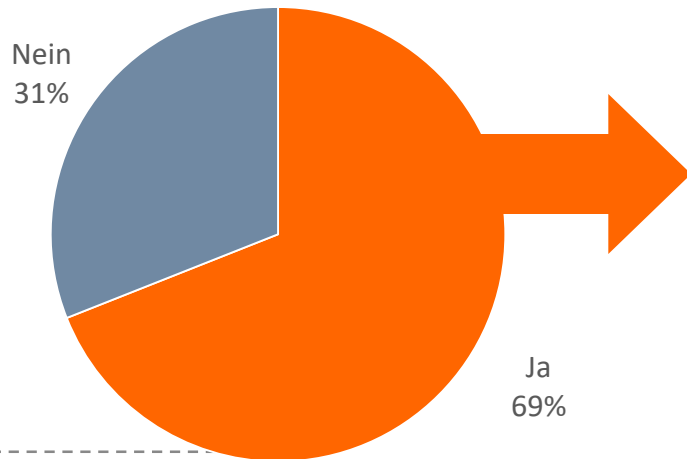
Angaben in Prozent

n_{HE} = 374 (n_{DE} = 1.264); Personen, die kein Lastenrad besitzen und keine Kaufabsicht bzgl. Lastenrädern haben

Bekanntheit und Verbreitung von Bike-Sharing

Bekanntheit

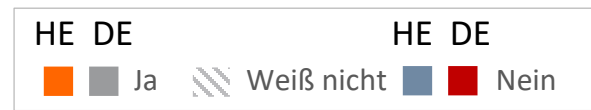
„Haben Sie schon einmal von öffentlichen Mietradsystemen gehört?“



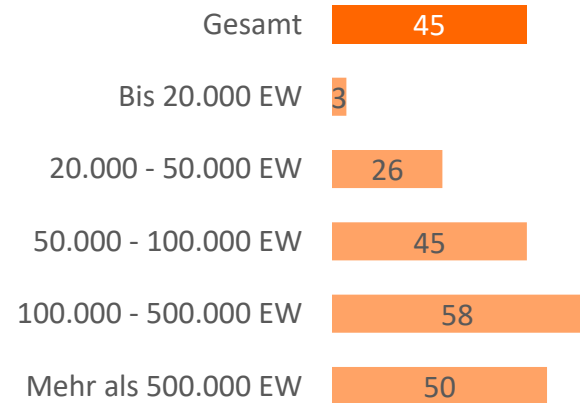
n_{HE}= 940 (n_{DE}= 3.053); alle Befragte

Verbreitung

„Besteht an Ihrem Wohnort ein Mietradsystem?“



Verbreitung nach Ortsgröße in HE

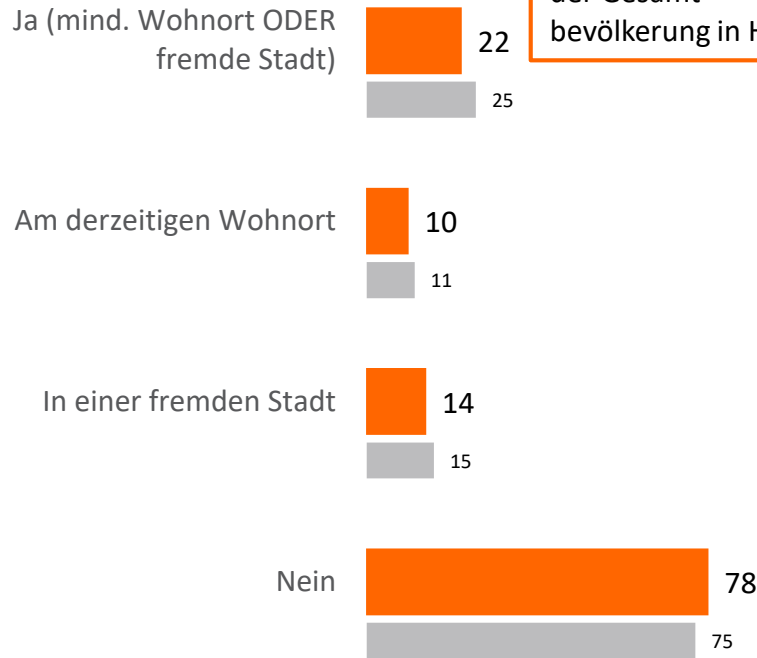


n_{HE}= 645 (n_{DE}= 2.111); Mieträder bekannt

Nutzung von Bike-Sharing

Nutzung

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

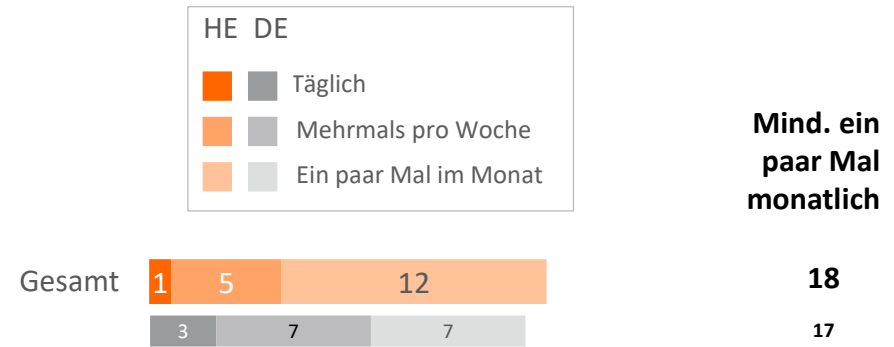


Angaben in Prozent

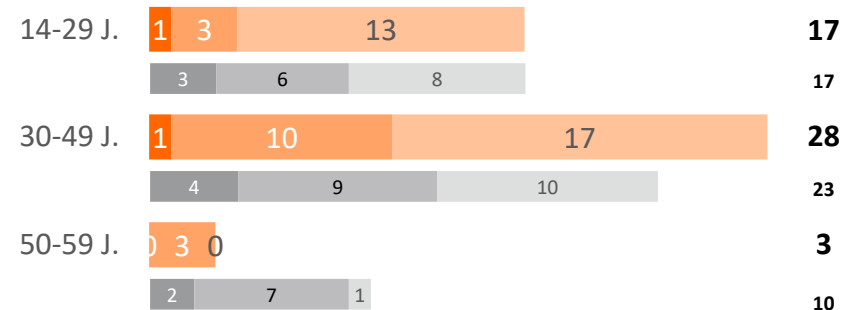
n_{HE}= 645 (n_{DE}= 2.111); Mieträder bekannt

Regelmäßige Nutzung

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



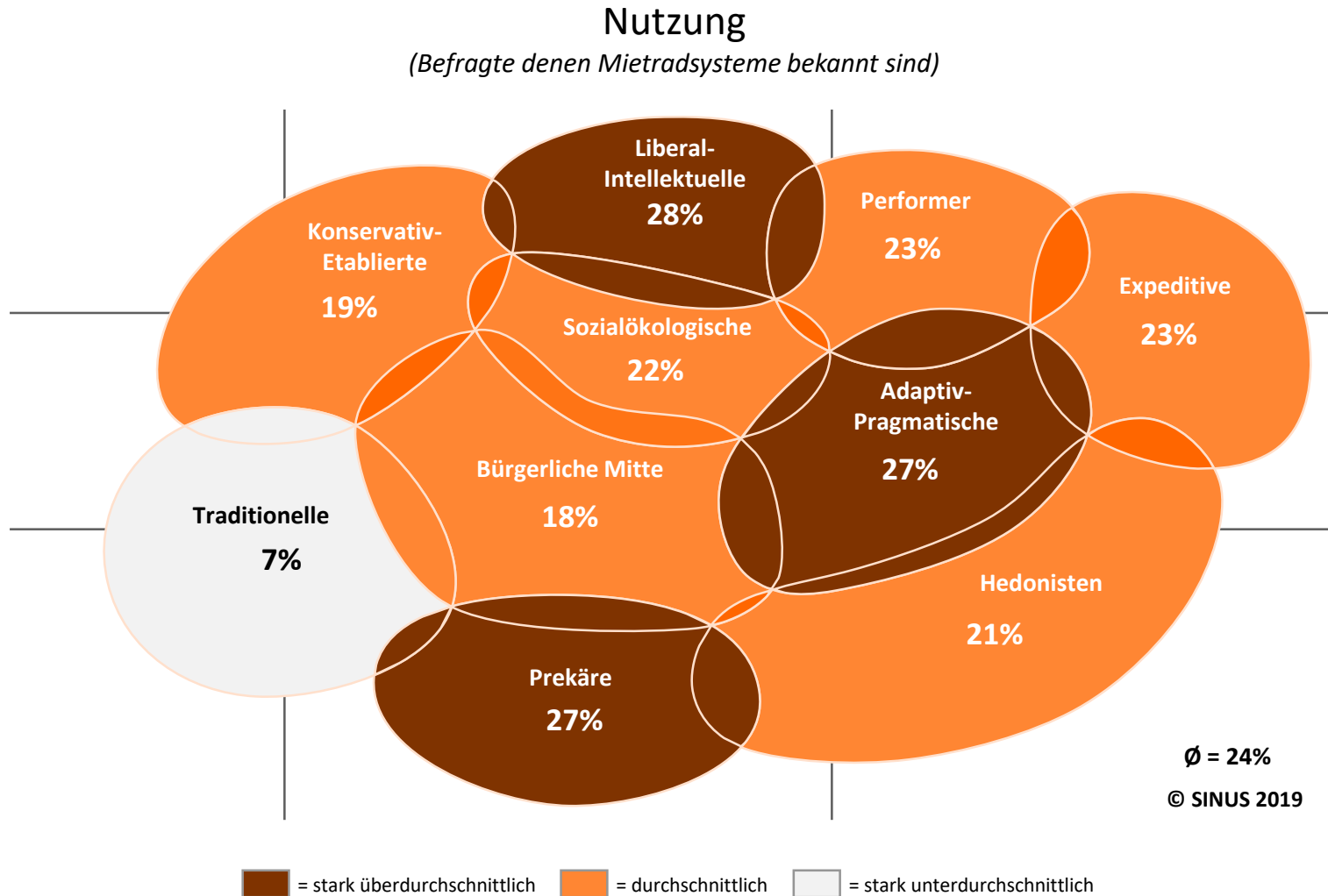
Regelmäßige Nutzung nach Alter



n_{HE}= 141 (n_{DE}= 527); haben die Möglichkeit Mietfahräder zu leihen schon einmal genutzt

Nutzung von Bike-Sharing

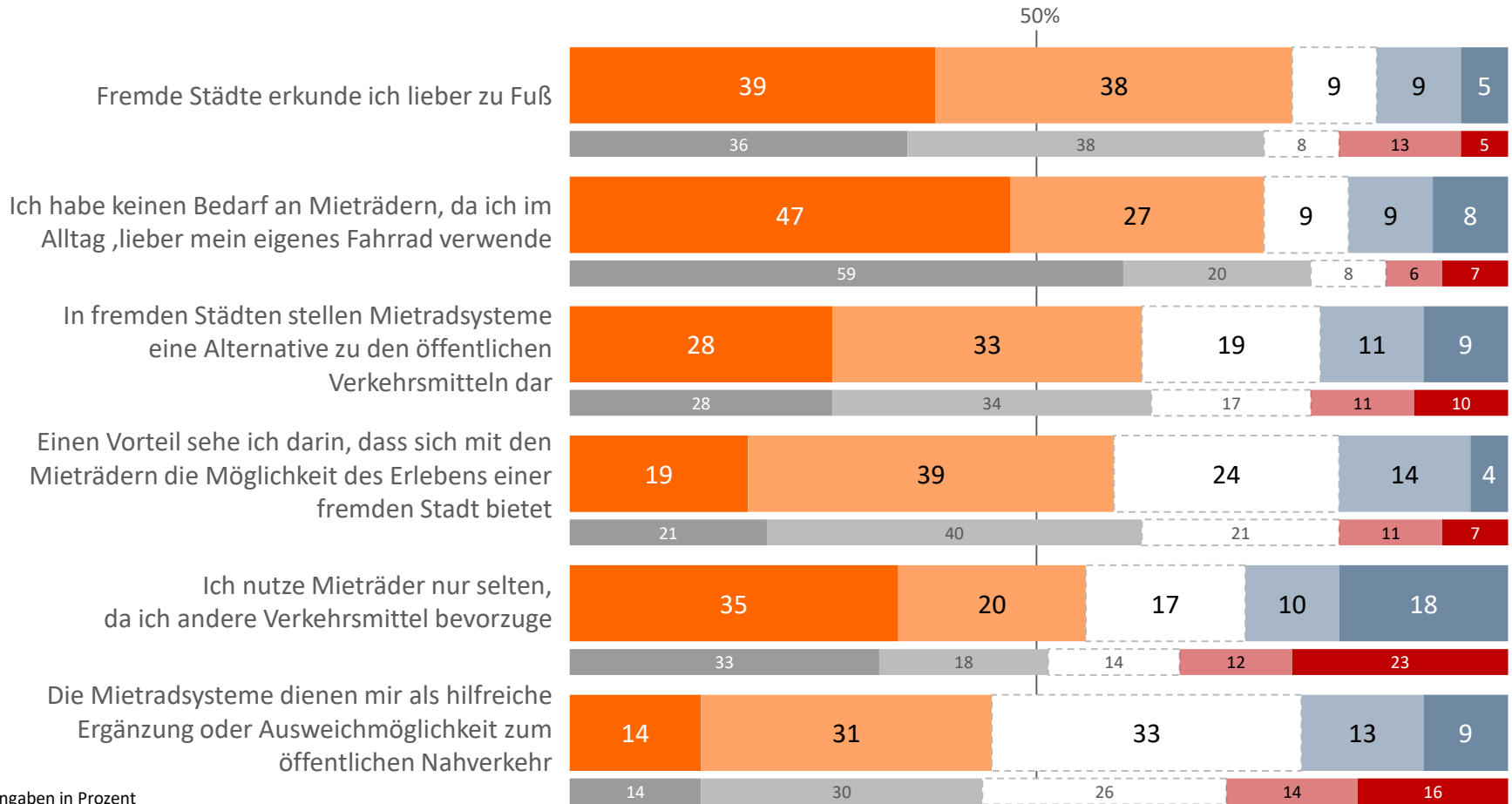
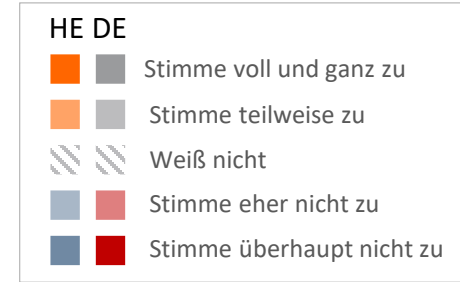
Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen



n_{HE} = 645; Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (1/2)

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“

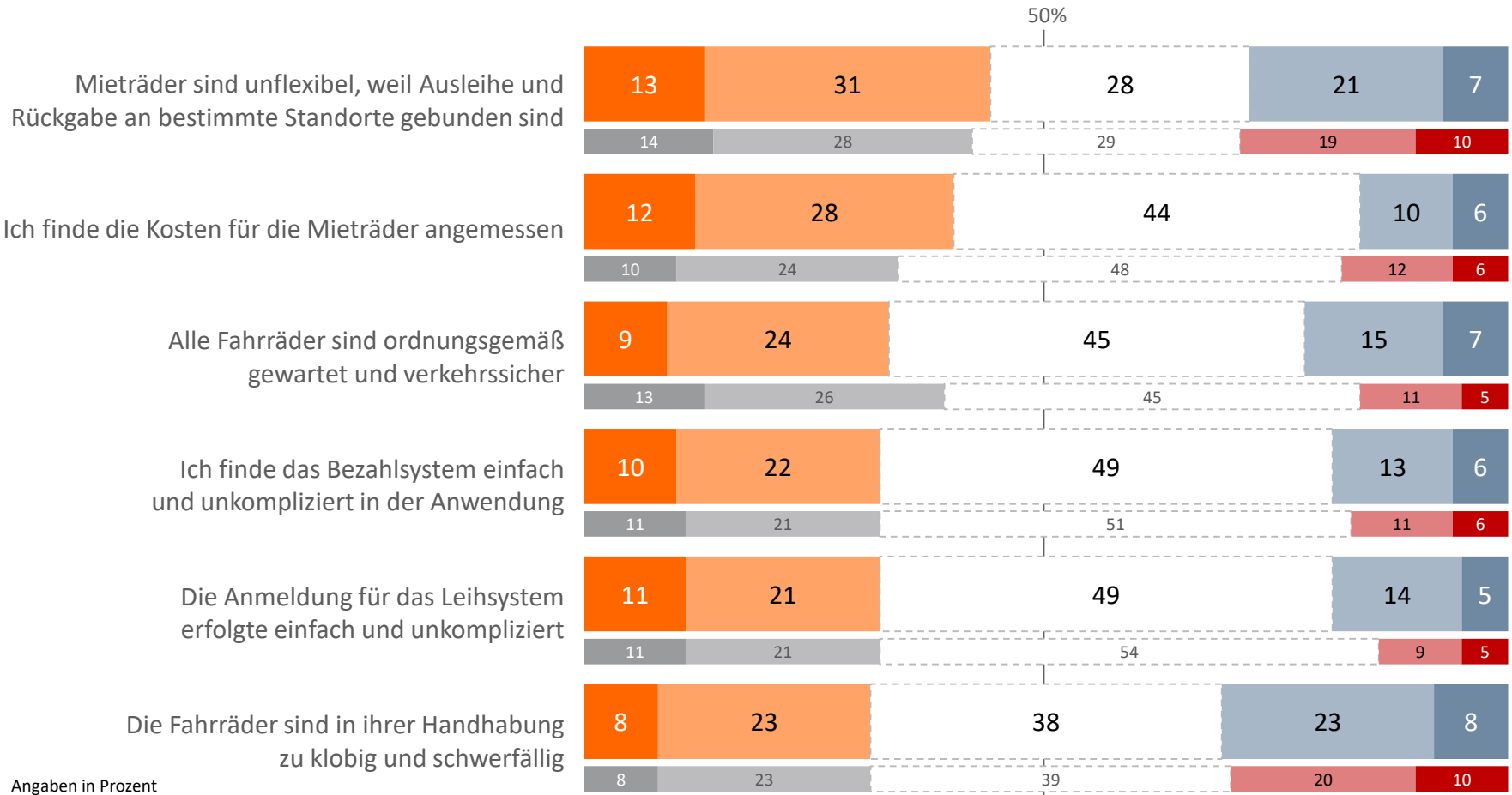
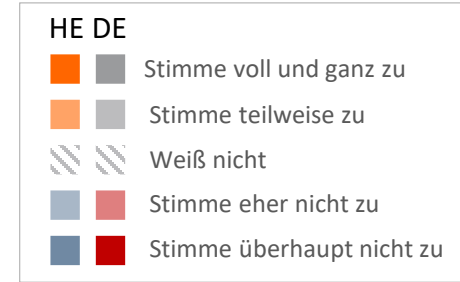


Angaben in Prozent

n_{HE} = 645 (n_{DE} = 2.111); Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (2/2)

„Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu Mietradsystemen zu?“



Angaben in Prozent

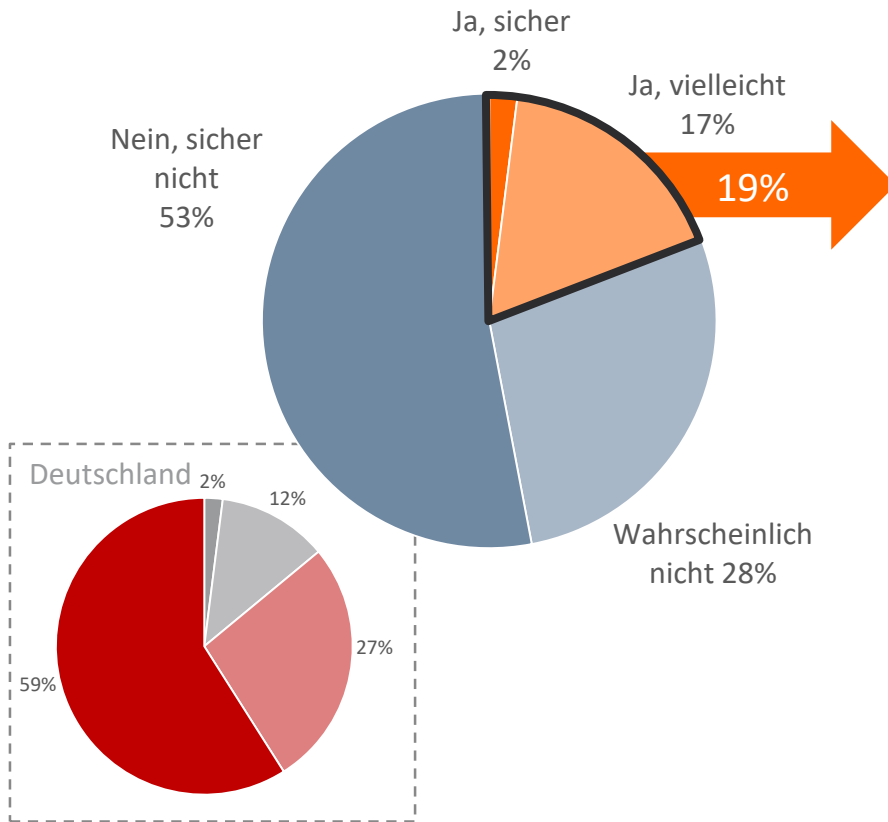
n_{HE} = 645 (n_{DE} = 2.111); Mieträder bekannt

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Soziodemografie (1/2)

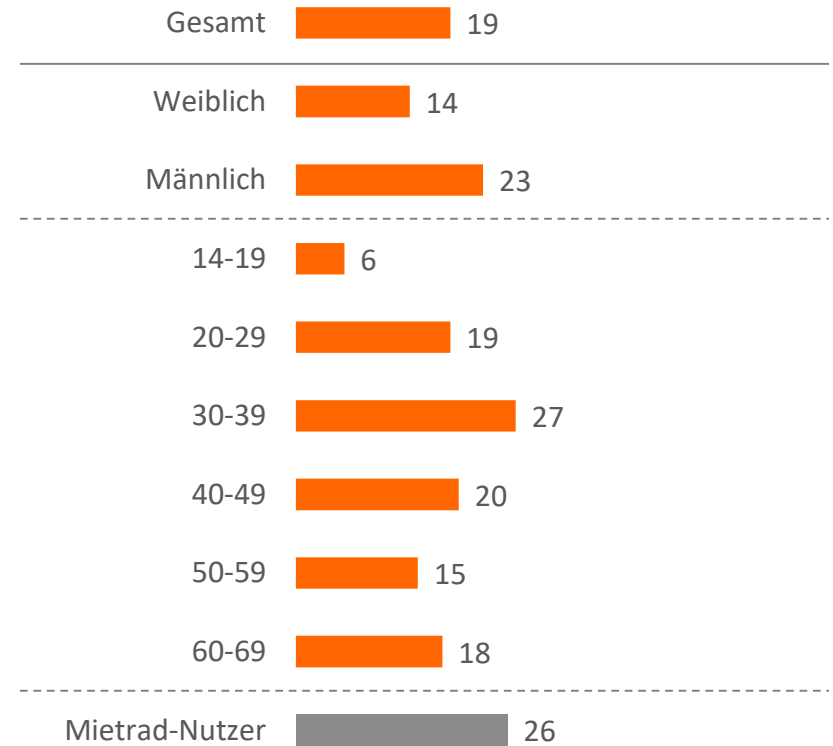
Interesse

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



Interesse

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



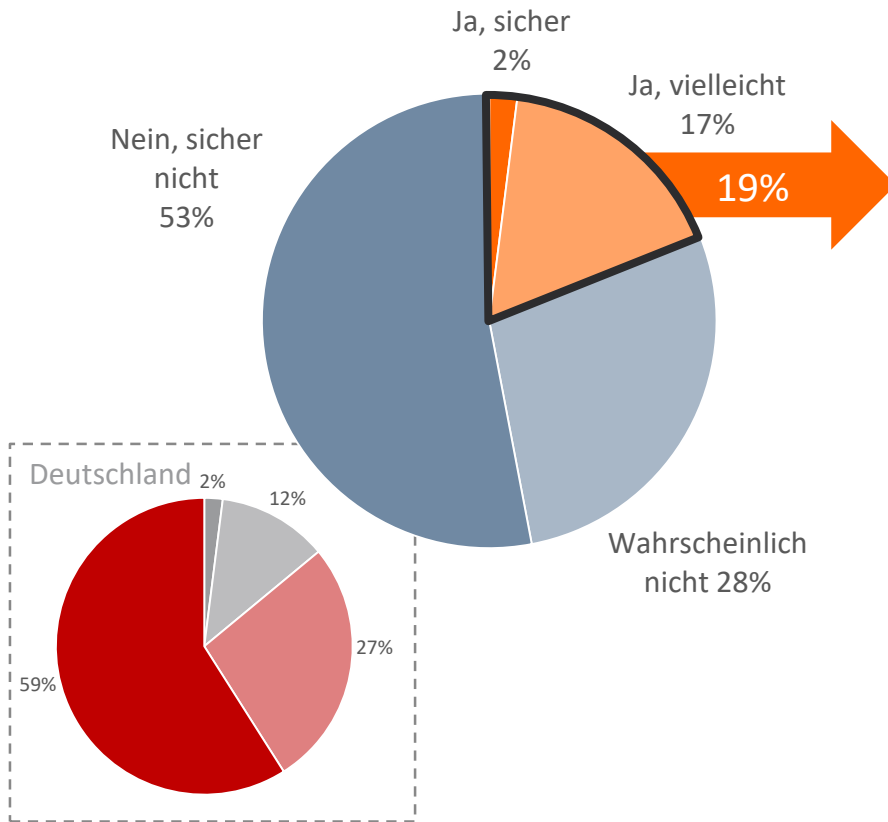
Angaben in Prozent
n_{HE} = 940; alle Befragte

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Soziodemografie (2/2)

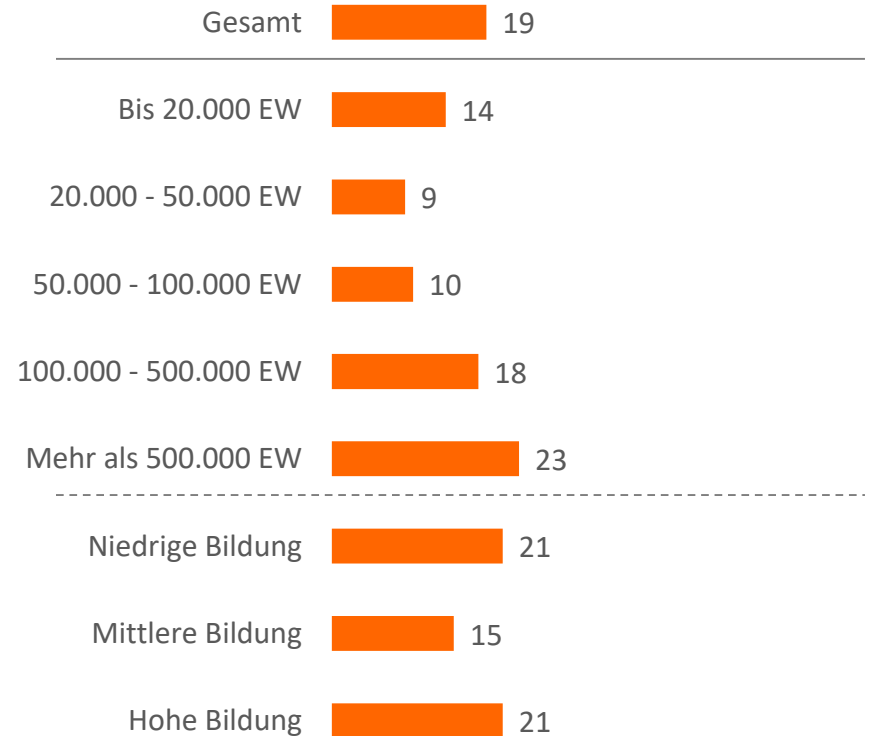
Interesse

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



Interesse

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

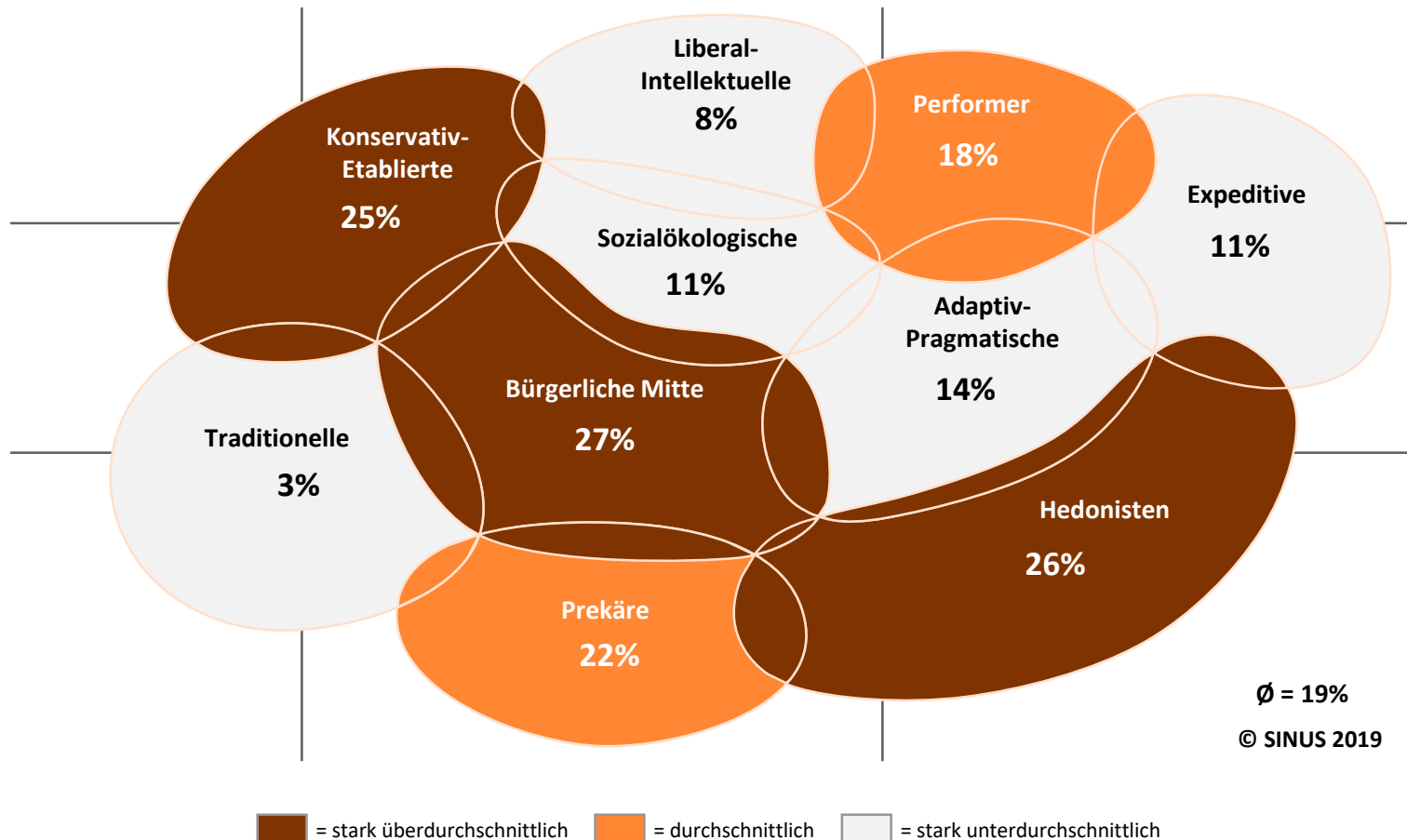


Angaben in Prozent
n_{HE} = 940; alle Befragte

Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen

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



Ø = 19%
© SINUS 2019

n_{HE} = 940; alle Befragte

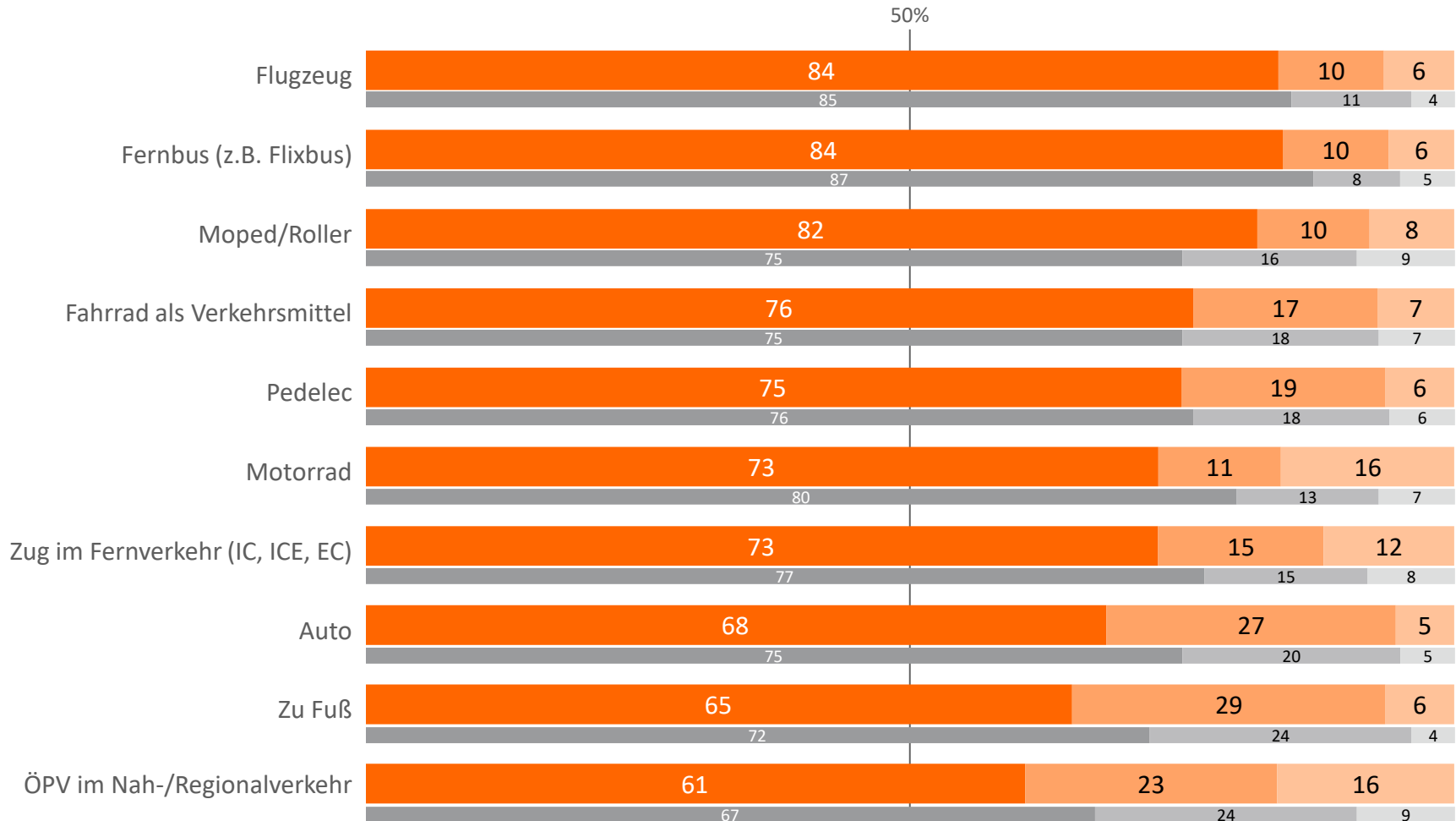
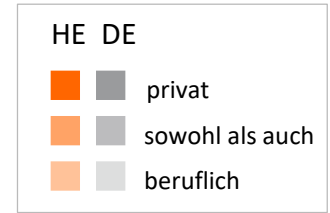
08

Nutzungsanlässe des Fahrrads

Nutzung der Verkehrsmittel

Privat vs. berufliche Nutzung

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

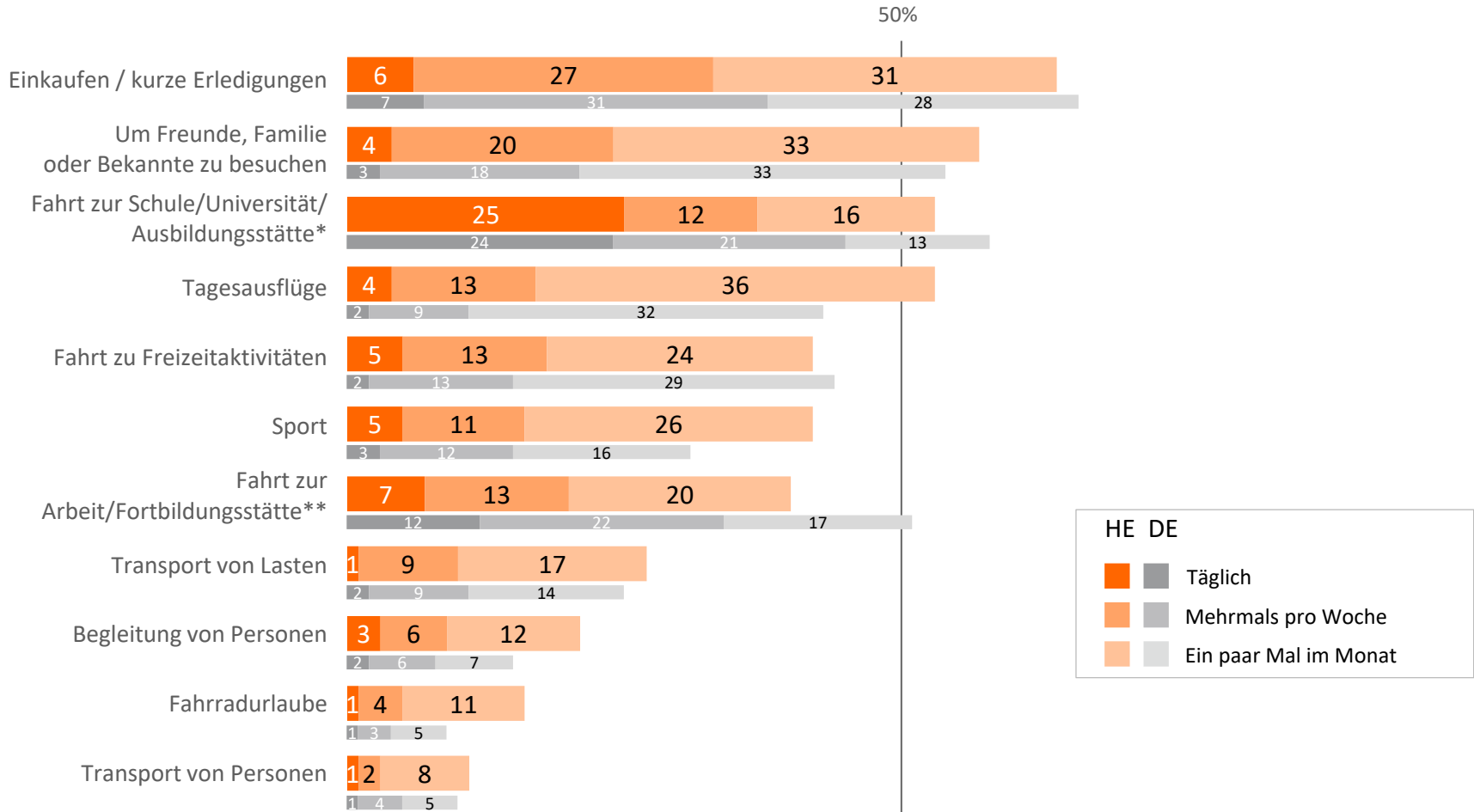


Angaben in Prozent

n= Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

Anlass der Fahrradnutzung

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



Angaben in Prozent

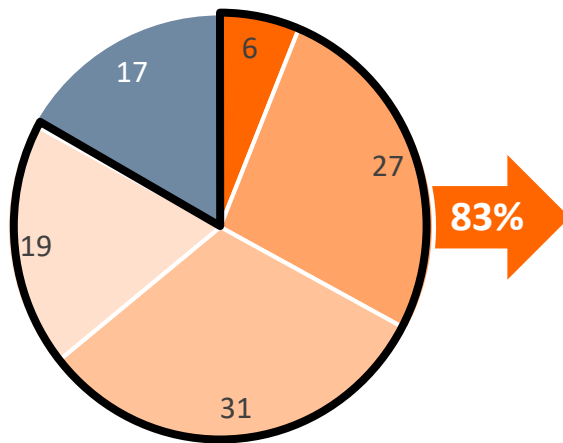
n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende; * n_{HE} = 83 (n_{DE} = 330); Radfahrende in Ausbildung; ** n_{HE} = 490 (n_{DE} = 1.467); berufstätige Radfahrende

