

Brüssel, den 13. Oktober 2025
(OR. en)

13881/25

TRANS 463
CLIMA 431
ENV 996
SAN 623
IND 425
STATIS 72

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	30. September 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2025) 566 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT über die Fortschritte bei der Umsetzung der Europäischen Erklärung zum Radverkehr

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2025) 566 final.

Anl.: COM(2025) 566 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.9.2025
COM(2025) 566 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

über die Fortschritte bei der Umsetzung der Europäischen Erklärung zum Radverkehr

1. EINFÜHRUNG

Die Europäische Erklärung zum Radverkehr¹ ist eine gemeinsame politische Erklärung, die am 3. April 2024 vom Europäischen Parlament, vom Rat und von der Europäischen Kommission unterzeichnet wurde. Es ist das erste Dokument seiner Art, in dem das Radfahren als eines bzw. eine der nachhaltigsten, zugänglichsten und inklusivsten, günstigsten und gesündesten Verkehrsmittel und Freizeitbeschäftigungen mit hohem Mehrwert für die EU und unsere Wirtschaft anerkannt wird.

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 grundlegenden Diensten. Er verursacht jedoch immer noch erhebliche Treibhausgasemissionen und Verschmutzung. Ziel dieser Erklärung ist es, das volle Potenzial des Radverkehrs in der EU auszuschöpfen, um zur Bewältigung dieser Herausforderungen beizutragen.

Die Erklärung soll die Richtung für die bestehenden und künftigen politischen Maßnahmen und Initiativen im Zusammenhang mit dem Radverkehr vorgeben.

In ihr werden acht Grundsätze und 36 politische Verpflichtungen dargelegt, die ein Handeln auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene erfordern, um künftige politische Entwicklungen und die kohärente Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen zu steuern. Die Erklärung ist zwar nicht rechtsverbindlich, hat jedoch erhebliche politische Bedeutung, da mit ihr anerkannt wird, dass die Förderung und Umsetzung ihrer Grundsätze eine gemeinsame Verpflichtung und Verantwortung der Union und der Mitgliedstaaten darstellt.

Für jedes Kapitel der Erklärung gibt dieser Fortschrittsbericht einen umfassenden Überblick über die Maßnahmen, die im Rahmen der Radverkehrspolitik und einschlägiger Aktionen und Initiativen auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene zur Umsetzung der Grundsätze der Erklärung ergriffen wurden. Der Bericht enthält Beispiele für die in dieser Hinsicht erzielten Fortschritte und beschreibt Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs, um seine weitere Verbreitung zu fördern und zu erleichtern.

2. KAPITEL I: ENTWICKLUNG UND STÄRKUNG DER RADVERKEHRSPOLITIK

Auf EU-Ebene forderte die Europäische Kommission die Mitgliedstaaten als unmittelbare Folgemaßnahme zur Europäischen Erklärung zum Radverkehr auf, ihre nationalen Kontaktstellen für den Radverkehr zu benennen. In diesem speziell zu diesem Zweck eingerichteten Netz werden gemeinsame Herausforderungen erörtert, bewährte Verfahren und Umsetzungsmaßnahmen ausgetauscht und die Fortschritte auf EU- und nationaler Ebene überwacht. Das Netz umfasst nationale Kontaktstellen aus 26 Mitgliedstaaten² und wurde offiziell als Teil der Expertengruppe für urbane Mobilität (EGUM)³ eingerichtet. Darüber hinaus wurde innerhalb der EGUM eine spezielle Untergruppe zur Überwachung der Umsetzung der Erklärung eingerichtet, um einen inklusiven Ansatz zu gewährleisten und ein breiteres Spektrum von Interessenträgern, darunter Verbände von Städten und Regionen sowie Vertreter der Industrie, aktiv einzubeziehen.

¹ OJ C, C/2024/2377, 3.4.2024, <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Zum Zeitpunkt der Erstellung des Fortschrittsberichts hatte Italien noch keine nationale Kontaktstelle für den Radverkehr benannt.

³ [E03863](#) gemäß dem [Beschluss C\(2022\) 5320 der Kommission](#).

Im Rahmen der EGUM wurden mehr als 20 nationale Maßnahmen ermittelt und verfolgt, darunter neue oder kürzlich aktualisierte Strategien, Pläne, Erklärungen und Entwicklungen im Bereich der Politik für den Radverkehr⁴. Einige dieser Maßnahmen wurden in unmittelbarer Reaktion auf die Erklärung angenommen. Bislang haben 14 EU-Mitgliedstaaten eine nationale Strategie für den Radverkehr oder einen vergleichbaren Plan eingeführt⁵. Mehrere Länder arbeiten an der Entwicklung neuer strategischer Pläne und an der Aktualisierung oder Durchführung bestehender Pläne. So hat Litauen beispielsweise mit der Annahme seiner ersten nationalen Strategie für den Radverkehr einen wichtigen Schritt in diese Richtung getan⁶. Außerdem wurde eine neue Verordnung für die Planung und Gestaltung von Radverkehrsinfrastruktur⁷ ausgearbeitet, mit der innerstaatliche Normen für sichere, zugängliche und hochwertige Radverkehrsanlagen festgelegt werden.

In der Erklärung werden auch städtische Behörden ermutigt, Maßnahmen zu ergreifen.

So hat beispielsweise Parma (Italien) eine Absichtserklärung vorgelegt, die Europäische Erklärung zum Radverkehr⁸ umzusetzen und darin schwerpunktmäßig die Entwicklung und Verbesserung seiner Radverkehrsinfrastruktur, die Förderung des Fahrrads als alltägliches Beförderungsmittel der Wahl sowie die Unterstützung von Unternehmen und Dienstleistungen im Zusammenhang mit Fahrradmobilität in Angriff zu nehmen.

Auch die Großstadtregion Barcelona (Spanien) hat die Europäische Erklärung zum Radverkehr auf der Plenartagung des Stadtrates mittlerweile offiziell befürwortet⁹. Die Anstrengungen zur Verwirklichung der Klimaneutralität konzentrierten sich auf i) die Entwicklung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur, ii) den Aufbau und die Optimierung gesicherter Fahrradstellplätze, iii) die Unterstützung öffentlicher Fahrrad-Sharingsysteme in Metropolregionen sowie iv) die Organisation von Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen.

Mehrere Städte in der EU zeigen ebenfalls Fortschritte und setzen sich nachdrücklich für die Entwicklung, Anpassung und Stärkung einer Radverkehrspolitik und von Strategien für den Radverkehr ein, um ihre ehrgeizigen Klimaneutralitätsziele zu erreichen. Zu diesen Zielen haben sie sich durch ihre Klimastadtverträge¹⁰ im Rahmen der Mission „100 klimaneutrale und intelligente Städte“¹¹ verpflichtet. So will Dresden (Deutschland) den Anteil des Radverkehrs bis 2035 auf 75 % erhöhen, während Aarhus (Dänemark) bis 2030 einen Anteil von 50 % anvisiert. Gävle (Schweden) beabsichtigt, bis 2025 eine der landesweit wichtigsten Fahrradstädte zu werden und die Zahl der Fahrradfahrten im Vergleich zu 2018 zu verdoppeln.

Über die Grenzen der Union hinaus hat die Europäische Erklärung zum Radverkehr ähnliche Initiativen angeregt, wie etwa die „Declaration for Green Mobility of South East European Parties and Observing Participants: moving forward together towards a green mobility“ (Erklärung zur grünen Mobilität der südosteuropäischen Parteien und beobachtenden Teilnehmer: Gemeinsam voranschreiten in Richtung grüner Mobilität), die am 6./7. Juni 2024

⁴ EGUM-Beitrag zum Fortschrittsbericht: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abe31ac3611efaae6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

auf dem Gipfel für grüne Mobilität der Verkehrsgemeinschaft¹² in Sarajevo (Bosnien und Herzegowina) vorgelegt wurde¹³.

Inzwischen fördern mehrere weitere Maßnahmen auf EU-, nationaler und lokaler Ebene die Entwicklung und Akzeptanz des Radverkehrs in der EU.

Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität

Mit der Verordnung (EU) 2024/1679¹⁴, die einen weiteren wichtigen Meilenstein auf EU-Ebene darstellt, wird eine rechtliche Verpflichtung für 431 städtische Gebiete eingeführt, bis 2025 einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) auszuarbeiten. Außerdem wird darin die Entwicklung multimodaler Personenverkehrsknoten bis 2030 vorgeschrieben, um die Einbindung der ersten und letzten Meile, einschließlich des Zugangs zum öffentlichen Verkehr und der Infrastruktur für aktive Mobilität, zu erleichtern. Die Verordnung enthält Anforderungen zur Gewährleistung der Kontinuität und Zugänglichkeit von Radwegen beim Bau oder Ausbau der Infrastruktur und zum Bau von Fahrradstellplätzen in der Nähe von Bahnhöfen, um aktive Verkehrsträger zu fördern.

