

ADFC-Fahrradklima-test 2024

ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung

AGFK Brandenburg

Thomas Böhmer

17.9.2025 Angermünde



Geschichte des ADFC-Fahrradklima-Test



Einzigartiger Datenschatz

ohne Kosten für Kommunen

Gleiche Methodik überall in Deutschland

→ Stärken und Schwächen im Vergleich zu ähnlichen Städten (gleiche Region, ähnliche Größe)

Gleiche Methodik seit 2012 (1988)

→ Langzeittrends zu jeder einzelnen Frage und insgesamt

Radfahrer:innen = „Experten:innen“ für ihre Stadt

Fahrrad- und Verkehrsklima

Bitte bewerten Sie auf einer sechsstufigen Skala, welche Aussage auf Ihre Stadt oder Gemeinde am ehesten zutrifft. Markieren Sie dazu den entsprechenden Punkt zwischen den gegensätzlichen Aussagen (links positiv, rechts negativ).

Klicken Sie den Button "Trifft auf meinen Ort nicht zu", wenn die Frage für den bewerteten Ort keinen Sinn ergibt.

Bei uns...	<<<	<<	<	>	>>	>>>	ist Radfahren so wie...	keine Antwort	Trifft auf meinen Ort nicht zu.
...macht Radfahren Spaß.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	ist Radfahren Stress.	☐	☒
...werden Radfahrer*innen als Verkehrsteilnehmer akzeptiert.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	...wird man als Radfahrer*in nicht ernst genommen.	☐	☐
...fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	...fahren nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z.B. Kinder, Radreporter*innen).	☐	☐
...wird viel für das Radfahren geworben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	...findet keine Werbung für das Radfahren statt.	☐	☐
...wird in den Medien positiv über Radfahrer*innen berichtet.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	...wird in den Medien nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahrer*innen berichtet.	☐	☐

Was wir messen

Wahrnehmung des
Radfahrens



Erwartungen
Wünsche



Kundenzufriedenheit
im Radverkehr

Medienereignis ADFC-Fahrradklima-Test



Fotos: © Dirk Deckbar

ADFC-Fahrradklima-Test als deutscher „Exportschlager“



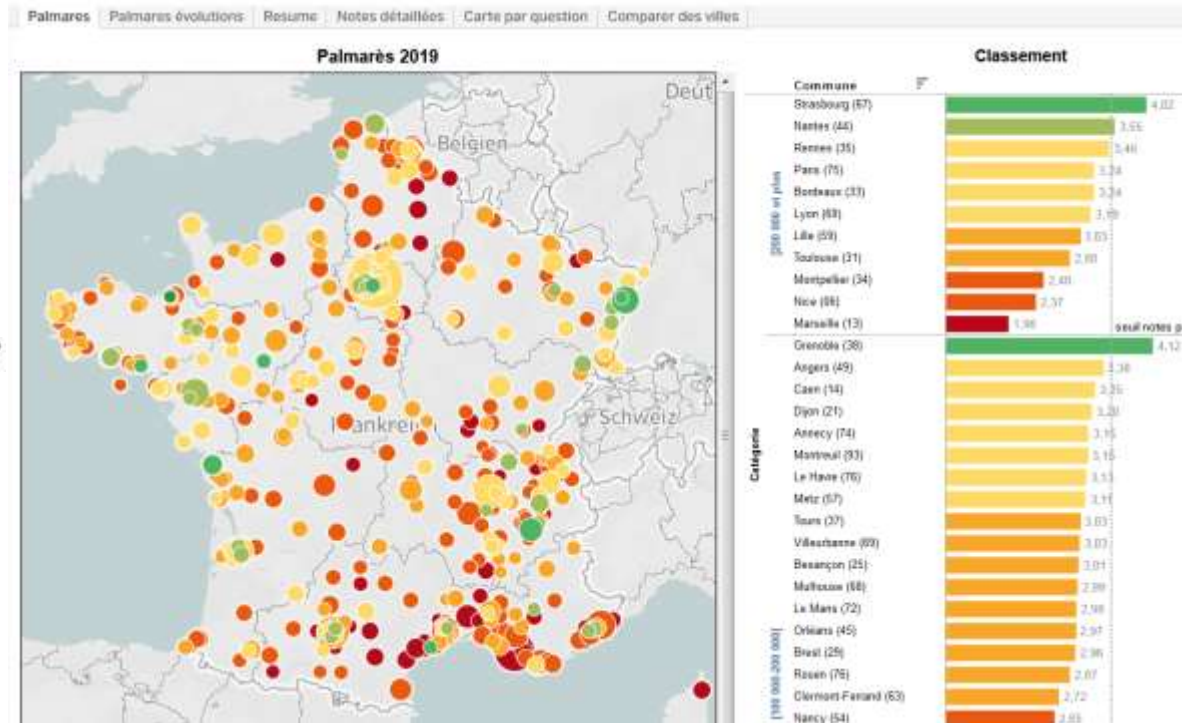
Fietsstad 2020: Hoe scoort jouw gemeente?

