

SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH

Fahrradmonitor 2017 Zusammenfassung der regionalen Aufstocker-Berichte

Heidelberg/Berlin, den 02.03.2018

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Autoren (SINUS):

Franziska Jurczok (Research & Consulting)
Telefon: +49 30-206 13098-14
E-Mail: franziska.jurczok@sinus-institut.de

Silke Borgstedt (Direktorin Sozialforschung)
Telefon: +49 30-206 13098-13
E-Mail: silke.borgstedt@sinus-institut.de

INHALTSVERZEICHNIS

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	2
1. HINTERGRUND UND STUDIENANLAGE.....	3
1.1. Hintergrund	3
1.2. Studienanlage	4
1.3. Spezifika der teilnehmenden Regionen	6
2. INTERREGIONALER VERGLEICH AUSGEWÄHLTER BEFUNDE	15
2.1. Verkehrsmittelbesitz, -Nutzung und -Beliebtheit	15
2.2. Nutzungsanlässe und Fahrradmitnahme	20
2.3. Fahrradfreundlichkeit und subjektives Sicherheitsgefühl	22
3. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE UNTER BERÜCKSICHTIGUNG POTENTIELLER EINFLUSSFAKTOREN	25
3.1. Siedlungsstrukturen und Topografie	25
3.2. Soziodemographische Merkmale	26
3.3. Radinfrastruktur	27
3.4. Weitere Einflussfaktoren: Pendlerverkehr, Fahrradmitnahme und Tourismus.....	28
3.5. Handlungsempfehlungen	29
LITERATURVERZEICHNIS	30

Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1 Übersicht mit den Fallzahlen (Basis) der verschiedenen Befragungsgruppen	5
Tabelle 2 Spezifika der teilnehmenden Regionen (Quellenverweis durch hochgestellte Ziffern) 8	
Tabelle 3 Verkehrsmittelbesitz im Haushalt	15
Tabelle 4 Anteil der Verkehrsmittelnutzenden des Fahrrads, Autos und ÖPNVs.....	16
Tabelle 5 Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung Fahrrad, Auto und ÖPNV	17
Tabelle 6 Regelmäßige Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel und/oder in der Freizeit nach Geschlecht, Alter- und Bildungsklassen	18
Tabelle 7 Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzenden	19
Tabelle 8 Nutzungsanlässe des Fahrrads	20
Tabelle 9 Positive Bewertung und Wichtigkeit der Mitnahmemöglichkeit in (ausgewählten) öffentlichen Verkehrsmitteln	21
Tabelle 10 Fahrradfreundlichkeit von Landesregierung / Kommunalpolitik und Zustimmung zu Aussagen über den Zustand der Radinfrastruktur	22
Tabelle 11 Subjektives Sicherheitsgefühl und Helmnutzung unter den Radfahrenden	23

Quellen: Im Text wird auf die Quellen per Kurzbeleg (Autor et al. Jahr, S. xx-xx) verwiesen. In der Tabelle 2 wird aus Platzgründen nur auf die Nummer der jeweiligen Quelle im Quellenverzeichnis verwiesen.

1. Hintergrund und Studienanlage

1.1. Hintergrund

Der Fahrrad-Monitor erhebt alle zwei Jahre das Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland. Er fungiert damit als wichtige Ergänzung zu anderen Verkehrsstudien, da er die Wünsche und Bedürfnisse der Radfahrenden in den Fokus rückt. Neben Nutzung und Verfügbarkeit von verschiedenen Verkehrsmitteln werden unter anderem auch Beliebtheit, individuelle Barrieren der Fahrradnutzung, Wünsche an die Politik und Interesse an Innovationen auf dem Fahrradmarkt erhoben. Die im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 geförderte und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beauftragte Studie basiert auf einer Online-Erhebung, die repräsentativ für die deutschsprachige Wohnbevölkerung im Alter von 14 bis 69 Jahren ist. Seit der ersten Untersuchung 2009 wird der Fahrrad-Monitor vom SINUS-Institut durchgeführt. Dank der Integration der Sinus-Milieus, können neben der Untersuchung soziodemografischer Merkmale auch lebensweltliche Unterschiede betrachtet werden. Dadurch werden hilfreiche Hinweise geliefert, in welchen gesellschaftlichen Gruppen das Rad bereits fester Bestandteil des Lebensstils ist.

2017 gab es gegenüber den Vorgängerstudien drei Neuerungen:

1. Der quantitativen Erhebung ging erstmals eine qualitative Studie voraus. Ziel war es, neue Themenfelder in der Tiefe zu explorieren und darauf aufbauend relevante Einstellungen für den standardisierten Fragebogen zu operationalisieren, um so deren Reichweite in der Bevölkerung bestimmen zu können.
2. Darüber hinaus wurde die Stichprobenquotierung um Ortsgrößenklassen (5 Gemeindegrößenklassen) erweitert, um auch Stadt-Land-Unterschiede abbilden zu können.
3. Aufgrund regionaler Stichprobenaufstockungen konnten zudem bundesland- und kommunenspezifische Analysen vorgenommen werden. Neben Auswertungen zu den Bundesländern Bayern, Saarland, Sachsen-Anhalt und Thüringen werden Daten zu zwei Großstädten (Berlin und Bremen), zwei mittelgroßen Städten (Konstanz, Oldenburg) sowie einer kleinen Kommune (Planegg) ausgewiesen.

Im vorliegenden Bericht sind die Ergebnisse zusammengefasst. Nach der Beschreibung der Erhebungsspezifika in der nationalen Repräsentativbefragung wie auch der regionalen Aufstockerbefragungen werden die neun „Aufstocker-Regionen“ in einigen grundlegenden Aspekten verglichen (Kapitel 1.3), die Ergebnisse interpretiert (Kapitel 2) und schließlich zusammengefasst und Handlungsempfehlungen abgeleitet (Kapitel 3).

1.2. Studienanlage

2017 wurden deutschlandweit 3.156 Personen im Alter von 14 bis 69 Jahren in einer 23-minütigen Erhebung online befragt. Es wurde ein geschlossener Fragebogen verwendet. Damit die Ergebnisse auf die Gesamtbevölkerung übertragbar sind, wurde eine Quotenstichprobe gezogen, d.h. es wurde eine repräsentative Zusammensetzung der Stichprobe durch die Festlegung von Quoten angestrebt. Dafür wurden vier Quotenmerkmale berücksichtigt: Alter, Bildung, Geschlecht und Ortsgrößenklasse. Ausgangspunkt für diese Quoten ist die Best4Planning 2017. Dabei handelt es sich um eine der größten Markt-Medienstudien Deutschlands, die jährlich ca. 30.000 Personen zufällig auswählt und befragt. Die Ziehung wurde gemäß ADM-Stichprobenverfahren face-to-face vorgenommen.

Die Quoten für die regionalen Aufstockungsstichproben wurden ebenfalls mit Hilfe der Best4Planning 2017 ermittelt. Bei den verhältnismäßig kleinen Grundgesamtheiten in Planegg, Konstanz, Oldenburg und Bremen wurden zudem kommunalstatistische Daten herangezogen, um eine möglichst repräsentative Zusammensetzung der Stichprobe gewährleisten zu können. Als Quoten wurden die Merkmale Bildung, Alter und Geschlecht definiert. In Bayern wurde die Stichprobe zusätzlich für die Ortsgrößenklasse geschichtet. In Bremen wurden 5 Stadtbezirke definiert, die jeweils in sich quotiert wurden. Dies ermöglichte eine Ausweisung von Unterschieden auf Stadtbezirksebene.

In Bayern wurden insgesamt rund 700 Personen und in Sachsen-Anhalt, Thüringen, Saarland und in den Städten Berlin und Bremen jeweils knapp 500 Personen befragt. In Konstanz beteiligten sich circa 300, in Planegg 250 und in Oldenburg 160 Personen. Bayern, Planegg und Bremen schalteten jeweils einen zusätzlichen 5-minütigen Fragenblock, in denen regionenspezifischen Sachverhalten nachgegangen wurde.

In kleineren Regionen konnte die Gesamtzahl an Interviews nicht ausschließlich online realisiert werden. Aus diesem Grund wurde im Saarland ein Methodenmix aus Online- und Telefonbefragung (CATI, Festnetz-Zufallsstichprobe) und in Bremen aus Online-, Telefon- und face-to-face-Befragung eingesetzt. In Oldenburg, Planegg und Konstanz wurde die Stichprobe ausschließlich telefonisch gezogen. Für die telefonische Befragung mussten einige Fragen ausgeblendet und andere aus Zwecken der Verständlichkeit in der Fragestellung leicht adaptiert werden.

Nach Abschluss der Feldphase wurden die Daten bereinigt und gewichtet, sofern die Quoten nicht exakt erfüllt werden konnten. Die Auswertung beruhte überwiegend auf deskriptiven Analysen, welche teils die Gesamtheit, teils spezielle Subgruppen in den Blick nahmen (u.a. Radfahrende, soziodemografische Gruppen, Sinus-Milieus).

In der nachfolgenden Tabelle sind die gewichteten Fallzahlen für die einzelnen Befragungsgruppen aufgeführt. Zu den Radfahrenden wurden alle Befragten gezählt, die das Fahrrad täglich, mehrmals pro Woche, ein paar mal im Monat oder seltener als Verkehrsmittel oder als Freizeitbeschäftigung nutzen (also alle außer diejenigen, die angeben, das Fahrrad nie zu nut-

zen). Die Deutschland- und Ortsgrößenreferenzwerte stammen aus der Basis-Befragung, die Werte der Bundesländer und Kommunen aus den Aufstockerstichproben.

Tabelle 1 Übersicht mit den Fallzahlen (Basis) der verschiedenen Befragungsgruppen

			Nutzende			
	Alle Be- fragte	Radfah- rende	Rad als Verkehrs- mittel	Rad als Freizeit- beschäfti- gung	PKW	ÖPNV
Deutschland	3125	2440	2214	2124	2885	2807
Auswertung nach Bundesländern						
Bayern	725	594	531	501	669	632
Saarland	500	306	198	287	472	340
Sachsen-Anhalt	512	415	375	356	462	401
Thüringen	508	383	315	346	483	416
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden						
>500T Ein- wohner	Referenz	1152	895	820	788	1031
	Berlin	511	391	353	336	440
	Bremen	501	447	424	354	446
100-500T Einwohner	Referenz	903	690	636	601	829
	Oldenburg	164	158	154	103	156
50-100T Einwohner	Referenz	333	262	241	219	305
	Konstanz	309	276	261	199	285
<20T Ein- wohner	Referenz	429	327	273	286	400
	Planegg	250	227	204	203	231

Fragestext: Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Basis: Alle Befragte

1.3. Spezifika der teilnehmenden Regionen

Um die regionalen Ergebnisse miteinander vergleichen zu können, wurden einige Strukturdaten der Regionen herangezogen, von denen angenommen werden kann, dass sie einen Einfluss auf den Radverkehr haben.

Dafür werden zunächst die Begrifflichkeiten geklärt. Im Anschluss folgt die Aufstellung der Datenlage in Tabellenform. Die hochgestellten Ziffern (z.B. ^{n.n}) verweisen auf das Literaturverzeichnis. Dort finden sich die Quellen für die herangezogenen Strukturdaten.

