

Abschlussbericht „Fahrradnutzung International“

Individuelle Motive und Einstellungen zur
Fahrradnutzung im internationalen Vergleich in
den Ländern Deutschland, Dänemark und
Niederlande

Abschlussbericht „Fahrradnutzung International“

Individuelle Motive und
Einstellungen zur
Fahrradnutzung im internationalen
Vergleich in den Ländern
Deutschland, Dänemark und Niederlande

Projekt-Nr. **SW 24 – 3134.3/1-3.0803**

Das diesem Bericht zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des
Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter dem Aktenzeichen
SW 24 – 3134.3/1-3.0803 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt liegt beim
Autor.

Zentrum für Gesundheit
Der Deutschen Sporthochschule Köln
Am Sportpark Müngersdorf 6
50933 Köln

Bearbeitung:
Prof. Dr. Ingo Froböse
Dipl. Spowis. Gregor Akkerman
Dipl. Spowis. Bianca Biallas
Dipl. Spowis. Felix Matthaei
Dipl. Spowis. Dirk Steines
Dipl. Spowis. Michele Volkenrath
Dipl. Spowis. Birgit Wallmann

Gliederung

1 Einleitung.....	4
2 Handlungsbedarf	5
2.1 Zielsetzung NRVP.....	5
2.2 Forschungsansatz.....	5
3 Methodisches Vorgehen.....	6
3.1 Befragte	6
3.2 Erhebungsinstrument.....	6
3.3 Statistik	7
4 Ergebnisse der statistischen Analyse	8
4.1 Ergebnisse: Deutschland	8
4.1.2 Verkehrsverhalten/ Transport in Deutschland	15
4.1.3 Motive der Verkehrsmittelnutzung in Deutschland.....	16
4.2 Länderspezifische Unterschiede	24
5 Öffentlichkeitsarbeit	59
5.1 Veröffentlichte Presseerklärung	59
5.2 Feedback-Ansatz: Ergebnisse der Öffentlichkeitsarbeit.....	63
6 Schlussfolgerungen für die Radverkehrsförderung in Deutschland.....	78
6.1 Infrastruktur fahrradfreundlich gestalten.....	80
6.1.1 Steigerung der Anzahl und Qualität der Radwege	80
6.1.2 Diebstahlsichere Plätze am Ziel- und Wohnort.....	80
6.1.3 Radrouten mit Gesundheitsbezug	81
6.1.4 Weitere Kampagnen die das Radfahren zur Arbeit steigern.....	81
6.2 Maßnahmen spezifisch und nachhaltig umsetzen.....	83
6.2.1 Umsetzungskampagnen vor Kampagnen zur Wissensvermittlung.....	83
6.2.2 Regionale Unterschiede müssen stärker beachtet werden	84
6.2.3 Förderung der Information über Sicherheitsmaßnahmen im Straßenverkehr.....	87
6.3 Information gezielter einsetzen	89
6.3.1 Förderung der radspezifischen Motive Zeitersparnis und Kostenersparnis	89
6.3.2 Förderung des Motivs Radverkehr als Transportmittel zum Einkaufen und für Besorgungen/Erledigungen.....	89
6.3.3 Stabilisierung des Motivs Radfahren als Freizeitbeschäftigung.....	90
6.3.4 Förderung der Information zur Notwendigkeit der Regelmäßigkeit des Radfahrens.....	90
7 Zusammenfassung.....	92
8 Literatur	94
9 Abbildungsverzeichnis.....	96

10 Tabellenverzeichnis	97
11 Anlagen	100

1 Einleitung

In wenigen Ländern gibt es ein so hohes Radfahrpotential wie in Deutschland. Dies wird an der Zahl der rund 73 Mio. vorhandenen Fahrräder in Deutschland deutlich. Demnach besitzen etwa 80 Prozent der Bevölkerung in Deutschland ein Fahrrad, manche auch ein Zweit- oder Drittrad (BMVBS 2002). Diese beträchtliche Zahl spiegelt sich jedoch noch nicht ausreichend in der tatsächlichen Radnutzung wieder (BMVBS 2007). Das Rad muss noch mehr in den Alltag der Menschen integriert werden. Besonders in Zeiten hoher Kraftstoffpreise, starker Umweltbelastung und Bewegungsmangel ist dies dringend erforderlich.

Individuelle Motive und Einstellungen spielen bei der täglichen Wahl des Transportmittels eine entscheidende Rolle. Um den Radverkehr in Deutschland gezielt zu fördern und einen weiteren Teil der Bevölkerung zum Radfahren zu bewegen, müssen diese erkannt und genutzt werden. Zudem ist es sinnvoll, die Beweggründe zum Radfahren in Deutschland mit denen der Länder zu vergleichen, in denen der Radverkehr einen höheren Stellenwert einnimmt.

Im Rahmen des „Nationalen Radverkehrsplans“ (NRVP) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung wurde vom Zentrum für Gesundheit im Frühjahr/Sommer 2008 eine repräsentative Umfrage in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark bezüglich der Motive und Nutzungseinstellungen zum Radfahren durchgeführt.

Mittels der in der Erhebung gewonnenen Daten wurde eine Analyse erstellt, in der für die Förderung des Radverkehrs relevante Länderunterschiede herausgearbeitet wurden.

Der Abschlussbericht stellt zunächst die Ergebnisse der deutschen Befragten vor, bevor diese mit den anderen befragten Ländern verglichen und analysiert werden. Im Anschluss daran wird die Öffentlichkeitsarbeit, sowie die Reaktion der Medien auf diese vorgestellt. Komplettiert wird der Abschlussbericht durch, auf Basis der Analyseergebnisse entwickelten Schlussfolgerungen für die Förderung des Radverkehrs in Deutschland.

2 Handlungsbedarf

2.1 Zielsetzung NRVP

Das diesem Abschlussbericht zugrunde liegende Projekt „Fahrradnutzung International – Individuelle Motive und Einstellungen zur Fahrradnutzung im internationalen Vergleich in den Ländern Deutschland, Dänemark und Niederlande“ wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) unter der Projektnummer SW 24 – 3134.3/1-3.0803 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt beim Autor. Das Projekt soll als Informationsgrundlage für zukünftig initiierte Maßnahmen dienen.

Der Nationale Radverkehrsplan hat zum Ziel, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 von momentan knapp 10% (BMVBS 2002) auf 20% zu verdoppeln. Als Zwischenziel wurde eine Erhöhung des Radverkehrsanteils auf 15% angegeben. Die Förderung des Radverkehrs soll zu einer nachhaltig integrierten Verkehrspolitik führen. Der Nationale Radverkehrsplan sieht ebenfalls die Förderung einer sozial- und umweltverträglichen Nahmobilität, die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Stärkung des Fahrradtourismus in Deutschland vor.

2.2 Forschungsansatz

Die vorrangige Zielsetzung des NRVP, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2020 auf 20% zu verdoppeln, kann erreicht werden, wenn die Nutzungseinstellungen in der Bevölkerung zum Fahrradfahren bekannt sind. Dieses Ziel ist bei Betrachtung der Ergebnisse des BMVBS (2002) nicht unrealistisch. Dort wird beispielsweise das Potential, die innerstädtischen Fahrten mit dem PKW auf das Rad zu verlagern, auf 15-30 % eingestuft.

Nur auf Grundlage der Orientierung an Bedürfnissen, Einstellungen und Motiven der Bevölkerung, können Fördermaßnahmen initiiert und fortgesetzt werden, die tatsächlich wirksam sind und in der Konsequenz den Radverkehrsanteil erhöhen.

Studien über die Nutzungseinstellungen der deutschen Bevölkerung allein scheinen jedoch nicht auszureichen, um konkrete Handlungsfelder zu entdecken und so den Radverkehr maßgeblich zu fördern. Darüber hinaus ist ein internationaler Vergleich mit Ländern notwendig, in denen der Radverkehr einen bedeutenderen Stellenwert im Verkehrsaufkommen besitzt. Unterschiede in den Nutzungseinstellungen liefern Erkenntnisse auf Möglichkeiten und Erfordernisse von Maßnahmen, die in Deutschland durchgeführt werden müssen, um den Radverkehr zu stärken.

Zusätzlich ist es von Bedeutung, Maßnahmen und das Thema Radfahren in der Öffentlichkeit präsenter zu machen. Daher umfasste das Projekt „Fahrradnutzung international“ die Information und Wissensvermittlung der wichtigsten Informationen der Studie in der Presse. Die Öffentlichkeitsarbeit umfasst alle Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

3 Methodisches Vorgehen

Um allgemeingültige Aussagen zu den Radfahrern in Deutschland, Dänemark und Niederlanden zu erhalten, wurden vom Zentrum für Gesundheit (ZfG) folgende Arbeitsschritte festgelegt und durchgeführt:

I. Vorbereitung und Planung der Studie

- Koordination mit externen Partnern

II. Entwurf des Fragebogens

- Konkretisierung der Fragestellungen
- Erarbeitung und Definition der Parameter und der Testitems
- Prüfung der Repräsentativität

III. Online-Befragung der Bevölkerung in Deutschland, Niederlande und Dänemark

IV. Erstellung der Ergebnisse

- Erstellung der Rohergebnisse
- Aufarbeitung und Analyse der Ergebnisse inkl. Der wichtigen Schlussfolgerungen für die Radverkehrsförderung

V. Präsentation der deskriptiven Ergebnisse in der Presse

VI. Erstellung des Abschlussberichtes

3.1 Befragte

Die Umfrage ist repräsentativ für die Altersgruppe von 14-64 Jahren, männlich/weiblich (Statistischen Bundesamt 2007, Statistisches Bundesamt 2005).

Die Stichprobe umfasste: n= 1049 Deutsche
n= 550 Dänen
n= 686 Niederländer.

3.2 Erhebungsinstrument

Der vom Zentrum für Gesundheit erstellte Fragebogen zielte mit einem Set von 20 geschlossenen Fragen (siehe Anlage 1) neben der Erfassung von demographischen Details (Geschlecht/ Alter/ Beruf/ Schulabschluss/ Familiensituation/ Wohnsituation), Einstellung zur Verkehrsförderungspolitik und Radverkehrsinfrastruktur vor allem auf die Interessen und Nutzungseinstellungen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln ab. Der Fragebogen kam in einer Online-Umfrage zum Einsatz. Die Teilnehmer wurden aus dem Online-Access-Panel von www.meinungsplatz.de und entsprechenden niederländischen und dänischen Adressen rekrutiert und per E-Mail zur Befragung eingeladen. Die Beantwortung fand in einem geschützten Rahmen der Webseiten statt.

3.3 Statistik

Im Anschluss an die Umfrage wurden die Ergebnisse statistisch aufgearbeitet. Dabei kamen Verfahren der deskriptiven und analytischen Statistik zum Einsatz. So wurden Zusammenhänge, Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Länder untersucht.

Um Gruppenvergleiche durchzuführen, wurde bei den Mehrfachantworten der Student-Newman-Keuls-Test verwendet. Mit Hilfe dieses multiplen Vergleichstest können Unterschiede in den Mittelwerten auf Signifikanz (Signifikanzniveau = 0,05) überprüft werden.

4 Ergebnisse der statistischen Analyse

In der statistischen Analyse werden zuerst die wichtigsten deskriptiven Ergebnisse der Befragten in Deutschland vorgestellt, da der Fokus der Maßnahmen des NRVP in Deutschland liegt. Im Anschluss werden Ergebnisse der Analyse zu länderspezifischen Unterschieden hervorgehoben.

4.1 Ergebnisse: Deutschland

4.1.1 Charakteristika der Stichprobe in Deutschland

Geschlecht

Tabelle 1: Geschlechterverteilung der Befragten (n=1049) in Deutschland

Geschlecht	Prozent
Weiblich	55,2
Männlich	44,8
Total	100,0

Mehr als die Hälfte (55,2 %) der Befragten in Deutschland ist weiblich.

Altersstruktur

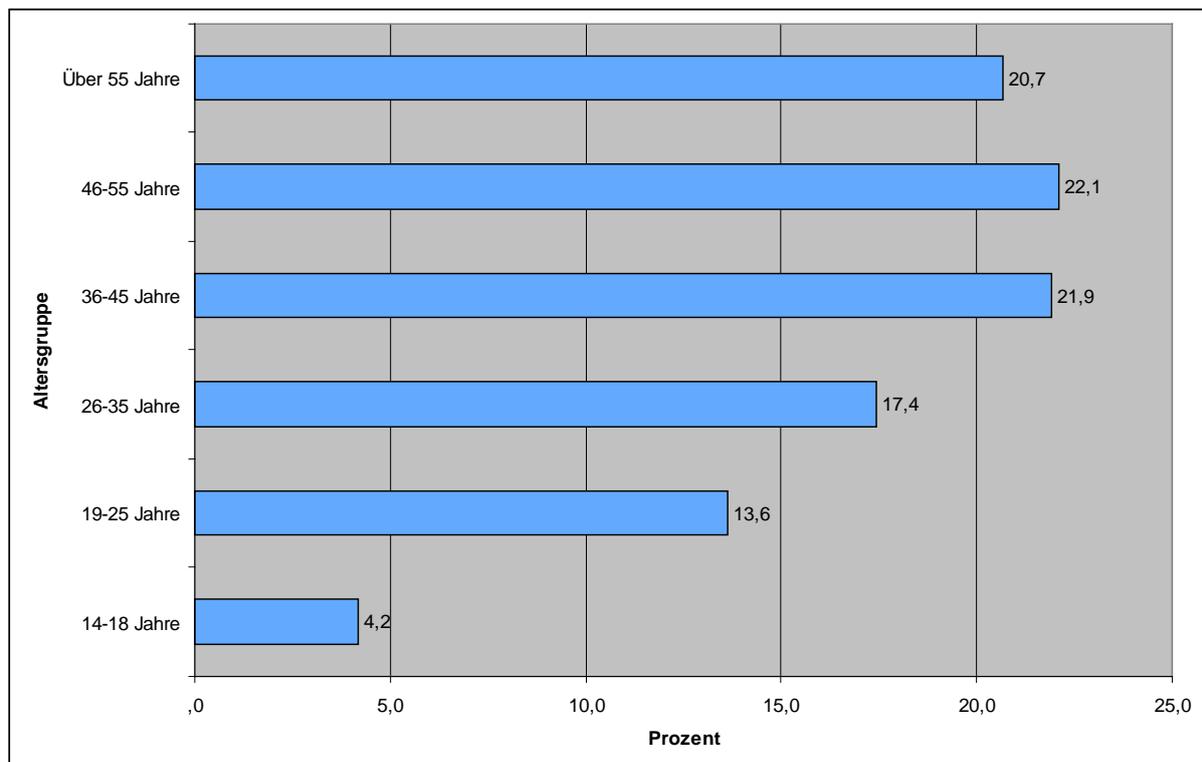


Abbildung 1: Altersstruktur der Befragten (n=1049) in Deutschland

Tabelle 2: Altersstruktur der Befragten (n=1049) in Deutschland

Altersgruppe	Prozent
14-18 Jahre	4,2
19-25 Jahre	13,6
26-35 Jahre	17,4
36-45 Jahre	21,9
46-55 Jahre	22,1
Über 55 Jahre	20,7
Total	100,0

Die meisten Befragten (22,1 %) sind im Alter zwischen 46 und 55 Jahren. Auch die Gruppe der 36 – 45jährigen (21,9 %) und die der über 55jährigen (20,7 %) sind stark vertreten. Die jüngste Gruppe (14 – 18jährige) ist mit 4,2 % an der Befragung repräsentiert.

Wohnlage

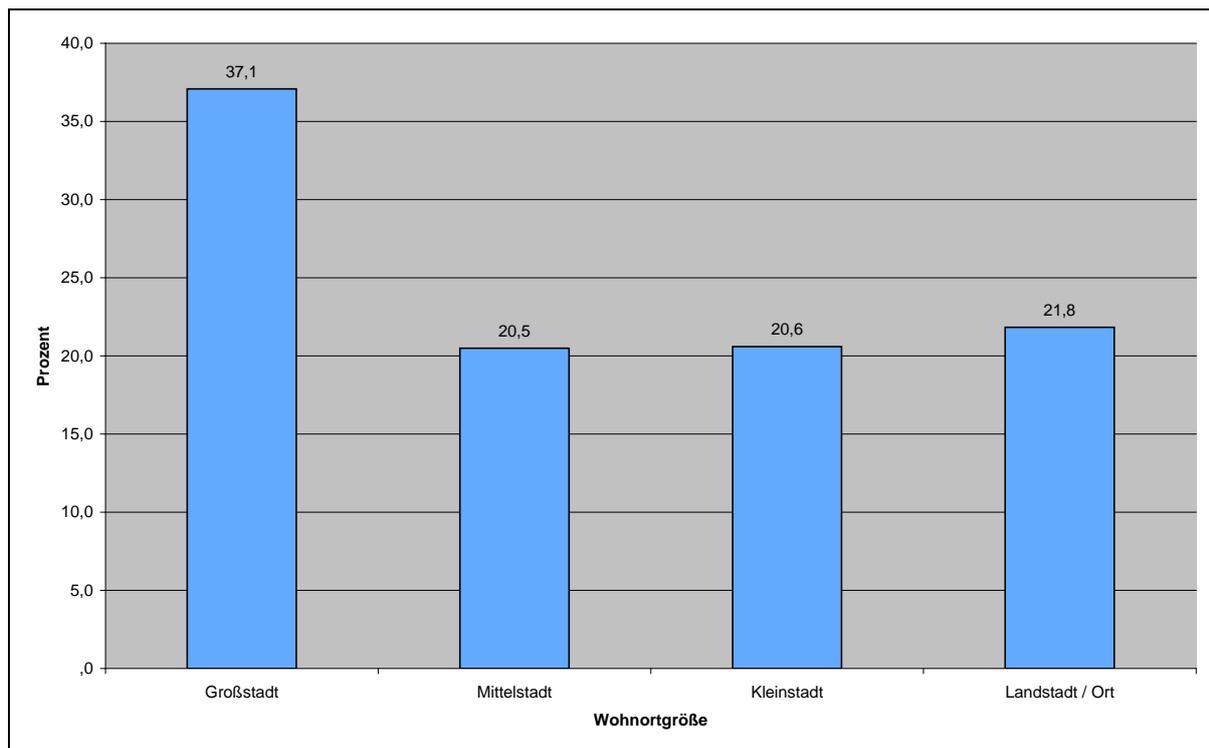


Abbildung 2: Wohnortgröße der Befragten in Deutschland (n=1049)

Tabelle 3: Wohnortgröße der Befragten in Deutschland (n=1049); Definitionen der Stadtgröße: (Großstadt ab 100.000 Einwohner, Mittelstadt 20.000 bis 100.000 EW, Kleinstadt zwischen 5.000 und 20.000 EW, Landstadt/ Ort weniger als 5.000 EW)

Wohnortgröße	Prozent
Großstadt	37,1
Mittelstadt	20,5
Kleinstadt	20,6
Landstadt / Ort	21,8
Total	100,0

Die meisten Befragten (37,1 %) geben an, in einer Großstadt zu wohnen. In einer Mittelstadt wohnen 20,5 % und in einer Kleinstadt 20,6 % der Befragten. Etwas stärker (21,8%) vertreten ist die Gruppe derjenigen, die in einem Landstadt/ einem Ort leben.

Landschaftsprofil des Wohnortes

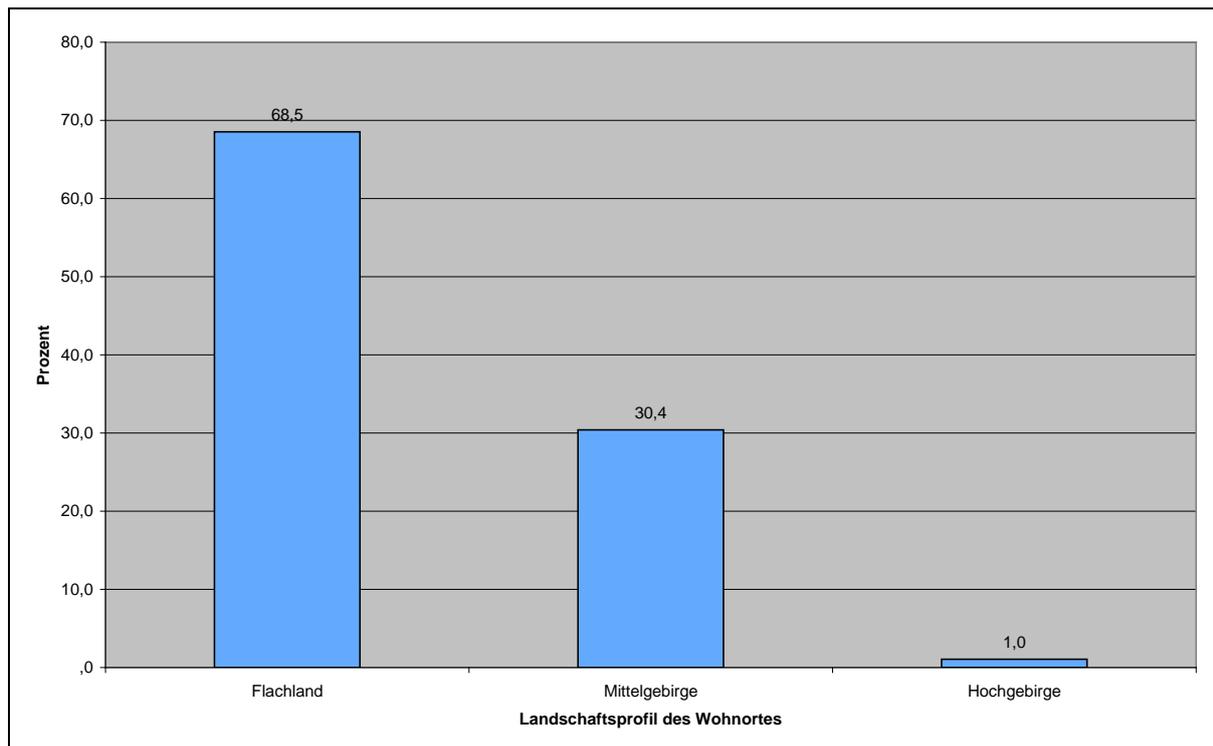


Abbildung 3: Landschaftsprofil des Wohnortes der Befragten (n=1049) in Deutschland

Tabelle 4: Landschaftsprofil des Wohnortes der Befragten (n=1049) in Deutschland

Landschaftsprofil des Wohnortes	Prozent
Flachland	68,5
Mittelgebirge	30,4
Hochgebirge	1,0
Total	100,0

Die meisten deutschen Befragten (68,5 %) geben an, im Flachland zu leben. Von den Studienteilnehmern machten 30,4 % die Angabe, im Mittelgebirge zu leben. Ein Prozent der deutschen Befragten wohnen im Hochgebirge.

Personen pro Haushalt

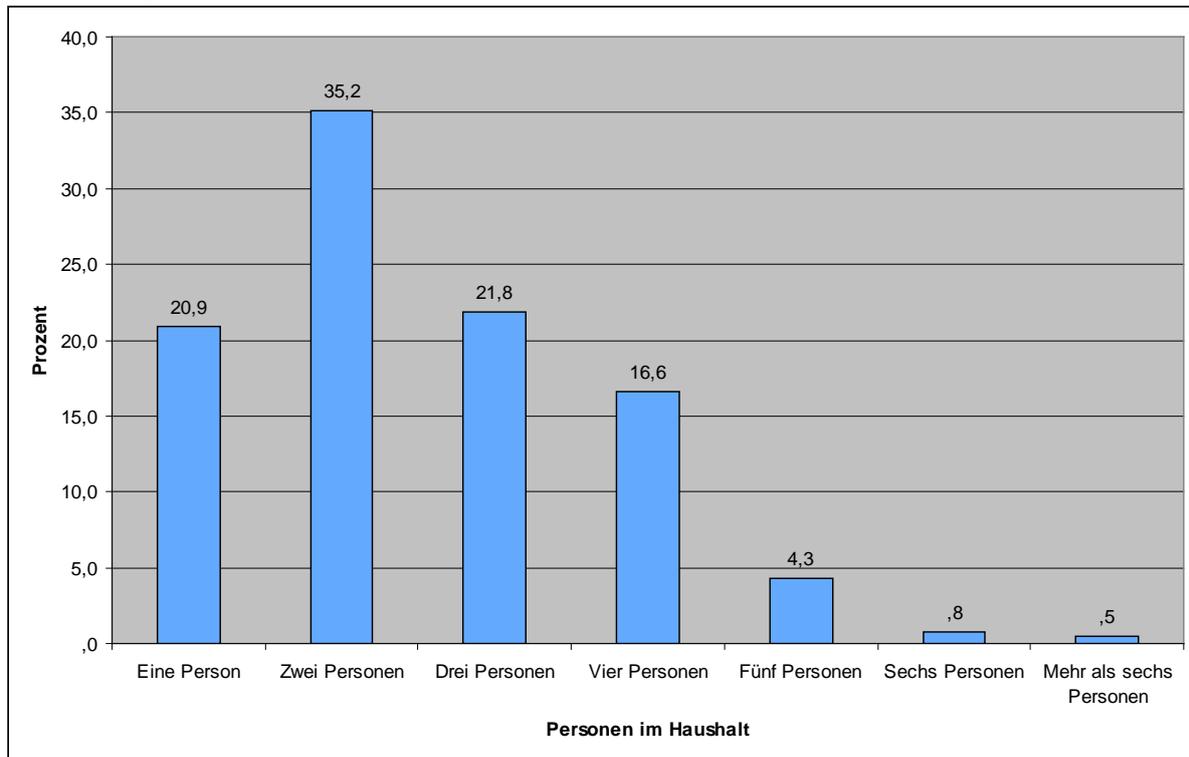


Abbildung 4: Personenanzahl im Haushalt der Befragten (n=1049) in Deutschland

Tabelle 5: Personenanzahl im Haushalt der Befragten (n=1049) in Deutschland

Personenanzahl im Haushalt	Prozent
Eine Person	20,9
Zwei Personen	35,2
Drei Personen	21,8
Vier Personen	16,6
Fünf Personen	4,3
Sechs Personen	0,8
Mehr als sechs Personen	0,5
Total	100,0

Die meisten Haushalte der befragten Deutschen bestehen aus zwei Personen (35,2 %). Etwas seltener sind Haushalte mit drei Personen (21,8 %) oder mit einer Person (20,9 %).

Höchster Schulabschluss

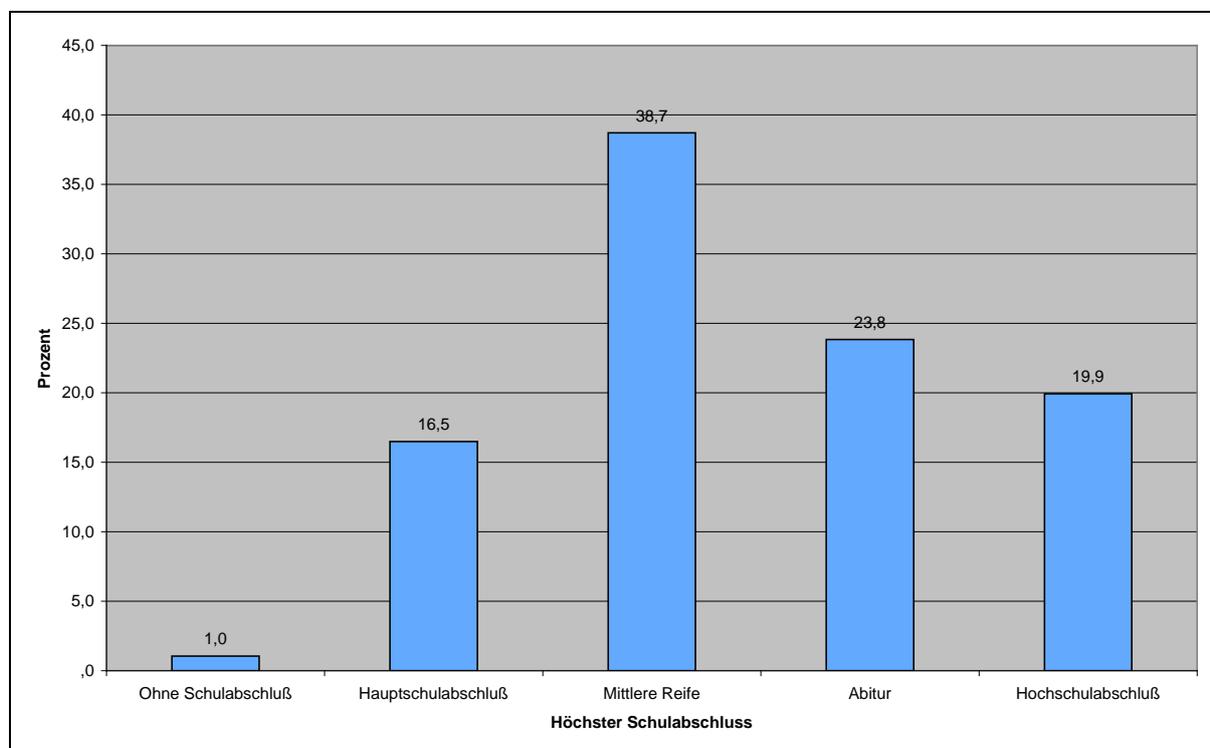


Abbildung 5: Höchster Schulabschluss der Befragten in Deutschland (n=1049)

Tabelle 6: Höchster Schulabschluss der Befragten in Deutschland (n=1049)

Höchster Schulabschluss	Prozent
Ohne Schulabschluss	1,0
Hauptschulabschluss	16,5
Mittlere Reife	38,7
Abitur	23,8
Hochschulabschluss	19,9
Total	100,0

Die meisten Befragten (38,7 %) geben an, die Mittlere Reife zu besitzen. Den Hauptschulabschluss besitzen 16,5 % der Studienteilnehmer. Knapp $\frac{1}{4}$ (23,8 %) gibt an, das Abitur als höchsten Schulabschluss zu besitzen. 19,9 % haben einen Hochschulabschluss. Ohne Schulabschluss ist 1 % der Befragten.

