

# Fahrrad-Monitor 2021 – Aufstockerbericht München

Ergebnisse einer repräsentativen Mixed Methods-Befragung

Stand: 03.12.2021

Im Auftrag von:



Landeshauptstadt  
München

# Inhaltsverzeichnis (1/2)

## Fahrrad-Monitor 2021 – München

	Seite
01 Zentrale Ergebnisse	6
02 Methode und Stichprobe	18
03 Verkehrsmittelnutzung	21
04 Sicherheit	38
05 Verkehrspolitik	54
06 Innovationen (inkl. München-spezifischer Zusatzfragen) 	58
07 Nutzungsanlässe Fahrrad	100
08 Fahrradinfrastruktur	125

# Inhaltsverzeichnis (2/2)

## Fahrrad-Monitor 2021 – München

	Seite
09 Fahrrad-Tourismus	138
10 Fahrradmarkt	156
11 Sinus Milieu-Profile	166
12 Anhang	177
13 Ihre AnsprechpartnerInnen	192



Die München-spezifischen Zusatzfragen wurden in das Kapitel „Innovationen“ integriert und sind mit dem München-Wappen gekennzeichnet

# Thematische Neuerungen in der Studie 2021

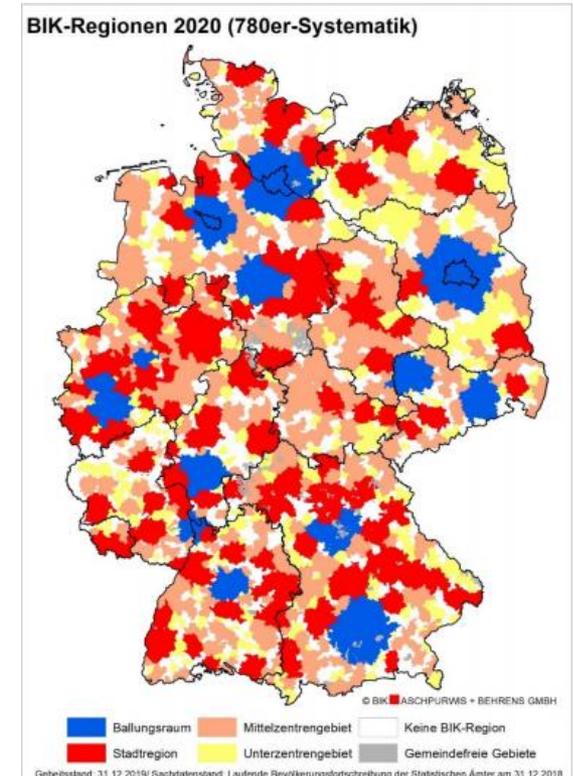
## Fahrrad-Monitor 2021 – München

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

# Erfassung verschiedener Raumtypen

## Fahrrad-Monitor 2021 – München

- In der vorliegenden Studie wurde die Methodik zur Erfassung siedlungsstruktureller Raumtypen verfeinert.
- In dem angewandten Verfahren wird jedem/jeder Befragten nach Eingabe der Postleitzahl und Auswahl des korrekten Gemeindepnamens automatisch eine Gemeindekennnummer zugewiesen („BIK-Regionen“, siehe Bild). Die Systematik gibt Auskunft über die Größe des Ortes und Verflechtungen mit umliegenden Gemeinden und Städten.
- Die Stichprobe ist für die verschiedene Raumtypen repräsentativ.
- Zur besseren Verständlichkeit wird in der Ergebnisdarstellung mit den „politischen Ortsgrößenklassen“ (Einwohnerzahl) gearbeitet. Diese entsprechen dem Alltagsverständnis und ermöglichen eine schnelle Einordnung in die folgenden Gemeindegrößenklassen:
  - Land/Kleinstädte: Unter 20.000 Einwohner/innen
  - Mittelstädte: 20.000 - 100.000 Einwohner/innen
  - Großstädte: Mehr als 100.000 Einwohner/innen



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

# 01 Zentrale Ergebnisse

# Zentrale Ergebnisse

## Verkehrsmittelnutzung

- Das Fahrrad bzw. Pedelec ist im Verkehrsmittelvergleich das Fortbewegungsmittel mit dem höchsten Wachstumspotential. In Zukunft wollen es 51% der Menschen in München im Alter zwischen 14 und 69 Jahren häufiger nutzen. Damit liegt München über dem Durchschnitt deutscher Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (DE: 42%).
  - Danach folgt die Fortbewegung zu Fuß (44%) und mit dem Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr (35% häufigere Nutzung).
  - Schwerpunkte in den Sinus-Milieus für die zukünftig vermehrte Nutzung des Fahrrads finden sich dabei v.a. den Sozialökologischen (63%), den Traditionellen (62%) und den Expeditiven (59%).
- Die COVID 19-Pandemie hat das individuelle Mobilitätsverhalten in München teilweise stark verändert – zugunsten der Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad sowie mit dem Auto und zulasten des Flugzeugs, des ÖPV im Nah- und Regionalverkehr sowie der Bahn im Fernverkehr.
  - 37% geben zum Befragungszeitpunkt (Juni 2021) an häufiger Rad zu fahren als vor der COVID 19-Pandemie. Damit liegt München über dem Durchschnitt deutscher Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (DE: 32%)
  - 46% gehen in München häufiger zu Fuß (DE: 44%) und 29% sind häufiger mit dem Auto unterwegs (DE: 25%) .

# Zentrale Ergebnisse

## Verkehrsmittelnutzung

- 84% der Befragten aus München fahren Rad, d.h. nutzen das Fahrrad oder Pedelec mindestens selten.
- 70% nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec mindestens ein paar Mal im Monat. Damit liegt München über dem Durchschnitt deutscher Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (DE: 65%).
  - Das Rad wird in etwa gleich häufig als Verkehrsmittel wie als Freizeitbeschäftigung eingesetzt. (Verkehrsmittel: 61% und Freizeit: 60% mind. mehrmals monatlich).
- Die wichtigsten Argumente für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel in München sind Umwelt (54%), Gesundheit (48%) und Kosten (41%).
  - Die Fortbewegung zu Fuß überzeugt in diesen Aspekten noch deutlicher, insbesondere bei den Aspekten Gesundheit (72%) und Umwelt (64%). Zudem spricht der Kostenfaktor für die Fortbewegung zu Fuß (43%).
  - Das Auto punktet dafür in den Kategorien Zeit (48% vs. 26% bei Fahrrad), Flexibilität (47% vs. 38% bei Fahrrad) und Komfort (46% vs. 10% bei Fahrrad).

# Zentrale Ergebnisse

## Sicherheit

- 62% der Befragten geben an, dass ihnen Radfahren in der Gemeinde / Stadt Spaß macht. Damit liegt München über dem Durchschnitt deutscher Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (DE: 56%).
- Über zwei Drittel der Radfahrenden in München fühlen sich im Straßenverkehr sehr sicher bis meistens sicher (70%). Dieser Wert liegt deutlich über der bundesweiten Erhebung (DE: 63%) deutscher Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner/innen. Unsicher fühlen sich dementsprechend 30% aller Radfahrenden in München.
  - Aus der Genderperspektive zeigen sich deutliche Unterschiede: Frauen fühlen sich wesentlich unsicherer als Männer (Frauen: 35% vs. Männer: 25%).
  - Als Gründe, warum man sich in München (eher) nicht sicher fühlt, werden v.a. folgende genannt – „rücksichtslose Radfahrende“ (74%), „rücksichtslose Autofahrende“ (62%) und „zu viel Verkehr“ (61%).
- 40% der Radfahrenden in München tragen immer bzw. meistens einen Fahrradhelm. Bei der Helmnutzung liegt München damit im Durchschnitt deutscher Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (DE: 40%).

# Zentrale Ergebnisse

## Verkehrspolitik

- 58% der Befragten in München stufen die Landesregierung als eher fahrradfreundlich (Schulnoten 1-3) ein, die Kommunalpolitik kommt auf 68%.
  - Damit stufen die Befragten in München die Landesregierung etwas fahrradunfreundlicher und die Kommunalpolitik etwas fahrradfreundlicher ein (DE: 61% Note 1-3 für die Landesregierung bzw. 66% für die Kommunalpolitik) .
- Die fünf dringlichsten Forderungen an die Politik in München lauten:
  - Mehr Radwege bauen (52%)
  - Bessere Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (51%) und den Zufußgehenden (46%)
  - Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten (43%)
  - Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten (41%)
  - Mehr Fahrradstraßen einrichten (41%)

# Zentrale Ergebnisse

## Innovationen (inkl. München-spezifischer Zusatzfragen)

- 44% aller Befragten in München äußern generelles Interesse an Pedelecs (DE: 44%). Knapp jeder dritte (29%) in München ist schon einmal Pedelec gefahren und damit in etwa so viele wie im Rest Deutschlands (DE: 29%). Deutlich weniger (11%) besitzen selbst ein Pedelec (DE: 12%).
  - Das Interesse an Pedelecs wird am häufigsten mit dem Einsatz für längere Strecken / Ausflüge (63%) und für bergige Strecken (45%) begründet sowie, dass sie das Fahrradfahren trotz körperlicher Einschränkungen ermöglichen (36%).
- 64% kennen Lastenräder, nur 4% aller Befragten in München nutzen sie. Damit liegt München unter dem Durchschnitt deutscher Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (DE: 69% kennen Lastenräder).
  - 15% aller Befragten können sich vorstellen eines anzuschaffen. Hier sind eher jüngere Personen zwischen 20 und 39 Jahren (38%) interessiert.
  - 5% aller potentiellen Fahrrad-Käufer/innen planen den Erwerb eines Lastenrades in den nächsten 12 Monaten.
  - 42% der potentiellen Nutzenden von Lastenrad-Verleihsystemen würden maximal 10 Minuten Fußweg zu einer Leihstation zurücklegen, um diese zu nutzen, weitere 19% sogar mehr als 10 Minuten Fußweg. Allerdings würden 8% maximal 2 Minuten bzw. 19% maximal 5 Minuten zu Fuß dorthin gehen.
  - Die drei meistgenannten Zugangsarten zu ausleihbaren Lastenrädern, die generell für die Befragten in Frage kommen würden sind „öffentlich zugängliche Leihstationen“ (61%), „einen geschlossenen Nutzerkreis in meiner Nachbarschaft“ (46%) und „eine Ausleihstation mit Ansprechperson und mit Öffnungszeiten“ (46%).
  - Mehr als ein Drittel (39%) der potentiellen Nutzenden von Lastenrad-Verleihsystemen möchten „je nach Fahrt- / Ausleihzweck“ über die Art des Lastenrades entscheiden, das sie ausleihen würden. 29% bevorzugen generell ein Lastenrad mit 2 Rädern (kleine bis mittlere Nutzlast (bis 100 kg)) und 23% bevorzugen generell ein Lastenrad mit 3 Rädern (mittlere bis große Nutzlast (über 100kg)).

# Zentrale Ergebnisse

## Innovationen (inkl. München-spezifischer Zusatzfragen)

- 35% aller Befragten in München können sich vorstellen ein öffentliches Mietradsystem zu nutzen.
  - Für die Ausleihe von Mieträdern bevorzugen 33% der potentiellen Nutzenden die Variante, dass die Mieträder „frei abgestellt“ sind, und 27% eine stationsbasierte Ausleihe. Einem weiteren Drittel (33%) ist die Variante zur Ausleihe eines Mietrades egal.
  - Für die Rückgabe von Mieträdern bevorzugen 41% der potentiellen Nutzenden die Variante, dass die Mieträder „frei abgestellt“ sind, und 26% eine stationsbasierte Rückgabe. Etwas mehr als einem Viertel (28%) ist die Variante zur Rückgabe eines Mietrades egal.
  - 43% der potentiellen Nutzenden von Mietrad-Verleihsystemen würden maximal 10 Minuten Fußweg zu einer Leihstation zurücklegen, um diese zu nutzen, weitere 22% sogar mehr als 10 Minuten. Allerdings würden 4% maximal 2 Minuten bzw. 25% maximal 5 Minuten zu Fuß dorthin gehen.
  - Für die Ausleihe / Bezahlung eines Mietrades kommt für 72% der potentiellen Nutzenden von Mietrad-Verleihsystemen eine Smartphone-App (via Scan eines Codes auf dem Mietrad zur Ausleihe) für die Ausleihe/Bezahlung generell in Frage. Weitere 40% können sich auch ein „Bedienfeld am Stationsterminal“ vorstellen, 33% würden eine „persönliche Chipkarte / RFID-Karte / Schlüsselkarte“ nutzen und für 20% käme eine „telefonische Ausleihhotline“ in Betracht.
  - 39% der Befragten, die Mietradsysteme mindestens einmal im Jahr nutzen bzw. generell nutzen würden, wären bereit maximal 3 € für eine 30-minütige Fahrt mit einem Mietrad zu bezahlen, weitere 25% würden maximal 5€ zahlen, 1% mehr als 5€. Allerdings würden 9% maximal 1€ bzw. 18% maximal 2€ für diese Nutzungsdauer zahlen. 4% würden Mietradsysteme nur nutzen, wenn diese gratis wären.
  - 46% der Befragten, die Mietradsysteme mindestens einmal im Jahr nutzen bzw. generell nutzen würden, würden auf „jeden Fall“ bzw. „wahrscheinlich“ eine monatliche/jährliche Grundgebühr zahlen, damit die Einzelfahrten mit dem Mietrad günstiger werden.
- 28% aller Befragten in München haben schon einmal Bike-Sharing über ein öffentliches Verleihsystem genutzt. Damit liegt München etwas über dem gesamtdeutschen Schnitt (DE: 26%).

# Zentrale Ergebnisse

## Innovationen (inkl. München-spezifischer Zusatzfragen)

- 3% aller Befragten in München plant, in den nächsten 12 Monaten ein Elektrokleinstfahrzeug zu kaufen (DE: 1%), weitere 15% sind sich diesbezüglich noch nicht sicher (DE: 12%).
- 37% aller Befragten in München kann sich vorstellen ein Leihsystem für Elektrotretroller (vielfach auch E-Scooter genannt) zu nutzen.
  - Von diesen potentiellen Nutzenden würden 47% maximal einen Fußweg von 10 Minuten zu einem Elektroroller zurücklegen, um diesen zu nutzen. Knapp ein weiteres Drittel (32%) ist bereit einen Fußweg von mehr als 10 Minuten zurückzulegen. Allerdings würden 14% nur maximal 5 Minuten bzw. 3% maximal 2 Minuten zu Fuß zu einem Elektrotretroller laufen, um diesen auszuleihen.
- Knapp ein Drittel (31%) aller Befragten in München haben schon einmal die Möglichkeit genutzt, einen Elektroroller über ein öffentliches Verleihsystem auszuleihen.
- Knapp über die Hälfte (52%) aller Befragten nehmen Elektroroller im öffentlichen Raum als „sehr störend“ bzw. „eher störend“ wahr.

# Zentrale Ergebnisse

## Anlässe der Fahrradnutzung

- 32% der Radfahrenden in München nutzen ihr Rad intensiv, also mehr als 30 km pro Woche. Damit gibt es in München weniger viele Intensivnutzer unter den Radfahrenden als in deutschen Großstädten mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (DE: 37%).
- Das Fahrrad wird in München (mindestens ein paar Mal im Monat) primär für Einkäufe, kurze Erledigungen (73%) und für die Fahrt zur Schule/Universität/Ausbildungsstätte (64%) sowie für die Fahrt zur Arbeit / Fortbildungsstätte (55%) genutzt.
- Für die überwiegende Mehrheit der Radfahrenden in München (63%) ist die Mitnahme des Fahrrads in Nah- und Regionalverkehrszügen (sehr) wichtig, 45% der Befragten aus München äußern sich damit zufrieden (DE: 57%).
  - Die Mitnahme in anderen Verkehrsmitteln ist den Befragten aus München etwas weniger wichtig: Fernverkehrszüge (62%), U-Bahn (52%), Straßenbahn/Tram (39%), Bus (35%), Fernbus (32%).
- 50% der Kinder bis 15 Jahren in München fahren mindestens mehrmals pro Woche mit dem Fahrrad (DE: 43%).
  - Das Fahrrad wird damit von Kindern etwas weniger häufig genutzt als von Erwachsenen (53% regelmäßige Nutzung).
- 31% der Berufstätigen in München nutzen das Fahrrad regelmäßig auf dem Weg zu Arbeit und damit mehr als in Deutschland (28%). Bei den Personen in Ausbildung sind es mit 42% ebenfalls mehr als in Deutschland (36%), die das Fahrrad auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte nutzen.
  - Die am häufigsten genannten Gründe gegen die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte oder zur Arbeit / Fortbildungsstätte sind „Weg ist zu weit“ (42%), „dem Wind und Wetter ausgesetzt“ (39%) und „dauert zu lange“ (33%).

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradinfrastruktur

- Viele Befragte haben schon Erfahrung mit innovativer Radinfrastruktur gemacht:
  - 57% der Befragten aus München haben schon einmal eine Fahrradstraße befahren (DE: 48%), 26% einen Pop-Up-Radweg (DE: 24%), 11% eine Protected Bike Lane (DE: 12%) und 12% einen Radschnellweg (DE: 7%).
- In einigen deutschen Großstädten wurden zu Beginn der COVID 19-Pandemie 2020 Pop-Up-Radwege eingerichtet. Eine große Mehrheit (64%) der Menschen in München bewertet die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen positiv.
  - Ein vergleichbar großer Anteil (70%) der Befragten spricht sich für den teilweisen Erhalt bzw. für eine bauliche Verstetigung dieser neuen Radverkehrsinfrastruktur aus (DE: 69%).
  - Knapp ein Viertel (26%) wünscht sich sogar, dass alle in der COVID 19-Pandemie temporär eingerichteten Radwege erhalten bleiben (DE: 25%).
- Auch „protected bike lanes“ werden von einer deutlichen Mehrheit (75%) der Befragten in München positiv bewertet.
- Eine vergleichbar große Gruppe begrüßt die Errichtung von Radschnellwegen (München: 75%). Durch Radschnellwege ergeben sich große Rad-Pendelpotenziale:
  - 38% der Nicht-Rad-Pendelnden in München würden das Fahrrad nutzen, wenn es Radschnellwege auf ihrem Weg zur Arbeits- / Bildungsstätte geben würde.
  - 81% der Rad-Pendelnden in München würden das Rad häufiger nutzen als bisher.

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrrad-Tourismus

- Menschen in München erscheint ein Fahrradurlaub überdurchschnittlich attraktiv. So kommt für 41% der Befragten aus München (DE: 36%) ein Kurzurlaub (ein bis drei Übernachtungen) und für 25% (DE: 22%) ein längerer Fahrradurlaub (mindestens vier Übernachtungen) grundsätzlich als Urlaubsform in Frage.
  - Zum Befragungszeitpunkt der Studie (Juni 2021) hatten 24% (DE: 19%) einen Fahrradurlaub mit mindestens einer Übernachtung für das Jahr 2021 geplant. 9% (DE: 7%) hatten sich schon auf ein Ziel festgelegt.
  - Die meisten Radurlauber aus München planen für die An- und Abreise bzw. während ihres Fahrradurlaubes auch andere Verkehrsmittel zu nutzen (80%).
- 19% aller Befragten in München haben schon einmal vom Deutschlandroutennetz (D-Routen) gehört (DE: 18%).
  - 13% der Befragten in München haben eine oder mehrere D-Routen genutzt (DE: 9%).

# Zentrale Ergebnisse

## Fahrradmarkt

- Die am häufigsten genutzten Fahrradtypen von Radfahrenden in München sind das herkömmliche Fahrrad (München: 58%; DE: 61%), Mountainbikes (München: 38%; DE: 31%) und Trekkingräder (München: 15%; DE: 18%).
  - Pedelects verwenden 9% der Radfahrenden in München (DE: 11%) und 4% nutzen Lastenräder (DE: 5%).
- 35% aller Befragten in München planen in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines neuen Fahrrads. Für ihr Rad wollen die potentiellen Käufer/innen im Schnitt ca. € 844,- ausgeben. Dieser Wert liegt etwa im Schnitt deutscher Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner/innen (DE: € 842,-)
  - Die Wahl der potentiellen Käufer/innen fällt am häufigsten auf Mountainbikes (35%), Pedelects (29%) und herkömmliche Fahrräder (29%).
  - Einen Lastenradkauf planen aktuell 5% der potenziellen Käufer/innen.
  - Über verschiedene Fahrrad-Typen aggregiert wollen 62% der potenziellen Käufer/innen ein neues Fahrrad kaufen, 20% werden sich ein gebrauchtes Rad zulegen.

## 02 Methode und Stichprobe

# Hintergrund der Studie

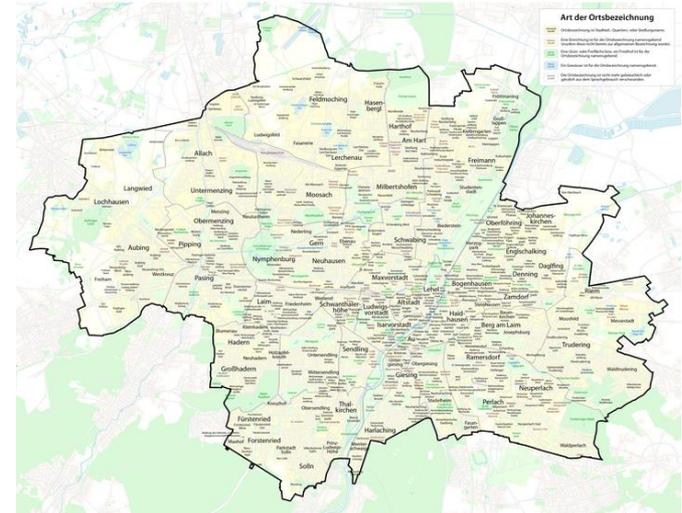
## Fahrrad-Monitor 2021 – München

- Der „**Fahrrad-Monitor**“ erhebt alle zwei Jahre das **subjektive Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland**. Dafür werden im Rahmen einer **repräsentativen Online-Studie** Bürgerinnen und Bürger zwischen **14 und 69 Jahren** im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums befragt.
  - Nach 2009, 2011, 2013, 2015, 2017 und 2019 handelt es sich im Jahr 2021 um die siebte Welle dieser Befragung.
  - Außerhalb dieses 2-jährigen Rhythmus wurde 2020 wurde eine Befragung mit besonderem Bezug zur COVID 19-Pandemie durchgeführt.
  - Der Fahrrad-Monitor wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert.
- Im Jahr 2017 gab es erstmals die Möglichkeit, dass einzelne Bundesländer, Regionen oder Städte ihre Fallzahl im Rahmen der deutschlandweiten Befragung gezielt erhöhen konnten, um verlässliche und spezifische Aussagen auf regionaler Ebene zu generieren.
- Dieses Angebot nutzten **2021** insgesamt **4 Städte & Gemeinden** und **5 Bundesländer** in Deutschland, darunter auch die Stadt **München**.
- Weiterhin beauftragte München einen zusätzlichen Frageblock mit **München-spezifischen** Fragestellungen. Zudem ist ein **Vergleich mit dem Bundesdurchschnitt** (Großstädte mit über 500.000 Einwohner) möglich.

# Methode & Stichprobe

## Fahrrad-Monitor 2021 – München

- Methode: Mixed Method-Befragung mit 577 in München lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
  - Online-Befragung (CAWI) mit n = 503 Befragten
  - Telefonische Befragung (CATI) mit n = 74 Befragten
  - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung sowie Wohnort (Außerhalb / innerhalb des Mittleren Rings (Bundesstraße 2 R)) (Quotenstichprobe)
- Dauer eines Interviews: ca. 31 Minuten (online) bzw. 27 Minuten (Telefon)
  - Aufgrund der deutlich längeren Interviewdauer der Gesamtbefragung am Telefon wurden ausgewählte Fragen in telefonischen Interviews nur einer zufälligen Teilgruppe (Split) bzw. nicht gestellt. Dies ist in der Fußzeile jeder Frage kenntlich gemacht, die Ergebnisse bleiben aufgrund einer Nachgewichtung repräsentativ.
- Befragungszeitraum: Mai & Juni 2021 (CAWI) & Juli 2021 (CATI)



03

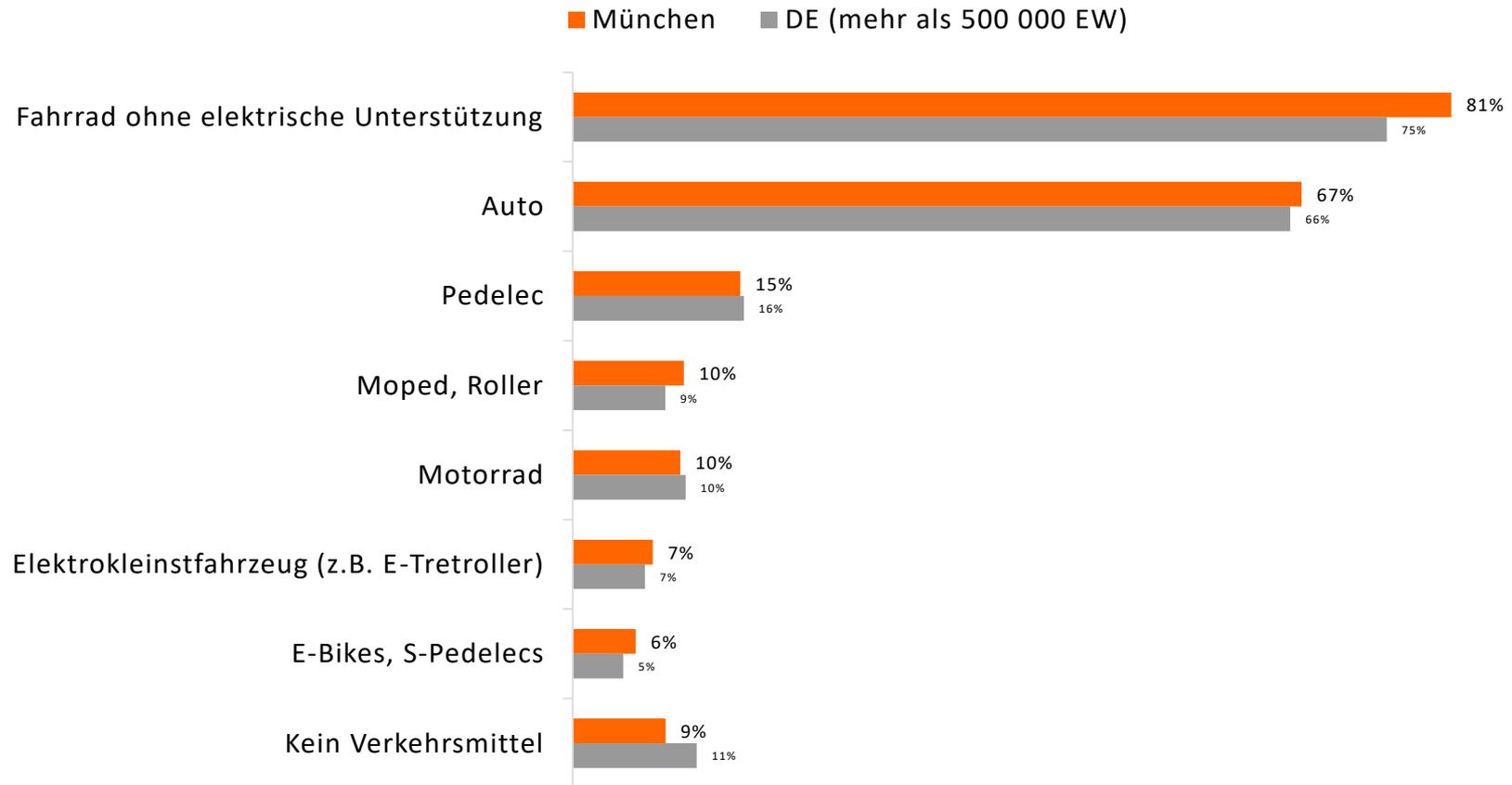
# Verkehrsmittelnutzung

Verfügbarkeit, Nutzeranalyse, zukünftige Nutzung, Beliebtheit, Motive

# Verfügbare Verkehrsmittel

## München im Vergleich zu Deutschland

Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachnennung möglich)

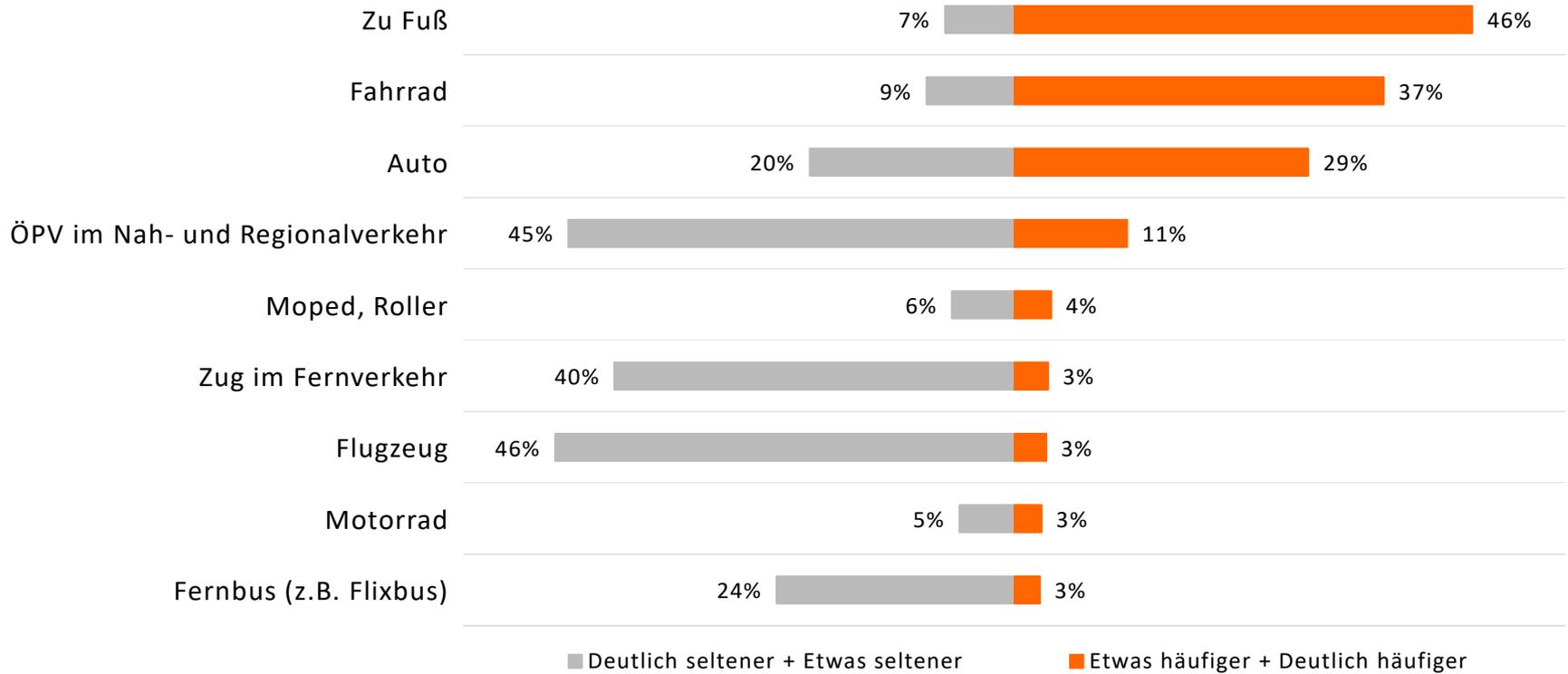


n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten

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

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



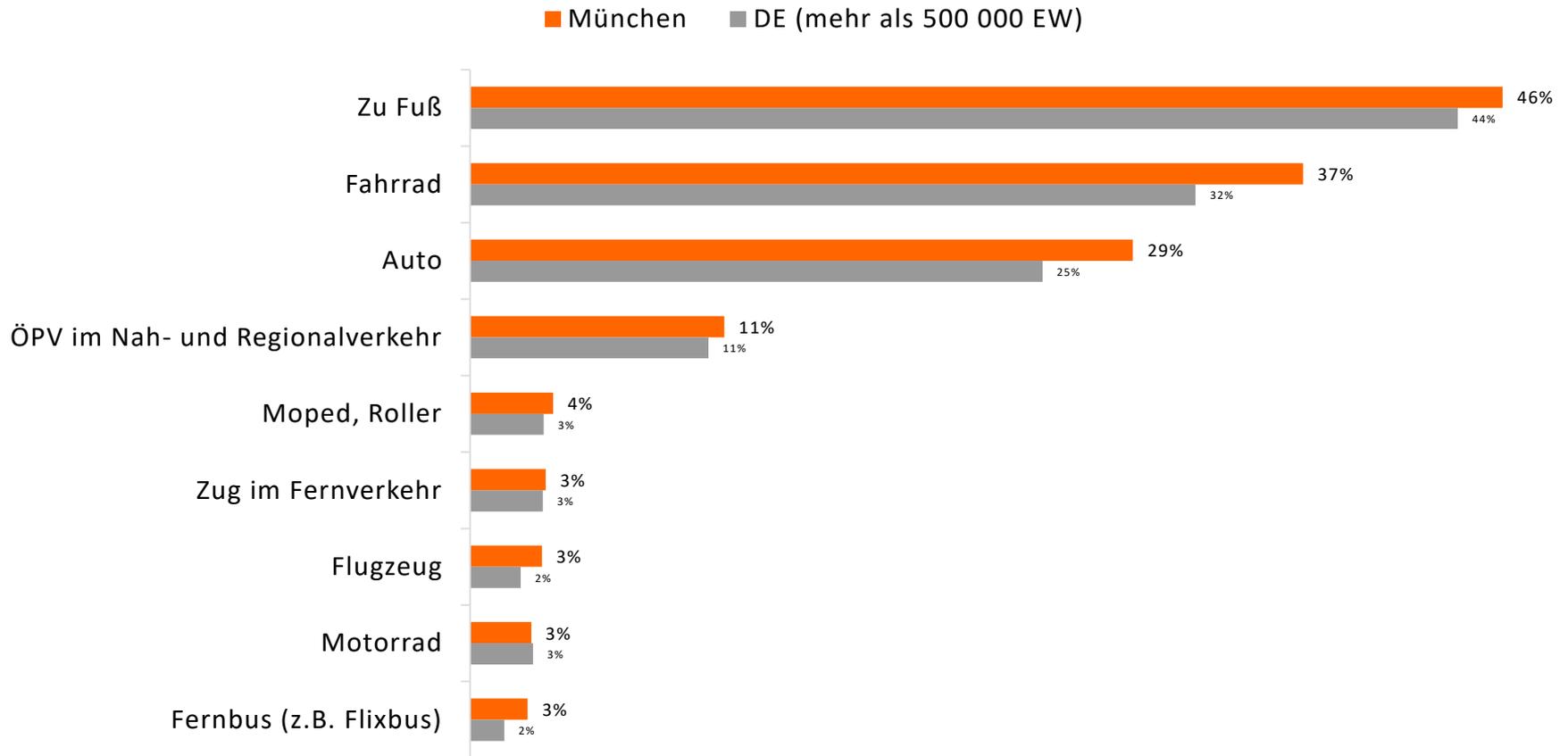
Angaben in Prozent, fehlende Werte zu 100%: „genauso oft“ und „vorher nie genutzt und aktuell auch nie“

n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten

## München im Vergleich zu Deutschland

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



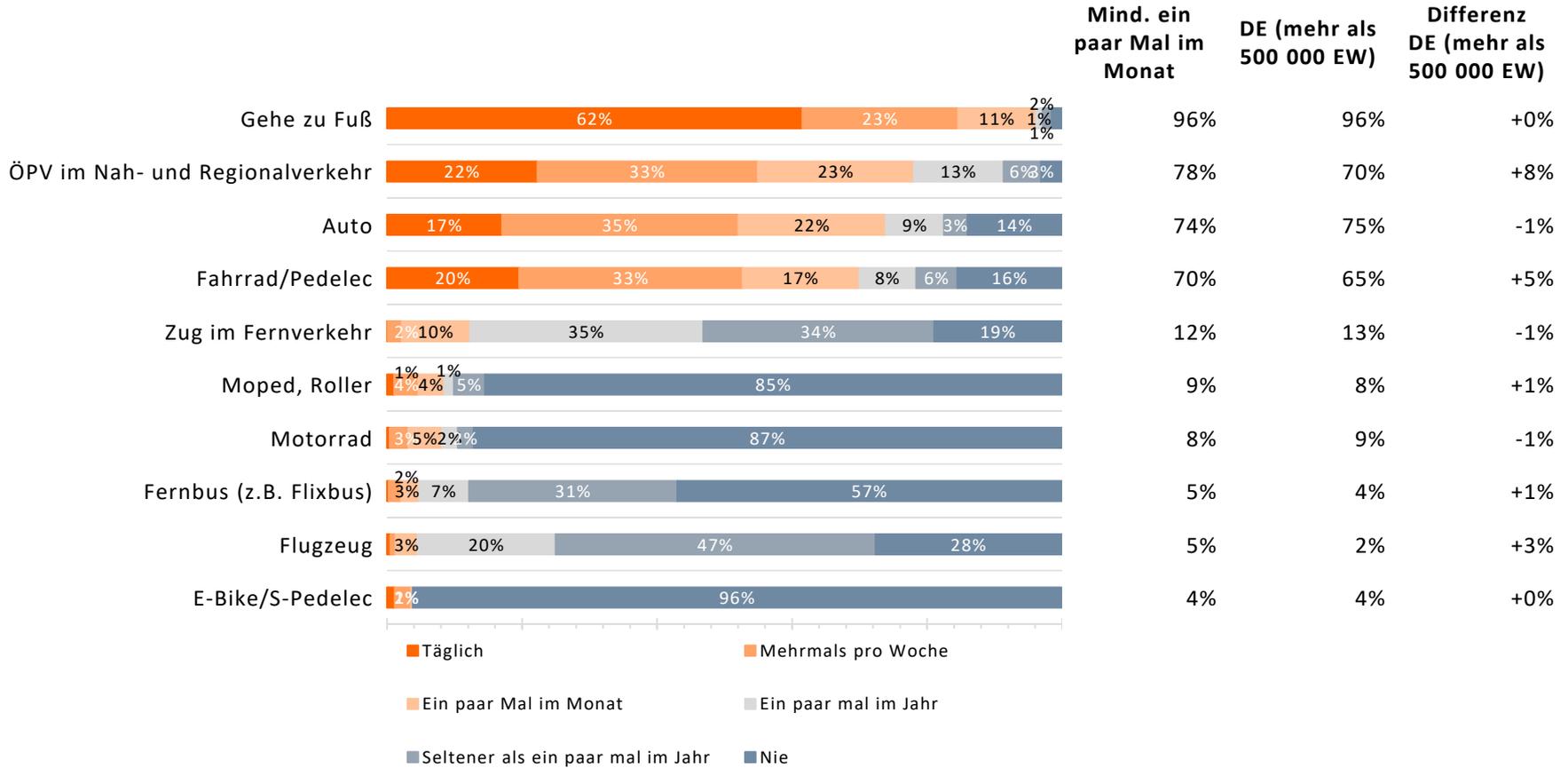
Etwas häufiger + deutlich häufiger

n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Häufigkeit der Verkehrsmittel-Nutzung

## München

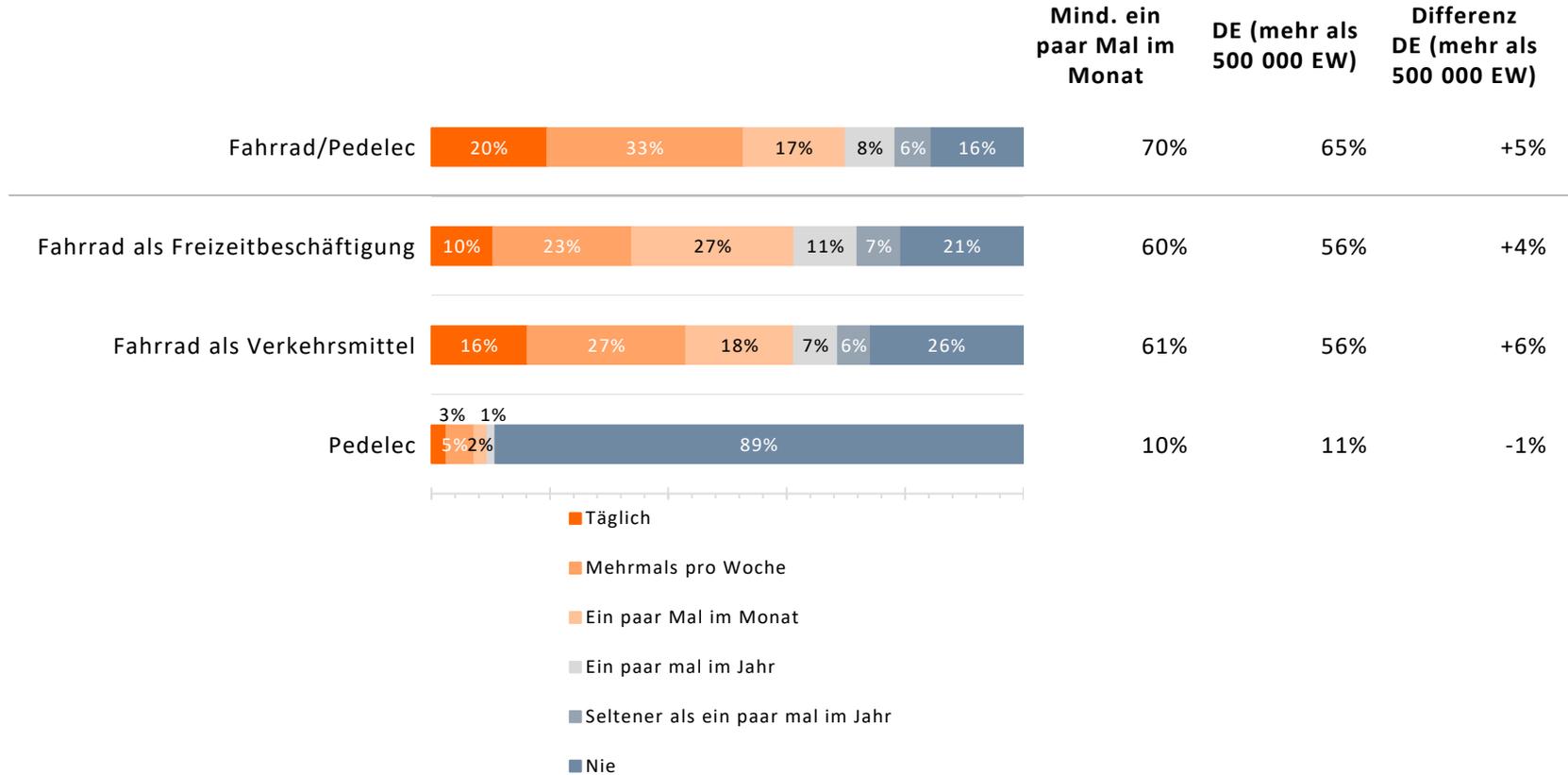
Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Art der Fahrrad-Nutzung

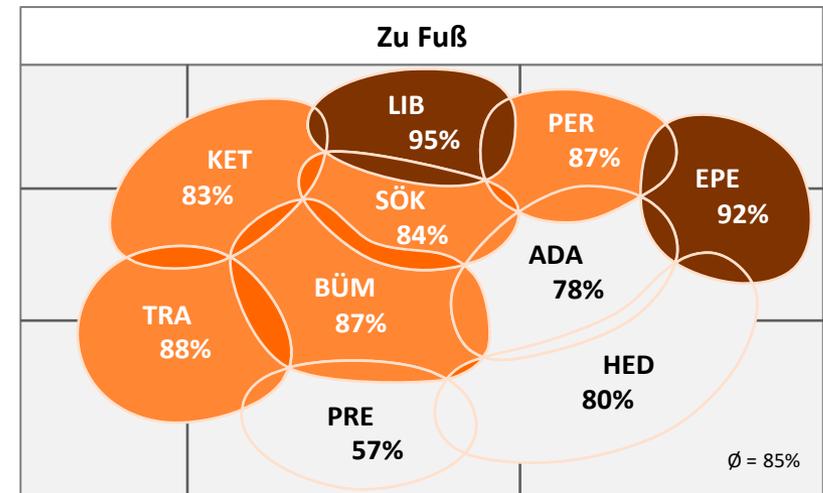
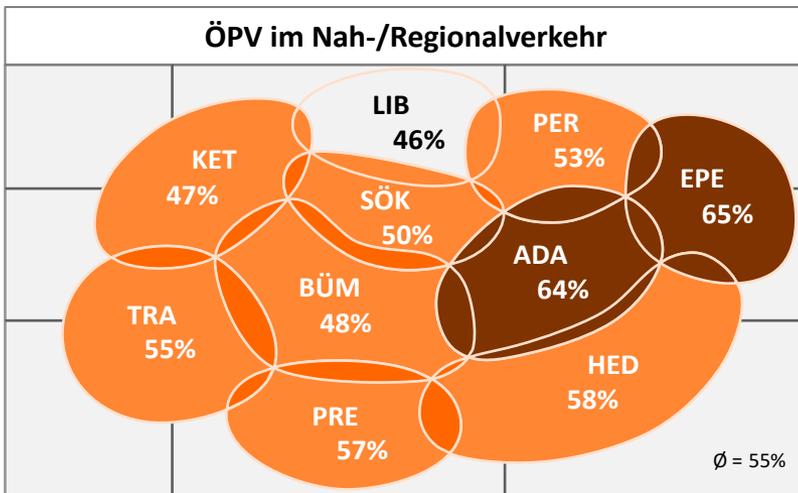
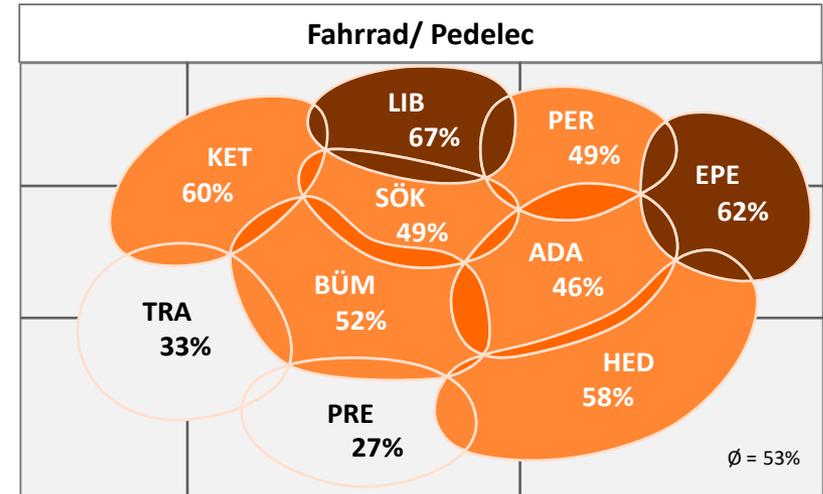
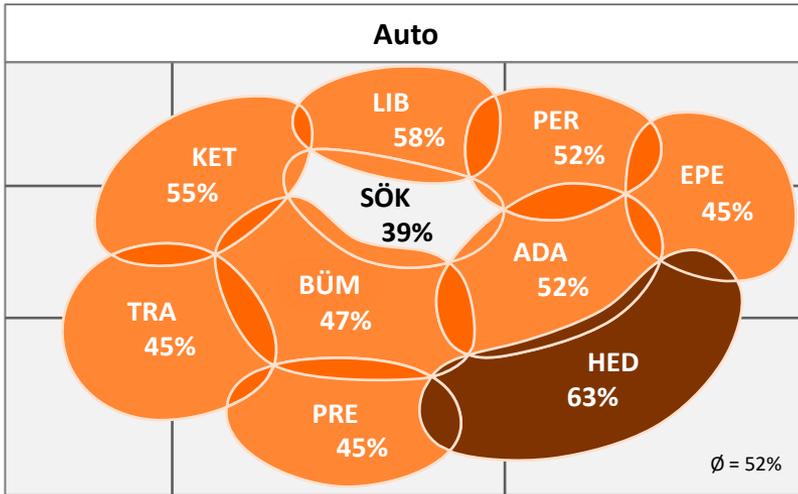
## Fahrrad / Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung in München



n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung (täglich / mehrmals pro Woche)

## Nach Sinus-Milieus in München



= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

n<sub>MUC</sub> = 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

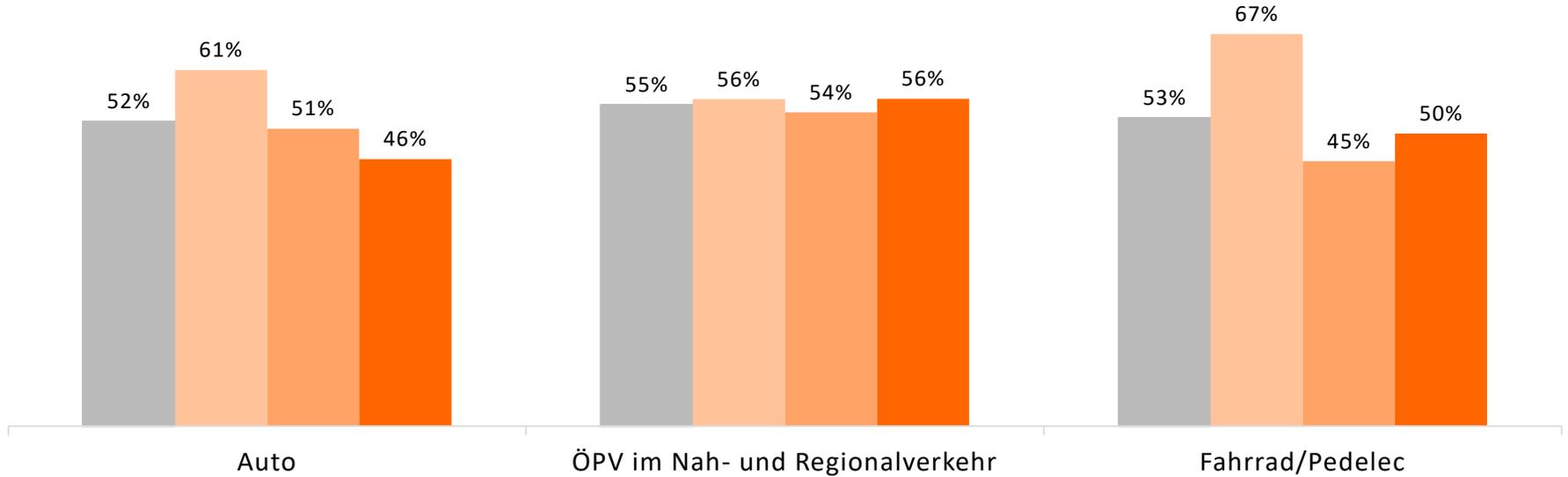
# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Nach Alter in München

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Mehrmals pro Woche + Täglich

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



n<sub>MUC</sub>= 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

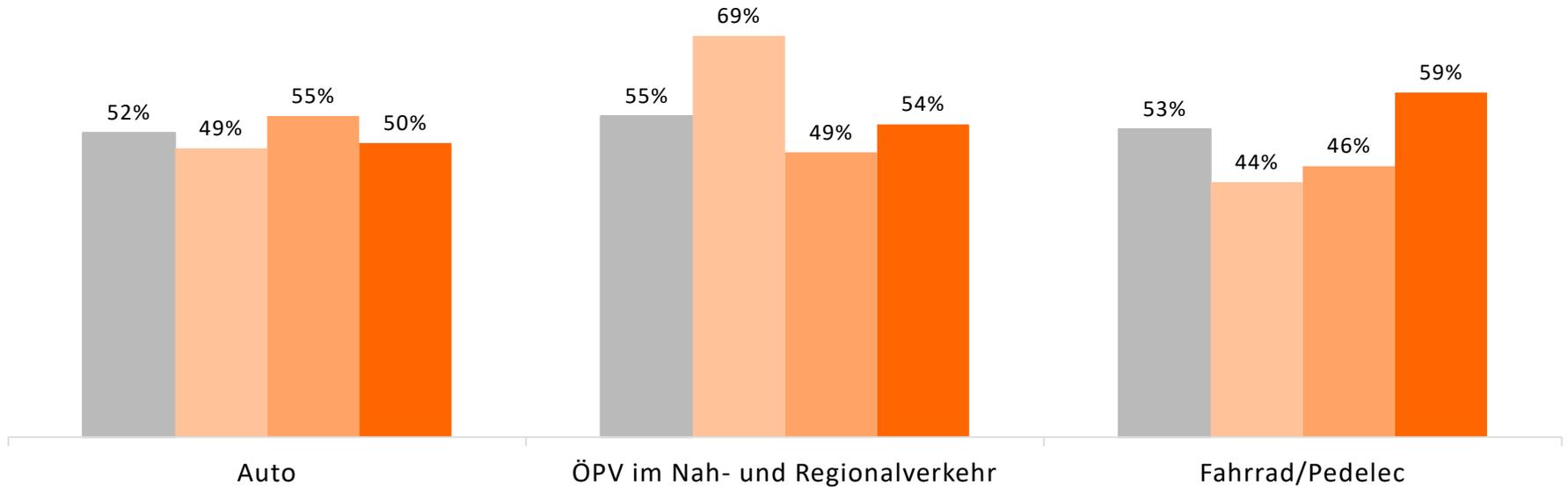
# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Nach Bildung in München

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Mehrmals pro Woche + Täglich

■ Gesamt ■ Niedrig ■ Mittel ■ Hoch

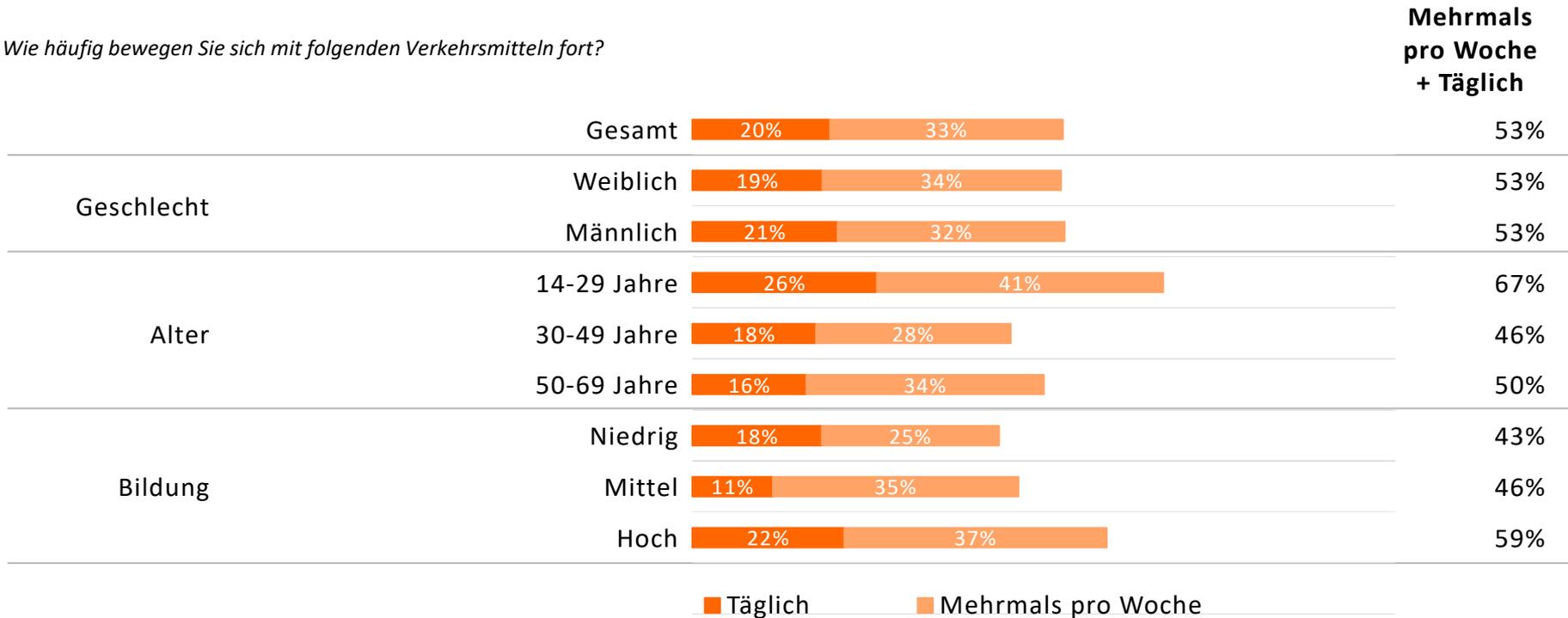


n<sub>MUC</sub>= 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Fahrrad/Pedelec in München

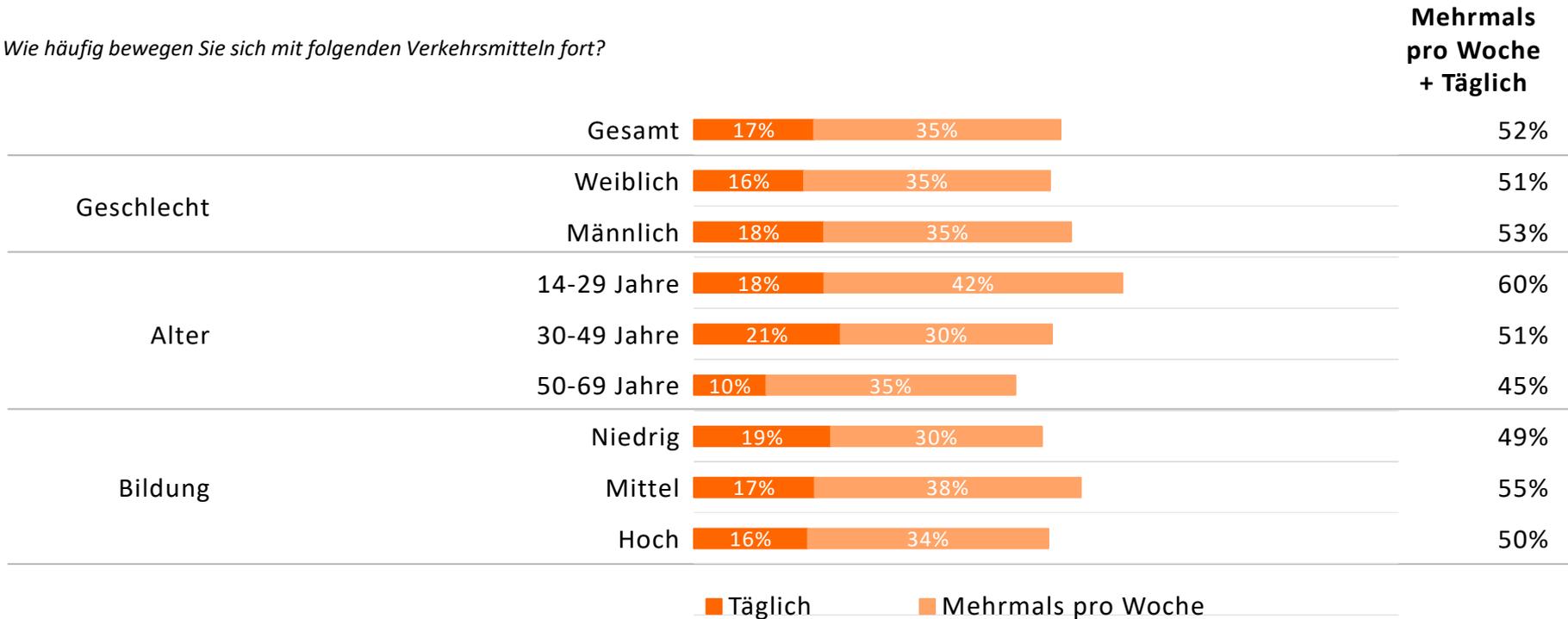
Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

## Auto in München

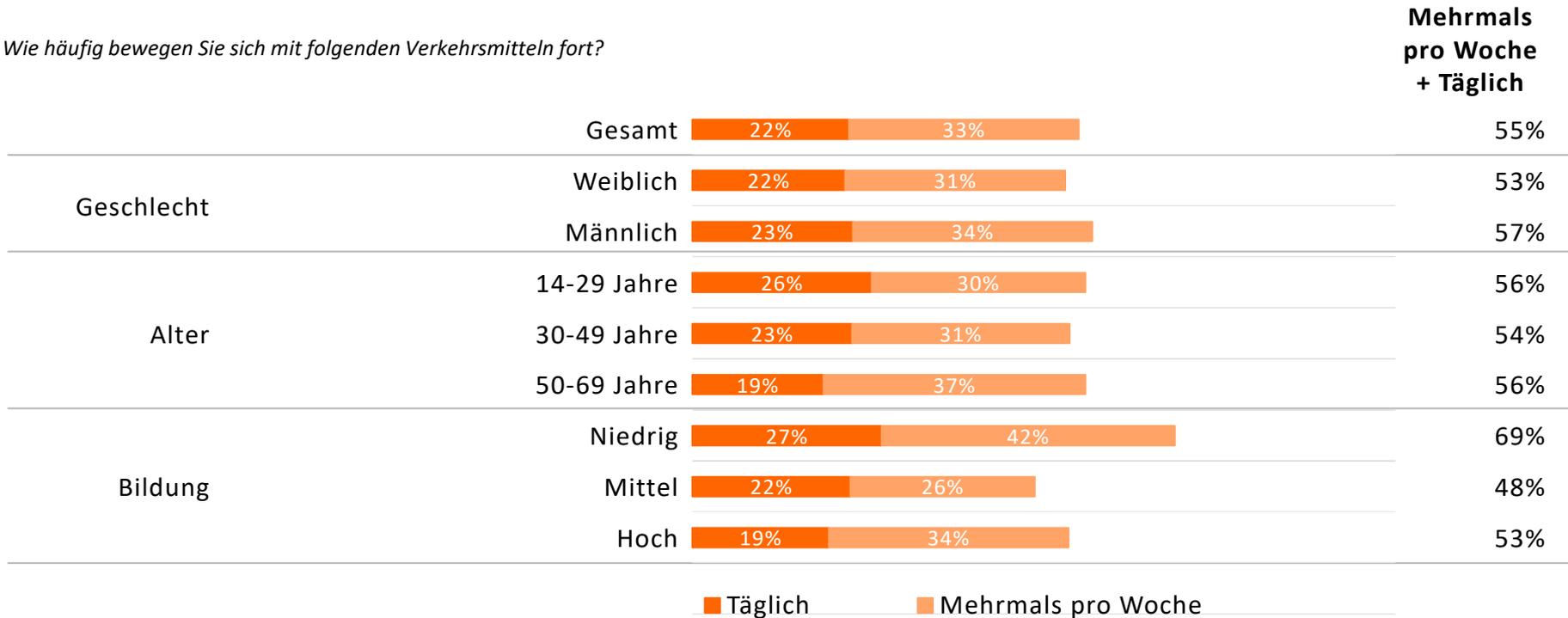
Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



# Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung

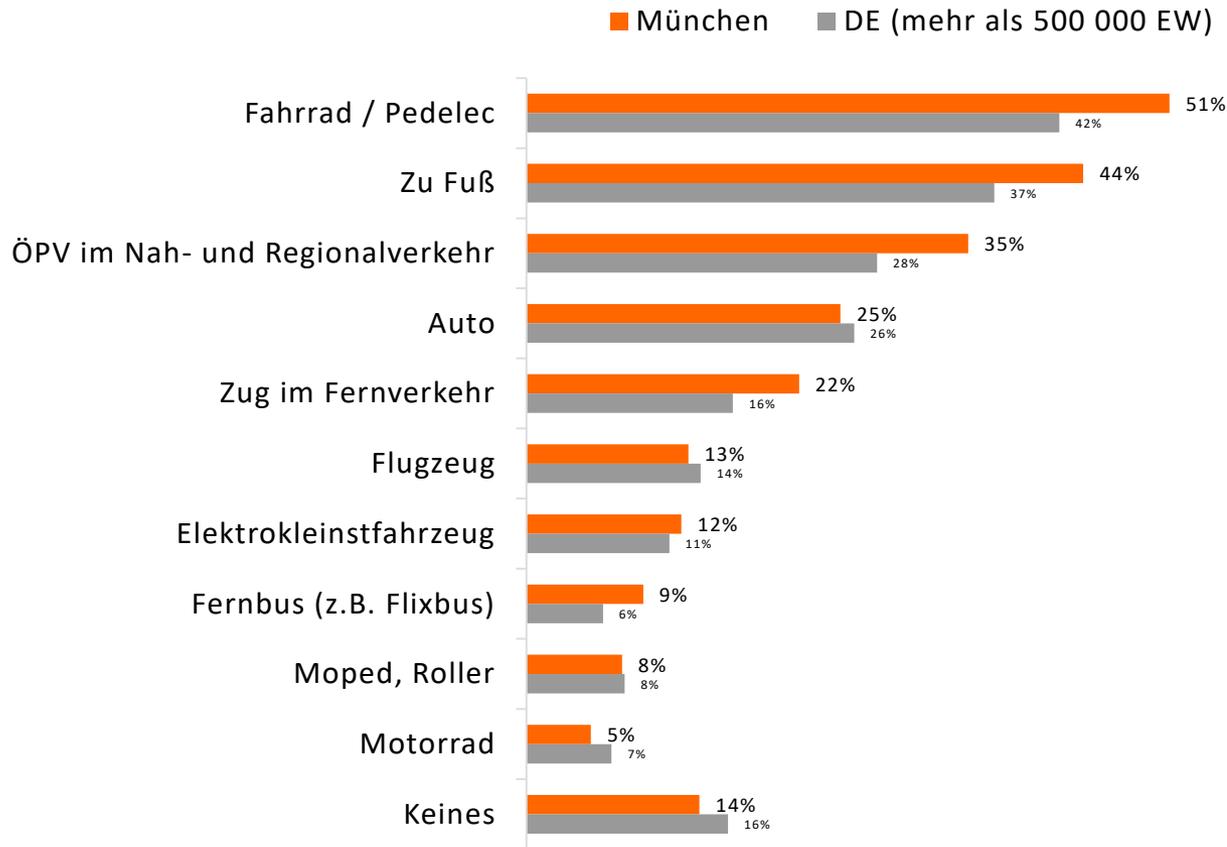
## ÖPV im Nah- und Regionalverkehr in München

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel- Nutzung München im Vergleich zu Deutschland

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

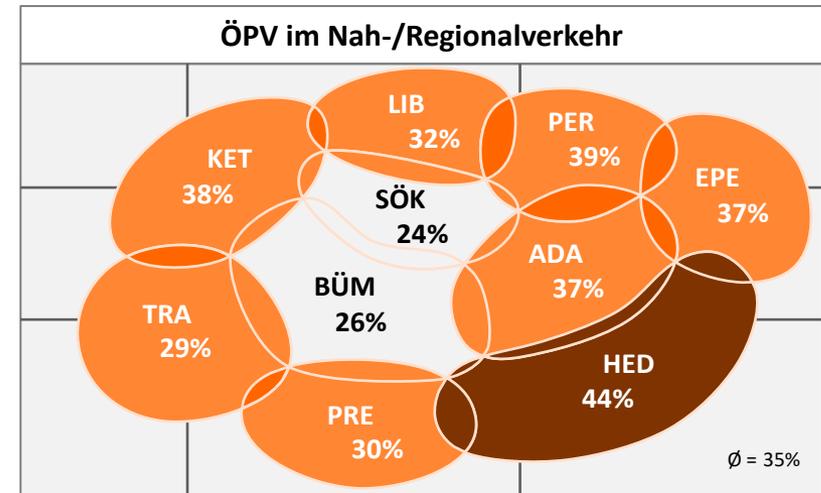
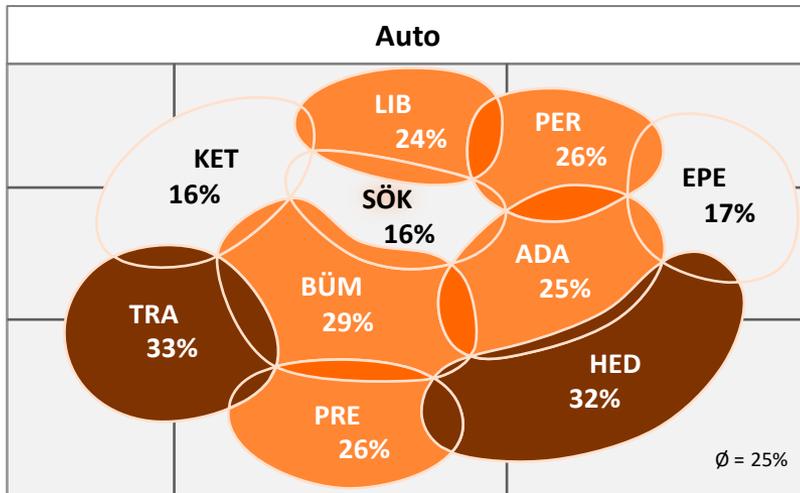
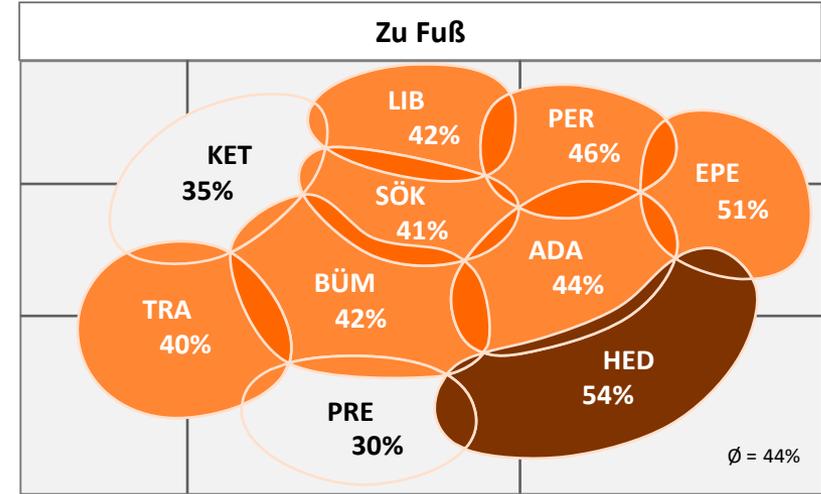
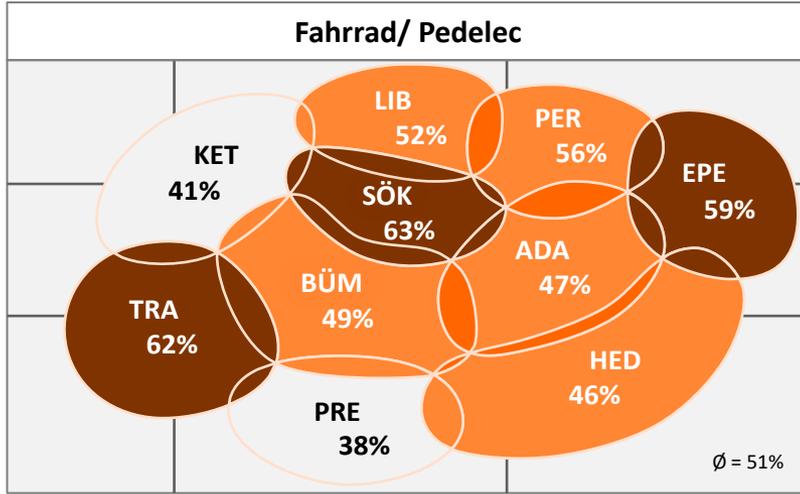


n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Zukünftig häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

## Nach Sinus-Milieus in München

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



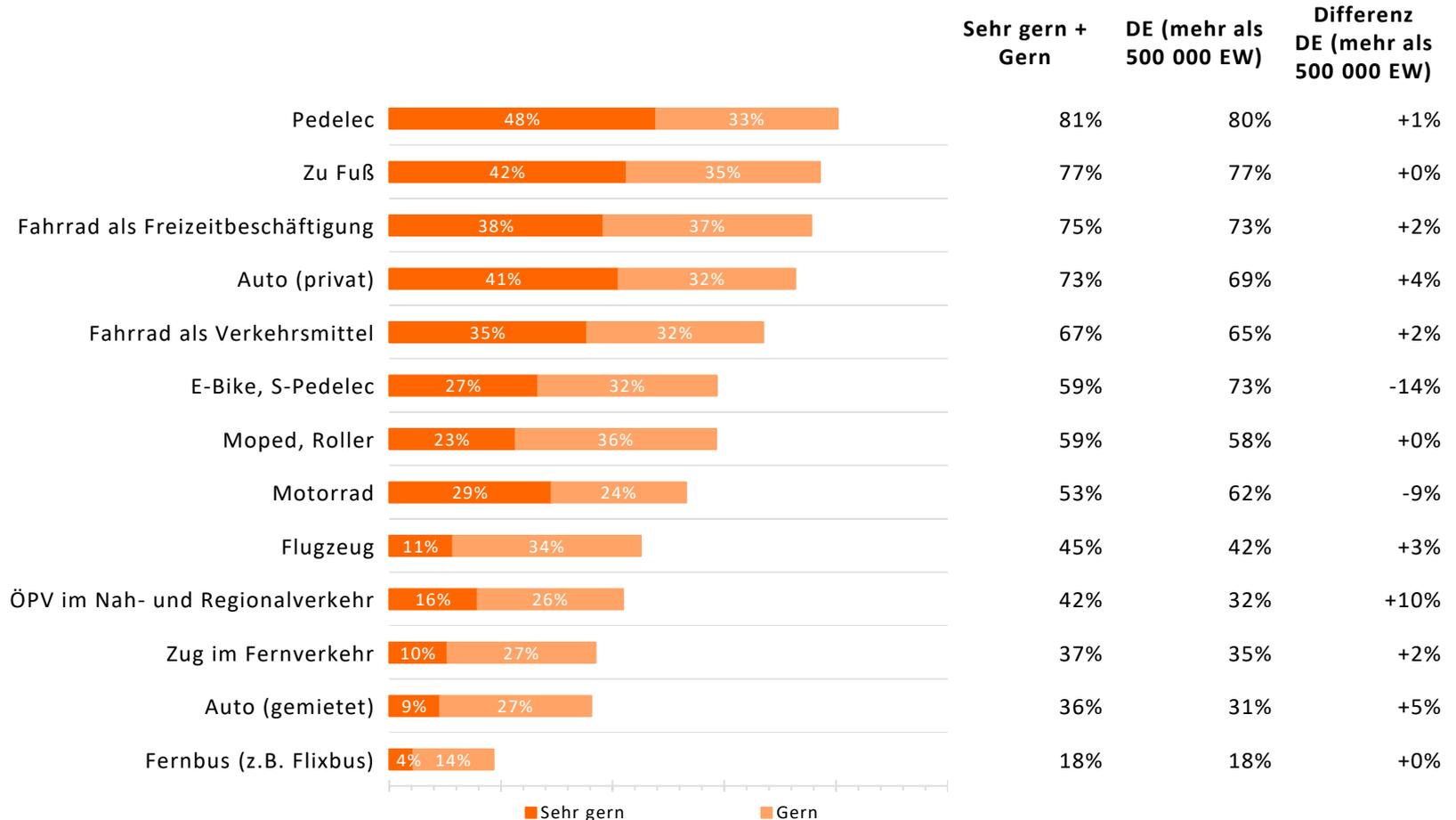
= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

n<sub>MUC</sub> = 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

# Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern

## München im Vergleich zu Deutschland

Wie gerne nutzen Sie folgende Verkehrsmittel?

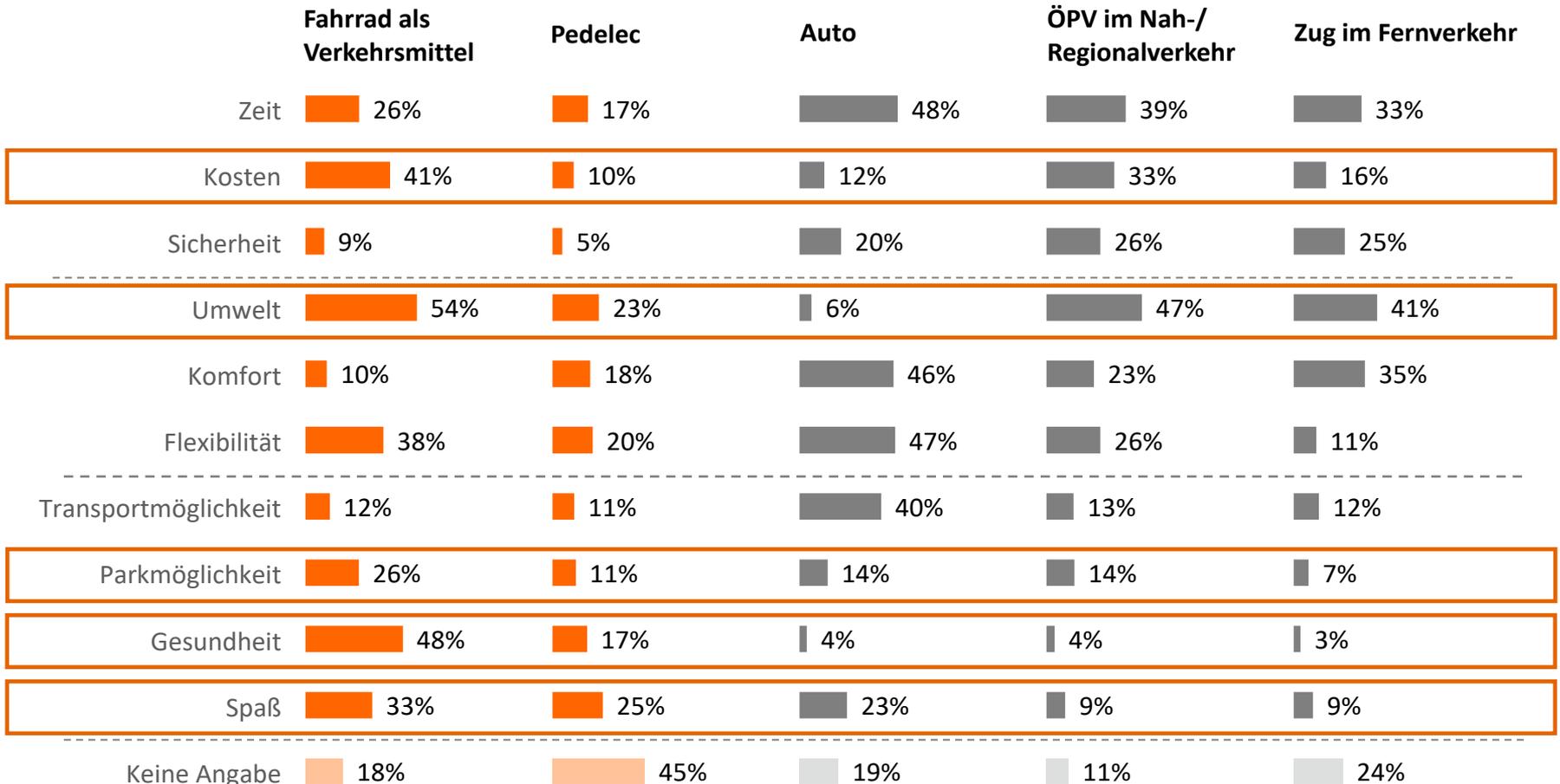


N = Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel

# Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

## Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (1/2)

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



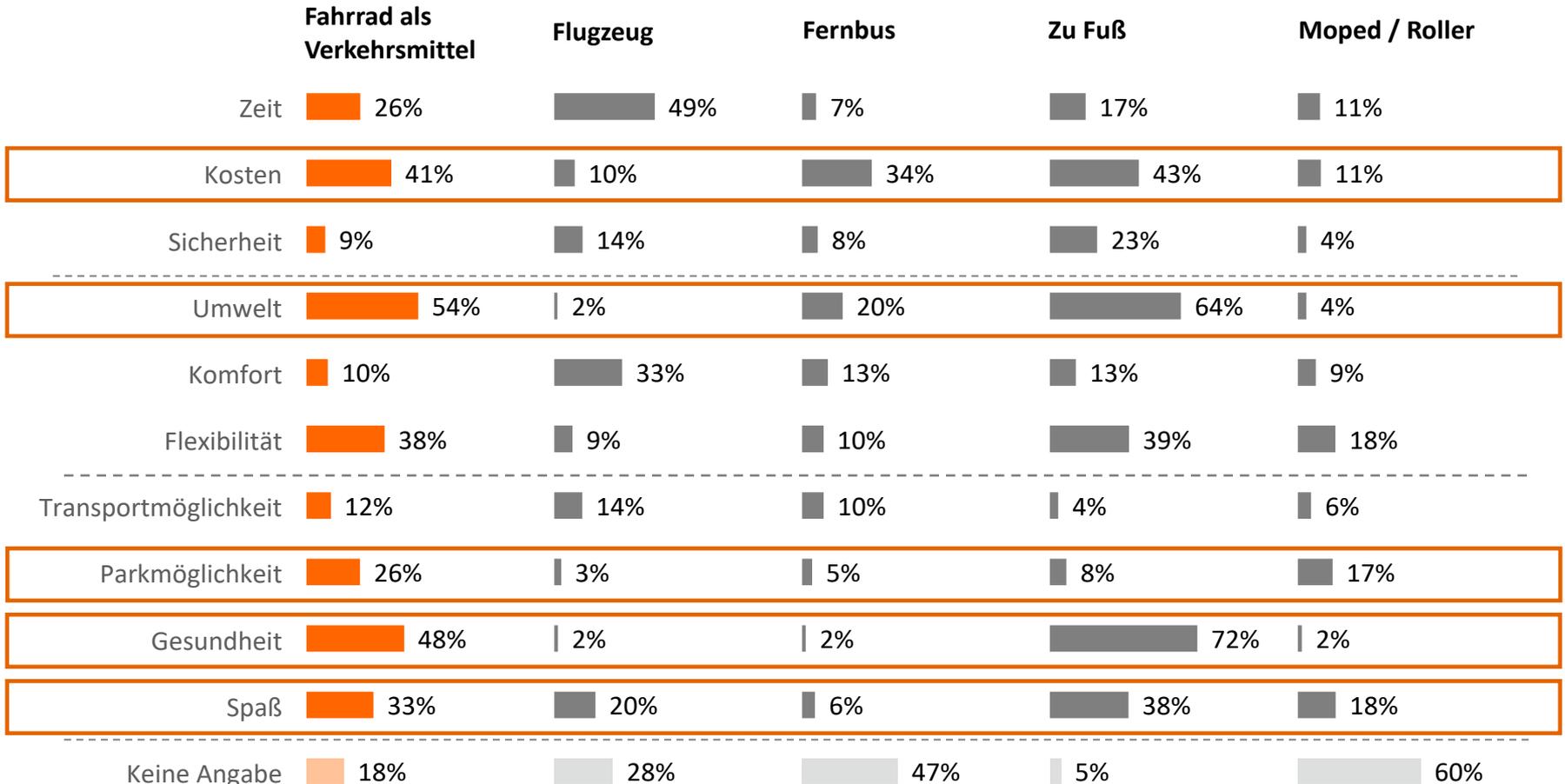
Angaben in Prozent

n<sub>MUC</sub> = 503; alle Befragte (CAWI)

# Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

## Fahrrad im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln (2/2)

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



Angaben in Prozent

n<sub>MUC</sub> = 503; alle Befragte (CAWI)

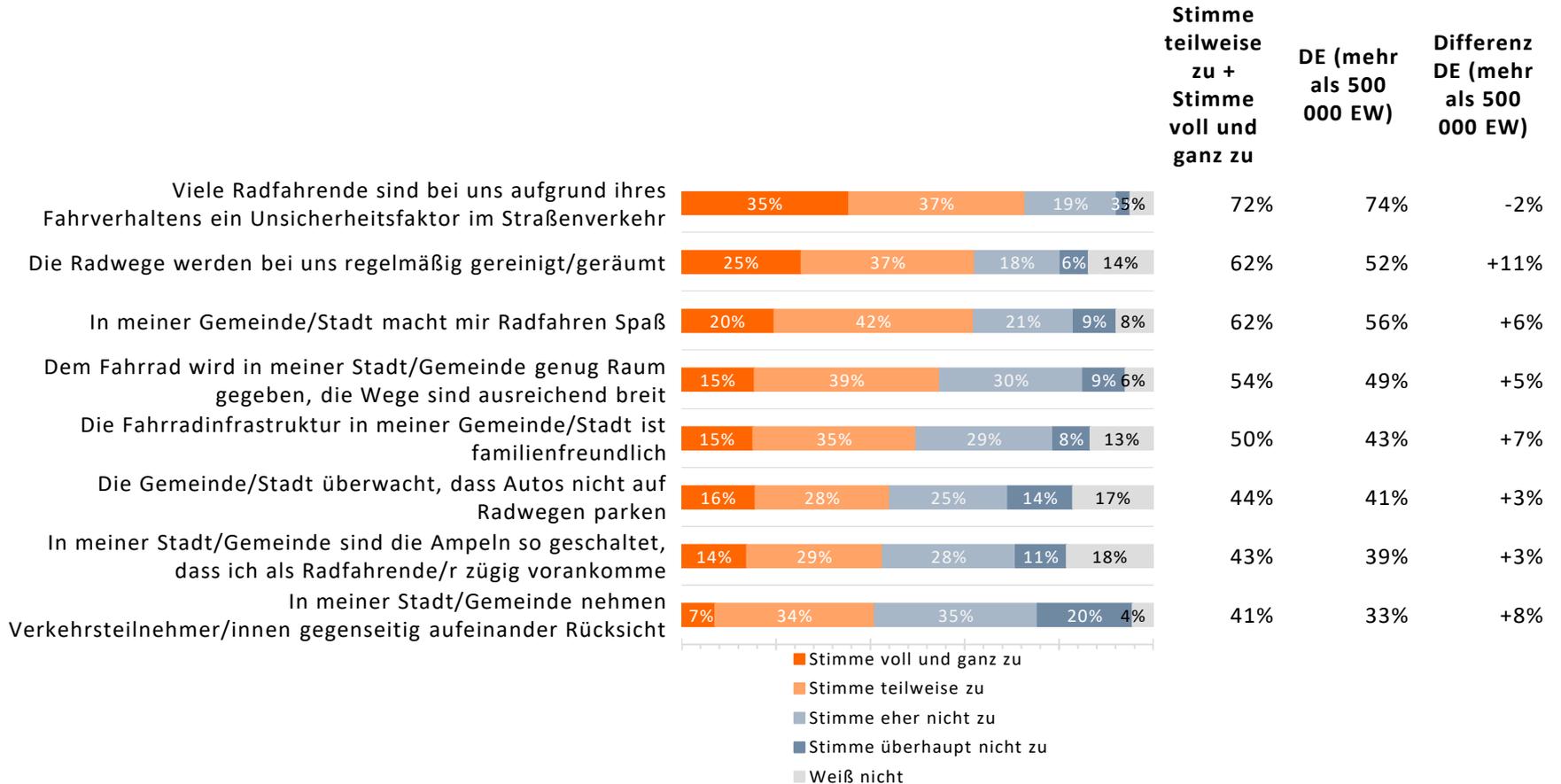
04

# Sicherheit

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

# Aussagen rund ums Fahrradfahren in der Gemeinde / Stadt

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



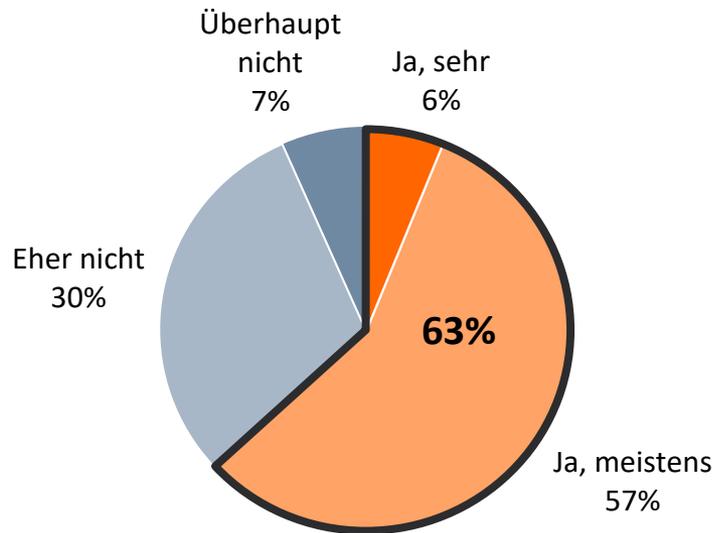
n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

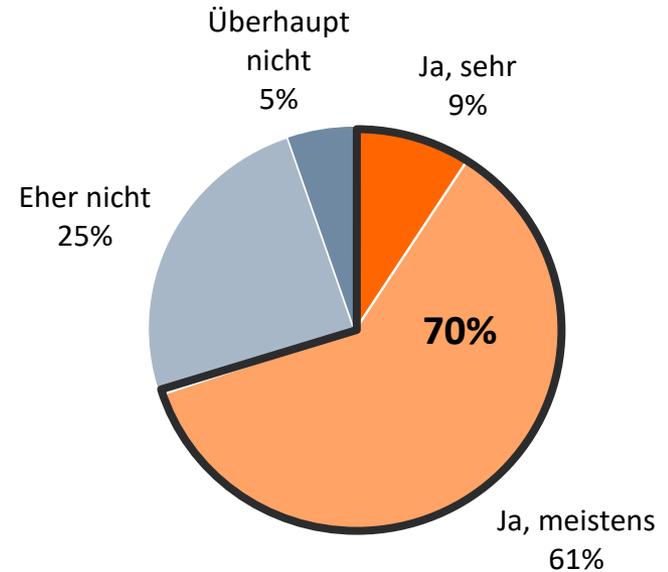
## München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München

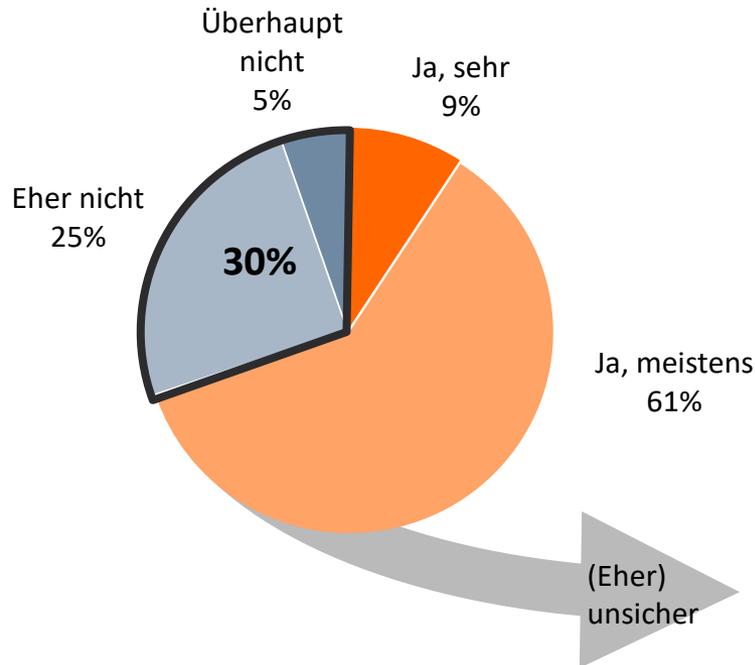


n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 572); Radfahrende

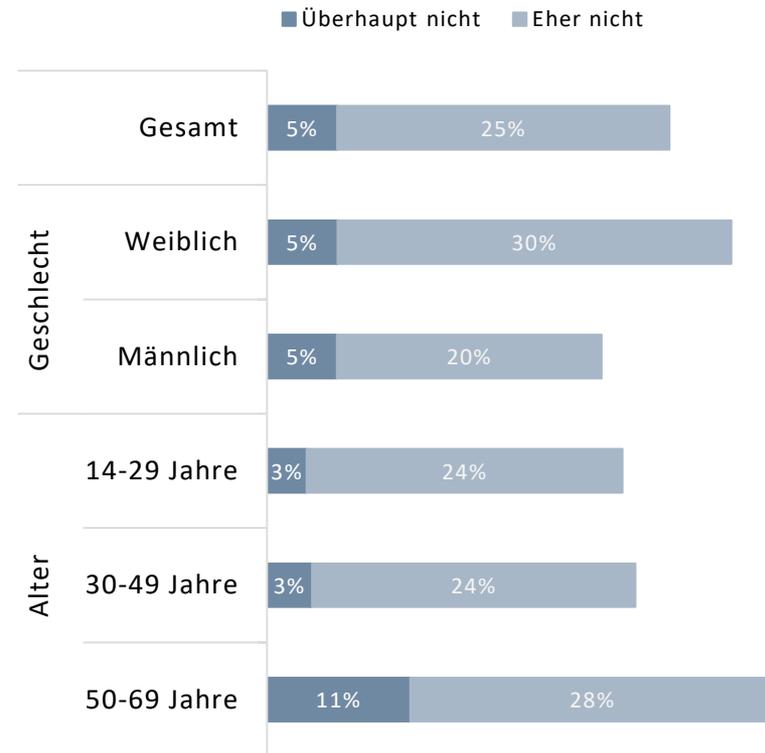
# Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

## Nach Soziodemografie in München

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



Getrennt nach Soziodemografie

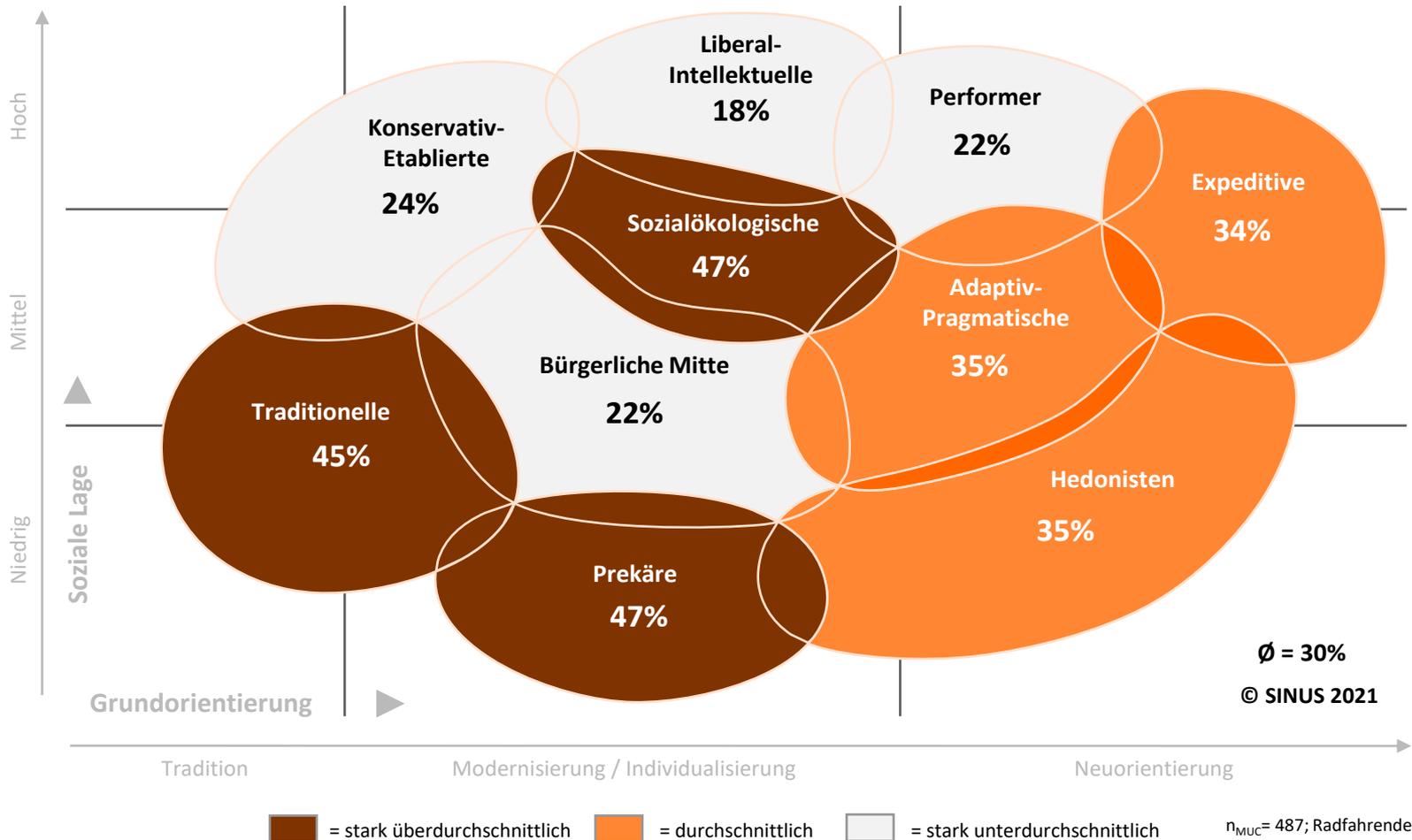


n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI); Radfahrende

# Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

## Nach Sinus-Milieus in München

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

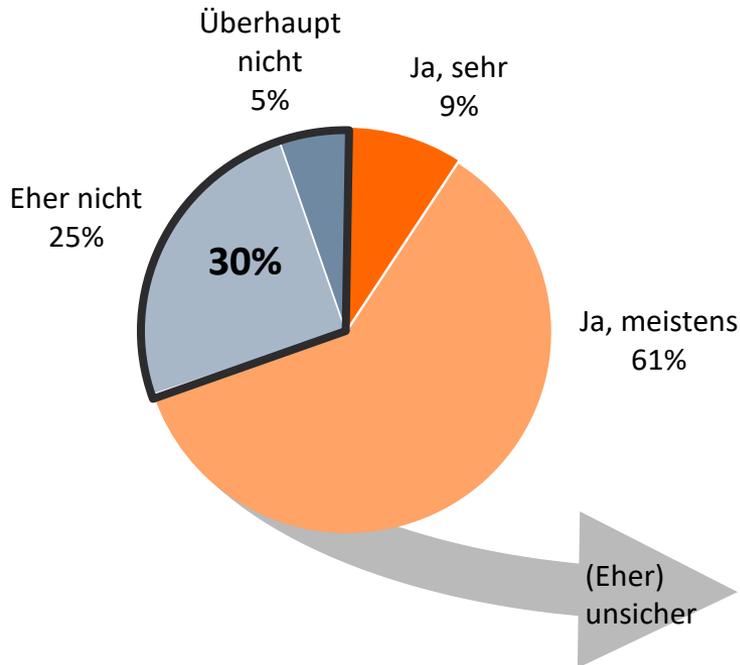


n<sub>MUC</sub> = 487; Radfahrende (CAWI + CATI)

# Gefühl der Unsicherheit im Straßenverkehr

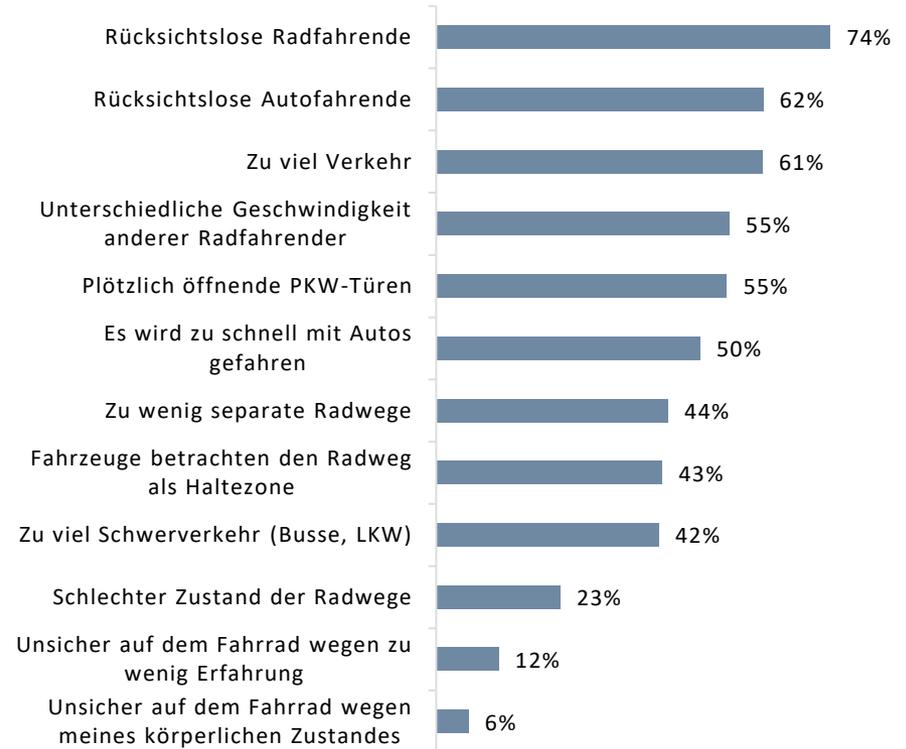
## Nach Soziodemografie in München

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



n<sub>MUC</sub>= 487 (CAWI + CATI); Radfahrende

### Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher?



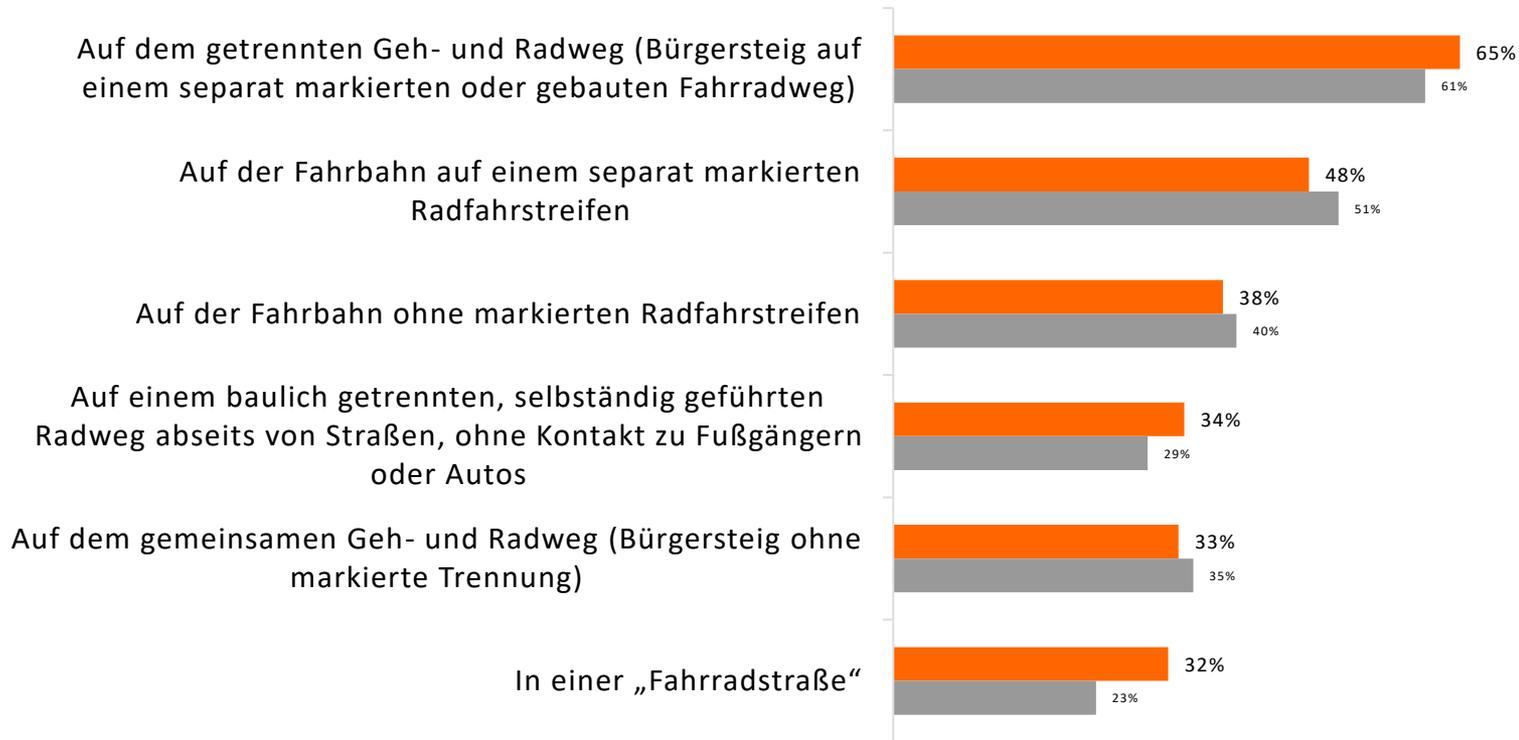
n<sub>MUC</sub>= 129 (CAWI); Radfahrende, die sich im Straßenverkehr eher nicht / überhaupt nicht sicher fühlen

# Genutzte Wegarten

## München im Vergleich zu Deutschland

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

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)

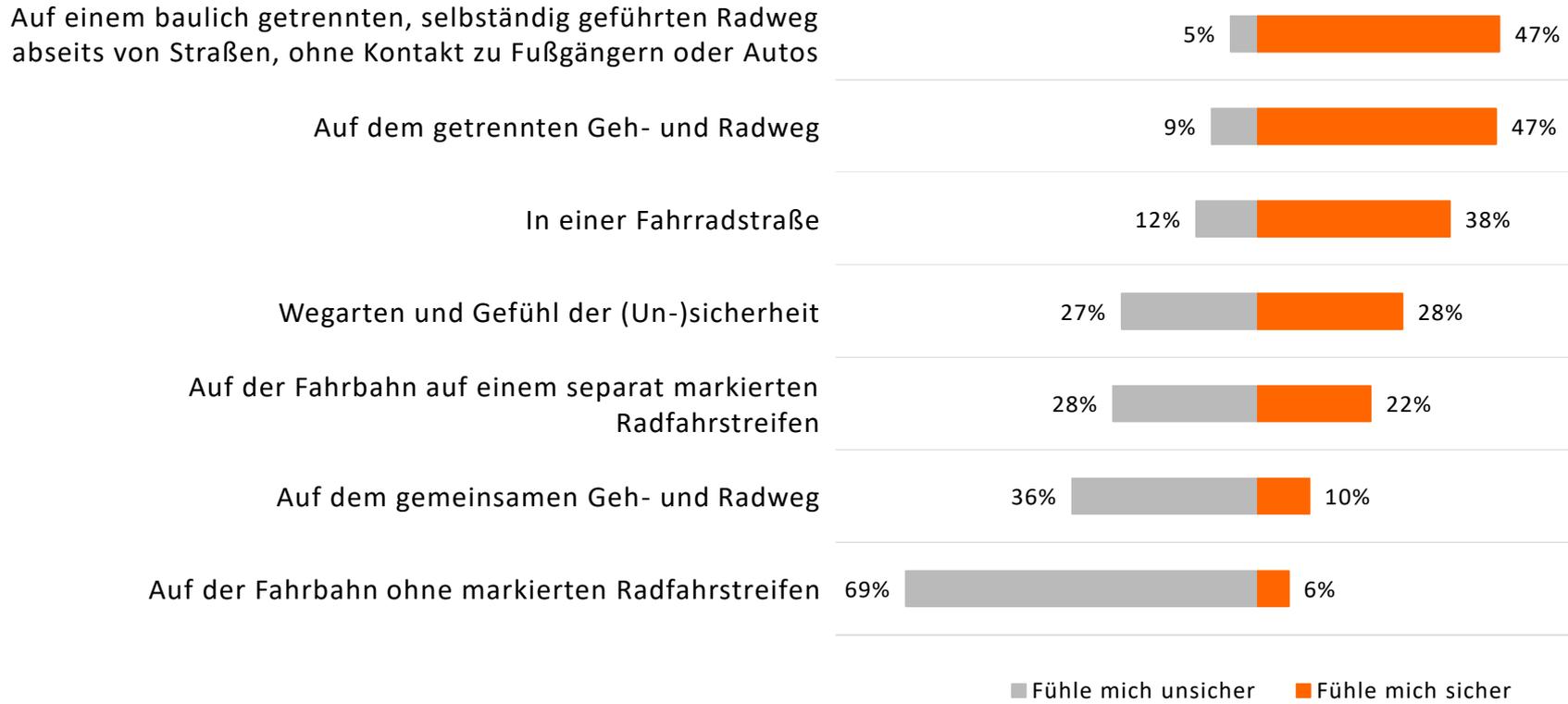


n<sub>MUC</sub> = 458 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 572); Radfahrende

# Wegarten und Gefühl der (Un-)sicherheit

## In München

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



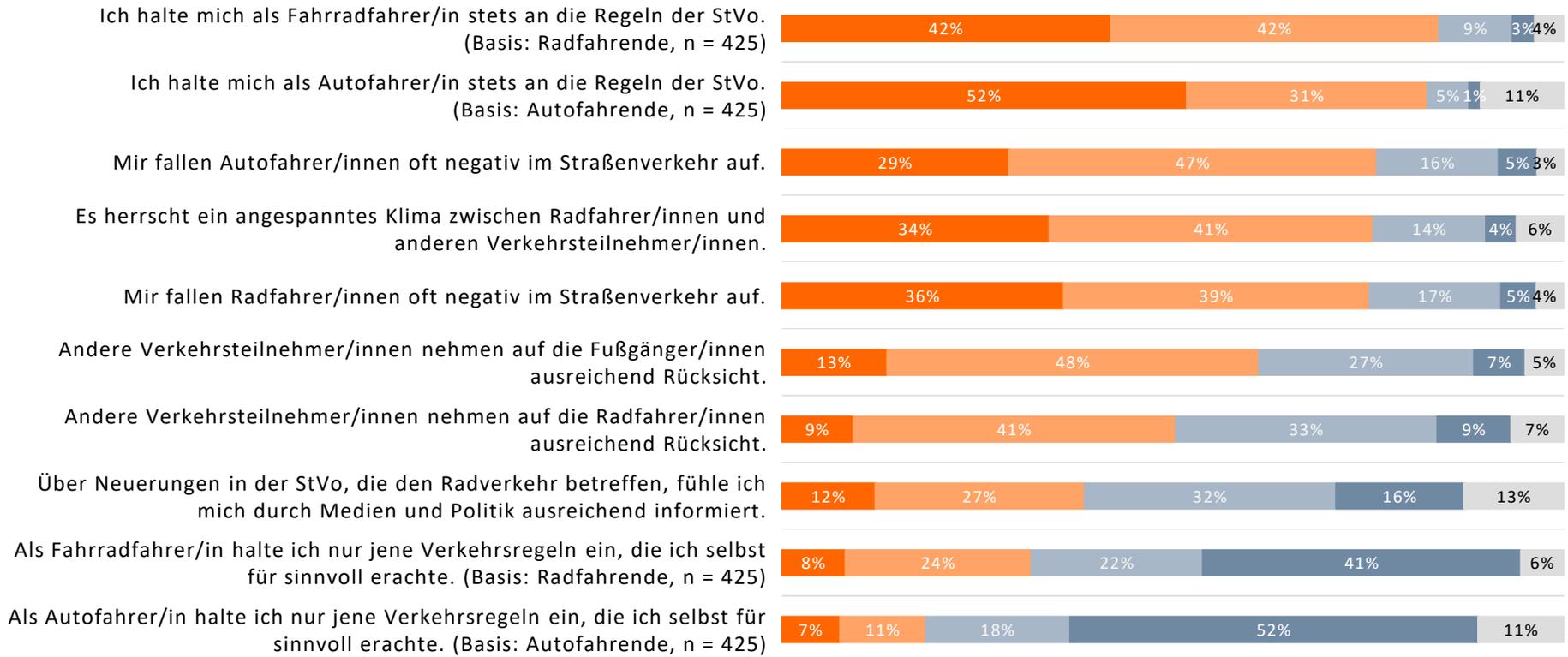
Die Werte addieren sich pro Zeile nicht auf 100 Prozent, da nur jeweils bis zu 2 Wegarten angegeben werden konnten, die als am sichersten / unsichersten empfunden werden.

n<sub>MUC</sub> = 458 (CAWI + CATI-Split); Radfahrende

# Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

## In München

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



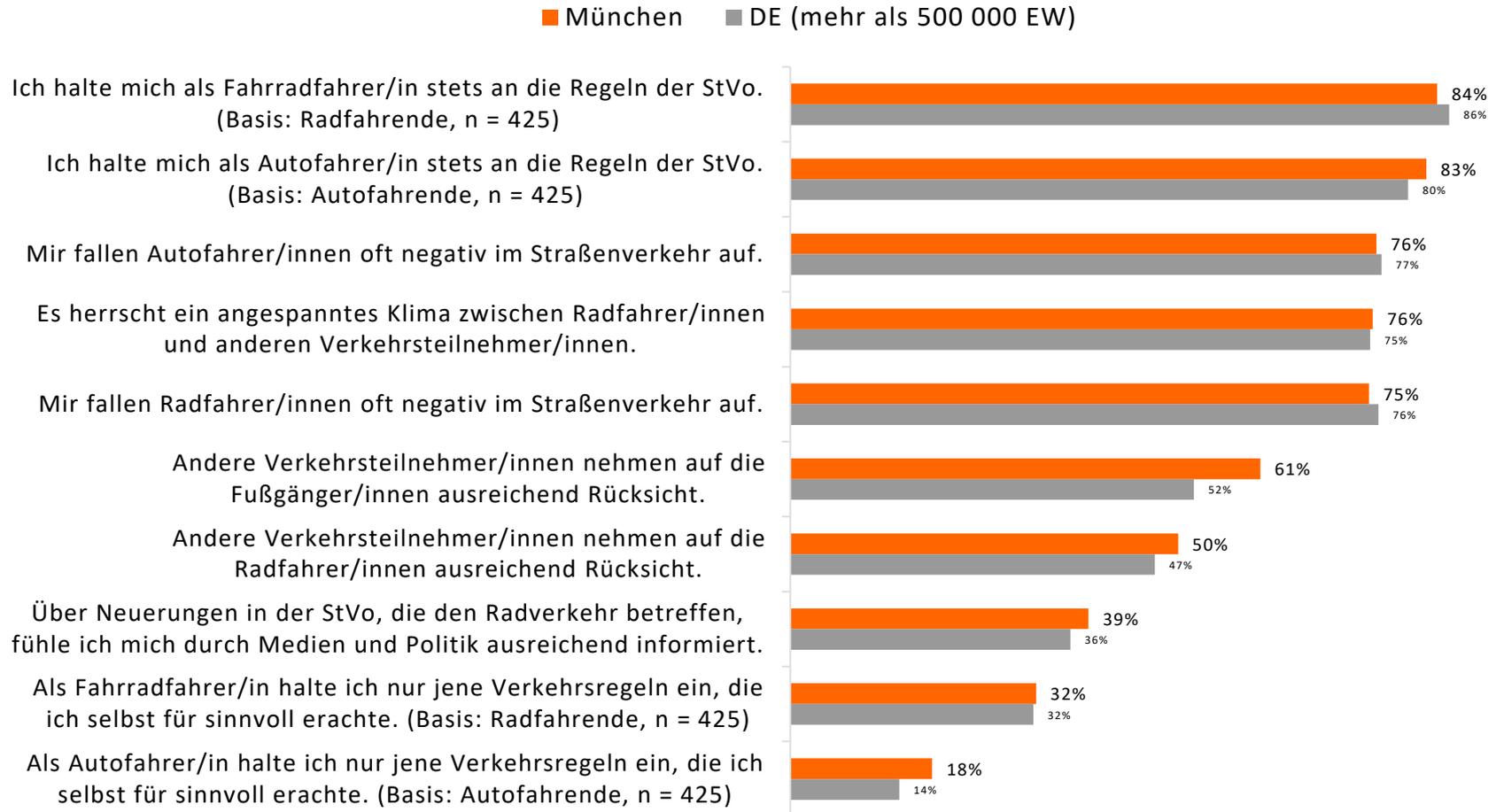
■ Stimme voll und ganz zu   
 ■ Stimme teilweise zu   
 ■ Stimme eher nicht zu  
■ Stimme überhaupt nicht zu   
 ■ Weiß nicht

n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI); alle Befragte

# Aussagen zum Miteinander im Straßenverkehr

## München im Vergleich zu Deutschland

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



n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

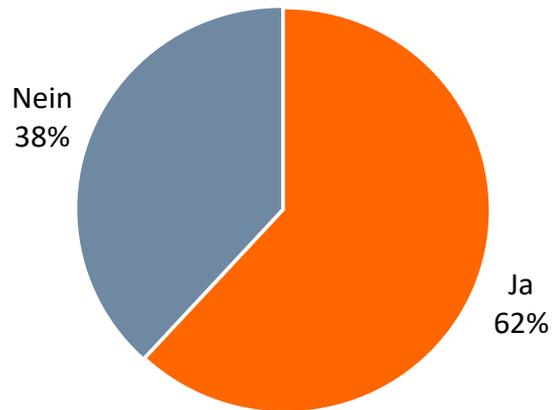
Stimme teilweise zu + Stimme voll und ganz zu

# Fahradhelmbesitz und -Nutzung

## In München

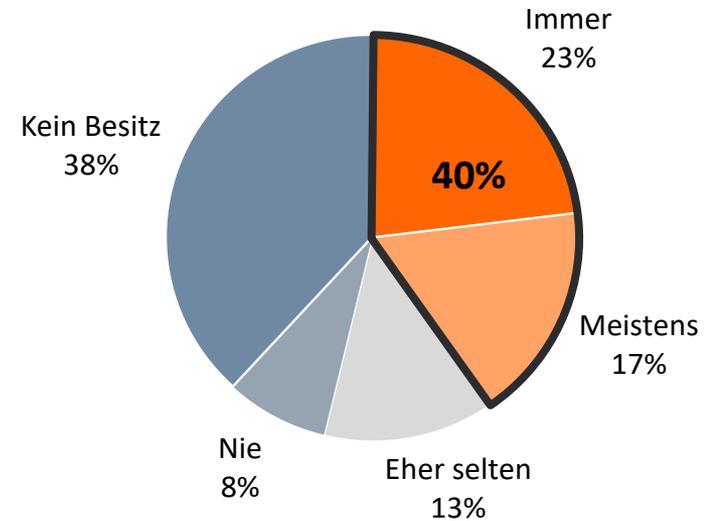
### Besitz

Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm?



### Nutzung

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?



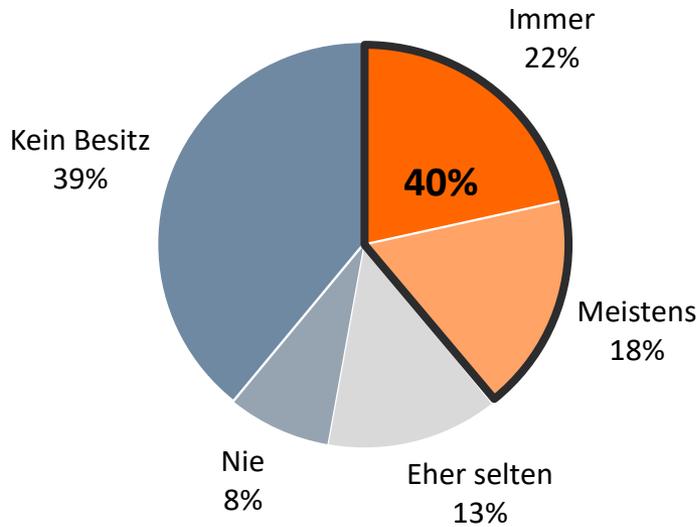
n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI); Radfahrende

# Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

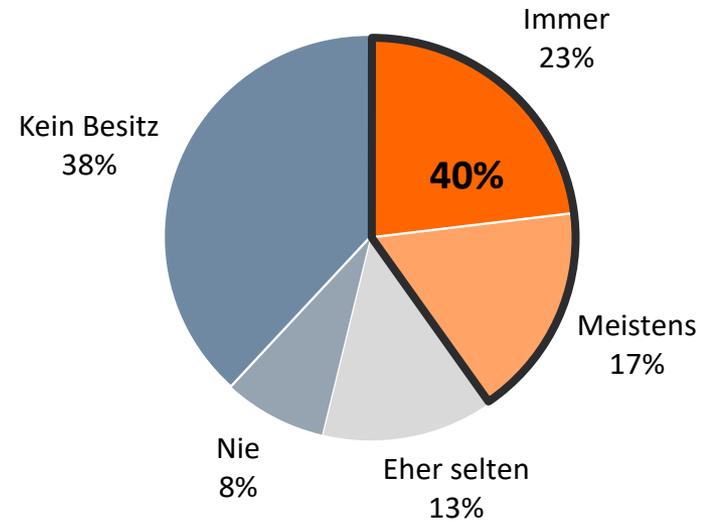
## München im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?

DE (mehr als 500 000 EW)



München

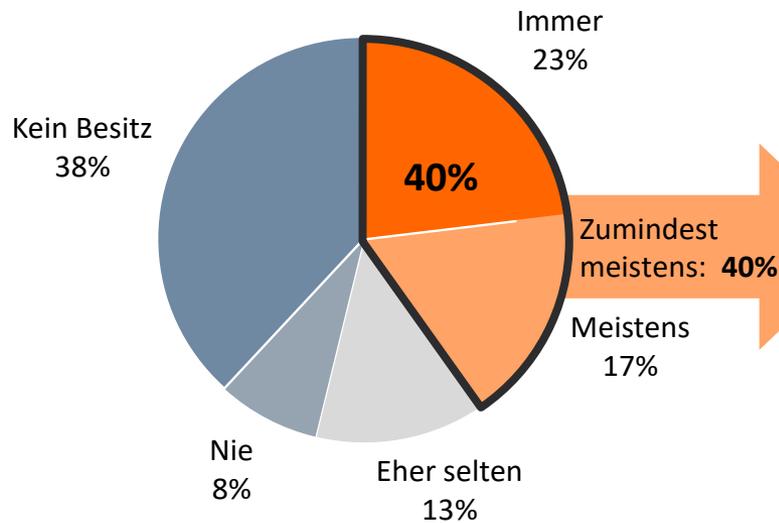


n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 572); Radfahrende

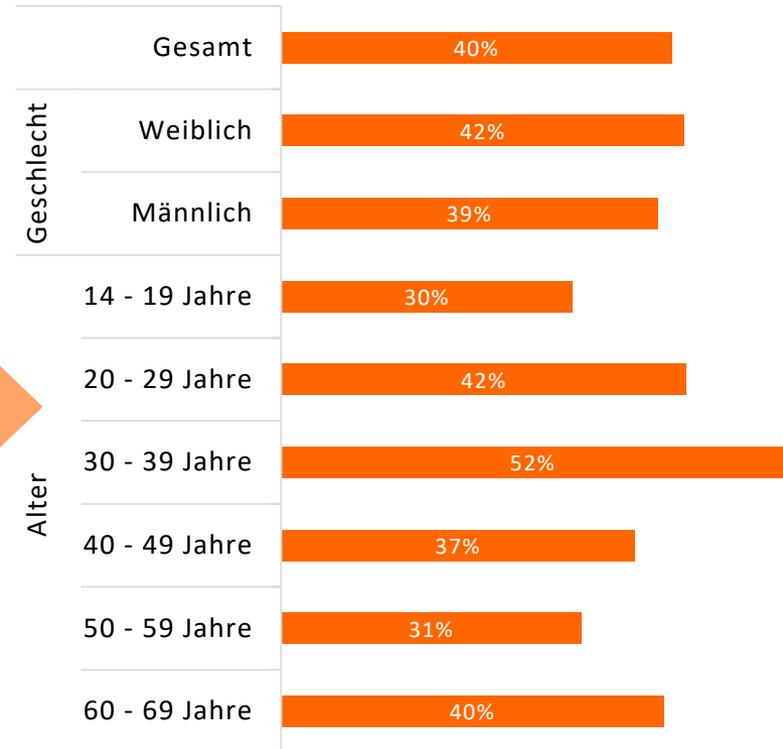
# Fahrradhelmbesitz und -Nutzung

## Nach Soziodemografie in München

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?



Nutzung nach Geschlecht und Alter

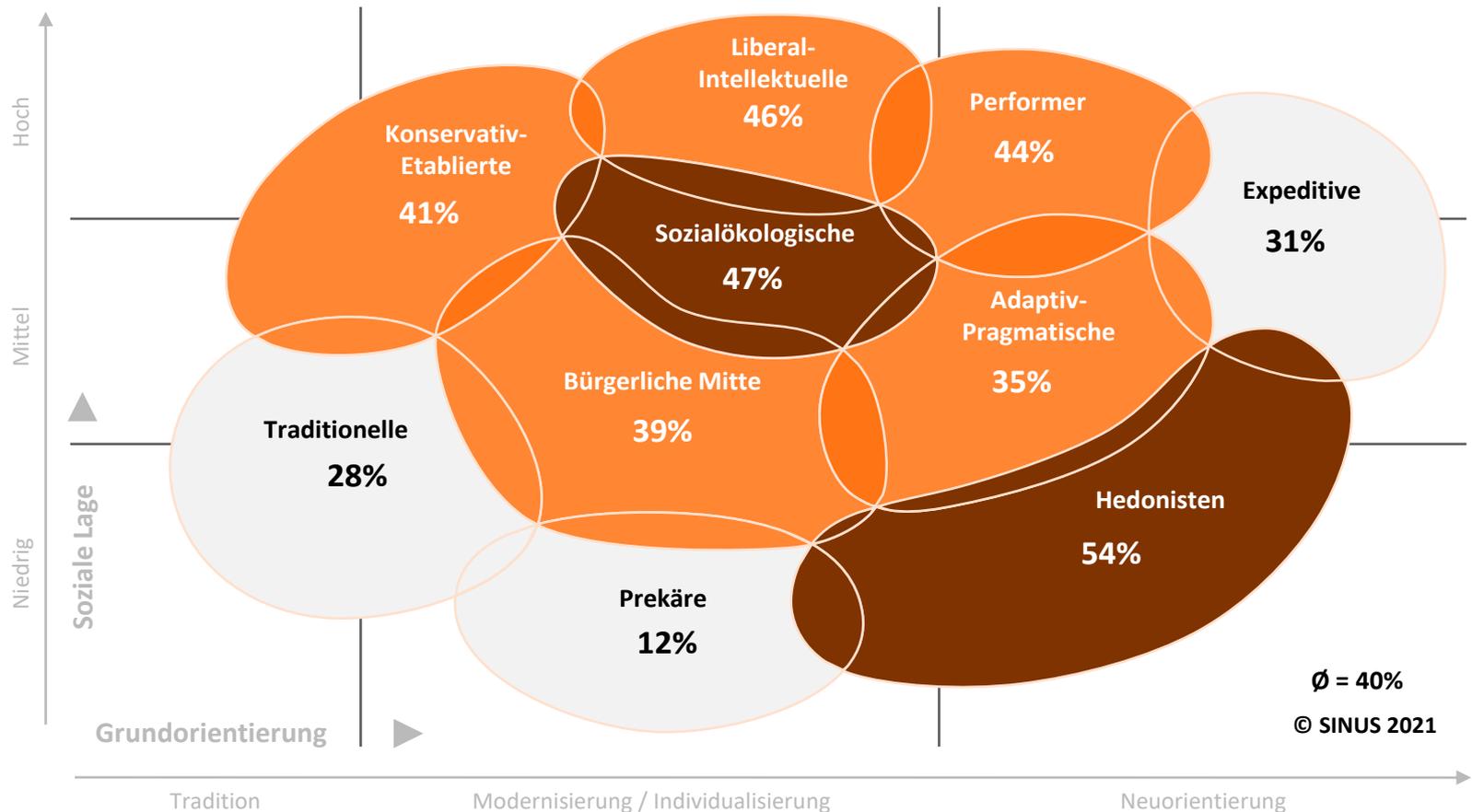


n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI); Radfahrende

# Fahrradhelmnutzung

## Nach Sinus-Milieus in München

(Immer/ Meistens)



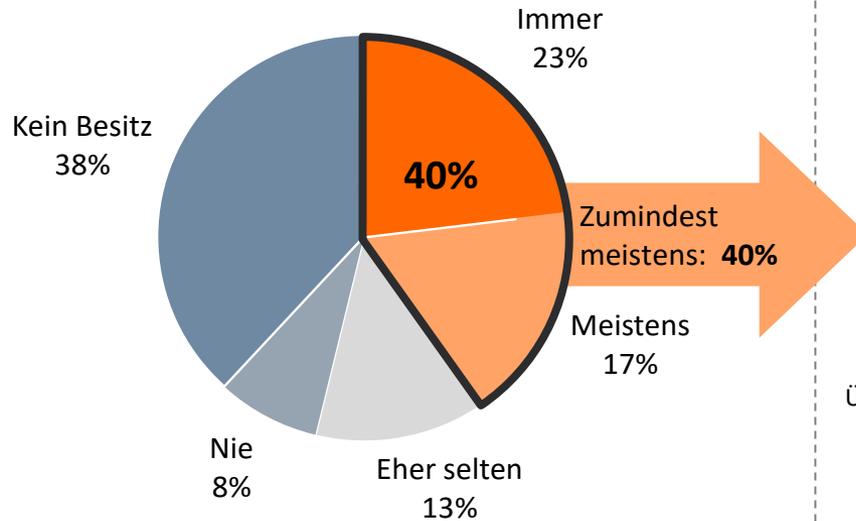
n<sub>MUC</sub> = 487; Radfahrende (CAWI + CATI)

# Gründe für die Fahrradhelmnutzung

## In München

### Besitz und Nutzung

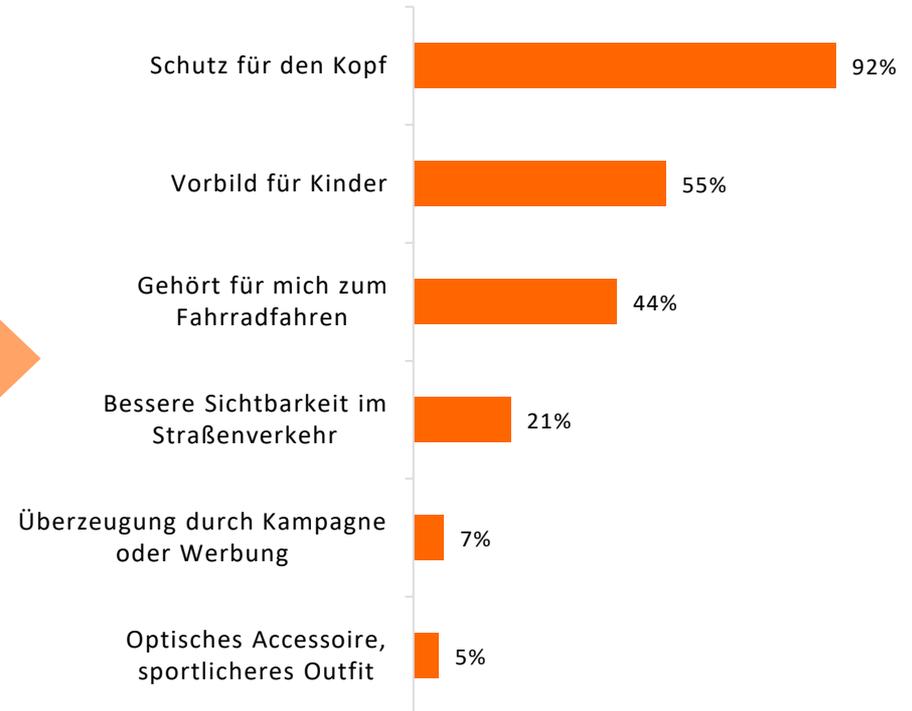
Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?



n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI); Radfahrende

### Gründe für Nutzung

Aus welchem Grund tragen Sie einen Fahrradhelm?



