

Wiener Erklärung

Eine bessere Zukunft bauen
– die Weichen stellen für eine
neue, saubere, sichere, gesunde
und integrative Mobilität



THE PEP

Paneuropäisches
Programm Verkehr,
Gesundheit und Umwelt



UNECE



Weltgesundheitsorganisation

REGIONALBÜRO FÜR
Europa

© Weltgesundheitsorganisation 2022. Gewisse Rechte vorbehalten. Diese Arbeit ist unter der Lizenz [CC BY-NC-SA 3.0 IGO](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/igo>) erhältlich.

WHO/EURO:2022-5157-44920-63890

Dokumente der Vereinten Nationen sind durch Symbole aus Großbuchstaben und Ziffern gekennzeichnet. Die Erwähnung derartiger Symbole bedeuten einen Hinweis auf ein Dokument der Vereinten Nationen.

Die in dieser Publikation benutzten Bezeichnungen und die Darstellung des Stoffes beinhalten keine Stellungnahme seitens der Vereinten Nationen bezüglich des rechtlichen Status eines Landes, eines Territoriums, einer Stadt oder eines Gebiets bzw. ihrer Regierungs-/Verwaltungsinstanzen oder bezüglich des Verlaufs ihrer Staats- oder Gebietsgrenzen.

Wiener Erklärung

Eine bessere Zukunft bauen
– die Weichen stellen für eine
neue, saubere, sichere, gesunde
und integrative Mobilität

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| Wiener Erklärung | 1 |
| Eine bessere Zukunft bauen – die Weichen stellen für eine neue, saubere, sichere, gesunde und integrative Mobilität..... | 1 |
| Wiener Erklärung | 3 |
| Eine bessere Zukunft bauen – die Weichen stellen für eine neue, saubere, sichere, gesunde und integrative Mobilität..... | 3 |
| Wiener Erklärung: Eine bessere Zukunft bauen – die Weichen stellen für eine neue, saubere, sichere, gesunde und integrative Mobilität | 7 |
| Präambel..... | 7 |
| Unsere Zukunftsvision..... | 9 |
| Strategie und Maßnahmen zum Erreichen unserer Zukunftsvision und zur beschleunigten Transformation in Richtung eines nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätswesens..... | 10 |
| Belastbarkeit von Verkehrs- und Mobilitätssystemen..... | 12 |
| Den Weg ebnen für eine gesundheitsförderliche und aktive Mobilität in der paneuropäischen Region..... | 12 |
| THE PEP: Förderung der Transformation zur Verwirklichung unserer Zukunftsvision..... | 14 |
| Anhang I | 17 |
| Fakten und Zahlen zu Verkehr, Gesundheit und Umwelt..... | 17 |
| Anhang II | 21 |
| Empfehlungen für umweltfreundlicheren und gesunden nachhaltigen Verkehr..... | 21 |
| I. Einleitung | 21 |
| II. Empfehlungen für grüne und gesundheitsförderliche Verkehrskonzepte – Eine bessere Zukunft bauen | 22 |
| 1. Empfehlung 1: Verwirklichung nachhaltiger Stadt- und Verkehrsplanungsmodelle („Vermeiden“):..... | 22 |
| 2. Empfehlung 2: Wirksame, hochwertige und sichere öffentliche Verkehrssysteme in das Zentrum der Mobilitätspolitik rücken („Umschalten“ und „Verbessern“)..... | 23 |
| 3. Empfehlung 3: Nutzen ziehen aus der Mikromobilität („Umschalten“ und „Verbessern“)..... | 24 |
| 4. Empfehlung 4: Wirksames Mobilitätsmanagement einführen („Umschalten“)..... | 25 |
| 5. Empfehlung 5: Verkehr durch Innovation grün und gesund machen („Verbessern“)..... | 26 |
| 6. Empfehlung 6: Aktive Mobilität fördern („Umschalten“)..... | 27 |
| 7. Empfehlung 7: Niemanden zurücklassen („Verbessern“)..... | 28 |
| Anhang III | 30 |
| Paneuropäischer Masterplan zur Förderung des Radfahrens | 30 |
| I. Zukunftsvision und Ziele | 31 |
| A. Politisches Mandat..... | 32 |

| | |
|---|-----------|
| B. Handlungsempfehlungen..... | 33 |
| C. Förderung des Radfahrens erfordert Zusammenarbeit aller Interessengruppen..... | 33 |
| II. Radfahren in der paneuropäischen Region..... | 34 |
| III. Vorteile des Radfahrens..... | 37 |
| A. Beitrag zu nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung und Schaffung von Arbeitsplätzen | 38 |
| B. Unterstützung nachhaltiger Mobilität..... | 38 |
| C. Verringerte Emissionen und Energiespareffekte..... | 40 |
| D. Eine gesündere und sicherere Gesellschaft | 42 |
| E. Inklusive, sichere, lebenswerte und widerstandsfähige Räume | 44 |
| F. Gesamtnutzen..... | 45 |
| IV. Empfehlungen..... | 46 |
| 1. Entwicklung und Umsetzung eines nationalen Radfahrkonzepts, das durch einen nationalen Radfahrplan unterstützt wird..... | 46 |
| 2. Regelwerk zur Förderung des Radfahrens verbessern..... | 48 |
| 3. Schaffung publikumsfreundlicher Radwegenetze | 49 |
| 4. Nachhaltige Investitionen und effiziente Finanzierungsmechanismen bereitstellen | 51 |
| 5. Radfahren in Planungsprozesse einbeziehen und Multimodalität ermöglichen..... | 52 |
| 6. Radfahren durch Anreize und Mobilitätsmanagement fördern..... | 54 |
| 7. Gesundheit und Sicherheit verbessern | 56 |
| 8. Statistiken über Radfahren verbessern für effiziente Beobachtungen und Vergleiche..... | 57 |
| 9. Radtourismus fördern..... | 59 |
| 10. Neue Technologien und Innovationen nutzen..... | 60 |
| 11. Radfahren fördern für ein besser belastbares Verkehrssystem..... | 62 |
| V. Gemeinsame Maßnahmen für eine aktivere Mobilität in der paneuropäischen Region | 64 |
| Anhang IV..... | 68 |
| Politische Empfehlungen für Eco-Driving | 68 |
| Anhang V..... | 70 |
| Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Handbuchs für nachhaltigen Verkehr und Stadtplanung..... | 70 |
| Schlussfolgerungen..... | 70 |
| Empfehlungen..... | 71 |
| Anhang VI..... | 73 |
| Arbeitsplan für den Zeitraum 2021 bis 2025..... | 73 |
| I. Hintergrund..... | 73 |
| II. Bedeutung für die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und weitere globale Verpflichtungen | 73 |
| III. Erreichen der Zukunftsvision aus der Wiener Erklärung..... | 75 |
| IV. Umsetzung des Arbeitsplans..... | 76 |
| V. Struktur des Arbeitsplans | 77 |
| VI. Aktivitäten nach Arbeitsplan..... | 78 |



Wiener Erklärung:

Eine bessere Zukunft bauen – die Weichen stellen für eine neue, saubere, sichere, gesunde und integrative Mobilität

Wir, die Ministerinnen und Minister sowie Delegationsleitungen von Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen mit ihrer Wirtschaftskommission für Europa (ECE) und der Weltgesundheitsorganisation in der Europäischen Region, welche die Fünfte hochrangige Ministerkonferenz¹ über Verkehr, Gesundheit und Umwelt in Wien und online am 17. und 18. Mai 2021 einberufen haben,

Präambel

in der Erkenntnis, dass in der paneuropäischen Region am Beginn eines neuen Zeitalters zukunftsweisende Entscheidungen hinsichtlich Verkehr, Gesundheit und Umwelt zu treffen sind,

ebenfalls in der Erkenntnis, dass die Region weiter vor vielfältigen Herausforderungen steht, wie sie in Anhang I zur vorliegenden Erklärung beschrieben sind, hierunter Luftverschmutzung, Verkehrslärm, Treibhausgasemissionen, körperliche Inaktivität, sitzende Lebensweisen und Adipositas, sozioökonomische Ungleichgewichte, umweltbedingte gesundheitliche Chancenungleichheiten, Verkehrsunfälle, ökonomische Ineffizienz und Zersiedelung der Landschaft, Flächenverbrauch und Verlust an Biodiversität, die, ebenso wie unstimmgige Grundsatzentscheidungen und fehlende bereichsübergreifende Abstimmungen, dringend durch einen neuen ganzheitlichen Ansatz bewältigt werden müssen, der integrierte Konzepte und Verhaltensänderungen einschließt,

unter Betonung der zusätzlichen Herausforderungen durch die Pandemie der Coronavirus-Krankheit (COVID-19) und der durch sie offenbarten wichtigen Rolle von Verkehr und Mobilität für die öffentliche Gesundheit sowie der Notwendigkeit, ihre Krisenfestigkeit zu stärken und Aufbauprogramme für die Zeit nach der COVID-19-

¹ Das in diesem Text verwendete generische Maskulinum bezeichnet gleichermaßen weibliche und männliche Personen.

