



Ergebnistabelle Bundesländer

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Ortsname	Anzahl Interviews	Uneinheitlichkeit der Bewertungen	Rang auf Landesebene	Rang auf Bundesebene	Gesamtbewertung	Fahrad- und Verkehrsklima (F1...5)	Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18...22)	Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	F1 Spaß oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Alle fahren Fahrrad	F4 Werbung für das Radfahren	F5 Medienberichte	F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	F8 Reinigung der Radwege	F9 Ampelschaltungen für Radfahrer/innen	F10 Winterdienst auf Radwegen	F11 Sicherheitsgefühl	F12 Konflikte mit Fußgängern	F13 Konflikte mit Kfz	F14 Hindernisse auf Radwegen	F15 Fahrraddiebstahl	F16 Fahren auf Radwegen und Radf.-streifen	F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	F18 Breite der Wege für Radfahrer/innen	F19 Oberfläche der Wege für Radfahrer/innen	F20 Abstellanlagen	F21 Führung an Baustellen	F22 Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	F24 zügiges Radfahren	F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	F26 Wegweisung für Radfahrer	F27 Öffentliche Fahrräder	Rang TN/EW im Bundesvergleich (alle Städte)	Rang TN/EW im Landesvergleich	Teilnehmer (TN)	Vergleich zum Jahr 2014 (EW)
15 Sachsen-Anhalt																																									
Städte > 200.000 Einwohner																																									
Magdeburg	363		1	34/39	4,25	4,0	4,6	4,6	4,4	3,5	3,6	4,2	3,2	4,8	4,4	4,7	5,0	4,3	4,7	4,5	4,3	4,2	4,6	4,7	5,6	4,5	4,7	4,7	4,5	4,0	4,9	4,0	2,8	3,1	3,9	4,4	3,3	475/539	8/9	16	-
Halle (Saale)	341		2	35/39	4,27	4,2	4,7	4,5	4,6	3,4	3,9	4,2	3,2	5,0	4,5	4,5	5,1	4,6	4,4	5,1	4,4	4,0	4,5	4,5	5,1	4,5	4,5	4,8	4,5	4,2	5,0	4,3	2,9	3,1	2,8	4,0	4,1	485/539	9/9	15	o
Städte 50.000 - 100.000 Einwohner																																									
Dessau-Roßlau	191		1	34/98	3,66	3,4	4,2	3,9	3,9	2,8	2,9	3,5	2,6	4,1	4,0	3,9	4,2	3,9	4,4	4,4	3,6	3,2	3,8	4,0	5,0	4,0	4,1	4,2	4,6	3,9	4,3	2,7	1,9	2,2	2,6	3,2	4,2	368/539	5/9	23	-
Mittelwert der Städte > 50.000 Einwohner im Bundesland																																									
					4,1	3,9	4,5	4,4	4,3	3,2	3,4	4,0	3,0	4,7	4,3	4,3	4,8	4,3	4,5	4,7	4,1	3,8	4,3	4,4	5,2	4,3	4,4	4,6	4,6	4,0	4,7	3,7	2,5	2,8	3,1	3,9	3,9				
zum Vergleich: Mittelwert aller Städte > 50.000 Einwohner																																									
					3,9	3,6	4,3	4,1	4,2	3,2	3,3	3,8	3,1	4,0	3,9	3,9	4,6	4,1	4,5	4,2	4,0	3,7	4,2	4,1	4,2	4,2	4,2	4,4	4,1	3,9	4,6	4,1	2,8	3,0	3,0	3,2	4,1				
Kommunen < 50.000 Einwohner																																									
Wittenberg	132		1	124/364	3,58	3,2	3,8	3,8	4,1	3,0	2,7	3,1	2,5	4,0	3,7	3,8	3,8	3,7	3,8	3,8	3,7	3,2	3,6	3,5	4,6	4,0	4,1	4,3	4,3	3,9	4,1	3,7	2,2	2,5	2,9	3,2	4,4	289/539	2/9	28	o
Stendal	155		2	253/364	3,98	3,9	4,0	4,2	4,2	3,6	3,4	3,9	2,7	4,9	4,4	4,2	4,1	3,8	3,9	4,3	4,2	3,6	4,2	3,8	4,6	4,1	4,5	4,7	4,0	4,0	4,7	3,7	2,6	2,9	2,9	4,3	5,2	193/539	1/9	39	-
Bitterfeld-Wolfen	102		3	262/364	4,00	3,8	4,2	4,1	4,3	3,6	3,1	3,7	2,7	5,0	4,4	4,4	4,2	4,3	3,6	4,4	4,0	3,6	3,9	3,8	5,1	4,0	4,3	4,3	4,4	4,6	4,5	3,9	2,7	2,9	3,1	4,0	5,2	333/539	4/9	25	-
Zerbst/Anhalt	61		4	276/364	4,03	3,7	4,4	4,2	4,0	3,9	3,4	4,0	2,5	4,7	4,1	4,4	4,4	4,1	4,4	4,7	4,1	3,8	4,0	4,0	4,7	4,1	4,4	4,4	4,5	4,0	4,4	2,8	2,7	3,0	4,4	4,0	5,1	299/539	3/9	28	o
Köthen (Anhalt)	56		5	298/364	4,10	3,9	4,4	4,0	3,9	4,3	3,5	3,6	2,9	4,9	4,5	4,7	4,4	4,3	4,1	4,4	4,3	3,5	4,1	3,8	4,4	3,7	4,2	3,9	3,5	3,9	4,4	3,9	3,1	3,5	5,2	4,3	5,4	396/539	6/9	21	o
Bernburg (Saale)	70		6	324/364	4,22	4,1	4,4	4,4	4,6	3,7	3,4	4,0	2,9	5,3	4,7	4,3	4,2	4,5	4,0	4,9	4,4	3,7	4,0	4,4	5,1	4,7	4,5	4,6	4,6	4,8	4,9	3,9	3,2	3,4	2,7	3,8	5,3	402/539	7/9	21	-



