



# Fahrradklima-Test 2020

---

Ergebnisse für Städte und Gemeinden in NRW.

Stand: August 2021

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## Inhalt

Vorwort	4
Methodik	6
Überblick: Ergebnisse NRW	8
Städteranking	11
Metropolen > 500.000 Einwohner*innen	11
Städte 200.000 – 500.000 Einwohner*innen	13
Städte 100.000 – 200.000 Einwohner*innen	14
Städte 50.000 – 100.000 Einwohner*innen	14
Städte 20.000 – 50.000 Einwohner*innen	15
Gemeinden unter 20.000 Einwohner*innen	15
Sonderbefragung „Corona“	16
Statements von Teilnehmenden	17
Wettringen – Portrait einer Siegerstadt	18
Ergebnisse in Städten mit Radentscheid	19
Ausblick	21
Handlungsempfehlungen für Kommunen	22
Kontakte ADFC vor Ort	24
Weitere Ansprechpartner*innen	25
Ergebnistabellen	26
Legende & Erläuterungen	32



# Vorwort

## „Macht Radfahren in Deiner Stadt Spaß oder ist es Stress?“

Diese Frage stellen wir als ADFC alle zwei Jahre den Radfahrenden in Deutschland. Die Befragten vergeben im Aktionszeitraum von drei Monaten Schulnoten für Sicherheit und Komfort beim Radfahren in ihrer Stadt. Der „Fahrradklima-Test“ ist damit die weltweit größte Umfrage zur Zufriedenheit der Radfahrenden – und so eine Art Zufriedenheits-Index.

Wir sind beeindruckt, dass sich immer mehr Menschen am FKT beteiligen und damit zum Stimmungsbild beitragen. Von den bundesweit mehr als 230.000 Teilnehmenden waren mehr als 60.000 aus Nordrhein-Westfalen. Aus den Ergebnissen wird deutlich, dass viele Bürger\*innen das Radfahren hier als Stress erleben und sie mit der Verkehrspolitik nicht zufrieden sind.

### Durchschnittsnote in NRW: 4,3

So erreicht NRW nur die Note „ausreichend“. Denn viele erleben die Radverkehrspolitik als zu langsam und mutlos, obwohl sich alle einig sind, dass Rad-, Fußverkehr und ÖPNV dringend Vorrang bekommen müssen. Doch die Ergebnisse zeigen das Bild eines Landes mit Städten und Gemeinden, die nicht bereit sind, den begrenzten öffentlichen Raum, der seit Jahrzehnten für das Auto reserviert ist, neu und gerecht aufzuteilen.

Oft bemängeln die Teilnehmenden fehlende durchgängige Radwegenetze, kaputte und zu schmale Oberflächen von Radwegen und ausbleibende Falschparkerkontrollen. Komfort und Sicherheit, die erforderlich sind, um Menschen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu locken, fehlen häufig.

### Kinder sind die Leidtragenden

So ist das Radfahren für Kinder in vielen Städten immer noch nicht sicher und komfortabel möglich, was nur



„Der Fahrradklima-Test ist die weltweit größte Umfrage zur Zufriedenheit der Radfahrenden.“

Axel Fell und Annette Quaedvlieg engagieren sich als Doppelspitze im Landesvorstand des ADFC NRW.

wenige Kilometer weiter westlich, bei unseren niederländischen Nachbarn, seit Jahrzehnten Normalität ist.

### „Fahrradland Nr. 1“ tut nicht genug!

Die Verantwortlichen in Verwaltung und Politik in Städten, Gemeinden und Land tun bislang nicht genug,



## „Wer Klimaschutz will, muss den öffentlichen Raum, der seit Jahrzehnten vom Auto blockiert wird, gerecht neu verteilen: An Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV.“

Axel Fell, Landesvorsitzender ADFC NRW

um den Radverkehrsanteil von aktuell landesweit rund zehn Prozent auf mindestens 25 Prozent bis 2025 zu steigern – wie es die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ mit rund 207.000 Unterschriften gefordert hat.

Gleichzeitig spüren wir aber auch eine Aufbruchstimmung, denn in immer mehr NRW-Städten beginnt die Verkehrswende von unten. Das, was eigentlich Aufgabe der Politik ist, wird durch Radentscheide, Fahrradinitiativen und den ADFC vor Ort angestoßen und beschleunigt. Das ist natürlich Rückenwind für die Politiker\*innen und die Beschäftigten der Verwaltungen, die die Verkehrswende gestalten wollen.

### Wir brauchen politischen Willen und Mut!

Gerade angesichts des ersten Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes im Flächenland NRW bietet sich jetzt die Chance, unsere Städte durch eine zukunftsfähige Verkehrspolitik lebenswert, sicher und zukunftssicher zu machen. Dazu brauchen wir aber verbindliche Ziele, die genau definieren, wer was bis wann mit welchem Geld dauerhaft tun muss.

### Unsere niederländischen Nachbarn und viele Städte in NRW machen es uns vor:

Weniger Lärm, bessere Luft und mehr Platz für Menschen, werden die Lebensqualität in den nordrhein-westfälischen Städten verbessern.

Was dazu nötig ist, lesen Sie auf den folgenden Seiten. Wir haben die Ergebnisse durch Fotos und Schaubilder ergänzt. Wegen des umfangreichen Datenmaterials

können die Ergebnisse aller Städte und Gemeinden nicht vollumfänglich dargestellt werden. Daher werden in diesem Reader exemplarisch einige Städte und Gemeinden vorgestellt.

### Jetzt gemeinsam NRW bewegen!

Diese Broschüre richtet sich an Verkehrsplaner\*innen und politisch Verantwortliche in Kommunen und Land, die gemeinsam mit Bürger\*innen und dem ADFC vor Ort Lösungen erarbeiten möchten.

Dazu wünschen wir eine spannende Lektüre und haben Ansprechpartner\*innen am Ende der Broschüre aufgelistet.

Erfahren Sie also mehr über Nordrhein-Westfalen aus der Fahrradperspektive, das mit Dortmund, Essen und Köln die „Fahrrad-Schlusslichter“ aller deutschen Metropolen beheimatet, aber mit Wetzringen und einigen anderen eben auch die Besten der Besten.

Lassen Sie uns aus diesen Erfahrungen lernen und gemeinsam eine klimaschonende und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur gestalten.

Annette Quaedvlieg und Axel Fell,  
Düsseldorf im August 2021



Die einzelnen Ergebnisse aller Städte, die in die Auswertung gekommen sind, finden Sie unter [www.fahrradklima-test.de](http://www.fahrradklima-test.de)



# Methodik

## Fahrradklima-Test 2020: Eine Umfrage, die Stimmungen misst.

Der Fahrradklima-Test ist eine Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, die alle zwei Jahre mit Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführt wird. Dabei werden die Radfahrenden gefragt, wie sie die Radverkehrsbedingungen in den Städten und Gemeinden einschätzen. Im Jahr 2020 fand die Befragung zum neunten Mal statt.

### Befragungszeitraum

Vom 1. September bis zum 30. November 2020 konnten alle Interessierten Online oder in Papierform durch das Ausfüllen des Fragebogens teilnehmen.

Die Umfrage ist keine repräsentative Erhebung, gibt aber einen Eindruck davon, wie Menschen in Nordrhein-Westfalen das Radfahren in den Städten und Gemeinden erleben. Da allerdings nur rund 15% der Teilnehmerinnen und Teilnehmer angegeben haben, Mitglied im ADFC zu sein, ergibt sich ein Meinungsbild auch über den Verband hinaus.

### Der Fragebogen

Der Fragebogen ist in sieben Blöcke unterteilt. Die ersten fünf Blöcke sind seit 2012 unverändert und behandeln die Themen Fahrrad- und Verkehrsklima, Stellenwert des Radverkehrs, Sicherheit beim Radfahren, Komfort beim Radfahren sowie Infrastruktur und Radverkehrsnetz. Sie bestehen jeweils aus mehreren gegensätzlichen Thesen, zwischen denen sich die Befragten auf einer sechsstufigen Skala positionieren müssen.

Insgesamt bestehen die fünf Blöcke aus 27 Thesen-Paaren. Für jedes gegensätzliche Paar wird in der Auswertung der Mittelwert berechnet. Dies ist die „Schulnote“ einer Kommune in einem Aspekt des Radfahrens

(z.B. der Breite der Radwege). Durch das Aggregieren aller 27 Noten einer Stadt ergibt sich die Gesamtbewertung.

### Zusatzfrage

Der sechste Block hat die gleiche Struktur und ist die Zusatzbefragung, die im Fahrradklima-Test 2020 dem Thema „Corona und Radfahren“ gewidmet ist. Die Noten der Zusatzbefragung fließen nicht in die Gesamtbewertung ein, sondern werden separat ausgewertet.

Außerdem werden allgemeine Fragen zur Person und zur Mobilität der Person gestellt.

### Aussagekraft

Damit die Ergebnisse aussagekräftig sind, müssen genügend Menschen in den Städten und Gemeinden teilnehmen. Der ADFC hat daher eine Mindestanzahl an Teilnehmenden nach drei Ortsgrößen festgelegt.