Beruf

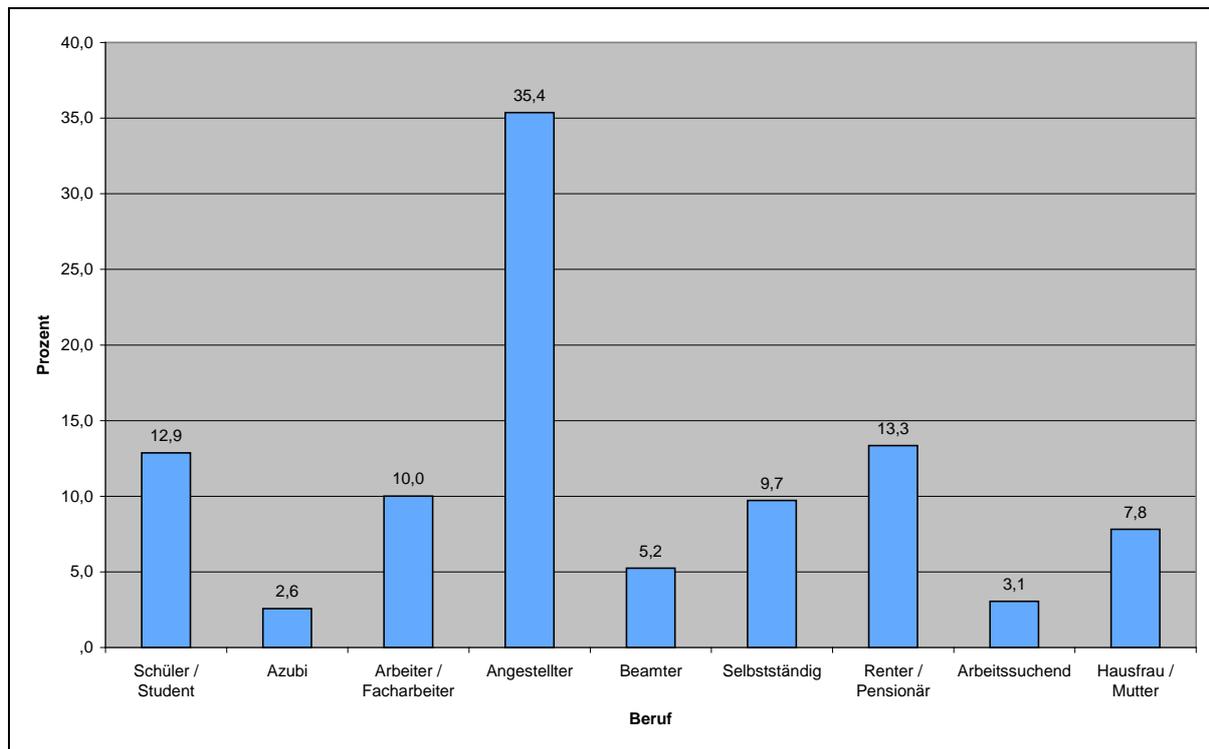


Abbildung 6: Beruf der Befragten in Deutschland (n=1049)

Tabelle 7: Beruf der Befragten in Deutschland (n=1049)

Beruf	Prozent
Schüler / Student	12,9
Azubi	2,6
Arbeiter / Facharbeiter	10,0
Angestellter	35,4
Beamter	5,2
Selbstständig	9,7
Rentner / Pensionär	13,3
Arbeitssuchend	3,1
Hausfrau / Mutter	7,8
Total	100,0

Am häufigsten Vertreten sind die Angestellten (35,4 %), gefolgt von den Rentnern/ Pensionären (13,3 %) und den Schülern/ Studenten (12,9 %).

4.1.2 Verkehrsverhalten/ Transport in Deutschland

Häufigstes genutztes Verkehrsmittel

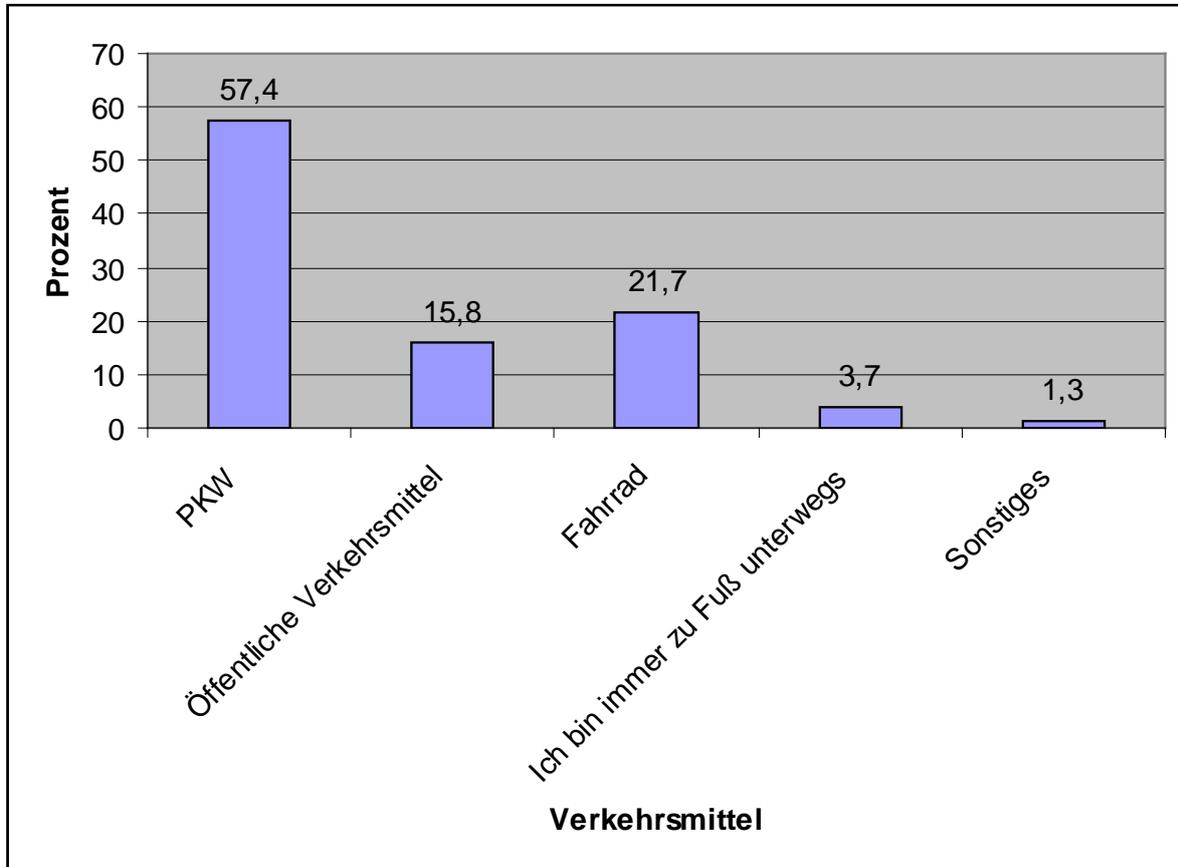


Abbildung 7: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in Deutschland (n=1049)

Tabelle 8: Verkehrsmittelnutzung in Deutschland (n=1049)

Verkehrsmittel	Prozent
PKW	57,4
Öffentliche Verkehrsmittel	15,8
Fahrrad	21,7
Ich bin immer zu Fuß unterwegs	3,7
Sonstiges	1,3
Total	100,0

Über die Hälfte (57,4 %) der in Deutschland Befragten geben an, am häufigsten den PKW als Verkehrsmittel zu nutzen. Das Fahrrad wird von mehr als 1/5 der Befragten

(21,7 %) als häufigstes Verkehrsmittel genutzt. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind für 15,8 % erste Wahl.

4.1.3 Motive der Verkehrsmittelnutzung in Deutschland

Gründe für die Nutzung eines Verkehrsmittels

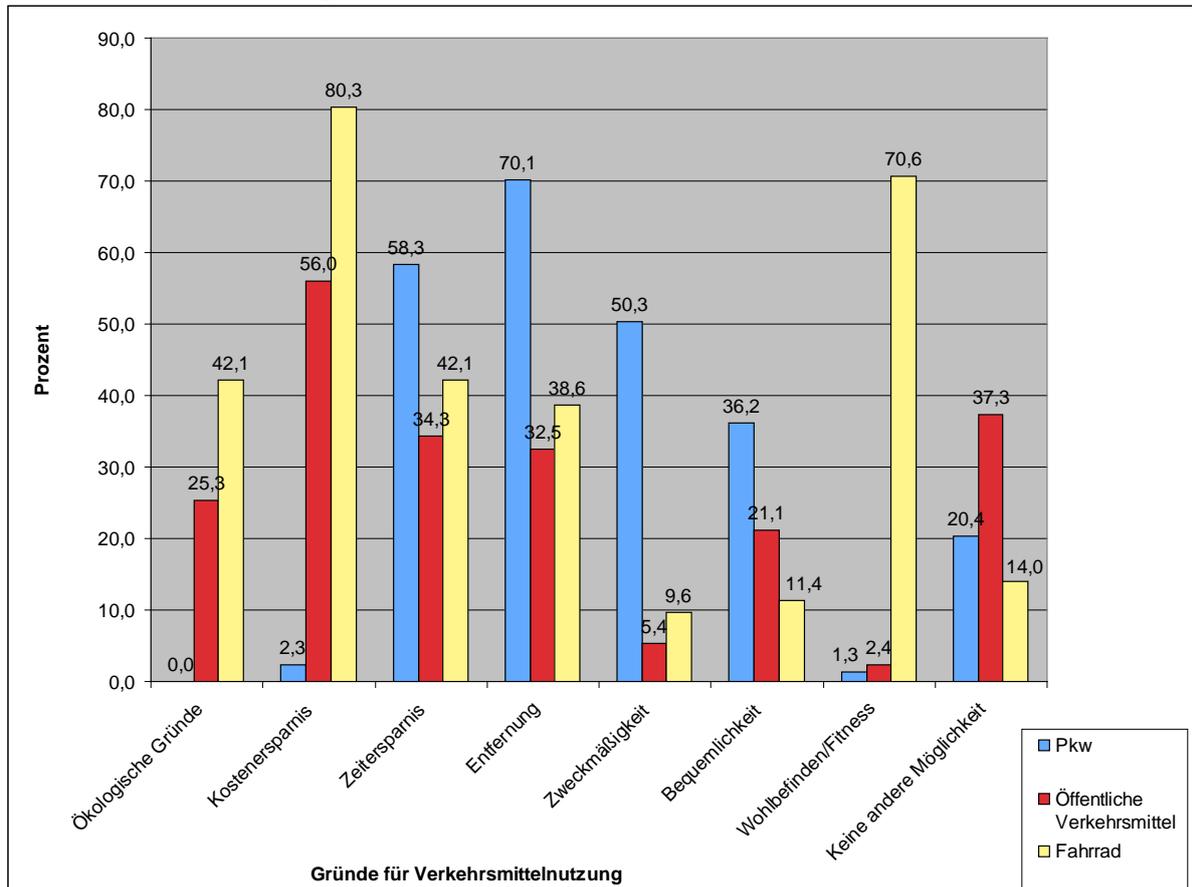


Abbildung 8: Gründe für die Verkehrsmittelnutzung (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)

Tabelle 9: Gründe für die Verkehrsmittelnutzung (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)

	PKW	Öffentliche Verkehrsmittel	Fahrrad
Ökologische Gründe	0,0	25,3	42,1
Kostensparnis	2,3	56,0	80,3
Zeitersparnis	58,3	34,3	42,1
Entfernung	70,1	32,5	38,6
Zweckmäßigkeit (z.B. Transport schwerer Gegenstände)	50,3	5,4	9,6
Bequemlichkeit	36,2	21,1	11,4
Wohlbefinden/ Fitness	1,3	2,4	70,6
Ich habe keine andere Möglichkeit	20,4	37,3	14,0

Die Befragten, die den PKW als Hauptverkehrsmittel nutzen geben am häufigsten die Entfernung als Grund für die Verkehrsmittelnutzung (70,1 %) an. Die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel nennen am häufigsten (56 %) die Kostensparnis als Grund. Bei den Radfahrern ist dies ebenfalls die häufigste Begründung (80,3 %). Zudem ist das Wohlbefinden/ Fitness ein häufig genannter Grund, das Rad zu nutzen.

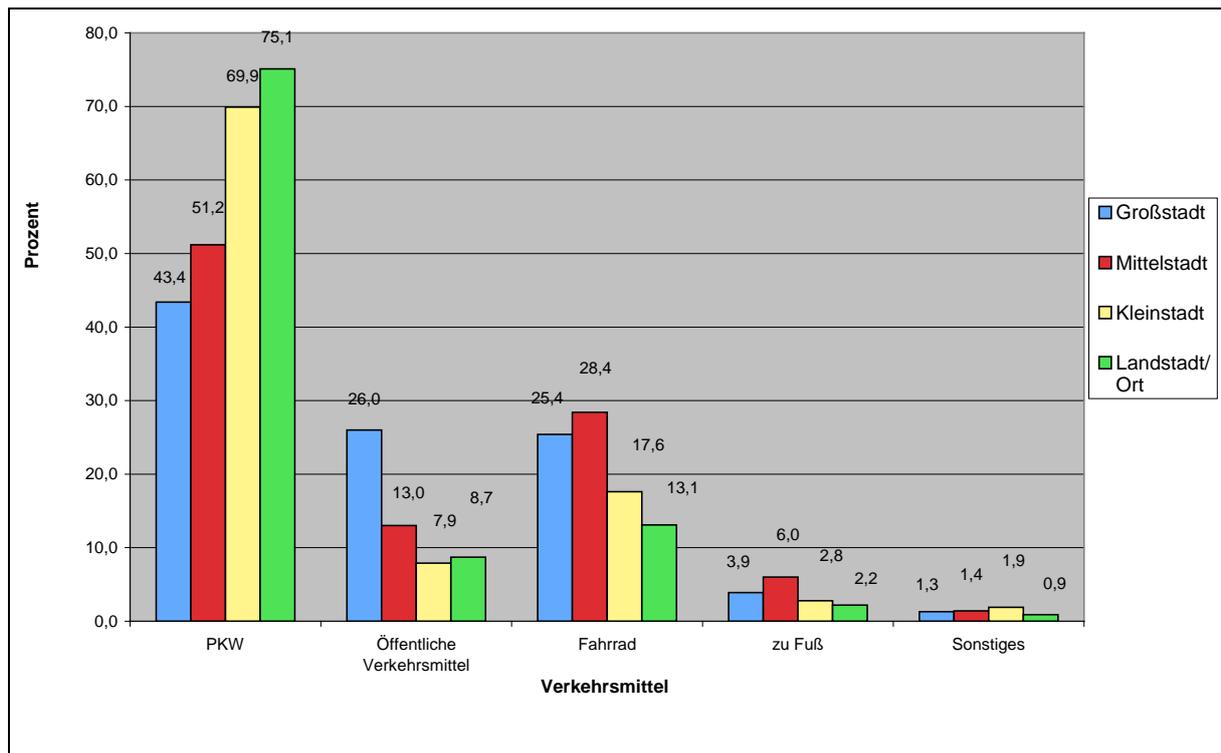


Abbildung 9: Am häufigsten genutzte Verkehrsmittel nach Wohnortgröße in Deutschland (n=1049)

Tabelle 10: Am häufigsten genutzte Verkehrsmittel nach Wohnortgröße in Deutschland (n=1049) (Großstadt ab 100.000 Einwohner, Mittelstadt 20.000 bis 100.000 EW, Kleinstadt zwischen 5.000 und 20.000 EW, Landstadt/ Ort weniger als 5.000 EW)

	PKW	Öffentliche Verkehrsmittel	Fahrrad	zu Fuß	Sonstiges
Großstadt	43,4	26,0	25,4	3,9	1,3
Mittelstadt	51,2	13,0	28,4	6,0	1,4
Kleinstadt	69,9	7,9	17,6	2,8	1,9
Landstadt/ Ort	75,1	8,7	13,1	2,2	0,9

Das Fahrrad wird mit 28,4 % am häufigsten in den Mittelstädten als primäres Verkehrsmittel eingesetzt. In den Großstädten nutzen 25,4 % das Rad als Hauptverkehrsmittel. In den Kleinstädten (17,6 %) und Landstädten/ Orten (13,1 %) kommt das Fahrrad seltener als häufigstes genutztes Verkehrsmittel zum Einsatz.

Regelmäßige Radnutzung

Tabelle 11: Angaben der deutschen Befragten zum regelmäßigem Radfahren (mind. 3x pro Woche) (n=1049)

Fahren Sie regelmäßig Rad?	Prozent
Ja	45,1
Nein	54,9
Total	100,0

Von den deutschen Befragten fahren 45,1 % regelmäßig, also mindestens drei Mal in der Woche, Rad.

Grund für die fehlende Inanspruchnahme des Rades

Tabelle 12: Gründe für die fehlende Inanspruchnahme des Rades in Deutschland (Mehrfachnennungen möglich)(nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren) (n=575)

Grund	Prozent
Gesundheitliche Einschränkungen	19,6
Keine Lust / Bequemlichkeit	33,9
Angst, weil...: ich nicht / nur schlecht Radfahren kann / zu viel Kfz-Verkehr	12,0
Keine Zeit	40,5
Ich will nicht verschwitzt / verschmutzt am Zielort ankommen	25,0
Zu weite Entfernungen zum Zielort	47,6
Keine Fahrradwege vorhanden	17,0
Schlechte Fahrradwege vorhanden	18,9
Prestige / gesellschaftliche Stellung (Auto = Statussymbol)	0,5
Wetterbedingungen	37,7

Diejenigen, die das Fahrrad nicht regelmäßig nutzen, begründen dies insbesondere mit der weiten Entfernung zum Zielort (47,6 %), der geringen Zeit (40,5 %) und mit den Wetterbedingungen (37,7 %).

Zweck der Fahrradnutzung

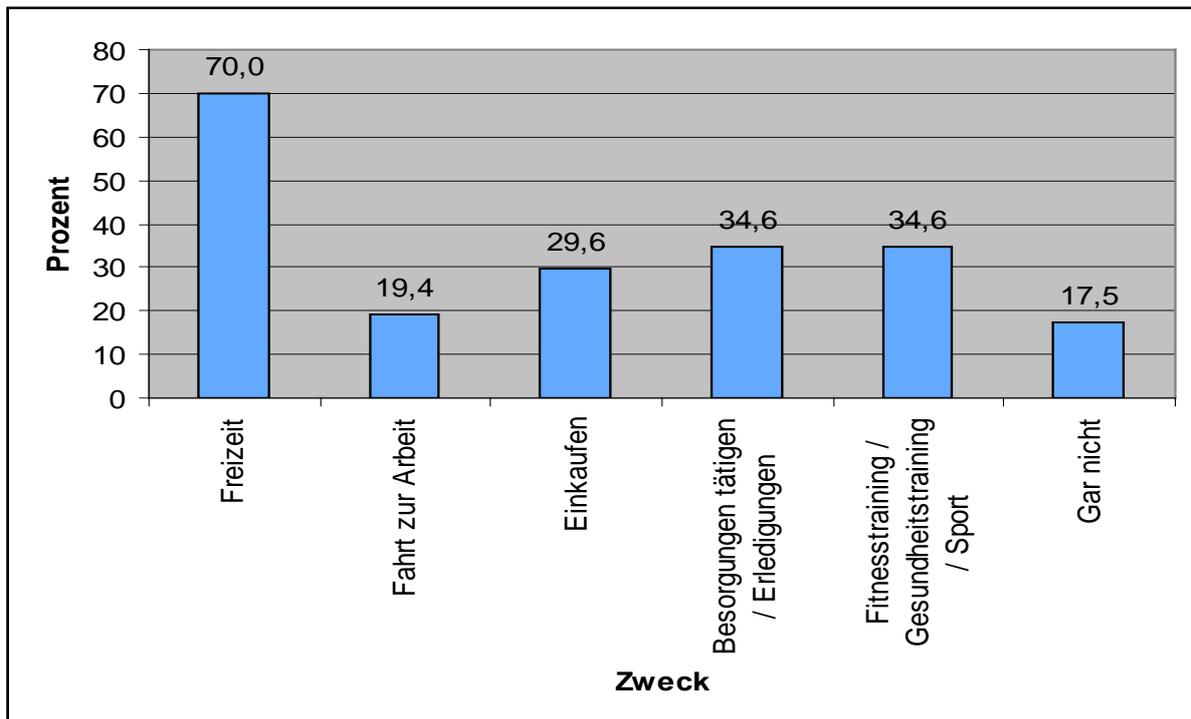


Abbildung 10: Zweck der Fahrradnutzung bei den deutschen Befragten (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)

Tabelle 13: Zweck der Fahrradnutzung bei den deutschen Befragten (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)

Zweck	Prozent
Freizeit	70,0
Fahrt zur Arbeit	19,4
Einkaufen	29,6
Besorgungen tätigen / Erledigungen	34,6
Fitnessstraining / Gesundheitstraining / Sport	34,6
Gar nicht	17,5

Die meisten deutschen Befragten (70,0 %) geben an, das Fahrrad zum Zweck der Freizeitgestaltung zu nutzen. Viele Befragte nennen die Gründe „Besorgungen

tätigen/ Erledigungen“ (34,6 %) und „Fitnessstraining/ Gesundheitstraining/ Sport“ (37,7 %) als Zweck der Fahrradnutzung.

Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens

Abbildung 11: Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens bei deutschen Befragten (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)

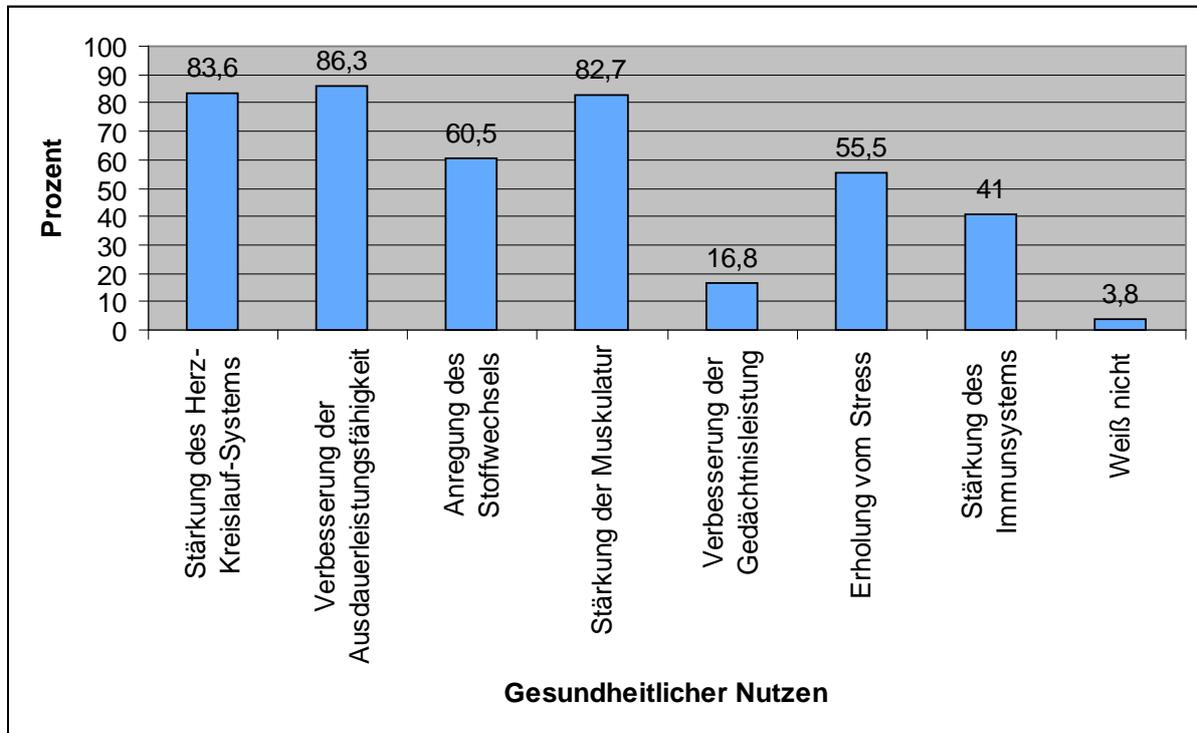


Tabelle 14: Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens bei deutschen Befragten (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)

Gesundheitlicher Nutzen	Prozent
Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems	83,6
Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit	86,3
Anregung des Stoffwechsels	60,5
Stärkung der Muskulatur	82,7
Verbesserung der Gedächtnisleistung	16,8
Erholung vom Stress	55,5
Stärkung des Immunsystems	41,0
Weiß nicht	3,8

Nur 3,8 % der deutschen Befragten haben kein Wissen über den gesundheitlichen Nutzen des Radfahrens. Der am häufigsten genannte Nutzen ist die Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit (86,3 %). Weiter werden die Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems (83,6 %) und Stärkung der Muskulatur (82,7 %) häufig angegeben.

4.2 Länderspezifische Unterschiede

4.2.1 Charakteristika der Stichprobe

Geschlecht

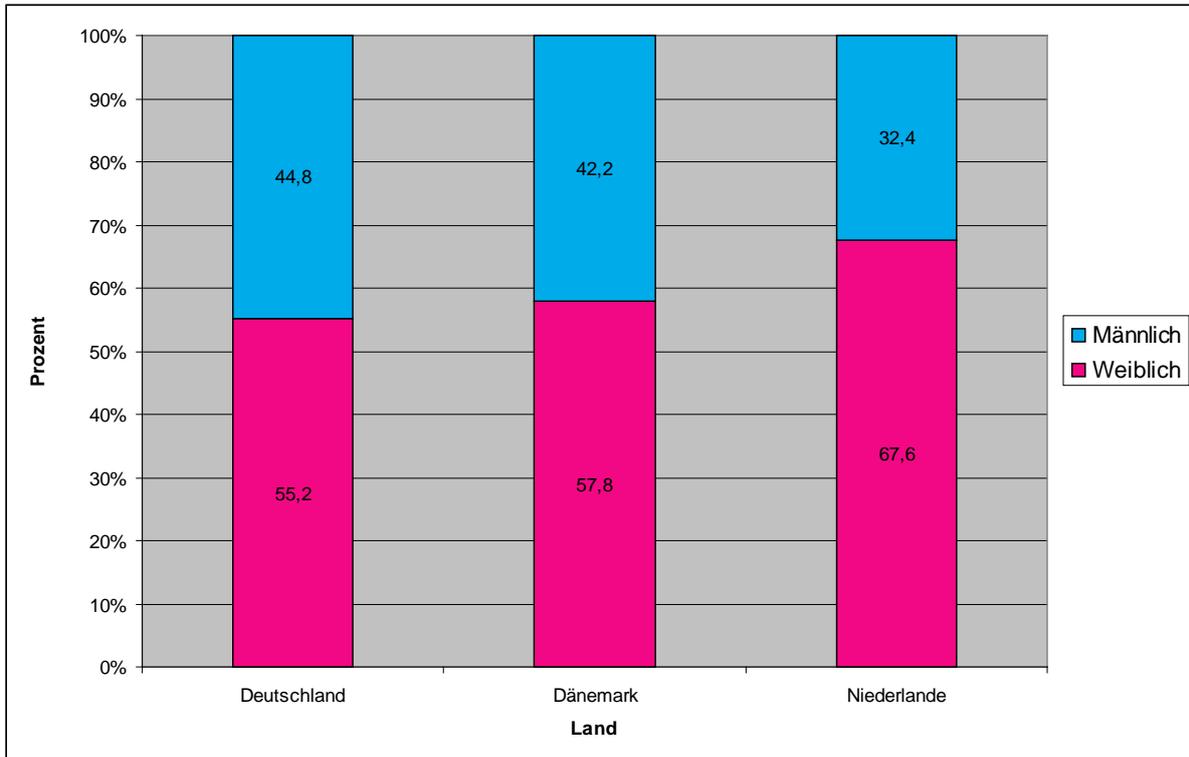


Abbildung 12: Geschlecht der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686)

In den Niederlanden ist der Anteil der weiblichen Befragten am größten (67%). In Deutschland sind 55,2%, in Dänemark 57,8% der Befragten weiblich.