Anlass der Fahrradnutzung – Kurze Erledigungen

Maximale Entfernung in Hessen

Häufigkeit

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

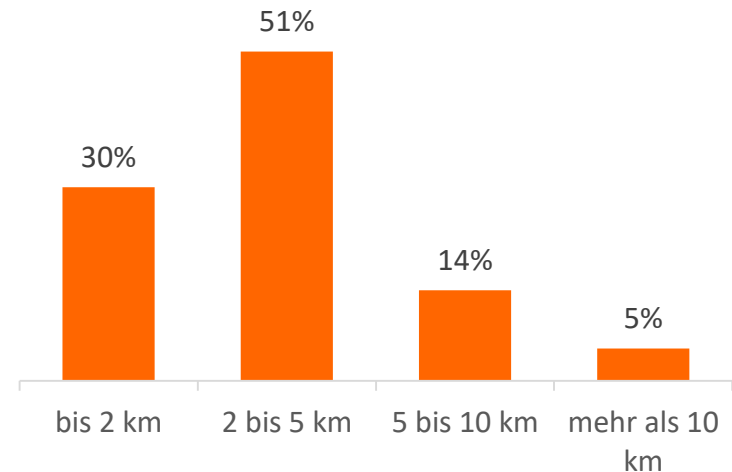


- Täglich
- Mehrmals pro Woche
- Mehrmals pro Monat
- Seltener als einmal pro Monat
- Nie

n_{HE}= 754; Radfahrende

Maximale Entfernung

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



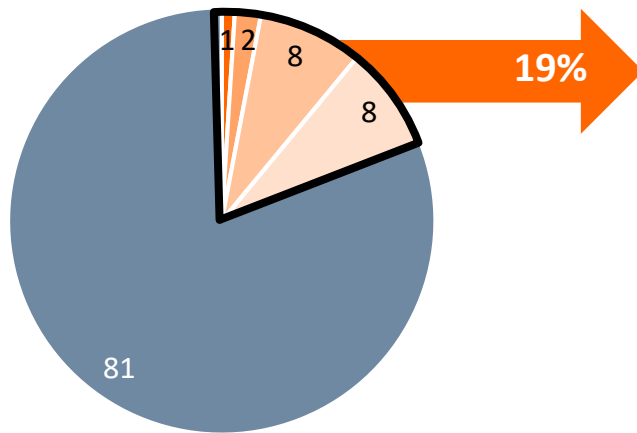
n_{HE}= 622; Personen, die mit dem Fahrrad Einkäufe und kurze Erledigungen machen

Anlass der Fahrradnutzung – Transport von Personen

Alter der transportierten Personen in Hessen

Häufigkeit

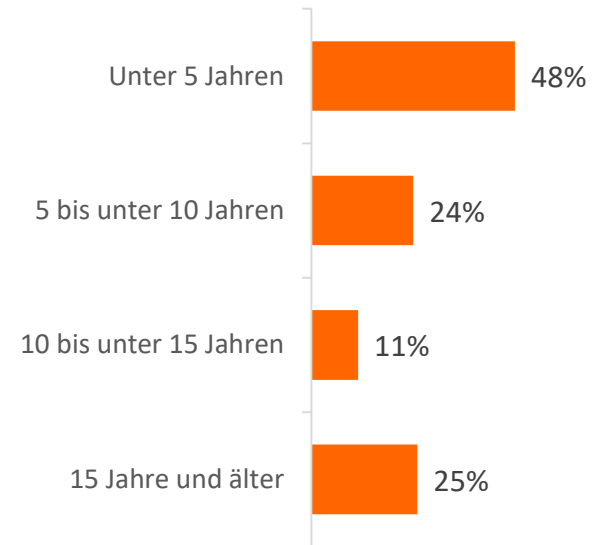
„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen? – Für den Transport von Personen (z.B. Kindern)“



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

Alter der Personen

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

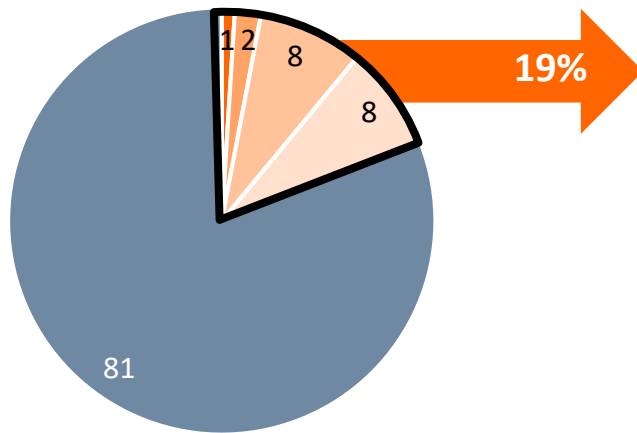


Anlass der Fahrradnutzung – Transport von Personen

Transportform in Hessen

Häufigkeit

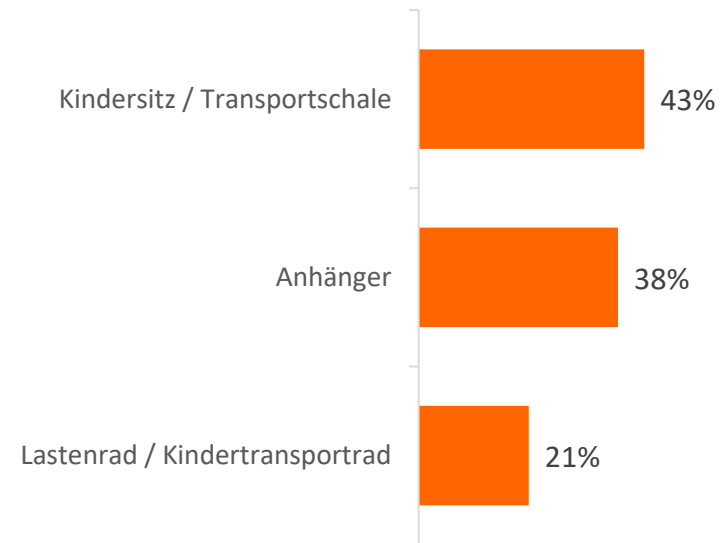
„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen? – Für den Transport von Personen (z.B. Kindern)“



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

Transportform

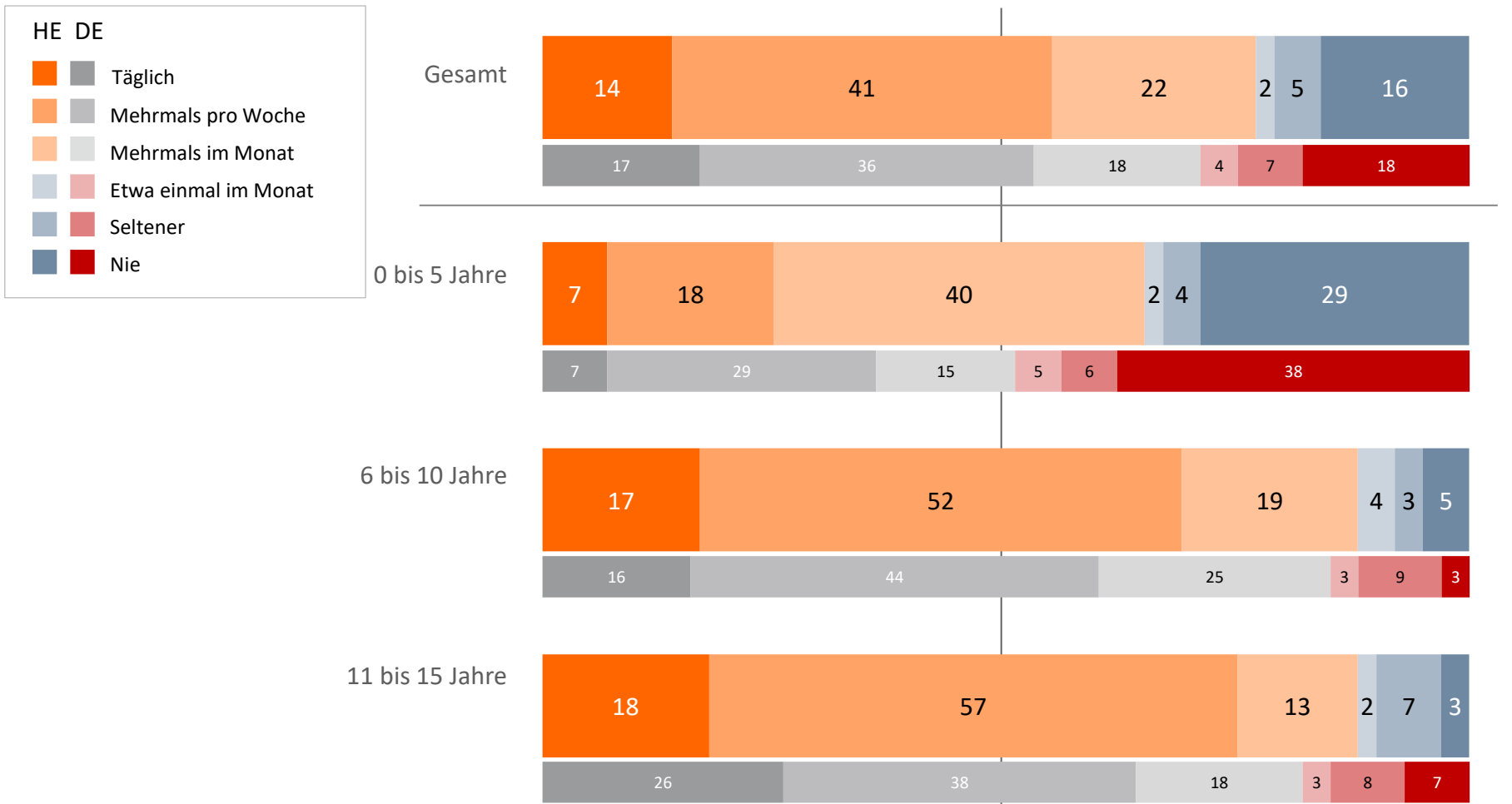
„Wie werden diese Personen transportiert?“
(Mehrfachnennung möglich)



Fahrradfahrende Kinder - Nutzungsintensität

Nach Altersgruppen bis 15 Jahren

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



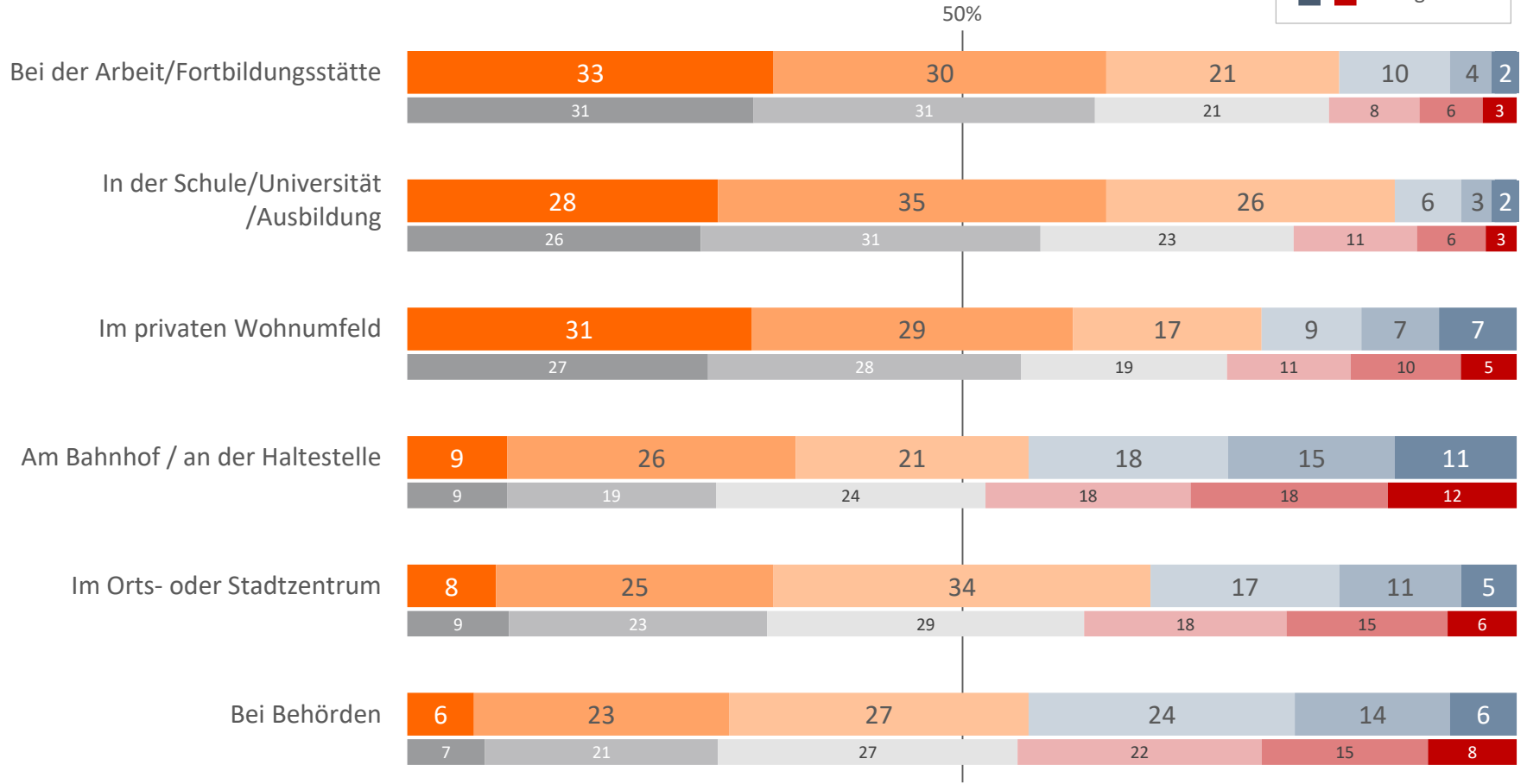
Angaben in Prozent

n_{HE} = 309 (n_{DE} = 950); Befragte mit Kindern unter 16 Jahren

Zufriedenheit mit der Abstellsituation



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



Angaben in Prozent

n_{HE}= 698 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende; pro Antwortkategorie gab es bis zu 42% ohne Angabe, die rausgerechnet wurden

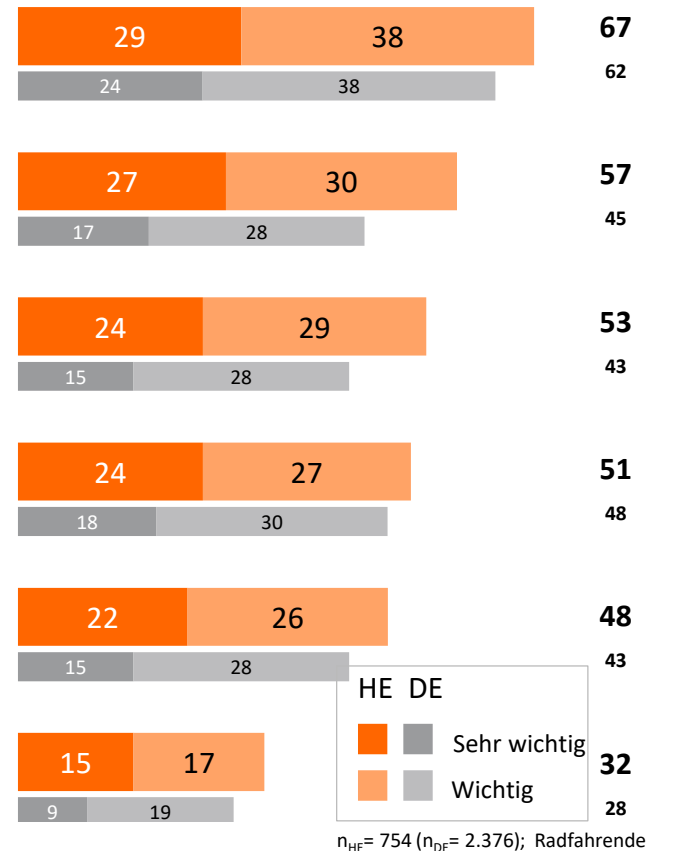
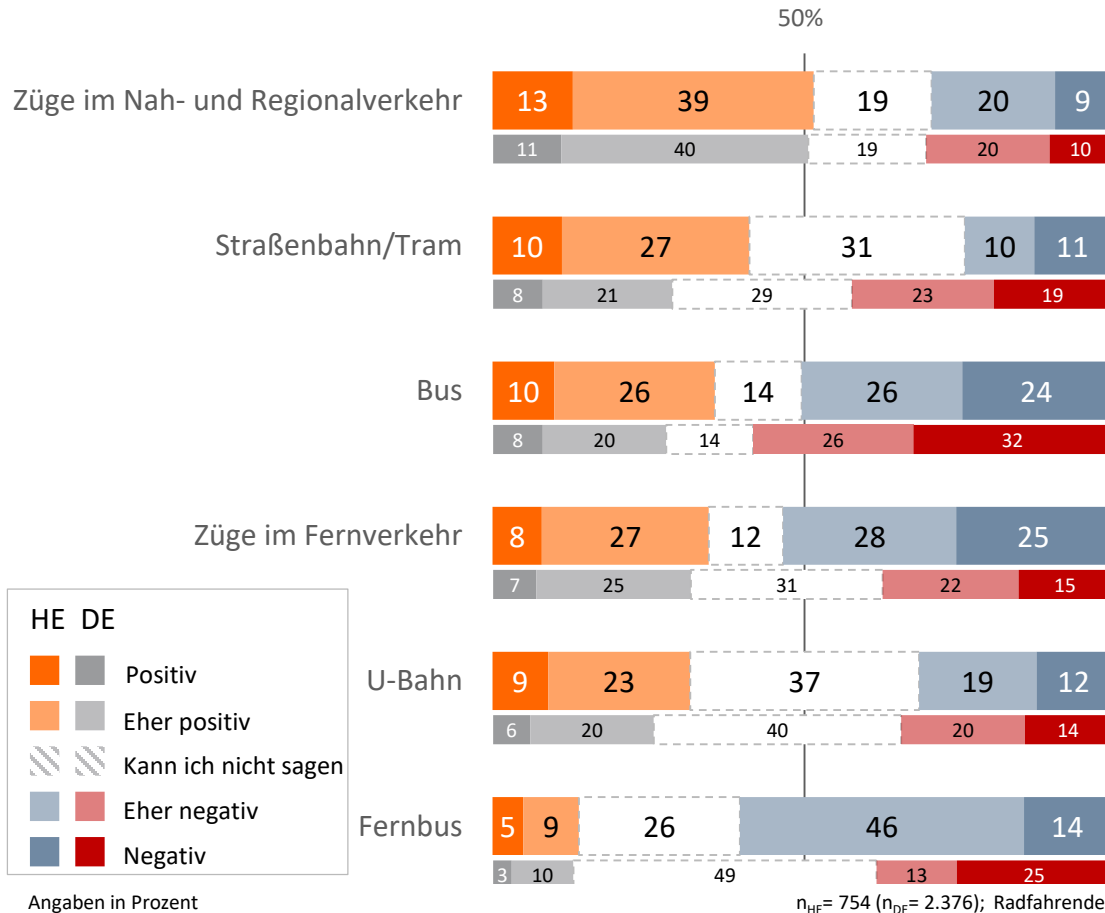
Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

Bewertung und Relevanzzuschreibung

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

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

Sehr wichtig / wichtig

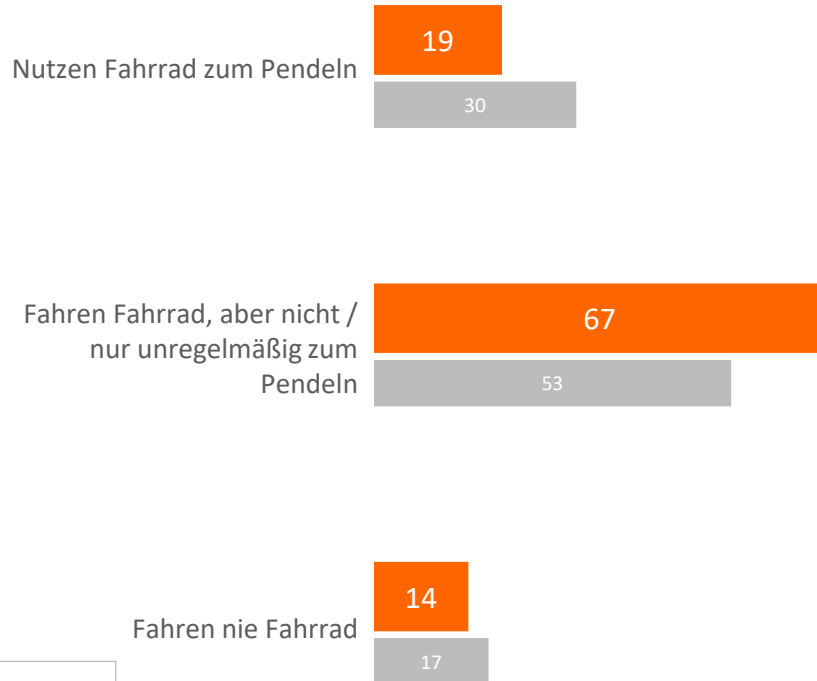


09

Fahrradpendeln und Pendelpotentiale durch Radschnellwege

Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

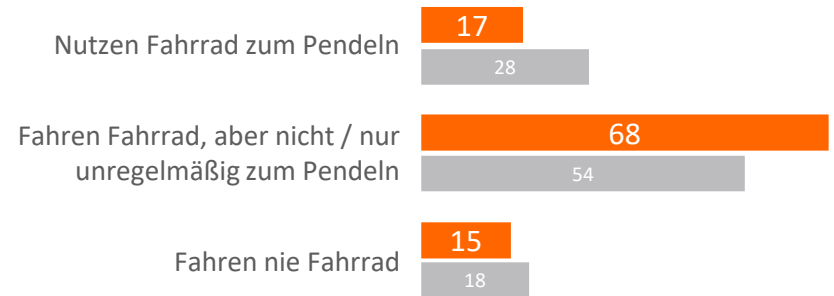
Regelmäßige Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeits-/ Ausbildungsstätte *(mind. ein paar mal im Monat)*



n_{HE}= 667 (n_{DE}= 2.155); Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

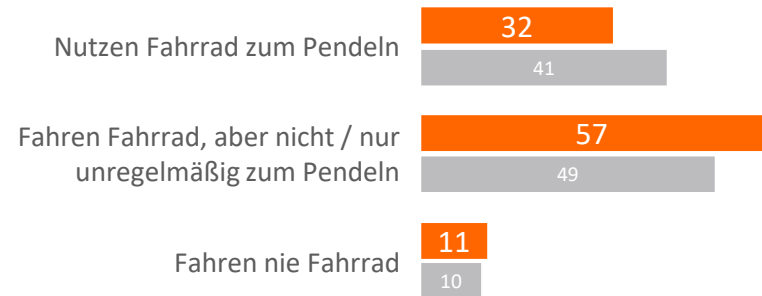


Weg zur Arbeitsstätte



n_{HE}= 574 (n_{DE}= 1.790); Personen, die berufstätig sind

Weg zur Ausbildungsstätte

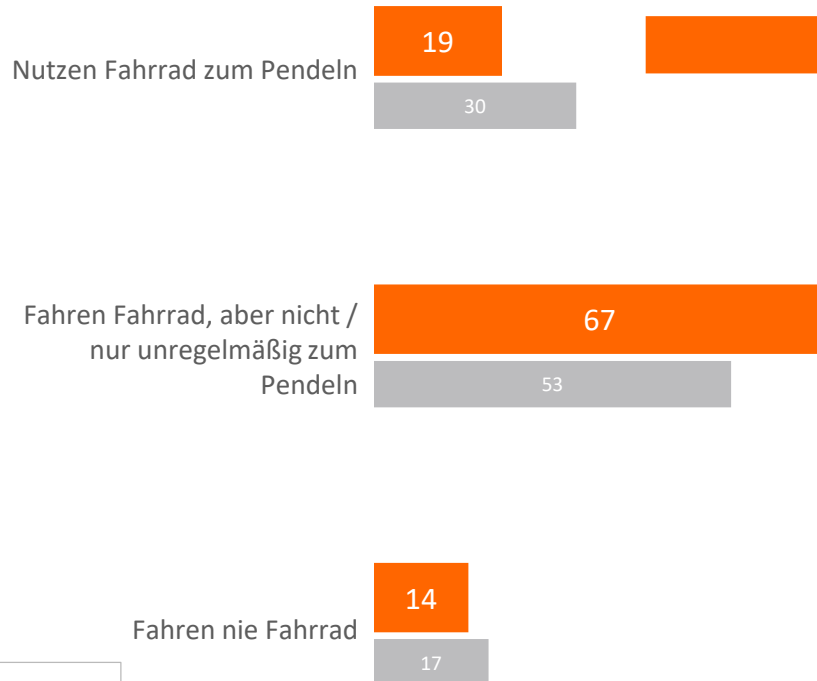


n_{HE}= 93 (n_{DE}= 365); Personen, die in Ausbildung sind (Schule, Ausbildung, Universität)

Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

Nach Soziodemografie

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



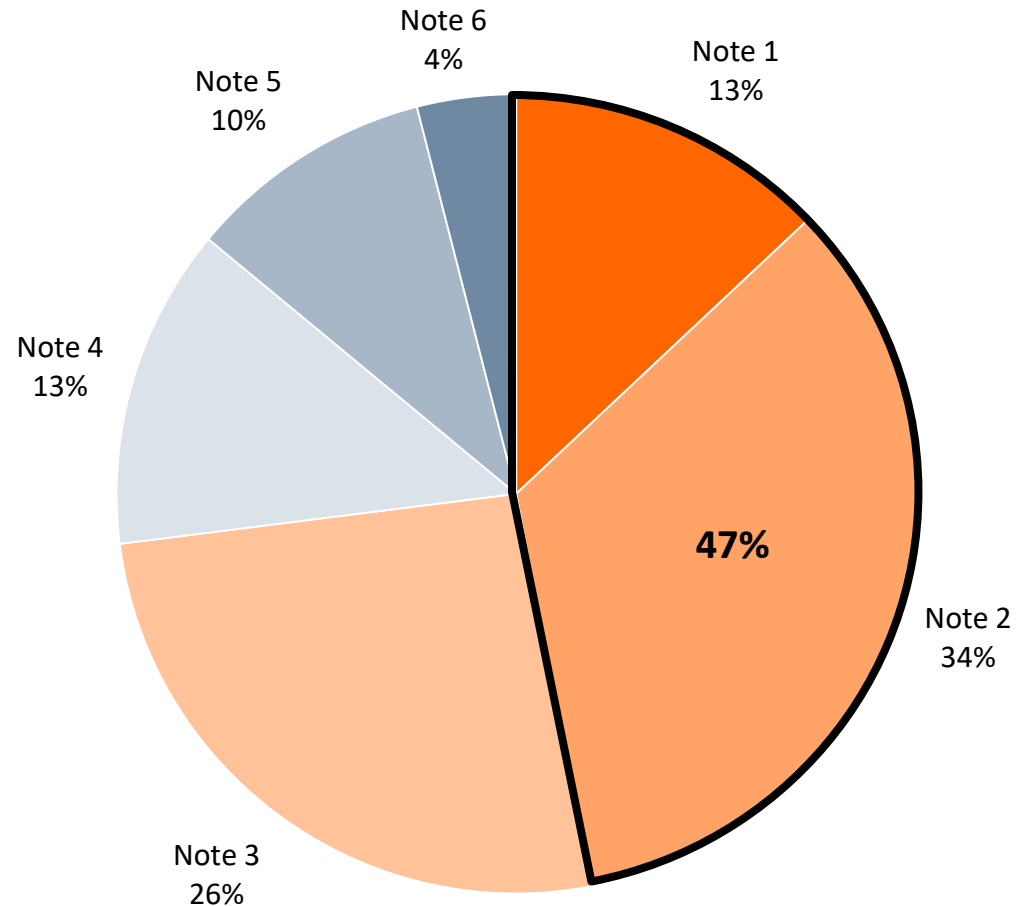
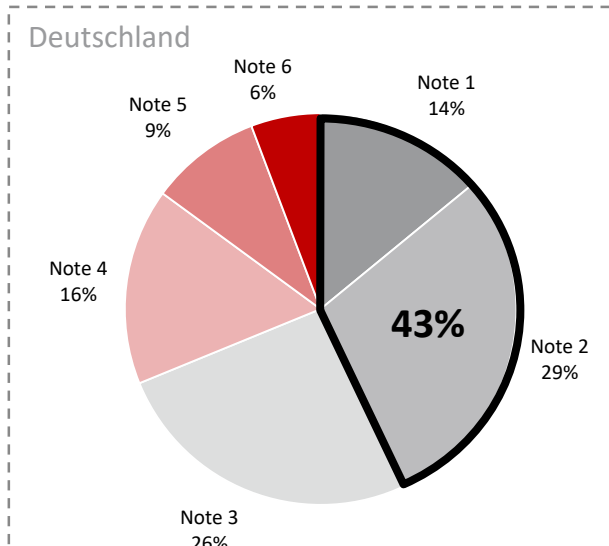
Radpendler/innen nach Geschlecht, Alter und Wohnort



n_{HE}= 667 (n_{DE}= 2.155); Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

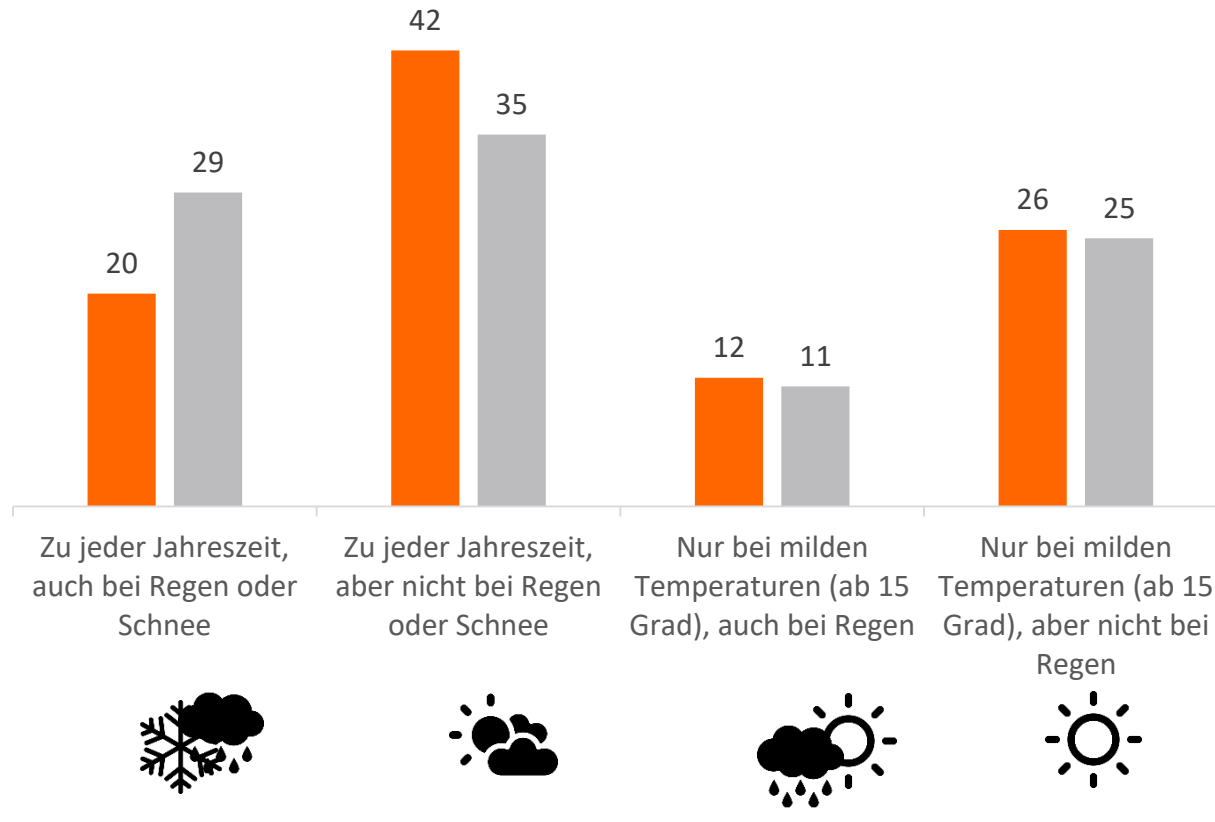
Fahrradfreundlichkeit - Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz

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



$n_{HE} = 667$ ($n_{DE} = 2.155$); Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind

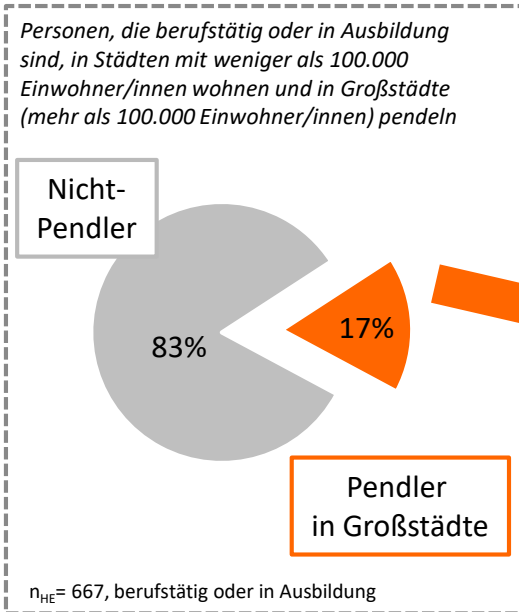
Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildung nach Wetterbedingungen



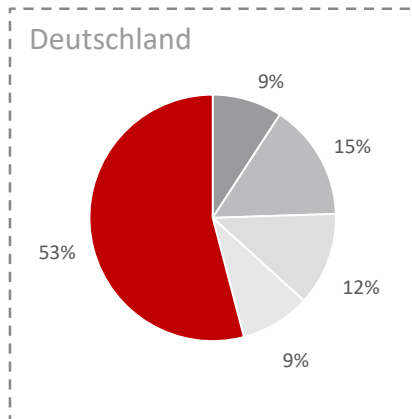
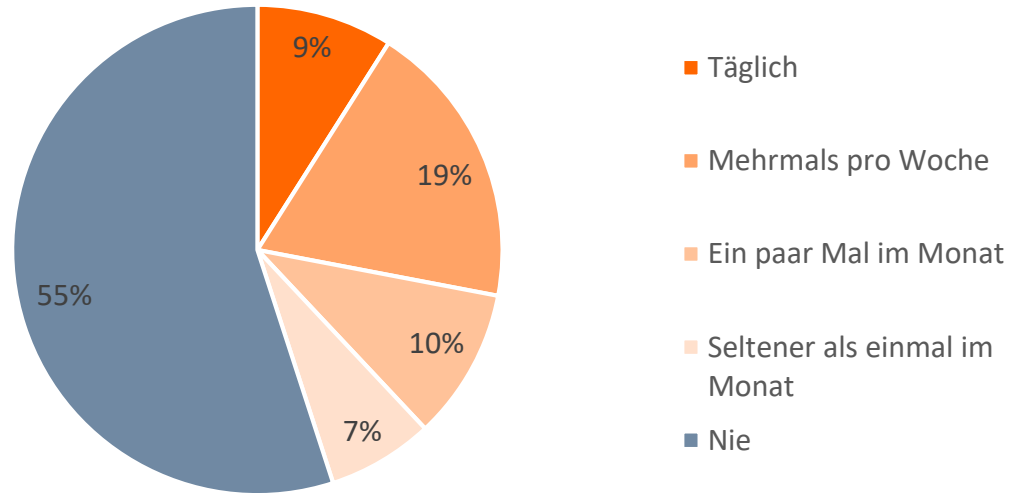
Angaben in Prozent

n_{HE}= 341(n_{DE}= 1.201); Fahren mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte

Nutzung des Fahrrads zum Pendeln in eine Großstadt



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

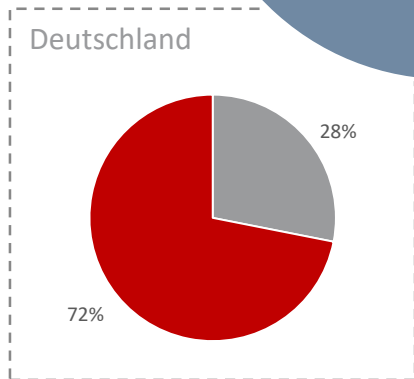
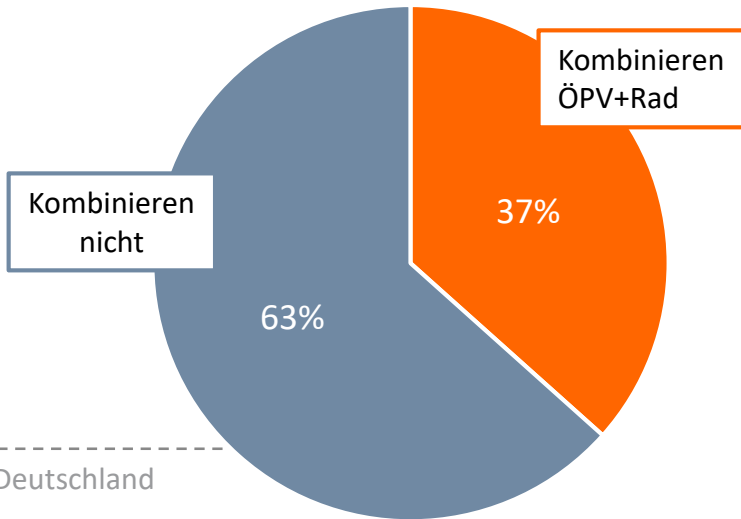


$n_{HE} = 114$; Personen, die berufstätig / in Ausbildung sind, in Städten unter 100.000 Einwohnern wohnen und in Großstädte pendeln

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

Arbeit / Fortbildungsstätte

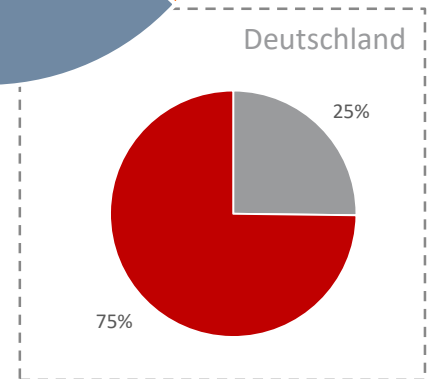
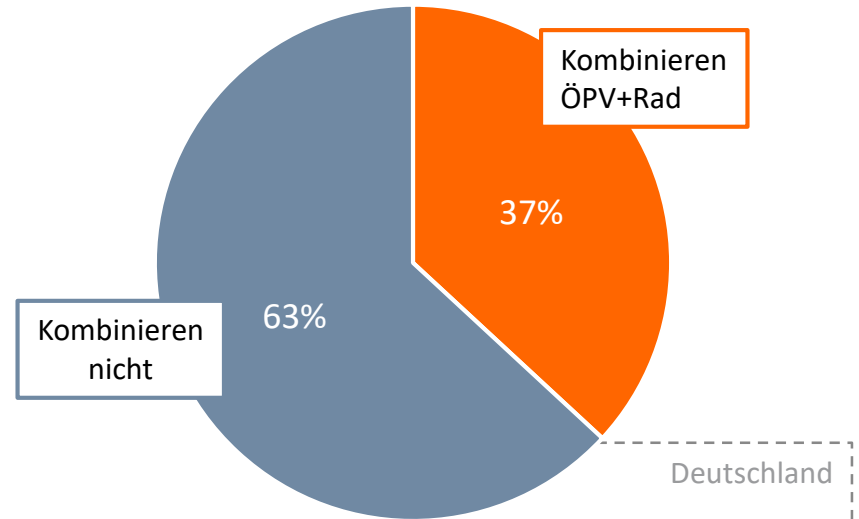
„Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur (hauptberuflichen) Arbeits- oder Fortbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?“



$n_{HE} = 277$ ($n_{DE} = 943$);
Personen, die mit dem Fahrrad zur
Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Schule / Universität / Ausbildung

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

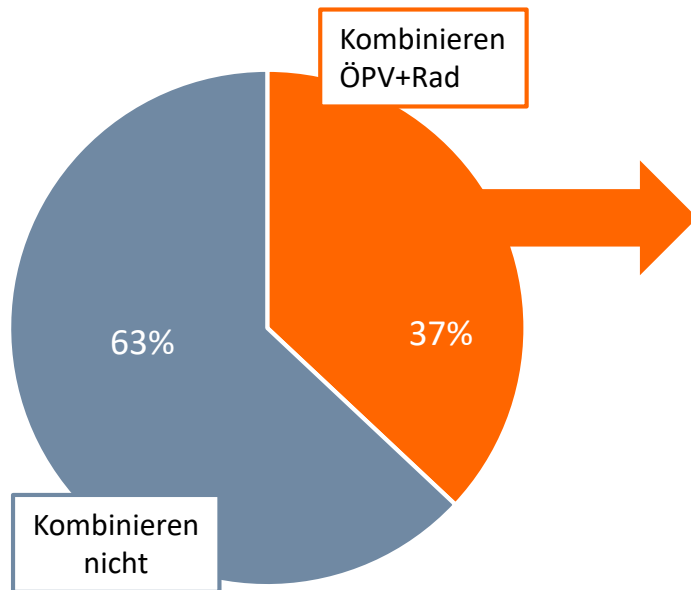


$n_{HE} = 64$ ($n_{DE} = 258$);
Personen, die mit dem Fahrrad zur
Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Geringe Fallzahl

