

Ergebnistabelle

Ortsgrößengruppe >500.000 Einwohner

Gefördert durch:

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Ortsname	Anzahl Interviews	Uneinheitlichkeit der Bewertungen (gr. Spanne)	Rang	Gesamtbewertung	Fahrad- und Verkehrsklima (F1...5)	Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18...22)	Infrastruktur Rad- verkehrsnetz (F23...27)	F1 Spaß oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Radfahren durch Alt und Jung	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 Misch- verkehr 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	Vergleich zum Jahr 2022
Frankfurt am Main	1.680		1	3,49	3,5	3,9	4,2	3,6	2,3	3,4	3,6	3,0	3,6	3,7	2,5	4,7	3,8	4,6	3,9	4,0	3,7	4,6	4,2	4,7	3,9	4,3	4,2	3,8	3,4	4,3	2,3	2,2	2,5	1,6	2,3	2,6	o
Hannover	1.668		2	3,52	3,2	3,9	4,0	4,0	2,4	3,0	3,4	2,7	3,3	3,8	3,2	4,7	3,6	4,3	3,7	3,7	3,6	4,3	4,0	4,3	4,4	4,1	3,7	4,5	3,2	2,2	2,4	2,1	3,0	2,5	o		
Bremen	1.335		3	3,54	2,9	4,1	4,1	4,2	2,4	3,0	3,1	2,0	3,1	3,4	3,3	4,9	4,0	4,3	3,8	3,6	3,6	4,2	4,1	5,1	4,0	4,2	4,5	4,4	3,7	4,3	4,1	2,2	2,4	1,6	2,5	3,1	o
Leipzig	1.841		4	3,70	3,4	4,2	4,3	4,1	2,6	3,4	3,6	2,6	3,5	4,0	3,0	4,5	4,2	4,2	4,9	4,1	3,7	4,6	3,8	5,4	4,1	4,3	4,5	4,0	3,5	4,4	4,1	2,1	2,5	2,4	3,6	2,1	o
München	4.552		5	3,90	3,6	4,3	4,3	4,5	2,9	3,7	3,8	2,8	3,8	4,0	3,6	5,0	3,7	4,8	4,2	4,3	4,0	4,7	4,2	3,8	4,3	4,6	5,0	4,3	4,0	4,4	4,7	3,0	3,1	2,5	3,2	2,5	o
Dresden	1.983		6	3,93	4,0	4,3	4,4	4,2	2,8	3,7	4,0	3,1	4,4	4,5	3,6	4,8	4,1	4,6	4,6	4,5	3,9	4,8	4,2	4,4	4,3	4,5	4,8	4,1	3,8	4,6	3,8	2,5	3,0	3,1	3,5	1,9	o
Hamburg	4.071		7	3,96	3,8	4,4	4,5	4,3	2,8	3,8	3,9	3,0	3,8	4,2	3,2	4,8	4,6	4,8	4,9	4,5	4,0	4,8	4,6	4,9	4,5	4,6	4,9	4,7	3,9	4,7	3,3	2,8	3,1	2,3	3,8	1,9	o
Nürnberg	1.691		8	3,99	3,9	4,4	4,4	4,4	2,8	3,9	4,1	3,2	4,1	4,1	3,7	5,2	4,0	4,9	4,2	4,6	4,0	4,7	4,4	4,3	4,5	4,7	4,9	4,1	3,7	4,9	4,4	2,9	3,5	2,6	3,3	2,0	+
Stuttgart	1.517		9	4,16	4,2	4,6	4,6	4,3	3,2	4,1	4,4	3,9	4,4	4,4	4,1	5,0	4,3	5,0	4,3	4,8	4,3	4,9	4,6	3,8	4,7	4,8	5,0	4,2	3,9	4,9	3,3	3,2	3,8	2,6	3,5	2,6	o
Düsseldorf	1.913		10	4,17	3,9	4,5	4,6	4,7	3,1	4,0	4,2	3,3	4,0	4,1	3,8	4,9	4,4	4,9	4,3	4,7	4,3	4,8	4,7	4,6	4,6	4,7	4,9	4,5	4,2	5,0	4,7	3,4	3,7	2,8	3,4	2,5	o
Köln	3.353		11	4,19	3,9	4,5	4,8	4,7	3,0	4,3	4,1	3,0	4,1	4,2	3,5	5,1	4,5	5,0	4,5	4,8	4,3	4,9	4,8	5,0	4,7	4,7	5,0	5,0	4,2	4,7	4,9	3,1	3,4	2,3	3,8	2,3	o
Berlin	7.415		12	4,28	4,1	4,8	4,8	4,5	3,1	4,2	4,3	3,1	4,7	4,4	4,5	5,2	4,7	4,9	4,8	4,9	4,1	5,1	4,7	5,4	4,7	4,9	5,0	5,0	4,2	4,3	4,1	3,1	3,3	2,9	3,7	2,3	o
Dortmund	1.690		13	4,30	4,1	4,6	4,7	4,8	3,2	4,1	4,3	3,7	4,2	4,2	3,9	5,1	4,6	4,8	4,8	4,8	4,0	4,8	4,7	4,7	4,8	4,8	5,2	4,9	4,3	5,0	4,7	3,4	3,8	2,7	3,6	2,7	o
Essen	1.572		14	4,33	4,2	4,8	4,6	4,8	3,3	3,9	4,5	3,8	4,3	4,3	4,1	5,2	4,7	5,0	4,9	4,8	4,0	4,9	4,6	4,5	4,6	5,0	4,8	4,7	4,3	5,1	4,8	3,7	4,0	2,9	3,2	2,9	o
Duisburg	1.100		15	4,46	4,2	4,9	4,7	5,0	3,5	4,2	4,4	3,5	4,8	4,3	4,7	5,2	4,8	5,1	4,8	4,8	3,9	4,7	4,8	4,8	4,8	4,7	5,3	5,3	4,5	5,3	4,9	3,5	3,9	3,4	3,6	3,0	o
MITTELWERT				3,99	3,80	4,41	4,47	4,41	2,88	3,78	3,98	3,12	4,01	4,11	3,64	4,96	4,27	4,75	4,45	4,46	3,96	4,72	4,43	4,65	4,43	4,61	4,82	4,48	3,94	4,70	4,09	2,88	3,23	2,52	3,33	2,46	