Hoe scoort jouw gemeente?
Wat is de score op jouw gemeente en welke de score?
Ondergrondskwaliteit Kwaliteitsniveau Luchtkwaliteit Luchtkwaliteit Luchtkwaliteit

CYKLOBAROMETR MĚST

Obec Výsledky Město ročník Partneri
2019 2019 2016 2017 2019

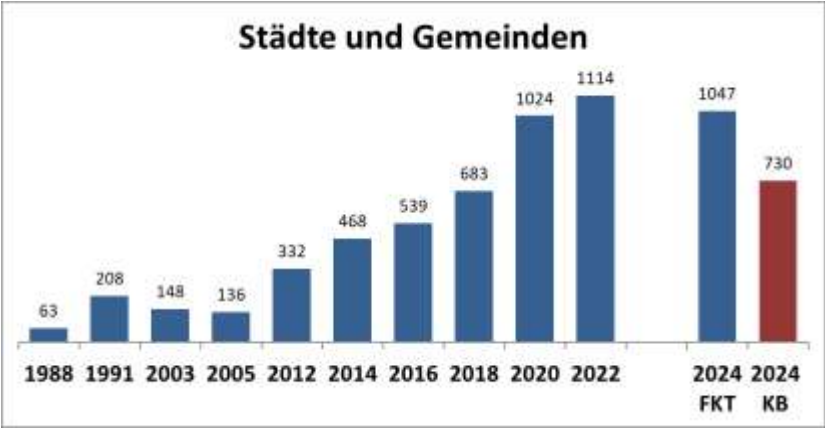
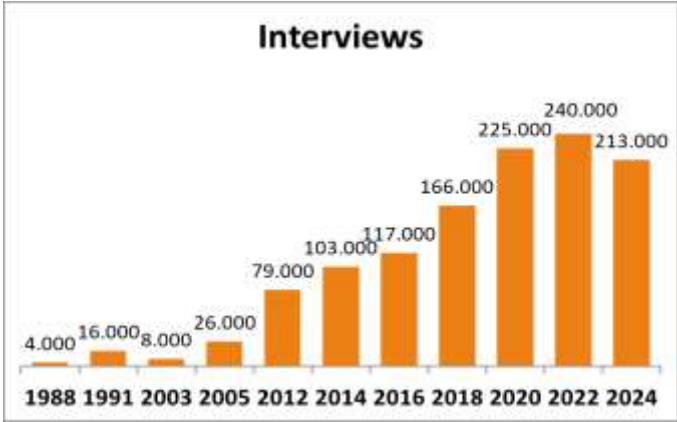
Výsledky roku 2020



Auszeichnungsveranstaltung Polen (VeloCity Gdansk)

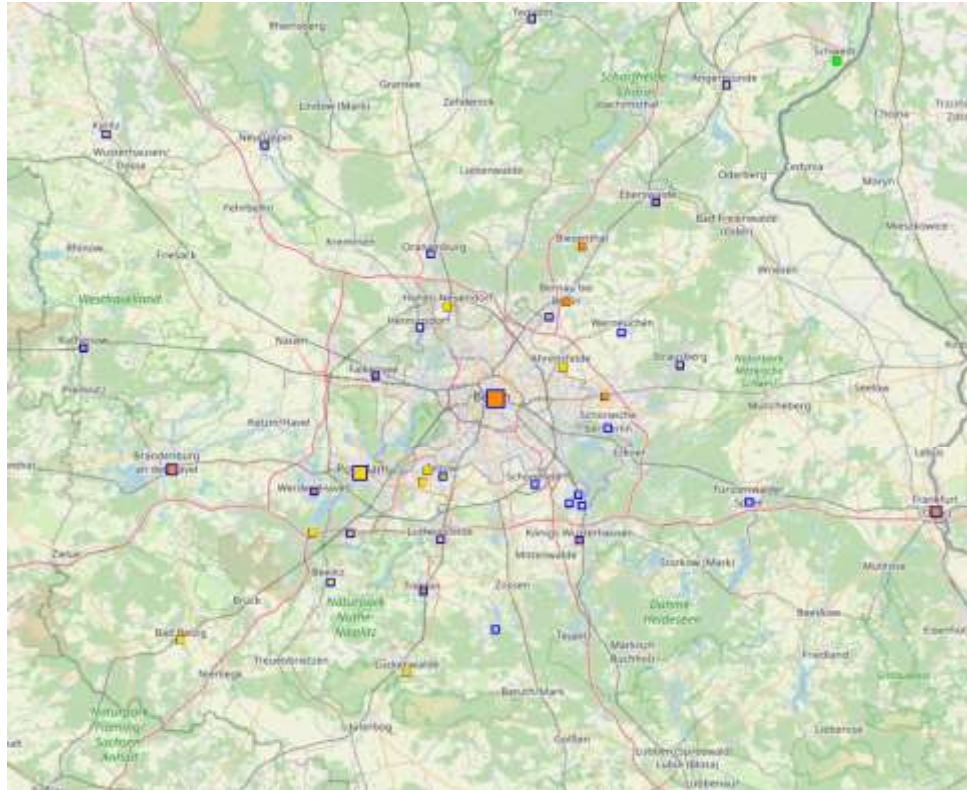


Zentrale Daten FKT und Kommunalbefragung (KB)



Stand 13.5.25	Orte in D	TN-Orte FKT	Quote	Ausgefüllt Fragebogen Kommunalbefragung	Quote	davon aus FKT TN-Orten	Quote(FKT-TN Orte)
>500.000 Einwohner	15	15	100%	15	100%	15	100%
>200.000 bis 500.000 Einwohner	25	25	100%	24	96%	24	96%
>100.000 bis 200.000 Einwohner	42	42	100%	40	95%	40	95%
>50.000 bis 100.000 Einwohner	113	113	100%	79	70%	79	70%
>20.000 bis 50.000 Einwohner	516	429	83%	236	46%	225	52%
bis 20.000 Einwohner	10.248	423	4%	336	3%	194	46%
Summe	10.959	1.047		730		577	

Beteiligung Brandenburg (FKT und KB)



Stadtgrößen-Klasse

< 50.000 Einwohner	
50.000 - 100.000 Einwohner	
100.000 - 200.000 Einwohner	
> 200.000 Einwohner	