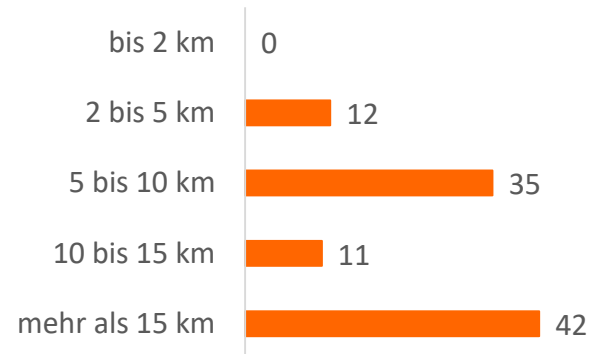
Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit in HE

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



$n_{HE} = 277$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

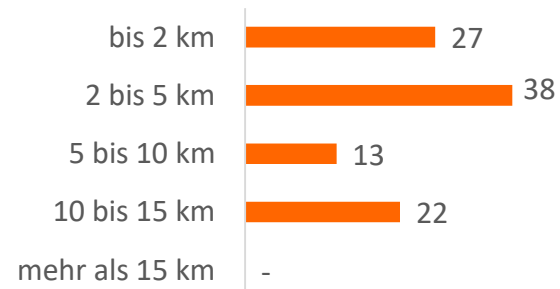
Länge der Gesamtstrecke



$n_{HE} = 101$ Personen, die auf dem Weg zur Arbeit / Ausbildungsstätte ÖPV mit Fahrrad kombinieren

Davon:

Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

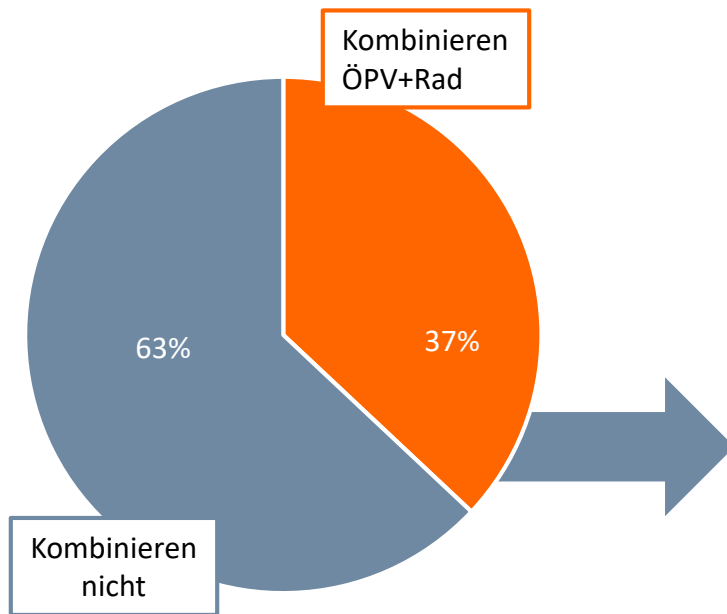


Angaben in Prozent

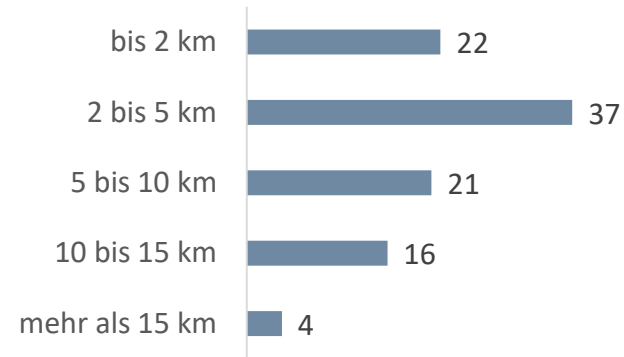
$n_{HE} = 101$ Personen, die auf dem Weg zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ÖPV mit Fahrrad kombinieren

Keine Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit in HE

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



Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

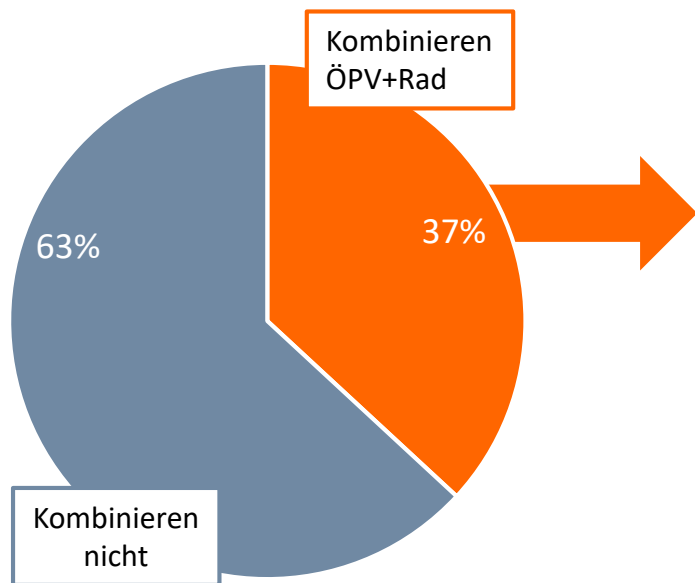


$n_{HE} = 341$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte fahren

Angaben in Prozent
 $n_{HE} = 176$ Personen, die auf dem Weg zur Arbeit oder Fortbildungsstätte ÖPV u. Fahrrad nicht kombinieren

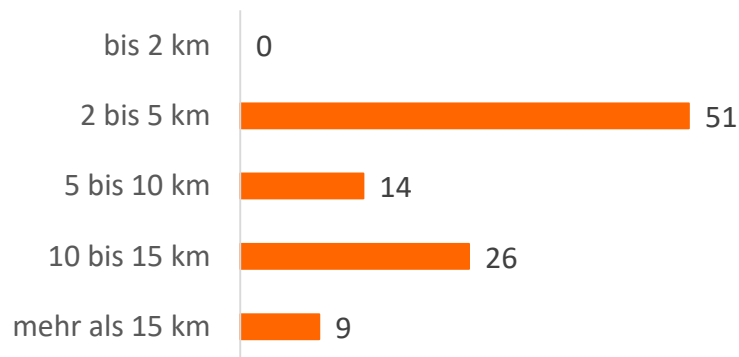
Kombination mit ÖPV zur Schule/Ausbildung in Hessen

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



$n_{HE} = 64$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildung fahren

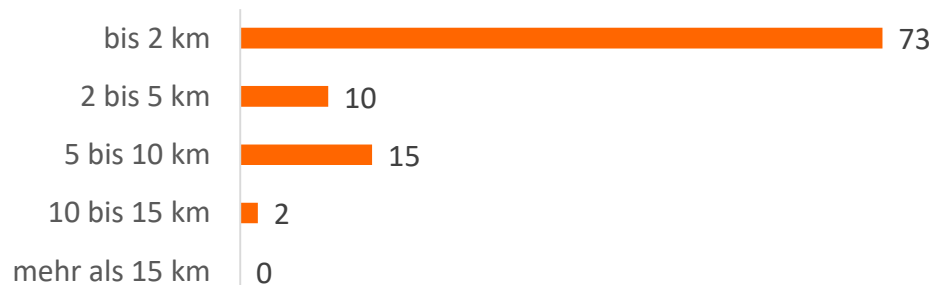
Länge der Gesamtstrecke



$n_{HE} = 24$ Personen, die auf dem Weg zur Schule / Uni / Ausbildung ÖPV mit Fahrrad kombinieren

Davon:

Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

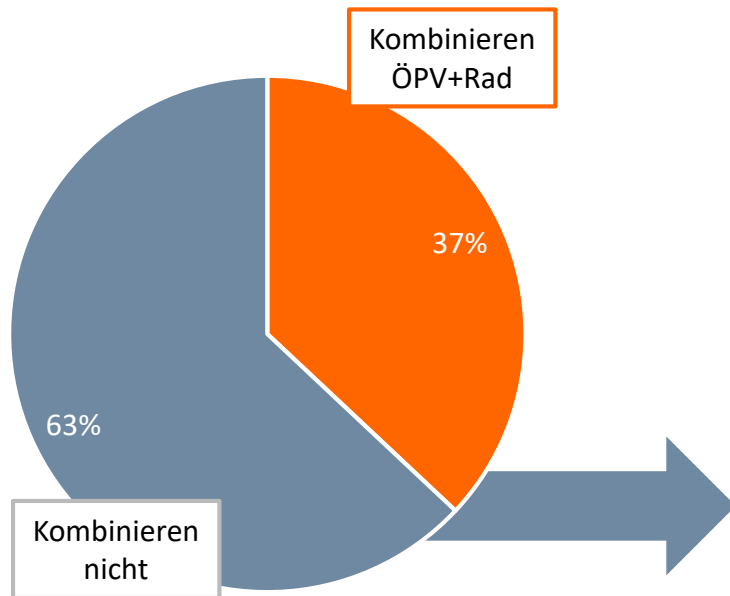


Angaben in Prozent

$n_{HE} = 24$ Personen, die auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildung ÖPV mit Fahrrad kombinieren

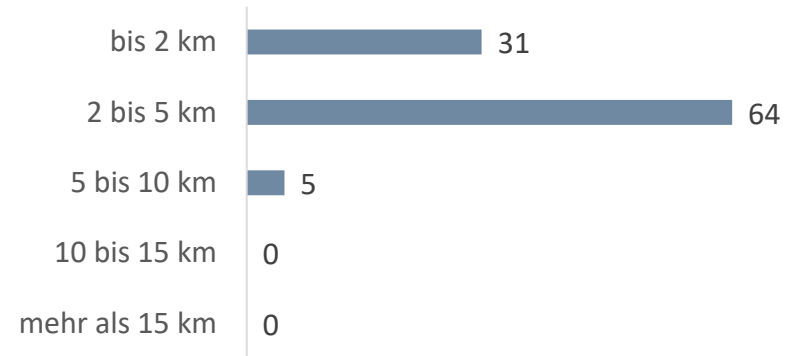
Keine Kombination mit ÖPV zur Schule/ Bildungsstätte in Hessen

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



$n_{HE} = 64$ Personen, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildung fahren

Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird



Angaben in Prozent
 $n_{HE} = 40$ Personen, die auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte ÖPV u. Fahrrad nicht kombinieren

Gründe gegen die Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

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



Angaben in Prozent

n_{HE} = 445 (n_{DE} = 1.151); Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren UND erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Wahrgenommene Gefahren

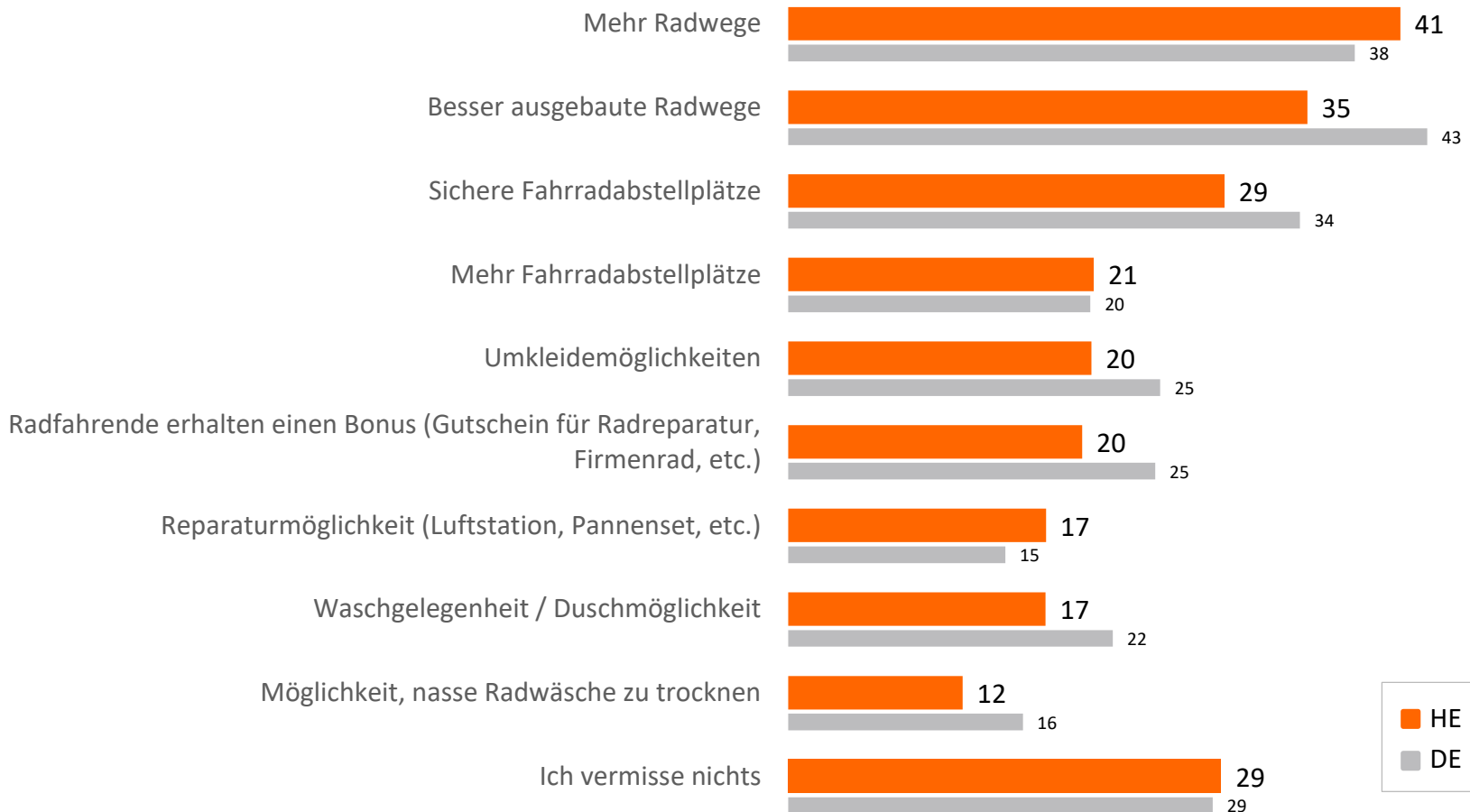
„Warum ist es zu gefährlich?“
(Mehrfachnennung möglich)



$n_{HE} = 108$ ($n_{DE} = 214$); Radfahrende, denen der Weg zur Arbeit, Schule oder Arbeitsstätte mit dem Fahrrad zu gefährlich ist

Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

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

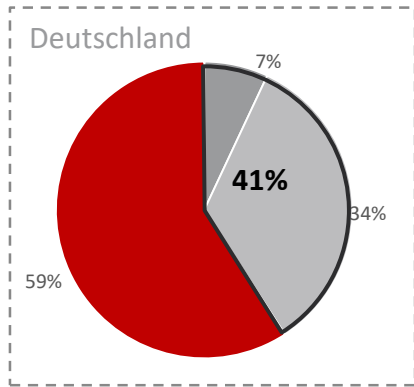
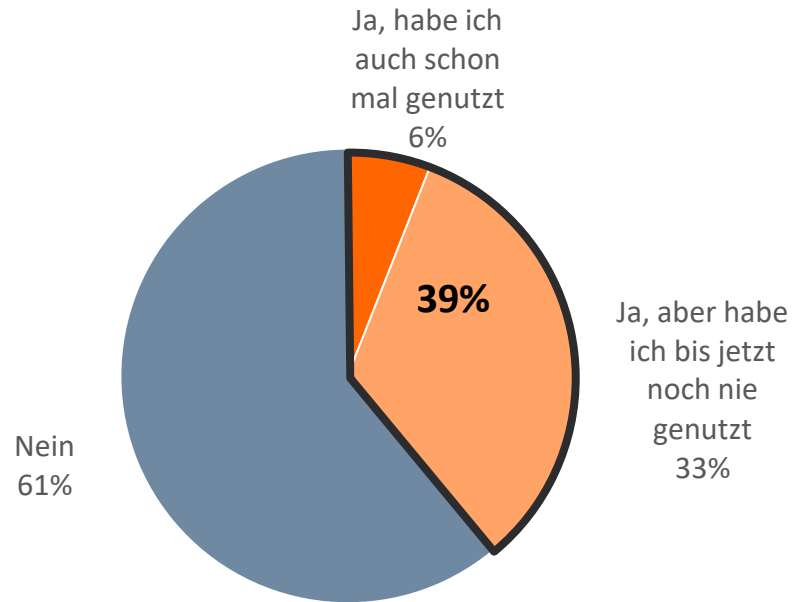


Angaben in Prozent

n_{HE} = 233 (n_{DE} = 596); Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren UND erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Bekanntheit und Nutzung Radschnellwege

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



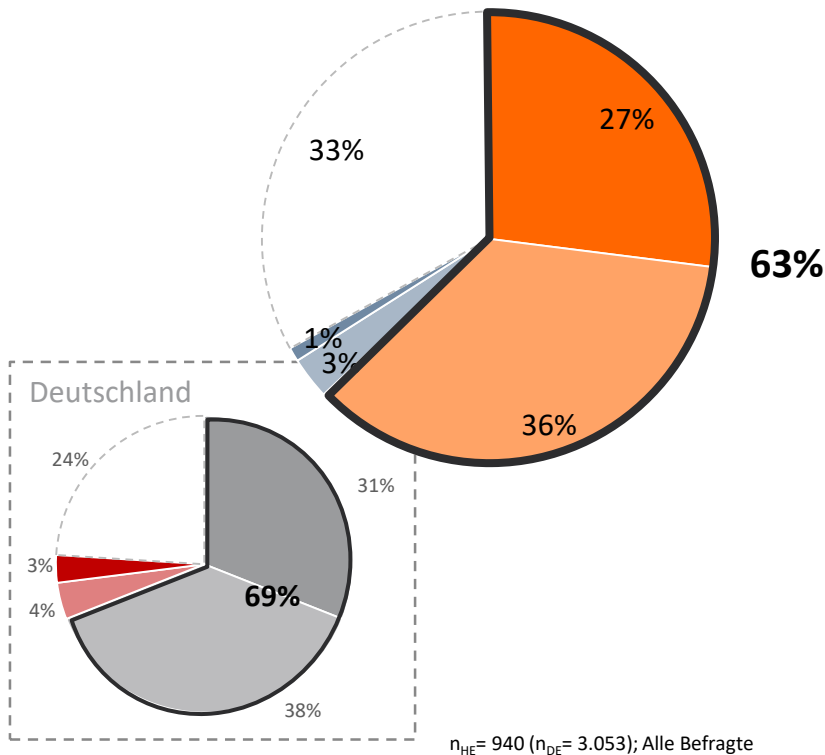
Angaben in Prozent

n_{HE}= 940 (n_{DE}= 3.053); Alle Befragte

Bewertung der Radschnellweg-Initiative des Bundes

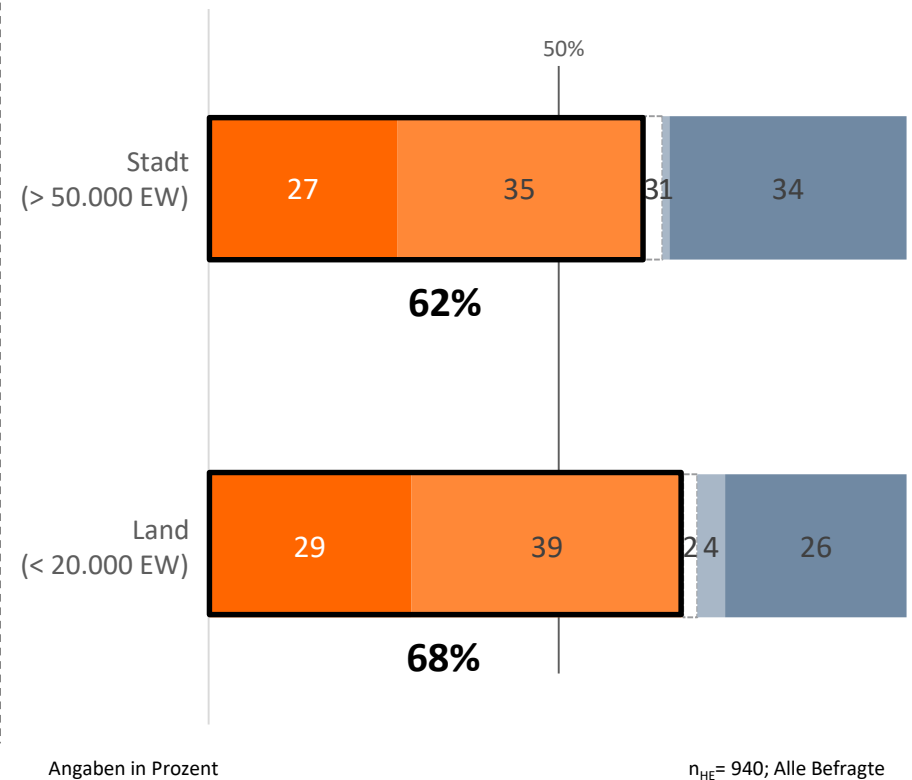
Bewertung

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



Bewertung nach Stadt & Land

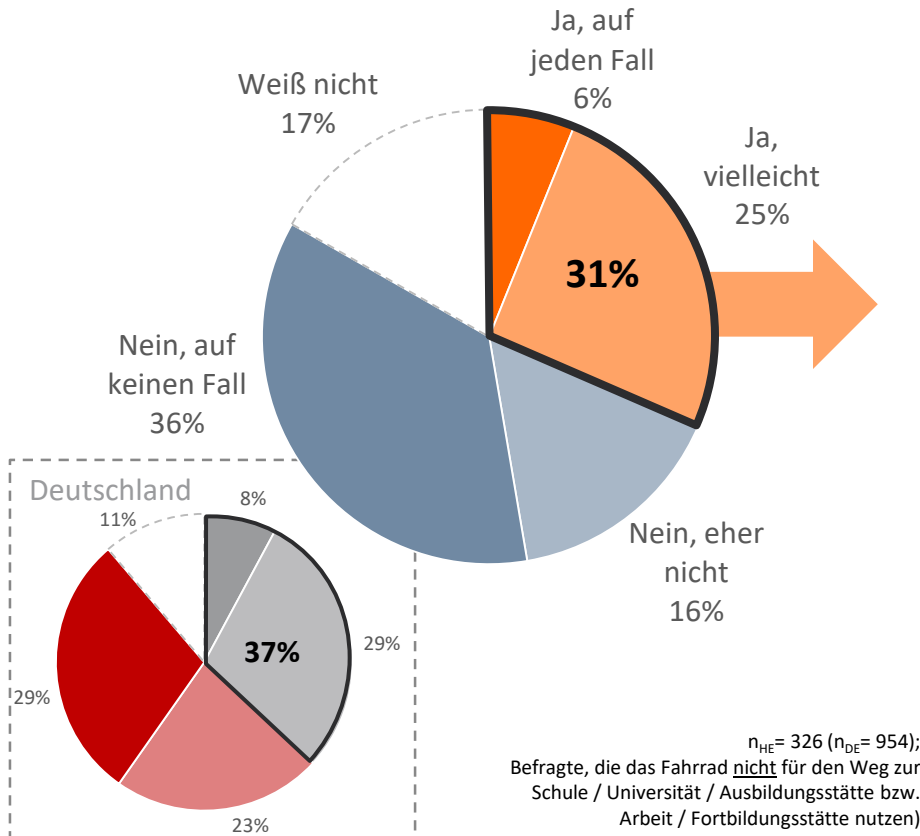
■ Durchweg positiv
 ■ Eher positiv
 Weiß nicht
■ Eher negativ
 ■ Durchweg negativ



Radschnellwege & Pendelpotenzial

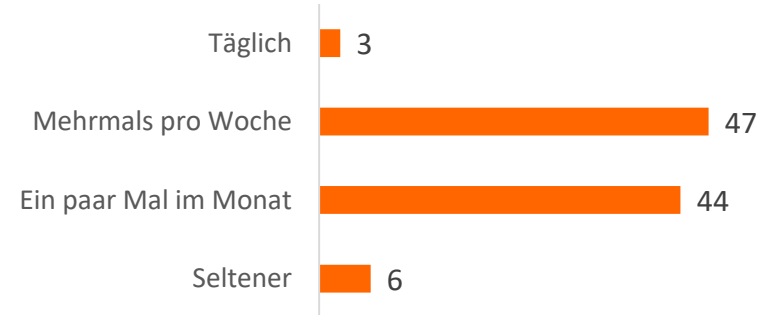
Potentielle Radschnellwegnutzung von Nicht-Radpendlern in Hessen

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

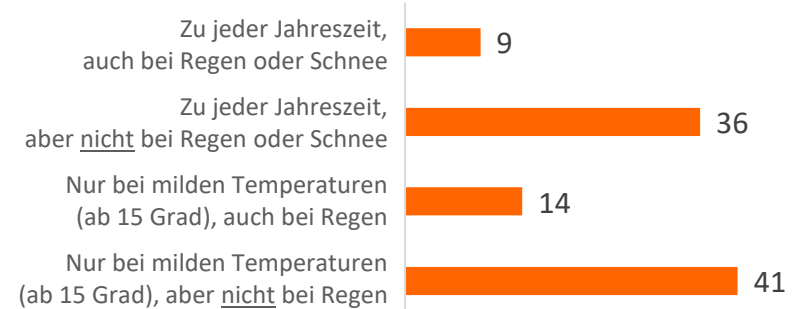


Angaben in Prozent

Nutzungshäufigkeit



Wetterbedingungen



Maximale Fahrtzeit

$\emptyset = \text{ca. } 33 \text{ min}$

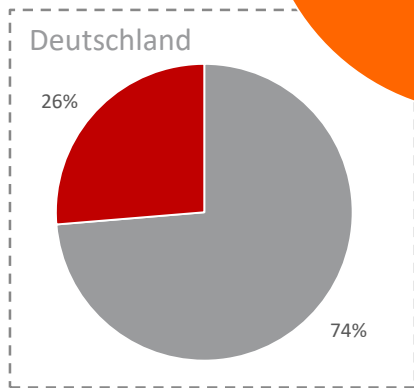
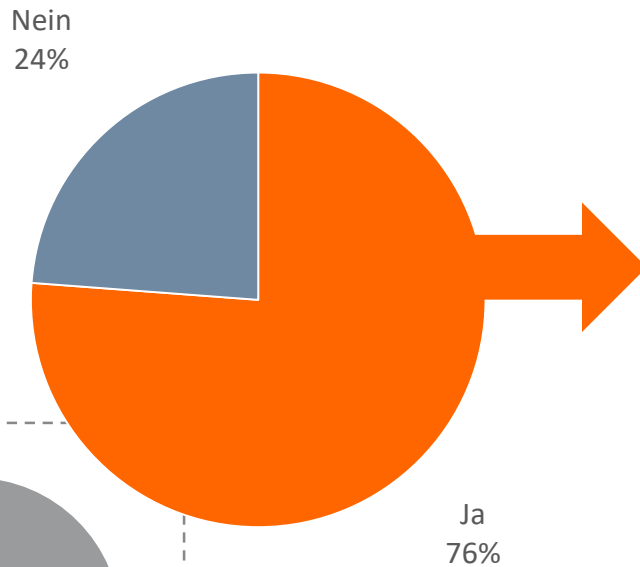
$n_{HE} = 102$;
Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen, aber es sich vorstellen könnten)

Angaben in Prozent

Radschnellwege & Pendelpotenzial

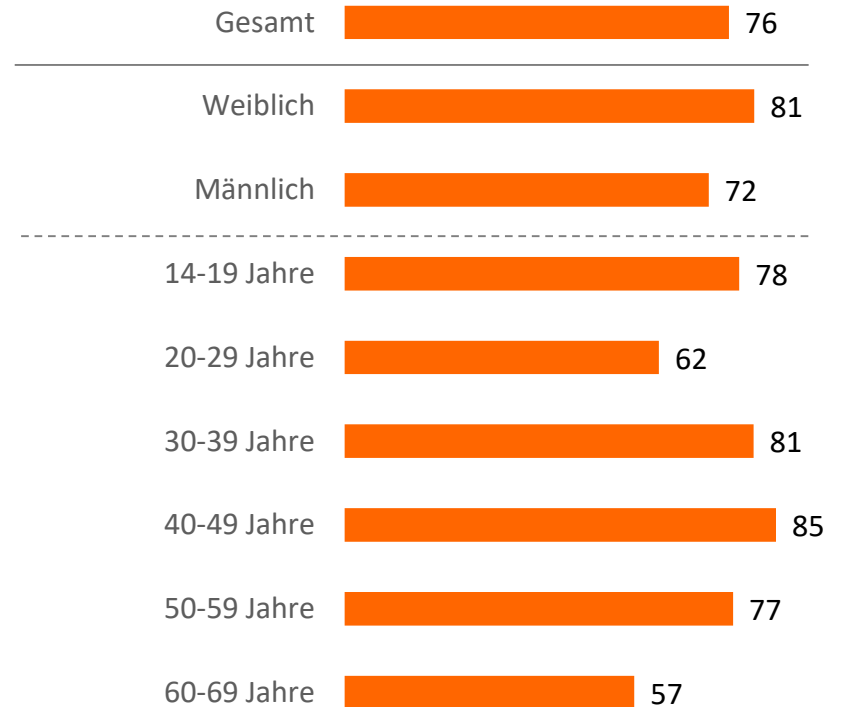
Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern – nach Soziodemografie (1/2)

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



Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen) n_{HE} = 341 (n_{DE} = 1.201);

Pendelpotenzial nach Geschlecht und Alter

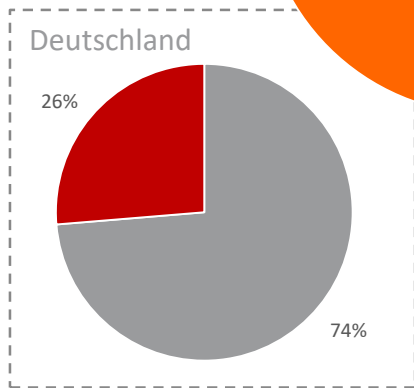
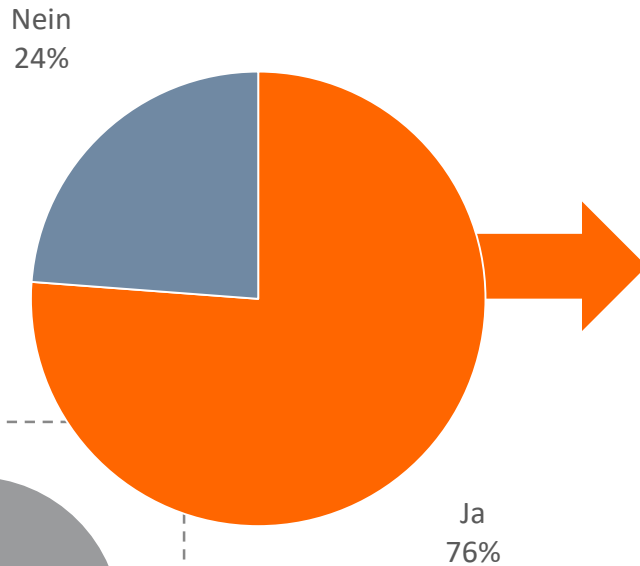


Angaben in Prozent

Radschnellwege & Pendelpotenzial

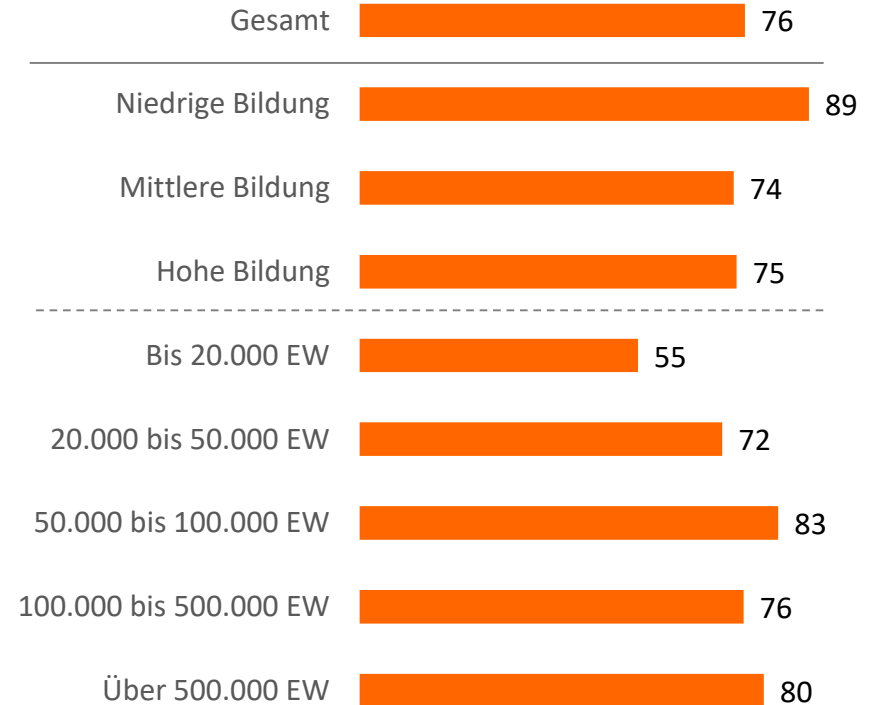
Häufigere Fahrradnutzung von Radpendlern – nach Soziodemografie (2/2)

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



n_{HE} = 341 (n_{DE} = 1.201); Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen)

Pendelpotenzial nach Bildung und Ortsgröße



Angaben in Prozent

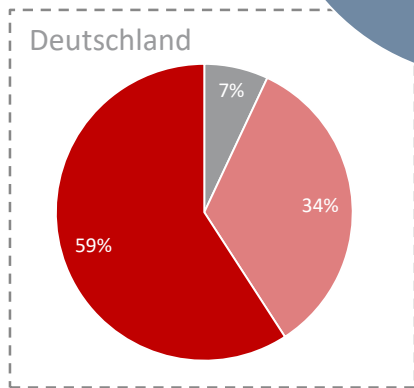
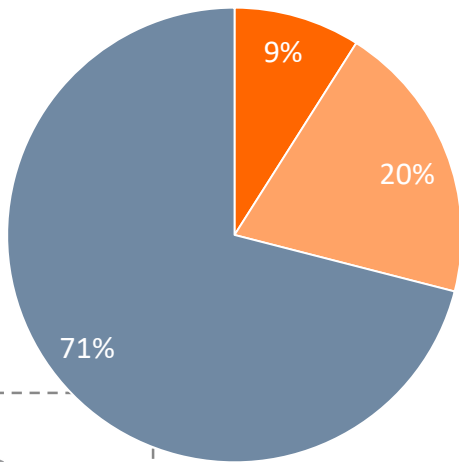
10

„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

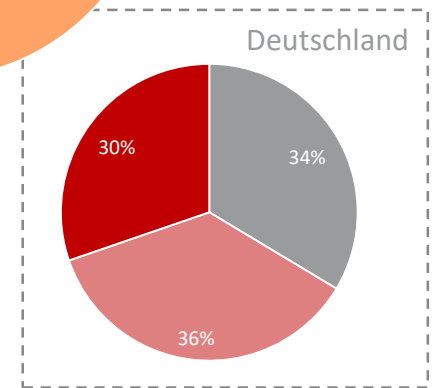
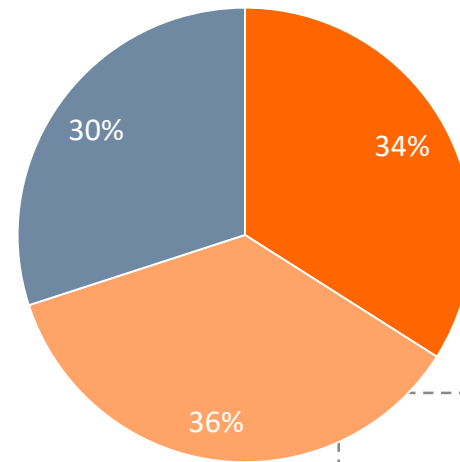
„Protected bike lanes“ und Fahrradstraßen

Bekanntheit & Nutzung

„Protected bike lanes“



Fahrradstraßen



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

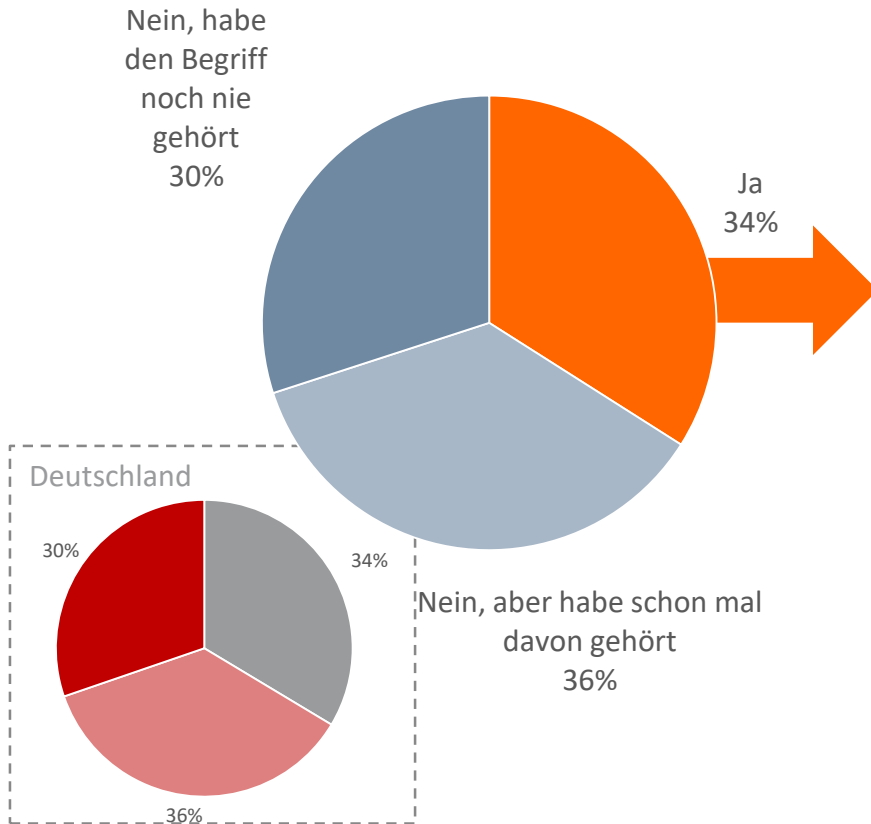
n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Nutzung von Fahrradstraßen

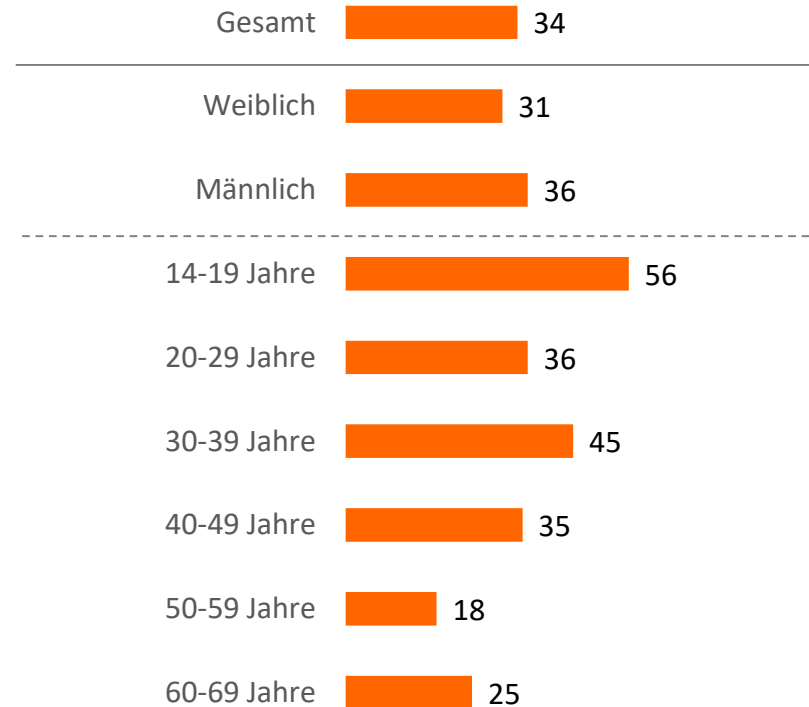
Nach Soziodemografie (1/2)

Nutzung und Bekanntheit

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



Nutzung nach Geschlecht und Alter



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Angaben in Prozent

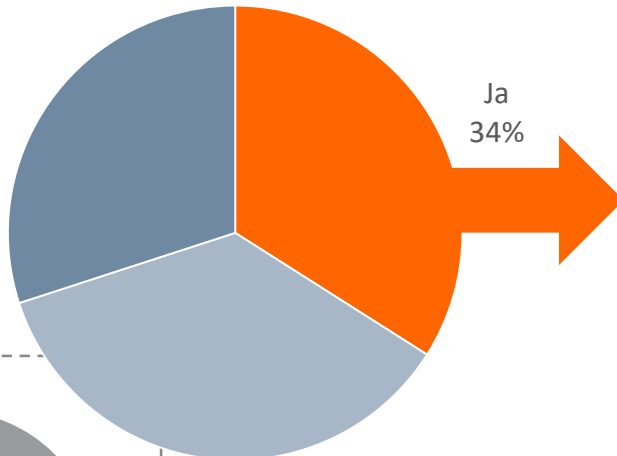
Nutzung von Fahrradstraßen

Nach Soziodemografie (2/2)

Nutzung und Bekanntheit

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

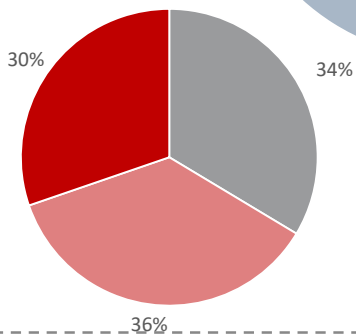
Nein, habe den Begriff noch nie gehört
30%