Ergebnistabelle

Ortsgrößengruppe 200.000 - 500.000 Einwohner

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Ortsname	Anzahl Interviews	Uneinheitlichkeit der Bewertungen (gr. Spanne)	Rang	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 Radfahren durch Alt und Jung	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	Vergleich zum Jahr 2022
Münster	2.654		1	2,97	2,3	3,1	3,7	3,6	2,1	2,6	2,4	1,5	2,2	2,9	2,9	3,9	2,8	3,5	2,5	3,0	3,4	3,8	3,3	5,1	3,4	3,7	4,0	3,7	3,4	3,2	3,9	1,6	1,8	1,9	2,2	2,8	o
Freiburg im Breisgau	807		2	3,03	2,5	3,3	3,7	3,8	1,9	2,5	2,6	1,9	2,3	3,1	2,5	3,8	3,0	3,9	3,3	3,1	3,3	4,0	3,3	5,2	3,4	3,5	3,8	3,1	3,3	4,0	4,7	1,8	1,9	1,9	2,3	1,8	o
Karlsruhe	2.113		3	3,05	2,8	3,5	3,5	3,3	2,1	2,5	2,9	2,1	2,9	3,3	2,7	4,3	3,4	3,9	3,4	3,2	3,3	3,9	3,4	4,1	3,3	3,5	3,6	3,2	3,4	3,9	2,6	1,9	2,1	1,8	2,5	2,1	o
Kiel	656		4	3,27	2,9	3,7	3,8	3,8	2,1	2,7	3,1	2,5	2,8	3,6	2,6	4,2	3,5	4,2	3,9	3,4	3,5	4,0	3,6	4,6	3,6	3,9	3,8	3,5	2,9	4,0	4,8	2,1	2,2	1,7	2,8	1,9	o
Bonn	1.604		5	3,62	3,3	3,9	4,1	4,3	2,5	3,2	3,4	2,7	2,9	4,0	2,4	4,3	4,0	4,4	4,2	3,9	3,6	4,4	4,1	4,6	4,1	4,2	4,4	4,2	3,8	4,5	4,7	2,4	2,8	2,0	3,0	2,3	+
Braunschweig	1.191		6	3,71	3,3	4,2	4,1	4,4	2,5	3,2	3,5	2,6	3,6	3,8	3,6	4,5	4,1	4,5	4,4	3,9	3,7	4,2	4,2	4,0	4,2	4,3	4,8	4,6	3,5	4,4	4,6	2,3	2,6	2,1	2,8	2,9	o
Aachen	821		7	3,78	3,6	3,9	4,3	4,4	2,7	3,7	3,8	3,4	2,9	4,1	2,4	4,5	4,0	4,6	4,3	4,3	3,6	4,7	4,1	4,9	4,2	4,5	4,5	4,0	3,6	4,6	5,1	2,5	2,9	2,1	2,9	2,9	+
Bielefeld	1.262		8	3,78	3,5	4,2	4,3	4,4	2,6	3,6	3,8	3,1	3,4	3,9	3,3	4,5	4,1	4,6	4,3	4,3	3,9	4,5	4,2	4,2	4,3	4,5	4,8	4,5	3,7	4,7	4,3	2,6	3,0	2,4	2,7	2,1	o
Kassel	661		9	3,92	4,0	4,3	4,5	4,0	2,8	3,9	4,2	3,7	4,2	4,2	3,1	4,9	4,2	4,5	4,6	4,6	4,0	4,7	4,1	4,9	4,6	4,8	4,9	4,0	3,5	4,7	2,8	2,8	3,4	2,5	3,0	2,4	+
Mainz	1.295		10	3,97	3,8	4,5	4,4	4,3	2,8	3,9	3,8	3,1	4,1	4,1	3,9	4,8	4,6	4,6	4,5	4,4	4,2	4,6	4,8	4,1	4,7	4,4	5,1	4,9	3,9	4,5	3,3	3,0	3,4	1,9	3,7	2,1	o
Wiesbaden	916		11	3,98	4,2	4,2	4,4	4,2	2,9	4,2	4,4	4,0	4,1	4,2	3,1	4,8	4,2	4,5	4,5	4,7	3,9	4,8	4,3	4,0	4,5	4,7	4,7	4,0	3,8	4,8	3,5	3,0	3,4	1,9	3,2	3,3	o
Mannheim	1.175		12	4,00	3,8	4,5	4,5	4,4	2,8	3,9	4,2	3,2	3,7	3,9	3,5	5,1	4,5	4,9	4,3	4,5	3,9	4,7	4,5	4,6	4,5	4,7	4,9	4,7	4,1	5,0	3,6	3,0	3,4	2,1	3,3	2,2	o
