

Fahrrad-Monitor Deutschland Corona-Befragung 2020

Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung

Stand: 03.09.2020

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

sinus  MARKT- UND
SOZIAL-
FORSCHUNG

Partner von INTEGRAL Wien

Inhaltsverzeichnis

Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Kurzbefragung 2020

	Seite
01 <u>Zentrale Ergebnisse</u>	3
02 <u>Methode und Stichprobe</u>	11
03 <u>Verändertes Mobilitätsverhalten aufgrund der Corona-Pandemie</u>	15
04 <u>Nutzungsfrequenz der Verkehrsmittel in Zeiten der Corona-Pandemie</u>	25
05 <u>Fahrradmarkt und Verkehrsdienstleistungen</u>	37
06 <u>Temporäre Radwege („Pop-Up-Bike-Lanes“)</u>	46
07 <u>Fahrradtourismus</u>	53
08 <u>Anhang (Definitionen, Stichprobenstruktur, Sinus-Milieus, Lesehilfe, Kontakt)</u>	65

01 Zentrale Ergebnisse

Zentrale Ergebnisse

Verändertes Mobilitätsverhalten aufgrund der Corona-Pandemie

- Rad- und Fußverkehr sind deutliche Krisengewinner: Ein Viertel der Menschen in Deutschland (25%) ist mehr Rad gefahren als im Vorjahreszeitraum. 30% der Befragten geben an, häufiger zu Fuß unterwegs gewesen zu sein. Bei den Befragten in Kurzarbeit sind es 34% und im Home-Office / Home-Schooling sogar 38%, die häufiger Rad fahren.
- Die häufigsten Gründe, das Fahrrad während der Corona-Pandemie häufiger zu nutzen, sind: Fitness erhalten (85% Zustimmung unter den Befragten, die das Fahrrad während der Corona-Pandemie häufiger nutzen), Ersatz für andere Freizeitaktivitäten (75%), Zeitweiliges Entkommen aus der häuslichen Enge (71%), Schutz der Umwelt (71%), Höherer Schutz vor Corona-Ansteckung als mit anderen Verkehrsmitteln (61%)
- Das Fahrrad weist ein hohes Wachstumspotential auf: 18 Prozent der Befragten geben an, dass sie das Fahrrad nach der Pandemie häufiger nutzen wollen. Zu Fuß wollen noch mehr Personen nach der Pandemie häufiger unterwegs sein (20%).

Zentrale Ergebnisse

Nutzungsfrequenz der Verkehrsmittel in Zeiten der Corona-Pandemie (1/2)

- Das Mobilitätsverhalten der Menschen in Deutschland ist im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie deutlich eingeschränkt. Im März / April 2020, dem Zeitraum mit umfassenden Kontakt- und Reisebeschränkungen, gab es einen deutlichen Einbruch in der regelmäßigen Nutzung aller Verkehrsmittel (täglich / mehrmals pro Woche).
- Zum Zeitpunkt der Befragung im Juni 2020 hat das Fahrrad (fast) wieder das Vorjahresniveau erreicht (ebenso der Pkw), während die öffentlichen Verkehrsmittel weiterhin deutlich unter dem Vorjahresniveau liegen.
 - 40 Prozent der Menschen in Deutschland nutzen das Fahrrad im Juni 2020 regelmäßig (täglich / mehrmals pro Woche). Der Wert liegt nur leicht unter dem Vorjahresniveau.
 - Das Auto weist mit 68 Prozent regelmäßigen Nutzern im Juni 2020 ein vergleichbares Niveau wie im Mai / Juni 2019 auf.
 - Hingegen ist für die Zeit der schrittweisen Lockerung von Corona-Beschränkungen bei den öffentlichen Verkehrsmitteln im Nah- und Regionalverkehr weiterhin ein deutlich reduzierter Nutzeranteil festzustellen.

Zentrale Ergebnisse

Nutzungsfrequenz der Verkehrsmittel in Zeiten der Corona-Pandemie (2/2)

- Hinter der ähnlichen Nutzungsfrequenz des Fahrrads verbirgt sich eine Corona-bedingte Veränderung in den Nutzungsanlässen.
- Die Rad-Nutzung ist stärker durch die Verwendung in der Freizeit geprägt und weniger durch verkehrsbezogenes Fahren als im Vorjahr.
 - Das Fahrrad wird häufiger für Tagesausflüge (+9 Prozentpunkte mind. ein paar mal im Monat ggü. 2019) und sportliche Betätigungen (+8) genutzt.
 - Seltener eingesetzt wird es für Fahrten zur Schule, Universität oder Ausbildungsstätte (-18 Prozentpunkte), die Fahrt zur Arbeit oder Weiterbildung (-5) sowie für Fahrten zu Freizeitaktivitäten wie z.B. Zoo, Museum, Kino (-12).
- Aus der ähnlich hohen Nutzungsfrequenz in der Bevölkerung bei wahrgenommener stärkerer Nutzung lässt sich schließen, dass der Menschen in Deutschland das Rad aufgrund der veränderten Nutzungsanlässe „länger“ nutzen, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind (beispielweise für einen Ausflug am Nachmittag oder Wochenende).
- Wie auch in den Jahren zuvor, wird das Fahrrad von jungen Menschen besonders häufig verwendet.
 - Unter den 14- bis 29-Jährigen gibt nahezu jede/r Zweite an, das Fahrrad mindestens mehrmals pro Woche als Verkehrsmittel oder in der Freizeit zu nutzen.

Zentrale Ergebnisse

Fahrradmarkt und Verkehrsdienstleistungen

- Im Juni 2020 geben 29 Prozent der Menschen in Deutschland an, einen Fahrradkauf in den nächsten 12 Monaten in Betracht zu ziehen. Dieser Wert entspricht einem Personenkreis von ca. 13,5 Mio. Im Vergleich zu den Vorjahren ist der Wert stabil (2019: 31%, 2017: 29%). Es ist anzunehmen, dass die insgesamt geminderte Konsumneigung in Zeiten der Corona-Krise durch wirtschaftliche Unsicherheiten, Kurzarbeit etc. einen höheren kurzfristigen Zuwachs ausbremst.
 - Der beliebteste Fahrradtyp unter (potentiellen) Käufern ist das Pedelec: 43 Prozent der potentiellen Käufern geben an, sich ein Pedelec zulegen zu wollen.
 - Etwa drei Viertel (72 Prozent) der Käufer wollen sich voraussichtlich ein neuwertiges Fahrrad kaufen, 12 Prozent ein gebrauchtes Rad. Etwa 17 Prozent zeigen sich in dieser Frage noch unentschieden.
- Für keinen anderen Markt im Bereich Fahrzeughersteller erwarten die Befragten ein stärkeres Wachstum als für den Bereich Fahrrad.
 - 59 Prozent der Befragten erwarten, dass Fahrrad- und Fahrradzubehörhersteller in den nächsten zehn Jahren mehr Kunden erreichen werden (19% gehen von starkem Wachstum aus und 40% erwarten ein moderates Wachstum).
 - Im Bereich Elektrokleinstfahrzeuge rechnen 57 Prozent der Befragten mit einem Wachstum in den nächsten zehn Jahren, im Bereich Pkw-Gebrauchtwagen hingegen nur 25 Prozent; bei Pkw-Neuwagen 16 Prozent.
- Auch im Markt der Verkehrsdienstleistungen erwarten die Befragten, dass vor allem die Fahrradbranche profitieren wird (51 Prozent erwarten Wachstum bei digitalen Services für Radfahrende, wie z.B. Apps zur Routenplanung).

Zentrale Ergebnisse

Temporäre Radwege („Pop-Up-Fahrradwege“)

- In größeren deutschen Städten wurden kurzfristig Pop-Up-Radwege eingerichtet. Diese während der Pandemie angeordneten Radwege sollen Radfahrenden dabei helfen, räumliche Distanzierung halten zu können, um das Infektionsrisiko zu mindern.
- Eine große Mehrheit (70 Prozent der Menschen in Deutschland) bewertet die Einrichtung von Pop-Up-Radwegen positiv – quer durch verschiedene Altersgruppen und gesellschaftliche Milieus.
- Ein vergleichbar großer Anteil spricht sich für den zumindest teilweisen Erhalt bzw. für eine bauliche Verstetigung dieser neuen Radverkehrsinfrastruktur aus.
 - Etwas mehr als ein Viertel der Menschen in Deutschland (26 Prozent) wünscht sich, dass alle in der Corona-Pandemie temporär eingerichteten Radwege erhalten bleiben.
- 38 Prozent der Menschen in Deutschland können sich vorstellen, häufiger Rad zufahren, wenn es Pop-Up-Radwege im eigenen Wohnort gäbe.
 - Dabei zeigen die fahrradaffinen Sinus-Milieus besonders großes Potenzial (52% im Milieu der Performer bzw. 46% der Expeditiven würden das Fahrrad häufiger nutzen, falls es Pop-Up-Radwege am Wohnort gäbe).
 - Überraschend ist das hohe Potential auch in eher fahrradfernen Sinus-Milieus der Mittelschicht (38% häufigere Nutzung in der Bürgerlichen Mitte).

Zentrale Ergebnisse

Fahrradtourismus (1/2)

- In Zeiten von Corona-bedingten Reisebeschränkungen und Abstandsregeln erscheint vielen Menschen in Deutschland ein Fahrradurlaub attraktiv. Für 35 Prozent der Befragten kommt ein Kurzurlaub und für 23 Prozent ein längerer Fahrradurlaub mit mindestens vier Übernachtungen in Frage.
 - Hierbei ist ein deutlicher Alterseffekt erkennbar: Je jünger der oder die Befragte, desto stärker kommt ein Kurzurlaub mit dem Rad in Frage. Längere Rad-Urlaube sind für die mittlere Altersklasse (30-49-Jährige) am interessantesten.
 - Darüber hinaus ist ein Ortsgrößeneffekt auszumachen: Je großstädtischer das Wohnumfeld der Befragten, desto größer das Potenzial für einen Fahrradurlaub.
 - Auch zeigen Personen mit Kindern im Haushalt sowie solche in Kurzarbeit oder im Home Office / Homeschooling überdurchschnittlich großes Potenzial für einen Fahrrad-Urlaub.
- 17 Prozent der Befragten geben an, einen Fahrradurlaub mit mindestens einer Übernachtung für das Jahr 2020 zu planen, dies entspricht ca. 10,7 Mio. Urlaubern (inklusive der Kinder). Sechs Prozent (3,7 Mio. Urlauber) wissen genau, wohin es gehen soll bzw. haben schon gebucht.
 - Die meisten Radurlauber planen für die An- und Abreise bzw. während ihres Fahrradurlaubs auch andere Verkehrsmittel zu nutzen (82%). Dabei steht das Auto bei 55% der Radurlauber an erster Stelle, gefolgt von der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln (35%).

Zentrale Ergebnisse

Fahrradtourismus (2/2)

- Für die Mehrheit (63 Prozent) der Radurlauber stand der Fahrradurlaub schon vor der Pandemie fest.
 - Etwas mehr als ein Drittel (37 Prozent) der Fahrradurlauber gibt an, sich aufgrund der Pandemie als Ersatz für andere Urlaubspläne für einen Fahrradurlaub entschieden zu haben. Das entspricht 4,0 Mio. Menschen in Deutschland .
- Die deutliche Mehrheit der potenziellen Radurlauber 2020 will im Inland bleiben.
 - 73 Prozent können sich einen Radurlaub in ihrer Wohnumgebung vorstellen, 62 Prozent würden auch weiter innerhalb Deutschlands verreisen. Die beliebtesten Bundesländer sind Bayern und Baden-Württemberg.
 - 18 Prozent erwägen einen Fahrradurlaub im europäischen Ausland, 2 Prozent im außereuropäischen Ausland.
- 16 Prozent der Menschen in Deutschland planen, in den nächsten fünf Jahren häufiger als bisher einen Fahrradurlaub machen zu wollen.

02 Methode und Stichprobe

Hintergrund der Studie

Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Kurzbefragung 2020

- Der „**Fahrrad-Monitor**“ erhebt seit 2009 alle zwei Jahre das **subjektive Stimmungsbild der Radfahrenden in Deutschland**. Dafür werden im Rahmen einer **repräsentativen Online-Studie** Bürgerinnen und Bürger zwischen **14 und 69 Jahren** im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums befragt.
- Im Sommer 2020 wurde eine außerplanmäßige Kurzbefragung durchgeführt mit dem Ziel, die neusten Entwicklungen und Eruptionen auf dem Verkehrsmarkt aufgrund der weltweiten Corona-Pandemie zu erfassen.
- Der Fahrrad-Monitor wird im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 gefördert

Methode & Stichprobe

Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Kurzbefragung 2020

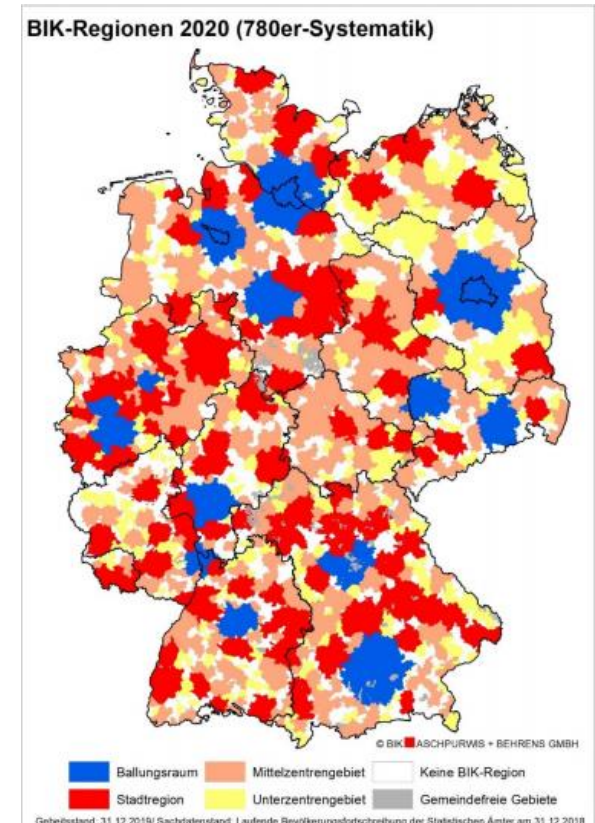
- Methode: Online-Befragung mit 3.039 in Deutschland lebenden Personen zwischen 14 und 69 Jahren
 - Repräsentativität nach Geschlecht, Alter, Bildung und BIK-Ortsgrößenklasse (Quotenstichprobe)
- Dauer eines Interviews: ca. 10 Minuten
- Befragungszeitraum: Juni 2020



Überarbeitete Ortsgrößensystematik

Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Kurzbefragung 2020

- Um Stadt-Umland-Verflechtungen systematisch berücksichtigen zu können, wurde in der Corona-Befragung 2020 ein Methodenwechsel vollzogen.
- Den Befragten wird nach Angabe der Postleitzahl ihres Wohnortes und ihres Wohnortes automatisch eine BIK-Ortsgrößenklasse zugeordnet. Während beispielsweise eine Einwohner-kleine Gemeinde am Rand einer Großstadt bisher aufgrund der Einwohnerzahl ländlichen Regionen zugeordnet wurde (politische Ortsgröße), zählt diese nun zu städtischen Regionen (BIK-Ortsgröße). Diese veränderte Systematik führt zu Brüchen in den Zeitreihen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit werden in den Zeitreihen die Werte nach der bisherigen und der neuen Methodik ausgewiesen.
- Sofern nicht anders ausgewiesen, werden stets die Werte nach neuer Ortsgrößensystematik angegeben.
- Weiterführende Informationen zur BIK-Regionensystematik unter: <https://www.bik-gmbh.de/cms/regionaldaten/bik-regionen>



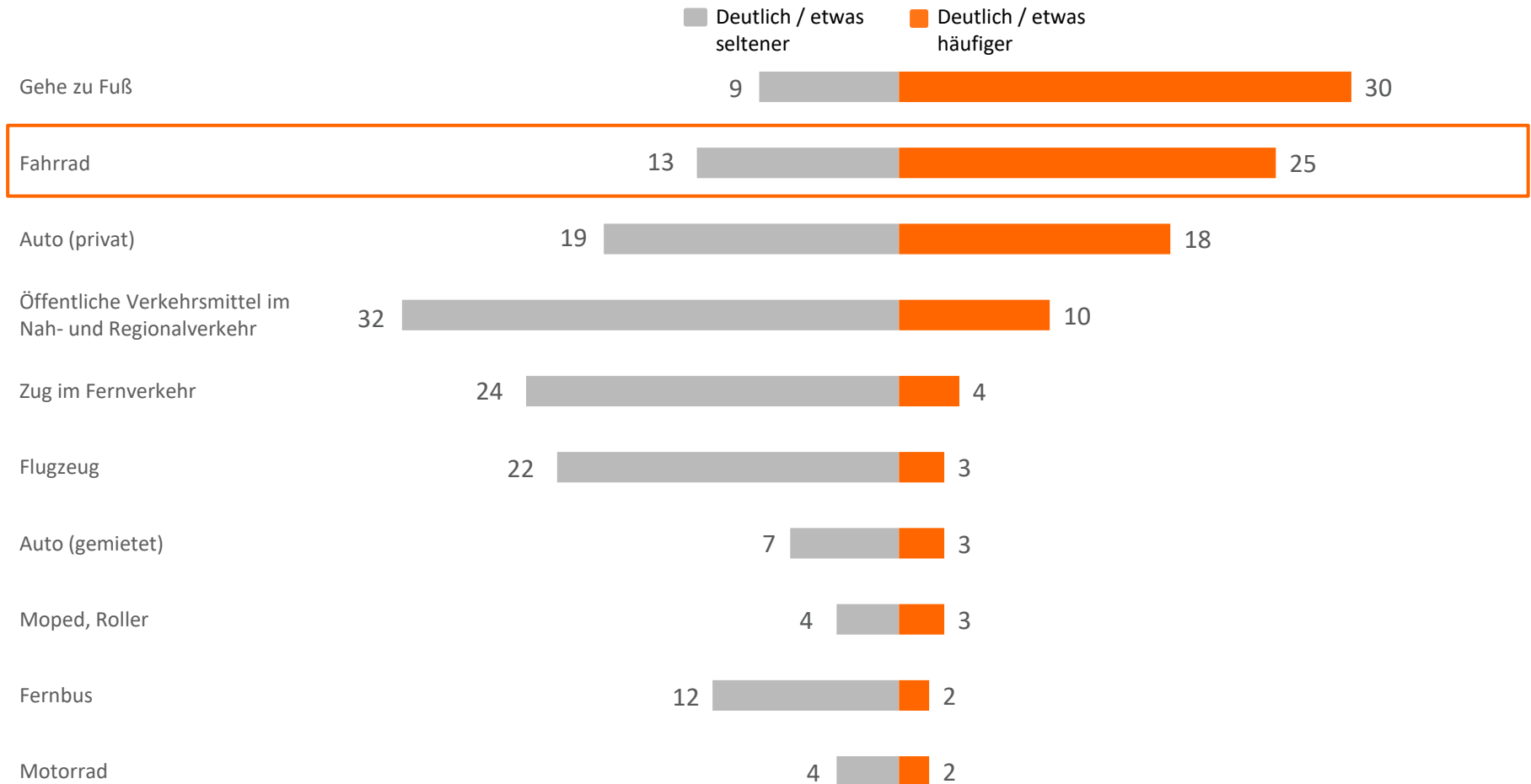
03

Verändertes Mobilitätsverhalten aufgrund der Corona-Pandemie

Veränderungen im individuellen Mobilitätsverhalten

Vergleich zum Vorjahreszeitraum (2019)

„Bitte vergleichen Sie Ihre derzeitige Verkehrsmittelnutzung mit dem Vorjahreszeitraum (Juni/Juli 2019).
Nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel häufiger, genauso oft oder seltener?“

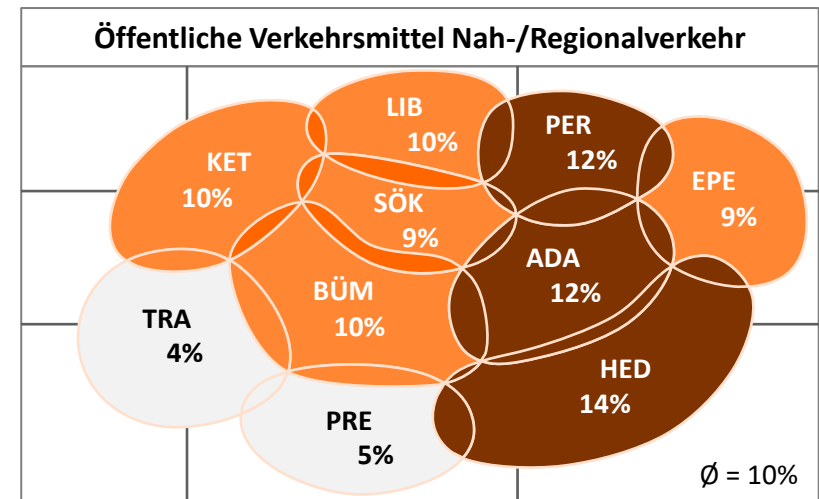
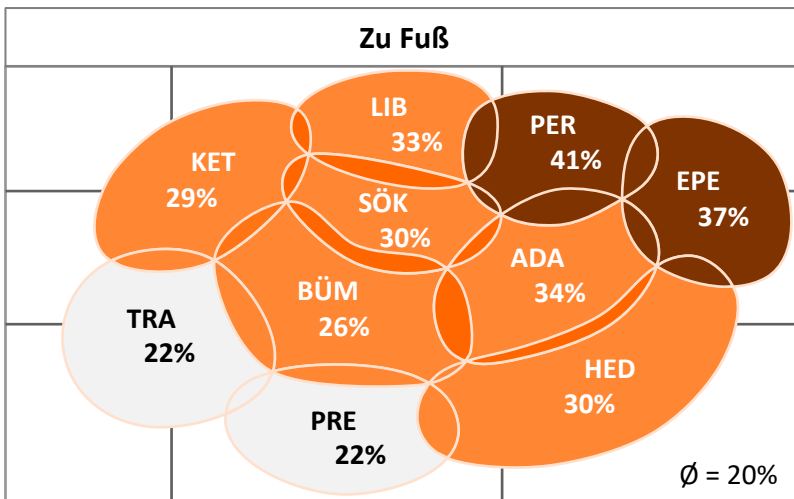
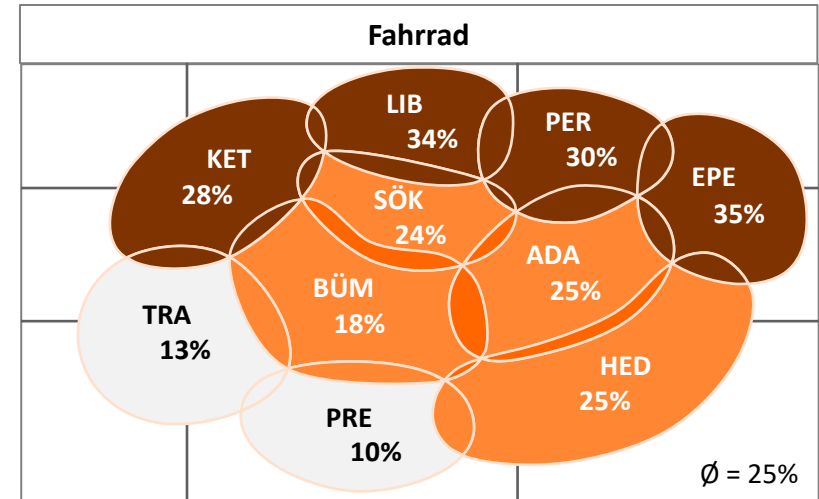
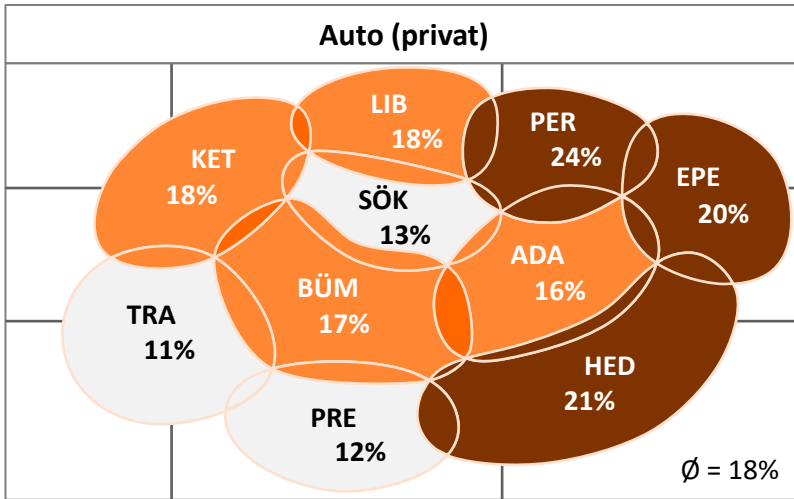


