



Fahrrad-Monitor 2023

München

Ergebnisse einer repräsentativen
Mixed Methods-Befragung für

**Vollständiger Ergebnisbericht,
Stand: 11.12.2023**



Landeshauptstadt
München

sinus:

Teil der INTEGRAL-SINUS-OPINION Gruppe

Inhaltsverzeichnis

Repräsentative Mixed Methods-Befragung zur Situation des Radverkehrs in München

1	Zentrale Befunde	04	9	Fahrradmarkt	120
2	Methode und Stichprobe, Sinus-Milieus	17	10	Bike-Sharing, Pedelecs und Lastenräder 	134
3	Verkehrsmittelnutzung	28	11	Fahrradtourismus	160
4	Nutzungsanlässe Fahrrad	52	12	Regionale Zusatzfragen 	172
5	Gründe für und gegen die Fahrradnutzung	79	13	Anhang: Struktur der Stichprobe, Definitionen, Bilder	177
6	Sicherheit	85	14	Kontakt & Impressum	210
7	Fahrradinfrastruktur	106			
8	Fahrradfreundlichkeit von Politik & Arbeitgebern	112			

 Weitere München-spezifische Zusatzfragen wurden in das Kapitel „Bike-Sharing, Pedelecs und Lastenräder“ integriert und sind mit dem München-Wappen gekennzeichnet.

Thematische Neuerungen in der Studie 2023

Repräsentative Mixed-Methods zur Situation des Radverkehrs in München

- Die Studienreihe „Fahrrad-Monitor“ erhebt seit 2009 alle zwei Jahre das subjektive Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland.
- Der Themenkomplex „Fahrrad“ birgt eine enorme Dynamik. Um dieser zu entsprechen, werden bei jeder Welle **neue Befragungsinhalte** in die Studie integriert.
- In der Studie 2023 sind folgende Themen(-blöcke) im „Fahrrad-Monitor“ **neu**:
 - Topografie des Wohnumfeldes
 - (Selbst-)Identifikation als Nutzer/in eines Verkehrsmittels
 - Pendeln innerhalb der Gemeinde / über Gemeindegrößen, Häufigkeit Arbeiten im Home-Office
 - Nutzung des Fahrrads bei Dunkelheit
 - Gründe gegen die Fahrradnutzung, Typologie von Nichtradfahrer/innen
 - Subjektive Sicherheit auf verschiedenen Arten von Fahrradwegen und Kreuzungsarten (mit Bildern)
 - Sicherheit Rad fahrender Kinder (aus Elternperspektive)
 - Aussagen zur Verkehrswende
- Folgende Themen(-blöcke) wurden **erweitert**:
 - Differenzierung verschiedener Typen von elektrischen Fahrrädern (Pedelects, S-Pedelects, E-Bikes), Potential von S-Pedelects
 - Differenzierung Nutzung des Pedelects als Verkehrsmittel vs. zu Freizeit Zwecken
 - Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln (Abstellen oder Fahrradmitnahme, Gründe gegen die Kombination)
 - Potential für die Nutzung von Bike-Sharing



1

Zentrale Befunde

Zentrale Ergebnisse (1/12)

Kapitel „Verkehrsmittelnutzung“

- 49 % in München zwischen 14 und 69 Jahren nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec regelmäßig, d.h. täglich oder mehrmals pro Woche, als Verkehrsmittel und/oder in der Freizeit. Damit liegt München über dem gesamtdeutschen Durchschnitt (DE: 45 %).
 - Der Nutzeranteil in München bewegt sich damit unter dem Vorjahresergebnis (2021: 53 % regelmäßige Nutzung).
 - Das Rad wird seltener als Freizeitbeschäftigung denn als Verkehrsmittel eingesetzt (Freizeit: 50 % und Verkehrsmittel: 58 % mind. ein paar Mal im Monat).
 - Ebenso sind Alterseffekte bei der Fahrrad-/Pedelec-Nutzung zu beobachten: Jüngere fahren etwas häufiger regelmäßig als Ältere (14-29 Jahre: 61 % fahren regelmäßig vs. 30-49 Jahre: 46 % vs. 50-59 Jahre: 44 %).
 - Frauen (56 %) fahren deutlich häufiger regelmäßig Rad als Männer (43 %).
- Eine deutliche Mehrheit der Fahrrad- und Pedelec-Nutzenden in München bewegt sich gerne mit diesen Verkehrsmitteln fort. Dabei liegt München über mit den gesamtdeutschen Werten.
 - Fahrräder sind dabei etwas beliebter als Pedelecs.
 - 94 % der Pedelec-Fahrenden nutzen Pedelecs gerne als Freizeitbeschäftigung, 90 % der Pedelec-Nutzer/innen verwenden es gerne als Alltagsverkehrsmittel.
 - Das Fahrrad wird von Fahrrad-Nutzer/innen zu 91 % gerne als Freizeitbeschäftigung bzw. zu 90 % gerne als Alltagsverkehrsmittel genutzt.
- Das individuelle Mobilitätsverhalten in München hat sich in den letzten Jahren nicht verändert. Verschiedene Verkehrsmittel sind für die Menschen subjektiv attraktiver geworden, auch wenn sich die tatsächliche Nutzung oder Beliebtheit nicht in gleichem Maße verändert hat.
 - 53 % der Befragten geben an, dass das Fahrrad/Pedelec für sie in den letzten Jahren attraktiver geworden ist (DE: 49 %).
 - Über das Auto sagen dies 47 % (DE: 46 %) und über die Fortbewegung zu Fuß 39 % (DE: 43 %).
 - Der öffentlichen Personennahverkehr für 22 % (DE: 30 %) sowie der Zug im Fernverkehr für 13 % (DE: 17 %) attraktiver geworden. Aufgrund des Befragungszeitraumes von 07. Juni bis 28. Juni 2023 dürften die Daten den Effekt des Deutschlandtickets, das zum 01.05.2023 eingeführt würde, noch nicht ausreichend widerspiegeln.

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelecs".

Zentrale Ergebnisse (2/12)

Kapitel „Verkehrsmittelnutzung“

- Auch wenn 49 % regelmäßig in München Fahrrad bzw. Pedelec fahren, identifizieren sich nur 18 % der Befragten am ehesten als Radfahrer/in (DE: 17 %). 37 % der Befragten identifizieren sich stattdessen als Autofahrer/in (DE: 29 %).
 - Befragt im Alter zwischen 14 und 19 Jahren identifizieren sich vergleichsweise häufig als Radfahrer/in (43 %).
- Das Fahrrad bzw. Pedelec ist im Verkehrsmittelvergleich das Fortbewegungsmittel mit dem höchsten Wachstumspotenzial. In Zukunft wollen es 42 % der Menschen in München im Alter zwischen 14 und 69 Jahren häufiger nutzen. Damit liegt München unter dem gesamtdeutschen Durchschnitt (DE: 45 %).
 - Danach folgt die Fortbewegung mit dem Auto (25 %) und zu Fuß (24 % häufigere Nutzung).
 - Schwerpunkte für die zukünftig vermehrte Nutzung des Fahrrads bzw. Pedelec finden sich in den Sinus-Milieus unter den Postmateriellen (49 %)

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelecs".

Zentrale Ergebnisse (3/12)

Kapitel „Nutzungsanlässe“

- Etwa ein Drittel der Radfahrenden in München nutzt dieses Verkehrsmittel intensiv, denn 35 % der Radfahrenden sind zuletzt mehr als 30km mit einem Fahrrad in der Woche gefahren. Damit gibt es in München etwas mehr Intensivnutzer unter den Radfahrenden als in Gesamtdeutschland (DE: 29 %). Weitere 39 % der Radfahrenden in München sind weniger als 30 km und 23 % sind überhaupt nicht damit gefahren.
- Generell wird das Fahrrad in München am häufigsten zum Einkaufen genutzt (68 % der Radfahrenden mindestens ein paar Mal pro Monat), um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen (57 %) und für die Fahrt zu Freizeitaktivitäten (43 %).
- Unter den Berufstätigen in München nutzen 46 % das Fahrrad regelmäßig auf dem Weg zu Arbeit, unter Personen in (Aus-)Bildung tun dies 71 %. Damit wird das Fahrrad häufiger zum Pendeln genutzt als in Gesamtdeutschland (Berufstätige DE: 49 % pendeln regelmäßig, Befragte in Ausbildung DE: 48 %).
 - Junge Menschen nutzen das Rad häufiger zum Pendeln.
 - Radfahrende, die das Rad selten oder nie zum Pendeln nutzen, nennen als häufigste Gründe, dass es zu lange dauern würde (46 %), der Weg zu weit sei (44 %) oder es zu anstrengend sei (35 %). 21 % fahren nicht mit dem Rad zur Arbeit/Bildungsstätte, weil der Weg zu gefährlich sei
- Hinsichtlich der Fahrradnutzung in München je nach Jahreszeit teilt sich die Gruppe der Radfahrenden in zwei Lager auf: Etwa die Hälfte fährt das ganze Jahr über mit dem Fahrrad (52 %), etwa die Hälfte nur bei milden Temperaturen (49 %).
 - Eine relevante Barriere sind jedoch die Witterungsverhältnisse wie Regen oder Schnee, egal zu welcher Jahreszeit: 74 % fahren nicht bei Regen oder Schnee. Entsprechend fahren 18 % ganzjährig und bei jedem Wetter - auch im Winter und bei Regen oder Schnee - mit dem Fahrrad.
- 75 % der Radfahrenden in München fahren auch bei Dunkelheit (DE: 70 %), jedoch fühlen sich 27 % eher unwohl dabei (DE: 27 %). 25 % fahren grundsätzlich nie bei Dunkelheit Fahrrad (DE: 30 %).
 - Die am meisten genannte Begründung nicht nach Sonnenuntergang Rad zu fahren ist, Angst von anderen Fahrzeugen nicht gesehen zu werden (54 %).

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelec".

Zentrale Ergebnisse (4/12)

Kapitel „Nutzungsanlässe“

- Für viele Radfahrende in München ist die Mitnahme ihres Fahrrades in öffentlichen Verkehrsmitteln wichtig, v.a. in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs.
 - So empfindet eine Mehrheit von 57 % der Radfahrenden die Mitnahme des Fahrrads in Nah- und Regionalverkehrszügen als wichtig (DE: 58 %) und 48 % äußern sich damit auch zufrieden (DE: 55 %).
 - Die Mitnahme in Fernverkehrszügen ist für 49 % der Radfahrenden wichtig, allerdings bewerten nur 43 % die dortigen Mitnahmemöglichkeit positiv.
 - In der Relevanz der Fahrradmitnahme folgen U-Bahn (49 %), Straßenbahn/ Tram (37 %), Bus (36 %) und Fernbusse (27 %).
- 20 % der Radfahrenden in München nutzt die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr (DE: 26 %). Weitere 33 % stellen das Fahrrad am Bahnhof bzw. an einer Haltestelle ab (DE: 21 %).
 - Am häufigsten werden dabei Züge im Nah- und Regionalverkehr mit dem Fahrrad kombiniert (73 % derjenigen, die ihr Fahrrad in den ÖPV mitnehmen bzw. 67 % derjenigen, die ihr Fahrrad am ÖPV-Bahnhof abstellen).
- 57 % der Kinder zwischen 0 und 15 Jahren in München fahren nach Angabe von Eltern mehrmals in der Woche mit dem Rad (DE: 42 %).
 - Das Fahrrad wird damit von Kindern in dieser Regelmäßigkeit etwas häufiger genutzt als von Erwachsenen (49 %).
 - Eine Mehrheit der Eltern (66 %) lässt seine Kinder auch ohne Begleitung Fahrrad fahren. Der Anteil der Kinder, die alleine Rad fahren, steigt mit dem Alter (44 % der 0- bis 5-Jährigen fahren alleine Rad vs. 61 % der 6- bis 10-Jährigen vs. 94 % der 11- bis 15-Jährigen).

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelec".

Zentrale Ergebnisse (5/12)

Kapitel „Gründe“

- Wird in München nach den Gründen gefragt, die für verschiedene Verkehrsmittel sprechen, liegt das Fahrrad bei den Aspekten Umwelt, Gesundheit, Kosten und Spaß vor allen anderen Fortbewegungsmitteln (Ausnahme: Fortbewegung zu Fuß).
- 23 % der Bevölkerung in München fahren selten bzw. nie Fahrrad oder Pedelec. Die fünf häufigsten Gründe der Selten- bzw. Nie-Radfahrenden gegen die Nutzung lauten:
 - Ich mag es nicht, dem Wetter ausgesetzt zu sein (68 %)
 - Auf dem Fahrrad fühle ich mich den anderen Verkehrsteilnehmenden ausgeliefert (66 %)
 - Die Strecken, die ich regelmäßig zurücklegen muss, sind für mich zu weit bzw. dauern zu lange, um sie mit dem Fahrrad zurückzulegen (65 %)
 - Ich bin ein Routine-Mensch. Ich nutze andere Verkehrsmittel und habe bisher noch nicht in Erwägung gezogen auf das Fahrrad umzusteigen (58 %)
 - Ich empfinde Fahrradfahren als zu anstrengend (57 %)

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelecs".

Zentrale Ergebnisse (6/12)

Kapitel „Sicherheit“

- 56 % aller Befragten in München macht das Fahrradfahren in ihrer Gemeinde Spaß (DE: 47 %). Auch haben 45 % der Befragten das Gefühl, dass Verkehrsteilnehmende ausreichend aufeinander Rücksicht nehmen (DE: 29 %).
- Das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden im Straßenverkehr liegt bei 73 % (DE: 57 %) und ist damit im Vergleich zu 2021 leicht gestiegen (2021: 70 %). 27 % der Radfahrenden fühlen sich dementsprechend nicht sicher auf dem Fahrrad (DE: 43 %).
 - Die Unsicherheit nimmt mit dem Alter der Befragten zu (14-19-Jährige: 10 %, 50-59-Jährige: 41 %, 60-69-Jährige: 25 %).
 - Frauen fühlen sich wesentlich unsicherer als Männer (Frauen: 33 % vs. Männer: 20 %).
 - Für Unsicherheit sorgt v.a. Rücksichtsloses Verhalten anderer Radfahrender (69 % der Befragten, die sich unsicher fühlen, stimmen zu), zu viel Autoverkehr (59 %) und rücksichtsloses Verhalten der Autofahrenden (53 %).
 - 70 % der Eltern schätzen Straßen und Kreuzungen als (eher) sicher für ihre Kinder ein.
- Die Hälfte (51 %) aller Radfahrenden in München trägt immer (28 %) bzw. meistens (23 %) einen Fahrradhelm. Damit liegt München über mit Gesamtdeutschland. Gegenüber den Vorjahren ist ein Zuwachs zu verzeichnen (2021: 40 %).
- Am sichersten fühlen sich die Befragten in München auf Radwegen und Kreuzungen, die möglichst separiert von anderen Verkehrsteilnehmenden verlaufen.
 - Mehr als 9 von 10 Befragten fühlen sich demnach (eher) sicher auf Landwirtschafts-/ Feldwegen (94 %), auf ausgebauten Radwegen auf dem Gehweg (94 %) und auf geschützten Radfahrstreifen (93 %).
 - Als unsicher bewerten die Befragten vor allem das Radfahren auf Straßen mit Tempo 50 und Mischverkehr (nur 16 % fühlen sich sicher) sowie auf Straßen mit Tempo 30 und Mischverkehr (24 %).
 - Ähnlich verhält es sich bei Kreuzungen: Am sichersten bewertet werden abgesicherte Radfahrstreifen vor der Ampel (77 %), bauliche Radwege bis zur Ampel (69 %) sowie Kreuzungen mit getrennter Signalisierung für Radfahrer (68 %).
 - Als unsicher bewertet werden Kreuzungen, bei denen die Führung im Mischverkehr ohne separate Radverkehr-Führung läuft (nur 17 % fühlen sich sicher) und Kreisverkehr mit Mischverkehr (20 %).

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelec".

Zentrale Ergebnisse (7/12)

Kapitel „Infrastruktur“

- In den letzten Jahren wurden in Deutschland verstärkt „Protected Bike Lanes“ eingerichtet. 26 % aller Befragten in München haben diese schon einmal genutzt (DE: 18 %). Nach einer Erläuterung des Konzeptes bewertet eine große Mehrheit (87 %) der Befragten die Einrichtung generell positiv.
- Fahrradstraßen werden in München ebenfalls eher positiv bewertet. Das zeigt sich zum einen daran, dass diese Art der Radverkehrsführung von Radfahrenden als sicher empfunden wird (83 % sehr/eher sicher) und zum anderen daran, dass 53 % der Radfahrenden, die schon einmal eine solche Fahrradstraße genutzt haben, die Fahrradstraße anderen Radwegen vorziehen (DE: 51 %).

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelec".

Zentrale Ergebnisse (8/12)

Kapitel „Politik“

- Die Mehrheit in München bewertet die Politik als fahrradfreundlich. Für die Fahrradpolitik des Bundes vergeben 60 % die Schulnoten 1 bis 3 (DE: 57 %). Die Landesregierung erhält von 60 % (DE: 62 %) und die Kommunen von 71 % (DE: 66 %) diese Beurteilung. Damit ist die Bewertung der Fahrradfreundlichkeit auf allen Politikebenen gegenüber der Vorgängerstudie 2021 gestiegen (Bund 2021: 52 % vergeben die Schulnoten 1 bis 3, Länder: 58 %, Kommunen: 68 %).
 - 62 % aller Befragten geben an, dass sich ihre Kommune stärker als noch vor ein paar Jahren für die Verbesserung der Radverkehrssituation einsetzt.
- Die fünf dringlichsten Forderungen aller Befragten in München an die Politik lauten:
 1. Mehr Radwege bauen (53 %)
 2. Trennung der Radfahrenden von den PKW-Fahrenden (49 %)
 3. Trennung der Radfahrenden von den Zufußgehenden (43 %)
 4. Mehr Schutz- und Radfahrstreifen einrichten (41 %)
 5. Sichere Fahrradabstellanlagen (40 %)
- 68 % der Befragten in München sind der Meinung, dass die Politik mehr Geld als bisher für Fahrradwege ausgeben sollte (DE: 64 %). Etwa jede/r Zweite (51 %) wünscht sich staatliche Subventionen für E-Räder (DE: 49 %). Für die Umwidmung von Autospuren und Parkplätzen in Radwege findet sich keine Mehrheit (München: 43 % dafür, 47 % dagegen).
- 77 % der Befragten in München, die berufstätig oder in Ausbildung sind, bewerten den eigenen Arbeitgeber bzw. ihren Ausbildungsplatz als grundsätzlich fahrradfreundlich und vergeben Noten zwischen 1 und 3 (DE: 76 %).
- Die Top 3-Wünsche an die Arbeitgeber/Ausbildungsstätten lauten:
 1. Andere finanzielle Zuschüsse rund um Radverkehr (48 % wünschen sich das)
 2. Reparaturmöglichkeiten (45 %)
 3. Sichere Fahrradstellplätze einrichten (41 %)

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelec".

Zentrale Ergebnisse (9/12)

Kapitel „Fahrradmarkt“

- Radfahrende in München nutzen vor allem herkömmliche Fahrräder (55 %), gefolgt von Mountainbikes (26 %). Pedelecs nutzen aktuell 17 % der Radfahrenden und Lastenräder 4 % der Radfahrenden.
- 31 % aller Befragten in München planen in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines Fahrrads oder Pedelecs.
 - Die Wahl fällt besonders häufig auf Pedelecs: 32 % der potenziellen Käufer/innen geben an, sich ein München kaufen zu wollen (DE: 44 %). Den Lastenradkauf erwägen 13 % der potenziellen Käufer/innen (DE: 11 %).
 - Über verschiedene Fahrrad-Typen aggregiert wollen 72 % der potenziellen Käufer/innen ein neues Fahrrad kaufen, 16 % werden sich ein gebrauchtes Rad zulegen.
 - 47 % wollen für den Neukauf ein Leasingangebot ihres Arbeitgebers in Anspruch nehmen (DE: 25 %).

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelecs".

Zentrale Ergebnisse (10/12)

Kapitel „Bike-Sharing“

- 30 % aller Befragten haben Bike-Sharing schon einmal genutzt (DE: 33 %), davon nutzen 66 % zumindest einmal im Jahr Mietradsysteme (DE: 62 %).
- 43 % aller Befragten in München sind schon einmal mit einem Pedelec gefahren (DE: 43 %). 14 % haben derzeit ein Pedelec im Haushalt und nutzen es selbst (DE: 15 %).
- 74 % aller Befragten in München kennen Lastenräder (DE: 77 %). 22 % aller Befragten können sich grundsätzlich vorstellen, ein Lastenrad anzuschaffen (DE: 18 %) und 25 % können sich vorstellen ein Lastenradverleihsystem zu nutzen (DE: 26 %).
- Für die Ausleihe von Mieträdern bevorzugen Befragte in München stationsbasierter Ausleihe (38 %), gefolgt von Mobilitätspunkten (33 %) und freier Abstellbarkeit (32 %).
 - Bei der Rückgabe zeigt sich ein anderes Bild. Hier präferieren Befragte das freie Abstellen (37 %), gefolgt von Mobilitätspunkten (32 %) und stationsbasierter Rückgabe (30 %).
- Um ein Mietrad zu nutzen, würden die meisten Interessenten einen Fußweg von bis zu 500 Metern zurücklegen (42 %). Ein weiteres Viertel würde auch einen längeren Fußweg in Kauf nehmen.
 - Bei der Frage nach den monatlichen Kosten für eine Grundgebühr, damit die 30 Minuten einer Einzelfahrt mit einem Mietrad kostenlos wären, liegt das Limit für knapp ein Drittel (32 %) der Interessierten bei 10 € und weitere 21 % würden nicht mehr als 5 € pro Monat ausgeben. Andererseits sind 24 % der Interessierten nicht bereit eine entsprechende monatliche Grundgebühr zu zahlen.
- Bei der Auswahl von Leih-Lastenrädern bevorzugen 38 % der Interessenten ein Lastenrad mit 2 Rädern und kleiner Nutzlast, während ein weiteres Drittel (33 %) Lastenräder mit 3 Rädern bzw. höherer Nutzlast bevorzugen. Ein Drittel (32 %) möchte je nach Fahrt-/Ausleihzweck entscheiden.
 - Für die Nutzung eines Leih-Lastenrades würden Interessierte vergleichsweise weite Fußwege auf sich nehmen, um zu den Leihrädern zu gelangen. So würden 43 % bis zu 500 Meter Fußweg in Kauf nehmen. Weitere 20 % eine Strecke bis zu einem Kilometer und ebenfalls 20 % mehr als einen Kilometer. 12 % würden sogar andere Verkehrsmittel nutzen, um zur Leihstation zu gelangen.
 - 32 % der Interessierten wären bereit einen Betrag von bis zu 10€ pro Monat für die Lastenrad-Leihe zu bezahlen. 18 % würden lediglich maximal 5 € pro Monat für den Service ausgeben wollen, während 17 % bereit wären auch bis zu 20 € pro Monat auszugeben.

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelec".

Zentrale Ergebnisse (11/12)

Kapitel „Tourismus“

- Viele Menschen in München sind grundsätzlich offen für einen Urlaub mit dem Fahrrad. So kommt für 38 % der Radfahrenden ein Kurzurlaub (ein bis drei Übernachtungen) (DE: 38 %) und für 23 % ein längerer Fahrradurlaub (mindestens vier Übernachtungen) grundsätzlich als Urlaubsform in Frage (DE: 22 %).
 - Für potenzielle Rad-Urlauber/innen sind Aufenthalte (mind. 1 Übernachtung) im Inland, insbesondere in der näheren Wohnumgebung, deutlich relevanter als im Ausland.

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelecs".

Zentrale Ergebnisse (12/12)

Kapitel „Regionale Zusatzfragen“

- Für Leihsysteme von Elektrorollern interessieren sich lediglich 27 % der Befragten in München.
 - Die Bereitschaft auch längere Strecken zu einem Leih-Elektroroller zurückzulegen ist unter den interessierten Befragten recht hoch. So würden 27 % bis zu 500 Meter zurücklegen und 34 % auch mehr.
 - Fast zwei Drittel (62 %) der Befragten empfinden Elektroroller als störend im öffentlichen Raum. Diese Wahrnehmung steigt mit dem Alter der Befragten (14-19 Jahre: 29 % empfinden ein Störgefühl vs. 40-49 Jahre: 69 % vs. 60-69 Jahre: 85 %).
- Eine Mehrheit der Radfahrenden in München zeigt Interesse an hochwertigen Fahrradabstellanlagen (52 %).
 - Die Kosten für solche Anlagen dürften für 41 % der Interessierten 5 € im Monat nicht überschreiten. Für 25 % liegt die Grenze bereits bei 3 € im Monat.
 - 41 % der Interessierten würden einen monatlichen Bezahlrythmus bevorzugen, während 36 % lieber pro Tag bezahlen würden.

Quelle SINUS-Institut (2023) : Online-/ telefonische Repräsentativ-Befragung, Basis: n(MUC) = 818 Befragte (repräsentativ für München)

Die Vergleichswerte für Deutschland beziehen sich auf deutsche Städte mit mehr als 500.000 Einwohner*innen

Sofern nicht explizit anders angegeben bedeutet Fahrrad "Fahrrad ohne elektrische Unterstützung und Pedelec" und Radfahrende "Nutzende von Fahrrädern ohne elektrische Unterstützung und Pedelec".

2

Methode und Stichprobe Sinus-Milieus

Hintergrund der Studie

- Der „**Fahrrad-Monitor**“ erhebt alle zwei Jahre das **subjektive Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland**. Dafür werden im Rahmen einer **repräsentativen Online-Studie** Bürgerinnen und Bürger zwischen **14 und 69 Jahren** im gesamten Bundesgebiet befragt.
 - Bei der Studie 2023 handelt es sich um die achte Welle dieser Befragung. Es liegen Ergebnisse für die Jahre 2009 bis 2021 im Zwei-Jahres-Rhythmus vor.
 - Außerhalb dieses zweijährigen Rhythmus wurde 2020 eine Befragung mit besonderem Bezug zur COVID 19-Pandemie durchgeführt.
 - Der Fahrrad-Monitor wird im Rahmen des Programms „Nicht-investive Modellvorhaben Radverkehr“ zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplan 3.0 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gefördert.
- Seit 2017 gibt die Möglichkeit, dass einzelne Bundesländer, Regionen oder Städte ihre Fallzahl im Rahmen der deutschlandweiten Befragung gezielt erhöhen, um verlässliche und spezifische Aussagen auf regionaler Ebene zu generieren.
- Dieses Angebot nutzten **2023** insgesamt **7 Städte & Gemeinden** und **3 Bundesländer** in Deutschland, darunter auch **München**.
- So ist ein **Vergleich mit dem Bundesdurchschnitt 2023** (Großstädte über 500.000 Einwohner) und zu den Ergebnissen in München in der **Vorgängerwellen 2021** möglich.

Methodische Anlage



Die Erhebung wurde mittels Online-Befragung in einem Online-Access-Panel durchgeführt und mit telefonischen Interviews ergänzt.

Aufgrund der deutlich längeren Interviewdauer der Gesamtbefragung am Telefon wurden ausgewählte Fragen in den telefonischen Interviews nur einer zufälligen Teilgruppe (Split) gestellt bzw. nicht gestellt. Dies ist in der Fußzeile jeder Frage kenntlich gemacht, die Ergebnisse bleiben aufgrund einer Nachgewichtung repräsentativ.

Die Befragung erfolgte anhand eines vollstrukturierten Fragebogens.



Die Zielpersonen für die Befragung wurden im Altersbereich 14-69 Jahre rekrutiert, repräsentativ für die deutschsprachige Wohnbevölkerung in München nach Geschlecht, Alter, Bildung, Ortsgröße und Wohnort (Innerhalb vs. außerhalb Mittlerer Ring (Bundesstraße 2 R)) (Quotenstichprobe).



Der Befragungsumfang lag durchschnittlich bei ca. 31 Minuten (Online) bzw. ca. 17 Minuten (Telefon).



n=818 Interviews, davon mit 540 Personen, die zumindest selten Fahrrad fahren (=Radfahrende)

Online-Befragung: 518 Interviews

Telefonische Befragung: 300 Interviews



Befragungszeitraum

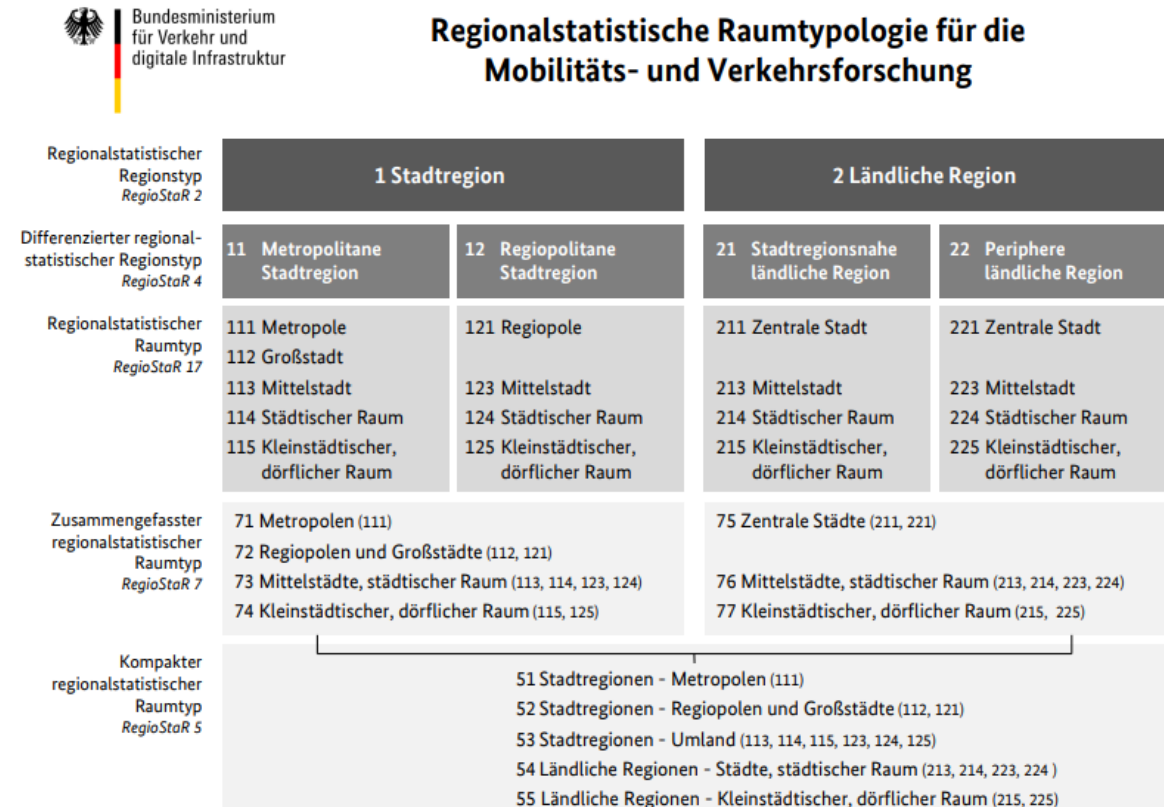
07. Juni bis 28. Juni 2023

Erfassung verschiedener Raumtypen (1/2)

- Die Erfassung verschiedener **siedlungsstruktureller Raumtypen** erfolgt über die Abfrage der Postleitzahl sowie - daraus folgend - des Gemeindepens. Auf dieser Grundlage wird jedem/jeder anonym Befragten automatisiert eine Gemeindekennnummer zugewiesen. Anhand dieser Gemeindekennnummer und Referenzdateien lassen sich die Befragten verschiedenen Raumtypen zuordnen (u.a. „politische Ortsgrößen“, „BIK“- oder „RegioStaR“-Gemeindeklassen)
- Grundlage für die **Quotierung der Stichprobe** ist die Zuordnung zu einer **BIK-Gemeindeklasse**. Die BIK-Systematik gibt Auskunft über die Größe des Ortes und berücksichtigt bei der Zuteilung von Orten in Ortsgrößenklassen Verflechtungen mit umliegenden Gemeinden und Städten. Die Stichprobe ist für die BIK-Raumtypen **repräsentativ**.
- Für eine bessere Verständlichkeit werden die Ergebnisse in diesem Bericht nach den „**politischen Ortsgrößenklassen**“ (=Einwohnerzahl) dargestellt. 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

Erfassung verschiedener Raumtypen (2/2)

- Darüber hinaus ist es in den Rohdaten des Fahrrad-Monitors 2023 nun möglich, nach der **RegioStaR-Typologie** zu klassifizieren. Diese regionalstatistische Raumtypologie wurde 2018 durch das BMDV gemeinsam mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) entwickelt. Diese Typologie findet auch in anderen Mobilitätsstudien in unterschiedlichen Abstufungen Einsatz (z.B. RegioStaR 7 in Mobilität in Deutschland). Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde sich für die Auswertung ausgewählter Fragen nach **RegioStaR 5-Klassifikation** entschieden (siehe Grafik rechts).
- Neu ist zudem die subjektive Erfassung der **Topografie**. Dafür wurden die Befragten gebeten, das Terrain ihres Wohnumfeldes in einem Radius von ca. 10 km in einer der folgenden Kategorie einzusortieren: überwiegend flach, leichte Hügel oder bergig. Vereinzelt werden einige Fragen nach einer Kombination aus Topographie und Raumtyp dargestellt (z.B. regelmäßige Nutzung, Nutzungsanlässe des Fahrrads, insb. Kapitel Stadt-Land).

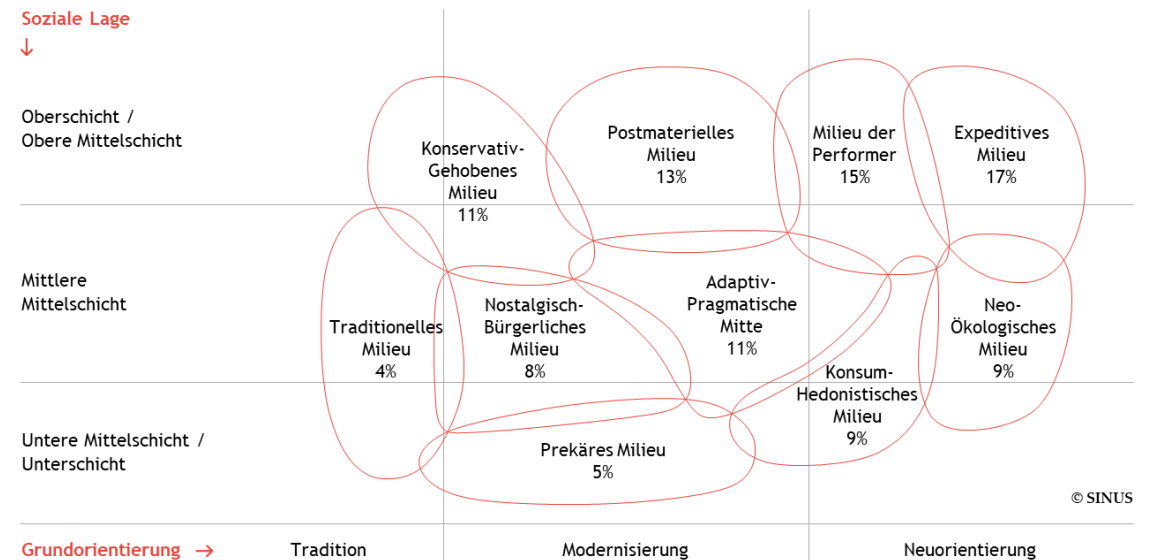


Quelle: BMDV, online verfügbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/regiostar-raumtypologie.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen 21.08.2023)

Sinus-Milieu-Modell

- Seit der ersten Befragungswelle des Fahrrad-Monitor im Jahr 2009 ergänzt das Sinus-Milieu-Modell die Analysen um eine lebensweltliche Differenzierung im Sinne **sozialer Milieus**.
- Die Sinus-Milieus sind ein sozialwissenschaftliches Gesellschaftsmodell. Die Sinus-Milieus fassen Menschen mit **ähnlichen Werten** und einer **vergleichbaren sozialen Lage** zu „Gruppen Gleichgesinnter“ zusammen. Das SINUS-Institut identifiziert in Deutschland derzeit **zehn solcher Milieus**.
- Sie verdeutlichen, was die verschiedenen Lebenswelten in der deutschen Gesellschaft **bewegt** (Werte, Lebensziele, Lebensstile) – und wie sie **bewegt werden können** (Mediennutzung, Kommunikationspräferenzen).
- Neben dem Fahrrad-Monitor kommt das Sinus-Milieu-Modell in einer Vielzahl weiterer **öffentlich zugänglicher Studien** zum Einsatz (z.B. BfN (2023), BMFSFJ (2023), Bertelsmann-Stiftung (2017)).
- Weiterführende Informationen finden sich auf der Webseite des SINUS-Instituts.

Die Sinus-Milieus in München 2023



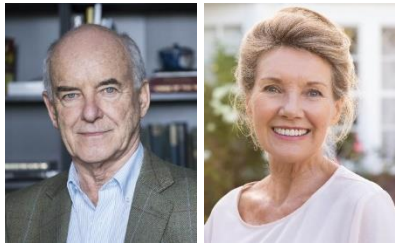
Quelle: Fahrrad-Monitor 2023, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren



Hier klicken für Erklärvideo

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus

Übersicht



Konservativ-Gehobenes Milieu
Die alte strukturkonservative Elite



Postmaterielles Milieu
Engagiert-souveräne Bildungselite mit postmateriellen Wurzeln



Milieu der Performer
Die effizienzorientierte und fortschrittsoptimistische Leistungselite



Expeditives Milieu
Die ambitionierte kreative Bohème



Neo-Ökologisches Milieu
Die progressiven Realisten



Milieu der Adaptiv-Pragmatischen Mitte
Der moderne Mainstream



Konsum-Hedonistisches Milieu
Die auf Konsum und Entertainment fokussierte (untere) Mitte



Prekäres Milieu
Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



Nostalgisch-Bürgerliches Milieu
Die harmonieorientierte (untere) Mitte



Traditionelles Milieu
Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus

Leitmilieus

Konservativ-Gehobenes Milieu

Die alte strukturkonservative Elite



- Klassische Verantwortungs- und Erfolgsethik sowie Exklusivitäts- und Statusansprüche
- Wunsch nach Ordnung und Balance
- Selbstbild als Fels in der Brandung postmoderner Beliebigkeit
- Erosion der gesellschaftlichen Führungsrolle

Postmaterielles Milieu

Engagiert-souveräne Bildungselite mit postmateriellen Wurzeln



- Selbstbestimmung und -entfaltung sowie auch Gemeinwohlorientierung
- Verfechter von Post-Wachstum, Nachhaltigkeit, diskriminierungsfreien Verhältnissen und Diversität
- Selbstbild als gesellschaftliches Korrektiv

Milieu der Performer

Die effizienzorientierte und fortschrittsoptimistische Leistungselite



- Globalökonomisches und liberales Denken
- Gesamtgesellschaftliche Perspektive auf der Basis von Eigenverantwortung
- Selbstbild als Stil- und Konsum-Pioniere
- Hohe Technik- und Digital-Affinität

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus

Zukunftsmilieus

Expeditives Milieu

Die ambitionierte kreative Bohème



- Urban, hip, digital, kosmopolitisch und vernetzt
- Auf der Suche nach neuen Grenzen und unkonventionellen Erfahrungen, Lösungen und Erfolgen
- Ausgeprägte Selbstdarstellungskompetenz
- Selbstbild als postmoderne Elite

Neo-Ökologisches Milieu

Die progressiven Realisten



- Optimismus und Aufbruchsmutalität bei gleichzeitig ausgeprägtem Problembewusstsein für die planetaren Herausforderungen
- Selbstbild als Changemaker und Impulsgeber der globalen Transformation
- Offen für neue Wertesynthesen: Disruption und Pragmatismus, Erfolg und Nachhaltigkeit, Party und Protest
- Nachhaltiger Lebensstil ohne Verzichtsideologie

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus

Moderner Mainstream

Milieu der Adaptiv-Pragmatischen Mitte

Der moderne Mainstream



- Anpassungs- und Leistungsbereitschaft, Nützlichkeitsdenken, aber auch Wunsch nach Spaß und Unterhaltung
- Starkes Bedürfnis nach Verankerung und Zugehörigkeit
- Wachsende Unzufriedenheit und Verunsicherung aufgrund der gesellschaftlichen Entwicklung
- Selbstbild als flexible Pragmatiker

Konsum-Hedonistisches Milieu

Die auf Konsum und Entertainment fokussierte (untere) Mitte



- Spaßhaben im Hier und Jetzt
- Selbstbild als cooler Lifestyle-Mainstream
- Starkes Geltungsbedürfnis
- Berufliche Anpassung vs. Freizeit-Eskapismus
- Zunehmend genervt vom Diktat der Nachhaltigkeit und Political Correctness

Prekäres Milieu

Die um Orientierung und Teilhabe bemühte Unterschicht



- Dazugehören und Anschluss halten an den Lebensstandard der breiten Mitte - aber Häufung sozialer Benachteiligungen und Ausgrenzungen
- Gefühl des Abgehängtseins, Verbitterung und Ressentiments
- Selbstbild als robuste Durchbeißer

Kurzvorstellung der Sinus-Milieus

Traditioneller Mainstream

Nostalgisch-Bürgerliches Milieu

Die harmonieorientierte (untere) Mitte



- Wunsch nach gesicherten Verhältnissen und einem angemessenen Status
- Selbstbild als Mitte der Gesellschaft, aber wachsende Überforderung und Abstiegsängste
- Gefühlter Verlust gelernter Regeln und Gewissheiten
- Sehnsucht nach alten Zeiten

Traditionelles Milieu

Die Sicherheit und Ordnung liebende ältere Generation



- Verhaftet in der kleinbürgerlichen Welt bzw. traditionellen Arbeiterkultur
- Anspruchslose Anpassung an die Notwendigkeiten
- Steigende Akzeptanz der neuen Nachhaltigkeitsnorm
- Selbstbild als rechtschaffene kleine Leute

3

Verkehrsmittelnutzung

Verfügbare Verkehrsmittel

Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung

Beliebtheit der Verkehrsmittel

Attraktiver gewordene Verkehrsmittel

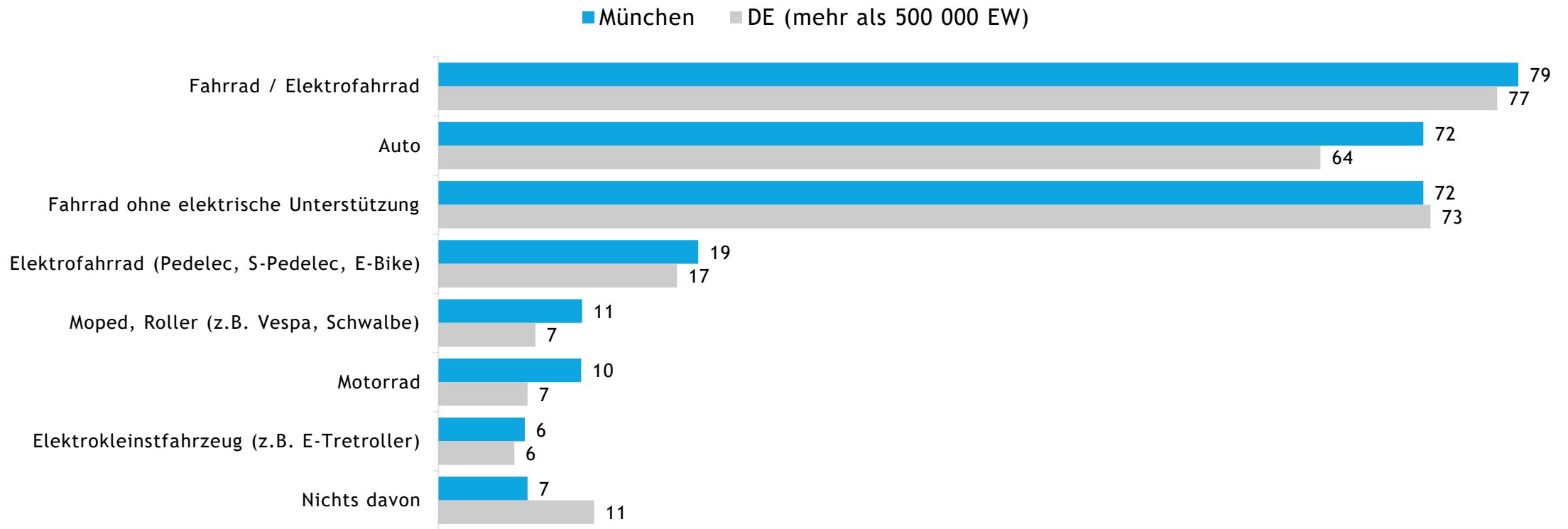
Identifikation als Verkehrsmittel-Nutzer

Zukünftige Nutzung

Verkehrsmittel im Haushalt

München im Vergleich zu Deutschland

Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachnennungen möglich)


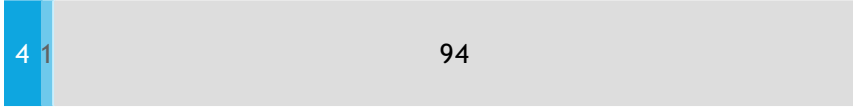
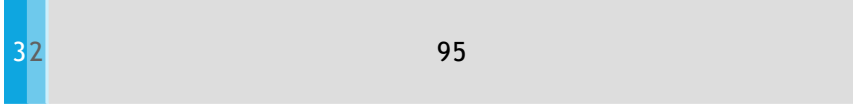


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Besitz von Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes

München im Vergleich zu Deutschland

Sie sehen nun Definitionen für drei verschiedene Typen von elektrischen Fahrrädern. Bitte geben Sie jeweils an, wieviel Räder Sie besitzen, auf die diese Definitionen zutreffen.

		Besitz	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Pedelec Fahrrad mit Elektromotor mit einer Trittmunterstützung bis 25 km/h		16	16	-1
S-Pedelec Fahrrad mit Elektromotor mit einer Trittmunterstützung bis 45 km/h.		6	5	+1
E-Bike Fahrrad mit Elektromotor, das auf Knopfdruck und ohne Trittmunterstützung bis 45 km/h fährt.		5	4	+2

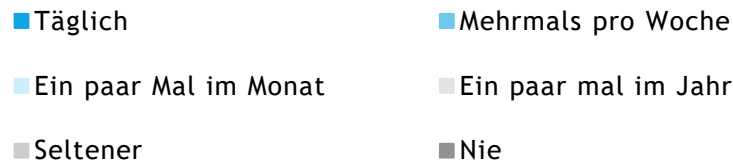
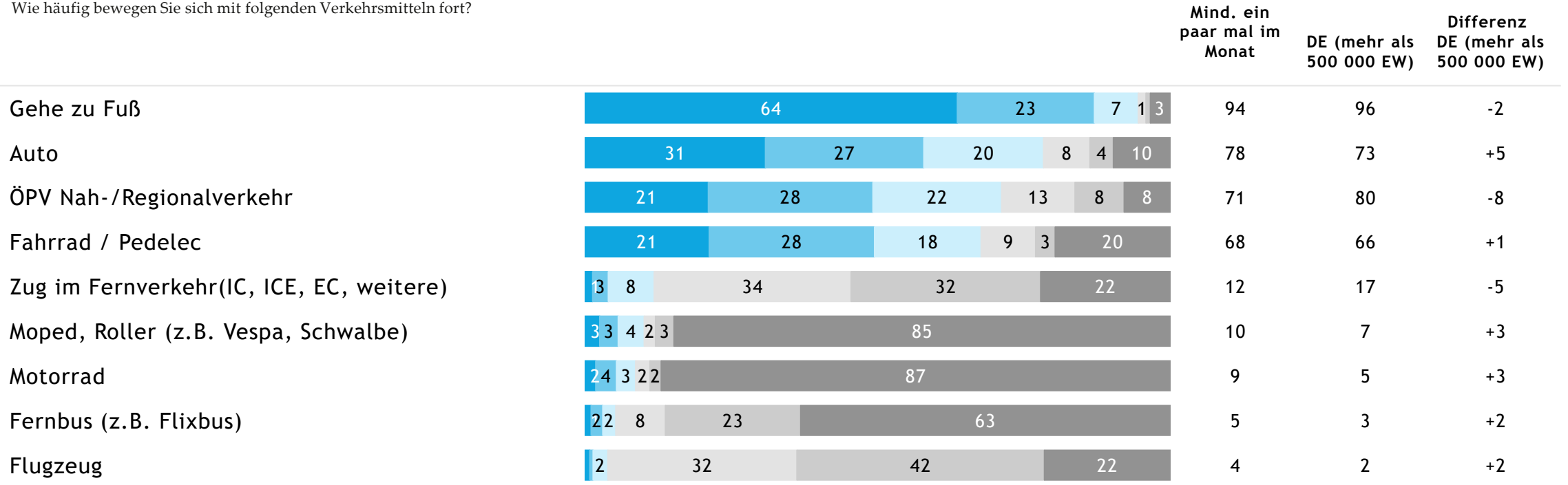
■ 1 Rad ■ 2 Räder ■ 3 Räder oder mehr ■ Kein Rad

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung

München im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



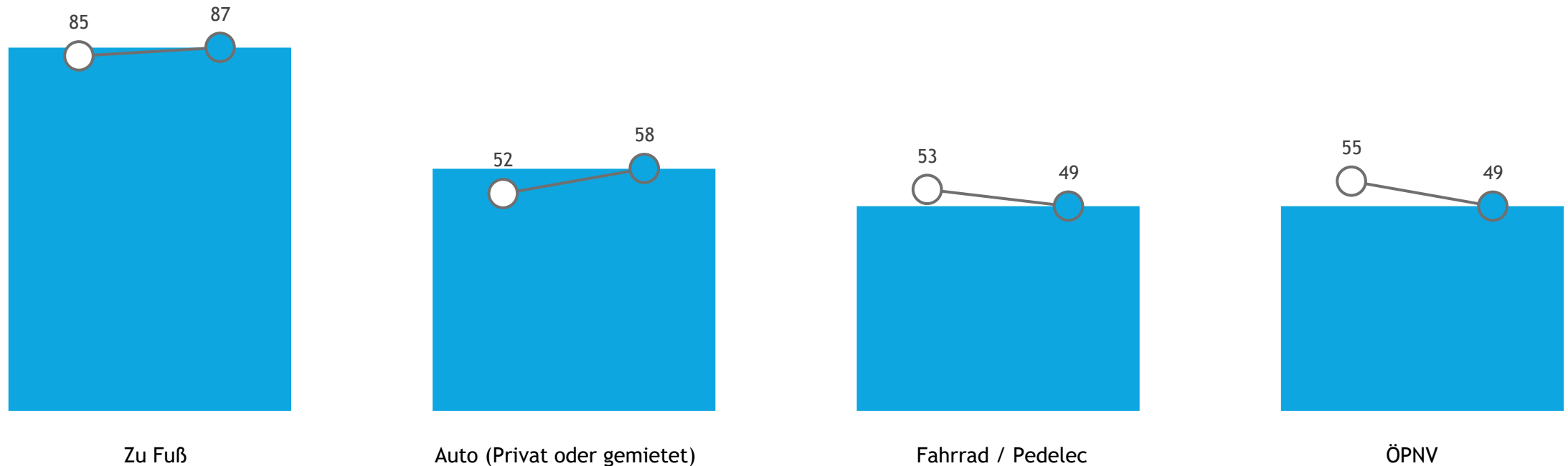
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Regelmäßige Nutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)



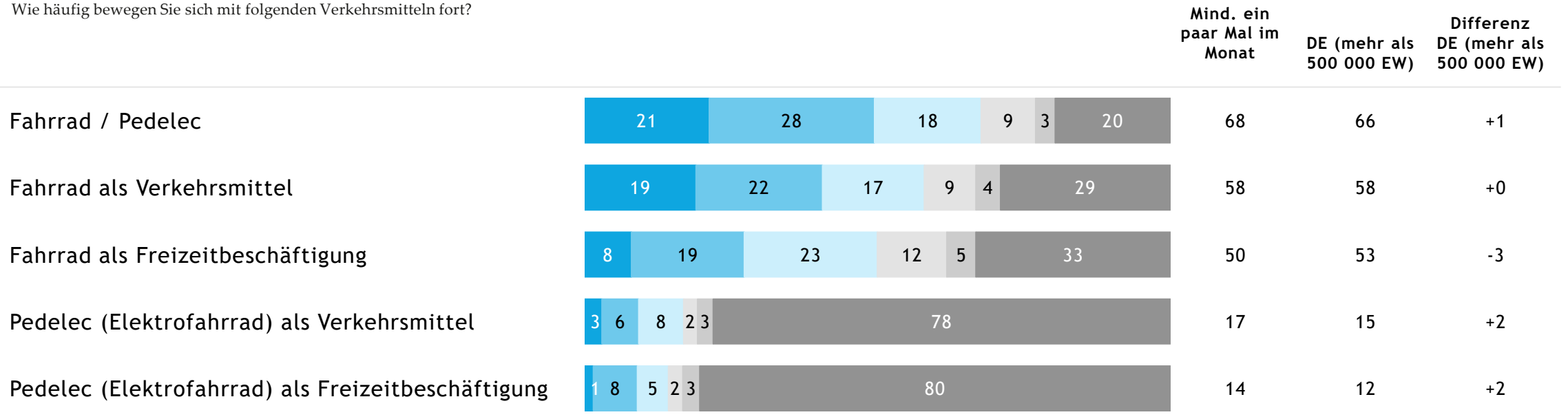
Quelle: SINUS (2023)
 2023: n(MUC) = 818 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 2021: n(MUC) = 577 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Legende
■ 2023
○ — ●
 2021 2023

Häufigkeit der Fahrrad-Nutzung

Fahrrad und Pedelec als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung - München im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?



