

## Ergebnisse des Fahrradklimatests 2014 für Nürnberg: Aufstieg, Abstieg oder unentschieden?

1.195 Teilnehmer der ADFC-Umfrage gaben im Herbst 2014 dem Fahrradklima in der Stadt Nürnberg im Mittel die Schulnote 4,04. Das liegt etwa 0,25 Notenpunkte unter dem Mittel von 38 anderen Großstädten mit mehr als 200.000 Einwohnern (dort Note 3,8).

Zwei Jahre zuvor hatten sich 1152 Teilnehmer aus Nürnberg beteiligt und dabei dem Fahrradklima in der Stadt Nürnberg die Note 3,89 gegeben; das lag knapp unter dem Mittelwert der damals beteiligten 37 anderen Großstädte über 200.000 Einwohnern (dort Note 3,8).

Was kann man damit für Nürnberg aus dem Fahrradklimatest herauslesen?

- Nürnberg liegt unauffällig im Mittelfeld?
- Die Veränderung ist relativ gering und jenseits signifikanter Größenordnungen?
- Es sind weder ein Aufstieg noch ein Abstieg erkennbar?

Bei Betrachtung des Gesamtindex und beim Vergleich mit dem Mittelwert aller anderen Großstädte liegt eine Bejahung dieser Fragen nahe. Speziell auch die geringen Größenordnungen der Unterschiede (0,15 bzw. 0,25 Notenpunkte) lassen die Differenzen unwesentlich erscheinen.

Ein anderes Bild ergibt sich, wenn man die Ergebnisse differenzierter anschaut. Dazu gibt es folgende Ansatzpunkte:

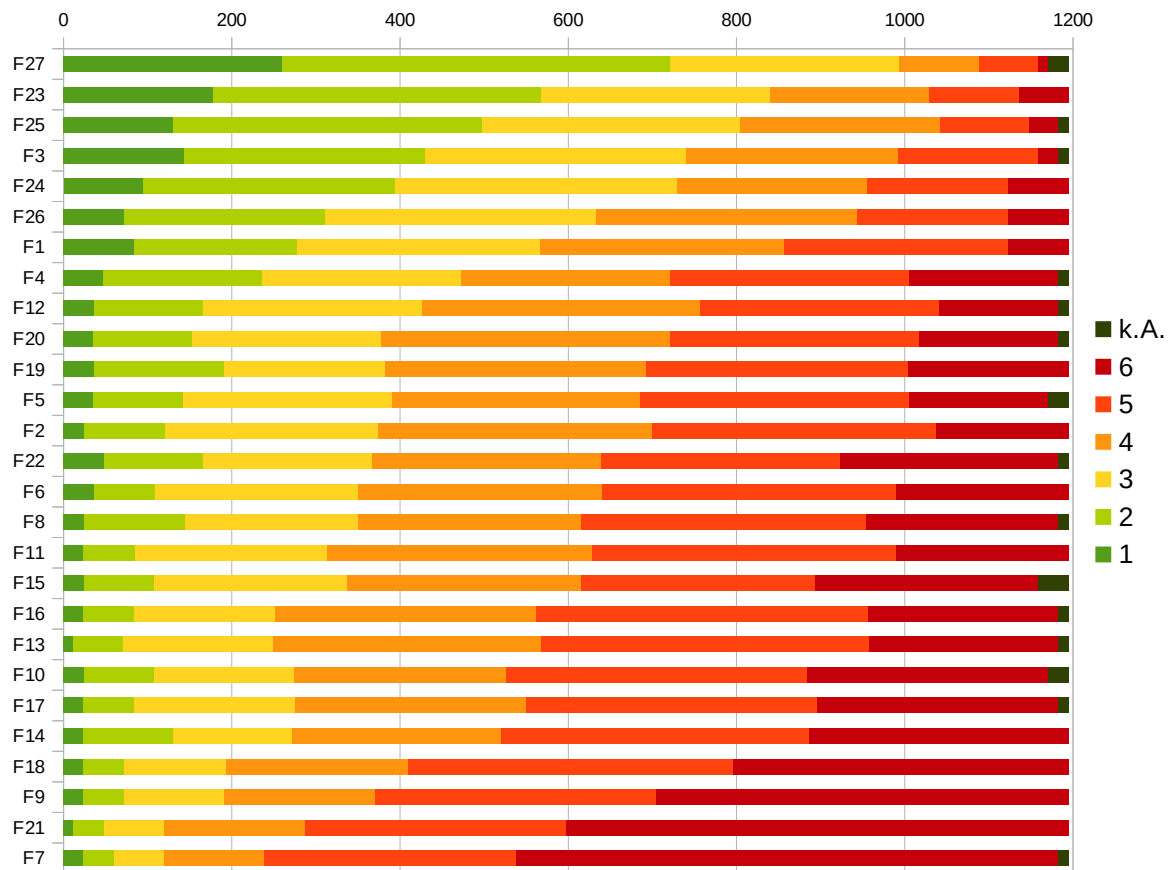
- Erhöhung der Transparenz: Betrachtung des Spektrums der Bewertungen zu den Einzelfragen statt des Mittelwertes der Bewertungen
- Differenzierung nach den 27 Einzelfragen, die hinter dem Gesamtindex stehen
- Einordnung der Ergebnisse für Nürnberg in das Gesamtspektrum der Einzelergebnisse für die anderen Großstädte

