

ADFC-Fahrradklimatest 2016

(Veröffentlichung der Ergebnisse: 19. Mai 2017)

Dynamik- und Langzeitauswertung (Th. Wedekind, ADFC Jena)

Daten für Jena	2012	2014	2016
Note	3,95	3,80	3,88
Platz im Städte-Ranking (Städte v. 100.000 – 200.000 Einwohnern)	22 v. 42	16 v. 37	16 v. 38
auswertbare Fragebögen	128	198 (+54,7%)	294 (+48,5%)

Noten aus alten Test-Durchgängen:

- 1991 – 4,91
- 2003 – 4,46
- 2005 – 3,85

Umfrage ist nicht repräsentativ! Teilnehmer: hauptsächlich männliche Vielfahrer; Kinder, Jugendliche und Senioren sind unterrepräsentiert.

Dynamik-Auswertung

- 2016 zu 2014: schwache, aber relativ breite Entwicklung zum Negativen (nur 5 von 27 Wertungsfragen wurden positiver beantwortet, 6 gleichbleibend, 16 negativer).
- einzelne Veränderungen 2016 zu 2014 (ab Notenänderung $\pm 0,2$):

PLUS: Werbung für das Radfahren + 0,2

- weitere 4 Wertungsfragen + 0,1

MINUS: Fahrradförderung in jüngster Zeit - 0,3

- Sicherheitsgefühl beim Radfahren - 0,3
- Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr - 0,3

- Rad-Image als Verkehrsmittel für alle - 0,2
- Vermeidung des Kfz-Parkens auf Radverkehrsflächen - 0,2
- Viele Konflikte Radfahrer/Kraftfahrer? - 0,2
- Oberfläche der Radverkehrsflächen - 0,2
- Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Rad - 0,2
- Wegweisung für Radfahrer - 0,2

- weitere 7 Wertungsfragen - 0,1

Langzeit-Auswertung über alle Testdurchgänge 1991 – 2016

- Schmale Spitze: In allen Tests lagen insgesamt nur 6 Wertungsfragen auf den ersten 3 Plätzen, davon in den letzten 4 Tests (2005, 2012, 2014, 2016) immer die gleichen (gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Rad; Fahrrad als Verkehrsmittel für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen; viele unechte Einbahnstraßen). Die gute Bewertung des Fahrrades als Verkehrsmittel für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen liegt in allen 6 Testdurchgängen in den „Top 3“!
- Aber: die Erreichbarkeit des Stadtzentrums per Rad wird seit 2012 immer schlechter eingeschätzt!
- Mittelwert der „Top-3“ wird seit 2005 immer schlechter (2005 – 2,4; 2012 – 2,5; 2014 – 2,6; 2016 – 2,7)
- auf den letzten 3 Plätzen gibt es im Mittel seit 2005 kaum noch Verbesserungen (1991 – 5,98; 2003 – 5,75; ab 2005 – ca. 4,8)
- Die Führung des Radverkehrs an Baustellen liegt seit 2003 (über 5 Tests) in den „Flop-3“; das praktische Fehlen einer modernen Radvermietung seit Einführung der Frage (2012, also über 3 Tests); das Problem „Fahrraddiebstahl“ wird zunehmend aktuell (2014+2016).

Zusatzauswertung: Wichtigste/unwichtigste Aspekte der Radverkehrsförderung in Jena

Auswahl von je 3 aus 12 Sachverhalten (aus den 27 Fragen kombiniert)

Aspekt	wichtig für einen Anteil der Befragten von
gutes Sicherheitsgefühl beim Radfahren	55%
ausreichend breite Radverkehrsanlagen mit guter Oberfläche	40%
Zügige und direkte Erreichbarkeit von Zielen	37%
Radverkehrsanlagen ohne Hindernisse	35%
Sichere Abstellmöglichkeiten, Diebstahlprävention	32%
Aspekt	unwichtig für einen Anteil der Befragten von
Verfügbarkeit von Leihfahrrädern	63%
Aktionen und Kampagnen „pro Radfahren“	61%
Radmitnahme im ÖPNV	27%
fahrradfreundliche Ampelschaltungen	20%
sichere und bequeme Führung des Radverkehrs	14%

