

Interdependenzen zwischen Fahrrad-  
und ÖPNV-Nutzung

## **Radverkehr und Radmitnahme an Steigungsstrecken**

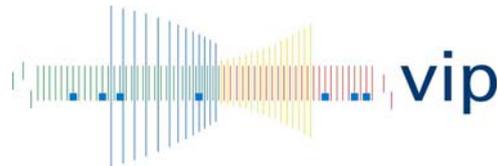
- Praktikumsendbericht -

**cand.-Ing. Felix Weidner**  
**Dresden/Darmstadt 2008/2009**

Betreut von

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens  
Dipl.-Ing. Tanja Aurich  
Dipl.-Ing. Thomas Böhmer  
Dr.-Ing. Kerstin Burggraf

*Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung ist ein gemeinsames Forschungsprojekt von:*



*Gefördert durch das:*



Bundesministerium  
für Verkehr, Bau  
und Stadtentwicklung

*Wir bedanken uns sehr herzlich bei den Unterstützern  
der vorliegenden Untersuchung:*



Unternehmen Leben



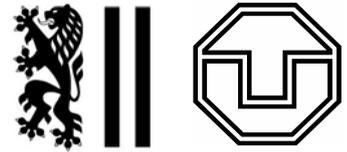


## 0. Inhalt

1.	Einleitung / Zusammenfassung.....	3
2.	Wahl, Abgrenzung und Beschreibung des Untersuchungs-gebietes.....	5
3.	Quantitative Untersuchung.....	8
3.1.	Ergebnisse der Erhebungen: Radselbstfahrer .....	10
3.2.	Ergebnisse der Erhebungen: Radmitnehmer .....	11
3.3.	Ergebnisse zu Richtungsabhängigkeit und Geschlechterverteilung .....	14
3.4.	Weitere quantitative Ergebnisse: Beschwerdedaten der DVB .....	15
3.5.	Zusammenfassung/Schlussfolgerungen aus der quantitativen Analyse .....	15
4.	Qualitative Untersuchung.....	16
4.1.	Aufbau und Durchführung der Befragungen .....	17
4.2.	Deskriptive Ergebnisse der Befragung.....	24
4.3.	Gruppenabhängige Kenngrößen der Fahrradnutzung .....	35
4.4.	Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse .....	51
4.5.	Bedeutung der Ergebnisse für die Radmitnahme im ÖPNV .....	52
4.6.	Perspektive der Fahrradmitnahme im ÖPNV .....	55
5.	Fazit, Empfehlung, Ausblick.....	57
6.	Befragungsdaten/Fragebögen/Hinweise zur Weiterarbeit .....	58
6.1.	G_IP und P_ID .....	58
6.2.	Variablengruppe a.....	59
6.3.	Variablengruppe b.....	60
6.4.	Variablengruppe c .....	60
6.5.	Variablengruppe d.....	61
6.6.	Variablengruppe f.....	61
6.7.	Variablengruppe g.....	68
6.8.	Variablengruppe h.....	68
6.9.	Variablengruppe kl .....	69
6.10.	Variablengruppe x .....	69



7.	Abbildungsverzeichnis .....	70
8.	Tabellenverzeichnis .....	72
9.	Anlagenverzeichnis .....	74
10.	Literaturverzeichnis .....	75

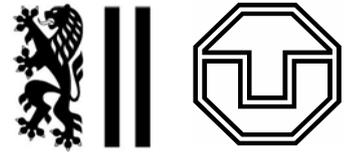


## 1. Einleitung / Zusammenfassung

Die vorliegende Projektarbeit ist im Rahmen eines Praktikums des Autors bei der Stadtverwaltung Dresden unter Co-Betreuung des Lehrstuhls für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden im Rahmen des Forschungsvorhabens „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten“ entstanden. Dieses Forschungsvorhaben, das gemeinsam von den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB), dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und der Stadt Dresden unter Leitung des Lehrstuhls für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen des nationalen Radverkehrsplans bearbeitet wird, hat zum Ziel, die Kombinationen und Wechselwirkungen zwischen Fahrradverkehr und ÖPNV näher zu untersuchen und dabei Potenziale, Konflikte und Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich dabei mit dem Radverkehr und der Radmitnahme an Steigungsstrecken – ein Thema, welches nicht nur in Dresden kontrovers diskutiert wird, sondern bei Verkehrsunternehmen in topografisch bewegten Gebieten im Allgemeinen häufiger thematisiert wird. Im Vordergrund stehen dabei in der Regel die von den transportierten Fahrrädern ausgehenden Einschränkungen für andere Fahrgäste sowie Beförderungskonflikte insbesondere mit Kinderwagen und Rollstühlen. Gleichzeitig ist auf Basis der zu Projektbeginn durchgeführten Literaturrecherche festzustellen, dass es kaum konkrete Untersuchungen gibt, die sich mit der Fahrradmitnahme im ÖPNV im Allgemeinen und der Radmitnahme an Steigungsstrecken sowie der Interaktion der verschiedenen Fahrgastgruppen im Speziellen beschäftigt. Die ursprüngliche Aufgabenstellung des Projektes, Vorschläge für bauliche oder tarifliche Veränderungen oder andere Anreizmaßnahmen zu erarbeiten, wurde mit dem Ziel einer eingehenden Situationsbetrachtung und objektiven Problemanalyse zurückgestellt.

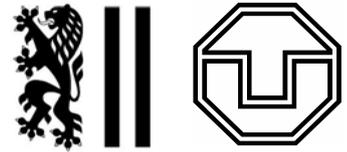
Im Rahmen des Projektes wurde daher vordringlich ein sozioempirisches Erhebungsinstrument entwickelt. Mit diesem Erhebungsinstrument wurden zusätzlich zu quantitativen Erhebungen (Zählungen) in der als Untersuchungsgebiet ausgewählten Grundstraße zwischen den Dresdener Ortsteilen Loschwitz und Bühlau/Weißer-Hirsch die dort anzutreffenden verschiedenen Radfahrergruppen befragt: Radfahrer, die aus eigener Kraft die Grundstraße hochfahren (im Folgenden: Radselbstfahrer oder Selbstfahrer), Personen mit Fahrrad in ÖPNV-Fahrzeugen (im Folgenden: Radmitnehmer oder Mitnehmer) sowie Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhl in ÖPNV-Fahrzeugen. Dadurch konnte nachgewiesen werden, dass es zwischen den verschiedenen Radfahrergruppen deutliche



Unterschiede gibt, die darauf schließen lassen, dass die Radmitnahme im ÖPNV fast ausschließlich von einem kleinen Kreis häufiger Nutzer in Anspruch genommen wird, die ansonsten eher den ÖPNV-Nutzern zuzurechnen sind. Für die Radselbstfahrer, die überwiegend Allwetterradfahrer sind oder alternativ den PKW nutzen, spielt die Radmitnahme im ÖPNV dagegen eine zu vernachlässigende Rolle.

Plausibel geklärt werden konnte zudem auf Basis der Befragungsergebnisse die bereits bei Querschnittserhebungen auffällige höchste Nachfrage der Radmitnahme im Sommer, was wesentlich auf die starke Wetterabhängigkeit der Fahrradnutzung bei gleichzeitig geringer Akzeptanz erhöhter körperlicher Anforderungen der Radmitnehmer zurückzuführen ist. Auch an Tagen insgesamt hoher Nachfrage ist jedoch festzustellen, dass der überwiegende Teil der Fahrten im objektiv ungestörten oder annähernd ungestörten Bereich verläuft. Wesentlich stärker als von einer tatsächlich hohen Nachfrage wird dabei die Akzeptanz der Fahrradmitnahme von der generellen Einstellung gegenüber der Fahrradbeförderung bestimmt.

Zusätzlich zu den Befragungsergebnissen liefert der vorliegende Bericht eine detaillierte Beschreibung der Fragebogenkonzeption und Durchführung der Befragung und bietet somit einen Handlungsleitfaden für ähnliche Untersuchungen.



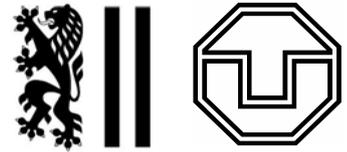
## 2. Wahl, Abgrenzung und Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Dresden ist die Landeshauptstadt Sachsens und liegt an der Elbe. Die überwiegende Siedlungsfläche und auch die Innenstadt (Altstadt) liegen im Flusstal der Elbe, wobei das Elbtal mit einem deutlichen Gefälle in die umliegende Landschaft eingeschnitten ist. So liegt beispielsweise die Sockelhöhe des Dresdner Fernsehturms, der nur rund 600m Luftlinie von der Elbe entfernt steht, bereits über 100m über dem Elbniveau. Dementsprechend liegt ein erheblicher Teil des Dresdner Siedlungsfläche sowie weite Teile des Umlandes in topografisch bewegten Gebieten oder ist zumindest nur durch Überwindung eines erheblichen Höhenversprungs aus dem Elbtal zu erreichen.

Entsprechend dieser Siedlungsflächenverteilung gibt es in Dresden eine größere Zahl von Bus und Straßenbahnlinien, die diese höher liegenden Gebiete erschließen und die daher grundsätzlich für die Untersuchung in Frage kamen. Aufgrund des limitierten Zeitrasters für die Durchführung und die vorhandenen Arbeitskapazitäten wurde für die vorliegende Untersuchung die Konzentration auf eine Linie festgelegt. Dabei sollte es sich zudem um eine Buslinie handeln, da nach Eindruck und Auskunft des Betreibers der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) aufgrund des im Vergleich zur Straßenbahn eher limitierten Platzangebotes im Busbereich eher Probleme zu erwarten seien.



**Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtgebiet Dresden (Kartengrundlage: Google Maps)**



Die Wahl fiel dabei auf die Buslinie 61, die überwiegend im 10-Minuten-Takt von Dresden-Löbtau über den Hauptcampus der Universität und den Großen Garten zum Schillerplatz im Stadtteil Blasewitz verkehrt, dort über das Blaue Wunder die Elbe überquert und dann der Grundstraße bis nach Bühlau folgt, von wo die Fahrzeuge abwechselnd in die Ortsteile Weißig und Wachwitz verkehren. Im näheren Untersuchungsgebiet hat die Buslinie 61 dabei Anschluss an zahlreiche Linien der Straßenbahn am Schillerplatz (Elbniveau) sowie in Bühlau an die Straßenbahnlinie 11, die vom Ullersdorfer Platz in Bühlau über die Bautzner Landstraße in Richtung Dresdner Innenstadt verkehrt. Zwischen Schillerplatz und Ullersdorfer Platz verkehrt parallel zur Linie 61 die Linie 309, die am Schillerplatz endet und überwiegend einen 1-Stunden-Takt bietet. Vom Körnerplatz aus verkehren zusätzlich die Schwebebahn und die Standseilbahn auf die Elbhöhen.



**Abbildung 2: Übersichtsplan Grundstraße und Umgebung (Kartengrundlage: Google Maps)**

Die Linie 61 folgt dabei zwischen Körnerplatz und dem Knotenpunkt Grundstraße/Bautzner Landstraße der Grundstraße, die im Grund eines teilweise tief eingeschnittenen Tals eines Elbezulaufs auf einer Strecke von knapp drei Kilometern eine Höhendifferenz von rund 125m überwindet. Für den Streckenabschnitt sind fahrplanseitig sechs Minuten vorgesehen. Die maximale Längsneigung der Grundstraße beträgt dabei abschnittsweise 10%. Auch die umliegenden Straßen haben teilweise hohe Längsneigungswerte.



Abschnitt	$\Delta h$ [m]	$\Delta l$ [m]	$s_{\text{mittel}}$ [%]	$s_{\text{max}}$ [%]	RVA*	Oberfläche (zust.)
Grundstraße (Körnerplatz → Bautzener Landstraße)	125	2850	4,4	10 (bei Gründelstie g)	größtenteils	Asphalt (sehr gut)
Grundstraße (Körnerplatz → Steglichstraße)	57,5	1220	4,7	-	größtenteils	Asphalt (sehr gut)
Grundstraße (Steglichstraße → Bautzener Landstraße)	67,5	1630	4,1	-	größtenteils	Asphalt (sehr gut)
Steglichstraße (Grundstraße → Bautzener Landstraße)	50	550	9,5	11	nein (schmal)	Asphalt (gut)
Quohrener Straße (Ullersdorfer Platz → Langenauer Straße)	50,5	1100	4,6	7	nein	Asphalt (mangelhaft)
Dresdner Straße (Ullersdorfer Platz → Taubenweg)	28	1200	2,3	3,3	nicht erfasst	nicht erfasst
Bautzener (Land-)Straße (Brockhausstr. → A.-dricki-Str.)	110	2900	3,4	12	nein	Asphalt (gut)

**Tabelle 1: Ausgewählte Straßen im näheren Untersuchungsgebiet**

\* RVA = Radverkehrsanlage

Den im Untersuchungsgebiet vorzufindenden Neigungswerten muss dabei ein starker Einfluss auf den Radverkehr beigemessen werden. Die angegebenen Steigungen sind insbesondere von schwächeren Radfahrern (65 Watt Dauerleistung) nur mit entsprechender technischer Ausrüstung des Fahrrades (21-Gang-Schaltung oder besser und auch dann nur bei sehr geringer Geschwindigkeit zu bewältigen (deutlich unter 10km/h). An den Stellen maximaler Steigung ist für schwache Radfahrer auch bei Einsatz moderner Technik zu unterstellen, dass eine Fahrt mit dem Fahrrad nicht mehr möglich ist. Auch starke Radfahrer (160 Watt Dauerleistung) werden durch die vorhandene Topografie stark gefordert [vgl. ZIMMERMANN 1994, Seite 29ff].

Aus der Beschreibung des Untersuchungsgebietes wird deutlich, dass die örtliche Topografie des gewählten Gebietes einen theoretisch herleitbaren Einfluss auf den Radverkehr hat und somit im Grundsatz geeignet für die Durchführung der vorgesehenen Untersuchungen ist.



### 3. Quantitative Untersuchung

Als Basis der Untersuchung wurde zunächst anhand quantitativer Erhebungen im direkten Untersuchungsgebiet sowie im näheren Umfeld Relevanz und Umfang des Radverkehrs sowohl der Radselbstfahrer als auch der Radmitnehmer abgeschätzt. Dafür wurden zahlreiche quantitative Datenquellen herangezogen bzw. Daten neu erhoben. Berücksichtigt wurde dabei auch die Bautzner Landstraße, da diese neben der Grundstraße die einzige weitere relevante Erschließung des betrachteten Gebietes in Richtung Dresdner Innenstadt und Elbtal herstellt und auch aufgrund der räumlichen Lage davon auszugehen ist, dass die beiden Straßen sich in ihrer Funktion überlagern.

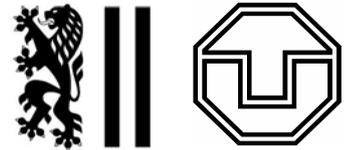
Name	Quelle	Ort / Inhalt
DVB 10.2003	DVB	Querschnittserhebung Linie 61 am Körnerplatz Ri. Bühlau am Mo. 27. und Di. 28. Oktober 2003 (ACHTUNG: Schulferien!) jeweils von 6:00 bis 20:00 Uhr: Besetzung Personen, Fahrräder
DVB 07.2006	DVB	Querschnittserhebung Linie 61 am Körnerplatz Ri. Bühlau am Do. 20. bis So. 23. Juli 2006 (ACHTUNG: am 21. Juli Schulferienbeginn!): Besetzung Personen, Fahrräder, Kinderwagen
15.4.08 Grundstr.	Eigen. Erh.	Querschnittserhebung Selbstfahrer Grundstraße, Höhe HSt. Steglichstraße, am 15.4.2008 von 6:50 bis 8:30 Uhr und 16:20 bis 17:30 Uhr: landwärts/stadtwärts, männlich/weiblich, Radkleidung ja/nein
24.4.08 Grundstr.	Eigen. Erh.	Querschnittserhebung Selbstfahrer Grundstraße, Höhe HSt. Steglichstraße, am 24.4.2008 von 16:10 bis 18:10 Uhr: landwärts/stadtwärts, männlich/weiblich, Radkleidung ja/nein, Sport
10.6.08 Grundstr.	Eigen. Erh.	Querschnittserhebung Selbstfahrer/Mitnehmer Grundstraße, Höhe HSt. Steglichstraße, Buslinien 61/309 am 10.6.2008 von 5:30 bis 22:00 Uhr: Selbstfahrer: landwärts/stadtwärts, männlich/weiblich, Radkleidung ja/nein, Sport; Mitnehmer: Besetzung Personen, Fahrräder, Kinderwagen



... Fortsetzung		
Name	Quelle	Ort / Inhalt
10.6.08 Bautzner Landstraße	Eigen. Erh.	Querschnittserhebung Selbstfahrer/Mitnehmer 11 Weißer Hirsch am 10.6.2008 von 5:30 bis 22:00 Uhr: Selbstfahrer: landwärts/stadtwärts, männlich/weiblich; Mitnehmer: Besetzung Personen, Fahrräder, Kinderwagen
16.6.08 Grundstr.	Eigen. Erh.	Querschnittserhebung Selbstfahrer/Mitnehmer Grundstraße, Höhe HSt. Steglichstraße, Buslinien 61/309 am 16.6.2008 von 17:30 bis 19:10 Uhr: Selbstfahrer: landwärts/stadtwärts, männlich/weiblich, Radkleidung ja/nein, Sport; Mitnehmer: Besetzung Personen, Fahrräder, Kinderwagen
19.6.08 Grundstr.	Eigen. Erh.	Querschnittserhebung Selbstfahrer/Mitnehmer Grundstraße, Höhe HSt. Steglichstraße, Buslinien 61/309 am 19.6.2008 von 6:20 bis 9:50 Uhr: Selbstfahrer: landwärts/stadtwärts, männlich/weiblich, Radkleidung ja/nein, Sport; Mitnehmer: Besetzung Personen, Fahrräder, Kinderwagen
3.7.08 Grundstr.	Eigen. Erh.	Querschnittserhebung Selbstfahrer/Mitnehmer Grundstraße, Höhe HSt. Reißweg, Buslinien 61/309 am 3.7.2008 von 14:30 bis 21:10 Uhr: Selbstfahrer: landwärts/stadtwärts, männlich/weiblich, Radkleidung ja/nein, Sport; Mitnehmer: Besetzung Personen, Fahrräder, Kinderwagen

**Tabelle 2: Übersicht quantitativer Eingangsdaten für die Untersuchung**

Mit fortschreitender Zeit wurde die Erhebung der Daten weiter verfeinert und diversifiziert. Als praktikabel hat sich die Unterscheidung nach Geschlecht, Tragen von Radkleidung (siehe Anlage 1) und ob die Fahrt als primär sportliche Betätigung erfolgt erwiesen. Letzteres ist dabei nur schwer abgrenzbar. Für die Erhebungen wurde angenommen, dass ein Radfahrer dann primär aus sportlichen Gründen unterwegs ist, wenn er Radkleidung (i.d.R. gesamter Körper) trägt, kein Gepäck mit sich führt, vielfach eine Radflasche/Getränk mit sich führt und das Fahrrad dies nahe legt.



### 3.1. Ergebnisse der Erhebungen: Radselbstfahrer

Die Grundstraße hat eine deutlich höhere Bedeutung für den Radverkehr als die Bautzner Landstraße. Bei der parallelen Querschnittserhebung am 10.6. wurden zwischen 5:30 und 22:00 Uhr in der Grundstraße rund 1000 Radselbstfahrer gezählt, während es in der Bautzner Landstraße nur rund 350 waren. Die Tagesganglinien sind in beiden Straßen ähnlich.

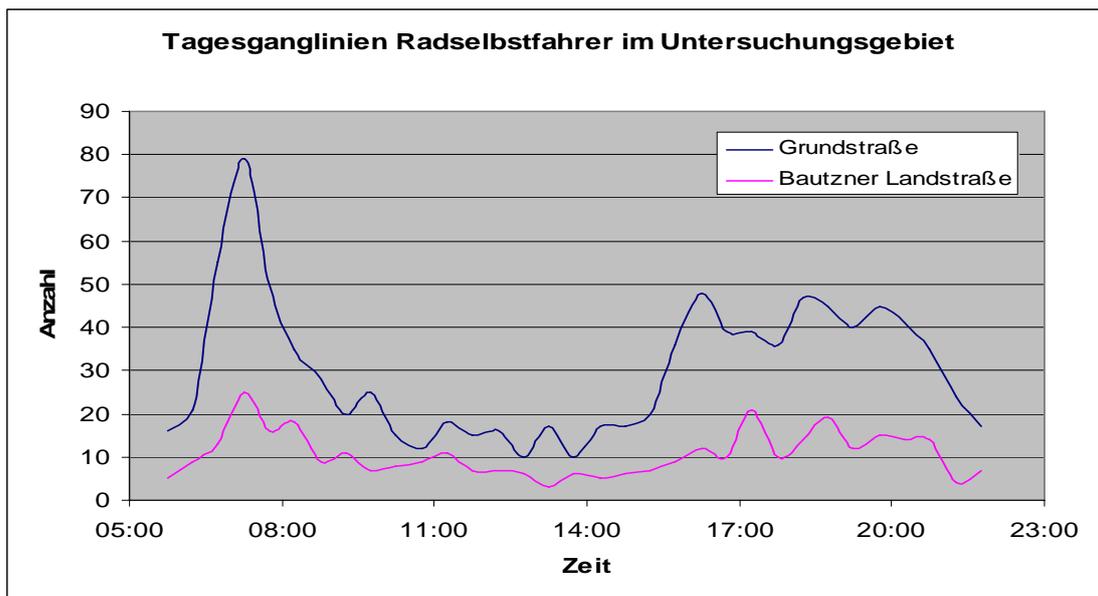


Abbildung 3: Tagesganglinie Radselbstfahrer am 10.6.2008

Bei der Lastspitze am Vormittag zeigt sich eine deutliche Richtungsabhängigkeit:

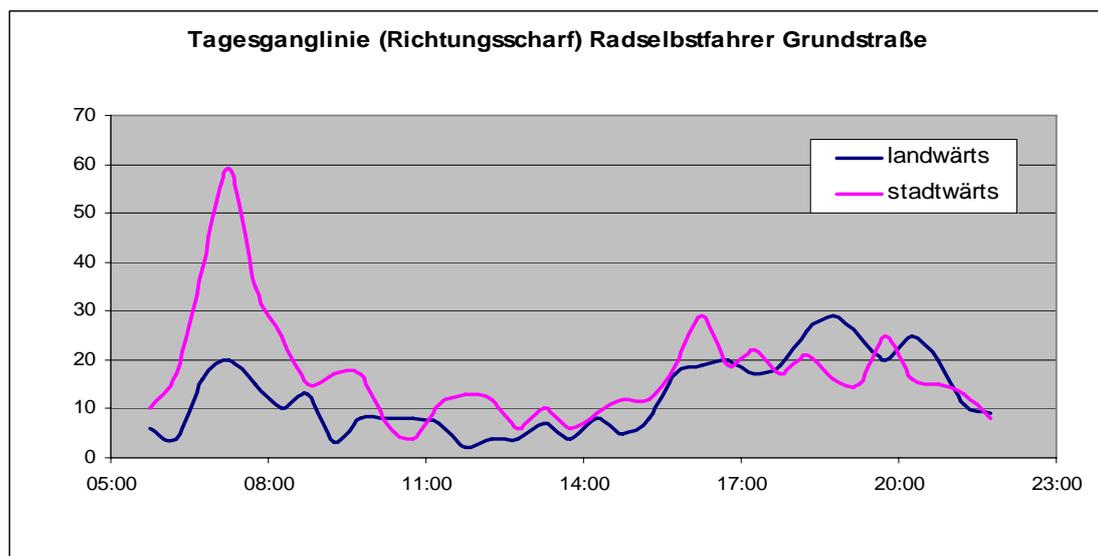
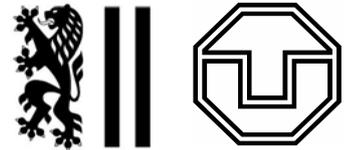


Abbildung 4: Tagesganglinie Radselbstfahrer nach Fahrtrichtung am 10.6.2008



Die folgende Übersicht zeigt die Zahl der erfassten Radselbstfahrer an verschiedenen Tagen unter Berücksichtigung des Wetters.

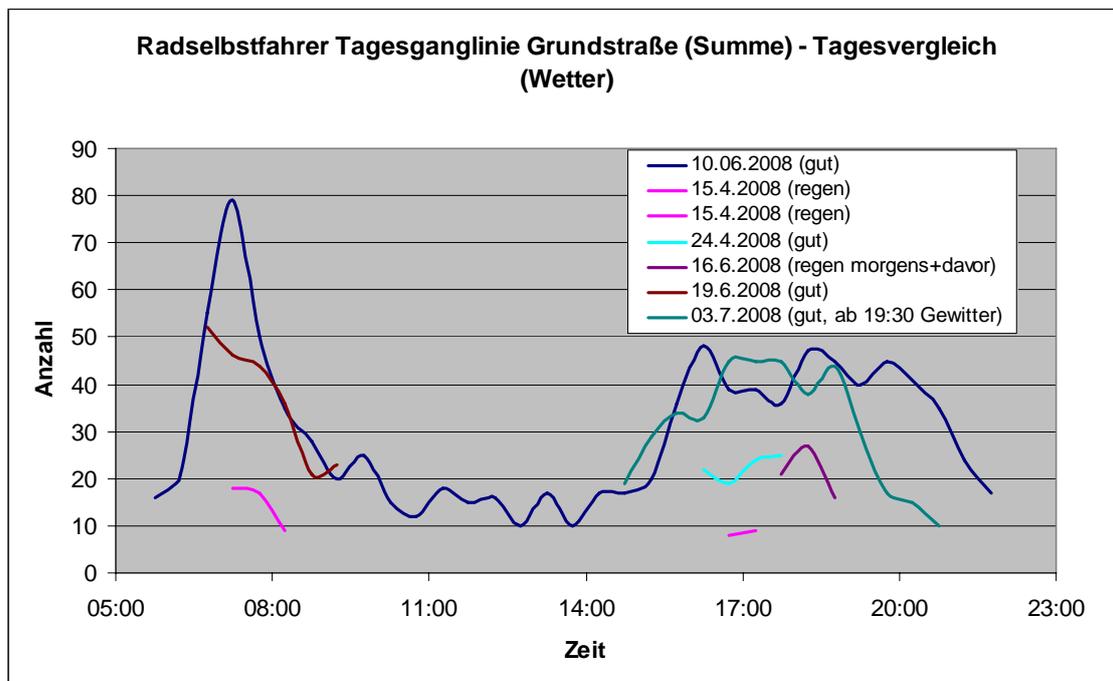
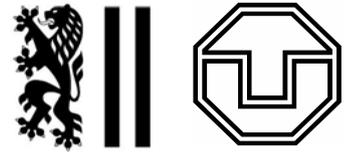


Abbildung 5: Tagesganglinien der Radselbstfahrer Grundstraße im Vergleich

Die Daten legen nahe, dass die absolute Zahl der Radfahrer je Jahreszeit bei gleichem Wetter in etwa gleichbleibend ist und Sommer insgesamt mehr Radfahrer unterwegs sind als im restlichen Jahr. Bei schlechterem Wetter nimmt die Zahl der Radfahrer deutlich ab. Der genaue Umfang ist dabei nur schwer zu beziffern, da außer von Sommertagen nur vereinzelte und kurze Datenreihen vorliegen.

### 3.2. Ergebnisse der Erhebungen: Radmitnehmer

Die Tagesganglinie Fahrradmitnahme in den Bussen der Linie 61 von Loschwitz in Richtung Bühlau (landwärts/bergauf) unterliegt sehr starken Schwankungen, wobei die Nachfrage im Durchschnitt im Tagesverlauf ansteigend ist. Eine klare Zuordnung von Nachfragespitzen kann anhand der vorliegenden Daten nicht vorgenommen werden. I.d.R. können im Tagesverlauf zwischen 0 und 3 Fahrräder je Bus angetroffen werden, wobei sich stark nachgefragte Fahrten und Fahrten ohne Nachfrage ohne erkennbares Muster abwechseln.



In Gegenrichtung (stadtwärts/bergab) wurden bei Zählungen der DVB in Summe nur jeweils um die 10 Fahrräder je Tag gezählt, sodass diese Fahrtrichtung bei den Erhebungen und der Untersuchung ausgeklammert wurde.

In Summe werden an einem Sommertag rund 140 Fahrräder (etwa +/-10) zwischen 6:00 und 20:00 Uhr in den Bussen der Linie 61 in der Grundstraße in Richtung Bühlau transportiert. Die Daten aus Oktober 2003 (37 bzw. 51 mitgenommene Fahrräder im gleichen Zeitintervall) deuten darauf hin, dass die Zahl der transportierten Fahrräder zum Winter hin und somit analog zum allgemeinen Radverkehrsanteil eher abnimmt (an beiden Erhebungstagen war gutes Wetter). Nicht auszuschließen ist jedoch auch ein Einfluss der Schulherbstferien, die zu diesem Zeitpunkt herrschten. Ein derart hoher Einfluss ist jedoch allein nicht plausibel mit den Schulferien zu begründen. Dagegen steht die geringere Zahl der beförderten Fahrräder in einer guten Analogie zu den Verkaufszahlen der Fahrradmonatskarten, von denen in Sommermonaten ca. doppelt so viele wie im Winter verkauft werden [Verkaufszahlen der DVB für das Jahr 2007]. Darüber hinaus sind keine grundsätzlichen Veränderungen (Veränderungen Tarifstruktur, bessere Fahrplanangebote, o.ä.) bekannt, die eine deutliche generelle Zunahme der Fahrradmitnahme seit 2003 plausibel begründen würden.

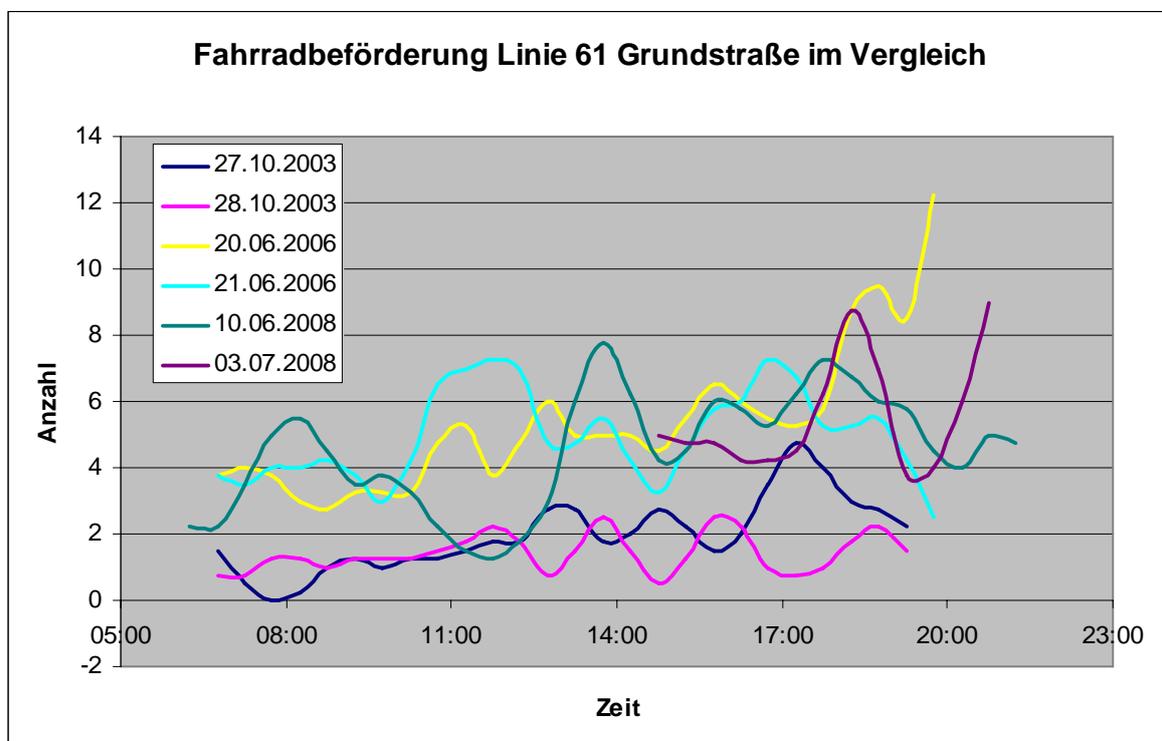
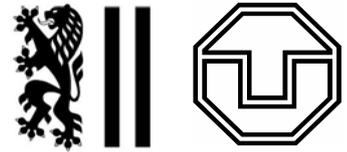
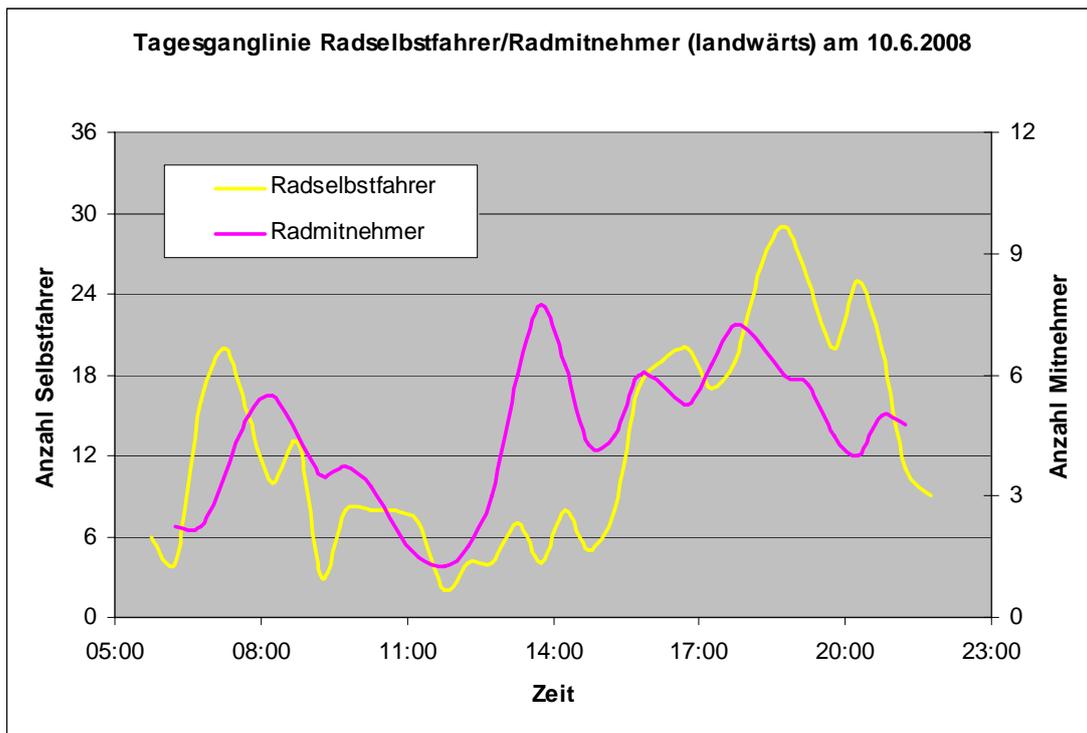


Abbildung 6: Tagesganglinien Fahrradbeförderung Linie 61



Zudem lassen die Ergebnisse der Erhebung am 10.6. darauf schließen, dass die Tagesganglinien der Radselbstfahrer sowie der Radmitnehmer grundsätzlich einen ähnlichen Verlauf haben.



**Abbildung 7: Vergleich Tagesganglinie Selbstfahrer/Mitnehmer Grundstraße**

Auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV zeigt im gleichen Gebiet auf unterschiedlichen Linien einen ähnlichen Nachfrageverlauf über den Tag.

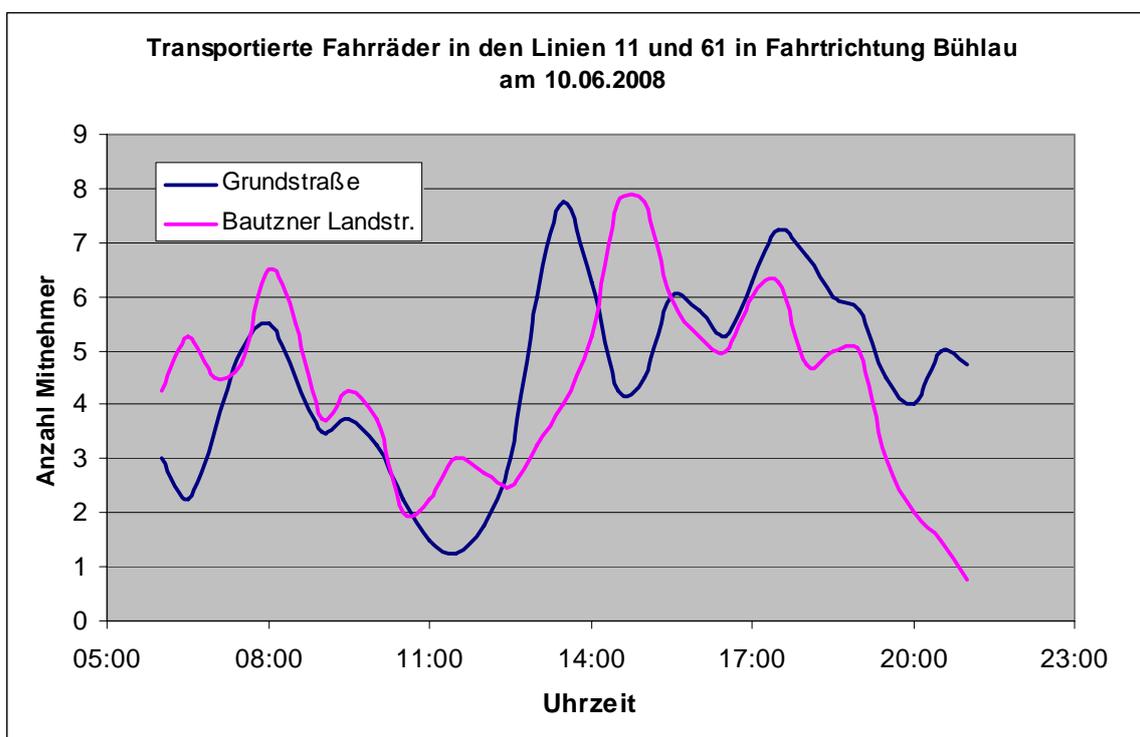


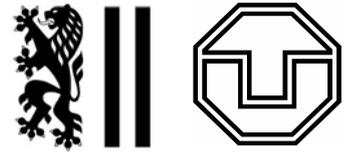
Abbildung 8: Vergleich Tagesganglinien der Radmitnahme Buslinie 61

Auffällig ist auch in diesem Vergleich die bei den Radmitnehmern in der Grundstraße etwas früher einsetzende Nachmittagsspitze (vgl. Abbildung 8). Aus den Befragungsdaten lässt sich dies plausibel mit einem erhöhten Schüleranteil zumindest im Vergleich zu den Radselbstfahrern in der Grundstraße erklären. Es ist daher wahrscheinlich, dass die Linie 11 für die Radmitnahme durch Schüler im Vergleich zur Linie 61 eine geringere Rolle spielt.

### 3.3. Ergebnisse zu Richtungsabhängigkeit und Geschlechterverteilung

Auffällig bei den Zählenden der Selbstfahrer ist primär, dass deutlich weniger Radfahrer bergauf als bergab fahren (10 Juni: ca. 420 bergauf, ca. 570 bergab). Die festgestellte Differenz deckt sich in etwa mit den beobachteten Radmitnehmern in der Linie 61 sowie den aus früheren Erhebungen bekannten Radmitnehmerzahlen in der Standseilbahn sowie der Schwebebahn.

Gleichzeitig sind deutlich weniger Frauen als Männer unterwegs, wobei die Quote bei den bergab fahrenden Radfahrern im Bereich um 30/70 und in Gegenrichtung eher bei 20/80 liegt.



Dieser Anteil ist dabei ungefähr identisch mit dem Organisationsgrad der Geschlechter in den Radsportverbänden, die ebenfalls einen Geschlechteranteil von ca. 25/75 aufweisen [lt. Mitgliederdaten der Radsportverbände Hamburg und Thüringen, Bund Deutscher Radfahrer und dem Deutschen Olympischen Sportbund; vgl. Anlage 2].

Auch beim „Professionalisierungsgrad“ (Anteil der erfassten Personen mit Radkleidung) zeigen sich zwischen den Geschlechtern und je nach Fahrtrichtung Unterschiede. Im Generellen ist der Professionalisierungsgrad bei den Bergauffahrern höher als bei den Bergabfahrern und bei den Männern ca. doppelt so hoch wie bei den Frauen. Bei den bergauf fahrenden Männern lag der Professionalisierungsgrad am 10. Juni über 50%.

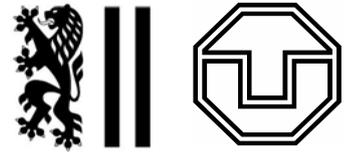
### ***3.4. Weitere quantitative Ergebnisse: Beschwerdedaten der DVB***

In den Jahren 2006 und 2007 gingen bei der DVB insgesamt 20 Kundenanliegen ein, bei denen die Fahrradbeförderung eine Rolle spielte. Von diesen Anliegen beziehen sich vier unmittelbar auf die Linie 61, darunter drei, bei denen sich Kunden, die mit dem Rad den Bus nutzen wollten, darüber beschwerten, dass ihnen die Mitfahrt verweigert wurde.

### ***3.5. Zusammenfassung/Schlussfolgerungen aus der quantitativen Analyse***

Die deutliche Richtungsdivergenz der Selbstfahrer deckt sich in etwa mit der Zahl der bergauffahrenden Radmitnehmer in der Linie 61 und den Bergbahnen. In Verbindung mit der räumlichen Situation und dem Verkehrsnetz ist daher davon auszugehen, dass die Grundstraße mit dem dort vorhandenen ÖPNV-Angebot unter Einbeziehung der Stand- und Schwebebahn für den Radverkehr einen relativ abgeschlossenen Verkehrsraum ohne größere Querbeziehungen zu anderen Verkehrsachsen darstellt.

Der Geschlechterunterschied ist gravierend und zeigt deutliche Lücken in der bisherigen Forschung zum Thema Radverkehr auf. Der Professionalisierungsgrad ist in der Form unerwartet hoch. Vergleichende Erhebungen auch in Gebieten mit einem anderen topografischen und siedlungsstrukturellen Kontext liegen jedoch nicht vor.



#### 4. Qualitative Untersuchung

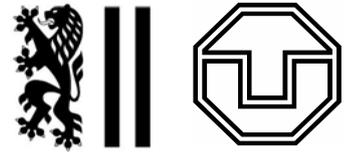
Für die Erhebung von qualitativen Daten wurde ein umfangreicher Fragenkatalog entwickelt, der im folgenden Kapitel dokumentiert ist. Von besonderer Bedeutung war bei dem Entwurf der Fragen die Eindimensionalität der Fragen zu gewährleisten – also sicherzustellen, dass mit einer Frage nicht mehrere verschiedene Aspekte abgefragt werden und die Antworten dadurch unscharf werden.

