

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Kreisverband Hersfeld-Rotenburg / Schwalm-Eder e.V.**

1. Vorsitzender Uli Wüstenhagen
Friederike-Mannel-Str. 1, 34613 Schwalmstadt, 06691 919838
uwueste@adfc-hrse.de • www.hrse.adfc.de



Regionaler ADFC-Radverkehrs-Newsletter für die Landkreise Schwalm-Eder und Hersfeld-Rotenburg

Nr. 21— Ausgabe April 2025

Um Mitglieder und Kommunen über aktuelle Entwicklungen im Bereich Radverkehr auf dem Laufenden zu halten, gibt der ADFC-Kreisverband Hersfeld-Rotenburg/Schwalm-Eder e. V. ungefähr halbjährlich einen Newsletter heraus.

Redaktion: Dr. Johannes Heyn, Malsfeld, jheyne@adfc-hrse.de, Telefon: 05661 53239

Bei Fragen zum Inhalt nehmen Sie bitte Kontakt mit ihm auf, bei allen anderen Fragen zum Radverkehr kontaktieren Sie bitte den Vorsitzenden des Kreisverbandes oder die Sprecher unserer ADFC-Ortsgruppen:

- Vorsitz Kreisverband Hersfeld-Rotenburg/Schwalm-Eder: Uli Wüstenhagen
uwueste@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Bad Hersfeld: Martin Engel, mengel@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Chattengau: Mark Valentin, mvalentin@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Homberg: Christian Utpatel, cutpatel@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Melsungen: Hans-Joachim Kroll, hajokroll@adfc-hrse.de
- Ortsgruppe Schwalmstadt: Susanne Molis-Klippert, sklippert@adfc-hrse.de

Weitere Informationen über den ADFC finden Sie auf unseren **Internetseiten**:
<https://www.adfc.de> (Bund), <https://hessen.adfc.de> (Land Hessen) und <https://hrse.adfc.de> (Kreisverband Hersfeld-Rotenburg/Schwalm-Eder).

Der Newsletter kann jederzeit abbestellt werden. Es reicht dazu eine E-Mail an die Redaktion. Wünsche auf Aufnahme in den Verteiler werden gerne entgegen genommen. Die Redaktion erwartet gerne Ihre Rückmeldungen, Verbesserungs- und Änderungsvorschläge.

Bitte beachten: Dieser Newsletters kann von den Kommunen bzw. von den bei ihnen für den Fahrradverkehr Verantwortlichen mitgestaltet werden, indem sie aktuelle Beschlüsse, Vorhaben, abgeschlossene Maßnahmen und Personalveränderungen in Sachen Radverkehr an die Redaktion melden und so möglicherweise anderen Kommunen Beispiele geben.

Kommentare der Autoren sind gekennzeichnet und erscheinen in kursiver Schrift.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit über 240.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung der Radfahrerinnen und Radfahrer in Deutschland und weltweit. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: Recht, Technik und Tourismus. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs.

**Diese Ausgabe Nr. 21 unterscheidet sich von allen Vorgängern.
Sie ist einzig und allein einem Thema gewidmet.**

Der nachfolgende Beitrag wurde unverändert übernommen von:

Mobilitätsforum Bund im Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM),

Version vom 02.04.2025, www.balm.bund.de

Die hier vorliegende Veröffentlichung im Newsletter des ADFC KV Hersfeld-Rotenburg / Schwalm-Eder e.V. erfolgt mit freundlicher Genehmigung des BALM

Gesundheit und Fahrradfahren

Definition

Laut dem [Bundesinstitut für Öffentliche Gesundheit](#) (BIÖG, früher Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, BZgA) ist der Begriff „Gesundheit“ „(noch) kein eindeutig definiertes Konstrukt“. Die „bekannteste wertorientierte Umschreibung“ ist demnach die Präambel der Verfassung der Weltgesundheitsorganisation WHO von 1948:

„Gesundheit ist der Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens und nicht nur das Freisein von Krankheit und Gebrechen. Das Erreichen des höchstmöglichen Gesundheitsniveaus ist eines der Grundrechte jedes Menschen, ohne Unterschied der ethnischen Zugehörigkeit [original: „race“], der Religion, der politischen Überzeugung, der wirtschaftlichen oder sozialen Stellung.“

Der Beitrag des BIÖG geht auch auf die Kritik an dieser Definition und moderne Definitionsversuche ein. Vielen dieser Definitionen ist das Abstellen auf das Wohlbefinden gemein, das für die folgende Diskussion im Mittelpunkt stehen soll.

Kennzahlen

Die Gesundheitsausgaben in Deutschland sind im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr um 4,8 Prozent auf 497,7 Milliarden Euro gestiegen, teilt das [Statistische Bundesamt](#) (Destatis) mit. Das waren demnach 5.939 Euro je Einwohnerin und Einwohner. Der Anteil der Gesundheitsausgaben am Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2022 lag bei 12,8 Prozent.

Im Jahr 2020 verursachten Krankheiten und Gesundheitsprobleme in Deutschland Kosten in Höhe von 431,8 Milliarden Euro, wie das [Statistische Bundesamt](#) weiter mitteilt. Dabei „verursachten Krankheiten des Kreislaufsystems mit 56,7 Milliarden Euro die höchsten Krankheitskosten, dicht gefolgt von psychischen und Verhaltensstörungen mit 56,4 Milliarden Euro“.

