

# ADFC-Fahrradklima-Test 2024/25

.....

Sonderauswertung der Daten

## Inhalt

Prolog .....	2
1. Einleitung.....	3
2. Auswertung und Ergebnisse FKT 2024.....	3
Wie entwickelt sich das Fahrradklima?.....	3
Interpretation der Entwicklung .....	5
Topografischer Trend: Bergige Städte holen auf .....	5
Wichtigkeit der Aspekte des Radfahrens .....	6
Identifikation von Handlungsschwerpunkten.....	7
3. Schwerpunkt Miteinander im Verkehr.....	8
Miteinander im Verkehr – die Fragen .....	8
Miteinander im Verkehr – die Ergebnisse .....	8
Identifikation vorbildlicher Orte und Regionen.....	9
Ist das schon ein Trend?.....	10
4. Kommunalbefragung.....	12
Einführung und Einordnung.....	12
Fragebogendesign.....	12
Fragebogenrücklauf und Rücklaufquoten.....	12
Erste Ergebnisse.....	13
Maßnahmenumsetzung.....	13
Verknüpfung von Kommunalbefragung und ADFC-Fahrradklima-Test (FKT) .....	14
Finanzmittel und Personal.....	18
5. Fazit und Ausblick .....	18

## Prolog

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine fortlaufende Meinungsumfrage, die zeigt, wie sich das Fahrradklima in Deutschland aus Sicht derjenigen entwickelt, die es wissen: Radfahrer:innen. Die große Anzahl der Teilnehmenden verleiht der seit 2012 alle zwei Jahre durchgeführten Umfrage eine hohe Aussagekraft.

In diesem Durchgang haben wir uns besonders intensiv mit dem „Miteinander im Verkehr“ beschäftigt:

Neben den Standardfragen wurden fünf Zusatzfragen dazu gestellt.

Die Fahrrad-Kommunalbefragung gab den Städten und Gemeinden im Jahr 2024 erstmals die Möglichkeit, ihre Aktivitäten in Bezug auf die Radverkehrsförderung darzustellen. Sie ergänzt die Bewertungen der Radfahrenden im ADFC-Fahrradklima-Test.

Neu ist dieses Mal auch dieser Reader, der weitere Auswertungen der Daten enthält und damit die im Juni veröffentlichten Ergebnisse vertieft.

Viel Spaß und spannende Einblicke bei der Lektüre des Readers!



Dr. Caroline A. Lodemann

## 1. Einleitung

Wie sicher und komfortabel sich Radfahren vor Ort anfühlt, bewerteten 213.000 Menschen beim ADFC-Fahrradklima-Test 2024 (FKT), der vom Bundesverkehrsministerium gefördert wird. Die Umfrage ist nicht repräsentativ, weil sie sich vor allem an Radfahrende, aber nicht nur an ADFC-Mitglieder richtet. Fast 80 Prozent der Teilnehmer:innen sind keine Vereinsmitglieder. Bewertet wurde nicht nur aus der Radfahrerperspektive: Circa 90 Prozent der Teilnehmer:innen fahren sowohl Fahrrad als auch Auto – kennen also beide Perspektiven.

Der Grundgedanke des FKT als Befragungsinstrument besteht darin, Radfahrende als sogenannte Alltagsexpert:innen in die Verkehrsplanung einzubeziehen, indem sie die Radverkehrsbedingungen in ihrer Stadt oder Gemeinde bewerten. Die „Schwarmintelligenz“ derer, die oft oder sogar täglich mit dem Rad in ihrer Stadt unterwegs sind, kann die Fahrradfreundlichkeit vor Ort sehr gut einschätzen.

Mehr Informationen zur Geschichte und Methodik des ADFC-Fahrradklima-Tests finden Sie unter [fahrradklima-test.adfc.de](http://fahrradklima-test.adfc.de).

Diese Sonderauswertung der Daten des ADFC-Fahrradklima-Tests hebt verschiedene Aspekte hervor, die bisher nicht genauer betrachtet wurden. Was ist über den langen Zeitraum der Datenerhebung zu beachten? Was beeinflusst die Bewertung der Radfahrenden und welche Aspekte sind ihnen besonders wichtig? Was für Handlungserfordernisse lassen sich daraus ableiten?

Die Ergebnisse der zum ersten Mal durchgeführten Kommunalbefragung werden im Zusammenhang mit denen des Fahrradklima-Tests gesehen. Eine wichtige Frage lautet: Welche Maßnahmen der Kommunen zur Radverkehrsförderung zeichnen Orte aus, die im ADFC-Fahrradklima-Test gut bewertet wurden? Daraus gewonnene Erkenntnisse können ADFC und Kommunen in Zukunft gemeinsam für ihre Arbeit fürs Fahrrad nutzen.

## 2. Auswertung und Ergebnisse FKT 2024

### Wie entwickelt sich das Fahrradklima?

Eine der wichtigsten Fragen bei der Datenauswertung des FKT lautet: Wie entwickelt sich das Fahrradklima in Deutschland? Die Auswertung der Daten ist komplex, denn in jedem Durchgang kommen Städte und Gemeinden wegen der erforderlichen Mindestteilnehmendenzahl in unterschiedlicher Zusammensetzung in die Wertung. Um Fehler zu vermeiden, konzentriert sich die Auswertung deshalb bei dieser Frage auf diejenigen Orte, die ununterbrochen an allen Durchgängen des FKT in die Wertung gekommen sind. Diese Orte werden als Pegelstädte bezeichnet. Unterschieden wird dabei zwischen dem Städtepegel 1991–2024 (63 Städte waren in diesen Jahren immer in der Wertung) und dem Städtepegel 2012–2024 (256 Städte).

Betrachtet man die Entwicklung der Gesamtbewertungen im Städtepegel seit 1991 (siehe Abbildung 1), so ist zunächst eine starke Verbesserung des wahrgenommenen Fahrradklimas zu erkennen. Seit 2012 jedoch wurde das Fahrradklima immer schlechter bewertet. 2018 änderte sich das zu einer „Seitwärtsbewegung“, die mit einem kleinen, aber deutlichen Aufschwung von 2022 bis 2024 endet.

### Mittelwert der Gesamtbewertungen der Pegelstädte

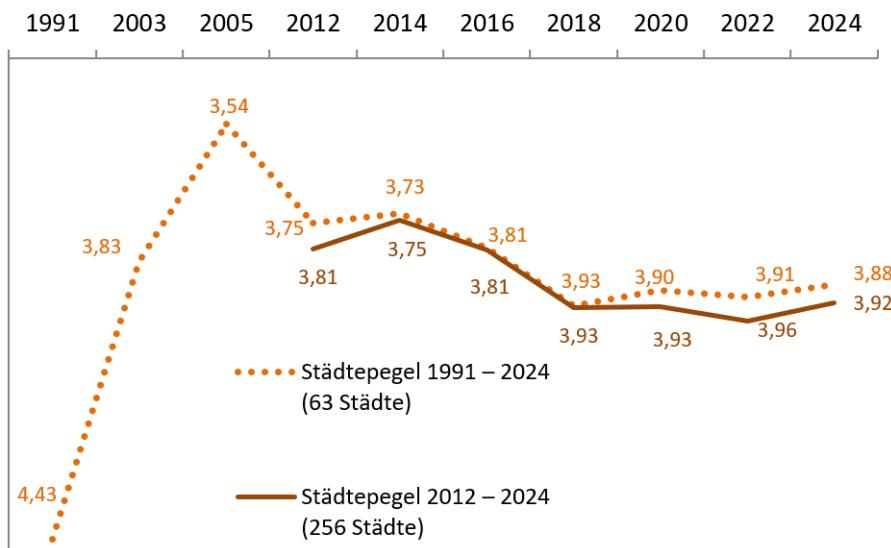


Abbildung 1: Entwicklung der Gesamtbewertung im Städtepegel

Abbildung 2 differenziert den Städtepegel 2012–2024 nach sechs Ortsgrößenklassen und zeigt, dass der Aufwärtstrend 2022 bis 2024 statistisch sehr stabil und in allen Klassen zu verzeichnen ist. Bei den Metropolen mit mehr als 500.000 Einwohner:innen hingegen zeigt sich der klare Aufwärtstrend schon seit 2018. Besonders deutlich wird das in dieser Ortsgrößenklasse bei der Frage 6 „Fahrradförderung in jüngster Zeit“, deren Bewertung sich seit 2018 um mehr als eine halbe Bewertungsstufe (von 4,07 auf 3,56) verbessert hat.