Rostock	806		13	4,02	3,7	4,5	4,3	4,4	3,1	3,7	3,9	2,7	4,2	4,2	4,3	4,9	4,2	4,6	4,7	4,4	4,2	4,5	4,2	4,0	4,4	4,5	4,9	4,5	3,7	5,0	4,1	2,7	3,1	2,1	3,6	4,2	o
Augsburg	763		14	4,06	3,8	4,4	4,3	4,6	3,2	3,8	4,1	3,1	3,9	4,2	3,8	4,9	3,9	5,0	4,2	4,4	4,0	4,6	4,3	3,9	4,3	4,6	5,0	4,4	3,9	4,8	5,0	2,7	3,2	3,5	3,5	3,3	o
Bochum	1.366		15	4,08	4,0	4,3	4,4	4,5	3,2	3,9	4,2	3,6	4,1	4,2	3,4	4,8	4,3	4,6	4,6	4,6	4,0	4,7	4,5	3,9	4,4	4,6	4,8	4,3	3,9	4,9	4,7	3,3	3,7	2,9	3,3	2,5	+
Chemnitz	481		16	4,14	4,2	4,5	4,3	4,1	3,6	3,9	4,3	3,8	4,7	4,3	4,1	4,6	4,1	4,8	4,6	4,6	3,8	4,6	4,2	4,0	4,3	4,7	4,6	4,0	3,8	4,8	3,3	2,9	3,5	3,0	4,0	4,6	o
Mönchengladbach	458		17	4,20	4,0	4,6	4,5	4,8	3,1	4,0	4,2	3,6	4,0	4,1	3,8	5,1	4,6	4,8	4,7	4,6	3,8	4,6	4,6	4,5	4,6	4,7	5,0	5,0	4,3	5,0	4,9	3,3	3,6	2,7	3,0	2,8	+
Halle (Saale)	430		18	4,20	4,1	4,7	4,7	4,6	3,0	3,9	4,1	3,1	4,8	4,5	4,4	5,0	4,6	4,6	5,0	4,7	3,9	4,7	4,5	5,4	4,6	4,7	5,0	4,8	4,0	5,1	4,0	2,8	3,3	2,4	4,0	2,4	o
Erfurt	818		19	4,21	4,0	4,5	4,6	4,5	3,4	3,9	4,1	3,2	4,4	4,2	4,2	4,8	4,4	4,5	4,8	4,6	4,5	4,7	4,5	4,7	4,5	4,6	5,0	4,4	3,9	4,8	4,5	3,1	3,6	2,8	3,6	4,2	o
Lübeck	1.179		20	4,26	4,0	4,5	4,5	5,0	3,4	4,1	4,0	2,6	4,5	4,6	4,5	4,7	4,3	4,8	4,1	4,6	3,9	4,6	4,6	4,6	4,8	4,6	5,4	5,5	4,1	4,7	5,1	2,6	3,2	2,9	3,5	4,7	o
Wuppertal	806		21	4,27	4,2	4,5	4,4	4,7	3,6	3,9	4,4	4,0	4,3	4,2	4,0	5,0	4,2	5,0	4,4	4,8	3,9	4,7	4,4	3,5	4,7	4,9	5,0	4,5	4,2	5,0	4,8	3,7	4,0	2,9	3,8	3,7	o
Oberhausen	605		22	4,31	4,0	4,8	4,5	4,8	3,4	3,9	4,3	3,4	4,3	4,2	3,9	5,2	5,0	4,9	5,0	4,6	4,0	4,6	4,8	4,1	4,6	4,6	4,9	5,0	4,5	5,1	4,6	3,5	3,7	3,0	3,5	3,4	o
Magdeburg	911		23	4,34	4,1	4,7	4,7	4,6	3,6	3,8	4,3	2,9	4,8	4,5	4,7	5,1	4,5	4,9	4,5	4,6	4,3	4,8	4,7	5,3	4,6	4,9	5,1	4,8	4,0	4,9	4,1	2,6	3,1	3,7	4,1	4,2	o
Gelsenkirchen	532		24	4,38	4,3	4,8	4,6	4,7	3,6	4,0	4,4	3,7	4,8	4,4	4,5	5,0	4,7	5,1	4,7	4,7	4,0	4,6	4,5	4,5	4,6	4,9	5,0	4,9	4,1	4,9	4,6	3,6	3,8	3,8	3,6	3,2	o
Krefeld	644		25	4,51	4,0	4,9	4,7	5,1	3,8	4,4	4,3	3,0	4,3	4,2	4,7	5,1	4,9	5,3	4,6	4,8	3,9	4,7	5,0	4,7	5,1	4,9	5,4	5,7	4,4	5,2	4,8	3,6	3,9	2,9	3,6	4,8	o
MITTELWERT				3,92	3,69	4,28	4,31	4,37	2,95	3,65	3,87	3,06	3,85	4,03	3,61	4,71	4,16	4,60	4,33	4,30	3,85	4,51	4,26	4,46	4,34	4,47	4,73	4,40	3,81	4,66	4,26	2,77	3,14	2,52	3,25	3,07	