2023 waren laut dem [Statistischen Bundesamt](#) „Herz-Kreislauf-Erkrankungen die häufigste ausschlaggebende Todesursache mit knapp 348 300 beziehungsweise 33,9 Prozent der Verstorbenen, gefolgt von bösartigen Neubildungen (Krebs) mit 22,4 Prozent aller Todesfälle“.

Die Deutsche Sporthochschule Köln stellt im [DKV-Report 2023](#) (PDF, 3,8 MB) fest, dass die Deutschen von Jahr zu Jahr immer länger sitzen. Zudem erreichen weniger als vier von zehn der Befragten die kombinierten Bewegungsempfehlungen aus Ausdauer und Muskelaktivität.

„Die Bundesbürger sitzen durchschnittlich knapp 1 Stunde, um von A nach B zu gelangen, verbringen weitere knapp 3,5 Stunden sitzend auf der Arbeit und sitzen zudem mehr als 1,75 Stunden vor dem Fernseher – und das jeden Tag. Weitere fast 1,5 Stunden werden mit

Computer oder Tablet in der Freizeit im Sitzen verbracht und zusätzlich 1,75 Stunden in der sonstigen Freizeit.“

DKV / Deutsche Sporthochschule Köln: DKV-Report 2023, Seite 29.

Mittelwert und Median der Sitzzeiten werktags im Bundesdurchschnitt

Von Ort zu Ort fahren (Mittelwert / Median)

54 / 30

Arbeit (Mittelwert / Median)

205 / 180

Fernsehen (Mittelwert / Median)

109 / 120

Computer (Mittelwert / Median)

83 / 60

Freizeit (Mittelwert / Median)

103 / 90

40 80 120 160 200 240

■ Gesamt | Median

Gesamt (Mittelwert / Median)

Gesamt: 554 / 542

(Angaben in Minuten pro Werktag)

Die Deutschen sitzen immer länger. Durch langes Sitzen steigt laut dem DKV-Report 2023 das Risiko für Diabetes Typ 2, Adipositas, Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und sogar Krebs.

Die Zahlen verdeutlichen die Relevanz des Themas. Seit einigen Jahren lasse sich aber „eine wachsende Aufmerksamkeit für Gesundheitsförderung und Primärprävention feststellen“, beobachtet Thomas Gerlinger, Professor an der Fakultät für Gesundheitswissenschaften der Universität Bielefeld, in einem Beitrag für die [Bundeszentrale für politische Bildung](#).

Für knapp die Hälfte der Deutschen ist die Gesundheit nach der Umwelt der wichtigste Grund, der für das Fahrrad als Verkehrsmittel spricht (vgl. [Fahrrad-Monitor 2023](#), S. 201).

Das Thema ist auch Bestandteil eines Hauptgutachtens des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung zu globalen Umweltveränderungen (WBGU) von 2023 namens „Gesund leben auf einer gesunden Erde“. Dieses betont die dringende Notwendigkeit, eine bewegungsfördernde Stadtgestaltung zu fördern und gleichzeitig auf die negativen Auswirkungen der aktuellen Mobilitätsmuster hinzuweisen. Der WBGU schreibt:

„Mobilität sollte nicht nur emissionsarm und effizient in Bezug auf Energie, Ressourcen und Flächen werden, sondern vor allem auch viel aktiver. [...] Zentral für die Förderung aktiver Fortbewegung sind sichere, attraktive Infrastrukturen wie Rad- und Fußwege [...].“

WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2023): [Gesund leben auf einer gesunden Erde](#). Berlin, Seiten 134-135.

