

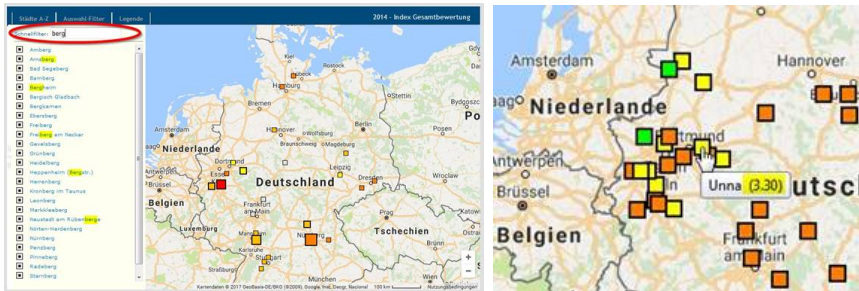


Interaktive Karte nutzen

Auf der Interaktiven Karte sehen Sie alle 539 Städte und Gemeinden, die im ADFC-Fahrradklima-Test 2016 bewertet wurden.

Wie finde ich meine Stadt?

Sie können Ihre Stadt in der Liste im linken Feld suchen oder im Schnellfilter der Städte-Liste suchen. Geben Sie beispielsweise „berg“ ein, werden nur noch Städte angezeigt werden, die „berg“ im Namen enthalten. Die Groß-/Kleinschreibung wird dabei nicht berücksichtigt. Neu ist, dass Sie die Gesamtbewertung Ihrer Stadt auch direkt erfahren, wenn Sie mit dem Mauszeiger über Ihre Stadt fahren.



Wie schneidet meine Stadt im Vergleich mit anderen vergleichbar großen Städten ab?

Über den Menüpunkt Auswahl-Filter können Sie sich Städte nach Größen anzeigen lassen. Wenn Sie nur die vergleichbaren Städte in Ihrem Bundesland interessieren, können Sie auch nach Bundesländern filtern. Wenn Sie wissen möchten, wie Ihre Stadt 2014 bewertet wurde, wählen Sie im Filter Jahresdurchgang das Jahr aus.

Wenn Sie wissen möchten, wie sich die Bewertungen verteilen, können Sie sich jetzt auch im Auswahl-Filter eine oder mehrere Bewertungsklassen (Noten) anzeigen lassen.



Wir hoffen, dass wir Ihnen die Nutzung der Interaktiven Karte damit noch einfacher und vielseitiger machen.

Im Folgenden finden Sie Hinweise zur Interpretation der Daten des ADFC-Fahrradklima-Tests 2016

Stand: 19.5.2017



Daten-Interpretation

Die Bewertungen der Teilnehmer erfolgen auf einer Skala von 1 bis 6. Dabei muss nicht jeder Teilnehmer gedanklich von gleichen Abständen zwischen den Bewertungsstufen 1-2-3-4-5-6 ausgehen. Dennoch wird aus praktischen Gründen von dieser vereinfachenden Annahme ausgegangen und in der Regel ein Mittelwert ausgewiesen. Da 1 die beste Bewertung und 6 die schlechteste Bewertung darstellt, werden die Mittelwerte in einer weiteren Vereinfachung oft als Schulnoten interpretiert.

Nachkommastellen

Um ein Ranking der Städte zu ermöglichen, sind die Werte teils mit zwei Nachkommastellen angegeben. Obwohl sie in der Regel die wahrscheinlichsten Bewertungen darstellen, besteht natürlich zwischen zwei Städten beispielsweise mit den Bewertungen von 3,6 und 3,8 oft kein bedeutsamer Unterschied. Es muss bei den Städtebewertungen mindestens von einer Schwankung von $\pm 0,05$ Notenstufen ausgegangen werden, in Einzelfällen kann der Wert auch mehr als $\pm 0,2$ Notenstufen schwanken.

Städte-PDF

Der in den Tabellen zwar praktische Durchschnittswert sollte nicht der alleinige Maßstab bei der Beurteilung einer Stadt sein. Der Durchschnitt von 10x Bewertung 2 und 10x Bewertung mit 5 ergibt den gleichen Wert wie der Durchschnitt von 10x Bewertung 3 und 10x Bewertung mit 4. Im ersten Fall muss das Ergebnis aber so interpretiert werden, dass es hier zwei Gruppen mit sehr unterschiedlichen Sichtweisen auf die Radverkehrsbedingungen gibt und der Durchschnitt von 3,5 eher ein Zufallsprodukt ist. Im zweiten Fall kann von gleichartigen Einschätzungen im Bereich zwischen 3 und 4 ausgegangen werden. Deshalb ist in den Einzelstadtübersichten (Städte-PDFs der Interaktiven Karte) die genaue Verteilung der Antworten angegeben. Städte mit einer besonders großen Uneinheitlichkeit der Antworten sind in der Gesamttabelle speziell gekennzeichnet.

Bewertungsskala

Die Bewertung der Fragen erfolgt zwischen den Polen von gegensätzlichen Aussagen (semantisches Differenzial). Die Formulierungen der Aussagen sind praxisnah und bildhaft¹, erschweren jedoch die Auswertung, weil bei unterschiedlichen Fragen nicht immer dieselben Wörter zur Beschreibung des „Endpunktes“ und innerhalb einer Frage nicht immer exakte Gegensatzformulierungen verwendet werden.

