

# **Welche Barrieren und Hindernisse haben Nicht-Radfahrende in Deutschland? *Eine vergleichende Betrachtung und Typisierung***

Johannes Mahne-Bieder, Monika Popp und Henrike Rau

## **Zusammenfassung**

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hält eine Erhöhung des Fahrrads am modal split (bezogen auf die zurückgelegten Wege) von 11 % im Jahr 2017 auf 15 % bis 2020 für möglich. Trotz diverser Maßnahmen der Radverkehrsförderung besonders in Städten scheint das Ziel nicht mehr erreichbar. Interessanterweise haben jedoch im Rahmen der staatlichen Radverkehrsförderung die Nicht-Radfahrenden als sehr große Gruppe mit beträchtlichem Aktivierungspotenzial bisher wenig Beachtung erfahren. Der Artikel geht deshalb folgenden Fragen auf den Grund: Wer sind die Nicht-Radfahrenden, welche unterschiedlichen Typen können identifiziert werden und was unterscheidet sie von den Rad-Fahrenden? Und was genau hindert diese Menschen daran, das Fahrrad zu nutzen?

## **Schlüsselwörter**

Verkehrswende · Fahrrad · Radverkehrsförderung

J. Mahne-Bieder (✉) · M. Popp · H. Rau  
Ludwig-Maximilians-Universität, München, Deutschland  
E-Mail: [j.mahnebieder@lmu.de](mailto:j.mahnebieder@lmu.de)

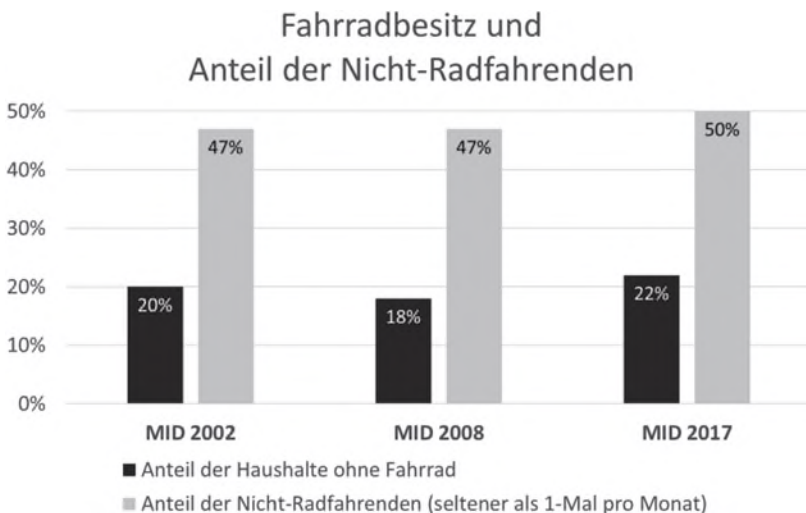
M. Popp  
E-Mail: [monika.popp@lmu.de](mailto:monika.popp@lmu.de)

H. Rau  
E-Mail: [henrike.rau@lmu.de](mailto:henrike.rau@lmu.de)

## 1 Deutschland-Fahrradland?

Trotz jahrelangen Anstrengungen im Bereich der Fahrradförderung – wenn auch mit weitaus geringeren Mitteln als die Autoverkehrsförderung – legen die Daten der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MID) nahe, dass diese Anstrengungen bisher insgesamt nicht die erhofften Erfolge zeigen, obwohl manchen Ortes durchaus Verbesserungen der Situation von Radfahrenden verzeichnet werden können und auch der Anteil der Radfahrer am modal split deutlich angestiegen ist (Lanzendorf und Busch-Geertsema 2014). So kann z. B. München eine Steigerung des Radanteils an allen Wegen von 14 % (2008) auf 18 % (2017) für sich verbuchen (LHM 2019). Ein Blick auf die bundesdeutschen Durchschnittswerte zeigt jedoch insbesondere, dass der Anteil der Nicht-Radfahrenden (Nutzung des Fahrrads seltener als einmal im Monat) von 47 % (2002) auf 50 % (2017) angestiegen ist und auch der Anteil der Haushalte ohne Fahrrad im selben Zeitraum um zwei Prozentpunkte von 20 % auf 22 % zugenommen hat (vgl. Abb. 1) (infas 2002 und 2017).

Im selben Zeitraum ist der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, zwar leicht angestiegen und betrug im Jahr 2017 11 %. Die im Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) erwähnte mögliche Erhöhung des

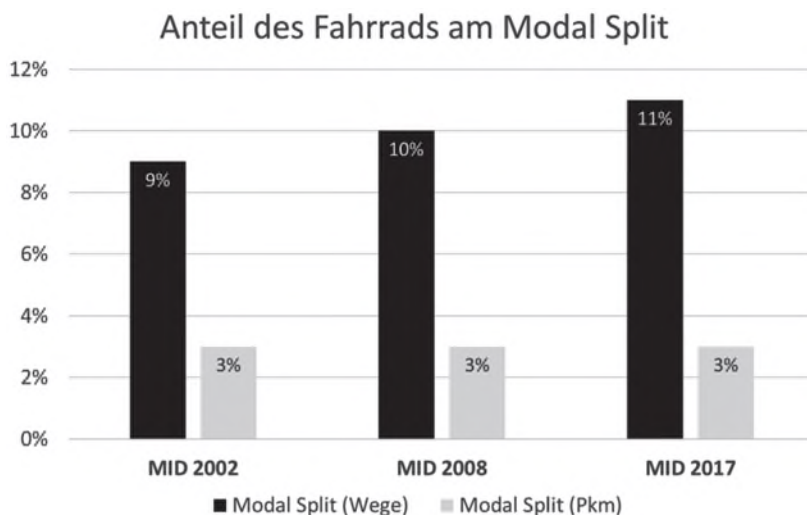


**Abb. 1** Anteil der Haushalte ohne Fahrrad und Anteil der Nicht-Radfahrenden. (Nach infas, DIW 2004; infas, DLR 2010 und 2019)

