



Bundesministerium
für Verkehr

Ein Gewinn auf vielen Wegen

Wirkungsbericht der Radverkehrsförderung des BMV





INHALTSVERZEICHNIS

Drei Fragen an Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder	5
Zwischenstand der Radverkehrsförderung in Deutschland	6
1. Verkehrssicherheit: gute Straßen und Wege für alle	10
2. Gesellschaftlicher Mehrwert: schnelle und pragmatische Lösungen	20
3. Wirtschaft: Stärkung des Standorts Deutschland	28
4. Orts- und Stadtentwicklung: lebenswerte Kommunen in Stadt und Land	38
5. Gesundheit und Naturschutz: hoher Nutzen für die Gesellschaft	48
Ausblick des Bundesverkehrsministers Patrick Schnieder	54
Ansprechstelle	56
Quellen	57
Impressum	58



DREI FRAGEN AN BUNDESVERKEHRSMINISTER PATRICK SCHNIEDER

Herr Minister, was hat der Bund eigentlich mit Radverkehr zu tun? Radverkehr findet überwiegend auf kommunalen Wegen und Landstraßen statt – und nicht auf den Bundesverkehrswegen, für die Sie zuständig sind. Warum fördert der Bund den Radverkehr?

Weil Radverkehr wirkt – und zwar weit über den Verkehrsbereich hinaus. Er stärkt Gesundheit, Wirtschaft, soziale Teilhabe und die nachhaltige, klimafreundliche Entwicklung von Städten und Gemeinden. Und deshalb haben wir mit der umfänglichen Förderung des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zusammen mit den Ländern und Kommunen die Infrastruktur verbessert, die Sicherheit erhöht und vielerorts spürbare Veränderungen erreicht. Dieser Bericht macht die Fortschritte, die wir in den Jahren der Förderung erreicht haben, sichtbar, verständlich und greifbar. Er zeigt, was die Förderung des BMV bereits bewegt – und was sie noch bewegen kann, wenn wir gemeinsam weitermachen.

Welche Rolle spielt das Thema Radverkehr für Sie persönlich als Minister?

Ein Schlüsselmoment für mich war der Nationale Radverkehrskongress 2025. Vier Wochen nach meinem Amtsantritt durfte ich ihn eröffnen – und ich wollte dort deutlich machen: Radverkehr ist kein Randthema, sondern ein strategisches Zukunftsfeld, das Gesundheit, Wirtschaft, Mobilität und Lebensqualität verbindet. Dass Akteure aus so vielen Bereichen zusammengekommen sind, hat mich darin bestärkt. Und genau an diese Erkenntnis und Energie knüpft der Wirkungsbericht an: Er illustriert, wie aus dieser Haltung konkrete Projekte und damit Fortschritte geworden sind.

Welchem Ziel dient der Wirkungsbericht?

Mir war wichtig, dass der Bericht nicht nur einzelne Maßnahmen oder Projekte nebeneinanderstellt, sondern zeigt, wie Radverkehr im Alltag überall in Deutschland wirkt. Es geht nicht um Bauabschnitte oder technische Details, sondern darum, wie Veränderungen vor Ort das Leben der Menschen beeinflussen: mehr Sicherheit, bessere Wege, lebendigere Orte und eine Mobilität, die allen etwas bringt – Radfahrern, Autofahrern und Fußgängern.

Deshalb erzählen wir nicht isoliert über Projekte, sondern zeigen, wie sie Bürgerinnen und Bürger erreichen, wie sie Gemeinden stärken und wie sie unsere Gesellschaft insgesamt verbessern. Radfreundliche Regionen und Städte sind Wohlfühlorte. Das können wir immer wieder beobachten.

Begleitet werden wir in dem Bericht wieder von Laura, einem fiktiven elfjährigen Mädchen. Sie führt – wie schon bei der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ – durch die Seiten und erinnert uns daran, worum es im Kern geht: Infrastruktur muss für alle funktionieren, besonders für Kinder. Laura steht auch für die nächste Generation, für die wir heute planen – und dafür, dass Radverkehr alltagsnah, sicher und zugänglich sein muss.

Diese Publikation zeigt, was wir gemeinsam geschafft haben. Und sie zeigt, warum ich fest daran glaube, dass Radverkehr ein Upgrade für Deutschland ist.

Zwischenstand der Radverkehrsförderung in Deutschland

SONDERPROGRAMM FÜR DEUTSCHLAND

„Stadt und Land“ heißt das erfolgreichste Programm zur Förderung des Radverkehrs, das es bisher in Deutschland gegeben hat. Durch eine innovative Verwaltungsvereinbarung mit den 16 Ländern profitieren Städte, Gemeinden und Landkreise in allen Teilen der Bundesrepublik. Mit dem Sonderprogramm sind mit finanzieller Unterstützung des BMV im ganzen Land neue Radwege sowie Brücken für den Rad- und Fußverkehr entstanden, gefährliche Kreuzungen entschärft und sichere Radabstellanlagen bereitgestellt worden. Denn über diese Finanzhilfe stellt das BMV Mittel für kommunale Investitionen in eine moderne Radverkehrsinfrastruktur bereit. Vom Sonderprogramm und den vielfältigen Förderprogrammen des BMV zur Radverkehrsförderung profitieren nicht nur Radfahrende, sondern auch viele andere. Drei positive Beispiele zu teils überraschenden Effekten:

Die geförderten Radverkehrsanlagen reduzieren das Unfallrisiko um bis zu 30 %.

Sichere, getrennte und ausreichend breite Radverkehrsanlagen, wie sie das BMV über das Sonderprogramm kofinanziert, senken die Wahrscheinlichkeit für einen Unfall deutlich – bei modernen Radverkehrsanlagen um bis zu 30 %.¹

Jeder 100. Arbeitsplatz in Deutschland hängt am Fahrrad.

Rund 490.000 Menschen arbeiten in der Fahrradwirtschaft oder in Branchen, die Umsatz durch das Fahrrad generieren (z. B. Radtouristik).^{2,3}

Die Kommunen werden bis 2029 mit mehr als 2,8 Mrd. Euro unterstützt. Insgesamt werden 4 Mrd. Euro in den Radverkehr investiert.

Länder und Kommunen haben von 2020 bis 2025 bereits mehr als 1,1 Mrd. Euro aus den investiven Finanzhilfe- und Förderprogrammen des BMV in die Infrastruktur vor Ort investiert. Das BMV stellt gemäß Haushalt und Finanzplanung für die Jahre 2026 bis 2029 weitere 1,7 Mrd. Euro zur Verfügung. Darüber hinaus stehen von 2020 bis 2029 für den Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen sowie den radverkehrsfreundlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen bis zu 1,2 Mrd. Euro zur Verfügung.

REKORDVERDÄCHTIG

NUR 19 MONATE

dauert es im Durchschnitt, bis ein „Stadt und Land“-Projekt umgesetzt ist!

Die Radverkehrsförderung des BMV

Das BMV fördert durch ein breites Förderspektrum den Radverkehr in Deutschland. Dabei unterstützt das BMV sowohl den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur von Ländern und Kommunen als auch wichtige Modell- und Forschungsvorhaben. Ein Erfolgsmodell ist das Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“, von dem allein in den ersten fünf Jahren seit seiner Einführung Kommunen in 86,5 % aller Landkreise und kreisfreien Städte in Deutschland direkt profitieren konnten – darunter nicht nur Städte, sondern auch zahlreiche ländliche Räume. Über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ erhalten Städte, Gemeinden und Landkreise für den Neu-, Um- bzw. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur Finanzhilfen mit einer Regelförderquote von bis zu 75 % oder einem Höchstsatz von bis zu 90 % für finanzschwache Kommunen oder strukturschwache

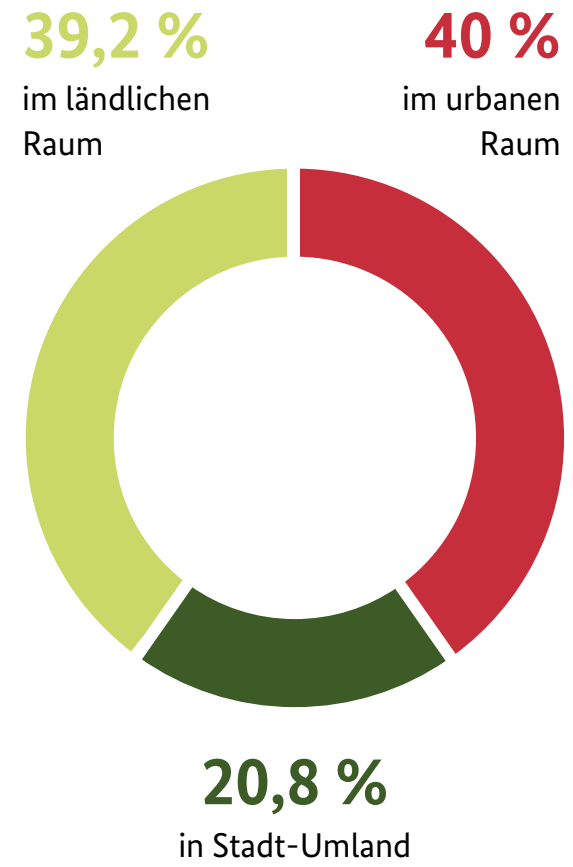
Regionen. In den ersten fünf Jahren wurden rund 3.700 Projekte von den Kommunen angemeldet und vom Projektträger, dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), bestätigt. Davon sind etwa die Hälfte bereits baulich umgesetzt und erzielen deutschlandweit sichtbare Ergebnisse. Beeindruckend ist die kurze Umsetzungszeit. Selbst aufwändige Vorhaben wie Knotenpunkte (21 Monate) oder Radwegebrücken und -unterführungen (23 Monate) werden sehr schnell realisiert. Weiterhin fördert das BMV den Bau von Radschnellwegen und finanziert den Bau von Radwegen an Bundesstraßen sowie den radverkehrsfreundlichen Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen. Auf diese Weise werden wichtige Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen.

FINANZIERUNG

Sichtbare Ergebnisse der Radverkehrsförderung des BMV in den Ländern



Regionale Verteilung der Förderprojekte im Sonderprogramm „Stadt und Land“

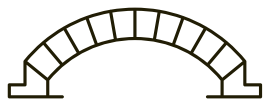


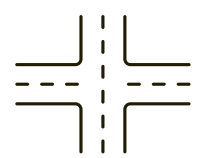
Bis April 2026 hat das BMV
2.834 Kilometer
Radverkehrsanlagen
gefördert.



Zum Vergleich: Die
Landesgrenze der
Bundesrepublik ist
3.876 Kilometer
lang.

„Comeback Infrastruktur“: Anzahl an Maßnahmen an...


371
... Radwegebrücken
und -unterführungen


503
... Knotenpunkten



Quelle: Innovative Städte

1. Verkehrssicherheit: gute Straßen und Wege für alle

SICHERE STRASSEN

Ein Plus für alle: Die Maßnahmen des BMV bringen mehr Sicherheit für Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr.

Durchgehende Wege sind für Radfahrende wichtig, damit sie sicher und komfortabel von A nach B kommen. Sie sind aber auch eine Win-Win-Situation für alle, die auf unseren Straßen unterwegs sind – egal, ob mit dem Fahrrad, dem Auto, dem Bus oder zu Fuß. Studien zeigen, dass eine gute Radverkehrsplanung eine wichtige Voraussetzung ist, damit insbesondere Kinder, Frauen sowie Seniorinnen und Senioren mit dem Fahrrad fahren.

Der verlockende Duft der Freiheit

Die ersten Schritte auf den eigenen, noch unsicheren Beinen: Sie sind das erste große Freiheitsgefühl im Leben eines kleinen Menschen. Als ähnlich befreiend erleben viele Kinder etwas später im noch jungen Leben die Fahrt mit dem Roller und dem Fahrrad. Der eigene Aktionsradius wird plötzlich um ein Vielfaches größer! Die kindliche Neugierde und Lust auf Bewegung sind für die Entwicklung sehr wichtig. Sie unterstützen die

Eigenständigkeit, verbessern motorische Fähigkeiten und Konzentration. Schülerinnen und Schüler sind noch vier Stunden nach Ankunft in der Schule um 8 % leistungsfähiger, wenn sie eigenständig zu Fuß oder mit dem Fahrrad gekommen sind.⁴ Sichere Wege unterstützen die positive Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.