Ergebnistabelle

Ortsgrößengruppe 50.000-100.000 Einwohner

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Ortsname	Anzahl Interviews	Uneinheitlichkeit der Bewertungen (gr. Spanne)	Rang	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 Radfahren durch Alt und Jung	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	Vergleich zum Jahr 2022
Velbert	157		105	4,46	4,2	4,7	4,3	4,8	4,3	3,9	4,2	4,0	4,7	4,2	3,9	4,8	4,7	5,0	5,1	4,7	3,7	4,3	4,4	3,5	4,7	4,7	5,0	4,5	4,5	5,1	5,0	3,9	4,0	4,1	3,8	5,5	0
Neuwied	183		106	4,46	4,3	4,6	4,5	4,8	4,0	4,3	4,4	3,7	4,8	4,3	4,4	4,6	4,5	4,8	4,7	4,9	4,2	4,5	4,5	3,9	4,8	4,9	5,0	4,7	4,4	5,1	4,8	3,8	4,2	4,0	3,5	4,8	0
Goslar	82		107	4,47	4,3	4,9	4,4	4,8	4,0	4,2	4,4	3,9	4,5	4,2	5,2	4,9	4,6	5,1	4,5	4,9	3,9	4,5	4,2	3,4	5,0	4,9	5,2	5,3	4,1	5,0	4,5	3,5	3,9	3,8	3,8	4,9	+
Sindelfingen	219		108	4,49	4,5	4,9	4,6	4,9	3,6	4,4	4,6	4,0	4,9	4,4	4,8	5,1	4,9	5,3	4,5	4,9	4,1	4,8	5,0	3,6	4,9	4,7	5,2	5,4	4,3	5,2	4,3	3,4	4,0	3,5	4,1	3,3	-
Stolberg	113		109	4,50	4,2	4,7	4,4	4,9	4,2	4,1	4,3	3,8	4,7	4,3	4,4	4,8	4,8	4,9	4,8	4,8	3,7	4,5	4,5	3,7	4,7	4,8	5,0	4,8	4,6	5,1	5,1	3,8	4,0	4,0	3,8	5,4	0
Zwickau	265		110	4,51	4,4	4,8	4,5	4,7	4,1	4,4	4,5	3,4	5,1	4,5	4,6	4,8	4,7	4,9	4,9	5,0	4,0	4,6	4,1	4,4	4,7	4,9	5,0	4,5	4,6	5,2	4,2	3,3	4,0	3,9	4,2	5,2	0
Iserlohn	177		111	4,53	4,4	4,9	4,5	4,7	4,2	4,2	4,3	4,1	4,9	4,5	4,9	5,0	4,5	5,1	4,8	4,9	4,2	4,6	4,3	3,8	4,6	4,9	4,8	4,4	4,2	5,1	5,1	4,3	4,4	3,4	3,7	5,3	0
Passau	263		112	4,57	4,6	4,7	4,9	5,0	3,7	4,7	4,7	3,9	5,1	4,5	4,5	5,0	4,2	5,2	4,5	5,2	4,5	5,0	4,6	4,5	5,1	5,2	5,4	4,3	4,4	5,2	5,6	4,0	4,4	2,7	3,7	5,7	0
Lüdenscheid	265		113	4,94	4,9	5,1	4,7	5,1	4,8	5,0	5,0	4,8	5,1	4,7	4,8	5,2	5,1	5,4	5,0	5,5	4,2	5,0	4,8	3,4	5,2	5,2	5,4	5,0	4,7	5,4	5,2	4,4	4,6	4,6	4,7	5,7	+
MITTELWERT				4,00	3,74	4,39	4,19	4,46	3,22	3,55	3,90	3,13	4,10	4,01	4,05	4,68	4,28	4,64	4,31	4,28	3,74	4,32	4,13	4,05	4,35	4,48	4,77	4,45	3,82	4,73	4,53	2,75	3,16	2,81	3,28	4,09	