Der Fragenkatalog wurde im Vorfeld mit verschiedenen externen Personen besprochen und getestet. Ein umfangreicher Pretest in der Zielgruppe war jedoch aus Zeitgründen nicht mehr möglich. Deshalb werden die relevanten Erfahrungen bei der Durchführung der Befragung im Folgenden wiedergegeben.

In die Befragung einbezogen wurden bergauf fahrende Radselbstfahrer in der Grundstraße, sowie bergauf fahrende Personen mit Fahrrad (Radmitnehmer) in der Linie 61, der Standseilbahn und der Schwebbahn und bergauf fahrende Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhl in der Linie 61. Den Gruppen wurden folgende Gruppen-Schlüsselnummern (G\_ID) zugewiesen:

- Gruppe 1 <> Radselbstfahrer
- Gruppe 2 <> Radmitnehmer in Bussen Linie 61
- Gruppe 3 <> Personen mit Kinderwagen/Rollstuhl Linie 61
- Gruppe 4 <> Radmitnehmer in der Standseilbahn
- Gruppe 5 <> Radmitnehmer in der Schwebbahn

Die Gruppe 3 wird im Folgenden auch als ‚Primäre Sondernutzer‘ bezeichnet, da Ihnen aus Gründen fehlender Wahlfreiheit i.d.R. Priorität vor Radmitnehmern in den ÖPNV-Fahrzeugen eingeräumt wird. Sie wurden in die Untersuchung als Vergleichsgruppe einbezogen, da sie in einer direkten Konkurrenz um die Nutzung der in den Fahrzeugen angebotenen Mehrzweckflächen stehen und im Fahrzeug somit nicht die Wahlfreiheit der Platzwahl haben. Die Überlegung auch „normale“ Fahrgäste in den Fahrzeugen zu befragen wurde verworfen, da hierbei eine Abgrenzung der zu befragenden Personen nicht sinnvoll möglich ist (theoretisch können Personen befragt werden, die sich in der Mehrzweckfläche aufhalten - bei einem eher leeren Bus wäre dann aber auch zu hinterfragen, wieso diese Personen ihren Standort im Fahrzeug ausgerechnet so gewählt haben – damit nimmt die Zahl der Dimensionen überhand) und die Befragung aller Personen nicht zweckmäßig und praktikabel durchführbar war.



Aufgrund des umfangreichen Fragenkataloges für die Gruppen 1,2,4,5 wurde der Fragenkatalog in zwei Teile geteilt. Im ersten kurzen Fragebogenteil wurden Fragen zum aktuellen Weg und zu akuten Bedingungen zusammengefasst. Dieser sollte bei Antreffen unmittelbar ausgefüllt werden. Der zweite und längere Teil des Fragebogens beinhaltete Fragen zum generellen Mobilitätsverhalten und allgemeinere Einschätzungen, die nicht an den konkreten Weg geknüpft sind.

Der zweite Fragebogenteil war von der Auslegung somit eine schriftliche Befragung, für die im Allgemeinen eher geringe Rücklaufquote (30%) zu erwarten ist. Diese Quote kann nach Angaben in der Literatur (vgl. Diekmann: Einführung in die empirische Sozialforschung) insbesondere durch die Beigabe von Incentives gesteigert werden. Wichtig ist zudem, dass für den Probanden ersichtlich ist, vom wem der Fragebogen kommt und dass es sich dabei um eine vertrauenswürdige und nach Möglichkeit neutrale Stelle handelt. Vergleichende Untersuchungen haben darüber hinaus ergeben, dass die Rücklaufquote bei der Nutzung von weißem Papier im Vergleich zu Umweltpapier für den Druck der Fragebögen höher ist (vgl. ebenda).

#### ***4.1. Aufbau und Durchführung der Befragungen***

Für die Durchführung der Befragung war es nötig, gruppenspezifische Anknüpfungspunkte und Erhebungsabläufe zu entwickeln. Da die Befragungen zudem personalintensiv sind, war es nicht möglich, alle Gruppen an einem Tag zu befragen. Die Selbstfahrer (Gruppe 1) wurden daher bereits am 2. Juli 2008 befragt, wohingegen die Gruppen 2 bis 5 erst am 9. und 10. Juli 2008 befragt werden konnten. Der 2. Juli war dabei ein durchweg sonniger Tag mit Spitzentemperaturen um die 30 Grad, wohingegen der 9. und 10. Juli bei Temperaturen knapp über 20 Grad jeweils auch wenige kurze Schauer mit niedriger Regenintensität zu bieten hatten. Eine weitere Rücksichtnahme auf das Wetter für die Befragung war jedoch nicht mehr möglich, da am darauffolgenden Tag der letzte Schultag vor den Schulsommerferien in Sachsen war und die Durchführung der Befragung aufgrund der veränderten Situation dann nicht mehr sinnvoll gewesen wäre.

##### **Gruppe 1 - Radselfahrer**

Für die Befragung von Radfahrern besteht das wesentliche Problem darin, die Personen einer Befragung zugänglich zu machen. Dafür müssen die Radfahrer i.d.R. ihre Fahrt unterbrechen. Entgegen gegenteiliger Befürchtungen, konnte dies im vorliegenden Fall sehr erfolgreich realisiert werden. Ca. 80% der angetroffenen Radfahrer konnten befragt werden.

Insbesondere konnte über den Tagesverlauf dieser Wert einheitlich erreicht werden, was insbesondere für die Morgenspitze nicht erwartet werden konnte. Dafür wurden folgende Maßnahmen getroffen:

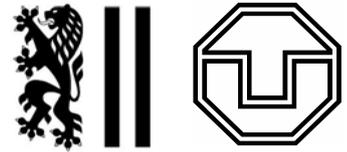
Die Erhebungsstelle wurde mit mehreren großflächigen Schildern (siehe Anlage; ausgeplottet auf einem normalen Plotter, Trägermaterial: dünne MDF-Platte, Halterung: Beschilderungsmaterial) bereits im Vorfeld angekündigt und die Radfahrer somit vorbereitet. Durch gezielte Stichworte auf den Plakaten wurde zudem das Interesse der Radfahrer geweckt.



**Abbildung 9: Ankündigung Erhebung (Bild: Dr. Burggraf)**

Dabei wurde im Besondere darauf geachtet, dass die Plakate für andere Verkehrsteilnehmer keine Konfliktpotenziale (mögliche negative Assoziationen) implizieren. Die Resonanz auf die Plakate ging letztendlich so weit, dass auch mehrere Autofahrer anhielten, um an der Befragung teilzunehmen. Aus den Erfahrungen der Befragung ist zudem zu empfehlen, auch für die entgegengesetzte Fahrtrichtung ein Schild mit einer kurzen Information vorzusehen, um eine zu starke Ablenkung des entgegenkommenden Verkehrs auf Höhe der Erhebungsstelle zu vermeiden.

Die Plakate allein sind jedoch nicht ausreichend, um die überwiegende Zahl der Radfahrer zum Anhalten zu bewegen. Unerlässlich ist zudem die persönliche Ansprache der Radfahrer durch einen „Fänger“. Dieser muss die Fahrradfahrer ansprechen und zur Teilnahme



bewegen. Nach entsprechender Vorbereitung durch die Ankündigungen eignet sich dazu der Satz „Darf ich Sie drei Minuten festhalten?“ besonders gut. Ungeeignet sind Ansprachen wie „Haben Sie Lust an einer Befragung teilzunehmen?“, die i.d.R. zur Verweigerung führen. Wichtig ist zudem der Standort des Fängers. Dieser sollte einige Meter vor der Erhebungsstelle stehen, sodass die Erhebungsstelle bereits sichtbar und noch im zentralen Blickfeld der zu befragenden Person liegt (Drei-Sekunden-Fokus). Werden die Personen erst auf Höhe der Erhebungsstelle angesprochen, liegt das Blick- und das Aufmerksamkeitsfeld der Radfahrer i.d.R. bereits jenseits der Erhebungsstelle und die Ansprache findet keine Akzeptanz mehr. Je nach Personenzahl kann der Fänger gleichzeitig noch ohne größere Probleme eine Mitschrift über die nicht befragten Personen führen. Die Ansprache dauert je Person zwischen 15 bis 30 Sekunden.

Sehr erfolgreich war der Ansatz, den Probanden während der Bearbeitung des Fragebogens ein Getränk und ein Stück Obst anzubieten (Verbrauch für rund 210 befragte Personen: 1 Kiste Wasser, 2 Kisten Apfelsaftschorle, 2/3 Kiste Banane, 2/3 Kiste Äpfel; die ebenfalls angebotenen Müsliriegel wurden kaum nachgefragt). Das Angebot wurde bei der Erhebung, an einem Tag mit durchgehendem Sonnenschein und Spitzentemperaturen knapp unter 30 Grad, gern angenommen und trug zu einer positiven Grundstimmung an der Erhebungsstelle und bei den Probanden bei. In Abhängigkeit vom zu erwartenden Wetter wäre das Angebot entsprechend zu variieren.

Die Dauer des ersten Fragebogenteils (vgl. Anlage 3) war auf drei bis vier Minuten ausgelegt, war auf drei Minuten getestet und wurde den Probanden mit drei Minuten kommuniziert. Dieses Zeitfenster konnte in der Praxis eingehalten werden. Umfangreicher als in diesem Zeitbereich sollte eine Vorortbefragung jedoch nicht liegen. Auch sollte die tatsächliche Dauer die Angekündigte nicht um mehr als eine Minute überschreiten. Unabhängig davon ist für die mittlere Aufenthaltsdauer der Probanden für die Kapazitätsplanung der Erhebungsstelle ungefähr die doppelte Ausfüllzeit (Vor-/Nachlauf und Erläuterung) zu veranschlagen.

Das Erhebungspersonal war durchgehend mit Namensschildern ausgestattet und dadurch erkennbar. Eine hohe Erkennbarkeit wäre auch durch eine einheitliche Kleidung wünschenswert gewesen, die jedoch nicht mehr vorbereitet werden konnte.

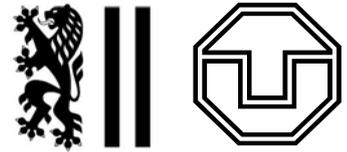


**Abbildung 10: Befragungsstelle in der Grundstraße (Bild: Dr. Burggraf)**

Eingerichtet war die Erhebungsstelle mit einem PKW als Lager, einem ausreichend großen Sonnenschirm, einem Tisch als Ablage und zwei Stehtischen zum Ausfüllen. Dabei ist darauf zu achten, dass für die Spitzenstunde der Befragung je drei Personen mindestens ein Stehtisch (diese können ggf. auch direkt mit Fahrrädern angefahren werden) vorhanden ist. Auch das Betreuungsverhältnis sollte nach Möglichkeit drei Personen je ein Erheber nicht überschreiten. Nicht einkalkuliert war im Vorfeld eine ausreichende Abstellmöglichkeit für die Fahrräder. Wenn möglich sollte hierfür zusätzlich ein funktional guter Fahrradständer zur Verfügung stehen (vgl. Empfehlung des ADFC für Radabstellanlagen: [http://www.adfc.de/1852\\_1](http://www.adfc.de/1852_1)), da viele Fahrräder über keine eigene Standhilfe verfügen.

Die Schulung und Einweisung des Erhebungspersonals ist unerlässlich. Hierfür sollte nach Möglichkeit ein Leitfaden zur Verfügung stehen. Ein kompetentes, sicheres und freundliches Auftreten des Erhebungspersonals ist von entscheidender Bedeutung.

Die Radfahrer wurden durch den Fänger angehalten und an das Erhebungspersonal direkt an die Erhebungsstelle weitergeleitet. Dort wurde jedem Probanden eine Klemmbrett mit dem



ersten Fragebogenteil (Fragebogen zwei Seiten DIN A4, einseitig bedruckt) und einem Kugelschreiber ausgehändigt und etwas zu trinken sowie ein Stück Obst angeboten.

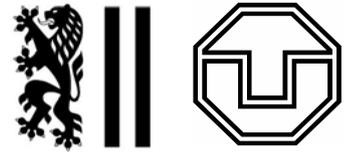
Das Ausfüllen der Fragebögen konnte in der völlig überwiegenden Zahl der Fälle durch die Probanden an den Stehtischen selber erledigt werden – nur in wenigen Fällen waren die Personen nicht bereit vom Fahrrad abzusteigen oder konnten aufgrund fehlender Lesehilfe den Fragebogen nicht selber ausfüllen. Auch vor diesem Hintergrund ist ein ausreichendes Betreuungsverhältnis von hoher Bedeutung.

Mit der Rückgabe des Klemmbretts wurde den Probanden ein bereits vorbereiteter A4-Umschlag sowie der Kugelschreiber mit einer kurzen Erläuterung des Inhaltes ausgehändigt. In dem Umschlag enthalten waren ein Anschreiben der TU Dresden mit Erläuterung zu der Untersuchung (vgl. Anlage 4), ein Datenblatt mit Auflistung der Sponsoren der Untersuchung und der Darstellung von Gewinnmöglichkeiten bei Rücksendung des zweiten Fragebogenteils (vgl. Anlage 5), der zweite Fragebogenteil (DIN A3, doppelseitig bedruckt, mittig gefaltet – vgl. Anlage 6), ein adressierter und ausreichend frankierter Freiumschlag für die Rücksendung des Fragebogens und ein Fahrradstadtplan der Stadt Dresden (Verkaufspreis: 3 Euro) als Incentive. Bei der Übergabe wurde vom Erhebungspersonal die bis dahin noch am Umschlag befestigte Untersuchungsanlage (vgl. Anlage 7) entfernt und die darauf abgefragten Daten ergänzt. Von besonderer Bedeutung ist es dabei darauf zu achten, dass die Fragenummer des ersten und zweiten Fragebogenteils übereinstimmt, um später eine Zuordnung zu ermöglichen. In den Fällen, in denen die Personen nicht in der Lage waren die Umschläge direkt mitzunehmen, wurden diese auf Wunsch per Post nachgesendet.

Die Betreuung, die Incentives und die Verlosung haben in der Summe eine Rücksendequote von über 70% ermöglicht. Nicht zu unterschätzen ist aber auch die Tatsache, dass viele Radfahrer sich durch die Befragung emotional angesprochen fühlten und dies auch gegenüber den Erhebern zum Ausdruck brachten.

### **Gruppen 2,4,5**

Die Fragebögen der Gruppen 2,4,5 (vgl. Anlagen 8 bis 14) wurden nach den Erfahrungen bei der Befragung der Selbstfahrer modifiziert. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen bei der Befragung der Radselbstfahrer (Aufenthaltsdauer = doppelte Ausfülldauer), was wesentlich auf die Eingangs vorzunehmenden Erläuterungen und die Ausgabe des zweiten Fragebogenteils zurückzuführen ist, war absehbar, dass der mit 4 Minuten getestete erste Fragebogenteil nicht während der Fahrt auszufüllen sein würde. Die Fragenreihenfolge wurde daher so umgestellt, dass nur Fragen zur akuten Situation im Fahrzeug unmittelbar und die



Rückseite des ersten Fragebogenteils sowie der zweite Fragebogenteil zu einem späteren Zeitpunkt ausgefüllt werden sollten.

Auf die Aufteilung in einen einseitig-A4-Fragebogenteil und einen ergänzten zweiten Fragebogenteil wurde verzichtet, da der zweite Fragebogenteil bereits gedruckt war und in der knappen Zeit zwischen den Erhebungen eine vollständige Überarbeitung auch nicht mehr möglich war. Daher mussten bei den Gruppen 2,4,5 beide Fragebogenteile von den Probanden zurückgesendet werden. Für zukünftige Befragungen ist die konsequente Aufteilung analog zum Vorgehen bei den Radselbstfahrern jedoch dringend zu empfehlen.

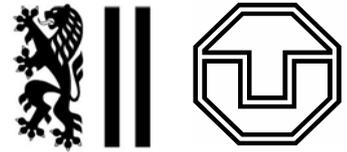
Im Unterschied zu der Gruppe 1 kamen dabei A4-Umschläge mit einem Papprücken zum Einsatz, die eine ausreichende Schreibunterlage bilden. Weiterhin wurden die nicht mehr verfügbaren Fahrradstadtpläne durch Fahrradflickzeug ersetzt. Die Resonanz darauf war wie bei den Stadtplänen sehr positiv. Zusätzlich wurde den Umschlägen jeweils noch ein Müsliriegel beigelegt.

### **Gruppen 2/3**

Die Befragung in den Fahrzeugen gestaltete sich eher schwierig. Die im Vorfeld erwarteten Probleme wurden in der Praxis bestätigt:

Am schwierigsten ist die Ansprache der Personen im Fahrzeug. Grundsätzlich bringen die Personen den Erhebenden ein enormes Grundmisstrauen entgegen. Es muss daher unbedingt der Hinweis erfolgen, dass es sich um ein wissenschaftliches Projekt einer neutralen wissenschaftlichen Einrichtung handelt. Diese Information sollte sich auch eindeutig aus dem unbedingt zu tragenden Namensschild optisch ergeben. Allein dies führt bereits zu einer deutlichen Entspannung der Situation. Weiterhin wichtig ist das Interesse der Probanden zu wecken, ohne dabei die Neutralität für die Datenerhebung zu gefährden. Es verbieten sich daher in der Ansprache Worte wie „Probleme“, „kritische Situation“, etc. Als erfolgreich hat sich dagegen die Ansprache „Wir führen eine Untersuchung über Sicherheit und Komfort im ÖPNV durch und Befragen Personen mit Fahrrad, Kinderwagen oder Rollstuhl in den Fahrzeugen.“ erwiesen. Mit dieser Information wird dem Probanden implizit mitgeteilt, dass er seine Situation durch eine Teilnahme verbessern kann (im anderen Fall – Bsp: „Wir untersuchen Konflikte zwischen Radfahrern und Personen mit Kinderwagen in den Bussen“ wird dem Probanden unterschwellig höchstens mitgeteilt, dass er anderen Personen damit eins auswischen kann – dies ist für eine unverfälschte Datenerhebung in höchstem Maße kontraproduktiv).

Für die Erhebung in den Fahrzeugen eignen sich nur Personen, die keine Scheu haben auf andere Menschen zuzugehen und zudem die motorischen Fähigkeiten besitzen, in einem



fahrenden Fahrzeug ohne festen Halt sicher stehen zu können. Teilweise müssen die Fahrradfahrer erst durch lautes Fragen („Wem gehört dieses Fahrrad hier bitte?“) identifiziert werden.

Fahrradfahrer sind während der Fahrt i.d.R. damit beschäftigt, sich und Ihr Fahrrad zu sichern. Bei wenigen Radfahrern im Bus kann die Sicherung des Fahrrads durch den Erheber übernommen werden. Diese Möglichkeit findet bei steigender Zahl von Fahrrädern jedoch schnell ihre Grenzen. Die besonders interessanten Fälle mit zahlreichen Nutzern im Bus sind durch einen Erheber allein kaum abwickelbar. Für die überwiegende Zahl der Fälle mit bis zu drei zu befragenden Personen ist ein Erheber jedoch ausreichend.

Bei den Radmitnehmern konnte unter den angetroffenen Personen nur eine Beteiligung von 88% erreicht werden. Besonders ärgerlich dabei ist, wenn im Fahrzeug die erste Person verweigert, folgen die übrigen Personen i.d.R. diesem Beispiel.

Der Fragebogen (zwei A4-seiten einseitig kopiert, vgl. Anlage 15) für die primären Sondernutzer wurde diesen auf einem Klemmbrett gereicht und konnte von der deutlich überwiegenden Mehrheit in dem konzipierten Zeitraum von 3 Minuten gut bewältigt werden. Der an dem Klemmbrett angebrachte Kugelschreiber wurde den Probanden als Incentive anschließend überreicht. Die vorbereitete Möglichkeit für die begleiteten Kinder Luftballons mit einer Handpumpe aufblasen zu können, wurde dankbar angenommen. Entgegen der Erwartung war die Teilnahme an der Befragung jedoch in keinem Fall davon abhängig, dass die begleiteten Kinder anderweitig beschäftigt oder betreut werden. Die Luftballon-Aktion kann daher entfallen oder sollte besser durch etwas Praktikableres ersetzt werden (Luftballons in einem fahrenden Bus aufzupumpen ist wirklich kein Vergnügen).

Insgesamt wurden bei den primären Sondernutzern ausschließlich 18 Kinderwagen und keine Rollstuhlfahrer angetroffen, bei denen 17 Rückläufe erzielt wurden. Die Rücksendequote bei den Radmitnehmern betrug entgegen der Erwartung ebenfalls über 70% und kann damit als sehr erfolgreich gelten.

### **Gruppen 4/5**

Die Fragebögen für Radmitnehmer in der Standseilbahn und der Schwebbahn, die auch im Ablauf analog zur Gruppe 2 (Radmitnehmer in der Linie 61) aufgebaut waren, wurden von dem jeweiligen Betriebspersonal ausgegeben. Im Rahmen der Untersuchung konnte nicht weiter geklärt werden, wieso bei der Schwebbahn am ersten Erhebungstag (9.7.) deutlich mehr Fragebögen als erwartet ausgegeben wurden, dafür am zweiten Tag (10.7.) nicht ein



Einziger. Auch aus diesem Grund wurde die Schwebebahn bei der Auswertung überwiegend nicht berücksichtigt.

## 4.2. Deskriptive Ergebnisse der Befragung

Die im Folgenden wiedergegebenen Ergebnisse der Befragung basieren auf dem derzeitigen Auswertungsstand der erhobenen Daten. Die Ergebnisse sind durchgehen deskriptiv und bisher nicht mit geeigneten statistischen Methoden auf ihre Validität getestet.

### Stichprobe und Beteiligung

Die folgende Tabelle gibt wieder, wie viele Personen im Rahmen des Projektes angetroffen bzw. befragt wurden.

Gruppe	angetroffen			angenommen/ verweigert	Rücklauf Teil 1	Rücklauf Teil 2
	Gesamt	männl.	weibl.			
1	- *	73%	27%	217** / 0	211 (100%)	147 (70%)
2	74	54%	46%	65 (88%) / 9	48 (74%)	43 (67%)
3	18	6%	94%	17 (94%) / 1	17 (100%)	-
4	42	57%	43%	39 (93%) / 3	34 (87%)	34 (87%)
5	23	52%	48%	23 (100%) / 0	17 ( 74%)	10 (43%)

**Tabelle 3: Stichprobe, Beteiligung, Rücksendequote**

\* die Auswertung wurde noch nicht durchgeführt, schätzungsweise wurden ca. 70-80% der bergauffahrenden Radfahrer am Querschnitt erreicht

\*\* darunter sechs Fragebögen (nur Teil 2) an Passanten, die nach eigener Aussage häufig mit dem Fahrrad in der Grundstraße unterwegs sind (P\_ID 405 bis 411 - vgl. Tabelle 18)

Die hohen Beteiligungs- und Rücksendequoten zeigen, dass der Untersuchungsaufbau und die Durchführung erfolgreich waren. Insbesondere für die Radselbstfahrer (Gruppe 1) steht damit eine sehr gute Datengrundlage zur Verfügung, die aufgrund der hohen Fallzahlen auch detaillierte Auswertungen innerhalb der Gruppe zulassen. Dies gilt für die Gruppen 2 bis 5 nur eingeschränkt. Aufgrund der niedrigen Grundgesamtheit der betroffenen Personen und der daraus resultierenden niedrigen Zahl der zur Verfügung stehenden Fälle, ist eine detaillierte Betrachtung z.B. unterschiedlicher Zustände in den Fahrzeugen und der Interaktion



verschiedener Nutzergruppen quasi ausgeschlossen. Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, dass in allen Gruppen aufgrund der hohen Zahl der regelmäßigen Nutzer nicht zu erwarten ist, dass eine verlängerte Erhebungsdauer zu wesentlich mehr Fällen führt. Viel mehr ist zu erwarten, dass bereits befragte Personen in erheblichem Maß erneut angetroffen werden, wie dies bereits am zweiten Erhebungstag immer wieder zu beobachten war. Da die erneut angetroffenen Personen i.d.R. nicht bereit sind, die Fragen erneut zu beantworten und selbst im Antwortfall die Antworten zur akuten Fahrzeugsituation (Fragebogen Teil 1) nicht mehr den ggf. bereits erfolgten und zurückgesendeten Antworten zum allgemeinen Mobilitätsverhalten (Fragebogen Teil 2) zugeordnet werden können, muss die vorhandene Datengrundlage als relativ ausreichend angesehen werden.

Welche Auswirkungen die niedrigen Fallzahlen für die Auswertung im Detail haben, zeigen beispielhaft die folgenden Tabellen zur Linie 61 im Betrachtungsraum an den Befragungstagen.

		Kinderwagen		
		0	1	2
Fahrräder	0	n.E.	8	0
	1	20	4	1
	2	10	2	0
	3	4	1	0
	6	0	1	0

**Tabelle 4: Übersicht Anzahl angetroffene Beförderungskombinationen**

Von 51 erfassten Transportfällen von Sondernutzern (Fahrten ohne Beförderung von Sondernutzer wurden nicht erfasst, haben nach den Zählraten der DVB aus 2003 und 2006 sowie eigenen Beobachtungen jedoch einen erheblichen Anteil) wurden in 28 Fällen (grau hinterlegt) überhaupt jeweils nur ein Sondernutzer transportiert. Die niedrige Zahl der angetroffenen primären Sondernutzer schränkt die Möglichkeit der detaillierten Untersuchung verschiedener Beförderungskombinationen weiter ein.

**Konfliktpotenzial in den Fahrzeugen in Abhängigkeit von Besetzungsgrad und Sondernutzerbeförderung**

Gleichzeitig wird aus Tabelle 4 aber auch deutlich, dass die Mehrzahl der Fahrten grundsätzlich kein Störungspotenzial zwischen den verschiedenen Gruppen der Sondernutzer aufweist (Anm.: Betrachtet werden nur die Fälle, in denen überhaupt ein Sondernutzer



transportiert wird). In der überwiegenden Zahl der verbleibenden Fälle teilen sich maximal zwei Sondernutzer die angebotenen Mehrzweckflächen und nur in rund einem Viertel der Fälle werden 3 und mehr Sondernutzer in den Fahrzeugen angetroffen.

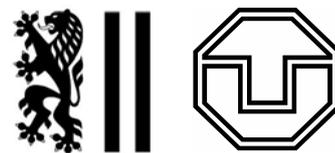
Als weiterer Einflussfaktor auf das Störpotenzial kommt zudem der Gesamtbesetzungsgrad in Frage. Auch in diesem Fall wurden nur die Fälle zugrunde gelegt, in denen auch mindestens ein Sondernutzer transportiert wurde.

Personen	Fahrten
< 20	7%
20 - 29	29%
30 - 39	42%
40 - 49	16%
> 50	7%

**Tabelle 5: Besetzungsgrad Linie 61**

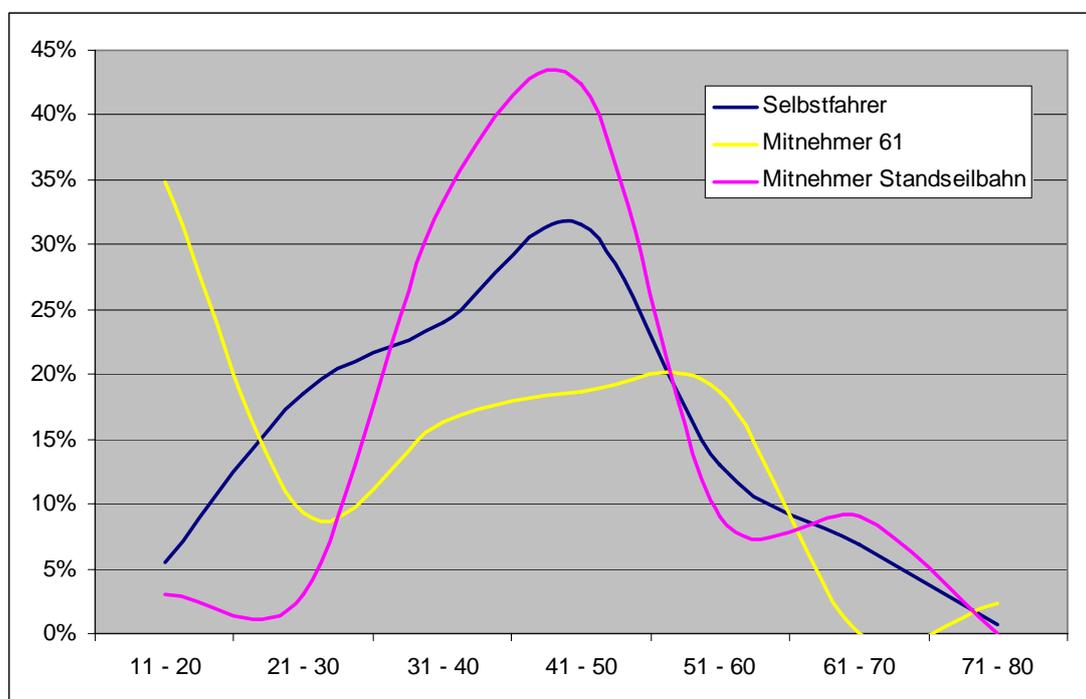
Auf der Linie 61 werden durchgehend Gelenkbusse mit rund 50 bis 55 Sitzplätzen sowie weiteren rund 50 Stehplätzen eingesetzt. Daher ist davon auszugehen, dass der Besetzungsgrad allein aufgrund des Platzangebotes in den Fahrzeugen und der damit vorhandenen Alternativen in der Platzwahl bei bis zu 29 Fahrgästen keinen Einfluss hat und auch im Bereich bis 49 Fahrgästen keine größeren Störungen zu erwarten sind. Somit verbleiben nach dieser Abgrenzung weniger als 7% der Fahrten, die potenziell konfliktträchtig auf Grundlage eines hohen Besetzungsgrades sind.

Einschränkend ist dabei zu betonen, dass die Nutzung des ÖPNV stets eine Interaktion mit anderen Reisenden oder zumindest mit dem Fahrpersonal erfordert und somit ggf. auch unabhängig von Besetzungsgrad und der Anwesenheit anderer Fahrgastgruppen (Personen mit Fahrrad, Kinderwagen, etc.) als Störung empfunden werden kann. Dabei ist grundsätzlich davon auszugehen, dass bei zunehmender Personenzahl im Fahrzeug auch das Störgefühl steigt, wobei nicht außer Acht gelassen werden darf, dass negative Einflüsse (lautes Musikhören, Körpergeruch, etc.) auch bei niedrigem Besetzungsgrad durch eine Einzelperson hervorgerufen werden können und somit störend wirken. Aus den Beobachtungen der rund 100 Mitfahrten in den Fahrzeugen im Verlauf der Befragung (je rund 50 je Richtung) ist dabei zu berichten, dass es auch bei hohem Besetzungsgrad nur in einem Bruchteil der Fälle überhaupt zu einer offenen (verbalen) Interaktion und in keinem Fall zu offener Aggression der Fahrgäste kam.



### Soziodemografische Beschreibung der Personengruppen

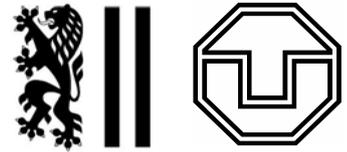
Aufgrund der niedrigen Fallzahlen und der beschriebenen ungeklärten Schwankungen der Fahrgäste an den Erhebungstagen wird die Schwebbahn im Folgenden nicht weiter betrachtet. Die primären Sondernutzer werden aufgrund der niedrigen Fallzahlen und des begrenzten soziodemografischen Hintergrundes (bis auf eine Ausnahme weiblich, zwischen 20 und 40 Jahren alt und i.d.R. nicht berufstätig) ebenfalls zunächst nicht weiter vertieft. Die Radmitnehmer in der Standseilbahn werden, sofern dies sinnvoll erscheint und es die Datengrundlage im sinnvollen Rahmen ermöglicht, als Vergleichsgröße der Radmitnehmer in der Linie 61 mitbetrachtet.



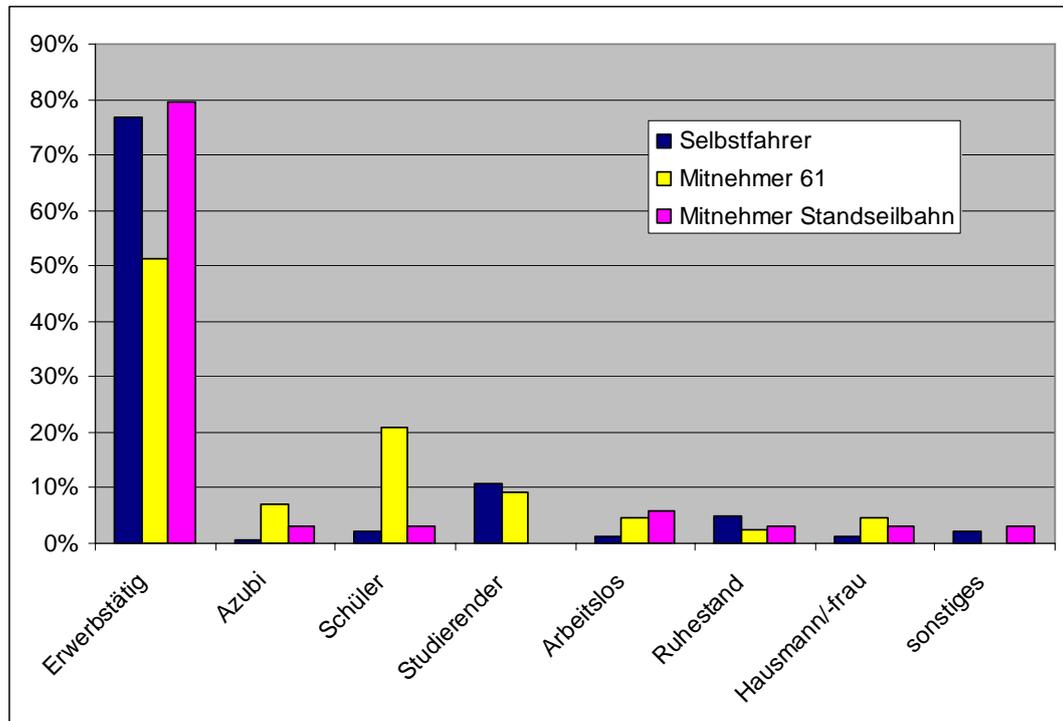
**Abbildung 11: Alter der befragten Personen**

Das Alter der befragten Personen zeigt bei allen drei Gruppen die stärkste Ausprägung zwischen dem 31. und 50. Lebensjahr. Auffällige Unterschiede zwischen den Gruppen der Radmitnehmer in der Buslinie 61 und der Standseilbahn zeigt sich insbesondere in der Gruppe der 11 bis 20 Jährigen, die auch im deutlichen Unterschied zu den Radselbstfahrern in der Buslinie 61 deutlich stärker repräsentiert sind. Weiterhin auffällig ist der erhöhte Anteil der 51 bis 60 Jährigen in der Buslinie 61 im Vergleich zu Standseilbahn und zu den Radselbstfahrern.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Altersverteilung der Radmitnehmer in der Standseilbahn eher der Altersverteilung der Radselbstfahrer ähnelt, während sich die



Altersverteilung der Radmitnehmer in der Linie 61 deutlich davon abhebt. Dies zeigt sich in ähnlicher Weise auch bei der jeweiligen Stellung im Erwerbsleben der betrachteten Gruppen.

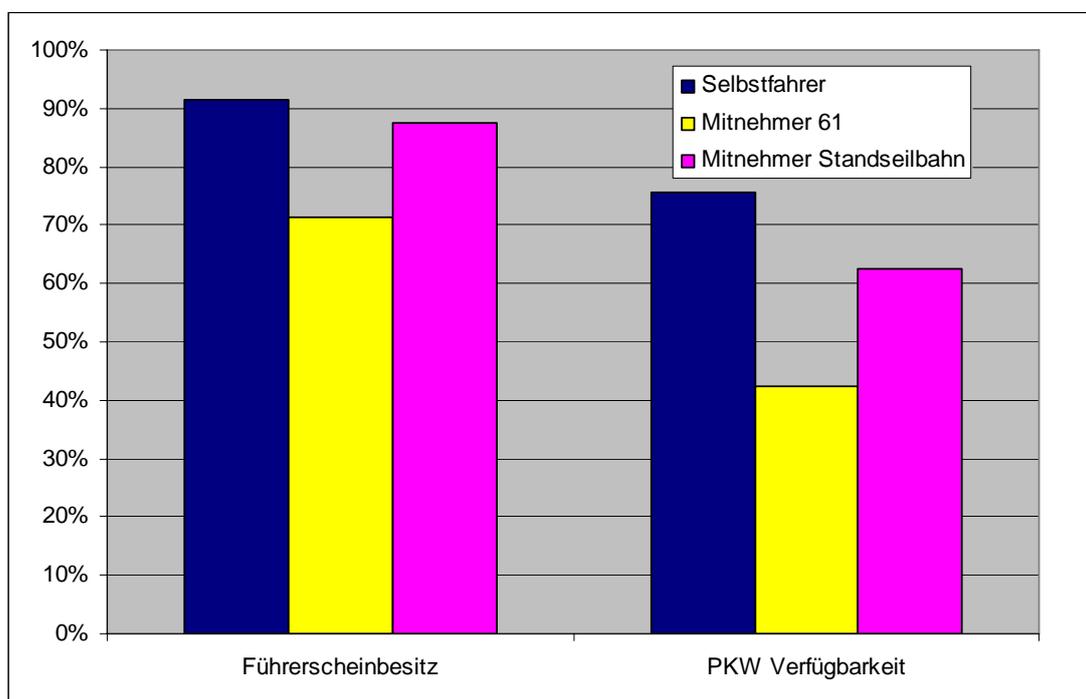


**Abbildung 12: Stellung im Erwerbsleben**

Aus den Erhebungsdaten zur Stellung im Erwerbsleben wird deutlich, dass der Anteil der erwerbstätigen Personen, die ihr Fahrrad in der Buslinie 61 mitnehmen, signifikant geringer ist als bei den Radmitnehmern in der Standseilbahn und bei der Gruppe der Radselbstfahrer. Im Gegensatz dazu sind die Gruppen der Schüler und Auszubildenden in der Buslinie im Vergleich deutlich stärker repräsentiert, was gut mit der zuvor gezeigten Altersstruktur korrespondiert.

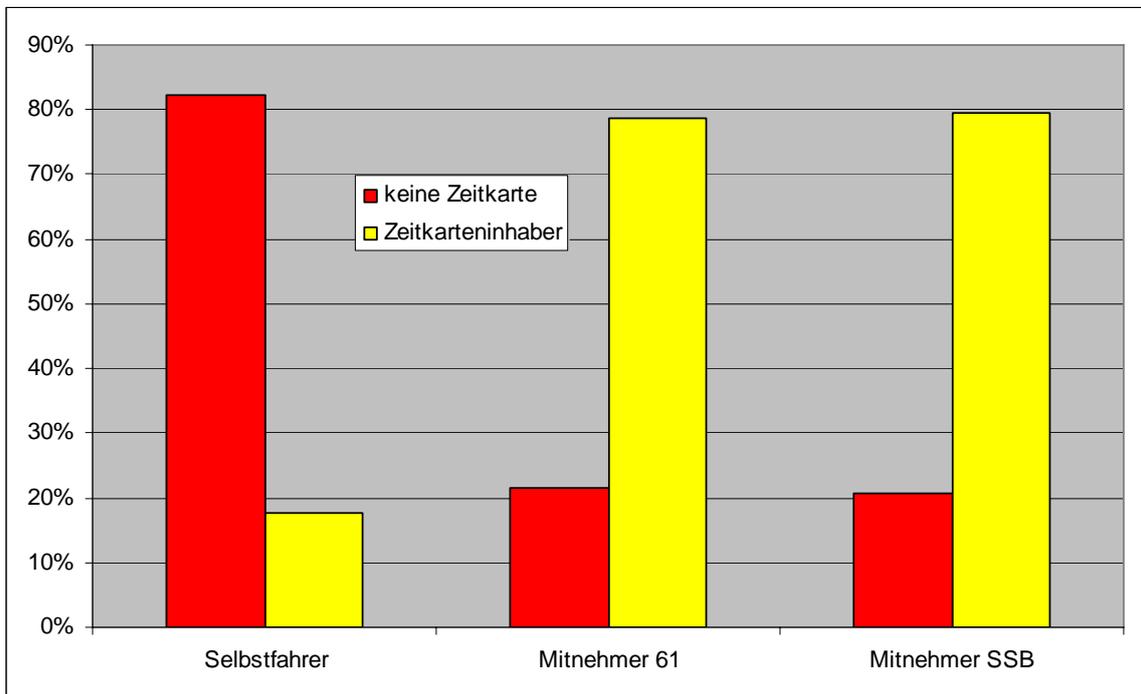
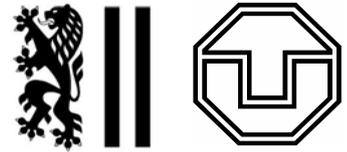
### **Mobilitätschancen und -verhalten**

Mit der zuvor dargestellten abweichenden Alters- und Erwerbsstruktur lässt sich im Wesentlichen auch die höhere Verkehrsmittelwahlfreiheit der Radselbstfahrer und der Radmitnehmer in der Standseilbahn schlüssig erklären, die anhand der Indikatoren Führerscheinbesitz und PKW-Verfügbarkeit dargestellt wird.



**Abbildung 13: Indikatoren zur Verkehrsmittelwahlfreiheit der befragten Personen**

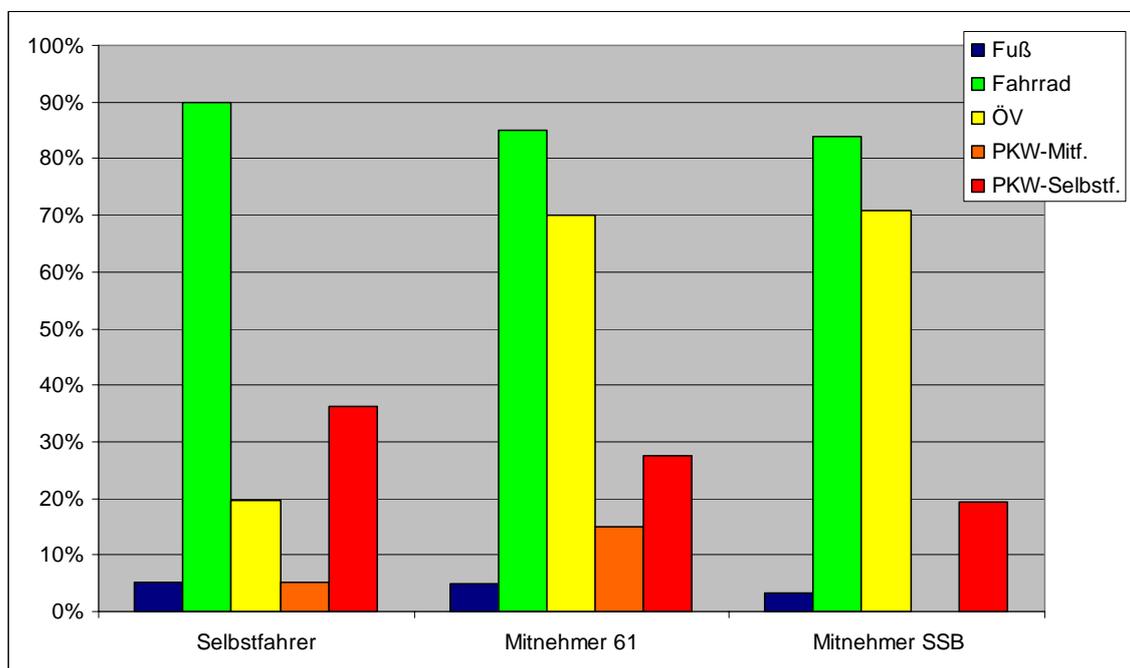
Dabei zeigt sich, dass die Radmitnehmer in der Standseilbahn trotz insignifikant geringerem Führerscheinbesitz in erheblich geringerem Umfang über einen PKW verfügen als die Radselbstfahrer. Als mögliche Einflussgröße kommt hier auch der höhere Frauenanteil bei den Radmitnehmern (43%) in der Standseilbahn im Vergleich zu den Radselbstfahrern (27%) in Betracht. Schlüssiger und signifikanter erscheint dem Autor jedoch der Erklärungsansatz über den ÖV-Zeitkartenbesitz.