- **Einwohnerzahl und Verstädterung:** Für die Zuordnung der teilnehmenden Kommunen in Ortsgrößenklassen wurden folgende fünf Stufen verwendet: <20.000, 20.000-50.000, 50.000-100.000, 100.000-500.000, >500.000 Einwohner. Unter dem Begriff der Verstädterung wird das flächenmäßige Ausbreiten städtischer Besiedlung verstanden. Der Begriff beschreibt somit nicht das Ausbreiten städtischer Lebens- oder Verhaltensformen (hierfür steht der Begriff Urbanisierung (Wagner 2007, S. 1299).
- **Wirtschaftskraft und Einkommen:**
 - **BIP:** „Das Bruttoinlandsprodukt misst den Wert der im Inland erwirtschafteten Leistung in einer bestimmten Periode (Quartal, Jahr)“ (Statistisches Bundesamt 2018). Während das BIP in den jeweiligen Preisen die Wirtschaftskraft (aller produzierten Güter in einem Land) ohne Vorleistungen bemisst, stellt das preisbereinigte BIP die Entwicklungsrate bzw. die Wirtschaftsentwicklung dar (Statistisches Bundesamt 2016, S. 13).
 - **Verfügbares Einkommen je Einwohner:** Damit sind die „Bruttoeinkünfte abzgl. Einkommen- und Vermögenssteuer, Sozialversicherungsbeiträge, Kfz- und sonstige Steuern, Versicherungsprämien (ohne Lebensversicherung), Kreditzinsen, Spenden“ (Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München 2016, S. 5) für jede Person (im Durchschnitt) gemeint.
- **Demographie:**
 - **Jugendquotient:** Für den Jugendquotienten wird die Zahl der Personen im Alter unter 20 Jahren durch die Bevölkerungszahl zwischen 20 und 65 Jahren dividiert. Er stellt das Verhältnis von der (teils) noch nicht erwerbstätigen Bevölkerung zur erwerbsfähigen Bevölkerung dar. $\frac{0 \text{ bis } 19}{20 \text{ bis } 65}$ (Bundesinstitut für Bevölkerungsfor-schung 2018)
 - **Allgemeines Bildungsniveau:** Bildung wird über die allgemein zugänglichen Bildungsabschlüsse in der Bundesrepublik Deutschland gemessen (bzw. Abschlüsse der ehemaligen DDR) und in folgende Kategorien unterteilt: niedrige Bildung (*Kein Schulabschluss, noch in schulischer Ausbildung, Hauptschule*), mittlere Bildung (*Realschulabschluss, Mittlere Reife, polytechnische Oberschule (POS)*) und hohe Bildung (*Abitur, erweiterte Oberschule (EOS), Studienabschluss an der UNI/FH*).
- **Topographie und Klima:**
 - **Topographie:** Lage und Gelände.
- **Pendlerverkehr und Fahrradmitnahme:**

- **Pendlerverkehr:** Unter Pendlern werden diejenigen Erwerbstätigen verstanden, deren Arbeitsort sich vom Wohnort unterscheidet. Es gibt verschiedene Kategorien von Pendlern. Zu diesem Zweck wird sich ausschließlich auf die Auspendler bezogen: „Auspendler sind [sozialversicherungspflichtig] Beschäftigte, die nicht am Wohnort arbeiten“ (Bundesagentur für Arbeit 2011). Es wurde auf zwei Datenquellen zurückgegriffen, den Mikrozensus und die jährlichen Statistiken der Arbeitsagentur für Arbeit (BA) zum Arbeitsmarkt. Der Mikrozensus liefert einen Überblick über den Pendleranteil an allen Erwerbstätigen (inkl. Pendeldauer und -distanzen), die Daten der BA über die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.
- **Fahrradmitnahme:** Darunter wurden die Mitnahmemöglichkeiten und die Kostenpflichtigkeit des Fahrrads im ÖPNV gefasst. In den Bundesländern wurde jeweils nur Bezug auf die Regionalbahnen genommen, da innerhalb der Verkehrsverbünde verschiedene Regelungen gelten.
- **Fahrradtourismus:** Hierfür werden die Anteile der Radtouren an den Tagesausflügen betrachtet. Unter Fahrradtouristen bzw. Radurlaubern werden diejenigen verstanden, „die ihre Reise der Urlaubsart Fahrradurlaub zugeordnet haben (Motiv) und die darüber hinaus während ihres Urlaubs das Fahrrad häufig benutzt haben“ (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) 2009, S. 25).

Tabelle 2 Spezifika der teilnehmenden Regionen (Quellenverweis durch hochgestellte Ziffern)

	Einwohnerzahl und Verstädterung	Demographie	Topographie und Klima	Wirtschaftskraft und Einkommen	Pendlerverkehr und Fahrradmitnahme	Fahrradtourismus
Deutschland	Einwohnerzahl: ¹ 82,18 Mio. Einwohner Fläche: ¹ ca. 357 T km² Besied- lungsdichte: ¹ Ø 230 Menschen/km² 66,5% der Fläche ist gering besiedelt. Jedoch leben 41,5% der Bevölke- rung in Gebiete mittlerer Besiedlungsdichte 35,7% in dicht besiedel- ten Gebieten ($\cong$ 5,0% der Gesamtfläche)	Ø Alter: ² 44,2 Jahre Jugendquotient: 30,3 Bildung: ^{2.5} Niedrig: 35,1% Mittel: 33,2% Hoch: 31,6%	--	BIP (in den jeweiligen Preisen): ⁴ 3133 Mio. Ø Verfügbares Einkom- men/Einwohner: ^{4.1} 21583€	<u>Basis: Sozialversicherungs- pflichtige (SVB)</u> Auspendler-Anteil über Kreisgrenzen (2017): ⁵ 39,1% <u>Basis: Erwerbstätige (EW)</u> Auspendler-Anteil über Gemeinegrenzen (2016): 42,2% ^{5.10} Distanz in Km (2012): ^{5.5} <10 = 49% 10-<25 = 27% ≥25 = 17% Dauer in Minuten (2012): ^{5.5} <10 = 23% 10-<30 = 70% ≥30-<60 = 2% ≥60 = 5% Fahrradmitnahme: ^{5.8} Bundesweit gültiges Fahrrad- tagesticket in den DB- Nahverkehrszügen, 5,50€ (Stand 11.02.2018)	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶ 4,5%
Spezifika der teilnehmenden Bundesländer						
Bayern	Einwohnerzahl: ¹ 12, 84 Mio. Einwohner	Ø Alter: ² 43,6 Jahre	Lage: ³ Süd-Osten. Angren-	BIP (in den jeweiligen Preisen): ⁴	<u>Basis: Sozialversicherungs- pflichtige (SVB)</u>	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶

	Fläche: ¹ ca. 70 550 km² Besiedlungsdichte: ¹ Ø 182 Menschen/km². 41,0% leben in Gebieten mittlerer Besiedlungsdichte. 32,2% leben in gering besiedelten Gebieten 26,9% leben in dicht besiedelten Gebieten (≙ 2,3% der Gesamtfläche)	Jugendquotient: 30,4 Bildung: ^{2.5} Niedrig: 43,2% Mittel: 27,9% Hoch: 29%	zend an Baden-Württemberg. Klima: ³ Durch Anschluss an Alpen eher raueres Klima im Bundesländervergleich Waldanteil: ^{3.2} 36,3%	Ca. 568 Mrd. € Ø Verfügbares Einkommen/Einwohner: ^{4.1} Ca. 23658€	Auspendler-Anteil über Kreisgrenzen (2017): ^{5.1} 44,0% Auspendler-Anteil über Bundeslandgrenzen (2015): ^{5.6} 5% <u>Basis: Erwerbstätige (EW)</u> Auspendler-Anteil über Gemeindegrenzen (2016): ^{5.4} 50,9% Distanz in Km (2008): ^{5.7} <10 = ca. 48% 10-<25 = ca. 30% ≥25 km = ca. 22% Dauer in Minuten (2008): ^{5.7} <10 = ca.30% 10-<30 = ca. 45% ≥30-<60 = ca. 15% ≥60 = ca.10% Fahrradmitnahme: ^{5.8} Kostenpflichtig. Unbegrenzte Anzahl von Kindern bis 15 Jahren können bei Eltern mit Fahrradkarte kostenlos mitfahren	5,2%
Saarland	Einwohnerzahl: ¹ 995 597 Einwohner Fläche: ¹ ca. 2 568 km² Besiedlungsdichte: ¹ Ø 388 Menschen/km² 65,6% leben in Gebieten mittlerer Besiedlungsdichte.	Ø Alter: ² 46 Jahre Jugendquotient: 27,3 Bildung: ^{2.5} Niedrig: 44,7% Mittel: 25,3% Hoch: 30%	Lage: ^{3.1} Süd-Westen. Angrenzend an Rheinland-Pfalz. Klima: ^{3.2} Einer der wärmsten Regionen Deutschlands, kühl-feuchte Winter. Insgesamt ein	BIP (in den jeweiligen Preisen): ⁴ ca. 35 Mrd. € Ø Verfügbares Einkommen/Einwohner: ^{4.1} Ca. 20300€	<u>Basis: Sozialversicherungspflichtige (SVB)</u> Auspendler-Anteil über Landkreisgrenzen (2016): ^{5.2} 40,7% Auspendler-Anteil über Gemeindegrenzen (2016): ^{5.2} 68,6% Auspendler-Anteil über	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶ 4,4%

	16,5% leben in niedrig besiedelten Gebieten. 17,9% leben in dicht besiedelten Gebieten ($\pm$ 6,5% der Gesamtfläche)		eher hügeliges Bundesland. Waldanteil: ^{3.1 3.2} 38,3% der Landesfläche. (Mischwälder).		Bundeslandgrenzen (2015): ^{5.6} 8,8% <u>Basis: Erwerbstätige (EW)</u> Distanz in Km (2008): ^{5.7} <10 = ca. 44% 10-<25 = ca. 38% ≥25 = ca. 18% Dauer in Minuten (2008): ^{5.7} <10 = ca. 31% 10-<30 = ca. 42% ≥30-<60 = ca. 22% ≥60 = ca.5% Fahrradmitnahme: ^{5.8} Montag bis Freitag ab 09:00 und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zeitlich unbeschränkt kostenlos	
Sachsen-Anhalt	Einwohnerzahl: ¹ ca. 2, 245 Mio. Einwohner Fläche: ¹ ca. 20 451 km ² Besiedlungsdichte: ¹ Ø 110 Menschen/km ² 41,0% der Menschen leben in gering besiedelten Gebieten 34,2% leben in Gebieten mittlerer Besiedlungsdichte 24,7% leben in dicht besiedelten Gebieten ($\pm$ 2,8% der Gesamtfläche).	Ø Alter: ² 47,4 Jahre Jugendquotient: 26,1 Bildung: ^{2.5} Niedrig: 16,5% Mittel: 58,9% Hoch:24,6%	Lage: ^{3.3} Mitteldeutschland. Abgesehen von der Region Harz ist es ein eher flaches Bundesland. ^{3.3} Klima: ^{3.3} Eher maritim. Richtung Osten zunehmend kontinentaler. Waldanteil: ^{3.2} 24,1%. 2/3 der Landesfläche wird landwirtschaftlich genutzt. ^{3.3}	BIP (in den jeweiligen Preisen): ⁴ Ca. 59 Mrd. € Ø Verfügbares Einkommen/Einwohner: ^{4.1} Ca. 18182€	<u>Basis: Sozialversicherungs-pflichtige (SVB)</u> Auspendler-Anteil über Landkreisgrenzen (2015): ^{5.3} 36,7% Auspendler-Anteil über Gemeindegrenzen (2015): ^{5.3} 57,9% Auspendler-Anteil über Bundeslandgrenzen (2015): ^{5.6} 16,6% <u>Basis: Erwerbstätige (EW)</u> Distanz in Km (2008): ^{5.7} <10 = ca. 51% 10-<25 = ca. 27% ≥25 = ca. 22%	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶ 6,9%

