



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.10.2023
COM(2023) 566 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Vorschlag für eine europäische Erklärung zum Radverkehr

DE

DE

1. Einführung und Begründung

Das Wohlergehen der Menschen und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie stehen als wesentliche Prioritäten der Europäischen Kommission im Mittelpunkt ihrer Bemühungen im Rahmen des ökologischen Wandels. Der Radverkehr als eines der nachhaltigsten und gesündesten Verkehrsmittel und die sich in diesem Zusammenhang rasch entwickelnde Industrie eignen sich hervorragend, um diesen wichtigen Prozess zu unterstützen.

Die Erhöhung des Anteils des Radverkehrs trägt zur Verringerung der Treibhausgasemissionen, der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung sowie der Verkehrsüberlastung bei. Darüber hinaus kann Radfahren das körperliche und geistige Wohlbefinden und die soziale Inklusion verbessern. Der Radverkehr ist von entscheidender Bedeutung für einen nachhaltigen Tourismus und bringt der lokalen Wirtschaft greifbare Vorteile durch die Schaffung hochwertiger grüner Arbeitsplätze, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen.

Die Kommission schlägt daher vor, eine Reihe von Grundsätzen festzulegen, die dazu beitragen sollen, das Potenzial des Radverkehrs in der EU voll auszuschöpfen.

Diese Grundsätze sollen Teil der **Europäischen Erklärung zum Radverkehr** (im Folgenden „Erklärung“) sein, die als strategischer Kompass für die künftige einschlägige Politik der EU und der Mitgliedstaaten dienen soll.

Die im Anhang dieser Mitteilung enthaltene Erklärung wird von der Kommission vorgelegt und soll als gemeinsame Erklärung vom Europäischen Parlament, vom Rat und von der Kommission unterzeichnet werden.

Sie soll zur Verwirklichung der Ziele des europäischen Grünen Deals, der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und des Null-Schadstoff-Aktionsplans beitragen. Darüber hinaus steht die Erklärung im Einklang mit Grundsatz 20 der Europäischen Säule sozialer Rechte, der besagt, dass jede Person das Recht auf den Zugang zu essenziellen Dienstleistungen guter Qualität, einschließlich Verkehr, hat.

Der vorliegende Vorschlag entspricht den Forderungen des Europäischen Parlaments, insbesondere seiner Entschließung zur Entwicklung einer Strategie der EU für den Radverkehr¹, und der meisten Mitgliedstaaten². Zudem steht die Erklärung im Einklang mit dem neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität³.

2. Laufende Bemühungen

Wie im neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität ausgeführt, muss die EU entschlossener Maßnahmen in Bezug auf die urbane Mobilität ergreifen, um einen Beitrag zu den immer ehrgeizigeren Zielen der EU in den Bereichen Klima, Umwelt, Digitales, Gesundheit und

¹ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_DE.html

² <https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

³ COM(2021) 811.

Gesellschaft zu leisten und von dem derzeitigen auf Verkehrsströmen beruhenden Ansatz zu einem auf nachhaltigeren Personen- und Güterverkehr ausgerichteten Ansatz zu gelangen.⁴

Trotz der zahlreichen Vorteile des Radfahrens, nutzen nach wie vor zu wenig Menschen in der EU das Fahrrad⁵, wobei bei der Fahrradnutzung enorme Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten, Regionen und Städten bestehen. Dies ist insbesondere auf ungeeignete Infrastrukturen und daraus resultierende Sicherheitsbedenken sowie auf Unterschiede in der kulturellen Einstellung gegenüber dem Radfahren und unzureichende Sensibilisierung zurückzuführen.

Die EU im Allgemeinen und die Kommission im Besonderen haben bereits zahlreiche Schritte unternommen, um diese Probleme anzugehen und den Radverkehr zu fördern, unter anderem durch

- die Überarbeitung der EU-Verkehrspolitik: die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁶ und der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität⁷ fordern eine stärkere Nutzung des Fahrrads und anderer nachhaltiger Verkehrsmittel;
- die Förderung der Nutzung des Fahrrads im Rahmen des EU-Konzepts für nachhaltige städtische Mobilitätsplanung als Teil der Empfehlung (EU) 2023/550 der Kommission zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität⁸;
- die Festlegung von Anforderungen zur besseren Berücksichtigung aktiver Verkehrsmittel in multimodalen Drehkreuzen für den Personenverkehr in städtischen Knoten und zur Aufrechterhaltung der Kontinuität und Zugänglichkeit von Radwegen, um die aktiven Verkehrsträger zu fördern (im Vorschlag für die überarbeitete Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)⁹ enthalten);
- die Festlegung von Anforderungen für die Erhebung von Daten zur städtischen Mobilität in städtischen Knoten und deren Übermittlung an die Kommission (im Vorschlag für die überarbeitete TEN-V-Verordnung enthalten);