In Städten und Gemeinden unter 100.000 Einwohner\*innen (EW) müssen mindestens 50 Personen teilnehmen, ab 100.000 EW 75 Personen, in Städten ab 200.000 EW sind 100 Personen erforderlich. Gemeinden und Städte, die die Mindestzahl nicht erreichen, kommen nicht in die Wertung.



„NRW braucht einen starken Umweltverbund, bei dem Bus, Bahn, Fuß- und Radverkehr Vorrang vor dem Auto erhalten.“

Annette Quaedvlieg,  
stellvertretende Landesvorsitzende  
ADFC NRW



Fragebogen Fahrradklima-Test 2020.

# Ergebnisse

## Überblick: NRW im Fahrradklima-Test

Fünf NRW-Städte zählen zu den bundesweit 25 Kommunen, die Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im Rahmen des ADFC-Fahrradklima-Tests 2020 ausgezeichnet hat.

### Sieger\*innen aus NRW

- **Wettringen** (Note 1,96) erreicht Platz 1 in der Kategorie unter 20.000 EW. Platz 2: **Reken** (2,1), **Heek** verliert den 3. Platz an **Rutesheim** (BW).
- **Meckenheim** (2,7) holt Platz 2 in der Klasse 20.000 – 50.000 EW hinter **Baunatal** (Note 2,4). Von Platz 3 verdrängt wurde **Rees** durch **Westerstede**.
- **Bocholt** (Note 2,8) verliert den bisherigen „Stamm-Platz“ 1 (zuvor 2,4) an **Nordhorn** in der Klasse über 50.000 EW.
- Keine NRW-Sieger\*innen in der Klasse 100.000 – 200.000 EW.
- **Münster** (Note 3,2) auf Platz 2 in der Klasse 200.000 – 500.000 EW hinter **Karlsruhe** (Note 3,1) und vor **Freiburg** (3,4).
- Keine NRW-Sieger\*innen in der Klasse über 500.000 EW.

### Spitzenpositionen bei den kleinen NRW-Städten und Gemeinden

In der Kategorie unter 20.000 Einwohner\*innen sind gleich fünf Kleinstädte aus dem Münsterland unter den Top 10: Neben der Gemeinde **Wettringen** (1,96), **Reken** (2,10), **Heek** (2,40) und **Olfen** (2,58) auch **Schöppingen** (2,75). **Bocholt** verliert nach sechs Jahren in Folge den Spitzenplatz.

### Bundesweite Schlusslichter aus NRW

Die NRW-Großstädte über 500.000 Einwohner\*innen haben sich zwar im Vergleich mit den letzten Ergebnissen minimal verbessert, bekommen aber trotzdem schlechte Noten. In **Düsseldorf** (4,12) bemerkten die Radfahrenden allerdings „handfeste Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit“. Sie bestätigten, dass es in der Corona-Pandemie konkrete Maßnahmen gegeben habe, also zum Beispiel die Einrichtung von Pop-up-Radwegen oder Pollern zum Schutz gegen Durchgangsverkehr und die bessere Kontrolle von Falschparkenden auf Radwegen. Während **Düsseldorf** mit Platz 8 der 14 Metropolen gerade noch im Mittelfeld landete, sind **Essen** (4,22), **Dortmund** (4,35) und **Köln** (4,37) bundesweit die Schlusslichter. Damit rangierten NRW-Städte deutschlandweit in vier von sechs Ortsgrößenklassen auf dem letzten Platz: **Köln** (4,4), **Duisburg** (4,5), **Hagen** (4,9) und **Lüdenscheid** (5,0) mit einer der schlechtesten Benotungen überhaupt.

Platz	> 500.000 EW	200.000 bis 500.000 EW	100.000 bis 200.000 EW	50.000 bis 100.000 EW	20.000 bis 50.000 EW	bis 20.000 EW
1	Bremen	Karlsruhe	Göttingen	Nordhorn	Baunatal	<b>Wettringen</b>
2	Hannover	<b>Münster</b>	Erlangen	<b>Bocholt</b>	<b>Meckenheim</b>	<b>Reken</b>
3	Frankfurt am Main	Freiburg im Breisgau	Heidelberg	Konstanz	Westerstede	Rutesheim

ADFC  
Fahrradklima-  
Test 2020:  
Die fünf am  
besten und am  
schlechtesten  
bewerteten  
Großstädte.



„Noch nie haben so viele Radfahrer\*innen in NRW über die Fahrradfreundlichkeit ihrer Kommune abgestimmt.“

Dr. Andreas K. Bittner,  
Beisitzer Landesvorstand ADFC NRW

### Rekordbeteiligung

Noch nie haben so viele Radfahrerinnen und Radfahrer in NRW über die Fahrradfreundlichkeit ihrer Kommune abgestimmt: Von den bundesweit 230.000 Teilnehmenden stammen rund 60.200 aus NRW (2018: 41.000). Auch die Zahl der Städte und Gemeinden, die die erforderliche Mindestteilnahmezahl erreichten, stieg von 169 in 2018 auf nun 246. Der ADFC NRW sieht darin den wachsenden Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach mehr und besserer Radinfrastruktur in NRW.

Lediglich 15% der Teilnehmenden sind ADFC-Mitglied, daher ergibt sich ein deutliches Meinungsbild auch über den Verband hinaus.





„Wenn Radfahren als gefährlich wahrgenommen wird, hält das Menschen vom Umstieg aufs Fahrrad ab.“

Dr. Axel Horstmann,  
stvtr. Landesvorsitzender und  
Schatzmeister ADFC NRW

### Zentrale Ergebnisse

- Die Unzufriedenheit der Radfahrenden bleibt hoch.
- Radfahrende in NRW-Städten und Gemeinden fühlen sich unsicher beim Radfahren, klagen über falsch geparkte Autos und beschreiben ihre Wege durch die Stadt mit dem Rad als Stress.
- Der Fahrradboom bewirkt bisher kaum eine Verbesserung der Infrastruktur.

### Radwege zu schmal und zugeparkt, Sicherheitsgefühl fehlt

80 Prozent der Befragten sagen, dass die Radwege in ihrer NRW-Stadt oft zu schmal sind (4,5). Auch die schlechte Führung von Radwegen an Baustellen (4,5) und die fehlenden Kontrollen von Falschparkenden auf Radwegen (4,6) bewerten sie als mangelhaft.

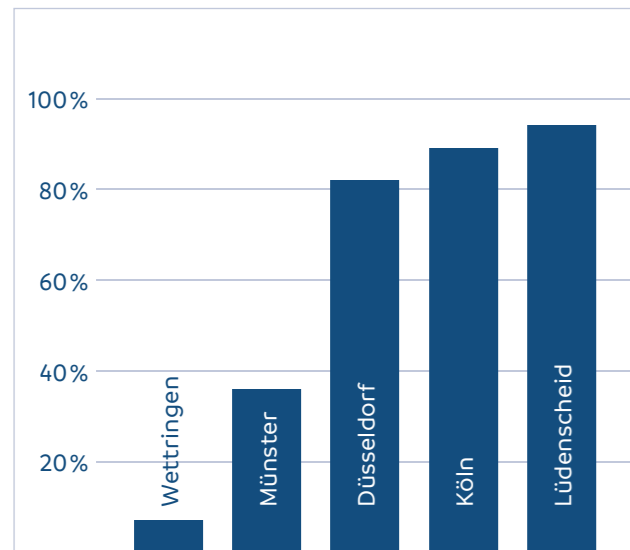
Die positiv wahrgenommenen Aspekte – z.B. schnelle Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,8) und in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen (3,1) – können die negativen Erfahrungen nicht aufwiegen. Das Sicherheitsgefühl beim Radfahren ist weiter schlecht und kommt über ein „Ausreichend“ nicht hinaus.

Mehr als zwei Drittel der Teilnehmenden sagen, sie fühlen sich beim Radfahren nicht sicher.

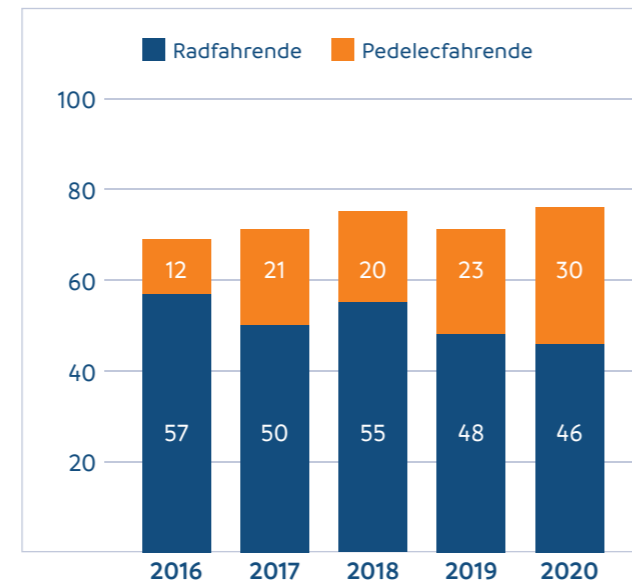
### Zahl der getöteten Radfahrer\*innen in NRW stark gestiegen

2020 kamen in Nordrhein-Westfalen 76 Radfahrende ums Leben – so viele wie noch nie. Darunter allein 30 E-Bike-Fahrer\*innen. Mehr als die Hälfte von ihnen war 65 Jahre oder älter.