					Dauer in Minuten (2008): ^{5.7} <10 = ca. 24% 10-<30 = ca. 41% ≥30-<60 = ca. 22% ≥60 = ca. 13% Fahrradmitnahme: ^{5.8} In den Regionalzügen der DB kostenlos; in den Verkehrsbünden abweichende Regelung	
Thüringen	Einwohnerzahl: ¹ 2, 170 Mio. Einwohner Fläche: ¹ Ca. 16 202 km² Besiedlungsdichte: ¹ Ø 134 Menschen/km² 39,9% leben in gering besiedelten Gebieten. 38,0% leben in Gebieten mittlerer Besiedlungsdichte. 22,1% leben in dicht besiedelten Gebieten (≙ 3,8% der Gesamtfläche).	Ø Alter: ² 46,8 Jahre Jugendquotient: 27 Bildung: ^{2.5} Niedrig: 16,2% Mittel: 55,5% Hoch: 28,3%	Lage: ^{3.4} Mitteldeutschland. Diverse Geographie: Von Flussauen und Beckenlandschaft bis hügelige Höhenzüge und Mittelgebirge (Thüringer Wald) Klima: ^{3.4} in den Mittelgebirgen teils starke Niederschläge. Sonst kontinental geprägtes Klima; kalte Winter und trockene Sommer Waldanteil: ^{3.2} 32%, auch als grünes Herz Deutschlands bezeichnet.	BIP (in den jeweiligen Preisen): ⁴ Ca. 61 Mrd. € Ø Verfügbares Einkommen/Einwohner: ^{4.1} Ca. 18400 €	<u>Basis: Sozialversicherungspflichtige (SVB)</u> Auspendler-Anteil über Landkreisgrenzen: ^{5.1} 35,9% Auspendler-Anteil über Gemeindegrenzen: - (Nicht verfügbar) Auspendler-Anteil über Bundeslandgrenzen (2015): ^{5.6} 14,7% <u>Basis: Erwerbstätige (EW)</u> Distanz in Km (2008): ^{5.5} <10 = ca. 54% 10-<25 = 21% ≥25 = 25% Dauer in Minuten (2008): ^{5.5} <10 = ca. 29% 10-<30 = ca. 41% ≥30-<60 = ca. 20% ≥60 = ca. 10% Fahrradmitnahme: ^{5.8} In den Regionalzügen der DB	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶ 5%

					kostenlos; in den Verkehrsbünden abweichende Regelung	
Spezifika der teilnehmenden Städte und Gemeinden						
Berlin	Einwohnerzahl: ¹ ca. 3, 520 Mio. Einwohner Fläche: ¹ 891,75 km ² Besiedlungsdichte: ¹ Ø 3861 Menschen/km ² ; dicht besiedeltes Gebiet	Ø Alter: ² 42,7 Jahre Jugendquotient: 27,7 Bildung: ^{2.5} Niedrig: 17,6% Mittel: 48,1% Hoch: 34,3%	Lage: ^{3.5} Im nordöstlichen Teil Deutschland eher flacher Stadtstaat Klima: ^{3.7.} Gemäßigtes Klima, Übergang zwischen kontinentalem und maritimem Wetter Waldanteil: ^{3.6} Mit einem Waldanteil von knapp 20% über- trifft Berlin vergleich- bare Städte wie Ham- burg (5,7%) und Mün- chen (5,1%).	BIP (in den jeweiligen Preisen): ⁴ Ca. 129 Mrd. € Ø Verfügbares Einkom- men/Einwohner: ^{4.1} Ca. 19000€	<u>Basis: Sozialversicherungs- pflichtige (SVB)</u> Auspendler-Anteil über Landkreisgrenzen (2017): ⁵ 13,9% <u>Basis: Erwerbstätige (EW)</u> Distanz in Km (2008): ^{5.5} <10 = 46% 10-<25 = ca. 44% ≥25 = ca. 10% Dauer in Minuten (2008): ^{5.5} <10 = ca. 11% 10-<30 = ca. 43% ≥30-<60 = ca. 35% ≥60 = ca. 12% Fahrradmitnahme: ^{5.8} Prinzipiell kostenpflichtig; DB-Fahrradkarte gilt nicht im VBB; Mitnahme in Bussen nicht möglich	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶ 3,2%
Bremen (Stadt)	Einwohnerzahl: ^{1.1} 557 464 Einwohner Fläche: ^{1.1} 326,18 km ² Besiedlungsdichte: ^{1.1} Ø 1709 Menschen/km ² ; dicht besiedeltes Gebiet	Ø Alter: ^{2.1} 43,6 Jahre Jugendquotient: 30,1 Bildung: ^{2.5} Niedrig: 31,9% Mittel: 23,3% Hoch: 44,8%	Lage: ^{3.8} Nord-Westen. Starke maritime klima- tische Prägung. Schneller Zugang in die Natur durch Nie- dersachsen. Klima: ^{3.9} kühlgemäßigtes Klima mit maritimen Einflüs- sen; im Frühling eher	BIP (in den jeweiligen Preisen): -- Ø Verfügbares Einkom- men/Einwohner: --	<u>Basis: Sozialversicherungs- pflichtige (SVB)</u> Auspendler-Anteil über Landkreisgrenzen (2017): ⁵ 22,3% <u>Basis: Erwerbstätige (EW)</u> Distanz in Km (2008): ^{5.5} <10 = ca. 58% 10-<25 = ca. 28% ≥25 = ca. 16%	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶ 5,5% (LAND)

			trocken und Sommer feucht, vergleichswei- se wenig Schnee Waldanteil: --		(Land Bremen) Dauer in Minuten (2008): ^{5.5} <10 = ca. 16% 10-<30 = ca. 59% ≥30-<60 = ca. 17% ≥60 ca. 8% (LAND Bremen) Fahrradmitnahme: ^{5.11} Generell kostenpflichtig, für Kinder bis 6 Jahre kostenfrei.	
Konstanz (Stadt)	Einwohnerzahl: ^{1.1} 82 859 Einwohner Fläche: ^{1.1} 54,11 km ² Besiedlungsdichte: ^{1.1} Ø 1 531 Menschen/km ² ; dicht besiedeltes Gebiet	Ø Alter: ^{2.2} 41,4 Jahre Jugendquotient: 26,3 ^{2.2} Bildung: ^{2.5} Niedrig:25,2% Mittel:20,9% Hoch:55,1%	Lage: Süd-Westens in Ba- den-Württemberg. Alpregion am Boden- see. Ländlich gepräg- tes Umfeld. Grenzt direkt an die Schweiz. Klima: Im Sommer mediter- ran. Einfluss durch den Bodensee. Alpennähe bringt Föhn-Wetter mit sich. ^{3.10} Waldanteil: --	BIP (in den jeweiligen Preisen): ^{4.3} Ca. 9 Mrd. € Ø Verfügbares Einkom- men/Einwohner: ^{4.3} Ca. 30000€	<u>Basis: Sozialversicherungs- pflichtige (SVB)</u> Auspendler-Anteil über Landkreisgrenzen (2017): ⁵ 15,8% Fahrradmitnahme: ^{5.8 5.9} Konstanz: kostenlos (Bus) BADEN-WÜRTTEMBERG: verbundübergreifend Mo-Fr zwischen 6-9 kostenpflichtig, sonst kostenfrei; innerhalb der Verbünde teils kosten- pflichtig	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶ 3,2% (BADEN- WÜRTTEMBERG)
Oldenburg (Stadt)	Einwohnerzahl: ^{1.1} 163 830 Einwohner Fläche: ^{1.1} Ca. 103 km ² Besiedlungsdichte: ^{1.1} Ø 1591 Menschen/km ² ; dicht besiedeltes Gebiet	Ø Alter: ^{2.3} 42,6 Jahre Jugendquotient: 28,1 Bildung: ^{2.5} Niedrig:29,6% Mittel:26,8% Hoch:43,6%	Lage: Nord-Westen. Teil des Bundeslandes Nieder- sachsen. Klima: -- Waldanteil: ^{3.11} 11% (inkl. Erholungs- und Wasserflächen).	BIP (in den jeweiligen Preisen): ^{4.3} Ca. 6.7 Mrd. € Ø Verfügbares Einkom- men/Einwohner: ^{4.3} Ca. 19259 €	<u>Basis: Sozialversicherungs- pflichtige (SVB)</u> Auspendler-Anteil über Landkreisgrenzen (2017): ⁵ 36,5% Fahrradmitnahme: ^{5.8 5.12} Kostenpflichtig; Kinder bis 6 Jahre können kostenfrei mitfahren	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶ 4,7% (NIEDERSACH- SEN)
Planegg (Gemeinde)	Einwohnerzahl: ^{1.1} 10 526 Einwohner	Ø Alter: ^{2.4} 44,8 Jahre	Lage: ^{3.12} Süd-Osten. Teil des	BIP (in den jeweiligen Preisen):	<u>Basis: Sozialversicherungs- pflichtige (SVB)</u>	Radtouren Anteil an allen Tagesausflügen: ⁶

	Fläche: ^{1.1} 10,68 km ² Besiedlungsdichte: ^{1.1} Ø 986 Einwohner/km ² ; mitteldicht besiedeltes Gebiet	Jugendquotient: 33,8 ^{2.4} Bildung: ^{2.5} Niedrig:47,1% Mittel:35,9% Hoch:17,1%	Landkreises München. Klima: ^{3.13} kühlgemäßigtes Klima; Übergangsbereich zwischen feuchtem atlantischen Seeklima und trockenem Konti- nentalklima (Mün- chen) Waldanteil: ^{3.14} 48,1%	-- Ø Verfügbares Einkom- men/Einwohner: ^{4.4} Ca.29827€	Auspendler-Anteil über Landkreisgrenzen (Landkreis München, 2017): ⁵ 64,3% Fahrradmitnahme: ^{5.8 5.13} Mitnahme in S-Bahn möglich (Anbindung MVV), zu be- stimmten Uhrzeiten nicht erlaubt Mo-Fr 6-9 & 16-18 (ausgenommen Schulferien) In Bayern prinzipiell kosten- pflichtig. Unbegrenzte Anzahl von Kindern bis 15 Jahren können bei Eltern mit Fahr- radkarte kostenlos mitfahren	5,2% (BAYERN)
--	--	--	---	---	---	---------------

Anmerkung: Hochgestellte Ziffern (z.B. ^{n.n}) verweisen auf die Quellenbelege im Literaturverzeichnis

2. Interregionaler Vergleich ausgewählter Befunde

Die folgende Auswertung fokussiert ausschließlich die drei am häufigsten genutzten Verkehrsmittel: Auto, ÖPNV und Fahrrad.