⁴ Das bedeutet ein stärkeres kollektives/öffentliches Verkehrsrückgrat, bessere Optionen für die aktive Mobilität (z. B. für Fußgänger, Radfahrer) und eine effiziente emissionsfreie urbane Logistik sowie Lieferungen auf der letzten Meile und eine Verbesserung der Zugänglichkeit. Während eine solche Multimodalität unser Leitprinzip für die urbane Mobilität sein sollte, wird eine emissionsfreie und vernetzte, automatisierte und geteilte Mobilität ein zentraler Bestandteil des Übergangs zu einer klimaneutralen urbanen Zukunft sein, in der es auch vorstädtischen und ländlichen Gebieten ermöglicht wird, sich nachhaltig mit den Städten zu verbinden. Um die systemweite Effizienz zu steigern, bedarf es eines besseren Verkehrs- und Mobilitätsmanagements unter Nutzung multimodaler Drehkreuze und digitaler Lösungen.

⁵ Laut Eurobarometer-Umfrage 2019 nutzen etwa 9 % der EU-Bürger (Elektro-)Fahrräder oder Roller als Hauptverkehrsmittel. Quelle: <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2226>.

⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁷ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/ad816b47-8451-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-de/format-PDF/source-250877856>

⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32023H0550>

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0812>

- Festlegung von Anforderungen in Bezug auf eine Mindestanzahl von Fahrradstellplätzen in dem Vorschlag für eine überarbeitete Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden¹⁰;
- die Schaffung von Anreizen für die Nutzung von Fahrrädern durch die Einführung eines neuen Emissionshandelssystems (EHS2)¹¹, in dessen Rahmen ein CO₂-Preis für die in Gebäuden, im Straßenverkehr und in anderen Sektoren verwendeten Kraftstoffe festgelegt werden soll und den Mitgliedstaaten erhebliche Versteigerungseinnahmen zur Unterstützung des ökologischen Wandels, auch im Verkehrssektor, zur Verfügung stehen;
- die Einrichtung des Klima-Sozialfonds¹², über den zweckgebundene Mittel für benachteiligte Personengruppen, die vom EHS2 besonders betroffen sind, zur Verfügung gestellt werden, um die Dekarbonisierung von Gebäuden zu beschleunigen und Anreize für die verstärkte Nutzung emissionsfreier und emissionsarmer Mobilität und der entsprechenden Verkehrsmittel zu schaffen, einschließlich der Unterstützung für den Kauf und die Nutzung von Fahrrädern;
- den Vorschlag für eine Neufassung der Energiebesteuerungsrichtlinie¹³, um zur Bewältigung der klima- und umweltbezogenen Herausforderungen des Verkehrs beizutragen;
- die Bereitstellung von Finanzmitteln für Projekte im Zusammenhang mit dem Radverkehr über verschiedene Programme wie den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Kohäsionsfonds, die Fazilität „Connecting Europe“, die Aufbau- und Resilienzfazilität¹⁴, InvestEU¹⁵ und das Programm Horizont Europa;

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A52021PC0802>

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32023L0959&qid=1688743056255>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32023R0955&qid=1688742687499>

In den Klima-Sozialfonds fließen die Einnahmen aus dem aktuellen EHS und hauptsächlich aus dem neuen EHS für Gebäude, Straßenverkehr und kleine Industrieanlagen (EHS2). Es wird davon ausgegangen, dass der Fonds im Zeitraum 2026 bis 2032 86,7 Milliarden Euro mobilisieren wird, um benachteiligten Haushalten, benachteiligten Verkehrsnutzern und benachteiligten Kleinstunternehmen einen gerechten Übergang zu ermöglichen.

¹³ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung) (COM(2021) 563 final).

¹⁴ Auf der Grundlage der bewerteten und genehmigten Aufbau- und Resilienzpläne geht die Kommission davon aus, dass bislang über die Aufbau- und Resilienzpläne insgesamt 1,7 Mrd. EUR für Maßnahmen im Zusammenhang mit Fahrradinfrastruktur bereitgestellt wurden. Diese Pläne wurden von Belgien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Griechenland, Italien, Lettland, Rumänien, der Slowakei, Tschechien und Zypern vorgeschlagen und werden derzeit umgesetzt.

