



GIM | RELEVANCE COUNTS.

# I want to ride my bicycle

Eine quantitative Studie zu Motiven &  
Barrieren des Radfahrens in Deutschland

September 2018



GIM | RELEVANCE COUNTS.

## Schwache sozialwissenschaftliche Datenlage zum Radfahren in Deutschland

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) und sein Bundesgeschäftsführer, Burkhard Stork, stellten 2017 in ihrem Paper zu den wichtigsten verkehrspolitischen Forderungen heraus, dass die **sozialwissenschaftliche Datenlage zu Motiven und Barrieren zum Radfahren in Deutschland aktuell schwach** sei. Dies war für uns Anlass genug, uns zusammenzusetzen und eine Eigenstudie zu planen.

## Bisherige Studien haben einen eingeschränkter Erklärungswert für Deutschland

Aktuelle Studien zu Motiven und Barrieren zum Radfahren, z.B. die „**Four Types of Cyclists**“ von Geller (2016), haben bisher nur den **US-Amerikanischen Raum** im Blick. Die dabei identifizierten 4 Typen **unterscheiden sich v.a. auf einer Dimension: der wahrgenommenen Sicherheit beim Radfahren.**

- **Strong & Fearless:** Fühlen sich sehr sicher beim Radfahren im Straßenverkehr, auch ohne Fahrradspuren
- **Enthused & Confident:** Fühlen sich sehr sicher beim Radfahren im Straßenverkehr, sofern Fahrradspuren existieren
- **Interested but Concerned:** Fühlen sich nicht sicher beim Radfahren im Straßenverkehr, sind aber interessiert daran mehr zu fahren
- **No Way No How:** Fahren um keinen Preis Rad, weil sie es physisch nicht können oder aus Sicherheitsgründen nicht wollen

## Erfolgreiche Typologien basieren auf mehr als einer trennenden Dimension

Auch wenn die „4 Types of Cyclists“ die **Grundlage der erfolgreichsten Wiedereinführung des Fahrrads ist**, die es weltweit gegeben hat, glauben wir daran, dass die **Sachlage in der ‚alten Welt‘ ggf. etwas anders gelagert** ist.

Unsere **Erfahrung** aus 30 Jahren Konsum- und Sozialforschung zeigt, dass **selten nur eine Dimension** bei Typologien trennt!

## **GIM ICU Segmentierung auf Basis von Motiven & Barrieren gegenüber dem Radfahren**

Basierend auf dem **GIM ICU (Integrated Consumer Understanding) Segmentierungsansatz** hat die vorliegende Studie zum Ziel, eine auf **Werten, Einstellungen und Bedürfnissen** gegenüber dem **Alltagsradfahren** aufbauende **Typologie** zu entwickeln, die **repräsentativ für die bundesdeutsche Bevölkerung** (ab 18 Jahren) ist.

Um außerdem die **Motive und Barrieren gegenüber dem Radfahren** besser zu verstehen, wurden diese **anlassbezogen** abgefragt.

Der Studie gingen **mehrere ethnographische Vorstudien** im Rahmen von Bachelor- und Masterarbeiten an der HFT Stuttgart voraus, die allem voran den Bedeutungsraum des Alltagsradfahrens umfassend ermittelt haben.

Dieser Bedeutungsraum diente u.a. als **Grundlage** für die Formulierung von Statements **für die quantitative Erhebung**.

## **Übergeordnetes Ziel: Eine Segmentierung für Kommunen und die Fahrradindustrie**

Auf **Basis der Segmentierung** wurde zudem ein **Profiling-Tool** entwickelt, das es ermöglicht die **Zielgruppen treffsicher zu identifizieren**, um in **weiteren Forschungsvorhaben zielgerichtet vorgehen** zu können:

- **Kommunen** sollen dadurch die Möglichkeit haben, die **Förderung des Fahrradverkehrs empirisch geleitet und in Abhängigkeit der in ihrer jeweiligen Kommune existierenden Typenverteilung zu verfolgen**
- Die **Industrie** soll in die Lage versetzt werden, die **empirisch ermittelten unterschiedlichen Nutzungsanforderungen der Typen produkt- und serviceseitig gezielt zu adressieren**

# AGENDA

## › Hintergrund & Zielsetzung

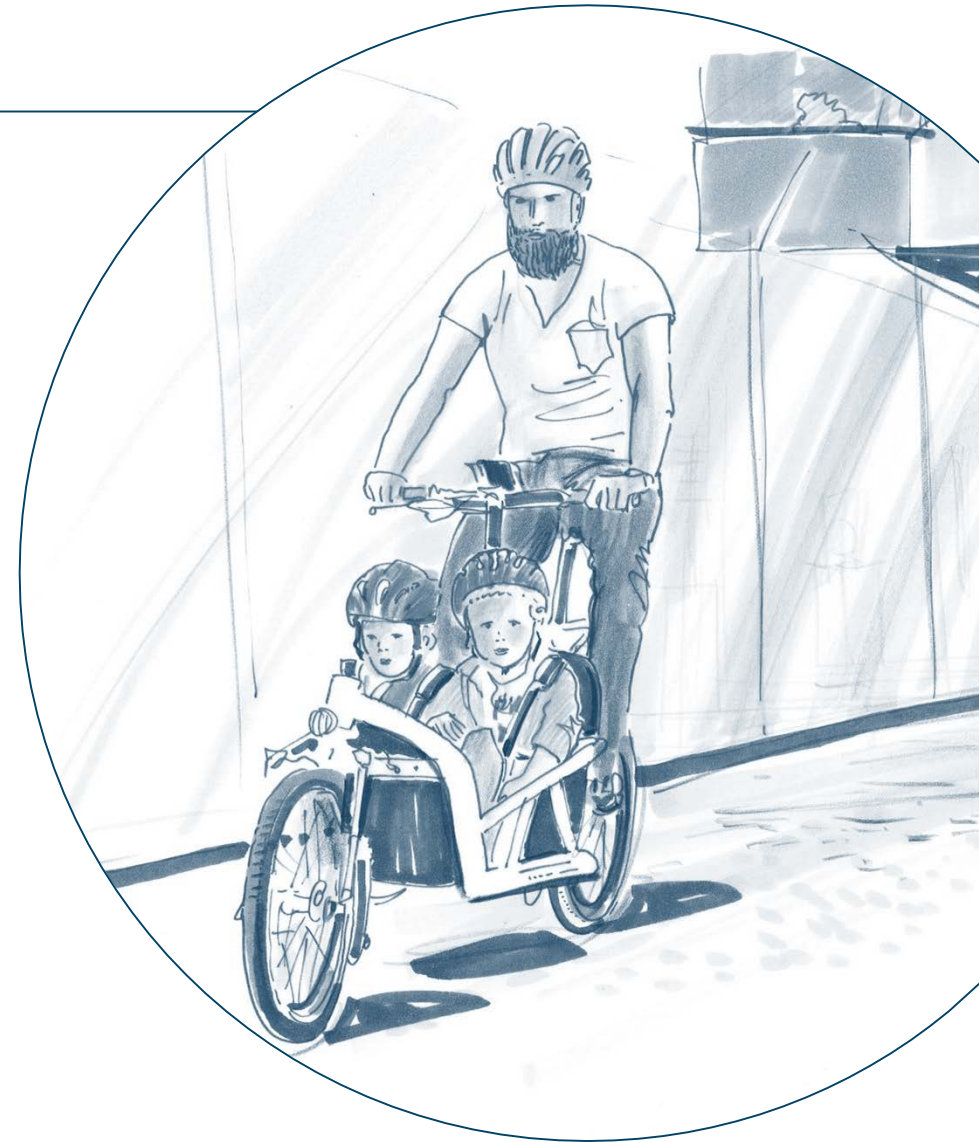
Methode

Radfahrer in Deutschland

Radfahren in Deutschland

Zusammenfassung & Empfehlungen

Was nun?