Sichere, getrennte und ausreichend breite Radverkehrsanlagen können das Unfallrisiko deutlich senken.⁵



Quelle: Radek Svehla / gettyimages

Der Laura-Test

Das BMV hat sich die Verkehrssicherheit auf die Fahnen geschrieben und empfiehlt deshalb den „Laura-Test“ zu nutzen. Laura ist ein fiktives 11-jähriges Mädchen. Es steht sinnbildlich für die vielen Menschen aller Altersgruppen, die sich dann für das Radfahren entscheiden, wenn sie sich sicher fühlen. Sichere Straßen für Kinder sind sichere Straßen für alle. Viele Menschen bevorzugen vom motorisierten Verkehr separierte Radverkehrsanlagen, vor allem Frauen und Personen, die mit Kindern Fahrrad fahren.⁶ Planerinnen und Planer sollten sich bei jedem Vorhaben die Frage stellen, ob ihre Infrastrukturplanung „lauragerecht“ ist und nur jene Verkehrsprojekte umsetzen, die auch für Laura auf dem Fahrrad sicher und entspannt sind. Eine solche Infrastruktur verzeiht auch mögliche Fehler von Verkehrsteilnehmenden. Das ist der „Laura-Test“.

Laura spiegelt sich in der Arbeit des BMV an vielen Stellen wider. So fördert das Ministerium zum Beispiel vorzugsweise Maßnahmen, bei denen Verkehrsarten voneinander getrennt und bei denen die Wege für alle verständlicher gestaltet werden. Im Auftrag des

BMV forscht die **Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt)** an neuen Möglichkeiten, um Unfallzahlen zu reduzieren und die gefühlte Sicherheit zu verbessern.

Eine „lauragerechte“ Infrastruktur geht dabei weit über die Verkehrssicherheit hinaus. Beispiele hierfür zeigt diese Publikation.



Quelle: BMV

Übersicht schafft Sicherheit

Von einer Infrastruktur, die für Laura geplant ist, profitieren alle: Straßen mit einer zeitgemäßen Radverkehrsführung sind für die Verkehrsteilnehmenden sicherer und konfliktfreier. Mit einer getrennten Radinfrastruktur haben alle Verkehrsteilnehmenden ihren Platz. Die Straßen sind übersichtlicher und das Verhalten der anderen erwartbarer. Untersuchungen

bestätigen zudem, dass eine gute Infrastruktur für Radfahrende auch das Risiko von Alleinunfällen reduziert.⁷ Denn eine klar erkennbare, leicht verständliche Streckenführung verzeiht Fehler. Auch einheitliche Standards bei Planung und Bau führen zu einem Mehr an Sicherheit, weil kleine Unsicherheiten beim Fahren nicht gleich zu einem Unfall führen.



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende/Robin Lindner

Mit Bordsteinen, wie hier in der Freien und Hansestadt Hamburg, kann dem Kfz- und Radverkehr jeweils ein eigener Verkehrsraum bereitgestellt werden. Die klare Verkehrsführung und die ebene Oberfläche verbessern die Sicherheit zusätzlich. Das BMV hat diese lauragerechte Infrastruktur gefördert.

Sicher(er) zur Schule

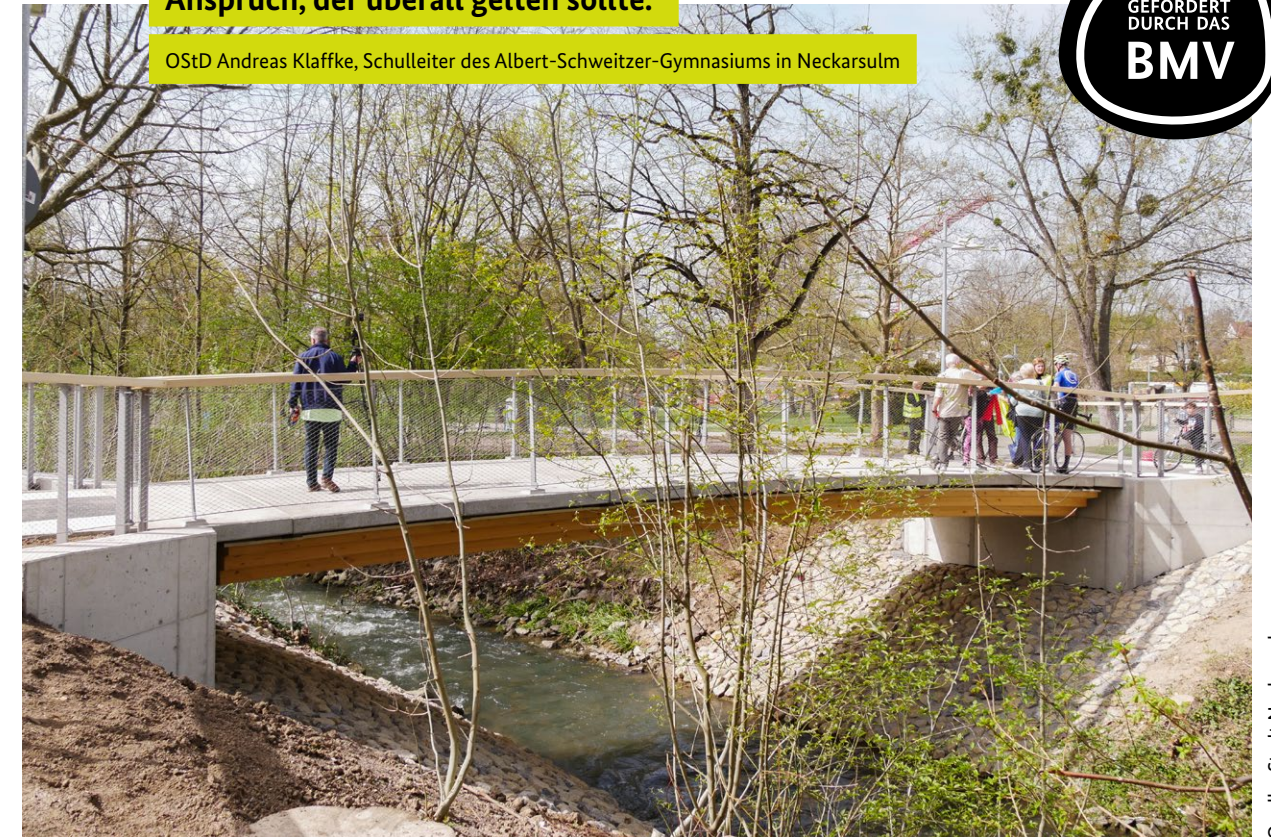
Die eigenständige Bewältigung des Schulweges bedeutet für Kinder ein Mehr an Gesundheit, sozialen Kontakten und Persönlichkeitsentwicklung. Damit Kinder wie Laura ihren Alltag sicher und eigenständig gestalten können, unterstützt das BMV gezielt Projekte, die genau hier ansetzen – von klar erkennbaren Querungen bis zu Fahrradstraßen. So entsteht Schritt für Schritt ein

Umfeld, in dem Eltern Vertrauen fassen und Kinder ihren Weg eigenständig zurücklegen können. Für Eltern ist das wichtig: Ein Drittel der Eltern, die ihre Kinder zur Schule begleiten bzw. mit dem Auto zur Schule bringen, würden ihr Kind deutlich häufiger allein fahren lassen, wenn der Weg sicherer wäre.⁸



„Die neue Brücke ist ein wichtiger Beitrag für sichere und qualitativ hochwertige Schulwege. Sie zeigt, wie wichtig es ist, dass Kinder und Jugendliche ihren Weg zur Schule aktiv und sicher zurücklegen können – ein Anspruch, der überall gelten sollte.“

OStD Andreas Klaffke, Schulleiter des Albert-Schweitzer-Gymnasiums in Neckarsulm



Quelle: Stadt Neckarsulm

Brückenschlag für die Jugend: Rund 450.000 Euro hat die Stadt Neckarsulm (Baden-Württemberg) für den Neubau einer 15 Meter langen Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Sulm erhalten. Sie ersetzt einen alten, deutlich schmaleren Steg. Die auf den ersten Blick eher kleine Maßnahme entfaltet eine große Wirkung. Sie ist Teil eines Schulwegs, der insbesondere für die Schülerinnen

und Schüler des Albert-Schweitzer-Gymnasiums wichtig ist. Auf der linken Uferseite der Sulm schließt sich eine Fahrradstraße an, so dass eine bedeutende Netzlücke geschlossen werden konnte. Eine Besonderheit versteckt sich in den verwendeten Materialien. Das Tragwerk der Brücke besteht aus regionalem Holz, was bei Produktion sowie Transport erhebliche Mengen CO₂ eingespart hat.



VORHER



NACHHER



Quelle: Stadt Tettang / Klaus Chlopik

Der Pausenhof ist wieder ein Platz zum Spielen: „Stadt und Land“ macht es möglich. Mit dem Sonderprogramm des BMV hat die Stadt Tettang (Baden-Württemberg) am Schulzentrum Manzenberg kräftig für die 1.900 Schülerinnen und Schüler investiert. Gymnasium, Realschule, Gesamtschule, Campus-Mensa, zwei Sporthallen und Sportanlagen bündeln sich an dem Standort. Entsprechend viele Kinder, Jugendliche und auch Erwachsene sind dort täglich unterwegs, zahlreiche mit dem Fahrrad. Dem Ansturm waren die wenigen, schlecht erreichbaren Radabstellanlagen nicht mehr gewachsen. Fahrräder wurden im Pausenhof sowie in mehreren Reihen hintereinander abgestellt – dadurch gab es weniger Platz zum Spielen. Das hat sich grundlegend geändert. Die Stadt Tettang hat mit Förderung vom BMV die alten Radabstellanlagen entfernt und für die Schülerinnen und Schüler

an sechs Standorten insgesamt 778 Stellplätze errichtet – direkt an den Gebäudeeingängen. Davon sind fast alle (96 Prozent) überdacht. Die Fahrräder parken nun sicher, wetterfest und geordnet. Insgesamt gibt es auf dem gesamten Campus sogar 1.152 neue Fahrradabstellplätze. Die Planung der Fahrradabstellplätze war dabei Bestandteil eines umfassenden Gestaltungskonzeptes. Die Verantwortlichen werteten gleichzeitig das Umfeld auf. So wurden Wege verbreitert, die Dächer der Radabstellanlagen begrünt, neue Bäume und Hecken gepflanzt sowie zusätzliche Versickerungsflächen („Regenbeete“) und Aufenthaltsflächen geschaffen. Das BMV unterstützte das Vorhaben mit Finanzhilfen in Höhe von rund 236.000 Euro. Die Gesamtinvestition war mit circa 1,4 Mio. Euro etwa sechs Mal so hoch.

Was Hänschen nicht lernt, ...

...lernt Hans nimmer mehr? Da ist was dran! Dies belegen Ergebnisse des vom BMV geförderten Forschungsprojektes **RadAktiv**: Personen, die in ihrer Kindheit oder Jugend nicht an das Radfahren herangeführt wurden, schwingen sich später als Erwachsene deutlich seltener in den Sattel. Expertinnen und Experten sprechen hier von der „Mobilitätssozialisation“.

Und wie gelingt es, dass mehr junge Menschen frühzeitig auch für das Fahrradfahren motiviert werden? Durch mehr subjektive Sicherheit! Dies belegt ein weiteres Forschungsprojekt namens **SiRa – Sicherheit im Radverkehr**. Eltern lassen ihre Kinder eben nur fahren, wenn sie Radfahren als sicher einschätzen. Nur in einer als sicher empfundenen Verkehrssituation kann Laura eigenständig Erfahrungen sammeln und ein Leben lang nutzen.



Quelle: Elena Medoks / gettyimages

Wege entflechten, Sicherheit gewinnen

„Die gefährlichste Kreuzung [Deutschlands] ist in Lübeck, direkt vor unserer Nase.“⁹ Der Betreiber der Fischbude am „Lindenteller“, einem zweispurigen Kreisverkehr im Herzen der Hansestadt in Schleswig-Holstein, kennt die Probleme nur zu gut. Täglich wurde er Augenzeuge von Konflikten zwischen Autofahrenden, Radfahrenden und Menschen, die zu Fuß unterwegs waren. Damit hat es der Kreisverkehr an die Spitze geschafft: Der Unfallatlas weist den Lindenteller für den Zeitraum

2021 – 2023 deutschlandweit als die Kreuzung mit den meisten Verletzten aus.¹⁰ Doch damit ist es nun vorbei. Mit der neuen, 63 Meter langen Fuß- und Radbrücke hat die Stadt mit 90-prozentiger Kofinanzierung des BMV für rund 3 Mio. Euro Abhilfe geschaffen. Zufußgehende und Radfahrende können damit dem unfallträchtigen Kreisverkehr ausweichen. Das BMV fördert die räumliche Entflechtung von Verkehren. Dies schafft Sicherheit – für Laura und jeden Einzelnen.

Die neue Brücke (Foto unten) bietet eine sichere Fuß- und Radverbindung als Alternative zum unfallträchtigen Kreisverkehr (Foto oben).