¹⁵ Einige Beispiele für InvestEU-Finanzierungen, mit denen unter anderem nachhaltige Mobilität gefördert wird:

- InvestEU Framework for Sustainable Transition (Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung) für Investitionen in Teilprojekte zu nachhaltiger Mobilität und urbaner Mobilität;
- Framework Operation #14 for Sustainability Guarantee (Europäischer Investitionsfonds) für Investitionen in emissionsarme und emissionsfreie Mobilität. Hierbei handelt es sich um den ersten europaweiten Garantiefonds zur Unterstützung von kleinen Unternehmen und Einzelpersonen beim ökologischen Wandel;
- Green Developer Financing Programme (Europäische Investitionsbank) zur Vergabe von Rahmendarlehen für Projekte zur Unterstützung der Ziele des Übereinkommens von Paris (einschließlich umweltfreundlicher Mobilität);
- Framework Operation #8 SMEW RIDW Joint Equity Product – Climate & Environmental Solutions Sub-Product (Europäischer Investitionsfonds) zur Unterstützung der Forschung, Entwicklung, Demonstration, Verbreitung und Vermarktung von Technologien oder Lösungen, die zu den Zielen des europäischen Grünen Deals beitragen, einschließlich Mobilität und Verkehr, und der städtischen baulichen Umwelt;

- die Unterstützung von Forschung und Innovation¹⁶ im Bereich Fahrradtechnologien und -dienstleistungen wie Elektrofahrräder, angepasste oder spezielle Fahrräder und Ausrüstungen für Menschen mit Behinderungen, Fahrrad-Sharing-Systeme und intelligente Fahrrad-Apps;
- die Förderung der Nutzung des Fahrrads zum Sport, für Freizeitaktivitäten und als Verkehrsmittel zur Unterstützung einer gesunden und aktiven Lebensweise im Rahmen der #BeActive-Kampagne¹⁷, die die Europäischen Woche des Sports¹⁸ einläutet, sowie durch Sensibilisierungskampagnen wie die Europäische Mobilitätswoche¹⁹ und die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit²⁰;
- die Unterstützung des Peer-Learnings zwischen den Mitgliedstaaten zur Verbesserung der Sicherheit von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, insbesondere von Radfahrern, durch den Austausch über die Straßenverkehrssicherheit in der EU²¹;
- die Festlegung von Anforderungen an spezielle Fahrradstellplätze für den Transport von Fahrrädern in neuen und umgerüsteten Zügen²².

3. Die Europäische Erklärung zum Radverkehr

Um das Potenzial des Radverkehrs auszuschöpfen und wirksam dazu beizutragen, die Ziele der EU in den Bereichen Mobilität, Klima, Umwelt, Gesundheit, Wirtschaft und Soziales zu erreichen, sollte die Nutzung des Fahrrads in der EU erheblich zunehmen. Dies setzt voraus, dass die Behörden auf lokaler, regionaler, nationaler und EU-Ebene ihre Anstrengungen zur Förderung des Radverkehrs verstärken und ihn zu einer attraktiveren und sichereren Option für alle Menschen unabhängig von ihrem Alter, ihrem Fitnessniveau und ihrem Gesundheitszustand machen.

Vor diesem Hintergrund schlägt die Kommission vor, eine Reihe von Grundsätzen und damit verbundenen Verpflichtungen festzulegen. Dies soll in Form eines Entwurfs einer Erklärung des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission erfolgen. Der Entwurf einer Erklärung im Anhang ist als Vorschlag zu verstehen, der mit dem Europäischen Parlament und dem Rat erörtert und sodann von allen drei Organen unterzeichnet werden soll.

- Shift4Good Fund I (Europäischer Investitionsfonds) zur Förderung intelligenter und nachhaltiger Lösungen in den Bereichen Mobilität, Verkehr und Kreislaufwirtschaft, mit vorrangiger Ausrichtung auf B2B-Unternehmen. Der Fonds konzentriert sich jedoch stärker auf große Verkehrsträger vom Pkw über den Luftverkehr bis zum Seeverkehr.

¹⁶ Zahlreiche einschlägige Projekte sind abrufbar in der EU-Datenbank für Forschungs- und Innovationsprojekte im Verkehrsbereich TRIMIS (<https://trimis.ec.europa.eu/>).

¹⁷ <https://sport.ec.europa.eu/news/facts-and-figures-about-the-beactive-2022-campaign>

¹⁸ <https://sport.ec.europa.eu/initiatives/european-week-of-sport>

¹⁹ <https://mobilityweek.eu>

²⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

²¹ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>

²² Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R0782>); die vorstehenden Bestimmungen gelten ab dem 7. Juni 2025.

Die vorgeschlagene Erklärung baut auf früheren Initiativen der Mitgliedstaaten und des Europäischen Parlaments auf und stützt sich auf Beiträge von Interessenträgern²³.

Die **wichtigsten Grundsätze** der Erklärung konzentrieren sich auf folgende Aspekte:

1. Entwicklung und Stärkung von Strategien für den Radverkehr;
2. Förderung einer inklusiven, erschwinglichen und gesunden Mobilität;
3. Ausbau von Fahrradinfrastrukturen und Erhöhung ihrer Qualität;
4. Höhere Investitionen und Schaffung günstiger Bedingungen für den Radverkehr;
5. Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit;
6. Förderung hochwertiger grüner Arbeitsplätze und der Entwicklung einer europäischen Fahrradindustrie von Weltrang;
7. Förderung der Multimodalität und des Fahrradtourismus;
8. Verbesserung der Erhebung von Daten zum Radverkehr.

