



## Hinweise zur Nutzung und Interpretation der Daten des ADFC-Fahradklima-Tests

Stand: 24.04.2023

### **Vielfalt der Daten nutzen und Hinweise beachten!**

Neben dem Ranking der Orte nach dem Mittelwert der Gesamtbewertung werden auch Ergebnistabellen publiziert, welche die Ergebnisse nach Ländern ordnen sowie die Prozentanteile der Bewertungen darstellen. Eine weitere Ergebnistabelle stellt die Antworten auf die Frage dar, wie wichtig die Teilnehmenden die bewerteten Aspekte für ihren Ort sehen. Auf den letzten Seiten dieser Tabellen gibt es ausführliche Erläuterungen, die bei der Interpretation beachtet werden sollten.

In der interaktiven Karte kann für jeden Ort ein PDF mit einer Einzelstadtbewertung heruntergeladen werden, wenn man den Ort anklickt. Diese Übersicht enthält alle wichtigen Daten des Ortes in einer aufbereiteten Form. Wenn vorhanden sind auch Zeitreihen vorangegangener Befragungen integriert.

Orte, die nicht die nötige Mindestteilnahmezahl, aber mindestens 30 Teilnahmen erreicht haben, werden im Nachhinein außerhalb der Wertung in einer separaten Tabelle mit Hinweis auf geringere statistische Sicherheit der Werte publiziert. Ab 2022 betrifft das auch Verwaltungsgemeinschaften o.ä. mit mindestens 30 Teilnahmen.

### **Bewertungsskale beachten!**

Die Bewertungen der Teilnehmenden erfolgen auf einer sechsstufigen Skala zwischen zwei gegensätzlichen Aussagen (semantisches Differenzial). Den Angaben werden erst im Nachhinein Werte von 1 (für sehr gut) bis 6 (für sehr schlecht) zugewiesen. Dabei muss nicht jeder Teilnehmer gedanklich von gleichen Abständen zwischen den Bewertungsstufen 1-2-3-4-5-6 ausgehen. Dennoch wird aus praktischen Gründen von dieser vereinfachenden Annahme ausgegangen und in der Regel ein Mittelwert ausgewiesen. Da 1 die beste Bewertung und 6 die schlechteste Bewertung darstellt, werden die Mittelwerte in einer weiteren Vereinfachung oft als Schulnoten interpretiert.

### **Nachkommastellen richtig interpretieren!**

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

### **Antwortverteilung beachten!**

Der in den Tabellen zwar praktische Durchschnittswert sollte nicht der alleinige Maßstab bei der Beurteilung einer Stadt sein. Der Durchschnitt von 10x Bewertung 2 und 10x Bewertung mit 5 ergibt den gleichen Wert wie der Durchschnitt von 10x Bewertung 3 und 10x Bewertung mit 4. Im ersten Fall muss das Ergebnis aber so interpretiert werden, dass es hier zwei Gruppen mit sehr unterschiedlichen Sichtweisen auf die Radverkehrsbedingungen gibt



und der Durchschnitt von 3,5 eher ein Zufallsprodukt ist. Im zweiten Fall kann von gleichartigen Einschätzungen im Bereich zwischen 3 und 4 ausgegangen werden. Deshalb ist in den Einzelstadtübersichten (Städte-PDFs der Interaktiven Karte) die genaue Verteilung der Antworten angegeben. Städte mit einer besonders großen Uneinheitlichkeit der Antworten sind in der Gesamttabelle speziell gekennzeichnet.

### **Genauere Formulierungen beachten!**

Die Bewertung der Fragen erfolgt zwischen den Polen von gegensätzlichen Aussagen (semantisches Differenzial). Die Formulierungen der Aussagen sind bewusst praxisnah und bildhaft<sup>1</sup>, erschweren jedoch die Auswertung, weil bei unterschiedlichen Fragen nicht immer dieselben Wörter zur Beschreibung des „Endpunktes“ und innerhalb einer Frage nicht immer exakte Gegensatzformulierungen verwendet werden.

Beispiele dafür sind:

*Bei uns fahren alle Fahrrad – egal, ob alt oder jung ... fahren eher nur bestimmte Gruppen Fahrrad (z. B. Kinder, Radsportler).*

*Bei uns werden Radwege regelmäßig gereinigt ... werden Radwege selten gereinigt.*

*Bei uns gibt es keine Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen ... gibt es viele Hindernisse auf Radwegen und Radfahrstreifen (z. B. Drängelgitter, Laternen, Werbeständer).*

*Bei uns kommt Fahrraddiebstahl selten vor ... werden Fahrräder oft gestohlen.*

*Bei uns werden Radfahrer/innen an Baustellen bequem und sicher vorbeigeführt ... werden Radfahrer/innen an Baustellen meistens zum Absteigen und Schieben gezwungen.*

Damit sind die absoluten Mittelwerte der einzelnen Fragen nicht exakt vergleichbar. Die exakten Formulierungen sollten beachtet werden.