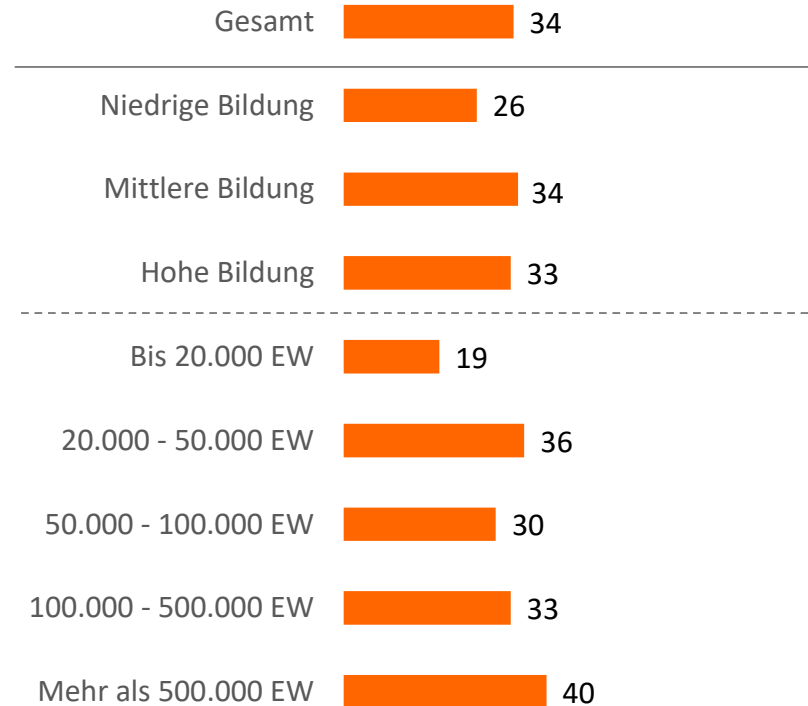
Ja
34%

Nein, aber habe schon mal davon gehört
36%

Deutschland



Nutzung nach Bildung und Ortsgröße

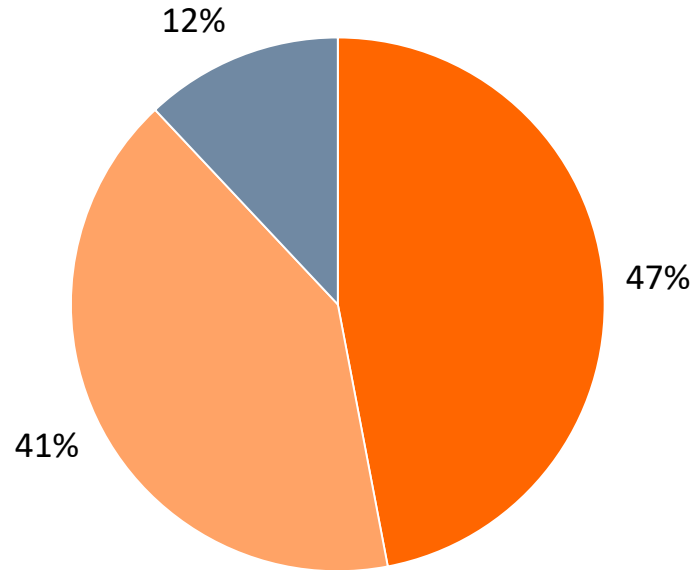


$n_{HE} = 940$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

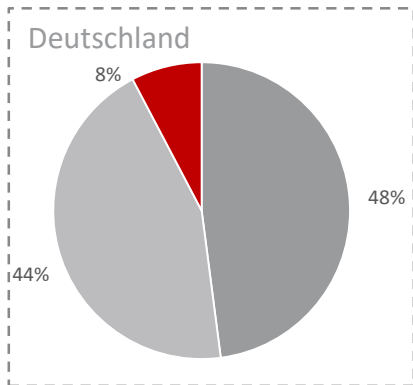
Angaben in Prozent

Bevorzugung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

„Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?“

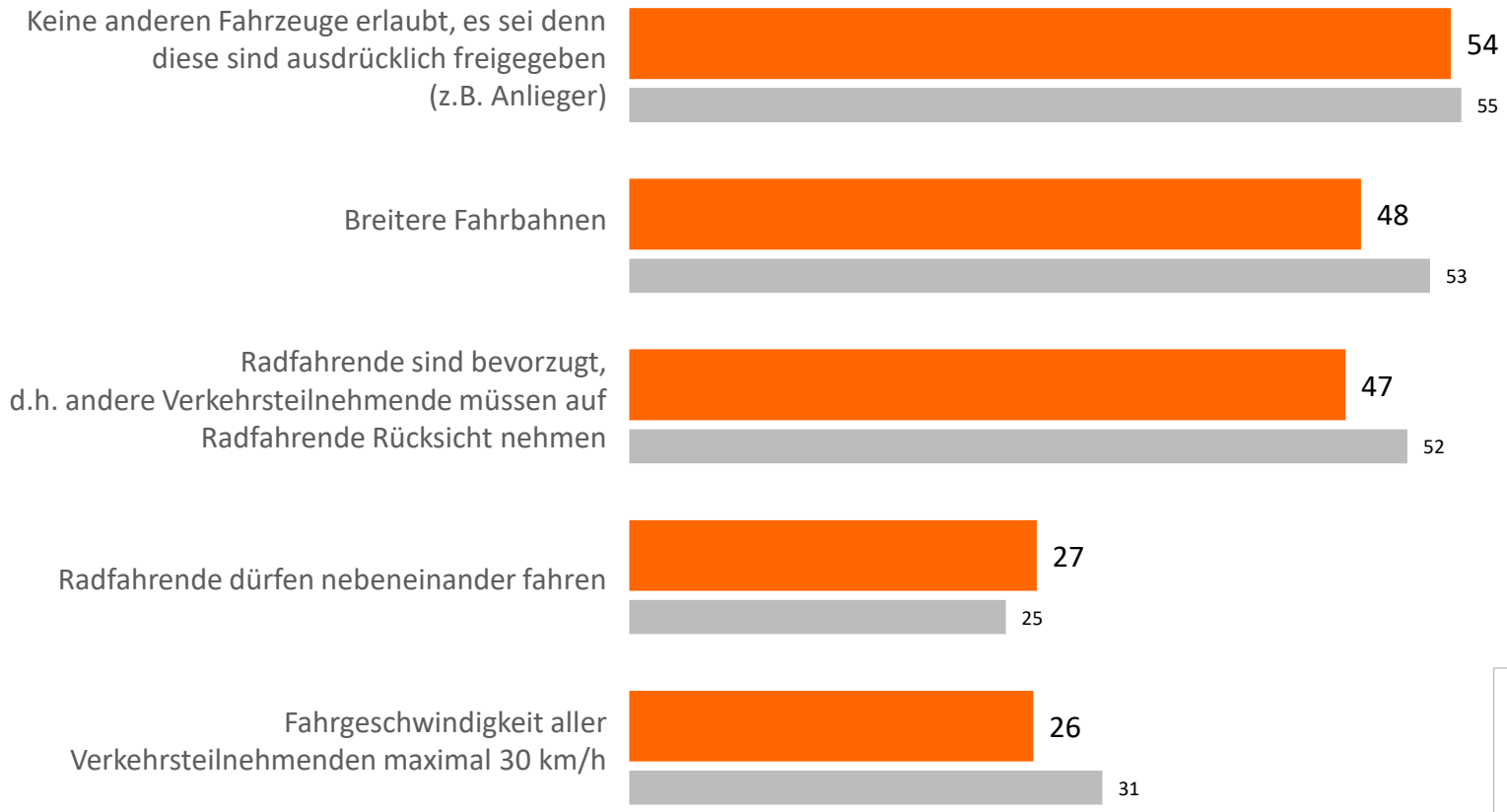


■ Ja
 ■ Gleichwertig gegenüber anderen Radwegen
 ■ Nein



Vorteile von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

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



Angaben in Prozent

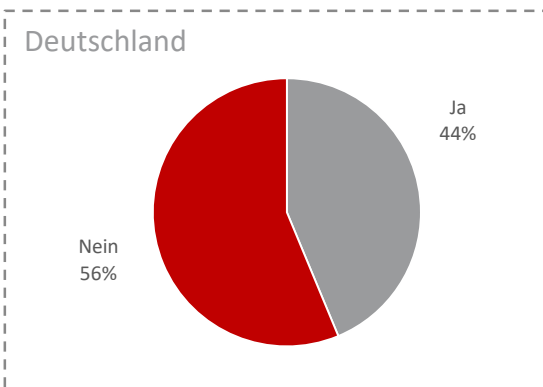
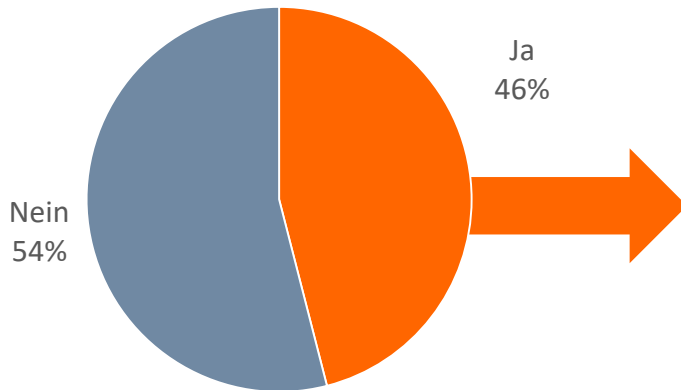
n_{HE}= 556 (n_{DE}= 1.797); Radfahrende + Befragte, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben oder bekannt ist

11 Fahrrad-Tourismus

Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

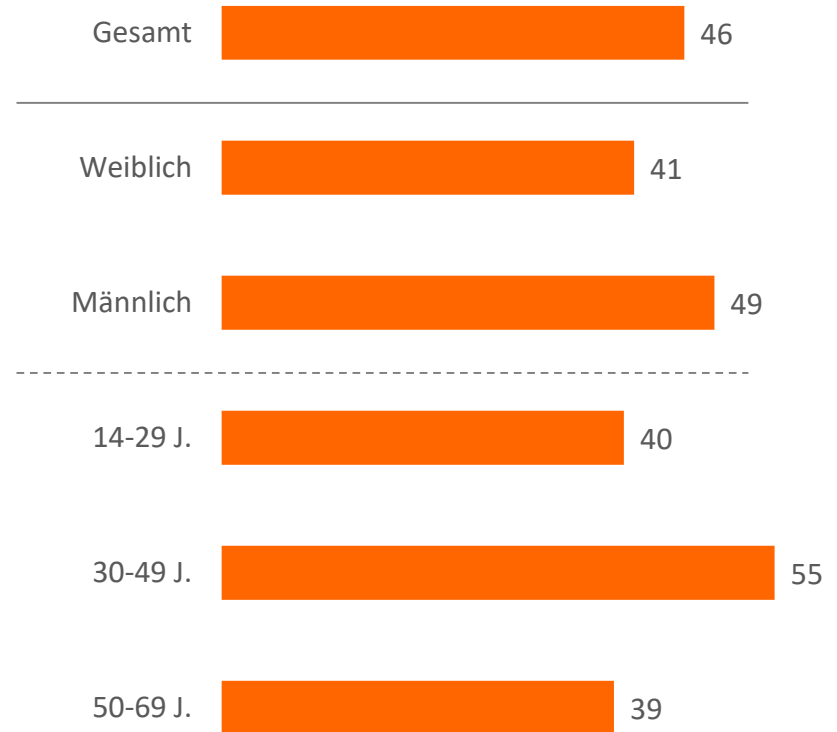
Nach Soziodemografie (1/2)

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



n_{HE} 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Getrennt nach Geschlecht und Alter



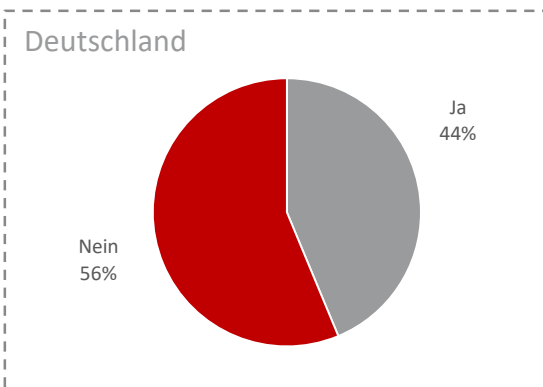
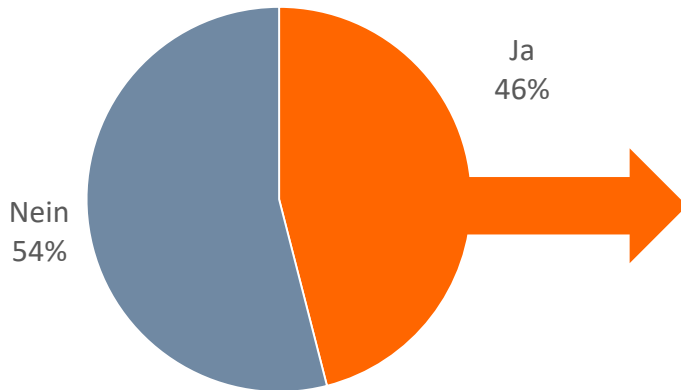
Angaben in Prozent

n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

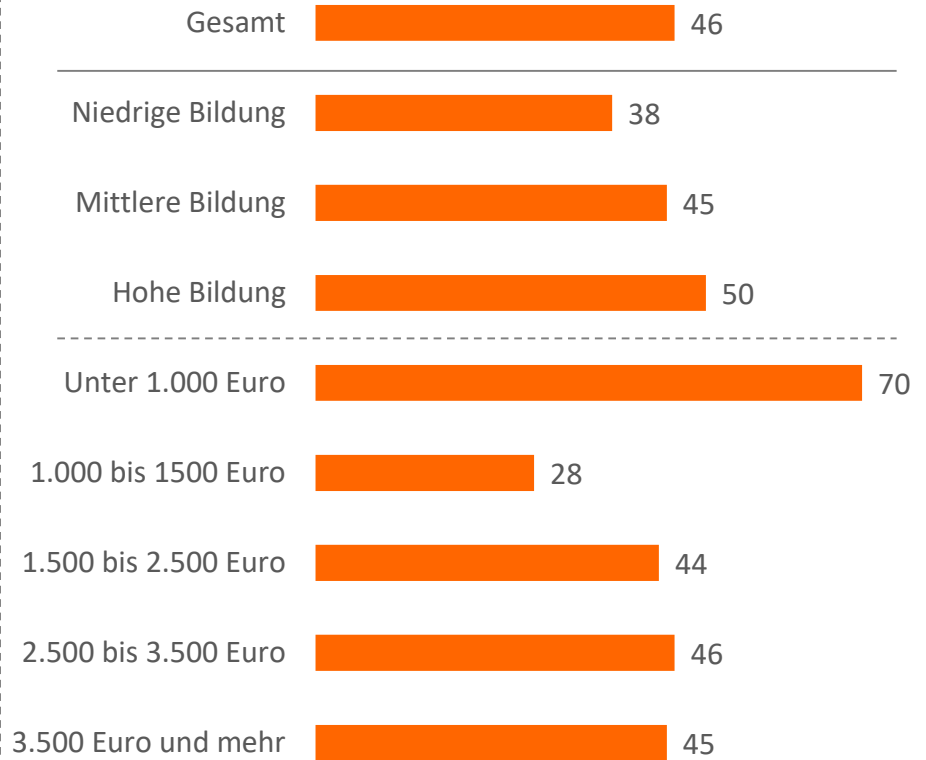
Nach Soziodemografie (2/2)

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



n_{HE}= 754 (n_{DE}= 2.376); Radfahrende

Getrennt nach Bildung und Haushaltseinkommen

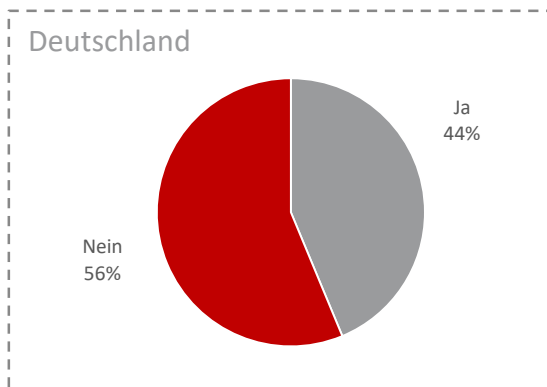
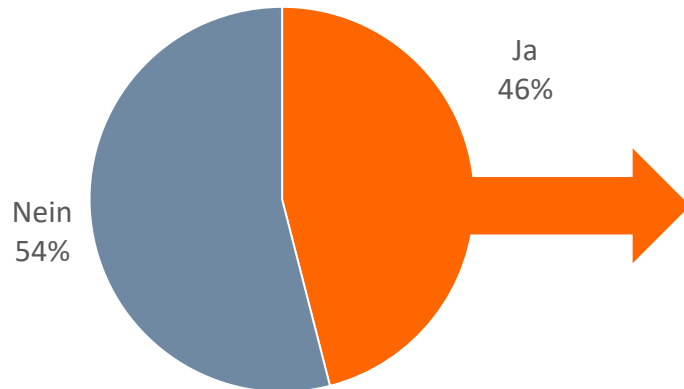


Angaben in Prozent

n_{HE}= 754; Radfahrende

Dauer der längsten Fahrradtour

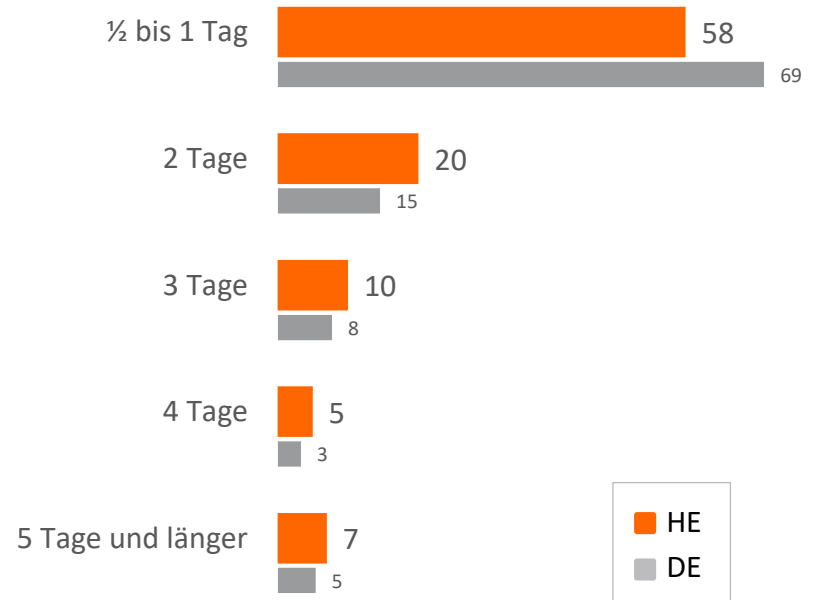
„Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens ½ Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?“



n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Dauer der Radtour

„Wie lange ging die längste Tour?“

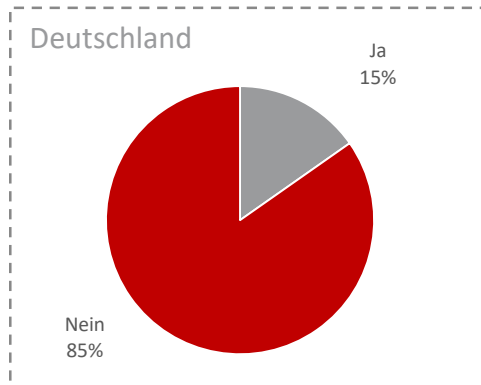
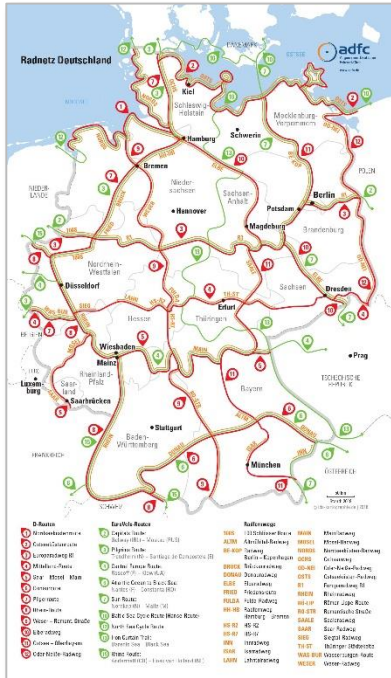
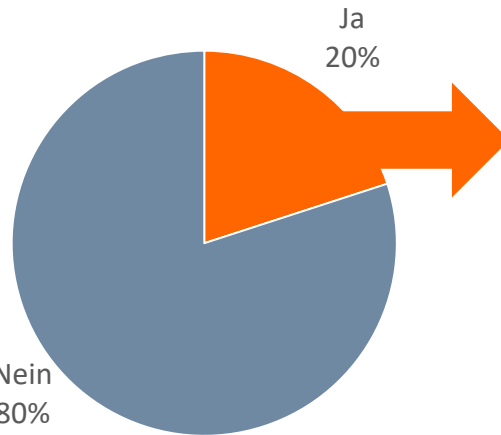


Angaben in Prozent

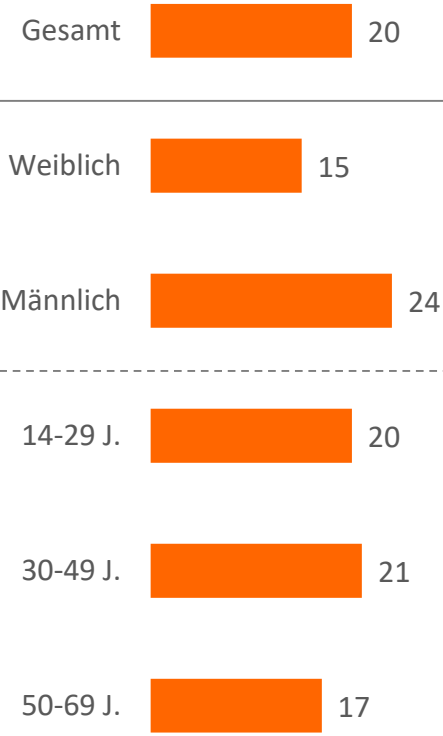
n_{HE} = 343 (n_{DE} = 1.039); Radtouren-Fahrer

Bekanntheit der „D-Routen“ Nach Soziodemografie

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



Getrennt nach Geschlecht und Alter

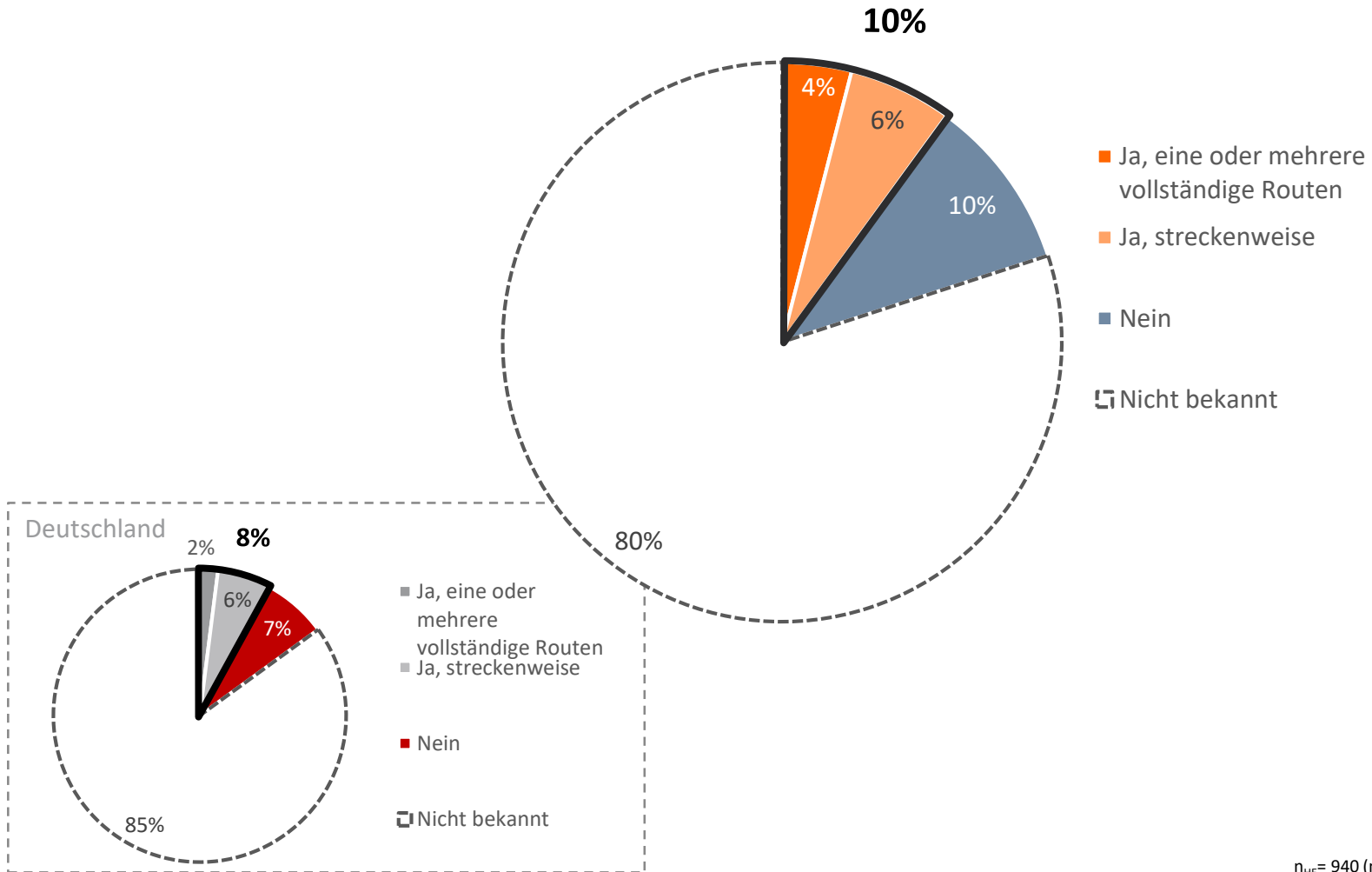
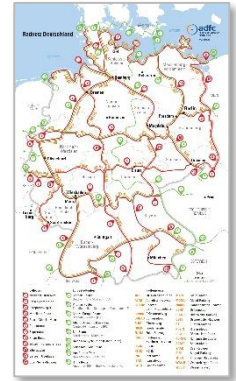


Angaben in Prozent

$n_{HE} = 940$ ($n_{DE} = 3.053$); Alle Befragte

Nutzung von D-Routen

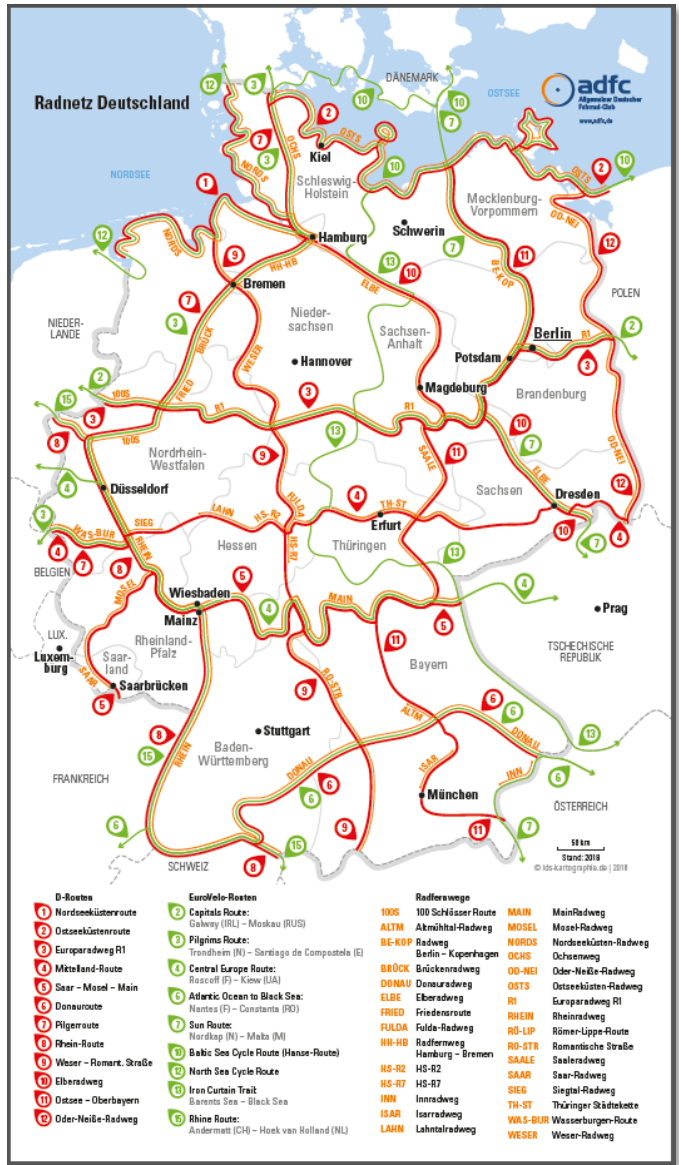
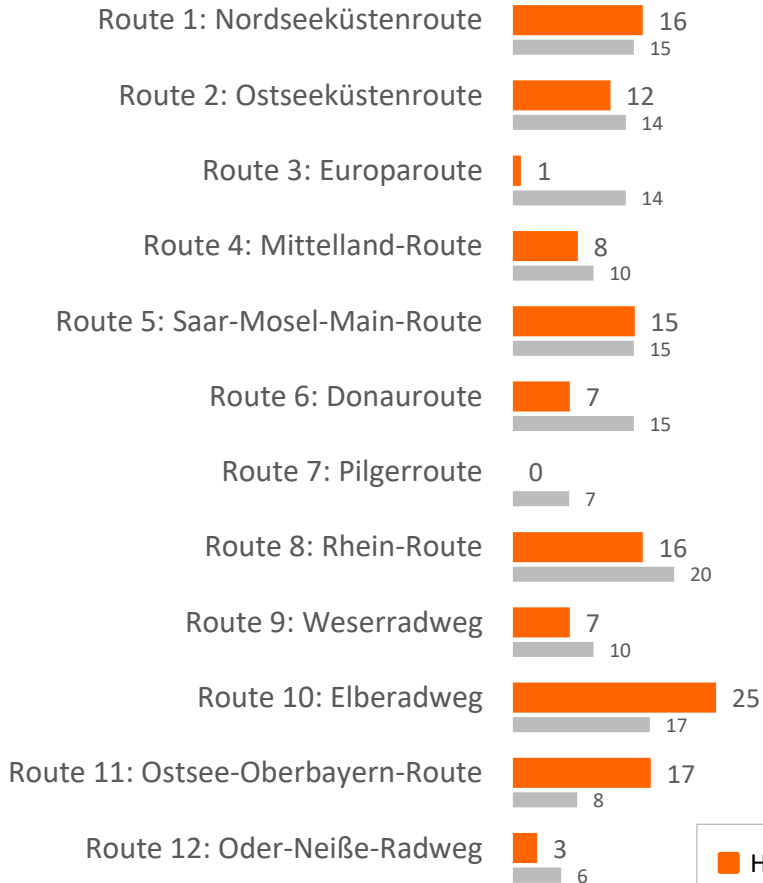
„Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt?“



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 2.376); Alle Befragte

Nutzung von D-Routen

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



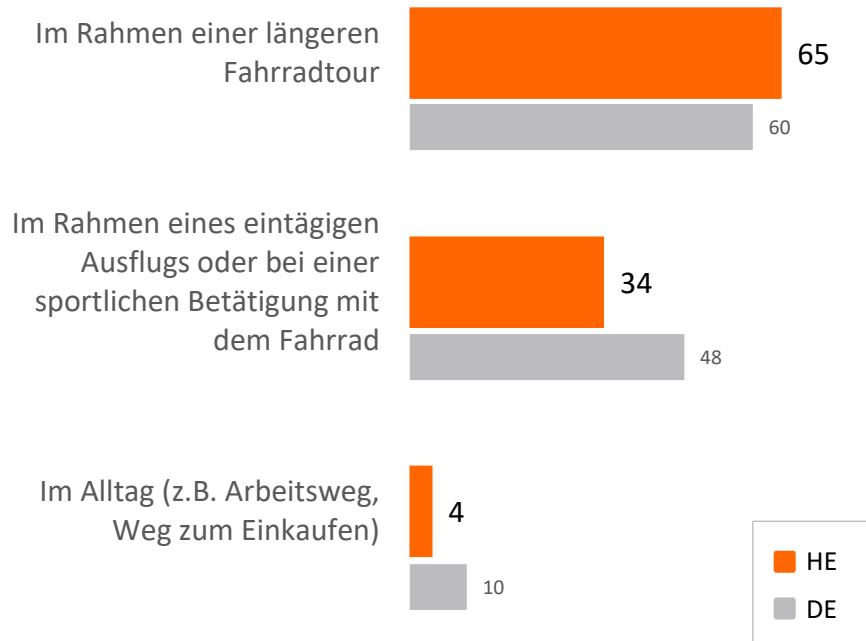
Angaben in Prozent

$n_{HE} = 91$ ($n_{DE} = 229$); Radfahrende, die schon „D-Routen“ genutzt haben

Geringe Fallzahl

D-Routen - Kontext der Nutzung & Bewertung

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

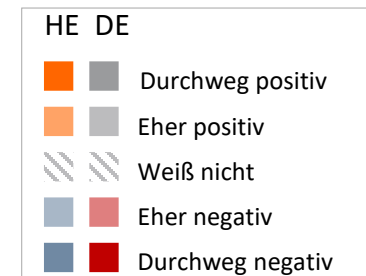
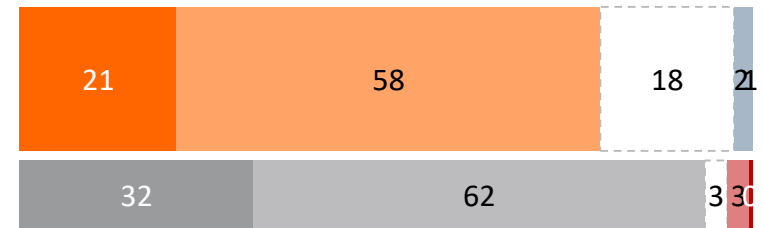


Angaben in Prozent



Geringe Fallzahl

„Wie bewerten Sie die „D-Routen“?“



Angaben in Prozent

$n_{HE} = 91$ ($n_{DE} = 229$); Radfahrende, die schon „D-Routen“ genutzt haben



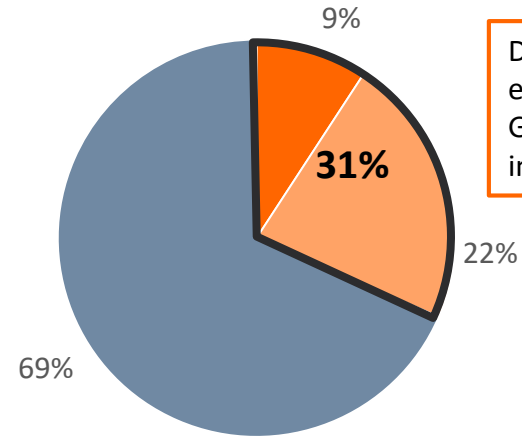
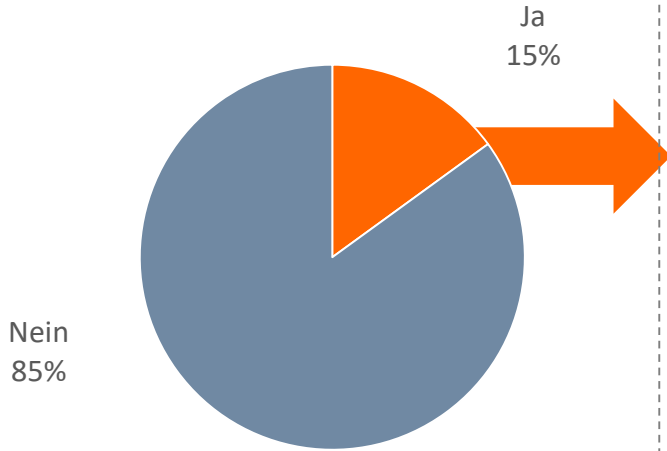
Geringe Fallzahl

Bekanntheit und Nutzung Radweg „Deutsche Einheit“

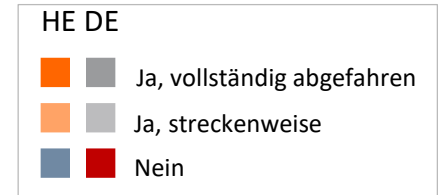
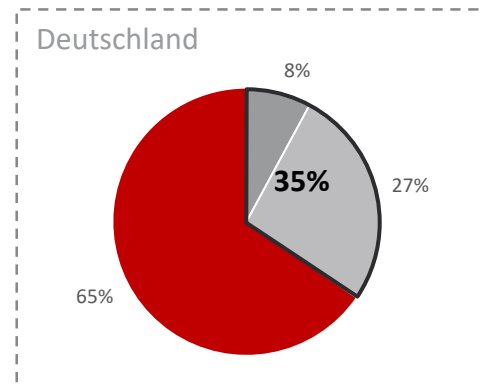
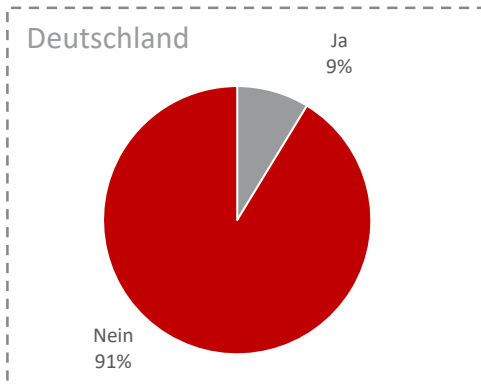


„Haben Sie schon einmal von dem Radweg Deutsche Einheit gehört?“

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



Diese **31%** entsprechen **5%** der Gesamtbevölkerung in HE (vs. 3% DE)



n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); alle Befragten

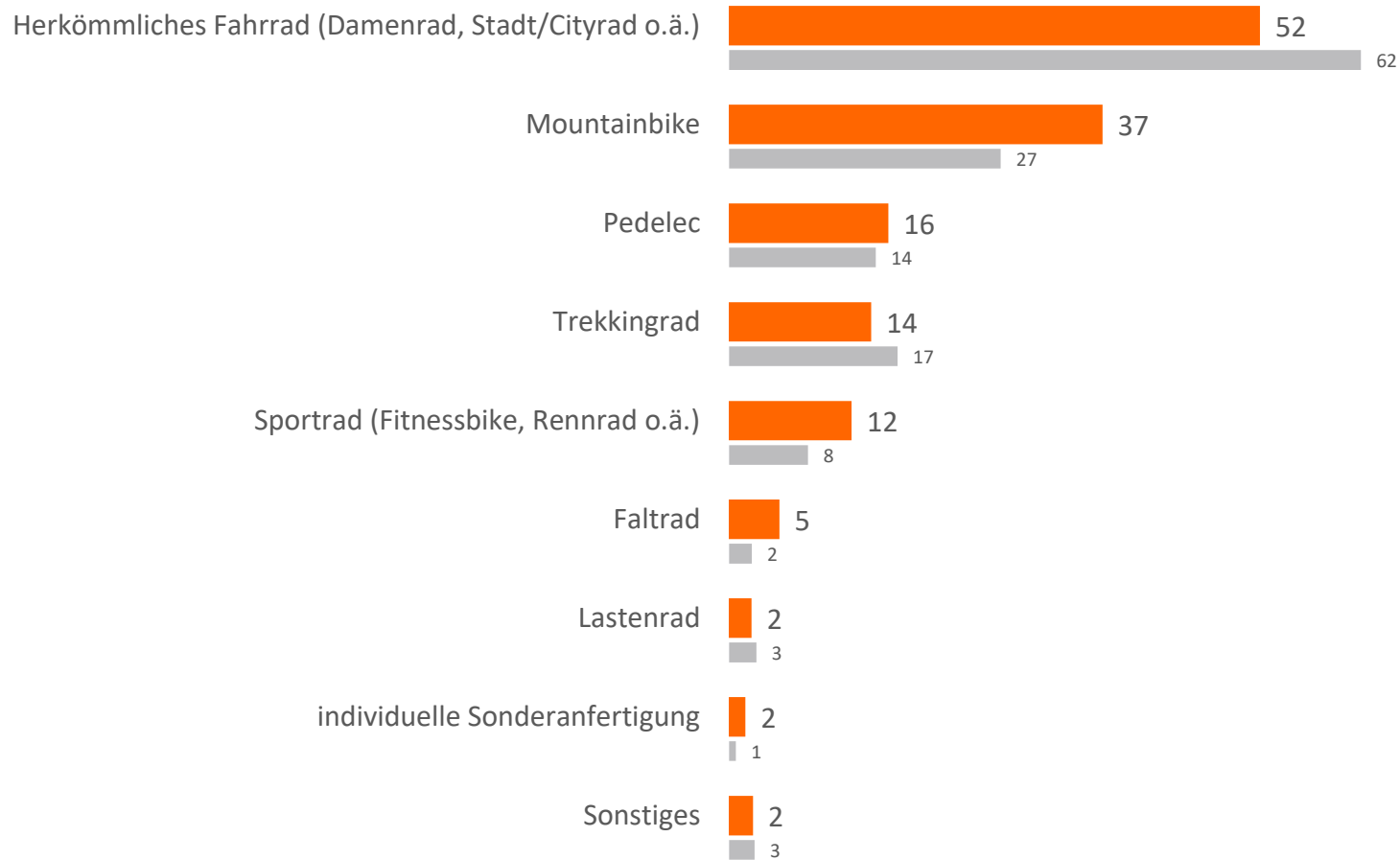
n_{HE} = 144 (n_{DE} = 266); Befragte, die schon von „D-Routen“ gehört haben

