

Bewegungsförderung im Verkehr

Überblick über die Bestandsaufnahme des IMPAQT-Projekts, Februar 2026

Gute-Praxis-Statements (Ausgangspunkt der Recherchen)

Diese Statements wurden auf Grundlage wissenschaftlicher Evidenz und politischer Empfehlungen formuliert. Die Kurzbezeichnungen der Indikatoren ermöglichen eine Zuordnung zu den ausführlichen Rechercheergebnissen in der Bestandsaufnahme (T01-T03):

- *Infrastruktur für sichere aktive Mobilität:* Es gibt Vorschriften, die eine Infrastruktur für sicheres Gehen, Radfahren oder Rollstuhlfahren gewährleisten. Sie umfassen Verkehrsberuhigung, eine Verringerung des Fahrzeugverkehrs und die Förderung aktiver Mobilität (T01).
- *Finanzielle Förderung aktiver Mobilität:* Es gibt einen finanziell geförderten Aktionsplan zur Förderung aktiver Mobilität und zur verstärkten Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (T02).
- *Instrumente zur Förderung aktiver Mobilität:* Leitlinien und Instrumente zur Unterstützung der Infrastruktur für aktive Mobilität und/oder Verkehrs(leit)pläne und -systeme werden aktiv gefördert und disseminiert (T03).

Aktuelle politische Maßnahmen in Deutschland

Die folgenden politischen Dokumente und Initiativen sind in der IMPAQT-Bestandsaufnahme beschrieben:

- Gemeinsame Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland (2021–2030) (T01)
- Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung (2021–2030) (T01)
- Fußverkehrsstrategie (2025) (T01, T02)
- Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2021) (T01, T02)
- Novelle der Straßenverkehrsordnung (2024) (T01)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (T01)
- Investive Radverkehrsförderung (2021) (T02)
- Deutschlandticket (2023) (T02)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, FGSV, 2010) (T03)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt, FGSV, 2006) (T03)
- Fachportal Mobilikon (T03)
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ, BMV, 2001) (T03)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA, FGSV, 2011) (T03)
- Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA, FGSV, 2002) (T03)
- Förderung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaften für Fuß- und Radverkehr AGFK; BMV (2025) (T03)

Evaluationsdaten aus Deutschland

Die in Tabelle 1 dargestellten Evaluationsdaten sind in der IMPAQT-Bestandsaufnahme im Detail beschrieben (inklusive Referenzen).

Tabelle 1: Evaluationsdaten zu Bewegungsförderung im Transportsektor

Indikator	Metrik	Daten
T01	Anteil an Wegen, die ausschließlich zu Fuß zurückgelegt werden	26%
T01	Anzahl der getöteten Fußgänger	437
T01	Anteil an Personen, die regelmäßig zu Fuß unterwegs sind (täglich oder mehrmals pro Woche)	83%
T01	Anteil an Personen, die regelmäßig längere Strecken von 20 Minuten oder mehr ausschließlich zu Fuß zurücklegen	55%
T01	Anteil an Personen, die angeben, dass der Fußverkehr von der Politik als wichtige Fortbewegungsart ernst genommen wird	40%
T01	Anteil an Personen, die sich zu Fuß grundsätzlich sicher fühlen	83%
T01	Anteil von Tempo-30-Zonen in deutschen Städten	20-60%
T01	Länge der pro Tag mit dem Rad zurückgelegten Strecke	118 Mio. km
T01	Anzahl der getöteten Radfahrer ohne Hilfsmotor	249
T01	Anzahl der getöteten Radfahrer mit Hilfsmotor (Pedelec)	192
T01	Anteil an Personen, die den Radverkehr als sicher bewerten	60%
T01	Länge der Radwege pro 1.000 km Straße (Radwegedichte)	114 km
T01	Anteil an Bahnsteigen, die stufenlos erreichbar sind	87%
T01	Anteil an Personen mit Beeinträchtigung, die in ihrem Alltag sehr oft oder oft auf nicht barrierefreie Bahnhöfe oder öffentliche Verkehrsmittel treffen	26%
T02	Budget für Förderung des Radverkehrs (Bund)	350-850 Mio. Euro
T02	Tatsächliche Ausgaben für Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplan (Bund)	8,28-126 Mio. Euro
T02	Anzahl an Maßnahmen, die im Rahmen des Klimapakets für nachhaltige Mobilität gefördert wurden	3.500
T02	Anstieg der Nutzung des ÖPNV im Vergleich zum Vorjahr	7%
T02	Anteil der Fahrten mit Deutschlandticket, die zuvor mit Pkw oder anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden	Ca. 25%
T02	Budget für Förderung des Fußverkehrs (Bund)	2,5 Mio. Euro
T03	Anteil des Pkw-Verkehrs im ländlichen Raum	71%
T03	Anteil des ÖPNV-Verkehrs im ländlichen Raum	5%

Internationale Beispiele

Außerdem wurden im IMPAQT-Projekt internationale Beispiele identifiziert, die veranschaulichen, wie Bewegungsförderung im Sportsektor umgesetzt werden kann (Tabelle 2).

