



Hintergrundpapier

ADFC-Fahrradklima-Test 2022

Zahlen, Daten und Fakten zum Fahrradklima-Test

Berlin, 24. April 2023

H001/23

Der ADFC-Fahrradklima-Test ging 2022 in die zehnte Runde. Hier erfahren Sie interessante Zahlen, Daten, Fakten zum ADFC-Fahrradklima-Test im Allgemeinen und zu den Ergebnissen und Erkenntnissen der Jubiläumsausgabe 2022.

- **Was ist der ADFC-Fahrradklima-Test?**
- **ADFC-Fahrradklima-Test 2022**
- **Die Sieger des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022**
- **Zentrale Ergebnisse 2022**
- **Weitere Erkenntnisse**
- **Tops und Flops**
- **Positive Trends**
- **Schnell Fahrradstadt werden**

Was ist der ADFC-Fahrradklima-Test?

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Umfragen zur Zufriedenheit der Radfahrenden weltweit. Er wird vom Fahrradclub ADFC alle zwei Jahre mit Unterstützung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr durchgeführt. Der ADFC-Fahrradklima-Test misst als bundesweites Stimmungsbarometer die Zufriedenheit von Radfahrenden in deutschen Städten und Kommunen.

Die nicht repräsentative Umfrage ist offen für alle, richtet sich jedoch speziell an die Radfahrenden. Damit fundierte Ergebnisse erzielt werden können, müssen pro Stadt mindestens 50, bei größeren Städten ab 100.000 Einwohner*innen mindestens 75 und bei Städten ab 200.000 Einwohner:innen 100 Abstimmungsergebnisse vorliegen. Die Ergebnisse des Tests haben durch die breite Bürgerbeteiligung hohe Aussagekraft und können Kommunen mit konkreten Empfehlungen helfen, das Angebot für Radfahrende gezielt zu verbessern.

In den vergangenen zehn Jahren haben sich die Teilnahmezahlen (von 79.000 im Jahr 2012 auf 245.000 im Jahr 2022) und die Zahl der Teilnahmeorte (von 332 auf 1.114) mehr als verdreifacht. Besonders bemerkenswert ist die Zahl der Orte in der Ortsgrößenklasse unter 20.000

Einwohner:innen, die sich von 39 auf 474 mehr als verzehnfacht hat. Das zeigt: Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine Erfolgsgeschichte. Das Interesse am Fahrradklima in den Kommunen hat stetig zugenommen, das Fahrrad gewinnt als Verkehrsmittel an Bedeutung. Immer mehr Radfahrende und Kommunen beteiligen sich am Ranking, wodurch die Datenverfügbarkeit steigt.

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist ein echter Exportschlager: Von 2012 bis 2022 haben andere Länder die Methodik des ADFC-Fahrradklima-Test adaptiert. Frankreich, Tschechien, Polen, Schweden und die Niederlande führen regelmäßig ähnliche Befragungen durch. Ein vom ADFC initiiertes internationales Netzwerk mit weiteren Playern, etwa aus den USA und der Schweiz, trifft sich jedes Jahr zum Austausch auf der VeloCity-Konferenz, der größten Fahrradfachveranstaltung weltweit. 2023 findet sie in Leipzig statt.

ADFC-Fahrradklima-Test 2022

2022 fand der ADFC-Fahrradklima-Test zum zehnten Mal statt. Von September bis November 2022 konnten Interessierte auf www.fahrradklima-test.adfc.de an der Umfrage teilnehmen. Gefragt wurde in 27 Fragen und 5 Zusatzfragen beispielsweise danach, ob man sich auf dem Rad sicher fühlt und wie gut die Radwege sind. Das Thema der Sonderbefragung 2022 ist das Radfahren im ländlichen Raum. Fünf zusätzliche Fragen sprechen speziell die Bedürfnisse der Radfahrenden in kleineren Orten und im Umland an. Darin geht es etwa darum, wie gut und sicher die Nachbarorte zu erreichen sind.

Bei der zehnten Ausgabe des ADFC-Fahrradklimatests haben rund 245.000 Radfahrer:innen teilgenommen. Das sind 15.000 mehr als 2020 und so viele wie nie zuvor. 1.114 Städte und Gemeinden sind in die Wertung gekommen, auch das ist ein neuer Rekord (2020: 1024 Orte 2018: 683 und 2016: 539 Orte). Immer mehr Orte unter 100.000 Einwohner:innen erreichen die Mindestteilnahmezahl.