# AGENDA

Hintergrund & Zielsetzung

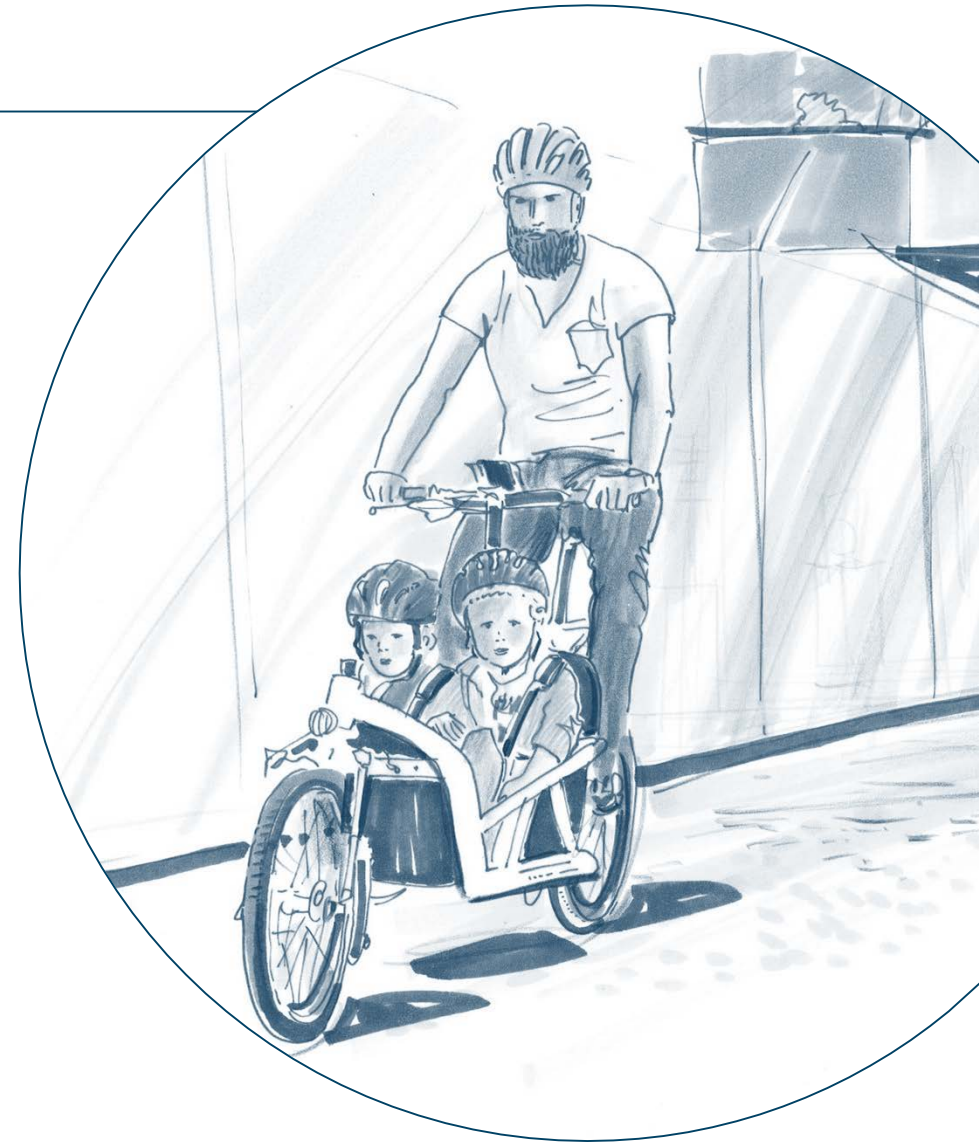
➤ **Methode**

Radfahrer in Deutschland

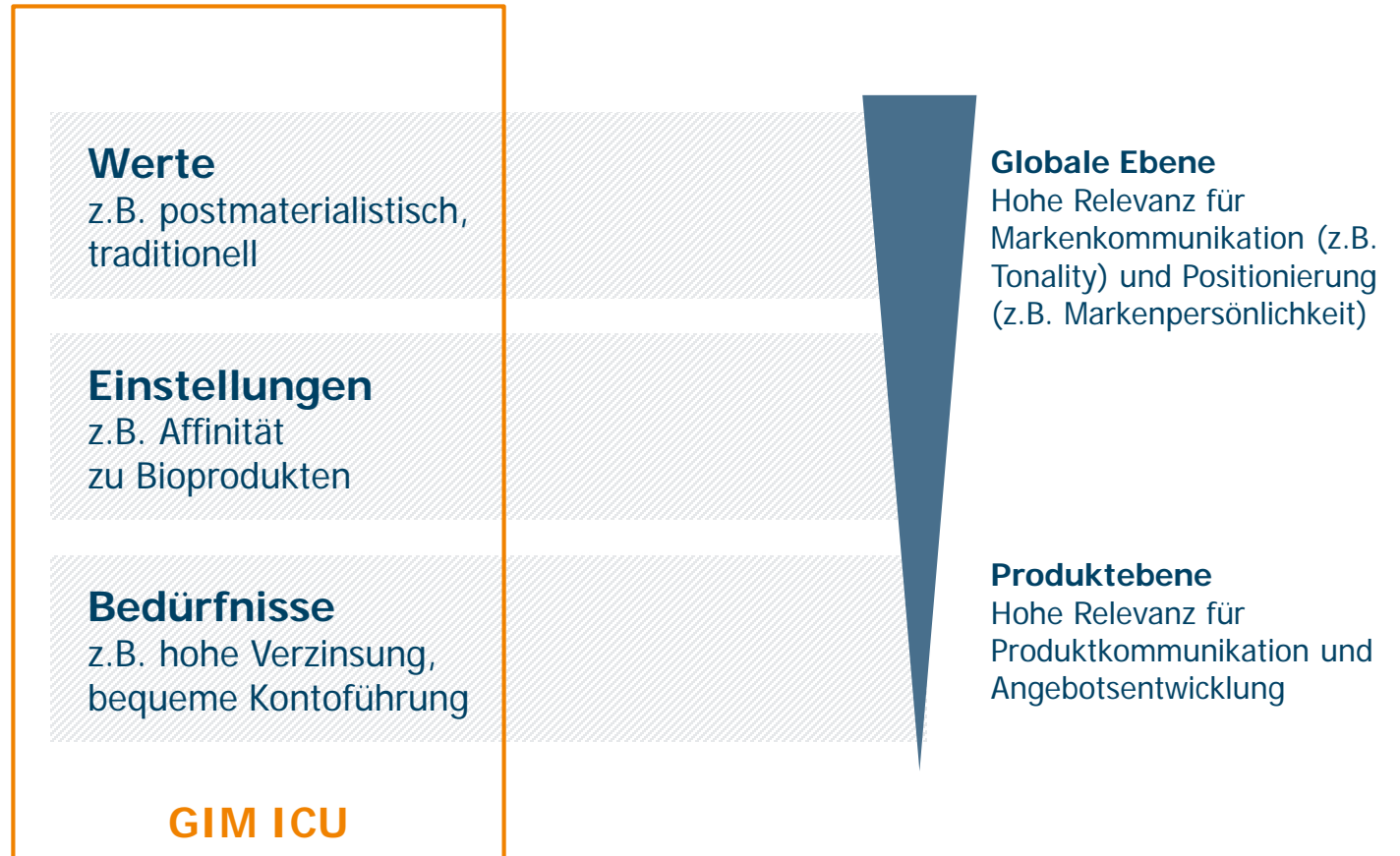
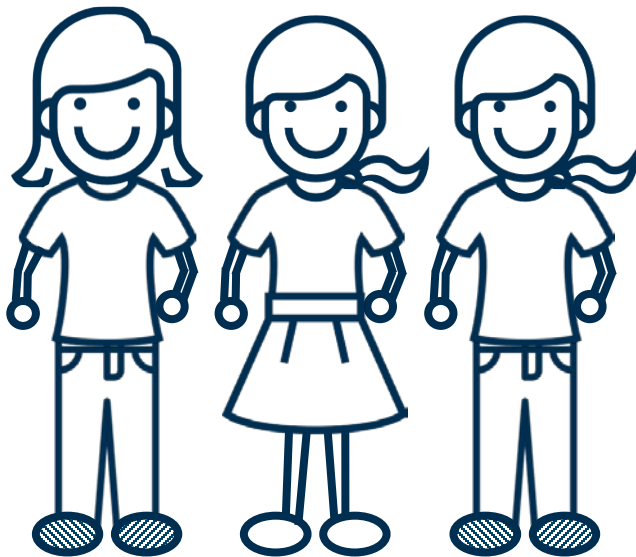
Radfahren in Deutschland

Zusammenfassung & Empfehlungen

Was nun?



**Klassische Zielgruppen-Modelle erfassen nicht den ganzen Menschen. GIM ICU (Integrated Consumer Understanding) hingegen integriert 3 verschiedene Ebenen: Werte, Einstellungen & Bedürfnisse.**



## Methode

- Quantitative Online-Befragung
- Dauer: jw. 20 Minuten

## Feldzeit

- Herbst 2017
- Dauer: 2 Wochen

## Stichprobe

- n=1.904 Personen
- Über 18 Jahre alt
- **Repräsentativ für die Bevölkerung** in Deutschland nach Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und Haushaltsgröße

## Themen

- **Besitz, Nutzung und Attraktivität verschiedener Verkehrsmittel mit Fokus auf dem Rad**
- Generelle **Einstellungen zum Radfahren**; auf dieser Grundlage: **Ermittlung verschiedener Radfahrertypen**
- **Verkehrsanlässe** und konkrete Beschreibung von zwei am Vortag zurückgelegten Wegen, um **Gründe für und gegen die Nutzung des Rads** kennenzulernen
- **Soziodemographie, Wertvorstellungen & Informationen zu Topographie und Infrastruktur**

Die am Vortag zurückgelegten Wege wurden abgefragt. Daraus wurden 2 für eine nähere Befragung ausgewählt, um Treiber & Barrieren des Radfahrens zu verstehen.

Für jede Person, der ein Fahrrad oder E-Bike zur Verfügung steht:



Sammlung **aller Anlässe**, zu denen **am Vortag Wege zurückgelegt** wurden, inkl. der **dafür verwendeten Verkehrsmittel**

Zufällige Ziehung

Zwei ausgewählte Fahrten für die weitere Befragung

z.B.

| Auto | Fahrrad | E-Bike | Motorrad | ÖPNV | Anderes |                     |
|------|---------|--------|----------|------|---------|---------------------|
|      |         |        |          |      |         | Einkaufen           |
|      | x       |        |          | x    |         | Arbeit              |
| x    | x       |        |          |      |         | Erholung            |
|      |         |        |          |      |         | Erledigungen        |
| x    |         |        |          |      |         | Besuch von Personen |
|      |         |        |          |      |         | Sport               |
|      |         |        | x        |      |         | Ausgehen            |
|      |         |        |          |      |         | Schule/Ausbildung   |

(wenn möglich:)

1 Fahrt MIT Radnutzung

1 Fahrt OHNE Radnutzung

TREIBER?

Aus welchen Gründen wurde bei der Fahrt das Rad/E-Bike genutzt?

BARRIEREN?

Aus welchen Gründen wurde bei der Fahrt kein Rad/E-Bike genutzt?