Bewertungsklassen

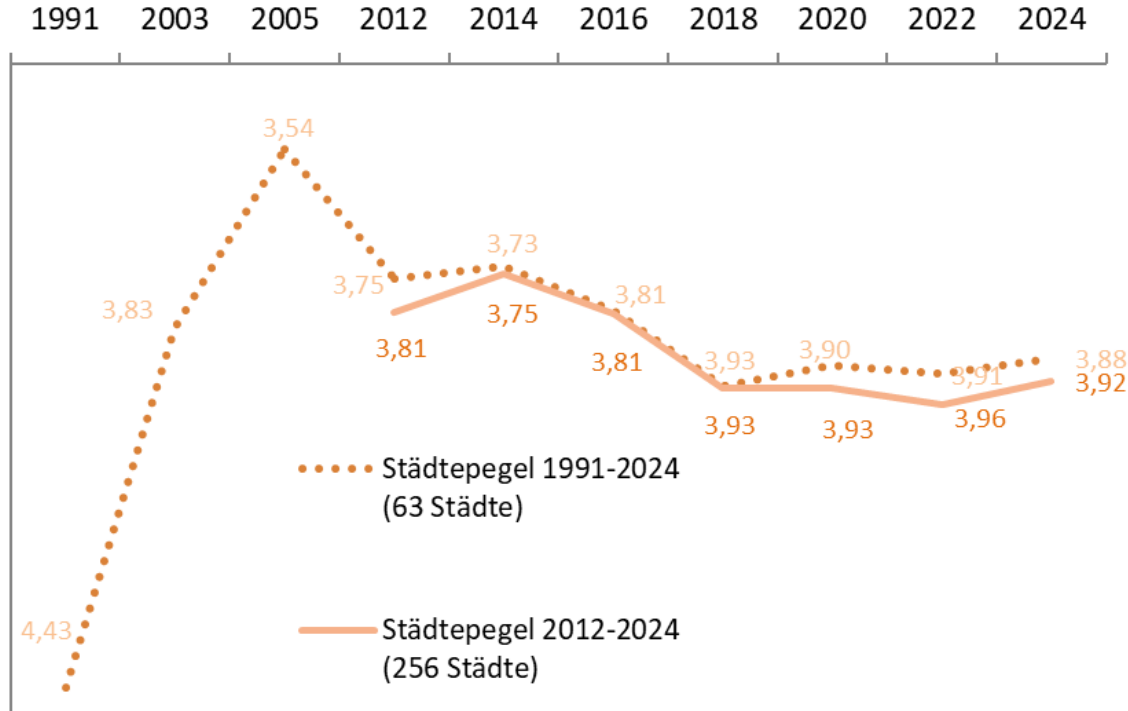
nicht bewertet	
1.0 - 1.9	
2.0 - 2.4	
2.5 - 2.9	
3.0 - 3.4	
3.5 - 3.9	
4.0 - 4.4	
4.5 - 4.9	
5.0 - 5.9	

Kommunalbefragung

Kommunalbefragungs-Daten vorhanden	
------------------------------------	--

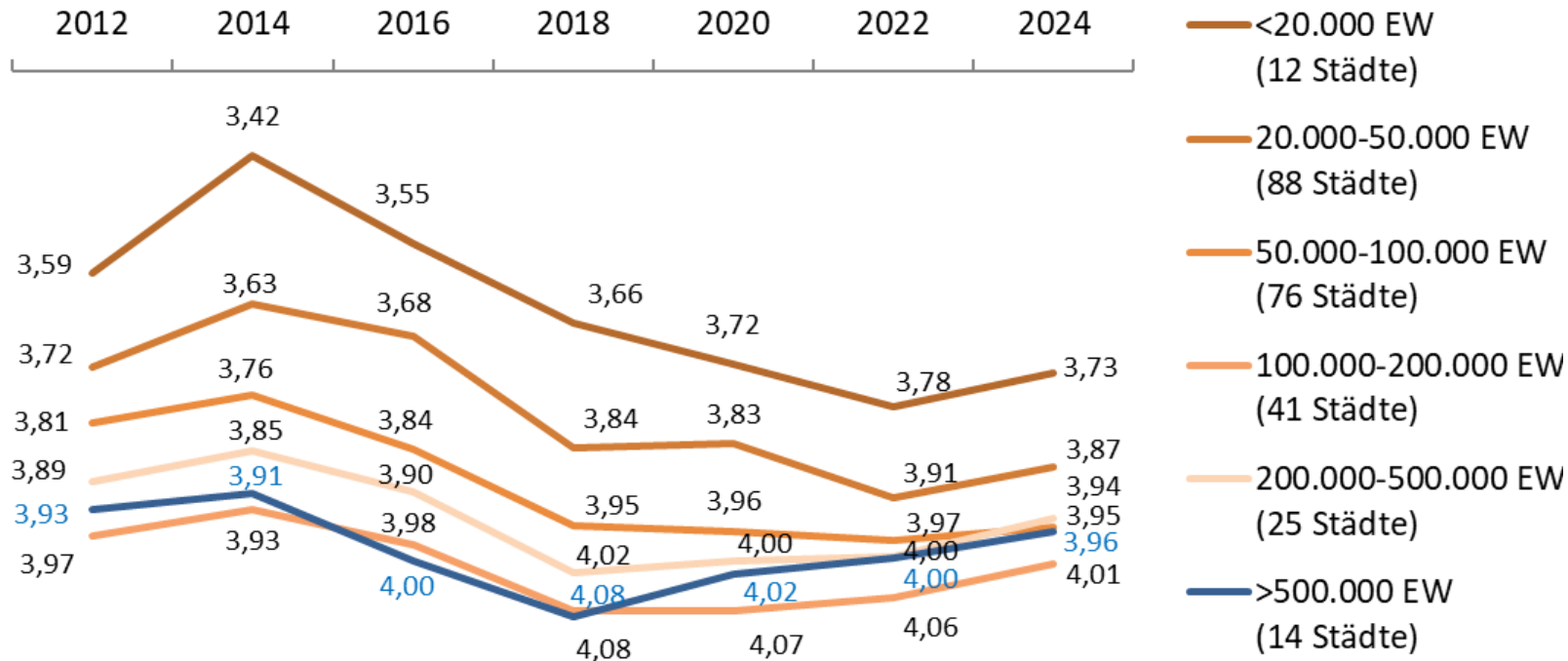
Entwicklung Gesamtbewertung (Städtepegel)