Zuvor ist es sinnvoll, der Frage nachzugehen, welche Relevanz eigentlich eine Abweichung von 0,15 Notenpunkten (2014 gegenüber 2012) für das Fahrradklima in Nürnberg hat. Dem kann sich einmal dadurch nähern, dass man überlegt, was geschehen müsste, damit der Fahrradklimaindex für Nürnberg um 0,15 Notenpunkte besser ausfällt. Das wäre dann der Fall, wenn bei allen 27 Fragen das Ergebnis um 0,15 Notenpunkte besser ausfällt. Eine solche Verbesserung wird erreicht, wenn 15% der Teilnehmer (also etwa 180) bei allen 27 Fragen ihre Bewertung um eine Note nach oben verbessern ... oder 45% der Teilnehmer (also etwa 540) bei jeweils 9 Fragen ihre Bewertung um eine Note verbessern. Dies verdeutlicht, dass eine Veränderung der Ergebnisse um 0,15 Note nicht durch kleine Zufälligkeiten erfolgt, sondern Ergebnis einer ausgeprägten Veränderung bei vielen Fragen und vielen Teilnehmern ist.

Dies spiegelt sich auch in der Erklärung der Sicherheit der Ergebnisse durch die Autoren der Klimatest-Studie wieder. Sie geben für Münster und Dresden das 95%-Sicherheitsintervall für das Gesamtergebnis mit +/- 0,05 Notenpunkten an. Da sich für Nürnberg 85% mehr Teilnehmer als für Münster und 20% mehr als für Dresden beteiligten, können diese Werte auch als Richtlinie für Nürnberg genutzt werden. Die Veränderung um 0,15 Notenpunkte dürfte auch von daher mehr als einen rein zufälligen Effekt widerspiegeln.

Der Gesamtindex ergibt sich aus einer doppelten Mittelwertbildung: Zunächst werden die Einzelbewertungen (im Sinne von Einstufungen oder Benotungen von 1=sehr gut bis 6=sehr schlecht) zu einer Durchschnittsnote umgerechnet und dann wird aus den Durchschnittsnoten aller 27 Fragen eine Gesamtdurchschnittsbewertung berechnet.

Die unten stehende Grafik zeigt farblich differenziert die Verteilung der insgesamt rund 32.000 Einzelbewertungen: auf der einen Seite wurde 1.524 mal die Note „sehr gut“ vergeben (4,8% aller abgegebenen Einzelbewertungen, dunkelgrün) und 4025 mal die Note „gut“ (12,6%, hellgrün) sowie 5846 mal die Note „befriedigend“ (18,3%). Das sind insgesamt fast 11.400 Bewertungen, bei denen zu Einzelaspekten eine eher positive Einschätzung abgegeben wurde (35,6%). Dem stehen auf der anderen Seite 20.600 Bewertungen gegenüber, die bei den Einzelaspekten eine eher negative Einschätzung wiedergeben: 6.961 mal „ausreichend“ (21,7%, orange), 7.693 mal „mangelhaft“ (24,0%, hellrot) und 5.976 mal „ungenügend“ (18,7%, dunkelrot).