Angaben in Prozent

12 Fahrradmarkt

Genutzter Fahrradtyp

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



Angaben in Prozent

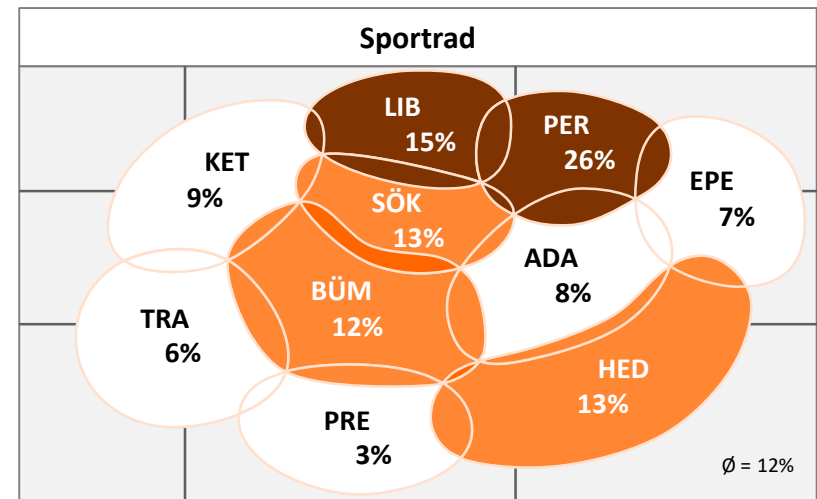
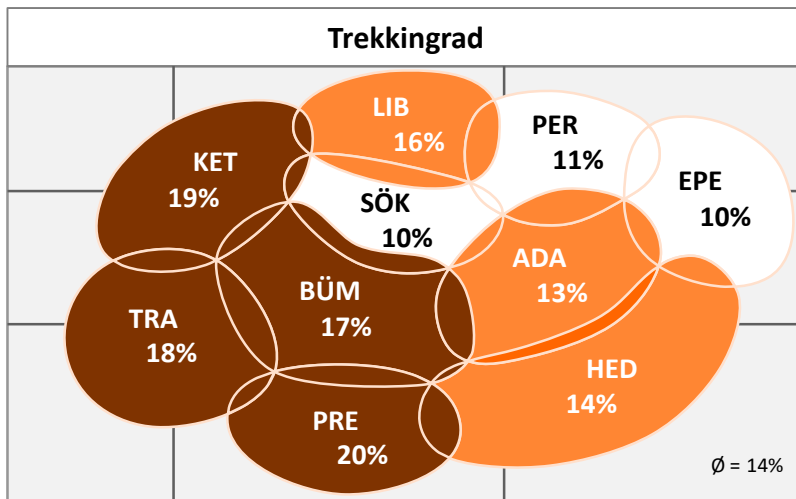
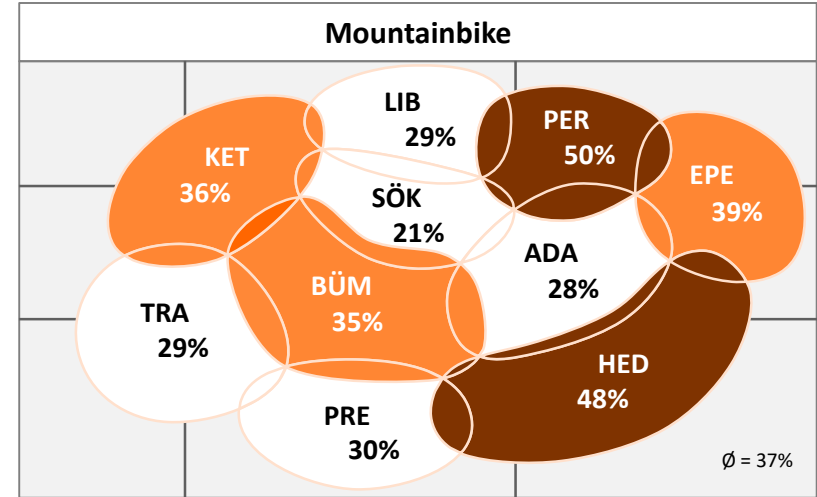
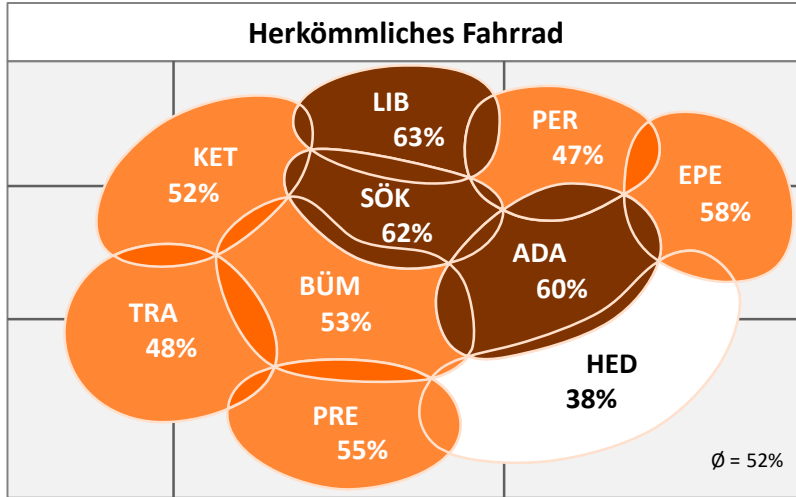


n_{HE} = 754 (n_{DE} = 2.376); Radfahrende

Genutzter Fahrradtyp

Nach Sinus-Milieus © in Hessen

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

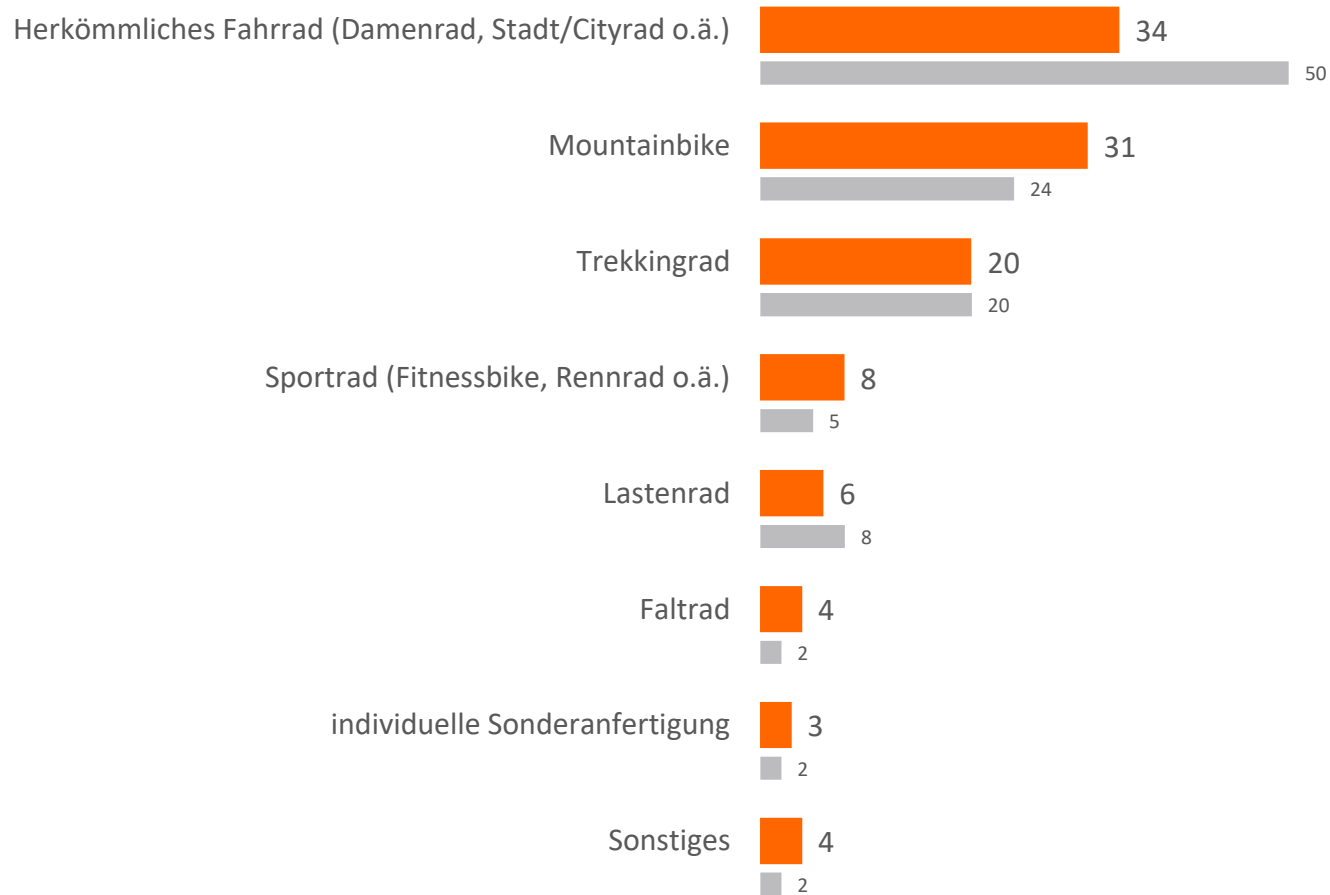


= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

n_{HE} = 754; Radfahrende

Genutzter Pedelec-Typ

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



Angaben in Prozent

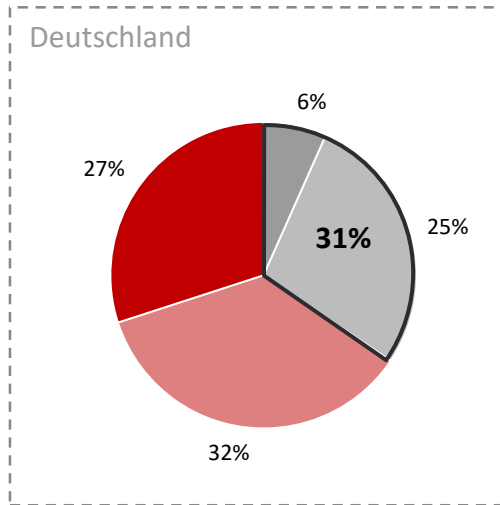
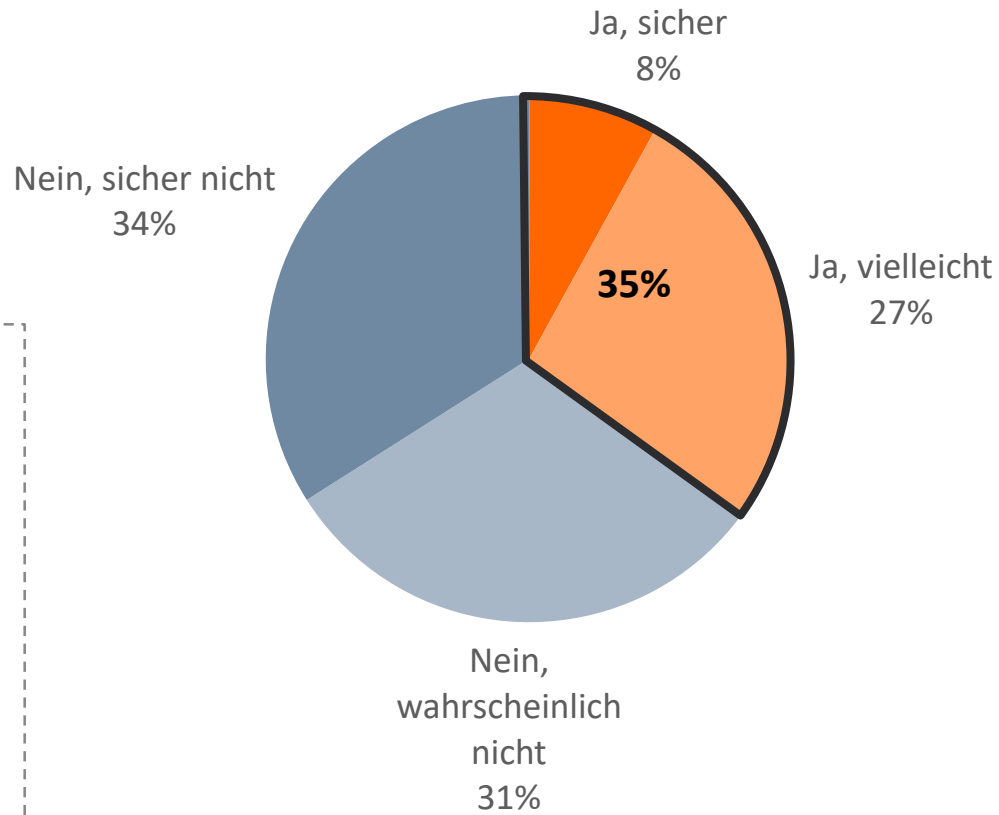


n_{HE}= 119 (n_{DE}= 344); Nutzer Pedelec

Pläne zum Fahrradkauf

Geplanter Kauf

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



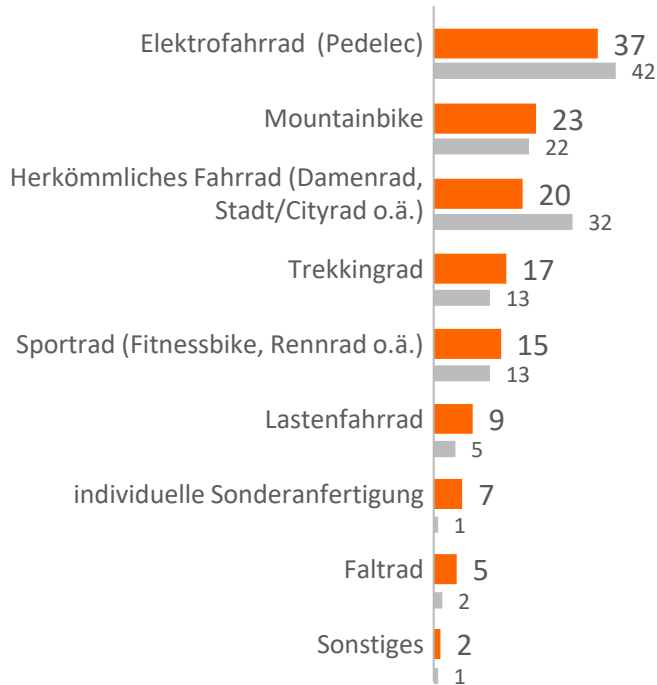
n_{HE} = 940 (n_{DE} = 3.053); Alle Befragte

Fahrradtypen und Ausgabebereitschaft

Fahrradtyp(en)

(Mehrfachnennung möglich)

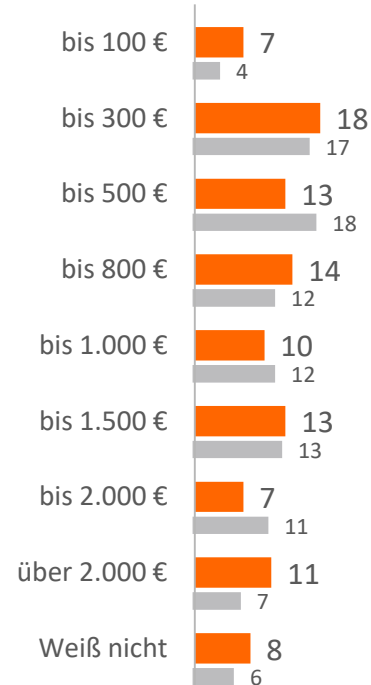
„Welchen Typ von Fahrrad bzw. welche Typen von Fahrrädern werden Sie dann aller Voraussicht nach kaufen?“ (Mehrfachnennung möglich)



Angaben in Prozent

Ausgabebereitschaft

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



Ø ca. € 904,-

Ø ca. € 865,-

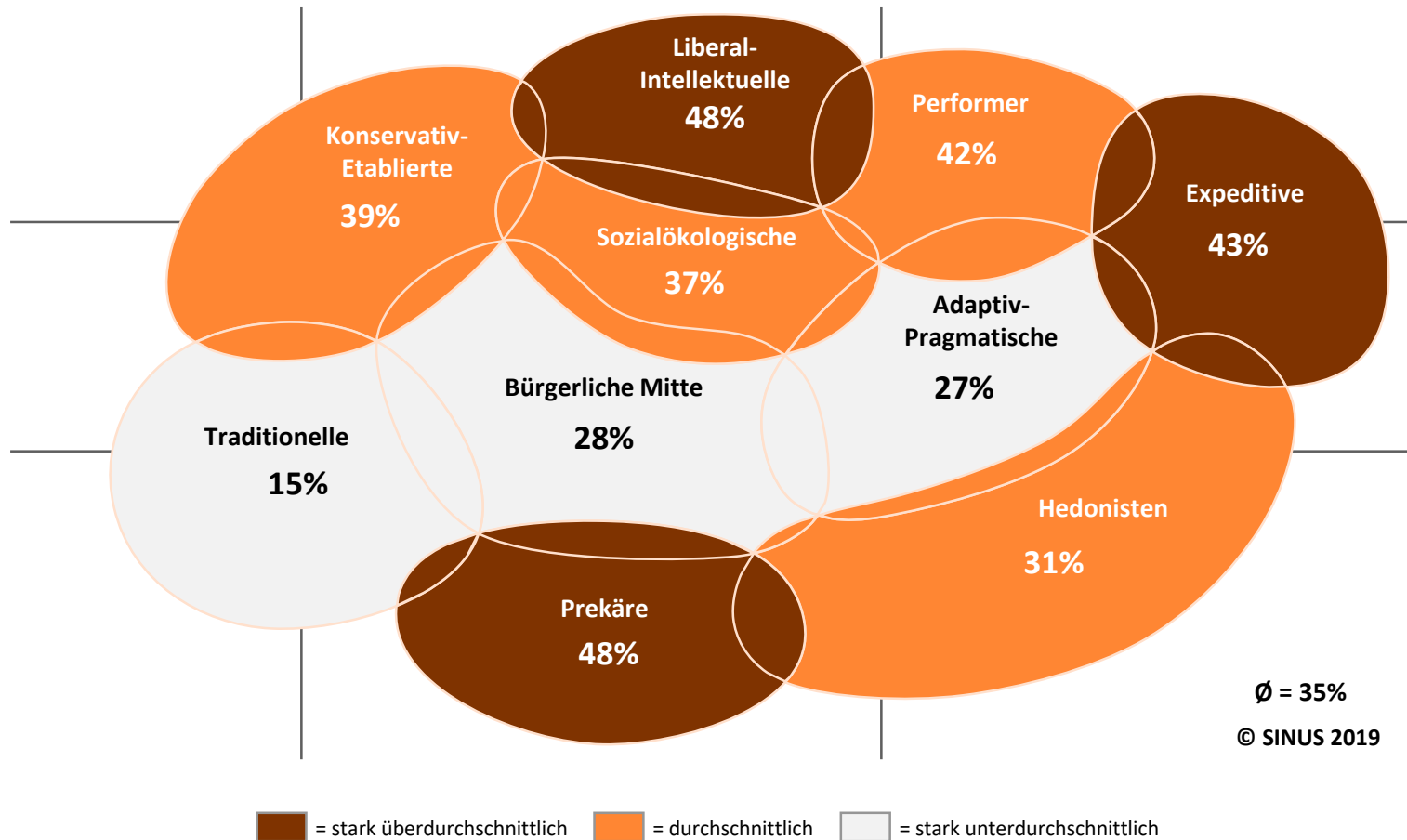


n_{HE} = 333 (n_{DE} = 933); Personen, die planen in den nächsten 12 Monaten ein Fahrrad zu kaufen

Pläne zum Fahrradkauf

Nach Sinus-Milieus[®] in Hessen

Fahrradkauf (Ja, sicher / Ja, vielleicht)



Ø = 35%
© SINUS 2019

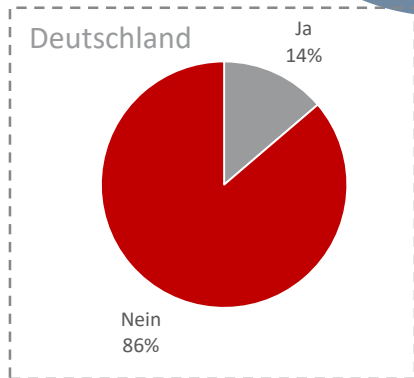
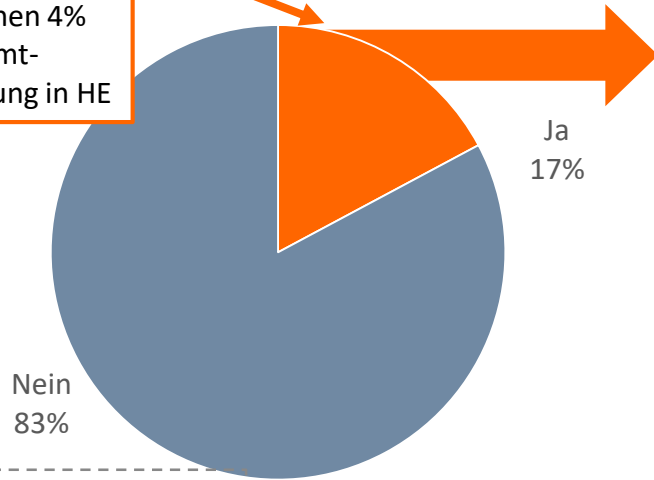
n_{HE} = 940; Alle Befragte

Leasingangebote beim Fahrradkauf

Leasingangebot des Arbeitgebers

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

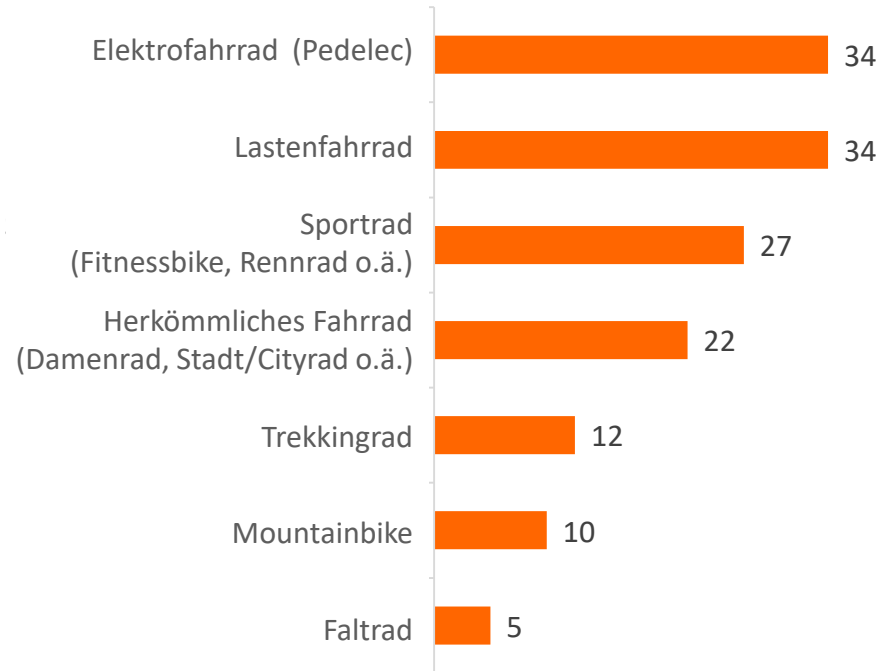
Diese **17%** entsprechen 4% der Gesamtbevölkerung in HE



$n_{HE} = 239$ ($n_{DE} = 640$); Personen, die berufstätig sind und die planen in den nächsten 12 Monaten ein Fahrrad zu kaufen

Gewählte Fahrradkategorien

(Mehrfachnennung möglich)



Geringe Fallzahl

$n_{HE} = 41$; Personen, die berufstätig sind und die planen in den nächsten 12 Monaten im Rahmen eines Leasingangebotes des Arbeitgebers ein Fahrrad zu kaufen

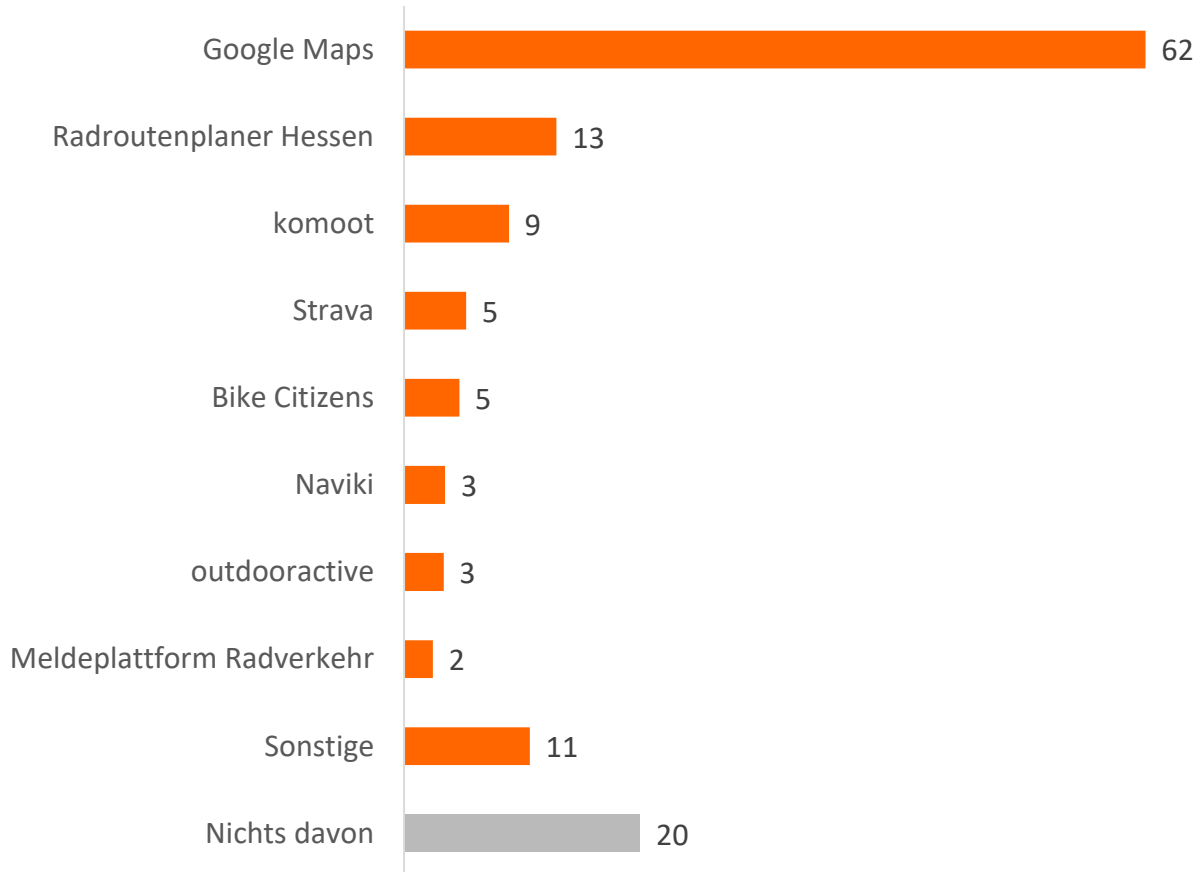
Angaben in Prozent

13 Zusatzfragen Hessen

Online-Dienste

Bekanntheit

„Welche dieser Online-Dienste zum Radfahren kennen Sie?“ (Mehrfachauswahl möglich)



Angaben in Prozent

n_{HE} = 754; Radfahrende

Online-Dienste

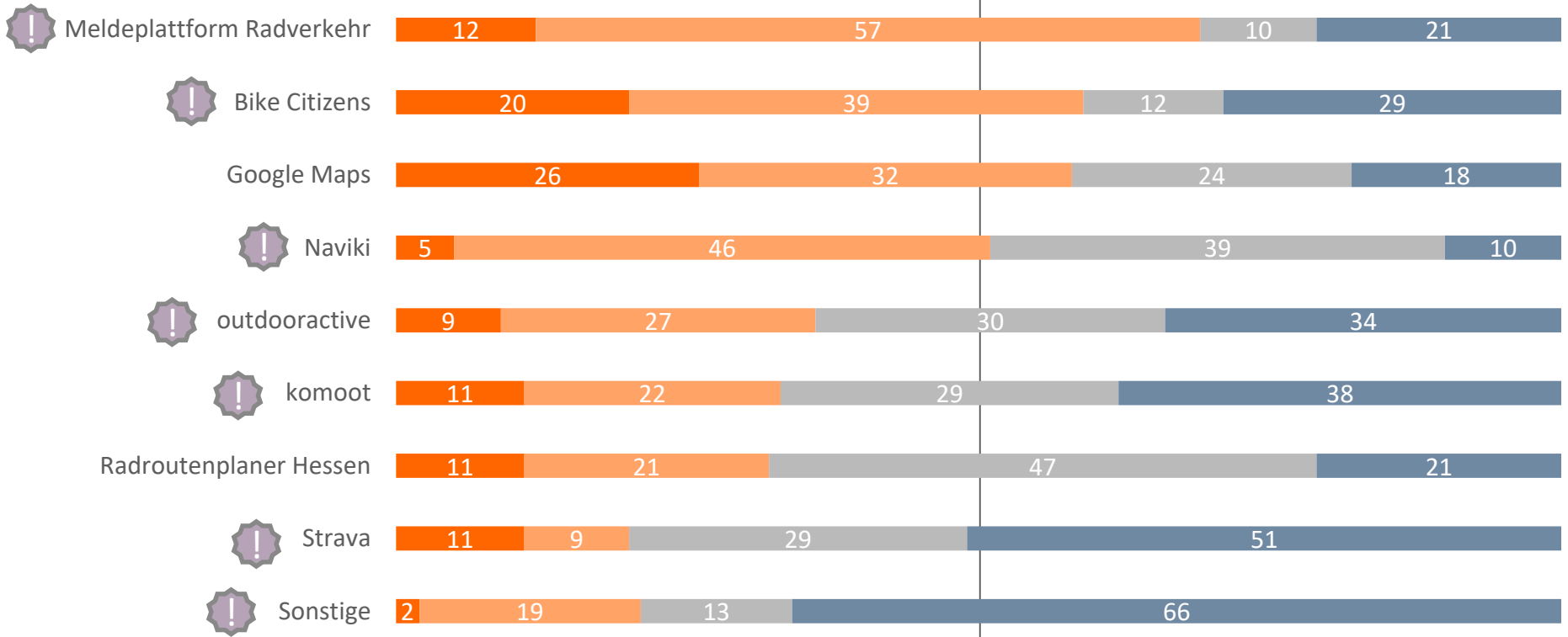
Nutzung von Online-Diensten – Fahrrad als Verkehrsmittel

„Sie haben angegeben, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen (z.B. für Arbeitsweg, Erledigungen, nicht zum Sport).“

Wie häufig nutzen Sie diese Online-Dienste für den Zweck „Fahrrad als Verkehrsmittel“?

■ Häufig ■ Gelegentlich ■ Selten ■ Nie

50%



Angaben in Prozent

n_{HE} = Radfahrende, die das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen **und** jeweiligen Online-Dienst kennen

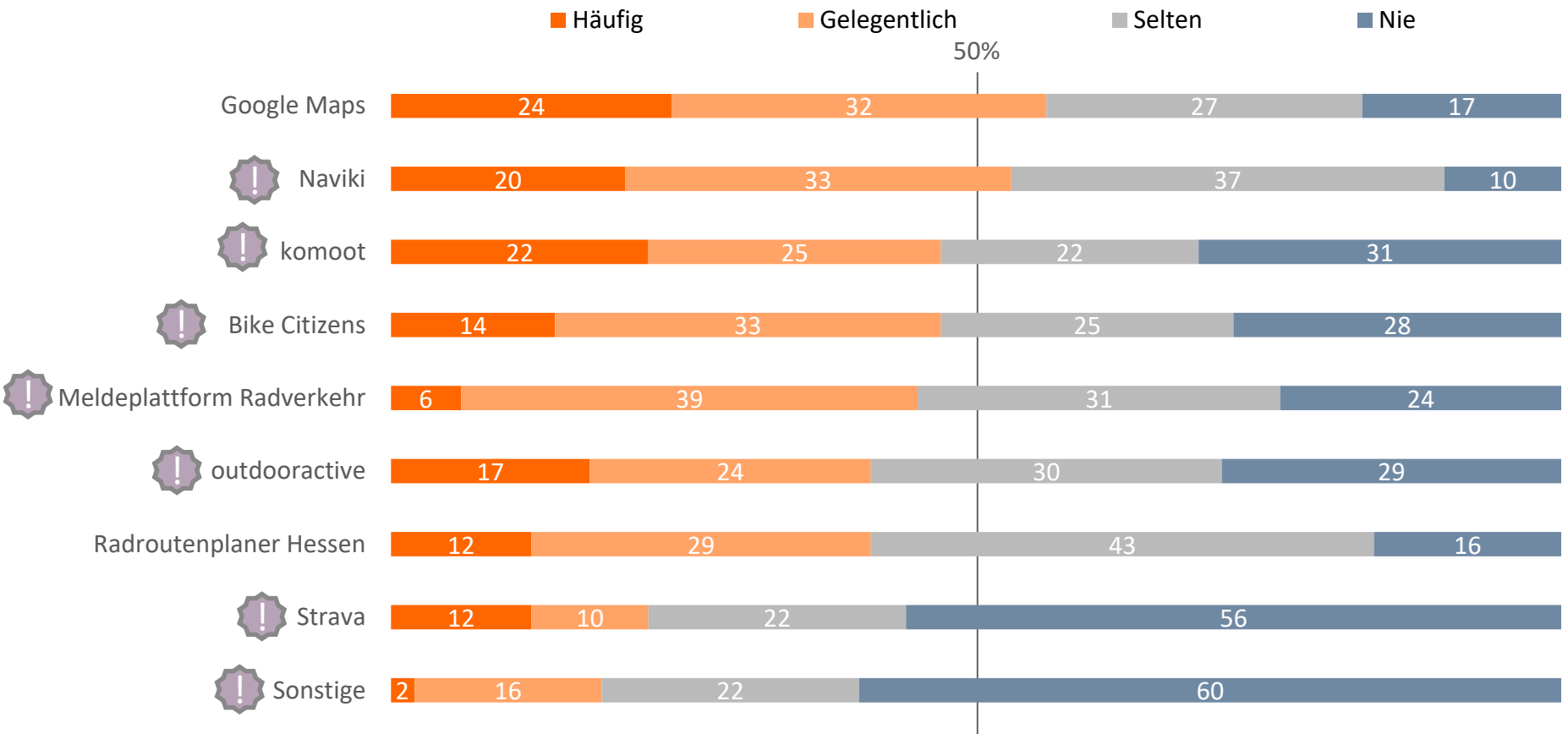
! Geringe Fallzahl

Online-Dienste

Nutzung von Online-Diensten – Fahrrad als Freizeitbeschäftigung

„Sie haben angegeben, das Fahrrad als Freizeitbeschäftigung zu nutzen (z.B. für zum Sport, Familienausflug).“

Wie häufig nutzen Sie diese Online-Dienste für den Zweck „Fahrrad als Freizeitbeschäftigung“?