Fahrradanteils auf 15 % aller Wege scheint jedoch bis 2020 nicht mehr erreichbar (infas 2017 und BMVBS 2012). Bei Betrachtung der zurückgelegten Personenkilometer bleibt der Anteil des Fahrrads mit 3 % seit 2002 unverändert (infas 2002, 2008 und 2017) (vgl. Abb. 2).

Die geringen Veränderungen beim Anteil des Fahrrads überraschen einerseits nicht sehr, da Mobilitätspraktiken im Allgemeinen und die Wahl des Verkehrsmittels im Speziellen einen stark habitualisierten Bereich im Alltag von Personen darstellen. Die alltägliche „Wahl“ des Verkehrsmittels ist somit oft keine Wahl im eigentlichen Sinne: „*Habit or habitual choice has been defined as choosing to perform a behaviour without deliberation*“ (Gärling et al. 2003, S. 4). Weder die Ziele noch die Möglichkeiten dort hinzugelangen unterliegen in der Regel kurzfristigen Veränderungen, sondern erweisen sich als sehr stabil. „*Ständiges Hinterfragen und Selbstreflexivität gehören deswegen nicht zum alltäglichen Mobilitätshandeln*“ (Holz-Rau et al. 2015, S. 8), sondern es findet ein Handeln in Routinen statt. Dementsprechend ist es eher schwierig, mit „Gewohnheiten“ zu brechen.

Eine Ursache für den langsamen Veränderungsprozess könnte aber auch in der anvisierten Zielgruppe der meisten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs liegen. Bisher wurden nämlich vornehmlich Verbesserungen für bereits aktive



**Abb. 2** Anteil des Fahrrads am Modal Split (Wege & Pkm). (Nach infas, DIW 2004; infas, DLR 2010 und 2019)

Radfahrende bzw. für alle Verkehrsteilnehmer\*innen durch- und umgesetzt. Nur wenige Maßnahmen wenden sich explizit an Nicht-Radfahrende (z. B. Fahrradkurse für verschiedene Altersgruppen, Sicherheitstraining für ‚Wiederaufsteiger\*innen‘ etc.). Auch in der wissenschaftlichen Betrachtung spielen Nicht-Radfahrende bisher meist eine untergeordnete Rolle. Zwar wird ihre innere Heterogenität festgestellt (Davies et al. 2001), aber bisher häufig nicht weiter untersucht. Die doch beachtlich große Gruppe – in Deutschland immerhin die Hälfte der Bevölkerung (vgl. Abb. 1) – wird hingegen meist pauschal den gut untersuchten und differenziert betrachteten aktiven Radfahrenden gegenübergestellt (Geller 2009; Larsen und El-Geneidy 2011; Damant-Sirois 2014).

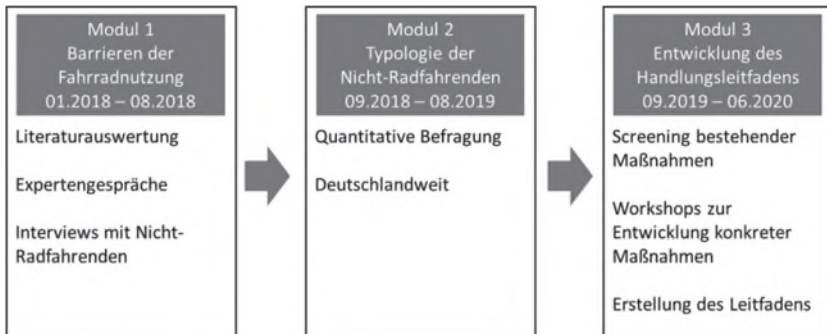
Auch dieser Beitrag nimmt zunächst eine pauschale Gegenüberstellung von Radfahrenden und Nicht-Radfahrenden vor, um grundlegende Unterschiede, aber auch Gemeinsamkeiten der beiden Gruppen zu beleuchten. Darüber hinaus erfolgt jedoch erstmalig eine differenzierte Betrachtung der Nicht-Radfahrenden anhand der Faktoren, die die Radfahrenden am stärksten von den Nicht-Radfahrenden unterscheiden. Es sei darauf verwiesen, dass dieser Beitrag auf Daten des laufenden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans geförderten Projektes RadAktiv basiert. Die in diesem Beitrag präsentierten Ergebnisse stammen aus der ersten Phase der Datenauswertung, die Veröffentlichung weiterer Ergebnisse ist für 2020/2021 geplant.

