EUROPÄISCHE UNION

Ausschuss der Regionen

COTER-VI/013

9. Sitzung der Fachkommission, 4. Juli 2016

ENTWURF EINER STELLUNGNAHME

Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt

Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr

_____

Berichterstatter: **Kevin Peel (UK/SPE)**
Mitglied des Stadtrates von Manchester

_____

Dieses Dokument wird in der Sitzung der **Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt am Montag, den 4. Juli 2016, von 11.00 bis 17.30 Uhr** erörtert. Änderungsanträge sind **bis spätestens Dienstag, den 21. Juni 2016, 15.00 Uhr (Ortszeit Brüssel)** unter Verwendung des Online-Systems auf dem Mitgliederportal (http://cor.europa.eu/members) zu übermitteln, damit sie rechtzeitig übersetzt werden können. Ein Benutzerhandbuch finden Sie unter http://toad.cor.europa.eu/CORHelp.aspx.

— Rue Belliard/Belliardstraat 101 — 1040 Bruxelles/Brussel — BELGIQUE/BELGIË —
Tel.: +32 22822211 — Fax: +32 22822325 — Internet: http://www.cor.europa.eu

Referenzdokument

Entwurf einer Stellungnahme der Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt – Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr

I. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

Paradigmenwechsel und EU-Aktionsplan für den Radverkehr

1. verweist darauf, dass der motorisierte Individualverkehr seit den 50er Jahren in der Verkehrs-, Stadt- und Raumplanung gegenüber der aktiven Mobilität und dem öffentlichen Verkehr vielerorts in ganz Europa systematisch bevorzugt wurde. Der Pkw wurde zum vorherrschenden Verkehrsmittel, sogar für viele Fahrten über kurze Entfernungen. Diese Entwicklung hat zu einer Reihe beträchtlicher Probleme geführt, etwa Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Probleme der Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsüberlastung, schlechte Qualität des öffentlichen Raums, Segregation der Landnutzung, Abhängigkeit des Verkehrssektors vom Erdöl, Schwächung der Kaufkraft der Verbraucher sowie zu wenig körperliche Bewegung bei einem großen Teil der Bevölkerung;

2. fordert zur Bewältigung dieser Herausforderungen einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik und Raumplanung und -nutzung, wozu eine neue nachhaltige Verkehrshierarchie nötig ist, an deren Spitze aktive Formen der Fortbewegung (Zufußgehen, Radfahren) stehen, an zweiter Stelle der öffentliche Verkehr, dann Car-Sharing bzw. Fahrgemeinschaften und an letzter Stelle erst die Nutzung privater Pkw. Dies muss sich in allen Aspekten der Verkehrsplanung niederschlagen, auch im Vorrang für aktive Verkehrsteilnehmer im Verkehrsfluss, Investitionen in die Infrastruktur, Zuweisung von Straßenraum sowie Vorrangregelungen in den Straßenverkehrsordnungen usw.;

3. räumt ein, dass ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik gemeinsamer Anstrengungen aller Regierungs- und Verwaltungsebenen bedarf, von der lokalen über die regionale bis hin zur nationalen, zur europäischen und sogar zur globalen Ebene, und das aktive Engagement aller Akteure der Zivilgesellschaft, einschließlich Unternehmen, NGO, Gewerkschaften, Wissenschaft usw., erfordert;

4. weist darauf hin, dass ein Wandel in der Politik und bei der Zuweisung der personellen und finanziellen Mittel durch ehrgeizige politische Ziele angestoßen werden kann, und empfiehlt deshalb der Kommission, die Verdoppelung des Radverkehrs in der EU-28 in den nächsten zehn Jahren als Ziel zu beschließen;

5. fordert die Kommission auf, das langfristige Potenzial des Radverkehrs im Rahmen der Verteilung nach Verkehrsträgern in der EU zu prüfen (2030/2040/2050), um die Investitionen und weitere nötige Maßnahmen zur Ausschöpfung dieses Potenzials zu bestimmen, und eine umfassende Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen, die auf bereits existierenden, erprobten Instrumenten beruht wie dem WHO-Instrument zur gesundheitsökonomischen Bewertung des Zufußgehens und Radfahrens (HEAT – Health Economic Assessment Tool) und diese

weiterentwickelt, indem die Auswirkungen des Radverkehrs auf Wirtschaft, Umwelt, Klima, Energieeffizienz und Verkehr berücksichtigt werden;