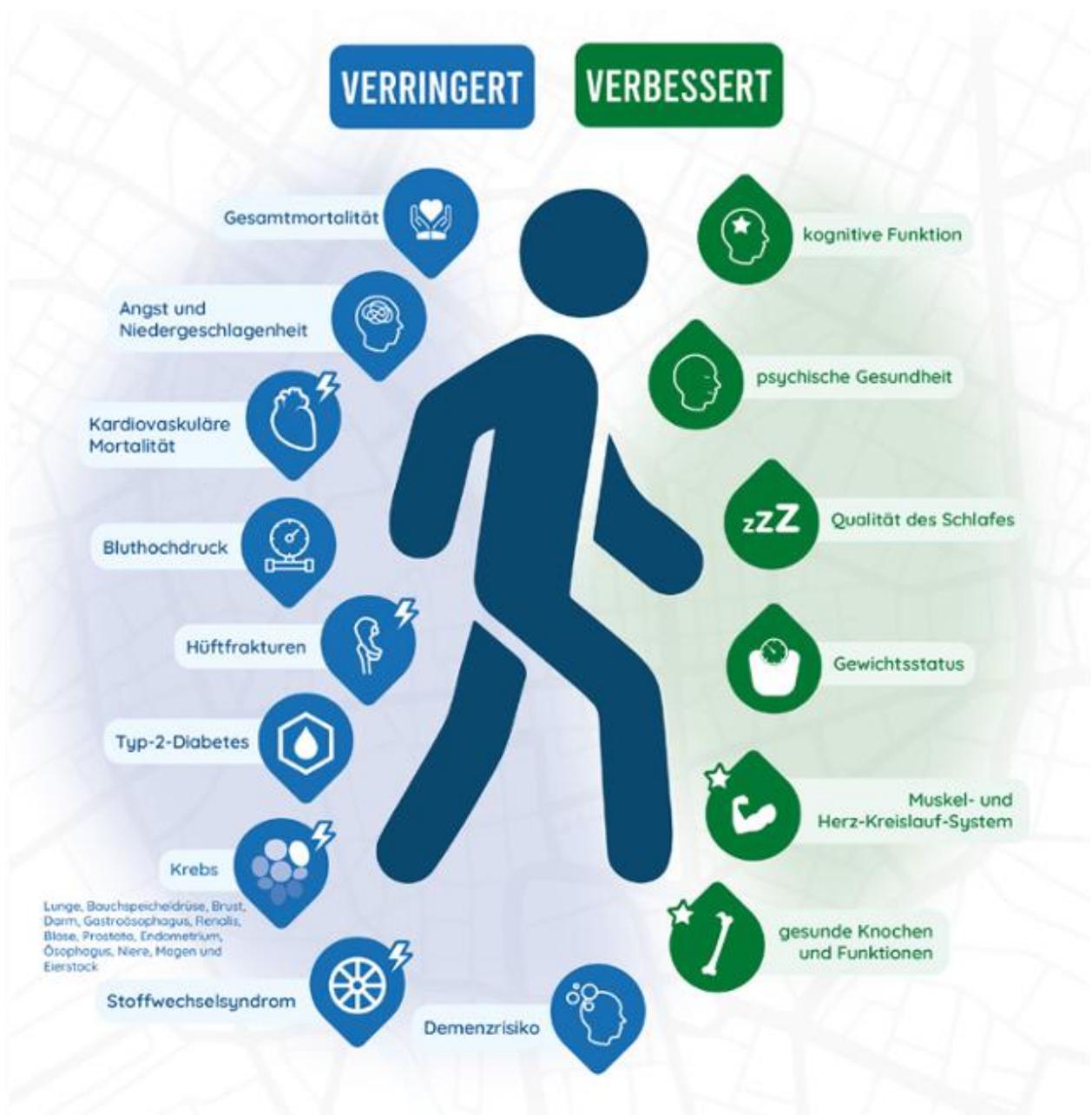
Gesundheitliche Wirkung des Radfahrens

Das [Bundesgesundheitsministerium](#) hält fest, dass der „Einfluss von körperlicher Aktivität auf das Wohlbefinden und die Gesundheit von Menschen in jedem Alter [...] wissenschaftlich sehr gut belegt“ sei. Der nachfolgende Abschnitt bietet eine Übersicht über den Forschungsstand zu den gesundheitlichen Effekten des Radfahrens.

Die [Weltgesundheitsorganisation](#) (WHO) konstatiert in einem umfassenden Bericht aus dem Jahre 2022:

„Ein enormer Korpus epidemiologischer Fachtexte verknüpft moderate körperliche Aktivität mit einem reduzierten Risiko für eine Vielzahl gesundheitlicher Ergebnisse, einschließlich Gesamtmortalität, Herz-Kreislauf-Krankheiten, mehrere Krebserkrankungen, Typ-2-Diabetes, Demenz, Depression u. a. [...]“

WHO-Regionalbüro für Europa (2022): Zufußgehen und Radfahren: Neueste Erkenntnisse zur Unterstützung von Politikgestaltung und Praxis. Kopenhagen, S. 32.



Gesundheitlicher Nutzen von Gehen und Radfahren laut Weltgesundheitsorganisation

Verbesserte Herz-Kreislauf-Gesundheit

Radfahren entspricht insbesondere im Alltag einer längeren, kontinuierlichen körperlichen Aktivität mit geringer oder moderater Belastung. Bereits 30 Minuten tägliches Radfahren senken das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen signifikant, wie eine [Studie](#) von Forschenden des Karlsruher Instituts für Technologie und der Universität Konstanz gezeigt hat.

Die [Weltgesundheitsorganisation](#) (WHO) empfiehlt mindestens 30 Minuten moderate Bewegung pro Tag bzw. mindestens 150 Minuten moderate körperliche Betätigung pro Woche. Nach Angaben der WHO zeigt die Evidenz, dass ein aktiver Schul- oder Arbeitsweg mit einem um rund zehn Prozent reduzierten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen einhergeht.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt eine schwedische [Studie](#) unter mehr als 20.000 schwedischen Frauen und Männern, die über einen Zeitraum von zehn Jahren beobachtet wurden. Demnach senkt das Radfahren zur Arbeit das Risiko klinisch relevanter kardiovaskulärer Risikofaktoren wie Fettleibigkeit, Bluthochdruck, Hypertriglyceridämie und gestörter Glukoseintoleranz, verglichen mit passiver Mobilität wie zum Beispiel dem Autofahren.