Ein starker Rückgang bei den Schulwegunfällen ist vor allem auf geschlossene Schulen in der Coronapandemie zurückzuführen.



Anteil der Personen, die sich beim Radfahren gefährdet fühlen.



Anzahl getöteter Radfahrer\*innen mit und ohne elektrischer Tretunterstützung in NRW.

# Städteranking

## Metropolen > 500.000 Einwohner\*innen

### Fahrradklima-Test 2020: Schlechtes Zeugnis für Metropolen in NRW

Die NRW-Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohner\*innen schneiden im bundesweiten Vergleich schlecht ab. Nur Düsseldorf schafft es ins mittlere Feld. Bremen erhält erneut das beste Ergebnis. Köln belegt mit einer Gesamtbewertung der Fahrradfreundlichkeit von 4,37 wieder den letzten Platz unter den 14 Städten über 500.000 Einwohner\*innen. Die Ruhrgebietsstädte Essen und Dortmund werden von den Teilnehmer\*innen mit 4,22 und 4,35 nur etwas besser bewertet und landen auf den Plätzen 12 und 13 vor Schlusslicht Köln. Düsseldorf erreicht mit einer Gesamtbewertung von 4,12 zumindest Platz 8 und rangiert im unteren Mittelfeld.

Düsseldorf landet nur im Mittelfeld, schafft es aber zumindest auf Platz 8 in der Rangliste der 14 deutschen Metropolen. Köln belegt erneut den letzten Platz. Essen (12) und Dortmund (13) werden etwas besser bewertet.



Fahrradklima-Test-Zeugnis 2020 für die Stadt Köln.

Rang	Ortsname	Gesamtbewertung	Vergleich zu 2018
1	Bremen	3,57	o
2	Hannover	3,67	o
3	Frankfurt am Main	3,72	+
4	München	3,84	+
5	Leipzig	3,85	o
6	Dresden	4,02	o
7	Hamburg	4,10	o
8	Düsseldorf	4,12	o
9	Berlin	4,14	o
10	Nürnberg	4,15	o
11	Stuttgart	4,16	o
12	Essen	4,22	o
13	Dortmund	4,35	o
14	Köln	4,37	o

Platzierung von Düsseldorf, Essen, Dortmund und Köln in der Rangliste der 14 deutschen Metropolen.



„Gerade in den NRW-Metropolen sehen wir, dass Kinder nicht sicher mit dem Rad unterwegs sein können.“

Julia Oberdörster,  
Beisitzerin Landesvorstand  
ADFC NRW



Zugeparkte Radwege (Beispiel Essen) sind ein großes Thema beim Fahrradklima-Test 2020. Foto: Ludger Vortmann.

### Das sind die Haupt-Kritikpunkte:

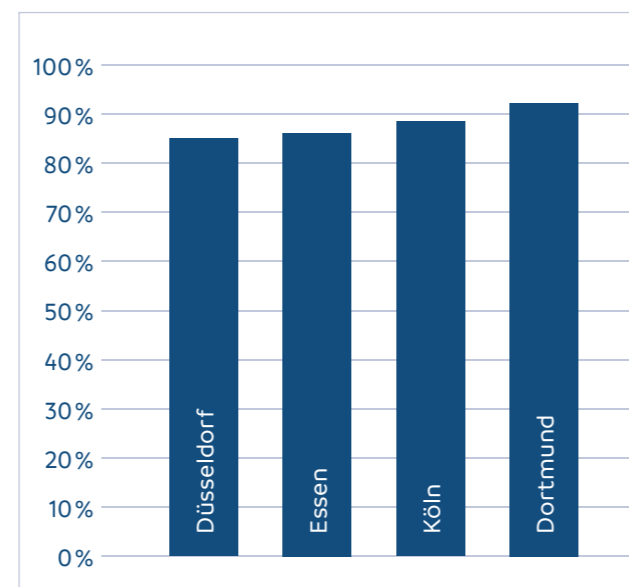
Die Radfahrerinnen und Radfahrer bemängeln in den NRW-Großstädten vor allem fehlende Kontrollen von Falschparkenden, ungünstige Ampelschaltungen für Radfahrer\*innen sowie zu schmale Radwege. Auch gebe es häufig Konflikte mit Autofahrer\*innen, welche besonders auf der gemeinsam genutzten Fahrbahn (Mischverkehr) zu einem Gefühl von Unsicherheit führten. In Köln weisen die Teilnehmenden zudem auf die schlechte Oberfläche der Radwege und in Essen auf den fehlenden Winterdienst hin.

Positiv	
Öffentliche Fahrräder	● 2,6
Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung	● 2,8
Erreichbarkeit Stadtzentrum	● 3,5
Negativ	
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	● 5,2
Breite der Radwege	● 5,1
Führung an Baustellen	● 5,1

### Viel Verbesserungspotential

Positiv bewerten die Befragten hingegen die vorhandenen Leihfahrräder sowie die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung. Insgesamt überwiegt aber die Kritik an der kommunalen Radverkehrsförderung. Dabei könnten bereits kurz- und mittelfristige Maßnahmen zu einer deutlichen Steigerung des Komforts beim Radfahren führen und die Sicherheit verbessern. Hierbei sind ein konsequentes Vorgehen gegen Falschparkende, eine klare und sichere Führung in Baustellen sowie ein schneller Winterdienst zu nennen. Um den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen signifikant zu erhöhen, braucht es aber auch möglichst schnell ein zusammenhängendes Netz aus breiten, vom Autoverkehr getrennten Radwegen.

### Städte dulden Parken auf Radwegen



Zustimmung zur Aussage, dass Parken auf Radwegen von Städten geduldet wird.

## Städte 200.000 – 500.000 Einwohner\*innen

In der Kategorie der Städte zwischen 200.000 und 500.000 Einwohner\*innen wurden elf NRW-Städte ausgewertet. Mit Krefeld (4,39), Mönchengladbach (4,42) und Duisburg (4,47) belegen drei von ihnen die letzten Plätze im bundesweiten Vergleich.

Während sich die anderen Städte in NRW überwiegend im mittleren und hinteren Mittelfeld deutschlandweit bewegen, schafft es nur Münster (3,17) an die Spitze mit Platz 2. Bielefeld befindet sich immerhin noch im ersten Drittel mit Platz 8 von 26.

Die Befragten bewerten die Kontrolle von Radwegparkenden, die Breite der Radwege und die Führung an Baustellen als ungenügend. Des Weiteren kritisieren sie auch die fahrradunfreundlichen Ampelschaltungen und die schlechte Oberfläche der Radwege. Die Münsteraner Teilnehmenden sehen den Fahrraddiebstahl mit Abstand als größtes Problem an.

Positiv wird in dieser Kategorie vor allen Dingen die Öffnung von Einbahnstraßen in die Gegenrichtung bewertet. Auch die Verfügbarkeit von Leihfahrrädern und die Erreichbarkeit des Stadtzentrums werden als „befriedigend“ eingeordnet.



Schmale und oft zugeparkte Radwege, wie hier in Duisburg, erschweren das Radfahren im Alltag. Foto: Matthias Rohr.

Positiv	
Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung	● 2,9
Öffentliche Fahrräder	● 3,2
Erreichbarkeit Stadtzentrum	● 3,3
Negativ	
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	● 5,0
Breite der Radwege	● 5,0
Führung an Baustellen	● 4,9



„Unter den fünf „Top“-Großstädten im bundesweiten Vergleich ist leider nur eine aus NRW: Münster mit der Note 3,17!“

Bernhard Meier,  
Beisitzer Landesvorstand  
ADFC NRW

## Städte 100.000 – 200.000 Einwohner\*innen

In der Kategorie der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner\*innen sieht es nicht besser aus für NRW als bei den größeren Städten. Kein Ort schafft es in die bundesweiten Top 10. Am besten schneidet Gütersloh (3,92) mit Platz 13 von 41 Städten ab. Die letzten beiden Plätze belegen mit Bergisch Gladbach (4,72) und Hagen (4,86) auch in dieser Kategorie NRW-Städte.

Kritisiert wird, dass die Ampelschaltungen Radfahrer\*innen nicht berücksichtigen, der Radverkehr an Baustellen schlecht geführt wird und zu wenig gegen Falschparkende auf Radwegen unternommen wird. Auch empfinden die Befragten das Fahren im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen als besonders unangenehm.

Positive Aspekte des Radklimas sucht man in dieser Städtegruppe fast vergeblich. Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums sowie die Öffnung von Einbahnstraßen in die Gegenrichtung werden noch am besten bewertet.