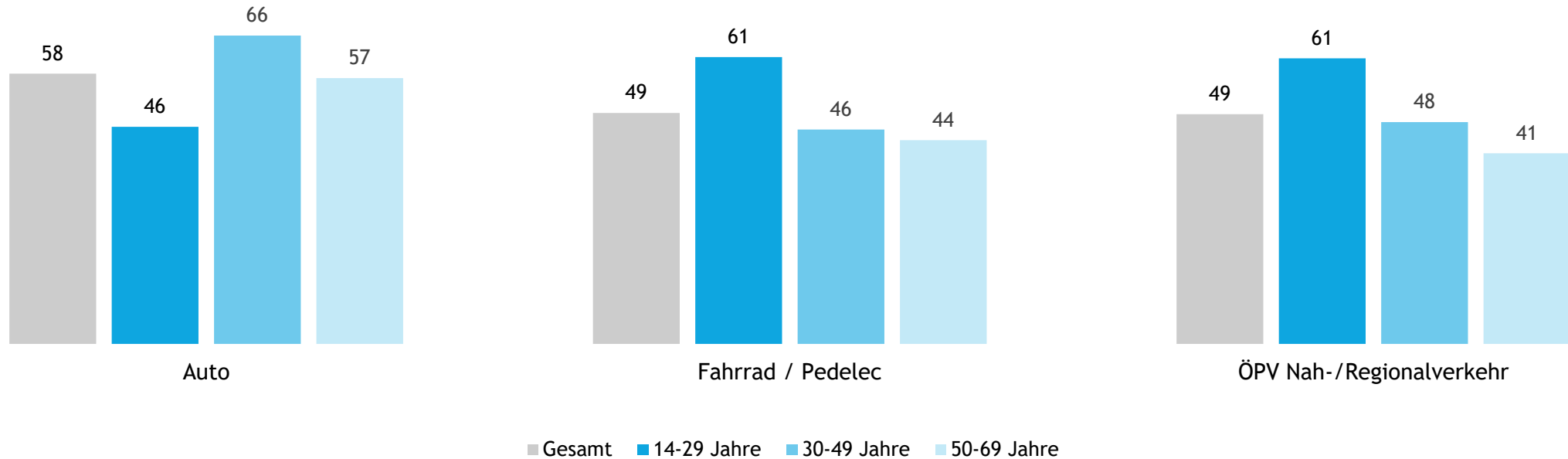
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

Nach Alter in München

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Regelmäßige Nutzung (Täglich + Mehrmals pro Woche)



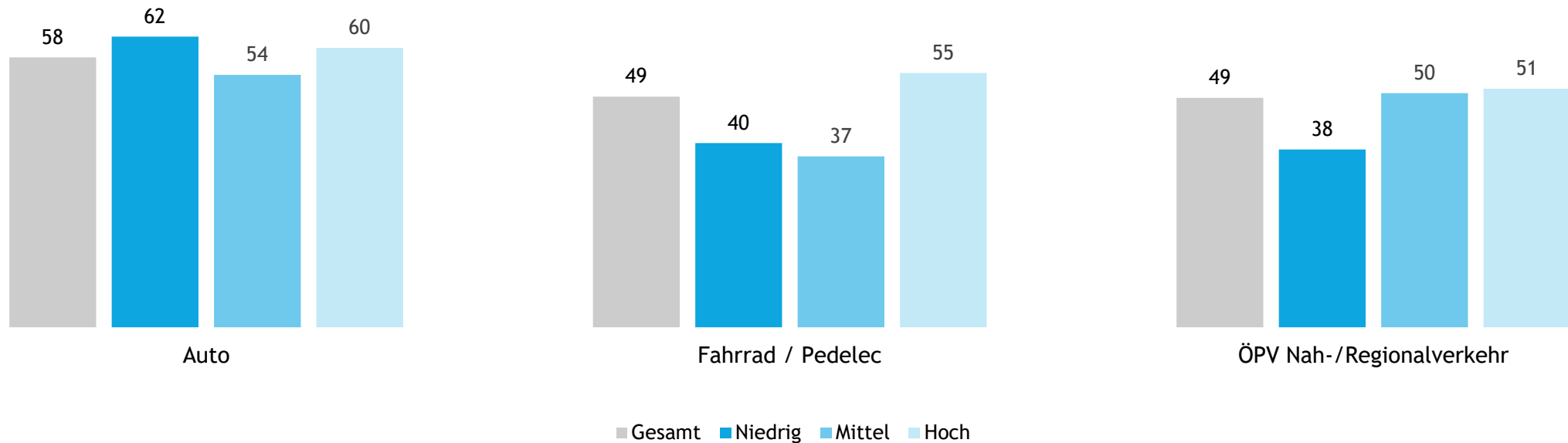
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

Nach formalem Bildungsniveau in München

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Regelmäßige Nutzung (Täglich + Mehrmals pro Woche)



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

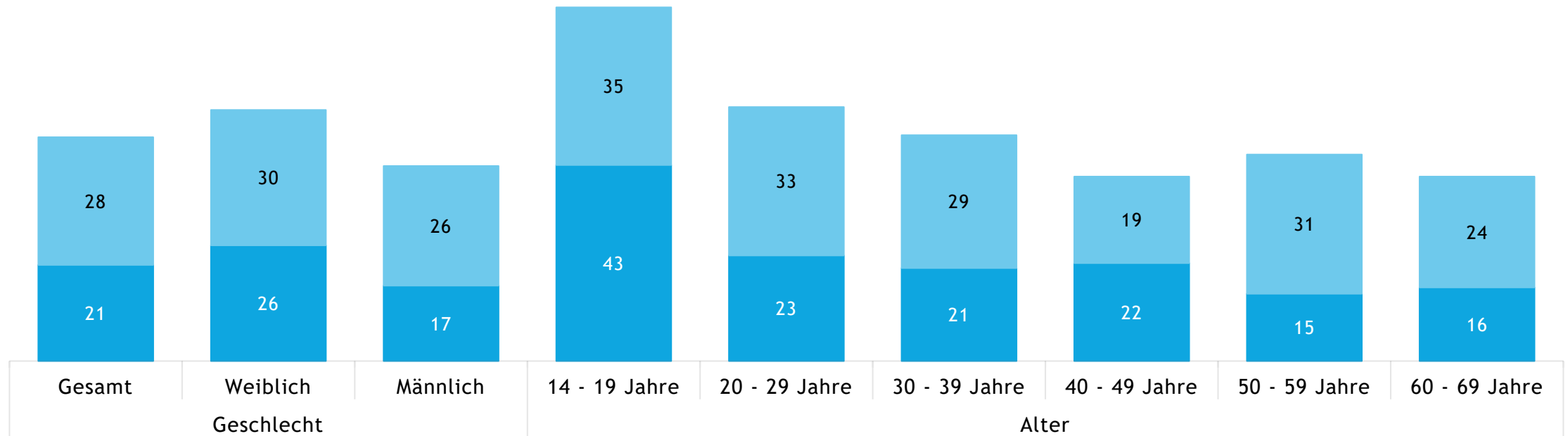
Regelmäßige Nutzung von Fahrrad bzw. Pedelec

Nach Geschlecht und Alter in München

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Regelmäßige Fahrrad / Pedelec-Nutzung

■ Täglich ■ Mehrmals pro Woche



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

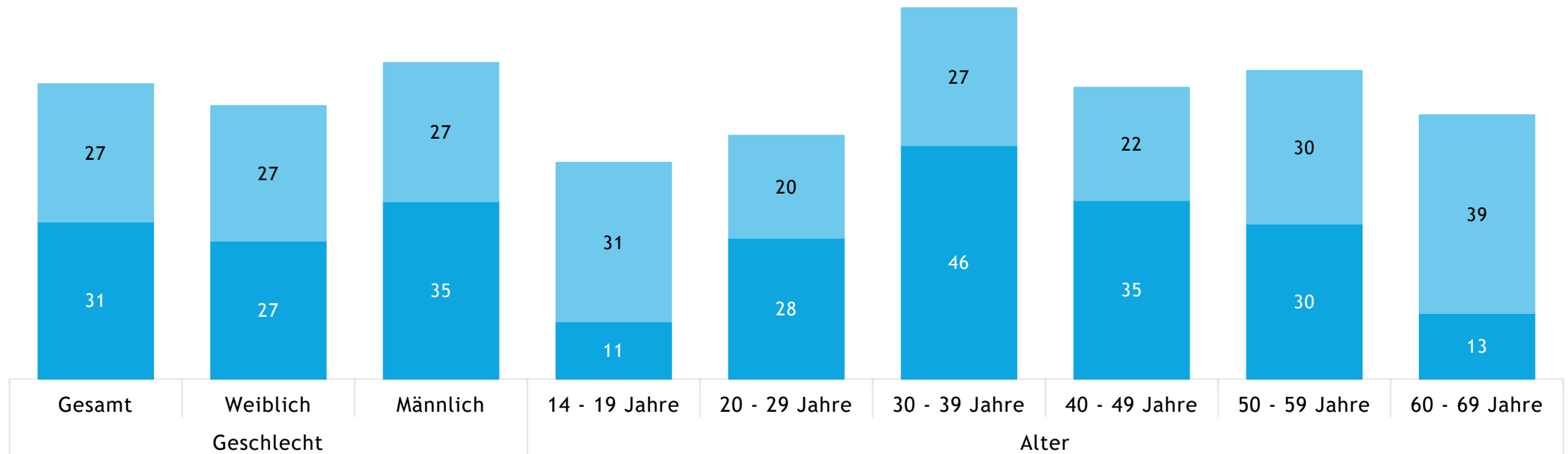
Regelmäßige Nutzung des Autos

Nach Geschlecht und Alter in München

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Regelmäßige PKW-Nutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)

■ Täglich ■ Mehrmals pro Woche



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

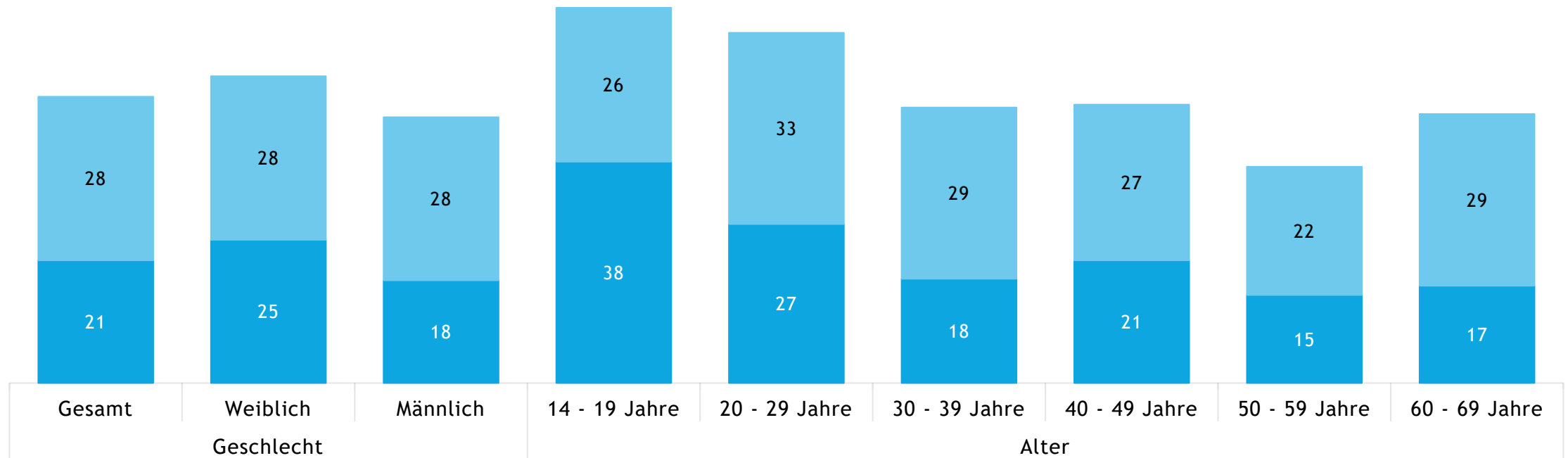
Regelmäßige Nutzung des ÖPNV

Nach Geschlecht und Alter in München

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Regelmäßige ÖPNV-Nutzung (Täglich / Mehrmals pro Woche)

■ Täglich ■ Mehrmals pro Woche



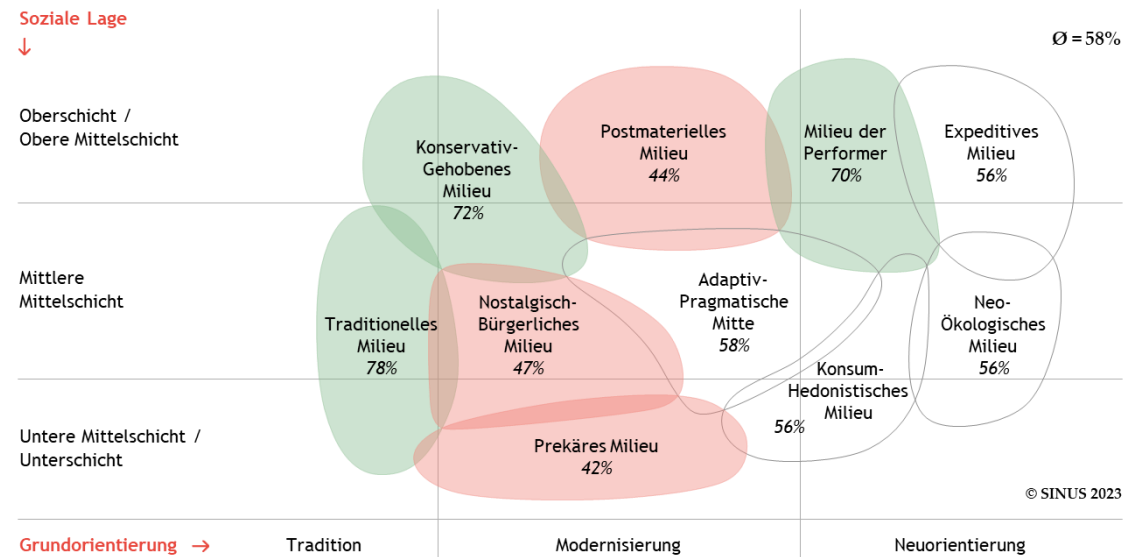
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

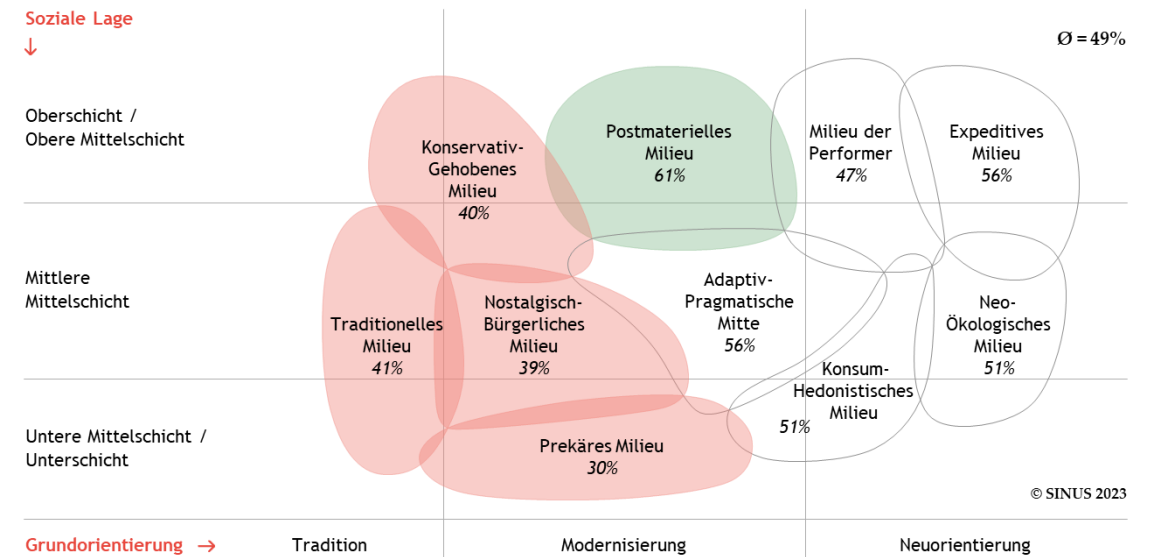
nach Sinus-Milieus

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

PKW (Mind. mehrmals pro Woche)



Fahrrad / Pedelec (Mind. mehrmals pro Woche)



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

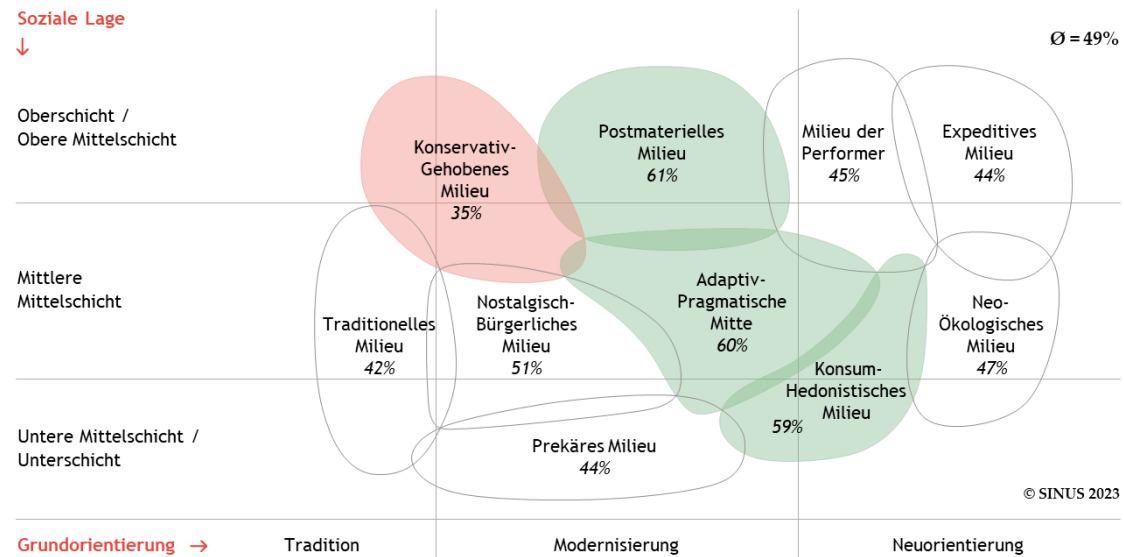
■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung

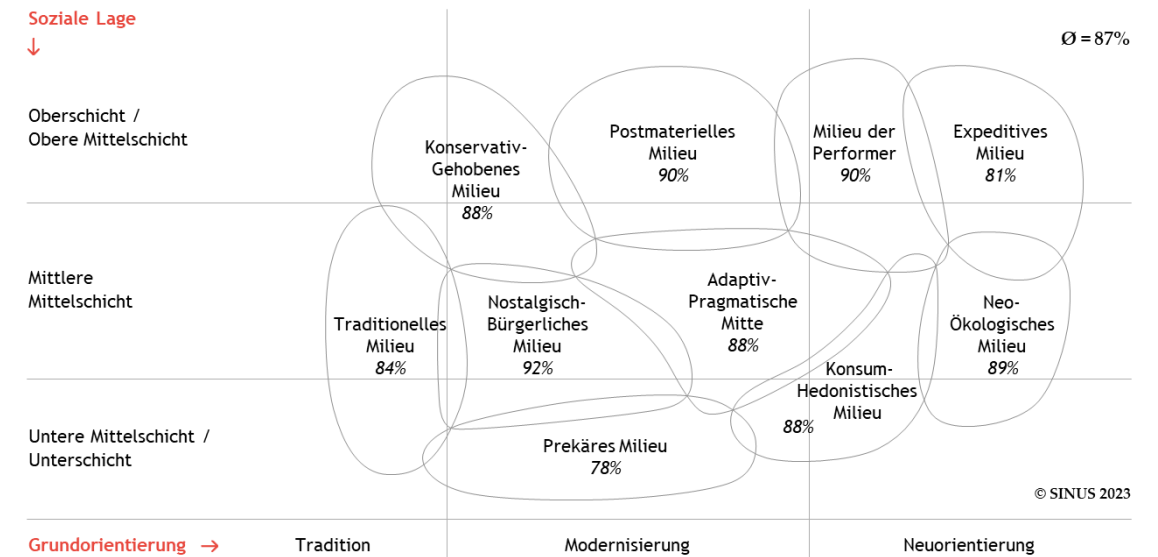
nach Sinus-Milieus

Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

ÖPV im Nah-/Regionalverkehr (Mind. mehrmals pro Woche)



Zu Fuß (Mind. mehrmals pro Woche)



Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

█ Stark überdurchschnittlich █ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzer/innen

München im Vergleich zu Deutschland

Wie gerne nutzen Sie folgende Verkehrsmittel?

	München					Sehr gern + Gern + Eher gern	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)	N
Gehe zu Fuß	43	40	13	4		95	94	+1	790
Pedelec (Elektrofahrrad) als Freizeitbeschäftigung	29	44	21	2	3	94	81	+13	161
Motorrad	50	29	11	5	3	91	76	+14	107
Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	38	37	16	6	2	91	86	+4	546
Fahrrad als Verkehrsmittel	32	39	18	7	2	90	83	+7	581
Moped, Roller (z.B. Vespa, Schwalbe)	36	38	16	5	3	90	77	+13	125
Pedelec (Elektrofahrrad) als Verkehrsmittel	27	43	20	6	3	90	80	+10	179
Auto (privat, nicht gemietet, auch als Mitfahrer)	46	31	12	8	1	89	89	-0	728
Flugzeug	17	34	27	14	5	78	76	+2	642
ÖPNV	13	26	29	23	7	68	70	-2	753
Zug im Fernverkehr	12	25	30	21	9	67	71	-4	637
Auto (gemietet, z.B. Carsharing, auch als Mitfahrer)	14	24	27	20	9	66	55	+11	350
Fernbus (z.B. Flixbus)	8	19	31	23	12	58	53	+5	302

■ Sehr gern ■ Gern ■ Eher gern ■ Eher ungern ■ Ungern ■ Überhaupt nicht gern

Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

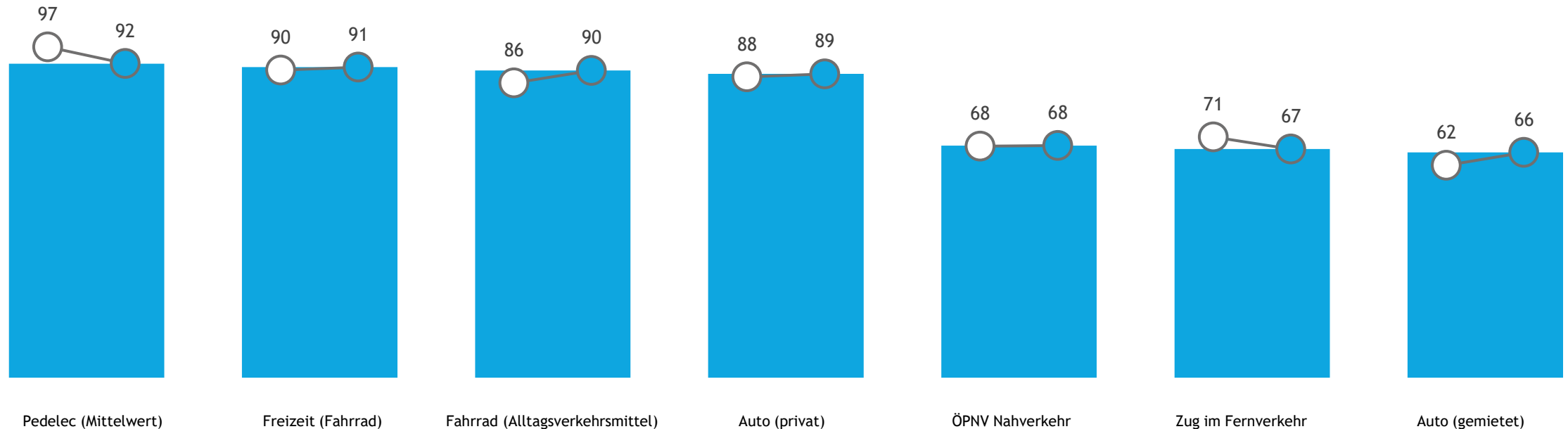
Angaben in %

Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzer/innen

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

Wie gerne nutzen Sie folgende Verkehrsmittel? Bewertung auf Skala von 1-6: 1=Sehr gern, 2= Gern, 3=eher gern, 4=eher ungern, 5=ungern, 6=überhaupt nicht gern

Beliebtheit (Sehr gern / gern / eher gern)



Quelle: SINUS (2023)

N=Nutzen das jeweilige Verkehrsmittel zumindest selten

**Kein Vergleich zwischen Alltagsverkehrsmittel und Freizeit, da diese Aufteilung in den Vorgängerstudien noch nicht vorgenommen wurde

Angaben in %

Legende

■ 2023

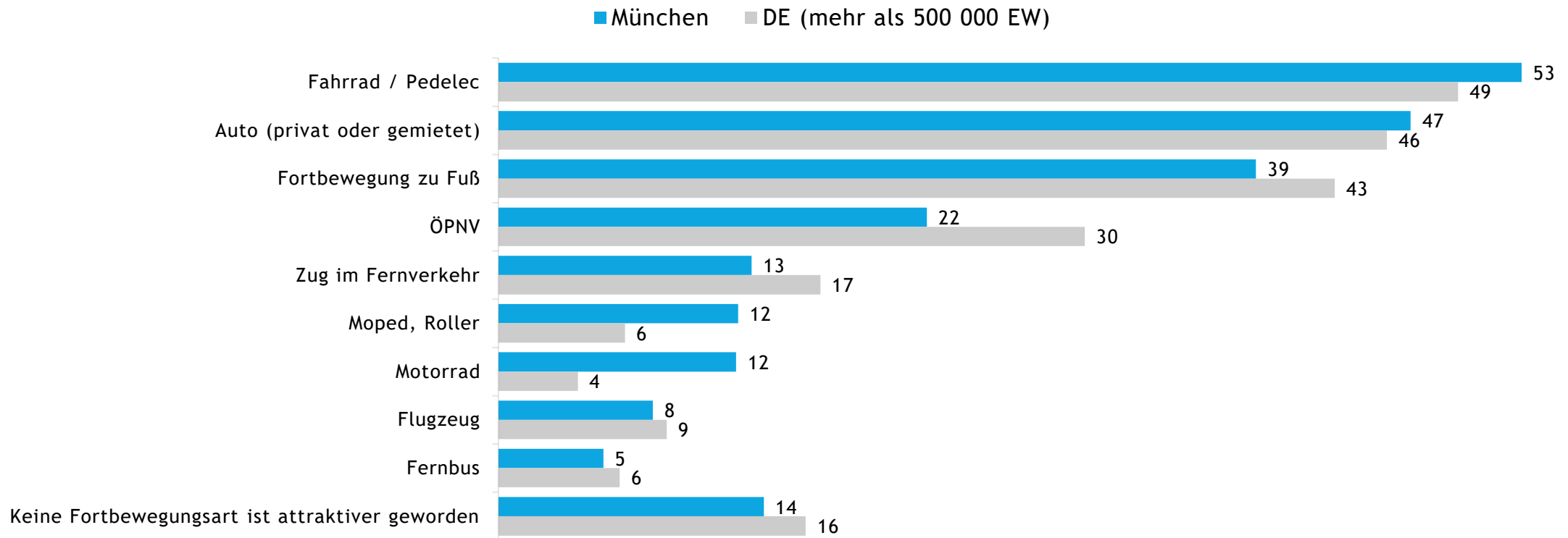
○—●

2021 2023

In den letzten Jahren attraktiver gewordene Verkehrsmittel

München im Vergleich zu Deutschland

Wenn Sie ganz generell an die letzten Jahre zurückdenken, welche Fortbewegungsarten sind Ihrem Empfinden nach für Sie attraktiver geworden? (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

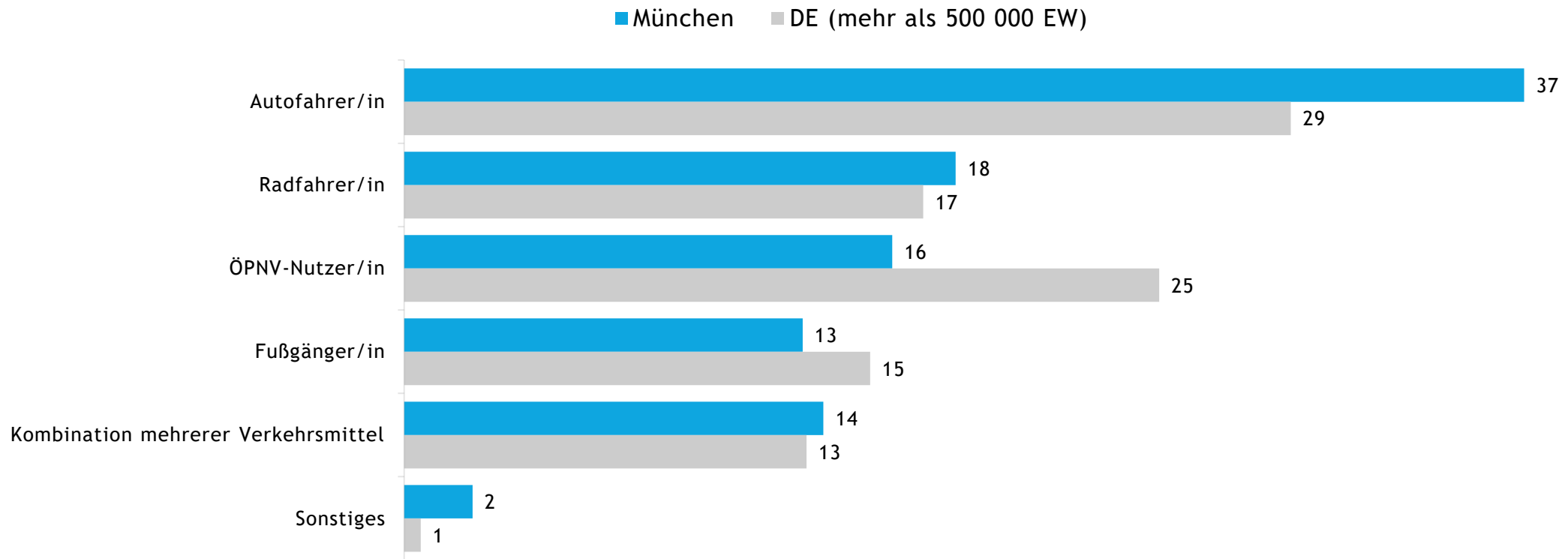
n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Identifikation als Nutzer/in eines Verkehrsmittels

München im Vergleich zu Deutschland

Ich sehe mich am ehesten als ...?



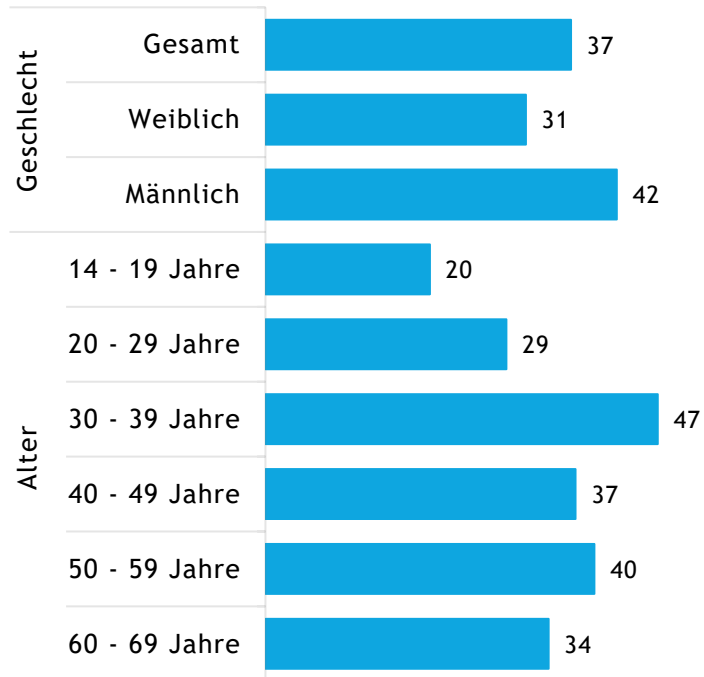
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Identifikation als Nutzer/in eines Verkehrsmittels

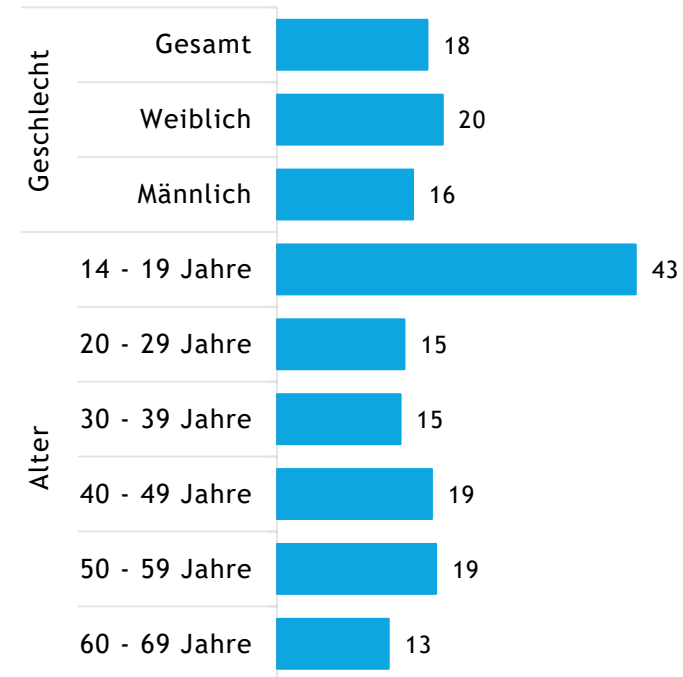
Nach Alter & Geschlecht in München

Ich sehe mich am ehesten als ...?

Identifikation als Autofahrer/in



Identifikation als Radfahrer/in



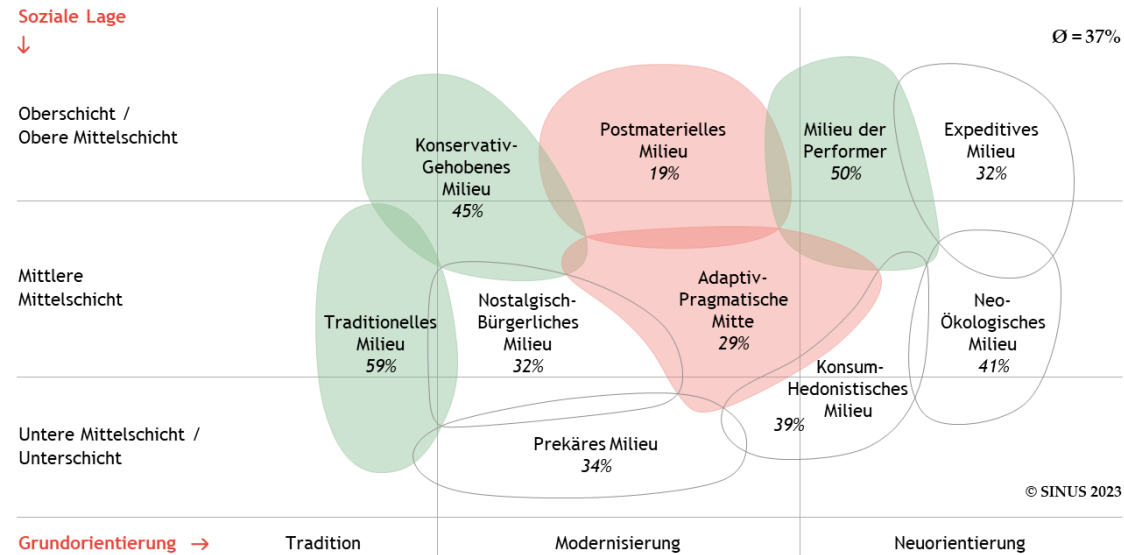
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Identifikation als Nutzer/in eines Verkehrsmittels

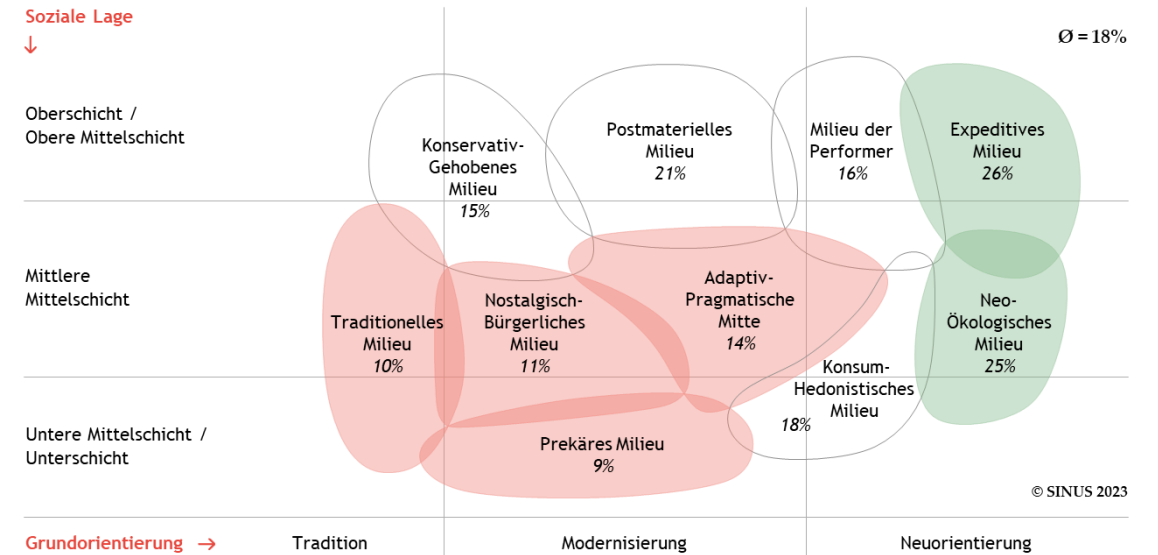
nach Sinus-Milieus

Ich sehe mich am ehesten als...?

Identifikation als Autofahrer/in



Identifikation als Radfahrer/in



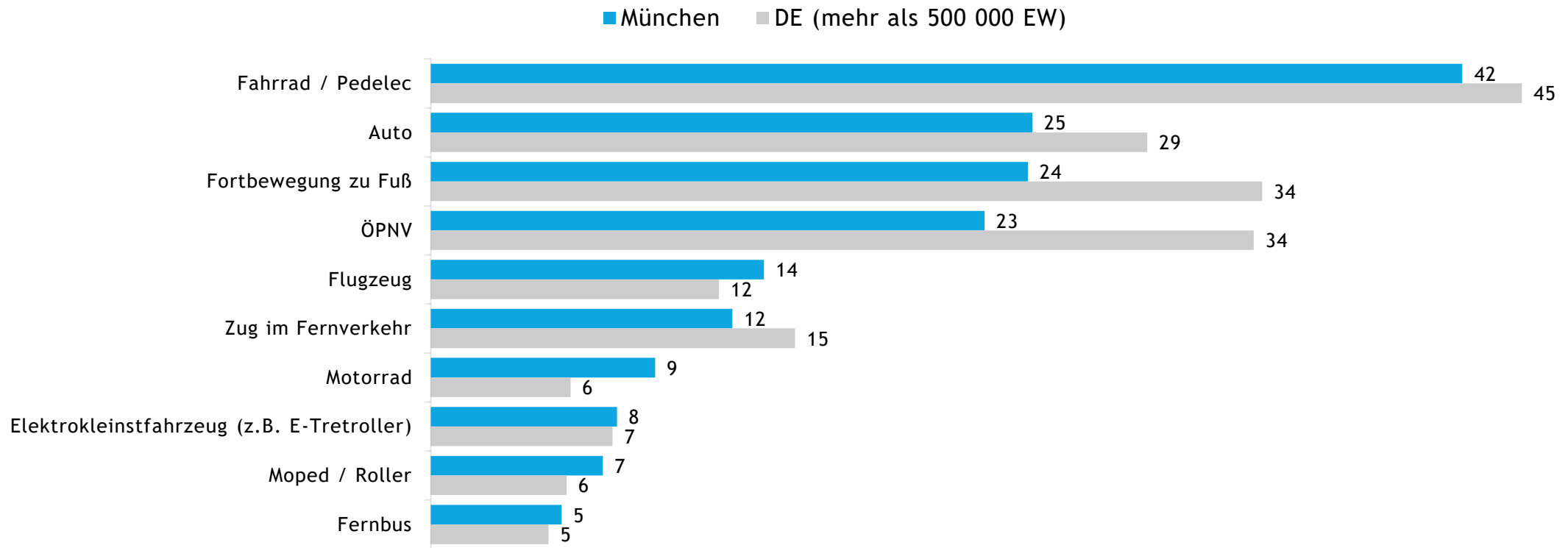
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Zukünftige Verkehrsmittelnutzung

München im Vergleich zu Deutschland

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



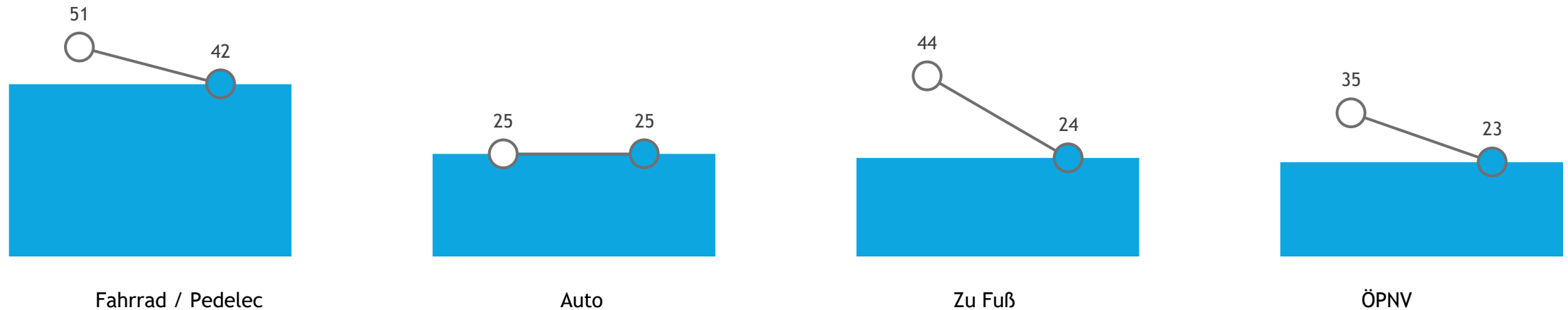
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Zukünftige Verkehrsmittelnutzung

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

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

Wunsch nach häufigerer Nutzung



Quelle: SINUS (2023)

2023: n(MUC) = 818 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

2021: n(MUC) = 577 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Legende

■ 2023

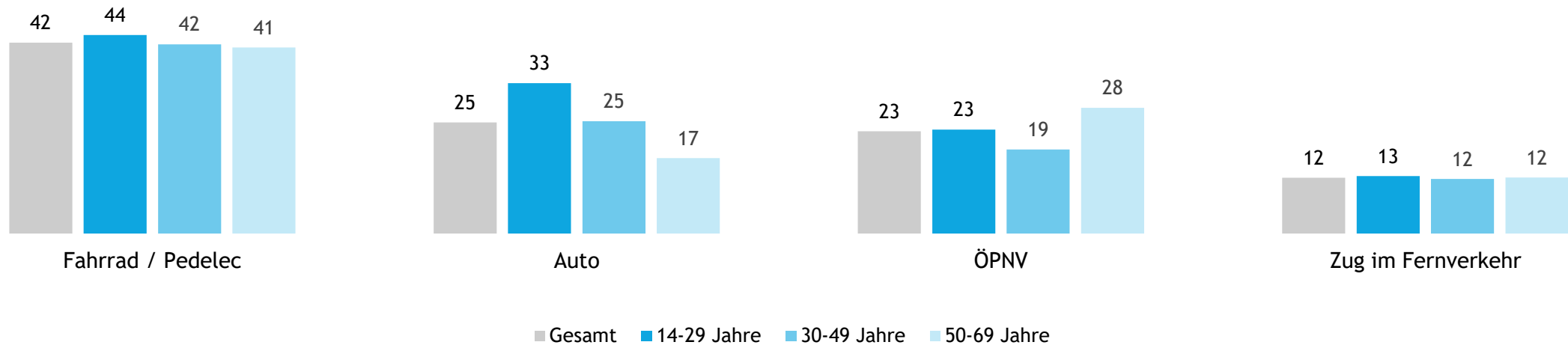
○—●

2021 2023

Zukünftige Verkehrsmittelnutzung

Nach Alter in München

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



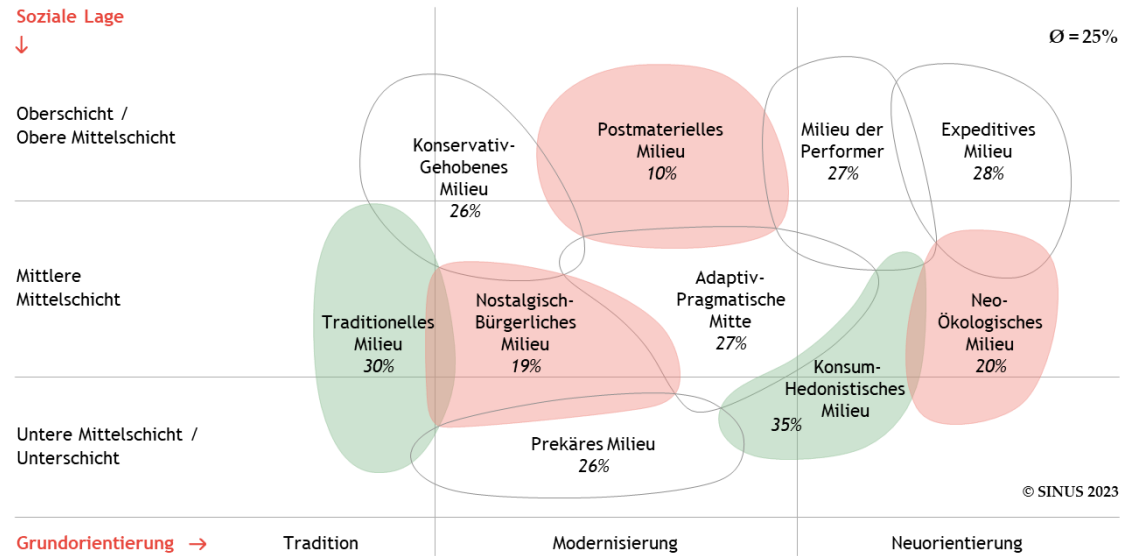
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Zukünftige Verkehrsmittelnutzung

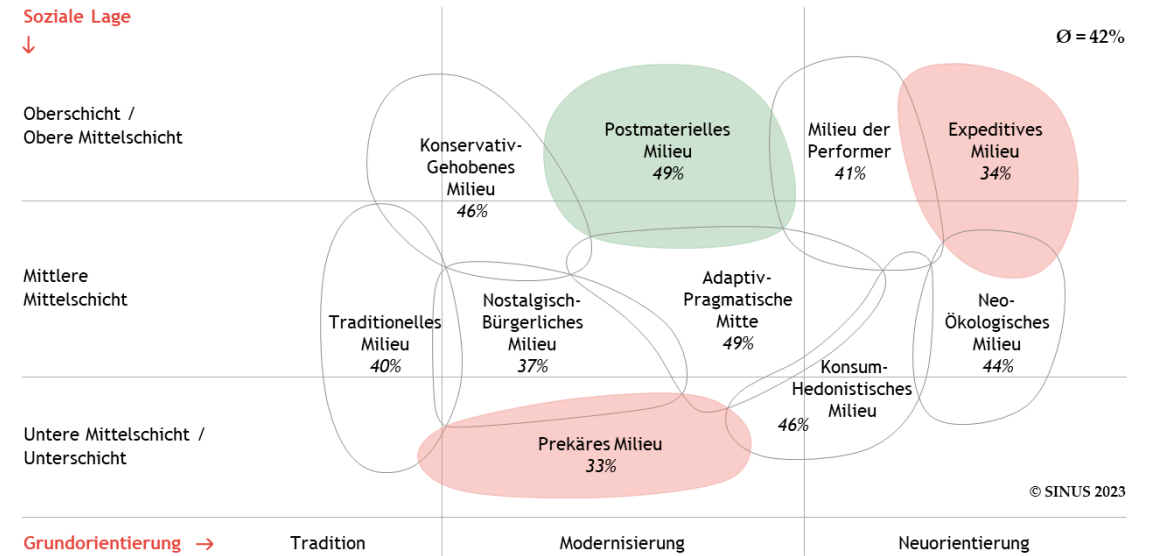
nach Sinus-Milieus

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

PKW



Fahrrad/ Pedelec



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

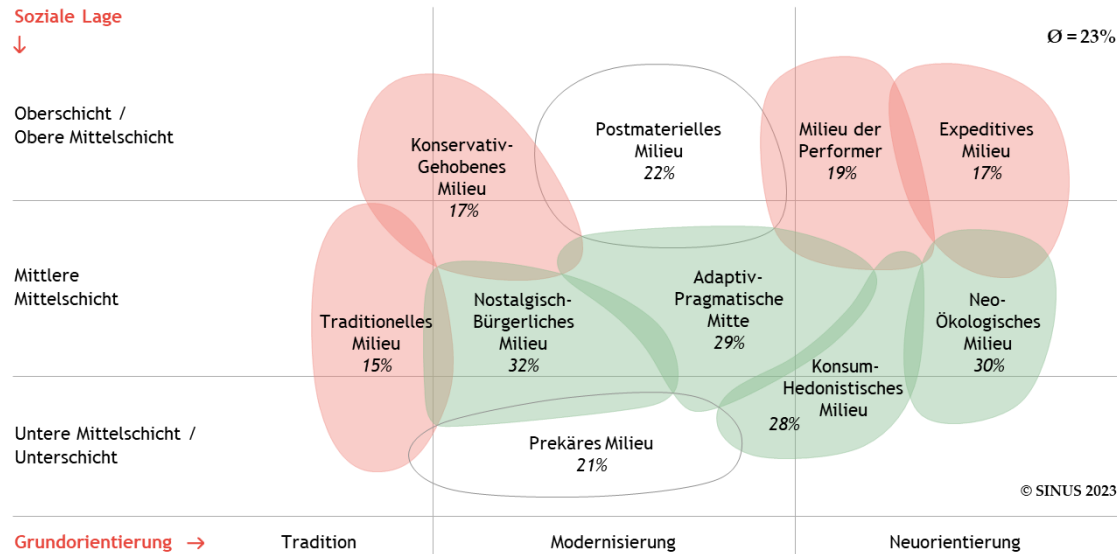
■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Zukünftige Verkehrsmittelnutzung

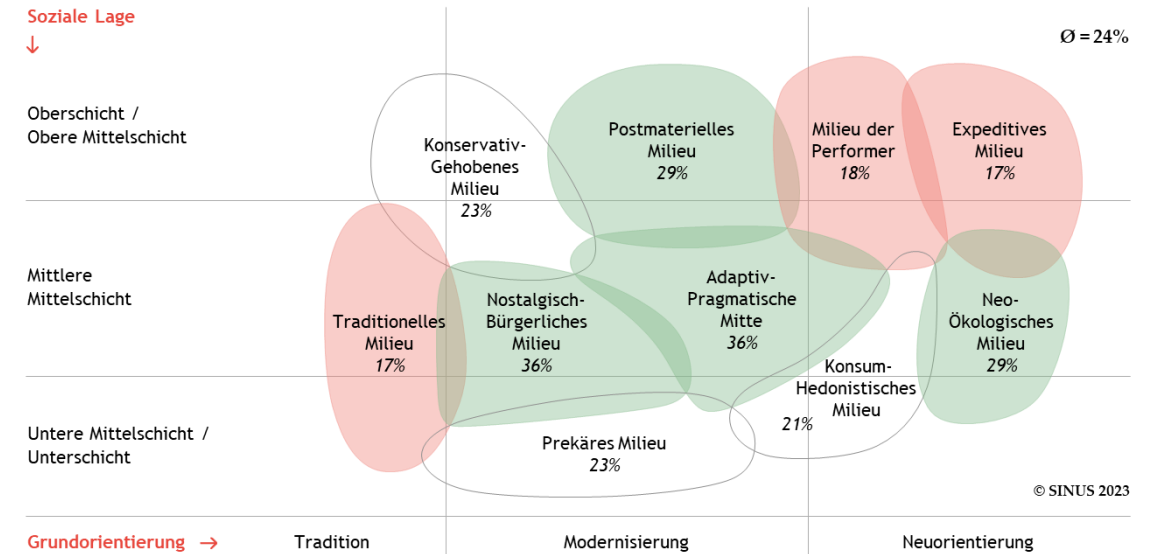
nach Sinus-Milieus

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

ÖPNV im Nah-/Regionalverkehr



Zu Fuß



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

4

Nutzungsanlässe Fahrrad

Zurückgelegte Strecke

Nutzungsanlässe

Fahrt zur Arbeit/Bildungsstätte

Gründe gegen Fahrradpendeln

Fahrradnutzung nach Wetter- und Lichtverhältnissen

Mitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln

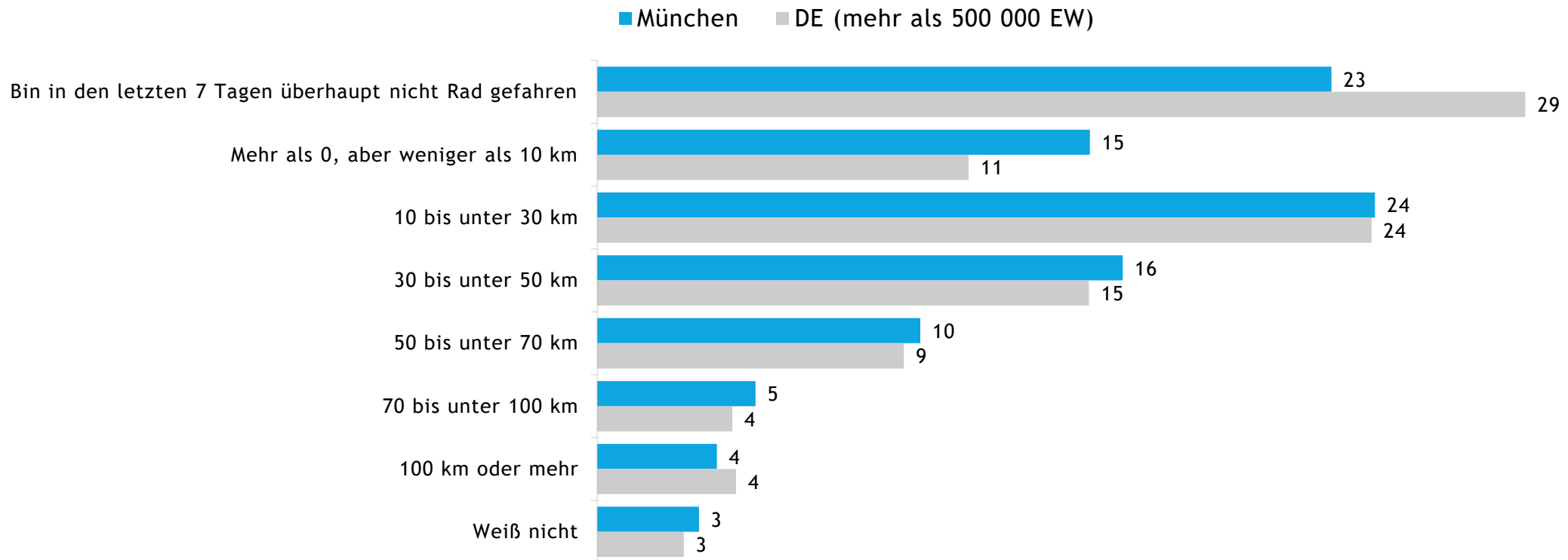
Bewertung der Abstellsituation

Fahrradfahrende Kinder

Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

München im Vergleich zu Deutschland

Bitte denken Sie einmal an die zurückliegenden letzten 7 Tage: Wie viele Kilometer haben Sie in diesem Zeitraum mit dem Fahrrad in etwa zurückgelegt?



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 540 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

Nach Alter und Geschlecht in München

Bitte denken Sie einmal an die zurückliegenden letzten 7 Tage: Wie viele Kilometer haben Sie in diesem Zeitraum mit dem Fahrrad in etwa zurückgelegt?

Intensive Nutzung - mehr als 30 km

			Mehr als 30 km	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Geschlecht	Gesamt	35	35	33	+2
	Weiblich	34	34	29	+4
	Männlich	36	36	37	-1
Alter	14 - 19 Jahre	49	49	36	+13
	20 - 29 Jahre	38	38	35	+3
	30 - 39 Jahre	37	37	36	+1
	40 - 49 Jahre	36	36	31	+5
	50 - 59 Jahre	27	27	33	-6
	60 - 69 Jahre	27	27	28	-1

Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 540 Fälle (CAWI + CATI-Split), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

Nach Wohnortgröße und Einkommen in München

Bitte denken Sie einmal an die zurückliegenden letzten 7 Tage: Wie viele Kilometer haben Sie in diesem Zeitraum mit dem Fahrrad in etwa zurückgelegt?

Intensive Nutzung - mehr als 30 km

		Mehr als 30 km	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Gesamt	35	35	33	+2
< 1.000 Euro	37	37	25	+12
1.000 - 1.500 Euro	18	18	35	-17
1.500 - 2.500 Euro	29	29	33	-5
2.500 - 3.500 Euro	38	38	28	+10
3.500 Euro und mehr	38	38	40	-2

Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 540 Fälle (CAWI + CATI-Split), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Mit dem Fahrrad zurückgelegte Strecke

nach Sinus-Milieus

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

Intensive Nutzung - mehr als 30 km

Soziale Lage



Oberschicht /
Obere Mittelschicht

Mittlere
Mittelschicht

Untere Mittelschicht /
Unterschicht

Grundorientierung →

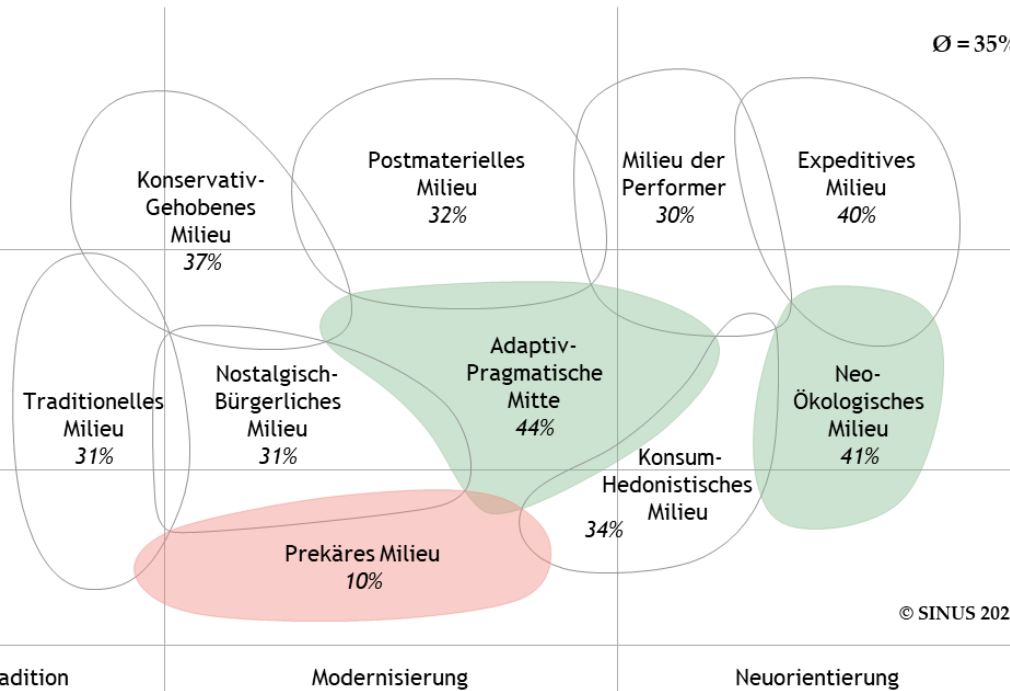
Tradition

Modernisierung

Neuorientierung

Ø = 35%

© SINUS 2023



Quelle: SINUS (2023)

n(MUC) = 540 Fälle (CAWI + CATI-Split), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Stark überdurchschnittlich

Stark unterdurchschnittlich

Durchschnittlich

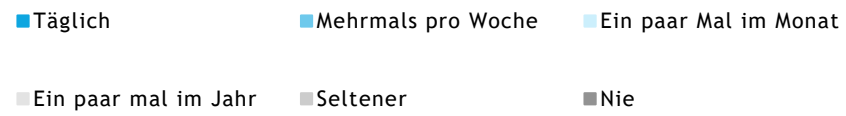
Anlass der Fahrradnutzung

München im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?

Nutzungsanlässe aller Radfahrenden		Mind. ein paar mal im Monat	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Zum Einkaufen / kurze Erledigungen		68	64	+4
Um Freunde, Familie oder Bekannte zu besuchen		57	51	+6
Für die Fahrt zu Freizeitaktivitäten		43	38	+5
Für Tagesausflüge		41	39	+2
Als Sportgerät (Rennradfahren, Mountainbiking)		33	30	+3
Für den Transport von Lasten		24	24	+0
Für Fahrradurlaube		8	9	-1
Nutzungsanlässe spezifischer Personengruppen		Mind. ein paar mal im Monat	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Für die Fahrt zur (Aus-)Bildungsstätte*		71	48	+24
Für die Begleitung von radfahrenden Kindern***		50	49	+2
Für den Transport von Kindern***		48	31	+17
Für die Fahrt zur Arbeit/Fortbildungsstätte**		46	49	-4

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 * n(MUC) = 63 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 62, Radfahrende in Ausbildung im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %



** n(MUC) = 493 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 388, Berufstätige Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 *** n(MUC) = 124 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 141, Radfahrende mit Kindern unter 16 Jahren im Haushalt
 Angaben in %

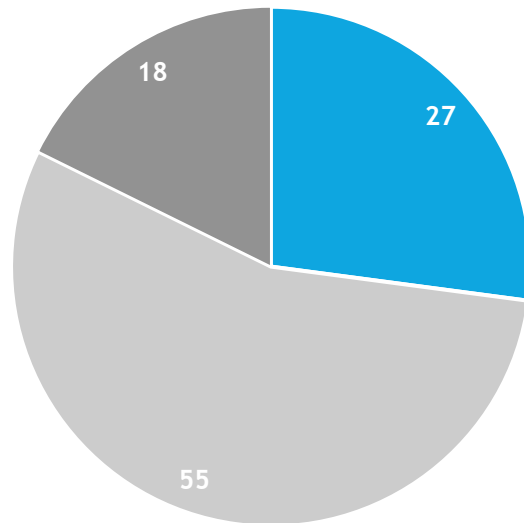
Fahrradnutzung zur Arbeitsstätte

München im Vergleich zu Deutschland

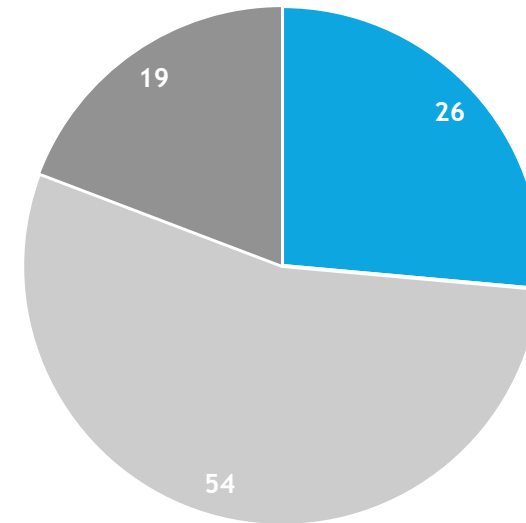
Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?

Weg zur Arbeit/Fortbildungsstätte

DE (mehr als 500 000 EW)



München



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 611 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 472 Fälle,
 Berufstätige zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

- Nutzen das Rad regelmäßig zum Pendeln
- Fahren Fahrrad aber nutzen es nicht / unregelmäßig zum Pendeln
- Fahren nie Fahrrad

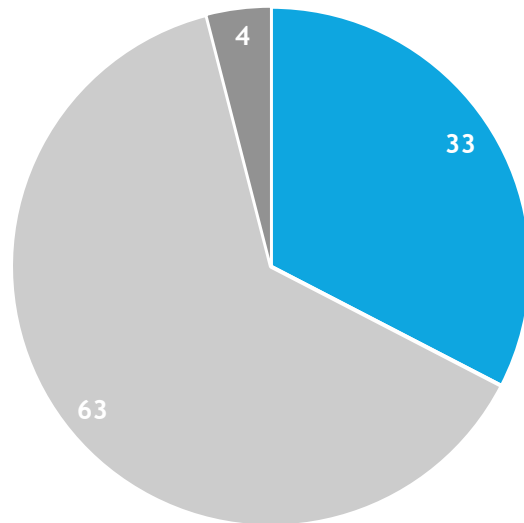
Fahrradnutzung zur Bildungsstätte

München im Vergleich zu Deutschland

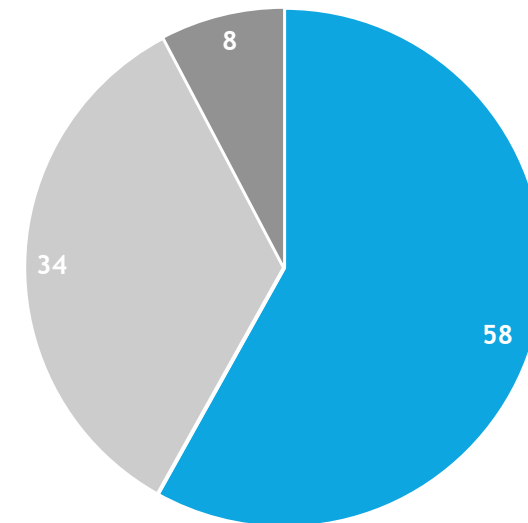
Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?