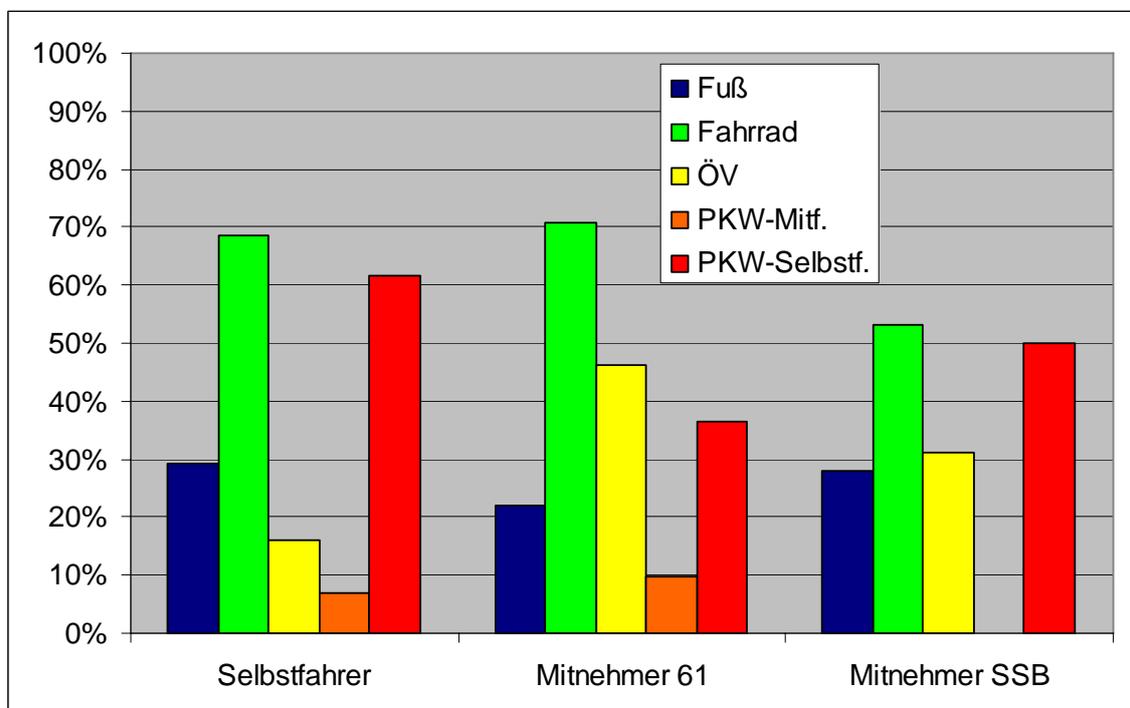
**Abbildung 14: Dauerhafter oder eingeschränkter ÖV-Zeitkartenbesitz**

Der in beiden Radmitnehmergruppen mit rund 80% im Vergleich zu 38,6% im Dresdener Bevölkerungsdurchschnitt drastisch überdurchschnittliche ÖPNV-Zeitkartenbesitz (vgl. Landeshauptstadt Dresden 2008) bietet in dieser Ausprägung eine plausible Erklärung für die geringere PKW-Vorhaltung. Dahingegen zeigt der Zeitkartenbesitz bei den Radselbstfahrern diametral entgegengesetzte Ausprägungen.

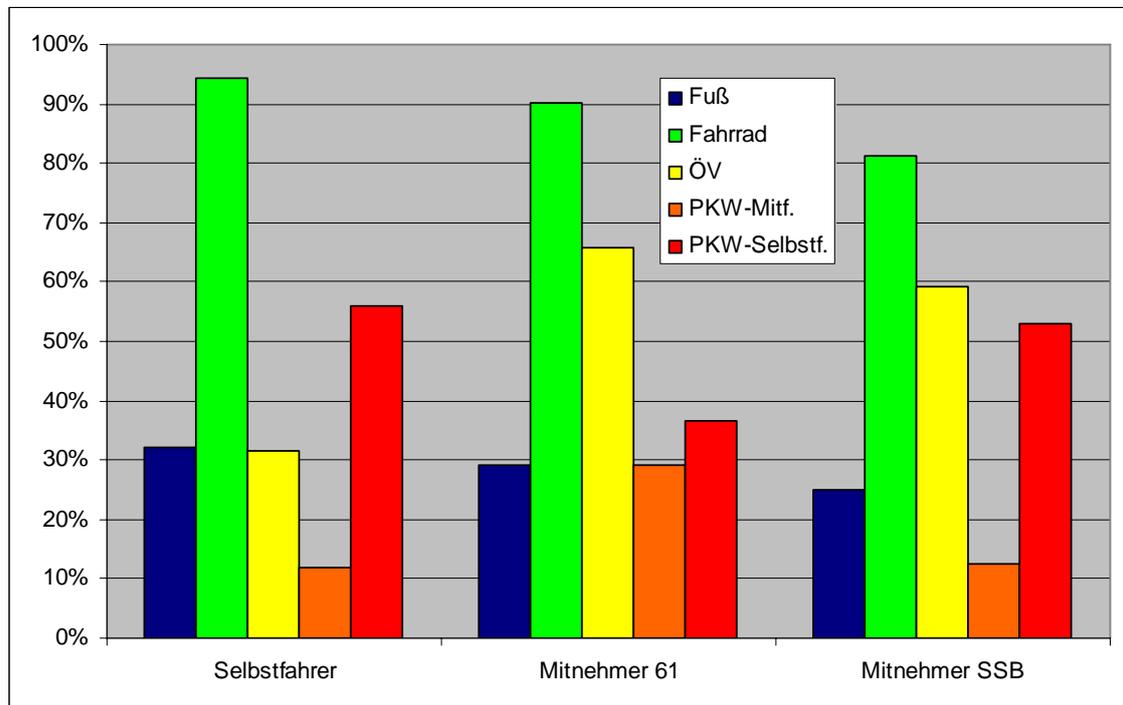
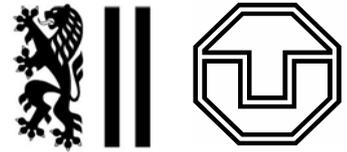
Die Angaben der befragten Personen zur überwiegenden Verkehrsmittelnutzung (Mehrfachangaben möglich) korrespondieren dabei gut mit der Zeitkartenverfügbarkeit.



**Abbildung 15: Überwiegende Verkehrsmittelnutzung auf den Wegen zu Arbeit/Ausbildung**



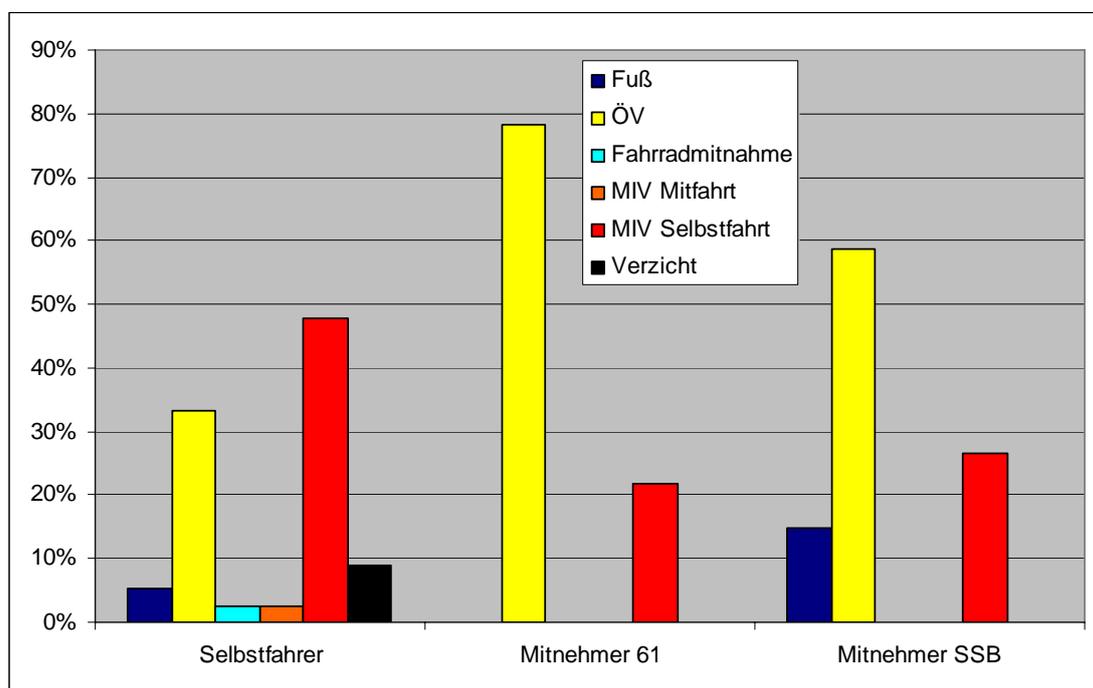
**Abbildung 16: Überwiegende Verkehrsmittelnutzung auf den Wegen zu Einkauf/Dienstleistung**



**Abbildung 17: Überwiegende Verkehrsmittelnutzung auf Wegen in der Freizeit**

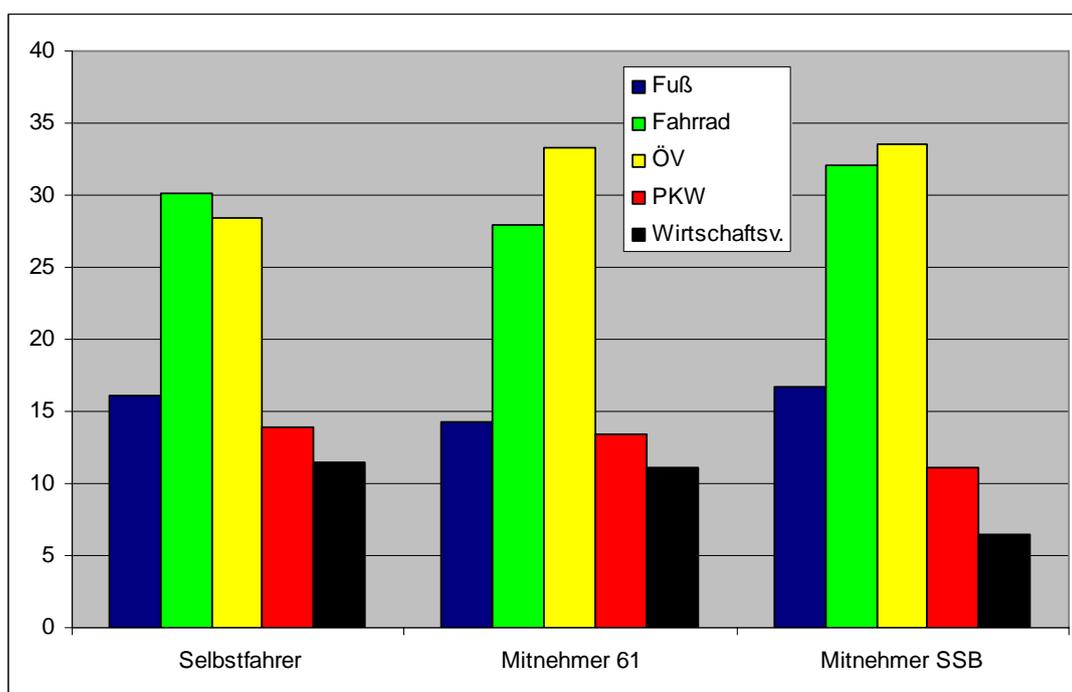
Gemein haben die befragten Gruppen, dass das Fahrrad für alle Wegzwecke jeweils die größte Rolle spielt. Bei der Bedeutung von PKW und ÖPNV zeigen sich jedoch signifikante Unterschiede zwischen den Gruppen. Bei den Radselbstfahrern steht der PKW klar an zweiter Stelle der Verkehrsmittelwahl, während bei den Radmitnehmern insbesondere bei den Arbeits- und Freizeitwegen der ÖPNV diese Position einnimmt. Eine Ausnahme bildet dabei die Einkaufs- und Dienstleistungsmobilität, bei der jedoch eine starke Verkehrsmittelabhängigkeit vom akuten Wegzweck und dem zu realisierenden Transportvolumen unterstellt werden kann, was eine starke PKW-Nutzung begünstigt.

Ähnliche Ausprägungen zeigt die hypothetische alternative Verkehrsmittelnutzung am Stichtag der verschiedenen Gruppen.



**Abbildung 18: Hypothetische alternative Verkehrsmittelwahl am Stichtag**

Vor diesem Hintergrund unerwartet ist der von den befragten Personen gewünschte Einsatz für die einzelnen Verkehrsarten.



**Abbildung 19: Gewünschter Einsatz für Verkehrsarten (von 100 Punkten)**



Während nicht überrascht, dass der Wunsch nach einem starken Einsatz für den Radverkehr bei allen Gruppen stark ausgeprägt ist, ist der ebenfalls von allen Gruppen artikulierte Wunsch eines starken Einsatzes für den ÖPNV, der in allen Gruppen mehr als den doppelten Wert des PKW erreicht, besonders für die Radselbstfahrer unerwartet. Während der gewünschte Einsatz für die Verkehrsarten bei den Radmitnehmern in einer guten Analogie zur Nutzungsintensität steht, steht der stark geäußerte Wunsch der Radselbstfahrer nach Verbesserungen im ÖPNV im diametralen Gegensatz zu der überwiegenden Verkehrsmittelnutzung und der hypothetischen alternativen Verkehrsmittelnutzung am Stichtag der Gruppe. Es ist daher zu unterstellen, dass es sich bei den Radselbstfahrern überwiegend um eine ÖPNV-affine Personengruppe handelt, die den ÖPNV gern verstärkt in Anspruch nehmen würde, dies jedoch aufgrund von Angebotsmängeln nicht tut. Die hohen Zustimmungswerte für den ÖPNV lassen weiter darauf schließen, dass eine Verlagerung vom PKW auf den ÖPNV auf Basis eines relativ verbesserten Angebotes aufgrund geringer personaler Widerstände der betrachteten Gruppe gegenüber dem ÖPNV einfach umzusetzen ist. Unter den derzeitigen Randbedingungen erscheint dem Autor die zusammenfassende Beschreibung der Radselbstfahrer als Alltagsradfahrer oder radfahrende Autofahrer sowie der Mitnehmer als radfahrende ÖPNV-Nutzer als treffend.

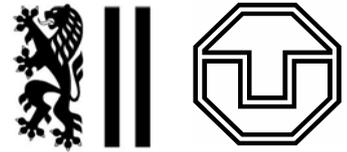
**Radinfrastruktur am Arbeitsplatz als Prädiktor für realisierte Mobilität**

Überraschende Ergebnisse lieferte die quantitative Abfrage der Verfügbarkeit von fahrradrelevanter Infrastruktur an der Arbeits- oder Ausbildungsstätte.

Infrastrukturangebot	Vorhanden	
	Gesamte Stichprobe	Erwerbstätige
Gute / ausreichende Fahrradabstellanlagen	71,3%	72,0%
Umkleidemöglichkeit	73,4%	76,3%
Lagermöglichkeit für Kleidung	63,6%	67,3%
Dusche / Waschraum	56,8%	56,9%
Nicht ganz makelloses Erscheinungsbild wird akzeptiert	83,0%	80,0%

**Tabelle 6: Radinfrastruktur an der Arbeits- oder Ausbildungsstätte**

Der Anteil der Radfahrer, die eine entsprechende Infrastruktur an der Arbeits- oder Ausbildungsstätte vorfindet, liegt deutlich über dem vom Autor erwarteten Niveau. Das Ergebnis deckt sich dabei gut mit der Beobachtung aus den quantitativen Erhebungen, dass ein erheblicher Teil der im Untersuchungsraum fahrenden Radfahrer mit spezieller



Radkleidung unterwegs sind (sog. Professionalisierungsgrad), so dass am Arbeitsort i.d.R. zumindest eine Umkleidemöglichkeit vorhanden sein muss.

Ebenso wie für den Professionalisierungsgrad, der bei der Befragung der Selbstfahrer aufgrund eines Schulungsfehlers eines Teils des Befragungspersonals nicht in der erforderlichen Qualität miterhoben wurde, liegen jedoch auch für die fahrradrelevante Infrastruktur keine Vergleichsdaten von anderen Querschnitten oder Gebieten vor. Allein aufgrund der absoluten Höhe der Ergebnisse ist jedoch davon auszugehen, dass sich das Bild in der Grundstraße deutlich vom restlichen Stadtgebiet abhebt. Eine Verifizierung durch weitere Befragungen erscheint sinnvoll, konnte jedoch im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht erfolgen.

Auf Basis des derzeitigen Kenntnisstandes ist davon auszugehen, dass die Nutzung von Radkleidung und im letzten Schluss auch des Fahrrades als Verkehrsmittel in deutlich stärkerem Maße mit dem Angebot einer entsprechenden Infrastruktur am Zielort korrespondiert als bisher angenommen. Daraus ergeben sich nicht nur Ansätze für die gezieltere Radverkehrsförderung sondern ggf. auch neue Indikatoren für Radverkehrserhebungen.

### **Weitere Mobilitätskenngrößen**

Weiterhin unerwartet ist die nur geringe Differenz der Tageskilometer mit dem Fahrrad für den Befragungstichtag. Während die Selbstfahrer im Mittel 26,3km zurücklegen, berichten die Radmitnehmer in der Linie 61 von durchschnittlich 23,0km (Ausfahrten aus sportlichen Zwecken in beiden Fällen nicht berücksichtigt). Somit liegen die durchschnittlich am Stichtag zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad nicht nur absolut erheblich über den Erwartungen des Autors, sondern sind zudem auch relativ ähnlich.

### **4.3. Gruppenabhängige Kenngrößen der Fahrradnutzung**

Kern der Befragung bildete die Einstellungsmessung der in der Grundstraße angetroffenen Radfahrer mittels geschlossener Fragen und einer 4+1-stufigen Likert-Skala zu verschiedenen Themenkomplexen, die im Vorfeld als mögliche Differenzierungsmerkmale in Erwägung gezogen wurden. Zu diesen Differenzierungsmerkmalen zählen insbesondere Wetter (warm, kalt, regen, trocken, bewölkt), körperliche Fähigkeiten und Selbstanspruch der Fahrradfahrer (z.B. Anstrengung als Anreiz), Attraktivität des ÖPNV sowie der Fahrradmitnahme im ÖPNV



im Speziellen und die Beurteilung der Grundstraße aus Radfahrersicht, die durch insgesamt 38 Einzelfragen (Zusammensetzung nach Gruppe unterschiedlich) abgefragt wurden.

	Ausprägung				
Antwort	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Score	+2	+1	-1	-2	0

**Tabelle 7: Antwort und Scoreübersicht der Einstellungsmessung**

Als Basis für die folgende Beschreibung dient dabei jeweils das arithmetische Mittel der summierten Einzelscores, im Folgenden als Gruppenscores bezeichnet. Dabei werden die Gruppenscores wie folgt grob unterteilt und bewertet:

Scoreintervall	Bewertung
-2,0 bis -1,1	stark überwiegende Ablehnung der deutlichen Mehrzahl der Befragten
-1,0 bis -0,4	überwiegende Ablehnung der Mehrheit der Befragten
-0,3 bis 0,3	etwa ausgewogene Verteilung der Zustimmung und Ablehnung der Befragten
0,4 bis 1,0	überwiegende Zustimmung der Mehrheit der Befragten
1,1 bis 2,0	stark überwiegende Zustimmung der deutlichen Mehrzahl der Befragten

**Tabelle 8: Einteilung und Bewertung der Gruppenscores**

Im Rahmen des durchgeführten Praktikums konnten keine statistischen Gütetests mit den vorliegenden Daten durchgeführt werden, was insbesondere aufgrund der teilweise niedrigen Fallzahlen bei den Radmitnehmern geboten ist. Bei den nachfolgend dargestellten Daten handelt es sich daher nicht um eine gesicherte statistische Auswertung, sondern um die deskriptive Zusammenstellung auffälliger Messergebnisse. Mit welchen Unsicherheiten dies z.T. behaftet sein kann, zeigt die folgende Tabelle 9.

	Selbstfahrer Teil 1	Selbstfahrer Teil 2
Ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen.	-1,5	-1,1

**Tabelle 9: Vergleich des Antwortverhaltens bei gleicher Frage in unterschiedlichem Kontext (gleiche Stichprobe, n=145)**



Die oben wiedergegebene Frage wurde den Radselbstfahrern (Gruppe 1) in beiden Fragebogenteilen gestellt, was – wie dargestellt – trotz unveränderter Stichprobe zu unterschiedlichen Ergebnissen führt. Es erscheint in diesem Fall plausibel, dass die unterschiedliche Bewertung wesentlich auf die unterschiedlichen Befragungssituationen (Teil 1: Während der Fahrt, Teil 2: Späterer Zeitpunkt) zurückzuführen ist. Das Beispiel zeigt jedoch, dass bereits geringe Einflüsse erhebliche Veränderungen auf das Messergebnis haben, was bei der Bewertung zu berücksichtigen ist.

Im Folgenden werden daher ausschließlich Items herausgegriffen, bei denen aufgrund der absoluten Differenz der Gruppenscores oder ihrer absoluten Ausprägung eine Signifikanz zu unterstellen ist. Die vollständigen Ergebnisse sind in den Anlagen 16 bis 18 dargestellt. Dort werden auch die Gruppenscores der Mitnehmer in der Standseilbahn wiedergegeben. Darauf wird in den folgenden Darstellungen verzichtet, da anhand der vorangegangenen Ausführungen die größte Trennschärfe zwischen den Gruppen der Selbstfahrer und der Mitnehmer in der Buslinie 61 zu erwarten ist und die beiden Bergbahnen zudem ein in dieser Form einmaliges Verkehrsangebot darstellen und daher nur sehr bedingt Rückschlüsse für andere Gebiete zulassen.

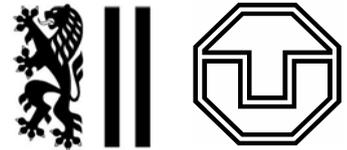
### **Differenzierungsmerkmal Wetter**

	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61
Bei kühlem Wetter fahre ich ungern Rad.	-0,8	-0,4
Sehr große Hitze hält mich vom Radfahren ab.	-1,5	-0,7

**Tabelle 10: Ausgewählte Items zum Merkmal Wetter**

Im Generellen bewertet die Gruppe der Radselbstfahrer das Fahrrad bzw. die relevanten Randbedingungen positiver als die Vergleichsgruppe der Mitnehmer. Dies zeigt sich auch bei der Beurteilung des Witterungseinflusses auf die Fahrradnutzung. Interessant ist dabei die relativ wie absolut unterschiedliche Bewertung von kühlen und heißen Wetterlagen durch die verschiedenen Gruppen.

Im Allgemeinen wird unterstellt, dass bei kühlem Wetter die Zahl der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege abnimmt. Diese These wird durch Untersuchungen zum Radverkehrsanteil vielfach untermauert (vgl. Griessbach 2008), so auch durch die im Rahmen



des Praktikums durchgeführten Querschnittserhebungen. Auch die absolut eher neutral tendierenden Gruppenscores der Befragung deuten darauf hin, dass in beiden Gruppen ein erheblicher Teil der Radfahrer bei kühlem Wetter das Fahrrad als Verkehrsmittel weniger nutzt, wobei die geringe Differenz der Gruppenscores ebenfalls nur geringe Unterschiede zwischen den Betrachtungsgruppen andeutet.

Zwar ist insbesondere bei zunehmender Temperatur in der Regel auch ein zunehmender Radverkehrsanteil zu beobachten, dieser Trend lässt sich jedoch nicht beliebig fortsetzen. So legt die Untersuchung von Griessbach (2008) nahe, dass das Radverkehrsaufkommen bei einer Tagesdurchschnittstemperatur zwischen 20 und 25 Grad sein Maximum erreicht und anschließend sogar wieder fällt.

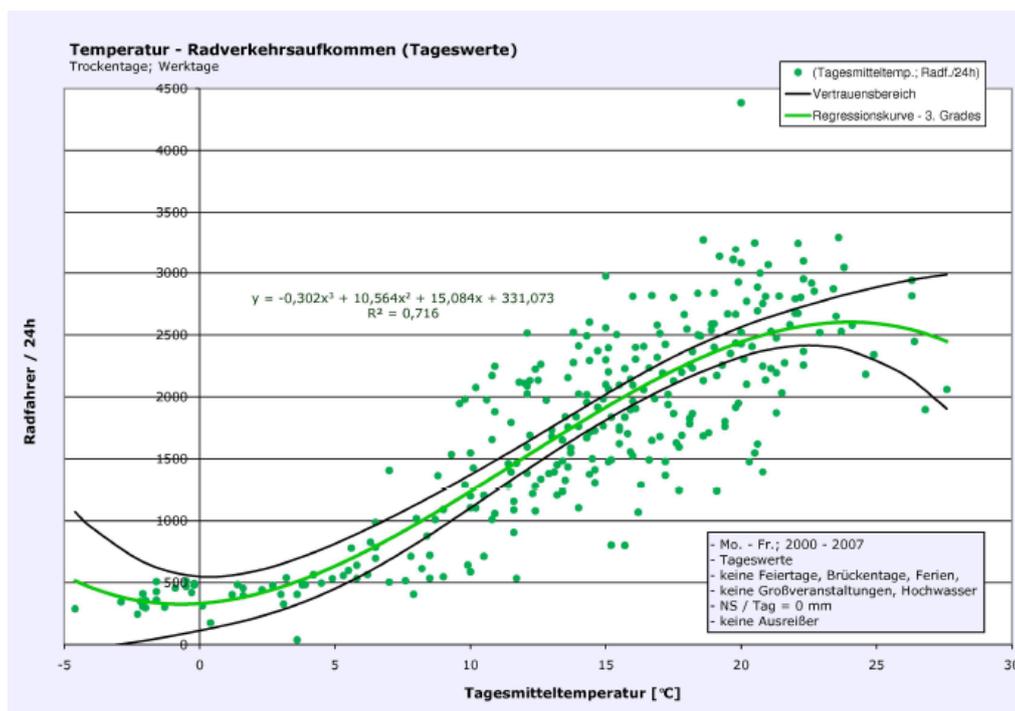
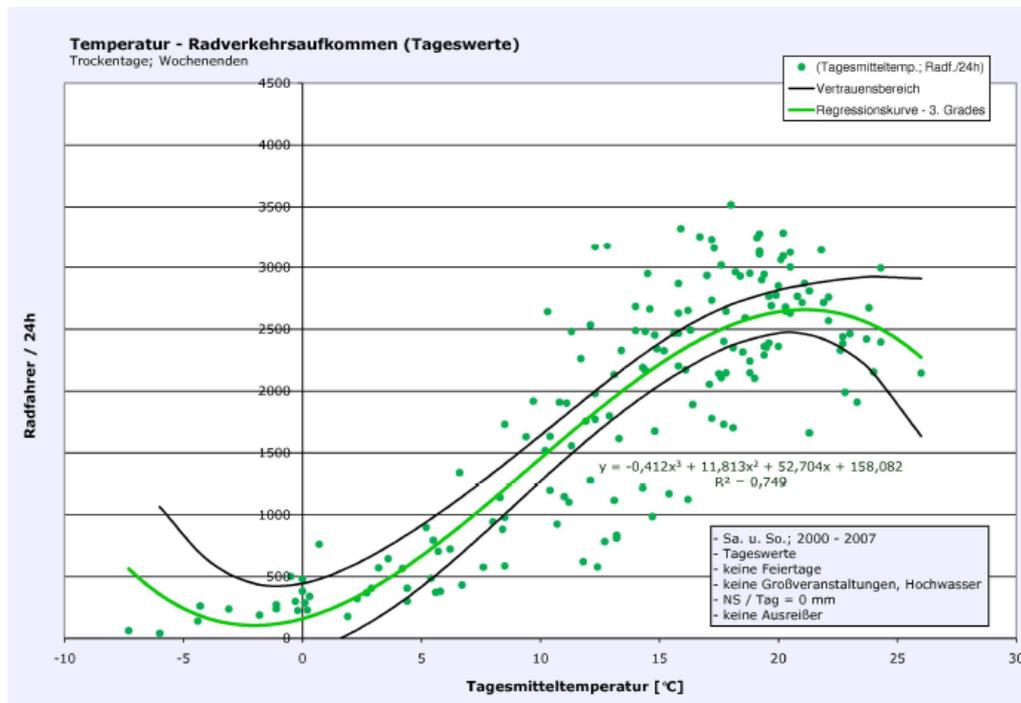
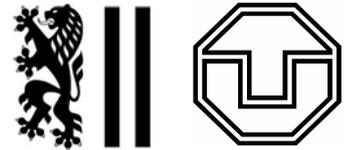


Abbildung 20: Radverkehrsaufkommen an Werktagen in Dresden in Abhängigkeit von der Tagesdurchschnittstemperatur (Quelle: Griessbach 2008, Seite 35)



**Abbildung 21: Radverkehrsaufkommen an Wochenenden in Dresden in Abhängigkeit von der Tagesdurchschnittstemperatur (Quelle: Griessbach 2008, Seite 35)**

Auch der absolute Score der Radmitnehmer deutet darauf hin, dass hier für einen erheblichen Teil der Befragten bei sehr hohen Temperaturen eine negative Abhängigkeit besteht. Dies ist bei der Gruppe der Selbstfahrer hingegen eher unwahrscheinlich, die sich in diesem Punkt zudem deutlich von der Gruppe der Mitnehmer abheben. Zu beachten ist hierbei, dass die Befragung der Radselbstfahrer an einem sommerlich heißen Tag mit Spitzentemperaturen um 30° Grad erfolgte, während die Befragung der Mitnehmer an einem deutlich kühleren Tag erfolgte. In wie weit somit die Grundgesamtheit der befragten Personen wetterinduzierten Verzerrungen unterliegt, ist auf Basis der vorliegenden Daten nicht zu klären.



**Differenzierungsmerkmal körperliche Leistungsfähigkeit/-bereitschaft**

	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61
Fahrradfahren ist für mich auch in Alltagssituationen eine sportliche Betätigung.	1,6	1,4
Ich fahre lieber eine etwas weitere Strecke, als große Steigungen zu überwinden.	-0,5	0,8
Beim Radfahren möchte ich mich nicht anstrengen.	-1,4	-0,6
Steigungen sind beim Radfahren für mich auch eine Herausforderung.	1,1	0,2

**Tabelle 11: Ausgewählte Items zum Merkmal Leistungsfähigkeit/-bereitschaft**

Gruppenübergreifend wird dem Radfahren auch in Alltagssituationen eine hohe Bedeutung als Teil der sportlichen Betätigung zugewiesen. Deutliche Unterschiede zeigen sich jedoch zwischen den Gruppen, wenn es um die Intensität dieser Betätigung geht. Besonders ausgeprägt ist dabei der Einfluss von Steigungen auf die Routenwahl, bei der die Radmitnehmer deutlich zu einer Route tendieren, die eine niedrigere Intensität der Tretleistung voraussetzt. Als plausibler Indikator für die mangelnde Bereitschaft zu einer erhöhten Tretleistung kann dabei der Einstellungsscore der Radmitnehmer zu der Frage, ob Steigungen als Herausforderung empfunden werden, herangezogen werden. Dieser zeigt ebenso wie der Score zur Erwünschtheit körperlicher Anstrengung als unmittelbarer Indikator der Intensität deutlich, dass eine gesteigerte Intensität zur Überwindung einer Strecke bei einem erheblichen Teil der Radmitnehmer keine Akzeptanz findet. Dies steht nicht nur im bedingten Widerspruch zu der Gruppenselbstsicht in Bezug auf die sportliche Betätigung, sondern stellt aufgrund der signifikant unterschiedlichen Gruppenscores auch ein deutliches Differenzierungsmerkmal der Gruppen dar. Im Gegensatz zu den Radmitnehmern zeigen die Selbstfahrer ein konsistentes Antwortverhalten.



**Differenzierungsmerkmale Fahrradmitnahme im ÖPNV**

Frage		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61
f16_a	Mit dem Fahrrad nutze ich nur selten/nie Bus und Bahn.	1,4	-0,4
f16_e	Ohne Fahrradmitnahme in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen.	-1,5 (-1,1*)	0,0
f16_o	Die Fahrradmitnahmemöglichkeit macht Bus und Bahn für mich attraktiver.	1,2	1,7

**Tabelle 12: Ausgewählte Items zur Einschätzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV (\*Doppelabfrage wie dargestellt in Tabelle 9)**

Die Bewertung der Radmitnahme im ÖPNV und auch die selbst beobachtete Nutzungsintensität werden von den Gruppen deutlich unterschiedlich beurteilt. Während bei der Gruppe der Radselbstfahrer die Nutzung des ÖPNV mit dem Fahrrad nur eine geringe Rolle spielt, deutet der Gruppenscore der Radmitnehmer auf eine eher regelmäßige Nutzung dieser Möglichkeit hin. Dabei ist die Fahrradmitnahme für die Radmitnehmer nicht nur ein wichtiges Attraktivitätsmerkmal des ÖPNV, sondern durchaus für einen erheblichen Teil der befragten Radmitnehmer auch eine bedingte Voraussetzung für die Fahrradnutzung. Obwohl diese Einschätzung von den Selbstfahrern offensichtlich nicht geteilt wird, verstehen diese jedoch die Fahrradmitnahmemöglichkeit ebenfalls als deutliches Attraktivitätsmerkmal des ÖPNV.

Eine zusätzliche Zahlungsbereitschaft für dieses Angebot ist jedoch nur teilweise vorhanden.



Frage		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61
f13_b	Eine Zeitkarte für Busse und Bahnen würde ich mir auch ohne integrierte Fahrradmitnahme weiterhin kaufen.	0,2	-0,4
f13_c	Auch wenn eine Zeitkarte geringfügig mehr kosten würde, würde ich sie mir trotzdem weiter kaufen.	-0,1	0,0

**Tabelle 13: Ausgewählte Items zur Sensibilität bzgl. Tarif-/Angebotsanpassungen im ÖPNV**

Insgesamt tendiert bei beiden Fragen je die Hälfte der Gruppen zu einer Zustimmung bzw. Ablehnung. In der Tendenz scheinen die Radmitnehmer sensibler für preisliche Veränderungen bei der Radmitnahme auf Zeitkarten zu sein. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang jedoch, dass es aufgrund der ausschließlichen Betrachtung der derzeitigen Monatskarteninhaber um eine verringerte Stichprobe handelt (Selbstfahrer n=25, Mitnehmer n=31).

Unklar bleibt auch anhand der folgenden Items für die Radselbstfahrer, worin sich für diese Gruppe die selbst berichtete Attraktivität der Radmitnahme (vgl. Tabelle 12) begründet.



Frage		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61
f16_b	Werde ich von ungünstigem Wetter überrascht, dann nutze ich häufig die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen.	-1,0	0,9
f16_c	Wenn ich zufällig sehe, dass gleich eine Bahn oder ein Bus kommt, mit dem ich eine größere Steigung überwinden kann, dann nehme ich das häufiger in Anspruch.	-1,5	1,1
f16_n	Das Rad mit in Bus und Bahn zu nehmen bringt mir nur selten Zeitvorteile.	1,3	0,6

**Tabelle 14: Ausgewählte Gründe zur Fahrradmitnahme im ÖPNV**

Dahingegen liefern die Ergebnisse erneut deutliche Differenzierungsmerkmale zwischen den verschiedenen Gruppen und zeichnen zudem ein recht scharfes Bild über Entscheidungskriterien für den Fahrradtransport im ÖPNV durch die Radmitnehmer. Die Einschätzung der Wichtigkeit dieser Kriterien steht dabei jeweils gruppeneinheitlich in guter Analogie zu den Ergebnissen bzgl. körperlicher Leistungsfähigkeit/-bereitschaft beim Radfahren (vgl. Tabelle 11).

Deutliche Differenzen zwischen den Gruppen zeigen sich auch bei der Akzeptanz bezüglich der Interaktion und Rücksichtnahme im Fahrzeug, wobei diese in der vorgefundenen Ausprägung unerwartet sind.



Frage		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61
f16_f	Wenn ein Bus oder eine Bahn, in der ich mein Fahrrad mitnehmen möchte bereits stark gefüllt ist, warte ich auf das nächste Fahrzeug oder fahre mit dem Fahrrad.	0,3	1,1
f16_k	Wenn ich an der Haltestelle auf den nächsten Bus/die nächste Bahn warten muss, weil das Fahrzeug voll ist, habe ich dafür Verständnis.	0,0	0,9

**Tabelle 15: Ausgewählte Items zur Interaktion in ÖPNV-Fahrzeugen**

Es wird daraus deutlich, dass die Radmitnehmer, die den ÖPNV wie oben dargestellt auch mit dem Fahrrad tendenziell häufiger in Anspruch nehmen, eine deutlich höhere Adaptionstoleranz bei der Fahrradbeförderung aufweisen. Dahingegen ist ein erheblicher Teil der Selbstfahrer nicht bereit, nach einer für die Fahrradmitnahme getroffenen Entscheidung eine Nichtbeförderung oder verspätete Beförderung aufgrund ungünstiger Fahrzeugumstände zu akzeptieren. Einschränkend ist hinzuzufügen, dass jeweils rund 1/3 der befragten Selbstfahrer keine Meinung zu den Fragen äußern wollte.

### **Differenzierungsmerkmal Grundstraße aus Radfahrersicht**

Als weiterer Indikator für die Nutzung oder Nichtnutzung der Fahrradmitnahmemöglichkeit im ÖPNV kommt grundsätzlich auch die Attraktivität der Grundstraße für den Radverkehr in Form einer negativen Abhängigkeit in Frage. Entgegen den Erwartungen beurteilen die Radmitnehmer die Grundstraße aus radfahrerischer Sicht teilweise sogar positiver als die Selbstfahrer, wobei die Gruppen überwiegend zu ähnlichen Bewertungen kommen.



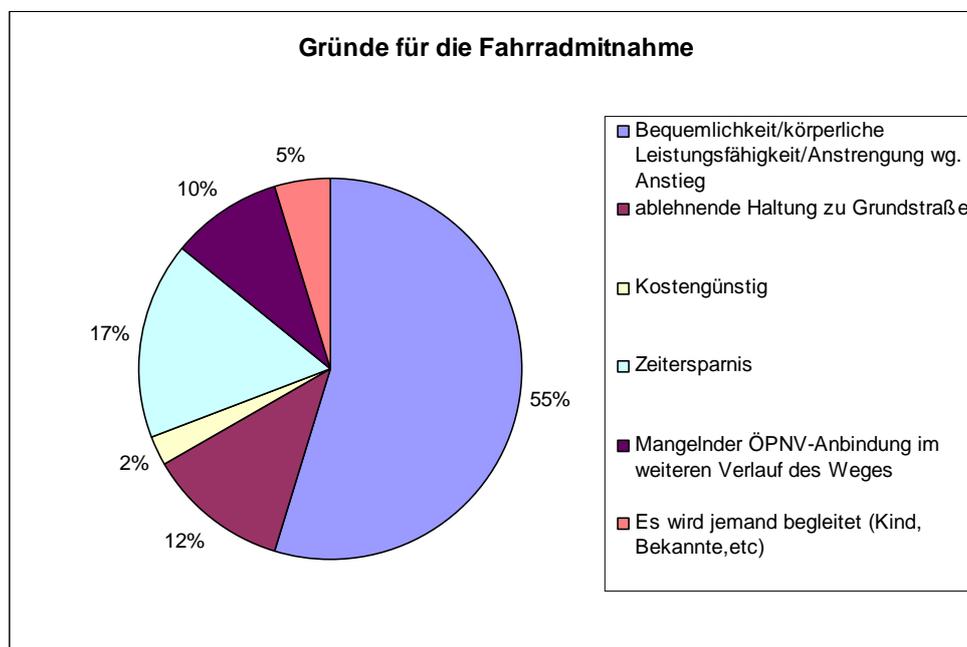
Frage		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61
f17_a	Die Grundstraße nutze ich häufig mit dem Fahrrad.	1,5	0,8
f17_b	Wenn ich mit dem Fahrrad in der Grundstraße fahre, fühle ich mich sicher.	0,1	0,2
f17_c	Der Radweg in der Grundstraße ist ein gutes Angebot für Radfahrer.	1,2	1,3
f17_d	Das Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Autos und anderen Verkehrsteilnehmern funktioniert in der Grundstraße gut.	0,4	0,8
f17_e	In der Grundstraße sind die Bedürfnisse der Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern <u>nicht</u> ausreichend berücksichtigt worden.	0,1	0,6

**Tabelle 16: Items zur Grundstraße aus Radfahrersicht**

Insbesondere der Sicherheitsaspekt wird von einer erheblichen Personenzahl aus beiden Gruppen ebenso wie die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmern als kritisch erachtet. Der vorhandene Radweg findet dagegen eine hohe Akzeptanz.