1. Einordnung

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2016 ist eine Befragung mit dem Ziel der vergleichbaren Erfassung von Radfahrbedingungen in Städten und Gemeinden. Erhoben wird dabei die subjektive Einschätzung hinsichtlich von für den Radverkehr wesentlichen Punkten. Das Konzept sieht vor, dass nicht ein repräsentativer Querschnitt der Bevölkerung an der Erhebung teilnimmt (d.h. auch die Nichtradfahrenden), sondern ein möglichst breiter Kreis an Viel- und Gelegenheitsradfahrern. Radfahrende als Zielgruppe von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung übernehmen damit gleichzeitig die Funktion der Bewertung der Radverkehrsbedingungen. Die Erhebung wurde mit geringen Variationen in der selben Art auch in den Jahren 1988, 1991, 2003, 2005, 2012 und 2014 durchgeführt. Der ADFC-Fahrradklima-Test 2016 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Die Erhebung und Aufbereitung der Daten wurde durch team red (www.team-red.net) durchgeführt.

2. Durchführung

Die Datenerhebung zum ADFC-Fahrradklima-Test 2016 erfolgte vom 1. 9.2016 bis zum 30.11.2016. Deutschlandweit wurden Radfahrer gebeten, ihre Einschätzung zum Radverkehr in ihrer Stadt abzugeben. Die Bewertung der Fragen erfolgte in Form einer sechsstufigen Skala von 1 bis 6 zwischen zwei entgegengesetzten Antwortpolen ("semantisches Differential"). Vereinfacht kann die Bewertung als Schulnote interpretiert werden. Der Fragebogen konnte sowohl online (am Computer oder Smartphone) als auch in Papierform ausgefüllt werden. Wesentliche Verbreitungswege der Aufrufe zur Teilnahme waren die Mitgliederzeitschriften des ADFC, lokale und regionale Medienberichte (Rundfunk, Zeitungen), Internetseiten von Städten sowie Werbeflyer und Plakate, z.B. in Fahrradläden und Ortsämtern. ADFC-Aktive auf lokaler Ebene spielten zumeist eine zentrale Rolle bei der Informationsverbreitung und Teilnehmergenerierung.

Insgesamt gingen 121.101 Interviews (116.132 online, 4.969 schriftlich) ein, von denen 116.937 Interviews nach verschiedenen Prüfungen (u.a. Aussortierung leerer Fragebögen und von Mehrfachteilnahmen) ausgewertet werden konnten. Die vorab festgelegte Mindestfallzahl an erforderlichen Teilnehmern (abhängig von der Stadtgrößenklasse: 100 für Städte über 200.000 Einwohner, 75 für Städte 100.000-200.000 Einwohner, 50 für Städte und Gemeinden unter 100.000 Einwohner) wurde von 539 Städten und Gemeinden erreicht, für die insgesamt 103.378 Interviews vorliegen. Die vorliegende Ergebnistabelle enthält nur Auswertungen aus diesen Orten. Bezug für die Stadtgröße sind die Daten des Statistischen Bundesamtes zum Stand 30.6.2016.