4. Ausblick

Dieser Entwurf einer Erklärung sieht vor, dass die Kommission sowohl einen Bezugsrahmen als auch Leitlinien zur Förderung des Radverkehrs in der EU und zur Unterstützung der damit verbundenen hochwertigen Arbeitsplätze und der Industrie vorlegt.

Die Kommission wird Maßnahmen für die Kommunikation und Interaktion mit den Mitgliedstaaten und allen einschlägigen Akteuren fördern, um diese für die in der Erklärung verankerten Grundsätze zu sensibilisieren und für ihr gemeinsames Engagement zu sorgen.

²³ Rückmeldungen aus einer speziellen Sitzung der Untergruppe für aktive Mobilität der Expertengruppe der Kommission für urbane Mobilität am 3. Juli 2023 und Rückmeldungen im Zusammenhang mit der Konsultation zum neuen EU-Rahmen für urbane Mobilität (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12916-Sustainable-transport-new-urban-mobility-framework_de).



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 4.10.2023
COM(2023) 566 final

ANNEX

ANHANG

der

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Vorschlag für eine europäische Erklärung zum Radverkehr

DE

DE

Europäische Erklärung zum Radverkehr

Das Europäische Parlament, der Rat und die Europäische Kommission proklamieren feierlich die folgende gemeinsame Erklärung zum Radverkehr

Präambel

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Verkehrssektor spielt eine Schlüsselrolle bei der sozialen Inklusion und der wirtschaftlichen Entwicklung sowie bei der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Förderung des Zugangs zu anderen essenziellen Diensten wie Beschäftigung, Bildung, Gesundheit und Pflege. Er verursacht jedoch immer noch erhebliche Treibhausgasemissionen, Luft- und Wasserverschmutzungen sowie Lärmbelastungen. Verkehrsüberlastungen stellen nach wie vor eine große Herausforderung für die Effizienz der Verkehrssysteme dar. Zudem mindern sie die Lebensqualität in den betroffenen Regionen und bringen erhebliche gesellschaftliche und wirtschaftliche Kosten mit sich.
- (2) Nachhaltige Verkehrsmittel sind für die Verwirklichung der Klima-, Null-Schadstoff- und Energieeffizienzzielen der EU von entscheidender Bedeutung. Das Fahrrad als eines der nachhaltigsten, gesündesten und effizientesten Verkehrsmittel, hat das Potenzial zur Dekarbonisierung des Stadtverkehrs und zur Verwirklichung des EU-weiten Ziels beizutragen, bis 2030 die Netto-Treibhausgasemissionen um mindestens 55 % gegenüber 1990 zu senken und bis 2050 im Einklang mit dem Europäischen Klimagesetz¹ Klimaneutralität zu erreichen. Der Radverkehr wird ferner einen Beitrag dazu leisten, das Null-Schadstoffziel² zu erreichen, und auch in anderen Bereichen zahlreiche positive Auswirkungen haben. Der Radverkehr muss im Rahmen unserer Klimaziele insbesondere in europäischen Städten und Gemeinden weiterentwickelt werden.
- (3) Der Radverkehr umfasst ein breites und dynamisches Spektrum von vom Menschen angetriebenen Straßenfahrzeugen, unter anderem Fahrräder für verschiedene Geländearten, Lastenräder, Fahrräder für den Transport von Kindern, Fahrräder für Menschen mit Behinderungen, Dreiräder, Liegeräder, Velomobile, Tandems, Elektrofahrräder, schnelle Pedelecs und Fahrradanhänger. Sie decken ein breites Spektrum von Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnissen ab und erfordern eine angemessene Infrastruktur. Der Radverkehr spielt dank Lastenrädern und ähnlichen Fahrrädern beim Warentransport in der Stadt, insbesondere bei der Paketzustellung und beim Transport von Einkäufen, eine immer größere Rolle. Um das Potenzial des Radverkehrs voll auszuschöpfen, sollte diese Vielfalt in der Radverkehrspolitik widergespiegelt werden.

¹ [Verordnung \(EU\) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen \(EG\) Nr. 401/2009 und \(EU\) 2018/1999 \(„Europäisches Klimagesetz“\).](#)

COM(2020) 789.

² Mit dem achten Umweltaktionsprogramm (Beschluss (EU) 2022/591) werden, wo zutreffend, die Kommission, die Mitgliedstaaten, die regionalen und lokalen Behörden sowie die Interessenträger aufgefordert, für die Umwelt vorteilhafte Anreize zu schaffen und umweltschädlich wirkende Subventionen insbesondere für fossile Brennstoffe auf Unionsebene und auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene schrittweise abzuschaffen.