Diskussionsansätze

- **Plus bei der Werbung für das Radfahren:** lokal keine Änderung, aber Thema „Radfahren“ in überregionalen Medien immer stärker präsent und beworben (v.a. durch Umwelt- und Klimaschutzinstitutionen: Bundes-Umweltministerium, UBA, UN- und EU-Institutionen)
- **Minus bei der Radförderung in jüngster Zeit:**
 - keine aktuellen, von breiter Öffentlichkeit wahrgenommenen Projekte in Jena (Maßstab: Öffnung der Innenstadt für Radverkehr 2002, Westbahnhofstr./Magdelstieg 2012); nur (sinnvolle!) kleine Ergänzungen für spezielle Bedürfnisse
 - stattdessen Projektverzögerungen/Quasi-Abbrüche (Camburger Str.), für Allgemeinheit schwer verständliche Experten-Diskussionen und -Entscheidungen (z.B. Landfeste), „Anfängerfehler“
 - Rücknahme radfreundlicher Verkehrsmaßnahmen (unechte Einbahnstraßen Bachstraße/Quergasse; Grüner Pfeil Nollendorfer Platz), Abbau von Infrastruktur (Groß-Abstellanlage Ernst-Abbe-Platz) steht im Widerspruch zur politischen Konstellation (darf unter grünem Stadtplanungsdezernenten eigentlich nicht geschehen)
 - Medienberichte über verstärkte Radverkehrsförderung in anderen Städten/Regionen (auch international) lassen Jena z.Z. rückständig erscheinen. (Beispiele: Ruhrgebiet, Kopenhagen, London, Paris, Chicago, Portland)
- **Minus beim Sicherheitsgefühl:** Diskussionsbedarf (für Nutzer wichtigster Aspekt)! Verschiebung von Sicherheitsaspekten? Haben die neu hinzugekommenen Umfrageteilnehmer andere Eindrücke als die bisher wahrgenommenen? Mit Unfallzahlen wahrscheinlich nicht zu begründen (auch beachten: polizeilich bekanntgegebene Unfallzahlen nicht aussagekräftig wegen ca. 85% Dunkelziffer).
- **Minus beim Parken auf Radverkehrsflächen:** Mehr Schutz- und Radfahrstreifen, die häufiger beparkt werden (auch von KSJ, Baufirmen, Liefer- und Pflegediensten).
- **Minus bei: Radmitnahme im ÖV, Rad-Image als Verkehrsmittel für alle, Konflikten Rad-/Kraftfahrer, Oberflächenqualität, Erreichbarkeit d. Stadtzentrums, Wegweisung:** Diskussionsbedarf! Bei einigen Aspekten hat sich vor Ort nichts geändert.
- **Baustellenproblem:** immer Vollsperrungen nötig? Beschilderung „Radfahrer absteigen“ ist anachronistisch. Für Radfernwege Umleitungen planen (nicht erst auf ADFC-Kritik reagieren). Test-Bestwerte (Münster: 3,6; Erlangen: 3,9) auch nicht gut.
- **Problem Radvermietung:** unwichtigster Aspekt; Image-Frage für die Stadt. Kommerziell wahrscheinlich schlecht darstellbar.
- **Problem Fahrraddiebstahl:** für 1/3 der Befragten wichtig; laut Polizeistatistik hat Jena aber bundesweit relativ geringes Rad-Diebstahlrisiko (2016: Platz 66 der Top100-Städte). Probleme: Diebstahl teurer Räder, Einbruchdiebstähle, Diebstahlserien.
- **Aktionen/Kampagnen unwichtig:** Jena damit im „Unwichtigkeits-Ranking“ der Städte auf Platz 4 (davor: Fürth, Erlangen, Heidelberg). Jena = Stadt der „Überzeugten“ und „Fakten-Verfechter“. Umgang damit?