Weg zur Schule/Universität/Ausbildungsstätte

DE (mehr als 500 000 EW)



München



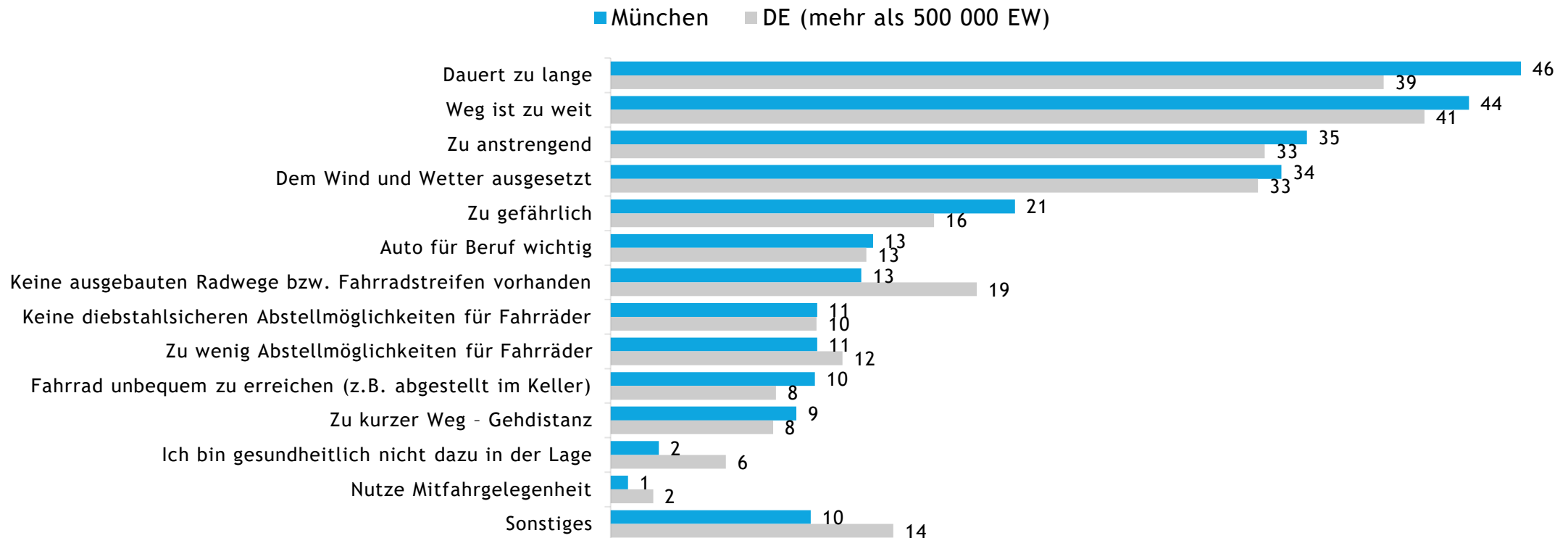
Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 68 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 65 Fälle,
Befragte in Ausbildung zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

- Nutzen das Rad regelmäßig zum Pendeln
- Fahren Fahrrad aber nutzen es nicht / unregelmäßig zum Pendeln
- Fahren nie Fahrrad

Gründe gegen die Fahrradnutzung zur Arbeit/Bildungsstätte

München im Vergleich zu Deutschland

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



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 125 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 184 Fälle, berufstätige Radfahrende bzw. Radfahrende in Ausbildung, die nie oder seltener als ein paarmal im Jahr mit dem Fahrrad zur Arbeit/Ausbildungsstätte fahren
Angaben in %

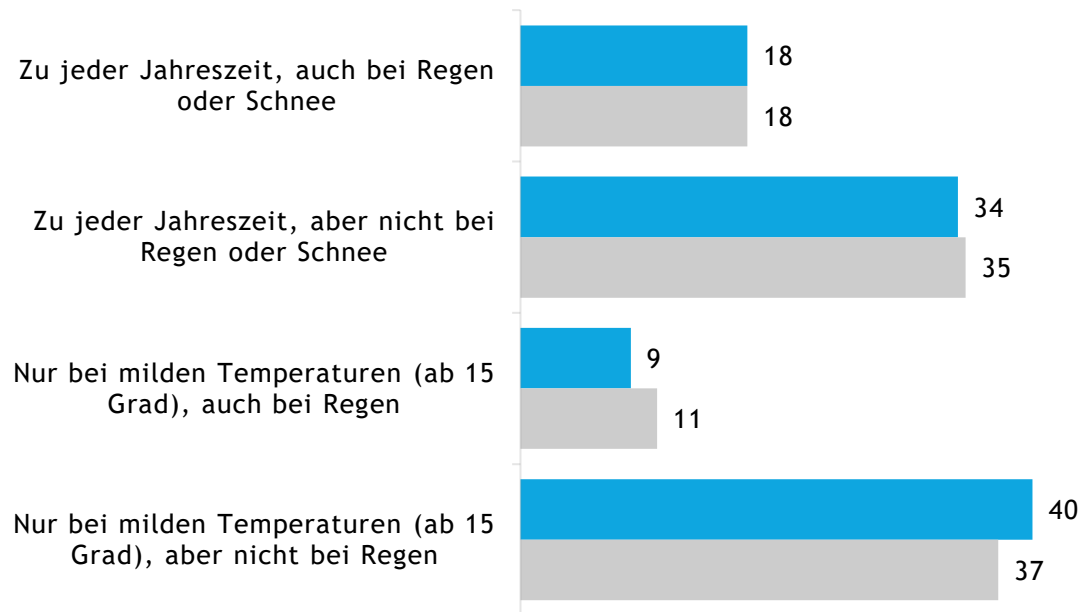
Fahrradnutzung nach Wetterlage

München im Vergleich zu Deutschland

Bei welchen Wetterbedingungen nutzen Sie das Fahrrad (Glatteis und Sturm ausgenommen)?

Fahrradnutzung allgemein

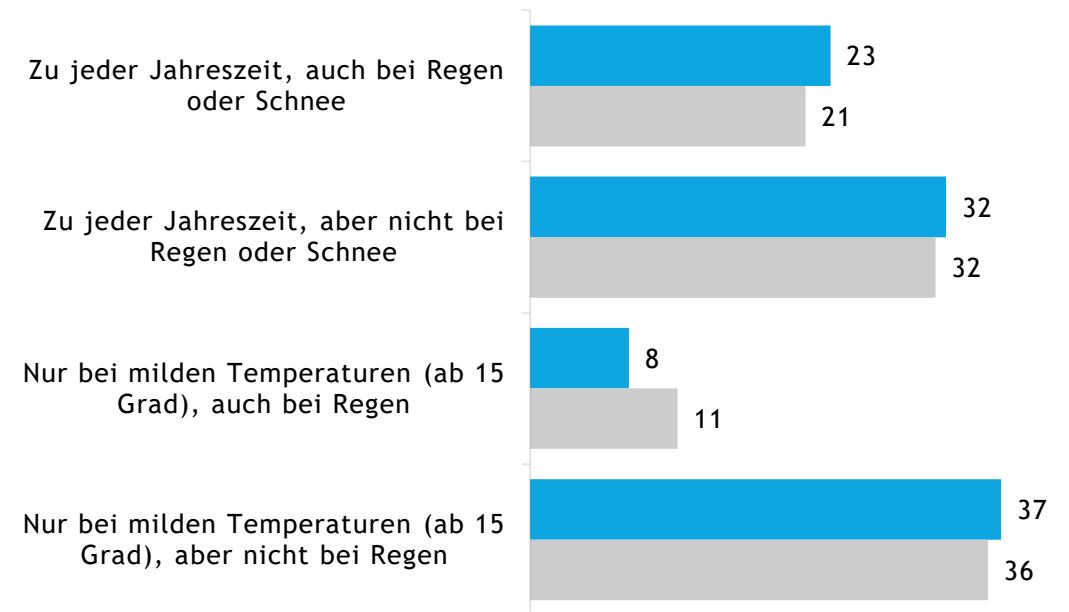
■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



Und bei welchen Wetterbedingungen nutzen Sie das Fahrrad auf dem Weg zur Schule/Universität /Ausbildungsstätte bzw. Arbeit/Fortbildungsstätte (Glatteis und Sturm ausgenommen)?*

Fahrradnutzung auf dem Weg zu Arbeit / Bildungsstätte*

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 540 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

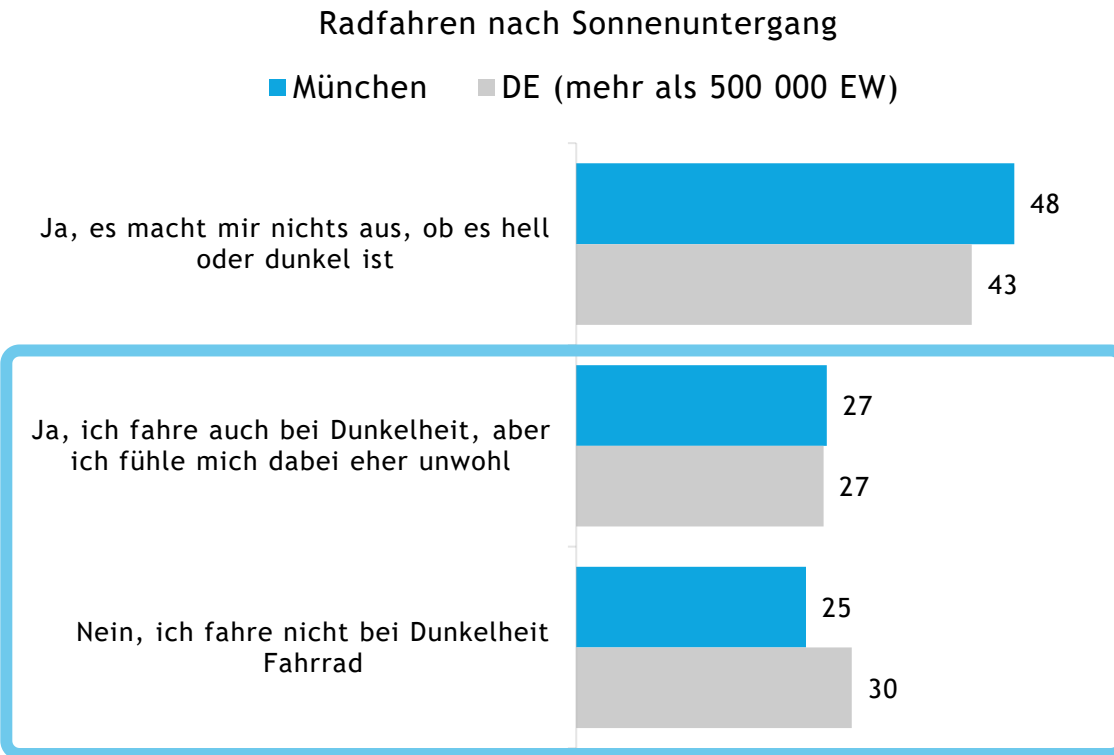
* n(MUC) = 304 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 309 Fälle, nur Befragte, die mit dem Fahrrad zur Arbeit/Ausbildungsstätte fahren

Angaben in %

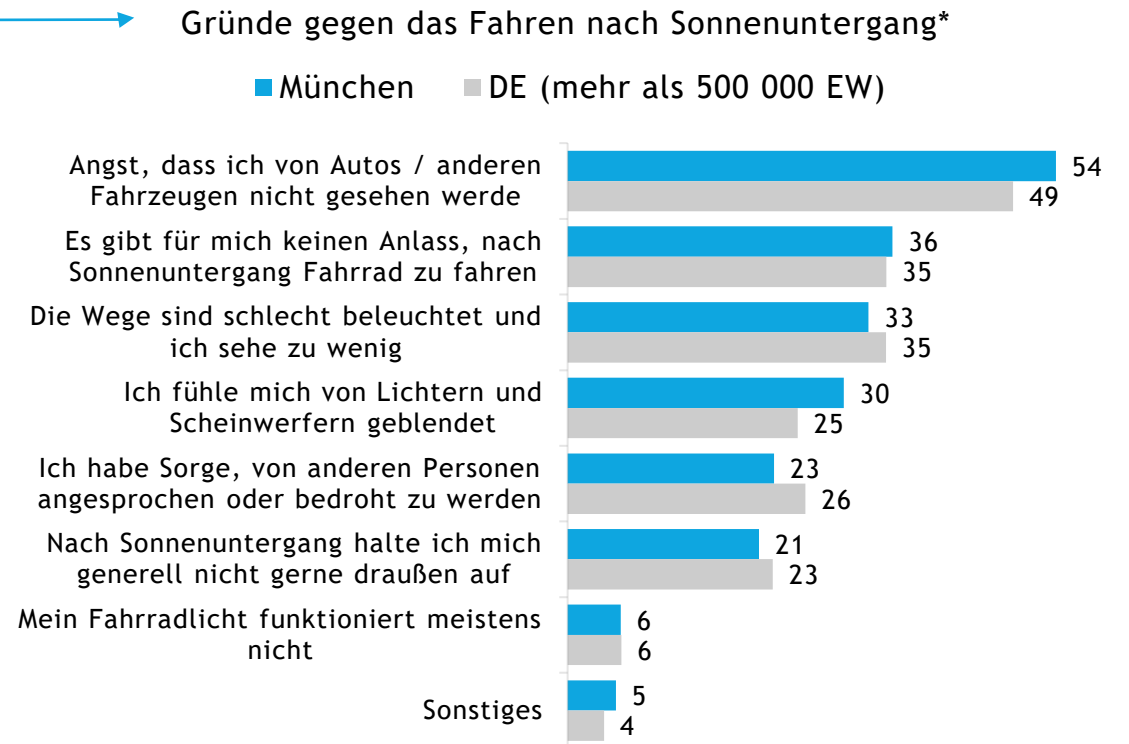
Fahrradnutzung nach Sonnenuntergang

München im Vergleich zu Deutschland

Fahren Sie nach Sonnenuntergang Fahrrad?



Warum fahren Sie nach Sonnenuntergang kein Fahrrad bzw. warum ist Ihnen dabei unwohl? (Mehrfachnennung möglich)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 540 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

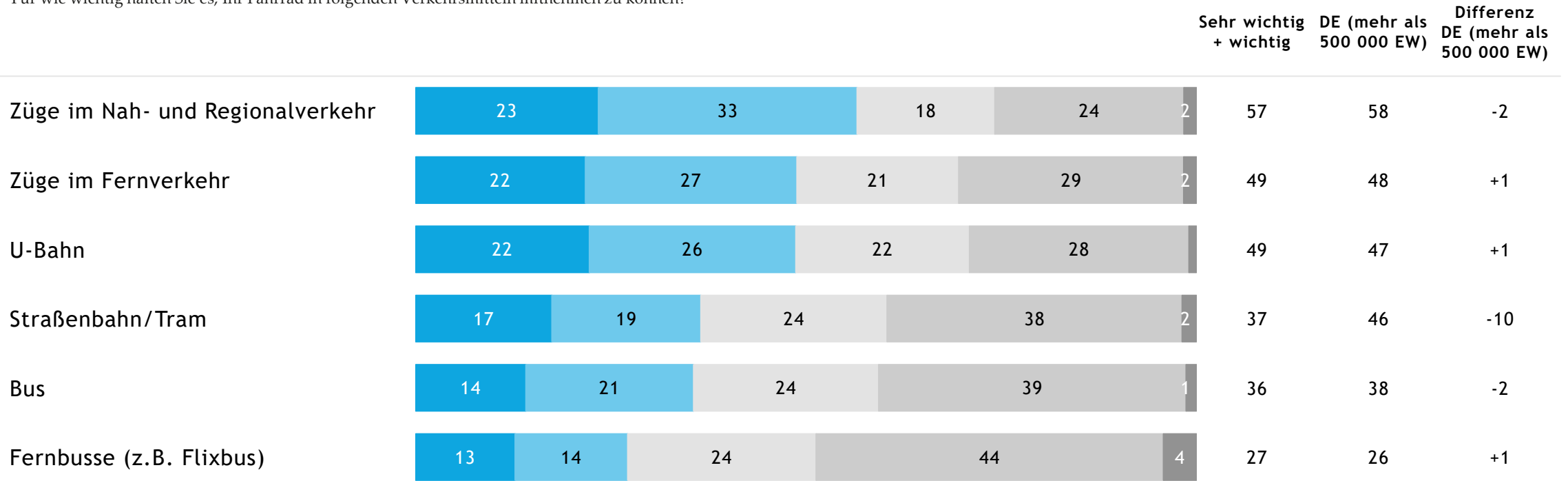
* n(MUC) = 283 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 324 Fälle, Radfahrende, die ungern/nicht im Dunkeln fahren

Angaben in %

Relevanz der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

München im Vergleich zu Deutschland

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



- Sehr wichtig
- Wichtig
- Weniger wichtig
- Unwichtig
- Verkehrsmittel vor Ort nicht vorhanden / Kann ich nicht beurteilen

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 428 Fälle (CAWI) (CAWI), n(DE (500T)) = 570 Fälle,
 Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Bewertung der Mitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln

München im Vergleich zu Deutschland

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

						Positiv + Eher positiv	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Züge im Nah- und Regionalverkehr	11	37	27	13	12	48	55	-7
Züge im Fernverkehr	11	32	25	17	15	43	44	-1
U-Bahn	12	25	34	22	7	37	45	-9
Fernbusse (z.B. Flixbus)	8	19	25	23	26	26	23	+4
Straßenbahn/Tram	9	14	29	38	10	23	40	-17
Bus	7	14	30	40	9	21	26	-6

- Positiv
- Eher positiv
- Eher negativ
- Negativ
- Verkehrsmittel vor Ort nicht vorhanden / Kann ich nicht beurteilen

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 428 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 570 Fälle,
 Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

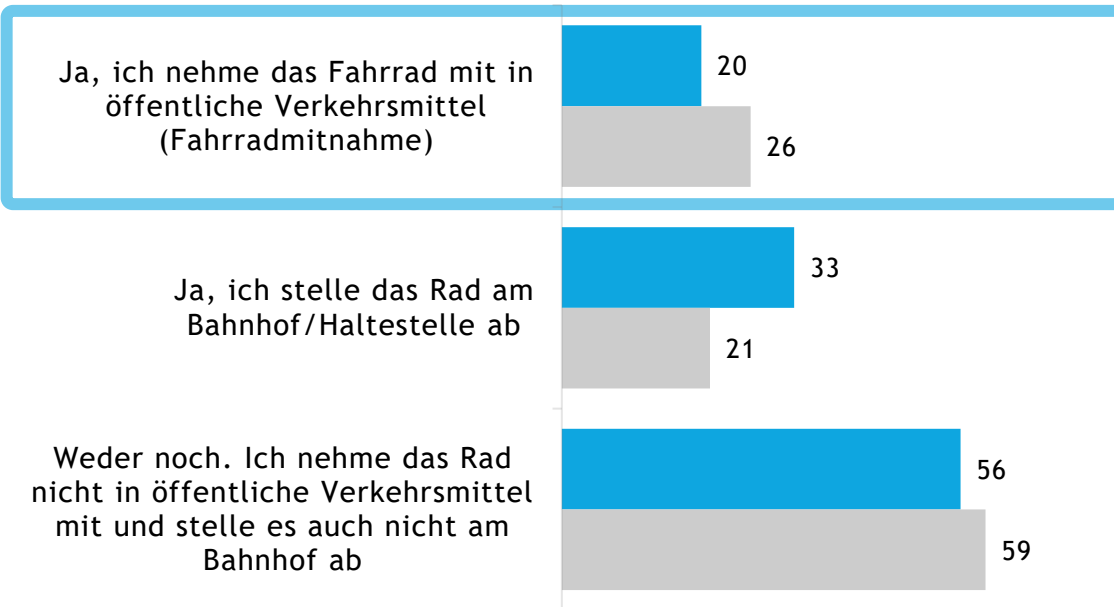
Kombination von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr - Mitnahme

München im Vergleich zu Deutschland

Kombinieren Sie das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Zug/ Bus/ Straßenbahn/ U-Bahn)?

Nutzung Fahrradmitnahme & -Abstellen

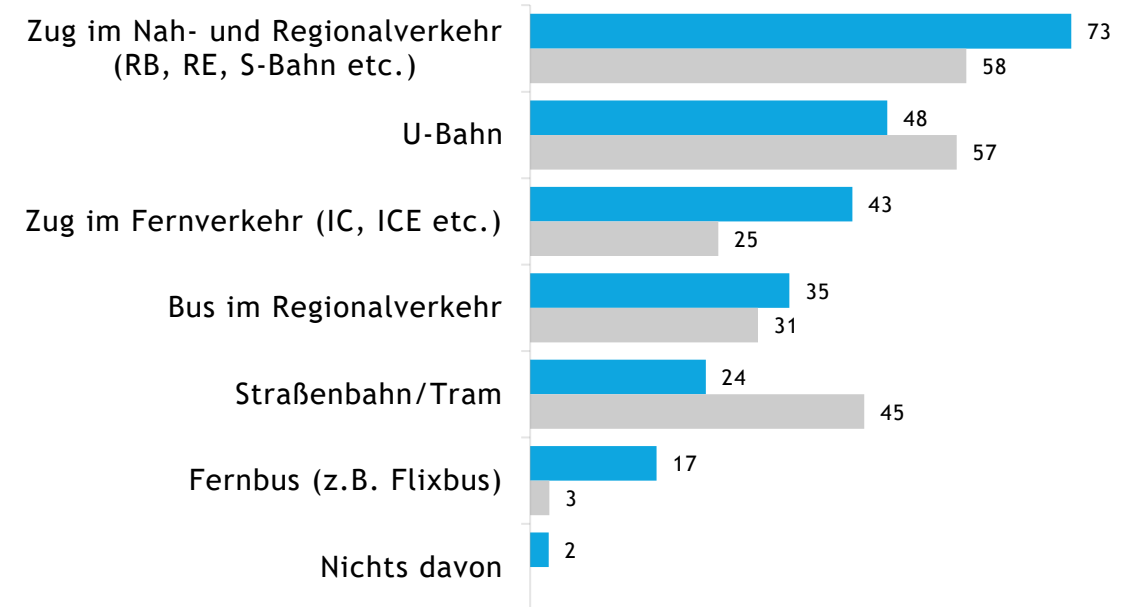
■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



Sie haben angegeben, dass Sie das Fahrrad in öffentliche Verkehrsmittel mitnehmen. In welchen Verkehrsmitteln nehmen Sie Ihr Fahrrad mit? (Mehrfachnennung möglich)

Nutzung Fahrradmitnahme bei...*

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 428 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

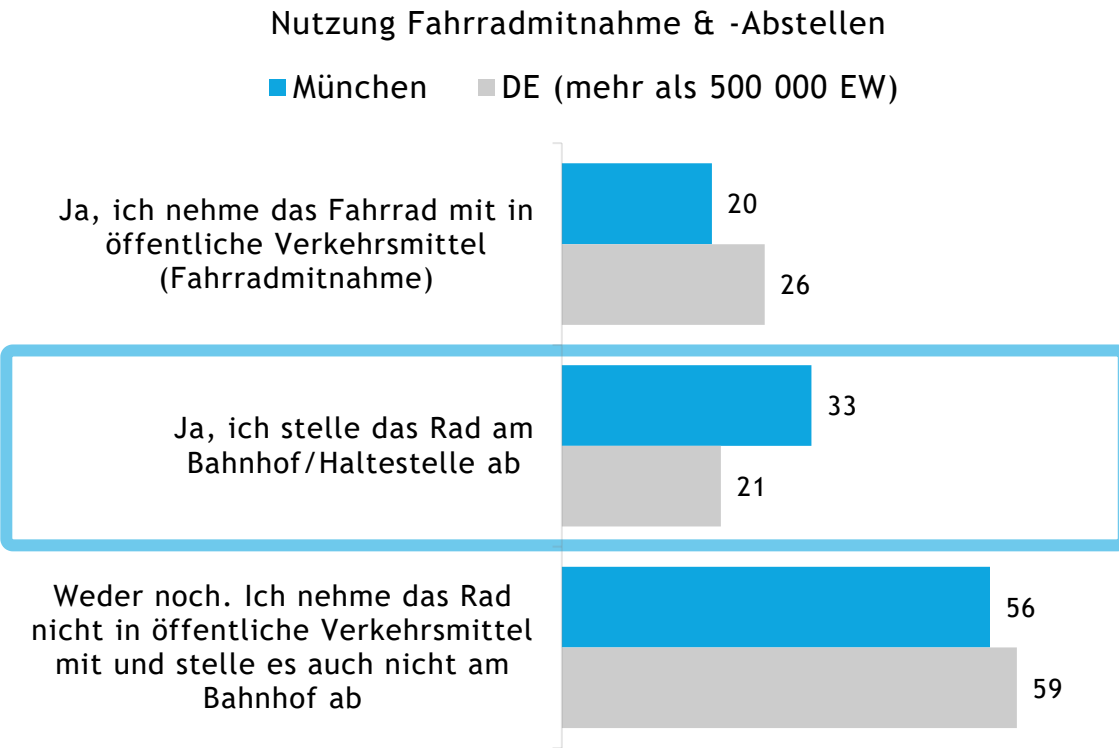
* n(MUC) = 84 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 151 Fälle, Radfahrende, die ihr Fahrrad mit in öffentliche Verkehrsmittel nehmen

Angaben in %

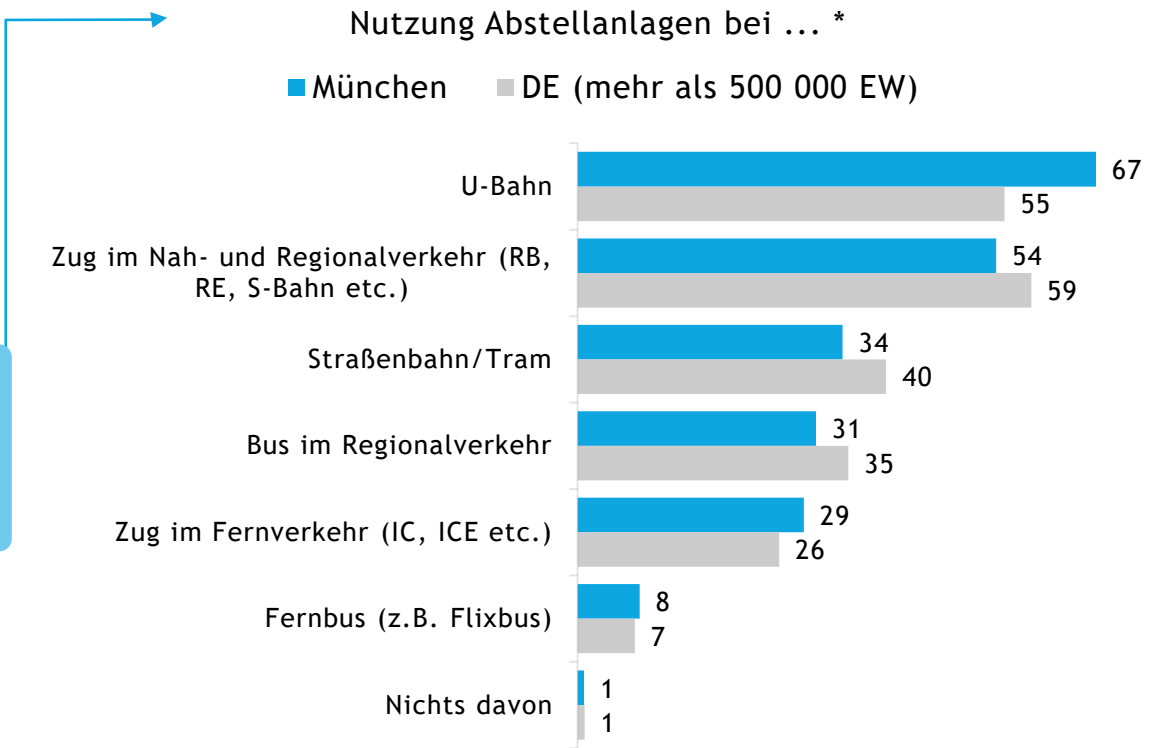
Kombination von Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr - Abstellen

München im Vergleich zu Deutschland

Kombinieren Sie das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Zug/ Bus/ Straßenbahn/ U-Bahn)?



Sie haben angegeben, dass Sie das Fahrrad am Bahnhof/der Haltestelle abstellen. Bei welchen Verkehrsmitteln nutzen Sie die Abstellmöglichkeiten? (Mehrfachnennung möglich)

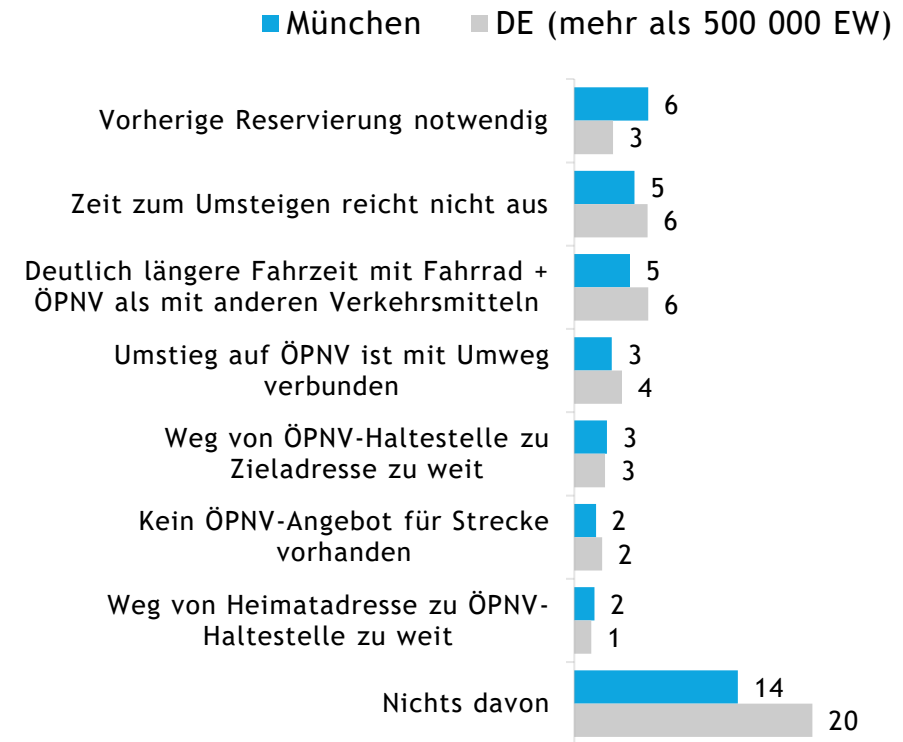
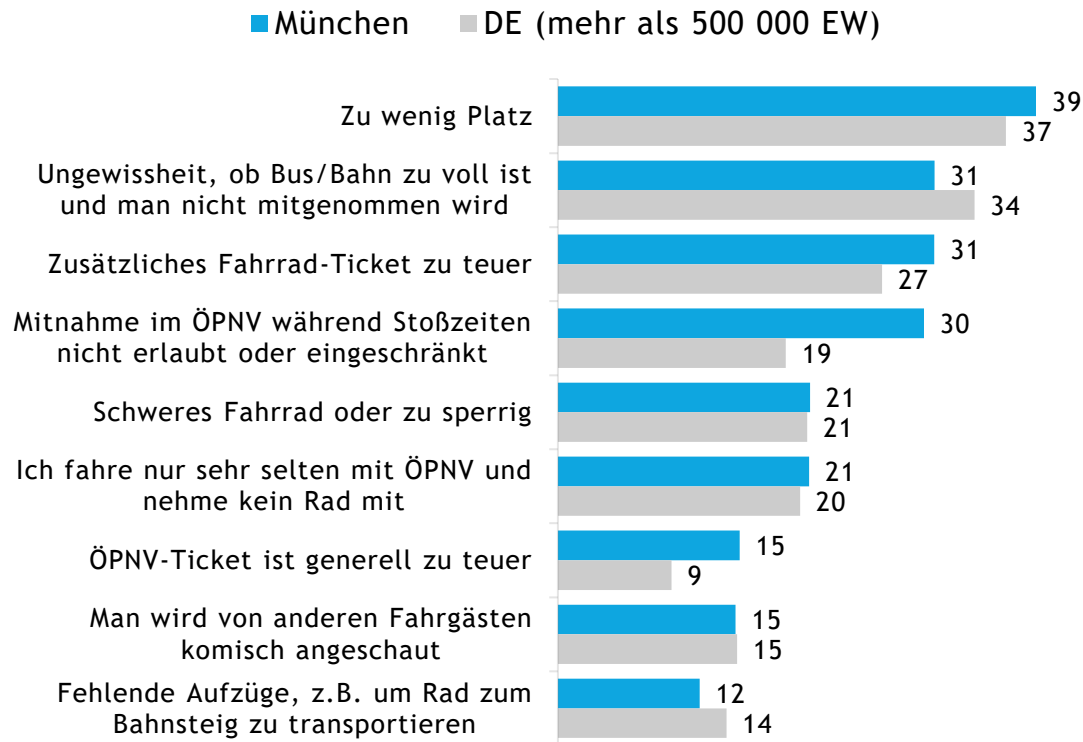


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 428 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 * n(MUC) = 139 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 118 Fälle, nur Radfahrende, die ihr Fahrrad an Bahnhof/ Haltestelle abstellen
 Angaben in %

Gründe gegen Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln

München im Vergleich zu Deutschland

Warum nehmen Sie das Fahrrad nicht mit in die öffentlichen Verkehrsmittel? (Mehrfachnennung möglich)

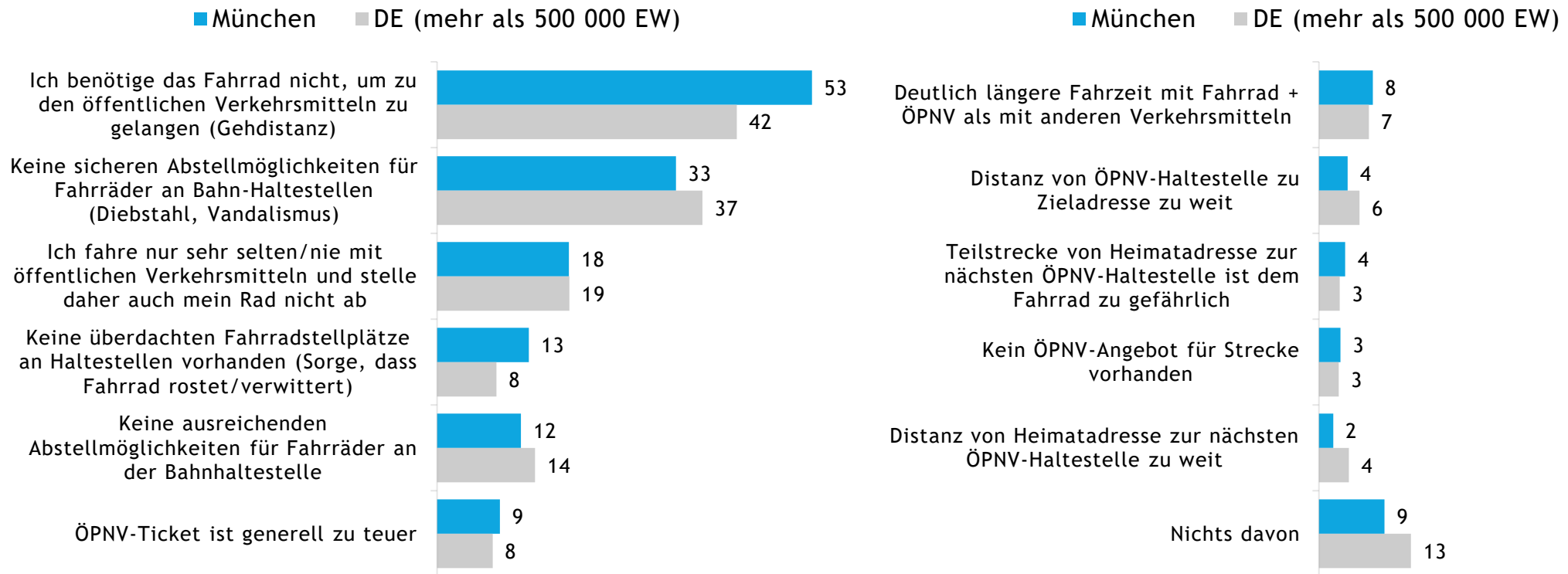


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 344 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 419 Fälle, Radfahrende, die ihr Fahrrad nicht in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen
 Angaben in %

Gründe gegen Fahrradabstellen am Bahnhof / Haltestelle

München im Vergleich zu Deutschland

Wieso stellen Sie das Fahrrad nicht am Bahnhof / an der Haltestelle ab? (Mehrfachnennung möglich)

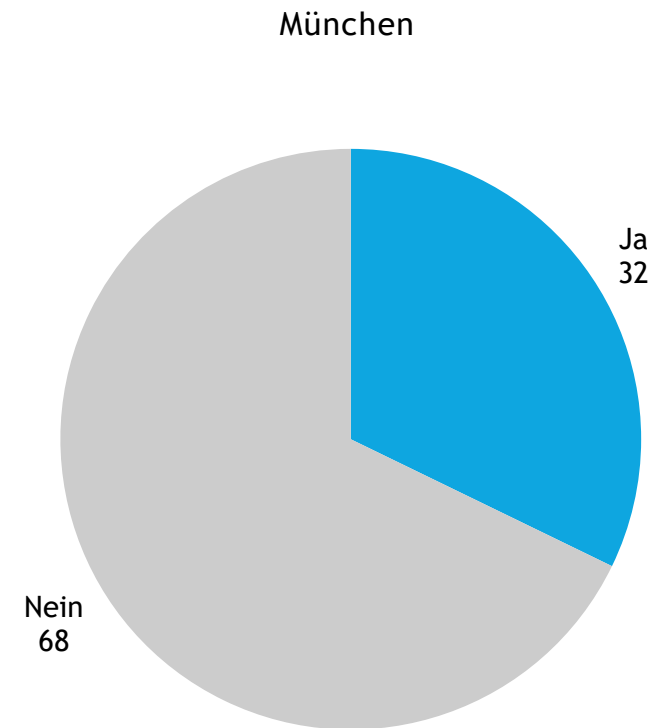
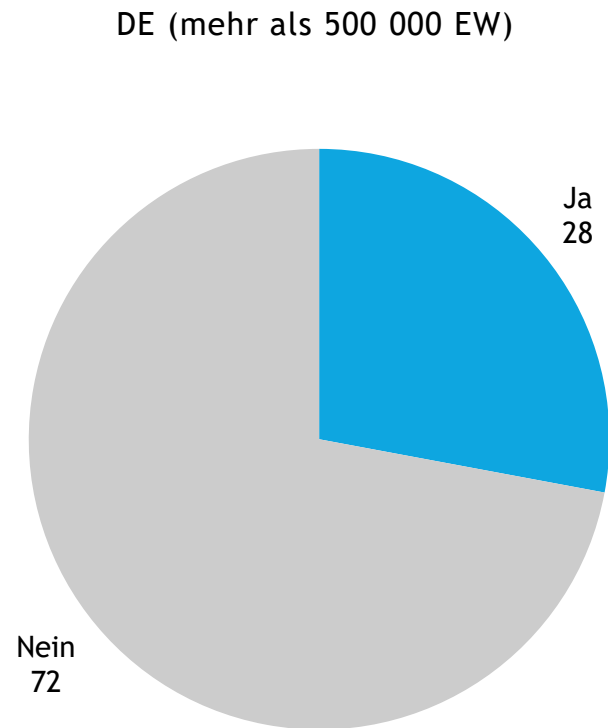


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 288 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 451 Fälle, Radfahrende, die ihr Fahrrad nicht am Bahnhof / Haltestelle abstellen
 Angaben in %

Kombination Fahrrad & ÖPNV auf dem Weg zur Arbeitsstätte

München im Vergleich zu Deutschland

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



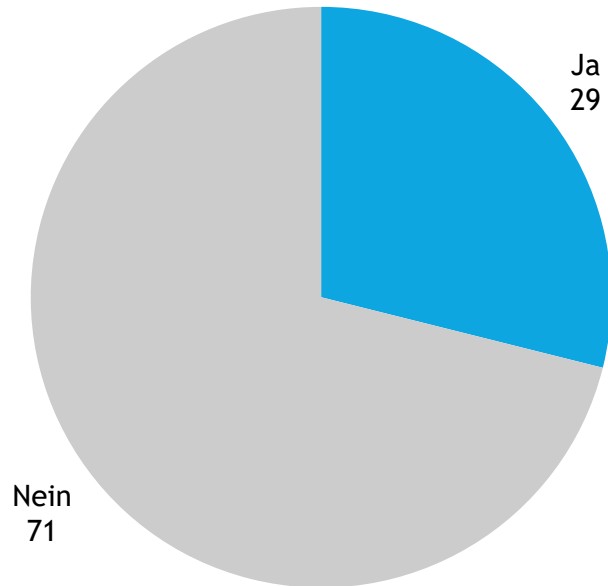
Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 243 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 263 Fälle, Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeitsstätte benutzen
Angaben in %

Kombination Fahrrad & ÖPNV auf dem Weg zur Bildungsstätte

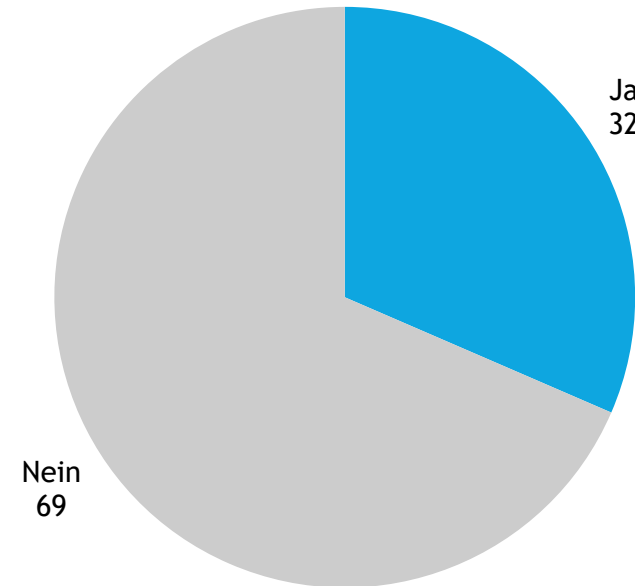
München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 20 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 46 Fälle, Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Ausbildungsstätte benutzen
 Angaben in %

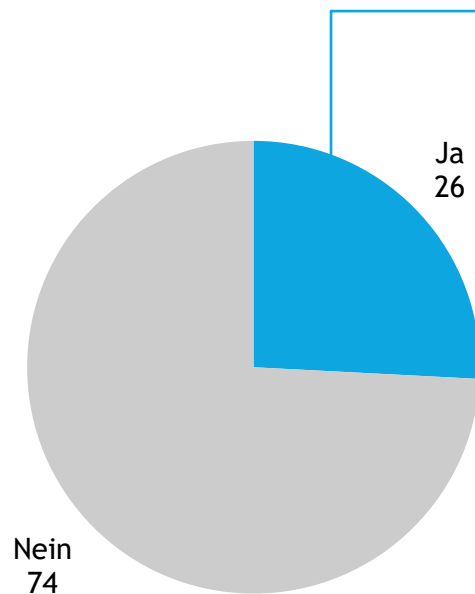
⚠ Geringe Fallzahl (n < 30)

Kombination Fahrrad & ÖPNV auf dem Weg zur Arbeitsstätte

München im Vergleich zu Deutschland

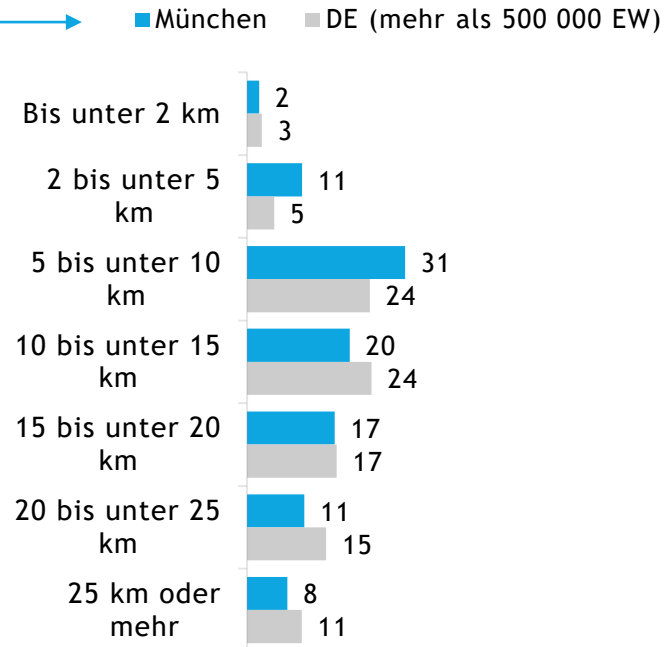
Kombinieren Sie auf Ihrem Weg zur (hauptberuflichen) Arbeits- oder Fortbildungsstätte das Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln?

Kombination Fahrrad & ÖPNV



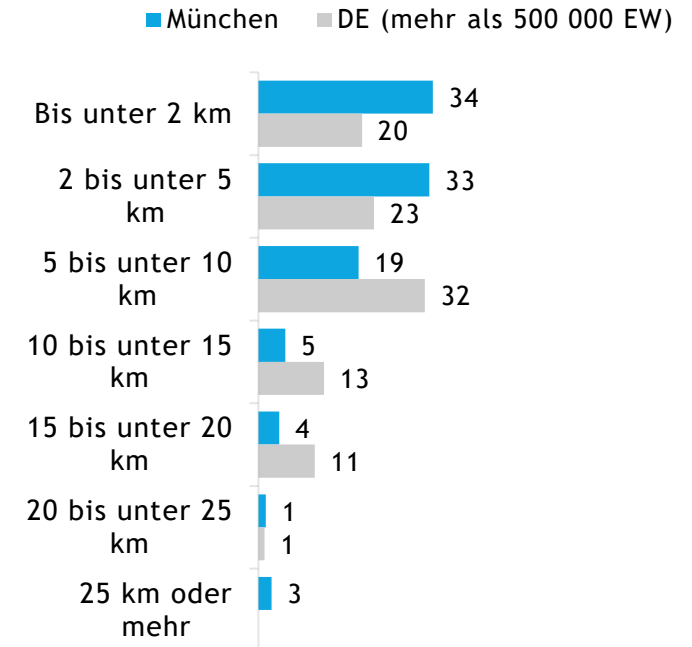
Wie lang ist die Gesamtstrecke (einfacher Weg) zur Arbeits- oder Fortbildungsstätte?

Länge Gesamtstrecke*



Und wie lang ist davon ungefähr die Strecke, die Sie mit dem Fahrrad zurücklegen?

Länge Fahrradstrecke*



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 304 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 263 Fälle, Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeitsstätte benutzen

* n(MUC) = 78 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 73 Fälle, Radfahrende, die Fahrrad und ÖPNV auf dem Weg zur Arbeitsstätte kombinieren

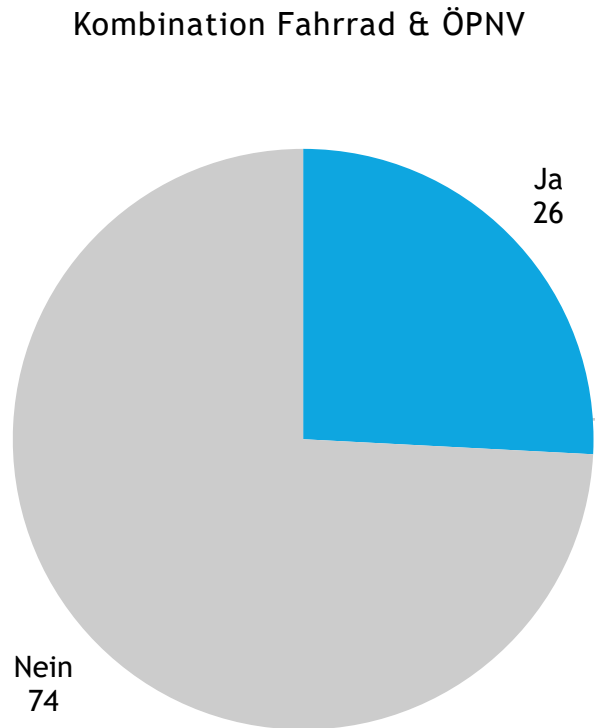
Analysen für den Weg zur Ausbildungsstätte aufgrund niedriger Fallzahl nicht möglich

Angaben in %

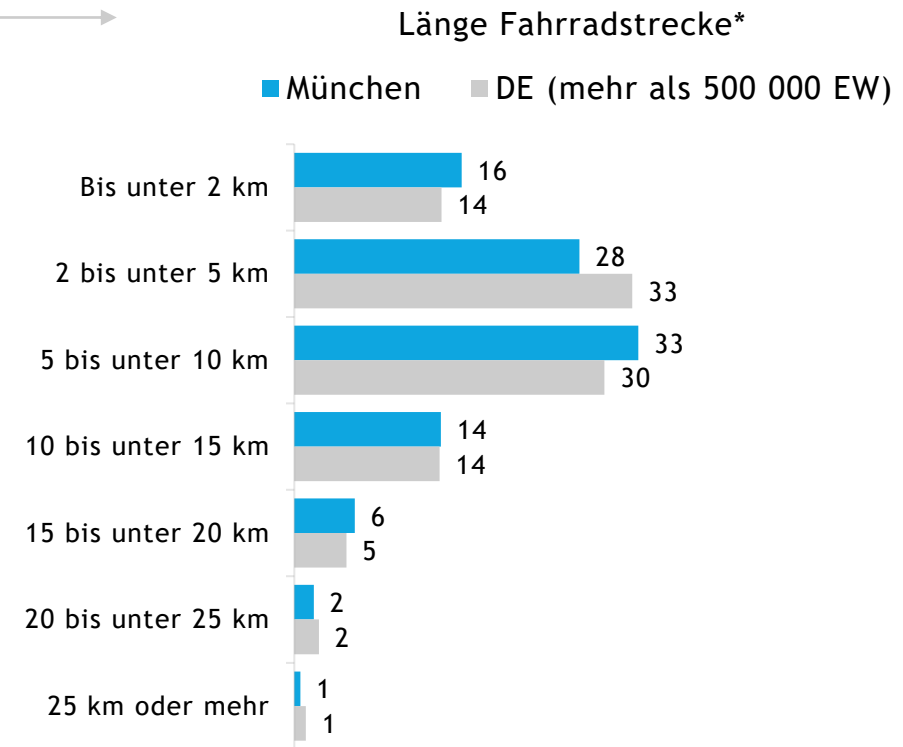
Keine Kombination Fahrrad & ÖPNV auf dem Weg zur Arbeitsstätte

München im Vergleich zu Deutschland

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



Welche Strecke (einfacher Weg) legen Sie auf dem Weg zur (hauptberuflichen) Arbeits- oder Fortbildungsstätte mit dem Fahrrad ungefähr zurück?



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 304 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 263 Fälle, Befragte, die das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeitsstätte benutzen

* n(MUC) = 165 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 189 Fälle, Radfahrende, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und es dabei nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren

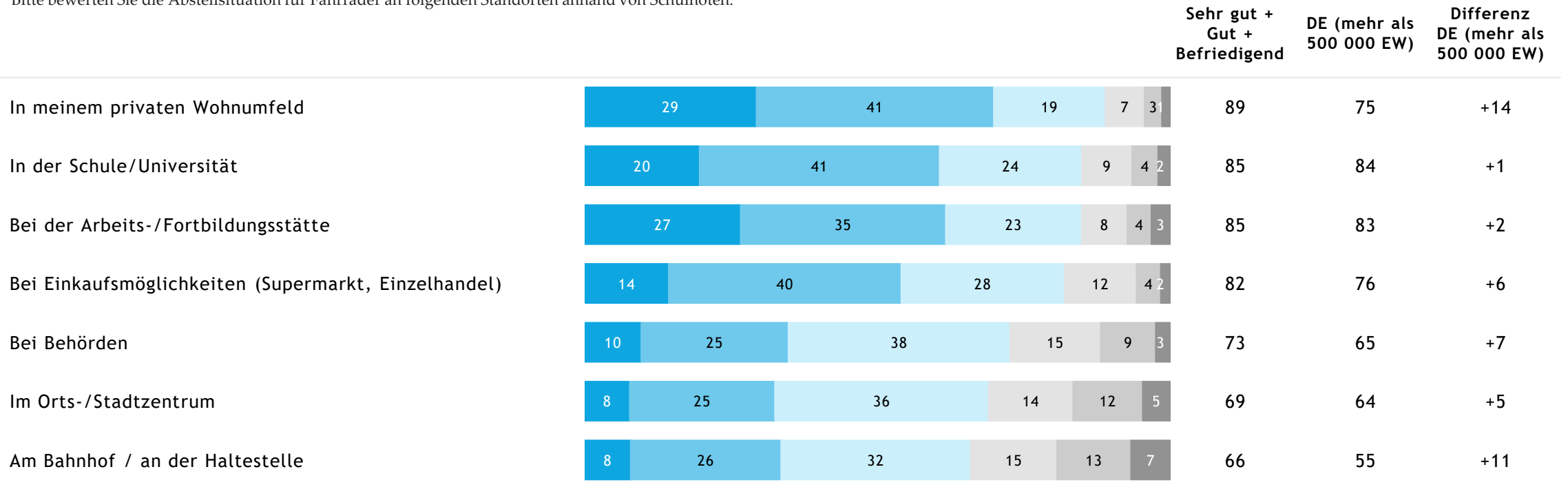
Analysen für den Weg zur Ausbildungsstätte aufgrund niedriger Fallzahl nicht möglich

Angaben in %

Zufriedenheit mit Abstell-situation

München im Vergleich zu Deutschland

Bitte bewerten Sie die Abstell-situation für Fahrräder an folgenden Standorten anhand von Schulnoten.



■ Sehr gut ■ Gut ■ Befriedigend ■ Ausreichend ■ Mangelhaft ■ Ungenügend

Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 540 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

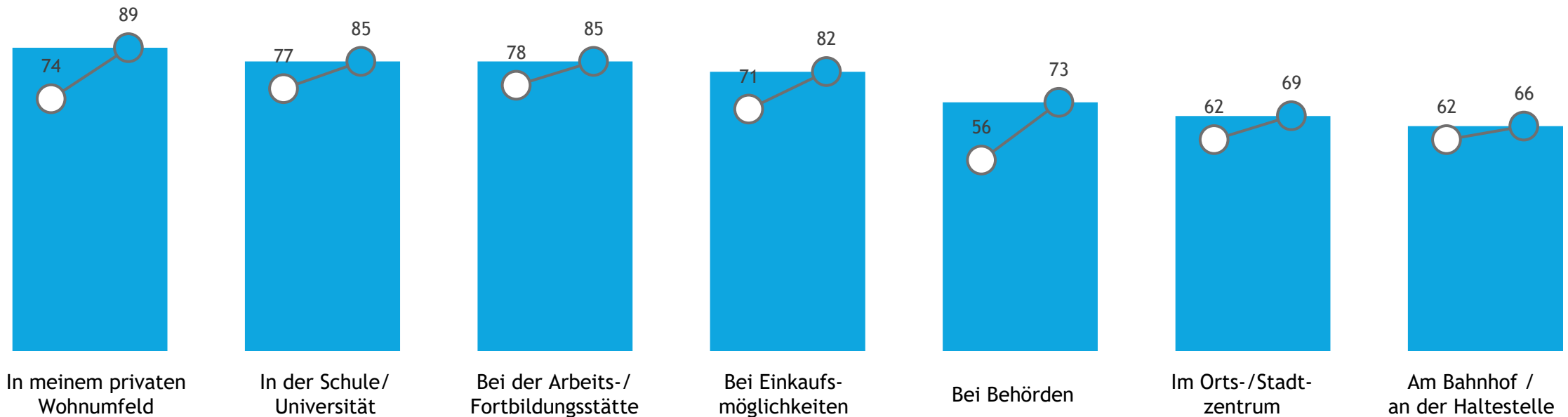
*ohne Angabe wurde jeweils herausgerechnet; Angaben in %

Zufriedenheit mit Abstellsituation

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

Bitte bewerten Sie die Abstellsituation für Fahrräder an folgenden Standorten anhand von Schulnoten. (1= sehr gut bis 6 = ungenügend, ohne Angabe möglich)

Bewertung der Abstellmöglichkeiten bei... (mindestens befriedigend)*



Quelle: SINUS (2023)

2023: n(MUC) = 540 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

2021: n(MUC) = 458 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

*ohne Angabe wurde jeweils herausgerechnet, Angaben in %

Legende

■ 2023

○—●

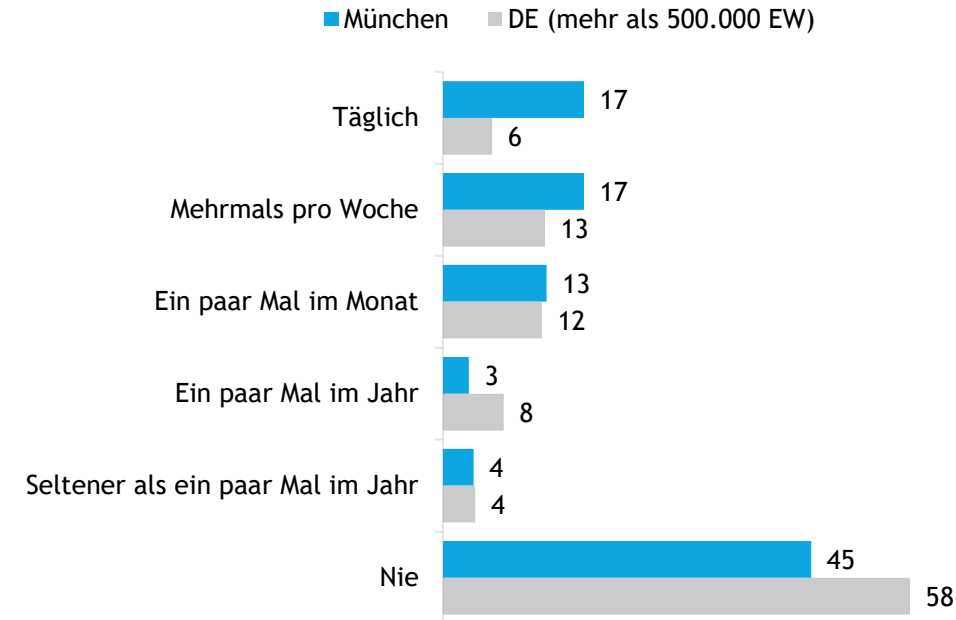
2021 2023

Nutzung des Fahrrads zum Transport von Kindern

München im Vergleich zu Deutschland

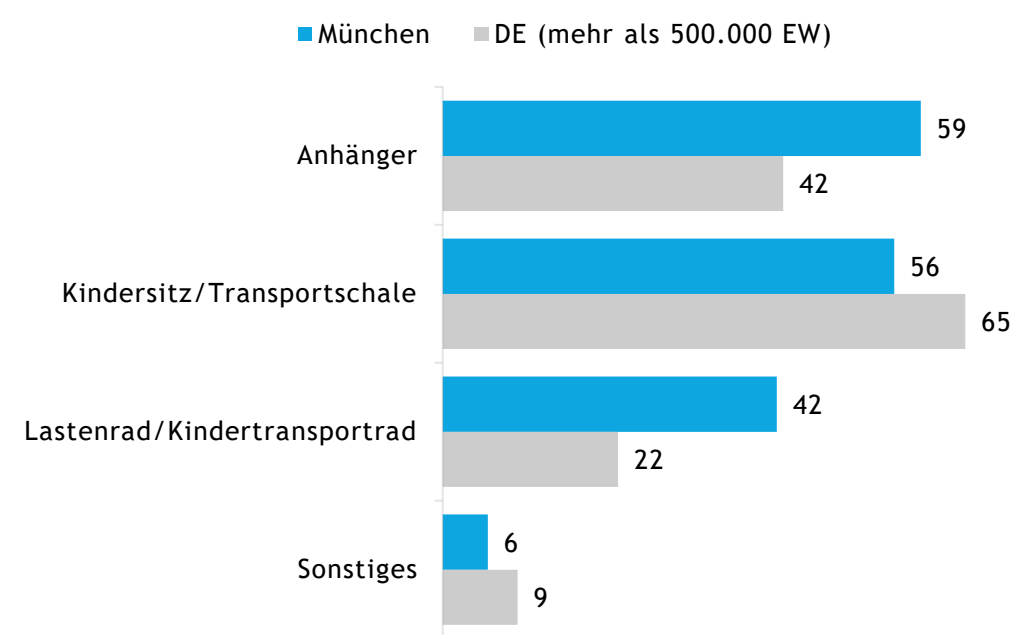
Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?

