Gefördert durch:

Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

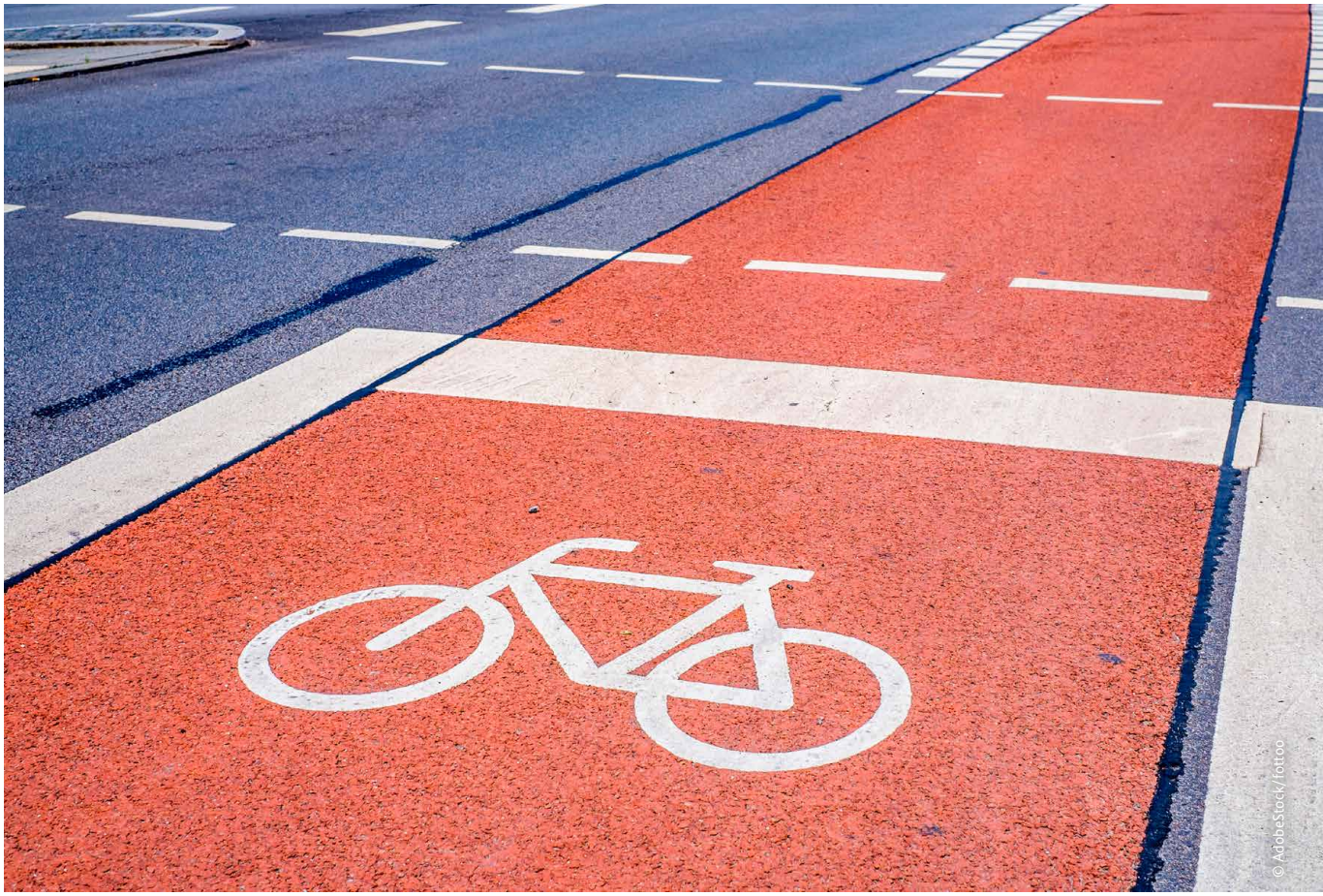
Modellvorhaben
**NICHT-INVESTIV**
Radverkehrsförderung des Bundes

# Radverkehr in Deutschland
# Zahlen, Daten, Fakten



DLR

# Inhalt




Zahlen auf zwei Rädern:
Bestandsaufnahme des Radverkehrs ..... 4

Mit dem Fahrrad auf anderen Wegen:
Kombinierte Mobilität mit Bus und Bahn ..... 14

Stadt, Land und überall dazwischen:
Raumtypen im Vergleich ..... 18

Ein starkes Netz fürs Radfahren:
Radinfrastruktur ..... 22

Sicher ans Ziel – Gesund durchs Leben:
Verkehrssicherheit und Gesundheit ..... 28

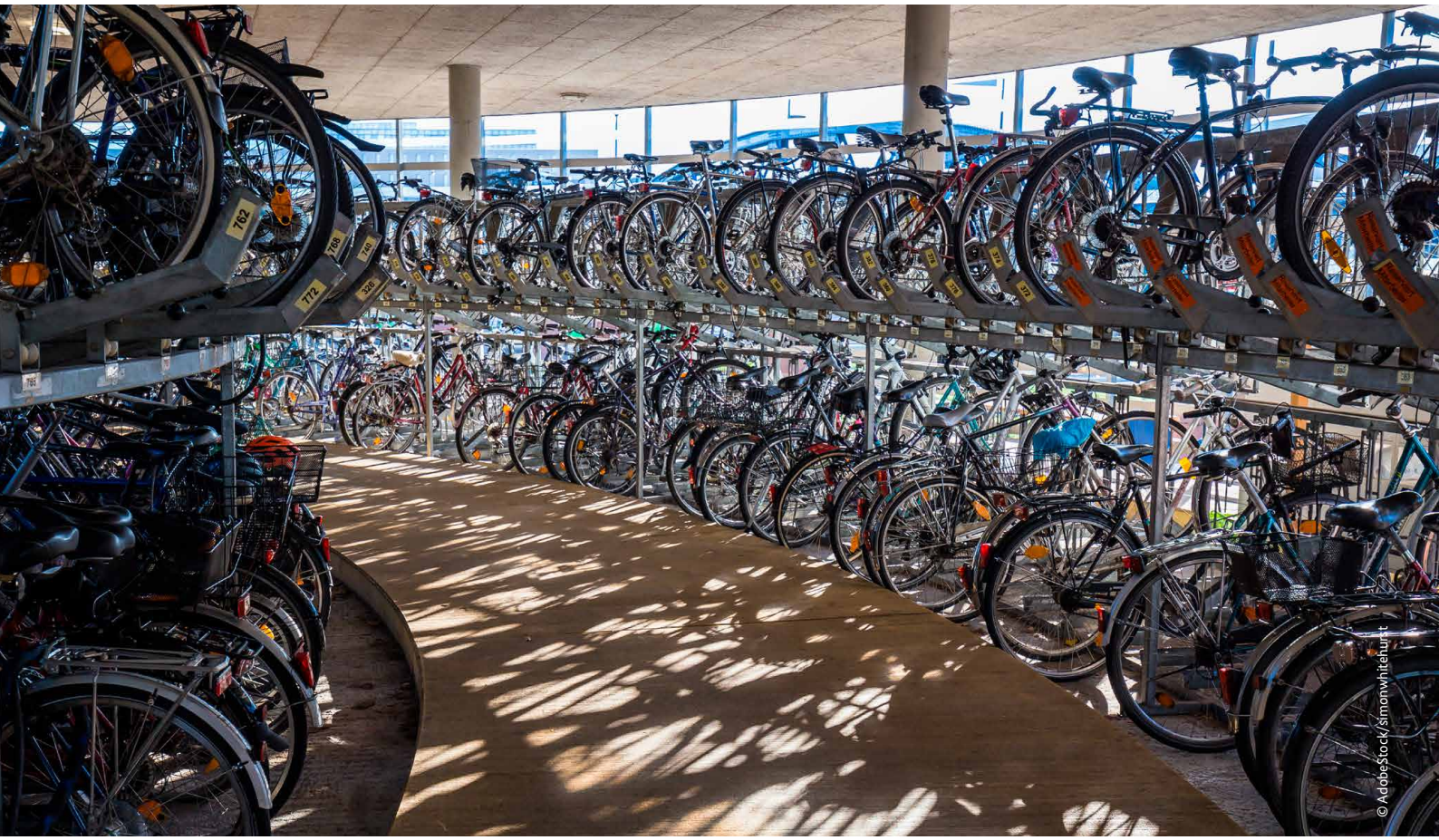
Sattelfeste Zahlen:
Wirtschaftsfaktor Radverkehr ..... 36

Auf Förderwegen:
Förderung des Radverkehrs ..... 40

Glossar ..... 44

Quellenverzeichnis ..... 45

# Zahlen auf zwei Rädern:
# Bestandsaufnahme des Radverkehrs




Der Radverkehr hat in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten, insbesondere seit dem Beschluss des ersten Nationalen Radverkehrsplans im Jahr 2002, zunehmend an Bedeutung gewonnen. Während das Fahrrad früher oft als Verkehrsmittel für jene galt, die sich kein Auto leisten konnten oder keine Alternative im öffentlichen Verkehr hatten, hat sich dieses Bild gewandelt. Heute steht das Fahrrad für flexible, umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Mobilität.

Die hohe Anzahl an Fahrrädern in privaten Haushalten sowie weiter stabile Radverkehrsanteile verdeutlichen die gesellschaftliche Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads. Vor allem in Städten erweist sich der Radverkehr als entscheidender Baustein für die Alltagsmobilität. Aber auch im ländlichen Raum gewinnt das Fahrrad an Relevanz. Hier bietet der verstärkte Einsatz von elektrifizierten Fahrrädern neue Möglichkeiten für den Freizeit- und Berufsverkehr.

Wichtige Nutzendengruppen sind unter anderem Kinder und Jugendliche, die das Fahrrad nicht nur für den Schulweg, sondern auch in der Freizeit nutzen. Auch Erwachsene aus verschiedenen sozialen Schichten greifen auf das Rad zurück – sei es für den Arbeitsweg, Einkäufe oder sportliche Aktivitäten. Diese vielfältigen Nutzungszwecke machen das Fahrrad zu einem integralen Bestandteil des Alltags.

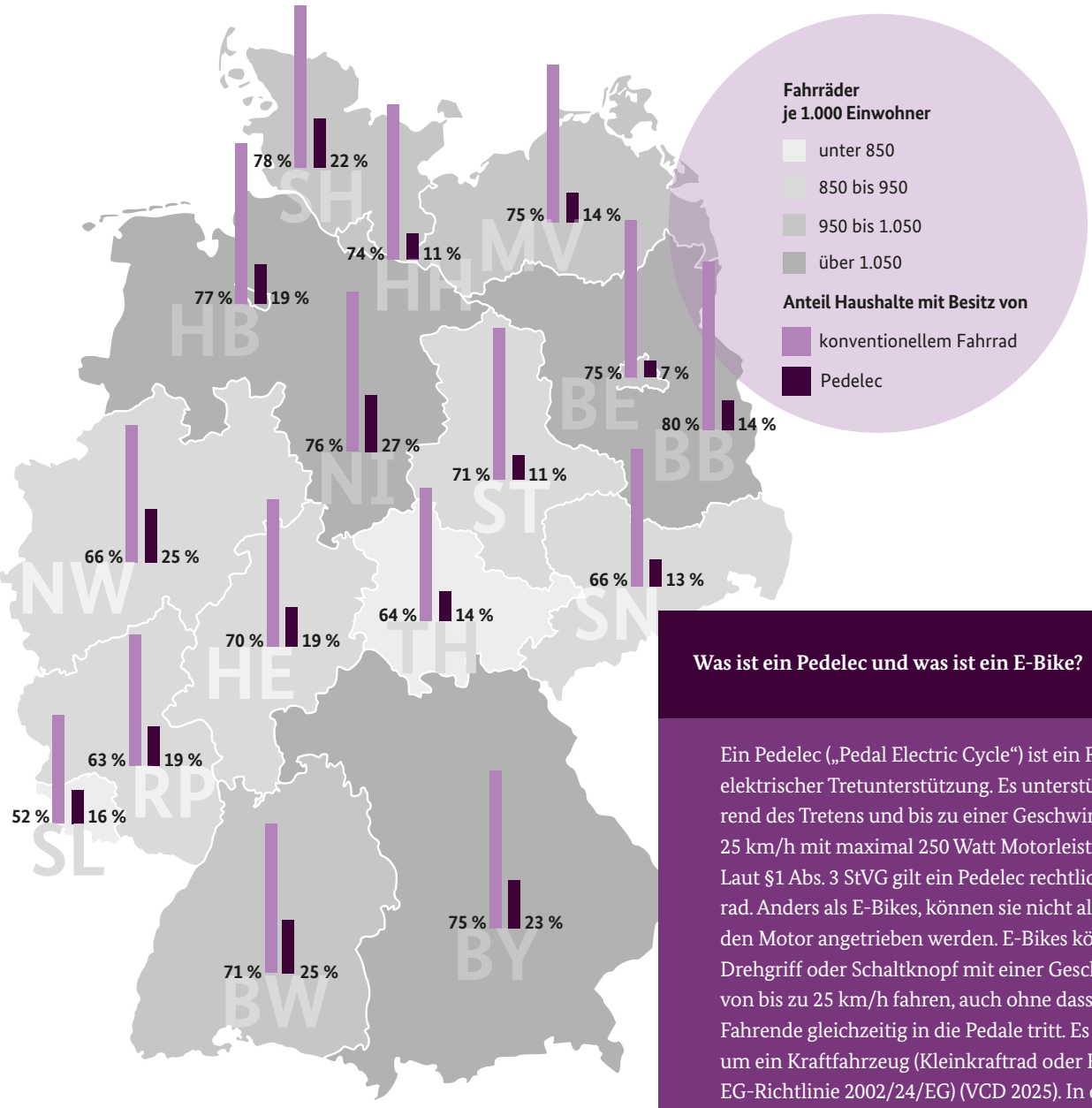
Ein besonderer Fokus liegt auf der steigenden Nutzung elektrisch unterstützter Fahrräder. Pedelecs ermöglichen es, längere Strecken mit geringerer körperlicher Anstrengung zurückzulegen, wodurch neue Gruppen erschlossen werden. Sie haben zudem zu einer Zunahme der Radverkehrsleistung sowie zu einer höheren gesellschaftlichen Teilhabe beigetragen.

# So viele Fahrräder gibt es

Für das Jahr 2023 ergibt sich hochgerechnet eine Flotte von rund 81 Millionen Fahrrädern, somit kommt in Deutschland im Schnitt auf fast jede Person ein Fahrrad. Davon haben etwa 12 Millionen Fahrräder eine elektrische Unterstützung, rund 5 Millionen mehr als noch 2017 (MiD 2023, 2017). Dabei besitzen 76 Prozent der Haushalte mindestens ein fahrbereites Fahrrad, auch hier ist der Zuwachs an Pedelecs auffällig: Bereits 21 Prozent der Haushalte haben mindestens ein Pedelec, was einen erheblichen Anstieg im Vergleich zu den 8 Prozent im Jahr 2017 darstellt (MiD 2023, 2017).

## Fahrradbestand in Deutschland

Das Pedelec ist in deutschen Haushalten angekommen, doch das klassische Fahrrad überwiegt weiter — mit deutlichen Unterschieden zwischen den Bundesländern



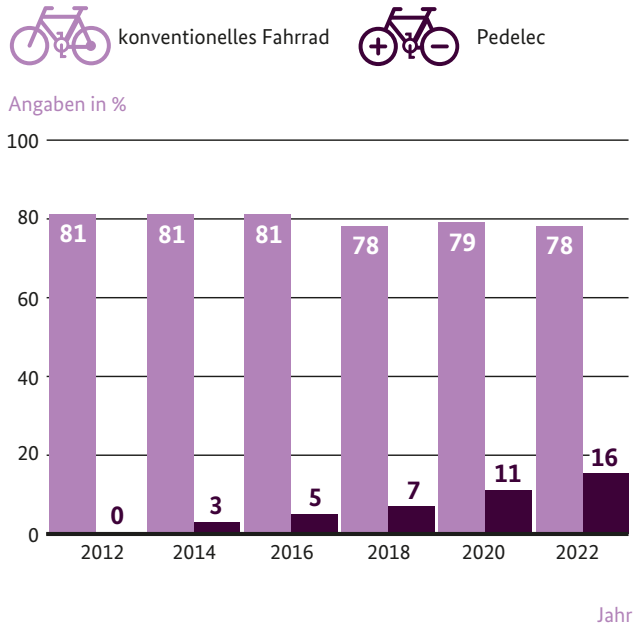

Quelle: MiD (2023)

### Was ist ein Pedelec und was ist ein E-Bike?

Ein Pedelec („Pedal Electric Cycle“) ist ein Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung. Es unterstützt nur während des Tretens und bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h mit maximal 250 Watt Motorleistung.
Laut §1 Abs. 3 StVG gilt ein Pedelec rechtlich als Fahrrad. Anders als E-Bikes, können sie nicht allein durch den Motor angetrieben werden. E-Bikes können per Drehgriff oder Schaltknopf mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h fahren, auch ohne dass der oder die Fahrende gleichzeitig in die Pedale tritt. Es handelt sich um ein Kraftfahrzeug (Kleinkraftrad oder Kraftrad nach EG-Richtlinie 2002/24/EG) (VCD 2025). In dieser Broschüre werden, sofern nicht anders angegeben, E-Bikes nicht berücksichtigt. Es werden lediglich konventionelle Fahrräder und Pedelecs gegenüberstellt. Dennoch wird das E-Bike und Pedelec begrifflich in der Praxis häufig synonym verwendet.

## Anteil der Haushalte mit Besitz von Fahrrädern

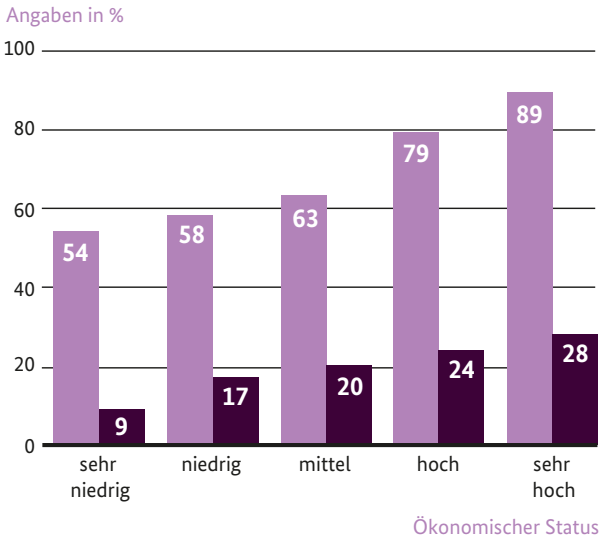
Deutlicher Anstieg des Pedelec-Bestands in deutschen Haushalten




Quelle: BMV (2025a)

## Besitz von Fahrrädern nach ökonomischen Status

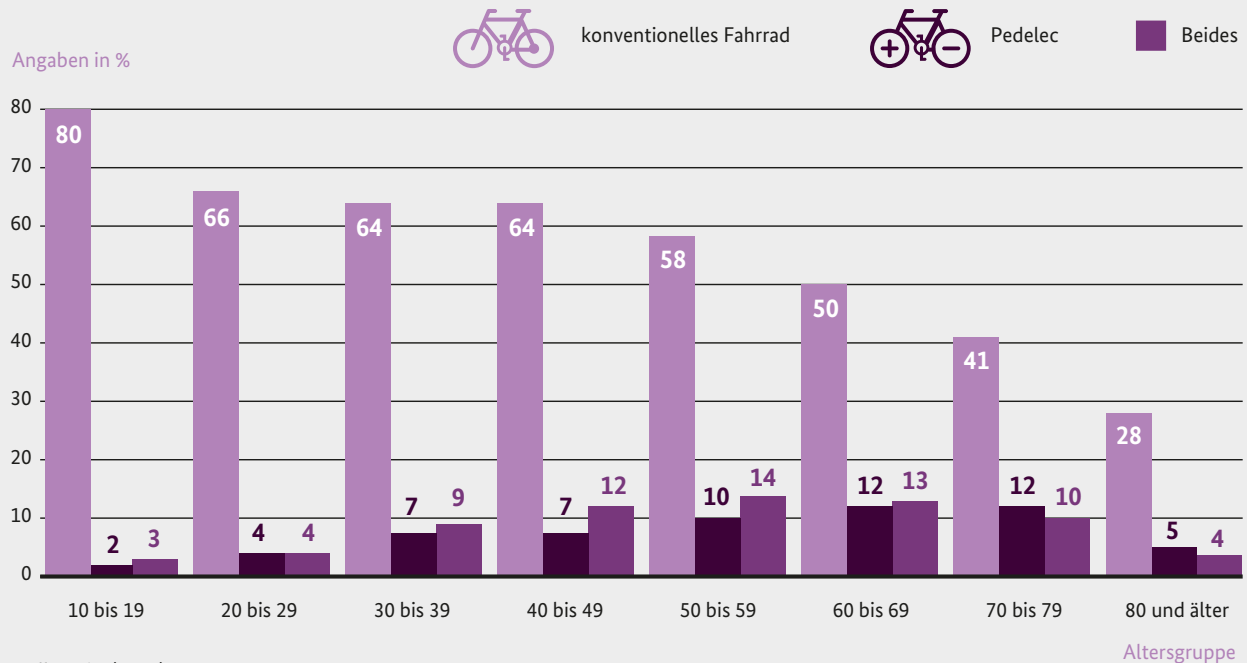
Haushalte mit höherem ökonomischen Status besitzen mehr Fahrräder – sowohl konventionelle als auch elektrische




Quellen: MiD (2023)

## Verfügbarkeit eines fahrbereiten Fahrrads nach Altersgruppe

Jüngere Altersgruppen sind besonders gut mit konventionellen Fahrrädern ausgestattet – mit zunehmendem Alter gewinnen elektrisch unterstützte Fahrräder an Bedeutung



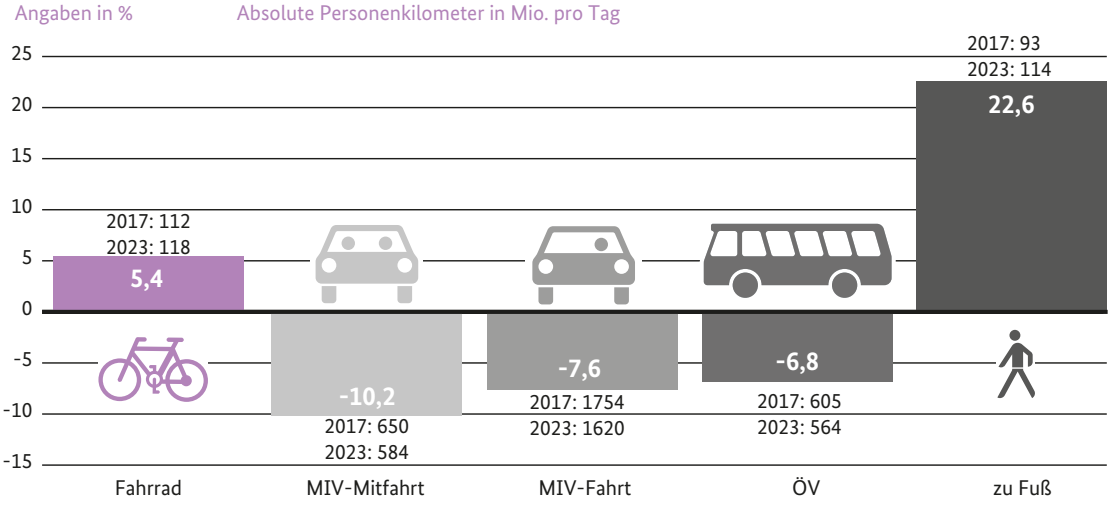

Quelle: MiD (2023)

# So werden Fahrräder genutzt

Der Anteil des Fahrrads am deutschlandweiten Verkehrsaufkommen bleibt mit 11 Prozent seit dem Jahr 2017 stabil (MiD 2017, 2023). Zudem gewinnt der Radverkehr im Kontext aktiver Mobilität zunehmend an Bedeutung für die Verkehrsleistung, was sich in einem Anstieg der gefahrenen Kilometer in den letzten Jahren widerspiegelt. Auch wird der Radverkehr zunehmend elektrifiziert: Von 11 Prozent der gesamten Wege mit dem Fahrrad entfallen 3 Prozentpunkte auf Pedelecs. Mit Blick auf die gefahren Radkilometer werden fast ein Drittel elektrisch unterstützt gefahren (MiD 2023).