Altersgruppen

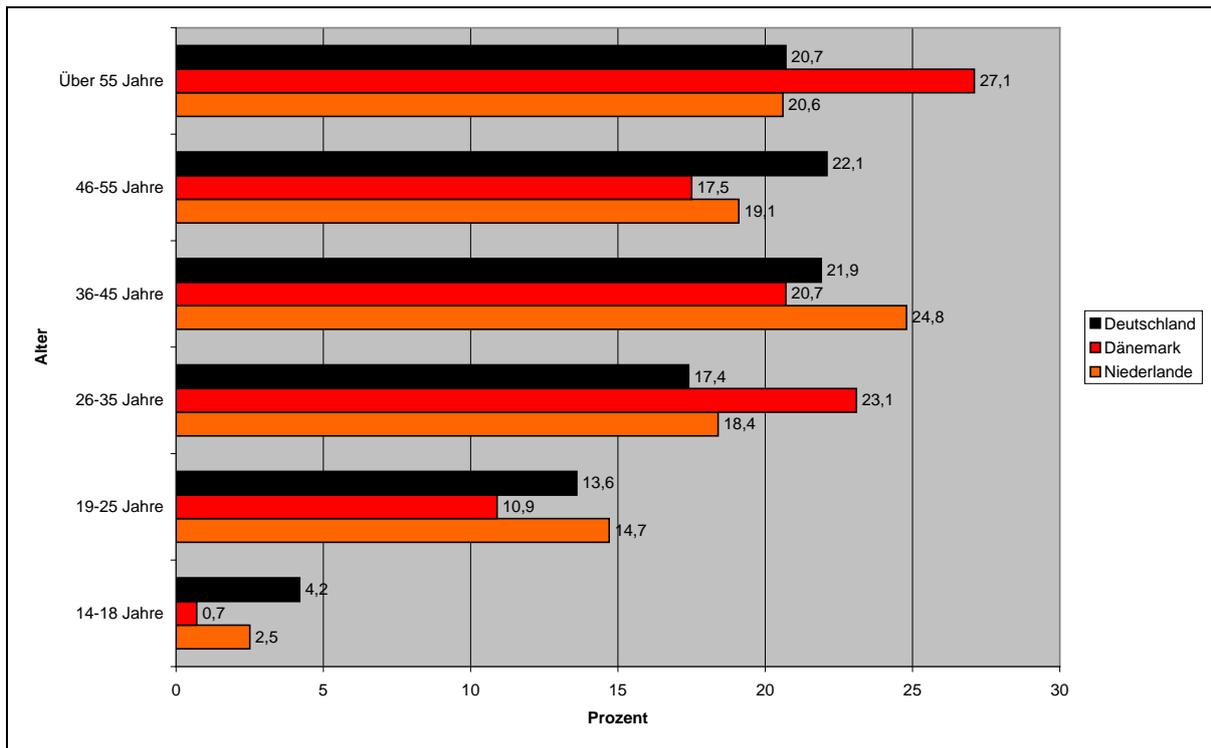


Abbildung 13: Altersgruppen (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 15: Altersgruppen (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
14-18 Jahre	4,2	0,7	2,5
19-25 Jahre	13,6	10,9	14,7
26-35 Jahre	17,4	23,1	18,4
36-45 Jahre	21,9	20,7	24,8
46-55 Jahre	22,1	17,5	19,1
Über 55 Jahre	20,7	27,1	20,6

Die in Deutschland am häufigsten vertretene Altersgruppe sind die 46 – 55 Jährigen. In Dänemark sind die Befragten am häufigsten über 55 Jahre und in den Niederlanden 36 – 45 Jahre alt.

Beruf

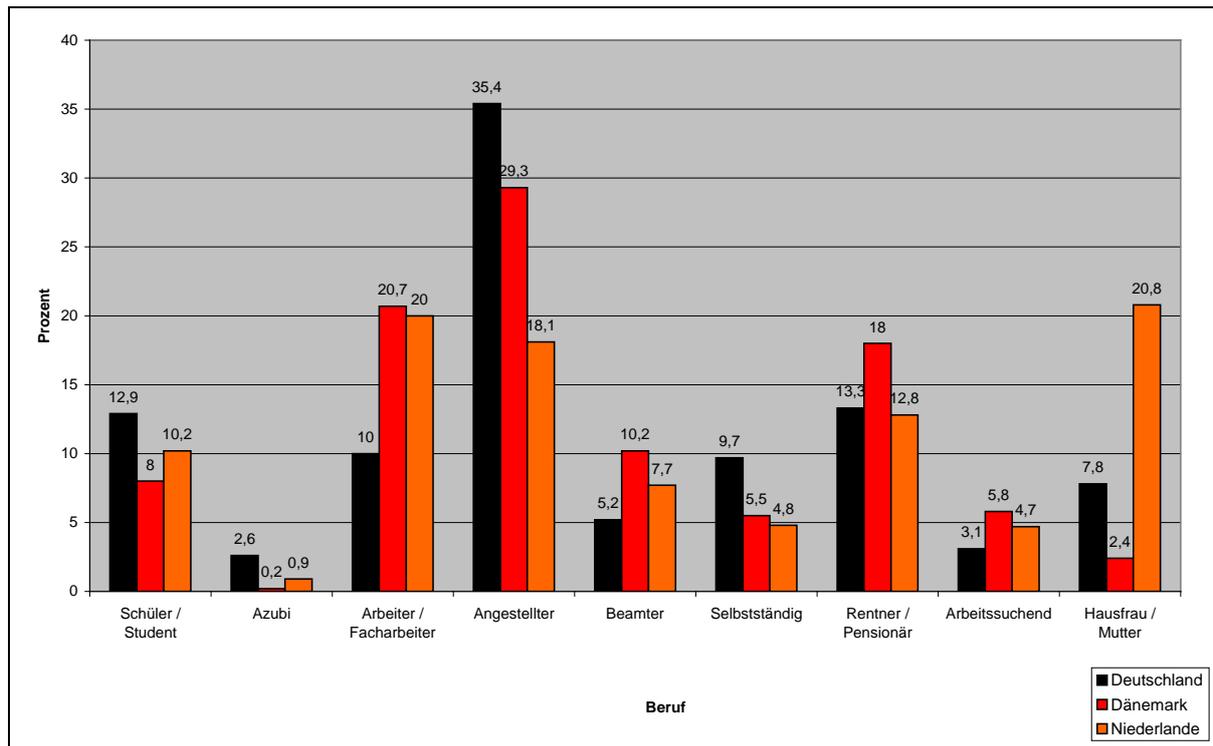


Abbildung 14: Berufe der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 16: Berufsfelder (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Schüler / Student	12,9	8	10,2
Azubi	2,6	0,2	0,9
Arbeiter / Facharbeiter	10	20,7	20
Angestellter	35,4	29,3	18,1
Beamter	5,2	10,2	7,7
Selbstständig	9,7	5,5	4,8
Rentner / Pensionär	13,3	18	12,8
Arbeitssuchend	3,1	5,8	4,7
Hausfrau / Mutter	7,8	2,4	20,8

In Deutschland sind die Angestellten (35,4 %) häufig vertreten, während in den Niederlanden und auch in Dänemark die Arbeiter/Facharbeiter (NL: 20,0 %; DK: 20,7 %) häufig repräsentiert sind. Im Vergleich zu den deutschen Befragten fällt auf, dass in den Niederlanden besonders viele den Beruf Hausfrau/ Mutter (20,8 %) angeben. In Dänemark wird diese Antwort relativ selten gegeben (2,8 %).

Stadtgröße

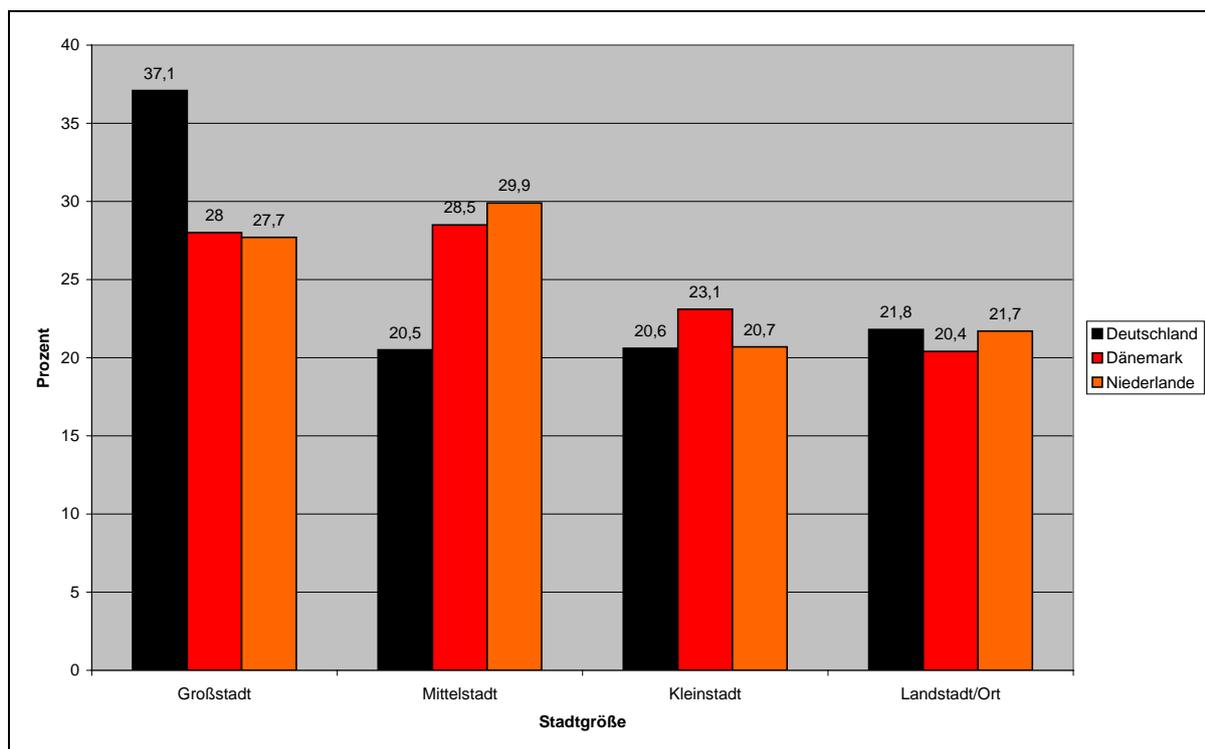


Abbildung 15: Stadtgröße der Wohnorte der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 17: Stadtgröße der Wohnorte (n: D=1049, DK=550, NL=686) (Großstadt ab 100.000 Einwohner, Mittelstadt 20.000 bis 100.000 EW, Kleinstadt zwischen 5.000 und 20.000 EW, Landstadt/ Ort weniger als 5.000 EW)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Großstadt	37,1	28	27,7
Mittelstadt	20,5	28,5	29,9
Kleinstadt	20,6	23,1	20,7
Landstadt/Ort	21,8	20,4	21,7

Die Anzahl der Bewohner der einzelnen Stadtgrößen unterscheidet sich zwischen den untersuchten Ländern besonders bei den Groß- und Mittelstädten. Während in Deutschland die meisten Befragten (37,1 %) in Großstädten leben (NL: 27,7 %; DK: 28,0 %), sind es in Dänemark (28,5 %) und den Niederlanden (29,9 %) die Mittelstädte, die am häufigsten bewohnt werden.

Landschaftsprofil

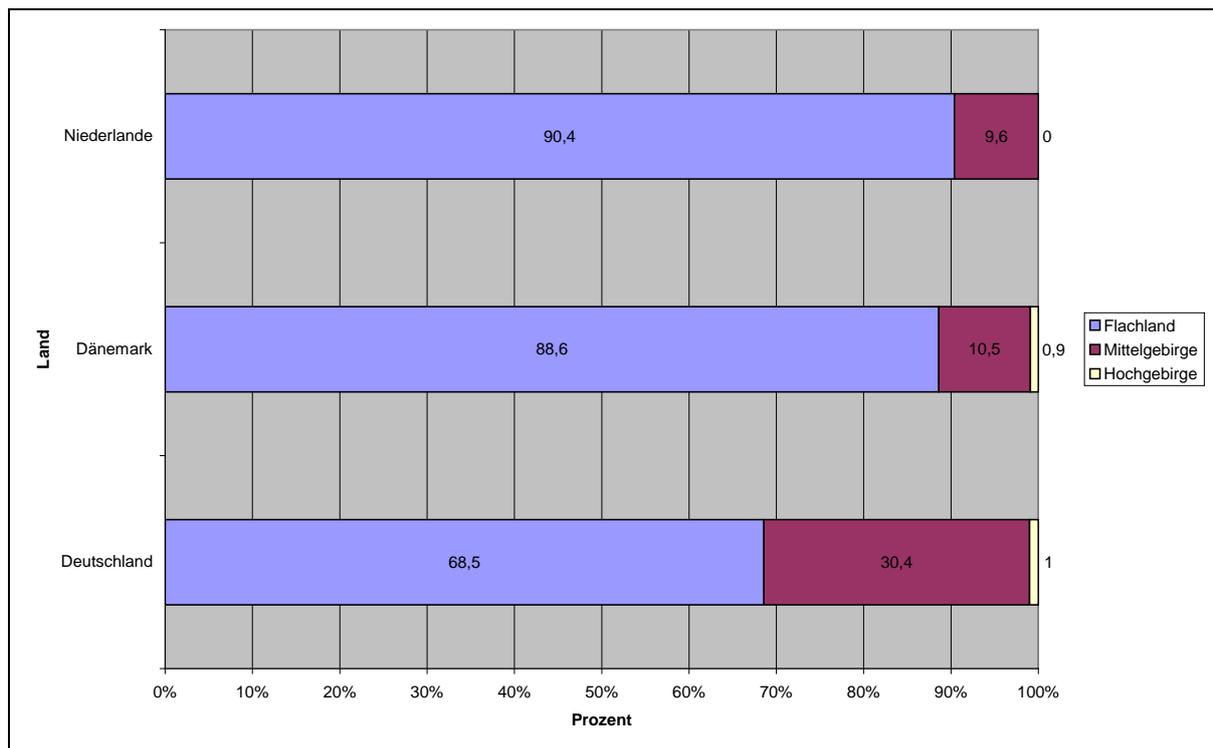


Abbildung 16: Landschaftsprofil (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 18: Landschaftsprofil (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Flachland	68,5	88,6	90,4
Mittelgebirge	30,4	10,5	9,6
Hochgebirge	1	0,9	0

Das Landschaftsprofil des Wohnortes ist bei Befragten aller Länder am häufigsten flach (D=68,5 %, DK=88,6 %, NL=90,4 %). Im Mittelgebirge leben 30,4 % der deutschen, 10,5 der dänischen und 9,6 % der niederländischen Befragten.

Schulabschluss

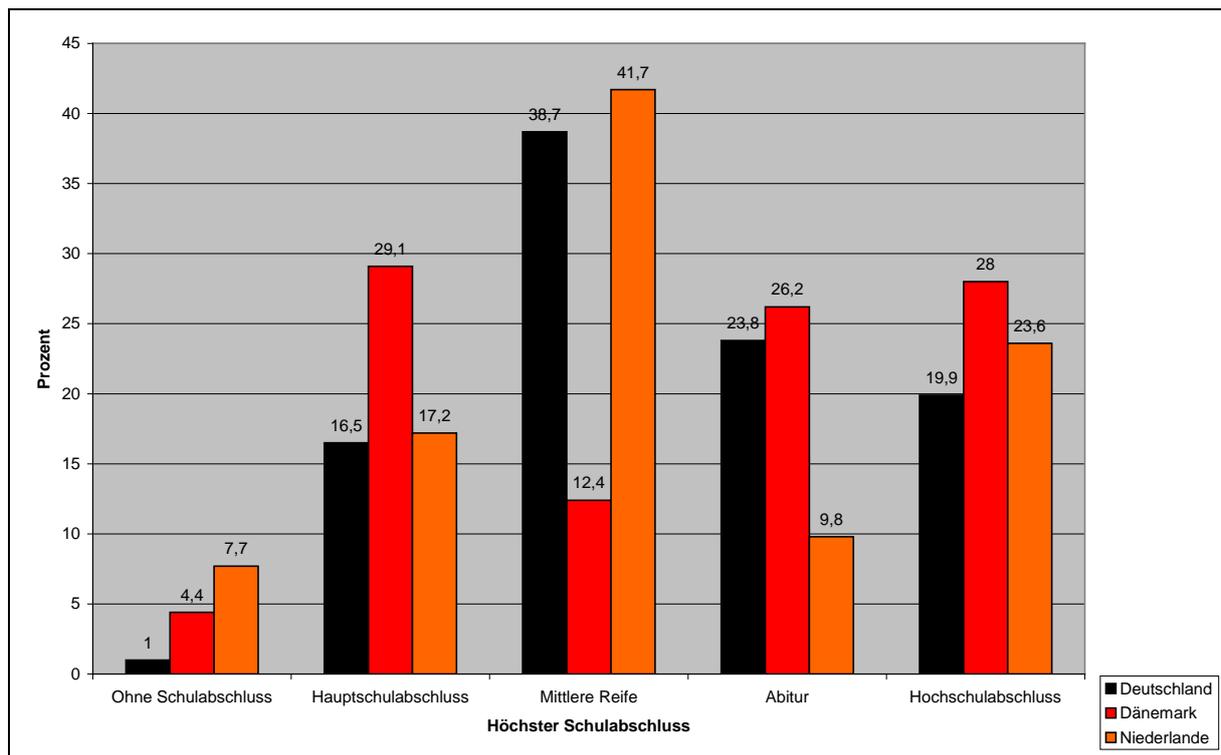


Abbildung 17: Schulabschluss der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 19: Schulabschluss der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Ohne Schulabschluss	1,0	4,4	7,7
Hauptschulabschluss	16,5	29,1	17,2
Mittlere Reife	38,7	12,4	41,7
Abitur	23,8	26,2	9,8
Hochschulabschluss	19,9	28	23,6

In Deutschland (38,7 %) und den Niederlanden (41,7 %) wird die Mittlere Reife als häufigster Schulabschluss angegeben. In Dänemark ist es der Hauptschulabschluss (29,1 %).

Personen im Haushalt

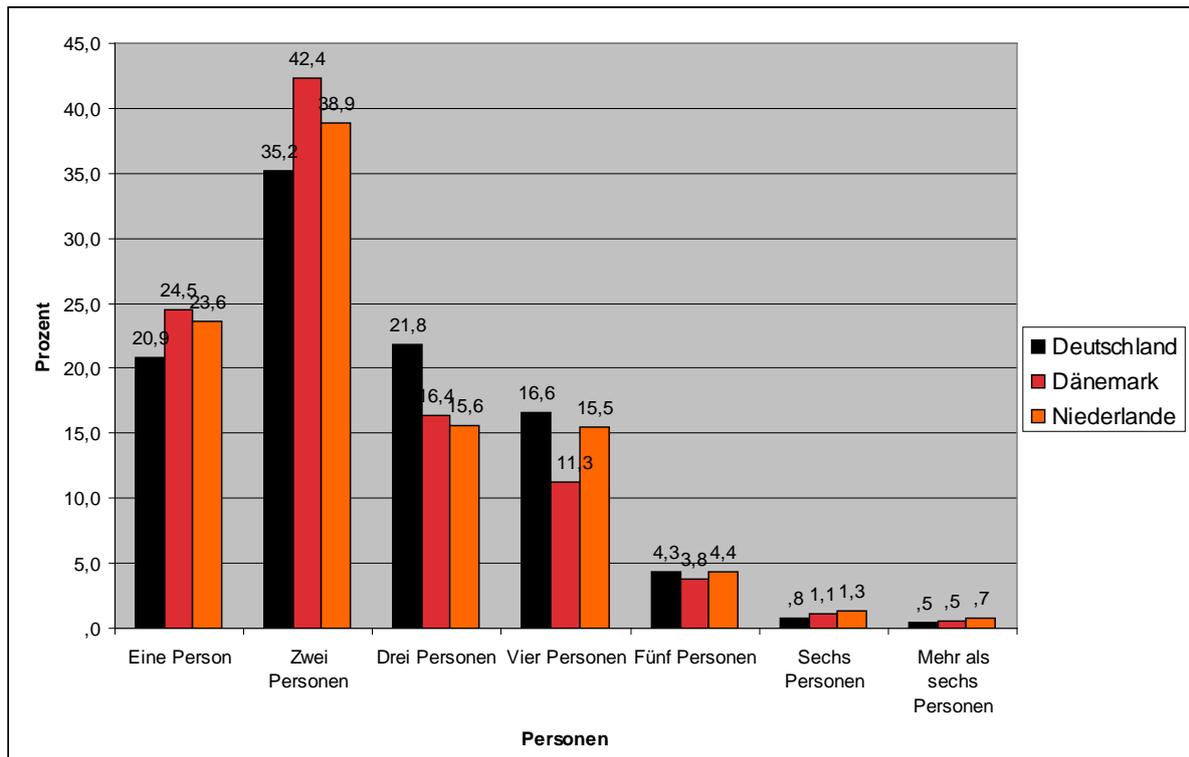


Abbildung 18: Anzahl der Personen im Haushalt (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 20: Anzahl der Personen im Haushalt (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Eine Person	20,9	24,5	23,6
Zwei Personen	35,2	42,4	38,9
Drei Personen	21,8	16,4	15,6
Vier Personen	16,6	11,3	15,5
Fünf Personen	4,3	3,8	4,4
Sechs Personen	0,8	1,1	1,3
Mehr als sechs Personen	0,5	0,5	0,7

In allen Ländern sind die Haushalte mit zwei Personen am häufigsten. In den Niederlanden (23,6 %) und Dänemark (24,5 %) geben die Befragten häufiger an in Singlehaushalten zu leben als in Deutschland (20,9 %).

4.2.2 Verkehrsverhalten/ Transport

Funktionsfähige Räder im Haushalt

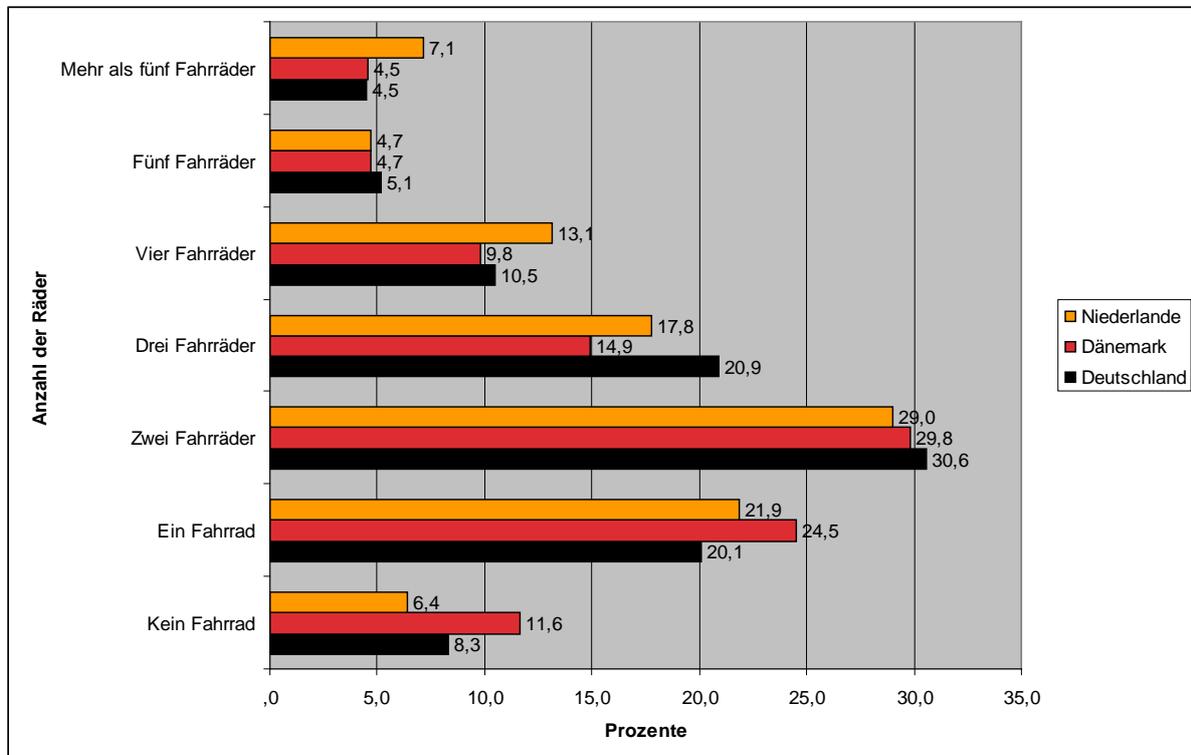


Abbildung 19: Anzahl der funktionsfähigen Räder in den Haushalten (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 21: Anzahl der funktionsfähigen Räder in den Haushalten (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Mehr als fünf Fahrräder	4,5	4,5	7,1
Fünf Fahrräder	5,1	4,7	4,7
Vier Fahrräder	10,5	9,8	13,1
Drei Fahrräder	20,9	14,9	17,8
Zwei Fahrräder	30,6	29,8	29,0
Ein Fahrrad	20,1	24,5	21,9
Kein Fahrrad	8,3	11,6	6,4

Die Anzahl der funktionsfähigen Räder im Haushalt ist in den Niederlanden am höchsten. Die Anzahl der Haushalte ohne Rad ist in den Niederlanden mit (6,4 %)

am niedrigsten. Die deutschen Befragten geben zu 8,3 % an, kein funktionsfähiges Rad im Haushalt zu besitzen. Bei den Dänen sind es 11,6 %.

Besitz eines eigenen funktionsfähigen Rades

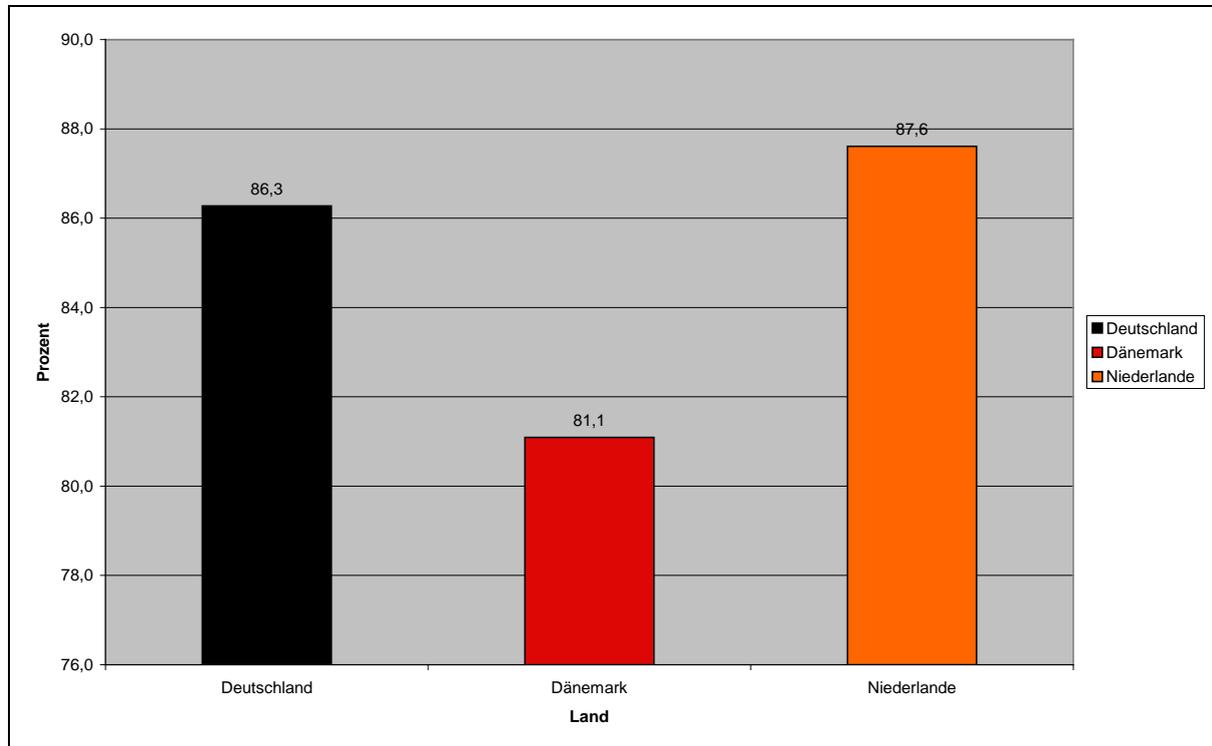


Abbildung 20: Anteil der Befragten die ein funktionsfähiges Fahrrad besitzen (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 22: Anteil der Befragten die ein funktionsfähiges Fahrrad besitzen (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Ja	86,3	81,1	87,6
Nein	13,7	18,9	12,4

Die meisten befragten Deutschen (86,3 %) geben an, ein funktionsfähiges Rad zu besitzen. In Dänemark sind es 81,1 %, in den Niederlanden 87,6 %. Deutschland und die Niederlande unterscheiden sich beim Besitz eines funktionsfähigen Fahrrades signifikant von Dänemark.