Beispiele dafür sind:

- *Bei uns fahren alle Fahrrad – egal, ob alt oder jung ... fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler).*
- *Bei uns werden Radwege regelmäßig gereinigt ... werden Radwege selten gereinigt.*
- *Bei uns gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen ... gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (z. B. Drängelgitter, Laternen, Werbeständer).*
- *Bei uns kommt Fahrraddiebstahl selten vor ... werden Fahrräder oft gestohlen.*
- *Bei uns werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt ... werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.*

¹ Auch aus Gründen der Vergleichbarkeit mit vorangegangenen Durchgängen des ADFC-Fahrradklima-Tests wurden die Fragen bisher weitestgehend unverändert gehalten.



Damit sind die absoluten Mittelwerte der einzelnen Fragen nicht exakt vergleichbar. Ein guter Ansatz ist hier der Vergleich mit anderen Städten – in der Regel mit dem Durchschnitt der Stadtgrößenklasse. Wenn man zur Bestimmung von Stärken und Schwächen für jede Frage den Abstand der Benotung einer Stadt zum Mittelwert der Stadtgrößenklasse betrachtet, gleichen sich Formulierungseffekte aus, weil die Formulierungen für alle Städte gleich waren.

Stärke des Tests

Ohnehin liegt die große Stärke des ADFC-Fahrradklima-Tests darin, dass die Teilnehmer in einer großen Zahl von Städten zur gleichen Zeit mit der gleichen Methodik befragt werden. Die dadurch mögliche Vergleichbarkeit sollte ausgiebig genutzt werden. Die Bewertungen eines Einzelteilnehmers ebenso wie die Summe der Bewertungen für eine Stadt scheinen von einer bestimmten Grundstimmung getragen zu sein. Die Bewertungen stehen in einem engen Zusammenhang, d. h. wenn die erste Frage (Spaß oder Stress) gut beantwortet wird, erhalten auch die anderen Fragen ein „gutes“ Antwortmuster.

Stärken und Schwächen einer Stadt spiegeln sich erst in den Nuancen des allgemeinen Bewertungsniveaus wider. So können sich beispielsweise Städte mit gleichen Beförderungsbedingungen für die Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr bei der Bewertung der entsprechenden Fragen deutlich unterscheiden, je nachdem, ob sie ein allgemein gutes Fahrradklima aufweisen oder nicht. Hier kann wiederum der Vergleich mit anderen Städten bei der Analyse helfen, indem beispielsweise der Abstand der Benotung zur Gesamtbewertung aller Fragen der Stadt betrachtet wird.

Stadtgrößen im ADFC-Fahrradklima-Test

Während in den „großen“ Stadtgrößenklassen (> 200.000 Einwohner (EW), 100.000 - 200.000 EW) alle deutschen Städte vertreten sind und in der Klasse 50.000 - 100.000 nur neun von 107 Städten fehlen, dürfen in der „kleinsten“ Stadtgrößenklasse (< 50.000 EW) Städte mit relativ schlechten Noten nicht automatisch als „Schlusslichter“ betrachtet werden. Denn: In der Gruppe der kleinsten Städte sind zwangsläufig nur die fahrradaktiveren Städte dabei. Allein schon die Tatsache, dass die Mindestteilnehmerzahl überschritten wurde, zeigt im Vergleich zu den wahrscheinlich wirklichen Schlusslichtern, dass ein Grundinteresse am Radverkehr besteht.

Allgemeingültige Mittelwerte einer Stadtgrößenklasse lassen sich deshalb auch nur für die Städte angeben und untereinander vergleichen, die größer als 50.000 Einwohner sind. Dennoch lässt sich aus den „Top Ten“ der Stadtgrößenklassen ableiten, dass gerade in den kleinen Städten ein besonders hohes Potenzial für Fahrradfreundlichkeit vorhanden ist.

Es wäre schön, wenn auch das Ergebnis der Anstrengungen zur Fahrradförderung auf Kreis- und Landesebene analysiert werden könnten. Dem sind allerdings enge Grenzen gesetzt, weil regional sehr unterschiedliche Bedingungen herrschen, z. B. hinsichtlich Topographie oder der Zusammensetzung aus unterschiedlich großen Städten mit mehr oder weniger fahrradfreundlichen Stadtstrukturen. Zudem wird der Durchschnitt von Regionen dadurch beeinflusst, ob nur die typischen Fahrradstädte in die Wertung gekommen sind oder ob lokal auch eine gute Teilnehmerwerbung in anderen Städten erfolgte. Tendenzen lassen sich ableiten, indem man die Bewertungen der Städte in der Region, für die Werte aus mehreren Fahrradklimatest-Durchgängen vorliegen, im Zeitverlauf betrachtet. Während die ausgewiesenen Werte der Fahrradklimatest-Durchgänge bis zum Jahr 2003 in einigen Fällen nur den Durchschnitt aus wenigen Einzelbewertungen darstellen, können die Werte ab dem Jahr 2005 als relativ verlässlich betrachtet werden.

Thomas Böhmer
Studienleiter ADFC Fahrradklima-Test