3. Datenstruktur und Auswertekategorien

A) Anzahl der Interviews und (Un)einheitlichkeit der Bewertungen

Die Anzahl der Interviews oder auch Teilnehmerzahl ist die Zahl der in die Ermittlung der Kennwerte 2016 eingehenden Interviews. Sie stellen ein Maß für die statistische Basis der Auswertungen dar.

Da in verschiedenen Städten verhältnismäßig große Unterschiede in den Bewertungen der einzelnen Teilnehmer auftreten, wurden Städte mit besonders großen Unterschieden in der Bewertung gekennzeichnet. Für diese Städte muss mit einem größeren Fehlerbereich der in der Tabelle dargestellten Mittelwerte gerechnet werden. Grundlage für die Bewertung der Uneinheitlichkeit waren die Standardabweichung (Streuung) der Gesamtbewertungen sowie die Kurtosis (Wölbung/"Flachheit") ihrer Verteilungsfunktion:

-	Bewertung der Teilnehmer ist relativ uneinheitlich (Ort zählt zu den 10% der Orte mit der größten Standardabweichung des Mittelwertes <u>oder</u> der flachsten Verteilung der Einzelbewertungen)
--	Bewertung der Teilnehmer ist sehr uneinheitlich (Ort zählt zu den 10% der Orte mit der größten Standardabweichung des Mittelwertes <u>und</u> der flachsten Verteilung der Einzelbewertungen)

B) Gesamtbewertung

Der Gesamtbewertung ergibt sich als arithmetisches Mittel der Mittelwerte in den fünf übergeordneten Kategorien: Fahrrad- und Verkehrsklima (Fragen 1 bis 5), Stellenwert des Radverkehrs (Fragen 6 bis 10), Sicherheit beim Radfahren (Fragen 11 bis 17), Komfort beim Radfahren (Fragen 18 bis 22), Infrastruktur und Radverkehrsnetz (Fragen 23 bis 27). Achtung! Durch die unterschiedliche Zahl an Fragen pro Kategorie entspricht die Gesamtbewertung nicht exakt dem Durchschnitt aller 27 Fragen.

Der Rang auf Bundes- und Landesebene ergibt sich durch die Ordnung der Gesamtbewertung je Stadtgrößenklasse. Gegebenenfalls ist mit einem Schrägstrich die Zahl der Städte angegeben, auf die sich die angegebene Platzierung bezieht (4/38 bedeutet 4. Rang von 38 Städten).

C) Übergeordnete Kategorien

Die Werte in den Spalten Fahrrad- und Verkehrsklima, Stellenwert des Radverkehrs, Sicherheit beim Radfahren, Komfort beim Radfahren sowie Infrastruktur und Radverkehrsnetz stellen Zusammenfassungen der entsprechenden Einzelfragen (vgl. "Gesamtbewertung") in Form von Durchschnittswerten dar. Diese Kategorien bildeten gleichzeitig Unterüberschriften für 5-7 Fragen im Fragebogen.

D) Einwohnerspezifische Teilnehmerzahlen

Die Spalte "Teilnehmer (TN) pro 10.000 Einw. (EW)" gibt die einwohnerspezifische Teilnehmerzahl an, d.h. die Zahl der gültigen Interviews bezogen auf die jeweilige Einwohnerzahl zum Stand 30.06.2016.

Die Spalten "Rang TN/EW im Bundesvergleich" und "Rang TN/EW im Landesvergleich" geben an, welche Platzierung die jeweilige Stadt im bundesweiten bzw. landesweiten Vergleich der einwohnerspezifischen Teilnehmerzahlen erreicht hat.

E) Vergleich zum Jahr 2014

Der farblich abgesetzte Teil des Tabellenkopfes am rechten Tabellenrand enthält eine vergleichende Betrachtung zum ADFC-Fahrradklimatest 2014.

++	starke Verbesserung (Gesamtbewertung 2016 ist mehr als 0,3 Notenstufen besser als im Jahr 2014)
+	leichte Verbesserung (Gesamtbewertung 2016 ist zwischen 0,15 und 0,3 Notenstufen besser als im Jahr 2014)
o	relative Konstanz (Gesamtbewertung 2016 ist weniger als 0,15 Notenstufen besser oder schlechter als im Jahr 2014)
-	leichte Verschlechterung (Gesamtbewertung 2016 ist zwischen 0,15 und 0,3 Notenstufen schlechter als im Jahr 2014)
--	starke Verschlechterung (Gesamtbewertung 2016 ist mehr als 0,3 Notenstufen schlechter als im Jahr 2014)
	keine Daten für 2014 verfügbar



F) Einzelfragen

Die Werte in den Spalten F1 bis F27 geben für die Fragen 1 bis 27 die Mittelwerte aller eingegangenen Bewertungen für die jeweilige Stadt an. In jeder Spalte (d.h. für jede Frage wurden die Werte für jede Stadtgrößengruppe zwischen dem kleinsten Wert (grün) und dem größten Wert (rot) farbig abgestuft markiert. Für die Landetabelle wurden dabei die Stadtgrößengruppen >50.000 EW zusammengefasst.