# AGENDA

Hintergrund & Zielsetzung

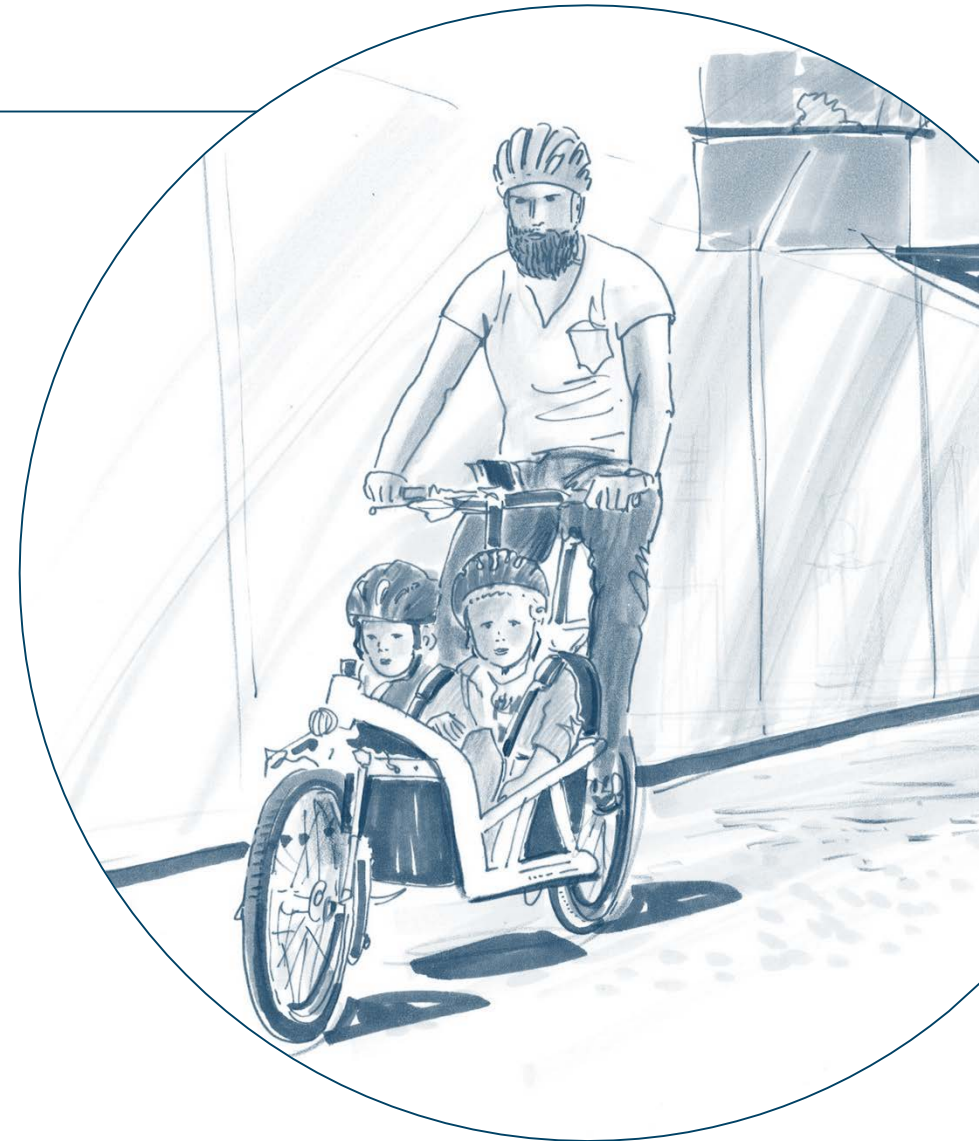
Methode

➤ **Radfahrer in Deutschland**

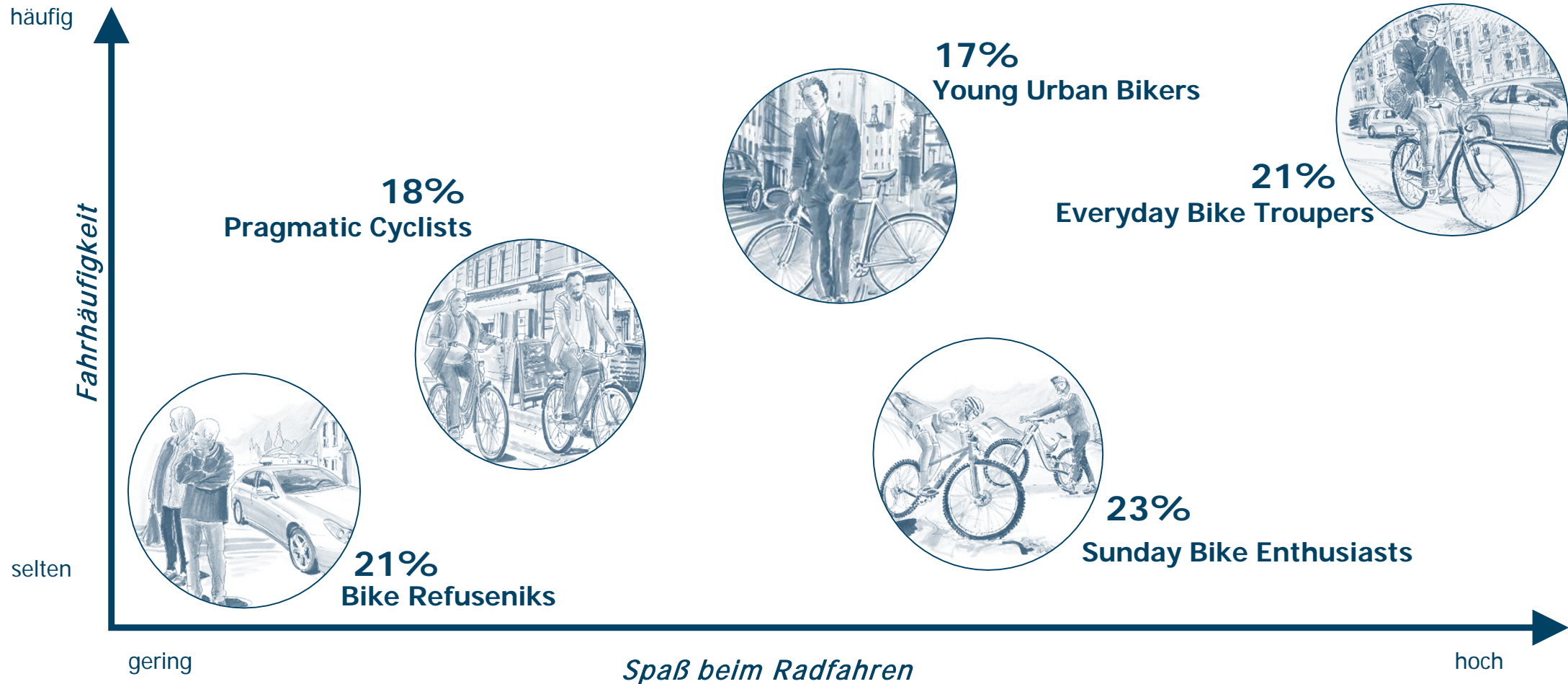
Radfahren in Deutschland

Zusammenfassung & Empfehlungen

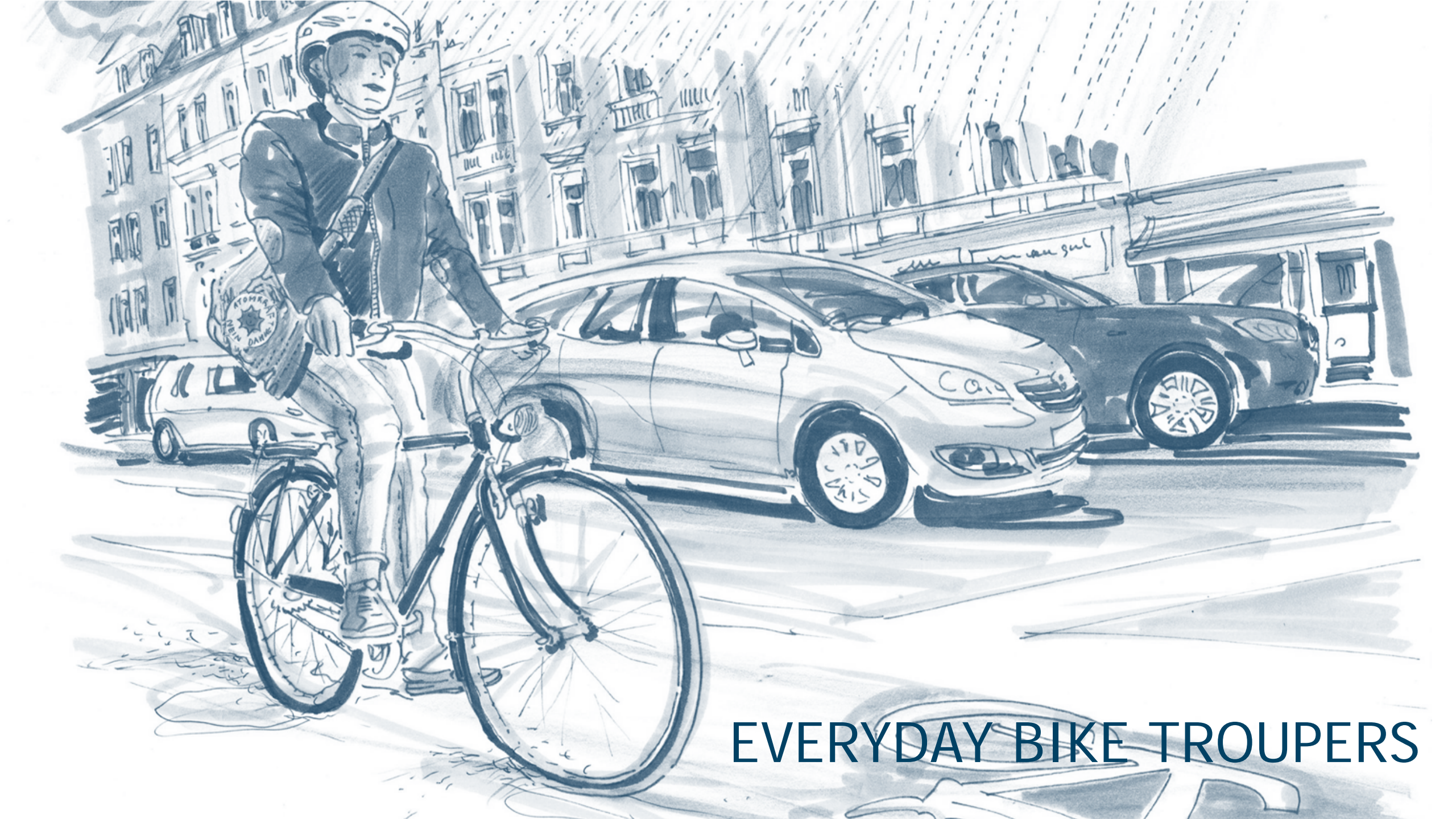
Was nun?



Basierend auf den Dimensionen Spaß beim Radfahren und der Fahrhäufigkeit, lassen sich 5 Typen unterscheiden, die sich gleichmäßig über die dt. Bevölkerung verteilen.







EVERYDAY BIKE TROUPERS



### Wer sind sie?



Meist über 40 Jahre



### Was ist ihnen wichtig?

Individualistisch und tlw. traditionell. Sie wollen...

- frei & unabhängig agieren
- das Leben genießen
- ein aktives Sozialleben und dem Gemeinwohl dienen

### Fahrradnutzung

- 47% sind am Vortag Rad gefahren
- Fahrradbesitz und -nutzung stark überdurchschnittlich
- V.a. bei Trekkingrädern mit 60% signifikant höherer Besitz (zu 51% im Schnitt)

### Einstellungen zum Radfahren

- Everyday Bike Troupers sind **Fahrrad-Fans und Idealisten der 1. Stunde.**
- Für sie ist **das Fahrrad ein flexibles, günstiges, bequemes und gesundes Fortbewegungsmittel** – und außerdem **das Verkehrsmittel der Zukunft**, das viele Verkehrsprobleme löst.
- Sie schätzen es, dass sie mit keinem anderen Verkehrsmittel **so nah ans Ziel kommen**, wie mit dem Fahrrad.
- Auch die **Umweltfreundlichkeit** und die Möglichkeit, die **Natur zu erleben**, sehen sie als großen Vorteil.
- Sie **mögen die technische Einfachheit** des Rades und empfinden es **auch als sehr wartungsarm** (ganz im Gegenteil zu den YUBIs).

| Zustimmung (Top-2)   |     | Ø   |
|--|-----|-----|
| Das Fahrrad ist das flexibelste Verkehrsmittel.                                    | 87% | 52% |
| Das Fahrrad ist das günstigste Verkehrsmittel beim Kauf und in der Instandhaltung. | 91% | 67% |
| Fahrräder sind die Lösung vieler Verkehrsprobleme.                                 | 79% | 51% |
| Mit keinem anderen Verkehrsmittel kommt man so nah ans Ziel, wie mit dem Fahrrad.  | 89% | 59% |
| Ich mag die technische Einfachheit des Fahrrads.                                   | 81% | 52% |
| Fahrräder sind sehr wartungsintensiv. Man muss sich ständig um sie kümmern.        | 5%  | 21% |

## SIE FAHREN RAD, WEIL...

- Sie die Fahrt **nichts kostet**: 56% vs. 45% im Ø
- Sie etwas für **ihre Gesundheit** tun wollen: 56% vs. 50% im Ø
- Es **am einfachsten ist** und sie **direkt bis zum Ziel** fahren können (55% vs. 40% im Ø) & die Strecke mit dem Fahrrad **Spaß macht**: 53% vs. 45% im Ø
- Sie mit dem Fahrrad **am flexibelsten sind** (48% vs. 34% im Ø) & sie **aus Gewohnheit** immer mit dem Rad fahren (47% vs. 34% im Ø)

## SIE FAHREN KEIN RAD, WEIL...

- Die **Strecke zu weit** zum Fahren mit dem Rad ist: 37% vs. 38% im Ø
- Es mit dem Fahrrad **zu lange** gedauert hätte: 35% vs. 33% im Ø
- Sie **etwas transportieren** müssen: 32% vs. 29% im Ø
- Sie **danach andere für das Rad ungeeignete Strecken** zurücklegen müssen: 11% vs. 7% im Ø

- Die Everyday Bike Troupers sind Idealisten der 1. Stunde: für sie überwiegen deutlich die Convenience-Aspekte des Rades, so dass das Fahrrad unhinterfragt oft genutzt wird.
- Die Barrieren fallen daher nahezu hinten unter: Neben den klassischen Barrieren (Strecke zu weit & zu lang) überwiegt bei diesem Typus aber das Denken in kombinierten Wegen (d.h. Everyday Bike Troupers denken immer daran, wie sie das Rad in ihre täglichen Wege mit einbauen können!)





# BIKE REFUSENIKS



### Wer sind sie?



Meist **über 40 Jahre**



### Was ist ihnen wichtig?

Traditionelle, konservative, und statusorientierte Einstellung. Sie sind...

- ...aktiv im Sozialleben
- ...bodenständig
- ...erfolgsorientiert und – bewusst

### Fahrradnutzung

- Nur 4% sind am Vortag Rad gefahren
- Insgesamt geringe Nutzung und Besitz von Rädern jeder Art
- Starke Nutzung von Autos: 87% vs. 85% im Schnitt

### Einstellungen zum Radfahren

- Aus Sicht der Bike Refuseniks ist **Radfahren anstrengend und unpraktisch.**
- Auf dem Rad kann man aus ihrer Sicht **wenig transportieren**, ist **Lärm und Abgasen** schonungslos ausgesetzt und ist **absolut unsicher** im Straßenverkehr: es ist also unbequem und unpraktisch.
- Sie **sehen zwar positive Aspekte** des Radfahrens wie das Naturerlebnis, Umweltschutz und den günstigen Preis, für sie ist das **Fahrrad aber kein vollwertiges Verkehrsmittel.**
- Es herrscht die Einstellung: **„Das Rad kann für manche ja praktisch sein, für mich aber nicht.“**

|  | Zustimmung (Top-2)0 | Ø   |
|--|---------------------|-----|
| Radfahren ist anstrengend.   | <b>74%</b>          | 45% |
| Mit dem Fahrrad kann man wenig transportieren.                         | <b>98%</b>          | 79% |
| Auf dem Fahrrad ist man Lärm und Abgasen schonungslos ausgesetzt.      | <b>93%</b>          | 70% |
| Radfahren ist absolut unsicher im Straßenverkehr.                      | <b>66%</b>          | 34% |
| Bürokleidung eignet sich nicht zum Radfahren.                          | <b>87%</b>          | 65% |
| Fahrradfahren ist bequem.  | <b>8%</b>           | 32% |
| Mit dem Fahrrad kann man das Wetter und die Umwelt intensiver erleben. | <b>71%</b>          | 73% |
| Das Fahrrad ist ein vollwertiges Verkehrsmittel.                       | <b>37%</b>          | 54% |