Angaben in Prozent, fehlende Werte zu 100%: „genauso oft“ und „vorher nie genutzt und aktuell auch nie“

N= 3.039; alle Befragte

Häufigere Verkehrsmittel-Nutzung

Vergleich zum Vorjahreszeitraum (2019) – deutlich / etwas häufiger – nach Sinus-Milieus®

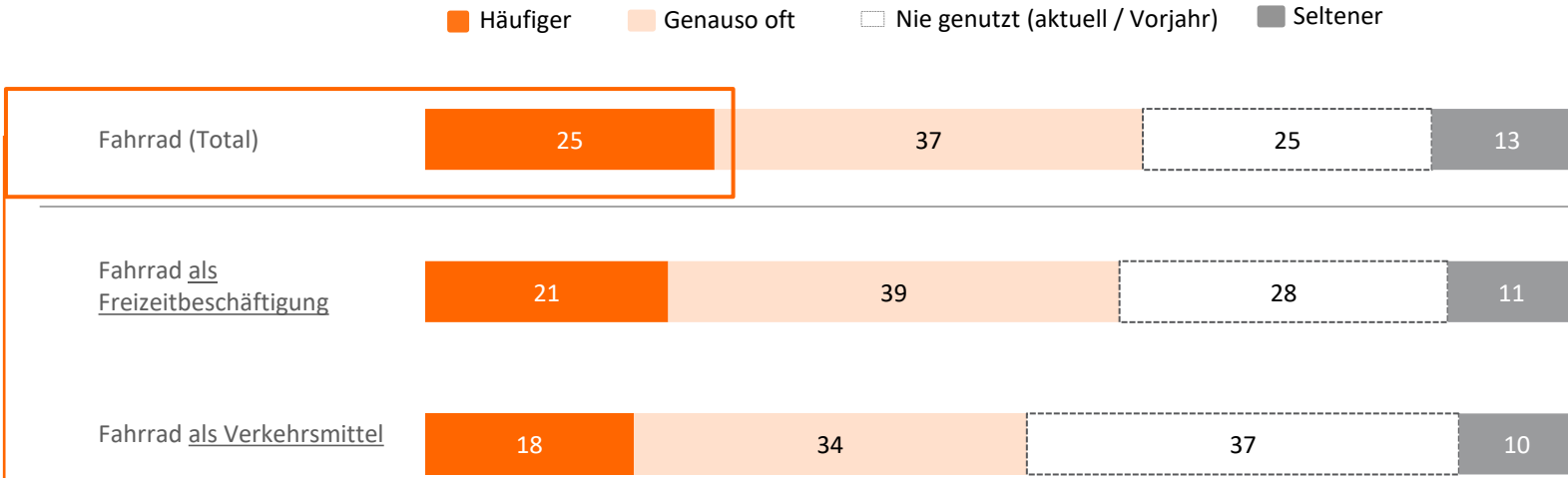


= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

N = 3.039; alle Befragte

Häufigere Nutzung des Fahrrads

Vergleich zum Vorjahreszeitraum (2019)

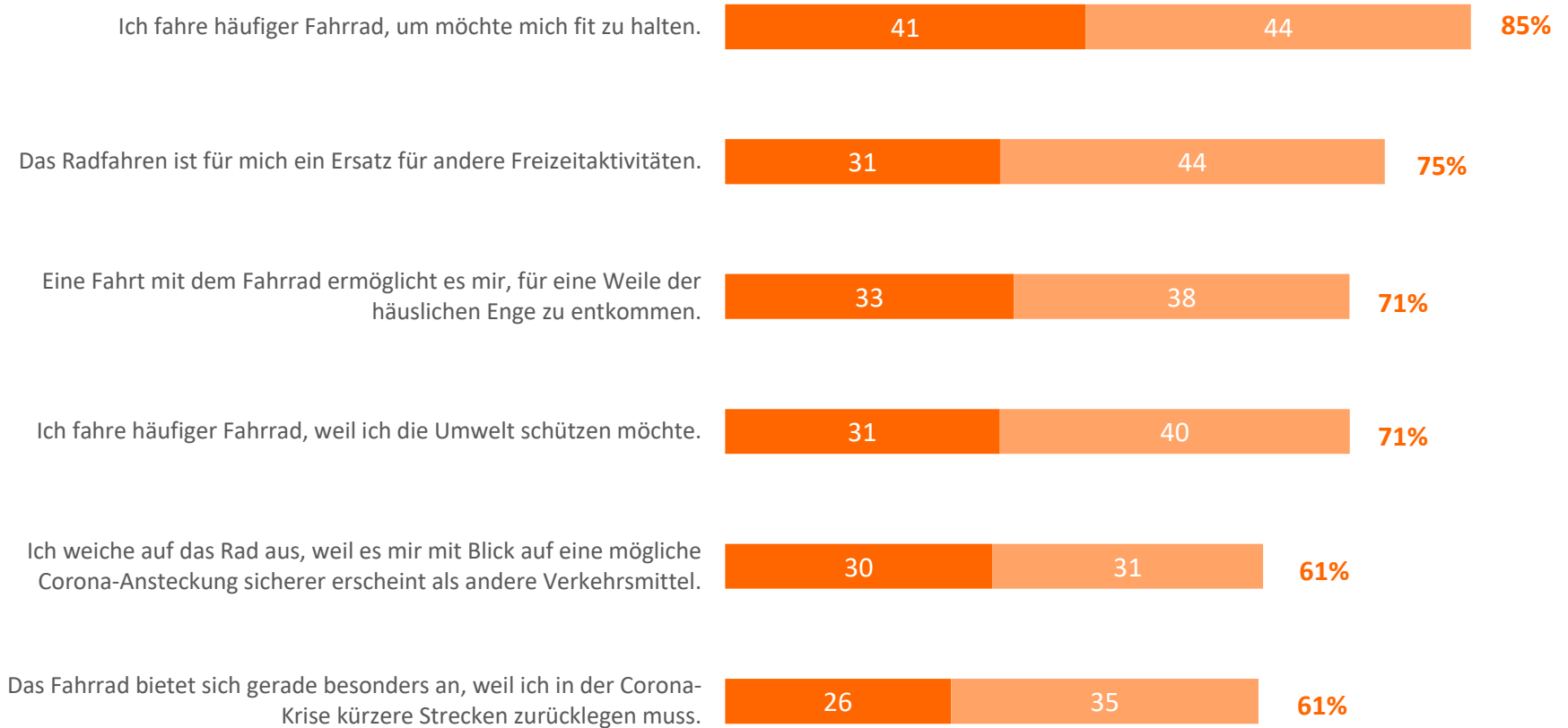


25% ... der Befragten geben an, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum häufiger Fahrrad zu fahren. Bei Befragten in Kurzarbeit sind es sogar 34% und bei Befragten im Home Office 38%.

Gründe für häufigeres Rad fahren während Corona-Pandemie (1/2)

„Sie haben eben angegeben, das Fahrrad während der Corona-Krise häufiger zu nutzen. Warum?“

■ Trifft voll und ganz zu ■ Trifft eher zu



Gründe für häufigeres Rad fahren während Corona-Pandemie (2/2)

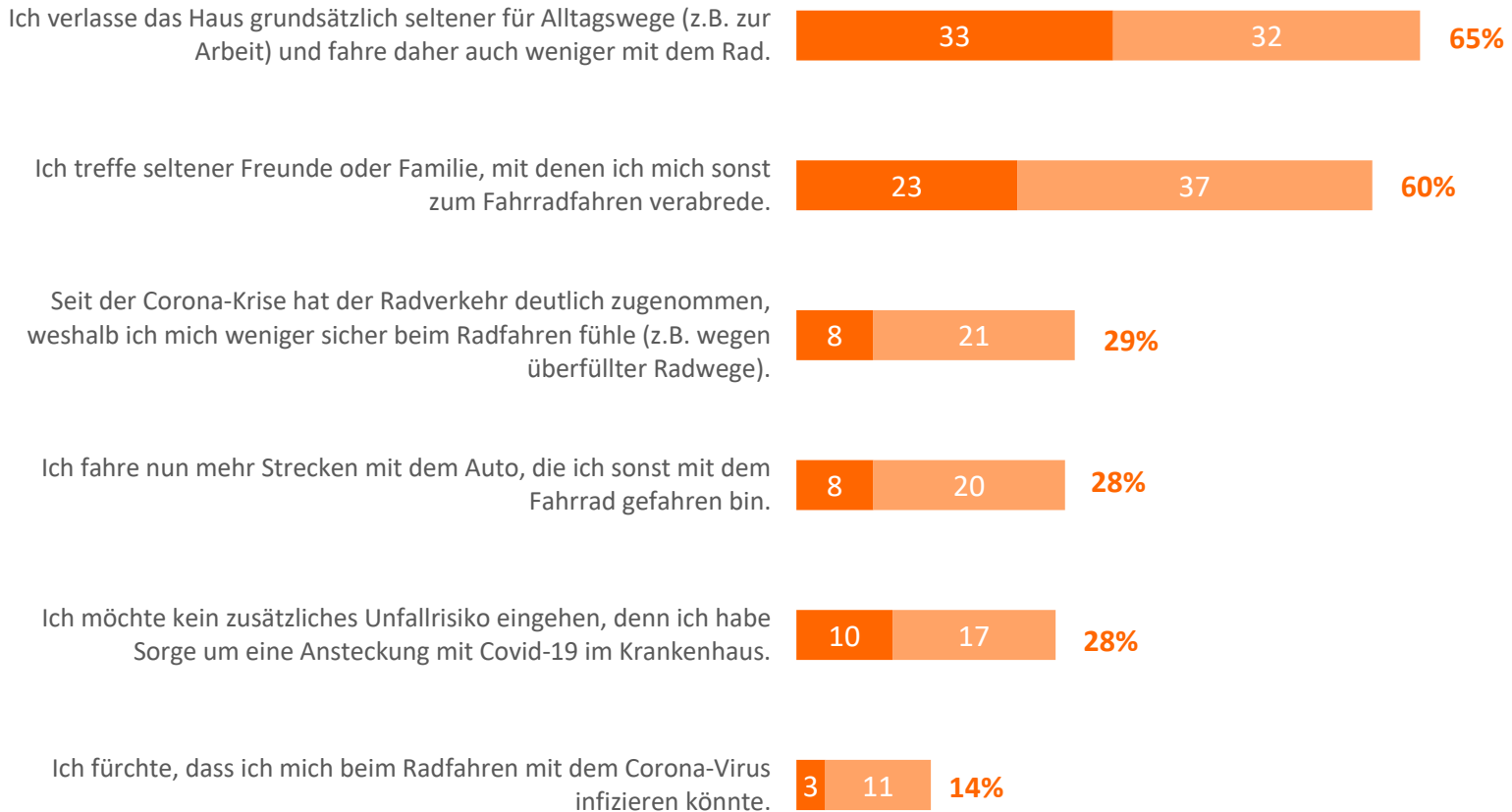
„Sie haben eben angegeben, das Fahrrad während der Corona-Krise häufiger zu nutzen. Warum?“



Gründe für selteneres Rad fahren während Corona-Pandemie

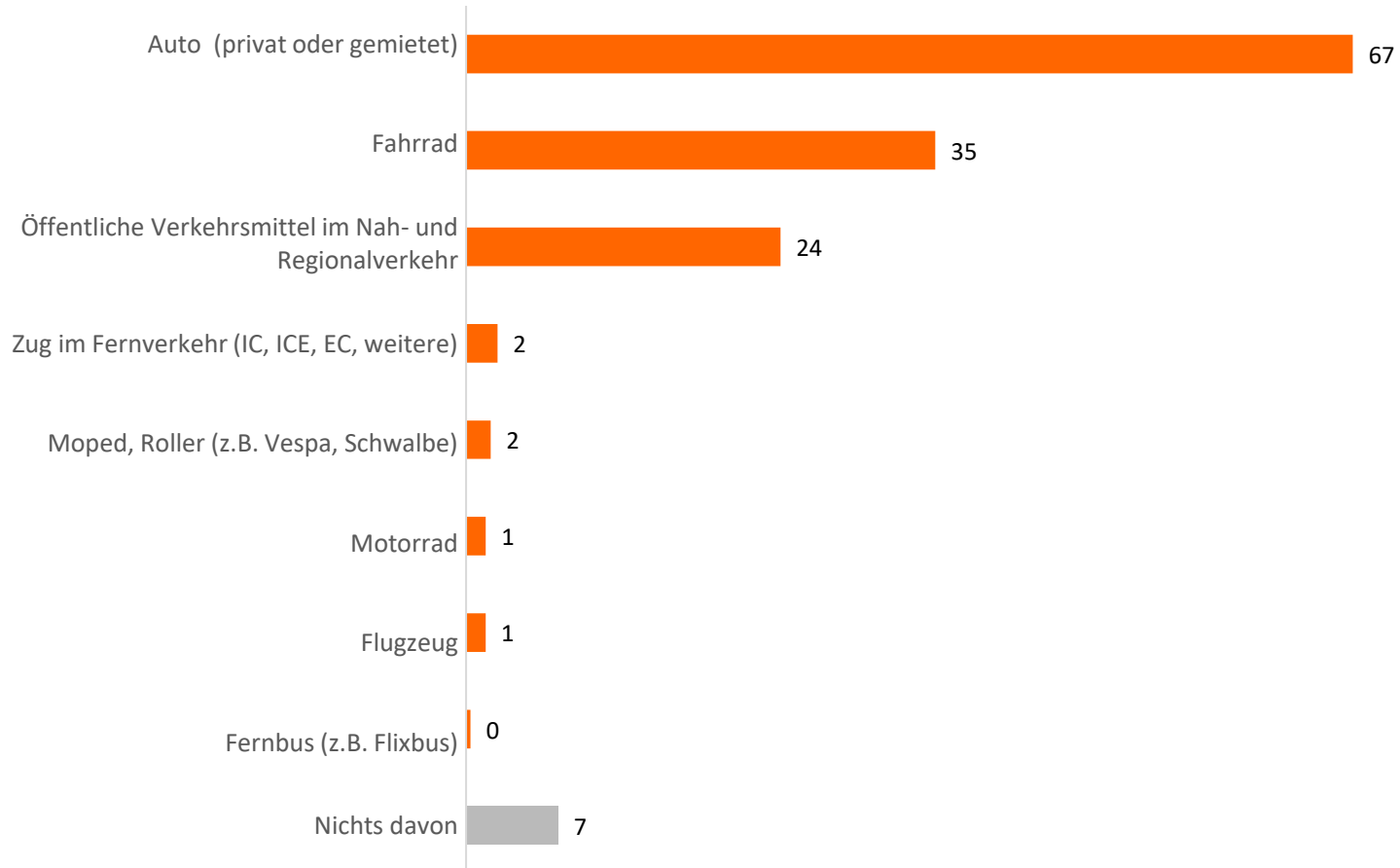
„Sie haben eben angegeben, das Fahrrad während der Corona-Krise seltener zu nutzen. Warum?“

■ Trifft voll und ganz zu ■ Trifft eher zu



Persönlicher Stellenwert der Verkehrsmittel

„Auf welches Verkehrsmittel können Sie in Ihrem Alltag derzeit nicht verzichten? Wählen Sie bis zu zwei Antworten aus“



Angaben in Prozent

N= 3.039 ; alle Befragte

Blick in die Zukunft: Erwartete Änderung der Verkehrsmittelnutzung nach der Corona-Pandemie

„Bitte wagen Sie einen Blick in die Zukunft: Werden Sie die folgenden Verkehrsmittel nach der Corona-Krise häufiger, gleich häufig oder seltener nutzen als vor der Krise?“

„Werde ich häufiger nutzen“
(Top 5)



Zu Fuß	20%
Fahrrad	18%
Auto	11%
ÖPNV	12%
Zug im Fernverkehr	7%

„Werde ich gleich häufig nutzen“
(Top 5)



Auto	67%
Zu Fuß	65%
Fahrrad	49%
ÖPNV	39%
Zug im Fernverkehr	30%

„Werde ich seltener nutzen“
(Top 5)

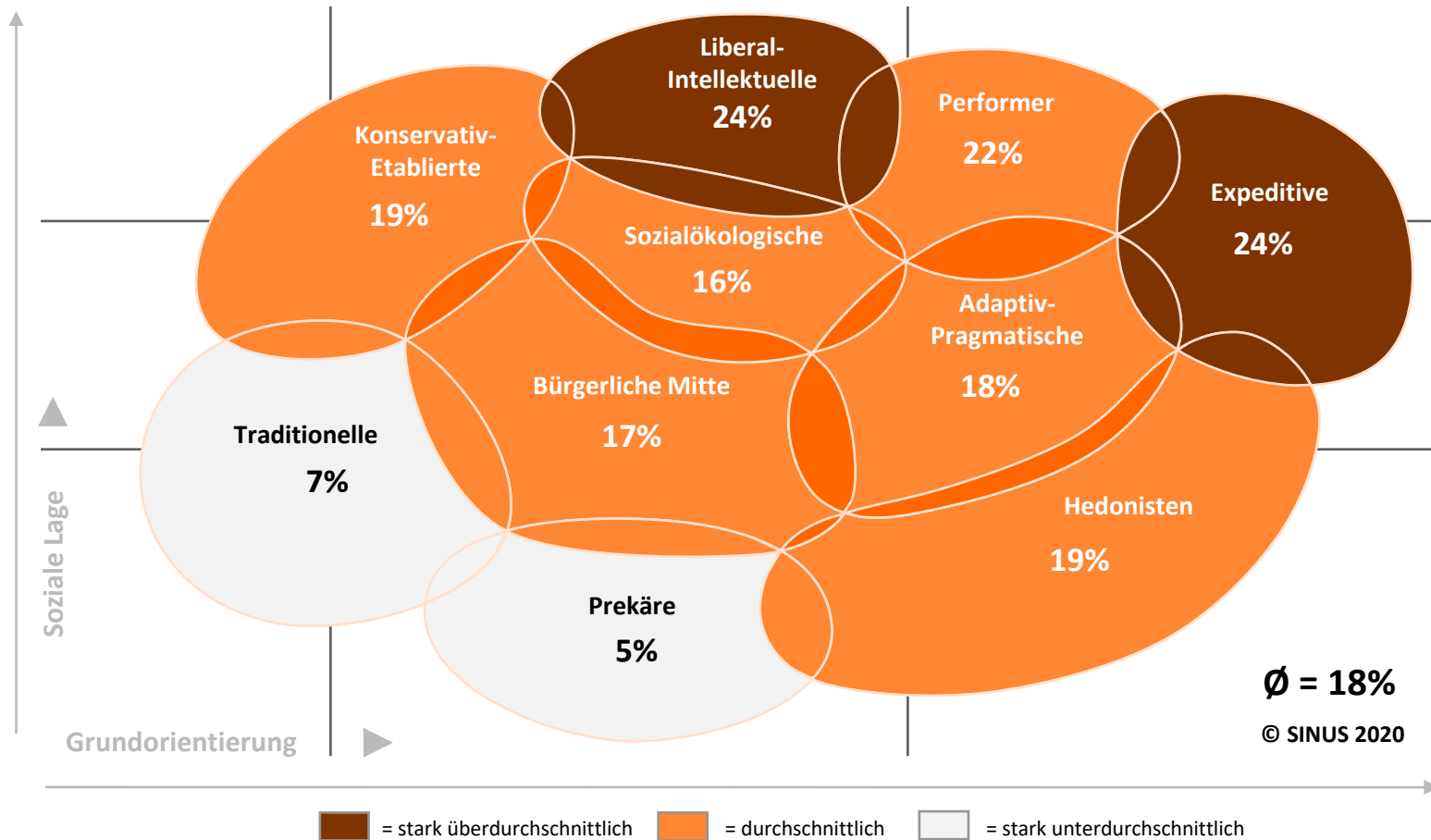


ÖPNV	16%
Flugzeug	14%
Zug im Fernverkehr	13%
Fernbus	8%
Auto	8%

Blick in die Zukunft: Häufigere Fahrradnutzung

Nach Sinus-Milieus®

„Bitte wagen Sie einen Blick in die Zukunft: Werden Sie die folgenden Verkehrsmittel nach der Corona-Krise häufiger, gleich häufig oder seltener nutzen als vor der Krise?“ – **Antwort: Fahrrad / häufigere Nutzung**



Ø = 18%
© SINUS 2020

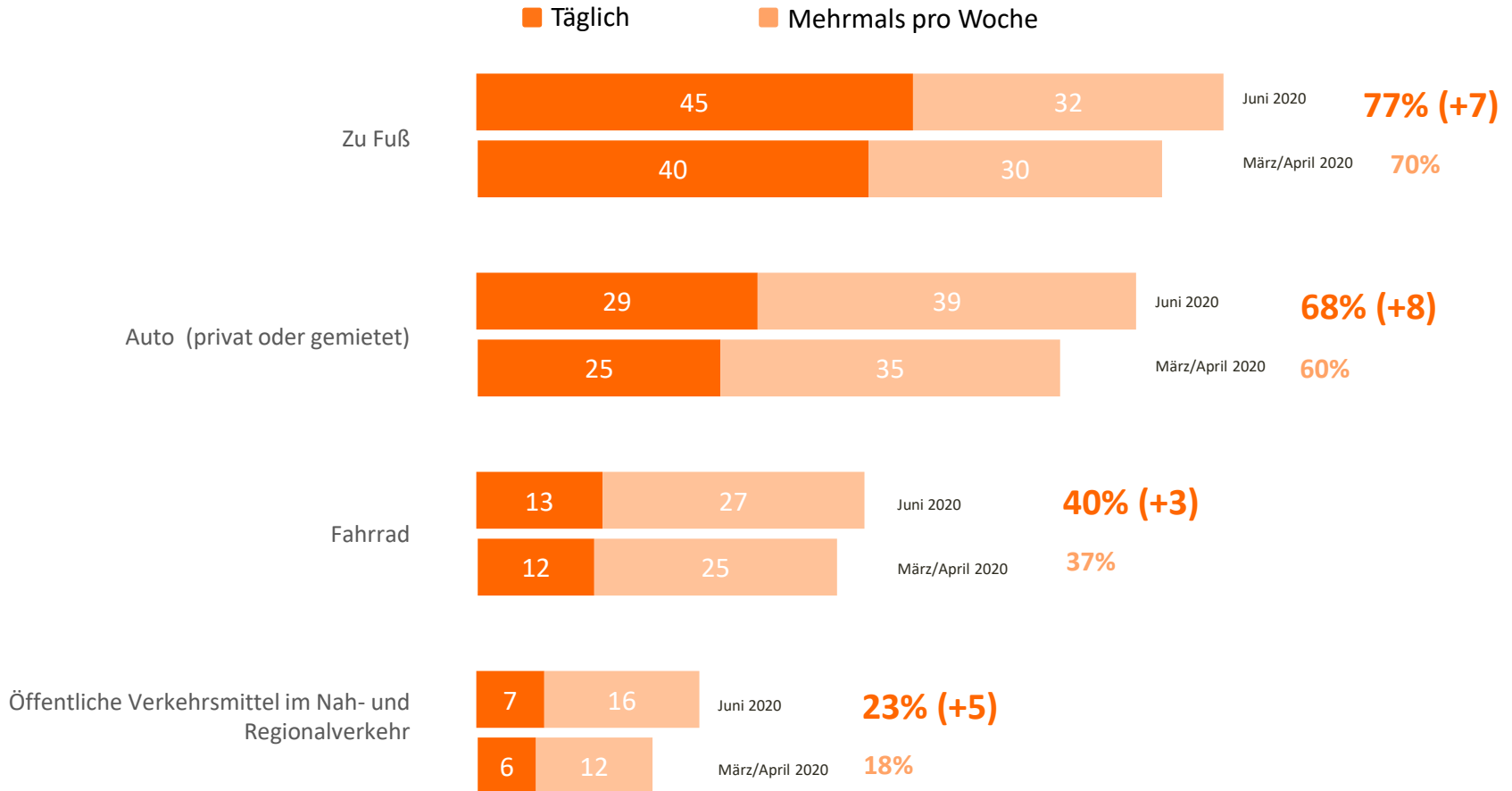
N= 3.039; alle Befragte

04

Nutzungsfrequenz der Verkehrsmittel in Zeiten der Corona-Pandemie

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung während der Corona-Pandemie

