



Rat der  
Europäischen Union

157012/EU XXVII. GP  
Eingelangt am 12/10/23

Brüssel, den 5. Oktober 2023  
(OR. en)

13832/23  
ADD 1

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 ANNEX
Betr.:	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



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**

## 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 Energieeffizienzziele 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 Klimagesetz<sup>1</sup> Klimaneutralität zu erreichen. Der Radverkehr wird ferner einen Beitrag dazu leisten, das Null-Schadstoffziel<sup>2</sup> zu erreichen, und auch in anderen Bereichen zahlreiche positive Auswirkungen haben. Der Radverkehr











## *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“<sup>14</sup> (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 Valletta<sup>15</sup> 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;

---

<sup>14</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en)

<sup>15</sup> <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.