VORHER



NACHHER

„Die Stadtgrabenbrücke steht nicht nur als Symbol für die nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität in der Hansestadt, sondern wird von nun an auch dazu beitragen, dass Lübecks Geh- und Radwege sicherer werden.“

Jan Lindenau, Bürgermeister der Stadt Lübeck

Quelle: Becker GmbH & Co. KG

Einmal durch den Berg



Durchbruch am Georgsberg: Wo Lübeck überbrückt, geht Passau (Bayern) mitten durch. Der Ildurchbruch ist ein Tunnel durch den Georgsberg, der zwei Passauer Ortsteile miteinander verbindet. Als Teil der Bundesstraße 12 sind die beiden vorhandenen Tunnelröhren (die ältere stammt aus dem Jahr 1762!) ein echtes Nadelöhr mit hoher Kfz-Belastung. Für Radfahrende und Zufußgehende kein einladendes Umfeld. Seit dem 13. Dezember 2024 ist das anders:

Die Stadt eröffnete feierlich den neuen Georgsbergtunnel – einen 116 Meter langen sicheren Durchstich für Fuß- und Radverkehr. Drei Meter misst der Radweg. Er ist damit breit genug, dass sich zwei Radfahrende sicher begegnen können. Wer zu Fuß unterwegs ist, nutzt den eigenständigen Gehweg. Das BMV förderte den Tunnel mit rund 4,5 Mio. Euro.

Quelle: Stadt Passau / Florian Landgraf



Gehen mit gutem Gefühl: Bis zu 8.000 Radfahrende nutzen in Kiel (Schleswig-Holstein) täglich die Veloroute 10. Diese ist damit zu einer der wichtigsten Fahrradrouten in der Landeshauptstadt geworden. Doch des einen Freud ist des anderen Leid: Zufußgehende mussten aufgrund der konstant hohen Anzahl an Fahrradfahrenden, zumindest theoretisch, hintereinander gehen. Ein Zustand, für den die Stadt Kiel Abhilfe suchte und fand: Mit Förderung des BMV in Höhe von rund 630.000 Euro konnte die Stadt einen eigenen Fußweg bauen – breit genug, dass Zufußgehende entspannt und konfliktfrei nebeneinander

gehen können. Der Gehweg wurde stellenweise von der Radverbindung abgerückt, um bestehende Bäume zu erhalten. Das Verkehrsgeschehen ist heute deutlich harmonischer. Hiervon profitieren auch die Schülerinnen und Schüler in Kiel. Die Veloroute 10 und der neue Gehweg liegen direkt an zwei Schulen, darunter die Friedrich-Junge-Gemeinschaftsschule, die ein komplett neues Schulgebäude erhält. Der über die neue Veloroute 10 verlaufende neue Schulweg konnte vor Fertigstellung des neuen Schulgebäudes in Betrieb genommen werden und wird damit von den Schülerinnen und Schülern von Beginn an genutzt werden können.

Quelle: Landeshauptstadt Kiel / Bodo Quante



„Die halten sich doch sowieso an keine Verkehrsregeln...“

GEFÖRDERT
DURCH DAS
BMV

Quelle: Innovative Städte



Mythos Regelbruch: Weshalb halten sich Menschen manchmal nicht an bestehende Verkehrsregeln? Einer der Gründe ist eine mangelhafte Infrastruktur, vermuten Forschende der Universität Freiburg und der Universität der Bundeswehr in München. Sie stellen im BMV-Forschungsprojekt RULES die These auf, dass unklare, gefährlich wirkende oder unerwartete Situationen Ursache für Regelverstöße sind. Bei ihrer Untersuchung konzentrieren sie sich dabei auf Regelverstöße von und gegenüber Radfahrenden. An dem Forschungsprojekt¹¹ haben sich über eine Meldeplattform im Internet Menschen aus ganz Deutschland eingebracht. Sie

meldeten von Mai bis September 2025 fast 12.000 Regelverstöße. Durch einen Abgleich mit polizeilich erfassten Unfalldaten können die Forschenden ermitteln, welche Regelverstöße besonders sicherheitsrelevant sind. Eine erste Auswertung zeigt, dass die Missachtung der Vorfahrt gegenüber Radfahrenden ein Problem darstellt. Sie wurde am häufigsten gemeldet und spiegelt sich gleichzeitig in den polizeibekannten Unfallursachen wider. Das Forschungsprojekt liefert im Ergebnis Antworten, wie Regelverstöße und Konflikte im Verkehr reduziert werden können.

GEFÖRDERT
DURCH DAS
BMV

Das Forschungsprojekt „RULES: Regelverstöße im Radverkehr – Ursachenforschung und Entwicklung von Empfehlungen für eine sichere Verkehrsinfrastruktur“ liefert ein Verständnis für situative Ursachen von Regelverstößen und ermöglicht es, Straßenräume zukünftig erwartungsgerecht zu gestalten und Konflikte zu reduzieren. RULES wird im Zeitraum 2024 – 2026 vom BMV mit rund 470.000 Euro gefördert.

MEHR ALS

350

nicht-investive Maßnahmen hat das BMV seit 2006 gefördert, darunter Forschungs- und Modellprojekte, Erprobungen, Untersuchungen und Kampagnen.¹²

Die perfekte Welle

Die Ampel, die mitdenkt: Der Landkreis Friesland (Niedersachsen) hat das Radfahren mit Unterstützung des BMV noch attraktiver gemacht. Zwischen den Orten Schortens und Sande endet der Radweg auf freier Strecke und setzt sich auf der anderen Straßenseite fort. Eine Ampel ermöglicht das sichere Queren. Radfahrende mussten bisher anhalten und mit einem Taster Grünlicht anfordern. Mit der Kofinanzierung des BMV konnte die Lichtsignalanlage für lediglich rund 15.600 Euro so modernisiert werden, dass Radfahrende nun automatisch „Grün“ erhalten und komfortabler an ihr Ziel kommen. Eine Wärmebildkamera erkennt

herannahenden Radverkehr, meldet diesen bei der Ampelanlage an und sorgt so für einen besseren Verkehrsfluss. Die Restwartezeit wird den Radfahrenden dabei durch eine Countdown-LED-Anzeige angezeigt, so dass diese bei Bedarf ihre Geschwindigkeit anpassen können und die Querung bei Grün erreichen. Die Verbindung ist eine Hauptroute im Radverkehrsnetz des Landkreises Friesland, die insbesondere für Berufspendlerinnen und -pendler eine hohe Bedeutung hat und auf der Radfahrende nun als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende unterwegs sind.



GEFÖRDERT
DURCH DAS
BMV

Quelle: Landkreis Friesland / Fachbereich Straßenverkehr



Quelle:
WLV / Stephan Wolfert

2. Gesellschaftlicher Mehrwert:
schnelle und pragmatische Lösungen

ALTE PROBLEME, NEUE LÖSUNGEN

Ob für die Feuerwehr, den Einzelhandel oder die Landwirtschaft.
Wer Radverkehr fördert, erntet teils überraschende Lösungen.

Eine moderne Radinfrastruktur ist mehr als ein Gewinn für Radfahrende: Sie kann auch überraschende Lösungen für die ganze Stadt oder Gemeinde bereithalten. Damit das gelingt, kommt es vor allem auf eines an.

Gemeinsam zur guten Lösung

Berlin, 3. Juni 2025: Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder lädt am Weltfahrradtag zum 9. Nationalen Radverkehrskongress (NRVK) ins Ministerium. Erstmals treffen sich bei dem bundesweit bedeutenden Kongress nicht nur Vertreterinnen und Vertreter aus der Radverkehrsförderung. Der Minister bringt Radverkehrsverantwortliche mit Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern aus anderen gesellschaftlichen Bereichen zusammen. Dabei sind beispielsweise Personen aus der Tourismusindustrie,

der Land- und Forstwirtschaft, aus Unternehmen und der Immobilienwirtschaft sowie aus Gesundheits- und Sozialverbänden. Am Ende des Tages zeigt sich: Sie alle haben mehr gemeinsam, als sich auf den ersten Blick vermuten lässt. Es bleibt die Erkenntnis, dass miteinander reden für alle Seiten besser ist als nur übereinander zu reden. So entstehen neue Lösungen für Probleme, die für die Beteiligten heute noch existieren. Das BMV fördert daher aktiv den konstruktiven Austausch verschiedener Anspruchsgruppen.

Wenn jede Minute zählt

Gesetzliche Hilfsfrist – damit ist eine zentrale Anforderung der Länder an Feuerwehren und Rettungsdienste beschrieben: Wer dringend Hilfe benötigt, bei Feuer, Unfall oder medizinischem Notfall, soll diese innerhalb weniger Minuten zuverlässig erhalten. Schnell wie die Feuerwehr eben. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Hilfsfrist ist immer eine Herausforderung, insbesondere wenn Straßenräume neu aufgeteilt werden oder sich die Verkehrsführung ändert. Wenn die Infrastruktur für den Radverkehr ertüchtigt wird und neue attraktive,

sichere Radverkehrsanlagen hergestellt werden, dürfen dabei die Belange der Rettungsdienste nicht außer Acht gelassen werden. Hier setzt das vom BMV geförderte Forschungsprojekt RESCUE an, bei dem die Anforderungen der Hilfsorganisationen sowie der Radverkehrsplanung identifiziert und gemeinsam neue, bundesweit übertragbare Lösungsansätze entwickelt werden. Beispielsweise könnten Radverkehrsanlagen so geplant werden, dass sie im Notfall auch von Feuerwehr und Rettungsdienst genutzt werden könnten (siehe Fotobeispiel).



Quelle: Stadt Frankfurt am Main

Fahrrad und Blaulicht: Im Rahmen von RESCUE wird u. a. analysiert, wie sich der Ausbau der Radinfrastruktur auf die Hilfsfristen auswirkt. Dafür werden die Anfahrtszeiten von Einsatzfahrzeugen in Frankfurt am Main (Hessen) ausgewertet.

Bei der Ableitung von Lösungen werden internationale Forschungserkenntnisse sowie die rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Das BMV machte RESCUE mit einer Förderung von 895.809 Euro überhaupt erst möglich.

Das sagt die Forschung

International gibt es bereits erste Erkenntnisse, die zeigen, dass der Ausbau der Radinfrastruktur mit den Anforderungen der Blaulichtorganisationen vereinbar ist. So können breite Radverkehrsanlagen von Einsatzfahrzeugen genutzt werden, durchdacht geplante Poller verringern das Verkehrsaufkommen und verbessern die Zugänglichkeit.¹³ In Paris zeigt sich, dass ein durchdachter Ausbau dazu führt, dass Einsatzorte schneller als zuvor erreicht werden¹⁴, während in Utrecht Radinfrastruktur explizit als Notfallweg für Einsatzfahrzeuge geplant und gekennzeichnet wird.¹⁵

Pragmatische Lösungen

Radverkehr und Landwirtschaft – mitunter ein heißes Eisen. Gerade auf landwirtschaftlichen Wegen treffen vermehrt große Erntemaschinen und Radfahrende aufeinander. Die Mehrzahl der Beschäftigten in Deutschland hat ihren Arbeitsplatz abseits der großen Städte. Gleichzeitig fehlen außerhalb der Ortschaften getrennte Radwege, um sicher zur Arbeit oder Schule zu gelangen. Die land- und forstwirtschaftlich genutzten Wege sind für Radfahrende außerorts daher oftmals die einzige sichere Alternative zur oft gefährlichen Landstraße. Sie für den Radverkehr besser nutzbar zu machen, ist dabei nur konsequent: Das Wegenetz kann für Radfahrende schnell erweitert werden. Durch die Nutzung bestehender Wege wird eine weitere Versiegelung von Naturräumen vermieden. Die doppelte Nutzung landwirtschaftlicher Wege verbessert die

58,6%

der Menschen haben ihren Arbeitsplatz außerhalb der Großstädte¹⁶

Auslastung und ermöglicht eine Aufteilung der Kosten zwischen den Beteiligten. In der Praxis zeigt sich zudem: Durch den dafür notwendigen Dialog steigt das Verständnis für die Belange des jeweils anderen. Aus einem heißen Eisen wird so eine gute Zusammenarbeit. Beispiele, von denen sich lernen lässt:



„Wir haben die Landwirtschaft finanziell entlastet und die Erhaltungspflicht der Wege übernommen. Das war der entscheidende Schritt, der den schnellen gemeinsamen Ausbau erst möglich gemacht hat.“

Dr. Dominik Geißler, Oberbürgermeister der Stadt Landau in der Pfalz



Quelle: Benedikt Ockel

Vom Feldweg zur Lieblingsstrecke: Auf 6.300 Metern hat die Stadt Landau in der Pfalz (Rheinland-Pfalz) verschiedene Abschnitte von Wirtschaftswegen für den Radverkehr saniert und für die gemeinsame Nutzung mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ausgebaut. Unterstützt wurde der Ausbau mit 1,37 Mio. Euro

aus Mitteln des Sonderprogramms „Stadt und Land“. Für die flächenmäßig drittgrößte Stadt der Region war der Netzausbau durch die Nutzung bestehender Wirtschaftswege logisch: Die Lösung ist günstig, schnell umsetzbar und konsensorientiert.