Positiv	
Erreichbarkeit Stadtzentrum	● 3,2
Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung	● 3,3
Radfahren durch Alt und Jung	● 3,5
Negativ	
Ampelschaltungen für Radfahrer*innen	● 5,0
Führung an Baustellen	● 5,0
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	● 5,0

## Städte 50.000 – 100.000 Einwohner\*innen

In der Städtegröße von 50.000 bis 100.000 Einwohner\*innen fällt NRW weder besonders positiv noch negativ im deutschlandweiten Vergleich auf. Mit Bocholt (2,82) auf dem zweiten Platz und Lüdenscheid (5,01) auf dem letzten Platz ist das Bundesland an beiden Tabellenenden. Für Lüdenscheid sollten die Ergebnisse allerdings ein Weckruf sein. Über alle Städtekategorien hinweg ist die Stadt im Sauerland mit Abstand am schlechtesten bewertet.

Die Radfahrer\*innen beklagen in den Städten besonders fehlende öffentliche Leihräder, zu schmale Radwege und eine fehlende Kontrolle von Radwegparkenden.

Positiv bewerten die Teilnehmenden, dass sie in den überschaubaren Städten das Stadtzentrum gut erreichen können. Pluspunkte gibt es auch für die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, die das Radfahren angenehmer macht und ein zügiges Vorankommen ohne Umwege ermöglicht.

Positiv	
Erreichbarkeit Stadtzentrum	● 2,9
Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung	● 3,0
Zügiges Radfahren	● 3,1
Negativ	
Öffentliche Fahrräder	● 4,8
Breite der Radwege	● 4,7
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	● 4,7



„Hindernisse auf Radwegen wie Laternenmasten, Werbeträger, parkende Autos etc. halten die Menschen vom Radfahren ab.“

Jan Bartels,  
Beisitzer Landesvorstand ADFC NRW

## Städte 20.000 – 50.000 Einwohner\*innen

Die Kategorie der Orte mit 20.000 bis 50.000 Einwohner\*innen ist mit 116 Städten in NRW die größte. Mit Meckenheim (2,65) stellt das einwohnerstärkste Bundesland die zweitplatzierte Stadt in dieser Größenklasse. Datteln (4,67) schneidet in NRW am schlechtesten ab und landet bundesweit ganz hinten auf Platz 413 von 415.

Die Menschen, die in diesen Städten mit dem Fahrrad unterwegs sind, kritisieren fehlende Leihfahrräder, eine nicht ausreichende Kontrolle von Falschparkenden auf Radwegen sowie eine schlechte Führung in Baustellen. Auch werden die Ampelschaltungen und die Breite der Radwege negativ bewertet.

Die Teilnehmenden geben jedoch an, dass das Stadtzentrum mit dem Rad gut erreichbar und insgesamt ein schnelles Vorankommen möglich ist. Zudem sind sowohl junge als auch alte Menschen auf den Radwegen unterwegs.

Positiv	
Erreichbarkeit Stadtzentrum	● 2,7
Zügiges Radfahren	● 2,9
Radfahren durch Alt und Jung	● 3,0
Negativ	
Öffentliche Fahrräder	● 4,8
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	● 4,5
Führung an Baustellen	● 4,5



„Für Politiker\*innen war es noch nie so einfach wie heute, die Verkehrswende anzupacken. Die Bürger\*innen geben ihnen Rückenwind.“

Anna Limbach,  
Beisitzerin Landesvorstand ADFC NRW

## Gemeinden < 20.000 Einwohner\*innen

In der Gruppe der Orte unter 20.000 Einwohner\*innen belegen mit Wettringen (1,96) und Reken (2,10) zwei NRW-Städte die Plätze eins und zwei. Kürten (4,59) liegt auf dem letzten Platz in NRW und auf Platz 411 von 418 Orten in Deutschland.

In diesen Gemeinden fehlt es den Teilnehmenden an Leihfahrrädern. Ein Minus gibt's auch für die unzureichende Falschparkerkontrolle. Die Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr ist teuer und kompliziert.

Noch etwas besser als in der nächstgrößeren Städtegröße wird die Erreichbarkeit des Stadtzentrums, das zügige Vorankommen und das Radfahren durch Jung und Alt angesehen. In dieser Ortsgröße geben mehr Menschen als in den anderen Ortsgrößen an, dass Radfahren insgesamt Spaß macht.

Positiv	
Erreichbarkeit Stadtzentrum	● 2,5
Zügiges Radfahren	● 2,7
Radfahren durch Alt und Jung	● 2,8
Negativ	
Öffentliche Fahrräder	● 4,4
Falschparkerkontrolle auf Radwegen	● 4,2
Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr	● 4,2



## Sonderbefragung

### Corona & Radfahren – Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit?

#### Städte nutzen die Chance der Corona-Pandemie nicht

Beim aktuellen Fahrradklima-Test 2020 wurden neben Fragen zu den Aspekten Verkehrsklima, Komfort und Sicherheit beim Radfahren auch wieder Zusatzfragen gestellt. Dabei ging es diesmal um „Corona & Radfahren.“

Abgefragt wurde, ob während der Coronapandemie handfeste Signale für mehr Fahrradfreundlichkeit gegeben wurden. Also zum Beispiel provisorische Pop-up-Radfahrstreifen, neue Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Zonen, Poller gegen Autodurchfahrten oder kostenlosen Fahrradverleih.

Hierbei schneiden die NRW-Großstädte zwar besser ab, allerdings ist dies größtenteils auf die gestiegene Bedeutung des Radverkehrs zurückzuführen. Handfeste Signale der Politik für mehr Radverkehr sehen die Befragten hingegen mehrheitlich nur in Düsseldorf. Es zeigt sich also, dass die Städte mit Ausnahme von Düsseldorf die Chancen der Corona-Pandemie nicht genutzt haben.

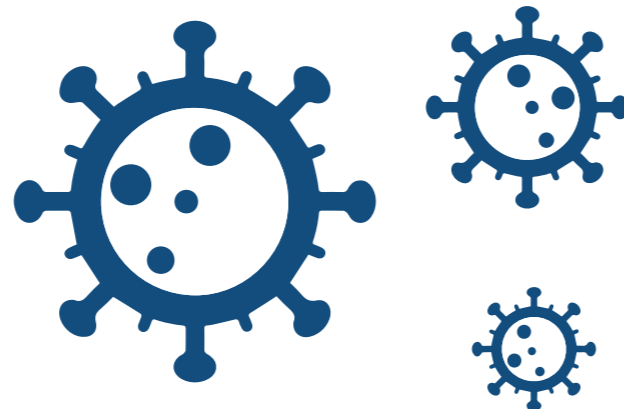


„Die Städte in NRW haben in der Corona-Pandemie eine große Chance vergeben. Denn es sind so viele Menschen aufs Fahrrad umgestiegen. Das hätte durch Vorrang fürs Rad und kreative Ideen verstetigt werden können.“

Michael Kleine-Möllhoff,  
Beisitzer ADFC Landesvorstand NRW

#### Fahrradboom in der Pandemie – aber nicht bei der Infrastruktur

Zwei Drittel der Befragten sagen, dass Corona die Bedeutung des Fahrrads gesteigert hat. Das entspricht auch den drastisch gestiegenen Verkaufszahlen im Fahrradhandel und der Zunahme des Radverkehrs an den städtischen Zählstellen seit Ausbruch der Pandemie. Bei der Frage nach handfesten Verbesserungen seit Ausbruch der Pandemie sind die Teilnehmenden aber ausgesprochen negativ gestimmt. Sie erhält bundesweit quer durch alle Stadtgrößenklassen die Gesamtnote 5,0 – trotz der eingerechneten Positiv-Bewertungen der Großstädte über 500.000 Einwohner\*innen.



## Statements

### Anregungen & Kommentare von Teilnehmenden

Neben den vorgegebenen Fragen waren die Bürger\*innen auch aufgerufen, eigene Anregungen zu formulieren. Dazu wurden in NRW mehr als 25.000 Kommentare abgegeben. Die Verfasser\*innen kritisieren darin mangelnde Radverkehrsförderung in den Kommunen und seitens des Landes. Sie benennen Gefahrenstellen und -situationen aus ihrem Fahrradalltag und machen vielfach konkrete Verbesserungsvorschläge. Viele Menschen knüpfen große Hoffnung an kommunale Radentscheide und das von der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ angestoßene Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG NRW), das 2022 in Kraft treten soll.

Der Sicherheitsabstand von 1,5 m wird meistens nicht eingehalten, so dass nur wenige Zentimeter zwischen Auto und Fahrrad vorhanden sind.

Bitte Vorfahrtsregeln korrigieren bzw. ändern!

Kein Konzept zum innerstädtischen Radwegenetz!

Vernünftige Radwege sind für die „Stadtväter“ Nebensache!!!

Schräge Bordsteine an Einfahrten sind gefährlich für Radfahrer.

Fahrradfahrer werden oft nicht berücksichtigt!

Radwege enden hier oft abrupt und ohne jedes Konzept. Wie sich die Radfahrer in den Straßenverkehr einfädeln sollen, ist lebensgefährlich.

Die Fahrradpolitik muss ernsthafter und schneller werden. Es sind ja Gelder dafür vorhanden. Aber es fehlt der politische Wille, es auch für Fahrradfahrer auszugeben.



# Portrait

## Siegerstadt Wettringen: Ein Beispiel für gute Radverkehrsförderung

### Top-Platzierung deutschlandweit

Wettringen ist der bundesweit bestbewertete Ort überhaupt. Entsprechend belegt die Gemeinde unter allen 418 Orten unter 20.000 Einwohner\*innen den ersten Platz und ist auch für die 54 direkt vergleichbaren Kommunen in Nordrhein-Westfalen ein Beispiel für gute Radverkehrsförderung.