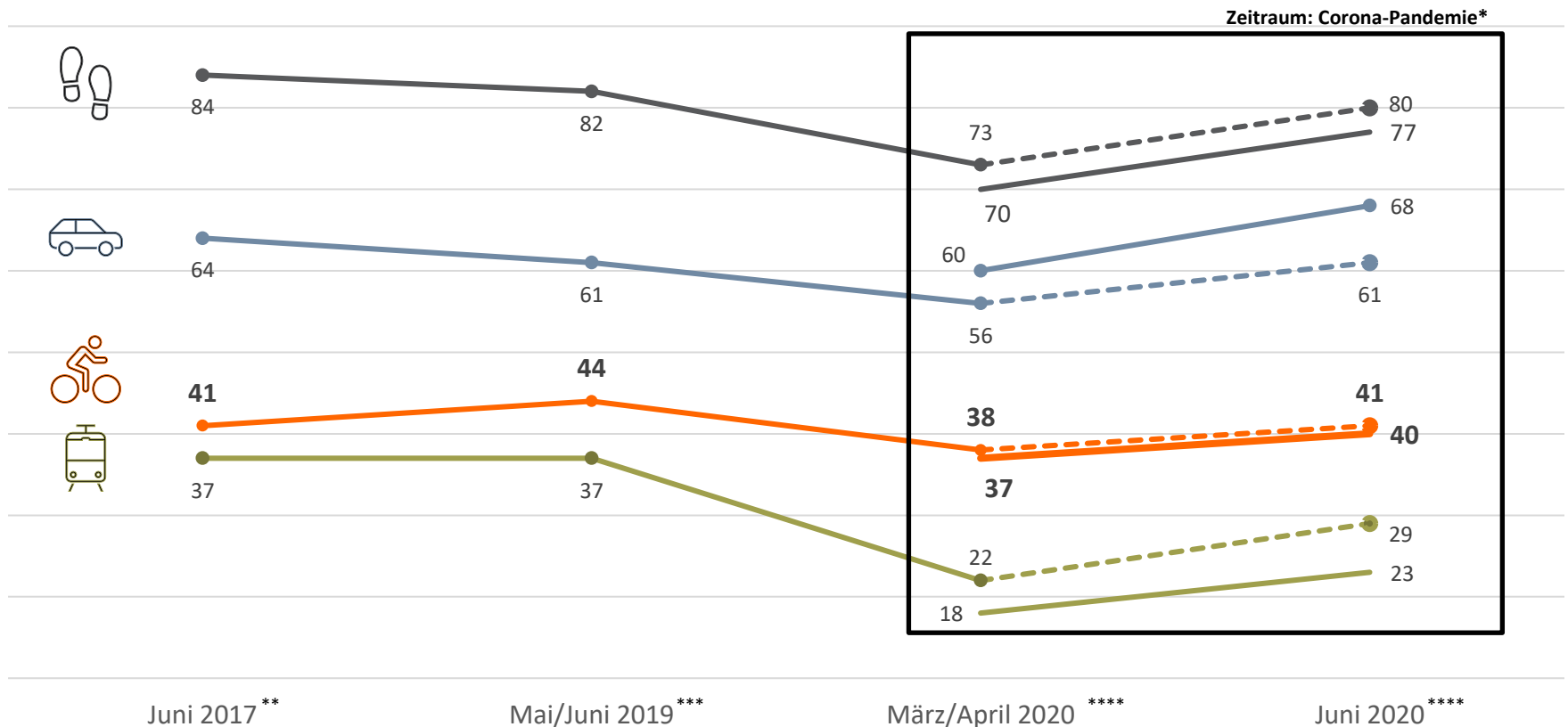
„Wie häufig bewegen Sie sich derzeit (Juni 2020) / kurz nach Ausbruch der Pandemie (Mitte März-Mitte April 2020) mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“



Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung seit 2017

„Wie häufig bewegen Sie sich mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – **Täglich / mehrmals pro Woche**

— Zu Fuß — Auto — Fahrrad — Öffentlicher Nah-/Regionalverkehr



Angaben in Prozent

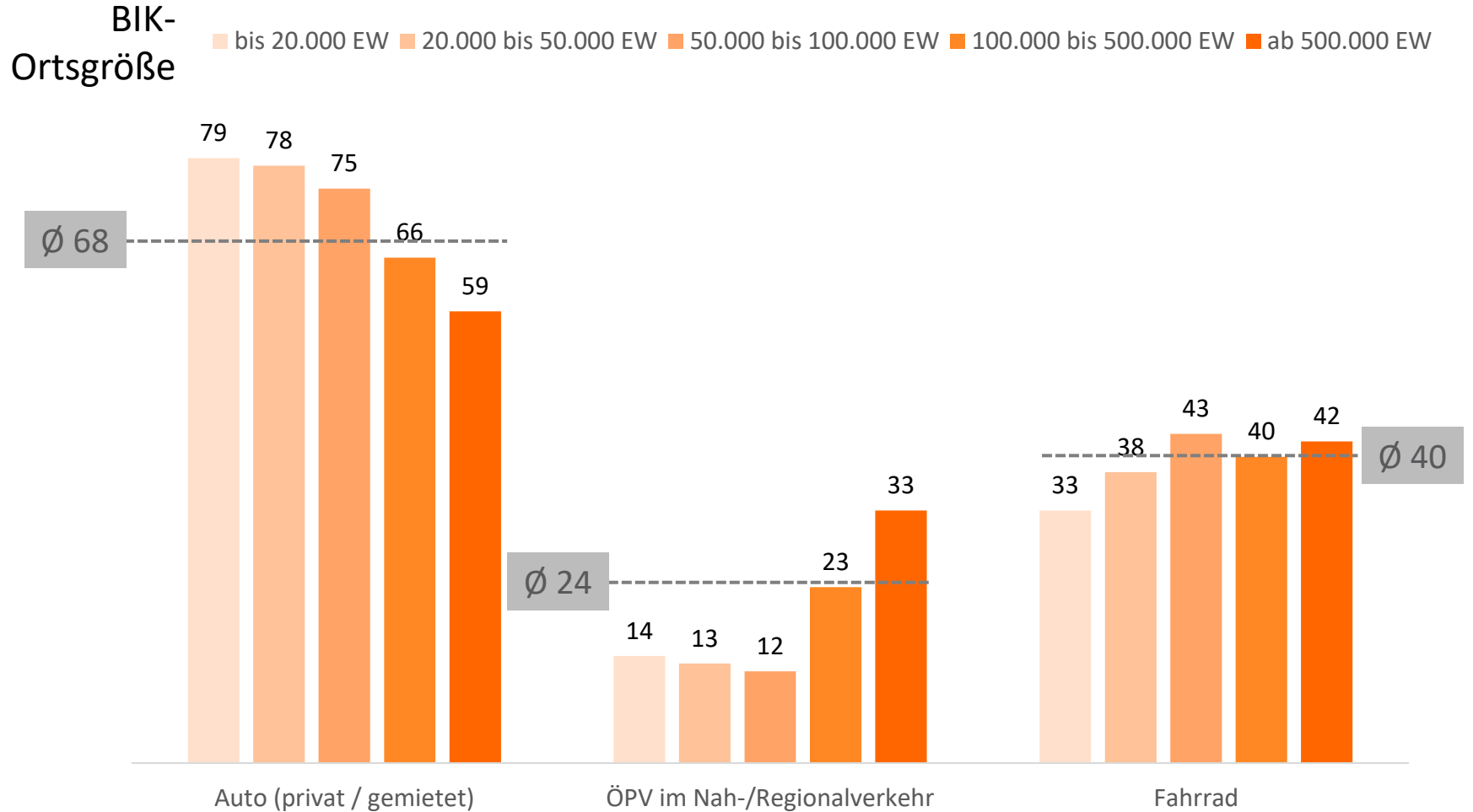
N**** = 3.093 Personen
 N*** = 3.053 Personen
 N** = 3.156 Personen

*In der diesjährigen Befragungswelle wurde die Aussteuerung der Stichprobe nach Ortsgrößen adaptiert. Von nun an werden auch Pendler-Verflechtungen berücksichtigt. In dieser Zeitreihe wird aus Gründen der Vergleichbarkeit die Ergebnisse nach der bisherigen Methode ebenfalls aufgeführt (gestrichelte Linie).

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung Juni 2020

Regelmäßige Nutzer nach BIK-Ortsgröße

„Wie häufig bewegen Sie sich derzeit mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich / mehrmals pro Woche



Angaben in Prozent

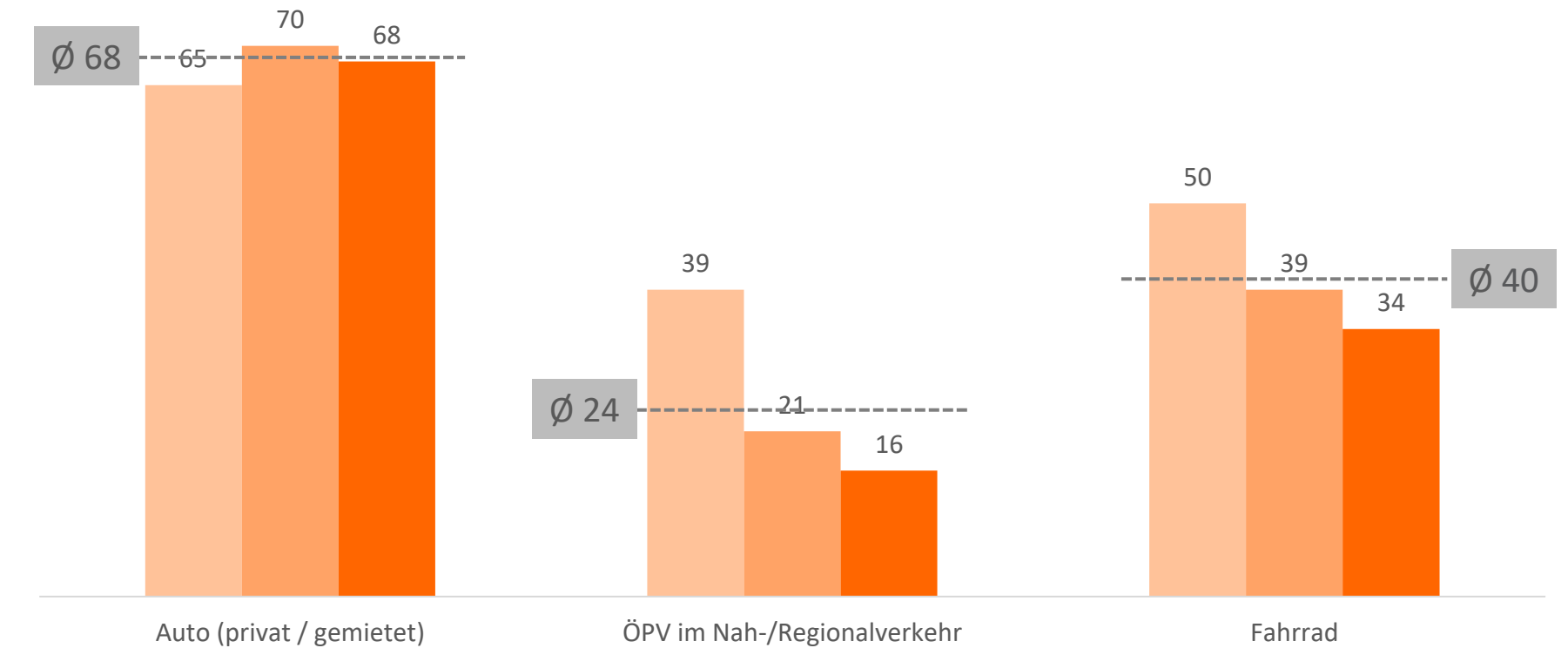
N= 3.053; alle Befragte

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung Juni 2020

Regelmäßige Nutzer nach Alter

„Wie häufig bewegen Sie sich derzeit mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich / mehrmals pro Woche

Alter ■ 14 bis 29 Jahre ■ 30 bis 49 Jahre ■ 50 bis 69 Jahre

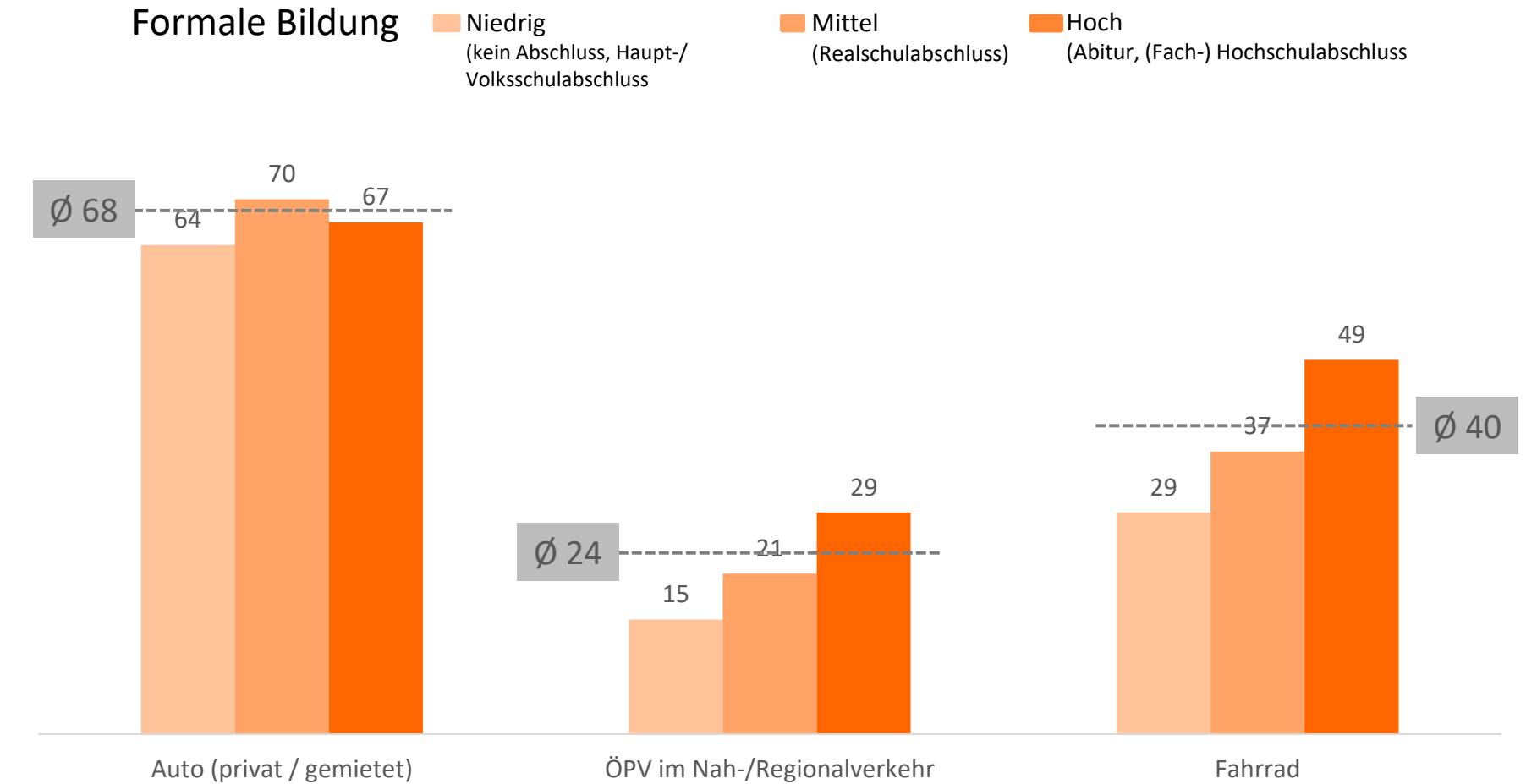


Angaben in Prozent

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung Juni 2020

Regelmäßige Nutzer nach formalem Bildungsniveau

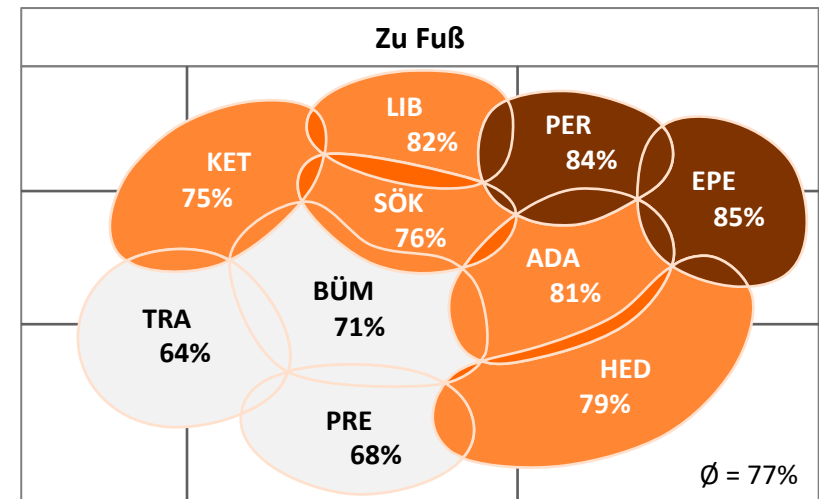
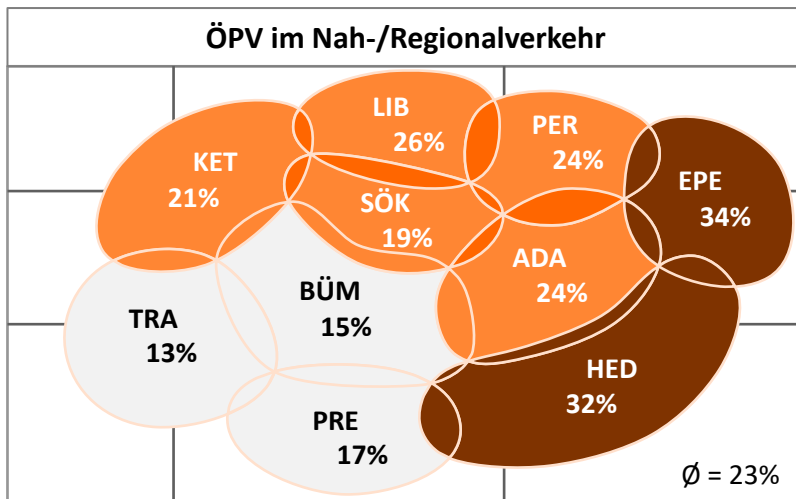
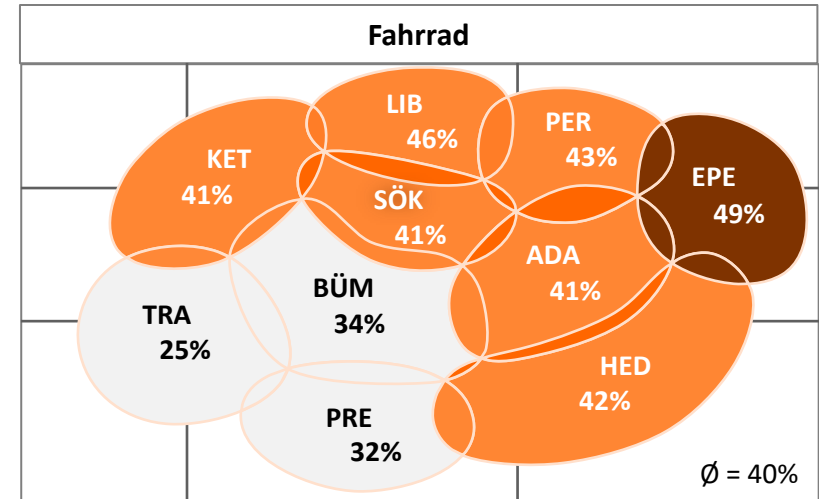
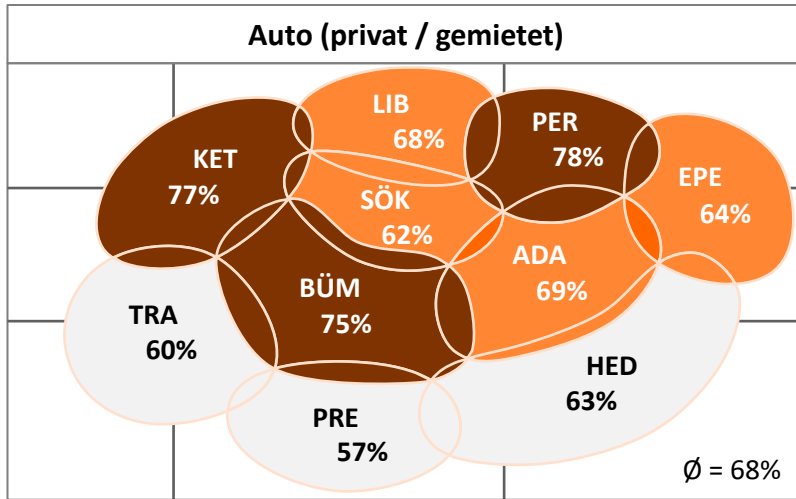
„Wie häufig bewegen Sie sich derzeit mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“ – Täglich / mehrmals pro Woche