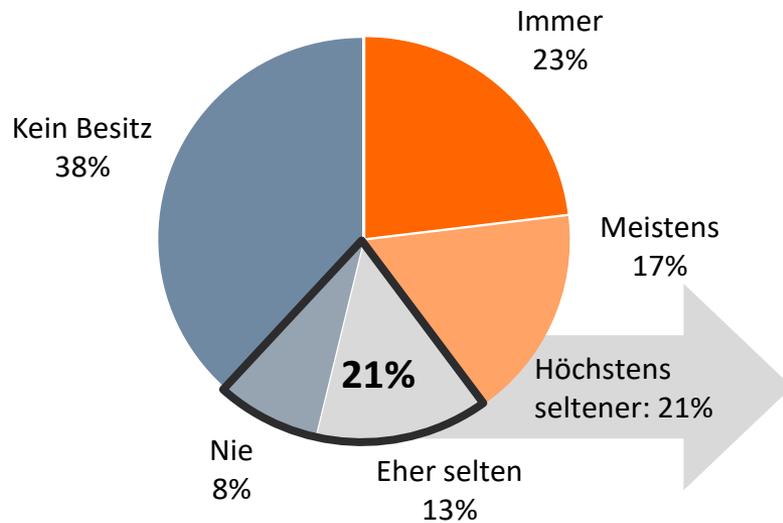
n<sub>MUC</sub> = 161 (CAWI); Radfahrende, die immer oder meistens einen Helm tragen

# Gründe gegen Fahrradhelmnutzung

## In München

### Besitz und Nutzung

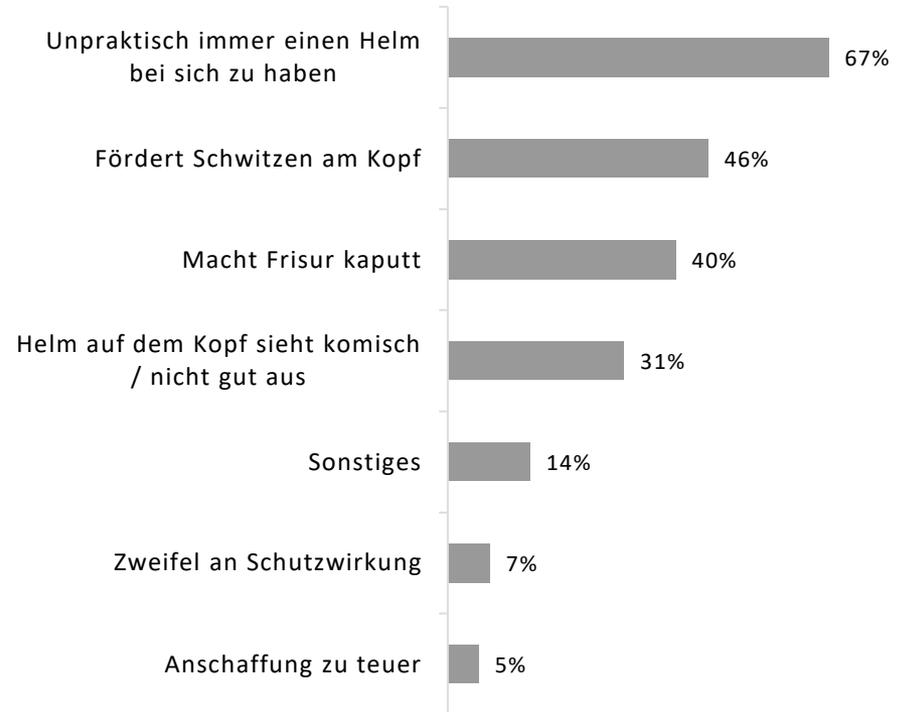
Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?



n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI); Radfahrende

### Gründe gegen Nutzung

Aus welchem Grund tragen Sie keinen Fahrradhelm?



n<sub>MUC</sub> = 92 (CAWI); Radfahrende, die eher selten oder nie einen Helm tragen

05

# Verkehrspolitik

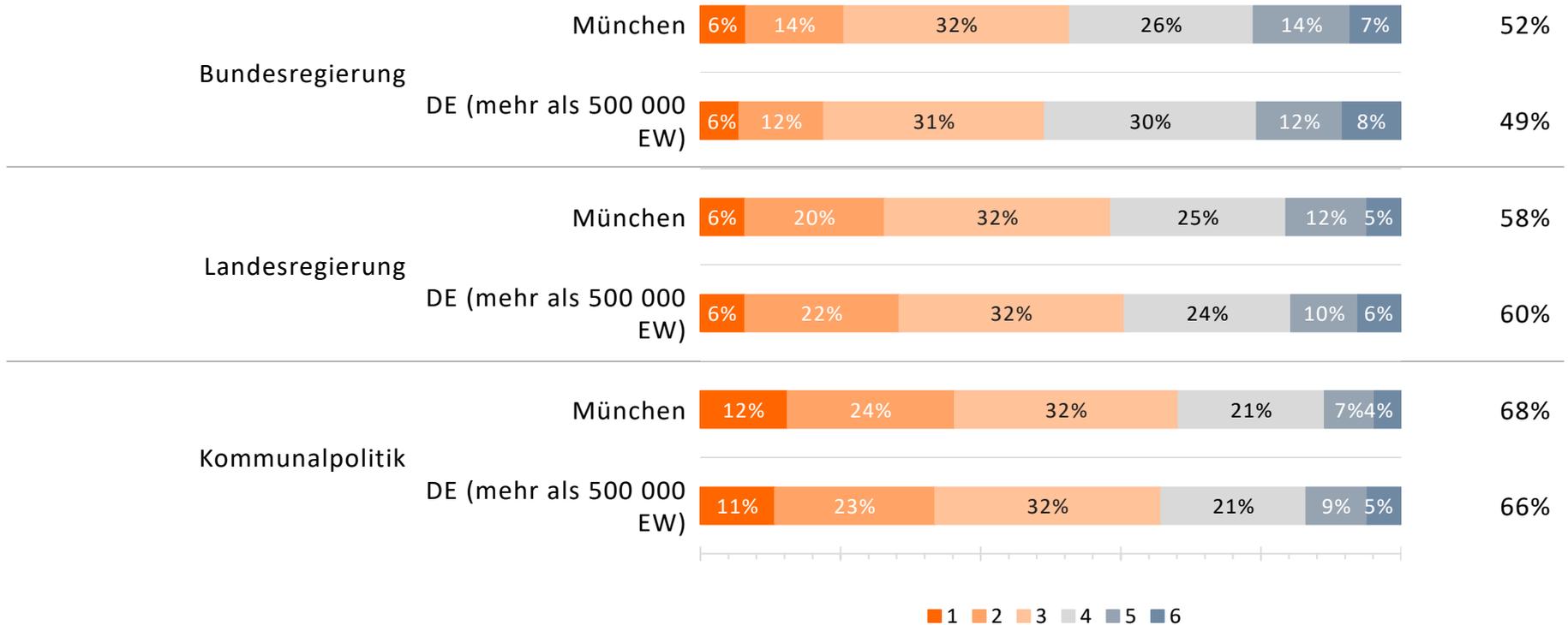
Fahrradfreundlichkeit und Wünsche an die Politik

# Fahrradfreundlichkeit der Politik

## München im Vergleich zu Deutschland

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

1 + 2 + 3



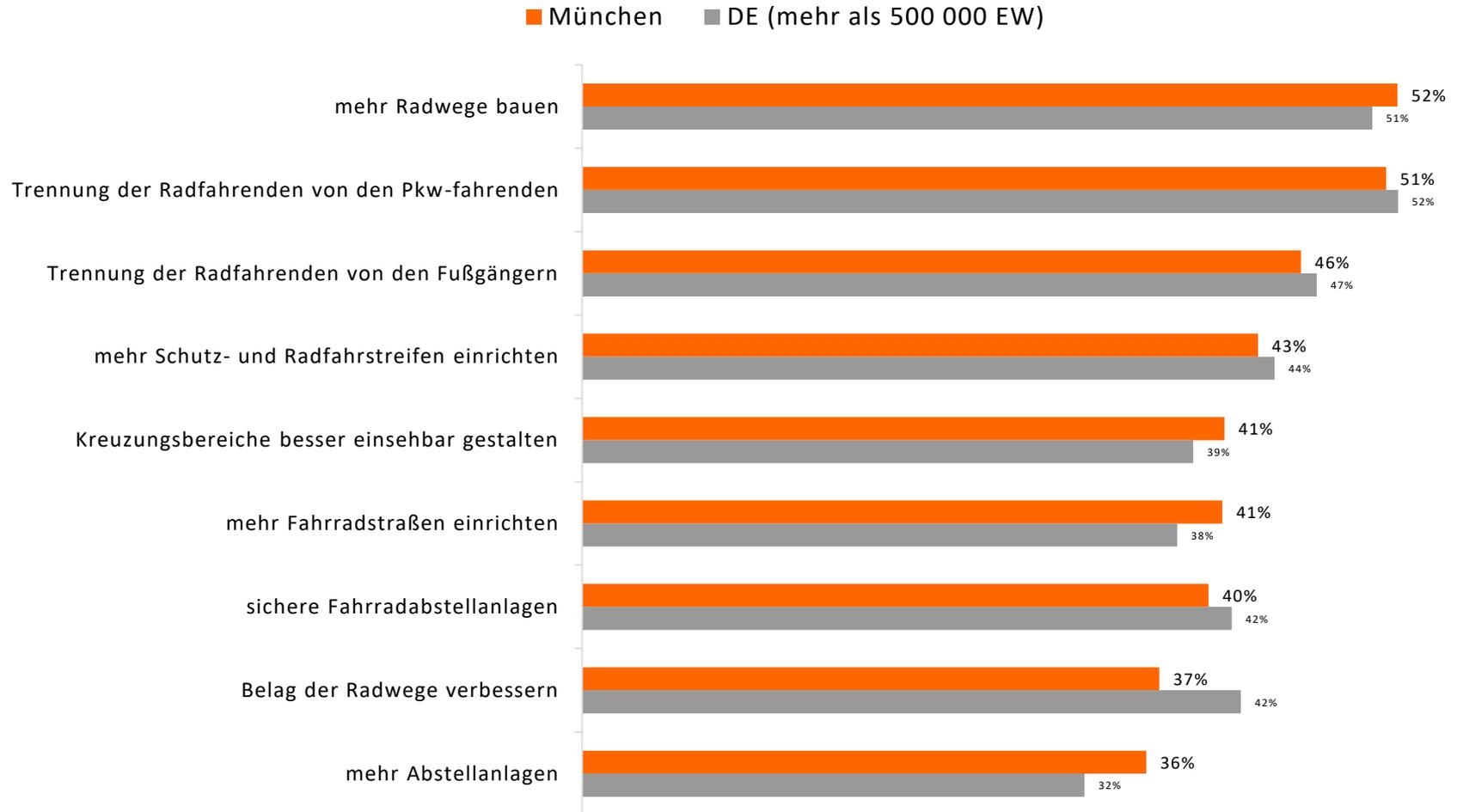
1 = Sehr fahrradfreundlich bis 6 = Gar nicht fahrradfreundlich

n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte mit gültigen Nennungen

# Verbesserungen für Radverkehr (1/2)

## München im Vergleich zu Deutschland

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



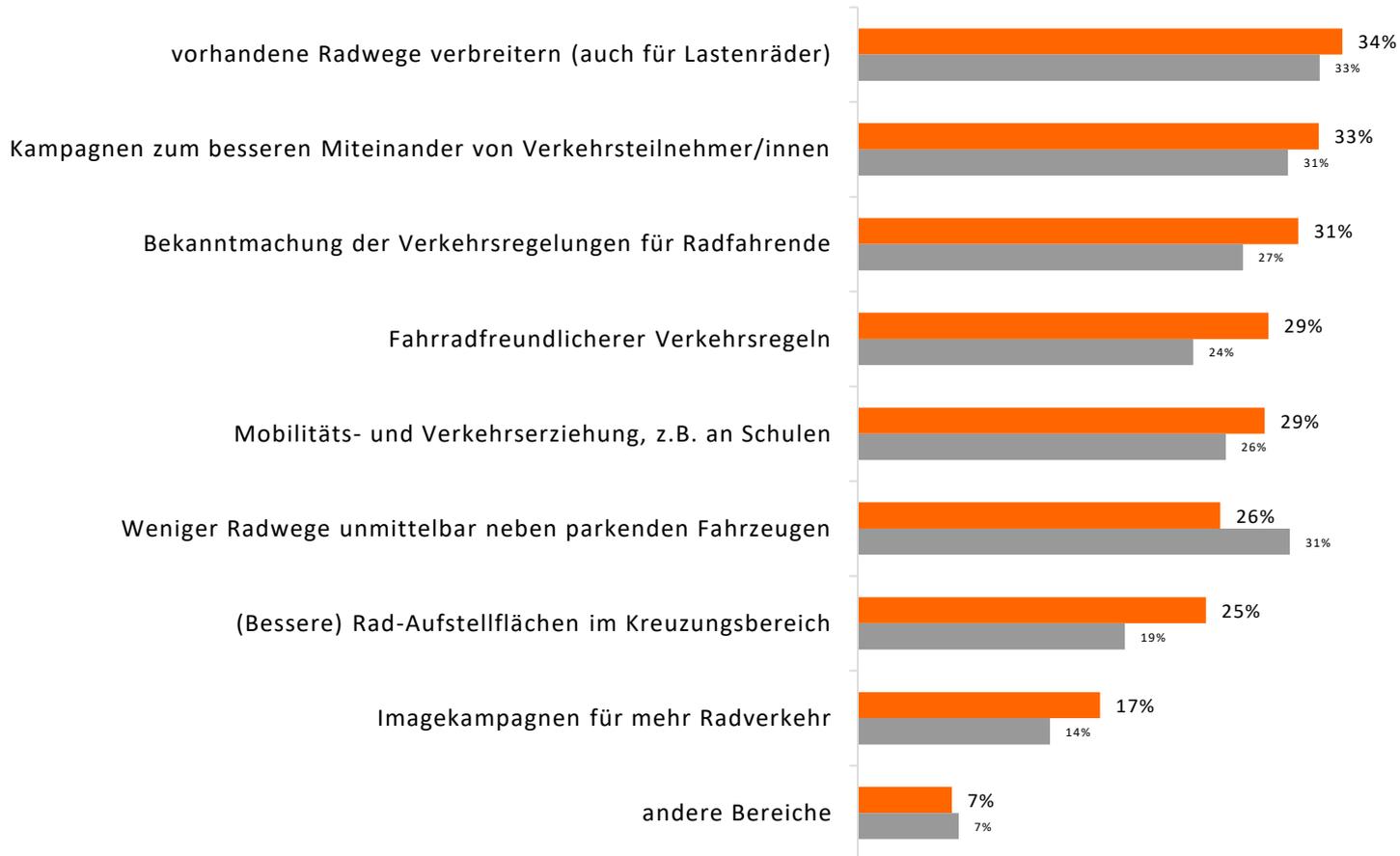
n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Verbesserungen für Radverkehr (2/2)

## München im Vergleich zu Deutschland

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

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

06

## Innovationen

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



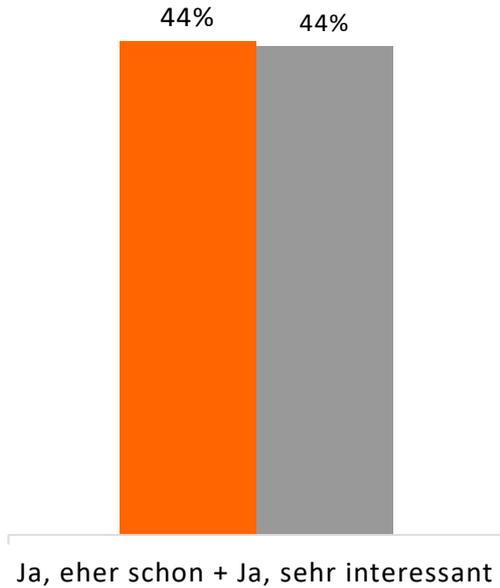
inkl. München-spezifischer Zusatzfragen

# Interesse, Erfahrung und Nutzung von Pedelecs

## München im Vergleich zu Deutschland

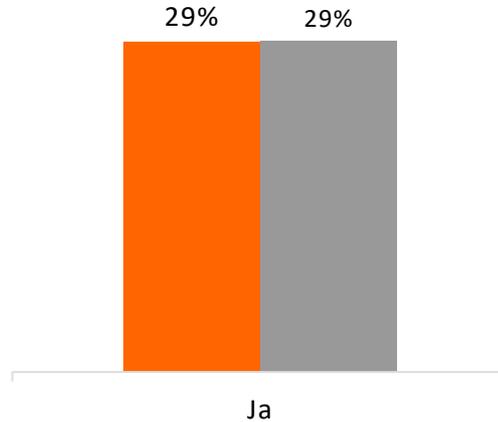
Interesse an Pedelecs

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



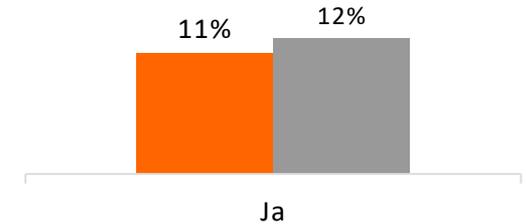
Erfahrungen mit Pedelecs

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



Nutzung von Pedelecs

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



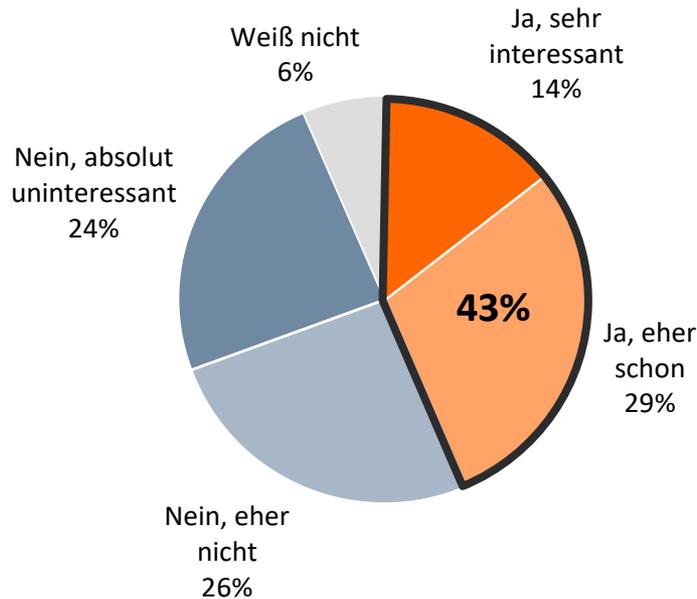
n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Interesse an Pedelecs

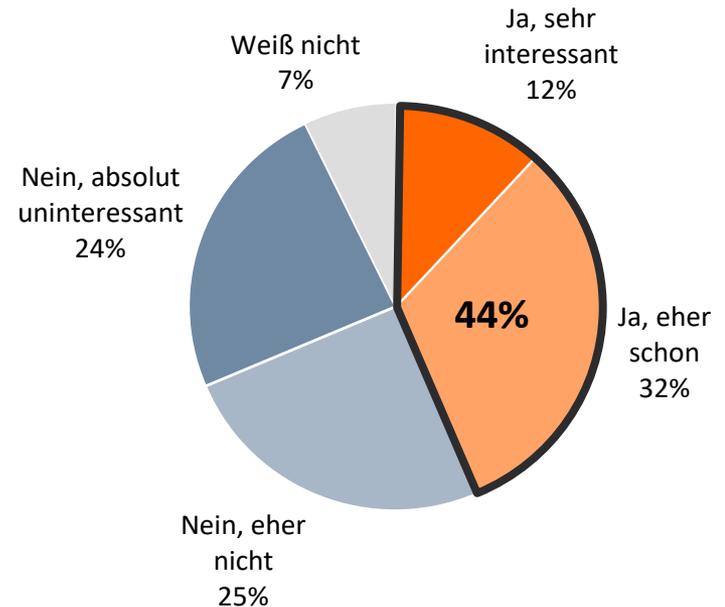
## München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München



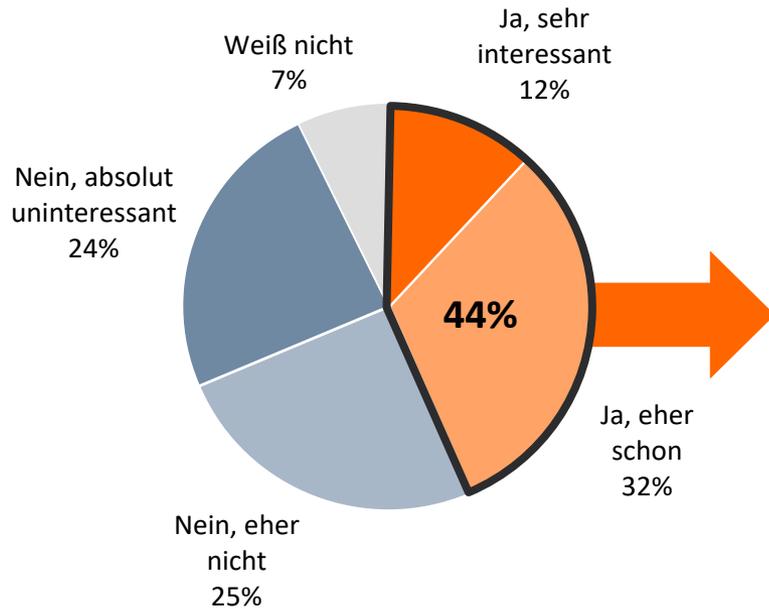
$n_{MUC} = 540$  (CAWI + CATI-Split) ( $n_{DE>500T} = 710$ ); alle Befragte

# Interesse an Pedelecs

## Nach Soziodemografie in München

### Interesse

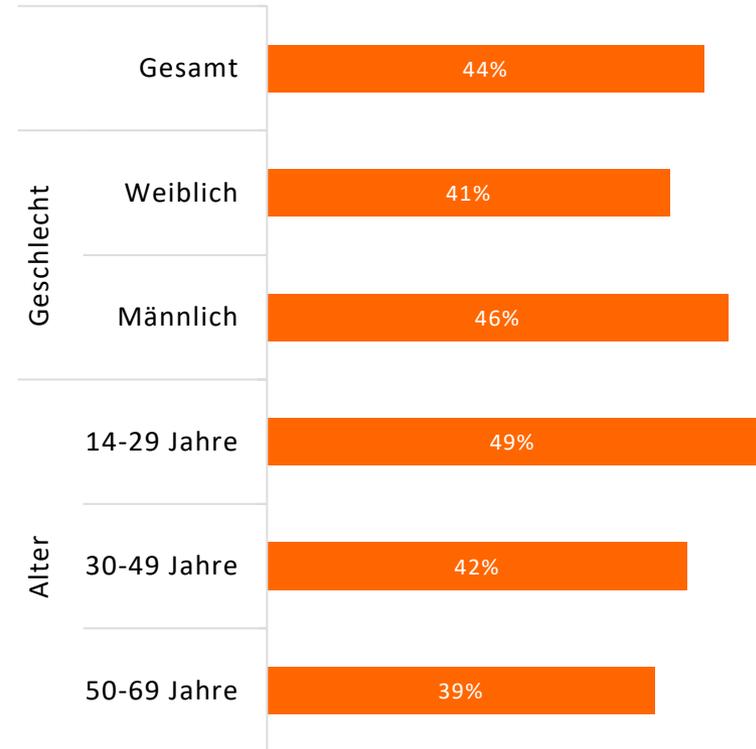
Sind Fahrräder, die einen Elektromotor integriert haben (Pedelecs) generell interessant für Sie?



N=540 Alle Befragten

### Interesse nach Geschlecht und Alter

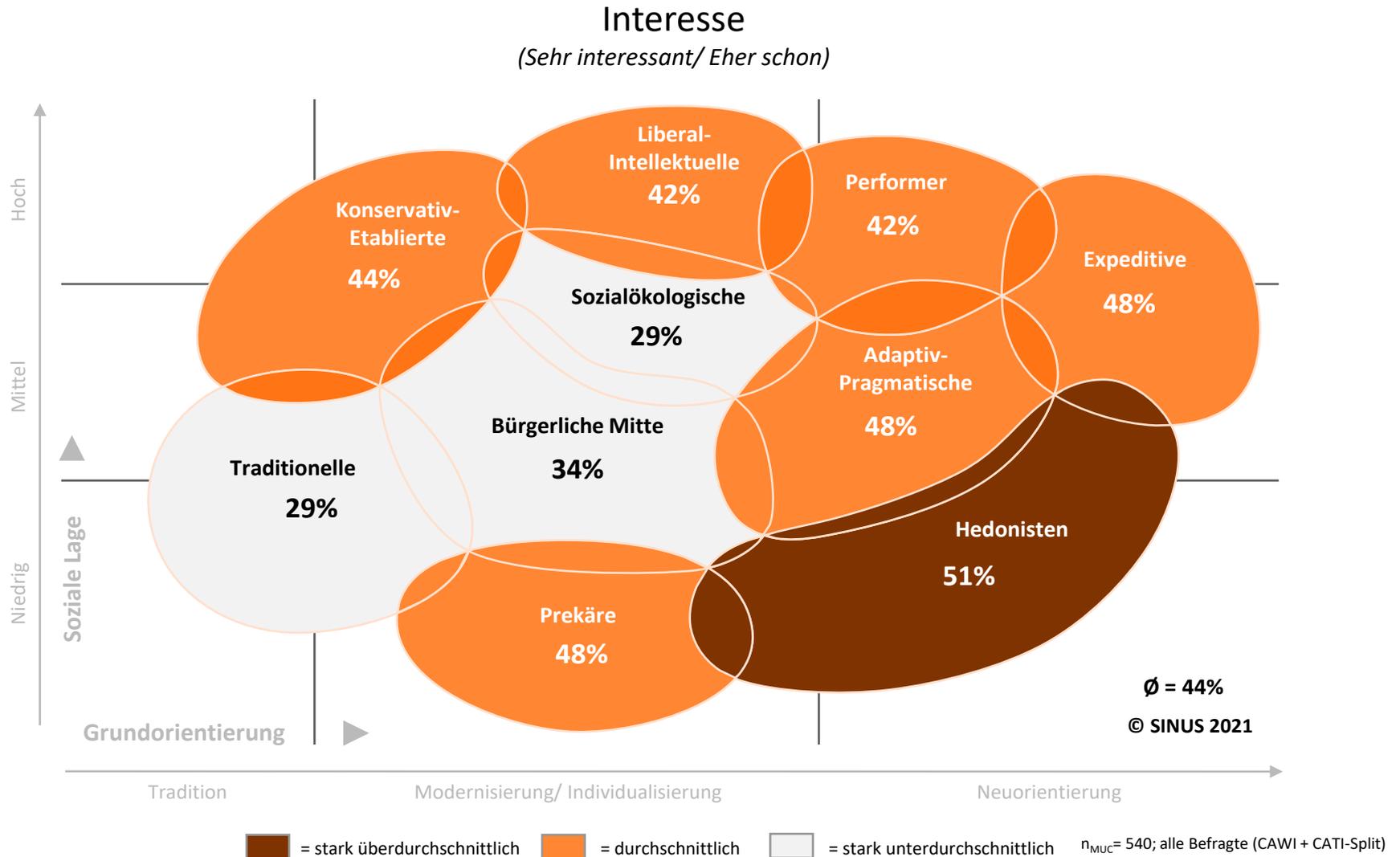
Ja, eher schon + Ja, sehr interessant



n<sub>MUC</sub>= 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Interesse an Pedelecs

## Nach Sinus-Milieus in München

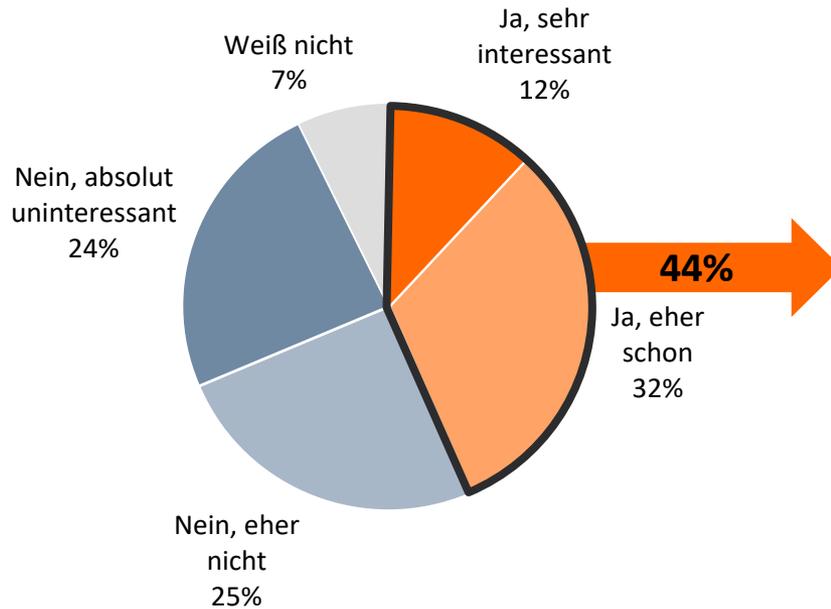


# Interesse an Pedelecs & Einsatzzwecke

## In München

### Interesse

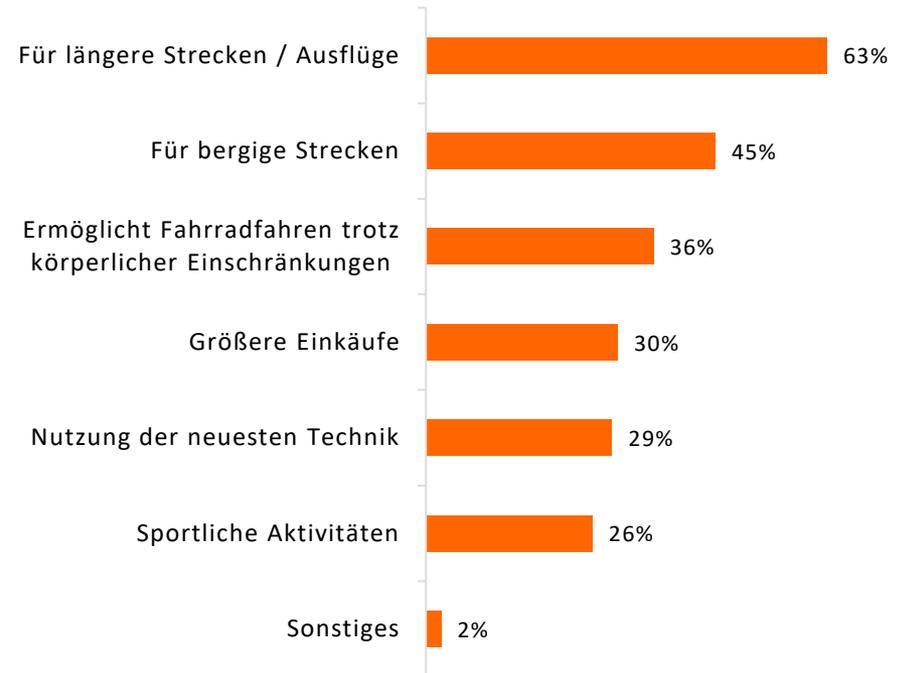
Sind Fahrräder, die einen Elektromotor integriert haben (Pedelecs) generell interessant für Sie?



n<sub>MUC</sub>= 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

### Einsatzzwecke

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



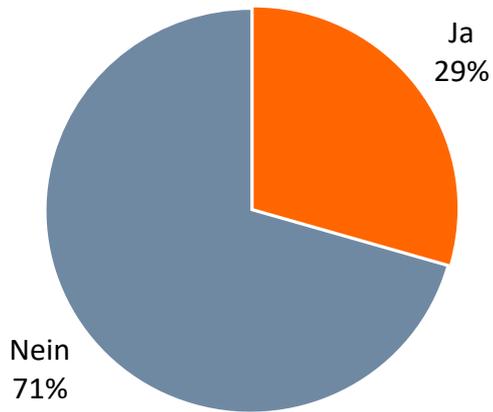
n<sub>MUC</sub>= 221 (CAWI); Befragte, die Pedelecs sehr / eher interessant finden

# Erfahrungen mit Pedelecs

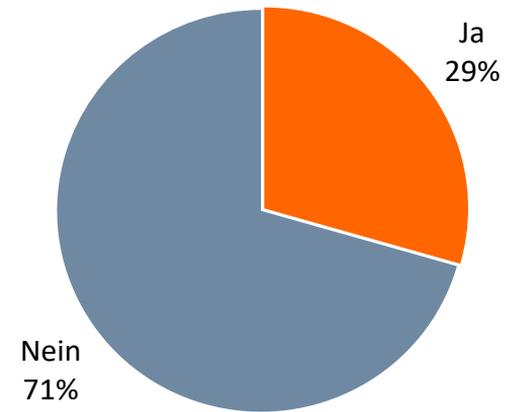
## München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München



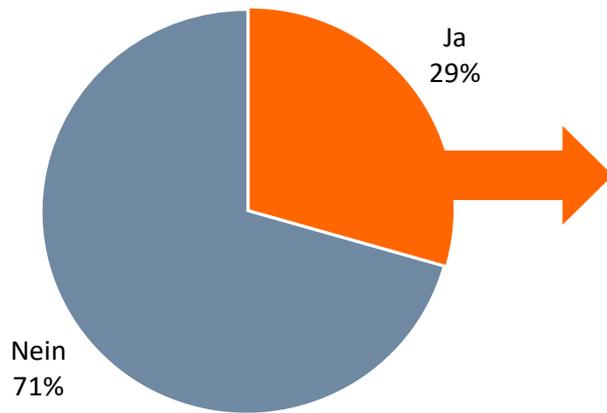
$n_{MUC} = 540$  (CAWI + CATI-Split) ( $n_{DE>500T} = 710$ ); alle Befragte

# Erfahrungen mit Pedelecs

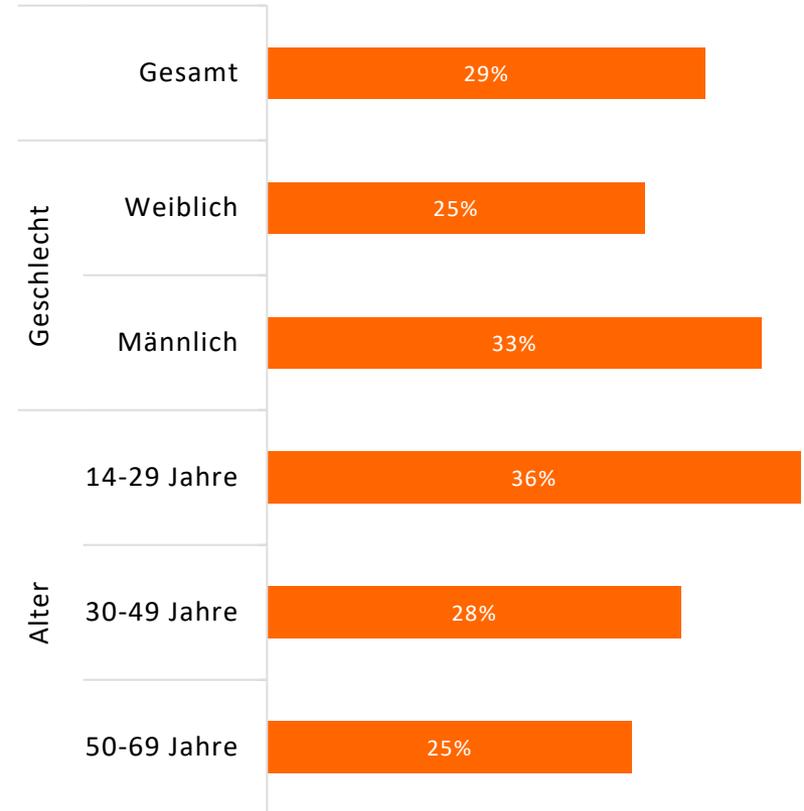
## Nach Soziodemografie in München (1/2)

### Erfahrungen

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



### Erfahrungen nach Geschlecht und Alter



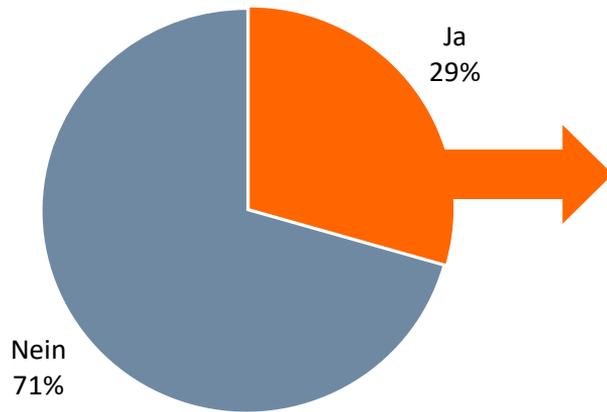
n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Erfahrungen mit Pedelecs

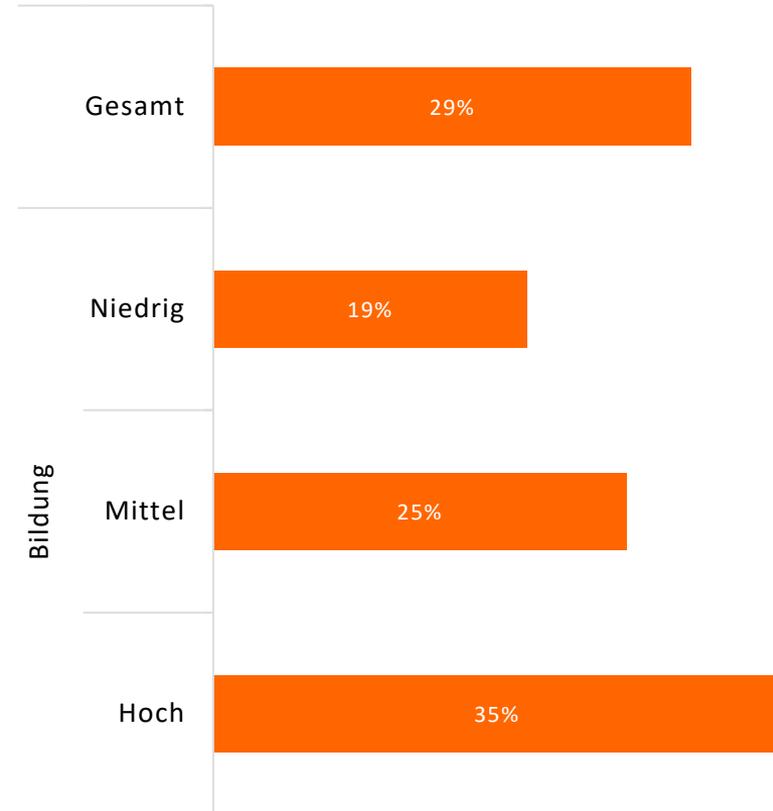
## Nach Soziodemografie in München (2/2)

### Erfahrungen

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



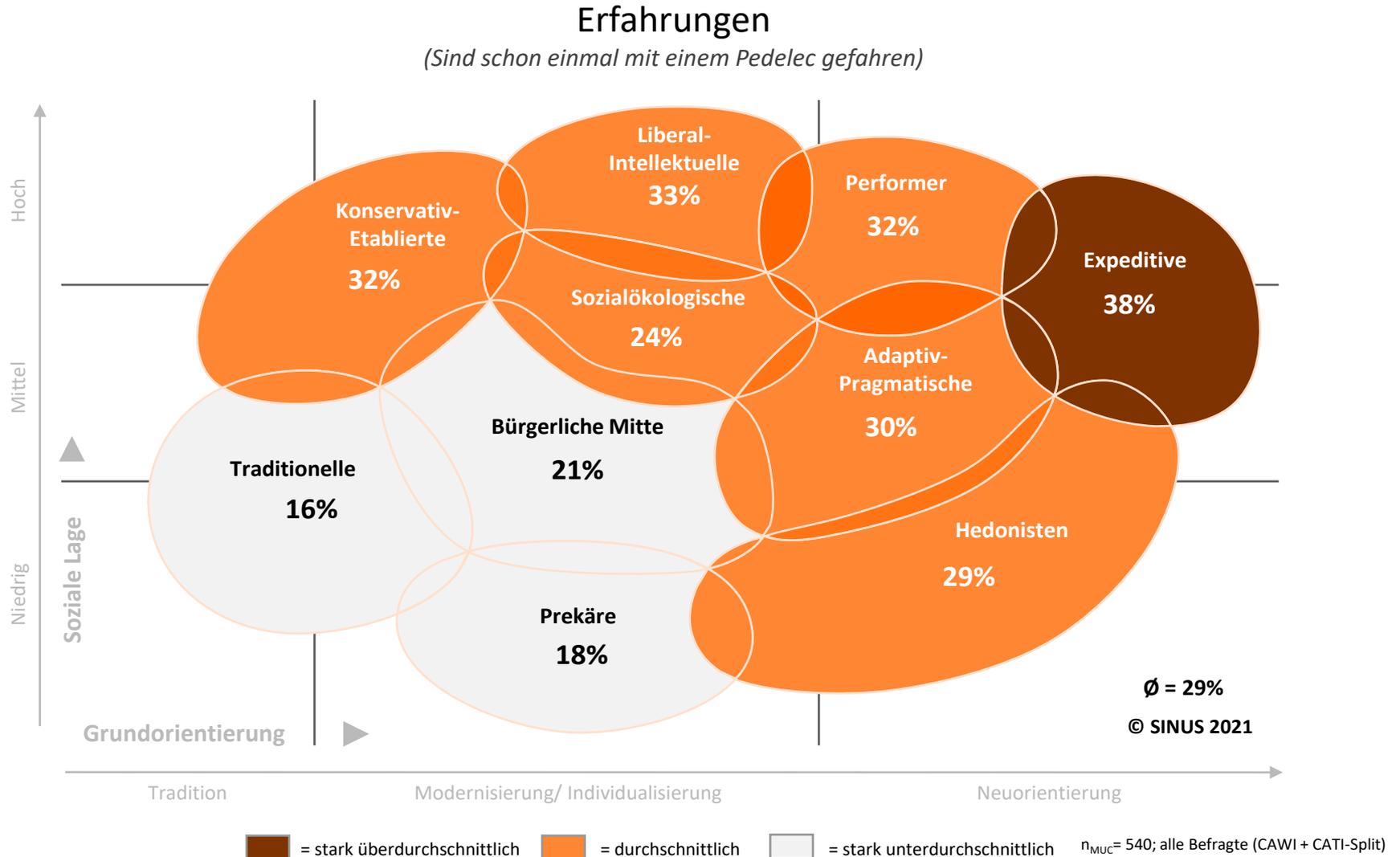
### Nach Bildung



n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Erfahrungen mit Pedelecs

## Nach Sinus-Milieus in München

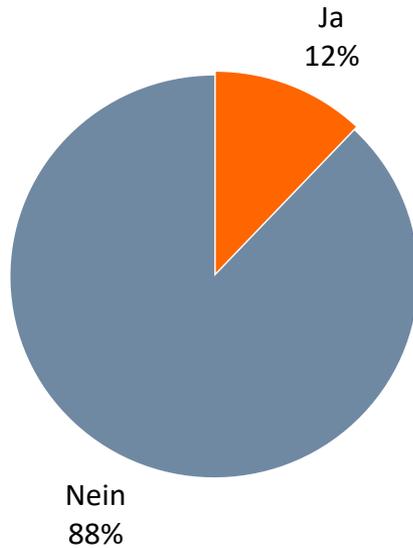


# Nutzung von Pedelecs

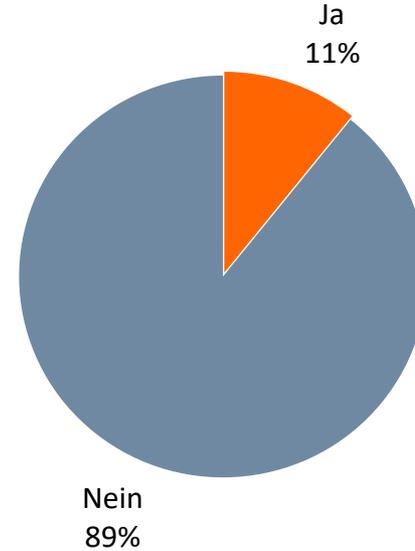
## München im Vergleich zu Deutschland

*Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst*

**DE (mehr als 500 000 EW)**



**München**



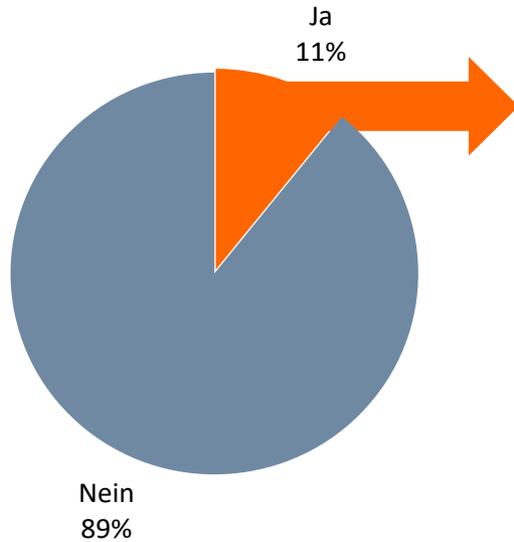
$n_{MUC} = 577$  (CAWI + CATI) ( $n_{DE>500T} = 710$ ); alle Befragte

# Nutzung von Pedelecs

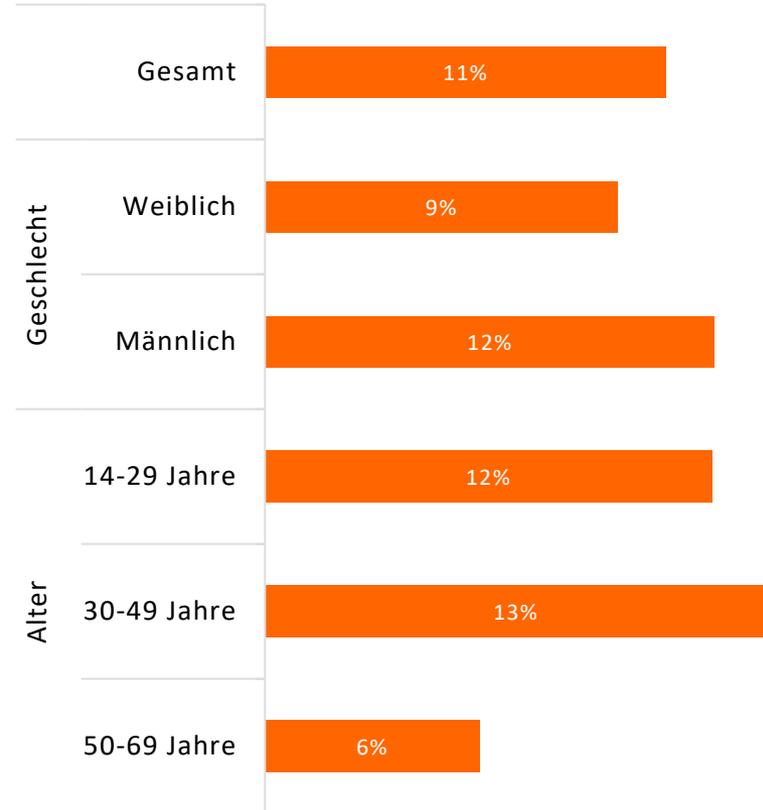
## Nach Soziodemografie in München (1/2)

### Nutzung

Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst



### Nutzung nach Geschlecht und Alter



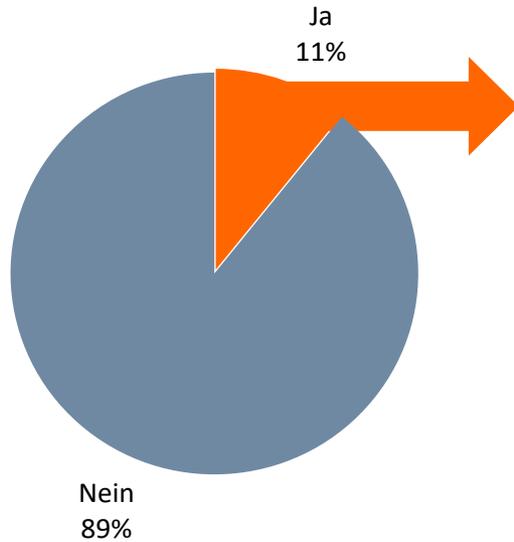
n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI); alle Befragte

# Nutzung von Pedelecs

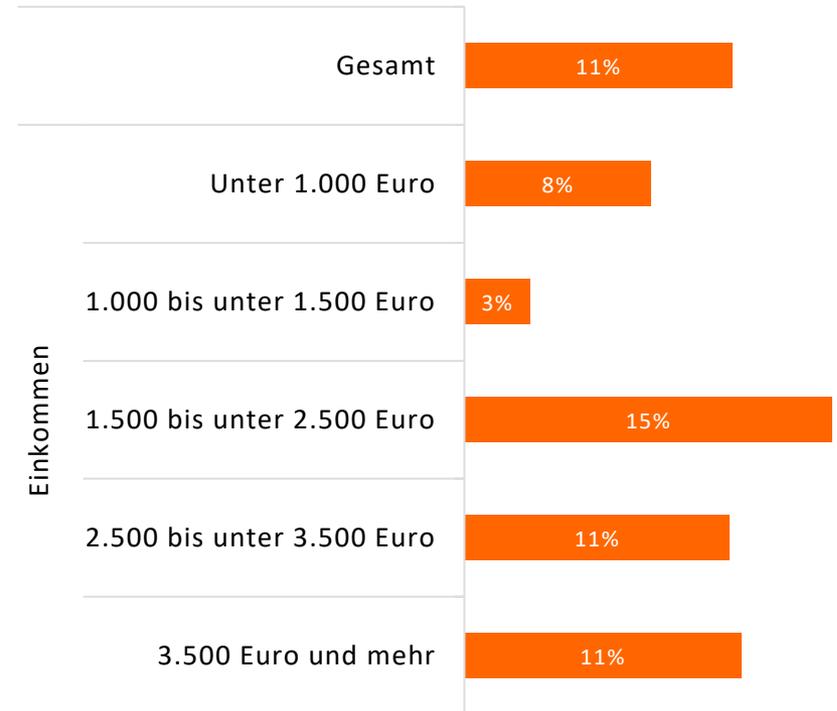
## Nach Soziodemografie in München (2/2)

### Nutzung

Haben ein Pedelec im Haushalt und benutzen es selbst



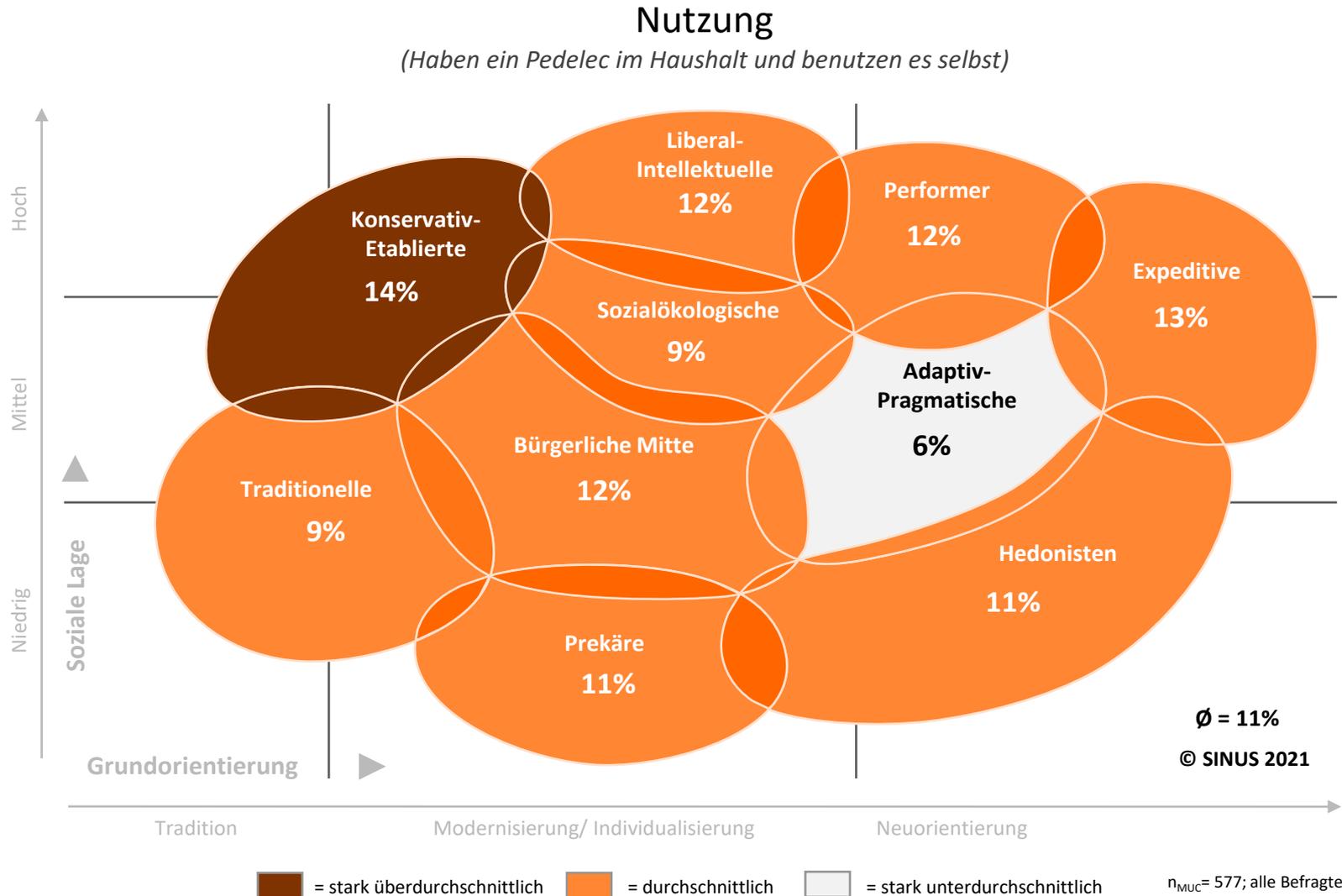
### Nutzung nach Haushaltseinkommen



n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI); alle Befragte

# Nutzung von Pedelecs

## Nach Sinus-Milieus in München



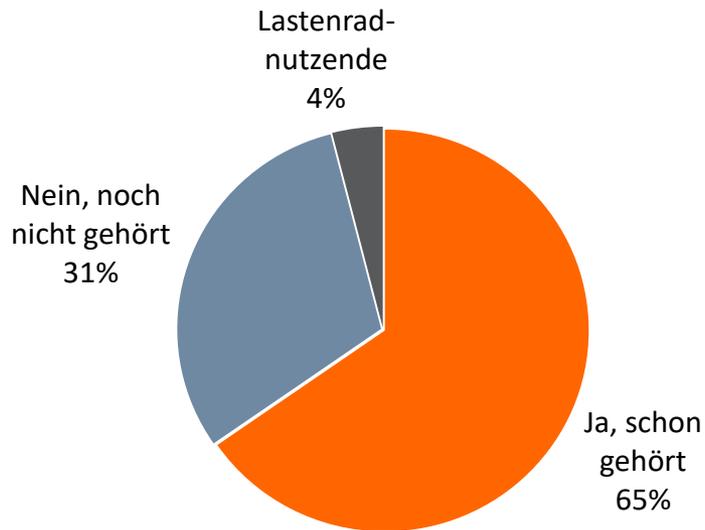
n<sub>MUC</sub> = 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

# Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

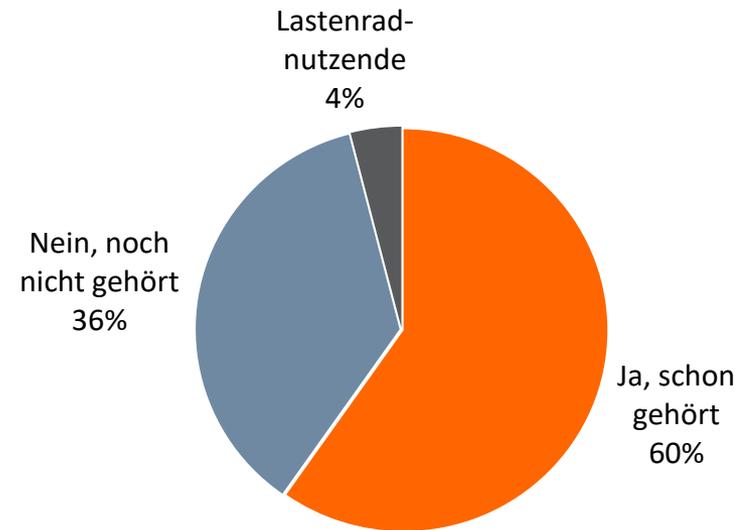
## München im Vergleich zu Deutschland

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?

DE (mehr als 500 000 EW)



München



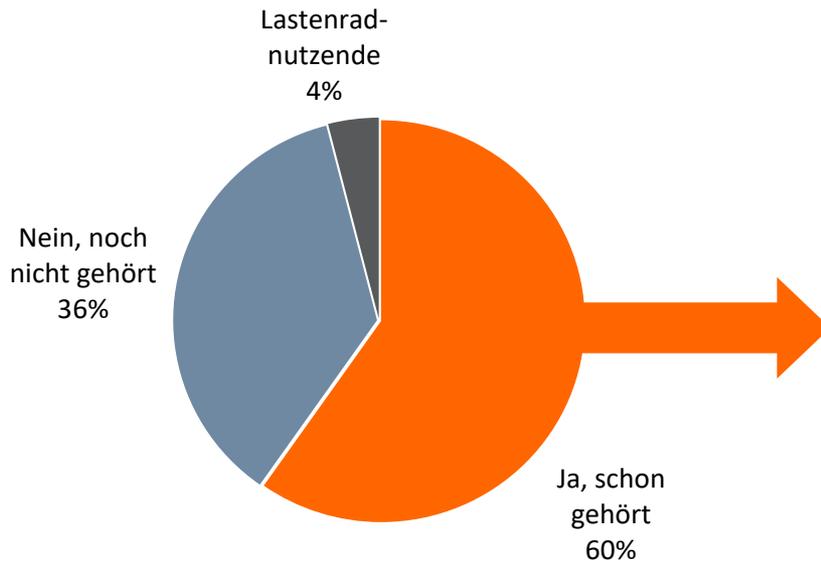
$n_{MUC} = 540$  (CAWI + CATI-Split) ( $n_{DE>500T} = 710$ ); alle Befragte

# Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

## Nach Soziodemografie in München (1/2)

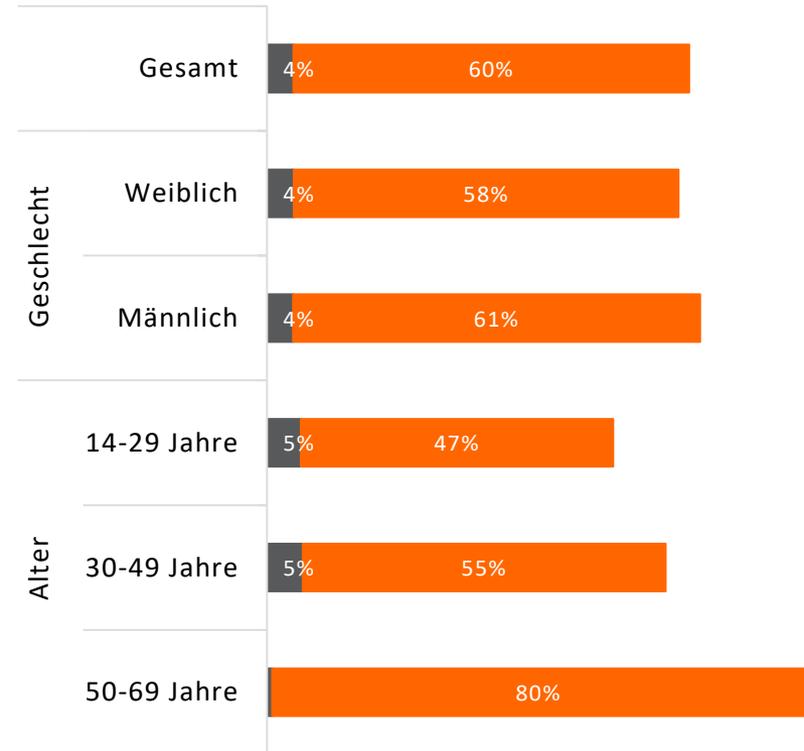
### Bekanntheit und Nutzung

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?