Im Gegensatz dazu steht ein langfristiger Abwärtstrend bei den kleinen Orten. Diese werden zwar traditionell gut bewertet, weil mehr Platz vorhanden ist und Konflikte seltener sind, aber in der Wahrnehmung der Radfahrenden nimmt die Fahrradfreundlichkeit langfristig ab. Die Bewertung der Frage 6 „Fahrradförderung in jüngster Zeit“ hat sich von 2012 (3,73) bis 2024 (3,96) deutlich verschlechtert.

### Mittelwert der Gesamtbewertungen der Pegelstädte 2012 – 2024

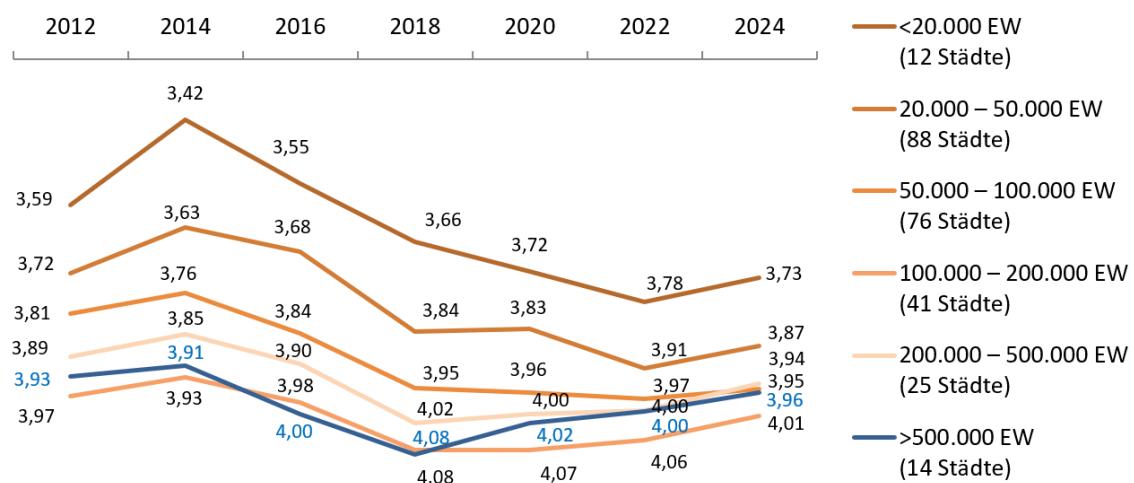


Abbildung 2: Entwicklung der Gesamtbewertung im Städtepegel nach Ortsgrößenklasse

## Interpretation der Entwicklung

Für die Interpretation ist es wichtig, sich klarzumachen, was die Bewertungen der Teilnehmenden beeinflusst: Zum einen ist das natürlich die Wahrnehmung der Radverkehrsbedingungen, z. B. die Qualität der Infrastruktur oder das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmender. Zum anderen wird die Bewertung aber auch durch die Wünsche und Erwartungen der Teilnehmenden beeinflusst, indem die Wahrnehmung mit dem daraus erwachsenden Anspruch abgeglichen wird. So kann angenommen werden, dass durch die Nationalen Radverkehrspläne der Bundesregierung (seit 2002) und eine starke Kommunikation international guter Beispiele in Verbindung mit dem Aufkommen von Social-Media-Kommunikation die Ansprüche der Menschen an die Radverkehrsbedingungen stark gestiegen sind. Ein Grund für das seit 2012 gesunkene Fahrradklima wäre also, dass die offensichtlichen Aktivitäten in Bezug auf Rechtslage (z. B. Fahrradnovellen), Öffentlichkeitsarbeit (z. B. Stadtradeln) oder Infrastrukturausbau (z. B. Radwegebau) den steigenden Anspruch an die Radverkehrsbedingungen nicht zu kompensieren vermocht haben. So wird 2024 beispielsweise die Breite der Radwege mittlerweile fast 0,5 Bewertungsstufen schlechter eingeschätzt als 2012, obwohl kaum Beispiele von objektiv schmaler gewordenen Radwegen bekannt sind.

Dennoch gibt es Städte, die durch starke und kontinuierliche Verbesserung ihrer Bewertungen zeigen, dass auch in einem Umfeld steigender Ansprüche das Gefühl einer deutlichen Steigerung der Fahrradfreundlichkeit erzeugt werden kann, wenn man „klotzt statt kleckert“. Ein Beispiel dafür ist [Frankfurt am Main](#), die Gewinnerstadt von 2024 bei den Metropolen.

„Klotzen statt kleckern“ ist auch eine Erklärung für den allgemeinen Aufschwung der wahrgenommenen Fahrradfreundlichkeit in Deutschland seit 2022. So ist nach der Übernahme der Finanzierung von Radschnellwegen und der Auflage der Förderprogramme „Klimaschutz durch Radverkehr“ sowie „Stadt und Land“ durch den Bund die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur beschleunigt worden. Sie übersteigt das vorherige Entwicklungstempo stark. So lagen beispielsweise die finanzierten Mittel allein für das Programm „Stadt und Land“ in den Jahren 2023 und 2024 bei weit über 250 Mio. €.<sup>1</sup>

Aber auch Nichtstun und politischer Rückschritt werden gemessen: Als einzige Stadt unter den Metropolen schlägt Berlin den entgegengesetzten Kurs zur bisherigen Fahrradförderung ein und wird deutlich schlechter bewertet. Mit dem Zurückschrauben der Radverkehrsförderung seit dem Regierungswechsel in 2023 waren offensichtlich viele unzufrieden. Die Gesamtbewertung rutschte (um 0,15 Notenstufen) von 4,13 (2022) auf 4,28 ab. Der positive Trend, den Berlin als Vorreiter für ein modernes verkehrsträgerübergreifendes Landesmobilitätsgesetz und mit Pilotprojekten wie den „Pop-up-Bike-Lanes“ oder den „Kiezblocks“ zur Verkehrsberuhigung in den Corona-Jahren angestoßen hatte, geht wieder verloren.

## Topografischer Trend: Bergige Städte holen auf

Der FKT zeigt auch, dass eine anspruchsvolle Topografie kein Hindernis mehr sein muss, um zur Fahrradstadt zu werden. Die steigende Zahl an Pedelecs kann Fahrradfahren auch in hügeligen Städten zum neuen Trend machen. Voraussetzung ist allerdings, dass die Städte gute Konzepte haben. Positive Beispiele sind Auerbach im Vogtland und Tübingen. Die Stadt im Neckartal wurde sogar zur fahrradfreundlichsten Stadt ihrer Klasse gekürt!

Dieser Trend kann auch empirisch belegt werden. In den Daten des Städtepegels kann zwischen flachen und hügeligen<sup>2</sup> Orten unterschieden werden, wobei die flachen Städte deutlich besser bewertet werden.

---

<sup>1</sup> Quelle: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/021/2102158.pdf>

<sup>2</sup> Als hügelig wird definiert: Über 20 % des Straßennetzes weist eine Steigung von mehr als 2,5 % auf, vgl. Ahrens et al, Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz, UBA-Schriften 2012.

Beide Gruppen zeigen die gleichen Schwankungen der allgemeinen Fahrradfreundlichkeit. Der Abstand der beiden Gruppen hat sich jedoch seit 2012 (0,30 Bewertungsstufen) fast halbiert (2024: 0,17 Bewertungsstufen).