Die aktualisierte Fassung des Leitfadens von 2019 zur Unterstützung und Förderung des Radverkehrs im Rahmen eines SUMP wird Ende 2025 vorgelegt und die neuesten Erkenntnisse und bewährten Verfahren einbeziehen, um den Städten dabei zu helfen, ihre Radverkehrsinfrastruktur, ihre Strategien und ihre Förderungsmaßnahmen zu verbessern.

Viele Städte haben in ihre SUMP Maßnahmen aufgenommen, mit denen dem Radverkehr Vorrang eingeräumt wird. So konzentriert sich Münster (Deutschland) auf die Anlage hochwertiger Fahrradstraßen und die Modernisierung des Radverkehrsnetzes, während Barcelona (Spanien) im Rahmen seines Plans für urbane Mobilität 2024 ein Programm für den Verkehr von Fahrrädern und anderen Fahrzeugen der persönlichen Mobilität entwickelt hat, dessen Schwerpunkt auf umfassenden Netzverbesserungen und einer sichereren Radverkehrsinfrastruktur liegt. In Bologna (Italien) diente die Mobilitätsplanung erstmals als Ausgangspunkt für die Ausarbeitung eines Raumordnungsplans der Metropolregion¹⁵. Dieser Plan unterstützt 55 Gemeinden in der Metropolregion bei der Angleichung ihrer Landnutzungspolitik und ihrer Mobilitätsstrategien. Dies geschieht durch die Integration zentraler operativer Instrumente und wichtiger sektoraler Strategien wie des Fahrradplans der Metropolregion. Vilnius (Litauen) wurde 2025 für seine Vorreiterrolle beim ökologischen Umbau der Stadt mit dem Titel „Grüne Hauptstadt Europas“¹⁶ ausgezeichnet – auch aufgrund der Maßnahmen für den Radverkehr in seinem SUMP, etwa des kontinuierlichen Ausbaus von Radwegen und der Einführung eines neuen Standards für die Straßeninfrastruktur, bei dem der aktiven Mobilität Vorrang eingeräumt wird.

¹² Die Verkehrsgemeinschaft ist eine internationale Organisation im Bereich Mobilität und Verkehr. Sie hat 36 Mitglieder – die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, vertreten durch die Europäische Kommission, die sechs südosteuropäischen Parteien (Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, Kosovo*, Montenegro, Republik Nordmazedonien und Republik Serbien) und die drei beobachtenden Teilnehmer (Georgien, Republik Moldau und Ukraine). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [(Annex II - Pledging for a Greener Future - Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport)].

¹⁴ Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_en.

Mobilitätsmuster

Aufbauend auf einer umfassenden Analyse, die 2021 in allen EU-Mitgliedstaaten durchgeführt wurde, und den ersten Ergebnissen der Studie mit dem Titel „Study on New Mobility Patterns in European Cities“ (Studie über neue Mobilitätsmuster in europäischen Städten)¹⁷ aus dem Jahr 2022, erweitert eine laufende EU-Studie nun die Analyse der Daten, um ein besseres Verständnis der Auswirkungen soziodemografischer Merkmale auf das Mobilitätsverhalten zu vermitteln. Gegenstand der Studie sind mehrere Verkehrsarten, darunter der Radverkehr. Die Ergebnisse sollten zusätzliche Einblicke in die Verbreitung des Radverkehrs und mögliche künftige Entwicklungen liefern. Eine vorläufige Analyse zeigt, dass der Anteil des Radverkehrs auf nationaler Ebene relativ konstant bleibt.

Mobilitätsmanagement

Mit dem MOBILITYACTION Award¹⁸ werden alljährlich herausragende Leistungen bei Mobilitätsmanagementprogrammen von Unternehmen, Einrichtungen, Organisationen der Zivilgesellschaft, Bürgerinitiativen und Gemeinden ausgezeichnet. In den letzten zwei Jahren der Kampagne haben zahlreiche Finalisten wirkungsvolle Initiativen zur Förderung des Radverkehrs ins Leben gerufen. Beispiele hierfür sind interaktive Online-Plattformen, die Schülerinnen und Schüler zum Radfahren oder Zu-Fuß-Gehen animieren, Fahrradwartungsdienste am Arbeitsplatz sowie Wettbewerbe für mit dem Fahrrad zurückgelegte Schulwege.

Darüber hinaus fördern viele Städte Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement. Budapest (Ungarn) zeichnet sich durch seinen Plan für Mobilität am Arbeitsplatz aus, der Unternehmen zu einer aktiven Rolle bei der Änderung der Pendlergewohnheiten ihrer Beschäftigten zugunsten nachhaltigerer Verkehrsalternativen anregt. Der Budapester Plan umfasst Initiativen wie „Bikebus“ (Radbus) und „Bike to Work“ (Mit dem Rad zur Arbeit), die das Radfahren durch organisierte Gruppenfahrten und Kampagnen am Arbeitsplatz fördern.

Ein Bericht des Europäischen Radfahrerverbands (European Cyclists' Federation, ECF) rechnet vor, dass unternehmenseigenes Fahrradleasing als Element von Mobilitätsmanagementprogrammen, bei dem Deutschland eine Vorreiterrolle einnimmt, bis Ende 2024 zu einer aktiven Flotte von 2,1 Millionen geleasten Fahrrädern geführt hat, mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 30 % seit 2019¹⁹.

Um die Wirksamkeit von Mobilitätsmanagementsystemen bei der Verkehrswende hin zu aktiver Mobilität eingehender zu untersuchen, zu analysieren und zu bewerten, veröffentlichte die Kommission 2024 eine spezielle Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen, in deren Rahmen ein ausgewähltes Projekt eine Förderung von 5 Mio. EUR erhalten konnte²⁰.

Förderung des Radfahrens als gesunde Art der Fortbewegung oder Freizeitbeschäftigung

Mit den jährlichen „European Green Capital“ (Grüne Hauptstadt Europas) und „Green Leaf“ (Grünes Blatt) Awards²¹ werden Städte ausgezeichnet, die ein herausragendes Engagement für ökologische Nachhaltigkeit in Schlüsselbereichen wie Luftqualität, Lärminderung sowie

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities – Amt für Veröffentlichungen der EU; New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics – Europäische Kommission.](#)

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change, CSA 5M, Ausschreibungseröffnung: 17. Sep. 2024 Einreichungsfrist\(en\): 16. Jan. 2025.](#)

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_en.

Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel zeigen. Die Förderung und Umsetzung nachhaltiger städtischer Mobilitätslösungen, wie z. B. radverkehrspolitischer Maßnahmen, ist ein wichtiger Bestandteil dieser Auszeichnungen. Auch das „Green City Accord“ (Vereinbarung für Grüne Städte)²², eine EU-Initiative zur Verbesserung der städtischen Umweltpolitik in ganz Europa, steht im Einklang mit dem Radverkehr, indem Städte ermutigt werden, ihre Luftqualität zu verbessern, die Lärmbelästigung zu verringern und Grünflächen zu erweitern und damit eine aktive und nachhaltige Mobilität zu fördern.

Die Europäische Mobilitätswoche²³ 2024 widmete sich dem Thema „Gemeinsamer öffentlicher Raum“ mit Sensibilisierungs- und Aufklärungskampagnen. Über 2 700 Städte aus mehr als 45 Ländern weltweit²⁴ nahmen an der Kampagne teil. Sichere Radverkehrsinfrastruktur und bewährte Verfahren standen auch im Mittelpunkt des EU-Austauschs für Straßenverkehrssicherheit²⁵.

Im Rahmen der CIVITAS-Initiative wurde ein Politiker-Austauschforum²⁶ zur Umsetzung der Erklärung organisiert, in dem die Bedeutung der Zusammenarbeit auf allen Ebenen hervorgehoben wurde.

Auf nationaler Ebene ermittelte die EGUM Sensibilisierungskampagnen, öffentliche Konsultationen und Schulungen für Fachkräfte sowie andere spezifische Formen des Engagements²⁷. In Tschechien beispielsweise wurde eine Kampagne gestartet, bei der der Schwerpunkt auf verkehrsberuhigenden Maßnahmen in Städten und Regionen lag, einschließlich der Förderung des Radverkehrs²⁸. In Frankreich bietet das Studienzentrum für Risikobewertung, Umwelt, Mobilität und Ausbau (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, CEREMA) eine offene Kooperationsplattform für den Austausch bewährter Verfahren, Herausforderungen und Know-how in einer speziellen Gruppe mit dem Schwerpunkt Radverkehr²⁹. Die Plattform steht lokalen Behörden, staatlichen Stellen, Verbänden, akademischen Einrichtungen, NRO und der Zivilgesellschaft allgemein kostenfrei zur Verfügung. Es werden dort Nachrichten und Neuigkeiten sowie Rückmeldungen und Ressourcen zu allen Themen im Zusammenhang mit dem Radverkehr geteilt und ausgetauscht (Dienstleistungen, Schulungen, Mitteilungen, Mobilitätsmanagement, Entwicklung usw.).

