



Brüssel, den 5. Oktober 2023
(OR. en)

13832/23

TRANS 397
CLIMA 445
ENV 1083
SAN 567
IND 512
STATIS 62

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 4. Oktober 2023

Empfänger: Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2023) 566 final

Betr.: 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

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2023) 566 final.

Anl.: COM(2023) 566 final



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

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.

und 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 Verkehrsübergang, 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 emissionsärmer 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,

- die Unterstützung von Forschung und Innovation¹⁶ im Bereich Fahrradtechnologien und -dienstleistungen wie Elektrofahrräder, angepasste oder spezielle Fahrräder und Ausstattungen 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.

-
- 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;
- 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).