Die Umfrage erreicht große Teile der Gesellschaft und immer mehr Menschen. Sie gewinnt durch immer mehr bewertete Städte und Gemeinden weiter an Bedeutung: Alle Orte in Deutschland mit mehr als 50.000 Einwohner:innen sind inzwischen im Fahrradklima-Test enthalten, in der Ortsgrößenklasse 20.000-50.000 Einwohner:innen sind neun von zehn Orten mit dabei. Damit liegen für 65% der Bevölkerung Angaben zur Fahrradfreundlichkeit ihres Wohnortes vor. In allen Teilnahmeorten leben insgesamt 54,3 Millionen Menschen.

Der ADFC-Fahrradklimatest erreicht bei weitem nicht nur Mitglieder des Fahrradclubs, im Gegenteil: 84% der Teilnehmenden sind keine ADFC-Mitglieder. Der Anteil der teilnehmenden Frauen steigt kontinuierlich (von 43% im Jahr 2020 auf 44%). Ein großer Teil der Befragten (>90%) nutzt Fahrrad und Auto (entweder eigenes Auto oder Car-Sharing) und kennt somit beide Perspektiven. Die meisten Teilnehmenden sind Vielfahrende und nutzen das Fahrrad (fast) täglich (63%) oder mindestens einmal in der Woche (91%). Der Anteil der reinen Freizeitradler:innen ist im Vergleich zum letzten Mal zurückgegangen, 62 Prozent der Teilnehmenden nutzen das Rad auch im Alltag.

Die Sieger des ADFC-Fahrradklima-Tests 2022

Jede Siegerstadt hat ihre Eigenheiten, aber in allen Städten fühlen sich die Radfahrenden vergleichsweise sicher und als Verkehrsteilnehmende akzeptiert – beides sind wichtige Voraussetzungen dafür, dass sich Menschen gerne aufs Rad setzen. Positiv bewerten die

Teilnehmenden in den Siegerstädten auch die Werbung für das Radfahren. Wo das Radfahren in der Öffentlichkeit präsent ist und positiv dargestellt wird, fühlen sich Radler:innen offenbar auch besonders wohl.

Als Sieger wurden ausgezeichnet:

Bremen (Note 3,6) bleibt in Führung bei den Großstädten in der Klasse über 500.000 Einwohner:innen. Frankfurt am Main (3,6) verbessert sich kontinuierlich und verdrängt Hannover (3,6) vom 2. auf den 3. Platz. Alle drei Städte liegen dicht beieinander.

Münster (Note 3,0) übernimmt wieder den 1. Platz in der Klasse über 200.000 Einwohner:innen. Karlsruhe (3,1) und Freiburg im Breisgau (3,1) folgen auf Platz 2 und 3. Freiburg holt stark auf. Auch hier liegen die drei Erstplatzierten nur hauchdünn auseinander.

Erlangen (Note 3,2) übernimmt den 1. Platz in der Klasse über 100.000 Einwohner:innen. Göttingen (3,5) belegt Platz 2, Darmstadt (3,6) löst erstmalig auf einem der ersten Plätze Heidelberg auf Platz 3 ab.

Nordhorn (Note 2,8) verteidigt den 1. Platz in der Klasse über 50.000 Einwohner:innen. Bocholt (3,1) und Tübingen (3,1) folgen auf Platz 2 und 3. Tübingen verbessert sich seit 2020 stark und zieht an Konstanz (3,4) vorbei.

Baunatal (Note 2,5) holt in der Klasse über 20.000 Einwohner:innen den ersten Platz. Meckenheim (2,6) folgt auf Platz 2. Coesfeld (3,0) ist erstmals im Ranking und löst Westerstede auf Platz 3 ab.

Wettringen (Note 2,0) belegt Platz 1 in der Klasse bis 20.000 Einwohner:innen. Reken (2,4) und Rutesheim (2,5) folgen auf Platz 2 und 3.