Auf regionaler Ebene bot das Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität einen berufsbegleitenden Weiterbildungskurs für Rad- und Fußverkehrsplaner an, um ihre Kompetenzen zu stärken und eine fahrradfreundliche und -orientierte Verkehrsplanung zu fördern³⁰.

Städte wie Ioannina (Griechenland), Padua (Italien) und Breslau (Polen) liefern Beispiele für die Einbeziehung der Öffentlichkeit im Rahmen von Workshops, Informationskampagnen und lokalen Aktionsprogrammen. Diese tragen dazu bei, Maßnahmen und Projekte für den Radverkehr auf kommunaler Ebene zu gestalten und zu validieren.

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_en.

²³ Die jährliche Leitkampagne der Europäischen Kommission für nachhaltige Mobilität, <https://mobilityweek.eu/home/>.

²⁴ [EUROPEAN MOBILITY WEEK | Participating towns and cities](#).

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>.

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

Mit Blick auf Förderung, Wissensaustausch, bewährte Verfahren und Schulungen werden auch auf internationaler Ebene wertvolle Initiativen durchgeführt. Hier ist insbesondere das von den Niederlanden zusammen mit Belgien und Luxemburg 2023 angestoßene Kapazitätsaufbauprogramm „ACTIVE“³¹ zu nennen. Dabei handelt es sich um eine Allianz von Interessenträgern im Bereich der aktiven Mobilität, die darauf abzielt, innerhalb von zehn Jahren 10 000 Experten für aktive Mobilität in Ländern des globalen Südens mit niedrigem und mittlerem Einkommen auszubilden.

3. KAPITEL II: FÖRDERUNG EINER INKLUSIVEN, ERSCHWINGLICHEN UND GESUNDEN MOBILITÄT

Die meisten Entwicklungen auf EU-Ebene betreffen die Sensibilisierung für die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens und die Verringerung der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs tragen zur Prävention nichtübertragbarer Krankheiten bei und können das Gesamtsterblichkeitsrisiko um 10 % senken³². Im Rahmen der EU-Initiative zu nichtübertragbaren Krankheiten „Healthier Together“³³ unterstützt die Kommission die Mitgliedstaaten bei Maßnahmen zur Gesundheitsförderung und Krankheitsprävention. Im Rahmen des Programms „EU4Health“³⁴ unterstützt die Kommission die Zusammenarbeit („gemeinsame Maßnahmen“) zwischen Mitgliedstaaten und von Interessenträgern geleiteten Projekten zur Förderung körperlicher Aktivität, darunter auch das Radfahren. Ein Beispiel hierfür ist die mit 76 Mio. EUR geförderte gemeinsame Maßnahme PreventNCD³⁵ mit einem speziellen Arbeitspaket zur Förderung einer gesunden Lebensweise, mit dem Maßnahmen zu zentralen Gesundheitsfaktoren umgesetzt und bewertet werden sollen, einschließlich Tätigkeiten in Bezug auf autofreie Umgebungen und körperliche Aktivität oder städtische Umgebungen. Die Kommission unterstützt die Erhebung und Sammlung bewährter und vielversprechender Verfahren über das EU Best Practice Portal on Public Health³⁶ (EU-Portal für bewährte Verfahren im Bereich der öffentlichen Gesundheit), auf dem praktische, evidenzbasierte Verfahren als Inspiration und zur möglichen Übertragung zur Verfügung stehen.

Als direktes Ergebnis der Annahme der Erklärung wurden unter dem Arbeitsprogramm Horizont Europa 2025, das mehrere Missionen bündelt (etwa die Mission „Krebs“ und die Mission „100 klimaneutrale und intelligente Städte“) eine spezielle Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen im Wert von 12 Mio. EUR veröffentlicht, um die Verbreitung des Radverkehrs weiter zu steigern, die gesundheitlichen Vorteile zu nutzen und die aktive Mobilität in den Städten der EU zu fördern³⁷.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity.](#)

³³ [Healthier together – EU non-communicable diseases initiative - Europäische Kommission.](#)

³⁴ [EU4Health 2021-2027 – eine Vision für eine gesündere Europäische Union - Europäische Kommission.](#)

³⁵ [JA PreventNCD - Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors.](#)

³⁶ [Best Practice Portal.](#)

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micro-mobility devices, with smart technologies and infrastructure; [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

Die EU verfügt über einen langjährigen politischen Strategierahmen zu Luftqualität und Umgebungslärm, der dem Schutz ihrer Einwohner dient³⁸. In der jüngsten Überarbeitung der Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa³⁹ gehören zu Fuß gehen und Radfahren zu den Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung, die in Luftqualitätspläne aufgenommen werden müssen, um eine Verkehrsverlagerung auf aktive Mobilität und umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu fördern. Aus den jüngsten Daten des Null-Schadstoff-Überwachungs- und Prospektivrahmens 2025⁴⁰ und des neuen Null-Schadstoff-Dashboards⁴¹ geht hervor, dass zwar einige Verbesserungen in Bezug auf die Luftverschmutzung zu verzeichnen sind, der Verkehrslärm insgesamt jedoch nicht erheblich zurückgegangen ist. Eine Zunahme der aktiven Mobilität könnte einen positiven Beitrag zu proaktiveren Lärmschutzstrategien leisten.

Die EGUM berichtet über acht Maßnahmen, die seit April 2024 umgesetzt wurden, um alle Altersgruppen, Geschlechter und Minderheiten in den täglichen Radverkehr einzubeziehen. Die Förderung von Elektrofahrrädern scheint vor allem eine Lösung für ungeübte Radfahrer und ältere Menschen zu sein, während Lastenfahrräder mehr Frauen und Familien zum Radfahren anregen könnten. Zu den bemerkenswerten Beispielen, die die EGUM in ihrem Bericht aufführt, gehören spezielle Schulungsprogramme für Frauen⁴² und kostenloser Fahrradunterricht⁴³, der verschiedenen sozialen Gruppen zur Verfügung offensteht. Interessante Beispiele werden auch in Bezug auf aktives Altern⁴⁴ und aktive Mobilität in Schulen⁴⁵ genannt. Viele weitere Angebote werden von Städten im Rahmen ihrer Klimastadtverträge erbracht⁴⁶.

Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr können eine positive Rolle bei der Verringerung der Mobilitätsarmut spielen. Wenn solche Maßnahmen auf schutzbedürftige Gruppen ausgerichtet sind, können sie im Rahmen von Klima-Sozialplänen⁴⁷ finanziert werden, die mit der Durchführung der Verordnung über den Klima-Sozialfonds (KSF)⁴⁸ verknüpft sind. In diesem Zusammenhang hat die Kommission eine an die Mitgliedstaaten

³⁸ Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs 2025 zu dem Thema „Urban Pollution in the EU“ (städtische Verschmutzung in der EU), [Special report 02/2025: Urban pollution in the EU – Cities have cleaner air but are still too noisy](#).

³⁹ Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ EEA-JRC report 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_en.

⁴² Z. B. das von EIT Urban Mobility und BYCS entwickelte Programm „TandEM Women in Cycling“, das Frauen in der gesamten EU Online- und Präsenzs Schulungen, um Radfahrtrainings für andere Frauen zu leiten, anbietet (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Z. B. die Initiative „Vélo-école“ der Métropole de Lyon, die kostenlosen Fahrradunterricht anbietet und Inklusivität und Zugänglichkeit fördert (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Z. B. „A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities“, ein Ergebnis des von der EU finanzierten Projekts ENTOURAGE, das Städten, die in Zeiten einer alternden Bevölkerung die aktive Mobilität fördern möchten, ein Instrumentarium zur Verfügung stellt ([Age-friendly cycling. – Towards inclusive urban mobility](#)).

⁴⁵ Z. B. „Fuß- und fahrradfreundliche Schule“, ein landesweites Projekt in Deutschland, mit dem Grund- und weiterführende Schulen aktiv dabei unterstützt wurden, ihre Schule und ihr Umfeld auf ihre Fuß- und Fahrradfreundlichkeit zu prüfen (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_en.

⁴⁸ Gemäß Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060 (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) bezeichnet „Mobilitätsarmut“ den Umstand, dass Einzelpersonen und Haushalte nicht in der Lage sind oder Schwierigkeiten dabei haben, die Kosten für privaten oder öffentlichen Verkehr zu tragen, oder dass sie keinen oder nur beschränkten Zugang zu Verkehrsmitteln haben, die für ihren Zugang zu grundlegenden sozioökonomischen Dienstleistungen und Tätigkeiten erforderlich sind, unter Berücksichtigung des nationalen und des räumlichen Kontexts.

gerichtete Empfehlung zur Mobilitätsarmut⁴⁹ abgegeben, in der Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr empfohlen werden, wie z. B. Radverkehrsinfrastruktur, Subventionen für den Kauf oder das Leasing von Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern zur Unterstützung von Verkehrsteilnehmern mit geringem Einkommen. Darüber hinaus wurden im Bericht zur Mobilitätsarmut von 2024⁵⁰ Indikatoren für die Messung der Mobilitätsarmut untersucht und mögliche Minderungsstrategien aufgeführt. Schließlich steht die Kampagne Europäische Mobilitätswoche 2025 unter dem Stichwort „Mobilität für alle“⁵¹, wobei der Schwerpunkt auf dem Thema Mobilitätsarmut liegt.