## SIE FAHREN RAD, WEIL...

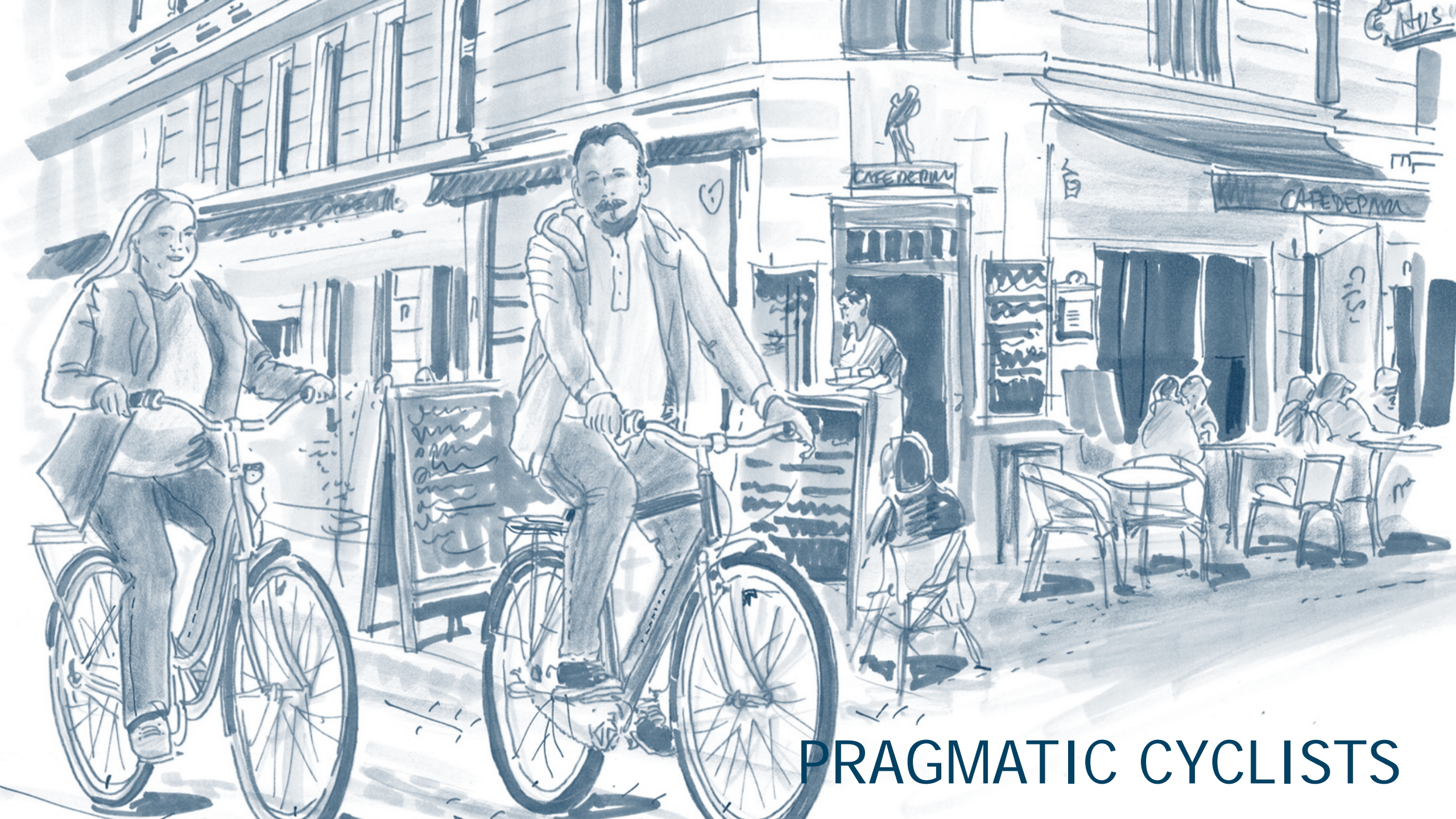
**Fahrrad generell  
kein relevantes Verkehrsmittel**

## SIE FAHREN KEIN RAD, WEIL...

- **Die 3 Klassiker:** Strecke **zu weit** (41% vs. 38% im Ø), Fahrt **zu lange** (38% vs. 33% im Ø) & nichts **transportieren** können (33% vs. 29% im Ø)
- Sie **nie/selten mit dem Rad fahren:** 23% vs. 13% im Ø
- Es **unbequem wäre** mit dem Rad zu fahren: 22% vs. 16% im Ø
- Sie sich **nicht fit genug fühlen:** 15% vs. 10% im Ø

- Abgesehen von den 3 klassischen Barrieren (zu weit, zu lange, nichts transportieren können) zeichnet die Bike Refuseniks v.a. aus, dass sie das Rad generell selten in Erwägung ziehen.
- Zu einem gewissen Grad lassen sich die Barrieren auf das Alter des Segments zurückführen (sich nicht fit genug fühlen). Tlw. scheint dieses Segment die Sicherheit der Fahrrad-Infrastruktur als wenig vertrauenswürdig wahrzunehmen.





PRAGMATIC CYCLISTS



### Wer sind sie?



Meist **20-49** Jahre



### Was ist ihnen wichtig?

- Teilen sich mit den YUBIs einer eher materialistische Einstellung
- Zudem haben Sie aber tlw. auch eine konservative und soziale Ader

### Fahrradnutzung

- 20% sind am Vortag Rad gefahren
- Nutzen und besitzen unterdurchschnittlich wenige Räder über alle Kategorien hinweg!
- Nur Bike-Refuseniks noch weniger involviert

### Einstellungen zum Radfahren

- Die Pragmatic Cyclists haben **keine starke Meinung zum Radfahren**. Für sie ist das Fahrrad einfach nur da.
- Insgesamt scheinen für sie die **nachteiligen Aspekte** des Radfahrens (Unsicherheit, mangelnde Transportmöglichkeiten) **zu überwiegen**.
- Zudem sind die **Treiber** nur **gering ausgeprägt**: Fahrspaß, Flexibilität und Naturerlebnis wird von diesem Typ nicht oder kaum mit dem Rad verbunden.
- Im Vergleich zu den **Bike Refuseniks** sehen sie allerdings eher die Möglichkeit, beim Radfahren auch mal **mental abschalten** zu können.

|   | Zustimmung (Top-2) | Ø   |
|---|--------------------|-----|
| Radfahren im Dunkeln ist nicht sicher.  | 39%                | 55% |
| Mit dem Fahrrad kann man wenig transportieren.                                    | 53%                | 79% |
| Fahrradfahren im Alltag macht Spaß.   | 27%                | 51% |
| Das Fahrrad ist das flexibelste Verkehrsmittel.                                   | 19%                | 52% |
| Mit keinem anderen Verkehrsmittel kommt man so nah ans Ziel, wie mit dem Fahrrad. | 22%                | 59% |
| Mit dem Fahrrad kann man die Natur stärker erleben.                               | 39%                | 81% |
| Auf dem Fahrrad kann man mental abschalten.                                       | 24%                | 47% |



## SIE FAHREN RAD, WEIL...

- Das **Wetter schön** ist:  
44% vs. 50% im Ø
- Es das **schnellste Verkehrsmittel** ist:  
23% vs. 28% im Ø
- Sie **Stress abbauen** wollen:  
20% vs. 19% im Ø
- Sie **für sich alleine sein** wollen:  
11% vs. 11% im Ø

## SIE FAHREN KEIN RAD, WEIL...

- Die **Strecke zu weit** zum Fahren mit dem Rad ist:  
31% vs. 38% im Ø
- Das **Wetter schlecht** ist:  
19% vs. 15% im Ø
- Ihr **Fahrrad nicht verkehrssicher genug** ist:  
6% vs. 4% im Ø

- Im Vergleich zu den anderen Typen, sprechen für die Pragmatic Cyclists wenige Gründe dafür, Rad zu fahren
- Im Vgl. zu den Everyday Bike Troupen wirken die Pragmatic Cyclists bequemer: Barrieren werden v.a. in externen Faktoren gesehen (Das Wetter war schlecht, das Fahrrad war nicht verkehrssicher) und weniger bei einem selbst.
- Eine schlechte Infrastruktur sticht im konkreten Anlass nicht als Barriere hervor.

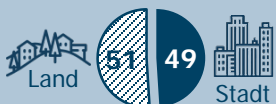
# SUNDAY BIKE ENTHUSIASTS



### Wer sind sie?



Meist 30-59 Jahre



### Was ist ihnen wichtig?

Soziale, teils konservative Einstellung! Sie wollen...

- eine aktive Rolle in der Gesellschaft spielen
- die Welt verstehen
- und bodenständig bleiben

### Fahrradnutzung

- 19% sind am Vortag Rad gefahren
- Leicht überdurchschnittlich: Mountainbikes: 37% zu 33% im Schnitt
- Starke Nutzung von Autos: 94% vs. 85% im Schnitt

### Einstellungen zum Radfahren

- Für die Sunday Bike Enthusiasts bedeutet Radfahren **Natur- & Umwelterlebnis**.
- Für sie ist das Fahrrad **weniger ein Alltagsverkehrsmittel** (vielleicht auch aufgrund ihres ländlichen Wohnorts: 51% vs. 39% im Ø geben an eher ländlich zu wohnen) und **eher eine Freizeitbeschäftigung und Sport**, um im Grünen zu entspannen.
- Obwohl sie das Rad eher als Ausgleich nutzen (81% vs. 68% Ø fahren mit dem Auto zur Arbeit), sehen sie Radfahren als einen **aktiven Beitrag zum Umweltschutz** und das Fahrrad als das günstigste Verkehrsmittel beim Kauf und in der Instandhaltung.

| Zustimmung (Top-2)   | Ø       |
|--|---------|
| Mit dem Fahrrad kann man die Natur stärker erleben.  | 96% 81% |
| Fahrräder sind das schnellste Verkehrsmittel im Alltag.  | 4% 20%  |
| Mit keinem anderen Verkehrsmittel als mit dem Fahrrad kann ich sofort vor der Haustür starten. | 14% 42% |
| Mit dem Fahrrad kann man wenig transportieren.   | 94% 79% |
| Auf dem Fahrrad kann man mental abschalten.  | 55% 47% |
| Auf dem Fahrrad fühle ich mich frei.   | 54% 48% |
| Das Fahrrad ist das günstigste Verkehrsmittel beim Kauf und in der Instandhaltung!.            | 80% 67% |



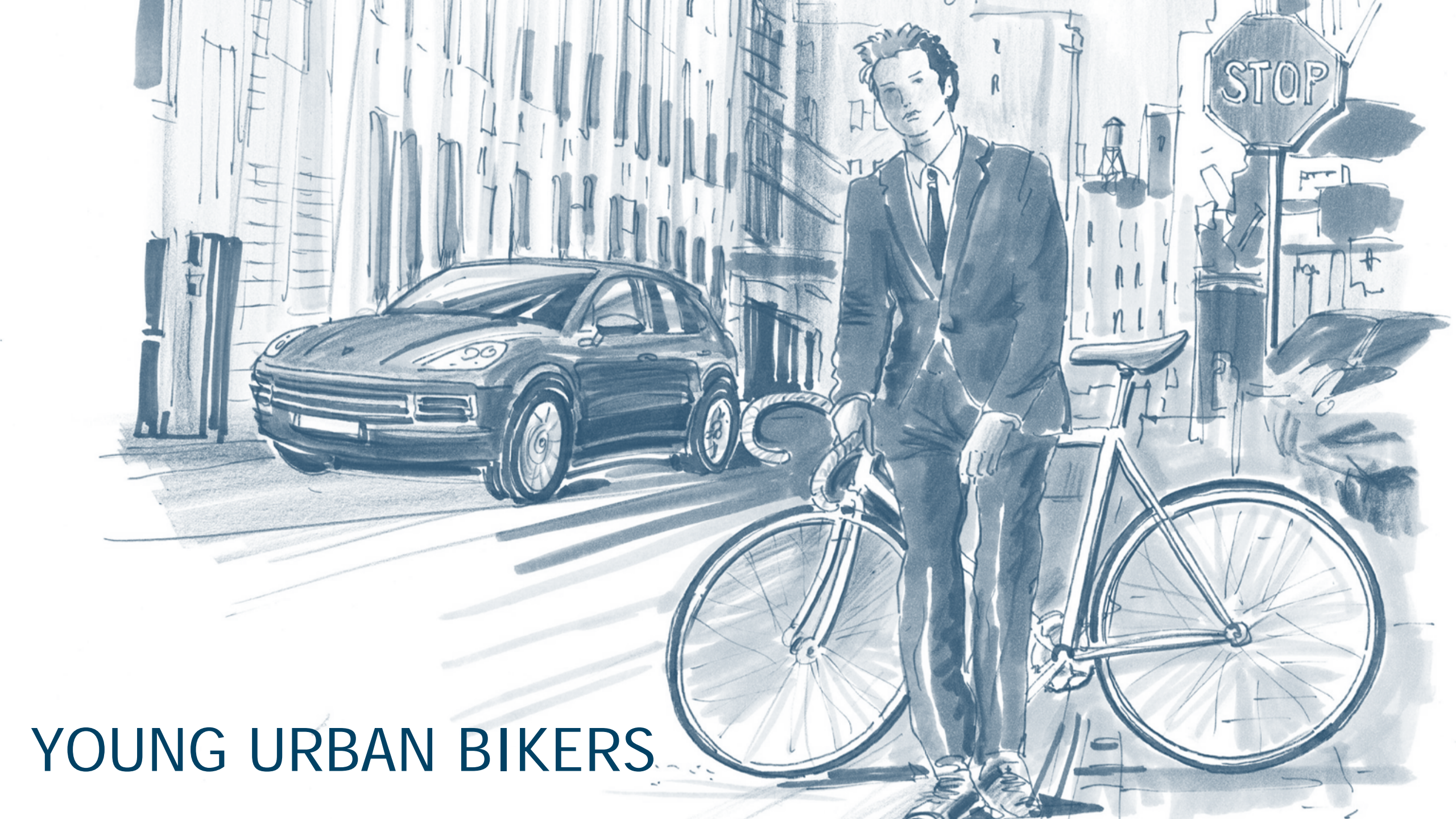
## SIE FAHREN RAD, WEIL...

