



Rat der
Europäischen Union

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 |

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

Anl.: COM(2023) 566 final ANNEX



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 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 widerspiegelt 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 Klimaplanes 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 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

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

über 1000 KMU⁴, 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-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.

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

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.benelux.int/fr/publication/european-cycling-declaration/>

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. 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 zu 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 \(europa.eu\)](#).

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.