- (4) Um das volle Potenzial auszuschöpfen, muss der Radverkehr bei der Politikgestaltung zur urbanen Mobilität auf allen Ebenen der Verwaltung und Finanzierung, bei der Verkehrsplanung, der Sensibilisierung, der Raumplanung, den Sicherheitsvorschriften und im Hinblick auf eine angemessene Infrastruktur, einschließlich eines besonderen Schwerpunkts auf Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, angemessen berücksichtigt werden. Die aktive Mobilität, einschließlich des Radfahrens, steht zum Beispiel im Zentrum des EU-Konzepts für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität³. Maßnahmen zur Unterstützung des Radverkehrs müssen im Rahmen der Säule „Dekarbonisierung“ des Nationalen Energie- und Klimaplans gemeldet werden und in den Plänen der Mission „100 klimaneutrale und intelligente Städte“ im Rahmen von „Horizont Europa“ bis 2030 angemessen berücksichtigt werden.
- (5) Radfahren fördert die soziale Inklusion und trägt zur körperlichen und geistigen Gesundheit sowie zum Wohlbefinden der Menschen bei. Beim Radfahren handelt es sich um eine moderate körperliche Aktivität, mit der Gesundheitsrisiken und vorzeitige Todesfälle aufgrund einer sitzenden Lebensweise reduziert werden können. Fahrräder mit elektrischer Unterstützung (Elektrofahrräder, schnelle Pedelecs) werden immer beliebter und ermöglichen es den Fahrerinnen und Fahrern, längere Strecken zurückzulegen, sie entsprechen den Mobilitäts- und Transportbedürfnissen von Familien, kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) und erreichen zusätzliche Gruppen wie ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität.
- (6) Um mehr Menschen in und zwischen Städten und ländlichen Gebieten auf das Fahrrad zu bringen, muss in der gesamten EU mehr, bessere und sichere Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Eine bessere Radverkehrsinfrastruktur wird auch anderen Verkehrsbereichen zugutekommen, z. B. Mikromobilitätslösungen.
- (7) Um das Ziel, mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen, zu erreichen, sind Finanzmittel für den Radverkehr erforderlich, und zwar auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene. Es ist ein angemessenes Maß an Investitionen notwendig, um die Bedingungen für den Radverkehr deutlich zu verbessern und die Instandhaltung der Infrastruktur zu gewährleisten.
- (8) Eine Voraussetzung dafür, Menschen zum Radfahren zu bewegen, die noch zögern – dazu gehören insbesondere Frauen, Kinder und ältere Menschen – ist die Gewährleistung von Sicherheit. Neben sicherer Infrastruktur wie separaten Radwegen und sicheren Stellplätzen müssen alle Elemente des „Safe-System“-Ansatzes sowohl auf den Radverkehr als auch auf motorisierte Fahrzeuge und Fahrer, die sich die Straße mit Radfahrern teilen, angewandt werden. Dazu gehören niedrigere Geschwindigkeiten, sichere Straßennutzung und sichere Fahrzeuge, was durch die konsequente Durchsetzung der Straßenverkehrs vorschriften unterstützt wird. Die Entwicklung von Normen für Radwege würde die neue Radverkehrsinfrastruktur durch die Art ihrer Konzeption sicherer machen. Durch Übungen und Schulungen – zum Beispiel an Schulen – kann sicheres Radfahren gefördert werden.
- (9) Die europäische Fahrradindustrie ist sowohl ein globaler Innovator und Spitzenreiter als auch ein wichtiger und wachsender Wirtschaftssektor. Dieser Sektor zählt derzeit über 1000 KMU⁴, stellt 1 Mio. Arbeitsplätze und verfügt über ein erhebliches Wachstumspotenzial.

³ Empfehlung (EU) 2023/550 der Kommission vom 8. März 2023 zu den nationalen Unterstützungsprogrammen für die Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität.

⁴ Insbesondere Unternehmen für die Instandhaltung und Reparatur von Fahrrädern, Einzelhändler usw.