## **2 Ziele und Methoden des RadAktiv-Projekts**

RadAktiv hat zum Ziel, die Gruppe der Nicht-Radfahrenden wissenschaftlich stringent zu untersuchen, eine Typologie der Nicht-Radfahrenden in Deutschland zu entwickeln und damit die Entwicklung von Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils des Fahrrads am modal split durch die (Re-)Aktivierung Nicht-Radfahrender zu unterstützen. Aufgrund der fehlenden Datengrundlage zu den Nicht-Radfahrenden geht RadAktiv hierfür in drei Schritten vor, wobei eine qualitative Forschungsphase der quantitativen Phase vorgeschaltet ist (vgl. Abb. 3):

### **1. Identifizierung der Barrieren der Nicht-Radfahrenden**

Im ersten explorativen Modul wurden 15 Nicht-Radfahrende und Wiederaufsteiger\*innen mithilfe von ereigniszentrierten Interviews zu ihren Mobilitätsbiographien befragt. Ein zentrales Thema der Interviews war dabei der



**Abb. 3** Projektablauf RadAktiv

Einfluss von Lebensereignissen und ‚Mobilitätsmeilensteinen‘<sup>1</sup>(Rau und Manton 2016) auf das Nicht-Radfahren. Begleitet wurden diese qualitativen Interviews von sechs Expertengesprächen.

2. Entwicklung einer Typologie der Nicht-Radfahrenden in Deutschland und Identifikation ihrer spezifischen Charakteristika

Das zweite Modul dient der Quantifizierung der Ergebnisse aus der qualitativen Phase. Dazu wurde eine repräsentative Online-Umfrage für Deutschland durchgeführt. Der Fragebogen baut auf dem Stand der Forschung sowie den Ergebnissen aus Modul 1 auf. Er umfasst neben soziodemografischen Fragen Statements zu verschiedenen Bereichen des Fahrradfahrens sowie eine Abfrage der zuletzt eingetretenen Lebensereignisse und ‚Mobilitätsmeilensteine‘ und deren Auswirkung auf die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads.

3. Entwicklung eines Katalogs typspezifischer Maßnahmen zur (Re-)Aktivierung von Nicht-Radfahrenden

Im Rahmen einer Serie von Workshops mit Experten\*innen, Nicht-Radfahrenden und Wiederaufsteigern\*innen werden zielgruppengerechte Maßnahmen entwickelt.

Die Daten, welche die Grundlage für die hier aufgezeigten Auswertungen bilden, stammen aus der bevölkerungsrepräsentativen Onlineumfrage aus dem zweiten

<sup>1</sup>Unter ‚Mobilitätsmeilensteinen‘ werden Lebensereignisse mit direktem Bezug zum Mobilitätsverhalten verstanden, z. B. der Verlust des Zugangs zu einem Auto, ein Beinahe-Unfall, oder der Erwerb einer Dauerkarte für den ÖPNV.

Modul. Insgesamt wurden 5.002 Personen befragt. Die Fragen wurden dabei so formuliert, dass sie sowohl von Radfahrenden als auch von Nicht-Radfahrenden beantwortet werden konnten; dies ermöglicht einen direkten Vergleich.

### 3 Wer sind die Nicht-Radfahrenden?

Bisher wurden Nicht-Radfahrende kaum in ihrer Heterogenität untersucht und es wurde davon ausgegangen, dass für sie dieselben Barrieren und Maßnahmen Wirkung entfalten, wie für die aktiven Radfahrer\*innen. Da die diesem Text zugrunde liegende Untersuchung sowohl Radfahrende als auch Nicht-Radfahrende betrachtet, können wichtige Unterschiede durch Gruppenvergleiche systematisch herausgearbeitet werden.

Im ersten Analyseschritt wurden die beiden Gruppen, Radfahrende und Nicht-Radfahrende, hinsichtlich soziodemographischer Unterschiede untersucht (vgl. Tab. 1). Interessanterweise hat der Wohnort der Probanden keinen statistisch signifikanten Einfluss auf die Gruppenzugehörigkeit. Es bestehen

**Tab. 1** Beschreibung der soziodemographischen Variablen

Variable	Skalenniveau	Ausprägungen	Sig
Alter	Metrisch	16–89	,001
Geschlecht	Dichotom	Weiblich, männlich	,000
Schulabschluss	Ordinal	Kein Schulabschluss, Volksschul-/Hauptschul-/Mittelschulabschluss, Realschulabschluss/Mittlere Reife, Abschluss der Polytechnischen Oberschule (DDR), Fach-/Abitur, abgeschlossenes Studium	,000
Schichtzugehörigkeit	Ordinal	Relativ Arme, Einkommensschwache/untere Mitte, Mitte im engeren Sinne, Einkommensstarke/obere Mitte, relativ Reiche <sup>a</sup>	,000
Wohnort	Nominal	Dorf, Vorort, Kleinstadt (<100.000 EW), Großstadt (≥ 100.000 EW)	,153

<sup>a</sup>Die Schichtzugehörigkeit ergibt sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen, wobei ausgehend vom Medianeinkommen die fünf Schichten durch prozentuale Anteile dieses Medianeinkommens gebildet werden (relativ Arme < 60 %; untere Mitte 60–80 %, Mitte i. e. S. 80–150 %, obere Mitte 150–250 %, relativ Reiche > 250 %). Zudem wird die Haushaltszusammensetzung durch Faktoren berücksichtigt, so erhält der erste Erwachsene den Faktor 1,0, die zweite Person über 14 Jahre den Faktor 0,5 und Kinder unter 14 Jahre den Faktor 0,3. (Niehues 2017)

