

Legende und Erläuterungen zu den Spaltenüberschriften: siehe Anhang

Gemeindename	Anzahl Interviews	Rang Gesamtbewertung	Index Gesamtbewertung	Fahrrad- 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 Zeitungsberichte	F6 Förderung in jüngster Zeit	F7 Falschparker auf Radwegen	F8 Reinigung der Radwege	F9 Ampelschaltungen für Radfahrer	F10 Winterdienst auf Radwegen	F11 Sicherheitsgefühl	F12 Konflikte mit Fußgängern	F13 Konflikte mit Kfz	F14 Hindernisse auf Radwegen	F15 Fahrraddiebstahl	F16 Radwegen auf Radwegen und Radfahrstreifen	F17 Fahren im Mischverkehr mit Kfz	F18 Breite der Radwege	F19 Oberfläche der Radwege	F20 Abstellanlagen	F21 Führung an Baustellen	F22 Fahrradmitnahme in öffentl. Verkehrsm.	F23 Erreichbarkeit Stadtzentrum	F24 zügiges Radfahren	F25 geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	F26 Wegweisung	F27 Öffentliche Fahrräder	Rang der Veränderung zum Jahr 2005	Vergleich zum Jahr 2005
Erlangen, Stadt	853	1	3,12	2,65	3,57	3,46	3,54	2,40	2,41	2,71	1,67	2,79	3,78	3,64	4,06	2,98	3,87	3,31	3,01	3,36	3,66	3,16	4,39	3,16	3,46	3,44	3,11	3,50	3,78	3,92	1,52	1,69	2,64	2,52	3,90	18	o
Oldenburg (Oldenburg), Stadt	242	2	3,19	2,67	3,61	3,59	3,74	2,35	2,39	2,67	1,65	3,24	3,45	3,71	3,79	3,18	4,03	3,34	2,93	3,03	3,65	3,21	4,60	3,61	4,11	3,79	3,83	3,28	3,78	4,04	1,67	1,82	1,79	2,70	3,98	9	+
Hamm, Stadt	151	3	3,30	3,05	3,82	3,48	3,84	2,33	2,47	3,31	2,62	3,22	3,63	3,30	3,97	3,59	3,83	4,43	3,27	2,95	3,49	3,42	3,77	3,53	3,92	3,98	3,76	3,29	4,32	3,84	1,89	2,10	2,77	2,53	2,39	6	+
Potsdam, Stadt	425	4	3,42	3,15	3,77	3,75	3,98	2,45	2,80	3,28	2,23	3,55	3,92	3,05	4,14	3,72	3,89	4,07	3,63	3,48	3,94	3,54	4,00	3,81	3,86	4,12	3,55	3,73	4,30	2,00	2,19	2,86	3,12	2,11	1	++	
Cottbus, Stadt	194	5	3,46	3,13	3,75	3,70	3,86	2,83	2,66	3,09	2,20	4,03	3,72	3,46	3,71	3,65	3,73	4,23	3,36	3,32	3,47	3,32	4,86	3,60	3,97	3,81	3,66	3,61	4,32	3,90	2,10	2,15	2,81	2,98	4,38		
Fürth, Stadt	104	6	3,53	3,45	3,96	3,59	3,82	2,85	2,74	3,59	3,01	4,00	3,92	3,43	4,53	3,29	4,62	3,95	3,53	3,43	3,75	3,65	3,39	3,66	3,69	3,99	3,31	3,57	4,26	3,98	2,28	2,52	2,82	2,78	3,97		
Moers, Stadt	83	7	3,58	3,20	4,03	3,72	3,86	2,99	2,93	3,44	2,68	3,48	3,44	3,28	4,22	4,27	4,10	4,29	3,67	3,39	3,76	3,65	3,80	3,67	4,10	3,76	3,33	3,39	4,32	4,45	2,31	2,70	3,23	2,90	3,90		
Ulm, Universitätsstadt	175	8	3,61	3,30	4,10	3,64	3,94	3,07	2,74	3,29	2,90	3,78	3,81	3,59	4,63	3,79	4,49	4,00	3,38	3,53	3,71	3,64	3,39	3,75	4,06	3,91	3,56	3,60	4,50	4,16	2,46	2,94	2,56	2,74	4,90		