Pandemie auf innovative Ansätze auszurichten, die saubere, sichere, gesunde und inklusive Mobilitäts- und Verkehrskonzepte in Angriff nehmen,

mit dem Bekenntnis zur Verwirklichung der Pariser Erklärung von 2014 – „Stadt in Bewegung – zuerst die Menschen!“² und zur Zusammenarbeit für die Umsetzung des Paneuropäischen Programms Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) für das Erreichen nachhaltiger, bezahlbarer und inklusiver, sicherer und gesundheitsförderlicher, belastbarer, grüner und sauberer Verkehrs- und Mobilitätskonzepte,

ebenfalls mit dem Bekenntnis zur Stärkung von THE PEP als einem einzigartigen, zwischenstaatlichen, bereichsübergreifenden, dreigliedrigen paneuropäischen Politikforum der Entscheidungstragenden und Interessengruppen in den Ländern der paneuropäischen Region für eine beschleunigte Transformation in Richtung sauberer, sicherer und gesundheitsförderlicher Mobilität sowie emissionsfreiem Verkehr,

unter Nutzung der Dynamik durch THE PEP bei gleichzeitiger Anerkennung des dringenden Bedarfs nach einer Intensivierung der Maßnahmen, damit die Zielsetzungen der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung, der neuen Städteagenda und des Pariser Klimaübereinkommens erreicht werden,

unter Wertschätzung der Bemühungen von Mitgliedstaaten und Interessengruppen um das Erreichen der prioritären Ziele von THE PEP, insbesondere durch Partnerschaften im Rahmen von THE PEP, die Veranstaltung von Stafettenlauf-Workshops und Symposien, die THE PEP-Akademie und die Entwicklung von strategischen und praktischen Instrumenten,

zur Begrüßung der Ergebnisse, Erklärungen und Bekenntnisse von Bedeutung für Verkehr, Gesundheit und Umwelt auf internationaler Ebene, insbesondere der ministeriellen Erklärung des Wirtschafts- und Sozialrates aus dem Jahr 2018,³ der ministeriellen Resolutionen des Binnenverkehrsausschusses aus den Jahren 2017⁴ und 2019⁵, der Erklärung von Ostrava aus dem Jahr 2017⁶, der Erklärung von Graz aus dem Jahr 2018⁷ und des Internationalen Verkehrsforums,

unter Betonung, dass wir unsere gemeinsamen Anstrengungen verstärken und weitere Maßnahmen zur Bewältigung dieser vielfältigen Herausforderungen ergreifen, und dabei auf intensivierte Zusammenarbeit und Partnerschaften in der paneuropäischen Region sowie einen integrierten, ganzheitlichen strategischen Ansatz bauen und die Kräfte aus den Bereichen Verkehr, Gesundheit und Umwelt bündeln werden, und durch bereichsübergreifende Planung und konzeptionelle Stimmigkeit ergänzen wollen,

2 Publikation der Vereinten Nationen, ECE/ENV/NONE/2014/3.

3 Ministerielle Erklärung zum hochrangigen Segment der Tagung 2018 des Wirtschafts- und Sozialrats zum Jahresmotto „Von der globalen zur lokalen Ebene: Unterstützung nachhaltiger und widerstandsfähiger Gesellschaftsstrukturen in städtischen und ländlichen Gemeinden“ (E/2018/L.20–E/HLPF/2018/L.2).

4 Ministerielle Resolution zur Begrüßung eines neuen nachhaltigen Zeitalters für Binnenverkehr und -mobilität (ECE/TRANS/270, Anhang I).

5 Ministerielle Resolution zur Ausweitung der Zusammenarbeit, Harmonisierung und Integration im Zeitalter der Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs (ECE/TRANS/288, Anhang I).

6 Erklärung der Sechsten Ministerkonferenz Umwelt und Gesundheit (Erklärung von Ostrava), verfügbar unter www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0007/341944/OstravaDeclaration_SIGNED.pdf.

7 Grazer Erklärung „Einläuten eines neuen Zeitalters: saubere, sichere und bezahlbare Mobilität für Europa“ einer informellen Zusammenkunft der Ministerinnen und Minister für Umwelt und Gesundheit (Graz, Österreich, 29. and 30. Oktober 2018), verfügbar unter www.eu2018.at/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html.

Unsere Zukunftsvision

1. *nehmen unsere* ehrgeizige Zukunftsvision eines „sauberen, sicheren, gesunden und inklusiven Mobilitäts- und Verkehrswesens zur Freude und zur Prosperität aller“ an,
2. *bekennen uns* zur Führerschaft in der Transformation von Verkehr und Mobilität zur Erreichung unserer Vision unter Einbeziehung von Interessengruppen, hierunter nationale, subnationale und lokale Behörden, Gemeinden, Unternehmen und Zivilgesellschaft und insbesondere auch Jugendliche und Kinder, in diese Transformation hin zu grünen und gesunden Mobilitäts- und Verkehrskonzepten, und unter Beachtung der Empfehlungen, die in Anhang II der vorliegenden Erklärung ausgeführt sind, mit den Schwerpunkten:
 - a) Sicherung der Belastbarkeit des Verkehrssystems gegen Klimawandel, Pandemien und andere Katastrophen;
 - b) Verbesserung der Lebensbedingungen in Städten und Regionen durch die Integration der Umwelt- und Gesundheitskonzepte und -zielsetzungen in eine koordinierte Verkehrs- und Raumplanung;
 - c) sauberer, sicherer, geräuscharmer und emissionsfreier Verkehr durch Umsetzung der Grundsätze und Maßnahmen für eine gesundheitsförderliche, aktive und sichere Mobilität;
 - d) soziale Inklusivität beim Zugang zu Mobilität und Verkehrswesen;
 - e) Ausrichtung von Investitionen, steuerlichen Anreizen und grünen Finanzierungsinitiativen auf ein nachhaltiges Verkehrswesen zur Stimulierung der Schaffung von Arbeitsplätzen sowie der Wirtschaft;
 - f) optimale Nutzung der Vorteile durch die Digitalisierung der Verkehrs- und Mobilitätsangebote;
 - g) Verwirklichung nachhaltiger Lösungen für Mobilitätsmanagement und Angeboten für Mobilität unter Verwendung geeigneter Technologien für saubere, effiziente, gesundheitsförderliche und sichere Verkehrssysteme;
 - h) Förderung von Lösungsansätzen zur Verwirklichung nachhaltiger Mobilität in Städten, hierunter einen breiten Fächer aus öffentlichen städtischen Verkehrsmitteln sowie Radfahren und Gehen, und die Berücksichtigung dieser Mobilitätsformen in der Verkehrs- und Raumplanung;

Strategie und Maßnahmen zum Erreichen unserer Zukunftsvision und zur beschleunigten Transformation in Richtung eines nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätswesens

3. *Bekennen uns ferner* zur Entwicklung einer umfassenden paneuropäischen Strategie für Verkehr, Gesundheit und Umwelt einschließlich eines klar vorgezeichneten Pfades ihrer Umsetzung zur Annahme 2023, durch welche die vereinbarte Zukunftsvision erreicht und die weitere Arbeit von THE PEP angeleitet werden kann, und zur Nutzung dieser Strategie, um:
 - a) unser Engagement für die weitere Entwicklung und Umsetzung von THE PEP zu stärken und die Unterstützung für bessere Lebensbedingungen in unseren Städten, Vorstädten, sowie ländlichen und gebirgigen Gebieten zu sichern, damit diese gesünder, sicherer, besser verbunden und erreichbar werden mit Blick auf eine gesellschaftliche Chancengleichheit, die keine Person zurücklässt;
 - b) weitere Synergieeffekte durch Aktivitäten im Rahmen von THE PEP zu fördern ebenso wie die Umsetzung der Agenda 2030, des Pariser Übereinkommens sowie weiterer maßgeblicher zwischenstaatlicher Prozesse durch die nachfolgend genannten Aktivitäten zur Unterstützung der Mitgliedstaaten beim Erreichen der Ziele für nachhaltige Entwicklung und Zielsetzungen für Klimaschutzmaßnahmen;
 - c) unser Engagement zu stärken für nationale Maßnahmen und internationale Zusammenarbeit durch Konzepte zum Erreichen unserer Zukunftsvision, hierunter die Vernetzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie effizienter intermodaler Verbindungen und Infrastrukturen für eine aktive Mobilität aller sie nutzenden Personen mit Blick auf eine Verringerung von Ungleichheiten;
 - d) die besonderen Bedürfnisse von Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen zu beachten;
 - e) eine wirksame Kontrolle durch eine verstärkte Erhebung nationaler und internationaler Daten im Bereich von Verkehr, Gesundheit und Umwelt zu entwickeln;
4. eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe *zu schaffen* zur Analyse unterschiedlicher rechtlicher Möglichkeiten zur wirksamen Durchsetzung unserer Zukunftsvision und Strategie und Ausarbeitung von Vorschlägen für mögliche Rechtsinstrumente sowie ihre Vorlage zur Behandlung durch den Lenkungsausschuss, der einen Vorschlag zur Annahme auf der Sechsten hochrangigen Tagung über Verkehr, Gesundheit und Umwelt vorlegen wird;
5. die Verwirklichung von Lösungen für Mobilitätsmanagement für Städte, Regionen, Unternehmen, Tourismusbranche und Schulen *zu unterstützen*, die insbesondere saubere Fahrzeugtechnologien, die effiziente Nutzung von Infrastruktur und grüner Logistik für sowohl Passagiere als auch Fracht, die Ausweitung des

- öffentlichen Verkehrswesens, flexible Mobilitätsangebote für die erste/letzte Meile, aktive Mobilität und die Stärkung der gemeinsamen Mobilität und Multimodalität miteinander verbinden;
6. die Sicherung, dass Verkehr, Gesundheit, Umwelt und Raumplanung gemeinsam behandelt werden, damit eine kohärente Politik erreicht wird hinsichtlich einer Reduktion von Zersiedelung und Verkehrsaufkommen sowie einer Verbesserung der Belastbarkeit, Energieeffizienz und Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrswesens und der aktiven Mobilität *zuzusagen*;
 7. die Schaffung von Koordinierungsverfahren auf nationaler Ebene *zu beschließen* zwischen den Bereichen Verkehr, Gesundheit, Umwelt und Raumplanung unter Einschluss der subnationalen und lokalen Behörden und unter Einbeziehung anderer maßgeblicher Interessensgruppen;
 8. die Förderung einer Mobilisierung finanzieller Ressourcen *zu vereinbaren*, hierunter solche von internationalen Finanzorganisationen, grünen Finanzierungsinstrumenten und öffentlichem wie privaten Sektor sowie durch öffentlich-private Partnerschaften bei gleichzeitiger Anwendung maßgeblicher sozialer und ökologischer Kriterien, um in nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrssysteme investieren zu können;
 9. die Schaffung einer engen Kooperation *zu beschließen* zwischen THE PEP und internationalen Finanzinstitutionen zur Entwicklung grüner Finanzierungsinstrumente mit Schwerpunkt auf die Einführung sicherer und hochwertiger öffentlicher Verkehrsangebote, sauberer Fahrzeugflotten für den öffentlichen Personenverkehr und die Förderung der aktiven Mobilität und von Mobilitätsmanagement;
 10. die ECE-Mitgliedstaaten *dazu aufzufordern*, in maßgebliche internationale Rechtsakte die Anwendung von Fernüberwachungssystemen von Emissionen und Bestimmungen über technische Inspektionen für den Export von Gebrauchtfahrzeugen einzuschließen, damit die umweltbezogenen und gesundheitlichen Auswirkungen dieser Fahrzeuge verringert und ihre Sicherheit verbessert wird;
 11. *zu beschließen*, die Einführung von Fahrzeugen mit geringen oder keinen Emissionen sowie von Elektromobilität und entsprechender Infrastruktur durch finanzielle Anreize und andere unterstützende Programme zu beschleunigen und die Nutzung nachhaltiger kohlenstoffarmer Kraftstoffoptionen zu fördern, den Anteil der erneuerbaren Energien für die Antriebe im öffentlichen Personenverkehr zu erhöhen und auch sicherzustellen, dass nur fossile Brennstoffe auf dem Markt verfügbar sind, die hohen ökologischen Ansprüchen gerecht werden;
 12. *ferner zu beschließen*, aktive Mobilität als wichtiges Element für die Transformation und die Widerstandsfähigkeit gegenüber Pandemien zu fördern;

