Interreg Danube Region

Co-funded by the European Union

donau.büro|ulm neu-ulm

Active2Public Transport







Active2Public Transport: Regionales Impuls- und Strategiepapier

Leitlinien für die Integration von Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr in Ulm/Neu-Ulm und Region

Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (DOU)

Autoren: Simone Burster, Annika Morath

https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport

This project is supported by the Interreg Danube Region Programme co-funded by the European Union

Active2Public Transport | Better combining cycling, walking and public transport in the Danube region

https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport

Kontakt

Koordination:
Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency
Irene Bittner
Email Address: irene.bittner@energyagency.at
Web: www.energyagency.at

Autor: Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH
Names: Simone Burster, Annika Morath
Email:
s.burster@donaubuero.de
a.morath@donaubuero.de
Web: www.donaubuero.de

Bildrechte (von links nach rechts) :
© Verracon GmbH
© Jitka Vratolvá
© Marco Latino (Adobe Stock)
© Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH

More information about Active2Public Transport
and the project activities & results are available on:
https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport

Über das Projekt "Active2Public Transport"

Das Projekt „Active2Public Transport" zielt darauf ab, die CO2-Emissionen im Verkehrssektor im Donauraum zu reduzieren, indem aktive und emissionsfreie Mobilitätsformen wie Radfahren und Gehen in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen gefördert werden. Es wird von der Europäischen Union im Rahmen des Interreg-Donauraum-Programms finanziert und hat eine Laufzeit von 2,5 Jahren (Januar 2024 bis Juni 2026. Das Projekt wird gemeinsam von 11 Partnern aus 9 Ländern unter der Leitung der Österreichischen Energieagentur durchgeführt.

Über das Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH

Das Donaubüro Ulm/Neu-Ulm (DOU) ist eine gemeinnützige Tochtergesellschaft der Städte Ulm und Neu-Ulm. Im Rahmen von zivilgesellschaftlichen Aktivitäten, kommunalen Projekten und EU-Projekten ermöglicht, unterstützt und fördert das DOU seit 2002 Begegnungen, Verständigung, interregionale Zusammenarbeit und Entwicklung im gesamten Donauraum. Thematische Schwerpunkte des DOU sind nachhaltige Mobilität, Umweltbildung, Entwicklungszusammenarbeit, Jugend, Kultur und aktuelle gesellschaftspolitisch relevante Themen und Herausforderungen.

Inhaltsverzeichnis

1 Gemeinsam stärker: aktive Mobilität trifft ÖPNV 5

2 Regionale Analysen und Erkenntnisse - Wo stehen wir?.....8

2.1 Ausstattung und Aufenthaltsqualität an Haltestellen 8

2.2 Erreichbarkeit von Haltestellen & Bahnhöfen zu Fuss und mit dem Rad.....9

2.3 Bedürfnisse verschiedener Zielgruppen und Potenziale für mehr A2PT 11

3 Leitbild: „Ulm/Neu-Ulm – vernetzt, aktiv, lebenswert“ 13

4 Handlungsempfehlungen für die Region 18

5 Ressourcensammlung.....39

5.1 Ergebnisse aus dem Projekt „Active2Public Transport“ 39

5.2 Weiterführende Ressourcen.....44

1 Gemeinsam stärker: aktive Mobilität trifft ÖPNV

Rund ein Fünftel (ca. 22%) der Treibhausgasemissionen in Deutschland entstehen im Sektor Verkehr - der überwiegende Teil davon aus dem Straßenverkehr.[1] Während andere, per nationalem Klimaschutzgesetz definierte, Sektoren[2] ihre Emissionen seit 1990 erheblich reduzieren konnten, sind die Werte im Verkehrssektor nicht nennenswert gesunken. Zwar werden Fahrzeuge durch den technologischen Fortschritt zunehmend effizienter und emissionsärmer; gleichzeitig nimmt das Verkehrsaufkommen insgesamt aber immer weiter zu und der Trend zu größeren und schwereren Fahrzeugen wie beispielsweise SUVs verhindern wirkliche Einsparungen im Verkehrssektor. Eine echte Verkehrswende braucht deshalb mehr als den Umstieg auf energieeffizientere Antriebe. Sie braucht ein grundsätzliches Umdenken und muss sich stärker darauf fokussieren, Verkehr zu vermeiden, Wege zu reduzieren und auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu verlagern.



© BMK 2021[3]

[1] Im Vergleich zu Schienenverkehr, Küsten- und Binnenschiffart und nationalem Luftverkehr. Umweltbundesamt 2025: Treibhausgas-Emissionen in Deutschland. Online abgerufen am 15.12.2025 unter: https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland#treibhausgas-emissionen-nach-kategorien

[2] Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Sonstiges

[3] Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Österreich (2021). Mobilitätsmasterplan für Österreich 2030. Online abgerufen am 05.12.2025 unter: BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf (S. 8)

Genau hier setzt das EU-geförderte INTERREG-Projekt „Active2Public Transport (A2PT)“ an, in dessen Zuge dieses Impulspapier entstanden ist. Ziel des Projekts ist es, Wege vom motorisierten Individualverkehr – dem Auto - auf klimafreundlichere Alternativen des sogenannten Umweltverbunds zu verlagern – also auf das Fahrrad, den Fußverkehr sowie Bus und Bahn. Der Grundgedanke: Nachhaltige Mobilität wird dann wirklich attraktiv, wenn Gehen, Radfahren und öffentlicher Verkehr nicht getrennt voneinander betrachtet werden, sondern als gut vernetztes Gesamtsystem geplant und gefördert werden. Gute Verknüpfungen machen den Unterschied: Wer sicher zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommt, dort eine geeignete Abstellmöglichkeit findet oder das Rad problemlos im Zug mitnehmen kann, gewinnt neue Spielräume für nachhaltige Mobilität. So entstehen **intermodale Wegeketten**, die den Radius von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr erweitern und sie im Alltag deutlich attraktiver machen. Damit solche Wege eine echte Alternative zum Auto werden, müssen sie schnell, direkt, sicher, zuverlässig und komfortabel funktionieren.



© VCD 2025[4]

[4] Verkehrsclub Deutschland (VCD) 2025: Was ist Multimodalität? Multimodalität und Intermodalität. Online abgerufen am 16.12.2025 unter: https://www.vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunktthemen/was-ist-multimodalitaet

Dieses Papier richtet sich an die Entscheidungsträger*innen, Planer*innen, Expert*innen und Interessensvertreter*innen in Ulm, Neu-Ulm und der Region und soll Impulse für eine besser vernetzte, nachhaltige Mobilität setzen. Es möchte Anregungen geben, wie Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr künftig noch besser zusammengedacht und verknüpft werden können. Dabei geht es nicht darum, Mobilitätsformen gegeneinander auszuspielen oder pauschal gegen den motorisierten Individualverkehr zu argumentieren. Vielmehr soll sichtbar werden, welches Potenzial in nachhaltigen Verkehrsmitteln steckt – und wie dieses Potenzial durch gute Verknüpfungen besser genutzt werden kann.

Das Papier versteht sich als Ergänzung zu bestehenden Strategien, Konzepten und Berichten in der Region, in denen viele relevante Ziele und Handlungsansätze bereits angelegt sind. Die hier formulierten Impulse knüpfen daran an, bündeln zentrale Perspektiven aus dem Projektkontext und setzen darüber hinaus zusätzliche Akzente für eine stärkere Verknüpfung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr. Ziel ist eine Mobilität, die alltagstauglich ist und die Region aktiver, vernetzter und lebenswerter macht - für alle.

In den folgenden Kapiteln werden zunächst die für die Region relevanten Ergebnisse aus dem Projekt dargestellt, einschließlich Bestandsaufnahme der A2PT-Infrastruktur in der Region, Bedarfsanalysen verschiedener Zielgruppen und der Pilotaktion mit ausgewählten Testpersonen, die zum Ziel hatte, nachhaltige Mobilität erfahrbar zu machen. Anschließend werden die im Projekt entwickelten Leitprinzipien zur Orientierung bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen präsentiert sowie die aus den Analysen abgeleiteten Handlungsempfehlungen für die Region. Zuletzt werden hilfreiche Ressourcen zur weiteren Information, Inspiration und praktischen Handreichung für die Umsetzung von Maßnahmen aufgeführt.

2 Regionale Analysen und Erkenntnisse - Wo stehen wir?

Die Region hat gute Voraussetzungen – nutzt ihr Potenzial aber noch nicht konsequent genug. Die im Zuge des Projekts durchgeführten Analysen auf regionaler Ebene zum Status Quo der A2PT-Infrastruktur, sowie regionale und transnationale Untersuchungen zu den Bedürfnissen verschiedener Zielgruppen zeigen: Insgesamt verfügt die Region Ulm/ Neu-Ulm bereits über wichtige Grundlagen für eine bessere Verknüpfung von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr: zentrale ÖPNV-Knoten, die meist direkt mit dem Rad oder zu Fuß erreichbar sind, laufende Umbauprojekte sowie ein wachsendes Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität. Gleichzeitig zeigen die Analysen im Projekt deutlich, dass aktive Mobilität und öffentlicher Verkehr weiterhin zu häufig getrennt geplant, umgesetzt und kommuniziert werden. Genau hier liegt das ungenutzte Potenzial für die Region.

2.1 AUSSTATTUNG UND AUFENTHALTSQUALITÄT AN HALTESTELLEN

Haltestellen sind mehr als Einstiegspunkte in Bus und Bahn. Sie sollten als attraktive, sichere und gut ausgestattete Schnittstellen zwischen Gehen, Radfahren und öffentlichem Verkehr verstanden werden. Wer mehr Menschen zum Umstieg bewegen will, muss Haltestellen daher als hochwertige Mobilitätsorte gestalten: sicher, komfortabel, barrierefrei und gut ausgestattet.

Die Untersuchung ausgewählter ÖPNV-Haltestellen in Ulm, Neu-Ulm, Senden, Böfingen und Tomerdingen[5] zeigt, dass vielerorts bereits grundlegende Standards wie ausreichend Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Beleuchtung und digitale Fahrgastinformationen vorhanden sind; positiv hervorzuheben sind zudem barrierefreie Zugänge und taktile Leitsysteme an allen untersuchten Standorten. Gleichzeitig zeigt der Vergleich zwischen den Haltestellen ein deutlich unterschiedliches Qualitätsniveau: Während zentrale Standorte wie Ulm, Neu-Ulm und

[5] Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (2025): Active2Public Transport: Status Quo Summary Report for the focus region Ulm/Neu-Ulm. Online abgerufen am 26.08.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/Status-Quo-Summary-Report-for-the-focus-region-Ulm_Neu-Ulm.pdf

Senden in vielen Bereichen bereits gute Voraussetzungen bieten, fallen einzelne Stationen – insbesondere die Fernbushaltestelle Böfingen – durch Ausstattungsdefizite und geringere Aufenthaltsqualität auf. Insgesamt mindern fehlende oder nicht ausreichende überdachte Fahrradabstellanlagen, eingeschränkte Serviceangebote, defekte Aufzüge oder digitale Monitore sowie fehlende sanitäre Einrichtungen die Attraktivität und Alltagstauglichkeit der Haltestellen. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Kinderwagen, Reisende mit Gepäck oder Radfahrer*innen können nicht funktionierende Aufzüge, fehlende Abstellmöglich-keiten oder unzureichender Wetterschutz konkrete Hindernisse bei der Nutzung darstellen.