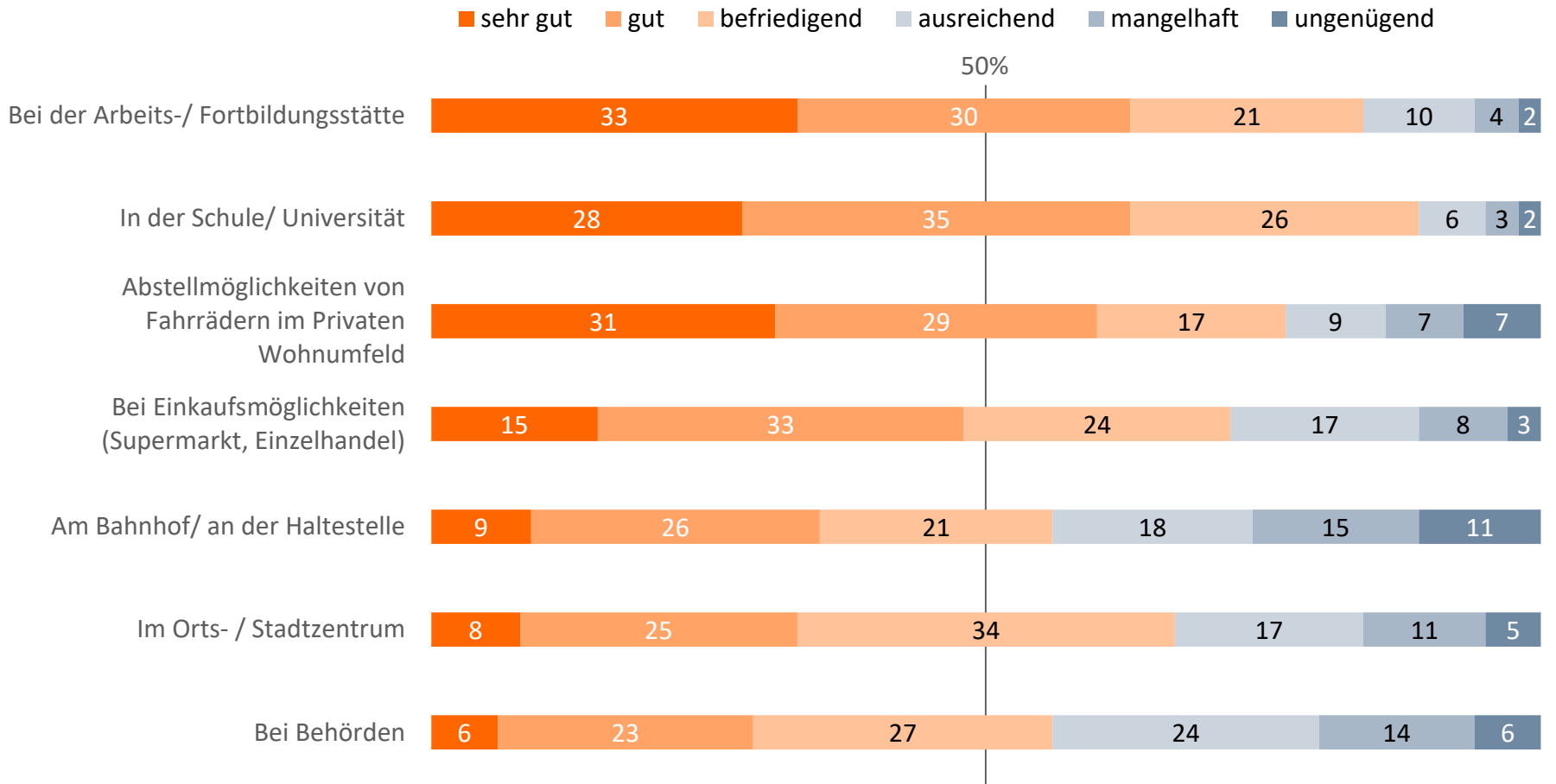
Angaben in Prozent

n_{HE} = Radfahrende, die das Fahrrad als Freizeitbeschäftigung nutzen **und** jeweiligen Online-Dienst kennen

! Geringe Fallzahl

Zufriedenheit mit der Abstellsituation

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



Angaben in Prozent

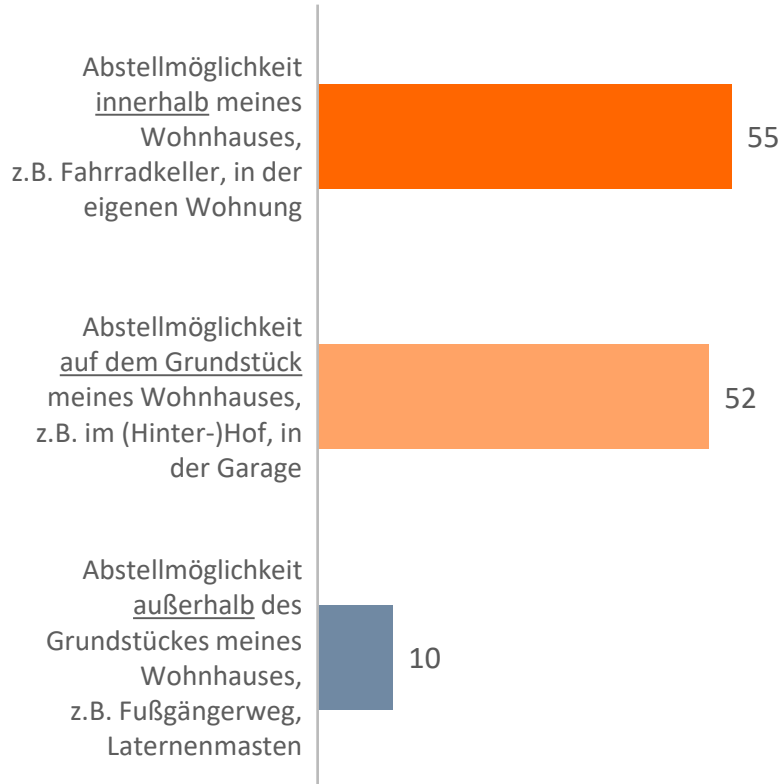
n_{HE} = 754; Radfahrende ohne Antwort „Kann ich nicht beurteilen“

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Ort der Abstellmöglichkeit und Art des Wohnhauses

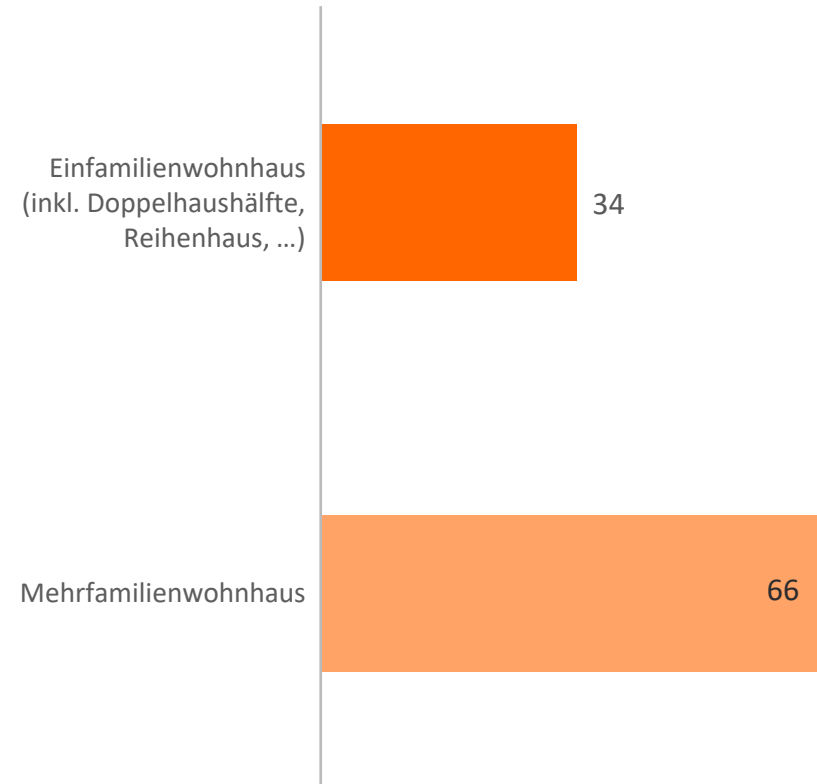
Ort der Abstellmöglichkeit

„Welche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nutzen Sie in Ihrer Wohnumgebung?“ (Mehrfachnennung möglich)



Art des Wohnhauses

„Wohnen Sie in einem Einfamilienwohnhaus oder in einem Mehrfamilienwohnhaus?“



Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Innerhalb des Wohnhauses, z.B. Fahrradkeller, in der eigenen Wohnung

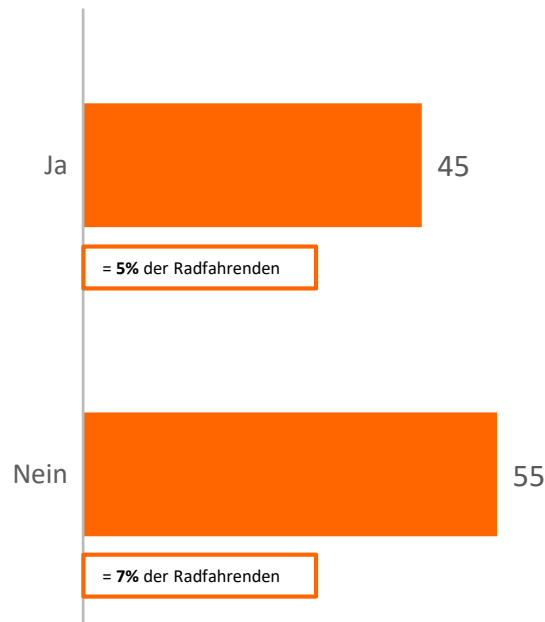
Art des Wohnhauses

Einfamilienhaus

=12% der Radfahrenden

Überwindung einer Treppe

„Müssen Sie eine Treppe überwinden, um zu dieser Abstellmöglichkeit zu gelangen?“



Angaben in Prozent

$n_{HE} = 92$; Radfahrende, die in einem Einfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit innerhalb ihres Wohnhauses nutzen



Geringe Fallzahl

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Innerhalb des Wohnhauses, z.B. Fahrradkeller, in der eigenen Wohnung

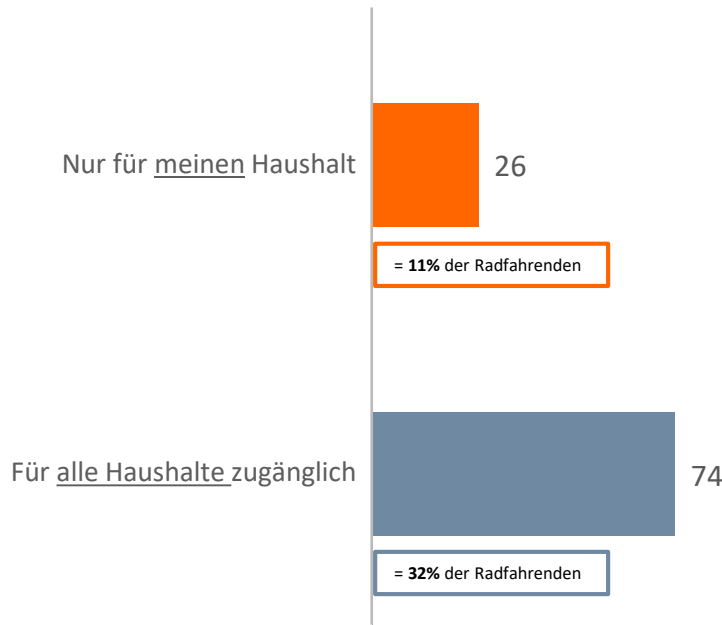
Art des Wohnhauses

Mehrfamilienhaus

=43% der Radfahrenden

Zugänglichkeit

„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder innerhalb Ihres Wohnhauses zugänglich?“

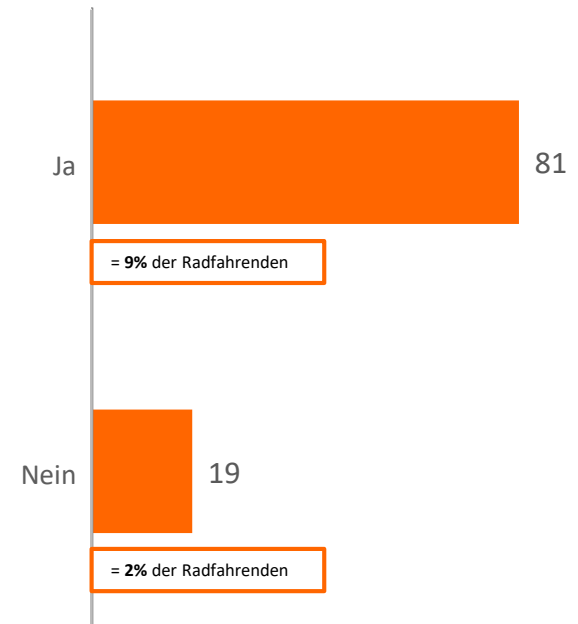


Angaben in Prozent

$n_{HE} = 323$; Radfahrende, die in einem Mehrfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit innerhalb ihres Wohnhauses nutzen

Überwindung einer Treppe

„Müssen Sie eine Treppe überwinden, um zu dieser Abstellmöglichkeit zu gelangen?“



$n_{HE} = 83$; Radfahrende, die in einem Mehrfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit innerhalb ihres Wohnhauses nutzen, die nur für den eigenen Haushalt zugänglich ist



Geringe Fallzahl

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Innerhalb des Wohnhauses, z.B. Fahrradkeller, in der eigenen Wohnung

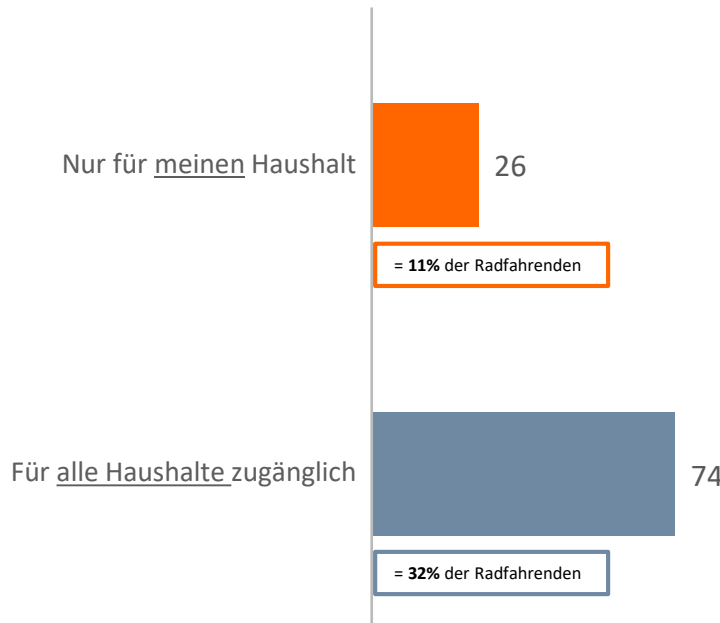
Art des Wohnhauses

Mehrfamilienhaus

=43% der Radfahrenden

Zugänglichkeit

„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder innerhalb Ihres Wohnhauses zugänglich?“

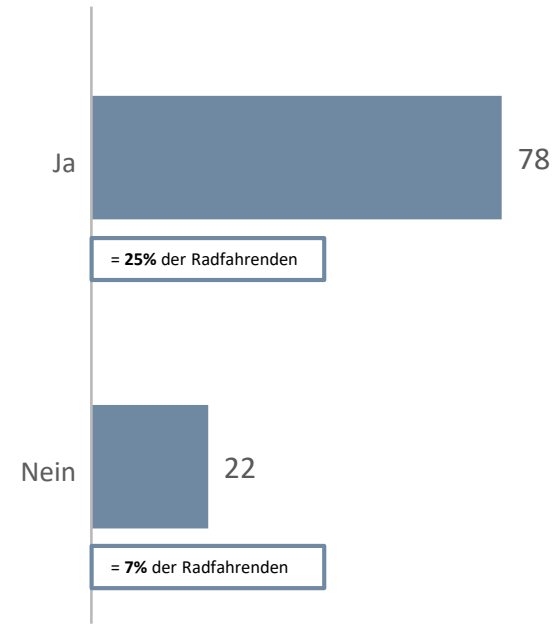


Angaben in Prozent

$n_{HE} = 323$; Radfahrende, die in einem Mehrfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit innerhalb ihres Wohnhauses nutzen

Überwindung einer Treppe

„Müssen Sie eine Treppe überwinden, um zu dieser Abstellmöglichkeit zu gelangen?“



$n_{HE} = 240$; Radfahrende, die in einem Mehrfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit innerhalb ihres Wohnhauses nutzen, die für alle Haushalte zugänglich ist



Geringe Fallzahl

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Auf dem Grundstück des Wohnhauses, z.B. im (Hinter-)Hof, in der Garage

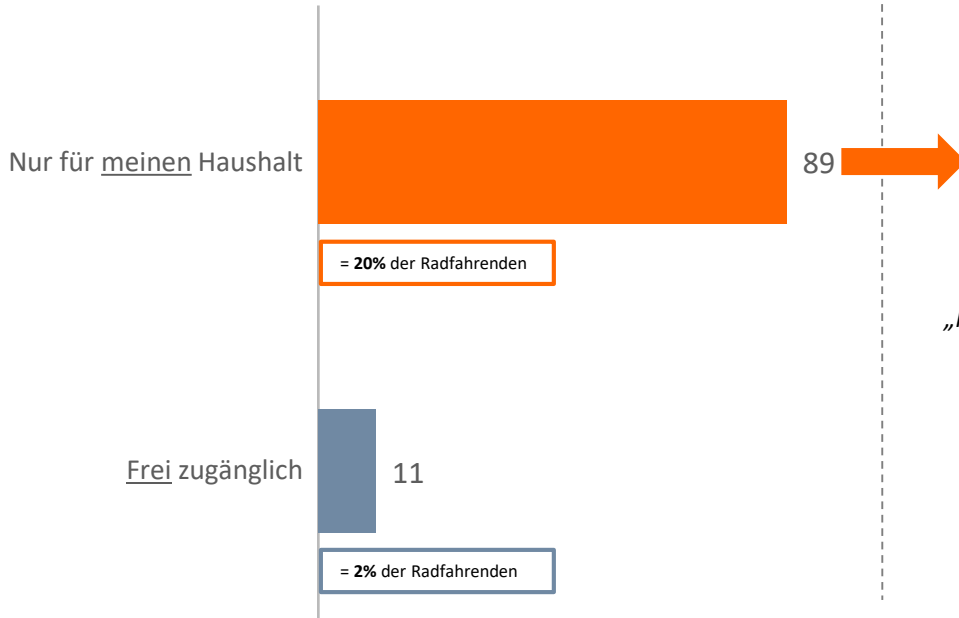
Art des Wohnhauses

Einfamilienhaus

=22% der Radfahrenden

Zugänglichkeit

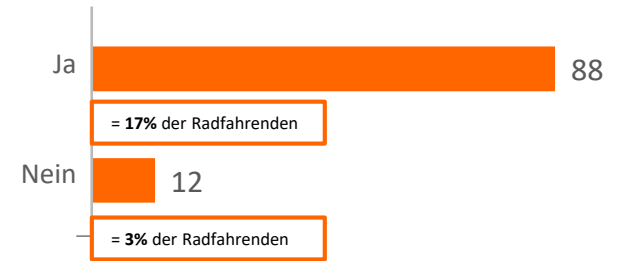
„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder innerhalb Ihres Wohnhauses zugänglich?“



Angaben in Prozent $n_{HE} = 168$; Radfahrende, die in einem Einfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen

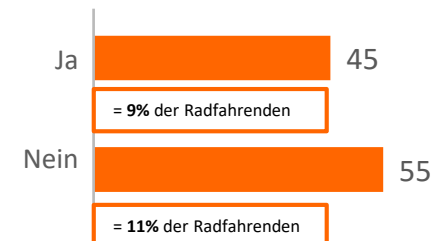
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



AnschlieÙmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine AnschlieÙmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



$n_{HE} = 149$; Radfahrende, die in einem Einfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen, die nur für den eigenen Haushalt zugänglich ist

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Auf dem Grundstück des Wohnhauses, z.B. im (Hinter-)Hof, in der Garage

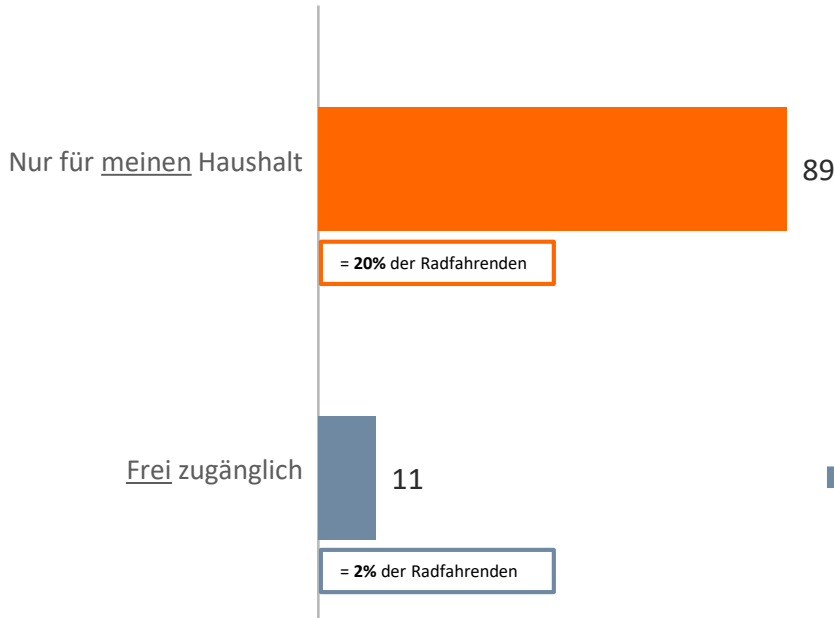
Art des Wohnhauses

Einfamilienhaus

=22% der Radfahrenden

Zugänglichkeit

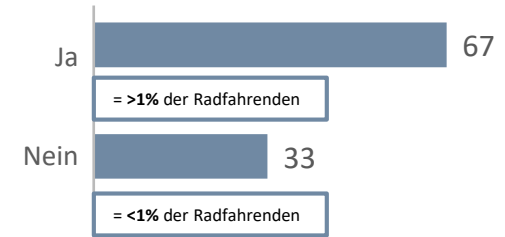
„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder innerhalb Ihres Wohnhauses zugänglich?“



Angaben in Prozent $n_{HE} = 168$; Radfahrende, die in einem Einfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen

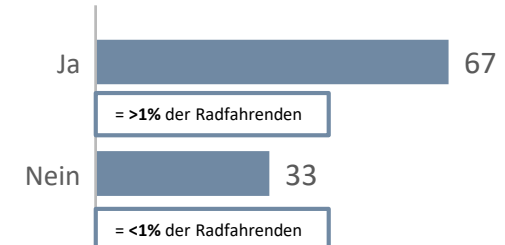
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



AnschlieÙmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine AnschlieÙmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



$n_{HE} = 19$; Radfahrende, die in einem Einfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen, die frei zugänglich ist



Geringe Fallzahl

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Auf dem Grundstück des Wohnhauses, z.B. im (Hinter-)Hof, in der Garage

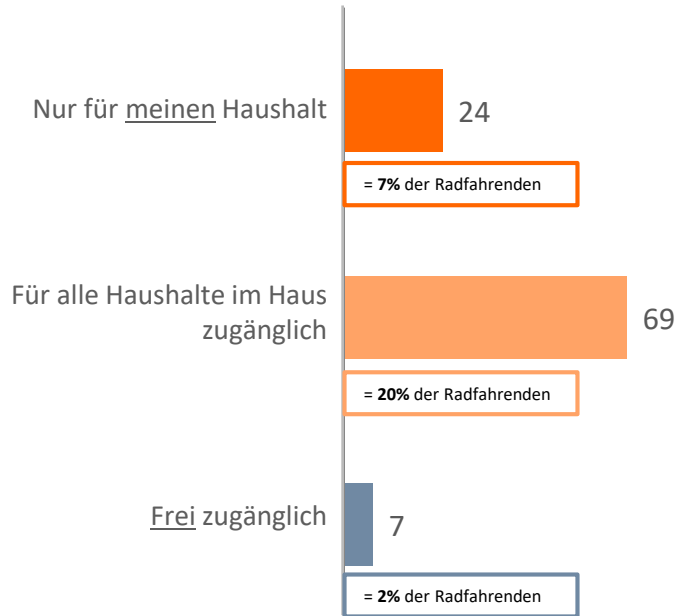
Art des Wohnhauses

Mehrfamilienhaus

=29% der Radfahrenden

Zugänglichkeit

„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder innerhalb Ihres Wohnhauses zugänglich?“

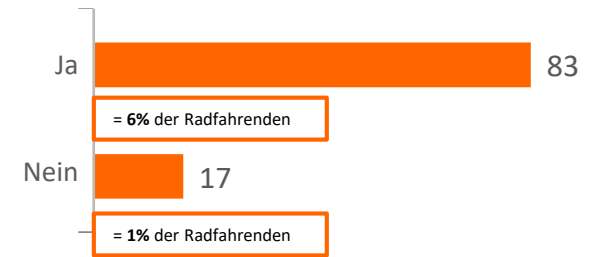


$n_{HE} = 222$; Radfahrende, die in einem Mehrfamilien wohnen

Angaben in Prozent und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen

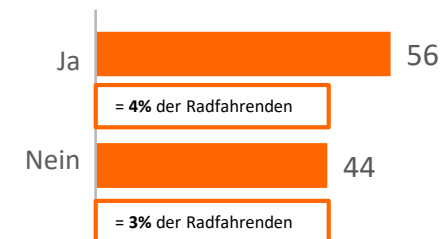
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



AnschlieÙmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine AnschlieÙmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



$n_{HE} = 53$; Radfahrende, die in einem Mehrfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen, die nur für den eigenen Haushalt zugänglich ist



Geringe Fallzahl

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Auf dem Grundstück des Wohnhauses, z.B. im (Hinter-)Hof, in der Garage

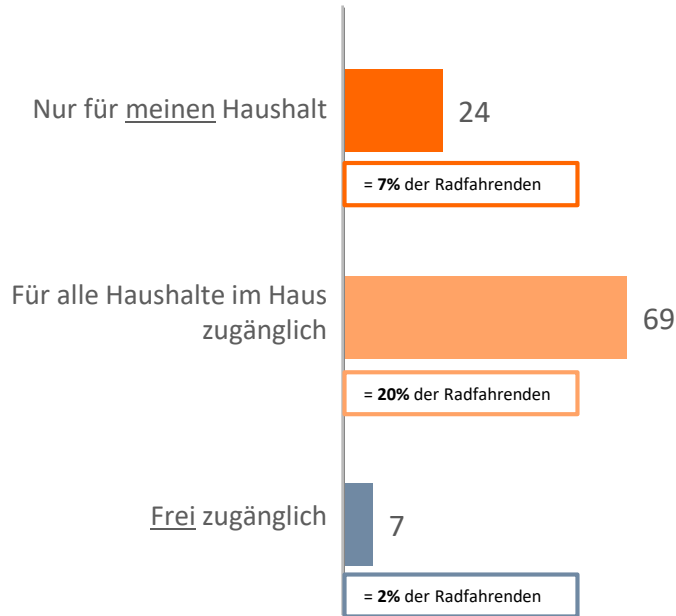
Art des Wohnhauses

Mehrfamilienhaus

=29% der Radfahrenden

Zugänglichkeit

„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder innerhalb Ihres Wohnhauses zugänglich?“

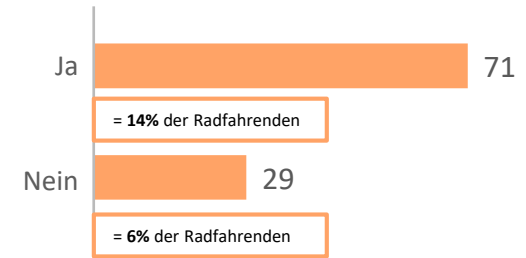


$n_{HE} = 222$; Radfahrende, die in einem Mehrfamilien wohnen

Angaben in Prozent und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen

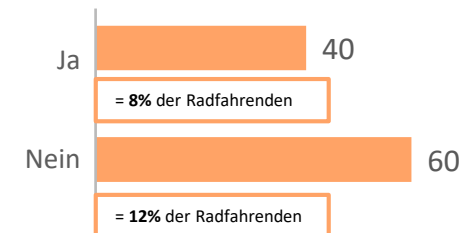
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



Anschließmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine Anschließmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



$n_{HE} = 153$; Radfahrende, die in einem Mehrfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen, die für alle Haushalte zugänglich ist

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Auf dem Grundstück des Wohnhauses, z.B. im (Hinter-)Hof, in der Garage

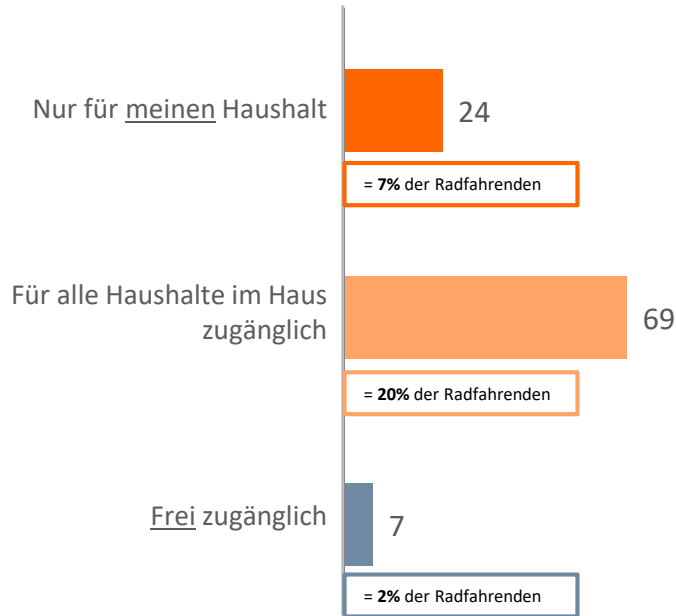
Art des Wohnhauses

Mehrfamilienhaus

=29% der Radfahrenden

Zugänglichkeit

„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder innerhalb Ihres Wohnhauses zugänglich?“

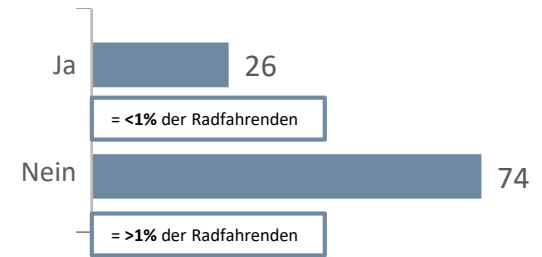


n_{HE} = 222; Radfahrende, die in einem Mehrfamilien wohnen

Angaben in Prozent und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen

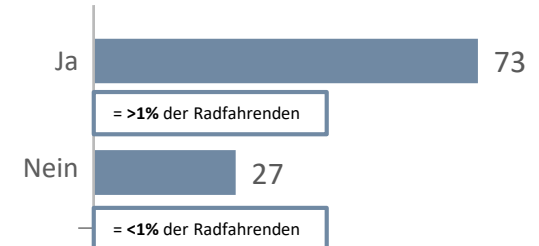
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



AnschlieÙmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine AnschlieÙmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



n_{HE} = 16; Radfahrende, die in einem Mehrfamilienhaus wohnen und eine Abstellmöglichkeit auf dem Grundstück ihres Wohnhauses nutzen, die frei zugänglich ist



Geringe Fallzahl

Abstellmöglichkeiten im Wohnumfeld

Art der Abstellmöglichkeit

Außerhalb des Grundstückes des Wohnhauses, z.B. Fußgängerweg, Laternenmasten

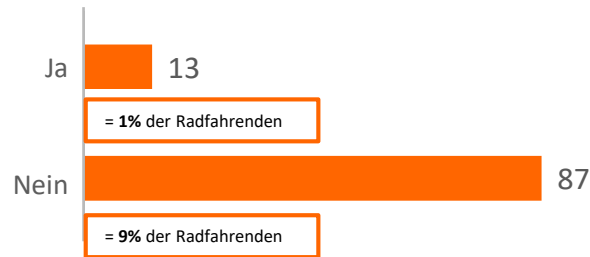
Art des Wohnhauses

-

=10% der Radfahrenden

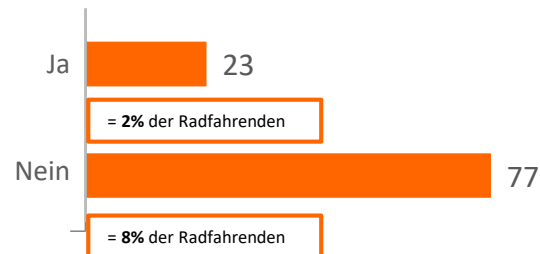
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



Anschließmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine Anschließmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



Angaben in Prozent

$n_{HE} = 74$; Radfahrende, die eine Abstellmöglichkeit außerhalb des Grundstück ihres Wohnhauses nutzen



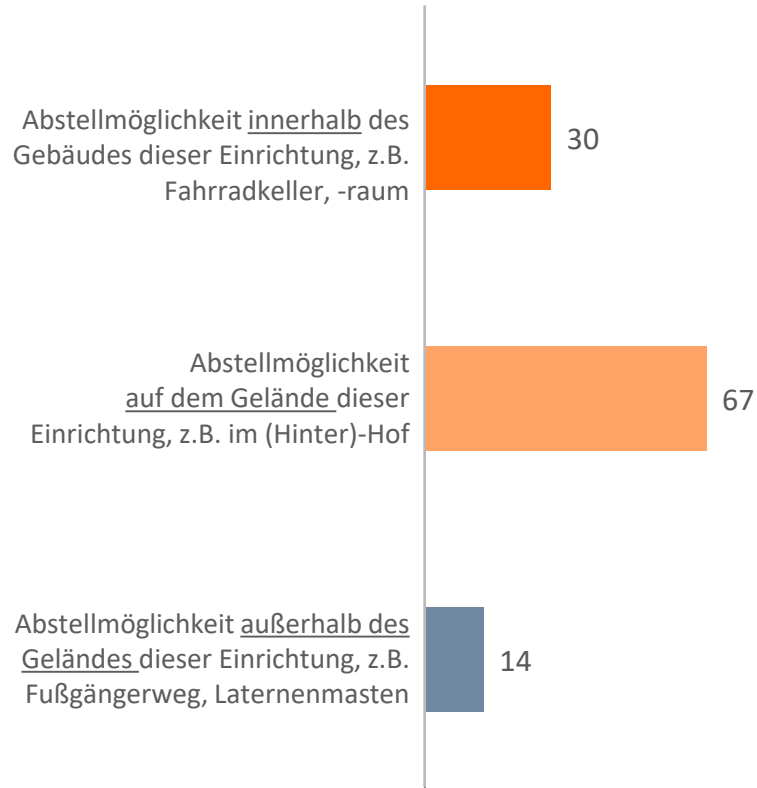
Geringe Fallzahl

Abstellmöglichkeiten Arbeit bzw. Schule / Universität

Ort der Abstellmöglichkeit

Ort der Abstellmöglichkeit

„Welche dieser Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nutzen Sie an Ihrer Schule/Universität/Ausbildungsstätte bzw. Arbeit/Fortbildungsstätte? (Mehrfachnennung möglich)“



Abstellmöglichkeiten Arbeit bzw. Schule / Universität

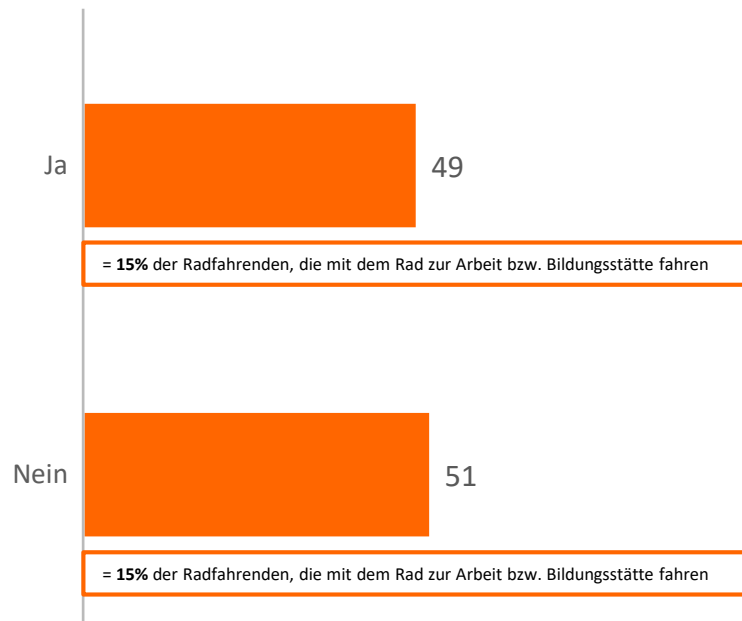
Art der Abstellmöglichkeit

Innerhalb des Gebäudes dieser Einrichtung, z.B. Fahrradkeller, -raum

=30% der Radfahrenden, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren

Überwindung einer Treppe

„Müssen Sie eine Treppe überwinden, um zu dieser Abstellmöglichkeit zu gelangen?“



$n_{HE} = 101$; Befragte, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren und eine Abstellmöglichkeit innerhalb des Gebäudes der Einrichtung nutzen

Angaben in Prozent

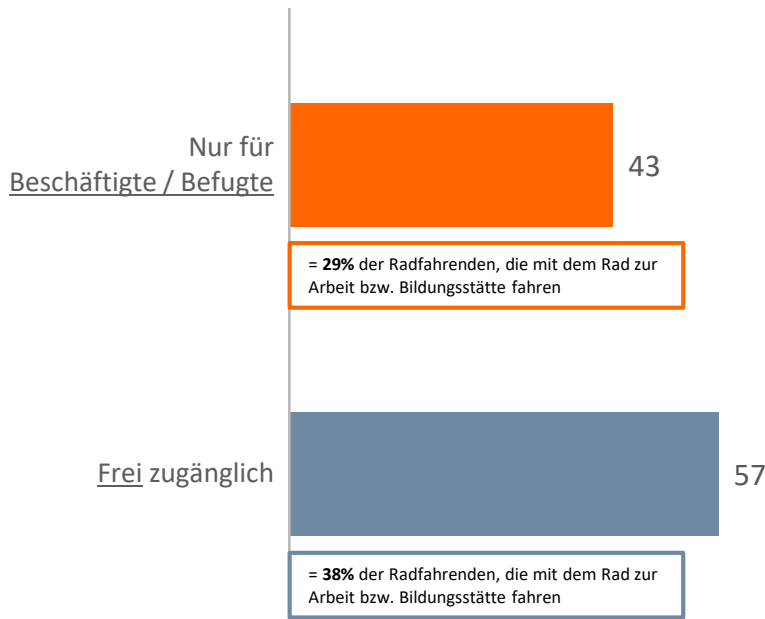
Abstellmöglichkeiten Arbeit bzw. Schule / Universität

Art der Abstellmöglichkeit Auf dem Gelände dieser Einrichtung, z.B. im (Hinter)-Hof

=67% der Radfahrenden, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren

Zugänglichkeit

„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder auf dem Gelände Ihrer Schule/Universität/Ausbildungsstätte bzw. Arbeit/Fortbildungsstätte zugänglich?“

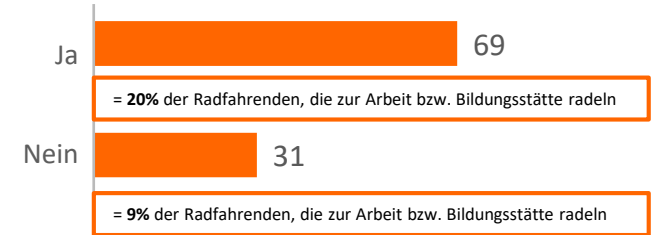


n_{HE}= 227; Befragte, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren und eine Abstellmöglichkeit auf dem Gelände der Einrichtung nutzen

Angaben in Prozent

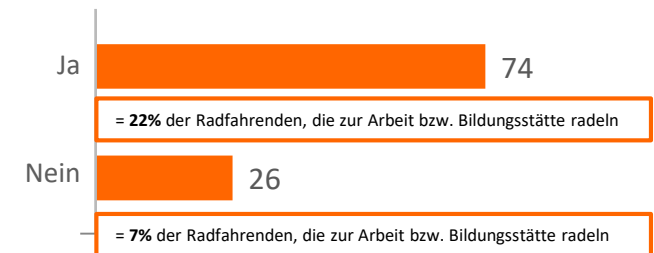
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



Anschließmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine Anschließmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



n_{HE}= 98; Befragte, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren und eine Abstellmöglichkeit auf dem Gelände der Einrichtung nutzen, die nur für Beschäftigte / Befugte zugänglich ist



Geringe Fallzahl

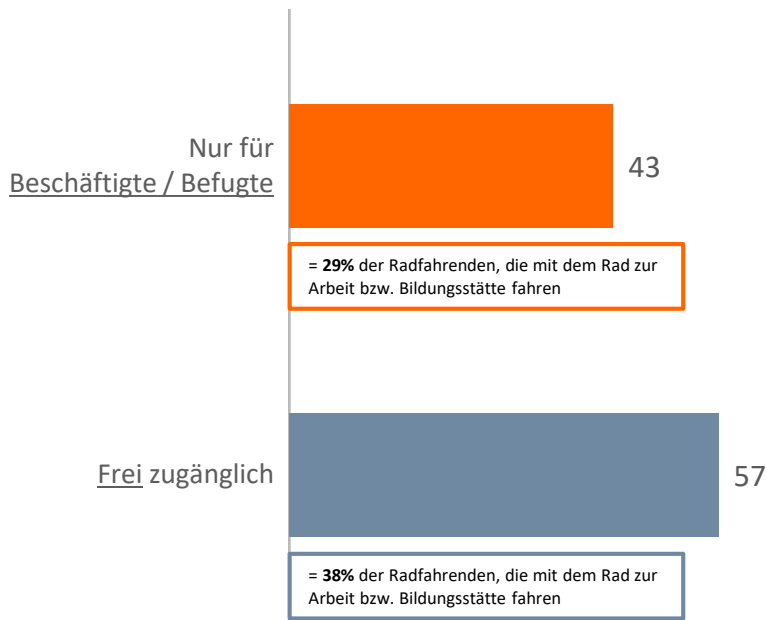
Abstellmöglichkeiten Arbeit bzw. Schule / Universität

Art der Abstellmöglichkeit Auf dem Gelände dieser Einrichtung, z.B. im (Hinter)-Hof

=67% der Radfahrenden, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren

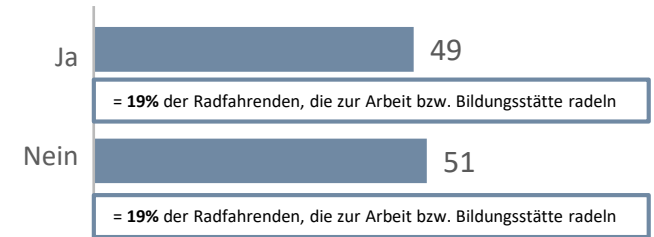
Zugänglichkeit

„Für wen ist die Abstellmöglichkeit für Fahrräder innerhalb Ihres Wohnhauses zugänglich?“



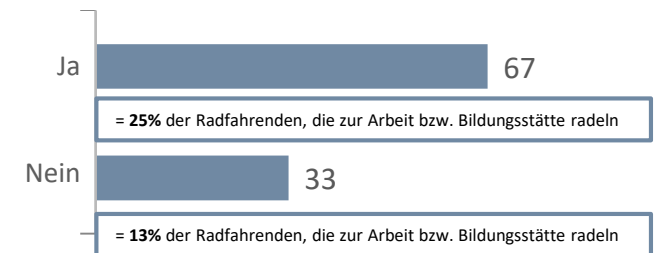
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



Anschließmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine Anschließmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



n_{HE}= 227; Befragte, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren und eine Abstellmöglichkeit auf dem Gelände der Einrichtung nutzen

n_{HE}= 129; Befragte, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren und eine Abstellmöglichkeit auf dem Gelände der Einrichtung nutzen, die frei zugänglich ist

Angaben in Prozent

Abstellmöglichkeiten Arbeit bzw. Schule / Universität

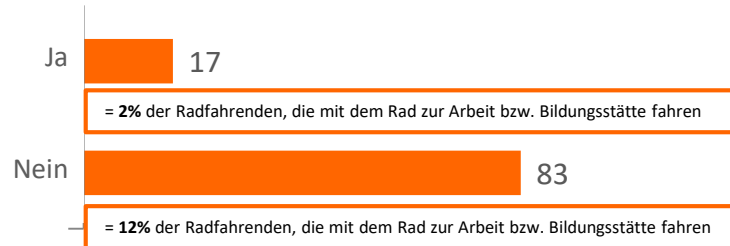
Art der Abstellmöglichkeit

Außerhalb des Geländes dieser Einrichtung, z.B. Fußgängerweg, Laternenmasten

=14% der Radfahrenden, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren

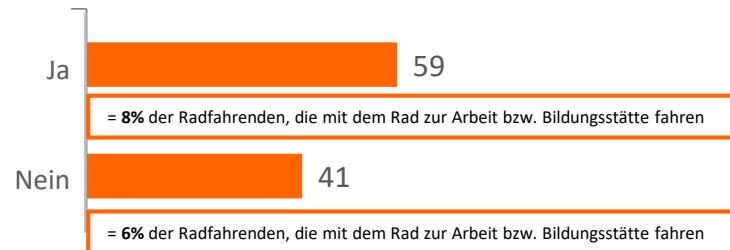
Überdachte Abstellmöglichkeit

„Ist diese Abstellmöglichkeit für Fahrräder überdacht?“



AnschlieÙmöglichkeit

„Hat diese Abstellmöglichkeit eine AnschlieÙmöglichkeit für Fahrräder, z.B. Fahrradständer, Fahrradparker, Bügelparker?“



Angaben in Prozent

n_{HE} = 48; Befragte, die mit dem Fahrrad zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder Arbeits- / Fortbildungsstätte fahren und eine Abstellmöglichkeit außerhalb des Geländes der Einrichtung nutzen