Im Mittel aller 32.000 Einzelbewertungen ergibt sich der im orangefarbenen Bereich liegende Gesamtindex von 4,04 Punkten.

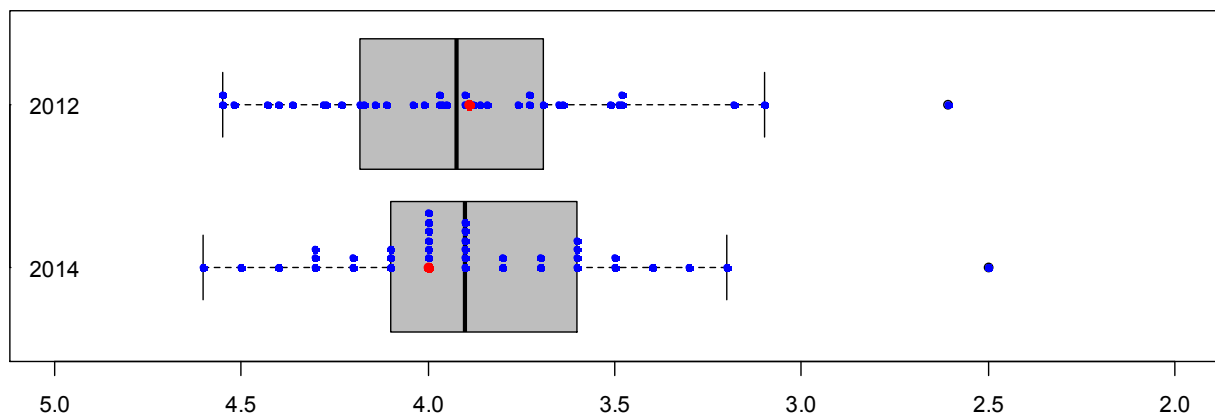
Wenn man verstehen will, was dieser Wert für das Fahrradklima in der Stadt Nürnberg bedeutet, muss man sich die Einzelfragen in ihrer Differenzierung anschauen: Bei den oben in der Grafik stehenden Fragen überwiegen die positiven Einschätzungen: Bei „F27 Öffentliche Fahrräder“, „F23 Erreichbarkeit des Stadtzentrums“ und „F25 Geöffnete Einbahnstraße in Gegenrichtung“ liegen die Einschätzungen im Mittel bei 2,40 bzw. 2,86 bzw. 2,94. Das Angebot von Noris-Bike ist offensichtlich bekannt und die Verfügbarkeit ist im Stadtbild gut sichtbar. Die fortgesetzte Freigabe von Einbahnstraße in Gegenrichtung wird ebenso von den Radfahrern offensichtlich wahrgenommen und trägt positiv zum Fahrradklima in der Stadt bei. Bei den Fragen „F26 Wegweisung für Radfahrer“ und „F1 Spaß oder Stress“ halten sich positive und negative Einschätzungen ungefähr die Waage, was zu einem Notenwert in der Mitte von 1 und 6 führt: 3,42 bzw. 3,57.

Am unteren Ende der Tabelle überwiegen negative Einschätzungen bei „F7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen“, „F21 Führung an Baustellen“ und „F9 Ampelschaltungen für Radfahrer“, wofür sich Notenwerte von 5,17 bzw. 5,11 bzw. 4,86 ergeben. Bei den Fragen F7 und F21 bzgl.

Falschparker und Baustellen gibt es mit insgesamt je 120 Nennungen bei den Noten 1 bis 3 nur 10% Zustimmung.

Die Differenzierung nach den Einzelfragen sollte daher auch beim Vergleich Nürnbergs mit den anderen Großstädten verwendet werden.

