

# RadWeg 2026-2031

---

MOBILITÄT VON  
KLIMAFREUNDLICH

MORGEN:

SICHER,

GESUND,

Positionspapier zur Landtagswahl 2026  
ADFC BADEN-WÜRTTEMBERG

## Inhaltsverzeichnis RadWeg 2026-2031

1	Schlüsselbotschaften und Forderungen im Überblick.....	1
2	Einleitung: Der RadWeg für die Legislaturperiode 2026-2031.....	4
3	Verkehrssicherheit als Querschnittsaufgabe .....	5
3.1	Respektvolles Miteinander .....	5
3.2	Sichere Infrastruktur.....	5
3.3	Durchsetzung geltenden Rechts .....	7
4	Wirtschaftsförderung für die Menschen vor Ort .....	8
4.1	Standortattraktivität durch lebendige Innenstädte.....	8
4.2	Starkes Gastgewerbe im ländlichen Raum.....	8
4.3	Starker Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg.....	9
5	Antworten auf ein überlastetes Verkehrssystem.....	11
5.1	Netzausbau.....	11
6	Prävention zur Unterstützung des Gesundheitssystems.....	12
6.1	Radverkehr spart Gesundheitskosten.....	12
6.2	Der selbstaktive Schulweg als Gesundheitsförderung .....	12
7	Potenziale zur Reduktion der Verkehrsemissionen.....	14
7.1	Klima- und Flächenschutz .....	14
8	Demokratie lebt von einer engagierten Zivilgesellschaft .....	15
8.1	Mobilität als Voraussetzung für soziale Teilhabe .....	15
8.2	Ehrenamtliches Engagement baut Brücken .....	16
9	Quellenverzeichnis .....	17

# 1 Schlüsselbotschaften und Forderungen im Überblick

## **Baden-Württemberg zukunftsfähig machen: Radverkehr als Schlüssel zur Transformation**

Der ADFC Baden-Württemberg legt zur Landtagswahl 2026 ein ambitioniertes Positionspapier vor: Mit dem „RadWeg 2026–2031“ zeigt der Verband auf, wie der Radverkehr zur tragenden Säule einer sozial gerechten, klimaresilienten und wirtschaftlich starken Mobilität werden kann. Ziel ist es, Baden-Württemberg in der kommenden Legislaturperiode zu einem echten Fahrradland weiterzuentwickeln – mit konkreten Vorschlägen für Politik und Verwaltung. Der Radverkehr ist dabei weit mehr als ein Fortbewegungsmittel: Er ist Klimaschutzinstrument, Gesundheitsfaktor, wirtschaftlicher Impulsgeber, Mittel zur sozialen Teilhabe und Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts. Doch obwohl Baden-Württemberg in vielen Bereichen des Radverkehrs bundesweit Vorreiter ist, gibt es noch viel zu tun. Die Landesregierung der kommenden Legislaturperiode steht daher in der Verantwortung, Erreichtes zu sichern und weiter auszubauen, durch verlässliche Strukturen, langfristige Investitionen und klare politische Zielsetzungen. Radverkehr bietet Antworten auf viele drängende gesellschaftliche Herausforderungen. Lassen Sie uns gemeinsam dafür sorgen, dass Baden-Württemberg durch seine Förderung zukunftsfähig voranschreitet.

## **Verkehrssicherheit: Vision Zero, volle Verantwortung**

Während die Unfälle im Straßenverkehr insgesamt weniger werden, steigen sie im Radverkehr entgegen des Gesamttrends weiter an. Gerade an Knotenpunkten und außerorts passieren überproportional viele schwere Unfälle, sehr viele beim Queren von Straßen. Hier muss auch die Verwaltung Verantwortung übernehmen, um diese oft schwierige Aufgabe zu meistern. Autofahrende halten zudem häufig weder den Mindestüberholabstand ein noch halten sie sich an Geschwindigkeitsbegrenzungen und gefährden dadurch Radfahrende. Lücken im Radnetz führen zu Unsicherheit und gefährlichen Begegnungen. Radfahrende werden häufig beleidigt oder bedroht, das Verkehrsklima auf unseren Straßen ist angespannt.

**Damit alle Menschen sicher auf dem Rad unterwegs sein können, muss die neue Landesregierung:**

- ihre Radverkehrspolitik konsequent an der Vision Zero ausrichten. Kein:e Radfahrende:r darf im Straßenverkehr schwer verletzt oder getötet werden!
- Fördermittel des Landes für den Radverkehrsausbau verstetigen.
- und damit das RadNETZ weiter systematisch ausbauen.

## **Wirtschaft und Tourismus: Der Fahrradboom braucht Struktur**

Heute kommt es mehr denn je darauf an, unsere Kommunen durch stabile Wirtschaftskreisläufe und intakte Daseinsvorsorge resilient aufzustellen. Doch Innenstädte in Baden-Württemberg stehen zunehmend unter Druck und ehemals vitale Orte werden zu Durchfahrtsgemeinden. Viele ältere Menschen, Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen können sich im eigenen Ort kaum noch versorgen. Der Radtourismus im Land boomt hingegen. Einzelhandel, Gastgewerbe und Kulturstätten profitieren von Radtourist:innen. Gleichzeitig zeigt sich auch der Fahrradmarkt zukunftsfähig, nicht zuletzt durch eine hohe Fertigungstiefe in Deutschland.

**Um die Standortattraktivität für Unternehmen und Fachkräfte zu erhöhen und den Wirtschaftsfaktor Fahrrad zu stärken, fordert der ADFC Baden-Württemberg:**

- den weiteren Ausbau von Radschnellverbindungen und deren systematische Anbindung an Unternehmensstandorte.
- den systematischen Ausbau des touristischen RadNETZ.
- die gezielte Förderung der Fahrradwirtschaft, z. B. durch steuerliche Entlastungen, Investitionssicherheit und attraktive Rahmenbedingungen insbesondere für kleine und mittelständische Unternehmen, um wirtschaftliche Resilienz und den Strukturwandel aktiv zu gestalten.

### **Klimaschutz und Lebensqualität: Radfahren lohnt sich – für alle**

Das Pedelec ist auf Strecken bis zu zehn Kilometern das schnellste Verkehrsmittel, benötigt weniger Platz und verursacht kaum Straßenschäden. Es entlastet die Straßen und schafft Raum für diejenigen, die weiterhin auf das Auto angewiesen sind. Der Clou: Bei vergleichbaren Investitionen profitieren deutlich mehr Menschen von sicherer und nutzbarer Infrastruktur. Gleichzeitig sinkt der Lärmpegel in Städten und Gemeinden, die Verkehrsemissionen gehen zurück und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigt spürbar. Davon profitieren alle Menschen, aber besonders Kinder, Ältere, Menschen mit Behinderung, Frauen und Menschen mit Migrationsgeschichte – also jene, für die die Hürden zum Radfahren bislang hoch sind. Wo sichere Radwege existieren, können die Menschen selbstbestimmt, zügig und sicher unterwegs sein – ob im Alltag, in der Freizeit oder auf dem Weg zur Arbeit. Außerdem: Jeder Kilometer, der mit dem Rad statt mit dem Auto zurückgelegt wird, schont das Klima und schützt die Böden in Städten und Gemeinden. Ein starker Radverkehr bedeutet also auch weniger CO<sub>2</sub>, mehr Grün und mehr Lebensqualität.

**Damit die Aufenthaltsqualität in unseren Städten und Gemeinden steigt, braucht es:**

- konsequenten Flächenschutz durch die Umnutzung von vorhandenen Verkehrsflächen.
- gezielte Programme für fahrradfreundlichen Einzelhandel, hitzerobuste und begrünte Stadträume sowie eine Überprüfung klassifizierter Hauptverkehrsachsen zugunsten lebendiger, sicherer und lebenswerter Stadtzentren.
- die Orientierung der Verkehrspolitik auf Landes-, Kreis- und kommunaler Ebene am Menschen statt am Auto.

### **Gesundheit: Radfahren macht gesund und spart bares Geld!**

Rund die Hälfte aller Pendelwege in Deutschland sind unter zehn Kilometer lang, werden aber primär mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Dabei senkt Radfahren nachweislich das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Krebs, dafür reicht eine halbe Stunde radeln am Tag schon aus. Mitarbeitende, die regelmäßig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, weisen deutlicher weniger Krankheitstage auf als Auto- oder Bahnpendler:innen. Nicht nur Unternehmen profitieren von sinkenden Krankheitskosten. Auch gesamtgesellschaftlich zahlen alle weniger für Unfälle, Krankheit, Infrastruktur und Klimafolgen.

**Der ADFC fordert daher von der neuen Landesregierung:**

- die Verstärkung der Förderung von nachhaltigem betrieblichem Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Kommunen.

- die Erhaltung der kostenlosen Fahrradmitnahme im Nahverkehr in Baden-Württemberg.

### **Ehrenamt und Demokratie: Fahrradmobilität ist Teilhabe**

Engagement für den Radverkehr ist gelebte Demokratie. Der ADFC Baden-Württemberg lebt vom Einsatz seiner rund 1.000 Ehrenamtlichen – sie organisieren Fahrsicherheitskurse, beteiligen sich an Planungsprozessen, betreiben Öffentlichkeitsarbeit und stehen für eine solidarische Verkehrswende. Engagement braucht starke Vereine, faire Bedingungen, finanzielle Unterstützung und politische Wertschätzung. Gleichzeitig ist Mobilität auch Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe – sei es im ländlichen Raum, für Menschen mit geringem Einkommen, Menschen ohne Führerschein oder für Neuzugewanderte. Wer Rad fahren kann, ist mobil, unabhängig und aktiv – schon im Kindesalter. Gute Radwege ermöglichen es Kindern, selbstständig zur Schule zu fahren, und fördern damit ihre Bewegung, Sicherheit und Eigenständigkeit. Für viele Menschen ist das Fahrrad zudem das günstigste Verkehrsmittel – eine faire Mobilitätsform, die niemanden ausschließt. Radverkehrspolitik ist deshalb auch Sozialpolitik.

### **Die neue Landesregierung muss daher:**

- Vereine und zivilgesellschaftliche Organisationen als verlässliche Partner in Infrastrukturprojekte, Bildungsprogramme oder Beratungsangebote einbinden.  
Demokratie lebt vom Mitmachen!
- gezielte Maßnahmen fördern, die die Schulwege sichern und die aktive Mobilität bei Kindern stärken.

## 2 Einleitung: Der RadWeg für die Legislaturperiode 2026-2031

Baden-Württemberg ist bekannt für Erfindergeist und Wohlstand. Doch der Industriestandort ist angeschlagen und braucht neue Visionen. Die nächste Landesregierung hat die Chance, Baden-Württemberg wie nie zuvor als Fahrradland zu profilieren – aus ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Sicht. Dafür gilt es, die Potenziale des Radverkehrs gezielt auszuschöpfen: für mehr Sicherheit im Straßenverkehr, für Klimaschutz und für eine höhere Lebensqualität.

Die Vision Zero bleibt die Zielvorgabe – noch immer sterben zu viele Radfahrende im Straßenverkehr. Und auch um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, braucht es die Förderung des Radverkehrs.

Denn Radverkehr stärkt den Tourismus und den ländlichen Raum, schafft Teilhabe für Kinder, Senior:innen und Menschen mit geringem Einkommen, reduziert Lärm, fördert die Gesundheit und entlastet die öffentliche Infrastruktur. Für 11 Prozent der Menschen in Baden-Württemberg ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel im Alltag (MiD 2023). Bundesweit nutzen 39 Prozent regelmäßig das Rad, und knapp die Hälfte möchte künftig noch häufiger aufs Rad steigen (Jurczok et al. 2023). Die aktuelle Landesregierung von Baden-Württemberg hat sich ambitionierte Ziele gesetzt: Bis 2030 soll der Radverkehrsanteil 20 Prozent betragen, und mindestens 20 Radschnellverbindungen sollen in Baden-Württemberg umgesetzt sein. Radfahren soll damit ein weit verbreitetes und selbstverständliches Verkehrsmittel darstellen. Um die eigene Gesundheit zu stärken, um ohne Auto selbstständig mobil zu sein oder um Stau zu vermeiden: Das Fahrrad ist für viele Bedarfe ein gesundes und klimafreundliches Mittel der Wahl, in der Großstadt genauso wie auf dem Land. Die richtigen Voraussetzungen erleichtern diesen Weg.

Der Grundstein dafür ist gelegt – darauf muss nun aufgebaut werden. Eine Analyse des Fraunhofer-Instituts zeigt: Der Radverkehrsanteil auf den Wegen bis 30 Kilometer kann bundesweit verdreifacht werden – im ländlichen wie im urbanen Raum (Fraunhofer 2024). Dafür braucht es von der kommenden Landesregierung klare Signale und entschlossenes Handeln: Ja, Radverkehr liegt uns am Herzen! Das Fahrrad ist längst kein Nischenthema mehr, sondern in allen gesellschaftlichen Gruppen, politischen Lagern und Altersklassen ein relevantes Verkehrsmittel für Alltag und Freizeit. Radverkehr geht uns alle an.

Wer in Radverkehr investiert, spart bei Unfall-, Gesundheits- und Infrastrukturkosten – und gewinnt zugleich an Attraktivität für Fachkräfte, Unternehmen und Gäste im Land. All das sind gute Gründe, die Radverkehrsförderung prominent in den Parteiprogrammen und im nächsten Koalitionsvertrag zu verankern.

**Das Ziel ist klar:** Die neue Landesregierung darf den eingeschlagenen Kurs nicht verlassen – der Radverkehr muss weiterhin gezielt gestärkt werden.

**Der ADFC Baden-Württemberg** setzt sich als größte Interessensvertretung der Radfahrenden im Land mit Nachdruck für eine nachhaltige und soziale Verkehrswende ein. Mit diesem Positionspapier zeigen wir auf, welche Maßnahmen notwendig sind, um den Radverkehr in der kommenden Legislaturperiode entscheidend voranzubringen – für gesunde Menschen, starke Kommunen und ein klimafreundliches Baden-Württemberg.

### 3 Verkehrssicherheit als Querschnittsaufgabe

Seit 2014 steigen die in Baden-Württemberg mit dem Rad gefahrenen Kilometer kontinuierlich an, von rund 13,2 Millionen Kilometern pro Tag auf rund 15,9 Millionen Kilometer pro Tag im Jahr 2024 (MiD 2023). Gleichzeitig schwankt die Zahl der getöteten Radfahrenden von Jahr zu Jahr zwischen 42 und 75 getöteten Menschen (Statistisches Landesamt 2025). Die Zahl der Verkehrstoten insgesamt sinkt, doch die Zahl verunglückter Radfahrenden steigt entgegen dem allgemeinen Trend seit Jahren an. Diese Entwicklung zeigt deutlich: Politik, Verwaltung, Behörden und alle Verkehrsteilnehmende tragen gemeinsam Verantwortung für sichere Bedingungen im Straßenverkehr.

**Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der künftigen Landesregierung...**

...die konsequente Orientierung der Verkehrspolitik an der Vision Zero.

#### 3.1 Respektvolles Miteinander

Wir alle sind auf Mobilität angewiesen, doch es ist eng geworden auf den Straßen im Land. Anstatt die Raumaufteilung gemeinsam auszuhandeln, wird mehr übereinander als miteinander gesprochen. Gegensätzliche Meinungen verhärten sich. Täglich erfahren wir, dass Radfahrende nicht nur zu eng überholt werden, sondern auch angehupt, beleidigt, bespuckt, bedroht. Radfahrende sind oft allen möglichen Anfeindungen ausgesetzt. Auch im Falle von Unfällen machen Radfahrende immer wieder die Erfahrung, dass vorgefertigte Urteile zu ihren Lasten gefällt und öffentlich kommuniziert werden. Solche Erlebnisse sind nicht nur belastend, sondern verunsichern Bürger:innen. Sie verhindern, dass Menschen aufs Fahrrad steigen. Denn nur wer sich sicher und akzeptiert fühlt, nutzt häufig das Fahrrad, gewinnt dadurch Fahrerfahrung und Selbstbewusstsein und bewegt sich sicher und souverän im Straßenverkehr.

Daher muss das Fahrrad sichtbarer werden. Denn wenn Radverkehr durch Beschilderungen, Wege und viele Menschen auf dem Fahrrad vor Ort präsent ist und zur Normalität gehört, wird dieser nicht als unvorhergesehener Störfaktor auf der Straße zur Zielscheibe aufgetauter Emotionen.

**Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...dass sie ein gutes Miteinander im Verkehr durch eine Kommunikation seitens Politik und Verwaltung auf kommunaler, Kreis- und Landesebene unterstützt. Die Botschaft ist einfach: Mit der Präsenz von Radverkehr gewinnen alle. Das Verkehrssystem wird durch den Radverkehr entlastet, weniger Kfz-Parkplätze werden benötigt, es wird leiser und die Lebensqualität vor Ort steigt. Der Fokus muss auch auf der Entwicklung von Rollenbildern für junge Menschen liegen, die nicht Risikobereitschaft, sondern Hilfsbereitschaft und Miteinander proklamieren.

#### 3.2 Sichere Infrastruktur

Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad- und Autoverkehr führen zu gefährlichen Überholmanövern und bergen Unfallrisiken. Fahrräder haben keine Knautschzone und ziehen bei einem Zusammenstoß immer den Kürzeren. Bei den tödlichen Unfällen zwischen Rad und Auto tragen zum großen Teil entweder Autofahrende die Schuld - oder eine Mischung aus

fehlender Radinfrastruktur, einem hohen Verkehrsaufkommen und hohen Geschwindigkeiten des Pkw-Verkehrs führt zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, die dann unter Umständen nicht mehr richtig reagieren können. Vor allem beim Queren von Straßen werden Unfälle verkehrsrechtlich den Radfahrenden angelastet, selbst dann, wenn eine Überquerung ohne Hilfe von Infrastruktur kaum sicher zu schaffen ist (Zimmermann 2025). Autos haben einen langen Bremsweg, sind schwer und beim Blick in den Spiegel kann ein ‚Hindernis‘ schnell übersehen werden. Andersherum muss bei schnellem Autoverkehr eine sehr lange Strecke überblickt werden, wenn Radfahrende ohne infrastrukturelle Unterstützung in Straßen einbiegen oder diese queren möchte. Im Gegensatz dazu haben Fahrräder ein deutlich geringeres Potenzial, andere in Gefahr zu bringen. Sie sind leicht und fahren aus eigenem Antrieb selten schneller als 30 km/h.

In Baden-Württemberg passieren rund ein Viertel aller Radunfälle mit Schwerverletzten außerorts, bilden aber die Hälfte der Unfälle mit Getöteten ab (Zimmermann 2025). Hier sind vor allem an Pendelstrecken dringend flächendeckende Rad(schnell)verbindungen, sichere straßenbegleitende Radwege und sichere Querungen von Nöten. Denn sehr viele Unfälle passieren beim Queren. Eine flächendeckende Erfassung aller relevanter Querungsstellen im RadNETZ und eine Strategie zu deren Sicherung würden die Unfallfallzahlen im Radverkehr enorm senken. Ein spezifisches Förderprogramm zur systematischen Absicherung von Querungsstellen würde die Entschärfung der Gefahrenstellen um ein Vielfaches beschleunigen.

Gleichzeitig muss auch die Infrastruktur innerorts verbessert werden. Radfahrende weichen aufgrund fehlender Infrastruktur immer wieder auf den Gehweg aus, damit sie keinen gefährlichen Abbiege- oder Überholmanövern von Autos ausgesetzt sind - woraus neue Konflikte entstehen. Rad- und Fußverkehr darf jedoch nicht gegeneinander ausgespielt werden. Es braucht sichere Wege für alle. Auch Ampelschaltungen und Kreuzungen sind häufig nicht auf den Radverkehr abgestimmt. Lange Wartezeiten oder unabgestimmte Grünphasen zwingen Radfahrende dazu, sich andere Wege zu suchen oder Verkehrsregeln zu brechen. Auch die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr kann dabei helfen, Lücken im Radnetz zu schließen und Menschen durch kürzere Wege zum Umstieg aufs Rad zu motivieren. Das unvorhersehbare Verhalten motorisierter Verkehrsteilnehmender aufgrund fehlender sicherer, getrennter Infrastruktur führt zu Unsicherheit und Konfliktsituationen. Menschen im Auto fahren umsichtiger, wenn Radinfrastruktur sichtbar und kalkulierbar ist. Menschen auf dem Fahrrad müssen nicht im Mischverkehr fahren oder auf Fußwege ausweichen, wenn sie sichere Wege vorfinden. Eine gute Radinfrastruktur stärkt so die Verkehrssicherheit für alle.

#### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...eine gezielte Stärkung der Radinfrastruktur vor Ort. Ob Fahrradbrücken oder gute Abstellanlagen als kommunale Vorzeigeprojekte oder sichere Querungen und die Beseitigung von Gefahrenstellen: Infrastruktur schafft Sichtbarkeit und damit auch Sicherheit. Für die Gewährleistung der Planungssicherheit bedarf es einer langfristigen Absicherung der Fördermaßnahmen für Radverkehr vor Ort sowie die Privilegierung nachhaltiger Mobilitätsprojekte durch vereinfachte Verfahren hin zu einer integrierten Verkehrsplanung innerorts und außerorts.

### 3.3 Durchsetzung geltenden Rechts

Damit Verkehrssicherheit nicht nur ein Ziel, sondern gelebte Realität wird, müssen geltende Verkehrsregeln konsequent durchgesetzt werden. Dazu gehört, dass Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts nicht nur ermöglicht, sondern in der Breite umgesetzt wird – und in der Praxis als tatsächliche Höchst- und nicht als unverbindliche Richtgeschwindigkeit gelebt wird. Auch die Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Überholabstands von 1,5 Metern innerorts und 2 Metern außerorts muss stärker in das Bewusstsein von Autofahrenden rücken und von Seiten der Ordnungsbehörden stärker kontrolliert werden.

Um den Mindestüberholabstand sichtbar zu machen, sollte an jedem Grenzübergang in die Bundesrepublik Deutschland und an jeder Autobahn- oder Kraftfahrstraßenausfahrt ein Verkehrszeichen hängen, welches darüber informiert. An allen Außerorts-Straßen ohne geeigneten Radweg muss Tempo 70 gelten, insbesondere dort, wo die Radroute die Straße quert oder auf ihr verläuft. Der Radweg darf sich auch abseits der Straße befinden, sofern er gleichwertig und alltagstauglich ist. An Gefahrenstellen (z.B. schmale Straßen mit unübersichtlichen Kurven und Steigungen) müssen angepasste Geschwindigkeitsbegrenzungen beschildert und deren Einhaltung kontrolliert werden.

Gleiches gilt für das ordnungsgemäße Parken: Wer Radwege, Gehwege oder Kreuzungsbereiche blockiert, begeht kein Kavaliersdelikt, sondern gefährdet andere massiv. Hier sind kommunale Ordnungsämter ebenso gefragt wie die Polizei.

#### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...dass das Innenministerium die Polizei im Land gezielt schult und dafür sensibilisiert, welche Gefahren für Radfahrende durch die Missachtung von Verkehrsregeln entstehen. Gleichzeitig setzt sich der Fahrradverband dafür ein, dass auch Radfahrende die Verkehrsregeln einhalten und wirbt bei seinen Mitgliedern und Aktiven immer wieder dafür. Sicherheit im Straßenverkehr ist eine gemeinsame Verantwortung.

## 4 Wirtschaftsförderung für die Menschen vor Ort

Globale Wirtschaftskreisläufe sind aktuell durch politische Instabilitäten großen Unsicherheiten ausgesetzt. Es kommt jetzt darauf an, unsere Kommunen langfristig resilient aufzustellen. Dafür sind stabile Wirtschaftskreisläufe und eine intakte Daseinsvorsorge erforderlich.

### 4.1 Standortattraktivität durch lebendige Innenstädte

Innenstädte in Baden-Württemberg stehen zunehmend unter Druck: Der Onlinehandel und veränderte Einkaufsgewohnheiten, begünstigt durch die Automobilisierung, setzen insbesondere kleineren Kommunen zu. Immer mehr Menschen fahren mit dem Auto durch ihre Wohnorte hindurch, um in nahegelegenen Mittel- oder Oberzentren einzukaufen – dort, wo großzügige Parkplätze den Zugang zu mehreren Großmärkten erleichtern. Die Folge: Viele Orte entwickeln sich zu reinen Schlaf- oder Durchfahrtsgemeinden oder werden zu überdimensionierten Kfz-Parkflächen. Unter der fehlenden Nahversorgung leidet nicht nur die alternde Gesellschaft, sondern auch die Aufenthaltsqualität und die Standortattraktivität für Unternehmen und Fachkräfte.

Der Radverkehr bietet eine echte Chance, Kommunen zu beleben: Wer im Alltag mit dem Fahrrad unterwegs ist, erledigt seine Einkäufe häufiger im eigenen Ort, stärkt dabei den lokalen Handel und hält für ein Gespräch am Wegesrand an. Studien zeigen keine Umsatzrückgänge durch Verkehrsberuhigungen. Im Gegenteil: Die Stadt wird wieder erlebbar – als Ort der Begegnung, der Nahversorgung und der Lebensqualität (Deutsches Institut für Urbanistik 2025). Der tägliche Austausch auf dem Markt, in der Bäckerei oder im örtlichen Café vertreibt Einsamkeit – mit spürbaren Folgen für das Gemeinschaftsleben und das Gesundheitswesen (siehe Punkt 6). Vor allem junge, ältere oder nicht motorisierte Menschen behalten den Zugang zu wohnortnaher Versorgung und sozialer Teilhabe. Immerhin haben 35 Prozent der Bevölkerung in Deutschland keine Fahrerlaubnis (Kraftfahrt-Bundesamt 2025). Dafür sind auch eine gute Infrastruktur sowie Abstellanlagen im Bereich des Einzelhandels notwendig. Von all dem profitiert nicht nur das Gewerbe, sondern die Kommune als Ganzes, nicht zuletzt durch mehr Steuereinnahmen.

#### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...dass in Städten nicht Autos, sondern Menschen den Ton angeben. Zur Förderung vitaler Innenstädte sind Orte mit begrünten, trotz Sommerhitze kühlen Straßen, lebendigen Plätzen und einem respektvollen Miteinander essenziell. Gezielte Programme wie die eines fahrradfreundlichen Einzelhandels müssen gefördert werden. Weiterhin ist das Netz an Hauptverkehrsstraßen zu überdenken, um durch Neuklassifizierungen Durchfahrtsschneisen zu reduzieren. Kommunizieren Sie Ihre Visionen – Transformation braucht vorstellbare Zukunftsbilder!

### 4.2 Starkes Gastgewerbe im ländlichen Raum

Neben dem Einzelhandel profitieren auch das Gastgewerbe und Kulturstätten flächendeckend vom Radverkehr. Touristischer Radverkehr hat in den letzten Jahren enorm zugenommen und ist ein wichtiger ökonomischer Faktor vor allem im ländlichen Raum. Im Jahr 2023 entfielen in Baden-Württemberg über 19 Millionen Übernachtungen in Betrieben auf den Radtourismus –

das ist ein Drittel aller touristischen Übernachtungen (Statistisches Landesamt 2024). Es wurde insgesamt ein Umsatz von über zwei Milliarden Euro mit dem Radtourismus generiert (Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr 2024). Davon profitieren vor allem ländliche Regionen: Denn bei Radtourist:innen ist der Weg das Ziel. Ob Brauereien, Eisdielen oder Pensionen – Radfahrende verschnauften nicht nur in der Heidelberger Innenstadt oder am Titisee, sondern in vielen kleinen Ortschaften entlang des Radnetz Baden-Württemberg. Allein bei Tagesausflügen mit dem Fahrrad wurden im Jahr 2023 in ganz Deutschland ca. 14-15 Mrd. Euro ausgegeben (ADFC 2024).

#### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...den Radtourismus weiter zu stärken. Dazu müssen die 21 Landes-Radfernwege zu einem dichten und attraktiven Netz zusammen mit dem ÖPNV und entsprechenden Mitnahmemöglichkeiten ausgebaut werden. Hier muss besonders eine Ost-West Achse zwischen der Region Ulm und dem Schwarzwald geschaffen werden. In ländlichen Regionen erfüllen diese Wege ebenso touristische Bedarfe wie auch alltägliche Pendelzwecke. Denn touristische Routen werden nicht nur von außerhalb genutzt – auch Einwohner:innen aus Baden-Württemberg nutzen diese in Alltag und Freizeit! Touristische Routen für Familien müssen daher an die hohen Anforderungen des Alltagsnetzes angepasst werden. Grundsätzlich können dazu die Alltagsrouten aus dem RadNETZ verwendet werden. Das touristische Potenzial von Seitentälern und auf Berge kann durch straßenbegleitende Wege erschlossen werden und darf nicht ausschließlich über steile Wirtschaftswege erfolgen. An längeren touristisch unattraktiven Abschnitten der Radfernwege, z.B. entlang stark befahrener Straßen oder durch große Industriegebiete, sollten Alternativrouten ergänzt werden. Touristische Begleitinfrastruktur wie Rastplätze und Trinkwasserbrunnen ist zu ergänzen und fahrradfreundliche Maßnahmen der Gastronomie sind zu fördern. Das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor muss dazu in den Blick genommen und seine Potenziale ausgeschöpft werden.

### **4.3 Starker Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg**

Der Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg steht unter Druck. Im Gegensatz zum Absatzrückgang in der deutschen Automobilwirtschaft hat sich der Fahrradmarkt in Deutschland nach den hohen Verkaufszahlen während der Corona-Pandemie nun auch auf einem hohen Niveau stabilisiert. Der Fahrradmarkt in Deutschland zeigt sich zukunftsfähig und resilient. Besonders der E-Bike-Sektor verzeichnet weiterhin starkes Wachstum und setzt damit ein deutliches Zeichen: Während andere Branchen noch nach Lösungen für die Mobilität von Morgen suchen, ist das Fahrrad längst angekommen – elektrisch, effizient und alltagstauglich.

Hinzu kommt: Im Unterschied zu vielen anderen Industriezweigen verfügt die Fahrradbranche über eine hohe Fertigungstiefe am Standort Deutschland. Das Qualitätssiegel „Made in Germany“ ist insbesondere in fahrradaffinen Ländern wie den Niederlanden stark nachgefragt. Auch der Markt für Lastenräder entwickelt sich dynamisch und bietet weitere wirtschaftliche Impulse.

Angesichts dieser Entwicklungen wird deutlich: Der Radverkehr ist nicht nur eine ökologische und gesundheitliche Bereicherung – er ist auch ein wirtschaftliches Zukunftsfeld, das gezielte politische Unterstützung verdient. In Deutschland sind aktuell 76.700 Menschen direkt in Handel, Herstellung und Dienstleistung rund ums Fahrrad beschäftigt mit einem Umsatz von

27 Milliarden Euro (Zukunft Fahrrad & Transportation Think Tank 2025). 491.000 Arbeitsplätze sowie 47 Milliarden Euro Umsatz (im Jahr 2023) werden insgesamt durch den Wirtschaftsfaktor Fahrrad gesichert (Zukunft Fahrrad & Transportation Think Tank 2024). Davon entfallen 284.000 Stellen auf den Fahrradtourismus. Am Standort Baden-Württemberg sind unterschiedliche Unternehmen auf das Fahrrad spezialisiert wie die Firmen Magura, Pinion, KED, Bosch eBike Systems, Shimano, Focus Bikes GmbH, Merida & Centurion und viele weitere. Laut ZIV ist weiterhin keine Marktsättigung in der Fahrradindustrie absehbar (ZIV 2024).

**Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...das Wachstumspotenzial der Fahrradbranche ernst zu nehmen und Anreize zu schaffen, dies auszuschöpfen. Dafür braucht es genug Ausbildungsmöglichkeiten für Fachkräfte im Fahrradsektor. Für kleinere und mittelständische Betriebe sind Anreize notwendig, damit sie am Standort Baden-Württemberg attraktive Bedingungen vorfinden. Als Produzierende und Gewerbesteuerzahlende vor Ort sind sie das Rückgrat einer stabilen Wirtschaftsregion. Durch die Diversifizierung sind sie in Summe wesentlich stabiler als einzelne Großbetriebe. Eine langfristige Investitionssicherheit für nachhaltige Verkehrsträger entscheidet über die unternehmerische Wettbewerbsfähigkeit und Innovationen. Die Marketingstrategie des Landes hat es mit in der Hand, ob Baden-Württemberg den Strukturwandel von der großen Automobilabhängigkeit hin zu einer nachhaltigen wirtschaftlichen Transformation schafft. Die Fahrradindustrie ist dabei ein wichtiger Hebel in Richtung Diversifizierung und Resilienz. Vor allem kleine und mittelständische Betriebe sollten von steuerlichen Entlastungen und Förderanreizen profitieren.

## 5 Antworten auf ein überlastetes Verkehrssystem

Marode Brücken und kaputte Straßen belasten die öffentlichen Haushalte in Baden-Württemberg. Gleichzeitig liegen die Durchschnittsgeschwindigkeiten in deutschen Städten durch das hohe Verkehrsaufkommen sogar deutlich unter 30 km/h, z.B. bei 18 km/h in München, 21 km/h in Berlin und 23 km/h in Nürnberg und Freiburg (Statista 2025). In ganz Deutschland verursachten Staus im Jahr 2024 Kosten von 3,6 Milliarden EUR (Pishue & Kidd 2025). Fahrräder hingegen sind im städtischen Bereich auf Strecken bis zu 5 Kilometern das schnellste Verkehrsmittel, als Pedelec bis zu 10 Kilometern. Sie verbrauchen dabei deutlich weniger Platz als ein Auto und hinterlassen weder Schlaglöcher noch andere Infrastrukturschäden. Auch die Menge an Autos nimmt durch einen hohen Radverkehrsanteil ab und lässt den städtischen Feierabendverkehr besser fließen. Fahrräder machen gleichzeitig die Straßen für diejenigen frei, die aufs Auto angewiesen sind. Vor allem im Bereich des Pendelverkehrs können attraktive Rad(schnell)verbindungen den Druck von der Straße nehmen und volkswirtschaftliche Kosten verhindern. Der Clou ist: Bei gleichen Investitionen kommt deutlich mehr nutzbare, sichere Infrastruktur bei jedem Bürger und jeder Bürgerin an. Dies ist insbesondere angesichts knapper kommunaler Kassen angebracht und eine Möglichkeit für Kommunen, ihren Verkehrssicherungspflichten nachzukommen.

### 5.1 Netzausbau

Das Ziel, das RadNETZ bis 2030 im Zielzustand fertiggestellt zu haben, muss beibehalten werden. Zudem ist für die Zeit danach eine systematische Weiterentwicklung erforderlich: Lücken im landesweiten RadNETZ, die noch nicht vollumfänglich alltagstauglich und barrierefrei ausgebaut sind, müssen geschlossen werden. Eine Erweiterung des RadNETZ muss so gestaltet werden, dass die Mittel- und Oberzentren miteinander verbunden sind (nicht nur entlang der Entwicklungsachsen) und außerdem die Unterzentren, Kleinzentren und anderweitigen Kleinstädte und Gemeinden ab 5.000 Einwohner:innen an die umliegenden Mittelzentren angeschlossen sind. Es muss – begleitet von Landesförderungen – zur Pflichtaufgabe von Kreisen, Städten und Gemeinden werden, die Maßnahmen, die in ihrer Baulast liegen, umzusetzen und überdies Kreisnetze und anderweitige kommunale Netze zu entwickeln und auszubauen, damit flächendeckend alle benötigten Verbindungen gewährleistet werden. Die Radwege-Oberflächen müssen flächendeckend qualitativ hochwertig sein.

Das RadNETZ muss im Idealfall barrierefrei und für breitere Fahrräder (z.B. Dreirad, Rikscha) geeignet sein, damit auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sicher unterwegs sein können. Sie müssen ohne künstliche Hindernisse (z.B. Drängelgitter, hohe Bordsteine oder Schwellen) auskommen, starke Steigungen sind zu vermeiden.

#### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...dass sie Kosten und Nutzen unterschiedlicher Verkehrsträger ins Verhältnis setzt und entsprechende Maßnahmen zur gerechten Verteilung von Kosten und Platz unternimmt – auch kommunikativ. Fahrradprojekte sind kein Luxus-, sondern Grundlage einer funktionierenden Gesellschaft. Es ist dringend geboten, die aktuellen Anreize für Kommunen mittels Radverkehrsförderung durch das Land in der neuen Legislaturperiode zu verstetigen.

## 6 Prävention zur Unterstützung des Gesundheitssystems

Der motorisierte Verkehr kostete die Gesellschaft in Deutschland im Jahr 2022 allein durch Umwelt- und Gesundheitsschäden über 100 Milliarden Euro. Das Fahrrad ist nicht nur quasi geräuschlos, sondern fördert die Gesundheit (Umweltbundesamt 2024a).

### 6.1 Radverkehr spart Gesundheitskosten

Laut einer Umfrage des Umweltbundesamtes fühlen sich 75 Prozent der Bevölkerung in Deutschland von Straßenverkehrslärm belästigt. 15 Prozent der Menschen sind nachweislich gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm ausgesetzt (Umweltbundesamt 2022). Immer mehr Menschen in unserer Gesellschaft leiden unter Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Stoffwechselerkrankungen und psychischen Problemen. Viele dieser Krankheiten werden auch durch Bewegungsmangel verursacht. Daher empfiehlt die WHO 150 Minuten moderate Bewegung in der Woche, das sind lediglich 30 Minuten am Tag! Radverkehr kann diese Anforderung an Bewegung erfüllen. Es ist ein gelenkschonender Ausdauersport, der zudem die Lebenserwartung erhöht (Weltgesundheitsorganisation 2022, Celis-Morales et al. 2017). Fahrradfahren stärkt auch die mentale Gesundheit und verringert Stress (Avila-Palencia et al. 2017). Wer also statt mit dem Auto mehr Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegt, stärkt ohne zusätzliches Sportprogramm die eigene Gesundheit – ob mit oder ohne Motor.

Die ideale Fahrradstrecke ist der tägliche Pendelweg. Die Menschen in Deutschland pendeln berufsbedingt durchschnittlich 15 Kilometer an Werktagen (MiD 2023). Rund die Hälfte aller Pendelwege in Deutschland sind unter 10 Kilometer lang, die ideale Fahrraddistanz also! Mitarbeitende, die regelmäßig zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, weisen weniger Krankheitstage und eine längere Lebenserwartung auf als Auto- oder Bahnpendelnde (Umweltbundesamt 2024b). Das Fahrradpendeln wird unterstützt durch die kostenlose Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen. Die kostenlose Fahrradmitnahme in Baden-Württemberg ist eine fast beispiellose Errungenschaft in Deutschland. Diese beizubehalten ist essenziell, um die nachhaltige Multimodalität auf Pendelstrecken zu gewährleisten.

#### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...dass sie die nachhaltige Mobilität beim betrieblichen Mobilitätsmanagement in den Blick nimmt. Ob in der Groß- oder Kleinstadt: Gute Abstellanlagen, intermodale Verbindungen sowie Duschmöglichkeiten in Unternehmen finden überall Nutzende. Von Anreizen für das Fahrradpendeln profitieren die Menschen, das Unternehmen und der Gesundheitssektor vom ersten Tag an. Auch der Ausbau von Radschnellverbindungen muss weiter vorangetrieben werden und diese systematisch an Gewerbegebiete und andere Unternehmensstandorte angebunden werden. Auch die kostenlose Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen hilft, das Radpendeln schnell, bequem und attraktiv zu gestalten. Förderprogramme für Arbeitgeber wie der neue RadKURS der RadKULTUR müssen beibehalten werden und auch für Kommunen zugänglich gemacht werden.

### 6.2 Der selbstaktive Schulweg als Gesundheitsförderung

Immer mehr Kinder bewegen sich zu wenig und leiden infolgedessen frühzeitig an Adipositas und Diabetes. Viele Kinder und Jugendliche haben mit sozialen Schwierigkeiten zu kämpfen.

Ihre schulischen Leistungen liegen unter den Erwartungswerten. Der Schulerfolg und die geistige Entwicklung von Kindern sind von der motorischen Entwicklung und der körperlichen Fitness abhängig. Wege selbständig mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen, trägt maßgeblich zu einer gesunden Kindesentwicklung bei. Aktive Schulmobilität fördert nicht nur körperliche Fitness, sondern auch psychisches Wohlbefinden und soziale Teilhabe und entlastet die Eltern insbesondere dann, wenn beide Elternteile berufstätig sind. Das Robert Koch-Institut unterstreicht die Bedeutung aktiver Schulwege:

„Ein aktiver Weg in die Kita oder Schule unterstützt, dass Heranwachsende unabhängig von Vereins- oder Schulsport regelmäßig körperlich aktiv sind und die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von mindestens 60 Minuten körperlicher Aktivität pro Tag leichter erreichen. Zudem kann sich eine Reduzierung der Kita- und Schulwege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, positiv auf die Verkehrssicherheit im Kita- und Schulumfeld und den Umweltschutz auswirken“ (Robert-Koch-Institut 2020).

Laut der Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ werden jedoch 34 Prozent der Kinder bis zehn Jahre mit dem Auto zur Schule oder in die Kita gebracht – ein Anteil, der in den letzten 20 Jahren deutlich gestiegen ist (MiD 2023). Kindern fehlen die körperliche Aktivität und damit auch die alltägliche Fahrpraxis, sich sicher und eigenständig im Straßenverkehr zu bewegen. Frühzeitig eigeninitiativ mobil zu sein und eigene Erfahrungen im Straßenverkehr zu sammeln, stärkt die Selbstständigkeit und erhöht die Verkehrssicherheit langfristig. Wer schon als Kind Rad fährt, kennt später als Erwachsene:r die Regeln und nimmt das Fahrrad mit größerer Selbstverständlichkeit als Alltagsverkehrsmittel wahr. Zugleich werden auf dem Rad wichtige Kompetenzen zur räumlichen Orientierung geschult – eine Fähigkeit, die im Zeitalter digitaler Navigation zunehmend verloren geht.

Wer heute in sichere, attraktive und barrierefreie Wege für Kinder investiert, stärkt die nächste Generation auf ihrem Weg zu gesunder, selbstständiger und klimafreundlicher Mobilität. Neben pädagogischer Begleitung sind es vor allem fehlerverzeihende und kindgerechte Infrastrukturen, die den Wandel hin zu mehr aktiver Mobilität ermöglichen. Schulstraßen – also für den Autoverkehr gesperrte Straßen unmittelbar vor Schulgebäuden wie wir sie aus Ulm oder Emmendingen kennen – sowie Querungshilfen, Fahrradstraßen oder verkehrsberuhigte Zonen sind zentrale Maßnahmen, um Schulwege sicherer, attraktiver und angstfreier zu gestalten. Kinder benötigen geschützte Räume, um Selbstständigkeit zu entwickeln. Eine sichere Infrastruktur ist hierfür die Voraussetzung.

### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...gezielt Maßnahmen zu fördern, die aktive Mobilität auf dem Schulweg stärken, sowohl durch sichere Infrastruktur als auch durch Bildungs- und Motivationsangebote. Nur wenn nachhaltige Mobilität früh erlebt und geübt wird, kann sie dauerhaft im Alltag verankert werden. Dafür braucht es mehr als Beratung: Praktische Angebote wie Radfahrtrainings müssen fest in den Schulalltag, etwa als Bestandteil der Ganztagschule, integriert werden. Radschulwegpläne sollten verpflichtend auch für Grundschulen eingeführt und Schulen bei der konkreten Beseitigung von Gefahrenstellen finanziell unterstützt werden. Gleichzeitig benötigen Kommunen konkrete Anreize, um sichere Schulwege flächendeckend umzusetzen. Verkehrserziehung muss fester Bestandteil des Lehrplans werden – in Theorie und Praxis –, mit einer gesicherten finanziellen Grundlage für Trainings und passende Ausstattung. Die

aktuellen Radtrainings der Verkehrswacht reichen dazu nicht aus. Vor allem das Radfahren zur Grundschule muss durch sichere Wege ermöglicht und durch gezielte Kommunikation gefördert werden.

## 7 Potenziale zur Reduktion der Verkehrsemissionen

Das Jahr 2024 war das wärmste Jahr seit Beginn der Messungen. Damit steigt die Gefahr von Dürre und Starkregenereignissen. In Baden-Württemberg entstanden vor allem durch das Hochwasser im Juni 2024 Schäden durch Extremwetter-Ereignisse über 1,6 Mrd. Euro (Gesellschaft Deutscher Versicherer 2025). Und auch im Jahr 2025 leidet die Landwirtschaft bereits im Frühsommer unter einer anhaltenden Trockenphase. Die Ausbreitung invasiver Arten in ganz Deutschland ist mit einem wirtschaftlichen Schaden von 8,71 Mrd. Euro (1960-2020) beziffert (Umweltportal 2024). Baden-Württemberg als warme Region ist mit der Tigermücke, der asiatischen Hornisse sowie den aggressiven Ameisen *Tapinoma Magnum* bereits jetzt stark betroffen. Der Verkehrssektor hat einen Anteil von 30 Prozent der baden-württembergischen Gesamtemissionen (Statistisches Landesamt 2024b) und verfehlt die gesetzten Klimaziele (Klima-Sachverständigenrat BW 2024).