Neuss, Stadt	374	9	3,70	3,36	4,32	3,67	4,04	3,12	2,62	3,33	2,53	4,33	4,05	3,87	4,55	4,35	4,33	4,50	3,52	3,37	3,69	3,73	3,94	3,62	3,85	4,02	3,85	3,62	4,50	4,23	2,47	2,69	3,19	3,16	4,30	8	+
Heidelberg, Stadt	464	10	3,74	3,47	4,18	4,16	4,07	2,80	3,27	3,45	2,23	3,99	4,50	3,81	4,77	3,74	4,71	3,86	3,86	4,00	4,37	4,13	4,28	4,30	4,18	4,52	3,85	3,91	4,68	3,39	2,34	2,78	2,24	2,82	3,97	4	+
Osnabrück, Stadt	320	11	3,74	3,50	4,26	3,95	4,18	2,81	3,09	3,65	2,68	3,91	4,18	3,87	4,56	4,10	4,10	4,67	4,10	3,33	4,12	3,80	3,88	4,24	4,21	4,56	3,75	3,61	4,58	4,42	2,40	2,52	2,58	2,59	4,17		
Göttingen, Stadt	178	12	3,76	3,56	4,07	4,09	4,05	3,01	3,19	3,41	2,44	4,19	4,69	4,15	4,61	3,28	4,51	3,80	3,86	3,46	4,40	3,98	4,93	4,08	3,95	4,48	3,94	3,75	4,58	3,45	2,25	2,75	3,38	3,11	3,68	13	o
Wolfsburg, Stadt	360	13	3,80	3,68	4,18	3,79	4,10	3,25	2,73	3,83	3,13	4,35	4,38	3,90	4,38	4,00	4,51	4,14	3,84	3,30	4,01	3,59	3,56	3,78	4,40	3,85	4,06	3,55	4,55	4,61	2,38	2,68	3,28	3,56	4,58		
Darmstadt, Wissenschaftsstadt	372	14	3,80	3,54	4,30	4,10	4,03	3,06	3,33	3,65	2,86	3,90	4,01	4,04	4,71	3,92	4,66	4,18	4,05	3,58	4,20	4,15	4,06	4,33	4,29	4,71	4,42	3,73	4,66	2,57	2,53	2,87	2,80	2,95	4,29	3	+
Botrop, Stadt	142	15	3,82	3,64	4,56	3,97	4,24	2,69	2,89	3,81	3,23	4,32	3,95	3,69	4,64	4,59	4,85	5,08	3,81	3,39	3,90	4,33	4,19	4,23	3,97	4,35	4,23	3,79	4,59	4,26	2,52	2,78	3,17	2,75	2,20		
Berne, Stadt	221	16	3,82	3,60	4,51	3,89	4,21	2,90	3,22	3,69	3,27	4,20	3,86	3,85	4,77	4,32	4,80	4,83	3,93	3,47	3,91	4,00	3,80	3,94	4,17	4,39	3,95	3,93	4,83	3,92	2,55	2,78	3,41	3,05	2,72	14	o
Mainz, Stadt	528	17	3,83	3,53	4,41	4,24	4,36	2,62	3,43	3,86	2,98	3,53	3,88	3,93	4,67	4,22	4,73	4,49	4,13	3,99	4,24	4,46	3,99	4,45	4,40	4,90	4,53	4,14	5,04	3,15	2,66	2,98	2,18	3,52	1,75	15	o
Paderborn, Stadt	73	18	3,84	3,71	4,23	3,91	4,19	3,16	3,00	3,77	3,14	4,22	4,45	3,63	4,56	3,75	4,96	4,22	3,68	3,50	4,10	4,14	3,71	4,13	4,13	4,53	4,05	3,48	5,64	3,7	2,58	2,92	3,14	2,71	4,58		
Kassel, documenta-Stadt	335	19	3,86	4,03	4,32	4,28	3,93	2,72	3,59	4,19	3,68	4,14	4,62	3,69	4,63	4,22	4,49	4,57	4,45	3,91	4,44	4,13	3,86	4,60	4,54	4,78	3,88	3,61	4,69	2,66	2,89	3,27	2,94	2,77	1,75	2	++
Mülheim an der Ruhr, Stadt	152	20	3,92	3,67	4,68	4,02	4,28	2,95	3,07	3,76	3,38	4,01	4,17	3,93	4,81	4,64	4,94	5,13	3,97	3,63	4,14	4,11	3,93	4,18	4,17	4,48	3,99	3,97	4,81	4,14	2,91	3,25	3,20	3,25	2,13	12	o
Offenbach am Main, Stadt	358	21	3,92	3,68	4,32	4,21	4,04	3,35	3,28	3,97	3,04	4,05	4,07	4,14	4,56	4,64	4,48	4,36	4,15	3,77	4,18	3,92	4,87	4,21	4,42	4,27	4,02	3,82	4,66	3,42	2,72	3,05	4,01	3,68	3,28		
Jena, Stadt	128	22	3,95	3,72	4,23	4,31	4,33	3,17	3,30	3,90	2,67	4,46	4,39	3,93	4,26	3,95	4,49	4,52	4,11	4,24	4,46	4,23	4,43	4,24	4,44	4,65	3,69	3,85	5,04	4,44	2,30	2,69	2,54	3,60	4,88	5	+