Zuvor aber noch ein Blick auf die andere Dimension der Differenzierung, nämlich der Einordnung der Ergebnisse für Nürnberg in das Gesamtspektrum der Einzelergebnisse für die anderen Großstädte, zunächst einmal für den Gesamtindex. Statt des Mittelwertes über alle Städte spielt der Medianwert eine größere Rolle; das ist der Wert, der die Liste der Werte für die einzelnen Städte teilt: je 50% der Städte liegen unter bzw. über dem Wert. Für 2014 liegt der Median für den Gesamtindex bei 3,9 und für 2012 bei 3,925. Der Klimaindex für Nürnberg liegt damit für 2014 über diesem Wert (also etwas schlechter) und für 2012 etwas unter diesem Wert, also etwas besser. Das Gesamtklima für Nürnberg hat sich also um einige Rangpositionen verschlechtert: von Rang 17 von 38 auf Rang 26 von 39. Die nachfolgende Grafik veranschaulicht diese Zusammenhänge im Detail, wie sich also der Klimaindex für Nürnberg im Vergleich zu den anderen Städten darstellt.



Die Werte für Nürnberg sind rot eingezeichnet, die Werte für die anderen Großstädte in blau. Die mittlere graue Box kennzeichnet den Bereich der Werte. In die die mittleren 50% aller Städtewerte fallen, die mittlere schwarze Linie ist der Median (linke bzw. rechte Begrenzung der Box sind die Obergrenze für das untere Viertel <unteres Quartil> und für das obere Viertel <oberes Quartil>). Die x-Achse ist hier so gerichtet, das hohe Werte („schlechte Ergebnisse“) unten liegen und niedrige Werte („gute Ergebnisse“) oben.

In dieser Gesamtsicht bestätigt sich das Bild, dass das Fahrradklima für Nürnberg irgendwo im „Mittelfeld“ liegt.

Etwas andere Sichten ergeben sich, wenn sich die Lage der Werte für die Stadt Nürnberg im Vergleich zu den anderen Städten anschaut und auch die Veränderung 2014 gegenüber 2012 betrachtet.

Die Lage der Werte für Nürnberg im Vergleich zu den anderen Städten ist in Anlage 1 dargestellt. Dazu wird eine Grafik wie die obere eingesetzt, jetzt mit Werten nur aus 2014, aber für alle einzelnen 27 Fragen. Sortiert sind die Fragen nach der Bewertung für Nürnberg, also so wie in der farbigen Übersicht oben auf Seite 2. Jetzt kann man erkennen, inwieweit Nürnberg dort, wo die Stadt in der Bewertung die besten Werte erhalten hat, auch „gut“ liegt im Vergleich zu den anderen Städten. Das ist zum Beispiel bei Frage 27 (Öffentliche Fahrräder) der Fall. Nur 6 Städte erreichen hier bessere Werte. Etwas anders sieht es bei der Frage 23 (Erreichbarkeit des Stadtzentrums) aus, bei der Nürnberg seinen zweitbesten Wert erzielt, aber im Vergleich zu den anderen großen Städten nur knapp einen mittleren Platz erreicht.

Interessant ist Frage 10 (Winterdienst auf Radwegen). Der Wert in Nürnberg ist mit 4,5 zwar nicht wirklich gut (9-ter Platz von unten bei den 27 Werten für Nürnberg), aber im Vergleich zu den anderen Städten schneidet Nürnberg hier deutlich besser ab als die Mehrheit.