### Nach Geschlecht und Alter

■ Lastenrad-nutzende ■ Ja, schon gehört



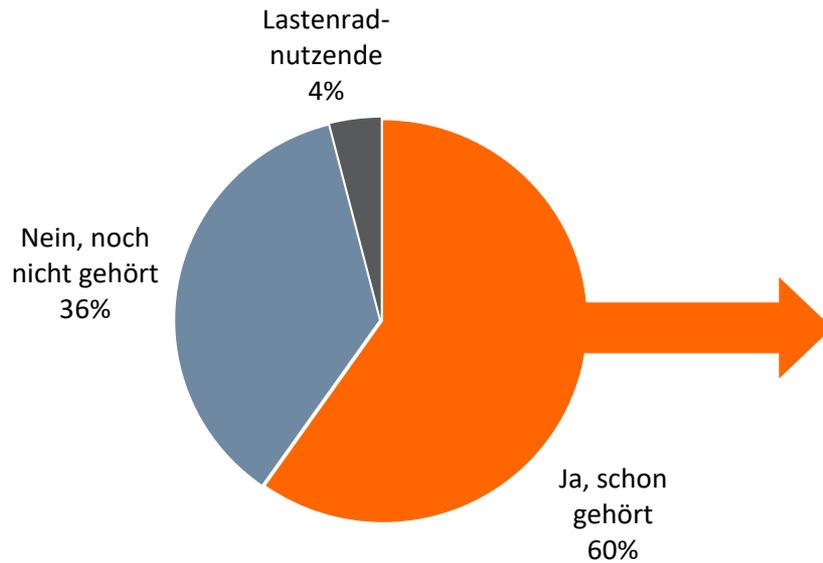
n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Bekanntheit und Nutzung von Lastenrädern

## Nach Soziodemografie in München (2/2)

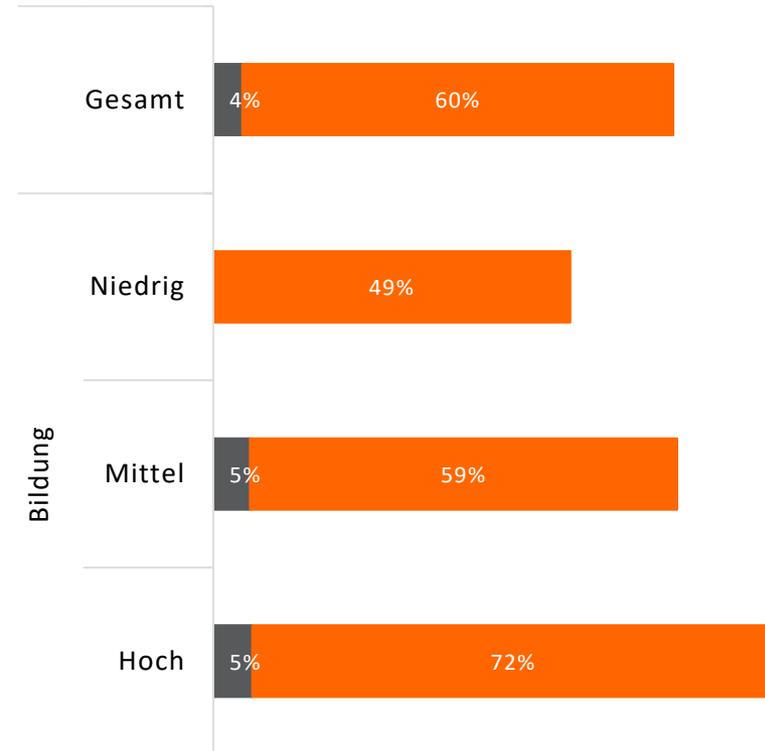
### Bekanntheit und Nutzung

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?



### Nach Bildung

■ Lastenrad-nutzende ■ Ja, schon gehört



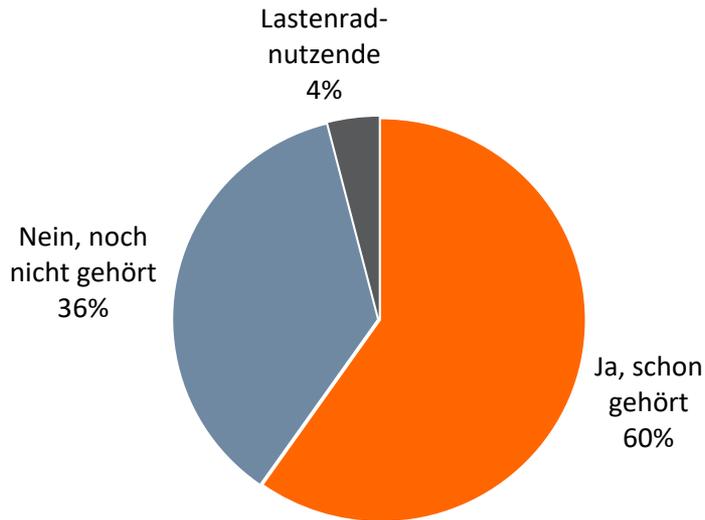
n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Bekanntheit und Kaufpotential von Lastenrädern

## In München

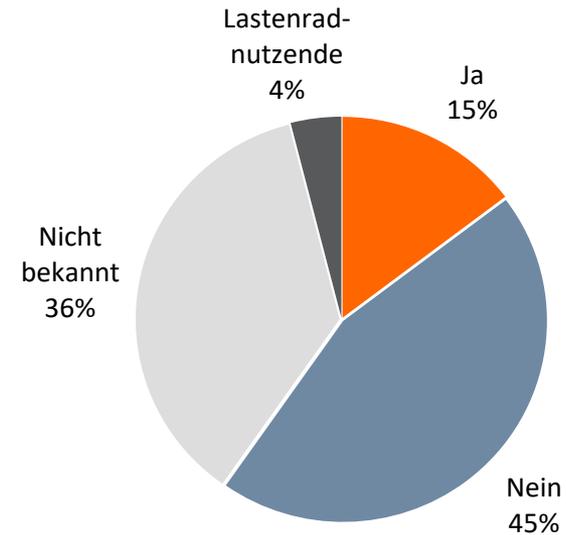
### Bekanntheit und Nutzung

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?



### Kaufpotential

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?



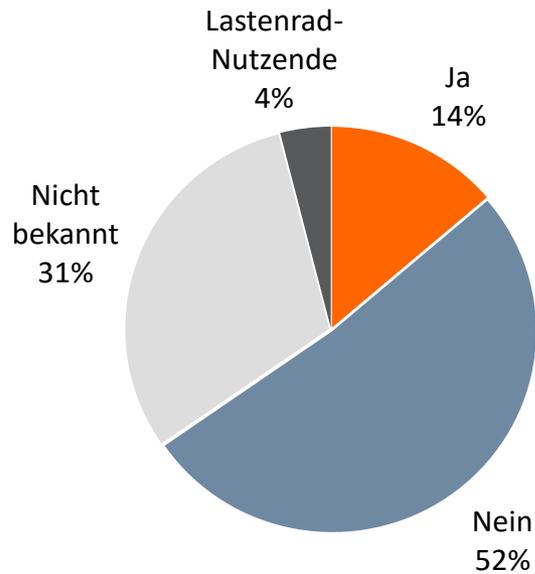
n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Kaufpotential von Lastenrädern

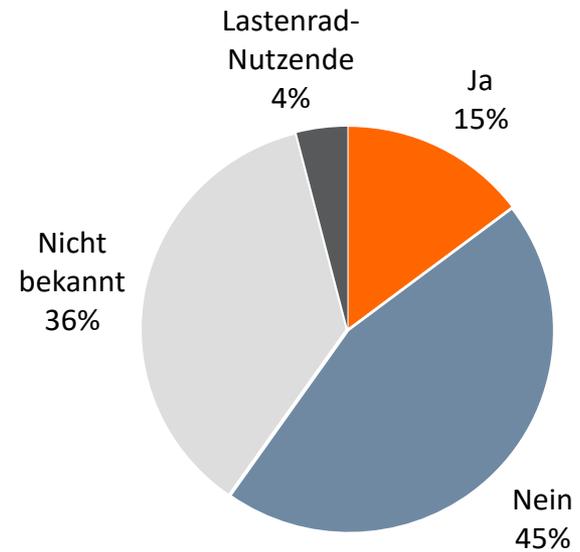
## München im Vergleich zu Deutschland

*Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?*

**DE (mehr als 500 000 EW)**



**München**



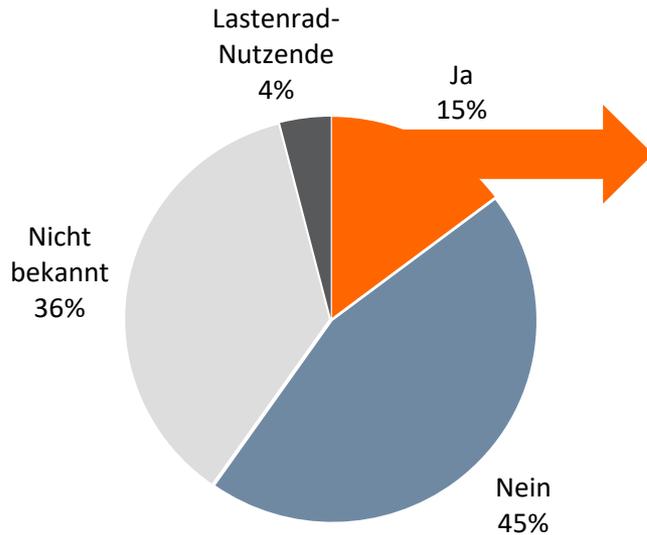
$n_{MUC} = 540$  (CAWI + CATI-Split) ( $n_{DE>500T} = 710$ ); alle Befragte

# Kaufpotential von Lastenrädern

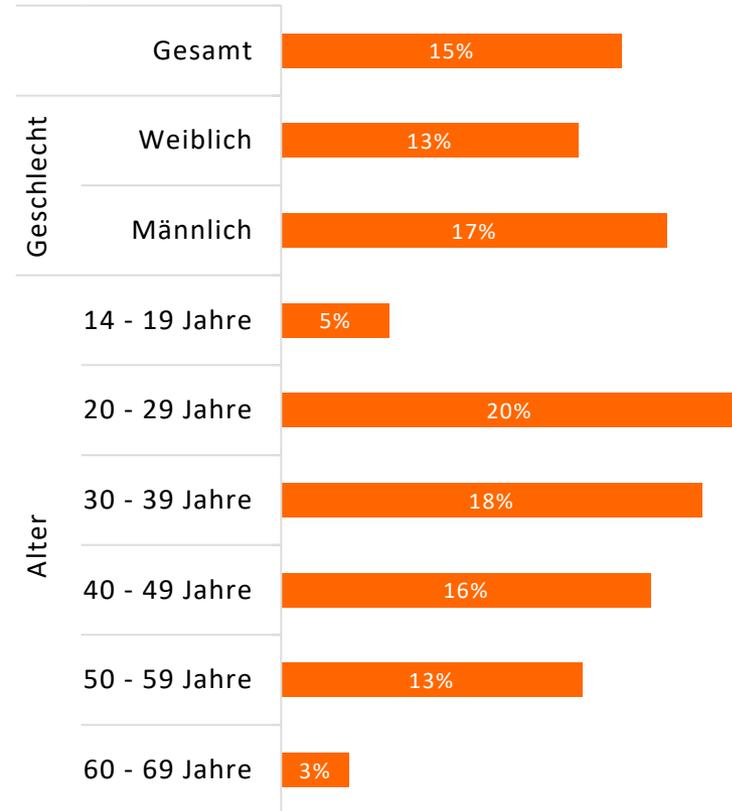
## Nach Soziodemografie in München (1/2)

### Kaufpotential

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?



### Kaufpotential nach Geschlecht und Alter



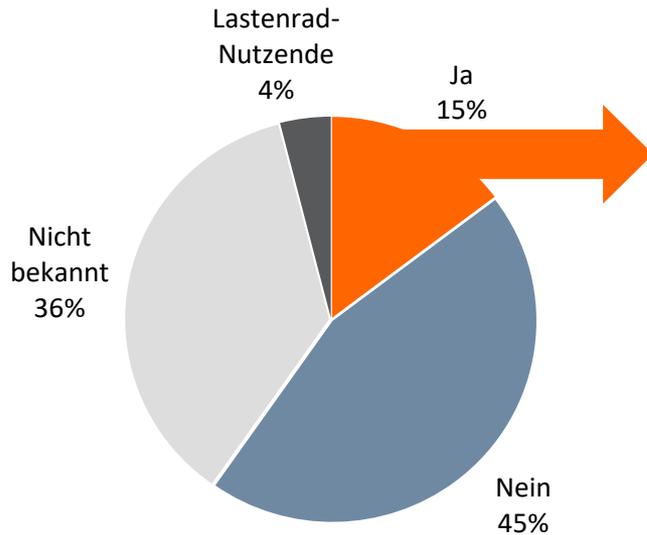
n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Kaufpotential von Lastenrädern

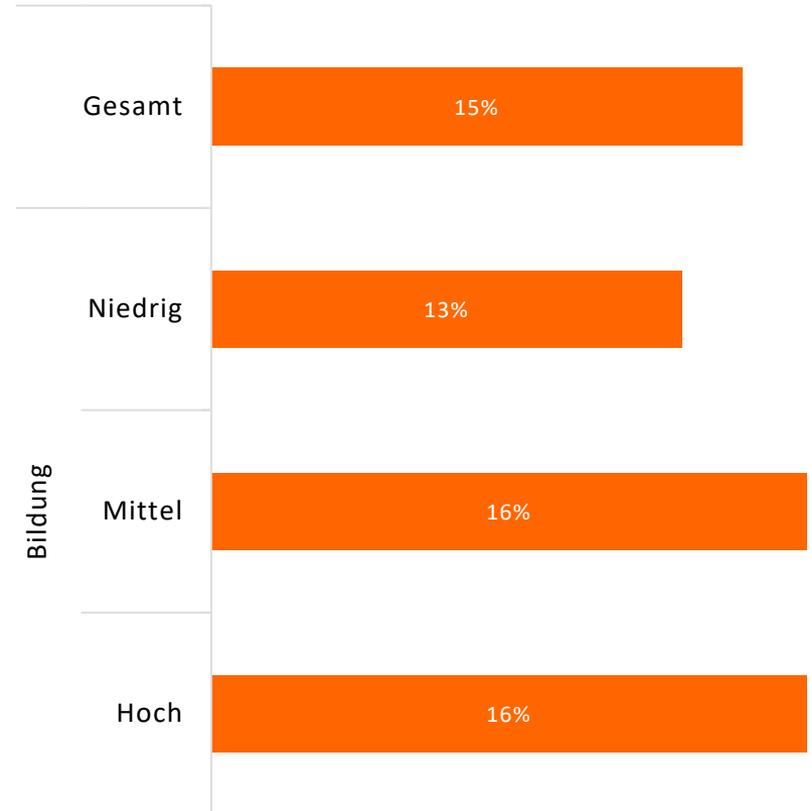
## Nach Soziodemografie in München (2/2)

### Kaufpotential

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrzeug anzuschaffen?



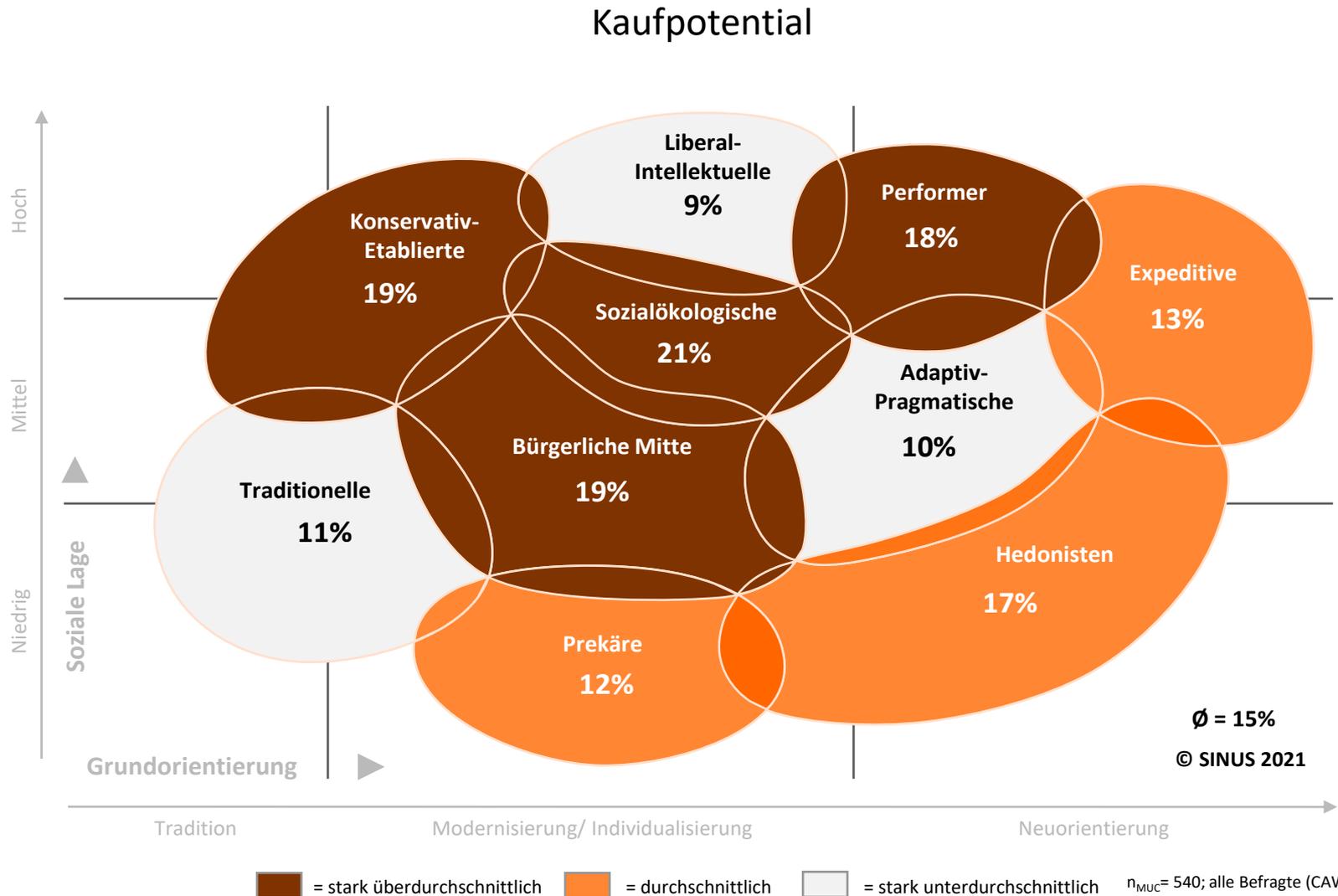
### Kaufpotential nach Bildung



n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Kaufpotential von Lastenrädern

Nach Sinus-Milieus in München

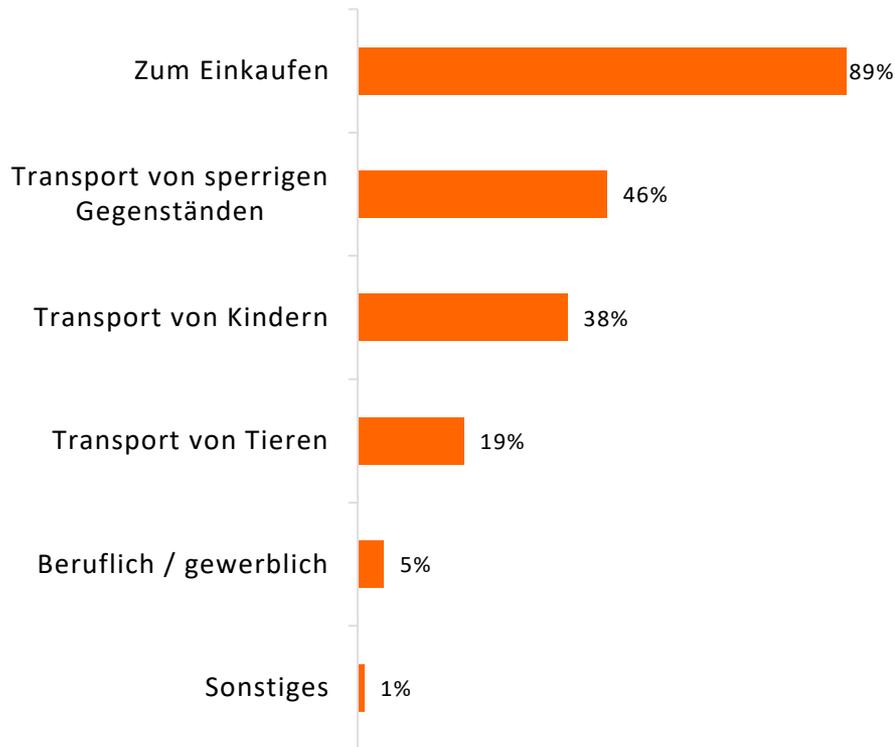


# Nutzungsmotivationen für Lastenräder in München

## Potentielle vs. aktuelle Lastenradfahrende

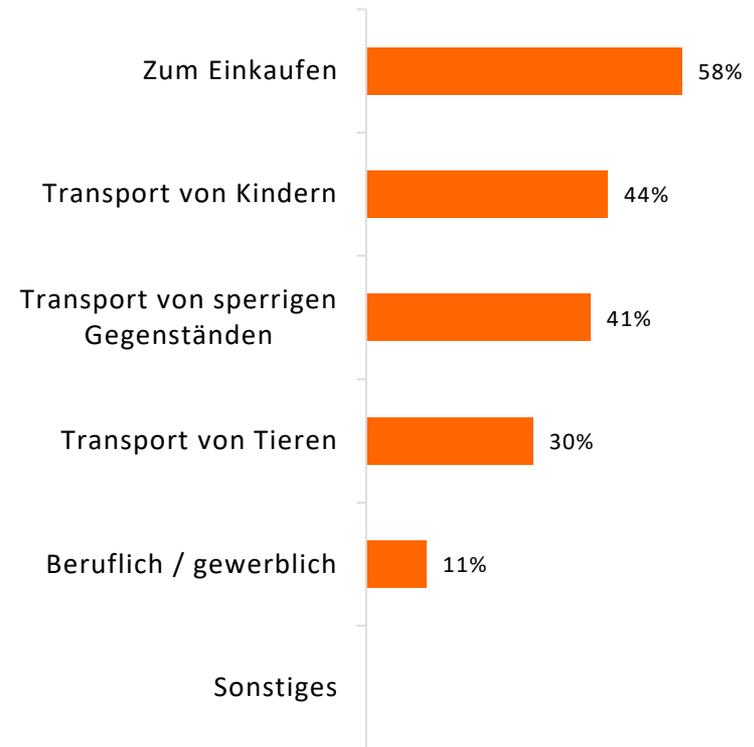
### Potentielle Fahrende

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



### Aktuelle Fahrende

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



n<sub>MUC</sub> = 69 (CAWI); Lastenradkenner, mit Kaufabsicht für Lastenrad



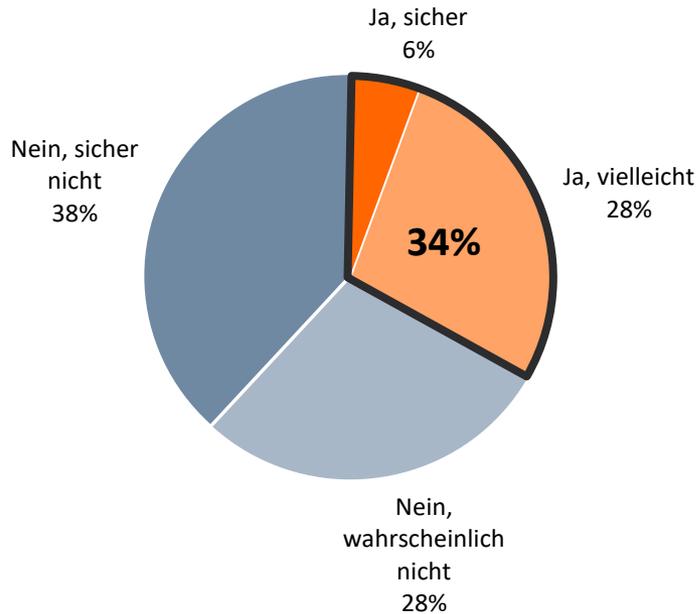
Sehr geringe Fallzahl n<sub>MUC</sub> = 21 (CAWI); Lastenradbesitzende

# Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

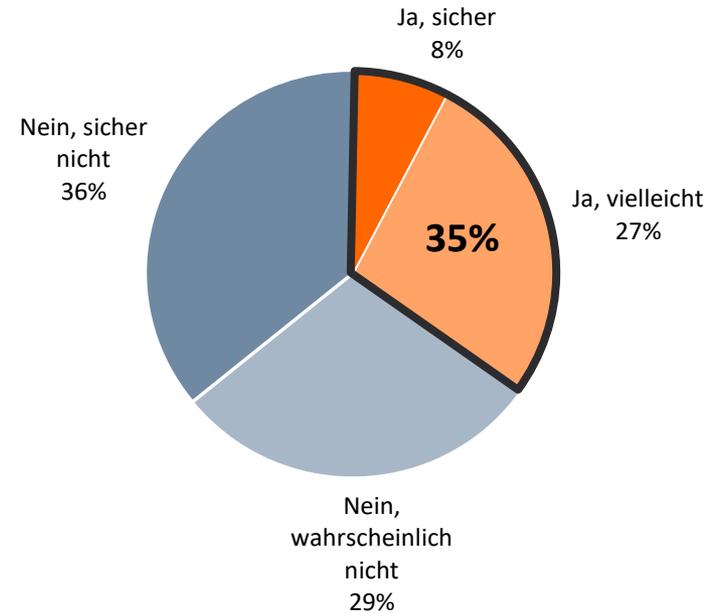
## München im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich vorstellen ein Leihsystem für Lastenfahrräder zu nutzen?

DE (mehr als 500 000 EW)



München



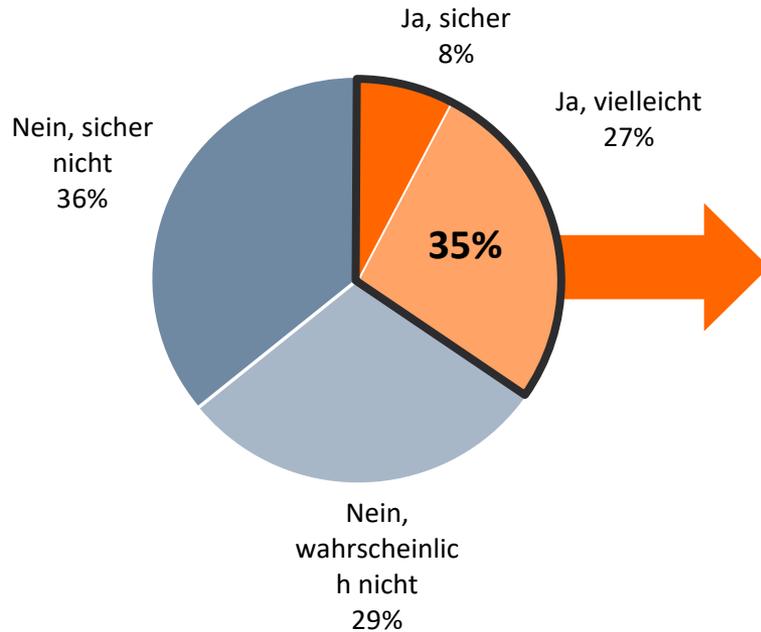
$n_{MUC} = 577$  (CAWI + CATI) ( $n_{DE>500T} = 710$ ); alle Befragte

# Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

## Nach Soziodemografie in München

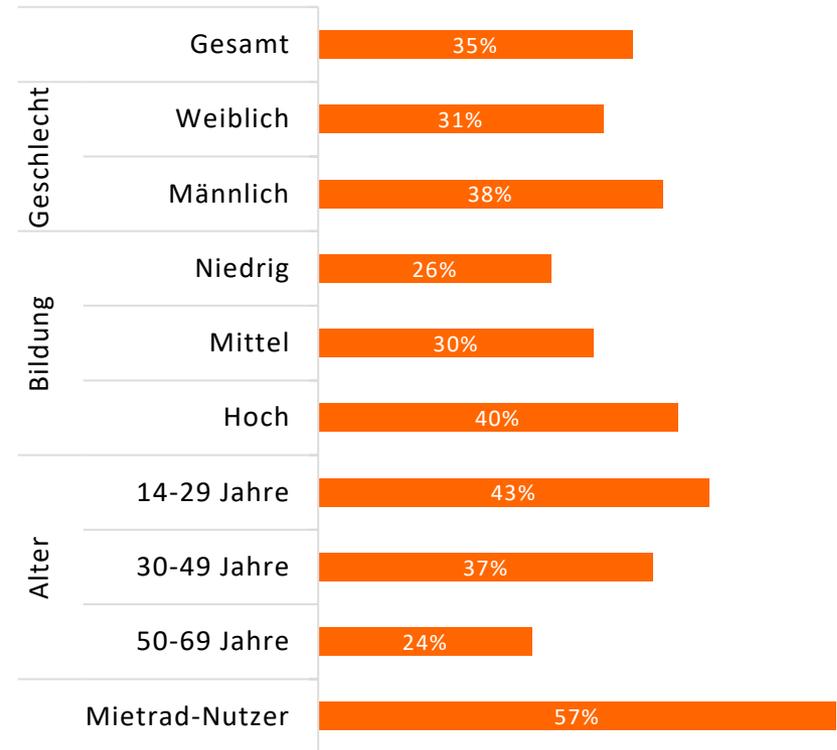
### Interesse

Können Sie sich vorstellen ein Leihsystem für Lastenfahräder zu nutzen?



### Interesse nach Geschlecht, Bildung & Alter

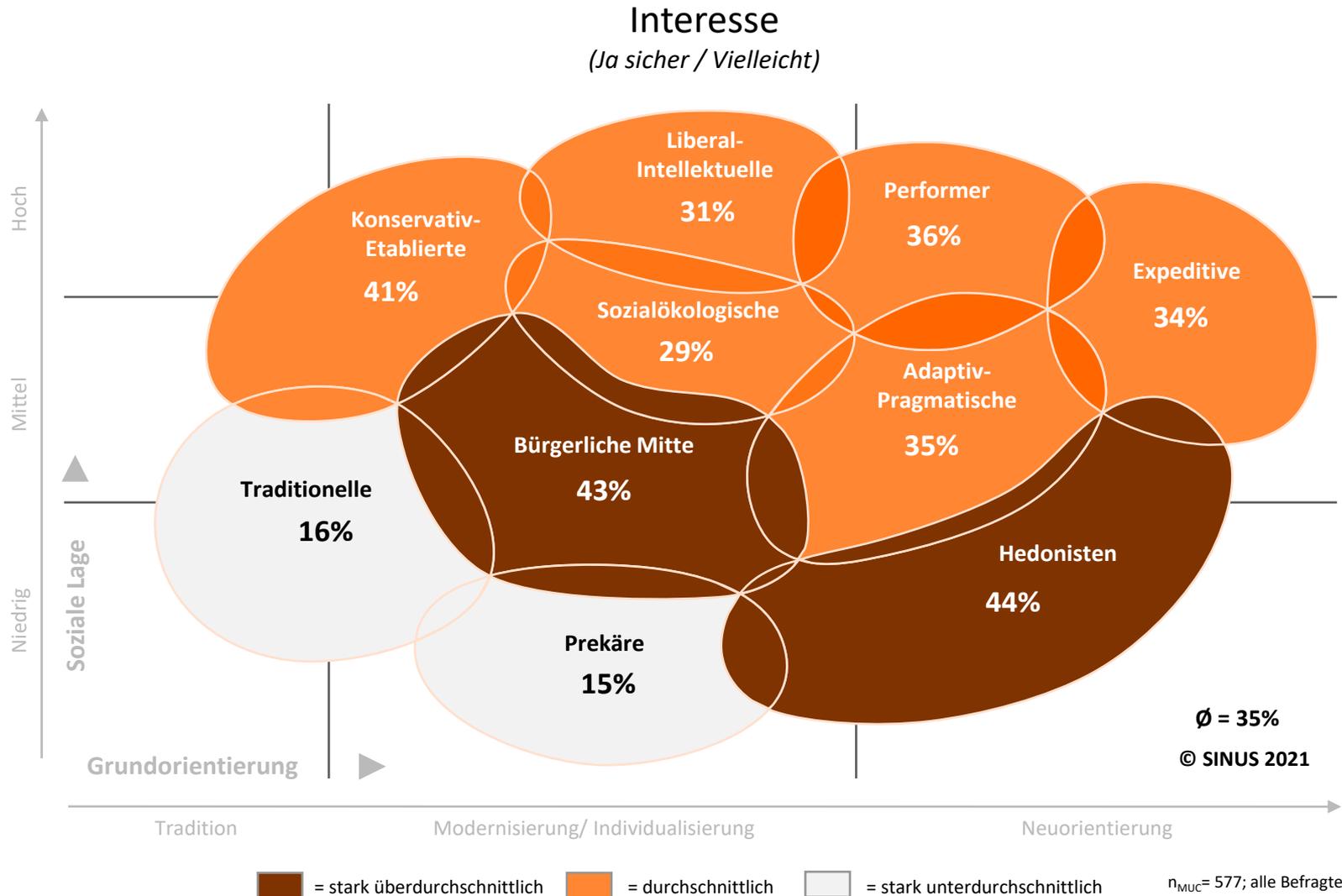
Ja, vielleicht + Ja, sicher



n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI); alle Befragte

# Interesse an Lastenrad-Verleihsystemen

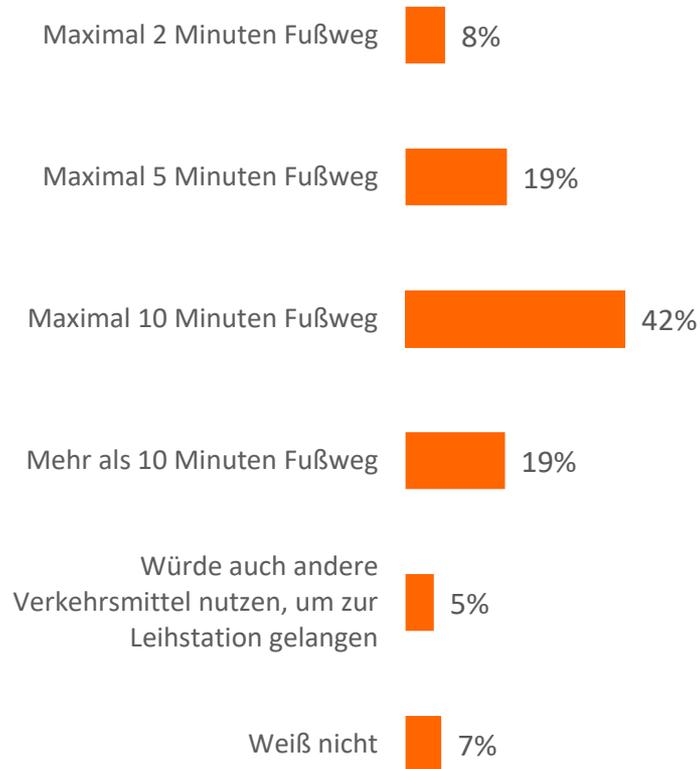
Nach Sinus-Milieus in München



n<sub>MUC</sub> = 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

# Entfernung und Zugang zu Lastenrad-Verleihsystem

„Welche Strecke würden Sie maximal zu einer Station des Leihsystems für Lastenräder zurücklegen, um diese zu nutzen (bspw. zur Ausleihe / Rückgabe des Mietrades)?“



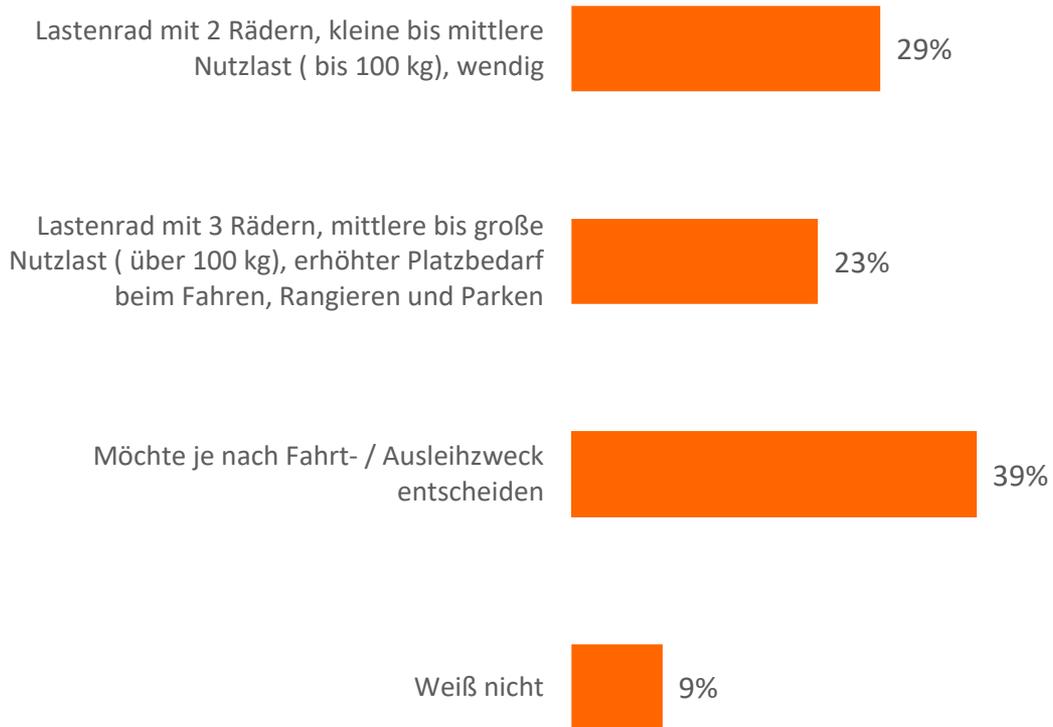
„Welche Zugangsart zu ausleihbaren Lastenrädern (bspw. zur Ausleihe / Rückgabe des Lastenrades) kommen generell für Sie in Frage“ (Mehrfachnennung möglich)



n<sub>MUC</sub> = 200; Nutzung eines Leihsystems für Lastenräder generell vorstellbar (CAWI + CATI)

# Bevorzugte Art von Leih-Lastenrädern

„Welche Art von Lastenrad bevorzugen Sie für eine Ausleihe?“  
(Frage gestützt mit Bild)



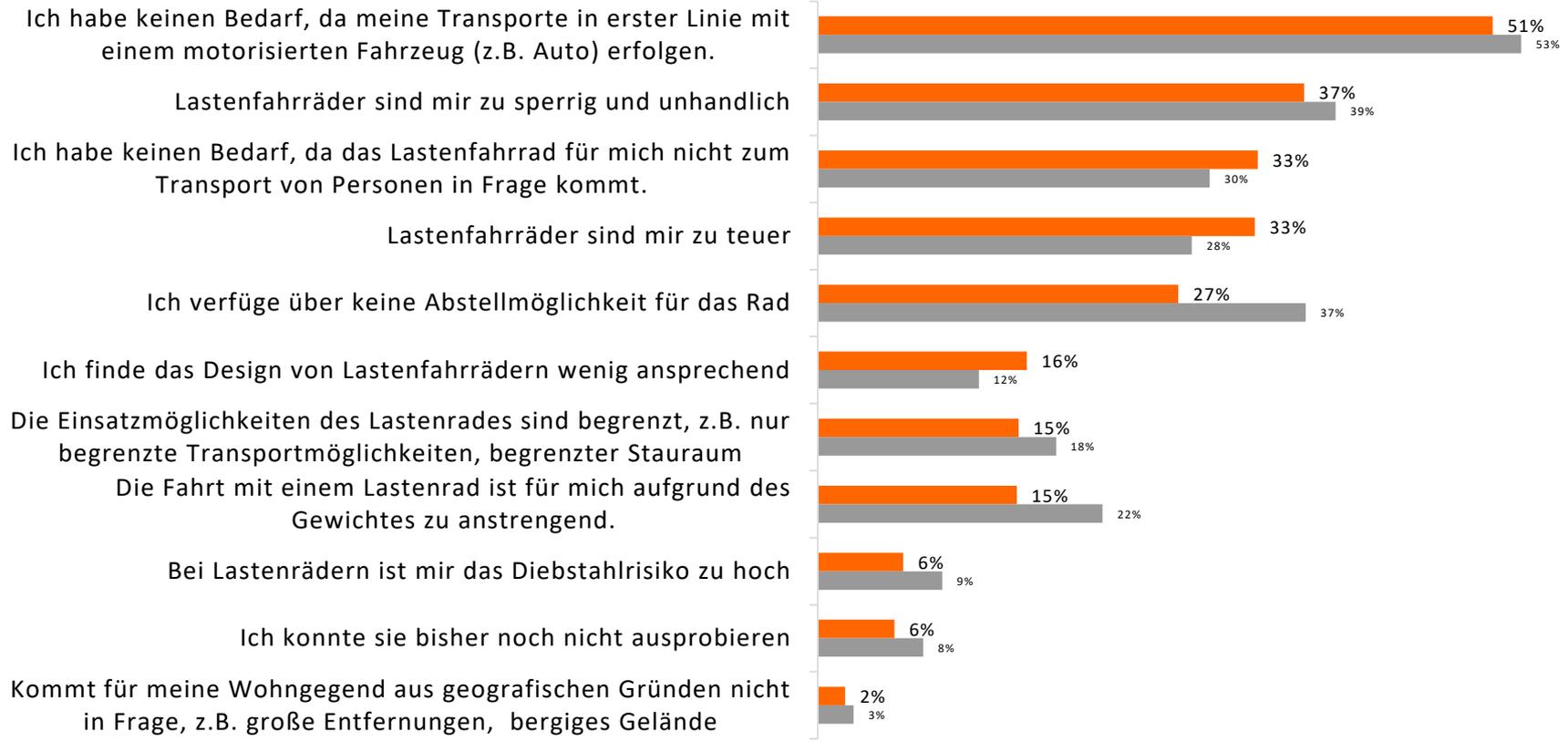
n<sub>MUC</sub> = 200; Nutzung eines Leihsystems für Lastenräder generell vorstellbar (CAWI + CATI)

# Aussagen von Personen ohne Interesse an Lastenrädern

## München im Vergleich zu Deutschland

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

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



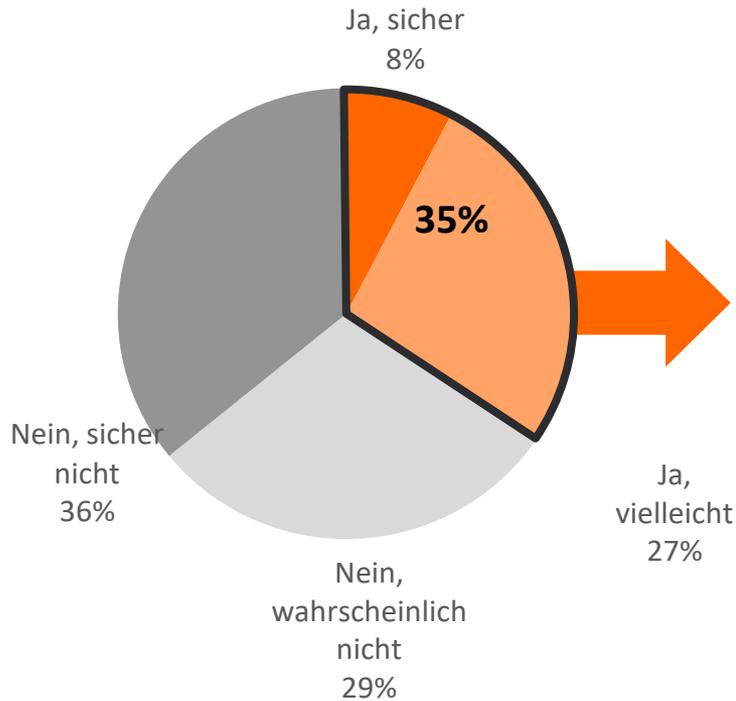
n<sub>MUC</sub> = 223 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 366;) Befragte, die Lastenräder kennen, aber kein Interesse an der Anschaffung eines Lastenrades haben

# Interesse an öffentlichen Mietradsystemen

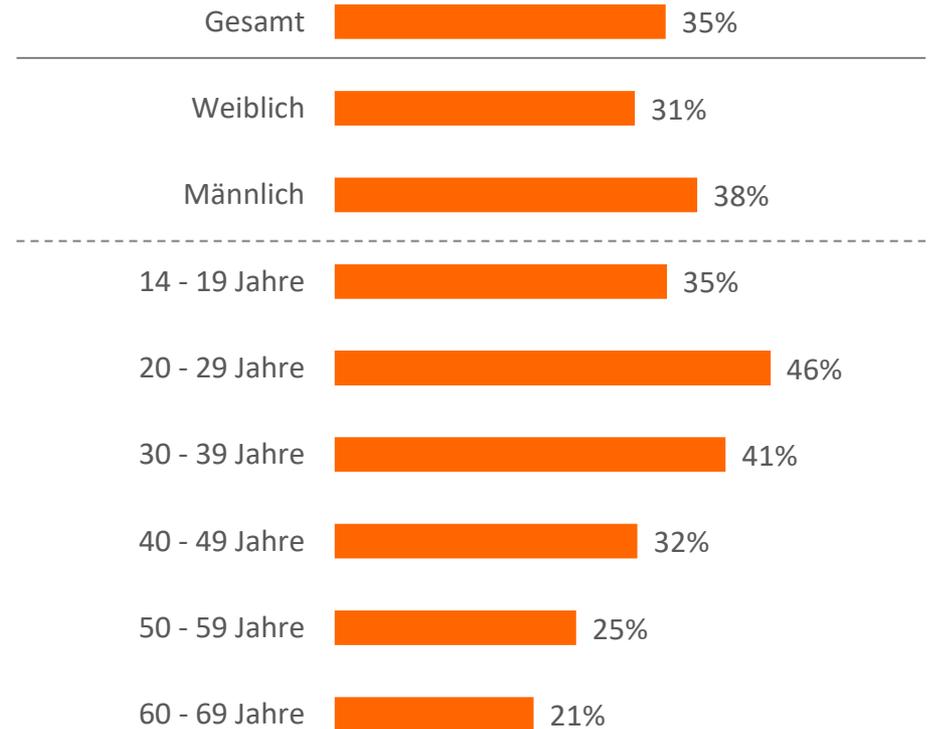
## Nach Soziodemografie

### Interesse

„Können Sie sich vorstellen ein öffentliches Mietradsystem zu nutzen?“



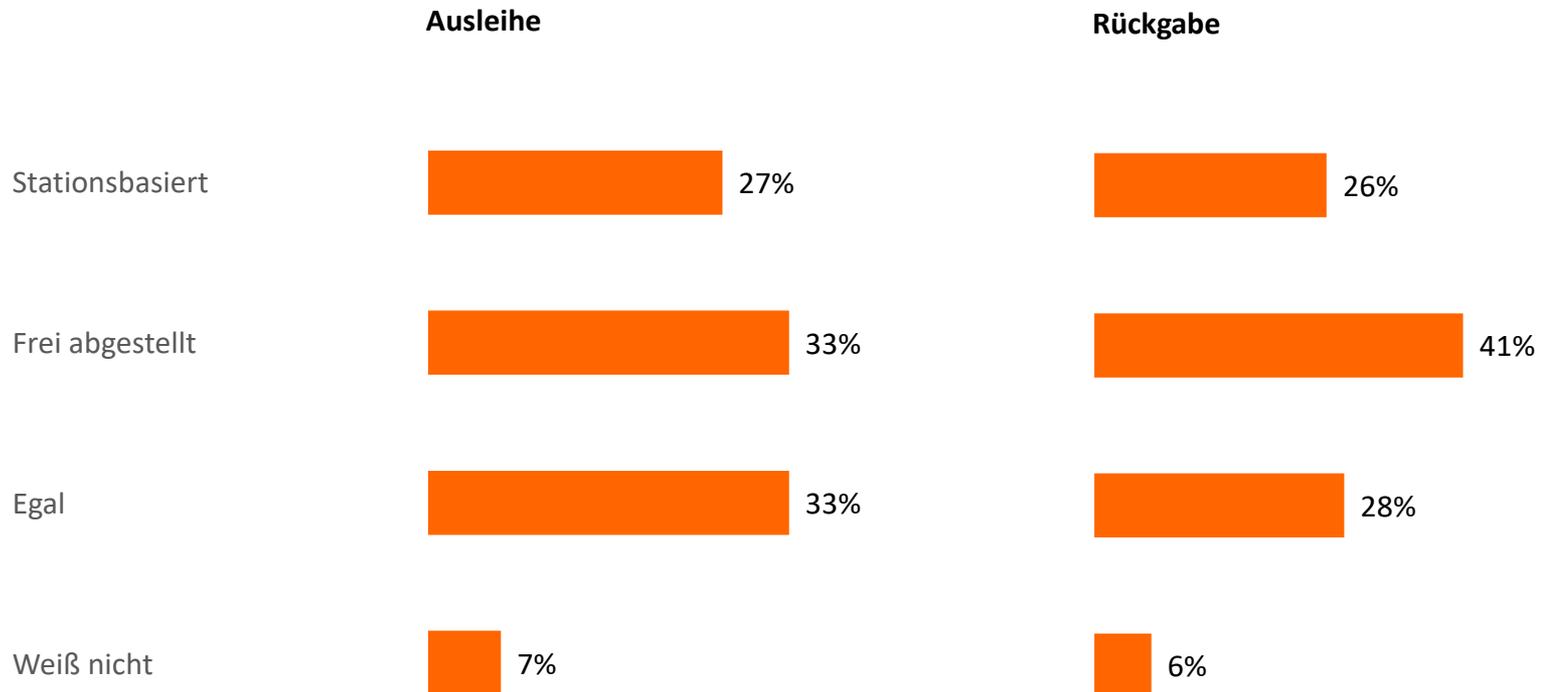
### Interesse nach Geschlecht und Alter (Ja, sicher / Vielleicht)



Angaben in Prozent  
n<sub>MUC</sub> = 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

# Bevorzugte Systeme für Mieträder

„Bei öffentlichen Mietradsystemen gibt es zwei Varianten zur Ausleihe / Rückgabe von Mieträdern: Stationsbasierte Räder und frei abgestellte Räder. Welches dieser Systeme bevorzugen Sie für die Ausleihe bzw. Rückgabe von Mieträdern?“

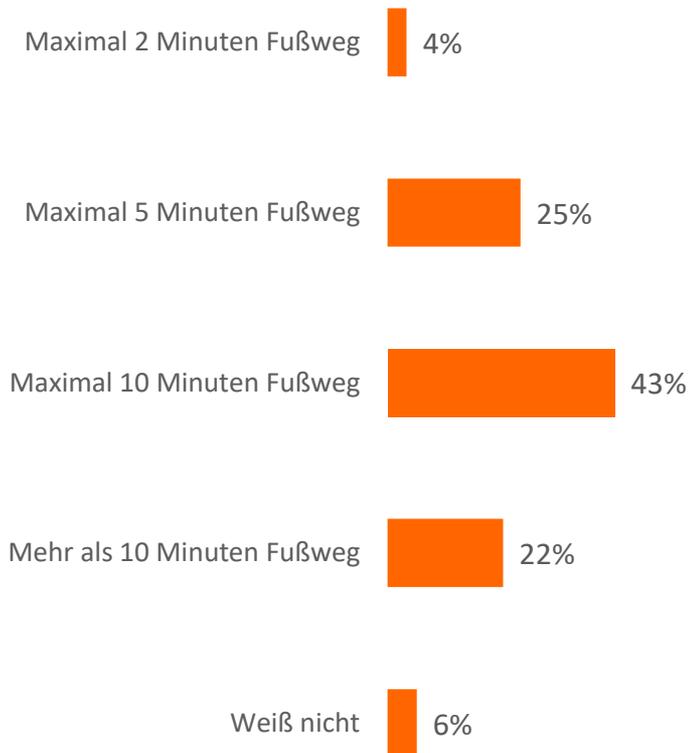


$n_{MUC} = 247$ ; Mietradsystem wird mindestens einmal im Jahr genutzt bzw. Nutzung generell vorstellbar (CAWI + CATI)

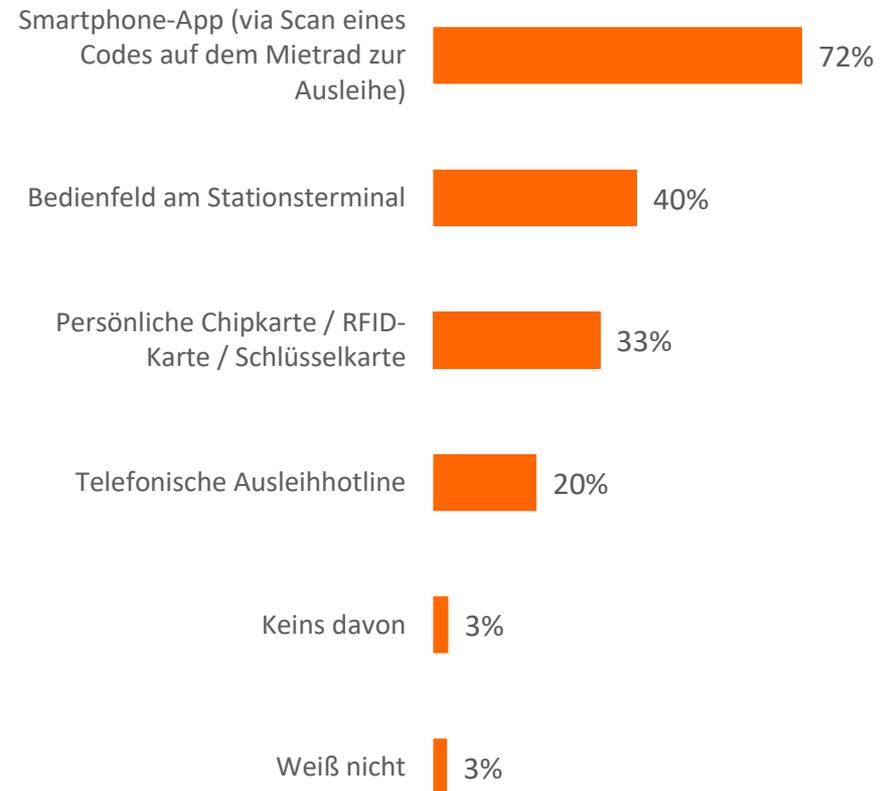


# Entfernung zum Mietrad(-system) & Bezahlmodell

„Welche Strecke würden Sie maximal zu einer Station des Mietradsystems bzw. einem freistehenden Mietrad zurücklegen, um dieses zu nutzen (bspw. zur Ausleihe / Rückgabe des Mietrades)?“



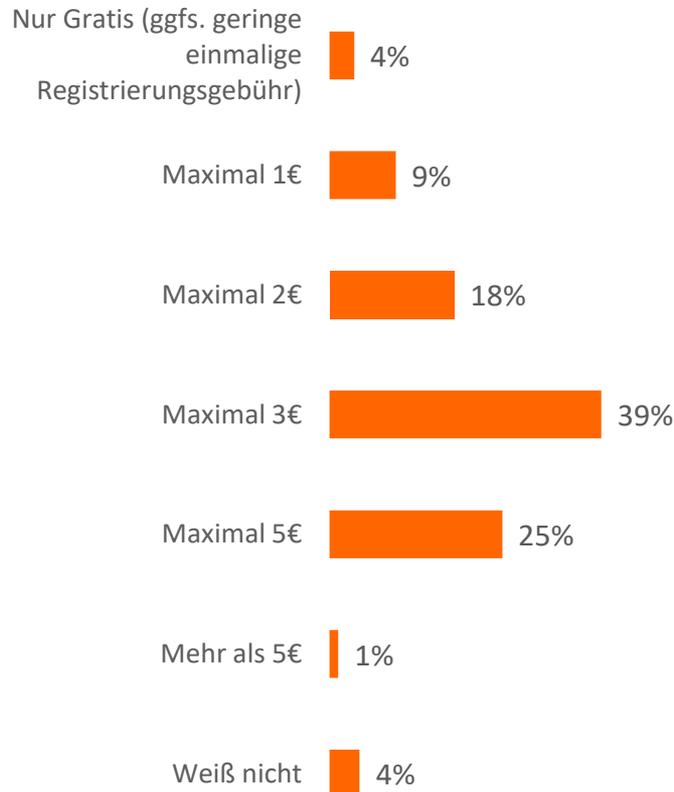
„Welches Modell für die Ausleihe / Bezahlung des Mietrades kommt generell für Sie in Frage?“ (Mehrfachnennung möglich)



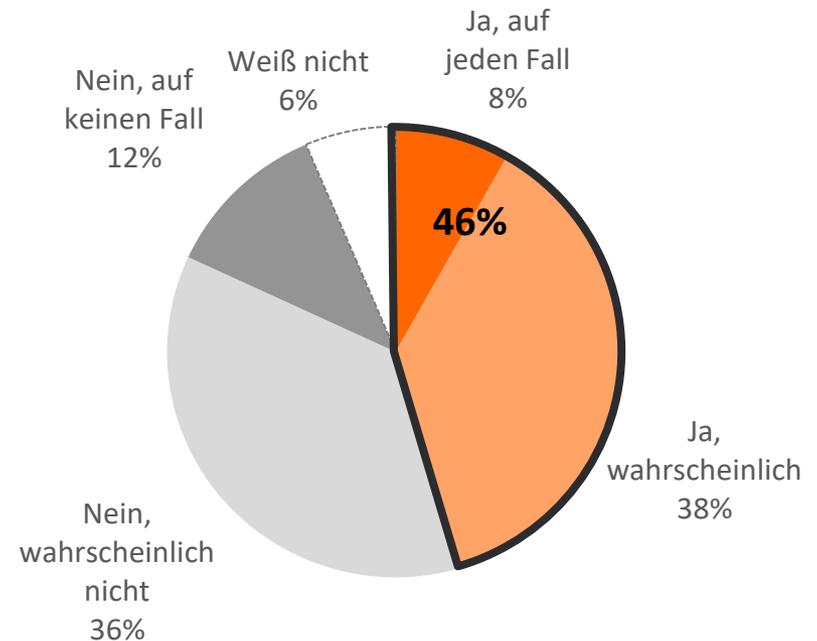
n<sub>MUC</sub>= 247; Mietradsystem wird mindestens einmal im Jahr genutzt bzw. Nutzung generell vorstellbar (CAWI + CATI)

# Nutzungspreis & Grundgebühr für Mietradsystem

„Wieviel wären Sie maximal bereit für eine 30-minütige Fahrt mit einem Mietrad zu bezahlen?“



„Würden Sie für die Nutzung eines Mietrades eine monatliche / jährliche Grundgebühr zahlen, damit die Einzelfahrten mit dem Mietrad günstiger werden?“

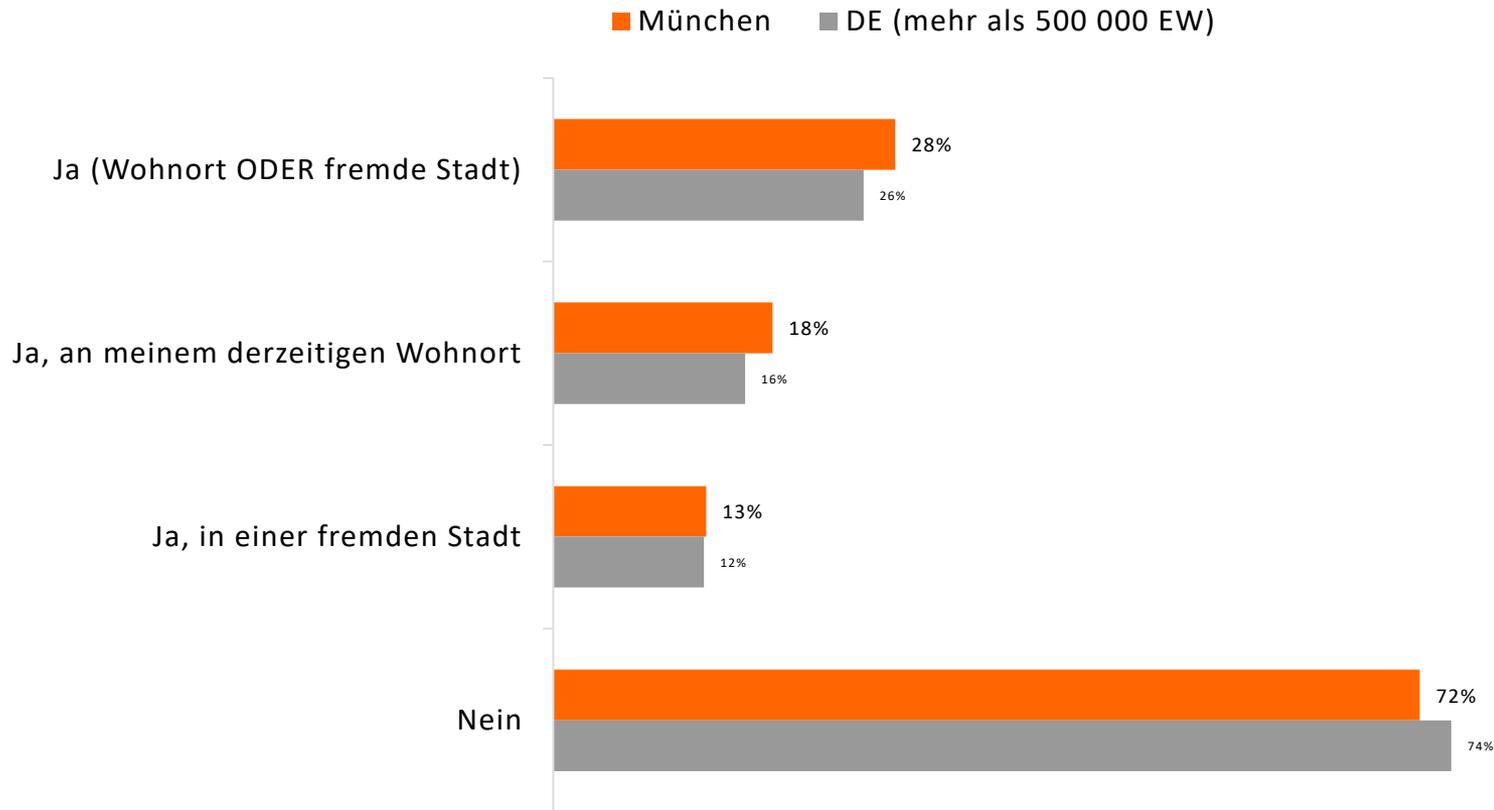


$n_{\text{Muc}} = 247$ ; Mietradsystem wird mindestens einmal im Jahr genutzt bzw. Nutzung generell vorstellbar (CAWI + CATI)