Gesteigerte Lebenserwartung

Der Nutzen körperlicher Aktivität in Bezug auf das Mortalitätsrisiko „ist seit Langem anerkannt und vielleicht das am besten untersuchte gesundheitliche Ergebnis, das mit ihr in Verbindung gebracht wird“, notiert die Weltgesundheitsorganisation ([WHO 2022](#), S. 32).

Forschende der Universität Utrecht haben [errechnet](#), dass regelmäßiges Radfahren die Lebenserwartung um 3 bis 14 Monate erhöht, verglichen mit dem Autofahren. Diese Vorteile wiegen potenzielle Nachteile durch Unfälle oder das Einatmen von feinstaub- und schadstoffbelasteter Luft um ein Vielfaches auf.

Nach Berechnungen des Europäischen Radfahrverbands [ECF](#) aus dem Jahr 2018 verhindert das Radfahren in der EU jährlich mehr als 18.000 vorzeitige Todesfälle, was einem ökonomischen Wert von rund 52 Milliarden Euro entspreche.

Laut der [WHO](#) können schon 20 Minuten Radfahren an mehreren Tagen pro Woche das Sterblichkeitsrisiko um mindestens zehn Prozent senken.

Eine Studie im Fachblatt [Environmental Health Perspectives](#) aus dem Jahr 2021 unter der Leitung der Colorado State University stellte einen klaren Zusammenhang zwischen der Vermeidung von vorzeitigen Todesfällen und der Fahrradnutzung her. In allen untersuchten Ländern und Szenarien überwogen die Vorteile des Radfahrens für die Lebenserwartung die Sterblichkeitsrisiken (verglichen mit dem Autofahren).

Geringeres Krebsrisiko

Der [WHO](#) zufolge sinkt die Sterblichkeit durch Krebs beim regelmäßigen Berufspendeln per Fahrrad um 30 Prozent.

Reduziertes Diabetesrisiko

Laut einer [dänischen Studie](#) haben diejenigen, die im mittleren bis hohen Alter regelmäßig Rad fahren, ein um 20 Prozent geringeres Typ-2-Diabetes-Risiko als diejenigen, die nicht Rad fahren.

Der [WHO](#) zufolge reduziert ein aktiver Schul- oder Arbeitsweg das Risiko für Typ-2-Diabetes um 30 Prozent.

Radfahren macht und hält schlank

„Auch als Fettkiller ist Radfahren optimal“, hält das [Umweltbundesamt](#) fest. Mehrgewichtige Menschen können auf dem Rad trainieren, ohne die Gelenke zu belasten. Bei einer [französischen Studie](#) reduzierten sich Gewicht, Hüftumfang und Körperfett der Teilnehmenden.

Mentales Wohlbefinden

Laut einer [Metaanalyse](#) von rund 50 einschlägigen Studien verringert körperliche Aktivität die Wahrscheinlichkeit, an Depression zu erkranken. Eine [Studie](#) von Forschenden der Universität Zürich zeigte, dass Radfahrende sich gesünder fühlten, mehr Energie hatten und gleichzeitig weniger Stress empfanden als Teilnehmende, die nicht das Fahrrad nutzten.

Körperliche Betätigung verringert laut einer weiteren Studie von Forschenden der Putra Universität Malaysia das Risiko für Alzheimer-Erkrankungen und für kognitiven Abbau ebenfalls deutlich. Der Beitrag erschien 2017 im Fachblatt [BioMed Research International](#).

Radfahrende auf dem Weg zur Arbeit sind zudem einer [Studie](#) der Universität von Auckland zufolge die zufriedensten Berufspendelnden verglichen mit Nutzerinnen und Nutzern anderer Verkehrsmittel. Dies sei auf die folgenden Faktoren zurückzuführen:

- ein hohes Maß an Kontrolle über den Arbeitsweg,
- Zuverlässigkeit bei der Ankunftszeit,
- ein angenehmes Maß an sensorischer Stimulation,
- die „Wohlfühl“-Effekte mäßig intensiver Bewegung,
- und mehr Möglichkeiten zur sozialen Interaktion.

Die Forschenden hielten fest, dass gute ausgebaute und sichere Radverkehrsinfrastruktur das physische, soziale und psychologische Vergnügen des Radfahrens bewahren und verbessern kann.

Weniger krankheitsbedingte Abwesenheit im Job

Die Forschung hat „herausgefunden, dass die aktiv mobil pendelnde Bevölkerung leistungsfähiger am Arbeitsplatz ist und weniger krankheitsbedingte Fehlzeiten aufweist“ (Vgl. [WHO 2022](#), S. 35).

Das regelmäßige Radfahren stärkt die Abwehrkräfte. Eine [Analyse](#) des dänischen Handels- und Arbeitgeber-Spitzenverbands [Dansk Industri](#) kam 2018 für Dänemark zu dem Schluss, dass zehn Prozent mehr Fahrradnutzung im Jahr zu rund 267.000 weniger Krankheitstagen führe.

Arbeitnehmende in der EU, die regelmäßig mit dem Rad zur Arbeit fahren, verzeichnen im Durchschnitt weniger Krankheitstage pro Jahr. Zu diesem Ergebnis kam eine weitere [Studie](#) (PDF, ca. 750 KB) unter der Leitung des GeoHealth Centre der Universität Bonn. Dabei zeigte sich auch, dass die Arbeitnehmenden umso seltener krank waren, je öfter sie zur Arbeit radelten und je weiter der Weg war (vgl. auch [Kemen 2016](#)).