VORHER



NACHHER

Quelle: Landkreis Harz



Aus Schotterpiste wird Fahrradstraße: Die ehemalige Kreisstraße 1360 zwischen Warnstedt und Timmenrode (Sachsen-Anhalt) war in einem schlechten Zustand. Ob landwirtschaftliche Maschine oder Fahrrad: Der Weg war sehr unkomfortabel. Heute ist das anders. Mit einer 90-prozentigen Förderung von mehr als 444.000 Euro aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ hat der Landkreis Harz die Verbindung auf 2.840 Metern ausgebaut und asphaltiert. Als Fahrradstraße ist sie dem Radverkehr vorbehalten, landwirtschaftliche Fahrzeuge dürfen die neue Straße ebenfalls

nutzen. Damit das möglichst gut klappt, hat Landrat Thomas Balcerowski mit seinem Team einen neuen Weg ausprobiert. An fünf Stellen wurde die Breite der Fahrradstraße auf sieben Meter verdoppelt. Hinzu kommt auf beiden Seiten ein befahrbares Bankett von einem Meter. Diese 40 Meter langen Ausweichstellen ermöglichen ein sicheres und bequemes Begegnen von schweren landwirtschaftlichen Maschinen und Radfahrenden – eine pragmatische Lösung, die sich in der Praxis bewährt hat.



„Ohne diese Förderung wären wir aufgrund der Haushaltssituation nicht in der Lage, die Straße zu einer attraktiven Radverbindung auszubauen.“

Thomas Balcerowski, Landrat des Landkreises Harz

Sagen Sie mal ...

Herr Hörner, warum ist die Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr aus Sicht der Landwirtschaft sensibel?

Reinhold Hörner: Wirtschaftswege sind für die Flächenbewirtschaftung gebaut, nicht als Freizeitinfrastruktur. Moderne Landmaschinen sind bis zu fünf Meter breit und haben viele tote Winkel – eine Begegnung mit Radfahrenden ist auf engen Wegen schlicht gefährlich. Im Weinbau kommt erschwerend hinzu, dass wir an Hanglagen oft einspurige Terrassenwege haben, wo ein Ausweichen kaum möglich ist.

Wie können Konflikte zwischen Radverkehr und Landwirtschaft vermieden werden?

Entscheidend ist, dass die Landwirtschaft bei der Planung neuer Radrouten frühzeitig eingebunden wird – wir kennen die Engstellen und Gefahrenpunkte. Baulich helfen breitere Wege oder zumindest Ausweichstellen. Wenn solche Ertüchtigungen umgesetzt werden, profitieren beide Seiten. Genauso wichtig ist aber gegenseitige Rücksichtnahme: Radfahrende müssen die Gefahren durch Landmaschinen kennen und entsprechend langsam und aufmerksam fahren.

Reinhold Hörner ist Vize-Präsident der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz und Präsident des Weinbauverbandes Pfalz




**Landwirtschaftskammer
Rheinland-Pfalz**

Quelle: Landwirtschaftskammer
Rheinland-Pfalz



**„Die Bereitstellung von ausreichend attraktiven
Lieferzonen für den Wirtschaftsverkehr ist
notwendig.“** IHK Berlin



Quelle: infraVelo / Daniel Rudolph

Handeln für den Handel

Grunewaldstraße. Der Straßenname sagt außerhalb der Berliner Bezirke Schöneberg und Tempelhof nur Eingeweihten etwas. Dabei lohnt sich ein näherer Blick auf die Grunewaldstraße – genauer: auf ein Pilotprojekt, das zusammen mit der Industrie- und Handelskammer (IHK Berlin) durchgeführt und aufgrund des Pilotcharakters vom BMV mit rund 1,5 Mio. Euro unterstützt wurde. Die Grunewaldstraße ist eine Hauptverkehrsstraße, wie es sie so oder in ähnlicher Form bundesweit in vielen Städten gibt: Zu beiden Seiten reiht sich neben Wohnungen eine Mischung aus Lebensmittelläden, Gastronomie und kleinen Geschäften aneinander. Ob Großhändler, Spedition oder Paketdienst – sie alle sind darauf angewiesen, dass sie Waren erhalten oder

selbst versenden können. Im Pilotgebiet hatten jedoch 90 % der Geschäfte keine eigenen Lieferzonen. Die Verantwortlichen vor Ort haben auf dem 1,6 Kilometer langen Abschnitt drei Fliesen mit einer Klappe geschlagen:

- Ein neuer, getrennter Radweg bietet nun ein hohes Maß an Sicherheit.
- Neue Querungsstellen für den Fußverkehr machen es einfacher die andere Straßenseite zu erreichen. Davon profitieren Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen ganz besonders.
- 17 neue Lieferzonen für Handel und Gastronomie machen Belieferung und Abholungen spürbar leichter.



VORHER



NACHHER



Quelle: infraVelo / Daniel Rudolph

Starke Straße, starke Geschäfte: Auf dem 1,6 Kilometer langen Abschnitt der Grunewaldstraße richteten die Verantwortlichen auf beiden Seiten einen Radweg ein, der durch einen multifunktionalen Streifen von den Fahrspuren abgetrennt wird und damit vor dem fließenden Fahrzeugverkehr gut geschützt ist. Der Multifunktionsstreifen bietet dabei viel Flexibilität: Er wird abwechselnd für Lieferzonen, Kfz-Stellplätze,

Fahrradabstellanlagen, Mikromobilität (Abstellflächen für E-Roller) oder als Querungsstelle für Zufußgehende genutzt. So profitieren Rad-, Fuß- und Wirtschaftsverkehr durch eine klare Flächenzuweisung gemeinsam. Die Ordnung des öffentlichen Raums entschärft zudem Konflikte. Die Maßnahme wurde mit Markierungen, Trennelementen und Verkehrszeichen schnell und pragmatisch realisiert.

Moderne Güterlogistik im ländlichen Raum

In immer mehr Innenstädten sind sie nicht mehr zu übersehen: Die Lastenfahrräder der Kurier- und Paketdienste, die anstelle von Transportern auf der letzten Meile Pakete und Waren an den Einzelhandel, Büros oder Anwohnende ausliefern. Elektrische Lastenfahrräder haben das Potenzial, die Hälfte der Logistik und ein Viertel der gewerblichen Anlieferungen in unseren Städten zu ersetzen.¹⁷



Quelle: Cargobike.jetzt / Björn Hänsler

Was in der Stadt geht, funktioniert auch auf dem Land. Das vom BMV mit rund 1,3 Mio. Euro geförderte Modellprojekt **RADLÄR (RADlogistik in Ländlichen Räumen)** untersucht unter realen Bedingungen die Barrieren und Potenziale für den Einsatz gewerblicher Lastenräder. Sechs ländliche Modellregionen machen dabei mit. Die Forschenden nutzen Gamification, um mit Teilnehmenden vor Ort spielerisch sinnvolle Einsatzmöglichkeiten für den Gütertransport per Rad zu identifizieren. Diese können sich von Region zu Region unterscheiden. Das im Rahmen des Forschungsprojektes entwickelte „RADLÄR Serious Game“ ist frei verfügbar und kann deutschlandweit für individuelle Logistikkonzepte genutzt werden. Alle Ergebnisse und Empfehlungen von RADLÄR können nach Projektabschluss 2027 frei genutzt werden.



Quelle: Projektteam RADLÄR

Beim RADLÄR Serious Game identifizieren die Teilnehmenden Einsatzmöglichkeiten für gewerbliche Lastenfahrräder vor Ort.



Quelle: Sturti / gettyimages

3. Wirtschaft: Stärkung des Standorts Deutschland

IM DEUTSCHLAND-TAKT

Der Wirtschaftsfaktor Fahrrad beschäftigt in Deutschland rund eine halbe Million Menschen

Radverkehr ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Rund 490.000 Beschäftigte verdienen ihren Lebensunterhalt ganz oder teilweise mit dem Fahrrad.^{18, 19} Davon profitieren nicht nur Handel und mittelständisch geprägte Industrie, sondern zunehmend auch der wachsende Fahrradtourismus. Mehr als die Hälfte der Deutschen fährt mittlerweile im Urlaub oder auf Tagesausflügen mit dem Rad – und bringt dadurch Beschäftigung vor allem auch in strukturschwache und ländliche Regionen.²⁰

Jeder 100. Arbeitsplatz hängt am Fahrrad

Das Fahrrad sichert in Deutschland fast eine halbe Million Arbeitsplätze – das ist etwa jeder 100. Beschäftigte. Die hohe Bedeutung erklärt sich auch durch die signifikanten wirtschaftlichen Effekte, die das Fahrrad in anderen Branchen entfaltet. So finden allein 284.000 Menschen Beschäftigung, weil Urlaub auf dem Fahrrad so beliebt ist.²¹ Sie bewirten und beherbergen Gäste

oder sorgen im Baugewerbe für die nötige touristische Infrastruktur. Noch gar nicht eingerechnet sind die Vorteile, von denen Arbeitgebende und Beschäftigte aller Branchen profitieren: Eine gute Radverkehrsinfrastruktur vor Ort wird in Zeiten, in denen Unternehmen um die besten Köpfe werben müssen, zunehmend zu einem wichtigen Standortfaktor.

Deutschland ist E-Bike-Standort

Ob bei Produktion, Verkauf oder auf der Straße: In Deutschland hat das Pedelec die Nase vorn! Rund 17 Mio. Pedelecs gibt es bereits bundesweit. Damit hat rechnerisch fast jede fünfte Person Zugriff auf ein Fahrrad mit Elektroantrieb. Der Siegeszug des Pedelecs kommt nicht von ungefähr: Die Fahrradproduktion hat in Deutschland eine lange Tradition. Mehr als 100 Unternehmen produzieren einzelne Komponenten oder ganze Fahrräder. Deutsche Unternehmen sind dabei mit ihrer Innovationskraft Weltspitze bei Fahrrädern und Pedelecs. Das zeigt sich auch in den nackten Zahlen. Von

den fast 2 Mio. produzierten Fahrrädern sind weit mehr als die Hälfte Pedelecs (1,3 Mio.). Fahrräder „Made in Germany“ sind auch im Ausland gefragt, Hauptabnehmer sind die fahrradbegeisterten Niederlande.

Die deutsche Fahrradindustrie ist überwiegend mittelständisch geprägt. Viele Unternehmen haben ihren Sitz im ländlichen Raum und gehören in ihrer Region zu den größten Arbeitgebern. Damit sichert die Branche wichtige Arbeitsplätze nicht nur in Ballungszentren, sondern ebenso in strukturschwachen Regionen.



Quelle: ZIV/Anke Schäffner

Der Parlamentarische Staatssekretär Christian Hirte besucht mit der Firma Büchel aus Thüringen einen erfolgreichen Mittelständler im ländlichen Raum. Das Unternehmen beschäftigt in Deutschland 350 Mitarbeitende an fünf Standorten.



„Die Fahrradindustrie in Deutschland ist zentral für klimafreundliche Mobilität und ein bedeutender Wirtschaftsfaktor mit innovativen Unternehmen, vielen Jobs und starker Exportkraft. Das zeigt: Jeder von uns in die Radinfrastruktur investierte Euro zahlt sich gleich mehrfach aus.“

Christian Hirte, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr



Quelle: ulstein bild Dtl. / gettyimages

Wussten Sie, dass...

das Fahrrad in Deutschland erfunden wurde? Am 12. Juni 1817 schrieb der Erfinder Karl Freiherr von Drais Geschichte. Er unternahm mit einer von ihm entwickelten „Laufmaschine“, dem Vorläufer des heutigen Fahrrads, die erste Fahrt von Mannheim nach Schwetzingen.



Quelle: Aja Koska / gettyimages

Beschäftigte können ihre Diensträder auch privat nutzen.