2.2 ERREICHBARKEIT VON HALTESTELLEN & BAHNHÖFEN ZU FUSS UND MIT DEM RAD

Der Weg zur Haltestelle entscheidet mit über die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Gute ÖPNV-Angebote entfalten ihre Wirkung nur, wenn sie zu Fuß und mit dem Rad sicher, direkt und angenehm erreichbar sind. Fuß- und Radverkehr sollten deshalb bei Straßenumgestaltungen und Verkehrsführungen von Beginn an mitgedacht werden für bessere Wegeketten und Verknüpfung mit dem ÖPNV.

Die regionale Analyse zeigt, dass viele der untersuchten Haltestellen grundsätzlich gut erreichbar sind und teilweise in attraktive, belebte Umfelder eingebettet sind. Gleichzeitig bestehen im unmittelbaren Einzugsbereich der Stationen weiterhin Lücken: Zu schmale Gehwege, unsichere Querungen, ungünstige Ampelschaltungen mit langen Wartezeiten, fehlender Wetterschutz, unzureichende oder uneinheitliche Beschilderung. Darüber hinaus beeinträchtigen Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr die Qualität der Wegeketten.[5]

Die im Rahmen des Projekts durchgeführte Walkability-Analyse[6] bestätigt diese Einschätzung aus Sicht der Fußgänger*innen: Gute Gehwege, Begrünung, Sitzgelegenheiten und eine saubere Umgebung wurden besonders häufig mit positiven Geherlebnissenverbunden - schlechte Gehwege, gefährliche Kreuzungen, Hindernisse, fehlende Begrünung und ungeschütztes Warten bei schlechtem Wetter trugen zu negativen Erfahrungen bei. Insgesamt wurden an den untersuchten

[6] Walk21 (2025): Walkability study in the focus region Ulm/Neu-Ulm: Active2Public Transport Needs Assessment. Walkability App Reports (https://walk21.com/resources/walkability-app/). Online abgerufen am 26.08.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/Walkability-study-in-the-focus-region-Ulm-and-Neu-Ulm.pdf

Stationen zwar etwas mehr positive als negative Eindrücke geschildert, die Unterschiede zwischen den Standorten sind jedoch deutlich: Am Bahnhof/ZUP Neu-Ulm wurden im Vergleich besonders viele positive Erfahrungen genannt, während der Hauptbahnhof Ulm häufiger kritisch bewertet wurde. Besonders relevant ist auch, dass sich die Qualität der Wege nicht für alle Menschen gleich darstellt. Ältere Menschen, Frauen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen berichteten insgesamt häufiger von negativen Erfahrungen, insbesondere im Zusammenhang mit unsicheren Querungen, schlechten Gehwegen, fehlenden Sitzmöglichkeiten oder einem geringeren Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum. Damit wird deutlich, dass eine gute A2PT-Infrastruktur nicht nur durchgängige Wege und kurze Distanzen braucht, sondern auch Barrierefreiheit, Stärkung des Sicherheitsgefühls, klare Orientierung und eine Gestaltung, die unterschiedliche Bedürfnisse systematisch berücksichtigt.[56]

Für den Radverkehr zeigen sich ähnliche Herausforderungen: Auch wenn einzelne Verbindungen bereits gut funktionieren, erschweren fehlende oder unzureichende Markierungen, unterbrochene Streckenführungen, unklare Wegweisung und Hindernisse wie parkende Autos auf Radwegen sowie Nutzungskonflikte mit dem motorisierten Verkehr eine durchgängige und sichere Verbindung zu den Stationen.[5]

Die Region steht vor einer besonderen Chance: Baustellen und Umbauprojekte können zum Motor der Mobilitätswende werden.

Zahlreiche laufende oder geplante Maßnahmen – etwa im Umfeld zentraler Bahnhöfe, an Haltestellen oder in wichtigen Straßenräumen – eröffnen die Möglichkeit, Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV-Verknüpfungen in der Region dauerhaft zu verbessern. So werden beispielsweise der Umbau des Bahnhofsgebäudes in Ulm inklusive Nachrüstung der Überführung, Aufwertung der Fernbushaltestelle Böfingen oder die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Senden voraussichtlich die Ausstattung und Aufenthaltsqualität der Haltestellen verbessern. Geplante Umgestaltungen im Einzugsgebiet von Bahnhöfen, wie etwa der Ludwigstraße in Neu-Ulm und der zentralen Fußgängerzone in Ulm können weiterhin zu einer besseren Erreichbarkeit der Haltestellen beitragen und positive Anreize für die Kombination von Rad, Zufußgehen und ÖPNV setzen. Voraussetzung ist, dass aktive Mobilität nicht nachträglich „mitgedacht“, sondern von Beginn an priorisiert wird. Jede größere Umgestaltung sollte deshalb auch als A2PT-Maßnahme verstanden werden.

Baustellen können außerdem gezielt genutzt werden, um umweltfreundliche Mobilität sichtbar zu stärken: Voraussetzung dafür sind direkte, sichere und gut kommunizierte

Umleitungen für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und den öffentlichen Verkehr. Wenn diese Wege während der Bauphase verlässlich, komfortabel und im besten Fall schneller oder einfacher als die Nutzung des Autos funktionieren, können sie zugleich als sichtbarer Anreiz für nachhaltige Mobilität dienen.

2.3 BEDÜRFNISSE VERSCHIEDENER ZIELGRUPPEN UND POTENZIALE FÜR MEHR A2PT

Im Rad- und Wandertourismus besteht eine hohe Nachfrage nach nachhaltigen Verkehrsmitteln. Die transnationalen Analysen zu den Bedürfnissen von Fahrradtourist*innen[7] und Wandertourist*innen[8] im Donauraum zeigen, dass es ein insgesamt hohes Potential für mehr A2PT-Verknüpfungen gibt. Ein großer Teil der Radreisenden nutzt öffentliche Verkehrsmittel bereits für An- und Abreise oder einzelne Etappen; eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrradmitnahmemöglichkeiten sind dabei entscheidend für die Planung.[7] Auch im Wandertourismus steigt die Nachfrage nach umweltfreundlichen Anreisemöglichkeiten, auch wenn das Auto derzeit noch das dominante Verkehrsmittel ist.[8] Die Bereitschaft, auf klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteigen zeigte sich auch im Zuge der regional umgesetzten Pilotaktion mit ausgewählten Testpersonen.[9] Sie macht deutlich: **Verhalten kann sich verändern, wenn Alternativen praktisch erfahrbar werden.** Teilnehmende sparten während der Aktion Kosten, nutzten das Auto auch danach seltener und entwickelten eine positivere Wahrnehmung von umweltfreundlicher Mobilität.

Gleichzeitig besteht bei der Verzahnung von Rad- und Fußverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln noch deutlicher Nachholbedarf. Sowohl in den transnationalen Studien als auch in den Ergebnissen der regionalen Pilotaktion zeigt sich, dass begrenzte Fahrradmitnahmekapazitäten in Bus und Bahn, unzureichende

[7] European Cyclists' Federation (2025): Danube Cycling Tourist Survey 2024: Active2Public Transport Needs Assessment. Online abgerufen am 26.08.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/A2PT-Danube-Cycling-Tourist-Survey-2024-1.pdf
[8] Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (2025): Active2Public Transport: Needs of hiking tourists in the Danube Region. Online abgerufen am 26.08.2026 unter: A2PT_Report_Needs-of-hiking-tourists.pdf
[9] Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (2026): Ergebnisse aus der Pilotaktion „Mobil ohne Auto: 4 Wochen Rad und ÖPNV entdecken!". Online abgerufen am 26.08.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/Pilotaktion-Mobil-ohne-Auto-Handout.pdf

Taktung, höherer Zeitaufwand, mangelnde Verlässlichkeit, unzureichende oder unklare Informationen zu öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrradmitnahme zentrale Hemmnisse für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel darstellen.[789] Mangelhafte Fuß- und Radwege mit unzureichender Beschilderung, subjektives Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr, fehlende Möglichkeiten zum Transport größerer Ladungen und wahrgenommene höhere Kosten wurden in den regionalen Analysen ebenfalls kritischer benannt.[9]

Daraus folgt: Kommunikation und Motivation sind wichtig – sie reichen aber nicht aus. Damit Menschen dauerhaft umsteigen, müssen die Rahmenbedingungen stimmen. **Entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels sind oft Preis, Reisezeit und Komfort**.[7] Nachhaltige Angebote müssen daher nicht nur umweltfreundlich, sondern auch schnell, komfortabel und kostengünstig sein. Nachhaltige Wegeketten werden dann attraktiv, wenn sie nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern im Alltag praktisch, sicher und ohne großen Zusatzaufwand umsetzbar sind.[789] Eine bessere Verzahnung von Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr kann somit nicht nur zu einer stärkeren Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im Alltag beitragen, sondern auch das Potenzial für nachhaltigen Fahrrad- und Wandertourismus im Donauraum und in der Region Ulm/Neu-Ulm ausschöpfen.

3 Leitbild: „Ulm/Neu-Ulm – vernetzt, aktiv, lebenswert“



ChatGPT. (2026). Futuristisches Bild der Stadt Ulm mit Priorisierung von Fuß- und Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln [KI-generiertes Bild]. https://chatgpt.com/

Die folgenden Leitprinzipien[10], die im Rahmen des Projekts entwickelt wurden, bieten Kommunen, Verkehrsunternehmen, Planungsbüros und politischen Entscheidungsträger*innen einen gemeinsamen Orientierungsrahmen für Planung und Umsetzung eines nahtlosen, nutzerorientierten Mobilitätssystems. Entscheidend ist nicht das einzelne Verkehrsmittel, sondern die Qualität der gesamten Wegekette – von der Haustür bis zum Ziel.

[10] Munkácsy, András; Barta, Gergely (2026): Active2Public Transport Guiding Principles. Online abgerufen am 29.06.2026 unter: 01KSMJ5KS1C2N9PRK47657BZSJ.pdf



© KTI, Barta Gergely Bálint



Den Menschen in den Mittelpunkt stellen

Mobilität muss sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren – nicht an den Grenzen einzelner Verkehrssysteme.

Das bedeutet in der Praxis:

- Wege müssen einfach, sicher und komfortabel sein.
- Der gesamte Weg – von der Haustür bis zum Ziel – wird mitgedacht.
- Umstiege sollen intuitiv funktionieren und möglichst wenig Zeit und Aufwand verursachen.
- Besonders die „erste und letzte Meile" verdienen besondere Aufmerksamkeit.
- Priorisierung von aktiver Mobilität wie Fahrradfahren und Zufußgehen in der Verkehrsführung, an Baustellen und Ampelanlagen.

Leitfrage: Wird der Weg für die Nutzerinnen und Nutzer tatsächlich einfacher?



Mobilitätsorte zu lebenswerten Orten machen

Haltestellen und Bahnhöfe sind mehr als Verkehrsanlagen. Sie sind öffentliche Räume, an denen Menschen ankommen, warten und sich begegnen.