Ergebnistabelle

Ortsgrößengruppe 20.000 - 50.000 Einwohner

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Ortsname	Anzahl Interviews	Uneinheitlichkeit der Bewertungen (gr. Spanne)	Rang	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 Radfahren durch Alt und Jung	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	Vergleich zum Jahr 2022
Quedlinburg	62	-	409	4,47	4,2	4,6	4,4	4,6	4,5	4,0	4,3	3,3	5,0	4,4	4,9	4,6	4,5	4,4	4,5	4,6	4,1	4,5	4,8	3,9	4,4	4,7	4,8	4,6	4,7	5,0	3,9	3,8	4,3	4,8	4,8	4,8	+
Datteln	100		410	4,47	4,1	4,7	4,5	4,9	4,1	4,2	4,1	3,1	4,5	4,4	4,7	4,4	4,6	5,1	4,8	4,8	4,2	4,6	4,4	3,7	4,9	4,8	5,3	4,8	4,3	5,3	5,1	3,2	3,5	4,5	4,2	5,4	-
Zweibrücken	91		411	4,47	4,2	4,9	4,1	4,6	4,5	4,0	4,2	4,2	4,5	4,0	5,0	5,1	4,5	5,2	4,8	4,5	3,6	4,2	4,3	3,2	4,5	4,5	4,9	4,6	4,2	4,8	4,7	3,6	4,0	5,5	4,2	5,5	-
Weiden in der Oberpfalz	62		412	4,48	4,3	4,5	4,5	4,9	4,1	4,1	4,4	3,5	5,0	4,4	4,3	4,7	4,3	4,7	4,5	4,9	4,0	4,6	4,5	4,5	4,7	4,7	5,5	4,6	4,7	5,2	4,6	2,9	3,6	4,5	4,0	5,6	-
Gelnhausen	144		413	4,48	4,3	4,8	4,4	4,8	4,2	4,1	4,4	3,9	5,0	4,0	5,0	5,1	4,5	4,9	4,3	4,8	4,1	4,5	4,4	3,6	4,7	4,8	5,0	4,7	4,6	5,1	4,4	4,1	4,1	4,0	3,9	4,7	0
Bad Hersfeld	59		414	4,49	4,3	4,9	4,5	4,5	4,3	3,9	4,6	3,8	4,8	4,3	4,6	5,2	4,6	5,3	4,9	4,8	4,3	4,6	4,5	3,5	4,8	4,7	5,2	5,0	3,8	5,1	3,4	3,9	4,3	4,1	3,8	5,2	0
Itzehoe	122		415	4,50	4,3	5,0	4,6	5,0	3,6	4,3	4,5	3,3	5,0	4,4	5,0	4,9	4,8	5,1	4,9	4,9	4,3	4,6	4,7	3,8	5,0	4,9	5,6	5,6	4,0	5,1	4,9	3,2	3,6	2,2	3,9	5,2	-
Seevetal	85		416	4,52	4,1	5,0	4,4	5,0	4,1	3,9	4,2	3,2	5,0	4,2	5,2	5,2	5,1	4,6	5,0	4,7	3,6	4,3	4,4	3,7	5,0	4,9	5,2	5,4	4,4	5,1	4,9	2,9	3,3	4,6	4,1	5,7	-
Pirmasens	103		417	4,53	4,4	4,8	4,2	4,8	4,4	4,3	4,5	4,5	4,8	4,2	4,5	4,9	4,7	5,2	4,6	5,0	3,4	4,5	4,2	3,1	4,7	4,7	5,1	4,3	4,9	5,1	4,8	4,2	4,3	4,9	4,0	4,4	0
Garmisch-Partenkirchen	125		418	4,55	4,4	4,8	4,7	4,9	3,9	4,2	4,7	3,5	5,1	4,7	4,8	5,0	4,5	5,0	4,9	5,0	4,4	5,0	4,6	4,0	4,8	4,9	5,1	4,5	4,6	5,3	5,3	3,2	4,0	4,0	3,7	4,5	0