Nutzungshäufigkeit für Kindertransporte



Sie haben eben angegeben, dass Sie das Fahrrad zum Transport von Kindern nutzen. Wie werden diese Kinder von Ihnen transportiert? (Mehrfachnennung möglich)

Modalität des Kindertransportes*



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 124 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 141 Fälle, Radfahrende Eltern mit Kindern unter 16 Jahren im Haushalt

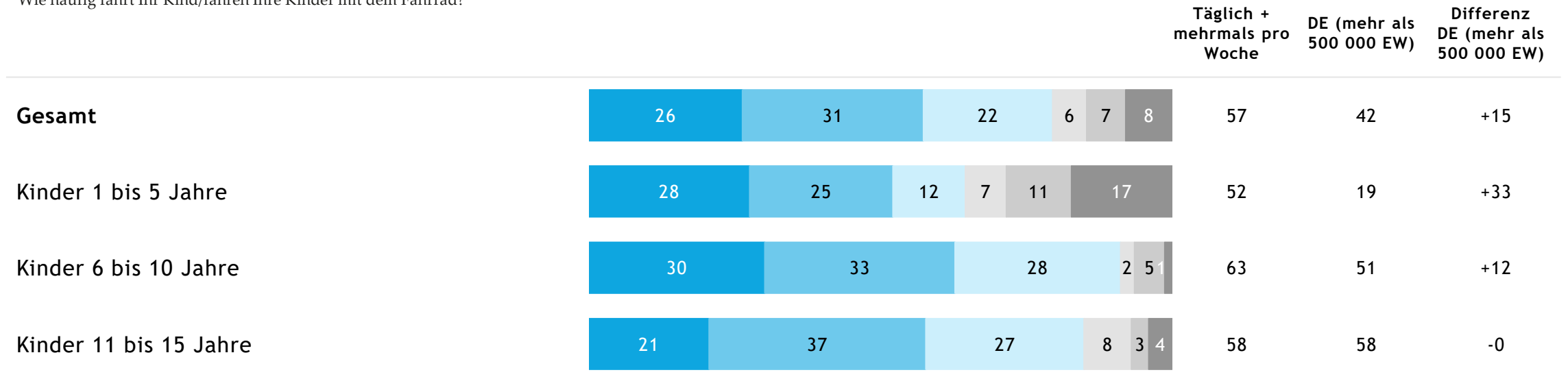
* n(MUC) = 68 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 60 Fälle, Radfahrende Eltern, die ihre Kinder (U16) mit dem Fahrrad transportieren

Angaben in %

Häufigkeit der Fahrradnutzung nach Kindesalter

München im Vergleich zu Deutschland

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

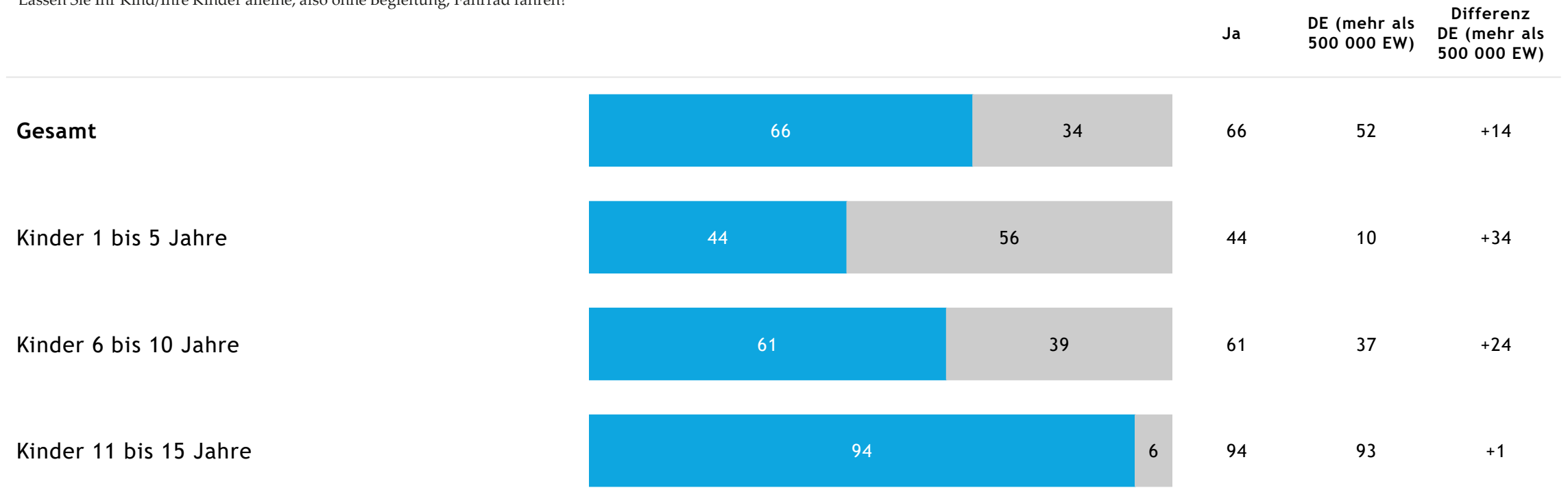


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 213 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 229 Fälle, Befragte mit Kindern unter 16 Jahren
 Angaben in %

Anteil der Kinder, die ohne Begleitung Fahrrad fahren

München im Vergleich zu Deutschland

Lassen Sie Ihr Kind/Ihre Kinder alleine, also ohne Begleitung, Fahrrad fahren?



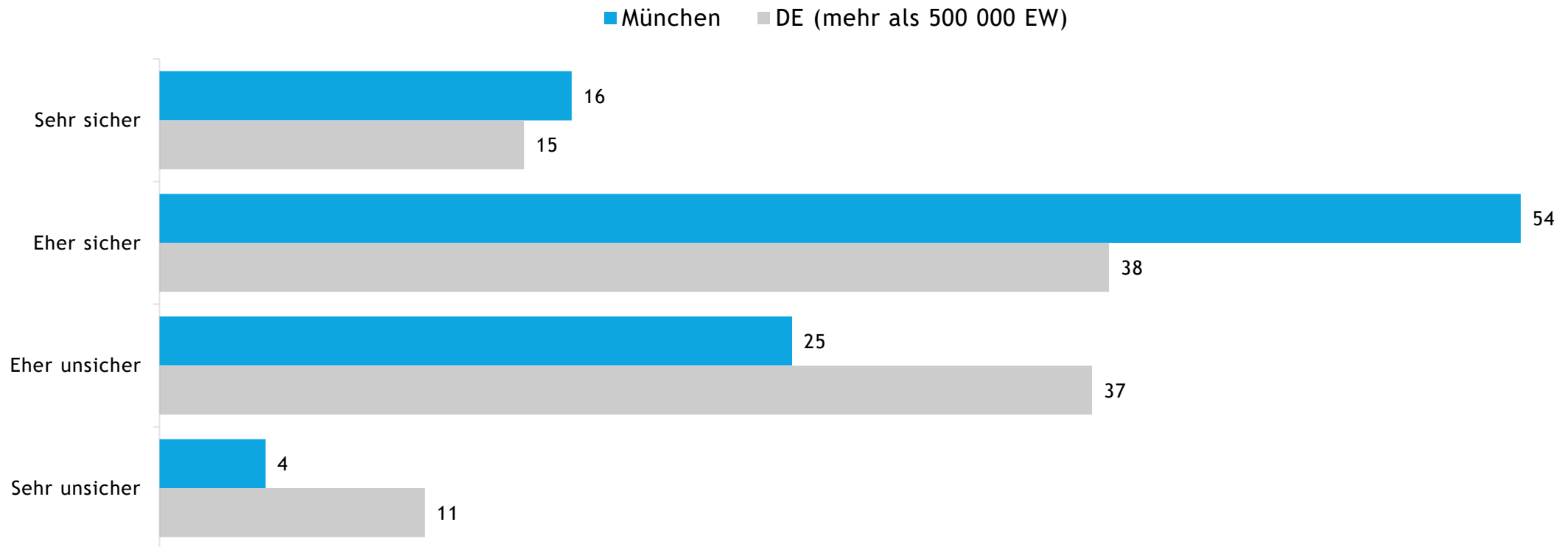
■ Ja ■ Nein

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 213 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 182 Fälle, Befragte, deren Kinder Fahrrad fahren
 Angaben in %

Elternsicht: Sicherheit der Straßen & Kreuzungen für radfahrende Kinder

München im Vergleich zu Deutschland

Als wie sicher für Ihre Kinder empfinden Sie die Radwege und Kreuzungen in Ihrem Wohnumfeld?



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 131 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 158 Fälle, Befragte mit Kindern unter 16 Jahren

Angaben in %

5

Gründe für und gegen Verkehrsmittel

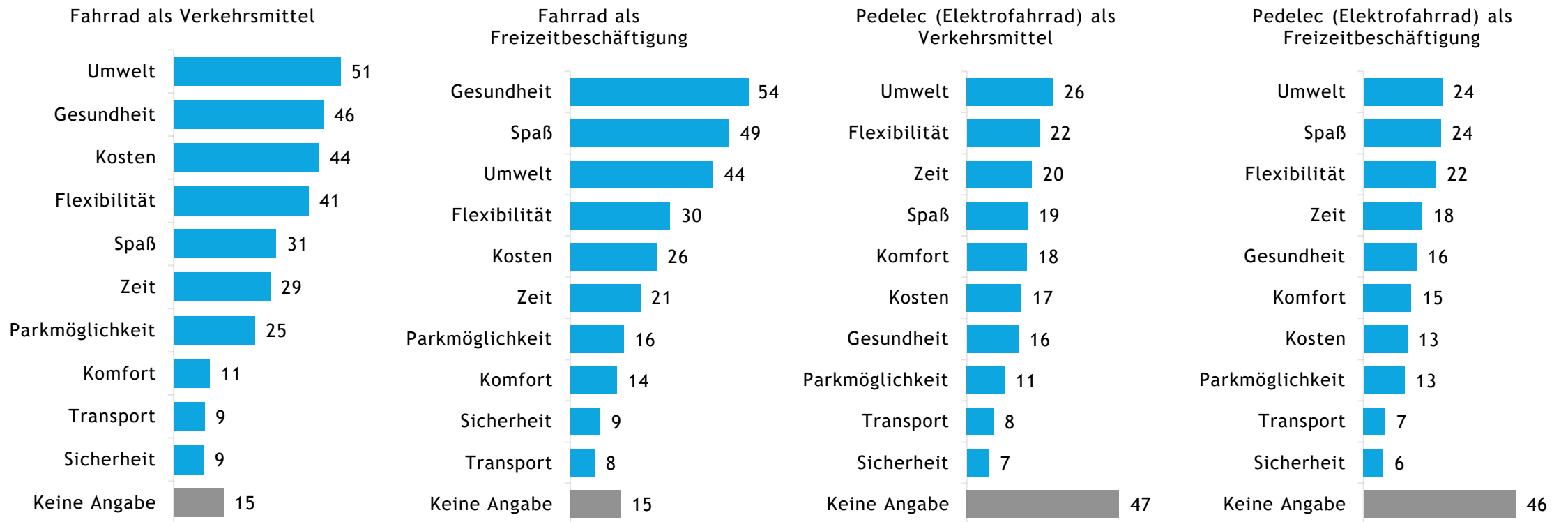
Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

Gründe für seltene / keine
Fahrradnutzung

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

in München

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

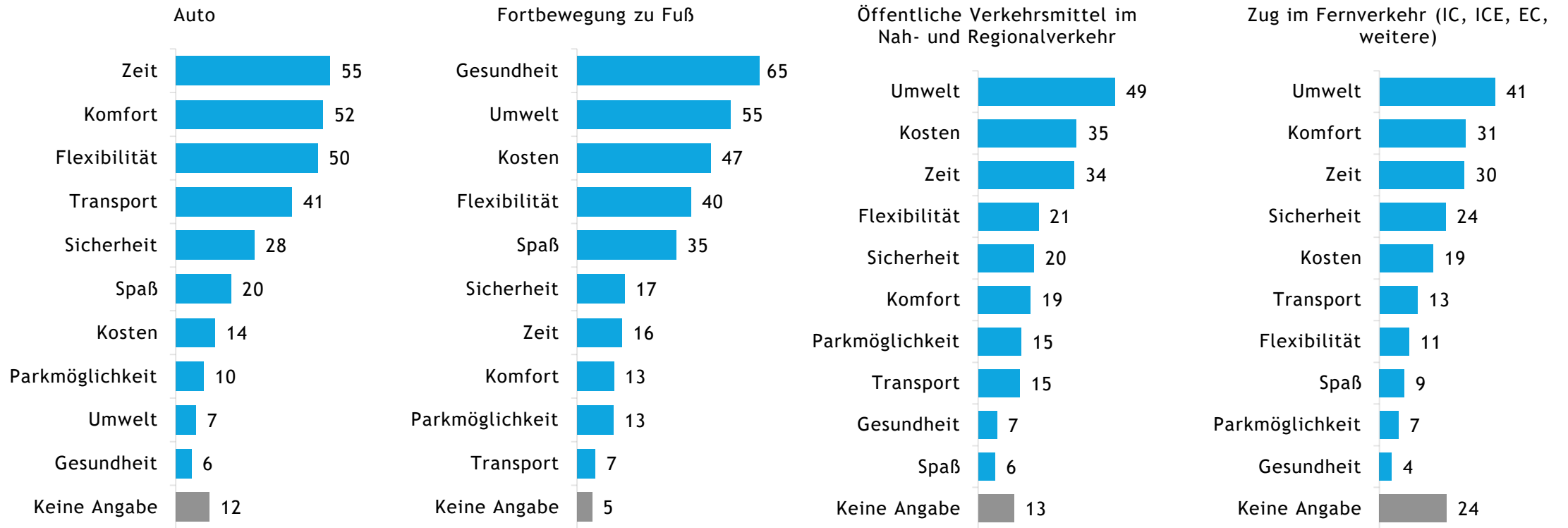


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

in München

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

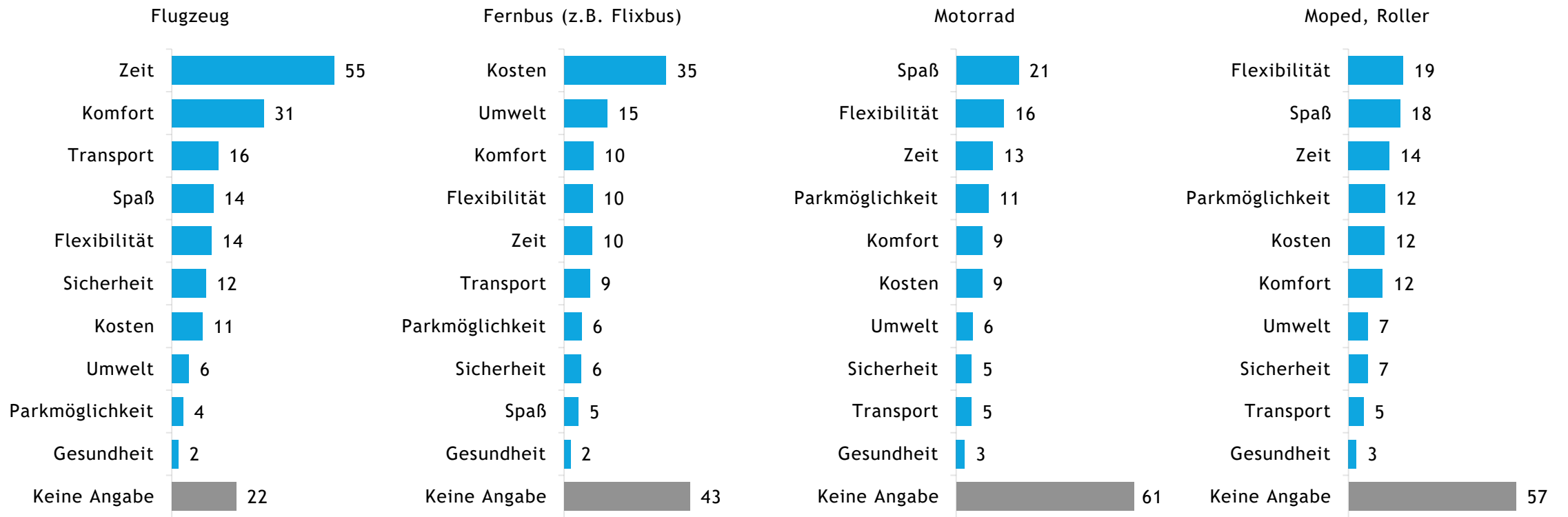


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Gründe für Verkehrsmittel-Präferenz

in München

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

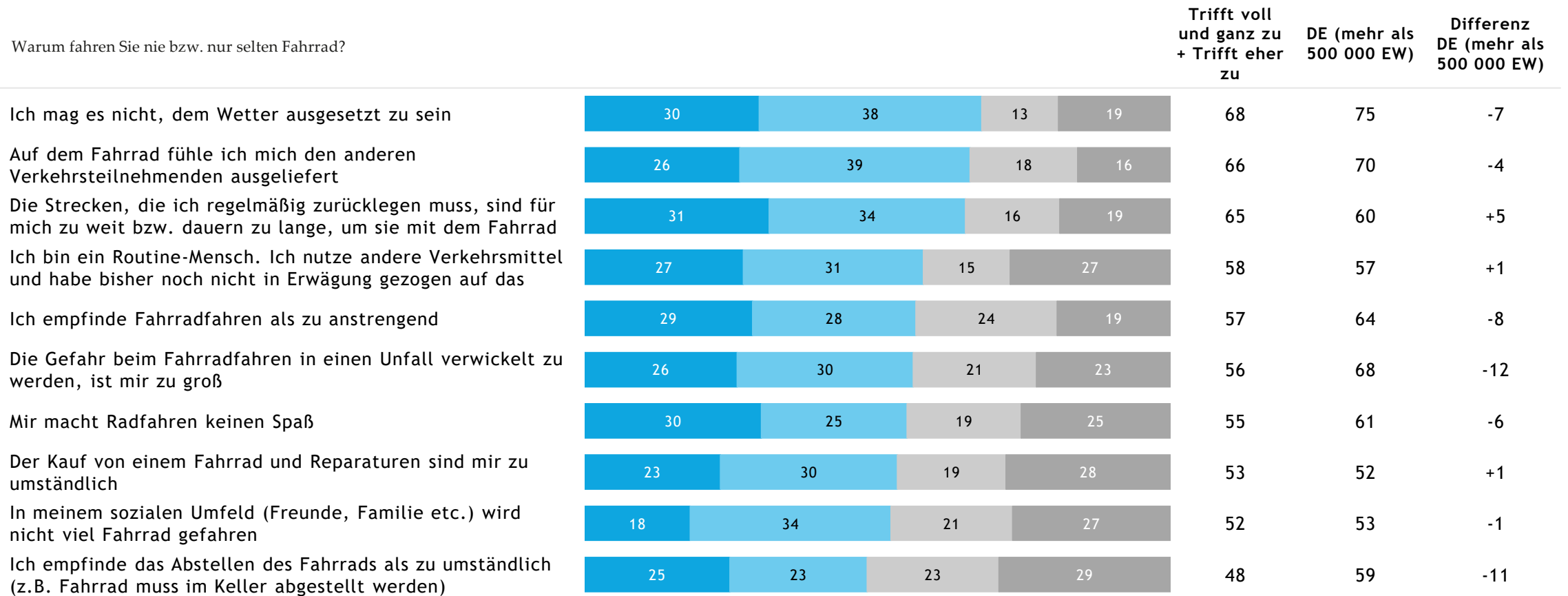


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Gründe für seltene oder keine Fahrradnutzung (1/2)

München im Vergleich zu Deutschland

Warum fahren Sie nie bzw. nur selten Fahrrad?



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 106 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 171 Fälle,
 Befragte, die das Fahrrad selten oder nie nutzen
 Angaben in %

Gründe für seltene oder keine Fahrradnutzung (2/2)

München im Vergleich zu Deutschland

Warum fahren Sie nie bzw. nur selten Fahrrad?

					Trifft voll und ganz zu + Trifft eher zu	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Es stört mich, dass ich beim Fahrradfahren ins Schwitzen komme	25	23	21	31	48	51	-3
Der Kauf von einem Fahrrad und Reparaturen sind mir zu teuer	21	26	26	28	47	54	-7
Ich muss regelmäßig Dinge transportieren und bevorzuge dafür das Auto (z.B. Kindertransport, Einkäufe etc.)	18	28	18	36	46	58	-12
Die Straßen und Wege in meiner Gegend sind für mein Empfinden nicht gut genug ausgebaut um Fahrradzufahren	13	21	32	34	34	52	-18
Mir fehlt Übung beim Fahrradfahren / ich habe keinen sicheren Fahrstil	15	19	20	46	34	35	-1
Ich bin körperlich beeinträchtigt - das schränkt mich darin ein, das Fahrrad zu benutzen	15	14	12	59	29	40	-11
In meiner Kindheit und Jugend hat das Thema Fahrradfahren kaum eine / keine Rolle gespielt, weswegen ich es nicht	7	19	20	54	26	30	-4
In meinem sozialen Umfeld (Freunde, Familie etc.) hat das Fahrradfahren einen schlechten Ruf	4	10	27	59	13	14	-1
Die Gegend, in der ich wohne, ist mir zu bergig/hügelig zum Fahrradfahren	4	4	24	68	8	16	-7
Ich kann nicht Fahrradfahren	5	3	11	82	7	15	-7



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 106 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 171 Fälle,
 Befragte, die das Fahrrad selten oder nie nutzen
 Angaben in %

6 Sicherheit

Aussagen zur Radverkehrssituation vor Ort

Sicherheitsgefühl

Gründe für Unsicherheit

Miteinander im Straßenverkehr

Fahrradhelmnutzung

Genutzte Wegarten

Empfundene Sicherheit auf verschiedenen
Weg- / Kreuzungsarten

Aussagen zur Radverkehrssituation vor Ort

München im Vergleich zu Deutschland

Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Sie zutreffen.

	München					Trifft voll und ganz zu + Trifft eher zu	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Viele Radfahrende sind bei uns aufgrund ihres Fahrverhaltens ein Unsicherheitsfaktor im Straßenverkehr	28	39	23	3	7	68	68	-0
Die Radwege werden bei uns regelmäßig gereinigt/geräumt	14	49	18	6	13	63	44	+19
Dem Fahrrad wird in meiner Stadt/Gemeinde genug Raum gegeben, die Wege sind ausreichend breit	15	41	29	7	7	57	46	+11
In meiner Gemeinde/Stadt macht mir Radfahren Spaß	15	41	22	11	11	56	47	+9
Die Fahrradinfrastruktur in meiner Gemeinde/Stadt ist familienfreundlich	12	40	29	7	13	51	38	+14
Die Gemeinde/Stadt überwacht, dass Autos nicht auf Radwegen parken	12	37	25	12	14	49	39	+10
In meiner Stadt/Gemeinde nehmen Verkehrsteilnehmer*innen gegenseitig aufeinander Rücksicht	9	36	31	20	5	45	29	+15
In meiner Stadt/Gemeinde sind die Ampeln so geschaltet, dass ich als Radfahrende*r zügig vorankomme	10	31	27	10	22	41	38	+3

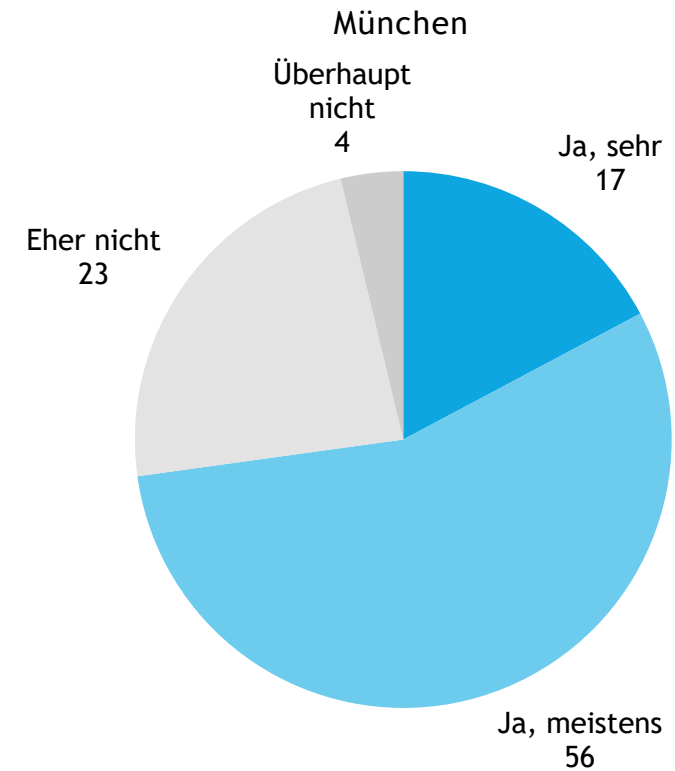
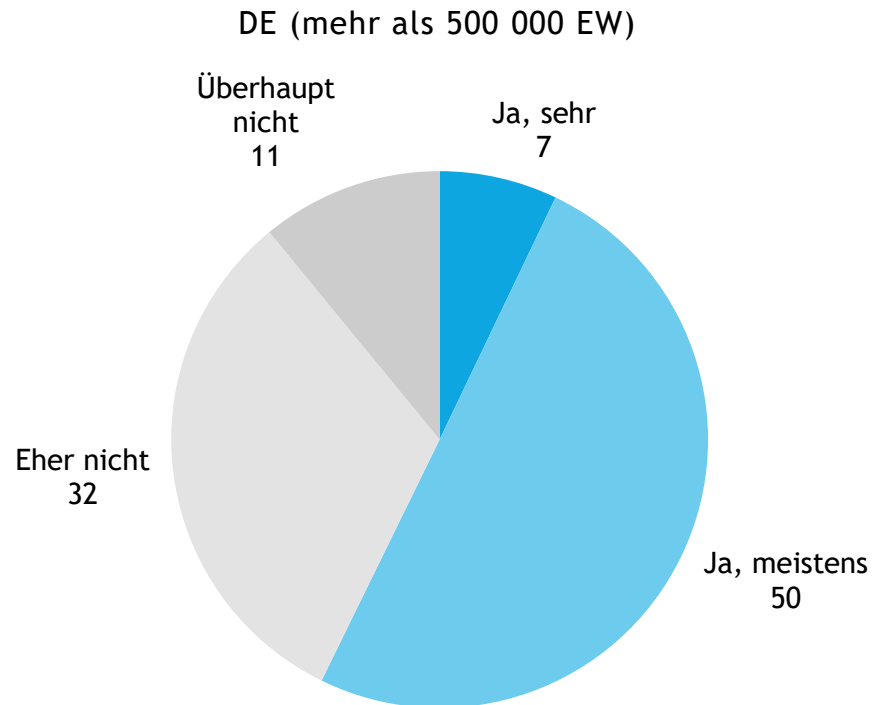


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle,
 alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

München im Vergleich zu Deutschland

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

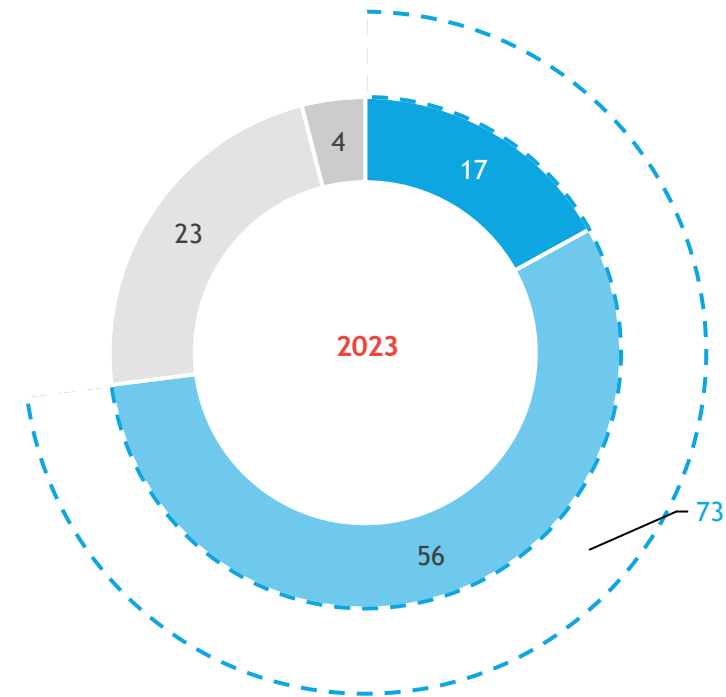
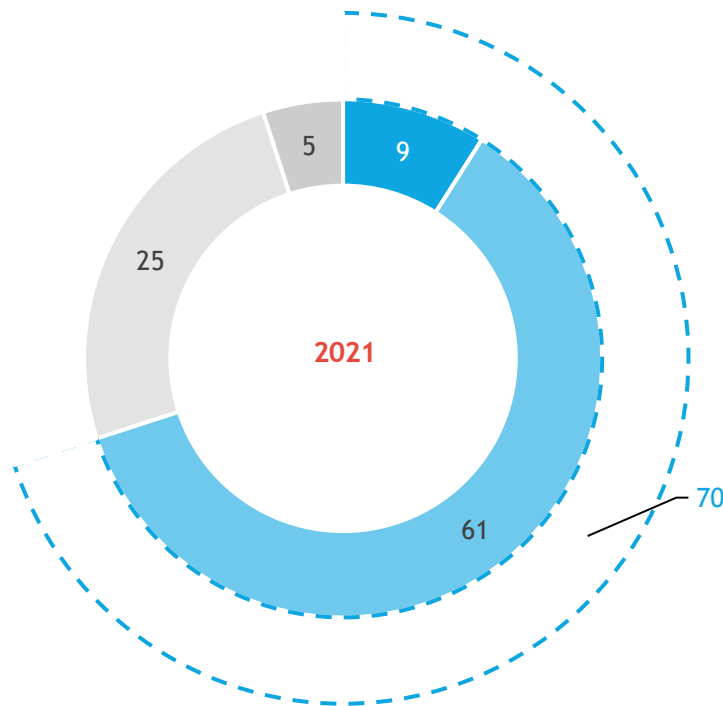


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

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



Quelle: SINUS (2023)

2023: n(MUC) = 667 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

2021: n(MUC) = 487 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

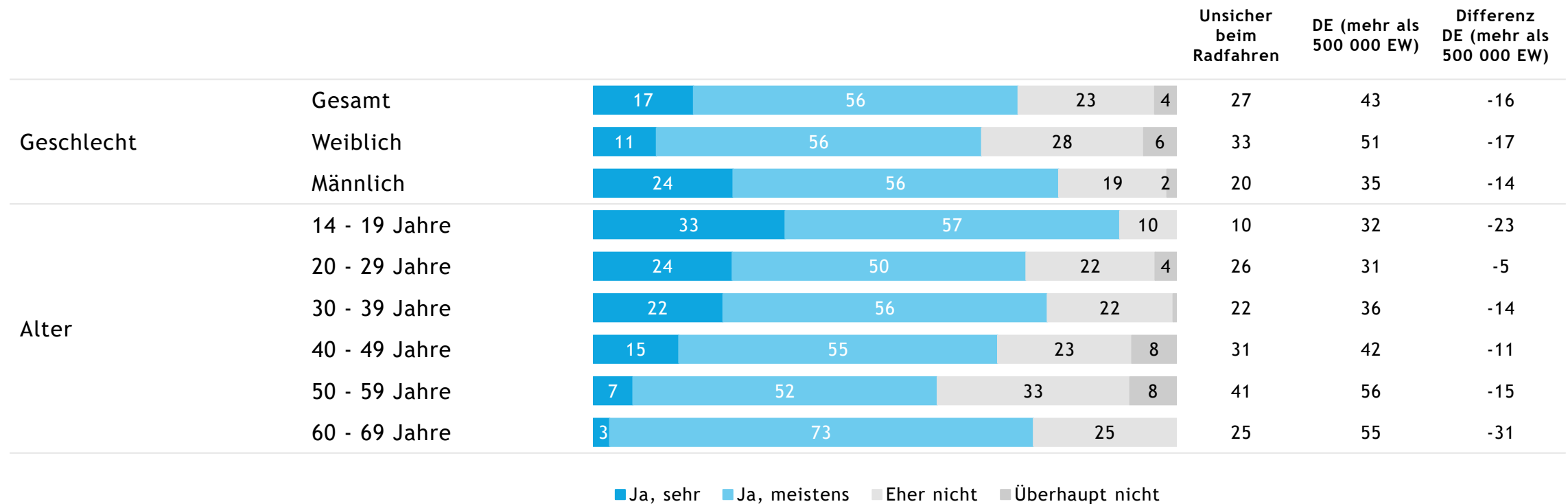
Angaben in %



Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

Nach Alter & Geschlecht in München

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

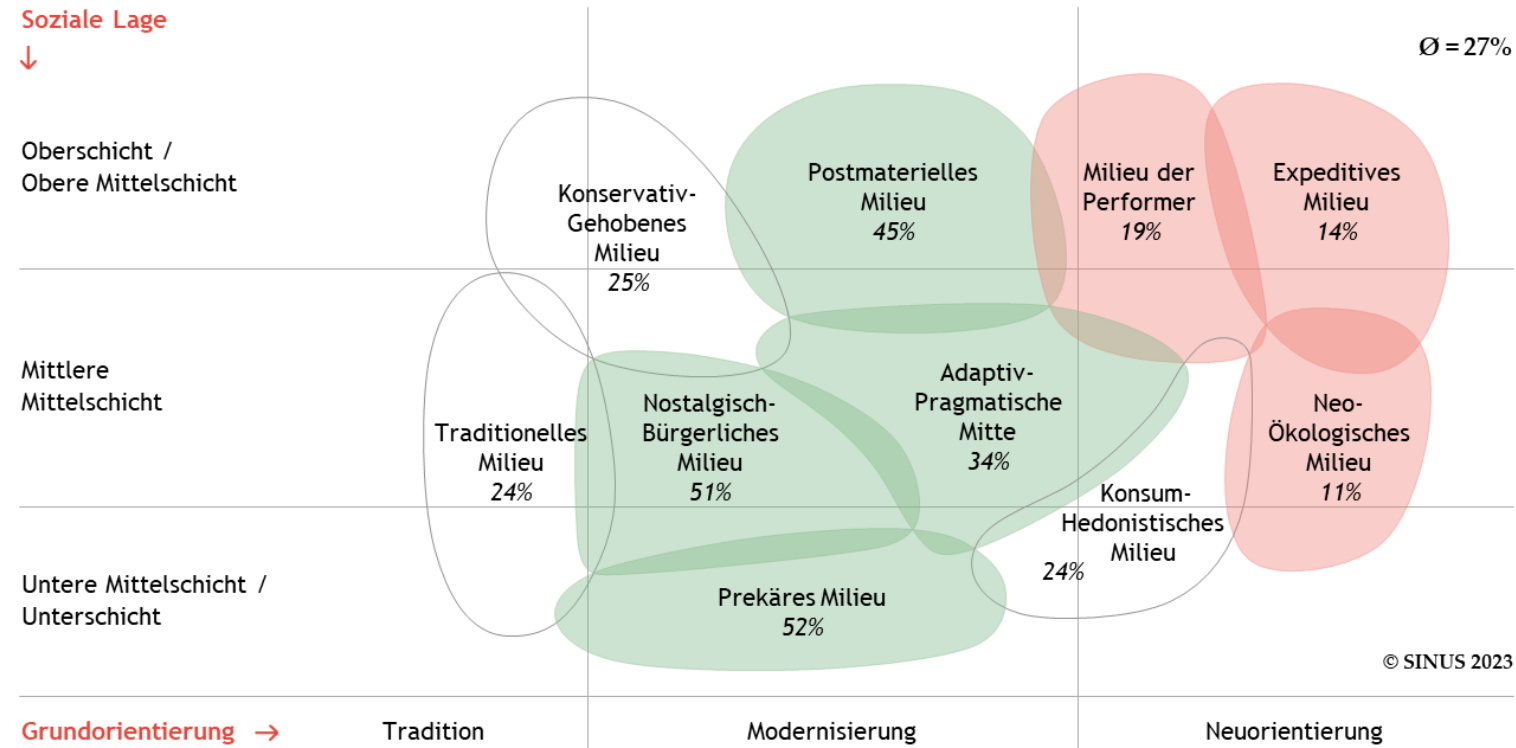


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Gefühl der Unsicherheit beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

nach Sinus-Milieus

Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren? → Eher/überhaupt nicht



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

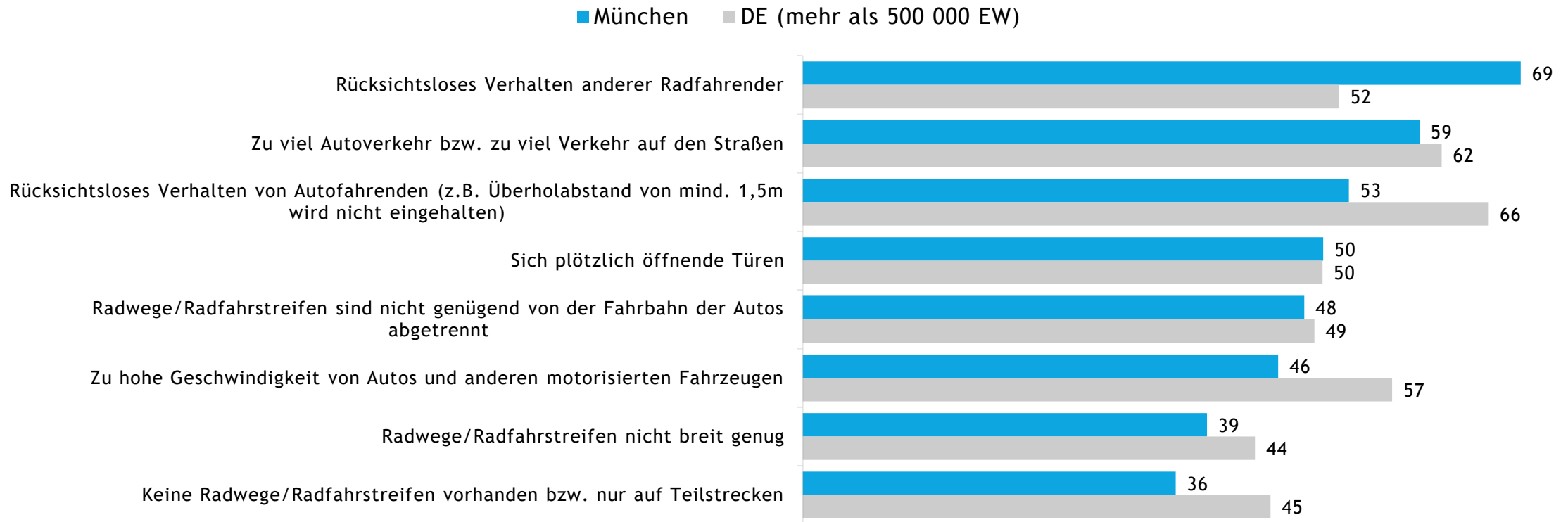
Angaben in %

■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Gründe für Unsicherheit bei Radfahren (1/2)

München im Vergleich zu Deutschland

Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher? (Mehrfachnennungen möglich)

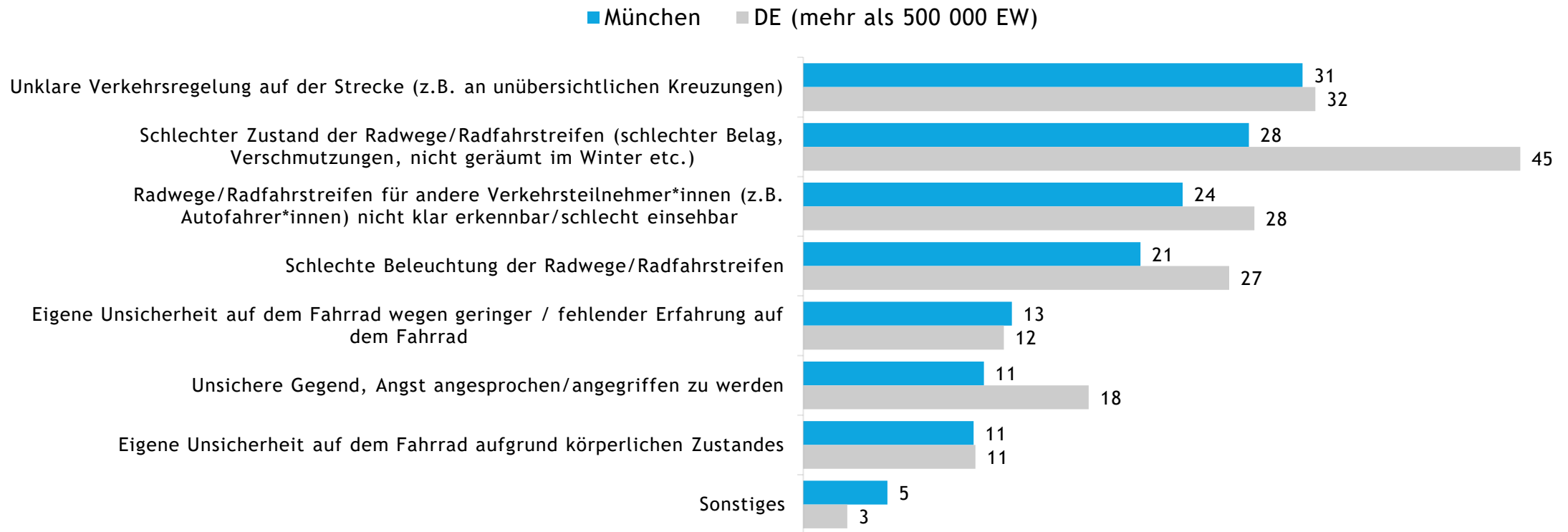


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 158 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 244 Fälle, Radfahrende, die sich (eher) unsicher im Straßenverkehr fühlen
 Angaben in %

Gründe für Unsicherheit bei Radfahren (2/2)

München im Vergleich zu Deutschland

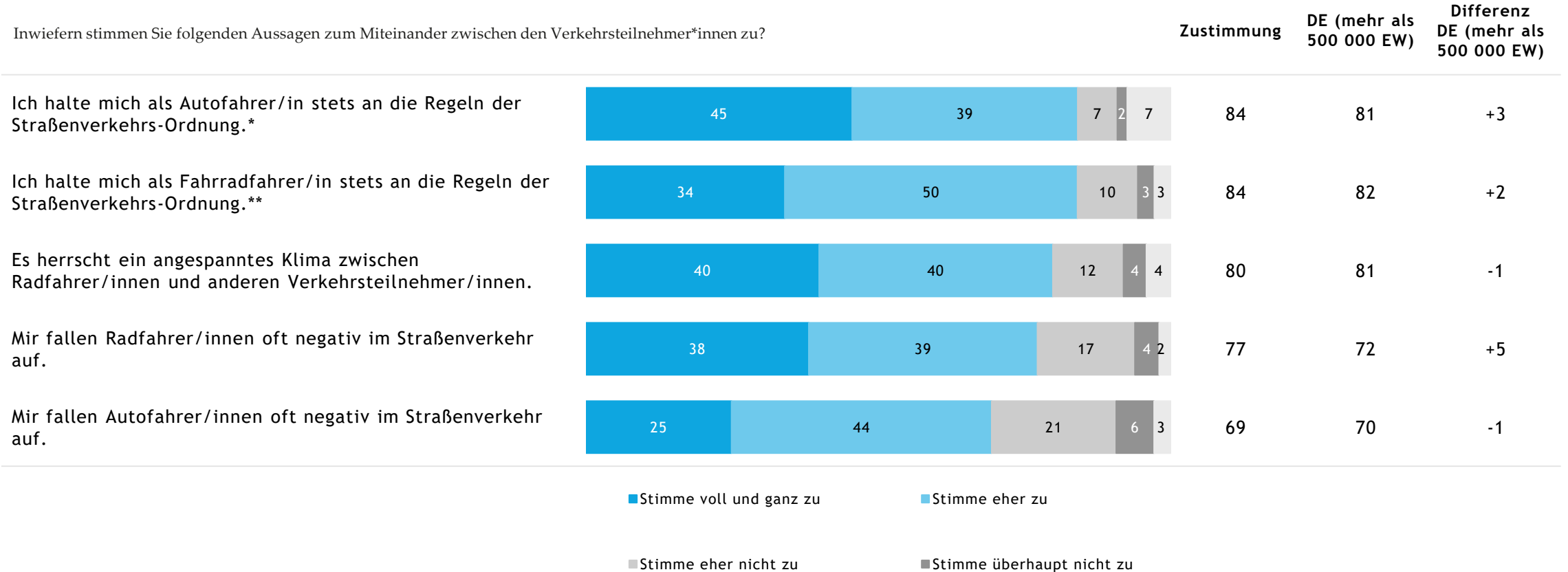
Warum fühlen Sie sich (eher) unsicher? (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 158 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 244 Fälle, Radfahrende, die sich (eher) unsicher im Straßenverkehr fühlen
 Angaben in %

Miteinander im Straßenverkehr (1/2)

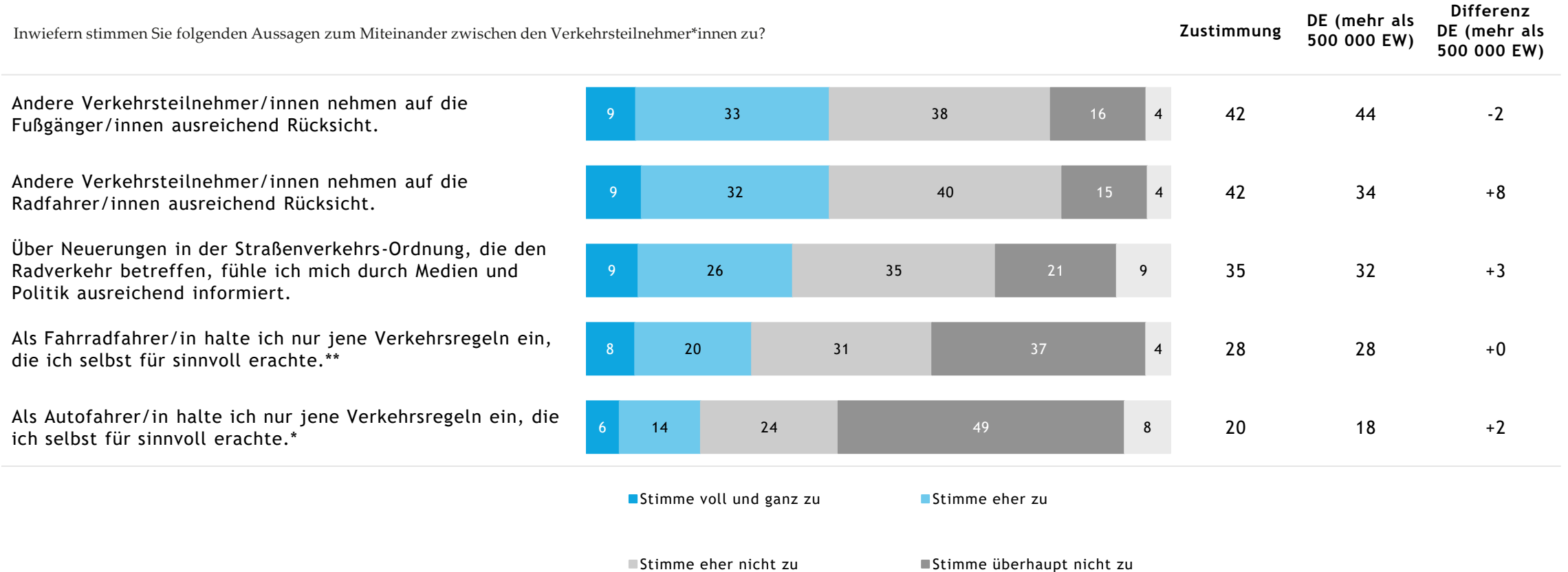
München im Vergleich zu Deutschland



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 * n(MUC) = 461 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 628 Fälle, Autofahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 ** n(MUC) = 428 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Miteinander im Straßenverkehr (2/2)

München im Vergleich zu Deutschland



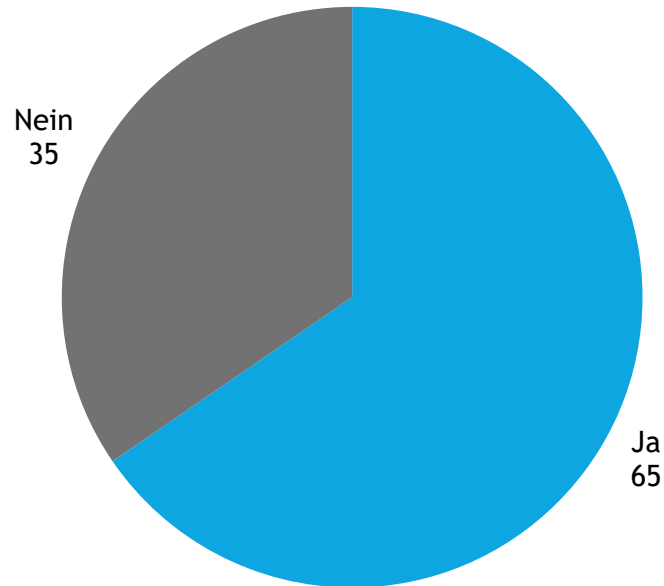
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 * n(MUC) = 461 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 628 Fälle, Autofahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 ** n(MUC) = 428 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradhelm-Besitz und -Nutzung

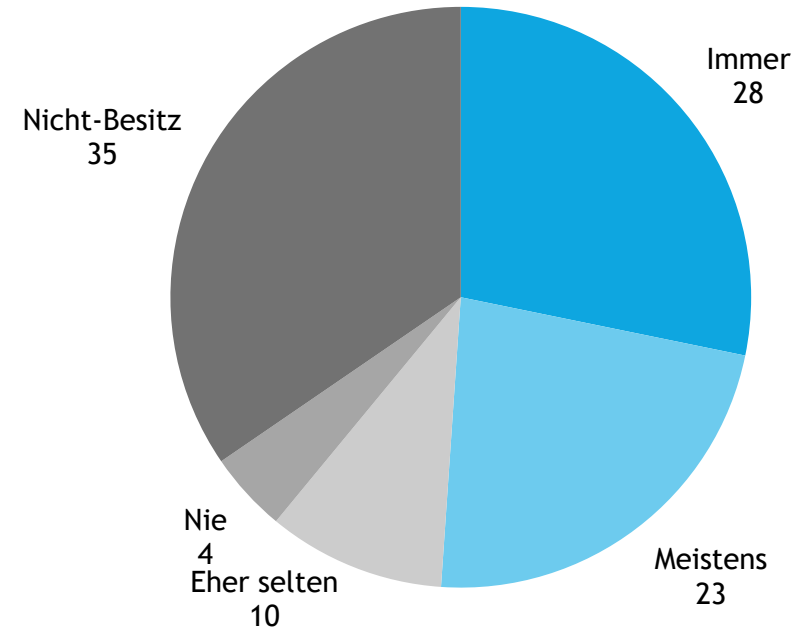
in München

Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm?

Helmbesitz



Fahrradhelm-Nutzung



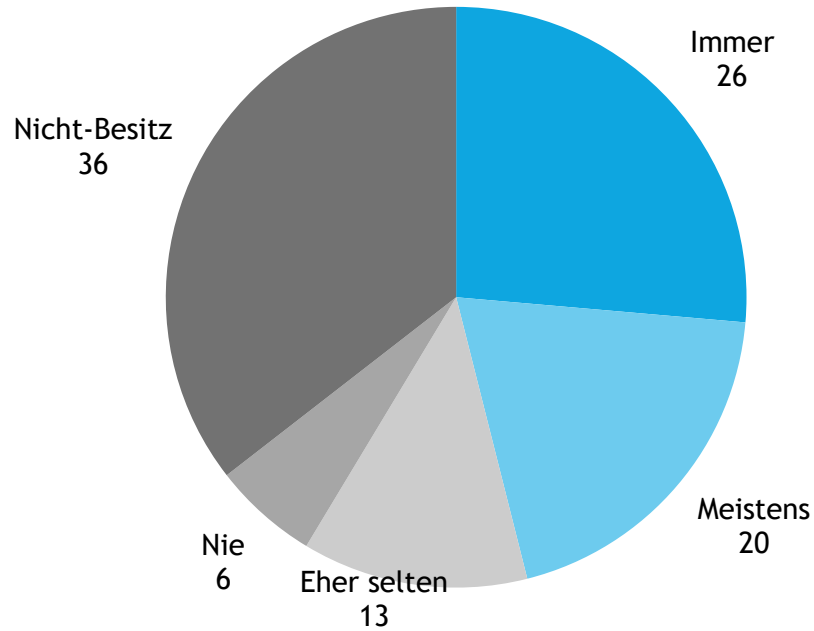
Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

Fahradhelm-Besitz und -Nutzung

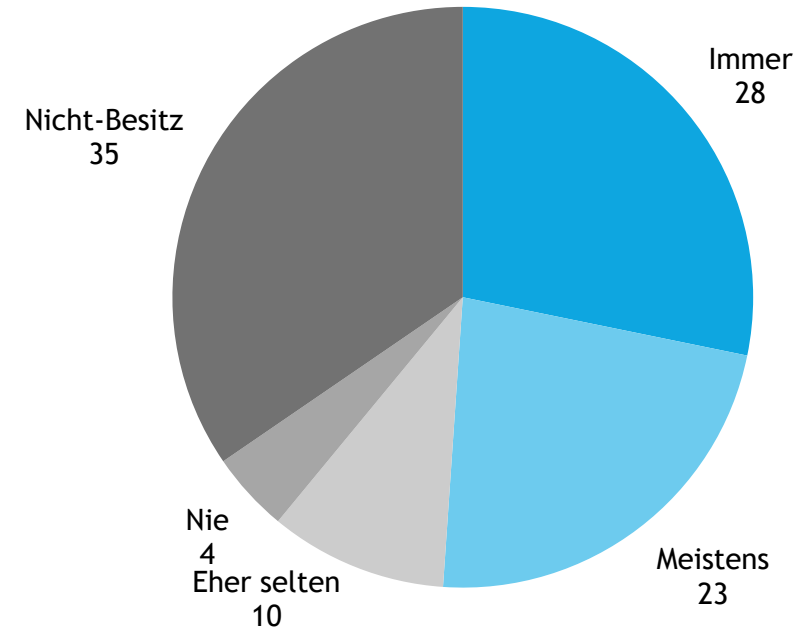
München im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?

DE (mehr als 500 000 EW)



München

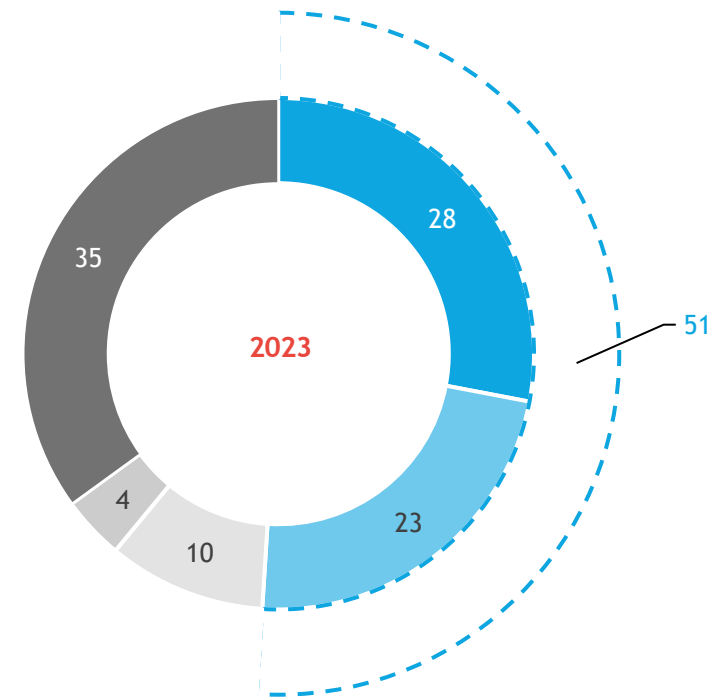
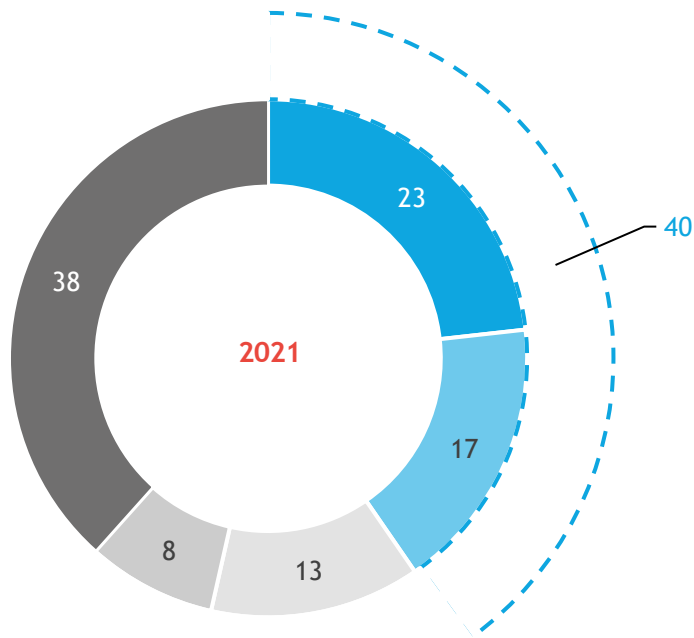


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradhelm-Besitz und -Nutzung

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?