In Bezug auf Maßnahmen zur Verbesserung der Erschwinglichkeit des Radfahrens können die Mitgliedstaaten ermäßigte Mehrwertsteuersätze auf den Verkauf, den Verleih und die Instandhaltung von Fahrrädern, einschließlich E-Bikes, anwenden⁵².

Auf nationaler und lokaler Ebene gibt es mehrere Beispiele für die Förderung einer inklusiven, erschwinglichen und gesunden Mobilität.

Slowenien verabschiedete Maßnahmen zur Subventionierung des Kaufs von E-Bikes⁵³, insbesondere für den täglichen Pendlerverkehr in städtischen Gebieten.

Leipzig (Deutschland) nahm in seinen Klimastadtvertrag Maßnahmen auf, mit denen Unternehmen Subventionen für Lastenräder gewährt werden. Außerdem beteiligt sich die Stadt an Pilotprojekten im Bereich der CO₂-neutralen Logistik.

Die niederländische Kampagne „Kies de Fiets!“ (Wähle das Rad) bietet Unternehmen Anreize, ihren Beschäftigten eine Zulage von 23 Cent pro km (steuerfrei) zu gewähren. Die Kampagne wurde vom Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft ins Leben gerufen und soll die Arbeitgeber dazu anregen, ihre Beschäftigten zu motivieren, häufiger mit dem Fahrrad zu fahren, indem sie ihnen gute Radfahrbedingungen und eine Kilometerpauschale bieten.

In Portugal gilt seit 2023 für den Verkauf von Fahrrädern ein ermäßigter Mehrwertsteuersatz von 6 %. Der ECF nutzt einen Online-Tracker, um rund 300 auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene angebotene Steueranreiz- und Kaufprämiensysteme für den Radverkehr zu verfolgen⁵⁴.

In Stockholm (Schweden) wird im Rahmen eines Projekts mit der Bezeichnung „Bike2Green“⁵⁵ Gamification eingesetzt, um das Radfahren und damit die Verkehrsverlagerung zu fördern. Das im Rahmen der Komponente Beschäftigung und soziale Innovation (Employment and Social Innovation, EaSI) des Europäischen Sozialfonds Plus finanzierte Projekt entwickelt patentierte Software zur Überwachung und Belohnung von Fahrradfahrten durch Kilometervergütungen und Geldprämien.

⁴⁹ C(2025) 3068 final, Empfehlung der Kommission vom 22.5.2025 zu Mobilitätsarmut: Gewährleistung einer erschwinglichen, zugänglichen und fairen Mobilität <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/>.

⁵⁰ 2024, Final Report - Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>.

⁵² Richtlinie (EU) 2022/542 des Rates (ABl. L 107 vom 6.4.2022, S. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#).

4. KAPITEL III: AUSBAU DER RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR UND ERHÖHUNG IHRER QUALITÄT

Für den Ausbau des Radverkehrs müssen Qualität, Quantität, Kontinuität, Sicherheit und Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur verbessert werden. Die Infrastruktur muss zudem an aktuelle und künftige Anforderungen angepasst werden, darunter Lastenräder (die oft breiter sind), Fahrräder mit Anhänger (die länger sind) und Radfahrer, die mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten fahren⁵⁶. Die Interessenträger haben auf die folgenden Bereiche hingewiesen, in denen die europäische Radverkehrsinfrastruktur verbessert werden könnte: i) Infrastruktur der Radverkehrslogistik (z. B. Mikrodrehkreuze), ii) sichere Fahrradabstelllösungen wie geschützte Parkplätze an Bahnhöfen und Fahrradboxen in städtischen Gebieten, iii) Ladeinfrastruktur in Gebäuden, am Arbeitsplatz, aber auch in wichtigen Einrichtungen des sozialen Lebens und an stark frequentierten Orten wie Supermärkten, iv) Infrastruktur für die Beförderung von Fahrrädern in Zügen und v) allgemeine Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur⁵⁷.

Gleichzeitig arbeitet die Kommission derzeit an einem Leitfaden für die Gestaltung und Qualität sicherer Infrastrukturen für ungeschützte Verkehrsteilnehmer, einschließlich Radfahrer und Nutzer von Mikromobilitätsgeräten⁵⁸. Eine spezielle Studie⁵⁹, deren Ergebnisse 2026 erwartet werden, wird zur Ausarbeitung dieses Leitfadens beitragen. Die Orientierungshilfen für die Mitgliedstaaten und die sich aus diesen Arbeiten ergebenden Sicherheitsmaßnahmen werden unter anderem die Trennung der Infrastruktur für ungeschützte Nutzer von der Infrastruktur für den Verkehr, sofern erforderlich, sowie Geschwindigkeitsmanagement und verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung betreffen. Dies könnte auch die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer verbessern und zu einer sicheren Gestaltung der Straßenseitenräume beitragen, wodurch die Verletzungsschwere bei Unfällen begrenzt würde. Die EGUM lieferte den lokalen Behörden auch Erkenntnisse über die Notwendigkeit, die Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf künftige Trends bei der urbanen Mobilität im Einklang mit der zunehmenden Einbindung von Radverkehrsmaßnahmen in die nachhaltige Stadtplanung in Städten zu verbessern⁶⁰.

Die Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden⁶¹ trägt ebenfalls dazu bei, die Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen, indem sie rechtliche Anforderungen für die Mindestanzahl von Fahrradparkplätzen an Arbeitsplätzen oder Wohngebäuden und für die anschließende Installation von Ladeeinrichtungen einführt. Gute Beispiele finden sich bereits bei der Umsetzung dieser Richtlinie in ganz Europa, z. B. in Portugal⁶², Frankreich⁶³ und Belgien⁶⁴.

⁵⁶ EGUM-Bericht: Future of urban mobility and inclusive and sustainable urban space: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

⁵⁷ The transition pathway for the EU Mobility Industrial Ecosystem, Januar 2024, [Mobility Transition Pathway](#).

⁵⁸ Gemäß Artikel 4 Absatz 6 der Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur (ABl. L 319 vom 29.11.2008, S. 59, ABl. L 183 vom 9.7.2019, S. 15).

⁵⁹ Orientierungshilfen für die Gestaltung von „fehlerverzeihenden Straßenseitenräumen“ und „selbsterklärenden und selbstdurchsetzenden Straßen“ sowie für Qualitätsanforderungen an die Straßeninfrastruktur im Hinblick auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer.

⁶⁰ EGUM-Bericht: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#).

⁶¹ Richtlinie (EU) 2024/1275 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (ABl. L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Aufbauend auf der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (Richtlinie (EU) 2024/1275) und diese erweitern.

⁶³ Entwicklung bewährter Verfahren für Fahrradstellplätze in Gebäuden: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Die Region Flandern hat ein Vademekum über Fahrradeinrichtungen ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) mit einem eigenen Kapitel über Fahrradparkinfrastruktur ausgearbeitet.

Viele Städte haben ähnliche Maßnahmen vorgestellt, die auf die Verbesserung des Radverkehrsnetzes und die Gewährleistung von Anbindungsmöglichkeiten ausgerichtet sind. Lund (Schweden) sticht durch seine sieben „Superrouuten“ heraus, die innerhalb der Stadt und auf den Pendlerrouuten zur Stadt auf insgesamt 81 km entstanden sind und zeigen, wie wichtig nahtlose Verkehrsverbindungen zwischen der Stadt und den umliegenden Vorort- und Landgemeinden sind, wenn es um die Anbindung von Stadt und Land geht. Taurage (Litauen) verpflichtete sich, seine Radverkehrsinfrastruktur auf entlegene Siedlungen in der Nähe von Erholungsgebieten und Kleingärtnergemeinschaften auszuweiten (rund 86 km neue Radwege). Ljubljana (Slowenien) erweiterte das Radverkehrsnetz sowohl innerhalb der Stadt als auch in der Region, sorgte für die Anbindung an das nationale Radwegenetz und verbesserte Fahrradparkplätze und sichere Aufbewahrungseinrichtungen.

