

# MAßNAHMEN FÜR DEN KLIMA-SOZIALPLAN DER BUNDESREGIERUNG

6. März 2025

Der Klima-Sozialfonds der EU soll den fairen Übergang in die Klimaneutralität unterstützen. Soziale Härten durch die Ausweitung des Emissionshandels auf den Straßenverkehr und Gebäude ab 2027 im Rahmen des ETS II sollen durch geeignete Maßnahmen vermieden werden. Dafür stellt die EU den Mitgliedsstaaten in den Jahren 2026 bis 2032 insgesamt 65 Milliarden Euro zur Verfügung. In Deutschland sind das – inklusive 25 Prozent Eigenanteil – rund eine Milliarde Euro pro Jahr.

Bis 30. Juni 2025 muss die Bundesregierung der EU-Kommission einen Klima-Sozialplan mit Maßnahmen vorlegen. Nach der EU-Verordnung zum Klima-Sozialfonds von 2023 sind diese „auf benachteiligte Haushalte, benachteiligte Kleinstunternehmen oder benachteiligte Verkehrsnutzer“ auszurichten und müssen zusätzliche Maßnahmen sein, die „wiederkehrende nationale Haushaltsausgaben [...] nicht ersetzen“. Die sieben vorgegebenen Maßnahmenbereiche umfassen unter anderem

- die „Bereitstellung eines Zugangs zu emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen und Fahrrädern“ sowie
- die „Entwicklung und Bereitstellung von [...] Diensten der geteilten Mobilität und Angeboten für aktive Mobilität“.

# Unsere Empfehlungen

Wir empfehlen der Bundesregierung, zehn Prozent der Mittel des deutschen Klima-Sozialplans (entspricht rund 100 Millionen Euro pro Jahr) in erschwingliche und attraktive Fahrrad-Mobilität für benachteiligte Gruppen zu investieren. Denn das Fahrrad – insbesondere als E-Bike und in Kombination mit Bus & Bahn - bietet in der Stadt wie auf dem Land ein großes Potenzial, die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen schnell zu reduzieren und dabei kostengünstig, effizient und gesund mobil zu sein. In diesem Papier schlagen wir folgende kurzfristig umsetzbare Maßnahmen für den Klima-Sozialplan der Bundesregierung vor:

## 1 Förderung von Bikesharing

## 2 Förderung von Fahrrad-Abos

## 3 Kaufanreize für Fahrräder

Als zusätzliche Investitionen in den Radverkehr unterstützen diese Maßnahmen auch die Ziele des Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0), der Bundesregierung. Dieser sieht eine Verdoppelung der Radverkehrsleistung zwischen 2027 und 2030 vor, die nach aktuellem Stand nur mit zusätzlichen Maßnahmen erreichbar sein wird.



## 1. Förderung von Bikesharing

1.1. Ausbau von Bikesharing-Systemen mit Fokus auf verbesserte Anbindungen an den öffentlichen Personenverkehr (ÖPV) - insbesondere in Gebieten mit erhöhtem Risiko von Mobilitätsarmut

1.2. Integration von Bikesharing in Sozialtarife des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder sozial gestaffelte Bezuschussung von separaten Bikesharing-Tarifen

### Hintergrund & Beispiele

- Bikesharing ist ein 24/7 verfügbares automatisiertes Angebot für die Kurzzeitnutzung von Mietfahrrädern (mit und ohne E-Antrieb) an festen Stationen oder als Free-floating-System, das von privaten Unternehmen umgesetzt wird. Die meisten und größten Angebote sind von Kommunen oder kommunalen Zusammenschlüssen in Auftrag gegeben und mitfinanziert. Andere Bikesharing-Angebote sind rein eigen-finanziert. Aktuell sind in Deutschland geschätzt 65.000 Fahrräder in Bikesharing-Systemen verfügbar. Gerade für Pendelnde ist Bikesharing in Kombination mit dem ÖPV eine flexible und kostengünstige Alternative zum eigenen Auto.