## Veränderung der Verkehrsleistung 2023 im Vergleich zu 2017

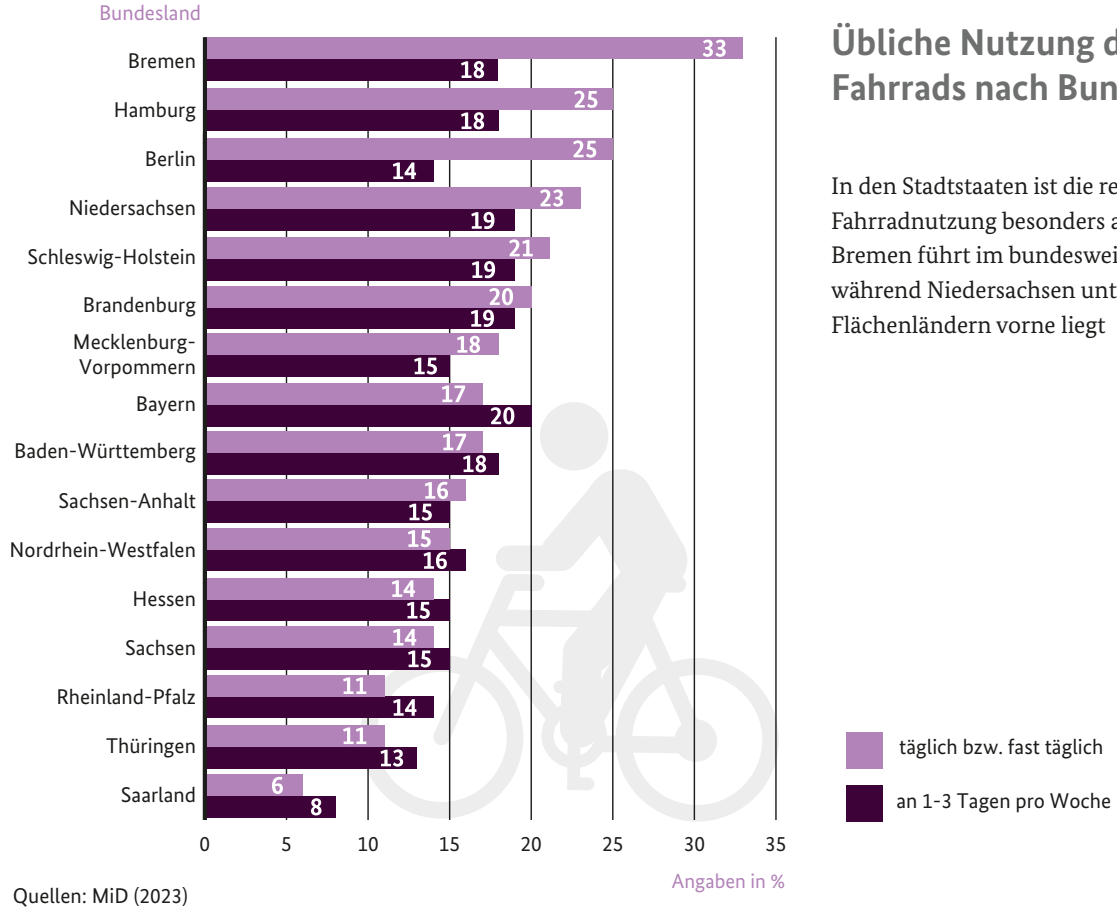
Steigerung der gefahrenen Fahrradkilometer gegenüber 2017 um 5 Prozent




Quellen: MiD (2017, 2023 Kurzbericht)

## Übliche Nutzung des Fahrrads nach Bundesland

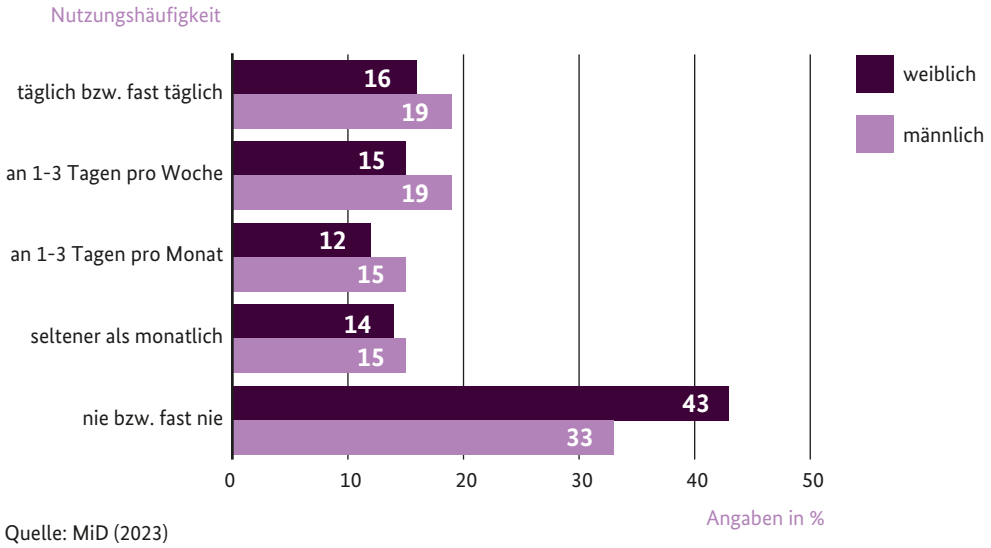
In den Stadtstaaten ist die regelmäßige Fahrradnutzung besonders ausgeprägt. Bremen führt im bundesweiten Vergleich, während Niedersachsen unter den Flächenländern vorne liegt




Quellen: MiD (2023)

## Nutzungshäufigkeit des Fahrrads nach Geschlecht

Männer nutzen das Rad häufiger und regelmäßiger als Frauen

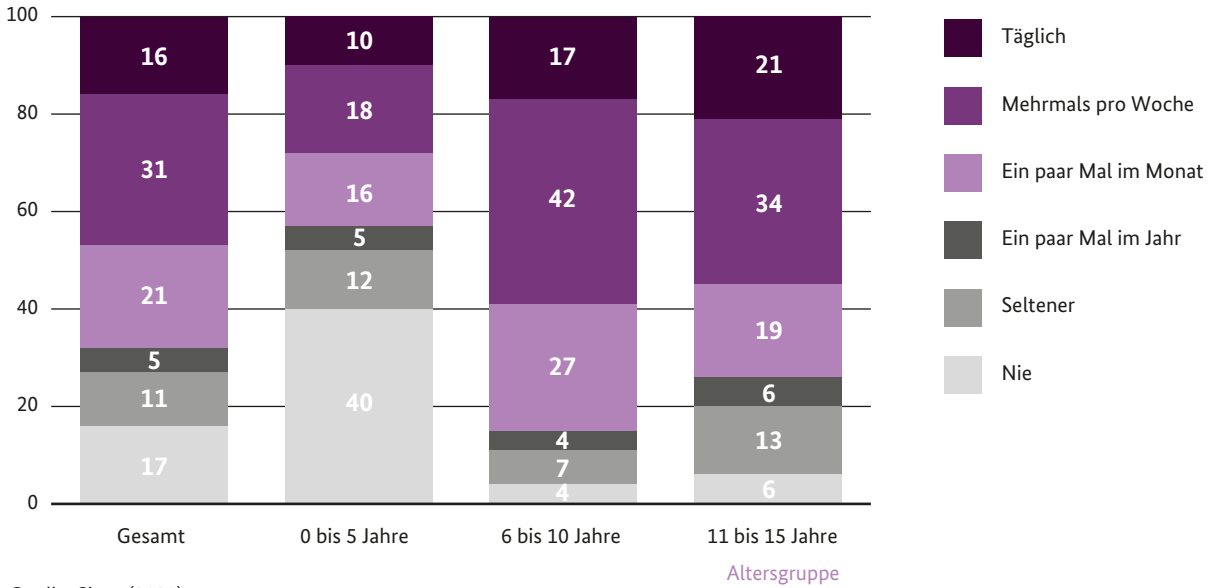



Quelle: MiD (2023)




## Eigenständige Fahrradnutzung von Kindern

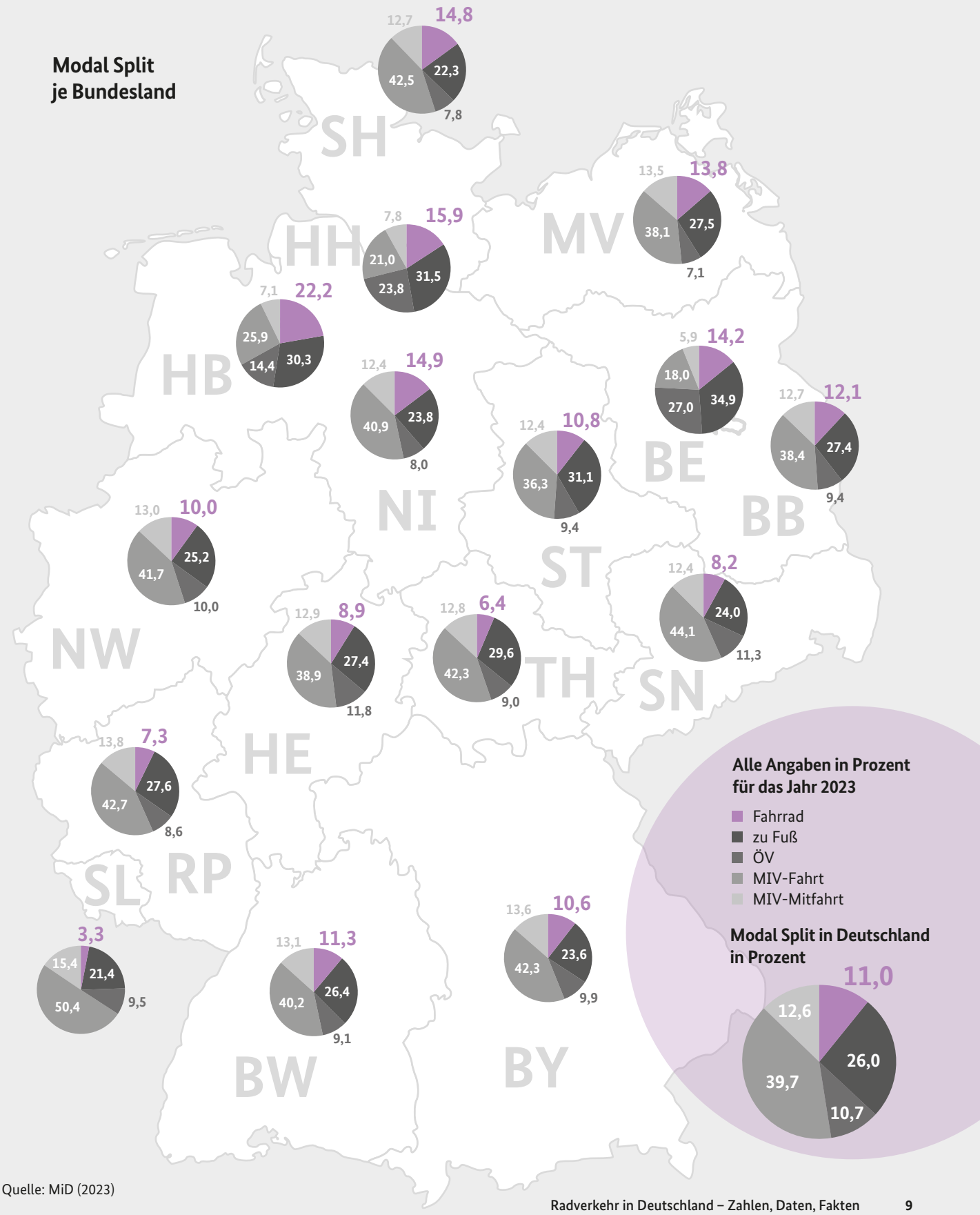
Zwei Drittel der Kinder nutzen das Fahrrad regelmäßig – besonders im Grundschulalter




Quelle: Sinus (2023)

## Hauptverkehrsmittel an den Wegen in den Bundesländern

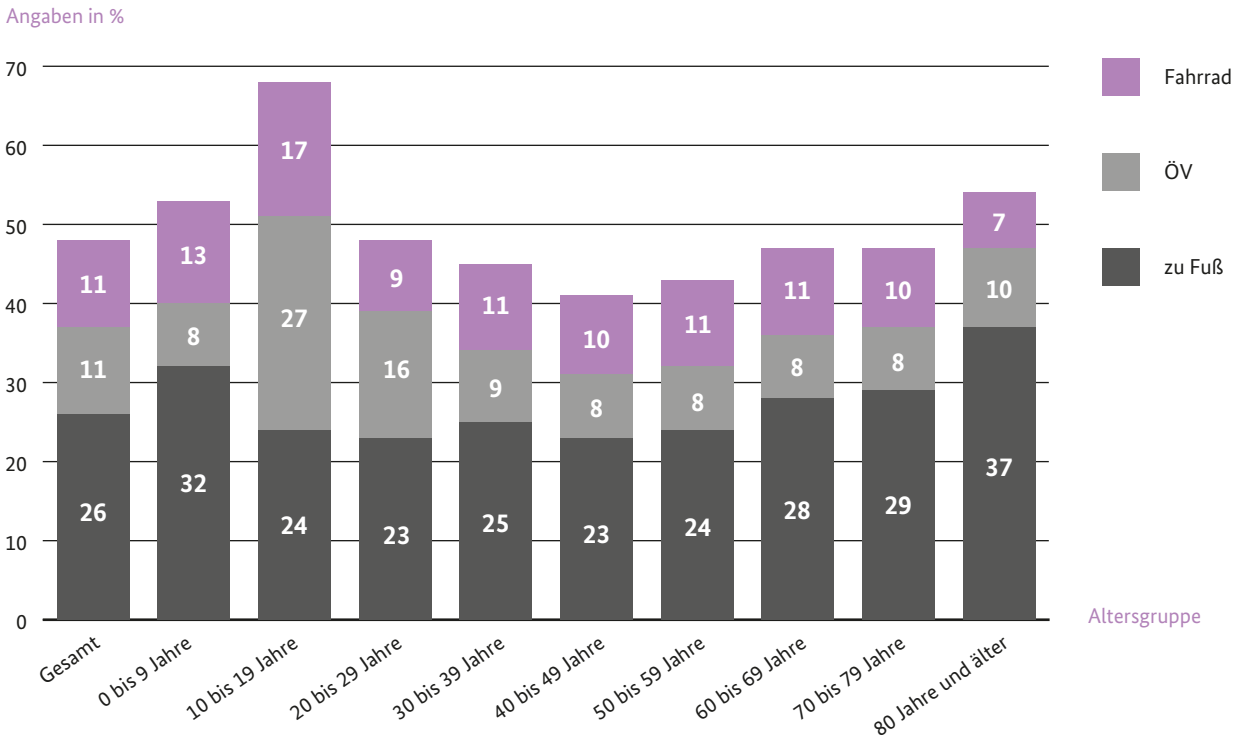
Insgesamt hoher Anteil des Radverkehrs am Modal Split des Verkehrsaufkommen – mit deutlichen Unterschieden im Bundesländervergleich




Quelle: MiD (2023)

## Hauptverkehrsmittel an den Wegen nach Altersgruppen im Umweltverbund

Nachhaltig unterwegs: Vor allem junge Menschen setzen auf das Fahrrad – ergänzt durch Wege zu Fuß und Fahrten mit Bus und Bahn




Quelle: MiD (2023)

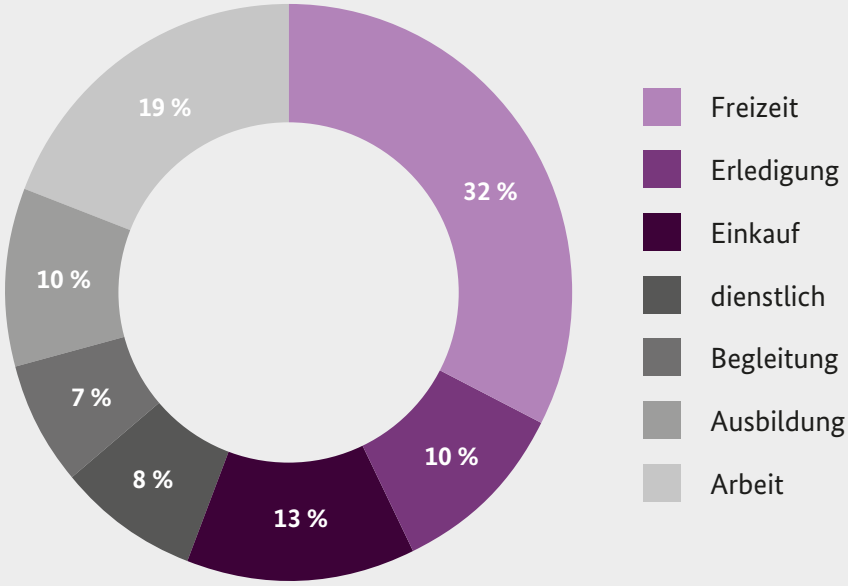


© AdobeStock/Christian Müller

# Dafür werden Fahrräder genutzt

## Zweck der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege

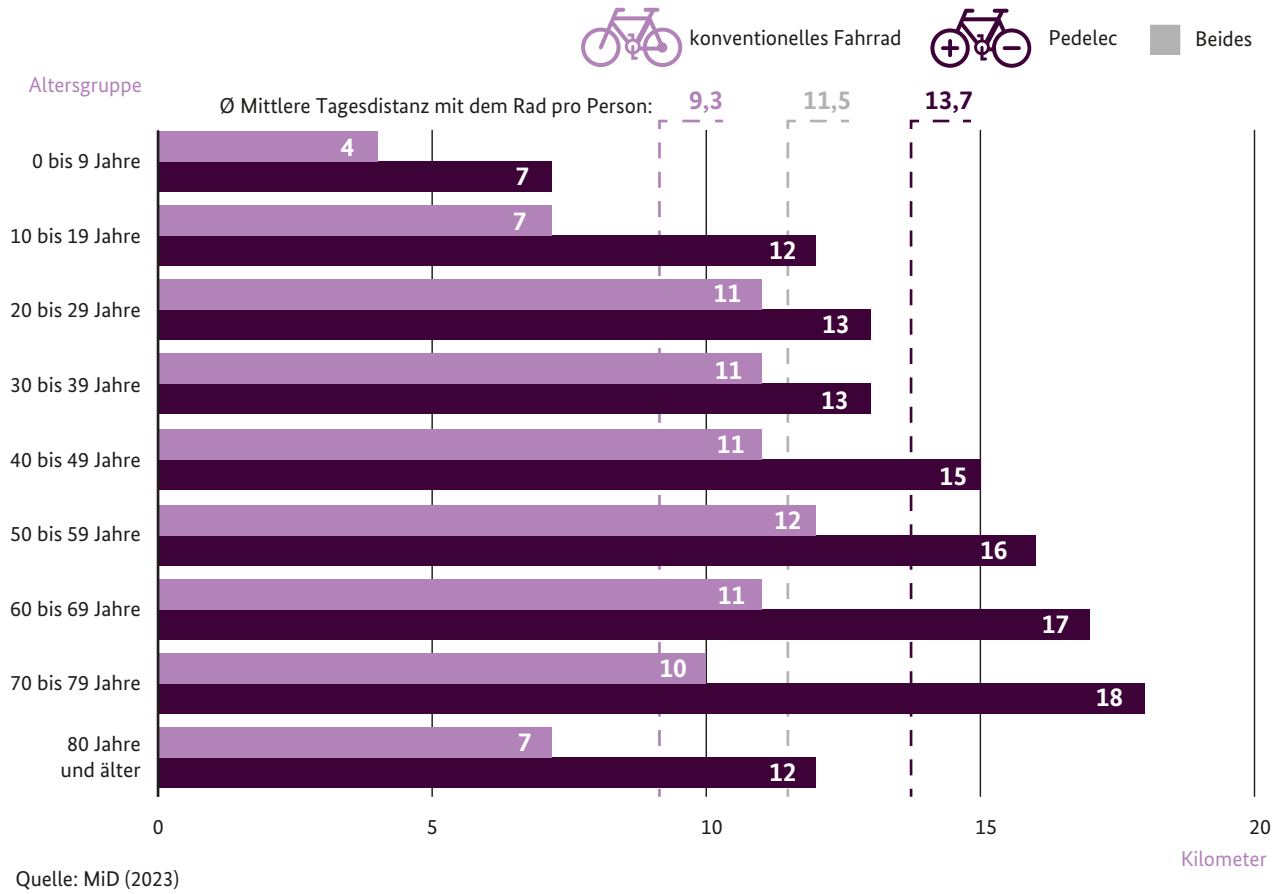
Ob für den Arbeitsweg, in der Freizeit oder für Erledigungen: Das Fahrrad wird auf vielfältige Weise genutzt