## Wichtigkeit der Aspekte des Radfahrens

Im Rahmen des FKT werden die Teilnehmenden nicht nur gefragt, wie sie verschiedene Aspekte der Radverkehrsbedingungen bewerten, sondern auch, wie wichtig diese Aspekte für das Radfahren in ihrer Stadt sind. Seit 2018 wird die Wichtigkeit in einer vierstufigen Skala zwischen wichtig und unwichtig abgefragt.

### Welche Aspekte sind den Radfahrenden 2024 am wichtigsten?

- Sicherheitsgefühl (77,9 %)
- Akzeptanz als Verkehrsteilnehmende (76,8 %)
- Hindernisfreiheit auf Radwegen (74,1 %)
- Konfliktfreiheit zwischen Rad- und Autoverkehr (72,6 %)
- Breite der Wege für Radfahrende (67,6 %)

Das Ergebnis ist deutlich: Die wichtigsten Aspekte betreffen zu großen Teilen das „Miteinander im Verkehr“. Dieses Thema wurde bewusst als Schwerpunkt des FKT 2024 gewählt. Das Sicherheitsgefühl wird insbesondere auch vom Verhalten der Autofahrenden bestimmt, solange die Verkehrsarten nicht klar physisch voneinander getrennt sind. Gegenseitige Vorsicht und Rücksichtnahme zeigen sich in der Akzeptanz, die Radfahrenden als Verkehrsteilnehmende entgegengebracht wird. Akzeptanz beinhaltet die Konfliktfreiheit zwischen Rad- und Autoverkehr.

Allerdings ist Radfahrenden auch der Komfort sehr wichtig: Hindernisfreiheit auf Radwegen dient nicht nur der Sicherheit, sondern ist auch für entspanntes Fahren essenziell. Breite und Oberflächenqualität der Radwege werden ebenso als sehr wichtig wahrgenommen; beide Aspekte nehmen seit 2022 an Bedeutung zu.

### Welche Aspekte sind den Radfahrenden 2024 weniger wichtig?

- öffentliche Leihfahrräder/Fahrradverleih (9,6 %)
- Medienberichterstattung (19,8 %)
- Kampagnen zum Radfahren (23,4 %)

Öffentliche Fahrräder bzw. Fahrradverleih werden vor allem in den kleinen Städten weiterhin als relativ unwichtig angesehen. In den Großstädten hingegen werden öffentliche Fahrräder offenbar immer beliebter und seit 2012 auch deutlich besser bewertet (um 0,4 Bewertungsstufen). Insbesondere für jüngere Menschen sind öffentliche Fahrräder wichtig.

Medienberichterstattung sowie Kampagnen zum Radfahren werden traditionell von den Teilnehmenden als weniger wichtig eingeschätzt. Im verkehrspolitischen Kontext können diese Themen aber umso wichtiger sein, denn sie dienen der selbstverständlichen Präsenz Radfahrender im Straßenraum und damit auch der gleichgewichtigen Wahrnehmung aller Verkehrsträger. Im Vergleich zu 2022 finden die Teilnehmenden diese Aspekte wichtiger.

## Identifikation von Handlungsschwerpunkten

Wo Kommunen am stärksten aktiv werden müssen, um das Fahrradklima zu verbessern, lässt sich feststellen, wenn man die Bewertung der im FKT abgefragten Themen mit der entsprechenden Wichtigkeit verknüpft. Der größte Handlungsbedarf besteht bei den Aspekten, die Radfahrenden besonders wichtig sind und die gleichzeitig schlecht bewertet werden (in Abbildung 3 rot markiert).

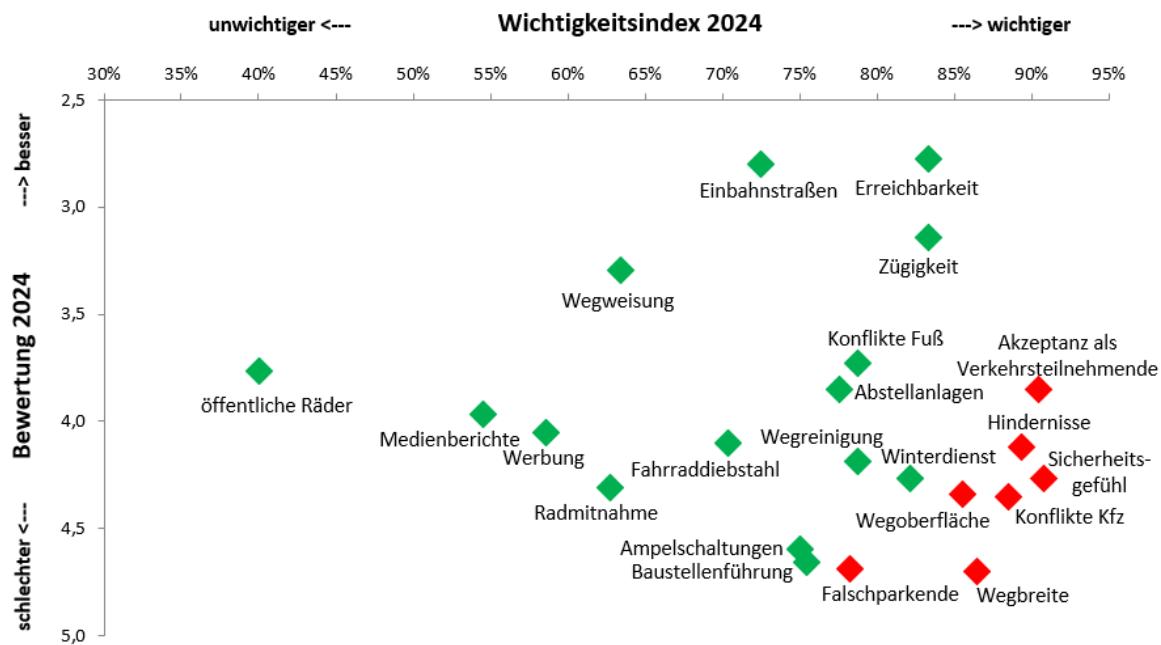


Abbildung 3: Bewertung vs. Wichtigkeit - Ableitung von Handlungsschwerpunkten

Handlungsschwerpunkte sind vor allem Aspekte der Verkehrssicherheit und des Miteinanders (z. B. Sicherheitsgefühl, Akzeptanz als Verkehrsteilnehmende, Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, Kontrolle von Falschparkenden). Außerdem kann insbesondere eine bessere Infrastruktur zu einem verbesserten Komfortgefühl beitragen (z. B. Wegbreite, Wegoberfläche, keine Hindernisse auf Radwegen).

### 3. Schwerpunkt Miteinander im Verkehr

#### Miteinander im Verkehr – die Fragen

Das Sonderthema der Befragung 2024 widmete sich dem Miteinander im Verkehr. Dazu wurden folgende fünf Zusatzfragen gestellt:

Bei uns ...

Z 1. verhalten sich alle Verkehrsteilnehmer:innen freundlich und rücksichtsvoll.	herrscht ein aggressives Klima im Verkehr.
Z 2. überholen Autos Radfahrer:innen meistens mit ausreichendem Abstand.	wird meistens zu eng überholt.
Z 3. gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer:innen.	gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer:innen.
Z 4. wird sichtbar für ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben (z. B. Sicherheitsabstand).	wird nicht für ein rücksichtsvolles Miteinander im Verkehr geworben.
Z 5. ist das Handeln von Politik und Verwaltung darauf ausgerichtet, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt („Vision Zero“), beispielsweise durch Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten und Trennung der Verkehrsarten.	kümmert sich keiner wirklich um mehr Verkehrssicherheit, insbesondere für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen.

Die o. g. Zusatzfragen ergänzen und vertiefen die thematisch passenden Standardfragen des FKT, die im Gegensatz zu den Zusatzfragen des Schwerpunktthemas als Zeitreihe vorliegen. So können Trends und aktuelle Themen identifiziert werden.

Bei uns ...