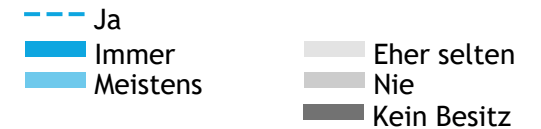


Quelle: SINUS (2023)

2023: n(MUC) = 667 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

2021: n(MUC) = 487 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

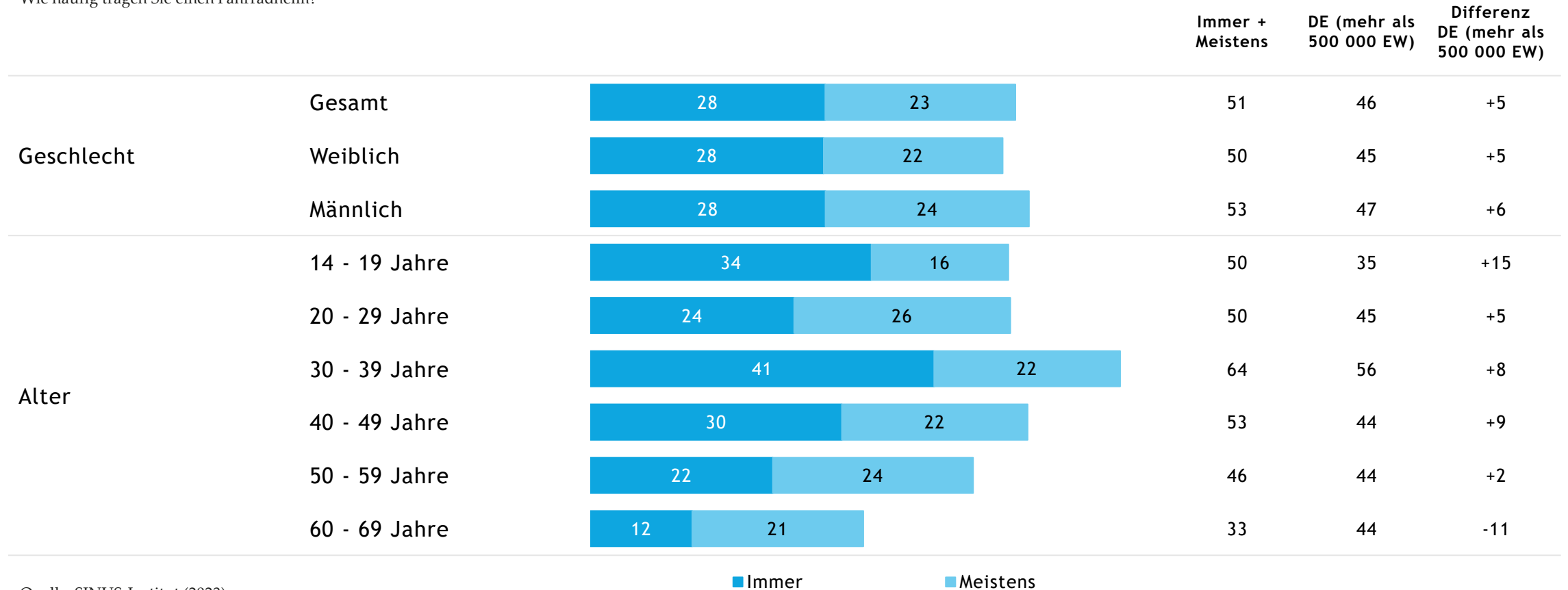
Angaben in %



Fahradhelm-Besitz und -Nutzung

Nach Alter & Geschlecht in München im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?

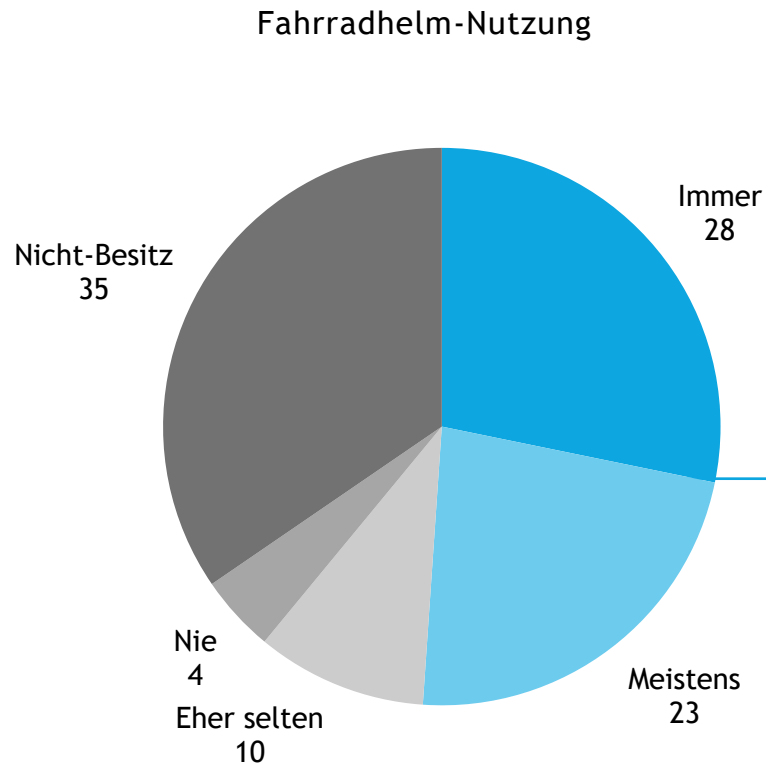


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

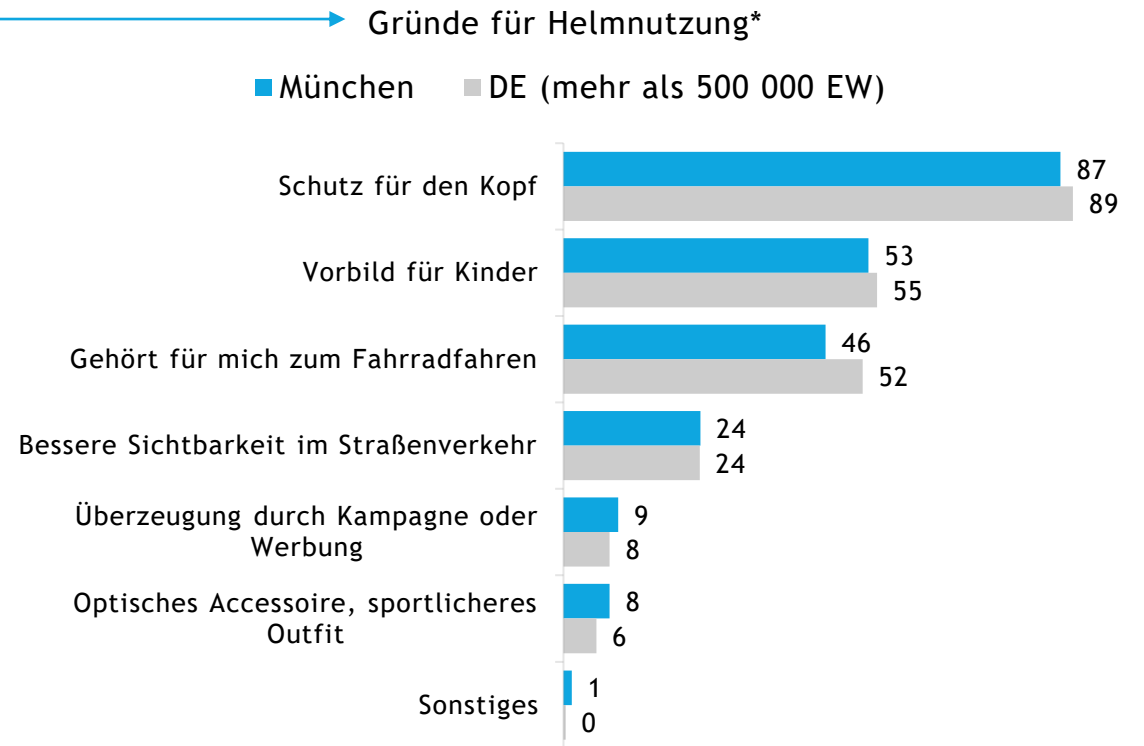
Gründe für Helmnutzung

München im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?



Aus welchem Grund tragen Sie einen Fahrradhelm? (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

* n(MUC) = 196 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 262 Fälle, Radfahrende, die mindestens meistens einen Helm tragen

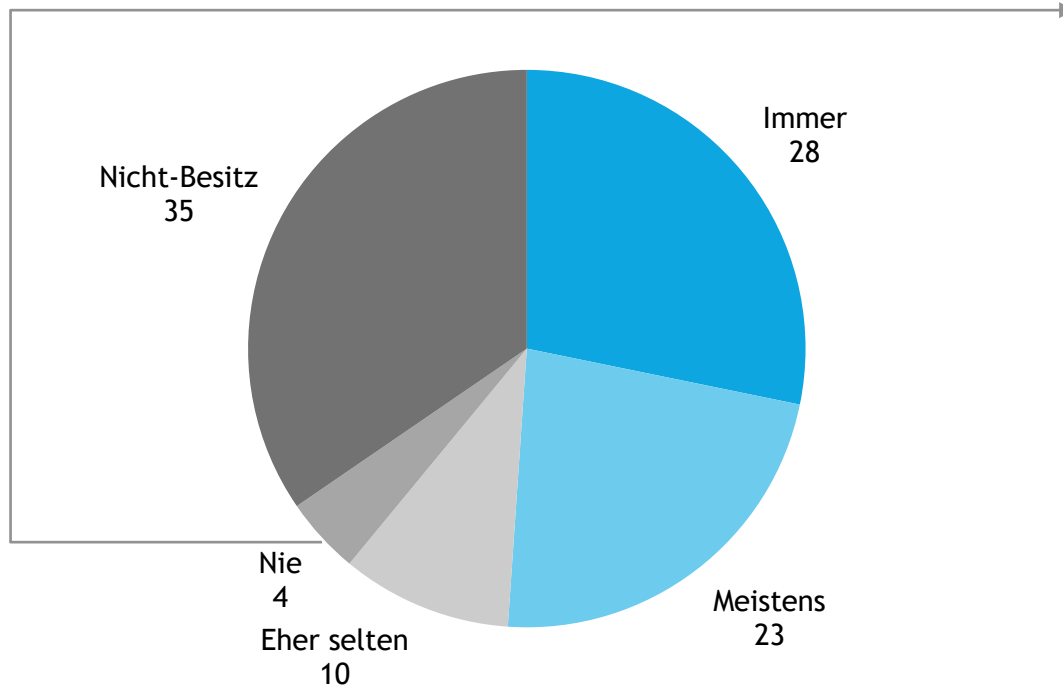
Angaben in %

Gründe gegen Helmnutzung

München im Vergleich zu Deutschland

Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?

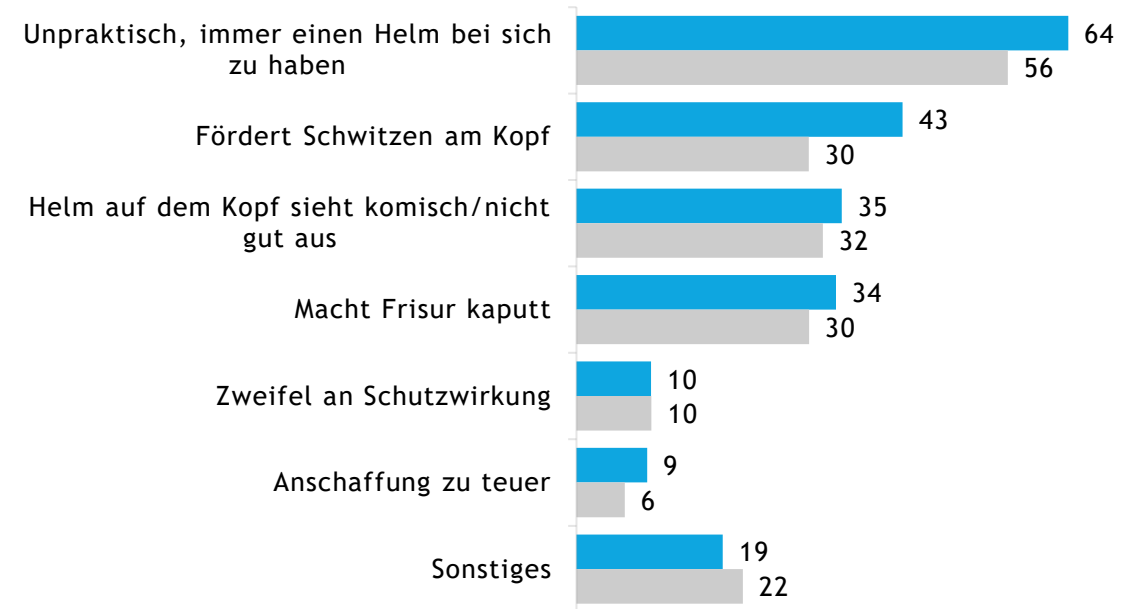
Fahrradhelm-Nutzung



Warum besitzen / tragen Sie keinen Fahrradhelm bzw. tragen nur selten einen Fahrradhelm? (Mehrfachnennungen möglich)

Gründe gegen Helmnutzung*

■ München ■ DE (mehr als 500 000 EW)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

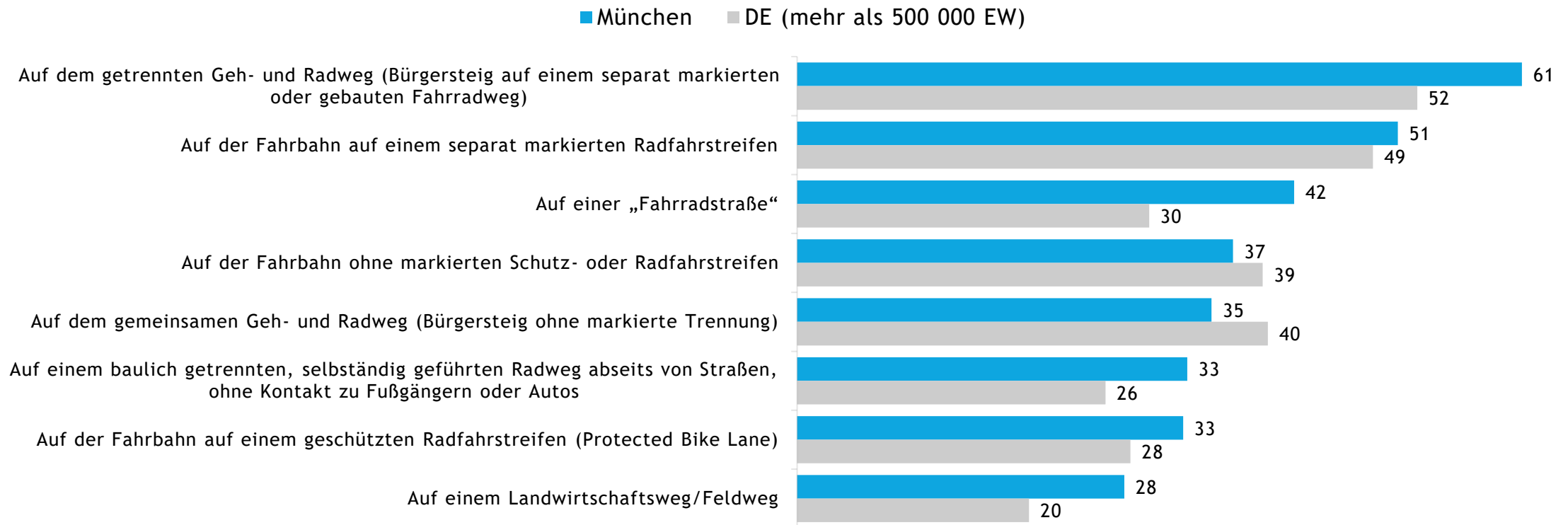
* n(MUC) = 232 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 307 Fälle, Radfahrende, die nie oder selten einen Fahrradhelm tragen bzw. keinen besitzen

Angaben in %

Genutzte Wegarten

München im Vergleich zu Deutschland

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



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 540 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Abfrage der subjektiven Sicherheit anhand von Beschreibung der Wegarten und Beispielbildern

Wir zeigen Ihnen im Folgenden verschiedenen Wegearten für den Radverkehr (inkl. Beispielbildern). Bitte geben Sie jeweils an, wie sicher Sie sich auf der jeweiligen Weg-Art mit dem Fahrrad fühlen würden. → **Antwort: Sehr / eher sicher**



94%

Landwirtschaftswege
/Feldwege



94%

Ausgebauter Radweg auf
dem Gehweg (getrennt von
Fußgänger/innen)



93%

Geschützter Radfahr-
streifen (Protected
Bike Lane)



83%

Fahrradstraßen



80%

Pop-Up-Bike-Lane



75%

Radfahrstreifen farblich
markiert + durchgezogene
Linie



70%

Radfahrstreifen ohne
Farbe, mit durchgezogener
Linie



53%

Schutzstreifen +
unterbrochene Linie



40%

Gemeinsamer Geh- und
Radweg



35%

Bus-Sonderfahrstreifen



24%

Straße mit Tempo 30 und
Mischverkehr auf der
Fahrbahn



16%

Straße mit Tempo
50 und
Mischverkehr

Quelle: SINUS (2023)

n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Subjektive Sicherheit auf Wegarten

München im Vergleich zu Deutschland

Bitte geben Sie jeweils an, wie sicher Sie sich auf der jeweiligen Wegeart mit dem Fahrrad fühlen würden [Abfrage mit Beispielfeldern].

			Sehr sicher + eher sicher	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)			
Landwirtschaftswege/Feldwege		61	33	3	2	94	93	+1
Ausgebauter Radweg auf dem Gehweg (getrennt von Fußgänger*innen)		52	41	3	2	94	93	+0
Geschützter Radfahrstreifen bzw. Protected Bike Lane / Radfahrstreifen mit Pollern		53	40	4	2	93	93	+0
Fahrradstraßen		35	47	12	3	83	83	-0
Pop-Up-Bike-Lane		24	56	14	3	80	78	+2
Radfahrstreifen farblich markiert + durchgezogene Linie		21	54	18	3	75	77	-1
Radfahrstreifen ohne Farbe, mit durchgezogener Linie		18	53	23	3	70	72	-2
Schutzstreifen + unterbrochene Linie		10	43	35	10	53	51	+2
Gemeinsamer Geh- und Radweg (ohne Trennung)		9	31	43	15	40	41	-1
Bus-Sonderfahrstreifen (für den Radverkehr freigegeben)		7	27	40	22	35	33	+1
Straße mit Tempo 30 und Mischverkehr auf der Fahrbahn		4	20	44	29	24	20	+4
Straße mit Tempo 50 und Mischverkehr auf der Fahrbahn		4	12	39	42	16	12	+4

- Sehr sicher
- Eher sicher
- Eher unsicher
- Sehr unsicher
- Weiß nicht / Kann ich nicht beurteilen

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Abfrage der subjektiven Sicherheit anhand von Beschreibung der Kreuzungen und Kreisverkehren und Beispielbildern

Wir zeigen Ihnen im Folgenden verschiedenen Gestaltungselemente für den Radverkehr an Kreuzungen und Kreisverkehren (inkl. Beispielbildern). Bitte geben Sie jeweils an, wie sicher Sie sich als Radfahrer*in auf einer solchen Kreuzung bzw. in einem solchen Kreisverkehr mit dem Fahrrad fühlen würden → **Antwort: Sehr / eher sicher**



77%

Radfahrstreifen vor der Ampel mit Pollern abgesichert



69%

Baulicher Radweg bis zur Ampel ohne Verschwenkung auf die Fahrbahn



68%

Getrennte Signalisierung (Separate Ampelphasen für Autos und Radfahrende)



63%

Geschützte Kreuzungen (sog. Protected intersections)



60%

Kreisverkehr mit umlaufendem Radweg



57%

Rot markierte Furten



50%

Fahrradweiche / Radfahrstreifen in Mittellage



48%

Aufweitung des Radfahrstreifens vor der Ampel



45%

Führung des Radwegs vor der Ampel auf die Fahrbahn



20%

Kreisverkehr mit Mischverkehr



17%

Führung über Kreuzung im Mischverkehr ohne separate Radverkehr-Führung*

Quelle: SINUS (2023)

n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

*bei dieser Kreuzung wurde nicht zwischen Tempo 50 und Tempo 30 unterschieden – auf dem Bild handelt es sich vermutlich um eine Tempo-50-Kreuzung;

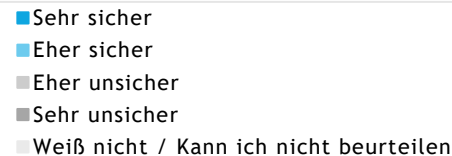
Angaben in %

Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

München im Vergleich zu Deutschland

Bitte geben Sie jeweils an, wie sicher Sie sich als Radfahrer*in auf einer solchen Kreuzung bzw. in einem solchen Kreisverkehr mit dem Fahrrad fühlen würden [mit Beispielbildern].

						Sehr sicher + eher sicher	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Radfahrstreifen nur im Abschnitt vor der Ampel mit Pollern abgesichert	22	55	17	3	3	77	78	-1
Baulicher Radweg bis zur Ampel ohne Verschwenkung auf die Fahrbahn	16	53	23	4	4	69	66	+3
Getrennte Signalisierung (Separate Ampelphasen für abbiegende Autos und geradeausfahrende Rad)	16	52	22	5	5	68	65	+4
Geschützte Kreuzungen (sog. Protected intersections)	18	45	22	6	9	63	58	+5
Kreisverkehr mit umlaufendem Radweg	15	46	27	8	4	60	52	+9
Rot markierte Furten	11	47	29	9	5	57	54	+3
Fahrradweiche / Radfahrstreifen in Mittellage	11	39	33	12	4	50	52	-2
Aufweitung des Radfahrstreifens vor der Ampel zu einer breiten Aufstellfläche	11	38	32	13	7	48	44	+5
Führung des Radwegs vor der Ampel auf die Fahrbahn	8	37	32	17	6	45	40	+6
Kreisverkehr mit Mischverkehr	6	14	45	31	4	20	17	+3
Führung über die Kreuzung im Mischverkehr ohne separate Radverkehr-Führung	5	12	48	31	4	17	17	-0



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im
 Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

7

Fahrradinfrastruktur

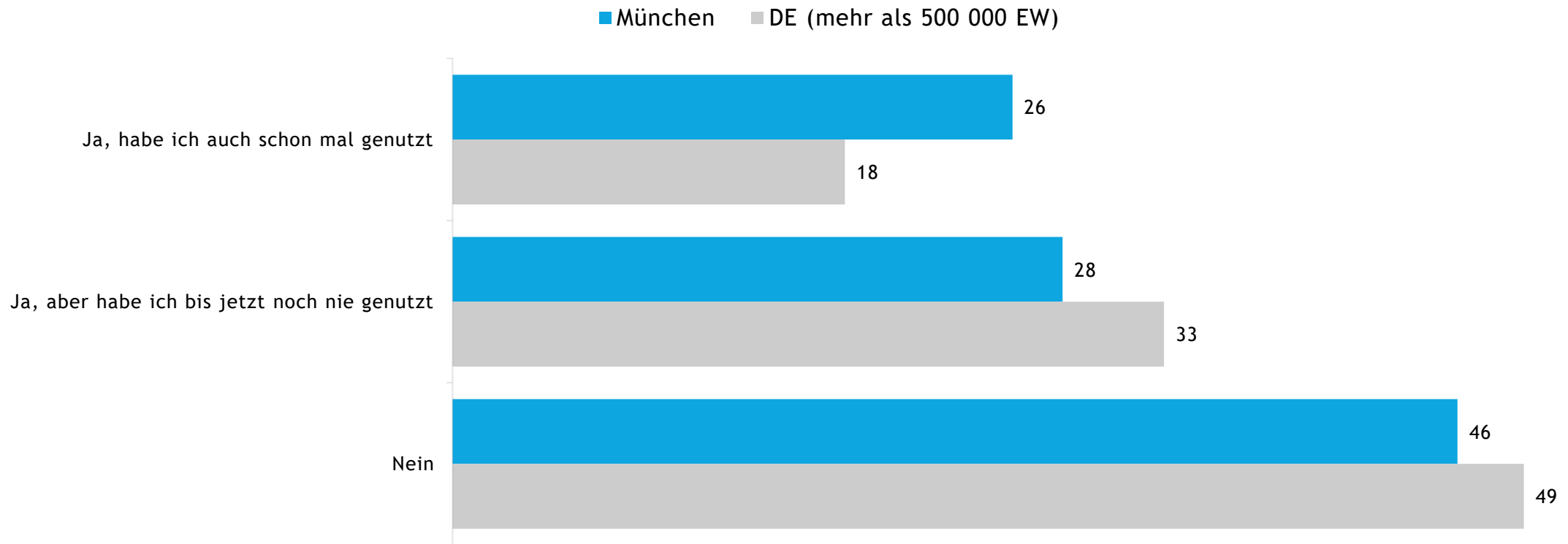
Nutzung und Bewertung von „Protected bike lanes“

Nutzung von Fahrradstraßen und deren Vorteile

Bekanntheit & Nutzung von Protected bike lanes

München im Vergleich zu Deutschland

Haben Sie schon einmal von „geschützten Radfahrstreifen“ bzw. „Protected Bike Lanes“ gehört?



Quelle: SINUS-Institut (2023)

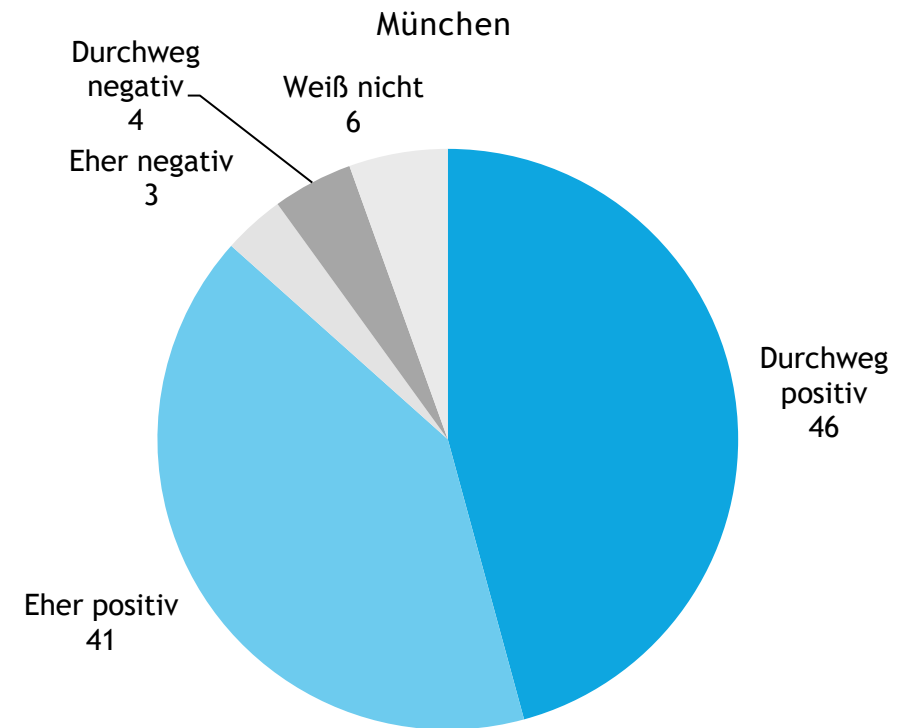
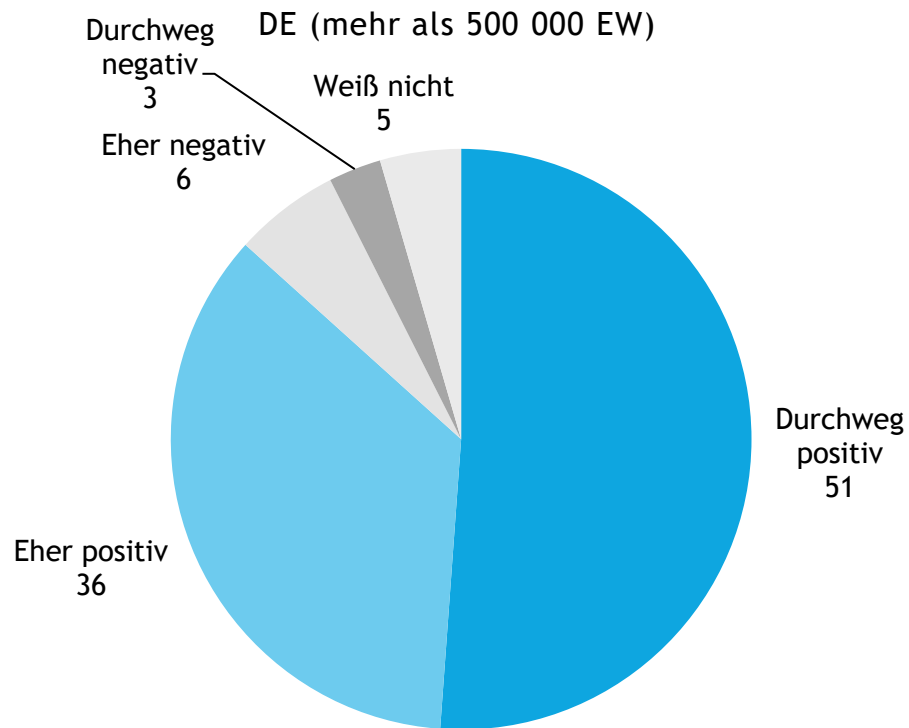
n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Bewertung von Protected bike lanes

München im Vergleich zu Deutschland

Wie bewerten Sie generell die Idee, „geschützte Radfahrstreifen“ bzw. „Protected Bike Lanes“ einzurichten?

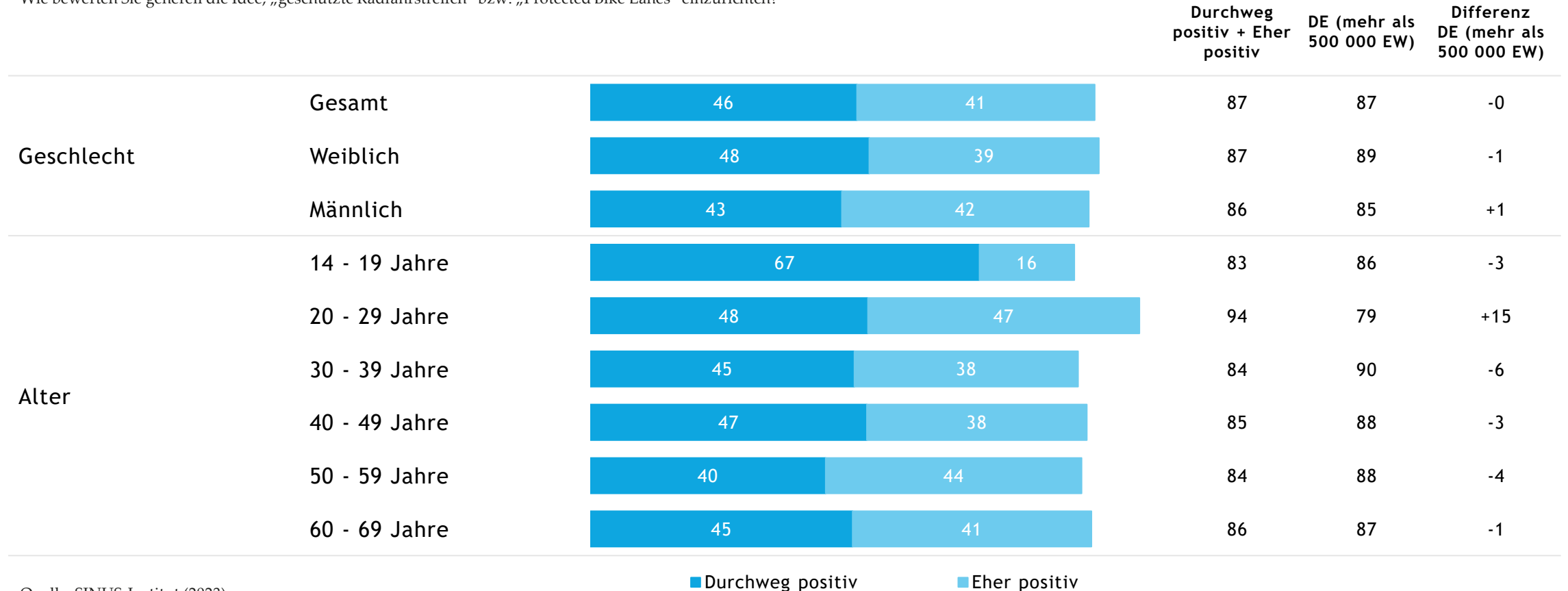


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Bewertung von Protected bike lanes

Nach Alter & Geschlecht in München im Vergleich zu Deutschland

Wie bewerten Sie generell die Idee, „geschützte Radfahrstreifen“ bzw. „Protected Bike Lanes“ einzurichten?



■ Durchweg positiv ■ Eher positiv

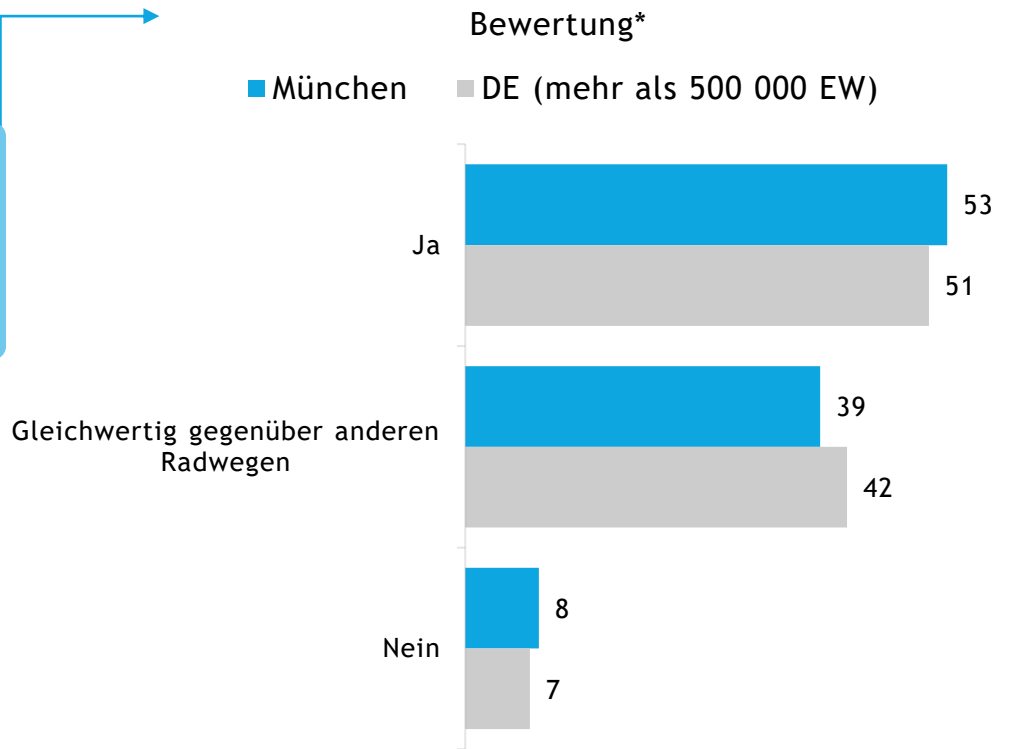
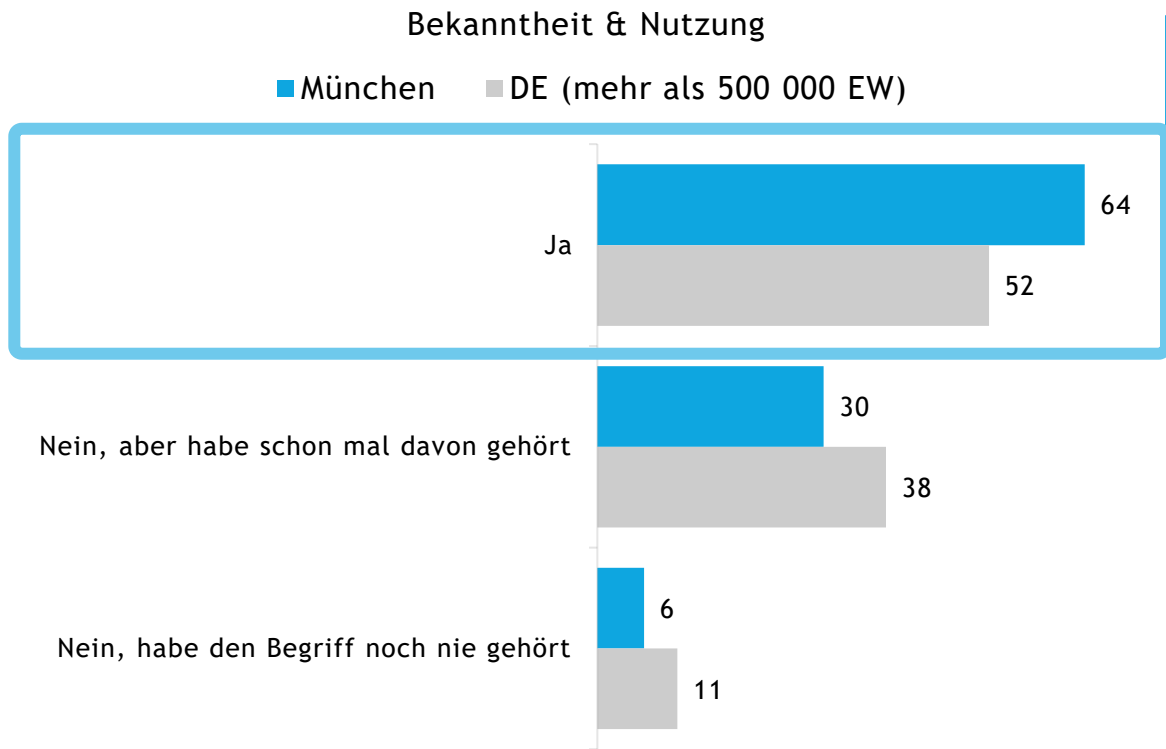
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradstraßen: Bekanntheit, Nutzung & Bewertung

München im Vergleich zu Deutschland

Haben Sie schon mal eine „Fahrradstraße“ genutzt?

Bevorzugen Sie die Fahrradstraße gegenüber anderen Radwegen?



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

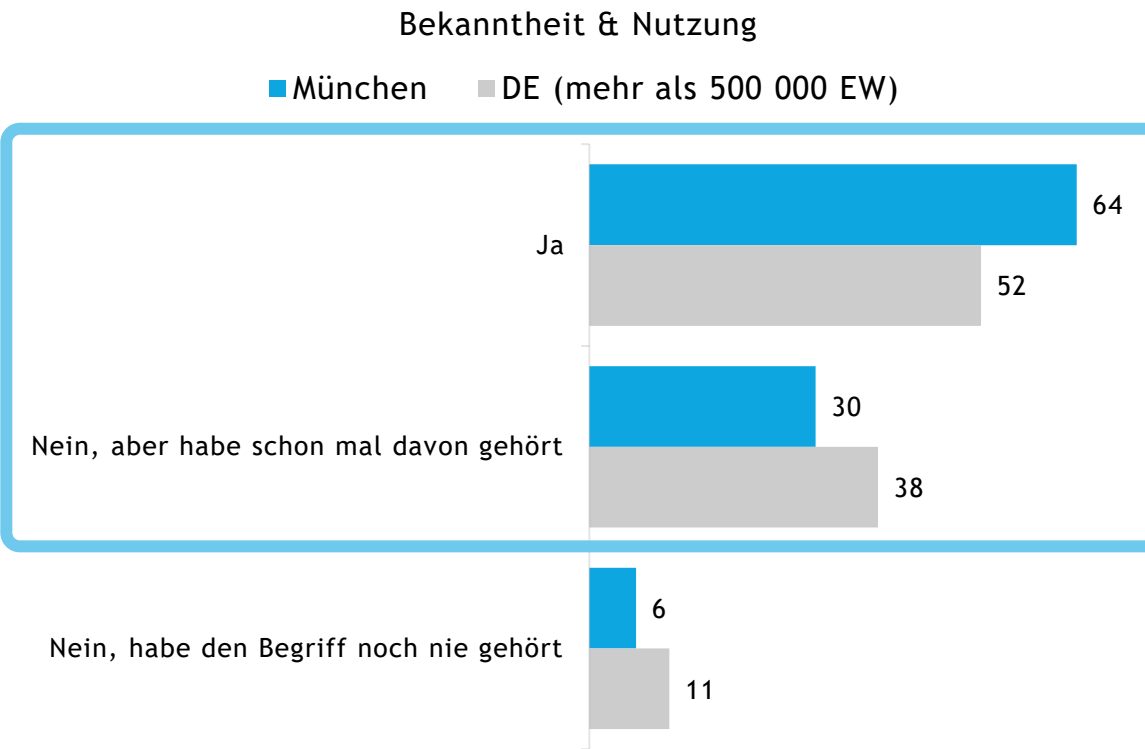
* n(MUC) = 401 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 340 Fälle, Radfahrende, die schonmal eine Fahrradstraße genutzt haben

Angaben in %

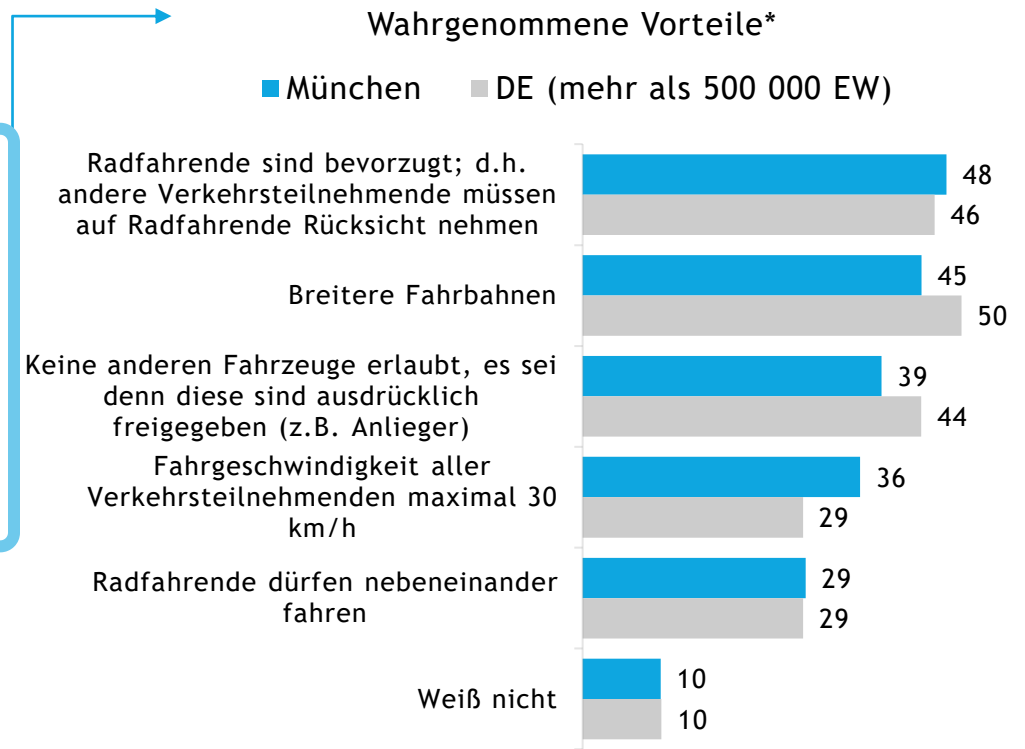
Fahrradstraßen: Bekanntheit, Nutzung & Vorteile

München im Vergleich zu Deutschland

Haben Sie schon mal eine „Fahrradstraße“ genutzt?



Welche Eigenschaften der Fahrradstraße sind Ihrer Meinung nach gegenüber herkömmlichen Straßen mit Radverkehrsführung am vorteilhaftesten? (Mehrfachnennung möglich)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

* n(MUC) = 411 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 525 Fälle, Radfahrende, die schonmal von einer Fahrradstraße gehört haben

Angaben in %

8

Fahrradfreundlichkeit von Politik & Arbeitgebern

Bewertung der Fahrradfreundlichkeit
verschiedener politischer Ebenen

Wünsche an die Politik

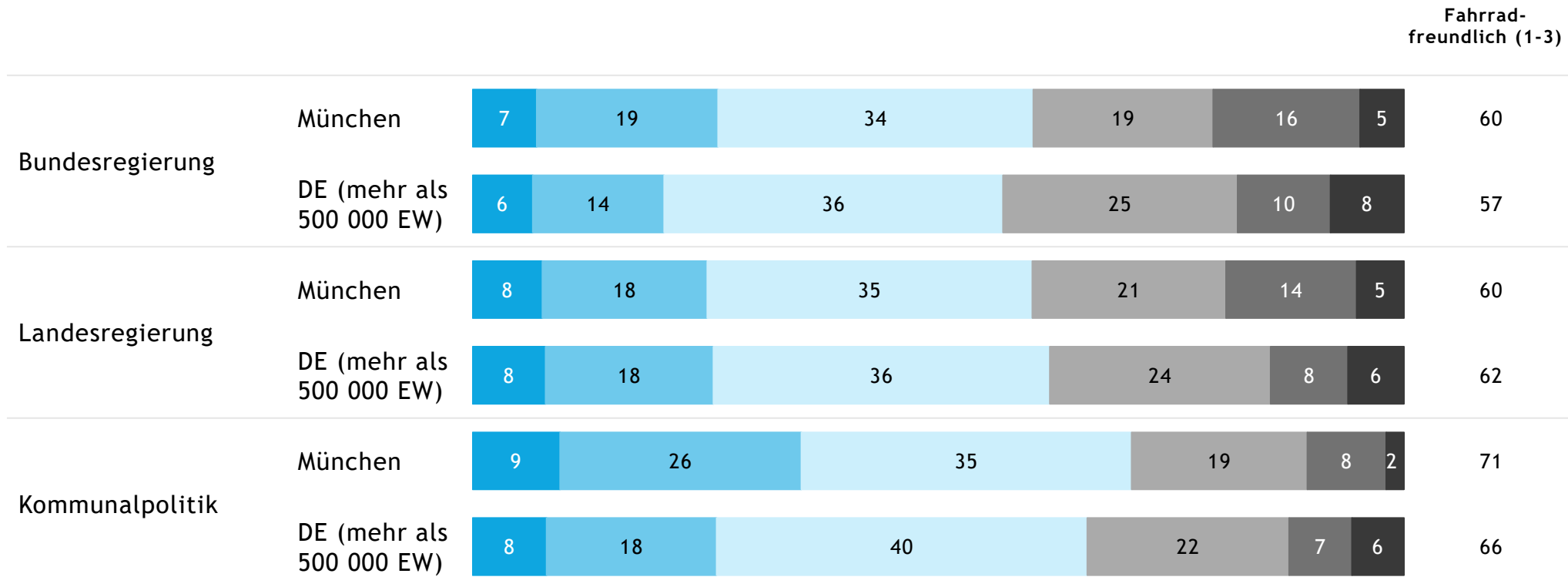
Aussagen zur Verkehrswende

Bewertung und Wünsche an Arbeitgeber /
Ausbildungsstätte

Fahrradfreundlichkeit der Politik

München im Vergleich zu Deutschland

Würden Sie die Bundesregierung/ Ihre Landesregierung/ Ihre Kommunalpolitik grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706
 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

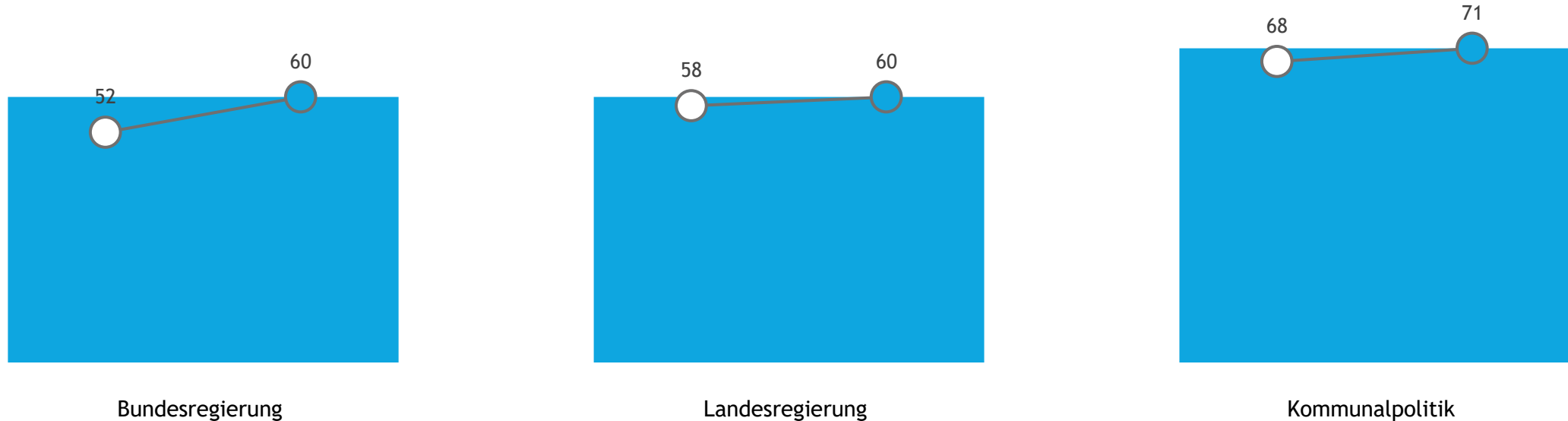
■ 1=Sehr fahrradfreundlich ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6=Gar nicht fahrradfreundlich

Fahrradfreundlichkeit der Politik

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

Würden Sie die Bundesregierung grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen? Bewertung auf Skala von 1-6 (1= sehr fahrradfreundlich bis 6 = gar nicht fahrradfreundlich)
 Würden Sie Ihre Landesregierung grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?
 Würden Sie Ihre Kommunalpolitik grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen?

Positive Bewertung verschiedener politischer Ebenen (Note 1-3)



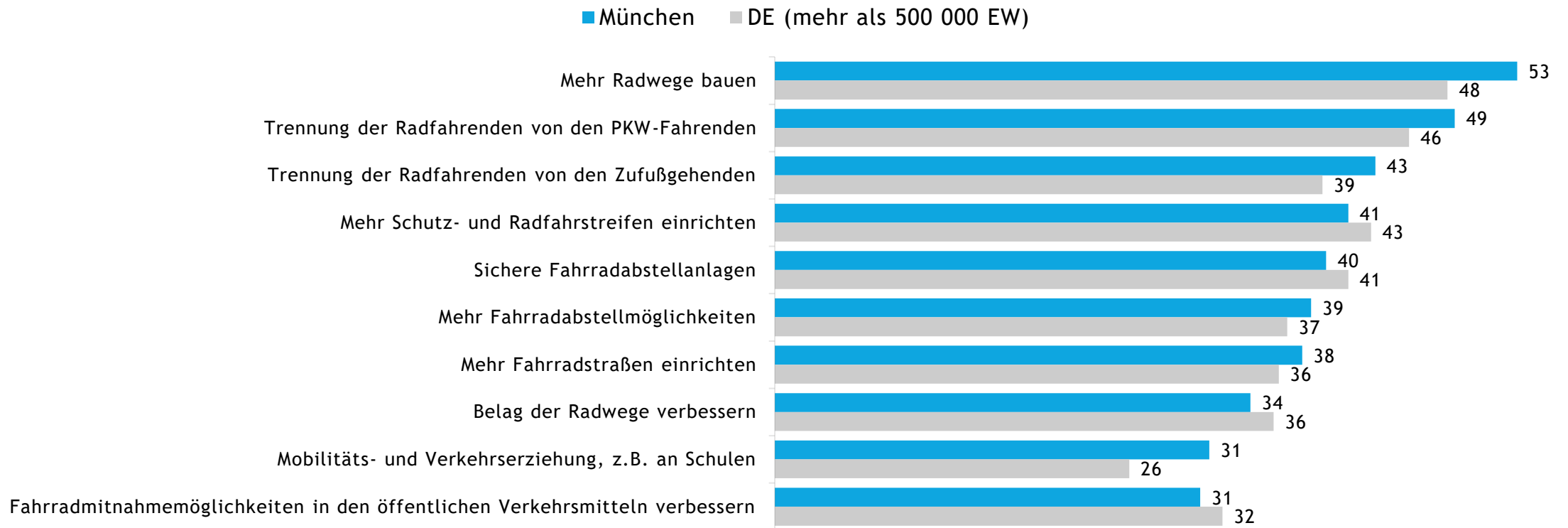
Quelle: SINUS (2023)
 2023: n(MUC) = 818 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 2021: n(MUC) = 577 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Legende
■ 2023
○ — ●
 2021 2023

Wünsche an die Politik (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? (Mehrfachnennungen möglich)

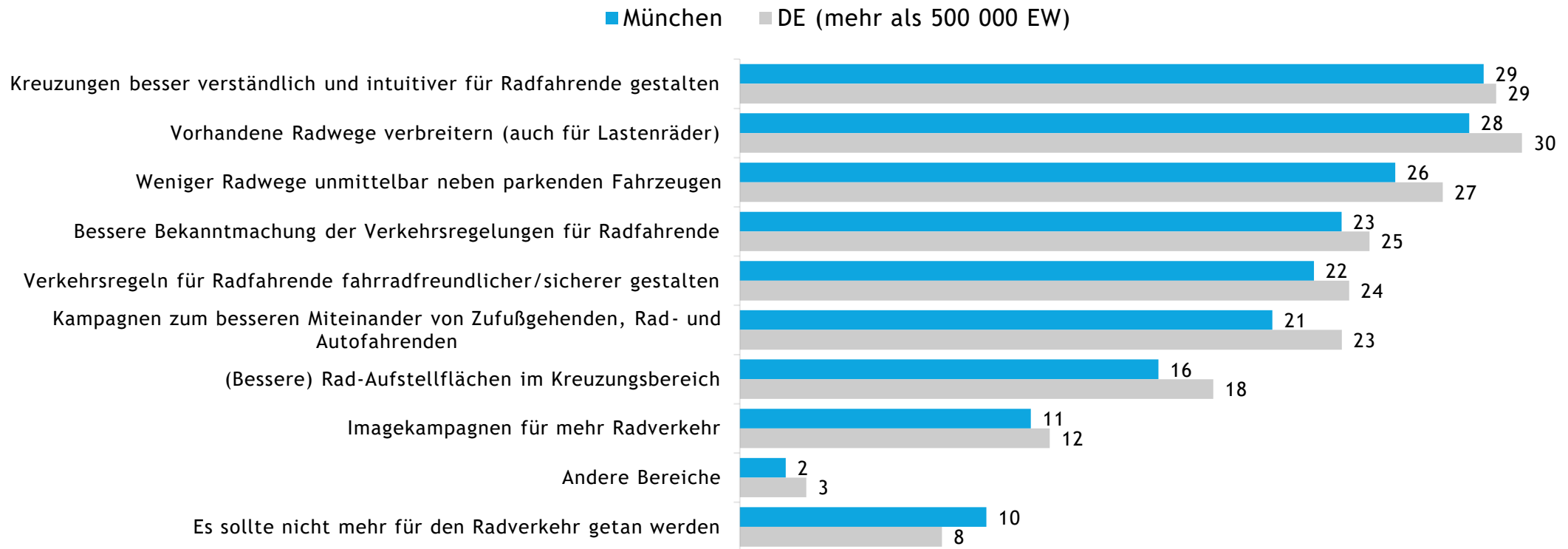


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Wünsche an die Politik (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? (Mehrfachnennungen möglich)



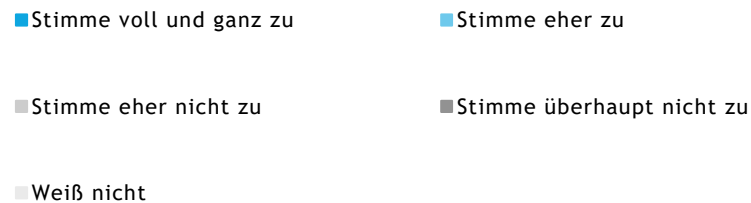
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Aussagen zur Verkehrswende

München im Vergleich zu Deutschland

Inwiefern stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

	Stimmverteilung					Stimme voll und ganz zu + Stimme eher zu	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Die Politik sollte mehr Geld als bisher für Fahrradwege ausgeben	25	43	14	10	8	68	64	+3
Meine Kommune setzt sich stärker als noch vor ein paar Jahren für die Verbesserung der Radverkehrssituation ein	15	48	15	5	18	62	56	+7
Innerorts sollte die Geschwindigkeit häufiger auf 30 km/h reduziert werden	26	29	21	19	4	55	49	+7
Es sollte für E-Räder staatliche Subventionen geben (ähnlich E-Autos)	21	30	16	21	12	51	49	+2
Autospuren und Parkplätze sollen in Radwege umgewidmet werden	14	30	23	24	10	43	36	+8

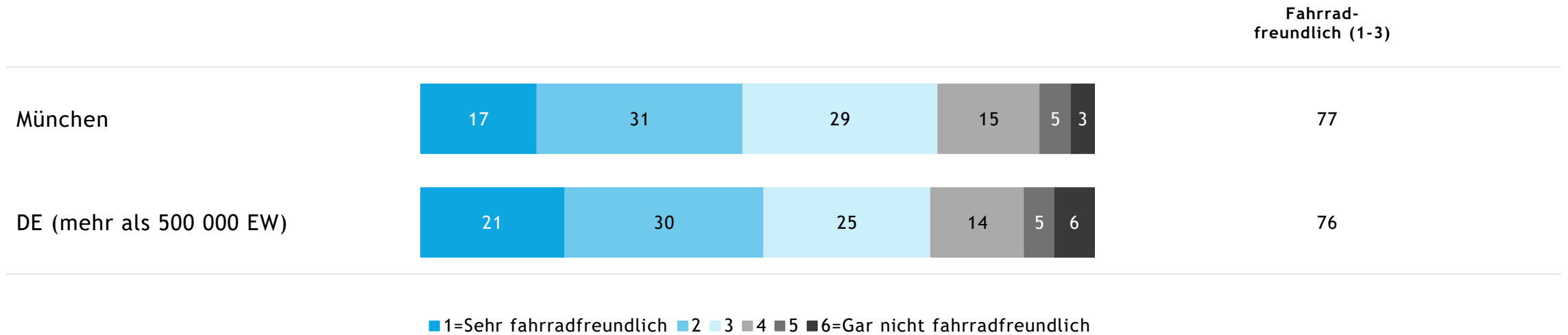


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradfreundlichkeit des Arbeitgebers

München im Vergleich zu Deutschland

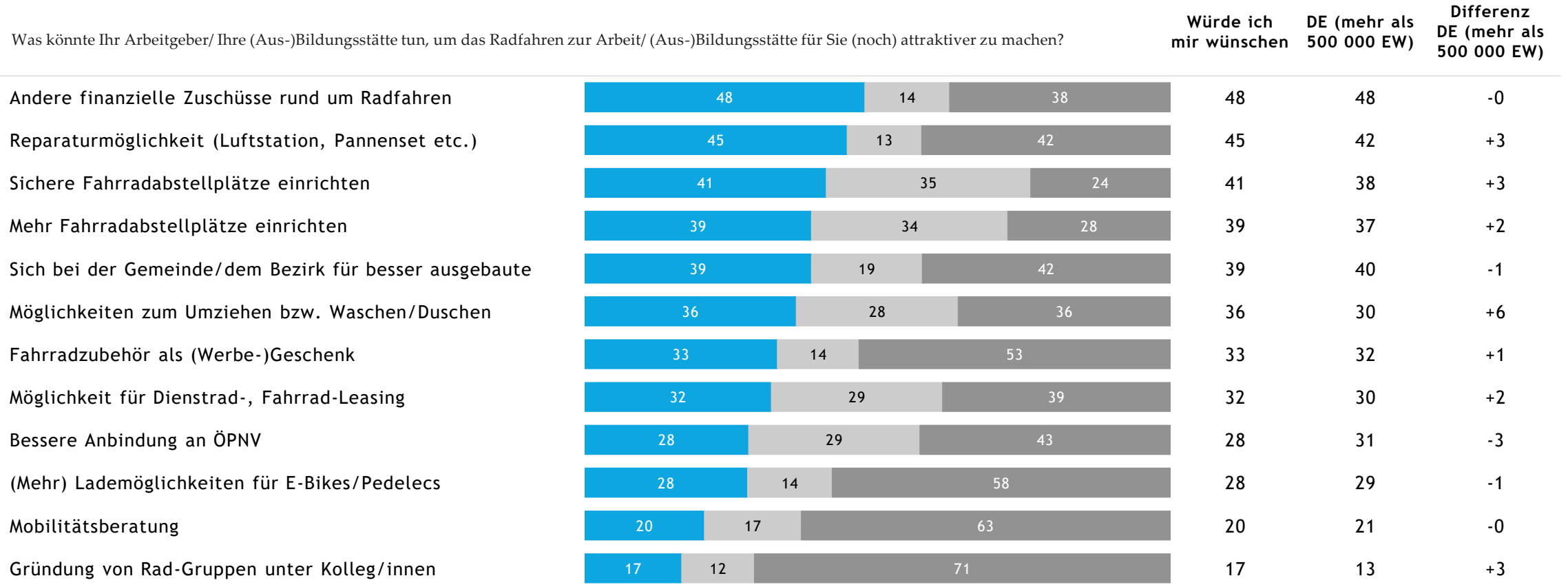
Wie fahrradfreundlich ist Ihre Arbeitsstelle/ Ihr Ausbildungsplatz?