Aufholer

In der Kategorie **Aufholer** werden die Städte mit den stärksten Verbesserungen gegenüber dem letzten ADFC-Fahrradklima-Test in der jeweiligen Ortsgrößenklasse ausgezeichnet. Besonders hervortun konnten sich die Aufholerkommunen mit herausragenden Bewertungen für die Fahrradförderung in jüngster Zeit, mit gutem Winterdienst und bei der Werbung für das Radfahren. Unter den Aufholern besonders präsent ist der Großraum Köln-Bonn.

- **Köln** (von 4,4 auf 4,2) (>500.000 EW)
- **Bonn** (von 4,2 auf 3,8) (>200.000 EW)
- **Koblenz** (von 4,7 auf 4,3) (>100.000 EW)
- **Landshut** (von 4,2 auf 3,9) (>50.000 EW)
- **Bad Honnef** (von 4,5 auf 3,6) (>20.000 EW)
- **Neuenkirchen** (von 3,4 auf 2,9) (<20.000 EW)

Sonderpreis Ländlicher Raum

Den Sonderpreis als Ort mit bester Bewertung in der Kategorie „Radfahren im ländlichen Raum“ erhält **Wettringen**. In den fünf Zusatzfragen zum Radfahren im ländlichen Raum erzielte die Stadt einen Durchschnitt von 1,7. In die Bewertung flossen drei Fragen zur Erreichbarkeit der Nachbarorte ein, bei denen Wettringen überall die beste Bewertung aller Orte erhielt. Wettringen bietet demnach schnelle und komfortable Radwege in die Nachbarorte (Note 1,5). Ebenso gut wurde die

eigenständige Radmobilität von Kindern und Jugendlichen bewertet. Kleine Abschlüsse gab es nur bei der Frage zum Radparken am Bahnhof.

Zentrale Ergebnisse 2022

Gesamtnote 3,96: Das Fahrradklima in Deutschland ist noch ausbaufähig. Zudem stagniert es insgesamt seit 2020 auf ausreichendem Niveau (2020: Note 3,93). Das bedeutet: Viele Radfahrende sind noch nicht zufrieden, ihre Erwartungen an die Radfahrbedingungen in ihrer Kommune werden nicht immer erfüllt.

In Metropolen geht es voran: Leichte Verbesserungen sind bei den Großstädten mit über 500.000 Einwohner:innen zu verzeichnen. Hier erkennen die Menschen Verbesserungen bei der Fahrradförderung in jüngster Zeit, beim Angebot an öffentlichen Rädern, bei Abstellanlagen und Falschparkerkontrollen. Das belohnen sie mit besseren Bewertungen. Köln, Hamburg, und Frankfurt ziehen die Gesamtbewertung ihrer Größenklasse so weit hoch, dass die Großstädte mit über 500.000 Einwohner:innen in diesem Jahr als einzige Klasse eine Verbesserung erreichen. In den Aufsteiger-Spitzenstädten stechen signifikante Verbesserungen bei der Breite der Radwege und der Fahrradförderung in jüngster Zeit heraus.

- In **Köln**, der Aufsteiger-Spitzenstadt in dieser Ortsgrößenklasse, stechen signifikante Verbesserungen bei der Breite der Radwege (5,4 auf 5,1) und beim Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen heraus (5,1 auf 4,8). Die Fahrradförderung in jüngster Zeit wurde fast eine ganze Notenstufe besser bewertet (4,1 auf 3,3).
- **Hamburg** hat sich sowohl bei den Fragen „Breite der Radwege“ als auch „Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer“ und Falschparkerkontrolle deutlich gesteigert. Seit Jahren erhält Hamburg einen Spitzenwert für sein Radverleihsystem.
- **Frankfurt** erzielt relative Bestnoten bei der Fahrradförderung in jüngster Zeit, Wegweisung und Fahrradmitnahme im Öffentlichen Personennahverkehr, hat aber auch bei der Infrastruktur bezüglich der Breite und Qualität der Radwege die Nase vorn. Das Fahren auf Radwegen und Radfahrstreifen hat sich um 0,3 Notenstufen verbessert, das spiegelt die großen Anstrengungen der Stadt wider.

Auf dem Land wird das Fahrradklima nicht besser: Im ländlichen Raum bekommen die Radfahrbedingungen zwar etwas bessere Durchschnittsnoten als in größeren Städten, zum Beispiel weil die Menschen hier mehr Platz zum Radfahren haben und es weniger Konflikte mit Autos gibt, allerdings verändert sich das Fahrradklima auf dem Land laut Umfrage nicht so spürbar wie in den Großstädten.