Angaben in Prozent

Regelmäßige Verkehrsmittel-Nutzung Juni 2020

Täglich / mehrmals pro Woche – nach Sinus-Milieus®



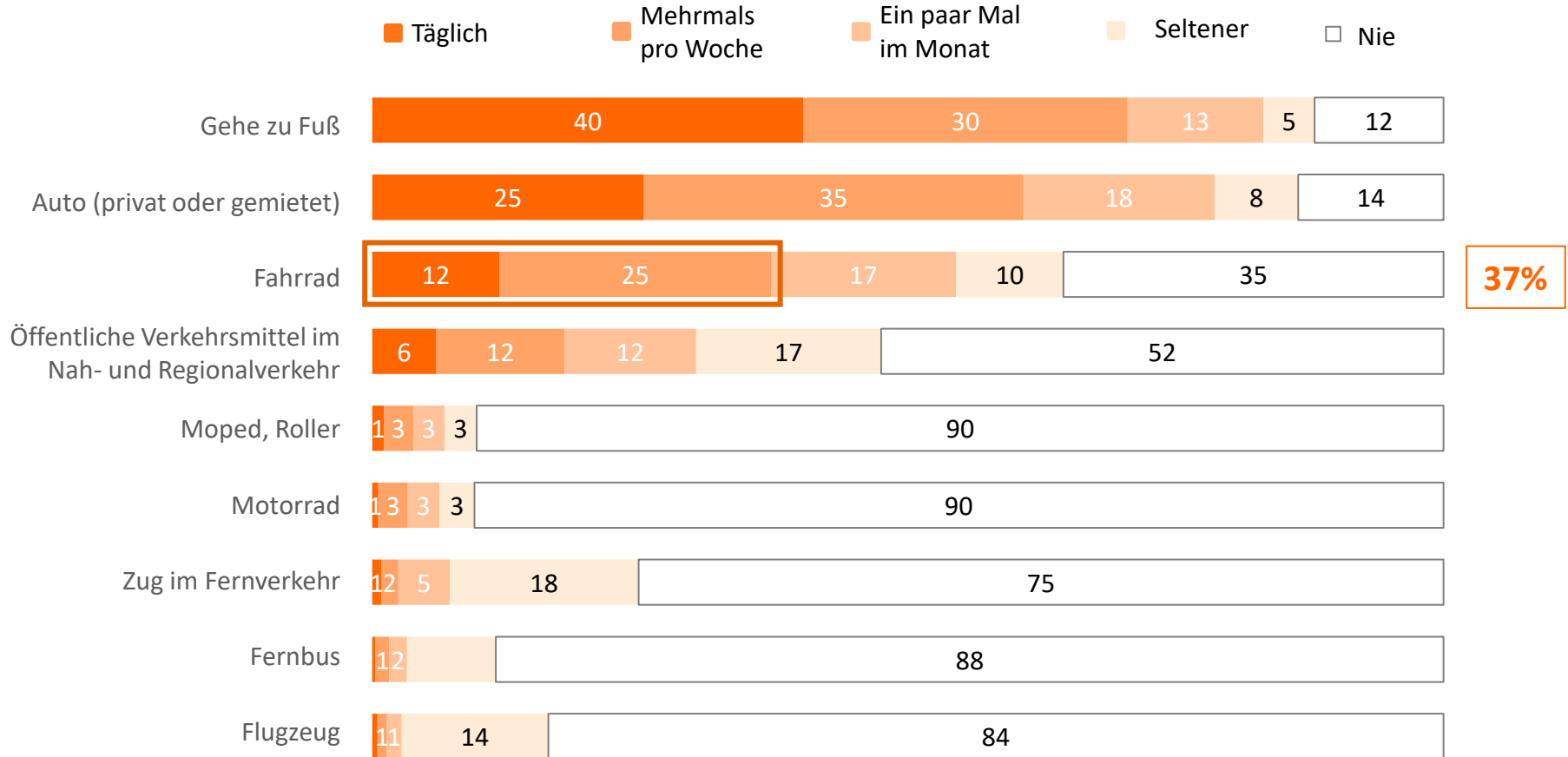
= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

N= 3.039; alle Befragte

Verkehrsmittel-Nutzung im März/April 2020

Kurz nach Ausbruch der Corona-Pandemie

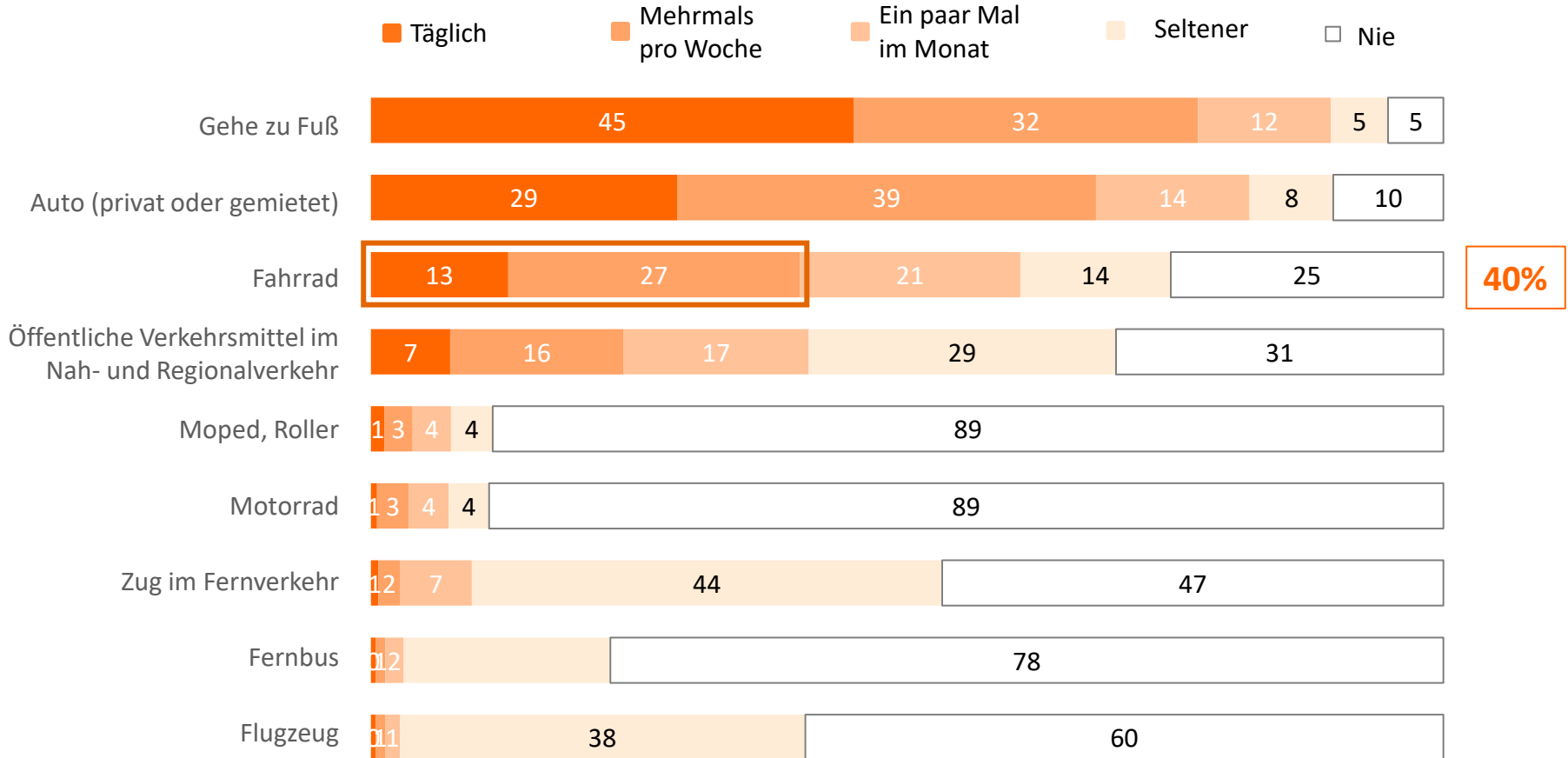
„Wie häufig haben Sie sich kurz nach Ausbruch der Pandemie (Mitte März-Mitte April 2020) mit folgenden Verkehrsmitteln fortbewegt?“



Verkehrsmittel-Nutzung im Juni 2020

Während der Lockerungsphase der Corona-Pandemie

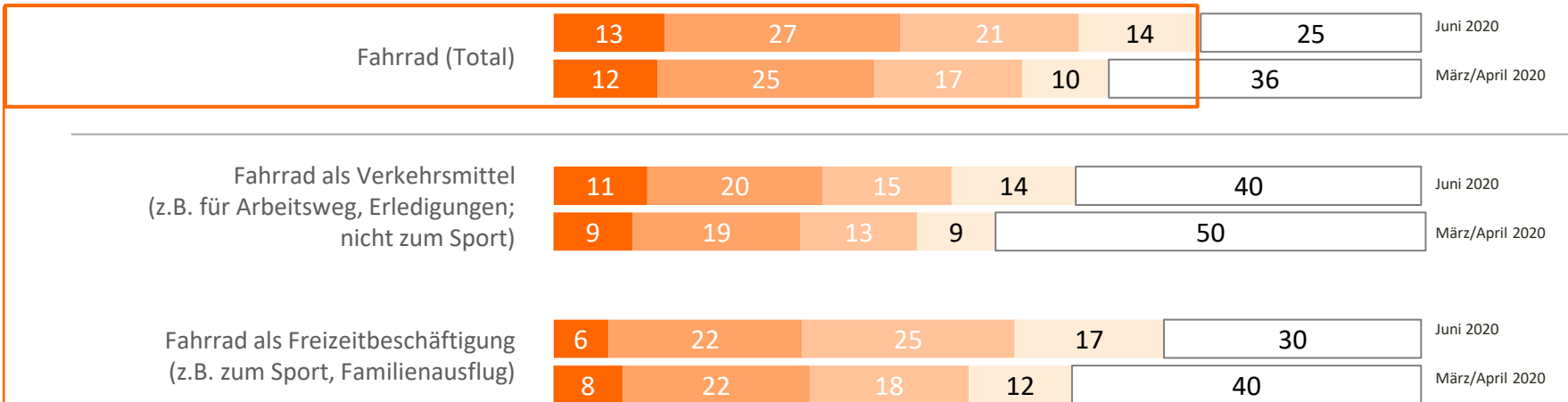
„Wie häufig bewegen Sie sich derzeit (Juni 2020) mit folgenden Verkehrsmitteln fort?“



Art der Fahrrad-Nutzung in Zeiten der Corona-Pandemie

Fahrrad als Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigung

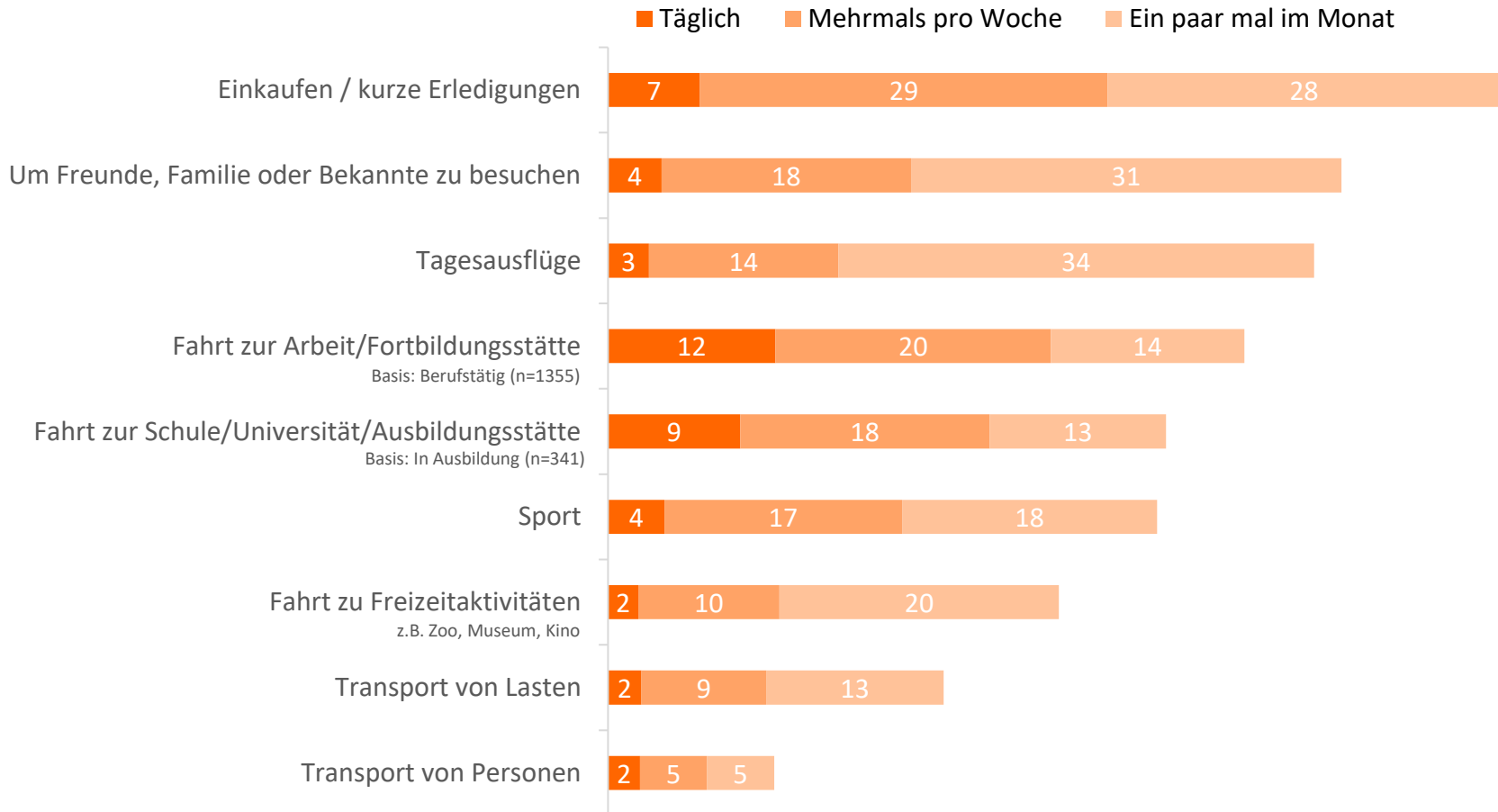
■ Täglich
 ■ Mehrmals pro Woche
 ■ Ein paar Mal im Monat
 ■ Seltener
 ■ Nie



75% ... der Befragten fahren zum Befragungszeitraum (Juni 2020) mindestens selten Fahrrad bzw. Pedelec. Diese sind im Folgenden mit Radfahrenden gemeint.

Anlass der Fahrradnutzung im Juni 2020

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad derzeit (Juni 2020) zu folgenden Anlässen?“

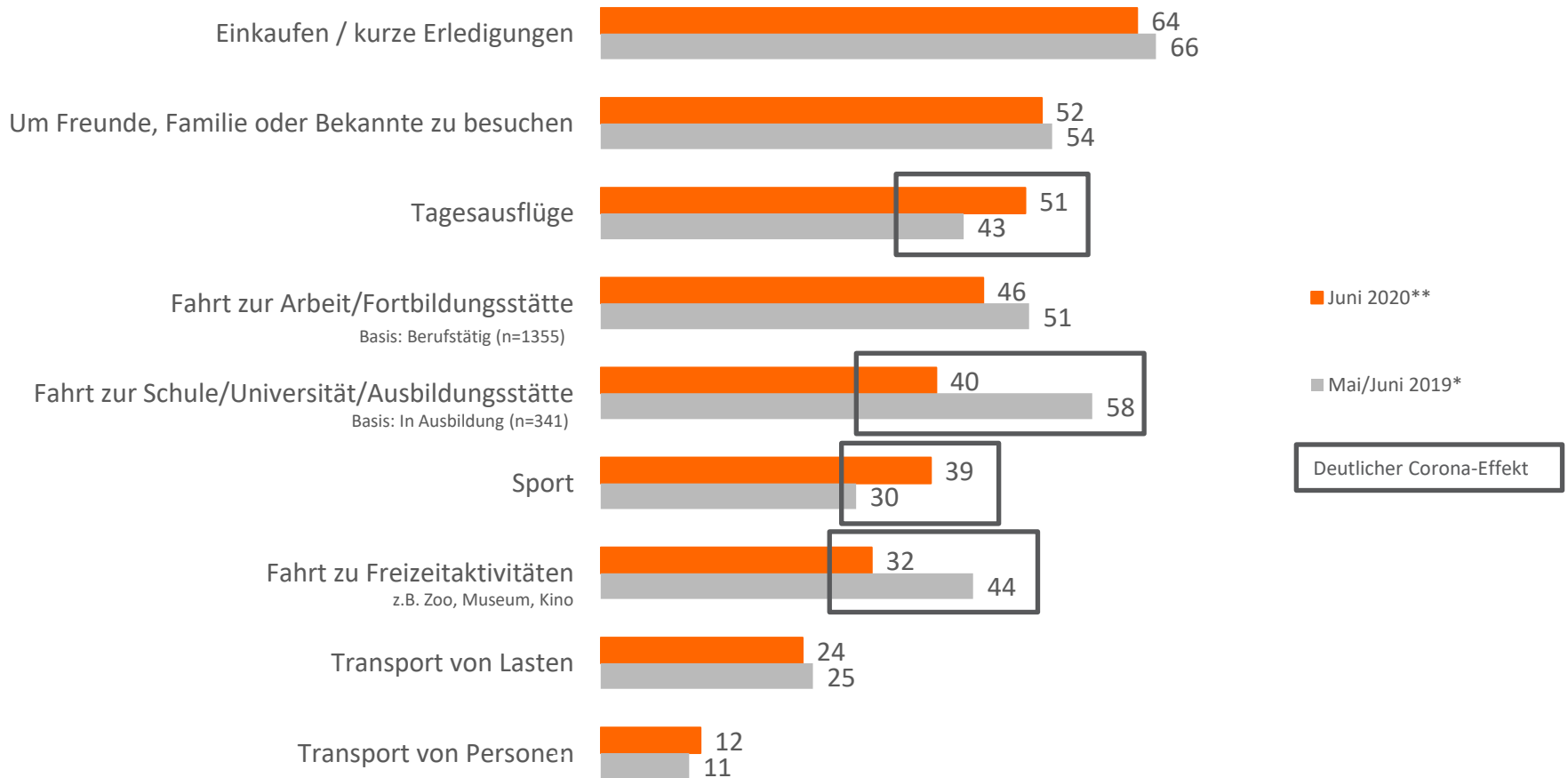


Angaben in Prozent

N= 2.266; Radfahrende

Anlass der Fahrradnutzung im Zeitvergleich

„Wie häufig benutzen Sie das Fahrrad zu folgenden Anlässen?“ - **Täglich / mehrmals pro Woche / ein paar Mal im Monat**



Angaben in Prozent

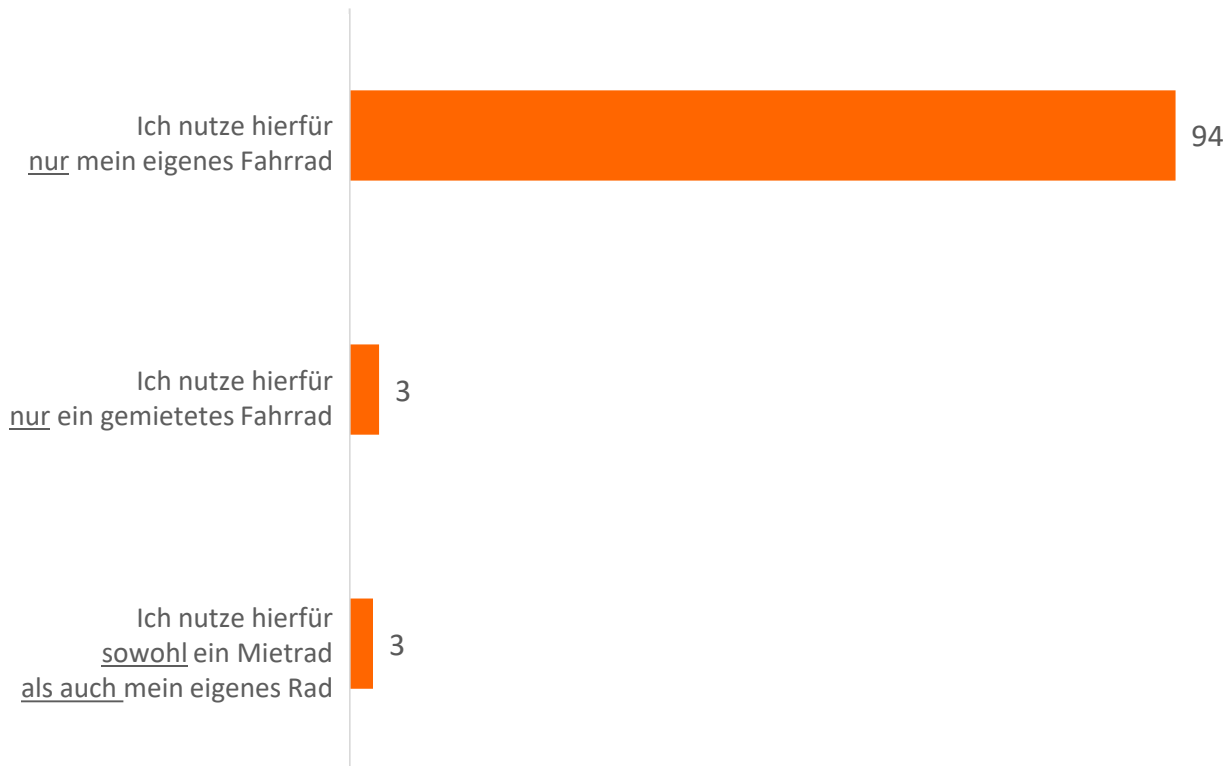
N** = 2.266 Radfahrende
 N* = 2.376 Radfahrende

05

Fahrradmarkt und Verkehrsdienstleistungen

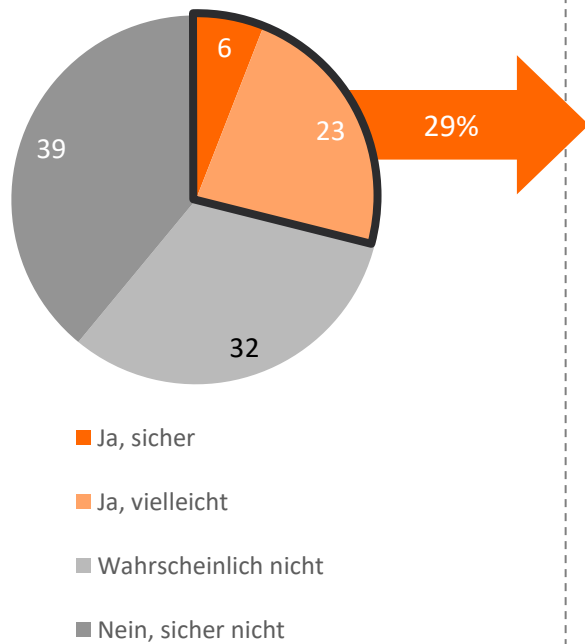
Mietrad vs. Eigenes Fahrrad

„Sie haben angegeben, ein Fahrrad zu nutzen. Nutzen Sie dafür Ihr eigenes Rad, ein Mietrad oder sowohl das eigene als auch ein Mietrad?“



Pläne zum Fahrradkauf in Zeiten der Corona-Pandemie

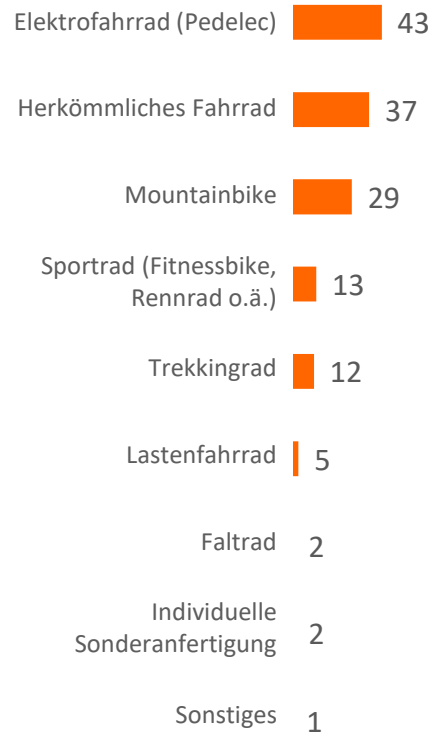
1. Geplanter Kauf (nächste 12 Monate)