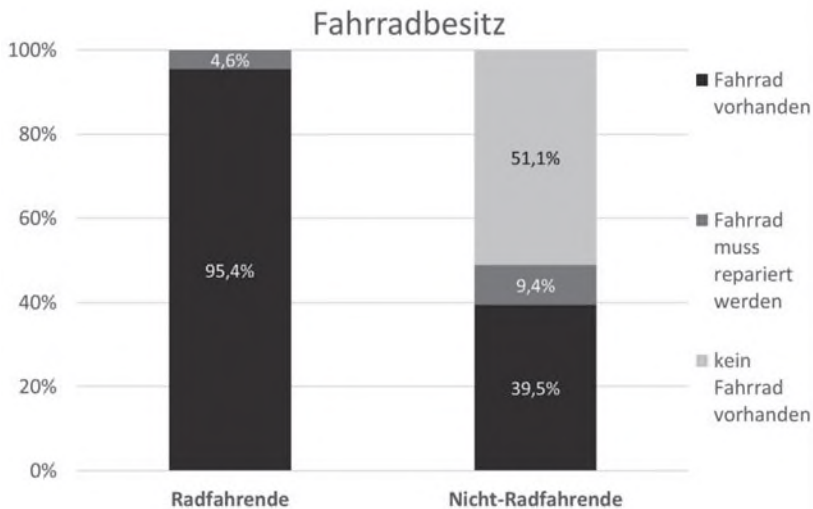
also deutschlandweit keine pauschalen Stadt-Land-Unterschiede wie sie oft unterstellt werden, auch wenn es – wie bereits erwähnt – deutliche regionale Unterschiede im Fahrradanteil gibt. Signifikante Unterschiede zwischen Radfahrenden und Nicht-Radfahrenden bestehen allerdings hinsichtlich des Alters, des Geschlechts, des Schulabschlusses sowie der Schichtzugehörigkeit (vgl. Tab. 1).

Dabei überrascht es wenig, dass die Zugehörigkeit zu den Nicht-Radfahrenden umso wahrscheinlicher ist, je höher das Alter ist. Vergleicht man allerdings das Durchschnittsalter der beiden Gruppen, so wird deutlich, dass dieser Unterschied nicht gravierend ausfällt. Die Nicht-Radfahrenden liegen mit einem Durchschnittsalter von 49,98 Jahren lediglich 1,72 Jahre über dem Altersdurchschnitt der Radfahrenden (48,26 Jahre).

Die Gruppe der Nicht-Radfahrenden ist nicht nur etwas älter, sondern auch weiblicher: 55,3 % der Nicht-Radfahrenden sind Frauen. Die Nicht-Radfahrenden sind zudem dadurch charakterisiert, dass niedrigere Bildungsabschlüsse leicht überproportional häufig vorkommen. Ähnlich verhält es sich mit der Schichtzugehörigkeit. Hier ist ein leichter Überhang der „Relativ Armen“ und der „Unteren Mitte“ zu beobachten.

Einen wichtigen Unterschied zwischen den beiden Gruppen gibt es auch beim Fahrradbesitz. So besitzen alle Radfahrenden ein eigenes Fahrrad. Lediglich bei rund 5 % der Befragten dieser Gruppe ist das Rad derzeit nicht einsatzbereit. Fast zwei Drittel der Nicht-Radfahrenden hingegen verfügen über kein funktionsfähiges Fahrrad (vgl. Abb. 4). Folglich müssten über die Hälfte der Nicht-Radfahrenden bei dem Wunsch Rad zu fahren erst einmal Zugang zu einem Fahrrad erhalten. Da dieser vornehmlich durch den Besitz ermöglicht wird, liegt hier die erste Hürde, welche jedoch durch zahlreiche Angebote von Fahrradbörsen und Flohmärkten relativ kostengünstig überwunden werden kann. Die Zunahme von Fahrrad-Sharing-Angeboten wird außerdem besonders in Städten die Optionen der Fahrradnutzung ohne eigenes Fahrrad erweitern.

Erst durch den Vergleich der beiden Gruppen wird deutlich, dass obwohl rund 80 % der deutschen Bevölkerung ein Fahrrad besitzen (vgl. Abb. 1), der Zugang zu (funktionierenden) Fahrrädern für die Nicht-Radfahrenden eine nicht zu unterschätzende Barriere darstellt.



**Abb. 4** Radfahrende und Nicht-Radfahrende im Vergleich: Fahrradbesitz

## 4 Was hindert Nicht-Radfahrende daran, Fahrrad zu fahren?

Auf der Basis der qualitativen Interviews und dem Stand der Forschung wurden den Befragten in der quantitativen Befragung Statements aus den Bereichen Image des Radfahrens, Sicherheit, Mobilitätssozialisation, Verkehrsinfrastruktur, körperliche Fitness, Wetter und Topographie sowie Zweckmäßigkeit des Fahrrads vorgelegt<sup>2</sup>. Der Einfluss der einzelnen Items auf die Häufigkeit der Fahrradnutzung wurde mithilfe eines Regressionsmodells gemessen.

### 4.1 Radfahrende und Nicht-Radfahrende im Vergleich

Den größten Einfluss auf die Gruppenzugehörigkeit (Radfahrende/Nicht-Radfahrende) zeigen laut Regressionsmodell die Faktoren Wetter und Topographie

<sup>2</sup>Eine gute Zweckmäßigkeit hat ein Fahrrad dabei, wenn Befragte es für Einkäufe und Besorgungen, den Arbeitsweg oder die Freizeit für geeignet halten.



sowie die körperliche Fitness der Probanden und damit Faktoren, die sich dem Wirkungsbereich möglicher Aktivierungsmaßnahmen weitestgehend entziehen. Weiterhin einen hohen Einfluss zeigen die drei Bereiche Zweckmäßigkeit, soziales Umfeld und Mobilitätssozialisation, die dementsprechend als potenzielle Ansatzpunkte für Maßnahmen in den Blick geraten, die eine (Wieder-)Aufnahme des Fahrradfahrens zum Ziel haben und anschließend näher erläutert werden.