Bewertung der Förderpolitik für das Radfahren

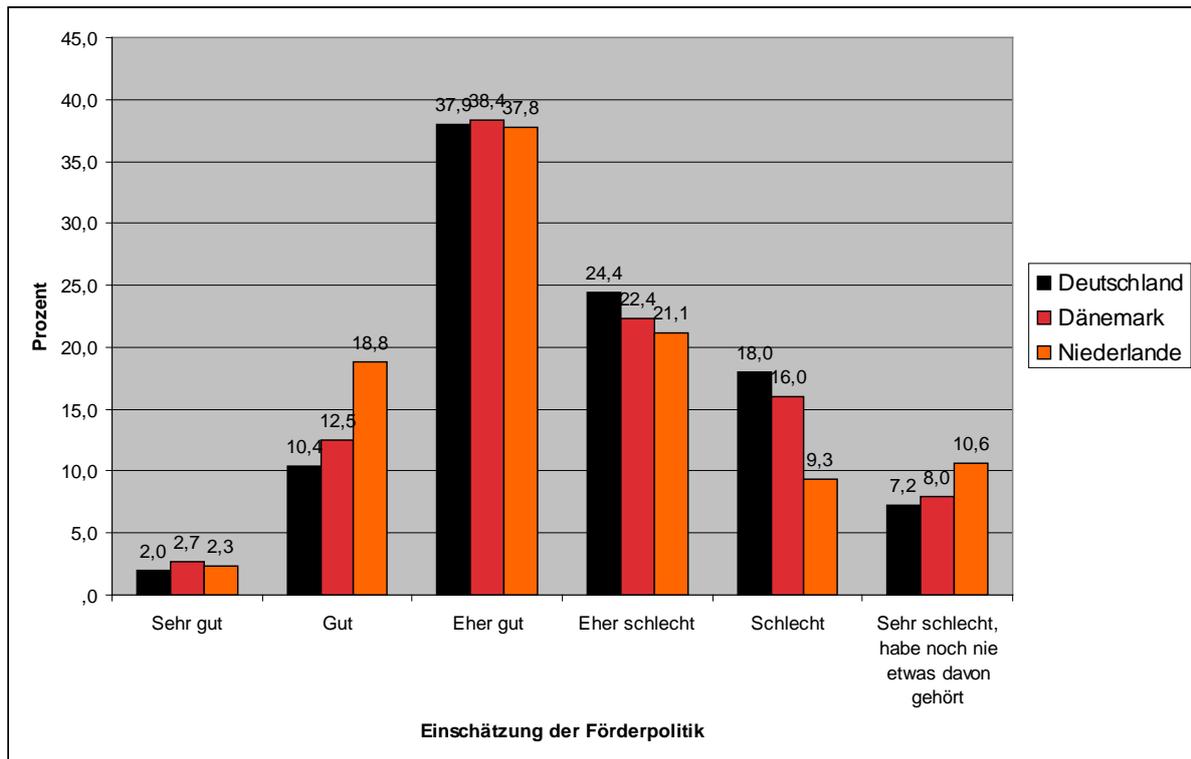


Abbildung 21: Einordnung der Förderpolitik für das Radfahren (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 23: Einordnung der Förderpolitik für das Radfahren (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Sehr gut	2,0	2,7	2,3
Gut	10,4	12,5	18,8
Eher gut	37,9	38,4	37,8
Eher schlecht	24,4	22,4	21,1
Schlecht	18,0	16,0	9,3
Sehr schlecht, habe noch nie etwas davon gehört	7,2	8,0	10,6

Die Förderpolitik wird in Deutschland, im Vergleich zu den Niederlanden und Dänemark, seltener im guten und sehr guten Bereich bewertet. Dagegen werden in Deutschland die Bereiche „Eher schlecht“ und „Schlecht“ häufig genannt.

Zurückgelegte Gesamtstrecke mit dem Rad in der Woche

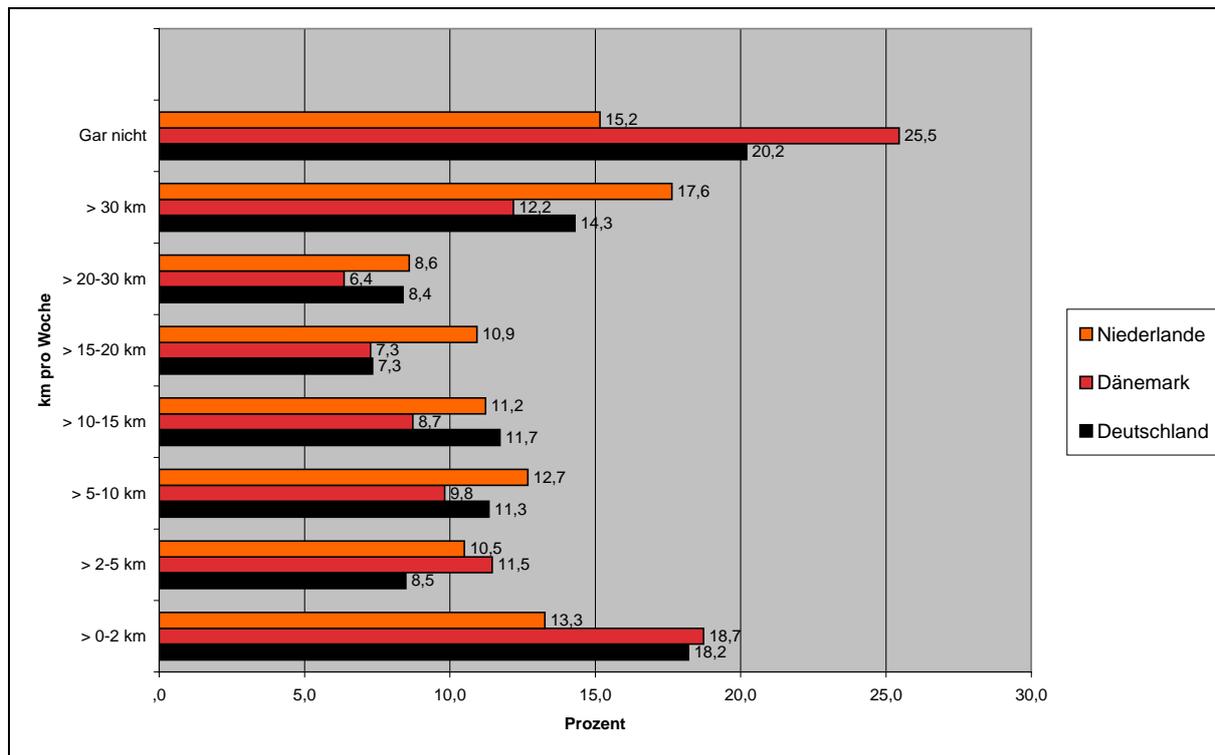


Abbildung 22: Gefahrene Rad-km-Bereiche pro Woche n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 24: Gefahrene Rad-km-Bereiche pro Woche (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
> 30 km	14,3	12,2	17,6
> 20-30 km	8,4	6,4	8,6
> 15-20 km	7,3	7,3	10,9
> 10-15 km	11,7	8,7	11,2
> 5-10 km	11,3	9,8	12,7
> 2-5 km	8,5	11,5	10,5
> 0-2 km	18,2	18,7	13,3
Gar nicht	20,2	25,5	15,2

In den Niederlanden fahren die meisten Befragten (17,6 %) mehr als 30 Km pro Woche mit dem Fahrrad. In Deutschland sind es in diesem Bereich lediglich 14,3 % in Dänemark 12,2 %. Die meisten Befragten in Deutschland geben an „Gar nicht“ (20,2 %) oder lediglich „> 0-2 Km“ (18,2 %) mit dem Rad unterwegs zu sein.

Häufigkeit der regelmäßigen Radfahrer

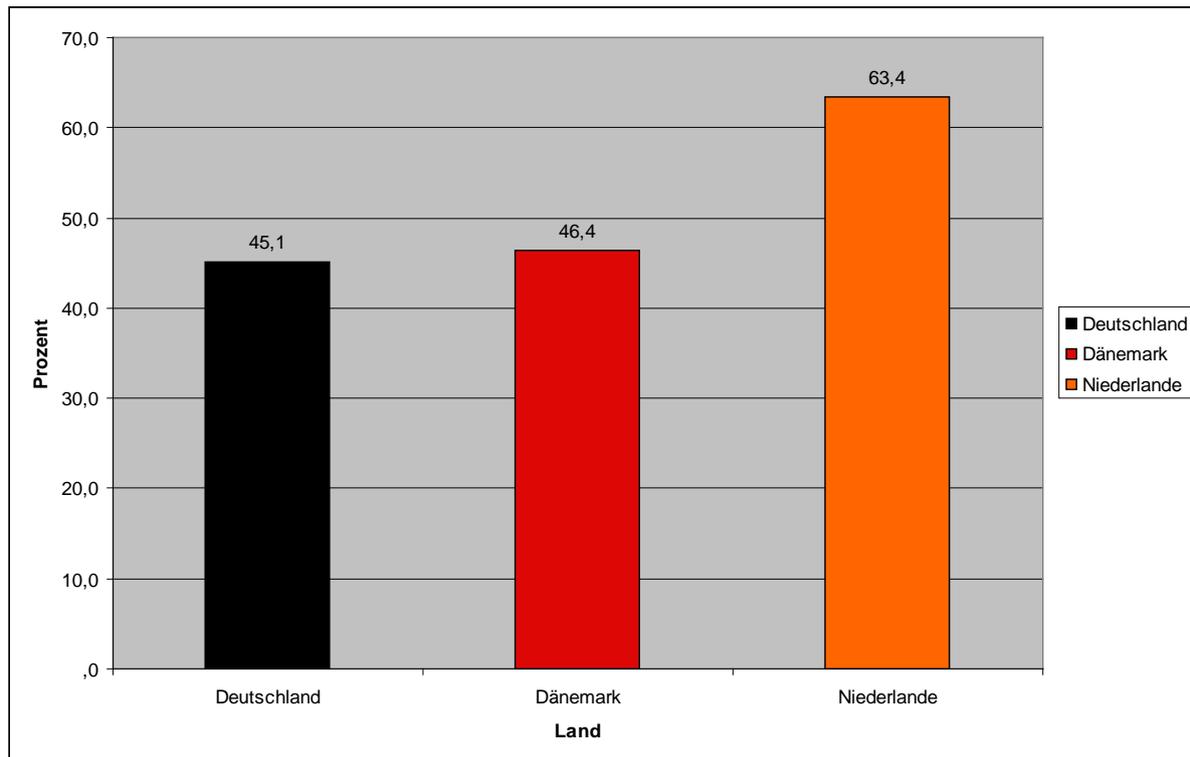


Abbildung 23: Häufigkeit der regelmäßigen Radnutzung (mind. 3x pro Woche) (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 25: Häufigkeit der regelmäßigen Radnutzung (mind. 3x pro Woche) (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Ja	45,1	46,4	63,4
Nein	54,9	53,6	36,6

In den Niederlanden wird das Fahrrad am häufigsten regelmäßig genutzt. Von den Befragten nutzen 63,4% ihr Rad mindestens drei Mal pro Woche. In Deutschland sind es 45,1% und in Dänemark 46,4% der Befragten.

Familientradition des Radfahrens

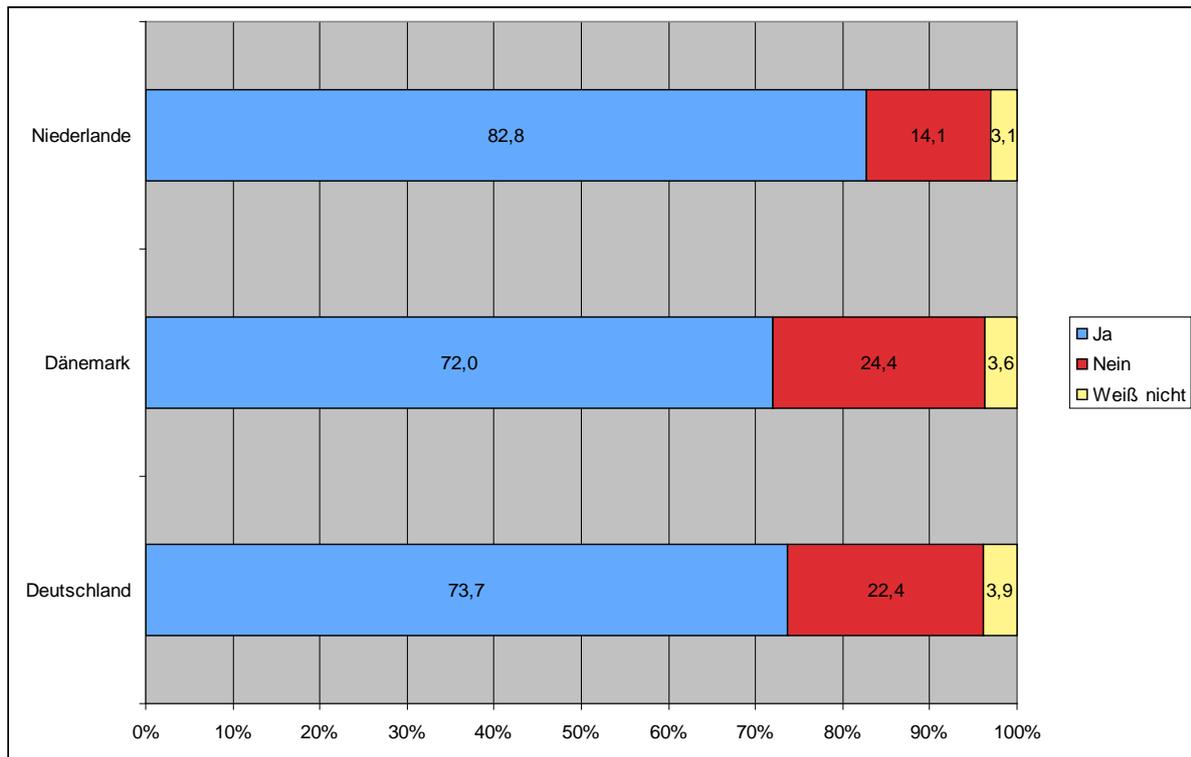


Abbildung 24: Auswertung der Frage: War die Radnutzung früher in Ihrer Familie üblich? (n: D=1049, DK=550, NL=686)

Tabelle 26 Auswertung der Frage: War die Radnutzung früher in Ihrer Familie üblich? (n: D=1049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande
Ja	73,7	72,0	82,8
Nein	22,4	24,4	14,1
Weiß nicht	3,9	3,6	3,1

In den Niederlanden herrscht die größte Tradition des Radfahrens. Dort war früher bei annähernd 4/5 der Bevölkerung (82,8 %) die Radnutzung in der Familie üblich. In Deutschland (73,7 %) und Dänemark (72,0 %) ist die Nutzung zwar auch häufig, jedoch im Vergleich mit den Niederlanden signifikant seltener Tradition.

4.2.3 Motive

Gründe regelmäßiger Radfahrer zur Verkehrsmittelnutzung ihres häufigsten Verkehrsmittels

Tabelle 27: Warum nutzen Sie Ihr häufigstes Verkehrsmittel? (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren, n: D=473, DK=255, NL=435)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Ökologische Gründe	24,9	13,1	12,5	D vs. NL & DK
Kostensparnis	47,3	32,1	39	D vs. NL & DK
Zeitersparnis	45,2	45,4	32,8	D & DK vs. NL
Entfernung	49	47,4	55,6	n.s.
Zweckmäßigkeit (z.B. Transport schwerer Gegenstände)	23,8	14,9	13,1	D vs. NL & DK
Bequemlichkeit	18,8	17,6	11,4	D & DK vs. NL
Wohlbefinden/Fitness	37	30	42	D & DK vs. NL
Ich habe keine andere Möglichkeit	16,7	16,8	22	n.s.

In Deutschland werden von den regelmäßig Rad fahrenden Befragten die Entfernung und die Kostensparnis als häufigster Grund der Verkehrsmittelwahl genannt. Im Vergleich zu den Niederlanden werden die Motive „Ökologische Gründe“, „Kostensparnis“, „Zeitersparnis“, „Zweckmäßigkeit“ und „Bequemlichkeit“ signifikant häufiger genannt. Das Motiv „Wohlbefinden/Fitness“ ist bei den Niederländern wesentlich häufiger ein Motiv. Die Gründe „Entfernung“ und „Ich habe keine andere Möglichkeit“ zeigen keine signifikanten Unterschiede.

Gründe unregelmäßiger Radfahrer zur Verkehrsmittelnutzung ihres häufigsten Verkehrsmittels

Tabelle 28: Warum nutzen Sie Ihr häufigstes Verkehrsmittel? (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren, n: D=576, DK=295, NL=251)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Ökologische Gründe	5,3	2,0	1,5	D vs. NL & DK
Kostensparnis	17,0	8,4	4,7	D vs. NL & DK
Zeitersparnis	52,0	40,3	34,2	D vs. NL & DK
Entfernung	61,1	50,0	51,0	D vs. NL & DK
Zweckmäßigkeit (z.B. Transport schwerer Gegenstände)	38,5	22,3	19,9	D vs. NL & DK
Bequemlichkeit	33,8	37,6	31,0	n.s.
Wohlbefinden/Fitness	4,1	3,7	13,1	D & DK vs. NL
Ich habe keine andere Möglichkeit	25,1	28,4	25,5	n.s.

Von denjenigen Befragten in Deutschland, die ihr Rad nicht regelmäßig nutzen werden am häufigsten die Entfernung und die Zeitersparnis als Grund der Verkehrsmittelwahl genannt.

Im Vergleich zu den Niederlanden und den Dänen werden die Motive „Ökologische Gründe“, „Kostensparnis“ und „Zweckmäßigkeit“ signifikant häufiger genannt. Das Motiv „Wohlbefinden/Fitness“ wurde bei den Niederländern signifikant häufiger geäußert, als bei den dänischen und den deutschen Befragten. Die Motive „Bequemlichkeit“ und „Ich habe keine andere Möglichkeit“ zeigen keine signifikanten Unterschiede.

Zweck der Fahrradnutzung

Tabelle 29: Zu welchem Zweck nutzen Sie das Fahrrad? (Mehrfachnennungen möglich)
(n: D=1.049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Freizeit	70,0	58,0	62,8	D vs. NL & DK
Fahrt zur Arbeit	19,4	29,6	31,2	D vs. NL & DK
Einkaufen	29,6	37,1	34,1	D vs. NL & DK
Besorgungen tätigen / Erledigungen	34,6	34,2	63,1	D & DK vs. NL
Fitnessstraining / Gesundheitstraining / Sport	34,6	14,9	18,8	D vs. NL & DK
Gar nicht	17,5	24,2	16,0	D & NL vs. DK

Die deutschen Befragten geben am häufigsten an, das Fahrrad zur Freizeitgestaltung zu nutzen. Dieser Zweck ist in Dänemark und den Niederlanden ebenfalls häufige Antwort, jedoch signifikant seltener im Vergleich zu Deutschland. Dieser Trend ist ebenfalls beim Motiv „Fitnessstraining/Gesundheitstraining/Sport“ zu beobachten. Der Zweck „Besorgungen tätigen/Erledigungen“ wird in den Niederlanden signifikant häufiger angegeben als in Deutschland und Dänemark. In Deutschland werden zudem die Antwortmöglichkeiten „Fahrt zur Arbeit“ und „Einkaufen“ signifikant seltener gewählt als in den Vergleichsländern.

Zweck der Fahrradnutzung der regelmäßigen Radfahrer

Tabelle 30: Nutzung des Fahrrads (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren, n: D=473, DK=255, NL=435)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Freizeit	82,9	76,9	76,1	n.s.
Fahrt zur Arbeit	37,6	56,1	47,1	D vs. DK vs. NL
Einkaufen	51,2	63,1	48,5	D & NL vs. DK
Besorgungen tätigen / Erledigungen	59,6	58,4	83,4	D & DK vs. NL
Fitnessstraining / Gesundheitstraining / Sport	55,2	25,5	25,5	D vs. DK & NL
Gar nicht	0	0	0,2	n.s.

Diejenigen, die regelmäßig Radfahren, nutzen in allen drei untersuchten Ländern ihr Rad häufig in der Freizeit. Von diesen geben besonders in Dänemark viele (56,1 %) an, das Rad für die Fahrt zur Arbeit zu nutzen. In Deutschland wird dieser Grund im Vergleich zu den beiden anderen Ländern deutlich seltener genannt. Das „Fitnessstraining/Gesundheitstraining/Sport“ ist bei den deutschen Befragten signifikant höher im Vergleich zu Dänemark und den Niederlanden. Die Niederländer unterscheiden sich signifikant von den deutschen und dänischen Befragten bei der Häufigkeit der Antwortmöglichkeit „Besorgungen tätigen/Erledigungen“. Dies ist auch der in den Niederlanden von den regelmäßigen Radfahrern am häufigsten genannte Grund.

Gewünschte Maßnahmen zur häufigeren Radnutzung am Wohnort

Tabelle 31: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (n: D=1.049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Bessere Qualität der Radwege	40,2	29,1	23,5	D vs.NL vs. DK
Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	49,5	29,8	14,4	D vs.NL vs. DK
Mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen	17,4	14,4	7,3	D & DK vs. NL
Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort	22,0	7,5	12,5	D vs.NL vs. DK
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	28,7	14,7	30,3	D & NL vs. DK
Ausreichend beleuchtete Radwege	31,4	18,4	23,6	D vs.NL vs. DK
Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs	10,1	8,7	10,1	n.s.
Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen (z.B. Themenroute „Gesundheit“; „Wellness“)	14,3	12,7	8,2	D & DK vs. NL
Nichts	25,0	43,5	45,3	D vs. DK & NL

In Deutschland werden die Maßnahmen „Bessere Qualität der Radwege“ und „Mehr Radwege/Ausbau des Radwegenetzes“ signifikant häufiger als in Dänemark und den Niederlanden angegeben. Signifikant seltener als in Deutschland und Dänemark werden diese Maßnahmen in den Niederlanden genannt. Auffällig ist auch der signifikante Unterschied zwischen Deutschland und den Dänen/Niederländern bei der Antwortmöglichkeit „Nichts“. In Deutschland wird diese Möglichkeit signifikant seltener angegeben.

Von regelmäßigen Radfahrern gewünschte Maßnahmen zur häufigeren Radnutzung am Wohnort

Tabelle 32: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren, n: D=473, DK=255, NL=435)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Bessere Qualität der Radwege	53,5	40,4	30,6	D vs. NL vs. DK
Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	59,0	40,8	19,1	D vs. NL vs. DK
Mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen	21,1	19,2	9,7	D & DK vs. NL
Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort	30,2	15,6	9,8	D vs. NL vs. DK
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	37,0	20,8	38,2	D & NL vs. DK
Ausreichend beleuchtete Radwege	39,7	27,1	31,3	D vs. DK & NL
Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs	13,5	11,4	11,7	n.s.
Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen (z.B. Themenroute „Gesundheit“; „Wellness“)	18,0	16,9	9,7	D & DK vs. NL
Nichts	12,5	26,3	33,3	D vs. NL vs. DK

Diejenigen, die regelmäßig Radfahren, geben in Deutschland im Vergleich zu den Niederlanden und Dänemark signifikant häufiger die Maßnahmen „Bessere Qualität der Radwege“, „Mehr Radwege/Ausbau des Radwegenetzes“, „Ausreichende beleuchtete Radwege“ und „Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort“ zur häufigeren Radnutzung an. Die Maßnahme „Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort“ wurden in Deutschland und den Niederlanden signifikant häufiger angegeben als in Dänemark. Keine Maßnahme wird in Deutschland von denjenigen die regelmäßig Radfahren signifikant seltener gefordert.

Von Großstädtern gewünschte Maßnahmen zur häufigeren Radnutzung am Wohnort

Tabelle 33: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur Großstädter, n: D=389, DK=154, NL=190)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Bessere Qualität der Radwege	49,9	35,7	32,1	D vs. DK & NL
Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	52,7	33,8	21,6	D vs. NL vs. DK
Mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen	18,5	13,6	11,1	n.s.
Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort	30,6	11,0	23,2	D & NL vs. DK
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	34,4	22,7	38,9	D & NL vs. DK
Ausreichend beleuchtete Radwege	33,9	18,8	31,1	D & NL vs. DK
Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs	12,3	9,1	13,2	n.s.
Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen (z.B. Themenroute „Gesundheit“; „Wellness“)	15,4	12,3	9,5	n.s.
Nichts	18,8	39,6	33,7	D vs. DK & NL

Die Bewohner einer Großstadt weisen länderspezifisch signifikante Unterschiede bezüglich der gewünschten Maßnahme „Bessere Qualität der Radwege“ und „Mehr Radwege/Ausbau des Radwegenetzes“ auf. Diese Maßnahme wird in Deutschland signifikant häufiger gewünscht, als in Dänemark und den Niederlanden.

Die Maßnahmen „Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort“, „Diebstahlsichere Plätze am Zielort“ und „Ausreichend beleuchtete Radwege“ wird in Dänemark signifikant seltener gefordert als in Deutschland und den Niederlanden.

Keine signifikanten Unterschiede werden bei den Maßnahmen „Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs“, „Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen“ sowie „Mehr Radrouten an Verkehrsärmeren Straßen“ festgestellt.

Dagegen wird in Dänemark und den Niederlanden signifikant häufiger „Nichts“ als Wunsch einer Maßnahme zur häufigeren Fahrradnutzung geäußert, als in Deutschland.

Von Mittelstädtern gewünschte Maßnahmen zur häufigeren Radnutzung am Wohnort

Tabelle 34: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur Mittelstädter, n: D=215, DK=157, NL=205)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Bessere Qualität der Radwege	40,5	28,0	25,4	D vs. DK & NL
Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	52,6	27,4	12,6	D vs. DK vs. NL
Mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen	21,9	17,8	5,9	D & DK vs. NL
Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort	24,7	10,2	14,6	D vs. DK & NL
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	32,1	17,2	32,2	D & NL vs. DK
Ausreichend beleuchtete Radwege	35,3	22,9	22,9	D vs. DK & NL
Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs	10,7	8,3	10,2	n.s.
Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen (z.B. Themenroute „Gesundheit“; „Wellness“)	11,2	11,5	9,8	n.s.
Nichts	25,1	42,0	45,4	D vs. DK & NL

Bei den Bewohnern einer Mittelstadt zeigen sich länderspezifisch signifikante Unterschiede bezüglich der gewünschten Maßnahmen „Bessere Qualität der Radwege“, „Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort“ und „Ausreichend beleuchtete Radwege“. Diese Maßnahmen werden in Deutschland signifikant häufiger gewünscht, als in Dänemark und den Niederlanden. Dagegen wird in Dänemark und den Niederlanden signifikant häufiger „Nichts“ als Wunsch einer Maßnahme zur häufigeren Fahrradnutzung geäußert, als in Deutschland. „Mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen“ werden in den Niederländern signifikant

seltener gewünscht, als in Deutschland und Dänemark. Auch bei der Maßnahme „Mehr Radwege/ Ausbau des Radverkehrsnetzes“ haben die Befragten in den Niederlanden geringeren Bedarf, als die befragten Dänen; diese wiederum geben dies seltener an als die Befragten in Deutschland. Bei der „Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs“ und „Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen“ gibt es keine Unterscheide zwischen den Ländern. In deutschen und niederländischen Mittelstädten werden signifikant häufiger die Maßnahmen „Diebstahlsichere Plätze am Zielort“ gefordert als in Dänemark.

Von Kleinstädtern gewünschte Maßnahmen zur häufigeren Radnutzung am Wohnort

Tabelle 35: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur Kleinstädter, n: D=216, DK=127, NL=142)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Bessere Qualität der Radwege	30,6	22,0	16,9	D vs. DK & NL
Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	42,6	27,6	10,6	D vs. DK vs. NL
Mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen	13,9	11,8	7,7	n.s.
Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort	16,7	5,5	4,2	D vs. DK & NL
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	26,9	8,7	29,6	D & NL vs. DK
Ausreichend beleuchtete Radwege	24,1	16,5	19,0	n.s.
Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs	7,9	7,9	7,7	n.s.
Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen (z.B. Themenroute „Gesundheit“; „Wellness“)	14,8	16,5	4,9	D & DK vs. NL
Nichts	27,8	48,8	51,4	D vs. DK & NL

Länderspezifisch keine signifikanten Unterschiede bezüglich der gewünschten Maßnahmen wurden bei den Bewohnern von Kleinstädten in den Kategorien „Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs“, „Ausreichend beleuchtete Radwege“ und „Mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen“ festgestellt.

In deutschen Kleinstädten werden signifikant häufiger „Bessere Qualität der Radwege“, „Mehr Radwege/ Ausbau des Radverkehrsnetzes“ und „Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort“ gefordert als in Dänemark und den Niederlanden. Signifikant seltener wird in Deutschland die Antwortmöglichkeit „Nichts“ angegeben. Die deutschen und niederländischen Kleinstädter geben signifikant häufiger die Maßnahme „Diebstahlsichere Plätze am Zielort“ an, als die Kleinstadtbewohner in Dänemark. „Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen“ werden in der Niederlande signifikant seltener gefordert als in Deutschland und Dänemark.

Von Landstädtern (Bewohnern von Orten) gewünschte Maßnahmen zur häufigeren Radnutzung am Wohnort

Tabelle 36: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur Landstädter/Bewohner von Orten, n: D=229, DK=112, NL=149)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Bessere Qualität der Radwege	32,8	29,5	16,1	D & DK vs. NL
Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	47,6	30,4	11,4	D vs. DK vs. NL
Mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen	14,8	13,4	4,0	D & DK vs. NL
Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort	10,0	0,9	4,0	D vs. DK & NL
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	17,5	7,1	17,4	D & NL vs. DK
Ausreichend beleuchtete Radwege	30,1	13,4	19,5	D vs. DK & NL
Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs	7,9	9,8	8,1	n.s.
Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen (z.B. Themenroute „Gesundheit“; „Wellness“)	14,8	10,7	7,4	n.s.
Nichts	32,8	44,6	54,4	D vs. DK & NL

Bei der Untersuchung der Landstädter/Bewohner von Orten zeigen sich keine Unterschiede zwischen den Ländern bezüglich der gewünschten Maßnahmen „Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs“ und „Radrouten mit

gesundheitlichen Bezügen“. In deutschen Landstädten werden signifikant häufiger „Mehr Radwege/ Ausbau des Radwegenetzes“ gefordert als in Dänemark und den Niederlanden. Eine bessere Qualität der Radwege wird in Dänemark und in Deutschland häufiger gefordert als in den Niederlanden.