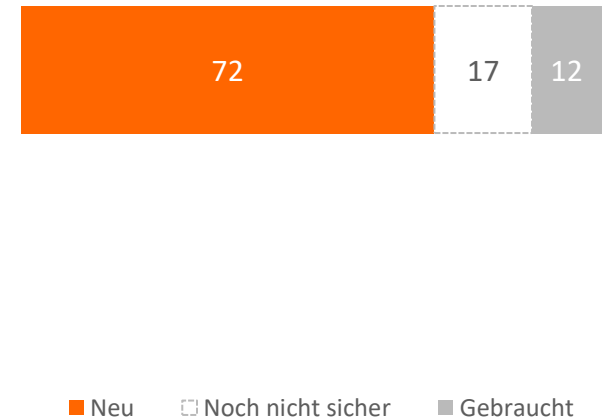
Angaben in Prozent

N= 3.039; alle Befragte

2. Fahrradtyp(en) (Mehrfachnennung möglich)



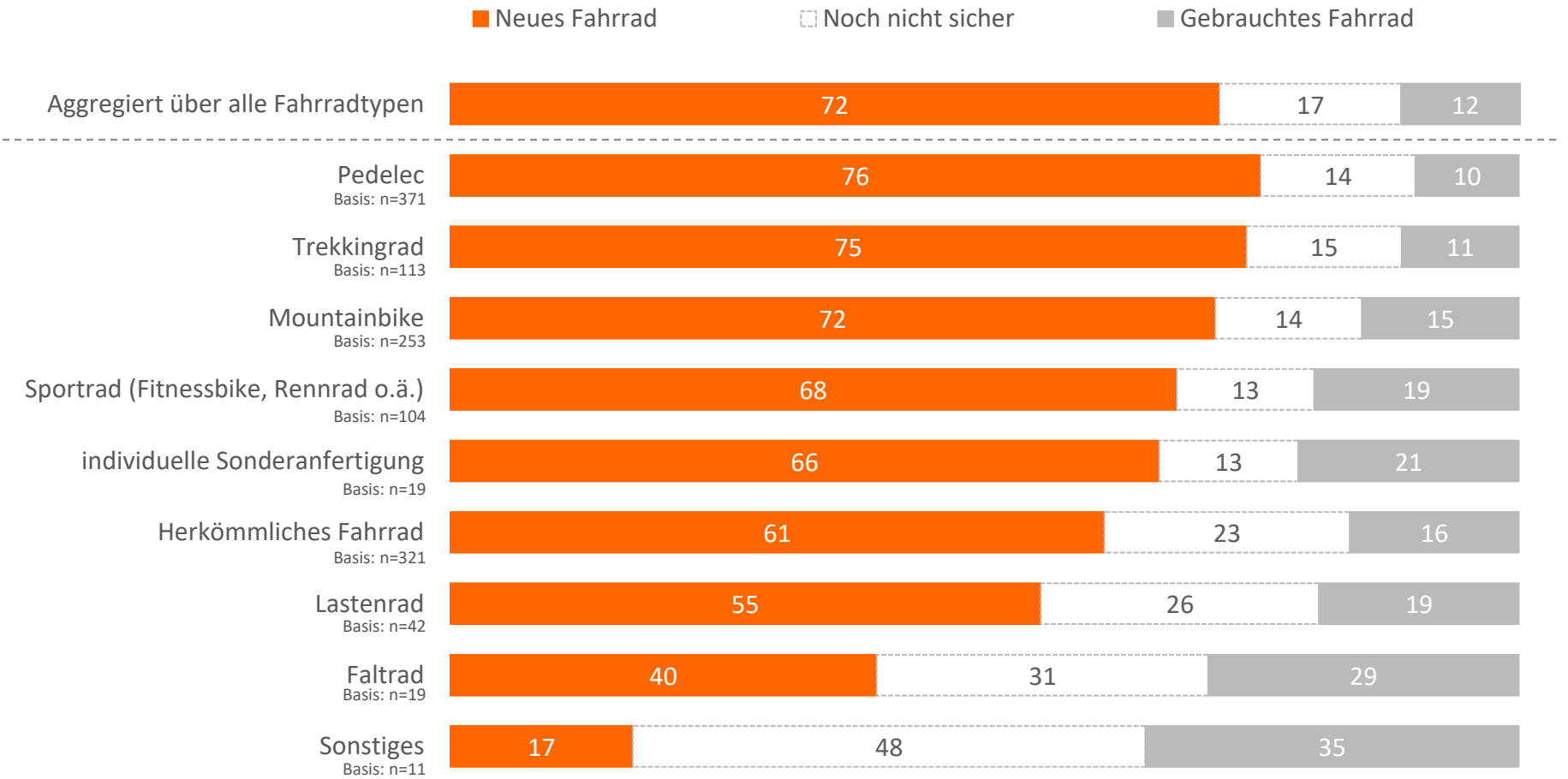
3. Neu vs. Gebraucht (aggregiert über alle Fahrradtypen)



N= 871; Befragte, die in den nächsten 12 Monaten planen ein Fahrrad zu kaufen

Fahrradtypen: Neu vs. Gebrauchte

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

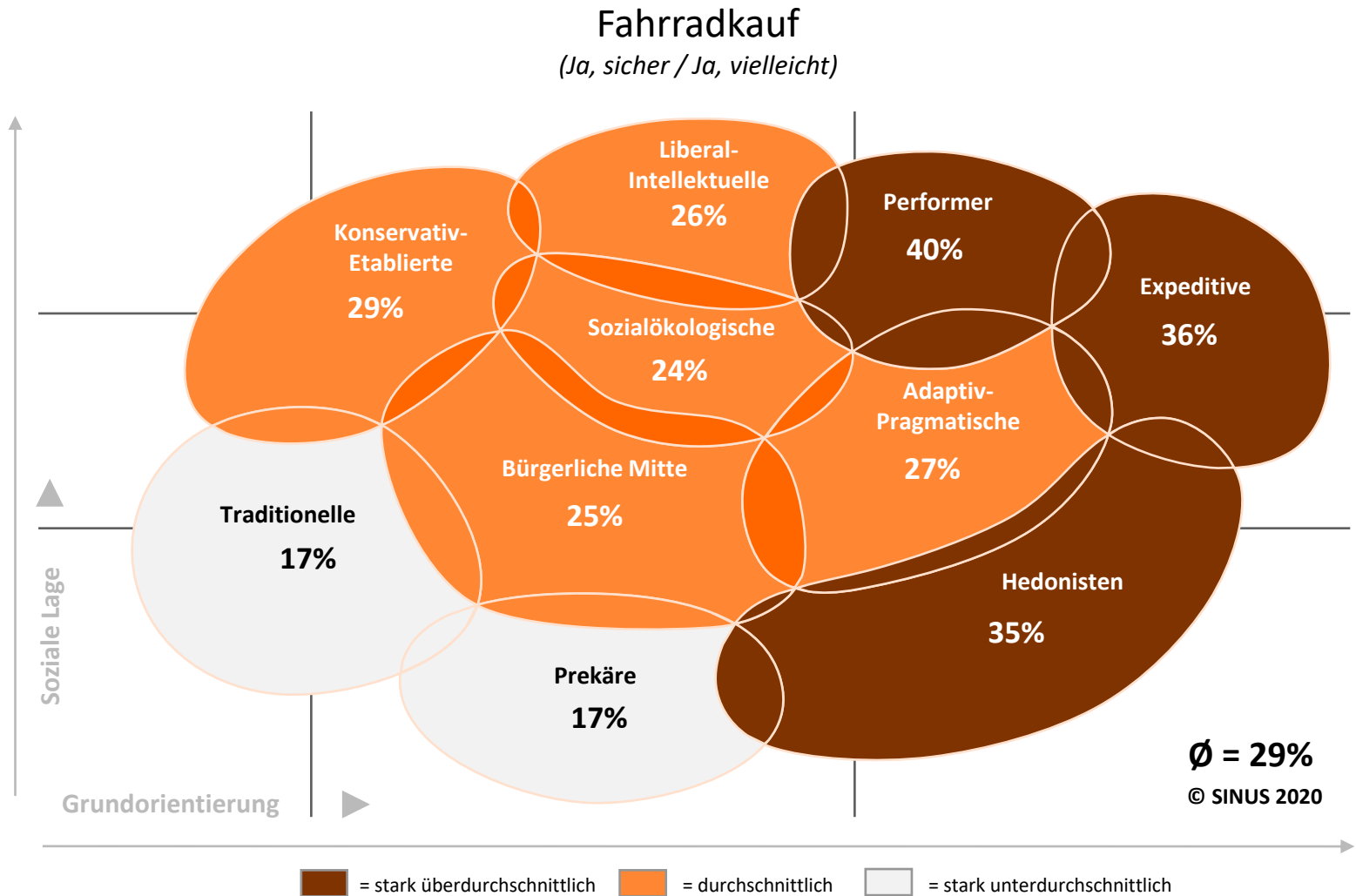


Angaben in Prozent

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

Pläne zum Fahrradkauf in Zeiten der Corona-Pandemie

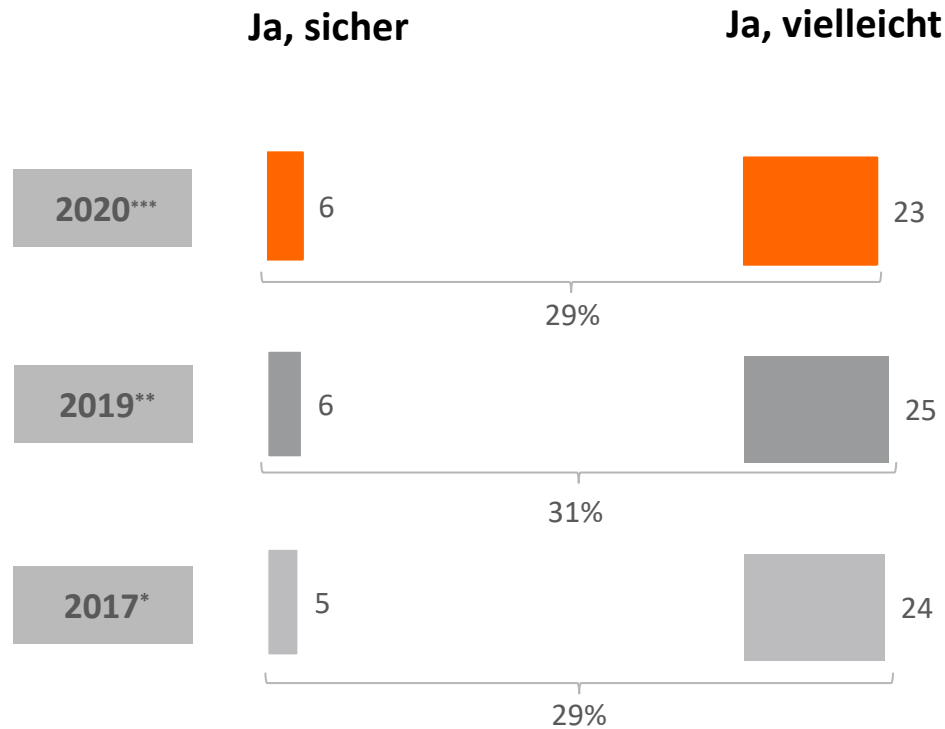
Nach Sinus-Milieus®



N= 3.039; alle Befragte

Pläne zum Fahrradkauf im Zeitvergleich

2020: „Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines Fahrrads?“
 2019, 2017: „Planen Sie in den nächsten zwölf Monaten den Kauf eines neuen Fahrrads?“
 (Achtung: Ergebnisse aufgrund von leicht verändertem Fragetext nur eingeschränkt vergleichbar)

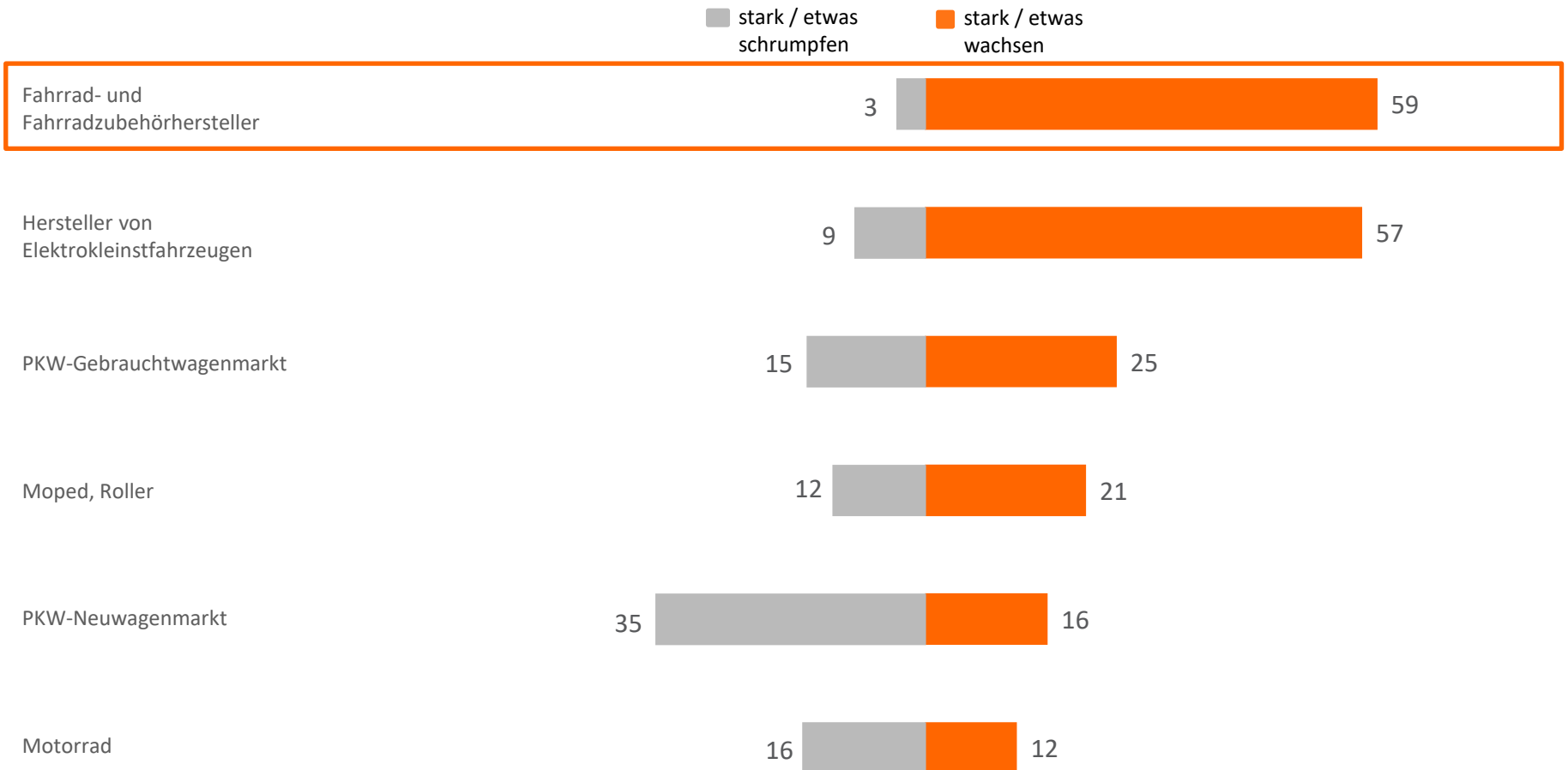


Das entspricht
 ca. **13,5 Mio** Menschen,
 die aktuell über einen
 Fahrradkauf nachdenken.

Erwartete Entwicklung des Fahrzeugmarktes

In den nächsten 10 Jahren

„Welche der folgenden Märkte werden Ihrer Meinung nach in den nächsten zehn Jahren besonders stark wachsen (also mehr Kunden erreichen), welche werden sich kaum verändern, und welche werden eher schrumpfen?“



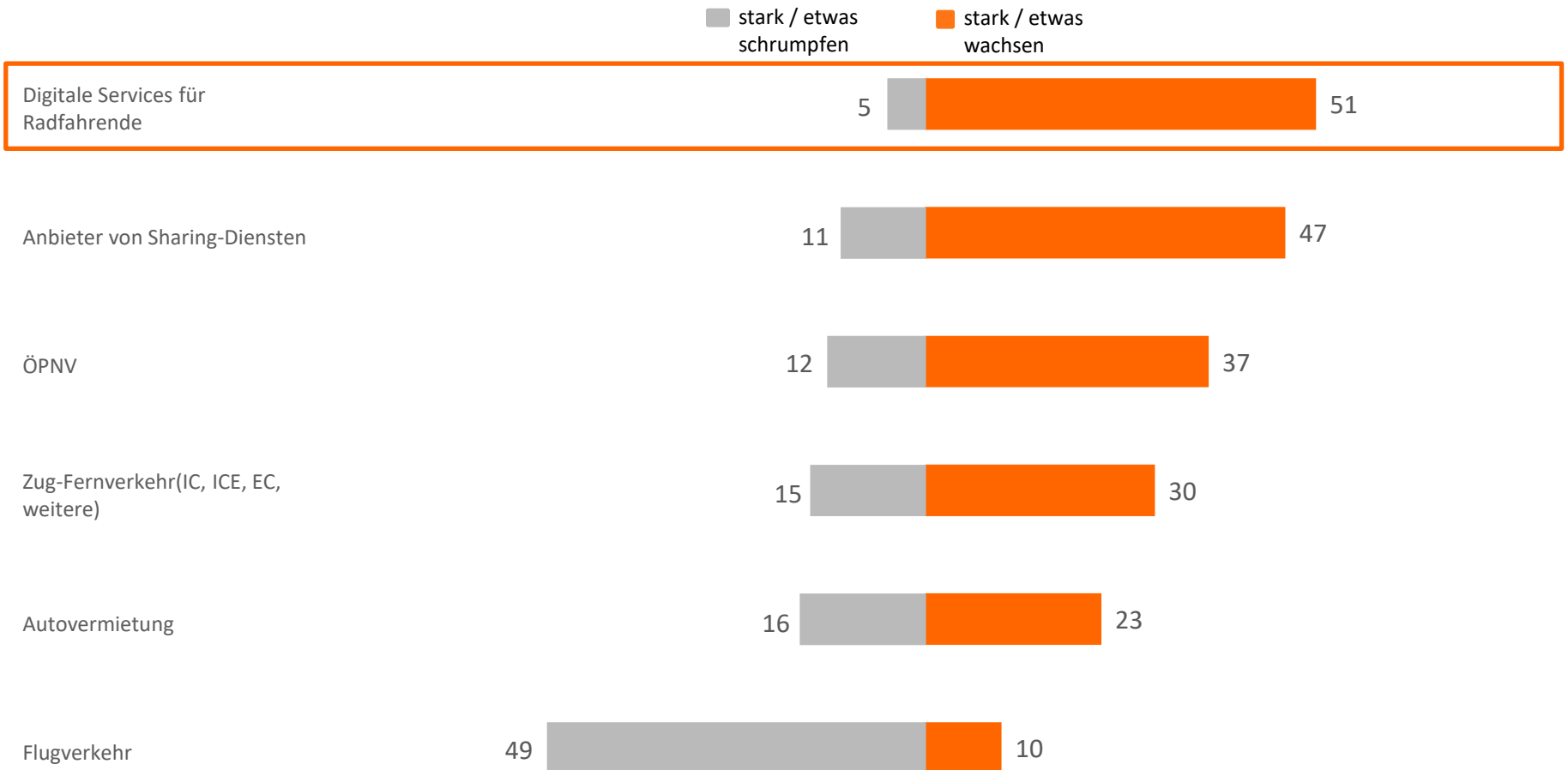
Angaben in Prozent, fehlende Werte zu 100%: „wird sich nicht verändern“ und „weiß nicht“

N=3.039; alle Befragte

Erwartete Entwicklung von Verkehrsdienstleistungen

In den nächsten 10 Jahren

„Welche der folgenden Märkte werden Ihrer Meinung nach in den nächsten zehn Jahren besonders stark wachsen (also mehr Kunden erreichen), welche werden sich kaum verändern, und welche werden eher schrumpfen?“

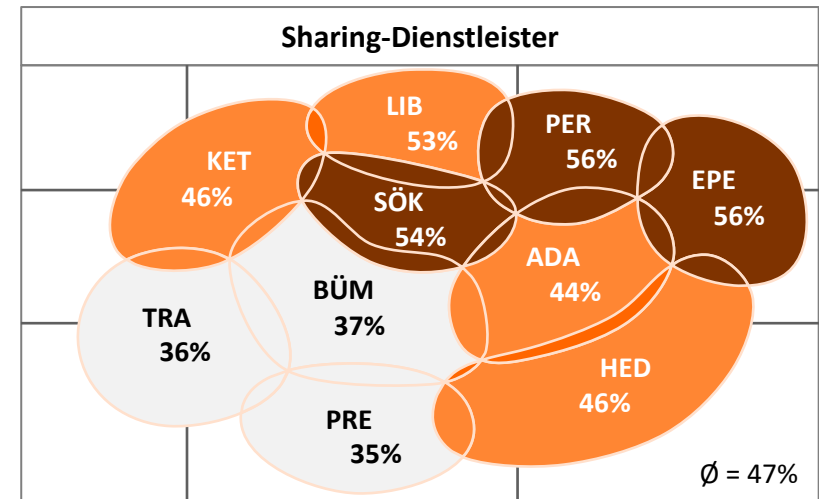
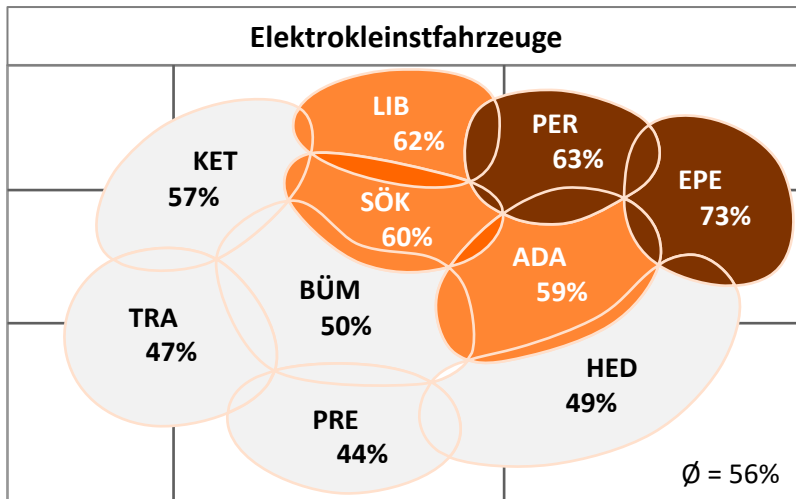
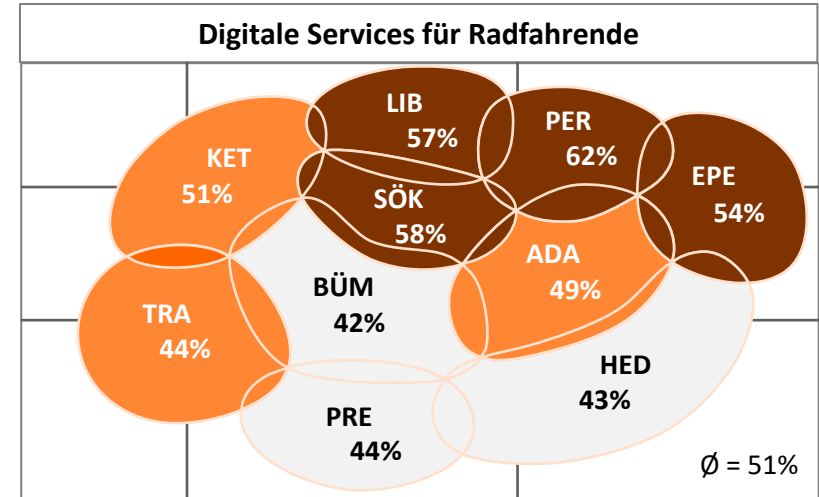
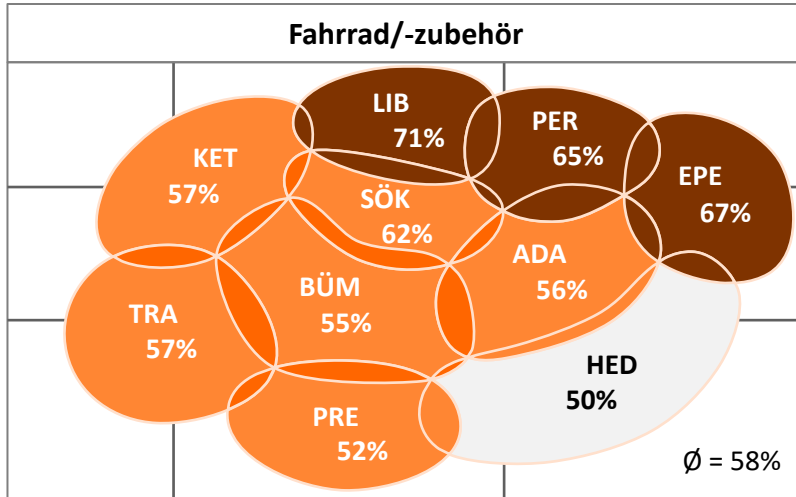


Angaben in Prozent, fehlende Werte zu 100%: „wird sich nicht verändern“ und „weiß nicht“

N=3.039; alle Befragte

Erwartete Entwicklung Fahrzeugmarkt / Verkehrsdienstleistungen

Wird stark / etwas wachsen in den nächsten 10 Jahren – nach Sinus-Milieus®



= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

N = 3.039; alle Befragte

06

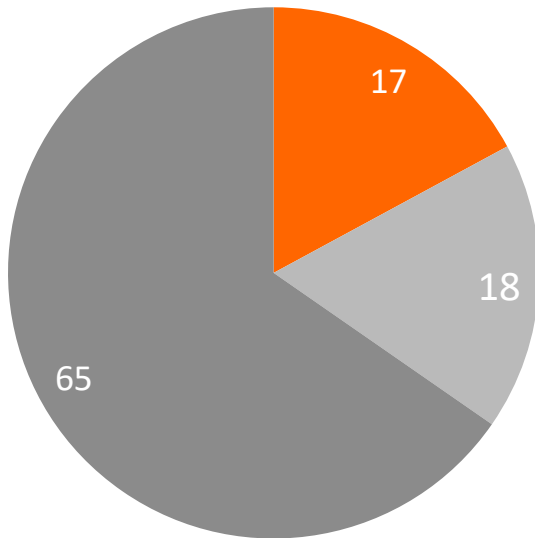
Temporäre Radwege („Pop-up-Bike-Lane“)

Temporäre Radwege („Pop-up-Bike-Lane“)

Bekanntheit und Nutzung

Bekanntheit

„Haben Sie schon mal von temporären Radwegen bzw. von „Pop-Up-Fahrradwegen“ gehört?“



■ Ja, ich habe davon gehört/schon gesehen, und ich weiß auch, was das ist.