Folgende exakte Fragen wurden gestellt:

- F1 Bei uns macht Radfahren Spaß. ... ist Radfahren Stress.
- F2 Bei uns werden Radfahrer/innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert. ... wird man als Radfahrer/in nicht ernst genommen
- F3 Bei uns fahren alle Fahrrad – egal, ob alt oder jung. ... fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler).
- F4 Bei uns wird viel für das Radfahren geworben. ... findet keine Werbung für das Radfahren statt.]
- F5 Bei uns wird in den Medien meist positiv über Radfahrer/innen berichtet. ... wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer/innen berichtet.
- F6 Bei uns wurde in jüngster Zeit besonders viel für den Radverkehr getan. ... wurde in jüngster Zeit kaum etwas für den Radverkehr getan.]
- F7 Bei uns überwacht die Stadt bzw. Gemeinde streng, dass Autos nicht auf Radwegen parken. ... wird großzügig geduldet, wenn Autofahrer/innen auf Radwegen parken.
- F8 Bei uns werden Radwege regelmäßig gereinigt. ... werden Radwege selten gereinigt.
- F9 Bei uns sind die Ampelschaltungen gut auf Radfahrer/innen abgestimmt. ... sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer/innen abgestimmt.
- F10 Bei uns werden im Winter Radwege geräumt und gestreut. ... werden im Winter Radwege nicht geräumt und gestreut.]
- F11 Bei uns fühlt man sich als Radfahrer/in sicher. ... fühlt man sich als Radfahrer/in gefährdet.]
- F12 Bei uns gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen. ... gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Fußgänger/innen.
- F13 Bei uns gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen. ... gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer/innen und Autofahrer/innen.
- F14 Bei uns gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen. ... gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (z. B. Drängelgitter, Laternen, Werbeständer).
- F15 Bei uns kommen Fahrraddiebstähle selten vor. ... werden Fahrräder oft gestohlen.]
- F16 Bei uns sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch junge und ältere Menschen sicher Rad fahren können. ... können junge und ältere Menschen auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren
- F17 Bei uns kann man auch auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren. ... wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.
- F18 Bei uns sind Wege für Radfahrer/innen angenehm breit und erlauben ein problemloses Überholen langsamerer Radfahrer/innen. ... sind Wege für Radfahrer/innen oft zu schmal.
- F19 Bei uns sind Wege für Radfahrer/innen angenehm glatt und eben. ... sind Wege für Radfahrer/innen holprig und in schlechtem baulichen Zustand.]
- F20 Bei uns findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten. ... findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten.
- F21 Bei uns werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt. ... werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen
- F22 Bei uns kann man Fahrräder einfach und preiswert in öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen. ... ist es schwierig und/oder teuer, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen.
- F23 Bei uns ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte gut mit dem Fahrrad zu erreichen. ... ist das Stadtzentrum bzw. die Ortsmitte schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen.
- F24 Bei uns kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen. ... wird man am zügigen Fahren mit dem Rad gehindert und muss Umwege fahren.
- F25 Bei uns sind die meisten Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer/innen freigegeben. ... ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer/innen nicht erlaubt.
- F26 Bei uns können sich Radfahrer/innen an eigenen Wegweisern gut orientieren. ... gibt es keine (oder nur sehr schlechte) Wegweiser für Radfahrer/innen.]
- F27 Bei uns sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar. ... gibt es nicht einmal die Möglichkeit, ein Fahrrad zu mieten.

G) Mittelwertzeilen

Innerhalb jedes Bundeslandes wird in gesonderten Zeilen der Mittelwert der Städte > 50.000 Einwohner im Bundesland und zum Vergleich der Mittelwert aller Teilnehmerstädte > 50.000 Einwohner ausgewiesen. Während die Städte > 50.000 Einwohner annähernd vollständig im Teilnehmerfeld vertreten sind (nur 9 von 184 Städten in Deutschland fehlen), ist die Teilnehmerquote und Auswahl der restlichen Städte und Gemeinden sehr uneinheitlich. Deshalb werden für Kommunen <50.000 Einwohner keine Mittelwerte und Vergleichswerte ausgewiesen.