Das bedeutet in der Praxis:

- Haltestellen sollen sicher, sauber und gut beleuchtet sein.
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, mehr Begrünung und Sitzgelegenheiten erhöhen die Attraktivität.
- Fahrradabstellanlagen, oder Serviceeinrichtungen machen den Umstieg komfortabler.
- Mobilitätsstationen können wichtige Quartierszentren werden.

Leitfrage: Ist der Bahnhof/ die Haltestelle ein Ort, an dem man sich gerne aufhält?



Wege nahtlos miteinander verbinden

Fußwege, Radwege und öffentlicher Verkehr müssen als ein gemeinsames Netz funktionieren.

Das bedeutet in der Praxis:

- verknüpfte Rad-, Fuß- und ÖPNV-Netze.
- Direkte und lückenlose Fuß- und Radverbindungen zu Haltestellen schaffen.
- Kurze Wege und komfortable Umsteigemöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen.
- Sichere Querungen, Kreuzungen und eindeutige, klare Wegweisung bereitstellen.
- Sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen, Servicestationen, Schließfächer, Fahrradboxen etc.
- Bike-Sharing an Haltestellen und Bahnhöfen ermöglichen.
- Fahrpläne und Anschlüsse aufeinander abstimmen.

Leitfrage: Funktioniert der Umstieg ohne Umwege, Unsicherheit oder Hindernisse?



Mobilität für alle ermöglichen

Jeder Mensch soll Bus und Bahn unabhängig von Alter, körperlichen Voraussetzungen oder Einkommen gut erreichen und nutzen können.

Das bedeutet in der Praxis:

- Barrierefreie Zugänge konsequent umsetzen: z.B. durch taktile Leitsysteme, funktionierende Aufzüge.
- Bedürfnisse von vulnerablen Gruppen wie bspw. Kindern, älteren Menschen und mobilitätseingeschränkten Personen berücksichtigen.
- Verständliche Informationen bereitstellen inkl. Lautsprecherdurchsagen für wichtige Informationen.
- Mobilitätsangebote sozial gerecht gestalten.

Leitfrage: Können wirklich alle Menschen das Angebot selbstständig nutzen?



Verlässliche und leistungsfähige Verbindungen schaffen

Nur wenn die gesamte Reisekette zuverlässig funktioniert, wird sie eine attraktive Alternative zum Auto.

Das bedeutet in der Praxis:

- Ausreichende Kapazitäten insbesondere in Stoßzeiten mit regelmäßiger Taktung – auch in ländlichen Gebieten.
- Pünktliche, verlässliche und gut abgestimmte Verbindungen garantieren.
- Fahrradmitnahme sinnvoll und zielgruppengerecht ausbauen.
- Engpässe frühzeitig erkennen und beseitigen.
- Auch bei hoher Nachfrage zuverlässig funktionieren.

Leitfrage: Können sich die Menschen jederzeit auf das System verlassen?



Qualität dauerhaft sichern

Eine gute Infrastruktur muss langfristig gepflegt und kontinuierlich verbessert werden.

Das bedeutet in der Praxis:

- Regelmäßige Wartung von Infrastruktur (wie z.B. Aufzügen, Haltestellen Beschilderungen & Anzeigetafeln, öffentlichen Toiletten und Fahrradabstellanlagen).
- Winterdienst von Geh- und Radwegen.
- Sauberkeit sicherstellen.
- Nutzerfeedback systematisch einholen.
- Maßnahmen regelmäßig überprüfen und weiterentwickeln.

Leitfrage: Bleibt die Qualität auch nach der Eröffnung dauerhaft erhalten?



Nachhaltig und zukunftsfähig planen

Mobilitätsinfrastruktur muss heutigen Anforderungen gerecht werden und gleichzeitig zukünftigen Entwicklungen standhalten.

Das bedeutet in der Praxis:

- Flächensparend und ressourcenschonend bauen.
- Klimaanpassung (z. B. Verschattung, Hitzeschutz und Regenwassermanagement) berücksichtigen.
- Infrastruktur flexibel auf zukünftige Mobilitätsformen ausrichten.
- Projekte langfristig und regional abgestimmt planen.
- Modernisierungsmaßnahmen frühzeitig einplanen.

Leitfrage: Ist die Lösung auch in zehn oder zwanzig Jahren noch sinnvoll?

4 Handlungsempfehlungen für die Region

Die folgenden Handlungsempfehlungen leiten sich sowohl aus den Aktivitäten und Analysen in der Region Ulm/Neu-Ulm sowie den transnationalen Untersuchungen und allgemeinen Projekterfahrungen ab. Ihre Strukturierung orientiert sich an den spezifischen Handlungsfeldern oder „Stellschrauben“, die im Rahmen des Projekts identifiziert wurden.[11] Sie zeigen auf, welche konkreten Schritte notwendig sind, um Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr in der Region besser miteinander zu verknüpfen. Im Mittelpunkt steht dabei die gesamte Wegekette: von sicheren und attraktiven Zugängen über gut ausgestattete Haltestellen bis hin zu verlässlichen Informationen, passenden Angeboten und abgestimmten politischen Rahmenbedingungen.

Viele Empfehlungen finden sich bereits in verschiedenen strategischen Dokumenten der Region wieder, wie beispielsweise in Nahverkehrsplänen, Verkehrsentwicklungsplänen, Klimaschutzkonzepten oder dem Abschlussbericht zum Fußverkehrscheck der Stadt Ulm. Die nachfolgende Zusammenstellung greift diese gezielt in Bezug auf die Verbindung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr auf und setzt zusätzliche Impulse. Vor allem Empfehlungen zur baulichen Gestaltung müssen dabei je nach Größe und Bedeutung einer Haltestelle oder eines Bahnhofs entsprechend eingeordnet werden.

Gestaltung des Einzugsgebiets

Der Weg zur Haltestelle ist entscheidend für die Wahrnehmung der gesamten Wegekette. **Sichere, gut ausgebaute und attraktive Rad- und Fußwege** sowie eine **hohe Aufenthaltsqualität** im Umfeld von Haltestellen und Bahnhöfen motivieren Menschen zusätzlich dazu, den ÖPNV mit Rad fahren oder Zufußgehen zu kombinieren. Die Bedürfnisse von vulnerablen Gruppen (beispielsweise ältere Menschen, Schwangere, Menschen mit Einschränkungen, mit Kinderwagen oder

[11] Republic of Austria, Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and technology (2026): Fields of Action for Integrated Active and Public Transport. Online abgerufen am 20.07.2026 unter: https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport/fields-of-action-for-integrated-active-and-public-transport

Rollator) und Anpassungen an extreme Wetterlagen müssen besonders berücksichtigt werden.

Empfehlungen:

- Breite, sichere und barrierearme Fuß- und Radwege zu Haltestellen und Bahnhöfen sichern:
    - Ausreichend breite, wetterbeständige und geräumte Fuß- und Radwege garantieren.
    - Sichere Querungen durch Ampelanlagen, Zebrastreifen oder temporäre Straßenmarkierungen sicherstellen.
    - Taktile Elemente und differenzierte Bordhöhen an Querungen für Menschen mit Seh- und/oder Geheinschränkungen bedenken.
    - Temporäre/bauliche Hindernisse (parkende Autos, Parkautomaten, Kundenstopper etc.) auf Geh- und Radwegen beseitigen.
    - Vorzugsweise getrennte Verkehrsführung vom motorisierten Verkehr oder klar markierte Schutzstreifen für Fahrradfahrer*innen umsetzen.
    - Ausreichende Beleuchtung an Haltstellen und entlang zentraler Fuß- und Radwege zur Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls einplanen.
- Direkte und durchgängige Rad- und Fußwege zu Haltestellen und Bahnhöfen schaffen – auch an Baustellen:
    - Aktive Mobilität an Ampelanlagen priorisieren.
    - Radvorrangrouten/Fahrradstraßen von und zu Haltestellen und Bahnhöfen umsetzen.
    - Klare, lückenlose Wegführung, insbesondere an Baustellen, sicherstellen – ggf. durch temporäre Pop-up Radwege.
    - Ausreichende und klare Beschilderung zu Haltestellen und Bahnhöfen für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen; bei touristisch relevanten Zielen mehrsprachige Beschilderung anbieten.
- Aufenthaltsqualität im Umfeld von Haltestellen und Bahnhöfen steigern:
    - Ausreichend Sitzgelegenheiten an Fußwegen sicherstellen – ggf. durch temporäre Parklets austesten.

- Begrünung mit Bäumen und Pflanzen bei Umgestaltungen und neuen Wegen einplanen; bei existierenden Wegen nach Möglichkeit nachpflanzen – für einen erholsameren und attraktiveren Weg sowie Schutz vor Wind und Wetter (siehe z.B. geplante Umgestaltung zentrale Fußgängerzone in Ulm).
- Wetterschutz an zentralen Wegen mitdenken - insbesondere bei zunehmend extremen Wetterlagen wie Hitzewellen und Starkregen.
- Zusätzliche Einrichtungen wie Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote im Umfeld von Haltestellen bestärken – zur Belebung des Umfelds und Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls.



© Jitka Vrtalová

Zweispuriger Fahrradweg im Stadtzentrum von Bratislava (SK)



© Donaubüro gGmbH

Fußweg zum Bahnhof Senden mit ausreichend Sitzgelegenheiten



© Mobilitätszentrale Burgenland

Temporäre Straßenumgestaltung in Neufeld/Burgenland (AT)

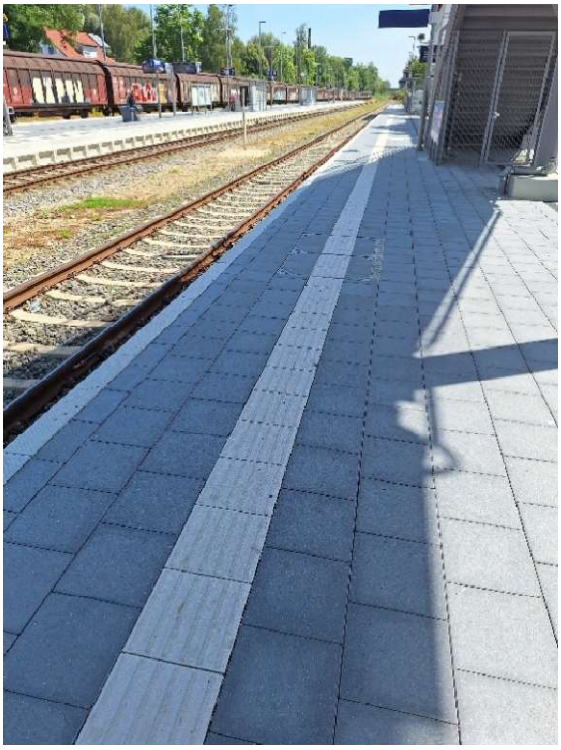
Zugänglichkeit von Haltestellen und Bahnhöfen

Barrierearme Haltestellen und Bahnsteige sind zentral für ein inklusives und nachhaltiges Verkehrssystem. Durch Elemente wie Rampen, Aufzüge und klare Informationen können alle Menschen den öffentlichen Verkehr selbstständig und sicher nutzen. Das erhöht Komfort, fördert Gleichberechtigung und macht den öffentlichen Verkehr attraktiver.