2.1. Verkehrsmittelbesitz, -Nutzung und -Beliebtheit

78% der Haushalte in Deutschland besitzen mindestens ein Fahrrad, 74% mindestens einen PKW. Damit gibt es erstmals seit Studienbeginn im Jahr 2009 mehr Haushalte mit Fahrrädern als Autos (SINUS Markt und Sozialforschung GmbH 2017, S. 131). Nicht unerwartet zeichnet sich dieser Trend besonders stark in Großstädten mit über 500.000 Einwohnern ab. Auf dem Land sind Autos stärker verbreitet: 87% aller Haushalte in Kommunen mit weniger als 20.000 Einwohnern besitzen ein Auto.

Tabelle 3 Verkehrsmittelbesitz im Haushalt

Verkehrsmittelbesitz im Haushalt		Fahrrad	Auto
Deutschland		78%	74%
Auswertung nach Bundesländern			
Bayern		84%	79%
Saarland		68%	91%
Sachsen-Anhalt		83%	79%
Thüringen		75%	83%
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden			
>500T Einwohner	Referenz	77%	67%
	Berlin	76%	62%
	Bremen	88%	69%
100-500T Einwohner	Referenz	78%	74%
	Oldenburg	96%	88%
50-100T Einwohner	Referenz	77%	75%
	Konstanz	92%	78%
<20T Einwohner	Referenz	78%	87%
	Planegg	96%	91%

Fragetext: Über welche Verkehrsmittel verfügt Ihr Haushalt? (Mehrfachnennung möglich)

Basis: Alle Befragte

Betrachtet man den Fahrradbesitz in den untersuchten Regionen, so fällt auf: Deutlich über dem Durchschnitt liegen die als Fahrradstädte bekannten Orte Oldenburg, Planegg, Konstanz und Bremen. Circa neun von zehn Haushalten besitzen dort mindestens ein Fahrrad. Deutlich unter dem Durchschnitt liegt nur das Saarland mit 68%. Gleichzeitig befindet sich in den Fahrradstädten Oldenburg und Planegg auch überdurchschnittlich häufig ein Auto im Haushalt. Am höchsten ist der Anteil der Autobesitzer im Saarland. Hier besitzen mehr als 90% der Haushalte

ein Auto. Am niedrigsten ist der Anteil in Berlin (62%). Der gleichzeitig nur durchschnittliche Fahrradbesitz in Berliner Haushalten (76%) erklärt sich durch die besonders ausgeprägte Nutzung des ÖPNV im bundesdeutschen Vergleich (siehe Tabelle 5).

In Deutschland radeln etwa 8 von 10 Befragten zur Freizeitbeschäftigung oder um von A nach B zu kommen. Unterschiede zwischen verschiedenen Ortsgrößen lassen sich bei der Nutzung als Verkehrsmittel feststellen, während die Anteile der Freizeitradler kaum variieren. Auf dem Land (weniger als 20.000 Einwohner) fahren nur 64% mit dem Rad von A nach B, in größeren Städten sind es jeweils um die 70%.

Tabelle 4 Anteil der Verkehrsmittelnutzenden des Fahrrads, Autos und ÖPNVs

Verkehrsmittelnutzung (täglich / mehrmals pro Woche / ein paar mal im Monat / seltener)		Rad als Verkehrsmittel und/oder Freizeitbeschäftigung	Rad als Verkehrsmittel	Rad als Freizeitbeschäftigung	Auto	ÖPNV
Deutschland		78%	71%	68%	92%	90%
Auswertung nach Bundesländern						
Bayern		82%	73%	69%	92%	87%
Saarland		61%	40%	57%	94%	68%
Sachsen-Anhalt		81%	73%	70%	90%	78%
Thüringen		75%	62%	68%	95%	82%
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden						
>500T Einwohner	Referenz	78%	71%	68%	89%	96%
	Berlin	77%	69%	66%	86%	95%
	Bremen	89%	85%	71%	89%	93%
100-500T Einwohner	Referenz	76%	70%	67%	92%	90%
	Oldenburg	96%	94%	63%	95%	79%
50-100T Einwohner	Referenz	79%	72%	66%	92%	86%
	Konstanz	89%	84%	64%	92%	83%
<20T Einwohner	Referenz	76%	64%	67%	93%	71%
	Planegg	91%	82%	81%	92%	89%

Fragestext: Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Basis: Alle Befragte

Den größten Radfahreranteil hat die Stadt Oldenburg (96%), gefolgt von Planegg auf Rang zwei (91%) und Konstanz und Bremen auf Rang drei (jeweils 89%). Unter den Bundesländern haben Bayern und Sachsen-Anhalt die Nase vorn (82% und 81%). Am wenigsten Radfahrende gibt es im Saarland. Insbesondere die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel ist dort schwach ausgeprägt – nur 40% benutzen das Rad mindestens selten als Verkehrsmittel.

Ein Drittel der deutschen Bevölkerung nutzt das Fahrrad regelmäßig als Verkehrsmittel, d.h. täglich oder mehrmals pro Woche. In der Freizeit tut dies etwa ein Fünftel. Mit der Ortsgröße steigt zunächst auch die regelmäßige Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel. Den höchsten Anteil der regelmäßigen Radfahrer trifft man in Städten zwischen 50 und 100.000 Einwohnern.

In größeren Orten nimmt die Nutzung wieder leicht ab, bleibt aber auf überdurchschnittlich hohem Niveau. Die Nutzung in der Freizeit ist hingegen unabhängig von der Ortsgröße.

Tabelle 5 Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung Fahrrad, Auto und ÖPNV

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung (täglich / mehrmals pro Woche)	Fahrrad als Verkehrsmittel	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	Fahrrad als Verkehrsmittel und/oder Freizeit	Auto	ÖPNV
Deutschland	34%	22%	41%	64%	39%
Auswertung nach Bundesländern					
Bayern	37%	24%	44%	68%	37%
Saarland	10%	18%	23%	86%	16%
Sachsen-Anhalt	43%	27%	49%	73%	21%
Thüringen	27%	25%	38%	75%	19%
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden und Gemeinden					
>500T Einwohner	Referenz	35%	22%	41%	54%
	Berlin	31%	21%	37%	61%
	Bremen	59%	31%	63%	47%
100-500T Einwohner	Referenz	36%	22%	43%	64%
	Oldenburg	78%	33%	81%	18%
50-100T Einwohner	Referenz	38%	26%	46%	66%
	Konstanz	68%	31%	72%	31%
<20T Einwohner	Referenz	27%	22%	34%	80%
	Planegg	59%	45%	72%	38%

Fragetext: Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?

Basis: Alle Befragte

Auf kommunaler Ebene ist analog zum Fahrradbesitz festzustellen, dass wiederum die vier Fahrradstädte deutlich über dem Durchschnitt liegen, nicht nur im Hinblick auf die Ortsgrößenreferenz, sondern auch mit Blick auf Deutschland insgesamt. Insbesondere im Alltagsverkehr ist das Rad stark vertreten. In Oldenburg liegt der Wert mit 78% mehr als doppelt so hoch wie im gesamtdeutschen Schnitt. Im Saarland ist der kleinste Anteil regelmäßiger Fahrradfahrender anzutreffen. Klarer Konkurrent für das Rad ist dort das Auto, welches von 86% regelmäßig genutzt wird und damit von 22 % mehr als im Rest Deutschlands. Gleichzeitig wird der ÖPNV sehr schwach frequentiert (16% vs. 39% in DE). In Berlin wird das Auto nur von 50% regelmäßig genutzt. Hier ist es der ÖPNV, der den anderen Verkehrsmitteln den Rang abläuft (61% vs. 39%). Das Fahrrad nutzen leicht unterdurchschnittlich viele in Berlin. Neben den vier ausgewiesenen „Fahrradstädten“ zeichnet sich Sachsen-Anhalt durch eine überdurchschnittliche Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel aus.

Mit Blick auf die deutschlandweite Repräsentativbefragung (SINUS Markt und Sozialforschung GmbH 2017, S. 31) fällt auf, dass insbesondere junge Menschen und formal Höhergebildete häufig Rad fahren (14-29 Jahre: 47% ; hohe Bildung: 48%). Mit dem Alter nimmt die Nutzung des Fahrrads kontinuierlich ab. Bei der Bildung verhält es sich umgekehrt: Mit steigendem Bildungsniveau steigt der Anteil der regelmäßigen Fahrradnutzung.

Tabelle 6 Regelmäßige Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel und/oder in der Freizeit nach Geschlecht, Alter- und Bildungsklassen

Regelmäßige Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel und/oder Freizeit <i>(täglich / mehrmals pro Woche)</i>	Ge- sam t	Männ- lich	Weib- lich	14-29 Jahre	30-49 Jahre	50-69 Jahre	Niedriges Bildungs- niveau	Mittleres Bildungs- niveau	Hohes Bil- dungs- niveau	
Deutschland	41%	43%	38%	47%	43%	34%	35%	40%	48%	
Auswertung nach Bundesländern										
Bayern	44%	50%	38%	56%	44%	36%	40%	43%	51%	
Saarland	23%	28%	17%	15%	21%	29%	20%	24%	26%	
Sachsen-Anhalt	49%	49%	49%	54%	46%	49%	43%	49%	54%	
Thüringen	38%	42%	34%	50%	37%	32%	45%	35%	40%	
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden und Gemeinden										
>500T Einwohner	Referenz	41%	45%	37%	44%	45%	34%	35%	39%	46%
	Berlin	37%	39%	35%	38%	44%	27%	32%	34%	43%
	Bremen	63%	61%	65%	69%	58%	63%	66%	55%	64%
100-500T Einwohner	Referenz	43%	46%	39%	53%	44%	33%	35%	38%	51%
	Olden- burg	81%	88%	75%	90%	85%	71%	75%	84%	84%
50-100T Einwohner	Referenz	46%	45%	46%	55%	45%	40%	40%	50%	51%
	Konstanz	72%	79%	62%	76%	78%	59%	64%	60%	80%
<20T Ein- wohner	Referenz	34%	36%	33%	39%	38%	30%	31%	42%	35%
	Planegg	72%	74%	70%	70%	77%	68%	63%	69%	79%

Fragestext: Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?
Basis: Alle Befragte

In den neun Regionen zeichnet der Blick auf das Alter der Fahrradfahrer ein facettenreicheres Bild:

- In Oldenburg, Bayern und Thüringen finden sich vergleichbare Tendenzen in den Altersgruppen wie in Gesamtdeutschland. Die beiden Bundesländer verbindet dabei die eher hügelige bis bergige Topographie, die ein gewisses Fitnesslevel beim Fahrradfahren voraussetzt.
- In Konstanz und Planegg sind es die 30-49-Jährigen, die am häufigsten Fahrrad fahren. Allerdings liegen alle vier Fahrradstädte auch im ältesten Segment deutlich über dem Referenzwert, was darauf hinweist, dass in diesen Städten die Radinfrastruktur auch die Bedürfnisse der Älteren bedient.
- In Sachsen-Anhalt und im Saarland ist ebenfalls kein linear abnehmender Trend hinsichtlich der Altersgruppen wahrzunehmen, im Saarland lässt sich sogar ein umgekehrter Trend feststellen: Junge Menschen fahren hier besonders selten Fahrrad (15%) und ältere Menschen vergleichsweise häufig (29%).

