



Brüssel, den 12. Februar 2024  
(OR. en)

6215/24

TRANS 45  
CLIMA 54  
ENV 135  
SAN 70  
IND 58  
STATIS 21

## I/A-PUNKT-VERMERK

|                |   |
|----------------|---|
| Absender:      | Generalsekretariat des Rates                        |
| Empfänger:     | Ausschuss der Ständigen Vertreter (1. Teil)/Rat     |
| Nr. Komm.dok.: | 13832/23 + ADD 1                                    |
| Betr.:         | Europäische Erklärung zum Radverkehr<br>– Billigung |

1. Am 4. Oktober 2023 hat die Kommission eine Mitteilung mit einem Vorschlag für eine europäische Erklärung zum Radverkehr (im Folgenden „Erklärung“) veröffentlicht. Die Erklärung steht im Einklang mit dem neuen europäischen Rahmen für urbane Mobilität<sup>1</sup>. Sie entspricht den Forderungen des Europäischen Parlaments, insbesondere seiner Entschlie­ßung zur Entwicklung einer Strategie der EU für den Radverkehr<sup>2</sup>, und den Forderungen einiger Mitgliedstaaten<sup>3</sup>.
2. Der Vorschlag der Kommission sieht die Unterzeichnung der Erklärung durch das Europäische Parlament, den Rat und die Kommission vor. Dies soll am Rande der „Connecting Europe Days“ geschehen, die am 2. bis 5. April 2024 in Brüssel veranstaltet werden.

<sup>1</sup> COM(2021) 811.

<sup>2</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_DE.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_DE.html)

<sup>3</sup> Europäische Erklärung zum Radverkehr (<https://www.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>), die im Juni 2022 von AT, BE, DK, IE, LU und NL, anschließend außerdem von HR, CY, EE, FR, GR, HU, LT, SK, SI und ES unterzeichnet wurde.

3. Im Rat wurden die Beratungen unter spanischem Vorsitz in der Sitzung der Gruppe „Landverkehr“ vom 6. November 2023 eingeleitet. Anschließend wurden unter belgischem Vorsitz drei Kompromissvorschläge ausgearbeitet, und am 19. Januar 2024 einigte sich der Ausschuss der Ständigen Vertreter auf ein Mandat zur Aufnahme interinstitutioneller Beratungen mit dem Europäischen Parlament und der Kommission (Dokument ST 5034/24).
4. Am 31. Januar 2024 fand in den Räumlichkeiten des Europäischen Parlaments ein interinstitutionelles Treffen statt, bei dem eine vorläufige Einigung über die Erklärung auf der Grundlage der vom Rat vorgeschlagenen Änderungen erzielt wurde.
5. Am 9. Februar 2024 hat die Gruppe eine Einigung über die in der interinstitutionellen Aussprache erzielten Kompromisse in der Fassung des Dokuments ST 6101/24 erzielt. Der endgültige Wortlaut der Erklärung ist in der Anlage wiedergegeben.
6. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter wird daher gebeten,
  - den in der Anlage wiedergegebenen Wortlaut der Erklärung zu billigen, damit sie vom Rat gebilligt werden kann;
  - dem Rat zu empfehlen, dass er den Text billigt und den Vorsitz ermächtigt, die Erklärung in seinem Namen zu unterzeichnen.

---

## 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 Wasserverschmutzung sowie Lärmbelastung. 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 erhebliches 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. Eine Weiterentwicklung des Radverkehrs ist für europäische Städte und Gemeinden im Rahmen unserer Klimaziele wichtig.

---

<sup>1</sup> 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“).

<sup>2</sup> 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.