5. KAPITEL IV: ERHÖHUNG DER INVESTITIONEN UND SCHAFFUNG GÜNSTIGER BEDINGUNGEN FÜR DEN RADVERKEHR

Investitionen tragen entscheidend dazu bei, die Verbreitung des Radverkehrs zu erhöhen. In den letzten Jahren wurden den Mitgliedstaaten und lokalen Behörden auf EU-Ebene erhebliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Die EU-Kohäsionspolitik bietet den Mitgliedstaaten durch nationale, regionale und grenzübergreifende Programme eine wichtige Finanzierungsquelle für die Radverkehrsinfrastruktur.

Insbesondere der Europäische Fonds für regionale Entwicklung stellt den Großteil der Mittel für Investitionen in den Radverkehr bereit. Insgesamt haben 21 Mitgliedstaaten und eine beträchtliche Anzahl grenzübergreifender Programme gezielte Investitionen in den Radverkehr geplant⁶⁵. Im Zeitraum 2014-2020 wurden EU-weit 2,1 Mrd. EUR in den Bau von Radwegen und Fußwegen investiert, gegenüber 700 Mio. EUR im vorangegangenen Förderzeitraum 2007-2013. Im laufenden Programmplanungszeitraum 2021-2027 wurden 4,5 Mrd. EUR für eine Reihe von Investitionen in den Radverkehr bereitgestellt, von denen 3,2 Mrd. EUR von der EU und 1,3 Mrd. EUR aus nationalen Mitteln stammen. Dies sollte den Neu- oder Ausbau von 12 000 km Fahrradwegen unterstützen. Projekte zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Radverkehrsinfrastruktur werden ebenfalls durchgeführt, insbesondere im Rahmen der Interreg-Programme. Diese dienen nicht nur der Förderung des Tourismus, sondern bieten auch eine Alternative zum Auto für Grenzpendler. Seit 2021 wurden im Rahmen von Interreg rund 163 Mio. EUR für Radverkehrsprojekte bereitgestellt.

Was die Mobilität im ländlichen Raum betrifft, so können Initiativen und Projekte für den Radverkehr auch im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) 2023-2027 unterstützt werden. Beispiele für derartige Projekte sind beispielsweise die Umwandlung früherer Eisenbahnlinien in grüne Radwege, die Organisation von Rad-Rallies als Mittel zur Förderung der sozialen Interaktion und Integration, E-Bike-Ladestationen, der Bau von Radwegen und klimafreundlichen Mobilitätslösungen, die Förderung touristischer Radwege und die Organisation von Fahrradveranstaltungen zur Verbesserung der Lebensqualität und der Attraktivität ländlicher Gebiete⁶⁶. Dies steht im Einklang mit den Zielen und Initiativen im Rahmen der langfristigen Vision für die ländlichen Gebiete der EU⁶⁷, in der die Mitgliedstaaten

⁶⁵ [#EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure.](#)

⁶⁶ Finanzierung durch lokale Entwicklungsstrategien im Rahmen von LEADER, Strategien für intelligente Dörfer und Investitionen in Basisdienstleistungen und Infrastruktur in ländlichen Gebieten. LEADER finanziert lokale Entwicklungsstrategien im gesamten ländlichen Europa im Rahmen der GAP mit einem EU-Haushalt von 5 Mrd. EUR für 2023-27.

⁶⁷ [COM/2021/345 final: Eine langfristige Vision für die ländlichen Gebiete der EU – Für stärkere, vernetzte, resiliente und florierende ländliche Gebiete bis 2040.](#)

und Regionen aufgefordert werden, Strategien für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum zu entwickeln, die unter anderem Anstrengungen zur Unterstützung emissionsfreier Mobilitätslösungen wie Radfahren, Radwege und multimodale Verbindungen einschließlich aktiver Mobilität erfordern.

Die Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) im Rahmen der nationalen Aufbau- und Resilienzpläne stellt ebenfalls erhebliche Ressourcen für nachhaltige Mobilität bereit. Im Rahmen des Programms „Next Generation EU“ wurden den Mitgliedstaaten insgesamt 650 Mrd. EUR in Form von Zuschüssen und Darlehen zugewiesen. Mehrere Maßnahmen umfassen dabei die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur⁶⁸. Der Gesamtbetrag, der im Rahmen der ARF für Projekte im Zusammenhang mit dem Radverkehr vorgesehen ist, wird auf 1,3 Mrd. EUR geschätzt.

Kürzlich sind im Rahmen des oben genannten Klima-Sozialfonds (KSF) potenziell zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten verfügbar geworden. Während die Mitgliedstaaten bei der Festlegung von Finanzierungsprioritäten über Flexibilität verfügen, enthält die KSF-Verordnung eine klare Liste förderfähiger Maßnahmen und Investitionen, die in die Pläne aufgenommen werden können. So sind emissionsfreie und emissionsarme Mobilitäts- und Verkehrslösungen, darunter der Kauf von Fahrrädern, förderfähig, ebenso wie beispielsweise Beförderungsgutscheine für Dienste der gemeinsamen Mobilität (z. B. Bike Sharing) und Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur.

Die EGUM hat nützliche Informationen und konkrete Beispiele für bewährte Verfahren in Bezug auf mögliche Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr bereitgestellt, die durch den Klima-Sozialfonds unterstützt werden könnten⁶⁹. Die Beispiele umfassen die Unterstützung lokaler Behörden bei der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und der Anbindung von Bahnhöfen an öffentliche Zentren wie Schulen und Gesundheitseinrichtungen (4,7 Mio. EUR vom spanischen Verkehrsministerium an zehn kleine Gemeinden⁷⁰) oder die Schaffung finanzieller Anreize für den Kauf von Lastenrädern und Anhängern für Unternehmer und KMU (bis zu 4 000 EUR für Lastenräder und 2 000 EUR für Anhänger durch Zuschüsse zur regionalen wirtschaftlichen Expansion der Region Brüssel-Hauptstadt (Belgien)⁷¹).

Auf der Grundlage einer vorläufigen Analyse der 39 von Städten vorgelegten Investitionspläne hat die Klimastadt-Kapitalplattform geschätzt, dass auf lokaler Ebene über 4 Mrd. EUR für geplante Investitionen in die Radverkehrs- und Fußgängerinfrastruktur bereitgestellt wurden.

6. KAPITEL V: VERBESSERUNG DER STRAßENVERKEHRSSICHERHEIT

Die vermehrte Nutzung des Fahrrads führt dazu, dass sicherheitsbezogenen Herausforderungen mehr Aufmerksamkeit gewidmet wird, da Radfahrer unverhältnismäßig stark von Straßenverkehrsunfällen betroffen sind, insbesondere in städtischen Gebieten. Radfahrer sind die einzige Gruppe von Verkehrsteilnehmern in der EU, in der die Zahl der Verkehrstoten in

⁶⁸ COM(2023) 545 final/2 BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT zur Durchführung der Aufbau- und Resilienzfazilität: weitere Fortschritte: https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_de?filename=COM_2023_545_1_DE_0.pdf.

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>.

⁷¹ <https://economie-emploi.brussels/prime-velo-cargo>.

den letzten zehn Jahren gestiegen ist⁷². Gemäß den vorläufigen Zahlen zu den Verkehrstoten in der EU⁷³ erfolgt der Fortschritt hier nur schleppend. Die verfügbaren Daten zeigen, dass 10 % aller Todesfälle auf Radfahrer entfallen. In städtischen Gebieten machen ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer und Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen und persönlichen Mobilitätshilfen) fast 70 % aller Verkehrstoten aus. Viele weitere erleiden schwere Verletzungen. Es ist auch bekannt, dass nicht-tödliche Verkehrskollisionen unter Beteiligung von Radfahrern zu wenig gemeldet werden. Da amtliche Verkehrsstatistiken häufig ausschließlich auf Angaben der Polizei basieren, bleiben Unfälle, die nicht zu einer polizeilichen Meldung geführt haben, oft unentdeckt, was bedeutet, dass eine große Zahl von Unfällen mit Personen- oder Sachschäden nicht in die Statistik einfließt.

Weitere Fortschritte bei der Durchsetzung der Vorschriften für die Straßenverkehrssicherheit werden durch eine Modernisierung der Unionsvorschriften über den Führerschein⁷⁴ erzielt, nachdem im März 2025 eine vorläufige Einigung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat erreicht wurde. Um besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer besser zu schützen, passen die neuen Vorschriften die Schulungs- und Prüfanforderungen an und legen mehr Gewicht auf die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer. Die Richtlinie 2024/3237⁷⁵ trägt auch dazu bei, die Sicherheit von Radfahrern zu verbessern, indem sichergestellt wird, dass gefährliche Verkehrsdelikte wie „gefährliches Überholen“ und Unfälle mit „Fahrerflucht“ in der gesamten EU einheitlich geahndet werden, unabhängig davon, in welchem Land das Delikt begangen wird. Wichtig ist, dass die neue Fassung dieser Richtlinie nun auch Delikte im Zusammenhang mit der missbräuchlichen Nutzung von Radwegen berücksichtigt. Schließlich wurde im Rahmen von Cluster 5 des Arbeitsprogramms 2025 von Horizont Europa ein spezielles Forschungsthema auf den Weg gebracht, um weitere Kenntnisse und Erkenntnisse über die Straßenverkehrssicherheit für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer zu gewinnen. Der Schwerpunkt der Studie liegt auf der Sicherheit von Radfahrern, Fußgängern und Nutzern von Mikromobilitätsgeräten⁷⁶.