Regensburg, Stadt	247	23	3,97	3,62	4,35	4,07	4,38	3,46	3,23	3,72	2,69	4,09	4,36	4,22	4,64	3,61	4,91	4,37	3,94	3,58	4,13	3,76	4,70	4,13	4,29	4,58	3,37	3,91	4,83	5,26	2,63	3,29	3,45	3,81	4,19	7	+
Leverkusen, Stadt	115	24	4,01	3,60	4,52	4,00	4,57	3,38	2,92	3,83	2,90	4,27	4,07	4,56	4,94	4,23	4,65	4,19	3,94	3,69	4,04	4,39	3,73	4,04	4,19	4,51	4,52	4,34	5,00	4,46	2,57	2,91	3,80	2,78	5,11	19	-
Ludwigshafen am Rhein, Stadt	193	25	4,04	3,78	4,42	4,00	4,24	3,73	3,29	3,97	2,88	4,47	4,31	4,22	4,95	4,07	4,55	4,31	4,03	3,63	4,10	4,14	3,88	3,96	4,27	4,24	4,27	4,20	4,77	3,67	2,72	3,11	4,20	3,55	5,31	20	-
Ingolstadt, Stadt	251	26	4,07	3,97	4,25	4,10	4,39	3,65	3,45	4,04	3,32	4,50	4,55	4,27	4,48	3,85	4,73	3,92	4,15	3,70	4,30	4,22	3,90	3,92	4,48	4,21	4,05	3,87	4,70	5,22	2,72	3,19	3,47	3,89	5,08	21	-
Recklinghausen, Stadt	93	27	4,08	3,77	4,85	4,16	4,50	3,14	3,20	3,95	3,23	4,26	4,23	4,14	5,04	4,79	5,11	5,15	4,19	3,61	4,28	4,17	4,08	4,58	4,21	4,66	4,41	3,99	5,15	4,28	2,55	2,80	2,56	2,91	5,02		
Heilbronn, Stadt	308	28	4,09	3,89	4,46	4,18	4,43	3,50	3,60	4,28	3,65	4,03	3,89	3,70	4,91	4,29	4,75	4,68	4,32	3,79	4,34	4,23	3,58	4,29	4,66	4,58	4,14	3,98	4,98	4,48	2,83	3,42	2,93	3,38	5,13		
Reutlingen, Stadt	158	29	4,15	4,02	4,53	3,99	4,54	3,68	3,44	3,97	3,42	5,06	4,20	4,72	4,53	4,12	4,76	4,53	4,16	3,63	4,29	3,93	3,32	4,41	4,14	4,92	4,26	3,80	4,90	4,83	2,95	3,49	3,42	3,51	5,20		
Salzgitter, Stadt	182	30	4,20	3,75	4,71	4,01	4,59	3,96	3,03	3,82	2,94	4,69	4,32	4,85	4,74	4,61	4,31	5,04	4,35	3,53	3,96	4,10	3,45	4,24	4,36	4,42	4,85	4,26	4,81	4,62	2,81	3,09	4,64	3,81	5,62		
Saarbrücken, Landeshauptstadt	260	31	4,22	4,25	4,99	4,31	4,36	3,17	3,70	4,40	4,21	4,73	4,21	4,46	5,53	4,81	5,09	5,05	4,60	3,63	4,42	4,54	3,81	4,64	4,49	4,82	4,21	3,99	5,10	3,69	2,98	3,38	1,90	3,34	4,33	10	+
Remscheid, Stadt	96	32	4,22	3,87	4,54	3,85	4,42	4,42	3,43	4,20	4,25	4,13	3,31	3,08	4,77	4,64	4,90	5,38	4,08	3,27	3,94	4,28	2,60	4,40	4,21	4,55	3,80	4,67	4,86	4,22	4,22	4,00	5,18	3,63	5,11		
Hildesheim, Stadt	345	33	4,25	4,08	4,80	4,29	4,64	3,44	3,55	4,16	3,29	4,76	4,67	4,59	4,85	4,71	4,83	5,04	4,37	4,11	4,36	4,31	3,81	4,54	4,49	4,90	4,42	3,95	5,04	4,92	3,06	3,31	3,01	3,79	4,18	17	o
Koblenz, Stadt	263	34	4,29	4,09	4,54	4,45	4,57	3,79	3,69	4,32	3,43	4,66	4,34	4,52	4,96	4,20	4,79	4,26	4,63	4,40	4,47	4,35	3,77	4,69	4,74	4,97	4,46	4,13	4,90	4,35	3,23	3,68	3,88	3,66	4,58		
Bremerhaven, Stadt	131	35	4,33	3,91	4,86	4,38	4,75	3,74	3,35	4,19	3,12	4,32	4,56	4,65	4,91	4,75	4,95	5,																			