- (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 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 widerspiegelt werden.
- (4) Um das volle Potenzial auszuschöpfen, muss der Radverkehr bei der Verkehrspolitik 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 Mobilität<sup>3</sup>. Maßnahmen zur Unterstützung des Radverkehrs müssen im Rahmen der Säule „Dekarbonisierung“ des Nationalen Energie- und Klimaplanes gemeldet werden und in den Plänen der Mission „100 klimaneutrale und intelligente Städte bis 2030“ im Rahmen von „Horizont Europa“ angemessen berücksichtigt werden.
- (5) Radfahren fördert die soziale Inklusion und trägt zur körperlichen und psychischen Gesundheit sowie zum Wohlbefinden der Menschen bei. Beim Radfahren handelt es sich um eine moderate körperliche Aktivität, mit der Gesundheitsrisiken und vorzeitige Todesfälle, die mit einer sitzenden Lebensweise verbunden sind, reduziert werden können. Fahrräder mit elektrischer Unterstützung 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) Damit mehr Menschen in und zwischen Städten und ländlichen Gebieten auf das Fahrrad umsteigen, muss in der gesamten EU mehr und bessere 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 entsprechende 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.

---

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

- (8) Sicherheit ist eine Voraussetzung dafür, Menschen zum Radfahren zu ermuntern. Neben sicherer Infrastruktur wie separaten Radwegen und sicheren Stellplätzen sollten Straßenverkehrssicherheitspläne und -strategien, die auf einem risikobasierten oder integrierten Ansatz (beispielsweise dem „Safe-System“-Ansatz) beruhen, sowohl auf den Radverkehr als auch auf motorisierte Fahrzeuge und Fahrer, die sich die Straße mit Radfahrern teilen, angewandt werden. Dazu gehören sichere Geschwindigkeiten, sichere Straßennutzung und sichere Fahrzeuge, was durch die konsequente Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften 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 1 000 KMU<sup>4</sup>, stellt 1 Mio. Arbeitsplätze und verfügt über ein erhebliches Wachstumspotenzial.
- (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-Aktionsplan<sup>5</sup> und die anderen Ziele des europäischen Grünen Deals, die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität<sup>6</sup> und der neue europäische Rahmen für urbane Mobilität<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Insbesondere Unternehmen für die Instandhaltung und Reparatur von Fahrrädern, Einzelhändler usw.

<sup>5</sup> Mitteilung der Kommission – Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle – EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“, COM(2021) 400.

<sup>6</sup> COM(2020) 789.

<sup>7</sup> COM(2021) 811.

- (13) Das Europäische Parlament hat im Februar 2023 eine Entschließung zur Entwicklung einer Strategie der EU für den Radverkehr angenommen.<sup>8</sup> Sechs EU-Mitgliedstaaten haben 2022 eine europäische Erklärung zum Radverkehr vorbereitet, die mittlerweile von der Mehrzahl der Mitgliedstaaten unterzeichnet wurde.<sup>9</sup>
- (14) Mit der vorliegenden Erklärung wird die politische Absicht der Union dargestellt, die darin enthaltenen Grundsätze zu fördern und umzusetzen. Sie ist nicht rechtsverbindlich. 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. Diese Erklärung berührt nicht die Verteilung der Zuständigkeiten zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten.

---

<sup>8</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058\\_DE.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0058_DE.html)

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

## *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 sowie seine zentrale Bedeutung für die europäische Wirtschaft und Gesellschaft anerkannt. Die Erklärung soll als ein 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;
2. die für die Umsetzung dieser Radverkehrspolitik und der Strategien für den Radverkehr erforderlichen Maßnahmen so rasch wie möglich zu ergreifen;
3. Maßnahmen zu priorisieren, bei denen der Radverkehr im Rahmen der Planung einer nachhaltigen Mobilität in städtischen und stadtnahen und – soweit angezeigt – in ländlichen Gebieten berücksichtigt wird;
4. Unternehmen, Organisationen und Institutionen zu ermutigen, das Radfahren im Rahmen von Mobilitätsmanagementsystemen zu fördern, wie etwa durch Anreize für die Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg, die Bereitstellung von Firmen(elektro-)fahrrädern, geeigneten Fahrradstellplätzen und geeigneter Infrastruktur sowie die Inanspruchnahme von Fahrradzustelldiensten;
5. das Radfahren als eine gesunde Art der Fortbewegung oder Freizeitbeschäftigung durch Sensibilisierungsmaßnahmen, Aufklärungskampagnen, Kapazitätsaufbau und Schulung von Fachkräften – auch in einschlägigen internationalen Foren – zu fördern.