Damit konnte sich die Stadt im Münsterland sogar noch seit dem letzten Fahrradklima-Test 2018 (Notendurchschnitt 2,3) konstant steigern und kletterte von Platz 2 auf die Spitzenposition.

Bürgermeister Berthold Bültgerds freute sich über die Auszeichnung von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und die ADFC-Bundesvorsitzende Rebecca Peters, will sich aber jetzt nicht entspannt zurücklehnen:



„Herzlichen Dank allen, die abgestimmt haben. Es ist eine Bestätigung dessen, was wir bis heute gemacht haben. Aber es ist auch eine Verpflichtung für die nächsten Jahre, diesen Standard zu halten.“

Die kleine Stadt arbeitet auch an guten Radwegverbindungen in die Nachbargemeinden. Dazu gibt es breite Radwege mit guter Oberfläche, die auch durch Parks, entlang von Gewässern oder über eine ehemalige Bahnstrecke komfortables und sicheres Radfahren ermöglichen.

Dass eine gute Radinfrastruktur das Lebensgefühl der Bürger\*innen positiv beeinflusst, wissen die rund 8.000 Einwohner\*innen in Wettringen durch die Nähe zu den Niederlanden. Dort ist eine hervorragende Radinfrastruktur für Alltag und Freizeit seit Jahrzehnten fester Bestandteil innerstädtischer Mobilität.

### Lob und Kritik

Die Teilnehmenden in Wettringen loben vor allem die Fahrradförderung der Gemeinde, die sich laufend um Fördermittel bemüht und weiterhin Radwege nach neuestem Standard anlegen möchte.

Verbessert werden sollte aber die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV. Außerdem wünschen sich die Teilnehmenden Konzepte gegen Fahrraddiebstahl.



Fahrradklima-Test-Zeugnis 2020 für Wettringen.

# Radentscheid-Städte

## Fahrradklima-Test in Kommunen mit Radentscheid



Nordrhein-Westfalen ist das „Radentscheid-Land“ in Deutschland. Daher ist bei den Ergebnissen des Fahrradklima-Tests auch ein Blick in die Radentscheid-Städte spannend. Wo stehen die Städte heute in der Radverkehrsförderung?

Die nordrhein-westfälischen Radentscheid-Kommunen liegen im aktuellen Fahrradklima-Test im deutschlandweiten Vergleich meist auf mittleren Plätzen. Damit gibt es keine großen Veränderungen im Vergleich zur letzten ADFC-Umfrage 2018.

In fünf Städten (Aachen, Bielefeld, Bonn, Essen und Marl) sind die Radentscheid bereits in der Umsetzung. In der Gesamtbewertung schneidet Detmold mit der Note 3,83 am besten ab, danach folgen Bielefeld (3,92), Bonn (4,17), Essen (4,22) und Aachen (4,23). Marl bildet mit 4,28 das Schlusslicht.

In Bochum (4,20), Paderborn (3,97) und Rheinbach (4,23), wo Radentscheid in Vorbereitung oder gerade erst gestartet sind, wird die Fahrradfreundlichkeit ähnlich bewertet, in Mönchengladbach mit einer 4,42 aber deutlich schlechter.



Die Kritikpunkte der Teilnehmer\*innen sind ähnlich wie bei den NRW-Metropolen: Gegen Falschparker\*innen auf Radwegen wird zu lasch vorgegangen, die Ampeln sind nicht auf Radfahrende und Fußverkehr abgestimmt, die Radwege zu schmal und an Baustellen heißt es „Absteigen!“.

Die Essener Radler\*innen kritisieren den fehlenden Winterdienst auf Radwegen. Von den Bonner und Aachener Radfahrenden gibt es Minuspunkte wegen der hohen Fahrraddiebstahlquote und einen Daumen runter für die als hoch empfundenen Preise für die Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr. Das sieht man in Detmold auch so. Eine sehr schlechte Note geben die Marler Radfahrer\*innen für den schlechten baulichen Zustand der Radwege. Auffällig in den Kommentaren ist die große Hoffnung, die die Teilnehmenden an die Umsetzung der Radentscheide knüpfen.

Die Großstädte mit Radentscheid punkten bei der Verfügbarkeit von Leihfahrrädern und der Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer\*innen in Gegenrichtung. In Detmold und Marl bewerten die Teilnehmer\*innen die Erreichbarkeit des Stadtzentrums am besten.



„Der Fahrradklima-Test liefert Ergebnisse aus erster Hand und zeigt, wo es in der Kommune bei den Radwegen Verbesserungspotential gibt.“

Martina Kocik,  
Beisitzerin Landesvorstand ADFC NRW

In der Sonderbefragung zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Radverkehr sehen die Umfrageteilnehmer\*innen überall eine gestiegene Bedeutung des Radverkehrs. Allerdings fehlen den Befragten mehrheitlich handfeste Signale der Politik für besseren Radverkehr.

Da die Annahme der Radentscheide durch den Stadtrat meist noch nicht so weit zurückliegt, ist es wenig überraschend, dass keine großen Veränderungen zum Fahrradklima-Test 2018 bestehen. Allerdings wären kurzfristige Maßnahmen im Rahmen der Corona-Pandemie durchaus möglich gewesen. Krefeld und Düsseldorf hatten beispielsweise – wenn auch nur für einen kurzen Zeitraum – einen Pop-up-Radweg eingerichtet.

Der ADFC NRW erwartet bis zum nächsten Fahrradklima-Test in zwei Jahren große Fortschritte bei der Verkehrsförderung in den NRW-Städten. In jedem Fall gibt es in allen Städten großes Verbesserungspotential.

## Ausblick

### Gemeinsam die Verkehrswende anpacken!

Überall um uns herum in Europa gehen Politiker\*innen das Thema Fahrradförderung mutig an. Unsere niederländischen Nachbarn machen es bereits seit Jahrzehnten vor. Dort haben Radfahrende Vorrang, so dass Kinder schon im Alter von fünf Jahren sicher und selbstbestimmt mit dem Rad unterwegs sein können.

Auch in Kopenhagen ist sichtbar, wie sich ganze Städte dank engagierter Fahrradförderung innerhalb eines Jahrzehnts zu Orten mit hoher Aufenthaltsqualität entwickeln können. Dasselbe erleben wir mit den „Mini-Hollands“ in London und auch in Paris, wo ein Verkehrsmoloch durch konsequentes Engagement mit hohem Umsetzungstempo auf eine klimaschonende Mobilität umgestellt wird. Davon profitieren alle Menschen! Die, die dort leben, die Touristen und auch der Handel in der Innenstadt. Ähnliches erleben wir in Barcelona mit den „Superblocks“ und auch in Stockholm, das mit Verkehrsversuchen die Wirkung einer autofreien Innenstadt untersucht.

Solche Konzepte müssen jetzt auch in Nordrhein-Westfalen umgesetzt werden, wenn wir das Klima schützen wollen. Wir brauchen Städte der kurzen Wege, wo das Fahrradfahren Spaß macht und sich mit einem guten ÖPNV-Angebot ideal ergänzt. Weil das bislang fehlt, nutzen viele Bürger\*innen auf Kurzstrecken das Auto. Die Hälfte aller MIV-Fahrten sind kürzer als fünf Kilometer, 25 Prozent sogar kürzer als zwei Kilometer.

Kostenlose Parkplätze direkt vor dem Bäcker, grüne Wellen und Vorrang für das Auto seit Jahrzehnten haben uns bequem werden lassen. Die Städte wurden für Autos geplant, nicht für Menschen.

Das Ergebnis dieser autozentrierten Politik, bei der sich Menschen zu Fuß oder auf dem Rad unter zu ordnen hatten, sind schlechte Luft, Lärm und fehlender Platz. Denn der kostbare öffentliche Raum ist in vielen Städten dem Auto vorbehalten, obwohl es für viele Stunden am Tag dort funktionslos rumsteht.



Kinder wünschen sich eine selbstbestimmte Mobilität, in Städten mit guter Luft, wenig Lärm und Platz für alle. Wir können sie gemeinsam gestalten!  
Foto: L. Vortmann.

**Die gute Nachricht:** Wir sind auf dem Weg! Nordrhein-Westfalen hat die große Chance, nicht nur das erste Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in einem Flächenland zu schaffen, sondern auch das Beste. Rund 207.000 Menschen in unserem Bundesland haben bei der Volksinitiative **Aufbruch Fahrrad** für unsere Ziele unterschrieben und damit das FaNaG NRW erst möglich gemacht.

Wir möchten gerne gemeinsam mit Ihnen die Verkehrswende anpacken. Als ADFC NRW stehen wir dafür gerne zu Gesprächen bereit. Sprechen Sie uns an!