- Bikesharing ist in Deutschland jedoch bisher nicht sehr stark ausgebaut. Deutsche Städte liegen im europäischen Vergleich bei der täglichen Anzahl an Leihfahrrad-Nutzungen pro 1.000 Einwohner:innen bisher auf den hinteren Plätzen. Das zeigt ein umfassender Report über Bikesharing in 148 europäischen Städten. Als wichtiger Erfolgsfaktor gilt darin eine Flottengröße mit mindestens 50 Leihfahrrädern pro 10.000 Einwohner:innen. Diesen Wert erreichen bereits 18 europäische Städte - darunter jedoch keine in Deutschland.  
→ [Bikesharing-Report von Cycling Industries Europe](#), August 2024
- Gleichwohl decken Bikesharing-Systeme in Deutschland zunehmend ganze Metropolregionen - inklusive Kleinstädten - ab und werden in die Tarifsysteme des ÖPNV integriert. Auch ergab 2024 eine repräsentative Umfrage des Branchenverbands Bitkom, dass Bikesharing das bisher meistgenutzte Shared-Mobility-Angebot in Deutschland ist: Dort wo es ein Angebot gibt, nutzen bereits 23 Prozent der Bevölkerung Bikesharing (E-Scooter: 19 Prozent, Carsharing: 17 Prozent). An Orten ohne Angebot äußerten 49 Prozent ein grundsätzliches Nutzungsinteresse an Bikesharing.  
→ Bikesharing-Angebote in [Karlsruhe & Umgebung](#), in der [KielRegion](#), in [Bonn & Rhein-Sieg-Kreis](#) | [Bitkom-Pressenote zur Shared Mobility-Umfrage](#), 11. Januar 2024
- Der Ausbau von Bikesharing sollte sowohl die Verdichtung und Ausdehnung bestehender Systeme als auch den Aufbau neuer Systeme umfassen - jeweils mit Fokus auf eine bessere Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen für Pendler:innen insbesondere in Gebieten mit erhöhter Mobilitätsarmut. Die Einbindung von Bikesharing in bestehende Sozialtarife des ÖPNV schafft Synergien für beide Verkehrsträger und senkt Nutzungsbarrieren.
- Im französischen Grenoble bietet das kommunale Bikesharing-Angebot Mvélo+ einen Standardtarif, einen reduzierten Tarif und einen „Tarif solidaire“. Das Jahresticket für unmotorisierte Räder beträgt je nach Tarif 138 / 72 / 30 Euro, das Viermonatsticket für E-Bikes 162 / 90 / 42 Euro.  
→ [Sozial gestaffelte Bikesharing Tarife von Mvélo+ in Grenoble](#)
- In Spanien hat die Regierung öffentliche Bikesharing-Systeme in ihr Förderprogramm für den öffentlichen Verkehr integriert. Mit 20 Millionen Euro wird im Jahr 2025 eine 50 prozentige Preissenkung bei bestehenden Bikesharing-Systemen sowie der Aufbau weiterer Systeme unterstützt. Weitere 20 Millionen Euro fließen in Kaufanreize für private und gewerbliche E-Bikes.  
→ [Presseinfo der spanischen Regierung](#), 12. September 2024 | [Dekret der spanischen Regierung](#), 29. Januar 2025



## 2. Förderung von Fahrrad-Abos

### 2.1. Sozialbonus für private Abos von Alltags-Fahrrädern

### 2.2. Integration von privaten Fahrrad-Abos in ÖPV-Angebote

### 2.3. Förderung von gewerblichen Fahrrad-Abos für benachteiligte Kleinunternehmen

#### Hintergrund & Beispiele

- Fahrrad-Abos ermöglichen – ähnlich wie das Dienstradleasing - die private oder gewerbliche Nutzung von Fahrrädern und E-Bikes ohne große Anfangsinvestition und zu kalkulierbaren monatlichen Beiträgen, die bereits die Service-, Reparatur- und Versicherungskosten enthalten. Das unterstützt den Zugang zu komfortablen Fahrrädern und E-Bikes, die dauerhaft funktionstüchtig sind und regelmäßig genutzt werden.
- Ein Sozialbonus für (preislich gedeckelte) private Fahrrad-Abos unterstützt Bevölkerungsgruppen mit geringem oder ohne Einkommen, die nicht an dem bewährten Erfolgsmodell des Dienstradleasings teilhaben können. Denn Dienstradleasing basiert auf einem dreijährigen Leasing-Vertrag mit einem Arbeitgeber. Entsprechend sind Rentner:innen, Studierende und Arbeitslose sowie in der Regel Auszubildende, Mini- und Midi-Jobber:innen, andere befristet Beschäftigte und Zeitarbeitende vom Dienstradleasing ausgeschlossen.
- Die Förderung gewerblicher Fahrrad-Abos für benachteiligte Kleinunternehmen bis neun Mitarbeitende schließt eine Förderlücke, die sich aus der bestehenden BAFA-Kaufprämie von 25 Prozent für gewerbliche E-Lastenräder und E-Anhänger ergibt. Kleinere und unmotorisierte Modelle sowie Mietkauf und Leasing, die sonst zum Standard bei der Anschaffung gewerblicher Fahrzeuge gehören sind bei der BAFA-Förderung ausgeschlossen.  
→ [bundesweite BAFA-Kaufprämie für gewerbliche E-Lastenräder](#)
- Der Markt für Fahrrad-Abos in Deutschland ist vergleichsweise jung aber wachsend. Es gibt spezialisierte Fahrrad-Abo-Unternehmen sowie einzelne Fahrrad-Hersteller, die handelsübliche Fahrräder und E-Bikes bundesweit als Abo anbieten, wobei der Service über lokale Fachhändler läuft. Andere Fahrrad-Abo-Unternehmen arbeiten mit eigenen regionalen Abo-Flotten und eigenem Service-Netzwerk.  
→ [Infoseite zu privaten Fahrrad-Abos in Deutschland](#)
- Neben privatwirtschaftlichen Fahrrad-Abo-Anbietern gibt es kommunal finanzierte Abo-Angebote, die als befristete Testangebot zum Kauf eines eigenen Fahrrads-/E-Bikes anregen sollen:
  - Frankreichs Hauptstadtregion Île-de-France bietet das private E-Bike-Testangebot Véligo für 40 Euro pro Monat im Standardtarif und 20 Euro pro Monat im Sozialtarif für bis zu neun Monate und inklusive Reparaturservice. Die Véligo-Flotte besteht aktuell aus 20.000 E-Bikes und soll bis 2028 auf 30.000 E-Bikes ausgebaut werden. Wer nach dem Test ein eigenes E-Bike kaufen will, kann 400 Euro Kaufprämie beantragen.  
→ [Véligo-Webpage](#) | [Pressebericht zu Véligo-Ausweitung](#), 12. Dez. 2024 | [Infoseite Île-de-France zu Kaufprämie](#)
  - Die Stadt Stuttgart bietet 100 private E-Lastenräder zu einer sozial gestaffelten Monatsmiete zwischen 20 und 55 Euro pro Monat. Die Verleihdauer ist aktuell nicht begrenzt. Zusätzlich gibt es eine stark sozial gestaffelte E-Lastenrad-Kaufprämie für Stuttgarter Familien.  
→ [Infoseite E-Lastenrad-Angebot Stuttgarter Rössle](#) | [Infoseite E-Lastenrad-Kaufprämie für Stuttgarter Familien](#)