6. begrüßt nachdrücklich die Initiative des Europäischen Parlaments[1] und der Mitgliedstaaten[2], die Europäische Kommission aufzufordern, einen EU-Fahrplan bzw. eine EU-Strategie für den Radverkehr vorzulegen. In der Erklärung zum Fahrrad als klimafreundlichem Verkehrsmittel, die die Mitgliedstaaten während des Luxemburger Ratsvorsitzes im Oktober 2015 verabschiedet haben, wird auch die Einrichtung einer europäischen Kontaktstelle für den Radverkehr bei der Kommission gefordert;

7. begrüßt die 2014 abgegebene Erklärung von Paris des gesamteuropäischen Programms für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (Transport, Health, Environment Pan-European Programm – THE PEP) und befürwortet nachdrücklich die Entwicklung eines europaweiten Masterplans für die Förderung des Radverkehrs durch die Mitgliedstaaten, die WHO, die UN-Wirtschaftskommission für Europa und weitere Interessenträger;[3]

8. fordert einen EU-Aktionsplan für den Radverkehr, der der wachsenden Nachfrage nach abgestimmten Maßnahmen auf EU-Ebene gerecht wird, die dazu beitragen, das nachweislich vorhandene ökologische, gesundheitliche und wirtschaftliche Potenzial des Radverkehrs auszuschöpfen;

9. betont jedoch, dass unter umfassender Anwendung des Subsidiaritätsprinzips die Gebietskörperschaften die wesentlichen Akteure bei der Gestaltung des städtischen und regionalen Verkehrs- und Mobilitätssystems der Zukunft sind;

10. bekräftigt deshalb seine Forderung nach einer aktiveren Einbindung der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in den Beschlussfassungsprozess[4] und ist der Auffassung, dass er als Stimme der Gebietskörperschaften die Diskussionen über EU-Initiativen zur Förderung des Radverkehrs bestimmen sollte, da die Städte und Regionen von solchen Maßnahmen voraussichtlich am meisten profitieren;

11. betrachtet den Radverkehr auch als zentrales Element einer nachhaltigen Mobilität in der Stadt und als Kernstück einer integrierten EU-Städteagenda;

---

1 2015/2005(INI), fordert „einen EU-Fahrplan für das Radfahren, der in das Arbeitsprogramm der Kommission für 2016 aufgenommen wird“.

2 Erklärung zum Fahrrad als klimafreundlichem Verkehrsmittel, Informelle Sitzung der EU-Verkehrsminister, Luxemburg, 7. Oktober 2015. http://www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiques/2015/10/07-info-transports-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode---2015-10-06.pdf.

3 http://www.unece.org/fileadmin/DAM/thepep/documents/Déclaration_de_Paris_EN.pdf.

4 Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen „Umsetzung des Weißbuchs Verkehr von 2011“, Berichterstatter: Spyros Spyridon (EL/EVP), http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52015IR1426.

Finanzierung

12. weist darauf hin, dass Investitionen in die Fahrradinfrastruktur wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge mindestens das Fünffache an Nutzen bringen.[5] Wirtschaftliche Vorteile ergeben sich in vielerlei Hinsicht: Erstens entstehen Arbeitsplätze, vor allem auf lokaler Ebene, in der Fahrradherstellung und im Einzelhandel, in Werkstätten, beim Bau und bei der Instandhaltung der Infrastruktur sowie in Branchen wie Fahrradtourismus und Dienstleistungen. Zweitens kommt es zu einer Verbesserung der öffentlichen Gesundheit auf Grund vermehrter körperlicher Aktivität und verminderter Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Drittens führt die Verringerung der Verkehrsüberlastung zu weniger Staus, Verspätungen und ausgefallenen Arbeitsstunden und zu einem geringeren Treibstoffverbrauch. Schließlich bringt auch die effizientere Landnutzung wirtschaftliche Vorteile;

13. bekräftigt deshalb die Forderung, die die Verkehrsminister in der Erklärung zum Fahrrad als klimafreundlichem Verkehrsmittel erhoben haben, nämlich dass ein Strategiepapier der EU zum Radverkehr erstellt wird, in dem die EU-Politik und die Finanzierungsinstrumente genannt werden, die zur Steigerung dieses Anteils und zur Förderung der fahrradbezogenen Beschäftigung in der EU bereits mobilisiert wurden oder mobilisiert werden sollten, und dass das Fahrradfahren in die oben genannten EU-Maßnahmen und Finanzierungsinstrumente aufzunehmen ist;[6]

