

VORSCHLÄGE ZUM KLIMASCHUTZPROGRAMM DER BUNDESREGIERUNG

Stellungnahme des Wirtschaftsverbands Zukunft Fahrrad e.V. zum Aufruf des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Vorschläge für das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung zu machen. Die Vorschläge zielen auf die CO₂-Einsparung im Verkehrssektor durch Maßnahmen der Radverkehrsförderung.

Berlin, den 13. Januar 2026

1. Einleitung: Potenzial des Radverkehrs für den Klimaschutz

Fraunhofer ISI beziffert in der vom ADFC beauftragten Studie *Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen*¹ das zusätzlich mögliche Einsparungspotential durch eine konsequente Radverkehrsförderung auf jährlich 19 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Dies bezieht sich auf den landgebundenen Personenverkehr auf Strecken bis 30 Kilometer. Ein weiteres – von Fraunhofer ISI nicht untersuchtes – zusätzliches CO₂-Einsparungspotential besteht im Wirtschaftsverkehr, auf längeren Pendelstrecken und im ländlichen Raum durch das S-Pedelec (E-Bike mit elektrischer Tretunterstützung bis 45 km/h, das rechtlich in die Kategorie der Kleinkrafträder fällt).

Die Bundesregierung hat 2021 im *Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP)*² das Ziel formuliert, den Radverkehr in Deutschland im Vergleich zum Jahr 2017 auf 224 Millionen Kilometer pro Tag

¹ Doll, C.; Brauer, C.; Duffner-Korbee, D., 2024: Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz und für lebenswerte Städte und Regionen. Neue Prognoseverfahren für Angebot und Nachfrage im Fahrradland Deutschland bis 2035, Langfassung. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI, Karlsruhe, im Auftrag des ADFC Bundesverbands, Berlin, URL:

https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/ccn/2024/2024-05_adfc_radverkehr_potenzial_abschaetzung_studie_langfassung.pdf

² Bundesministerium für Digitales und Verkehr. (Herausgeber und Auftraggeber), 2021: Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0, URL:

https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile

bis 2030 zu verdoppeln. Dafür beschreibt der NRVP wichtige Maßnahmen. Er enthält aber keinen verbindlichen Umsetzungsfahrplan. Die neue Ausgabe der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2023) zeigt einen Anstieg des Radverkehrs von 112 auf lediglich 117 Millionen Kilometer pro Tag im Jahr 2023.

Nur mit konsequenten Maßnahmen kann die Bundesregierung dieses Ziel erreichen und das große Potenzial des Radverkehrs zur CO₂-Einsparung im Verkehrssektor erschließen.

2. Maßnahmenvorschläge

2.1. Radwege und Fahrradparken ausbauen

Grundlage jeder erfolgreichen Radverkehrsförderung ist ein zusammenhängendes Netz von sicheren Radwegen (inklusive Radschnellwegen) für alle Typen beziehungsweise Altersgruppen von Radfahrenden insbesondere auch im ländlichen Raum. Zudem sind sichere Fahrradparkmöglichkeiten am Wohnort, am Arbeitsplatz und anderen relevanten Zielorten zentral – etwa an Bahnhöfen und ÖPNV-Knotenpunkten.

Zur deutlichen Verbesserung der Radinfrastruktur braucht es eine **Aufstockung und Verstetigung der jährlichen Bundesmittel für die Radverkehrsförderung auf eine Milliarde Euro pro Jahr**. Die Fähigkeit von Kommunen zur effektiven Abrufung dieser Mittel muss gezielt gestärkt werden.

Im Einzelnen schließen wir uns den detaillierten Vorschlägen des ADFC zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen des Klimaschutzprogramms an.

2.2. Elektromobilitätsförderung auch für E-Bikes

Das E-Bike ist die größte Erfolgsgeschichte der Elektromobilität in Deutschland. Bisher wurden über 15 Millionen E-Bikes in Deutschland verkauft. Damit ist Deutschland globaler Leitmarkt. Die Fahrradwirtschaft in Deutschland ist dabei international führend bei der Entwicklung innovativer E-Bikes.

Der Besitz eines E-Bikes führt (insbesondere bei älteren Menschen) zu einer deutlich intensiveren Fahrradnutzung. Der Anteil derjenigen, die noch nie ein E-Bike getestet haben oder keinen Zugang zu einem E-Bike haben ist jedoch weiterhin groß und steigt mit abnehmendem Haushaltseinkommen.