### 7.1 Klima- und Flächenschutz

Trotz der Förderung der Verkehrswende mit Anreizen und Förderprogrammen stagnieren die Emissionen auch in Baden-Württemberg. Das Fahrrad hätte laut einer Studie des Fraunhofer-Instituts unter geeigneten Förderbedingungen das Potenzial, den Radverkehrsanteil auf 45 Prozent zu erhöhen und die Verkehrsemissionen dadurch im Nahverkehrsbereich um mehr als ein Drittel zu senken (Fraunhofer 2024).

Verkehrsflächen versiegeln die Landschaft und zerstören wichtige Lebensräume von Tieren und Pflanzen. Durch die Versiegelung werden gleichzeitig fruchtbare Böden und wichtige Ökosystemdienstleistungen für den Menschen sowie zur Erhaltung intakter Ökosysteme zerstört. Darunter leiden nicht nur Tiere, am Ende zahlen die Kommunen die Rechnung. Die aktuelle Landesregierung hat sich deshalb das Ziel gesetzt, die Flächenversiegelung in Baden-Württemberg bis 2035 auf Netto-Null zu reduzieren. Im Jahr 2023 wurden jedoch immer noch 5,1 Hektar pro Tag versiegelt (Statistisches Landesamt 2024c). Insgesamt sind 38 Prozent der versiegelten Flächen Verkehrsflächen – der Großteil für den Pkw-Verkehr (Statistisches Landesamt 2022). Radverkehr verbraucht pro Person nur etwa ein Zehntel der Fläche im Vergleich zum Autoverkehr und macht so Platz für andere Nutzungen und die Natur. Durch die Umwandlung von Verkehrsflächen für den Radverkehr können Flächen und das Klima geschützt werden. Fahrräder tragen außerdem zu einer geringeren Lichtverschmutzung bei und stellen durch geringere Geschwindigkeit weniger Gefahren für Tiere dar.

#### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...konsequenten Flächen- und Klimaschutz durch die Förderung der Verkehrswende. Dies beinhaltet einheitliche Temporeduktionen und eine effektive Parkraumbewirtschaftung. Gleichzeitig müssen Umnutzungen von Kfz-Verkehrsflächen für den Radverkehr stärker unterstützt werden.

## 8 Demokratie lebt von einer engagierten Zivilgesellschaft

Die demokratischen Strukturen in Deutschland, aber auch in vielen anderen Teilen der Welt, stehen unter Druck. Die Freiheit der Wissenschaft und Presse sowie die Gleichberechtigung von Minderheiten werden von autoritären Machthabern von außen sowie von rechtsextremen Strömungen und Parteien im Inneren angegriffen. Um die Menschen von den politischen Rändern für die Demokratie zurückzugewinnen, braucht es gesellschaftlichen Zusammenhalt. Dieser entsteht im täglichen Miteinander und der ehrenamtlichen Arbeit in Vereinen, über Bildungsangebote oder Sport- und Kulturveranstaltungen. Ziel muss es sein, starke Vereine und zivilgesellschaftliche Strukturen zu fördern sowie gezielte Maßnahmen zur Integration und sozialen Teilhabe zu unterstützen. Denn nur, wenn Menschen sich einbringen und dazugehören können – sei es im Sportverein, im Ehrenamt oder in der Nachbarschaft – entsteht echte Teilhabe. Mobilität spielt dabei eine zentrale Rolle: Sie ist die Voraussetzung, um Angebote wahrzunehmen, Menschen zu begegnen und aktiv am gesellschaftlichen Leben mitzuwirken.

### 8.1 Mobilität als Voraussetzung für soziale Teilhabe

Jeder fünfte Haushalt in Deutschland verfügt über kein eigenes Auto (MiD 2023). Für viele Menschen ist individuelle Automobilität keine Selbstverständlichkeit – sei es aus finanziellen Gründen, altersbedingt, aufgrund körperlicher Einschränkungen, fehlender Fahrerlaubnis oder weil sie sich bewusst gegen ein Auto entscheiden. Kinder und Jugendliche, ältere Menschen, Menschen mit geringem Einkommen, Menschen mit Behinderung, Alleinerziehende oder Menschen mit Migrationsgeschichte sind hiervon überdurchschnittlich betroffen.

Für diese Personengruppen bietet das Fahrrad eine bezahlbare, zugängliche und flexible Möglichkeit, um selbstbestimmt mobil zu sein. Viele unterschiedliche Fahrradmodelle haben sich auf dem Markt für unterschiedliche Bedürfnisse etabliert. Das Fahrrad in all seinen Variationen erweitert den Aktionsradius von mobilitätseingeschränkten Menschen um ein Vielfaches und fördert deren Autonomie.

Wer mit dem Rad unterwegs ist, bewegt sich auf Augenhöhe, bleibt in Kontakt mit seiner Umgebung und begegnet anderen im öffentlichen Raum. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bieten Spezialräder, Dreiräder oder Tandems zudem eine große Chance auf mehr Selbstständigkeit und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Darum ist es essenziell, barrierearme Infrastrukturen voranzubringen, um Kinder, Menschen mit Migrationshintergrund, Menschen mit Behinderung und Ältere bei der aktiven Mobilität zu fördern. Dies geht Hand in Hand mit der Marketingstrategie des Landes, damit das Fahrrad auch in einkommensschwachen Schichten als alternatives Statussymbol zum Auto in Frage kommt.

#### **Der ADFC Baden-Württemberg fordert daher von der zukünftigen Landesregierung...**

...die Relevanz barrierearmer Infrastrukturen weiter in den Mittelpunkt zu rücken. Fahrsicherheitstrainings, Verkehrserziehungsprojekte, Fahrradbasare sowie Selbsthilfwerkstätten sind sinnvolle Werkzeuge, die soziale Teilhabe durch Fahrradmobilität voranzubringen und betroffenen Menschen zu mehr Selbstständigkeit zu verhelfen. Das Fahrrad ist somit nicht nur ein Verkehrsmittel. Es ist ein Werkzeug für mehr Gerechtigkeit und Teilhabe

in unserer Gesellschaft. Und nebenbei profitieren alle von inklusiver Stadtplanung, denn sie macht öffentliche Räume auch mit Rollkoffer oder Kinderwagen zugänglicher.

## **8.2 Ehrenamtliches Engagement baut Brücken**

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, bewegt sich nicht abgeschottet durch die Welt, sondern nimmt seine Umgebung unmittelbar wahr. Diese Nähe zur Außenwelt fördert die Identifikation mit dem eigenen Lebensumfeld – und ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Menschen sich für ihre Nachbarschaft, ihre Umwelt und ihre Stadt engagieren.

Ein lebendiges Beispiel für dieses bürgerschaftliche Engagement ist der ADFC Baden-Württemberg: Mit rund 1.000 aktiven Ehrenamtlichen setzt er sich tagtäglich auf Landes-, Kreis- und Ortsebene für bessere Bedingungen für den Radverkehr und eine lebenswerte Mobilität vor Ort ein.

**Der ADFC Baden-Württemberg steht der neuen Landesregierung als verlässlicher Partner zur Seite** – sowohl bei der Umsetzung konkreter Infrastrukturprojekte als auch bei der Entwicklung und Durchführung landesweiter Programme zur Verkehrssicherheit, etwa für Kinder, Senior:innen oder Berufspendelnde. Mit seiner langjährigen Erfahrung und dem breiten fachlichen Know-how bringt der Verband praxisnahe Perspektiven ein und unterstützt eine zukunftsfähige, sichere und nachhaltige Mobilität im Land.