- (10) Radfahren ist auch für den nachhaltigen Tourismus von großer Bedeutung und trägt zur Vernetzung innerhalb und zwischen ländlichen und städtischen Gebieten bei, und zwar insbesondere im Zusammenspiel mit Zügen, Bussen und anderen Verkehrsmitteln, was multimodale Mobilitätsdienste schafft. Der Radverkehr bringt der lokalen Wirtschaft, insbesondere KMU, greifbare Vorteile.
- (11) Daten zum Radverkehr werden in der EU nicht konsequent erhoben. Das wirkt sich auf die optimale Wahl der Verkehrsinvestitionen und die Bewertung der Wirksamkeit von bereits ergriffenen Maßnahmen aus.
- (12) Die in der vorliegenden Erklärung enthaltenen Grundsätze sollen dazu beitragen, die Klima- und Umweltziele der EU zu erreichen, dazu gehören insbesondere der Null-Schadstoff-Aktionsplan⁵ und die anderen Ziele des europäischen Grünen Deals, die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁶ und der neue EU-Rahmen für urbane Mobilität⁷.
- (13) Das Europäische Parlament hat im Februar 2023 eine Entschließung zur Entwicklung einer Strategie der EU für den Radverkehr⁸ angenommen. Sechs EU-Mitgliedstaaten haben 2022 eine europäische Erklärung zum Radverkehr vorbereitet, die mittlerweile von der Mehrzahl der Mitgliedstaaten unterzeichnet wurde.⁹
- (14) Die Förderung und Umsetzung der in der genannten Erklärung aufgenommenen Grundsätze stellt eine politische Verpflichtung der Union dar. Die Union ist dafür verantwortlich, diese Erklärung in Zusammenarbeit mit ihren Mitgliedstaaten umzusetzen, und zwar im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten und unter uneingeschränkter Einhaltung des Unionsrechts.

Erklärung zum Radverkehr

Unser Ziel ist es, das volle Potenzial des Radverkehrs in der EU auszuschöpfen. In dieser Erklärung wird das Fahrrad als eines der nachhaltigsten, zugänglichsten und inklusivsten, günstigsten und gesündesten Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigungen anerkannt, sowie für seine zentrale Bedeutung für die europäische Wirtschaft und Gesellschaft. Die Erklärung soll als strategischer Kompass für die bestehenden und zukünftigen politischen Maßnahmen und Initiativen im Zusammenhang mit dem Radverkehr dienen.

Deshalb erklären wir:

Kapitel I: Entwicklung und Stärkung der Radverkehrspolitik

Die EU und ihre Mitgliedstaaten spielen zusammen mit regionalen und lokalen Behörden eine Schlüsselrolle bei der Förderung der stärkeren Nutzung des Fahrrads.

Wir verpflichten uns,

1. auf allen relevanten Regierungs- und Verwaltungsebenen eine Radverkehrspolitik und Strategien für den Radverkehr auszuarbeiten, zu verabschieden und zu stärken;

⁵ Mitteilung der Kommission – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁶ COM(2020) 789.

⁷ COM(2021) 811.

⁸ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_DE.html

⁹ <https://www.belux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

2. die für die Umsetzung dieser Radverkehrspolitik und der Strategien für den Radverkehr erforderlichen Maßnahmen so rasch wie möglich zu ergreifen;
3. radverkehrspolitische Maßnahmen bei der Planung der nachhaltigen städtischen Mobilität zu priorisieren, auch im größeren Pendlereinzugsgebiet über die Gemeindegrenzen hinaus;
4. Unternehmen, Organisationen und Institutionen zu ermutigen, das Radfahren im Rahmen von Mobilitätsmanagementsystemen zur fördern, und zwar durch Anreize für die Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg, die Bereitstellung von Firmen(elektro-)fahrrädern, geeigneten Fahrradstellplätzen und Radverkehrsanlagen und die Inanspruchnahme von Fahrradzustelldiensten;
5. das Radfahren als gesunde Art der Fortbewegung oder Freizeitbeschäftigung durch Sensibilisierungsmaßnahmen, Aufklärungskampagnen, Kapazitätsaufbau und Schulung von im Bereich der Mobilität tätigen Fachkräften, sowie in einschlägigen internationalen Foren zu fördern.

Kapitel II: Förderung einer inklusiven, erschwinglichen und gesunden Mobilität

Jeder, auch Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, sollte, unabhängig von Alter und Geschlecht, Zugang zu Mobilität haben. Der Radverkehr kann einen großen Beitrag dazu leisten, dies zu erreichen. Zudem sollte Radfahren unabhängig vom Einkommensniveau erschwinglich sein und als der geistigen und körperlichen Gesundheit zuträglich gefördert werden.

Wir verpflichten uns,

6. zur verstärkten Nutzung des Fahrrads zur Förderung der sozialen Inklusion unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von Frauen, Kindern, älteren Menschen sowie schutzbedürftigen und marginalisierten Personengruppen beizutragen;
7. Maßnahmen zu ergreifen, um Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität einen besseren Zugang zum Radverkehr zu gewährleisten;
8. Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität älterer Menschen zu ergreifen und somit zum aktiven Altern beizutragen;
9. gezieltes Radfahrtraining anzubieten, insbesondere für Kinder sowie schutzbedürftige und marginalisierte Personengruppen;
10. die mit der Richtlinie (EU) 2022/542 des Rates¹⁰ eingeführte Möglichkeit für Mitgliedstaaten zu berücksichtigen, ermäßigte Mehrwertsteuersätze auf die Lieferung, Vermietung und Reparatur von Fahrrädern und Elektrofahrrädern anzuwenden, um die Erschwinglichkeit zu erhöhen.