Auch beim Bildungsniveau ergibt sich ein heterogenes Bild:

- Während sich deutschlandweit der Trend abzeichnet, dass formal Hochgebildete am häufigsten Radfahren (48%), ist dieser Effekt in einigen Regionen weniger ausgeprägt.
- So sind es in Bremen und Thüringen Personen mit niedriger Bildung, die das Fahrrad – vermutlich auch aus finanziellen Gründen – am häufigsten nutzen.

Die Häufigkeit der Fahrradnutzung scheint auch eine Frage des Geschlechts zu sein: In allen Regionen außer Bremen und Sachsen-Anhalt fahren Männer häufiger Rad als Frauen.

Tabelle 7 Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzenden

Beliebtheit der Verkehrsmittel unter den Nutzern (sehr gern / gern)		Fahrrad als Verkehrsmittel	Fahrrad als Freizeitbeschäftigung	Auto	ÖPNV
Deutschland		62%	62%	75%	34%
Auswertung nach Bundesländern					
Bayern		63%	64%	79%	36%
Saarland		52%	63%	84%	22%
Sachsen-Anhalt		70%	68%	81%	32%
Thüringen		62%	65%	81%	33%
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden und Gemeinden					
>500T Einwohner	Referenz	63%	64%	69%	38%
	Berlin	59%	62%	69%	37%
	Bremen	71%	66%	69%	31%
100-500T Einwohner	Referenz	65%	62%	75%	32%
	Oldenburg	81%	70%	63%	23%
50-100T Einwohner	Referenz	65%	62%	76%	34%
	Konstanz	80%	71%	58%	44%
<20T Einwohner	Referenz	58%	61%	84%	27%
	Planegg	78%	81%	66%	37%

Fragestext: Wie gerne nutzen Sie folgende Verkehrsmittel?

Basis: Nutzende des jeweiligen Verkehrsmittels

Im Alltag fahren die Befragten in Oldenburg (81%) und Konstanz (80%) am liebsten Rad, am wenigsten gern tun dies die Menschen im Saarland (52%). Unter den Bundesländern belegt Sachsen-Anhalt mit einem Beliebtheitswert von 70% den ersten Rang.

Auffällig ist, dass sich in allen ausgewählten Bundesländern (einschließlich Berlin) das Auto größerer Beliebtheit erfreut als das Fahrrad, und das sowohl als Verkehrsmittel wie auch als Freizeitbeschäftigung. Besonders beliebt ist das Auto in den eher dünn besiedelten Bundesländern Saarland, Sachsen-Anhalt und Thüringen. In den vier Fahrradstädten dagegen ist die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel und zumeist auch die Freizeitnutzung des Fahrrads beliebter als die Auto-Nutzung. Hier sticht vor allem die Gemeinde Planegg hervor: 81% der Radfahrenden geben an, dass sie gern in der Freizeit Rad fahren. Unter den Bundesländern liegt

Sachsen-Anhalt auf dem ersten Platz der „Gern-Freizeitfahrer“ (68%). Das Saarland belegt zwar den letzten Platz in dieser Kategorie (63%), liegt aber im deutschlandweiten Vergleich immer noch leicht über dem Durchschnitt.

Der ÖPNV erfreut sich im Allgemeinen nur bei wenigen der Befragten einer hohen Beliebtheit. Am ehesten schätzt man ihn noch in Konstanz (44%), am wenigsten im Saarland (22%).

2.2. Nutzungsanlässe und Fahrradmitnahme

Am häufigsten wird das Rad zum Einkaufen und für kurze Erledigungen eingesetzt. Auf dem Weg zur Arbeit (43% der erwerbstätigen Radfahrenden) und Ausbildung (66% Radfahrenden in Ausbildung) hat das Rad bei vielen einen festen Stellenwert. Mit Blick auf die Ortsgrößen zeigt sich, dass das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit in den Großstädten über 500.000 Einwohner am häufigsten eingesetzt wird. Für den Weg zum Ausbildungsplatz wird es am häufigsten in den mittelgroßen Städten und kleinen Großstädten zwischen 50.000 und 500.000 eingesetzt. Für den Transport von Lasten wird das Rad deutschlandweit nur von einer Minderheit (15%) eingesetzt.

Tabelle 8 Nutzungsanlässe des Fahrrads

Nutzungsanlässe des Fahrrads		Fahrt zur Schule / Universität / Ausbildungsstätte*	Fahrt zur Arbeit / Fortbildungsstätte**	Einkaufen / kurze Erledigungen	Transport von Lasten	Tagesausflüge	Fahrradurlaube	zum Sport (Rennrad / Mountainbiking)	Fahrt zu Freizeitaktivitäten
Deutschland		66%	43%	75%	15%	58%	19%	24%	54%
Auswertung nach Bundesländern									
Bayern		67%	41%	75%	16%	56%	16%	30%	53%
Saarland		34%	16%	53%	4%	65%	21%	49%	45%
Sachsen-Anhalt		73%	39%	73%	18%	53%	20%	17%	48%
Thüringen		63%	34%	66%	10%	52%	25%	28%	46%
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden									
>500T Einwohner	Referenz	59%	48%	75%	16%	59%	15%	24%	59%
	Berlin	57%	48%	70%	16%	55%	16%	23%	52%
	Bremen	76%	56%	83%	17%	55%	16%	25%	59%
100-500T Einwohner	Referenz	73%	43%	76%	16%	57%	20%	25%	59%
	Oldenburg	89%	65%	90%	17%	68%	23%	24%	77%
50-100T Einwohner	Referenz	85%	41%	75%	14%	57%	21%	21%	54%
	Konstanz	87%	68%	83%	30%	72%	29%	42%	77%
<20T Einwohner	Referenz	54%	27%	71%	11%	58%	24%	27%	38%
	Planegg	76%	45%	88%	21%	73%	26%	48%	75%

*Fragestext: In welchem Zusammenhang benutzen Sie das Fahrrad? (Mehrfachantworten möglich)
Basis: Radfahrende; *Radfahrende in Ausbildung; **Radfahrende, erwerbstätig in Voll- oder Teilzeit,*

Je nach Charakteristika der Region unterscheiden sich die Verwendungsweisen des Fahrrads noch einmal.

- In den Fahrradstädten Konstanz, Oldenburg und Planegg wird das Fahrrad überdurchschnittlich häufig für jegliche Zwecke genutzt. Ausgenommen der Ausflüge gilt dies auch für die Fahrradstadt Bremen. Konstanz und Oldenburg haben zudem besonders viele Berufspendler, die das Rad auf dem Weg zur Arbeit nutzen. Konstanz hebt sich durch eine doppelt so hohe Nutzung des Fahrrads für den Transport von Lasten ab (30%).
- In den eher hügeligen bis bergigen Bundesländern Thüringen, Saarland und Bayern wird das Rad häufig für sportliche Zwecke eingesetzt.
- Im eher flachen und von überwiegend kleineren Städten geprägten Sachsen-Anhalt nutzen es die Radfahrenden häufiger für Einkäufe und kurze Erledigungen. Berlin liegt tendenziell im Mittel der Ortsgrößenreferenz.

Bezüglich der Fahrradmitnahme im öffentlichen Personenverkehr sind die Radfahrenden gespaltenen Meinung. Am positivsten bewerten die Befragten in Deutschland die Mitnahme des Fahrrads in den Nahverkehrszügen. Über die Hälfte gibt an, dass diese positiv oder sehr positiv gestaltet ist. Gleichzeitig geben 65 % an, dass ihnen diese Möglichkeit wichtig ist. Darauf folgt die Mitnahme in den S-Bahnen und im Fernverkehr. In den Großstädten über 500.000 Einwohner ist der Bedarf nach Mitnahme in der S-Bahn deutlich höher (67%) als im deutschen Mittel. Jeder zweite der Befragten gibt an, dass es ihm/ihr wichtig ist, das Rad im Fernverkehr mitzunehmen. Gleichzeitig wird die Mitnahmesituation von nur einem Drittel als positiv eingeschätzt. Am geringsten ist der Bedarf bisher noch beim Fernbus (30%).

Tabelle 9 Positive Bewertung und Wichtigkeit der Mitnahmemöglichkeit in (ausgewählten) öffentlichen Verkehrsmitteln

Bewertung und Wichtigkeit		Bus		Nahverkehrszüge		Fernverkehrszüge		S-Bahn		Fernbus	
			!		!		!		!		!
Deutschland		29%	44%	52%	65%	32%	50%	47%	56%	13%	30%
Auswertung nach Bundesländern											
Bayern		23%	40%	50%	64%	32%	49%	40%	53%	14%	30%
Saarland		41%	50%	59%	73%	36%	45%	14%	27%	9%	32%
Sachsen-Anhalt		31%	50%	64%	70%	33%	53%	37%	51%	11%	30%
Thüringen		32%	53%	59%	71%	33%	54%	17%	41%	14%	37%
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden											
>500T Einwohner	Referenz	26%	38%	54%	63%	34%	47%	66%	67%	14%	29%
	Berlin	15%	32%	58%	64%	37%	48%	75%	73%	21%	29%

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

Basis: Radfahrende

= Bewertung (Positiv / eher positiv) ! = Wichtigkeit (Sehr / wichtig)

Wie bereits im Kapitel 1.2 dargelegt, mussten einige Fragen in Regionen mit telefonischer Befragung ausgeblendet werden, dies traf unter anderem auf die Frage nach den Mitnahmemöglichkeiten zu. Aus diesem Grund können hier nur die Bundesländer und Berlin verglichen werden.

- In den ländlich geprägten und dünn besiedelten Bundesländern Thüringen, Sachsen-Anhalt und Saarland ist der Wunsch nach Fahrradmitnahme im Nahverkehr besonders hoch. Am positivsten fällt die Bewertung des aktuellen Angebots dabei in Sachsen-Anhalt aus (64%). Eine mögliche Ursache dafür ist die überwiegend kostenlose Mitnahme.
- In Sachsen-Anhalt und Thüringen mit weniger dichtem Zug- oder S-Bahn-Netz ist zudem der Wunsch nach Mitnahme im Bus überdurchschnittlich hoch und trifft auf eine zwar durchschnittliche aber eher weniger gute Beurteilung.
- Die Berliner legen am meisten Wert auf eine Radmitnahme in der S-Bahn (75%), was angesichts des dichten Netzes und der eingeschränkten Nutzung in den U-Bahnen nicht überrascht. Gleichzeitig zeigen sie sich zufrieden mit dem aktuellen Angebot.

2.3. Fahrradfreundlichkeit und subjektives Sicherheitsgefühl

Mehr als die Hälfte der Deutschen gibt an, dass ihnen das Radfahren in ihrer Gemeinde Spaß macht. Am wohlsten fühlen sich Personen vom Land. Mit steigender Ortsgröße sinkt das Spaßlevel etwas. Gute oder sehr gute Noten bekommen die verschiedenen Politikebenen für ihre Fahrradfreundlichkeit nur selten.