1. Einordnung

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2012 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 und 2005 durchgeführt.

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2012 wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBS) im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes 2002-2012 gefördert und auch von der Fahrrad-Fachhandelsgruppe ZEG unterstützt. Die Erhebung und Aufbereitung der Daten wurde durch das infas Institut für Sozialforschung Bonn durchgeführt. Das Institut unterstützte den ADFC auch bei der Fragebogengestaltung und Datenauswertung.

2. Durchführung

Die Datenerhebung zum ADFC-Fahrradklima-Test 2012 erfolgte vom 25. 9.2012 bis zum 30.11.2012. 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 Werbepostkarten und Plakate in Gaststätten, Fahrradläden und Ortsämtern. ADFC-Aktive auf lokaler Ebene spielten zumeist eine zentrale Rolle bei der Informationsverbreitung und Teilnehmergenerierung.

Insgesamt gingen 80.137 Interviews (75.169 online, 4968 schriftlich) ein, von denen 78.941 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 332 Städten und Gemeinden erreicht, für die insgesamt 66.828 Interviews vorliegen. Die vorliegende Ergebnistabelle enthält nur Auswertungen aus diesen Orten.

3. Datenstruktur und Auswertekategorien

A) Anzahl der Interviews

Zahl der in die Ermittlung der Kennwerte 2012 eingehenden Interviews. Sie stellen ein Maß für die statistische Basis der Auswertungen dar.

B) Gesamtbewertung

Der Index 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 der Index der Gesamtbewertung nicht exakt dem Durchschnitt aller 27 Fragen.

Der Rang der Gesamtbewertung ergibt sich durch die Ordnung der Indexwerte der Gesamtbewertung je Stadtgrößenklasse.

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 2005

Der farblich abgesetzte Teil des Tabellenkopfes am rechten Tabellenrand enthält eine vergleichende Betrachtung zum ADFC-Fahrradklimatest 2005. Bei dieser Erhebung wurden ähnliche Qualitätsanforderungen wie im Jahr 2005 gestellt (Mindestfallzahl an erforderlichen Teilnehmern: 100 für Städte über 200.000 Einwohner, 70 für Städte 100.000-200.000 Einwohner, 50 für Städte und Gemeinden 50.000-100.000 Einwohner, 40 für Städte und Gemeinden unter 50.000 Einwohner). Für den Vergleich herangezogen wurden diejenigen Fragen, die auch im Jahr 2005 gestellt worden waren, nicht jedoch die neu hinzugekommenen Fragen. Verglichen wurde der Mittelwert der Fragen 1-4, 6-9, 11-15, 18 sowie 20-26 aus dem Jahr 2012 mit dem Mittelwert der Fragen im Jahr 2005.

Die Spalte "Rang der Veränderung zum Jahr 2005" enthält die Ordnung der Städte, die im Jahr 2005 und 2012 teilgenommen haben, von der Stadt mit der größten Verbesserung im Vergleich zum Jahr 2005 bis zur größten Verschlechterung des Ergebnisses im Vergleich zum Jahr 2005. Mit einem Schrägstrich ist die Zahl der Städte angegeben, auf die sich die angegebene Platzierung bezieht.