¹⁰ Richtlinie (EU) 2022/542 des Rates vom 5. April 2022 zur Änderung der Richtlinien 2006/112/EG und (EU) 2020/285 in Bezug auf die Mehrwertsteuersätze (ABl. L 107 vom 6.4.2022, S. 1).

Kapitel III: Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Erhöhung ihrer Qualität

Die Verbesserung der Qualität, Quantität, Kontinuität und Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur ist von entscheidender Bedeutung für die Förderung einer stärkeren Nutzung des Fahrrads.

Wir verpflichten uns,

11. sichere und kohärente Radverkehrsinfrastruktur in ganz Europa auszubauen;
12. EU-Leitlinien zu Normen für Qualitätsanforderungen im Hinblick auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer, einschließlich Radfahrer, gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1936 über Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur¹¹ auszuarbeiten und anzuwenden;
13. zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus den Radfahrern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz einzuräumen, insbesondere durch die physische Trennung der Radwege vom motorisierten Verkehr, wo immer dies möglich ist;
14. darauf hinzuarbeiten, ein kohärentes Radverkehrsnetz in Städten zu schaffen und die Vernetzung zwischen Vororten, ländlichen Gebieten und Stadtzentren zu verbessern, auch durch Radschnellwege;
15. die Bereitstellung sicherer Fahrradstellplätze in städtischen und ländlichen Gebieten, auch an Bahn- und Busbahnhöfen und Mobilitätszentren, zu gewährleisten;
16. die Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrräder in der Stadtplanung und auf Fahrradstellplätzen innerhalb und außerhalb von Gebäuden zu unterstützen.

Kapitel IV: Erhöhung der Investitionen und Schaffung günstiger Bedingungen für den Radverkehr

Zur vollen Ausschöpfung des Potenzials des Radverkehrs sind mehr Investitionen erforderlich.

Wir verpflichten uns,

17. technische Hilfe, Förder- und Finanzmittel für die Entwicklung und Umsetzung von Radverkehrsstrategien und Investitionen im Zusammenhang mit dem Radverkehr bereitzustellen; dazu gehört auch die Inanspruchnahme der verfügbaren EU-Instrumente, insbesondere des Klima-Sozialfonds, des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, des Kohäsionsfonds, des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums, des Instruments für technische Unterstützung¹² und der Aufbau- und Resilienzfazilität zur Unterstützung von Radverkehrsmaßnahmen;
18. den Radverkehr bei Investitionen auf allen Regierungs- und Verwaltungsebenen zu berücksichtigen¹³.

¹¹ Richtlinie (EU) 2019/1936 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 305 vom 26.11.2019, S. 1).

¹² Verordnung (EU) 2021/240 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Februar 2021 zur Schaffung eines Instruments für technische Unterstützung – [EUR-Lex - 32021R0240 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://EUR-Lex - 32021R0240 - EN - EUR-Lex (europa.eu)).

¹³ Auch im Kontext von nationalen Energie- und Klimaplänen (eingeführt mit der Verordnung (EU) 2018/1999 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz).

Kapitel V: Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit

Jeder sollte in der Lage sein, auf sichere Weise als Radfahrer am Verkehr teilzunehmen.

Wir verpflichten uns,

19. darauf hinzuarbeiten, das Ziel „Vision Null“¹⁴ (null Straßenverkehrstote bis 2050) zu erreichen, und zwar auch für ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Ein Zwischenziel von 50 % weniger Toten und Schwerverletzten soll im Einklang mit der Erklärung von Valletta¹⁵ bis 2030 erreicht werden;
20. Regeln und Rechtsvorschriften zur Straßenverkehrssicherheit durchzusetzen, um die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel, mit dem Schwerpunkt auf dem Schutz von Radfahrern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zu gewährleisten;
21. sicherzustellen, dass die für Elektrofahrräder geltenden Vorschriften für Sicherheitsanforderungen materiellrechtlicher Art sind, und die Nutzung von Elektrofahrrädern zu fördern;
22. die Sicherheit von Fahrradstellplätzen im öffentlichen Raum zu erhöhen (auch bei Fahrrad-Sharing-Diensten und multimodalen Drehkreuzen) und verstärkt gegen Fahrraddiebstahl vorzugehen;
23. Radfahrtraining, einschließlich Radfahrunterricht für Kinder und junge Menschen, und Sensibilisierungsmaßnahmen zum Thema Straßenverkehrssicherheit zu fördern, insbesondere betreffend die größten Gefahren für Radfahrer, die sichere Nutzung von Fahrrädern und Elektrofahrrädern zu unterstützen sowie zur Sensibilisierung hinsichtlich der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer im Rahmen der Fahrschulausbildung beizutragen.