Tabelle 10 Fahrradfreundlichkeit von Landesregierung / Kommunalpolitik und Zustimmung zu Aussagen über den Zustand der Radinfrastruktur

		Fahrradfreundlichkeit Landesregierung (Note 1 / Note 2)	Fahrradfreundlichkeit Kommunalpolitik (Note 1 / Note 2)	„In meiner Gemeinde / Stadt macht mir Radfahren Spaß“ (Stimme voll und ganz / eher zu)	„Dem Fahrrad wird genug Raum gegeben, die Wege sind ausreichend breit“ (Stimme voll und ganz / eher zu)
Deutschland		19%	25%	53%	44%
Auswertung nach Bundesländern					
	Bayern	22%	33%	55%	51%
	Saarland	17%	21%	51%	45%
	Sachsen-Anhalt	13%	17%	60%	42%
	Thüringen	13%	19%	52%	39%
Auswertung nach Ortsgrößeklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden					
>500T Einwohner	Referenz	21%	26%	48%	42%
	Berlin	22%	23%	44%	40%
	Bremen	30%	33%	71%	53%
100-500T Einwohner	Referenz	19%	26%	51%	45%
	Oldenburg	22%	43%	89%	68%
50-100T Einwohner	Referenz	17%	23%	58%	47%
	Konstanz	48%	59%	86%	77%

<20T Einwohner	Referenz	21%	24%	59%	45%
	Planegg	30%	42%	84%	59%

*Fragetext: Würden Sie Ihre Landesregierung/Kommunalpolitik grundsätzlich als fahrradfreundlich einstufen? / Bitte bewerten Sie, inwiefern folgende Aussagen auf Ihre Gemeinde/Stadt zutreffen
Basis: Alle Befragte*

In den Regionen zeigen sich deutliche Unterschiede:

- Am meisten Spaß am Radfahren haben die Befragten in Oldenburg. Circa neun von zehn Personen geben dies an. Überdurchschnittlich gut wird auch die Kommunalpolitik bewertet: 43% geben ihr die Schulnote 1 oder 2. Eine große Mehrheit (68%) ist der Meinung, dass dem Rad in der Stadt genug Raum gegeben wird.
- Noch besser bewertet wird nur die Konstanzer Kommunalpolitik (59%). Während die Landespolitik in Baden-Württemberg von den Konstanzern ebenfalls überdurchschnittlich positiv beurteilt wird, wird die niedersächsische nur durchschnittlich bewertet. Zudem zeigen sich Konstanzer am zufriedensten mit dem Raum, der dem Rad eingeräumt wird (77%).
- In den zwei anderen Fahrradstädten Planegg und Bremen ist sowohl der Spaßfaktor als auch die Zufriedenheit mit der Kommunalpolitik hoch. Gleiches gilt für die Breite der Radwege.
- Am seltensten werden gute oder sehr gute Noten an die Politik in Thüringen und in Sachsen-Anhalt vergeben. Nur jeweils 13% bewerten die Landesregierung gut oder sehr gut und nur 17 bzw. 19% die Kommunalpolitik.
- Der Spaß am Radfahren ist in Sachsen-Anhalt dennoch höher als in Gesamtdeutschland (60%). Am wenigsten Spaß beim Radfahren haben die Berliner (44%). Mögliche Gründe dafür sind die hohe Verkehrsdichte und die heterogenen Zustände der Radwege in den Berliner Bezirken.

In Deutschland gibt nur etwa die Hälfte der Radfahrenden an, sich sicher zu fühlen. Dennoch trägt nicht mal ein Drittel regelmäßig einen Fahrradhelm. In den Großstädten über 500.000 Einwohnern gar nur ein Viertel Helm.

Tabelle 11 Subjektives Sicherheitsgefühl und Helmnutzung unter den Radfahrenden

		Sicherheitsgefühl (Sehr / eher sicher)	Helmbesitz und -Nutzung* (Immer / meistens)
Deutschland		53%	30%
Auswertung nach Bundesländern			
Bayern		57%	31%
Saarland		47%	60%
Sachsen-Anhalt		53%	25%
Thüringen		46%	38%
Auswertung nach Ortsgrößenklassen und teilnehmenden Städten und Gemeinden			
>500T Einwohner	Referenz	51%	25%
	Berlin	45%	31%
	Bremen	69%	18%

100-500T Einwohner	Referenz	53%	43%
	Oldenburg	78%	10%
50-100T Einwohner	Referenz	55%	31%
	Konstanz	84%	42%
<20T Einwohner	Referenz	55%	28%
	Planegg	64%	42%

*Frage text: Fühlen Sie sich im Straßenverkehr sicher, wenn Sie Rad fahren? / *Besitzen Sie bzw. Ihr Haushalt einen Fahrradhelm? #Ja + Wie häufig tragen Sie einen Fahrradhelm?*

*Basis: Radfahrende; *ursprünglich nur an Helmbesitzer, Werte für die Radfahrenden nachträglich berechnet*

Die heterogenen Verkehrsbedingungen in den Regionen schlagen sich auch im unterschiedlich ausgeprägten Sicherheitsgefühl nieder.

- Mit Abstand am sichersten fühlen sich die Radfahrenden in Konstanz, hier geben 84% an sich sicher zu fühlen. Die Fahrradstädte Oldenburg, Bremen und Planegg folgen darauf. Sachsen-Anhalt liegt im Mittel.
- Den niedrigsten Wert weist die Bundeshauptstadt Berlin auf, darauf folgen Thüringen und das Saarland, die ebenfalls unterdurchschnittlich sind.

Mit Blick auf die Helmnutzung lässt sich ein Trend feststellen: In den eher flachen und fahrradfreundlichen Städten im Norden scheint für viele ein Helm weniger angebracht als in den hügeligen, eher südlichen Bundesländern und Städten. Zwischen dem Sicherheitsgefühl und der Helmnutzung scheint dabei kein linearer Zusammenhang zu bestehen:

- In einigen Regionen geht mit einem hohen Sicherheitsgefühl eine geringe Helmnutzung einher (Oldenburg, Bremen).
- In Konstanz und Planegg wird der Helm häufig getragen und man fühlt sich gleichzeitig sicher.
- In Sachsen-Anhalt wird der Helm nur von jedem Vierten getragen, gleichzeitig ist das Sicherheitsgefühl unter dem Durchschnitt (47%).

3. Zusammenfassung der Ergebnisse unter Berücksichtigung potentieller Einflussfaktoren

Im Folgenden sollen die Ergebnisse mit Blick auf potentielle Einflussfaktoren zusammengefasst werden. Dafür werden die Ergebnisse aus den Befragungen mit den Spezifika der Regionen verknüpft und vor dem Hintergrund einiger Vergleichsstudien diskutiert.

3.1. Siedlungsstrukturen und Topografie

Mittelgroße Städte eignen sich besonders für den Einsatz des Fahrrads

Überwiegend wird das Fahrrad in Städten zwischen 50.000 und 500.000 Einwohnern eingesetzt. Im Vergleich der „Aufstocker-Regionen“ wird das Rad am häufigsten in Oldenburg genutzt: 78% der Befragten gaben an, dass sie das Fahrrad als Verkehrsmittel täglich oder mehrmals pro Woche nutzen. An zweiter Position folgt Konstanz mit 68%. Mittelgroße Städte wie Oldenburg und Konstanz eignen sich offenbar im Besonderen für den Einsatz des Rades, da sich verschiedene Orte des Alltags (Arbeitsstätte, Versorgung, sonstige Infrastrukturangebote) in einem mit dem Fahrrad gut überbrückbaren Radius befinden. Gleichzeitig wird die Verkehrssituation bzw. Verkehrsdichte zumeist als erträglich wahrgenommen, im Unterschied zu Großstädten mit über 500.000 Einwohnern. Mit Blick auf Oldenburg und Konstanz zeigt sich: Bei einer guten Radinfrastruktur kann die regelmäßige Fahrradnutzung die des Autos sogar übertreffen. Auch in der Großstadt können deutlich höhere Fahrradanteile erreicht werden, wie Bremen (59% regelmäßige Nutzung) und nicht zuletzt die europäischen Fahrradstädte Kopenhagen und Amsterdam beweisen. Kopenhagen wird häufig als Vorbild herangezogen, da die Stadt zeigt, dass durch die Einrichtung von Radschnellwegen und einer fahrradfreundlichen Ampelschaltung auch weitere Distanzen mit dem Rad zurückgelegt werden. Ähnliche Konzepte werden daher zum Beispiel in Berlin, Hamburg und München intensiv diskutiert oder sind bereits in der Planung.

Je hügeliger und dünner besiedelt die Region desto geringer die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel

Hügelige Landschaften und eine geringe Bevölkerungsdichte scheinen hingegen die Nutzung des Fahrrads im Alltag zu erschweren. Thüringen und das Saarland, die neben wenigen Großstädten dünn besiedelt sind, schneiden unterdurchschnittlich ab und landen auf den beiden hinteren Rängen. Das Bundesland Bayern liegt, was die Fahrradnutzung angeht, mit 37% Nutzung im Mittelfeld. Hier ist jedoch anzunehmen, dass Ballungsgebiete wie München, Nürnberg und Augsburg einen Anreiz für die Nutzung darstellen und Bestrebungen zu Errichtung von Radschnellwegen der Entwicklung weiter Vorschub leisten können. Gleichzeitig bietet sich hügeliges und waldiges Terrain für die Nutzung des Fahrrads in der Freizeit an. Berge, Wälder und Flussverläufe ziehen nicht nur Touristen in diese Regionen, sondern auch die heimische Bevölkerung. Im sportlichen Bereich können je nach Beschaffenheit der Wege Wälder und ruhige Landstraßen für Mountainbike- und Rennradtouren genutzt werden. Das eher flache

Bundesland Sachsen-Anhalt schneidet im Bundeslandvergleich der ausgewählten Regionen am besten ab. 43% und damit 10 Prozentpunkte mehr als der Durchschnitt fahren hier regelmäßig mit dem Rad als Verkehrsmittel.

3.2. Soziodemographische Merkmale

Die Unterscheidung nach soziodemographischen Merkmalen, die sich in dieser Untersuchung für Gesamtdeutschland abzeichnet, kann nicht 1:1 in den Regionen fortgeschrieben werden.

Nicht in allen Regionen fahren junge Menschen grundsätzlich am häufigsten Fahrrad

Für das Bundesgebiet gilt: In der Altersgruppe der 14- bis 29-jährigen gibt es den größten Anteil regelmäßiger Radfahrender (47%). Mit steigendem Alter nimmt jedoch die regelmäßige Nutzung ab. Ausschließlich in Bayern und Thüringen konnte ein ähnlicher Verlauf im Alterstrend festgestellt werden. Beide Regionen zeichnen sich durch eine recht hügelige Topographie aus und erschweren damit das Radeln im Alter. Für Planegg und Konstanz wurde festgestellt, dass dort die mittlere Alterskohorte der 30 bis 49-jährigen sogar häufiger Rad fährt als die Jüngere. Dies schlägt sich in überdurchschnittlicher Nutzung auf dem Weg zur Arbeit oder zum Transport von Lasten nieder. In den Regionen Sachsen-Anhalt und dem Saarland ist die Nutzung in der Gruppe der Erwerbstätigen geringer als bei den Älteren. Weite Pendelwege zur Arbeitsstätte können eine Erklärung dafür sein.