# Erfahrungen mit Bike-Sharing-Systemen

## München im Vergleich zu Deutschland

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

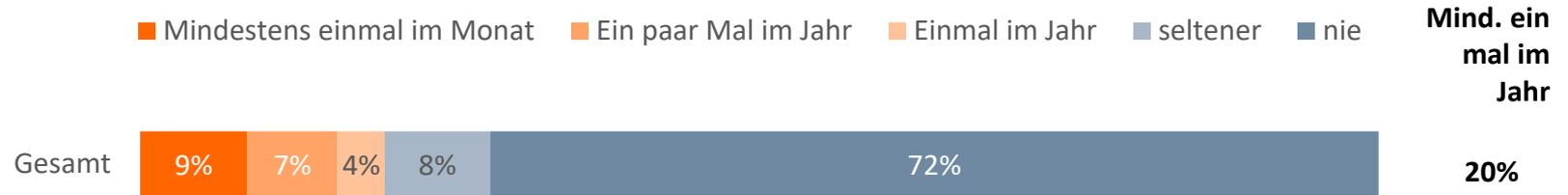


n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

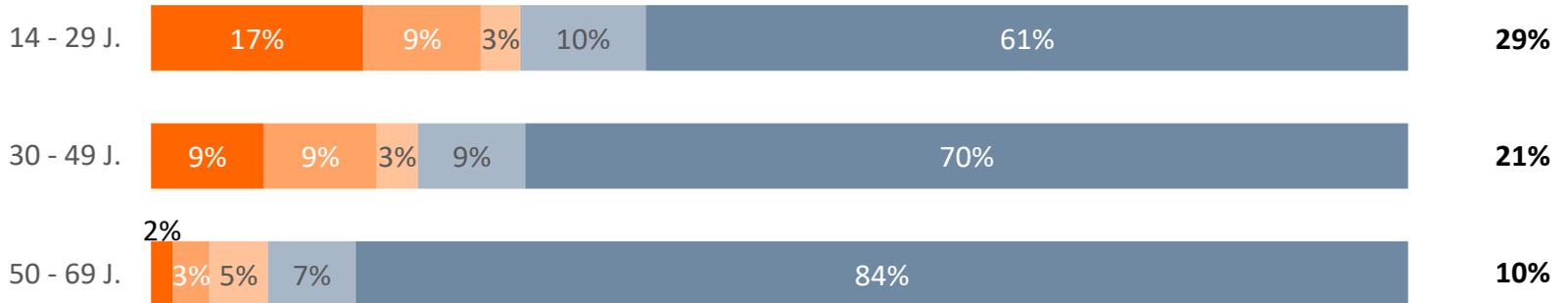
# Nutzung von Bike-Sharing

## Häufigkeit der Nutzung nach Alter in München

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

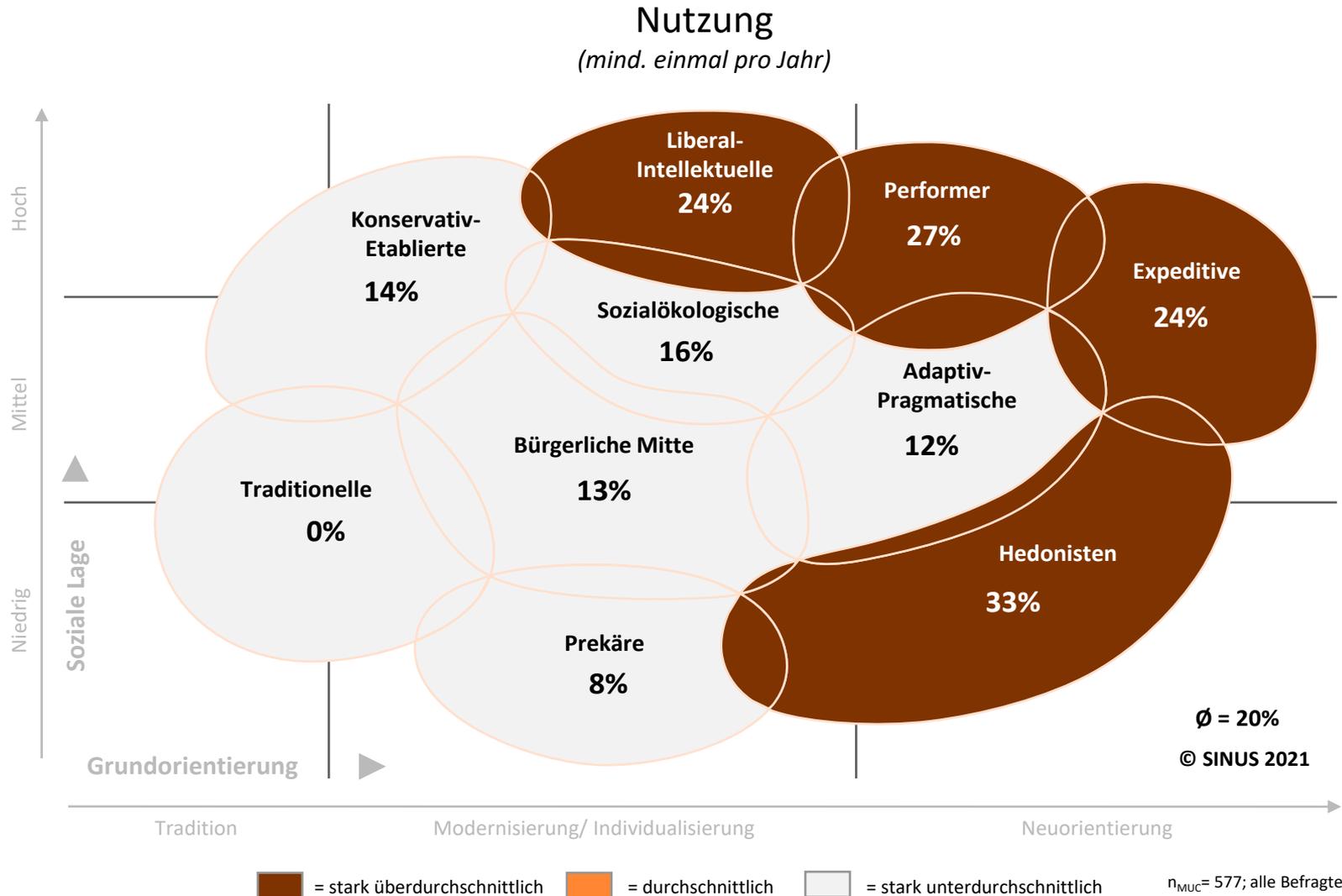


### Nutzung nach Alter



# Nutzung von Bike-Sharing

## Nach Sinus-Milieus in München

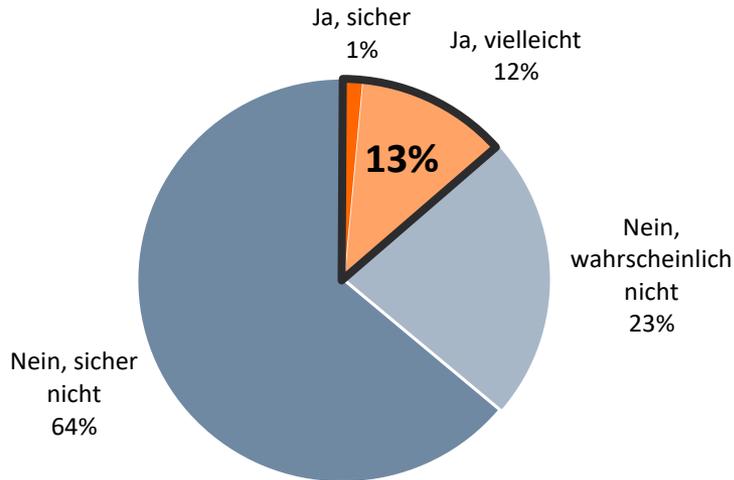


# Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

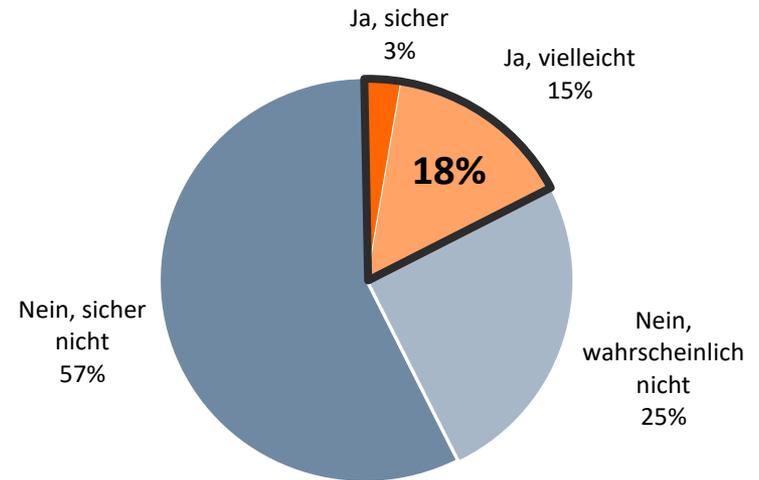
## München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München



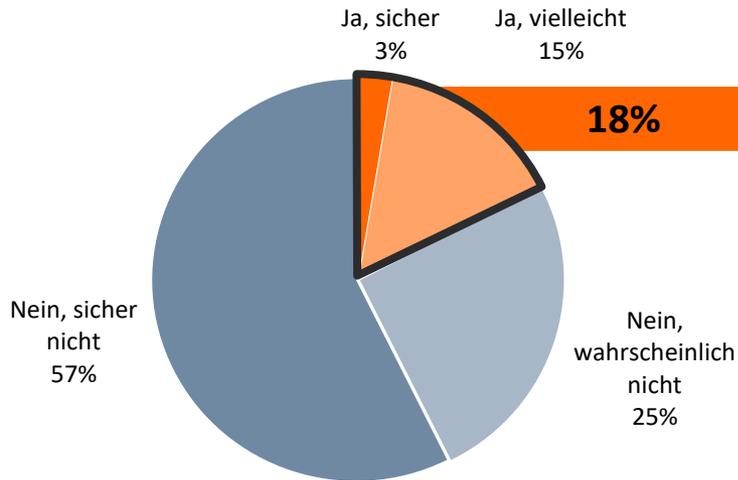
n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

## Nach Soziodemografie in München (1/2)

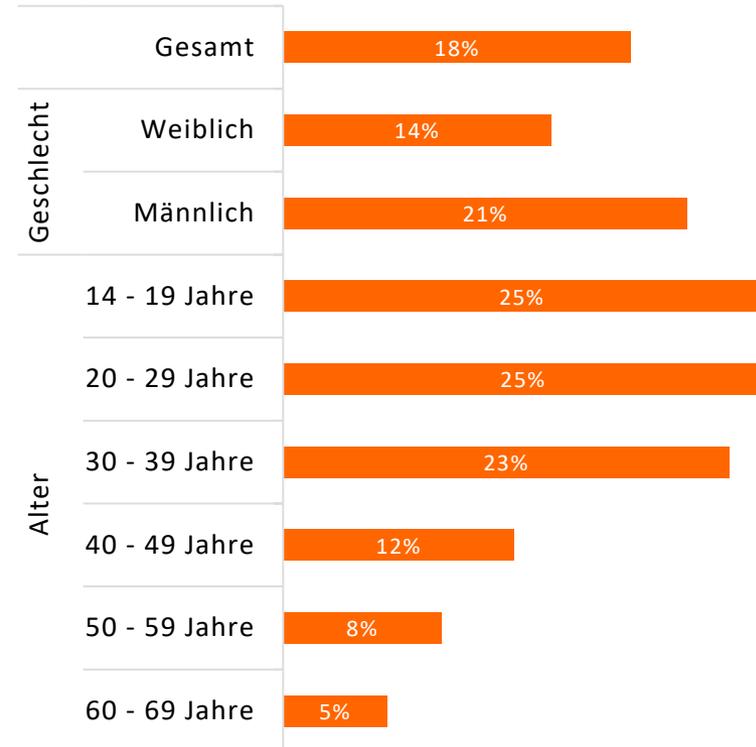
### Potential

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



### Potential nach Geschlecht und Alter

Ja, vielleicht + Ja, sicher



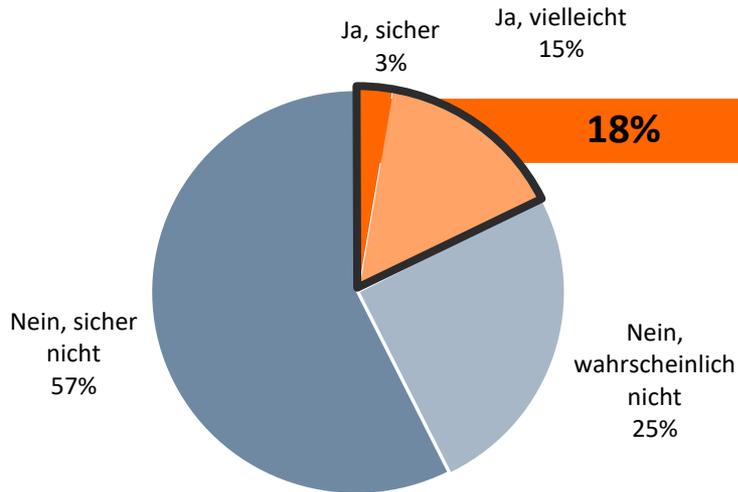
n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI); alle Befragte

# Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

## Nach Soziodemografie in München (2/2)

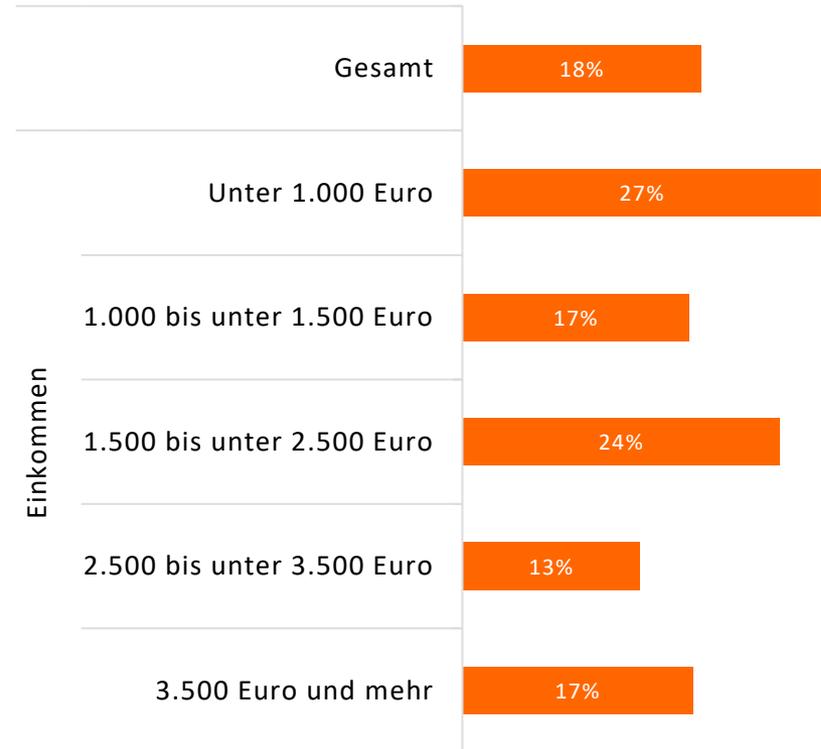
### Potential

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



### Potential nach Einkommen

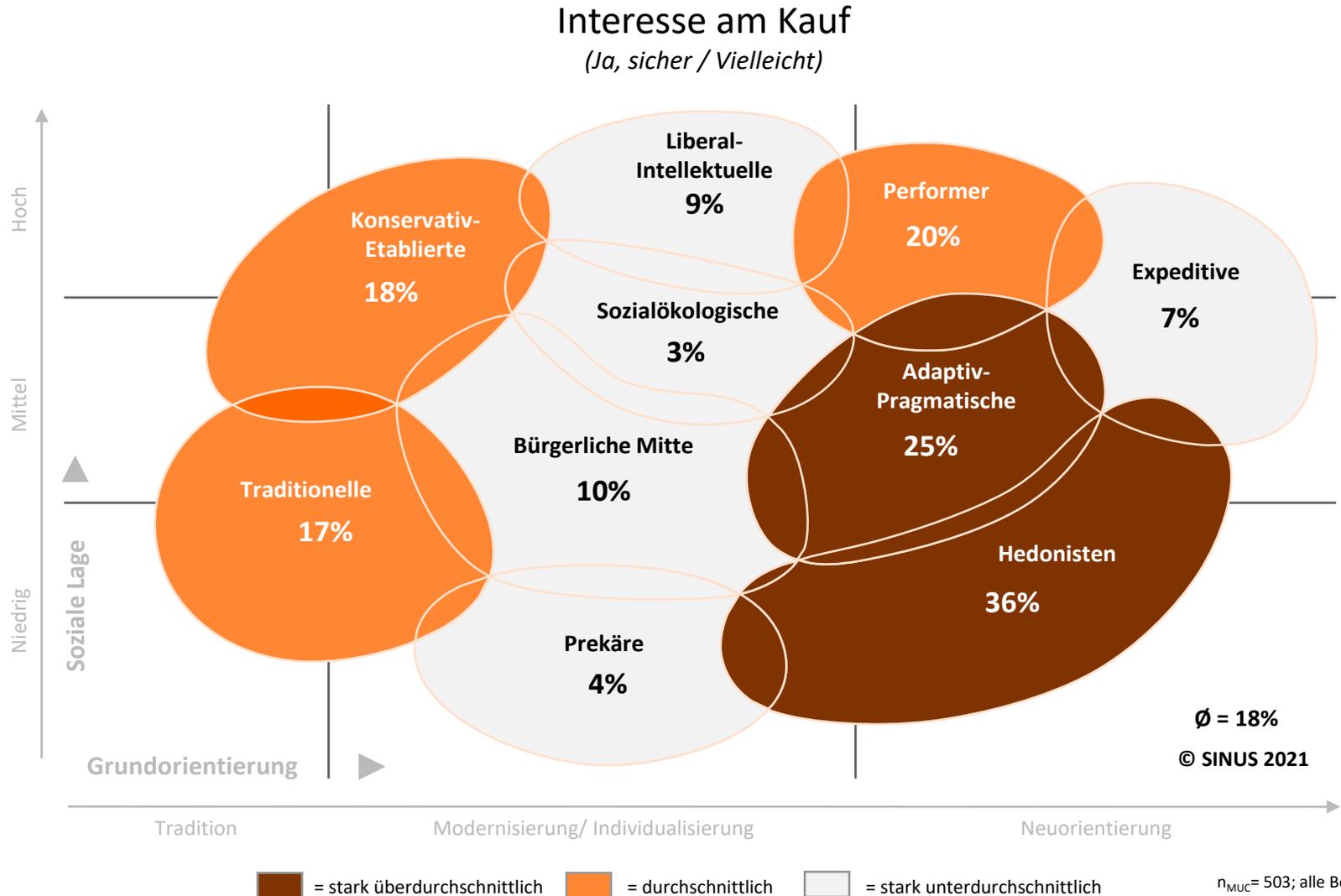
Ja, vielleicht + Ja, sicher



n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI); alle Befragte

# Kaufpotenzial von Elektrokleinstfahrzeugen

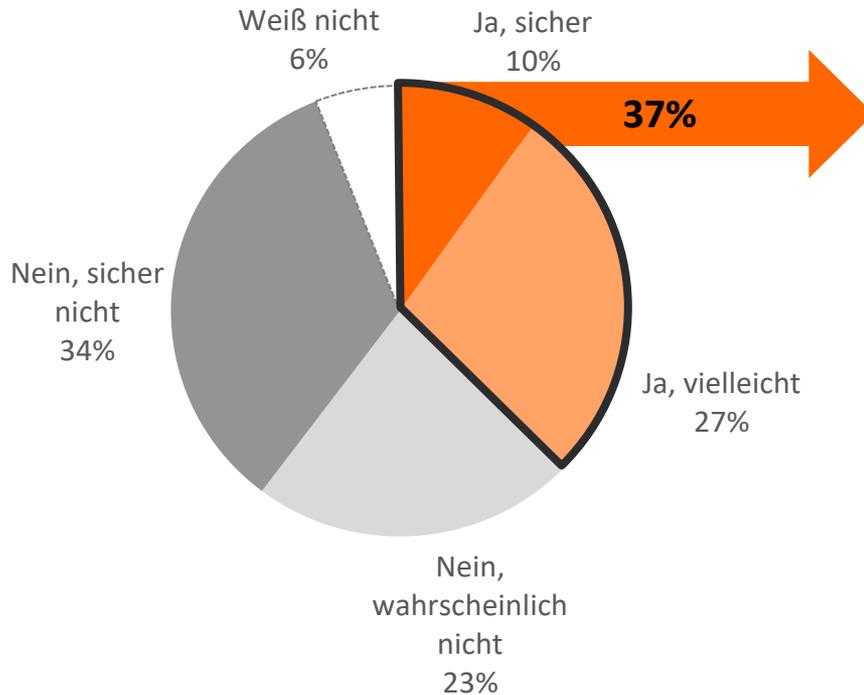
Nach Sinus-Milieus in München



n<sub>MUC</sub> = 503; alle Befragte (CAWI)

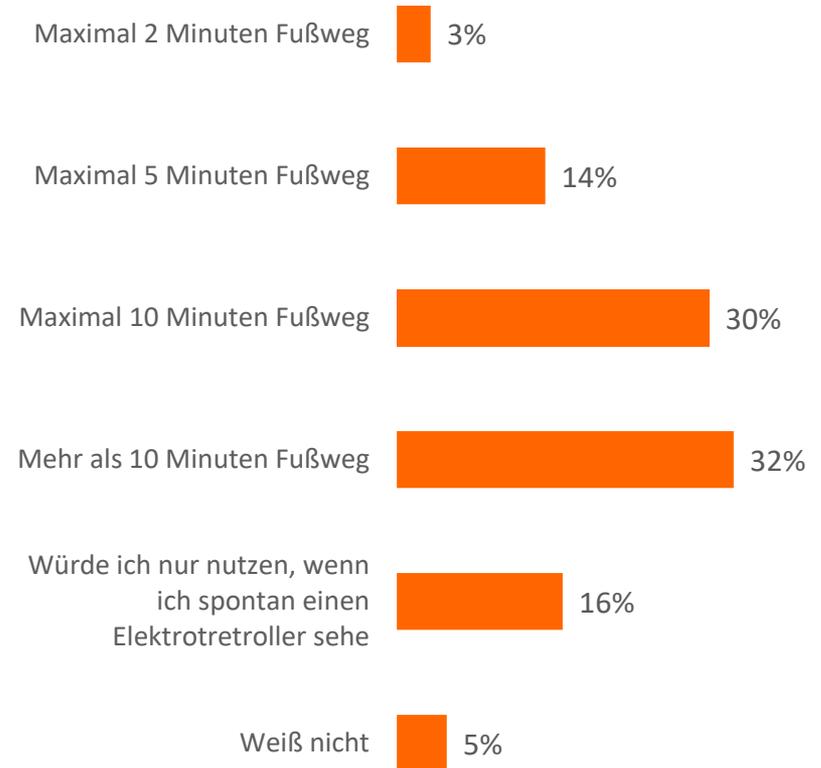
# Interesse & Entfernung zu Elektroroller-Verleihsystemen

„Können Sie sich vorstellen ein Leihsystem für Elektrotretroller (vielfach auch E-Scooter genannt) zu nutzen?“



n<sub>MUC</sub>= 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

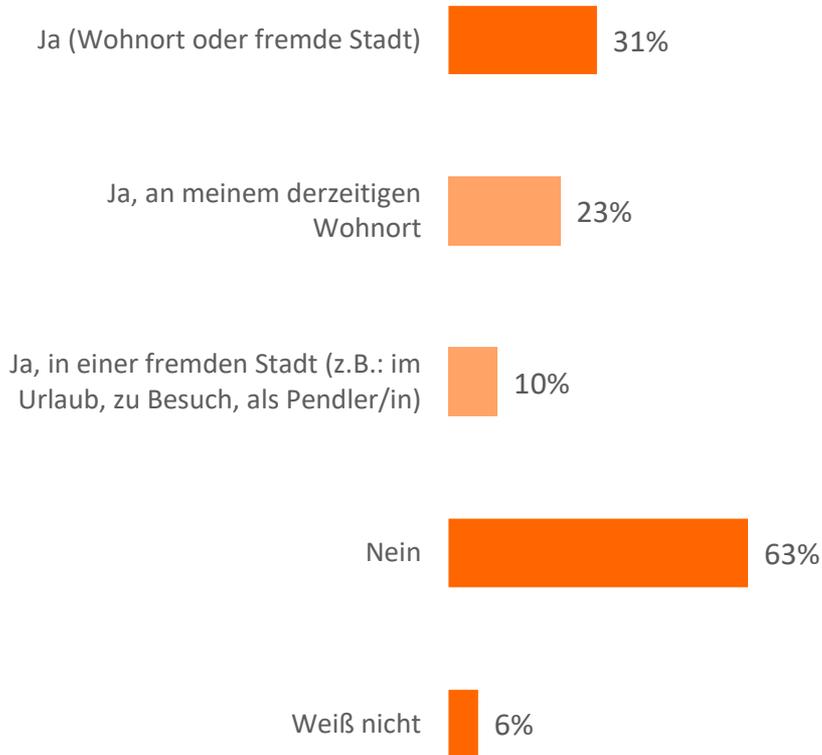
„Welche Strecke würden Sie maximal zu einem Elektrotretroller zurücklegen, um diesen zu nutzen?“



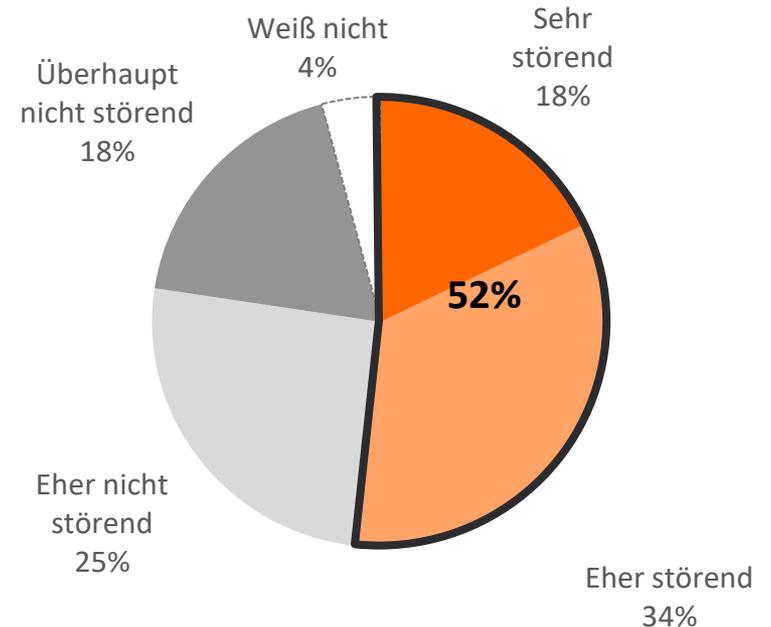
n<sub>MUC</sub>= 215; Nutzung eines Leihsystems generell vorstellbar (CAWI + CATI)

# Erfahrungen & Wahrnehmung von Elektrorollern

„Haben Sie die Möglichkeit, einen Elektrotretroller (vielfach auch E-Scooter genannt) über ein öffentliches Verleihsystem auszuleihen schon einmal genutzt?“



„Wie nehmen Sie Elektrotretroller im öffentlichen Raum wahr?“



n<sub>MUC</sub> = 577; alle Befragte (CAWI + CATI)

07

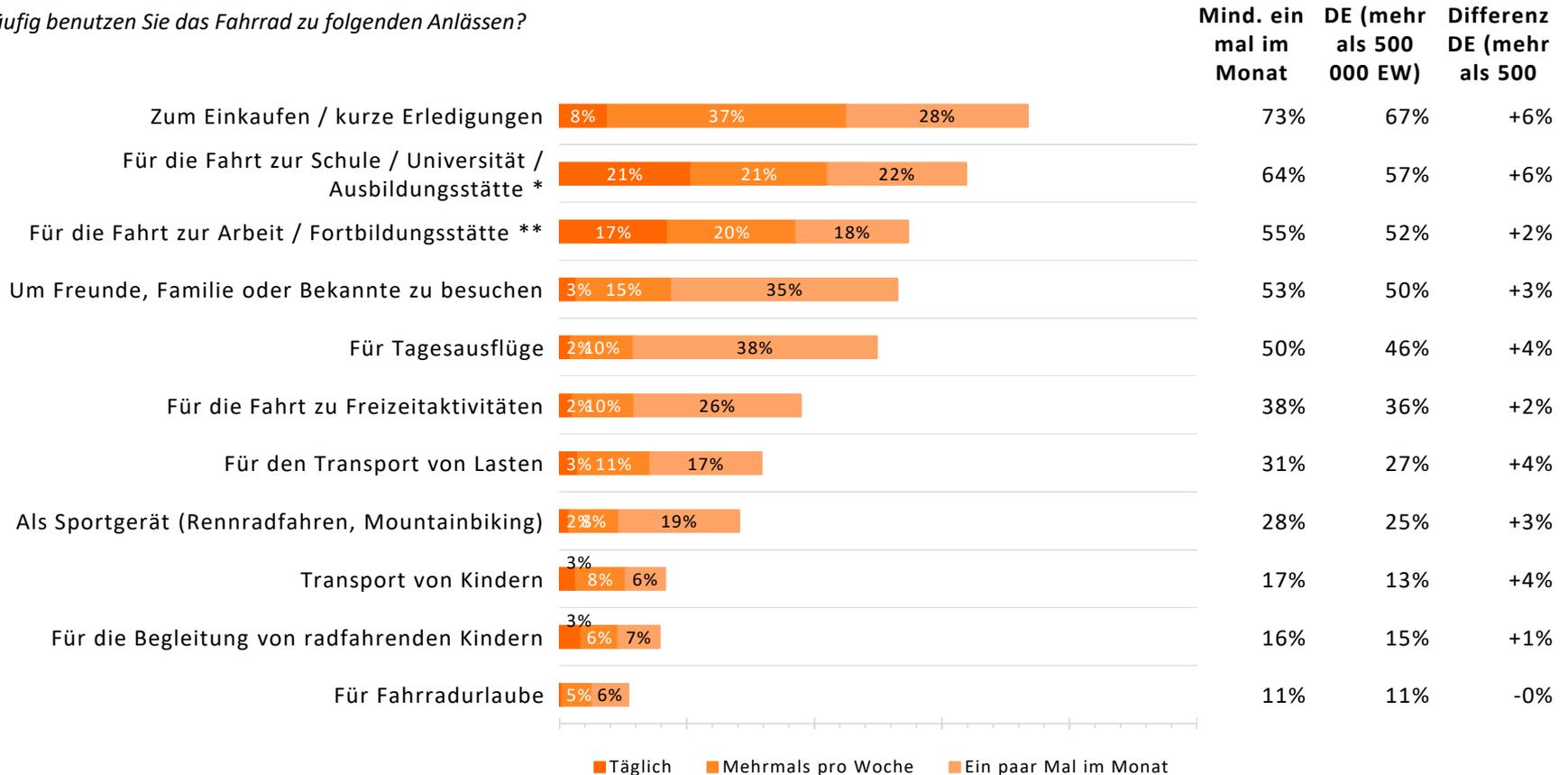
## Nutzungsanlässe Fahrrad

Zurückgelegte Strecken, Abstellsituation, Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrradpendeln

# Anlass der Fahrradnutzung

## In München

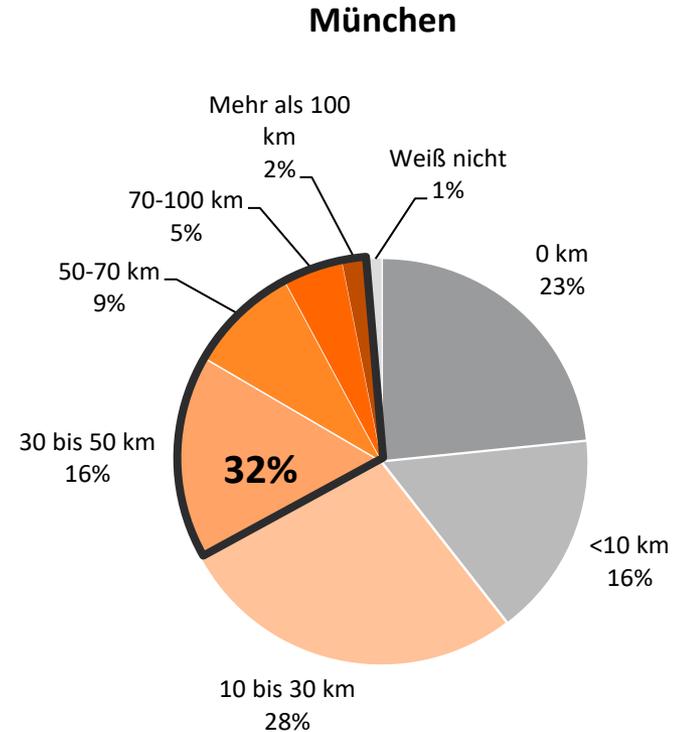
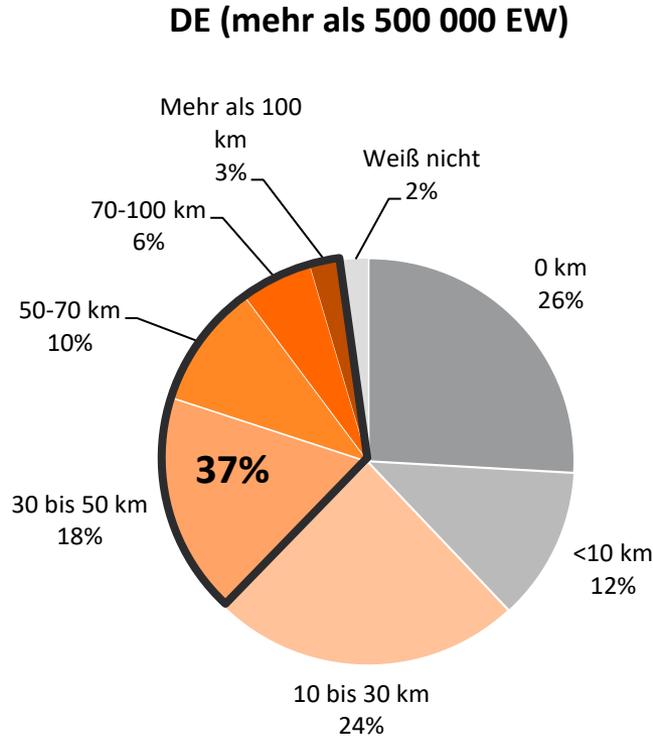
Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?



n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 572); Radfahrende  
 \* n<sub>MUC</sub> = 51 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 59); Radfahrende in Ausbildung  
 \*\* n<sub>MUC</sub> = 344 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 392); berufstätige Radfahrende

# Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke München im Vergleich zu Deutschland

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



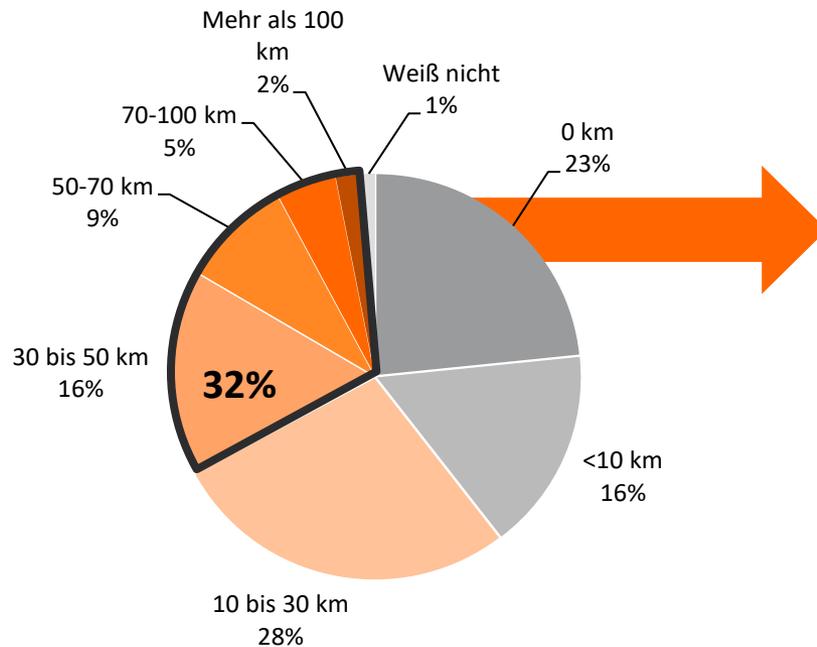
$n_{MUC} = 458$  (CAWI + CATI-Split) ( $n_{DE>500T} = 572$ ); Radfahrende

# Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

## Nach Soziodemografie in München (1/2)

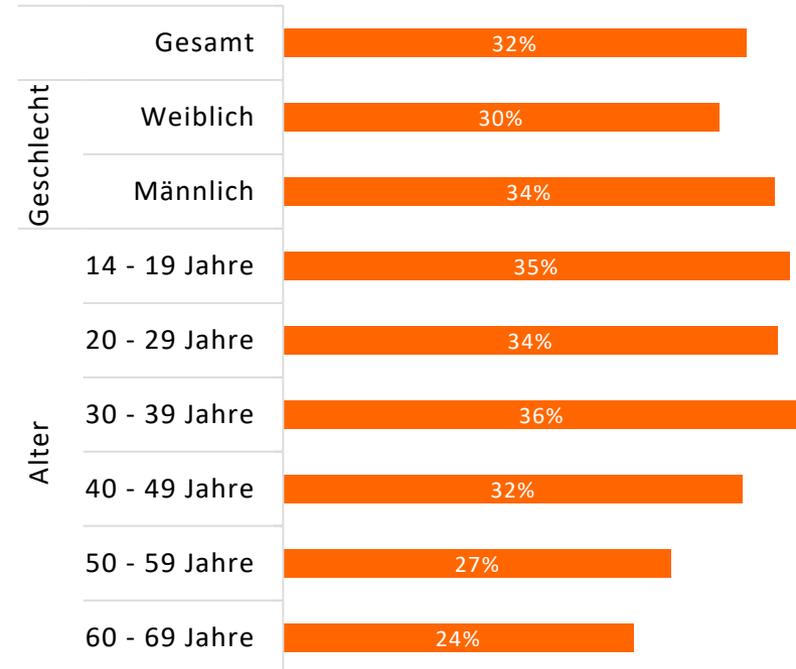
### Letzte 7 Tage

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



### Intensive Nutzung nach Geschlecht und Alter

Mehr als 30 km / Woche

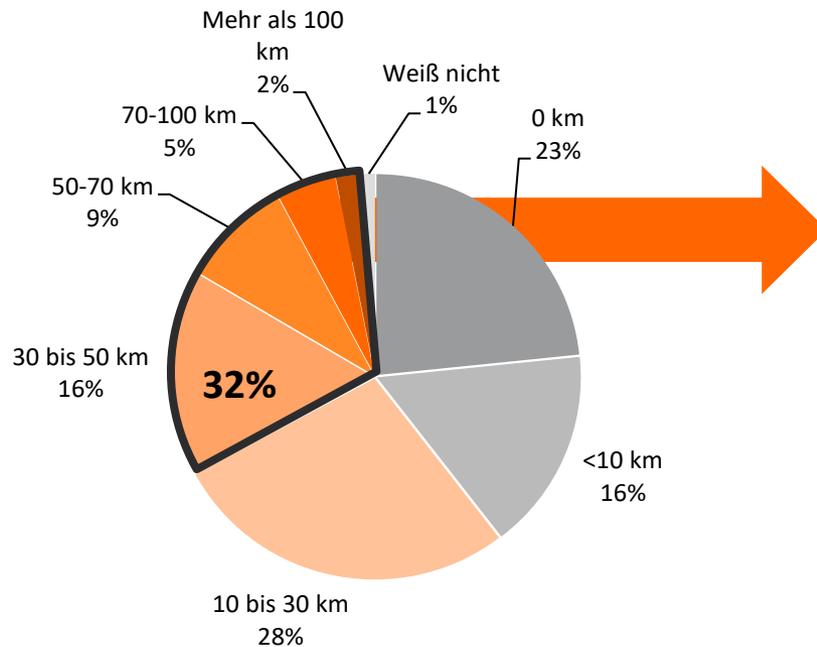


# Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

## Nach Soziodemografie in München (2/2)

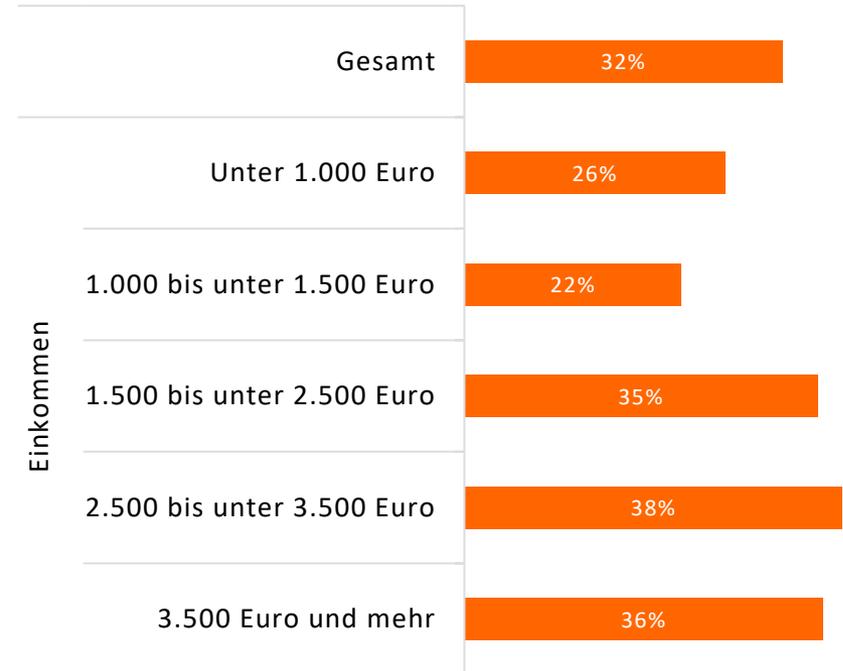
### Letzte 7 Tage

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



### Intensive Nutzung nach Einkommen

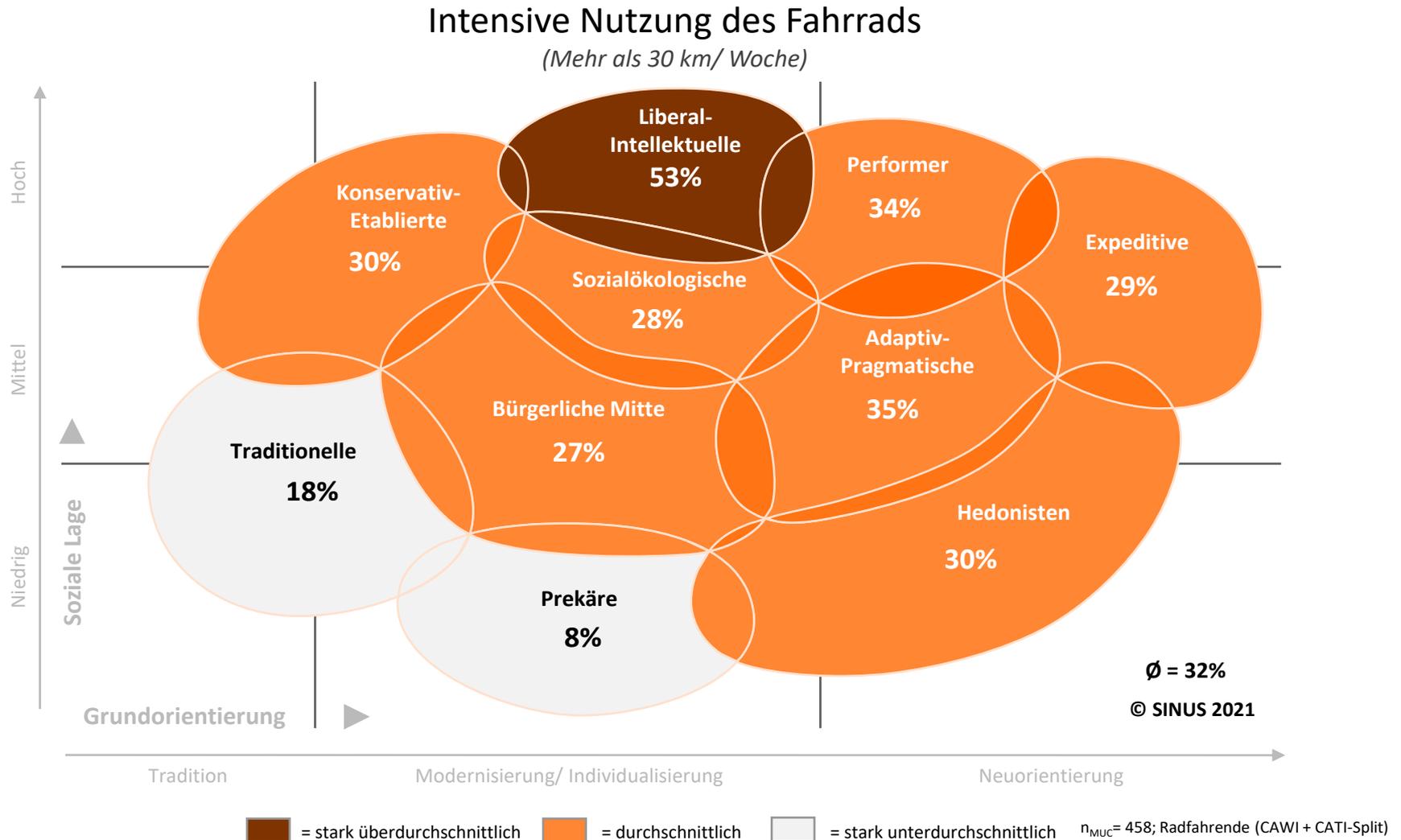
Mehr als 30 km / Woche



n<sub>MUC</sub> = 458 (CAWI + CATI-Split); Radfahrende

# Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

Nach Sinus-Milieus in München

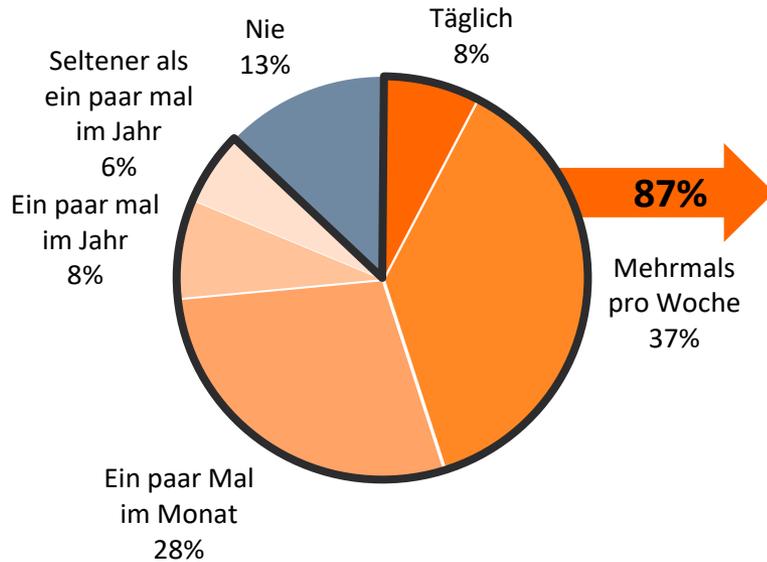


# Zum Einkaufen / kurze Erledigungen

## Häufigkeit & Maximale Entfernung in München

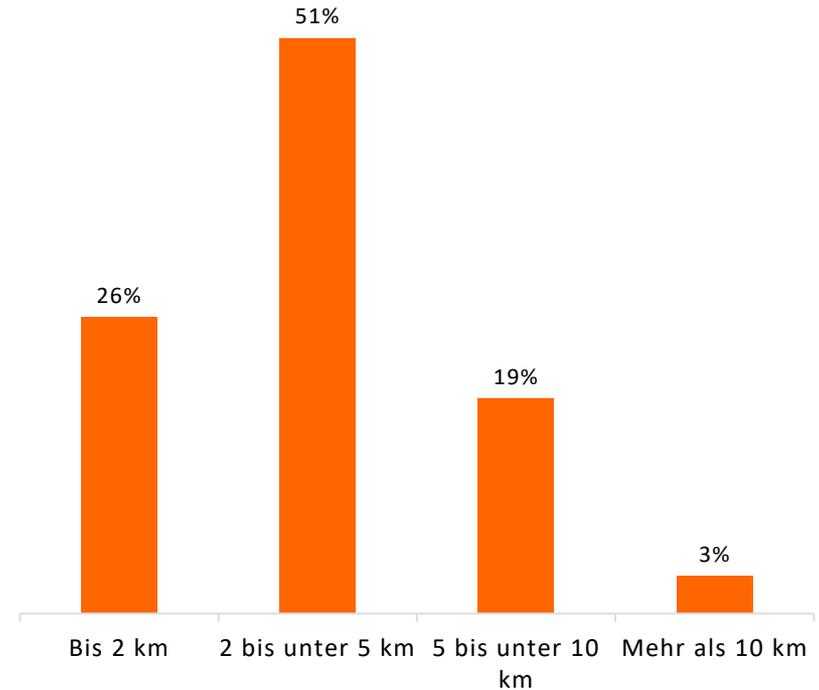
### Häufigkeit

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



### Maximale Entfernung

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



n<sub>MUC</sub>= 458 (CAWI + CATI-Split); Radfahrende

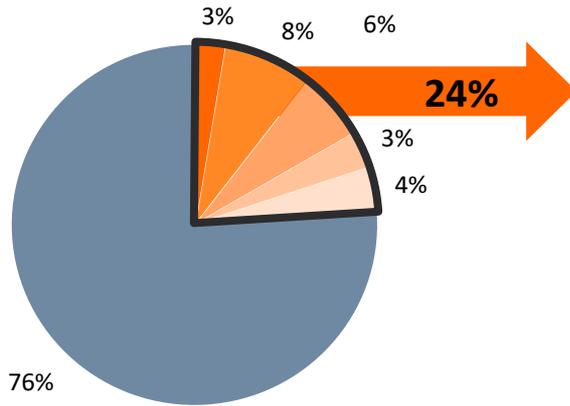
n<sub>MUC</sub>= 372 (CAWI); Radfahrende, die mit dem Fahrrad Einkäufe und kurze Erledigungen machen

# Transport von Kindern

## Alter der transportierten Personen in München

### Häufigkeit

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

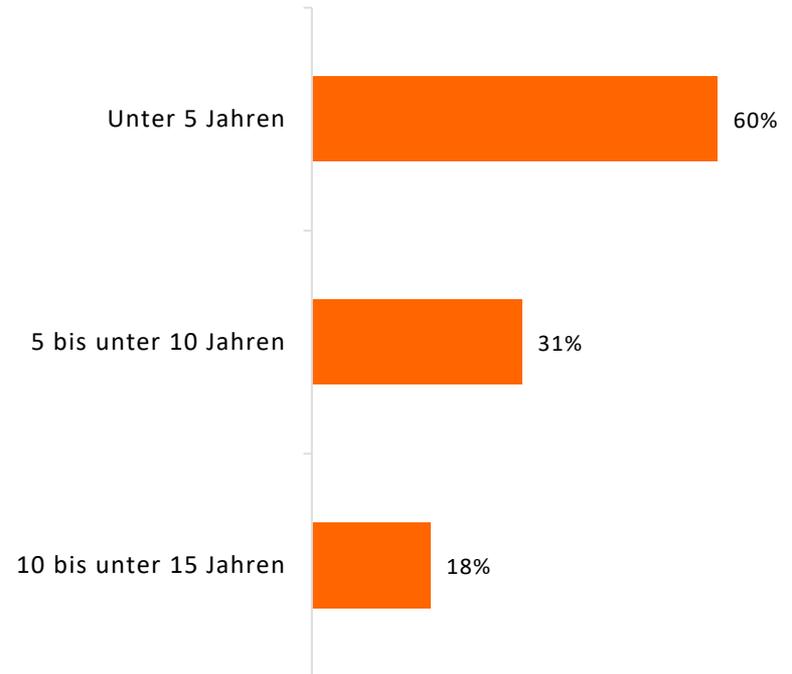


- Täglich
- Mehrmals pro Woche
- Ein paar Mal im Monat
- Ein paar mal im Jahr
- Seltener als ein paar mal im Jahr
- Nie

n<sub>MUC</sub> = 458 (CAWI + CATI-Split); Radfahrende

### Alter der Kinder

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



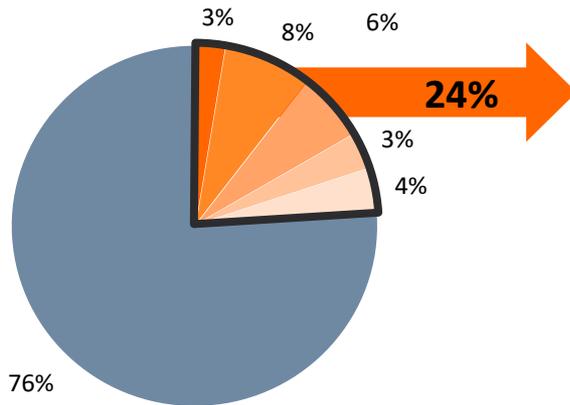
n<sub>MUC</sub> = 113 (CAWI); Radfahrende, die Kinder mit Rad transportieren

# Transport von Kindern

## Transportform in München

### Häufigkeit

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

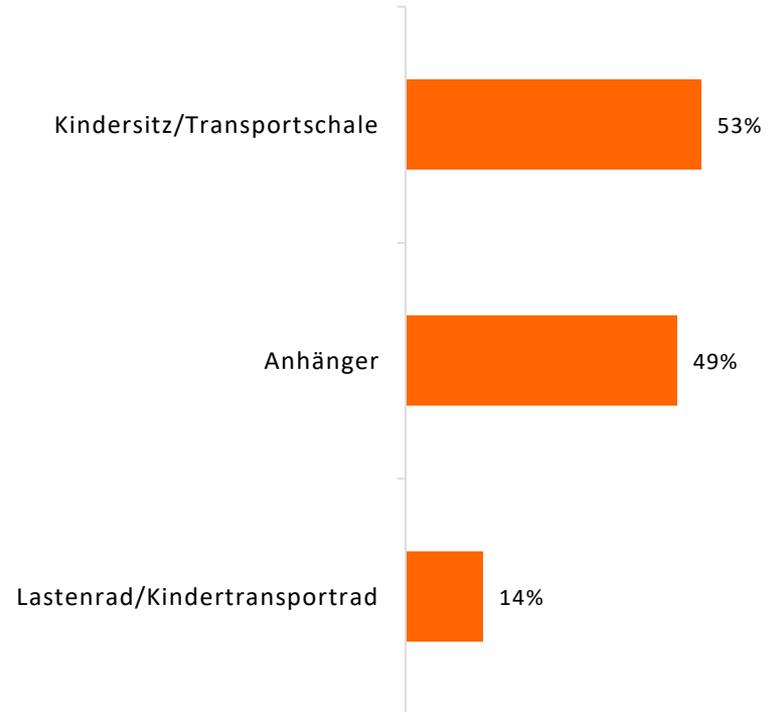


- Täglich
- Mehrmals pro Woche
- Ein paar Mal im Monat
- Ein paar mal im Jahr
- Seltener als ein paar mal im Jahr
- Nie

n<sub>MUC</sub> = 458 (CAWI + CATI-Split); Radfahrende

### Transportform

Wie werden diese Kinder transportiert? (Mehrfachnennung möglich)

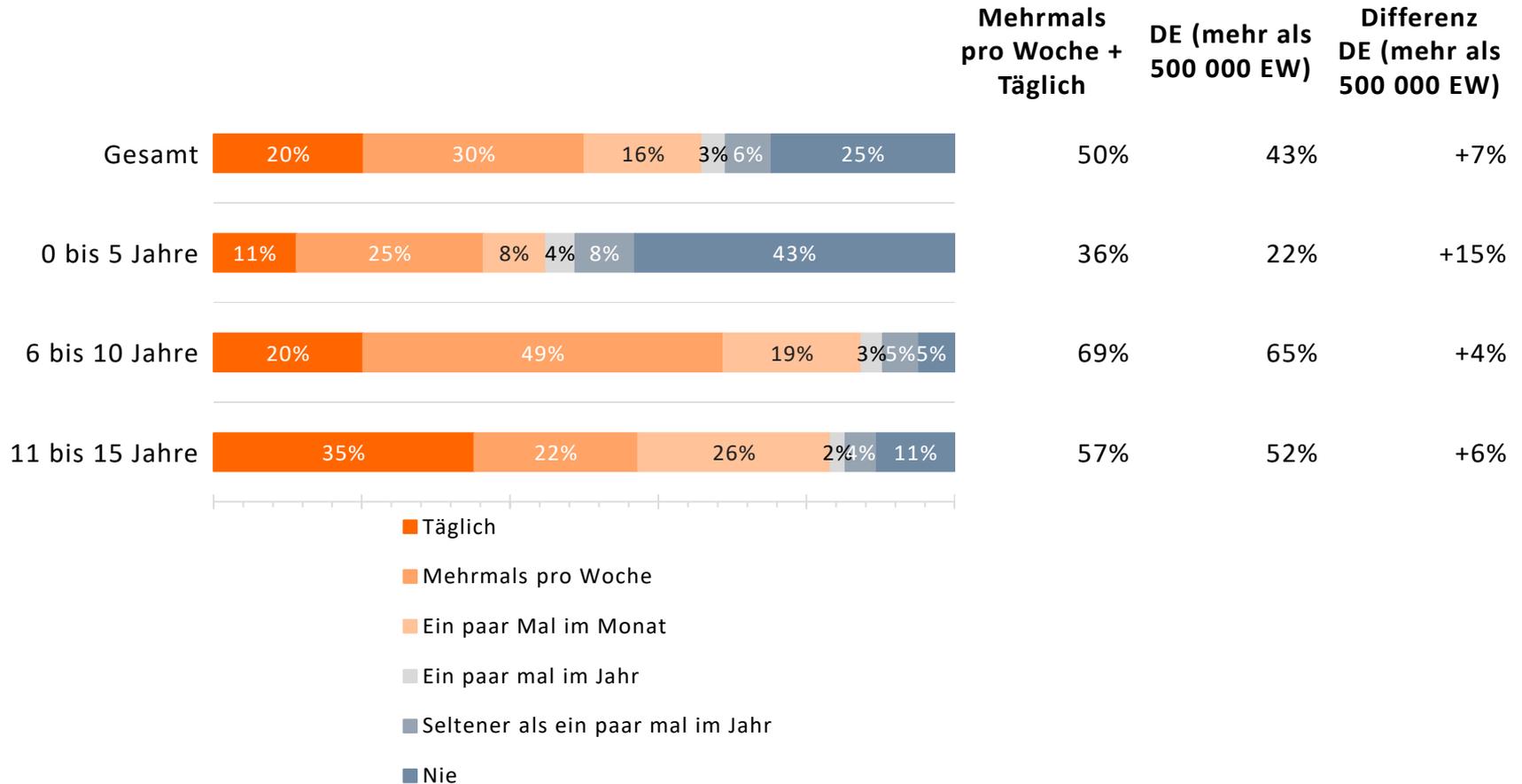


n<sub>MUC</sub> = 113 (CAWI); Radfahrende, die Kinder mit Rad transportieren

# Fahrradfahrende Kinder - Nutzungsintensität

## Nach Altersgruppen bis 15 Jahren in München

Wie häufig fährt Ihr Kind mit dem Fahrrad?