ADFC-Fahrradklimatest Langzeitvergleich

	Note Jena	Mittel	„Top3“-Wertungsfragen	Note	„Flop3“-Wertungsfragen	Note
1991	4,91	4,46	Rad – Verkehrsmittel für alle Alters-/Bevölkerungsgruppen?	3,08	Bevorzugung des Radverkehrs an Straßenknoten [1]	6,00
			Radfahren – Spaß oder Stress?	3,11	Grünvorlauf für Radfahrer an LSA [1]	6,00
			Konflikte Radfahrer – Fußgänger	3,61	fahrradgerechte LSA-Schaltungen?	5,94
			Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad	3,61		
2003	4,46	3,88	Positives Image des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel	2,73	Bevorzugung des Radverkehrs an Straßenknoten [1]	6,00
			Rad – Verkehrsmittel für alle Alters-/Bevölkerungsgruppen?	2,82	Grünvorlauf für Radfahrer an LSA [1]	5,91
			Viele unechte Einbahnstraßen?	3,45	Radverkehrsführung an Baustellen	5,55
					fahrradgerechte LSA-Schaltungen?	5,55
2005	3,85	3,54	Rad – Verkehrsmittel für alle Alters-/Bevölkerungsgruppen?	2,32	Radverkehrsführung an Baustellen	5,10
			Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad	2,38	Viel Werbung für das Radfahren? [2]	5,07
			Viele unechte Einbahnstraßen?	2,54	fahrradgerechte LSA-Schaltungen?	4,52
2012	3,95	3,96	Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad	2,30	Radverkehrsführung an Baustellen	5,04
			Viele unechte Einbahnstraßen?	2,54	öffentliche Fahrradvermietung? [3]	4,88
			Rad – Verkehrsmittel für alle Alters-/Bevölkerungsgruppen?	2,67	Breite der Radverkehrsflächen	4,65
2014	3,80	3,91	Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad	2,5	Radverkehrsführung an Baustellen	4,8
			Rad – Verkehrsmittel für alle Alters-/Bevölkerungsgruppen?	2,6	öffentliche Fahrradvermietung? [3]	4,8
			Viele unechte Einbahnstraßen?	2,7	Viele Fahrraddiebstähle? [2]	4,6
2016	3,88	3,97	Viele unechte Einbahnstraßen?	2,6	öffentliche Fahrradvermietung? [3]	4,9
			Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad	2,7	Radverkehrsführung an Baustellen	4,8
			Rad – Verkehrsmittel für alle Alters-/Bevölkerungsgruppen?	2,8	Viele Fahrraddiebstähle? [2]	4,5

[1] Frage nur 1991, 2003

[2] Frage ab 2005

[3] Frage ab 2012

ADFC FAHRRADKLIMA TEST 2016



Hat Deine Stadt ein Herz fürs Rad?

Kommentar des ADFC-Auswerteteams

Kennziffern

- 120.000 **Teilnehmer**, Steigerung von 15% gegenüber FKT 2014 (rd. 105.000 TN).
- Weiter steigender Anteil der auf **mobilen Endgeräten** ausgefüllten Fragebögen (2012: 6%, 2014: 15%, 2016: 24%).
- **539 Städte** in der Wertung (gegenüber 332 in 2012 und 468 in 2014).
- **90%** der Teilnehmer-Stimmen sind in die **Wertung** eingeflossen (d.h. nur 10% der Stimmen fielen wegen Nicht-Erreichen der Mindestanzahl aus der Wertung).
- Teilnehmer sind nicht repräsentativ für die deutsche Bevölkerung (z.B. **Kinder/Jugendliche und Senioren unterrepräsentiert**), aber sie entsprechen in der Altersverteilung etwa den deutschen Radfahrern (gemäß MID 2008).
- Nur **18 %** der Teilnehmer sind **ADFC-Mitglieder** (2014: 16%, 2012: 19 %) – d.h. keine Klientel-Umfrage, sondern aussagefähige Umfrage unter Menschen, die regelmäßig Rad fahren.
- Teilnehmer sind in der **Mehrzahl männlich** (61%; 2014: 62 %, 2012: 64 %) – laut MID werden 58% der Radkilometer von Männern gefahren, daher ansatzweise stimmig.
- Die Teilnehmer sind in der **Mehrzahl Intensiv-Nutzer** (73% fahren täglich, 20% wöchentlich), diese sind damit deutlich überrepräsentiert (MID: 30% täglich, 32% wöchentlich).
- Die Teilnehmer sind mehrheitlich **multimodal** unterwegs – sie sind in der Mehrzahl Führerschein-Besitzer (94%) und haben zu 73% einen PKW zur Verfügung sowie zu 13% teilweise (z.B. CarSharing).
- 73% der Teilnehmer ist es wichtig oder sehr wichtig, beim Radfahren getrennt vom Autoverkehr unterwegs zu sein, nur 7% ist es unwichtig.
- 11% der Teilnehmer geben als hauptsächlich genutzten Fahrradtyp Pedelec an, ein weiteres Prozent S-Pedelec/E-Bike.
- 14% der Teilnehmer geben an, zum Kinder- oder Lastentransport Fahrradanhänger zu nutzen, 3% ein Lastenrad.