Tabelle 2: Internationale Beispiele für Bewegungsförderung im Transportsektor

Indikator	Beispiel
T01	<i>England (London) – London Cycling Design Standards (LCDS)</i> Die seit 2005 existierenden „London Cycling Design Standards“ legen verbindliche Qualitätsprinzipien für sichere, direkte und gute Radverkehrsinfrastruktur fest und steuern die Umsetzung eines zusammenhängenden stadtweiten Radnetzes. Seit Einführung erhöhte sich der Radverkehrsanteil in London von 1,6 % (2005/06) auf 2,9 % (2023/24).
T01	<i>England (London) – Walking Action Plan</i> Der seit 2018 implementierte „Walking Action Plan“ von London bündelt Maßnahmen zur Förderung des Zufußgehens, darunter Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Straßen, bessere Gehweginfrastruktur, intelligente Ampelsteuerung und Schulstraßen. Seit Einführung des Plans stieg der Anteil an aktiver Mobilität (Gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr) in London von 30,7 % (2005/06) auf 37,1 % (2023/24).
T01	<i>Frankreich (Paris) – Plan Vélo</i> Mit dem Fahrradplan „Plan Vélo“ investiert Paris seit 2015 in den Ausbau sicherer Radverkehrsinfrastruktur, Schulstraßen und eine fahrradfreundliche Stadtgestaltung mit dem Ziel, bis 2026 vollständig radtauglich zu werden. Zwischen 2010 und 2024 stieg der Radverkehrsanteil von 1,6 % auf 11,2 %, während der Kfz-Verkehrsanteil zwischen 2001 und 2025 um fast 80 % zurückging.
T02	<i>Spanien (Sevilla) – Radverkehrsplan „Plan Director de la Bicicleta de Sevilla“</i> Der Radverkehrsplan „Plan Director de la Bicicleta de Sevilla“ ist seit 2007 Teil der städtischen Mobilitätsstrategie und zielte auf den systematischen Ausbau eines durchgängigen, sicheren Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. Das Netz wuchs von 12 km (2003) auf 180 km (2024), der Radverkehrsanteil stieg von 0,5 % auf rund 10 %, womit Sevilla zu einem internationalen Referenzbeispiel für radfreundliche Stadtentwicklung wurde.
T02	<i>Polen (Warschau) – Warschau 2030 Strategie / Veturilo</i> Im Rahmen der Strategie „Warschau 2030“ fördert die Stadt den Radverkehr gezielt durch das öffentliche Fahrradleihsystem Veturilo, das seit 2012 ein mit dem ÖPNV verknüpftes Stationsnetz bereitstellt. Die jährlichen Ausleihen stiegen von 2 Mio. (2015) auf 6 Mio. (2019); für den Betrieb und Ausbau des Systems investiert die Stadt von 2023 bis 2028 rund 105 Mio. PLN (ca. 25 Mio. €).
T03	<i>Deutschland – Nationaler Radverkehrsplan 3.0</i> Der „Nationale Radverkehrsplan 3.0“ ist die verbindliche Strategie der Bundesregierung zur systematischen Förderung des Radverkehrs bis 2030 und setzt konkrete Maßnahmen u. a. zum Ausbau sicherer Radverkehrsinfrastruktur, zur besseren Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV, zur Förderung des Radfahrens im Alltag und Berufsverkehr sowie zur Qualitätssicherung von Planung und Daten. Der Plan definiert messbare Zielwerte, darunter eine Verdopplung der mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer bis 2030 (gegenüber 2017), eine Erhöhung der Fahrten pro Person von ca. 120 auf 180 pro Jahr und eine Steigerung der durchschnittlichen Weglänge von 3,7 auf 6 km, und investiert rund 30 € pro Person und Jahr bis 2030.

Weitere Informationen

Ausführliche Hintergrundinformationen und Referenzen zu den in diesem Dokument dargestellten Inhalten sind in der Bestandsaufnahme des IMPAQT-Projekts enthalten. Diese kann online unter dem folgenden Link abgerufen werden:

<https://www.sport.fau.de/das-institut/forschung/bewegung-und-gesundheit/forschungsprojekte/impact/>

Bei Nachfragen zum Projekt können Sie sich an Leonie Birkholz (leonie.birkholz@fau.de) oder Dr. Sven Messing (sven.messing@fau.de) wenden.