Weitere Erkenntnisse

Gesundheit, Spaß und Sport werden häufig als Motive für die Fahrradnutzung genannt. Besonders Männer nennen diese individuell-emotionalen "Bewegungsmotive" als Gründe fürs Radfahren, Frauen nennen öfter sogenannte „Pragmatismusmotive“ wie **Flexibilität, Kosten** und **Zeitersparnis**.

Immer mehr Menschen nennen die **Umweltfreundlichkeit** als Motiv für die Fahrradnutzung. Umweltfreundlichkeit ist einer der zwei am häufigsten genannten Gründe dafür, dass Menschen aufs Rad steigen, in den Metropolen mit mehr als 500.000 Einwohner:innen sogar der häufigste.

Bei den Nutzungsmotiven gibt es erkennbare **Stadt-Land-Unterschiede**: Je kleiner die Orte sind, desto seltener begründen die Teilnehmenden ihre Fahrradnutzung mit den „Pragmatismusmotiven“ **Flexibilität** und **Zeit**. Mit sinkender Ortsgröße bis hin zu Orten unter 20.000 Einwohner:innen nimmt die Nennung dieser Motive stark ab. Auch die Motive „Parksituation“ und „Bequemlichkeit“ werden seltener genannt.

Bequemlichkeit scheint ein Indikator für allgemein gute Radverkehrsbedingungen zu sein. In allen Gewinnerstädten im ADFC-Fahrradklima-Test wird das Motiv besonders oft genannt. Mit anderen Worten: Radfahrende nehmen lieber das Rad und lassen das Auto stehen, weil sie darin Vorteile sehen – etwa, dass sie schneller ans Ziel kommen, entspannter fahren können oder keinen Parkplatz suchen müssen.

Im Vergleich zu 2020 ist die Nennung von **Kostengründen** für die Fahrradwahl gestiegen – wahrscheinlich aufgrund der wirtschaftlichen Situation durch Ukraine-Krieg, steigende Lebenshaltungskosten und die Energiekrise. Das Fahrrad ist also ein krisenfestes und günstiges Transportmittel. Im Jahr 2020 gaben noch 33 Prozent der Teilnehmenden Kostengründe als Motiv an, 2022 waren es schon 49 Prozent. In kleineren Orten war die Steigerung besonders hoch, beispielsweise in der Ortsgrößenklasse unter 20.000 Einwohner:innen von 24 auf 43 Prozent.

Lastenräder werden immer beliebter, vor allem in größeren Orten. 4,4 Prozent der Teilnehmenden gaben 2022 das Lastenrad als hauptsächlich genutzten Radtyp an, ein deutlicher Zuwachs im Vergleich zu 2020 (3,0%). Dabei gilt der Trend: Je größer die Stadt, desto beliebter das Lastenrad. In Städten mit mehr als 500.000 Einwohner:innen beträgt der Anteil der Teilnehmenden mit Lastenrad 6,6 Prozent.

Pedelecs werden ebenfalls immer beliebter, vor allem auf dem Land. Innerhalb von sechs Jahren hat sich der Anteil von E-Fahrrädern fast verdreifacht (von 12% auf 35%). Beliebter sind sie vor allem in kleineren Orten. In der Ortsgrößenklasse unter 20.000 Einwohner:innen nutzen bereits 42 Prozent der Teilnehmenden ein Pedelec als hauptsächlich genutzten Radtyp, in den Großstädten über 500.000 Einwohner:innen sind es knapp 17 Prozent.

Die Themen **Fahrradmitnahme** in Bus und Bahn und die **Radwegbreite** werden für die Teilnehmenden immer wichtiger. Bei den unter 18-Jährigen werden die **Radverbindungen zu Nachbarorten** als besonders wichtig bewertet.

Tops und Flops

TOPS – diese Punkte wurden 2022 am besten bewertet:

- Erreichbarkeit des Stadtzentrums 2,7
- geöffnete Einbahnstraße in Gegenrichtung 2,7
- zügiges Radfahren 3,1

FLOPS – diese Punkte wurden 2022 am schlechtesten bewertet:

- Breite der Wege für Radfahrer 4,7

- Falschparkerkontrolle auf Radwegen 4,7
- Führung an Baustellen 4,7

Positive Trends

Die Öffnung von **Einbahnstraßen** für Radfahrende in die Gegenrichtung ist eine einfache, kostengünstige und wirkungsvolle Maßnahme für ein besseres Radverkehrsnetz. Das zeigen die Bewertungen, die sich seit 2012 überall dort stark und kontinuierlich verbessert haben, wo die Städte das Thema aufgegriffen und umgesetzt haben.