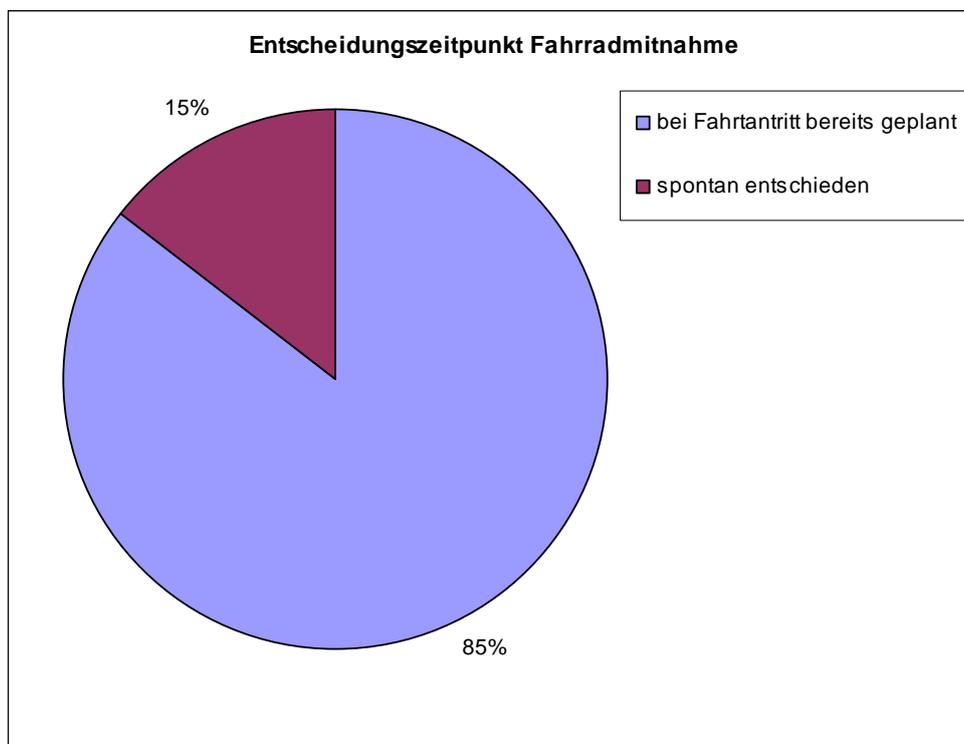
### **Fahrrad- und Kinderwagenmitnahme in der Buslinie 61**

Über die Einstellungsfragen hinaus wurden die Personen mit Fahrrad und Kinderwagen (es wurden keine Rollstühle o.ä. angetroffen) zu ihren Intentionen, ihrem Verhalten und ihren Beobachtungen während der akuten Fahrt befragt. Die von den angetroffenen Radmitnehmern angeführten Gründe liegen bestätigen dabei das aus den vorangegangenen Darstellungen gewonnene Bild.



**Abbildung 22: Gründe für die Fahrradmitnahme im ÖPNV**

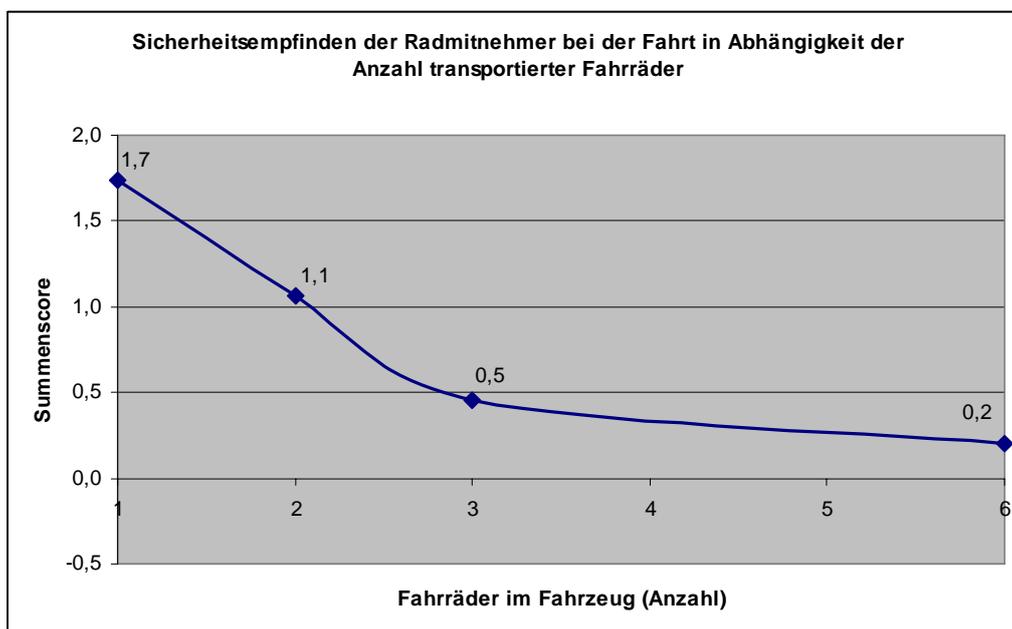
Mit den Aspekten Leistungsfähigkeit und Dauer, die unmittelbar von der Tretleistung abhängt, begründen rund dreiviertel der Befragten die akute Fahrradmitnahme. Weiterhin eine Rolle spielen andere ablehnende Aspekte bzgl. der Grundstraße (mangelnde Sicherheit, etc.) und eine unzureichende ÖPNV-Anbindung im weiteren Verlauf des durchgeführten Weges. Dabei wurde die gezielt offene Fragestellung nur von rund Zweidrittel der befragten Personen überhaupt beantwortet (n=44), bei denen jedoch vielfach aus der Antwort auf eine häufige Nutzung und die im Vorfeld geplante Inanspruchnahme der Fahrradmitnahme geschlossen werden kann. Diese Beobachtung wird durch die konkrete Abfrage, wann die Befragten sich für die Radmitnahme entschieden haben, bestätigt.



**Abbildung 23: Entscheidungszeitpunkt für die Fahrradmitnahme im ÖPNV im Verlauf der Mobilitätskette**

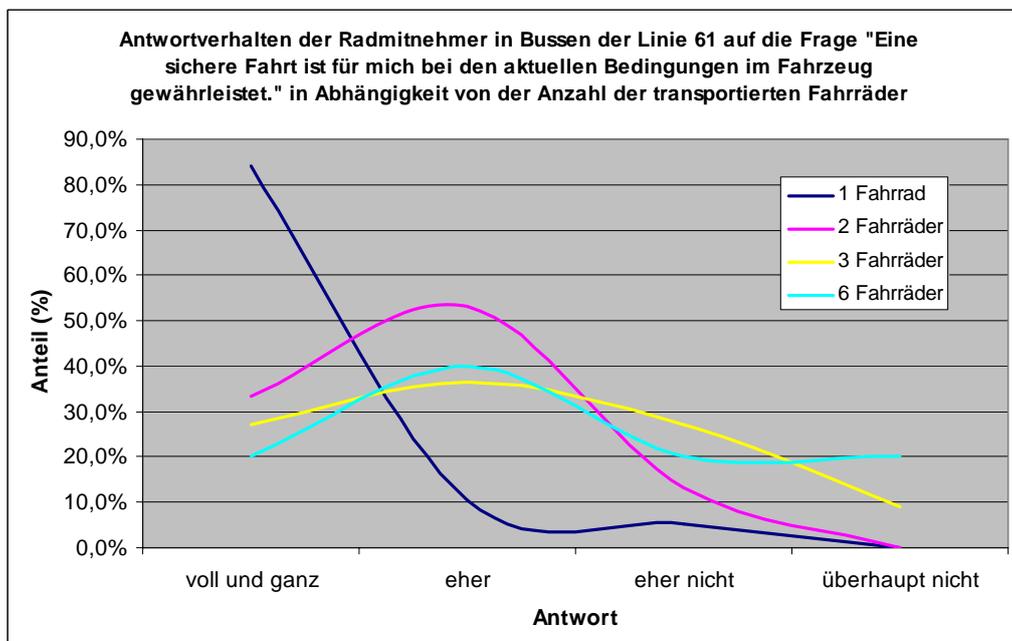
Es wird deutlich, dass sich entgegen der vielfach geäußerten Annahme die Mehrzahl der Personen nicht kurzfristig aufgrund externer Einflüsse für eine Fahrradmitnahme entscheidet (grundsätzlich wären z.B. der Grund „Regenschauer“ aufgrund der an den Befragungstagen vorherrschenden Wetterlage in Betracht gekommen), sondern die Fahrradmitnahme vom weit überwiegenden Teil der Personen bereits bei Fahrtantritt geplant war. Die Radmitnahme stellt insofern also einen festen Bestandteil der Mobilitätskette im Rahmen der Fahrradnutzung dar.

Das Sicherheitsempfinden der Personen mit Fahrrad in den Bussen der Linie 61 nimmt dabei bis zum dritten transportierten Fahrrad deutlich ab. Das Antwortverhalten der befragten Personen bei sechs im Bus angetroffenen Fahrrädern legt jedoch nahe, dass das Sicherheitsempfinden danach kaum noch abnimmt.

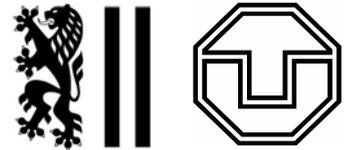


**Abbildung 24: Sicherheitsempfinden der Radmitnehmer (Linie 61) in Abhängigkeit von der Anzahl transportierter Fahrräder**

Mit Ausnahme der allein transportierten Fahrräder ähneln sich dabei die Antwortverteilungen der Klassen.

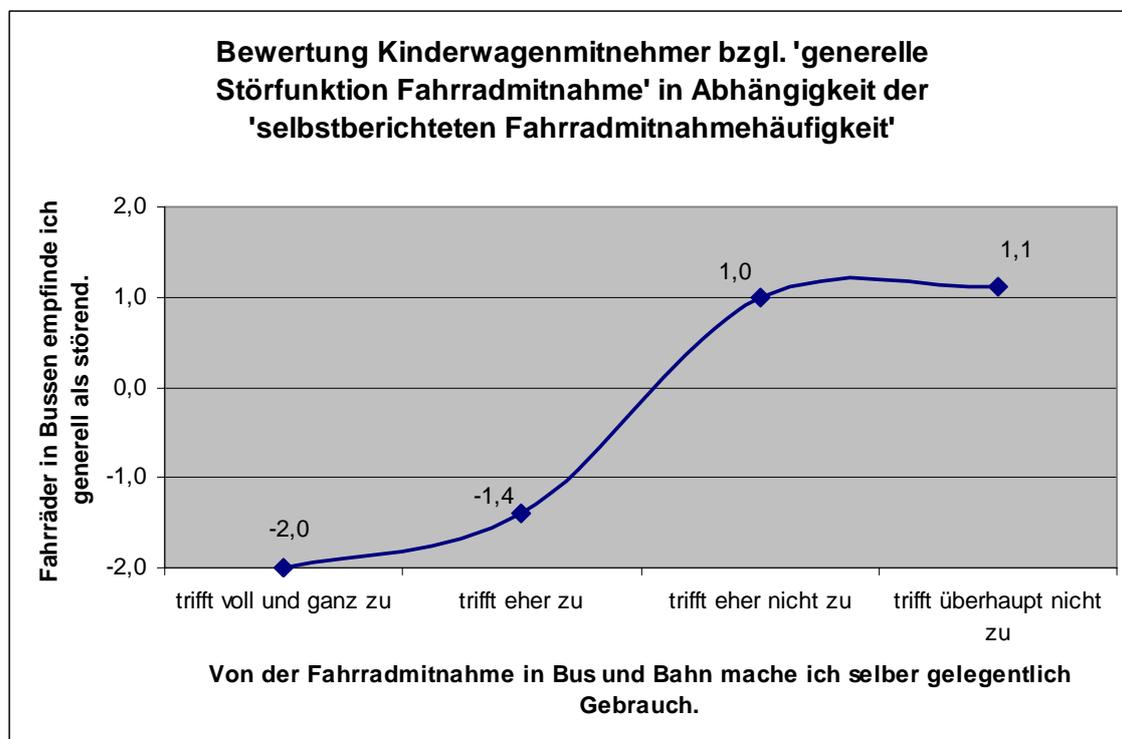


**Abbildung 25: Antwortverteilung bzgl. subjektivem Sicherheitsempfinden im Fahrzeug in Abhängigkeit von der Anzahl transportierter Fahrräder (nach Klassen)**

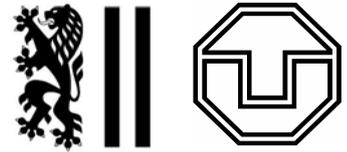


Ab dem zweiten Fahrrad bewertet noch immer mindestens 60% der befragten Personen die Sicherheitssituation als gut oder eher gut. Dennoch bleibt festzustellen, dass eine zunehmende Fahrradanzahl von den befragten Personen auch in zunehmenden Maß als der Sicherheit abträglich empfunden wird.

Die gleiche Frage wurde auch den in den Fahrzeugen angetroffenen Personen mit Kinderwagen gestellt. Jedoch schließen bereits die niedrigen Fallzahlen eine sinnvolle Differenzierung aus. Hinzu kommt, dass zahlreiche befragte Personen mit Kinderwagen die Interaktion mit transportierten Fahrrädern bei der akuten Fahrt sehr negativ beurteilten, auch wenn überhaupt keine Fahrräder transportiert wurden oder sich diese Fahrräder in einem völlig anderen Fahrzeugteil aufhielten. Umgekehrt war jedoch auch zu beobachten, dass die befragte Person mit Kinderwagen in dem gemeinsamen Transport mit insgesamt sechs Fahrrädern kein Problem erkannte. In diesem konkreten Fall wurde die Bewertung wahrscheinlich durch die Tatsache mitgeprägt, dass die Person mit Kinderwagen von einer Person mit Fahrrad im selben Fahrzeug begleitet wurde. Im Folgenden wird daher die generelle Akzeptanz der Fahrradmitnahme der selbstberichteten Fahrradmitnahmehäufigkeit gegenübergestellt.



**Abbildung 26: Gegenüberstellung des Antwortverhaltens der primären Sondernutzer bezüglich der ‚generellen Störfunktion Fahrradmitnahme‘ in Abhängigkeit der ‚selbstberichteten Fahrradmitnahmehäufigkeit‘**



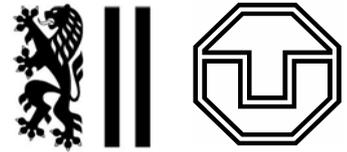
Es zeigt sich damit, dass die Akzeptanz für die Fahrradmitnahme wesentlich durch die Selbstinspruchnahme dieser Leistung prediktiert wird. Die niedrige Fallzahl von n=16 Fällen ist dabei zu berücksichtigen. Aufgrund der deutlichen Ausprägung der vorhandenen Daten ist aber zu erwarten, dass das Ergebnis auch bei einer höheren Fallzahl in seiner grundsätzlichen Aussage stabil ist.

Vor dem Hintergrund der in vielen Fällen im Generellen fehlenden Akzeptanz für die Fahrradmitnahme bei Personen mit Kinderwagen erscheint es zweifelhaft, ob die Beurteilungen bzgl. Interaktion und Sicherheitsempfinden im Fahrzeug in Bezug auf die Fahrradmitnahme tatsächlich primär auf Basis der akuten Situation getroffen werden und somit zu verwertbaren Ergebnissen führen. Da dies auf Basis der Erfahrungen während der Erhebung stark zu bezweifeln ist, wird auf eine Auswertung dieser Daten im Folgenden verzichtet.

### **Weitere Beobachtungen bei der Befragung und sonstige Ergebnisse**

In Ermangelung einer vollständigen Parametrisierung der Ergebnisse konnten insbesondere die Antworten auf offen formulierte Fragen bisher zum Teil nicht ausgewertet werden. Dies betrifft auch die Vorschläge zur Verbesserung der Situation in den Fahrzeugen bei der Fahrradmitnahme. Es wurde bei der Dateneingabe jedoch bereits deutlich, dass die Einrichtung von Fahrradhaltevorrichtungen in den Fahrzeugen ein wesentlicher Wunsch der befragten Personen ist. Gleichzeitig konnten in den Fahrzeugen mehrere Personen beobachtet werden, die sich in Ermangelung fahrzeugseitiger Angebote erfolgreich mit mitgebrachten Gepäckexpandern behelfen.

Weiterhin drängt sich anhand der Beobachtungen im Betrieb der Eindruck auf, dass die nach Fahrzeugtyp stark variierenden Mehrzweckflächen in Teilen nur bedingt ihrem Zweck gerecht werden. Dies betrifft sowohl die Abmessungen, die Lage im Fahrzeug sowie die Möblierung. So konnten beispielsweise mehrfach auch bei geringem Besetzungsgrad Personen beobachtet werden, die die Klappsitze in den Mehrzweckflächen nutzten und trotz zahlreicher weiterer freier Sitzmöglichkeiten nicht bereit waren, diese für den Transport eines Fahrrades zu räumen – was zu erheblichen Sicherheits- und Komforteinschränkungen für den Fahrgast mit Fahrrad führte. Eine fernmündliche Rückfrage bei zwei Fahrzeugherstellern (Evo-Bus, MAN) bestätigte die Vermutung, dass Mehrzweckflächen derzeit keinen einheitlichen Qualitätsstandards unterliegen oder diese auf Praxistauglichkeit getestet werden, sondern in der Regel entsprechend der Bestellvorgaben in den Fahrzeugen hergestellt werden.



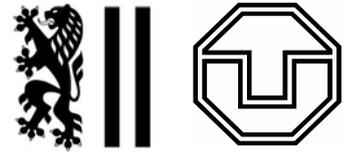
#### **4.4. Zusammenfassung und Bewertung der Ergebnisse**

Die bereits im vorangegangenen Kapitel herausgearbeiteten Unterschiede zwischen den betrachteten Gruppen der Radselbstfahrer und der Radmitnehmer werden durch Ergebnisse der Einstellungsmessung weiter untermauert.

Die Radselbstfahrer können danach mehrheitlich als sportliche, überwiegend männliche Alltagsradfahrer verstanden werden, die sich auf dabei auftretende externe Einflüsse einstellen und auch bei Regen oder starker Hitze ein nur geringfügig geändertes Verkehrsmittelwahlverhalten zeigen. Insbesondere bei Hitze ist dabei so gut wie keine Verkehrsmitteladaptation zu erwarten.

Zudem wird deutlich, dass die Fahrradmitnahme von dieser Personengruppe so gut wie nicht in Anspruch genommen wird. Trotzdem stellt dieses Angebot für die Radselbstfahrer ein wesentliches Attraktivitätsmerkmal des ÖPNV dar. Es ist plausibel davon auszugehen, dass der ÖPNV dabei im Wesentlichen eine Rolle als Notfallsystem einnimmt, wenn das Fahrrad aus Gründen höherer Gewalt (mechanischer Defekt, Platten, Vandalismus, etc.) als Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges ausfällt. Dabei zeigen die Radselbstfahrer eine eher geringe Akzeptanz für eine verzögerte Beförderung aufgrund ungünstiger Fahrzeugumstände, die auf Basis der Befragung nicht in letzter Konsequenz schlüssig geklärt werden kann, für die jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit die entsprechenden Begleitumstände, insbesondere die in diesen Situationen fehlenden Alternativen sowie dem mit dem Fahrradtransport verbundenen bewussten Kauf einer Fahrkarte für das Fahrrad (geringer Zeitkartenbesitz) eine wichtige Rolle spielen.

Die Gruppe der Radmitnehmer grenzt sich dagegen deutlich von den Radselbstfahrern ab. Unter den in den Bussen angetroffenen Personen waren sowohl jüngere als auch ältere Personen sowie Frauen stärker repräsentiert als in der Vergleichsgruppe. Auch anhand des geplanten und realisierten (selbstbeobachteten) Verhaltens grenzen sich die Radmitnehmer deutlich ab. Während die Radmitnehmer die Grundstraße aus verkehrlicher Sicht und aus Sicherheitsaspekten nicht wesentlich anders beurteilen als die Radselbstfahrer, zeigen sich deutliche Unterschiede bei den Parametern Witterung und körperlicher Leistungsbereitschaft/-fähigkeit. In beiden Fällen deuten die signifikant schlechteren Bewertungen darauf hin, dass bereits geringe externe Einflüsse eine deutliche Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl haben und die Radmitnehmer auf akute externe Störeinflüsse im Verlauf des zurückgelegten Weges ebenfalls empfindlich reagieren. Dies betrifft in akuter Form insbesondere die Witterungsabhängigkeit, lässt sich jedoch grundsätzlich auf die Leistungsbereitschaft/-fähigkeit projizieren.



Auf Basis der Befragung muss unterstellt werden, dass für einen erheblichen Teil der befragten Personen insbesondere aufgrund mangelnder körperlicher Leistungsfähigkeit die Radmitnahme im Bus auf der betrachteten Steigungsstrecke eine grundsätzliche Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades zumindest im Verlauf des durchgeführten Weges ist. Dabei bedeutet mangelnde Leistungsfähigkeit nicht per se die fehlende Möglichkeit die Strecke tatsächlich aus eigener Kraft zu überwinden, sondern berücksichtigt die mit sinkender Leistungsunfähigkeit langsamere Fahrweise, die damit unmittelbar verbundene Verlängerung der Reisezeit und daraus resultierend eine sinkende Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel für die betrachtete Strecke. Wesentlich unterstützt wird diese These einerseits durch die selbst berichteten Gründe der Fahrradmitnahme, bei denen in rund dreiviertel der Fälle mangelnde Leistungsfähigkeit bzw. Zeitersparnis als abgeleitete Größe der Leistungsfähigkeit angegeben werden, sowie die deutlich überwiegende Vorausplanung der Fahrradmitnahme bereits bei Fahrtantritt.

#### **4.5. Bedeutung der Ergebnisse für die Radmitnahme im ÖPNV**

Anhand der oben dargestellten Befragungsergebnisse der Radmitnehmer zum Sicherheitsempfinden in den Fahrzeugen ist zu unterstellen, dass eine zunehmende Fahrradanzahl in den Fahrzeugen auch zu verstärkten Einschränkungen der anderen Fahrgäste führt. Daher sind im Sinne einer Sensitivitätsanalyse primär die Zeiten mit der höchsten Durchschnittsbelastung zu betrachten, da auf dieser Basis bereits durch kleine Effekte oder Zufälle verstärkt mit Lastspitzen zu rechnen ist. Da bereits durch die oben dargestellten Querschnittserhebungen gezeigt werden konnte, dass sich die Zahl der mitgenommenen Fahrräder über das Jahr wahrscheinlich weitestgehend analog zum generellen Radverkehrsanteil verhält, sind im Sommer die höchsten Durchschnittsbelastungen bei der Fahrradmitnahme zu erwarten. Diese Entwicklung deckt sich mit den Ergebnissen der Befragung der Radmitnehmer, bei denen aufgrund ihrer Wettersensitivität primär im Sommer eine Fahrradnutzung zu unterstellen ist.

Weiterhin ist aufgrund der Befragungsergebnisse festzustellen, dass die Gruppe der Radselbstfahrer nur eine geringe Affinität zur Radmitnahme im ÖPNV aufweist und auch bei akuten externen Einflüssen nur in vernachlässigbarem Umfang von der Radmitnahme im ÖPNV Gebrauch machen dürfte. Dahingegen nehmen die Radmitnehmer diese Möglichkeit planvoll und regelmäßig in Anspruch und berichten auch selbst von einer Adaptation an ungünstige externe Einflüsse in Form einer verstärkten Nutzung der Fahrradmitnahme. Auf dieser Basis ist insbesondere Einflüssen mit niedriger Toleranz bei den Radmitnehmern eine hohe Bedeutung für die Sensitivitätsanalyse zuzumessen. Dafür kommen als vordringliche



Indikatoren sowohl hohe Ansprüche an die körperliche Leistungsfähigkeit als auch ungünstige Witterung in Frage, wobei in dem Komplex Witterung sowohl Nässe, Kälte als auch große sommerliche Hitze betrachtet werden müssen. Unter Vernachlässigung zufälliger Einflüsse verbleibt dabei als akut veränderlicher Faktor ausschließlich der Aspekt Witterung, für den im Folgenden die im Wesentlichen zu erwartenden Witterungsverläufe im Tagesverlauf auf ihren zu erwartenden Einfluss auf die Radmitnahme anhand der Befragungsergebnisse der Radmitnehmer überprüft werden.

Die Bewertung der Relevanz für die Radmitnahme im ÖPNV erfolgt dabei anhand der folgenden Kriterien, denen im Folgenden jeweils eine verstärkende (+), neutrale (o) oder abschwächende (-) Wirkung auf die Nachfrage zugewiesen wird.

		+	o	-
Witterung Vormittag	Begünstigt die Witterung einen hohen Radverkehrsanteil?	ja	neutral	nein
Witterung Tagesverlauf	Wird die Witterung im Tagesverlauf günstiger oder ungünstiger für den Radverkehr?	ungünst.	neutral	günstiger
Zeitliche Adaptionmöglichkeit	Besteht durch eine geringfügige Verschiebung der Fahrt die Möglichkeit, den Einfluss zu umgehen?	nein	neutral	ja
Verstärkende Wirkung weiterer Faktoren	Wird der Effekt durch andere Faktoren verstärkt oder verstärkt er andere Einflüsse?	ja	neutral	nein
Induzierung von Peaks	Ist der Einfluss grundsätzlich geeignet, ein Nachfragepeak zu induzieren?	ja	neutral	nein

**Tabelle 17: Bewertungskriterien Sensitivitätsanalyse**



**Vormittag: warm/trocken/(un)bewölkt - Tagesverlauf: heiß/trocken/sonnig**

In diesem Fall kann unterstellt werden, dass die Wetterlage oftmals beim Verlassen des Wohnortes stärker zugunsten des Fahrrades beurteilt wird, als diese zu einem späteren Zeitpunkt vorgefunden und erlebt wird. Die Bewertung der Witterungslage verläuft in diesem Fall also im Tagesverlauf von positiv nach negativ. Eine kurzzeitige Fahrtverschiebung ist zur Vermeidung großer sommerlicher Hitze quasi ausgeschlossen. Es ist daher nicht nur in der Basis mit einem hohen Radverkehrsanteil zu rechnen, sondern auch mit einem relativ hohen Nachfrageanteil für die Fahrradmitnahme.

Witterung Vorm.	Witterung Tag	Adaption	Verstärkung	Peaks	Summe
+	+	+	+	0	++++

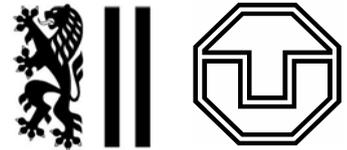
**Vormittag: (kalt)/(nass)/bewölkt – Tagesverlauf: warm/trocken/(un)bewölkt**

Eine deutlich davon abweichende Abwägung ist bezüglich der weiteren Wetterfaktoren Nässe und Kälte zu treffen. In beiden Fällen ist zu unterstellen, dass bei entsprechenden Wetterlagen beim Verlassen des Wohnortes die Verkehrsmittelwahl eher nicht zugunsten des Fahrrades entschieden wird. Somit ist nicht nur das Basisniveau des Radverkehrsanteils an diesen Tagen geringer anzusetzen, sondern es ist zudem bei einer Wetterveränderung im Tagesverlauf zu unterstellen, dass sich die Wetterlage eher positiv für den Radverkehr entwickelt. Es ist daher unwahrscheinlich, dass diese Randbedingungen eine hohe Anzahl an Radmitnehmern induzieren. Hinzu kommt, dass besonders kaltes Wetter in den Sommermonaten im Allgemeinen nicht zu erwarten ist.

Witterung Vorm.	Witterung Tag	Adaption	Verstärkung	Peaks	Summe
-	-	0	-	0	---

**Vormittag: warm/trocken/(un)bewölkt – Tagesverlauf: warm/regen/bewölkt**

Als weiteren Fall ist einsetzender Regen im Tagesverlauf zu untersuchen. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei sommerlichen Regenereignissen in der überwiegenden Zahl der Fälle nicht um andauernde Niederschläge mit niedriger oder mittlerer Intensität, sondern aufgrund der meteorologischen Zusammenhänge eher um kurze Niederschläge mit hoher Intensität, vielfach in Verbindung mit Gewittern handelt. Im Gegensatz zu großer sommerlicher Hitze handelt es sich dabei also primär um kurzzeitige Ereignisse, die sich einerseits mit einem gewissen zeitlichen Vorlauf ankündigen und zudem von begrenzter Dauer sind. Dadurch wird einerseits eine entsprechende Nutzerreaktion durch eine



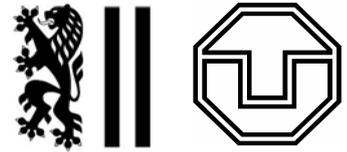
kurzfristige Fahrtverschiebung möglich, andererseits sind die Umfeldbedingungen im Vor- und Nachlauf der Grundstraße analog zu betrachten, so dass die Nutzung der Radmitnahme nur in der Grundstraße in diesem Fall keine andere Situation als auf jeder anderen Strecke darstellt. Tatsächlich konnten bei der Querschnittserhebung bei eben so einer Wetterlage am 3. Juli 2008 keine signifikanten Spitzenbelastungen oder anderweitige deutliche Effekte festgestellt werden.

Witterung Vorm.	Witterung Tag	Adaption	Verstärkung	Peaks	Summe
+	+	(-)	-	+	+(+)

Die Analyse zeigt, dass insbesondere unter den im ersten Szenario dargestellten Rahmenbedingungen zahlreiche nachfrageverstärkende Effekte überlagert werden. Es ist daher an diesen Tagen voraussichtlich mit den höchsten Tagesdurchschnittsbelastungen zu rechnen. Diese Prognose wird durch die Querschnittserhebungen bestätigt. Da sich die hohe Nachfrage zudem sehr ungleichmäßig auf die Kurse der Buslinie verteilt, sind stärkere Peaks bei einer größeren Grundgesamtheit entsprechend wahrscheinlicher als bei einer geringen Nachfrage und somit bei der beschriebenen Wetterlage ebenfalls am wahrscheinlichsten anzutreffen.

#### **4.6. Perspektive der Fahrradmitnahme im ÖPNV**

Wie bereits dargestellt, wird auch von den Radmitnehmern bei zunehmender Anzahl von Fahrrädern in den ÖPNV-Fahrzeugen ein abnehmendes Sicherheitsniveau konstatiert. Es ist davon auszugehen, dass dies analog auch für weitere Qualitätskriterien der Beförderung und zudem auch für die anderen Fahrgäste gilt. Jedoch konnte bereits in den Tabellen Tabelle 4 und Tabelle 5 herausgearbeitet werden, dass nur bei einer sehr geringen Fahrtenzahl aus objektiver Sicht tatsächlich größere Einschränkungen für die Fahrgäste zu erwarten sind, die dann insbesondere durch die Überlagerung einer hohen Nachfrage der Fahrrad- und/oder Kinderwagenbeförderung sowie eines ggf. hohen generellen Besetzungsgrades erzeugt werden. Auf Basis der Befragungsergebnisse der Personen mit Kinderwagen ist jedoch zu unterstellen, dass die Fahrradmitnahme von einer erheblichen Zahl der Fahrgäste bereits zu einem früheren Zeitpunkt als deutliche Störung wahrgenommen wird. Dies ist jedoch primär nicht auf eine akute Einschränkung der eigenen Beförderung sondern auf eine fehlende generelle Akzeptanz der Fahrradbeförderung ggf. auf Basis früherer Erlebnisse zurückzuführen.

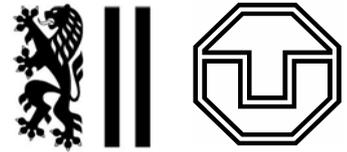


Auf Basis dieser Ergebnisse können daher folgende zentrale Schlüsse aus der Untersuchung gezogen werden:

Die Fahrradmitnahme in der Linie 61 in der Grundstraße hat eine erhebliche Bedeutung für den Radverkehr, auch über das konkrete Untersuchungsgebiet hinaus. Da in einer erheblichen Zahl der Fälle erst die Radmitnahme überhaupt die Fahrradnutzung ermöglicht, ist die Radmitnahme im ÖPNV insbesondere an Steigungsstrecken im Rahmen der Radverkehrsförderung stärker einzubeziehen.

Die Fahrradmitnahme stärkt jedoch auch den ÖPNV, da umgekehrt ein Wegfall oder die Erschwernis der Radmitnahme nicht nur bei der primären Nutzergruppe der Radmitnahme sondern auch bei den sonstigen Radfahrern als wesentlicher Attraktivitätsverlust des ÖPNV aufgefasst werden würde und somit eine insgesamt sinkende ÖV-Nutzung wahrscheinlich ist. Es ist dabei unwahrscheinlich davon auszugehen, dass diese weggefallenen Fahrgäste durch eine „höhere Beförderungsqualität“ für die verbleibenden Fahrgäste und einer daraus resultierenden Nachfragesteigerung kompensiert werden können. Vielmehr ist festzustellen, dass unter den heutigen Bedingungen die Radmitnahme im Untersuchungsgebiet als überwiegend unkritisch anzusehen ist. Es gibt nur wenige Fahrten, die auch aus objektiver Sicht als problematisch gelten müssen. Die auch außerhalb dieser kritischen Fahrten negative Wahrnehmung der Radmitnahme im ÖPNV ist vordringlich auf ein generelles Akzeptanzproblem bei den Mitreisenden zurückzuführen. Die Steigerung dieser Akzeptanz sollte das vordringliche Ziel weiterer Tätigkeiten sein.

Die Radmitnehmer sind sich zu einem stark überwiegenden Teil ihrer besonderen Rolle in den Fahrzeugen und ihrer daraus resultierenden besonderen Fürsorgepflicht bewusst und sind ggf. auch bereit, in Adaption an die konkret im Fahrzeug vorgefundene Situation die Fahrt zu verschieben.

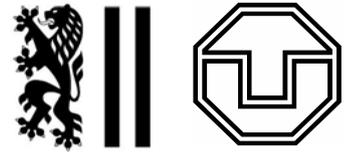


## 5. Fazit, Empfehlung, Ausblick

Die Radmitnahme im ÖPNV ist in dem konkreten Beispiel weniger ein Problem der objektiven Unverträglichkeit der gemeinsamen Beförderung mit anderen Fahrgastgruppen, sondern wird vordringlich aufgrund fehlender Akzeptanz von einem Teil der Fahrgäste als Problem empfunden. Da die vorliegende Untersuchung erwarten lässt, dass sowohl der Radverkehr als auch der ÖPNV in Summe von der Fahrradmitnahme profitieren, ist daher zu empfehlen, die wesentliche Konzentration in diesem Zusammenhang auf die Verbesserung der Interaktion und die Erhöhung der gegenseitigen Akzeptanz der verschiedenen Fahrgastgruppen zu legen. Die von der DVB bereits seit einiger Zeit verfolgte Kampagne „Lieber – in Bus und Bahn“ bietet hierzu einen beispielhaften Anknüpfungspunkt.

Einen wichtigen Beitrag hierzu kann auch das Fahrpersonal leisten, indem diese den Ordnungsprozess im Fahrzeug ggf. moderierend unterstützen. Dies kann z.B. die Aufforderung zur Freigabe von Klappsitzen in den Mehrzweckflächen beinhalten, bei denen jedoch generell der Sinn zu hinterfragen ist. Auf Basis der Beobachtungen ist davon auszugehen, dass diese Sitze bei geringem Mehrwert für die Fahrgäste in erheblichem Umfang Konfliktpotenzial bieten. Es wird daher empfohlen, diesem Thema in Zusammenhang mit der Erstellung grundlegender Qualitätskriterien für die Einrichtung und den Betrieb von Mehrzweckflächen in ÖPNV-Fahrzeugen weitere Aufmerksamkeit zu widmen.

Es erscheint darüber hinaus sinnvoll, die mit dieser Untersuchung vorliegenden detaillierten Daten zu Rahmenbedingungen und Einstellungen von Radfahrer durch analoge Befragungen in anderen räumlichen und topografischen Zusammenhängen zu ergänzen. Es ist zu erwarten, dass sich dabei signifikante Unterschiede zwischen den dann vorliegenden Vergleichsgruppen zeigen werden, auf deren Basis eine zielgerichtete Radverkehrsförderung erfolgen kann (vgl. vermutete Abhängigkeit Professionalisierungsgrad / Radinfrastruktur am Arbeitsplatz / Radnutzung im Alltag). Die im Rahmen des Projektes erarbeiteten Erhebungsinstrumente bieten hierbei eine bereits getestete und erfolgreich eingesetzte Grundlage.



## 6. Befragungsdaten/Fragebögen/Hinweise zur Weiterarbeit

Die bei den Befragungen erhobenen Daten wurden in SPSS digitalisiert und ausgewertet. Insgesamt sind 174 Variablen vorhanden. Der Variablenname ist von links nach rechts codiert – Beispiel f01\_a. Das „f“ ist in diesem Fall der Schlüssel für eine digitalisierte Frage aus dem Fragebogen, die „01“ die Nummer die Frage und das „a“ die fortlaufende Nummerierung innerhalb einer Frage. Zu den einzelnen Gruppen und Variablen im Folgenden einige Erläuterungen.

### 6.1. *G\_ID* und *P\_ID*

Die beiden Variablen nehmen eine Sonderstellung ein. Sie sind zusammen die eindeutige Identifikation eines zusammenhängenden Datensatzes. Darüber hinaus finden sie sich auf jedem Schriftstück, das zur Datenerhebung verwendet wurde, sodass bei Fehlern oder Fragen zum digitalisierten Datensatz die Datenurbelege schnell auffindbar sind.

Die *G\_ID* ist die Gruppennummer und kann folgende Werte annehmen:

- 1 <> Radselbstfahrer
- 2 <> Radmitnehmer in Bussen Linie 61
- 3 <> Personen mit Kinderwagen/Rollstuhl Linie 61
- 4 <> Radmitnehmer in der Standseilbahn
- 5 <> Radmitnehmer in der Schwebbahn

Die *P\_ID* ist innerhalb der jeweiligen Gruppe die eindeutige Personennummer. Sie beginnt jeweils mit der Zahl 11. Besondere Fälle haben eine abgesetzte *P\_ID* erhalten:



G_ID	Bereich P_ID	Spezifikation
1	11 – 221	Normale Fälle
1	405 – 411	Fragebögen (ausschl. Teil 2), die an interessierte Personen ausgegeben wurde, die die Erhebungsstelle ohne Fahrrad passierten aber nach eigenem Bekunden regelmäßig mit dem Rad in der Grundstraße unterwegs sind.
2	11 – 76	Normale Fälle
2	137 – 138	Personen, die erneut im Bus angetroffen wurden und bereits befragt wurden, die den ersten Fragebogenteil über die aktuelle Situation im Fahrzeug erneut ausgefüllt haben
2	201 -202	Personen, die die Auskunft verweigert haben
3	11 – 32	Normale Fälle
3	111	Auskunft verweigert
4	11 – 49	Normale Fälle
4	111 – 113	Auskunft verweigert
5	11 – 33	Normale Fälle

**Tabelle 18: Spezifikation der erfassten Fälle**

## 6.2. Variablengruppe a

Die Variablengruppe enthält Informationen, welche Erhebungsmaterialien für den jeweiligen Fall vorhanden sind:

a01	Anhänge zu den Fragebögen oder Fahrtenmitschriften – in allen Fällen Mitschriften des Erhebungspersonals
a02	Fragebogen Teil 1
a03	Fragebogen Teil 2
a04	Ablehnungsgrund (wenn Aussage verweigert), sofern bekannt

**Tabelle 19: Variablengruppe a**



Die Variablen a01 bis a03 sind jeweils wie folgt codiert:

1	vorhanden
2	nicht vorhanden
3	nicht ausgegeben
9	für diese Gruppe nicht verfügbar

**Tabelle 20: Codierung der Variablengruppe a01 bis 03**

Die Variable a04 ist wie folgt codiert:

1	Bereits bei Befragung Radselbstfahrer in Grundstraße erhalten
2	Bereits bei Befragung in Linie 61 erhalten
3	Bereits bei Befragung in Standseilbahn erhalten
4	Bereits bei Befragung in Schwebebahn erhalten
5	Sonstiges

**Tabelle 21: Codierung der Variable a04**

### 6.3. Variablengruppe b

b01	Befragungstag im Juli 2008
b02	Befragungsurzeit (bei Gruppen 2-5 jeweils die Abfahrzeit des Fahrzeugs am Körnerplatz)

**Tabelle 22: Variablengruppe b**

### 6.4. Variablengruppe c

Die Variablengruppe c enthält vom Erhebungspersonal aufgenommene personenbezogene Informationen

Variable	Label	Code
c01	Geschlecht	1 = männlich, 2 = weiblich
c02	Alter	1 = unter 18, 2 = 18 bis 30, 3 = 30 bis 60, 4 = über 60
c03	Radkleidung	1 = ja, 2 = nein

**Tabelle 23: Variablengruppe c mit Codierung**



Eine Erläuterung, was als Radkleidung aufgefasst wurde, ist in der Anlage 1 vorhanden. In Bezug auf die vorliegenden Daten ist darauf hinzuweisen, dass bei der Befragung der Gruppe 1 ein Teil des Erhebungspersonals im Vorfeld nicht ausreichend über diese Abgrenzung informiert wurde. Da dieser Fehler erst sehr spät am Tag aufgefallen ist, dürfte der erfasste Personenanteil mit Radkleidung in dieser Gruppe deutlich zu niedrig sein. In allen anderen Gruppen wurde die Erhebung korrekt und vollständig durchgeführt.

### **6.5. Variablengruppe d**

Die Variablengruppe d erhält Daten zur jeweiligen Situation im Fahrzeug bei der Mitfahrt. Zu beachten ist dabei, dass bei mehreren Personen im Fahrzeug die Daten in jedem Fall erneut abgelegt wurden. Zu erkennen ist dies an der eindeutigen Fahrtnummer.

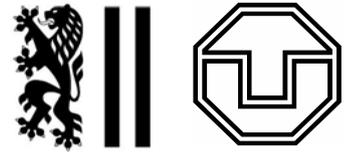
Variable	Label	Code
d01	Fahrtnummer	Fortlaufende Nummer
d02	Besetzung Personen bei Abfahrt Körnerplatz	
d03	Besetzung Fahrräder bei Abfahrt Körnerplatz	
d04	Besetzung Kinderwagen/Rollstühle bei Abfahrt am Körnerplatz*	
d05	Ist auch im hinteren Fahrzeugteil eine Mehrzweckfläche vorhanden?	1 = ja, 2 = nein
d06	Standort im Fahrzeug	

\* es wurden keine Rollstühle angetroffen

**Tabelle 24: Variablengruppe d mit Codierung**

### **6.6. Variablengruppe f**

Gruppe f sind die digitalisierten Antworten aus den Befragungen. Jede Frage, die in der Befragung verwendet wurde, hat einen eindeutigen Variablennamen. Eine Übersicht über die verwendeten Fragen, den Ort der Verwendung und die Codierung gibt die Anlage 19 (nur digital verfügbar). Zu beachten ist dabei, dass einzelne Wörter bei der Fragenverwendung in den Fragebögen ersetzt wurden (z.B. je nach Fahrzeug in den Mitnehmerbögen Bussen der Linie 61/Standseilbahn/Schwebbahn). Sofern dadurch die Fragestellung im Kern nicht betroffen war, wurden diese in einer gemeinsamen Variablen bilanziert.



Ob eine Frage bei einer bestimmten Gruppe abgefragt wurde, ist an dem Eintrag unter der jeweiligen Gruppenspalte (Gr. 1 bis Gr. 4/5) ersichtlich. Der Eintrag (bspw. 1-4) zeigt dabei mit der ersten Ziffer den Fragebogenteil und mit der zweiten Ziffer die Ordnungsziffer innerhalb des Fragebogenteils an.

Über die Übersicht hinaus im Folgenden noch weitere Bemerkungen zu den Fragen, die sich aus dem Einsatz der Fragen in der Praxis ergeben.

### **Frage 01**

Die Frage hat bei den Probanden auch nach leichten Anpassungen für die Gruppen 2-5 zu Verwirrung geführt. Die Frage sollte daher entweder entschachtelt werden (hauptsächliche Problemquelle) oder als Wegekette von Verlassen bis zur Rückkehr des Wohnortes angelegt werden. Die Abfrage „Alternative: Sport“ wurde von zahlreichen befragten Personen ebenso wie die Tageskilometer vermutlich übersehen. Bei den Tageskilometern wäre darüber hinaus zu empfehlen, die Distanz für den konkreten Weg alternativ oder zusätzlich abzufragen. Eine Ergänzung der Alternativen um „Tourismus/Ausflug“ ist ebenfalls sinnvoll.