14. fordert zudem eine zukunftsweisende Politik der Verkehrsinvestitionen in der EU, die der Verbesserung der öffentlichen Gesundheit dient und in deren Rahmen unter umfassender Berücksichtigung des Pariser Übereinkommens der COP 21 mindestens zehn Prozent der EU-Verkehrsmittel in den Radverkehr investiert werden;[7]

15. schlägt vor, dass bei jedem von der EU kofinanzierten Infrastrukturprojekt der Radverkehr grundsätzlich mitberücksichtigt werden sollte, auch um mögliche negative Auswirkungen des Baus von Autobahnen, Eisenbahnen o. ä. auf den Radverkehr zu vermeiden (Grundsatz der Berücksichtigung des Radverkehrs bei allen Infrastrukturprojekten). Zudem sollte der Radverkehr in den Arbeitsprogrammen 2018-2020 des Forschungs- und Innovationsprogramms der Kommission, Horizont 2020 (Mobilität für Wachstum), als eigenständige Finanzierungspriorität eingeführt werden;

---

5 Das Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs geht davon aus, dass Aufwendungen für den Radverkehr ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1:5,5 haben (Quelle: Veröffentlichung des Verkehrsministeriums, „Value for Money Assessment for Cycling Grants“, 2014). „Transport & Mobility Leuven“ schätzt, dass Investitionen in der Hauptstadtregion Brüssel etwa das Fünf- bis Neunfache an Nutzen bringen (Quelle: „Transport & Mobility Leuven“, „Impact et potentiel de l’usage du vélo sur l’économie et l’emploi en Région de Bruxelles-Capitale: Les effets directs et indirects de l’usage du vélo en 2002, 2012 et 2020“, 2014). Für Helsinki wird dieses Verhältnis auf 1:8 geschätzt (Quelle: Stadt Helsinki, „Helsinki Bicycle Account 2015“).

6 In der Erklärung werden folgende Maßnahmen erwähnt: Programme für nachhaltige Mobilität in der Stadt im Rahmen des 2013 angenommenen Pakets zur Mobilität in der Stadt, Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020, CIVITAS 2020, ELTIS, URBACT sowie die europäische Mobilitätswoche und die einschlägigen Finanzierungsinstrumente (einschließlich der europäischen Struktur- und Investitionsfonds, COSME und Horizont 2020).

7 Dies umfasst die Infrastruktur, aber auch Mobilitätsdienste wie Fahrradverleihsysteme, intelligente Verkehrssysteme, fahrradfreundliches rollendes Material usw.

16. fordert, dass die Kommission Mindestqualitätskriterien für die Fahrradinfrastruktur für von der EU-kofinanzierte Projekte festlegt, damit das Geld des europäischen Steuerzahlers mit einem möglichst hohen Nutzeffekt eingesetzt wird; fordert darüber hinaus, dass die Kommission den Mitgliedstaaten hilft, nationale Leitlinien für die Bereitstellung von Infrastruktur für den Radverkehr zu entwickeln und die Gebietskörperschaften darin zu bestärken, diese anzuwenden;

17. schlägt vor, das Radfernwegenetz EuroVelo[8] in die TEN-V einzubeziehen, was die grenzübergreifende Anbindung verbessern, die Fremdenverkehrschancen erhöhen und eine bessere Zugänglichkeit in den Innenstädten fördern würde; schlägt vor, Mittel der Fazilität „Connecting Europe“ auch für städtische Verkehrsknotenpunkte wie für den Bau von Fahrradwegen und Fahrradautobahnen in Städten und Stadtrandgebieten zu nutzen;

Straßenverkehrssicherheit

18. verweist darauf, dass Fahrradfahren im Grunde eine sichere Art der Fortbewegung ist, dass die Angst vor Unfällen beim Radfahren inmitten motorisierten Verkehrs jedoch zu der weitverbreiteten Auffassung beiträgt, dass Radfahren gefährlich sei, was für viele Menschen eine hohe Hürde für die Benutzung des Fahrrads darstellt;

19. verweist darauf, dass hohe Geschwindigkeit der häufigste Faktor bei Verkehrsunfällen ist und dass Zusammenstöße auf Grund überhöhter Geschwindigkeit motorisierter Verkehrsteilnehmer u. U. maßgeblich für den Tod und für schwere Verletzungen von Radfahrern verantwortlich sind; fordert deshalb Empfehlungen der EU für bessere Geschwindigkeitsregelungen sowie die Einführung von Tempo-30-Zonen (oder Tempo-20-Zonen) in Städten. Außerdem sollten für sämtliche neuen Pkw, Busse und schweren Nutzfahrzeuge, die auf EU-Straßen zugelassen werden, durch Typgenehmigung zunehmend intelligente Systeme zur Anpassung der Geschwindigkeit zum Einsatz kommen;