Fahrradverleih und öffentliche Räder sind Gewinnerthemen, sowohl in den Metropolen als auch in den kleineren Orten. Bis hin zur Ortsklasse mit 20.000-50.000 Einwohner:innen gibt es Orte mit guten Bewertungen in diesem Punkt – das lässt den Schluss zu, dass es dort funktionierende Radverleihsysteme gibt – entweder von örtlichen Händlern und Anbietern oder von größeren Bike-Sharing-Anbietern. Hamburg (2,0) und Freiburg (1,8) stehen bei dem Thema besonders gut da.

Auch die **Baustellenführung** bewegt Radfahrende jedes Jahr. Die Bewertungen für diesen Punkt bleiben seit 2012 auf niedrigem Niveau, verbessern sich aber leicht, zumindest in den Großstädten. Radfahrende werden hier laut Umfrage bei der Baustellenführung inzwischen besser berücksichtigt, – entsprechend hat sich hier auch die Bewertung verbessert. Herausragendes Beispiel ist hier Berlin mit einer Verbesserung von 0,6 Notenstufen seit 2016.

Auch beim **Winterdienst** tut sich was. Seit 2012 steigen die Bewertungen für dieses Thema in allen Ortsgrößenklassen. Münster (2,8) und München (3,8) ragen dabei bei den Großstädten in ihrer Klasse besonders heraus, bei den mittelgroßen Städten (20.000-50.000 Einwohner:innen) geht Meckenheim bei Bonn mit gutem Beispiel voran (2,5).

Positiv entwickeln sich auch die Wahrnehmung von **Werbung fürs Radfahren** und von positiver **Medienberichterstattung** zum Thema. Hier stechen besonders traditionelle Fahrradstädte wie Münster oder Oldenburg hervor. Auch Mannheim, das seit den 200-Jahres-Feierlichkeiten zur Erfindung von Karl Drais im Jahr 2017 die Fahrradfreundlichkeit für sich entdeckt hat, schneidet bei dem Thema gut ab.

Schnell Fahrradstadt werden

Die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests zeigen, dass es vielerorts noch Nachholbedarf gibt und dass die Radfahrbedingungen in vielen Orten in Deutschland noch nicht optimal sind. Die gute Nachricht: Jede Kommune, jede Stadt und jede Gemeinde kann fahrradfreundlich werden - und das kann ganz schnell gehen. Für alle, die in ihren Kommunen die Verkehrswende vorbringen und Deutschland zum Fahrradland machen wollen, hat der ADFC eine hilfreiche Toolbox zusammengestellt. Hier finden sich hilfreiche Werkzeuge, Konzepte und Denkanstöße für mehr Fahrradfreundlichkeit vor Ort: www.adfc.de/toolbox

Hinweis an Redaktionen: Die gesamte Pressemappe inklusive Hintergrundmaterial, Fotos und Infografiken finden Sie online in unserem Pressebereich. Hier finden Sie auch den Kontakt zu den regionalen Presseverantwortlichen des ADFC. Alle Ergebnisse sowie zahlreiche Erklärtexpte gibt es auf www.fahrradklima-test.adfc.de.

Über den ADFC

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit mehr als 220.000 Mitgliedern und über 500 regionalen Gliederungen die größte Interessensvertretung von Radfahrer*innen weltweit. Er versteht sich als treibender Faktor für die Verkehrswende – für mehr Lebensqualität in den Städten und für eine klimaneutrale Mobilität.

Aktuelle Posts **auf** [Twitter](#), [Facebook](#), [Instagram](#), [Youtube](#) mit den Hashtags **#fkt22** und **#radklima**.

Kontakt

ADFC-Bundespressestelle
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin
Telefon: 030-209 14 98-65
E-Mail: presse@adfc.de
Internet: www.adfc.de

Hier können Sie die [ADFC-Pressinfos abbestellen](#).