Eine Studie aus dem Jahr 2009 im Auftrag des niederländischen Verkehrs- sowie des Gesundheitsministeriums zeigte, dass Rad fahrende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in den Niederlanden pro Jahr durchschnittlich einen Arbeitstag weniger fehlten als Kolleginnen und Kollegen, die nicht mit dem Rad zur Arbeit kamen. Die Studie erschien in der Fachzeitschrift [Preventive Medicine](#).

Weniger krankheitsbedingte Fehlzeiten zahlen sich auch für Arbeitgeber aus: Ausgehend von dem Arbeitsunfähigkeitsvolumen schätzt die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin ([BAuA](#)) die volkswirtschaftlichen Produktionsausfälle durch Krankheit und Arbeitsunfähigkeit in Deutschland für 2023 auf insgesamt 128 Milliarden Euro bzw. den Ausfall

an Bruttowertschöpfung auf 221 Milliarden Euro. Der Ausfall an Bruttowertschöpfung je Arbeitsunfähigkeitstag betrug 2023 demnach 249 Euro.

Gelenkschonende Bewegung

Radfahren bewegt die Gelenke, vermeidet aber starke Stöße wie beim Joggen oder verschiedenen Ballsportarten. Es kann die Muskeln kräftigen und damit gerade für Menschen mit Kniearthrose zur Stärkung geeignet sein, hält das Institut für Qualität und Wirtschaftlichkeit im Gesundheitswesen [IQWiG](#) fest.

Da ein guter Teil des Gewichts auf dem Sattel ruht, kann Radfahren für mehrgewichtige Menschen eine sinnvolle und schonende Form der Bewegung sein, rät eine deutsche [Krankenkasse](#). Dies ist umso mehr der Fall, als Elektrofahräder die Bewegung weiter erleichtern. Eine höhere Trittfrequenz belastet die Muskeln und Gelenke weniger.

Luftqualität

Darüber hinaus verringert jeder Mensch, der mit dem Rad und nicht mit dem Auto unterwegs ist, die Luftverschmutzung insbesondere in den Städten. Laut der Europäischen Umweltagentur [EEA](#) ist verschmutzte Luft das größte umweltbedingte Gesundheitsrisiko in Europa. Nach Angaben der [EEA](#) war Luftverschmutzung (oberhalb der Grenzwerte der WHO) in den 27 EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2022 für 239.000 vorzeitige Todesfälle durch Feinstaubbelastung und für 48.000 weitere vorzeitige Todesfälle durch Stickstoffdioxidbelastung verantwortlich. Zudem könnten diese Schadstoffe zu Asthma, Herzkrankheiten und Schlaganfällen führen.

Fraglich ist, ob Radfahren in Gebieten mit verschmutzter Luft schädlich ist, weil die schnellere Atmung durch körperliche Anstrengung zu einer größeren Aufnahme von Schadstoffen führen könnte. Die Weltgesundheitsorganisation kommt in einer Analyse dieser Fragestellung zu folgendem Ergebnis (vgl. [WHO 2022](#), S. 43):

„Eine Abschätzung der langfristigen Gesundheitsschäden durch Luftverschmutzung im Vergleich zum Nutzen körperlicher Betätigung kommt zu dem Ergebnis, dass der Nutzen selbst unter extremen Bedingungen wie Schadstoffkonzentrationen von über 100 µg PM2.5 (Feinstaub mit einem mittleren Durchmesser von 2,5 µm) oder mehreren Stunden täglichen Radfahrens den Schaden mehr als aufwiegt [...]. Allerdings mag das nicht für die kurzfristigen Effekte wie eine Verschlechterung von Asthma oder anderen Atemwegssymptomen zutreffen.“

WHO-Regionalbüro für Europa (2022): Zufußgehen und Radfahren: Neueste Erkenntnisse zur Unterstützung von Politikgestaltung und Praxis. Kopenhagen, S. 43.

E-Bikes

Die genannten gesundheitlichen Vorteile moderater körperlicher Aktivität werden auch durch das Radfahren auf Pedelecs, also Rädern mit elektrischer Tretunterstützung, erreicht (E-Biking). Es sei „genau diese gesundheitsförderliche Eigenschaft der körperlichen Aktivität – nur moderate Intensität und Regelmäßigkeit erforderlich, Nutzen schon bei geringem Einsatz –, die aktive Mobilität wie Gehen und Radfahren so attraktiv und zur perfekten Quelle körperlicher Aktivität macht“, schreibt die Weltgesundheitsorganisation (vgl. [WHO 2022](#), S. 35). Dies scheine „auch für E-Biking zu gelten“.

Aus 17 Studien zur Bewertung des gesundheitlichen Nutzens durch E-Biking gehe hervor, „dass E-Bikes zur Befolgung der Empfehlungen für körperliche Betätigung und zur Verbesserung der Kondition beitragen können“, so die Weltgesundheitsorganisation weiter ([WHO 2022](#), S. 26).