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Trends/Kernbotschaften

- Das Fahrradklima (Wahrnehmung der Menschen) in Deutschland ist insgesamt nicht besser geworden.
- Grundlegende Trends aus den vorherigen Wellen des Fahrradklima-Tests in 2012 und 2014 verfestigen sich:
 - Am besten bewertet wird erneut die Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad (Schulnote: befriedigend plus). Relativ gute Noten erhalten auch wieder: Zügigkeit und Spaß beim Radfahren, Radfahren durch alle Bevölkerungsgruppen, Öffnung von Einbahnstraßen und Wegweisung für Radfahrer (Schulnote: befriedigend).
 - Am meisten bemängelt werden nach wie vor: die Baustellenführungen für den Radverkehr, die fehlende Überwachung des Falschparkens auf Radwegen, die Abstimmung der Ampelschaltungen, zu schmale Radwegen und Winterdienst (Schulnote: ausreichend bis mangelhaft).
- Die Diskrepanz zwischen den Erwartungen der Radfahrenden und der wahrgenommenen Realität beim Radfahren wächst.
 - Sowohl die Bewertung des Fahrspaßes als auch die Zügigkeit beim Radfahren und die Erreichbarkeit von Zielen haben sich gegenüber den vorherigen Befragungswellen (2012 und 2014) verschlechtert.
 - Fahrraddiebstahl wird zunehmend als Problem wahrgenommen.
 - Am wichtigsten ist den Teilnehmern das Sicherheitsgefühl beim Radfahren, ferner werden die Qualität der Radwege (Breite, Oberfläche) und die zügige/hindernisfreie Erreichbarkeit von Zielen genannt. Gerade bei diesen Aspekten ist der Trend negativ.

ADFC FAHRRADKLIMA TEST 2016



Hat Deine Stadt ein Herz fürs Rad?

- Der Fahrradklima-Test wirkt: Engagement zahlt sich aus. Nichtstun rächt sich.
 - Städte (z.B. Augsburg), die den Radverkehr kontinuierlich fördern, erhalten bessere Bewertungen.
 - Für die Schlusslichter beim Ranking (z.B. Pforzheim) kann der Fahrradklima-Test ein Umsteuern in der Radverkehrspolitik bewirken. Die Erfolge wurden bei darauffolgenden Fahrradklima-Tests sichtbar.
 - Traditionelle Fahrrad-Vorreiter-Städte (z.B. Münster) müssen deutlich mehr investieren, um ihren Rang zu halten.
 - Bürgerschaftliches Engagement kann den Radverkehr der ganzen Stadt euphorisieren (z.B. Wuppertal).
- Bei den „Low Hanging Fruits“ gibt es noch „Luft nach oben“.
 - Städte, die schnell umzusetzende Fördermaßnahmen nutzen (Werbung fürs Radfahren, Öffnung von Einbahnstraßen, Winterdienst auf Radwegen), können sich kurzfristig relativ leicht verbessern. Die großen Unterschiede zwischen den Städten zeigen, dass es hier noch Potenzial gibt. Allerdings werden diese Maßnahmen von den Befragten als weniger wichtig eingeschätzt.