Zugleich verbessern gut gestaltete Stationen die Verknüpfung mit Fuß- und Radverkehr. Kurze Wege, klare Orientierung und passende Infrastruktur erleichtern multimodale Wegeketten, reduzieren Emissionen und unterstützen eine umweltfreundlichere Mobilität.

Empfehlungen:

- Kurze, sichere, barrierearme und wettergeschützte Wege zwischen Haltestellen, Fahrradabstellanlagen und Bahnhof bzw. Gleisen schaffen:
    - Fahrradabstellanlagen in direkter Nähe zum Bahnhofsgebäude bzw. den Gleisen planen.
    - Stufenfreien Zugang zu allen Gleisen sicherstellen durch funktionierende Aufzüge und/oder lange Rampen für Fußgänger*innen mit Einschränkungen/ schwerem Gepäck/ Kinderwagen/ Rollator, für Rollstuhlfahrer*innen sowie Fahrradfahrer*innen.
    - Kontrastreiche Markierungen an Stufen anbringen und pflegen.
- Orientierung an Haltestellen und Bahnhöfen erleichtern durch gut sichtbare, klare und kohärente Beschilderung zu Gleisen, öffentlichen Toiletten, Fahrradabstellanlagen etc. sowie intakte und durchgängige taktile Leitsysteme.
- Aktuelle und bedarfsgerechte Fahrgastinformationen sicherstellen durch analoge Fahrpläne, funktionierende digitale Fahrgastanzeigen, Lautsprecher-ansagen und Sprachausgabemodule an kleineren Haltestellen.
- Öffentliche, barrierearme Toiletten bereitstellen.
- Ausreichend wettergeschützte Sitzgelegenheiten sicherstellen.
- Ausreichende Anzahl und gut zugängliche Fahrtkartenautomaten bereitstellen.



© Donaubüro gGmbH

Taktiles Leitsystem am Bahnhof Senden



© Donaubüro gGmbH

Sprachausgabemodul am ZUP Neu-Ulm



© Gregor Steklačič

Radrampe am Bahnhof Lienz (AT)

Park- & Sharinglösungen

Ausreichende Fahrradabstellplätze und Sharing-Angebote im Sinne von Mobilitätsstationen an Haltestellen und Bahnhöfen schaffen nahtlose Verbindungen zwischen dem Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und weiteren Mobilitätsangeboten. Insbesondere für Pendler*innen können sie die Bereitschaft steigern, den Arbeitsweg mit nachhaltigen Verkehrsmitteln, statt dem Auto zurückzulegen. Angesichts steigender Verkaufszahlen für hochwertige Fahrräder (u.a. E-Bikes und Pedelecs) wächst insbesondere auch der Bedarf nach sicheren Abstellmöglichkeiten. Im Tourismussektor können übergreifende Leihkonzepte eine wichtige Ergänzung sein und angesichts sehr beschränkter Beförderungskapazitäten für Fahrräder im Nah- und Fernverkehr dazu beitragen, Nutzungskonflikte mit anderen Fahrgästen zu vermeiden und das wirtschaftliche Potenzial von Fahrradtourismus weiter auszuschöpfen.

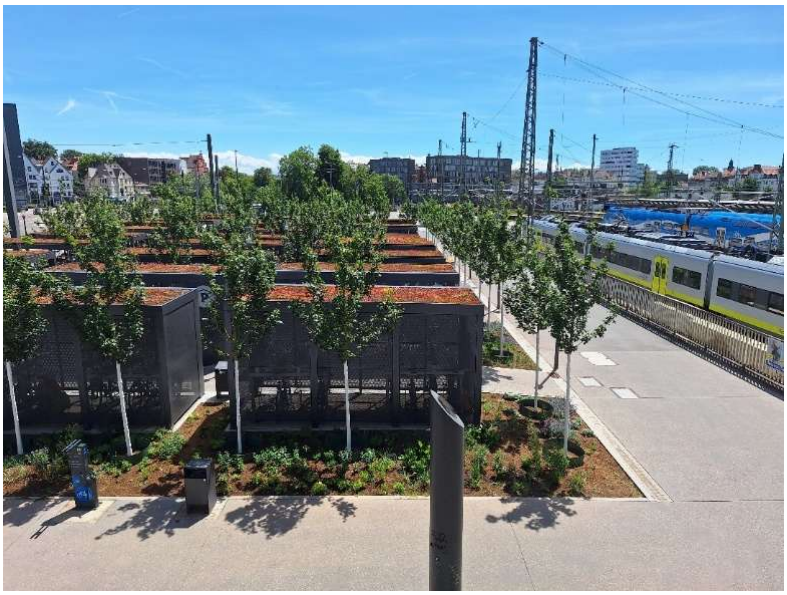
Empfehlungen:

- Ausreichende Anzahl überdachter, sauberer und sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten sowie abschließbare Fahrradboxen für hochwertige Fahrräder bereitstellen (siehe Good Practice Beispiel: Leitlinien für die Planung und den Bau von Fahrradparkhäusern[12]).
- Fahrradabstellmöglichkeiten in direkter Nähe zur Haltestelle/Bahnhof bzw. den Gleisen sicherstellen (s. Zugänglichkeit von Haltestellen und Bahnhöfen).
- Leihfahrräder gebündelt an zentralen Haltestellen und Bahnhöfen anbieten (insbesondere Hbf Ulm, Bahnhof und ZUP Neu-Ulm). E-Bikes und Lastenräder erweitern den Radius zusätzlich und erleichtern den Transport schwerer und großer Ladungen.
- Fahrradverleihsysteme regionen- und länderübergreifend vorantreiben:
    - Für längere Strecken und Tagesausflügler*innen: Ausweitung des Radius von Leihfahrrädern innerhalb einer Region über Stadt- und

[12] Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, DB InfraGo AG (2023): Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität. Leitfaden für die Planung und den Bau von Fahrradparkhäusern. Online abgerufen am 05.08.2026 unter: https://radparken.info/wp-content/uploads/2024/06/webversion-15-09-23-radparken-leitfaden2023.pdf

Landkreisgrenzen hinweg, insbesondere zu touristischen Zielen (z.B. Ulm, Neu-Ulm, Alb-Donau-Kreis).

- Für Fahrradtourist*innen: regionen- und länderübergreifende Fahrradverleihsysteme unterstützen, insbesondere entlang populärer, grenzüberschreitender Radwege wie dem Donauradweg.



© Donaubüro gGmbH

Fahrradhain am Hauptbahnhof Ulm mit 500 überdachten Abstellplätzen für normale Fahrräder, Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern; abschließbaren Fahrradboxen, Schließfächer, Fahrrad-Reparaturstation und Akku-Lademöglichkeiten



© Donaubüro gGmbH

Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof Karlsruhe



© Irene Bittner

Fahrradleihsystem in Ljubljana (SI)

Zusätzliche Services an Haltestellen/Bahnhöfen und im Zug/Bus

Zusätzliche Angebote an Haltestellen und im Fahrzeug – etwa Sharing-Optionen, Fahrradreparaturstationen und gastronomische Angebote – erhöhen den Komfort und Verlässlichkeit für Reisende. Gut ausgestattete Stationen sind mehr als nur Durchgangsorte – sie sind Drehscheiben für multi- und intermodalen Verkehr und ermutigen mehr Menschen zur Nutzung aktiver Mobilität in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Empfehlungen:

- Fahrrad-Reparaturstationen zur Selbstbedienung mit Werkzeugen und Luftpumpe an zentralen Haltestellen und Bahnhöfen anbringen und regelmäßig warten.
- Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs an zentralen Fahrradabstellmöglich-keiten anbieten.
- Schließfächer für Kleidung und Helme in unmittelbarer Nähe der Fahrradabstellanlage bereitstellen.

- Fahrradverleihsysteme an Haltestellen und Bahnhöfen anbieten, inklusive E-Fahrräder und Lastenräder zum Transport großer Gegenstände (s. Park- und Sharing-Lösungen).
- Öffentlichen WLAN-Zugang an zentralen Haltestellen und Bahnhöfen einrichten – insbesondere auch für die Buchung von Online-Tickets oder bei unzureichender Anzahl an Fahrkartenautomaten.
- Regionen- und länderübergreifende Kooperation und Verbesserung von fahrradfreundlichen Services an Haltestellen und Bahnhöfen mitdenken.
- Möglichkeiten und Kapazitäten für Fahrradmitnahme in Zug und Bus insbesondere am Wochenende und in Urlaubsregionen ausbauen und sicherstellen (s. Kapazitätsmanagement).



© Donaubüro gGmbH

E-Bike Ladestation am Bahnhof Senden



© Donaubüro gGmbH

Fahrradreparaturstation Fahrradhain Ulm

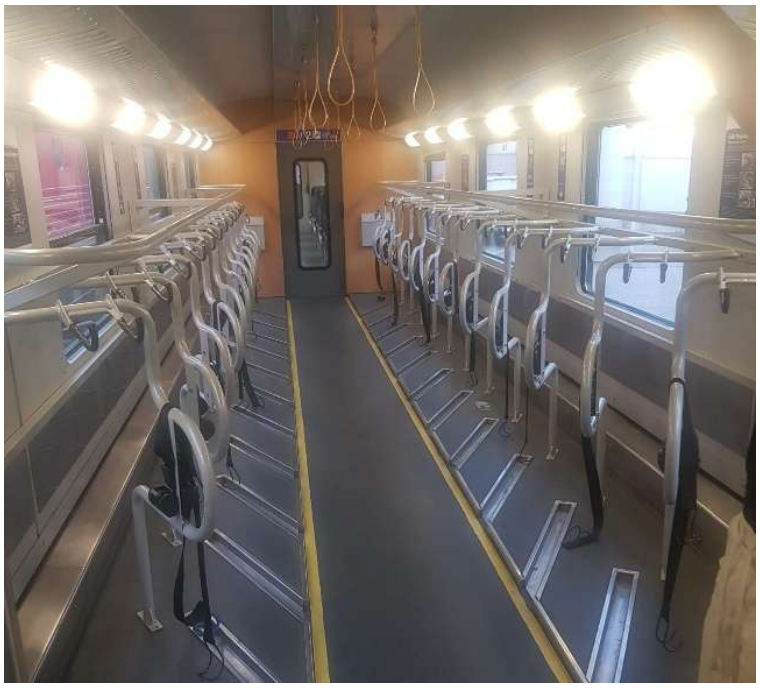
Kapazitätsmanagement

Insbesondere für Tourist*innen und Tagesausflügler*innen sind geeignete Züge und Busse mit ausreichend Platz für Fahrräder entscheidend, um aktive und öffentliche Mobilität gut zu verknüpfen und nahtlose, multimodale Wege zu ermöglichen. Dabei spielt ein flexibles Kapazitätsmanagement eine zentrale Rolle, da die Nachfrage je nach Saison und Tageszeit stark schwankt und Nutzungskonflikte mit dem regulären Pendlerverkehr entstehen können. Durch angepasste Lösungen – etwa flexible Mehrzweckbereiche, Reservierungssysteme oder unterschiedliche Konzepte für Fern- und Nahverkehr – können Engpässe vermieden und vorhandene Kapazitäten besser genutzt werden. So lassen sich Zuverlässigkeit und Komfort für alle Fahrgäste erhöhen und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr auch für einen größeren Radius nachhaltig stärken.