Belastbarkeit von Verkehrs- und Mobilitätssystemen

13. die Notwendigkeit strategisch konzentrierter Maßnahmen *anzuerkennen*, mit denen die negativen Auswirkungen von Pandemien wie der COVID-19-Pandemie auf das gesellschaftliche Leben und die Gesundheitsversorgung, die Wirtschafts-, Mobilitäts- und Verkehrssysteme bewältigt werden können, und dabei auch neue Entwicklungen zu berücksichtigen, insbesondere in Bezug auf das Mobilitätsverhalten der Menschen, die Anwendung sauberer Technologien und die Digitalisierung;
14. Maßnahmen *zu ergreifen*, den öffentlichen Raum und die Verkehrsinfrastruktur neu zu ordnen und zu gestalten, damit sich vorteilhafte Bedingungen für das Gehen und Radfahren ergeben und sich die Widerstandsfähigkeit unserer Lebensgrundlagen, des gesellschaftlichen Lebens und der lokalen Wirtschaft in pandemischen Krisenlagen erhöht;
15. *ferner* Maßnahmen *zu ergreifen*, die das Vertrauen in den öffentlichen Personenverkehr erhöhen, insbesondere durch ausreichende sanitäre und hygienische Maßnahmen, die den persönlichen Schutz und die körperliche Distanz sichern helfen, und öffentliche Personenverkehrsangebote in ausreichendem Maß bereitzustellen;
16. die Schaffung von Leitlinien und Aktionsplänen *zuzusagen*, mit denen ein Lockdown und die Wiedereröffnung des Verkehrs- und Mobilitätsbereichs gegebenenfalls gesteuert werden kann, und eine bessere Zukunft gebaut und ein grüner Neuanfang der Mobilität unterstützt wird;

Den Weg ebnen für eine gesundheitsförderliche und aktive Mobilität in der paneuropäischen Region

17. *nehmen* den Paneuropäischen Masterplan zur Förderung des Radfahrens *an*, der in Anhang III der vorliegenden Erklärung beiliegt und der durch die Partnerschaft zur Förderung des Radfahrens von THE PEP auf Ansuchen der Vierten hochrangigen Tagung entwickelt wurde als ein Mittel zum Erreichen der nachfolgend skizzierten Zielvorgaben hinsichtlich des Radfahrens, und unterstützen die Umsetzung der in ihm enthaltenen Empfehlungen, insbesondere in Bezug auf die Verbesserung der Infrastruktur und die Rahmen mit Anreizen zur Förderung des Radfahrens;
18. *bekennen* uns zum Erreichen der folgenden Zielsetzungen bis zum Jahr 2030:
 - a) signifikante Zunahme von Radfahren und Gehen in jedem Land und Leistung eines Beitrags zum Gesamtziel einer Verdopplung des Radverkehrs in der Region insgesamt;

- b) Ausbau und Verbesserung der Infrastruktur für sicheres Radfahren und Gehen in jedem Land der Region, wozu auch sichere Mobilität für Kinder und Jugendliche zwischen Kindergärten, Schulen und Wohnumfeld gehört;
 - c) Entwicklung und Umsetzung nationaler Konzepte für Radfahren und Gehen, die durch nationale Pläne, Strategien und Programme für Radfahren und Gehen unterstützt werden, wozu auch das Aufstellen nationaler Ziele in jedem Land der Region sowie die Förderung ihrer Umsetzung durch einschlägige subnationale Pläne und Konzepte gehört;
 - d) signifikante Verbesserung der Sicherheit für Radfahren und Gehen in jedem Land der Region und signifikante Verringerung der Anzahl der Todesfälle und schweren Verletzungen unter diesen Verkehrsteilnehmenden in der Region insgesamt;
 - (e) Aufnahme von Radfahren und Gehen in die Planung von Verkehrsinfrastruktur und Flächennutzung sowie in Gesundheitskonzepte;
- 19.** *erkennen* Radfahren und Gehen als gleichwertige Verkehrsmittel an, die zu nachhaltigen und belastbaren Lebensgrundlagen beitragen, und regen zu Aufklärung und Bewusstseinsbildung über aktive Mobilität, Sicherheit im Straßenverkehr – besonders für Radfahren und Gehen – einschließlich des damit verbundenen sozioökonomischen Nutzens an;
- 20.** *erkennen ferner an*, dass Kinder, ältere Menschen und Personen mit Behinderungen oft auf Transportmöglichkeiten angewiesen sind, und *erkennen* die Notwendigkeit, kreative und ökologisch vernünftige Mobilitätskonzepte zum Beispiel für Städten zu finden, so dass niemand durch die Anpassung an den Klimawandel auf der Strecke bleibt;
- 21.** *ergreifen* Maßnahmen, um von der motorisierten zur aktiven Mobilität überzugehen, insbesondere was die Vielzahl kurzer Strecken in Städten und Vorstädten betrifft, und stellen eine angemessene Infrastruktur für Radfahren und Gehen bereit, damit die Unfallhäufigkeit zwischen motorisierten und anderen Verkehrsteilnehmenden reduziert wird;
- 22.** *ersuchen die* ECE, die erforderlichen Schritte zur Entwicklung und Erstellung eines transeuropäischen Radwegenetzes zu vollziehen, das auf Elementen und Prinzipien des paneuropäischen Masterplans zur Förderung des Radfahrens beruht;
- 23.** *beschließen*, die Arbeit der Partnerschaft zur Förderung des Radfahrens zu unterstützen und ihre Ausrichtung um das Gehen und andere Formen der aktiven Mobilität zu erweitern und so zu einer Partnerschaft für aktive Mobilität zu machen, die einen paneuropäischen Masterplan für aktive Mobilität entwickeln soll, der auch Leitlinien und Instrumente beinhaltet, und schaffen ein paneuropäisches Kompetenzzentrum für aktive Mobilität zur Unterstützung des Kapazitätsaufbaus sowie des Austausches bewährter Praktiken und Umsetzungsinitiativen;

THE PEP: Förderung der Transformation zur Verwirklichung unserer Zukunftsvision

- 24.** *beschließen ferner*, neue Partnerschaften von THE PEP als Foren der Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten und Interessengruppen für die Umsetzung der vorliegenden Erklärung auf den Weg zu bringen;
- 25.** *unterstützen* die praktischen Ergebnisse und Empfehlungen, die aus der Partnerschaft für energiesparende Fahrweisen hervorgegangen und in Anhang IV zur vorliegenden Erklärung enthalten sind sowie die Leitlinien für energiesparende Fahrweisen von THE PEP, die Studien zu grünen und gesundheitsförderlichen Arbeitsplätzen im Verkehrssektor, die Partnerschaft TRANSDANUBE für nachhaltige Mobilität in der Donauregion sowie die Schlussfolgerungen des Handbuchs für nachhaltigen Verkehr und Stadtplanung, wie sie in Anhang V zur vorliegenden Erklärung enthalten sind, und beschließen diese Partnerschaften weiterzuentwickeln, indem wir:
- a) die Partnerschaft für energiesparende Fahrweisen darum bitten, eine Ausweitung der Thematik von energiesparenden Fahrweisen auf elektrische Fahrzeuge und andere Verkehrsmittel und nicht straßengebundene Mobilitätssysteme zu erkunden;
 - b) die Partnerschaft für grüne Arbeitsplätze bitten, ihre Arbeit zur Unterstützung der Entwicklung von Konzepten für fortzusetzen, mit denen die Schaffung grüner Arbeitsplätze stimuliert werden soll;
 - c) die Partnerschaft für nachhaltige touristische Mobilität von THE PEP schaffen zum Austausch bewährter Praktiken und zur Entwicklung entsprechender Leitlinien und Instrumente;
 - d) die Arbeit der maßgeblichen Partnerschaft intensivieren, um die Abstimmung und Verzahnung des nachhaltigen Verkehrs zu fördern, insbesondere was öffentliche Verkehrsmittel, gemeinsame und aktive Mobilität, Raumplanung, Gesundheit und Umwelt betrifft;
- 26.** *begrüßen* die Schaffung einer neuen Partnerschaft für kind- und jugendgerechte Mobilität und heben die Bedeutung der Einbeziehung der Perspektive künftiger Generationen in die Arbeit von THE PEP hervor;
- 27.** *beschließen* die Aktivitäten der Akademie von THE PEP zu intensivieren durch Förderung des Austausches zwischen Wissenschaft, Praxis und Politik, Bitte an Universitäten und andere Bildungseinrichtungen um Beiträge zur Akademien, Empfehlung der Einführung von Kursen, die Themen wie Verkehr, Gesundheit, Umwelt und Raum- und Städteplanung integriert behandeln, Erwägung finanzieller Unterstützung für die Ausbildung Studierenden in einschlägigen akademischen Programmen und Ersuchen an den Lenkungsausschuss, ein Verfahren zur Vergabe eines Zeugnisses an Absolventen der Akademie von THE PEP zu entwickeln;

28. *begrüßen* und unterstützen die Veranstaltung von Staffellauf-Workshops zu Verkehr, Gesundheit und Umwelt in den Mitgliedstaaten als Präsentation von THE PEP, die Ermöglichung des Austausches und der Zusammenstellung bewährter Praktiken und die Ausarbeitung von politischen Empfehlungen samt Umsetzung, und fördern die Zusammenarbeit zwischen den einschlägigen Bereichen;
29. *unterstützen* die Instrumente Health Economic Assessment Tool für Gehen und Radfahren sowie For Future Inland Transport Systems Tool und fördern ihren Einsatz in der Entscheidungsfindung für die Raum- und Verkehrsplanung;
30. *harmonisieren* die Schilder und Signale für Radfahren in der gesamten ECE-Region, um die Sicherheit im Straßenverkehr für Radfahren und Gehen zu erhöhen, erkennen die Rechte von Radfahrern und Fußgängern an und ermutigen daher die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien des Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen und des Übereinkommens über den Straßenverkehr sind, entsprechende Änderungen anzuregen;
31. *bitten* den Lenkungsausschuss eine Ehreenauszeichnung für THE PEP zu entwerfen;
32. *bitten* ECE und WHO-Regionalbüro für Europa weiter die Aufgaben des Sekretariats für THE PEP zu übernehmen und vereinbaren sie weiter hierin zu unterstützen;
33. *nehmen* den Arbeitsplan von THE PEP für den Zeitraum 2021 bis 2025 wie in Anhang VI der vorliegenden Erklärung zur Umsetzung dieser Erklärung *an* und vereinbaren, die Umsetzung des Arbeitsplans durch den Lenkungsausschuss auf dessen Jahrestagungen weiter zu begleiten und die erforderlichen finanziellen bzw. materiellen Ressourcen wie etwa personelle Unterstützung zur Durchführung der in der vorliegenden Erklärung genannten Aufgaben zu gewähren, auch durch ein System freiwilliger Beiträge;
34. *bitten* den Lenkungsausschuss in Zusammenarbeit mit dem Sekretariat konkrete Vorschläge vorzubereiten, wie zusätzliche Mittel aus anderen Quellen erschlossen werden können, um die Umsetzung des Arbeitsplans im Zeitraum 2021 bis 2025 zu unterstützen;
35. *sagen* Unterstützung für die Umsetzung von THE PEP und des Arbeitsplans zu, wobei der Schwerpunkt auf dem Aufbau von Kompetenzzentren und Kapazitätsaufbau, dem Austausch bewährter Praktiken und der Ermöglichung gemeinsamer Initiativen und Partnerschaften liegt;
36. *bitten* den Lenkungsausschuss eine Kommunikationsstrategie auszuarbeiten, wie die Ergebnisse von THE PEP weiterverbreitet werden können, damit das Bewusstsein bei Interessengruppen sowie Bürgerinnen und Bürgern geschärft wird;
37. *laden* den Lenkungsausschuss dazu ein, die Durchführung einer Veranstaltung anlässlich des 20. Jahrestages der Gründung von THE PEP im Jahr 2022 und eine Zwischenbilanz im Jahr 2023 in Betracht zu ziehen;

38. *beschließen* 2025 eine hochrangige Tagung einzuberufen und *danken* der Russischen Föderation für die Initiative, sich als Gastgeberin dieser Veranstaltung anzubieten;
39. *bringen* gegenüber der Republik Österreich *unsere Dankbarkeit zum Ausdruck* für die Ausrichtung der Fünften hochrangige Tagung und bedanken uns sowohl bei der Regierung und den Menschen in Österreich für die warmherzige Gastfreundschaft, die sie uns zuteilwerden ließen.

Anhang I

Fakten und Zahlen zu Verkehr, Gesundheit und Umwelt⁸

1. In diesem Anhang werden Fakten und Zahlen beleuchtet, um den Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen und ihrer Wirtschaftskommission für Europa (ECE) und der Europäischen Region der Weltgesundheitsorganisation (WHO) eine solide Grundlage an die Hand zu geben zur Unterstützung ihrer Bemühungen, die Verkehrssysteme in ihren eigenen Ländern zum Besseren zu verändern und die Transformation in Richtung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätskonzepte und Zukunftssicherung zu beschleunigen gemäß einer Strategie für Mobilitäts- und Verkehrskonzepte aus „Vermeiden–Umschalten–Verbessern“.
2. Trotz technologischer Fortschritte sind das derzeitige Verkehrssystem und die Mobilitätsmuster nicht nachhaltig. Das Verkehrswesen ist weiter für viele Länder die Quelle zahlreicher Herausforderungen, dabei sind Mobilität und Verkehr von zentraler Bedeutung für unsere Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme. Der Verkehrssektor ermöglicht Zugang zu Arbeit, Ausbildung, Dienstleistungen, Annehmlichkeiten und Freizeitaktivitäten und trägt zugleich zu wirtschaftlichem Wachstum, Arbeit und Handel bei. Gleichzeitig beeinflusst er immer stärker Umwelt und menschliche Gesundheit.
3. THE PEP begründet seine Zielsetzungen, Strategien und Maßnahmen auf der Grundlage neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse und verfügbarer Daten und analysiert und beleuchtet hierzu den aktuellen Status mobilitäts- und verkehrsbezogener Umwelt- und Gesundheitseffekte in der Region. Diese Informationen sollen als Ausgangspunkt für die weitere Transformation des Sektors im kommenden Jahrzehnt in Richtung null Emissionen, gesundheitsförderliche Mobilität und sicherer und effizienter Verkehr dienen. Diese Transformation wird dringend benötigt, da das globale Bevölkerungswachstum sowie zunehmender Wohlstand und Handel das Verkehrs- und Mobilitätsvolumen voraussichtlich weiter anschwellen lassen.
4. Überall im Bereich von ECE und Europäischer Region der WHO spielen motorisierte Fahrzeuge eine signifikante Rolle für den Verkehr. In der Region insgesamt, aber auch zwischen städtischen Gebieten einerseits, wo der Anteil der zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken ansteigt, und ländlichen Gebieten andererseits, in denen das Auto immer noch

⁸ Für die vollständige Beschreibung siehe: National Institute for Public Health and the Environment, Netherlands, *THE PEP Facts and Figures: How healthy and environmentally friendly is our mobility and road transport today?* (Bilthoven, Niederlande).

vorherrschend ist, bestehen beträchtliche Unterschiede und allzu oft gibt es kein multimodales Mobilitätsangebot.

5. Auf Grund der COVID-19-Pandemie lassen sich unterschiedliche Trends beobachten. Auf der einen Seite kann die rasche Integration neuer digitaler Angebote zu weniger Verkehr führen und die Verteilung des Verkehrsaufkommens hat sich zugunsten der aktiven Mobilität verändert. Auf der anderen Seite sind öffentliche Verkehrsmittel unter Druck geraten und hatten einen erheblichen Rückgang der Passagierzahlen und des Anteils am Verkehrsaufkommen zu verzeichnen.
6. Luftverschmutzung, Lärm und Unfälle durch den Straßenverkehr tragen erheblich zur Krankheitslast in der Region bei, wobei ein unverhältnismäßig hoher Anteil auf gewisse geografische Gebiete und weniger wohlhabende gesellschaftliche Gruppen entfällt. Autos und damit verbundene Infrastruktureinrichtungen wie Parkplätze verbrauchen einen Großteil der bereits nur begrenzt verfügbaren Flächen in Städten.
7. Die Emissionen der wichtigsten Luftschadstoffe sind in den vergangenen Jahrzehnten zurückgegangen und die Luftqualität hat sich allgemein verbessert. Allerdings ist ein Großteil der europäischen Stadtbevölkerung weiterhin einer Luftverschmutzung ausgesetzt, die über dem empfohlenen Niveau gemäß Luftgüteleitlinien der WHO liegt. Das macht die Luftverschmutzung zum größten umweltbedingte Einzelrisiko für die Gesundheit in Europa. Die WHO schätzte 2016, dass sich jährlich 509 000 vorzeitige Todesfälle auf Luftverschmutzung zurückführen ließen, die als Belastung durch Feinstaub mit einem aerodynamischen Durchmesser von 2,5 Mikrometer oder weniger (PM_{2,5}) gemessen wurde. Ein weiterer bedenklicher, typisch mit Fahrzeugabgasen verbundener Schadstoff ist Stickstoffdioxid (NO₂). Die Europäische Umweltagentur schätzt auf der Grundlage von Daten des Jahres 2018 aus 41 Ländern, dass 417 000 vorzeitige Todesfälle und der Verlust von mehr als 4,8 Mio. Lebensjahren PM_{2,5} zuzuschreiben sind, während 55 000 vorzeitige Todesfälle und der Verlust an 624 000 Lebensjahren auf NO₂ zurückzuführen sind. Konzepte zur Bewältigung verkehrsbedingter Luftverschmutzung sollten sich aber nicht auf die Begrenzung von Abgasemissionen beschränken, sondern auch andere Emissionen (wie Abrieb von Reifen und Bremsbelägen) reduzieren, da diese ebenfalls eine signifikante Ursache für Luftverschmutzung sind, in erster Linie durch Erzeugung von Staub.
8. Mindestens 20 Prozent der Menschen im Bereich von ECE und Europäischer Region der WHO leben in Gebieten, in denen der Verkehrslärm gesundheitsschädliche Niveaus erreicht. In Stadtgebieten überschreitet dieser Wert in den meisten Ländern 50 Prozent.
9. Mehr als 110 000 Menschen kommen jährlich auf den Straßen im Bereich von ECE und Europäischer Region der WHO um. Im Durchschnitt stirbt damit alle fünf Minuten eine Person. Millionen weitere erleiden durch Unfälle im Straßenverkehr schwerste Verletzungen. Verletzungen im Straßenverkehr stehen an erster Stelle der Todesursachen für junge Menschen im Alter zwischen 5 und 29 Jahren.

10. Außerdem ist der Straßenverkehr verantwortlich für rund ein Viertel der energiebezogenen Treibhausgasemissionen und trägt somit zu Klimawandel und einem globalen Anstieg der Temperaturen bei.
11. Die Abhängigkeit vom Auto, die begrenzte Nutzung öffentlicher Flächen und fehlende Sicherheit mit dem Rad oder zu Fuß tragen zu körperlicher Inaktivität und einer sitzenden Lebensweise bei, die das Risiko einer Erkrankung an einer nichtübertragbaren Krankheit und an Adipositas erhöht. Körperliche Inaktivität ist nach Schätzungen die Ursache von jährlich 1 Mio. Todesfällen alleine in der Europäischen Region der WHO. Auch Adipositas fordert ungefähr 1 Mio. Menschenleben jedes Jahr. Dagegen bringt körperliche Aktivität wie Radfahren oder Gehen erheblichen Nutzen für die Gesundheit mit sich.
12. Die externen Kosten des Straßenverkehrs spiegeln sich in den derzeitigen Marktpreisen nicht wider. Die Gesamtrechnung für Verkehrsstaus, Verschmutzung und Unfälle wurde zum Beispiel für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union alleine mit 502 Mrd. € jährlich veranschlagt. Der Nutzen aus dem Übergang zu einer aktiveren Mobilität und öffentlichen Verkehrsmitteln ergibt sich hauptsächlich aus einer höheren Lebenserwartung, einer höheren Produktivität und geringeren Gesundheitskosten durch nichtübertragbare Krankheiten. Das zeigt, dass es gute Argumente für Investitionen in die Förderung des Gehens und Radfahrens in und außerhalb von Städten gibt.
13. Ungleichheiten in Bezug auf Verkehr und Zersiedelung zeigen sich in den Belastungsniveaus und den negativen Auswirkungen auf die Gesundheit durch Luftverschmutzung, Lärm und Gefahren im Straßenverkehr. Außerdem ist wird nur ungleich Nutzen aus dem Verkehr gezogen. Nicht alle sozioökonomischen Gruppen haben gleichen Zugang zu gesunden Verkehrsmitteln, öffentlichen Verkehrssystemen und Erholungsgebieten und Grünanlagen.
14. Die Bedingungen und Umstände für das Leben der Menschen bestimmen über ihren Gesundheitszustand und das Ausmaß ihrer körperlichen Aktivität. Die Umfeldler, in denen Menschen leben (Städte, Arbeitsplätze, Schulen usw.), sollten ihnen die gesunde Entscheidung zur leichtesten machen: für aktiven Verkehr (Gehen und Radfahren) in diesem Fall.
15. Länder unterscheiden sich in ökonomischer und soziokultureller Hinsicht und in Bezug auf Bevölkerungsdichte, Ortsklima, Geografie und Topografie. Diese Unterschiede müssen eingerechnet werden, wenn maßgeschneiderte Ansätze und Lösungen für die Herausforderungen durch den Verkehr auf regionaler, nationaler und lokaler Ebene entwickelt werden.
16. Damit eine wirksame Beobachtung der Auswirkungen des Verkehrs möglich ist, sind harmonisierte Daten zu Verkehr, Umwelt und Gesundheit von entscheidender Bedeutung. Es bestehen erhebliche Lücken, was die Verfügbarkeit und Güte der Daten angeht, und diese müssen gefüllt werden, damit ein besseres Verständnis und ein Vergleich der Daten unter den Ländern möglich werden.

- 17.** Die Transformierung des Verkehrs- und Mobilitätssektors erfordert einen multidisziplinären Ansatz. Daher ist die Zusammenarbeit zwischen den Entscheidungstragenden und Fachleuten für Verkehr, Umwelt, Gesundheit, Raumplanung und Wirtschaft so entscheidend für die Gestaltung verkehrsbezogener Konzepte, die gleichzeitig der Umwelt, der Gesundheit und dem Klima Nutzen bringen. Außerdem ist internationale, sektorübergreifende und mehrstufige (Länder, Regionen und Städte) Zusammenarbeit erforderlich, damit der Wechsel zu einem nachhaltigen, umweltfreundlichen und gesundheitsförderlichen Verkehrswesen vorangetrieben wird.

Anhang II

Empfehlungen für umweltfreundlicheren und gesunden nachhaltigen Verkehr⁹

I. Einleitung

1. Auf der Tagung des Büros des Lenkungsausschusses des Paneuropäischen Programms Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) erörterten die Mitgliedstaaten im April 2020 ausführlich die Lage hinsichtlich COVID-19 und die Auswirkungen auf das Verkehrsumfeld in ihren Ländern sowie die Notwendigkeit des Handelns. Die Teilnehmenden vereinbarten die Gründung einer Arbeitsgruppe von THE PEP zum Thema: „Entwicklung von Empfehlungen für umweltfreundlicheren und gesunden nachhaltigen Verkehr“, um die Rückkehr zu einer neuen Normalität zu erleichtern, in der nachhaltige Verkehrslösungen im Zentrum der Entscheidungsfindung stehen sollten, die eine grüne und gesunde Zukunft für alle sichern.
2. Die Zielvorgabe für die Arbeitsgruppe lautete, einen zusammenfassenden Bericht der „wichtigsten Lehren“ zu erstellen, die aus der Covid-19-Krise gezogen wurden, und eine Reihe von Empfehlungen anzuregen und dadurch die Länder in einer Weise zu unterstützen, dass sie den Übergang zu grünen und gesundheitsförderlichen Verkehrskonzepten durch die Erarbeitung von Prinzipien vollziehen, die auf Nachhaltigkeit und Widerstandsfähigkeit gründen und dabei Rückmeldungen und Erfahrungsaustausch zur Covid-19-Krise mit einbeziehen.
3. Die Arbeitsgruppe setzte sich aus mehr als 50 Fachleuten der nationalen Ministerien, internationalen Organisationen, städtischen Behörden, zwischenstaatlichen und nichtstaatlichen Organisationen sowie der Wissenschaft und der Industrie zusammen. Den Vorsitz der Arbeitsgruppe führte der Vorsitzende der Lenkungsgruppe von THE PEP, Herr Robert Thaler – Republik Österreich.
4. Die Arbeitsgruppe tagte monatlich insgesamt acht Male virtuell als Gesamtgruppe auf Grundlage eines vereinbarten Mandats:
 - a) Erfahrungen und bewährte Praktiken in der Abwehr der Folgen von COVID-19.
 - b) Schaffung eines Rahmens für die Funktionsfähigkeit der Arbeitsgruppe.

⁹ Für die vollständigen Empfehlungen siehe *Recommendations for Green and Healthy Sustainable Transport – “Building Forward Better”* (Veröffentlichung der Vereinten Nationen, ECE/AC.21/9, erscheint in Kürze).

- c) Gemeinsames Verständnis der zentralen Themen der Empfehlungen.
d) Vereinbarung einer Reihe von Empfehlungen für das Schlussdokument.
5. Während dieses Zeitraums wurden kleinere Redaktionsgruppen gebildet, die grundlegende Themen für die Erarbeitung der Empfehlungen aufgriffen.
6. Ein erster Entwurf der Empfehlungen wurde während der 18. Tagung des Lenkungsausschusses von THE PEP (online vom 25. bis 27. November 2020) erörtert und nach weiteren Beratungen eines Arbeitsgruppentreffens (online am 12. Januar 2021) während des Vorbereitungstreffens für die Fünfte hochrangige Tagung für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (online am 25. Januar 2021) angenommen. Die Teilnehmenden des Vorbereitungstreffens vereinbarten auch, die Empfehlungen als Anhang II dem Entwurf der Erklärung beizufügen. Ferner vereinbarten sie den Titel von Anhang II so zu ändern, dass er dem Textinhalt entsprach. Der überarbeitete Titel von Anhang II sollte danach lauten „Empfehlungen für umweltfreundlicheren und gesunden nachhaltigen Verkehr – Eine bessere Zukunft bauen“.

II. Empfehlungen für grüne und gesundheitsförderliche Verkehrskonzepte – Eine bessere Zukunft bauen

7. Als Spiegelbild der aktuellen Lageanalyse und Antwort auf die durch die COVID-19-Pandemie aufgekommenen Befürchtungen wurden die folgenden Empfehlungen erarbeitet, wobei zugleich der zugrundeliegende Rahmenansatz des „Vermeidens-Umschaltens-Verbesserns“ berücksichtigt wurde. Diese Empfehlungen haben den Blick fest auf die Bedürfnisse des Publikums gerichtet, für das die Verkehrs- und Mobilitätssysteme entworfen und gebaut werden, um die Zugänglichkeit sowohl für Ballungsgebiete als auch für Vorstädte und ländliche Gebiete zu sichern. Die Empfehlungen wurden im Rahmen der Zielsetzungen von THE PEP¹⁰, der Erklärung von Wien der Fünften hochrangigen Tagung über Verkehr, Gesundheit und Umwelt, des Pariser Klimaschutzübereinkommens und der Ziele für nachhaltige Entwicklung erarbeitet.

1. Empfehlung 1: Verwirklichung nachhaltiger Stadt- und Verkehrsplanungsmodelle („Vermeiden“):

8. Moderne Prinzipien und Instrumente für die Raum- und Stadtplanung in Städten, Vorstädten und ländlichen Umgebungen einführen, Erreichbarkeit anderer Menschen, Waren, Dienstleistungen und der wichtigsten Orte von Interesse sichern

¹⁰ UNECE und WHO-Regionalbüro für Europa, „Transport Health and Environment Pan-European Programme: From Paris 2014 to Vienna 2019“ (Vereinte Nationen, Genf, Oktober 2015). Verfügbar unter <https://thepep.unece.org/node/87>, 2015

und zugleich die Schaffung von Nachfrage nach Verkehr minimieren und die Investitionen in Infrastruktur und Angebote optimieren unter anderem durch:

- a) Sicherung einer optimalen Dichte in der Stadtentwicklung und Förderung der Mischnutzung städtischer Flächen und Gebäude in Kombination mit geeigneten grünen und gesunden Verkehrskapazitäten durch eine Abstimmung von Raum- und Verkehrsplanung.
- b) Umsetzung von Stadtplanungsinitiativen zur Verbesserung der Lebensqualität für die Menschen durch sicheren Zugang zu „grünen“ und „blauen“ Gebieten im Rahmen eines „15-Minuten-Wohnviertels“ für eine Stadt der kurzen Abstände.
- c) Sicherung einer vorrangigen Ausrichtung von Raum- und Stadtplanung auf Zugänglichkeit für die gesamte Bevölkerung, hierunter vulnerable Gruppen wie insbesondere Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität.
- d) Sicherung der Folgenabschätzung großer Bauprojekte für Verkehr und Mobilität sowie Wirtschaft, Umwelt und Gesundheit.
- e) Einführung neuer Bewertungsmethoden zur Kartierung der Zugänglichkeit „grüner“, „blauer“ oder stiller Bereiche für Daten zu BIP und öffentlicher Gesundheit und zur Beeinflussung künftiger Planungen.
- f) Ausrichtung der Stadtentwicklung auf hochleistungsfähige grüne, sichere, gesundheitsförderliche und hochwertige öffentliche Verkehrssysteme.
- g) Schaffung „grüner“ Korridore, welche die Vorzüge ökologischer Bereiche mit aktiver Mobilität verbinden.
- h) Entwicklung von Programmen für das Engagement aus und die Kommunikation mit der Bevölkerung, welche die Menschen einbeziehen, das Publikum engagieren und öffentliche Unterstützung gerade in der Planungsphase gewinnen, damit die Öffentlichkeit die vorgeschlagenen Lösungen mitträgt.
- i) Umsetzung der Empfehlungen des Handbuchs für nachhaltigen Verkehr und Stadtplanung von UNECE und THE PEP¹¹ gemäß dem Ziel von THE PEP, Zielvorgaben für Verkehr, Gesundheit und Umwelt in Stadt- und Raumplanungskonzepte zu integrieren.

2. Empfehlung 2: Wirksame, hochwertige und sichere öffentliche Verkehrssysteme in das Zentrum der Mobilitätspolitik rücken („Umschalten“ und „Verbessern“)

- a) Fortentwicklung des öffentlichen Verkehrssystems priorisieren. Bereitstellung und Nutzung hochwertiger und attraktiver öffentlicher Verkehrsangebote sollten integraler Bestandteil einer breit angelegten Planung für Wiederherstellung, Widerstandsfähigkeit und nachhaltige städtische Mobilität sein gemäß dem Ziel von THE PEP, Zielvorgaben für Verkehr, Gesundheit und Umwelt in die Stadt- und Raumplanungskonzepte zu integrieren.

¹¹ UNECE, „A Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning“ (Vereinte Nationen, Genf, Oktober 2020). Verfügbar unter <https://thepep.unece.org/node/815>, 2020

- b) Öffentliche Verkehrsangebote gemäß den Bedürfnissen und Erwartungen des Publikums planen, um diesem ein attraktives System zu sichern, dass Angebote, Kartenverkauf und Betrieb so miteinander verzahnt, dass ein verlässliches, bezahlbares, leicht zugängliches, sicheres und umfassendes Verkehrsnetz von Tür zu Tür entsteht. Gleichzeitig sichern, dass diese Angebote eine umweltfreundliche Lösung für die Massenmobilität bieten, etwa durch die Nutzung elektrischer Fahrzeugflotten im öffentlichen Personenverkehr und dazu die Bereitstellung einer geeigneten, zweckbestimmten öffentlichen Infrastruktur.
- c) Öffentlichen Personenverkehr durch Informationskampagnen unterstützen, die den aktuell negativen Sprachgebrauch umkehren und die Vorteile des öffentlichen Personenverkehrs für sein Publikum und die Gesellschaft verdeutlichen (unter besonderer Betonung der positiven Sicherheitselemente im öffentlichen Personenverkehr während und nach der COVID-19-Pandemie) um das Publikum für die Angebote zurückzugewinnen. Ein fundamentaler Bestandteil dieser Unterstützung sollte aus dem leichten Zugang zu zeitnahen, personenbezogenen Streckeninformationen und Verbundfahrkarten bestehen.
- d) Sichern der mehrjährigen verlässlichen Finanzierung für Anbieter öffentlicher Verkehrsangebote, insbesondere im Zusammenhang mit den Wiederaufbauplänen nach der COVID-19-Pandemie.
- e) Staatlichen Behörden die Erkundung neuer Finanzierungsquellen ermöglichen etwa durch grüne Anleihen, öffentlich-private Partnerschaften, Abgaben für die Landesentwicklung, Erträge aus Anreizen zur Verkehrsverlagerung usw. Außerdem sollte die Finanzierung auf der Grundlage einer vollständigen Kosten-Nutzen-Analyse und Folgenabschätzung erfolgen, die auch den gewonnenen Bodenwert berücksichtigt.

3. Empfehlung 3: Nutzen ziehen aus der Mikromobilität („Umschalten“ und „Verbessern“)

- a) Gesetzliche Gewissheit für die Angebote und ihr Publikum in Bezug auf Mikromobilität schaffen bei gleichzeitiger wirksamer Durchsetzung von Sicherheitsstandards (die etwa auf den von der Pedelec-Branche entwickelten internationalen Standards beruhen könnten) sowie Klarheit bezüglich der Nutzung von Geräten für die Mikromobilität. Verbreitung dieser Informationen durch groß angelegte Öffentlichkeitskampagnen.
- b) Umfassende Bewertungen der großflächigen Verwirklichung elektrischer Lösungsansätze der Mikromobilität für ein besseres Verständnis der Auswirkungen auf:
 - (i) Schadstoffemissionen und Materialverschleiß (beide bezogen auf die Endverwendung, etwa angezeigt auf städtischen Verkehrsstraßenkarten, und in Bezug auf Emissionen und Materialverschleiß im Lebenszyklus dieser Lösungen).
 - (ii) Gesundheit (körperliche (In)-Aktivität und Sicherheit des Publikums).

- (iii) Verkehrsverlagerung vor allem von Verkehrsmitteln, die durch Geräte der Mikromobilität ersetzt wurden.
 - (iv) Verstopfte Straßen und Straßennetze (etwa Verkehrsverlagerung und Verkehrserzeugung).
- c) Mikromobilität fördern sowie entsprechende Lösungsansätze mit anderen austauschen, insbesondere in Bezug auf Konzepte für die ersten und die letzten Meter zum Beispiel durch Investitionen in die Infrastruktur, Kooperationen zwischen örtlichen Behörden und Mobilitätsunternehmen oder finanzielle Anreize auf der Grundlage belastbarer Daten zu dem gesundheitlichen und umweltbezogenen Nutzen dieser Art von Mobilität unter Berücksichtigung der Sicherheitsfolgen für das übrige Publikum. Mikromobilität muss durch eine bessere Infrastruktur (digital wie materiell) unterstützt werden, um Ansätze des Teilens wie Rad- und Elektroroller-Sharing zu bestärken und Problemen vorzugreifen, die in Bezug auf das Aufladen und Abstellen der Gefährte entstehen könnten.
- d) Daten erheben, verwalten und optimal nutzen, um:
 - (i) Lücken im Verkehrsnetz zu entdecken.
 - (ii) Ausgewogenheit der Angebotsstandards zu beobachten.
 - (iii) Verkehrsinformationen für mehrere Systeme in Echtzeit anzubieten.
 - (iv) Konzepte jeweils auszuwerten.
- e) Bei der Schaffung, Ausweitung und Förderung von Ansätzen der Mikromobilität auch Fragen gesellschaftlicher Inklusion und Chancengleichheit sowie Bezahlbarkeit für untere Einkommensgruppen oder digitale Verarmung und die Bedürfnisse benachteiligter Gruppen behandeln.

4. Empfehlung 4: Wirksames Mobilitätsmanagement einführen („Umschalten“)

- a) Nationale Strategien für das Mobilitätsmanagement in Abstimmung mit anderen Mitgliedstaaten im Rahmen von THE PEP erarbeiten. Diese Strategien sollten Anleitung und Unterstützung für die Bereitstellung nachhaltiger Mobilitätsalternativen und -optionen auf nationaler, subnationaler und lokaler Ebene bieten, auch den privaten Sektor involvieren und sowohl Personen- wie Frachtverkehrsinitiativen abdecken. Diese Strategien sollten sich auf folgende zentralen Elemente konzentrieren:
 - (i) Stärkung der effizienten und intelligenten Handhabung der Mobilitätsbedürfnisse und des Verkehrsbedarfs zur Sicherung inklusiven Zugangs zu Mobilität und effizienter Nutzung multifunktionaler Infrastrukturen und Verkehrssysteme.
 - (ii) Umsetzung von Maßnahmen, die den öffentlichen Personenverkehr und aktive Mobilität gerade in Städten zur vorgezogenen Option machen, unter anderem durch Verwirklichung effektiver Parkplatzkonzepte und durch weitere steuerliche, regulatorische und physische Mittel, welche den Menschen Anreize für Alternativen zum eigenen PKW bieten.
 - (iii) Optimale Nutzung des Potenzials neuartiger Verkehrstechnologien und emissionsfreier Fahrzeuge durch ihre Kombination mit

klimafreundlichen Mobilitätsangeboten und logistischen Einrichtungen, insbesondere zur Sicherung der Qualität und Sicherheit der öffentlichen Verkehrsangebote.