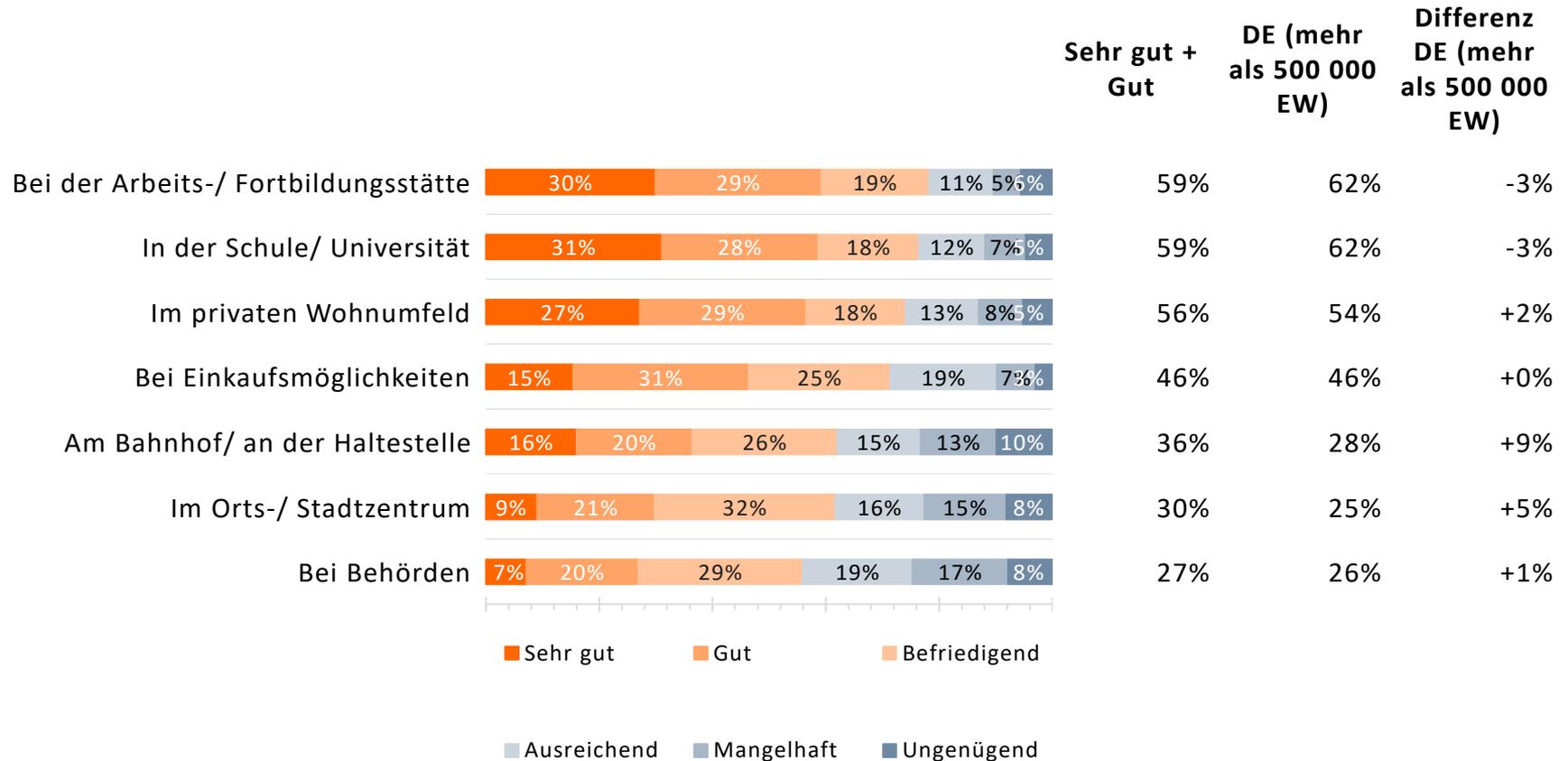


n<sub>MUC</sub> = 117 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 159); Befragte mit Kindern unter 16 Jahren

# Zufriedenheit mit der Abstellsituation

## München im Vergleich zu Deutschland

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

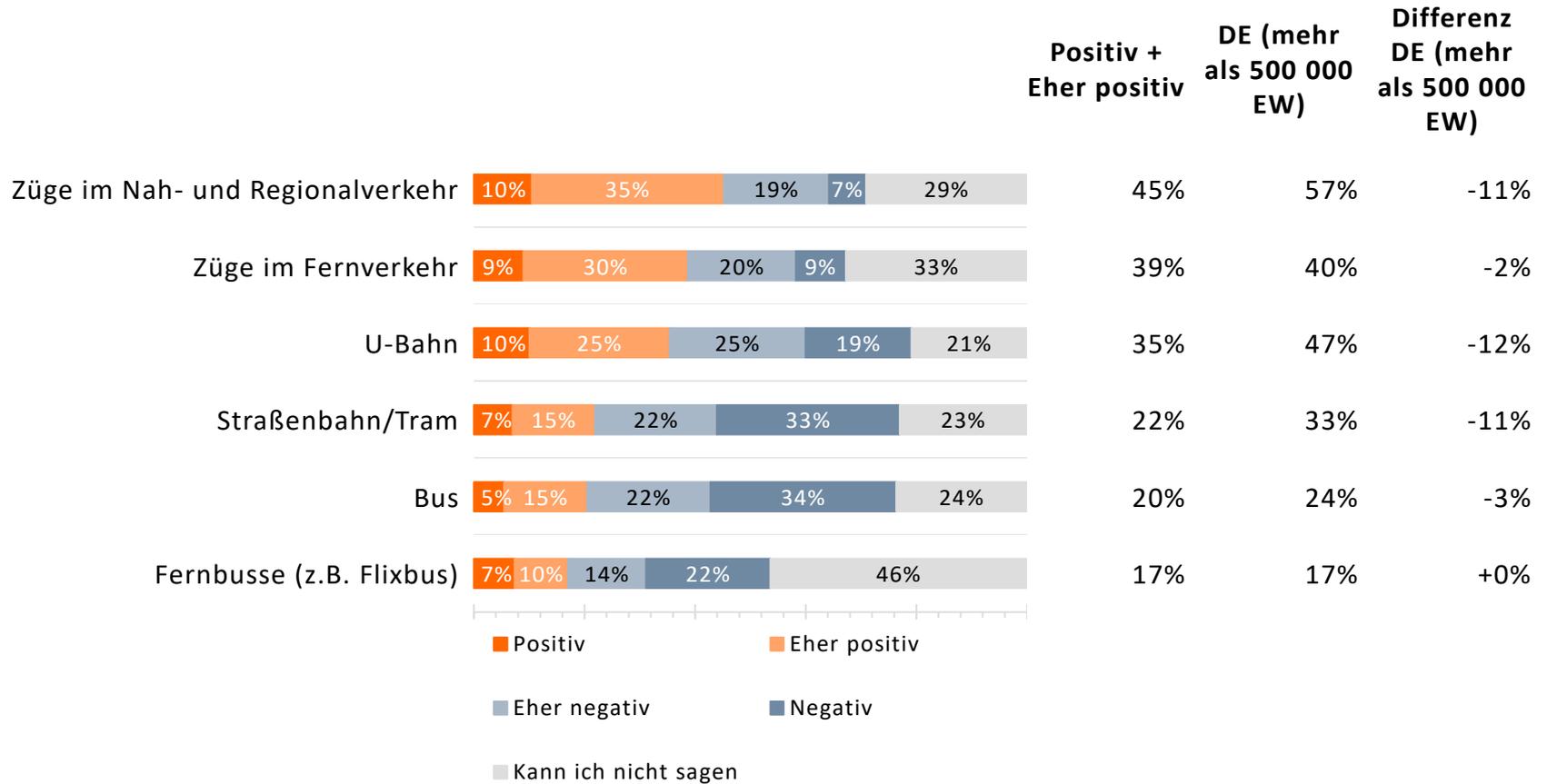


n<sub>MUC</sub> = 458 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 572); Radfahrende, nur gültige Nennungen (ohne „Kann ich nicht beurteilen“)

# Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

## Bewertung in München

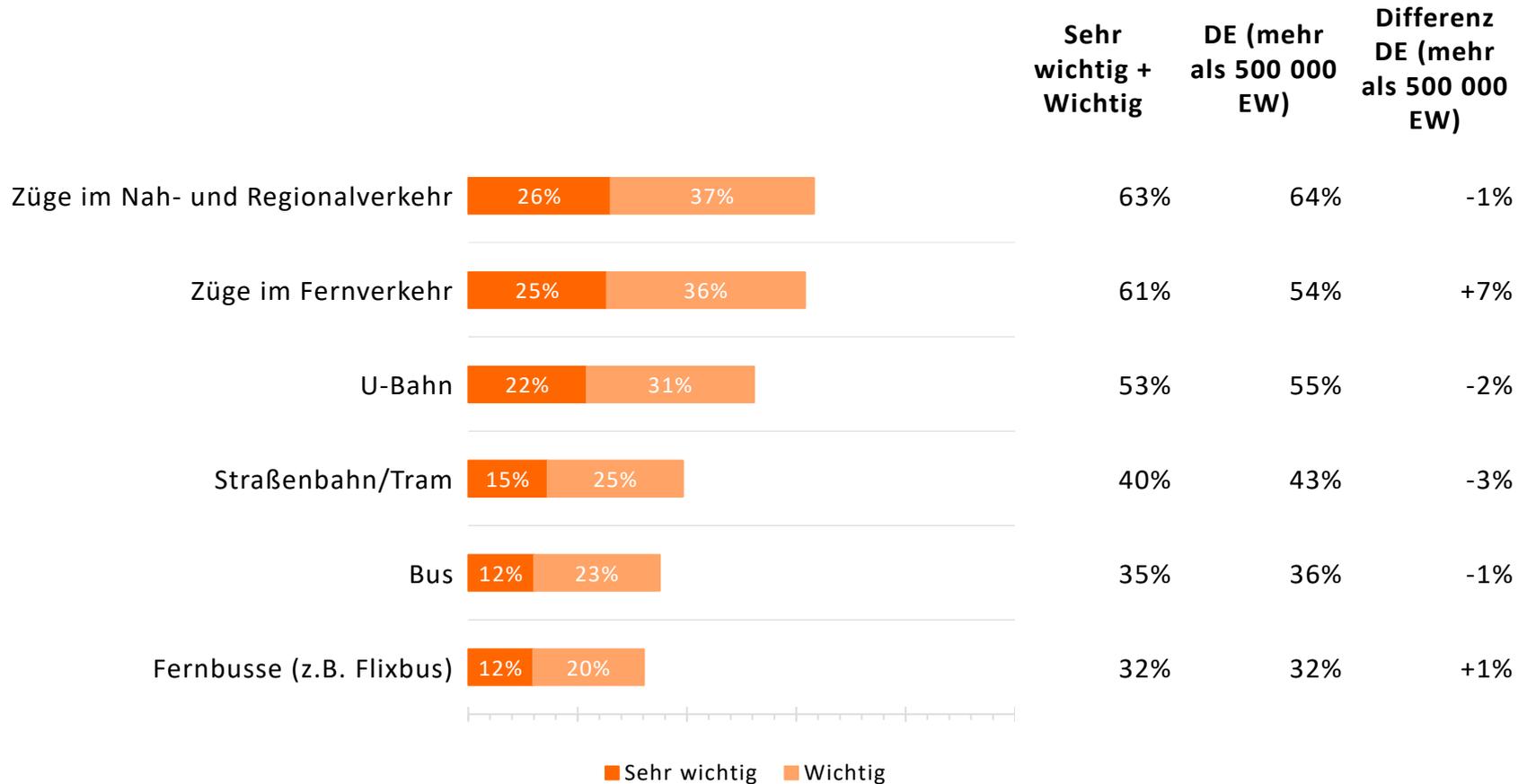
Wie schätzen Sie die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern bei den folgenden Optionen an Ihrem Wohnort ein?



# Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

## Relevanzzuschreibung in München

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



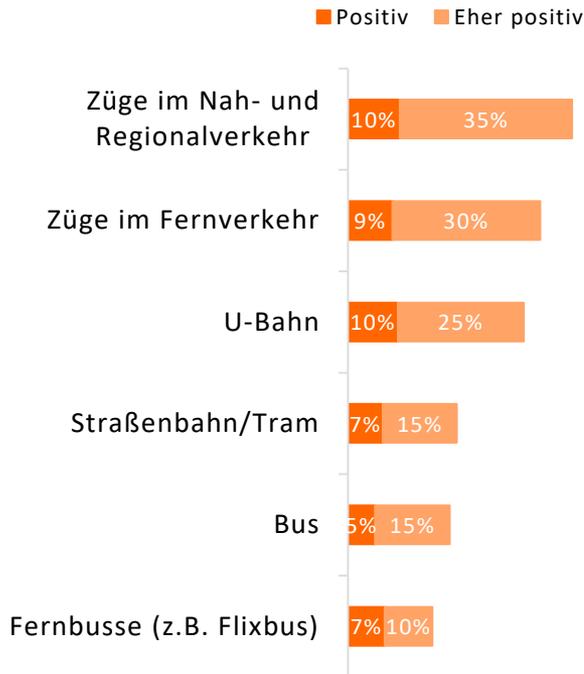
n<sub>MUC</sub> = 487 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 572); Radfahrende

# Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

## In München

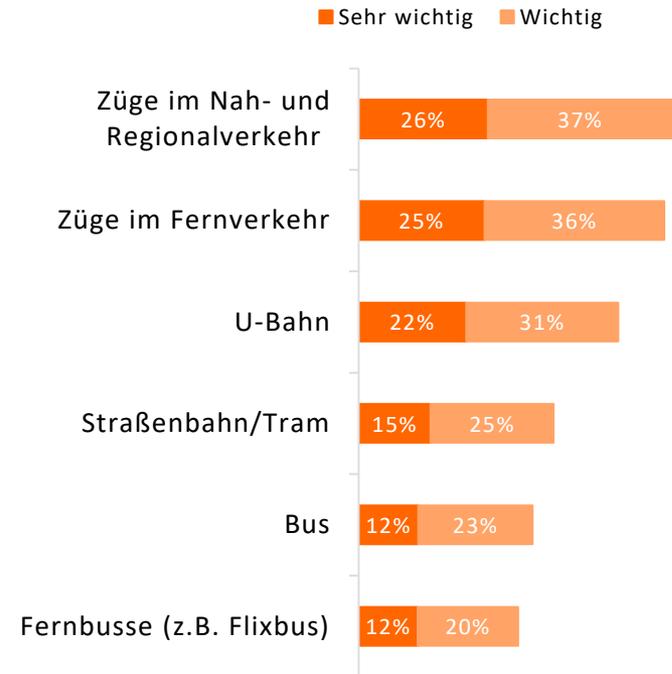
### Bewertung

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



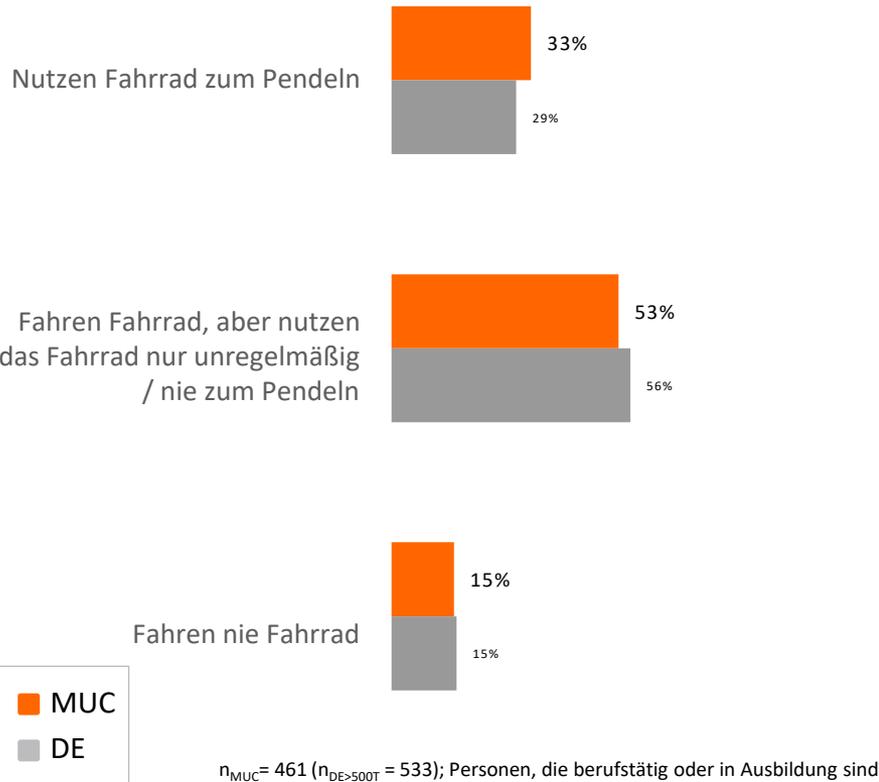
### Relevanzzuschreibung

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

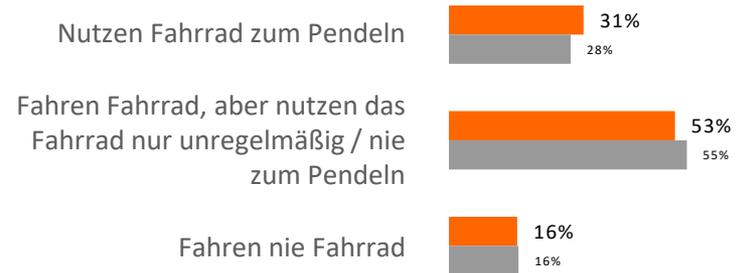


# Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

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

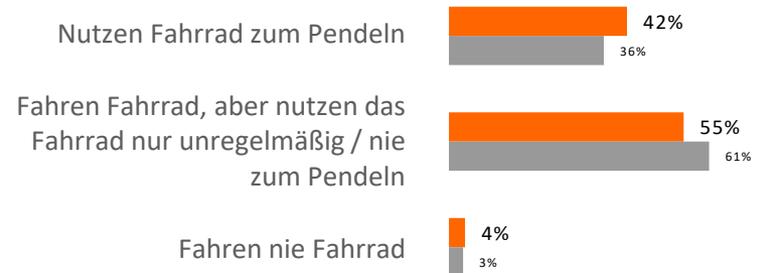


## Weg zur Arbeitsstätte



$n_{MUC} = 408$  ( $n_{DE>500T} = 469$ ); Personen, die berufstätig sind

## Weg zur Ausbildungsstätte



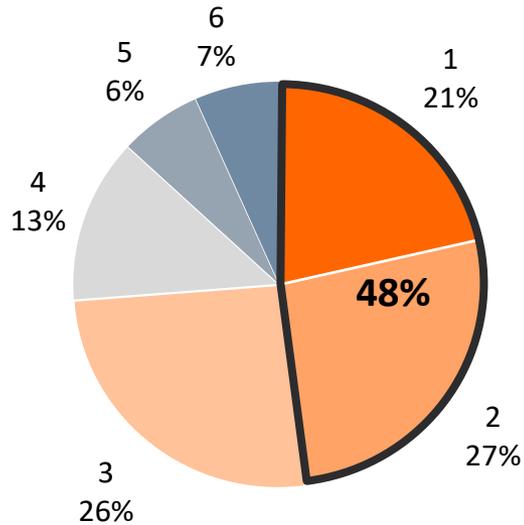
$n_{MUC} = 53$  ( $n_{DE>500T} = 61$ ); Personen, die in Ausbildung sind (Schule, Ausbildung, Universität)

# Fahrradfreundlichkeit - Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz

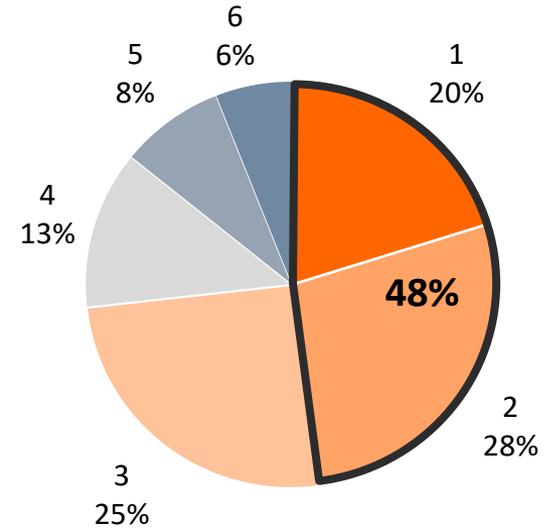
## München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



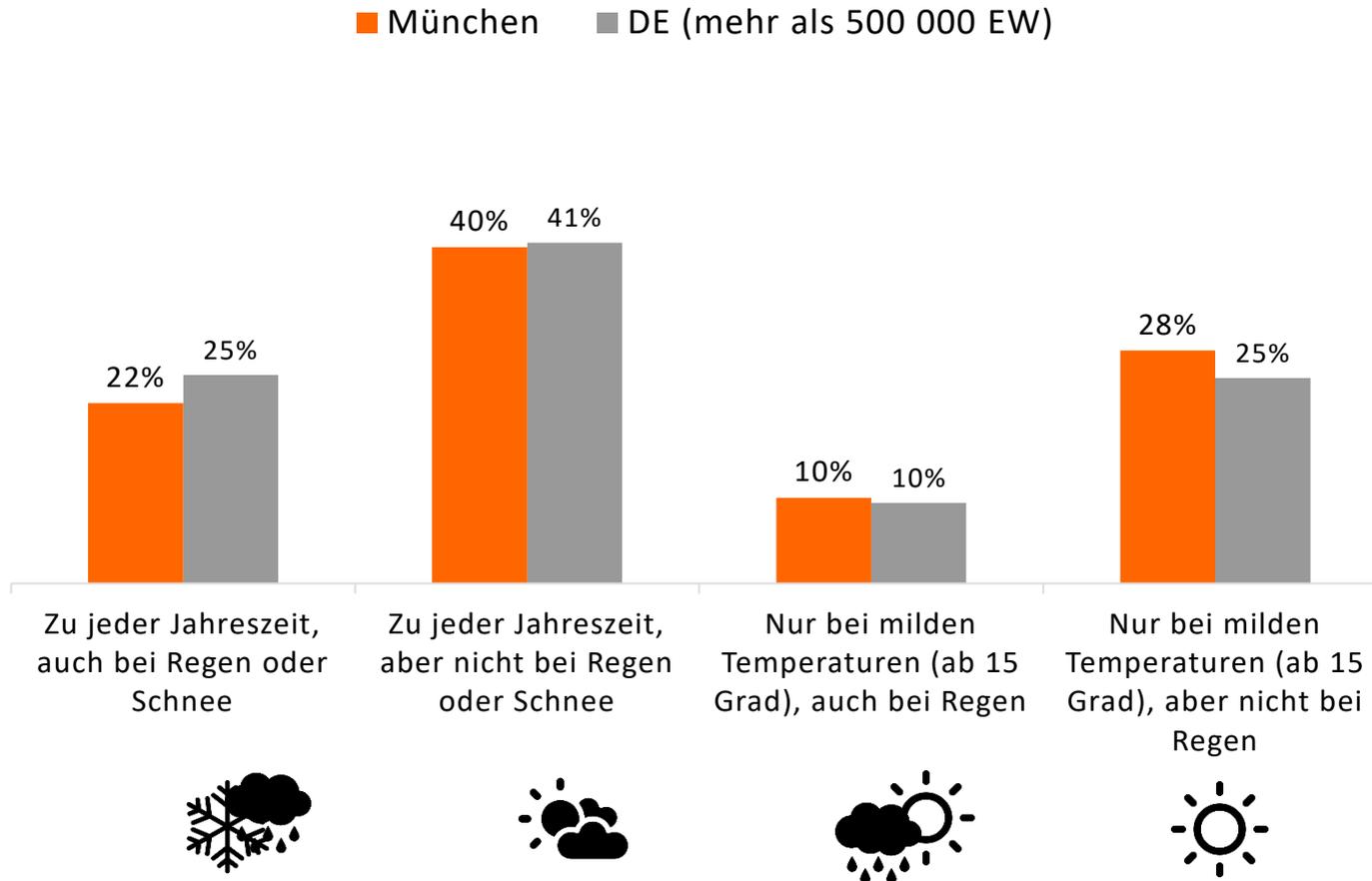
München



$n_{MUC} = 461$  (CAWI + CATI) ( $n_{DE>500T} = 530$ ); Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

# Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit/Bildungsstätte nach Wetterbedingungen

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



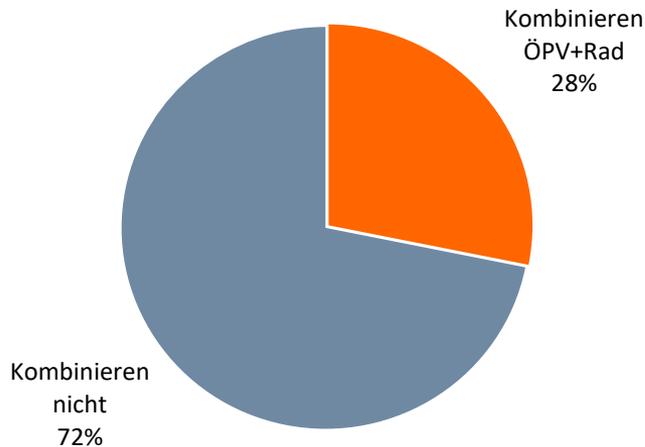
n<sub>MUC</sub> = 268 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 310); Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Schule/ Universität/ Ausbildungsstätte oder Arbeits-/Fortbildungsstätte nutzen

# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit

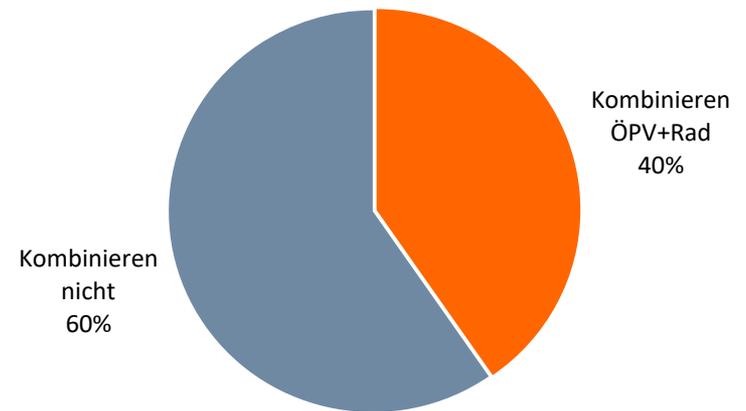
## München im Vergleich zu Deutschland

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

**DE (mehr als 500 000 EW)**



**München**



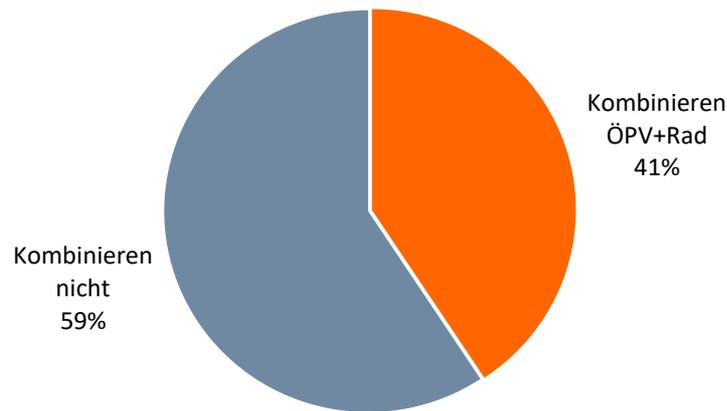
$n_{MUC} = 218$  (CAWI) ( $n_{DE>500T} = 271$ ); Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeits-/Fortbildungsstätte nutzen

# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Bildungsstätte

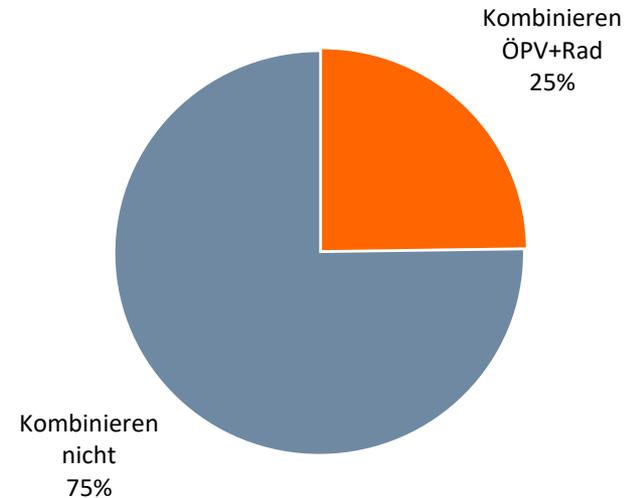
## München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München

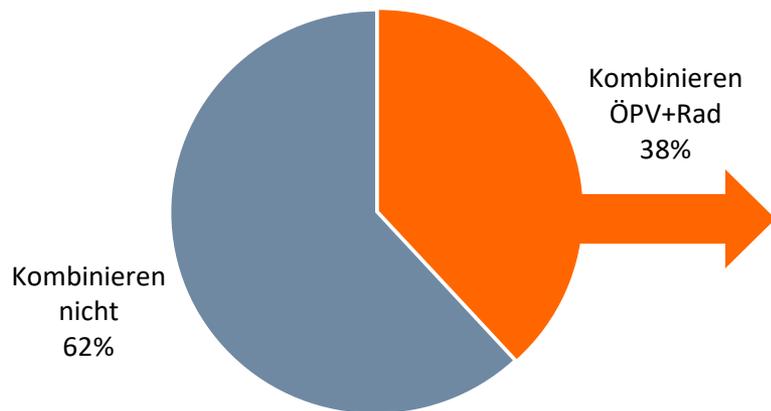


 Geringe Fallzahl

$n_{MUC} = 35$  (CAWI) ( $n_{DE>500T} = 39$ ); Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Schule, Universität oder zur Ausbildungsstätte nutzen

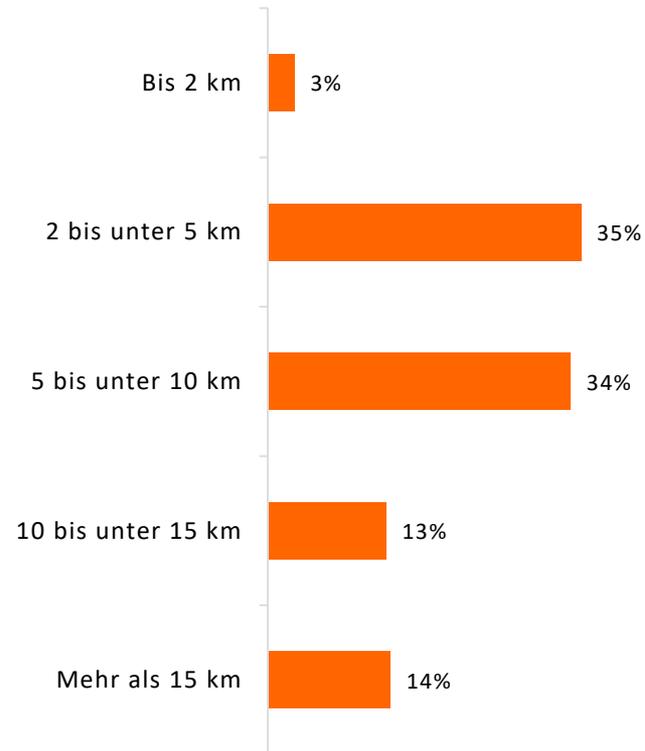
# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit / Bildungsstätte in München

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



## Länge der Gesamtstrecke

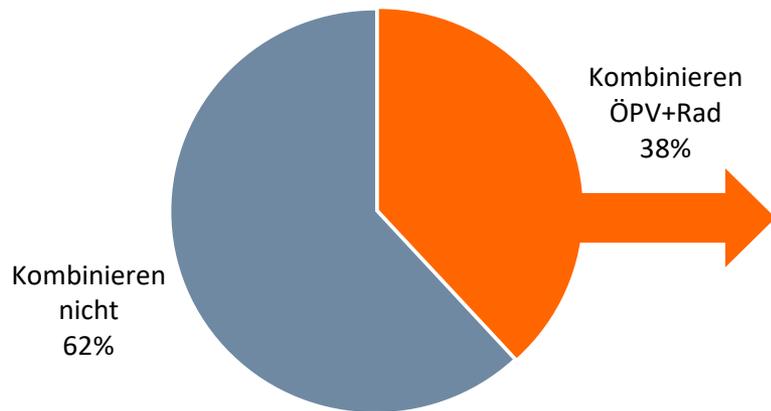
Wie lang ist die Gesamtstrecke (einfacher Weg)?



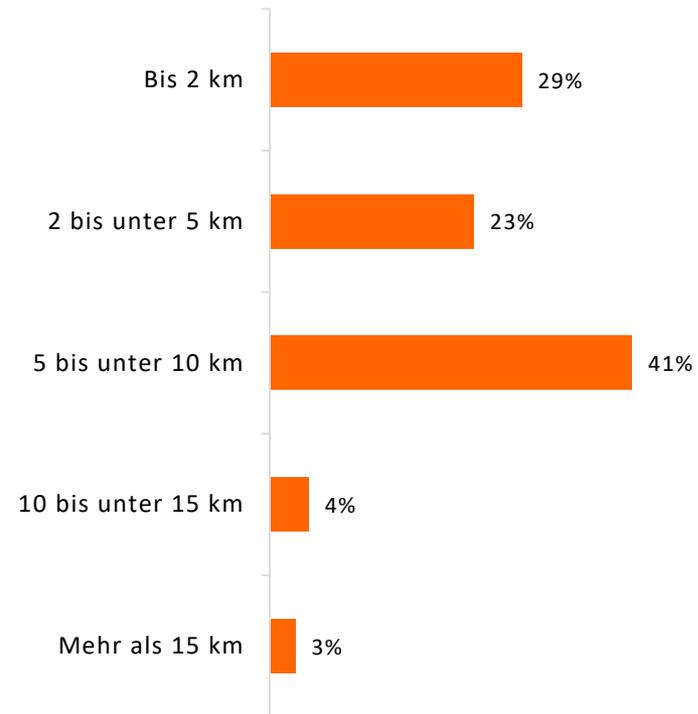
n<sub>MUC</sub> = 97 (CAWI); Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeits-/Fortbildungsstätte oder zur Schule, Universität oder zur Ausbildungsstätte nutzen und mit dem ÖPV kombinieren

# Kombination mit ÖPV auf dem Weg zur Arbeit / Bildungsstätte in München

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



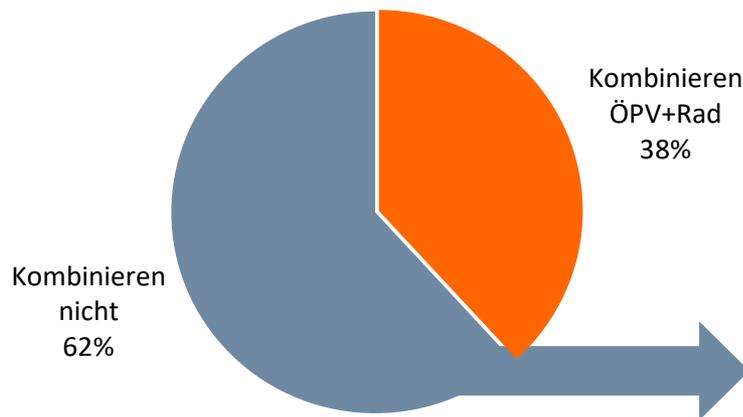
Davon: Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird



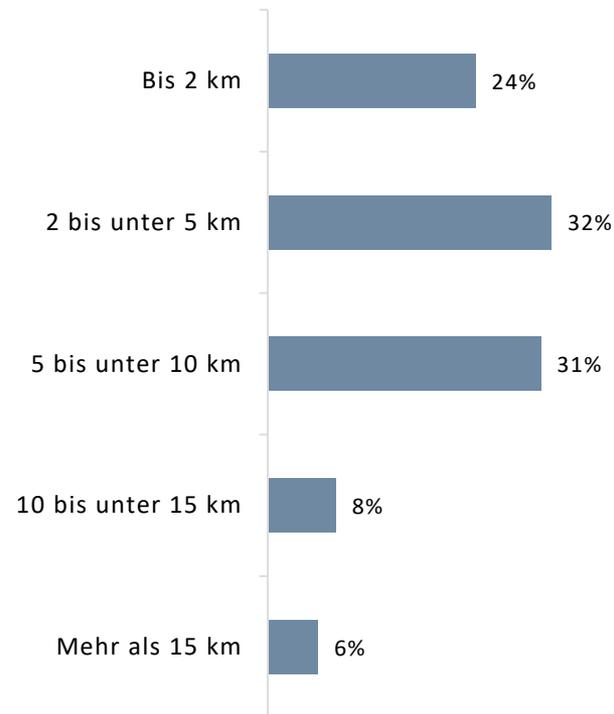
n<sub>MUC</sub>= 97 (CAWI); Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeits-/Fortbildungsstätte oder zur Schule, Universität oder zur Ausbildungsstätte nutzen und mit dem ÖPV kombinieren

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

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



Distanz, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wird

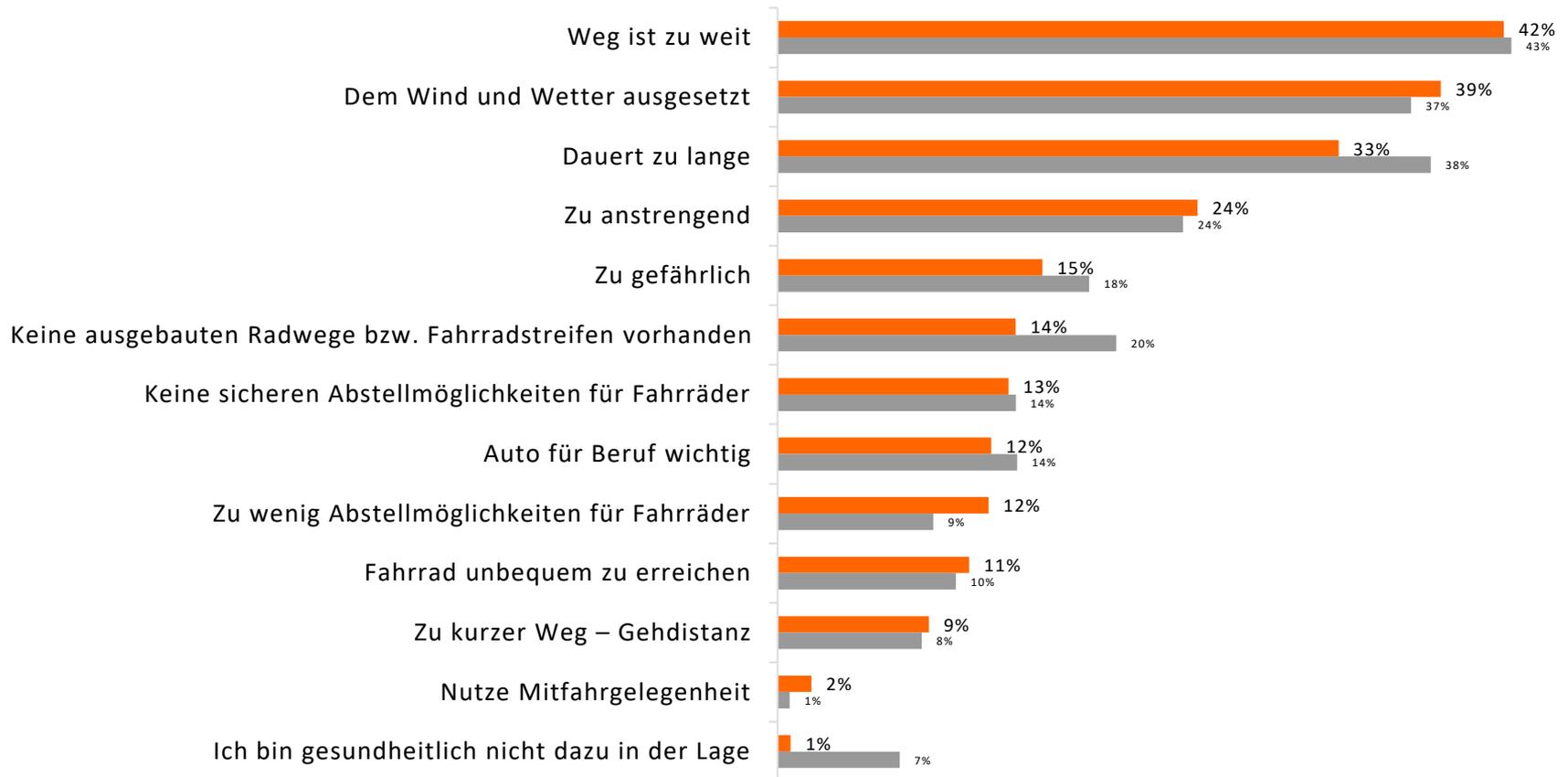


n<sub>MUC</sub> = 156 (CAWI); Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeits-/Fortbildungsstätte oder zur Schule, Universität oder zur Ausbildungsstätte nutzen und nicht mit dem ÖPV kombinieren

# Gründe gegen die Fahrradnutzung zur Arbeit / Bildungsstätte

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

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



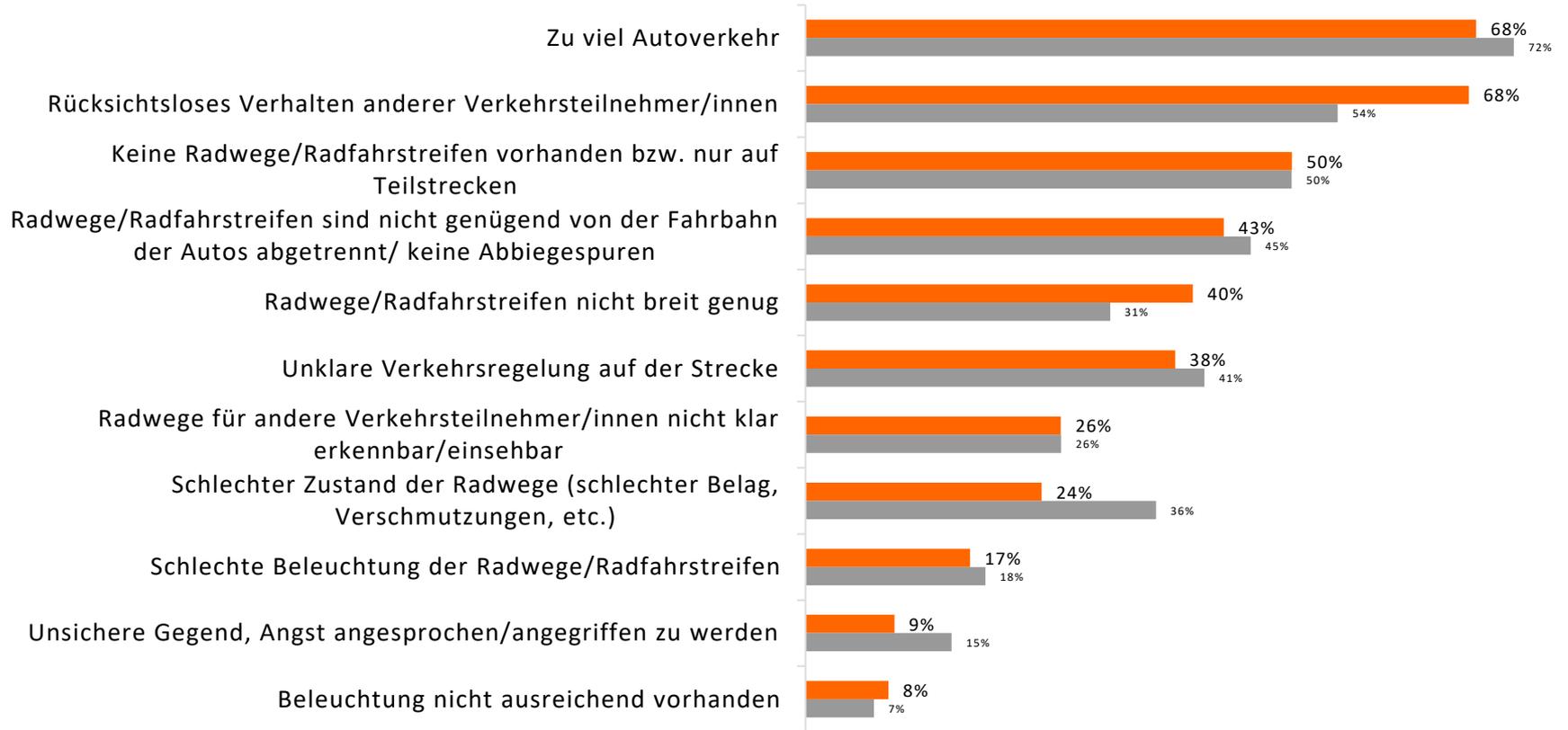
n<sub>MUC</sub> = 217 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 296); Radfahrende, die nicht/selten mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Fortbildungsstätte ODER Schule / Universität / Ausbildungsstätte fahren und erwerbstätig oder in Ausbildung sind

# Wahrgenommene Gefahren

## München im Vergleich zu Deutschland

Warum ist es zu gefährlich? (Mehrfachnennung möglich)

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



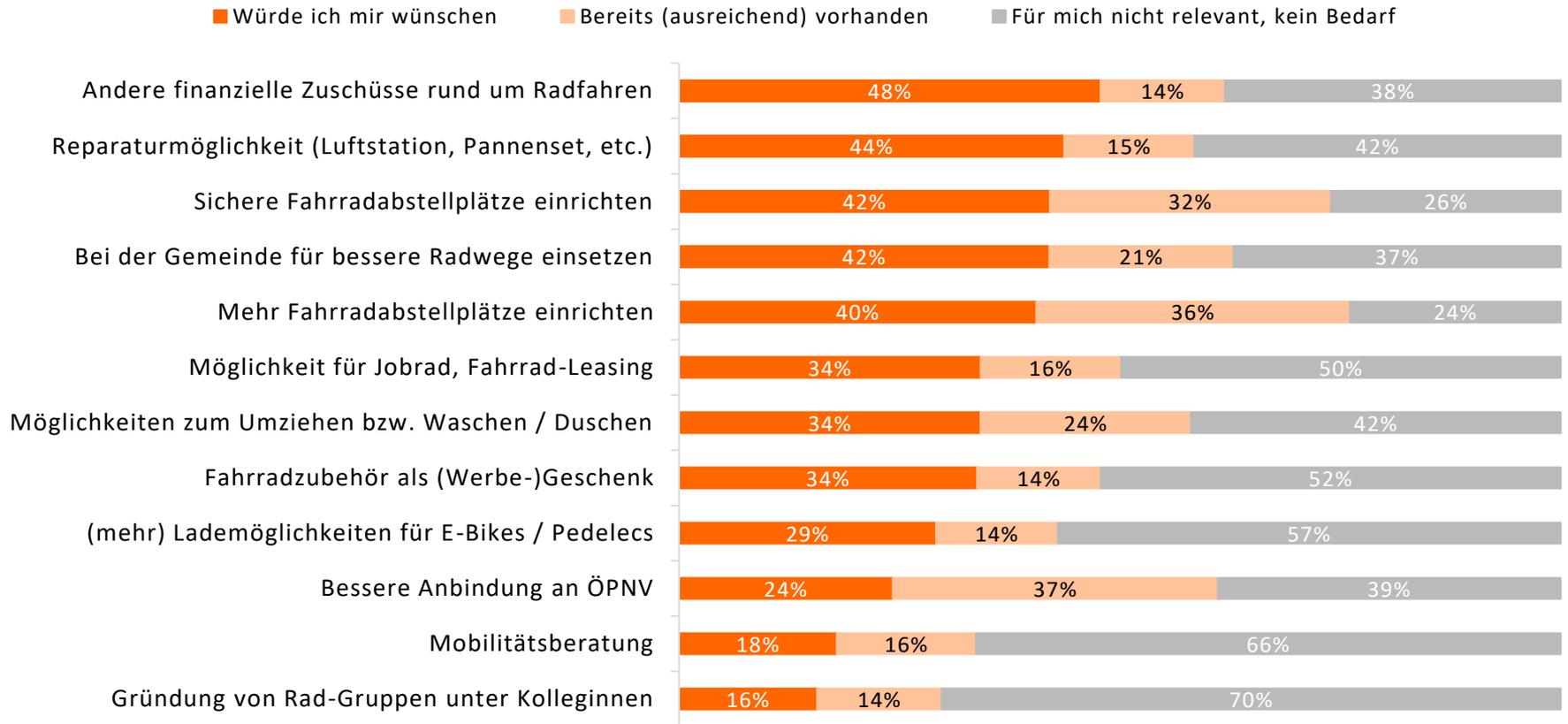
 Geringe Fallzahl

$n_{MUC} = 34$  (CAWI) ( $n_{DE>500T} = 54$ ); Radfahrende, die nicht mit dem Fahrrad zur Arbeits- / Bildungsstätte etc. fahren, da es ihnen zu gefährlich ist

# Wünsche an Arbeitgeber / Ausbildungsstätte

## In München

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



n<sub>MUC</sub> = 407 (CAWI); Befragte, die berufstätig oder in Ausbildung sind

08

# Fahrradinfrastruktur

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

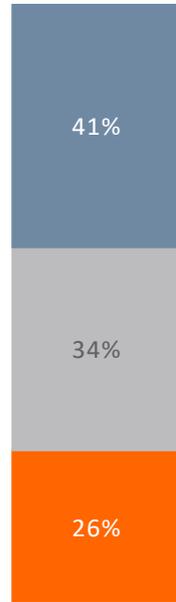
# Erfahrungen mit innovativen Radinfrastrukturen

## In München

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



Fahrradstraßen



Pop-up-Bike-lanes



Protected bike lanes



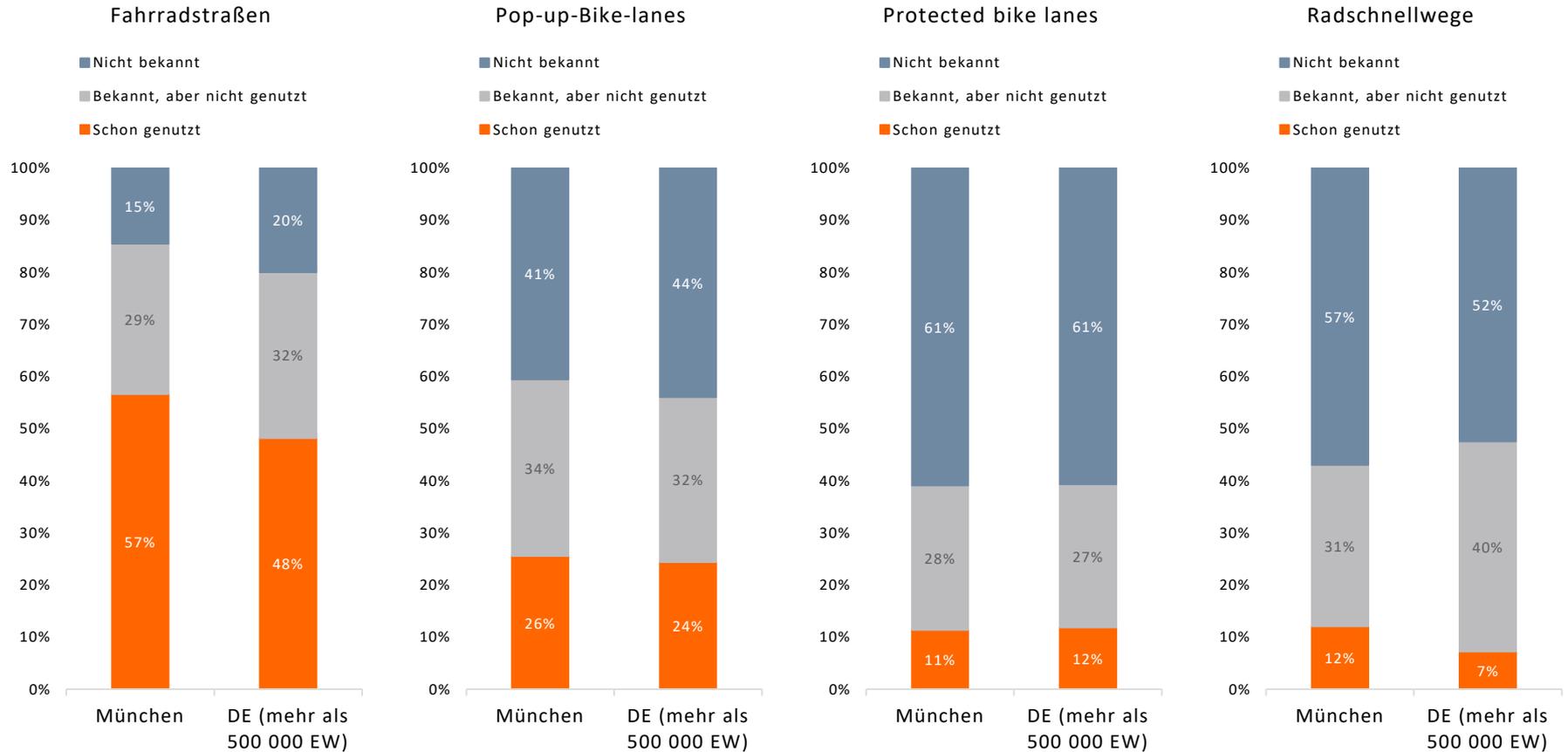
Radschnellwege



n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI); alle Befragte

# Erfahrungen mit innovativen Radinfrastrukturen

## München im Vergleich zu Deutschland

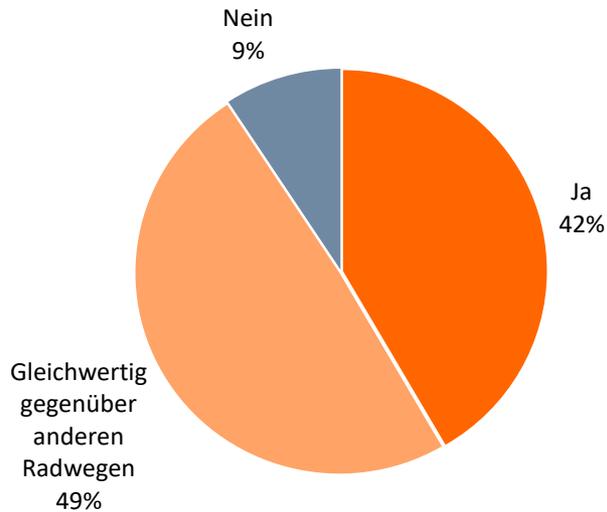


n<sub>MUC</sub> = 577 (CAWI + CATI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

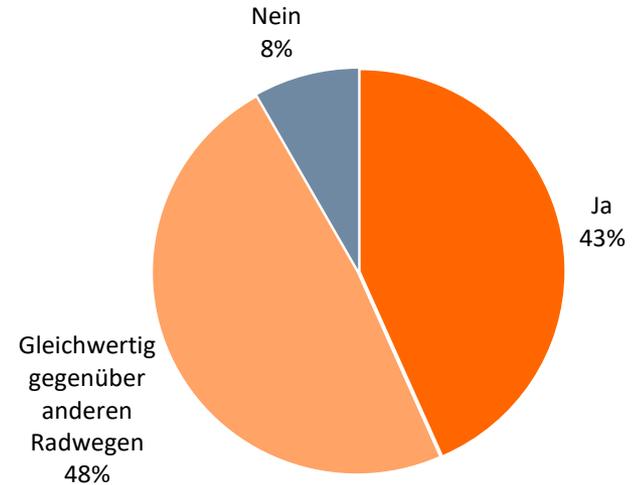
# Bevorzugung von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?

**DE (mehr als 500 000 EW)**



**München**

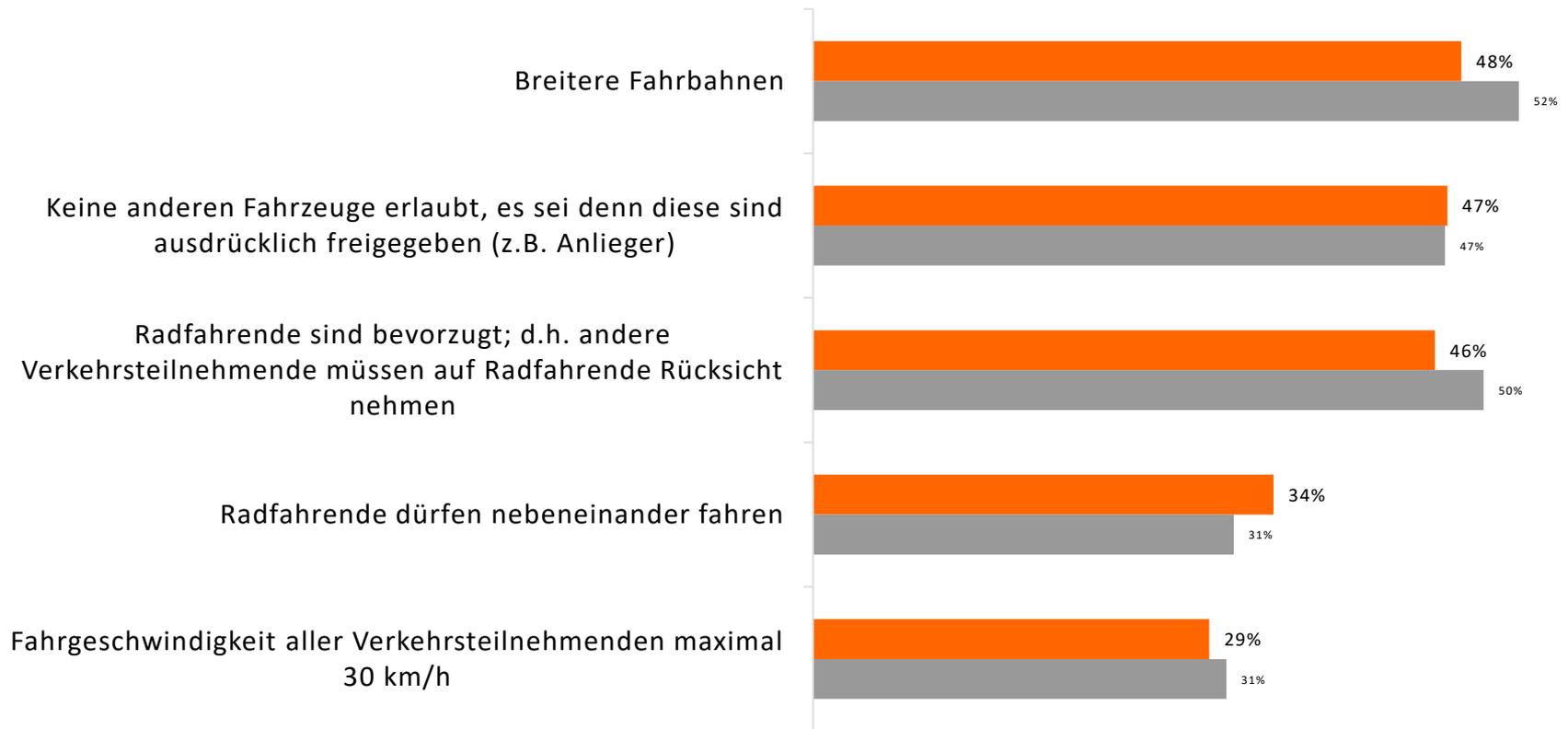


$n_{MUC} = 286$  (CAWI + CATI-Split) ( $n_{DE>500T} = 319$ ); Befragte, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben

# Vorteile von Fahrradstraßen gegenüber anderen Radwegen

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

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)

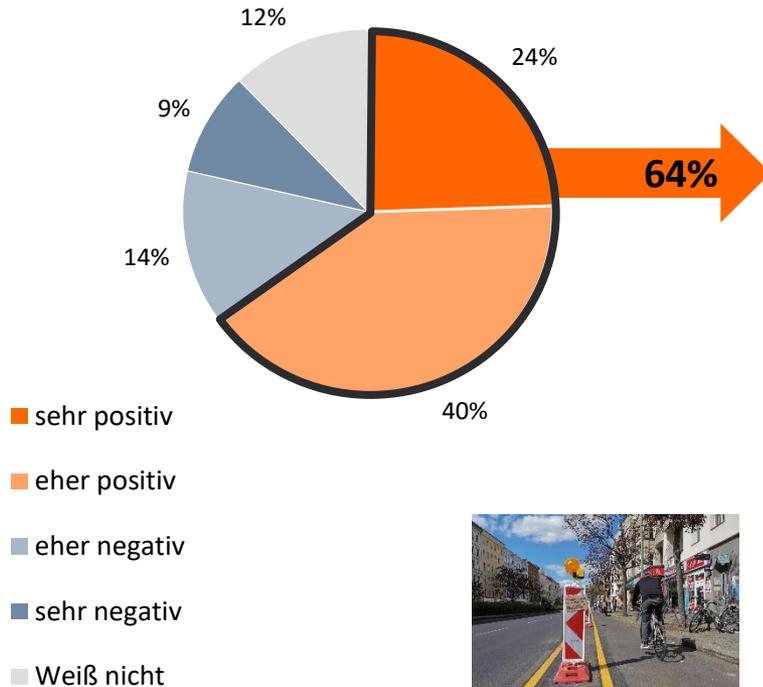


n<sub>MUC</sub>= 373 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub>= 491); Befragte, die schon mal eine Fahrradstraße genutzt haben oder bekannt ist

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

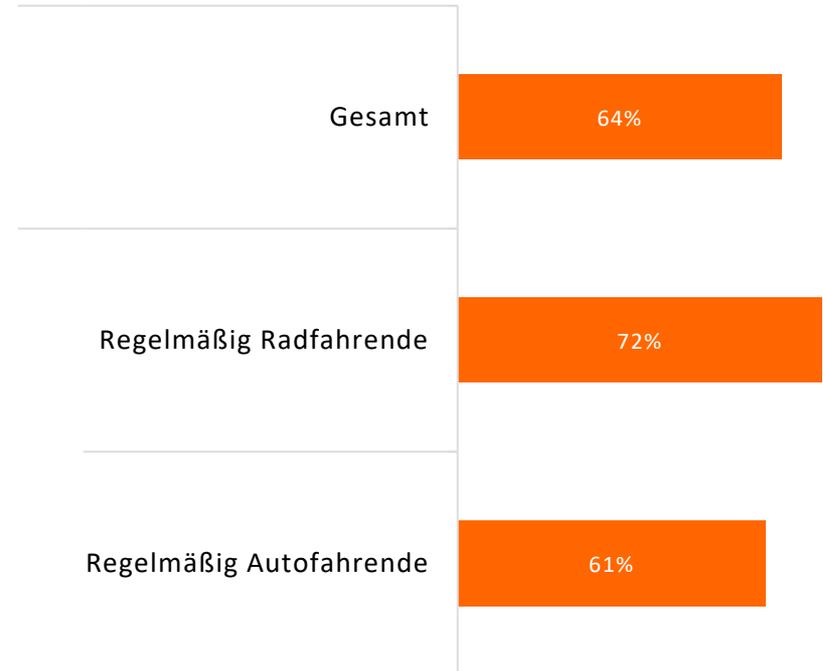
## Nach Soziodemografie in München

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



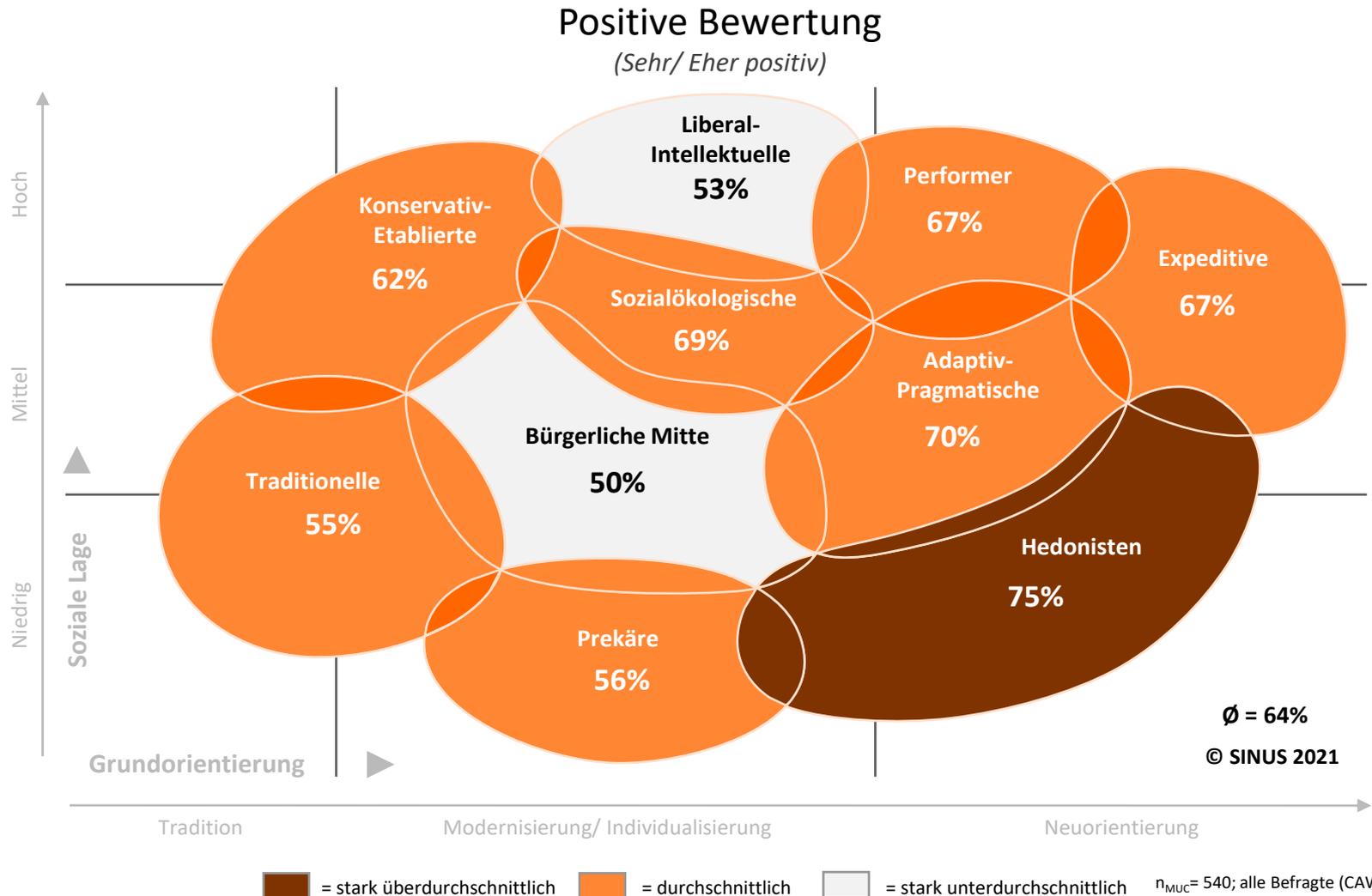
## Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern

eher positiv + sehr positiv



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

Nach Sinus-Milieus in München

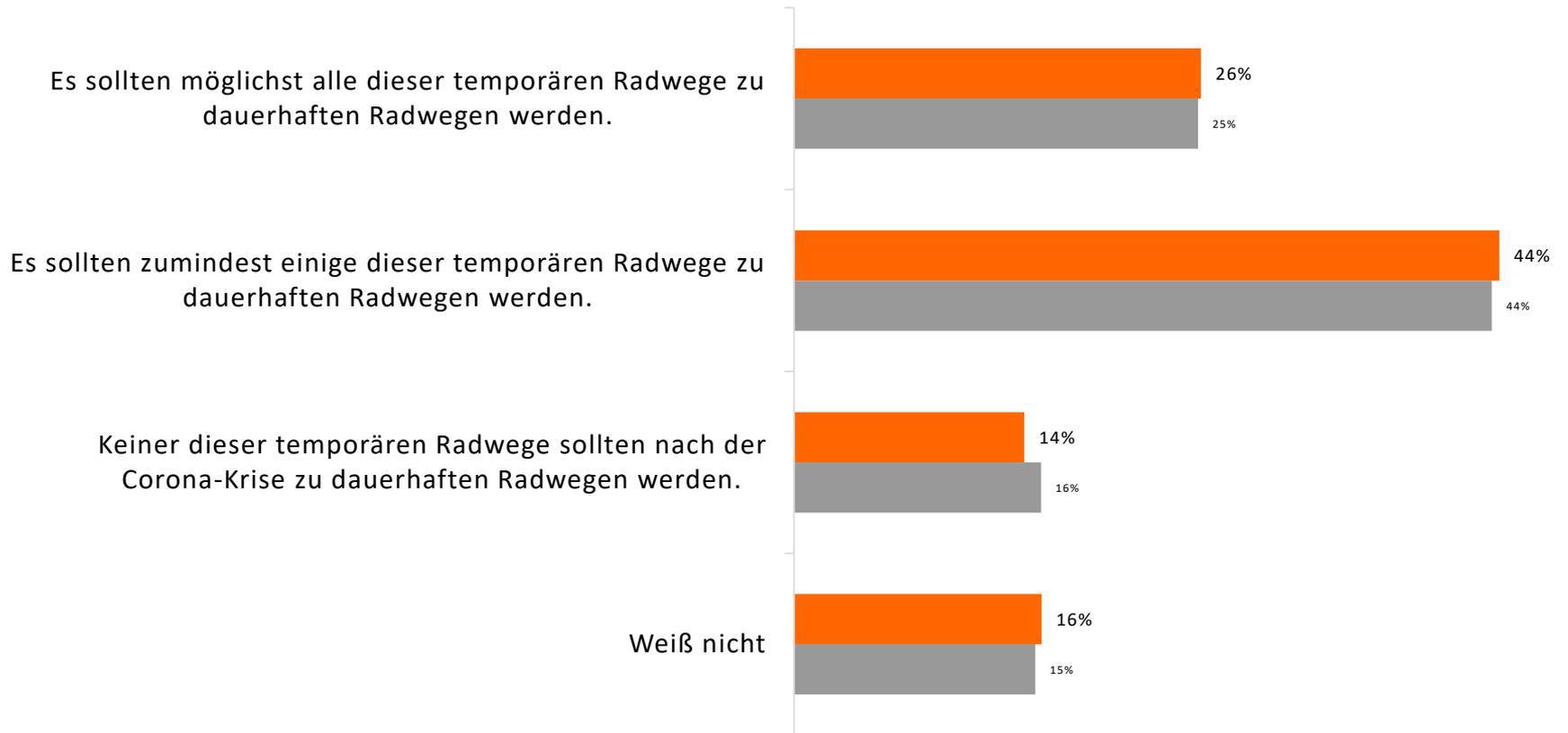


# Erhalt der temporären Radwege („Pop-up-Bike-Lanes“)

## München im Vergleich zu Deutschland

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

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)

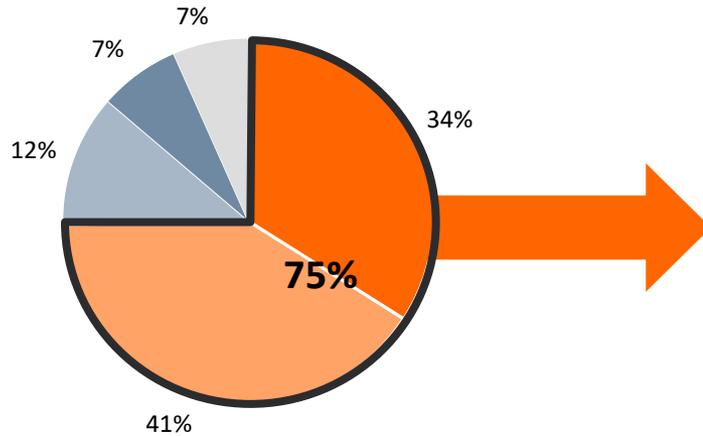


n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Bewertung von „Protected Bike Lanes“

## Nach Soziodemografie in München

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

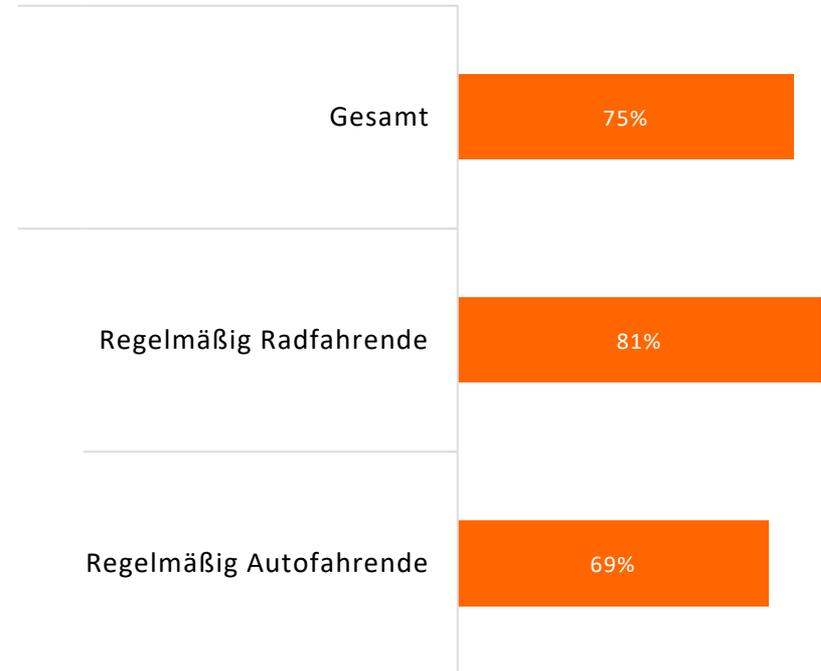


- Durchweg positiv
- Eher positiv
- Eher negativ
- Durchweg negativ
- Weiß nicht



## Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern

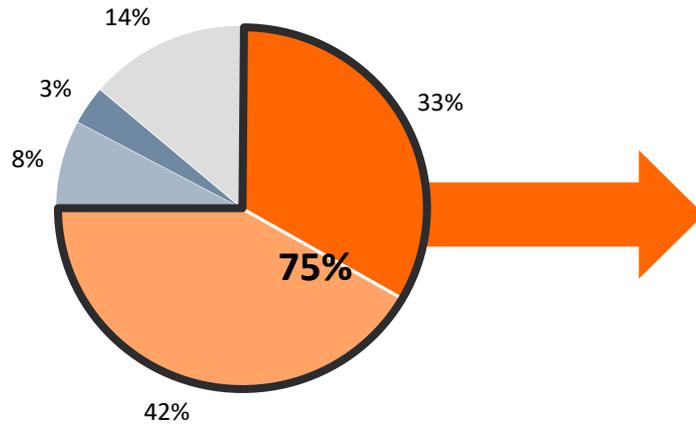
Eher positiv + Durchweg positiv



# Bewertung der Radschnellweg-Initiative des Bundes

## Nach Soziodemografie in München

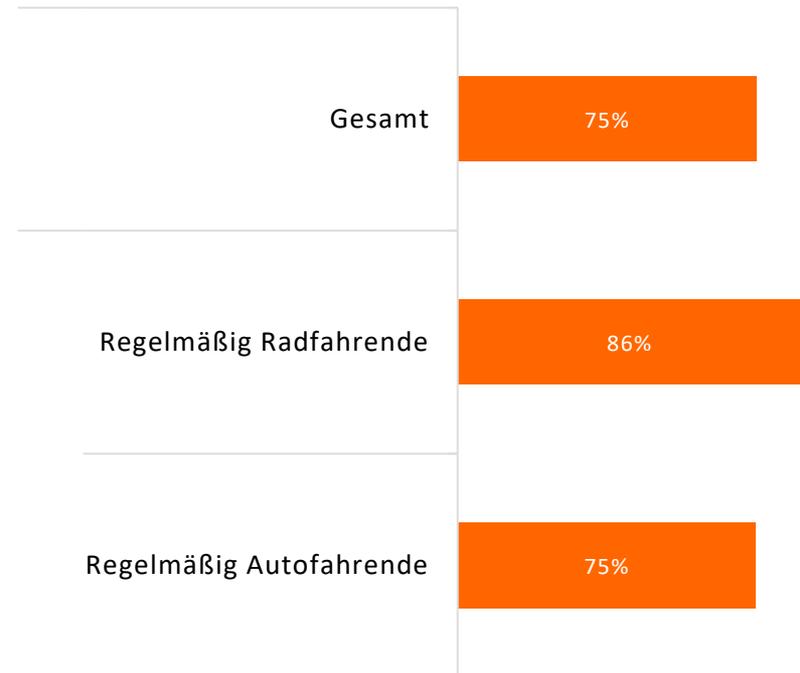
Wie bewerten Sie generell die Initiative bundesweit Radschnellwege einzurichten, damit insbesondere Pendler das Fahrrad häufiger für Fahrten zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz nutzen?