Beweggründe für das Radfahren bei regelmäßigen Radfahrern

Tabelle 37: Beweggründe fürs Radfahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren, n: D=473, DK=255, NL=435)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Zeitersparnis	25,8	33,7	23,0	D & NL vs. DK
Unabhängigkeit / Flexibilität	56,9	60,8	47,8	D & DK vs. NL
Bewegung und Fitness	84,4	59,6	68,5	D vs. DK vs. NL
Stress vermeiden	27,3	24,7	19,1	D vs. DK vs. NL
Kosten gering halten	68,3	60,0	56,3	D vs. DK & NL
Ökologische Gründe	37,0	19,6	18,9	D vs. DK & NL
Naturerlebnis / frische Luft	71,7	58,0	59,3	D vs. DK & NL
Pünktlich ankommen / keinen Stau	25,6	25,9	29,7	n.s.

Die deutschen Befragten, die regelmäßig Radfahren, geben im Vergleich zu den Radfahrern in Dänemark und den Niederlanden signifikant häufiger die Antworten „Bewegung und Fitness“, „Naturerlebnis/frische Luft“, „Kosten gering halten“, „Stress vermeiden“ und „Ökologische Gründe“ auf die Frage was Ihnen besonders wichtig beim Radfahren ist an. Den radaktiven Dänen ist im Vergleich zu Deutschland und den Niederlanden signifikant häufiger die Zeitersparnis wichtig. Den Niederländern ist im Ländervergleich die Unabhängigkeit/Flexibilität signifikant seltener wichtig. „Pünktlich ankommen/keinen Stau“ ist den Radfahrern in den drei untersuchten Ländern gleich wichtig.

Beweggründe für das Radfahren bei denjenigen die nicht regelmäßig Radfahrern

Tabelle 38: Beweggründe fürs Radfahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren, n: D=576, DK=295, NL=251)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Zeitersparnis	12,2	13,2	12,7	n.s.
Unabhängigkeit / Flexibilität	23,8	29,5	17,1	D & DK vs. NL
Bewegung und Fitness	68,2	43,4	51,0	D vs. DK vs. NL
Stress vermeiden	17,0	14,6	8,0	D & DK vs. NL
Kosten gering halten	45,1	37,3	31,1	D vs. DK & NL
Ökologische Gründe	24,3	10,2	9,6	D vs. DK & NL
Naturerlebnis / frische Luft	61,1	53,9	46,6	D vs. DK & NL
Pünktlich ankommen / keinen Stau	9,0	11,2	10,4	n.s.

Diejenigen, die nicht regelmäßig Radfahren, geben in den drei untersuchten Ländern an keine signifikanten Unterschiede bei den Antwortmöglichkeiten „Zeitersparnis“ und „Pünktlich ankommen/keinen Stau“ an. Die Punkte „Unabhängigkeit/Flexibilität“ und „Stress vermeiden“ ist in den Niederländern signifikant seltener wichtig, als in Dänemark und Deutschland. Den Dänen ist die Bewegung und Fitness signifikant seltener wichtig als den beiden anderen Ländergruppen. In Deutschland werden die Motive „Kosten gering halten“, „Ökologische Gründe“ und „Naturerlebnis/frische Luft“ signifikant häufiger angegeben im Vergleich zu den Niederländern und Dänen.

Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens

Tabelle 39: Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens (Mehrfachnennungen möglich)
(n: D=1.049, DK=550, NL=686)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems	83,6	80,9	52,6	D & DK vs. NL
Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit	86,3	87,8	82,4	D & DK vs. NL
Anregung des Stoffwechsels	60,5	38,7	41,4	D vs. DK & NL
Stärkung der Muskulatur	82,7	67,6	71	D vs. DK & NL
Verbesserung der Gedächtnisleistung	16,8	20,5	11,2	D & DK vs. NL
Erholung vom Stress	55,5	46,5	36,2	D vs. DK vs. NL
Stärkung des Immunsystems	41	30,2	21,6	D vs. DK vs. NL
Weiß nicht	3,8	6,9	10,1	D vs. DK vs. NL

Der gesundheitliche Nutzen des Radfahrens wird in Deutschland in allen gesundheitsbezogenen Kategorien signifikant häufiger erkannt als in den Niederlanden. Bei der Frage bezüglich des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens geben die niederländischen Befragten im Vergleich zu den deutschen und den dänischen signifikant seltener die Antwortmöglichkeiten „Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems“, „Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit“ und „Verbesserung der Gedächtnisleistung“ an. Die Stärkung der Muskulatur und Anregung des Stoffwechsels werden im Deutschland signifikant häufiger als in Dänemark und den Niederlanden angegeben. Genau so verhält es sich bei den Antworten „Erholung vom Stress“ und „Stärkung des Immunsystems“. Die Antwortmöglichkeit „weiß nicht“ wird in Deutschland am seltensten gegeben (3,8 %), in den Niederlanden dagegen am häufigsten.

Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens derjenigen, die ihren PKW als häufigstes Verkehrsmittel nutzen

Tabelle 40: Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens (Mehrfachnennungen möglich) (nur Personen die den PKW als häufigstes Verkehrsmittel nutzen, n: D=602, DK=320, NL=303)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems	86,2	81,8	51,3	D & DK vs. NL
Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit	84,4	88,5	80	D & DK vs. NL
Anregung des Stoffwechsels	63	39	39,1	D vs. DK & NL
Stärkung der Muskulatur	83,4	67,4	66,6	D vs. DK & NL
Verbesserung der Gedächtnisleistung	16,1	21,7	10,5	D vs. DK vs. NL
Erholung vom Stress	58,3	48,9	33,1	D vs. DK vs. NL
Stärkung des Immunsystems	40,7	30,7	20,6	D vs. DK vs. NL
Weiß nicht	4,5	6,1	11,9	D & DK vs. NL

Diejenigen, die den PKW als häufigstes Verkehrsmittel nutzen, äußern in Deutschland signifikant häufiger die gesundheitlichen Nutzen „Stärkung der Muskulatur“, „Anregung des Stoffwechsels“, „Erholung vom Stress“ und „Stärkung des Immunsystems“ als in Dänemark und den Niederlanden.

Die Niederländer geben signifikant seltener die „Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems“, die „Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit“ und die Antwortmöglichkeit „Weiß nicht“ an. In Dänemark wird von den Befragten mit dem Hauptverkehrsmittel PKW signifikant häufiger die „Verbesserung der Gedächtnisleistung“ genannt.

Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens derjenigen, die ihren nicht regelmäßig Radfahren

Tabelle 41: Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren) (n: D=576, DK=295, NL=251)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems	80,0	76,9	45,4	D & DK vs. NL
Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit	83,5	84,4	74,9	D & DK vs. NL
Anregung des Stoffwechsels	56,8	36,6	32,7	D vs. DK & NL
Stärkung der Muskulatur	80,0	63,1	63,7	D vs. DK & NL
Verbesserung der Gedächtnisleistung	15,3	19,7	8,6	D & DK vs. NL
Erholung vom Stress	50,7	42,0	27,5	D vs. DK vs. NL
Stärkung des Immunsystems	35,8	18,7	29,2	D & DK vs. NL
Weiß nicht	6,6	11,2	18,3	D & DK vs. NL

Bei denjenigen, die nicht regelmäßig Radfahren, wird in den Niederlanden signifikant seltener die gesundheitlichen Nutzen „Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems“, „Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit“, „Verbesserung der Gedächtnisleistung“ und „Stärkung des Immunsystems“ genannt. Die Antwortmöglichkeit „Weiß nicht“ wird dagegen signifikant häufiger von den niederländischen Befragten gewählt. In Deutschland geben diejenigen, die nicht regelmäßig Radfahren, signifikant häufiger die Nutzen „Anregung des Stoffwechsels“, „Erholung vom Stress“ und „Stärkung der Muskulatur“ an.

Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens derjenigen, die regelmäßig Radfahren

Tabelle 42: Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren) (n: D=473, DK=255, NL=435)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems	87,9	85,5	56,8	D & DK vs. NL
Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit	89,6	91,8	86,7	n.s.
Anregung des Stoffwechsels	65,1	41,2	46,2	D vs. DK & NL
Stärkung der Muskulatur	85,8	72,9	75,2	D vs. DK & NL
Verbesserung der Gedächtnisleistung	18,6	21,6	12,6	D & DK vs. NL
Erholung vom Stress	61,3	51,8	41,1	D vs. DK vs. NL
Stärkung des Immunsystems	47,4	23,2	31,4	D vs. DK vs. NL
Weiß nicht	0,4	2,0	5,3	D & DK vs. NL

Regelmäßige Radfahrer geben in den untersuchten Ländern signifikant gleich häufig die Antwortmöglichkeit „Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit“ an. Hingegen werden die Antworten „Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems“ und „Verbesserung der Gedächtnisleistung“ in den Niederlanden signifikant seltener angegeben. Eine signifikant seltener Angabe ist bei den dänischen Radfahrern beim Punkt „Stärkung des Immunsystems“ zu beobachten. Die deutschen regelmäßigen Radfahrer geben „Anregung des Stoffwechsels“, „Stärkung der Muskulatur“ und „Erholung vom Stress“ signifikant häufiger im Vergleich zu den anderen untersuchten Ländern an.

Einschätzung der Verbesserungen für Radfahrer in den letzten fünf Jahren von denjenigen, die regelmäßig Radfahren

Tabelle 43: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren) (n: D=473, DK=255, NL=435)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Ausbau der Radverkehrsnetze	57,1	47,5	42,1	D vs. NL & DK
Qualität der Radnetze	32,6	22,0	39,5	D vs. NL vs. DK
Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	24,7	9,4	20,9	D & NL vs. DK
Bike&Ride Service	23,0	5,5	3,0	D vs. NL & DK
Service allgemein (Reparatur etc.)	27,7	7,5	9,7	D vs. NL & DK
Akzeptanz durch Autofahrer	13,7	7,5	9,0	D vs. NL & DK
Weiß nicht	8,2	25,5	23,0	D vs. NL & DK
Gar nichts	14,6	17,3	12,2	n.s.

Die regelmäßigen Radfahrer in Deutschland geben gegenüber denjenigen in den Niederlanden und Dänemark den „Ausbau der Radverkehrsnetze“, den „Bike&Ride Service“, den „Service allgemein“ und die „Akzeptanz der Autofahrer“ signifikant häufiger als Verbesserung für die Radfahrer in den letzten fünf Jahren an. Signifikant seltener als in Deutschland und den Niederlanden werden in Dänemark die Antwortmöglichkeiten „Qualität der Radnetze“ und „Radabstellmöglichkeiten“ genannt. „Nichts über Verbesserungen zu wissen“ äußern die deutschen regelmäßigen Radfahrer signifikant seltener. Bei der Antwortmöglichkeit „Gar nichts“ gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen den Ländern.

Einschätzung der Verbesserungen für Radfahrer in den letzten fünf Jahren von denjenigen, die nicht regelmäßig Radfahren

Tabelle 44: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren) (n: D=576, DK=295, NL=251)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Ausbau der Radverkehrsnetze	51,0	35,3	30,3	D vs. NL & DK
Qualität der Radnetze	26,6	15,6	26,7	D & NL vs. DK
Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	14,9	7,1	12,0	D & NL vs. DK
Bike & Ride Service	18,1	2,7	4,4	D vs. NL & DK
Service allgemein (Reparatur etc.)	14,8	3,1	3,6	D vs. NL & DK
Akzeptanz durch Autofahrer	7,6	5,4	5,6	n.s.
Weiß nicht	23,6	41,7	40,2	D vs. NL & DK
Gar nichts	14,8	16,6	15,9	n.s.

Verglichen mit den Befragten aus den Niederlanden und Dänemark, die nicht regelmäßig Radfahren, geben die zu dieser Gruppe gehörenden deutschen Befragten signifikant häufiger die Antwortmöglichkeiten „Ausbau der Radverkehrsnetze“, „Bike&Ride Service“ und „Service allgemein“ an. Hingegen äußern die befragten Deutschen die Antwort „Weiß nicht“ signifikant seltener.

In Dänemark werden die Punkte „Qualität der Radnetze“ und „Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten“ signifikant seltener genannt.

Bei den Antwortmöglichkeiten „Gar nichts“ und „Akzeptanz durch Autofahrer“ gibt es bei der Gruppe der nicht regelmäßig Rad fahrenden keine signifikanten Unterschiede zwischen den Ländern.

Einschätzung der Verbesserungen für Radfahrer in den letzten fünf Jahren von denjenigen die in der Großstadt wohnen

Tabelle 45: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur Großstädter) (n: D=389, DK=154, NL=190)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Ausbau der Radverkehrsnetze	51,4	46,8	38,4	D vs. NL & DK
Qualität der Radnetze	27,0	29,9	31,1	n.s.
Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	22,4	14,9	21,6	n.s.
Bike & Ride Service	20,8	6,5	4,2	D vs. NL & DK
Service allgemein (Reparatur etc.)	19,3	7,8	4,7	D vs. NL & DK
Akzeptanz durch Autofahrer	8,5	5,2	8,4	n.s.
Weiß nicht	16,5	26,0	31,1	D vs. NL & DK
Gar nichts	16,2	14,9	12,1	n.s.

Bei der Untersuchung der Großstädter wird deutlich, dass diese in Deutschland signifikant häufiger die Aspekte „Ausbau der Radverkehrsnetze“, „Bike&Ride Service“ und „Service allgemein“ als Verbesserung in den letzten fünf Jahren äußern. Keine signifikanten Unterschiede zeigen sich bei den Antwortmöglichkeiten „Qualität der Radnetze“, „Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten“, „Akzeptanz durch die Autofahrer“ und „Gar nichts“. Die deutschen Befragten äußern die Antwort „Weiß nicht“ signifikant seltener im Vergleich zu den niederländischen und dänischen Befragten.

Einschätzung der Verbesserungen für Radfahrer in den letzten fünf Jahren von denjenigen die in der Mittelstadt wohnen

Tabelle 46: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur Mittelstädter) (n: D=215, DK=157, NL=205)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Ausbau der Radverkehrsnetze	54,0	37,1	42,7	D vs. NL & DK
Qualität der Radnetze	26,5	38,5	13,4	D vs. DK vs. NL
Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	22,3	5,7	20,0	D & NL vs. DK
Bike & Ride Service	20,0	3,2	2,4	D vs. NL & DK
Service allgemein (Reparatur ect.)	22,8	4,5	10,2	D vs. NL & DK
Akzeptanz durch Autofahrer	12,1	8,3	8,8	n.s.
Weiß nicht	16,7	32,5	26,3	D vs. NL & DK
Gar nichts	15,3	19,1	12,2	n.s.

Die Mittelstädter in Deutschland haben im Vergleich zu denjenigen in Dänemark und den Niederlanden signifikant häufiger die Antwortmöglichkeiten „Ausbau der Radverkehrsnetze“, „Bike&Ride Service“ und „Service allgemein“ als Verbesserung in den letzten fünf Jahren“ genannt.

Es werden keine signifikanten Unterschiede bei den Punkten „Akzeptanz durch die Autofahrer“ und „Gar nichts“ festgestellt. Die dänischen Mittelstädter geben signifikant häufiger die „Qualität der Radnetze“ und signifikant seltener die „Verbesserung der Abstellmöglichkeiten“ im Vergleich zu den anderen untersuchten Ländern an.

Die deutschen Befragten äußern die Antwort „Weiß nicht“ signifikant seltener im Vergleich zu den niederländischen und dänischen Befragten.

Einschätzung der Verbesserungen für Radfahrer in den letzten fünf Jahren von denjenigen die in der Kleinstadt wohnen

Tabelle 47: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur Kleinstädter) (n: D=216, DK=127, NL=142)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Ausbau der Radverkehrsnetze	56,0	40,2	31,7	D vs. NL & DK
Qualität der Radnetze	30,6	13,4	32,4	D & NL vs. DK
Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	18,5	5,5	14,7	D & NL vs. DK
Bike & Ride Service	19,4	3,9	3,5	D vs. NL & DK
Service allgemein (Reparatur ect.)	22,2	6,3	6,3	D vs. NL & DK
Akzeptanz durch Autofahrer	13,0	6,3	3,5	D vs. NL & DK
Weiß nicht	12,0	38,6	34,5	D vs. NL & DK
Gar nichts	14,8	15,7	14,1	n.s.

Bei der Untersuchung der Kleinstädter zeigt sich ein ähnliches Ergebnis wie bei den Mittelstädten. In Deutschland werden signifikant häufiger die Aspekte „Ausbau der Radverkehrsnetze“, „Bike&Ride Service“, „Akzeptanz durch die Autofahrer“ und „Service allgemein“ als Verbesserung in den letzten fünf Jahren geäußert.

In Dänemark wird die Antwortmöglichkeit „Qualität der Radnetze“ und „Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten“ signifikant seltener gegeben als in Deutschland und den Niederlanden.

Keine signifikanten Unterschiede zeigen sich bei der Antwortmöglichkeiten „Gar nichts“. Die deutschen Befragten nennen die Antwort „Weiß nicht“ signifikant seltener im Vergleich zu den Befragten der anderen untersuchten Länder.

Einschätzung der Verbesserungen für Radfahrer in den letzten fünf Jahren von denjenigen die in der Landstadt/im Ort wohnen

Tabelle 42: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur Landstädter/Örtler) (n: D=229, DK=112, NL=149)

	Deutschland	Dänemark	Niederlande	Signifikanz
Ausbau der Radverkehrsnetze	55,5	31,3	43,6	D vs. NL vs. DK
Qualität der Radnetze	34,5	16,1	36,9	D & NL vs. DK
Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten	12,2	5,4	12,1	n.s.
Bike & Ride Service	20,5	1,8	4,0	D vs. DK & NL
Service allgemein (Reparatur ect.)	19,2	0,9	8,1	D vs. DK vs. NL
Akzeptanz durch Autofahrer	9,6	5,4	9,4	n.s.
Weiß nicht	21,4	42,9	26,2	D & NL vs. DK
Gar nichts	11,4	17,9	16,8	n.s.

Die Ergebnisse der Untersuchung der Landstädter zeigen, dass in Dänemark signifikant seltener die Aspekte „Ausbau der Radverkehrsnetze“, „Qualität der Radnetze“ und „Service allgemein“ angegeben werden.

Die Verbesserung „Bike&Ride Service“ wird in Deutschland bei den Landstädtern signifikant häufiger geäußert,

Die Verbesserungen „Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten“, „Akzeptanz durch die Autofahrer“ und „Gar nichts“ zeigen keine signifikanten Unterschiede. Die Dänen äußern die Antwort „Weiß nicht“ signifikant häufiger im Vergleich zu den Befragten in den Niederlanden und Deutschland.

5 Öffentlichkeitsarbeit

5.1 Veröffentlichte Presseerklärung

Aktuelle Umfrage zur Fahrradnutzung in drei Ländern zeigt: Auch im deutschen Städter steckt ein Holländer

Köln (ots) – Radfahrernation? Mit diesem Stichwort verbindet man spontan unsere niederländischen Nachbarn oder auch die dänischen. Doch die Deutschen müssen sich in Sachen Fahrradnutzung nicht verstecken: Wie eine aktuelle Umfrage des Zentrums für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung in den drei Ländern* zeigt, fahren 45 Prozent der Deutschen regelmäßig Fahrrad, d. h. mindestens dreimal pro Woche. Allerdings zeigen sich dabei klare Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten. Und obwohl der Gesundheitsaspekt des Radfahrens bei den befragten Deutschen besondere Priorität hat, ist das Fahrrad deutlich weniger in den Alltag integriert als bei Dänen und Niederländern.

Am sportlichsten: Holländer und Großstädter

Die intensivste Fahrradnutzung verzeichnen die Niederlande: Über 63 Prozent der Befragten fahren mindestens drei Mal wöchentlich Fahrrad. In Deutschland und Dänemark sind es lediglich ca. 45 bzw. 46 Prozent. Auch, was die dabei zurückgelegte Entfernung angeht, liegen die Niederländer vorne: Knapp 18 Prozent fahren mehr als 30 km pro Woche, weitere 31 Prozent zwischen 10 und 20 km. Die Deutschen radeln etwas weniger, liegen aber noch deutlich vor ihren dänischen Nachbarn.

Die aktivsten Radfahrer sind in allen drei Ländern die Bewohner von Großstädten und Mittelstädten. Hier wird nicht nur regelmäßiger Rad gefahren als in Kleinstädten und auf dem Land, auch die zurückgelegten Entfernungen sind größer. Ungefähr 16 Prozent der Groß- und Mittelstädter fahren mehr als 30 km pro Woche, während es auf dem Land lediglich 9 Prozent sind. „Für einen positiven Effekt auf die Gesundheit sollte täglich eine Distanz von etwa fünf Kilometern angestrebt werden“ erläutert Prof. Dr. Ingo Froböse vom Zentrum für Gesundheit an der Deutschen Sporthochschule Köln. „Dabei haben auch viele kurze Distanzen, wenn Sie häufig und regelmäßig absolviert werden, einen hohen gesundheitlichen Nutzen.“

Drei gute Gründe fürs Zweirad: Gesundheit, Natur, Flexibilität

Dänen, Deutsche und Niederländer sehen im Radfahren dieselben Vorzüge: So sind Bewegung und Fitness, das Naturerlebnis sowie Unabhängigkeit und Flexibilität überall wichtig.

In Deutschland ist der Gesundheitsaspekt bei der Fahrradnutzung am weitaus stärksten ausgeprägt und wird mit zunehmendem Alter immer wichtiger. Mit fast 77

Prozent geben die meisten Befragten Bewegung und Fitness als Grund an. Auch, was den konkreten Gesundheitsnutzen des Radfahrens betrifft, kennen sich die Befragten gut aus: So weiß die große Mehrheit, dass die Ausdauer verbessert (86 Prozent), Herz-Kreislauf-System und Muskulatur gestärkt (84 bzw. 83 Prozent) und der Stoffwechsel angeregt wird (61 Prozent).

Die „Ausreden“: warum das Rad oft stehen bleibt

Gründe, das Fahrrad stehen zu lassen, gibt es natürlich viele. Die wichtigste Rolle spielt dabei in allen Ländern die zu weite Entfernung, wie jeweils etwa 47 Prozent der Befragten angeben. Ein weiteres wichtiges Motiv ist die eigene Bequemlichkeit – mehr als ein Drittel gibt in allen drei Ländern an, einfach keine Lust zum Radfahren zu haben. Zeitgründe halten über 40 Prozent der Deutschen vom Gebrauch des Fahrrads ab – wesentlich mehr als in den Nachbarländern (18 Prozent in den Niederlanden und 25 Prozent in Dänemark). Zudem fühlen sich die Deutschen deutlich unsicherer auf dem Rad als Dänen und Holländer.** Auch das Fehlen bzw. der schlechte Zustand von Radwegen wird in Deutschland viel häufiger bemängelt, als in den anderen Ländern.

Radfahren in Deutschland: vor allem ein Freizeitvergnügen. Die Einbindung des Fahrrads in alltägliche Abläufe ist bei den Niederländern und Dänen insgesamt deutlich verbreiteter, als bei den Deutschen. So gaben von ihnen nur ca. 19 Prozent an, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. In den Niederlanden und Dänemark sind es hingegen 31 bzw. 30 Prozent. Auf der anderen Seite ist Fahrradfahren als Freizeitbeschäftigung bei den Deutschen besonders beliebt: 70 Prozent radeln in ihrer Freizeit, während dies nur 63 Prozent der Niederländer und 58 Prozent der Dänen bevorzugen.

Im Unterschied zu den eher ländlichen Regionen nutzen die Bewohner von Groß- und Mittelstädten ihr Fahrrad über die Freizeit hinaus auch deutlich stärker für den Weg zur Arbeit, für Einkäufe und andere Alltagsangelegenheiten. Vor allem die Jüngeren (bis 25 Jahre) greifen auf das Rad als Transportmittel zum Job zurück.

Besser, aber nicht genug: die deutschen Radwege

In Sachen Infrastruktur für Radfahrer stehen in Deutschland – stärker als in den Nachbarländern – die Radwege im Mittelpunkt: Häufiger Radfahren würden knapp 50 Prozent der Befragten, wenn das Radwegenetz ausgebaut würde und ca. 40 Prozent, wenn die Qualität der Radwege verbessert würde. Beide Aspekte sind jedoch gleichzeitig die am häufigsten genannten Verbesserungen der letzten fünf Jahre. Weitere Voraussetzung für eine häufigere Radnutzung sind in Deutschland besser beleuchtete Radwege (ca. 31 Prozent) sowie diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort (ca. 29 Prozent).

8 ONLINE-Befragung von 1.049 Deutschen, 550 Dänen und 686 Niederländern ab 14 Jahren, Erhebungszeitraum 15. – 23. Juli 2008

** Zwölf Prozent der Deutschen haben Angst, weil sie schlecht oder nicht Radfahren können oder ihnen zu starker Autoverkehr herrscht (Dänemark 8,8 Prozent, Niederlande 5,2 Prozent).

Mit dem Radl da?

Aus diesen Gründen wird nicht regelmäßig Fahrrad gefahren (Angaben in Prozent der Befragten)

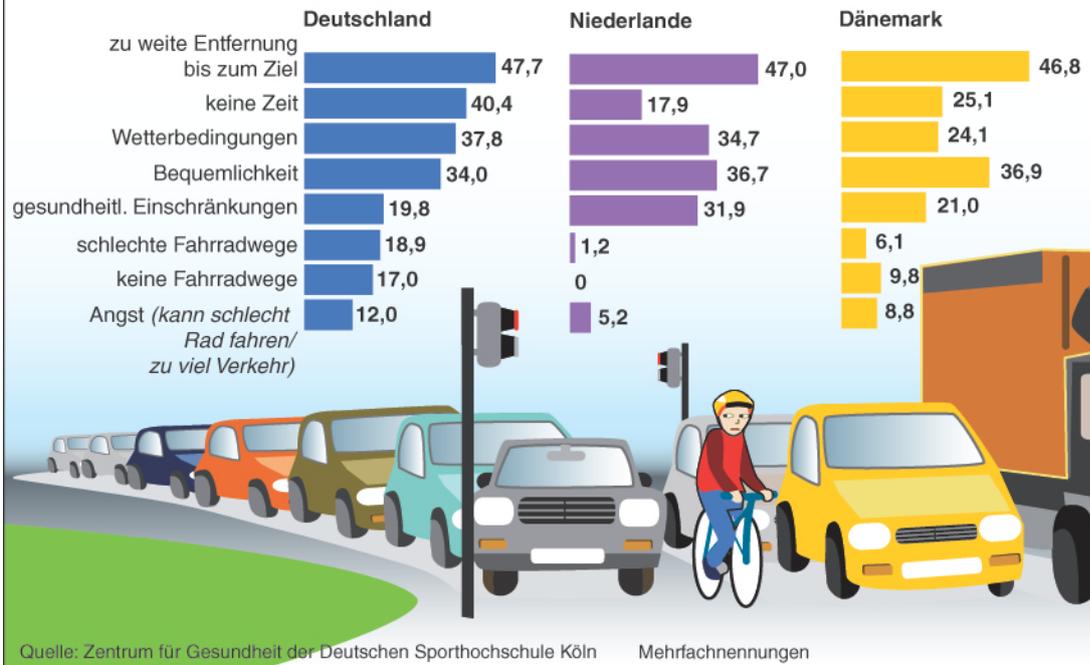


Abbildung 25: Mit dem Radl da? – Aus diesen Gründen wird nicht regelmäßig Fahrrad gefahren.

Mobil per Rad in Stadt und Land

So viele Kilometer legen die Deutschen pro Woche mit dem Fahrrad zurück (Angaben in Prozent der Befragten)

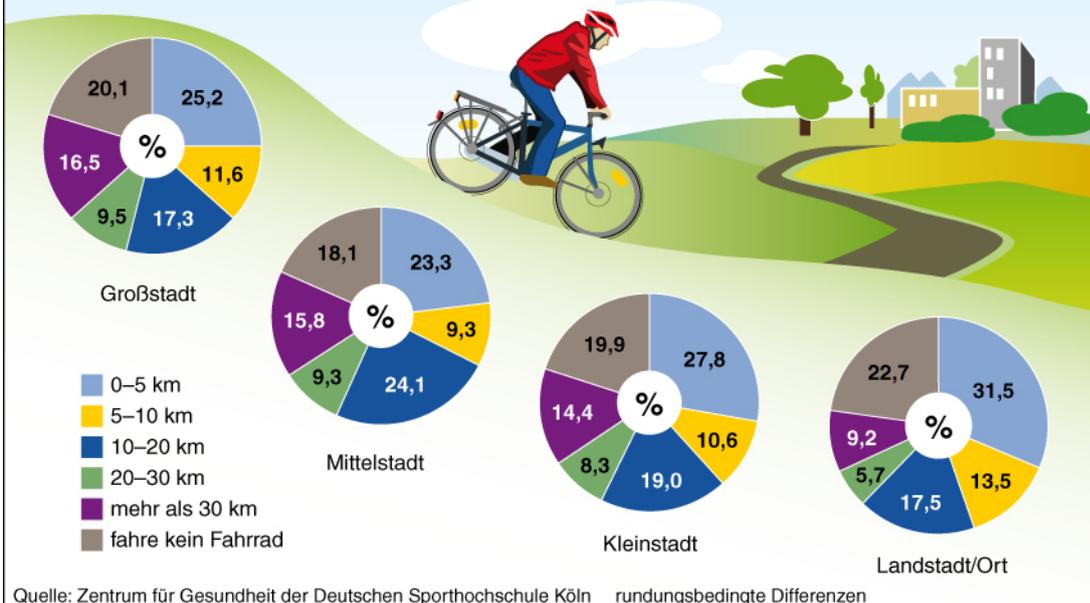


Abbildung 26: Mobil per Rad in Stadt und Land: So viele Kilometer legen die Deutschen pro Woche mit dem Fahrrad zurück.