**Jeder, auch Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, sollte, unabhängig von Alter und Geschlecht, Zugang zu Mobilität haben. Der Radverkehr kann hierbei einen großen Beitrag leisten. Zudem sollte Radfahren unabhängig vom Einkommensniveau erschwinglich sein und als der psychischen 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. Maßnahmen zur Verbesserung der Erschwinglichkeit des Radfahrens zu fördern<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Beispielsweise wird in der Richtlinie (EU) 2022/542 des Rates (ABl. L 107, vom 6.4.2022, S. 1) für Mitgliedstaaten die Möglichkeit vorgesehen, ermäßigte Steuersätze auf die Lieferung von Fahrrädern, einschließlich Elektrofahrrädern, sowie Vermietungs- und Reparaturdienstleistungen für solche Fahrräder, anzuwenden.



**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 erheblich auszubauen;
12. EU-Leitlinien zu Normen für Qualitätsanforderungen im Hinblick auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer, einschließlich Radfahrer, gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1936 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur<sup>11</sup> auszuarbeiten und anzuwenden;
13. das Sicherheitsniveau zu erhöhen, indem den Radfahrern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz eingeräumt wird, insbesondere, soweit angebracht, durch die physische Trennung der Radwege vom motorisierten Verkehr, oder durch die Gewährleistung sicherer Geschwindigkeiten im Mischverkehr;
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 zu fördern.

---

<sup>11</sup> 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).

**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, unter anderem durch die einschlägigen EU-Instrumente und unter den darin festgelegten Bedingungen;
18. den Radverkehr bei Investitionen auf allen Regierungs- und Verwaltungsebenen zu berücksichtigen<sup>12</sup>.

*Kapitel V: Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit*

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

Wir verpflichten uns,

19. auf die Erfüllung der in der Erklärung von Valletta<sup>13</sup> festgelegten Verpflichtungen, d. h. des Ziels, die Zahl der Schwerverletzten in der EU bis 2030 im Vergleich zu 2020 unter Zugrundelegung der Definition in der Erklärung von Valletta zu halbieren und im Rahmen einer allgemeinen Strategie für die Straßenverkehrssicherheit für diesen Zeitraum („EU-Rahmen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2021-2030“ der Europäischen Kommission<sup>14</sup>, in welchem das ehrgeizige langfristige Ziel bekräftigt wird, bis 2050 annähernd Null zu erreichen, sowie nationale Strategien und Aktionspläne für die Straßenverkehrssicherheit) hinzuarbeiten;
20. die Durchsetzung von Regeln und Rechtsvorschriften zur Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, 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 Anwendung von Elektrofahrrädern zu fördern;

---

<sup>12</sup> 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).

<sup>13</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/de/pdf>.

<sup>14</sup> [Dok. SWD\(2019\) 283 final](#).

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 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 Voraussetzungen für die Steigerung der europäischen Produktion einer großen Bandbreite an Fahrrädern (einschließlich Elektrofahrräder 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 kreislaforientierte Verwendung von Fahrrädern (Wiederverwendung, Reparatur und Mietfahrräder) zu unterstützen;
26. günstige Voraussetzungen zu schaffen, um das Entstehen von hochwertigen Arbeitsplätzen und Radverkehrsclustern – auch im Bereich des Fahrradtourismus – anzuregen, 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 zahlreiche 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, stadtnahen und ländlichen Gebieten sowie multimodale Lösungen für Fernreisen zu fördern und umzusetzen, indem mehr Synergien zwischen dem Rad und anderen Verkehrsmitteln geschaffen werden, wie etwa durch die Möglichkeit, mehr Fahrräder mit 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.

**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 eine EU-weit einheitliche Erkenntnisgrundlage geschaffen wird, in der Folgendes berücksichtigt wird: Länge, Netzdichte, Qualität und Zugänglichkeit der Radverkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen für verschiedene Nutzer, der 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.