Im Jahr 2024 veröffentlichte die Kommission eine Studie über die Notwendigkeit harmonisierter Vorschriften, um die Zunahme der Mikromobilität und die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit für persönliche Mobilitätsgeräte zu unterstützen⁷⁷. Ziel der Studie war es, zu untersuchen, ob die Entwicklung einer harmonisierten europäischen Verordnung über persönliche Mobilitätsgeräte machbar und wünschenswert wäre. In der Studie wurde auch untersucht, welcher Rechtsrahmen für E-Bikes gilt und wie dieser verbessert werden kann, um eine rasche(re) Einführung von E-Bikes zu fördern. In dieser Studie wurden mehrere Regulierungsmöglichkeiten vorgeschlagen.

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Road Safety Statistics 2024 – Europäische Kommission: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_en.

⁷⁴ COM(2023) 127 final: Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission.

⁷⁵ Richtlinie (EU) 2024/3237 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 2024 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (ABl. L, 2024/3237, 30.12.2024, ELI:<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj>).

⁷⁶ Ausschreibungseröffnung: 16. September 2025 – Einreichungsfrist(en): 20. Januar 2026: Thema [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices](https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1).

⁷⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices, Final Report, 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

Die EGUM sammelte zahlreiche Daten und Fallstudien mit Beispielen, wie Sensibilisierungsmaßnahmen und Kampagnen zur Straßenverkehrssicherheit durchgeführt wurden. Interessante Beispiele sind unter anderem i) Frankreichs umfassender nationaler Bericht⁷⁸, der sich mit dem dringenden Problem der motorisierten Gewalt und der gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums durch verschiedene Kategorien von Verkehrsteilnehmern befasst und auch Empfehlungen enthält, und ii) eine landesweite Kampagne Maltas, die von der nationalen Verkehrsaufsichtsbehörde unter Beteiligung von Studierenden der kreativen Künste durchgeführt wird und alle Altersgruppen und ein breites Spektrum von Interessenträgern umfasst⁷⁹. In Deutschland gibt es breite Unterstützung für Kampagnen zur sicheren Verwendung von Pedelecs⁸⁰ und für die Förderung von „Verkehrssicherheitstagen“ und verkehrssicherem Radfahren⁸¹, einschließlich gezielter Verkehrserziehung für Kinder⁸² und Trainingsprogrammen für Senioren⁸³. Nicht zuletzt hat Portugal einen nationalen Rahmen für Radfahrtrainings mit Schwerpunkt auf Schulen⁸⁴ entwickelt und landesweit über 1 000 Schulen mit mehr als 20 000 Fahrrädern und 2 000 Sicherheitskits ausgestattet.

Einige Mitgliedstaaten haben damit begonnen, Maßnahmen zur Bekämpfung von Fahrraddiebstahl zu ergreifen⁸⁵. Dies ist in Frankreich der Fall, wo bereits 2021 eine gesetzliche Verpflichtung zur Kennzeichnung neuer Fahrräder eingeführt wurde. Bis 2025 waren mehr als sieben Millionen Fahrräder in Frankreich mit einem Identifizierungskennzeichen versehen⁸⁶. Im Jahr 2024 startete Belgien die Plattform „MyBike“⁸⁷, eine freiwillige Initiative von Bundesregierung und Regionalregierungen zur Kennzeichnung von Fahrrädern, um Diebstahl zu verhindern. Zwar wurden einige weitere nationale oder lokale Kennzeichnungs- und/oder Registrierungssysteme gemeldet, es fehlt jedoch noch an einem umfassenden Überblick zur Situation in allen Mitgliedstaaten.

7. KAPITEL VI: FÖRDERUNG HOCHWERTIGER ARBEITSPLÄTZE UND DER ENTWICKLUNG EINER EUROPÄISCHEN FAHRRADINDUSTRIE VON WELTRANG

In dem Bericht aus dem Jahr 2024 zu dem Thema „Transition pathway for the EU mobility industrial ecosystem“ (Übergangspfad für das industrielle Ökosystem der Mobilität in der EU)⁸⁸ wurde die Mobilität als zentrales industrielles Ökosystem betrachtet. Neben den Sektoren Kraftverkehr, Schifffahrt und Schiene wurde dabei erstmals auch der Fahrradsektor berücksichtigt. In dem Bericht wurde hervorgehoben, dass die Wertschöpfungskette des Radverkehrs in der EU – Fertigung, Radverkehrsinfrastruktur, Fahrradtourismus, Fahrradvermietung, Radverkehrslogistik und andere Dienstleistungen – 1,3 Millionen Arbeitsplätze schafft und 21 Mrd. EUR zum BIP der Europäischen Union beiträgt. Die EU-Lieferkette für den Radverkehr umfasst über 1 000 kleine und mittlere Unternehmen⁸⁹.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](https://futuremobility.gov.mt/).

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>.

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#).

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate - ECF](#).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>.

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674>.

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\)](#).

Die Kommission begrüßte die Zusagen der Interessenträger, i) den ökologischen und klimatischen Fußabdruck im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrrädern und E-Bikes zu verringern, ii) sich Ziele zu setzen und nachhaltige Verfahren umzusetzen und iii) Radfahren als tragfähigen und nachhaltigen Verkehrsträger zu unterstützen. So haben nationale, regionale und lokale Behörden zugesagt, in Parkplätze für Fahrräder und andere Geräte der persönlichen Mobilität zu investieren, um nur ein Beispiel von vielen zu nennen. Unternehmen haben angeboten, die Berufsbildung zu unterstützen, Maßnahmen zur Gewinnung neuer Talente durchzuführen und Förderprogramme für Frauen im Fahrradsektor auf den Weg zu bringen.

Nach Angaben von Interessenträgern und Branchenvertretern⁹⁰ wurden im Jahr 2022 20 Millionen Fahrräder verkauft, davon 5,5 Millionen E-Bikes. 15,3 Millionen Fahrräder wurden in der EU zusammengebaut, wobei 45-50 % aller Bauteile in Europa hergestellt wurden.

Einem Eurostat-Bericht aus dem Jahr 2024⁹¹ zufolge wurden 2023 in der EU 9,7 Millionen Fahrräder hergestellt, was einem Rückgang um 24 % gegenüber den 12,7 Millionen Fahrrädern im Jahr 2022 entspricht. Der größte Fahrradhersteller im Jahr 2023 war Portugal mit 1,8 Millionen Stück, gefolgt von Rumänien (1,5 Millionen), Italien (1,2 Millionen) und Polen (0,8 Millionen). Aus den Daten geht hervor, dass die Fahrradproduktion in 14 von 17 der Bericht erstattenden EU-Länder zwischen 2022 und 2023 zurückgegangen ist. Steigende Produktionskosten, anhaltende Unterbrechungen der Lieferkette und wirtschaftliche Unsicherheiten hatten erhebliche Auswirkungen auf die Industrie. Im Jahr 2023 exportierte die EU Fahrräder im Wert von 1,03 Mrd. EUR (elektrisch und nicht-elektrisch), was einem Rückgang um 10 % gegenüber 2022 entspricht. Der Wert der Einfuhren belief sich auf 1,98 Mrd. EUR, was einen Rückgang um 21 % gegenüber 2022 darstellt⁹².

Die EU ist weltweit führend beim Bike Sharing und bei der Entwicklung von Dienstleistungen im Fahrradbereich (z. B. Abonnements, Reparaturservices oder Fahrradtourismus). Die Interessenträger berichten jedoch nach wie vor über erhebliche Herausforderungen in Bezug auf die Preisgestaltung (z. B. können in Nicht-EU-Ländern hergestellte Fahrräder und E-Bikes um 30 % bis 70 % günstiger sein, was teilweise auf staatliche Subventionen zurückzuführen ist).

Die handelspolitischen Schutzinstrumente der EU (d. h. Antidumping-, Antisubventions- und Antiumgehungsmaßnahmen) haben dazu beigetragen, die EU-Industrie vor unlauteren Handelspraktiken und unlauterem Wettbewerb zu schützen. Um den Beitrag des Radfahrens zu einem nachhaltigen Verkehr wirtschaftlich zu begründen, wurden Studien mit Schwerpunkt auf bestimmten Mitgliedstaaten durchgeführt. Dazu gehören eine Studie über die Fahrradwirtschaft in Belgien⁹³ und eine Studie zur Bewertung des aktuellen Status und der Trends im niederländischen Fahrradsektor⁹⁴.