Lebensgewohnheiten haben (neben Topografie und Infrastruktur) einen Einfluss auf die Nutzung des Fahrrads bzw. verhindern den Umstieg auf das Rad. So konnte in anderen Studie gezeigt werden, dass das Radfahren im Kindesalter einen positiven Einfluss auf das spätere Nutzungsverhalten hat (Christensen et al. 2012; Dill und Voros 2007). Ist das Radfahren Teil des individuellen Lebensstils geworden, rücken rationale Abwägungen in den Hintergrund. Die Nutzung des Rades im jungen Erwachsenenalter kann als ein Gradmesser für die Verwurzelung der Radkultur in einer Region betrachtet werden.

Frauen nutzen das Fahrrad deutlicher weniger als Männer

Männer fahren bis auf wenige Regionen häufiger als Frauen mit dem Fahrrad, sowohl in der Freizeit als auch im Alltag. Diese Beobachtung reiht sich in das Gros der Studienergebnisse aus anderen Ländern ein. Als Gründe dafür werden verschiedene Lebensstile und Bewegungsmuster angegeben. So weisen Frauen eine geringere Mobilitätsrate auf und legen in der Regel kürzere Strecken zurück. Zudem legen sie deutlich mehr Begleit- und Einkaufswege zurück, was häufig eher für das Auto als das Fahrrad spricht (Follmer et al., S. 3). In Ländern, in denen bereits eine große Menge Rad fährt, relativiert sich dieser Effekt meist wieder (Heinen et al. 2010, S. 41).

Formal Höhergebildete fahren in der Regel häufiger Rad als Niedriggebildete

Personen mit gehobener Formalbildung fahren häufiger Fahrrad als Personen mit einem niedrigeren Bildungsniveau. Untersuchungen in anderen Ländern kommen häufig zu konträren Ergebnissen. Bei genauerem Blick in die Zusammenhänge zwischen verschiedenen Merkmalen offenbart sich, dass das Radfahren weniger vom Bildungsgrad selbst als von den grundlegenden Werten und Lebensstilen abhängt (Heinen et al. 2010, 34f.). Auswertungen auf Milieuebene zeigen, dass sich im postmodern geprägten, lifestyleaffinen und gut ausgebildeten Milieu der Expeditiven besonders viele Radfahrer finden, während die Nutzung in vergleichbar gut gebildeten Milieus der gehobenen Mitte nur durchschnittlich ist (SINUS Markt und Sozialforschung GmbH 2017, S. 28).

In Anschluss an die Auswertung ist festzustellen: In ausgewiesenen Fahrradstädten haben soziodemographische Merkmale weniger Einfluss auf die Nutzung des Fahrrads. Hier ist das Rad als Verkehrsmittel so etabliert, dass es von nahezu allen Bevölkerungsgruppen genutzt wird.

3.3. Radinfrastruktur

Nutzungshäufigkeit und fahrradfreundliche Strukturen stehen in Zusammenhang

In den Regionen mit überdurchschnittlicher Zufriedenheit über die Radinfrastruktur wurde auch der höchste Anteil regelmäßiger Nutzung festgestellt. Heraus stachen dabei wiederum Konstanz und Oldenburg, die mit Blick auf die Bewertung der Fahrradfreundlichkeit der Politik, die ausreichende Breite der Wege, Spaß und Sicherheitsgefühl besonders gut abschnitten. In der Universitätsstadt Konstanz gibt es neben einem gut ausgebauten Radwegenetz ein Lastenradverleihsystem. Dieses Angebot wird von der Stadt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Pilotprojekt gefördert. Dies erleichtert die Nutzung des Rades für kurze Erledigungen von Familien mit Kindern und erklärt die hohen Nutzungsanteile in der mittleren Alterskategorie.

Auf Platz drei und vier folgen die Städte Planegg und Bremen, die zeigen, dass in diesen Metropolregionen erfolgreiche Maßnahmen zur Stärkung des Rades geschaffen wurden. Die Gemeinde Planegg ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) Bayern. Eine zentrale Maßnahme zur Förderung der Fahrradnutzung ist die Platzgewinnung für den Radverkehr im öffentlichen Raum. Dafür werden vermehrt Abstellanlagen und Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Nahverkehr eingerichtet und damit eine wirksame Maßnahmen, um Anreize für Berufspendler zu schaffen (AGFK Bayern e.V. 2017, S. 9).

3.4. Weitere Einflussfaktoren: Pendlerverkehr, Fahrradmitnahme und Tourismus

Die Fahrradgemeinde Planegg ist Teil der Metropolregion Bayern und steht für das Potential von Radschnellverbindungen, die dienlich für eine ausgewogene Verteilung des Pendlerverkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel sein können. Für die Förderung sowohl des Alltags- als auch des Freizeitradverkehrs ist auch der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und der Mitnahme des Fahrrads erfolgsversprechend.

Ausbau und Angebote des öffentlichen Personenverkehrs bedingen häufigere Fahrradnutzung

Im eher dünnbesiedelten Bundesland Sachsen-Anhalt ist die Mitnahme im ÖPNV überwiegend kostenfrei. Unter den Bundesländern weist Sachsen-Anhalt sowohl die beste Beurteilung als auch die größte persönliche Relevanz auf. 64% der Radfahrenden bewerten die Mitnahme in den Nahverkehrszügen als positiv und 70% geben an, dass ihnen diese wichtig ist. Im Saarland wird der ÖPNV nur selten genutzt und die Mitnahmemöglichkeiten von nur wenigen als positiv beurteilt. Gemeinsam mit dem geringsten Anteil an regelmäßigen Fahrradnutzenden, ergibt sich daraus eine starke Abhängigkeit vom Auto-Verkehr.

Die Nachfrage nach der Mitnahme im Fernverkehr ist zwar noch vergleichsweise gering. Dennoch zeigen Studien, dass diese Fahrradmitnahme seit einige Jahren stetig zunimmt (Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V 2017, S. 17).

Fahrradtourismus als Treiber für die Alltagsnutzung

Das Bundesland Bayern und die Bodenseeregion zählen zu den beliebtesten Fahrradtourismus Regionen (Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V 2017, S. 29). Dies erklärt auch, dass sich das Fahrrad als Freizeitbeschäftigung hoher Beliebtheit in Planegg und Konstanz erfreut. Dies ist auch als Chance für den Alltagsverkehr zu begreifen: Die Nutzung in der Freizeit kann bei entsprechender Infrastruktur zum Alltagsradeln motivieren (Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V 2017, S. 46).

3.5. Handlungsempfehlungen

Radfahrerregionen zeigen, dass Radfahren ein Massenphänomen werden kann und von Menschen mit verschiedensten Hintergründen betrieben wird. Soziodemographische Merkmale (z.B. Alter, Geschlecht oder Bildungsniveau) verlieren an Bedeutung, die Gründe für die Nutzung des Rades sind so vielseitig wie die Personen, die im Sattel sitzen.

Im Anschluss an die Auswertung der „Aufstocker-Berichte“ können folgende Handlungsempfehlungen formuliert werden:

1. Die Fahrradnutzung sollte von Kindesbeinen an unterstützt werden. So manifestiert sich der Radverkehr als Teil des Lebensstils und wird zur Gewohnheit.
2. Fahrradtourismus motiviert auch zu Alltagsradverkehr.
3. Initiativen, die die Sicherheit erhöhen, bringen auch fahrradferne Gruppen auf das Fahrrad, insbesondere Ältere.
4. Ein Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und der Mitnahme von Rädern (inkl. attraktiver Angebote) ist erforderlich. Insbesondere in Bundesländern mit größeren Entfernungen zwischen den Ortschaften, z.B. Saarland, Thüringen ist eine Mitnahme des Fahrrads oder aber sichere Abstellanlagen an Haltestellen unerlässlich, damit aus Autofahrern Radfahrende werden.
5. Moderne Imagekampagnen können Fahrradkultur fördern. Insbesondere junge, trendsetzende Milieus, die einen großen Einfluss auf den künftigen Mainstream ausüben, sind begeisterte Radfahrer; daher besteht großes Potenzial, diesen Multiplikatoren-Effekt umzusetzen.

Literaturverzeichnis

AGFK Bayern e.V. (2017): AGFK Bayern Jahresbericht 2017. Online verfügbar unter http://agfk-bayern.de/dateienupload/dokumente/Publikationen_AGFK/Jahresbericht/AGFK-Jahresbericht_2017.pdf, zuletzt geprüft am 09.02.2018.

Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V (2017): ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017 Langfassung (Fahrradtourismus: Daten, Fakten, Zahlen). Online verfügbar unter <https://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2017>, zuletzt geprüft am 09.02.2018.

Bundesagentur für Arbeit (2011): Methodische Hinweise zu Pendlern: Pendlerbegriff. Online verfügbar unter https://statistik.arbeitsagentur.de/nn_280848/Statischer-Content/Grundlagen/Methodische-Hinweise/BST-MethHinweise/Pendler-meth-Hinweise.html, zuletzt aktualisiert am 18.03.2011, zuletzt geprüft am 01.03.2018.

Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2018): Glossar: Jugendquotient. Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung. Online verfügbar unter <http://www.bib-demografie.de/SharedDocs/Glossareintraege/DE/J/jugendquotient.html>, zuletzt geprüft am 09.02.2018.

Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2009): Grundlagenuntersuchung: Fahrradtourismus in Deutschland (Langfassung) (Forschungsbericht, 538). Online verfügbar unter https://www.deuschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Langfassung.pdf, zuletzt geprüft am 07.02.2018.

Christensen, J.; Chatterjee, K.; Marsh, S.; Sherwin, H.; Jain, J. (2012): Evaluation of the Cycling City and Towns Programme. Qualitative Research with Residents. Report to Department for Transport by AECOM, Centre for Transport & Society and the Tavistock Institute. Online verfügbar unter <https://www.cycling-embassy.org.uk/sites/cycling-embassy.org.uk/files/documents/cct-qualitative-research.pdf>, zuletzt geprüft am 19.01.2018.

Dill, Jennifer; Voros, Kim (2007): Factors Affecting Bicycling Demand: Initial Survey Findings from the Portland, Oregon, Region. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2031. DOI: 10.3141/2031-02.

Follmer, Robert; Gruschwitz, Dana; Jesske, Birgit; Quandt, Sylvia: Mobilität in Deutschland 2008 Ergebnisbericht. Hg. v. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf, zuletzt geprüft am 09.02.2018.

Heinen, E.; G.P. van Wee; K. Maat (2010): Bicycle Use for Commuting: a Literature Overview. In: *Transport reviews* 30 (1), S. 55–69.

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (2016): Gemeinde Planegg Landkreis München. Gemeindedaten Ausführliche Datengrundlagen 2015. Online verfügbar unter <https://www.planegg.de/regionsdaten-gemeinde-planegg-rpa>, zuletzt geprüft am 02.03.2018.