Quelle: MiD (2023)

## Tagesdistanzvergleich zwischen konventionellem Fahrrad und Pedelec

Die elektrische Unterstützung ermöglicht längere Fahrten – insbesondere bei älteren Personen




Quelle: MiD (2023)

# Exkurs Lastenrad und Fahrradanhänger

Lastenräder und Fahrradanhänger erweitern die Einsatzmöglichkeiten des Fahrrads - sie ermöglichen den Transport von Gütern, Kindern oder Einkäufen auf klimafreundliche und platzsparende Weise. Besonders im innerstädtischen Bereich kommen sie verstärkt zum Einsatz und machen das Fahrrad im privaten Alltag und im gewerblichen Verkehr für Transportaufgaben nutzbar. Zu den Personen, die zumindest gelegentlich mit dem Lastenrad fahren, zählen 2023 bereits 5 Prozent, wenn auch fast ausschließlich im städtischen Umfeld (MiD 2023).

## Verkaufszahlen Fahrradanhänger

Unter radfahrenden Eltern gibt etwa die Hälfte an, das Fahrrad häufig für den Transport von Kindern zu nutzen, beispielsweise im Kindersitz oder in einer Transportschale. Fahrradanhänger werden dafür besonders gezielt eingesetzt:
Rund 80 Prozent der Fahrten mit einem Fahrradanhänger dienen dem Transport von Kindern.

**Summe verkaufter Fahrradanhänger 2024**

182.000 Stück (2023: 206.000)

Quelle: ZIV (2025)

- Fahrradanhänger sind bei Eltern nach dem Kindersitz die beliebteste Lösung für den Kindertransport mit dem Rad
- Modalität des Kindertransportes* (Mehrfachnennung möglich):
  - Kindersitz/Transportschale 55 %
  - Anhänger 42 %
  - Lastenrad 5 %
  - Sonstiges 10 %
- 80 Prozent der verkauften Fahrradanhänger dienen der Beförderung von Kindern, die restlichen 20 Prozent teilen sich auf Hunde- und Lastentransport auf

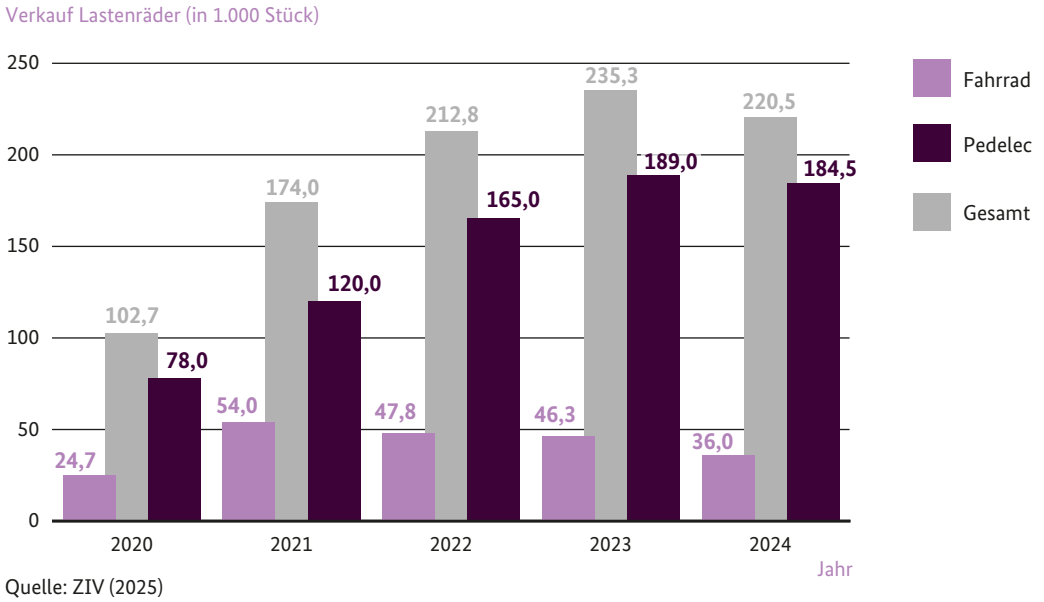
* Quelle: Sinus (2023)
Quelle: ZIV (2025)



© AdobeStock/Sigrix

## Verkaufszahlen Lastenräder

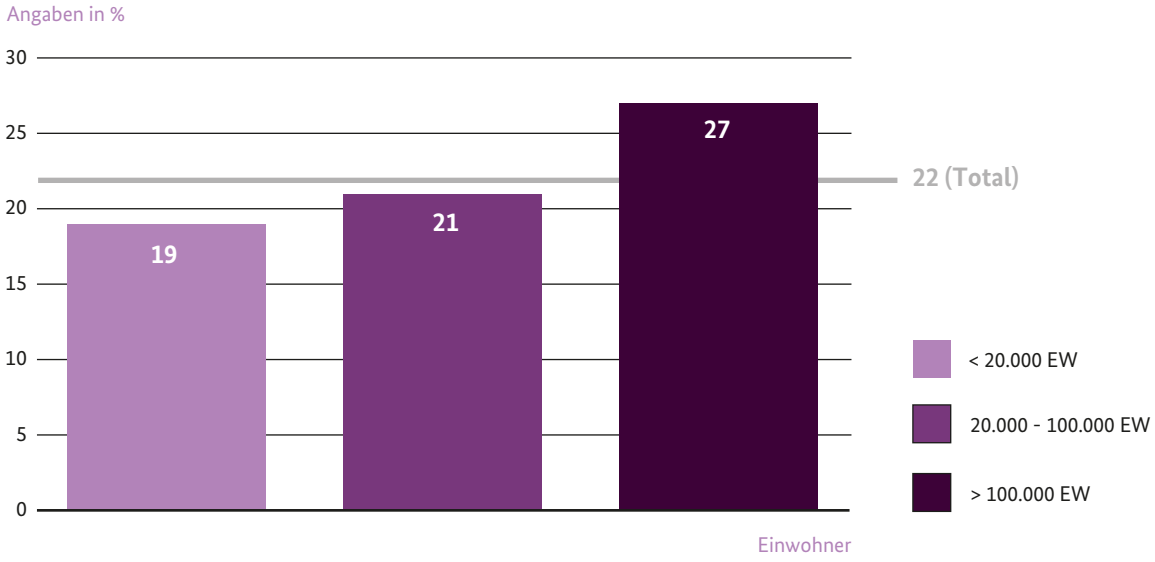
Mehr als 8 von 10 Lastenrädern haben einen E-Antrieb.
In den letzten Jahren ist ein starker Anstieg verkaufter Lastenräder zu verzeichnen




Quelle: ZIV (2025)

## Interesse an Lastenradverleih nach Ortsgröße

Das Interesse an Lastenrad-Leihsystemen ist in Großstädten am größten,
doch auch im ländlichen Raum zeigt sich jede fünfte Person interessiert




Quelle: Sinus (2023)

# Mit dem Fahrrad auf anderen Wegen: Kombinierte Mobilität mit Bus und Bahn



© AdobeStock/24K-Production

Neben der eigenständigen Nutzung spielt das Fahrrad auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Besonders die Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr eröffnet großes Potenzial: Als Teil multimodaler Mobilitätsketten bietet das Fahrrad eine flexible, umweltfreundliche und alltagstaugliche Lösung, insbesondere für Wege zur Arbeit oder zur Schule. Es erweitert den Erreichbarkeitsradius von Haltestellen und Bahnhöfen und steigert so die Attraktivität des Umweltverbunds insgesamt.

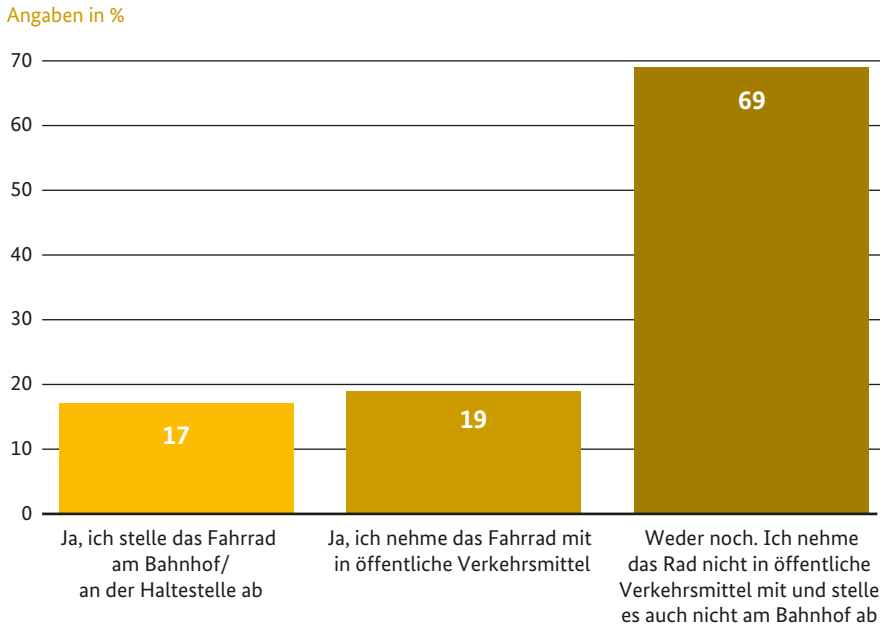
Ein entscheidender Aspekt für die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr ist die Infrastruktur am Bahnhof – insbesondere die Qualität und Verfügbarkeit von Fahrradabstellanlagen. Sie beeinflussen maßgeblich, ob das Fahrrad als Zubringer genutzt wird. Eine Bestandserhebung zeigt, dass etwa zwei Drittel der rund 6.600 Bahnhöfe in Deutschland über insgesamt 400.000 Fahrradabstellplätze verfügen (Infostelle Fahrradparken am Bahnhof 2023).

Das spiegelt sich in der gestiegenen Zufriedenheit mit den Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen wider. Dennoch gibt es an vielen Standorten weiterhin Verbesserungsbedarf – etwa hinsichtlich Kapazitäten, Witterungsschutz und Sicherheitsaspekten. Die Bereitschaft, für qualitativ hochwertige und sichere Abstellmöglichkeiten zu zahlen, ist bei den Menschen vorhanden, sofern diese Aspekte berücksichtigt werden.

Ein weiterer wichtiger Faktor für die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr ist die Möglichkeit, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen. In nahezu allen Verkehrsverbünden ist dies mittlerweile zumindest eingeschränkt möglich – sei es in Regional- und Fernzügen, S- und U-Bahnen, Straßenbahnen oder Bussen. Diese Option erweitert die Flexibilität und Attraktivität der intermodalen Mobilität und trägt dazu bei, dass das Fahrrad als integraler Bestandteil des gesamten Verkehrssystems betrachtet wird.

# So wird das Fahrrad mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert

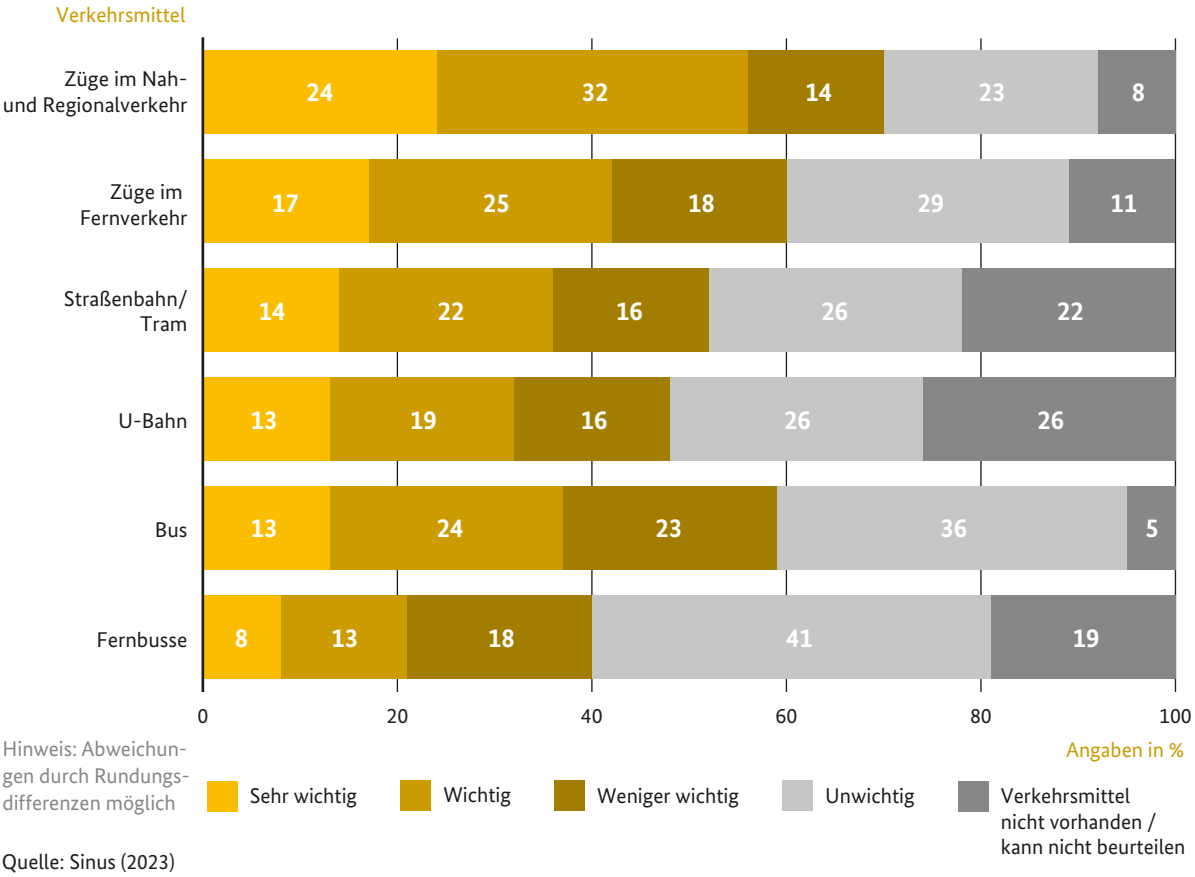
Etwa ein Fünftel der Radfahrenden kombiniert Fahrrad und ÖV – entweder durch Abstellen am Bahnhof oder durch Mitnahme




Quelle: Sinus (2023)

## Relevanz der Fahrradmitnahme

Im Regional- und Fernverkehr ist die Fahrradmitnahme den Fahrgästen besonders wichtig



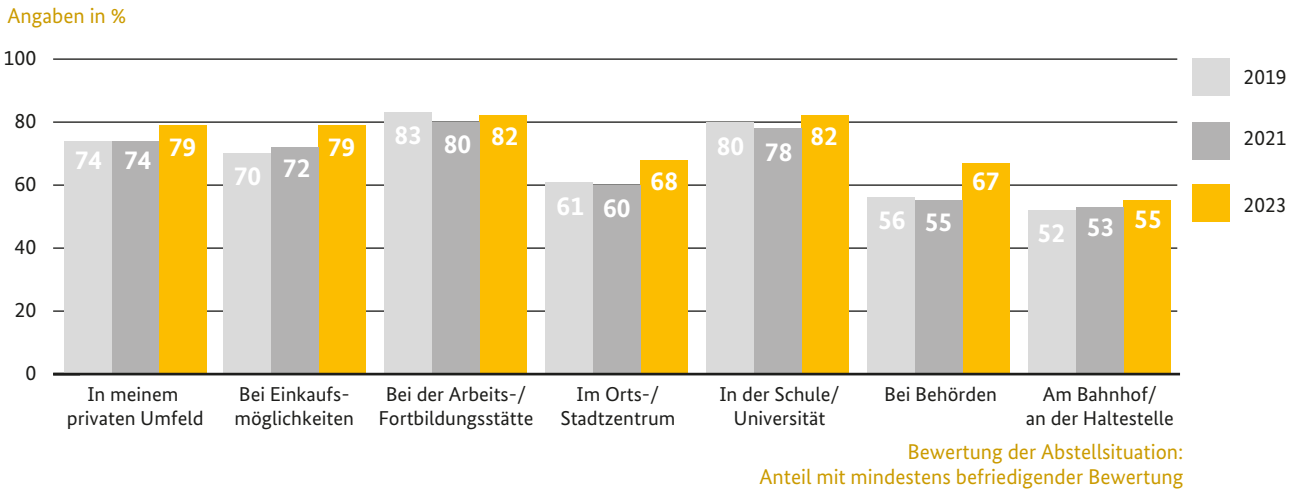

Hinweis: Abweichungen durch Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Sinus (2023)

# Sicher abstellen – bequem umsteigen

## Bewertung der Abstellsituation im Zeitverlauf

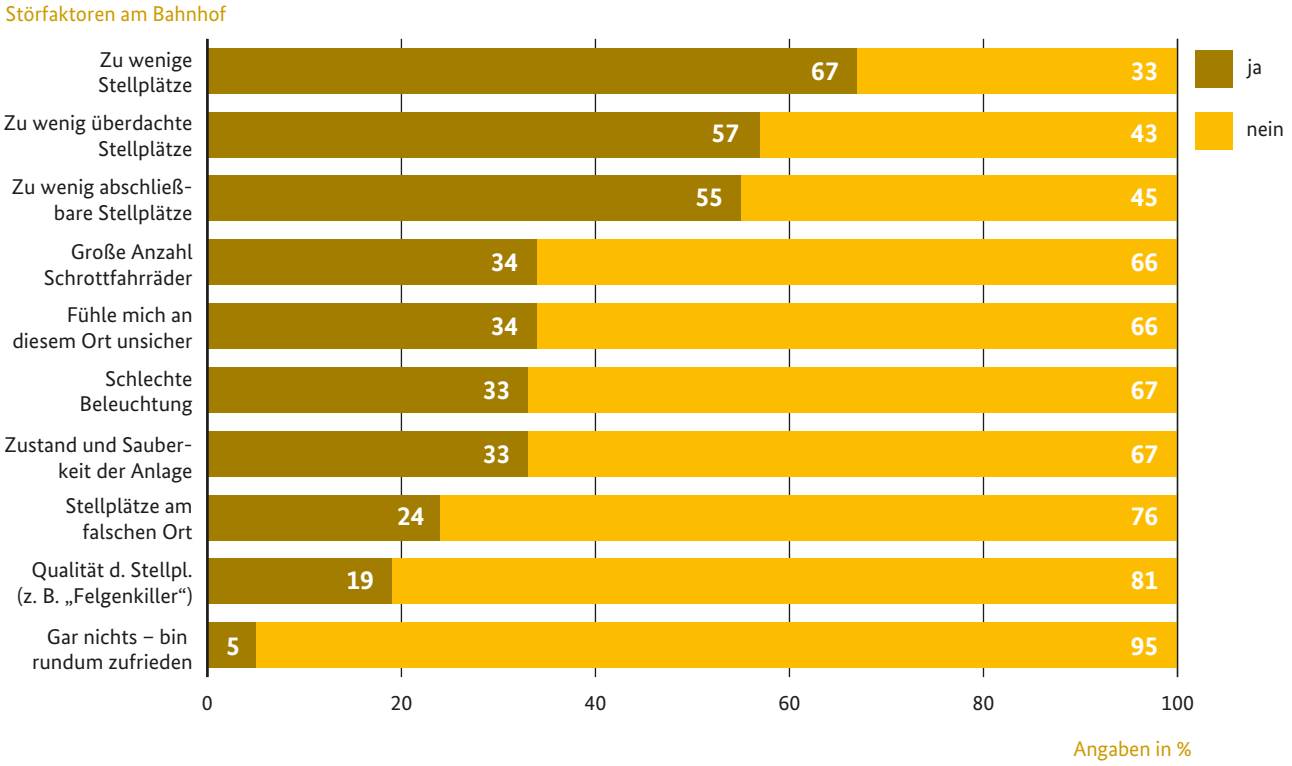
Die Zufriedenheit mit Abstellsituationen nimmt zu – besonders gut werden Schule, Universität und Arbeit bewertet