Die Spalte "Vergleich zum Jahr 2005" enthält die Einordnung der Städte bei der vergleichenden Bewertung mit dem Jahr 2005 je Stadtgrößengruppe in 5 Stufen:

++	weit überdurchschnittliche (erfolgreiche) Entwicklung	(Vergleichswert der Stadt zum Ergebnis von 2005 liegt im oberen Fünftel der Spanne zwischen bester und schlechtestem Stadt)
+	überdurchschnittliche Entwicklung	(Vergleichswert der Stadt zum Ergebnis von 2005 liegt im zweiten Fünftel der Spanne zwischen bester und schlechtestem Stadt)
o	durchschnittliche Entwicklung	(Vergleichswert der Stadt zum Ergebnis von 2005 liegt im dritten Fünftel der Spanne zwischen bester und schlechtestem Stadt)
-	unterdurchschnittliche Entwicklung	(Vergleichswert der Stadt zum Ergebnis von 2005 liegt im vierten Fünftel der Spanne zwischen bester und schlechtestem Stadt)
--	weit unterdurchschnittliche Entwicklung	(Vergleichswert der Stadt zum Ergebnis von 2005 liegt im unteren Fünftel der Spanne zwischen bester und schlechtestem Stadt)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

E) 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.

Folgende exakte Fragen wurden gestellt:

- F1 Bei uns macht Radfahren Spaß ... ist Radfahren Stress
- F2 Bei uns werden Radfahrer als Verkehrsteilnehmer akzeptiert ... wird man als Radfahrer nicht ernst genommen
- F3 Bei uns fahren alle Fahrrad - egal, ob alt oder jung ... ist das Fahrrad eher Fahrzeug für Kinder oder Sportgerät
- F4 Bei uns wird viel für das Radfahren geworben ... findet keine Werbung für das Radfahren statt
- F5 Bei uns wird in der Zeitung meist positiv über Radfahrer berichtet - wird in der Zeitung nur über Unfälle und das Fehlverhalten von Radfahren 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 auf Radwegen parken
- F8 Bei uns werden Radwege regelmäßig gereinigt ... werden Radwege selten gereinigt
- F9 Bei uns sind Ampelschaltungen gut auf Radfahrer abgestimmt ... sind Ampelschaltungen nicht gut auf Radfahrer 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 sicher - fühlt man sich als Radfahrer gefährdet
- F12 Bei uns gibt es selten Konflikte zwischen Radfahren und Fußgängern ... gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahren und Fußgängern
- F13 Bei uns gibt es selten Konflikte zwischen Radfahren und Autofahrern ... gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahren und Autofahrern
- F14 Bei uns gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen ... gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen
- F15 Bei uns kommt Fahrraddiebstahl selten vor ... werden Fahrräder oft gestohlen
- F16 Bei uns sind Radwege und Radfahrstreifen so angelegt, dass auch Alte und Junge sicher Rad fahren können ... können Alte und Junge auf Radwegen und Radfahrstreifen nicht sicher fahren
- F17 Bei uns kann man auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren ... wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert
- F18 Bei uns sind Radwege und Radfahrstreifen angenehm breit und erlauben problemloses Überholen ... sind Radwege und Radfahrstreifen oft zu schmal
- F19 Bei uns ist der Belag der Radwege und Radfahrstreifen angenehm glatt und eben ... sind Radwege und Radfahrstreifen holprig und in schlechtem baulichem Zustand
- F20 Bei uns findet man überall komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten ... findet man kaum geeignete Abstellmöglichkeiten
- F21 Bei uns werden Radfahrer an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt ... werden Radfahrer an Baustellen meistens zum Ansteigen 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 gut mit dem Fahrrad zu erreichen ... ist das Stadtzentrum schlecht mit dem Fahrrad zu erreichen
- F24 Bei uns kann man zügig und direkt Ziele mit dem Rad erreichen ... wird man behindert und muss Umwege fahren
- F25 Bei uns sind die meisten Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben ... ist in den meisten Einbahnstraßen das Fahren in der Gegenrichtung für Radfahrer nicht erlaubt
- F26 Bei uns können sich Radfahrer an eigenen Wegweisern gut orientieren ... gibt es keine (oder nur schlechte) Wegweiser für Radfahrer
- F27 Bei uns sind öffentlich zugängliche Leihfahrräder für jeden einfach, zuverlässig und preisgünstig nutzbar ... gibt es nicht einmal eine touristische Fahrradvermietung

F) Mittelwertzeile

Die Kennwerte in der untersten Zeile "MITTELWERT" geben das arithmetische Mittel der Tabellenwerte der teilnehmenden Städte in der jeweiligen Stadtgrößenklasse an. Es erfolgt keine Wichtung nach Zahl der Einwohner, Zahl der Teilnehmer etc.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages