
Empfehlungen zum Klimaschutzprogramm 2026

Zur geplanten Aufstellung des neuen Klimaschutzprogramms der Bundesregierung nimmt der ADFC wie folgt Stellung:

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) ist mit mehr als 240.000 Mitgliedern und über 600 regionalen Gliederungen die größte Interessensvertretung von Radfahrer:innen weltweit. Er versteht sich als treibender Faktor für eine menschen-, standort- und klimafreundliche Mobilitätspolitik, die Lebensqualität, Sicherheit und gesellschaftlichen Zusammenhalt fördert. Er engagiert sich politisch auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs und berät außerdem in Fragen rund ums Rad, gibt Tipps zu Recht, Technik und Tourismus.

1. Vorbemerkung

Deutschland muss laut Klimaschutzgesetz bis zum Jahr 2045 treibhausgasneutral werden. Für den Verkehrssektor, der seit Jahrzehnten die Klimaziele verfehlt, bedeutet dies, dass die CO₂-Emissionen bereits in den nächsten Jahren schnell und drastisch gesenkt werden müssen.

Ein Drittel der Treibhausgasemissionen im landgebundenen Personenverkehr entsteht auf Strecken bis 30 Kilometer. In diesem Entfernungsbereich könnte der Radverkehr einen Großteil der kurzen und mittleren Wege übernehmen, wenn gute Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden. Steigen deutlich mehr Menschen auf das Fahrrad um, könnte das zudem die überfüllten Straßen und den öffentlichen Nahverkehr in Metropolräumen und Ballungsgebieten entlasten.

Die Reduktion und Verlagerung von Kfz-Verkehren auf klima- und umweltfreundliche Verkehrsarten wie den Radverkehr und dessen Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr gehört daher mit zu den effizientesten und am schnellsten umsetzbaren Maßnahmen, um die Klimaziele so schnell als möglich zu erreichen. Die Verlagerung bringt gleichzeitig mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität, bessere Luft sowie weniger Lärm und Flächenverbrauch und fördert die Gesundheit durch aktive Bewegung.

Zentrale Voraussetzungen dafür sind eine sichere, lückenlose Infrastruktur, eine gute Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch entsprechende Maßnahmen, Regelungen und Verhaltenslenkung.

Status quo - Radverkehrsförderung des Bundes kommt an, reicht aber nicht aus

Die Bundesregierung hat dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Verbesserung der Rahmenbedingungen in den bisherigen Klimaschutzprogrammen einen wichtigen Stellenwert eingeräumt und 2019 eine Radverkehrsoffensive gestartet, die im Klimaschutzprogramm 2023 zur „Ausbauintiative Radverkehrsinfrastruktur – aktive

Mobilität“ weiterentwickelt wurde. Die Ausbauintiative umfasst die Fortschreibung mehrerer investiver Programme zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 3.0), eine Ausbauoffensive „Fahrradparken an Bahnhöfen“ sowie Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs. Ferner trägt der Bund durch den Aus- und Neubau von Radwegen an Bundesfernstraßen, die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen sowie durch Maßnahmen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative finanziell zur Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen für den Radverkehr bei und hat den Kommunen für deren Realisierung mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes 2024 und der damit verbundenen StVO-Novelle mehr Handlungsspielräume eingeräumt.

Laut Aussagen der Bundesländer haben die Finanzhilfen und Förderprogramme des Bundes vor Ort eine hohe Dynamik bei der Errichtung von Radverkehrsanlagen ausgelöst, reichen aber für die gemeinsame Umsetzung des NRVP 3.0 und zur Erreichung der Klimaschutzziele nicht aus. Sie hatten bereits 2022 die anteilige Bereitstellung von Bundesmitteln in Höhe von jährlich einer Milliarde Euro („Fahrradmilliarde“) und ihre Forderung nach einer deutlichen Erhöhung der investiven Radverkehrsförderung 2024 erneuert.^{1 2}

Diese Einschätzung deckt sich mit den Analysen der Expertenrates für Klimafragen und des Umweltbundesamtes zur Wirksamkeit der Klimaschutzmaßnahmen des Bundes im Bereich Radverkehr.

CO₂-Reduktionspotential des Radverkehrs wird nicht ausreichend genutzt und unterschätzt

In seinem „Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2024 und zu den Projektionsdaten 2025“ stellt der Expertenrat für Klimafragen für den Bereich der Radverkehrsförderung fest: „dass die Zunahme des Radverkehrs und die Förderung des Ausbaus der Radinfrastruktur zu einer bedeutsamen Emissionsminderung führen würden. So könnten THG-Emissionen bis 2030 kumuliert in Höhe von 15,6 Mt CO₂-Äq. eingespart werden, wenn die Pro-Kopf-Investitionen gemäß dem Zielwert des Nationalen Radverkehrsplans von 11 auf 30 Euro und der Bundeszuschuss für den ÖPNV um 1 Mio. Euro steigen würden.“^{3 4}

Ferner ist laut einer Studie des Fraunhofer Institutes für System- und Innovationsforschung ISI „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und lebenswerte Städte und Regionen“ davon auszugehen, dass die bundesweite Einrichtung lückenloser Radwegenetze ein deutlich höheres Verlagerungs- und CO₂-Reduktionspotential besitzt, da die üblichen Verkehrsprognosen sogenannte „weiche Faktoren“ wie Qualität, Stress, Komfort und

¹ https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/22-05-04-05-vmk/22-05-04-05-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2

² https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/24-04-17-18-vmk/24-04-17-18-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2

³ https://expertenrat-klima.de/fileadmin/ERK/Berichte/ERK2025_Pruefbericht-Emissionsdaten-2024-Projektionsdaten-2025.pdf

⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/treibhausgas-projektionen-2025-fuer-deutschland>

Sicherheitsempfinden, die wesentlichen Einfluss auf die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel haben, nicht berücksichtigen.⁵

1. ADFC-Empfehlungen

„Weiter-wie-bisher“ reicht nicht aus - Radverkehrsförderung an Bedarf und Potenzial ausrichten

Mit den bisherigen Maßnahmen werden zentrale Ziele des NRVP 3.0 voraussichtlich deutlich verfehlt. Dazu zählen die Verdoppelung der Verkehrsleistung des Radverkehrs von 40 Mrd. pkm (2017) auf 80 Mrd. pkm (2030) und die damit verbundenen Minderungen der Treibhausgase sowie das Ziel, die Zahl der getöteten Radfahrenden bis 2030 gegenüber dem Stand von 2019 um mindestens 40 Prozent zu senken.