Quelle: Sinus (2023)

## Störfaktoren am Abstellplatz

An Bahnhöfen fehlen vor allem ausreichend sichere und wettergeschützte Fahrradabstellplätze

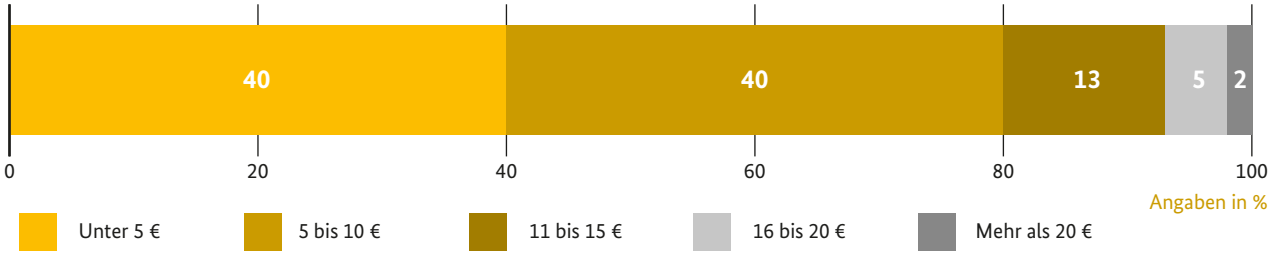



Quelle: Infostelle Fahrradparken am Bahnhof (2023)

## Zahlungsbereitschaft für einen Abstellplatz

Die Mehrheit der Personen, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof pendeln, sind bereit, für sichere Abstellplätze zu zahlen – 40 Prozent bevorzugen aber weniger als 5 € oder gar nichts

Zahlungsbereitschaft pro Monat für einen sicheren Abstellplatz







Quelle: Infostelle Fahrradparken am Bahnhof (2023)

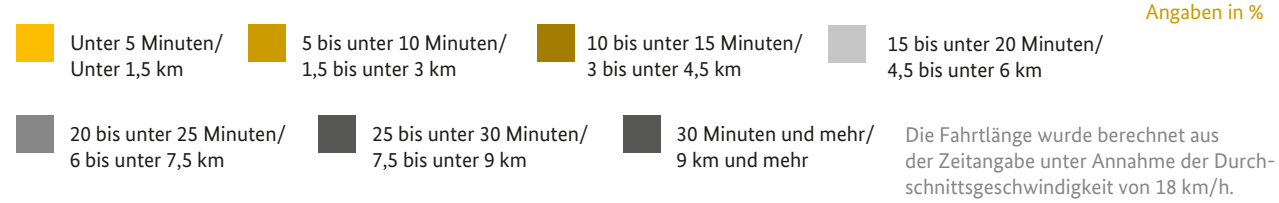



## Fahrtdauer und -länge zum Bahnhof mit dem Fahrrad

Die Mehrheit der Personen, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof pendeln, brauchen maximal 10 Minuten zum Bahnhof. Die durchschnittliche Fahrtdauer liegt bei 11 Minuten, die mittlere Distanz bei 3,5 Kilometern.

Fahrtdauer und Fahrtlänge: Weg zum Bahnhof mit dem Fahrrad




Die Fahrtlänge wurde berechnet aus der Zeitangabe unter Annahme der Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h.

Quelle: Infostelle Fahrradparken am Bahnhof (2023)

# Stadt, Land und überall dazwischen: Raumtypen im Vergleich



© AdobeStock/Werner, bearbeitet mit KI

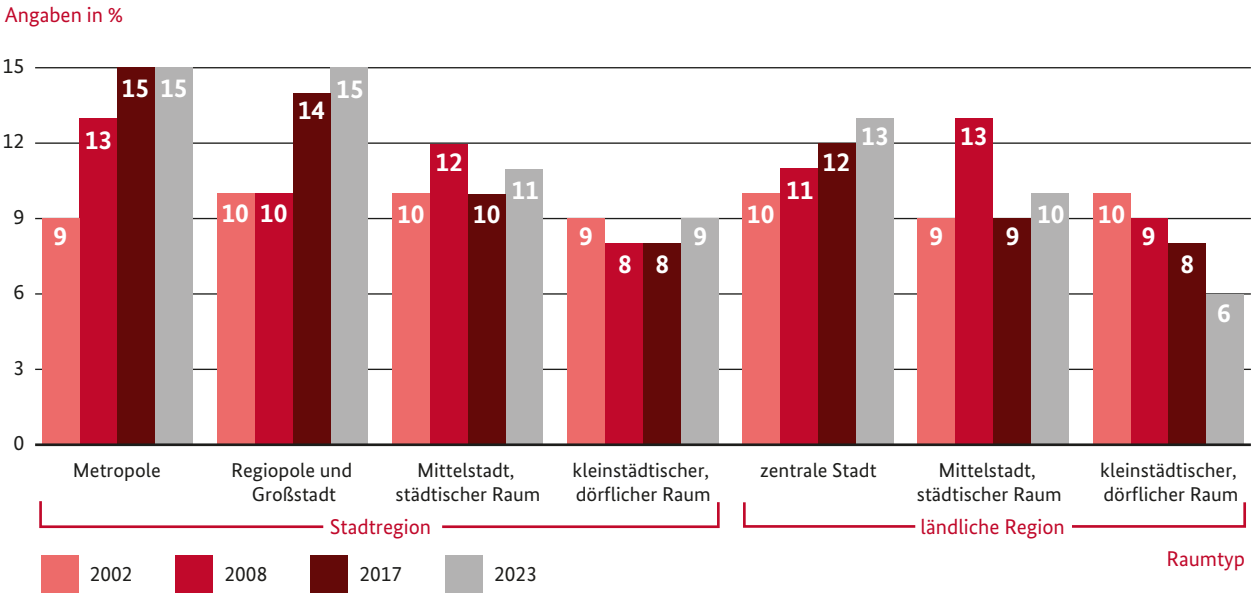
Radverkehr ist nicht gleich Radverkehr – wie oft und wofür das Fahrrad genutzt wird, hängt maßgeblich vom Lebensumfeld ab. Die Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Räumen, aber auch regionale Besonderheiten und topographische Gegebenheiten spielen eine wichtige Rolle. Dieses Kapitel wirft einen Blick auf die Fahrradmobilität nach raumspezifischen Merkmalen und zeigt, wie vielfältig Zugang, Ausstattung und Nutzung des Fahrrads je nach Region und Raumtyp ausfallen – von dichten urbanen Ballungsräumen bis hin zu weitläufigen ländlichen Gemeinden und den Räumen dazwischen.

Diese Vielfalt spiegelt sich nicht nur in der Wahl der Verkehrsmittel und dem Verkehrsaufkommen wider, sondern auch in der Zufriedenheit mit der Verkehrssituation und der vorhandenen Infrastruktur für das Fahrrad. So variiert etwa der Fahrradbestand deutlich nach Raumtyp – ebenso wie die Nutzungshäufigkeit und die Beliebtheit des Rades. Städte punkten mit guter Infrastruktur und kurzen Wegen, gleichzeitig weisen auch viele ländliche Regionen hohe Fahrradnutzungsanteile auf – allerdings mit anderen Nutzungsmustern und Herausforderungen. Die Daten zeigen, wie regionale Bedingungen das Mobilitätsverhalten prägen und welche Bevölkerungsgruppen derzeit besonders häufig aufs Rad steigen. Entscheidend ist, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass künftig noch mehr Menschen aufs Rad steigen.

# Unterschiede zeigen sich überall

## Anteil des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel (an allen Wegen) nach Raumtyp

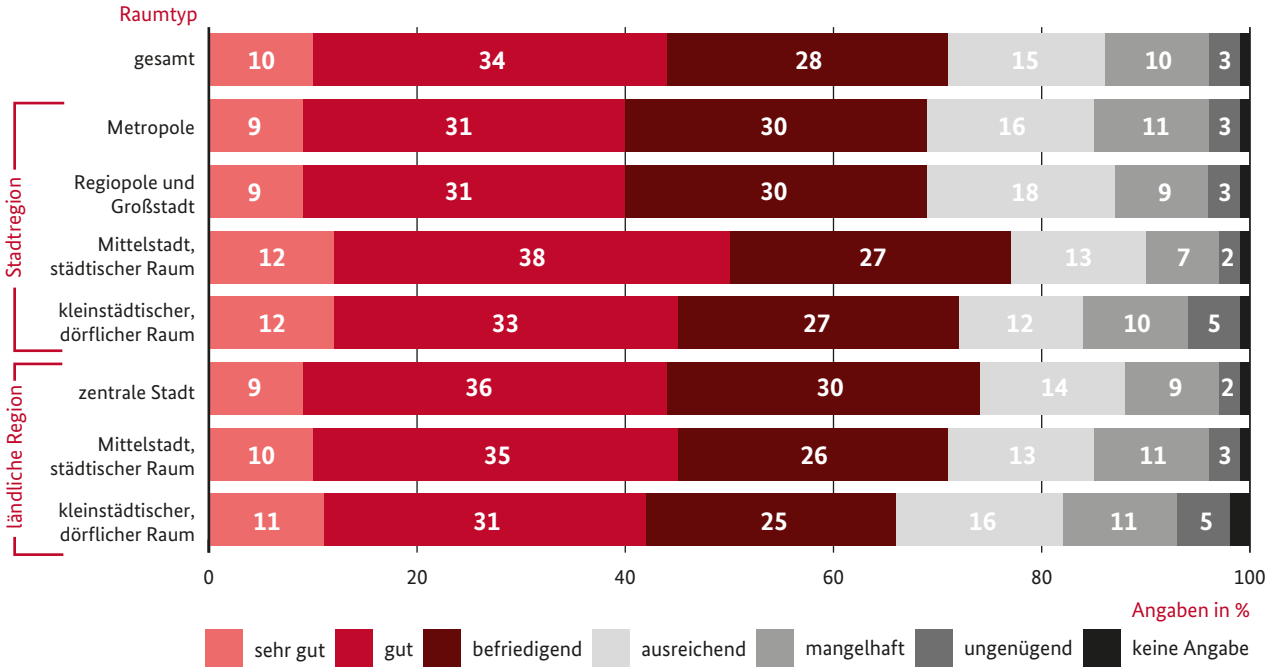
In den letzten 20 Jahren ist der Fahrradanteil in fast allen Raumtypen gestiegen – besonders in Metropolen, Großstädten und zentralen Städten ländlicher Regionen. Eine Ausnahme bilden die dörflichen Räume auf dem Land




Quelle: MiD (2002, 2008, 2017, 2023)

## Zufriedenheit mit der Fahrradverkehrssituation nach Raumtyp

Insgesamt eine hohe Zufriedenheit mit der Fahrradverkehrssituation – wobei keine großen Unterschiede zwischen ländlichen und Stadtregionen bestehen



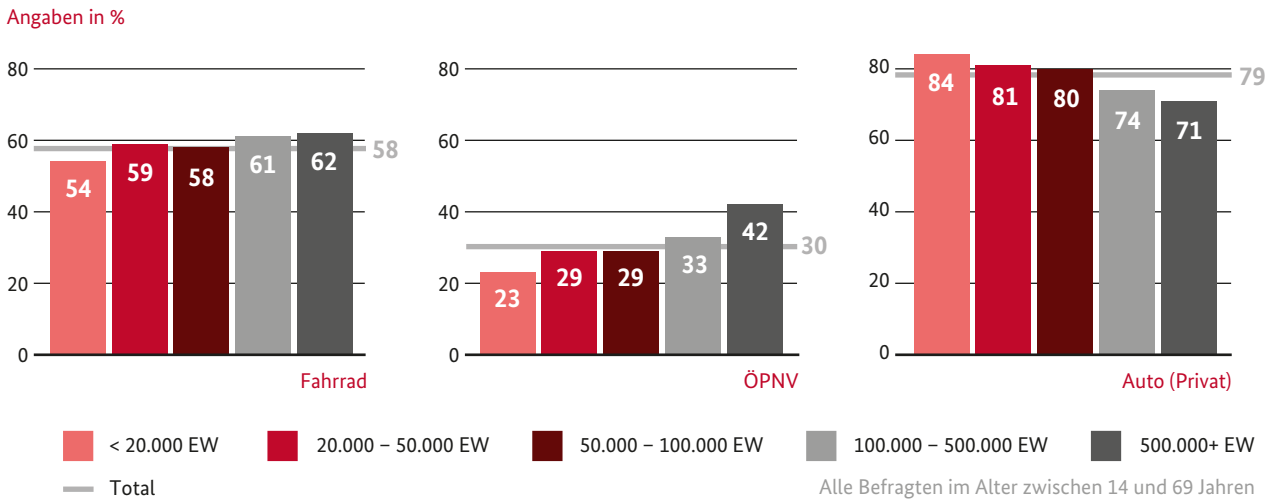

Quelle: MiD (2023)

Hinweis: Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen möglich

# Die Rolle von Ortsgrößen im Vergleich

## Beliebtheit der Verkehrsmittelnutzung nach Ortsgröße

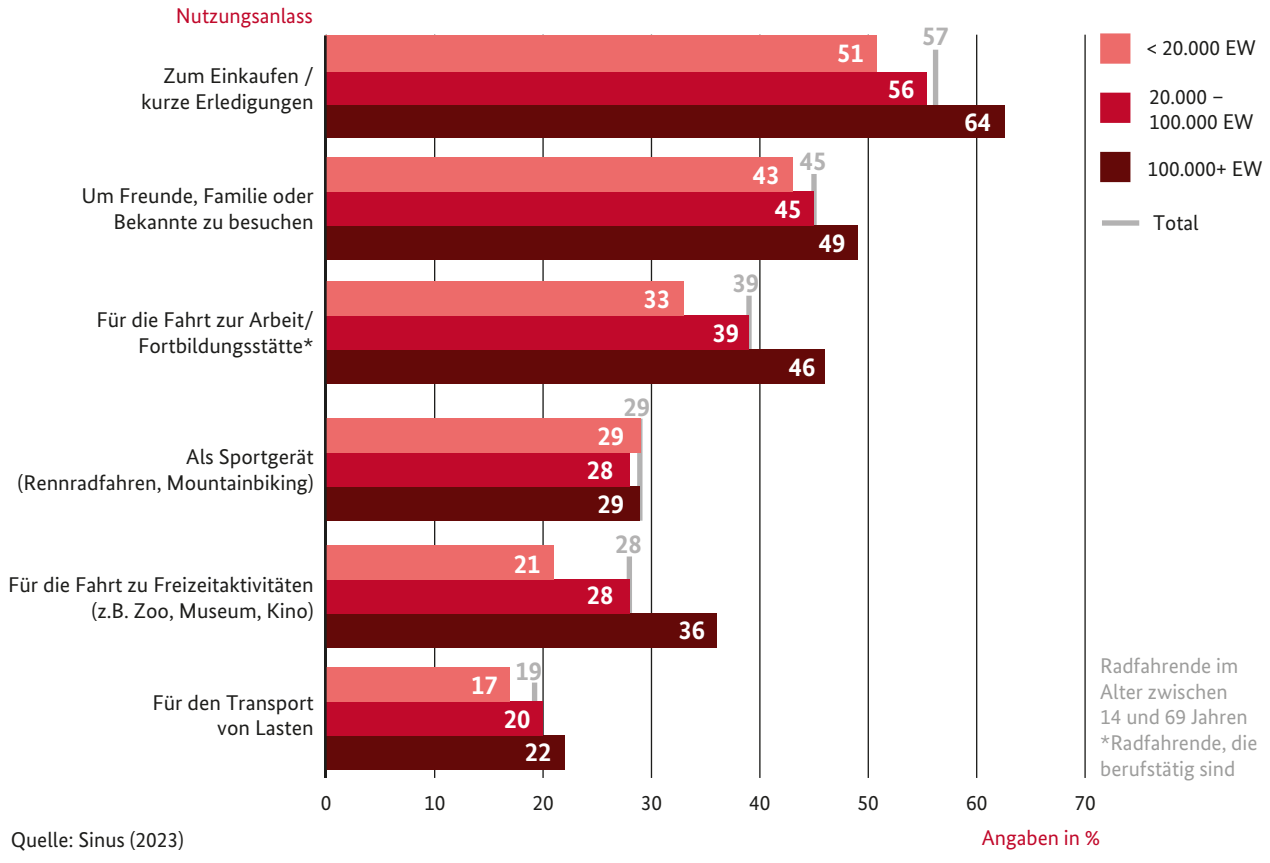
Mit zunehmender Ortsgröße nimmt auch die Beliebtheit von Fahrrad und ÖPNV zu




Quelle: Sinus (2023)

## Nutzungsanlässe des Fahrrads nach Ortsgröße

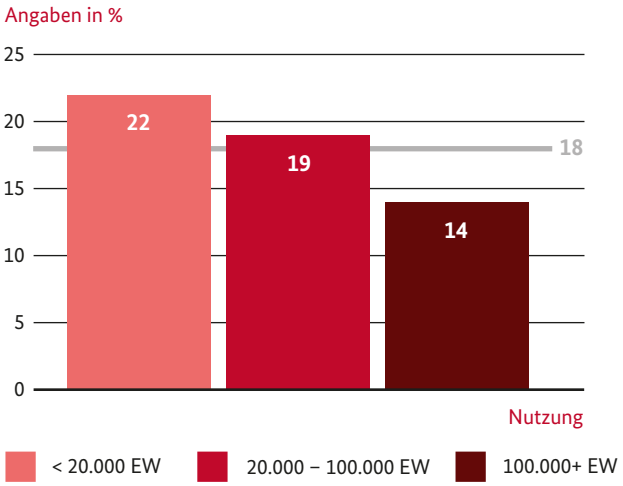
Egal, für welchen Anlass: In der Großstadt wird das Fahrrad häufiger genutzt. Vor allem bei der Fahrt zur Ausbildungs- oder Arbeitsstätte und bei Fahrten zu Freizeitaktivitäten mit dem Fahrrad zeigen sich Unterschiede




Quelle: Sinus (2023)

## Nutzung von Pedelecs nach Ortsgröße

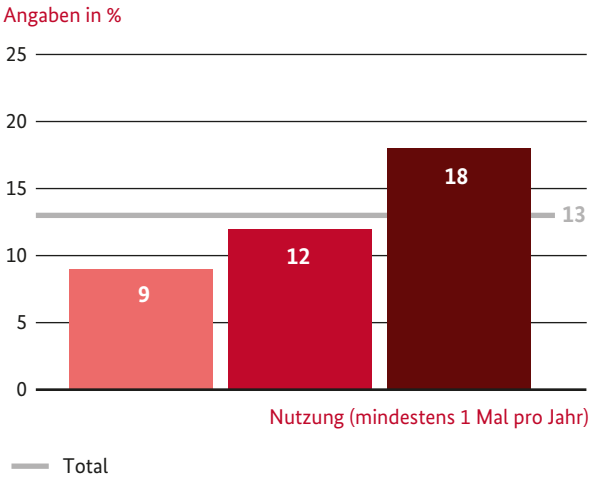
Je ländlicher desto erfolgreicher: Die Nutzung von Pedelecs steigt mit abnehmender Ortsgröße. Dies lässt sich unter anderem durch größere Alltagsdistanzen und eine geringere Dichte des öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen erklären




Quelle: Sinus (2023)

## Nutzung von Bike-Sharing nach Ortsgröße

Bike-Sharing wird in Großstädten deutlich häufiger genutzt - auch bedingt durch das vorhandene Angebot

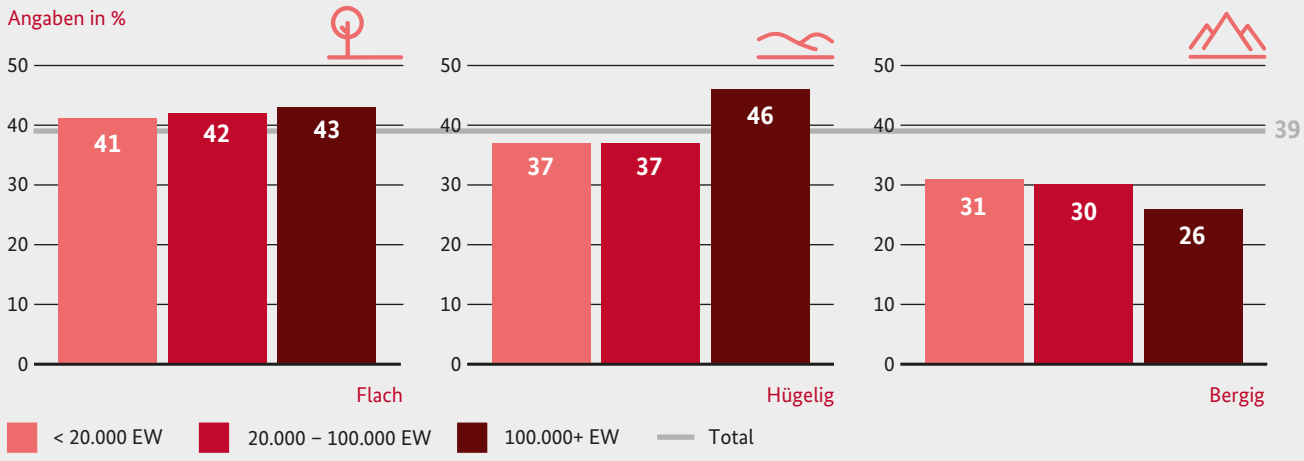



Quelle: Sinus (2023)

# Auch das Gelände hat einen Einfluss

## Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung nach Ortsgröße und Topografie

In flachen Gebieten wird das Fahrrad über alle Ortsgrößen hinweg viel genutzt. In Gebieten mit bergiger Topografie findet die geringste Nutzung statt




Quelle: Sinus (2023)

# Ein starkes Netz fürs Radfahren: Radinfrastruktur



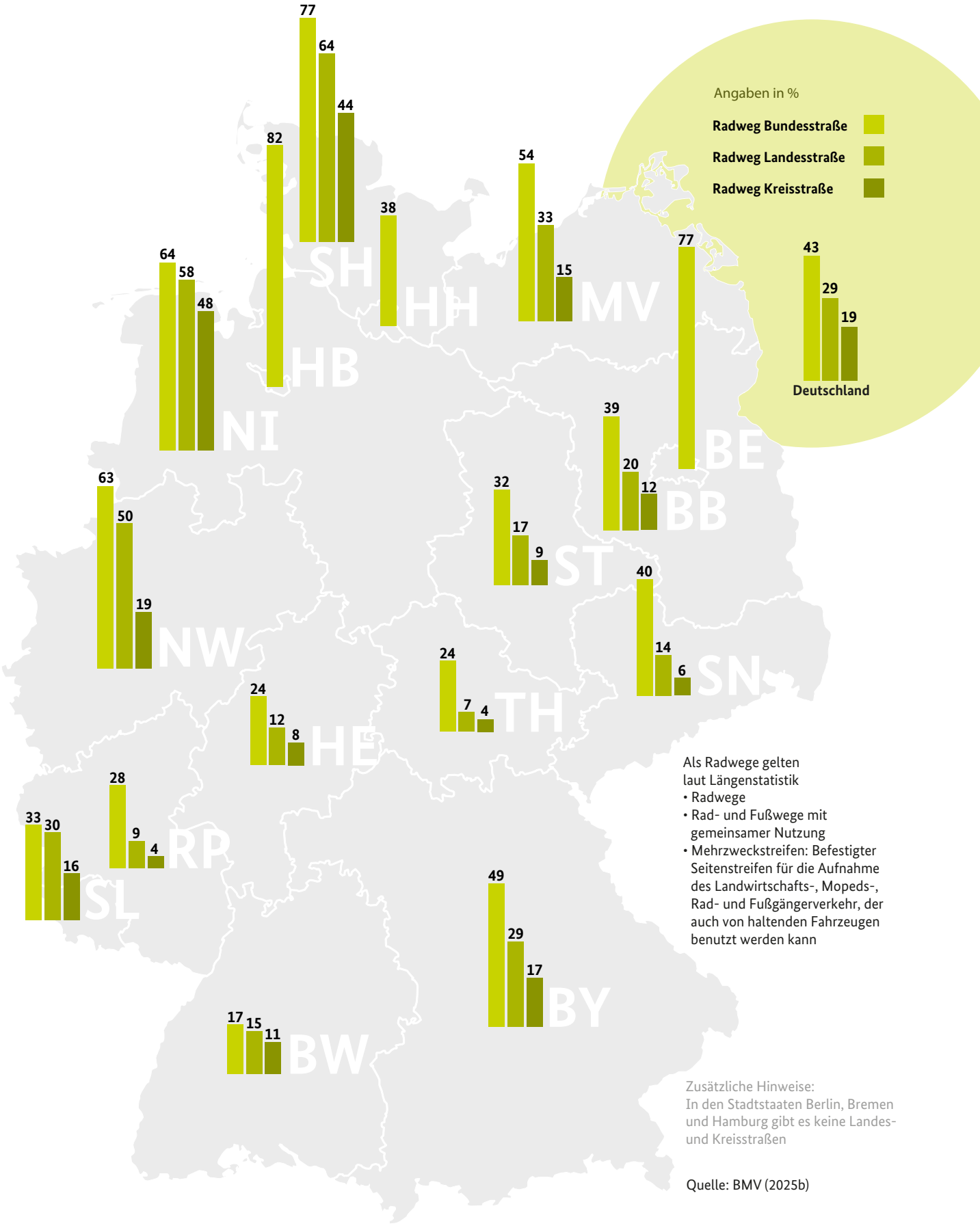

Radverkehrsanlagen wie Radwege, Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen gehören heute zum alltäglichen Bild – sei es entlang von Hauptverkehrsstraßen, als eigenständige Wegeverbindungen oder eingebettet in regionale und überregionale Netze. In vielen Bundesländern hat sich der Anteil von Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen erhöht, was die Rahmenbedingungen für den Radverkehr spürbar verbessert. Durchgängige und sichere Verbindungen tragen entscheidend zur Erreichbarkeit bei. Eine gut ausgebaute Infrastruktur dient sowohl dem fließenden als auch dem ruhenden Radverkehr und ermöglicht ein sicheres und zügiges Vorankommen. Dabei ist zu beachten, dass nicht nur klassische Radverkehrsanlagen, sondern auch andere Wegetypen wie Wirtschaftswege oder Nebenwege eine wichtige Rolle für den Radverkehr spielen. Diese vielfältigen Wegeformen ergänzen das Radwegenetz und tragen insbesondere in ländlicheren Gebieten wesentlich zur Netzgestaltung bei.

Fahrradstraßen erweitern zudem die Radverkehrsinfrastruktur, indem sie dem Radverkehr Vorrang einräumen und sichere, direkte Verbindungen auf kurzen und mittleren Distanzen ermöglichen. Radschnellwege ergänzen die Infrastruktur vor allem in stark frequentierten Korridoren und bieten eine attraktive Alternative für längere Strecken im Alltagsverkehr. Auch das Radnetz Deutschland, mit seinen überregionalen Verbindungen über Bundeslandgrenzen hinweg und der Anbindung an internationale Routen, trägt zur Vernetzung über größere Distanzen hinweg bei. Parallel dazu gewinnen Erhalt und Sanierung bestehender Radinfrastruktur an Bedeutung, insbesondere mit Blick auf Nutzungsqualität und Sicherheit.

Der Radtourismus ist ein weiterer wichtiger Bestandteil der Infrastruktur-Nutzung: Viele Menschen nutzen das Fahrrad für Tagesausflüge oder Urlaubsreisen. Pedelecs ermöglichen dabei auch längere und anspruchsvollere Strecken. Digitale Tools zur Navigation und Tourenplanung unterstützen zusätzlich stärker bei der Orientierung als früher.

## Anteile der mit Radwegen ausgestatteten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nach Bundesländern

Es gibt große regionale Unterschiede - mit Schleswig-Holstein in den Flächenstaaten als Spitzenreiter




Als Radwege gelten laut Längenstatistik

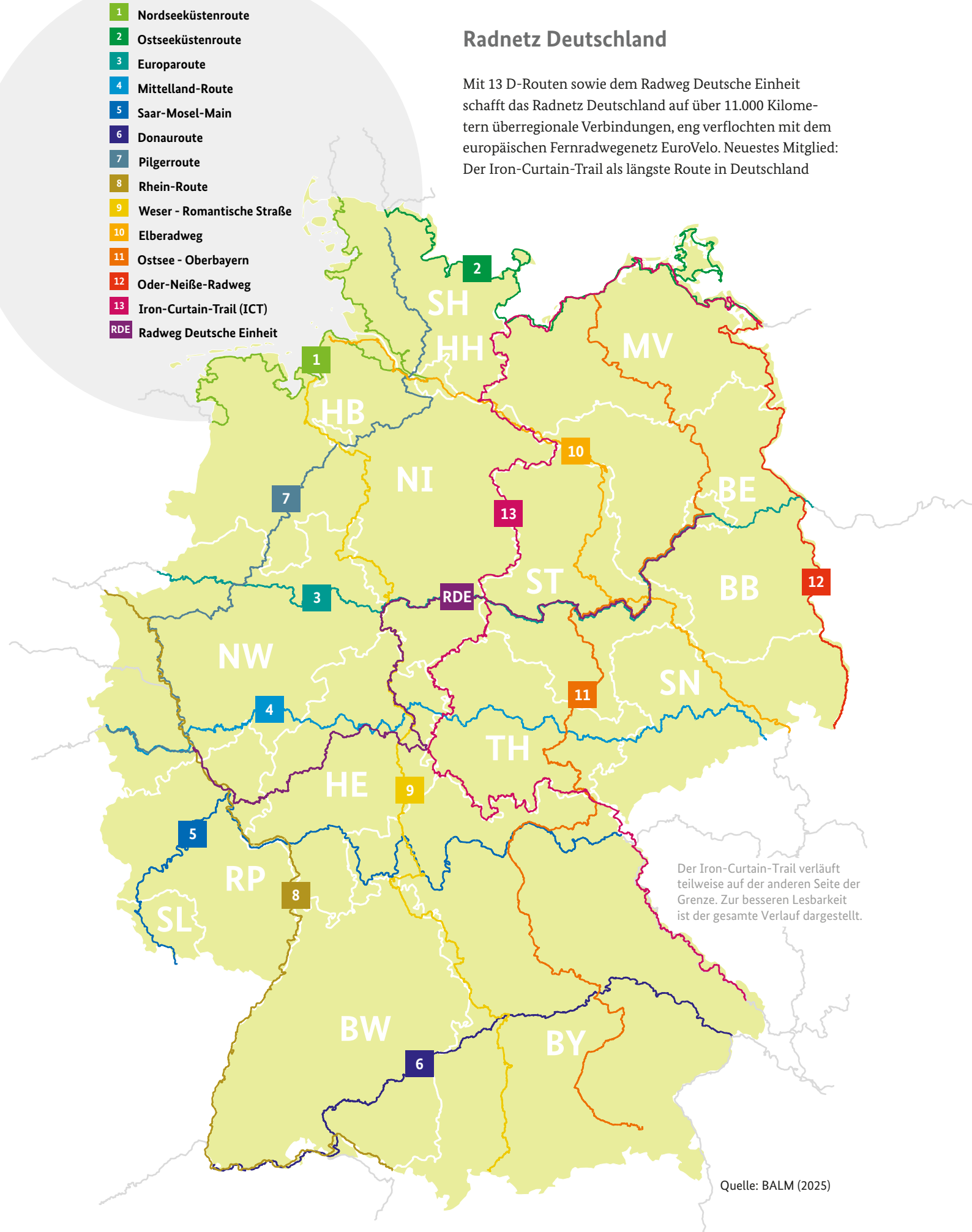
- Radwege
- Rad- und Fußwege mit gemeinsamer Nutzung
- Mehrzweckstreifen: Befestigter Seitenstreifen für die Aufnahme des Landwirtschafts-, Mopeds-, Rad- und Fußgängerverkehr, der auch von haltenden Fahrzeugen benutzt werden kann

Zusätzliche Hinweise:
In den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg gibt es keine Landes- und Kreisstraßen

Quelle: BMV (2025b)

## Radnetz Deutschland

Mit 13 D-Routen sowie dem Radweg Deutsche Einheit schafft das Radnetz Deutschland auf über 11.000 Kilometern überregionale Verbindungen, eng verflochten mit dem europäischen Fernradwegenetz EuroVelo. Neuestes Mitglied: Der Iron-Curtain-Trail als längste Route in Deutschland




Der Iron-Curtain-Trail verläuft teilweise auf der anderen Seite der Grenze. Zur besseren Lesbarkeit ist der gesamte Verlauf dargestellt.

Quelle: BALM (2025)



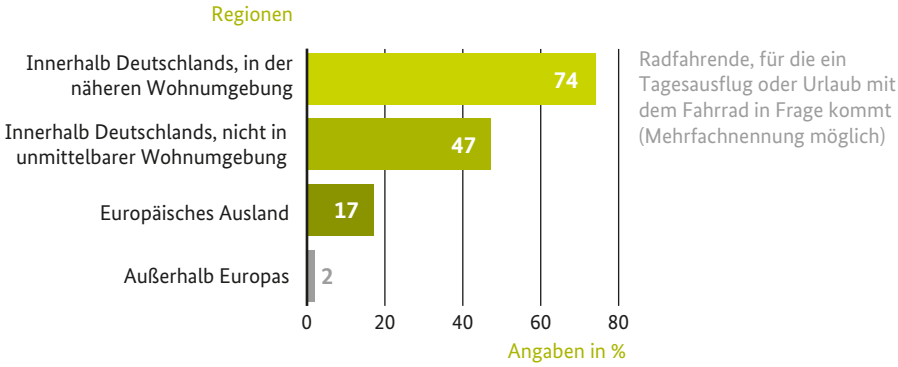
© AdobeStock/Den

# Mit dem Rad auf Reisen

Viele Menschen in Deutschland sind grundsätzlich offen für einen Urlaub mit dem Fahrrad. So kommt für 36 Prozent der Radfahrenden ein Kurzurlaub mit dem Fahrrad (1 bis 3 Übernachtungen) und für 21 Prozent ein längerer Fahrradurlaub (mindestens 4 Übernachtungen) grundsätzlich als Urlaubsform in Frage (Sinus 2023). Für potenzielle Radreisende sind Aufenthalte (mindestens 1 Übernachtung) im Inland, insbesondere in der näheren Wohnumgebung, deutlich relevanter als im Ausland. 18 Prozent der Radfahrenden hatten einen Fahrradurlaub mit mindestens einer Übernachtung für das Jahr 2023 geplant, wovon 7 Prozentpunkte schon feste Pläne hatten (Sinus 2023).

## Regionen für den Fahrradurlaub

Mehrheit bevorzugt die nähere Umgebung und das Inland für Fahrradurlaube



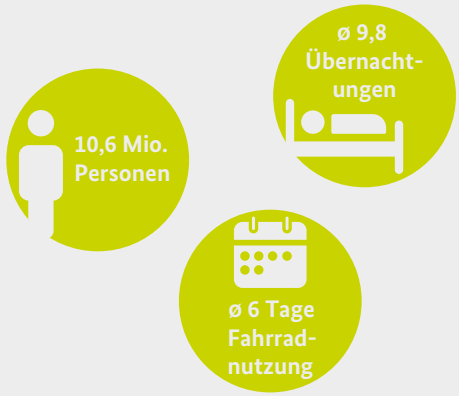

Quelle: Sinus (2023)

## Urlaub mit dem Fahrrad

64,1 Millionen Menschen in Deutschland haben 2023 keine Fahrradreise (mit dem Hauptmotiv Fahrradfahren) unternommen. Etwa die Hälfte dieser Menschen kann es sich aber für die Zukunft vorstellen (ADFC 2024).

Schon jetzt nutzen über 10 Millionen Menschen das Fahrrad im Urlaub. Zudem wurden im Jahr 2023 insgesamt 12 Millionen Radreisen unternommen.

Hauptmotiv der Reise war ein anderes, aber Fahrrad wurde (gelegentlich) genutzt

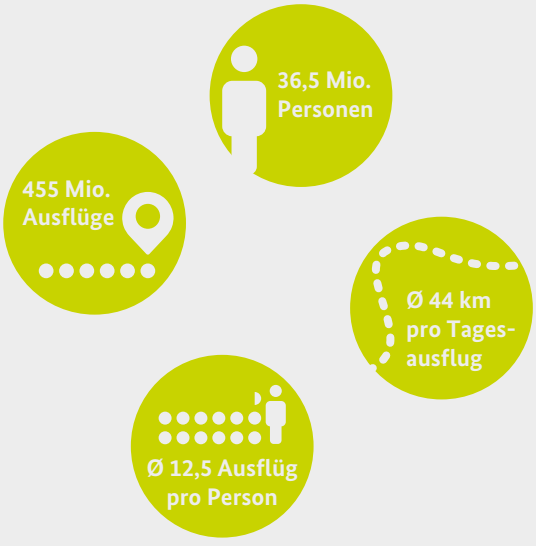



Quelle: ADFC (2024)

## Tagesausflüge mit dem Fahrrad

Im Durchschnitt machen jeden Tag über 1,2 Millionen Menschen in Deutschland einen Tagesausflug mit dem Fahrrad – zusammen legen Fahrradfahrende rund 20 Milliarden Kilometer zurück.

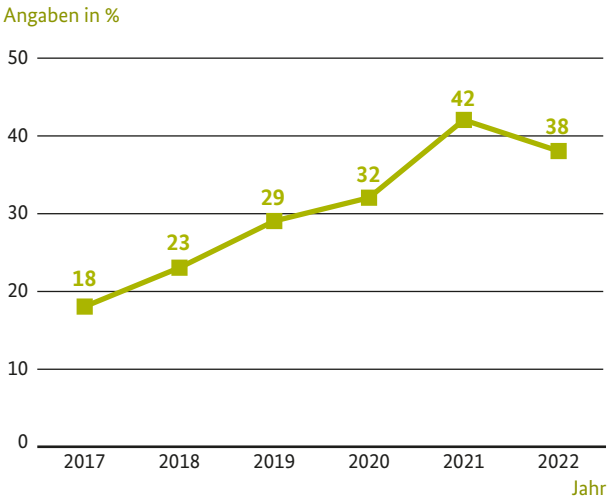
Ausflüge in der Freizeit (nicht im Urlaub) mit dem Fahrrad, ohne Übernachtung




Quelle: ADFC (2024)

## Anteil von Pedelecs bei Fahrradreisen

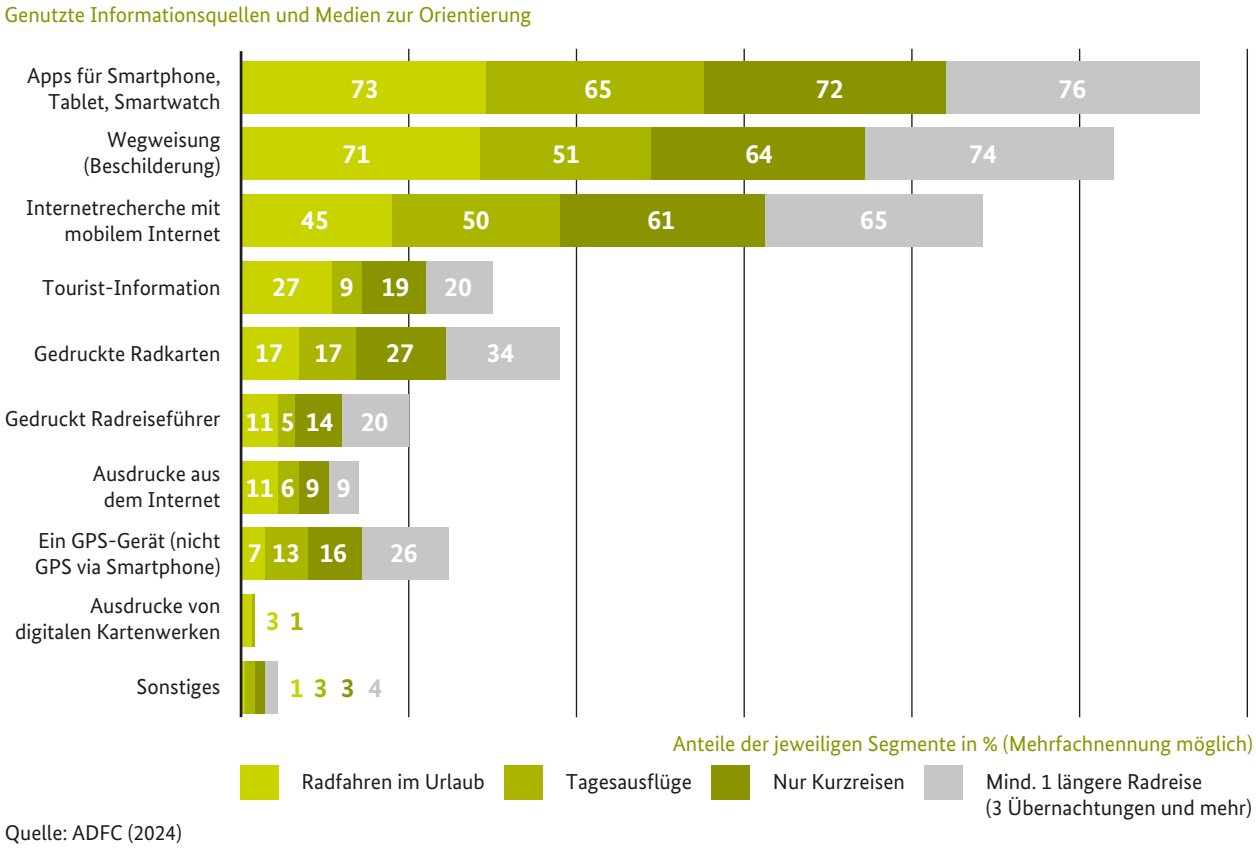
Der Anteil der Pedelecs bei Fahrradreisen ist bis 2021 stetig gestiegen, mit einem leichten Rückgang nach dem Corona-Boom




Quelle: ADFC (2023)

## Informations- und Navigationstools bei Fahrradreisen

Egal ob Fahrradfahren im Urlaub, bei Tagesausflügen oder längeren Fahrradreisen: Zur Orientierung und Planung sind Apps besonders beliebt




Quelle: ADFC (2024)

# Sicher ans Ziel – Gesund durchs Leben: Verkehrssicherheit und Gesundheit




Mehr Radinfrastruktur und elektrische Unterstützung erhöhen die Attraktivität des Radfahrens – doch viele Menschen zögern weiterhin bei der Nutzung. Der Grund: Das subjektive Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr variiert stark und fällt häufig eher niedrig aus.