# 3. Kaufanreize für Fahrräder

3.1. Sozialbonus beim Kauf privater Fahrräder, E-Bikes und Anhänger für den Alltagsradverkehr; auch für Gebrauchträder professioneller Anbieter und inklusive Servicepaket

3.2. Kaufprämie für benachteiligte Kleinunternehmen bei der Anschaffung gewerblicher Fahrräder, E-Bikes oder Anhänger; auch für Gebrauchträder professioneller Anbieter und inklusive Förderung von Mietkauf und Leasing

## Hintergrund & Beispiele

- Ein Sozialbonus in Form einer sozial gestaffelten Kaufprämie bis zu einer gewissen Gehalts- und Preisobergrenze ist eine sinnvolle Ergänzung zur Förderung von Bikesharing und Fahrrad-Abos. Ein Sozialbonus kann bundesweit beim Kauf eines Fahrrads, E-Bikes oder Anhängers in Anspruch genommen werden und kann unterschiedlichste Modelle und Bedarfe abdecken – zum Beispiel auch Spezialräder für Ältere oder körperlich Eingeschränkte.
- Bisher können Unternehmen und Selbstständige in Deutschland eine BAFA-Kaufprämie für gewerbliche E-Lastenräder und E-Anhänger in einer Höhe von 25 Prozent beantragen. Kleinere oder unmotorisierte Fahrräder sind (genauso wie Leasing und Mietkauf – siehe oben) jedoch nicht förderfähig.  
→ [BAFA-Förderprogramm gewerbliche E-Lastenräder](#)
- In Frankreich gab es bis Anfang 2025 den landesweiten Bonus Vélo als Kaufzuschuss für Geringverdienende: 150 Euro für Fahrräder, 400 Euro für E-Bikes und 2.000 Euro für Lastenräder.  
→ [Infoseite zum Bonus Vélo des frz. Wirtschaftsministeriums](#)
- Die EU-Kommission stellt in ihren beispielhaften Maßnahmen für nationale Klima-Sozialpläne unter anderem die sozial gestaffelte Lastenrad-Kaufprämie für Familien der Stadt Aachen vor:  

“The programme has been assessed as an innovative measure specifically targeted at supporting households, including single parents, in their mobility transition. It fulfils different aspects of cost effectiveness by reducing energy use, costs and emissions in vulnerable households while requiring low administrative efforts. Additionally, the transferability without preconditions is high.“

Der Zuschuss für ein E-Lastenrad betrug für Aachener Familien mit niedrigem Haushaltseinkommen 80 Prozent bis maximal 2.500 Euro. Bei höherem Haushaltseinkommen sank der Zuschuss auf 300 Euro beziehungsweise entfiel komplett.  
→ [Beispiele der EU-Kommission \(DG CLIMA\) für nationale Klima-Sozialpläne, Juni 2024](#) | [Infoseite Lastenradförderprogramm für Aachener Familien](#)

## Ansprechpartner:innen der Fahrradverbände zum Klima-Sozialplan



Arne Behrensen, [Zukunft Fahrrad](#) (Koordination):  
[arne.behrensen@zukunft-fahrrad.org](mailto:arne.behrensen@zukunft-fahrrad.org)



Uwe Wöll, [Verbund Service & Fahrrad \(VSF\)](#):  
[politik@vsf-mail.de](mailto:politik@vsf-mail.de)



Jan Richter, [Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club \(ADFC\)](#):  
[jan.richter@adfc.de](mailto:jan.richter@adfc.de)



Katharina Hinse, [ZIV – Die Fahrradindustrie](#):  
[hinse@ziv-zweirad.de](mailto:hinse@ziv-zweirad.de)