Annette Quaedvlieg und Axel Fell,  
Landesvorsitzende ADFC NRW



## Handlungsempfehlungen

### Weiterführende Informationen und Handlungsempfehlungen für Städte und Gemeinden

Wie hat Ihre Kommune beim Fahrradklima-Test abgeschnitten? Die individuelle Einzelauswertung Ihrer Kommune finden Sie unter:

<https://fahradklimatest.adfc.de/ergebnisse>



QR-Code mit dem Smartphone scannen und Ergebnisse anschauen



Informationen erhalten Sie auch von den ADFC-Kreisverbänden und Ortsgruppen in Ihrer Nähe. Die Kontakte finden Sie am Ende dieser Broschüre.

### Informationen und Leitfäden des ADFC zum Download:



ADFC Aktionsplan  
So geht #Fahrradland



Projekt InnoRAD  
Innovative Radverkehrslösungen  
auf Deutschland übertragen



Förderung des Radverkehrs  
in Städten und Gemeinden



ADFC Förderkurs  
für Kommunen



Nationaler  
Radverkehrsplan 2030



„So geht Verkehrswende!“



QR-Codes mit dem Smartphone scannen

# SO SCHAFFEN SIE ES!

Nachhaltige Mobilität muss sofort angegangen werden, damit sie schon bald wirken kann.

- 1 Infrastruktur:**  
Schaffen Sie flächendeckende Radverkehrsnetze und attraktive überörtliche Radverkehrsverbindungen. Nutzen Sie dabei Elemente für den schnellen Netzausbau wie geschützte Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder Modale Filter.
- 2** Verknüpfen Sie Bus, Bahn, Fahrrad, Auto und den Fußverkehr. Ermöglichen Sie in Ihrer Stadt einen barrierefreien Übergang zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und schaffen Sie so in allen Altersgruppen die Akzeptanz für klimaschonende Mobilität.
- 3** Verpflichten Sie sich der Vison Zero. Unternehmen Sie alles, damit im Straßenverkehr Ihrer Stadt möglichst keine Menschen getötet oder schwer verletzt werden. Dazu gehört eine fehlertolerante Infrastruktur, die menschliche Fehler verzeiht. Berücksichtigen Sie dabei auch die hier im ADFC Fahrradklima-Test abgefragte subjektive Sicherheit: Denn nur da, wo sich Menschen sicher fühlen, steigen sie aufs Rad.
- 4** Seien Sie als Kommune attraktiv als Arbeitgeberin, bemühen Sie sich um Radverkehrsplaner\*innen und fördern Sie beruflichen Nachwuchs.
- 5** Werben Sie für den Radverkehr, um Menschen für den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad zu begeistern: z.B. mit Aktionstagen, Fahrradfesten oder Veranstaltungen mit Kindergärten und Schulen zum Thema Mobilitätsbildung und Klimaschutz.
- 6** Kooperieren Sie mit dem ADFC, Fahrradinitiativen, Kindergärten und Schulen.
- 7** Nutzen Sie Förderprogramme, z.B. das Sonderprogramm „Stadt und Land“ oder andere Möglichkeiten des Landes Nordrhein-Westfalen oder des Bundes.
- 8** Werden Sie Mitglied der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden (AGFS).
- 9** Tauschen Sie sich mit Städten gleicher Größe aus und übertragen Sie deutsche und internationale Good-Practice-Beispiele auf Ihre Situation. Der ADFC hat einige Beispiele im Rahmen unseres Projektes InnoRAD zusammengefasst.



# Kontakte

## Über den ADFC NRW

Der ADFC NRW e.V. ist mit mehr als 53.000 Mitgliedern der größte Landesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs. In rund 40 Kreisverbänden und 100 Ortsgruppen sind wir vor Ort aktiv. Wir setzen uns für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ein, fahren gemeinsam Touren und beraten in allen Fragen rund um das Fahrrad. Als Landesverband werben wir in Politik, Ministerien und Verbänden für eine Verkehrspolitik, die die Potentiale des Fahrrads ausschöpft.

Dabei steht die Entwicklung einer umfassenden Radverkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt: ein einheitliches Radverkehrssystem für Alltags-, Freizeit- und Urlaubsradfahrer\*innen mit hohen Qualitätsstandards und guten Serviceeinrichtungen.

**Kontakt:**  
ADFC NRW Landesgeschäftsstelle  
Landesgeschäftsführerin: Isabelle Dominique Klarenaar  
Karlstraße 88  
40210 Düsseldorf  
Tel. 02 11 / 6 87 08 - 0  
Fax 02 11 / 6 87 08 - 20  
info@adfc-nrw.de  
www.adfc-nrw.de

## ADFC Geschäftsstellen in NRW

Geschäftsstelle	Adresse / Straße	PLZ / Ort	Telefon
Aachen	An der Schanz 1	52064 Aachen	02 41 / 8 89 14 63
Bielefeld	Stapenhorststraße 90	33615 Bielefeld	05 21 / 13 11 13
Bochum	Umweltzentrum, Alsenstraße 27	44789 Bochum	02 34 / 33 38 54 55
Bonn/Rhein-Sieg	Breite Straße 71	53111 Bonn	02 28 / 6 29 63 64
Dortmund	Graudenzstraße 11	44263 Dortmund	02 31 / 13 66 85
Düsseldorf	Siemensstraße 46	40227 Düsseldorf	02 11 / 99 22 55
Duisburg	Mülheimer Straße 91	47058 Duisburg	02 03 / 77 42 11
Essen	Verkehrs- & Umweltzentrum, Kopstadtpl. 12	45127 Essen	02 01 / 23 17 07
Hamm	Südenwall 19	59065 Hamm	0 23 81 / 8 76 78 00
Herne	Haus der Natur, Vinckestraße 91	44623 Herne	0 23 23 / 91 14 96
Köln	Mauritiussteinweg 11	50676 Köln	02 21 / 32 39 19
Krefeld	Dreikönigenstraße 38	47799 Krefeld	0 21 51 / 8 91 85 80
Leverkusen	Freiherr-vom-Stein-Straße 5a	51379 Leverkusen	02 14 / 73 45 03 40
Lippe	Bahnhofstraße 2c	32756 Detmold	0 52 31 / 30 02 01
Minden-Lübbecke	Vinckestraße 1	32423 Minden	05 71 / 88 00 66
Mönchengladbach	Eickener Straße 72	41061 Mönchengladbach	0 21 61 / 30 76 19
Münster	Dortmunder Straße 19	48155 Münster	02 51 / 39 39 99
Oberhausen	Starthilfe, Hansastr. 20	46049 Oberhausen	02 08 / 80 60 50
RheinBerg/Oberberg	Stationsstraße	51465 Bergisch Gladbach	01 76 / 23 74 99 80
Rhein-Kreis-Neuss	Glockhammer 33	41460 Neuss	0 21 31 / 7 39 36 46
Unna	Preußenstraße 90 c	44532 Lünen	0 23 06 / 9 12 60 50
Landesgeschäftsstelle	Karlstraße 88	40210 Düsseldorf	02 11 / 6 87 08-0

## Ministerium, Bezirksregierungen, Radverkehrsbeauftragte

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen		
<b>Stabsstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit</b> http://www.vm.nrw.de/verkehr/nahmobilitaet	Peter London Tel. 02 11 / 38 43 - 42 72 peter.london@vm.nrw.de	Michael Beckers Tel. 02 11 / 38 43 - 44 02 michael.beckers@vm.nrw.de

Bezirksregierung Arnsberg / Dezernat 25		
Seibertzstraße 1, 59821 Arnsberg www.bra.nrw.de	Reinald Siemer, Tel. 0 29 31 / 82 - 26 60 reinald.siemer@bra.nrw.de	Martin Rentsch, Tel. 0 29 31 / 82 - 26 07 martin.rentsch@bra.nrw.de

Bezirksregierung Detmold / Dezernat 25		
Leopoldstraße 15, 32756 Detmold www.brdt.nrw.de	Christian Glasl, Tel. 0 52 31 / 71 - 25 02 christian.glasl@brdt.nrw.de	Michaela Säfken, Tel. 0 52 31 / 71 - 25 22 michaela.saeften@brdt.nrw.de

Bezirksregierung Düsseldorf / Dezernat 25		
Am Bonnehof 35, 40474 Düsseldorf www.brd.nrw.de	Elmar Gerke, Tel. 02 11 / 4 75 - 32 35 elmar.gerke@brd.nrw.de	Tanja Ullrich, Tel. 02 11 / 4 75 - 26 13 tanja.ullrich@brd.nrw.de

Bezirksregierung Köln / Dezernat 25		
Zeughausstraße 2 – 10, 50667 Köln www.brk.nrw.de	Thorsten Elsiepen, Tel. 02 21 / 147 - 26 70 thorsten.elsiepen@brk.nrw.de	Tobias Teichner, Tel. 02 21 / 147 - 25 06 tobias.teichner@brk.nrw.de

Bezirksregierung Münster / Dezernat 25		
Domplatz 1 – 3, 48143 Münster www.bezreg-muenster.de	Michael Storp, Tel. 02 51 / 4 11 - 23 59 michael.storp@brms.nrw.de	Valeri Gerlitz, Tel. 02 51 / 4 11 - 11 47 valeri.gerlitz@brms.nrw.de