Ein wertvolles Beispiel für die Unterstützung der Branche auf nationaler Ebene bietet Frankreich: Im Rahmen des Programms „France 2030“ unterstützt man dort mit einer Aufforderung zur Einreichung von Projektvorschlägen die Bemühungen der Fahrradindustrie

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast.](#)

⁹¹ [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2.](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2)

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25.](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25.)

⁹³ Durchgeführt von Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Internationales Ertragspotenzial des niederländischen Fahrradsektors: [International earning potential of the Dutch bicycle sector.](#)

um die Herstellung von Fahrrädern und zugehöriger Ausrüstung in Frankreich⁹⁵. Frankreich hat darüber hinaus die Initiative „Filière vélo“⁹⁶ (Sektor Fahrrad) ins Leben gerufen. Diese Initiative, die Verbände mit wirtschaftlichen, institutionellen und territorialen Akteuren zusammenbringt, fördert eine gemeinsame Vision und Maßnahmen zur Entwicklung der verschiedenen Geschäftsbereiche der Fahrradindustrie in allen Regionen Frankreichs.

8. KAPITEL VII: FÖRDERUNG DER MULTIMODALITÄT UND DES FAHRRADTOURISMUS

Multimodalität ist Teil der Leitprinzipien einer nachhaltigen urbanen Mobilität. In der Erklärung wird hervorgehoben, dass der Radverkehr sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der multimodalen Vernetzung und auch des Tourismus spielt, insbesondere im Zusammenspiel mit Zügen und Bussen. Die Förderung multimodaler Lösungen durch die Integration des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern wurde in den letzten Jahren in mehreren legislativen und politischen Initiativen thematisiert. Die Neufassung der Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr⁹⁷ enthält neue und verbesserte Vorschriften für die Beförderung von Fahrrädern in Zügen. Darüber hinaus wird darin festgelegt, dass ab Juni 2025 die Vergabeverfahren für neue und in größerem Umfang aufgerüstete Züge die Anforderung enthalten müssen, dass mindestens vier spezielle Bereiche für die Beförderung montierter (nicht nur zusammengeklappter) Fahrräder vorhanden sein müssen⁹⁸. Die Mitgliedstaaten können auch beschließen, eine höhere Zahl als vier als Mindestzahl für bestimmte Arten von Diensten festzulegen. Diese Vorschriften gelten für alle Schienenpersonenverkehrsdienste in der EU⁹⁹.

Nachhaltige Mobilität, einschließlich Radverkehr, spielt im Übergangspfad für den Tourismus¹⁰⁰ eine zentrale Rolle. Im jüngsten Bestandsaufnahmebericht werden messbare Fortschritte bei der Umsetzung dargelegt: Mehrere Zusagen von Interessenträgern und regionalen und lokalen Behörden betreffen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Radverkehr, wie z. B. die Entwicklung und Verbesserung von Radverkehrsinfrastruktur und Ladestationen durch regionale und lokale Verwaltungen, sowie NRO, die konkrete Ziele zur Steigerung der aktiven und nachhaltigen Mobilität, insbesondere des Fahrradtourismus, festlegen¹⁰¹. Derzeit wird eine EU-Strategie für nachhaltigen Tourismus ausgearbeitet, die 2026 veröffentlicht werden soll. Sie zielt darauf ab, ein wettbewerbsfähiges, nachhaltiges und inklusives Tourismusmodell zu gestalten, und wird sich auch mit nachhaltiger Mobilität als einem der Schwerpunktbereiche befassen.

Auf nationaler Ebene konnte die EGUM inspirierende Beispiele für multimodale Vernetzung und Fahrradtourismus verfolgen. Die tschechische „Partnership for Urban Mobility“ (Partnerschaft für urbane Mobilität) setzt gemeinsam mit dem tschechischen

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filierevelo.com/>.

⁹⁷ Verordnung (EU) Nr. 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 172 vom 17.5.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Die Eisenbahnunternehmen können in ihren Plänen für die Beförderung von Fahrrädern eine andere Zahl festlegen. Wenn Eisenbahnunternehmen beschließen, solche Pläne zu erstellen, sollten sie die Öffentlichkeit konsultieren.

⁹⁹ Die Mitgliedstaaten können jedoch beschließen, Schienenpersonenverkehrsdienste des Stadt- und Vorortverkehrs von diesen besonderen Vorschriften für die Beförderung von Fahrrädern in Zügen auszunehmen. Nur sechs Mitgliedstaaten meldeten der Kommission vollständige (AT, HU, PT, RO, SK) oder teilweise (FR) Befreiungen von diesen Vorschriften für diese Dienste: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_en.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_en.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

Verkehrsministerium einen dualen Ansatz zur Förderung der Multimodalität und des Fahrradtourismus um. Im Rahmen des Projekts „Danube Active2&Public Transport“ (A2PT)¹⁰² arbeiten sie daran, Synergien zwischen Radverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln in der gesamten Region zu stärken. Dies geschieht durch die Verbesserung der Einrichtungen für die Fahrradbeförderung in Bussen und Zügen, die Modernisierung sicherer Parkplätze an Verkehrsknotenpunkten und die Unterstützung eines Online-Portals mit Radwegekarten, um Gemeinden an ein sicheres Netz von Verkehrswegen anzubinden, die für Radfahrer auf dem Weg zur Arbeit, zur Ausbildung, in der Freizeit oder im Tourismus geeignet sind. Das spanische Ministerium für Verkehr und nachhaltige Mobilität hat kürzlich 10 Mio. EUR für Gemeinden bereitgestellt, um neue öffentliche Bike-Sharing-Systeme einzuführen und bestehende Systeme auszubauen¹⁰³. In Frankreich wurde von den Interessenträgern eine nationale Strategie für den Fahrradtourismus entwickelt¹⁰⁴. In Deutschland unterstützt die Bundesregierung durch ein spezielles Förderprogramm verschiedene Maßnahmen, die den öffentlichen Personennahverkehr mit dem Radverkehr im ganzen Land verbinden. Dazu gehören sichere Stellplätze für Privatfahrräder an zentralen Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs¹⁰⁵.

9. KAPITEL VIII: VERBESSERUNG DER ERHEBUNG VON DATEN ZUM RADVERKEHR

Der derzeitige Mangel an EU-weiten Daten zum Radverkehr in Verbindung mit dem Fehlen von einheitlichen Standards zur Datenerhebung und Methoden zur Überwachung der Fortschritte führt zu erheblichen Wissenslücken.

Ziel der von der EU finanzierten Studie über den aktuellen Stand und die mögliche Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur der Europäischen Union (Studie „Cycling Counts“ (Radfahren zählt)) ist es, eine **EU-weite Basis für die Radverkehrsinfrastruktur** zu schaffen. In der Studie wird eine Methodik für die Erhebung von Daten über den Radverkehr und die Überwachung von Fortschritten in vier Bereichen entwickelt: Radverkehrsnetz, Fahrradnutzung, Sicherheit von Radfahrern und fahrradbezogene Dienstleistungen. Vorläufige Ergebnisse haben es bisher ermöglicht, auf EU-Ebene **ein Netz von Radwegen und -spuren mit einer Gesamtlänge von über 900 000 km** zu ermitteln¹⁰⁶. Die Studie scheint auch zu bestätigen, dass zwischen den ermittelten nationalen, regionalen und lokalen Datensätzen große Unterschiede hinsichtlich der geografischen Abdeckung und der Qualitätsparameter der Infrastruktur bestehen. Die Daten zum Radverkehr auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene sind fragmentiert. Dies beeinträchtigt die Datenqualität und wirkt sich erheblich auf die Interoperabilität und Nutzbarkeit von Daten über verschiedene Plattformen aus. Die Ergebnisse unterstreichen die Notwendigkeit einer standardisierten Metadatenpraxis zur Erleichterung der Datenintegration und -harmonisierung und letztlich die Notwendigkeit, eine umfassende und kohärente Nutzbarkeit von Datensätzen in allen Mitgliedstaaten sicherzustellen. Andererseits hat die Studie in 18 von 27 Mitgliedstaaten Bemühungen zur Festlegung nationaler Standards, Plattformen und Datensätze für Daten zur Radverkehrsinfrastruktur ermittelt, was darauf

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ Artikel 47 des BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-seguridad-social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oepnv.html>.

¹⁰⁶ Wichtigste Ergebnisse auf EU-Ebene: 303 346 km Radwege, 30 080 km Rads Spuren und 581 021 km fahrradfreundliche, anteilig genutzte Fahrstreifen: Gesamtnetzlänge: 914 447 km.

hindeutet, dass auch auf EU-Ebene ein Bedarf an Leitlinien, Zusammenarbeit und Harmonisierung besteht.