**Wer Radverkehr voranbringt, kennt die Zukunft.**

## 9 Quellenverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub 2024: ADFC-Radreiseanalyse, URL:

[https://www.adfc.de/fileadmin/BV/RFS/user\\_upload/ADFC\\_Radreiseanalyse\\_2024\\_Handout\\_WEB.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/BV/RFS/user_upload/ADFC_Radreiseanalyse_2024_Handout_WEB.pdf)

Avila-Palencia et al. 2017: The relationship between bicycle commuting and perceived stress: a cross-sectional study, URL: <https://bmjopen.bmj.com/content/7/6/e013542>

Celis-Morales et al. 2017: Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study, URL: <https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>

Deutsches Institut für Urbanistik 2025: Verkehrsberuhigung und Einzelhandel – dann wird's laut, URL: <https://difu.de/publikationen/2025/verkehrsberuhigung-und-einzelhandel-dann-wirds-laut>

Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr 2025:

Regionalökonomische Effekt durch den Radtourismus in Baden-Württemberg 2023, URL:

[https://wm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-wm/intern/Bilder/Themen/Tourismus/Regional%C3%B6konomische\\_Effekte\\_Radtourismus\\_BaW%C3%BC.pdf](https://wm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-wm/intern/Bilder/Themen/Tourismus/Regional%C3%B6konomische_Effekte_Radtourismus_BaW%C3%BC.pdf)

Fraunhofer ISI 2024: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen, URL: <https://www.isi.fraunhofer.de/de/blog/2024/adfc-radverkehrsanteil-potenzialabschaetzungen.html>

Gesellschaft Deutscher Versicherer 2025: GDV-Naturgefahrenstatistik 2024:

Hochwasserschäden mehr als verdoppelt, URL:

<https://www.gdv.de/gdv/medien/medieninformationen/gdv-naturgefahrenstatistik-2024-hochwasserschaeden-mehr-als-verdoppelt-188734>

Pishue, Bob; Kidd, Joshua 2025: 2024 INRIX Global Traffic Scorecard, URL:

<https://inrix.com/scorecard/>

Klima-Sachverständigenrat BW 2024: Impulspapier Mobilität und Klima – Zusätzliche gesellschaftliche Potenziale der Mobilitätswende nutzen: Transformation beschleunigen,

URL: [https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/4\\_Klima/Klimaschutz/Klima-Sachverstaendigenrat/241010-Impulspapier-MobiKlima-K-SVR.pdf](https://um.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-um/intern/Dateien/Dokumente/4_Klima/Klimaschutz/Klima-Sachverstaendigenrat/241010-Impulspapier-MobiKlima-K-SVR.pdf)

Kraftfahrt-Bundesamt (2025): Jahresbilanz 2025, URL:

[https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Jahresbilanz\\_Fahrerlaubnisse/ueberblick\\_node.html](https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Jahresbilanz_Fahrerlaubnisse/ueberblick_node.html)

Mobilität in Deutschland 2025: Wegezwecke, berufliche Mobilität und Homeoffice:

Bestandsaufnahme nach Corona, URL: [https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023\\_Vortrag\\_WegezweckePendlerHomeoffice.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Vortrag_WegezweckePendlerHomeoffice.pdf)

Robert-Koch-Institut 2020: Themenblatt Aktive Wege, URL: [https://www.rki.de/DE/Themen/Nichtuebertragbare-Krankheiten/Studien-und-Surveillance/Studien/Adipositas-Monitoring/Verhalten/HTML/Themenblatt\\_Aktive\\_Wege.html](https://www.rki.de/DE/Themen/Nichtuebertragbare-Krankheiten/Studien-und-Surveillance/Studien/Adipositas-Monitoring/Verhalten/HTML/Themenblatt_Aktive_Wege.html)

Rudolph, F., Hologa, R. 2023: Branchenstudie zur Fahrradwirtschaft in Deutschland 2019-2022: Beschäftigung und Unternehmensumsätze. Berlin: T3 - Transportation Think Tank, URL: [https://zukunft-fahrrad.org/wp-content/uploads/2025/03/Branchenstudie\\_zur\\_Fahradwirtschaft\\_2023.pdf](https://zukunft-fahrrad.org/wp-content/uploads/2025/03/Branchenstudie_zur_Fahradwirtschaft_2023.pdf)

Jurczok, Franziska; Gensheimer, Tim; Specht, Felix 2023: Fahrradmonitor 2023. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, gefördert durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, URL: [https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahradmonitor-langfassung.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahradmonitor-langfassung.pdf?__blob=publicationFile)

Statistisches Bundesamt 2021: Verkehrsunfälle - Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr, URL: [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408217004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408217004.pdf?__blob=publicationFile)

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2022: Siedlungs- und Verkehrsfläche nahm auch im Jahr 2021 zu, URL: <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2022222>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2024a: Tourismus in Baden-Württemberg 2023: Zahl der Übernachtungen erreicht neuen Höchstwert, URL: <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2024036>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2024b: Klimabilanz 2023: Treibhausgas-Ausstoß auf dem niedrigsten Stand seit 1990, URL: <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2024169>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2024c: Flächenverbrauch, URL: <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/GebietFlaeche/GB-FV-LR.jsp>

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2025: Getötete Verkehrsteilnehmende, URL: <https://www.statistik-bw.de/Verkehr/Unfaelle/LRUnfaelleT.jsp>

Statista 2025: Durchschnittliche Geschwindigkeit im Automobilverkehr in ausgewählten deutschen Städten im Jahr 2024, URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/994676/umfrage/innerstaedtische-durchschnittsgeschwindigkeit-im-autoverkehr-in-deutschen-staedten/>

Umweltbundesamt 2022: Straßenverkehrslärm, URL:  
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm>

Umweltbundesamt 2024: Gesellschaftliche Kosten von Umweltbelastungen, URL:  
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/gesellschaftliche-kosten-von-umweltbelastungen>

Umweltportal 2024: Invasive Arten breiten sich auch in Baden-Württemberg aus, URL:  
<https://umweltportal.baden-wuerttemberg.de/umweltdaten-bericht-2024/invasive-arten>

Weltgesundheitsorganisation. Regionalbüro für Europa 2022: Zufußgehen und Radfahren:  
Neueste Erkenntnisse zur Unterstützung von Politikgestaltung und Praxis.  
Weltgesundheitsorganisation. Regionalbüro für Europa., URL:  
<https://iris.who.int/handle/10665/363524>

Zimmermann, Matthias 2025: Relevante Konstellationen von Radverkehrsunfällen - Neue  
Wege bei der Unfalldatenauswertung; Vortrag beim Kolloquium Radverkehr am Institut für  
Straßen- und Eisenbahnwesen des Karlsruher Instituts für Technologie am 29.01.2025, URL:  
[https://www.ise.kit.edu/2235\\_2547.php](https://www.ise.kit.edu/2235_2547.php)

ZIV 2024: ZIV-Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2023: Die Zahlen im Detail, URL:  
<https://www.ziv-zweirad.de/ziv-marktdaten-fahrraeder-und-e-bikes-2023-die-zahlen-im-detail/>

Zukunft Fahrrad & Transportation Think Tank 2024: Wirtschaftsfaktor Fahrrad – stabil in  
bewegten Zeiten. URL: <https://zukunft-fahrrad.org/wp-content/uploads/2025/03/Zusammenfassung-Branchenstudie-2024-Zukunft-Fahrrad.pdf>

Zukunft Fahrrad & Transportation Think Tank 2025: Die Fahrradwirtschaft im Fokus zwischen  
Krise und Aufbruch URL: <https://zukunft-fahrrad.org/wp-content/uploads/2025/06/2025-Branchenstudie-Fahrradwirtschaft-Zusammenfassung.pdf>