Zerbst/Anhalt	52	-	419	4,56	4,3	4,9	4,6	4,8	4,2	4,5	4,3	2,8	5,0	4,6	5,2	4,9	4,9	4,8	4,8	5,0	3,5	4,6	4,9	4,3	4,9	4,9	5,3	5,2	4,7	5,0	4,0	3,1	3,3	4,3	4,6	5,8	0
Merzig	61	-	420	4,58	4,5	4,9	4,6	4,6	4,3	4,4	4,6	4,3	4,7	4,3	4,9	4,9	4,7	5,2	4,7	5,2	4,1	4,8	4,8	3,6	5,0	4,9	4,9	4,4	4,3	5,2	4,3	3,7	4,3	4,2	3,9	5,5	0
Büdingen	56		421	4,58	4,5	4,8	4,4	4,9	4,3	4,3	4,4	4,0	5,3	4,6	5,1	4,8	4,7	5,0	4,6	4,9	3,8	4,3	4,2	3,7	4,5	5,2	4,4	4,8	4,7	5,2	5,2	4,1	4,3	4,2	3,3	5,7	-
Kulmbach	291	-	422	4,61	4,5	4,7	4,4	4,7	4,7	4,6	4,7	3,7	5,0	4,6	4,7	4,8	4,3	5,0	4,5	5,0	4,1	4,6	4,5	3,3	5,0	4,7	5,1	4,5	4,0	5,1	4,7	4,2	4,6	4,9	4,5	5,4	+
Neuburg an der Donau	191		423	4,61	4,3	4,5	4,8	4,9	4,6	4,5	4,6	3,0	4,7	4,8	5,1	4,9	4,1	4,7	3,9	5,0	4,5	4,9	4,4	5,0	4,8	4,9	5,2	4,5	4,2	5,2	5,3	3,6	4,1	5,0	4,5	5,6	-
Kürten	77		424	4,65	4,5	5,2	4,3	5,1	4,1	4,5	4,2	4,3	5,1	4,4	5,3	5,2	5,2	5,3	5,2	5,1	3,6	4,4	4,3	2,9	5,1	4,8	5,5	5,3	4,7	5,0	4,8	4,2	4,0	4,8	4,3	3,3	0
Gotha	77		425	4,65	4,5	4,9	4,7	4,9	4,2	4,6	4,5	4,0	5,1	4,3	4,6	4,9	4,8	5,2	5,2	5,1	4,4	4,7	4,4	4,4	4,9	4,9	5,2	4,6	4,8	5,4	4,5	3,4	4,1	3,8	4,5	5,3	0
Reinbek	102		426	4,65	4,2	5,3	4,6	4,8	4,3	4,2	4,3	3,6	4,7	4,4	5,5	5,2	5,3	5,3	5,3	4,7	3,8	4,5	4,9	4,1	5,2	4,9	5,4	5,5	4,5	5,3	3,5	3,4	3,5	4,7	4,6	5,5	0
Limbach-Oberfrohna	58		427	4,72	4,7	4,9	4,4	4,8	4,9	4,6	4,6	3,8	5,5	4,7	5,2	4,3	4,7	5,4	4,8	5,1	3,5	4,6	4,4	3,4	4,8	5,0	5,3	4,6	4,2	5,2	4,6	3,9	4,1	5,3	5,3	5,7	-
Altenburg	83		428	4,77	4,5	5,1	4,8	5,0	4,5	4,3	4,6	3,9	5,1	4,6	5,3	5,1	5,0	5,1	4,9	5,1	4,5	4,8	4,8	4,4	5,1	4,9	5,3	5,3	4,8	5,4	4,3	3,9	4,2	4,6	4,4	5,2	
Hof	111		429	4,84	4,7	5,1	4,8	5,0	4,6	4,7	4,9	4,5	4,8	4,6	5,1	5,4	4,8	5,2	4,8	5,2	4,2	4,8	5,4	4,0	5,2	5,0	5,2	5,1	4,2	5,3	5,2	4,0	4,5	4,4	4,6	5,2	0
MITTELWERT				3,94	3,67	4,31	4,06	4,33	3,32	3,45	3,79	3,11	4,13	3,88	4,15	4,55	4,15	4,53	4,15	4,19	3,61	4,16	3,96	3,81	4,26	4,42	4,65	4,26	3,81	4,62	4,30	2,71	3,07	3,03	3,25	4,53	