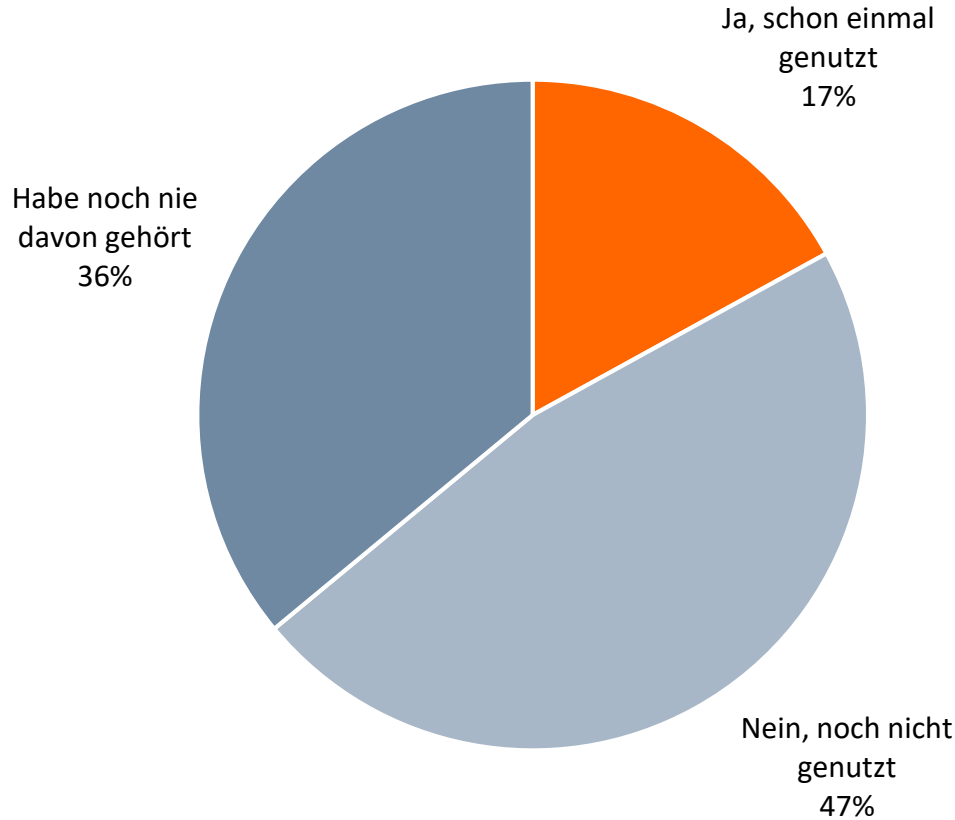


Geringe Fallzahl

Hessischer Radfernweg

Bekanntheit und Nutzung

„Haben Sie schon einmal einen „Hessischen Radfernweg“ genutzt?“



n_{HE} = 754; Radfahrende

Beschilderung für den Radverkehr

Wahrnehmung und Zufriedenheit

Wahrnehmung

„Wo haben Sie schon einmal wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wahrgenommen?“ (Mehrfachnennung möglich)



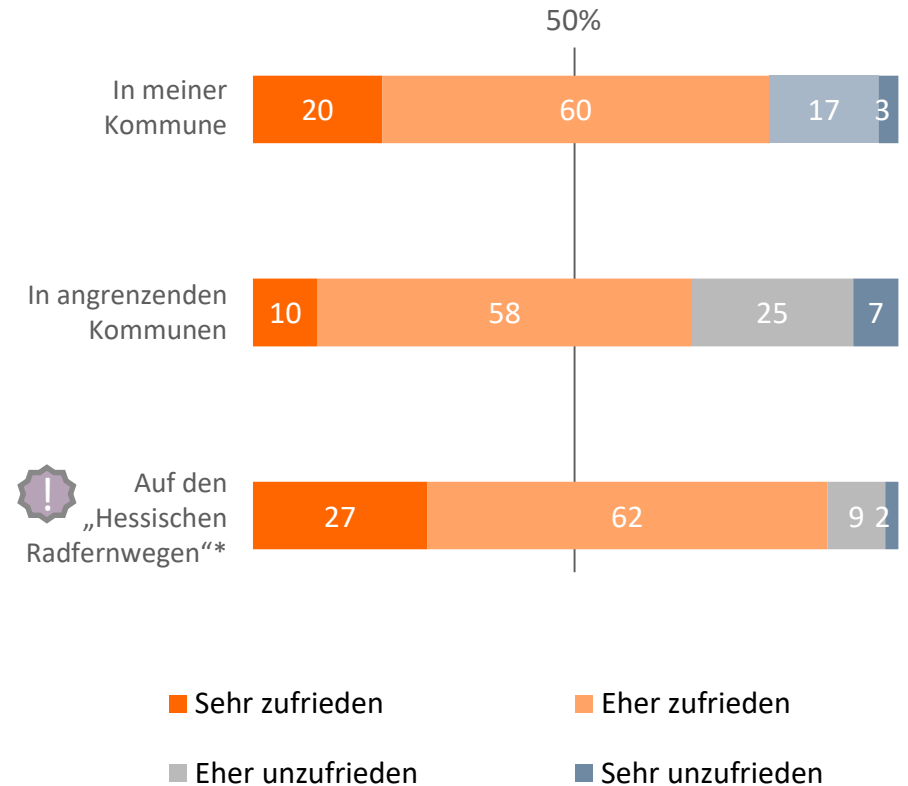
$n_{HE} = 754$; Radfahrende

* $n_{HE} =$; Radfahrende, die schon einmal einen „Hessischen Radfernweg“ genutzt haben

Angaben in Prozent

Zufriedenheit

„Wie zufrieden sind Sie mit der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr ...?“



Auf den „Hessischen Radfernwegen“*

Sehr zufrieden

Eher zufrieden

Eher unzufrieden

Sehr unzufrieden

n_{HE} = Radfahrende, die an diesem Ort schon wegweisende Beschilderung wahrgenommen haben



Geringe Fallzahl

14

Sonderauswertung: Regionen in Hessen

(für ausgewählte Fragen)

Sonderauswertung: Regionen in Hessen

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

- Hessen beauftragte eine **zusätzliche Auswertung** ausgewählter Fragen nach **5 hessischen Regionen**.
- Um Unterschiede im **Stadt-Land-Gefälle** zu verdeutlichen, bilden die kreisfreien Städte der 3 Regierungsbezirke sowie Frankfurt am Main jeweils eigene Auswertungskategorien.
- Diese 5 Regionen sind die folgenden:
 - Regierungsbezirk Darmstadt (ohne kreisfreie Städte)
 - Regierungsbezirk Gießen
 - Regierungsbezirk Kassel (ohne kreisfreie Städte)
 - Kreisfreie Städte Darmstadt, Offenbach, Wiesbaden, Kassel
 - Kreisfreie Stadt Frankfurt am Main

Verfügbare Verkehrsmittel

Vergleich zwischen 5 hessischen Regionen

„Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt?“ (Mehrfachnennung möglich)
 „Wie viele Autos befinden sich in Ihrem Haushalt?“
 „Wie viele Fahrräder befinden sich in Ihrem Haushalt?“
 „Und wie viele davon [Fahrräder] fahren Sie selber?“

 Stark überdurchschnittlich  Stark unterdurchschnittlich

| Verfügbare Verkehrsmittel | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|------------------------------------|---------------|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Auto | 83 | 85 | 77 | 90 | 77 | 76 |
| Fahrrad | 77 | 77 | 70 | 77 | 77 | 84 |
| Moped, Roller | 11 | 8 | 17 | 11 | 9 | 10 |
| Pedelec | 15 | 16 | 11 | 8 | 13 | 17 |
| E-Bike, S-Pedelec | 6 | 7 | 7 | 6 | 1 | 3 |
| Kein Verkehrsmittel | 7 | 8 | 10 | 4 | 6 | 6 |
| Anzahl Verkehrsmittel pro Haushalt | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
| Anzahl Autos | 1,43 | 1,45 | 1,44 | 1,38 | 1,38 | 1,34 |
| Anzahl Fahrräder | 2,34 | 2,23 | 2,64 | 2,03 | 2,32 | 2,23 |
| Selbstgenutzte Fahrräder | 1,11 | 1,03 | 1,32 | 1,03 | 1,09 | 1,15 |

Angaben in Prozent (Verfügbare Verkehrsmittel) bzw. ganzen Zahlen (Anzahl Verkehrsmittel pro Haushalt)

$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte

Verkehrsmittel-Nutzung

Vergleich zwischen 5 hessischen Regionen

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

 Stark überdurchschnittlich  Stark unterdurchschnittlich

| Verfügbare Verkehrsmittel | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|-----------------------------------|---------------|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| zu Fuß | 82 | 85 | 73 | 84 | 83 | 91 |
| Auto | 72 | 75 | 66 | 85 | 67 | 64 |
| ÖPV | 38 | 33 | 37 | 34 | 48 | 51 |
| Fahrrad als Verkehrsmittel | 30 | 31 | 26 | 19 | 33 | 41 |
| Fahrrad als Freizeitbeschäftigung | 26 | 25 | 28 | 22 | 23 | 34 |
| Pedelecs | 9 | 9 | 8 | 3 | 7 | 10 |
| Zug | 6 | 5 | 9 | 6 | 4 | 6 |

$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte

Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

Vergleich zwischen 5 hessischen Regionen

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

 Stark überdurchschnittlich  Stark unterdurchschnittlich

| Verfügbare Verkehrsmittel | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|---------------------------------------|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| Fahrrad als Verkehrsmittel | 39 | 32 | 37 | 48 | 37 | 45 |
| Auto | 34 | 33 | 40 | 38 | 30 | 28 |
| Fortbewegung zu Fuß | 32 | 31 | 26 | 33 | 29 | 46 |
| Elektrofahrrad (Pedelec) | 25 | 21 | 30 | 27 | 27 | 27 |
| Öffentliche Verkehrsmittel | 25 | 18 | 28 | 27 | 29 | 33 |
| Elektrokleinstfahrzeug (z.B. Segways) | 16 | 12 | 19 | 20 | 19 | 19 |
| Zug im Fernverkehr | 15 | 10 | 16 | 20 | 16 | 20 |
| Flugzeug | 11 | 10 | 9 | 20 | 9 | 11 |
| Moped, Roller | 8 | 5 | 15 | 13 | 6 | 9 |
| Motorrad | 8 | 8 | 13 | 8 | 3 | 6 |
| Fernbus (z.B. Flixbus) | 6 | 5 | 6 | 7 | 5 | 7 |
| Keines | 14 | 16 | 24 | 7 | 13 | 8 |

$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte

Anlass der Fahrrad-Nutzung

Vergleich zwischen 5 hessischen Regionen

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

 Stark überdurchschnittlich  Stark unterdurchschnittlich

| Verfügbare Verkehrsmittel | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|---|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| Zum Einkaufen / kurze Erledigungen | 63 | 60 | 71 | 59 | 63 | 67 |
| Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen | 57 | 58 | 65 | 55 | 50 | 58 |
| Für die Fahrt zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte | 53 | 43 | 56 | 30 | 66 | 40 |
| Für Tagesausflüge | 53 | 52 | 49 | 57 | 46 | 52 |
| Für die Fahrt zu Freizeitaktivitäten (z.B. Zoo, Museum, Kino) | 42 | 37 | 34 | 45 | 42 | 50 |
| Als Sportgerät (Rennradfahren, Mountainbiking) | 42 | 37 | 56 | 54 | 29 | 40 |
| Für die Fahrt zur Arbeit / Fortbildungsstätte | 40 | 30 | 31 | 51 | 49 | 56 |
| Für den Transport von Lasten | 27 | 21 | 32 | 36 | 23 | 29 |
| Für die Begleitung von Personen (z. B. Kinder zur Schule) | 21 | 21 | 26 | 25 | 11 | 20 |
| Für Fahrradurlaube | 16 | 10 | 24 | 26 | 10 | 17 |
| Für den Transport von Personen (z.B. Kindern) | 11 | 8 | 7 | 15 | 7 | 17 |

$n_{HE} = 754$ ($n_{RB DA} = 301$; $n_{RB GI} = 120$; $n_{RB KS} = 116$; $n_{DA OF WI KS} = 83$; $n_{FFM} = 87$); Radfahrende

Zufriedenheit mit der Abstellsituation

Vergleich zwischen 5 hessischen Regionen

„Bitte bewerten Sie die Abstellsituation an folgenden Standorten anhand von Schulnoten.“ - Antwort: **Sehr gut / gut**

■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich

| Verfügbare Verkehrsmittel | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|--|---------------|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Bei der Arbeits-/ Fortbildungsstätte | 63 | 57 | 74 | 60 | 59 | 65 |
| In der Schule/ Universität | 63 | 59 | 73 | 63 | 57 | 54 |
| Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern im Privaten Wohnumfeld | 50 | 62 | 54 | 71 | 54 | 52 |
| Bei Einkaufsmöglichkeiten (Supermarkt, Einzelhandel) | 48 | 62 | 23 | 49 | 36 | 52 |
| Am Bahnhof/ an der Haltestelle | 35 | 30 | 39 | 42 | 29 | 34 |
| Im Orts- / Stadtzentrum | 33 | 36 | 16 | 46 | 30 | 30 |
| Bei Behörden | 29 | 29 | 15 | 46 | 25 | 29 |

Angaben in Prozent

$n_{HE} = 754$ ($n_{RB DA} = 301$; $n_{RB GI} = 120$; $n_{RB KS} = 116$; $n_{DA OF WI KS} = 83$; $n_{FFM} = 87$); Radfahrende pro Antwortkategorie gab es bis zu 54% ohne Angabe, die rausgerechnet wurden

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

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

| Verfügbare Verkehrsmittel | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|--|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| Viele Radfahrende sind bei uns aufgrund ihres Fahrverhaltens ein Unsicherheitsfaktor im Straßenverkehr | 61 | 59 | 50 | 73 | 63 | 70 |
| In meiner Gemeinde/Stadt macht mir Radfahren Spaß | 52 | 54 | 35 | 68 | 38 | 53 |
| In meiner Stadt/Gemeinde nehmen Verkehrsteilnehmer/innen gegenseitig aufeinander Rücksicht | 44 | 41 | 38 | 63 | 26 | 34 |
| Dem Fahrrad wird in meiner Stadt/Gemeinde genug Raum gegeben, die Wege sind ausreichend breit | 43 | 43 | 26 | 64 | 37 | 43 |
| Die Radwege werden bei uns regelmäßig gereinigt/geräumt | 41 | 36 | 35 | 53 | 41 | 50 |
| Die Fahrradinfrastruktur in meiner Gemeinde/Stadt ist familienfreundlich | 39 | 38 | 24 | 63 | 31 | 34 |
| In meiner Stadt/Gemeinde sind die Ampeln so geschaltet, dass ich als Radfahrender zügig vorankomme | 32 | 29 | 25 | 42 | 30 | 37 |
| Die Gemeinde/Stadt überwacht, dass Autos nicht auf Radwegen parken | 28 | 23 | 25 | 41 | 29 | 34 |

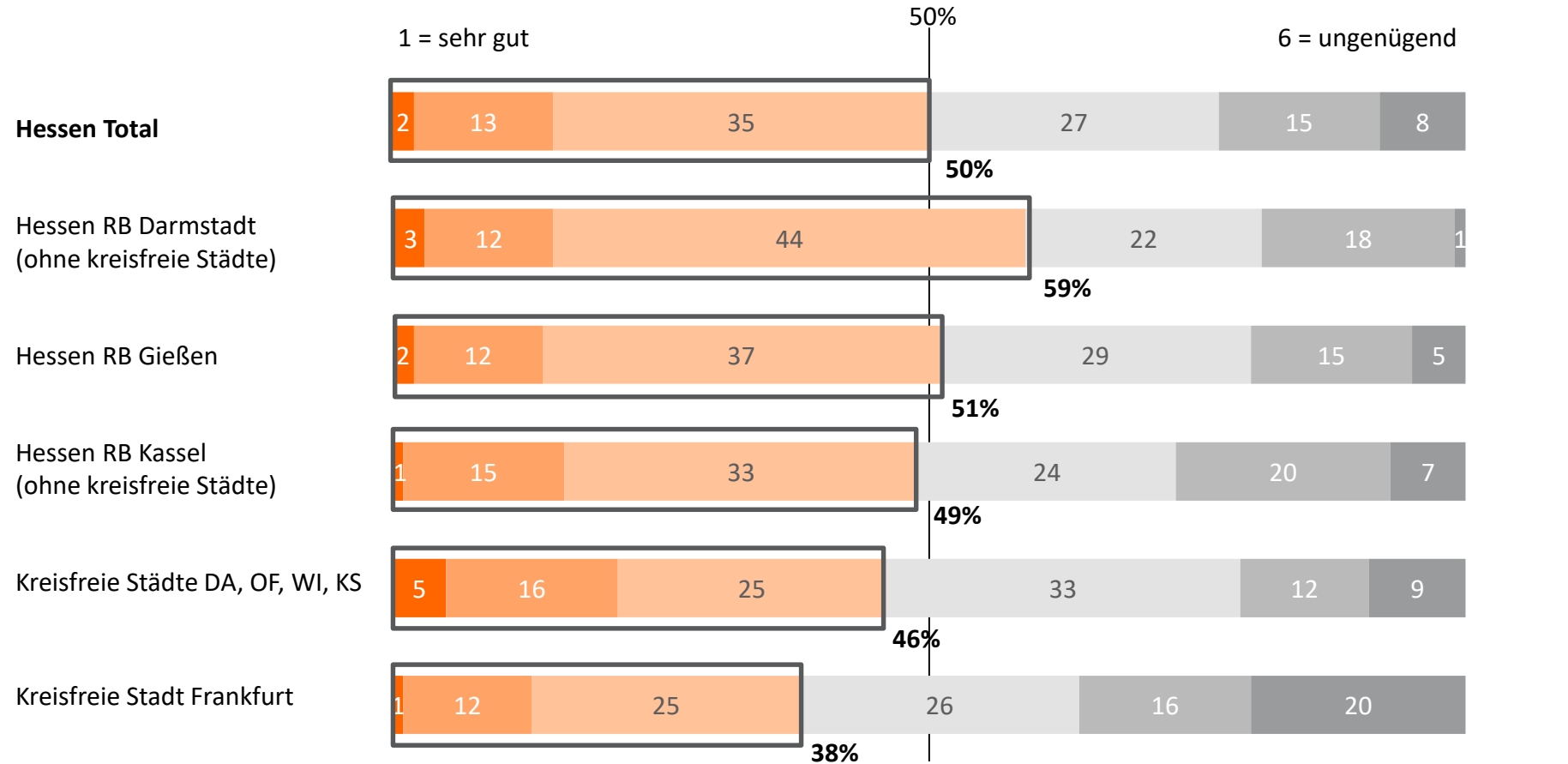
 Stark überdurchschnittlich  Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte

Fahrradfreundlichkeit der Landesregierung

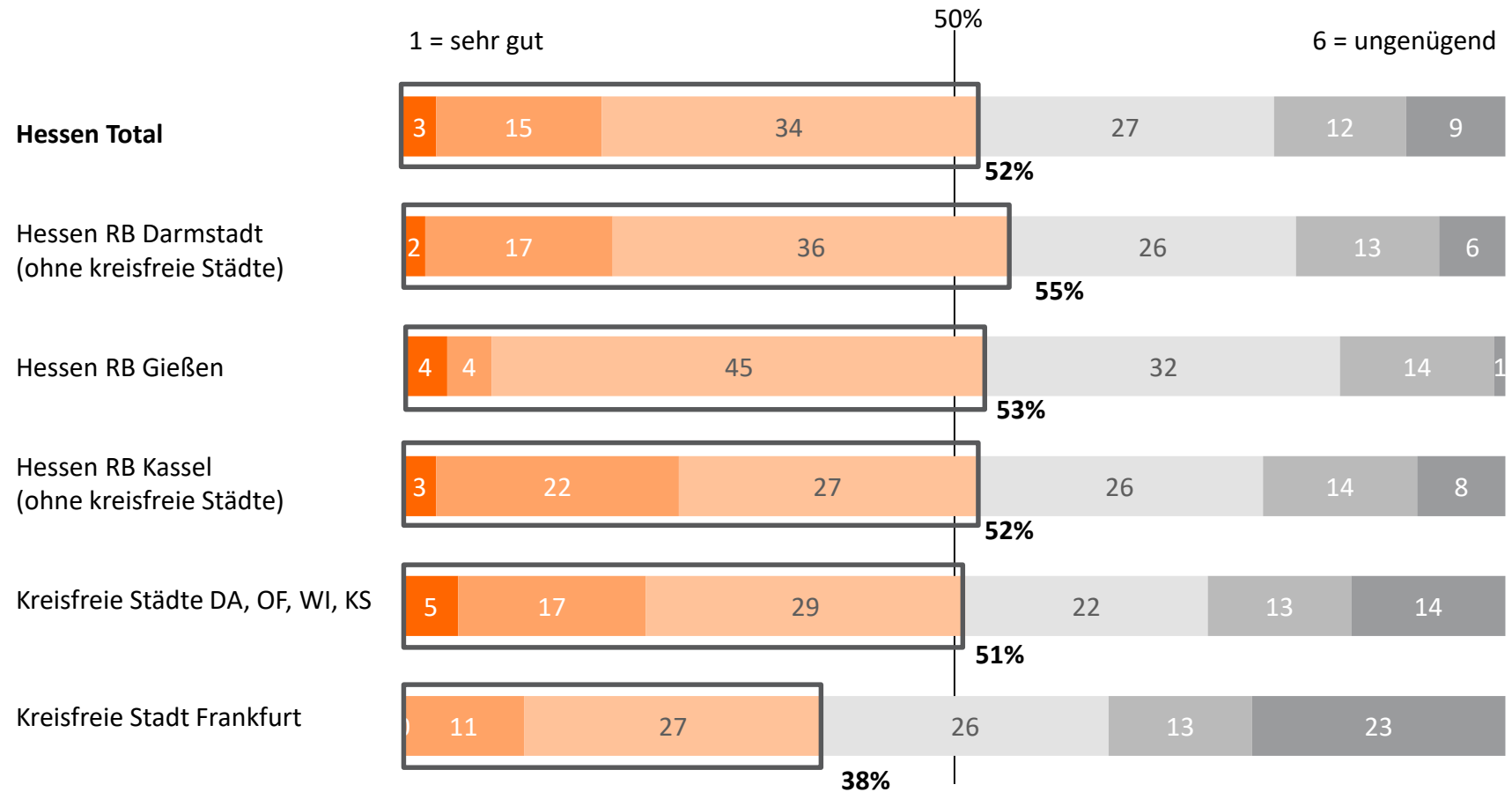
„Würden Sie Ihre **Landesregierung** grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“



$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte

Fahrradfreundlichkeit der Kommunalpolitik

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



$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

Erwartungen an die Politik nach Regionen

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

| | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|---|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| mehr Radwege bauen | 55 | 52 | 65 | 42 | 59 | 58 |
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-Fahrenden | 52 | 47 | 55 | 55 | 59 | 57 |
| mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten | 45 | 41 | 50 | 47 | 46 | 47 |
| mehr Fahrradstraßen einrichten | 45 | 44 | 45 | 51 | 44 | 47 |
| Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern | 42 | 36 | 47 | 38 | 55 | 48 |
| sichere Fahrradabstellanlagen | 40 | 34 | 44 | 45 | 48 | 40 |
| Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten | 38 | 31 | 55 | 32 | 40 | 38 |
| Belag der Radwege verbessern | 35 | 31 | 44 | 38 | 35 | 32 |
| vorhandene Radwege verbreitern (auch für Lastenräder) | 35 | 36 | 40 | 28 | 40 | 32 |

 Stark überdurchschnittlich  Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

Erwartungen an die Politik nach Regionen

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

| | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|---|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| mehr Abstellanlagen | 32 | 28 | 36 | 33 | 31 | 37 |
| Kampagnen zum besseren Miteinander von Fußgängern, Rad- und Autofahrern | 30 | 23 | 39 | 28 | 41 | 38 |
| Verkehrsregeln für Radfahrende fahrradfreundlicher/sicherer gestalten | 27 | 23 | 38 | 25 | 28 | 26 |
| Weniger Radwege unmittelbar neben parkenden Fahrzeugen | 27 | 23 | 31 | 23 | 28 | 37 |
| Mobilitäts- und Verkehrserziehung, z.B. an Schulen | 25 | 23 | 31 | 20 | 33 | 32 |
| Bekanntmachung der Verkehrsregelungen für Radfahrende | 25 | 18 | 30 | 30 | 29 | 32 |
| (Bessere) Rad-Aufstellflächen im Kreuzungsbereich | 19 | 13 | 30 | 21 | 20 | 22 |
| Imagekampagnen für mehr Radverkehr | 14 | 11 | 16 | 13 | 19 | 12 |

 Stark überdurchschnittlich  Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte

Sicherheit im Straßenverkehr

Subjektives Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren nach Regionen

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

| | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|--------------------------------|------------------|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| Fühle mich sicher | 56 | 60 | 41 | 68 | 45 | 48 |
| Ja, sehr | 8 | 7 | 5 | 19 | 6 | 1 |
| Ja, meistens | 48 | 53 | 35 | 49 | 39 | 47 |
| Fühle mich nicht sicher | 44 | 40 | 59 | 32 | 55 | 52 |
| Eher nicht | 36 | 34 | 50 | 26 | 43 | 39 |
| Überhaupt nicht | 8 | 7 | 9 | 6 | 12 | 13 |

Stark überdurchschnittlich
 Stark unterdurchschnittlich

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr (1/2)

Vergleich zwischen 5 hessischen Regionen

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

Antwort: **Stimme voll und ganz zu / eher zu**

| | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|---|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| Ich halte mich als Autofahrer/in stets an die Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung.* | 84 | 81 | 82 | 90 | 89 | 90 |
| Ich halte mich als Fahrradfahrer/in stets an die Regeln der Straßenverkehrs-Ordnung.** | 81 | 77 | 85 | 87 | 88 | 84 |
| Mir fallen Autofahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf. | 80 | 76 | 87 | 82 | 84 | 80 |
| Mir fallen Radfahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf. | 69 | 69 | 63 | 75 | 74 | 78 |
| Es herrscht ein angespanntes Klima zwischen Radfahrer/innen und anderen Verkehrsteilnehmer/innen. | 67 | 62 | 60 | 73 | 75 | 85 |

 Stark überdurchschnittlich  Stark unterdurchschnittlich

$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte
 * $n_{HE} = 815$ ($n_{RB DA} = 319$; $n_{RB GI} = 125$; $n_{RB KS} = 140$; $n_{DA OF WI KS} = 92$; $n_{FFM} = 92$); Auto-Fahrende
 ** $n_{HE} = 754$ ($n_{RB DA} = 301$; $n_{RB GI} = 120$; $n_{RB KS} = 116$; $n_{DA OF WI KS} = 83$; $n_{FFM} = 87$); Radfahrende

Angaben in Prozent

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr (2/2)

Vergleich zwischen 5 hessischen Regionen

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

Antwort: **Stimme voll und ganz zu / eher zu**

| | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|---|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| Andere Verkehrsteilnehmer/innen nehmen auf die Radfahrer/innen ausreichend Rücksicht. | 43 | 43 | 36 | 54 | 36 | 44 |
| Über Neuerungen in der Straßenverkehrs-Ordnung, die den Radverkehr betreffen, fühle ich mich durch Medien und Politik ausreichend informiert. | 34 | 35 | 26 | 43 | 32 | 36 |
| Als Fahrradfahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.** | 30 | 32 | 21 | 28 | 32 | 39 |
| Als Autofahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.* | 26 | 30 | 26 | 23 | 15 | 26 |

■ Stark überdurchschnittlich
 ■ Stark unterdurchschnittlich

$n_{HE} = 940$ ($n_{RB DA} = 367$; $n_{RB GI} = 158$; $n_{RB KS} = 154$; $n_{DA OF WI KS} = 105$; $n_{FFM} = 105$); alle Befragte
 * $n_{HE} = 815$ ($n_{RB DA} = 319$; $n_{RB GI} = 125$; $n_{RB KS} = 140$; $n_{DA OF WI KS} = 92$; $n_{FFM} = 92$); Auto-Fahrende
 ** $n_{HE} = 754$ ($n_{RB DA} = 301$; $n_{RB GI} = 120$; $n_{RB KS} = 116$; $n_{DA OF WI KS} = 83$; $n_{FFM} = 87$); Radfahrende

Angaben in Prozent

Genutzte Wegarten

Meistgenutzte Wegarten nach Regionen

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

| | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|---|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| Auf der Fahrbahn ohne markierten Radfahrstreifen | 48 | 56 | 48 | 28 | 54 | 42 |
| Auf der Fahrbahn auf einem separat markierten Radfahrstreifen | 45 | 31 | 61 | 41 | 54 | 64 |
| Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg (Bürgersteig ohne markierte Trennung) | 40 | 37 | 38 | 35 | 48 | 44 |
| Auf dem getrennten Geh- und Radweg (Bürgersteig auf einem separat markierten oder gebauten Fahrradweg) | 40 | 32 | 52 | 34 | 41 | 52 |
| Auf einem baulich getrennten, selbständig geführten Radweg abseits von Straßen, ohne Kontakt zu Fußgängern oder Autos | 18 | 12 | 25 | 26 | 20 | 22 |
| In einer Fahrradstraße | 11 | 7 | 2 | 18 | 15 | 9 |

■ Stark überdurchschnittlich
 ■ Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

$n_{HE} = 754$ ($n_{RB DA} = 301$; $n_{RB GI} = 120$; $n_{RB KS} = 116$; $n_{DA OF WI KS} = 83$; $n_{FFM} = 87$); Radfahrende

Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

Vergleich zwischen 5 hessischen Regionen

„Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?“

| | Hessen Gesamt | RB DA (ohne kreisfreie Städte) | RB GI | RB KS (ohne kreisfreie Städte) | Kreisfreie Städte DA, OF, WI, KS | Kreisfreie Stadt FFM |
|----------------------------|---------------|--------------------------------|-------|--------------------------------|----------------------------------|----------------------|
| Immer | 28 | 25 | 27 | 27 | 25 | 27 |
| Meistens | 23 | 16 | 25 | 45 | 22 | 25 |
| Eher selten | 13 | 13 | 19 | 12 | 9 | 12 |
| Nie | 8 | 9 | 9 | 2 | 8 | 7 |
| Besitzt keinen Fahrradhelm | 28 | 37 | 20 | 14 | 36 | 29 |

Stark überdurchschnittlich
 Stark unterdurchschnittlich

$n_{HE} = 754$ ($n_{RB\ DA} = 301$; $n_{RB\ GI} = 120$; $n_{RB\ KS} = 116$; $n_{DA\ OF\ WI\ KS} = 83$; $n_{FFM} = 87$); Radfahrende

15

Auswertung nach Sinus-Milieus und Sinus Milieu-Profile

Gründe für das Nutzen des Fahrrades als Verkehrsmittel

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|----------------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Umwelt | 51 | 48 | 53 | 68 | 69 | 36 | 67 | 32 | 21 | 48 | 54 |
| Gesundheit | 45 | 46 | 55 | 61 | 67 | 28 | 43 | 30 | 52 | 42 | 40 |
| Kosten | 44 | 51 | 47 | 40 | 74 | 26 | 35 | 51 | 18 | 44 | 38 |
| Flexibilität | 34 | 25 | 33 | 42 | 53 | 25 | 43 | 20 | 19 | 35 | 39 |
| Spaß | 28 | 23 | 43 | 37 | 43 | 15 | 27 | 23 | 26 | 34 | 22 |
| Parkmöglichkeit | 25 | 24 | 27 | 31 | 32 | 17 | 36 | 9 | 21 | 32 | 28 |
| Zeit | 18 | 21 | 18 | 22 | 29 | 11 | 10 | 15 | 8 | 18 | 19 |
| Komfort | 5 | 3 | 3 | 7 | 4 | 2 | - | 11 | - | 5 | 10 |
| Transportmöglichkeit | 5 | 3 | 5 | 2 | 1 | 10 | 2 | 10 | 2 | 8 | 4 |
| Sicherheit | 3 | 1 | - | 7 | 1 | 0 | 1 | 4 | 2 | - | 7 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

 Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

 Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Fahrradfreundlichkeit der Politik

Nach Sinus-Milieus in Hessen

„Würden Sie die Bundesregierung/ Landesregierung/ Kommunalpolitik grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?“ – **Note 1/2/3**

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|--------------------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Bundesregierung | 42 | 49 | 39 | 67 | 39 | 42 | 28 | 32 | 31 | 35 | 45 |
| Landesregierung | 50 | 42 | 41 | 72 | 62 | 51 | 31 | 41 | 45 | 34 | 56 |
| Kommunalpolitik | 52 | 50 | 50 | 74 | 67 | 51 | 39 | 49 | 51 | 33 | 41 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|---|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Mehr Radwege bauen | 55 | 67 | 78 | 59 | 65 | 46 | 69 | 44 | 45 | 49 | 39 |
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden | 52 | 57 | 61 | 67 | 67 | 47 | 54 | 37 | 48 | 47 | 39 |
| Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten | 45 | 44 | 31 | 49 | 66 | 44 | 43 | 51 | 33 | 42 | 38 |
| Mehr Fahrradstraßen einrichten | 45 | 41 | 59 | 55 | 58 | 39 | 54 | 25 | 39 | 51 | 42 |
| Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern | 42 | 34 | 50 | 56 | 52 | 27 | 47 | 41 | 34 | 44 | 41 |
| Sichere Fahrradabstellanlagen | 40 | 49 | 41 | 42 | 53 | 21 | 47 | 24 | 33 | 49 | 44 |
| Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten | 38 | 31 | 46 | 39 | 46 | 32 | 54 | 35 | 33 | 47 | 29 |
| Belag der Radwege verbessern | 35 | 27 | 25 | 44 | 35 | 22 | 46 | 32 | 28 | 40 | 44 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|---|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Vorhandene Radwege verbreitern (auch für Lastenräder) | 35 | 45 | 41 | 60 | 38 | 24 | 53 | 16 | 16 | 30 | 26 |
| Mehr Abstellanlagen | 32 | 32 | 28 | 24 | 40 | 33 | 40 | 25 | 48 | 44 | 28 |
| Kampagnen zum besseren Miteinander von Fußgängern, Rad- und Autofahrern | 30 | 31 | 49 | 34 | 41 | 20 | 38 | 21 | 18 | 28 | 26 |
| Verkehrsregeln für Radfahrende fahrradfreundlicher/sicherer gestalten | 27 | 19 | 26 | 23 | 34 | 30 | 41 | 29 | 11 | 23 | 27 |
| Weniger Radwege unmittelbar neben parkenden Fahrzeugen | 27 | 17 | 38 | 32 | 39 | 23 | 44 | 11 | 20 | 29 | 24 |
| Mobilitäts- und Verkehrserziehung, z.B. an Schulen | 25 | 27 | 35 | 29 | 30 | 16 | 41 | 20 | 15 | 41 | 16 |
| Bekanntmachung der Verkehrsregelungen für Radfahrende | 25 | 23 | 33 | 23 | 41 | 13 | 42 | 19 | 16 | 36 | 16 |
| (Bessere) Rad-Aufstellflächen im Kreuzungsbereich | 19 | 12 | 21 | 17 | 22 | 16 | 33 | 11 | 26 | 11 | 23 |
| Imagekampagnen für mehr Radverkehr | 14 | 15 | 18 | 18 | 12 | 13 | 24 | 5 | 21 | 5 | 16 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|--|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Viele Radfahrende sind bei uns aufgrund ihres Fahrverhaltens ein Unsicherheitsfaktor im Straßenverkehr | 61 | 45 | 66 | 75 | 67 | 67 | 53 | 52 | 38 | 75 | 61 |
| In meiner Gemeinde/Stadt macht mir Radfahren Spaß | 52 | 50 | 52 | 70 | 59 | 46 | 48 | 45 | 22 | 28 | 58 |
| In meiner Stadt/Gemeinde nehmen Verkehrsteilnehmer/innen gegenseitig aufeinander Rücksicht | 44 | 34 | 45 | 49 | 50 | 47 | 49 | 34 | 30 | 36 | 48 |
| Dem Fahrrad wird in meiner Stadt/Gemeinde genug Raum gegeben, die Wege sind ausreichend breit | 43 | 36 | 41 | 55 | 55 | 39 | 40 | 24 | 20 | 33 | 55 |
| Die Radwege werden bei uns regelmäßig gereinigt/geräumt | 41 | 45 | 42 | 41 | 54 | 39 | 51 | 24 | 24 | 25 | 45 |
| Die Fahrradinfrastruktur in meiner Gemeinde/Stadt ist familienfreundlich | 39 | 32 | 38 | 52 | 50 | 36 | 21 | 37 | 15 | 24 | 50 |
| In meiner Stadt/Gemeinde sind die Ampeln so geschaltet, dass ich als Radfahrender zügig vorankomme | 32 | 15 | 25 | 45 | 32 | 29 | 33 | 34 | 4 | 18 | 49 |
| Die Gemeinde/Stadt überwacht, dass Autos nicht auf Radwegen parken | 28 | 25 | 32 | 42 | 25 | 26 | 15 | 30 | 19 | 21 | 33 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte

Gründe für Unsicherheit im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|---|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Zu wenig separate Radwege | 66 | 85 | 67 | 71 | 71 | 48 | 74 | 58 | 94 | 78 | 46 |
| Zu viel Verkehr | 65 | 45 | 55 | 70 | 63 | 67 | 86 | 90 | 78 | 51 | 54 |
| Rücksichtslose Autofahre | 64 | 49 | 67 | 66 | 86 | 72 | 43 | 58 | 78 | 54 | 71 |
| Zu schnell fahrende Autos | 58 | 36 | 60 | 51 | 80 | 62 | 44 | 43 | 61 | 70 | 74 |
| Zu viel Schwerverkehr (Busse, LKW) | 53 | 46 | 41 | 44 | 72 | 49 | 51 | 75 | 61 | 31 | 54 |
| Plötzlich öffnende PKW-Türen | 52 | 44 | 43 | 63 | 71 | 51 | 49 | 18 | 67 | 68 | 64 |
| Fahrzeuge auf dem Radweg als Haltezone | 36 | 30 | 24 | 43 | 55 | 40 | 18 | 20 | 50 | 37 | 50 |
| Schlechter Zustand der Radwege | 31 | 36 | 18 | 25 | 46 | 33 | 18 | 37 | 52 | 40 | 14 |
| Rücksichtslose Radfahrende | 25 | 21 | 19 | 30 | 30 | 24 | 18 | 13 | 67 | 39 | 27 |
| Unterschiedliche Geschwindigkeit anderer Radfahrender | 21 | 18 | 16 | 22 | 41 | 15 | 9 | 6 | 35 | 29 | 24 |
| Generelle Unsicherheit auf dem Fahrrad | 12 | 7 | 34 | 26 | 7 | 7 | 19 | 11 | 3 | 2 | 13 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 335; Radfahrende, die sich im Straßenverkehr eher nicht / überhaupt nicht sicher fühlen

Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|--|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Ich halte mich als Autofahrer/in stets an die Regeln der StVO.* | 84 | 91 | 83 | 92 | 94 | 70 | 85 | 80 | 90 | 77 | 81 |
| Ich halte mich als Fahrradfahrer/in stets an die Regeln der StVO.** | 81 | 83 | 86 | 88 | 95 | 68 | 86 | 73 | 80 | 71 | 81 |
| Mir fallen Autofahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf. | 80 | 77 | 76 | 89 | 85 | 76 | 82 | 79 | 76 | 70 | 80 |
| Mir fallen Radfahrer/innen oft negativ im Straßenverkehr auf. | 69 | 60 | 62 | 79 | 73 | 69 | 75 | 74 | 69 | 75 | 61 |
| Es herrscht ein angespanntes Klima zwischen Radfahrer/innen und anderen Verkehrsteilnehmer/innen. | 67 | 66 | 68 | 69 | 73 | 69 | 68 | 61 | 69 | 50 | 70 |
| Andere Verkehrsteilnehmer/innen nehmen auf die Radfahrer/innen ausreichend Rücksicht. | 43 | 38 | 35 | 56 | 58 | 37 | 34 | 40 | 15 | 37 | 48 |
| Über Neuerungen in der StVO, die den Radverkehr betreffen, fühle ich mich durch Medien und Politik ausreichend informiert. | 34 | 45 | 30 | 41 | 30 | 37 | 18 | 29 | 41 | 21 | 42 |
| Als Fahrradfahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.** | 30 | 28 | 19 | 48 | 19 | 35 | 17 | 25 | 21 | 15 | 44 |
| Als Autofahrer/in halte ich nur jene Verkehrsregeln ein, die ich selbst für sinnvoll erachte.* | 26 | 21 | 14 | 39 | 11 | 34 | 13 | 39 | 20 | 16 | 34 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

 Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

 Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 940; alle Befragte; * n_{HE} = 815; Auto-Fahrende; ** n_{HE} = 754; Radfahrende

Aussagen rund um Bike-Sharing (1/2)

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|--|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Fremde Städte erkunde ich lieber zu Fuß. | 77 | 83 | 71 | 79 | 83 | 70 | 85 | 77 | 57 | 54 | 77 |
| Ich habe keinen Bedarf an Mieträdern, da ich im Alltag lieber mein eigenes Fahrrad verwende. | 74 | 88 | 80 | 74 | 74 | 69 | 74 | 73 | 80 | 67 | 66 |
| In fremden Städten, wo ich kein eigenes Fahrrad zu Verfügung habe, stellen Mietradsysteme eine attraktive Alternative zu den öffentlichen Verkehrsmitteln für mich dar | 61 | 70 | 68 | 55 | 72 | 57 | 49 | 49 | 49 | 48 | 73 |
| Einen Vorteil sehe ich darin, dass sich mit den Mieträdern die Möglichkeit des Erlebens einer fremden Stadt bietet | 58 | 63 | 60 | 61 | 74 | 49 | 58 | 38 | 49 | 42 | 70 |
| Ich nutze Mieträder nur selten, da ich andere Verkehrsmittel bevorzuge | 55 | 69 | 60 | 40 | 65 | 54 | 48 | 46 | 29 | 59 | 67 |
| Die Mietradsysteme dienen mir als Ergänzung oder Ausweichmöglichkeit zum ÖPV | 45 | 58 | 48 | 40 | 50 | 45 | 20 | 33 | 30 | 36 | 58 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 645; Mieträder bekannt