F 2. werden Radfahrer:innen als Verkehrsteilnehmende akzeptiert.	wird man als Radfahrer:in nicht ernst genommen.
F11 fühlt man sich als Radfahrer:in sicher.	fühlt man sich als Radfahrer:in gefährdet.
F12 gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen.	gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen.
F13 gibt es selten Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Autofahrer:innen.	gibt es häufig Konflikte zwischen Radfahrer:innen und Autofahrer:innen.
F17 kann man auch auf der Fahrbahn gemeinsam mit den Autos zügig und sicher Rad fahren.	wird man auf der Fahrbahn bedrängt und behindert.

Die Frage Z3 ergänzt passgenau die Fragen F12 und F13, um die Konfliktbeziehungen vollständig zu erfassen.

#### Miteinander im Verkehr – die Ergebnisse

Die Bewertung der Zusatzfragen zum Miteinander fallen bedeutend schlechter aus als die Gesamtbewertung der Teilnahmeorte. Am schlechtesten wird der Überholabstand bewertet (siehe Abbildung 4). Allerdings liegen die Zusatzfragen auf demselben (schlechten) Niveau der Standardfragen mit Bezug zum Miteinander im Verkehr (insbesondere F11 zum Sicherheitsgefühl und F13 zu den Konflikten mit Kfz). Lediglich die Frage zu Konflikten zwischen Radfahrenden wird weniger schlecht bewertet.

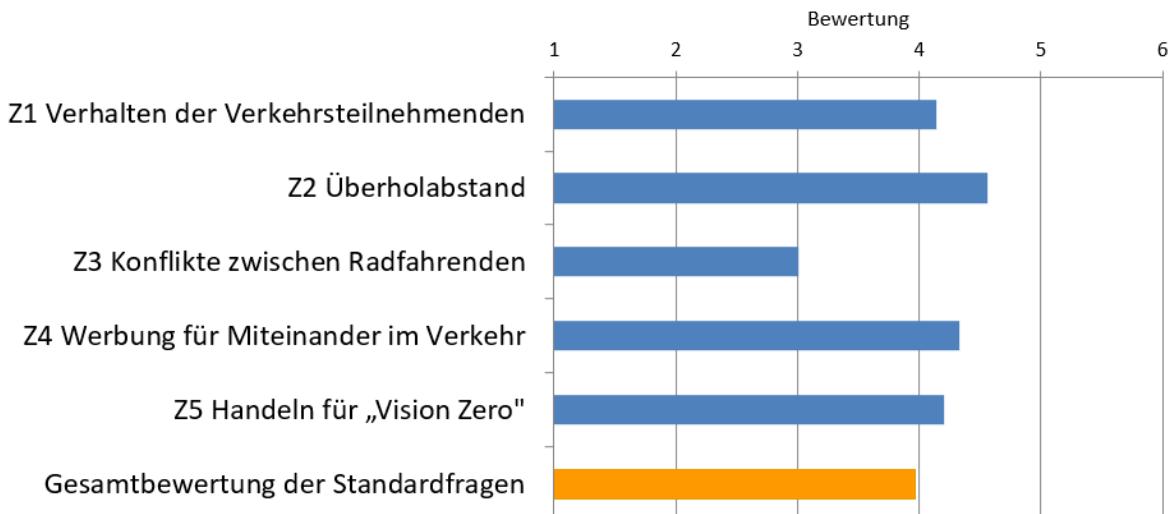


Abbildung 4: Bewertung der Zusatzfragen zum Miteinander im Verkehr im Vergleich zu den Standardfragen (Gesamtbewertung)

Alle großen Städte werden bei den Zusatzfragen zum Miteinander im Durchschnitt deutlich schlechter bewertet als die kleinen Städte. Das betrifft vor allem die Metropolen mit über 500.000 Einwohner:innen und bezieht sich auch auf die Standardfragen zum Miteinander.

Insgesamt haben alle Fragen zum Miteinander im Verkehr sehr geringe Streuungen, d. h., die Bewertungen der Orte unterscheiden sich kaum. Das bedeutet: Ein gutes Miteinander zu erreichen, scheint nicht leicht zu sein. Es gibt wenig wirklich gute Städte, aber auch wenig richtig schlechte – also viel schlechtes Mittelmaß.

Das wird beim Versuch der Identifikation der Städte, die mit gutem Beispiel vorangehen (siehe Abbildung 5), deutlich.

### **Identifikation vorbildlicher Orte und Regionen**

Beim FKT hängt die Bewertung der einzelnen Fragen stark von der – positiven oder negativen – Grundstimmung beim Ausfüllen des Fragebogens ab. Um vorbildliche Orte hinsichtlich eines bestimmten Aspekts zu bestimmen, kann es deshalb vorteilhaft sein zu betrachten, wie stark die Bewertung dieses Aspekts von der Grundstimmung abweicht. Die Grundstimmung drückt sich durch die Gesamtbewertung über alle Fragen hinweg aus. Man betrachtet also die Differenz zwischen der Bewertung des einzelnen Aspekts und der Gesamtbewertung.

Wendet man diese Analysemethode auf die Großstädte bezüglich der Fragen zum „Miteinander im Verkehr“ an, so haben die Großstädte mit der besten Bewertung im Index der Miteinander-Fragen (Freiburg, Münster, Karlsruhe) dennoch eine klar negative Bilanz im Vergleich zur Gesamtbewertung. So wird Münster in der Gesamtbewertung mit 2,97 bewertet, im Index der Miteinander-Fragen aber nur mit 3,43 – also fast 0,5 Bewertungsstufen schlechter (siehe Abbildung 5).

Im Gegensatz dazu sind die eher schlecht bewerteten Städte auch diejenigen, die relativ zur Gesamtbewertung eine bessere Bewertung des Miteinanders erhalten (insbesondere aus dem Ruhrgebiet und dem Nordwesten Deutschlands sowie Thüringen). Annäherungsweise scheint sich durch die Abbildung 5 ein Band von links oben nach rechts unten zu ziehen. Dies zeigt die Schwierigkeit, bei der Verbesserung von Radverkehrsbedingungen und der Zunahme des Radverkehrs in gleichem Maße auch das Miteinander zu verbessern.

Eine interaktive Grafik zur Übersicht der bewerteten Städte finden Sie auf der [Website](#).

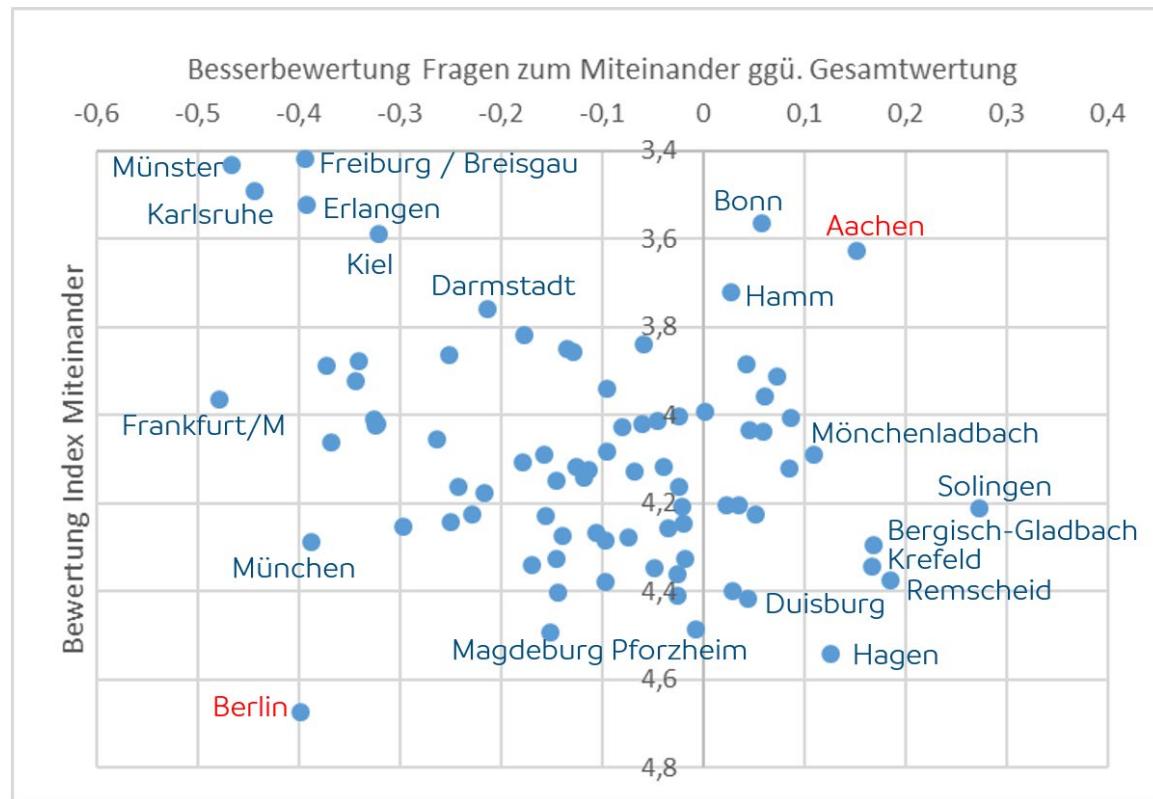


Abbildung 5: Vergleich Bewertungen im Index „Miteinander im Verkehr“ mit der Differenz zur Gesamtbewertung für Großstädte