Kapitel VI: Förderung hochwertiger grüner Arbeitsplätze und der Entwicklung einer europäischen Fahrradindustrie von Weltrang

Die vermehrte Nutzung des Fahrrads bringt mehr hochwertige, wohnortnahe Arbeitsplätze mit sich, birgt Vorteile für die EU-Wirtschaft und die Fahrradindustrie und trägt zu den Zielen der EU-Industriestrategie bei.

Wir verpflichten uns,

24. günstige Bedingungen für die Steigerung der europäischen Produktion einer großen Bandbreite an Fahrrädern (einschließlich Elektrofahrräder, schnelle Pedelecs und Fahrräder für Menschen mit Behinderungen) und ihrer Bauteile, einschließlich des Zugangs zu Materialien und Ausstattung, sowie für die Beibehaltung weltweit gleicher Wettbewerbsbedingungen durch handelspolitische Schutzinstrumente der EU zu schaffen;
25. sowohl den Fahrraddienstleistungssektor als auch sozialwirtschaftliche Einrichtungen und die kreislauforientierte Verwendung von Fahrrädern (Widerverwendung, Reparatur und Mietfahrräder) zu unterstützen;

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en

¹⁵ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/de/pdf>

26. günstige Bedingungen zu schaffen, um die Entstehung von hochwertigen Arbeitsplätzen und Radverkehrsclustern anzuregen, auch im Bereich des Fahrradtourismus, und somit die Anzahl der mit dem Radfahren im Zusammenhang stehenden hochwertigen Arbeitsplätze erheblich zu erhöhen, KMU zu unterstützen und einschlägige Kompetenzen und Berufsausbildungen zu fördern;
27. den Sektor attraktiver zu machen und nahtlose Arbeitsplatzwechsel aus anderen relevanten Branchen zu ermöglichen;
28. die europäische Fahrradindustrie als Partner im Mobilitätssystem anzusehen, um Resilienz, Nachhaltigkeit, Kreislaufwirtschaft und Digitalisierung im Fahrradsektor zu stärken;
29. Fahrraddienstleistungsbranchen wie Fahrrad-Sharing und die Radverkehrslogistik zu unterstützen, insbesondere in Städten, und zwar auch durch Integration der Radverkehrslogistik in andere Logistiksysteme.

Kapitel VII: Förderung der Multimodalität und des Fahrradtourismus

Der Radverkehr sollte sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der multimodalen Vernetzung und des Tourismus spielen, insbesondere im Zusammenspiel mit Zügen, Bussen und anderen Verkehrsmitteln.

Wir verpflichten uns,

30. multimodale Lösungen in städtischen, vorstädtischen und ländlichen Gebieten sowie multimodale Lösungen für Fernreisen zu fördern und umzusetzen, indem mehr Synergien zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsmitteln geschaffen werden, wie etwa durch die Möglichkeit, mehr Fahrräder in Bussen und Zügen zu transportieren, und durch die Bereitstellung von sicheren Fahrradstellplätzen an Bahnhöfen und Mobilitätszentren;
31. Fahrrad-Sharing-Systeme als eine Mobilitätslösung zum Erreichen der öffentlichen Verkehrsmittel zu unterstützen;
32. günstige Bedingungen für die Unterstützung des Radfahrens als nachhaltige Freizeitbeschäftigung und Form des Tourismus zu schaffen.

Kapitel VIII: Verbesserung der Erhebung von Daten zum Radverkehr

Daten zum Radverkehr müssen in der gesamten EU in gleicher Weise erhoben werden, um eine wirksame Überwachung der Fortschritte bei der Umsetzung der in dieser Erklärung enthaltenen Grundsätze und Verpflichtungen zu gewährleisten.

Wir verpflichten uns,

33. die Umsetzung unserer Verpflichtungen zu überwachen;
34. die kontinuierliche Messung der Fortschritte bei der Nutzung des Fahrrads in der EU zu ermöglichen, und zwar indem EU-weit einheitliche Ausgangsbedingungen geschaffen werden, die Folgendes berücksichtigen: Länge, Netzdichte, Qualität und Zugänglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen für verschiedene Nutzer, den Anteil der Radfahrer an der gesamten Verkehrs- und Mobilitätstätigkeit sowie die Zahl der Schwerverletzten und Todesfälle unter Radfahrern;

35. harmonisierte Indikatoren im Zusammenhang mit dem Radverkehr für städtische Knoten des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zu entwickeln;
36. Statistiken über den Radverkehr und die Radverkehrsinfrastruktur auf lokaler, nationaler und EU-Ebene zu entwickeln, wobei für die Erhebung von Daten zum Radverkehr die Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und Eurostat vorgesehen ist.