Mittelwert der Gesamtbewertungen der Pegelstädte

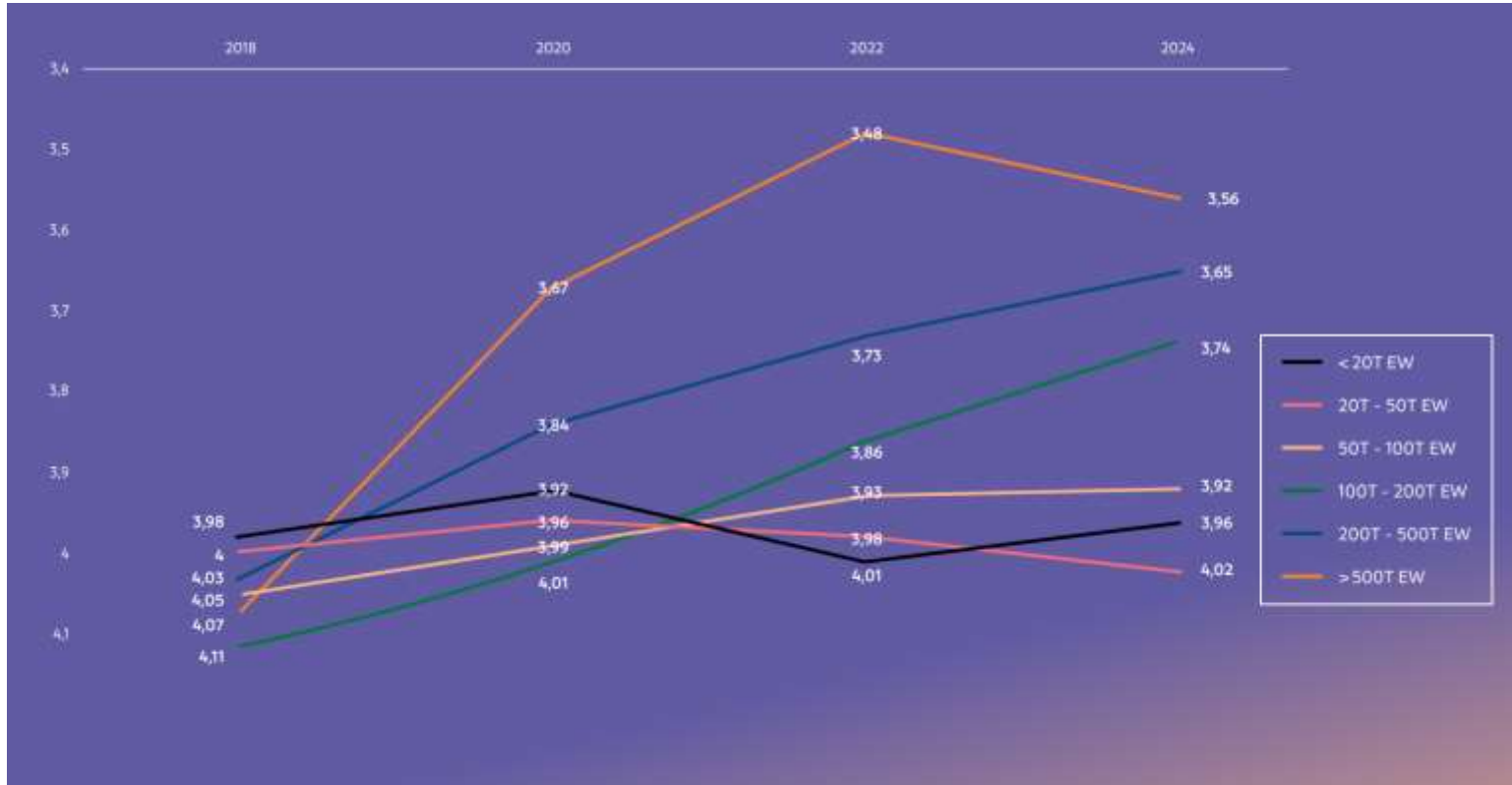


Entwicklung Gesamtbewertung (Städtepegel)

Mittelwert der Gesamtbewertungen aller 256 Städte, die seit 2012 ununterbrochen teilgenommen haben



Erfreuliche Entwicklung: Fahrradförderung in jüngster Zeit



Das Sicherheitsempfinden bleibt problematisch



Schwerpunkt 2024: „Miteinander im Verkehr“

Das Miteinander im Verkehr als große Herausforderung

- 5 Zusatzfragen → Index „Miteinander im Verkehr“
- Fragen zum Miteinander werden kritischer bewertet als das Fahrradklima insgesamt (Bewertungsschnitt 4,05, für Standardfragen 3,92)
- Nur die Konflikte zwischen den Radfahrenden werden in allen Städten als gering angesehen
- Geringe Bewertungsschwankungen zwischen den Städten
- Wegweisende Beispiele wie Aachen und Bonn