Es gibt jedoch auch positive Beispiele: Aachen und Bonn werden beim Miteinander gut bewertet und dort zeigt sich gleichzeitig eine Besserbewertung gegenüber der Gesamtbewertung (insbesondere Aachen). Hier scheint diese Herausforderung geglückt oder zumindest der richtige Weg eingeschlagen zu sein.

Auf der anderen Seite sticht nur eine einzige Stadt besonders negativ heraus: Berlin hat sowohl die mit Abstand schlechteste Bewertung aller 82 Großstädte im Index der Miteinander-Fragen (4,7) als auch eine deutlich schlechtere Bewertung dieser Fragen im Vergleich zur Gesamtbewertung. Die Radfahrenden zeigen ihr Missfallen über das schlechte Miteinander im Verkehr sehr deutlich.

### Ist das schon ein Trend?

Trendaussagen zum Miteinander im Verkehr lassen sich an den Bewertungen der 27 Standardfragen in den 256 Pegelstädten des FKT ablesen (siehe Abbildung 6). Die sechs Aspekte zum Miteinander werden langfristig betrachtet deutlich schlechter bewertet, und das sogar deutlich ausgeprägter als die meisten anderen Standardfragen. Seit 2024 sind jedoch zumeist leichte Verbesserungen zu erkennen. Unklar ist, ob das eine Trendumkehr andeutet oder – was wahrscheinlicher ist – es sich nur um einen „Mitnahmeeffekt“ der allgemein besseren Bewertung in allen Bereichen handelt. Denn Erfahrungen zeigen, dass die Menschen bei wahrgenommenen deutlichen Verbesserungen in einem Bereich auch allgemein zu besseren Bewertungen aller Aspekte tendieren: Die Bewertungen korrelieren also deutlich.

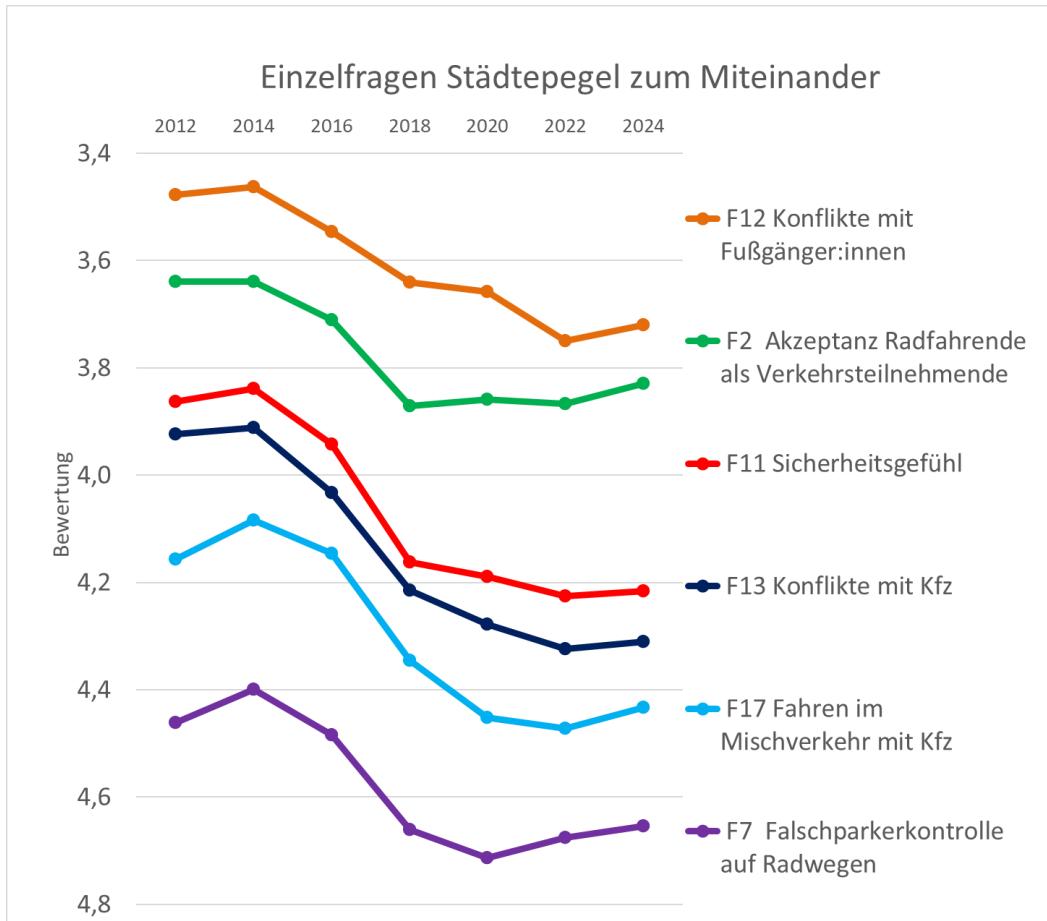


Abbildung 6: Entwicklung der Bewertungen der Fragen mit Bezug zum Miteinander im Verkehr

## 4. Kommunalbefragung

### Einführung und Einordnung

Primäres Ziel der ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung war es, den Städten und Gemeinden die Möglichkeit zu geben, ihre Aktivitäten zur Radverkehrsförderung darzustellen – ergänzend zu den individuellen Bewertungen der Radfahrenden im ADFC-Fahrradklima-Test. Aus den Antworten der teilnehmenden Kommunen wurde ein Steckbrief erstellt, der die Aktivitäten der Orte dokumentiert. Dieser veröffentlichte Steckbrief ist gleichzeitig ein einheitlicher und zwischen den Orten vergleichbarer Radverkehrsbericht zum Monitoring der Entwicklung. Verschiedene Kommunen meldeten zurück, dass der Fragebogen auch als Inspiration für systematische Radverkehrsförderung dient.

Im Oktober 2024 wurden alle Städte und Gemeinden mit mehr als 5.000 Einwohner:innen über die E-Mail-Adresse der Bürgermeister:innen angeschrieben und zur Onlinebefragung eingeladen. Eine Teilnahme war bis Ende Februar 2025 möglich.

Der Fragebogen ist [hier](#) einsehbar.

### Fragebogendesign

In einem Expert:innenworkshop im Juni 2024 wurde entschieden, dass nicht nur einzelne Elemente oder Indikatoren der Radverkehrsförderung abgefragt werden sollen, sondern dass ein möglichst vollständiges Bild der kommunalen Aktivitäten mit möglichst einfachen Fragen abgebildet werden soll. Deshalb werden hauptsächlich Fakten abgefragt, die mit „ja“ oder „nein“ zu beantworten sind, und vereinzelt Jahreszahlen zur besseren Einordnung.