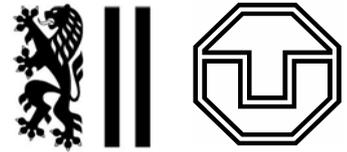
### **Frage 05**

Die Fragen sind bewusst so gewählt und teilweise gegensätzlich gepolt, dass ein einfaches „Durchkreuzen“ der jeweils gleichen Antwort (z.B. „trifft eher zu“) nicht möglich ist. Bei der Befragung hat dies verschiedentlich zu kritischen Bemerkungen geführt. Generell sollte an der gegensätzlichen Polung einiger Fragen jedoch festgehalten werden. Dabei ist es jedoch zwingend erforderlich, die entscheidenden Wörter in der Frage wie „nicht“ deutlich hervorzuheben.

Die ausschließlich bei der Gruppe 1 im ersten Fragebogenteil abgefragte Frage f05\_c wurde im zweiten Fragebogenteil unter f16\_e gleichlautend erneut abgefragt (vergleiche Tabelle 9: Vergleich des Antwortverhaltens bei gleicher Frage in unterschiedlichem Kontext (gleiche Stichprobe, n=145).

### **Frage 06**

Auch in diesem Fall ist die Frage recht verschachtelt, sodass verschiedentlich der Teil B („Das ist mir ..?“) nicht ausgefüllt wurde.



### **Frage 07**

Achtung bei der Digitalisierung. Die Variable f07\_d ist in die Frage f07\_c hineingeschachtelt.

### **Frage 09**

Bei der Frage wurde bei der Gruppe 1 versehentlich ein Text verwendet, der für die Gruppen 2-5 vorgesehen war. Letztendlich wurde dann die Frage in den Gruppen 2,4,5 aus Platzmangel nicht gestellt. Die Frage für die Gruppe 1 sollte ohne Bezug zur Fahrradmitnahme ausschließlich allgemeine Anmerkungen und Anregungen abfragen.

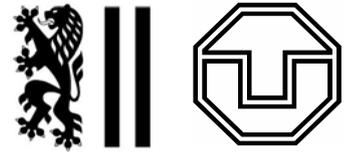
(Durch die fehlerhafte Fragestellung sind von den Probanden relativ viele Anmerkungen zur Fahrradmitnahme gemacht worden. Diese sind bisher nicht codiert worden. Grundsätzlich ist dies mit der Codetabelle der Frage f11 möglich. Jedoch sollten die Antworten zur Fahrradmitnahme nicht bei f11 bilanziert werden. Im Gegensatz zur Praxis der Antwortübernahme aus f9 und f22 bei allgemeinen Antworten ist durch die spezielle Fragestellung nicht davon auszugehen, dass dies generell als drängendes Problem von den Probanden gesehen wird. Da die Hinweise aber trotzdem interessant sind, wäre die Codierung in eine neue Variable sinnvoll – eine von f11 abweichende Codierung ist dann ebenfalls kein Problem. Die generellen Hinweise zur Codierung von f11 gelten dessen unbenommen.)

### **Frage 10**

Die Frage wurde 1:1 aus der Kommunalen Bürgerbefragung (KBU) der Stadt Dresden übernommen. Die zahlreichen Antwortmöglichkeiten wurden jedoch kaum ausgeschöpft und bringen für die Auswertung keinen Mehrwert – eher im Gegenteil. Die Antwortmöglichkeit Taxi kann ersatzlos entfallen, die Antwortmöglichkeit Krad kann in PKW-Selbstfahrt als MIV integriert werden. Sonstiges sollte angegeben werden, kann jedoch in der Regel anschließend für die Auswertung in die verbleibenden Werte recodiert werden.

Der Hinweis bei „zu Fuß“, dass damit ausschließlich vollständig zu Fuß zurückgelegte Wege gemeint sind, ist aus den Erfahrungen der KBU erfolgt und hat eine hohe Bedeutung. Da bei der KBU für Fußwege sonst eine unrealistisch hohe Zahl erreicht worden wäre, wurden dort alle Fußwege bei gleichzeitiger Nennung anderer Verkehrsmittel gestrichen. Dies konnte durch die hier vorgenommene Einschränkung erfolgreich vermieden werden.

Da Mehrfachantworten möglich sind, Gruppe x beachten.



### **Frage 11**

Auch diese Frage wurde aus der KBU übernommen. Eine Abstufung in Prioritäten wurde innerhalb der gemachten Angaben nicht mehr vorgenommen, da vielfach unter einem Punkt mehrere Aspekte erwähnt wurden („dies UND das“). Auch wurden vereinzelt mehr als drei Angaben zu der Frage gemacht. Ausgehend von der Annahme, dass das Thema bei Erwähnung für den Probanden insgesamt eine hohe Priorität besitzt, wurden alle erwähnten Aspekte (sofern codierbar) unter f11 codiert. Sofern diese mit dem Codierschema erfassbar waren, wurden unter f11 zudem allgemeine Anregungen aus den offenen Fragen f9 und f22 mitbilanziert, da hier davon auszugehen ist, dass ein ohne spezielle Nachfrage vom Probanden angesprochenes Thema für diesen eine hohe Wichtigkeit besitzt. In vielen Fällen war zudem eine Deckungsgleichheit der Antwort zwischen den Fragen f9/f11/f22 vorhanden. Die thematischen Codes wurden unabhängig von der Anzahl der Hinweise zum gleichen Thema je Proband nur ein Mal vergeben.

Die Codetabelle f11 ist in der Anlage 21 enthalten. Neben der direkten Codierung sind dort auch Beispiele für nicht eindeutige Zugehörigkeiten der Antworten aufgeführt (die ggf. in Klammern vorhandene Zahl der Stiche deutet auf die Zahl der dazu erfolgten Erwähnungen hin) und die nicht zugeordneten Antworten und Anregungen wiedergegeben (interessante Lektüre!).

### **Frage 12**

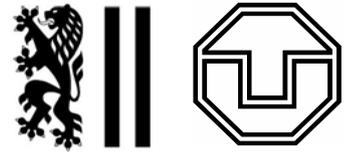
Die Frage wurde aus der KBU abgewandelt übernommen. Für zukünftige Befragungen in der KBU wird diese Form der Frage empfohlen, da der Proband durch „die Verteilung einer knappen Ressource“ bei der Entscheidung für ein einzelnes Verkehrsmittel die Effekte auf die anderen Verkehrsmittel berücksichtigen muss.

### **Frage 13**

Bei der Frage wurden die Fragen b und c relativ häufig auch dann beantwortet, wenn die Frage a mit „nein“ (Code 1) beantwortet wurde. In diesem Fall wurde ebenfalls wie bei fehlender Antwort in Frage a (dann Code -99) keine Digitalisierung der Antworten in den Fragen b und c vorgenommen.

### **Frage 16**

Bei der Frage wurde von vielen Probanden „keine Meinung“ angegeben. Dies ist bei der Auswertung zu berücksichtigen.



Die Frage f ist zu breit angelegt, als dass Sie eine tatsächliche Trennschärfe entfalten könnte. Bei erneuter Verwendung sollte diese Frage entweder in mehrere Fragen aufgegliedert oder weggelassen werden.

### **Frage 17**

Bei der Frage wurde von zahlreichen Probanden per Kommentar im Fragebogen darauf hingewiesen, dass die Grundstraße in Ihrer Gesamtheit schwer bewertbar ist, da im unteren sehr engen Teil zwischen Rissweg und Körnerplatz keine Radverkehrsanlage vorhanden ist. Einschränkend ist bezüglich der Frage f17\_e hinzuzufügen, dass aufgrund der verschachtelten Frage eine Konsistenzanalyse mit der Frage f17\_d erforderlich wäre, die bisher jedoch noch nicht durchgeführt werden konnte.

### **Frage 18**

Die Frage wurde sehr spät aufgenommen und konnte aus Platzgründen nur im Fragebogen der Gruppe 1 berücksichtigt werden. In Anbetracht der wirklich überraschenden Ergebnisse sollte die Frage jedoch unbedingt bei erneuten Befragungen in allen Gruppen abgefragt werden.



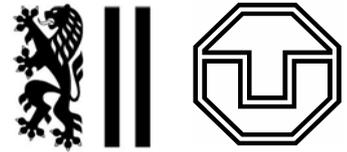
**Frage 23**

Die Frage b wurde von zahlreichen Probanden nicht beantwortet oder es wurden Angaben gemacht, die keine originären Gründe für die Radmitnahme sind. Diese lassen sich im Wesentlichen in die Bereiche einer relationalen Entscheidung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV (z.B. „Habe den Bus verpasst“, Code 91) oder in den Bereich einer täglichen Nutzung/Habituierung (z.B. „Weg zur Arbeit“, Code 92) einordnen. Die Codierung erfolgte entsprechend der folgenden Tabelle.

Codetabelle Frage f23_b	
1	Bequemlichkeit/körperliche Leistungsfähigkeit (Anstrengung wg. Anstieg)
2	Grundstraße unangenehm
3	Niederschlag
4	Temperatur
5	Kostengünstig
6	Zeitersparnis
7	Defekt am Rad/ungeeignetes Fahrrad
8	Straßenoberfläche/Fahrkomfort
9	Mangelnde ÖPNV-Anbindung im weiteren Verlauf des Weges
10	Es wird jemand begleitet (Kind, Bekannte)
11	Soziale Sicherheit
12	Verkehrssicherheit
13	Fahrzeug stand zufällig abfahrbereit da
14	Erweitert die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads (Lastentransport, etc.)
15	Wetter allgemein
16	sonstiges
17	Abgase
91	relationale Entscheidung
92	tägliche Nutzung / habituierung

**Tabelle 25: Codierung der Frage f23\_b**

Um die Zahl der sinnvollen Antworten zu erhöhen, erscheint es sinnvoll, die Frage b bei erneuter Nutzung von der Frage a abzutrennen und in einer gesonderten Frage zu erfassen.



Darüber hinaus sollten Hinweise gegeben werden, was NICHT (→ relational/Habituierung) als Grund zu verstehen ist. In jedem Fall aber sollte die Frage offen formuliert werden, um den Probanden keine Gründe „in den Mund zu schieben“.

### **Frage 25**

Hier wurde auf dem Fragebogen der Gruppe 3 die Antwortmöglichkeit „nicht vorhanden“ vergessen. Weiterhin war besonders bei der Gruppe 3 bei dieser Frage bei der Befragung auffällig, dass die Bewertung der Fahrradmitnehmer schlecht ausfiel, auch wenn keine Radfahrer im Bus waren. Selbst eine farbliche Markierung des Hinweises „bei dieser Fahrt“ in der Titelfrage führte zu keiner augenfälligen Verbesserung. Es wäre daher zu überlegen in diesem Fall „als Frustabbau“ zunächst die generellen Fragen wie in f16 wiedergegeben zu stellen und anschließend die konkrete Situation im Bus bewerten zu lassen. Darüber hinaus ist es ggf. sinnvoll, in jeder einzelnen Zeile erneut den Halbsatz „bei dieser Fahrt“ mit aufzunehmen.



### Frage 27

Die Codierung der Haltestellen erfolgte nach folgender Tabelle.

Codetabelle Frage f27a+b	
1	Vor Jacobistraße
2	Jacobistraße
3	Wagnerstraße
4	Schillerplatz
5	Körnerplatz
6	Rißweg
7	Steglichstraße
8	Tännichstraße
9	Elisabethstraße
10	Grundstraße
11	Ullersdorfer Platz (Bühlau)
20	<b>Richtung Fernsehturm</b> (Haltest: Cunewalder Straße, Quohrener Straße, Hornweg, Gönnsdorf, Pappritz, Fernsehturm)
30	<b>Richtung Weißig</b> (alle anderen Haltest.)

**Tabelle 26: Codierung Frage f27a+b**

### **6.7. Variablengruppe g**

In der Variablengruppe g sind Anmerkungen des Digitalisierungspersonals zu den jeweiligen Fällen hinterlegt.

### **6.8. Variablengruppe h**

Die Variablengruppe h sind Hilfsvariablen, die aus den Rohdaten entwickelt werden. Derzeit ist eine Hilfsvariable vorhanden. In der Variable h\_1 wurden den Fällen ein Code 1 zugewiesen, die vermutlich oder sicher einen touristischen Hintergrund haben.



### **6.9. Variablengruppe kl**

Die Variablengruppe kl enthält klassierte Variablen. Dabei wurden Variablen mit Wertangaben (z.B. Uhrzeit, Alter, Entfernung) in Klassen (bsp. Uhrzeit: 0:00 bis 1:00, 1:00 bis 2:00, etc) eingeteilt. Derzeit sind die folgenden klassierten Variablen vorhanden:

Variable	Ursprungsvariable	Inhalt	Klassierung
kl_f01d_10er	f01_d	Tageskilometer Fahrrad	1-10km, 10-20km, etc.
kl_f02b_1h	f02_b	Uhrzeit Befahrung Grund- straße Gegenrichtung	0:00-1:00, 1:00-2:00, etc.
kl_f19a_DVB	f19_a	Alter	<18, 18-30, 30-60, >60
kl_f02b_10er	f19_a	Alter	0-10, 10-20, etc.

**Tabelle 27: Variablengruppe kl mit Klassierung**

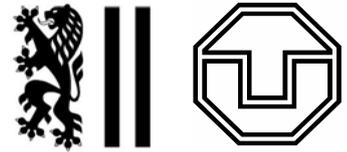
### **6.10. Variablengruppe x**

Variablengruppe x enthält aggregierte (berechnete) Variablen. Derzeit sind die Variablen x\_f101\_Fälle (Arbeit), x\_f102\_Fälle (Einkauf) und x\_f103\_Fälle (Freizeit) vorhanden. Diese wurden aus der Frage 10 berechnet und haben den Wert 1, sofern der Proband in der Frage 10 in der jeweiligen Spalte (Arbeit/Einkauf/Freizeit) bei mindestens einer der Antworten zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV, PKW-Selbstfahrt und PKW-Mitfahrt eine Antwort gegeben haben. Aus diesen Variablen ergibt sich die relevante Fallzahl zur Berechnung, wie hoch der Anteil der Personen in der jeweiligen Gruppe ist, die diese Angabe gemacht haben.



## 7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtgebiet Dresden (Kartengrundlage: Google Maps) .....	5
Abbildung 2: Übersichtsplan Grundstraße und Umgebung (Kartengrundlage: Google Maps) ..	6
Abbildung 3: Tagesganglinie Radselbstfahrer am 10.6.2008 .....	10
Abbildung 4: Tagesganglinie Radselbstfahrer nach Fahrtrichtung am 10.6.2008 .....	10
Abbildung 5: Tagesganglinien der Radselbstfahrer Grundstraße im Vergleich .....	11
Abbildung 6: Tagesganglinien Fahrradbeförderung Linie 61 .....	12
Abbildung 7: Vergleich Tagesganglinie Selbstfahrer/Mitnehmer Grundstraße .....	13
Abbildung 8: Vergleich Tagesganglinien der Radmitnahme Buslinie 61 .....	14
Abbildung 9: Ankündigung Erhebung (Bild: Dr. Burggraf) .....	18
Abbildung 10: Befragungsstelle in der Grundstraße (Bild: Dr. Burggraf) .....	20
Abbildung 11: Alter der befragten Personen .....	27
Abbildung 12: Stellung im Erwerbsleben .....	28
Abbildung 13: Indikatoren zur Verkehrsmittelwahlfreiheit der befragten Personen .....	29
Abbildung 14: Dauerhafter oder eingeschränkter ÖV-Zeitkartenbesitz .....	30
Abbildung 15: Überwiegende Verkehrsmittelnutzung auf den Wegen zu Arbeit/Ausbildung...	31
Abbildung 16: Überwiegende Verkehrsmittelnutzung auf den Wegen zu Einkauf/Dienstleistung .....	31
Abbildung 17: Überwiegende Verkehrsmittelnutzung auf Wegen in der Freizeit.....	32
Abbildung 18: Hypothetische alternative Verkehrsmittelwahl am Stichtag .....	33
Abbildung 19: Gewünschter Einsatz für Verkehrsarten (von 100 Punkten).....	33
Abbildung 20: Radverkehrsaufkommen an Werktagen in Dresden in Abhängigkeit von der Tagesdurchschnittstemperatur (Quelle: Griessbach 2008, Seite 35) .....	38
Abbildung 21: Radverkehrsaufkommen an Wochenenden in Dresden in Abhängigkeit von der Tagesdurchschnittstemperatur (Quelle: Griessbach 2008, Seite 35) .....	39
Abbildung 22: Gründe für die Fahrradmitnahme im ÖPNV.....	46
Abbildung 23: Entscheidungszeitpunkt für die Fahrradmitnahme im ÖPNV im Verlauf der Mobilitätskette .....	47



---

Abbildung 24: Sicherheitsempfinden der Radmitnehmer (Linie 61) in Abhängigkeit von der Anzahl transportierter Fahrräder.....	48
Abbildung 25: Antwortverteilung bzgl. subjektivem Sicherheitsempfinden im Fahrzeug in Abhängigkeit von der Anzahl transportierter Fahrräder (nach Klassen) .....	48
Abbildung 26: Gegenüberstellung des Antwortverhaltens der primären Sondernutzer bezüglich der ‚generellen Störfunktion Fahrradmitnahme‘ in Abhängigkeit der ‚selbstberichteten Fahrradmitnahmehäufigkeit‘ .....	49



## 8. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausgewählte Straßen im näheren Untersuchungsgebiet.....	7
Tabelle 2: Übersicht quantitativer Eingangsdaten für die Untersuchung .....	9
Tabelle 3: Stichprobe, Beteiligung, Rücksendequote .....	24
Tabelle 4: Übersicht Anzahl angetroffene Beförderungskombinationen .....	25
Tabelle 5: Besetzungsgrad Linie 61.....	26
Tabelle 6: Radinfrastruktur an der Arbeits- oder Ausbildungsstätte .....	34
Tabelle 7: Antwort und Scoreübersicht der Einstellungsmessung .....	36
Tabelle 8: Einteilung und Bewertung der Gruppenscores .....	36
Tabelle 9: Vergleich des Antwortverhaltens bei gleicher Frage in unterschiedlichem Kontext (gleiche Stichprobe, n=145).....	36
Tabelle 10: Ausgewählte Items zum Merkmal Wetter.....	37
Tabelle 11: Ausgewählte Items zum Merkmal Leistungsfähigkeit/-bereitschaft.....	40
Tabelle 12: Ausgewählte Items zur Einschätzung der Fahrradmitnahme im ÖPNV (*Doppelabfrage wie dargestellt in Tabelle 9) .....	41
Tabelle 13: Ausgewählte Items zur Sensibilität bzgl. Tarif-/Angebotsanpassungen im ÖPNV .....	42
Tabelle 14: Ausgewählte Gründe für die Fahrradmitnahme .....	43
Tabelle 15: Ausgewählte Items zur Interaktion in ÖPNV-Fahrzeugen.....	44
Tabelle 16: Items zur Grundstraße aus Radfahrersicht .....	45
Tabelle 17: Bewertungskriterien Sensitivitätsanalyse .....	53
Tabelle 18: Spezifikation der erfassten Fälle .....	59
Tabelle 19: Variablengruppe a.....	59
Tabelle 20: Codierung der Variablengruppe a01 bis 03 .....	60
Tabelle 21: Codierung der Variable a04 .....	60
Tabelle 22: Variablengruppe b.....	60
Tabelle 23: Variablengruppe c mit Codierung.....	60
Tabelle 24: Variablengruppe d mit Codierung .....	61

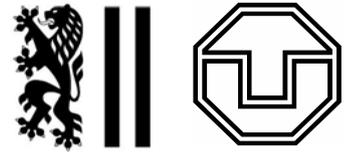
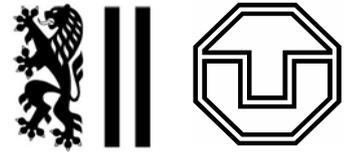
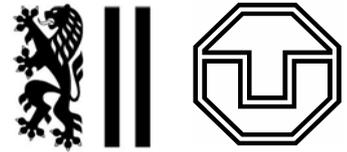


Tabelle 25: Codierung der Frage f23_b .....	66
Tabelle 26: Codierung Frage f27a+b .....	68
Tabelle 27: Variablengruppe kl mit Klassierung.....	69



## 9. Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Erläuterung Abgrenzung Radkleidung
Anlage 2	Daten verschiedener Radsportverbände
Anlage 3	Fragebogen Gruppe 1 Teil 1
Anlage 4	Begleitschreiben Gruppe 1
Anlage 5	Sponsorendatenblatt
Anlage 6	Fragebogen Gruppe 1 Teil 2
Anlage 7	Fragebogen Gruppe 1 Anlage (analog für die Gruppe 4,5)
Anlage 8	Fragebogen Gruppe 2 Teil 1
Anlage 9	Fragebogen Gruppe 2 Teil 2
Anlage 10	Fragebogen Gruppe 4 Teil 1
Anlage 11	Fragebogen Gruppe 4 Teil 2
Anlage 12	Fragebogen Gruppe 5 Teil 1
Anlage 13	Fragebogen Gruppe 5 Teil 2
Anlage 14	Begleitschreiben Gruppen 2,4,5
Anlage 15	Fragebogen Gruppe 3
Anlage 16	Hilfsblatt Fahrzeugbefragung
Anlage 17	Vollständige Auswertung Frage 14 a-l
Anlage 18	Vollständige Auswertung Frage 16 a-s
Anlage 19	Vollständige Auswertung Frage 17 a-f
Anlage 20	Fragendokumentation (nur digital)
Anlage 21	Codetabelle offene Fragen
Anlage 22	Dokumentation der Digitalisierung in SPSS



## 10. Literaturverzeichnis

GRIESSBACH, Andreas, 2008, Wetterabhängigkeit in der Verkehrsmittelnutzung in Dresden, TU Dresden, Dresden

Landeshauptstadt Dresden, 2008, Kommunale Bürgerumfragen 2007

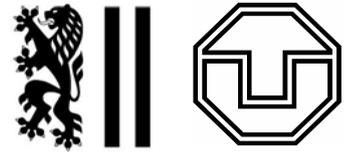
ZIMMERMANN, Dr. Michael, 1994, Angebotsplanung für Radverkehr in topografisch bewegten Räumen, Wuppertal

### **Ergänzende Literatur:**

DIEKMANN, Prof. Dr. Andreas, 2007, Empirische Sozialforschung, 18. Auflage, Rowohlt Verlag, Hamburg

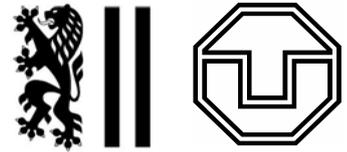


Tabelle 25: Codierung der Frage f23_b .....	69
Tabelle 26: Codierung Frage f27a+b .....	71
Tabelle 27: Variablengruppe kl mit Klassierung.....	72



## 9. Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Erläuterung Abgrenzung Radkleidung
Anlage 2	Daten verschiedener Radsportverbände
Anlage 3	Fragebogen Gruppe 1 Teil 1
Anlage 4	Begleitschreiben Gruppe 1
Anlage 5	Sponsorendatenblatt
Anlage 6	Fragebogen Gruppe 1 Teil 2
Anlage 7	Fragebogen Gruppe 1 Anlage (analog für die Gruppe 4,5)
Anlage 8	Fragebogen Gruppe 2 Teil 1
Anlage 9	Fragebogen Gruppe 2 Teil 2
Anlage 10	Fragebogen Gruppe 4 Teil 1
Anlage 11	Fragebogen Gruppe 4 Teil 2
Anlage 12	Fragebogen Gruppe 5 Teil 1
Anlage 13	Fragebogen Gruppe 5 Teil 2
Anlage 14	Begleitschreiben Gruppen 2,4,5
Anlage 15	Fragebogen Gruppe 3
Anlage 16	Hilfsblatt Fahrzeugbefragung
Anlage 17	Vollständige Auswertung Frage 14 a-l
Anlage 18	Vollständige Auswertung Frage 16 a-s
Anlage 19	Vollständige Auswertung Frage 17 a-f
Anlage 20	Fragendokumentation (nur digital)
Anlage 21	Codetabelle offene Fragen
Anlage 22	Dokumentation der Digitalisierung in SPSS



## 10. Literaturverzeichnis

GRIESSBACH, Andreas, 2008, Wetterabhängigkeit in der Verkehrsmittelnutzung in Dresden, TU Dresden, Dresden

Landeshauptstadt Dresden, 2008, Kommunale Bürgerumfragen 2007

ZIMMERMANN, Dr. Michael, 1994, Angebotsplanung für Radverkehr in topografisch bewegten Räumen, Wuppertal

### **Ergänzende Literatur:**

DIEKMANN, Prof. Dr. Andreas, 2007, Empirische Sozialforschung, 18. Auflage, Rowohlt Verlag, Hamburg

## Erläuterung Radkleidung

Die Frage, ob die befragte Person Radkleidung trägt mag Ihnen merkwürdig vorkommen. Tatsächlich gibt es jedoch starke Unterschiede zwischen einzelnen Radfahrergruppen, die sich auch in der Kleidungswahl ausdrücken. Um die Gruppen damit objektiv vergleichen zu können ist es wichtig, dass die Bewertung einheitlich erfolgt. Daher im Folgenden eine kurze Beurteilungshilfe.

Als grobe Richtschnur können Sie anwenden: Als Radkleidung zählt, was man auch bei sehr lockerer Kleiderordnung in einem Büro nicht mehr tragen würde. Dabei kommt es nicht darauf an, dass der Radfahrer am ganzen Körper bekleidet ist wie z.B. die Profiradfahrer bei der Tour de France – das entscheidende Kleidungsstück ist die Hose (da diese nicht so einfach gewechselt werden kann). Sofern der Radfahrer eine hautenge Hose oder (bei Regen) eine deutlich als Regen hose zu erkennende Hose trägt, trägt er Radkleidung. Ist keine entsprechende Hose vorhanden, keine Radkleidung. Hierzu drei Beispiele:



**Fall 1:**

Jeans, T-Shirt:

**Radkleidung NEIN!**



**Fall 2:**

Hautenge Hose, ansonsten normal gekleidet:

**Radkleidung JA!**



**Fall 3:**

Hautenge Hose, Radfahrtrikot:

**Radkleidung JA!**

**Felix Weidner**

---

**Von:** "Inge Jabs" <inge.jabs@radsport-hh.de>  
**An:** "Felix Weidner" <f.weidner@ivda.de>  
**Gesendet:** Donnerstag, 26. Juni 2008 18:29  
**Betreff:** Re: Anfrage Daten für Untersuchung zum Fahrradverkehr

Werter Herr Weidner,

Mit Stand 2007 kann ich Ihnen folgende Mitgliederzahlen nennen:

Amateur-Lizenzen haben **253 Männer/Frauen** gelöst.

Die Anzahl Mitglieder im Radsport-Verband Hamburg nach Altersklassen und männlich oder weiblich

Alter-Kl.	männlich	weiblich
7-14	113	75
15-18	95	9
19-21	46	7
22-26	101	19
27-40	675	145
41-60	693	85
-> 60	187	28

Ich hoffe Ihnen hiermit etwas geholfen zu haben.

Mit sportlichen Grüßen

Inge Jabs  
 RVH Geschäftsstelle

----- Original Message -----

**From:** [Felix Weidner](mailto:Felix.Weidner@ivda.de)

**To:** [info@radsport-in-baden.de](mailto:info@radsport-in-baden.de) ; [geschaeftsstelle@wrsv.de](mailto:geschaeftsstelle@wrsv.de) ; [brv.bayern@t-online.de](mailto:brv.bayern@t-online.de) ; [info@berlin-radsport.de](mailto:info@berlin-radsport.de) ; [bra-radsport@t-online.de](mailto:bra-radsport@t-online.de) ; [brv.kollmann@ewetel.net](mailto:brv.kollmann@ewetel.net) ; [inge.jabs@radsport-hh.de](mailto:inge.jabs@radsport-hh.de) ; [info@hessen-radsport.de](mailto:info@hessen-radsport.de) ; [geschaeftsstelle@radsport-mv.de](mailto:geschaeftsstelle@radsport-mv.de) ; [radsportverband@radsportverband.de](mailto:radsportverband@radsportverband.de) ; [info@radsportverband-nrw.de](mailto:info@radsportverband-nrw.de) ; [G.Wagner@ifb-woerth.de](mailto:G.Wagner@ifb-woerth.de) ; [srb@lsvs.de](mailto:srb@lsvs.de) ; [info@s-r-b.de](mailto:info@s-r-b.de) ; [info@radsport-sachsen-anhalt.de](mailto:info@radsport-sachsen-anhalt.de) ; [rolf.titel@radsport-sh.de](mailto:rolf.titel@radsport-sh.de) ; [info@radsport-thueringen.de](mailto:info@radsport-thueringen.de)

**Sent:** Thursday, June 26, 2008 8:47 AM

**Subject:** Anfrage Daten für Untersuchung zum Fahrradverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich studiere Verkehrsingenieurwesen an der TU Dresden und befasse mich im Rahmen des Forschungsprojektes „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“ ([http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/interdependenzen/index.html](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/interdependenzen/index.html)) mit dem Fahrradfahren an Steigungsstrecken (i.W. Alltagsradverkehr). Bei meinen bisherigen Erhebungen habe ich festgestellt, dass der Anteil der männlichen Radfahrer an der von mir betrachteten Steigungstrecke deutlich überwiegt. Auch der „Professionalisierungsgrad“ (Anteil der Radfahrer mit Radkleidung) ist bei Männern wesentlich höher als bei Frauen. Entscheidend für die Bewertung dieser Ergebnisse ist nun, ob die betrachtete Gruppe der Radfahrer somit andere Merkmale aufweist, als der Durchschnitt. Entsprechende Vergleichsdaten sind aber nicht vorhanden. Daher versuche ich mir über den Organisationsgrad der Geschlechter in „einschlägigen“ Vereinen und

Organisationen (BDR, DTU, ADFC) ein Bild zu verschaffen.

Folgender Frage versuche daher nachzugehen: Wie viele Lizenznehmer bzw. Breitensportler sind im BDR insgesamt organisiert und wie ist der Anteil der Geschlechter unter diesen Gruppen? Eine entsprechende Anfrage habe ich an Herrn Götz vom BDR gestellt. Herr Götz hat mir jedoch bereits mitgeteilt, dass dem BDR die Geschlechterdaten nicht in der gewünschten Form vorliegen und hat mich diesbezüglich an die Radsportlandesverbände verwiesen. Ich würde mich daher freuen, wenn Sie mir mit den entsprechenden Informationen inkl. Betrachtungsstichtag weiterhelfen würden.

Über eine baldige Antwort freue ich mich. Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,  
Felix Weidner

E-Mail: [f.weidner@ivda.de](mailto:f.weidner@ivda.de)  
Telefon: 0178.8665462

## Felix Weidner

---

**Von:** "Info" <info@radsport-thueringen.de>  
**An:** <f.weidner@ivda.de>  
**Gesendet:** Freitag, 27. Juni 2008 07:56  
**Betreff:** WG: Anfrage Daten für Untersuchung zum Fahrradverkehr

---

**Von:** freytag@radsport-thueringen.de [mailto:freytag@radsport-thueringen.de]  
**Gesendet:** Donnerstag, 26. Juni 2008 13:53  
**An:** 'Info TRV'  
**Betreff:** AW: Anfrage Daten für Untersuchung zum Fahrradverkehr

Sehr geehrter Herr Weidner,

in der Mitgliederstatistik 2007 wurden uns 1.870 Mitglieder gemeldet, davon sind 353 (19%) weiblichen und 1.517 (81%) männlichen Geschlechts.

Ich hoffe, dass ich Ihnen damit ein wenig helfen konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Bernd Freytag  
*Koordinator für Breitensport und  
 Bildung im TRV  
 Anti-Doping-Beauftragter des TRV*

**Thüringer Radsport Verband e.V.**  
 Geschäftsstelle  
 Schützenstraße 4  
 99096 Erfurt

Dienstl.  
 Tel: 0361 / 373 50 89  
 Fax: 0361 / 373 50 86  
 Mobil : 0172 3627760  
 eMail: [freytag@radsport-thueringen.de](mailto:freytag@radsport-thueringen.de)  
 HP: [www.radsport-thueringen.de](http://www.radsport-thueringen.de)

---

**Von:** Info TRV [mailto:info@radsport-thueringen.de]  
**Gesendet:** Donnerstag, 26. Juni 2008 13:30  
**An:** freytag@radsport-thueringen.de  
**Betreff:** WG: Anfrage Daten für Untersuchung zum Fahrradverkehr

Bitte mal gucken was der will und ne etskheidng treffen!

Danke .- lg nico

---

**Von:** Felix Weidner [mailto:f.weidner@ivda.de]  
**Gesendet:** Donnerstag, 26. Juni 2008 08:47  
**An:** info@radsport-in-baden.de; geschaeftsstelle@wrsv.de; brv.bayern@t-online.de; info@berlin-radsport.de; bra-radsport@t-online.de; brv.kollmann@ewetel.net; inge.jabs@radsport-hh.de; info@hessen-radsport.de; geschaeftsstelle@radsport-mv.de; radsportverband@radsportverband.de; info@radsportverband-nrw.de; G.Wagner@ifb-woerth.de; srb@lsvs.de; info@s-r-b.de; info@radsport-sachsen-anhalt.de; rolf.titel@radsport-sh.de; info@radsport-thueringen.de  
**Betreff:** Anfrage Daten für Untersuchung zum Fahrradverkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich studiere Verkehrsingenieurwesen an der TU Dresden und befasse mich im Rahmen des Forschungsprojektes „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“ ([http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/interdependenzen/index.html](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/interdependenzen/index.html)) mit dem Fahrradfahren an Steigungsstrecken (i.W. Alltagsradverkehr). Bei meinen bisherigen Erhebungen habe ich festgestellt, dass der Anteil der männlichen Radfahrer an der von mir betrachteten Steigungstrecke deutlich überwiegt. Auch der „Professionalisierungsgrad“ (Anteil der Radfahrer mit Radkleidung) ist bei Männern wesentlich höher als bei Frauen. Entscheidend für die Bewertung dieser Ergebnisse ist nun, ob die betrachtete Gruppe der Radfahrer somit andere Merkmale aufweist, als der Durchschnitt. Entsprechende Vergleichsdaten sind aber nicht vorhanden. Daher versuche ich mir über den Organisationsgrad der Geschlechter in „einschlägigen“ Vereinen und Organisationen (BDR, DTU, ADFC) ein Bild zu verschaffen.

Folgender Frage versuche daher nachzugehen: Wie viele Lizenznehmer bzw. Breitensportler sind im BDR insgesamt organisiert und wie ist der Anteil der Geschlechter unter diesen Gruppen? Eine entsprechende Anfrage habe ich an Herrn Götz vom BDR gestellt. Herr Götz hat mir jedoch bereits mitgeteilt, dass dem BDR die Geschlechterdaten nicht in der gewünschten Form vorliegen und hat mich diesbezüglich an die Radsportlandesverbände verwiesen. Ich würde mich daher freuen, wenn Sie mir mit den entsprechenden Informationen inkl. Betrachtungstichtag weiterhelfen würden.

Über eine baldige Antwort freue ich mich. Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,  
Felix Weidner

E-Mail: [f.weidner@ivda.de](mailto:f.weidner@ivda.de)  
Telefon: 0178.8665462

**Felix Weidner**

---

**Von:** "Götz, Andreas" <Goetz@bdr-online.org>  
**An:** "Felix Weidner" <f.weidner@ivda.de>  
**Gesendet:** Freitag, 27. Juni 2008 11:51  
**Einfügen:** BDR\_Statistik\_2007.pdf; 2007\_DOSB\_Bestandserhebung.pdf  
**Betreff:** AW: Anfrage Daten

Guten Tag Herr Weidner,

vielen Dank für Ihre Mail und die Anfrage.

Anbei erhalten Sie die mir vorliegenden Daten zu Ihrer Information.

Das enthält die Erhebung des DOSB, die entgegen der Bestandsaufnahme des BDR auch eine Unterteilung in Alter und Geschlecht macht. Diese finde Sie auf der Internetseite des DOSB [www.dosb.de](http://www.dosb.de) im Bereich der Downloads bis hin zum Jahr 2001, um eventuelle Tendenzen zu ermitteln.

Des Weiteren erhalten Sie die BDR Daten aus 2007 zu Ihrer Information, die aber nicht nach Geschlecht aufgeschlüsselt sind. Die Lizenzen haben bei insgesamt 38.779 einen weiblichen Anteil von 9.218. Dort sind aber auch Physiotherapeuten, Ausrichter, Kommissäre, etc. enthalten. Das entspricht einem Frauenanteil von 23,77%. In der Leistungskategorie "Elite" haben wir 7654 Athleten, davon 1439 weibliche, = 18,8%.

Ich hoffe, das hilft Ihnen weiter.

Mit freundlichen Grüßen,

Bund Deutscher Radfahrer e.V.  
- Bundesgeschäftsstelle -

Andreas Götz

Marketing & Kommunikation  
Otto-Fleck-Schneise 4  
60528 Frankfurt am Main  
Fon: +49 (0) 69 967800-50  
Fax: +49 (0) 69 967800-80  
Mail: [goetz@bdr-online.org](mailto:goetz@bdr-online.org)  
<http://www.bdr-online.org>

Meisterschaften:

28. und 29. Juni 2008 Deutsche Meisterschaften Straße in Bochum  
19. und 20. Juli 2008 Deutsche Meisterschaft MTB Cross Country in St. Märgen  
6. bis 24. August 2008 Olympische Spiele in Peking

**Von:** Felix Weidner [mailto:f.weidner@ivda.de]  
**Gesendet:** Donnerstag, 26. Juni 2008 08:36  
**An:** Götz, Andreas  
**Betreff:** Anfrage Daten

Sehr geehrter Herr Götz,

ich hatte Sie vorgestern angerufen wegen Zahlen zum Organisationsgrad im BDR. Ihrem Wunsch, meine Anfrage schriftlich zu stellen, komme ich hiermit gerne nach.

Ich studiere Verkehrsingenieurwesen an der TU Dresden und befasse mich im Rahmen des Forschungsprojektes „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“ ([http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/interdependenzen/index.html](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/interdependenzen/index.html)) mit dem

Fahrradfahren an Steigungsstrecken. Bei meinen bisherigen Erhebungen habe ich festgestellt, dass der Anteil der männlichen Radfahrer an der von mir betrachteten Steigungstrecke deutlich überwiegt. Auch der „Professionalisierungsgrad“ (Anteil der Radfahrer mit Radkleidung) ist bei Männern wesentlich höher als bei Frauen. Entscheidend für die Bewertung dieser Ergebnisse ist nun, ob die betrachtete Gruppe der Radfahrer somit andere Merkmale aufweist, als der Durchschnitt. Entsprechende Vergleichsdaten sind aber nicht vorhanden. Daher versuche ich mir über den Organisationsgrad der Geschlechter in „einschlägigen“ Vereinen und Organisationen (BDR, DTU, ADFC) ein Bild zu verschaffen.

Ich würde mich daher über folgende Informationen freuen: Wie viele Lizenznehmer bzw. Breitensportler sind im BDR insgesamt organisiert und wie ist der Anteil der Geschlechter unter diesen Gruppen?

Da Sie mir bereits sagten, dass Sie zumindest die Geschlechterdaten nicht auf Bundesebene verfügbar haben, werde ich entsprechend Ihrer Empfehlung eine gleichlautende Anfrage an Ihre Landesverbände schicken.

Über eine baldige Antwort freue ich mich. Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,  
Felix Weidner

E-Mail: [f.weidner@ivda.de](mailto:f.weidner@ivda.de)  
Telefon: 0178.8665462



Sport bewegt!