Bundesländervergleich problematisch

- Unterschiedliche Siedlungsstruktur, **Topographie** etc. in den Bundesländern
- Unterschiedliche Bewertungen und Schwerpunkte in den Ortsgrößenklassen
- Je nach Bewerbung/**Teilnahmerektutierung** nehmen mehr oder weniger fahrradfreundliche Orte (nicht) teil

Beschränkter
Lösungsansatz:

Unterschied jedes Ortes zum Mittel der Ortsgrößenklasse



Wichtung mit Einwohnerzahl



Aggregation der Ortswerte im Bundesland

Themen in Brandenburg – relative Stärken

Vergleich der Bewertung der Teilnahmeorte des Landes mit dem Mittelwert in D, Basis: Einwohnerzahl und Ortsklasseneinteilung 2024

	2024	2022	2020	2018	2016	2014	2012
F3 Alle fahren Fahrrad	-0,27	-0,30	-0,30	-0,36	-0,30	-0,26	-0,21
F9 Ampelschaltungen für Radfahrer	-0,26	-0,27	-0,24	-0,32	-0,24	-0,24	-0,18
F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen	-0,25	-0,24	-0,18	-0,28	-0,26	-0,23	-0,14
F24 zügiges Radfahren	-0,20	-0,20	-0,20	-0,23	-0,17	-0,15	-0,15
F27 Öffentliche Fahrräder	-0,16	-0,19	-0,09	-0,18	-0,22	-0,28	-0,30
F8 Reinigung der Radwege	-0,13	-0,12	-0,12	-0,16	-0,16	-0,14	-0,06
F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	-0,12	-0,13	-0,12	-0,15	-0,11	-0,11	-0,09
F14 Hindernisse auf Radwegen	-0,12	-0,13	-0,12	-0,20	-0,15	-0,13	-0,10
F23 Erreichbark. Stadtzentrum	-0,10	-0,13	-0,15	-0,19	-0,15	-0,11	-0,07

Themen in Brandenburg – mittleres Drittel

Vergleich der Bewertung der Teilnahmeorte des Landes mit dem Mittelwert in D, Basis: Einwohnerzahl und Ortsklasseneinteilung 2024

	2024	2022	2020	2018	2016	2014	2012
F1 Spaß oder Stress	-0,10	-0,07	-0,07	-0,11	-0,09	-0,06	-0,03
F21 Führung an Baustellen	-0,09	-0,07	-0,06	-0,09	-0,10	-0,09	-0,04
F11 Sicherheitsgefühl	-0,08	-0,12	-0,10	-0,14	-0,11	-0,07	-0,04
F16 Fahren a. Radwegen u. Radstreifen	-0,08	-0,12	-0,08	-0,15	-0,10	-0,09	-0,06
F18 Breite der Wege für Radfahrende	-0,07	-0,11	-0,08	-0,13	-0,14	-0,11	-0,07
F13 Konflikte mit Kfz	-0,06	-0,04	-0,02	-0,07	-0,05	-0,04	-0,04
F20 Abstellanlagen	-0,06	-0,07	-0,11	-0,09	-0,03	-0,07	-0,02
F10 Winterdienst auf Radwegen	-0,05	-0,05	-0,09	-0,08	-0,07	-0,08	-0,01
F19 Oberfläche der Wege für Radf.	-0,04	-0,07	-0,04	-0,15	-0,10	-0,12	-0,08

Themen in Brandenburg – relative Stärken

Vergleich der Bewertung der Teilnahmeorte des Landes mit dem Mittelwert in D, Basis: Einwohnerzahl und Ortsklasseneinteilung 2024

	2024	2022	2020	2018	2016	2014	2012
F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	0,00	-0,02	0,00	-0,06	-0,01	-0,01	-0,03
F5 Medienberichte	0,02	0,08	0,04	0,03	0,01	-0,03	-0,04
F12 Konflikte mit Fußgängern	0,02	0,05	0,09	0,05	0,04	0,02	-0,01
F25 Einbahnstr. in Gegenrichtung	0,07	0,08	-0,04	-0,02	0,01	0,05	-0,04
F6 Fahrradförderung in jüngster Zeit	0,09	0,11	0,04	-0,09	-0,14	-0,17	-0,19
F4 Werbung für das Radfahren	0,11	0,17	0,10	0,04	0,03	-0,02	-0,07
F22 Fahrradmitnahme im ÖV	0,12	0,14	0,13	0,11	0,10	0,08	0,04
F26 Wegweisung für Radfahrende	0,14	0,21	0,13	0,07	0,10	0,06	0,05
F15 Fahrraddiebstahl	0,43	0,57	0,52	0,42	0,38	0,41	0,21

ADFC-Fahrrad- Kommunalbefragung

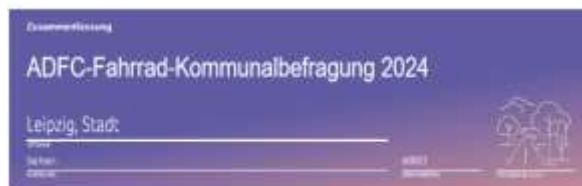
Kommunalbefragung

- Ziel 1 : Städten die Gelegenheit zur (objektiven) Darstellung aller Aktivitäten der Radverkehrsförderung geben:
→ STECKBRIEF
- Ziel 2: einheitlicher Radverkehrsbericht zum Monitoring der Entwicklung
- Ziel 3: Inspiration für systematische Radverkehrsförderung
- Explizit KEIN Ranking o.ä. mit den Daten
- Daten können bei Interpretation der FKT-Ergebnisse helfen
- Ggf. Beitrag zur Evaluation NRVP

