



RADLOGISTIKVERBAND DEUTSCHLAND

Berlin, 10.04.2026

STELLUNGNAHME

Stellungnahme des Radlogistikverbands Deutschland (RLVD) zum Klimaschutzprogramm 2026 der Bundesregierung

Mit dem Klimaschutzprogramm 2026 erkennt die Bundesregierung den Handlungsdruck im Verkehrssektor grundsätzlich an. Das ist richtig und überfällig. Denn der Verkehr bleibt ein zentrales Problemfeld der Klimapolitik: Nach der Wirkungsabschätzung des Programms sollen die Emissionen im Sektor Verkehr zwar von 115,0 auf 105,5 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente im Jahr 2030 sinken, also um 9,5 Mio. Tonnen gegenüber dem Projektionsbericht 2025. Zugleich zeigt das Programm selbst, dass der Verkehr bislang hinter den Erfordernissen zurückbleibt und dass insbesondere Elektrifizierung, Kraftstoffwechsel und Verkehrsverlagerung die zentralen Hebel sein sollen.

Aus Sicht des Radlogistikverbands Deutschland bleibt das Programm aber an einer entscheidenden Stelle unvollständig: Die Radlogistik kommt faktisch nicht vor. Während E-Auto-Förderung, Ladeinfrastruktur, Schienengüterverkehr und Deutschlandticket breit beschrieben werden, fehlen Lastenräder, Lastenanhänger, Mikrodepots, kommunale Umschlagpunkte und die gezielte Verlagerung urbaner Wirtschaftsverkehre auf das Fahrrad als eigener klimapolitischer Baustein. Selbst dort, wo der Radverkehr erwähnt wird, bleibt es bei einem kleinen Infrastrukturlpaket: Für den „Infrastrukturausbau Radverkehr“ sind zusätzlich nur 349 Mio. Euro in den Jahren 2029 und 2030 vorgesehen; die ausgewiesene Minderungswirkung dieser Maßnahme liegt bei lediglich 0,01 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr. Gleichzeitig räumt das Programm selbst ein, dass die Potenziale des Radverkehrs „ungleich höher“ sind und größere Verlagerungspotenziale erzeugt werden können.

Genau hier liegt die Leerstelle des Klimaschutzprogramms: Die Bundesregierung spricht von Verkehrsverlagerung, denkt dabei aber im Güterverkehr fast ausschließlich an die Schiene und im Personenverkehr vor allem an den ÖPNV. Die Radlogistik als sofort verfügbare, heimische, leise, flächeneffiziente und bezahlbare Lösung für die urbane „letzte Meile“ und große Teile der „vorletzten Meile“ wird übersehen. Das ist umso unverständlicher, weil das Programm die Fahrradwirtschaft ausdrücklich als Branche mit Beschäftigungs- und Logistikeffekten nennt, ohne daraus eigene Förderinstrumente für die gewerbliche Anwendung abzuleiten.

Dabei ist das CO₂-Einsparpotenzial erheblich. Eine konservative Überschlagsrechnung des RLVD zeigt: Wenn 100.000 gewerblich genutzte Lastenräder oder Lastenrad-Anhänger jährlich jeweils 10.000 Kilometer Lieferwagenfahrten ersetzen, die sonst mit einem leichten Diesel-Nutzfahrzeug gefahren würden, werden rund 80 Mio. Liter Diesel vermieden. Bei einem Emissionsfaktor von rund 2,65 kg CO₂ pro Liter Diesel entspricht das etwa 212.000 Tonnen CO₂ pro Jahr, also 0,21 Mio. Tonnen CO₂ jährlich. Würde dieses Volumen auf 250.000 Fahrzeuge und Anhänger anwachsen, läge die Einsparung bereits bei rund 0,53 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr. Das wäre ein Vielfaches dessen, was das Klimaschutzprogramm derzeit für den zusätzlichen Radinfrastrukturausbau ansetzt. Diese Rechnung ist bewusst vorsichtig: Sie berücksichtigt weder vermiedene Kaltstarts und Staus im Stadtverkehr noch die zusätzlichen Effekte durch weniger Flächenverbrauch, weniger Parksuchverkehr und effizientere Tourenkonzepte.

Auch im Vergleich mit den Maßstäben des Klimaschutzprogramms wird deutlich, wie stark die Radlogistik unterschätzt wird. Die Bundesregierung beziffert die Wirkung des Deutschlandtickets auf rund 435 Mio. Liter eingespartes Benzin jährlich. Rechnet man das mit dem vom Bund implizit



RADLOGISTIKVERBAND DEUTSCHLAND

angesetzten Verhältnis um, entspricht das ungefähr 1 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr. Radlogistik ist damit kein Nischenthema, sondern ein relevanter Baustein in genau dieser Größenordnung, sobald sie politisch ernsthaft skaliert wird.

Der RLVD fordert deshalb, das Klimaschutzprogramm zügig um einen eigenen Maßnahmenblock „Radlogistik und urbane Wirtschaftsverkehre“ zu ergänzen. Dazu gehören ein bundesweites Förderprogramm für gewerblich genutzte Lastenräder und Lastenanhänger, Investitionen in Mikrodepots und quartiersnahe Umschlagflächen, die Öffnung bestehender Logistik- und Stadtverkehrsförderung für Radlogistiklösungen, verbindliche Berücksichtigung der Radlogistik in kommunalen Verkehrs- und Klimaschutzplänen sowie eine systematische Datenerhebung zur Verlagerungs- und Klimawirkung im Wirtschaftsverkehr.

Wer die Klimaziele im Verkehr erreichen will, darf den urbanen Wirtschaftsverkehr nicht weiter ausschließlich vom Transporter, Lkw oder E-Van her denken. Elektrifizierung allein wird nicht reichen. Deutschland braucht weniger unnötig schwere Fahrzeuge in den Städten, kürzere Wege, effizientere Zustellung und eine Infrastruktur, die klimafreundliche Logistik tatsächlich ermöglicht. Lastenräder und Lastenanhänger können genau das leisten – sofort, bezahlbar und in großer Zahl. Das Klimaschutzprogramm 2026 benennt die Verkehrsverlagerung als Ziel. Jetzt muss die Bundesregierung endlich auch die Radlogistik als Teil der Lösung anerkennen.

Kontakt:

Radlogistikverband Deutschland e.V. (RLVD)
www.rvld.bike

Ansprechpartner:
Laurin Neusch
Leitung der Geschäftsstelle

laurin.neusch@rvld.bike

015203470571