- (iv) Intelligente und kosteneffiziente Einbindung von Digitalisierung und Mobilität als Dienstleistungsansätze und Einbeziehung automatisierter Fahrzeuge in das Mobilitätssystem bei gleichzeitiger Sicherung transparenter Datenverbundpraktiken, Verankerung der Perspektive des Publikums und Lageanpassung nach der Pandemie.
 - (v) Benennung gezielter Anreize und Entwicklung von unterstützenden Programmen, die ausgerichtet sind auf ein multimodales, sauberes, sicheres und inklusives Mobilitätsmanagement, und Planung für Städte, Regionen, Unternehmen, Tourismus, Schulen und Jugendliche, indem die Bedürfnisse des Publikums in den Mittelpunkt möglicher Lösungen gerückt werden.
 - (vi) Unterstützung von Bewusstseinsbildung, nachhaltiger Mobilitätsplanung und Bodennutzungskonzepten gegen Zersiedelung sowie Bereitstellung von Anreizen für Verkehrsverlagerung und klimafreundliche Anbindung und Zugänglichkeit von Städten und Regionen.
- b) Aufbauend auf den nationalen Strategien die Entwicklung nachhaltiger regionaler und städtischer Pläne für Mobilitätsmanagement und -konzeption, unter anderem durch die Einführung nachhaltiger städtischer Mobilitätspläne (Sustainable Urban Mobility Plans - SUMPs) oder ähnlicher Planungsinstrumente, den Austausch bewährter Praktiken und die Benennung gemeinsamer Rahmen, auf deren Grundlage einzelne Behörden ihre Systeme einrichten können.
 - c) Förderung der Entwicklung städtischer Logistikzentren außerhalb der Stadtkerne in Verbindung mit der Umsetzung CO₂-neutraler Liefer- und Stadtlogistik.

5. Empfehlung 5: Verkehr durch Innovation grün und gesund machen („Verbessern“)

- 9. Innovation ist der Schlüssel zur Verbesserung heutiger Verkehrsformen und zur Schaffung nachhaltiger Verkehrsnetze, Angebote und Mobilitätsoptionen. Besser geschützten, sicheren und grünen Verkehr fördern durch Ausweitung des aktiven Verkehrs, Einführung besser geknüpfter Netze und Reduktion schädlicher Emissionen durch technischen Fortschritt und digitale Aufrüstung der Verkehrsangebote durch folgende Maßnahmen:
 - a) Weitere Digitalisierung von Gesellschaft und Verkehr durch Ausweitung integrierte Mobilitätsplattformen und Kombination verschiedener Verkehrsformen gemäß möglicher Interessen des Publikums, des Staates und der Wirtschaft.
 - b) Verbrennungsmotoren der Fahrzeuge durch emissionsfreie Antriebe ersetzen bei gleichzeitiger Investition in die erforderliche Infrastruktur und Förderung aktiver Mobilität und Maximierung der positiven Gesundheitsfolgen durch Emissionsrückgang und körperliche Aktivität.

- c) „Null-Vision“¹² durch Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr verwirklichen und dabei Möglichkeiten der Digitalisierung berücksichtigen, etwa die Kommunikation von Fahrzeugen untereinander und mit ihrer Umgebung, die Durchsetzung angemessenen Fahrverhaltens und der Einhaltung der Geschwindigkeitsgrenzen zur signifikanten Absenkung der Zahl an Verletzten und Todesfällen im Straßenverkehr.
- d) Weiterentwicklung von Systemen zur Beobachtung des Verkehrs und Durchsetzung der Regeln unterstützen. Eine bessere Digitalisierung der Verkehrsnetze und -muster erzeugt anonymisierte Daten bei gleichzeitigem Schutz der Privatsphäre und ein besseres Verständnis dafür, wie eine bedarfsgerechtere, effiziente und anpassbare Handhabung der öffentlichen und der individuellen Verkehrsformen zu realisieren ist.
- e) Sicherung der Annahme von Fahrkarten- und Einnahmesystemen, die flexibler, bedarfsgerechter, integrierter, bezahlbarer und preisgerechter sind und so Chancengleichheit im Zugang zum Personenverkehr ermöglichen.

6. Empfehlung 6: Aktive Mobilität fördern („Umschalten“)

10. Während der Pandemie nahm die Bedeutung von Radfahren und Gehen noch zu, weil beide Formen sich als eine praktikable Mobilitätsoption für wesentliche Strecken erwiesen, die gleichzeitig physische Distanzierung unterstützt und den öffentlichen Personenverkehr entlastet. Zur Unterstützung sicheren Radfahrens und Gehens als einer Form des Personenverkehrs, die Städte lebens- und widerstandsfähiger machen kann, werden die Länder der paneuropäischen Region dazu ermuntert, gemäß den folgenden Prinzipien zu handeln:

- a) Starke und langfristige Konsens auch über Investitionsstrategien und Finanzierungswege herstellen und Abstimmung und Zusammenarbeit auf allen staatlichen Ebenen und mit weiteren zentralen Interessengruppen sichern.
- b) Die Umsetzung des paneuropäischen Masterplans für das Radfahren (Anhang III der Wiener Erklärung) beschleunigen und einen gleichwertigen Plan für das Gehen entwickeln und umsetzen.
- c) Folgende drei Säulen der Förderung aktiver Mobilität behandeln:
 - (i) Infrastruktur verbessern etwa durch Anpassung der Straßengestaltung und Änderung der Verkehrsregeln sowie Sicherung angemessener Finanzierung, damit die Schaffung sicherer Infrastrukturen und Räume für Radfahren und Gehen ermöglicht wird, während zugleich attraktive multimodale Lösungen für den öffentlichen Personenverkehr gesichert werden.
 - (ii) Bewusstsein und Fähigkeiten schulen etwa durch die Verbreitung des Nutzens von Radfahren und Gehen und Verkehrserziehung der Kinder hinsichtlich sicheren Gehens und Radfahrens fördern, auch durch die Entwicklung entsprechender Lehrbücher.

¹² <http://www.welivevisionzero.com/vision-zero/>

- (iii) Verbesserte Führung und Rechenschaft etwa durch klare Zuweisung der Zuständigkeiten, Ressourcen und Verantwortlichkeiten für Gehen und Radfahren an konkrete Behörden auf nationaler bzw. lokaler Ebene und Schaffung von „Wissenszentren“ zum leichteren Austausch bewährter Praktiken unter allen maßgeblichen Interessengruppen.
- d) Entscheidungen über den Ausbau der Infrastruktur in Notlagen an langfristig formulierte Ziele aus einschlägigen strategischen Dokumenten knüpfen (nationale Pläne für Verkehr, Radfahren, aktive Mobilität und Gesundheit) und Radfahren und Gehen mit Plänen für Notlagen, Wiederaufbau und Widerstandsfähigkeit verbinden, dort wo sie mit Verkehrsmaßnahmen zu tun haben.
- e) Stadtplanung, Flächennutzung und Verkehrskonzepte ändern auf der Grundlage des Prinzips der gerechten Zuweisung öffentlichen Raums und der Gewährleistung sicherer und gesundheitsförderlicher Zugänglichkeit für Menschen und wesentliche Dienstleistungen und Waren durch Gehen und Radfahren.

7. Empfehlung 7: Niemanden zurücklassen („Verbessern“)

11. Mit dem langfristigen Ziel des Erreichens von SDG 11.2, 11.3, 11.7 und 11.a vor Augen sind folgende Maßnahmen in Betracht zu ziehen, wenn das Verkehrssystem gerecht und inklusiv umgestaltet wird:

- a) Daten zu Ungleichheit im Personenverkehr sammeln und Armut bekämpfen.
- b) Planen:
 - (i) Verkehrsnetze, um benachteiligte Wohngebiete und abgeschnittene Bereiche zu vermeiden.
 - (ii) Neubaugebiete, um Erreichbarkeit und öffentliche Verkehrsanbindung zu berücksichtigen.
 - (iii) Neubaugebiete und Verkehrsinfrastruktur, so dass unterschiedliche Beteiligte, insbesondere Bürgerinitiativen und Gemeinschaften einbezogen werden, damit gesellschaftliche Ungleichgewichte durch schlechte Verkehrsangebote in den betroffenen Gemeinden verstanden und behoben werden können.
 - (iv) öffentlichen Personenverkehr, um vulnerable Gruppen im Blick zu behalten.
- c) Konzentrieren auf:
 - (i) Investitionen in den Verkehr der Zukunft durch eine multifunktionale Infrastruktur für eine nachhaltige Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung von Neubauten in benachteiligten Gebieten und solchen mit geringem Zugang zu Transitmöglichkeiten.
 - (ii) Umsetzung städtischer Planungsinitiativen für eine bessere Lebensqualität der Menschen (sozial, ökonomisch, ökologisch, medizinisch und verkehrsbezogen) durch das Angebot eines Zugangs zu wesentlichen Dienstleistungen und Waren.

- (iii) besseren Zugang zu öffentlichem Personenverkehr, Verkehrsnetzen und entsprechenden Angeboten ermöglichen im Hinblick auf vulnerable Gruppen, etwa durch Umsetzung von Leitsystemen für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen und barrierefreie Bahnhöfe, oder Umgestaltung von Zügen und Bussen für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Anhang III

Paneuropäischer Masterplan zur Förderung des Radfahrens

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| I. Zukunftsvision und Ziele..... | 31 |
| A. Politisches Mandat..... | 32 |
| B. Handlungsempfehlungen..... | 33 |
| C. Förderung des Radfahrens erfordert Zusammenarbeit aller Interessengruppen..... | 33 |
| II. Radfahren in der paneuropäischen Region..... | 34 |
| III. Vorteile des Radfahrens..... | 38 |
| A. Beitrag zu nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung und Schaffung von Arbeitsplätzen .. | 39 |
| B. Unterstützung nachhaltiger Mobilität | 39 |
| C. Verringerte Emissionen und Energiespareffekte..... | 41 |
| D. Eine gesündere und sicherere Gesellschaft | 43 |
| E. Inklusive, sichere, lebenswerte und widerstandsfähige Räume | 45 |
| F. Gesamtnutzen | 46 |
| IV. Empfehlungen..... | 47 |
| 1. Entwicklung und Umsetzung eines nationalen Radfahrkonzepts, das durch einen nationalen Radfahrplan unterstützt wird..... | 47 |
| 2. Regelwerk zur Förderung des Radfahrens verbessern..... | 49 |
| 3. Schaffung publikumsfreundlicher Radwegenetze..... | 50 |
| 4. Nachhaltige Investitionen und effiziente Finanzierungsmechanismen bereitstellen..... | 52 |
| 5. Radfahren in Planungsprozesse einbeziehen und Multimodalität ermöglichen..... | 53 |
| 6. Radfahren durch Anreize und Mobilitätsmanagement fördern..... | 55 |
| 7. Gesundheit und Sicherheit verbessern | 57 |
| 8. Statistiken über Radfahren verbessern für effiziente Beobachtungen und Vergleiche | 58 |
| 9. Radtourismus fördern..... | 60 |
| 10. Neue Technologien und Innovationen nutzen..... | 61 |
| 11. Radfahren fördern für ein besser belastbares Verkehrssystem..... | 63 |
| V. Gemeinsame Maßnahmen für eine aktivere Mobilität in der paneuropäischen Region | 65 |

Wir, die Ministerinnen und Minister für Verkehr, Gesundheit und Umwelt der Staaten in der paneuropäischen Region haben uns in Wien anlässlich der Fünften hochrangigen Tagung über Verkehr, Gesundheit und Umwelt versammelt und den paneuropäischen Masterplan zur Förderung des Radfahrens angenommen.