59 MIO.

Krankheitstage ließen sich pro Jahr mit Radfahren vermeiden.²²

Der Gamechanger

Knapp 6 Mrd. Euro – so viel sind die jährlich 3,8 Mio. verkauften Neuräder wert.²³ Jedes dritte Fahrrad (35 %) ist ein Leasing-Fahrrad.²⁴ Kein Wunder, boten im Jahr 2025 bereits 342.000 Unternehmen ihren Beschäftigten die Möglichkeit, ein Dienstrad zu leasen – 70 % davon sind Kleinstunternehmen. Rund 2,4 Mio. Beschäftigte sind regelmäßig mit ihrem Leasingrad unterwegs.²⁵ Leasingräder sind ein echter Gamechanger, damit mehr Menschen den Weg zur Arbeit im Sattel zurücklegen. Die Unternehmen machen ihren Angestellten damit nicht nur ein attraktives Angebot, sondern verfolgen hiermit

auch eigenwirtschaftliche Interessen: Leasingfahrräder bieten Unternehmen Vorteile bei Personalgewinnung und -bindung sowie der Gesundheit von Mitarbeitenden. Wer regelmäßig mit dem Fahrrad pendelt, ist seltener krank. Auch das Risiko längerer Krankheitsausfälle von mehr als zehn Arbeitstagen sinkt um 18 %.²⁶ Würden alle rund 45,5 Mio. Erwerbstätigen regelmäßig mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln, ließen sich dadurch etwa 59 Mio. Krankheitstage vermeiden. Dies könnte nach vorsichtigen Schätzungen zwischen 9 bis 15 Mrd. Euro pro Jahr einsparen.²⁷

Wege für Gamechanger



Radschnellwege, wie hier in Baden-Württemberg, sind komfortable Radverbindungen für den Alltag.

Quelle: NVBW / RadKULTUR

Ein eigener, getrennter Radweg und möglichst wenig Stopps – damit ist der Kerngedanke von Radschnellwegen in aller Kürze beschrieben. Laura kann dort ebenso sicher und komfortabel zur Schule radeln wie Beschäftigte ins Büro. Das BMV schiebt Planung und Bau dieser hoch frequentierten Strecken kräftig an. Bis heute gibt es bundesweit mehr als 45 Projekte, die sich in Planung oder in der baulichen Umsetzung befinden.

Radschnellwege haben eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung: Eine gute Radinfrastruktur erhöht die Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen der Fahrradwirtschaft und ist deshalb ein wichtiger Faktor für eine positive wirtschaftliche Entwicklung. Eine gute Erreichbarkeit erleichtert Unternehmen zudem die Bindung und Gewinnung von Mitarbeitenden. Für Büros, Arztpraxen oder Einzelhandelsgeschäfte in Innenstadtlagen ist das von ganz besonderer Bedeutung.

GEFÖRDERT
DURCH DAS
BMV

Viele Unternehmen investieren selbst in das Fahrrad. Einen besonders ambitionierten Weg hat die Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport eingeschlagen: Der Flughafen baut mit finanzieller Unterstützung des BMV für rund 6 Mio. Euro eine 76 m lange Fuß- und Radverkehrsbrücke über die neunspurige Kapitän-Lehmann-Straße, damit die täglich mehreren Tausend Pendelnden das Terminal 2 besser erreichen können.



Quelle: Fraport AG

Köpfe für gute Radwege

Mehr als 22 Mio. Beschäftigte haben in Deutschland Zugang zum Dienstradleasing – zehn Mal mehr, als heute davon Gebrauch machen.²⁸ Damit dieses Potenzial besser ausgeschöpft wird, braucht es mehr und bessere Radinfrastruktur. Das BMV unterstützt deshalb erfolgreich die Aus- und Fortbildung qualifizierter Fachkräfte. Die vom BMV mit einem Gesamtvolumen von rund 11,4 Mio. Euro finanzierten

sieben Stiftungsprofessuren nehmen jedes Jahr mehr als 150 Studierende auf und bilden sie zu Radverkehrsplanerinnen und Radverkehrsplanern aus. Für alle, die bereits mit beiden Beinen im Berufsleben stehen, bietet das Mobilitätsforum Bund im Auftrag des BMV ein breites Lehrgangs- und Seminarangebot zur Radverkehrsplanung an.



Quelle: Innovative Städte

Abschlussfoto eines Fortbildungslehrgangs zur Radverkehrsplanung beim Mobilitätsforum Bund.

Mehr Fahrgäste für Bus und Bahn

Fahrrad und Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV) – gemeinsam sind sie stark! Gute und sichere Radwege zum nächsten Bahnhof oder zur Bushaltestelle vergrößern den Einzugsbereich von Bus und Bahn. Damit vergrößert sich das Kundenpotenzial für den ÖPNV erheblich. Radfahrende legen im Vergleich zum Fußverkehr die vier- bis fünffache Strecke zurück. Damit sich Menschen auf das Fahrrad schwingen, braucht es wetter- und diebstahlgeschützte Radabstellanlagen an Bahnhöfen

und Haltestellen. So können beispielsweise zwei Drittel des Zuwachses im niederländischen Bahnverkehr (2000 – 2020) auf mehr und bessere Bike & Ride-Angebote zurückgeführt werden.²⁹ Potenzial besteht in der Bundesrepublik insbesondere auch in Kombination mit dem Deutschlandticket. Das BMV unterstützt deshalb sowohl den flächendeckenden Ausbau als auch die Entwicklung neuer Konzepte.



Quelle: Gemeinde Eichwalde / Stefan Müller

Das kluge Konzept: Das Land Brandenburg zeigt zusammen mit dem BMV und engagierten Kommunen, wie Fahrradparken in Zukunft aussehen kann – und vor allem, wie neue Radstellplätze schnell, einfach und standardisiert realisiert werden können. In dem Pilotprojekt „Modulares Fahrradparken“ realisieren mehrere Kommunen an zwölf Standorten unter der einheitlichen Marke „VBB-RadPark“ Radabstellanlagen an Haltepunkten des ÖPNV. Der Clou: Die aus nachhaltigem Holz gestalteten Anlagen sind hochflexibel. Je nach Bedarf können zwischen 50 und 500 Fahrradstellplätze errichtet werden. Die erste Anlage mit Gründach, Fotovoltaik und Videoüberwachung entstand mit 340 Plätzen in der Gemeinde Eichwalde (Brandenburg), deren Bahnhof auch von

Einwohnenden der Nachbargemeinden für das alltägliche Pendeln nach Berlin genutzt wird – in nur sechs Monaten Bauzeit! Gut die Hälfte der Stellplätze ist gesichert und schützt auch wertvolle Fahrräder wirksam gegen Vandalismus und Diebstahl. Dem vom BMV mit knapp 1,8 Mio. Euro unterstützten Pilotprojekt gehören elf weitere Kommunen an, darunter Blankenfelde-Mahlow, Cottbus, Werder und Sachsenhausen (Oranienburg). Insgesamt entstehen 2.440 neue Radabstellplätze. Die neuen Erfahrungen mit dem modularen System sind auf Kommunen und Verkehrsverbünde in ganz Deutschland übertragbar und können auch dort den Bau weiterer Anlagen beschleunigen.

1,7 MRD. EURO

betragen die jährlichen Einnahmen aus Umsatz- und Einkommensteuer aus dem Radtourismus.³⁰

Radtourismus ist Wirtschaftskraft

Für viele Menschen ist das Fahrrad ein fester Begleiter im Urlaub und in der Freizeit. Die ökonomische Bedeutung ist enorm. Eine radreisende Person gibt beispielsweise pro Tag mehr als 105 Euro aus; gemeinsam generieren Übernachtungs- und Tagesgäste in Deutschland eine jährliche Wertschöpfung von 18,07 Mrd. Euro.³¹ Davon profitieren neben dem Einzelhandel und weiteren Dienstleistenden auch zahlreiche Gastgebende – darunter

Hotels, Ferienwohnungen, Ferienhäuser, Campingplätze und andere Beherbergungsbetriebe. Viele von ihnen haben sich bereits auf die wachsende Zielgruppe der Radreisenden eingestellt: Bundesweit gelten inzwischen über 30.000 Betriebe als besonders fahrradfreundlich, und insgesamt wenden sich deutlich mehr als 100.000 Gastgebende aktiv an Radgäste.



Quelle: Nordseeküsten-Radweg / Florian Trykowski



Quelle: Thomas Koy

Hotels und Gastronomie verzeichnen erhebliche Beschäftigungseffekte durch Radtouristinnen und Radtouristen.

D-Routen sind Wegbereiter des Radtourismus

Deutschland ist das Land der Radfernwege. Auf 13 D-Routen mit einer Gesamtlänge von über 11.000 Kilometern können Radtouristinnen und Radtouristen die Natur genießen und Sehenswürdigkeiten entdecken. Dieses Streckennetz entspricht ungefähr der zweifachen Entfernung von Gibraltar ans Nordkap. Das Radnetz Deutschland entstand durch bereits bestehende

thematische Radwege, welche zu einem bundesweiten, nationalen Radfernwegenetz weiterentwickelt wurden. Das Netz integriert 10 von 17 europäischen EuroVelo-Routen, die Deutschland durchqueren und dabei vielfach mit D-Routen deckungsgleich sind. Mit dem Radnetz Deutschland stärkt der Bund den Fahrradtourismus landesweit und adressiert auch internationale Gäste.



Foto: BMV / Johannes Ruppel



www.radnetz-deutschland.de

Der Bund stärkt den Radtourismus gezielt über die Marke Radnetz Deutschland: Mit der Geschäftsstelle Radnetz Deutschland beim BALM, dem gleichnamigen Förderprogramm, einem ansprechenden Corporate Design und der zentralen Website wird aus vielen regional bedeutenden Einzelrouten ein wiedererkennbares Angebot. Es bietet nicht nur Mehrwerte für Radtouristinnen und Radtouristen, sondern stärkt durch attraktive Radwegeverbindungen auch den Alltags- und Pendelverkehr. Die Geschäftsstelle betreibt außerdem den Radroutenplaner Deutschland (www.radroutenplaner-deutschland.de), ein praktisches Online-Tool zur Reiseplanung, und stimmt im Rahmen von Koordinierungskonferenzen gemeinsam mit den Ländern und lokalen sowie regionalen Akteurinnen und Akteuren Maßnahmen zum Ausbau des Radnetzes Deutschland ab.

RADNETZ DEUTSCHLAND



Der jährliche Bruttoumsatz durch den Radtourismus auf der D-Route 6 (Donauroute) wird auf mindestens 60 Mio. Euro pro Jahr beziffert.³²



Radstätte am Radweg Deutsche Einheit

Foto und Logo: BALM

Auf den Spuren der Geschichte Europas: Der Radweg Deutsche Einheit veranschaulicht auf einer Strecke von rund 1.100 Kilometern an sehr unterschiedlichen Orten, wie die deutsche Einheit zustande gekommen ist und welche Fortschritte dabei insbesondere in den letzten Jahren gemacht wurden. Informationen zu Radstätten entlang des Radwegs Deutsche Einheit gibt es unter www.radweg-deutsche-einheit.de. Mit der D-Route 13 wurde mit dem „Iron Curtain Trail“ zuletzt ein weiterer geschichtsbedeutsamer Weg ins Radnetz

Deutschland aufgenommen. Am Rande des Wartburgkreises verläuft die Route entlang der bekannten Gedenkstätte des ehemaligen US-Beobachtungspunkts „Point Alpha“.





Quelle: SolStock / gettyimages

4. Orts- und Stadtentwicklung: lebenswerte Kommunen in Stadt und Land

LEBENS-RÄUME

Leben ist da, wo Menschen sind – wo sie unterwegs sind, sich aufhalten oder miteinander ins Gespräch kommen. Radverkehr schafft diese Lebensräume.

Ein spontanes Gespräch auf der Straße. Unter Nachbarn, unter Freunden, auch unter Fremden. Lebenswert sind Orte, an denen sich Menschen aufhalten, begegnen, miteinander in Kontakt treten. Wo Menschen zu Fuß gehen und Rad fahren, wird der öffentliche Raum zur Kommunikationsfläche. Das kommt dem Gemeinwohl zugute. Doch mehr Radverkehr kann auch anderweitig zur Belebung von Städten und Gemeinden beitragen.

Öffentlicher Raum als soziale Chance

Radfahren fördert das soziale Miteinander, unterstützt den gesellschaftlichen Zusammenhalt und wirkt gegen Einsamkeit. Die alltäglichen Begegnungen, die dadurch entstehen, stärken das soziale Vertrauen. Mal eben kurz das Gartentor aufhalten, beim Tragen der Einkäufe helfen oder sich über die Straße hinweg freundlich zunicken. Das Geflecht aus solchen kleinen Erlebnissen

ist sozialer Klebstoff, schreiben die Forschenden einer in Deutschland erschienenen Studie.³³ Belebte öffentliche Räume und ein aufmerksames Umfeld erhöhen auch die gefühlte soziale Sicherheit. Zudem zeigt sich, dass Jugendliche körperlich signifikant aktiver sind, wenn es in ihrem Wohnumfeld Fahrradinfrastruktur gibt.³⁴

Neues Leben in alten Mauern

Lost Place: Hinter diesem Pseudoanglizismus verstecken sich Orte, die dem Verfall ausgeliefert sind – und darauf warten, wachgeküsst zu werden. Denn so mancher Lost Place hat eine ruhmreiche Geschichte hinter sich. Ob ruhmreich oder nicht – jegliche Leerstände sind der

Kommune ein Dorn im Auge. Nicht selten besteht die Gefahr eines Dominoeffekts, wenn ein Leerstand weitere nach sich zieht. So mancher Bürgermeister und manche Bürgermeisterin kann ein Lied davon singen.