Die Verkehrssicherheit ist und bleibt ein zentrales Handlungsfeld für die Förderung des Radverkehrs. Besonders, da die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Radfahrenden in Deutschland über die vergangenen Jahre weiter leicht gestiegen ist und auch das Unfallrisiko, insbesondere im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden, hoch bleibt.

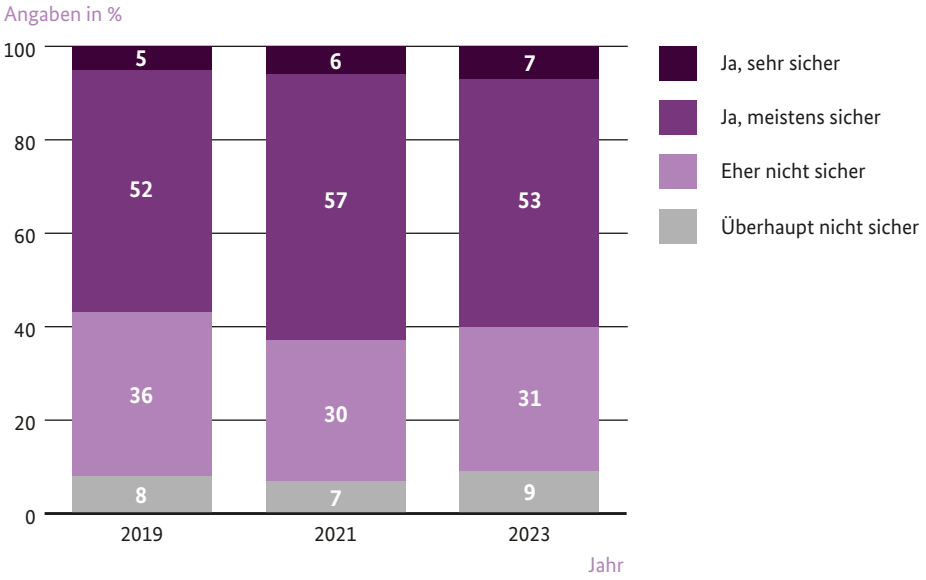
Ein zusätzlicher Aspekt für die Sicherheit ist die wachsende Bedeutung von Pedelecs. Sie erschließen neue Gruppen– etwa ältere Menschen – und erweitern die Möglichkeiten für aktive Mobilität. Gleichzeitig entstehen durch höhere Geschwindigkeiten erhöhte Anforderungen an Infrastruktur und Sicherheit. In den letzten Jahren ist der Anteil der Pedelec-Fahrenden an den verunglückten Radfahrenden gestiegen, vor allem bedingt durch die gestiegene Nutzung.

Trotz dieser Herausforderungen birgt der Radverkehr große Potenziale – nicht nur im Hinblick auf nachhaltige Mobilität, sondern auch auf die Gesundheit. Denn Fahrradfahren fördert die körperliche Fitness und senkt Gesundheitsrisiken.

# Sicherheitsgefühl auf dem Fahrrad

## Sicherheitsgefühl beim Fahrradfahren im Straßenverkehr

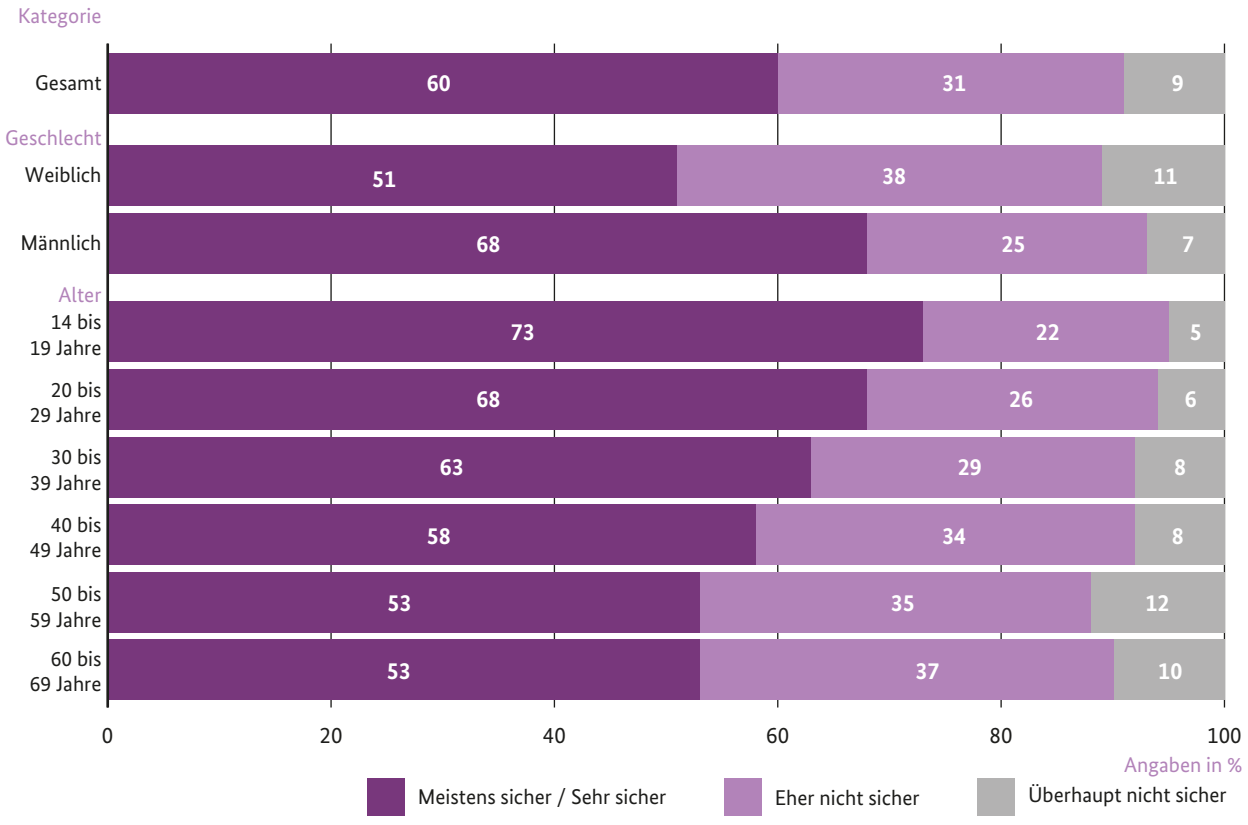
Mehr als ein Drittel der Radfahrenden fühlen sich weiterhin unsicher. Das Sicherheitsgefühl verändert sich nur gering




Quelle: Sinus (2023)

## Sicherheitsgefühl nach Alter und Geschlecht

Das Unsicherheitsgefühl steigt mit dem Alter - zudem fühlen sich Frauen etwas unsicherer




Quelle: Sinus (2023)

## Subjektives Sicherheitsgefühl nach Wegearten

Getrennte Radwege werden als sicherer wahrgenommen. Die geteilte Fahrbahnnutzung bereitet eher Sorgen



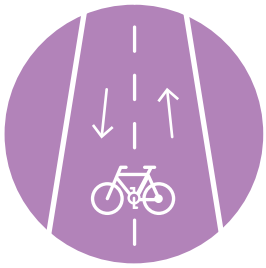
Ausgebauter Radweg auf dem Gehweg (getrennt von Zufußgehenden) **94 %**



Landwirtschaftswege/ Feldwege **93 %**



Geschützter Radfahrstreifen **93 %**



Fahrradstraßen **83 %**



Pop-Up-Bike-Lane **77 %**



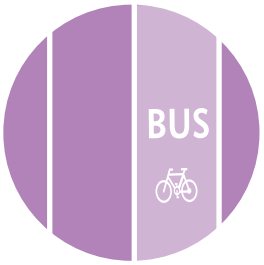
Farblich markierter Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie **71 %**



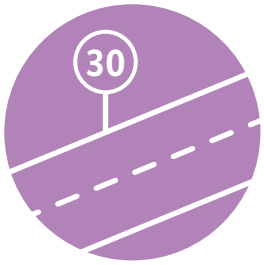
Schutzstreifen (Streifen, abgetrennt mit unterbrochener Linie) **49 %**



Gemeinsamer Geh- und Radweg (ohne Trennung) **43 %**




Bus-Sonderfahrstreifen (für den Radverkehr freigegeben) **29 %**




Straße mit Tempo 30 und Mischverkehr auf der Fahrbahn **21 %**

**Anteil der Befragten, die sich auf den entsprechenden Wegearten sehr oder eher sicher fühlen.**

Alle Befragten im Alter zwischen 14 und 69 Jahren.

Quelle: Sinus (2023)

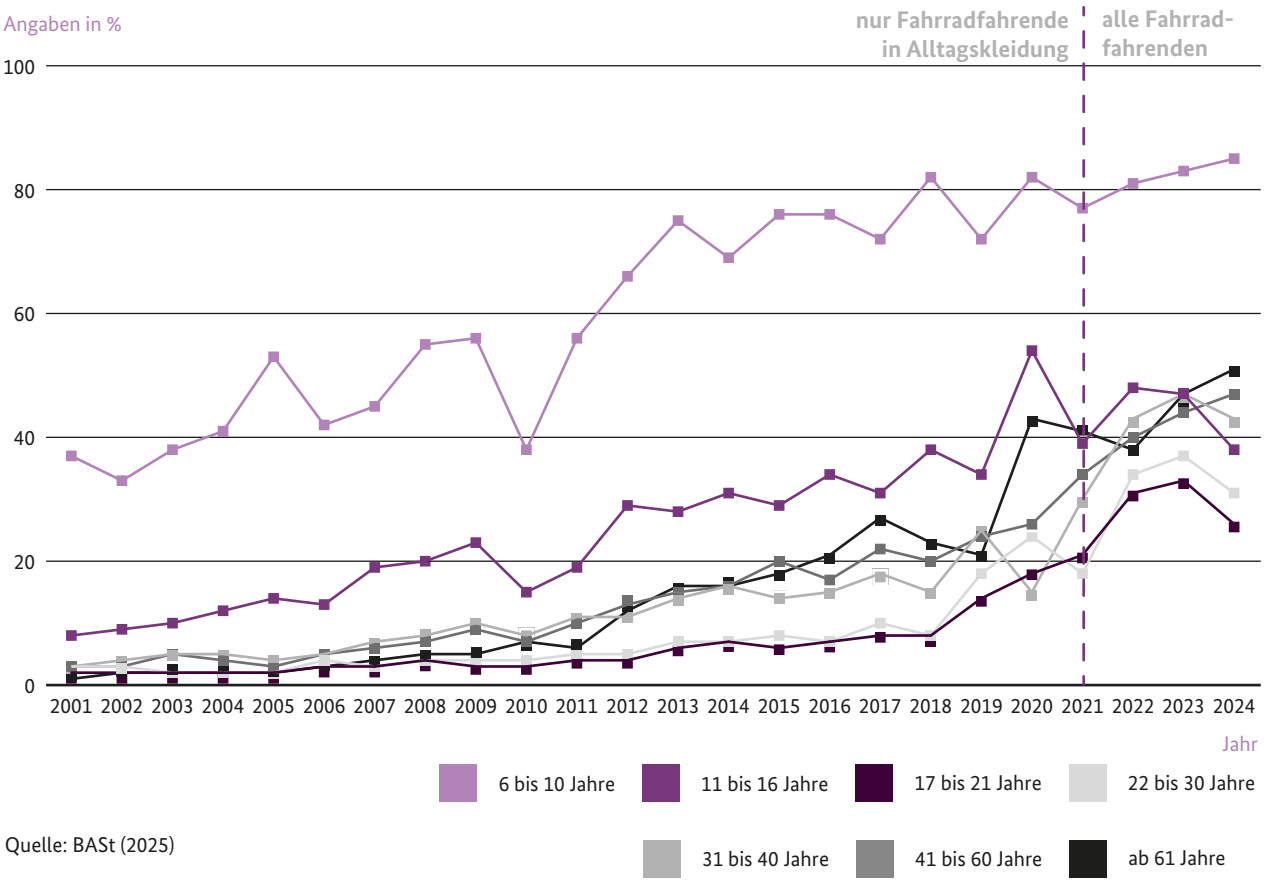



# Was für die Sicherheit getan werden kann – und warum mehr nötig ist

Erkenntnisse aus Untersuchungen zeigen, dass Fahrradhelme das Risiko schwerer Kopfverletzungen erheblich senken. Bei einem Viertel aller erfassten Fahrradunfälle war der Kopf betroffen. Helme konnten hierbei 20 Prozent der leichten und 80 Prozent der schweren Kopfverletzungen verhindern (HFC Human-Factors-Consult GmbH 2017).

## Entwicklung der Helmnutzung beim Fahrradfahren innerorts nach Altersgruppen

Höchste Tragequoten bei Kindern – insgesamt ein starker Anstieg in allen Altersgruppen seit 2010

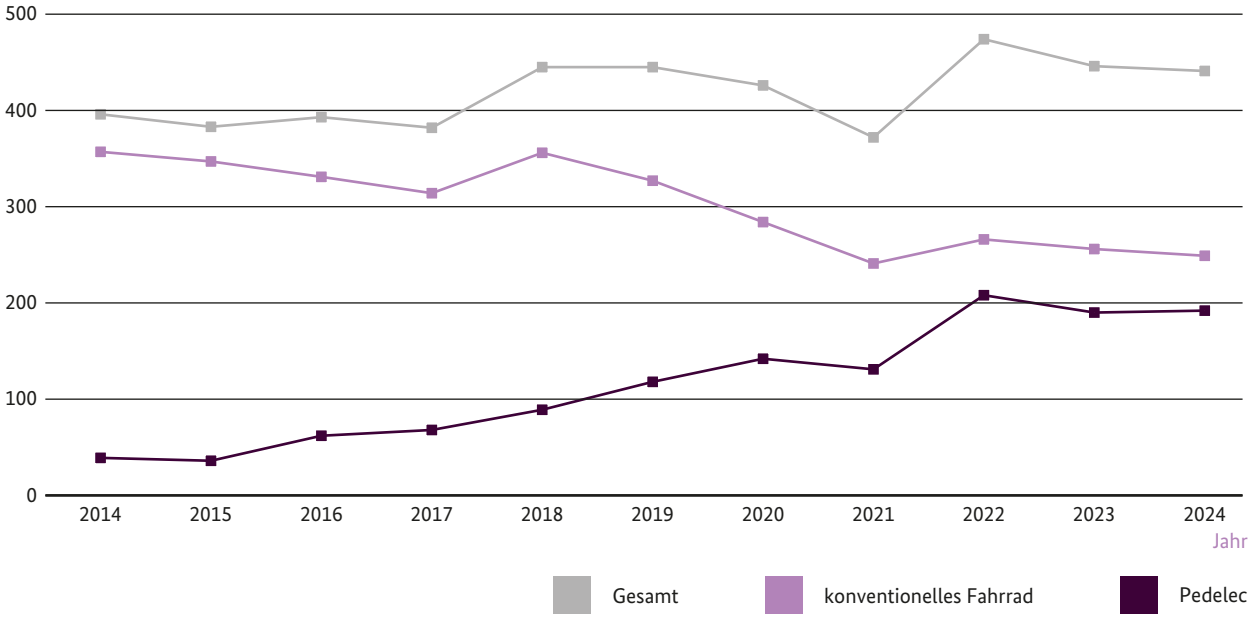



Quelle: BASt (2025)

## Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Fahrradfahrende

Die Gesamtzahl der getöteten Fahrradfahrenden ist nur leicht gestiegen. Zugleich steigt der Anteil der getöteten Nutzenden von Pedelecs, was im Kontext der gestiegenen Pedelec-Nutzung zu sehen ist. Die Zahl der getöteten konventionellen Radfahrenden ist währenddessen rückläufig

Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Fahrradfahrende



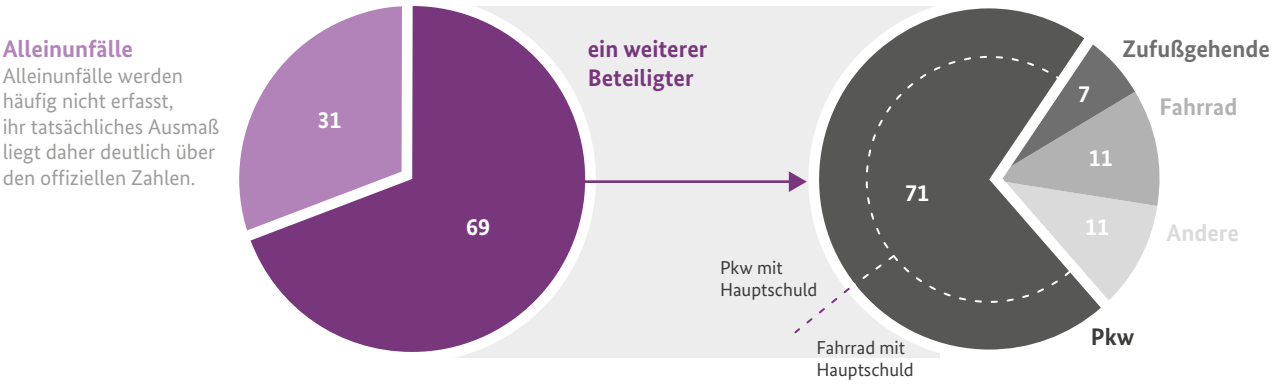

Quelle: Destatis (2025a)

## Unfallbeteiligte und Unfallgegner bei Fahrradunfällen

Fast jeder dritte Unfall ist ein Alleinunfall. Wenn es Unfallgegner gibt, dann sind es in über 70 Prozent der Fälle Pkw. In zwei Drittel dieser Fälle trägt der Pkw die Hauptschuld

Unfallbeteiligte an Fahrradunfällen (bis maximal zwei Beteiligte) mit Personenschaden

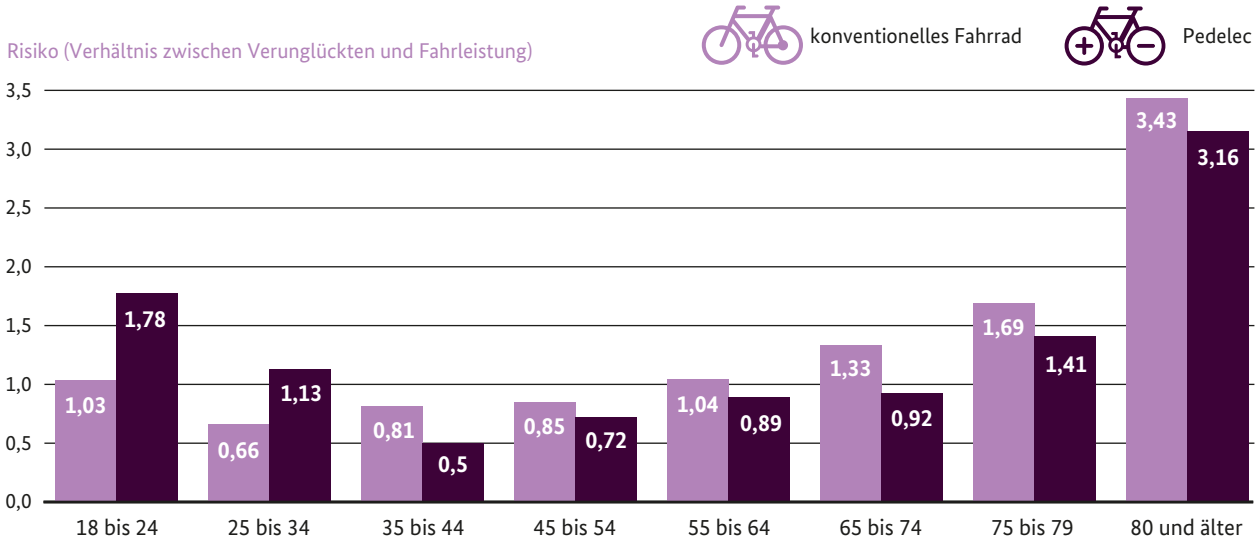
Unfallgegner bei Fahrradunfällen




Quelle: Destatis (2025b)

## Risiko von Pedelec- und Fahrradfahrenden nach Altersgruppen schwer zu verunglücken

Junge Pedelec-Fahrende und alte Radfahrende tragen das höchste Risiko, schwer zu verunglücken – um die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens auch für diese Gruppen zu sichern, sind gezielte Schutz- und Unterstützungsangebote nötig




Quelle: GDV (2022)

**Lesart**

Unter den Fahrenden von Pedelecs weisen Personen über 80 Jahre das mit Abstand höchste fahrleistungsbezogene Risiko auf, bei einem Unfall schwer verletzt oder getötet zu werden. Ihr Risiko ist 3,16-mal höher als man es aufgrund ihres Anteils an der Gesamtfahrleistung erwarten würde.