20. verweist zudem darauf, dass größere und schwerere Fahrzeuge unverhältnismäßig oft in Unfälle verwickelt sind, bei denen Radfahrer zu Tode kommen, vor allem in den Städten;

21. bedauert, dass die Zahl der tödlich verunglückten Radfahrer so außerordentlich langsam zurückgeht, und spricht sich diesbezüglich für die Festlegung einer EU-weiten Zielvorgabe im Hinblick auf schwere Unfälle sowie die Untersuchung möglicher Dunkelziffern bei schweren Verletzungen aus;

22. fordert eine umgehende Änderung der Verordnung über die allgemeine Sicherheit, insbesondere in Bezug auf Verbesserungen des direkten Sichtfelds bei Fahrern schwerer Lastkraftwagen, was durch andere obligatorische Systeme der aktiven Sicherheit wie Sensoren zur Erfassung von Radfahrern sowie automatische Bremssysteme zwecks Vermeidung von Zusammenstößen ergänzt werden könnte;

8 http://www.eurovelo.org/

23. fordert die Änderung der Verordnung über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, um Fußgänger und andere gefährdete Verkehrsteilnehmer besser zu schützen,[9] auch indem Testverfahren für den Schutz von Radfahrern beim Aufprall auf die Frontpartie von Fahrzeugen einbezogen werden;

24. fordert die Ausdehnung der EU-Richtlinie zur Sicherheit der Infrastruktur von Tunneln und TEN-V-Infrastruktur[10] auf Straßen im städtischen und ländlichen Raum;

Mobilität in der Stadt und intelligente Verkehrssysteme

25. fordert, dass in den künftigen Leitlinien der Kommission für Stadtlogistik[11] das enorme Potenzial gewürdigt wird, das der Erbringung von Dienstleistungen und der Auslieferung von Waren mit einem Gewicht bis zu 250 kg durch Elektrolastenräder innewohnt, und empfiehlt deshalb, dies wo immer möglich als bevorzugte Option zu betrachten;

26. bekräftigt die Position des AdR, dass Zugangsregelungen für Städte und die Erhebung von Straßennutzungsgebühren wirksame Instrumente sein können, um der konkurrierenden Nachfrage nach Platz auf den städtischen Straßen gerecht zu werden und zentrale Probleme wie Staus, Umweltbelastung und Zersiedlung der Landschaft anzugehen;[12] betont in diesem Zusammenhang, dass der Radverkehr in den künftigen Leitlinien der Kommission für Zugangsregelungen für Städte[13] durchgehend als Priorität behandelt werden sollte; empfiehlt den Gebietskörperschaften, einen Teil der Einnahmen aus den Zugangsbeschränkungssystemen in den Radverkehr zu investieren, um attraktive Alternativen zum Pkw zu schaffen;

27. bekräftigt seine Forderung nach einer Veröffentlichungspflicht für Fahrpläne und sonstige Reiseinformationen sowie umfassende Zugänglichkeit für alle EU-Bürger[14] und fordert, dass der Radverkehr und Leihfahrradsysteme im Sinne der Multimodalität umfassend in den EU-Rechtsvorschriften und EU-finanzierten FuE-Programmen berücksichtigt werden, insbesondere was Routenplanung, Bezahlsysteme, Abstellmöglichkeiten usw. angeht. Die Infrastruktur in und um Bus- und Eisenbahnbahnhöfe muss ausgebaut werden, um ein problemloses Umsteigen zwischen Zügen, Bussen und Fahrrädern zu ermöglichen;[15]

---

9 Verordnung (EG) Nr. 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG (Text von Bedeutung für den EWR), ABl. L 35 vom 4.2.2009, S. 1.

10 Richtlinie 2004/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz, ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 39, 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.

11 http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/tenders/index_en.htm.

12 Stellungnahme „Paket zur Mobilität in der Stadt“, Berichterstatter: Sir Albert Bore (UK/SPE), http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52014IR0090.

13 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/news/2015-11-27-guidance-acces-regulations_en.htm.

14 Stellungnahme „Informations-, Planungs- und Fahrscheinausstellungsdienste für multimodales Reisen“, Berichterstatter: Petr Osvald (CZ/SPE), http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:52014IR4895.