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

### Positive Bewertung nach Verkehrsmittelnutzern

Eher positiv + Durchweg positiv

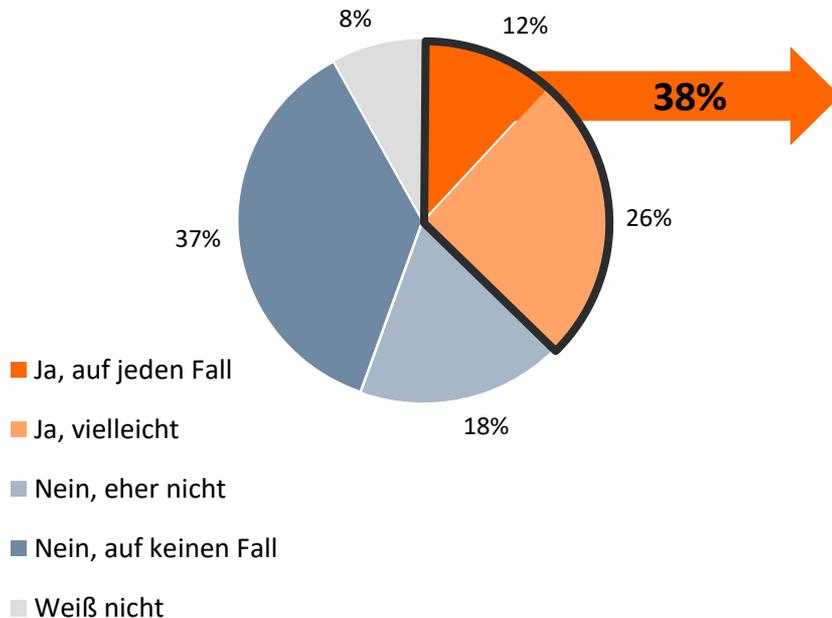


# Pendelpotential durch Radschnellwege

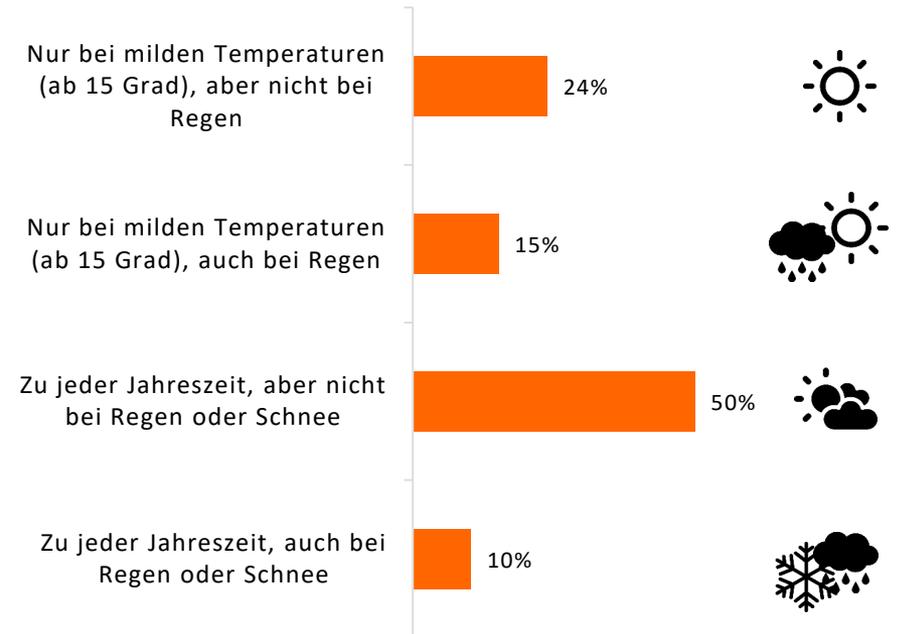
## Potentielle Radschnellwegnutzung von Nicht-Radpendlern in München

### Wetterbedingungen

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



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



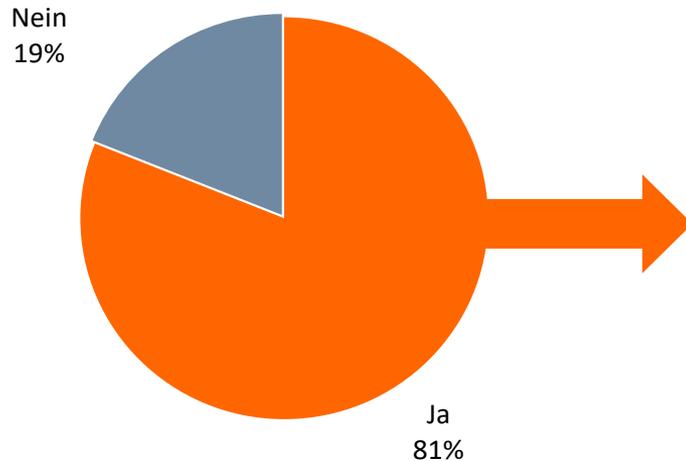
n<sub>MUC</sub> = 163 (CAWI + CATI-Split); Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen

n<sub>MUC</sub> = 58 (CAWI); Befragte, die das Fahrrad nicht für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen, aber es sich vorstellen könnten

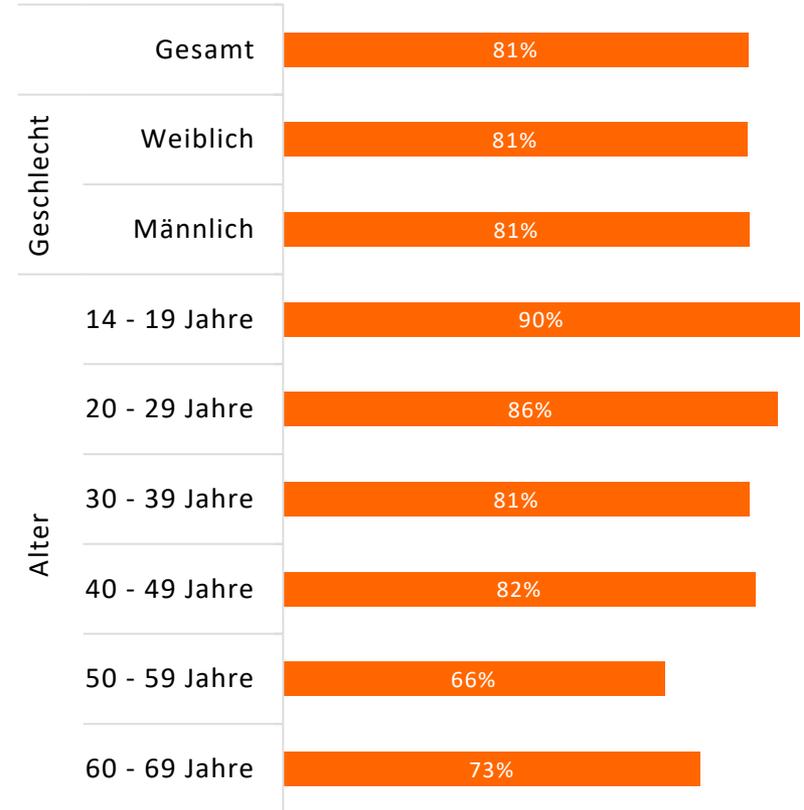
# Pendelpotential durch Radschnellwege

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

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



### Pendelpotential nach Geschlecht und Alter

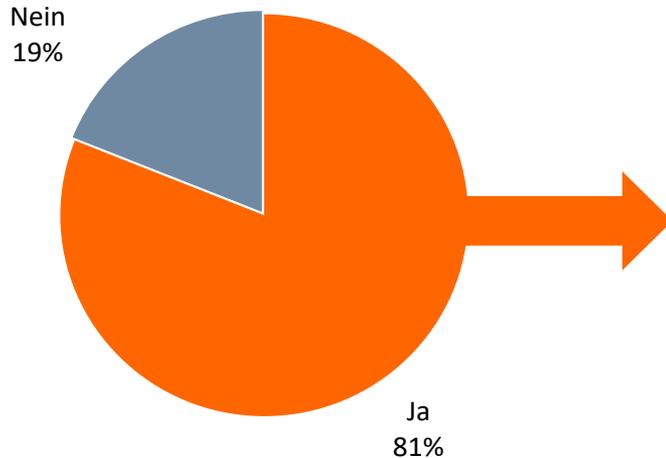


n<sub>MUC</sub>= 268 (CAWI + CATI-Split); Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen

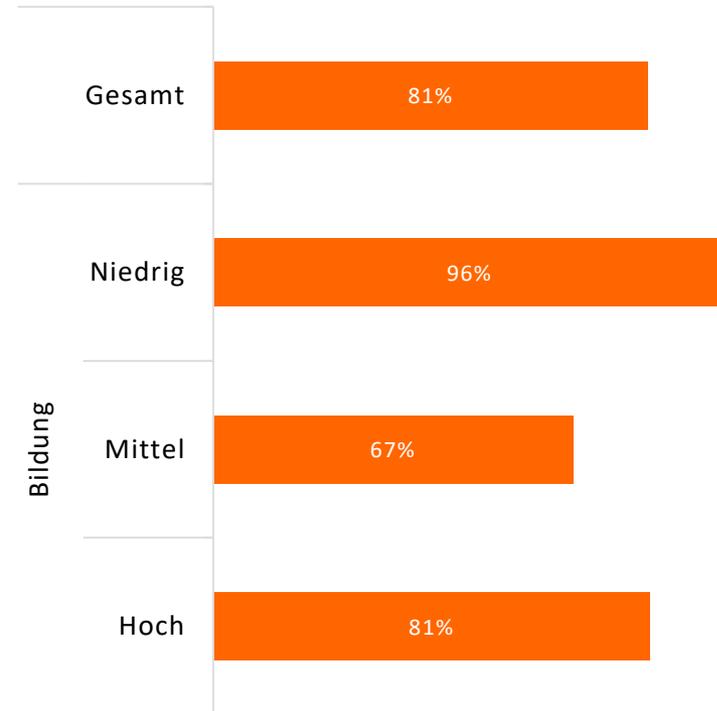
# Pendelpotential durch Radschnellwege

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

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



### Pendelpotential nach Bildung



n<sub>MUC</sub>= 268 (CAWI + CATI-Split); Befragte, die das Fahrrad für den Weg zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte bzw. Arbeit / Fortbildungsstätte nutzen

09

# Fahrrad-Tourismus

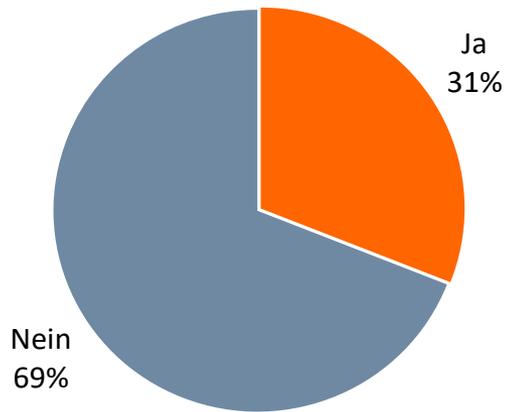
Fahrradurlaub, „Deutschland-Routen“, Radweg „Deutsche Einheit“

# Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

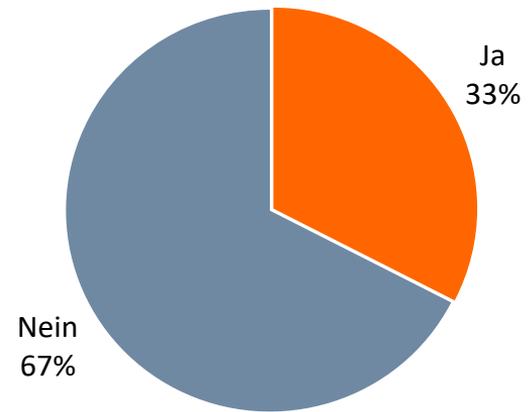
## München im Vergleich zu Deutschland

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

**DE (mehr als 500 000 EW)**



**München**

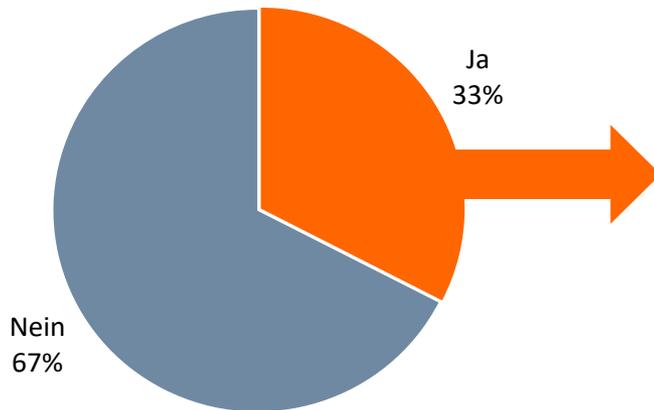


$n_{MUC} = 454$  (CAWI + CATI-Split) ( $n_{DE>500T} = 572$ ); Radfahrende

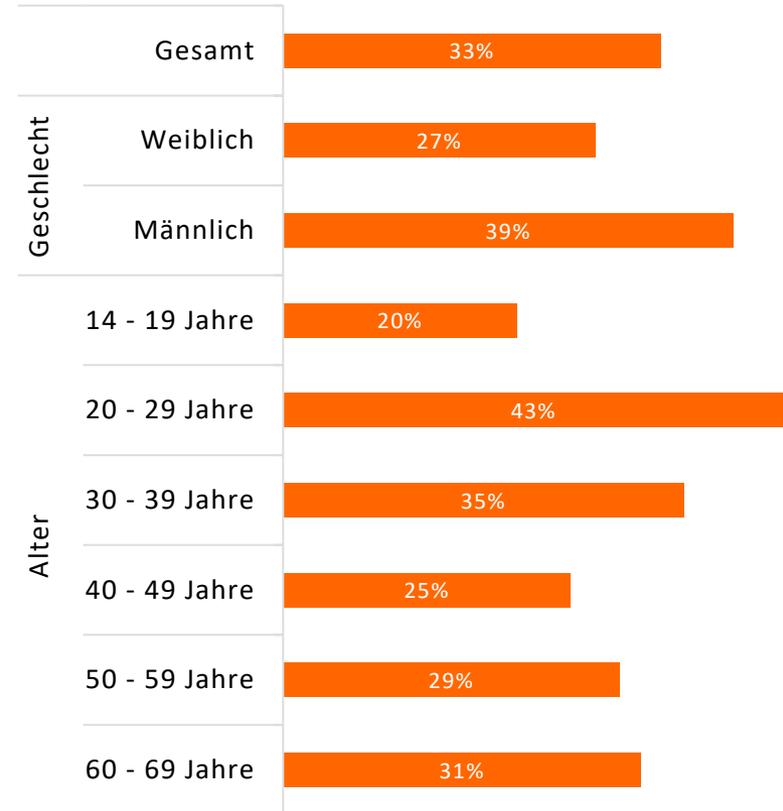
# Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

## Nach Soziodemografie in München (1/2)

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



### Getrennt nach Geschlecht und Alter

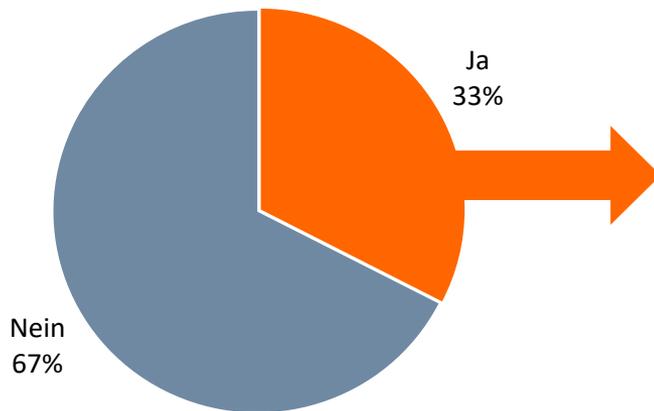


n<sub>MUC</sub> = 454 (CAWI + CATI-Split); Radfahrende

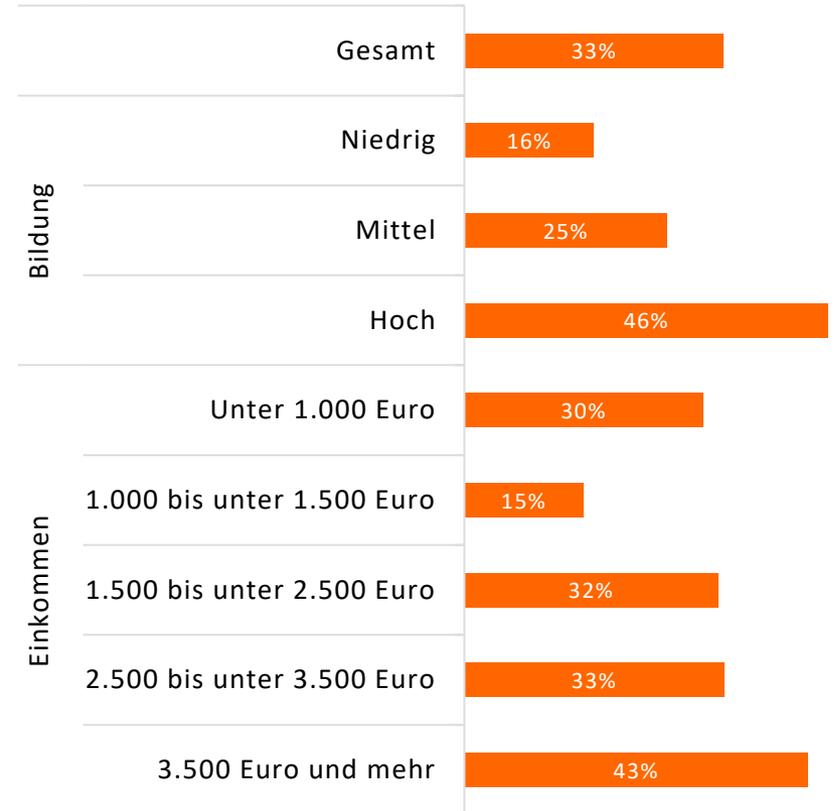
# Fahrradtour in den letzten 2 Jahren

## Nach Soziodemografie in München (2/2)

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



### Getrennt nach Bildung und Einkommen

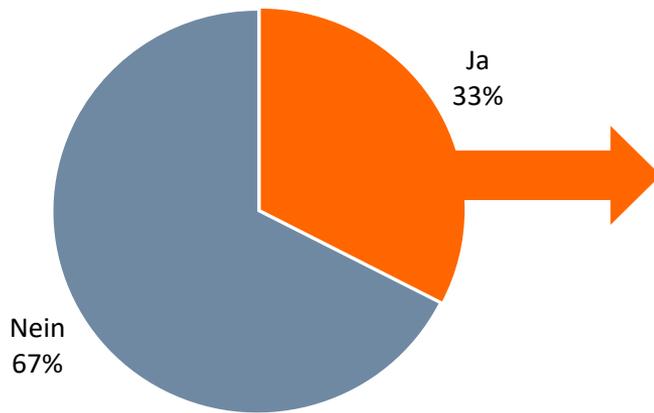


n<sub>MUC</sub> = 454 (CAWI + CATI-Split); Radfahrende

# Dauer der längsten Fahrradtour

## In München

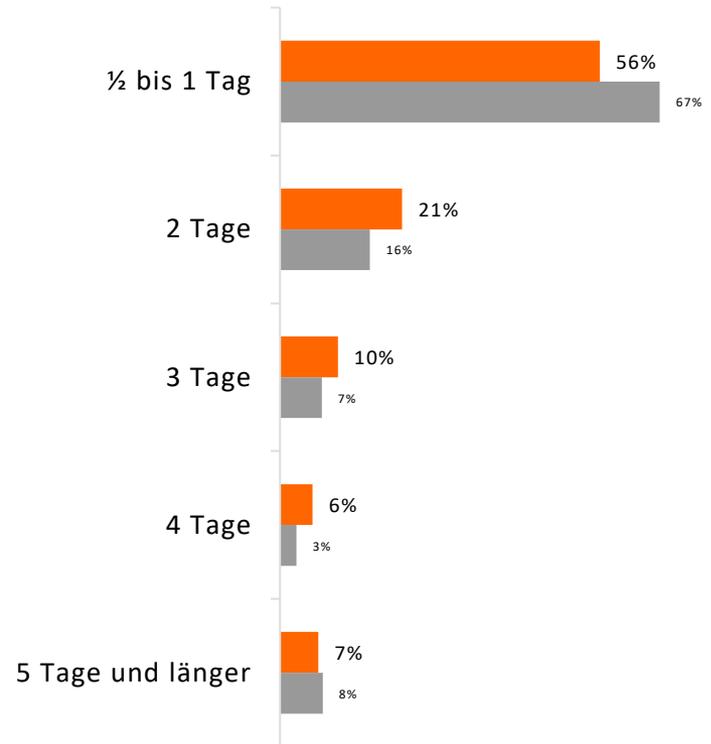
Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens ½ Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?



n<sub>MUC</sub> = 454 (CAWI + CATI-Split); Radfahrende

## Dauer der Radtour

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)

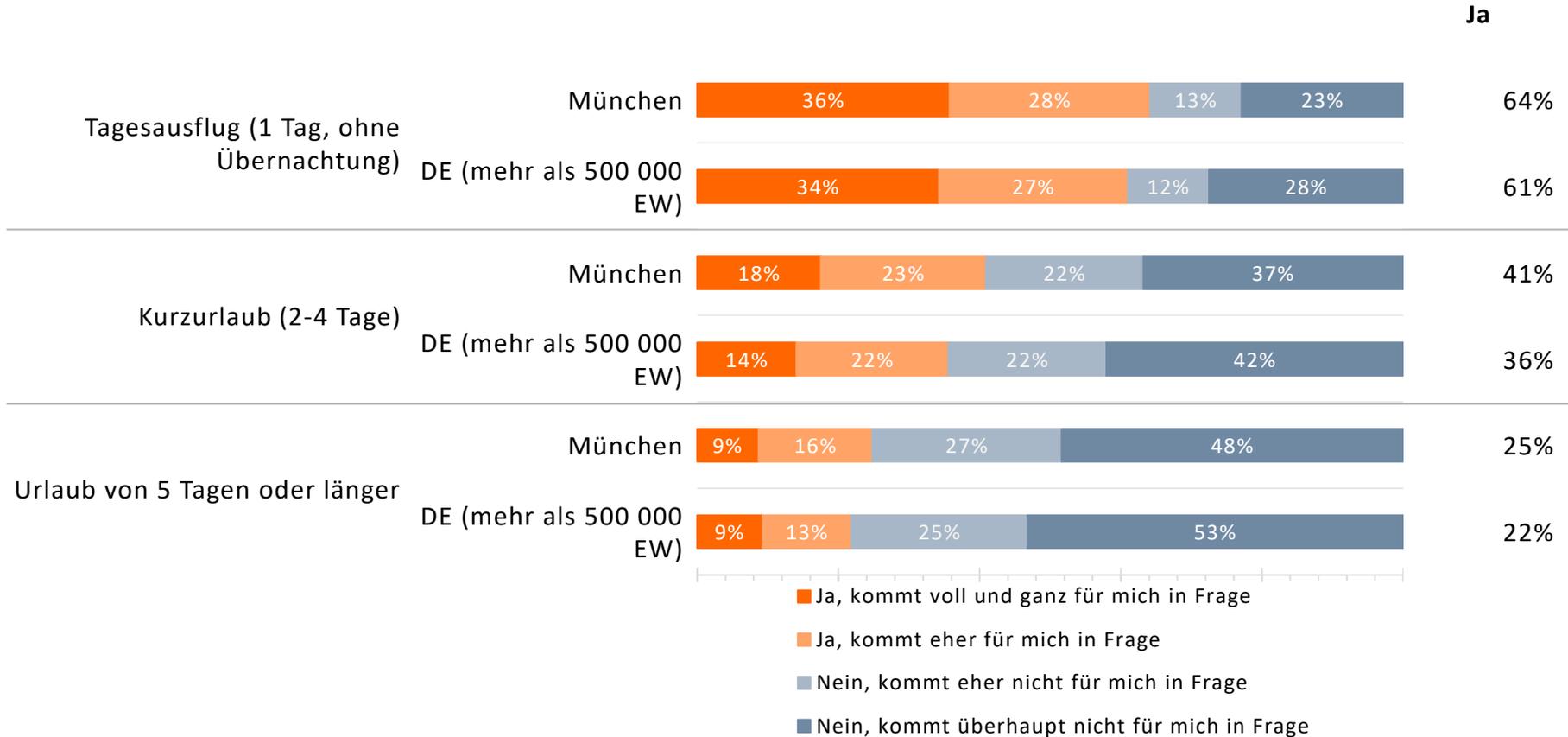


n<sub>MUC</sub> = 148 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 117); Radtouren-Fahrende

# Fahrradausflug und Fahrradurlaub - Potential

## München im Vergleich zu Deutschland

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

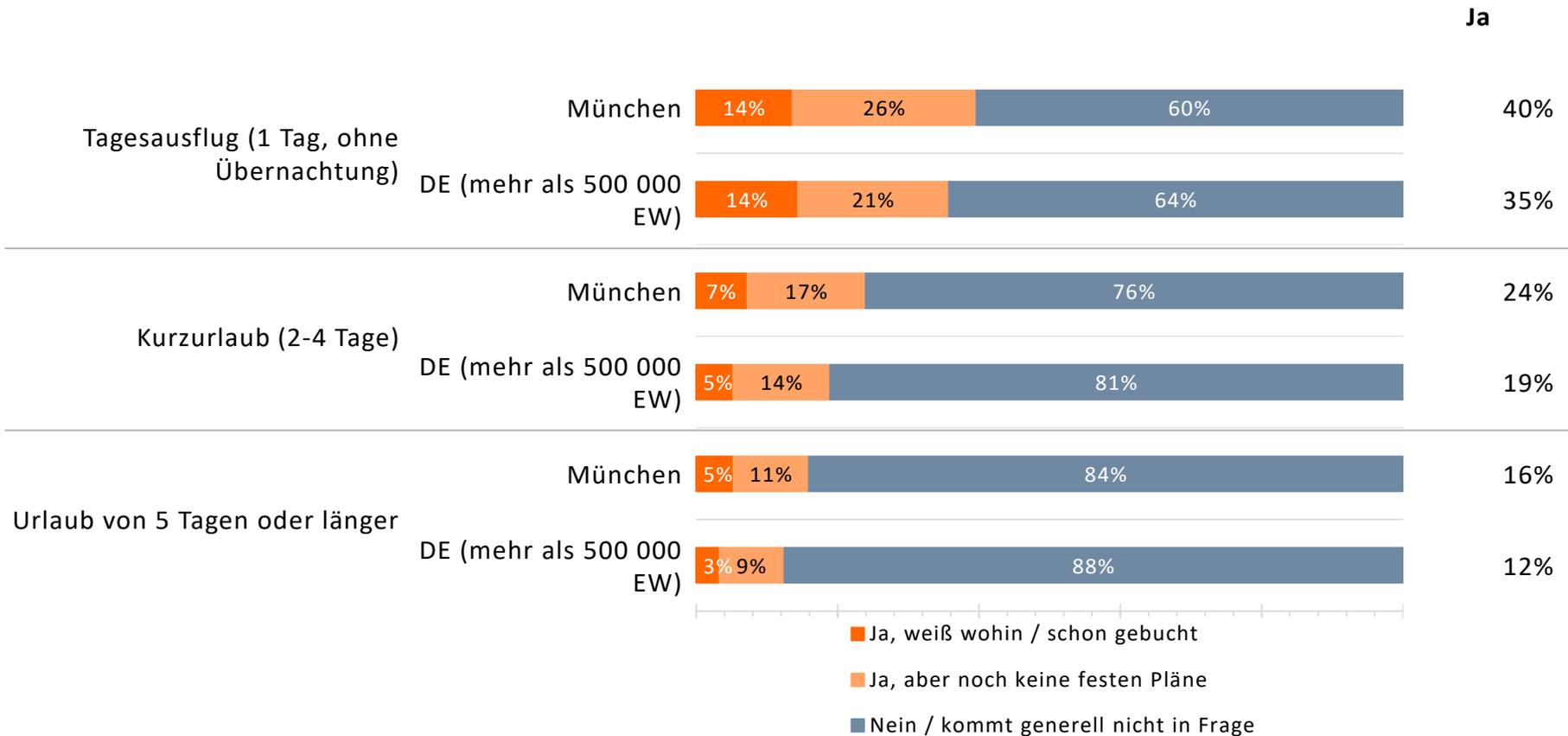


n<sub>MUC</sub>= 540 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub>= 710); alle Befragte

# Fahrradausflug und Fahrradurlaub - Planung

## München im Vergleich zu Deutschland

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



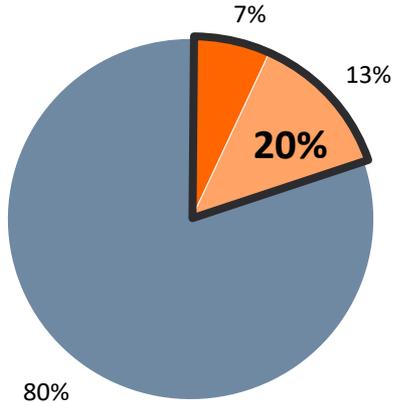
n<sub>MUC</sub>= 540 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub>= 710); alle Befragte

# Fahrradurlaub - Planung 2021

## München im Vergleich zu Deutschland

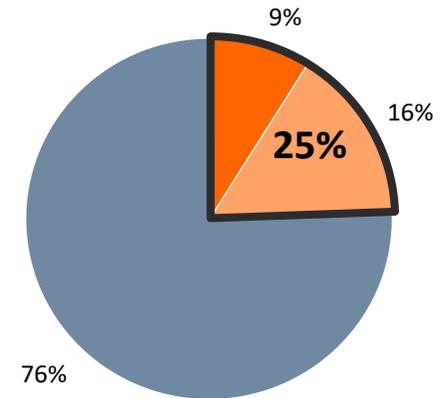
Planen Sie in diesem Jahr einen Kurzurlaub oder längeren Urlaub mit dem Fahrrad? (mind. eine Übernachtung)

DE (mehr als 500 000 EW)



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

München



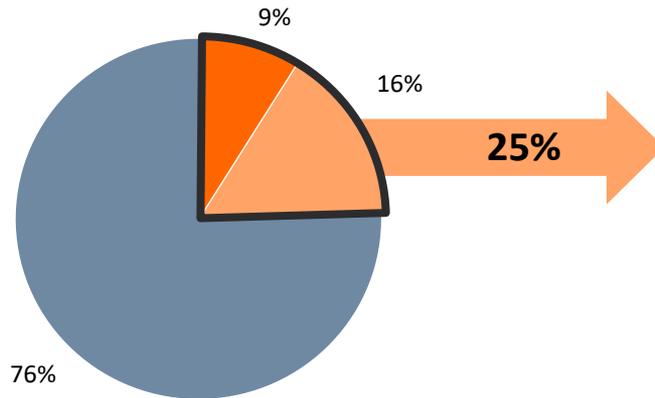
- Ja, weiß wohin / schon gebucht
- Ja, aber noch keine festen Pläne
- Nein / kommt generell nicht in Frage

$n_{MUC} = 540$  (CAWI + CATI-Split) ( $n_{DE>500T} = 710$ ); alle Befragte

# Fahrradurlaub - Planung 2021

## Nach Soziodemografie in München

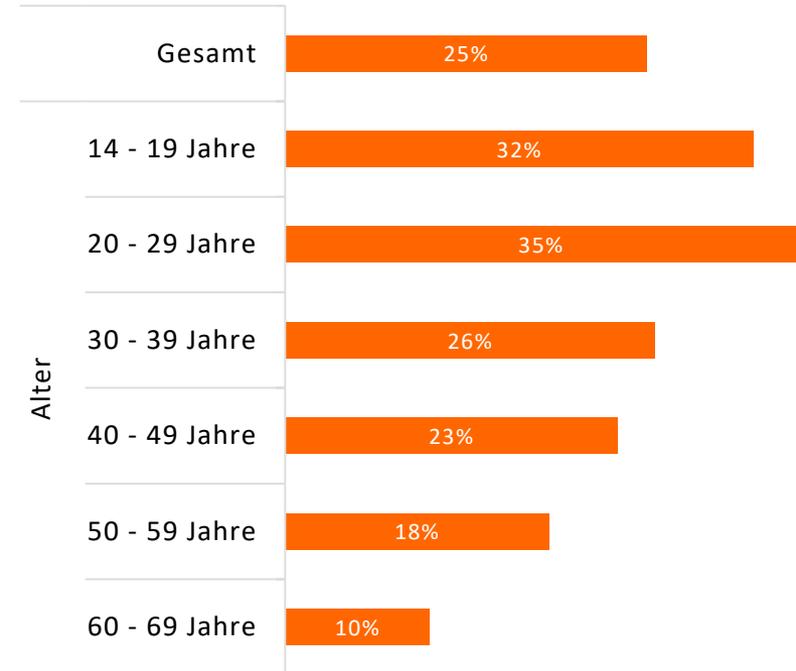
Planen Sie in diesem Jahr, Kurzurlaub oder längeren Urlaub mit dem Fahrrad? (mind. eine Übernachtung)



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

### Pläne nach Altersgruppen

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



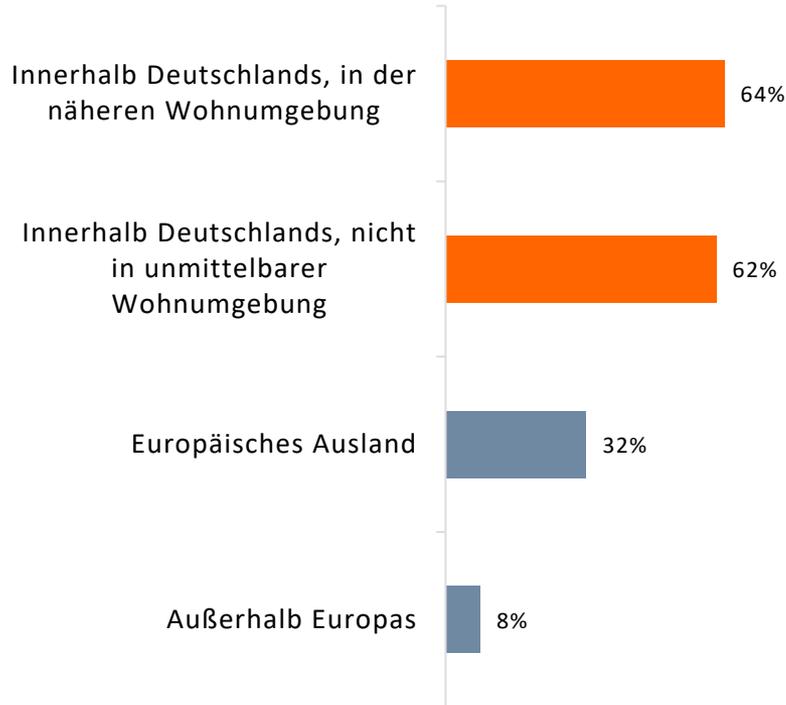
n<sub>MUC</sub> = 540 (CAWI + CATI-Split); alle Befragte

# Fahrradurlaub - Potentielle Regionen

## In München

### Regionen

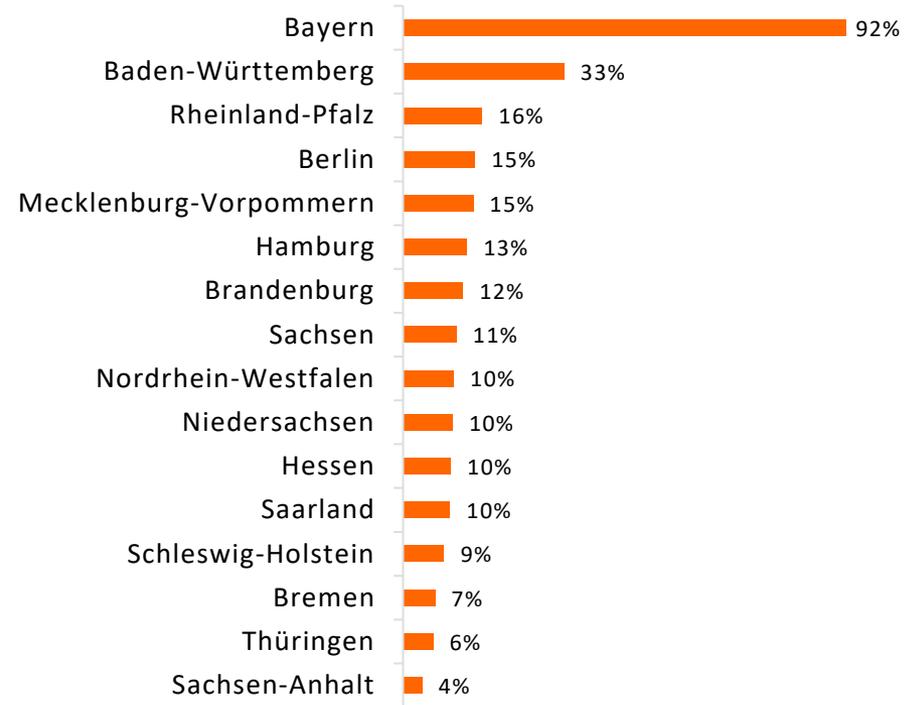
Welche dieser Regionen kommen für einen Fahrradurlaub (mind. eine Übernachtung) für Sie dieses Jahr in Frage?



n<sub>MUC</sub> = 208 (CAWI); Befragte, für die ein Kurzurlaub oder längerer Urlaub mit dem Fahrrad in Frage kommt

### Bundesländer

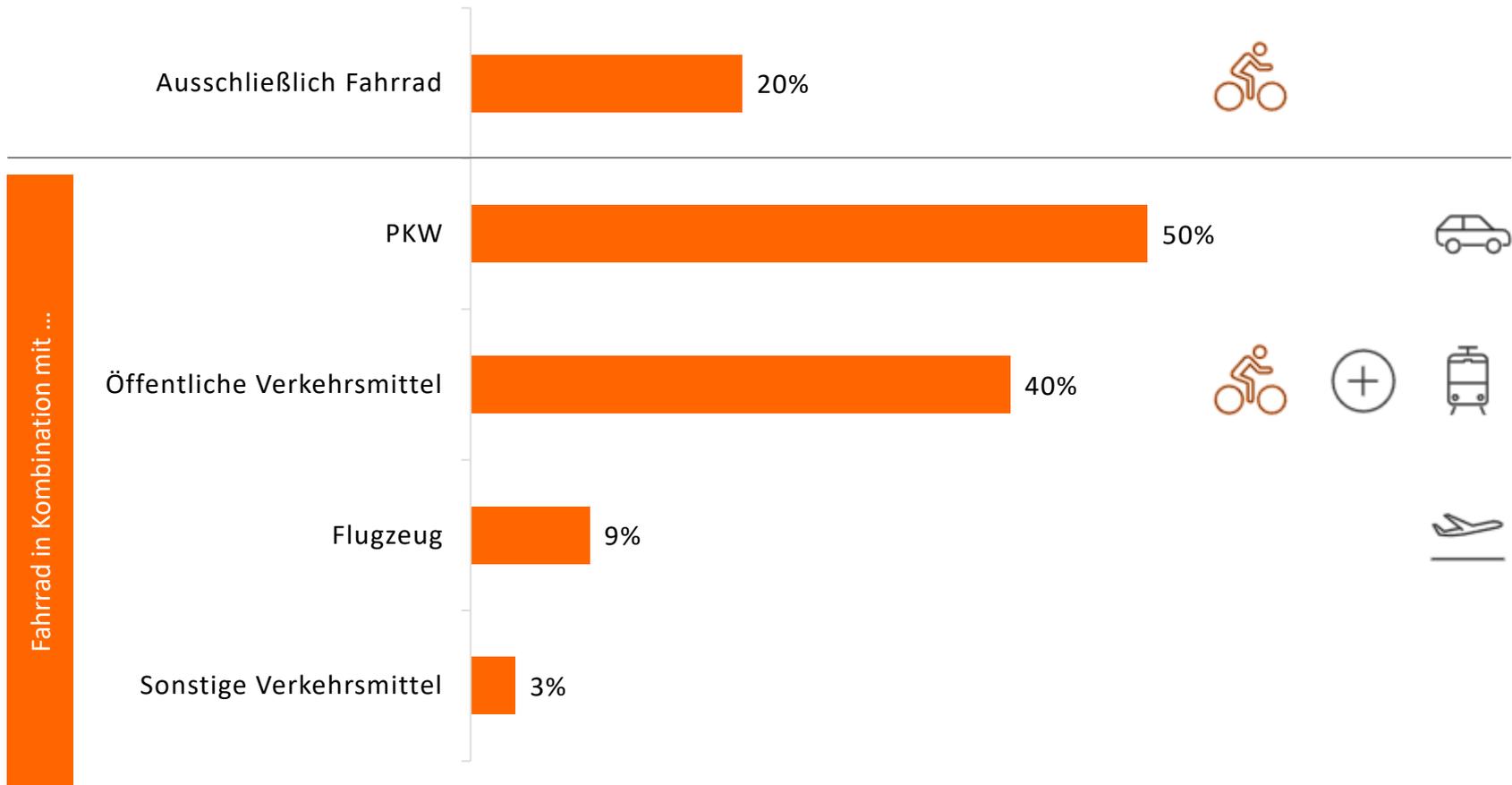
Welche dieser Bundesländer kommen für einen Urlaub mit dem Fahrrad (mind. eine Übernachtung) in diesem Jahr für Sie in Frage?



n<sub>MUC</sub> = 189 (CAWI); Befragte, für die ein Fahrradurlaub (mind. eine Übernachtung) in diesem Jahr in Deutschland in Frage kommt

# Fahrradurlaub – Kombination mit anderen Verkehrsmitteln

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

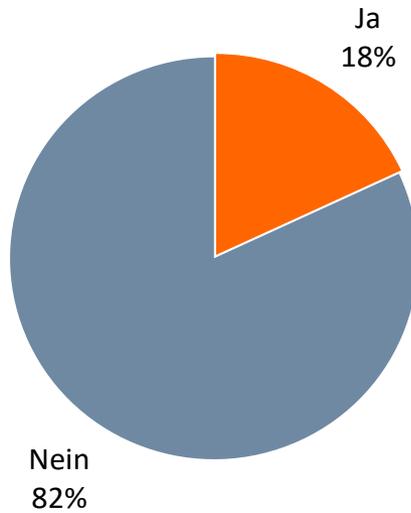


n<sub>MUC</sub> = 134 (CAWI); Befragte, die in diesem Jahr einen Kurzurlaub oder längeren Urlaub mit dem Fahrrad planen

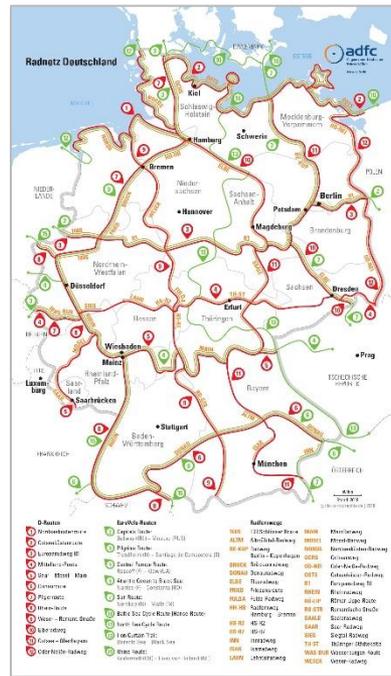
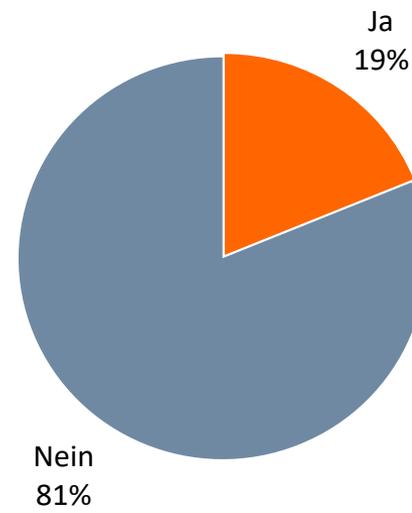
# Bekanntheit der „Deutschland-Routen“ München im Vergleich zu Deutschland

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

**DE (mehr als 500 000 EW)**



**München**

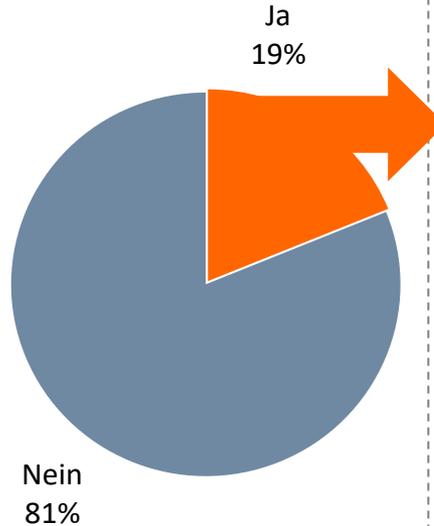
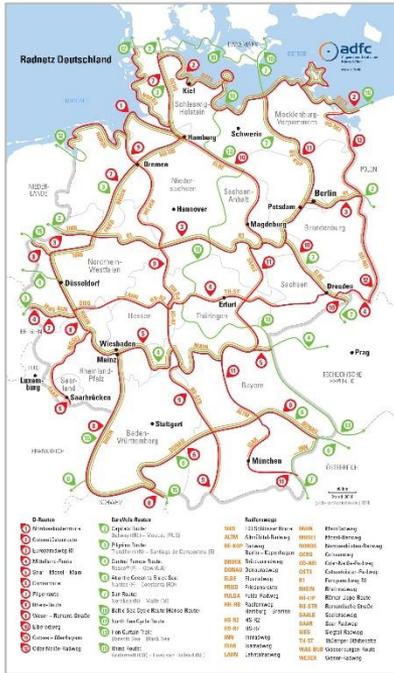


n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

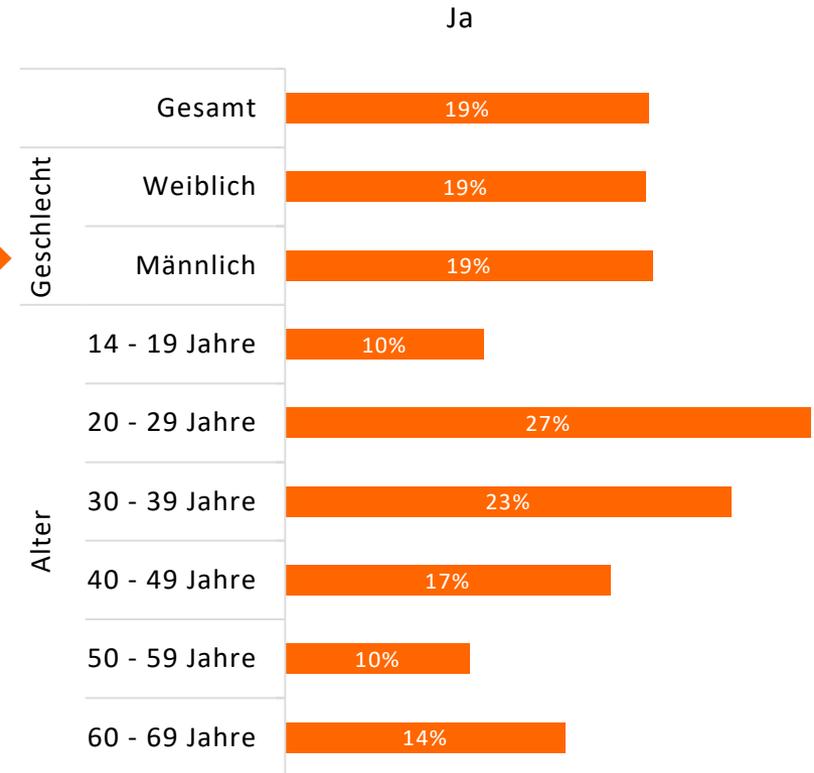
# Bekanntheit der „Deutschland-Routen“

## Nach Soziodemografie in München

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



Getrennt nach Geschlecht und Alter

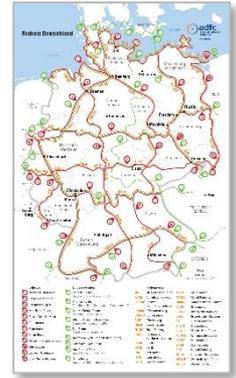


n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI); alle Befragte

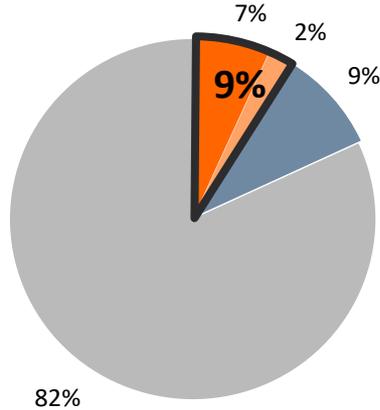
# Nutzung von „Deutschland-Routen“

## München im Vergleich zu Deutschland

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

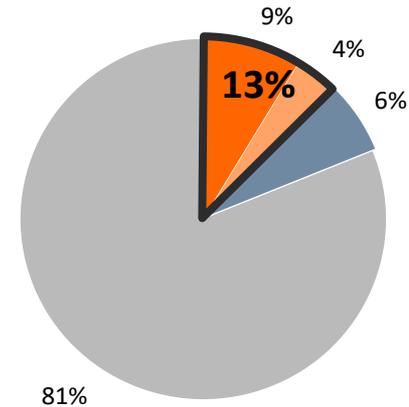


**DE (mehr als 500 000 EW)**



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

**München**



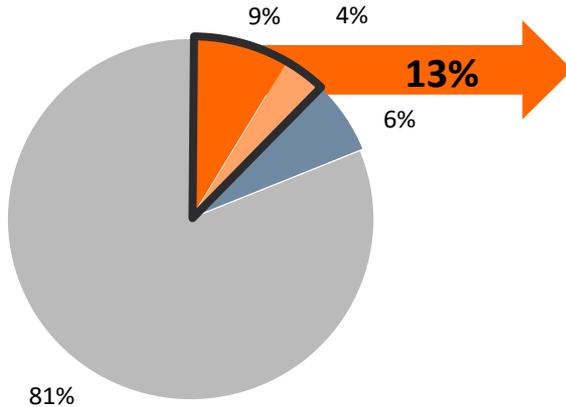
- Ja, streckenweise
- Ja, eine oder mehrere vollständige Routen
- Nein
- Nicht bekannt

n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Nutzung von „Deutschland-Routen“

## Nach Soziodemografie in München

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

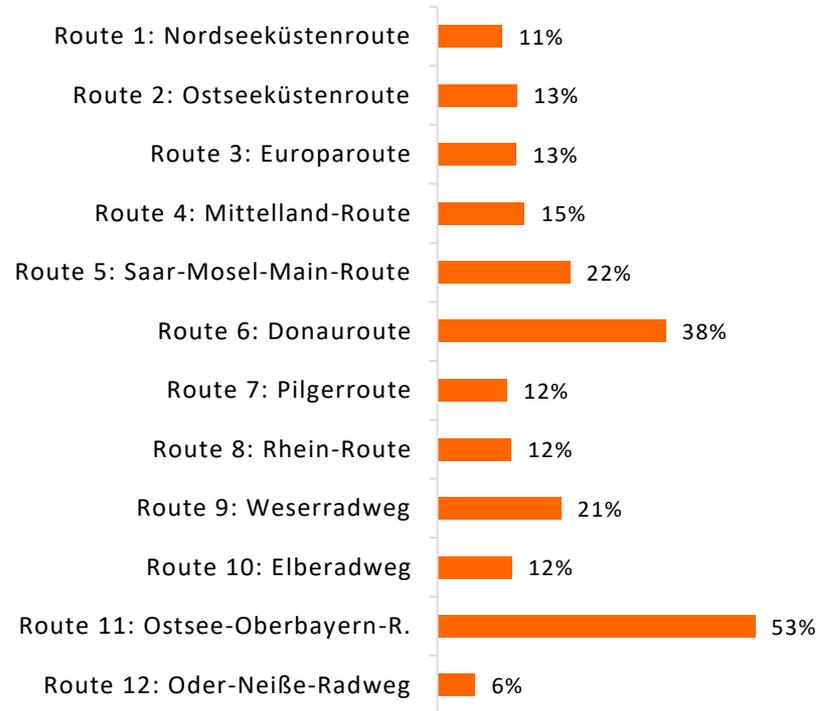


- Ja, streckenweise
- Ja, eine oder mehrere vollständige Routen
- Nein
- Nicht bekannt



n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI); alle Befragte

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

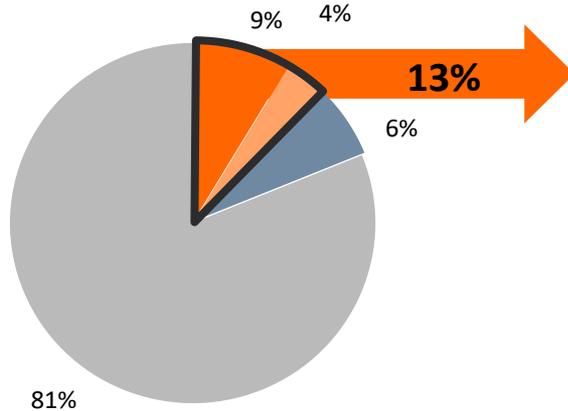


n<sub>MUC</sub> = 63 (CAWI); Befragte, die schon mal eine D-Route gefahren sind

# Nutzung von „Deutschland-Routen“

## In München

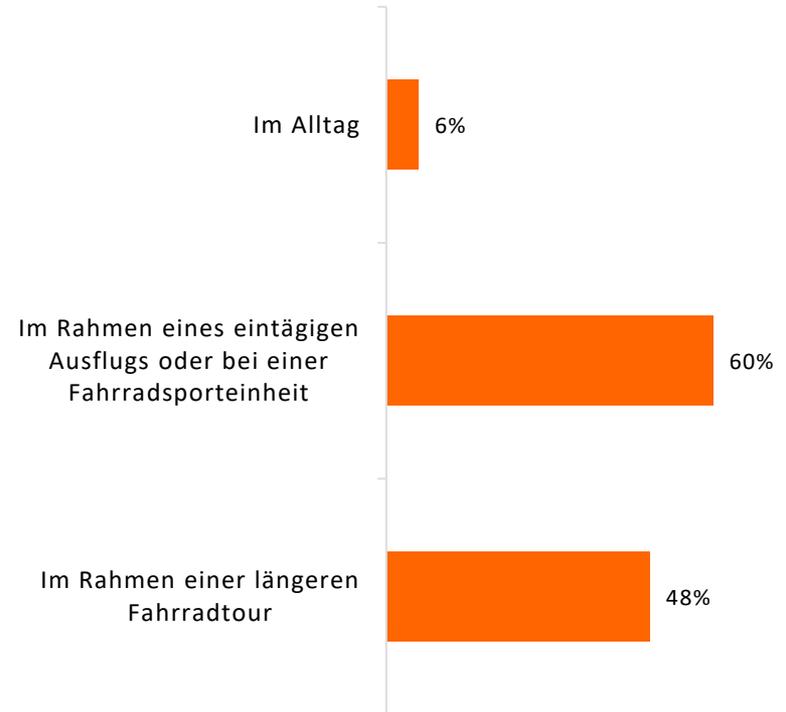
Haben Sie eine „D-Route“ schon einmal genutzt?



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



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



n<sub>MUC</sub>= 503 (CAWI); alle Befragte

; n<sub>MUC</sub>= 63 (CAWI); Befragte, die schon mal eine D-Route gefahren sind

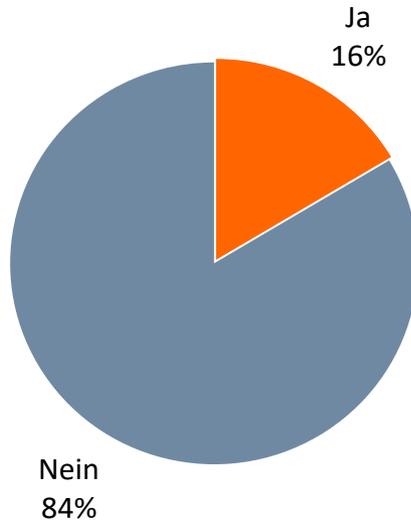
# Bekanntheit Radweg „Deutsche Einheit“

## München im Vergleich zu Deutschland

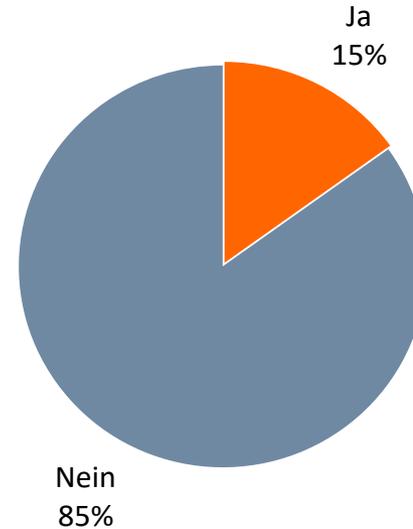


Haben Sie schon einmal von dem Radweg „Deutsche Einheit“ gehört?