Inhalte der Kommunalbefragung

- ☑ Einordnung des Ortes
- ☑ Statement zur Radverkehrsförderung
- ☑ Herausragende Projekte der Radverkehrsförderung
- ☑ Konzeptionelle Grundlagen
- ☑ Struktur und Ressourcen
- ☑ Monitoring des Radverkehrs
- ☑ Aktuelle Maßnahmen zur Infrastruktur
- ☑ Aktuelle Marketing- und Informationsmaßnahmen
- ☑ Aktuelle organisatorische Maßnahmen
- ☑ Weitere wichtige Punkte zur Radverkehrsförderung

Steckbrief als zentrales Produkt



Herausragende Projekte der Radverkehrsförderung

Vergleichsweise umsatzstarke	Verknüpfung von Innenstadt und Vorort mit Radwegen	Ausbau von Radwegen
------------------------------	--	---------------------

Konzeptionelle Grundlagen, Struktur und Ressourcen

✓ Daten für Radverkehrsentwicklung	✓ Radverkehrsressourcen	✓ Mitgliedschaft in der AGFK
in der beschlossenen	Maßnahmen	
Maßnahmen	auch Angebotsplaner für Radverkehr	
✓ Radverkehrskonzept		
2024		
in der beschlossenen	Radverkehrsressourcen	Maßnahmen
mit Bürgerbeteiligung entwickelt	Radverkehrsinfrastruktur	Service für Radfahrer
	Maßnahmen zur Verknüpfung mit Bahnbus	Monitoring, Qualitätsmanagement
	Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation	

Statement zur Radverkehrs/ÖV-Verknüpfung

Radfahren verbindet Leipzig

Radverkehrsanteil



Konzeptionelle Grundlagen

✓ Ziele für Radverkehrsentwicklung
in Rat beschlossen
maßgeblich
✓ Radverkehrskonzept
2024
in Rat beschlossen
mit Bürgerbeteiligung entwickelt
Netzentwicklung
Radverkehrsinfrastruktur
Abstellanlagen bzw. Verknüpfung mit Bahnbus
Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation
Wegweisung
Service für Radfahrer
Monitoring/Qualitätsmanagement
✓ Aktionsplan/Maßnahmenliste
mit Kostenschätzung
mit Zeitplan / Priorisierung
✓ Fahrradabstellplatz
mit Qualitätsanforderungen
✓ Freigabe von Einbahnstraßen systematisch geprüft
✓ Radwegbenutzungspflicht systematisch geprüft

Struktur und Ressourcen

✓ Eigenständiger Titel für Radverkehr
Finanzmittel für Radverkehr (Summe 2023, pro Einwohner)
5 €
EUR/BW für Planung und Bau (Infrastruktur)
1 €
EUR/BW für Instandhaltung (Wartung/Betrieb)
0,02 €
EUR/BW für Information und Marketing
Personal für Radverkehr
5
Personenstunden für Planung und Bau (Infrastruktur)
1
Personenstunden für Instandhaltung (Wartung/Betrieb)
0,3
Personenstunden für Information und Öffentlichkeitsarbeit
✓ Personal für Fördermittelakquise
✓ Radverkehrskordinator:in
hauptamtlich
auch Ansprechperson für Bevölkerung
✓ AG Radverkehr
Arbeitsebene
✓ Mitgliedschaft in der AGFK

Aktuelle Maßnahmen zur Radverkehrsförderung (Jahr 2023+2024): Infrastrukturmaßnahmen

✓ Neue Radverkehrsinfrastruktur
Neubau von Radwegen
Markierung von Radfahrstreifen
Ingenieurbauwerke
Sammelschließanlagen und Fahrradboxen B&R
✓ Verbesserung bestehender Radinfrastruktur
✓ Verbesserungen für Radfahrende im Mischverkehr
Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung für Kfz
Einrichtung von Fahrradstraßen im Mischverkehr
Markierungen (z. B. Schutzstreifen)
✓ Verbesserungen für Radfahrende an Knotenpunkten
Markierung von ausgeweiteten Radstreifenflächen (ARAS)
Vorgesehene Maßnahmen für den Radverkehr
Vorlaufgrün für Radverkehr
Kombispur
✓ Beseitigung von Hindernissen für Radfahrende
✓ Wartung und Pflege (Betrieb der RVA)
Grünschnitt
Reinigung
Ausbesserung
Pilotprojekt: Winterdienst auf Haupttrassen des Radverkehrs
✓ Neubau oder Aufwertung von Radabstellanlagen
Fahrradparkhäuser/Radstationen
Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen
Bikeblinde Anlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
Radparken an Schulen
✓ Erweiterte Beleuchtung entlang von Radwegen
✓ Öffentliche Fahrrad-Servicestation

ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung - Ergebnisse

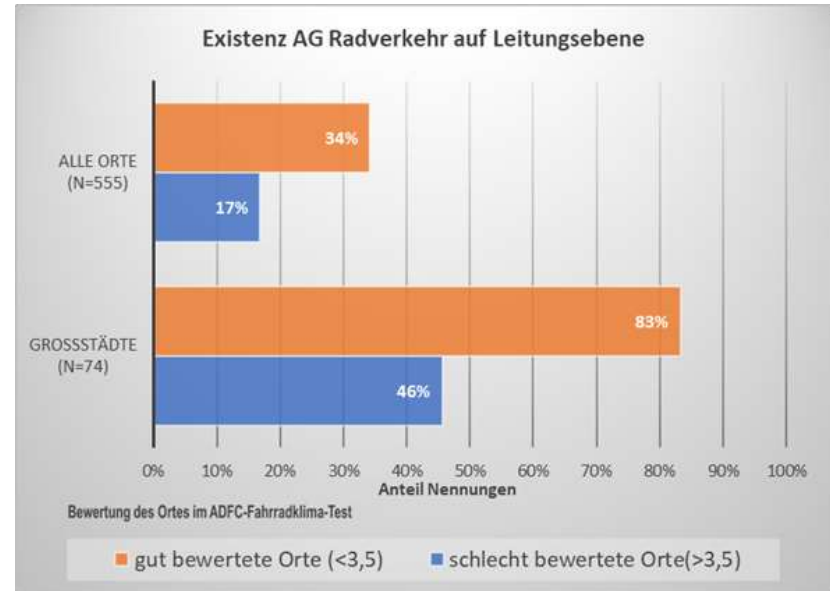
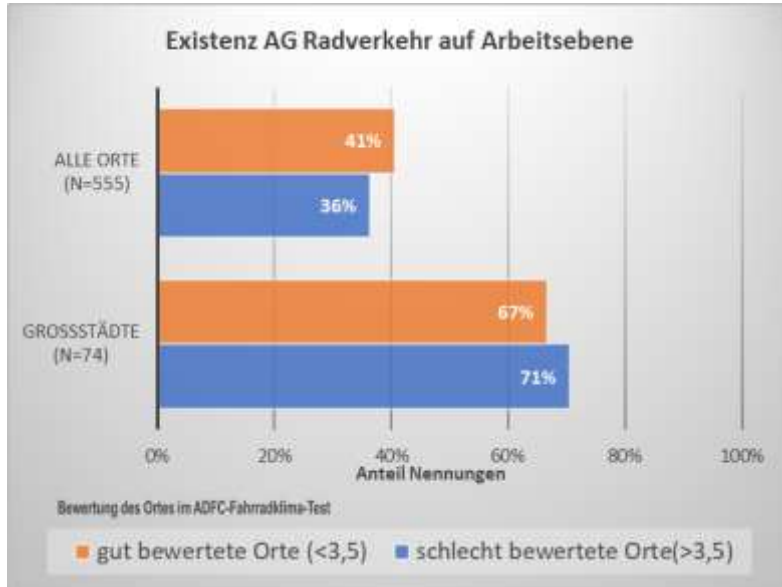
Deutsche Städte und Gemeinden insgesamt engagiert in der Radverkehrsförderung. Insbesondere Großstädte mit vielfältigen Strukturen, Konzepte und Maßnahmen.

z.B.

- **70%** in den letzten zwei Jahren neue Radinfrastruktur (Großstädte 97%)
- **93%** Beteiligung am Stadtradeln (Großstädte 100%)
- **73%** mit existierendem Radverkehrskonzept (in Großstädten 92%)
- **65%** mit Radverkehrskoordinator:innen (in Großstädten 84%)
- **41%** AG Radverkehr (in Großstädten 86%)

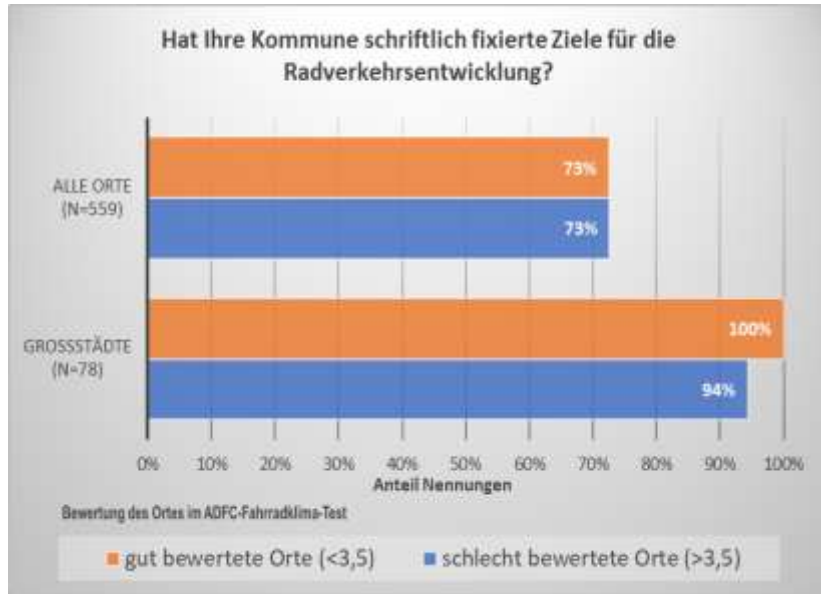
AG Radverkehr - die Leitungsebene macht den Unterschied!