- Sie etwas für ihre **Gesundheit tun wollen**:  
67% vs. 50% im Ø
- Das **Wetter schön** ist:  
59% vs. 50% im Ø
- Eine **bestimmte Strecke mit dem Fahrrad Spaß macht**:  
48% vs. 45% im Ø
- Sie die **Fahrt nichts kostet**:  
48% vs. 45% im Ø

## SIE FAHREN KEIN RAD, WEIL...

- Die **Strecke zu weit** zum Fahren mit dem Rad ist:  
44% vs. 38% im Ø
- Es mit dem Fahrrad **zu lange dauert**:  
37% vs. 33% im Ø
- Sie **etwas transportieren müssen**:  
32% vs. 29% im Ø
- Sie **nicht verschwitzt am Ziel ankommen** möchten:  
19% vs. 17% im Schnitt

- Auch die Sunday Bike Enthusiasts zeigen eine hedonistische Einstellung zum Radfahren: v.a. der physische Gesundheitsbezug und der Fahrspaß treten in den Vordergrund!
- Als Barrieren werden wiederum viele Faktoren genannt, die v.a. auf den eher ruralen Wohnort zurückzuführen sind (weite und lange Strecke, etwas transportieren müssen): sie fühlen sich im Alltag auf das Auto angewiesen.



YOUNG URBAN BIKERS



### Wer sind sie?



Meist **20-49 Jahre**



### Was ist ihnen wichtig?

Grundsätzlich materialistische Einstellung

- Materieller Besitz wichtig
- Probieren gerne Neues aus
- Sind tendenziell „open minded“

### Fahrradnutzung

- 42% sind am Vortag Rad gefahren
- U.a. höchster Anteil an Lastenrädern (5,5% im Vgl. zu 3,5% im Schnitt)
- V.a. bei E-Bikes mit 19%, signifikant höherer Besitz (zu 12% im Schnitt)

### Einstellungen zum Radfahren

- Radfahren ist für die Young Urban Bikers eine Option von vielen: sie sind **mobil** und nutzen die **Vielfalt der Angebote**: Auto, Fahrrad, ÖPNV, Sharing-Angebote.
- Sie schätzen die **Flexibilität des Radfahrens** und die Möglichkeit dabei **mental abschalten zu können**.
- Radfahren ist für sie **hip**: Das Rad ist **Lifestyle- und Status-Objekt**, mit dem man sich genauso **gut profilieren kann wie mit einem Auto**.
- Allerdings empfinden sie Räder auch als **wartungsintensiv** (eventuell aufgrund mangelnder „Schrauber“-Kompetenz) und **tlw. anstrengend**.
- Trotzdem empfinden Sie das **Alltagsradfahren als positive Challenge!**

| Zustimmung (Top-2)  |            | Ø   |
|---|------------|-----|
| Mit dem Fahrrad bin ich unabhängig vom Verkehr.                             | <b>74%</b> | 53% |
| Mit dem Fahrrad muss man sich nicht so streng an die Verkehrsregeln halten. | <b>47%</b> | 13% |
| Auf dem Fahrrad kann man mental abschalten.                                 | <b>75%</b> | 47% |
| Radfahren ist hip.  | <b>64%</b> | 41% |
| Ein Fahrrad ist ein Lifestyle-Objekt.                                       | <b>54%</b> | 30% |
| Fahrräder sind sehr wartungsintensiv. Man muss sich ständig um sie kümmern. | <b>48%</b> | 21% |
| Radfahren ist anstrengend.  | <b>55%</b> | 45% |
| Alltagsradfahrer sind immer verschwitzt.                                    | <b>59%</b> | 34% |
| Mit dem Fahrrad wird jede Alltagsstrecke zur positiven Challenge.           | <b>64%</b> | 37% |

## SIE FAHREN RAD, WEIL...

- Sie **Stress abbauen** wollen:  
26% vs. 19% im Ø
- Sie auf dem Rad **für sich alleine sein wollen**:  
17% vs. 11% im Ø
- Sie ihr **tolles / schickes Fahrrad ausfahren wollen**:  
14% vs. 8% im Ø
- Sie etwas **transportieren wollen**:  
10% vs. 8% im Ø

## SIE FAHREN KEIN RAD, WEIL...

- Sie **nicht verschwitzt** am Ziel ankommen möchten:  
20% vs. 17% im Ø
- Sie sich **nicht fit genug** fühlen:  
13% vs. 10% im Ø
- Es **keine gute Strecke für Radfahrer** ist (Hindernisse):  
12% vs. 9% im Ø
- Die **Strecke zu steil** ist:  
11% vs. 7% im Ø

- Die Treiber für das Radfahren sind v.a. hedonistisch geprägt!
- Interessant ist v.a., dass die Möglichkeit des Transports als Motiv gesehen wird! (Ist auch das Segment mit dem höchsten Anteil an Lastenrädern und E-Bikes)
- Die Barrieren lassen sich alle durch E-Bikes lösen (abgesehen von „es ist keine gute Strecke für Radfahrer“).



# AGENDA

Hintergrund & Zielsetzung

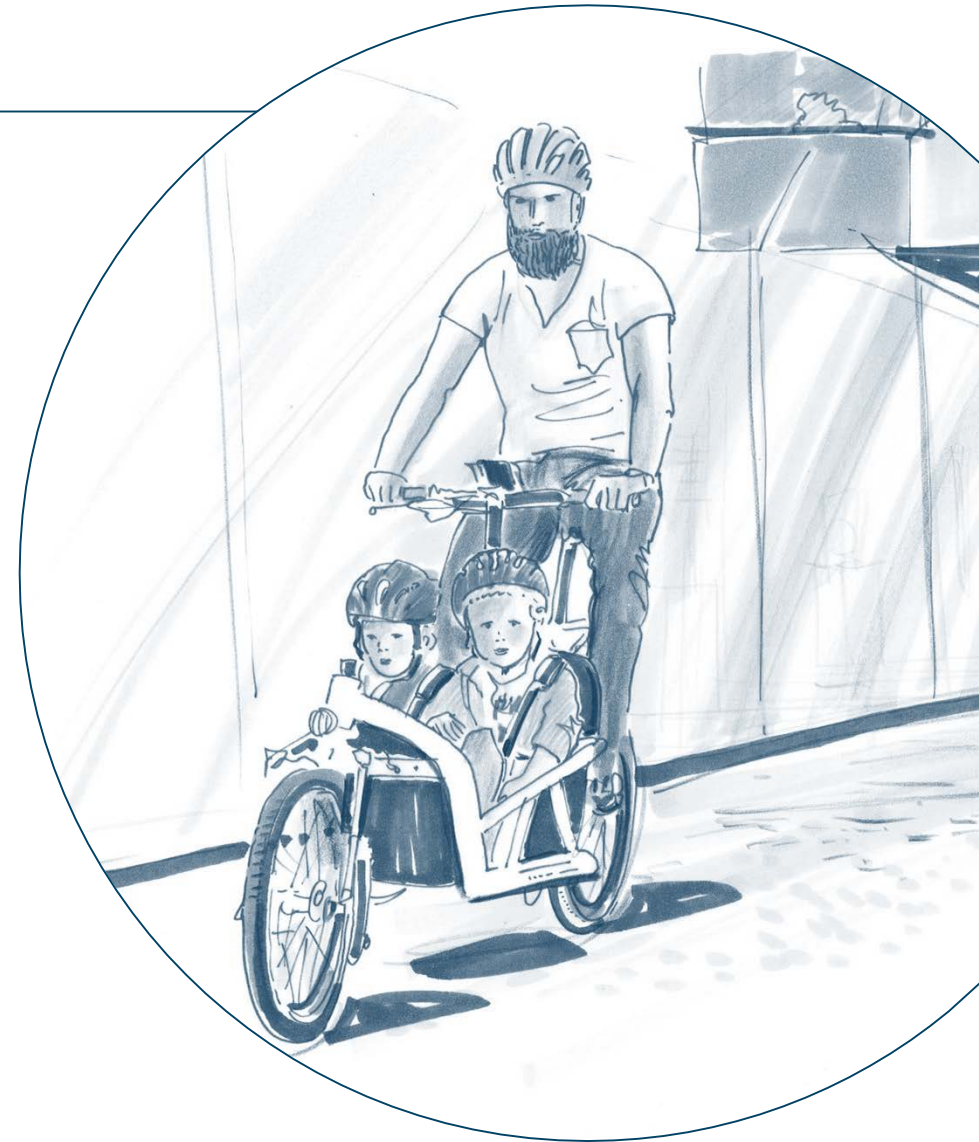
Methode

Radfahrer in Deutschland

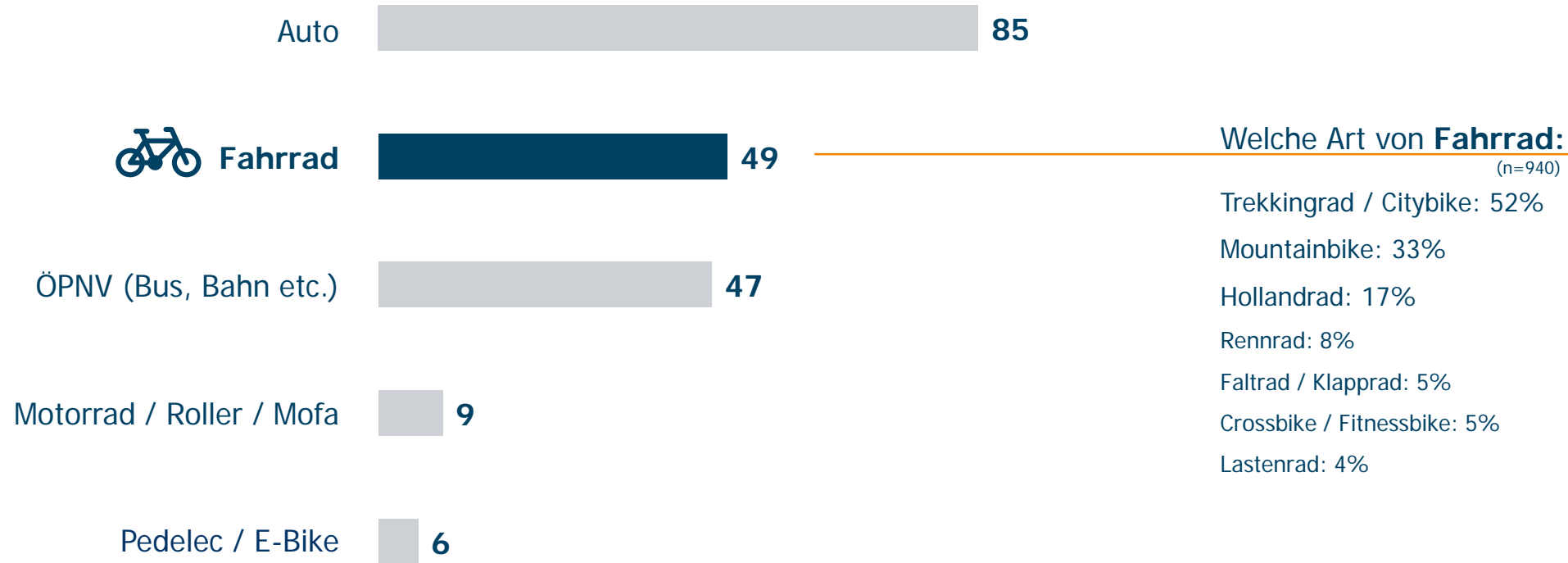
➤ **Radfahren in Deutschland**

Zusammenfassung & Empfehlungen

Was nun?