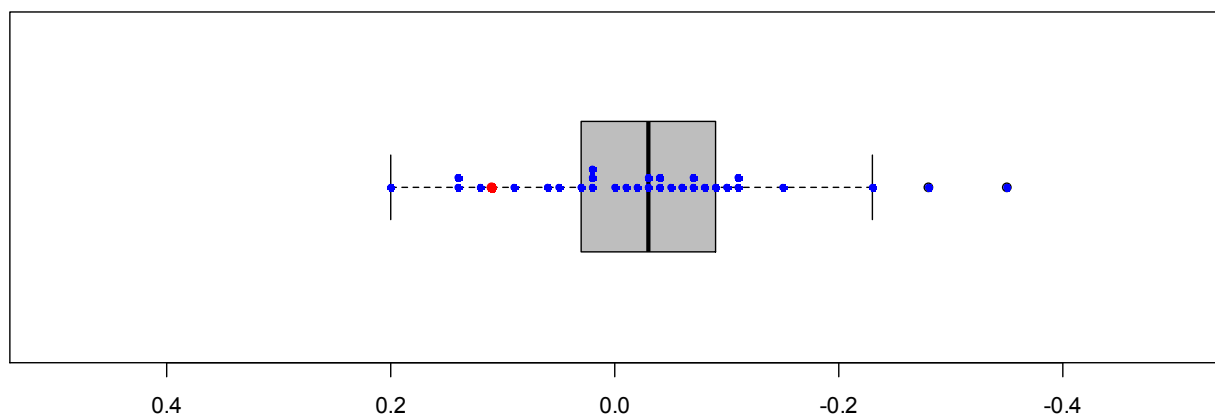
Die zweite Grafik im Anhang ist inhaltlich gleich aufgebaut wie die erste Grafik, aber hier ist die Sortierung anders: oben stehen die Fragen, bei denen Nürnberg im Vergleich zu den anderen Städten 2014 gut abschneidet. In dieser Sicht wird deutlich, dass Nürnberg sich mit dem Thema F10 (Winterdienst auf Radwegen) im Vergleich zu den anderen Themen gut behaupten kann und für Nürnberg dieses Thema den dritten Platz unter allen Themen bekommt. Besser platzieren konnte sich für Nürnberg nur die Themen F4 (Werbung für Radfahren, Platz 2) und F27 (Öffentliche Fahrräder, Platz 1). Noch ein Hinweis also, dass sich die Initiativen von SÖR für einen besseren Winterdienst gelohnt haben und von den Radfahrern anerkannt werden.

In der letzten Grafik des Anhangs sind die Veränderungen der Bewertungen 2014 gegenüber 2012 dargestellt, vergleichbar mit den beiden vorangegangenen Grafiken. Hier wurden die Fragen nach den Veränderungen für Nürnberg sortiert, oben die positiven Veränderungen, unten die Verschlechterungen. Hier landet jetzt der Winterdienst auf Radwegen (F10) sogar auf den ersten Platz, Bei keinem anderen Thema wurde Verbesserung so deutlich wahrgenommen. Man sieht aber, dass auch andere Städte Verbesserungen in der Bewertung erreicht haben, manche sogar erheblich mehr als Nürnberg.

Weitere positive und überdurchschnittliche Verbesserung erfährt in der Bewertung auch das Thema F25 (Geöffnete Einbahnstraße in Gegenrichtung).

Allerdings liegen die Veränderungen bei den meisten Themen unter dem Durchschnitt der anderen Städte und bei den meisten Themen sind es Verschlechterungen. Besonders deutlich wird dies bei den Themen F1 (Spaß oder Stress) und F14 (Hindernisse auf Radwegen), wo die empfundene Verschlechterung unter allen Fragen bei Nürnberg am größten ist und gleichzeitig die Verschlechterung der Bewertungen bei diesen Fragen in kaum einer Stadt ähnliche Größen erreicht.

Insgesamt lohnt noch ein Blick auf die Veränderung des Gesamtklimas in der gleichen Form:



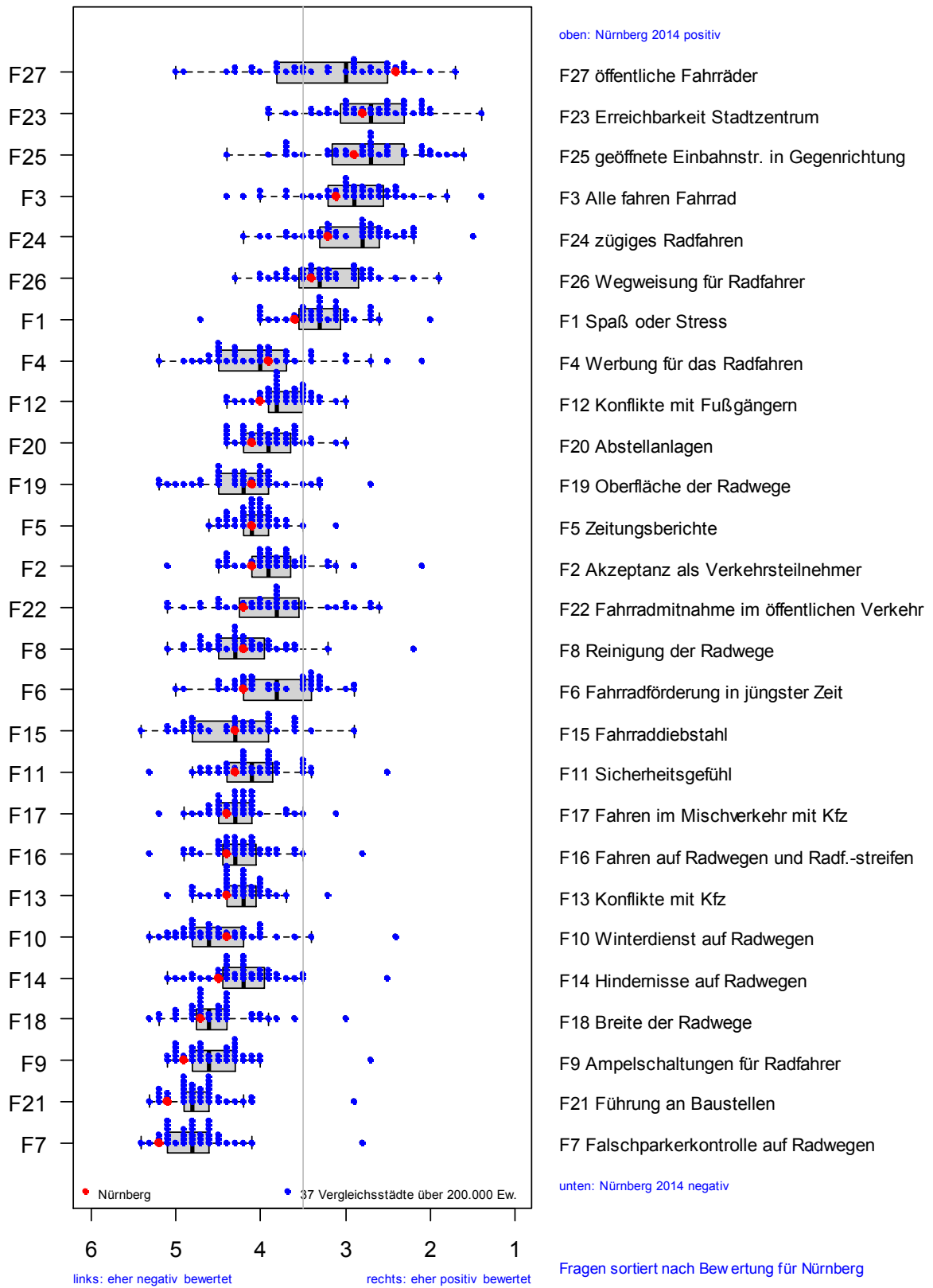
Die meisten Städte konnten sich etwas verbessern und bei fast allen Städten, die eine Verschlechterung in der Bewertung erhielten, fiel diese geringer aus als in Nürnberg.

Damit beantworten sich die Fragen von Seite 1: Der Klimatest zeigt einen „Aufstieg“ bei einigen Themen. Die Radfahrer erkennen bestimmte Fortschritte an. Bei anderen klar identifizierbaren Themen erwarten die Radfahrer mehr. Fehlende Fortschritte werden negativ bewertet. Insgesamt fällt Nürnberg in der Bewertung bei den vergleichbaren Großstädten deutlich zurück.