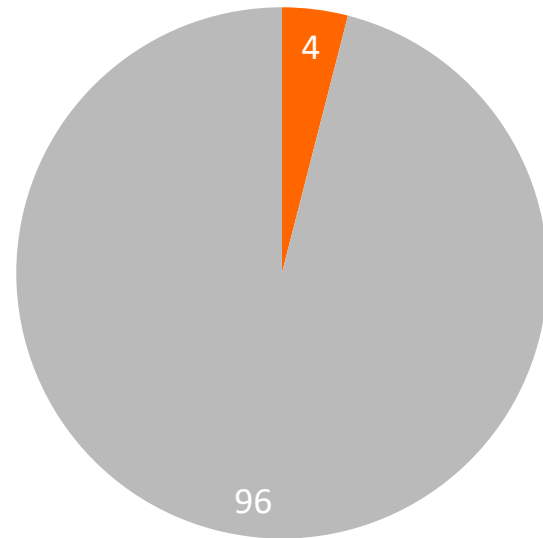
■ Ja, ich habe davon gehört, aber weiß nicht genau, was das ist.

■ Nein, davon habe ich noch nicht gehört.

Angaben in Prozent

Nutzung

„Haben Sie einen solchen temporären Radweg während der Krise selbst befahren?“



■ Ja

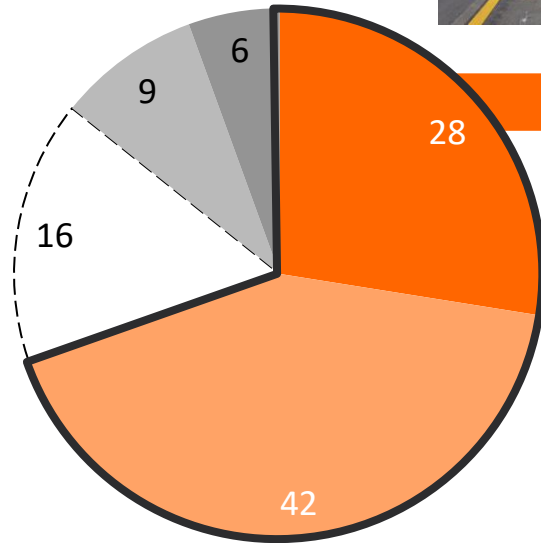
■ Nein

N= 3039; alle Befragte

Bewertung temporäre Radwege („Pop-up-Bike-Lane“)

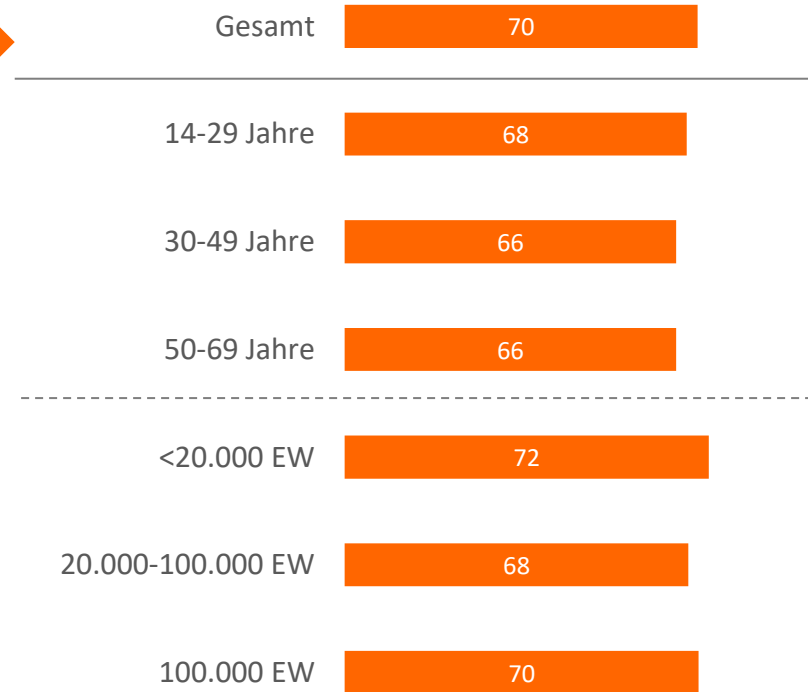
Nach Soziodemografie

„Wie bewerten Sie, dass einige Kommunen solche Radwege eingerichtet haben?“
(Frage gestützt mit Definition und Bild)



■ Sehr positiv
 ■ Eher positiv
 □ Weiß nicht
■ Eher negativ
 ■ Sehr negativ

Positive Bewertung nach Alter und BIK-Ortsgröße

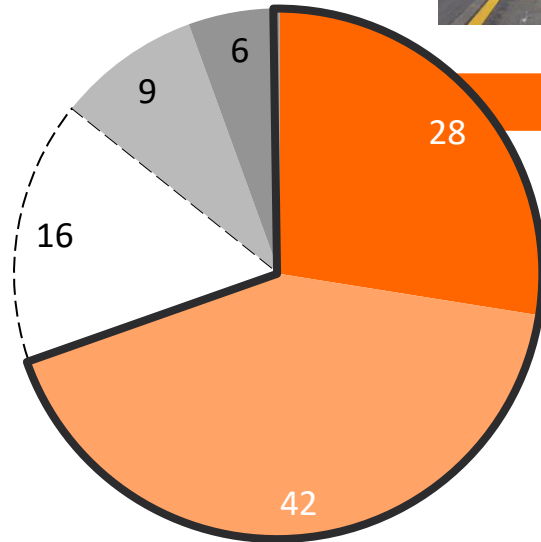


N= 3.039; alle Befragte

Bewertung temporäre Radwege („Pop-up-Bike-Lane“)

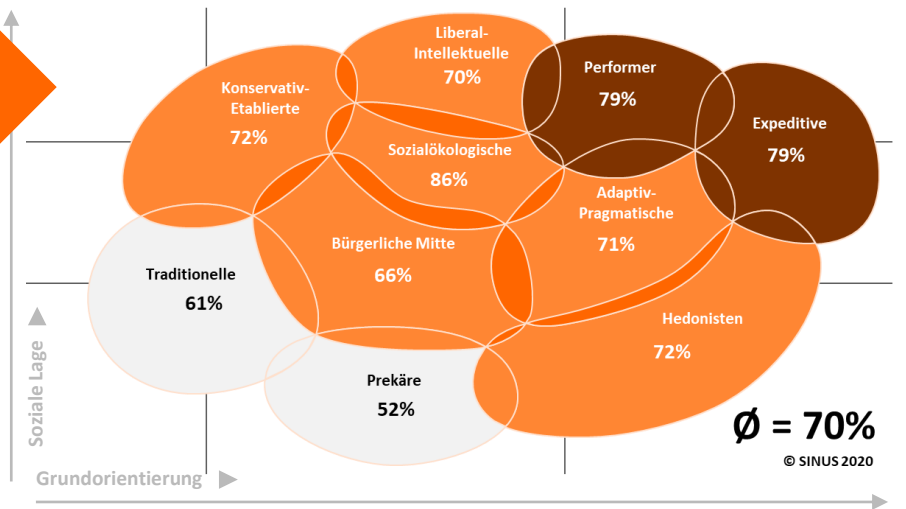
Nach Sinus-Milieus®

„Wie bewerten Sie, dass einige Kommunen solche Radwege eingerichtet haben?“
(Frage gestützt mit Definition und Bild)



- Sehr positiv
- Eher positiv
- Weiß nicht
- Eher negativ
- Sehr negativ

Positive Bewertung nach Sinus-Milieus®



■ = stark überdurchschnittlich ■ = durchschnittlich ■ = stark unterdurchschnittlich

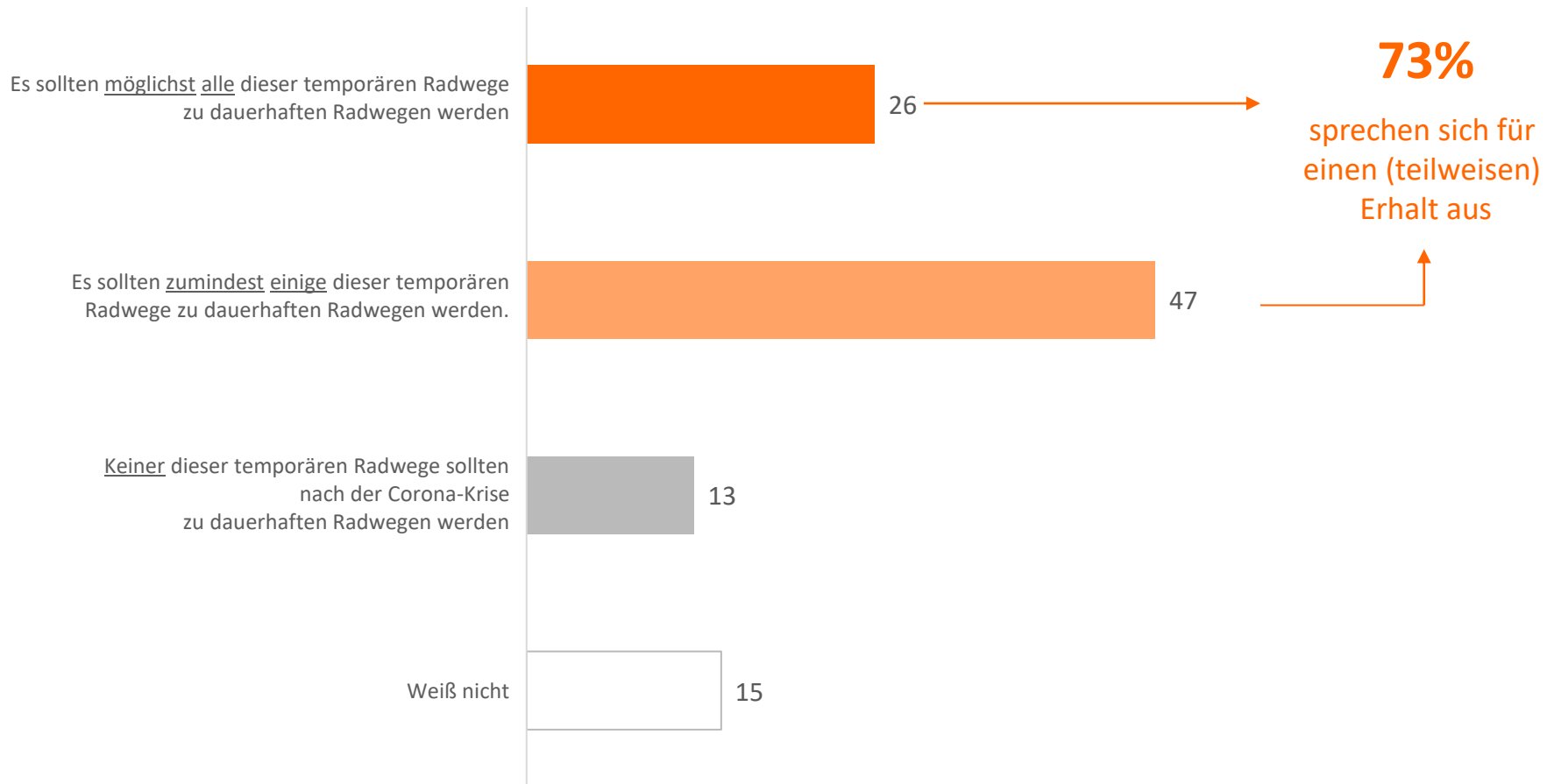
52% - 79%

... und damit jeweils mehr als die Hälfte innerhalb eines Sinus-Milieus® bewerten temporäre Radwege positiv.

N= 3.039; alle Befragte

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

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



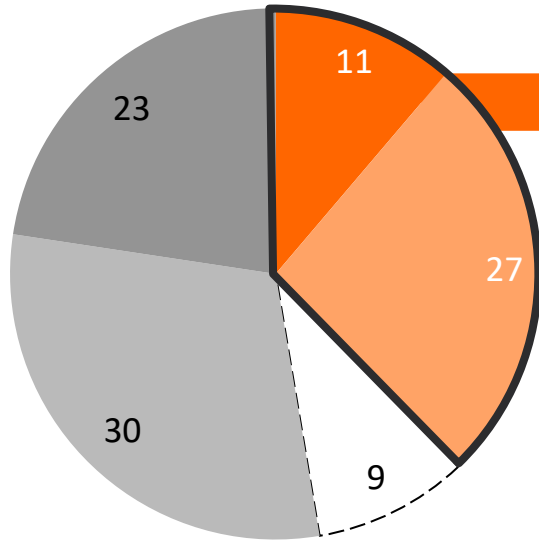
Angaben in Prozent

N= 3.039; alle Befragte

Potenzial temporärer Radwege („Pop-up-Bike-Lane“)

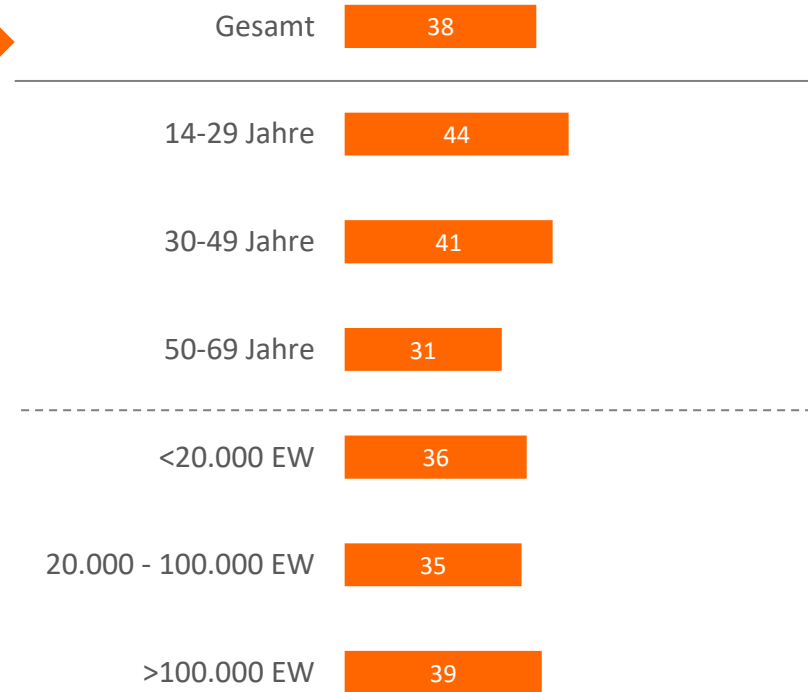
Nach Soziodemografie

„Mal angenommen, es gäbe einen solchen temporären Radweg an Ihrem Wohnort. Würden Sie aufgrund dieses Radweges das Fahrrad häufiger nutzen?“



- Ja, ganz sicher
- Weiß nicht
- Nein, ganz sicher nicht
- Vermutlich ja
- Nein, vermutlich nicht

Potenzial nach Alter und BIK-Ortsgröße

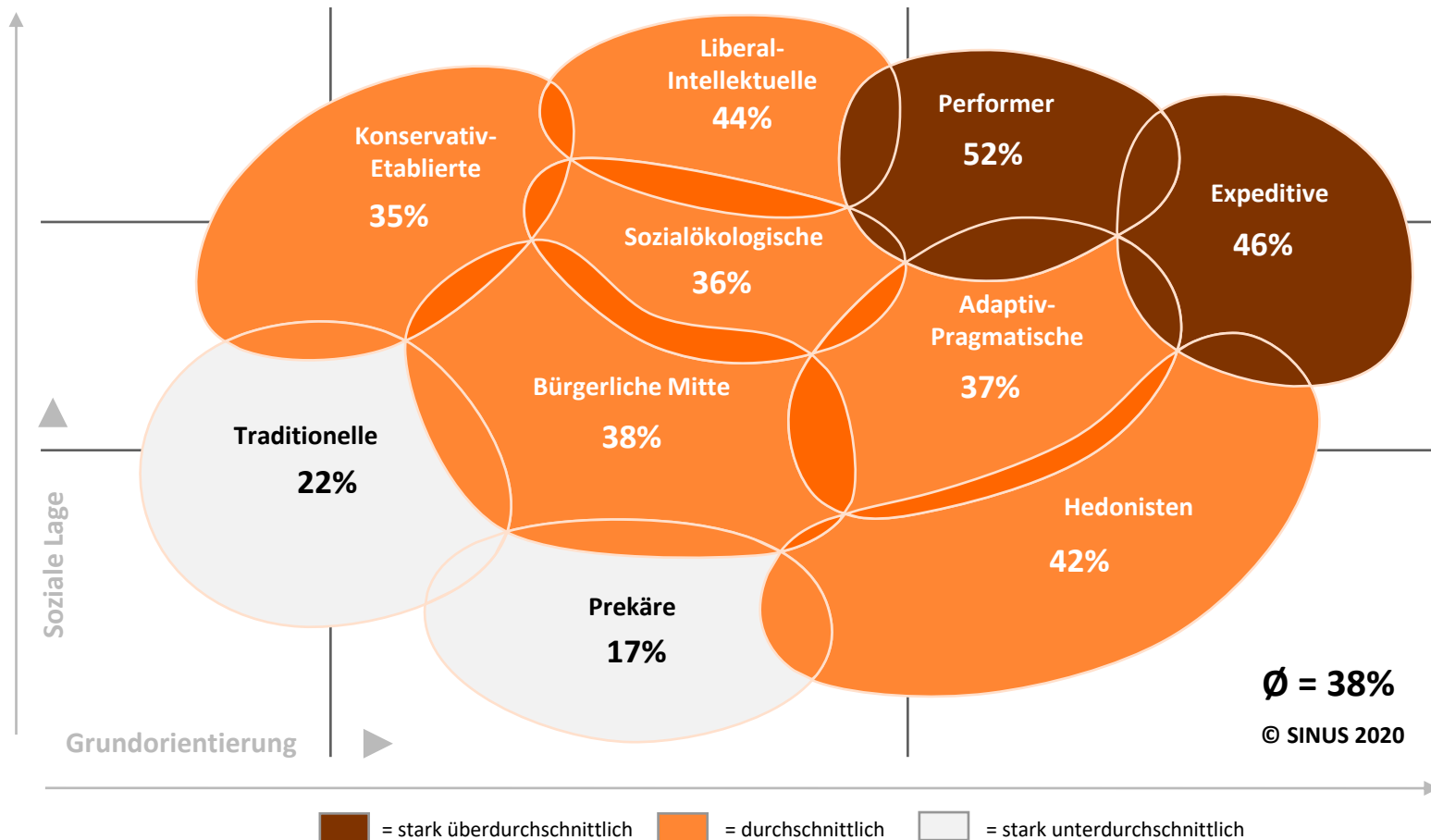


N= 3.039; alle Befragte

Potenzial temporärer Radwege („Pop-up-Bike-Lane“)

Nach Sinus-Milieus®

Potential für häufigere Nutzung des Fahrrads
(Ja, sicher / Vermutlich ja)



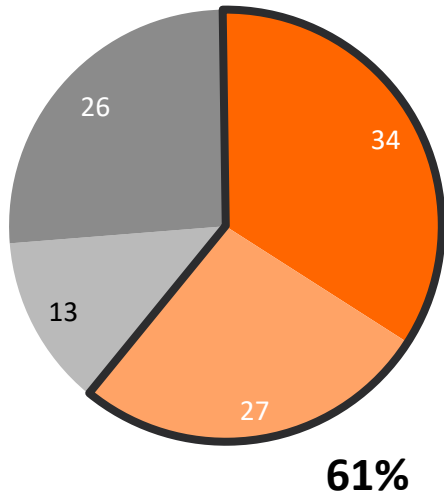
N= 3.039; alle Befragte

07 Fahrradtourismus

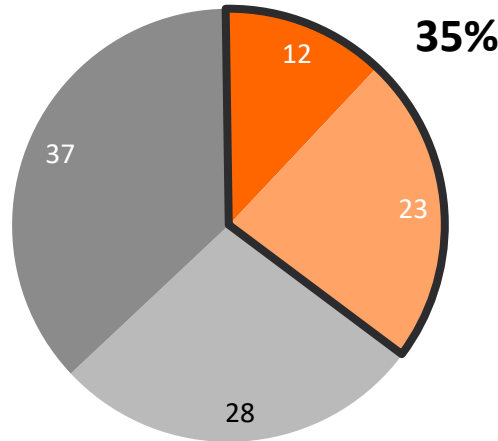
Fahrradurlaub 2020 - Potenzial

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

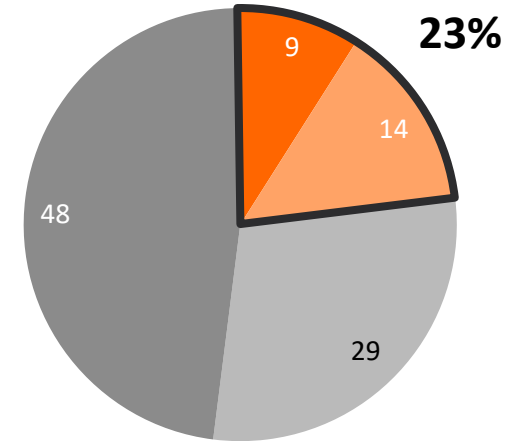
■ Kommt voll und ganz in Frage
 ■ Kommt eher in Frage
 ■ Kommt eher nicht in Frage
 ■ Kommt überhaupt nicht in Frage