Faktoren wie das Image des Radfahrens, die Sicherheit und die Verkehrsinfrastruktur haben schließlich kaum einen Einfluss auf die Gruppenzugehörigkeit (Radfahrende, Nicht-Radfahrende). Dies ist auf den ersten Blick erstaunlich, fokussiert die öffentliche Diskussion um die Fahrradförderung doch sehr stark auf die Themen Infrastruktur und Sicherheit. Wie unsere Ergebnisse zeigen, sind auch dies durchaus zentrale Faktoren, bei denen allerdings die Nicht-Radfahrenden ähnliche Werte aufweisen wie die aktiven Radfahrer\*innen. Maßnahmen in diesen Bereichen kommen folglich nicht nur den (Wieder-)Aufsteiger\*innen, sondern insbesondere den bereits aktiven Radfahrer\*innen zugute, sodass das Ziel der Erhöhung des modals splits primär durch eine Steigerung der Nutzungshäufigkeit bei Radfahrenden erreicht wird. Speziell für die doch beachtlich große Gruppe der Nicht-Radfahrenden stehen aber andere Barrieren im Vordergrund.

Im Folgenden werden nun die drei für das Projekt RadAktiv bedeutendsten Faktoren Zweckmäßigkeit des Fahrrads, die Mobilitätssozialisation und das soziale Umfeld näher erläutert. Den stärksten Einfluss auf die Nutzungshäufigkeit hat die Zweckmäßigkeit des Fahrrads, vor allem für den Arbeitsweg sowie für Besorgungen und Einkäufe. Dies ist besonders gravierend, denn dass Personen das Fahrrad als geeignet für ihre alltäglichen Wege ansehen, ist eine grundlegende Voraussetzung dafür, das Fahrrad überhaupt als Alternative zu den anderen Verkehrsmitteln (vor allem dem eigenen Auto) in Betracht zu ziehen. Empfindet eine Person hingegen das Fahrrad als für Einkäufe oder den Arbeitsweg ungeeignet, wird sie voraussichtlich kaum die Idee entwickeln, hierfür das Fahrrad zu nutzen.

Die Unterschiede zwischen Radfahrenden und Nicht-Radfahrenden sind hier besonders ausgeprägt: Während fast die Hälfte der aktiven Radfahrer\*innen das Rad als geeignet für den Arbeitsweg ansieht, so ist dies bei den Nicht-Radfahrenden lediglich etwas über ein Viertel. Ähnlich gestalten sich die Unterschiede bei Einkäufen und Besorgungen: Für 63 % der Radfahrenden ist das Fahrrad für Besorgungsfahrten geeignet, bei den Nicht-Radfahrern\*innen sind es lediglich rund 36 %. Lediglich bei Freizeitwegen, die für die Verkehrswende allerdings keine ausschlaggebende Größe darstellen, ergeben sich für beide Großgruppen ähnliche Werte (Nicht-Radfahrende: 82,6 %; Radfahrende: 88,2 %). Die Stärke der Zustimmung zeigt wiederum eine ähnliche Tendenz: So stimmen

bei den Radfahrenden 50,2 % voll zu und 38,0 % eher zu. Von den Nicht-Radfahrenden hingegen stimmen lediglich 31,8 % voll zu und dafür aber 50,2 % nur eher zu (vgl. Abb. 5).

Zwei weitere Faktoren, die einen großen Einfluss auf die Nicht-Radfahrenden aufweisen, sind die Mobilitätssozialisation und das soziale Umfeld der Probanden. Diese wurden gefragt, ob 1) in ihren Familien viel Rad gefahren werde und 2) ob ihr Umfeld (Freunde, Kollegen, etc.) sie zum Radfahren motiviere. Unter Sozialisation wird „die Übernahme der (typischen) Verhaltensweisen, Meinungen und Werthaltungen einer Gruppe durch ein Individuum“ (Tully et al. 2011, S. 195) verstanden. Mobilitätssozialisation wird dabei durch die Mobilität der eigenen Eltern, die Verkehrserziehung in der Schule, Freunde etc. geprägt (Flade et al. 1997). Auch wenn eine erste Prägung bereits in der Kindheit ansetzt, so ist Sozialisation ein lebenslanger Prozess (Holz-Rau et al. 2015). Dies unterstreicht nochmals die Bedeutung des sozialen Umfelds der Nicht-Radfahrenden, da dies eine weitere Sozialisation und damit Veränderungen der Mobilitätspraktiken im Erwachsenenalter ermöglicht, auch wenn dieses weitere soziale Umfeld (Freunde, Kollegen, etc.) meist einen geringeren Einfluss auf die Mobilität ausübt, als das engere soziale Umfeld (d. h. die Familie und Haushaltsmitglieder) (Haustein et al. 2009).