„Für Menschen mit Adipositas oder orthopädischen Erkrankungen, die von körperlicher Betätigung besonders profitieren können, denen dies aber oft schwer fällt, können Pedelecs eine Hilfe sein, regelmäßiger aktiv zu werden. [...] Außerdem hat sich gezeigt, dass Pedelecs für Menschen attraktiv sein können, die in hügeligem Gelände leben, über längere Strecken pendeln müssen oder sich körperlich nicht fit genug fühlen, um weite Strecken mit dem Rad zurückzulegen, weil sie das Radfahren erleichtern und die Kraftanstrengung verringern.“
WHO-Regionalbüro für Europa (2022): Z Fußgehen und Radfahren: Neueste Erkenntnisse zur Unterstützung von Politikgestaltung und Praxis. Kopenhagen, Seiten 26-27.

Radfahrende auf Pedelecs fahren in der Regel längere Strecken als Radfahrende auf konventionellen Rädern ohne Tretunterstützung, stellte eine Studie im Fachblatt [Transportation Research Interdisciplinary Perspectives](#) im Jahr 2019 fest. Die Steigerung der körperlichen Aktivität sei daher bei Pedelecs vergleichbar mit konventionellen Rädern.

Eine deutsche Studie aus dem Jahr 2022, die im Journal [BMJ Open Sport & Exercise Medicine](#) erschien, brachte E-Bikes zwar mit einer geringeren Wahrscheinlichkeit in Verbindung, die WHO-Zielvorgaben für mäßige bis intensive körperliche Aktivität zu erreichen. E-Bikes könnten jedoch die aktive Fortbewegung erleichtern, insbesondere bei älteren Personen oder Personen mit Vorerkrankungen.

Verletzungsrisiko durch Stürze und Zusammenstöße

Das Verletzungsrisiko stellt nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation „die größte und womöglich einzige Herausforderung für die aktive Mobilität und insbesondere das Radfahren dar“ ([WHO 2022](#), S. 36). Die Wahrscheinlichkeit, beim Gehen und Radfahren verletzt zu werden, sei „sehr gering, doch können Unfälle (d. h. Zusammenstöße und Stürze) sehr großen Schaden anrichten und unsichere Verkehrsverhältnisse daher abschreckend wirken“. Verkehrssicherheit sei daher „von entscheidender Bedeutung für die Förderung der aktiven Mobilität“.

Eine vertiefende Diskussion dieser Fragestellung findet sich im Kapitel „Verletzungsrisiko durch Stürze und Zusammenstöße“ in der [Publikation](#) „Zufußgehen und Radfahren: Neueste Erkenntnisse zur Unterstützung von Politikgestaltung und Praxis“ des WHO-Regionalbüros für Europa (Seiten 36-43).

Die Unfallforschung der Versicherer ([UDV](#)) hat in einem Forschungsbericht von Dezember 2024 die wachsende Bedeutung von Alleinunfällen Radfahrender untersucht. Insbesondere seit Mitte der Zweitausendzehner Jahre hätten „Alleinunfälle mit Personenschaden stark zugenommen“ und seien „mittlerweile für einen großen Teil der Radverkehrsunfälle und verunglückten Radfahrenden in der Bundesunfallstatistik verantwortlich“, schreiben die Autoren. Das Dokument beleuchtet die Entwicklung und Ursachen von Alleinunfällen im Radverkehr. Auf dieser Grundlage formulieren die Autoren acht Empfehlungen. Dazu gehören Anpassungen an Infrastruktur und Straßenkreuzungen sowie eine Sensibilisierung von Radfahrenden, um gemeinsam einen Rückgang an Alleinunfällen zu bewirken.

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) bietet ein Werkzeug zur Berechnung der gesundheitlichen und wirtschaftlichen Effekte von mehr Rad- und Fußverkehr an, das sog. [Health Economic Assessment Tool](#) (HEAT). Mit HEAT lässt sich der gesellschaftliche Wert von höherer Lebensqualität und -erwartung durch regelmäßige körperliche Betätigung zu Fuß oder mit dem Fahrrad bemessen. Nach Angaben des [Umweltbundesamts](#) betragen die so ermittelten Einsparungen „bis zu einem Euro je zusätzlichem Radkilometer“.

In einer [Veröffentlichung](#) vom März 2025 stellt die Weltgesundheitsorganisation eine Auswahl von 13 Beispielen aus Ländern innerhalb und außerhalb Europas vor, die zeigen, wie HEAT genutzt werden kann. Eines dieser Beispiele ist eine Studie für Belgien aus dem Jahr 2022. Unter Berücksichtigung des höheren Unfallrisikos und der erhöhten Belastung durch

Luftverschmutzung verhindert die Nutzung des Fahrrads in Belgien demnach pro Jahr 1.294 vorzeitige Todesfälle, vermeidet 137.717 Tonnen Kohlendioxidemissionen (CO₂) und spart 8,44 Milliarden Euro pro Jahr ein.