Für das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung schlagen wir vor:

- **Im neuen Förderprogramm für Elektromobilität sollten Förderberechtigte Wahlfreiheit zwischen der Förderung eines privaten E-Autos und eines privaten E-Bikes (Pedelec und S-Pedelec) oder E-Lastenrads erhalten.** Die Förderung sollte sozial gestaffelt sein und als Alternative zum Kauf auch die Förderung von Jahresbeiträgen für Fahrrad-Abonnements und Bike-Sharing umfassen. Damit können gezielt Bürgerinnen und Bürger mit geringerem

Einkommen von der Elektromobilitätsförderung profitieren und mit einem attraktiven E-Bike oder E-Lastenrad klimaschonend mobil sein

2.3. Betriebliche Mobilität mit dem Fahrrad stärken

Ein großer Teil der Personenmobilität besteht aus Pendelwegen zur Arbeit sowie betrieblichen Fahrten. Arbeitgeber können hier wichtige Anreize für die Fahrradnutzung geben. Dazu gehören an erster Stelle das Dienstradleasing, das sich zu einem wichtigen Erfolgsmodell entwickelt hat. Ein großes Potenzial für die Steigerung des Radverkehrs in der betrieblichen Mobilität besteht zudem bei der Erstellung und Umsetzungen von Konzepten des Betrieblichen Mobilitätsmanagements, bei der Förderung von S-Pedelecs für längere Pendelwege und in der Beschaffungs- und Vergabepolitik der öffentlichen Hand.

Für das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung schlagen wir vor:

- Das Erfolgsmodell **Dienstradleasing** durch eine **gesetzliche Verankerung** im Einkommensteuergesetz stärken sowie die günstige Besteuerung des geldwerten Vorteils (**0,25 %-Regel**) über das Jahr 2030 hinaus **verlängern**. Das unterstützt langfristige Investitionen in noch attraktivere Dienstradleasing-Angebote für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.
- Eine **Pauschalbesteuerung für Mobilitätsbudgets** von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einführen, die gezielt für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote gelten.
- Das Programm „**mobil gewinnt**“ mit seinen Komponenten „Initialförderung“ und „Breitenförderung“ zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements von klein- und mittelständischen Unternehmen (KMU) verstetigen, **finanziell aufstocken** und (mit geringerem Fördersatz) auf größere Unternehmen ausweiten.
- Die 25%-**BAFA-Kaufprämie** für gewerbliche E-Lastenräder auf **alle gewerblichen E-Bikes** (Pedelec und S-Pedelec) ausweiten.
- Eine Neuregelung der **StVO** zur Freigabe von Radwegen außerorts für **S-Pedelecs als ersten Schritt**. Das würde – wie in der Schweiz und in Belgien – ein zentrales Nutzungshemmnis von S-Pedelecs beseitigen.
- **E-Bikes** (Pedelec und S-Pedelec) und **E-Lastenräder** als anrechnungsfähige **saubere Fahrzeuge** in das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz aufnehmen.

2.4. Intermodalität von ÖPNV und Radverkehr stärken

Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) können gut verzahnt eine Alternative für viele Wege mit dem motorisierten Individualverkehrs (MIV) dienen. Das Fahrrad ist als Individualverkehr die erste Wahl für kurze und mittlere Strecken, der ÖPNV und Schienenverkehr kann effizient, schnell und komfortabel auf längeren Strecken sein.

Für die bessere intermodale Verknüpfung des Fahrrads mit Bus-, Bahn- und Schienenverkehr sind neben dem Infrastrukturthema Fahrradparken auch die Fahrradmitnahme und Bikesharing zu verbessern. Denn bisher besteht ein bundesweiter Flickenteppich bei Regelungen zur

Fahrradmitnahme und nur in wenigen Regionen ist Bikesharing in das Deutschlandticket integriert.

Für das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung schlagen wir vor:

- **Bikesharing** als ÖPNV-Angebot bundesweit in das **Deutschlandticket als zubuchbare Option** integrieren.
- Das Deutschlandticket flankieren durch ein **bundesweit einheitliches Ticket zur Fahrradmitnahme** – als Tagesticket für Tourismusbedarfe und als Monatsticket für Pendlerinnen und Pendler.

Kontakt

Alexander Rosenthal

Leiter Politik

politik@zukunft-fahrrad.org

Zukunft Fahrrad e.V.
Reinhardtstraße 31 · 10117 Berlin
Tel. +49 30 233 288 350
www.zukunft-fahrrad.org



Registereintrag im Lobbyregister des Deutschen Bundestages: R002407

Der Wirtschaftsverband **Zukunft Fahrrad** vertritt die Interessen der innovativen Fahrradwirtschaft in Deutschland. Zu den über 100 Mitgliedern gehören Dienstleister, Hersteller, Anbieter von Soft- und Hardware der Digitalisierung, Händler sowie Zulieferer der Fahrradwirtschaft. Vom Start-up bis zum Global Player eint sie das Ziel einer ambitionierten und Radverkehr fördernden Verkehrspolitik. Zukunft Fahrrad setzt sich für die Transformation der Mobilitätswirtschaft in Deutschland ein und arbeitet daran, Deutschland als stark wachsenden und innovativen Standort der Fahrradwirtschaft zu einem internationalen Leitmarkt zu machen. Mehr Informationen unter **www.zukunft-fahrrad.org**.