Radverkehrsbeauftragte des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW)	
<b>Betriebssitz Gelsenkirchen</b> Vorzimmer Technik und Umwelt	Tel. 02 09 / 38 08 - 2 35 MichaelaHelga.Umland@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Ville-Eifel</b> Gebiete: Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren	Wulf von Katte, Tel. 0 24 05 / 43 23 - 3 53 wulf.vonkatte@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Ville-Eifel</b> Gebiete: Kreis Euskirchen, Rhein-Erft-Kreis, linksrheinische Teile des Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Köln	Anne Behrend Tel. 0 22 51 / 7 96 - 2 96 anne.behrend@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Südwestfalen</b> Standort Hagen	Thomas Schablack, Tel. 0 23 31 / 80 02 - 2 69 thomas.schablack@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Ruhr</b>	Maximilian Schmittem Tel. 02 34 / 95 52 - 1 47 Maximilian.schmittem@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe</b>	Margot Friedrich, Tel. 05 21 / 10 82 - 2 62 margot.friedrich@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift</b>	Monika Evers, Tel. 02 91 / 2 98 - 1 89 monika.evers@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Rhein-Berg</b>	Wolfgang Reger, Tel. 02 21 / 83 97 - 2 18 wolfgang.reger@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Münsterland</b>	Carina Heimann carina.heimann@strassen.nrw.de
<b>Regionalniederlassung Niederrhein</b> Gebiete: Wesel, Kleve, Viersen, Heinsberg und Rhein-Kreis Neuss sowie die kreisfreien Städte Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach und Duisburg	Martin Hartung-Färber martin.hartung-faerber@strassen.nrw.de





**ADFC**  
Fahrradklima-Test  
2020

Ortsname	Anzahl Interviews	Bewertungen	Rang auf Landesebene	Gesamtbewertung	Fahrrad- und Verkehrsklima (F1-5)	Stufenwert des Radverkehrs (F6-10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18-22)	Intrinsische Radverkehrszahl (F23-27)	F1 Späts oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Alt und jung	F4 Radfahren durch	F5 Werbung für das Radfahren	F6 Medienberichte	F7 Fahrerführung in	F8 Falschparkenkontrolle auf Radwegen	F9 Reinigung der Radwege	F10 Anpfeilschilder für Radfahrerinnen	F11 Sicherheitsgefühl	F12 Konflikte mit Fußgängern	F13 Konflikte mit Kfz	F14 Hindernisse auf Radwegen	F15 Fahrradabstellplätze	F16 und Rad- und Straßenverkehr	F17 Verkehr im Mischverkehr mit Kfz	F18 Breite der Wege	F19 Oberfläche der Wege für Radfahrerinnen	F20 Anliegeranlagen	F21 Führung an Bushaltestellen	F22 Öffentlichen Verkehr im Stadtzentrum	F23 Erreichbarkeit zügiges Radfahren	F24 geöffnete Einbahnstraßen	F25 Wegweisung für Radfahrer	F27 Öffentliche Fahrräder	Rang N/NEW im Bundesvergleich (siehe Ort)	Rang N/NEW im Landesvergleich	Teilnehmer (TN) pro 10.000 Einw. (EW)	Vergleich zum Jahr 2018		
																																								Ortsname	
<b>05 Nordrhein-Westfalen</b>																																									
<b>Orte &gt; 500.000 Einwohner</b>																																									
Düsseldorf	3.052	1.295	1	4.12	3.8	4.4	4.6	3.2	4.0	4.3	3.3	3.7	3.8	3.5	5.1	4.3	4.8	4.5	4.7	4.1	4.8	4.7	4.5	4.8	4.6	4.9	4.4	4.4	5.0	4.2	3.4	3.6	2.8	3.7	2.5	47/1024	71/246	49	0		
Essen	1.295	1.970	2	4.22	4.0	4.6	4.5	4.6	3.6	3.4	3.8	4.0	4.0	3.2	5.2	4.6	5.1	5.0	4.6	4.0	4.8	4.6	4.3	4.6	4.3	4.8	4.5	4.5	5.0	4.4	3.7	3.8	3.0	3.1	2.7	50/1024	195/246	22	0		
Dortmund	1.970	1.870	3	4.35	4.1	4.8	4.7	4.6	3.5	4.2	4.5	3.9	4.0	4.0	4.5	4.6	4.9	4.9	4.6	3.9	4.9	4.9	4.6	5.0	4.8	5.3	4.8	4.5	5.3	4.3	3.6	3.7	3.0	3.6	2.6	72/1024	141/246	34	0		
Köln	4.600	4.141	4	4.37	4.1	4.7	4.9	5.0	3.2	4.4	4.4	3.2	4.1	4.2	4.1	5.2	4.6	5.0	4.3	5.1	5.1	4.9	5.1	5.0	4.9	5.4	5.1	4.5	5.0	4.8	3.4	3.6	2.5	3.8	2.5	82/1024	105/246	42	0		
<b>Orte 200.000 - 500.000 Einwohner</b>																																									
Bonn	1.650	1.450	1	3.87	3.7	3.4	3.9	3.8	3.7	3.6	3.6	3.4	3.5	3.3	4.3	3.8	3.8	3.8	3.8	3.4	4.0	3.5	3.8	3.8	3.8	4.1	4.3	3.7	3.8	3.8	3.7	3.8	3.6	3.7	3.9	3.0	50/1024	68/246	48	0	
Bielefeld	1.242	1.242	2	3.92	3.9	4.3	4.3	4.2	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.6	3.8	4.1	4.1	4.1	4.1	3.8	4.2	4.2	4.2	4.2	4.2	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3	4.3
Osnabrück	471	471	3	4.01	4.0	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	
Osnabrück	2.261	2.261	4	4.07	4.0	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	
Brechen	643	643	5	4.07	4.0	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	
Arnsberg	577	577	6	4.23	4.1	4.5	4.4	4.6	3.0	3.6	4.3	3.8	4.2	4.2	3.6	5.1	4.5	4.8	4.5	3.9	4.7	4.7	4.9	4.6	5.1	5.0	4.4	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	
Wuppertal	877	877	7	4.24	4.0	4.4	4.4	4.6	3.8	3.8	4.4	4.0	4.1	3.7	5.0	4.1	5.0	4.4	4.7	3.8	4.6	4.4	4.5	4.4	4.4	4.8	4.3	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	
Gelsenkirchen	348	348	8	4.26	4.0	4.5	4.4	4.6	3.6	3.8	4.4	4.0	4.2	4.0	3.9	5.0	4.1	4.7	4.6	3.8	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.8	4.9	4.2	4.9	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	
Krefeld	577	577	9	4.29	4.8	4.8	4.8	5.0	3.7	4.1	4.2	3.1	4.1	4.0	4.2	5.1	4.8	5.3	4.6	4.7	4.9	4.5	5.0	4.8	4.4	5.0	5.2	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5		
Mönchengladbach	1.208	1.208	10	4.42	4.2	4.9	4.7	5.0	3.4	4.4	4.6	3.6	4.3	4.0	4.3	5.2	4.9	5.0	4.9	3.8	4.7	4.8	4.4	4.4	4.4	4.4	5.2	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4		
Duisburg	1.550	1.550	11	4.47	4.2	4.9	4.8	5.0	3.6	4.2	4.4	3.4	4.8	4.2	4.8	5.2	4.8	5.1	4.8	4.8	3.8	4.7	4.9	4.7	4.5	4.8	5.3	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5		
<b>Orte 100.000 - 200.000 Einwohner</b>																																									
Gütersloh	430	430	1	3.92	3.6	4.2	4.2	4.5	3.0	3.4	3.9	2.8	4.1	4.0	4.1	4.9	3.9	4.4	4.3	4.0	3.5	4.4	4.3	4.3	4.3	4.3	4.6	4.7	3.8	4.7	4.8	2.3	2.7	2.5	3.2	3.0	2.9	3.1	3.2	2.9	
Hamm	518	518	2	4.01	3.8	4.4	4.1	4.5	3.0	3.1	3.8	3.0	4.1	3.8	4.5	4.7	4.1	4.4	4.4	4.1	3.5	4.2	4.2	4.1	4.1	4.1	4.6	4.6	4.1	4.7	4.4	2.7	3.0	2.9	3.1	3.2	3.0	2.9			
Paderborn	569	569	3	4.07	3.7	4.2	4.2	4.4	3.3	3.4	4.0	3.0	4.0	3.7	3.8	5.0	4.7	4.8	4.2	3.8	4.2	4.2	4.2	3.9	4.2	3.9	4.5	4.6	4.4	3.8	4.7	4.5	2.7	3.1	2.7	3.0	3.0	2.9			
Neuss	511	511	4	4.07	3.6	4.6	4.1	4.5	3.3	3.2	3.7	3.0	4.3	4.0	3.6	5.0	4.6	4.9	4.7	4.0	3.6	4.2	4.1	4.1	4.1	4.1	4.4	4.3	4.0	4.6	4.7	2.7	2.9	2.8	3.2	3.2	3.2				
Recklinghausen	368	368	5	4.07	3.8	4.6	4.3	4.6	3.3	3.6	4.1	3.7	3.7	3.9	5.0	4.4	5.0	4.6	4.4	3.6	4.4	4.3	4.0	4.0	4.0	4.0	4.5	4.9	4.9	4.8	4.5	2.9	3.1	2.5	3.1	2.5	3.1				
Mülheim an der Ruhr	579	579	6	4.09	3.8	4.6	4.3	4.6	3.1	3.6	4.2	3.4	4.1	3.9	3.6	5.1	4.5	5.0	4.8	4.5	3.9	4.5	4.6	3.8	3.8	4.0	4.5	4.7	4.4	4.3	4.1	4.4	2.9	3.3	3.3	3.4	2.8				
Münster	1777	1777	7	4.14	3.7	4.6	4.2	4.7	3.5	3.5	4.0	3.0	4.2	3.9	4.4	5.0	4.5	4.9	4.4	4.2	3.7	4.3	4.0	3.9	4.0	4.0	4.6	4.9	4.7	3.9	5.0	2.7	3.1	3.4	3.4	3.4					
Levetzen	359	359	8	4.14	3.9	4.7	4.4	4.8	2.9	3.6	4.2	3.1	4.4	4.2	4.7	5.1	4.5	4.9	4.4	4.2	3.8	4.4	4.7	4.4	4.4	4.4	4.8	4.9	4.4	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5				
Bielefeld	145	145	9	4.22	3.8	4.8	4.4	4.8	3.2	3.5	4.2	3.5	4.0	3.9	3.9	5.0	4.9	5.3	4.4	3.6	4.5	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8	5.0	4.9	4.4	4.5	4.7	3.0	3.6	3.2	3.4	3.5					
Henne	223	223	10	4.26	4.0	4.9	4.4	4.8	3.2	3.8	4.2	3.5	4.5	4.0	4.4	5.2	4.8	5.2	4.9	4.5	3.8	4.5	4.6	4.4	4.4	4.4	4.6	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4				
Siegen	222	222	11	4.26	4.2	4.6	4.3	4.6	4.0	4.1	4.6	4.0	4.1	4.1	4.2	4.9	4.7	4.8	4.3	4.3	3.2	4.7	4.8	4.8	4.8	4.8	4.9	4.5	4.8	4.4	4.6	4.1	4.3	3.7	3.2	3.2					
Schlangen	252	252	12	4.29	4.1	4.7	4.3	4.7	4.0	4.4	4.0	4.1	3.9	4.1	5.0	4.4	5.1	4.9	4.7	4.7	4.7	4.6	4.4	4.4	4.4	4.4	4.6	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4				
Schmallenberg	252	252	13	4.31	4.3	4.7	4.3	4.7	4.0	4.4	4.0	4.1	3.9	4.1	5.0	4.4	5.1	4.9	4.7	4.7	4.7	4.6	4.4	4.4	4.4	4.4	4.6	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4				
Waltrop	690	690	14	4.32	4.4	5.2	4.8	5.1	4.1	4.7	4.9	3.8	4.9	4.5	5.3	5.2	5.1	5.1	5.1	5.1	4.5	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3				
Waltrop	690	690	15	4.41	4.5	5.2	4.8	5.1	4.1	4.7	4.9	3.8	4.9	4.5	5.3	5.2	5.1	5.1	5.1	5.1	4.5	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3					
Waltrop	690	690	16	4.41	4.5	5.2	4.8	5.1	4.1	4.7	4.9	3.8	4.9	4.5	5.3	5.2	5.1	5.1	5.1	5.1	4.5	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3	5.3						
<b>Orte 50.000 - 100.000 Einwohner</b>																																									
Brechen	472	472	1																																						