DE (mehr als 500 000 EW)



München



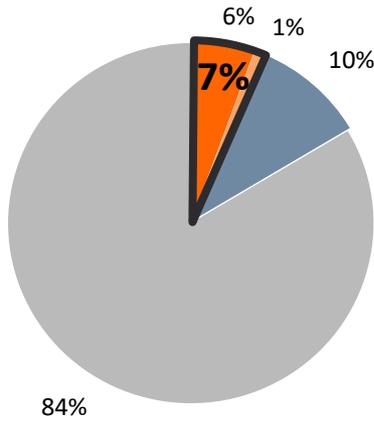
n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Nutzung Radweg „Deutsche Einheit“ München im Vergleich zu Deutschland



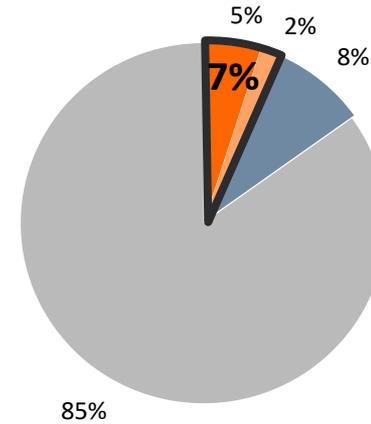
Sind Sie den Radweg „Deutsche Einheit“ schon einmal vollständig oder teilweise abgefahren?

**DE (mehr als 500 000 EW)**



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

**München**



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

n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

10

# Fahrradmarkt

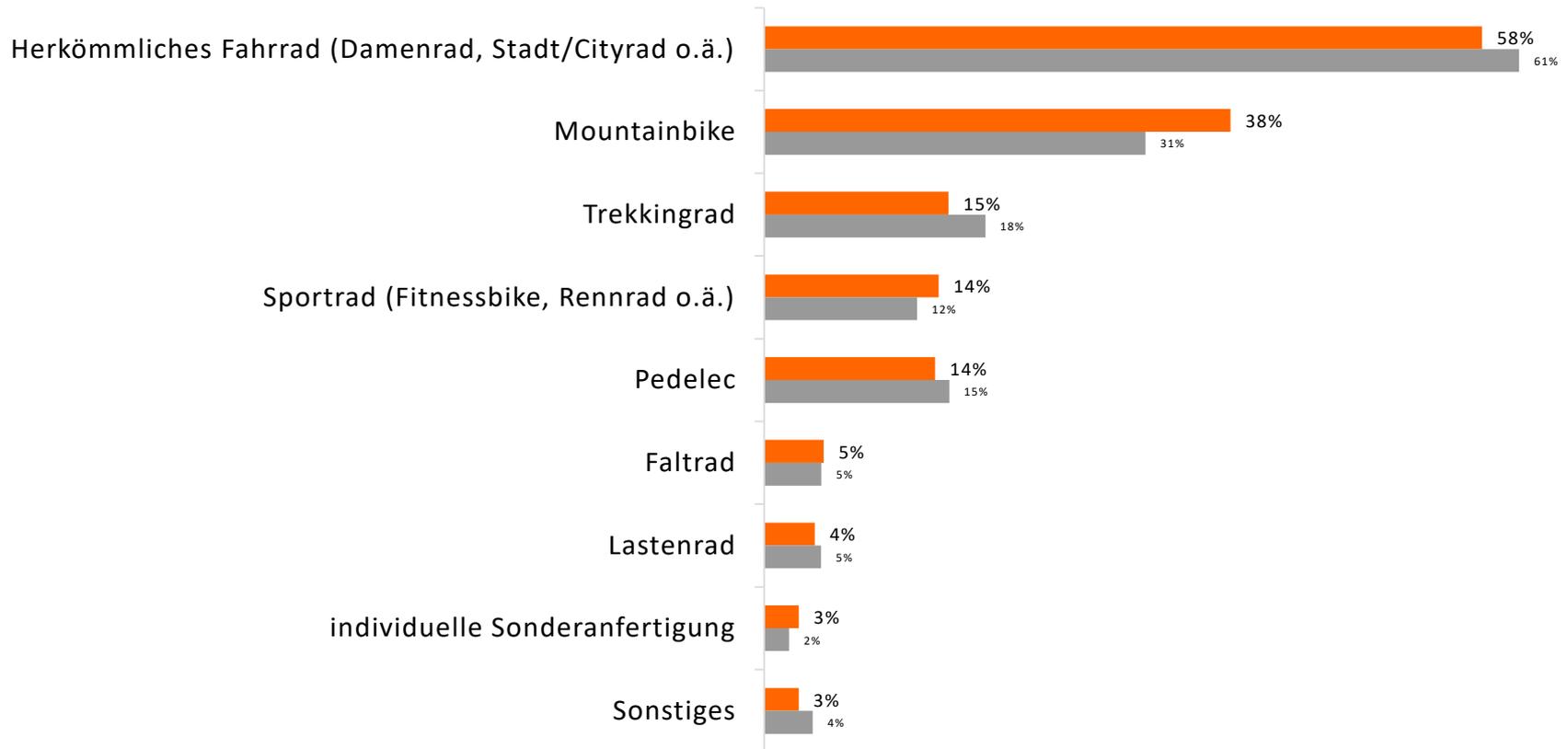
Fahrradtypen und Pläne zum Fahrradkauf

# Genutzter Fahrradtyp

## München im Vergleich zu Deutschland

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

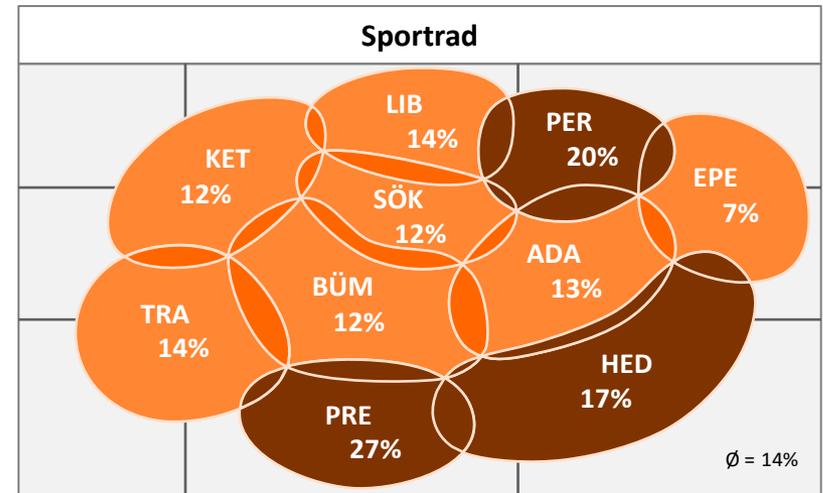
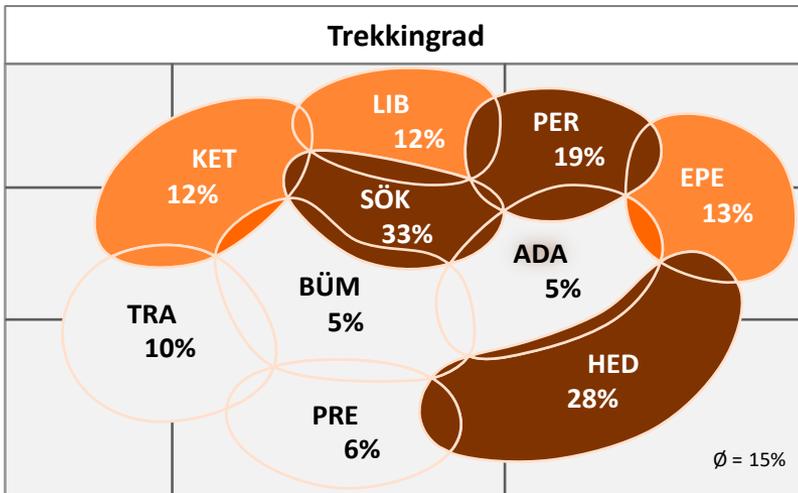
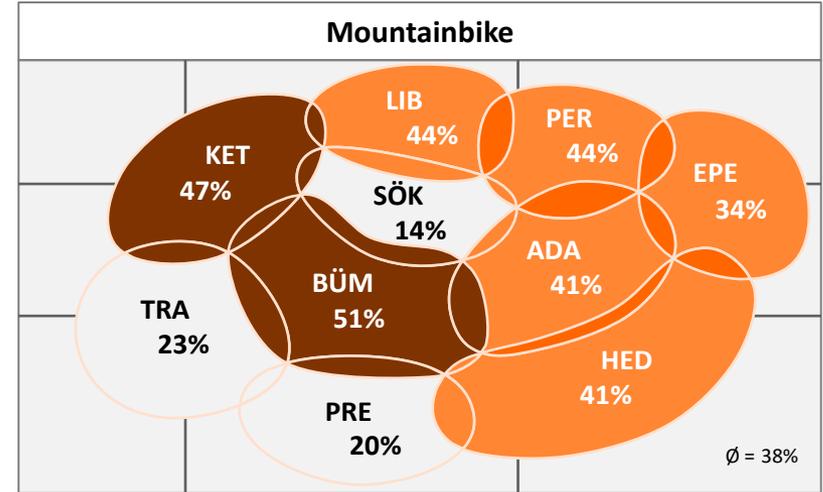
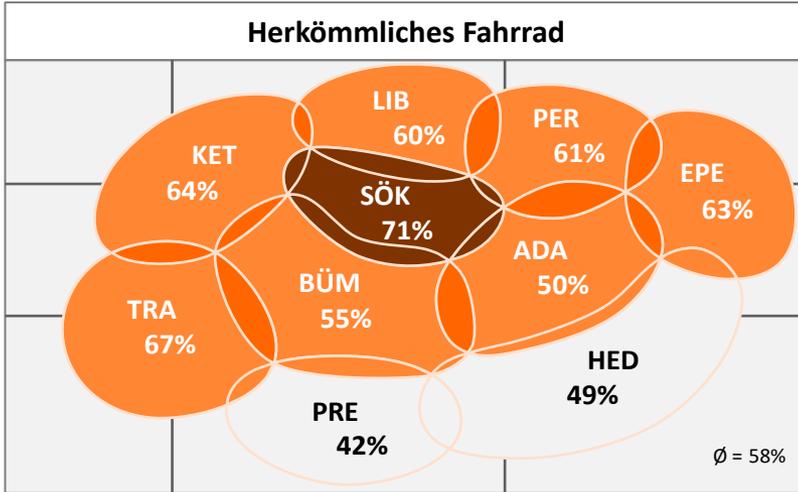
■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



n<sub>MUC</sub> = 458 (CAWI + CATI-Split) (n<sub>DE>500T</sub> = 572); Radfahrende

# Genutzter Fahrradtyp

## Nach Sinus-Milieus in München



n<sub>MUC</sub> = 487; Radfahrende (CAWI + CATI-Split)

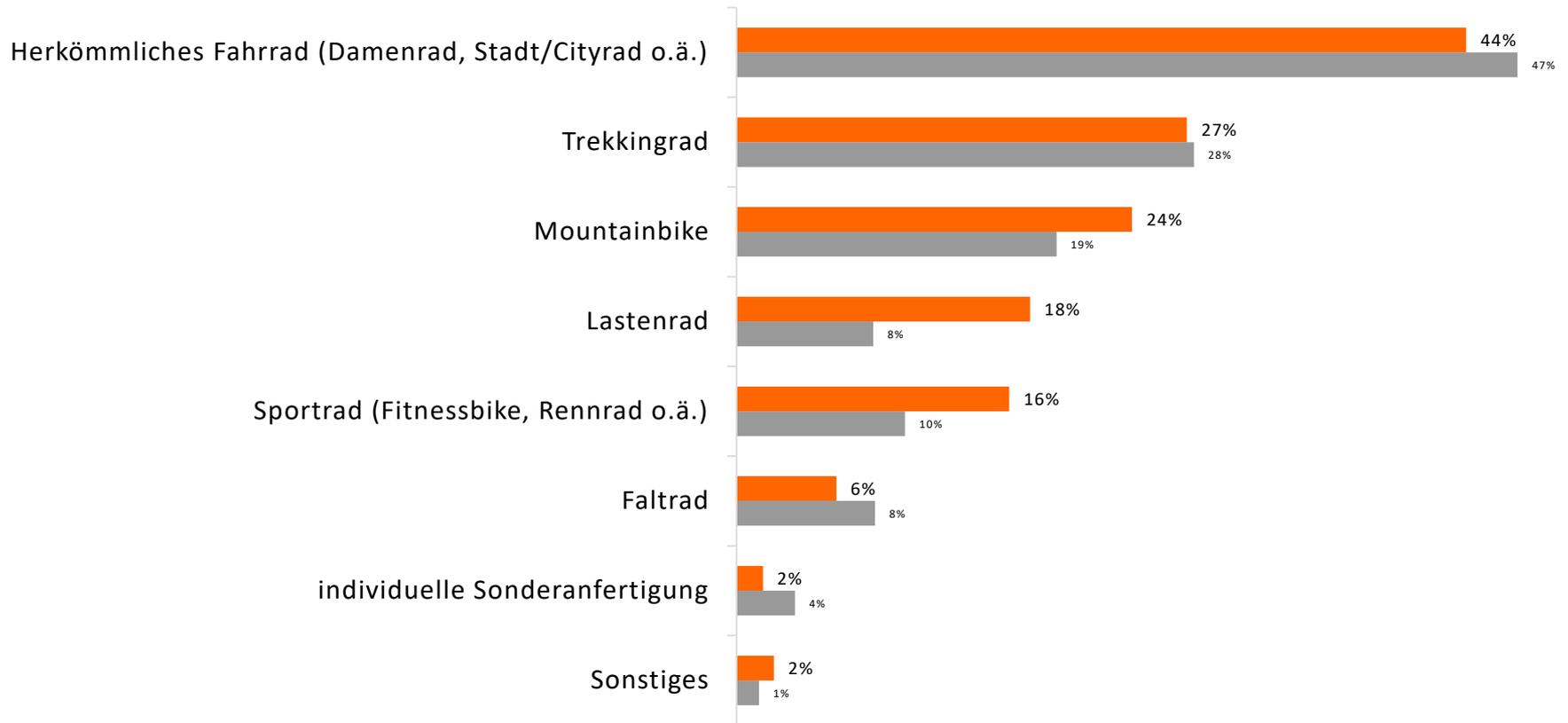
= stark überdurchschnittlich
  = durchschnittlich
  = stark unterdurchschnittlich

# Genutzter Pedelec-Typ

## München im Vergleich zu Deutschland

Welchen Typ von Elektrofahrzeug (Pedelec) nutzen Sie? (Mehrfachnennung möglich)

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



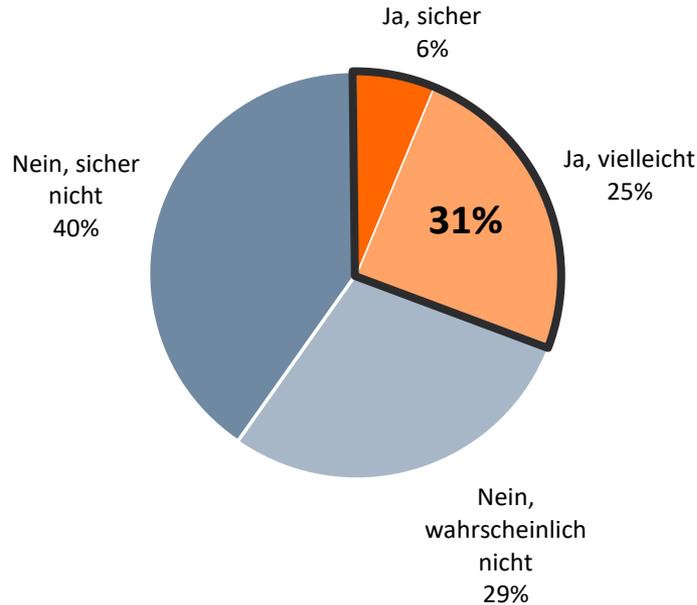
n<sub>MUC</sub> = 59 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 86); Pedelec-Nutzende

# Pläne zum Fahrradkauf

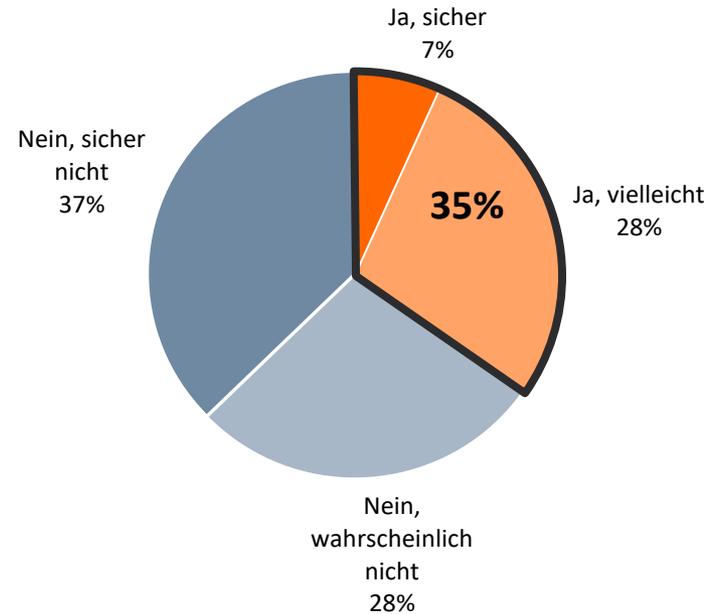
## München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München

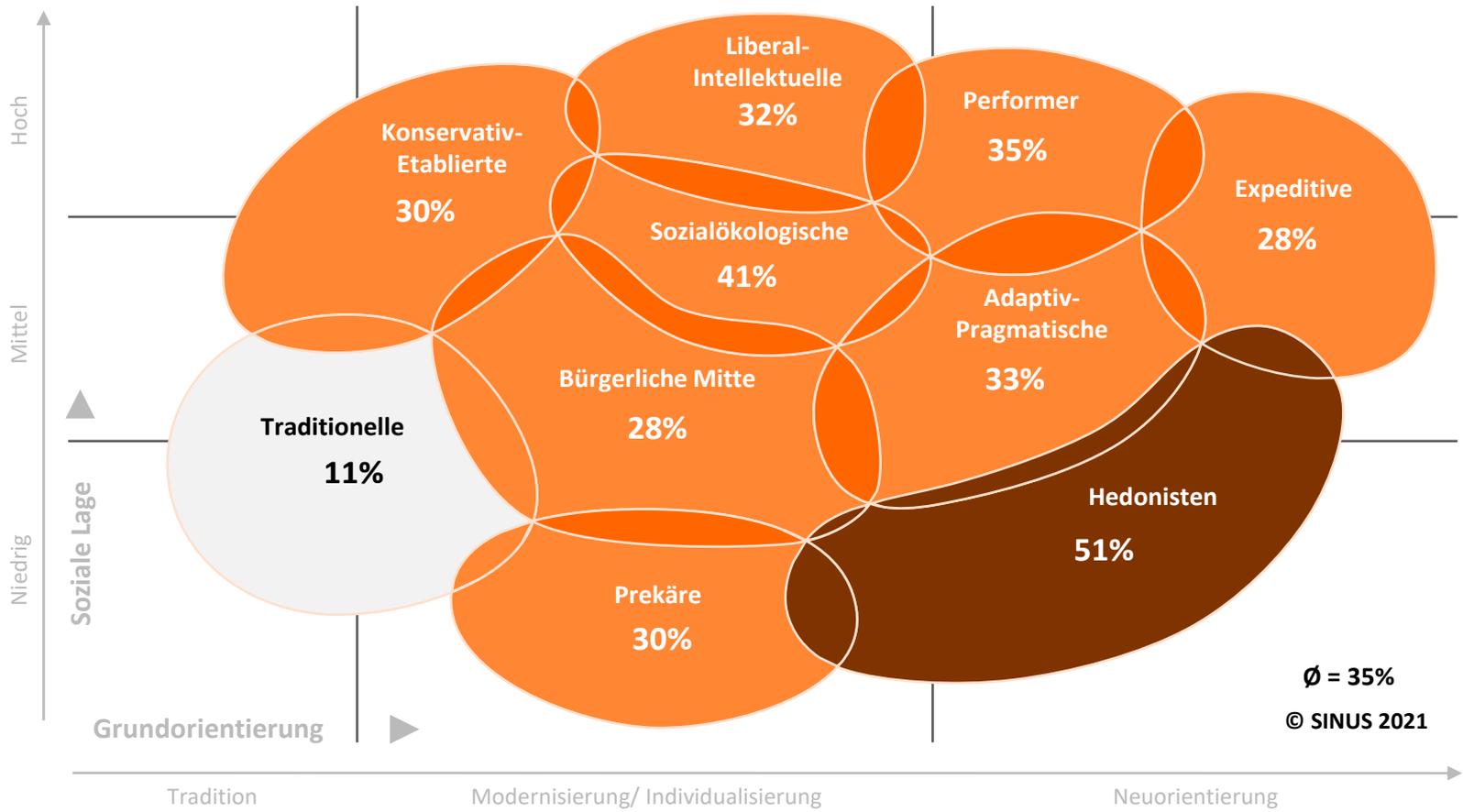


n<sub>MUC</sub> = 503 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub> = 710); alle Befragte

# Pläne zum Fahrradkauf

## Nach Sinus-Milieus in München

**Fahrradkauf**  
(Ja, sicher/ Ja, vielleicht)



Ø = 35%  
© SINUS 2021

■ = stark überdurchschnittlich   ■ = durchschnittlich   ■ = stark unterdurchschnittlich

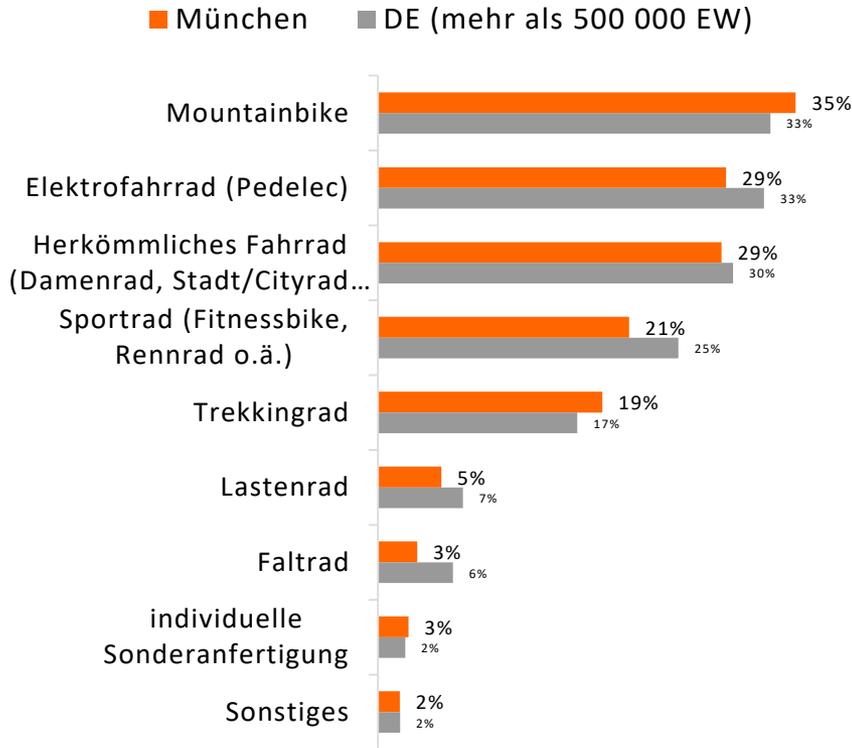
n<sub>MUC</sub> = 503; alle Befragte (CAWI)

# Fahrradtypen und Ausgabebereitschaft

## München im Vergleich zu Deutschland

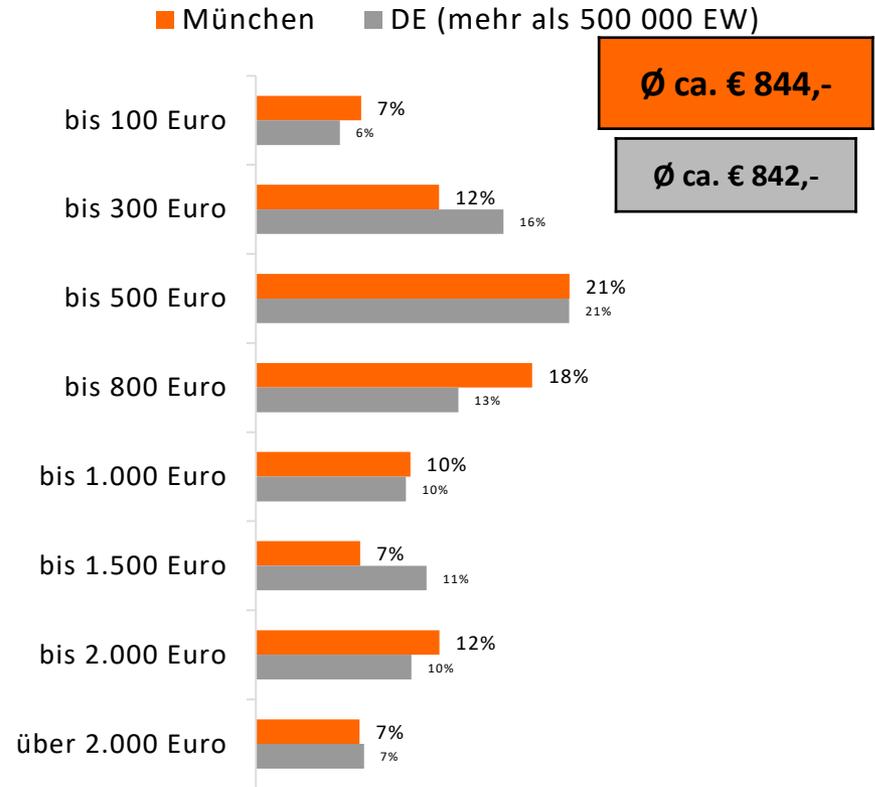
### Fahrradtyp(en)

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



### Ausgabebereitschaft

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



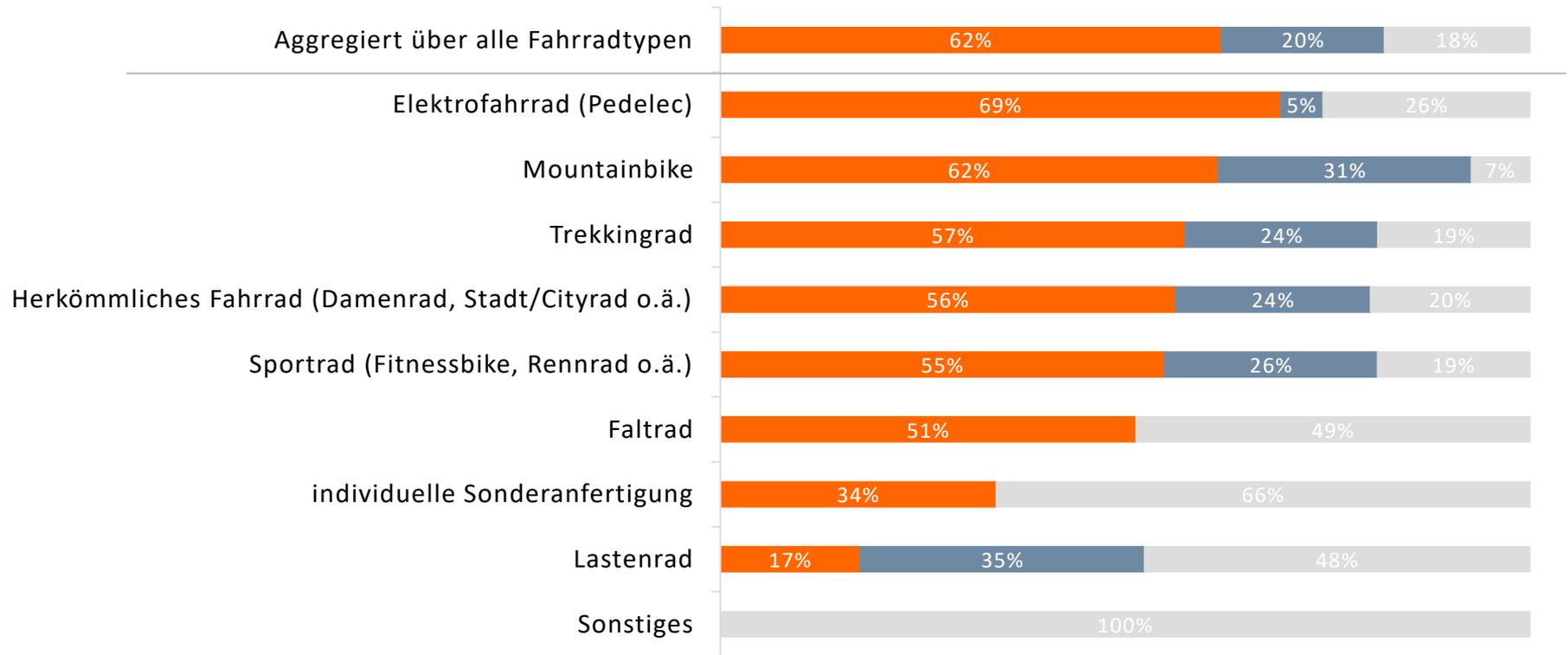
n<sub>MUC</sub>= 175 (CAWI) (n<sub>DE>500T</sub>= 218); Befragte, die in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

# Fahrradtypen: Neu vs. Gebrauch

## In München

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

Neues Fahrrad   Gebrauchtrad   Noch nicht sicher



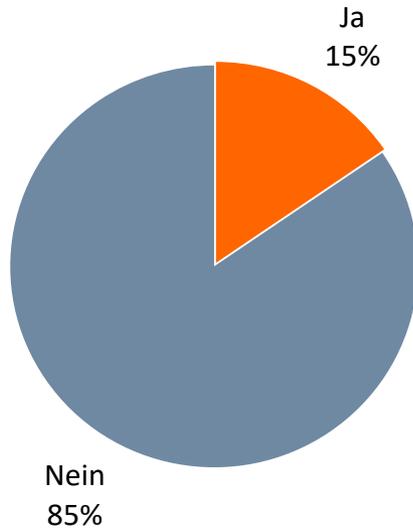
N= Befragte, die jeweils in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

# Leasingangebote beim Fahrradkauf

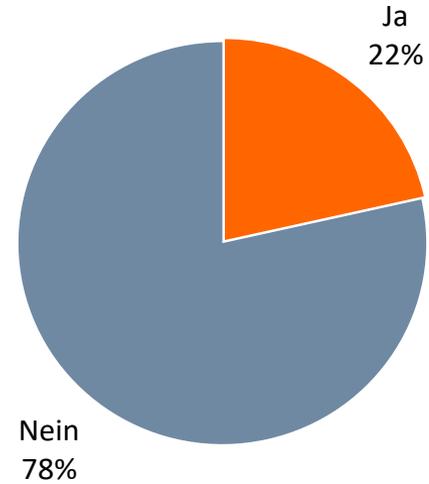
## München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München



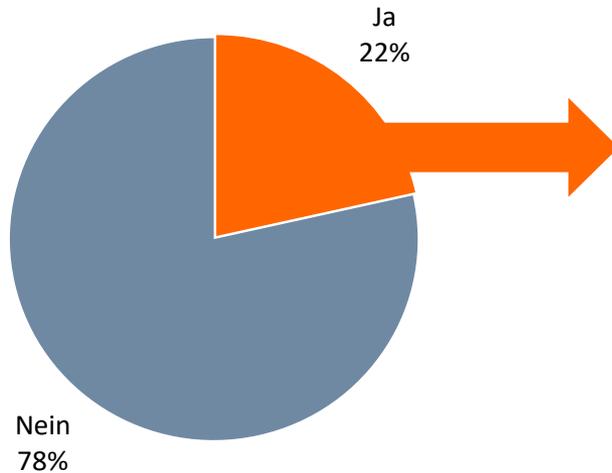
$n_{MUC} = 175$  (CAWI) ( $n_{DE>500T} = 218$ ); Personen, die in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

# Leasingangebote beim Fahrradkauf

## In München

### Leasingangebot des Arbeitgebers

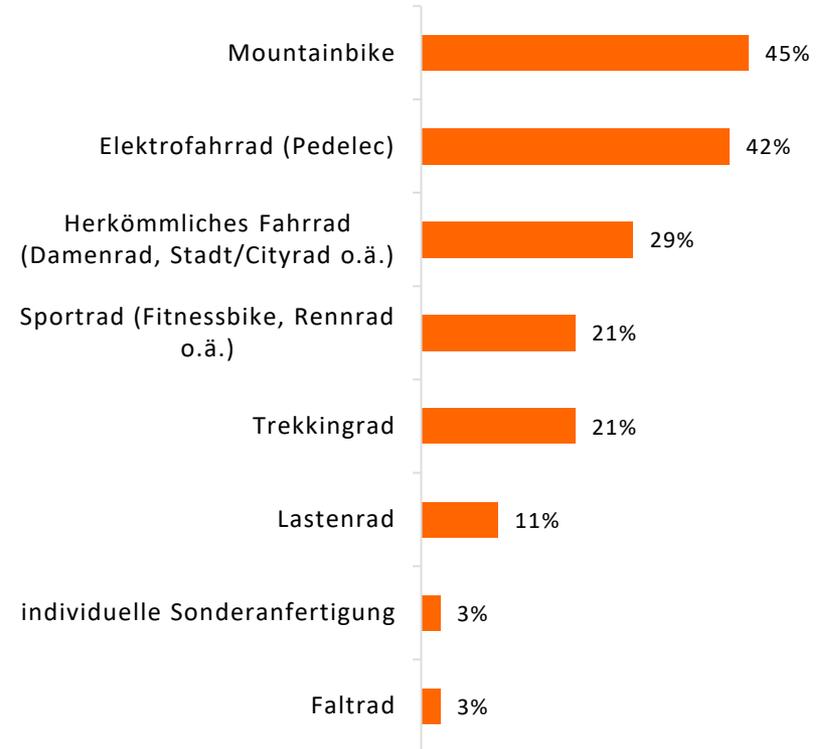
Handelt es sich bei Ihrem geplanten Kauf um ein Leasingangebot des Arbeitgebers?



$n_{MUC} = 175$  (CAWI); Personen, die in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

### Bevorzugter Fahrradtyp

(Mehrfachnennung möglich)



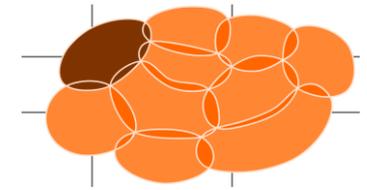
 Geringe Fallzahl

$n_{MUC} = 38$  (CAWI); Personen, die planen in den nächsten 12 Monaten im Rahmen eines Leasingangebotes des Arbeitgebers ein Fahrrad zu kaufen

11

# Sinus Milieu-Profil

# Sinus Milieu-Profil "Konservativ-Etablierte"



## Das klassische Establishment

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	83	99
	Fahrrad/Pedelec	60	113
	Auto	55	105
Über Ø	Moped, Roller	6	132
	Fahrrad/Pedelec	60	113
	Auto	55	105

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	53	123
Als Freizeitbeschäftigung	41	122

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	41	80
	ÖPV	38	108
	Fortbewegung zu Fuß	35	80
Über Ø	Moped, Roller	10	137
	Flugzeug	15	119
	Zug im Fernverkehr	25	115

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	76	109

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	41	102

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	51	94
Gesundheit	47	99
Kosten	39	94
Spaß	31	94
Flexibilität	30	80

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Trennung der Radfahrenden von Pkw-fahrenden	51	100
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten	45	110
Trennung der Radfahrenden von Fußgängern	45	99

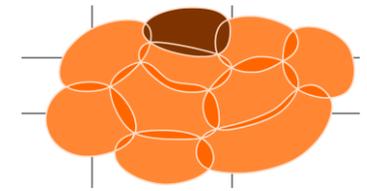
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	14	70
Lastenräder: Kaufpotential	19	125
Pedelecs: Interesse	44	101
Pedelecs: Nutzung	14	129

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 6 7

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

# Sinus Milieu-Profil "Liberal-Intellektuelle"



## Die aufgeklärte Bildungselite

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	95	112
	Fahrrad/Pedelec	67	128
	Auto	58	112
Über Ø	Fahrrad/Pedelec	67	128
	Moped, Roller	5	119
	Auto	58	112

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	55	127
Als Freizeitbeschäftigung	42	124

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	52	102
	Fortbewegung zu Fuß	42	96
	ÖPV	32	92
Über Ø	Zug im Fernverkehr	28	132
	Moped, Roller	9	125
	Fahrrad / Pedelec	52	102

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	82	118

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	46	113

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	74	136
Gesundheit	62	131
Kosten	43	105
Spaß	42	130
Flexibilität	38	101

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Trennung der Radfahrenden von Pkw-fahrenden	59	115
mehr Radwege bauen	53	102
Trennung der Radfahrenden von Fußgängern	52	114

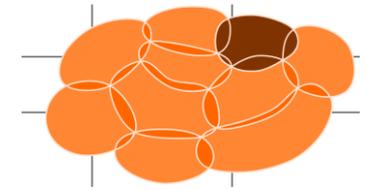
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	24	123
Lastenräder: Kaufpotential	9	58
Pedelecs: Interesse	42	97
Pedelecs: Nutzung	12	113

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 6 8

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

# Sinus Milieu-Profil "Performer"



## Die effizienzorientierte Leistungselite

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	87	103
	ÖPV	53	97
	Auto	52	101
Über Ø	Gehe zu Fuß	87	103
	Auto	52	101

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	44	102
Als Freizeitbeschäftigung	29	86

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*	%	Index	
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	56	111
	Fortbewegung zu Fuß	46	104
	ÖPV	39	111
Über Ø	Motorrad	9	172
	Zug im Fernverkehr	26	122
	Fahrrad / Pedelec	56	111

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	78	112

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	44	108

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Gesundheit	51	108
Umwelt	47	87
Flexibilität	40	105
Kosten	34	81
Spaß	32	97

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	59	114
Trennung der Radfahrenden von Pkw-fahrenden	56	109
mehr Abstellanlagen	47	131

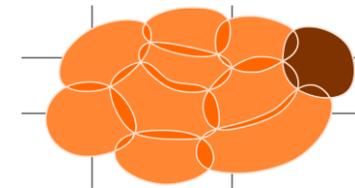
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	27	136
Lastenräder: Kaufpotential	18	120
Pedelecs: Interesse	42	98
Pedelecs: Nutzung	12	108

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

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

# Sinus Milieu-Profil "Expeditive"



## Die ambitionierte kreative Avantgarde

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	92	109
	ÖPV	65	118
	Fahrrad/Pedelec	62	118
Über Ø	Motorrad	4	130
	ÖPV	65	118
	Fahrrad/Pedelec	62	118

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	56	129
Als Freizeitbeschäftigung	38	113

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	59	116
	Fortbewegung zu Fuß	51	116
	ÖPV	37	105
Über Ø	Fernbus	15	163
	Motorrad	8	155
	Zug im Fernverkehr	28	132

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	66	95

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	31	77

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	67	124
Kosten	62	151
Gesundheit	58	122
Spaß	53	163
Flexibilität	53	138

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	61	116
Trennung der Radfahrenden von Pkw-fahrenden	61	118
sichere Fahrradabstellanlagen	55	138

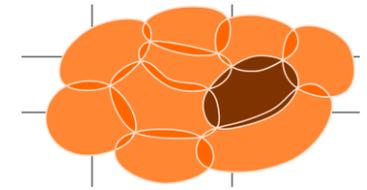
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	24	121
Lastenräder: Kaufpotential	13	86
Pedelecs: Interesse	48	111
Pedelecs: Nutzung	13	117

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 7 0

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

# Sinus Milieu-Profil "Adaptiv-Pragmatische"



## Die moderne junge Mitte

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	78	92
	ÖPV	64	116
	Auto	52	99
Über Ø	Zug im Fernverkehr	3	127
	ÖPV	64	116

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	42	97
Als Freizeitbeschäftigung	26	75

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*	%	Index	
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	47	92
	Fortbewegung zu Fuß	44	100
	ÖPV	37	106
Über Ø	Elektrokleinstfahrzeug	19	159
	ÖPV	37	106

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	65	94

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	35	87

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	52	95
Kosten	43	104
Gesundheit	41	87
Flexibilität	32	85
Zeit	30	114

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Trennung der Radfahrenden von Fußgängern	61	133
mehr Radwege bauen	50	97
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	47	108

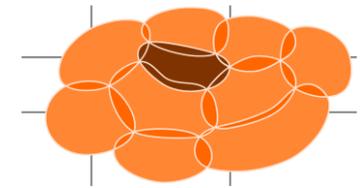
Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	12	62
Lastenräder: Kaufpotential	10	66
Pedelecs: Interesse	48	111
Pedelecs: Nutzung	6	51

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 7 1

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

# Sinus Milieu-Profil "Sozialökologische"



## Das engagierte gesellschaftskritische Milieu

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	84	100
	ÖPV	50	92
	Fahrrad/Pedelec	49	94
Über Ø	Moped, Roller	8	176
	Gehe zu Fuß	84	100

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	41	96
Als Freizeitbeschäftigung	30	87

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	63	124
	Fortbewegung zu Fuß	41	94
	Zug im Fernverkehr	29	136
Über Ø	Fernbus	14	150
	Zug im Fernverkehr	29	136
	Fahrrad / Pedelec	63	124

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	53	76

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	47	115

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	65	119
Gesundheit	63	132
Kosten	61	147
Flexibilität	45	118
Zeit	41	155

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	62	144
Trennung der Radfahrenden von Pkw-fahrenden	59	115
mehr Radwege bauen	58	112

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	16	80
Lastenräder: Kaufpotential	21	143
Pedelecs: Interesse	29	67
Pedelecs: Nutzung	9	88

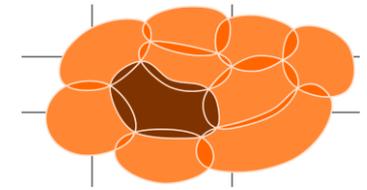
stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 7 2

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

# Sinus Milieu-Profil "Bürgerliche Mitte"

## Der bürgerliche Mainstream



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	87	103
	Fahrrad/Pedelec	52	98
	ÖPV	48	88
Über ∅	Motorrad	16	493
	Zug im Fernverkehr	8	378
	Moped, Roller	10	214

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	41	95
Als Freizeitbeschäftigung	36	107

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*	%	Index	
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	49	96
	Fortbewegung zu Fuß	42	96
	Auto	29	117
Über ∅	Motorrad	11	220
	Auto	29	117

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	78	112

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	39	96

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Flexibilität	62	163
Umwelt	56	103
Kosten	47	114
Gesundheit	44	93
Parkmöglichkeit	29	112

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten	60	147
Trennung der Radfahrenden von Fußgängern	50	110
Trennung der Radfahrenden von Pkw-fahrenden	49	96

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	13	67
Lastenräder: Kaufpotential	19	126
Pedelecs: Interesse	34	78
Pedelecs: Nutzung	12	109

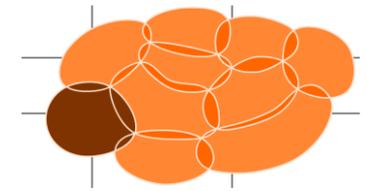
stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 7 3

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

# Sinus Milieu-Profil "Traditionelle"

## Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	88	104
	ÖPV	55	101
	Auto	45	86
Über Ø	Gehe zu Fuß	88	104
	ÖPV	55	101

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	33	76
Als Freizeitbeschäftigung	21	61

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	62	122
	Fortbewegung zu Fuß	40	91
	Auto	33	132
Über Ø	Flugzeug	23	179
	Auto	33	132
	Fahrrad / Pedelec	62	122

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	55	79

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

Immer/ meistens	28	69
-----------------	----	----

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

Umwelt	45	82
Kosten	27	65
Flexibilität	22	58
Zeit	21	79
Gesundheit	19	40

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

mehr Radwege bauen	64	122
mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten	52	120
Trennung der Radfahrenden von Pkw-fahrenden	46	90

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

Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	0	0
Lastenräder: Kaufpotential	11	72
Pedelecs: Interesse	29	67
Pedelecs: Nutzung	9	82

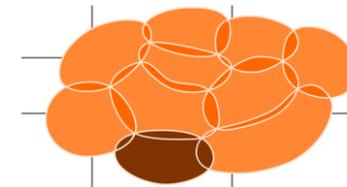
stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 7 4

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

# Sinus Milieu-Profil "Prekäre"

## Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	57	68
	ÖPV	57	104
	Auto	45	87
Über Ø	Zug im Fernverkehr	4	172
	ÖPV	57	104

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	23	54
Als Freizeitbeschäftigung	19	55

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fahrrad / Pedelec	38	74
	ÖPV	30	86
	Fortbewegung zu Fuß	30	67
Über Ø	Flugzeug	22	170
	Auto	26	105

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	53	76

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	12	30

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Gesundheit	44	92
Spaß	37	113
Umwelt	30	54
Kosten	30	72
Flexibilität	26	69

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
Trennung der Radfahrenden von Pkw-fahrenden	54	105
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten	49	120
Trennung der Radfahrenden von Fußgängern	46	99

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	8	40
Lastenräder: Kaufpotential	12	81
Pedelecs: Interesse	48	111
Pedelecs: Nutzung	11	100

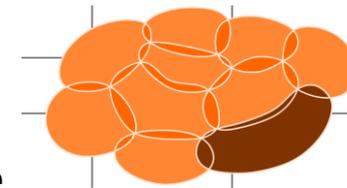
\*Bei den Tabellen *Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* und *Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt* werden die drei häufigsten Nennungen sowie bis zu drei weitere Nennungen mit hohen Indexwerten je Milieu dargestellt (Index = Werte Milieu/Wert Gesamt\*100).

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich

# Sinus Milieu-Profil "Hedonisten"

Die Spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte



Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	80	94
	Auto	63	120
	ÖPV	58	106
Über ø	Motorrad	6	203
	Zug im Fernverkehr	3	157
	Moped, Roller	6	136

Regelmäßige Fahrradnutzung (Täglich/ Mehrmals pro Woche)	%	Index
Als Verkehrsmittel	32	75
Als Freizeitbeschäftigung	42	124

Verkehrsmittel, in Zukunft stärker genutzt*		%	Index
Top 3 (nach %)	Fortbewegung zu Fuß	54	123
	Fahrrad / Pedelec	46	90
	ÖPV	44	124
Über ø	Fernbus	21	227
	Moped, Roller	14	179
	Flugzeug	21	163

Subjektives Sicherheitsgefühl (als Radfahrende)	%	Index
Ich fühle mich sehr/ meistens sicher	65	93

Fahradhelm-Nutzung (als Radfahrende)	%	Index
Immer/ meistens	54	134

Gründe für Fahrrad-Nutzung (Top 5 Gründe)	%	Index
Umwelt	45	83
Gesundheit	39	82
Zeit	31	118
Spaß	28	86
Flexibilität	27	71

Erwartungen an die Politik (häufigste 3 Nennungen)	%	Index
mehr Radwege bauen	50	95
Kreuzungsbereiche besser einsehbar gestalten	43	104
mehr Abstellanlagen	42	117

Pedelecs, Lastenräder, Bike-Sharing	%	Index
Bike-Sharing: Nutzung (mind. 1x pro Jahr)	33	169
Lastenräder: Kaufpotential	17	118
Pedelecs: Interesse	51	118
Pedelecs: Nutzung	11	104

stark überdurchschnittlich

stark unterdurchschnittlich 1 7 6

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

12

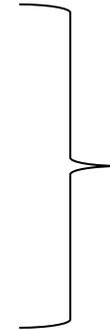
# Anhang

Definitionen, Soziodemografie der Stichprobe, Sinus-Milieus und Lesehilfen

# Definition zentraler Begriffe (1/3)

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

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



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

## Definition zentraler Begriffe (2/3)

### 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.
- Ein Elektrotretroller (auch E-Scooter oder E-Tretroller) ist ein Elektrokleinstfahrzeug, das einem Tretroller ähnelt, aber von einem Elektromotor angetrieben wird. Die Fortbewegung durch Treten ist dennoch möglich.
- 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 oder im öffentlichen Raum frei abgestellt 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.
- Bei stationsbasierten Mieträdern wird das Rad bei einer Mietradstation abgeholt und muss nach der Nutzung zu einer Mietradstation zurückgebracht werden.
- Das Mietrad steht dort, wo der/die letzte Nutzer\*in es zuletzt abgestellt hat, und kann nach Nutzung frei im öffentlichen Raum abgestellt werden (auch Free-Floating System).

# Definition zentraler Begriffe (3/3)

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

- Ein „Pop-up-Radweg“ ist eine temporäre Einrichtung von Radwegen auf Straßenverkehrsflächen, die dazu beitragen können, die mit dem Coronavirus einhergehenden Herausforderungen zu bewältigen und einen sicheren Radverkehr – gerade auch mit Blick auf ein mögliches Infektionsrisiko – zu gewährleisten.
- Unter Zufußgehen wird auch die Fortbewegung mit einer Unterstützungshilfe von mobilitätseingeschränkten Personen verstanden, z.B. Rollstuhl, Rollator, Krücken.
- Sogenannte Job-Rad-Modelle ermöglichen es Arbeitnehmenden, ein Fahrrad zu leasen. Dabei werden die Leasingraten direkt vom Brutto-Gehalt abgezogen und Steuervorteile gewährt (vgl. Dienstwagen Leasing).
- Die Mobilitätsberatung dient Arbeitnehmenden zur Optimierung ihrer Arbeitswege. Mittels einer Analyse seitens der Arbeitgeber werden so kostengünstige und nachhaltige Mobilitätsoptionen aufgezeigt.

# Soziodemographie der Befragungsteilnehmenden

## Fahrrad-Monitor 2021 – München

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit MUC**
<b>Geschlecht</b>		
Weiblich	50	50
Männlich	50	50
<b>Alter</b>		
14-19 Jahre	7	7
20-29 Jahre	21	21
30-39 Jahre	24	24
40-49 Jahre	18	18
50-59 Jahre	19	19
60-69 Jahre	11	11
<b>Bildung</b>		
Noch Schüler	7	29
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / Hauptschule)</i>	21	
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	31	31
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH / Promotion)</i>	41	41

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit MUC**
<b>Ortsgrößenklasse (BIK)</b>		
< 20.000 Einwohner	0	0
20.000-100.000 EW	0	0
100.000-500.000 EW	0	0
> 500.000 EW	100	100
<b>Sinus-Milieus</b>		
Konservativ-Etablierte	10	10
Liberal-Intellektuelle	11	11
Performer	14	14
Expeditive	12	12
Adaptiv-Pragmatische	13	13
Sozialökologische	7	7
Bürgerliche Mitte	8	8
Traditionelle	5	5
Prekäre	4	4
Hedonisten	16	16

\*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in München, n<sub>MUC</sub> = 577

\*\*in München lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Statistisches Landesamt Bayern, Stadt München, Markt-Media-Studie best4planning

# Soziodemographie der Radfahrenden

## Fahrrad-Monitor 2021 – München

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit MUC ***
<b>Geschlecht</b>			
Weiblich	52	50	50
Männlich	48	50	50
<b>Alter</b>			
14-19 Jahre	7	7	7
20-29 Jahre	23	21	21
30-39 Jahre	23	24	24
40-49 Jahre	19	18	18
50-59 Jahre	17	19	19
60-69 Jahre	11	11	11
<b>Bildung</b>			
Noch Schüler	8	7	29
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / Hauptschule)</i>	20	21	
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	39	31	31
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH / Promotion)</i>	40	41	41

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit MUC ***
<b>Ortsgrößenklasse (BIK)</b>			
< 20.000 Einwohner	0	0	0
20.000-100.000 EW	0	0	0
100.000-500.000 EW	0	0	0
> 500.000 EW	100	100	100
<b>Sinus-Milieus</b>			
Konservativ-Etablierte	11	10	10
Liberal-Intellektuelle	12	11	11
Performer	13	14	14
Expeditive	12	12	12
Adaptiv-Pragmatische	13	13	13
Sozialökologische	7	7	7
Bürgerliche Mitte	7	8	8
Traditionelle	5	5	5
Prekäre	4	4	4
Hedonisten	15	16	16

\*Befragte in München, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, n<sub>MUC</sub> = 487

\*\*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in München, n<sub>MUC</sub> = 577

\*\*\*in München lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Statistisches Landesamt Bayern, Stadt München, Markt-Media-Studie best4planning

## Was sind die Sinus-Milieus<sup>®</sup>?

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



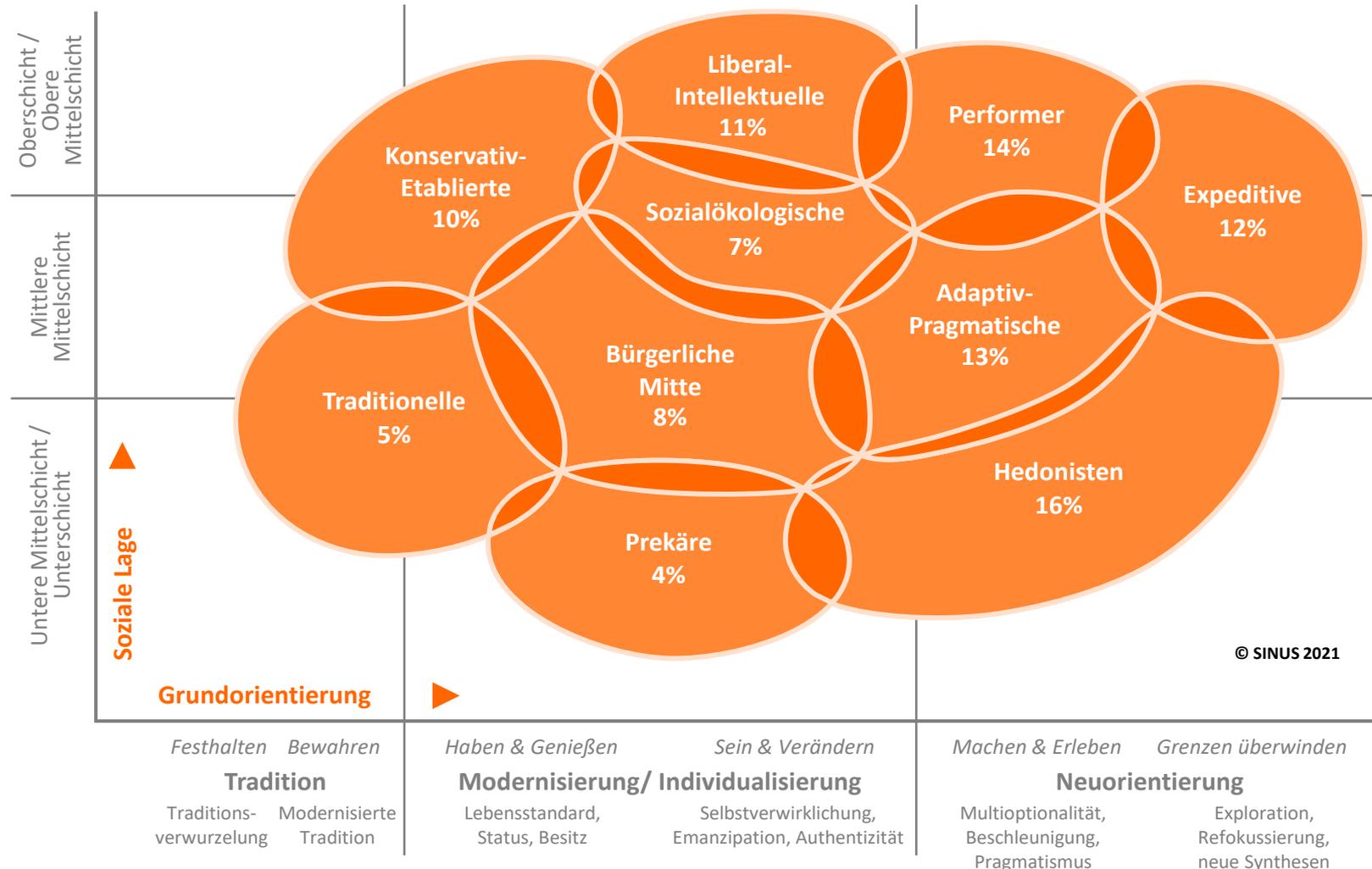
**"Gruppen von Gleichgesinnten"**

## 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<sup>®</sup> in München 2021

## Soziale Lage und Grundorientierung



# Kurzvorstellung der Sinus-Milieus<sup>®</sup>

## Gesellschaftliche Leitmilieus



**Konservativ-Etablierte –  
Das klassische Establishment**

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



**Liberal-Intellektuelle –  
Die aufgeklärte Bildungselite**

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



**Performer –  
Die effizienzorientierte Leistungselite**

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



**Expeditive – Die ambitionierte  
kreative Avantgarde**

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

# Kurzvorstellung der Sinus-Milieus<sup>®</sup>

## Milieus der Mitte



### Sozialökologische – Das engagierte gesellschaftskritische Milieu

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



### Bürgerliche Mitte – Der bürgerliche Mainstream

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



### Adaptiv-Pragmatische – Die moderne junge Mitte

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

# Kurzvorstellung der Sinus-Milieus<sup>®</sup>

## Milieus der unteren Mitte / Unterschicht

### Traditionelle – Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation

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



### Prekäre – Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht

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



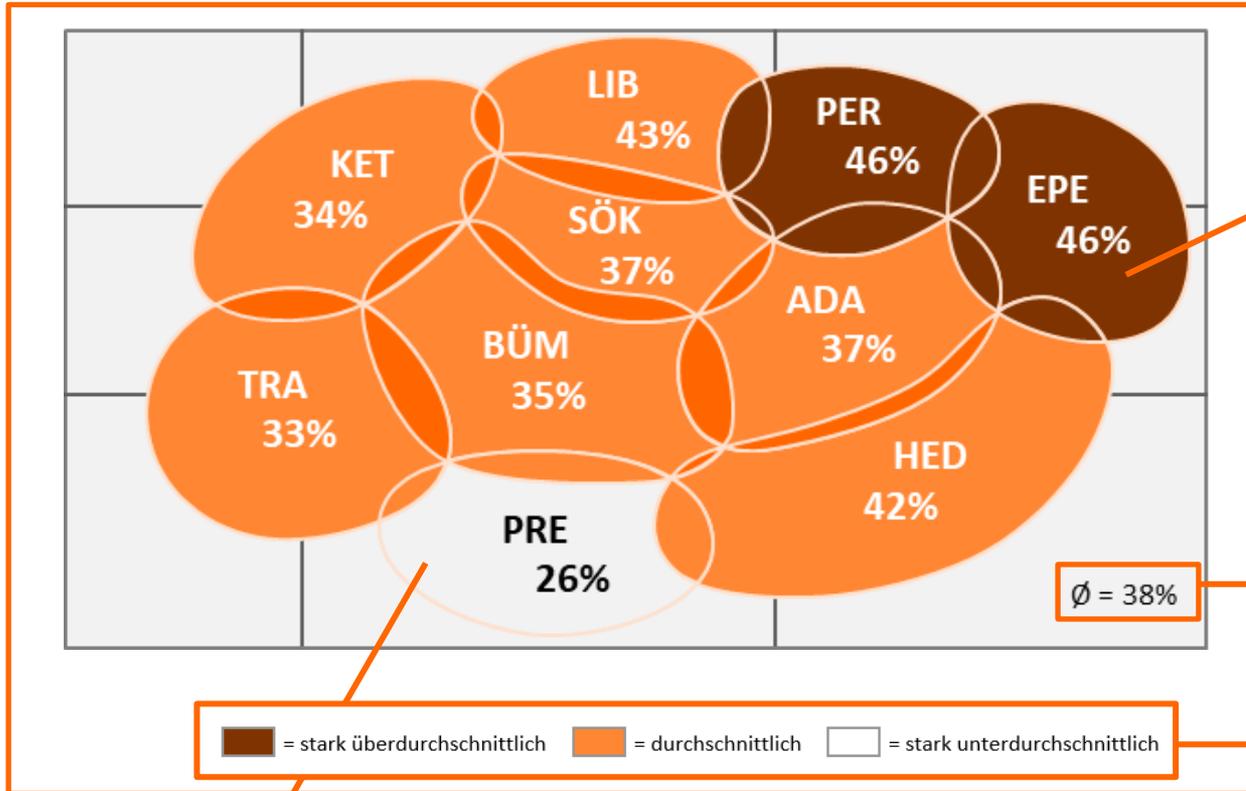
### Hedonisten – Die spaß- und erlebnisorientierte moderne Unterschicht / untere Mitte

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



# Lesehilfe (1/3)

## Ergebnisgrafiken mit Sinus-Milieus („Kartoffelgrafik“)



### Anteil im Sinus-Milieu:

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

### Anteil bei Gesamt:

In der Gesamtstichprobe beträgt das Ergebnis 38%.

### Farbmarkierung:

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

### Anteil im Sinus-Milieu:

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

# Lesehilfe (2/3)

## Einfärbung der stark über- und unterdurchschnittlichen Gruppen

### Einfärbungen in den Tabellen-Charts

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

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

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

### Regeln der Einfärbungen in den Tabellen-Charts

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

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

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

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

### Ein Gruppen-Wert ist stark überdurchschnittlich bei ...

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

### Ein Gruppen-Wert ist stark unterdurchschnittlich bei ...

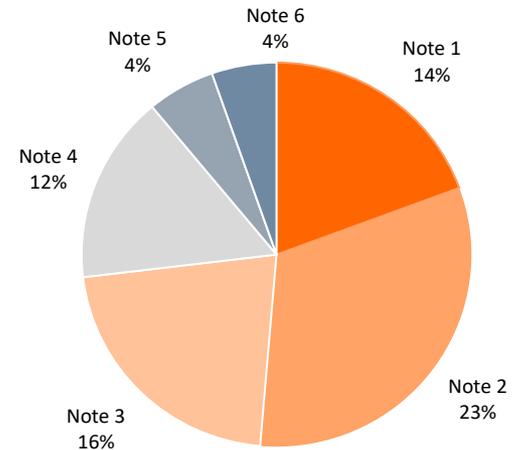
... einem Wert in der Gesamtstichprobe (in %) ...	... und einem Index kleiner als
0 - 39	< 80
40 - 59	< 85
60 - 79	< 90
80 - 100	< 95

# Lesehilfe (3/3)

## Erklärung der verschiedenen Farbskalen und Rundungsregel

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

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



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

# Ihre Ansprechpartner/innen beim SINUS-Institut



**Dr. Silke Borgstedt**

Geschäftsführerin

Tel.: + 49 30 2061 30 98 - 13  
[silke.borgstedt@sinus-institut.de](mailto:silke.borgstedt@sinus-institut.de)



**Franziska Jurczok**

Research & Consulting

Tel.: + 49 30 2061 30 98 - 14  
[franziska.jurczok@sinus-institut.de](mailto:franziska.jurczok@sinus-institut.de)



**Tim Gensheimer**

Research & Consulting

Tel.: +49 6221 80 89 - 60  
[tim.gensheimer@sinus-institut.de](mailto:tim.gensheimer@sinus-institut.de)

© Copyright Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg / Berlin.

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

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

**Zitate und Nachdrucke nur unter Angabe des Quellenhinweises.**

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

HRB 332922 Mannheim

Geschäftsführer:

Manfred Tautscher, Dr. Silke Borgstedt, Dr. Marc Calmbach

Telefon: +49 (0) 6221-8089-0 / Telefax: +49 (0) 6221-8089-25

E-Mail: [info@sinus-institut.de](mailto:info@sinus-institut.de)

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