Der Europäische Radfahrerverband [ECF](#) nennt in seiner Publikation „The benefits of cycling“ von 2018 die folgenden Zahlen für die EU (jeweils noch inklusive des Vereinigten Königreichs, weil der Brexit erst 2020 erfolgte):

- Die Vermeidung von mehr als 18.000 vorzeitigen Todesfällen entspreche einem jährlichen ökonomischen Wert von rund 52 Milliarden Euro.
- Konservative Schätzungen bezifferten den jährlichen ökonomischen Wert durch die Vermeidung von Krankheiten wie kardiovaskulären Erkrankungen, Diabetes Typ 2, Brustkrebs, Darmkrebs und Osteoporose auf rund 21 Milliarden Euro.
- Die geringere Zahl von Krankheitstagen der Rad fahrenden Bevölkerung komme den Arbeitgebern mit rund fünf Milliarden Euro pro Jahr zugute.

Voraussetzungen: Fahrrad und Sitzhaltung

Eine passende Sitzhaltung und Rahmengröße des Fahrrads sind Voraussetzung, damit sich die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens entfalten können. Der [ADFC](#) und der [ADAC](#) geben Tipps zum richtigen Radfahren ohne Beschwerden, zur Ergonomie und zur Sitzhaltung.

Maßnahmen

Was macht die Bundesregierung?

„Lebensqualität und Gesundheit der Menschen werden aufgrund von zunehmender körperlicher Aktivität durch Radfahren gefördert“, lautet die Zielvorgabe des [Nationalen Radverkehrsplans](#) (NRVP) 3.0 der Bundesregierung für das Jahr 2030 (vgl. S. 8). Zu den wichtigsten Zielen für die Politik in diesem Zusammenhang gehöre die Modernisierung der Rechtsrahmen. Spätestens bis 2030 soll demnach „ein moderner Rechtsrahmen von Bund und Ländern [...] die Ziele Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz fest verankert“ haben und eine umfassende Förderung des Radverkehrs ermöglichen (S. 23). Der gesundheitliche Nutzen des Radfahrens soll auch konsequent Eingang in die Mobilitätsbildung für Kinder und Erwachsene finden und Teil von Kommunikationskampagnen sein (Seiten 45, 47 und 48).

Eine „wichtige Aufgabe“ sei „die Förderung des Rad- und Fußverkehrs für mehr aktive und nachhaltige Mobilität in den Städten und auf dem Land“, heißt es im [Konsenspapier](#) „Runder Tisch Bewegung und Gesundheit“, der als sektorübergreifender Dialog unter Leitung des Bundesministeriums für Gesundheit stattfand. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unterstützt demnach „Länder und Kommunen bei der Förderung des Rad- und Fußverkehrs mit zahlreichen investiven Programmen“ (siehe Konsenspapier, S. 14):

„Dazu gehört u. a. das Sonderprogramm „Stadt und Land“, das Finanzhilfen für Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellt, oder auch das Förderprogramm für das „Radnetz Deutschland“- Deutschlands Netz aus national bedeutenden Radfernwegen. Ziel ist eine lückenlose und sichere Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in Deutschland für Alltag und Freizeit zu schaffen, um eine sichere und dadurch häufigere Nutzung zu ermöglichen. Auch nicht investive Maßnahmen werden unterstützt, wie z. B. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben oder Informations- und Kommunikationskampagnen. Für verschiedene Zielgruppen gibt es jeweils auf sie zugeschnittene Maßnahmen wie „Kinder im Straßenverkehr“ für Vorschulkinder oder „FahrRad ... aber sicher!“ für Radfahrende aller Altersstufen. Die Aktionen „Stadttradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“ sind ebenfalls etablierte Projekte.“ *Bundesministerium für Gesundheit (2024): Konsenspapier „Runder Tisch Bewegung und Gesundheit“, Seite 14.*

Eine Übersicht über die Förderprogramme des BMDV finden Sie auf den Webseiten des [BALM](#) und des [Mobilitätsforums Bund](#).

Das BMDV strebt darüber hinaus eine Vernetzung und Kooperationen mit anderen Partnerinnen, Partnern und Sektoren zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs an (siehe Konsenspapier, S. 25). Ziel ist es demnach, insbesondere auch bisher wenig aktive Menschen zu erreichen.

Healthy Streets

Ein Ansatz zur Förderung gesunder Städte ist das Konzept [Healthy Streets](#), das von der Londonerin Lucy Saunders entwickelt wurde und mittlerweile weltweit Anwendung findet. Saunders verbindet in ihrem Konzept Gesundheit und Mobilität im Alltag der Menschen. Dabei berücksichtigt sie vielfältige Ansprüche an den Straßenraum und bietet zehn Indikatoren als Rahmen für gesundheitsfördernde Straßenräume. Diese Indikatoren schaffen eine gemeinsame Sprache, die der fachübergreifenden Zusammenarbeit dient und überall anwendbar ist. Unter dem Titel „Making streets healthy places for everyone“ präsentierte Lucy Saunders im Dezember 2023 ihr Konzept im [Mobilitätsforum Bund](#) in einem 30-minütigen-Vortrag:

Um Kommunen bei der Planung gesunder Straßen zu unterstützen, entwickelte Saunders zudem eine [qualitative Bewertung](#) mit mehr als 100 Fragen, die sich auf die menschlichen Erfahrungen im Straßenraum konzentrieren. Dieser Bewertungsrahmen hilft Städten und Gemeinden, Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen, die die Lebensqualität und Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner fördern. So trägt das Healthy-Streets-Konzept dazu bei, sowohl den Radverkehr als auch die Gesundheit der Menschen zu verbessern.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Durch betriebliches Mobilitätsmanagement können Unternehmen Anreize für eine effiziente, attraktive, umwelt- und sozialverträgliche dienstliche Mobilität schaffen. Unternehmen beeinflussen nicht nur die dienstlichen Fahrten ihrer Mitarbeitenden, sondern prägen auch deren Arbeitswege und sogar die private Mobilität mit.