Dabei hat Deutschland das Potenzial, bis 2035 zu einer Vorreiteration für Fahrradfreundlichkeit zu werden und den Radverkehrsanteil auf Strecken bis 30 km zu verdreifachen von derzeit 11 auf 45 Prozent, wodurch jährlich ca. 19 Mio. CO₂-Äquivalente eingespart werden könnten⁶.

Der ADFC empfiehlt der Bundesregierung daher, die Maßnahmen im Klimaschutzprogramm zu konkretisieren und die Ressourcen so anzupassen, dass das Potenzial des Radverkehrs möglichst schnell und umfassend erschlossen werden kann.

Konkret schlagen wir folgende zusätzlichen Maßnahmen und Änderungen vor:

Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) zum verbindlichen effektiven Umsetzungskonzept

- Konkretisierung der Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0.
- NRVP-Umsetzungsvertrag, in dem sich Bund und Ländern verbindlich zur gemeinsamen Umsetzung verpflichten, Verantwortlichkeiten und Finanzausstattung klar regeln und die anteilige Finanzierung festlegen.
- Regelmäßiges Monitoring, Evaluation und Dokumentation des Ausbaufortschritt an Hand konkreter Zielsetzungen und Kriterien wie Zunahme der Ausbaukilometer auf den drei Ebenen und Auswertung des Ausstattungsumfangs mit Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen.
- Bilanzierung der Erfolge der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

⁵ <https://www.isi.fraunhofer.de/de/blog/2024/adfc-radverkehrsanteil-potenzialabschaetzungen.html>

⁶ <https://www.adfc.de/artikel/der-radverkehr-und-sein-potenzial-in-deutschland>

Solide langfristige Planung und Finanzierung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur

- Investitionshochlauf: Signifikante Erhöhung der Mittel im Bundeshaushalt für den Radverkehr, insbesondere für das Sonderprogramm Stadt und Land, auf mindestens eine (Fahrrad-)Milliarde Euro pro Jahr. Dieser Betrag deckt ein Drittel des Finanzierungsbedarfs für den NRVP ab. Bei einer Drittelfinanzierung durch den Bund sind Länder und Kommunen gleichermaßen gefordert, entsprechende Mittel bereitzustellen, um die Finanzierung lückenloser Radwegenetze bundesweit sicherzustellen.
- Nachbesserungen am Bundeshaushalt und dessen Vollzug, um die überjährige Übertragbarkeit von Mitteln des Klima- und Transformationsfonds (KTF) – insbesondere von Ausgabenresten – rechtssicher zu gewährleisten.
- Aufhebung der Befristung des Förderprogramms „Fahrradparken an Bahnhöfen“ bis 2027 und stattdessen Weiterentwicklung zu einem Bundesprogramm, das der Bund in Zusammenarbeit mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen umsetzt.

Reform der Infrastrukturfinanzierung für den Radverkehr:

- Koordinierte Bedarfs- und Investitionsplanung zur bundesweiten Einrichtung durchgängig befahrbarer Radwegenetze und Definition eines bundesweiten Radzielnetzes für Alltag und Tourismus bis 2035.
- Definition von Entwicklungszielen für eine gute Rad- und Fußwegeanbindung zur Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Zugangspunkten des ÖV, sowie zur Errichtung von Fahrradabstellplätzen, insbesondere an den 1.000 aufkommenmsstärksten Bahnhöfen.⁷
- Schaffung einer gesetzlichen Regelfinanzierung für die dauerhafte Mit-Finanzierung des Radverkehrs durch den Bund.
- Langfristige überjährige Bereitstellung und Sicherung von Finanzmitteln, beispielsweise im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Infrastrukturfondslösung.

Finanzielle Unterstützung vulnerabler Gruppen und von Haushalten mit niedrigem Einkommen bei der Fahrradnutzung im Rahmen des Klima-Sozialplans.⁸

- Förderung von Bikesharing
- Förderung von Fahrrad-Abos
- Kaufanreize für Fahrräder

⁷ <https://orlis.difu.de/items/54bef5d9-7c97-41c8-a275-f8d2d656d6a5>

⁸ Im Detail siehe dazu „Maßnahmen für den Klima-Sozialplan der Bundesregierung. Empfehlungen der Fahrradverbände“, März 2025

Novelle des Straßenverkehrsrechts

- Verankerung des Präventionsprinzips der Vision Zero“ im Straßenverkehrsgesetz als oberste Zielsetzung eines Verkehrssystems ohne Tote und Schwerverletzte, das so sicher und fehlerverzeihend gestaltet ist, dass es menschliche Fehler ausgleicht und ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen, die zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind, schützt.
- Überarbeitung der StVO zur Anordnung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, mit Ausnahmemöglichkeit für einzelne Hauptverkehrsstraßen sowie zur erleichterten Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf Straßen außerorts ohne Radverkehrsanlagen.

Berlin, 13. Januar 2026