Empfehlungen:

- Ausreichende und bedarfsgerechte Kapazitäten für Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen sicherstellen: saisonale Anpassungen und Buchungssysteme für mehr Flexibilität, Planungssicherheit und Ausschöpfen des Potenzials:
    - Möglichkeiten und Kapazitäten für Fahrradmitnahme insbesondere am Wochenende und in Urlaubsregionen ausbauen und sicherstellen.
    - Hinwirken auf den Ausbau von Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Fern- und Nachtzugverbindungen – auch und insbesondere bei grenzüberschreitenden Verbindungen.
- Mitnahme von platzsparenden Falträdern im Gegensatz zu regulären Fahrrädern oder größeren E-Bikes fördern und aktiv bewerben, um begrenzten Platz effizient zu nutzen und Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken.
- Fahrradshuttles und -verleihsysteme an zentralen Haltestellen und Bahnhöfen als sinnvolle Ergänzung und Alternative im Tourismus-Sektor sowie für die Überbrückung der letzten Meile anbieten (s. Park- und Sharinglösungen).
- Perspektive ländlicher Gebiete mitdenken: Anbindung, Taktung und Verlässlichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln besonders in ländlichen Gebieten und touristischen Regionen stärken und sicherstellen, ggf. durch On-Demand Angebote.

- Angebot und Taktung öffentlicher Verkehrsmittel in Wandergebieten insbesondere am Wochenende, an Feiertagen und in Ferienzeiten ausbauen.



© Boris Camernik

Designiertes Fahrradabteil in einem Zug der ÖBB



© Verkehrsbetriebe Burgenland

Fahrradmitnahmesystem im Burgenland (AT)

Bewerbung und Kampagnen

Kampagnen und gezielte Kommunikation helfen dabei, Menschen dazu zu motivieren, Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem öffentlichen Verkehr zu kombinieren und die Vorteile umweltfreundlicher Mobilität zu erkennen. Gleichzeitig stärkt eine gute Öffentlichkeitsarbeit das Vertrauen in solche vernetzten Mobilitätsformen. Enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen, Kommunen und weiteren Akteur*innen trägt außerdem dazu bei, ein gut abgestimmtes und nutzerfreundliches Angebot zu schaffen, das nachhaltige Mobilität im Alltag einfach und attraktiv macht.

Empfehlungen:

- Umweltfreundliche Verkehrsmittel durch zielgerichtete Informationen gemeinsam bewerben:
    - Fahrrad, Fußverkehr und ÖPNV als miteinander verknüpfte Mobilitätsangebote gemeinsam bewerben. Dazu gehören bspw. Hinweise in Bussen und Bahnen auf Fahrradleihstationen an Haltestellen, Informationen zur kostenlosen Mitnahme von Falträdern sowie Hinweise zur Anbindung von Wander- und Radwegen an den ÖPNV (siehe z.B. DING-Wanderungen[13]) etc.
    - Großereignisse wie die Landesgartenschau 2030 in Ulm gezielt dafür nutzen, für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu werben und Anreiseinformationen bereitstellen.
    - Zertifikate für Wanderwege oder Radwege mit Fokus auf nachhaltiger An- und Abreise nutzen für deren Bewerbung und Kommunikation in der Öffentlichkeit, schafft Vertrauen und Planungssicherheit (siehe z.B. Premium-Wanderwege[14] des Deutschen Wanderinstituts).

[13] Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (2026): DING-Wanderungen 2026. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://ding.eu/Wandern
[14] Deutsches Wanderinstitut e.V. Marburg (2026): Premium-Wanderwege in Europa. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.wanderinstitut.de/premiumwege/

- Positive Anreize für die Nutzung und Kombination umweltfreundlicher Verkehrsmittel schaffen:
    - Kostenersparnis im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr hervorheben oder weitere finanzielle Anreize schaffen durch bspw. Rabattaktionen (siehe z.B. DING-Umweltrechner[15]; bwegtPlus[16]).
    - Originelle Marketingmethoden nutzen, wie bspw. Aktionstage mit kostenlosen Snacks oder Kaffee für Fahrradfahrer*innen und Fußgänger*innen (siehe z.B. AGFK-Nikolausaktion[17])
    - Baustellen strategisch nutzen, um umweltfreundliche Verkehrsmittel zu bewerben – im Zusammenspiel mit sicheren und direkten Umleitungen für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr.



© Gerhard Troche

Öffentlichkeitswirksames Rebranding eines Zugs für die Bewerbung der Verknüpfung von Bahn und Wanderweg in Ungarn

[15] Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (2026): Verbindungssuche. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://ding.eu/Fahrplanauskunft/trip?lng=de

[16] NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (2026): Das Bonusprogramm bwegtPlus. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.bwegt.de/land-entdecken/bwegtplus

[17] Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. 2026 (2026): Nikolausaktion. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.agfk-bw.de/angebote/nikolausaktion



© Jens Lennartsson

Live-Anzeigetafel mit Fahrradfahrer und Musik als Teil der Kampagne „No ridiculous car trips“[18] in Malmö, Schweden

Ticketing und Finanzierung

Faire und einfache Tarifsysteme sind entscheidend, um nachhaltige Mobilität attraktiver zu machen. Integrierte Tickets und flexible Preismodelle erleichtern die Kombination von öffentlichem Verkehr mit Radfahren und Zufußgehen und machen sie finanziell attraktiver. Durch abgestimmte Tarife, digitale Lösungen und Angebote wie kombinierte Abos oder MaaS-Modelle (Mobility as a Service) werden Hürden abgebaut und multimodales Verhalten gefördert. Ergänzend tragen klare Regelungen – etwa zur kostenlosen Mitnahme von Falträdern – dazu bei, die Nutzung weiter zu erleichtern und die Verknüpfung der Verkehrsmittel zu stärken.

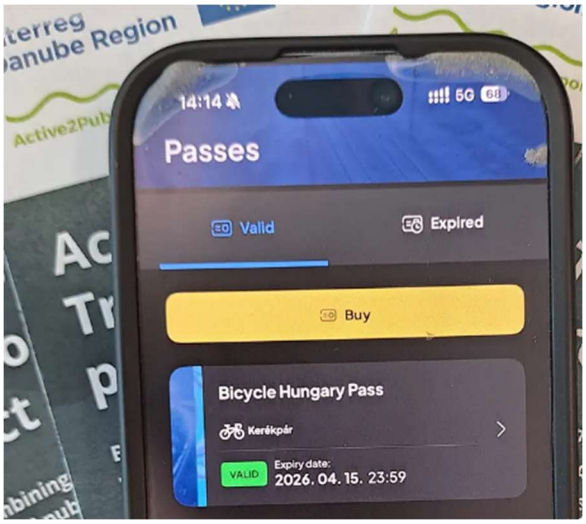
Empfehlungen:

- Ticketsysteme für öffentliche Verkehrsmittel, Fahrradmitnahmetickets und Sharing-Angebote integrieren.
- Regelungen und Ticketing für Fahrradmitnahme in Zügen des Nah- und Fernverkehrs vereinfachen und vereinheitlichen – insbesondere über Verbund- und Bundeslandgrenzen hinweg (siehe z.B. Bwegt Fahrradmitnahme[19]).

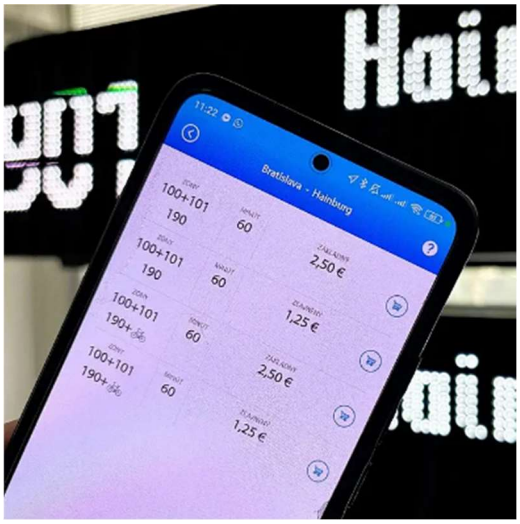
[18] Republic of Austria, Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and technology (2026): Active2Public Transport Online Toolbox. “No ridiculous car trips” campaign. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport/practical-and-pilot-projects/no-ridiculous-car-trips-campaign-in-malmoe

[19] NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (2026): Fahrradmitnahme in Bahn und Bus. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.bwegt.de/reiseinformationen/fahrrad

- Die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel bewusst unter denen des Individualverkehrs halten, um seine Attraktivität zu steigern.



© Barta Gergely Bálint
Landesweiter Fahrradpass[20] in Ungarn für einfache Fahrradmitnahme im Zug für 30 Tage



© Šimon Juřík
Good Practice Beispiel: Integriertes Ticket für Bus und Fahrradmitnahme im grenzüberschreitenden Bus Bratislava (SK) – Hainburg (A)[21]

[20] Republic of Austria, Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and technology (2026): Active2Public Transport Online Toolbox. Bicycle Hungary Pass – unlimited travel with a fair price. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport/practical-and-pilot-projects/bicycle-country-pass-in-hungary

[21] Republic of Austria, Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and technology (2026): Active2Public Transport Online Toolbox. Integrated Bike + Public Transport Ticket in Bratislava. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport/practical-and-pilot-projects/integrated-bike-public-transport-ticket-in-bratislava

Informationsmanagement

Information ist ein strategischer Schlüssel für mehr A2PT. Klare und leicht auffindbare Informationen auf Websites, in Karten, mobilen Buchungssystemen und Routenplanungs-Apps erleichtern es den Nutzer*innen, aktive Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Dabei müssen die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen und Präferenzen für Informationsmedien beachtet werden. Die Reiseplanung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln darf nicht viel aufwendiger sein als mit dem privaten PKW. Gutes Informationsmanagement verbessert die Reiseplanung, verringert Unsicherheiten und unterstützt somit multimodale Wege.

Empfehlungen:

- Leicht zugängliche, verständliche, aktuelle und zielgruppengerechte Informationen zu Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehrsangeboten bereitstellen:
    - Integrierte Informationen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, Fahrradmitnahmemöglichkeiten und Sharing-Angeboten in einem System anbieten, z.B. durch übergreifende Mobilitätsapps.
    - Klare, einheitliche und leicht zu findende Regelungen für Ticketing und Fahrradmitnahme in Zügen des Nah- und Fernverkehrs – insbesondere über Verbund- und Bundeslandgrenzen hinweg - bereitstellen (s. Ticketing und Finanzierung).
    - Digitale und analoge Informationen zu Haltestellen, Verbindungen, Taktung und Kombination nachhaltiger Verkehrsmittel bereitstellen.
- Für nationale und internationale Tourist*innen:
    - Mehrsprachige Informationen zur Anbindung von Rad- und Wanderwegen an öffentliche Verkehrsmittel bündeln und ggf. in bekannten, globalen Apps für Tourist*innen anbieten, auch über Ländergrenzen hinweg.
    - Klare und konsistente Beschilderung für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu Haltestellen und Bahnhöfen inklusive Angabe der Wegezeiten. Bei touristisch relevanten Zielen mehrsprachige Beschilderung anbieten (s. Gestaltung des Einzugsgebiets).