# Legende & Erläuterungen

## 1. Einordnung

Der ADFC-Fahrradklima-Test 2020 ist eine Befragung mit dem Ziel der vergleichbaren Erfassung von Radfahrbedingungen in Städten und Gemeinden. Erhoben wird dabei die subjektive Einschätzung von Punkten, die für den Radverkehr wesentlich sind. 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 Gelegenheitsradfahrenden. 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 und 2020 durchgeführt. Der ADFC-Fahrradklima-Test 2020 wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans gefördert. Die Erhebung und Aufbereitung der Daten wurde durch team red (www.team-red.net) durchgeführt. Für weitere Auskünfte steht der ADFC-Bundesverband unter [fahrradklimatest@adfc.de](mailto:fahrradklimatest@adfc.de) zur Verfügung.

## 2. Durchführung

Die Datenerhebung zum ADFC-Fahrradklima-Test 2020 erfolgte vom 1.9.2020 bis zum 30.11.2020. Deutschlandweit wurden Radfahrende 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 229.696 Interviews (225.060 Online, 4.636 schriftlich) ein, von denen 225.639 Interviews nach verschiedenen Prüfungen (u.a. Aussortierung leerer Fragebögen und von Mehrfachteilnahmen) ausgewertet werden konnten. Die vorab festgelegte Mindestfallzahl an erforderlichen Teilnehmenden (abhängig von der Ortsgrößenklasse: 100 für Städte über 200.000 Einwohner\*innen (EW), 75 für Städte 100.000-200.000 EW, 50 für Städte und Gemeinden unter 100.000 EW) wurde von 1024 Städten und Gemeinden erreicht, für die insgesamt 204.824 Interviews vorliegen. Die vorliegende Ergebnistabelle enthält nur Auswertungen aus diesen Orten. Bezug für die Stadtgröße sind die Daten des Statistischen Bundesamtes zum Stand 30.6.2020.

## 3. Datenstruktur und Auswertekategorien

### A) Anzahl der Interviews und (Un)einheitlichkeit der Bewertungen

Die Anzahl der Interviews oder auch Teilnehmendenzahl ist die Zahl der in die Ermittlung der Kennwerte 2020 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 Teilnehmenden 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*innen ist relativ uneinheitlich (Ort zählt zu den 10% der Orte mit der größten Standardabweichung des Mittelwertes oder zu den 10% der Orte mit der flachsten Verteilung der Einzelbewertungen)
--	Bewertung der Teilnehmer*innen ist sehr uneinheitlich (Ort zählt zu den 10% der Orte mit der größten Standardabweichung des Mittelwertes und 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.

### D) Einwohnerspezifische Zahlen der Teilnehmenden

Die Spalte „Teilnehmer (TN) pro 10.000 Einw. (EW)“ gibt die einwohnerspezifische Teilnehmerzahl an, d.h. die Zahl der gültigen Interviews bezogen auf die jeweilige Einwohner\*innenzahl zum Stand 30.05.2020. Die Spalten „Rang TN/EW im Bundesvergleich“ und „Rang TN/EW im Landesvergleich“ geben an, welche Platzierung die jeweilige Stadt im bundesweiten bzw. landesweiten Vergleich der einwohnerspezifischen Teilnehmezahlen erreicht hat.

### E) Vergleich zum Jahr 2018

Der farblich abgesetzte Teil des Tabellenkopfes am rechten Tabellenrand enthält eine vergleichende Betrachtung zum ADFC-Fahrradklimatest 2018.

++	starke Verbesserung	(Gesamtbewertung 2020 ist mehr als 0,3 Notenstufen besser als im Jahr 2018)
+	leichte Verbesserung	(Gesamtbewertung 2020 ist zwischen 0,15 und 0,3 Notenstufen besser als im Jahr 2018)
o	relative Konstanz	(Gesamtbewertung 2020 ist weniger als 0,15 Notenstufen besser oder schlechter als im Jahr 2018)
-	leichte Verschlechterung	(Gesamtbewertung 2020 ist zwischen 0,15 und 0,3 Notenstufen schlechter als im Jahr 2018)
--	starke Verschlechterung	(Gesamtbewertung 2020 ist mehr als 0,3 Notenstufen schlechter als im Jahr 2018)
	keine Daten für 2018 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 Farbabweichungen, 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).
- 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\*innen (EW), Zahl der Teilnehmenden etc. Bitte beachten: während für die vier Ortsgrößenklassen über 50.000 EW der MITTELWERT aus allen Städten dieser Ortsgrößenklasse in Deutschland gebildet werden konnte, ist der MITTELWERT für die Ortsgrößenklassen unter 50.000 EW nicht repräsentativ für diese Gruppe. Es liegt in der Natur der Sache, dass sich fahrradfreundliche Städte und Gemeinden eher am ADFC-Fahrradklima-Test beteiligen und bei den noch fehlenden Orten eine relativ schlechte Bewertung zu erwarten ist.





ADFC Nordrhein-Westfalen e.V.

Karlstraße 88

40210 Düsseldorf

Tel. 0 211 / 6 87 08 - 0

Fax 02 11 / 6 87 08 - 20

info@adfc-nrw.de

www.adfc-nrw.de

 [facebook.com/ADFC.NRW](https://facebook.com/ADFC.NRW)

 [twitter.com/ADFCNRW](https://twitter.com/ADFCNRW)

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Landesgeschäftsführerin: Isabelle Dominique Klarenaar

Redaktion: Ludger Vortmann, Matthias Rohr

Gestaltung: Volker Eckhardt

Verantwortlich für den Inhalt:

Axel Fell (V.i.S.d.P.), Annette Quaedvlieg,

Dr. Axel Horstmann

Vorsitzende des ADFC Nordrhein-Westfalen e.V.

Stand: August 2021

Der Druck dieser Broschüre erfolgte klimaneutral.