15 Bitibi-Projekt, gefördert durch Intelligent Energy Europe.

Elektromobilität und Vergabe öffentlicher Aufträge

28. regt an, dass alle Regierungs- und Verwaltungsebenen den E-Radverkehr bei Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität stets berücksichtigen;

29. legt der Kommission nahe, den Radverkehr bei ihrer Änderung der EU-Kriterien für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge im Verkehrsbereich zu berücksichtigen. Bei den Vergabekriterien sollte es nicht nur um marginale Verbesserungen bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gehen, die die öffentliche Hand erwirbt, sondern auch darum, eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie das Fahrrad zu erreichen. Deshalb sollte nach den EU-Kriterien für die umweltgerechte Vergabe öffentlicher Aufträge bei Ausschreibungsverfahren obligatorisch geprüft werden, ob Fahrräder (einschließlich Elektroräder) anstelle von Pkw sowie Lastenräder (einschließlich Elektrolastenräder) anstelle von leichten Nutzfahrzeugen beschafft werden können;

Eindämmung des Klimawandels und Luftqualität

30. räumt ein, dass zur Eindämmung des Klimawandels, zur Umsetzung der EU-Ziele zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen und zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten ein breites Spektrum an Maßnahmen erforderlich ist, wozu technische Lösungen, eine Verlagerung der politischen Schwerpunkte sowie Anreize zur Vermeidung unnötiger Fahrten gehören. Auf jeder Regierungs- und Verwaltungsebene sollten ehrgeizige Programme zur Umsetzung von Zielen im Bereich des Radverkehrs integraler Bestandteil jeder Strategie zur Eindämmung des Klimawandels und zur Verbesserung der Luftqualität sein. Dies kann auch dazu beitragen, die elf UN-Ziele für die nachhaltige Entwicklung[16] umzusetzen.

Daten zum Radverkehr

31. betont, dass verlässliche und vergleichbare Daten grundlegende Voraussetzung sachkundiger Entscheidungen und wesentlich für die Ermittlung der Auswirkungen der Maßnahmen und der Finanzierung sind; legt der Kommission (Eurostat) deshalb nahe, eine einheitliche Methode zur Datenerfassung sowie harmonisierte Definitionen für nationale Daten zum Radverkehr zu entwickeln;

Eine Kontaktstelle für den Radverkehr bei der Kommission und der Austausch bewährter Verfahren

32. begrüßt die Benennung eines Ansprechpartners für den Radverkehr in der GD MOVE; weist jedoch darauf hin, dass dieser Posten zu einer EU-weiten Kontaktstelle für den Radverkehr ausgebaut werden sollte, die die Konsultation und Koordinierung zwischen den einzelnen Dienststellen der Generaldirektionen der Kommission gewährleistet und die, was die personellen Ressourcen angeht, mit mindestens einem Vollzeitäquivalent ausgestattet ist;

16 World Cycling Alliance/ECF, „Cycling delivers on the Global Goals“, 2015. https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf.

33. fordert die Kommission auf, eine mit angemessenen Ressourcen ausgestattete Zentralstelle zu unterstützen, die den von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften benötigten Zugang zu bewährten Verfahren, Fallstudien, Berichten, Finanzierungsmöglichkeiten usw. zum Radverkehr gewährleistet.[17]

Brüssel, den

17 Die Beobachtungsstelle für urbane Mobilität (ELTIS) hat viele Beispiele für bewährte Vorgehensweisen gesammelt (www.eltis.org).

I. VERFAHREN

Titel	Ein EU-Aktionsplan für den Radverkehr
Referenzdokument(e)	–
Rechtsgrundlage	Artikel 307 AEUV
Geschäftsordnungsgrundlage	Initiativstellungnahme
Befassung durch den Rat/das EP/ Schreiben der Kommission	–
Beschluss des Präsidiums/Präsidenten	9. Februar 2016
Zuständige Fachkommission	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt (COTER)
Berichterstatter	Kevin PEEL (UK/SPE) Mitglied des Stadtrates von Manchester
Analysevermerk	30. Mai 2016
Prüfung in der Fachkommission	31. Mai 2016
Annahme in der Fachkommission	voraussichtlich am 4. Juli 2016
Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission (mehrheitlich/einstimmig angenommen)	
Verabschiedung im Plenum	voraussichtlich am 10.-12. Oktober 2016
Frühere Stellungnahmen des AdR	–
Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle	–