Kernpunkt der Abfragen sind die aktuellen Strukturen und Aktivitäten der Radverkehrsförderung (in der Regel in den letzten zwei Jahren). Damit erhebt die ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung grundsätzlich die Änderungsgeschwindigkeit der Fahrradfreundlichkeit anhand von Daten und Fakten der Städte und Gemeinden. Im Gegensatz dazu misst der ADFC-Fahrradklima-Test auf Basis der Bewertungen der Radfahrenden das **Niveau der Fahrradfreundlichkeit** bzw. der Radverkehrsbedingungen. Das Niveau ergibt sich als Summe der Aktivitäten von Kommunen, Ländern und Bund über einen langen Zeitraum.

### Fragebogenrücklauf und Rücklaufquoten

Tabelle 1 zeigt die Teilnahmen an der Kommunalbefragung untergliedert nach Ortsgrößenklassen. Bei den Großstädten nahmen fast alle Städte teil (über 95 %). Auch bei den kleineren Orten zwischen 20.000 und 100.000 Einwohner:innen antworteten mehr als die Hälfte. Erwartungsgemäß nahmen von den Orten mit weniger als 20.000 Einwohner:innen nur wenige Städte und Gemeinden teil. Einige kleinere Orte mit weniger als 5.000 Einwohner:innen hatten sich allerdings aktiv gemeldet und die Möglichkeit zur Teilnahme erhalten.

Tabelle 1: Teilnahmezahlen und Rücklaufquoten der KB 2024

	Orte	ausgefüllte Fragebögen Kommunalbefragung	Quote	davon aus FKT TN-Orten	Quote (FKT-TN Orte)
>500.000 Einwohner:innen	15	15	100 %	15	100 %
>200.000 bis 500.000 Einwohner:innen	25	24	96 %	24	96 %
>100.000 bis 200.000 Einwohner:innen	42	40	95 %	40	95 %
>50.000 bis 100.000 Einwohner:innen	113	79	70 %	79	70 %
>20.000 bis 50.000 Einwohner:innen	516	236	46 %	225	52 %
bis 20.000 Einwohner:innen	10.248	336	3 %	194	46 %
Summe	10.959	730		577	

Von den 577 Orten, die an der Kommunalbefragung teilgenommen und auch eine Bewertung im ADFC-Fahrradklima-Test erhalten haben, sind 300 in der vorderen Hälfte ihrer Ortsklasse platziert, eine ähnlich hohe Zahl (277) in der hinteren Hälfte. An der Kommunalbefragung haben also nicht nur „gut“ bewertete Orte teilgenommen.

## Erste Ergebnisse

Die ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung 2024 war ein Pilotprojekt. Die vorgestellten Ergebnisse sind teilweise noch unter Vorbehalt zu betrachten und sollen mit der nächsten Befragung 2026 verifiziert werden.

Im Allgemeinen sind die befragten Städte und Gemeinden in Deutschland entsprechend ihrer Antworten gut für die Radverkehrsförderung aufgestellt und bei der Radverkehrsförderung aktiv. Dies trifft vor allem auf die großen Städte zu. Zu hinterfragen ist allerdings, ob die Maßnahmen mit ausreichender Intensität und Wirksamkeit vorangetrieben werden und ob die Antworten immer einem Realitätscheck standhalten.

Es ist interessant, dass etwas mehr als ein Drittel der Gemeinden (38 %) gemäß ihrer Antworten in der Topografie eine wesentliche Hürde für das Radfahren auf den häufigsten Wegebeziehungen sieht. Durch die zunehmende Nutzung von Pedelecs kann dieses Hindernis mehr und mehr abgebaut werden.

## Maßnahmenumsetzung

Tabelle 2 zeigt die in der Kommunalbefragung am häufigsten genannten Maßnahmen.<sup>3</sup> Bemerkenswert ist der hohe Anteil an Orten mit existierendem Radverkehrskonzept und Radverkehrscoordinator:innen. Diese Punkte sind gute strukturelle Grundlagen für die Radverkehrsförderung.

Auch das Bereitstellen von Dienstfahrrädern für interne Fahrten der kommunalen Angestellten (81 %) ist erfreulich hoch. Der Großteil der Orte verbindet so Vorbildwirkung für den Radverkehr mit Klimaschutzeinsparungen. Allerdings macht erst die Bereitstellung von Lastenrädern einen Unterschied, denn vor allem das charakterisiert fahrradfreundliche Orte. Während die in der vorderen Hälfte des FKT platzierten Orte zu 57 % auch Lastenräder für kommunale Zwecke nutzen, sind es in der hinteren Hälfte nur 39 %.

So lassen sich im Folgenden interessante Aussagen durch Verknüpfung der Nennungen in der Kommunalbefragung mit den Ergebnissen im ADFC-Fahrradklima-Test herausarbeiten.

<sup>3</sup> Anteile in Bezug auf die Grundgesamtheit von 731 Orten (einschließlich der Nichtantworten)

Tabelle 2: In der Kommunalbefragung am häufigsten genannte Maßnahmen

Charakteristika und 2023/2024 durchgeführte Maßnahmen	Anteil der Orte mit dieser Maßnahme (n=731)
Teilnahme „STADTRADELN“	91%
Dienstfahrräder für interne Fahrten der kommunalen Angestellten	81%
Verbesserung der bestehenden Radinfrastruktur	74%
Dialogdisplays zur Geschwindigkeitsreduktion	72%
Personal für die Einwerbung von Fördermitteln für den Radverkehr	71%
Radverkehrskonzept o. Ä.	69%
Neubau oder Aufwertung von Radabstellanlagen	69%
Fahrrad-Leasing für kommunale Angestellte	69%
FührungsPersönlichkeit der Kommune unterstützt aktiv und persönlich das Radfahren	66%
neue Radverkehrsinfrastruktur	65%
Pressemitteilungen/Pressekonferenzen zum Radverkehr	65%
Mängelmeldefunktion zum Radverkehr, die klar auf die Beseitigung von Mängeln orientiert ist und ganzjährig zur Verfügung steht	65%
Wartung und Pflege (Betrieb der Radverkehrsanlage)	64%
schriftlich fixierte Ziele für die Radverkehrsentwicklung	63%
Radverkehrskoordinator:in	61%

### Verknüpfung von Kommunalbefragung und ADFC-Fahrradklima-Test (FKT)

1. Standard in deutschen Städten ist eine AG Radverkehr auf Arbeitsebene, bei der aktuelle Pläne und operative Maßnahmen zur Radverkehrsförderung besprochen werden. Die bloße Existenz einer solchen AG ist aber kein Garant für Fahrradfreundlichkeit. Sie sagt wenig darüber aus, ob die Belange der Radfahrenden ernst genommen werden. Zumindest werden Orte mit einer AG Radverkehr auf Arbeitsebene im FKT von den Menschen nicht als fahrradfreundlicher wahrgenommen als Orte ohne eine solche AG (siehe Abbildung 7).

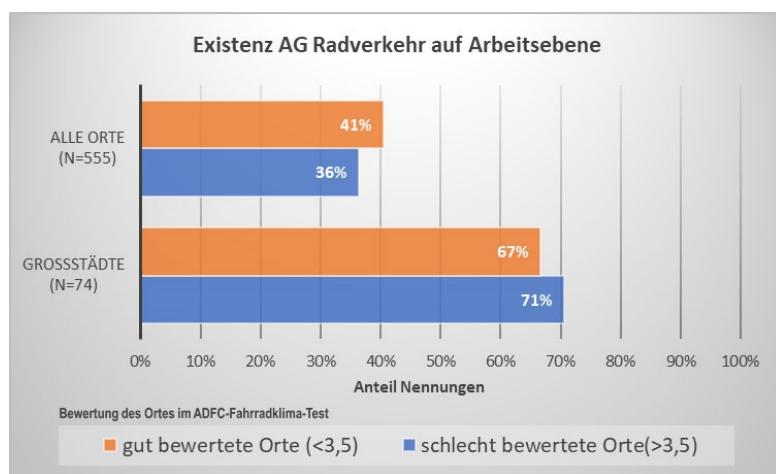


Abbildung 7: Existenz AG Rad auf Arbeitsebene, Unterschied zwischen Orten mit guter und schlechter FKT-Bewertung

2. Im Gegensatz dazu besteht eine signifikante Korrelation zwischen guten Ergebnissen im FKT und der Existenz einer AG Radverkehr auf Leitungsebene, bei denen die Partner in der Regel wichtige strategische Fragen der Radverkehrsförderung abstimmen. Mit der Einrichtung einer solchen AG (z. B. Radforum, Runder Tisch Radverkehr) verdoppeln sich zumindest statistisch gesehen die Chancen, zu einem der gut bewerteten Orte im FKT zu gehören (siehe Abbildung 8).