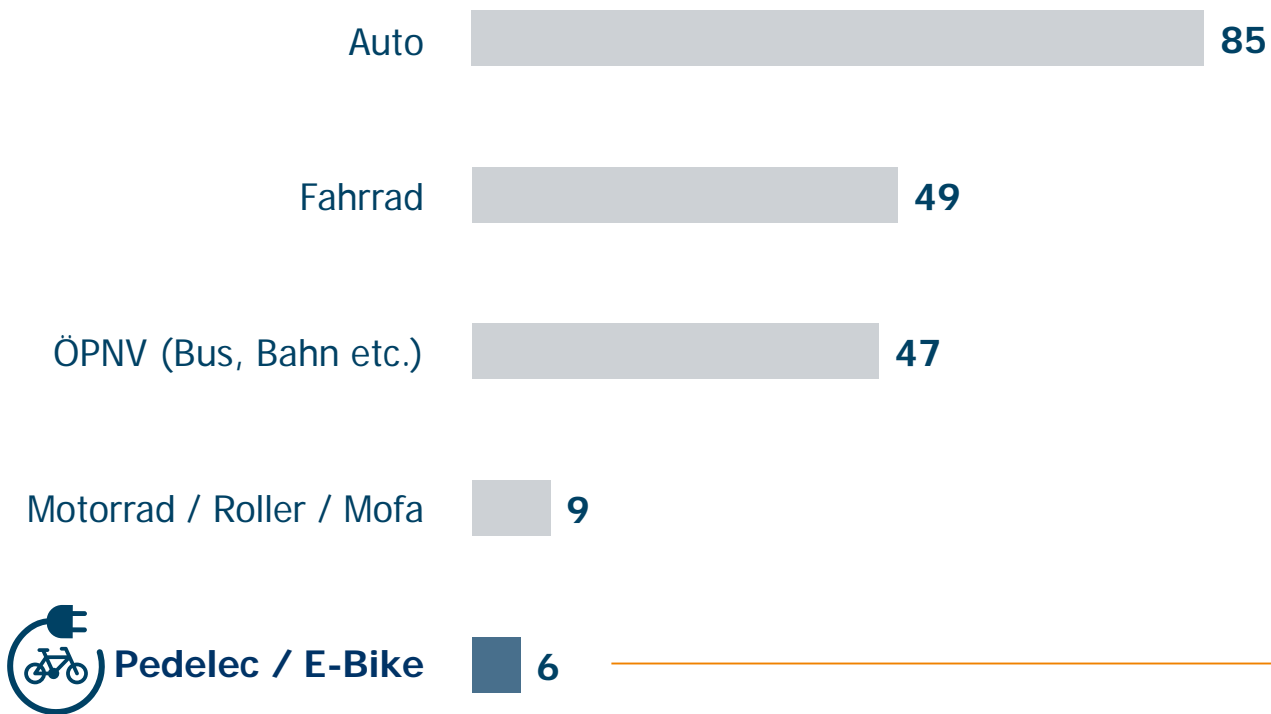
## Die Hälfte aller Deutschen nutzt ein Fahrrad im Alltag! Damit ist das Fahrrad nach dem Auto das am meisten verbreitete Verkehrsmittel kurz vor dem ÖPNV!



Q1 Welche der folgenden Verkehrsmittel nutzen Sie generell in Ihrem Alltag, unabhängig davon ob es Ihnen gehört oder ob Sie es mitbenutzen? Q14 Welche Art(en) von Fahrrad besitzen Sie? (Mehrfachantworten)

Basis: Alle Befragten, n=1.904.  
Werte in %.

## Mittlerweile 6% der Deutschen benutzen ein Pedelec oder E-Bike im Alltag. In 93% der Fälle handelt es sich um ein Pedelec mit einer Unterstützung bis 25 km/h.



- Trekkingrad / Citybike: 62%
- Mountainbike: 11%
- Hollandrad: 10%
- Crossbike / Fitnessbike: 9%
- E-Bike ohne Pedale: 4%
- Lastenrad: 4%
- Rennrad: 3%
- Faltrad / Klapprad: 2%

### Elektromotor-Unterstützung

über 25 km/h:

7



unter 25 km/h:

93

### Welche Art von Pedelec / E-Bike:

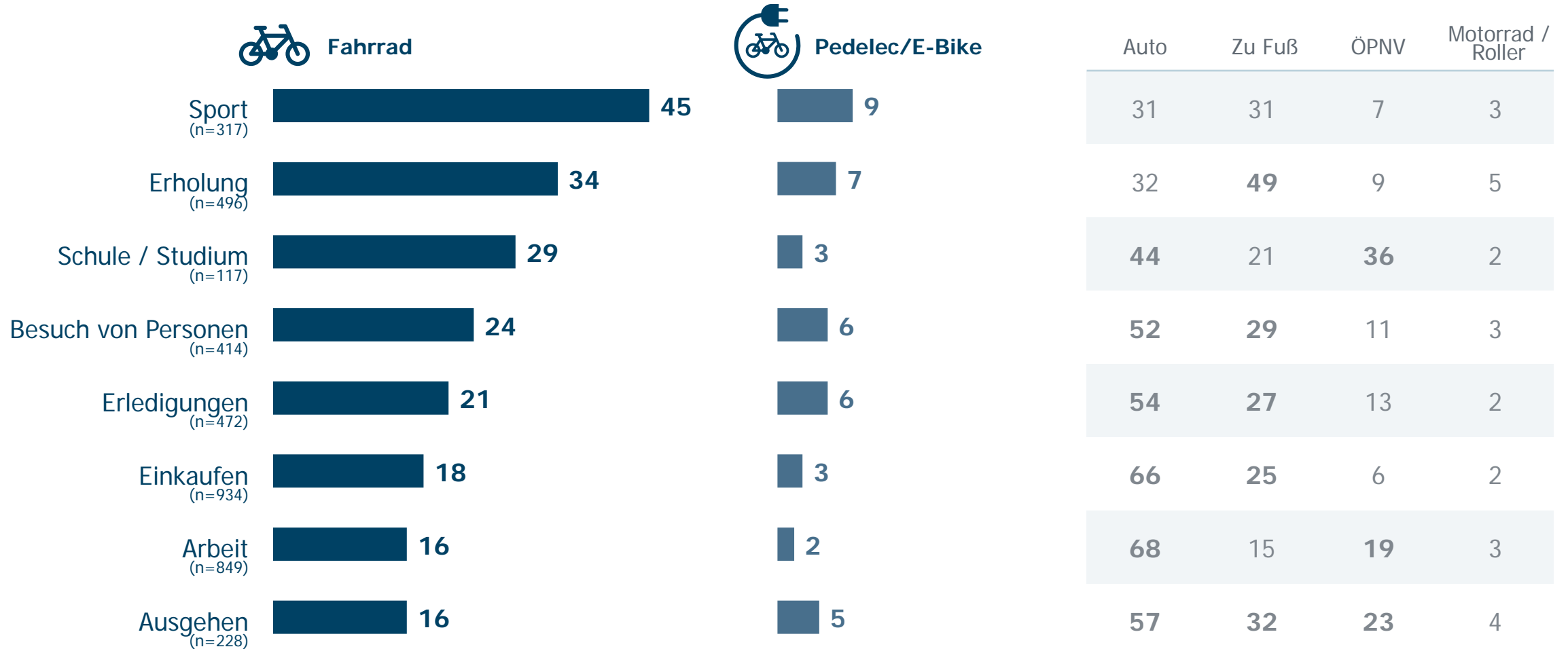
(n=106)

Q1 Welche der folgenden Verkehrsmittel nutzen Sie generell in Ihrem Alltag, unabhängig davon ob es Ihnen gehört oder ob Sie es mitbenutzen?  
 Q16 Welcher der folgenden Kategorien ordnen Sie Ihr Pedelec / E-Bike zu? Q17 Welche Art(en) von Pedelec / E-Bike besitzen Sie?  
 (Mehrfachantworten)

Basis: Alle Befragten, n=1.904.  
 Werte in %.



## Für Sport, Erholung oder als VM für den Weg zur Ausbildung kommt das Fahrrad am häufigsten zum Einsatz. Der Weg zur Arbeit ist bisher v.a. noch Domäne des Autos.



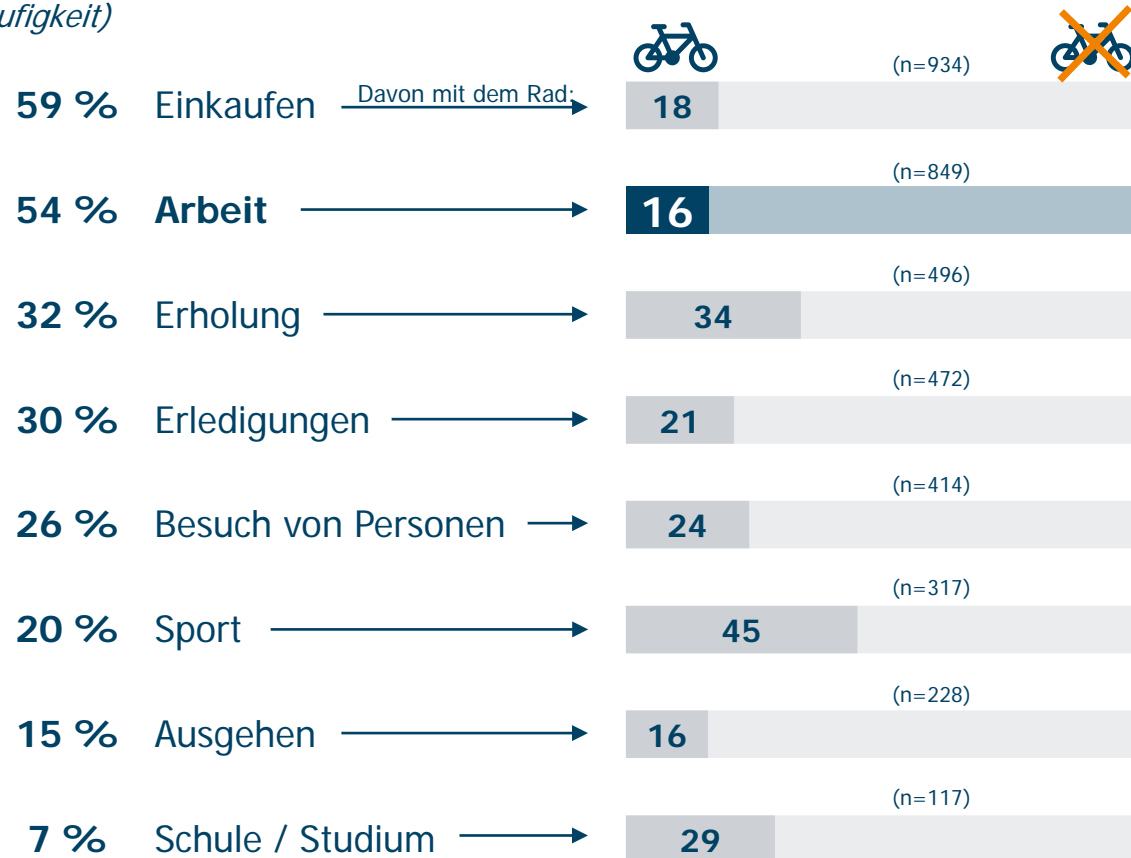
Q6 Für jeden gestrigen Anlass nennen Sie uns bitte die Verkehrsmittel, die Sie jeweils verwendet haben. (Mehrfachantwort)

Basis: Befragte, denen ein Rad zur Verfügung steht, n=1.574.  
Werte in %.

## Besonders relevant im Alltag: Wege zum Einkauf und zur Arbeit. Nur 16% der Arbeitswege werden mit dem Rad bestritten! Hohes Entlastungspotenzial vorhanden.

Zu welchen Anlässen haben Sie gestern Wege zurückgelegt?