Die Studie stützt sich weitgehend auf die laufenden Bemühungen von Eurostat, die Radverkehrsstatistiken und die Datenerhebung zu verbessern und bessere fahrradrelevante Definitionen und Indikatoren zu entwickeln, und ist Teil dieser Bemühungen. Im Jahr 2024 begann Eurostat in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) und dem Internationalen Verkehrsforum mit der Überarbeitung des Gemeinsamen Fragebogens und des Glossars für die Verkehrsstatistik. Dabei wurden Themen wie die Erhebung von Statistiken über aktive und geteilte Mobilität, die Definition des Begriffs „Radverkehrsinfrastruktur“ und die Erfassung vergleichbarer Daten zum Radverkehr berücksichtigt. Der Gemeinsame Fragebogen wird derzeit aktualisiert, um Variablen zu den verschiedenen Arten von Radverkehrsinfrastruktur aufzunehmen, die ab 2026 erhoben werden sollen. Außerdem werden aktualisierte Definitionen der verschiedenen Arten von Radverkehrsinfrastruktur angenommen und bis Ende 2025 in der sechsten Ausgabe des Glossars für die Verkehrsstatistik veröffentlicht.

Durch die Umsetzung der Delegierten Verordnung über multimodale Reiseinformationsdienste (Multimodal Travel Information Services, MMTIS)¹⁰⁷ und der anstehenden Durchführungsverordnung zu Indikatoren für urbane Mobilität (Urban Mobility Indicators, UMI) im Rahmen der TEN-V-Verordnung dürften Radverkehr-bezogene Daten leichter zugänglich werden. Die MMTIS-Verordnung enthält die Verpflichtung, Informationen über alle Verkehrsträger des Linienverkehrs, nachfrageorientierten Verkehrs und Individualverkehrs über die nationalen Zugangspunkte (National Access Points, NAP) zugänglich zu machen¹⁰⁸. Diese Verpflichtung gilt für Daten, die bereits in digitaler Form vorliegen, einschließlich einiger Daten im Zusammenhang mit dem Radverkehr. Die Kommission unterstützt die Bemühungen zur Verbesserung der Zugänglichkeit von Daten über die NAP im Rahmen der Initiative NAPCORE¹⁰⁹, die aus der Fazilität „Connecting Europe“ kofinanziert wird. Neben verschiedenen anderen Themen befasst sich NAPCORE mit Daten zu Fahrradparkplätzen, Echtzeitdaten im Zusammenhang mit Radverkehr und Daten zur Radverkehrsinfrastruktur.

Die Maßnahmen zu Fahrradinfrastruktur und Mobilitätsplanung im jährlichen Arbeitsprogramm 2025 der Union für europäische Normung¹¹⁰ umfassen insbesondere die Entwicklung europäischer Normen für das Radwegenetz zur Unterstützung der Planung von Radwegen in Echtzeit. Solche Maßnahmen optimieren auch die Radverkehrsinfrastruktur und verbessern das Verkehrsmanagement durch die Standardisierung von Daten über Radwegenetze, Stellplätze und Radfahrerverhalten.

Die EGUM konnte verschiedene Arten nationaler Maßnahmen ermitteln, die zum Verständnis der Trends im Radverkehr, der Infrastruktur und des Nutzerverhaltens beitragen, einschließlich neuer Datensätze, Studien und Instrumente zur systematischen Verbesserung der Datenerhebung und -analyse. So veröffentlichte beispielsweise das schwedische Amt für

¹⁰⁷ Delegierte Verordnung (EU) 2024/490 der Kommission vom 29. November 2023 zur Änderung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_en.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Das jährliche Arbeitsprogramm 2025 der Union für europäische Normung (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

Verkehrswesen (Trafikverket) einen Bericht¹¹¹, in dem die bestehenden landesweiten Daten über die Entwicklung des Radverkehrs in den letzten Jahren zusammengestellt wurden. Dies vermittelt ein klareres Bild der Trends bei der Verbreitung des Radverkehrs, der Verfügbarkeit von Infrastrukturen und der Sicherheit, was eine evidenzbasierte Politikgestaltung auf nationaler Ebene unterstützt. Nützliche Erkenntnisse lieferten auch zwei EU-finanzierte Projekte mit Schwerpunkt auf intelligentem Radverkehr: MegaBITS¹¹² und MERIDIAN¹¹³. Im Rahmen dieser Projekte wurde ein europäischer Fahrplan für den intelligenten Radverkehr (European Roadmap for Smart Cycling)¹¹⁴ entwickelt, der eine datengestützte Strategie für die Integration digitaler Instrumente in die Radverkehrsinfrastruktur und -politik in der gesamten EU bietet.

10. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Europäische Erklärung zum Radverkehr ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Anerkennung der gewichtigen Rolle, die das Radfahren in der Verkehrspolitik der EU spielt. Viele der in diesem Bericht beschriebenen Initiativen und Beispiele können zwar nicht eindeutig als direktes Ergebnis der Erklärung identifiziert werden, doch die Anzahl und Vielfalt der Maßnahmen zeugen von der zunehmenden Dynamik und der wachsenden Anerkennung der positiven Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Radverkehrspolitik und Maßnahmen für den Radverkehr.

Zwar ist es noch zu früh, um die längerfristigen Auswirkungen der Erklärung zu bewerten, doch sind bereits vielversprechende Trends zu erkennen. Mit weiterer Überwachung auf EU-, nationaler und lokaler Ebene dürfte die kontinuierliche Umsetzung der in der Erklärung festgelegten Grundsätze in Zukunft noch positivere Ergebnisse bringen. Dies wird eine Wende hin zu einer nachhaltigeren, zugänglicheren, erschwinglicheren, sichereren und gesünderen Mobilität ermöglichen und einen hohen Mehrwert für die EU und ihre Wirtschaft schaffen.

Die Einrichtung spezieller Plattformen für den Austausch von Erfahrungen und bewährten Verfahren im Bereich des Radverkehrs zwischen den Mitgliedstaaten durch die kürzlich eingerichteten nationalen Kontaktstellen für Radverkehr und mit Interessenträgern über die Expertengruppe für urbane Mobilität wird allgemein begrüßt. Solche Initiativen dürften zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit führen.

Bei der Umsetzung der in den acht Kapiteln der Erklärung festgelegten Verpflichtungen wurden unterschiedliche Fortschritte erzielt. Am weitesten fortgeschritten ist die Umsetzung in den Bereichen Radverkehrspolitik, Infrastruktur und Investitionen. Dies ist auf ihren langfristigen Charakter, die in mehreren Mitgliedstaaten bereits bestehenden bewährten Verfahren und die bisher gesammelten Erfahrungen zurückzuführen.

Es muss jedoch noch mehr getan werden.

Die meisten Mitgliedstaaten verfügen über eine Radverkehrspolitik und Maßnahmen für den Radverkehr. Die übrigen werden dringend aufgefordert, dies ebenfalls zu tun. Darüber hinaus werden alle Mitgliedstaaten aufgefordert, die verfügbaren EU-Finanzierungsmöglichkeiten wie den Klima-Sozialfonds in vollem Umfang zu nutzen.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf.

Die folgenden Bereiche zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in der EU bedürfen der Aufmerksamkeit: i) Infrastruktur der Radverkehrslogistik (z. B. Mikrodrehkreuze), ii) sichere Lösungen für Fahrradparkplätze, iii) Ladeinfrastruktur in Gebäuden, iv) Infrastruktur für die Beförderung von Fahrrädern in Zügen und v) allgemeine Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur. Verstärkte Maßnahmen im Bereich der Sicherheit, etwa in Bezug auf die Gestaltung der Infrastruktur und eine strengere Rechtsdurchsetzung, sind in der Tat von entscheidender Bedeutung, um die Zahl der Radfahrer, die bei Unfällen zu Tode kommen oder verletzt werden, drastisch zu verringern. Darüber hinaus sollte bei der Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur auch ihre Anpassung an den Klimawandel berücksichtigt werden.

Die Erstellung eines Überblicks über die Maßnahmen zur Bekämpfung des Fahrraddiebstahls in der EU wäre ein erster Schritt, um für ein tieferes Verständnis der bestehenden Probleme zu sorgen und abzuschätzen, ob auf EU-Ebene koordinierte gemeinsame Maßnahmen einen Zusatznutzen bieten würden.

Für eine kontinuierliche regelmäßige Bewertung der Fortschritte wären umfassendere und systematischere Datenerhebungs- und Überwachungsverfahren mit strukturierten Beiträgen von Behörden, Interessenträgern und der Industrie erforderlich. Darüber hinaus wird die Bereitstellung von Fahrraddaten im Sinne der Delegierten Verordnung (EU) 2024/490 (MMTIS-Verordnung) von entscheidender Bedeutung sein. Auch die Ergebnisse der Studie „Cycling Counts“ werden bei der Überwachung der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in Europa zum Tragen kommen.

Schließlich müssen auch Themen wie Inklusivität und die Einbeziehung der Branche stärker berücksichtigt werden, um die Fortschritte erheblich zu beschleunigen.