Tagesausflug
Ohne Übernachtung



Kurzurlaub
1 bis 3 Übernachtungen

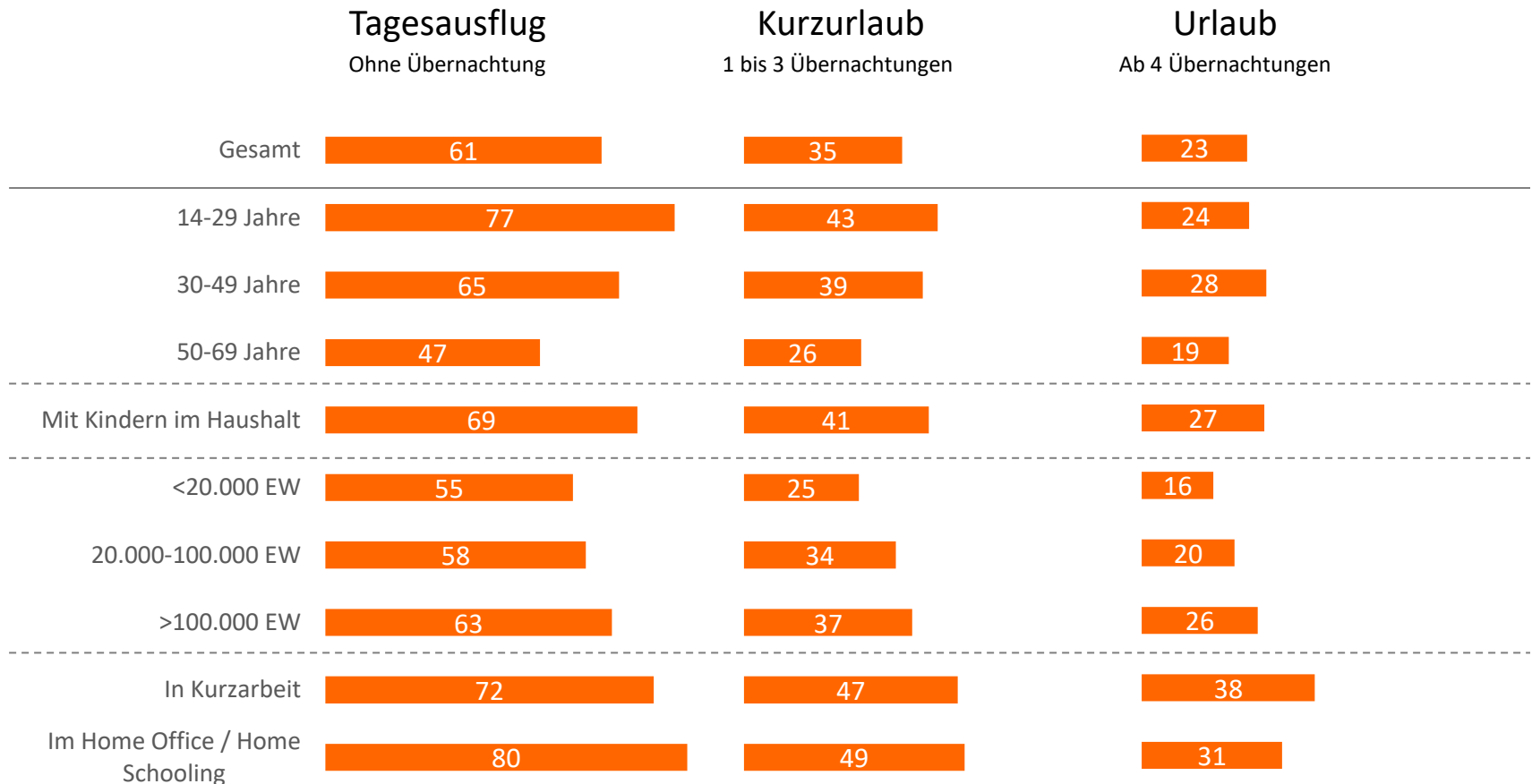


Urlaub
Ab 4 Übernachtungen

Fahrradurlaub 2020 - Potenzial

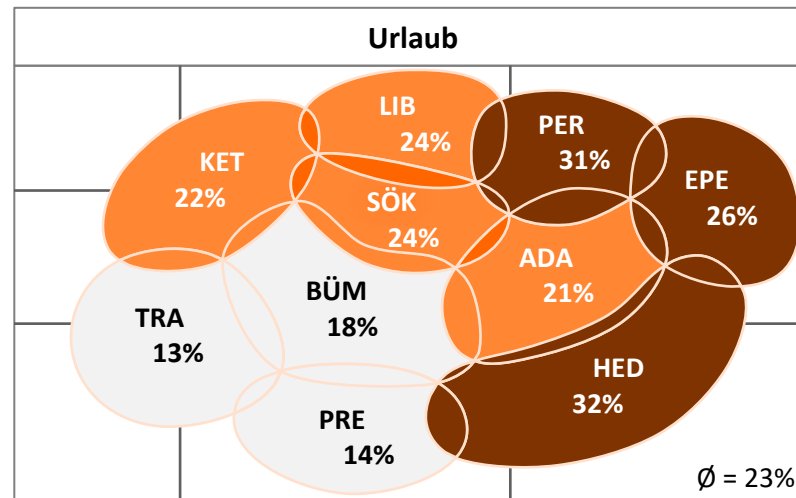
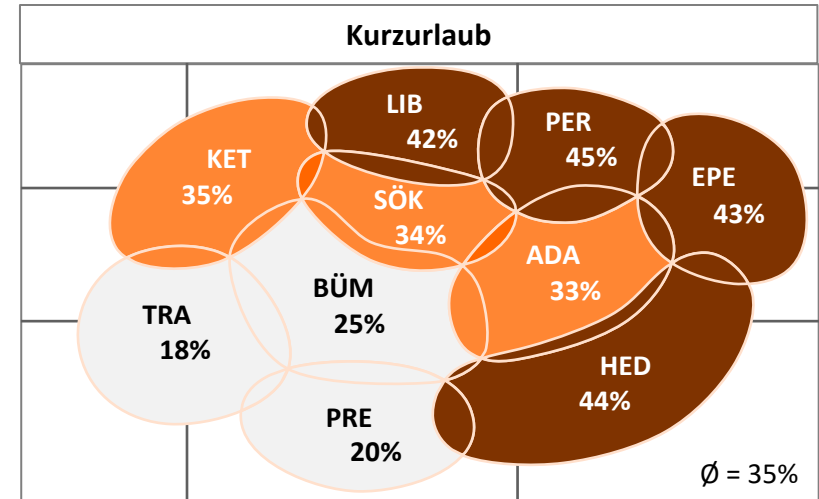
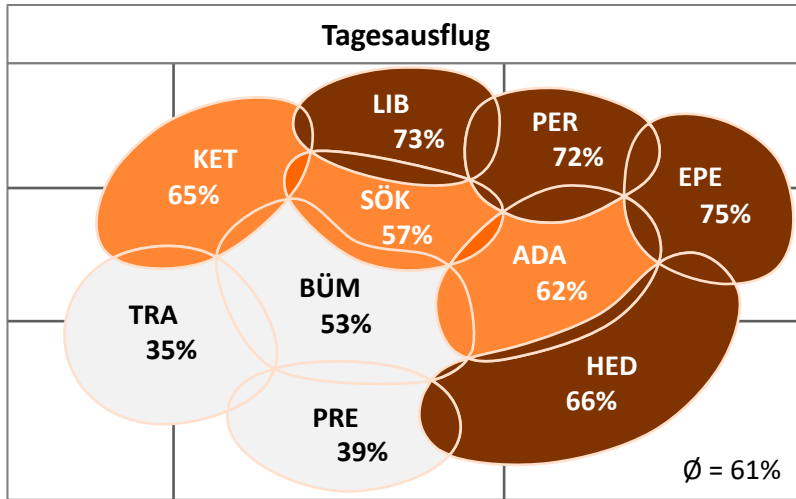
Kommt voll und ganz / kommt eher in Frage – nach Soziodemografie

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



Fahrradurlaub 2020 - Potenzial

Kommt voll und ganz / kommt eher in Frage – nach Sinus-Milieus®



= stark überdurchschnittlich
 = durchschnittlich
 = stark unterdurchschnittlich

N= 3.039; alle Befragte

Fahrradurlaub 2020 - Potentielle Regionen

Regionen

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

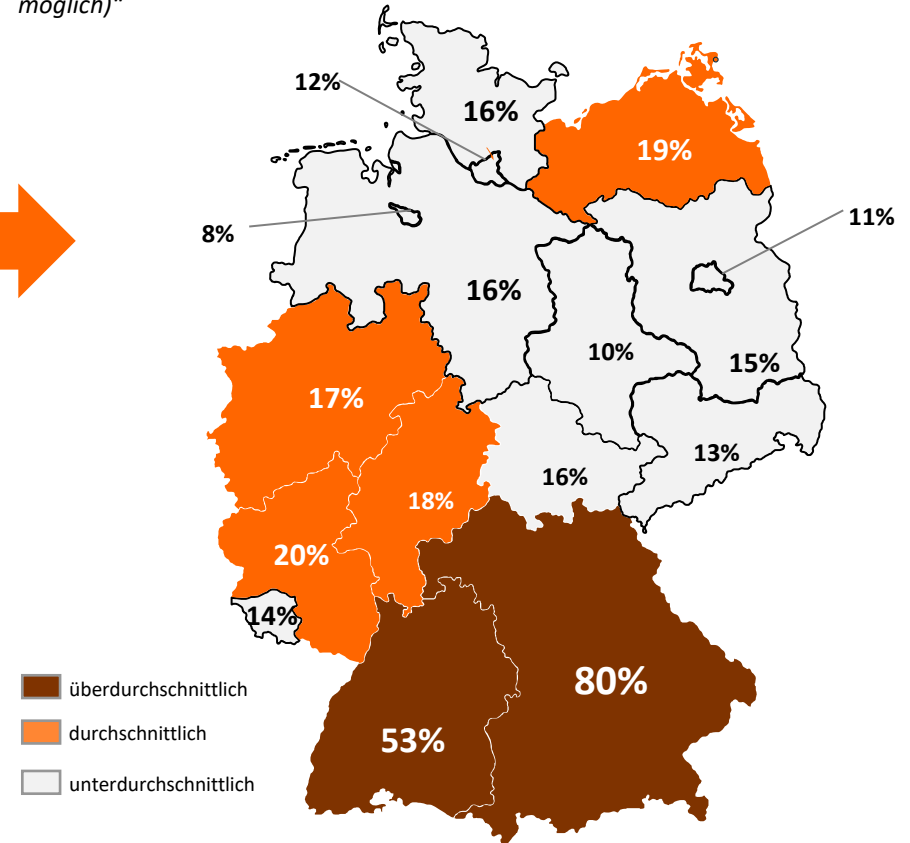


N= 1.109; Befragte, für die ein Kurzurlaub oder längerer Urlaub mit dem Fahrrad in Frage kommt

Angaben in Prozent

Bundesländer

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



N= 745; Befragte, für die ein Fahrradurlaub (mind. eine Übernachtung) in diesem Jahr in Deutschland in Frage kommt

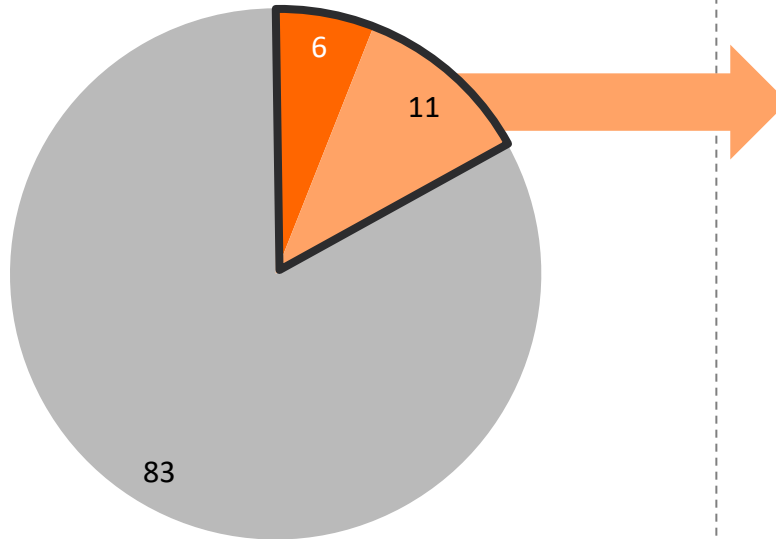
Fahrradurlaub 2020 - Planung

Nach Soziodemografie



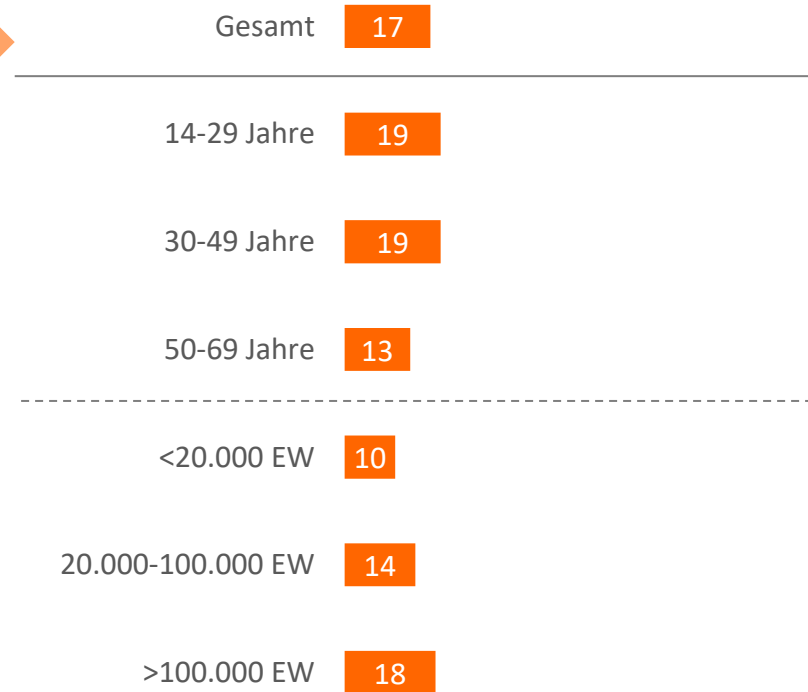
Das entspricht **ca. 10,7 Mio** Fahrradurlaubern in 2020 (inkl. deren Kindern)

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



- Ja, weiß wohin / schon gebucht
- Ja, aber noch nicht fest geplant wohin
- Nein

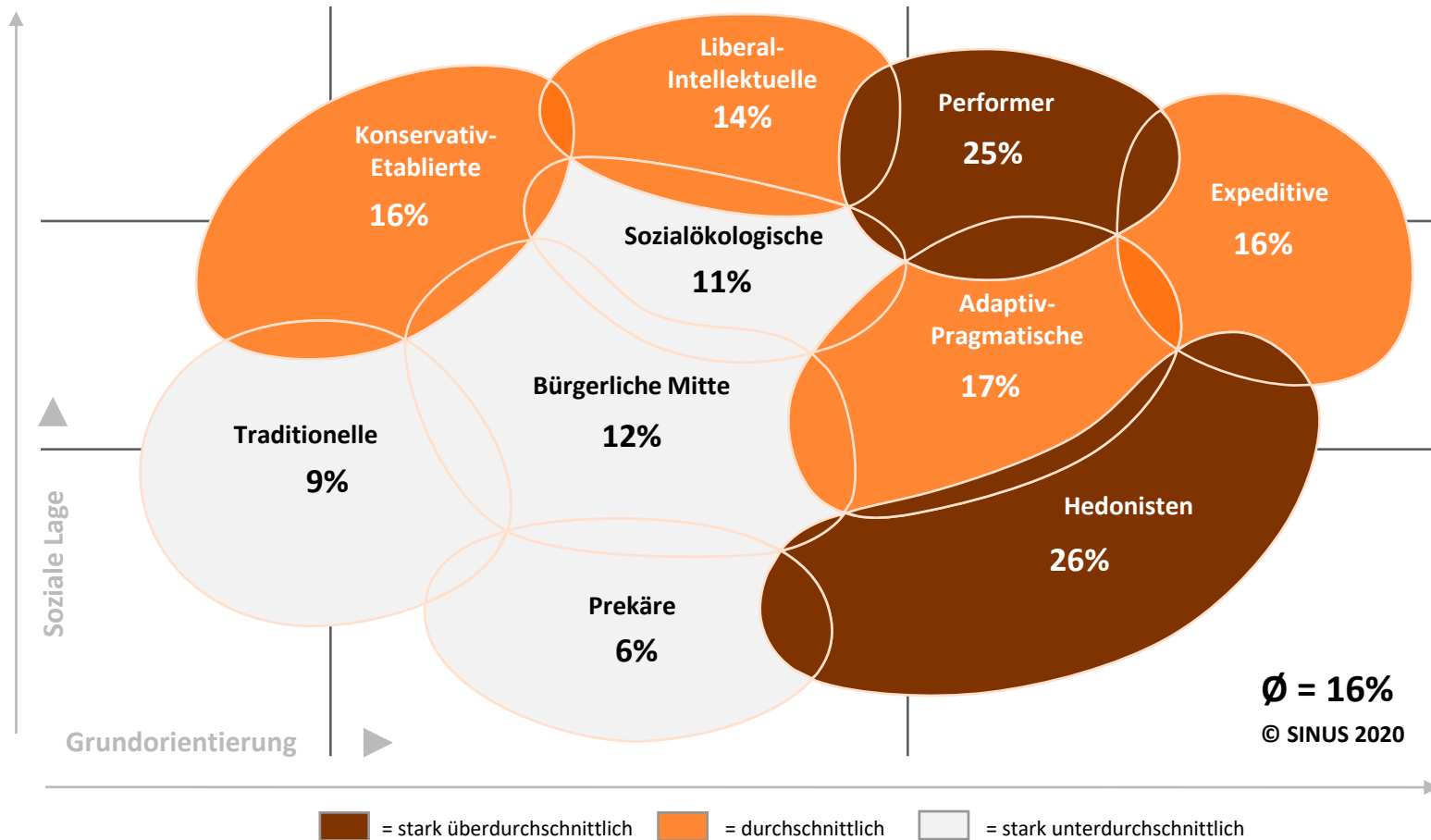
Pläne nach Alter und BIK-Ortsgröße



N= 3.039; alle Befragte

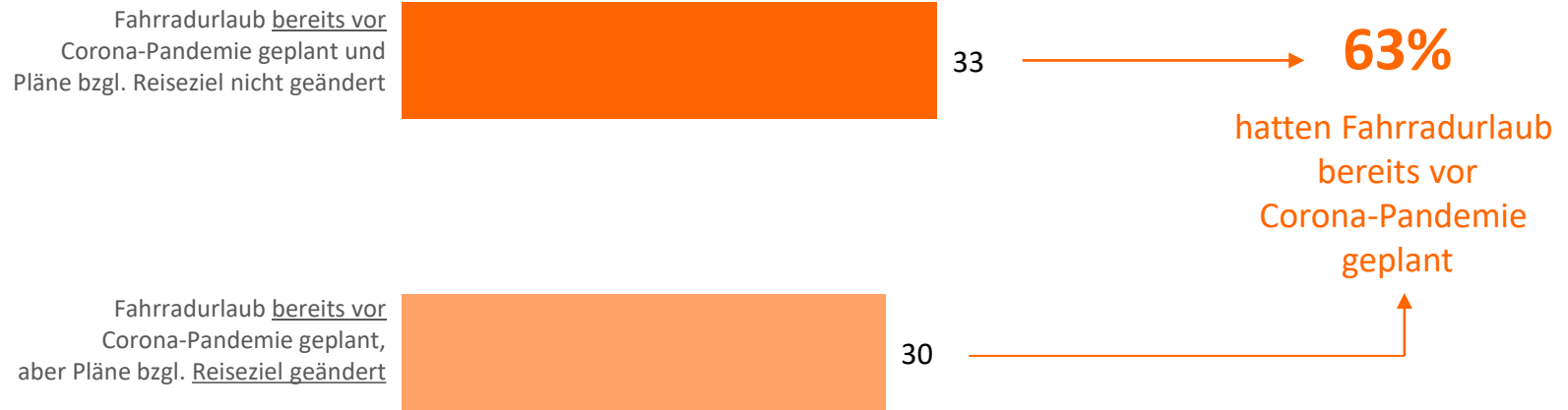
Fahrradurlaub 2020 - Planung


Nach Sinus-Milieus®



N= 3.039; alle Befragten

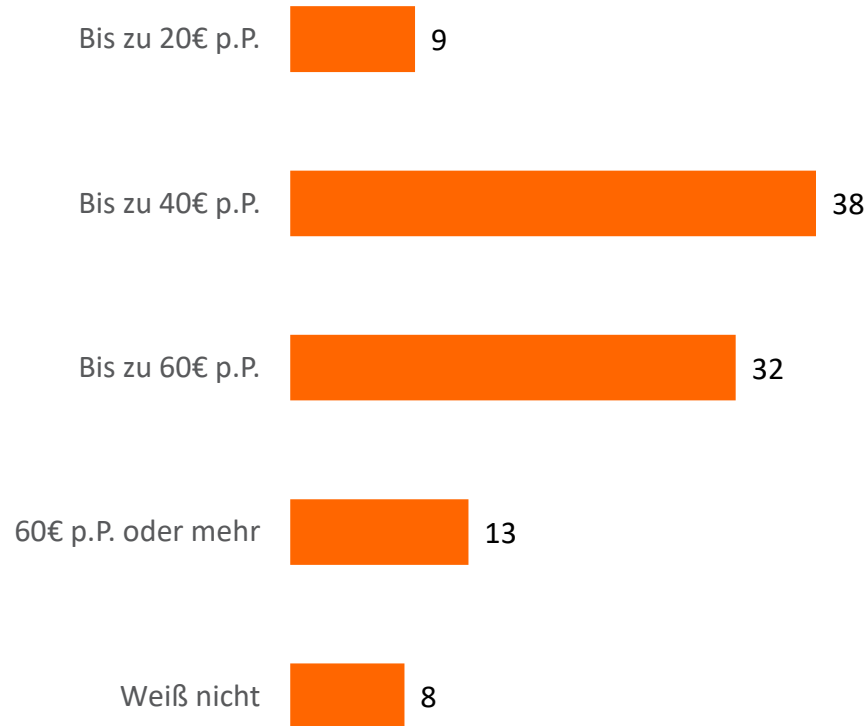
Fahrradurlaub 2020 - Änderung der Urlaubspläne




 Das entspricht
ca. 3,6 Mio zusätzlichen
 Fahrradurlauber in 2020

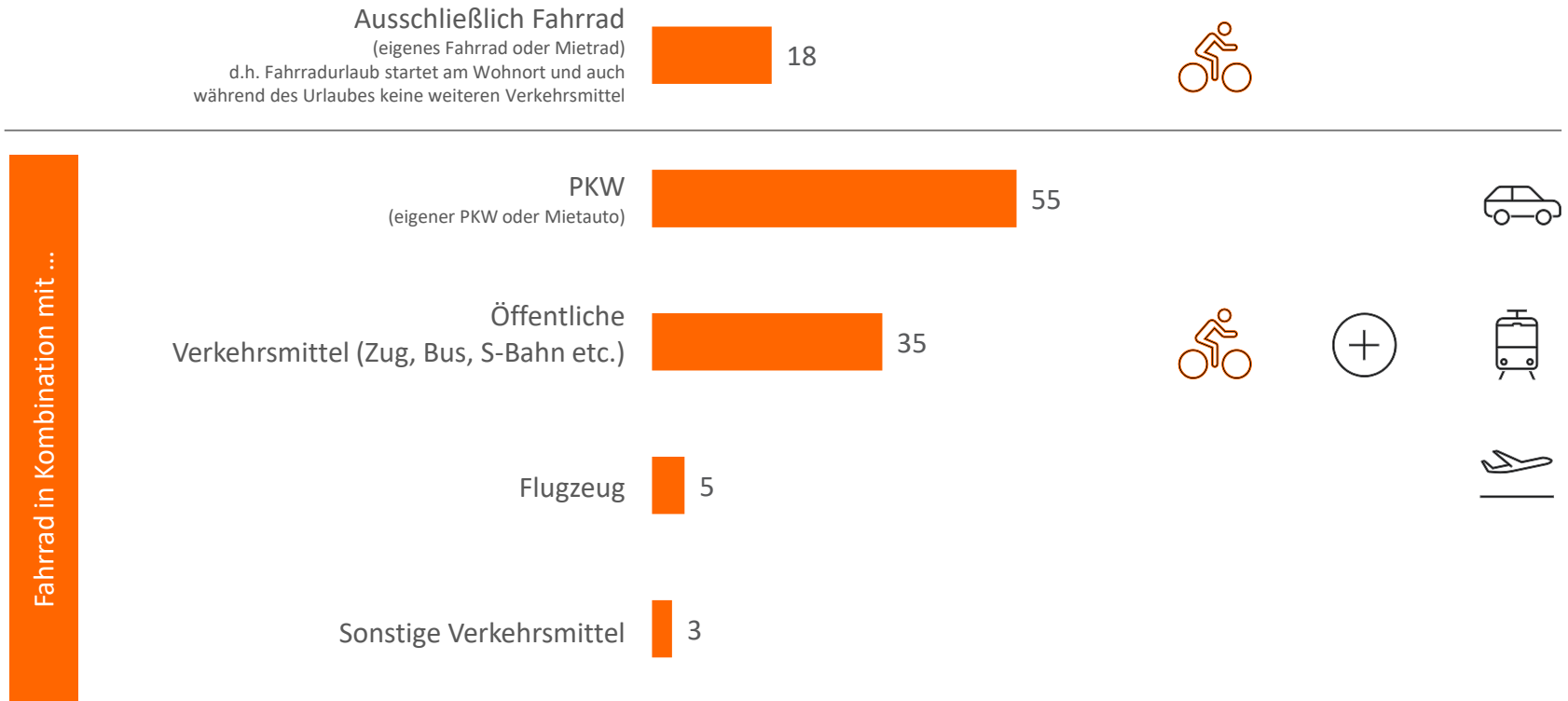
Fahrradurlaub 2020 - Ausgabebereitschaft