(Häufigkeit)



Warum werden **nur 16% der Arbeitswege mit dem Rad zurückgelegt?**  
*(Top 5 Gründe gegen die Radnutzung)*

- Ich habe das Fahrrad nicht gewählt, weil...*
- ...die **Strecke zu weit** zum Fahren mit dem Fahrrad war: 44%
- ...es mit dem Fahrrad **zu lange gedauert** hätte: 43%
- ...ich nicht **verschwitzt am Zielort ankommen** wollte: 27%
- ...ich **etwas transportieren** musste: 20%
- ...es **unbequem** gewesen wäre mit dem Rad zu fahren: 16%

Q5 Welche Wege haben Sie gestern im Tagesverlauf zurückgelegt? Q6 Für jeden gestrigen Anlass nennen Sie uns bitte die Verkehrsmittel, die Sie jeweils verwendet haben. Q11 Aus welchen der folgenden Gründe haben Sie gestern für den Weg „Arbeit“ das Fahrrad nicht gewählt? (Mehrfachantworten)

(n=553 Fahrten)

Basis: Befragte, denen ein Rad zur Verfügung steht, n=1.574.  
 Werte in %.

## Rad wird gefahren, um das Wetter zu genießen, weil es gesund ist und Spaß macht. Barrieren sind eine zu weite & lange Strecke sowie mangelnde Transportkapazität.

### Ich habe das Fahrrad gewählt, weil...

...das Wetter schön war  50


...ich was für meine Gesundheit tun wollte  50

...die Strecke mit dem Fahrrad Spaß macht  45

...mich die Fahrt nichts gekostet hat  45

...es am einfachsten war, da ich direkt bis zum Ziel fahren konnte  40


### Ich habe das Fahrrad nicht gewählt, weil...

...die Strecke zu weit zum Fahren mit dem Fahrrad war  37

...es mit dem Fahrrad zu lange gedauert hätte  33

...ich etwas transportieren musste  29

...ich nicht verschwitzt am Zielort ankommen wollte  17

...es unbequem gewesen wäre mit dem Rad zu fahren  16


Q8 Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Fahrradfahren entschieden?  
Q11 Aus welchen Gründen haben Sie sich gegen das Fahrradfahren entschieden? (Mehrfachantworten)

Basis: Fahrten, bei denen das Rad/E-Bike verwendet wurde, n=641; Fahrten, bei denen das Rad/E-Bike nicht verwendet wurde, n=1.727. Werte in %.





## Offene Barrieren & Motive sind weitestgehend komplementär. Es zeigt sich aber ein weiterer Treiber: situationsabhängig wird es als das schnellste VM wahrgenommen.


### Ich habe das Fahrrad gewählt, weil...

...die Entfernung angemessen war/das Auto sich nicht gelohnt hätte  20


...es das schnellste Verkehrsmittel war  17

...ich was für meine Gesundheit tun wollte  16

...weil ich mich bewegen/Sport machen wollte  11

...mir Fahrradfahren/die Strecke mit dem Fahrrad Spaß macht  11


### Ich habe das Fahrrad nicht gewählt, weil...

...die Strecke zu weit zum Fahren mit dem Fahrrad war  40

...ich etwas transportieren musste  17

...das Wetter schlecht war  9

...es mit dem Fahrrad zu lange gedauert hätte  8

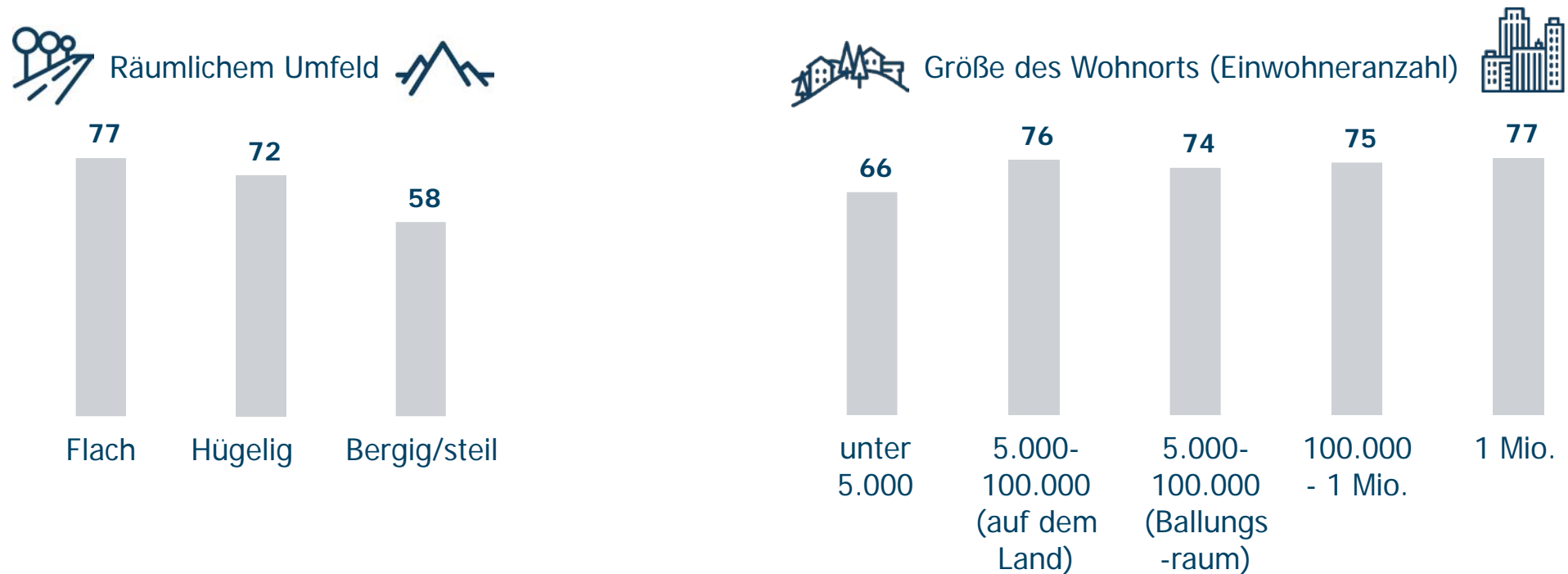
...andere Fortbewegungsmittel praktischer waren  5

Q7 Aus welchen Gründen haben Sie sich für das Fahrradfahren entschieden? Q10 Aus welchen Gründen haben Sie sich gegen das Fahrradfahren entschieden? (offene Abfrage)

Basis: Fahrten, bei denen das Rad/E-Bike verwendet wurde, n=641; Fahrten, bei denen das Rad/E-Bike nicht verwendet wurde, n=1.727. Werte in %.

## Die Häufigkeit der Radnutzung hängt von der Wohnumgebung ab: In bergigeren Gegenden sowie in Dörfern auf dem Land wird seltener Fahrrad gefahren.

Anteil Personen, die min. 1 Mal in der Woche Radfahren in Abhängigkeit von...

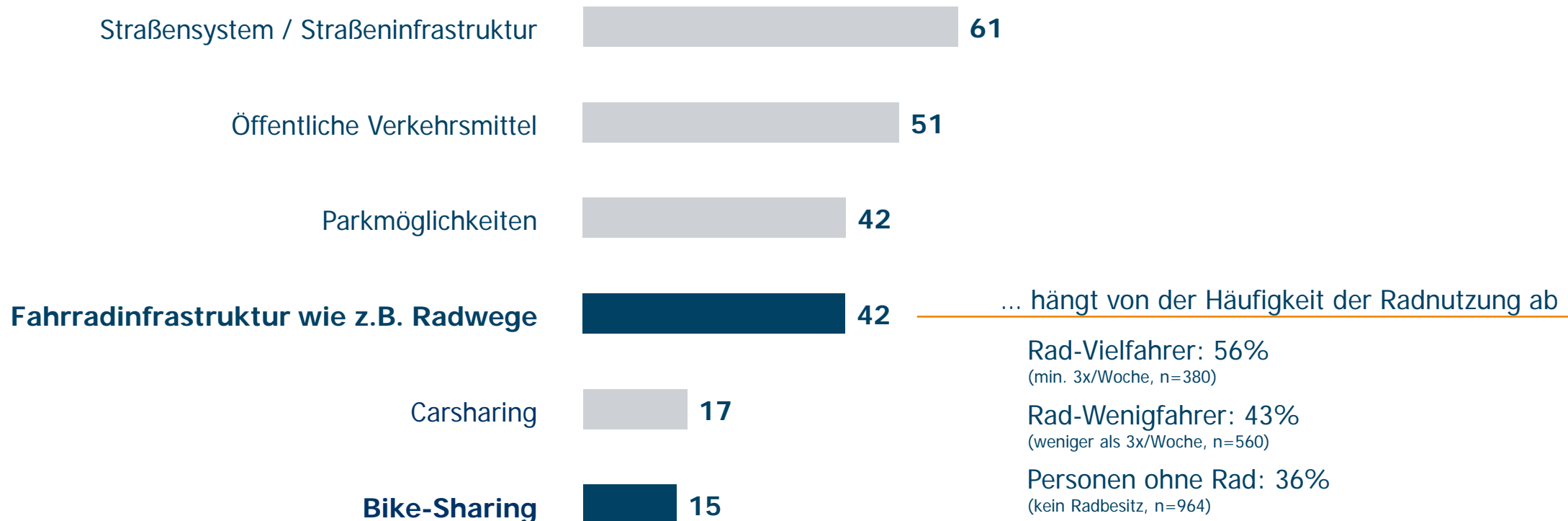


Q19 Wie häufig fahren Sie gemittelt über das gesamte Jahr Fahrrad? Q25 Wie würden Sie das räumliche Umfeld, in dem Sie Ihre Alltagswege zurücklegen, beschreiben? S6 Was beschreibt die Gemeinde oder die Stadt, in der Sie Ihren ersten Wohnsitz haben, am besten?

Basis: Alle Radfahrer, n=940.  
Werte in %.

## Die Fahrradinfrastruktur rankt an 4. Stelle, was die Bewertungen angeht! Nur 42% finden diese gut bis sehr gut. V.a. Vielfahrer empfinden die Infrastruktur besser!

Anteil Personen, die Infrastruktur in ihrer Stadt als gut ausgebaut bewerten



Q23 Inwieweit denken Sie persönlich, dass die Infrastruktur in Ihrer Stadt gut ausgebaut oder schlecht ausgebaut ist? (5-Punkt-Skala)

Basis: Alle Befragten, n=1.904.  
Top-2-Werte in %.





# AGENDA

Hintergrund & Zielsetzung

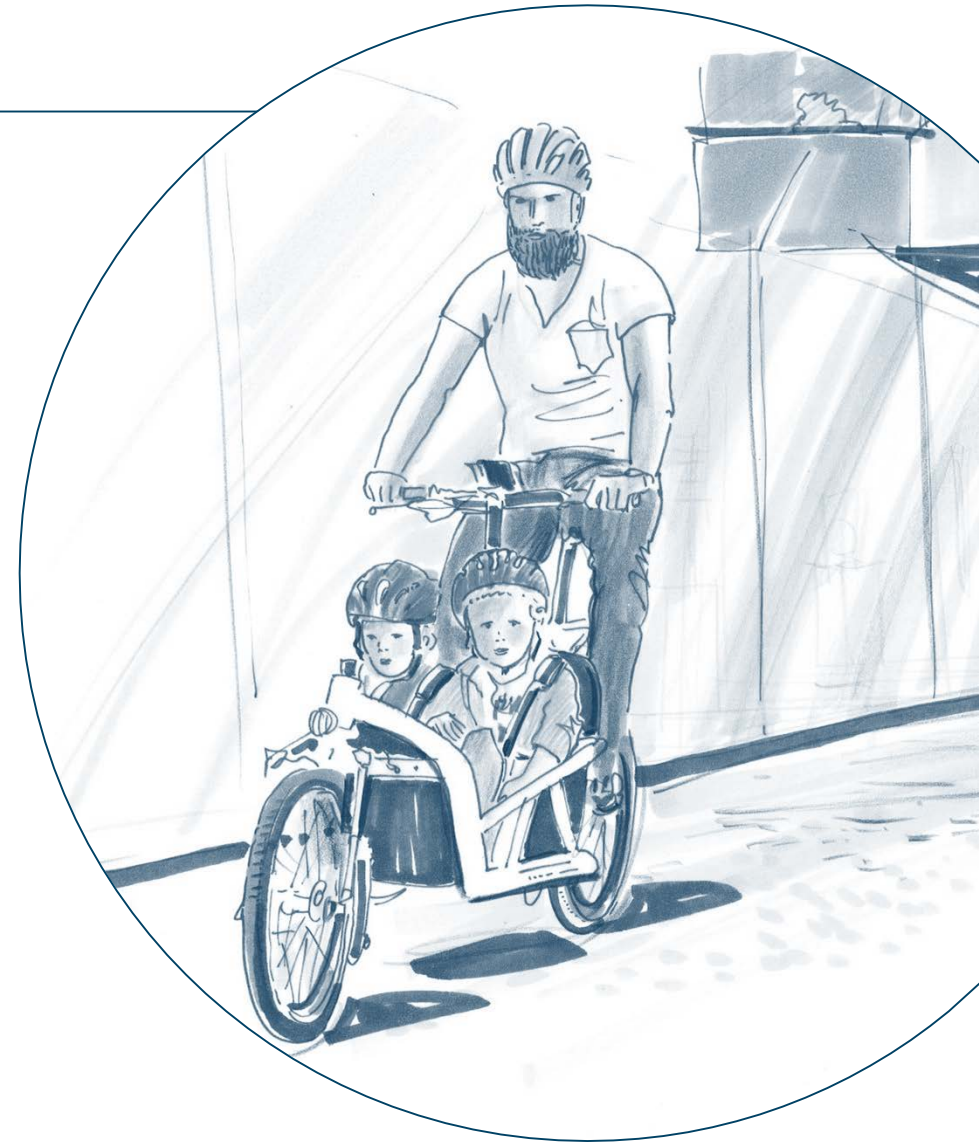
Methode

Radfahrer in Deutschland

Radfahren in Deutschland

➤ **Zusammenfassung & Empfehlungen**

Was nun?