- Gezielte Bewerbung von Angeboten wie Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Zügen und Bussen sowie Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln in touristischen Gebieten (s. Bewerbung und Kampagnen).



© Donaubüro gGmbH

Wegweiser für Rad- und Fußverkehr inklusive Wegezeiten in Exeter (GB)

Politische Rahmenbedingungen

Eine enge Zusammenarbeit zwischen Akteur*innen des Fuß- und Radverkehrs, öffentlicher Verkehrsmittel und des motorisierten Individualverkehrs über verschiedene Ebenen und Stadt-/Kreisgrenzen hinweg ist entscheidend für integrierte und nutzerorientierte Verkehrssysteme. Gemeinsame Partnerschaften von Behörden, Unternehmen und Organisationen über die unterschiedlichen Mobilitätsformen hinweg fördern ein besseres Verständnis von Herausforderungen, ermöglichen abgestimmte Maßnahmen und Regelungen und stärken die Wirkung vor Ort. So können Infrastruktur und Angebote gezielt verbessert werden.

<u>Empfehlungen:</u>

- Nachhaltige Verkehrsformen gemeinsam planen und die Zusammenarbeit über Fachbereiche, politische Ebenen und Verwaltungsgrenzen hinweg dauerhaft verankern:

- Den regelmäßigen Austausch zwischen Fachabteilungen in den Kommunen sowie zwischen Städten, Gemeinden, Landkreisen, Verkehrsverbünden und Bundesländern stärken. Dadurch können Wissen geteilt, Synergien genutzt und Regelungen (z.B. zur Fahrradmitnahme) besser aufeinander abgestimmt werden. Einheitliche Lösungen sind besser verständlich und schaffen Verlässlichkeit für die Nutzer*innen (siehe z.B. gemeinsame Entwicklung der Nahverkehrspläne Ulm/Neu-Ulm/Landkreis Neu-Ulm; übergreifendes Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller).
- Bürger*innen und relevante Interessensgruppen frühzeitig in Planungs- und Entscheidungsprozesse einbeziehen und regelmäßigen Austausch sicherstellen (siehe z.B. Entwicklung des Radverkehrskonzepts Landkreis Neu-Ulm, Zukunftsplan Mobilität 2040 der Stadt Ulm).

- Klar für die Stärkung der aktiven Mobilität und des öffentlichen Verkehrs sowie für deren gleichberechtigte bzw. vorrangige Berücksichtigung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einsetzen – durch eine klare öffentliche Positionierung, die verbindliche Verankerung in zentralen strategischen Dokumenten und die konsequente Umsetzung konkreter Maßnahmen:
  - Inter- und Multimodalität stärker in politischen Planungs- und Strategiedokumenten in der Region verankern, wie bspw. Klimaschutz-konzepte und Klimamobilitätspläne, Verkehrsentwicklungspläne, Nahverkehrspläne, Tourismuskonzepte, etc. (konkret in den aktuell in Bearbeitung befindlichen Dokumenten wie bspw. dem Zukunftsplan Mobilität 2040 der Stadt Ulm, Aktualisierungen der Nahverkehrspläne im Alb-Donau-Kreis und Landkreis Neu-Ulm).
- Bauliche Veränderungen und besondere Anlässe strategisch nutzen, um Infrastruktur zu verbessern und Impulse für nachhaltige Mobilität zu setzen:
  - Baustellen und Umleitungen: sichere, direkte und durchgängige Wege für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr gewährleisten und umweltfreundliche Alternativen begleitend aktiv bewerben (s. Kommunikation).

- Großveranstaltungen: Veranstaltungen wie die Landesgartenschau 2030 gezielt nutzen, um nachhaltige An- und Abreiseoptionen durch konkrete Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit zu stärken (s. Kommunikation).
- Modernisierung und Umbau: Geplante Maßnahmen zügig und konsequent umsetzen und dabei die Verknüpfung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr verbessern (etwa bei der Umgestaltung der zentralen Fußgängerzone in Ulm, der Ludwigstraße in Neu-Ulm, der Fernbushaltestelle Böfingen oder des Bahnhofsvorplatzes in Senden).

- Temporäre Straßenraumgestaltung: Mit Pop-up-Radwegen, Parklets und temporären Fahrbahnmarkierungen neue Lösungen erproben und ihre Auswirkungen auf Mobilitätsverhalten und Einstellungen austesten.
- Unterschiedliche Voraussetzungen in Stadt- und Landkreisen berücksichtigen. Insbesondere die Perspektive der ländlichen Gebiete mitdenken (s. Kapazitätsmanagement; hilfreiche Publikationen: Nachhaltig Mobil in ländlichen Räumen[22], Neue Mobilität und Mobilitätshubs im ländlichen Raum[23]).
- Für Entscheidungsträger*innen: Kosten für die Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln mit Förderung des motorisierten Individualverkehrs ins Verhältnis setzen. Umwelt- und Gesundheitsaspekte mit bedenken.
- Bestehende Ressourcen und Synergien sowie Möglichkeiten zum Austausch und Wissenstransfer nutzen, auch über die Region hinaus:
  - Hilfreiche Quellen können insbesondere die A2PT Online Toolbox[24] und nachfolgende Übersicht der Ressourcen und Akteur*innen im Anhang sein.

[22] Bundesministerium für Verkehr (2025): Handlungsleitfaden. Nachhaltig Mobil in ländlichen Räumen. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/nachhaltig-mobil-in-laendlichen-raeumen.pdf?__blob=publicationFile

[23] Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2023): Neue Mobilität und Mobilitätshubs im ländlichen Raum. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2023/bbsr-online-30-2023.html

[24] Republic of Austria, Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and technology (2026): Active2Public Transport Toolbox. Online abgerufen am 20.07.2026 unter: https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport



© Donaubüro gGmbH

Treffen der regionalen A2PT-Arbeitsgruppe mit Vertreter*innen aus Verwaltung, Infrastruktur und Zivilgesellschaft und in den Bereichen Fahrrad, Zufußgehen und ÖPNV

5 Ressourcensammlung

Die zusammengestellten Quellen und Ressourcen basieren einerseits auf den im Rahmen des Projekts durchgeführten Recherchen sowie erarbeiteten Materialien. Zusätzlich werden weiterführende Quellen gelistet, die für das Themenfeld relevant sein können. Trotz sorgfältiger Auswahl und Prüfung erheben sie keinen Anspruch auf Vollständigkeit oder abschließende Gültigkeit. Es ist nicht auszuschließen, dass weitere einschlägige Quellen, Perspektiven oder fachliche Einschätzungen existieren, die in dieser Zusammenstellung keine Berücksichtigung gefunden haben.

5.1 ERGEBNISSE AUS DEM PROJEKT „ACTIVE2PUBLIC TRANSPORT“

A2PT Online Toolbox

Die A2PT Online Toolbox ist eine neue praxisorientierte Online-Ressource für Planer*innen, Expert*innen und Entscheidungsträger*innen, die an der Verknüpfung von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln arbeiten. Sie wurde im Rahmen des Projekts Active2Public Transport entwickelt und bündelt Leitprinzipien, Good Practice Beispiele und Erfahrungen aus erprobten Pilotaktionen im Projekt für eine bessere Anbindung auf der ersten und letzten Meile im gesamten Donauraum.

Online-Toolbox:

Republic of Austria, Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and technology (2026): Active2Public Transport Toolbox. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport

Publikationen

Transnational

- **Active2Public Transport Policy Brief: Lessons learned for cities and regions** (A2PT Policy Brief für Städte und Regionen im Donauraum)

  Das transnationale A2PT Policy Brief liefert einen länderübergreifenden Überblick über gemeinsame Herausforderungen und Lösungsansätze zur besseren Verknüpfung von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr im Donauraum. Es schafft einen strategischen Handlungsrahmen, der verschiedene A2PT-Stakeholder dazu befähigt, aktiv zu werden und entsprechende Maßnahmen voranzutreiben, auch über den Kreis der Projektpartner und Associated Strategic Partners (ASPs) hinaus.

  Dokument:

  Friedwagner, Andreas (Verracon GmbH) – with the support of Jim Walker (Walk21), Fabian Küster and Holger Haubold (ECF) and the partners of the A2PT Project. In cooperation with THE PEP / EHP Partnership Healthy Active Mobility (2026): Active2Public Transport. Lessons learned for cities and regions. Online abgerufen am 28.10.2026 unter: https://interreg-danube.eu/storage/media/01M5J8DHN8B0WPFP4PZFZE7Y0S.pdf

- **Active2Public Transport Guiding Principles** (Leitprinzipien für nahtlose Mobilität)

  Im Rahmen des Projekts hat das Institute for Transport Sciences (KTI) Ungarn, universelle und Stakeholder-spezifische Leitprinzipien als Orientierungsrahmen für eine bessere Verknüpfung von Fuß- und Radverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln entwickelt. Das Dokument beschreibt unter anderem die spezifischen Verantwortlichkeiten verschiedener Stakeholder und wie diese gemeinsam dazu beitragen können, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität im Donauraum umzusetzen.

  Dokument:

  Munkácsy, András; Barta, Gergely (2026): Active2Public Transport Guiding Principles. Online abgerufen am 29.06.2026 unter: 01KSMJ5KS1C2N9PRK47657BZSJ.pdf

- **Danube Cycling Tourist Survey 2024** (Umfrage zum Radtourismus im Donauraum 2024)

  2024 führte die European Cyclists' Federation (ECF) im Auftrag und in Zusammenarbeit mit dem Donaubüro Ulm/Neu-Ulm eine transnationale Online-Umfrage zum Radtourismus im Donauraum durch, bei der die Bedürfnisse von Radreisenden erhoben wurden. Ein Fokus lag auf der Verknüpfung von Radtourismus mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Bericht stellt das Potential guter Verknüpfungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln heraus sowie die Herausforderungen und Chancen. Es werden konkrete Empfehlungen für Entscheidungsträger*innen formuliert.

  Bericht:

  European Cyclists' Federation (2025): Danube Cycling Tourist Survey 2024: Active2Public Transport Needs Assessment.. Online abgerufen am 26.08.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/A2PT-Danube-Cycling-Tourist-Survey-2024-1.pdf

  Deutsches Factsheet:

  Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (2025): Umfrage zum Fahrradtourismus im Donauraum (2024). Factsheet. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/Fact-Sheet_Umfrage-zum-Donauradtourismus-2024_Deutsch-mit-Design_2.pdf

- **Needs of Hiking Tourists in the Danube Region** (Bericht zu den Bedürfnissen von Wandertouristen im Donauraum)

  Der Bericht vom Donaubüro Ulm/Neu-Ulm zu den Bedürfnissen von Wandertourist*innen im Donauraum zeigt Probleme, Chancen und Good Practice Beispiele zur Verknüpfung von Wandertourismus mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf. Er basiert auf den Ergebnissen einer Online-Umfrage unter Wander- und Tourismusverbänden im Donauraum, einzelnen Experteninterviews sowie Online-Recherche. Es werden konkrete Empfehlungen für Entscheidungsträger*innen formuliert.