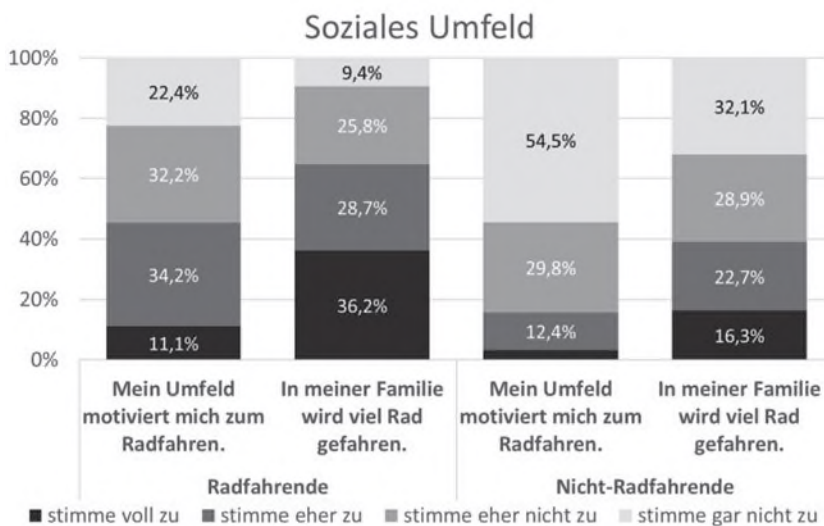


**Abb. 5** Radfahrende und Nicht-Radfahrende im Vergleich: Zweckmäßigkeit des Fahrrads für unterschiedliche Wege

Bei beiden Fragstellungen treten massive Gruppenunterschiede auf. So kommen lediglich 39 % der befragten Nicht-Radfahrer\*innen aus Familien, in denen viel geradelt wird. Bei den Radfahrenden sind es hingegen fast zwei Drittel der Probanden. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der extrinsischen Motivation durch das soziale Umfeld. Hier bewegen sich nur rund 16 % der Nicht-Radfahrenden in einem motivierenden Umfeld, während rund 44 % der Radfahrer\*innen durch ihre Peergroups zum Radfahren motiviert werden (vgl. Abb. 6).

Fasst man die Befunde zusammen, so besitzt der typische Nicht-Radfahrende kein Fahrrad. Zudem sind Fahrräder für ihn/sie vornehmlich Freizeit- oder Sportgeräte und nicht für alltägliche Fahrten wie den Arbeitsweg oder Einkäufe und Besorgungen geeignet. Darüber hinaus spielt das Fahrrad auch bei der Mobilitätssozialisation der Nicht-Radfahrer\*innen lediglich eine untergeordnete Rolle und auch ihr aktuelles soziales Umfeld trägt nicht dazu bei, einen (Wieder-)Aufstieg auf das Fahrrad zu begünstigen oder gar auszulösen.

Wie aus der Mobilitätsliteratur bekannt, handelt es sich bei den soeben diskutierten Faktoren um sehr stabile Phänomene, die das Fahrrad erst gar nicht als alternatives Verkehrsmittel erscheinen lassen. Positive Effekte durch Verbesserungen in den Bereichen Sicherheit und Komfort sowie Infrastrukturmaßnahmen können bei

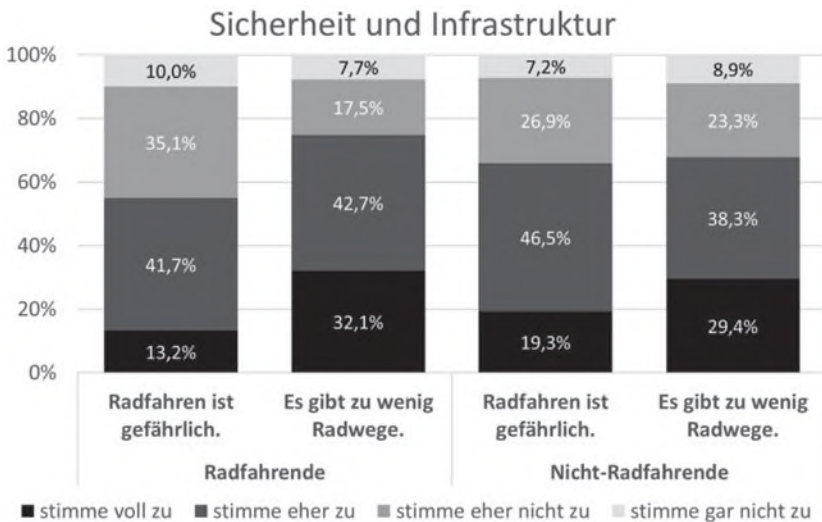


**Abb. 6** Einfluss des sozialen Umfelds bei Radfahrenden und Nicht-Radfahrenden

Nicht-Radfahrenden so kaum ihre Wirkung entfalten. Dennoch dürfen diese Bereiche nicht vernachlässigt werden. Denn zum einen wenden sich diese Maßnahmen auch an Radfahrende. Und zum anderen zeigt die quantitative Studie, dass Nicht-Radfahrende Radfahren etwas gefährlicher einstufen als die aktiven Radfahrer\*innen (Nicht-Radfahrende: 65,8 %; Radfahrende: 54,9 %). Die Unterschiede sind zwar nicht so gravierend wie bei den anderen besprochenen Items, was aber der insgesamt recht hohen Einschätzung der Gefahr beim Radfahren geschuldet ist. Des Weiteren sind 67,7 % der Nicht-Radfahrenden der Auffassung, dass es zu wenige Radwege gibt, obwohl sie gar nicht Rad fahren. Die Radfahrenden erreichen hier noch höhere Werte (74,8 %) was die Unzulänglichkeiten der Radinfrastruktur zusätzlich unterstreicht (vgl. Abb. 7). Aus unseren qualitativen Interviews wissen wir zusätzlich, dass Wiederaufsteiger\*innen das Radfahren oft sehr schnell wieder aufgegeben, wenn Defizite in der Infrastruktur und der Sicherheit wahrgenommen werden, was die Bedeutung dieser Aspekte nochmals deutlich macht.