© AdobeStock/Kzenon

# Gesünder mit dem Fahrrad

Fahrradfahren wirkt sich nachweislich positiv auf die physische und psychische Gesundheit aus: Es verbessert Fitness und Wohlbefinden, senkt Stress und reduziert das Risiko chronischer Erkrankungen.

Besonders Pendelnde profitieren durch regelmäßige Bewegung auf dem Weg zur Arbeit – mit positiven Effekten auf Zufriedenheit, Produktivität und Fehlzeiten. Studien zeigen: Fahrradfahrende haben im Schnitt die wenigsten Krankheitstage – deutlich weniger als Nutzende motorisierter Verkehrsmittel (de Hartog et al. 2010; Wild/Woodward 2019; Avila-Pelancia et al. 2018; Kemen 2016). Besonders kurze Wege unter 5 Kilometern bieten großes Potenzial für aktive Mobilität (UBA 2022). Die gesundheitlichen Vorteile aktiver Mobilität schlagen sich damit nicht nur individuell, sondern auch volkswirtschaftlich nieder - durch geringere Behandlungskosten und geringere Arbeitsausfälle.


© AdobeStock/Halfpoint

## Gesünder durch Bewegung

Regelmäßiges Fahrradfahren senkt das Krebs- und Sterberisiko

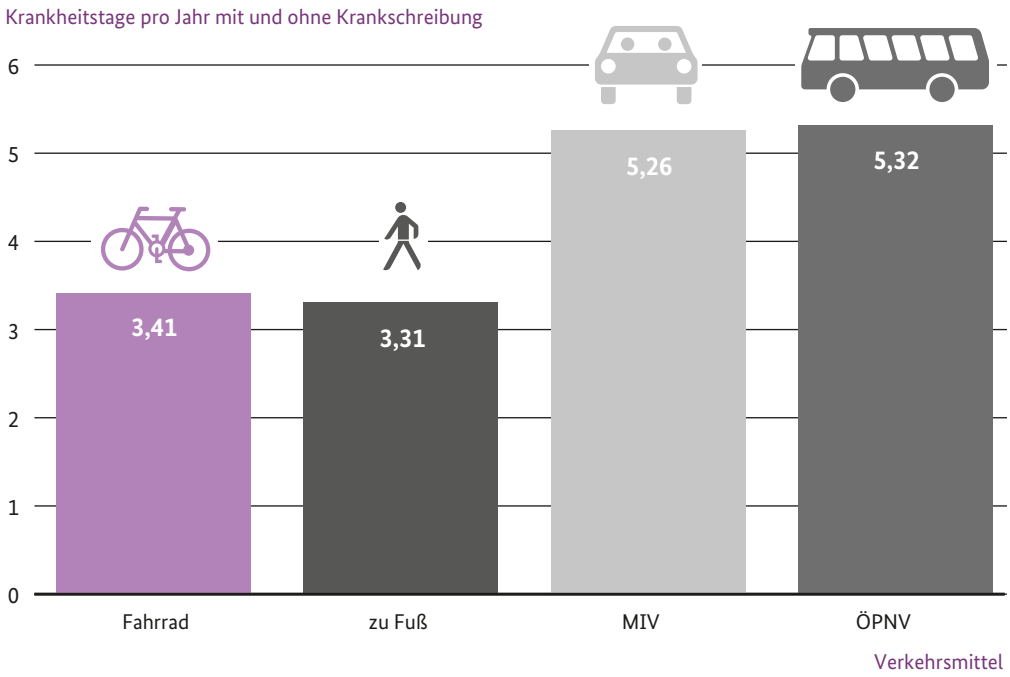
**Nur 20 Minuten Fahrradfahren pro Tag kann das relative Sterberisiko um 10 % senken**

**Das Krebssterberisiko ist bei Radpendelnden 30 % niedriger**

Quelle: RKI (2025)

## Krankheitstage in Abhängigkeit von der Verkehrsmittelnutzung für den Arbeitsweg

Fahrradfahrende haben mit 3,41 Krankheitstagen pro Jahr sehr wenige Ausfalltage – nur Personen zu Fuß sind mit 3,31 Tagen noch etwas seltener krank




Quelle: Kemen (2016)

# Sattelfeste Zahlen:
# Wirtschaftsfaktor Radverkehr




Das Fahrrad ist nicht nur ein klimafreundliches Verkehrsmittel, sondern auch ein bedeutender wirtschaftlicher Treiber. In den vergangenen Jahren hat sich rund um das Radfahren eine leistungsstarke und vielfältige Branche entwickelt, die weit über den klassischen Fahrradhandel hinausgeht. Produktion, Reparatur, Zubehör, Logistik, Tourismusangebote, digitale Dienste, Sharing-Systeme und der Ausbau von Infrastruktur bilden zusammen einen wachsenden Wirtschaftszweig – mit hoher wirtschaftlicher Relevanz für Städte, Regionen und den bundesweiten Arbeitsmarkt.

Nach den pandemiebedingten Rekordjahren hat sich der Fahrradmarkt zuletzt etwas beruhigt, dennoch bleibt das Niveau hoch. Die Verkaufszahlen von Fahrrädern und insbesondere Pedelecs zeigen die starke Nachfrage der vergangenen Jahre, auch wenn 2021 erstmals ein Rückgang bei den Neuverkäufen zu verzeichnen war.

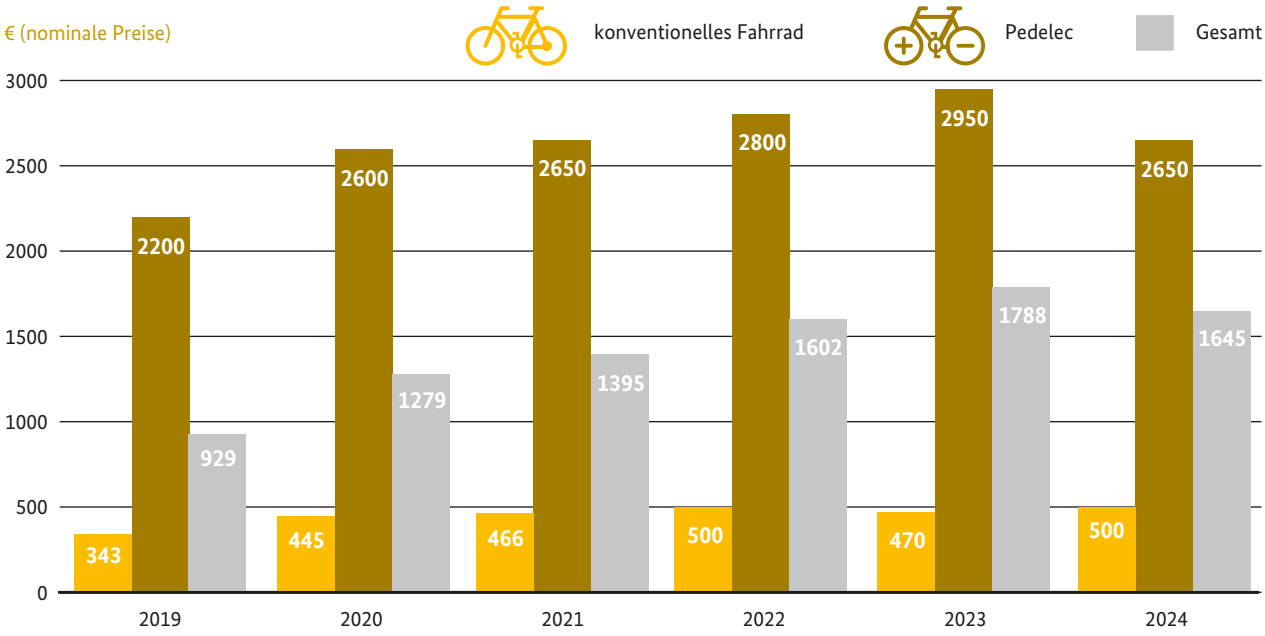
Die Preise für Fahrräder sind im Schnitt gestiegen, was unter anderem auf die zunehmende Verbreitung hochwertiger Pedelecs zurückzuführen ist.

Ein weiterer Indikator für die wirtschaftliche Bedeutung des Radverkehrs ist die Beschäftigung: Immer mehr Menschen arbeiten in der Fahrradwirtschaft – sowohl in der industriellen Fertigung als auch im Handel, im Dienstleistungssektor oder in der Tourismusbranche. Das Kapitel beleuchtet die zentralen Kennzahlen dieser Entwicklung und macht deutlich: Der Radverkehr schafft nicht nur Mobilität, sondern auch wirtschaftliche Chancen, Arbeitsplätze und regionale Wertschöpfung. Damit ist das Fahrrad nicht nur Teil der Mobilitätswende, sondern auch ein stabiler Pfeiler einer zukunftsfähigen Wirtschaft.

# Wie viele Fahrräder gekauft werden – und was sie kosten

## Durchschnittliche Brutto-Verkaufspreise von Fahrrädern

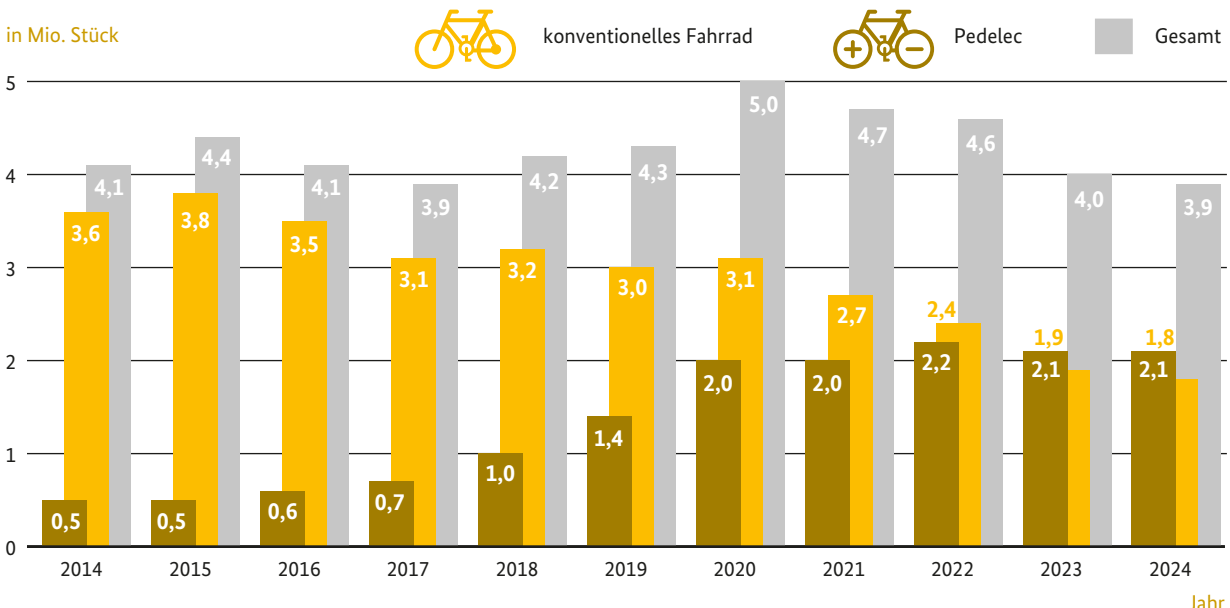
Die Preise für elektrisch unterstützte Fahrräder sind zuletzt, auch inflationsbedingt, bis 2023 gestiegen und haben dort ihren Höhepunkt mit einem durchschnittlichen Bruttoverkaufspreis von 2950 Euro erreicht. Der Preis war somit sechsmal so hoch wie der durchschnittliche Preis von konventionellen Fahrrädern




Quelle: ZIV (2025)

## Anzahl verkaufter Fahrräder

Der Fahrradmarkt im Wandel: Die Anzahl der verkauften konventionellen Fahrräder sinkt, Pedelecs setzen sich durch. Insgesamt ist eine Normalisierung verkaufter Fahrräder seit dem Corona-Boom zu beobachten

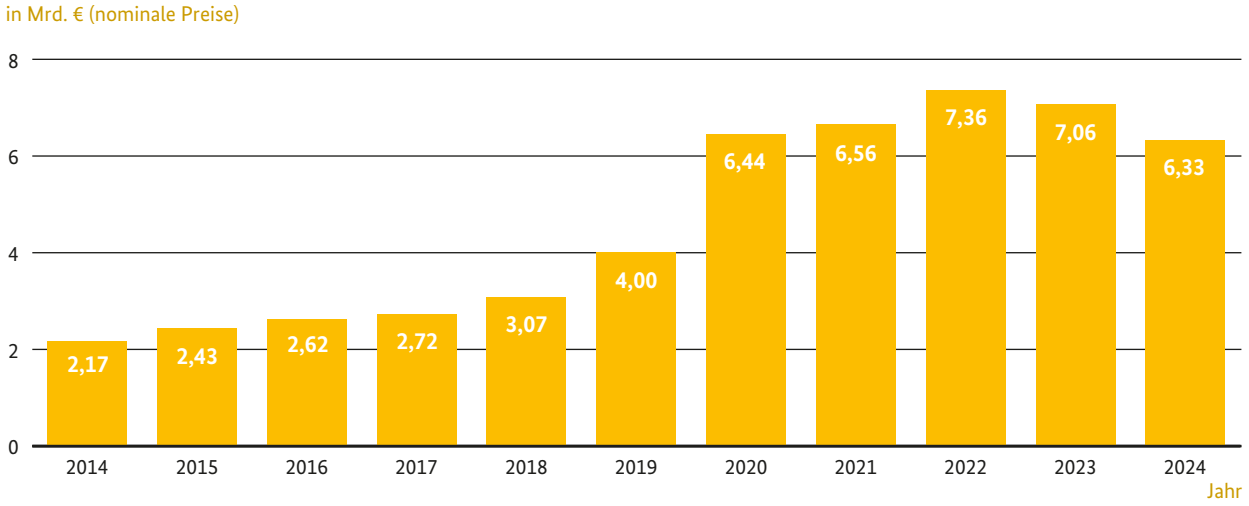



Quelle: ZIV (2025)

# Eine Tour durch die Fahrradbranche

## Umsatz von Fahrrädern in Deutschland

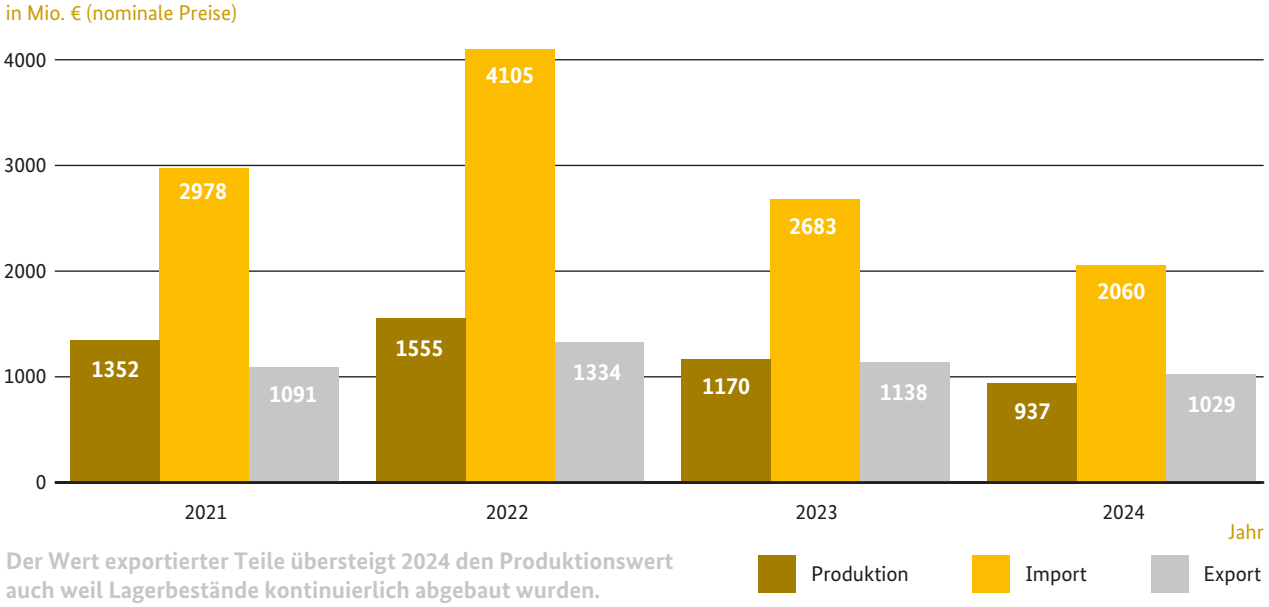
Umsatzniveau deutlich über Vor-Corona-Zeiten trotz Rückgang der Verkaufszahlen




Quelle: ZIV (2025)

## Produktion, Import und Export von Fahrradteilen in Deutschland

Importe weiterhin deutlich über Produktion – Exporte bleiben auf stabilem Niveau

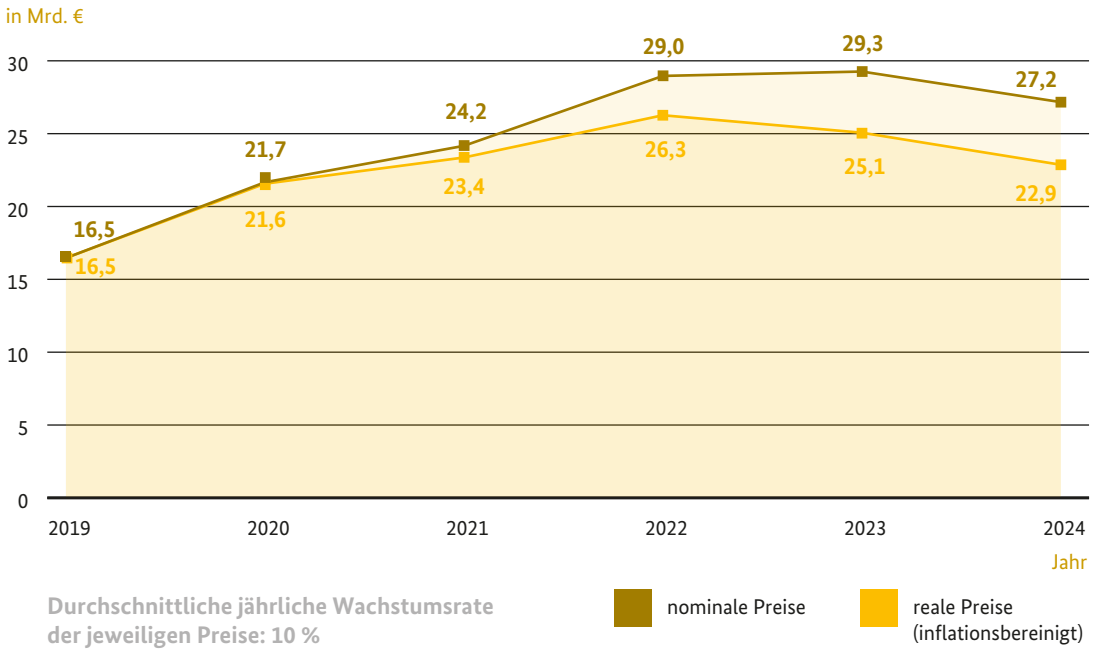



Der Wert exportierter Teile übersteigt 2024 den Produktionswert auch weil Lagerbestände kontinuierlich abgebaut wurden.

Quelle: ZIV (2025)

## Entwicklung der Unternehmensumsätze im Fahrradsektor

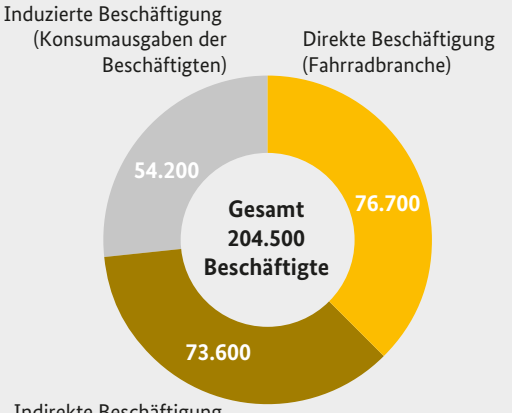
Der Umsatz der deutschen Fahrradbranche ist von 2019 bis 2024 deutlich von 16,5 Mrd. Euro auf 27,2 Mrd. Euro gewachsen. Inflationsbereinigt fällt das Wachstum kleiner aus und liegt 2024 mit 22,9 Mrd. Euro unter dem Rekordwert von 2022




Quelle: T3 Transportation Think Tank (2025)

## Beschäftigung in der Fahrradwirtschaft

Der Handel ist 2023 in der Fahrradwirtschaft der größte Sektor für Arbeitsplätze.




Quelle: T3 Transportation Think Tank (2025)

### Direkte, indirekte und induzierte Beschäftigung

Die Beschäftigung in der Fahrradbranche lassen sich in drei Kategorien unterscheiden:

**Direkte Beschäftigung** umfasst Arbeitsplätze bei Herstellern, im Handel und bei Dienstleistern der Fahrradbranche, die unmittelbar mit der Produktion, dem Vertrieb und der Bereitstellung von Fahrrädern und Pedelecs befasst sind.