Pressekontakt:

Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln
Prof. Dr. Ingo Froböse
Am Sportpark Müngersdorf 6
50933 Köln
Tel.: 0221/4982-4790
E-Mail: froboese@dshs-koeln.de

komm.passion Hamburg GmbH
Stefan Klos
Hoheluftchaussee 95
20253 Hamburg
Tel.: 040/42 32 40-54
E-Mail: stefan.klos@komm-passion.de

5.2 Feedback-Ansatz: Ergebnisse der Öffentlichkeitsarbeit

Im Folgenden werden die Reaktionen auf die Veröffentlichungen in der Presse vorgestellt. Daraus werden neben der Ausbreitung und der Bekanntmachung zusätzlich die Bedeutung und der Grad des Interesses der Bevölkerung am vorliegenden Thema deutlich. Auffällig ist, dass die Printmedien bei Veröffentlichung der Presserklärung jahreszeitbedingt kein großes Interesse am Thema Radfahren mehr hatten. Die Resonanz in den Printmedien fiel daher eher gering aus. Während in den Online Medien mehr als 28.600.000 potentielle Leser auf die verschiedenen Artikel Zugriff hatten, wurde in den Print Medien lediglich eine Auflage in Höhe von 175.000, die Artikel zur Presseveröffentlichung des Zentrums für Gesundheit beinhalteten, erreicht.

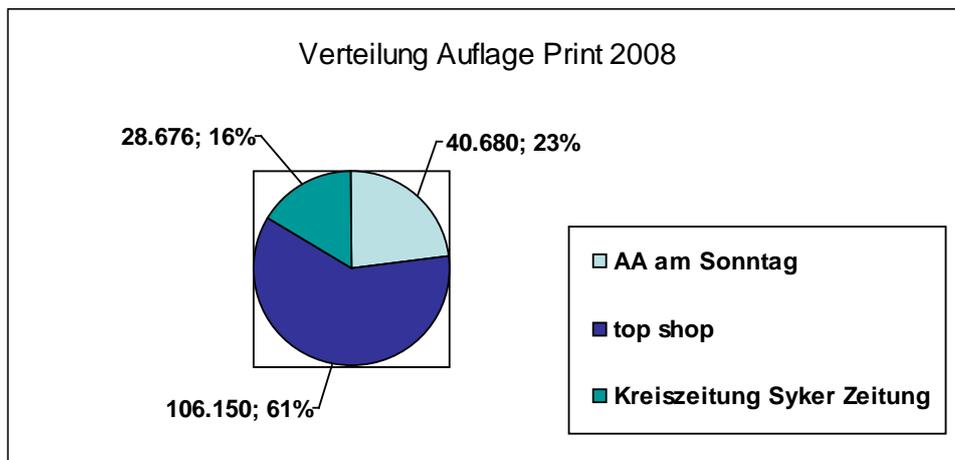
**Deutsche
Sporthochschule
Clipping-Report
(Print & Online)**

März 2009



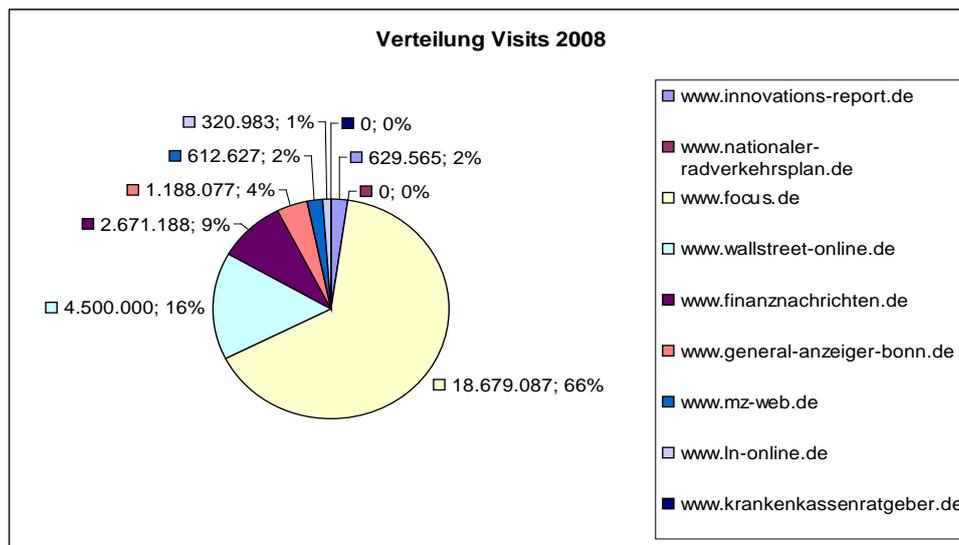
Auswertung Print

Print-Medium	Auflage (verbreitet)
AA am Sonntag	40.680
top shop	106.150
Kreiszeitung Syker Zeitung	28.676
Gesamt	175.506



Auswertung Online

Online-Medium	Visits
www.innovations-report.de	629.565
www.nationaler-radverkehrsplan.de	k. A.
www.focus.de	18.679.087
www.wallstreet-online.de	4.500.000
www.finanznachrichten.de	2.671.188
www.general-anzeiger-bonn.de	1.188.077
www.mz-web.de	612.627
www.ln-online.de	320.983
www.krankenkassenratgeber.de	k. A.
Gesamt	28.601.527



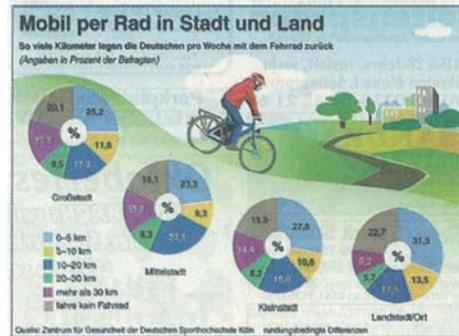
Aktuelle Umfrage zur Fahrradnutzung in drei Ländern zeigt: Gesundheitsaspekt am höchsten Der Holländer im deutschen Städter

Schleiz (AA/ots) Radfahrer- nation? Mit diesem Stichwort verbindet man spontan unsere niederländischen Nachbarn oder auch die dänischen. Doch die Deutschen müssen sich in Sachen Fahrradnutzung nicht verstecken: Wie eine aktuelle Umfrage des Zentrums für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung in drei Ländern zeigt, fahren 45 Prozent der Deutschen regelmäßig Fahrrad, d. h. mindestens dreimal pro Woche. Allerdings zeigen sich dabei klare Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten. Und obwohl der Gesundheitsaspekt des Radfahrens bei den befragten Deutschen beson-

dere Priorität hat, ist das Fahrrad deutlich weniger in den Alltag integriert als bei Dänen und Niederländern. Die intensivste Fahrradnutzung verzeichnen die Niederländer: Über 63 Prozent der Befragten fahren mindestens drei Mal wöchentlich Fahrrad. In Deutschland und Dänemark sind dies lediglich ca. 45 bzw. 46 Prozent. Auch was die dabei zurückgelegte Entfernung angeht, liegen die Niederländer vorne: Knapp 18 Prozent fahren mehr als 30 km pro Woche, weitere 31 Prozent zwischen 10 und 20 km. Die Deutschen radeln etwas weniger, liegen aber noch deutlich vor ihren dänischen Nachbarn. Die aktivsten Radfahrer sind in allen drei Ländern die Bewohner von Großstädten und Mittelstädten. Hier wird nicht nur regelmäßiger Rad gefahren

als in Kleinstädten und auf dem Land, auch die zurückgelegten Entfernungen sind größer. Ungefähr 16 Prozent der Groß- und Mittelstädter fahren mehr als 30 km pro Woche, während es auf dem Land lediglich 9 Prozent sind. „Für einen positiven Effekt auf die Gesundheit sollte täglich eine Distanz von etwa fünf Kilometern angestrebt werden“ erläutert Prof. Dr. Ingo Froböse vom Zentrum für Gesundheit an der Deutschen Sporthochschule Köln. „Dabei haben auch viele kurze Distanzen, wenn Sie häufig und regelmäßig absolviert werden, einen hohen gesundheitlichen Nutzen.“ Dänen, Deutsche und Niederländer sehen im Radfahren dieselben Vorzüge: So sind Bewegung und Fitness, das Naturerlebnis sowie Unabhängigkeit und Flexibilität überall den meisten Befragten wichtig.

In Deutschland ist der Gesundheitsaspekt bei der Fahrradnutzung am weitesten stärksten ausgeprägt und wird mit zunehmendem Alter immer wichtiger. Mit fast 77 Prozent geben die meisten Befragten Bewegung und Fitness als Grund an. Auch was den konkreten Gesundheitsnutzen des Radfahrens betrifft, kennen sich die Befragten gut aus: So weiß die große Mehrheit, dass die Ausdauer verbessert (86 Prozent), Herz-Kreislauf-System und Muskulatur gestärkt (84 bzw. 83 Prozent) und der Stoffwechsel angeregt wird (61 Prozent).



Medium: AA am Sonntag

Datum: 19. Oktober 2008

Auflage: 40.680

Jeder Fünfte radelt zur Arbeit

AUTO | Schlechtes Wetter und fehlende Radwege sind Hindernisse

45 Prozent der Bundesbürger fahren mindestens dreimal pro Woche Fahrrad. Das ergab eine Online-Befragung des Zentrums für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln, an der sich 1049 Deutsche beteiligten. Immerhin fast jeder fünfte Deutsche radelt zur Arbeit. Neben den Bundesbürgern wurden auch 550 Dänen und 686 Niederländer befragt. Der Anteil der regelmäßigen Radler in Dänemark entspricht mit 46 Prozent dem in Deutschland nahezu. Die Nachbarn aus den Niederlanden (63 Prozent) treten dagegen deutlich eifriger in die Pedale. Die aktivsten Fahrradfahrer sind in allen drei Ländern die Groß- und Mittelstädter. Sie radeln nicht nur regelmäßig, sondern legen auch die weiteste Strecke zurück: 16 Prozent der Groß- und Mittelstädter fah-

ren mehr als 30 Kilometer pro Woche. Bei Bewohnern aus ländlichen Gegenden sind es nur 9 Prozent.

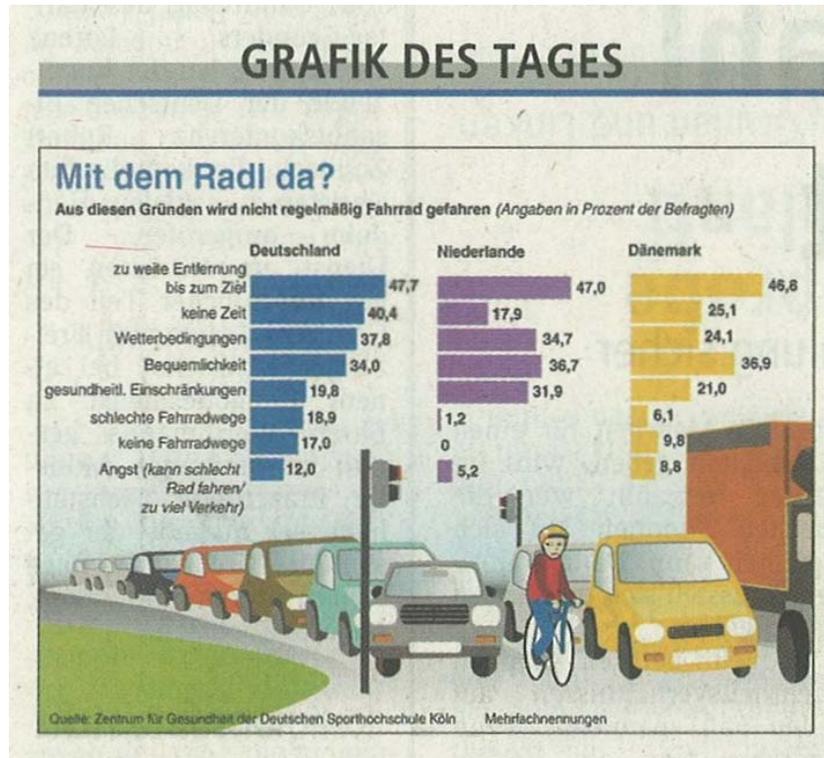
Für die Deutschen spielt bei der Fahrradnutzung die Gesundheit die größte Rolle: 77 Prozent geben Bewegung und Fitness als Motivation an. »Für einen positiven Effekt auf die Gesundheit sollte täglich eine Distanz von etwa fünf Kilometern angestrebt werden«, sagt Prof. Dr. Ingo Froböse vom Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln.

Die Gründe, das Fahrrad stehen zu lassen, sind bei den Befragten der drei Länder ähnlich: Eine zu weite Entfernung und die eigene Bequemlichkeit wurden am häufigsten genannt. Die befragten Deutschen gaben außerdem das Wetter und fehlende Radwege als Hindernisse an. *tmn*

Medium: top shop

Datum: 09. Oktober 2008

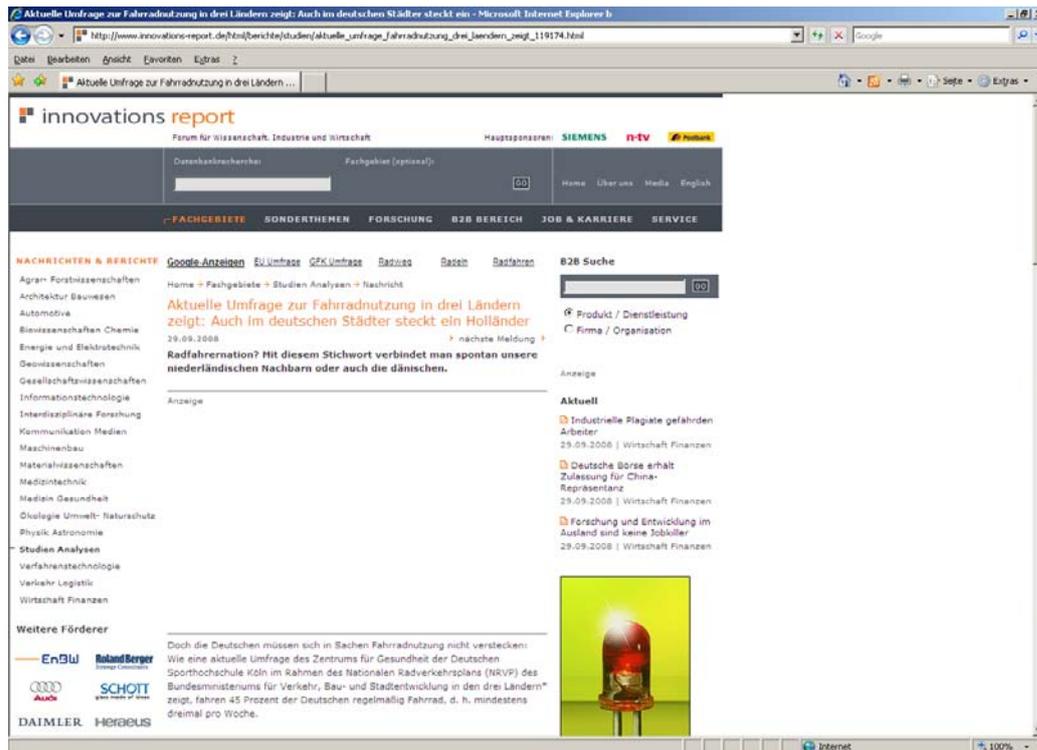
Auflage: 106.150



Medium: Kreiszeitung Syker Zeitung

Datum: 30. September 2008

Auflage: 28.676

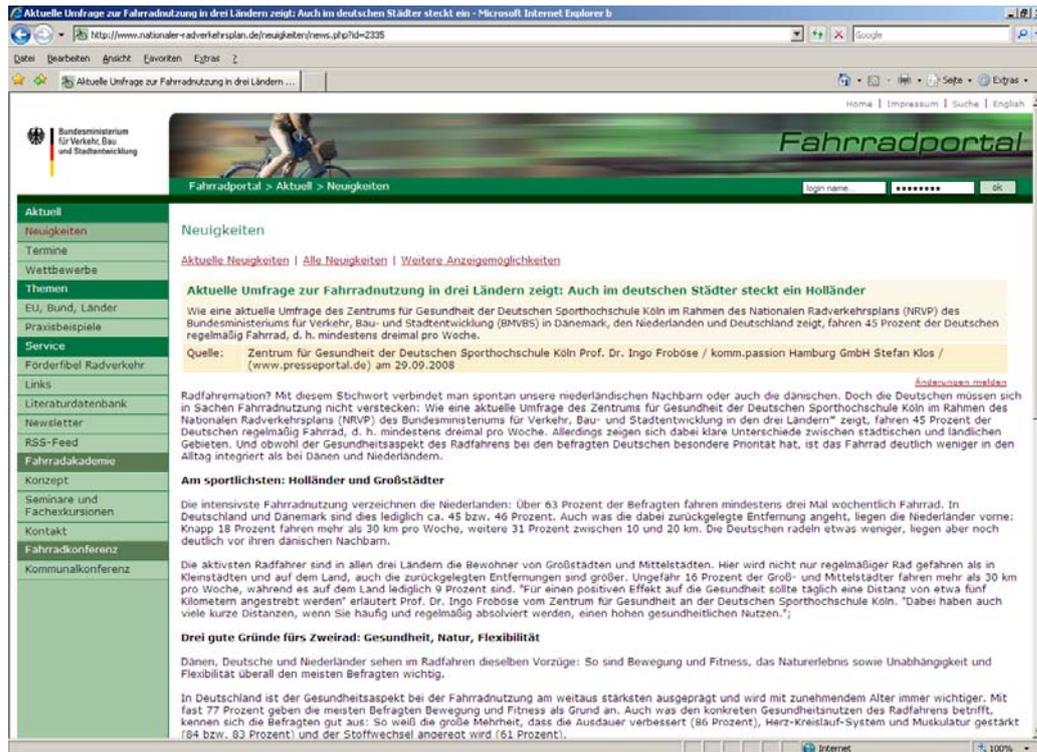


Medium: www.innovations-report.de

Datum: 30. September 2008

Visits: 629.565

Seite: 1/4

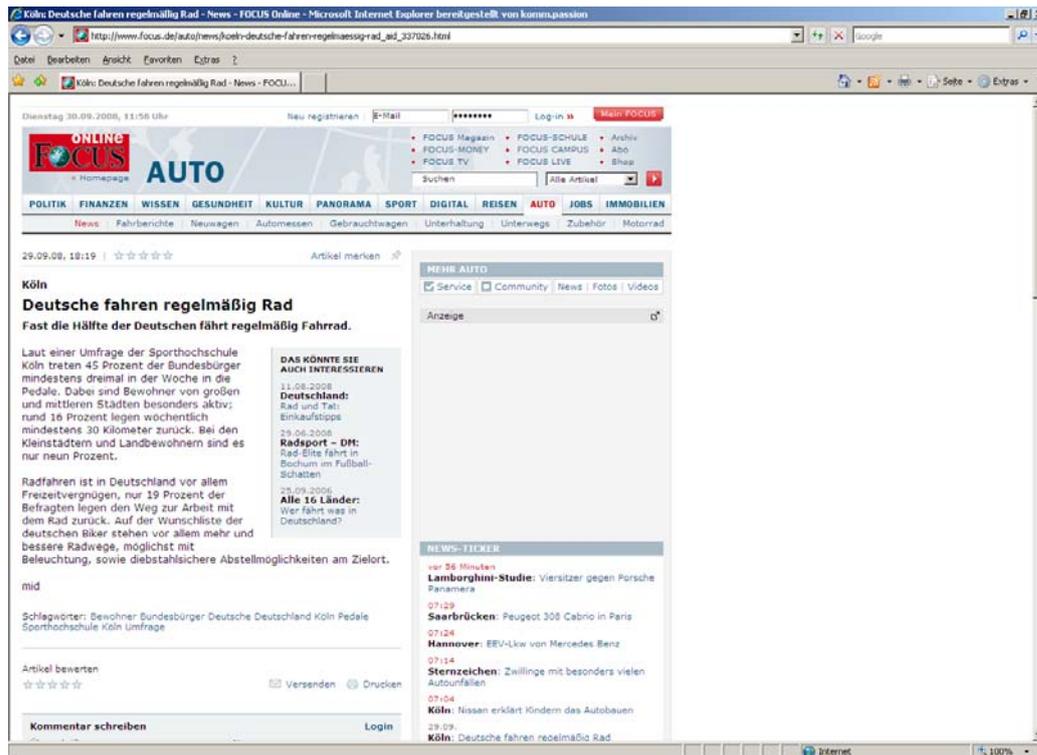


Medium: www.nationaler-radverkehrsplan.de

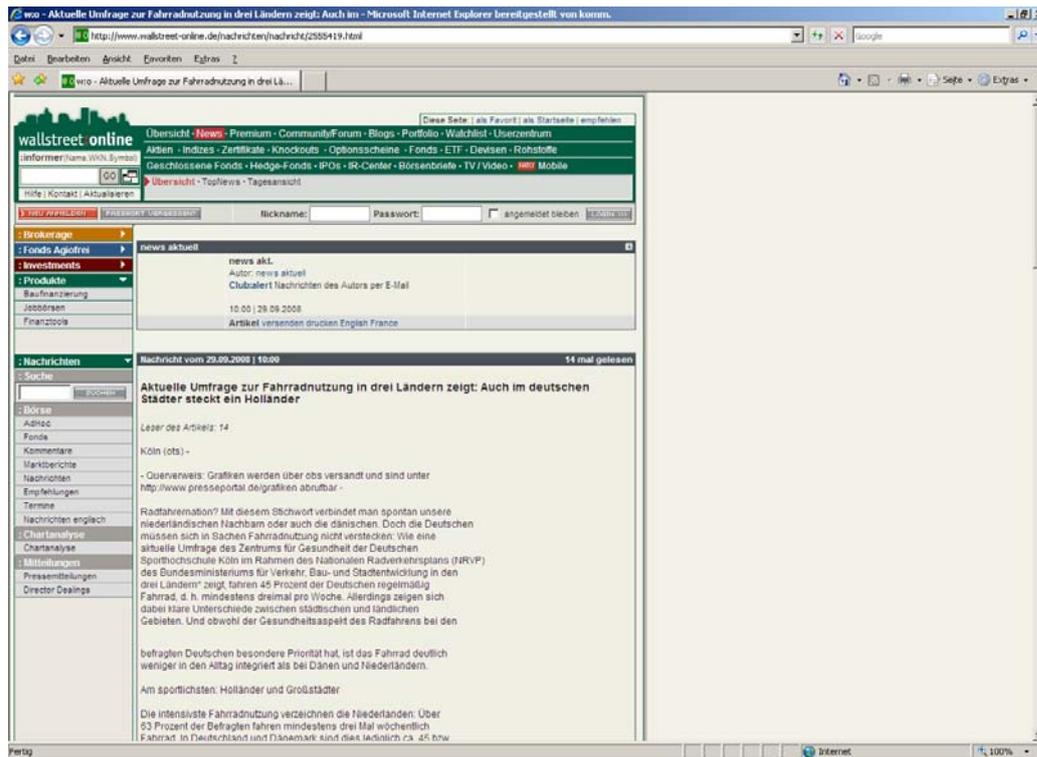
Datum: 30. September 2008

Visits: k. A.

Seite: 1/2



Medium: www.focus.de
Datum: 29. September 2008
Visits: 18.679.087
Seite: 1/1



www - Aktuelle Umfrage zur Fahrradnutzung in drei Ländern zeigt: Auch im - Microsoft Internet Explorer bereitgestellt von komm.

http://www.wallstreet-online.de/nachrichten/nachricht/2555419.html

Übersicht - News - Premium - Community/Forum - Blogs - Portfolio - Wahlzettel - Userzentrum

Aktien - Indizes - Zertifikate - Knockouts - Optionsscheine - Fonds - ETF - Devisen - Rohstoffe

Geschlossene Fonds - Hedge-Fonds - IPOs - IR-Center - Börsenbriefe - TV / Video - Mobile

Überblick - TopNews - Tagesansicht

Suche

news aktuell

news akt.

Autor: news aktuell

Clubartikel Nachrichten des Autors per E-Mail

10.00 | 29.09.2008

Artikel versenden drucken English France

Nachricht vom 29.09.2008 | 10:00 | 14 mal gelesen

Suche

Aktuelle Umfrage zur Fahrradnutzung in drei Ländern zeigt: Auch im deutschen Städte steckt ein Holländer

Leser des Artikels: 14

Köln (ots) -

- Quellenweis: Grafiken werden über obs versandt und sind unter <http://www.presseportal.de/grafiken.abrutar>

Radfahrer? Mit diesem Schwört verbindet man spontan unsere niederländischen Nachbarn oder auch die dänischen. Doch die Deutschen müssen sich in Sachen Fahrradnutzung nicht verstecken: Wie eine aktuelle Umfrage des Zentrums für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung in den drei Ländern zeigt, fahren 45 Prozent der Deutschen regelmäßig Fahrrad, d. h. mindestens dreimal pro Woche. Allerdings zeigen sich dabei klare Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten. Und obwohl der Gesundheitsaspekt des Radfahrens bei den befragten Deutschen besondere Priorität hat, ist das Fahrrad deutlich weniger in den Alltag integriert als bei Dänen und Niederländern.

Am sportlichsten: Holländer und Großstädter

Die intensivste Fahrradnutzung verzeichnen die Niederländer: Über 63 Prozent der Befragten fahren mindestens drei Mal wöchentlich Fahrrad. In Deutschland und Dänemark sind dies lediglich ca. 45 bzw.

Medium: www.wallstreet-online.de

Datum: 29. September 2008

Visits: 4.500.000

Seite: 1/3



Medium: www.general-anzeiger-bonn.de

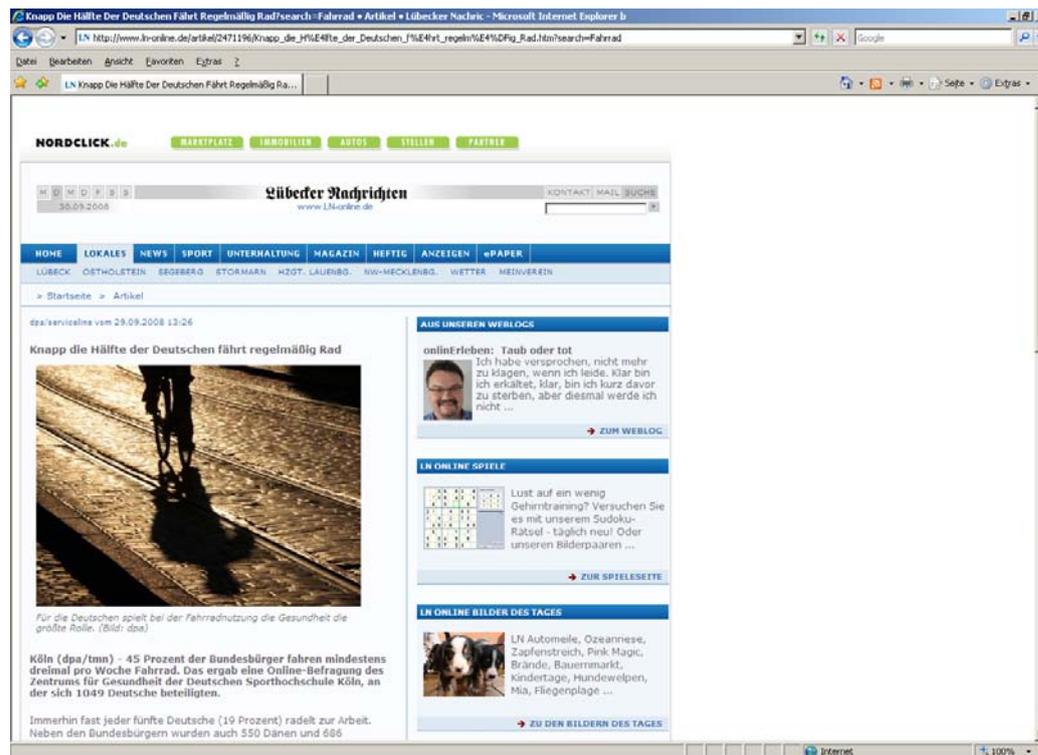
Datum: 29. September 2008

Visits: 1.188.077

Seite: 1/2



Medium: www.mz-web.de
Datum: 29. September 2008
Visits: 612.627
Seite: 1/2

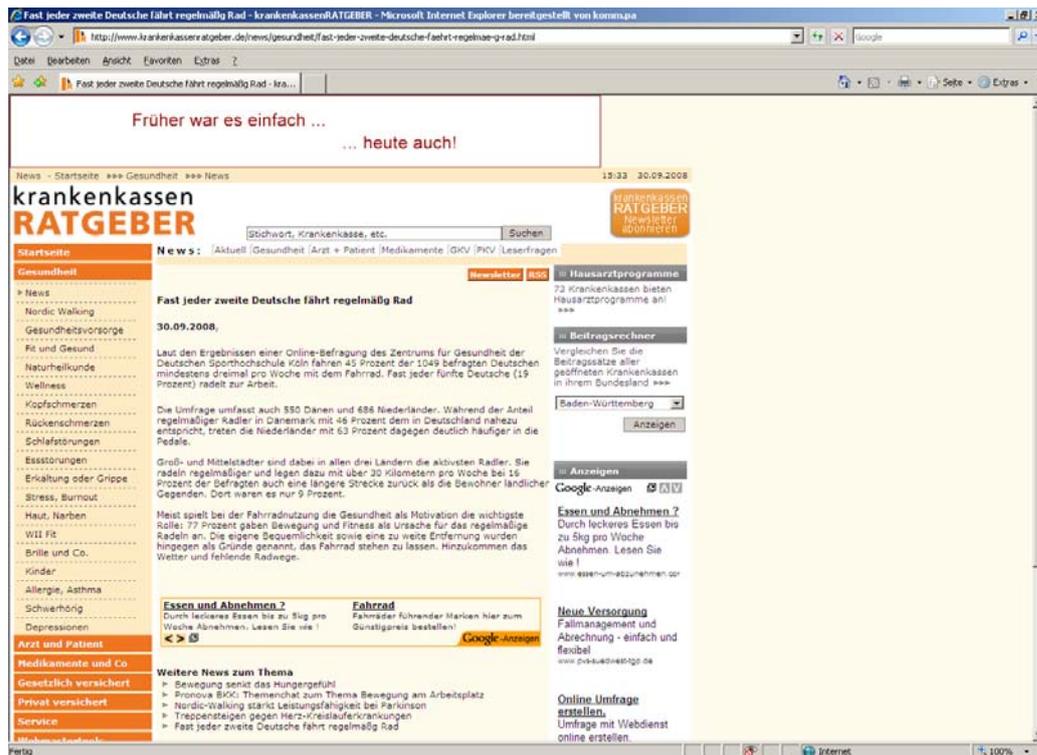


Medium: www.ln-online.de

Datum: 29. September 2008

Visits: 320.983

Seite: 1/1



Medium: www.krankenkassenratgeber.de

Datum: 29. September 2008

Visits: k. A.