SINUS Markt und Sozialforschung GmbH (2017): Fahrradmonitor 2017. Unter Mitarbeit von Silke Borgstedt, Jan Hecht und Franziska Jurczok. Online verfügbar unter http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/fahrradmonitor-2017-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 09.02.2018.

Wagner, Ulrich (Hg.) (2007): Geschichte der Stadt Würzburg. Stuttgart: Theiss.

Quellen Regionalspezifika:

1: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2017): Grad der Verstädterung nach Fläche und Bevölkerung auf Grundlage des ZENUS 2011 und Bevölkerungsdichte. Statistisches Bundesamt. Erhältlich unter: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/NichtAdministrativ/Aktuell/33STL.html Zuletzt geprüft am 22.01.2018.	2: Statistisches Bundesamt (2015): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit: Bevölkerungsfortschreibung auf Grundlage des Zensus 2011. Fachserie 1 (1.3): Wiesbaden. S. 24.	3: https://www.lernhelfer.de/schuelerlexikon/geografie/artikel/freistaat-bayern Zuletzt geprüft am 18.01.2018	4: Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung der Länder: Gesamtwirtschaftliche Ergebnisse im Bundesländergleich, 2017: Statistische Ämter der Länder. Erhältlich unter: http://www.vgrdl.de/VGRdL/tbls/VGR_FB.pdf	5: Bundesagentur für Arbeit (2018): Pendleratlas (Datenstand Juni 2017) Erhältlich unter: https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html Zuletzt geprüft am 02.03.2018	6: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2009): Grundlagenuntersuchung: Fahrradtourismus in Deutschland (Langfassung). Forschungsbericht: 583. S.40f. https://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Langfassung.pdf Zuletzt geprüft am 07.02.2018
1.1: Statistische Ämter des Bundes und der Länder. Daten aus dem Gemeindeverzeichnis: Städte in Deutschland nach Fläche und Bevölkerung auf Grundlage des ZENUS 2011 und Bevölkerungsdichte – Gebietsstand 31.12.2015: Alle politisch selbständigen Gemeinden (mit Gemeindeverband) in Deutschland nach Fläche, Bevölkerung (auf Grundlage des Zensus 2011), Bevölkerungsdichte und der Postleitzahl des Verwaltungssitzes der Gemeinde. Ergänzt um die geografischen Mittelpunktkoordinaten, Reisegebiete und Grad der Verstädterung.	2.1: http://www.statistik-bremen.de/soev/statwizard_step1.cfm Eigenberechnung	3.1: https://www.lernhelfer.de/schuelerlexikon/geografie/artikel/bundesland-saarland%20 Zuletzt geprüft am 22.01.2018.	4.1: https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2017113%20 Zuletzt geprüft am 22.01.2018	5.1: Bundesagentur für Arbeit (2018): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen - Deutschland (Jahreszahlen) - Juni 2017. Erhältlich unter: https://statistik.arbeitsagentur.de/nn_31966/SiteGlobals/Forms/Rubrikensuche/Rubrikensuche_Form.html?view=processForm&resourceId=210368&input=&pageLocale=de&topicId=882788&year_month=201706&year_month.GROUP=1&search=Suchen Zuletzt geprüft am 02.03.2018	

Erhältlich unter: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/Archiv/GVAuszugJ/31122015_Auszug_GV.html					
	2.2: Baden-Württemberg Statistisches Landesamt: https://www.statistik-bw.de/SRDB/?E=GS Eigenberechnung.	3.2: http://www.wald.de/bundeswaldinventur-der-wald-in-zahlen/ Zuletzt geprüft am 07.02.2018	4.2: https://www.konstanz.ihk.de/blob/knihk24/standortpolitik/zaehlen/bip/1671396/2153754c39c708a491178e64670bf2a0/loehne-data.pdf Zuletzt geprüft am 22.01.2018	5.2: Statistisches Amt Saarland (2016): Statistische Berichte A VI 5-S – j 2016. Erhältlich unter: https://www.saarland.de/dokument/thema_statistik/STALA_BER_AVI5S-J-16.pdf Zuletzt geprüft am 02.03.2018	
	2.3: Bertelsmann Stiftung (2015): Demographiebericht: Daten Prognosen – Oldenburg. Ein Baustein des Wegweisers Kommune.S. 4. Erhältlich unter: https://www.wegweiser-kommune.de/kommunale-berichte/demographiebericht/oldenburg-oldenburg.pdf Zuletzt geprüft am 22.01.2018	3.3: https://www.sachsen-anhalt.de/lj/land-und-leute/das-land-kurz-und-knapp/sachsen-anhalt-kurz-und-knapp/ Zuletzt geprüft am 22.01.2018	4.3: Landesamt für Statistik Niedersachsens (LSN) Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder (VGR): http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/0314-0314-1-2016-Internet.pdf Zuletzt geprüft am 22.01.2018	5.3: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt (2016): Statistische Berichte A VI j /15, Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Stichtag: 30.06.2015 Erhältlich unter: https://www.statistik.sachsen-anhalt.de/download/stat_berichte/6A606_j_2015.pdf Zuletzt geprüft am 02.03.2018	
	2.4: Bayrisches Landesamt für Statistik (2016): Gemeinde Planegg 09 184 138 Eine Auswahl wichtiger statistischer Daten. S. 13. Erhältlich unter: https://www.statistik.bayern.de/	3.4: https://www.lernhelfer.de/schuelerlexikon/geografie/artikel/bundesland-thueringen Zuletzt geprüft am 07.02.2018	4.4: Gemeindedaten, 2015. Landkreis München: Gemeindedaten – Ausführliche Datengrundlagen 2015: PV. S. 11, 59. Erhältlich unter: file:///C:/Users/bmk/Download	5.4: Bayrisches Landesamt für Statistik (2016): Erwerbstätige sowie Schüler und Studierende nach Pendlereigenschaften in Bayern 2016 Ergebnisse der 1%-Mikrozensus-erhebung	

	rn.de/statistikkommunal/09184138.pdf		s/lkr_m_datengrund_2015_broschue%20(5).pdf Zuletzt geprüft am 22.01.2018 und https://www.planegg.de/Hochqualifiziert-und-erfolgreich.o1719.html Zuletzt geprüft am 07.02.2018	2016. Statistische Berichte. Eigenberechnung. Erhältlich unter: https://www.statistik.bayern.de/veroeffentlichungen/produkt_info.php?info=p43714_Erwerbstaetige-sowie-Schueler-und-Studierende-nach-Pendlereigenschaften-in-Bayern-2016-br-Ergebnisse-der-1--Mikrozensususerhebung-2016--Dateiausgabe.html&XTCsid=66c3257a9e696bbd072032ea30357fc5 Aufgerufen am 02.03.2018.	
	2.5: Basis Mikrozensus 2011, Gruppe der 14-69 Jährigen, Eigenberechnung.	3.5: https://www.berlinstadtservice.de/xinh/Berlin_Geographie.html Zuletzt geprüft am 22.01.2018		5.5: Wingerter, Christian, 2014. Berufspendler: Infrastruktur wichtiger als Benzinpreise. STATmagazin:Arbeitsmarkt. Hrsg. Statistisches Bundesamt. S. 1 Erhältlich unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/STATmagazin/Arbeitsmarkt/2014_05/2014_05PDF.pdf?__blob=publicationFile Zuletzt geprüft am 08.02.2018	
		3.6: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2005): 05.04 Alters- und Bestandsstruktur der Wälder (Ausgabe 2005). S.1. Erhältlich unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/text/ka504.pdf Zuletzt geprüft am 06.02.2018		5.6: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (2017): Pendlerbericht Berlin Brandenburg 2015. Hrsg: Carstensen, Jeanette, Seibert, Holger und Wiethölter, Doris. IAB-Regional Berichte und Analysen aus dem regionalen Forschungsnetz. Erhältlich unter: http://doku.iab.de/regional/bb/2017/regional_bb_0117.pdf Zuletzt geprüft am 08.02.2018	
		3.7.		5.7:	

		https://de.wikipedia.org/wiki/Berlin#Klima Zuletzt geprüft am 11.02.2018		Winkelmann, Ulrike: "Manche pendeln weit": Berufspendler im Bundesländervergleich. In: Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg (2010), 4. Datenbasis Mikrozensus 2008. https://www.ssoar.info/ssoar/bitstream/handle/document/41193/ssoar-stamonbadwurt-2010-4-winkelmann-Man-che_pendeln_weit_Berufspendler_im.pdf?sequence=1 Zuletzt geprüft am 08.02.2018 <i>(Abweichungen aufgrund von Rundungen möglich)</i>	
		3.8: Siehe https://landesportal.bremen.de/die-geografische-lage-bremens Zuletzt geprüft am 22.01.2018		5.8: Bahn.de -Reise & Services – Bahn & Fahrrad https://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/rad-nahverkehr.shtml Zuletzt geprüft am 11.02.2018	
		3.9: https://de.wikipedia.org/wiki/Bremen#Klima zuletzt geprüft am 11.02.2018		5.9: Konstanz.de – Verkehr & Mobilität (2018) Online verfügbar unter: http://www.konstanz.de/umwelt/01604/03256/08542/index.html Zuletzt geprüft am 11.02.2018	
		3.10: http://www.bodenseejournal.de/wissenswertes-bodensee/klima-bodensee.html Zuletzt geprüft am 04.02.2018		5.10 Statistisches Bundesamt (2016): Bevölkerung und Erwerbstätigkeit: Erwerbsbeteiligung der Bevölkerung - Ergebnisse des Mikrozensus zum Arbeitsmarkt. Wiesbaden, 2016. Eigenberechnung. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Arbeitsmarkt	

				/Erwerbstaetige/ErwerbsbeteiligungBevoelk- kung2010410167004.pdf?_bl ob=publicationFile Aufgerufen am 18.02.2018.	
		3.11.: http://www.oldenburg.de/de/ startseite/stadtportrait/hier- ist-oldenburg.htm Zuletzt geprüft am 22.01.2018		5.11 Vbn.de - Tarifbestimmungen & Beförderungsbedingungen und Tarifplan (2018) https://www.vbn.de/tickets/t arifbestimmungen- befoerederungsbedingungen- und-tarifplan.html Aufgerufen am 02.03.2018.	
		3.12: Bayrisches Landesamt für Statistik. Statistik kommunal 2015: Gemeinde Planegg 09 184 138 – Eine Auswahl wich- tiger statistischer Daten. S.13. Erhältlich unter: https://www.statistik.bayern.d e/statistikkommunal/0918413 8.pdf		5.12 VBN – Tickert 2018 https://www.vwg.de/docume nts/ticketbroschuere_2018_15 13842866.pdf Aufgerufen am 02.03.2018.	
		3.13: https://de.wikipedia.org/wiki/ M%C3%BCnchen#Klima Zuletzt geprüft am 11.02.2018		5.13 MVV - Mitnahmeregelung https://www.mvv- muen- chen.de/tickets/tarifstruktur/ mitnahmeregelun- gen/index.html Aufgerufen am 02.03.2018.	
		3.14: https://www.statistik.bayern.d e/statistikkommunal/0918413 8.pdf zuletzt geprüft am 11.02.2018			