**Indirekte Beschäftigung** entsteht in vor- und nachgelagerten Branchen, etwa durch Aufträge an Zulieferer, Logistikfirmen oder Werbedienstleister.

**Induzierte Beschäftigung** resultiert aus den Konsumausgaben der direkt und indirekt Beschäftigten.

© AdobeStock/Sergey Ryzhov

# Auf Förderwegen:
# Förderung des Radverkehrs




Die Förderung des Radverkehrs ist ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Sie trägt nicht nur zur Erreichung von Klimazielen und einer lebenswerten Stadt- und Regionalentwicklung bei, sondern stärkt auch eine gesunde, kostengünstige und platzsparende Mobilitätsform.

Wie wichtig den Menschen das Thema ist, zeigen aktuelle Erhebungen: Laut der repräsentativen Umfrage „Fahrrad-Monitor 2023“ wünschen sich 46 Prozent der Bevölkerung, künftig häufiger das Fahrrad zu nutzen – und das unabhängig vom Alter oder Wohnort (Sinus 2023). Gleichzeitig spiegeln Befragungsinstrumente wie der ADFC-Fahrradklima-Test vielerorts noch ein durchwachsenes Bild der aktuellen Bedingungen wider. Zwar macht Radfahren in vielen Städten Spaß, doch mangelt es teils an durchgängiger, sicherer Infrastruktur, Rücksichtnahme im Straßenverkehr oder Maßnahmen gegen Falschparken auf Radwegen.

Ein Blick auf die politischen Rahmenbedingungen zeigt: Alle Bundesländer verfügen inzwischen über eigene Radverkehrsstrategien oder integrierte Verkehrsstrategien mit Radverkehrsschwerpunkt, in denen sie Ziele, Zuständigkeiten und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs festlegen. Sei es durch Investitionen in die Infrastruktur, Förderprogramme für Kommunen oder die Entwicklung landesweiter Netze und Standards.

Zudem hat auch die nationale Förderpolitik für den Radverkehr in Deutschland in den letzten Jahren deutlich an Breite und Tiefe gewonnen. Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 3.0 verfolgt die Bundesregierung eine gesamtgesellschaftliche Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland mit dem Ziel, den Radverkehr sowohl infrastrukturell als auch konzeptionell zu stärken, seine Verzahnung mit anderen Verkehrsträgern zu verbessern und innovative Lösungen zu erproben. Eine umfangreiche Darstellung der geförderten Projekte kann online beim Ministerium abgerufen werden (BMV 2025c).

## Radverkehrsstrategien der Bundesländer

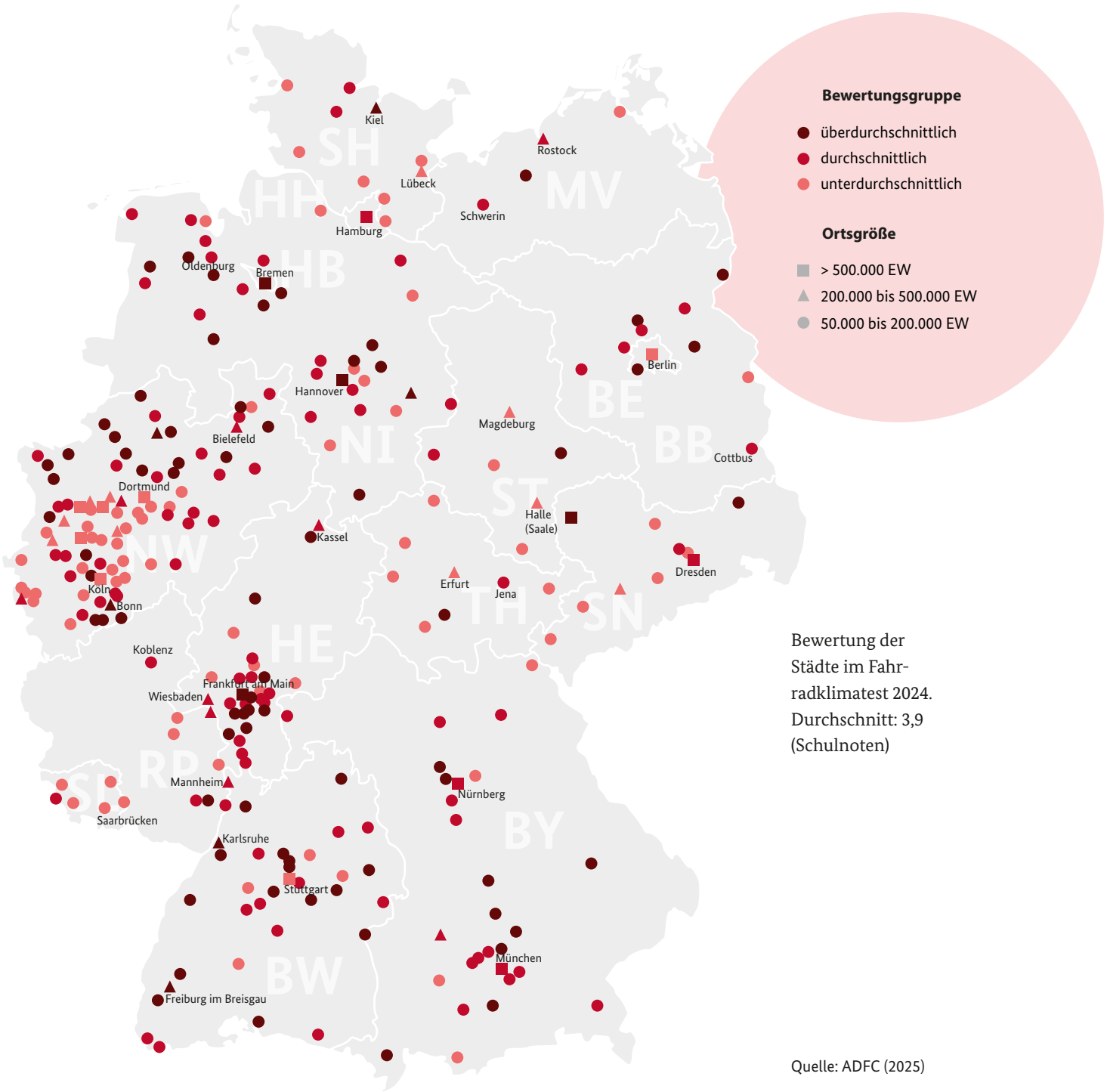
Die Strategien der Bundesländer zum Radverkehr befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungsphasen – ein Zeichen dafür, dass vielerorts noch Spielraum für ambitionierte Zielsetzungen und strategische Weiterentwicklung besteht

| Bundesland | Titel | Erscheinungsjahr | Ziel: Reduzierung Radverkehrstote | Ziel: Modal Split-Wege Anteil des Radverkehrs | Zielhorizont | Seitenanzahl | Bundesländer mit AGFK (Kommunale Arbeitsgemeinschaften für Fuß- und Radverkehr) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Baden-Württemberg** | RadSTRATEGIE Baden-Württemberg - Umsetzungsprogramm 2025–2030 | 2025 | 40% | 20% | 2030 | 57 | Ja |
| **Bayern** | Radverkehrsprogramm Bayern 2025 - Eine Halbzeitbilanz | 2021 | | 20% | 2025 | 36 | Ja |
| **Berlin** | Radverkehrsplan des Landes Berlin (RVP) | 2021 | 100% | 23% | 2030 | 86 | Nein |
| **Brandenburg** | Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg | 2023 | 100% | 20% | 2030 | 88 | Ja |
| **Bremen** | Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 | 2014 | 100% | | 2025 | 192 | Ja |
| **Hamburg** | Fortschrittsbericht 2018 - Bündnis für den Radverkehr - Radverkehrsstrategie für Hamburg | 2018 | | 25% | 2018 | 239 | Nein |
| **Hessen** | Hessen Strategie Mobilität 2035 | 2018 | 100% | | 2035 | 60 | Ja |
| **Mecklenburg-Vorpommern** | Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern | 2018 | | | 2020 | 148 | Ja |
| **Niedersachsen** | Radverkehr neu denken - Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen | 2021 | 20% | 20% | 2025 | 36 | Ja |
| **Nordrhein-Westfalen** | Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG) | 2022 | 100% | 25% | | 57 | Ja |
| **Rheinland-Pfalz** | Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030 | 2021 | 100% | 15% | 2030 | 252 | Ja |
| **Saarland** | Radverkehrsplan für das Saarland | 2011 | | | | 141 | Ja |
| **Sachsen** | Radverkehrskonzeption Sachsen 2019 | 2019 | 40% | | | 113 | Ja |
| **Sachsen-Anhalt** | LRVP 2030 Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt | 2021 | 100% | | 2030 | 128 | Ja |
| **Schleswig Holstein** | „Ab aufs Rad im echten Norden“ - Radstrategie Schleswig-Holstein 2030 | 2020 | 30% | 30% | 2030 | 64 | Ja |
| **Thüringen** | Thüringen steigt auf - Radverkehrskonzept 2.0 für den Freistaat Thüringen | 2018 | 100% | 15% | 2030 | 61 | Ja |

Quellen: Baden-Württemberg: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025); Bayern: Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2018); Berlin: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2021); Brandenburg: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (2023); Hamburg: Freie und Hansestadt Hamburg (2018); Bremen: Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (2014); Hessen: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2018); Mecklenburg-Vorpommern: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung (2018); Niedersachsen: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (2021); Nordrhein-Westfalen: Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2022); Rheinland-Pfalz: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (2021); Saarland: Landesbetrieb für Straßenbau Saarland (2011); Sachsen: Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz (2019); Sachsen-Anhalt: Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (2021); Schleswig-Holstein: Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein (2020); Thüringen: Freistaat Thüringen (2018)

## Fahrradklima in deutschen Kommunen

Überdurchschnittliches Fahrradklima in vielen Kommunen, das Gesamtbild bleibt dennoch gemischt




Bewertung der Städte im Fahrradklimatest 2024. Durchschnitt: 3,9 (Schulnoten)

Quelle: ADFC (2025)

**Info**

Der Fahrradklimatest ist eine vom ADFC durchgeführte Befragung. Fahrradfahrende werden dazu aufgerufen, die Fahrradfreundlichkeit ihrer Wohnorte zu bewerten.

Die Ergebnisse des Fahrradklimatest zeigen einen Zufriedenheits-Durchschnittswert von 3,9, während die MiD mit 2,9 eine deutlich bessere Bewertung angibt (MiD 2023). Dieser Unterschied lässt sich vor allem durch unterschiedliche Erhebungsmethoden, Befragungszeiträume und Fragestellungen erklären.

# Glossar

| | |
|---|---|
| **ADFC** | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. |
| **AGFK** | Kommunale Arbeitsgemeinschaften Fuß- und Radverkehr |
| **EW** | Einwohnerinnen und Einwohner |
| **GDV** | Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. |
| **Intermodal** | Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Wegstrecke |
| **km** | Kilometer |
| **MiD** | Mobilität in Deutschland: repräsentative Erhebung zum Mobilitätsverhalten in Deutschland. Erhebungen in den Jahren 2002, 2008, 2017 und 2023 |
| **Mio.** | Millionen |
| **MIV** | Motorisierter Individualverkehr |
| **Modal Split** | Anteile der Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen (Verkehrsmittelwahl) |
| **Mrd.** | Milliarden |
| **ÖPNV** | Öffentlicher Personennahverkehr |
| **ÖV** | Öffentlicher Verker |
| **Multimodal** | Die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für verschiedene Wege |
| **Pedelec** | Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und 250 Watt Leistung |
| **Pkw** | Personenkraftwagen |
| **Verkehrsaufkommen** | Absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Wege (z. B. pro Tag oder Jahr) |
| **Verkehrsleistung** | Absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer (z. B. pro Tag oder Jahr) |
| **ZIV** | Zweirad-Industrie-Verband e.V. |

# Quellenverzeichnis


ADFC 2023 – ADFC-Radreiseanalyse 2023. Radreisejahr 2022, Berlin.

ADFC 2024 – ADFC-Radreiseanalyse 2024. Radreisejahr 2023, Berlin.

ADFC 2025 – ADFC-Fahrradklima-Test 2024. Ergebnistabelle, Berlin. Online verfügbar unter https://fahrradklima-test.adfc.de/, zuletzt geprüft am 17.04.2025.

Avila-Palencia, Ione; Int Panis, Luc; Dons, Evi; Gaupp-Berghausen, Mailin; Raser, Elisabeth; Götschi, Thomas et al. 2018 – The effects of transport mode use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study. In: Environment international 120, S. 199–206. DOI: 10.1016/j.envint.2018.08.002.

BALM 2025 – Radnetz Deutschland. Bundesamt für Logistik und Mobilität. Online verfügbar unter https://www.radroutenplaner-deutschland.de/veraDNetz_DE.asp, zuletzt geprüft am 22.10.2025.

BASt 2025 – Sicherung durch Gurte und andere Schutzsysteme 2024, Bericht zum Forschungsprojekt 83.0043. Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (unveröffentlicht).

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr 2021 – Radverkehrsprogramm Bayern 2025. Eine Halbzeitbilanz. Online verfügbar unter https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/stmb_radverkehrsprogramm_2025.pdf, zuletzt geprüft am 17.04.2025.

BMV 2025a – Verkehr in Zahlen 2024/2025. Bundesministerium für Verkehr. Online verfügbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen24-25-pdf.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 22.10.2025.

BMV 2025b – Längenstatistik der Straßen des überörtlichen Verkehrs. Bundesministerium für Verkehr. Online verfügbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/laengenstatistik-2024.html, zuletzt geprüft am 21.10.2025.

BMV 2025c – Förderlandkarte des BMV. Bundesministerium für Verkehr. Online verfügbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/foerderlandkarte-bmvi-iframe.html, zuletzt geprüft am 01.08.2025.

de Hartog, Johan; Boogaard, Hanna; Nijland, Hans; Hoek, Gerard 2010 – Do the health benefits of cycling outweigh the risks? In: Environmental health perspectives 118 (8), S. 1109–1116. DOI: 10.1289/ehp.0901747.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen 2014 – Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025. Online verfügbar unter https://bau.bremen.de/mobilitaet/verkehrsentwicklungsplan-5586, zuletzt geprüft am 04.07.2024.

Destatis 2025a – Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Fahrradfahrer/-innen. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Grafiken/Newsroom/2025/Interaktiv/20250424-fahrradunfaelle.html, zuletzt geprüft am 21.10.2025.

Destatis 2025b – Verkehrsunfälle 2024. Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 2024.

Freie und Hansestadt Hamburg 2018 – Fortschrittsbericht 2018 Bündnis für den Radverkehr. Radverkehrsstrategie für Hamburg. Online verfügbar unter https://www.hamburg.de/resource/blob/411650/548feed4b7a37f7cd8cdefda35dd901f/fortschrittsbericht-2018-webversion-data.pdf, zuletzt geprüft am 05.11.2025.

Freistaat Thüringen 2018 – Radverkehrskonzept 2.0. Online verfügbar unter https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/Radwege/Thueringer_Radverkehrskonzept.pdf, zuletzt geprüft am 05.11.2025.

GDV 2022 – Unfallrisiko mit dem Pedelec. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Berlin. Unfallforschung kompakt, 115. Online verfügbar unter https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/2/7/355fc37369b14ec2b28c62754689b923/GDV-Faktenblatt-Unfallrisiko-mit-dem-Pedelec-2022.pdf, zuletzt geprüft am 02.10.2024.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung 2018 – Hessenstrategie Mobilität 2035. Online verfügbar unter https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/06/Hessenstrategie_Mobilitat_2035.pdf, zuletzt geprüft am 05.11.2025.

HFC Human-Factors-Consult GmbH 2017 – Sicherheitspotentiale durch Fahrradhelme. Einordnung der Bedeutung des Fahrradhelmes bei den Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Instrumente zur Erhöhung der Helmtragequote. Endbericht

Infostelle Fahrradparken am Bahnhof 2023 – Bahn.rad.parken: Potenziale Vernetzter Mobilität. Online verfügbar unter https://radparken.info/wp-content/uploads/2024/06/webversion-15-09-23-radparken-leitfaden2023.pdf, zuletzt geprüft am 21.10.2025.

Kemen, Juliane 2016 – Mobilität und Gesundheit. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. DOI: 10.1007/978-3-658-13594-2

Landesbetrieb für Straßenbau Saarland 2011 – Radverkehrsplan für das Saarland. Online verfügbar unter https://www.fahrrad.saarland/wp-content/uploads/2020/04/LRVP_Saarland-Schlussbericht.pdf, zuletzt geprüft am 05.11.2025.

MiD 2002 – Mobilität in Deutschland 2002. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Erhebungszeitraum Dezember 2001-Dezember 2002.

MiD 2008 – Mobilität in Deutschland 2008. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Sozialwissenschaft. Erhebungszeitraum Januar 2008-April 2009.

MiD 2017 – Mobilität in Deutschland 2017. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Erhebungszeitraum Mai 2016-September 2017.

MiD 2023 – Mobilität in Deutschland 2023. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft. Erhebungszeitraum März 2023-Juli 2024.

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung 2018 – Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern. Online verfügbar unter https://www.dokumentation.landtag-mv.de/parldok/dokument/42018/integrierter_landesverkehrsplan_mecklenburg_vorpommern_ilvp_m_v.pdf, zuletzt geprüft am 05.11.2025

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg 2023 – Radverkehrsstrategie 2030 des Landes Brandenburg. Online verfügbar unter https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Radverkehrsstrategie%202030%20des%20Landes%20Brandenburg.pdf, zuletzt geprüft am 5.11.2025.

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt 2021 – LRVP 2030 Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt. Online verfügbar unter https://mid.sachsen-anhalt.de/fileadmin/Bibliothek/Politik_und_Verwaltung/MLV/MID/Infrastruktur/Radverkehr/LRVP-2030/LRVP_2030_02-2021.pdf, zuletzt geprüft am 5.11.2025.

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2022 – Aktionsplan des Landes Nordrhein-Westfalen zum Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz. Online verfügbar unter https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Fachthemen/Nahmobilitaet/aktionsplan-fahrrad-und-nahmobilitaetsgesetz.pdf, zuletzt geprüft am 5.11.2025.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2025 – RadSTRATEGIE Baden-Württemberg: Umsetzungsprogramm 2025–2030. Online verfügbar unter https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/a_Radstrategie/RadStrategie_Umsetzungsprogramm_online_barrierefrei_final.pdf, zuletzt geprüft am 22.10.2025.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus Schleswig-Holstein 2020 – Radstrategie Schleswig-Holstein 2030. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/R/radverkehr/Downloads/radstrategie_Broschuere.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 5.11.2025.

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz 2021 – Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030. Online verfügbar unter https://mwvlw.rlp.de/fileadmin/08/Broschueren/Radverkehrsentwicklungsplan_RLP_2030.pdf, zuletzt geprüft am 5.11.2025.

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung 2021 – Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen. Online verfügbar unter https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/verkehrsministerium-stellt-fahrradmobilitatskonzept-vor-199008.html, zuletzt geprüft am 5.11.2025.

RKI 2025 – Gesund unterwegs. Aktive Mobilität als Gesundheitsressource. Robert-Koch-Institut (RKI) & Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Online verfügbar unter https://www.rki.de/DE/Themen/Nichtuebertragbare-Krankheiten/Lebensweise-und-Gesundheit/Aktivitaet/Aktive-Mobilitaet.pdf?__blob=publicationFile&v=5, zuletzt geprüft am 10.06.2025.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz 2021 – Radverkehrsplan des Landes Berlin. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/, zuletzt geprüft am 5.11.2025.

Sinus 2023 – Fahrrad-Monitor 2023. Langfassung. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH. Online verfügbar unter https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-langfassung.pdf?__blob=publicationFile.

Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz 2019 – Radverkehrskonzeption Sachsen 2019. Online verfügbar unter https://publikationen.sachsen.de/bdb/artikel/34066, zuletzt geprüft am 5.11.2025.

T3 - Transportation Think Tank 2025 – Branchenstudie zur Fahrradwirtschaft in Deutschland 2024. Berlin.

UBA 2022 – Aktive Mobilität - Zufussgehen und Radfahren. Kurzstudie im Rahmen des Projekts „Nachhaltige Mobilitätswende“ (NaMoW). Kurzstudie. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/dp167.pdf.

VCD 2025 – Was ist was? Pedelec, S-Pedelec, E-Bike. Verkehrsclub Deutschland e.V. Online verfügbar unter https://e-radfahren.vcd.org/ueber-uns/begriffsdefinition/, zuletzt geprüft am 01.08.2025.

Wild, Kirsty; Woodward, Alistair 2019 – Why are cyclists the happiest commuters? Health, pleasure and the e-bike. In: Journal of Transport & Health 14. DOI: 10.1016/j.jth.2019.05.008.

ZIV 2025 – Marktdaten Fahrräder und E-Bikes für 2024. Online verfügbar unter https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2025/03/ZIV-Marktdatenpraesentation-2025-fuer-GJ-2024.pdf, zuletzt geprüft am 14.04.2025.

## Impressum

**Herausgegeben von**
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstr. 2, 12489 Berlin

**Gefördert durch das**
Bundesministerium für Verkehr
aus Mitteln zur Umsetzung des
Nationalen Radverkehrsplanes

**Stand**
März 2026

**Gestaltung**
CD Werbeagentur GmbH
www.CDonline.de

Titel: Adobe Stock/JuroStock

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Modellvorhaben
NICHT-INVESTIV
Radverkehrsförderung des Bundes

DLR Institut für
Verkehrsforschung

www.bmv.de