Seite: 1/1

6 Schlussfolgerungen für die Radverkehrsförderung in Deutschland

Aus den Ergebnissen der Studie können für den Radverkehr viele wichtige Schlüsse gezogen werden, so dass die Maßnahmen gezielter und spezifischer eingesetzt und somit die Effizienz vergrößert wird. Der Vergleich zu den Niederlanden und zu Dänemark eröffnet neue Sichtweisen und zeigt deutlich an welcher Stelle noch Potentiale entfaltet werden können.

Insgesamt besitzen etwa 86 % der deutschen Befragten ein funktionsfähiges Fahrrad. Der Wert unterscheidet sich statistisch nicht signifikant von den Ergebnissen in den Niederlanden. Jedoch ist die Nutzung des Fahrrades in den Niederlanden wesentlich höher. Die Tradition des Radfahrens spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. In Deutschland (73,7 %) ist diese ähnlich einzustufen wie in Dänemark (72,0 %) und unterscheidet sich von den höheren Ergebnissen zur Familientradition in den Niederlanden, wo der Anteil der Radfahrer auch höher ist. In den Niederlanden nutzen etwa 63 % ihr Rad an mindestens drei Tagen in der Woche. In Deutschland (45 %) und Dänemark (46,4 %) ist der Anteil der regelmäßigen Radfahrer signifikant kleiner. Dort werden in der Woche im Vergleich zu den Niederlanden zwar häufiger Strecken bis insgesamt 2 km absolviert. Jedoch werden in den Niederlanden häufiger (17,6 %) mehr als 30 km in der Woche absolviert, als in den Vergleichsländern. Diese weisen auch eine höhere Anzahl derer auf, die ihr Rad in der Woche gar nicht nutzen.

Um ähnliche Nutzungswerte wie in den Niederlanden zu erreichen und das ohne Zweifel vorhandene hohe Radverkehr-Potential in Deutschland auszuschöpfen, ist es also entscheidend bei der Wahl und Entwicklung zukünftiger Kampagnen und Maßnahmen die Ergebnisse dieser Studie einzubeziehen und zu beachten.

Mehr als 20 % der Befragten in Deutschland geben an, dass Rad als häufigstes Verkehrsmittel zu nutzen. Im BMVBS (2002) wurden ähnliche Werte festgestellt. 19 Prozent der deutschen Bürger nutzten ihr Fahrrad fast täglich. Es wäre in Zukunft wünschenswert diesen Wert auch beim Anteil des gesamten Verkehrsaufkommens zu erzielen. Um dieses Ziel zu erreichen ist eine Steigerung der Fahrradnutzer erforderlich. Werden die Motive und Einstellungen der Befragten hinterfragt, so lassen sich in Zukunft Handlungen zur Förderung des Radverkehrs gezielter und effektiver gestalten, so dass auch in Deutschland die Familientradition des Radfahrens in Zukunft ein ähnlich hohes Niveau erreicht wie in den Niederlanden.

Bei der Frage was den Radfahrern beim „Unterwegs sein“ mit dem Rad besonders wichtig ist, haben die deutschen Befragten viele Motive signifikant häufiger angegeben. Möglicherweise ist dies ein Indiz, dass für viele Radfahrer in Dänemark und den Niederlanden das Radfahren selbstverständlich ist und dass die Gründe die einem beim Radfahren wichtig sind, seltener offensichtlich werden, während in Deutschland stärker nach einer Begründung für das Radfahren gesucht wird.

Grundsätzlich gilt es den Wünschen der Bevölkerung entsprechend Maßnahmen zu fördern und so den Radverkehr zu fördern. Aus den Ergebnissen der Befragung wurde deutlich, dass drei Hauptmerkmale bei der zukünftigen Radverkehrsförderung beachtet werden sollten. Diese betreffen die Infrastruktur, die Umsetzung der

Maßnahmen und den Einsatz von Information. Auf diese Punkte wird im Folgenden näher eingegangen.

6.1 Infrastruktur fahrradfreundlich gestalten

6.1.1 Steigerung der Anzahl und Qualität der Radwege

Rund 45 % der deutschen Befragten gaben an, das Fahrrad regelmäßig (mindestens drei Mal in der Woche) zu nutzen. Jedoch besteht ein dringender Handlungsbedarf bei der Erstellung neuer Radwege. Annähernd die Hälfte (49,5 %) der deutschen Befragten gibt diesen Punkt als Maßnahme an, damit Sie häufiger Radfahren. Der Vergleich zu den Niederlanden (14,4 %) und Dänemark (29,8 %) bekräftigt diese Aussage. Dort ist der Wunsch an neuen Radwegen signifikant geringer.

Über die Hälfte der Befragten geben in Deutschland zwar an, dass in den letzten fünf Jahren Maßnahmen zum Ausbau des Radnetzes getroffen wurden, jedoch bei der Betrachtung der gewünschten Maßnahmen offensichtlich in einem noch nicht ausreichenden Maß. Bei der Planung und Gestaltung sollte in Zukunft noch stärker beachtet werden, dass die neuen Radwege möglichst an verkehrsarmen Straßen liegen. Denn auch hier gibt es in Deutschland im Vergleich zu den Niederlanden einen höheren Bedarf.

Eine bessere Qualität der Radwege fordern 40,2 % der Befragten. Dies ist signifikant mehr als in Dänemark (29,1 %) und dort wiederum signifikant mehr als in den Niederlanden (23,5 %). Es geben zwar rund 30 % der deutschen Befragten an, Verbesserungen in den letzten fünf Jahren bei der Qualität der Radwege bemerkt zu haben, jedoch scheint es trotz der bisherigen Verbesserungen einen deutlichen Bedarf zu geben. Denn auch die meisten regelmäßigen Radfahrer (53,5 %) sind mit der Qualität der Radwege nicht zufrieden. Neben dem „Gewinn“ neuer regelmäßiger Radfahrer zur Steigerung des Radanteils müssen auch die Bedürfnisse der aktuellen Radnutzer beachtet werden, damit diese weiterhin das Rad als Fortbewegungsmittel nutzen. Die Beseitigung von Barrieren zur Qualitätssteigerung muss daher in Zukunft weiter verfolgt werden.

Um die Qualität der bestehenden und neu entwickelten Radwege weiter zu steigern, müssen die Radwege in Zukunft besser beleuchtet werden. Während in Dänemark nur etwa 18 % die bessere Beleuchtung von Radwegen fordern, sind es in den Niederlanden 23,6 % und in Deutschland 28,7 %. Da sich alle Gruppen signifikant voneinander unterscheiden wird deutlich, dass in Deutschland hier größerer Bedarf als in den Niederlanden und Dänemark besteht.

6.1.2 Diebstahlsichere Plätze am Ziel- und Wohnort

Das Angebot an Abstellanlagen an Ziel- und Wohnorten ist nicht ausreichend. Um den Radverkehr zu erhöhen muss die Bereitstellung sicherer Abstellanlagen zusätzlich gefördert werden. So wünschen die deutschen Befragten signifikant häufiger (22 %) diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort als in Dänemark (7,5 %) und den Niederlanden (12,5 %). Die niederländischen Befragten haben jedoch ähnlichen Bedarf bei Abstellmöglichkeiten am Zielort wie die deutschen Befragten. Knapp 30 % aller Befragten fordern diese Maßnahme in den beiden Ländern um den Radverkehr zu fördern. In Dänemark wird dies von nur knapp 15 % der Befragten und somit signifikant seltener gefordert.

Die Abstellanlagen werden auch von 30 % (Abstellplätze am Wohnort) bzw. 37 % (Abstellplätze am Zielort) derjenigen, die regelmäßig Radfahren gefordert. Um auch diese Zielgruppe weiter in Ihrer Aktivität zu bestätigen sollten deren Bedürfnisse auch in diesem Punkt Beachtung finden.

Um die Abstellmöglichkeiten an Ziel- und Wohnort zu verbessern, können verschiedene Möglichkeiten zum Einsatz kommen. Je nach Umgebung müssen flexibel nutzbare, evtl. wetterunabhängige und besonders sichere Radabstellmöglichkeiten geschaffen werden. Anhand von Best-Practice Beispielen müssen für unterschiedliche Settings Lösungsmöglichkeiten (z.B. Chipcard gesteuerte Abstellmöglichkeiten, Fahrradboxen, Radstationen und –aufstellflächen an Knotenpunkten, etc.) entwickelt und umgesetzt werden (AGFS 2008).

6.1.3 Radrouten mit Gesundheitsbezug

Von den deutschen Befragten gaben rund 70 % an, das Rad für die Steigerung des Wohlbefindens bzw. der Fitness zu nutzen. Der Bedarf einer weiteren Förderung des Radverkehrs zur gesundheitsfördernden Freizeitgestaltung wird zudem bei dem im Vergleich zu den Niederlanden signifikant häufiger genannten Wunsch nach Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen deutlich. Maßnahmen für dieses Motiv müssen verstärkt entwickelt und weitergeführt werden. Dieser Bedarf kann u. a. durch Maßnahmen wie den aktuell entwickelten und vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Projekt „Gesunden Radrouten“ (www.gesunde-radrouten.de) gedeckt werden. Bei dieser Maßnahme werden unter gesundheitssportlichen Aspekten zielgruppenspezifische Radrouten in wohnortnaher Umgebung vorgestellt. Eine weitere Förderung von Radwanderwegen sollte in Zukunft weiter vorangebracht werden.

6.1.4 Weitere Kampagnen die das Radfahren zur Arbeit steigern

Der Vergleich mit den Niederlanden und Dänemark zeigt, dass das Rad in diesen Ländern signifikant häufiger für den Weg zur Arbeit genutzt wird. Der Anteil derjenigen die in Deutschland ihr Rad für den Weg zur Arbeit nutzen (19,4 %) übersteigt den Anteil des Radverkehrs beim Berufsweg (8,7 %) (BMVBS 2002). Sogar unter den regelmäßigen Radfahrern nutzen die deutschen Befragten ihr Rad signifikant seltener (37,6 %) für den Arbeitsweg als die Niederländer (47,1 %) und die Dänen (56,1 %).

Dieser Unterschied kann auch nicht auf die unterschiedliche Berufsstruktur zurückgeführt werden, da sich diese auch zwischen den Niederlanden und Dänemark deutlich unterscheidet und zwischen diesen Ländern bezüglich dieses Motivs kein Unterschied festgestellt wurde. Die Ergebnisse lassen darauf schließen, dass ein Potential beim Berufsweg vorhanden ist, welches noch gefördert werden muss.

Insbesondere durch den demografischen Wandel und der Veränderung der Altersstruktur in den Betrieben (Fuchs/Söhnlein 2005) müssen die Betriebe die Gesundheit ihrer Mitarbeiter fördern. Mittels eines gut organisierten und durchgeführten Gesundheitskonzeptes lassen sich unter anderem auch die Fehlzeiten von Beschäftigten reduzieren (Badura 2001). Durch Förderung des

Radfahrens können gesundheitliche Parameter der Beschäftigten positiv beeinflusst werden. Dabei muss je nach Betrieb entschieden werden, welche Maßnahmen zum Einsatz kommen. Es können beispielsweise Abstellmöglichkeiten am Arbeitsplatz, Beteiligung der Firmen an der Verkehrsplanung oder die Bereitstellung von Firmenfahrrädern zum Einsatz kommen.

6.2 Maßnahmen spezifisch und nachhaltig umsetzen

6.2.1 Umsetzungskampagnen vor Kampagnen zur Wissensvermittlung

Der NRVP setzt auf breiter Fläche an, um den Radverkehr in Deutschland zu fördern. Dabei spielen Wissensvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit eine tragende Rolle. Zumindest bezüglich des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens ist die Bevölkerung in Deutschland bereits gut informiert.

Der gesundheitliche Nutzen des Radfahrens ist bei dem größten Teil der Bevölkerung bekannt. Jedoch gibt es auch in diesem Bereich noch Potential. Insgesamt werden alle Kategorien signifikant häufiger genannt als in den Niederlanden. Bei den dänischen Befragten sind die Antwortmöglichkeiten „Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems“, „Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit“ und „Verbesserung der Gedächtnisleistung“ gleich ausgeprägt. Die Antwortmöglichkeit „weiß nicht“ wird in Deutschland signifikant seltener angegeben (3,8 %), als in Dänemark (6,9 %) und dort wiederum signifikant seltener, im Vergleich zu den Niederlanden (10,1 %).

Nicht nur die Radfahrer, sondern auch diejenigen die ihr Auto als häufigstes Verkehrsmittel nutzen und diejenigen, die nicht regelmäßig Radfahren sind in einem ähnlichen Maße über die gesundheitlichen Nutzen informiert. Im Vergleich zu den Niederlanden sind auch in diesen beiden Gruppen signifikante Unterschiede bei der Antwortmöglichkeit „Weiß nicht“ festzustellen.

Auch wenn noch nicht alle gesundheitliche Nutzen der breiten Bevölkerung bewusst sind, so muss besonders die praktische Umsetzung und das Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten bei zukünftigen Kampagnen im Vordergrund stehen.

Die Verbesserungen der Radfahrbedingungen mit den in den letzten fünf Jahren durchgesetzten Maßnahmen sind in Deutschland im Allgemeinen höher als in den Vergleichsländern. Jedoch geben rund 15 % der deutschen Befragten an, es habe sich nichts in den letzten fünf Jahren verbessert und zwar unabhängig davon ob Sie regelmäßig Rad fahren (14,6 %) oder nicht (14,8 %). Dieser Wert unterscheidet sich statistisch nicht signifikant von den Werten in Dänemark und den Niederlanden.

Es geben zwar 23,6 % von denjenigen die nicht regelmäßig Radfahren an, nichts über Verbesserungen für Radfahrer in den letzten fünf Jahren zu wissen. Dieser Wert ist jedoch signifikant geringer als in den Niederlanden und Dänemark. Dort liegt er bei etwa 40 %. Dies bedeutet, dass die Verbesserungen durch gezielte Maßnahmen auch den nicht regelmäßigen Rad fahrenden zum größeren Teil bekannt sind als in den Vergleichsländern. In Zukunft müssen Wege gefunden werden, wie auch die bisher „nicht Informierten“ von Maßnahmen und Verbesserungen der Radfahrbedingungen erfahren. Hier gilt es ebenfalls über neue Wege nachzudenken, da rund ein Viertel trotz intensiver Bemühung und Information über Verbesserung nichts weiß.

Die Kostenersparnis ist für 47,3 % derjenigen die regelmäßig Radfahren ein Grund ihr häufigstes Verkehrsmittel zu nutzen und wird signifikant häufiger genannt als in Dänemark und den Niederlanden. Bei der Betrachtung der Frage nach den Beweggründen fürs Radfahren spielen die Motive Kosten- und Zeitersparnis in

Deutschland eine wichtige Rolle. Sowohl bei regelmäßigen, als auch bei den unregelmäßigen Radnutzern wird das Motiv Kosten gering halten in Deutschland signifikant häufiger genannt als in den Vergleichsländern. Trotz dieser und weiterer häufiger genannter Motive ist die tatsächliche Nutzung aber geringer. Hier gilt es ebenfalls anzusetzen, so dass die häufiger genannten Beweggründe fürs Radfahren auch zu einer häufigeren Nutzung führen.

6.2.2 Regionale Unterschiede müssen stärker beachtet werden

Die deutschen Großstädter haben insgesamt signifikant häufiger Wünsche nach Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs als die Bewohner dänischer oder niederländischer Großstädte. Diesen Wünschen nachzugehen ist ein wichtiger Faktor um den Radverkehr, insbesondere in der Großstadt zu fördern.

Im internationalen Vergleich werden in Deutschland signifikant häufiger Maßnahmen gefordert, die den Ausbau des Radwegenetzes fordern und auch auf die Verbesserung der Qualität von Radwegen abzielen.

Der Unterschied zwischen den Großstadtbewohnern in den Niederlanden und Deutschland bezüglich ihrer Wünsche zu diebstahlsicheren Abstellplätze und ausreichend beleuchteten Radwegen ist zwar nicht signifikant. Er wird aber signifikant häufiger genannt als in den Großstädten Dänemarks. Von daher sind diese Verbesserungspotentiale ebenfalls herauszustellen. Dies macht die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs gerade in den Großstädten deutlich. Trotz der relativ hohen Anzahl an Radfahrern nimmt der Radverkehr nur einen relativ geringen Teil vom Gesamtverkehrsaufkommen ein. Um diesen zu steigern müssen gezielte Maßnahmen getroffen werden. Besonders mit dem Hintergrund der immer stärker aufkommenden Raum- und Parkplatzmangels in den Städten sind Maßnahmen erforderlich. Diese müssen speziell für die einzelnen Gebiete (Groß-, Mittelstadt etc.) geplant und durchgeführt werden, da unterschiedliche Bedürfnisse bestehen. Der Ausbau des Radverkehrsnetzes steht aber in allen Gebieten im Vordergrund um den Radverkehr dem Vorbild Niederlande anzugleichen.

Besonders auffällig ist der Unterschied der gewünschten Maßnahmen der Landstädter bezüglich des Ausbaus des Radwegenetzes bzw. der Schaffung von mehr Radwegen. Während in den Niederlanden lediglich 11,4 % der Landstädter diese Maßnahme fordern sind es in Dänemark (30,4 %) signifikant mehr. In Deutschland fordert fast die Hälfte aller Landbewohner (47,6 %) mehr Radwege oder einen Ausbau des Radwegenetzes. Dies ist auch im Vergleich zu Dänemark ein signifikanter Unterschied. Auch die Qualität der vorhandenen Radwege scheint in den Niederlanden besser zu sein. Die Forderung die Qualität der Radwege zu verbessern ist in Dänemark und Deutschland signifikant häufiger als in den Niederlanden.

Die Schaffung von mehr Radwegen und dem Ausbau des Radverkehrsnetzes ist also besonders in den Landstädten/Orten von größter Bedeutung. Es sollte darauf geachtet werden die Radwege qualitativ hochwertig zu gestalten.

Bei der Betrachtung am häufigsten geforderten Maßnahmen in Deutschland geordnet nach den Größen der Städte werden die wichtigsten Maßnahmen trotz der Städtegrößen bedingten Unterschiede schnell deutlich. Der Bedarf an Maßnahmen

ist besonders groß in den Groß- und Mittelstädten. Je größer die Stadt desto höher ist der Anteil derer, die sich Verbesserungsmaßnahmen wünschen, damit sie häufiger Rad fahren. In den Großstädten muss das Radfahren attraktiver gestaltet werden, denn besonders in der Großstadt wird die Steigerung der Qualität der Radwege gefordert (49,9 %). Der Bedarf an Maßnahmen besonders in den Großstädten wird auch bei der Betrachtung der Einschätzung der Fördermaßnahmen in den letzten fünf Jahren deutlich. Je größer die Stadt ist, desto höher ist der Anteil derjenigen, die keine Verbesserungen in den letzten fünf Jahren festgestellt haben. Bei den Verbesserungen in den letzten fünf Jahren bezogen auf die Maßnahmen „Ausbau des Radverkehrsnetzes“ und „Qualität der Radverkehrsnetze“ steigt der Wert hingegen je kleiner die Stadt ist. Um diese Werte in Zukunft zu erhöhen sollten besonders die folgenden regionalen Maßnahmen gefördert werden.

Tabelle 48: Top 5 in Deutschland gewünschter Maßnahmen in der Großstadt

Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	52,7
Bessere Qualität der Radwege	49,9
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	34,4
Ausreichend beleuchtete Radwege	33,9
Diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort	30,6

Tabelle 49: Top 5 in Deutschland gewünschter Maßnahmen in der Mittelstadt

Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	52,6
Bessere Qualität der Radwege	40,5
Ausreichend beleuchtete Radwege	35,3
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	32,1
Nichts	25,1

Tabelle 50: Top 5 in Deutschland gewünschter Maßnahmen in der Landstadt

Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	47,6
Bessere Qualität der Radwege	32,8
Nichts	32,8
Ausreichend beleuchtete Radwege	30,1
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	17,5

Tabelle 51: Top 5 in Deutschland gewünschter Maßnahmen in der Kleinstadt

Mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes	42,6
Bessere Qualität der Radwege	30,6
Nichts	27,8
Diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort	26,9
Ausreichend beleuchtete Radwege	24,1

6.2.3 Förderung der Information über Sicherheitsmaßnahmen im Straßenverkehr

Im Vergleich zu den Ländern Dänemark (8,8 %) und Niederlande (5,2 %) fühlen sich in Deutschland mehr Befragte (12 %) unsicher auf dem Rad und vermeiden es deshalb Radzufahren. Diese 12 Prozent der Deutschen die nicht Rad fahren, da sie unter anderem aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens Angst haben, müssen mit dem Hintergrund des demographischen Wandels beachtet werden. Nach 2010 steigt der Anteil der über 50-jährigen in der Bevölkerung deutlich an (Fuchs/Söhnlein 2005). Etwa jeder dritte Bundesbürger wird dann über 50 Jahre alt sein. Im Jahre 2040 ist der Anteil der über 50 Jährigen etwa bei 50 % (AGFS 2007). Da dieser Anteil und somit der Anteil derjenigen, die sich vermehrt um die Sicherheit beim Radfahren sorgen steigt, ist es von großer Notwendigkeit in diesem Sektor zu investieren.

Einen Hinweis darauf liefert auch die gewünschte Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs. Etwa 10 % der deutschen Befragten wünschen sich diese Maßnahme damit sie häufiger Radfahren. Zusätzliche Verkehrsberuhigung und Tempo 30 Zonen sollten an erforderlichen Plätzen gefördert werden.

Denn nur wenn die Sicherheit und Komfort im Straßenverkehr hoch sind, wird eine körperlich aktive Teilnahme am Verkehr erleichtert und gefördert. Hier werden weitere strukturelle Maßnahmen wie Radfahr- oder Schutzstreifen, Tempobegrenzungen, Umgestaltungen/Abbiegespuren an Verkehrsknotenpunkten, Entschärfung von Unfallknotenpunkten notwendig sein. Es ist jedoch zusätzlich wichtig über die Medien von Verbesserungen der Sicherheit für den Radverkehr zu berichten, um die Angst vor dem Radfahren zu reduzieren.

Gezielte Interventionen wie Verkehrssicherheitsschulungen für ältere Radfahrer, Wiedereinsteiger oder für diejenigen die das Radfahren neu erlernen möchten können ebenfalls dazu beitragen den Radverkehr zu steigern. So werden beispielsweise durch den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und

Stadtentwicklung gefördertem Radfit-Präventionskurs, Menschen mit Unsicherheiten und Ängsten, in Kursform an den Radverkehr herangeführt.

6.3 Information gezielter einsetzen

6.3.1 Förderung der radspezifischen Motive Zeitersparnis und Kostenersparnis

Die Zeitersparnis gehört bei den deutschen Befragten zu einem der wichtigsten Gründe für die Wahl des am häufigsten genutzten Verkehrsmittels. Dieser Grund ist bei den Deutschen im Vergleich zu den niederländischen Befragten häufiger ausschlaggebend.

Rund 42% der deutschen Befragten geben an, das Rad aufgrund der Zeitersparnis zu nutzen. Das Potential des Radfahrens als schnelles und zeitsparendes Verkehrsmittel muss noch deutlicher in der Öffentlichkeit herausgestellt werden. Denn die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als 6 Km und könnte genauso schnell mit dem Fahrrad absolviert werden (VCD 2007, Umweltbundesamt 2006). In früheren Untersuchungen wurde die Zeitersparnis ebenfalls als Motiv für die Wahl des Fahrrades ermittelt (Zimber 1995).

Wenn dieses Potential in der Öffentlichkeit deutlich gemacht wird, könnte erreicht werden, dass ein hoher Anteil von den 58 % PKW-Nutzern und 34 % Nutzern der öffentlichen Verkehrsmittel, die die Zeitersparnis als Grund Ihrer Verkehrsmittelwahl angeben ebenfalls auf das Rad umsteigen (VCD 2007, Umweltbundesamt 2006).

Die Maßnahmen, die die Zeitersparnis herausstellen und fördern, weisen auf die erhöhte Qualität der Radwege hin. Durch Kampagnen zur Steigerung der Qualität der Wege könnte die Zeitersparnis durch die Nutzung des Fahrrades ebenfalls weiter verstärkt werden. Diese beiden Ansätze bedingen sich also positiv.

Je nach Bedarf können eingesetzte Mittel anhand von Best-Practice Beispielen ausgewählt werden. Besonders in Großstädten müssen Maßnahmen getroffen werden, die eine Stadt der kurzen Wege unterstützt. Im Sinne der Nahmobilität muss bei der Entwicklung und Planung von Verkehrsstruktur darauf geachtet werden, Fahrradwege zu Funktionsbereichen kurz und gut vernetzt zu gestalten. Hier können neben infrastrukturellen Maßnahmen wie Öffnung von Einbahnstraßen, Berücksichtigung des Radverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen (die „Grüne Welle“ für Radfahrer) und Umlaufsperrern (AGFS 2008) beispielsweise darüber nachgedacht werden statt Entfernungsangaben ungefähre Zeitangaben auf Verkehrsschildern anzugeben. Möglicherweise können die Zeitangaben für die Radfahrer mit denen der PKW Fahrer verglichen werden, um so der Öffentlichkeit die Zeitersparnis durch die Nutzung des Fahrrades insbesondere in den Großstädten zu verdeutlichen.

6.3.2 Förderung des Motivs Radverkehr als Transportmittel zum Einkaufen und für Besorgungen/Erledigungen

Der Vergleich des Zwecks der Fahrradnutzung macht deutlich, dass im Vergleich zu den Niederlanden ein Nachholbedarf beim Motiv Besorgungen tätigen/Erledigungen besteht. In Deutschland (34,6 %) und in Dänemark (34,2 %) wird das Rad signifikant seltener zu diesem Zweck genutzt als in den Niederlanden (63,1 %). Dieser Unterschied besteht auch bei denjenigen die regelmäßig Rad fahren. Dort zeigt sich ebenfalls ein signifikanter Unterschied zwischen den Niederlanden gegenüber

Deutschland und Dänemark. Das Motiv Einkaufen wird in Deutschland insgesamt signifikant seltener (29,6 %) angegeben als in den Niederlanden und Dänemark, jedoch besteht dieser Unterschied bei den regelmäßigen Radnutzern nur zwischen Dänemark gegenüber Deutschland und den Niederlanden.

Die Motive das Rad zum Einkaufen und für Besorgungen und Erledigungen zu nutzen muss noch deutlicher gefördert werden. Zwar nutzen diejenigen die bereits regelmäßig Rad fahren in Deutschland das Rad ebenso häufig wie die Niederländer, aber im Vergleich mit Dänemark wird weiteres Potential sichtbar. Insbesondere was Besorgungen tätigen und Erledigungen mit dem Rad betrifft gilt es ähnliche Werte wie in den Vergleichsländern zu erreichen, und das auch bei den regelmäßig Radnutzern.

6.3.3 Stabilisierung des Motivs Radfahren als Freizeitbeschäftigung

Bei der Betrachtung der Ergebnisse zu den Nutzungsbereichen des Rades wird deutlich, dass das Fahrrad in Deutschland überwiegend zur Freizeitgestaltung genutzt wird. Der im Vergleich zu Dänemark und den Niederlanden signifikant höhere Stellenwert des Radfahrens in der Freizeit muss gesichert und weiter ausgebaut werden. Der Wert bei denjenigen die ihr Rad bereits regelmäßig nutzen, unterscheidet sich im Bezug auf die Freizeitnutzung statistisch nicht von den Werten in Dänemark und den Niederlanden. Es müssen also Maßnahmen entwickelt werden, die dem hohen Bedarf an fahrradbezogenen Freizeitaktivitäten besonders bei den noch nicht regelmäßig Aktiven gerecht werden.