Quelle: BMV / Sebastian Woithe

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder (Mitte) bei der Eröffnung des Rad Hauses in Wittlich.



Das BMV unterstützt im Rahmen seiner
Radverkehrsförderung auch die Revitalisierung
leerstehender Gebäude und Infrastrukturen –
mit Erfolg.



VORHER



NACHHER

Vom Leerstand zur Fahrradgarage: Eine leerstehende Gewerbefläche im Ortskern, rund 100 Quadratmeter Fläche. Seit dem 11. Juni 2024 ist das Leben in der früheren Drogerie-Filiale zurück. Joachim Rodenkirch, Bürgermeister der Stadt Wittlich (Rheinland-Pfalz), eröffnete im Herzen der Kreisstadt eine neu eingerichtete Fahrradgarage. 36 Fahrräder können in dem ehemaligen Ladengeschäft rund um die Uhr sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden. Für 20 von ihnen gibt es auch eine Lademöglichkeit. Schließfächer aus einem alten Schwimmbad der Stadt erhielten ein „zweites Leben“ und ermöglichen heute die sichere Aufbewahrung von Gepäck und Fahrradzubehör. Die Fahrradgarage wurde durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des BMV mit 43.218 Euro kofinanziert. Auch mit relativ wenig Geld lassen sich große Erfolge erzielen. Das Konzept überzeugt auch den verantwortlichen Verkehrsminister Patrick Schnieder bei einem Besuch in Wittlich: „Die Fahrradgarage in Wittlich ist ein Leuchtturmprojekt unserer Förderungen in die Radverkehrsinfrastruktur. Eine Win-Win-Situation für nachhaltige Mobilität und moderne Stadtentwicklung.“



Quelle: BMV / Sebastian Woithe



Quelle: Tourist-Information Wittlich Stadt & Land



VORHER



NACHHER

Quelle: Ingenieurbüro Eric Schnell

Peterslahr am 1. Oktober im Jahr 1912: Der neu eröffnete Eisenbahntunnel am Ortsrand bringt ein Stück Moderne. Durch den eingleisigen, 156 Meter langen Tunnel schieben sich fortan Dampflokomotiven durch den Westerwald und bieten den Menschen Zugang zu einem neuen Verkehrsmittel. Gut 50 Jahre später endet der Zugbetrieb auf der Strecke, als in den 1960er Jahren das Automobil rasch an Bedeutung gewinnt. Aber der Tunnel bleibt in Betrieb: Nach seiner Stilllegung als Eisenbahntunnel wird er neu genutzt, zu Fuß oder mit dem Fahrrad bietet er eine sichere Alternative zur Landstraße 269 – für alle, die aus Peterslahr und den anderen Ortsteilen entlang der Bahnstrecke in das

Grundzentrum nach Neustadt (Wied) oder Richtung Altenkirchen (Rheinland-Pfalz), den Sitz der Verbandsgemeinde, pendeln. Auch touristisch ist die Radroute wichtig. Doch der Zahn der Zeit nagt an dem traditionsreichen Tunnelbauwerk, es ist zunehmend sanierungsbedürftig und nur noch eingeschränkt nutzbar. Den hohen Nutzen erkennt auch der Bund. Das BMV sagt eine Kofinanzierung über rund 453.000 Euro zu. Mit diesen Mitteln aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ wird der Tunnel im Jahr 2023 schließlich saniert. So ist der Tunnel, 111 Jahre nach seiner Eröffnung, heute eine sichere, einladende und steigungsarme Radverbindung durch das Auf und Ab des Westerwalds.



Quelle: BMV / Nico Dreier

Praktisch und auch noch schick: Ausreichend sichere Fahrradparkanlagen bereitzustellen ist mitunter eine Kunst – insbesondere an Bahnhöfen, wo Flächen meist knapp sind und der Bedarf hoch ist. Eine kunstvolle Lösung hat die Stadt Osnabrück (Niedersachsen) mit dem „Bike-Tower“ gefunden: Ein vollautomatisches Fahrradparkhaus mit 180 Stellplätzen für Fahrräder und einer von der Künstlerin Inga Krause

farbenfroh gestalteten Außenfassade. So bietet das 16 Meter hohe Fahrradparkhaus nicht nur sichere, wettergeschützte und komfortable Radabstellmöglichkeiten, sondern wertet auch das Umfeld des Altstadtbahnhofs auf eine ganz sympathische Art und Weise auf. Für diese einzigartige funktionale und städtebaulich ansprechende Lösung erhielt Osnabrück eine Bundesförderung über knapp 2,5 Mio. Euro vom BMV.

67%

der Menschen wünschen sich mehr Stellplätze für Fahrräder.³⁵



Quelle: DSK Stadtentwicklung / Mike Lux

Vom Tagebau zur neuen Lebensader: Cottbus (Brandenburg), Strukturwandel-Kohleregion. Wo früher Braunkohle abgebaut wurde, belebt ein neues Großprojekt die früheren Industrieflächen und macht sie den Menschen zugänglich. Das Herz des Projekts ist die Seestadt, ein nachhaltiges, klimagerechtes Stadtquartier mit Wohnungen, Gewerbeflächen und einem Energiecampus als Forschungs- und Entwicklungsstandort. Bis zum Ende des Jahrzehnts entsteht auf dem Gebiet des ehemaligen Braunkohletagebaus der etwa 1.900 Quadratmeter große Ostsee. Die Kombination aus Stadtquartier und Naherholungsgebiet bietet der Lausitz eine langfristige Perspektive und schafft eine breite Akzeptanz bei den Menschen. Gut durchdacht ist die wichtige Anbindung der Seestadt an die Cottbuser Innenstadt: Die Seeachse, ein 1,6 Kilometer langer, baulich getrennter Geh- und Radweg, wird das Naherholungsgebiet allen Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt zugänglich machen und kurze Wege in die Stadt bieten.

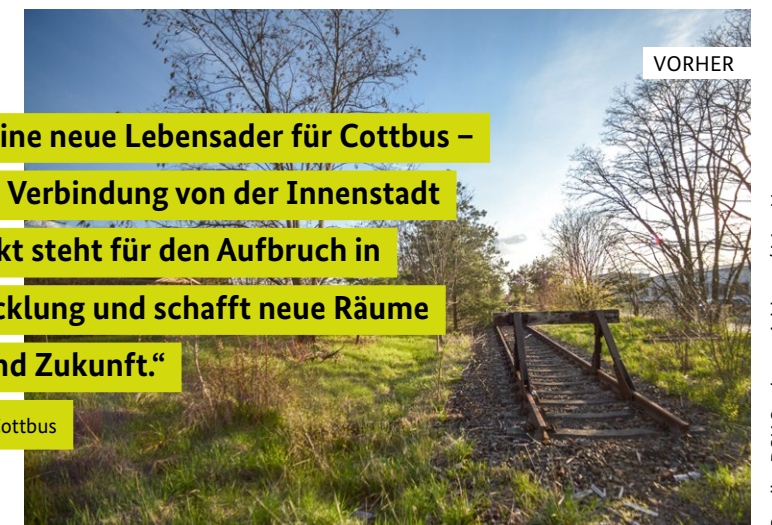
Im Herbst 2025 erfolgte der Spatenstich für die Seeachse, der neuen Fuß- und Radverbindung von der Cottbuser Innenstadt zum Naherholungsgebiet rund um den Ostsee.

Das BMV finanziert die Seeachse zu 100 %. Die Gesamtkosten liegen bei rund 4,3 Mio. Euro und sind in der Strukturwandel-Region sehr gut investiert. Die Seeachse ist dabei mehr als ein Radweg. Sie wird selbst zum Erlebnisraum: Die Brachflächen werden durch eine ansprechende Freiraumplanung neu gestaltet und selbst zum Kunstobjekt. Entlang des Weges zwischen Innenstadt und See wird eine Kunstinstallation den strukturellen Wandel der Stadt erleben- und nachvollziehbar machen. So wird der Weg selbst zum Ziel.



„Mit der Seeachse entsteht eine neue Lebensader für Cottbus – eine grüne, klimafreundliche Verbindung von der Innenstadt bis zum Ostsee. Dieses Projekt steht für den Aufbruch in eine nachhaltige Stadtentwicklung und schafft neue Räume für Begegnung, Bewegung und Zukunft.“

Doreen Mohaupt, Bürgermeisterin der Stadt Cottbus



Quelle: DSK Stadtentwicklung / Max Hormann

Mehr vom Leben

Zufußgehen und Radfahren ist hocheffizient. Es wird deutlich weniger Fläche benötigt, so dass mehr Raum für Bäume, Grünflächen und Gewässer zur Verfügung steht. Kommunen, Hauseigentümerinnen und -eigentümer sowie Mietende sparen Geld bei Bau und Unterhalt von Straßen, Plätzen und Gebäuden. Straßenräume können schmaler ausfallen, Wohnen wird leichter bezahlbar. Vor

allem aber beginnt der Erholungsraum direkt vor der eigenen Haustür. Wer mehr Radwege anlegt, erntet mehr Radfahrende: Jeder zusätzliche Kilometer Radweg führt dazu, dass pro Jahr bis zu 13.400 Kilometer zusätzlich mit dem Fahrrad zurückgelegt werden – und es wird auch mehr zu Fuß gegangen, wie Forschende nachgewiesen haben.³⁶



Quelle: Johannes Vogt

Mannheim ist Brücken-Weltmeister. Im Nordosten Mannheims (Baden-Württemberg) wächst mit FRANKLIN ein neuer Stadtteil heran, ein Zuhause für 10.500 Menschen und Arbeitsort für 2.000 weitere. Das neue Quartier ist ein Stadtteil der Freiräume mit großzügigen Grünflächen, Spiel- und Sportangeboten, Wiesen, Gärten und zahlreichen Bewegungsmöglichkeiten. Das zukunftsweisende Mobilitätskonzept setzt Anreize zum Gehen, Radfahren oder zur Nutzung von Bus und Straßenbahn. Gerade nach dem Einzug in eine neue Wohnung überdenken Menschen ihre Mobilitätsgewohnheiten. In FRANKLIN sind wesentliche Teile der Fuß- und Radinfrastruktur bereits vorhanden, wenn Wohnungen bezogen werden. Ein wichtiges Vorhaben war der

Neubau einer Fuß- und Radbrücke. Die 45 Meter lange integrale Holzbrücke spannt sich elegant über die siebenspurige B 38 und bindet FRANKLIN an den Stadtteil Vogelstang und weitere Teile des Stadtgebiets an. Anfang 2026 wurde der FRANKLIN-Steg offiziell eröffnet. Gekommen war auch Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder, dessen Ministerium die Investitionskosten von mehr als 9 Mio. Euro zu 100 % übernommen hat. „Hier ist ein Stück Infrastruktur entstanden, das die Lebensqualität verbessert und Menschen sowie der Umwelt zugutekommt. Der FRANKLIN-Steg ist damit ein Vorbild für eine moderne Mobilitätspolitik und dient als Modell für Kommunen in ganz Deutschland“, betonte Bundesminister Patrick Schnieder bei der feierlichen Eröffnung in Mannheim.



„Mir ist es ein wichtiges Anliegen, Länder und Kommunen dabei zu unterstützen, ihre Verkehrswege weiterzuentwickeln.“

Patrick Schnieder, MdB, Bundesminister für Verkehr



Quelle: MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH /
Andreas Henn

Quelle: BMV / Joe Pohl



Die Meister-Macher

Die längste integrale Holzbrücke der Welt steht in Mannheim. „Integral“ bedeutet hier, dass sie ohne Lager und Fugen gebaut ist – ein außergewöhnlicher, konstruktiver Ansatz im Holzbrückenbau und eine weltmeisterliche Ingenieursleistung. Hinter dem Brückenbau steht eine Tochtergesellschaft der Stadt Mannheim und der städtischen Wohnungsbaugesellschaft GBG Wohnen GmbH. Die Realisierung dieses ehrgeizigen Projekts wurde möglich durch eine 100-prozentige Kostenübernahme des BMV in Höhe von mehr als 9 Mio. Euro. Eine schnelle Planungs- und Bauphase ermöglichte die Inbetriebnahme des Leuchtturmprojektes bereits Anfang 2026.