## 4.2 Erste Typisierung der Nicht-Radfahrenden

Die Nicht-Radfahrenden unterscheiden sich nicht nur von den Radfahrenden, sondern sind in sich ebenfalls äußerst heterogen. Bereits eine nähere Betrachtung



**Abb. 7** Radfahrende und Nicht-Radfahrende im Vergleich: Sicherheit und Infrastruktur

der oben diskutierten Faktoren zeichnet ein sehr differenziertes Bild der Nicht-Radfahrenden und lässt erste Schlüsse auf ihre Aktivierbarkeit zu. Der Bewertung werden folgende Items bzw. Variablen zugrunde gelegt:

1. *In meiner Familie wird viel Rad gefahren.* (Mobilitätssozialisation),
2. *Das Fahrrad eignet sich für Einkäufe und Besorgungen. Das Fahrrad eignet sich für mich für den Weg zur Arbeit.* (Zweckmäßigkeit),
3. *Mein Umfeld motiviert mich zum Radfahren.* (Peers).

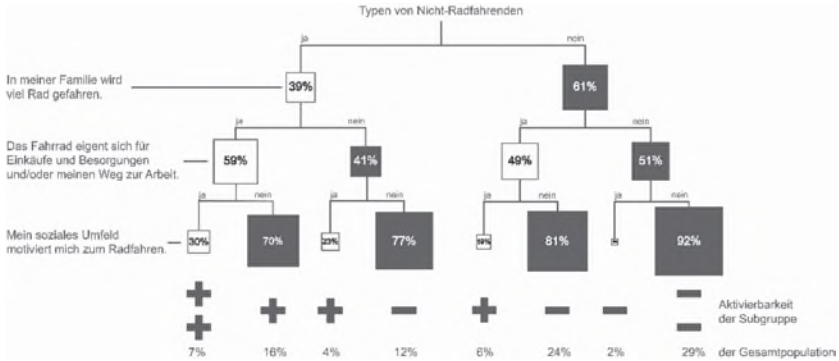
Die genannten Variablen werden dabei dichotom erfasst<sup>3</sup>. Zudem wird die Zweckmäßigkeit des Fahrrads für Einkäufe und Besorgungen sowie für den Arbeitsweg gemeinsam erfasst, dabei wird die positive Beantwortung eines der beiden Items als ja (kein Hindernis) gewertet. Werden beide Items verneint, sodass die befragte Person das Fahrrad weder für Besorgungen noch für den Arbeitsweg für geeignet hält, wird die Zweckmäßigkeit insgesamt verneint (ein Hindernis). Zusammen mit den Mobilitätssozialisationsfaktoren ‚Familie‘ und ‚Peers‘ ergeben sich so insgesamt maximal drei Hindernisse. Die genaue Kombination ist für die Betrachtung der Aktivierbarkeit jedoch nicht ausschlaggebend, sondern die Anzahl der Hindernisse, die zusammentreffen. Dabei sind vier Varianten möglich: keine Hindernisse, ein Hindernis, zwei Hindernisse und drei Hindernisse. Werden diese vier Möglichkeiten in eine Skala für die Wahrscheinlichkeit der Aktivierbarkeit übersetzt, ergibt sich folgende Abstufung:

1. sehr wahrscheinlich (kein Hindernis, ++)
2. wahrscheinlich (ein Hindernis, +)
3. unwahrscheinlich (zwei Hindernisse, -)
4. sehr unwahrscheinlich (drei Hindernisse, --)

Lediglich 7 % der Nicht-Radfahrenden weisen keine Hindernisse bei den drei betrachteten Variablen auf und können somit sehr wahrscheinlich aktiviert werden. Bei weiteren 26 % ist eine Aktivierung immerhin wahrscheinlich. Die restlichen 67 % der Nicht-Radfahrenden weisen jedoch zwei oder sogar drei Hindernisse auf, sodass sie kaum dazu motiviert werden können, das Fahrrad (wieder) zu nutzen (vgl. Abb. 8).

---

<sup>3</sup>Ja= ‚stimme voll zu‘ und ‚stimme eher zu‘; Nein= ‚stimme eher nicht zu‘ und ‚stimme gar nicht zu‘.



**Abb. 8** Wahrscheinlichkeit der Aktivierbarkeit

Auch wenn damit insgesamt nur jeder dritte Nicht-Radfahrende als aktivierbar gelten kann, so sind dies doch ca. 13,7 Mio. Menschen in Deutschland (unter der Annahme einer Gesamtbevölkerung von 83 Mio.). Bei der Entwicklung passgenauer Aktivierungsstrategien sollte der Fokus auf dem vielversprechenden Drittel der Nicht-Radfahrenden liegen, da diese Gruppe am effektivsten mit Maßnahmen motiviert werden kann.