Eine Förderungsmöglichkeit des Motivs Radfahren als Freizeitbeschäftigung kann auch mit Maßnahmen der Verbesserung der fahrradspezifischen Infrastruktur kombiniert werden. So werden beispielsweise durch die Verbesserung beim Angebot des Bike&Ride Service die Freizeitgestaltung, aber auch die Fahrt zur Arbeit mit dem Rad erleichtert. Sowohl die regelmäßigen Radfahrer (23,0 %), als auch die nicht regelmäßig Aktiven (18,1 %) sehen bereits eine Verbesserung beim Angebot des Bike&Ride Service in den letzten fünf Jahren. Dieser Prozess gilt es unter anderem weiter zu fördern.

6.3.4 Förderung der Information zur Notwendigkeit der Regelmäßigkeit des Radfahrens

Nur wenn regelmäßig und häufig Radgefahren wird zeigen sich gesundheitswirksame Effekte. Eine Steigerung der Aktivität durch das Radfahren ist mit einem gesundheitlichen Benefit verbunden. Die Beziehungen zwischen körperlicher Aktivität und der Gesundheit des Einzelnen sind ausführlich nachgewiesen. Eine Vielzahl von Studien zu diesem Thema zeigen deutlich die positiven Auswirkungen einer regelmäßigen körperlichen Aktivität (Hollmann&Strüder 2009, Mensink et al. 1999, Pate et al. 1995). Der Gesundheitsstatus wird auf der psychischen und physischen Dimension positiv beeinflusst. So zeigt beispielsweise die WIAD Studie (Deutscher Sportbund 1998) anhand ca. 44.000 Befragten, dass sportlich Aktive ihren Gesundheitszustand besser einschätzen können, vermehrt auf ihre Gesundheit achten und eine höhere Lebenszufriedenheit aufweisen. Weiter fallen Sie seltener durch krankheits- oder gesundheitsbedingte Einschränkungen

aus. Nahezu 55 % der deutschen Bevölkerung gibt jedoch an das Fahrrad nicht regelmäßig zu nutzen. Dieser Werte sind sogar höher als die erfassten Werte im Mobilitätsbericht 2002. Selten- und Nie-Nutzer umfassen dort zusammen einheitlich 47 Prozent (BMVBS 2002). Damit dieser Wert nicht weiter ansteigt und mit dem Hintergrund steigender Kosten der Gesellschaft für Krankheiten, die durch Bewegungsmangel ausgelöst werden (Löllgen 2003), erfährt die Notwendigkeit den Radverkehr zu fördern weitere Unterstützung. Denn angesichts der Tatsache, dass nur eine Minderheit der deutschen Bevölkerung die Mindestvorgaben der täglichen körperlichen Aktivität erfüllt, besteht dringend Handlungsbedarf den Anteil der regelmäßigen Fahrradfahrer zu steigern.

6.3.5 Förderung der Verbindung Radfahren und Klimafreundlichkeit

Der Verkehr ist der drittgrößte Verursacher von CO₂. Die Reduktion von Lärm- und Luftemissionen ist ein wesentlicher Vorteil des Radverkehrs gegenüber dem Personenkraftverkehr.

In Zeiten von zahlreichen ökologischen Schwierigkeiten und dramatischen Prognosen ist die Förderung des Radverkehrs als klimafreundliches Verkehrsmittel dringend notwendig. Das Potential PKW-Fahrten auf den Radverkehr umzugestalten liegt innerorts bei 15 bis 30 % (Umweltbundesamt 2006, BMVBS 2002). Den ökologischen Grund als Begründung Ihrer Radnutzung geben diejenigen Deutschen, die bereits regelmäßig Radfahren auch signifikant häufiger als die Rad fahrenden Dänen und die Niederländer an. Sogar diejenigen die das Rad nicht regelmäßig nutzen geben in Deutschland signifikant häufiger (24,3 %) ökologische Gründe als Motiv zur Radnutzung an als in Dänemark (10,2 %) und den Niederlanden (9,6 %). Ebenfalls signifikant häufiger wird in Deutschland das Motiv Naturerlebnis/frische Luft angegeben. Dieses ist sowohl bei der Gruppe der regelmäßigen, als auch bei den nicht regelmäßigen Radfahrern zu beobachten. Daher gilt es auch in Zukunft verstärkt auf die Klimafreundlichkeit dieses Verkehrsmittels hinzuweisen und zusätzlich viele Umsetzungsmöglichkeiten zu schaffen.

7 Zusammenfassung

Etwa die Hälfte der Deutschen Bevölkerung ist zufrieden mit der Förderpolitik für das Radfahren in den letzten fünf Jahren. Dies bedeutet, dass für einen anderen Großteil der Bevölkerung die Förderpolitik anders gestaltet werden muss. Um das Ziel der Steigerung des Radverkehrs bis 2020 auf etwa 20 % zu erreichen, muss demnach die Radverkehrsförderung weiter intensiv optimiert werden. Ziel dieser Untersuchung ist es eine Grundlage für die weitere Verbesserung der Radförderpolitik zu liefern. Mit Hilfe der ermittelten Motive und Nutzungseinstellungen zum Fahrradfahren in den Vergleichsländern Deutschland, Niederlande und Dänemark werden bestehende Erkenntnisse gefestigt und neue Einsichten aufgedeckt.

Besonders deutlich wurde die Erkenntnis, dass Stadt- und Verkehrsplanung weiter an der fahrradfreundlichen Infrastruktur arbeiten müssen. Diese Erkenntnis ist nicht neu, jedoch wird deutlich, dass es weiter diese offensichtliche Grundlage für einen großen Radverkehrsanteil zu fördern gilt. Nur so können ähnliche Verhältnisse wie im besonders positiven Länderbeispiel Niederlande erreicht werden. Als Maßnahmen müssen insbesondere die Anzahl und die Qualität der Radwege gesteigert werden. Weiter ist ein Konzept für die Erhöhung diebstahlsicherer Plätze an Ziel- und Wohnorten notwendig. Radrouten mit Gesundheitsbezug sollten ebenso wie Kampagnen die das Radfahren zur Arbeit erleichtern, weiter gefördert werden.

Die Zufriedenheit mit der radspezifischen Förderpolitik zeigt, dass eine Menge Maßnahmen in den letzten fünf Jahren initialisiert wurden. Eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die Überprüfung dieser und neuer Maßnahmen hinsichtlich ihrer Spezifität und Nachhaltigkeit. Denn in Deutschland sind im Vergleich zu den Niederlanden und Dänemark Nutzen und Beweggründe für das Radfahren häufiger bekannt. Jedoch hapert es an der Umsetzung. Maßnahmen und Kampagnen müssten daher so gestaltet werden, dass sie auch Mittel und Wege zur Umsetzung ermöglichen und nicht allein auf die Wissensvermittlung abzielen. Der regionale Unterschied wird in dieser Untersuchung ebenfalls deutlich und darf auch in Zukunft nicht außer Acht gelassen werden. Besonders mit dem Hinblick auf den demografischen Wandel sind in Zukunft zudem Wege herauszustellen, wie Sicherheitsmaßnahmen gefördert und öffentlich gemacht werden können.

Um entsprechende Verbesserungen und Ansätze möglichst effektiv und zielgerichtet zu gestalten, sollten auch die informativen Determinanten nicht außer Acht gelassen werden. Da die Motive Zeitersparnis und Kostenersparnis in Deutschland als wichtig erachtet werden, sollten sie auch in den Medien weiter mit dem Radfahren in Verbindung gebracht werden. Zudem muss das Motiv Radfahren als Möglichkeit zum Einkaufen oder um Besorgungen zu tätigen weiter an die Öffentlichkeit getragen werden, damit das Rad in diesem Zusammenhang einen ähnlich hohen Stellenwert erhält, wie im Vorbild Niederlande. In Deutschland ist das Motiv des Radfahrens als Freizeitbeschäftigung besonders häufig. Dieses länderspezifische Motiv gilt es weiter zu stärken. Insgesamt sollten die Fördermittel dazu führen, dass der Öffentlichkeit die hohe Bedeutung der Regelmäßigkeit des Radfahrens bewusst wird. Möglicherweise können Gelegenheitsfahrer so zur regelmäßigen Nutzung motiviert werden. Der Zeitpunkt der Präsentation von Ergebnissen sollte gut gewählt werden, um das Thema „Steigerung der Radverkehrs“ größtmöglich publik zu machen.

Die Politik, Wissenschaft und die Gesellschaft mit jedem einzelnen Mitglied müssen gemeinsam dafür sorgen bestmögliche Voraussetzungen zu schaffen. Letztlich liegt es aber auch täglich an der Entscheidung jedes Einzelnen das Rad als Verkehrsmittel zu nutzen. Hier sollte schon früh, beispielsweise in Schulen und Vereinen bei Kindern und Jugendlichen darauf hingearbeitet werden, eine Einstellung zu fördern, die das Fahrrad als regelmäßig genutztes Verkehrsmittel beinhaltet. Gelingt es den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen, so profitiert nicht nur der Einzelne durch die gesundheitlichen Effekte davon. Insgesamt wird ein volkswirtschaftlicher Nutzen durch zahlreiche ökonomische, wirtschaftliche und gesundheitliche Effekte erzielt.

8 Literatur

AGFS (2007). Broschüre Nahmobilität.

http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,3272/ticket,guest/~/Broschuere_Nahmobilitaet_web.pdf [Zugriff am 25.01.09]

AGFS (2008). Nahmobilität konkret.

http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/object/downloadfile,lang,1/oid,4145/ticket,guest/~/AGFS_Nahmobilitaet_27_10.pdf [Zugriff am 25.01.09]

Badura, B. (2001). Betriebliches Gesundheitsmanagement. Was ist das, und wie lässt es sich erfolgreich praktizieren? Bundesgesundheitsblatt-Gesundheitsforschung-Gesundheitsschutz 44

BMVBS (2002). „Mobilität in Deutschland - Kontinuierliche Erhebung zum Verkehrsverhalten. Ergebnisbericht. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/03_kontiv2002/pdf/ergebnisbericht_mid_ende_144_punkte.pdf

[Zugriff am 20.03.08]

BMVBS (2007). Zweiter Fahrradbericht

http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1018367/Zweiter-Fahrradbericht-der-Bundesregierung-barrierefrei.pdf [Zugriff am 20.08.08]

DEUTSCHER SPORTBUND (1998): WIAD-Studie: Sport und Gesundheit – Bewegung als zentrale Größe von Zufriedenheit, Leistungsfähigkeit und Gesundheitsstabilität. Frankfurt am Main: Kunze& Partner

ECF (2000). Bicycle Research Report No. 120

Fuchs, J., Söhnlein, D (2005). Vorausschätzung der Erwerbsbevölkerung bis 2050. IAB-Forschungsbericht Nr.16, Nürnberg: Bundesagentur für Arbeit

Hollmann, W., Strüder, H. (2009). Sportmedizin - Grundlagen von körperlicher Aktivität, Training und Präventivmedizin. Stuttgart, New York: Schattauer

INSTITUT WOHNEN UND UMWELT GmbH (IWU) (2001). Förderung des Fahrradverkehrs. Einflussgrößen und Motive der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr. Abschlussbericht. Darmstadt: Eigenverlag

Löllgen, H. (2002). Körperliche Aktivität beugt Krankheiten vor. Deutsches Ärzteblatt, 42, 2758-2760

Mensink, G., Ziese, T., Kok, F. (1999). „Benefits of leisure-time physical activity

on the cardiovascular risk profile at older age”, in: *International Journal of Epidemiology*, Jhg. 28, 659-666

Mörath, S. (2005). „Die Trimm-Aktionen des Deutschen Sportbundes zur Bewegungs- und Sportförderung in der BRD 1970 bis 1994“. Berlin

Pate, R. (1995). „Physical activity and public health: a recommendation from the Centers for Disease Control and Prevention and the American College of Sports Medicine”, in: *Journal of the American Medical Association*, 273, 402-407

STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTATIS) 2007, „Fast 70% der Bevölkerung ab zehn Jahren nutzen das Internet“, Pressemitteilung Nr. 486 vom 30.11.2007. Zugriff am 17.03.2008 unter www.destatis.de

STATISTISCHES BUNDESAMT (DESTASIS) 2005. „Mikrozensus – Leben in Deutschland“, Wiesbaden: Eigenverlag

Titze, S., Janschitz, S., Stronegger, W. & Oja, P. (2005). „Erste Zwischenergebnisse der Studie Rad-freundliche Stadt“, Graz: Eigenverlag

Umweltbundesamt (2006). Modellvorhaben: Fußgänger und fahrradfreundliche Stadt. Zugriff am 17.03.2008 unter www.umweltbundesamt.de

VCD (2007). Klimawandel und Verkehr – Information und Lösungswege. Berlin: Eigenverlag

Zimber, A. (1995). Radverkehrsanlagen im Urteil ihrer Nutzer. Ein umweltpsychologischer Ansatz zur Erfassung der Radfahrerperspektive. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 41, 18-23

9 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Altersstruktur der Befragten (n=1049) in Deutschland.....	8
Abbildung 2: Wohnortgröße der Befragten in Deutschland (n=1049).....	9
Abbildung 3: Landschaftsprofil des Wohnortes der Befragten (n=1049) in Deutschland.....	10
Abbildung 4: Personenanzahl im Haushalt der Befragten (n=1049) in Deutschland .	11
Abbildung 5: Höchster Schulabschluss der Befragten in Deutschland (n=1049)	12
Abbildung 6: Beruf der Befragten in Deutschland (n=1049).....	13
Abbildung 7: Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel in Deutschland (n=1049)	15
Abbildung 8: Gründe für die Verkehrsmittelnutzung (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049).....	16
Abbildung 9: Am häufigsten genutzte Verkehrsmittel nach Wohnortgröße in Deutschland (n=1049)	18
Abbildung 10: Zweck der Fahrradnutzung bei den deutschen Befragten (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)	21
Abbildung 11: Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens bei deutschen Befragten (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)	22
Abbildung 12: Geschlecht der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686)	24
Abbildung 13: Altersgruppen (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	25
Abbildung 14: Berufe der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	26
Abbildung 15: Stadtgröße der Wohnorte der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686)	27
Abbildung 16: Landschaftsprofil (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	28
Abbildung 17: Schulabschluss der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	29
Abbildung 18: Anzahl der Personen im Haushalt (n: D=1049, DK=550, NL=686)	30
Abbildung 19: Anzahl der funktionsfähigen Räder in den Haushalten (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	31
Abbildung 20: Anteil der Befragten die ein funktionsfähiges Fahrrad besitzen (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	32
Abbildung 21: Einordnung der Förderpolitik für das Radfahren (n: D=1049, DK=550, NL=686)	33
Abbildung 22: Gefahrene Rad-km-Bereiche pro Woche n: D=1049, DK=550, NL=686)	34
Abbildung 23: Häufigkeit der regelmäßigen Radnutzung (mind. 3x pro Woche) (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	35
Abbildung 24: Auswertung der Frage: War die Radnutzung früher in Ihrer Familie üblich? (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	36
Abbildung 25: Mit dem Radl da? – Aus diesen Gründen wird nicht regelmäßig Fahrrad gefahren.....	61
Abbildung 26: Mobil per Rad in Stadt und Land: So viele Kilometer legen die Deutschen pro Woche mit dem Fahrrad zurück.....	62

10 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Geschlechterverteilung der Befragten (n=1049) in Deutschland	8
Tabelle 2: Altersstruktur der Befragten (n=1049) in Deutschland.....	9
Tabelle 3: Wohnortgröße der Befragten in Deutschland (n=1049); Definitionen der Stadtgröße: (Großstadt ab 100.000 Einwohner, Mittelstadt 20.000 bis 100.000 EW, Kleinstadt zwischen 5.000 und 20.000 EW, Landstadt/ Ort weniger als 5.000 EW) ..	10
Tabelle 4: Landschaftsprofil des Wohnortes der Befragten (n=1049) in Deutschland	11
Tabelle 5: Personenanzahl im Haushalt der Befragten (n=1049) in Deutschland.....	12
Tabelle 6: Höchster Schulabschluss der Befragten in Deutschland (n=1049)	13
Tabelle 7: Beruf der Befragten in Deutschland (n=1049)	14
Tabelle 8: Verkehrsmittelnutzung in Deutschland (n=1049).....	15
Tabelle 9: Gründe für die Verkehrsmittelnutzung (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049).....	17
Tabelle 10: Am häufigsten genutzte Verkehrsmittel nach Wohnortgröße in Deutschland (n=1049) (Großstadt ab 100.000 Einwohner, Mittelstadt 20.000 bis 100.000 EW, Kleinstadt zwischen 5.000 und 20.000 EW, Landstadt/ Ort weniger als 5.000 EW).....	18
Tabelle 11: Angaben der deutschen Befragten zum regelmäßigem Radfahren (mind. 3x pro Woche) (n=1049).....	19
Tabelle 12: Gründe für die fehlende Inanspruchnahme des Rades in Deutschland (Mehrfachnennungen möglich)(nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren) (n=575).....	20
Tabelle 13: Zweck der Fahrradnutzung bei den deutschen Befragten (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)	21
Tabelle 14: Einschätzung des gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens bei deutschen Befragten (Mehrfachnennungen möglich) (n=1049)	23
Tabelle 15: Altersgruppen (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	25
Tabelle 16: Berufsfelder (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	26
Tabelle 17: Stadtgröße der Wohnorte (n: D=1049, DK=550, NL=686) (Großstadt ab 100.000 Einwohner, Mittelstadt 20.000 bis 100.000 EW, Kleinstadt zwischen 5.000 und 20.000 EW, Landstadt/ Ort weniger als 5.000 EW)	27
Tabelle 18: Landschaftsprofil (n: D=1049, DK=550, NL=686)	28
Tabelle 19: Schulabschluss der Befragten (n: D=1049, DK=550, NL=686)	29
Tabelle 20: Anzahl der Personen im Haushalt (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	30
Tabelle 21: Anzahl der funktionsfähigen Räder in den Haushalten (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	31
Tabelle 22: Anteil der Befragten die ein funktionsfähiges Fahrrad besitzen (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	32
Tabelle 23: Einordnung der Förderpolitik für das Radfahren (n: D=1049, DK=550, NL=686)	33
Tabelle 24: Gefahrene Rad-km-Bereiche pro Woche (n: D=1049, DK=550, NL=686)	34
Tabelle 25: Häufigkeit der regelmäßigen Radnutzung (mind. 3x pro Woche) (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	35

Tabelle 26 Auswertung der Frage: War die Radnutzung früher in Ihrer Familie üblich? (n: D=1049, DK=550, NL=686).....	36
Tabelle 27: Warum nutzen Sie Ihr häufigstes Verkehrsmittel? (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren, n: D=473, DK=255, NL=435)...	37
Tabelle 28: Warum nutzen Sie Ihr häufigstes Verkehrsmittel? (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren, n: D=576, DK=295, NL=251)	38
Tabelle 29: Zu welchem Zweck nutzen Sie das Fahrrad? (Mehrfachnennungen möglich) (n: D=1.049, DK=550, NL=686)	39
Tabelle 30: Nutzung des Fahrrads (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren, n: D=473, DK=255, NL=435)	40
Tabelle 31: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (n: D=1.049, DK=550, NL=686)	41
Tabelle 32: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren, n: D=473, DK=255, NL=435)...	42
Tabelle 33: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur Großstädter, n: D=389, DK=154, NL=190)	43
Tabelle 34: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur Mittelstädter, n: D=215, DK=157, NL=205).....	44
Tabelle 35: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur Kleinstädter, n: D=216, DK=127, NL=142).....	45
Tabelle 36: Maßnahmen, um Radverkehr zu fördern (Mehrfachnennungen möglich) (nur Landstädter/Bewohner von Orten, n: D=229, DK=112, NL=149).....	46
Tabelle 37: Beweggründe fürs Radfahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren, n: D=473, DK=255, NL=435)	47
Tabelle 38: Beweggründe fürs Radfahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren, n: D=576, DK=295, NL=251).....	48
Tabelle 39: Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens (Mehrfachnennungen möglich) (n: D=1.049, DK=550, NL=686)	49
Tabelle 40: Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens (Mehrfachnennungen möglich) (nur Personen die den PKW als häufigstes Verkehrsmittel nutzen, n: D=602, DK=320, NL=303).....	50
Tabelle 41: Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren) (n: D=576, DK=295, NL=251)	51
Tabelle 42: Gesundheitlicher Nutzen des Radfahrens (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren) (n: D=473, DK=255, NL=435)	52
Tabelle 43: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die regelmäßig Radfahren) (n: D=473, DK=255, NL=435).....	53
Tabelle 44: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur diejenigen die nicht regelmäßig Radfahren) (n: D=576, DK=295, NL=251).....	54
Tabelle 45: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur Großstädter) (n: D=389, DK=154, NL=190)	55
Tabelle 46: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur Mittelstädter) (n: D=215, DK=157, NL=205).....	56
Tabelle 47: Verbesserung für Radfahrer in den letzten fünf Jahren (Mehrfachnennungen möglich) (nur Kleinstädter) (n: D=216, DK=127, NL=142)	57
Tabelle 48: Top 5 in Deutschland gewünschter Maßnahmen in der Großstadt.....	86
Tabelle 49: Top 5 in Deutschland gewünschter Maßnahmen in der Mittelstadt	86
Tabelle 50: Top 5 in Deutschland gewünschter Maßnahmen in der Landstadt	86

Tabelle 51: Top 5 in Deutschland gewünschter Maßnahmen in der Kleinstadt..... 87

11 Anlagen

Anlage 1: Fragebogen

Das Fahrrad ist für viele Menschen ein wichtiges Verkehrsmittel, um mobil zu sein. Und trotzdem hat der motorisierte Verkehr in letzten Jahren stark zugenommen – die negativen Folgen für Mensch und Umwelt sind das Resultat.

Eine gezielte Förderung des Radverkehrs ist deshalb unabdingbar geworden. Doch eine nachhaltige Radverkehrsförderung kann nur dann erfolgreich sein, wenn den Menschen der Nutzen des Fahrradfahrens in möglichst vielen alltagsbezogenen Situationen klar ist und sich der individuelle Profit und Benefit eindeutig erschließt.

Dies alleine scheint jedoch nicht ausreichend zu sein, um die individuellen Unterschiede hinsichtlich der Nutzungseinstellungen zum Fahrradfahren im internationalen Vergleich zu verstehen und zielgerichtet auf sie eingehen zu können. Wichtig erscheint deshalb ein Vergleich mit den Ländern, in denen das Fahrrad bereits einen hohen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen hat. Die Herausarbeitung der Unterschiede kann die Erkenntnis darüber steigern, welche Maßnahmen auch in deutschen Regionen Ziel führend sein könnten.

Das Ziel dieser Fragebogenerhebung ist deshalb zunächst, allgemeingültige Aussagen zu den Radfahrern der Länder Deutschland, Dänemark und Niederlande treffen zu können. Abgefragt werden neben den demographischen Details, Förderpolitik und Radverkehrsinfrastruktur vor allem Interessen und Nutzungseinstellungen der Radfahrer.

Die Befragung ist selbstverständlich anonym. Sie brauchen Ihren Namen nicht anzugeben. Es gibt keine richtigen bzw. falschen Antworten. Es geht nur um Ihre persönliche Meinung.

Kreuzen Sie bitte die für Sie zutreffenden Antworten an und lassen Sie bitte keine Frage aus.

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Ihr Team vom Zentrum für Gesundheit

der Deutschen Sporthochschule Köln

- 1.) Welches „Verkehrsmittel“ nutzen Sie am häufigsten?
 PKW öffentliche Verkehrsmittel Fahrrad Ich bin immer zu Fuß unterwegs
 Sonstige
- 2.) Warum nutzen Sie dieses? (Mehrfachnennungen möglich)
 Ökologische Gründe
 Kostenersparnis
 Zeitersparnis
 Entfernung
 Zweckmäßigkeit (z.B. Transport schwerer Gegenstände)
 Bequemlichkeit
 Wohlbefinden/Fitness
 Ich habe keine andere Möglichkeit
- 3.) Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?
 1 2 3 4 5 6 >6
- 4.) War die Radnutzung früher in Ihrer Familie üblich?
 ja nein weiß nicht
- 5.) Haben Sie ein eigenes Fahrrad?
 ja nein
- 6.) Wie viele funktionstüchtige Fahrräder sind in Ihrem Haushalt vorhanden?
 0 1 2 3 4 5 > 5
- 7.) Fahren Sie regelmäßig Fahrrad? (regelmäßig = mind. 3 x pro Woche)
 ja nein
- 8.) Wenn nein, warum nicht? (Mehrfachnennungen möglich)
 gesundheitliche Einschränkung
 keine Lust/ Bequemlichkeit
 Angst, weil...: ich nicht / nur schlecht Radfahren kann / zu viel Kfz-Verkehr
 keine Zeit
 Ich will nicht verschwitz / verschmutzt am Zielort ankommen

- zu weite Entfernungen zum Zielort
- keine Fahrradwege vorhanden
- schlechte Fahrradwege vorhanden
- Prestige / gesellschaftliche Stellung (Auto = Statussymbol)
- Wetterbedingungen

9.) Wie viel Kilometer fahren Sie in der Woche Fahrrad?

- 0-2 > 2-5 > 5-10 > 10-15 > 15-20
- > 20-30 > 30 gar nicht

10.) Zu welchem Zweck nutzen Sie das Fahrrad? (Mehrfachnennungen möglich)

- Freizeit
- Fahrt zur Arbeit
- Einkaufen
- Besorgungen tätigen / Erledigungen
- Fitnesstraining / Gesundheitstraining / Sport
- gar nicht

11.) Welche Maßnahmen müssen in Ihrer Stadt / Ihrem Ort ergriffen werden, damit Sie häufiger Radfahren? (Mehrfachnennung möglich)

- bessere Qualität der Radwege
- mehr Radwege / Ausbau des Radwegenetzes
- mehr Radwege an verkehrsarmen Straßen
- diebstahlsichere Abstellplätze am Wohnort
- diebstahlsichere Abstellplätze am Zielort
- ausreichend beleuchtete Radwege
- Geschwindigkeitsbegrenzung des motorisierten Verkehrs
- Radrouten mit gesundheitlichen Bezügen (z.B. Themenroute „Gesundheit“; „Wellness“)
- nichts

12.) Was ist Ihnen beim „Unterwegs sein“ mit dem Fahrrad besonders wichtig? (Mehrfachnennung möglich)

- Zeitersparnis
- Unabhängigkeit / Flexibilität

- Bewegung und Fitness
- Stress vermeiden

- Kosten gering halten
- ökologische Gründe
- Naturerlebnis / frische Luft
- pünktlich ankommen / keinen Stau

13.) Was glauben Sie, was Ihnen das Radfahren für gesundheitliche Nutzen bringt?
(Mehrfachnennungen möglich)

- Stärkung des Herz-Kreislauf-Systems
- Verbesserung der Ausdauerleistungsfähigkeit
- Anregung des Stoffwechsels
- Stärkung der Muskulatur
- Verbesserung der Gedächtnisleistung
- Erholung vom Stress
- Stärkung des Immunsystems
- weiß nicht

14.) Was hat sich für Radfahrer in den letzten fünf Jahren verbessert? (Mehrfachnennung möglich)

- Ausbau der Radverkehrsnetze
- Qualität der Radnetze
- Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten
- Bike & Ride Service
- Service allgemein (Reparatur ect.)
- Akzeptanz durch Autofahrer
- weiß nicht
- gar nichts

15.) Wie würden Sie die Förderpolitik für das Radfahren in Ihrem Heimatland (Deutschland, Niederlande, Dänemark) bewerten?

Förderpolitik → Förderung des Radverkehrs seitens der Bundesregierung / der Politik

(Bitte bewerten Sie nach subjektiv empfundener Wichtigkeit von 1=sehr gut, 6=sehr schlecht; habe noch nie etwas davon gehört)

- 1 2 3 4 5 6

Abschließend möchten wir Sie bitten, noch einige allgemeine Angaben zu machen.

16.) Geschlecht: weiblich männlich

17.)Land: Deutschland Niederlande Dänemark

18.)Wohnlage:
Ort Großstadt / Mittelstadt Kleinstadt Landstadt /

Großstadt → ab 100.000 Einwohnern

Mittelstadt → 20.000 bis 100.000 Einwohnern

Kleinstadt → zwischen 5.000 und 20.000 Einwohnern

Landstadt / Ort → weniger als 5.000 Einwohner

19.)Landschaftsprofil Ihrer Wohnortes: Flachland Mittelgebirge Hochgebirge

20.)Alter in Jahren: 14-18 19-25 26-35 36-45
 46-55 über 55 Jahre

21.)Beruf: Schüler/In / Student/In
 Auszubildender / Auszubildende
 Arbeiter/In / Facharbeiter/In
 Angestellter / Angestellte
 Beamter / Beamtin
 Selbstständiger / Selbstständige
 Rentner/In / Pensionär/In
 Arbeitsuchender / Arbeitssuchende
 Hausfrau / Mutter

22.)Höchster
Schulabschluss: ohne Abschluss
 Hauptschulabschluss
 Mittlere Reife
 Abitur
 Hochschulabschluss

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