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 678 Fälle (CATI + CAWI), n(DE (500T)) = 537 Fälle, Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind
 Angaben in %

Wünsche an den Arbeitgeber

München im Vergleich zu Deutschland



■ Würde ich mir wünschen ■ Bereits (ausreichend) vorhanden ■ keinen Bedarf

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 410 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 537 Fälle, Personen, die berufstätig oder in Ausbildung sind
 Angaben in %

9

Fahrradmarkt

Genutzte Fahrrad- und Pedelec-Typen

Pläne für den Fahrradkauf

Ausgabebereitschaft

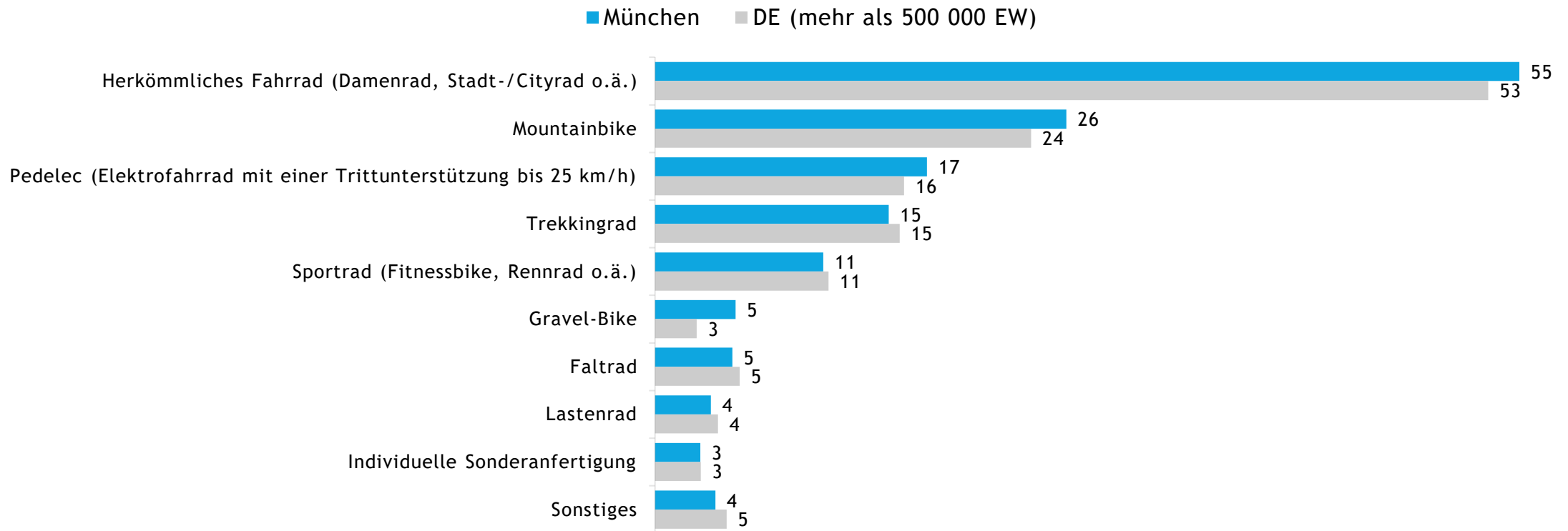
Zustand des Fahrrads

Fahrradleasing

Genutzter Fahrradtyp

München im Vergleich zu Deutschland

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



Quelle: SINUS-Institut (2023)

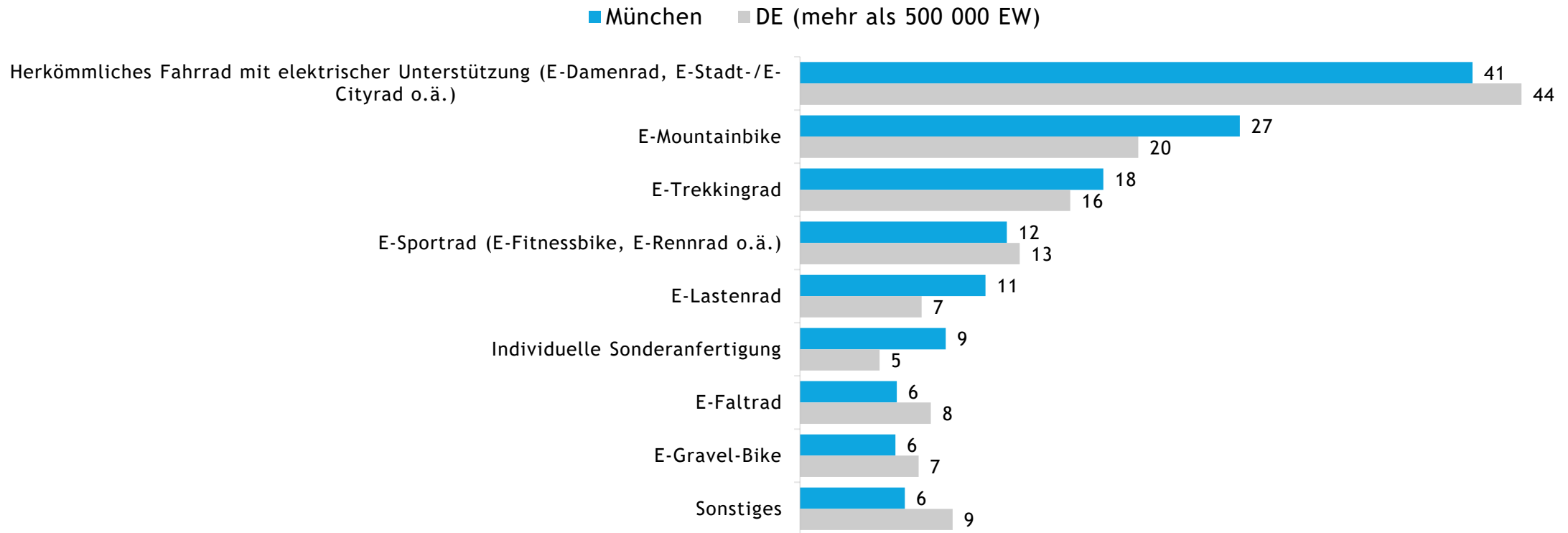
n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Genutzter Pedelectyp

München im Vergleich zu Deutschland

Sie haben vorhin angegeben, ein Pedelec (Elektrofahrrad) zu nutzen. Welchen Typ Pedelec (Elektrofahrrad) nutzen Sie? (Mehrfachnennungen möglich)



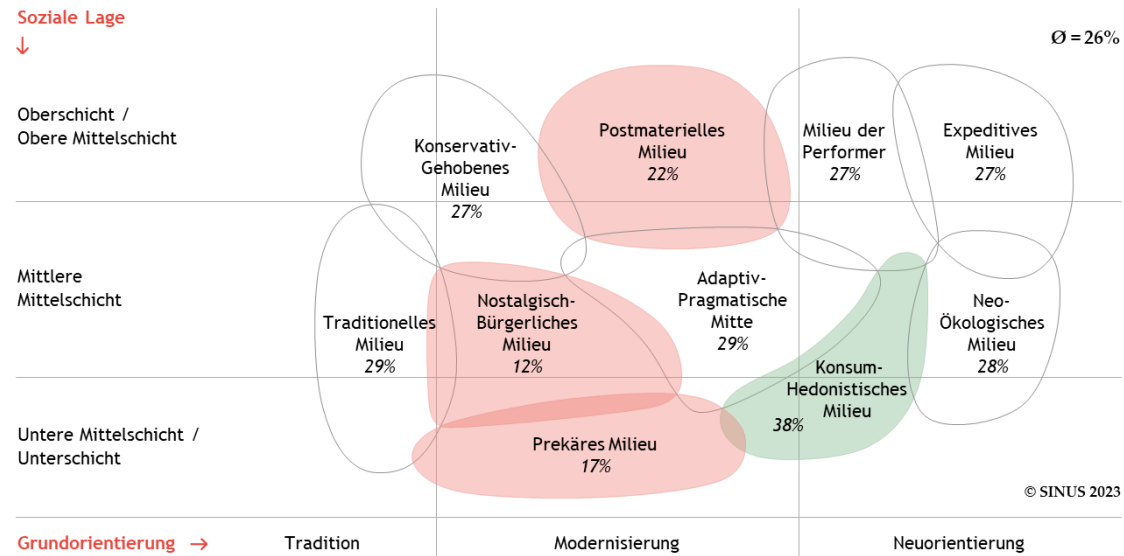
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 210 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 185 Fälle, Pedelec-Fahrende
 Angaben in %

Genutzte Fahrradtypen

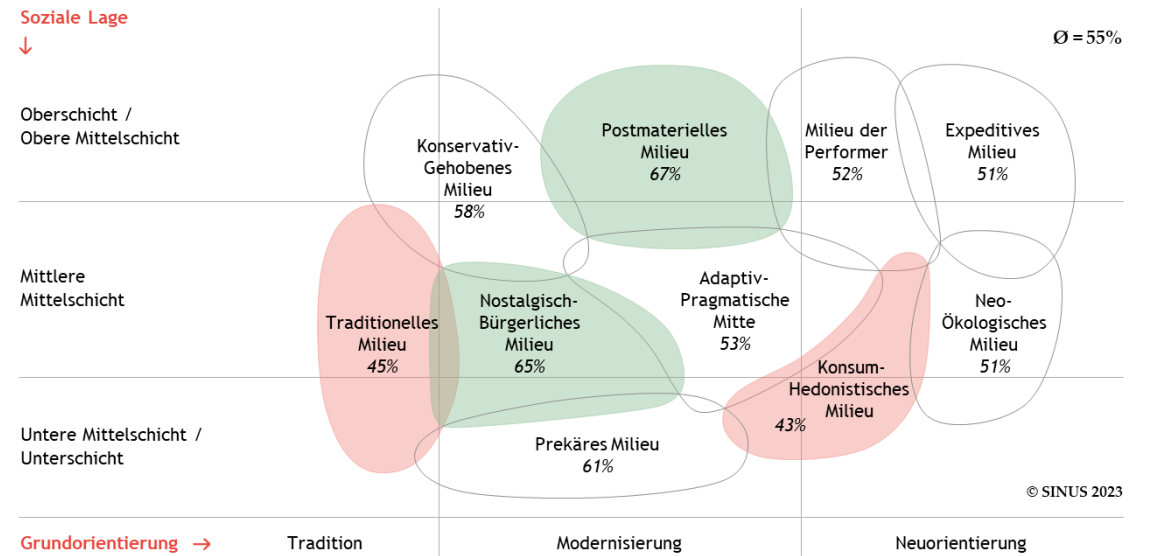
nach Sinus-Milieus

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

Mountainbike (ohne elektrische Unterstützung)



Herkömmliches Rad (ohne elektrische Unterstützung)



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

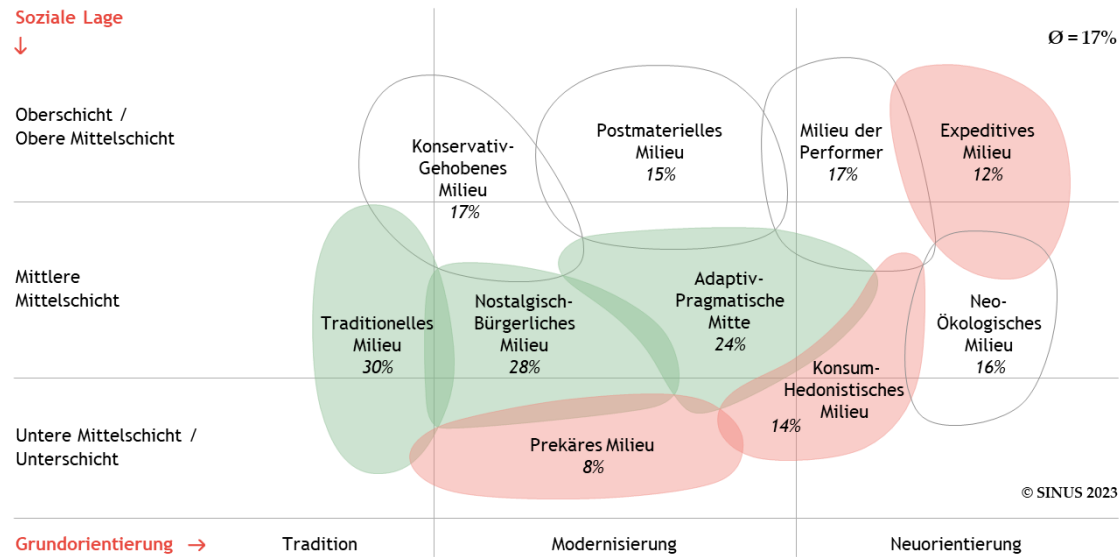
■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Genutzte Fahrradtypen

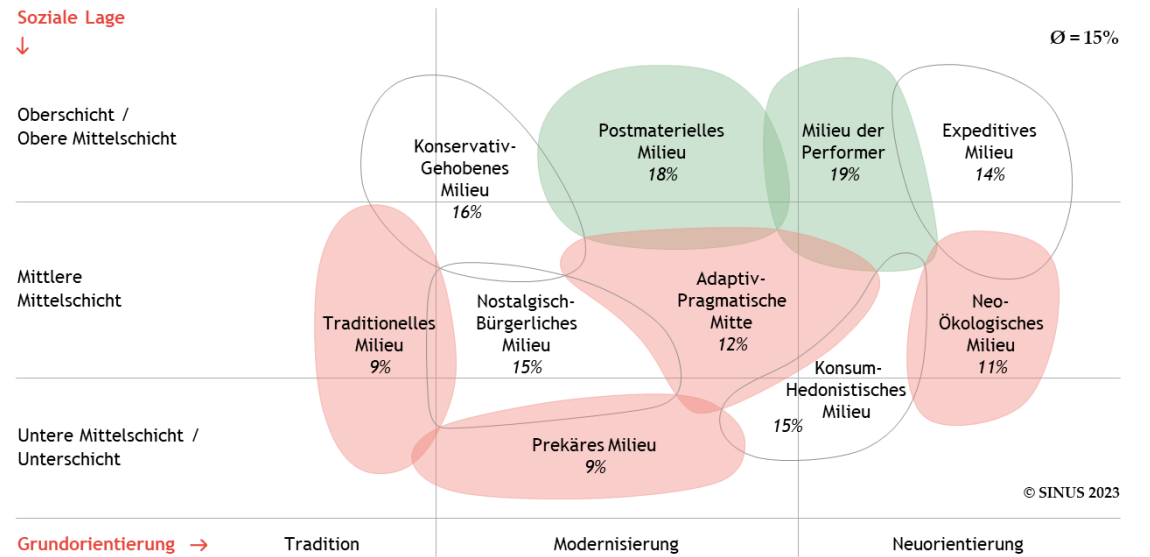
nach Sinus-Milieus

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

Pedelec



Trekkingrad (ohne elektrische Unterstützung)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

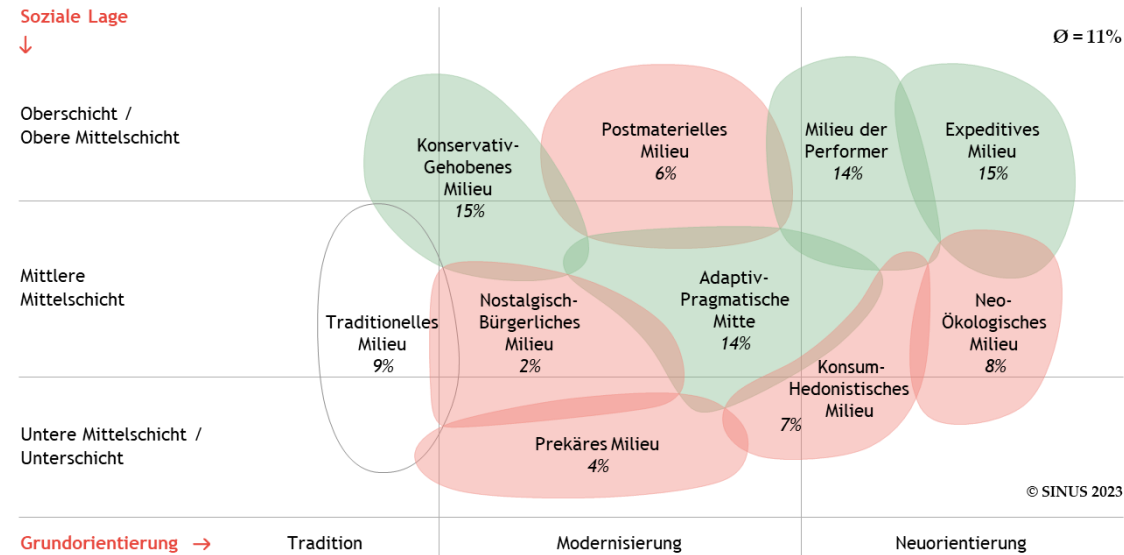
■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Genutzte Fahrradtypen

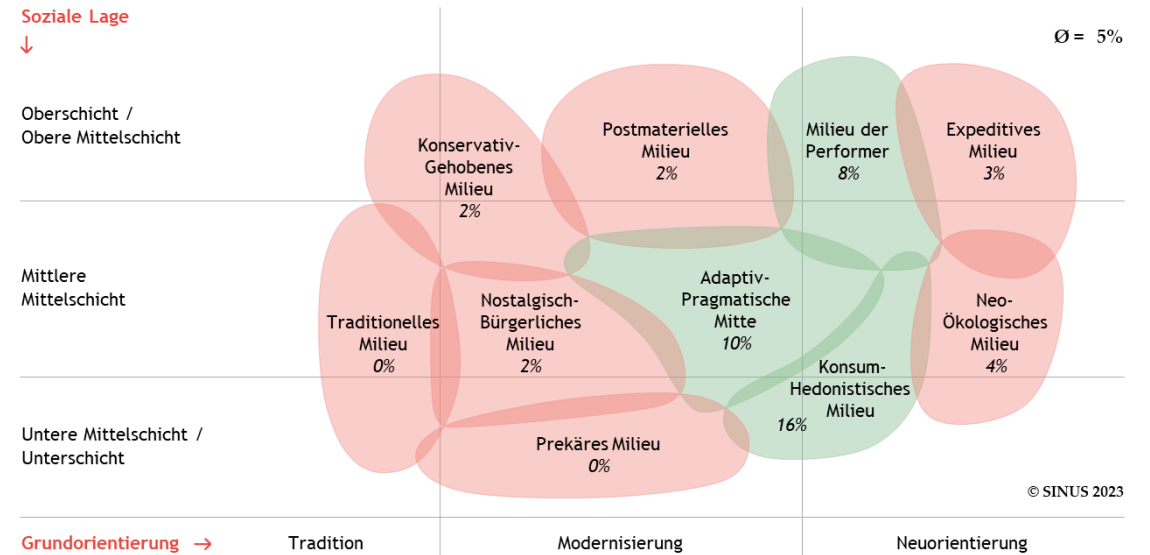
nach Sinus-Milieus

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

Sportrad (ohne elektrische Unterstützung)



Gravelbike (ohne elektrische Unterstützung)



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

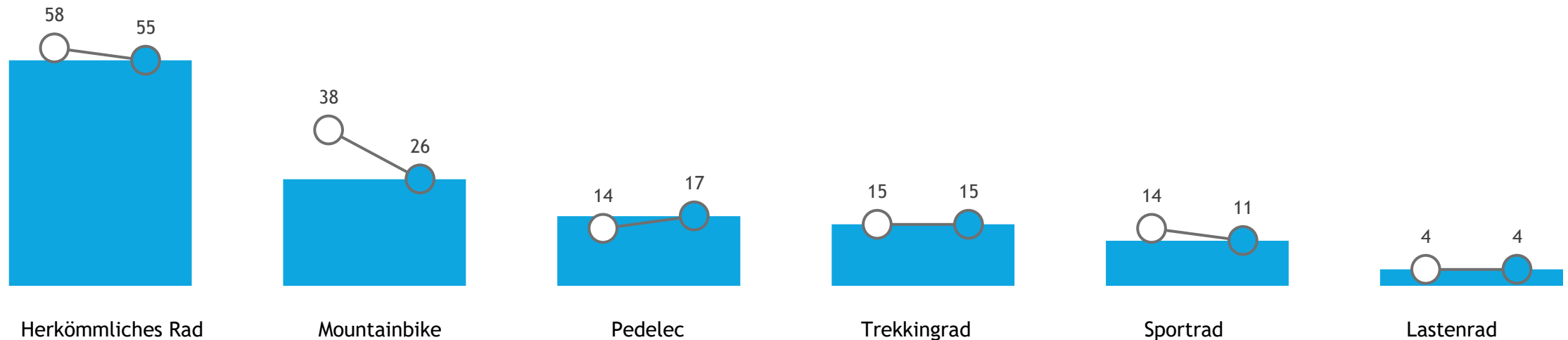
■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Genutzte Fahrradtypen

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

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

Genutzter Fahrradtyp



Quelle: SINUS (2023)

2023: n(MUC) = 657 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

2021: n(MUC) = 458 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Legende

■ 2023

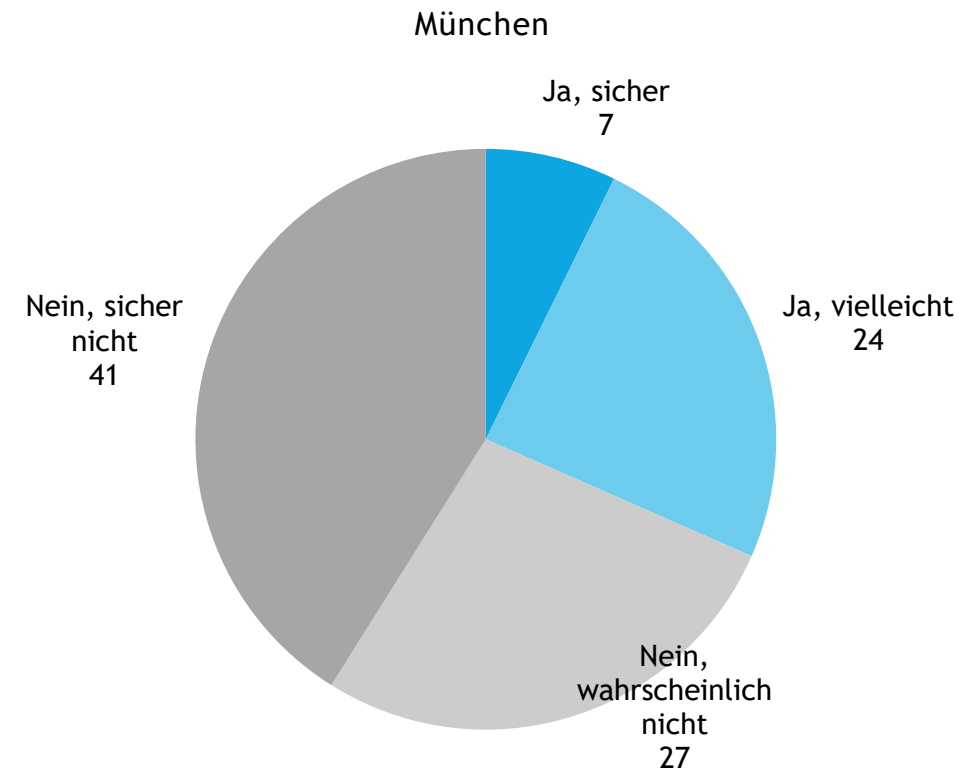
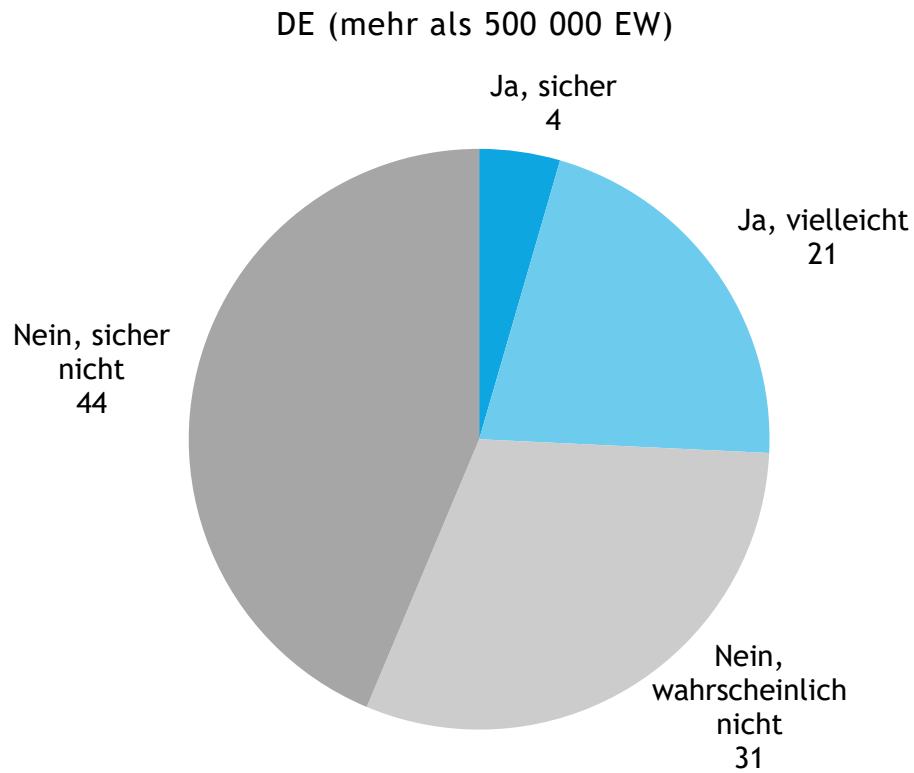
○—●

2021 2023

Pläne zum Fahrradkauf

München im Vergleich zu Deutschland

Planen Sie in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines Fahrrads?

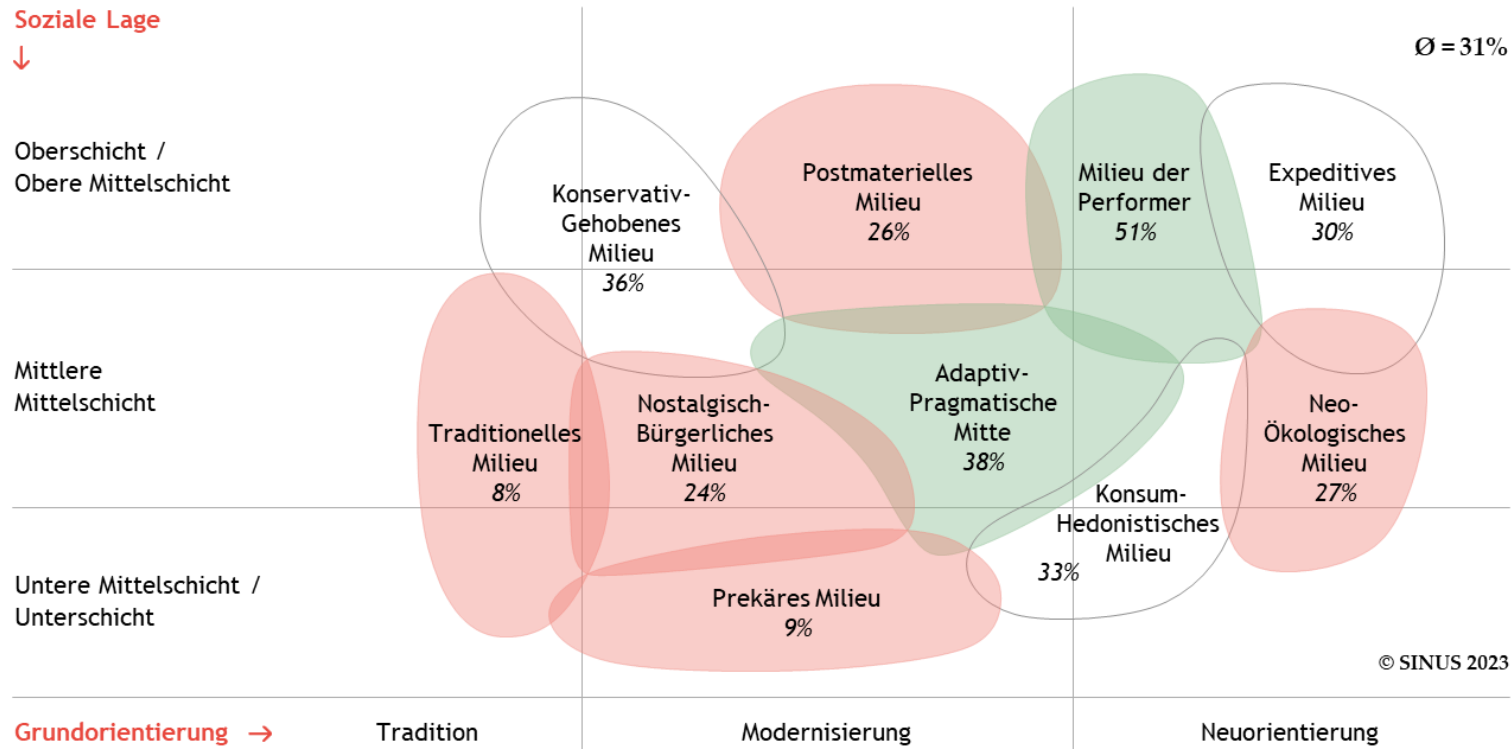


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Pläne zum Fahrradkauf

nach Sinus-Milieus

Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines Fahrrads? → Ja, sicher / Ja, vielleicht



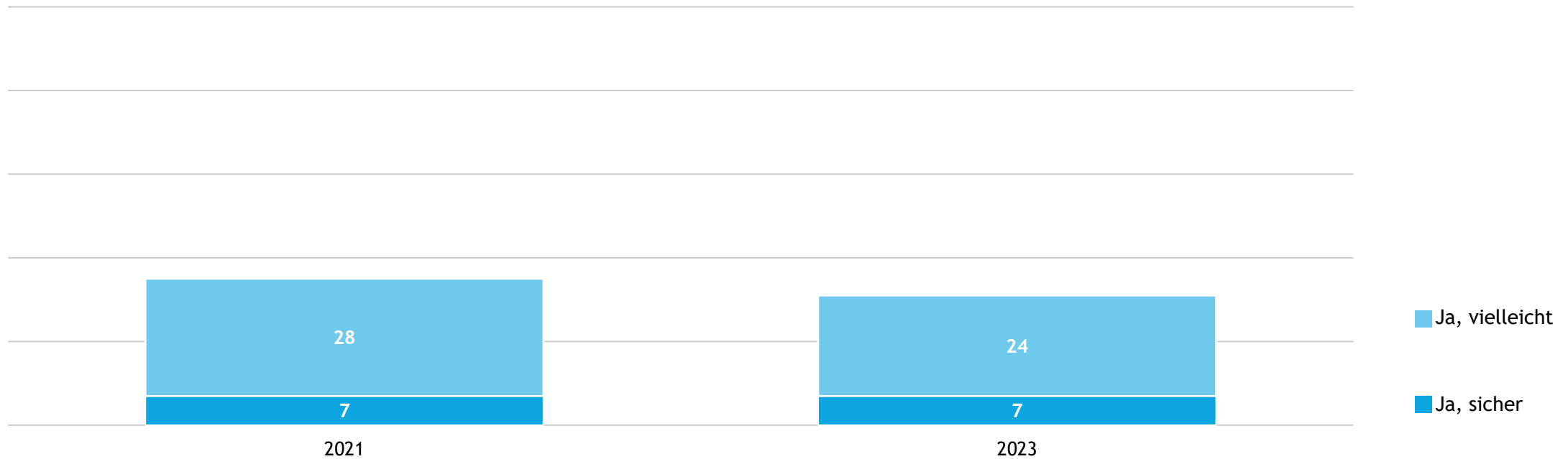
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 510 Fälle (CAWI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Pläne zum Fahrradkauf

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

Planen Sie in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines Fahrrads?



Quelle: SINUS (2023)

2023: n(MUC) = 510 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

2021: n(MUC) = 503 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

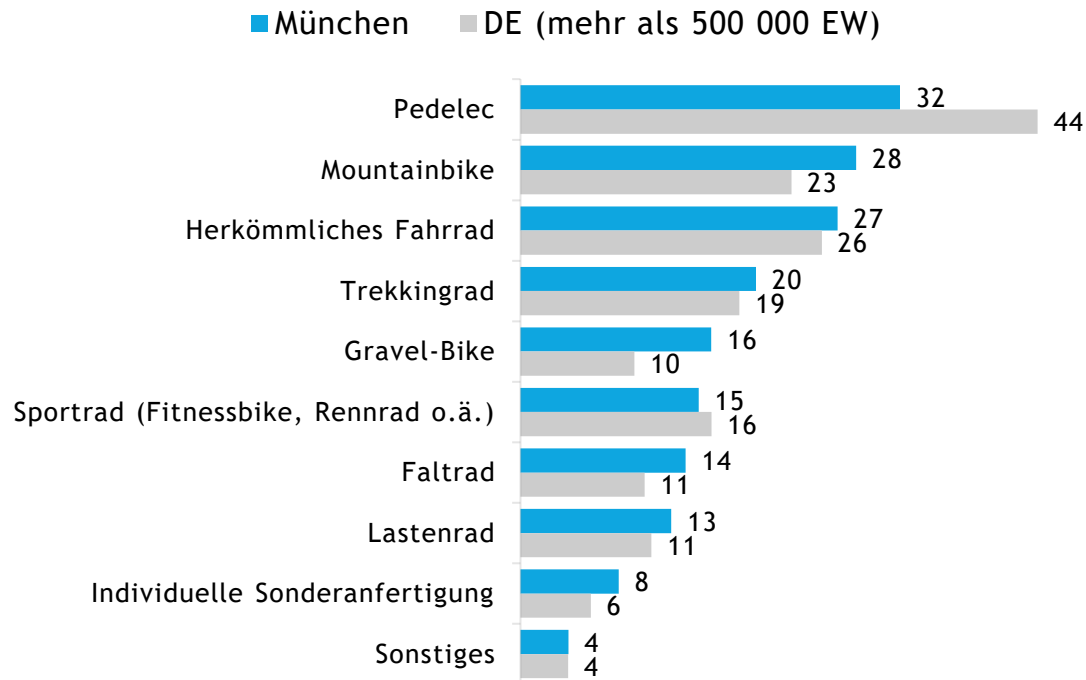
Pläne zum Fahrradkauf: Fahrradtypen und Ausgabebereitschaft

München im Vergleich zu Deutschland

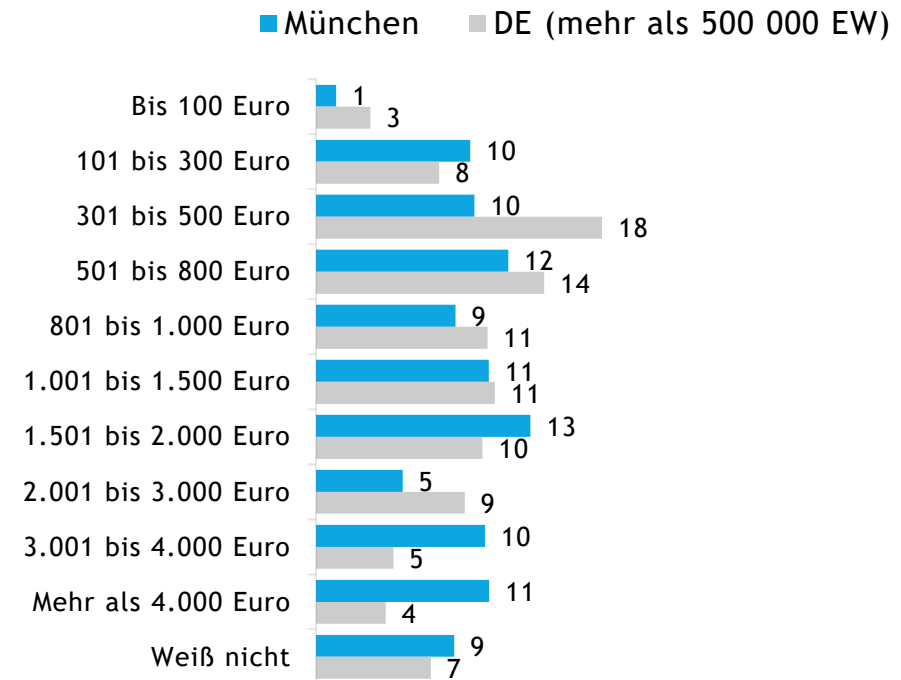
Welchen Typ von Fahrrad bzw. welche Typen von Fahrrädern werden Sie dann aller Voraussicht nach kaufen? (Mehrfachnennung möglich)

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

Fahrradtypen



Ausgabebereitschaft



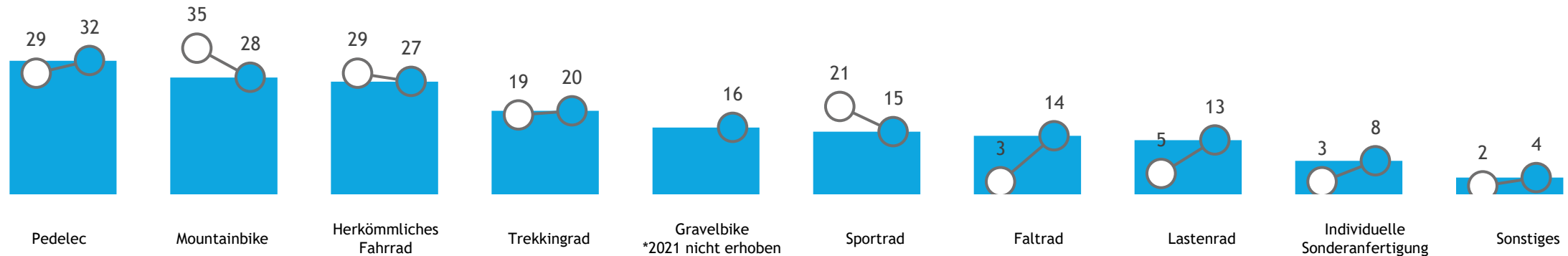
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 161 (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 182 Fälle, nur Befragte, die in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines Fahrrads planen
 Angaben in %

Pläne zum Fahrradkauf: Fahrradtypen

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

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

Voraussichtlicher Fahrradtyp



Quelle: SINUS (2023)

2023: n(MUC) = 161 Fälle, Befragte, die in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines Fahrrads planen

2021: n(MUC) = 175 Fälle, Befragte, die in den nächsten 12 Monaten den Kauf eines Fahrrads planen

Angaben in %

Legende

■ 2023

○—●

2021 2023

Pläne zum Fahrradkauf: Zustand des Fahrrades

München im Vergleich zu Deutschland

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

Zustand des Fahrrads	Neues Fahrrad	Gebrauchtrad	Nicht sicher	Neues Fahrrad	DE (500T)	Differenz DE
Gesamt	72	16	12	72	64	8
Lastenrad	91	5	4	91	53	38
Faltrad	82	19		82	75	6
Pedelec	79	10	11	79	63	17
Indiv. Sonderanfertigung	78	15	7	78	63	15
Gravel-Bike	77	20	4	77	60	16
Trekkingrad	75	12	12	75	84	-8
Sportrad	67	24	9	67	56	11
Mountainbike	63	26	12	63	71	-8
Herkömmliches Fahrrad	61	12	27	61	56	5
Sonstiges	32	15	53	32	37	-5

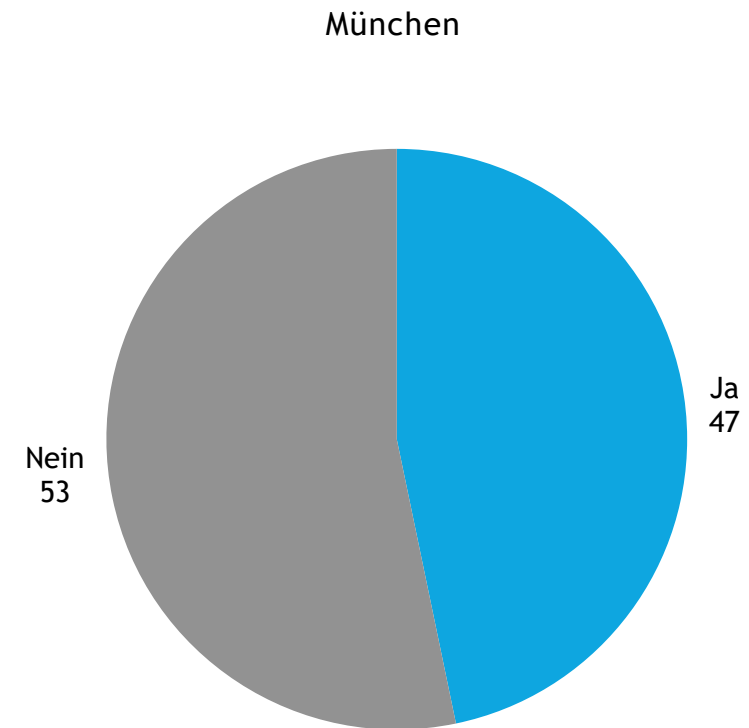
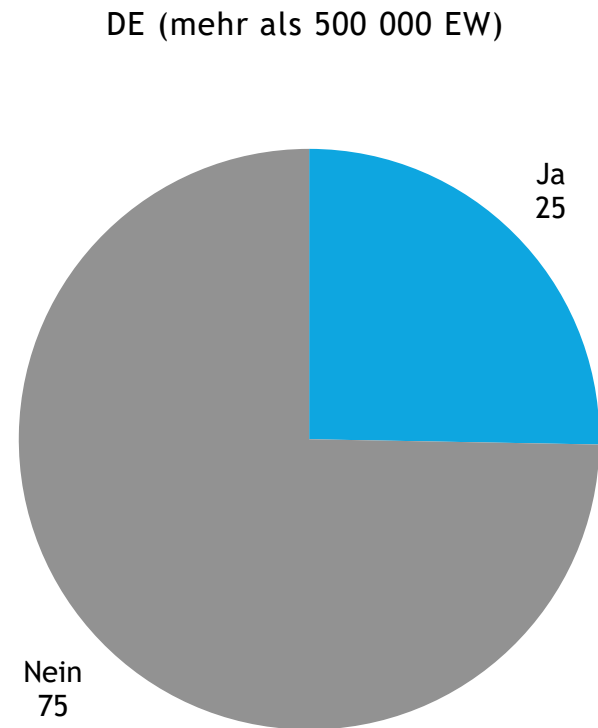
Quelle: SINUS (2023)
 N=Personen, die das jeweilige Fahrrad kaufen möchten
 Angaben in %

⚠ Teils geringe Fallzahlen
 (n < 30)

Pläne zum Fahrradkauf: Leasingangebote

München im Vergleich zu Deutschland

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



Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 241 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 243 Fälle, Anzahl der geplanten Fahrradkäufe von Berufstätigen
Angaben in %

10

Bike-Sharing, Pedelecs und Lastenräder

Interesse

Erfahrungen

Nutzeranteile

Kaufinteresse Lastenräder

Gründe gegen den Kauf von Lastenrädern

Interesse Lastenradverleih

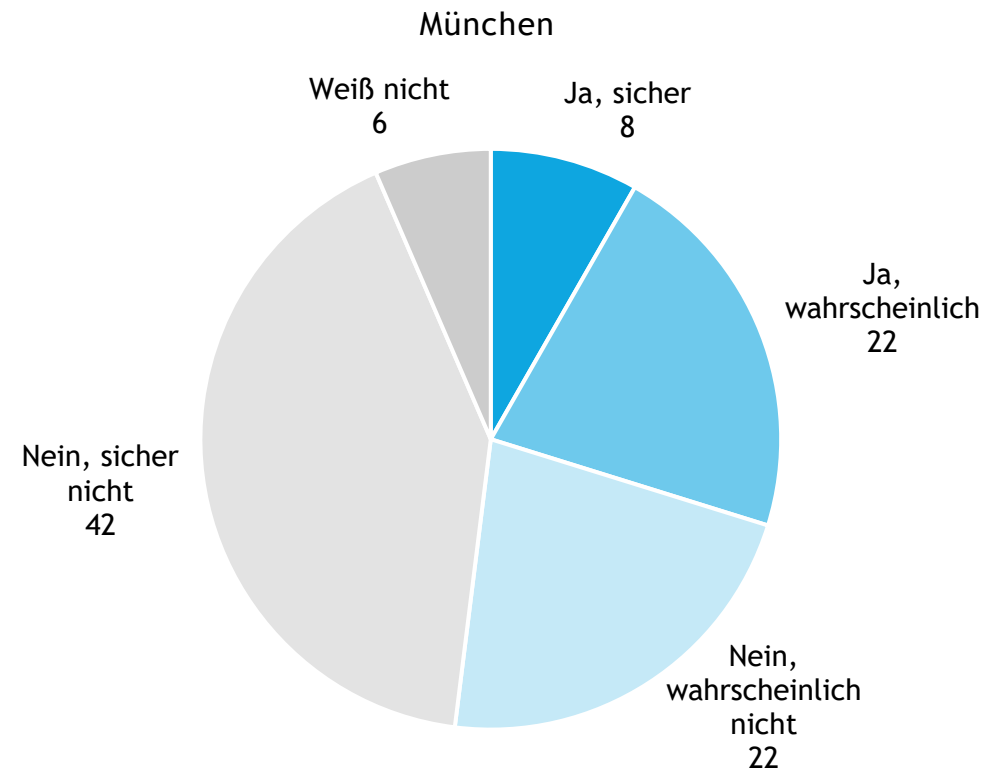
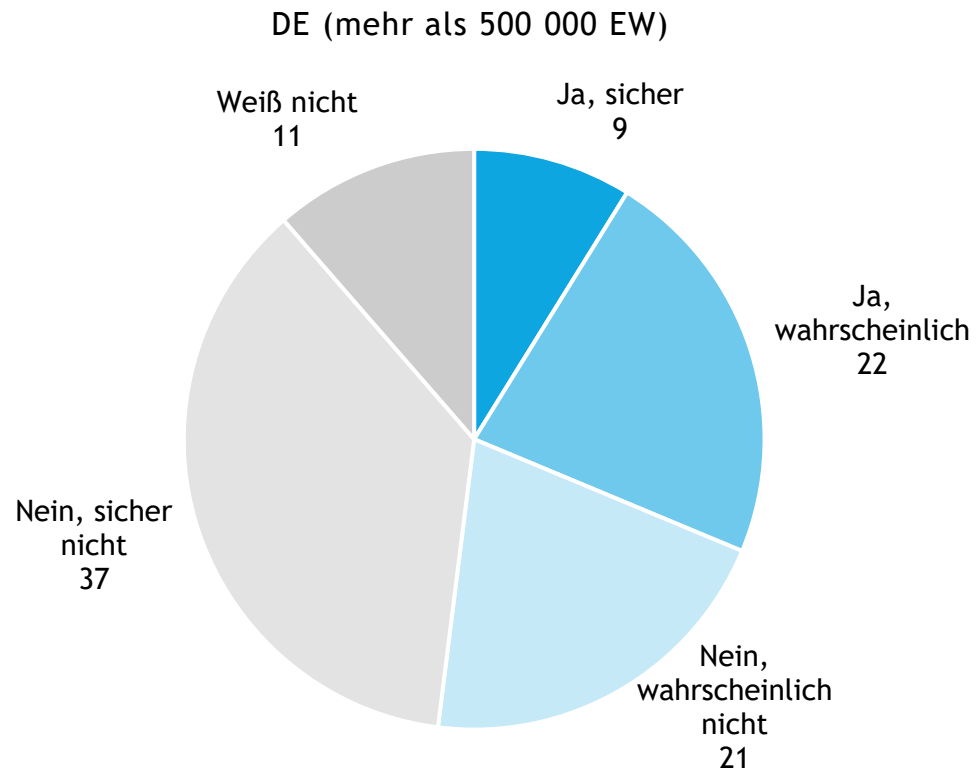


= enthält regionale Zusatzfrage

Nutzungsinteresse an Mietradsystem

München im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich vorstellen ein öffentliches Mietradsystem zu nutzen?

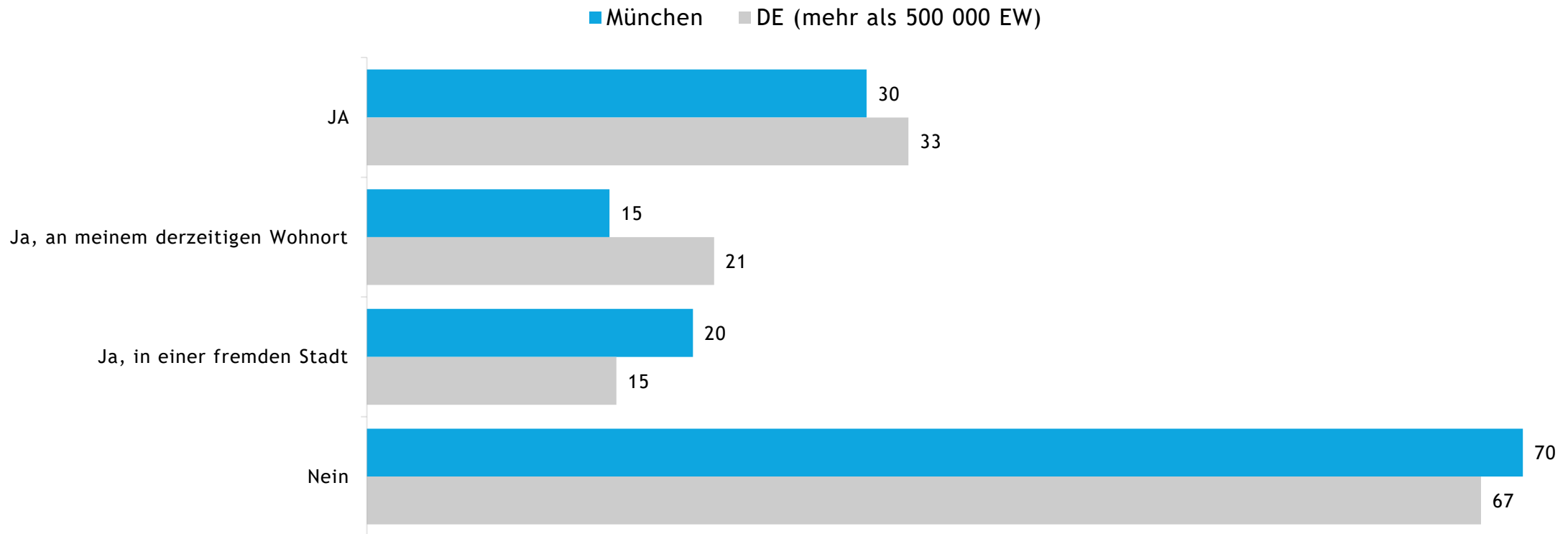


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Erfahrungen mit Mietradsystem

München im Vergleich zu Deutschland

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



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

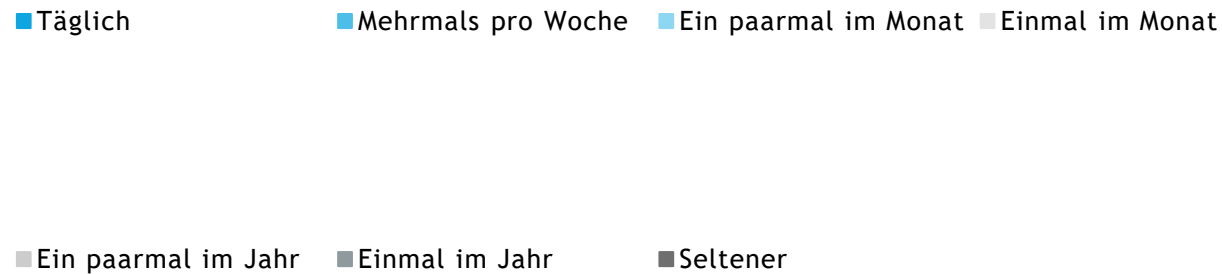
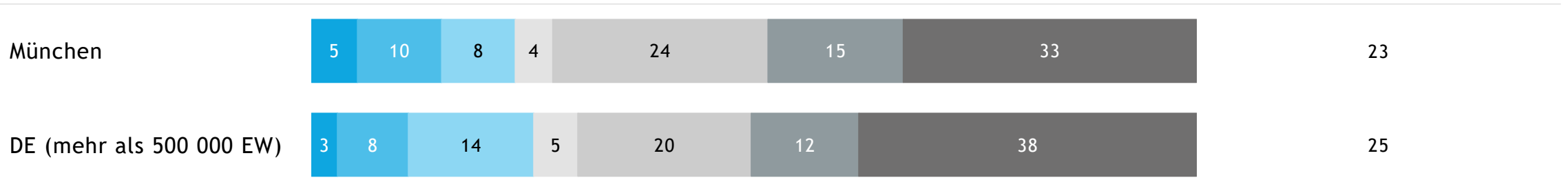
Angaben in %

Nutzungshäufigkeit Mietradsystem

München im Vergleich zu Deutschland

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

Mind. ein paarmal im Monat

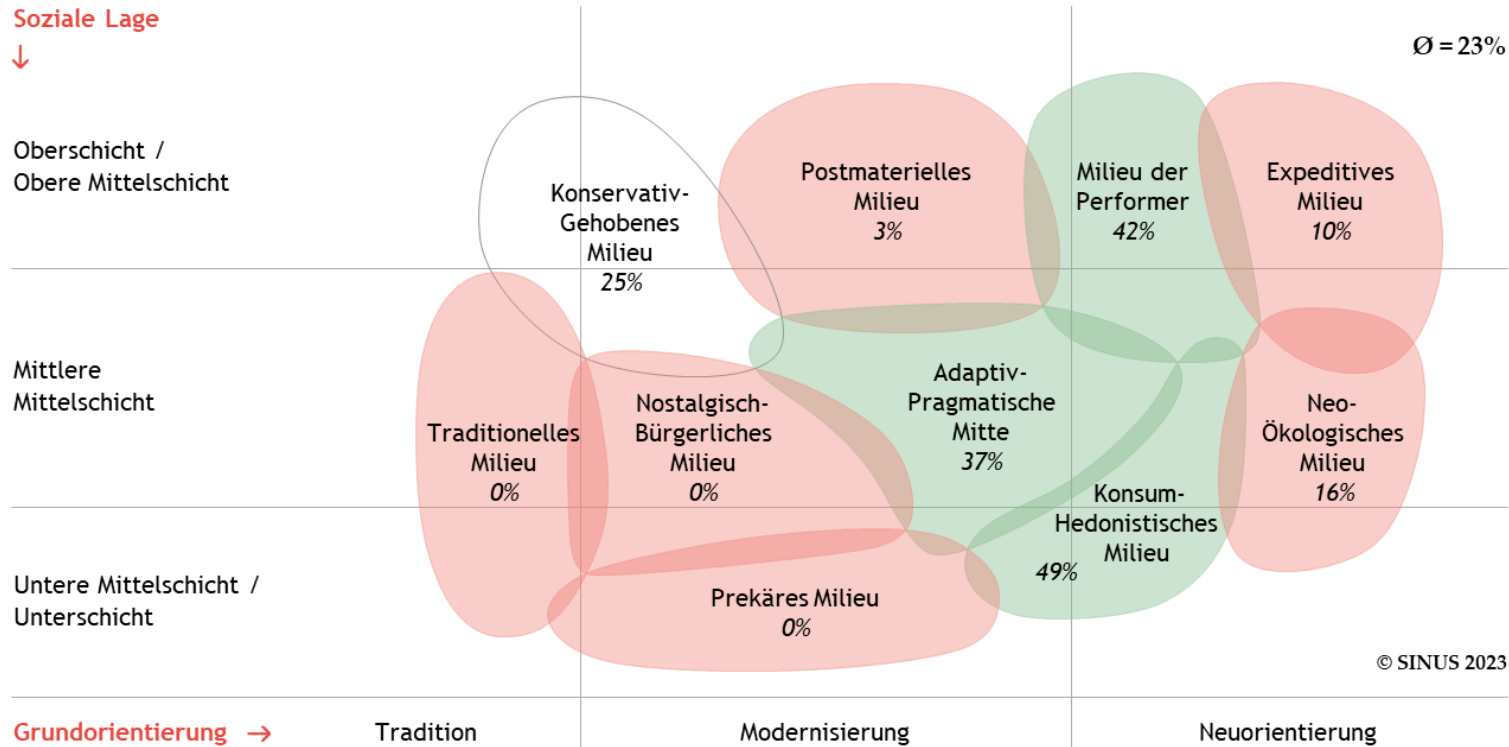


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 247 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 231 Fälle, Befragte, die schon einmal ein Mietradsystem genutzt haben.
 Angaben in %

Nutzung Bike-Sharing - Mindestens ein paarmal im Monat

nach Sinus-Milieus

Wie oft nutzen Sie das Mietradsystem, egal ob im Urlaub oder am eigenen Wohnort, aktuell? (mind. einmal im Monat)



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 247 Fälle (CAWI + CATI), Befragte, die ein Fahrrad über ein Verleihsystem bereits genutzt haben
 Angaben in %

■ Stark überdurchschnittlich
■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Bevorzugte Systeme für Mieträder

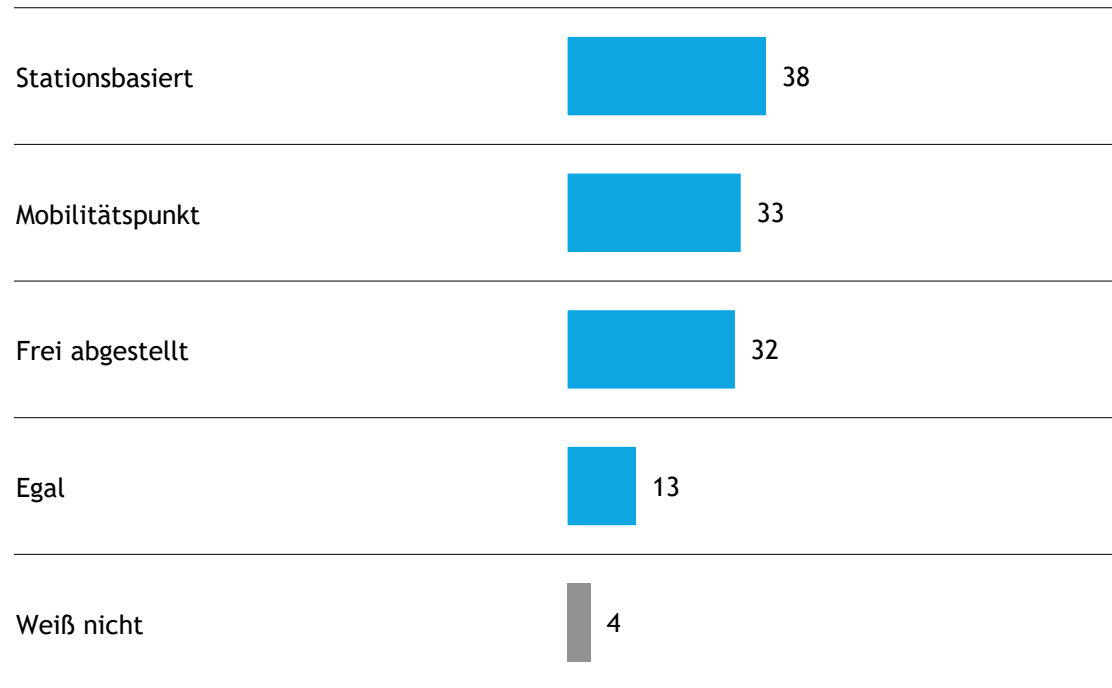
in München



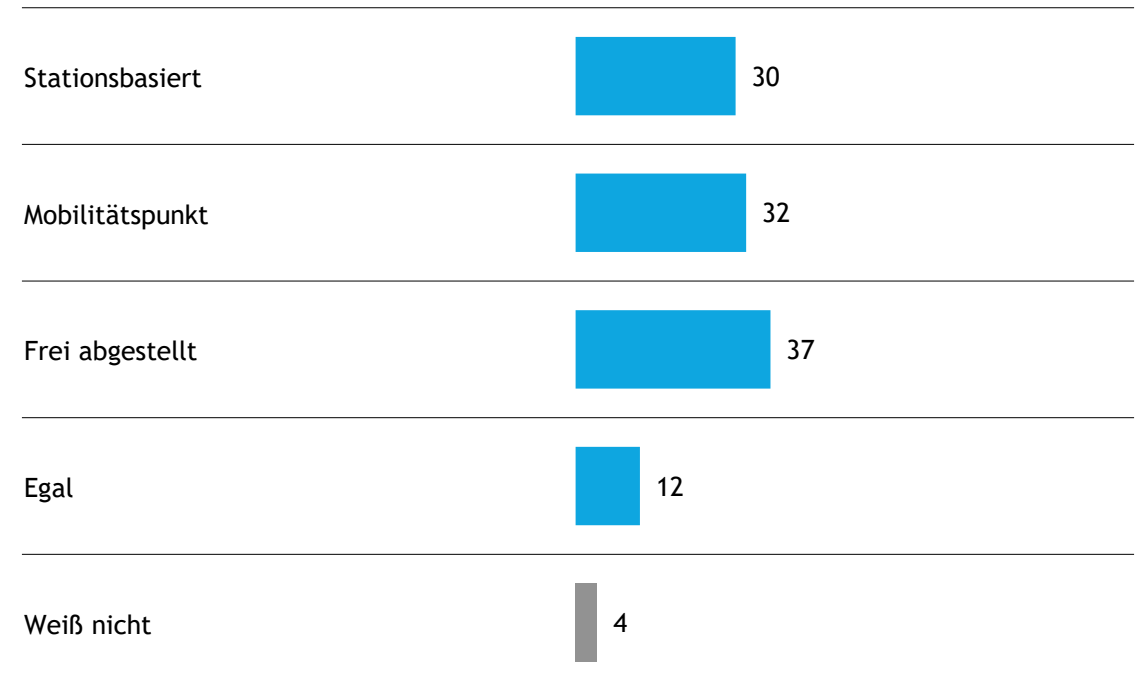
Regionale
Zusatzfrage

Bei öffentlichen Mietradsystemen gibt es drei Varianten zur Ausleihe / Rückgabe von Mieträdern: Stationsbasierte Räder, Leihe / Rückgabe an Mobilitätspunkten und frei abstellbare Räder. Welches dieser Systeme bevorzugen Sie für die Ausleihe bzw. Rückgabe von Mieträdern? (Mehrfachnennungen möglich)

Ausleihe von Mieträdern



Rückgabe von Mieträdern



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 284 Fälle (CAWI + CATI), Befragte im Alter zwischen 14 und 69 Jahren, die bereits ein Mietradsystem genutzt haben bzw. sich generell vorstellen können, dies zu tun

Hinweis: Diese Frage war nur in München Bestandteil der Studie, daher existieren keine Vergleichswerte für Gesamtdeutschland

Angaben in %

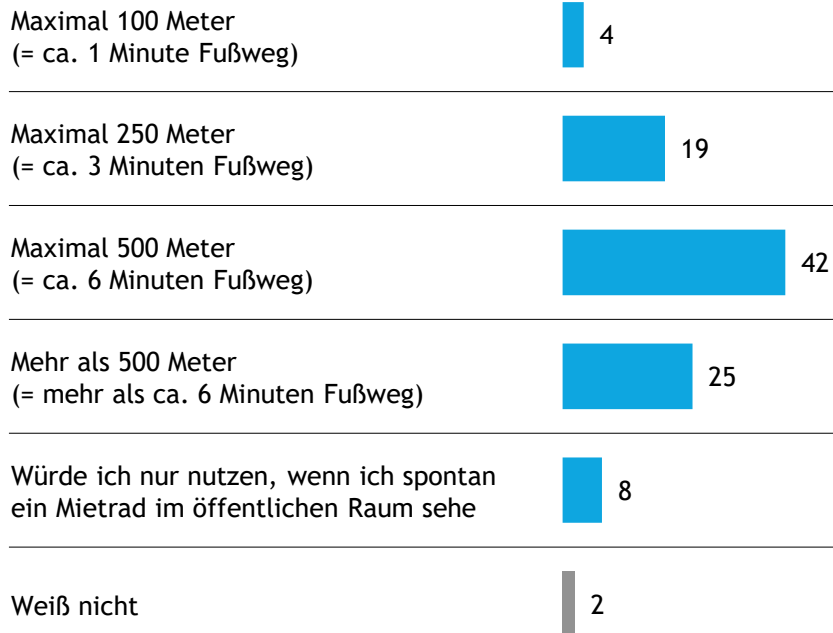
Entfernung zum Mietrad(-system) & Grundgebühr für Gratisfahrt

in München



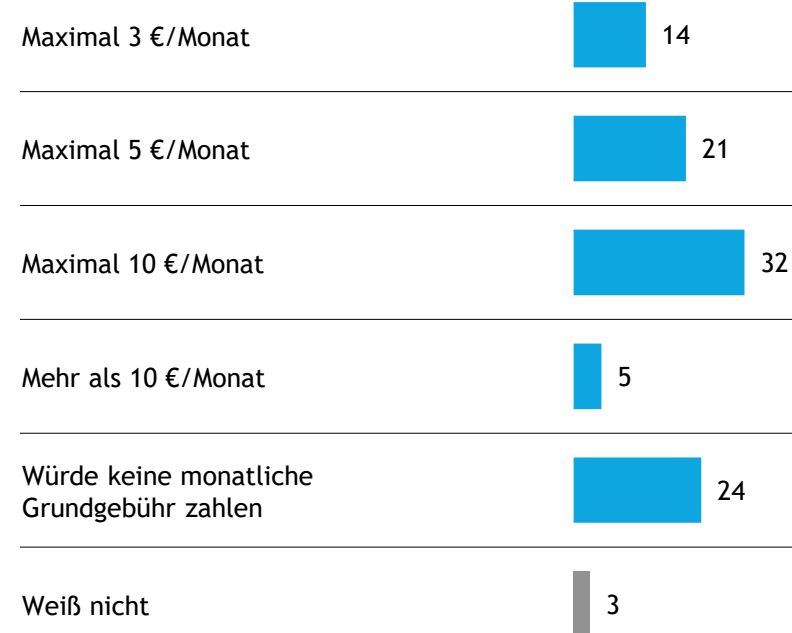
Welche Strecke würden Sie maximal zu einer Station des Mietradsystems bzw. eines Mobilitätspunktes oder zu einem freistehenden Mietrad zurücklegen, um dieses zu nutzen (bspw. zur Ausleihe / Rückgabe des Mietrades)?