## 5 Falsche Fahrradförderung und keiner hat’s gemerkt?

In Anbetracht der hier vorgestellten Ergebnisse stellt sich die Frage, ob die bisherige Fahrradförderung überhaupt ihr selbstgestecktes Ziel erreichen kann. Eine signifikante Zunahme des Fahrradanteils am modal split bleibt bisher aus und eine große und vielversprechende Gruppe, die Nicht-Radfahrenden, wird bei verkehrspolitischen Maßnahmen kaum beachtet. Aber nicht nur die Politik übersieht die Nicht-Radfahrenden, sondern auch die Wissenschaft hat sich bisher kaum mit dieser Gruppe beschäftigt. Und so mag es doch überraschen, dass gerade die Mobilitätssozialisation, das soziale Umfeld und die Wahrnehmung des Fahrrads als zweckmäßiges Verkehrsmittel den größten Einfluss auf die Entscheidung Rad zu fahren haben. Die klassischen Barrieren wie Infrastruktur und Sicherheit spielen hingegen eine sekundäre Rolle. Das heißt jedoch nicht, dass die bisherigen Maßnahmen für eine Aktivierung von Nicht-Radfahrern\*innen unwichtig sind. Ganz im Gegenteil stellen schlechte Infrastruktur und mangelnde reelle wie

auch gefühlte Sicherheit eine große Gefahr für alle (Re-)Aktivierungsmaßnahmen dar, da bei schlechten Erfahrungen (Wieder-)Aufsteiger\*innen das Fahrradfahren wieder aufgeben könnten. Zudem darf sich die Förderung des Fahrradverkehrs natürlich nicht ausschließlich auf Nicht-Radfahrende konzentrieren, sondern muss die bereits aktiven Radfahrer\*innen weiterhin im Blick behalten.

Die eingangs gestellte Frage nach der „falschen Förderung“ lässt sich damit nicht pauschal mit Ja oder Nein beantworten. Bejahen lässt sich aber, dass die bisherige Förderung und Forschung stark auf aktive Fahrradfahrer\*innen ausgerichtet ist und dennoch nicht weit genug reicht, da immer noch fehlende Radwege und Sicherheitsbedenken zahlreiche Fahrten verhindern. Ebenfalls bejaht werden muss die Vernachlässigung der Nicht-Radfahrenden. Hierzu sei jedoch erwähnt, dass eine Beforschung dieser Gruppe vor zahlreichen Herausforderungen steht. Insbesondere haben Menschen, die etwas nicht tun und auch noch nie darüber nachgedacht haben damit anzufangen, oft ein wenig differenziertes Bild von dieser Sache. Außerdem haben sie zumeist kaum darüber nachgedacht, warum dies so ist.

War die bisherige Fahrradförderung dann „falsch“? Nein, denn noch immer dominiert das Auto die Verkehrsstrukturen. Es müssen folglich weiterhin massive Verbesserungen in diesen Bereichen erreicht werden. Zusätzlich gilt es Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die nachhaltigen Verkehrsmittel wie Fahrrad, ÖPNV und das zu Fuß gehen für geeignete Wege zur ersten Wahl werden und nicht das (eigene) Auto. Nur so kann die Mobilitätssozialisation zukünftiger Generationen geändert werden und die Verkehrswende langfristig gelingen. Dennoch müssen schon heute die Nicht-Radfahrenden verstärkt in den Fokus der Verkehrspolitik und Verkehrsforschung rücken, sollen in nächster Zeit bereits mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

## Literatur

- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2012). Nationaler Radverkehrsplan 2020.
- Damant-Sirois, G., Grimsrud, M., & El-Geneidy, A. (2014). What’s your type: A multi-dimensional cyclist typology. *Transportation*, *41*, 1153–1169.
- Davies, D., Gray, S., Gardner G., & Harland, G. (2001). A quantitative study of the attitudes of individuals to cycling. TRL Report 481. o. O.
- Flade, A., & Limbourg, M. (1997). Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft. [www.duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-591/FladeLimb.pdf](http://www.duepublico.uni-duisburg-essen.de/servlets/DerivateServlet/Derivate-591/FladeLimb.pdf). Zugegriffen: 11. Sept. 2019.

- Gärling, T., & Axhausen, K. W. (2003). Introduction: Habitual travel choice. *Transportation*, 30, 1–11.
- Geller, R. (2009). *Four types of cyclists*. Portland Online.
- Haustein, S., Klöckner, C. A., & Blöbaum, A. (2009). Car use of young adults: The role of travel socialization. *Transportation Research Part F*, 12(2), 168–178.
- Holz-Rau, C., & Scheiner, J. (2015). Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisation: Neue Zugänge zu einem alten Thema. In J. Scheiner & C. Holz-Rau (Hrsg.), *Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiographien und Mobilitätssozialisation* (S. 3–22). Wiesbaden: Springer VS.
- infas, DIW. (Hrsg.). (2004). Mobilität in Deutschland 2002.
- infas, DLR. (Hrsg.). (2010). Mobilität in Deutschland 2008.
- infas, DLR. (Hrsg.). (2019). Mobilität in Deutschland 2017.
- Lanzendorf, M., & Busch-Geertsema, A. (2014). The cycling boom in large German cities—Empirical evidence for successful cycling campaigns. *Transport Policy*, 36, 26–33.
- Larsen, J., & El-Geneidy, A. (2011). A travel behaviour analysis of urban cycling facilities in Montréal. *Transportation Research Part D*, 16(2), 172–177.
- LHM. (2019). Mobilität in München 2017. [www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc.html](http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc.html). Zugegriffen: 1. Okt. 2019.
- Niehues, J. (2017). Die Mittelschicht in Deutschland. Vielschichtig und stabil. *IW-Trends. Vierteljahresschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung*, 44 (1).
- Rau, H., & Manton, R. (2016). Life events and mobility milestones: Advances in mobility biography theory and research. *Journal of Transport Geography*, 52, 51–60.
- Tully, C. J., & Baier, D. (2011). Mobilitätssozialisation. In O. Schwedes (Hrsg.), *Verkehrspolitik* (S. 195–211). Wiesbaden: Springer.