

Berlin, 13. Januar 2026

Vorschläge des ZIV – Die Fahrradindustrie zum neuen Klimaschutzprogramm der Bundesregierung

Stellungnahme im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit für das neue Klimaschutzprogramm der Bundesregierung

1. Vorbemerkungen

Deutschland hat sich im Rahmen des Pariser Klimaabkommens verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen drastisch zu reduzieren und muss laut Klimaschutzgesetz bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu werden. Während viele andere Sektoren ihre Emissionen in den letzten Jahrzehnten reduzieren konnten, sanken die Emissionen im Verkehrssektor nicht. Vor diesem Hintergrund gewinnt der Radverkehr zunehmend an Bedeutung, da er nicht nur eine umweltfreundliche und gesunde Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt, sondern – gerade auf kurzen Strecken – einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen leisten kann. Nach Berechnungen des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) könnte der Treibhausgasausstoß im Nahbereich bis 2035 um 34% oder 19 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente gesenkt werden, wenn sich der Radverkehrsanteil bei Wegen bis 30 Kilometer auf 45% verdreifachen würde¹, im Moment liegt er bei 13%.

Die Förderung des Radverkehrs sollte demnach als ein zentraler Hebel zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr im Klimaschutzprogramm der Bundesregierung deutlich gestärkt werden.

Darüber hinaus trägt der Radverkehr zur Reduzierung weiterer umweltschädlicher Luftschadstoffe wie Stickoxide und Feinstaub bei, aber auch von Lärmemissionen, die vor allem in städtischen Gebieten nachweislich zu erheblichen Gesundheitsproblemen führen. Der Ausbau des Radverkehrs kann somit auch zur Verbesserung der Luftqualität und durch die Reduktion von Lärm auch der Lebensqualität und der Gesundheit beitragen.

Diese Potenziale können nur durch konsequente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und Steigerung der Fahrradnutzung gehoben werden.

¹ Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, im Auftrag des ADFC Bundesverbandes; „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen“, 21.05.2024

2. Empfehlungen

2.1 Massiver Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur:

- Ausbau bzw. Aufbau eines zusammenhängenden, sicheren und einladenden Radwegenetzes für alle Alters- und Nutzergruppen – in Städten ebenso wie im ländlichen Raum
- Effiziente Verknüpfung von Radverkehr mit dem ÖPNV, bspw. durch sichere Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen u. Knotenpunkten
- Erhöhung der Bundesmittel für den Radverkehr auf mindestens eine Milliarde Euro pro Jahr u. langfristige Verstetigung des Sonderprogramms Stadt und Land
- Nationalen Radverkehrsplan 3.0 mit einem verbindlichen Aktions- und Umsetzungsplan hinterlegen

Bezüglich des Ausbaus und der Finanzierung des Radverkehrs verweisen wir auf die Stellungnahme des ADFC und schließen uns dieser inhaltlich an.

2.2 Fahrrad-/E-Bike-Nutzungsmöglichkeiten ausbauen

E-Bikes sind ein Gamechanger in der Fahrradmobilität. Alle vorliegenden Zahlen zeigen, dass E-Bikes sowohl im Alltag als auch in der Freizeit intensiver und über längere Strecken genutzt werden als Fahrräder. Das Klimaschutzprogramm sollte E-Bikes systematisch in die Elektromobilitätsförderung einbeziehen und den Zugang insbesondere für einkommensschwächere Haushalte verbessern.

In dem Zusammenhang verweisen wir auf die Empfehlungen der Fahrradverbände für *Maßnahmen für den Klima-Sozialplan der Bundesregierung* vom März 2025². Diese beinhalten:

- die Förderung von Bikesharing
- die Förderung von Fahrrad-Abos
- Kaufanreize für Fahrräder / E-Bikes

2.3 Verkehrssicherheit

- Gesetzliche Verankerung der Vision Zero als zentrales Leitbild der Verkehrsgestaltung und der Verkehrspolitik
- Entwicklung eines „Safe System Approach“ mit sicherer, bestenfalls getrennter Infrastruktur für Radfahrende und zu Fuß Gehende sowie einer stärkeren Einbindung von Fahrzeugen in die Kommunikation des automatisierten Fahrens

² Empfehlungen der Fahrradverbände – Maßnahmen für den Klima-Sozialplan der Bundesregierung, 6. März 2025

3. Fazit

Ein ambitioniertes Klimaschutzprogramm kann ohne eine konsequente Stärkung des Radverkehrs und Maßnahmen zur Erhöhung der sicheren Fahrradnutzung nicht auskommen. Der ZIV – Die Fahrradindustrie appelliert an die Bundesregierung, das Fahrrad als gleichwertigen und zentralen Bestandteil der Verkehrs- und Klimapolitik zu verankern und die notwendigen strukturellen, finanziellen und rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen.

Über den ZIV – Die Fahrradindustrie

Der Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV), Lobbyregisternummer R003369, ist die nationale Interessenvertretung der deutschen und internationalen Fahrradindustrie – inklusive Import und Großhandel sowie etablierter Unternehmen und Start-ups aus dem gesamten Eco-System Fahrrad. Als Branchenverband bündelt und vertritt der ZIV die Interessen von ca. 140 Mitgliedsunternehmen. Über 90 Prozent der 2024 in Deutschland produzierten Fahrräder und E-Bikes stammen von Mitgliedsunternehmen des ZIV.

Anke Schöffner
Leiterin Politik & Interessenvertretung

ZIV DIE
FAHRRAD-
INDUSTRIE

+49 30-
Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin
Geschäftsführer: Burkhard
Stork Vereins-Nr.: VR 1036