Bericht:

Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (2025): Active2Public Transport: Needs of hiking tourists in the Danube Region. Online abgerufen am 26.08.2026 unter: A2PT_Report_Needs-of-hiking-tourists.pdf

National/Regional

- **Walkability Study in the focus region Ulm/Neu-Ulm** (Bericht zur Fußgängerfreundlichkeit an ÖPNV-Stationen in der Fokusregion Ulm/Neu-Ulm)

  In Kooperation mit der NGO Walk21 hat das Donaubüro Ulm/Neu-Ulm 2024 eine Untersuchung zur Fußgängerfreundlichkeit („Walkability") rund um fünf ausgewählte ÖPNV-Haltepunkte in Ulm, Neu-Ulm, Senden, Böfingen und Tomerdingen durchgeführt. Ziel war es, zu verstehen, wie die Gestaltung des öffentlichen Raums (z. B. Gehwege, Kreuzungen, Begrünung) die Fußwege zur und von der Haltestelle beeinflusst und welche Unterschiede es für verschiedene Bevölkerungsgruppen gibt.

  Bericht:

  Walk21 (2025): Walkability study in the focus region Ulm/Neu-Ulm: Active2Public Transport Needs Assessment. Walkability App Reports (https://walk21.com/resources/walkability-app/). Online abgerufen am 26.08.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/Walkability-study-in-the-focus-region-Ulm-and-Neu-Ulm.pdf

  Deutsches Factsheet:

  Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (2026): Umfrage zur Fußgängerfreundlichkeit („Walkability") rund um fünf ausgewählte ÖPNV-Haltepunkte in Ulm und Umgebung. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/Handout-Walkability-Report.pdf

- **Status Quo Summary Report for the focus region Ulm/Neu-Ulm** (Status Quo der A2PT-Infrastruktur und -Services in der Fokusregion Ulm/Neu-Ulm)

  Das Donaubüro Ulm/Neu-Ulm untersuchte 2024 den aktuellen Stand der Infrastruktur und Dienstleistungen, die aktives Gehen und Radfahren mit dem öffentlichen Verkehr (ÖPNV) in der Region Ulm, Neu-Ulm, Alb-Donau-Kreis und Landkreis Neu-Ulm verknüpfen. Der Bericht beleuchtet, wie fahrrad- und fußgängerfreundlich zentrale ÖPNV-Knotenpunkte gestaltet sind.

  Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (2025): Active2Public Transport: Status Quo Summary Report for the focus region Ulm/Neu-Ulm. Online abgerufen am 26.08.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/Status-Quo-Summary-Report-for-the-focus-region-Ulm_Neu-Ulm.pdf

- **Ergebnisse der Pilotaktion „Mobil ohne Auto: 4 Wochen Rad und ÖPNV entdecken!“**

  Die Pilotaktion sollte zeigen und untersuchen, wie alltagstauglich nachhaltige Verkehrsmittel in der Region Ulm/Neu-Ulm sein können und das Mobilitätsverhalten der Testpersonen langfristig beeinflussen. Zu diesem Zweck verzichteten insgesamt 13 Testpersonen aus der Region für jeweils 4 Wochen auf ihr Auto und waren ausschließlich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs. Das Donaubüro stellte hierfür hochwertige Fahrräder zur Verfügung und erstattete die Kosten für ÖPNV-Tickets.

  Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH (2026): Ergebnisse aus der Pilotaktion „Mobil ohne Auto: 4 Wochen Rad und ÖPNV entdecken!“. Online abgerufen am 26.08.2026 unter: https://donaubuero.de/wp-content/uploads/2024/03/Pilotaktion-Mobil-ohne-Auto-Handout.pdf

5.2 WEITERFÜHRENDE RESSOURCEN

Akteur*innen

Transnational

- **The PEP/EHP Partnership on Healthy Active Mobility (Partnerschaft für gesunde, aktive Mobilität)**

  THE PEP bringt seit 2014 nationale Expert*innen für Rad- und Fußverkehr, internationale Organisationen und Fachleute aus über 30 Ländern zusammen, um aktive Mobilität (Zufußgehen und Fahrrad fahren) zu fördern. Die Partnerschaft ist aus dem Wunsch nach mehr Kooperation der relevanten Stakeholder im Verkehrssektor entstanden und wird über die United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), the World Health Organisation – Europe Region (WHO-Europe), und NGOs gefördert. THE PEP schafft Austauschformate, entwickelt gemeinsame Strategien und hat unter anderem die ersten paneuropäischen Masterpläne für Fuß- und Radverkehr hervorgebracht. Diese bieten anderen Regionen und Organisationen konkrete Orientierung, politische Empfehlungen und Praxisbeispiele, um nachhaltige und multimodale Mobilität erfolgreich umzusetzen.

  Internationale Website: https://unece.org/thepep/pam

  Relevante Publikationen:

  Republic of Austria, Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2021): Pan-European Master Plan for Cycling Promotion. Online abgerufen am 27.08.2026 unter: https://unece.org/sites/default/files/2023-03/MASTERPLAN_2021-05-20-II_BF%203%20June_0.pdf

  Republic of Austria, Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2024): Pan-European Master Plan on Walking. Online abgerufen am 27.08.2026 unter:

https://unece.org/sites/default/files/2024-12/BMK_THE_PEP_MP_Walking_UA.pdf

- **European Cyclists' Federation (ECF; Europäischer Radfahrerverband)**

  Der ECF ist der europäische Dachverband zivilgesellschaftlicher Organisationen für mehr und besseren Fahrradverkehr. Als unabhängiger, gemeinnütziger Verein mit mehr als 70 Mitgliedsorganisationen in über 40 Ländern bündelt der ECF die Kräfte der europäischen Radfahrerbewegungen, um das Radfahren als nachhaltiges und gesundes Verkehrs- und Freizeitmittel zu fördern. Er ist die Stimme der europäischen Fahrradbewegungen auf paneuropäischer Ebene und die weltweit größte und bekannteste Interessensvertretung für Radfahrer*innen.

  Internationale Website: https://www.ecf.com/

  Relevante Publikationen:

  European Cyclists' Federation (2025): Cyclists love Trains 2025. An analysis of the bicycle friendliness of European railway operators. Online abgerufen am 29.07.2026 unter: https://ecf.com/media/ecf%20at%20velo-city/CLT/Cyclists%20Love%20Trains%202025%20Report.pdf?_t=1749109981

  European Cyclists' Federation (2025): Cycling tourism trends to watch in 2025. Online abgerufen am 27.08.2026 unter: https://www.ecf.com/en/news/cycling-tourism-trends-to-watch-in-2025/?utm_source=brevo&utm_campaign=ECF%20General%20Newsletter%20February%202025&utm_medium=email

- **Walk21 Foundation (Walk21 Stiftung)**

  Die Walk21 ist eine gemeinnützige Organisation, die sich global für das Recht aller Menschen auf sicheres, inklusives und attraktives Zufußgehen einsetzt. Sie fungiert als Interessensvertretung für Fußgänger*innen auf internationaler Ebene, vermittelt Wissen und unterstützt Politik, Wissenschaft und Praxis bei der Entwicklung von Strategien und Projekten für fußgängerfreundliche Städte.

Darüber hinaus baut Walk21 ein globales Netzwerk relevanter Akteur*innen auf und koordiniert dieses.

Die Stiftung hat das Instrument „Walkability-App" entwickelt, mit denen detaillierte, geolokalisierte Daten zur Fußgängerfreundlichkeit von Städten erfasst werden können. Die kostenlose, partizipative App erlaubt die Aufschlüsselung nach Alter, Geschlecht und Mobilität von Personen, wodurch auf vielfältige Anforderungen gezielt eingegangen wird.

Internationale Website: https://walk21.com/

Relevante Publikationen:

Walk21 (2024): Integrating Walking and Public Transport. Policy Brief. Online abgerufen am 27.08.2026 unter: https://unece.org/sites/default/files/2024-04/Walk21%200124%20-%20Walk21%20Intgd%20Walking_Public%20Transport_v8%20FINAL%20version_0.pdf

Instrument:

Walkability-App: https://walk21.com/resources/walkability-app/

- **UITP (frz. Union Internationale des Transports Publics; Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen)**

  UITP ist der Internationale Verband für öffentliches Verkehrswesen mit dem Ziel, nachhaltige urbane Mobilität im internationalen Kontext zu inspirieren und fördern. Der Verband wurde 1885 gegründet und zählt 2000 Mitglieder aus Behörden, Verkehrsbetrieben, Industriezulieferern, akademischen Kreisen und politischen Entscheidungsträgern aus aller Welt. UITP fungiert als Interessensvertretung, fördert den Wissens- und Erfahrungsaustausch sowie die Vernetzung unterschiedlicher Akteur*innen.

  Internationale Website: https://www.uitp.org/de/

  Relevante Publikationen:

  Union Internationale des Transports Publics (2023): Pathways to Multimodality. Policy Brief. Online abgerufen am 29.07.2026 unter:

https://www.uitp.org/wp-content/uploads/sites/7/2026/04/20231031_Pathway-Multimodal-Lifestyle_WEB.pdf

Union Internationale des Transports Publics (2017): Ensuring Optimum Accessibility of Pedestrian Zones. Policy Brief. Online abgerufen am 29.07.2026 unter: https://www.uitp.org/wp-content/uploads/sites/7/2025/04/PolicyBrief-8dec-LR.pdf

Regional

Die nachfolgende alphabetische Auflistung beinhaltet die lokalen und regionalen Akteur*innen außerhalb der kommunalen Verwaltungen, die im Rahmen des Projekts A2PT involviert wurden und sich teilweise aktiv eingebracht haben.