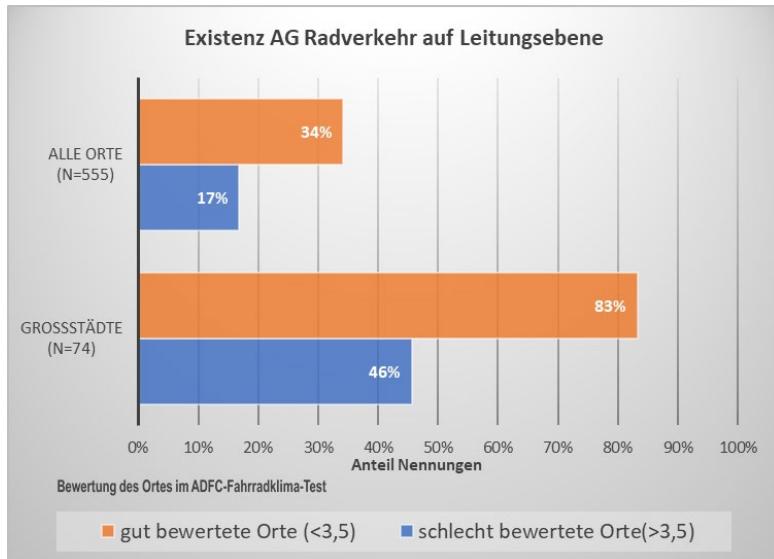


Abbildung 8: Existenz AG Rad auf Leitungsebene, Unterschied zwischen Orten mit guter und schlechter FKT-Bewertung

3. Einen ähnlichen Wirkungsgrad entfaltet eine Führungspersönlichkeit, die aktiv und persönlich das Radfahren unterstützt, z. B. Oberbürgermeister:in oder Baubürgermeister:in. Selbst wenn man berücksichtigt, dass manche Fragebögen in dieser Frage möglicherweise wohlwollend ausgefüllt wurden, zeigt Abbildung 9 eindeutig, dass in fahrradfreundlichen Orten bedeutend öfter eine Führungspersönlichkeit das Radfahren aktiv unterstützt; bei den Großstädten trifft das sogar auf alle zu.

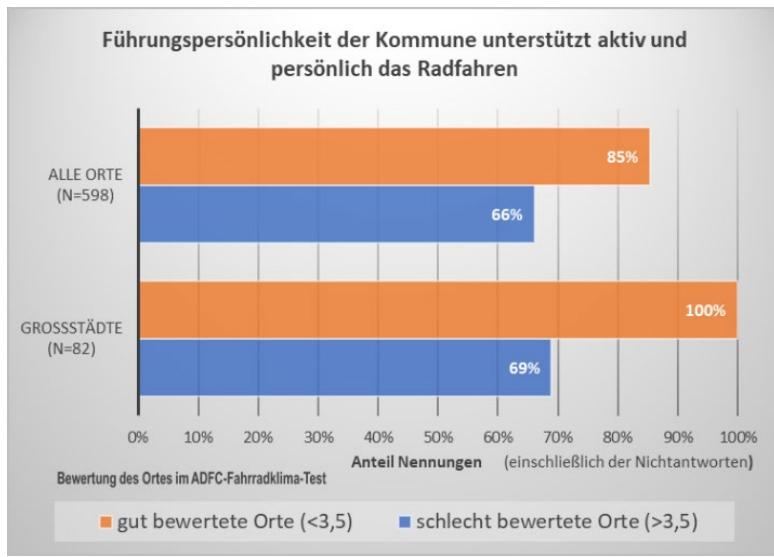


Abbildung 9: Führungspersönlichkeit unterstützt das Radfahren, Unterschied zwischen Orten mit guter und schlechter FKT-Bewertung

4. Vor allem in den Großstädten (95 %, in allen Orten 67 %) existieren flächendeckend schriftlich fixierte Ziele für die Radverkehrsentwicklung. Diese wurden zumeist im Rat beschlossen (85 %). Allerdings gibt es bei der statistischen Betrachtung der Fahrradfreundlichkeit gemäß FKT praktisch keinen Vorsprung von Orten mit fixierten Zielen gegenüber Orten ohne klar benannte Ziele (siehe Abbildung 10). Dies lässt den Schluss zu, dass Ziele oft nur als „Papiertiger“ gesehen werden, selbst wenn sie im Rat beschlossen wurden.

Essenziell ist, ob die Ziele auch messbar und terminiert sind sowie überwacht werden. Schon bei der Betrachtung der Orte mit messbaren Zielen zeigt sich, dass diese sich bezüglich Fahrradfreundlichkeit deutlich von den Orten ohne messbare Ziele abheben (siehe Abbildung 11). Die Einhaltung der SMART-Kriterien sollte bei der Zielformulierung von Radverkehrszielen Standard werden.

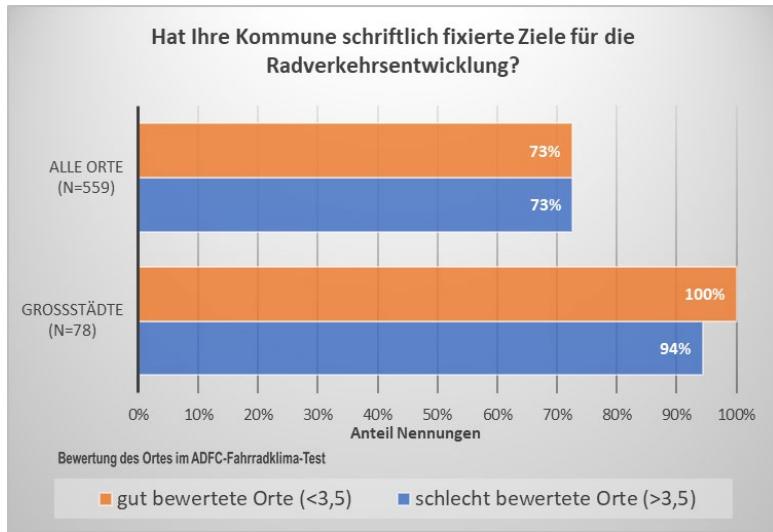


Abbildung 10: Schriftlich fixierte Ziele, Unterschied zwischen Orten mit guter und schlechter FKT-Bewertung

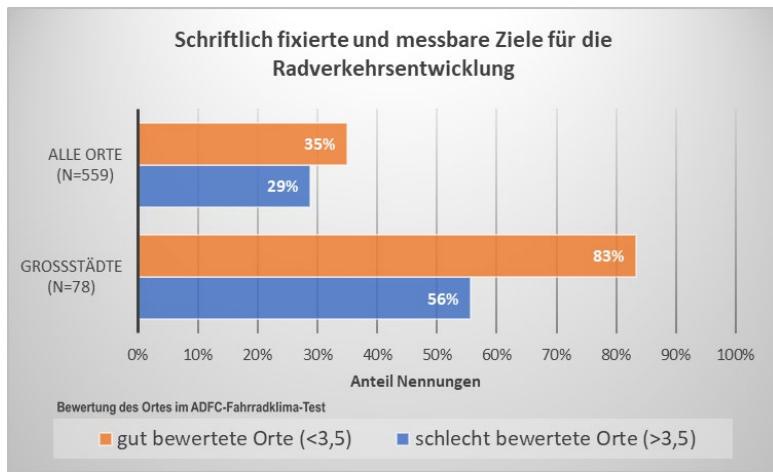


Abbildung 11: Schriftlich fixierte und messbare Ziele, Unterschied zwischen Orten mit guter und schlechter FKT-Bewertung

5. In welchem Umfang verschiedene Infrastrukturmaßnahmen in den befragten Orten umgesetzt werden, zeigt Abbildung 12. Unterschieden wird dabei zwischen den Orten, die sich in den letzten zwei Jahren in der FKT-Bewertung verbessert haben, und denjenigen, die sich verschlechtert haben.