Aussagen rund um Bike-Sharing (2/2)

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|---|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Mieträder sind unflexibel, weil Ausleihe und Rückgabe an bestimmte Standorte gebunden sind. | 44 | 56 | 48 | 36 | 34 | 42 | 36 | 39 | 19 | 43 | 62 |
| Ich finde die Kosten für die Mieträder angemessen | 40 | 42 | 36 | 51 | 39 | 37 | 36 | 42 | 21 | 15 | 44 |
| Alle Fahrräder sind ordnungsgemäß gewartet und verkehrssicher | 35 | 50 | 38 | 36 | 17 | 43 | 32 | 38 | 23 | 15 | 34 |
| Ich finde das Bezahlssystem einfach und unkompliziert in der Anwendung | 32 | 39 | 29 | 40 | 26 | 42 | 17 | 18 | 20 | 14 | 49 |
| Die Anmeldung für das Leihsystem erfolgte einfach und unkompliziert | 32 | 34 | 30 | 45 | 30 | 30 | 22 | 23 | 14 | 13 | 46 |
| Die Fahrräder sind in ihrer Handhabung zu klobig und schwerfällig | 31 | 28 | 38 | 36 | 29 | 31 | 30 | 31 | 12 | 14 | 35 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

 Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

 Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 645; Mieträder bekannt

Anlass der Fahrradnutzung

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|--|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Einkaufen / kurze Erledigungen | 64 | 60 | 63 | 71 | 48 | 54 | 59 | 60 | 47 | 71 | 81 |
| Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen | 57 | 46 | 62 | 66 | 45 | 46 | 59 | 54 | 43 | 59 | 74 |
| Fahrt zur Schule/Universität/ Ausbildungsstätte* | 53 | 38 | 100 | 90 | 55 | 21 | 7 | 42 | - | 86 | 70 |
| Tagesausflüge | 53 | 49 | 51 | 62 | 41 | 41 | 31 | 47 | 44 | 57 | 76 |
| Fahrt zu Freizeitaktivitäten | 42 | 43 | 49 | 52 | 46 | 35 | 35 | 18 | 21 | 23 | 56 |
| Sport | 42 | 41 | 36 | 59 | 29 | 22 | 25 | 45 | 16 | 29 | 70 |
| Fahrt zur Arbeit/Fortbildungsstätte** | 40 | 31 | 51 | 54 | 29 | 31 | 23 | 28 | 59 | 48 | 56 |
| Transport von Lasten | 27 | 24 | 29 | 18 | 24 | 22 | 14 | 19 | 13 | 12 | 59 |
| Begleitung von Personen | 21 | 12 | 19 | 11 | 3 | 21 | 30 | 23 | 5 | 16 | 46 |
| Fahrradurlaube | 16 | 29 | 2 | 10 | 3 | 19 | 2 | 13 | 5 | 3 | 37 |
| Transport von Personen | 11 | 3 | 7 | 9 | 7 | 16 | 3 | 3 | - | 1 | 30 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 754; Radfahrende; * n_{HE} = 83; Radfahrende in Ausbildung; ** n_{HE} = 490; berufstätige Radfahrende

Zufriedenheit mit der Abstellsituation

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|--|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Bei der Arbeits-/ Fortbildungsstätte | 63 | 69 | 54 | 76 | 64 | 45 | 61 | 59 | 71 | 29 | 71 |
| In der Schule / Universität | 63 | 42 | 68 | 64 | 74 | 54 | 78 | 38 | 50 | 30 | 76 |
| Im privaten Wohnumfeld | 60 | 57 | 63 | 65 | 70 | 51 | 46 | 53 | 71 | 43 | 64 |
| Bei Einkaufsmöglichkeiten (Supermarkt, Einzelhandel) | 48 | 33 | 43 | 63 | 50 | 30 | 50 | 50 | 57 | 28 | 63 |
| Am Bahnhof / an der Haltestelle | 35 | 28 | 27 | 24 | 18 | 42 | 26 | 38 | 52 | 6 | 66 |
| Im Orts- / Stadtzentrum | 33 | 27 | 37 | 49 | 29 | 24 | 37 | 18 | 23 | 16 | 43 |
| Bei Behörden | 29 | 29 | 20 | 30 | 21 | 21 | 23 | 29 | 56 | 13 | 49 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 698 ; Radfahrende; pro Antwortkategorie gab es bis zu 42% ohne Angabe, die rausgerechnet wurden

Gründe gegen Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

Top 8 Gründe nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|--|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Weg ist zu weit | 47 | 56 | 56 | 49 | 31 | 57 | 60 | 45 | 78 | 49 | 34 |
| Dauert zu lange | 44 | 63 | 30 | 52 | 54 | 50 | 22 | 39 | 83 | 26 | 35 |
| Dem Wind und Wetter ausgesetzt | 36 | 51 | 30 | 32 | 54 | 34 | 16 | 30 | 22 | 28 | 39 |
| Zu anstrengend | 30 | 72 | 15 | 26 | 25 | 31 | 29 | 26 | 49 | 15 | 26 |
| Keine ausgebauten Radwege bzw. Fahrradstreifen vorhanden | 26 | 58 | 20 | 31 | 25 | 35 | 20 | 8 | 35 | 12 | 24 |
| Zu gefährlich | 24 | 42 | 44 | 9 | 13 | 36 | 17 | 23 | 50 | 20 | 27 |
| Auto für Beruf wichtig | 13 | 34 | 8 | 10 | 3 | 13 | 18 | 25 | - | 8 | 8 |
| Zu kurzer Weg - Gehdistanz | 13 | 8 | 8 | 23 | 4 | 6 | 17 | - | - | 7 | 33 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

 Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

HED = Hedonisten

 Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 445; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Anreize für Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

Nach Sinus-Milieus in Hessen

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜM | TRA | PRE | HED |
|---|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Mehr Radwege | 41 | 73 | 39 | 42 | 22 | 51 | 42 | 31 | 26 | 44 | 34 |
| Besser ausgebaute Radwege | 35 | 23 | 50 | 56 | 27 | 47 | 20 | 29 | 35 | 36 | 32 |
| Sichere Fahrradabstellplätze | 29 | 8 | 30 | 22 | 37 | 35 | 32 | 14 | 51 | 32 | 56 |
| Mehr Fahrradabstellplätze | 21 | 17 | 20 | 22 | 17 | 27 | 17 | 22 | 4 | 26 | 20 |
| Umkleidemöglichkeiten | 20 | 15 | 42 | 25 | 25 | 13 | 20 | 23 | 9 | 13 | 10 |
| Radfahrende erhalten einen Bonus (Gutschein für Radreparatur, Firmenrad, etc.) | 20 | 13 | 26 | 17 | 33 | 22 | 3 | 9 | 37 | 19 | 51 |
| Reparaturmöglichkeit (Luftstation, Pannenset, etc.) | 17 | 9 | 31 | 20 | 19 | 23 | - | 5 | 28 | 26 | 46 |
| Waschgelegenheit / Duschmodigkeit | 17 | 17 | 27 | 54 | 22 | 16 | 2 | 3 | 37 | 31 | 6 |
| Möglichkeit, nasse Radwäsche zu trocknen | 12 | 7 | 20 | 11 | 16 | 17 | 16 | 3 | 9 | - | 5 |
| Ich vermisse nichts | 29 | 7 | 31 | 27 | 42 | 18 | 44 | 30 | 37 | 31 | 24 |

KET = Konservativ-Etablierte

LIB = Liberal-Intellektuelle

PER = Performer

EPE = Expeditiv

ADA = Adaptiv-Pragmatische

Stark überdurchschnittlich

SÖK = Sozialökologische

BÜM = Bürgerliche Mitte

TRA = Traditionelle

PRE = Prekäre

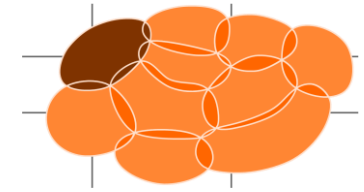
HED = Hedonisten

Stark unterdurchschnittlich

Angaben in Prozent

n_{HE} = 233; Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

Sinus Milieu-Profil "Konservativ-Etablierte"



Das klassische Establishment

| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | | 17 | 58 |
| Als Freizeitbeschäftigung | | 21 | 82 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|---|---------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Moped, Roller | 92 | 133 |
| | Motorrad | 90 | 120 |
| | Auto | 77 | 102 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|--|----------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Auto | 47 | 136 |
| | Fahrrad als Verkehrsmittel | 37 | 94 |
| | Pedelec | 25 | 97 |
| Über Ø | Moped, Roller | 16 | 197 |
| | Motorrad | 14 | 179 |
| | Elektrokleinstfahrzeug | 20 | 123 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | | % | Index |
|---------------------------------------|--|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | | 45 | 82 |

| Fahrradhelm-Nutzung | | % | Index |
|---------------------|--|----|-------|
| Immer / meistens | | 50 | 99 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| Kosten | | 51 | 116 |
| Umwelt | | 48 | 94 |
| Gesundheit | | 46 | 101 |
| Flexibilität | | 25 | 73 |
| Parkmöglichkeit | | 24 | 93 |

| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| mehr Radwege bauen | | 67 | 122 |
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden | | 57 | 110 |
| sichere Fahrradabstellanlagen | | 49 | 121 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | | % | Index |
|----------------------------------|--|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | | 70 | 102 |
| Mieträder: Nutzung | | 19 | 87 |
| Lastenräder: Bekanntheit | | 55 | 108 |
| Pedelecs: Erfahrungen | | 20 | 74 |



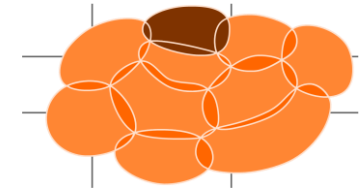
Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Liberal-Intellektuelle"



Die aufgeklärte Bildungselite

| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | | 29 | 97 |
| Als Freizeitbeschäftigung | | 29 | 113 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|--|-----------------------------------|-----|-------|
| Top 3 (nach %) | Pedelec | 100 | 132 |
| | Moped, Roller | 78 | 113 |
| | Fahrrad als Freizeitbeschäftigung | 78 | 104 |
| Über ø | Fahrrad als Verkehrsmittel | 68 | 105 |
| | Flugzeug | 57 | 104 |
| | Motorrad | 76 | 102 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|---|----------------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Fahrrad als Verkehrsmittel | 43 | 110 |
| | Pedelec | 39 | 155 |
| | Auto | 33 | 95 |
| Über ø | ÖPV Nah-/Regionalverkehr | 32 | 131 |
| | Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC) | 17 | 113 |
| | Elektrokleinstfahrzeug | 18 | 110 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | | % | Index |
|---------------------------------------|--|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | | 63 | 113 |

| Fahrradhelm-Nutzung | | % | Index |
|---------------------|--|----|-------|
| Immer / meistens | | 41 | 80 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| Gesundheit | | 55 | 120 |
| Umwelt | | 53 | 103 |
| Kosten | | 47 | 106 |
| Spaß | | 43 | 152 |
| Flexibilität | | 33 | 95 |

| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| mehr Radwege bauen | | 78 | 143 |
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden | | 61 | 118 |
| mehr Fahrradstraßen einrichten | | 59 | 130 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | | % | Index |
|----------------------------------|--|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | | 68 | 99 |
| Mieträder: Nutzung | | 28 | 128 |
| Lastenräder: Bekanntheit | | 72 | 142 |
| Pedelecs: Erfahrungen | | 32 | 120 |

Geringe Fallzahl

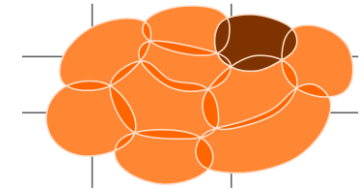
Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich


stark unterdurchschnittlich 2 0 2

Sinus Milieu-Profil "Performer"

Die effizienzorientierte Leistungselite



| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | % | Index |
|---|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | 43 | 143 |
| Als Freizeitbeschäftigung | 39 | 149 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|--|---|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Pedelec  | 88 | 116 |
| | Fahrrad als Freizeitbeschäftigung | 83 | 111 |
| | Auto | 82 | 107 |
| Über ø | Flugzeug | 72 | 132 |
| | Fernbus | 23 | 118 |
| | Fahrrad als Verkehrsmittel | 70 | 108 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|---|----------------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Fahrrad als Verkehrsmittel | 51 | 131 |
| | Auto | 34 | 98 |
| | Pedelec | 30 | 117 |
| Über ø | Flugzeug | 18 | 153 |
| | Fernbus | 18 | 143 |
| | Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC) | 18 | 119 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | % | Index |
|---------------------------------------|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | 72 | 129 |

| Fahrradhelm-Nutzung | % | Index |
|---------------------|----|-------|
| Immer / meistens | 55 | 108 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | % | Index |
|---|----|-------|
| Umwelt | 68 | 132 |
| Gesundheit | 61 | 134 |
| Flexibilität | 42 | 123 |
| Kosten | 40 | 91 |
| Spaß | 37 | 131 |

| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | % | Index |
|--|----|-------|
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden | 67 | 130 |
| vorhandene Radwege verbreitern | 60 | 174 |
| mehr Radwege bauen | 59 | 107 |


| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | % | Index |
|----------------------------------|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | 77 | 112 |
| Mieträder: Nutzung | 23 | 106 |
| Lastenräder: Bekanntheit | 54 | 107 |
| Pedelecs: Erfahrungen | 43 | 163 |



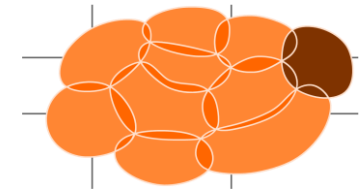
Geringe Fallzahl

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

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Expeditive"



Die ambitionierte kreative Avantgarde

| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | | 34 | 115 |
| Als Freizeitbeschäftigung | | 16 | 60 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|---|----------------------------------|-----|-------|
| Top 3 (nach %) | Pedelec | 100 | 132 |
| | Motorrad | 98 | 131 |
| | Moped, Roller | 98 | 141 |
| Über ∅ | Auto | 86 | 113 |
| | Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC) | 42 | 111 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|--|----------------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Fahrrad als Verkehrsmittel | 49 | 127 |
| | ÖPV Nah-/Regionalverkehr | 40 | 161 |
| | Auto | 32 | 93 |
| Über ∅ | Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC) | 25 | 171 |
| | Fernbus | 9 | 169 |
| | Moped, Roller | 13 | 165 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | | % | Index |
|---------------------------------------|--|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | | 57 | 102 |

| Fahrradhelm-Nutzung | | % | Index |
|---------------------|--|----|-------|
| Immer / meistens | | 37 | 73 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| Kosten | | 74 | 169 |
| Umwelt | | 69 | 134 |
| Gesundheit | | 67 | 147 |
| Flexibilität | | 53 | 153 |
| Spaß | | 43 | 150 |

| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden | | 67 | 131 |
| mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten | | 66 | 146 |
| mehr Radwege bauen | | 65 | 119 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | | % | Index |
|----------------------------------|--|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | | 83 | 121 |
| Mieträder: Nutzung | | 23 | 103 |
| Lastenräder: Bekanntheit | | 56 | 110 |
| Pedelecs: Erfahrungen | | 22 | 84 |



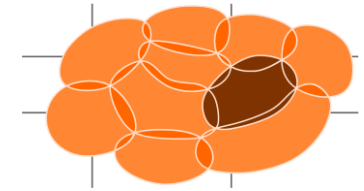
Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Adaptiv-Pragmatische"



Die moderne junge Mitte

| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | | 23 | 78 |
| Als Freizeitbeschäftigung | | 22 | 86 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|---|-----------------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Pedelec | 71 | 94 |
| | Fahrrad als Freizeitbeschäftigung | 70 | 94 |
| | Motorrad | 68 | 90 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|--|----------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Fahrrad als Verkehrsmittel | 41 | 105 |
| | Auto | 38 | 111 |
| | Pedelec | 28 | 110 |
| Über Ø | Moped, Roller | 9 | 111 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | | % | Index |
|---------------------------------------|--|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | | 47 | 84 |

| Fahrradhelm-Nutzung | | % | Index |
|---------------------|--|----|-------|
| Immer / meistens | | 38 | 75 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| Umwelt | | 36 | 70 |
| Gesundheit | | 28 | 62 |
| Kosten | | 26 | 58 |
| Flexibilität | | 25 | 71 |
| Parkmöglichkeit | | 17 | 68 |

| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden | | 47 | 92 |
| mehr Radwege bauen | | 46 | 85 |
| mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten | | 44 | 97 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | | % | Index |
|----------------------------------|--|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | | 65 | 94 |
| Mieträder: Nutzung | | 27 | 125 |
| Lastenräder: Bekanntheit | | 43 | 85 |
| Pedelecs: Erfahrungen | | 27 | 103 |

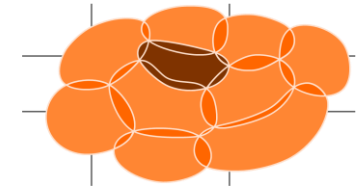
Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 2 0 5

Sinus Milieu-Profil "Sozialökologische"



Das engagierte gesellschaftskritische Milieu

| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | | |
|--|----|-------|
| | % | Index |
| Als Verkehrsmittel | 15 | 50 |
| Als Freizeitbeschäftigung | 19 | 73 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | | |
|---|-----------------------------------|-------|-----|
| | % | Index | |
| Top 3 (nach %) | Pedelec | 93 | 122 |
| | Motorrad | 87 | 116 |
| | Fahrrad als Freizeitbeschäftigung | 81 | 108 |
| Über Ø | Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC) | 51 | 133 |
| | Flugzeug | 63 | 115 |
| | Fahrrad als Verkehrsmittel | 69 | 107 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | | |
|--|----------------------------------|-------|-----|
| | % | Index | |
| Top 3 (nach %) | Fahrrad als Verkehrsmittel | 40 | 104 |
| | ÖPV Nah-/Regionalverkehr | 32 | 130 |
| | Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC) | 21 | 139 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | | |
|---------------------------------------|----|-------|
| | % | Index |
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | 39 | 70 |



Geringe Fallzahl

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

| Fahrradhelm-Nutzung | | |
|---------------------|----|-------|
| | % | Index |
| Immer / meistens | 71 | 140 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | | |
|--|----|-------|
| | % | Index |
| Umwelt | 67 | 132 |
| Flexibilität | 43 | 125 |
| Gesundheit | 43 | 94 |
| Parkmöglichkeit | 36 | 141 |
| Kosten | 35 | 79 |

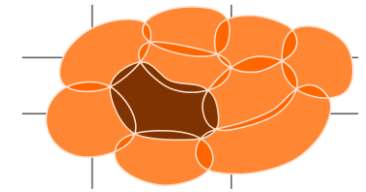
| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | | |
|---|----|-------|
| | % | Index |
| mehr Radwege bauen | 69 | 127 |
| Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten | 54 | 144 |
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden | 54 | 105 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | | |
|----------------------------------|----|-------|
| | % | Index |
| Mieträder: Bekanntheit | 62 | 90 |
| Mieträder: Nutzung | 22 | 101 |
| Lastenräder: Bekanntheit | 72 | 141 |
| Pedelecs: Erfahrungen | 17 | 64 |

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Bürgerliche Mitte"



Der bürgerliche Mainstream

| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | % | Index |
|--|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | 31 | 105 |
| Als Freizeitbeschäftigung | 29 | 110 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|---|-----------------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Pedelec | 86 | 114 |
| | Motorrad | 84 | 112 |
| | Moped, Roller | 83 | 120 |
| Über Ø | Fahrrad als Freizeitbeschäftigung | 80 | 107 |
| | Auto | 81 | 106 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|--|----------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Auto | 45 | 132 |
| | Fahrrad als Verkehrsmittel | 29 | 74 |
| | Pedelec | 17 | 67 |
| Über Ø | Elektrokleinstfahrzeug | 16 | 102 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | % | Index |
|---------------------------------------|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | 53 | 96 |

| Fahrradhelm-Nutzung | % | Index |
|---------------------|----|-------|
| Immer / meistens | 62 | 123 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | % | Index |
|--|----|-------|
| Kosten | 51 | 116 |
| Umwelt | 32 | 63 |
| Gesundheit | 30 | 67 |
| Spaß | 23 | 80 |
| Flexibilität | 20 | 59 |

| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | % | Index |
|---|----|-------|
| mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten | 51 | 112 |
| mehr Radwege bauen | 44 | 81 |
| Trennung der Radfahrenden von den Fußgängern | 41 | 96 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | % | Index |
|----------------------------------|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | 70 | 102 |
| Mieträder: Nutzung | 18 | 81 |
| Lastenräder: Bekanntheit | 35 | 68 |
| Pedelecs: Erfahrungen | 28 | 104 |



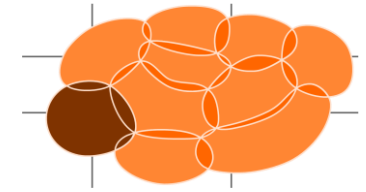
Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Traditionelle"



Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation

| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | | 23 | 77 |
| Als Freizeitbeschäftigung | | 15 | 57 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|--|----------------------------|-----|-------|
| Top 3 (nach %) | Pedelec | 100 | 132 |
| | Motorrad | 100 | 133 |
| | Auto | 85 | 111 |
| Über ø | Fernbus | 58 | 300 |
| | Fahrrad als Verkehrsmittel | 79 | 122 |
| | ÖPV Nah-/Regionalverkehr | 42 | 117 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|---|----------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Auto | 36 | 105 |
| | Pedelec | 25 | 99 |
| | Fahrrad als Verkehrsmittel | 19 | 49 |
| Über ø | Fernbus | 8 | 141 |
| | Flugzeug | 12 | 102 |


| Subjektives Sicherheitsgefühl | | % | Index |
|---------------------------------------|--|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | | 45 | 81 |

| Fahrradhelm-Nutzung | | % | Index |
|---------------------|--|----|-------|
| Immer / meistens | | 45 | 89 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| Gesundheit | | 52 | 115 |
| Spaß | | 26 | 91 |
| Parkmöglichkeit | | 21 | 83 |
| Umwelt | | 21 | 40 |
| Flexibilität | | 19 | 54 |


| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| mehr Abstellanlagen | | 48 | 150 |
| Trennung der Radfahrenden von den Pkw-fahrenden | | 48 | 93 |
| mehr Radwege bauen | | 45 | 83 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | | % | Index |
|----------------------------------|--|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | | 62 | 91 |
| Mieträder: Nutzung | | 7 | 31 |
| Lastenräder: Bekanntheit | | 26 | 51 |
| Pedelecs: Erfahrungen | | 23 | 87 |

 Geringe Fallzahl

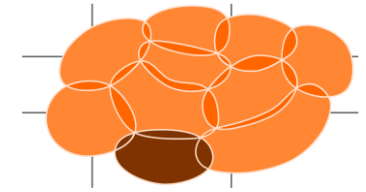
Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

 stark überdurchschnittlich

 stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Prekäre"

Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | | 35 | 119 |
| Als Freizeitbeschäftigung | | 33 | 125 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|--|-----------------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Pedelec | 86 | 114 |
| | Moped, Roller | 82 | 119 |
| | Fahrrad als Freizeitbeschäftigung | 71 | 95 |
| Über ø | Fernbus | 44 | 228 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|---|--------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | ÖPV Nah-/Regionalverkehr | 36 | 144 |
| | Auto | 32 | 94 |
| | Pedelec | 26 | 103 |
| Über ø | Moped, Roller | 12 | 150 |
| | Elektrokleinstfahrzeug | 18 | 113 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | | % | Index |
|---------------------------------------|--|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | | 28 | 50 |

| Fahrradhelm-Nutzung | | % | Index |
|---------------------|--|----|-------|
| Immer / meistens | | 39 | 78 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| Umwelt | | 48 | 94 |
| Kosten | | 44 | 100 |
| Gesundheit | | 42 | 94 |
| Flexibilität | | 35 | 102 |
| Spaß | | 34 | 121 |

| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| mehr Fahrradstraßen einrichten | | 51 | 112 |
| sichere Fahrradabstellanlagen | | 49 | 122 |
| mehr Radwege bauen | | 49 | 89 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | | % | Index |
|----------------------------------|--|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | | 66 | 96 |
| Mieträder: Nutzung | | 27 | 123 |
| Lastenräder: Bekanntheit | | 48 | 95 |
| Pedelecs: Erfahrungen | | 24 | 91 |

Geringe Fallzahl

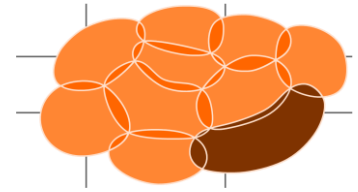
Bei den Tabellen *Beliebtheit der Verkehrsmittel* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

Sinus Milieu-Profil "Hedonisten"

Die Spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte



| Regelmäßige Fahrradnutzung (täglich / mehrmals pro Woche) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| Als Verkehrsmittel | | 36 | 122 |
| Als Freizeitbeschäftigung | | 31 | 119 |

| Beliebtheit der Verkehrsmittel (sehr gerne / gerne)* | | % | Index |
|---|-----------------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Fahrrad als Freizeitbeschäftigung | 84 | 113 |
| | Auto | 77 | 102 |
| | Fahrrad als Verkehrsmittel | 73 | 114 |
| Über Ø | Öffentliche Verkehrsmittel | 57 | 160 |
| | Zug im Fernverkehr (IC, ICE, EC) | 52 | 136 |
| | Fernbus | 24 | 123 |

| Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* | | % | Index |
|--|----------------------------|----|-------|
| Top 3 (nach %) | Fahrrad als Verkehrsmittel | 39 | 100 |
| | Auto | 29 | 86 |
| | Pedelec | 25 | 100 |
| Über Ø | Motorrad | 14 | 179 |
| | Fernbus | 10 | 172 |
| | Flugzeug | 15 | 133 |

| Subjektives Sicherheitsgefühl | | % | Index |
|---------------------------------------|--|----|-------|
| Ich fühle mich sehr / meistens sicher | | 71 | 127 |

| Fahrradhelm-Nutzung | | % | Index |
|---------------------|--|----|-------|
| Immer / meistens | | 57 | 113 |

| Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe) | | % | Index |
|--|--|----|-------|
| Umwelt | | 54 | 106 |
| Gesundheit | | 40 | 87 |
| Flexibilität | | 39 | 113 |
| Kosten | | 38 | 86 |
| Parkmöglichkeit | | 28 | 112 |

| Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen) | | % | Index |
|---|--|----|-------|
| sichere Fahrradabstellanlagen | | 44 | 109 |
| Belag der Radwege verbessern | | 44 | 125 |
| mehr Fahrradstraßen einrichten | | 42 | 93 |

| Mieträder, Lastenräder, Pedelecs | | % | Index |
|----------------------------------|--|----|-------|
| Mieträder: Bekanntheit | | 60 | 88 |
| Mieträder: Nutzung | | 21 | 96 |
| Lastenräder: Bekanntheit | | 49 | 96 |
| Pedelecs: Erfahrungen | | 25 | 94 |



Geringe Fallzahl

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

stark überdurchschnittlich

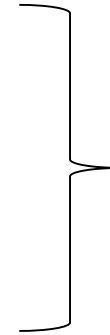
stark unterdurchschnittlich

16 Anhang

Definition zentraler Begriffe (1/2)

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

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



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

Definition zentraler Begriffe (2/2)

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

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

Soziodemographie der Befragungsteilnehmenden

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

| Angaben in % | Stichprobe* | Grund-gesamtheit HE** | Grund-gesamtheit DE*** |
|--|-------------|-----------------------|------------------------|
| Geschlecht | | | |
| Weiblich | 50 | 50 | 49 |
| Männlich | 50 | 50 | 51 |
| Alter | | | |
| 14-19 Jahre | 8 | 9 | 8 |
| 20-29 Jahre | 18 | 18 | 17 |
| 30-39 Jahre | 17 | 17 | 17 |
| 40-49 Jahre | 21 | 21 | 19 |
| 50-59 Jahre | 21 | 22 | 22 |
| 60-69 Jahre | 15 | 15 | 16 |
| Bildung | | | |
| Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)</i> | 31 | 31 | 34 |
| Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i> | 29 | 29 | 32 |
| Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH)</i> | 40 | 40 | 34 |

| Angaben in % | Stichprobe* | Grund-gesamtheit HE** | Grund-gesamtheit DE*** |
|-------------------------------|-------------|-----------------------|------------------------|
| Ortsgrößenklasse (BIK) | | | |
| < 20.000 EW | 15 | 15 | 13 |
| 20.000-100.000 EW | 11 | 11 | 21 |
| 100.000-500.000 EW | 37 | 37 | 30 |
| > 500.000 EW | 37 | 38 | 37 |
| Sinus-Milieus® | | | |
| Konservativ-Etablierte | 10 | 8 | 10 |
| Liberal-Intellektuelle | 7 | 10 | 8 |
| Performer | 11 | 8 | 9 |
| Expeditive | 12 | 8 | 10 |
| Adaptiv-Pragmatische | 12 | 13 | 13 |
| Sozialökologische | 7 | 8 | 8 |
| Bürgerliche Mitte | 12 | 11 | 12 |
| Traditionelle | 4 | 5 | 5 |
| Prekäre | 5 | 7 | 8 |
| Hedonisten | 19 | 21 | 16 |

*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Hessen, n_{HE}=940 Befragte

**in Hessen lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2018 III, n= 1.854

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

Soziodemographie der Radfahrenden

Fahrrad-Monitor 2019 - Hessen

| Angaben in % | Rad-fahrende* | Stich-probe** | Grund-gesamtheit HE *** |
|--|---------------|---------------|-------------------------|
| Geschlecht | | | |
| Weiblich | 47 | 50 | 50 |
| Männlich | 53 | 50 | 50 |
| Alter | | | |
| 14-19 Jahre | 10 | 8 | 9 |
| 20-29 Jahre | 20 | 18 | 18 |
| 30-39 Jahre | 19 | 17 | 17 |
| 40-49 Jahre | 21 | 21 | 21 |
| 50-59 Jahre | 20 | 21 | 22 |
| 60-69 Jahre | 10 | 15 | 15 |
| Bildung | | | |
| Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)</i> | 27 | 31 | 31 |
| Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i> | 28 | 29 | 29 |
| Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH)</i> | 45 | 40 | 40 |

| Angaben in % | Rad-fahrende* | Stich-probe** | Grund-gesamtheit HE *** |
|-------------------------------|---------------|---------------|-------------------------|
| Ortsgrößenklasse (BIK) | | | |
| < 20.000 EW | 13 | 15 | 15 |
| 20.000-100.000 EW | 11 | 11 | 11 |
| 100.000-500.000 EW | 36 | 37 | 37 |
| > 500.000 EW | 41 | 37 | 38 |
| Sinus-Milieus® | | | |
| Konservativ-Etablierte | 11 | 10 | 8 |
| Liberal-Intellektuelle | 7 | 7 | 10 |
| Performer | 12 | 11 | 8 |
| Expeditive | 13 | 12 | 8 |
| Adaptiv-Pragmatische | 12 | 12 | 13 |
| Sozialökologische | 8 | 7 | 8 |
| Bürgerliche Mitte | 11 | 12 | 11 |
| Traditionelle | 2 | 4 | 5 |
| Prekäre | 5 | 5 | 7 |
| Hedonisten | 18 | 19 | 21 |

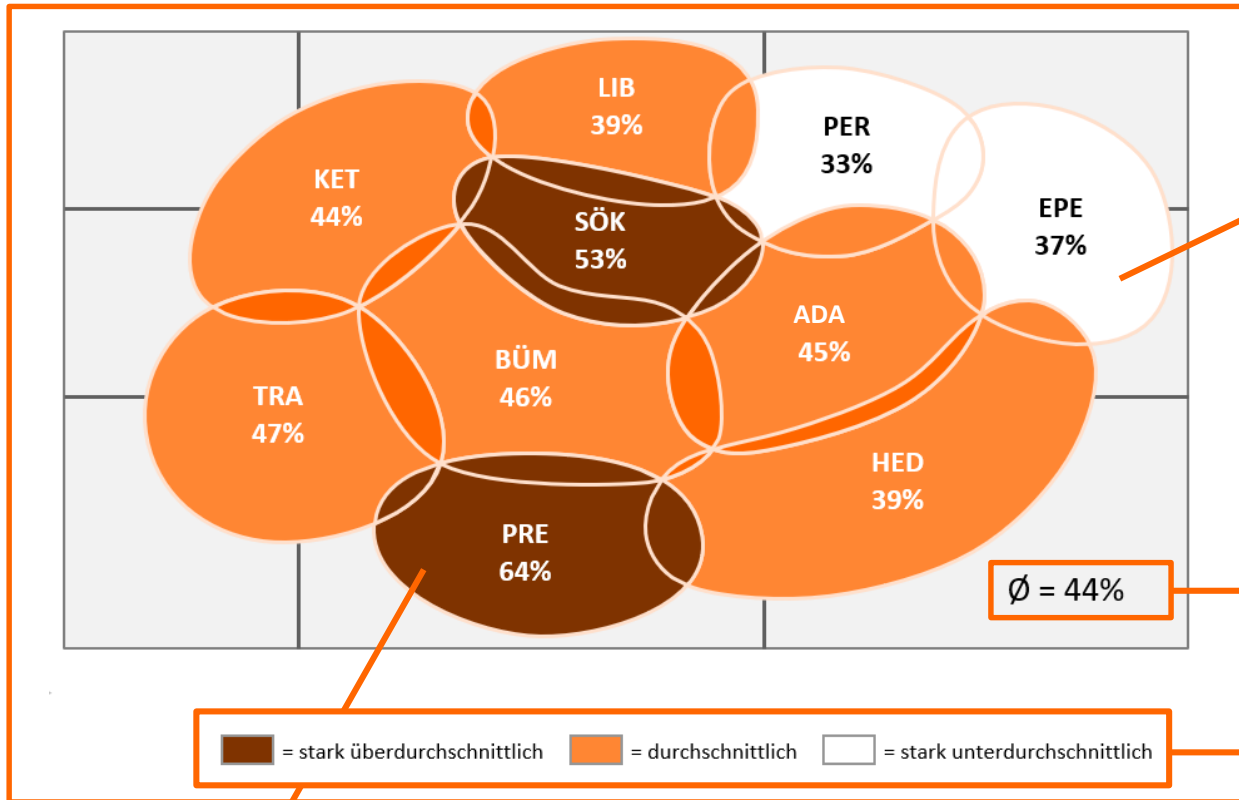
*Befragte in Hessen, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, n_{HE}=754 Befragte

**Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Hessen, n_{HE}=940 Befragte

***in Hessen lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2018 III, n= 1.854

Lesehilfe (1/3)

Ergebnisgrafiken mit Sinus-Milieus („Kartoffelgrafik“)



Anteil im Sinus-Milieu:

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

Anteil bei Gesamt:

In der Gesamtstichprobe beträgt das Ergebnis 44%.

Farbmarkierung:

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

Anteil im Sinus-Milieu:

Im Sinus-Milieu der Prekären beträgt das Ergebnis 64%. Das Ergebnis ist in diesem Milieu im Vergleich zur Gesamtstichprobe stark überdurchschnittlich - deshalb Farbmarkierung braun.

Lesehilfe (2/3)

Einfärbung der stark über- und unterdurchschnittlichen Gruppen

Einfärbungen in den Tabellen-Charts

- ① 66% der Performer bzw. 57% in der Gesamtstichprobe nutzen das Fahrrad um Freunde zu besuchen. Somit ist der Wert im Sinus-Milieu der Performer **stark überdurchschnittlich**.
- ② 41% der Adaptiv-Pragmatischen bzw. 53% in der Gesamtstichprobe nutzen das Fahrrad für Tagesausflüge. Somit ist der Wert im Milieu der Adaptiv-Pragmatischen **stark unterdurchschnittlich**.

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

| Angaben in Prozent | Gesamt | KET | LIB | PER | EPE | ADA | SÖK | BÜI |
|--|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Einkaufen / kurze Erledigungen | 64 | 60 | 63 | 71 | 48 | 54 | 59 | 60 |
| Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen | 57 | 46 | 1 | 66 | 45 | 46 | 59 | 54 |
| Fahrt zur Schule/Universität/ Ausbildungsstätte* | 53 | 38 | 100 | 90 | 55 | 21 | 7 | 42 |
| Tagesausflüge | 53 | 49 | 51 | 62 | 2 | 41 | 31 | 47 |
| Fahrt zu Freizeitaktivitäten | 42 | 43 | 49 | 52 | 46 | 35 | 35 | 18 |

Regeln der Einfärbungen in den Tabellen-Charts

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

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

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

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

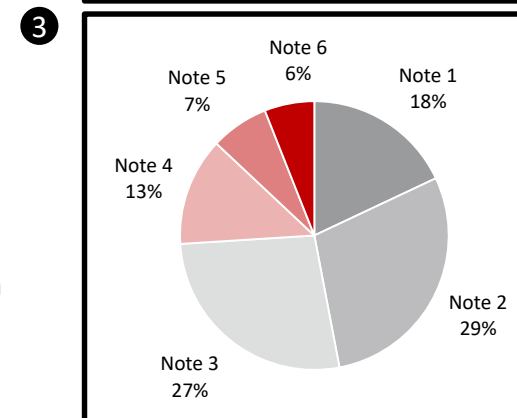
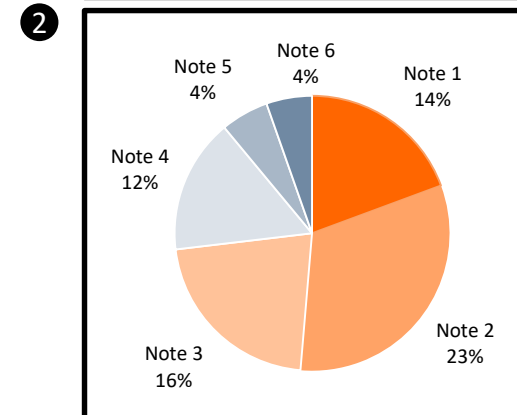
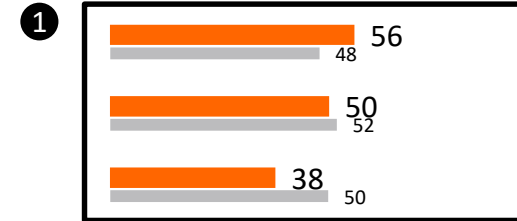
| Ein Gruppen-Wert ist stark überdurchschnittlich bei ... | |
|---|--------------------------------|
| ... einem Wert in der Gesamtstichprobe (in %) ... | ... und einem Index größer als |
| 0 - 39 | > 120 |
| 40 - 59 | > 115 |
| 60 - 79 | > 110 |
| 80 - 100 | > 105 |

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

Lesehilfe (3/3)

Erklärung der verschiedenen Farbskalen, Basen und Rundungsregel

- 1 Folien mit **Orange** und **Grau**
 - **Orange** = Werte für **Hessen**
 - **Grau** = Werte für **Deutschland**
 - 2 Folien mit **Orange-** / **Blau-**Schattierungen = Werte für **Hessen**
 - **Orangeschattierung** = Werte für die oberen Kategorien (z.B. Immer / Meistens)
 - **Blauschattierung** = Werte für die unteren Kategorien (z.B. Eher selten / Nie)
 - 3 Graphiken mit **Grau-** / **Rot-**Schattierungen = Werte für **Deutschland**
 - **Grauschattierung** = Werte für die oberen Kategorien (z.B. Immer / Meistens)
 - **Rotschattierung** = Werte für die unteren Kategorien (z.B. Eher selten / Nie)
- Die Anzahl der Befragten (**Basis**) wird zuerst für Hessen angegeben und in Klammern dahinter für Deutschland, z.B. $n_{HE} = 940$ ($n_{DE} = 3.053$); *alle Befragte*
 - Zur Erhöhung der Lesefreundlichkeit werden keine Dezimalstellen berichtet. Entsprechend der **Kaufmännischen Regel** wurden die Dezimalstellen $<x,5$ abgerundet und $\geq x,5$ aufgerundet. Damit stets Summen von 100% eingehalten werden, wurden bei den Ergebnissen, die aufgrund von Rundungsfehlern in Summe über oder unter 100% ergaben, jene Werte nicht entsprechend der Kaufmännischen Regel ab- oder aufgerundet, deren Dezimalstelle die geringste Abweichung zum Schwellenwert ($x,5$) aufwies.



Ihre AnsprechpartnerInnen beim SINUS-Institut



Dr. Silke Borgstedt

Director Research & Consulting

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



Franziska Jurczok

Research & Consulting

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



Tim Gensheimer

Research & Consulting

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

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

Gefördert aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans
durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
und im Auftrag der
HA Hessen Agentur GmbH / LandesEnergieAgentur

Zitate und Nachdrucke nur unter Angabe des Quellenhinweises.

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

HRB 332922 Mannheim
Geschäftsführer:
Manfred Tautscher, Berthold Flaig

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