- ADFC Ulm, Alb-Donau und Neu-Ulm
- Agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG
- Bahnhofsmanagement Ulm DB
- Confitech Dienstleistungs GmbH
- DEHOGA Baden-Württemberg
- Deutscher Alpenverein e.V. Sektionen Ulm und Neu-Ulm
- Deutsche Donau Tourismus e.V.
- Donau-Iller Nahverkehrsverbund GmbH
- Fuß e.V. Ulm
- Geschäftsstelle Weltkultursprung
- ILE Iller-Roth-Biber
- Industrie- und Handelskammer Ulm (Bereich Standortpolitik/Verkehr)
- Innovationsregion Ulm

- Regionalentwicklung Neu-Ulm
- Regionalverband Donau-Iller
- Regio S-Bahn Donau-Iller e.V.
- Schwäbische Alb Tourismusverband e.V.
- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (SWU), Abteilung Verkehr
- Tourismusverband Allgäu/Bayerisch-Schwaben
- Ulmer Parkbetriebs-GmbH
- Ulm/Neu-Ulm Touristik GmbH
- Unw (Ulmer Initiativkreis nachhaltige Wirtschaftsentwicklung)
- Verkehrsclub Deutschland (VCD), Ortsgruppe Ulm

Publikationen

Vertiefende und weiterführende Publikationen auf Bundes- und Landesebene

Fahrrad & Öffentlicher Verkehr

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V. (2026): ADFC Position: Intermodale Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr. Fahrradmitnahme in Bahnen. Online abgerufen am 05.08.2026 unter: https://aachen.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/ADFC-Positionen/adfc_positionspapier_fahrradmitnahme_web__002_.pdf
- forsa Politik- und Sozialforschung GmbH (2020): Verkehrsmittelnutzung und Potential des Fahrrads als Zubringer zum Bahnhof Ergebnisse einer bundesweiten repräsentativen Befragung. Online abgerufen am 05.08.2026 unter: ergebnisbericht-allianz-pro-schiene-nutzung-fahrrad-zug.pdf
- Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, DB InfraGo AG (2023): Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität. Leitfaden für die Planung und den Bau von

Fahrradparkhäusern. Online abgerufen am 05.08.2026 unter: https://radparken.info/wp-content/uploads/2024/06/webversion-15-09-23-radparken-leitfaden2023.pdf

- NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH im Auftrag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg (2019): Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad. Online abgerufen am 05.08.2026 unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/j_Verknuepfung_Rad_OEV/Bike_and_Ride_Leitfaden_BW_2019.pdf

Zufußgehen & Öffentlicher Verkehr

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2021): Zu Fuß zur Bahn. Leitfaden für einen attraktiven Zugang zur Bahn. Online abgerufen am 24.08.2026 unter: https://www.bestellen.bayern.de/med/6e3cd790-b4a5-11f0-81ee-c3fc7d0a3316/4b0e6a70-1059-11d9-4c85-9d915831e9eb/0/03500278.pdf
- Deutsches Institut für Urbanistik (difu) (2024): Der Weg zu Fuß zur Haltestelle: ein blinder Fleck in der Mobilitätsforschung? Online abgerufen am 29.07.2026 unter: https://repository.difu.de/server/api/core/bitstreams/be2dfb46-2f2b-497f-b844-adc00daea66f/content
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. (2020): Zu Fuß zur Haltestelle: Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle. 2. Aktualisierte Auflage. Online abgerufen am 29.07.2026 unter: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu_Fuss_zur_Haltestelle/VCD_Leitfaden_fuer_gute_Wege_zur_Haltestelle_2019.pdf

Inter-/Multimodalität

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2023): Neue Mobilität und Mobilitäts-Hubs im ländlichen Raum. Online abgerufen am 24.08.2026 unter:

https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2023/bbsr-online-30-2023-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2

- Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu) (2026): Haltestellenumfelder aus Nutzendenperspektive: mehr als nur ein-, um- und aussteigen. Ergebnisse aus dem EU-Projekt EASIER. Online abgerufen am 05.10.2026 unter: https://repository.difu.de/server/api/core/bitstreams/2336e820-7161-4677-9106-69a7f35821a6/content

- Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (2026): Der Bahnhof der Zukunft als Kern multimodaler Mobilitätsplattformen in Kommunen. Berichte des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung, Bericht 100 (2026). Online abgerufen am 15.10.2026 unter: https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Forschungsberichte/2026/ForBe_100_2026_BahnhofderZukunft.pdf?__blob=publicationFile&v=10

- Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP) (2022): Mobilität im ländlichen Raum – Die Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr: Wie kombinierte Mobilität helfen kann. Online abgerufen am 01.10.2026 unter: https://www.uitp.org/wp-content/uploads/sites/7/2025/04/DE_Knowledge-Brief-Rural-Mobility_FEB2022_LR.pdf

Aktive Mobilität

- Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC) (2025): Radtourismus im Fahrradland-Plus. Radtourismus gewinnbringend fördern – Rückenwind für das Fahrradland Plus. Tourismuspolitische Forderungen des ADFC. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Positionspapiere/adfc_radtourismus_fahrradland_plus.pdf

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile

- Bundesministerium für Verkehr (2025): Fußverkehrsstrategie. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/fussverkehrsstrategie.pdf?__blob=publicationFile

- Bundesministerium für Verkehr (2025): Handlungsleitfaden. Nachhaltig Mobil in ländlichen Räumen. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/nachhaltig-mobil-in-laendlichen-raeumen.pdf?__blob=publicationFile

- Bundesministerium für Verkehr (2026): Fahrrad-Monitor 2025: Wie Kinder, Jugendliche und Erwachsene Radfahren erleben. Kurzfassung Deutsch. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-deutschland-2025-kurzfassung-deutsch.pdf?__blob=publicationFile

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2026): Los geht's! Fußverkehrsstrategie für Baden-Württemberg. Strategische Leitlinien und praktische Umsetzungsimpulse für mehr Fußverkehr, Mobilität und Lebensqualität. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/260129_Fu%C3%9Fverkehrsstrategie_BW_2026_barrierefrei.pdf

- Official Journal of the European Union C, C/2024/2377 vom 3. April 2024. Europäische Erklärung zum Radverkehr. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202402377

- Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2025): Gleichstellung in der Mobilität. Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.statistik-bw.de/fileadmin/user_upload/Service/Veroeff/Sonderver%C3%B6fffentlichungen/FaFo_Report_Mobilit%C3%A4t.pdf

- Umweltbundesamt (2020): Aktive Mobilität: Mehr Lebensqualität in Ballungsräumen. Texte 226/2020. Online abgerufen am 30.09.2026 unter:

https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/5750/publikationen/2020_12_03_texte_226-2020_aktive_mobilitaet.pdf

- Umweltbundesamt (2023): Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums – Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/376/publikationen/schluesselfaktoren_umgestaltung_strassenraum_dt.pdf
- Umweltbundesamt (2026): Straßenraumgestaltung: Aktive Mobilität. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/strassenraumgestaltung-aktive-mobilitaet#anforderungen
- Umweltbundesamt (2026): Straßenraumgestaltung für Kinder und ältere Menschen. Empfehlungen und Beispiele für die Praxis. Online abgerufen am 30.09.2026 unter: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/2026-02/Fachbroschu%CC%88re%20Aktiv%20Mobil.pdf

Sonstige

- KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH (2023): Klimakommunikation im Verkehr. Leitfaden für Politik, Behörden und Institutionen. Online abgerufen am 01.10.2026 unter: https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Nachhaltige_Mobilitaet/Wissensportal/KEA-BW-Leitfaden_Klimakommunikation_barrierefrei.pdf
- KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH (2022): Klimaverträgliche Entwicklung in der Kommune. Eine Handreichung für Gemeinderäte. Online abgerufen am 01.10.2026 unter: https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Klimavertra%CC%88gliche_Entwicklung_in_der_Kommune_210115.pdf
- Umweltbundesamt (2024): Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten: Erfahrungen aus der Praxis zum Einsatz materieller, immaterieller und spielerischer Anreize. Online abgerufen am 01.10.2026 unter:

https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/479/publikationen/uba_fb_anreize_fuer_nachhaltiges_mobilitaetsverhalten.pdf

- Umweltbundesamt (2025): Impulse für Veränderung – Anreize für ein zukunftsfähiges Mobilitätsverhalten. Eine Navigationshilfe für Kommunen, die Mobilitätsverhalten gezielt verändern wollen. Online abgerufen am 01.10.2026 unter: https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/376/publikationen/uba-broschuere_impulse_fuer_veraenderung.pdf

Best Practice Sammlungen

Links Best Practice Sammlungen in den Bereichen nachhaltige Mobilität:

- Active2Public Transport Online Toolbox: Collection of good practice and pilot activities (Filterfunktion nach Verkehrsträger, Stakeholder und Handlungsfeld): https://www.klimaaktivmobil.at/en/active2public-transport/practical-and-pilot-projects
- Aktivmobil Baden-Württemberg: Radparken & Bike+Ride im ländlichen Raum https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/radparken-bike-ride-im-laendlichen-raum-foerderungen-gute-beispiele-und-beratung-im-ueberblick/vom/12/2/2026
- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Mobilitätsportal (z.B. Themenseite Mobilitätsstationen) https://www.wir-bewegen.bayern.de/
- Bundesamt für Logistik und Mobilität, Mobilitätsforum Bund: Wissenspool (Filterfunktion „Intermodalität & ÖPNV“) https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Wissenspool_Formular.html?themen_str=intermodalitaet_und_oepnv&noScrolling=true
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB): Mobilikon Praxisbeispiele (Filterfunktion „Verkehrsmittel verknüpfen“) https://www.mobilikon.de/suche-typ?fulltext=&type=praxisbeispiel&zielsetzung%5B78%5D=78&kosten=All&umsetzdauer=All&einfuehrung=All&changed=All

- Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, DB InfraGo AG: Best Practices https://radparken.info/wissen/best-practices/

Allgemeine Good Practice Sammlungen

- Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK) Bayern: Best Practice Beispiele im Fuss- und Radverkehr https://agfk-bayern.de/best-practice-beispiele-im-fuss-und-radverkehr/
- Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS): Der Deutsche Fahrradpreis (Sammlung eingereichter Aktionen, Maßnahmen und Projekte) https://www.der-deutsche-fahrradpreis.de/die-top-projekte-2026/
- Fußgängerschutzverein und Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS) e.V.: Stadt-Beispiele: Gut und preisgekrönt https://www.fuss-ev.de/staedte/beispiele/
- KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH: Best Practice: Gute Beispiele in Kommunen und Landkreisen https://www.kea-bw.de/nachhaltige-mobilitaet/wissensportal/best-practice#c8985-content-7
- Nationale Koordinierungsstelle der Europäischen Mobilitätswoche beim Umweltbundesamt: Ideenkiste (Aktionen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche): https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-ideenkiste
- Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr: Community-Wissen z.B. zum Thema Inter- und Multimodalität https://www.nakomo.de/

Hilfreiche Instrumente

- Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Wir Bewegen Bayern. Themensammlung („Integrierte Mobilitätsplanung“ und

„Mobilitätsstationen“) mit Projekten, Publikationen und Fördermöglichkeiten: https://www.wir-bewegen.bayern.de/themen

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) und Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB): Mobilikon. Mit Publikationssammlung, Praxisbeispielen, Instrumenten, Maßnahmen und Umsetzungshilfen:
    - Fußverkehrscheck: https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/fussverkehrscheck
    - Bestandsanalyse zur Barrierefreiheit: https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/bestandsanalyse-zur-barrierefreiheit
    - Beobachtung von Mobilitätsverhalten: https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/beobachtung-von-mobilitaetsverhalten
- Fuß e.V.: GehCheck-App: https://www.fuss-ev.de/aktiv-werden/gehcheck-app/
- Infostelle Fahrradparken am Bahnhof, DB InfraGo AG
    - Planungstool Radparken: https://radparken.info/werkzeuge/planungstool/
    - Wirkungsrechner: https://radparken.info/werkzeuge/wirkungsrechner/
    - Online-Umfrage Entwurf: https://radparken.info/werkzeuge/online-umfrage/
- Mobilitätszentrale Burgenland: Checkliste zur Evaluation der Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit von Haltestellen und Bahnhöfen (A2PT, Englisch): https://interreg-danube.eu/storage/media/01KHBBB8S33X79TJP7YBZCTAVM.pdf
- Nationales Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr: Artikel, Veranstaltungshinweise und Community-Wissen (Filterfunktion „Inter- und Multimodalität“): https://www.nakomo.de/

- NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (2016): Fußverkehrs-Checks. Leitfaden zur Durchführung. Online abgerufen am 01.10.2026 unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/10_Fussverkehr/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf
- Walk21: Walkability App zur Erfassung von subjektiven Geherlebnissen von Fußgänger*innen (Englisch): https://walk21.com/resources/walkability-app/