# **Bestandserhebung 2007**

des Deutschen Olympischen Sportbundes

### **Seite**

<b>3</b>	<b>Gesamtmitgliederzahl</b>
<b>4 - 5</b>	<b>Landessportbünde</b>
<b>6 - 7</b>	<b>Olympische Spitzenverbände</b>
<b>8 - 9</b>	<b>Nicht-Olympische Spitzenverbände</b>
<b>10</b>	<b>Verbände mit besonderen Aufgaben</b>
<b>10</b>	<b>Verbände ohne Internationale Anbindung</b>
<b>11</b>	<b>Rangliste 2007 aller Spitzenverbände</b>
<b>12 - 13</b>	<b>Entwicklung des Deutschen Sports 1991-2007 nach Bundesländern</b>
<b>14 - 15</b>	<b>Organisationsgrad des Deutschen Sports 2007 Neue und Alte Bundesländer</b>
<b>16</b>	<b>Erläuterungen</b>

	2007	2006	Zu- / Abgänge	%
<b>Landessportbünde</b>	23.703.691	23.708.418	-4.727	-0,02%
<b>Olympische Spitzenverbände</b>	21.006.424	21.052.650	-46.226	-0,22%
davon <sup>1</sup> :	907.476	998.616	-91.140	-10,04%
<b>Nicht-Olympische Spitzenverbände</b>	4.004.603	3.945.116	59.487	1,49%
davon <sup>1</sup> :	1.654.958	1.643.783	11.175	0,68%
<b>Verbände mit besonderen Aufgaben</b>	1.450.839	1.485.568	-34.729	-2,39%
davon <sup>1</sup> :	1.075.069	964.367	110.702	10,30%
<b>Verbände ohne Internationale Anbindung</b>	÷	÷	÷	
<b>Insgesamt:</b>	<b>27.341.194</b>	<b>27.315.184</b>	<b>15.913</b>	<b>0,06%</b>

**LANDESSPORTBÜNDE, Aufschlüsselung nach Alter**

	bis 6 Jahre		7 - 14 Jahre		15 - 18 Jahre		19 - 26 Jahre		27 - 40 Jahre	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
Bad.- Württ'berg	101.145	89.830	411.819	308.682	196.710	132.793	228.422	130.417	343.705	238.116
Bayern	85.419	73.834	479.803	335.080	235.733	146.802	311.204	157.129	440.549	267.557
Berlin	14.795	12.133	57.927	31.782	26.550	12.243	47.511	22.412	70.649	31.914
Branden- burg	6.373	4.714	32.872	17.967	19.809	10.029	28.843	10.320	32.563	14.892
Bremen	4.548	4.239	16.773	11.989	7.843	4.635	9.074	4.081	16.072	8.919
Hamburg	13.890	12.901	43.491	28.154	17.782	10.584	31.551	25.413	66.697	44.260
Hessen	58.402	53.745	211.762	161.259	96.070	65.482	115.394	71.166	198.958	144.649
Mecklenb.- Vorpomm.	5.856	4.825	23.584	14.554	15.555	7.900	19.795	7.163	25.193	11.875
Nieder- sachsen	88.981	84.428	309.093	257.224	134.854	102.449	152.798	97.497	251.197	196.257
Nordrhein- Westfalen	160.350	134.017	617.641	430.342	270.846	164.706	303.757	155.581	504.123	307.572
Rheinland- Pfalz	39.244	34.679	155.943	117.666	74.027	48.676	89.913	49.615	142.017	95.558
Saarland	9.408	8.144	40.681	31.135	20.975	13.752	25.857	14.880	41.034	25.503
Sachsen	12.431	10.572	55.537	32.548	35.359	17.925	47.510	18.204	63.660	29.629
Sachsen- Anhalt	6.573	5.140	31.910	18.144	23.243	10.479	32.022	10.419	45.487	16.607
Schleswig- Holstein	30.916	30.503	101.310	82.612	41.649	31.846	40.427	27.429	70.646	60.895
Thüringen	7.659	6.109	34.028	19.654	23.364	10.974	34.405	11.585	44.201	17.559
<b>2007</b>	645.990	569.813	2.624.174	1.898.792	1.240.369	791.275	1.518.483	813.311	2.356.751	1.511.762
<b>2006</b>	627.262	570.772	2.582.153	1.890.729	1.234.741	785.168	1.521.495	823.076	2.475.024	1.612.239
<b>Veränder.ng</b>	18.728	-959	42.021	8.063	5.628	6.107	-3.012	-9.765	-118.273	-100.477
<b>%</b>	2,90%	-0,17%	1,60%	0,42%	0,45%	0,77%	-0,20%	-1,20%	-5,02%	-6,65%

**LANDESSPORTBÜNDE, Aufschlüsselung nach Alter**

41 - 60 Jahre		über 60 Jahre		insgesamt		Zu-/Abgänge			Vereine	
m.	w.	m.	w.	m.	w.	gesamt	absolut	%		
606.676	390.037	382.118	194.102	2.270.595	1.483.977	<b>3.754.572</b>	10.538	0,28%	11.390	Bad.-Württ'berg
706.376	425.054	360.805	184.135	2.619.889	1.589.591	<b>4.209.480</b>	-9.056	-0,22%	11.581	Bayern
85.056	48.685	48.406	37.624	350.894	196.793	<b>547.687</b>	-7.983	-1,46%	1.914	Berlin
47.771	28.421	20.289	18.356	188.520	104.699	<b>293.219</b>	5.573	1,90%	2.877	Brandenburg
24.421	15.434	17.590	15.163	96.321	64.460	<b>160.781</b>	-1.057	-0,66%	439	Bremen
75.870	49.372	47.158	35.448	296.439	206.132	<b>502.571</b>	8.199	1,63%	780	Hamburg
341.566	224.313	209.105	120.072	1.231.257	840.686	<b>2.071.943</b>	-6.285	-0,30%	7.772	Hessen
34.869	21.455	12.902	14.497	137.754	82.269	<b>220.023</b>	4.749	2,16%	1.895	Mecklenb.-Vorpomm.
413.780	303.879	260.992	182.339	1.611.695	1.224.073	<b>2.835.768</b>	-3.698	-0,13%	9.550	Niedersachsen
810.577	503.505	444.815	304.283	3.112.109	2.000.006	<b>5.112.115</b>	15.850	0,31%	19.976	Nordrhein-Westfalen
256.290	157.281	142.003	74.636	899.437	578.111	<b>1.477.548</b>	-1.336	-0,09%	6.295	Rheinland-Pfalz
72.950	45.288	39.178	26.930	250.083	165.632	<b>415.715</b>	-4.186	-1,01%	2.918	Saarland
82.629	56.586	37.009	40.805	334.135	206.269	<b>540.404</b>	9.780	1,81%	4.326	Sachsen
66.574	34.132	29.578	26.729	235.387	121.650	<b>357.037</b>	-15.202	-4,26%	3.228	Sachsen-Anhalt
114.774	89.749	75.712	53.129	475.434	376.163	<b>851.597</b>	-7.470	-0,88%	2.698	Schleswig-Holstein
63.394	34.100	24.392	21.807	231.443	121.788	<b>353.231</b>	-3.143	-0,89%	3.452	Thüringen

2.427.291	1.350.055	9.362.299	<b>23.703.691</b>
3.803.573	2.152.052	14.341.392	
2.394.018	1.313.894	9.389.896	<b>23.708.418</b>
3.752.306	2.125.541	14.318.522	

91.091	<b>2007</b>
90.467	<b>2006</b>

51.267	33.273	26.511	36.161	22.870	-27.597	<b>-4.727</b>	<b>Veränderung</b>
1,35%	1,37%	1,23%	2,68%	0,16%	-0,29%	<b>-0,02%</b>	

624	<b>Vereine</b>
0,69%	

## Olympische Spitzenverbände

	bis 6 Jahre		7 - 14 Jahre		15 - 18 Jahre		19 - 26 Jahre		27 - 40 Jahre	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
Athl'bd./Gew'h. <sup>2</sup>	0	14	999	366	3.298	756	6.106	1.509	6.700	2.499
Badminton <sup>3</sup>	573	581	19.728	18.706	17.639	15.516	16.532	12.122	31.063	19.240
Base-/Softball	343	97	2.051	352	3.950	1.146	7.106	3.056	5.985	2.237
Basketball <sup>3</sup>	1.249	799	36.372	14.013	31.995	11.951	30.129	10.078	22.854	7.668
Bob&Schlitten <sup>2</sup>	83	57	903	341	464	179	640	260	1.075	401
Boxsport <sup>3</sup>	452	224	10.040	1.189	10.502	1.657	11.806	2.175	11.338	2.473
Curling	0	0	17	33	42	46	38	30	200	108
Eishockey	633	70	11.491	897	5.015	367	5.134	611	3.982	530
Eislaufen	301	283	1.803	1.242	999	380	1.426	423	2.710	750
Eisschnellf. <sup>4</sup>	2	0	114	115	84	118	67	44	25	28
Fechten <sup>3</sup>	154	107	5.006	2.390	2.430	1.562	1.675	974	2.056	1.249
Fußball <sup>2</sup>	193.088	61.883	1.216.000	236.600	525.579	92.287	731.301	97.776	994.621	156.329
Handball <sup>3</sup>	14.961	12.011	119.366	93.602	61.730	50.605	66.666	46.713	87.691	51.470
Hockey <sup>2</sup>	2.171	1.114	14.202	9.362	6.965	4.798	5.472	2.768	6.136	2.783
Judo	6.139	3.013	76.586	33.898	16.442	7.358	10.026	4.290	8.896	3.532
Kanu	1.314	1.107	9.445	5.493	7.142	3.604	6.978	3.451	13.237	7.605
Leichtathletik	22.650	23.612	115.750	128.719	39.648	42.658	37.876	34.472	57.153	60.881
Mod. Fünfk'pf	5.683	5.898	4.130	6.004	1.375	1.391	1.621	2.714	3.297	8.947
Radsport <sup>2</sup>	499	483	7.175	6.707	6.738	2.970	8.938	2.934	18.632	5.703
Reiten <sup>2</sup>	3.380	12.517	19.363	153.338	9.546	83.836	12.116	86.109	32.139	109.019
Ringern	1.663	835	9.482	2.102	5.252	832	6.539	1.118	9.536	2.380
Rudern	225	191	4.809	2.549	5.122	2.312	5.563	2.525	9.434	5.114
Schützen	35.504	15.509	66.064	25.854	37.290	29.746	80.743	27.376	302.857	102.498
Schwimmen	28.234	28.777	111.617	115.884	25.688	25.661	18.701	18.356	28.338	33.080
Segeln <sup>2</sup>	800	660	10.343	5.991	7.690	3.891	9.474	3.887	21.757	7.702
Ski <sup>2</sup>	8.906	8.127	53.795	46.657	30.825	25.233	35.286	26.596	55.730	48.097
Snowboard <sup>2</sup>	1.074	988	3.298	2.884	6.651	5.555	10.019	7.707	3.944	3.441
Taekwondo	1.590	1.057	18.342	11.769	6.436	3.808	4.359	2.309	4.611	2.365
Tennis <sup>2</sup>	8.404	5.993	136.784	101.033	81.559	64.454	81.189	56.528	126.038	83.747
Tischtennis <sup>3</sup>	3.486	3.097	73.715	29.163	61.734	17.883	61.057	17.585	93.382	27.701
Triathlon	209	121	1.063	830	1.190	479	1.941	845	7.811	2.429
Turnen <sup>3</sup>	295.579	349.699	359.382	679.391	87.796	188.912	83.820	197.262	145.674	550.394
Volleyball <sup>3</sup>	3.127	3.626	20.630	43.976	21.265	46.370	32.248	46.250	61.881	50.220

<b>2007</b>	642.476		2.539.874	1.781.450	1.130.081	738.321	1.392.592	720.853	2.180.783	1.362.620
		542.550								
<b>2006</b>	636.073		2.460.495	1.764.900	1.158.401	738.190	1.393.739	732.683	2.196.407	1.424.113
		543.052								

<b>Veränderung</b>	6.403	-502	79.379	16.550	-28.320	131	-1.147	-11.830	-15.624	-61.493
	1,00%	-0,09%	3,13%	0,93%	-2,51%	0,02%	-0,08%	-1,64%	-0,72%	-4,51%

Fußnoten s. letzte Seite

## Olympische Spitzenverbände

41 - 60 Jahre		über 60 Jahre		Mitglieder gesamt			Zu-/Abgänge absolut / %	Vereine Abteilungen	
m.	w.	m.	w.	m.	w.	Summe			
6.894	3.175	3.467	1.092	27.464	9.411	<b>36.875</b>	-1.206	369	Athl'bd./Gew'h. <sup>2</sup>
35.372	19.282	4.370	1.468	125.277	86.915	<b>212.192</b>	-4.469	2.472	Badminton <sup>3</sup>
338	78	60	51	19.833	7.017	<b>26.850</b>	-1.358	k.A.	Base-/Softball
15.339	5.194	3.322	995	141.260	50.698	<b>191.958</b>	-5.723	1.653	Basketball <sup>3</sup>
1.754	491	740	151	5.659	1.880	<b>7.539</b>	-908	87	Bob&Schlitten <sup>2</sup>
8.266	2.357	3.820	798	56.224	10.873	<b>67.097</b>	3.642	711	Boxsport <sup>3</sup>
80	52	38	10	415	279	<b>694</b>	-40	18	Curling
828	57	6	0	27.089	2.532	<b>29.621</b>	-50	432	Eishockey
4.895	1.194	2.898	479	15.032	4.751	<b>19.783</b>	0	k.A.	Eislaufen
28	13	19	1	339	319	<b>658</b>	-2.480	39	Eisschnellf. <sup>4</sup>
2.366	1.300	1.266	564	14.953	8.146	<b>23.099</b>	-909	360	Fechten <sup>3</sup>
1.284.330	226.849	589.892	83.464	5.534.820	955.188	<b>6.490.008</b>	138.930	25.869	Fußball <sup>2</sup>
108.730	43.495	50.587	11.917	509.731	309.813	<b>819.544</b>	-14.090	3.196	Handball <sup>3</sup>
7.114	2.920	3.088	876	45.148	24.621	<b>69.769</b>	2.074	k.A.	Hockey <sup>2</sup>
9.625	3.175	1.547	301	129.261	55.567	<b>184.828</b>	-12.071	2.713	Judo
23.049	12.790	12.688	6.521	73.853	40.571	<b>114.424</b>	1.125	1.300	Kanu
112.238	106.199	63.116	45.181	448.431	441.722	<b>890.153</b>	-9.367	7.694	Leichtathletik
5.625	12.044	4.218	7.042	25.949	44.040	<b>69.989</b>	10.789	81	Mod. Fünfk'pf
35.296	11.149	18.513	5.317	95.791	35.263	<b>131.054</b>	4.748	2.536	Radsport <sup>2</sup>
79.300	91.171	44.512	16.454	200.356	552.444	<b>752.800</b>	-8.667	4.764	Reiten <sup>2</sup>
14.393	3.900	10.323	1.728	57.188	12.895	<b>70.083</b>	-959	481	Ringen
14.356	7.357	13.792	5.174	53.301	25.222	<b>78.523</b>	329	481	Rudern
219.013	64.408	382.920	86.180	1.124.391	351.571	<b>1.475.962</b>	-19.714	15.118	Schützen
43.613	48.648	24.551	30.464	280.742	300.870	<b>581.612</b>	-8.575	2.466	Schwimmen
51.903	16.311	38.429	9.120	140.396	47.562	<b>187.958</b>	617	k.A.	Segeln <sup>2</sup>
105.972	80.614	51.821	28.044	342.335	263.368	<b>605.703</b>	1.797	k.A.	Ski <sup>2</sup>
1.676	1.279	958	519	27.620	22.373	<b>49.993</b>	6.889	12	Snowboard <sup>2</sup>
3.148	1.340	153	59	38.639	22.707	<b>61.346</b>	2.509	876	Taekwondo
330.351	234.830	194.239	102.475	958.564	649.060	<b>1.607.624</b>	-51.179	9.876	Tennis <sup>2</sup>
134.379	34.586	60.689	12.484	488.442	142.499	<b>630.941</b>	-14.794	7.559	Tischtennis <sup>3</sup>
8.191	1.602	735	99	21.140	6.405	<b>27.545</b>	676	1.347	Triathlon
303.139	911.145	263.081	592.677	1.538.471	3.469.480	<b>5.007.951</b>	-60.466	14.542	Turnen <sup>3</sup>
77.867	46.147	18.457	10.184	235.475	246.773	<b>482.248</b>	-3.326	5.725	Volleyball <sup>3</sup>
							<b>2007</b>		
3.049.468	1.995.152	1.868.315	1.061.889	12.803.589	8.202.835	<b>21.006.424</b>			
3.066.292	1.994.114	1.895.192	1.048.999	12.806.599	8.246.051	<b>21.052.650</b>	<b>2006</b>		
							<b>Veränderung</b>		
-16.824	1.038	-26.877	12.890	-3.010	-43.216	-46.226			
-0,55%	0,05%	-1,44%	1,21%	-0,02%	-0,53%	-0,22%	<b>%</b>		

## BEFRAGUNG: Radfahrer in der Grundstraße

### HINWEIS:

Bitte beantworten Sie die folgenden neun Fragen möglichst zutreffend nach Ihrer persönlichen Einschätzung. Dies wird ca. 3 Minuten in Anspruch nehmen. Wenn Sie auf eine Frage keine Antwort wissen oder die Frage nicht beantworten möchten, springen Sie bitte einfach zur darauffolgenden Frage. Geben Sie den Fragebogen bitte danach persönlich bei dem Erhebungspersonal ab.

**(1) Zu welchem Zweck sind Sie gerade unterwegs und welche Strecke werden Sie heute voraussichtlich mit dem Fahrrad durch eigene Kraft insgesamt zurücklegen (Tageskilometer)?**

	Ausbildung/ Schule	Beruf/ Arbeit	Einkauf/ Erledigung	Besuch/ Freizeit	Kiga/ Kita	Von/ nach Hause	Sonstiges	Straße in DD (ohne Hausnummer), sonst: Ort
<b>Start</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Ziel</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Alternativ</b>	<input type="checkbox"/> Sport (dann kein Start-/Zielort)					<b>Tageskilometer Fahrrad:</b> .....		

**(2) Sind sie auch beim entgegengerichteten Weg (Hinweg/Rückweg) durch die Grundstraße gefahren bzw. planen Sie dies? (bitte abgeleitete Frage beachten)**

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht bekannt	<input type="checkbox"/> keine Angabe
<b>→ Wenn „ja“, zu welcher Uhrzeit haben Sie/werden Sie die Grundstraße in Gegenrichtung etwa befahren?</b>			..... : ..... Uhr

**(3) Fahren/fuhren Sie bei diesem Weg auf dem Elberadweg oder dem Käthe-Kollwitz-Ufer?**

<input type="checkbox"/> Elberadweg	<input type="checkbox"/> Käthe-Kollwitz-Ufer	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht bekannt	<input type="checkbox"/> keine Angabe
-------------------------------------	--	-------------------------------	---	---------------------------------------

**(4) Wenn ich heute nicht mit dem Fahrrad gefahren wäre (Fahrrad defekt, ungünstiges Wetter, etc.) wäre ich am ehesten (nur eine Antwort):**

<input type="checkbox"/> zu Fuß gegangen	<input type="checkbox"/> mit <b>Bus/Straßenbahn/Bahn</b> gefahren.	<input type="checkbox"/> hätte mein <b>Fahrrad im ÖPNV mitgenommen</b>
<input type="checkbox"/> bei einer anderen Person <b>im Auto mitgefahren</b>	<input type="checkbox"/> selber mit dem <b>Auto gefahren</b>	<input type="checkbox"/> hätte auf den Weg <b>verzichtet</b>

**(5) Bitte bewerten sie die folgenden Aussagen ob diese auf Sie im Alltag zutreffen.**

	trifft voll zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Ich fahre auch bei schlechtem Wetter Rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Von der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn mache ich regelmäßig Gebrauch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(6) Wenn ich mit dem Fahrrad in Alltag unterwegs bin, erreiche ich mein Ziel ... ? Der genannte Aspekt ist für mich bei der Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag ... ?**

	Ich erreiche mein Ziel ... ?					Das ist mir ... ?				
	sehr wahr- scheinlich		↔			sehr <u>un</u> wahr- scheinlich		sehr wichtig		↔
... preisgünstig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... schnell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... bequem und komfortabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... pünktlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ohne Unfallgefährdung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... geschützt vor Kriminalität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... stressfrei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... flexibel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(7) Mobilitätschancen / Mobilitätsverhalten**

Haben Sie einen Führerschein?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe
Verfügen* Sie über einen PKW?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe
Verfügen Sie über eine Monats- oder Jahreskarte für Bus und Bahn? <b>Welche?</b>	<input type="checkbox"/> ja	→ <input type="checkbox"/> Monats-/Jahreskarte → <input type="checkbox"/> Semesterticket	<input type="checkbox"/> nein

\* jederzeitige Zugriffsmöglichkeit

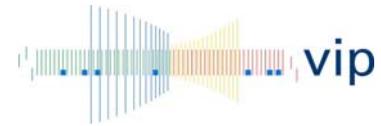
**(8) Bitte erinnern Sie sich: An wie viel Tagen in den vergangenen 4 Wochen haben Sie ...**

	täglich oder fast täglich	3-4 Tage pro Woche	1-2 Tage pro Woche	1 bis 3 Tage pro Monat	nie
... das Fahrrad im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Bus und Bahn im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ein Fahrrad in Bus und Bahn mitgenommen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(9) In welchen Punkten sind bei der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen Verbesserungen nötig? Haben Sie generelle Anregungen/Anmerkungen?**

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**

Bitte persönlich beim Erhebungspersonal abgeben.



**TU DRESDEN**  
**Verkehrs- und Infrastrukturplanung**

Prof. Dr. Ing.  
**Gerd-Axel Ahrens**

Bearbeiter: Böhmer / Weidner  
Telefon: 0351 463-366 91  
Fax: 0351 463-372 64

Sehr geehrte Dame,  
sehr geehrter Herr,

wir möchten uns ganz herzlich für Ihre Teilnahme an unserer Befragung bedanken. Wir freuen uns, Ihnen als kleine Aufmerksamkeit im Auftrag der Stadt Dresden einen Fahrradstadtplan mit zahlreichen Informationen zum Radfahren und zur Routenfindung mit dem Fahrrad in Dresden überreichen zu dürfen.

Mit dem beiliegenden ergänzenden Fragebogen möchten wir noch einige Punkte vertiefen, die aus Zeitgründen im ersten von Ihnen bereits ausgefüllten Fragebogen keine Berücksichtigung finden konnten. Wir bitten Sie auch hierfür sehr herzlich um Ihre Unterstützung und freuen uns, unter den Rücksendern zahlreiche interessante Geschenke verlosen zu können. Hierzu und zur Befragung im Generellen noch einige weitere Informationen.

Die Befragung an der Sie teilnehmen gehört zu einem Forschungsprojekt der TU Dresden zum Thema Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr, das gemeinsam mit der Stadt Dresden, der DVB und dem VVO durchgeführt wird. Dafür sind Ihre Erfahrungen und Eindrücke auf dem soeben zurückgelegten Weg (erster Fragebogenteil) ebenso wie Ihre allgemeinen Einschätzungen über den Verkehr in Dresden und Ihr generelles Mobilitätsverhalten (zweiter Fragebogenteil) gleichermaßen wichtig.

Bei einem Aufwand von rund 8 Minuten versetzen Sie die Stadt Dresden und uns in die Lage, auf einer fundierten Wissensbasis zielgerichtete und wichtige Maßnahmen zu konzipieren. *(bitte wenden)*

*Postadresse (Briefe)*  
Technische Universität Dresden  
01062 Dresden

*Postadresse (Pakete u.ä.)*  
Technische Universität Dresden  
Helmholtzstraße 10  
01069 Dresden

*Besucheradresse*  
Sekretariat: Hettnerstraße 1  
Potthoffbau Zi. 218

*Internet*  
<http://www.tu-dresden.de/srv>

Für die Rücksendung des Fragebogens liegt ein adressierter und frankierter Freiumschlag bei. Dank der großzügigen Beteiligung zahlreicher Sponsoren können wir unter den Rücksendern unter anderem Monatskarten für Bus und Bahn, Fahrradkleidung und –zubehör, attraktive Gutscheine für Carsharing, Elektroräder und nextbike sowie Bücher verlosen. Eine detaillierte Übersicht auch über die Förderer und Unterstützer der Untersuchung erhalten Sie auf dem beiliegenden Blatt.

Vor Ihrer Beantwortung der Fragen, möchten wir Ihnen noch einige Hinweise zum Datenschutz, zum Ausfüllen und zum Rücksenden des Fragebogens geben:

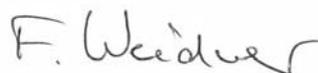
- Bitte füllen Sie den Fragebogen persönlich und wahrheitsgemäß aus. Für die Beantwortung der Fragen kann es sinnvoll sein, eine oder mehrere Eintragung(en) bzw. Ankreuzung(en) vorzunehmen, falls nicht anderslautende Hinweise gegeben werden.
- Wenn Sie auf eine Frage keine Antwort wissen oder die Frage nicht beantworten möchten, lassen Sie die Frage offen.
- Bitte senden Sie den Fragebogen (ohne diese Erläuterung) mit dem beigefügten Freiumschlag oder per Fax (Faxnummer: 0351 463-372 64) bis zum 19. Juli 2008 an uns zurück. Bitte senden Sie den Fragebogen auch dann zurück, wenn Sie eine, mehrere oder alle Fragen nicht beantwortet haben oder der Fragebogen beschädigt ist.
- Um an der Verlosung teilzunehmen, schreiben Sie bitte Ihren Namen und Anschrift auf die Rückseite des Umschlages oder auf ein gesondertes Blatt bei der Rücksendung per Fax. Wir garantieren Ihnen, dass Ihre Adressdaten und Fragebogen nach Eingang bei uns unmittelbar getrennt werden und somit Ihre Antworten nicht mehr Ihrer Person zugeordnet werden können. Für die Teilnahme an der Verlosung können Sie auch einen vollständig leeren Fragebogen zurücksenden.
- Für Rückfragen stehen Ihnen Herr Böhmer und Herr Weidner unter der Telefonnummer 0351 463-36691 zur Verfügung.

Wir bedanken uns für Ihre Mithilfe und freuen uns auf Ihre Rücksendung.

Mit freundlichen Grüßen,



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens



cand.-Ing. Felix Weidner

Ein gemeinsames  
Forschungsprojekt von:



***Unter den Rücksendern des Fragebogens werden verlost:***

3 Monateskarten für Busse und Bahnen, 1 Gepäcktasche,  
1 Tagesgutschein (inkl 150km) für teilAuto, 20 Tagestestgutscheine  
für Elektrofahrräder, 3 Gutscheine á 15 Euro für nextbike,  
4 Fahrradtrikots, 11 Satteltaschen, 20 Trinkflaschen,  
50 Reflexbänder sowie 3 Bücher zum Umgang mit  
Sportverletzungen. *Jeder Rücksender erhält bei teilAuto  
25 Euro Fahrtguthaben (bei Vertragsabschluss).*

*Wir bedanken uns sehr herzlich bei den Unterstützern und  
Förderern:*



Unternehmen Leben



## **BEFRAGUNG: Mobilitätsverhalten und Radverkehr (#1-«Nummer»-2)**

**HINWEIS:** Bitte beachten sie vor dem Ausfüllen des Fragebogens das beiliegende Schreiben

**(1) Welche Verkehrsmittel werden von Ihnen bei den genannten Wegen überwiegend benutzt?**  
*(Mehrfachnennungen möglich)*

Zweck Verkehrsmittel	Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte	Weg zum Einkaufen/ Dienstleistungen	Wege in der Frei- zeit
zu Fuß <i>(nur sofern der komplette Weg zu Fuß zurückgelegt wird)</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad, Moped, Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW-Mitfahrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW-Selbstfahrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige, welche? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(2) Welche sind aus Ihrer Sicht die drei vordringlich zu lösenden Probleme im Dresdner Verkehrs-geschehen?** *(bitte nennen Sie unter 1. das wichtigste Problem unter 2. und 3. die nächstfolgenden)*

1. ....
2. ....
3. ....

**(3) In welchem Maße sollte sich die Stadt für genannte Verkehrsarten in Dresden einsetzen?** Bitte verteilen Sie 100 Punkte.

Bus und Bahn	..... Punkte
privater KFZ-Verkehr	..... Punkte
Wirtschaftsverkehr	..... Punkte
Fußgänger	..... Punkte
Fahrradverkehr	..... Punkte

Summe: **100** Punkte

**(4) Verfügen Sie derzeit oder regelmäßig (z.B. im Winter) über eine Monats- oder Jahreskarte für Bus und Bahn, mit der sie zeitlich uneingeschränkt ein Fahrrad kostenfrei mitnehmen können?  
(bitte abgeleitete Fragen beachten)**

nein → weiter mit Frage 5

ja

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über- haupt nicht zu	keine Meinung
Eine Zeitkarte für Busse und Bahnen würde ich mir auch ohne integrierte Fahrradmitnahme weiterhin kaufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch wenn eine Zeitkarte mit Fahrradmitnahme geringfügig mehr kosten würde, würde ich sie mir trotzdem weiter kaufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(5) Im Folgenden sind einige Statements über das Radfahren wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese in Alltagssituationen Ihrer Meinung nach zutreffen.**

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über- haupt nicht zu	keine Meinung
Bei kühlem Wetter fahre ich ungern Rad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durch leichten Regen lasse ich mich nicht vom Radfahren abhalten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schönem Wetter fahre ich gern mit dem Rad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei starkem Regen verschiebe ich die Fahrt mit dem Fahrrad oder steige auf andere Verkehrsmittel um.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sehr große sommerliche Hitze hält mich vom Radfahren ab.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich stelle mich durch entsprechende Kleidung auf unterschiedliche Wetterlagen beim Fahrradfahren ein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradfahren ist für mich auch in Alltagssituationen eine sportliche Betätigung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre lieber eine etwas weitere Strecke, als große Steigungen zu überwinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Radfahren möchte ich mich nicht anstrengen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Steigungen sind beim Radfahren für mich auch eine Herausforderung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je stärkerer die Bewölkung ist, um so eher verzichte ich auf die Nutzung des Fahrrads, um nicht im Regen fahren zu müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(6) Verfügen Sie über ein Fahrrad für den Alltagsgebrauch, welches die folgende Ausstattung bietet?**

	ja	nein	keine Angabe
Regenschutz (Schutzbleche)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gangschaltung mit mehr als 3 Gängen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(7) Im Folgenden sind einige Statements über die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn wieder- gegeben. Bitte geben Sie an, ob diese in Alltagsituationen Ihrer Meinung nach zutreffen.**

Radfahren im Alltag - das trifft auf mich zu: ...	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Mit dem Fahrrad nutze ich nur selten/nie Bus und Bahn.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werde ich von ungünstigem Wetter überrascht, dann nutze ich häufig die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich zufällig sehe, dass gleich eine Bahn oder ein Bus kommt mit dem ich eine größere Steigung überwinden kann, dann nehme ich das häufiger in Anspruch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ein Bus oder eine Bahn, in dem/der ich mein Fahrrad mitnehmen möchte bereits stark gefüllt ist, warte ich auf das nächste Fahrzeug oder fahre mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad den Bus zu nutzen ist mir unangenehm, weil ich dabei anderen im Weg bin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad den Bus zu nutzen ist schwierig, weil andere mir im Weg sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unstimmigkeiten z.B. mit Kinderwagen und anderen Fahrgästen bei der Radmitnahme in Bussen und Bahnen erlebe ich selten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich an der Haltestelle auf den nächsten Bus/die nächste Bahn warten muss, weil das Fahrzeug bereits voll ist, habe ich dafür Verständnis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich nehme mein Fahrrad ab und zu mit in Bus und Bahn, um jemanden zu begleiten, den ich unterwegs getroffen habe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Rad mit in Bus und Bahn zu nehmen bringt mir nur selten Zeitvorteile.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Fahrradmitnahmemöglichkeit macht Bus und Bahn für mich attraktiver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(8) Im Folgenden sind einige Statements über das Fahrradfahren in der Grundstraße wieder- gegeben. Bitte geben Sie an, ob diese Ihrer Meinung nach zutreffen.**

Radfahren im Alltag - das trifft auf mich zu: ...	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Die Grundstraße nutze ich häufig mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich mit dem Fahrrad in der Grundstraße fahre, fühle ich mich sicher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Radweg in der Grundstraße ist ein gutes Angebot für Radfahrer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Autos und anderen Verkehrsteilnehmern funktioniert in der Grundstraße gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Grundstraße sind die Bedürfnisse der Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern <u>nicht</u> ausreichend berücksichtigt worden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straßenoberfläche in der Grundstraße ist gut zum Radfahren geeignet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(9) Bietet Ihnen Ihre Arbeits- oder Ausbildungsstätte (bzw. vergleichbares Ziel) folgende Möglichkeiten?**

	ja	nein	keine Angabe
Gute Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umkleidemöglichkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lagermöglichkeit für Rad- oder Ersatzkleidung (Spind)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Dusche und/oder Waschraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ein durch das Radfahren verursachtes nicht völlig makelloses Erscheinungsbild wird akzeptiert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*An dieser Stelle möchten wir Ihnen noch einige Fragen zu Ihren persönlichen Lebensumständen stellen.*

**(10) Wie alt sind Sie und welchem Geschlecht gehören Sie an?**

<b>Alter:</b> .....	<b>Geschlecht:</b> <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich
---------------------	--

**(11) Welche Stellung im Erwerbsleben trifft auf Sie am besten zu? (bitte nur eine Antwort)**

<input type="checkbox"/> Erwerbstätig	<input type="checkbox"/> Auszubildende(r)	<input type="checkbox"/> Schüler(in)	<input type="checkbox"/> Studierender
<input type="checkbox"/> Arbeitslos/-suchend	<input type="checkbox"/> Ruhestand	<input type="checkbox"/> Hausmann/-frau	<input type="checkbox"/> sonstiges

**(12) Wo ist Ihr Wohnort?**

Stadt/Gemeinde ..... und Stadt-/Ortsteil.....
---

**(13) Ihre Anregungen / Anmerkungen:**

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**

Den Fragebogen bitte bis 19. Juli mit dem Freiumschlag oder per Fax zurücksenden.

Anhang Radselbstfahrer	
Fragebogen	# 1-«Nummer1»-1
Datum:	02. Juli 2008
Erhebungsort:	Grundstraße, Höhe Reißweg, Stadtwärts
Wetter:	Sonnig, °
Uhrzeit:	.....

Anhang Radselbstfahrer	
Fragebogen	# 1-«Nummer2»-1
Datum:	02. Juli 2008
Erhebungsort:	Grundstraße, Höhe Reißweg, Stadtwärts
Wetter:	Sonnig, °
Uhrzeit:	.....

Geschlecht:	<input type="checkbox"/> M	<input type="checkbox"/> W
Geschätztes Alter:	<input type="checkbox"/> U18	<input type="checkbox"/> 18-30
	<input type="checkbox"/> 30-60	<input type="checkbox"/> Ü60
Radkleidung:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

Geschlecht:	<input type="checkbox"/> M	<input type="checkbox"/> W
Geschätztes Alter:	<input type="checkbox"/> U18	<input type="checkbox"/> 18-30
	<input type="checkbox"/> 30-60	<input type="checkbox"/> Ü60
Radkleidung:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

Nachsendeauftrag?

Nachsendeauftrag?

## BEFRAGUNG: Radfahrer in Bussen der Linie 61

**HINWEIS:** Bitte **beantworten Sie die folgenden Fragen auf der Vorderseite dieses Fragebogens unbedingt während der Fahrt**, da Sie sich sehr konkret mit der aktuellen Situation im Fahrzeug befassen. Dies wird höchstens 2 Minuten in Anspruch nehmen. Bitte beantworten Sie die weiteren Fragen auf der Rückseite zeitnah und senden Ihnen zusammen mit dem inliegenden Fragebogen bis zum 19.7. mit dem beiliegenden Freiumschlag zurück. Eine Erläuterung zum Hintergrund und Zweck der Befragung, eine Aufmerksamkeit für Ihre Beteiligung und die Teilnahmeoption an einer Verlosung liegen ebenfalls bei.

(1) **Wann und aus welchem Grund / welchen Gründen haben Sie sich bei der konkreten Fahrt dazu entschieden, Ihr Fahrrad mit in den Bus zu nehmen?** (ggf. Stichworte)

<b>Entscheidungszeitpunkt für Fahrradmitnahme</b>	<input type="checkbox"/> war bei Fahrtantritt mit dem Fahrrad bereits geplant	<input type="checkbox"/> spontan entschieden	<input type="checkbox"/> keine Angabe
<b>Gründe:</b> .....			
.....			

(2) Bitte bewerten Sie die folgenden **Aussagen zur aktuellen Situation im Bus**, ob diese nach Ihrer Meinung zutreffen.

	trifft voll zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Bei dem derzeitigen Besetzungsgrad kann ich den Bus sehr gut nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für mich und mein Fahrrad habe ich ausreichend Platz im Fahrzeug.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei dem derzeitigen Besetzungsgrad behindere ich mit meinem Fahrrad die anderen Fahrgäste nicht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine sichere Fahrt ist für mich bei den aktuellen Bedingungen im Fahrzeug gewährleistet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(3) Wie klappt die **gemeinsame Beförderung mit den folgenden Personengruppen bei dieser Fahrt?**

	sehr gut (1)	gut (2)	befriedigend (3)	ausreichend (4)	mangelhaft (5)	ungenügend (6)	nicht vorhanden
Mit anderen Fahrgästen	<input type="checkbox"/>						
Mit Fahrgästen mit Kinderwagen/Rollstuhl/etc.	<input type="checkbox"/>						
Mit Fahrgästen mit Fahrrad	<input type="checkbox"/>						

(4) „Wenn ich heute nicht mit dem Fahrrad unterwegs wäre (Fahrrad defekt, ungünstiges Wetter, etc.) wäre ich am ehesten ... „ (nur eine Antwort)

<input type="checkbox"/> zu Fuß gegangen	<input type="checkbox"/> mit Bus/Straßenbahn/Bahn gefahren.	<input type="checkbox"/> hätte auf den Weg verzichtet
<input type="checkbox"/> bei einer anderen Person im Auto mitgefahren	<input type="checkbox"/> selber mit dem Auto gefahren	

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Fahrt, bei der Sie den Fragebogen erhalten haben:

(5) Über welchen **Fahrschein** verfügten Sie bei Ihrer Fahrt? (*Die Befragung ist Anonym! Sofern Sie über keinen gültigen Fahrschein verfügten, hat dies für Sie keine Konsequenz.*)

	Einzelkarte	Tages-/ Wochenkarte	Monats- /Jahreskarte	Semester- ticket	Schüler-/ Azubiticket	Keine
Sie als Person	<input type="checkbox"/>					
Für Ihr Fahrrad (sofern nicht in Ihrem Fahrschein inbegriffen)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>

(6) Wo sind Sie in die Linie 61 ein- und ausgestiegen? Haben Sie außer der Linie 61 bei diesem Weg noch andere öffentliche Verkehrsmittel genutzt?

<b>Einstiegshaltestelle</b>	<input type="checkbox"/> Schillerpl.	<input type="checkbox"/> Körnerpl.	.....			
<b>Ausstiegshaltestelle</b>	<input type="checkbox"/> Stegl.-Str.	<input type="checkbox"/> Grundstr.	<input type="checkbox"/> Ullersd.-Pl.	.....		
Sind sie <u>vorher</u> aus einer anderen Linie in die Linie 61 <u>umgestiegen</u> ?				<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
Sind Sie <u>anschließend</u> in eine andere Linie <u>umgestiegen</u> ?				<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	

(7) **Von wo nach wo** waren Sie bei dem konkreten Weg unterwegs (z.B. vom Einkauf (→ Start) nach Hause (→ Ziel)). Bitte geben Sie auch **Straße bzw. Ort von Start und Ziel an. Welche Strecke haben Sie/werden Sie an diesem Tag voraussichtlich mit dem Fahrrad durch eigene Kraft insgesamt zurücklegen (Tageskilometer)?**

	Ausbildung/ Schule	Beruf/ Arbeit	Einkauf/ Erledigung	Be- such/Frei- zeit	Kiga/ Kita	Von/ nach Hause	Sonstiges	Straße in DD (ohne Haus- nummer), sonst: Ort
<b>Start</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Ziel</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Alternativ</b>	<input type="checkbox"/> Sport (dann kein Start-/Zielort)					<b>Tageskilometer Fahrrad:</b> .....		

(8) Sind Sie einen Teil dieses Weges auf dem **Elberadweg** oder dem **Käthe-Kollwitz-Ufer** gefahren?

<input type="checkbox"/> Elberadweg	<input type="checkbox"/> Käthe-Kollwitz-Ufer	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht bekannt	<input type="checkbox"/> keine Angabe
-------------------------------------	--	-------------------------------	---	---------------------------------------

(9) Sind sie auch beim **entgegengerichteten Weg** (Hinweg/Rückweg) durch die **Grundstraße** gefahren bzw. planen Sie dies? (*bitte abgeleitete Frage beachten*)

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht bekannt	<input type="checkbox"/> keine Angabe
→ Wenn „ja“, zu welcher Uhrzeit haben Sie/werden Sie die Grundstraße in Gegenrichtung etwa befahren?			..... : ..... Uhr

(10) Bitte erinnern Sie sich: An wie viel Tagen in den vergangenen 4 Wochen haben Sie ...

	täglich oder fast täglich	3-4 Tage pro Woche	1-2 Tage pro Woche	1 bis 3 Tage pro Monat	nie
... das Fahrrad im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Bus und Bahn im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ein Fahrrad in Bus und Bahn mitgenommen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**

## Fragebogen Mobilitätsverhalten und Radverkehr (#2-«Nummer»-2)

**HINWEIS:** Bitte beachten sie vor dem Ausfüllen des Fragebogens das beiliegende Schreiben

**(1) Welche Verkehrsmittel werden von Ihnen bei den genannten Wegen überwiegend benutzt?**  
 (Mehrfachnennungen möglich)

	Zweck	Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte	Weg zum Einkaufen/ Dienstleistungen	Wege in der Freizeit
zu Fuß (nur sofern der komplette Weg zu Fuß zurückgelegt wird)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus und Bahn		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad, Moped, Mofa		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW-Mitfahrt		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW-Selbstfahrt		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige, welche? .....		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(2) Welche sind aus Ihrer Sicht die drei vordringlich zu lösenden Probleme im Dresdner Verkehrsgeschehen?** (bitte nennen Sie unter 1. das wichtigste Problem unter 2. und 3. die nächstfolgenden)

1. ....
2. ....
3. ....

**(3) In welchem Maße sollte sich die Stadt für genannte Verkehrsarten in Dresden einsetzen?** Bitte verteilen Sie 100 Punkte.