Ergebnistabelle

Ortsgrößengruppe < 20.000 Einwohner

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Ortsname	Anzahl Interviews	Uneinheitlichkeit der Bewertungen (gr. Spanne)	Rang	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 Radfahren durch Alt und Jung	F4 Werbung für das Radfahren	F5 Medienberichte	F6 Fahrradförderung in jüngerer 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	Vergleich zum Jahr 2022
Bad Segeberg	77		409	4,48	4,1	4,7	4,6	4,9	4,1	4,4	4,3	3,3	4,3	4,0	4,7	4,5	4,7	4,9	4,6	4,9	4,1	4,6	4,7	3,9	5,2	4,8	5,4	5,3	3,5	5,3	5,0	3,2	3,7	4,3	4,1	5,3	+
Überherrn	57		410	4,49	4,2	5,0	4,3	4,7	4,2	3,6	4,3	4,0	4,6	4,5	5,1	5,3	5,1	4,6	4,8	5,0	3,6	4,2	4,2	3,3	4,5	5,0	4,6	4,7	4,9	4,9	4,6	3,6	3,8	3,9	4,1	5,7	+
Hausham	54	-	411	4,49	4,3	4,9	4,5	4,8	3,9	3,8	4,4	3,7	5,1	4,6	4,9	5,3	4,4	5,1	4,8	4,8	4,2	4,7	4,5	3,6	4,8	5,0	4,8	4,5	4,7	5,3	4,9	3,5	3,8	3,6	3,2	5,3	-
Diez	62		412	4,49	4,4	4,7	4,3	4,6	4,4	4,6	4,8	3,1	5,1	4,6	5,2	5,2	4,5	4,1	4,5	5,4	3,3	4,8	4,2	3,0	4,5	5,0	5,1	4,3	3,9	4,6	5,2	4,4	4,5	4,3	3,5	5,2	o
Oschersleben	80		413	4,51	4,3	4,7	4,5	4,7	4,4	4,1	4,2	3,0	5,5	4,6	5,2	4,3	4,4	4,6	4,8	4,9	3,9	4,6	4,2	4,4	4,8	4,8	5,3	4,6	4,5	5,2	4,1	3,0	3,8	4,3	4,9	5,7	
Mayen	61		414	4,52	4,5	4,8	4,2	4,6	4,4	4,0	4,5	4,5	5,3	4,2	5,0	4,8	4,5	5,0	4,9	4,8	3,7	4,4	3,8	3,3	4,8	4,8	5,1	3,8	4,4	5,0	4,8	3,8	3,9	4,2	4,5	5,8	-
Alsfeld	86		415	4,57	4,4	5,2	4,4	4,9	3,9	4,1	4,4	4,2	5,0	4,1	5,2	5,0	5,2	5,5	5,3	5,0	3,7	4,4	4,3	3,8	4,9	5,0	5,1	5,0	4,4	5,2	4,6	3,5	4,1	3,4	3,7	4,8	-
Scheßlitz	50		416	4,62	4,5	4,7	4,4	4,8	4,7	4,7	4,6	3,8	5,0	4,4	5,0	4,9	4,5	5,1	4,0	5,2	3,5	4,7	4,1	3,6	4,7	4,9	4,7	5,0	4,5	5,0	5,0	4,1	4,6	4,9	4,7	5,1	
Auma-Weidatal	64		417	4,71	4,3	4,7	4,5	5,1	5,0	4,5	4,4	3,3	4,8	4,4	4,9	4,5	4,5	5,0	4,7	5,4	4,2	4,6	4,3	2,9	4,9	5,2	5,2	5,1	5,0	5,1	4,8	4,2	4,8	5,6	4,7	5,8	o
Halver	110		418	4,72	4,6	5,2	4,4	5,0	4,5	4,7	4,5	4,2	5,1	4,2	5,2	5,3	4,9	5,3	5,1	5,2	3,5	4,5	4,4	3,0	5,0	5,0	5,3	5,0	4,6	5,2	5,2	4,1	4,4	4,2	4,4	5,5	-
Bad Endorf	92		419	4,76	4,5	4,9	4,6	4,9	4,9	4,5	4,5	3,9	4,6	4,8	5,3	5,2	4,6	5,1	4,3	5,2	4,1	4,8	4,5	3,5	5,2	5,1	5,3	5,0	4,4	5,2	4,7	4,7	4,6	5,3	4,6	5,2	o
Werdohl	72		420	4,76	4,5	5,2	4,6	5,0	4,6	4,6	4,8	4,1	4,9	4,0	5,4	5,0	5,2	5,3	5,1	5,5	3,9	4,5	4,5	3,3	5,0	5,4	5,3	4,5	4,8	5,3	4,9	4,0	4,3	4,4	4,4	5,7	
Donzdorf	57		421	4,76	4,7	5,0	4,7	4,9	4,5	4,6	5,1	3,9	5,4	4,7	5,7	4,8	4,7	5,5	4,1	5,1	4,4	4,6	5,5	3,8	5,1	4,7	4,8	4,4	5,1	4,7	5,4	3,8	4,4	4,0	4,3	5,9	o
Windhagen	79		422	4,91	4,6	5,3	4,7	4,9	4,9	5,5	5,3	3,5	5,0	3,8	5,4	5,4	5,3	5,2	5,2	5,8	3,8	5,5	3,8	3,4	5,2	5,6	5,5	5,1	3,9	4,9	5,3	5,0	4,9	4,5	4,5	5,9	+
Harth-Pölnitz	172		423	4,96	4,4	5,3	4,7	5,3	5,2	4,5	4,8	2,6	5,5	4,5	5,7	4,7	5,4	5,5	5,3	5,4	4,2	4,8	4,7	3,2	5,0	5,4	5,3	5,5	5,1	5,4	5,0	4,6	5,1	5,1	5,3	5,8	
<u>MITTELWERT</u>				<u>3,84</u>	<u>3,58</u>	<u>4,21</u>	<u>3,85</u>	<u>4,21</u>	<u>3,34</u>	<u>3,29</u>	<u>3,62</u>	<u>3,10</u>	<u>4,14</u>	<u>3,75</u>	<u>4,17</u>	<u>4,45</u>	<u>4,05</u>	<u>4,36</u>	<u>4,04</u>	<u>4,05</u>	<u>3,39</u>	<u>3,94</u>	<u>3,72</u>	<u>3,43</u>	<u>4,10</u>	<u>4,31</u>	<u>4,44</u>	<u>4,03</u>	<u>3,82</u>	<u>4,47</u>	<u>4,28</u>	<u>2,70</u>	<u>2,98</u>	<u>3,18</u>	<u>3,24</u>	<u>4,63</u>	