## **Es gibt „5 Types of Cyclists“**

Die bundesdeutsche Bevölkerung lässt sich in 5 Radfahrertypen unterteilen, die sich in Bezug auf ihre Einstellung zum Radfahren (Hedonistisch vs. Pragmatisch) und ihr Verhalten (Häufigkeit des Radfahrens) unterscheiden: die Young Urban Bikers, die Everyday Bike Troupers, die Bike Refuseniks, die Pragmatic Cyclists und die Sunday Bike Enthusiasts.

## **Je weniger man Rad fährt, desto eher nimmt man die Mängel der Infrastruktur wahr**

Die wahrgenommene Sicherheit beim Radfahren unterscheidet sich auch bei der vorliegenden Studie zwischen den Segmenten – auch wenn sie nicht die einzige trennende Dimension ist. Es zeigt sich, dass Wenigfahrer die Fahrradinfrastruktur ihrer Stadt häufiger schlechter bewerten, als Vielfahrer. Interessanterweise spiegelt sich diese Bewertung aber nicht in den anlassbezogenen Barrieren wider! Es scheint eher so, als ob das Rad im konkreten Anlass einfach nicht im unmittelbaren Bewusstsein der Wenigfahrer ist und somit weniger habitualisiert genutzt wird!

## **Mobilitätsrevolution: das E-Bike / Pedelec als ernstzunehmende Alternative zum Auto?**

Viele der von fast allen Radfahrertypen aufgeführten Barrieren gegenüber dem Radfahren (weite & lange Strecken, schwitzen beim Radfahren, sich nicht fit genug fühlen etc.) können vom E-Bike / Pedelec ausgeglichen werden. Man schwitzt nicht mehr, die Distanzen & Zeiten schrumpfen in der Wahrnehmung u.v.m. Diese mögliche Revolution wird verstärkt, indem die YUBIs (jüngste Zielgruppe) schon jetzt den höchsten E-Bike / Pedelec Share aufweisen (und höchsten Lastenräder-Anteil): es wächst sozusagen eine Generation heran, für die das Auto nicht mehr die Lösung aller Mobilitätsprobleme ist, sondern die viel eher im Fahrrad – egal, in welcher Gestalt – eine Lösung sieht!

### **Ausbau der Fahrradinfrastruktur erforderlich**

In Anbetracht dessen, dass über die Hälfte der Deutschen die Fahrradinfrastruktur als befriedigend und schlechter erlebt und dass v.a. Wenigfahrer die Infrastruktur als schlecht erleben, muss natürlich weiterhin alles dafür getan werden, die Fahrradinfrastruktur zu verbessern. Dass dies nicht immer mit teuren baulichen Maßnahmen einhergehen muss, zeigen die Anfänge der Kopenhagener Fahrradpolitik (Umwidmung von Autospuren zu Fahrradspuren).

### **ABER: bauliche Maßnahmen nicht alleiniges Mittel → Motive fördern**

Es zeigt sich aber auch, dass auf den konkreten Anlass bezogen, eine schlechte Infrastruktur selten als Top-Barriere für die Fahrradnutzung betrachtet wurde. Immerhin zwei Typen, die nicht häufig im Alltag Radfahren, dies aber nicht kategorisch ablehnen (Sunday Bike Enthusiasts, Pragmatic Cyclists), könnten auch mit anderen Lösungen (ob kommunikativ oder serviceorientiert) an das Thema Alltagsradfahren herangeführt werden. Dabei sollte der Blick auch mal auf die Motive für das Radfahren im Alltag gelegt werden (z.B. Kaufprämien für E-Bikes, steuerliche Begünstigung des beruflichen Pendelverkehrs mit dem Fahrrad, kostenlose Fahrtrainings durch die Kommune, Leihmöglichkeit für E-Lastenräder etc.). Hier gilt es typenspezifische und je nach Kommune angepasste Lösungen zu suchen!

### **Die Fahrradindustrie muss umfassende Mobilitätslösungen anbieten**

Der Fahrradmarkt floriert und die Kategorien differenzieren sich täglich aus. An was es jedoch mangelt, sind Mobilitätslösungen aus einer Hand. Das Auto wird zur Zeit noch als umfassender Mobilitätsproblemlöser wahrgenommen (zumindest im ländlichen Raum), das Fahrrad im Gegensatz dazu noch immer als „Sportgerät“ (Sunday Bike Enthusiasts) oder „umständliches Alltagsgefährt“ (Pragmatic Cyclists). Smarte Lösungen in Bezug auf das sichere Parken, die allgemeine Verkehrssicherheit der Räder, das Angebot an bürotauglicher Radkleidung etc. sind nur einige Ideen, die gebündelt und typengerecht angeboten werden müssen. Hier gilt es Lösungen gemeinsam mit den jeweiligen Radfahrertypen zu entwickeln.



# AGENDA

Hintergrund & Zielsetzung

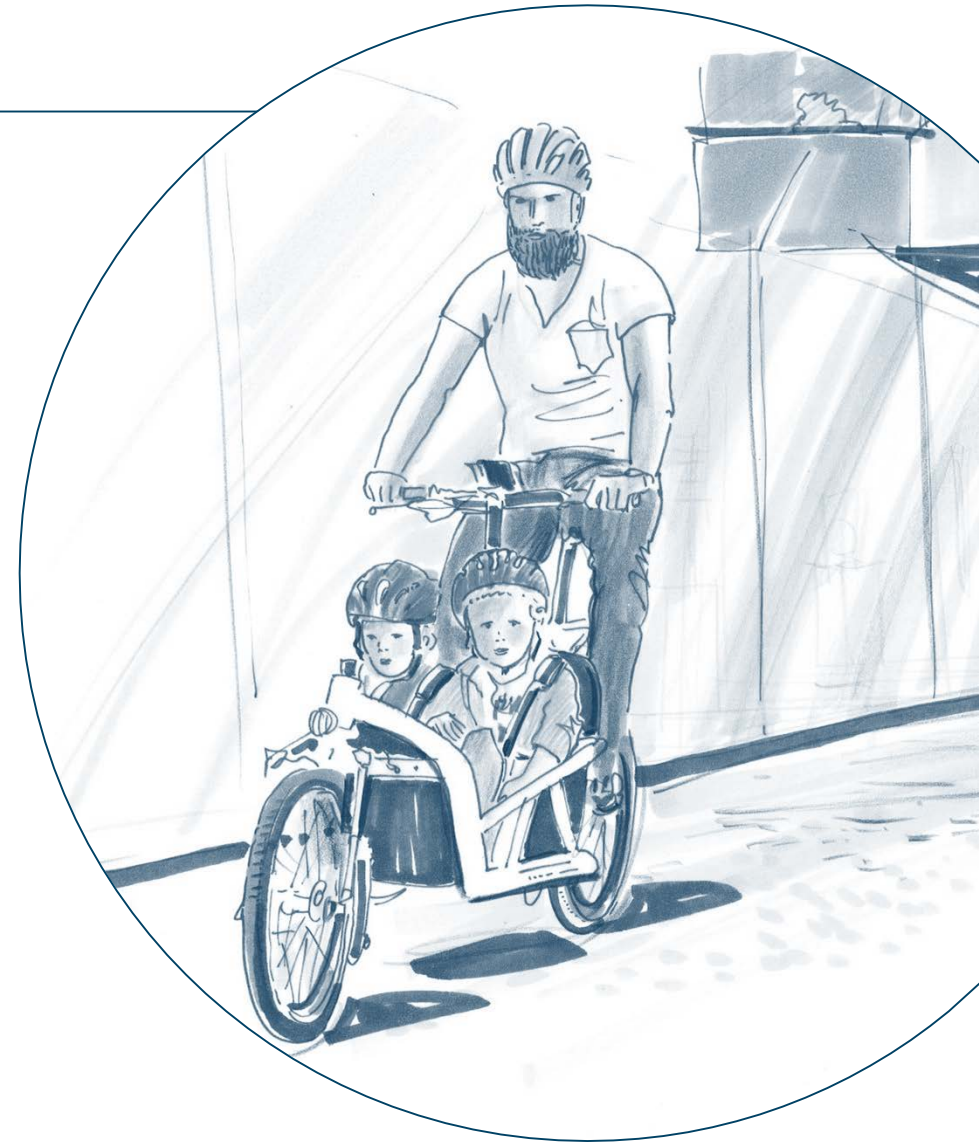
Methode

Radfahrer in Deutschland

Radfahren in Deutschland

Zusammenfassung & Empfehlungen

➤ **Was nun?**



## **Sie sind Stadt- und Verkehrsplaner?**

Auf Basis unserer Segmentierung können wir mittels einer kurzen Abfrage (14 Statements) jede Kommune hinsichtlich der Typenverteilung profilieren. Mittels eines solchen Profilings können Sie Ihre verkehrsplanerischen Maßnahmen, auch abseits von Infrastrukturplanungen, optimieren. Auch Innovationsworkshops i.S. der partizipativen Stadtplanung können zusammen mit Vertretern der jeweiligen relevanten Radfahrertypen Ihrer Kommune passgenau organisiert werden.

## **Sie sind in der Fahrradindustrie tätig und entwickeln neue Angebote?**

Auch hier können wir mittels unseres Profiling-Tools (14 Statements) zielgerichtet genau die Kundengruppen rekrutieren, die Sie mit Ihren Produkten und Services erreichen wollen, um im Rahmen von UX Studien, Designtests, Konzepttests etc. Ihre Fragestellungen genau zu beantworten. Ob als Rekrutierungstool für qualitative Studien oder als kleiner Screener in einer großen quantitativen Studie – alles ist möglich.

## **Sie sind grundsätzlich an dem Thema interessiert und wollen noch mehr wissen?**

Sprechen Sie uns gerne an: ob Vorträge oder weiteren / vertiefenden Analysemöglichkeiten. Gerne eruiert wir mit Ihnen gemeinsam die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit.



**GIM | RELEVANCE COUNTS.**

**GIM | Gesellschaft für  
Innovative Marktforschung mbH**

Goldschmidtstraße 4 - 6  
69115 Heidelberg

[www.g-i-m.com](http://www.g-i-m.com)



**Sebastian Klein – Research Director**  
[s.klein@g-i-m-com](mailto:s.klein@g-i-m-com)



**Nele Klauss – Research Manager**  
[n.klauss@g-i-m-com](mailto:n.klauss@g-i-m-com)



ADFC-Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club. Fahrradland Deutschland. Jetzt!, Berlin, 2017. [https://radlandjetzt.de/wp-content/uploads/2018/03/adfc\\_forderungen\\_klein-2.pdf](https://radlandjetzt.de/wp-content/uploads/2018/03/adfc_forderungen_klein-2.pdf)

Geller, R. Four Types of Cyclists. Portland Bureau of Transportation, Portland, Ore., 2006. <http://www.portlandoregon.gov/transportation/article/264746>