Bus und Bahn	..... Punkte
privater KFZ-Verkehr	..... Punkte
Wirtschaftsverkehr	..... Punkte
Fußgänger	..... Punkte
Fahrradverkehr	..... Punkte

Summe: **100** Punkte

**(4) Verfügen Sie derzeit oder regelmäßig (z.B. im Winter) über eine Monats- oder Jahreskarte für Bus und Bahn, mit der sie zeitlich uneingeschränkt ein Fahrrad kostenfrei mitnehmen können?  
(bitte abgeleitete Fragen beachten)**

nein → weiter mit Frage 5

ja

	trifft voll und ganz zu (1)	trifft eher zu (2)	trifft eher nicht zu (3)	trifft über- haupt nicht zu (4)	keine Meinung (9)
Eine Zeitkarte für Busse und Bahnen würde ich mir auch ohne integrierte Fahrradmitnahme weiterhin kaufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch wenn eine Zeitkarte mit Fahrradmitnahme geringfügig mehr kosten würde, würde ich sie mir trotzdem weiter kaufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(5) Im Folgenden sind einige Statements über das Radfahren wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese in Alltagssituationen Ihrer Meinung nach zutreffen.**

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über- haupt nicht zu	keine Meinung
Bei kühlem Wetter fahre ich ungern Rad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre auch bei schlechtem Wetter Rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durch leichten Regen lasse ich mich nicht vom Radfahren abhalten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schönem Wetter fahre ich gern mit dem Rad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei starkem Regen verschiebe ich die Fahrt mit dem Fahrrad oder steige auf andere Verkehrsmittel um.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sehr große sommerliche Hitze hält mich vom Radfahren ab.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich stelle mich durch entsprechende Kleidung auf unterschiedliche Wetterlagen beim Fahrradfahren ein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradfahren ist für mich auch in Alltagssituationen eine sportliche Betätigung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre lieber eine etwas weitere Strecke, als große Steigungen zu überwinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Radfahren möchte ich mich nicht anstrengen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Steigungen sind beim Radfahren für mich auch eine Herausforderung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je stärkerer die Bewölkung ist, um so eher verzichte ich auf die Nutzung des Fahrrads, um nicht im Regen fahren zu müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(6) Verfügen Sie über ein Fahrrad für den Alltagsgebrauch, welches die folgende Ausstattung bietet?**

	ja	nein	keine Angabe
Regenschutz (Schutzbleche)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gangschaltung mit mehr als 3 Gängen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(7) Im Folgenden sind einige Statements über die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese in Alltagsituationen Ihrer Meinung nach zutreffen.**

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Mit dem Fahrrad nutze ich nur sehr selten/nie Bus und Bahn.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werde ich von ungünstigem Wetter überrascht, dann nutze ich häufig die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich zufällig sehe, dass gleich eine Bahn oder ein Bus kommt mit dem ich eine größere Steigung überwinden kann, dann nehme ich das häufiger in Anspruch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die gegenseitige Rücksichtnahme im Bus klappt im Allgemeinen gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ein Bus oder eine Bahn, in dem/der ich mein Fahrrad mitnehmen möchte bereits stark gefüllt ist, warte ich auf das nächste Fahrzeug oder fahre mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad den Bus zu nutzen ist mir unangenehm, weil ich dabei anderen im Weg bin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad den Bus zu nutzen ist schwierig, weil andere mir im Weg sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unstimmigkeiten z.B. mit Kinderwagen und anderen Fahrgästen bei der Radmitnahme in Bussen und Bahnen erlebe ich selten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich an der Haltestelle auf den nächsten Bus/die nächste Bahn warten muss, weil das Fahrzeug bereits voll ist, habe ich dafür Verständnis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich nehme mein Fahrrad ab und zu mit in Bus und Bahn, um jemanden zu begleiten, den ich unterwegs getroffen habe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Den Wegfall von Sitzplätzen, um mehr Platz für Kinderwagen/Rollstühle/Fahrräder zu schaffen, halte ich auf der Linie 61 für unangemessen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Rad mit in Bus und Bahn zu nehmen bringt mir nur selten Zeitvorteile.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Fahrradmitnahmemöglichkeit macht Bus und Bahn für mich attraktiver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(8) Wenn ich mit dem Fahrrad in Alltag unterwegs bin, erreiche ich mein Ziel ... ? Der genannte Aspekt ist für mich bei der Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag ... ?**

	Ich erreiche mein Ziel ... ?					Das ist mir ... ?				
	sehr wahrscheinlich				sehr unwahrscheinlich	sehr wichtig				völlig unwichtig
... preisgünstig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... schnell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... bequem und komfortabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... pünktlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ohne Unfallgefährdung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... geschützt vor Kriminalität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... stressfrei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... flexibel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(9) Im Folgenden sind einige Statements über das Fahrradfahren in der Grundstraße wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese Ihrer Meinung nach zutreffen.**

Radfahren im Alltag - das trifft auf mich zu: ...	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Die Grundstraße nutze ich häufig mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich mit dem Fahrrad in der Grundstraße fahre, fühle ich mich sicher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Radweg in der Grundstraße ist ein gutes Angebot für Radfahrer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Autos und anderen Verkehrsteilnehmern funktioniert in der Grundstraße gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Grundstraße sind die Bedürfnisse der Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern <u>nicht</u> ausreichend berücksichtigt worden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straßenoberfläche in der Grundstraße ist gut zum Radfahren geeignet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*An dieser Stelle möchten wir Ihnen noch einige Fragen zu Ihren persönlichen Lebensumständen stellen.*

**(10) Wie alt sind Sie und welchem Geschlecht gehören Sie an?**

<b>Alter:</b> .....	<b>Geschlecht:</b> <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich
---------------------	--

**(11) Welche Stellung im Erwerbsleben trifft auf Sie am besten zu? (bitte nur eine Antwort)**

<input type="checkbox"/> Erwerbstätig	<input type="checkbox"/> Auszubildende(r)	<input type="checkbox"/> Schüler(in)	<input type="checkbox"/> Studierender
<input type="checkbox"/> Arbeitslos/-suchend	<input type="checkbox"/> Ruhestand	<input type="checkbox"/> Hausmann/-frau	<input type="checkbox"/> sonstiges

**(12) Wo ist Ihr Wohnort?**

Stadt/Gemeinde ..... und Stadt-/Ortsteil.....
---

**(13) PKW-Verfügbarkeit**

Haben Sie einen Führerschein?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe
Verfügen* Sie über einen PKW?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe

\* jederzeitige Zugriffsmöglichkeit

**(14) Ihre Anregungen / Anmerkungen:**

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**

**Den Fragebogen bitte bis 19. Juli mit dem Freiumschlag oder per Fax zurücksenden.**

## BEFRAGUNG: Radfahrer in der Standseilbahn

**HINWEIS:** Bitte **beantworten Sie die folgenden Fragen auf der Vorderseite dieses Fragebogens unbedingt während der Fahrt**, da Sie sich sehr konkret mit der aktuellen Situation im Fahrzeug befassen. Dies wird höchstens 2 Minuten in Anspruch nehmen. Bitte beantworten Sie die weiteren Fragen auf der Rückseite zeitnah und senden Ihnen zusammen mit dem inliegenden Fragebogen bis zum 19.7. mit dem beiliegenden Freiumschlag zurück. Eine Erläuterung zum Hintergrund und Zweck der Befragung, eine Aufmerksamkeit für Ihre Beteiligung und die Teilnahmeoption an einer Verlosung liegen ebenfalls bei.

**(1) Wann und aus welchem Grund / welchen Gründen haben Sie sich bei der konkreten Fahrt dazu entschieden, Ihr Fahrrad mit in die Standseilbahn zu nehmen?** (ggf. Stichworte)

<b>Entscheidungszeitpunkt für Fahrradmitnahme</b>	<input type="checkbox"/> war bei Fahrtantritt mit dem Fahrrad bereits geplant	<input type="checkbox"/> spontan entschieden	<input type="checkbox"/> keine Angabe
<b>Gründe:</b> .....			
.....			

**(2) Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur aktuellen Situation im Fahrzeug, ob diese nach Ihrer Meinung zutreffen.**

	trifft voll zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Bei dem derzeitigen Besetzungsgrad kann ich die Bahn sehr gut nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für mich und mein Fahrrad habe ich ausreichend Platz im Fahrzeug.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei dem derzeitigen Besetzungsgrad behindere ich mit meinem Fahrrad die anderen Fahrgäste nicht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine sichere Fahrt ist für mich bei den aktuellen Bedingungen im Fahrzeug gewährleistet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(3) Wie klappt die gemeinsame Beförderung mit den folgenden Personengruppen bei dieser Fahrt?**

	sehr gut (1)	gut (2)	befriedigend (3)	ausreichend (4)	mangelhaft (5)	ungenügend (6)	nicht vorhanden
Mit anderen Fahrgästen	<input type="checkbox"/>						
Mit Fahrgästen mit Kinderwagen/Rollstuhl/etc.	<input type="checkbox"/>						
Mit Fahrgästen mit Fahrrad	<input type="checkbox"/>						

**(4) „Wenn ich heute nicht mit dem Fahrrad unterwegs wäre (Fahrrad defekt, ungünstiges Wetter, etc.) wäre ich am ehesten ... „ (nur eine Antwort)**

<input type="checkbox"/> zu Fuß gegangen	<input type="checkbox"/> mit <b>Bus/Straßenbahn/Bahn</b> gefahren.	<input type="checkbox"/> hätte auf den Weg <b>verzichtet</b>
<input type="checkbox"/> bei einer anderen Person <b>im Auto mitgefahren</b>	<input type="checkbox"/> selber mit dem <b>Auto gefahren</b>	

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Fahrt, bei der Sie den Fragebogen erhalten haben:

(5) **Über welchen Fahrschein verfügten Sie bei Ihrer Fahrt?** (Die Befragung ist Anonym! Sofern Sie über keinen gültigen Fahrschein verfügten, hat dies für Sie keine Konsequenz.)

	Einzelkarte	Tages-/ Wochenkarte	Monats- /Jahreskarte	Semester- ticket	Schüler-/ Azubiticket	Keine
Sie als Person	<input type="checkbox"/>					
Für Ihr Fahrrad (sofern nicht in Ihrem Fahrschein inbegriffen)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>

(6) **Haben Sie außer der Standseilbahn bei diesem Weg noch andere öffentliche Verkehrsmittel genutzt?**

Sind sie <u>vorher</u> aus einer anderen Linie in die Standseilbahn <u>umgestiegen</u> ?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Sind Sie <u>anschließend</u> in eine andere Linie <u>umgestiegen</u> ?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

(7) **Von wo nach wo waren Sie bei dem konkreten Weg unterwegs** (z.B. vom Einkauf (→ Start) nach Hause (→ Ziel)). **Bitte geben Sie auch Straße bzw. Ort von Start und Ziel an. Welche Strecke haben Sie/werden Sie an diesem Tag voraussichtlich mit dem Fahrrad durch eigene Kraft insgesamt zurücklegen (Tageskilometer)?**

	Ausbildung/ Schule	Beruf/ Arbeit	Einkauf/ Erledigung	Be- such/Frei- zeit	Kiga/ Kita	Von/ nach Hause	Sonstiges	Straße in DD (ohne Haus- nummer), sonst: Ort
<b>Start</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Ziel</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Alternativ</b>	<input type="checkbox"/> Sport (dann kein Start-/Zielort)					<b>Tageskilometer Fahrrad:</b> .....		

(8) **Sind Sie einen Teil dieses Weges auf dem Elberadweg oder dem Käthe-Kollwitz-Ufer gefahren?**

<input type="checkbox"/> Elberadweg	<input type="checkbox"/> Käthe-Kollwitz-Ufer	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht bekannt	<input type="checkbox"/> keine Angabe
-------------------------------------	--	-------------------------------	---	---------------------------------------

(9) **Sind sie beim entgegengerichteten Weg (Hinweg/Rückweg) durch die Grundstraße gefahren bzw. planen Sie dies?** (bitte abgeleitete Frage beachten)

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht bekannt	<input type="checkbox"/> keine Angabe
→ Wenn „ja“, zu welcher Uhrzeit haben Sie/werden Sie die Grundstraße in Gegenrichtung etwa befahren?			..... : ..... Uhr

(10) **Bitte erinnern Sie sich: An wie viel Tagen in den vergangenen 4 Wochen haben Sie ...**

	täglich oder fast täglich	3-4 Tage pro Woche	1-2 Tage pro Woche	1 bis 3 Tage pro Monat	nie
... das Fahrrad im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Bus und Bahn im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ein Fahrrad in Bus und Bahn mitgenommen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**

## Fragebogen Mobilitätsverhalten und Radverkehr (#4-«Nummer»-2)

**HINWEIS:** Bitte beachten sie vor dem Ausfüllen des Fragebogens das beiliegende Schreiben

**(1) Welche Verkehrsmittel werden von Ihnen bei den genannten Wegen überwiegend benutzt?**  
 (Mehrfachnennungen möglich)

	Zweck	Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte	Weg zum Einkaufen/ Dienstleistungen	Wege in der Freizeit
zu Fuß (nur sofern der komplette Weg zu Fuß zurückgelegt wird)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus und Bahn		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad, Moped, Mofa		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW-Mitfahrt		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW-Selbstfahrt		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige, welche? .....		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(2) Welche sind aus Ihrer Sicht die drei vordringlich zu lösenden Probleme im Dresdner Verkehrsgeschehen?** (bitte nennen Sie unter 1. das wichtigste Problem unter 2. und 3. die nächstfolgenden)

1. ....
2. ....
3. ....

**(3) In welchem Maße sollte sich die Stadt für genannte Verkehrsarten in Dresden einsetzen?** Bitte verteilen Sie 100 Punkte.

Bus und Bahn	..... Punkte
privater KFZ-Verkehr	..... Punkte
Wirtschaftsverkehr	..... Punkte
Fußgänger	..... Punkte
Fahrradverkehr	..... Punkte

Summe: **100** Punkte

**(4) Verfügen Sie derzeit oder regelmäßig (z.B. im Winter) über eine Monats- oder Jahreskarte für Bus und Bahn, mit der sie zeitlich uneingeschränkt ein Fahrrad kostenfrei mitnehmen können?**  
(bitte abgeleitete Fragen beachten)

nein → weiter mit Frage 5

ja

	trifft voll und ganz zu (1)	trifft eher zu (2)	trifft eher nicht zu (3)	trifft über- haupt nicht zu (4)	keine Meinung (9)
Eine Zeitkarte für Busse und Bahnen würde ich mir auch ohne integrierte Fahrradmitnahme weiterhin kaufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch wenn eine Zeitkarte mit Fahrradmitnahme geringfügig mehr kosten würde, würde ich sie mir trotzdem weiter kaufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(5) Im Folgenden sind einige Statements über das Radfahren wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese in Alltagssituationen Ihrer Meinung nach zutreffen.**

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über- haupt nicht zu	keine Meinung
Bei kühlem Wetter fahre ich ungern Rad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre auch bei schlechtem Wetter Rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durch leichten Regen lasse ich mich nicht vom Radfahren abhalten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schönem Wetter fahre ich gern mit dem Rad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei starkem Regen verschiebe ich die Fahrt mit dem Fahrrad oder steige auf andere Verkehrsmittel um.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sehr große sommerliche Hitze hält mich vom Radfahren ab.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich stelle mich durch entsprechende Kleidung auf unterschiedliche Wetterlagen beim Fahrradfahren ein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradfahren ist für mich auch in Alltagssituationen eine sportliche Betätigung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre lieber eine etwas weitere Strecke, als große Steigungen zu überwinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Radfahren möchte ich mich nicht anstrengen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Steigungen sind beim Radfahren für mich auch eine Herausforderung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je stärkerer die Bewölkung ist, um so eher verzichte ich auf die Nutzung des Fahrrads, um nicht im Regen fahren zu müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(6) Verfügen Sie über ein Fahrrad für den Alltagsgebrauch, welches die folgende Ausstattung bietet?**

	ja	nein	keine Angabe
Regenschutz (Schutzbleche)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gangschaltung mit mehr als 3 Gängen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(7) Im Folgenden sind einige Statements über die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese in Alltagsituationen Ihrer Meinung nach zutreffen.**

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Mit dem Fahrrad nutze ich nur sehr selten/nie Bus und Bahn.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werde ich von ungünstigem Wetter überrascht, dann nutze ich häufig die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich zufällig sehe, dass gleich eine Bahn oder ein Bus kommt mit dem ich eine größere Steigung überwinden kann, dann nehme ich das häufiger in Anspruch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die gegenseitige Rücksichtnahme in Bus und Bahn klappt im Allgemeinen gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ein Bus oder eine Bahn, in dem/der ich mein Fahrrad mitnehmen möchte bereits stark gefüllt ist, warte ich auf das nächste Fahrzeug oder fahre mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad Bus oder Bahn zu nutzen ist mir unangenehm, weil ich dabei anderen im Weg bin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad Bus oder Bahn zu nutzen ist schwierig, weil andere mir im Weg sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unstimmigkeiten z.B. mit Kinderwagen und anderen Fahrgästen bei der Radmitnahme in Bussen und Bahnen erlebe ich selten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich an der Haltestelle auf den nächsten Bus/die nächste Bahn warten muss, weil das Fahrzeug bereits voll ist, habe ich dafür Verständnis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich nehme mein Fahrrad ab und zu mit in Bus und Bahn, um jemanden zu begleiten, den ich unterwegs getroffen habe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Den Wegfall von Sitzplätzen, um mehr Platz für Kinderwagen/Rollstühle/Fahrräder zu schaffen, halte ich auf der Linie 61 für unangemessen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Rad mit in Bus und Bahn zu nehmen bringt mir nur selten Zeitvorteile.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Fahrradmitnahmemöglichkeit macht Bus und Bahn für mich attraktiver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(8) Wenn ich mit dem Fahrrad in Alltag unterwegs bin, erreiche ich mein Ziel ... ? Der genannte Aspekt ist für mich bei der Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag ... ?**

	Ich erreiche mein Ziel ... ?					Das ist mir ... ?				
	sehr wahrscheinlich				sehr unwahrscheinlich	sehr wichtig				völlig unwichtig
... preisgünstig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... schnell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... bequem und komfortabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... pünktlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ohne Unfallgefährdung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... geschützt vor Kriminalität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... stressfrei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... flexibel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(9) Im Folgenden sind einige Statements über das Fahrradfahren in der Grundstraße wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese Ihrer Meinung nach zutreffen.**

Radfahren im Alltag - das trifft auf mich zu: ...	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Die Grundstraße nutze ich häufig mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich mit dem Fahrrad in der Grundstraße fahre, fühle ich mich sicher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Radweg in der Grundstraße ist ein gutes Angebot für Radfahrer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Autos und anderen Verkehrsteilnehmern funktioniert in der Grundstraße gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Grundstraße sind die Bedürfnisse der Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern <u>nicht</u> ausreichend berücksichtigt worden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straßenoberfläche in der Grundstraße ist gut zum Radfahren geeignet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*An dieser Stelle möchten wir Ihnen noch einige Fragen zu Ihren persönlichen Lebensumständen stellen.*

**(10) Wie alt sind Sie und welchem Geschlecht gehören Sie an?**

<b>Alter:</b> .....	<b>Geschlecht:</b> <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich
---------------------	--

**(11) Welche Stellung im Erwerbsleben trifft auf Sie am besten zu? (bitte nur eine Antwort)**

<input type="checkbox"/> Erwerbstätig	<input type="checkbox"/> Auszubildende(r)	<input type="checkbox"/> Schüler(in)	<input type="checkbox"/> Studierender
<input type="checkbox"/> Arbeitslos/-suchend	<input type="checkbox"/> Ruhestand	<input type="checkbox"/> Hausmann/-frau	<input type="checkbox"/> sonstiges

**(12) Wo ist Ihr Wohnort?**

Stadt/Gemeinde ..... und Stadt-/Ortsteil.....
---

**(13) PKW-Verfügbarkeit**

Haben Sie einen Führerschein?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe
Verfügen* Sie über einen PKW?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe

\* jederzeitige Zugriffsmöglichkeit

**(14) Ihre Anregungen / Anmerkungen:**

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**

**Den Fragebogen bitte bis 19. Juli mit dem Freiumschlag oder per Fax zurücksenden.**

## BEFRAGUNG: Radfahrer in der Standseilbahn

**HINWEIS:** Bitte **beantworten Sie die folgenden Fragen auf der Vorderseite dieses Fragebogens unbedingt während der Fahrt**, da Sie sich sehr konkret mit der aktuellen Situation im Fahrzeug befassen. Dies wird höchstens 2 Minuten in Anspruch nehmen. Bitte beantworten Sie die weiteren Fragen auf der Rückseite zeitnah und senden Ihnen zusammen mit dem inliegenden Fragebogen bis zum 19.7. mit dem beiliegenden Freiumschlag zurück. Eine Erläuterung zum Hintergrund und Zweck der Befragung, eine Aufmerksamkeit für Ihre Beteiligung und die Teilnahmeoption an einer Verlosung liegen ebenfalls bei.

**(1) Wann und aus welchem Grund / welchen Gründen haben Sie sich bei der konkreten Fahrt dazu entschieden, Ihr Fahrrad mit in die Schwebbahn zu nehmen?** (ggf. Stichworte)

<b>Entscheidungszeitpunkt für Fahrradmitnahme</b>	<input type="checkbox"/> war bei Fahrtantritt mit dem Fahrrad bereits geplant	<input type="checkbox"/> spontan entschieden	<input type="checkbox"/> keine Angabe
<b>Gründe:</b> .....			
.....			

**(2) Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur aktuellen Situation im Fahrzeug, ob diese nach Ihrer Meinung zutreffen.**

	trifft voll zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Bei dem derzeitigen Besetzungsgrad kann ich die Bahn sehr gut nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für mich und mein Fahrrad habe ich ausreichend Platz im Fahrzeug.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei dem derzeitigen Besetzungsgrad behindere ich mit meinem Fahrrad die anderen Fahrgäste nicht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine sichere Fahrt ist für mich bei den aktuellen Bedingungen im Fahrzeug gewährleistet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(3) Wie klappt die gemeinsame Beförderung mit den folgenden Personengruppen bei dieser Fahrt?**

	sehr gut (1)	gut (2)	befriedigend (3)	ausreichend (4)	mangelhaft (5)	ungenügend (6)	nicht vorhanden
Mit anderen Fahrgästen	<input type="checkbox"/>						
Mit Fahrgästen mit Kinderwagen/Rollstuhl/etc.	<input type="checkbox"/>						
Mit Fahrgästen mit Fahrrad	<input type="checkbox"/>						

**(4) „Wenn ich heute nicht mit dem Fahrrad unterwegs wäre (Fahrrad defekt, ungünstiges Wetter, etc.) wäre ich am ehesten ... „ (nur eine Antwort)**

<input type="checkbox"/> zu Fuß gegangen	<input type="checkbox"/> mit <b>Bus/Straßenbahn/Bahn</b> gefahren.	<input type="checkbox"/> hätte auf den Weg <b>verzichtet</b>
<input type="checkbox"/> bei einer anderen Person <b>im Auto mitgefahren</b>	<input type="checkbox"/> selber mit dem <b>Auto gefahren</b>	

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Fahrt, bei der Sie den Fragebogen erhalten haben:

(5) **Über welchen Fahrschein verfügten Sie bei Ihrer Fahrt?** (Die Befragung ist Anonym! Sofern Sie über keinen gültigen Fahrschein verfügten, hat dies für Sie keine Konsequenz.)

	Einzelkarte	Tages-/ Wochenkarte	Monats- /Jahreskarte	Semester- ticket	Schüler-/ Azubiticket	Keine
Sie als Person	<input type="checkbox"/>					
Für Ihr Fahrrad (sofern nicht in Ihrem Fahrschein inbegriffen)	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	s		<input type="checkbox"/>

(6) **Haben Sie außer der Standseilbahn bei diesem Weg noch andere öffentliche Verkehrsmittel genutzt?**

Sind sie <u>vorher</u> aus einer anderen Linie in die Standseilbahn <u>umgestiegen</u> ?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Sind Sie <u>anschließend</u> in eine andere Linie <u>umgestiegen</u> ?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

(7) **Von wo nach wo waren Sie bei dem konkreten Weg unterwegs** (z.B. vom Einkauf (→ Start) nach Hause (→ Ziel)). Bitte geben Sie auch Straße bzw. Ort von Start und Ziel an. Welche Strecke haben Sie/werden Sie an diesem Tag voraussichtlich mit dem Fahrrad durch eigene Kraft insgesamt zurücklegen (Tageskilometer)?

	Ausbildung/ Schule	Beruf/ Arbeit	Einkauf/ Erledigung	Be- such/Frei- zeit	Kiga/ Kita	Von/ nach Hause	Sonstiges	Straße in DD (ohne Haus- nummer), sonst: Ort
<b>Start</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Ziel</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	.....
<b>Alternativ</b>	<input type="checkbox"/> Sport (dann kein Start-/Zielort)					<b>Tageskilometer Fahrrad:</b> .....		

(8) **Sind Sie einen Teil dieses Weges auf dem Elberadweg oder dem Käthe-Kollwitz-Ufer gefahren?**

<input type="checkbox"/> Elberadweg	<input type="checkbox"/> Käthe-Kollwitz-Ufer	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht bekannt	<input type="checkbox"/> keine Angabe
-------------------------------------	--	-------------------------------	---	---------------------------------------

(9) **Sind sie beim entgegengerichteten Weg (Hinweg/Rückweg) durch die Grundstraße gefahren bzw. planen Sie dies?** (bitte abgeleitete Frage beachten)

<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> noch nicht bekannt	<input type="checkbox"/> keine Angabe
→ Wenn „ja“, zu welcher Uhrzeit haben Sie/werden Sie die Grundstraße in Gegenrichtung etwa befahren?			..... : ..... Uhr

(10) **Bitte erinnern Sie sich: An wie viel Tagen in den vergangenen 4 Wochen haben Sie ...**

	täglich oder fast täglich	3-4 Tage pro Woche	1-2 Tage pro Woche	1 bis 3 Tage pro Monat	nie
... das Fahrrad im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Bus und Bahn im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ein Fahrrad in Bus und Bahn mitgenommen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**

## Fragebogen Mobilitätsverhalten und Radverkehr (#5-«Nummer»-2)

**HINWEIS:** Bitte beachten sie vor dem Ausfüllen des Fragebogens das beiliegende Schreiben

**(1) Welche Verkehrsmittel werden von Ihnen bei den genannten Wegen überwiegend benutzt?**  
 (Mehrfachnennungen möglich)

Zweck Verkehrsmittel	Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstätte	Weg zum Einkaufen/ Dienstleistungen	Wege in der Frei- zeit
zu Fuß (nur sofern der komplette Weg zu Fuß zurückgelegt wird)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus und Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad, Moped, Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW-Mitfahrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PKW-Selbstfahrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstige, welche? .....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(2) Welche sind aus Ihrer Sicht die drei vordringlich zu lösenden Probleme im Dresdner Verkehrs-geschehen?** (bitte nennen Sie unter 1. das wichtigste Problem unter 2. und 3. die nächstfolgenden)

1. ....
2. ....
3. ....

**(3) In welchem Maße sollte sich die Stadt für genannte Verkehrsarten in Dresden einsetzen?** Bitte verteilen Sie 100 Punkte.

Bus und Bahn	..... Punkte
privater KFZ-Verkehr	..... Punkte
Wirtschaftsverkehr	..... Punkte
Fußgänger	..... Punkte
Fahrradverkehr	..... Punkte

Summe: **100** Punkte

**(4) Verfügen Sie derzeit oder regelmäßig (z.B. im Winter) über eine Monats- oder Jahreskarte für Bus und Bahn, mit der sie zeitlich uneingeschränkt ein Fahrrad kostenfrei mitnehmen können?  
(bitte abgeleitete Fragen beachten)**

nein → weiter mit Frage 5

ja

	trifft voll und ganz zu (1)	trifft eher zu (2)	trifft eher nicht zu (3)	trifft über- haupt nicht zu (4)	keine Meinung (9)
Eine Zeitkarte für Busse und Bahnen würde ich mir auch ohne integrierte Fahrradmitnahme weiterhin kaufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auch wenn eine Zeitkarte mit Fahrradmitnahme geringfügig mehr kosten würde, würde ich sie mir trotzdem weiter kaufen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(5) Im Folgenden sind einige Statements über das Radfahren wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese in Alltagssituationen Ihrer Meinung nach zutreffen.**

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft über- haupt nicht zu	keine Meinung
Bei kühlem Wetter fahre ich ungern Rad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre auch bei schlechtem Wetter Rad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durch leichten Regen lasse ich mich nicht vom Radfahren abhalten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei schönem Wetter fahre ich gern mit dem Rad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bei starkem Regen verschiebe ich die Fahrt mit dem Fahrrad oder steige auf andere Verkehrsmittel um.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sehr große sommerliche Hitze hält mich vom Radfahren ab.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich stelle mich durch entsprechende Kleidung auf unterschiedliche Wetterlagen beim Fahrradfahren ein.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradfahren ist für mich auch in Alltagssituationen eine sportliche Betätigung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fahre lieber eine etwas weitere Strecke, als große Steigungen zu überwinden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beim Radfahren möchte ich mich nicht anstrengen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Steigungen sind beim Radfahren für mich auch eine Herausforderung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Je stärkerer die Bewölkung ist, um so eher verzichte ich auf die Nutzung des Fahrrads, um nicht im Regen fahren zu müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(6) Verfügen Sie über ein Fahrrad für den Alltagsgebrauch, welches die folgende Ausstattung bietet?**

	ja	nein	keine Angabe
Regenschutz (Schutzbleche)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beleuchtung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gangschaltung mit mehr als 3 Gängen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(7) Im Folgenden sind einige Statements über die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn wieder- gegeben. Bitte geben Sie an, ob diese in Alltagsituationen Ihrer Meinung nach zutreffen.**

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Mit dem Fahrrad nutze ich nur sehr selten/nie Bus und Bahn.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werde ich von ungünstigem Wetter überrascht, dann nutze ich häufig die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich zufällig sehe, dass gleich eine Bahn oder ein Bus kommt mit dem ich eine größere Steigung überwinden kann, dann nehme ich das häufiger in Anspruch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die gegenseitige Rücksichtnahme in Bus und Bahn klappt im Allgemeinen gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ein Bus oder eine Bahn, in dem/der ich mein Fahrrad mitnehmen möchte bereits stark gefüllt ist, warte ich auf das nächste Fahrzeug oder fahre mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad Bus oder Bahn zu nutzen ist mir unangenehm, weil ich dabei anderen im Weg bin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Fahrrad Bus oder Bahn zu nutzen ist schwierig, weil andere mir im Weg sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Unstimmigkeiten z.B. mit Kinderwagen und anderen Fahrgästen bei der Radmitnahme in Bussen und Bahnen erlebe ich selten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich an der Haltestelle auf den nächsten Bus/die nächste Bahn warten muss, weil das Fahrzeug bereits voll ist, habe ich dafür Verständnis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich nehme mein Fahrrad ab und zu mit in Bus und Bahn, um jemanden zu begleiten, den ich unterwegs getroffen habe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Den Wegfall von Sitzplätzen, um mehr Platz für Kinderwagen/Rollstühle/Fahrräder zu schaffen, halte ich auf der Linie 61 für unangemessen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Rad mit in Bus und Bahn zu nehmen bringt mir nur selten Zeitvorteile.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Fahrradmitnahmemöglichkeit macht Bus und Bahn für mich attraktiver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(8) Wenn ich mit dem Fahrrad in Alltag unterwegs bin, erreiche ich mein Ziel ... ? Der genannte Aspekt ist für mich bei der Entscheidung für das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag ... ?**

	Ich erreiche mein Ziel ... ?					Das ist mir ... ?				
	sehr wahr- scheinlich				sehr un- wahrscheinlich	sehr wichtig				völlig unwichtig
... preisgünstig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... schnell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... bequem und komfortabel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... pünktlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ohne Unfallgefährdung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... geschützt vor Kriminalität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... stressfrei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... flexibel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(9) Im Folgenden sind einige Statements über das Fahrradfahren in der Grundstraße wiedergegeben. Bitte geben Sie an, ob diese Ihrer Meinung nach zutreffen.**

Radfahren im Alltag - das trifft auf mich zu: ...	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Die Grundstraße nutze ich häufig mit dem Fahrrad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wenn ich mit dem Fahrrad in der Grundstraße fahre, fühle ich mich sicher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Radweg in der Grundstraße ist ein gutes Angebot für Radfahrer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Das Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Autos und anderen Verkehrsteilnehmern funktioniert in der Grundstraße gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
In der Grundstraße sind die Bedürfnisse der Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern <u>nicht</u> ausreichend berücksichtigt worden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Straßenoberfläche in der Grundstraße ist gut zum Radfahren geeignet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*An dieser Stelle möchten wir Ihnen noch einige Fragen zu Ihren persönlichen Lebensumständen stellen.*

**(10) Wie alt sind Sie und welchem Geschlecht gehören Sie an?**

<b>Alter:</b> .....	<b>Geschlecht:</b> <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> weiblich
---------------------	--

**(11) Welche Stellung im Erwerbsleben trifft auf Sie am besten zu? (bitte nur eine Antwort)**

<input type="checkbox"/> Erwerbstätig	<input type="checkbox"/> Auszubildende(r)	<input type="checkbox"/> Schüler(in)	<input type="checkbox"/> Studierender
<input type="checkbox"/> Arbeitslos/-suchend	<input type="checkbox"/> Ruhestand	<input type="checkbox"/> Hausmann/-frau	<input type="checkbox"/> sonstiges

**(12) Wo ist Ihr Wohnort?**

Stadt/Gemeinde ..... und Stadt-/Ortsteil.....
---

**(13) PKW-Verfügbarkeit**

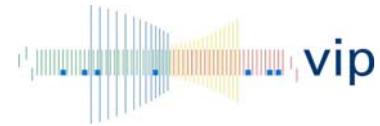
Haben Sie einen Führerschein?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe
Verfügen* Sie über einen PKW?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe

\* jederzeitige Zugriffsmöglichkeit

**(14) Ihre Anregungen / Anmerkungen:**

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**

**Den Fragebogen bitte bis 19. Juli mit dem Freiumschlag oder per Fax zurücksenden.**



**TU DRESDEN**  
**Verkehrs- und Infrastrukturplanung**

Prof. Dr. Ing.  
**Gerd-Axel Ahrens**

Bearbeiter: Böhmer / Weidner  
Telefon: 0351 463-366 91  
Fax: 0351 463-372 64

Sehr geehrte Dame,  
sehr geehrter Herr,

die Fragebögen, die Sie anbei erhalten haben, gehören zu einem Forschungsprojekt der TU Dresden zum Thema Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr, das gemeinsam mit der Stadt Dresden, der DVB und dem VVO durchgeführt wird. Dafür sind Ihre Erfahrungen und Eindrücke auf dem soeben zurückgelegten Weg (erster Fragebogenteil) ebenso wie Ihre allgemeinen Einschätzungen über den Verkehr in Dresden und Ihr generelles Mobilitätsverhalten (zweiter Fragebogenteil) gleichermaßen wichtig.

Hierfür bitten wir Sie ganz herzlich um Ihre Unterstützung und freuen uns, Ihnen anbei nicht nur eine kleine Aufmerksamkeit beilegen zu können, sondern zusätzlich unter den Rücksendern der Fragebögen zahlreiche interessante Geschenke verlosen zu können.

Gern hätten wir Ihnen die auf den Fragebögen zusammengestellten Fragen persönlich gestellt. Mit Rücksicht auf die Situation im fahrenden Fahrzeug, in einem oftmals sehr kurzen Zeitfenster zwischen Ein- und Ausstieg und unter den zusätzlichen Beanspruchungen der Fahrradmitnahme war dies jedoch leider nicht möglich. Zusätzlich zu den Fragen zur aktuellen Situation im Fahrzeug bitten wir Sie daher ganz herzlich darum, die weiteren Fragen zeitnah ebenfalls zu beantworten und an uns zurückzusenden.

Bei einem Aufwand von rund 8 Minuten versetzen Sie uns damit in die Lage, auf einer fundierten Wissensbasis zielgerichtete und wichtige Maßnahmen zu konzipieren.

*(bitte wenden)*

*Postadresse (Briefe)*  
Technische Universität Dresden  
01062 Dresden

*Postadresse (Pakete u.ä.)*  
Technische Universität Dresden  
Helmholtzstraße 10  
01069 Dresden

*Besucheradresse*  
Sekretariat: Hettnerstraße 1  
Potthoffbau Zi. 218

*Internet*  
<http://www.tu-dresden.de/srv>

Für die Rücksendung der Fragebögen liegt ein adressierter und frankierter Freiumschlag bei. Dank der großzügigen Beteiligung zahlreicher Sponsoren können wir unter den Rücksendern unter anderem Monatskarten für Bus und Bahn, Fahrradkleidung und –zubehör, attraktive Gutscheine für Carsharing, Elektroräder und nextbike sowie Bücher verlosen. Eine detaillierte Übersicht auch über die Förderer und Unterstützer der Untersuchung erhalten Sie auf dem beiliegenden Blatt.

Vor Ihrer Beantwortung der Fragen möchten wir Ihnen noch einige Hinweise zum Datenschutz, zum Ausfüllen und zum Rücksenden des Fragebogens geben:

- Bitte füllen Sie die Fragebögen persönlich und wahrheitsgemäß aus. Für die Beantwortung der Fragen kann es sinnvoll sein, eine oder mehrere Eintragung(en) bzw. Ankreuzung(en) vorzunehmen, falls nicht anderslautende Hinweise gegeben werden.
- Sofern Sie Ihre Antworten erläutern möchten oder eine andere Antwort als vorgeschlagen geben möchten, schreiben Sie diese bitte einfach dazu.
- Wenn Sie auf eine Frage keine Antwort wissen oder die Frage nicht beantworten möchten, lassen Sie die Frage offen.
- Bitte senden Sie den Fragebogen (ohne diese Erläuterung) mit dem beigefügten Freiumschlag oder per Fax (Faxnummer: 0351 463-372 64) bis zum 19. Juli 2008 an uns zurück. Bitte senden Sie den Fragebogen auch dann zurück, wenn Sie eine, mehrere oder alle Fragen nicht beantwortet haben oder der Fragebogen beschädigt ist.
- Um an der Verlosung teilzunehmen, schreiben Sie bitte Ihren Namen und Anschrift auf die Rückseite des Umschlages oder auf ein gesondertes Blatt bei der Rücksendung per Fax. Wir garantieren Ihnen, dass Ihre Adressdaten und Fragebogen nach Eingang bei uns unmittelbar getrennt werden und somit Ihre Antworten nicht mehr Ihrer Person zugeordnet werden können. Für die Teilnahme an der Verlosung können Sie auch einen vollständig leeren Fragebogen zurücksenden. Ihr Daten behandeln wir selbstverständlich vertraulich.
- Für Rückfragen stehen Ihnen Herr Böhmer und Herr Weidner unter der Telefonnummer 0351 463-36691 zur Verfügung.

Wir bedanken uns für Ihre Mithilfe und freuen uns auf Ihre Rücksendung.

Mit freundlichen Grüßen,



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens



cand.-Ing. Felix Weidner

## BEFRAGUNG: Personen mit Kinderwagen/Rollstuhl, Linie 61

**HINWEIS:** Bitte beantworten Sie die folgenden Fragen möglichst zutreffend nach Ihrer persönlichen Einschätzung. Dies wird ca. 3 Minuten in Anspruch nehmen. Wenn Sie auf eine Frage keine Antwort wissen oder die Frage nicht beantworten möchten, springen Sie bitte zur darauffolgenden Frage. Geben Sie den Fragebogen bitte danach bei dem Erhebungspersonal ab.

(1) Über welchen **Fahrschein** verfügen Sie bei dieser Fahrt? (*Dies ist keine Fahrscheinkontrolle! Sofern Sie über keinen gültigen Fahrschein verfügen, hat dies für Sie keine Konsequenz.*)

Einzelkarte	Tages-/ Wochenkarte	Monats- /Jahreskarte	Semester- ticket	Schüler- /Azubiticket	Keine
<input type="checkbox"/>					

(2) Wo sind Sie **eingestiegen** und wo planen Sie **auszusteigen**?

<b>Einstiegshaltestelle</b>	<input type="checkbox"/> Schillerpl.	<input type="checkbox"/> Körnerpl.	andere: .....
<b>Ausstiegshaltestelle</b>	<input type="checkbox"/> Stegl.-Str.	<input type="checkbox"/> Grundstr.	<input type="checkbox"/> Ullersd.-Pl. andere: .....

(3) Zu welchem **Zweck** sind Sie gerade unterwegs?

	Ausbildung/ Schule	Beruf/Arbeit	Einkauf/ Erledigung	Kiga/Kita	Besuch /Freizeit	Von/nach Hause	Sonstiges
<b>Start</b>	<input type="checkbox"/>						
<b>Ziel</b>	<input type="checkbox"/>						

(4) Bitte bewerten Sie die folgenden **Aussagen zur aktuellen Situation im Bus**, ob diese nach Ihrer Meinung zutreffen.