1. Einordnung

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2024 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, 2014, 2016, 2018, 2020 und 2022 durchgeführt. Der ADFC-Fahrradklima-Test 2024 wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Die Erhebung und Aufbereitung der Daten wurde durch die komma Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH (www.komma-forschung.de) durchgeführt. Für weitere Auskünfte steht der ADFC-Bundesverband unter fahrradklimatest@adfc.de zur Verfügung.

2. Durchführung

Die Datenerhebung zum ADFC-Fahrradklima-Test 2024 erfolgte vom 1.9.2024 bis zum 3.12.2024. Deutschlandweit wurden Radfahrer gebeten, ihre Einschätzung zum Radverkehr in ihrer Stadt abzugeben. Die Bewertung der Fragen erfolgte in Form einer sechsstufigen Skala zwischen zwei entgegengesetzten Antwortpolen ("semantisches Differential"). Den Skalenpunkten wurden von links nach rechts Werte von 1 bis 6 zugewiesen. Vereinfacht kann die Bewertung als Schulnote interpretiert werden. Der Fragebogen konnte sowohl online (am Computer oder Smartphone/Tablet) 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 217.002 Interviews (212.906 online, 4.096 schriftlich) ein, von denen 212.818 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 Ortsgrößenklasse: 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 1047 Städten und Gemeinden erreicht, für die insgesamt 184.518 Interviews vorliegen. Die vorliegende Ergebnistabelle enthält nur Auswertungen aus diesen Orten. Bezug für die Stadtgröße sind die Daten des Statistischen Bundesamtes zum Stand 30.6.2024.

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 2024 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 (dies kann auch auf Manipulationen hindeuten), 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> zu den 10% der Orte mit 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> zu den 10% der Orte mit der flachsten Verteilung der Einzelbewertungen)

B) Gesamtbewertung

Die 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 Bundesebene ergibt sich durch die Ordnung der Gesamtbewertung je Ortsgrößenklasse.

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.

E) Vergleich zum Jahr 2022

Der farblich abgesetzte Teil des Tabellenkopfes am rechten Tabellenrand enthält eine vergleichende Betrachtung zum ADFC-Fahrradklimatest 2022.

++	starke Verbesserung	(Gesamtbewertung 2024 ist mehr als 0,3 Notenstufen besser als im Jahr 2022)
+	leichte Verbesserung	(Gesamtbewertung 2024 ist zwischen 0,15 und 0,3 Notenstufen besser als im Jahr 2022)
o	relative Konstanz	(Gesamtbewertung 2024 ist weniger als 0,15 Notenstufen besser oder schlechter als im Jahr 2022)
-	leichte Verschlechterung	(Gesamtbewertung 2024 ist zwischen 0,15 und 0,3 Notenstufen schlechter als im Jahr 2022)
--	starke Verschlechterung	(Gesamtbewertung 2024 ist mehr als 0,3 Notenstufen schlechter als im Jahr 2022)
	keine Daten für 2022 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 Ortsgrößenklasse zwischen dem kleinsten Wert (grün) und dem größten Wert (rot) farbig abgestuft markiert. Dies erlaubt die Identifikation von Besonderheiten in Form von Farbanweichungen, wenn die Bewertung einer Frage nicht dem Rang des Ortes in der Reihenfolge der Gesamtbewertung entspricht.*

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:innen).
- 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. Laternen, Drängelgitter, 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. ... kann man 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) Mittelwertzeile

Die Kennwerte in der untersten Zeile "MITTELWERT" geben das arithmetische Mittel der Tabellenwerte der teilnehmenden Städte in der jeweiligen Ortsgrößenklasse an. Es erfolgt keine Wichtung nach Zahl der Einwohner, Zahl der Teilnehmer etc. Bitte beachten: während für die vier Ortsgrößenklassen über 50.000 Einwohner der MITTELWERT aus allen Städten dieser Ortsgrößenklasse in Deutschland gebildet werden konnte, ist der MITTELWERT für die Ortsgrößenklassen unter 50.000 Einwohner nicht repräsentativ für diese Gruppe. Es liegt in der Natur der Sache, dass sich fahrradfreundliche Städte und Gemeinden eher am ADFC-Fahradklima-Test beteiligen und bei den noch fehlenden Orten eine relativ schlechte Bewertung zu erwarten ist.