Maximale Entfernung



Welche monatliche Grundgebühr würden Sie für die Nutzung eines Mietrades zahlen, wenn eine Einzelfahrt mit dem Mietrad für die ersten 30 Minuten gratis wären?

Maximale monatliche Grundgebühr für 30-minütige Gratisfahrt



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 284 Fälle (CAWI + CATI), Befragte im Alter zwischen 14 und 69 Jahren, die bereits ein Mietradsystem genutzt haben bzw. sich generell vorstellen können, dies zu tun

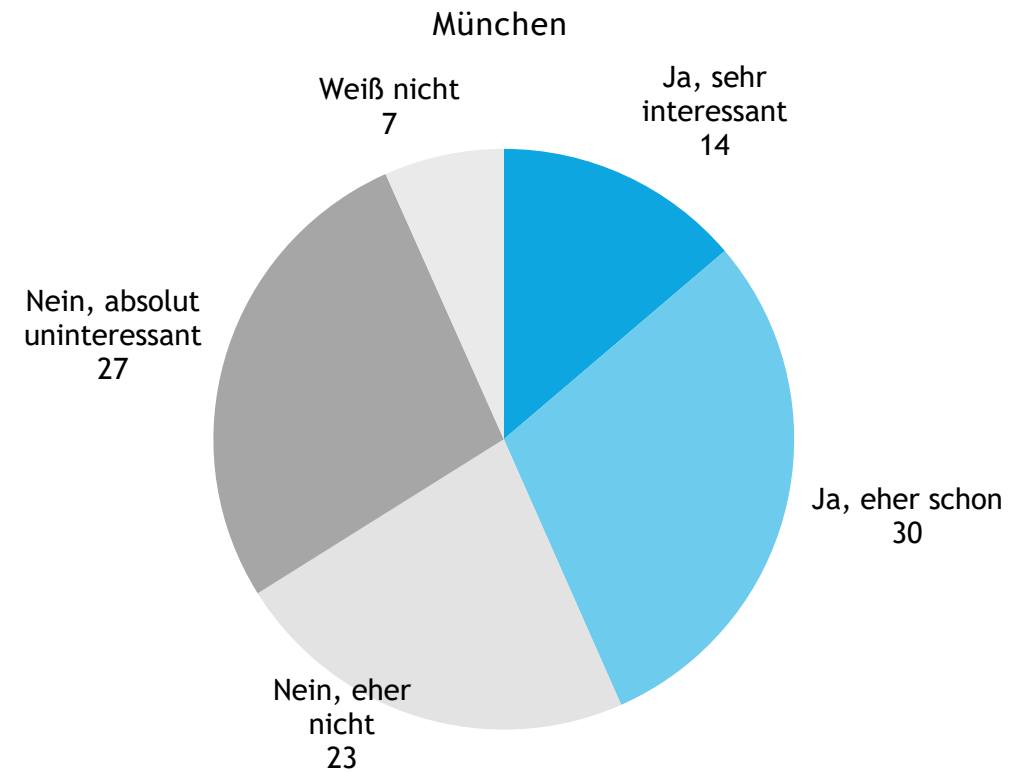
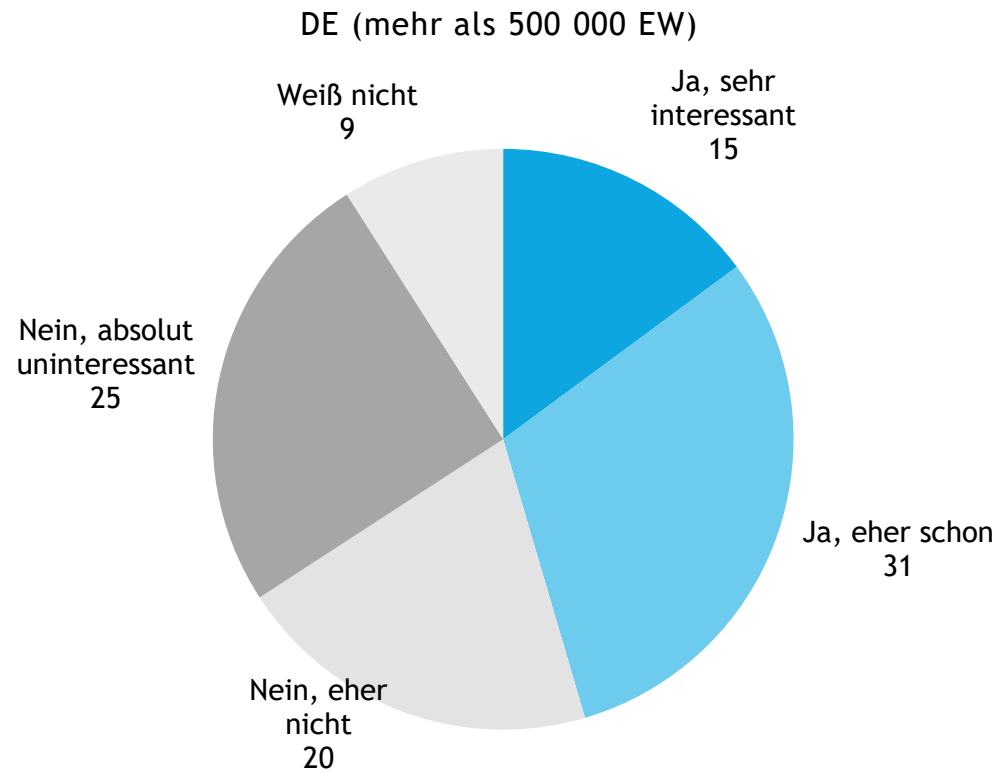
Hinweis: Diese Frage war nur in München Bestandteil der Studie, daher existieren keine Vergleichswerte für Gesamtdeutschland

Angaben in %

Interesse an Pedelecs

München im Vergleich zu Deutschland

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

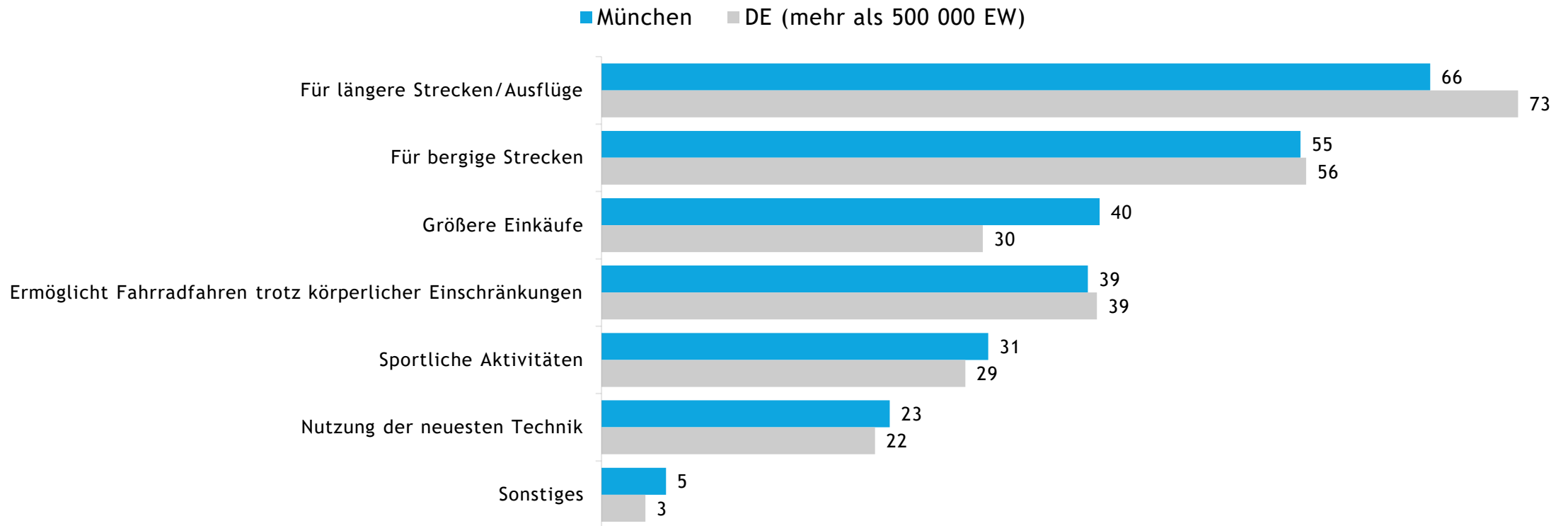


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Einsatzmöglichkeiten von Pedelecs

München im Vergleich zu Deutschland

Für welche Zwecke ist ein Fahrrad mit integriertem Elektromotor mit einer Trittunterstützung bis 25 km/h (Pedelecs) für Sie interessant? (Mehrfachnennungen möglich)



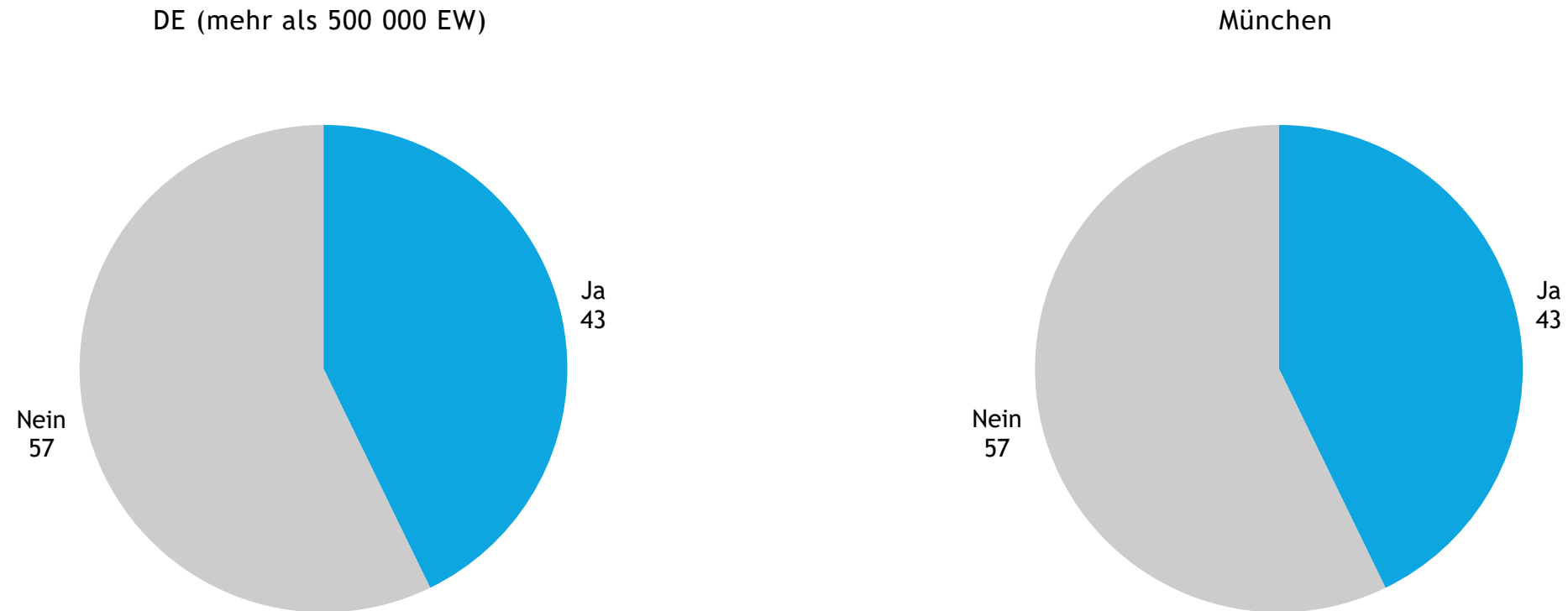
Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 231 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 321 Fälle, Befragte, die Fahrräder mit einem Elektromotor (Pedelecs) generell interessant finden
Angaben in %

Erfahrung mit Pedelecs

München im Vergleich zu Deutschland

Sind Sie schon einmal mit einem Fahrrad gefahren, das einen Elektromotor mit einer Trittunterstützung bis 25 km/h (Pedelecs) zur Unterstützung hatte?

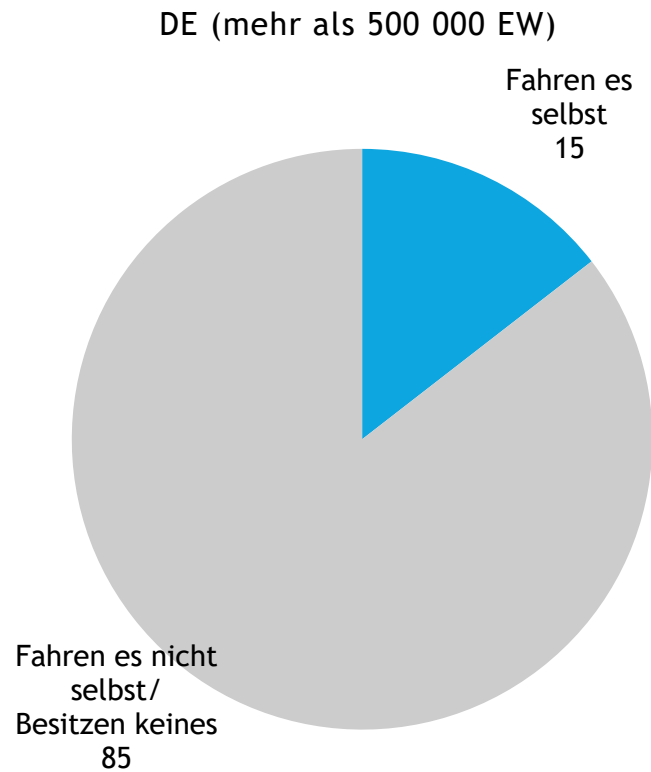


Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

Nutzung von Pedelecs

München im Vergleich zu Deutschland

Sie haben angegeben, ein Pedelec im Haushalt zu besitzen. Fahren Sie dieses Fahrrad auch selbst?



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Nutzung von Pedelecs

Nach Alter & Geschlecht in München im Vergleich zu Deutschland

Sie haben angegeben, ein Pedelec im Haushalt zu besitzen. Fahren Sie dieses Fahrrad auch selbst?

			Fahren es selbst	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Geschlecht	Gesamt	14	14	15	-1
	Weiblich	15	15	12	+3
	Männlich	12	12	17	-5
Alter	14 - 19 Jahre	7	7	7	-0
	20 - 29 Jahre	13	13	9	+3
	30 - 39 Jahre	17	17	19	-2
	40 - 49 Jahre	13	13	16	-3
	50 - 59 Jahre	14	14	16	-2
	60 - 69 Jahre	14	14	14	-0

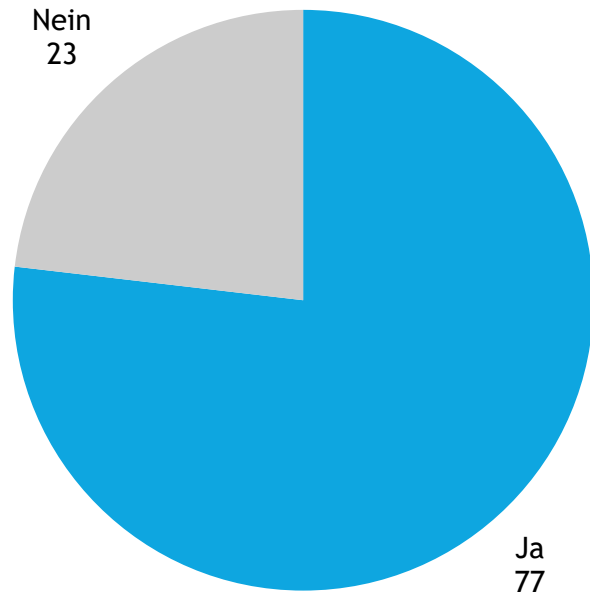
Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Bekanntheit von Lastenrädern

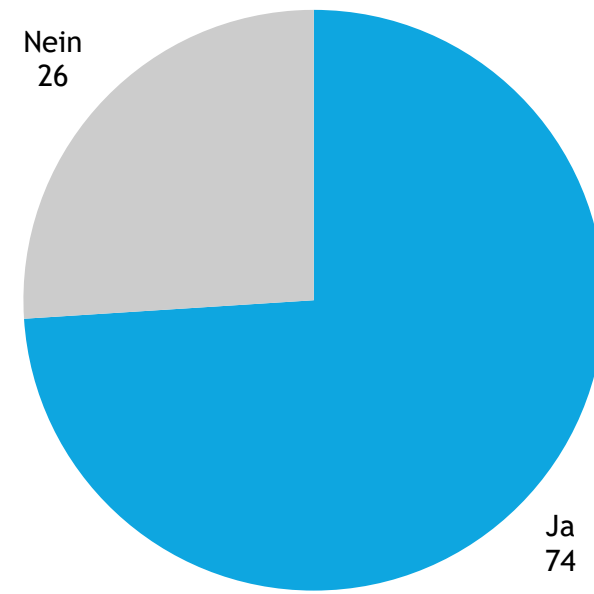
München im Vergleich zu Deutschland

Haben Sie schon einmal von Lastenrädern gehört?

DE (mehr als 500 000 EW)



München

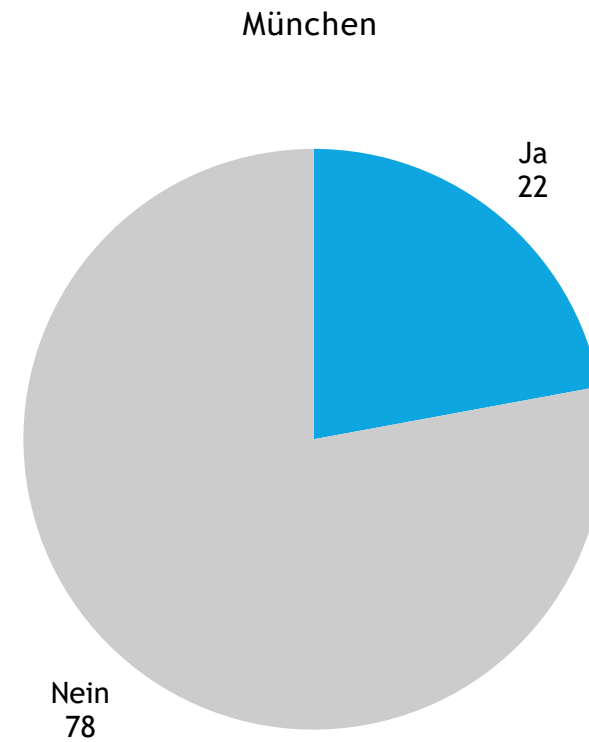
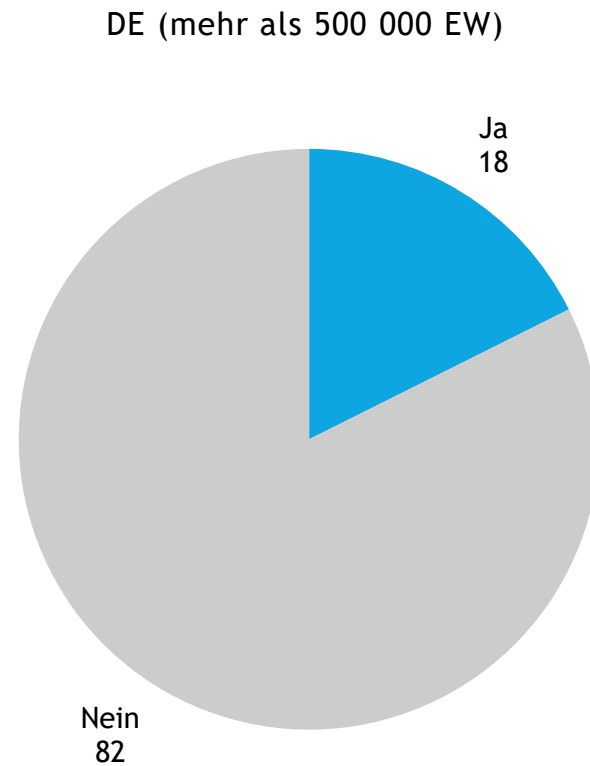


Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

Kaufinteresse Lastenräder

München im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?



Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

Kaufinteresse Lastenräder

Nach Alter & Geschlecht in München im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?

			Ja	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Geschlecht	Gesamt	22	22	18	+4
	Weiblich	26	26	15	+11
	Männlich	18	18	20	-2
Alter	14 - 19 Jahre	15	15	18	-3
	20 - 29 Jahre	26	26	21	+5
	30 - 39 Jahre	32	32	26	+6
	40 - 49 Jahre	22	22	20	+2
	50 - 59 Jahre	16	16	13	+3
	60 - 69 Jahre	12	12	6	+6

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Kaufinteresse Lastenräder

Nach Identifizierung in München im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen?

		Ja	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Gesamt	22	22	18	+4
Autofahrer/in	16	16	15	+1
Radfahrer/in	36	36	28	+6
ÖPNV-Nutzer/in	18	18	16	+2
Fußgänger/in	27	27	8	+19

Quelle: SINUS-Institut (2023)

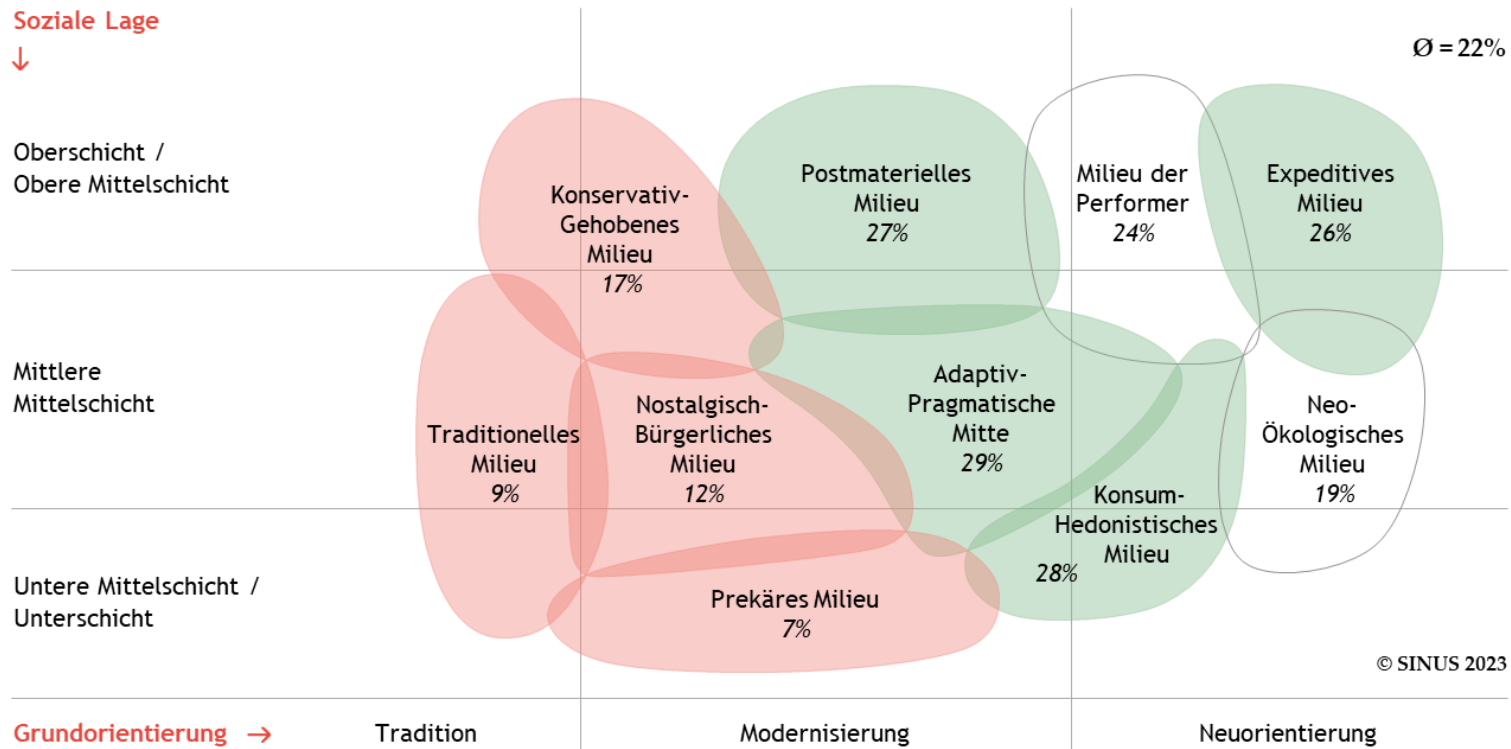
n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Kaufinteresse Lastenräder

nach Sinus-Milieus

Können Sie sich generell vorstellen ein Lastenfahrrad anzuschaffen? → Ja



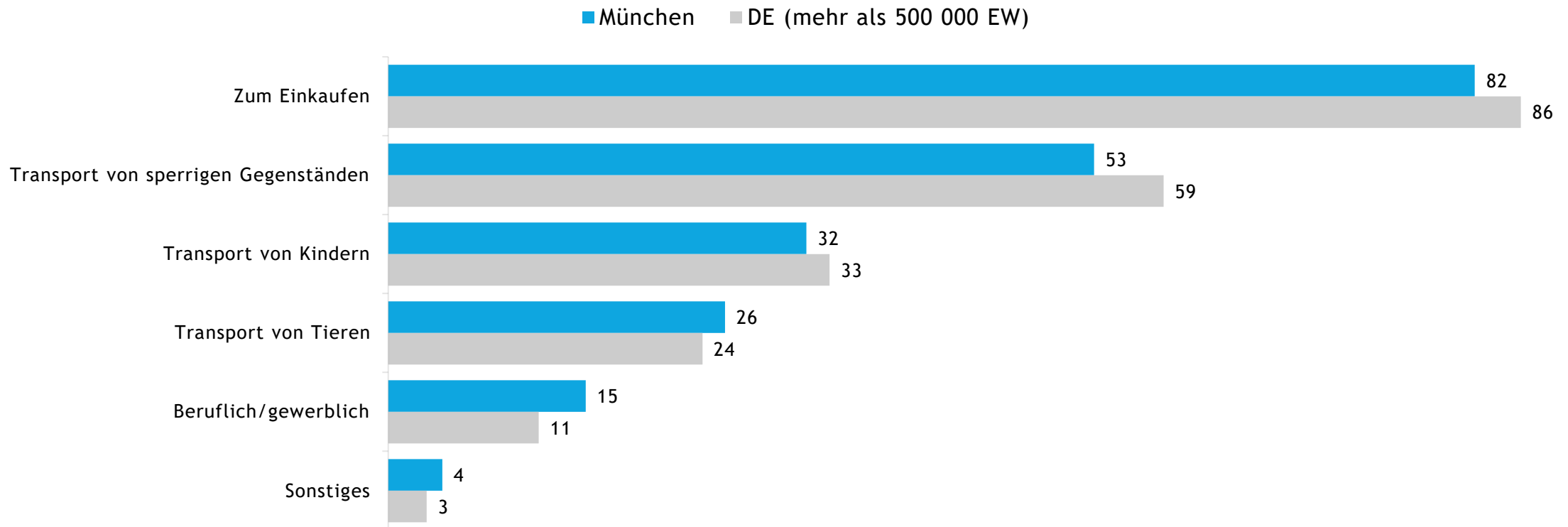
Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 664 Fälle (CAWI + CATI-Split), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Einsatzmöglichkeiten (Lastenrad-Interessent/innen)

München im Vergleich zu Deutschland

Wofür würden Sie das Lastenrad nutzen wollen? (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

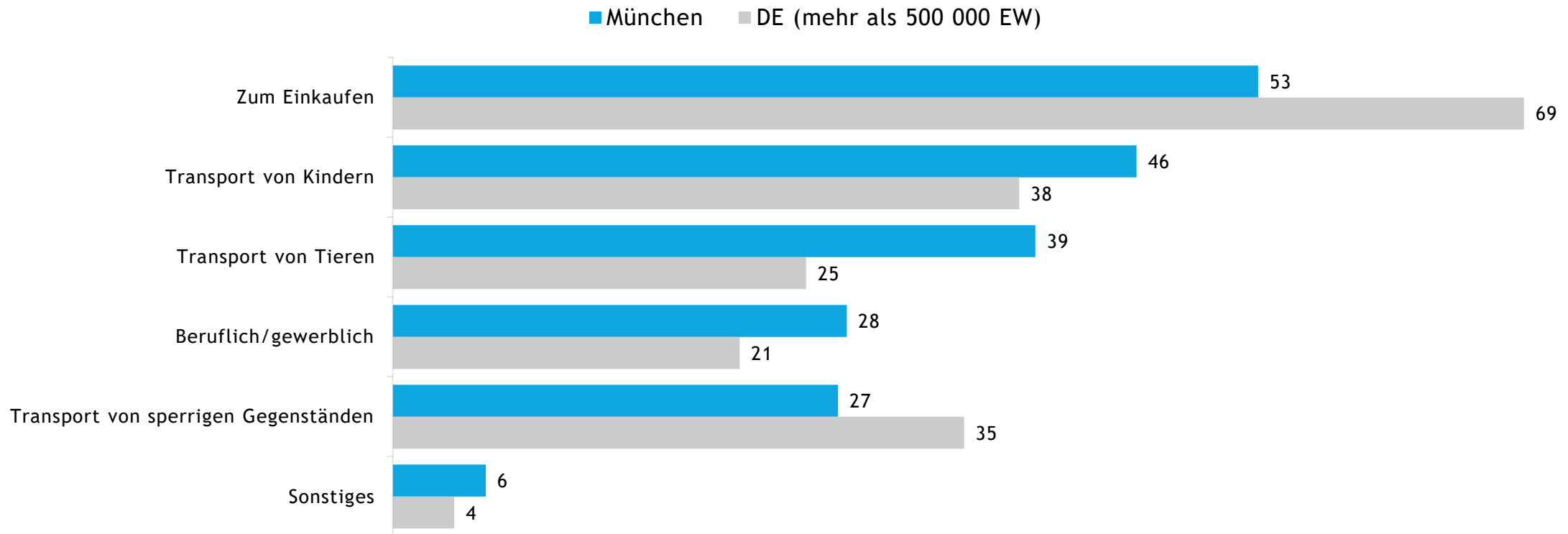
n(MUC) = 90 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 96 Fälle, Befragte, die sich vorstellen können, ein Lastenrad anzuschaffen

Angaben in %

Einsatzzwecke (Lastenrad-Besitzer/innen)

München im Vergleich zu Deutschland

Sie haben angegeben ein Lastenrad zu besitzen. Wofür nutzen Sie das Lastenfahrrad? (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: SINUS-Institut (2023)

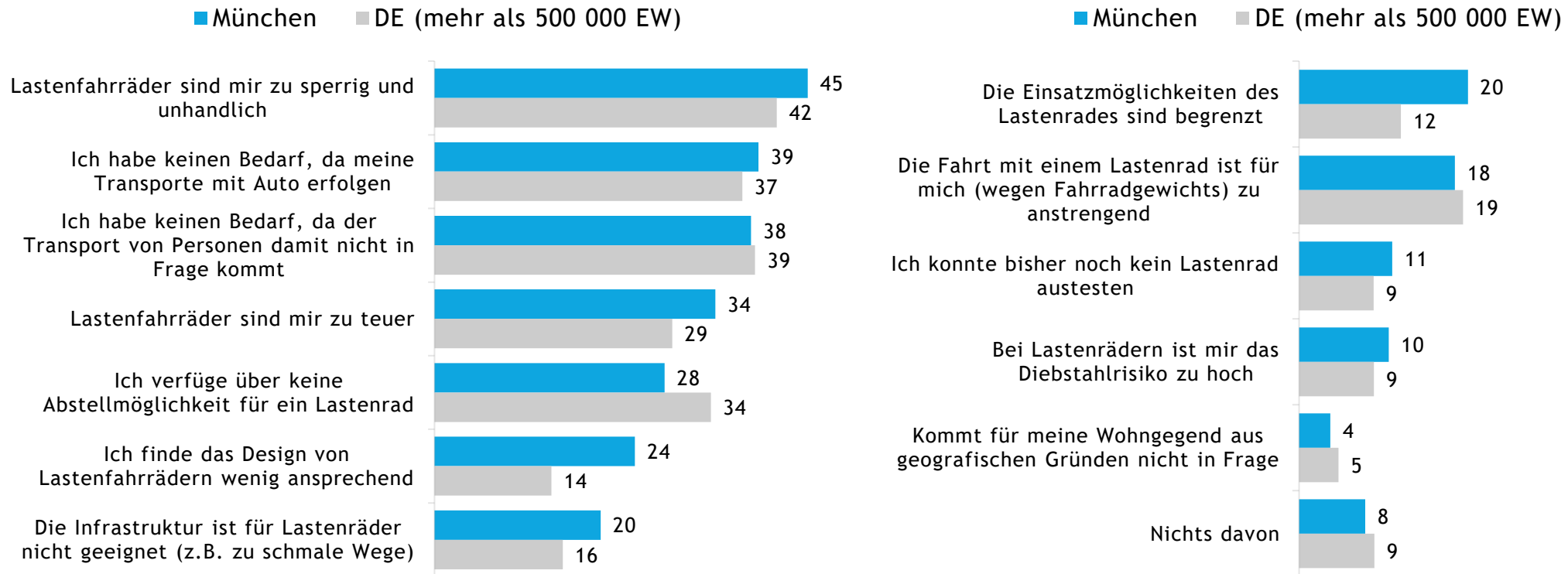
n(MUC) = 36 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 28 Fälle, Radfahrende, die ein Lastenrad besitzen

Angaben in %

Gründe gegen die Anschaffung eines Lastenrades

München im Vergleich zu Deutschland

Warum haben Sie bisher die Anschaffung eines Lastenfahrrads nicht in Erwägung gezogen? Wählen Sie alles aus, was zutrifft. (Mehrfachnennungen möglich)

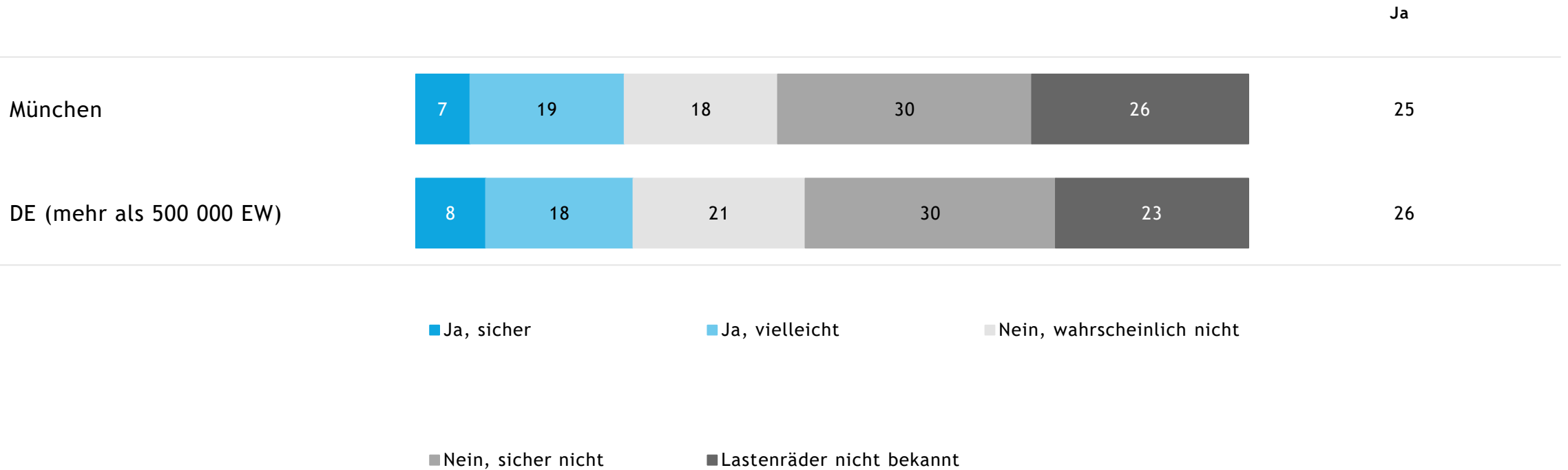


Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 284 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 416 Fälle, nur Befragte, die sich nicht vorstellen können, ein Lastenrad anzuschaffen
 Angaben in %

Interesse an Lastenradverleih

München im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich vorstellen, ein Leihsystem für Lastenfahrräder zu nutzen?



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Interesse an Lastenradverleih

Nach Alter & Geschlecht in München im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich vorstellen, ein Leihsystem für Lastenfahrräder zu nutzen?

			Ja, sicher + Ja, vielleicht	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Geschlecht	Gesamt	25	25	26	-1
	Weiblich	31	31	25	+6
	Männlich	19	19	27	-8
Alter	14 - 19 Jahre	12	12	22	-10
	20 - 29 Jahre	33	33	31	+2
	30 - 39 Jahre	33	33	33	-0
	40 - 49 Jahre	24	24	28	-4
	50 - 59 Jahre	21	21	23	-2
	60 - 69 Jahre	11	11	15	-5

Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %

Interesse an Lastenradverleih

Nach Identifizierung in München im Vergleich zu Deutschland

Können Sie sich vorstellen, ein Leihsystem für Lastenfahrräder zu nutzen?

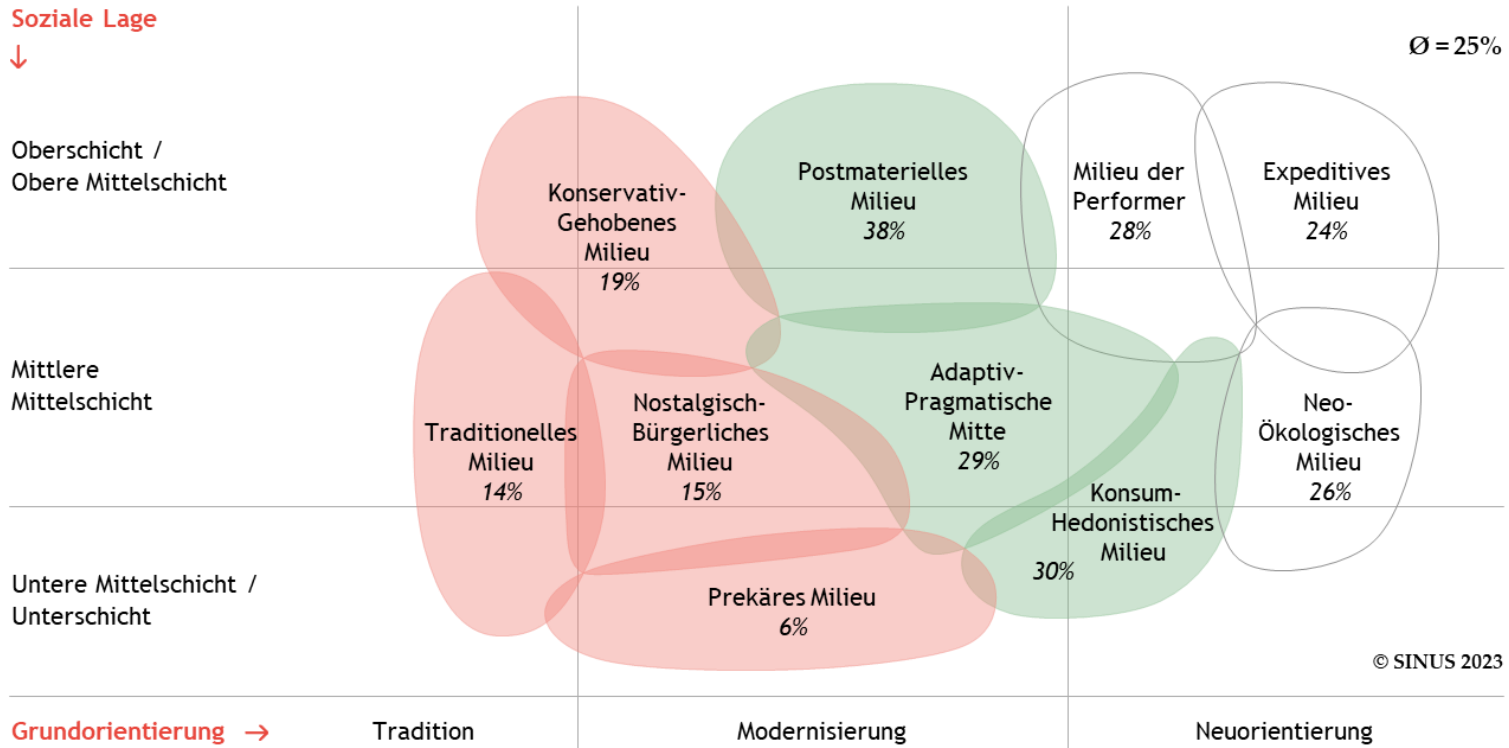
		Ja, sicher + Ja, vielleicht	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Gesamt	25	25	26	-1
Autofahrer/in	16	16	19	-3
Radfahrer/in	37	37	41	-4
ÖPNV-Nutzer/in	28	28	26	+3
Fußgänger/in	32	32	16	+16

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), n(DE (500T)) = 706 Fälle, alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Interesse an Lastenradverleih

nach Sinus-Milieus

Können Sie sich vorstellen, ein Leihsystem für Lastenfahräder zu nutzen? → Ja sicher / Ja, vielleicht



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Bevorzugte Art von Leih-Lastenrädern

in München



Welche Art von Lastenrad bevorzugen Sie für eine Ausleihe? (Frage gestützt mit Bildern)

Art von Leih-Lastenrad

Lastenrad mit 2 Rädern,
kleine bis mittlere Nutzlast (bis 100 kg),
wendig 38

Lastenrad, mit 3 Rädern,
mittlere bis große Nutzlast
(über 100 kg), erhöhter Platzbedarf beim
Fahren, Rangieren und Parken 33

Möchte je nach Fahrt-/Ausleihzweck
entscheiden 32

Weiß nicht 13

Gezeigte Bilder



Lastenrad mit 2 Rädern



Lastenrad mit 3 Rädern

Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 205 Fälle (CAWI + CATI), Befragte im Alter zwischen 14 und 69 Jahren, die sich vorstellen können, ein Leihsystem für Lastenräder zu nutzen

Hinweis: Diese Frage war nur in München Bestandteil der Studie, daher existieren keine Vergleichswerte für Gesamtdeutschland

Angaben in %

Lastenrad-Verleihsystem: Entfernung und Ausgabebereitschaft

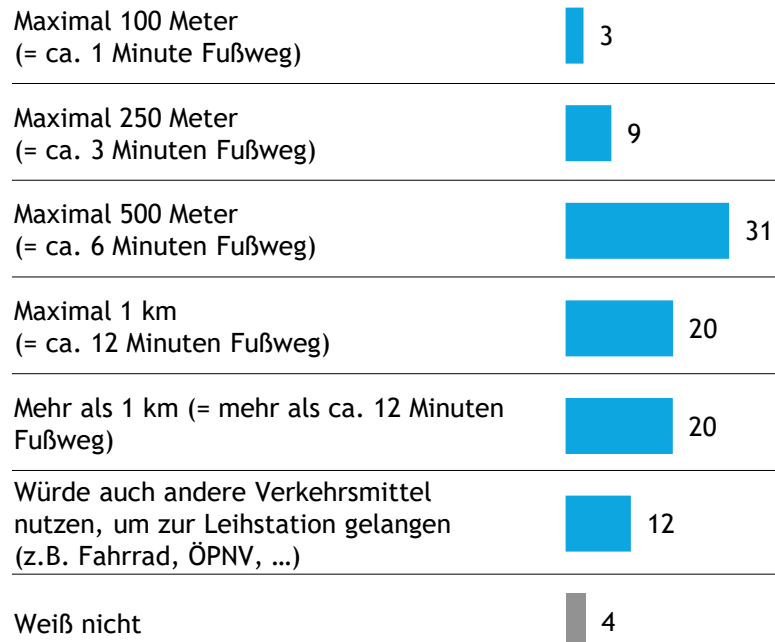
in München



Regionale
Zusatzfrage

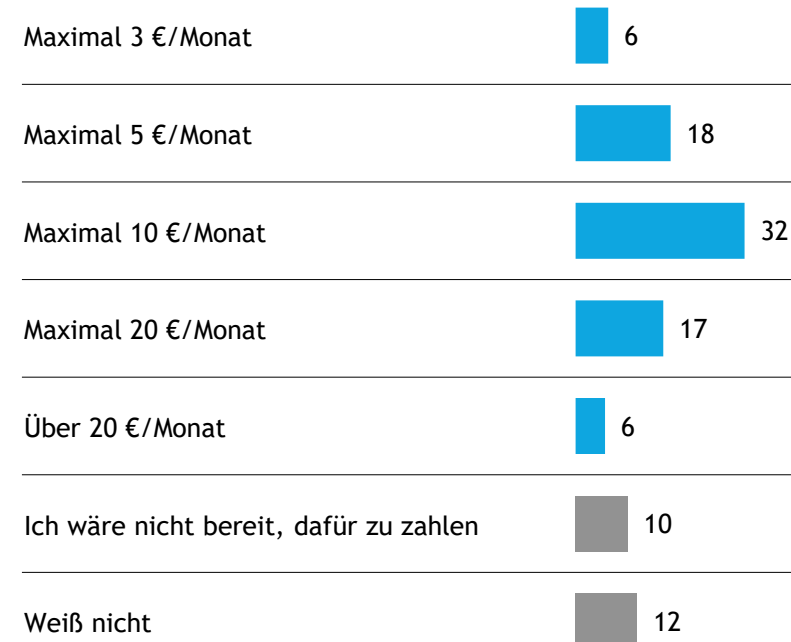
Welche Strecke würden Sie maximal zu einer Station des Leihsystems für Lastenräder zurücklegen, um diese zu nutzen (bspw. Zur Ausleihe / Rückgabe des Mietrads)?

Maximale Entfernung



Welchen Betrag wären Sie bereit, für die Nutzung eines Leihsystems für Lastenräder monatlich zu bezahlen (d.h. eine etwaige Grundgebühr und die Gebühren für die einzelnen Fahrten zusammen)?

Maximale Ausgabebereitschaft



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 284 Fälle (CAWI + CATI), Befragte im Alter zwischen 14 und 69 Jahren, die bereits ein Mietradsystem genutzt haben bzw. sich generell vorstellen können, dies zu tun

Hinweis: Diese Frage war nur in München Bestandteil der Studie, daher existieren keine Vergleichswerte für Gesamtdeutschland

Angaben in %

11

Fahrradtourismus

Fahrradtouren in den letzten 2 Jahren

Ausflüge und Urlaube - Potenziale und
Planung 2023

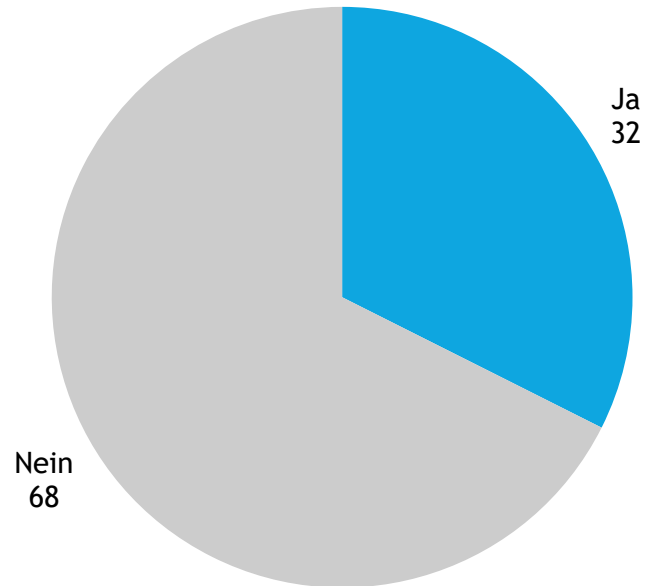
Urlaubsregionen

Fahrradtouren in den letzten zwei Jahren

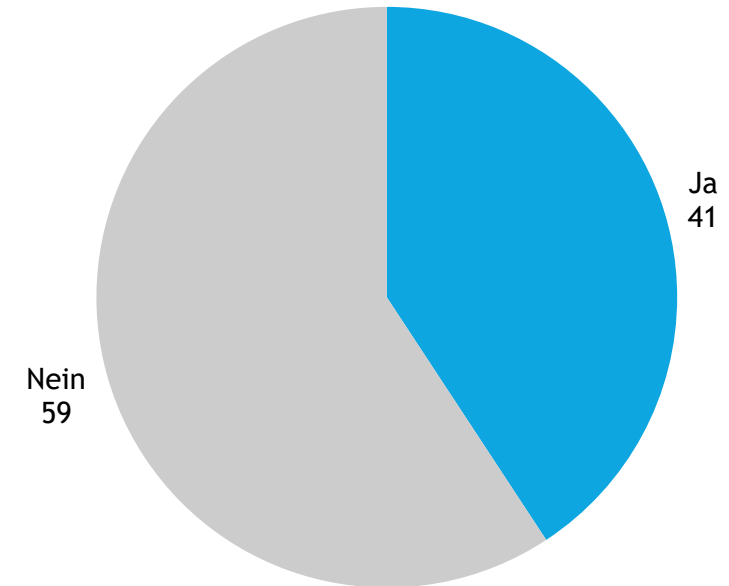
München im Vergleich zu Deutschland

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

DE (mehr als 500 000 EW)



München



Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 544 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

Fahrradtouren in den letzten zwei Jahren

Nach Alter & Geschlecht in München im Vergleich zu Deutschland

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

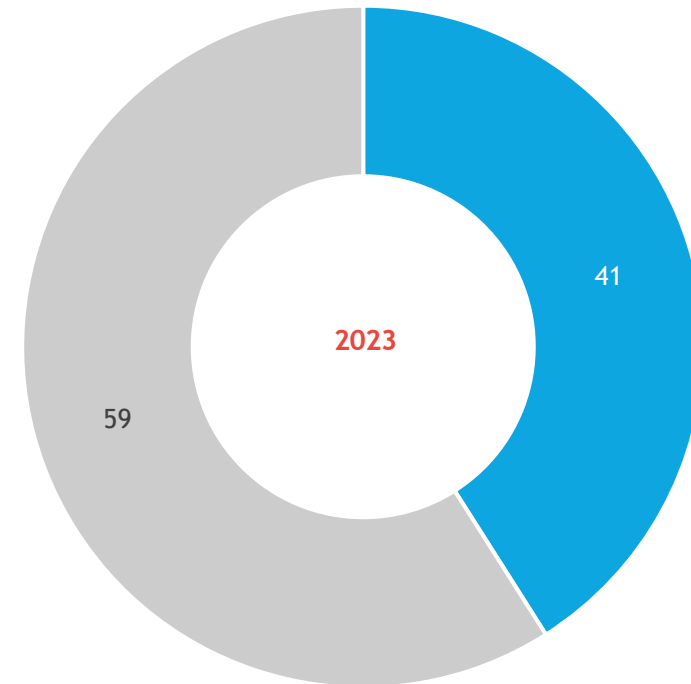
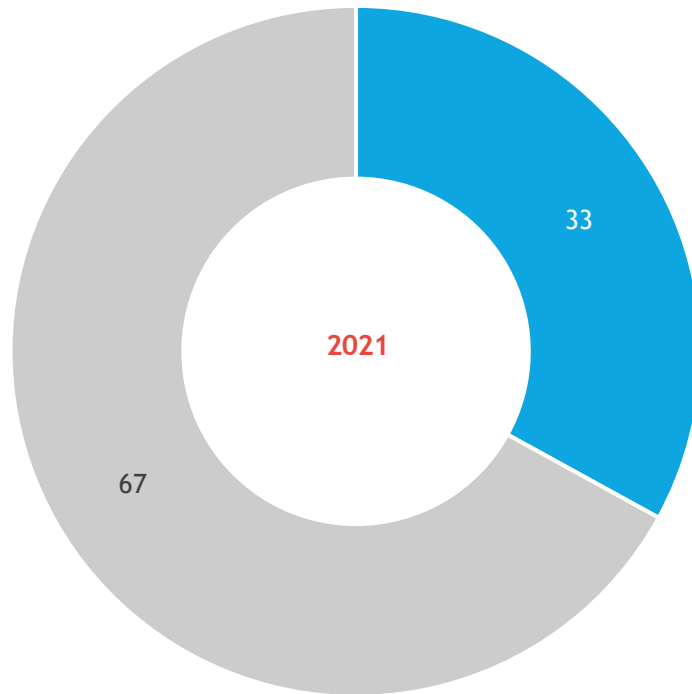
			Ja	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Geschlecht	Gesamt	41	41	32	+8
	Weiblich	37	37	28	+10
	Männlich	45	45	37	+8
Alter	14 - 19 Jahre	35	35	40	-5
	20 - 29 Jahre	41	41	34	+8
	30 - 39 Jahre	52	52	30	+22
	40 - 49 Jahre	37	37	38	-1
	50 - 59 Jahre	38	38	31	+7
	60 - 69 Jahre	32	32	25	+7

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 544 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradtouren in den letzten zwei Jahren

Zeitvergleich Studie München 2021 - 2023

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



Quelle: SINUS (2023)
 2023: n(MUC) = 544 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 2021: n(MUC) = 454 Fälle, Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

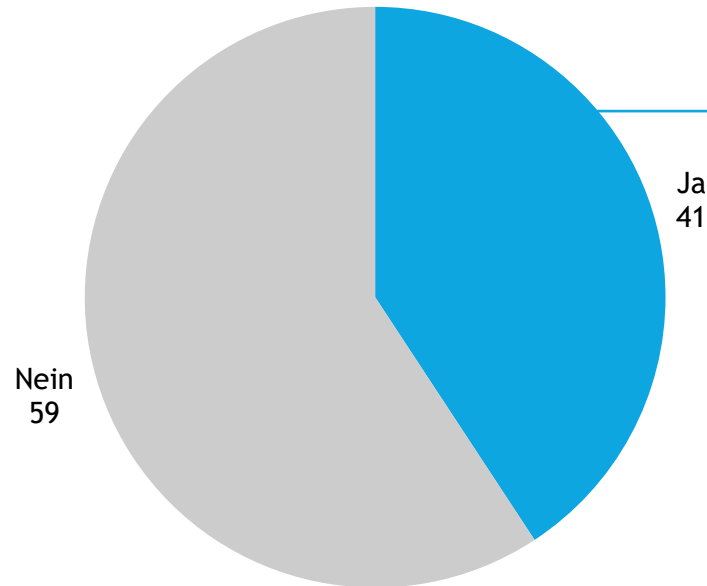
Ja
Nein

Dauer der längsten Tour

München im Vergleich zu Deutschland

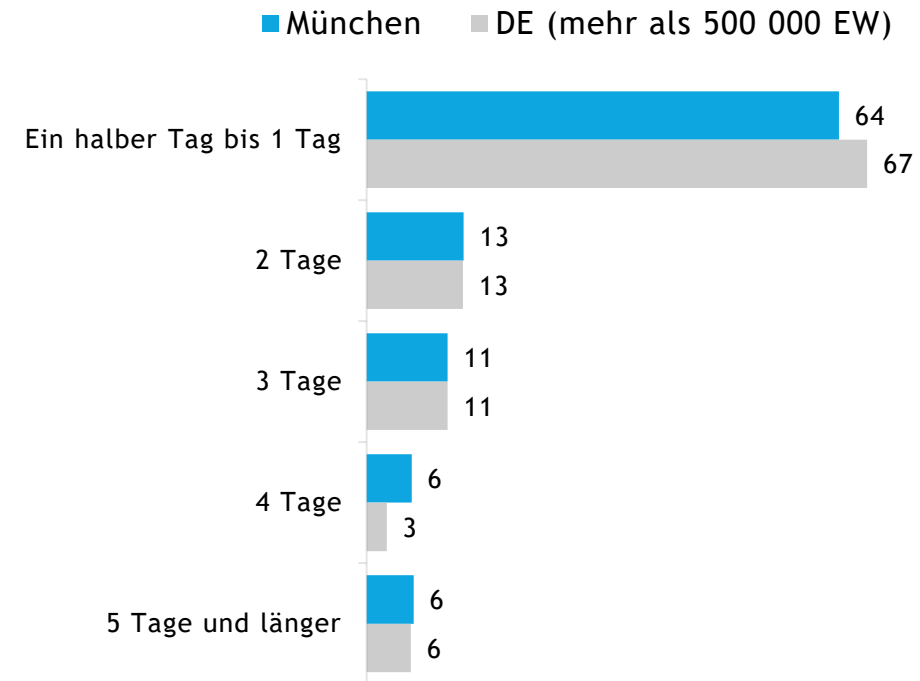
Haben Sie in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens einem halben Tag bis zu mehreren Tagen gemacht?