Verbesserungen gehen dabei generell mit einem zahlenmäßig höheren Niveau an Maßnahmen einher. Erstaunlich ist, dass Orte mit Verbesserungen in der FKT-Bewertung sich weniger durch Neubau von Radwegen (+18 %), mehr Ingenieurbauwerke (-4 %) und auch nicht sehr stark durch die Einrichtung von Fahrradstraßen (+24 %) unterscheiden, sondern vor allem durch politisch mutige Maßnahmen wie geschützte Radfahrstreifen (+72 %) oder Radschnellverbindungen (+59 %, allerdings mit geringen Fallzahlen auf geringem Niveau). Eine Signalwirkung für das Gefühl der Fahrradfreundlichkeit scheinen auch die Freigabe von Einbahnstraßen (+49 %) und Markierungslösungen (z. B. Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, +35 %) auszustrahlen.



Abbildung 12: Radverkehrsmaßnahmen, Unterschiede zwischen Orten mit guter und schlechter Entwicklung der FKT-Bewertungen

### Was macht fahrradfreundliche Städte aus?

Mithilfe der Kommunalbefragung können die Maßnahmen zur Radverkehrsförderung identifiziert werden, die in fahrradfreundlichen Orten gemäß ADFC-Fahrradklima-Test wesentlich öfter vorkommen als in den fahrradunfreundlicheren Orten. Zu diesem Zweck wurde der Datensatz der FKT-Platzierungen geteilt: in die Orte in der vorderen Hälfte und in die der hinteren Hälfte. Danach wurde der Anteil der Maßnahmen in beiden Gruppen bestimmt und das Verhältnis als „Gut-zu-schlecht-Faktor“ gebildet. Tabelle 3 zeigt die zehn Maßnahmen, deren Anteil in der besseren Hälfte der platzierten Orte den Anteil der schlechteren Hälfte am stärksten übertrifft. Diese Maßnahmen können als Indikatoren fahrradfreundlicher Orte angesehen werden. Sie beschreiben in der Regel nicht die Maßnahmen, die zum Standardrepertoire der Radverkehrsförderung zählen, sondern die das i-Tüpfelchen sind. Entweder wird viel Geld in die Hand genommen (z. B. für Radunterführungen, Radschnellverbindungen), verkehrspolitisch eine klare Priorität gesetzt (z. B. Grüne Welle für den Radverkehr, Reduktion der Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten) oder es werden subtil über „weiche Maßnahmen“ bewusste Statements zur Radverkehrsförderung abgegeben (z. B. Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, Fahrradzählstelle mit Display, App zur Förderung/Incentivierung des Radfahrens).

Tabelle 3: Maßnahmen, die in den besser bewerteten Orten laut FKT bedeutend häufiger sind als in den schlechter bewerteten Orten

2023/2024 durchgeführte Maßnahmen	Anteil der Orte mit dieser Maßnahme (n=577)		Gut-zu-schlecht-Faktor
	bessere Hälfte der Platzierungen je Ortsklasse	schlechtere Hälfte der Platzierungen je Ortsklasse	
Grüne Welle für Radverkehr	3,3 %	0,4 %	<b>9,2</b>
Fahrradunter- und -überführungen	4,7 %	1,1 %	<b>4,3</b>
Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“	7,3 %	2,9 %	<b>2,5</b>
Neubürger:innen-Information der Kommune zum Radverkehr	19,7 %	8,7 %	<b>2,3</b>
Lichtsignalanlagen mit Grünpfeil für Radverkehr	15,3 %	6,9 %	<b>2,2</b>
Reduktion der Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten	7,0 %	3,6 %	<b>1,9</b>
Installation/Betrieb einer öffentlichen Fahrradzählstelle (mit Display)	22,3 %	11,9 %	<b>1,9</b>
Einrichtung Radschnellverbindung	5,3 %	2,9 %	<b>1,8</b>
Fahrradabstellsatzung mit Qualitätsanforderungen an Abstellanlagen	25,3 %	14,1 %	<b>1,8</b>
Betrieb eines öffentlichen Fahrradverleihsystems mit Lastenrädern	22,0 %	12,3 %	<b>1,8</b>

## Finanzmittel und Personal

Im Rahmen der Kommunalbefragung waren auch konkrete Werte zu den für den Radverkehr eingesetzten Finanzmitteln und zum Personal abgefragt worden. Die Daten müssen noch geprüft und plausibilisiert werden, zeigen jedoch bei erster Betrachtung kaum die erwarteten Zusammenhänge zwischen Ressourceneinsatz und erreichter Qualität der Radverkehrsbedingungen. Das liegt möglicherweise daran, dass die Ansätze zur Zuordnung von Finanzen und Personal in den Kommunen zu unterschiedlich waren. Zwar waren für die Befragung entsprechende Hinweise publiziert worden, die Anwendung ist jedoch sehr zeitaufwendig.

## 5. Fazit und Ausblick

Ein wesentliches Ziel der Kommunalbefragung im Rahmen des FKT ist erreicht worden: Mit den publizierten Steckbriefen haben die Städte und Gemeinden die Möglichkeit erhalten, ihre Aktivitäten in der Radverkehrsförderung darzustellen. Die Daten bieten – insbesondere in Verbindung mit den Bewertungen der Radfahrenden im ADFC-Fahrradklima-Test – ein rundes Bild und eine fundierte Diskussionsgrundlage.

Das Konzept, zur Evaluation der Radverkehrsförderung einfach mit „ja“ oder „nein“ zu beantwortende Fragen einzusetzen, hat sich bewährt. Die Ergebnisse haben dadurch eine beschränkte Aussagekraft, setzen sich aber nicht dem Mangel an Vergleichbarkeit vorhandener Daten in unterschiedlichen Orten aus.

Finanzielle und personelle Ressourcen sind essenziell für die Radverkehrsförderung. Diese Daten sind besonders wichtig, aber ihre Erhebung gestaltet sich schwierig. Dennoch kann die angewandte Methode als zukunfts-fähig eingeschätzt werden, wenn die Kommunen die Vorgaben in der Ausfüllanleitung zur Berechnungsmethodik beachten. Hier muss der Dialog mit den Städten und Gemeinden gesucht werden, um praktikable Konventionen für die Zuordnung von Ressourcen zum Radverkehr zu finden.

Die ADFC-Fahrrad-Kommunalbefragung hat das Potenzial, regelmäßig vergleichbare Daten von einem Großteil der Städte und vielen Gemeinden zu erheben. Diese Daten wären dann auch im Längsschnitt (Zeitverlauf) verfügbar und könnten für jede Art von Evaluationen und Studien mit Radverkehrsbezug genutzt werden. Die Kommunen könnten dadurch von der derzeitigen zeitaufwendigen Praxis entlastet werden, bei Erhebungen immer wieder ähnliche Fragen beantworten zu müssen. Mit dieser Perspektive ist die Hoffnung verknüpft, dass der Nutzen der Befragung in den Kommunen noch stärker gewürdigt wird und damit Rücklauf- und Antwortquote sowie Antwortqualität weiter steigen.

Alles in allem birgt also gerade die Verknüpfung von ADFC-Fahrradklima-Test mit der Fahrradkommunalbefragung die Chance, kontinuierlich qualitativ hochwertige und belastbare Empfehlungen für die Fahrradfreundlichkeit in Deutschland machen zu können.

**Impressum:**

Text: Thomas Böhmer

Redaktion: Barbara Lücke

Bildredaktion: Leonie Rickmann

Grafik: Agentur April

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



**Impressum**

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)

Zimmerstr. 26/27

10969 Berlin

Text: Thomas Böhmer

Redaktion: Barbara Lücke

Stand: Dezember 2025