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Bei dem derzeitigen Besetzungsgrad kann ich den Bus sehr gut nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eine sichere Fahrt ist für mich bei den aktuellen Bedingungen im Fahrzeug gewährleistet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Für mich und meinen Kinderwagen/Rollstuhl habe ich ausreichend Platz im Fahrzeug.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die derzeit im Bus transportierten Fahrräder beeinträchtigen meine Fahrt nicht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(5) Wie klappt die **gemeinsame Beförderung** mit den folgenden Fahrgastgruppen bei dieser Fahrt?

	sehr gut (1)	gut (2)	befriedi- gend (3)	ausreich- end (4)	mangel- haft (5)	ungenü- gend (6)
Mit anderen Fahrgästen	<input type="checkbox"/>					
Mit Fahrgästen mit Kinderwagen/Rollstuhl/etc.	<input type="checkbox"/>					
Mit Fahrgästen mit Fahrrad	<input type="checkbox"/>					

**bitte umblättern** →

**(6) Bitte bewerten sie die folgenden Aussagen über das generelle Zusammenspiel mit anderen Fahrgastgruppen im Bus, ob diese nach Ihrer Meinung zutreffen.**

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft überhaupt nicht zu	keine Meinung
Die gegenseitige Rücksichtnahme im Bus klappt im Allgemeinen gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Kinderwagen/Rollstuhl den Bus zu nutzen ist mir unangenehm, weil ich dabei anderen im Weg bin.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Kinderwagen/Rollstuhl den Bus zu nutzen ist schwierig, weil andere mir im Weg sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Solang sich Personen mit Fahrrad im Bus umsichtig und rücksichtsvoll verhalten, ist eine gemeinsame Beförderung in der Regel kein Problem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Den Wegfall von Sitzplätzen, um mehr Platz für Kinderwagen/Rollstühle/Fahrräder zu schaffen, halte ich auf der Linie 61 für unangemessen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Von der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn mache ich selber gelegentlich Gebrauch.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrräder in Bussen empfinde ich generell als störend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mit dem Kinderwagen/Rollstuhl ein- oder auszusteigen ist schwierig, weil andere mir im Weg sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(7) Bitte erinnern Sie sich: An wie viel Tagen in den vergangenen 4 Wochen haben Sie ...**

	täglich oder fast täglich	3-4 Tage pro Woche	1-2 Tage pro Woche	1 bis 3 Tage pro Monat	nie
... das Fahrrad im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... Bus und Bahn im Alltag genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... mit einem Kinderwagen/Rollstuhl die Linie 61 in der Grundstraße in Richtung Bühlau genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... ein Fahrrad in Bus und Bahn mitgenommen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**(8) Fragen zur Person / PKW-Verfügbarkeit:**

Ihr Geschlecht?	<input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> weiblich		
Ihr Alter?	<input type="checkbox"/> unter 18	<input type="checkbox"/> 18 – 30	<input type="checkbox"/> 30 – 60	<input type="checkbox"/> über 60
Haben Sie einen Führerschein?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe	
Verfügen Sie über einen PKW?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> keine Angabe	

**(9) In welchen Punkten sind nach Ihrer Meinung Verbesserungen bei der Fahrt in Bus und Bahn mit Kinderwagen/Rollstuhl notwendig? Haben Sie generelle Anregungen/Anmerkungen?**

**Wir danken sehr herzlich für Ihre Mitarbeit!**



## Bei kühlem Wetter fahrte ich ungern Rad. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle

Anzahl		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Bei kühlem Wetter fahrte ich ungern Rad.	trifft voll und ganz zu	5	1	2	2	10	2	4	4
	trifft eher zu	32	13	7	3	32	13	7	3
	trifft eher nicht zu	57	24	15	3	-57	-24	-15	-3
	trifft überhaupt nicht zu	53	5	8	2	-106	-10	-16	-4
Gesamt		147	43	32	10	-0,8	-0,4	-0,6	0,0

## Ich fahre auch bei schlechtem Wetter Rad. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle

Anzahl		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Ich fahre auch bei schlechtem Wetter Rad.	trifft voll und ganz zu	-	10	6	1	-	20	12	2
	trifft eher zu	-	16	14	4	-	16	14	4
	trifft eher nicht zu	-	14	11	4	-	-14	-11	-4
	trifft überhaupt nicht zu	-	3	1	1	-	-6	-2	-2
Gesamt		-	43	32	10	-	0,4	0,4	0,0

## Durch leichten Regen lasse ich mich nicht vom Radfahren abhalten. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle

Anzahl		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Durch leichten Regen lasse ich mich nicht vom Radfahren abhalten.	trifft voll und ganz zu	60	19	7	3	120	38	14	6
	trifft eher zu	46	18	19	5	46	18	19	5
	trifft eher nicht zu	29	5	5	2	-29	-5	-5	-2
	trifft überhaupt nicht zu	13	1	1	0	-26	-2	-2	0
Gesamt		148	43	32	10	0,8	1,1	0,8	0,9

**Bei schönem Wetter fahre ich gern mit dem Rad. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Bei schönem Wetter fahre ich gern mit dem Rad.	trifft voll und ganz zu	142	37	29	7	284	74	58	14
	trifft eher zu	5	5	1	3	5	5	1	3
	trifft eher nicht zu	0	1	0	0	0	-1	0	0
	trifft überhaupt nicht zu	1	0	0	0	-2	0	0	0
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>43</b>	<b>30</b>	<b>10</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	<b>2,0</b>	<b>1,7</b>

**Bei starkem Regen verschiebe ich die Fahrt mit dem Fahrrad oder steige auf andere Verkehrsmittel um. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Bei starkem Regen verschiebe ich die Fahrt mit dem Fahrrad oder steige auf andere Verkehrsmittel um.	trifft voll und ganz zu	70	27	21	3	140	54	42	6
	trifft eher zu	42	12	8	5	42	12	8	5
	trifft eher nicht zu	26	2	3	2	-26	-2	-3	-2
	trifft überhaupt nicht zu	10	1	0	0	-20	-2	0	0
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>43</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>0,9</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>0,9</b>

**Sehr große sommerliche Hitze hält mich vom Radfahren ab. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Sehr große sommerliche Hitze hält mich vom Radfahren ab.	trifft voll und ganz zu	0	4	2	3	0	8	4	6
	trifft eher zu	10	9	4	1	10	9	4	1
	trifft eher nicht zu	40	15	10	1	-40	-15	-10	-1
	trifft überhaupt nicht zu	96	15	16	5	-192	-30	-32	-10
<b>Gesamt</b>		<b>146</b>	<b>43</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>-1,5</b>	<b>-0,7</b>	<b>-1,1</b>	<b>-0,4</b>

**Ich stelle mich durch entsprechende Kleidung auf unterschiedliche Wetterlagen beim Fahrradfahren ein. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Ich stelle mich durch	trifft voll und ganz zu	93	25	14	5	186	50	28	10
entsprechende Kleidung auf	trifft eher zu	48	10	16	4	48	10	16	4
unterschiedliche	trifft eher nicht zu	7	5	2	1	-7	-5	-2	-1
Wetterlagen beim	trifft überhaupt nicht zu	0	3	0	0	0	-6	0	0
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>43</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>1,5</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>

**Fahrradfahren ist für mich auch in Alltagssituationen eine sportliche Bestätigung. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Fahrradfahren ist für mich	trifft voll und ganz zu	102	25	20	6	204	50	40	12
auch in Alltagssituationen	trifft eher zu	43	14	9	3	43	14	9	3
eine sportliche Bestätigung.	trifft eher nicht zu	3	3	3	1	-3	-3	-3	-1
	keine meinung	0	1	0	0	0	-2	0	0
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>43</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>1,6</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>	<b>1,4</b>

**Ich fahre lieber eine etwas weitere Strecke, als große Steigungen zu überwinden. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Ich fahre lieber eine etwas	trifft voll und ganz zu	11	12	11	4	22	24	22	8
weitere Strecke, als große	trifft eher zu	32	20	14	4	32	20	14	4
Steigungen zu überwinden.	trifft eher nicht zu	70	6	4	2	-70	-6	-4	-2
	trifft überhaupt nicht zu	31	2	2	0	-62	-4	-4	0
<b>Gesamt</b>		<b>147</b>	<b>42</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>-0,5</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>

**Beim Radfahren möchte ich mich nicht anstrengen. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Beim Radfahren möchte ich mich nicht anstrengen.	trifft voll und ganz zu	1	2	3	2	2	4	6	4
	trifft eher zu	11	8	5	2	11	8	5	2
	trifft eher nicht zu	53	25	17	4	-53	-25	-17	-4
	trifft überhaupt nicht zu	83	6	7	2	-166	-12	-14	-4
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>42</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>-1,4</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,2</b>

**Steigungen sind beim Radfahren für mich auch eine Herausforderung. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Steigungen sind beim Radfahren für mich auch eine Herausforderung.	trifft voll und ganz zu	57	7	7	1	114	14	14	2
	trifft eher zu	71	18	9	2	71	18	9	2
	trifft eher nicht zu	16	12	12	3	-16	-12	-12	-3
	trifft überhaupt nicht zu	3	5	4	3	-6	-10	-8	-6
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>42</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>1,1</b>	<b>0,2</b>	<b>0,1</b>	<b>-0,5</b>

**Je stärker die Bewölkung ist, um so eher verzichte ich auf die Nutzung des Fahrrads, um nicht im Regen fahren zu müssen. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Je stärker die Bewölkung ist, um so eher verzichte ich auf die Nutzung des Fahrrads, um nicht im Regen zu fahren zu müssen.	trifft voll und ganz zu	3	2	1	2	6	4	2	4
	trifft eher zu	26	10	5	4	26	10	5	4
	trifft eher nicht zu	51	25	15	1	-51	-25	-15	-1
	trifft überhaupt nicht zu	68	5	11	3	-136	-10	-22	-6
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>43</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,9</b>	<b>0,1</b>

**Mit dem Fahrrad nutze ich nur selten/nie Bus und Bahn. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

	Anzahl Nennungen				Score			
	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Mit dem Fahrrad nutze ich nur selten/nie trifft voll und ganz zu Bus und Bahn.	99	0	5	3	198	0	10	6
trifft eher zu	31	16	9	4	31	16	9	4
trifft eher nicht zu	11	22	9	3	-11	-22	-9	-3
trifft überhaupt nicht zu	5	5	11	0	-10	-10	-22	0
keine meinung	1	0	0	0				
<b>Gesamt</b>	<b>147</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>1,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>0,7</b>

**Werde ich von ungünstigem Wetter überrascht, dann nutze ich häufig die Fahrradmitnahmemöglichkeit in Busse und Bahnen. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

	Anzahl Nennungen				Score			
	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Werde ich von ungünstigem Wetter trifft voll und ganz zu überrascht, dann nutze ich häufig die Fahrradmitnahmemöglichkeit in Busse und Bahnen.	10	16	8	5	20	32	16	10
trifft eher zu	18	16	16	4	18	16	16	4
trifft eher nicht zu	47	11	9	0	-47	-11	-9	0
trifft überhaupt nicht zu	69	0	1	1	-138	0	-2	-2
keine meinung	2	0	0	0				
<b>Gesamt</b>	<b>146</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>-1,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,6</b>	<b>1,2</b>

**Wenn ich zufällig sehe, dass gleich eine Bahn oder ein Bus kommt mit dem ich eine größere Steigung überwinden kann, dann nehme ich das häufiger in Anspruch. \* GRUPPEN-ID**

Anzahl

	Anzahl Nennungen				Score			
	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Wenn ich zufällig sehe, dass gleich eine trifft voll und ganz zu Bahn oder ein Bus kommt mit dem ich eine größere Steigung überwinden kann, dann nehme ich das häufiger in Anspruch.	4	15	8	4	8	30	16	8
trifft eher zu	13	23	6	2	13	23	6	2
trifft eher nicht zu	23	3	13	2	-23	-3	-13	-2
trifft überhaupt nicht zu	107	2	6	1	-214	-4	-12	-2
keine meinung	1	0	1	1				
<b>Gesamt</b>	<b>148</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>-1,5</b>	<b>1,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,7</b>

**Die gegenseitige Rücksichtnahme im Bus klappt im allgemeinen gut. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Mitnehmer Linie 61	Primäre Sondernutzer	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Die gegenseitige Rücksichtnahme im Bus klappt im allgemeinen gut.	trifft voll und ganz zu	9	4	7	1	18	8	14	2
	trifft eher zu	25	7	20	4	25	7	20	4
	trifft eher nicht zu	9	4	4	3	-9	-4	-4	-3
	trifft überhaupt nicht zu	0	1	0	0	0	-2	0	0
	keine meinung	0	0	3	1				
<b>Gesamt</b>		<b>43</b>	<b>16</b>	<b>34</b>	<b>9</b>	<b>0,8</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,4</b>

**Ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Ohne Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bus und Bahn würde ich das Fahrrad wahrscheinlich weniger nutzen.	trifft voll und ganz zu	5	11	7	1	10	22	14	2
	trifft eher zu	11	8	14	3	11	8	14	3
	trifft eher nicht zu	17	14	3	1	-17	-14	-3	-1
	trifft überhaupt nicht zu	111	9	9	2	-222	-18	-18	-4
	keine meinung	2	0	1	2				
<b>Gesamt</b>		<b>146</b>	<b>42</b>	<b>34</b>	<b>9</b>	<b>-1,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>

**Wenn ein Bus oder eine Bahn, in dem/der ich mein Fahrrad mitnehmen möchte bereits stark gefüllt ist, warte ich auf das nächste Fahrzeug oder fahre mit dem Fahrrad. \* GRUPPEN-**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Wenn ein Bus oder eine Bahn, in dem/der ich mein Fahrrad mitnehmen möchte bereits stark gefüllt ist, warte ich auf das nächste Fahrzeug oder fahre mit dem Fahrrad.	trifft voll und ganz zu	29	13	14	2	58	26	28	4
	trifft eher zu	31	23	17	4	31	23	17	4
	trifft eher nicht zu	6	2	2	2	-6	-2	-2	-2
	trifft überhaupt nicht zu	29	2	0	0	-58	-4	0	0
	keine meinung	42	3	1	2				
<b>Gesamt</b>		<b>137</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>0,3</b>	<b>1,1</b>	<b>1,3</b>	<b>0,8</b>

**Unstimmigkeiten z.B. mit Kinderwagen und anderen Fahrgästen bei der Radmitnahme in Bussen und Bahnen erlebe ich selten. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Unstimmigkeiten z.B. mit Kinderwagen und anderen Fahrgästen bei der Radmitnahme in Bussen und Bahnen erlebe ich selten.	trifft voll und ganz zu	31	10	8	3	62	20	16	6
	trifft eher zu	35	20	19	3	35	20	19	3
	trifft eher nicht zu	16	10	5	3	-16	-10	-5	-3
	trifft überhaupt nicht zu	12	2	1	0	-24	-4	-2	0
	keine meinung	49	0	1	1				
<b>Gesamt</b>		<b>143</b>	<b>42</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,8</b>	<b>0,7</b>

**Wenn ich an der Haltestelle auf den nächsten Bus/die nächste Bahn warten muss, weil das Fahrzeug bereits voll ist, habe ich dafür Verständnis. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Wenn ich an der Haltestelle auf den nächsten Bus/die nächste Bahn warten muss, weil das Fahrzeug bereits voll ist, habe ich dafür Verständnis.	trifft voll und ganz zu	15	14	7	3	30	28	14	6
	trifft eher zu	35	18	14	3	35	18	14	3
	trifft eher nicht zu	23	6	10	0	-23	-6	-10	0
	trifft überhaupt nicht zu	19	2	2	1	-38	-4	-4	-2
	keine meinung	49	3	1	3				
<b>Gesamt</b>		<b>141</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>0,4</b>	<b>1,0</b>

**Ich nehme mein Fahrrad ab und zu mit in Bus und Bahn, um jemanden zu begleiten, den ich unterwegs getroffen habe. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Ich nehme mein Fahrrad ab und zu mit in Bus und Bahn, um jemanden zu begleiten, den ich unterwegs getroffen habe.	trifft voll und ganz zu	4	5	1	1	8	10	2	2
	trifft eher zu	14	7	3	1	14	7	3	1
	trifft eher nicht zu	24	10	10	5	-24	-10	-10	-5
	trifft überhaupt nicht zu	92	20	18	2	-184	-40	-36	-4
	keine meinung	11	1	2	1				
<b>Gesamt</b>		<b>145</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>-1,4</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,3</b>	<b>-0,7</b>

**Den Wegfall von Sitzplätzen, um mehr Platz für Kinderwagen/Rollstühle/Fahrräder zu schaffen, halte ich auf der Linie 61 für unangemessen. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Mitnehmer Linie 61	Primäre Sondernutzer	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Den Wegfall von Sitzplätzen, um mehr Platz für Kinderwagen/Rollstühle/Fahrräder zu schaffen, halte ich auf der Linie 61 für unangemessen.	trifft voll und ganz zu	6	3	4	0	12	6	8	0
	trifft eher zu	7	5	4	1	7	5	4	1
	trifft eher nicht zu	6	5	6	3	-6	-5	-6	-3
	trifft überhaupt nicht zu	22	1	16	4	-44	-2	-32	-8
	keine meinung	2	2	4	2				
<b>Gesamt</b>	<b>43</b>	<b>16</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>-0,8</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,9</b>	<b>-1,3</b>	

**Das Rad mit in Bus und Bahn zu nehmen bringt mir nur selten Zeitvorteile. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Das Rad mit in Bus und Bahn zu nehmen bringt mir nur selten Zeitvorteile.	trifft voll und ganz zu	47	3	3	3	94	6	6	6
	trifft eher zu	33	11	10	4	33	11	10	4
	trifft eher nicht zu	15	16	12	2	-15	-16	-12	-2
	trifft überhaupt nicht zu	10	13	6	1	20	26	12	2
	keine meinung	37	0	3	0				
<b>Gesamt</b>	<b>142</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>1,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	

**Die Fahrradmitnahmemöglichkeit macht Bus und Bahn für mich attraktiver. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Die Fahrradmitnahmemöglichkeit macht Bus und Bahn für mich attraktiver.	trifft voll und ganz zu	37	33	25	4	74	66	50	8
	trifft eher zu	43	6	8	3	43	6	8	3
	trifft eher nicht zu	20	2	1	3	-20	-2	-1	-3
	trifft überhaupt nicht zu	36	2	0	0	72	4	0	0
	keine meinung	10	0	0	0				
<b>Gesamt</b>	<b>146</b>	<b>43</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>1,2</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>0,8</b>	

## Die Grundstraße nutze ich häufig mit dem Fahrrad. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle

Anzahl		GRUPPEN-ID				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Die Grundstraße nutze ich häufig mit dem Fahrrad.	trifft voll und ganz zu	114	20	10	1	228	40	20	2
	trifft eher zu	18	11	5	1	18	11	5	1
	trifft eher nicht zu	11	6	10	4	-11	-6	-10	-4
	trifft überhaupt nicht zu	5	5	7	2	-10	-10	-14	-4
	keine meinung	0	1	2	1				
Gesamt		148	43	34	9	1,5	0,8	0,0	-0,6

## Wenn ich mit dem Fahrrad in der Grundstraße fahre, fühle ich mich sicher. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle

Anzahl		GRUPPEN-ID				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Wenn ich mit dem Fahrrad in der Grundstraße fahre, fühle ich mich sicher.	trifft voll und ganz zu	25	7	4	1	50	14	8	2
	trifft eher zu	53	18	8	1	53	18	8	1
	trifft eher nicht zu	49	11	10	2	-49	-11	-10	-2
	trifft überhaupt nicht zu	19	6	8	1	-38	-12	-16	-2
	keine meinung	0	1	3	4				
Gesamt		146	43	33	9	0,1	0,2	-0,3	-0,2

## Der Radweg in der Grundstraße ist ein gutes Angebot für Radfahrer. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle

Anzahl		GRUPPEN-ID				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Der Radweg in der Grundstraße ist ein gutes Angebot für Radfahrer.	trifft voll und ganz zu	72	21	10	1	144	42	20	2
	trifft eher zu	54	16	14	3	54	16	14	3
	trifft eher nicht zu	15	5	4	2	-15	-5	-4	-2
	trifft überhaupt nicht zu	6	0	1	0	-12	0	-2	0
	keine meinung	0	1	4	3				
Gesamt		147	43	33	9	1,2	1,3	1,0	0,5

**Das Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Autos und anderen Verkehrsteilnehmer funktioniert in der Grundstraße gut. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Das Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Autos und anderen Verkehrsteilnehmer funktioniert in der Grundstraße gut.	trifft voll und ganz zu	21	8	5	1	42	16	10	2
	trifft eher zu	75	23	11	2	75	23	11	2
	trifft eher nicht zu	40	6	7	2	-40	-6	-7	-2
	trifft überhaupt nicht zu	8	1	4	0	-16	-2	-8	0
	keine meinung	3	3	5	4				
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>41</b>	<b>32</b>	<b>9</b>	<b>0,4</b>	<b>0,8</b>	<b>0,2</b>	<b>0,4</b>

**In der Grundstraße sind die Bedürfnisse der Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern nicht ausreichend berücksichtigter worden. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
In der Grundstraße sind die Bedürfnisse der Radfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern nicht ausreichend berücksichtigter worden.	trifft voll und ganz zu	26	2	7	1	52	4	14	2
	trifft eher zu	32	7	11	1	32	7	11	1
	trifft eher nicht zu	70	24	10	3	-70	-24	-10	-3
	trifft überhaupt nicht zu	17	6	2	0	-34	-12	-4	0
	keine meinung	2	3	4	4				
<b>Gesamt</b>		<b>147</b>	<b>42</b>	<b>34</b>	<b>9</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>

**Die Straßenoberfläche in der Grundstraße ist gut zum Radfahren geeignet. \* GRUPPEN-ID Kreuztabelle**

Anzahl

		Anzahl Nennungen				Score			
		Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn	Selbstfahrer	Mitnehmer Linie 61	Mitnehmer Standseilbahn	Mitnehmer Schwebebahn
Die Straßenoberfläche in der Grundstraße ist gut zum Radfahren geeignet.	trifft voll und ganz zu	98	25	15	3	196	50	30	6
	trifft eher zu	46	15	13	1	46	15	13	1
	trifft eher nicht zu	2	2	2	0	-2	-2	-2	0
	trifft überhaupt nicht zu	1	0	0	0	-2	0	0	0
	keine meinung	1	1	3	4				
<b>Gesamt</b>		<b>148</b>	<b>43</b>	<b>33</b>	<b>8</b>	<b>1,6</b>	<b>1,5</b>	<b>1,4</b>	<b>1,8</b>

Code	Antwort
1	<p>Ausbau/Neubau/Netz/Sicherheit von Radwegen verbessern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- i.W. mehr Fahrradwege, sicherere Fahrradwege, Fahrradwegnetzausbau</li> <li>- zu den eingemeindeten Ortschaften</li> <li>- gemeinsame kombinierter Fuß-/Radwege gefährlich und unattraktiv (IIII)</li> <li>- keine Radstreifen, da keine Akzeptanz bei Autos, gefährlich bei Nässe und im Winter mit Schneezugeschoben und nicht befahrbar</li> <li>- Radwege Brücken</li> <li>- Absenkung von Bordsteinen</li> <li>- Königsbrücker Straße (xx,47,)</li> <li>- Auch für Rennrad nutzbar (III)</li> <li>- Hohe Unfallgefahr für Radfahrer</li> <li>- Radfahren entgegen der Einbahnstraße freigeben</li> <li>- Problemradweg wie Bodenbacher Straße beseitigen</li> <li>- ÖV-Haltestellen nicht zu Lasten des Radverkehrs</li> <li>- Kein Radwegstückwerk wie Marienberger Straße</li> <li>- Sichere Unterstellmöglichkeiten</li> <li>- Radwege sind häufig zugeparkt</li> <li>- Papierkorb an Mordgrundbrücke entfernen</li> <li>- Deutlichere Beschilderung von (touristischen Radwegen)</li> </ul>
2	Ausbau/Neubau/Netz Rad+Fußwege
3	<p>Straßenzustand/Oberflächensanierung -&gt; alle Verkehrsteilnehmer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bordsteinabsenkung (unter 3cm)</li> <li>- Wichtige Straßen zuerst erneuern</li> </ul>
4	<p>Kooperative Verkehrsteilnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jeder Autofahrer sollten im Jahr 500km Fahrrad in Dresden fahren, um die „andere Seite“ kennenzulernen.</li> <li>- Fast ausschließlich auf die Interaktion Rad/Auto bezogen und die fehlende Rücksichtnahme der Autofahrer gegenüber Fahrrädern.</li> <li>- Information der Autofahrer darüber, wie ein Radfahrer denkt/fährt/etc. -&gt; macht es sicherer</li> <li>-</li> </ul>
5	<p>Waldschlösschenbrücke JA / ggf. auch Tunnel/Brücke egal, aber bauen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (nur) mit ordentlichem Radweg (III)</li> <li>- + Sanierung der alten Brücken</li> </ul>
6	<p>Reduzierung Verkehr/MIV Innenstadt/Abgase</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung MIV Schillerplatz/Blaues Wunder</li> <li>- Tempolimit 30km/h für PKW</li> <li>- Abkehr Priorisierung MIV</li> </ul>
7	<p>Fehlende Elbquerungen/Mehr Brücken/Überlastung Brücken</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- min. eine weitere Brücke zw. Loschwitz und Pirna</li> </ul>

	- Ersatz für Blaues Wunder
8	Ampelschaltung verbessern (allg.)/Verkehrsfluss verbessern/Stau reduzieren/Kreisverkehrsplätze anstelle LSA/weniger LSA+Schilder
9	LSA-Schaltung für Fußgänger verbessern/Kritik an Anforderungstaster <ul style="list-style-type: none"> <li>- radfreundlichere Ampelumlaufzeiten</li> <li>- Induktionsschleifen erkennen Fahrräder nicht → lange Wartezeiten</li> </ul>
10	Wegfall Vorrangschaltung ÖV
11	Attraktivität ÖV/Angebotsverbesserungen allgemein (ggf. mehrere Dimensionen) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorfahrt für den ÖPNV</li> <li>- Vorrangschaltung ÖV verstärken (III)</li> <li>- Verbesserung der Anbindung der eingemeindeten Ortsteile</li> <li>- Anbindung von Ullersdorf</li> <li>- Bessere Anbindung nach Schönfeld und Heldenau</li> <li>- Mehr auf Barrierefreiheit achten</li> <li>- Bessere Lösung Linie 11 HBF Nord</li> <li>- Verlängerung Linie 11 nach Weißig</li> <li>- Angepasster Fahrzeugeinsatz bei Schulen</li> <li>- Busanbindung Oberloschwitz an Linie 11</li> </ul>
12	ÖV Preise reduzieren/attraktive Angebote/Nulltarif <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bergbahnen auch weiterhin mit Monatskarte nutzbar halten</li> <li>- ÖV-Preise im Vergleich mit anderen Städten sehr teuer, Bergbahneinzelticket viel zu teuer (II)</li> <li>- Preise für Kinder sind zu hoch</li> </ul>
13	ÖV Takt/Geschwindigkeit <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erweiterung Nachtverkehr</li> <li>- Taktdichte Linie 84 + bis Schillerplatz führen (2:III)</li> <li>- Expresslinien einrichten</li> <li>- Längere Fahrzeiten Schwebebahn</li> </ul>
14	ÖV Anschlusssicherung/Fahrplangestaltung/Pünktlichkeit <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstimmung am Bhf. Reick Übergang S1 Pirna-Meißen zu 85 Prohlis-Schillerplatz</li> <li>- Vorrangschaltung für Bus fehlt am Ullersdorfer Platz → Anschluss Linie 11 geht verloren</li> </ul>
15	ÖV Fahrradmitnahme verbessern (Platz, mehr Angebot, sonstiges) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterschiedliche Besetzungsgrade Linie 61/83</li> <li>- Mitnahmevorrichtung Heck Linie 61 anbieten</li> <li>- Die neusten Busse haben einen reduzierten Platz für Fahrräder und Kinderwagen.</li> </ul>
16	ÖV Fahrradmitnahme Preis verringern/Nulltarif
19	ÖV unfreundliche Fahrer/Fahrweise
21	Baustellen beschleunigen

22	Keine Waldschlösschenbrücke
23	Keine neuen Brücken
24	Stau blaues Wunder/Schillerplatz
25	Radweg Weißig
26	Verschmutzte Fahrradwege <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitnahe Reinigung in der Grundstraße nach Regen wichtig, da sonst eine schnelle Abfahrt sehr riskant ist.</li> <li>- Schotter/Scherben</li> </ul>
27	Körnerweg herstellen
28	Elbrad verbreitern <ul style="list-style-type: none"> <li>- von Fußweg trennen</li> <li>-</li> </ul>
29	Problem fehlender Radweg Grundstraße zwischen Körnerplatz/Rissweg <ul style="list-style-type: none"> <li>- +Bereich Tankstelle ebenfalls extrem gefährlich</li> </ul>
30	Ausbau IV/Verbreiterung (stark belasteter) Straßen/Bau Umfahrungen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Postplatz wieder vorrangig für Autos nutzbar machen</li> <li>- Ost-West-Durchlass durch die Stadt und über Ullersdorfer Platz öffnen</li> <li>- Leistungsfähigere O-W/N-S Verbindungen</li> </ul>
31	Tunnel statt Brücke
32	Mehr Parkplätze/kostengünstiger

#### Anregungen/Anmerkungen:

- Benutzungspflicht von Radwegen ist für Rennradfahrer häufig ein Sicherheitsrisiko, da andere Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit unterschätzen.
- Die LSA Grundstraße/Bautzner ist eine Katastrophe – sowohl von der Ausschilderung (Linksabbieger in Grundstraße aus Ri. Ullersdorf Platz her), als auch von der Schaltung – kein Grün für Fußgänger zum Überqueren der Bautzner beim Einfahren der Straßenbahn bzw. des Busses stadtwärts in die Haltestelle.
- Umdenken in der Gesetzgebung in Sachen Radfahrer: Radfahrer sind allgemein Motorradfahrern ähnlicher als Fußgängern. Deswegen sollten kombinierte Rad-/Fußwege abgeschafft werden. Jungen, Alten und Gelegenheitsfahrern sollte ein Befahren der Gehwege erlaubt werden.
- Radwege sind leider oft nicht durchdacht angelegt: Ungünstige Führung, Hindernisse, keine Abgrenzung zu Gehwegen, hören einfach irgendwo auf.
- Schaffung von Fahrradboxen an Schwerpunkten der Stadt. Mehr Kontrollen auf Elbradweg.
- Ich nutze die Kombination Bus/Rad bisher überhaupt nicht, da mir die Monatskartenpreise zu hoch sind und ich auf Abo oder Jahreskarte nicht zurückgreifen kann, da ich im Sommer fast nur Fahrrad fahre. Ein Angebot für

eine günstige Halbjahreskarte oder umfangreiche (und damit günstigere) Streifenkarten o.ä. wäre interessant. Auch ein Kombiangebot ÖV/Carsharing/Rad wäre interessant. (Nur Rad und PKW-Selbstfahrt)

- Radweg in Grundstraße Höhe Firma Hippe besser Kennzeichnen (wird häufig von Fahrzeugen geschnitten).
- Getränkespender an belebten Orten.
- Auch die Grundstraße ist in ihrer gesamten Länge schlecht einheitlich bewertbar – der untere Teil ist problematisch. Im Vergleich zu den sonstigen Straßenverhältnissen in Dresden schneidet die Grundstraße dagegen fast spitzenmässig ab.
- Radfahren über das Blaue Wunder vor allem im Berufsverkehr geradezu lebensgefährlich.
- Mehr Aktionen wie autofreie Tage, Fahrradfest, usw. Das bringt viele Leute zum Radfahren.
- Blaues Wunder: Radfahrer werden von Autofahrern beschimpft, wenn sie auf der Straße fahren, von Fußgängern, wenn sie auf dem Gehweg fahren. Dort wäre eine Lösung dringend (Streifen oder Schild auf dem Gehweg→Straße ist zu eng).
- Kostenlose Ausgabe von Atemschutzmasken gegen Feinstaub wäre gut.
- Fahrradtage sollten eingeführt und von den Betrieben unterstützt werden.
- Mentale Veralltäglichere der Multimodalität.
- Mehr Beteiligung der Bevölkerung bei Verkehrsplanungen.
- Mit dem Bau der Waldschlösschenbrücke entlastet man die anderen Brücken nur kurzzeitig. Wird die Stadt für den IV attraktiver, werden auch mehr Menschen dieses Angebot nutzen.
- Konflikte MIV-rechtsabbieger/Radfahrer stärker adressieren
- Städte mit progressiven Verkehrslösungen für Radfahrer sind Münster, Barcelona, Seattle. DD ist nicht einmal im nationalen Mittelfeld zu finden.
- Sanierung/Neubau Blaues Wunder (III)
- Keine Waldschlösschenbrücke
- Taktverdichtung Linie 75
- Ausbau Elbradweg zwischen Loschwitz und Pilnitz
- Der Bereich der Tankstelle in der Grundstraße ist für Radfahrer sehr gefährlich
- Fahrradfahrer ohne Licht
- Zu starke Fokussieren der Verkehrspolitik auf Autos
- Alita kommt häufig nicht oder wird falsch von der Zentrale weitergeleitet
- Vernetzung der Verkehrsträger mangelhaft
- Eigene Liniennummer für Linienast zum Fernsehturm wg. Erkennbarkeit
- Zebrastreifen am Hauptbahnhof-Südausgang
- Häufigere Geschwindigkeitskontrollen
- Revision Bergbahnen auf 1 Woche je Fall begrenzen

- Mehr Stadtgrün und keine Baumfällungen für Verkehrsprojekte
- ÖV: Fahrgäste stehen nur an der Tür, so dass Ein-/aussteigen kaum möglich ist.
- geräuscharmer Belag auf stark befahrenen Straße
- Wirtschaftsverkehr verdrängen (22)
- Verzicht auf unnötigen Luxus im ÖPNV (22)
- Radroutenplaner (z.B. online wie in Berlin-Brandenburg) (43)
- Königsbrücker Straße (III)
- Motivation der Autofahrer zur Nutzung des ÖV und zur Bildung von Fahrgemeinschaften
- Bildschirme mit Werbung in Straßenbahnen nervig und überflüssig
- Fehlendes Verkehrskonzept Waldschlösschenbrücke
- Postplatz
- Die Zunahme von Langsamfahrern am (Fiaker, Fahrraddroschken am Terrassenufer sollte gestoppt werden (Sightseeing-Busse)
- Stärkung Umweltverbund (1. Fuß, 2. Fahrrad, 3. ÖV, 4. Taxi/Carsharing) und „Entschleunigung des Verkehrs“ (39)
- Nur dort blitzen, wo es Verkehrspsychologisch sinnvoll ist. (98)
- Bei Großprojekten ästhetische Lösungen. (95)
- Ausbaustrecke Berlin-Dresden, Neubaustrecke Dresden-Prag
- Verkehrsführung
- Kreuzung Königsbrücker/Fritz-Reuther entschärfen
- P&R attraktiver machen (II)
- Verkehrssituation Ullersdorfer Platz sicherer gestalten
- ÖV: An Doppelhaltestellen immer auch Platz 1 halten
- Zu breite Bundesstraße → Abbiegen bzw. Überqueren für Fahrradfahrer schlecht
- Straßenführung vom Rathenauplatz zum Pirnaschen Platz

## Dokumentation zur Digitalisierung der Fragebögen des Projektes Radfahren an Steigungstrecken

### (1) Allgemeines

ACHTUNG: Die Variablen wurden nach der Digitalisierung recodiert.

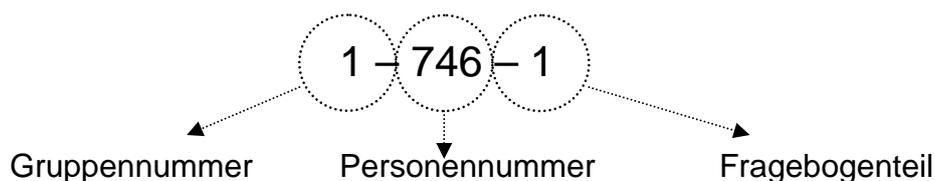
#### 1.1 Gruppen

Die Untersuchung erstreckt sich über 5 Gruppen, die jeweils einen leicht unterschiedlichen Fragebogen erhalten haben. Die Gruppe geht aus der Fragebogennummer hervor. Die folgenden Gruppen wurden befragt:

- 1 Radselbstfahrer
- 2 Radmitnehmer in Bussen Linie 61
- 3 Personen mit Kinderwagen/Rollstuhl Linie 61
- 4 Radmitnehmer in der Standseilbahn
- 5 Radmitnehmer in der Schwebbahn

#### 1.2 Fragebogennummerierung

Jedes Papier das zur Datenerfassung benutzt wurde, trägt eine eindeutige Nummer. Diese sieht wie beispielweise wie folgt aus:



ACHTUNG: Je Gruppennummer beginnen die Personennummern jeweils bei der Ordnungsziffer 11. Die Personennummer ist nur zusammen mit der Gruppennummer eindeutig!

Bei den Fragebögen der Gruppen 1,2,4,5 gibt es jeweils 2 originäre Fragebogenteile (davon wurde einer direkt bei der Befragung ausgefüllt und der 2. Teil zu einem späteren Zeitpunkt und dann per Post eingeschendet). Bei den Fragebögen der Nummern 1,4,5 gibt es darüber hinaus eine Anlage (halbes DIN-A4-Blatt, über lange Kante gefaltet).

#### 1.3 Datenablage

Alle Dateien auf die ich mich im Folgenden beziehe sind im Ordner *V:/Student/Weidner/Befragung Grundstraße/* hinterlegt.

#### 1.4 Gewinnadressdaten

Vereinzelt kann es vorkommen, dass auf den Anlagen zu den Fragebögen unter „Nachsendeauftrag“ unter dem Stichwort „Gewinnabschnitt“ o.ä. eine Adresse notiert ist. Dies bedeutet, dass Befragte alle Fragebögen direkt ausgefüllt hat und somit keinen Brief zurückgesendet hat. In diesem Fall die Adresse bitte zusammen mit dem Gruppennummer, dem Alter und

dem Geschlecht in der Tabelle 08-07 Adressdaten Rücksender.xls hinterlegen.

### 1.5 Wichtige Tasten

Mit den Tasten „Pos1“ kann man mit einem Tastendruck in den Zeile zur nach ganz vorne bzw. mit der Taste „Ende“ ans Ende der Zeile springen. Die Tasten befinden sich zwischen Nummernblock und Buchstabenfeld oberhalb der Pfeil-Tasten.

Mit der „Doppel-Pfeil-Taste“ links von der „Q-Taste“ springt man in der selben Zeile ein Feld weiter.

### (2) Stand der Bearbeitung (28.7.2008)

Mit heutigem Stand können die Datensätze der Gruppe 1 (Selbstfahrer) bearbeitet werden

### (3) SPSS

#### 3.1 Datei zur Bearbeitung

Die zu bearbeitende Datei trägt den Namen f1245\_mm-tt.sav, wobei tt für den Tag und mm für den Monat der letzten Bearbeitung steht – also z.B. f1245\_07-28.sav, wenn die letzte Bearbeitung am 28.07. erfolgte. Bitte darauf achten, dass IMMER in der letzten verfügbaren Version gearbeitet wird. Sonst gibt Datensalat – und dann ist viel Arbeit umsonst.

#### 3.2 Computer / gleichzeitige Bearbeitung

Die Bearbeitung der Datei kann AUSSCHLIESSLICH auf dem Rechner im Raum 213 links am Fenster erfolgen (Arbeitsplatz von Anne), da nur dort die aktuelle SPSS-Version verfügbar ist.

Eine zeitgleiche Bearbeitung der Datei ist ausgeschlossen. Wenn mit mehreren Personen gearbeitet werden soll, die Arbeiten ggf. in Diktieren und Tippen teilen.

#### 3.3 Vorgehen

Bei Doppelklick auf die zu bearbeitende Datei öffnet sich einerseits die Datei (sieht ähnlich aus wie Excel) und ein Ausgabefenster. Das Ausgabefenster einfach ignorieren (wenn der Rechner beim Schließen der Datei Fragt, ob die Ausgabedatei gespeichert werden soll, auf NEIN klicken).

GANZ WICHTIG: Nun UNMITTELBAR die geöffnete SPSS Datei nach dem o.g. Muster per „Datei→Speichern unter“ mit dem neuen Bearbeitungsdatum wieder in den bekannten Ordner speichern.

### 3.4 Aussehen der Datei

Die SPSS-Datei sieht einer Excel-Tabelle nicht unähnlich (siehe auch Grafik in der Anlage). Bitte bei der Bearbeitung darauf achten, dass IMMER in der sog. Datenansicht gearbeitet wird. Zu erkennen ist dies an dem Reiter „Datenansicht“ (dort, wo bei Excel die Tabellenblatt-Reiter → unterhalb des Tabellenblatts sind). Alternativ gibt es noch die „Variablenansicht“, die aber für die reine Digitalisierung keine Bedeutung hat. Bitte unbedingt vermeiden in den Variablenansicht Veränderungen irgendeiner Art vorzunehmen.

### 3.5 Datensätze

Jeder Datensatz (= Befragte Person) ist eine Zeile. Dementsprechend werden die Daten einer Person aus den unterschiedlichen Fragebogenteilen auch in Zeile fortlaufend geschrieben. Näheres dazu unten.

Zu erkennen sind die Datensätze an den Nummern in den ersten beiden Spalten. Diese sind G\_ID (Gruppennummer, grüner Kreis in der Grafik) und P\_ID (Personennummer, blauer Kreis in der Grafik) benannt.

**UNBEDINGT darauf achten, dass die einzelnen Fragebogenteile richtig zueinander zugeordnet werden.**

Um sich die Arbeit beim Auffinden der Datensätze einfacher zu machen, können diese sortiert werden. Dazu mit der rechten Maustaste auf P\_ID klicken (blauer Kreis in der Grafik) und entweder „auf- oder absteigend sortieren“ wählen.

### 3.6 Datensets

In SPSS sind sog. Datensets vordefiniert. D.h. nur die Variablen werden angezeigt, die gerade auch bearbeitet werden. Die Auswahl des Datenset erfolgt mit einem einfachen Klick auf den in der Grafik markierten Button. Anschließend das entsprechende Datenset in dem sich öffnenden Fenster markieren und die Hacken bei allen anderen Sets entfernen!! Mit „OK“ abschließen.

Die Spaltenüberschrift ist jeweils die Nummerierung der Frage, die sowohl auf den Schlüsselfolien (siehe unten) als auch auf den Schlüsselbögen (Fragebögen mit Codierung) wiederzufinden ist.

### 3.7 Daten in SPSS

SPSS erfasst Daten fast ausschließlich in codierter Form. Nur so ist hinterher eine Auswertung überhaupt möglich.

Deshalb haben die Antworten auf den Fragebögen jeweils eine eindeutige Codierungsnummer zugewiesen bekommen. Zudem wurden in einigen Fällen Textantworten der Befragten (teil-)verschlagwortet und becoded. Näheres dazu bei der jeweiligen Frage.

In einigen Fällen war die Verschlagwortung leider noch nicht möglich, da die Gefahr bestand wichtige Details dadurch zu unterschlagen. Betroffen sind davon z.B. die Freitextfelder für die Anregungen der Befragten.

#### (4) Auswertung der Daten

##### 4.1 Ablage der Daten

Die Fragebögen stehen auf dem Tisch links vom Rechner.

##### 4.2 Grundsätzliches

Entsprechend dem Stand der Bearbeitung (siehe (2)) können die Gruppen abgearbeitet werden. Es sollte dabei die Reihenfolge (Anlage, Teil 1, Teil 2) der Fragebögen eingehalten werden.

##### 4.3 Sets und Arbeitsmittel

Für die Gruppe 1 stehen die Sets „f1-1“ (für Anhang und Teil 1) und „f1-2“ (Teil 2) zur Verfügung. Der genaue Ablauf der einzelnen Teile siehe unten. Als Arbeitsmittel stehen insbesondere die Schlüsselfolien zur Verfügung. Diese sind mit den Codierungen der Fragen so beschriftet, dass durch das Einlegen des jeweiligen Fragebogens quasi eine Schablone für die Digitalisierung gegeben ist. Da die Fragebögen durch drucktechnische Ungenauigkeiten nicht alle 100% gleich sind, können die Schlüsselfolien einige mm von der Bögen abweichen. I.d.R. sollte dies jedoch kein Problem darstellen und/oder kann durch ein leichtes verrücken des Bogens in der Folie gelöst werden.

##### 4.4 Wichtige Codes / allgemeine Codes

Die Fragebogen sind alle einheitlich codiert. So steht z.B. die 9 immer für die Antwort „keine Antwort/keine Meinung“.

Wenn bei einer Variablen keine Antwort explizit erforderlich ist, entweder freilassen oder 0 eingeben (siehe z.B. die Frage 1 auf dem Fragebogen Gruppe 1 Teil 2: Jedes einzelne Kästchen ist eine einzelne Variable, die nur den Wert 1 (= wahr) oder 0 / leer (=unwahr) annehmen können. Dies ist dann aber kein Ausfüllerfehler (siehe Code -99, unten).

Der Code „**tx**“ auf den Schlüsselfolien zeigt allgemein an, dass die Frage in Textform digitalisiert wird und nicht oder nur teilweise codiert ist. Neben den auf der Schlüsselfolien wiedergegebenen Codes gibt es zwei wichtige Codierungen, die für ALLE codierten Fragen gelten. Diese sind bei der Erläuterung der Fragebogen nicht gesondert aufgeführt)

Mit „-95“ (in Worten: **MINUS 95!!**) werden Fragen codiert, bei denen der Ausfüller einen Fehler gemacht hat bzw. die nicht eindeutig zugeordnet werden können. Beispielsweise wenn in einer Frage ausdrücklich das ankreuzen nur eines Feldes vorgegeben ist, der Ausfüller aber 2 oder mehr Felder angekreuzt hat. In diesem Fall ist eine eindeutige Zuordnung nicht möglich.

Mit „-99“ (in Worten: **MINUS 99!!**) werden Fragen codiert, bei denen der Befragte keine Antwort gegeben hat. D.h. er hat selbst die ihm ggf. gebotene Möglichkeit „keine Antwort“ anzukreuzen ignoriert.

#### 4.5 Dateneingabe

Bitte bei Digitalisierung des ersten Fragebogens eines neuen Sets die Fragen zunächst bitte einzeln zusammen mit der Erläuterung abarbeiten, damit keine Frage vergessen geht oder sich umfangreichere Fehler in mehrere Datensätze auf Grund von Missverständnissen einschleichen. Die Fragebögen (insbes. Die A3-Bögen) können für die Digitalisierung gern in 2 handlichere A4-Bögen getrennt werden (bitte sorgfältig trennen, da es sonst Probleme mit den Schlüsselfolien gibt). Bitte aber anschließend wieder zusammenheften.

#### 4.6 Fragliche Datensätze

Es kann vorkommen, dass die Befragten Kommentare zu den Fragen geschrieben haben. Sofern diese die Frage direkt betreffen (Beispiel: Bei den angegebenen Möglichkeiten, mit welchem Verkehrsmittel man anstelle des Fahrrades alternativ am fraglichen Tag unterwegs wäre, schreibt der Befragte dazu „Mit dem Motorrad“) sofern möglich SINNVOLL einer möglichen Antwort zuordnen (in diesem Beispiel der PKW-Selbstfahrt, weil ebenfalls MIV). Falls dies nicht möglich ist oder der Befragte Kommentare gemacht hat, die nicht zur Frage passen oder sich anderweitig zuordnen lassen, bitte einen entsprechenden Kommentar im in der Spalte „fg\_anmerkungenX\_tx“ machen und den Bogen gesondert ablegen. Ich sehe mir diese Bögen dann selber noch mal an.

#### 4.7 Ablegen der Fragebögen

Bevor die Blätter nach der Dateneingabe abgelegt werden, die Dateneingabe bitte auf jeder bedruckten Seite (Vorder- und Rückseite!!) mit den Initialen mit einem farbigen Stift (wenn möglich grün → grüner Stabilo-Feinliner liegt im blauen Fach links vom Rechner mit der Aufschrift „Felix“) als erfolgreich kennzeichnen. Damit können ggf. vergessene Seiten im Anschluss schneller gefunden werden und es sind Rückfragen an den Dateneingabegeber möglich.

## (5) Abschluss

Wenn es Fragen gibt, bin ich unter 0178.8665462 jederzeit zu erreichen.

Ergänzungen zu dieser Dokumentation bitte einfach mit einer anderen Textfarbe in die Datei ergänzen.

Vielen Dank für Deine Mithilfe!!!

Es folgen die Erläuterungen für die einzelnen Fragebögen.