Ein guter Ansatz ist der Vergleich mit anderen Städten – in der Regel mit dem Durchschnitt der Stadtgrößenklasse. Wenn man zur Bestimmung von Stärken und Schwächen für jede Frage den Abstand der Bewertung eines Ortes zum Mittelwert der Ortsgrößenklasse betrachtet, gleichen sich Formulierungseffekte aus, weil die Formulierungen für alle Städte gleich waren.

Auch beim Vergleich im Zeitverlauf sind die Formulierungseffekte nicht relevant, weil gleiche Formulierungen verwendet wurden. Ggf. kann in den Ergebnistabellen geprüft werden, ob sich Formulierungen im Zeitverlauf geändert haben (nur sehr selten).

### **Vergleichbarkeit als besondere Stärke der Befragung**

Ohnehin liegt die große Stärke des ADFC-Fahradklima-Tests darin, dass die Teilnehmenden in einer großen Zahl von Städten zur gleichen Zeit mit der gleichen Methodik befragt werden. Die dadurch mögliche Vergleichbarkeit sollte ausgiebig genutzt werden.

---

<sup>1</sup> Auch aus Gründen der Vergleichbarkeit mit vorangegangenen Durchgängen des ADFC-Fahradklima-Tests wurden die Fragen bisher weitestgehend unverändert gehalten.



Bitte beachten: Die Bewertungen eines Einzelteilnehmers ebenso wie die Summe der Bewertungen für eine Stadt scheinen von einer bestimmten Grundstimmung getragen zu sein. Die Bewertungen stehen in einem engen Zusammenhang (Korrelation). Das bedeutet: Wenn die erste Frage (Spaß oder Stress) gut beantwortet wird, erhalten auch die anderen Fragen in der Regel ein „gutes“ Antwortmuster.

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

### **Besonderheit der Ortsgrößenklassen im ADFC-Fahradklima-Test**

Während in den „großen“ Ortsgrößenklassen (> 500.000 EW, 200.000 – 500.000 EW, 100.000 - 200.000 EW, 50.000 - 100.000EW) alle deutschen Städte vertreten sind, dürfen in den „kleinen“ Stadtgrößenklassen (20.000 - 50.000 EW, <20.000 EW) Orte mit relativ schlechten Noten nicht automatisch als „Schlusslichter“ betrachtet werden. Denn: In der Gruppe der kleineren und kleinsten Städte sind zwangsläufig nur die fahrradaktiveren Städte dabei. Allein schon die Tatsache, dass die Mindestteilnehmerzahl überschritten wurde, zeigt im Vergleich zu den wahrscheinlich wirklichen Schlusslichtern, dass ein Grundinteresse am Radverkehr besteht.

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

### **Auswertungen auf Landes- und Kreisebene wünschenswert, aber problematisch**

Es wäre schön, wenn auch das Ergebnis der Anstrengungen zur Fahrradförderung auf Kreis- und Landesebene analysiert werden könnten. Dem sind allerdings enge Grenzen gesetzt, weil regional sehr unterschiedliche Bedingungen herrschen, z. B. hinsichtlich der Zusammensetzung aus unterschiedlich großen Orten (in der Regel werden große Städte schlechter bewertet als kleine) mit mehr oder weniger fahrradfreundlichen Stadtstrukturen. Zudem wird der Durchschnitt von Regionen durch die Verteilung der Teilnahmen beeinflusst, d.h. ob nur die typischen Fahrradstädte in die Wertung gekommen sind oder ob lokal auch eine gute Teilnahmewerbung in anderen Orten erfolgte. Tendenzen lassen sich ableiten, indem man ausschließlich die Bewertungen der Städte in der Region, für die Werte aus mehreren Fahrradklimatest-Durchgängen vorliegen, im Zeitverlauf betrachtet.

### **Bewertung historischer Daten**



Den ADFC-Fahrradklima-Test gibt es schon seit 1988, allerdings in einem wesentlich geringeren Umfang als heute. Während die ausgewiesenen Werte der Fahrradklimatest-Durchgänge bis zum Jahr 2003 in einigen Fällen nur den Durchschnitt aus wenigen Einzelbewertungen darstellen, können die Werte ab dem Jahr 2005 als relativ verlässlich betrachtet werden. Hier wurde auf eine statistisch verlässliche Mindestteilnahmezahl Wert gelegt.

Thomas Böhmer  
Studienleiter ADFC Fahrradklima-Test