Fahrradtouren in den letzten zwei Jahren



Wie lange ging die längste Tour?

Dauer der längsten Tour*



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 544 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle, Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren

* n(MUC) = 222 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 185 Fälle, Radfahrende, die in den letzten 2 Jahren eine Radtour von mindestens einem halben Tag gemacht haben
Angaben in %

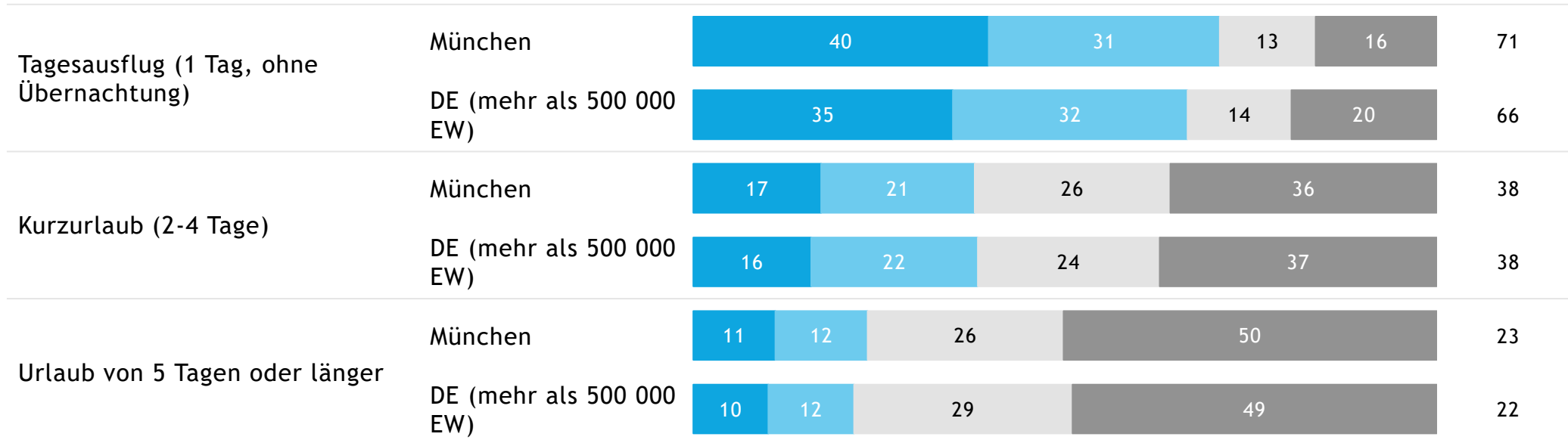
Fahrradausflüge und -Urlaube - Potential

München im Vergleich zu Deutschland

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

Potential

Ja



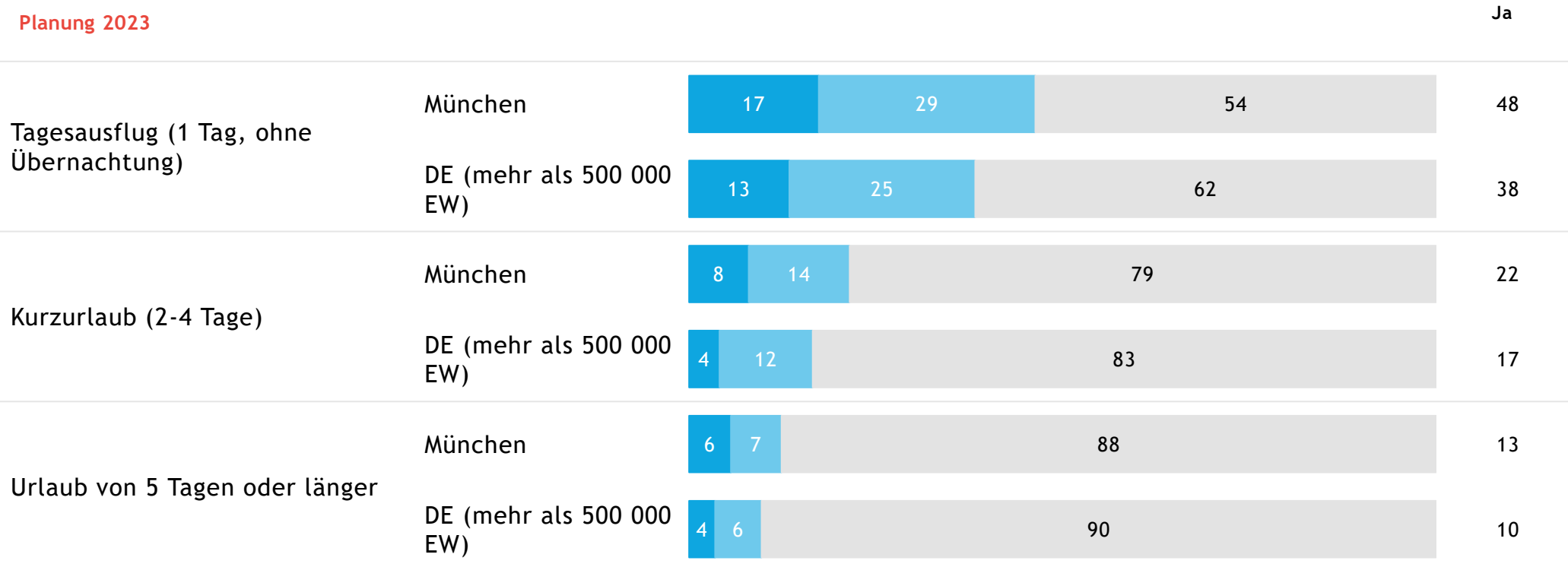
- Ja, kommt voll und ganz für mich in Frage
- Ja, kommt eher für mich in Frage
- Nein, kommt eher nicht für mich in Frage
- Nein, kommt überhaupt nicht für mich in Frage

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 544 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle,
 Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradausflüge und -Urlaube - Planung 2023

München im Vergleich zu Deutschland

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



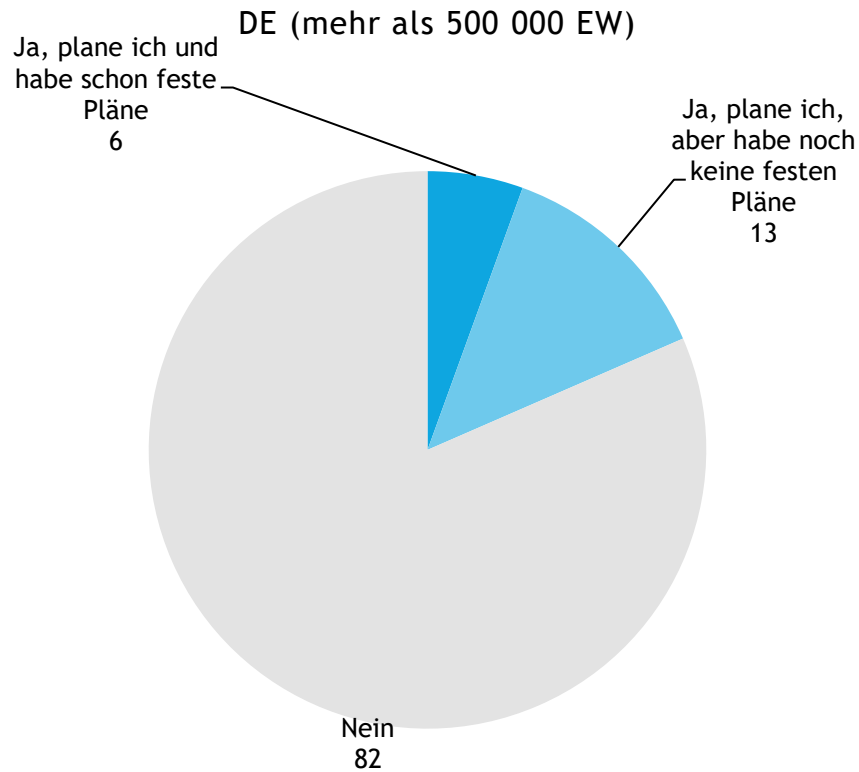
- Ja, plane ich und habe auch schon feste Pläne (schon gebucht bzw. weiß, wohin es gehen wird)
- Ja, plane ich, aber habe noch keine festen Pläne
- Nein, ich plane aktuell keinen Fahrradurlaub

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 544 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle,
 Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradurlaub - Planung 2023

München im Vergleich zu Deutschland

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



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 544 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle,
 Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradurlaub - Planung 2023

Nach Alter & Geschlecht in München im Vergleich zu Deutschland

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

				Ja	DE (mehr als 500 000 EW)	Differenz DE (mehr als 500 000 EW)
Geschlecht	Gesamt	10	13	23	18	+5
	Weiblich	9	12	21	13	+8
	Männlich	10	15	25	24	+1
Alter	14 - 19 Jahre	8	20	26	26	+0
	20 - 29 Jahre	17	19	36	21	+15
	30 - 39 Jahre	15	14	29	21	+8
	40 - 49 Jahre	7	10	17	22	+5
	50 - 59 Jahre	4	10	14	11	+3
	60 - 69 Jahre	1	7	8	13	-5

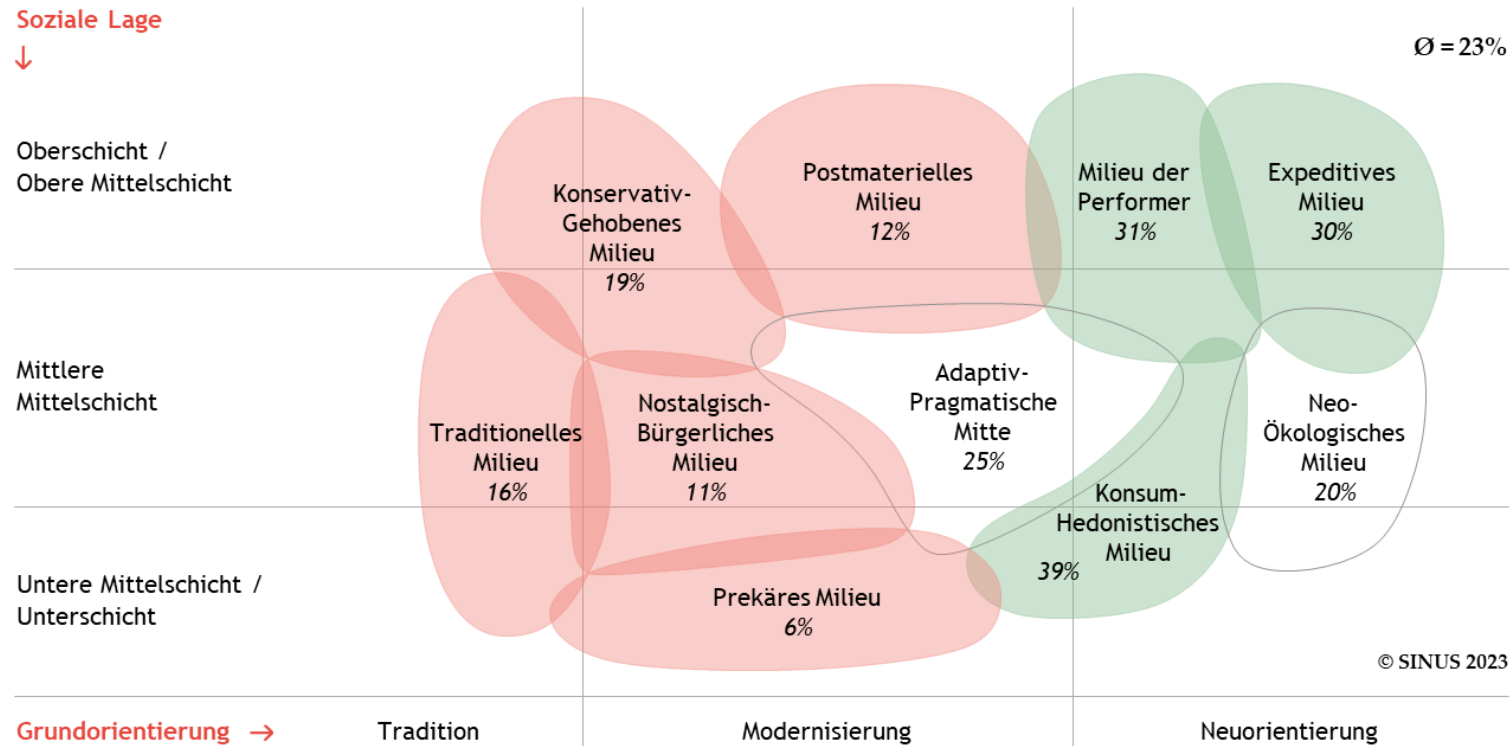
- Ja, plane ich und habe schon feste Pläne
- Ja, plane ich, aber habe noch keine festen Pläne

Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 544 Fälle (CAWI + CATI-Split), n(DE (500T)) = 570 Fälle,
 Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Fahrradurlaub - Planung 2023

nach Sinus-Milieus

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



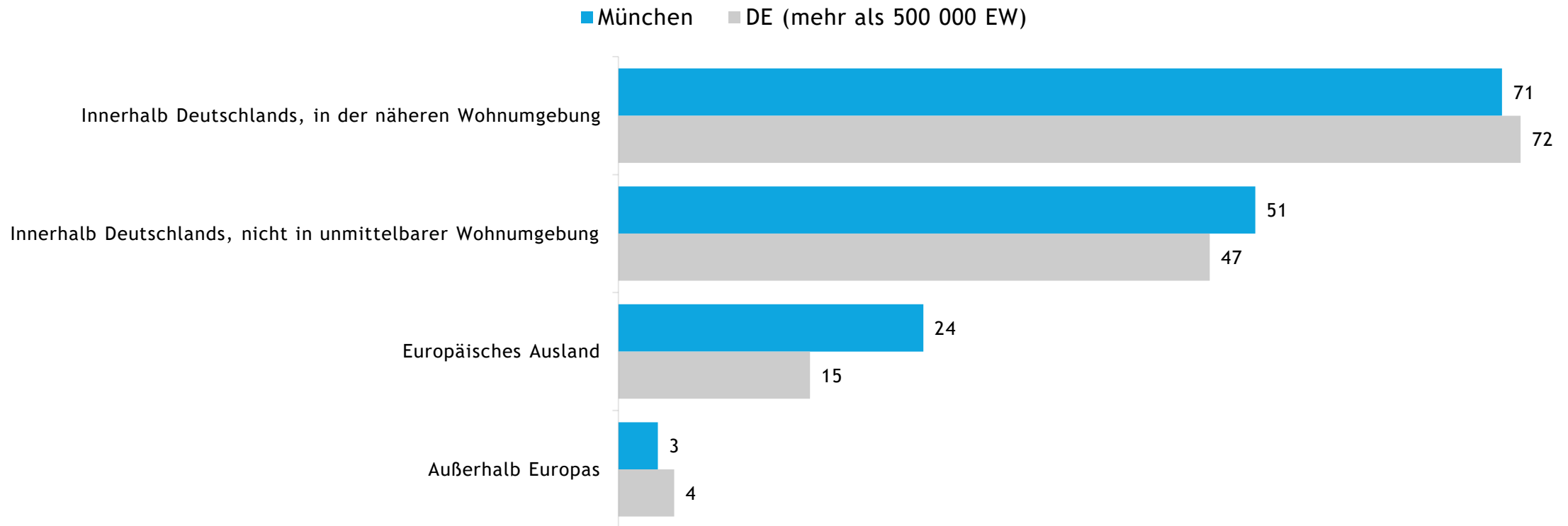
Quelle: SINUS-Institut (2023)
n(MUC) = 544 Fälle (CAWI + CATI-Split), Radfahrende zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

■ Stark überdurchschnittlich ■ Stark unterdurchschnittlich
 Durchschnittlich

Regionen für den Fahrradurlaub

München im Vergleich zu Deutschland

Welche dieser Regionen kommen für einen Fahrradurlaub (mind. eine Übernachtung) für Sie dieses Jahr in Frage? Wählen Sie alles aus, was zutrifft. (Mehrfachnennungen möglich)



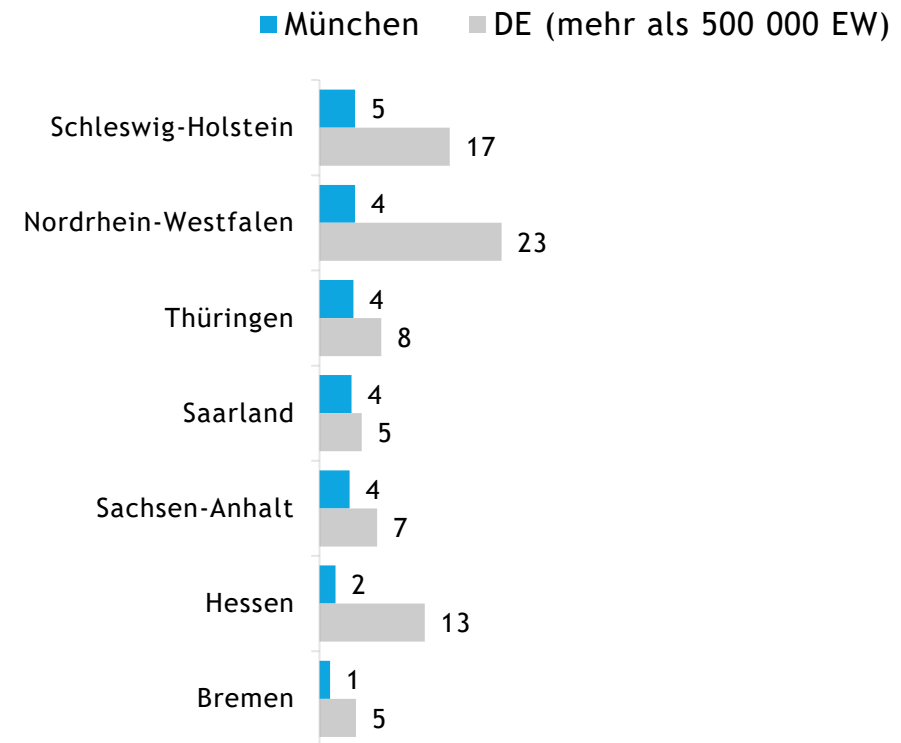
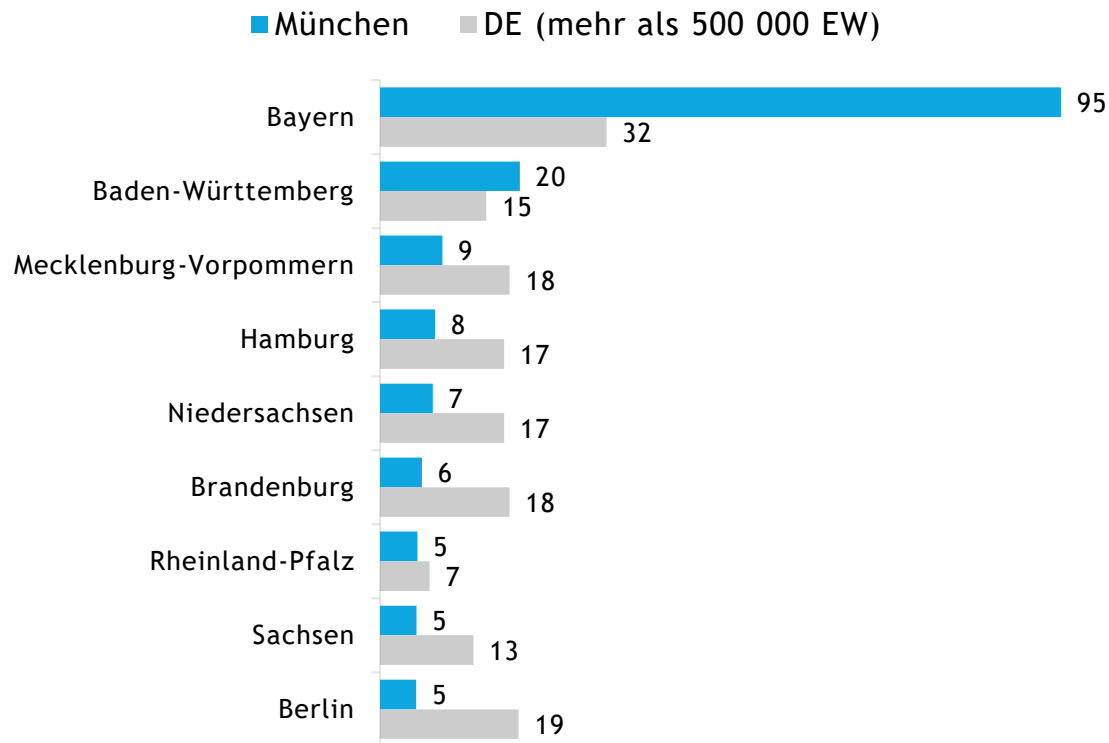
Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 308 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 394 Fälle, Radfahrende, für die ein Tagesausflug oder Urlaub mit dem Fahrrad in Frage kommt
Angaben in %

Bundesländer für den Fahrradurlaub

München im Vergleich zu Deutschland

Welche dieser Bundesländer kommen für einen Urlaub mit dem Fahrrad (mind. eine Übernachtung) in diesem Jahr für Sie in Frage? Wählen Sie alles aus, was zutrifft. (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: SINUS-Institut (2023)
 n(MUC) = 288 Fälle (CAWI), n(DE (500T)) = 375 Fälle, Radfahrende, die sich einen Fahrradurlaub innerhalb von Deutschland vorstellen können
 Angaben in %

Hinweis zu Deutschland-Werten: Befragte, die sich einen Fahrrad-Urlaub in einem Bundesland vorstellen können, stammen überwiegend aus dem jeweiligen Bundesland



12

Regionale Zusatzfragen

Elektrotretroller / E-Scooter

Fahrradabstellanlagen

Interesse & Entfernung zu Elektroroller / E-Scooter-Verleihsystem

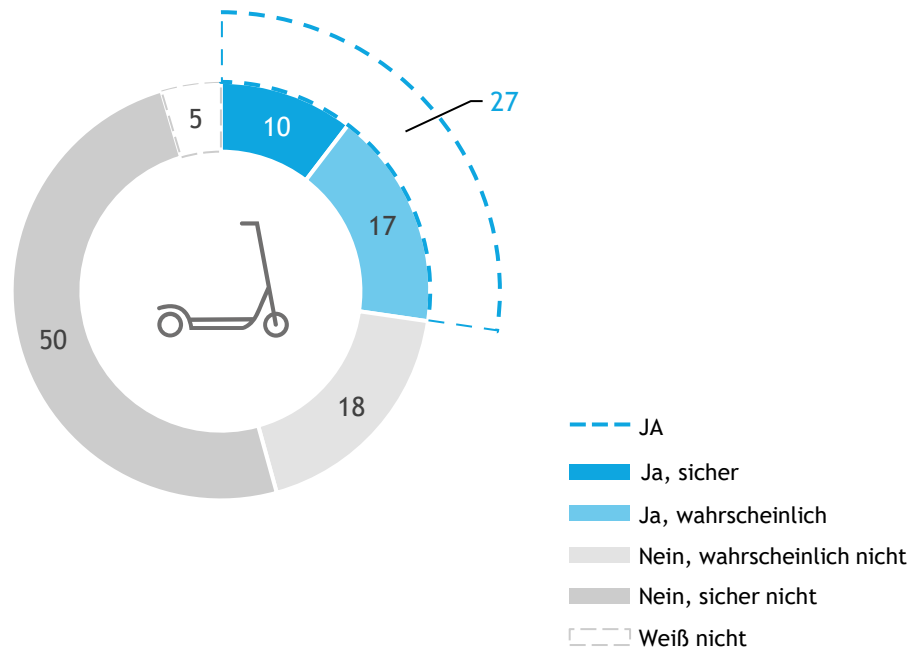


Regionale
Zusatzfrage

in München

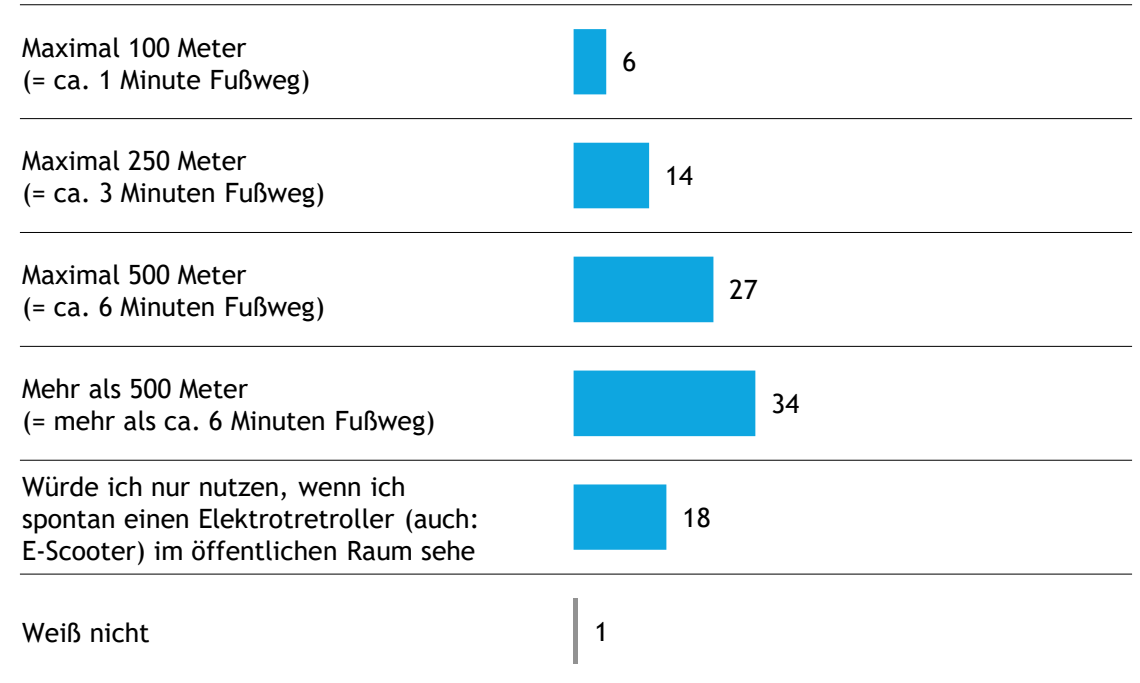
Können Sie sich vorstellen, ein Leihsystem für Elektrotretroller (vielfach auch E-Scooter genannt) zu nutzen?

Interesse an Verleihsystem



Welche Strecke würden Sie maximal zu einem Elektroroller (vielfach auch E-Scooter genannt) zurücklegen, um diesen zu nutzen?

Maximale Entfernung*



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), Befragte im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

* n(MUC) = 223 Fälle (CAWI + CATI), Befragte im Alter zwischen 14 und 69 Jahren, die sich vorstellen können, ein Leihsystem für Elektroroller / E-Scooter zu nutzen

Hinweis: Diese Frage war nur in München Bestandteil der Studie, daher existieren keine Vergleichswerte für Gesamtdeutschland

Angaben in %

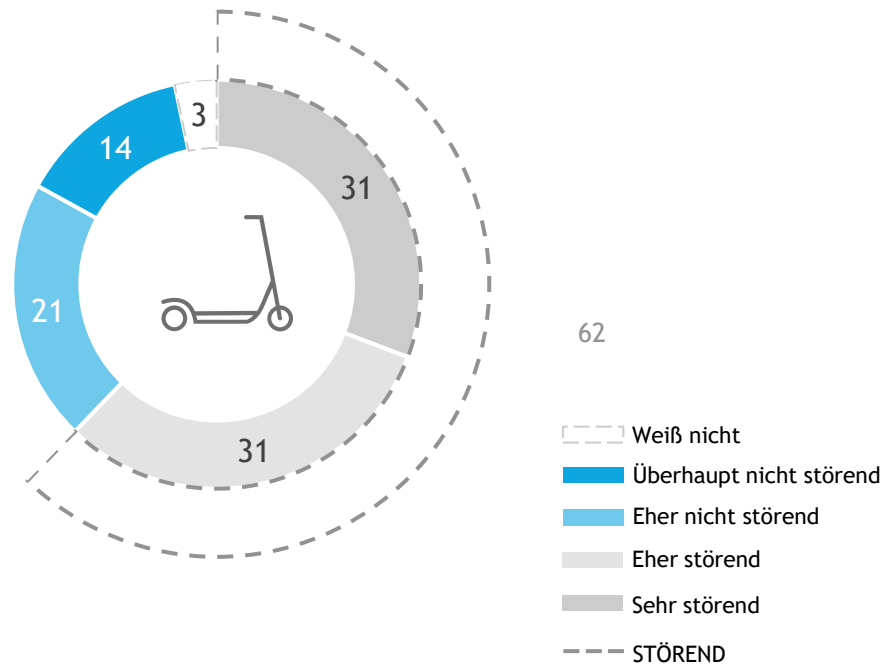


Regionale
Zusatzfrage

Wahrnehmung von Elektrorollern (E-Scooter)

Wie nehmen Sie Elektroroller (vielfach auch E-Scooter genannt) im öffentlichen Raum wahr?

Wahrnehmung



Störgefühl nach Alter und Geschlecht

Gesamt	31	31	62
Geschlecht			
Weiblich	31	36	67
Männlich	31	27	58
Alter			
14 - 19 Jahre	13	16	29
20 - 29 Jahre	18	29	47
30 - 39 Jahre	28	32	50
40 - 49 Jahre	36	33	69
50 - 59 Jahre	37	34	71
60 - 69 Jahre	51	34	85

Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), Befragte im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Hinweis: Diese Frage war nur in München Bestandteil der Studie, daher existieren keine Vergleichswerte für Gesamtdeutschland

Angaben in %

Sehr störend
Eher störend

Fahrradabestellanlagen: Interesse

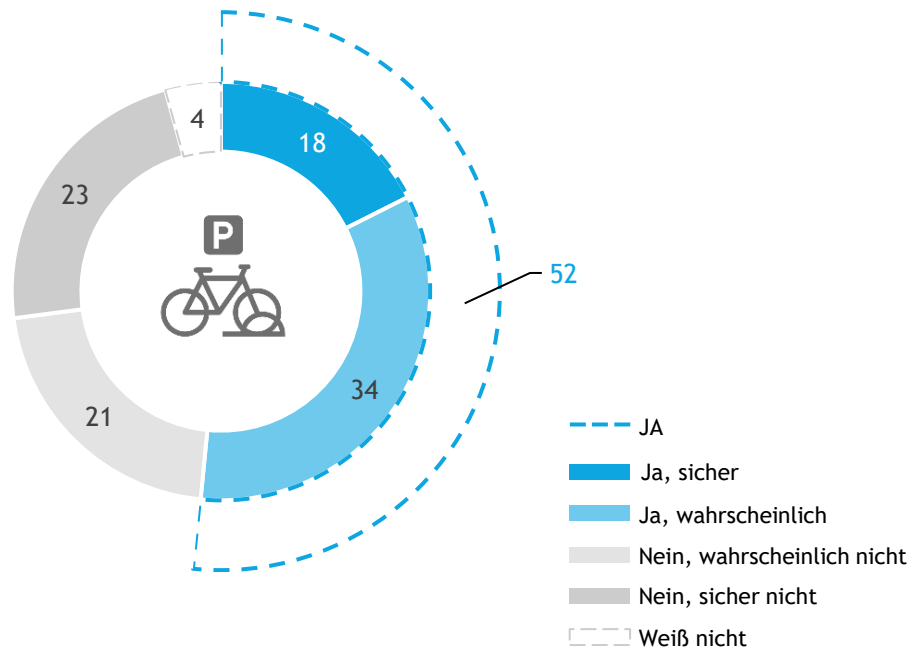
in München



Regionale
Zusatzfrage

Können Sie sich vorstellen eine hochwertige Fahrradabstellanlage zu nutzen? Angezeigter Infotext: Damit ist ein Ihnen zugewiesener und diebstahlgesicherter Abstellplatz in der Nähe eines wichtigen ÖPNV-Knoten gemeint. Meist handelt es sich damit um Fahrradboxen oder Sammelanlagen / Garagen. Vielfach fallen Kosten für die Nutzung solcher Abstellplätze an. (Frage gestützt mit Bildern)

Interesse an hochwertigen Abstellanlagen



Gezeigte Bilder



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 657 Fälle (CAWI + CATI), Radfahrende im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Hinweis: Diese Frage war nur in München Bestandteil der Studie, daher existieren keine Vergleichswerte für Gesamtdeutschland

Angaben in %

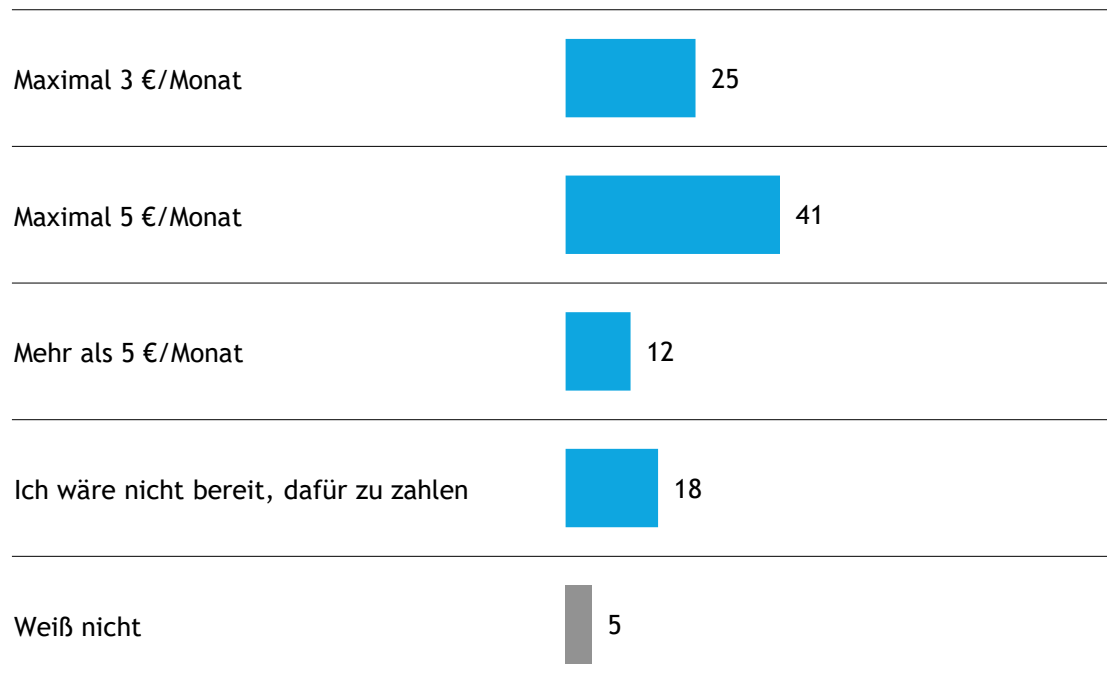
Fahrradabestellanlagen: Ausgabebereitschaft und Bezahlrhythmus

in München



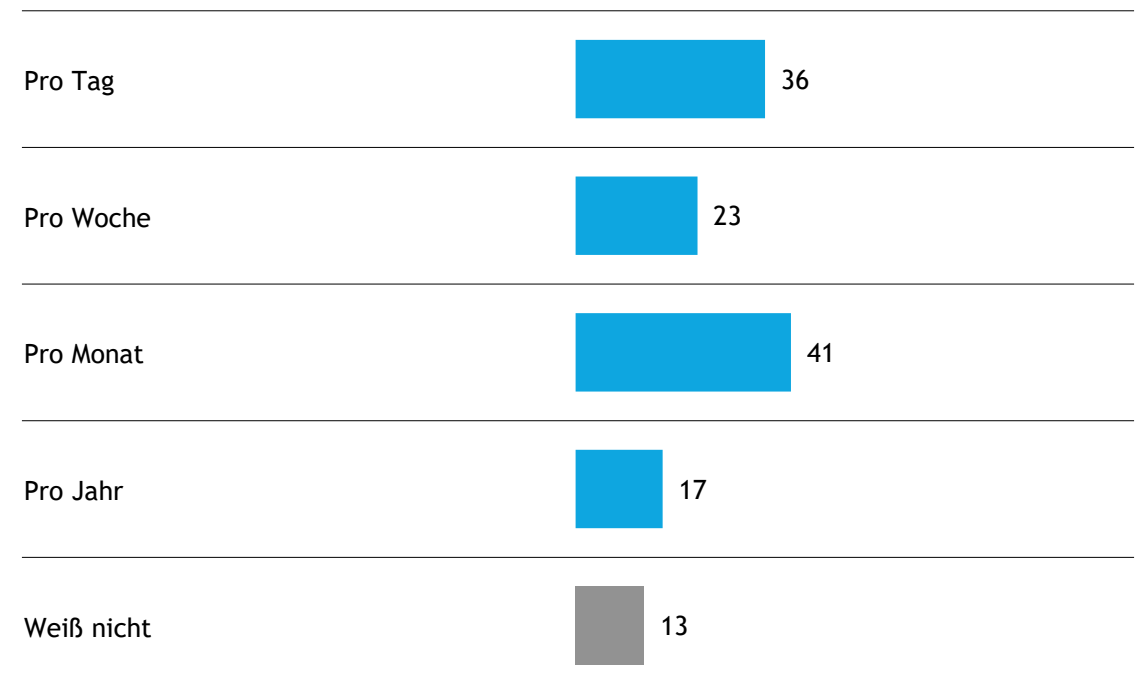
Welchen Betrag wären Sie bereit, monatlich für eine hochwertige Fahrradabstellanlage zu bezahlen?
(Frage gestützt mit Bildern)

Maximale Ausgabebereitschaft



Welcher Bezahlrhythmus für die Nutzung einer hochwertigen Fahrradabstellanlage kommt generell für Sie in Frage? (Mehrfachnennungen möglich) (Frage gestützt mit Bildern)

Relevanter Bezahlrhythmus



Quelle: SINUS-Institut (2023)

n(MUC) = 339 Fälle (CAWI + CATI), Befragte im Alter zwischen 14 und 69 Jahren, die sich vorstellen können, eine Fahrradabstellanlage zu nutzen

Hinweis: Diese Frage war nur in München Bestandteil der Studie, daher existieren keine Vergleichswerte für Gesamtdeutschland

Angaben in %



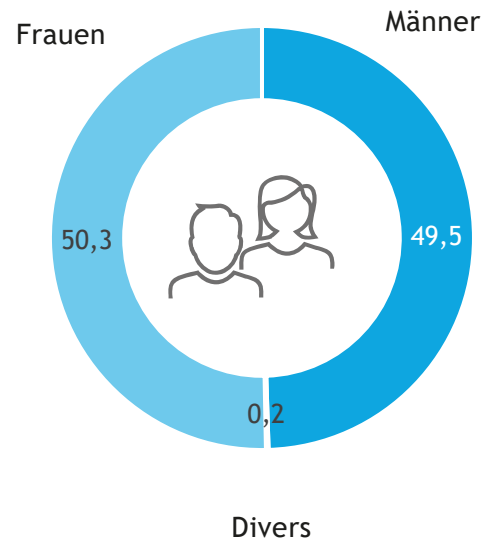
13a

Anhang: Struktur der
Stichprobe

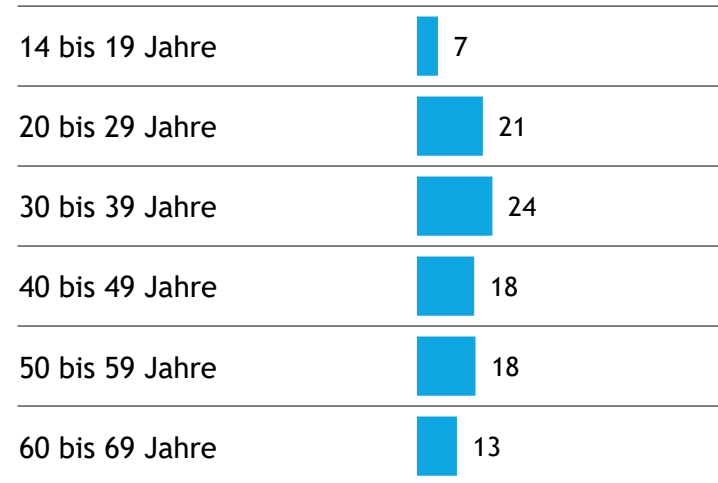
Zusammensetzung der Stichprobe (1/4)

in München

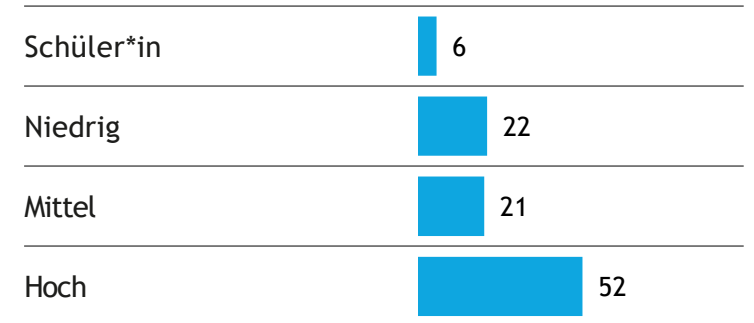
Geschlecht



Alter ø 41 Jahre



Bildung

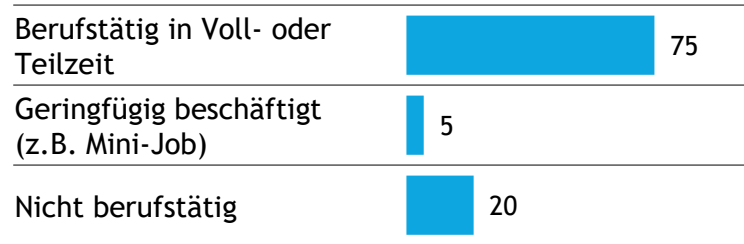


Quelle: SINUS (2023)
n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
Angaben in %

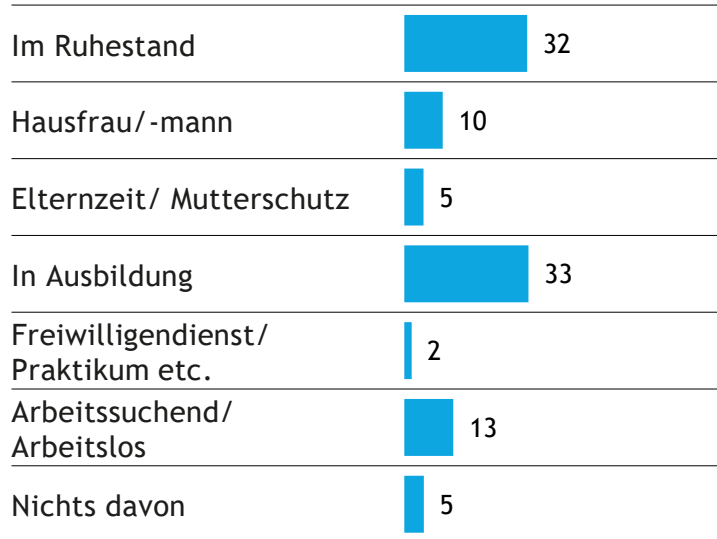
Zusammensetzung der Stichprobe (2/4)

in München

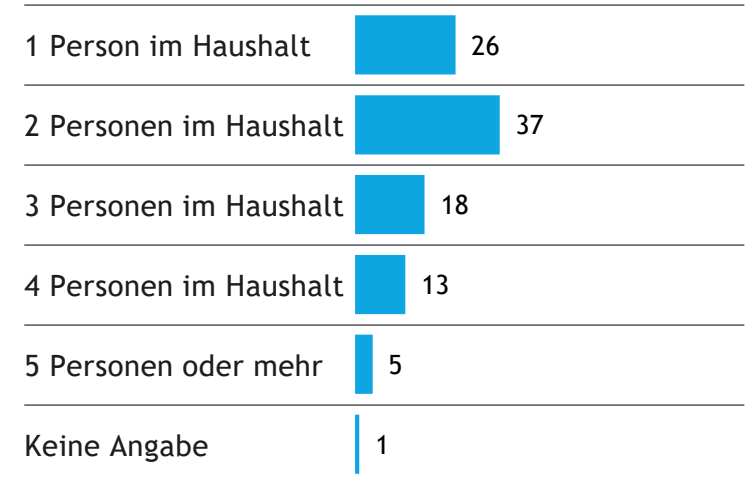
Stellung im Berufsleben



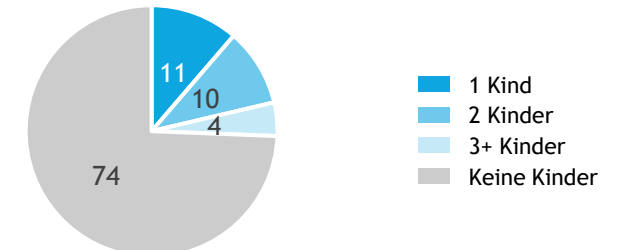
Falls geringfügig oder nicht berufstätig: Sind Sie...?



Anzahl Personen in HH



Kinder in Haushalt:



Quelle: SINUS (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Zusammensetzung der Stichprobe (3/4)

in München

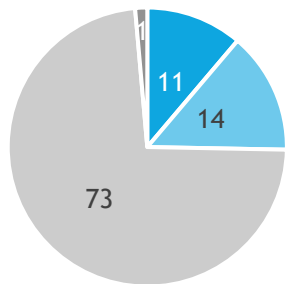
Beurteilung der eigenen Fitness

(1= sehr gut bis 6 = sehr schlecht)



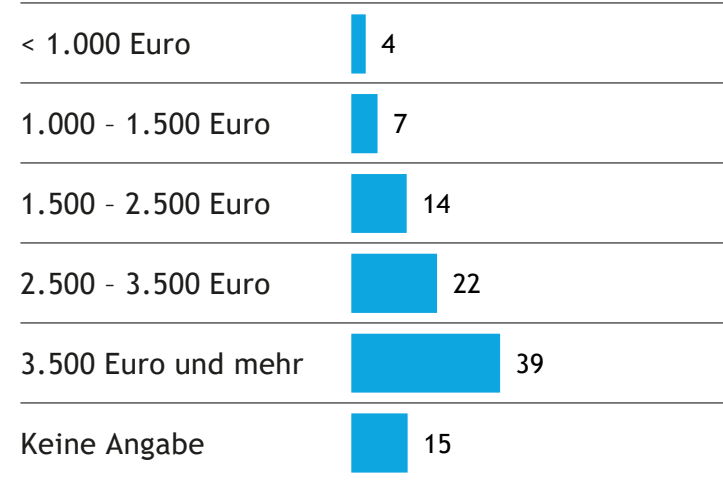
Ø = 2,7

Bewegungseinschränkungen



- Ja, dauerhaft
- Ja, vorübergehend
- Nein
- Keine Angabe

Monatliches Haushaltsnettoeinkommen



Migrationshintergrund

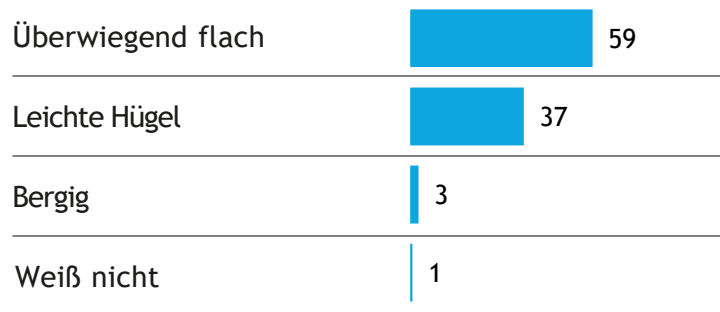


Quelle: SINUS (2023)
 n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren
 Angaben in %

Zusammensetzung der Stichprobe (4/4)

in München

Eigenschaften des Wohnumfelds (Wahrnehmung)



Wohnort bzgl. "Mittlerer Ring" (Bundesstraße 2R)



Quelle: SINUS (2023)

n(MUC) = 818 Fälle (CAWI + CATI), alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren

Angaben in %



13b

Anhang: Definitionen

Definition zentraler Begriffe (1/3)

Diese Begriffsklärungen wurden den Befragten an entsprechender Stelle als Mouseover im Fragebogen angezeigt.

- Zu den Fahrrädern zählen auch Pedelecs und Lastenräder.
- Pedelecs sind verkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellte elektrifizierte Fahrräder, bei denen der/die Fahrende von einem Elektroantrieb nur dann unterstützt wird, wenn er/sie gleichzeitig selbst in die Pedale tritt. Die Motorunterstützung wirkt nur bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h.
- Das Lastenrad ist ein Fahrrad, das der Beförderung von Lasten oder Kindern bis 7 Jahren dient. Je nach Einsatzzweck befindet sich der Korb/ die Kiste im Sichtfeld des Fahrenden oder im hinteren Bereich des Fahrrads. Je nach Bauweise sind diese Räder mit zwei oder mehr Rädern ausgestattet.
- Bei E-Bikes und S-Pedelecs handelt es sich rechtlich nicht um Fahrräder, sondern Kraftfahrzeuge. Je nach Einstufung der Kraftfahrzeuge kann die Höchstgeschwindigkeit bis zu 45 km/h betragen. Beim E-Bike wird der/die Fahrende vom Elektroantrieb auch dann unterstützt, wenn er nicht selbst in die Pedale tritt. Im Unterschied zum Pedelec müssen diese Fahrzeuge amtlich zugelassen sein. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit des Führens eines Führerscheins (Mofa oder Klasse AM) und Helmpflicht.
- 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.

Definition zentraler Begriffe (2/3)

Diese Begriffsklärungen wurden den Befragten an entsprechender Stelle als Mouseover im Fragebogen angezeigt.

- Bei Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. Elektrotretroller, Segways) handelt es sich um kleinere Fahrzeuge, die gemäß aktueller Verordnung über einen elektrischen Antrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und 20 km/h verfügen. Sie haben eine Haltestange und können auch über einen Sitz verfügen.
- Protected bike lanes (deutsch: Geschützte Radfahrstreifen) sind breite geschützte Radfahrstreifen, die auf der Straße neben dem Kfz-Verkehr geführt sind. Durch eine markierte Pufferzone und eine bauliche Barriere ist der Radfahrstreifen vor dem Überfahren und Zuparken durch den Kfz-Verkehr geschützt.
- Öffentliche Mietradsysteme sind eine Form der Fahrradvermietung, bei der die Fahrräder in der Regel an öffentlich zugänglichen Selbstbedienungsstationen, an Mobilitätspunkten 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.
- Unter Zufußgehen wird auch die Fortbewegung mit einer Unterstützungshilfe von mobilitätseingeschränkten Personen verstanden, z.B. Rollstuhl, Rollator, Krücken.
- Sogenannte Dienstrad-Modelle ermöglichen es Arbeitnehmer*innen, ein Fahrrad zu leasen. Dabei werden die Leasingraten direkt vom Brutto-Gehalt abgezogen und Steuervorteile gewährt (vgl. Dienstwagen Leasing).
- Die Mobilitätsberatung dient Arbeitnehmer*innen zur Optimierung ihrer Arbeitswege. Mittels einer Analyse seitens der Arbeitgeber werden so kostengünstige und nachhaltige Mobilitätsoptionen aufgezeigt.
- Mit Mischverkehr ist die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen, wie z.B. Autos, gemeint.

Definition zentraler Begriffe (3/3) - Regionale Zusatzfragen München

Diese Begriffsklärungen wurden den Befragten an entsprechender Stelle als Mouseover im Fragebogen angezeigt.

- Bei stationsbasierten Mieträdern wird das Rad bei einer Mietradstation abgeholt und muss nach der Nutzung zu einer Mietradstation zurückgebracht werden.
- An Mobilitätspunkten werden verschiedene Mobilitätsangebote wie Leihfahrräder, Carsharing und ÖPNV miteinander attraktiv verknüpft. Meist wird dazu eine Informationssäule in der Nähe einer ÖPNV-Haltestelle mit entsprechenden Flächen für die Fahrzeuge errichtet.
- 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)
- 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.

13c

Anhang: Bilder Wegarten,
Kreuzungen und Kreisverkehre

Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Ausgebauter Radweg auf dem Gehweg (getrennt von Fußgänger/innen)“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Landwirtschaftswege / Feldwege“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Geschützter Radfahrstreifen bzw. Protected Bike Lane / Radfahrstreifen mit Pollern“



Angezeigte Begriffsklärung
(Mouseover):

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.

Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Fahrradstraßen“



Angezeigte Begriffsklärung (Mouseover):

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.

Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Pop-Up-Bike-Lane“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Radfahrstreifen (Streifen, abgetrennt mit durchgezogener Linie)“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Farblich markierter Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Schutzstreifen (Streifen, abgetrennt mit unterbrochener Linie)“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Gemeinsamer Geh- und Radweg (ohne Trennung)“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Bus-Sonderfahrstreifen (für den Radverkehr freigegeben)“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Straße mit Tempo 30 und Mischverkehr auf der Fahrbahn“



Angezeigte Begriffsklärung (Mouseover):

Mit Mischverkehr ist die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen, wie z.B. Autos, gemeint.

Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Wegarten

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Straße mit Tempo 50 und Mischverkehr auf der Fahrbahn“



Angezeigte Begriffsklärung (Mouseover):

Mit Mischverkehr ist die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen, wie z.B. Autos, gemeint.

Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Radfahrstreifen vor der Ampel mit Pollern abgesichert“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Baulicher Radweg bis zur Ampel ohne Verschwenkung auf die Fahrbahn“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Getrennte Signalisierung (Separate Ampelphasen für Autos und Radfahrende)“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Ebenerdige Straßenkreuzungen, an denen Radfahrende vom Kraftverkehr durch leicht erhöhte Verkehrsinseln getrennt sind, in der Regel mit separaten Ampelphasen für Fahrräder und PKW / Geschützte Kreuzungen (sog. Protected intersections)



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Kreisverkehr mit umlaufendem Radweg“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Fahrradweiche / Radfahrstreifen in Mittellage“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Rot markierte Furten“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Aufweitung des Radfahrstreifens vor der Ampel zu einer breiten Aufstellfläche“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Führung des Radwegs vor der Ampel auf die Fahrbahn“



Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Führung über Kreuzung im Mischverkehr ohne separate Radverkehr-Führung“



Angezeigte Begriffsklärung
(Mouseover):

Mit Mischverkehr ist die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen, wie z.B. Autos, gemeint.

Kapitel 6: Subjektive Sicherheit auf Kreuzungen und Kreisverkehren

Angezeigtes Beispielbild für Antwortoption „Kreisverkehr mit Mischverkehr“



Angezeigte Begriffsklärung
(Mouseover):

Mit Mischverkehr ist die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn von Fahrrädern und Kraftfahrzeugen, wie z.B. Autos, gemeint.



14

Kontakt & Impressum

Kontakt & Impressum



Franziska Jurczok
Senior Research & Consulting
franziska.jurczok@sinus-institut.de
+49 30 20613098-14



Tim Gensheimer
Senior Research & Consulting
tim.gensheimer@sinus-institut.de
+49 6221 8089-60



Felix Specht
Research & Consulting
felix.specht@sinus-institut.de
+49 6221 8089-41

**Projektbetreuung durch die
Landeshauptstadt München:**
Viktor Goebel

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

sinus:

© Copyright 2023
SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH
Gefördert aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)

Zitate und Nachdrucke nur unter Angabe des Quellenhinweises.

Teil der [INTEGRAL-SINUS-OPINION Gruppe](#)