Quelle 1. und 2. Bild von oben:
Stadt Chemnitz / Franziska Wöllner



Eine Stadt wächst zusammen: Es ist ein ehrgeiziges Projekt: Mit einem 13,6 Kilometer langen Radweg rücken in Chemnitz (Sachsen) die Innenstadt und viele westlich gelegene Stadtteile näher zusammen. Die Stadt nutzt dabei die stillgelegte Bahntrasse 6635 Lugau-Wüstenbrand. Auf dem ehemaligen Bahndamm entsteht Stück für Stück eine komfortable Fuß- und Radverbindung, die bislang getrennte Wohngebiete miteinander verknüpft. Im Herbst 2025 schloss eine neue 180 Meter lange Brücke über die vierspurige Kalkstraße eine wichtige Lücke und macht von nun an die schnelle und angenehme Route für Pendelnde und Anwohnende erlebbar. Auch für Laura ist der neue Weg komfortabel befahrbar und sie ist sicher unterwegs. Zur Eröffnung kam auch Staatssekretärin Dr. Claudia Stutz aus dem BMV nach Chemnitz und überreichte symbolisch einen Förderbescheid für einen Abschnitt des Vorhabens. Der Bund unterstützt sechs Teilmaßnahmen und zwei Bauabschnitte des Radwegs mit einer Streckenlänge von 7,3 Kilometern über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ mit insgesamt 18,7 Mio. Euro Kofinanzierung.

Quelle: SMIL / Kleinfeld



„Chemnitz zeigt, wie Radverkehr praktisch gestaltet werden kann: Die neue Radroute nutzt die bestehende Infrastruktur und schafft eine attraktive Verbindung in die Innenstadt.“

Dr. Claudia Elif Stutz, Staatssekretärin im BMV



Die Ederbrücken in Frankenberg (Eder) in Hessen wurden 2025 mit dem Deutschen Brückenpreis in der Kategorie „Fuß- und Radwegbrücken“ ausgezeichnet. In der Begründung der Jury wurde betont, dass die beiden Brücken „neue Impulse für den Brückenbau mit Holz“ setzen und städtische Mobilität und Umweltschutz vereinen. Zuvor war die Eder eine erhebliche Barriere für den Radverkehr. Erst der Brückenbau hat durchgehende, alltagstaugliche und lauragerechte Radverbindungen in der Stadt geschaffen. Das BMV hat die zwei Brücken mit mehr als 5,29 Mio. Euro kofinanziert.

Quelle: BMV / Peter Beckmann



Quelle: HMWWV / Corinna Spitzbarth

5. Gesundheit und Naturschutz: hoher Nutzen für die Gesellschaft

JEDER WEG ZÄHLT

Bereits 100 Minuten Bewegung wöchentlich verlängern das Leben – und machen Menschen glücklicher.

Jeder investierte Euro in den Radverkehr zahlt sich mehrfach aus: Wenn wir uns mehr bewegen, sind wir gesünder, zufriedener und haben mehr sozialen Kontakt zu anderen. Das ist gut für den Einzelnen, aber auch für die Gesellschaft insgesamt. Ein entscheidender Anreiz zum Gehen oder Radfahren ist die Gestaltung öffentlicher Räume.

Die Gesellschaft profitiert von aktiver Mobilität

Rad- und Fußverkehr sind vergleichsweise schnell und kosteneffizient auszubauen. Sie gelten als gesellschaftlich breit akzeptiert, fast jeder Mensch ist Fußgängerin oder Fußgänger, sehr viele nutzen auch das Fahrrad. Ein Mehr an Fuß- und Radverkehr ist deshalb immer auch eine starke Unterstützung für Strategien, die beispielsweise

eine Verbesserung der Gesundheit, den Klimaschutz oder eine Entsiegelung von Flächen zum Ziel haben. Eine moderne Infrastrukturplanung hilft dabei, dass Menschen in der Stadt und auch auf dem Land ihre Mobilitätsgewohnheiten verändern können.

Die überraschend einfache Formel für ein längeres Leben

Mehr als eine Milliarde Euro pro Tag.³⁷ So hoch sind die jährlichen Gesundheitskosten in Deutschland, die beispielsweise durch Herzkrankungen, Muskel-Skelett-Erkrankungen, Krebs oder psychische Erkrankungen hervorgerufen werden. Regelmäßige körperliche Aktivität wirkt physischen, mentalen und sozialen Problemen entgegen. Dafür genügen bereits 100 Minuten wöchentliches Radfahren in Alltag und Freizeit (also

gerade einmal 15 Minuten täglich).³⁸ Die Sterblichkeit sinkt signifikant – um bis zu ein Drittel. Zu Fuß gehen oder Radfahren ist also eine äußerst wirksame Medizin. Bereits der regelmäßige Spaziergang oder die Fahrt mit dem Fahrrad ins Büro, zum Einkauf oder die Feierabendtour ins Grüne macht uns gesünder. Mehr Bewegung im Alltag ist nicht nur gut für den Einzelnen.



Quelle: HMWWV / Corinna Spitzbarth

Quelle: Peter Griffith / gettyimages

Körperliche Bewegung stärkt die gesunde Entwicklung – von Klein bis Groß. Die Verkehrserfahrungen können Laura beispielsweise beim Führerscheinwerb helfen und älteren Personen wiederum beim Erhalt der Fahreigenschaften. Das ermöglicht Menschen aller Altersgruppen die so wichtige Selbständigkeit und soziale Teilhabe.

Das Tor ins Grüne

Fahrradfahren ist eine tolle Möglichkeit, die Natur hautnah zu erleben und in vollen Zügen zu genießen. Fuß- und Radwege lassen sich naturnah in Parks, Grünzüge, Uferbereiche, Auen, Wälder oder renaturierte Flächen integrieren. Lineare Grünräume, die als Rad-

und Fußwege genutzt werden, können gleichzeitig Biotopverbundachsen sein. Davon profitiert die Natur genauso wie die Nutzerinnen und Nutzer. Denn ob Feierabendrunde oder der Weg ins Büro – die Fahrt im Sattel ist eine kleine Auszeit für Körper und Seele.



Quelle: Thomas Fitzke

Für Alltag, Gesundheit und Natur: Der neue straßenbegleitende Geh- und Radweg ist stolze 13 Kilometer lang und verbindet Penzlin mit Neustrelitz (Mecklenburg-Vorpommern). Das BMV hat für die gesamte Strecke entlang der Bundesstraße B 193 sechs Millionen Euro investiert. Für Einheimische sowie Touristinnen und Touristen ist das ein wichtiger Lückenschluss auf der Mecklenburgischen Seenplatte. Der Radweg ist aber auch in anderer Hinsicht eine Besonderheit: Die Trassenführung wurde so gewählt, dass geschützte Biotope erhalten wurden und zwischen Fahrbahn und Radweg ausreichend Raum für eine neue Baumreihe

verbleibt. Das nutzt nicht nur der Umwelt, sondern ist auch als „grüner Gestaltungsbaustein“ bewusst gewählt: Radfahrende werden so visuell und akustisch von der Straße abgeschirmt, im Sommer bieten die Bäume zusätzlich Schatten. Die Bürgermeister von Penzlin und Neustrelitz haben eine klare Meinung zu dem Projekt: „Wir freuen uns, dass wir eine weitere Verkehrsverbindung bekommen, die durch unsere reizvolle Umgebung führt und uns alle näher zusammenrücken lässt. Auch in touristischer Hinsicht ist das eine tolle Bereicherung und wirklich von Bedeutung.“



Der einfachste Weg zu mehr Bewegung im Alltag ist eine Umgebung, die zum Gehen oder Radfahren einlädt



Quelle: Stadt Worms / Kommunikation und Marketing



Wenn der Arbeitsweg zur Auszeit wird: Die kreisfreie Stadt Worms (Rheinland-Pfalz) hat ihren Bürgerinnen und Bürgern nach einer grundlegenden Erneuerung den malerischen Eisbach besser zugänglich gemacht. Mit einer 90-prozentigen Förderung des BMV von mehr als 1,4 Mio. Euro ist ein 4,2 Kilometer langer Radweg entstanden, der nachhaltige Mobilität und Naturschutz miteinander verbindet. Das Vorhaben wurde dabei fast um die Hälfte günstiger als ursprünglich geplant und beantragt. Möglich wurde dies durch

eine vereinfachte Bauweise sowie eine reduzierte Ausbaubreite in natursensiblen Bereichen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Radweg ist heute nicht nur eine attraktive Mobilitätsstrecke, sondern auch eine durchgehende Grünachse – mit allen Vorteilen für die Biodiversität. Von der gelungenen Umsetzung der neuen Radverbindung überzeugte sich der Staatssekretär im BMV, Stefan Schnorr, bei der Eröffnung persönlich vor Ort.

Quelle: Stadt Worms / Kommunikation und Marketing



„Ein Radweg bietet die perfekte Gelegenheit, sicher mit dem Fahrrad unterwegs zu sein: Sei es für den Weg zur Arbeit, zu Freunden, zum Einkaufen oder für einen Ausflug.“ Stefan Schnorr, Staatssekretär im BMV

Wege schaffen, Vielfalt erhalten

Fahrradfahren schont Umwelt und Natur. Umso wichtiger ist es, dass sich neue Radwege möglichst harmonisch in Wald, Wiesen oder entlang von Wasserwegen einfügen. Damit das gut gelingt, finanziert das BMV wegweisende Forschungs- und Modellprojekte, die übertragbare Lösungen für ganz typische Zielkonflikte finden. So befasst sich die Bundesanstalt für

Straßen- und Verkehrswesen (BAST) im Auftrag des BMV in einer Grundlagenstudie mit der Frage, wie Radwege im ländlichen Raum umweltverträglich gebaut werden können. Einen Schritt weiter ist das Ministerium bereits beim Thema artenschutzverträglicher Beleuchtung, wie die Projekte mit den Akronymen Siraso und FLEBEFA zeigen.



Quelle: HMMWW / Peter Bajer

Infrastruktur mit Verantwortung: Zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt entsteht der „FRM1“ – ein Radschnellweg mit rund 25 Kilometern Länge, der die Situation für Pendlerinnen, Pendler und Studierende massiv verbessert. Der bereits fertiggestellte Abschnitt zwischen Langen und Darmstadt-Nord (11 Kilometer, Stand 2024) zieht schon heute 2.000 Radfahrende pro Tag an³⁹ und belegt damit eindrucksvoll das enorme Verlagerungspotenzial, das mit der vollständigen Fertigstellung der Strecke zu erwarten ist. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Einklang mit der

Natur: Der FRM1 verläuft bewusst entlang einer bestehenden Bahntrasse – auch um angrenzende Flora-Fauna-Habitat-Schutzgebiete zu schonen. Die Trassenführung ermöglicht zugleich den flexiblen Umstieg zwischen Rad und Bahn. Für die Beleuchtung kommt durchgehend insektenfreundliche LED-Solartechnik zum Einsatz. Das vom BMV geförderte Projekt **Siraso** begleitet das Vorhaben wissenschaftlich und untersucht sowohl die ganzjährige Funktionsfähigkeit der Beleuchtung als auch ihre Verträglichkeit mit Umwelt- und Artenschutz.

Intensiv genutzt:
Der südliche, bereits
fertiggestellte Abschnitt
des Radschnellwegs
Frankfurt – Darmstadt.



Quelle: HMMWW / Corinna Spitzbarth

„Blau-grüne“ Infrastruktur

Die heißen Sommertage nehmen zu – und mit ihnen die Bedeutung von Wasserflächen sowie Grünbereichen in Straßen und Wohngebieten. Denn Bäume, Versickerungsflächen oder Gewässer helfen dabei, das Aufheizen von Straßenräumen zu reduzieren, verbessern die Luftqualität und reduzieren das Risiko von Überflutungen bei Starkregenereignissen. Eine solche „blau-grüne“ Infrastruktur ist aktiver Gesundheitsschutz, denn besonders älteren und kranken Menschen machen

Sommerhitze und schlechte Luft zu schaffen. Aber auch gesunde Menschen sind dankbar für etwas Abkühlung. Wer zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist, weiß Wege unter Bäumen oder an Wasserflächen zu schätzen, in der Stadt genauso wie auf längeren Distanzen. „Blau-grüne“ Infrastrukturen kommen dabei ganzjährig gut an: Untersuchungen zeigen beispielsweise, dass Radfahrende Routen durch Grünzüge bevorzugen.⁴⁰



Quelle: links: Michael Möller, rechts: Meike Reiners Fotografie

Erheblicher Zuwachs an Radfahrenden: Man nehme einen Betriebsweg an einem Schifffahrtskanal, einen ehrgeizigen Plan zum Ausbau des regionalen Radverkehrsnetzes und Offenheit auf allen Seiten. Das Ergebnis ist ein bundesweit einmaliges Erfolgsprojekt, das im Jahr 2023 sogar den Deutschen Fahrradpreis gewinnt. Der im Jahr 1899 eröffnete Dortmund-Ems-Kanal durchquert das Stadtgebiet der Stadt Münster (Nordrhein-Westfalen) von Nord nach Süd auf einer Länge von 27 Kilometern. Was ihn für den Radverkehr so attraktiv macht: Auf beiden Seiten verlaufen Betriebswege, die für den Unterhalt des Kanals angelegt wurden – und die nun eine zusätzliche neue Nutzung erfahren. Das Wasser mit dem Uferbegleitgrün als „blau-grüne“ Achse durch die Stadt wurde zur Grundlage einer neuen Qualität im Radwegenetz. „Das waren ideale Voraussetzungen“, beschreibt Münsters Stadtbaurat Robin Denstorff die Ausgangslage. „Wir mussten den Weg breiter machen, brauchten eine gute Oberfläche und Licht, damit der Weg 365 Tage im Jahr nutzbar ist.“ Die Beleuchtung ist ebenso wie bei der Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt adaptiv und damit artenschonend. Die Umsetzung des Projekts erfolgte gemeinsam mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die im Auftrag des BMV für die Bundeswasserstraßen zuständig ist. Der Bund stellte den

Betriebsweg zur Verfügung und übernahm einen Großteil der Kosten – ein Modell, das zeigt, wie Bundesliegenschaften und kommunale Radverkehrsplanung synergetisch zusammenwirken können. Der Erfolg gibt den Beteiligten Recht: Seit der Eröffnung ist der Radverkehrsanteil spürbar angestiegen – selbst in den Wintermonaten sind 50 % mehr Radfahrende unterwegs als zuvor.