„Wieviel würden Sie für Ihren Urlaub mit dem Fahrrad in etwa pro Tag und Person ausgeben (inkl. Anreise, Übernachtung, Verpflegung etc.)?“



Fahrradurlaub 2020 - Kombination mit anderen Verkehrsmitteln

„Welche Verkehrsmittel werden Sie neben dem Fahrrad während Ihres Fahrradurlaubes (mind. eine Übernachtung) noch nutzen? Bitte denken Sie dafür auch an die Anreise und Abreise und ggf. Weiterreise während des Urlaubes“ (Mehrfachauswahl möglich)



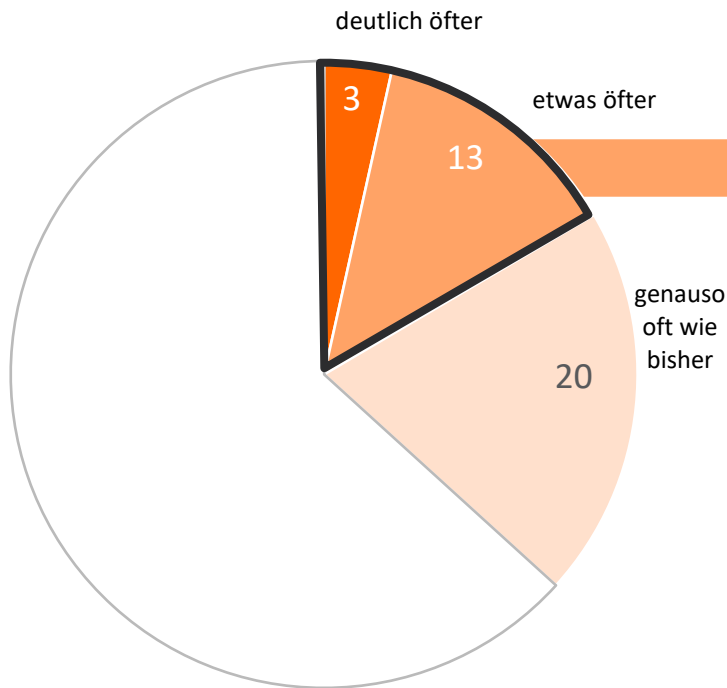
Angaben in Prozent

N= 501; Befragte, die in diesem Jahr einen Kurzurlaub oder längeren Urlaub mit dem Fahrrad planen

Fahrradurlaub in den nächsten 5 Jahren

Nach Soziodemografie

„Was glauben Sie: Werden Sie in den nächsten 5 Jahren häufiger einen Fahrrad-Urlaub machen als in den vergangenen Jahren?“



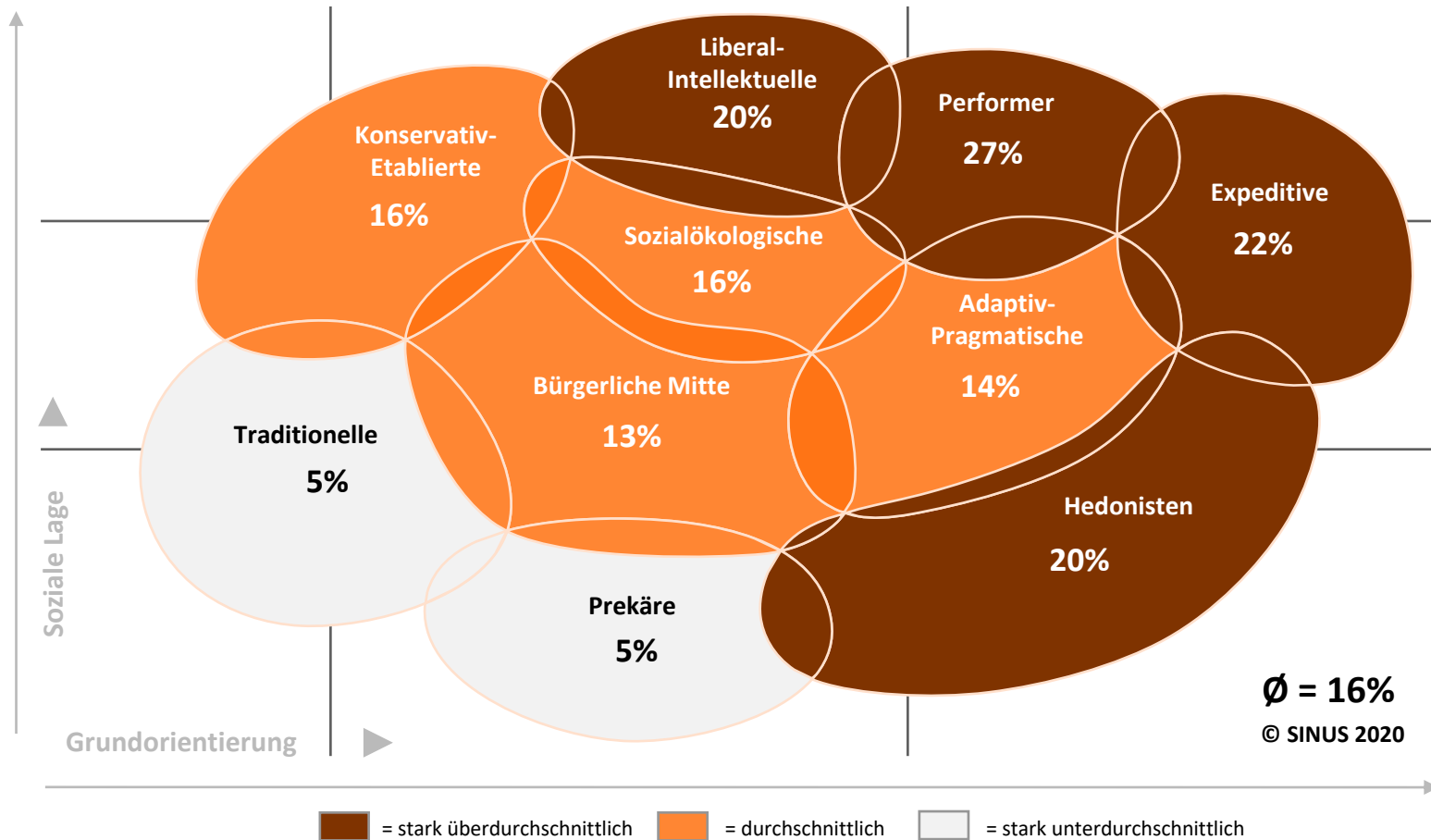
Nach Alter und BIK-Ortsgröße (deutlich / etwas öfter)



Fahrradurlaub in den nächsten 5 Jahren

Nach Sinus-Milieus®

Häufigerer Fahrradurlaub
(Deutlich öfter/etwas öfter)



N= 3.039; alle Befragten

08

Anhang

Definition zentraler Begriffe

Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Kurzbefragung 2020

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

- Zu den Fahrrädern zählen auch Pedelecs und Lastenräder. Pedelecs sind verkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellte elektrifizierte Fahrräder, bei denen der/die Fahrende von einem Elektroantrieb nur dann unterstützt wird, wenn er/sie gleichzeitig selbst in die Pedale tritt. Die Motorunterstützung wirkt nur bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h.
- Bei Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. Elektro-Tretroller, Segways) handelt es sich um kleinere Fahrzeuge, die gemäß aktuellem Verordnungsentwurf über einen elektrischen Antrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 6 und 20 km/h verfügen. Sie haben eine Haltestange und können auch über einen Sitz verfügen.
- Ein „Pop-up-Radweg“ ist eine temporäre Umwidmung von Straßenverkehrsflächen in Radwege, die dazu beitragen kann, die mit dem Coronavirus einhergehenden Herausforderungen zu bewältigen und einen sicheren Radverkehr – gerade auch mit Blick auf ein mögliches Infektionsrisiko – zu gewährleisten.

Soziodemographie der Befragungsteilnehmenden

Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Kurzbefragung 2020

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit DE**
Geschlecht		
Weiblich	50	50
Männlich	50	50
Alter		
14-19 Jahre	8	8
20-29 Jahre	17	17
30-39 Jahre	17	17
40-49 Jahre	18	18
50-59 Jahre	23	23
60-69 Jahre	17	17
Bildung		
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)</i>	33	33
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	32	32
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH)</i>	35	35

*Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Deutschland, N = 3.039

**in Deutschland lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2019 III, n= 24.995

Angaben in %	Stichprobe*	Grund-gesamtheit DE**
Ortsgrößenklasse (BIK)		
< 5.000 Einwohner	4	4
5.000-20.000 EW	8	8
20.000-50.000 EW	11	11
50.000-100.000 EW	10	10
100.000-500.000 EW	30	30
> 500.000 EW	37	37
Sinus-Milieus®		
Konservativ-Etablierte	9	10
Liberal-Intellektuelle	8	7
Performer	9	8
Expeditive	11	9
Adaptiv-Pragmatische	12	11
Sozialökologische	7	7
Bürgerliche Mitte	12	13
Traditionelle	7	11
Prekäre	8	9
Hedonisten	17	15

Soziodemographie der Radfahrenden

Fahrrad-Monitor Deutschland – Corona-Kurzbefragung 2020

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit DE ***
Geschlecht			
Weiblich	49	50	50
Männlich	51	50	50
Alter			
14-19 Jahre	10	8	8
20-29 Jahre	19	17	17
30-39 Jahre	19	17	17
40-49 Jahre	17	18	18
50-59 Jahre	21	23	23
60-69 Jahre	14	17	17
Bildung			
Niedrig <i>(Kein Schulabschluss / noch in schulischer Ausbildung / Hauptschule)</i>	29	33	33
Mittel <i>(Realschule / Mittlere Reife)</i>	32	32	32
Hoch <i>(Abitur / Studienabschluss Uni / FH)</i>	39	35	35

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit DE ***
Ortsgrößenklasse (BIK)			
< 5.000 Einwohner	4	4	4
5.000-20.000 EW	8	8	8
20.000-50.000 EW	10	11	11
50.000-100.000 EW	10	10	10
100.000-500.000 EW	29	30	30
> 500.000 EW	38	37	37
Sinus-Milieus®			
Konservativ-Etablierte	10	9	10
Liberal-Intellektuelle	9	8	7
Performer	10	9	8
Expeditive	12	11	9
Adaptiv-Pragmatische	12	12	11
Sozialökologische	8	7	7
Bürgerliche Mitte	11	12	13
Traditionelle	5	7	11
Prekäre	6	8	9
Hedonisten	17	17	15

*Befragte in Deutschland, die zumindest selten mit dem Fahrrad fahren, N=2.266

**Stichprobe bestehend aus Personen zwischen 14 und 69 Jahren, wohnhaft in Deutschland, N = 3.039

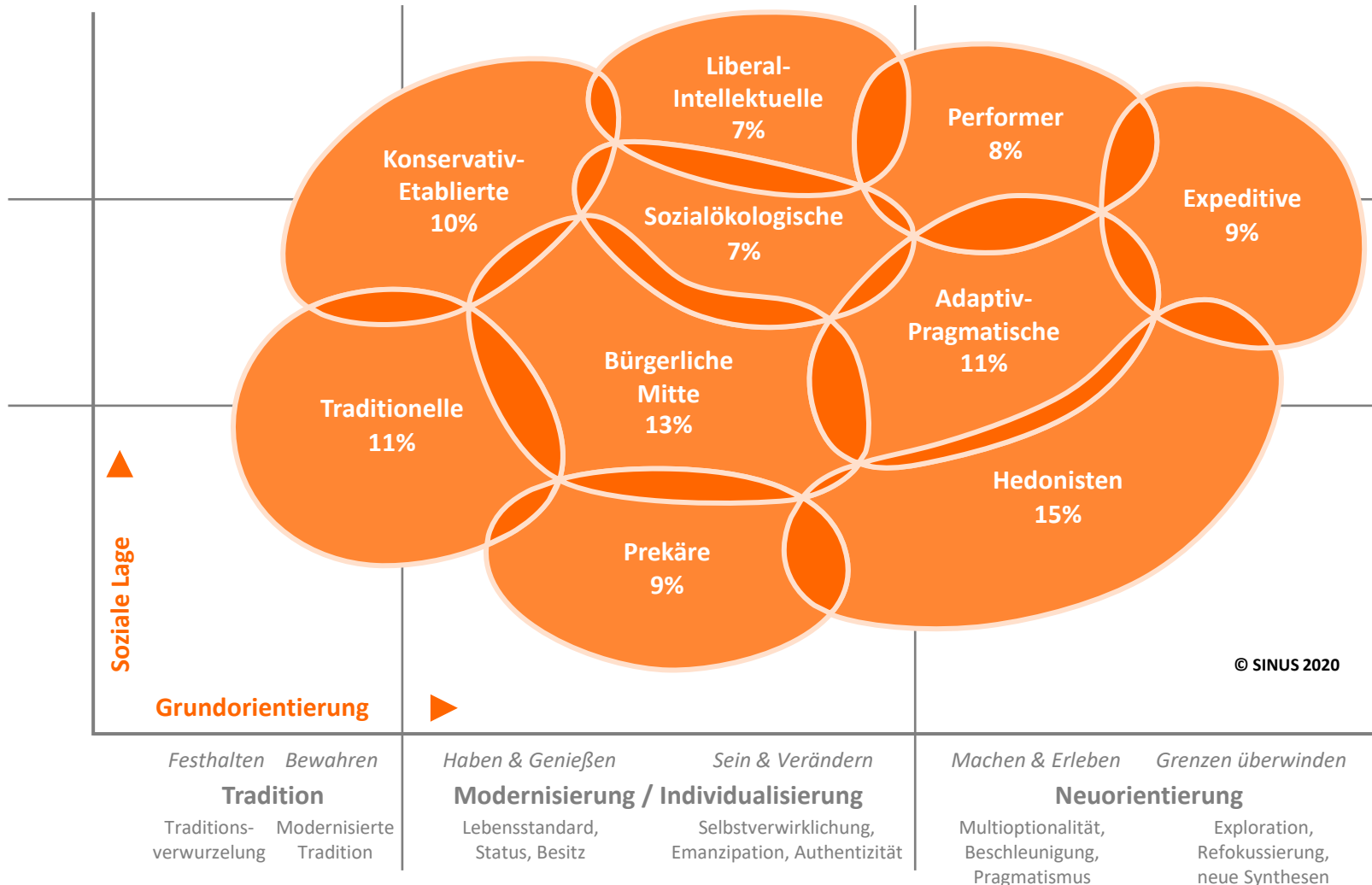
***in Deutschland lebende Gesamtbevölkerung zwischen 14 und 69 Jahre, Quelle: Best4Planning 2019 III, n= 24.995

Die "Kartoffelgrafik"

- Die Grafik auf der folgenden Seite zeigt die aktuelle Milieulandschaft und die Position der verschiedenen Milieus in der deutschen Gesellschaft nach sozialer Lage und Grundorientierung.
- Je höher ein bestimmtes Milieu in dieser Grafik angesiedelt ist, desto gehobener sind Bildung, Einkommen und Berufsgruppe; je weiter es sich nach rechts erstreckt, desto "moderner" ist die Grundorientierung des jeweiligen Milieus.
- In dieser "strategischen Landkarte" können Produkte, Marken und Medien positioniert werden.
- Was die Grafik auch zeigt: Die Grenzen zwischen den Milieus sind fließend; Lebenswelten sind nicht so (scheinbar) exakt eingrenzbar wie soziale Schichten. SINUS nennt das die "Unschärferelation der Alltagswirklichkeit".

Die Sinus-Milieus[®] in Deutschland 2020

Soziale Lage und Grundorientierung



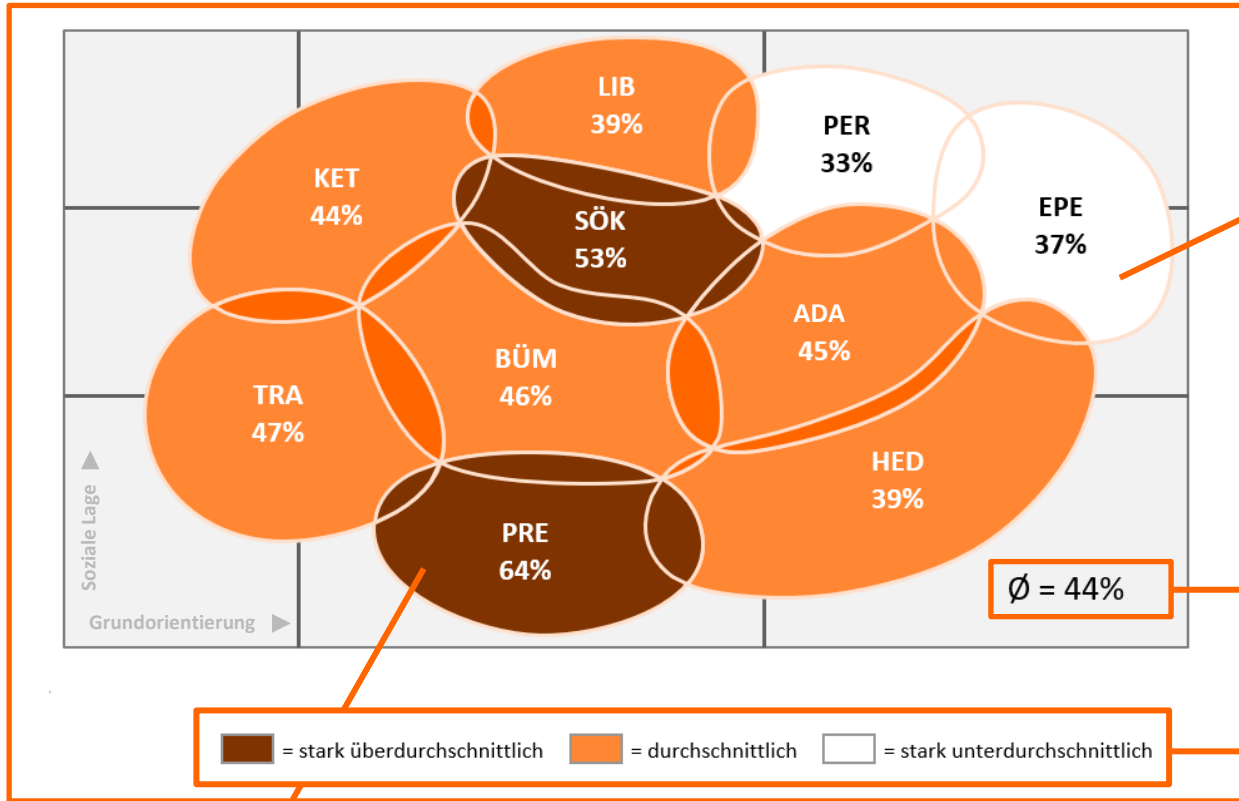
Prognose der Sinus-Milieustrukturen in Deutschland

Gewichtete Hochrechnung auf Basis demografischer Entwicklungen und Wertewandel-Trends

Sinus-Milieus	2010	2018	2020	2025	2030	2035	Tendenz
Konservativ-Etablierte	10,2%	10,0%	9,8%	10%	10%	10%	stabil
Liberal-Intellektuelle	7,1%	7,4%	7,1%	7%	8%	8%	+
Performer	7,1%	7,9%	8,0%	8%	8%	9%	+
Expeditive	5,8%	8,7%	9,1%	10%	12%	14%	++
Adaptiv-Pragmatische	8,9%	11,1%	11,2%	12%	13%	14%	++
Sozialökologische	7,2%	7,3%	7,1%	7%	7%	8%	stabil
Bürgerliche Mitte	14,2%	12,6%	12,6%	12%	12%	12%	--
Traditionelle	15,4%	11,1%	10,9%	9%	6%	4%	---
Prekäre	9,2%	9,2%	8,7%	9%	8%	7%	-
Hedonisten	14,9%	14,8%	15,3%	15%	15%	15%	stabil

Lesehilfe (1/2)

Ergebnisgrafiken mit Sinus-Milieus („Kartoffelgrafik“)



Anteil im Sinus-Milieu:

Im Sinus-Milieu der Expeditiven beträgt das Ergebnis 37%. Das Ergebnis ist in diesem Milieu im Vergleich zur Gesamtstichprobe stark unterdurchschnittlich - deshalb Farbmarkierung weiß.

Anteil bei Gesamt:

In der Gesamtstichprobe beträgt das Ergebnis 44%.

Farbmarkierung:

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

Anteil im Sinus-Milieu:

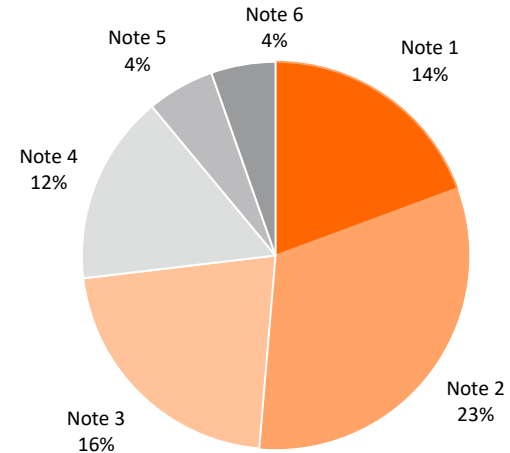
Im Sinus-Milieu der Prekären beträgt das Ergebnis 64%. Das Ergebnis ist in diesem Milieu im Vergleich zur Gesamtstichprobe stark überdurchschnittlich - deshalb Farbmarkierung braun.

Lesehilfe (2/2)

Erklärung der verschiedenen Farbskalen und Rundungsregel

- Folien mit **Orange-** / **Grau-** Schattierungen

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



- Zur Erhöhung der Lesefreundlichkeit werden keine Dezimalstellen berichtet. Entsprechend der **Kaufmännischen Regel** wurden die Dezimalstellen $<x,5$ abgerundet und $\geq x,5$ aufgerundet. Damit stets Summen von 100% eingehalten werden, wurden bei den Ergebnissen, die aufgrund von Rundungsfehlern in Summe über oder unter 100% ergaben, jene Werte nicht entsprechend der Kaufmännischen Regel ab- oder aufgerundet, deren Dezimalstelle die geringste Abweichung zum Schwellenwert ($x,5$) aufwiesen.

Ihre AnsprechpartnerInnen beim SINUS-Institut



Dr. Silke Borgstedt

Director Research & Consulting

Tel.: + 49 30 2061 30 98 - 13
silke.borgstedt@sinus-institut.de



Franziska Jurczok

Research & Consulting

Tel.: + 49 30 2061 30 98 - 14
franziska.jurczok@sinus-institut.de



Tim Gensheimer

Research & Consulting

Tel.: +49 6221 80 89 - 60
tim.gensheimer@sinus-institut.de

© Copyright Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, Heidelberg.

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

Zitate und Nachdrucke nur unter Angabe des Quellenhinweises.

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

HRB 332922 Mannheim
Geschäftsführer:
Manfred Tautscher, Berthold Flaig

Telefon: +49 (0) 6221-8089-0 / Telefax: +49 (0) 6221-8089-25
E-Mail: info@sinus-institut.de
Web: <http://www.sinus-institut.de>