Unterschied zwischen gut bewerteten Orten (Gesamtbewertung <3,5) und schlecht bewerteten Orten (Gesamtbewertung >3,5)



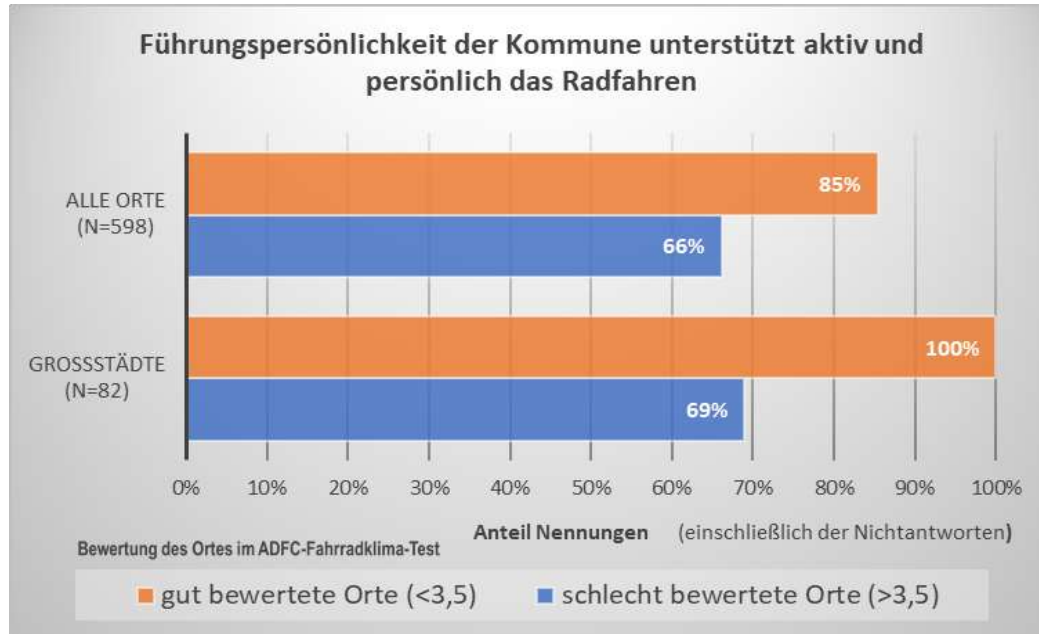
Messbare Ziele machen den Unterschied!

Unterschied zwischen gut bewerteten Orten (Gesamtbewertung $<3,5$) und schlecht bewerteten Orten (Gesamtbewertung $>3,5$)



Führungspersönlichkeit macht den Unterschied!

Unterschied zwischen gut bewerteten Orten (Gesamtbewertung <3,5) und schlecht bewerteten Orten (Gesamtbewertung >3,5)



Fazit Methodik ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung

- **Hauptziel 100% erreicht** - positive Darstellung der Anstrengungen der Städte und Gemeinden in der Radverkehrsförderung über publizierte Steckbriefe, sehr hohe Beteiligung
- **Konzept mit Ja/Nein-Fragen hat sich bewährt:** Durch Verzicht auf quantitative Abstufungen reduzierte Aussagekraft, aber
 - einfach beantwortbar
 - deutschlandweit vergleichbare Daten
 - gute Basis für andere Befragungen
 - für Auswertung kombinierbar mit Strukturdaten, Unfalldaten, Mobilitätsdaten etc.
- **Schwächen bei anderen Fragen:** Angaben zu Finanzen und Personal nur vereinzelt, unvollständig und mit unterschiedlichen Berechnungsansätzen

Kommunalbefragung – größte Unterschiede

Anteil der Nennungen	Brandenburg	zum Vergleich: ALLE BUNDESLÄNDER
Maßnahmen 2023/2024 - Unterstützung oder Durchführung von Radfahrtraining für Pedelec-Fahrer:innen	0%	27%
Maßnahmen 2023/2024 - Grünanforderung durch Detektion Radfahrender	0%	23%
Maßnahmen 2023/2024 - Einrichtung geschützter Radfahrstreifen	0%	19%
Maßnahmen 2023/2024 - Bau oder Ausbau von BikeParks o. Ä.	0%	16%
Maßnahmen 2023/2024 - Fahrradunter- und -überführungen	0%	8%
Maßnahmen 2023/2024 - Einrichtung Radschnellverbindung	0%	5%
Radverkehrsaudit (z. B. BYPAD)	0%	3%
Topographie wesentliche Hürde für das Radfahren	3%	38%
Maßnahmen 2023/2024 - Installation/Betrieb einer öffentlichen Fahrradzahlstelle (mit Display)	3%	15%
Maßnahmen 2023/2024 - Bau oder Verbesserung von Anlagen für Rad fahrende kommunale Angestellte	12%	41%
Maßnahmen 2023/2024 - Markierung von aufgeweiteten Radaufstellflächen (ARAS)	13%	44%
Maßnahmen 2023/2024 - Durchführung/Förderung von Radfahrschulen	7%	25%
Neubau oder Aufwertung von Radabstellanlagen 2023/2024 - Radparken an Schulen	14%	38%

Kommunalbefragung – größte Unterschiede (2)

Anteil der Nennungen	Brandenburg	zum Vergleich: ALLE BUNDESLÄNDER
Schriftlich fixierte Ziele für die Radverkehrsentwicklung - überwacht	55%	33%
Mängelmeldefunktion zum Radverkehr - Feste Bearbeitungsfristen für Mängel	26%	16%
Maßnahmen 2023/2024 - Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung	64%	42%
Maßnahmen 2023/2024 - Grüne Welle für Radverkehr	13%	4%
Unfallanalysen speziell für den Radverkehr 2023/2024 - Verhaltensbeobachtungen an Unfallhäufungsstelle	75%	40%
Unfallanalysen speziell für den Radverkehr 2023/2024 - Verkehrssicherheitsaudits	50%	28%
Unfallanalysen speziell für den Radverkehr 2023/2024 - Durchführung von Befragungen zu Problemstellen	50%	9%
Maßnahmen 2023/2024 - Kommunale Unterstützung Fahrradcodierung	71%	32%

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



Thomas Böhmer

ADFC Bundesverband

Studienleiter ADFC-Fahrradklima-Test

Thomas.Boehmer@adfc.de