Stadtbaurat
Robin Denstorff

Quelle: Stadt Münster

AUSBLICK DES BUNDESVERKEHRSMINISTERS PATRICK SCHNIEDER

Mobilität verändert sich – und Radverkehr ist dabei ein starker Treiber. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, wie viel möglich ist, wenn wir gemeinsam handeln. Und genau daran wollen wir anknüpfen. Für mich stehen dabei sechs Thesen im Mittelpunkt:

1 Gemeinsames Handeln bleibt der Schlüssel moderner Mobilität

Fortschritt entsteht dort, wo Bund, Länder und Kommunen zusammenarbeiten. Die Radverkehrsförderung zeigt, wie wirkungsvoll dieses Zusammenspiel sein kann – und wie sehr Menschen vor Ort davon profitieren. Diesen kooperativen Ansatz müssen wir weiter stärken.

2 Verlässliche Förderung schafft starke Radverkehrsstrukturen

Mit dem Klima- und Transformationsfonds stehen von 2026 bis 2029 **1,7 Mrd. Euro** für Rad- und Fußverkehr zur Verfügung – für das Sonderprogramm Stadt und Land und weitere Bausteine der aktiven Mobilität. Mit dem Haushalt 2026 haben wir dieses Erfolgsprogramm gesichert und bis 2030 verstetigt. Das bedeutet: **Planbarkeit für Länder und Kommunen**, damit Projekte konsequent umgesetzt werden können.

3 Radverkehr verbindet – Stadt und Land profitieren gleichermaßen

Radverkehr schafft keine Gegensätze. Er verbindet und stärkt Großstädte, Mittelzentren und ländliche Räume gleichermaßen. Er ist ein gemeinsamer Baustein moderner, nachhaltiger Mobilität – und ein Angebot, das überall funktioniert, wo Menschen unterwegs sind.

4 Die Förderung wirkt – der Unterschied ist sichtbar

Die Fortschritte der letzten Jahre zeigen: Wenn wir in sichere, durchgängige und attraktive Wege investieren, verändert sich der Alltag. Ein Grundprinzip hat sich dabei besonders bewährt: **Kindertauglichkeit ist der verlässlichste Maßstab für gute Infrastruktur**. Wenn Kinder wie die elfjährige Laura Wege sicher und selbstständig nutzen können, profitieren alle. Verkehrssicherheit beginnt dort, wo die Schwächsten geschützt werden.

5 Infrastruktur, die Teilhabe ermöglicht

Radverkehrsnetze sind mehr als technische Bauwerke. Sie sind **Einladungen**: zu Bewegung, Begegnung, Teilhabe. Gute Netze öffnen Räume, verbinden Menschen und stärken Gesundheit, lokale Wirtschaft und die nachhaltige Entwicklung von Städten und Gemeinden. Sie machen Mobilität bezahlbar und zu einem Stück Lebensqualität.

6 Rad und Bahn – ein starkes Duo für nahtlose Mobilität

Wo sichere Radwege und gute Abstellanlagen auf leistungsfähige Bahninfrastruktur treffen, entsteht ein Mobilitätsnetz, das den Alltag erleichtert. Rad und Bahn ergänzen sich – für Pendlerinnen und Pendler, für Städte und Gemeinden, für eine Mobilität, die weniger belastet und mehr ermöglicht.



Quelle: BMV / Sebastian Woithe

Patrick Schnieder
Bundesminister für Verkehr

Wir bleiben dran!

Vor über zweihundert Jahren wurde in Deutschland das Fahrrad erfunden. Seither steht es für individuelle, unabhängige Mobilität. Mit unserer Förderung knüpfen wir an diesen Gedanken an: Wir schaffen vernetzte, sichere Radverkehrsstrukturen, die von Radfahrerinnen und Radfahrern gern und mit Freude genutzt werden.

Und wir bleiben dran.

- Für starken Radverkehr in ganz Deutschland.
- Für bezahlbare klimafreundliche Mobilität.
- Für eine Zukunft, die allen Generationen zugutekommt.

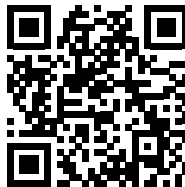
Ansprechstelle

Für die Umsetzung von Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr können Städte, Gemeinden und Landkreise auf finanzielle Unterstützung des BMV (und der Länder) zurückgreifen. Zentraler Ansprechpartner für die Radverkehrsförderung des Bundes ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), das als selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) die Projektträgerschaft übernimmt.

Das Mobilitätsforum Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) bietet Mitarbeitenden aus Kommunen und Behörden ein umfangreiches Angebot an Wissensvermittlung, Fortbildung sowie Vernetzung durch Fachveranstaltungen. Interessierte können sich bequem zum monatlichen Newsletter anmelden und sich über aktuelle Entwicklungen informieren.

Eine Übersicht aller Angebote finden Sie online unter

www.mobilitaetsforum.bund.de



Quellen

1

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2024): Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit.

2

Rudolph, F., Hologa, R. (2024): Die Fahrradwirtschaft und der Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Deutschland 2019 bis 2023. Berlin: T3 – Transportation Think Tank.

3

T3 Transportation Think Tank (2025): Branchenstudie zur Fahrradwirtschaft in Deutschland 2024.

4

European Cyclists' Federation – ECF (2018): The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe. Kapitel O3.3.

5

3 Grundlagen für diese Aussage: GDV (2019): Unfallforschung kompakt Nr. 89. Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen; GDV-UDV (2023): Unfallforschung kompakt Nr. 128. Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr; GDV-UDV (2024): Unfallforschung kompakt Nr. 131. Unfallanalyse von getöteten Radfahrenden auf Landstraßen.

6

Hardinghaus, M., Weschke, J. (2022): Attractive infrastructure for everyone? Different preferences for route characteristics among cyclists.

7

GDV-UDV (2024): Unfallforschung kompakt Nr. 133. Alleinunfälle von Radfahrenden.

8

Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2025): DGUV Barometer Bildungswelt 2025. Schulwegsicherheit. Seite 11.

9

Norddeutscher Rundfunk (2025): NDR Story – Gefährlichste Kreuzung: Lindenteller Lübeck.

10

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2024): Unfallatlas Deutschland. URL: <https://unfallatlas.statistikportal.de> (Zuletzt aufgerufen: 05.05.2026).

11

Bundesamt für Logistik und Mobilität (2024): RULES – Regelverstöße im Radverkehr. Wissenspool des Mobilitätsforums Bund.

12

Bundesministerium für Verkehr (2025): Förderung von nicht-investiven Modellvorhaben zur Umsetzung des NRVP.

13

Weller, O. (2023): Start für Radwegeausbau – Auch für Rettungskräfte befahrbar. Die Rheinpfalz.

14

Hansen, M. (2023): The response time for Paris firefighters has shortened because of bike lanes. New data shows crews can get to emergencies faster than ever.

15

Dutch Cycling Embassy (2024): Bridging Bicycle Promotion and Emergency Response.

16

Deutschlandatlas (2026): Wie wir uns bewegen – Pendelverhalten in Deutschland: Immer mehr Pendlerinnen und Pendler.

17

Netherlands Enterprise Agency (2024): Radfahren – ein Treiber für positiven Wandel. Gemeinsam für eine nachhaltige Gesellschaft. Seite 14.

18

Rudolph, F., Hologa, R. (2024): Die Fahrradwirtschaft und der Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Deutschland 2019 bis 2023. Berlin: T3 – Transportation Think Tank.

19

T3 Transportation Think Tank (2025): Branchenstudie zur Fahrradwirtschaft in Deutschland 2024.

20

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2025): Radtourismus gewinnbringend fördern – Rückenwind für das Fahrradland Plus. Seite 3.

21

Rudolph, F., Hologa, R. (2024): Die Fahrradwirtschaft und der Wirtschaftsfaktor Fahrrad in Deutschland 2019 bis 2023. Berlin: T3 – Transportation Think Tank.

22

European Cyclists' Federation – ECF (2018): The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe. Kapitel O3.4.

23

VSF – Verbund Service und Fahrrad, ZIV – Die Fahrradindustrie, Zukunft Fahrrad (2026): Marktdaten der Fahrradwirtschaft 2025. Zahlen, Analysen und Prognosen. Seite 15f.

24

ZIV – Die Fahrradindustrie (2025): Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2024. Zahlen, Analysen und Prognosen in Kooperation mit dem VSF – Verbund Service und Fahrrad. Seite 35.

25

Deloitte, Zukunft Fahrrad (2026): Der deutsche Dienstadleasing-Markt. Seite 15.

26

Kalliolahti, E. et. al. (2024): Associations Between Active Commuting and Sickness Absence in Finnish Public Sector Cohort of 28 485 Employees. Seite 1.

27

Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (2025): Volkswirtschaftliche Kosten durch Arbeitsunfähigkeit.

28

Deloitte, Zukunft Fahrrad (2026): Der deutsche Dienstadleasing-Markt. Seite 15.

29

Dutch Cycling Embassy (2024): Cycling+ Public Transport.

30

Deutscher Tourismus Verband (2026): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus Deutschland 2024. Seite 7 (unveröffentlicht).

31

Deutscher Tourismus Verband (2026): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus Deutschland 2024. Seite 5 (unveröffentlicht).

32

Deutscher Donau Tourismus e. V. (2024): Radverkehrsanalyse Donauradweg/D6-Route – Ergebnisbericht Projektzeitraum 2022-2023. Seite 35.

33

Schuster, H., van der Noll, J., Rohmann, A. (2023): Orientation towards the common good in cities: The role of individual urban mobility behavior.

34

Pan, X. et al. (2020): Access to bike lanes and childhood obesity: A systematic review and meta-analysis.

35

Infostelle Fahrradparken am Bahnhof (2023): Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität. Leitfaden für die Planung und den Bau von Fahrradparkhäusern. Seite 8.

36

Millard-Ball, A. et al. (2025): Global health and climate benefits from walking and cycling infrastructure.

37

Destatis (2025): Kreislauferkrankungen sowie psychische und Verhaltensstörungen verursachen zusammen 26,0 % der Krankheitskosten im Jahr 2023. Pressemitteilung Nr. 293 vom 8. August 2025.

38

Dräger, F. (2026): Bewegung an der frischen Luft: Herz, Stress, Umwelt: Warum Radfahren so gesund ist.

39

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (2026): Aktuelle Projekte. Frankfurt – Darmstadt (FRM1).

40

Schröter, B. et al. (2023): Abschätzung des Einflusses der Verkehrssicherheit auf die Routenwahl im Radverkehr anhand einer pseudo-repräsentativen Stichprobe von GPS-Daten. Seite 117.

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr (BMV)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Internet: www.bmv.bund.de
E-Mail: presse@bm.bund.de

Stand

Juni 2026

Druck

Bundesministerium für Verkehr | Hausdruckerei

Konzeption, Entwicklung und Umsetzung

i.n.s. – Innovative Städte GmbH & Co. KG, Röthenbach an der Pegnitz | Stuttgart

Layout

Rubi – Brand. Creation. Consulting. www.rubi-agentur.de | Nürnberg

Bildnachweis

Titelseite: Vesnaandjic / gettyimages; Seite 2: Bim / gettyimages

Diese Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Bundesregierung.
Sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.



www.bmv.de

 facebook.com/bmv.bund
 x.com/bmv
 youtube.com/@bmv
 threads.com/@bmv

 instagram.com/bmv
 linkedin.com/company/bmv-bund
 social.bund.de/@bmv
 bmv-bund.bsky.social