Betriebliches Mobilitätsmanagement beginnt mit einer Analyse und anschließenden Optimierung der unternehmenseigenen Verkehrsbedarfe (vgl. DIHK: [Leitfaden BMM](#)). Verbesserungen reichen von Mitarbeitermobilität und Dienstreisen über Anpassungen im Fuhrpark und Mobilitätskosten bis hin zur Infrastruktur, wie beispielsweise Duschen, Spinde, Abstellanlagen oder auch E-Bike-Ladestationen. Ziel eines guten betrieblichen Mobilitätsmanagements sollte sein, die Ausgaben zu senken, die Verkehrsinfrastruktur zu entlasten sowie die Gesundheit der Mitarbeitenden zu verbessern. Ein weiterer positiver Effekt des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist die Entlastung des Gesundheitssystems, wodurch Krankenkassen und Versicherungen Kosten sparen können.

Betriebliches Mobilitätsmanagement wird seit Jahren als wichtiger Baustein der Verkehrspolitik anerkannt, doch gibt es bislang noch ungenutzte Potenziale. Aktuelle Beispiele und Strategien zeigen, wie Unternehmen und Beschäftigte für das Radfahren begeistert werden können. Einen Überblick über dieses Thema gibt der im [Mobilitätsforum Bund](#) gehaltene Vortrag von Elena Laidler-Zettelmeyer vom Februar 2024:

Gesundheit und Mobilität koppeln

Die Arbeitsgemeinschaft „Sektorkopplung Gesundheit und Mobilität“ aus Österreich zeigt, wie Politik, Wirtschaft und Wissenschaft gemeinsam daran arbeiten, die Gesundheits- und Bewegungskompetenz der Menschen zu verbessern. Dr.in Sandra Wegener, Senior Researcher am Institut für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur (BOKU) Wien, hat am 24.4.2024 im [Mobilitätsforum Bund](#) einen Vortrag dazu gehalten:

Sie stellt zunächst die Schnittstelle zwischen aktiver Mobilität und Gesundheit dar und erläutert Strategien in Österreich zur Kopplung von aktiver Mobilität und Gesundheit. Sie geht dann auf die Zusammensetzung, Aufgaben und Aktivitäten der genannten Arbeitsgruppe ein und präsentiert zum Schluss Ergebnisse aus einer Befragung im Rahmen dieser Arbeitsgruppe.

Soziale Teilhabe

Aktive Mobilität und Möglichkeiten zur Bewegung sollten für alle Menschen, unabhängig von Alter, Herkunft oder finanziellem Hintergrund, einfach zugänglich sein. Daher ist es wichtig, dass auch vernachlässigte Gruppen ebenfalls von den gesundheitlichen Vorteilen des Radverkehrs profitieren. Einen Beitrag dazu leistet das Projekt „Social2Mobility II“, das darauf abzielt, Bewegung im Alltag der Menschen zu fördern und die sozialen Aspekte der Mobilität zu berücksichtigen. Aus dem Projekt ist der „[Handlungsleitfaden](#) Radfahren und Teilhaben“ entstanden.

Unter dem Titel „Soziale Teilhabe und Fahrradmobilität ermöglichen“ haben Franziska Henkel, Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme, und Caroline Rozynek, Goethe-Universität Frankfurt, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung, im April 2024 im [Mobilitätsforum Bund](#) einen Vortrag gehalten.

Zielgruppe des Projekts sind armutsgefährdete Personen. Das Untersuchungsgebiet ist die Region Hannover. Das Projekt untersucht Hemmnisse und Barrieren in Bezug auf das Radfahren. So verfügen beispielsweise Personen aus armutsgefährdeten Haushalten über geringere Radfahrfähigkeiten und erlernen diese auch später.

Fördermöglichkeiten

Im Rahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 der Bundesregierung unterstützt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit dem Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement das Management einer nachhaltigen Mobilität in Betrieben, Unternehmen und Kommunen. Das [BALM](#) ist Projektträger für das Förderprogramm.

Zudem sind im Förderprogramm [mFUND](#) des BMDV Projekte mit Bezug zu den Themen Gesundheit und Fahrradfahren möglich.

Wissenspool

In unserem Wissenspool finden Sie ergänzende Inhalte zum Thema [Gesundheit](#).

Weiterführende Informationen

- [WHO-Regionalbüro für Europa \(2022\): Zuzußgehen und Radfahren: Neueste Erkenntnisse zur Unterstützung von Politikgestaltung und Praxis.](#)
- [Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung, Globale Umweltveränderungen \(WBGU, 2023\): Gesund leben auf einer gesunden Erde.](#)