# Anlage 1

## Nürnberg im Vergleich zu 38 anderen Großstädten (2014)

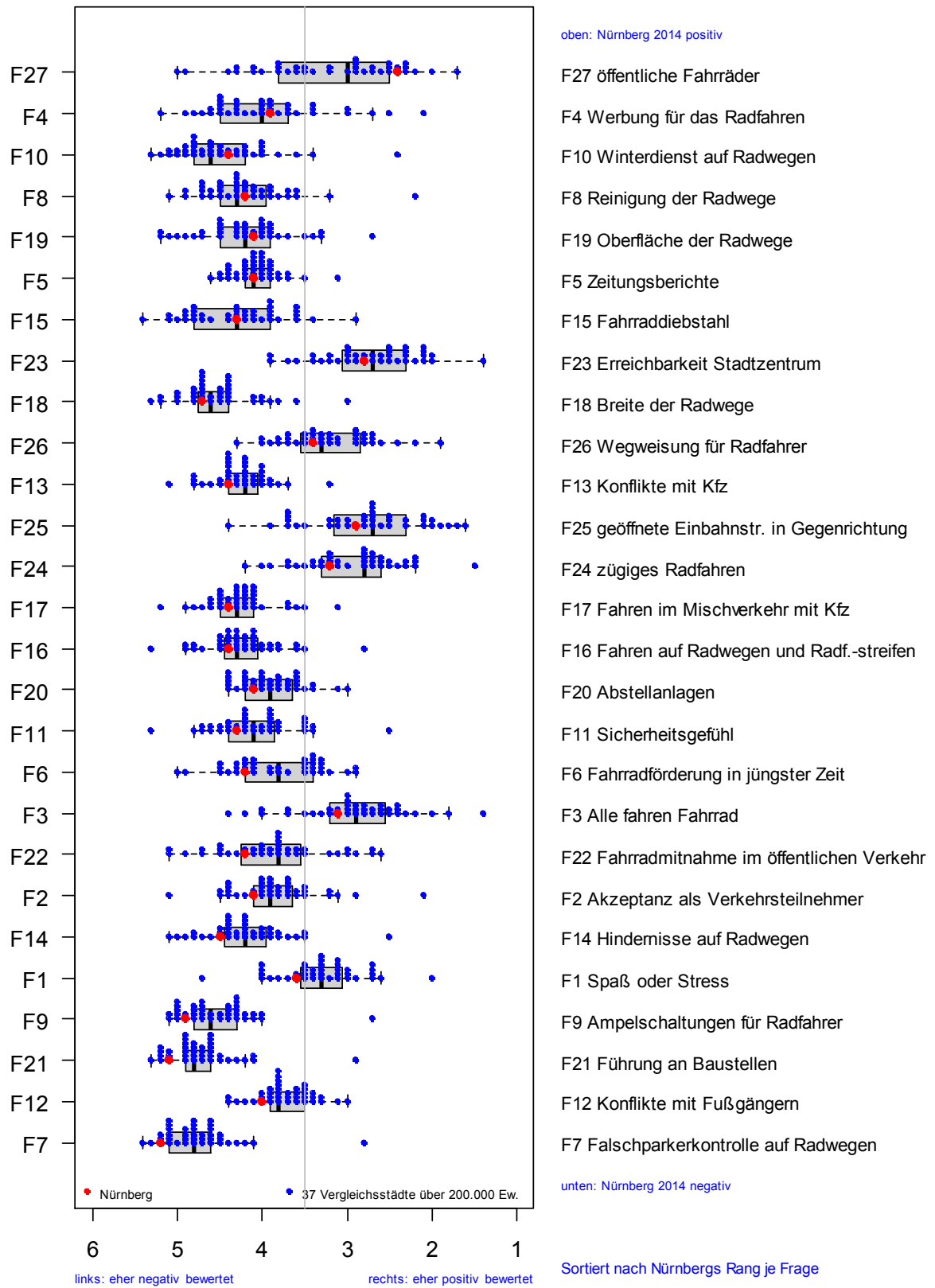
Bewertung nach 'Schulnoten'



## Anlage 2

### Nürnberg im Vergleich zu 38 anderen Großstädten (2014)

Bewertung nach 'Schulnoten'



# Anlage 3

## Nürnberg im Vergleich zu 37 anderen Großstädten

Veränderung der Bewertung 2014 gegenüber 2012