I. Zukunftsvision und Ziele

1. Unsere Zukunftsvision ist es, das Radfahren zu fördern und so zu nachhaltigen Lebensgrundlagen, einer besseren Umwelt, mehr Gesundheit und Sicherheit, stärkerer gesellschaftlicher Inklusion und wirtschaftlichem Wohlstand und insgesamt zu verbesserter Lebensqualität der Menschen beizutragen. Daher erkennen wir Radfahren als gleichwertiges Verkehrsmittel an und haben diesen paneuropäischen Masterplan zur Förderung des Radfahrens entwickelt.
2. Durch die Förderung des Radfahrens wird der Masterplan zum Erreichen der Zielvorgaben beitragen, die im Rahmen des Paneuropäischen Programms Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) definiert sind durch:
 - Beitrag zu nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung und Anreiz zur Schaffung von Arbeitsplätzen. Fahrradindustrie und Radtourismus besitzen ein hohes wirtschaftliches Potenzial. In der paneuropäischen Region hängen am Radfahren laut Schätzungen 750 000 Arbeitsplätze;¹³
 - Förderung eines effizienteren Verkehrssystems. Gut 131 Mrd. km pro Person werden anstelle von 42 Mrd. km pro Auto jährlich in der Region zurückgelegt (Schautafel 3);
 - Verringerung der verkehrsbezogenen Treibhausgasemissionen. Eine Verdoppelung des derzeitigen Radfahraufkommens würde den Ausstoß von Treibhausgasen (GHG) um 8 Mio. Tonnen Kohlendioxidäquivalent (CO₂e) reduzieren und jedes Jahr einen indirekten wirtschaftlichen Nutzen von 1,1 Mrd. € in der Region erbringen (Schautafel 4);
 - Förderung von Verkehrsarten, die der Gesundheit zuträglich und sicher sind. Eine Verdoppelung des derzeitigen Radfahraufkommens würde 30 000 vorzeitige Todesfälle vermeiden und einen indirekten wirtschaftlichen Nutzen von 78 Mrd. € pro Jahr bedeuten (Schautafel 5);
 - Verzahnung der Verkehrs-, Stadt- und Raumplanungspolitik. Die Bedürfnisse für das Radfahren können durch eine übergangslose Infrastruktur und eine befähigende Anbindung, Zugänglichkeit und Multimodalität erfüllt werden, wenn Zielvorgaben für Verkehr, Gesundheit und Umwelt in die Stadt- und Raumplanungskonzepte einfließen.
3. Um unsere Zukunftsvision zu erreichen, haben wir die folgenden Zielvorgaben zur Umsetzung bis 2030 für die paneuropäische Region aufgestellt:
 - a) Radfahren in jedem Land signifikant steigern als Beitrag zum Gesamtziel einer Verdoppelung des Radfahrens in der Region insgesamt;

¹³ <https://thepep.unece.org/node/86>.

- b) Widerstandsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems erhöhen durch Angebot angemessenen Raumes zugunsten von Radfahren und Gehen;
 - c) Infrastruktur für Radfahren und Gehen in jedem Land der Region ausweiten und verbessern;
 - d) Nationale Radfahrkonzepte entwickeln, die durch nationale Pläne, Strategien und Programme einschließlich der Aufstellung nationaler Zielvorgaben in jedem Land der Region unterstützt werden;
 - e) Die Sicherheit für das Radfahren in jedem Land der Region signifikant verbessern und die Zahl der Todesfälle und schweren Verletzungen in der Region insgesamt signifikant verringern;
 - f) Radfahren in Gesundheitskonzepte integrieren, etwa auch zur Bewältigung von nichtübertragbaren Krankheiten und Adipositas;
 - g) Radfahren und einschlägige Infrastruktur in Planung von Flächennutzung und städtischer, regionaler und verkehrsbezogener Infrastruktur integrieren.
4. Zur Beobachtung des Fortschritts auf diese Ziele zu, werden wir Indikatoren entwickeln, verbessern und begleiten wie etwa den Fahrradanteil am Verkehrsaufkommen, die Zahl nationaler Radfahrpläne und die Anzahl der Todesfälle und schweren Verletzungen pro Radkilometer im Jahr, wobei 2020 als Basisjahr dient (siehe Empfehlung 8.1).

A. Politisches Mandat

5. Unsere Zukunftsvision beruht auf dem Beschluss der Vierten hochrangigen Tagung über Verkehr, Gesundheit und Umwelt (Paris, 14. bis 16. April 2014), die Entwicklung eines paneuropäischen Masterplans für die Förderung des Radfahrens einzuleiten, der mit Hilfe von Leitlinien und Werkzeugen die Entwicklung von Konzepten zur Förderung des Radfahrens auf nationaler Ebene unterstützt. Diese neue Initiative erfolgt im Rahmen der Partnerschaften von THE PEP (ECE/AC.21/2014/2-EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, Anhang, Ziffer 10).
6. Wir würdigen die Arbeit im Rahmen der Partnerschaft von THE PEP zur Förderung des Radfahrens, die gemeinschaftlich vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der Republik Österreich und dem Ministerium für den ökologischen Übergang Frankreichs ausgeführt wurde unter Beteiligung von 25 Ländern, dem Europäischen Radfahrverband (ECF) und der Sekretariate der Abteilungen für nachhaltigen Verkehr und Umwelt der ECE und des Regionalbüros für Europa der Weltgesundheitsorganisation (WHO/Europa).

B. Handlungsempfehlungen

7. Der Plan enthält Empfehlungen (Abschnitt IV), die auf Erkenntnissen und bewährten Praktiken aus der Region beruhen und in einem Anhang gesammelt sind, der auch ein Instrumentarium zur Förderung des Radfahrens enthält (die Anhänge sind in dieser Kurzfassung des Masterplans nicht enthalten). Die Mitgliedstaaten können solche Empfehlungen wählen, die gemäß administrativem Aufbau, geografischen Bedingungen (einschließlich Klima) sowie Zielen in Bezug auf das Radfahren am besten zu ihren Bedürfnissen und Erfordernissen passen.

C. Förderung des Radfahrens erfordert Zusammenarbeit aller Interessengruppen

8. In vielen Ländern ist die Zuständigkeit für das Radfahren unterhalb der nationalen Ebene angesiedelt. Regionale und lokale Behörden können wirksame Katalysatoren und Triebkräfte für das Radfahren in der paneuropäischen Region sein und sollten von nationaler Ebene aus so viel finanzielle, gesetzgeberische und politische Unterstützung erfahren wie möglich. Daher sind die nationalen Behörden trotz breit gestreuter Zuständigkeiten in der Region die wichtigste Zielgruppe für den Plan. Die Förderung des Radfahrens erfordert die Kooperation (oder Vereinbarungen zwischen Organisationen) der zuständigen und betroffenen Ministerien (für Gesundheit, Umwelt, Verkehr und in manchen Fällen für Infrastruktur, Bildung, Inneres und Finanzen). Der Plan richtet sich an die nationalen Behörden in ihrer Funktion als Koordinierungsstelle mit anderen maßgeblichen Behörden und gegebenenfalls Interessengruppen.
9. Radfahren passt perfekt zum Arbeitsbereich von THE PEP als einer einzigartigen Grundsatzplattform, welche Verkehrspolitik und Stadtplanung zur Berücksichtigung gesundheitlicher und umweltbezogener Auswirkungen des Verkehrs ermuntert und dazu, diese durch integrierte Politikansätze auf nationaler Ebene zu bewältigen.
10. Einige der Empfehlungen sind ein Aufruf an internationale, regionale und supranationale Organisation wie die ECE, die Europäische Union, WHO/ Europa und internationale Finanzinstitutionen nationale Behörden durch Überzeugungsarbeit für den Wandel zu unterstützen. Als Mitglieder dieser Organisationen und Institutionen haben die Mitgliedstaaten eine starke Stimme in der Entscheidungsfindung und können sich auch auf internationaler Ebene für das Radfahren einsetzen.
11. Die obengenannten Behörden, Institutionen und Organisationen sind Zielgruppen, ziehen aber auch selbst direkt Nutzen aus den Aktivitäten aus dem Plan, doch letztliche Nutznießerin ist die Zivilgesellschaft (einschließlich privater Sektor und insbesondere die Fahrradbranche).

II. Radfahren in der paneuropäischen Region

12. Die Verkaufszahlen für neue Fahrräder übersteigen in Europa die Zahl der PKW-Neuzulassungen.¹⁴ Ende 2017 gab es weltweit 1250 öffentliche Mietradsysteme, die über 10 Mio. Leihräder betrieben und nachhaltig den wachsenden Bedarf der Menschen nach Kurztransfers und Zugang zu Dienstleistungen, Arbeitsplätzen, Bildungsangeboten, Annehmlichkeiten und Freizeitaktivitäten deckten¹⁵ (siehe Schautafel 1 unten).
13. In einigen Ländern der Region gibt es eine lange Tradition des Radfahrens, wogegen seine Bedeutung für den Verkehr, die Gesundheit und die Umwelt in anderen Ländern kaum bekannt ist.
14. Die Niederlande führen die Rangliste der Länder in der paneuropäischen Region an mit über einem Viertel der mit dem Rad erledigten Strecken (27 %¹⁶). Länder wie Dänemark (15 %¹⁷), Belgien (12 %¹⁸) und Deutschland (11 %¹⁹) liegen bereits über der Schwelle von 10 %. Die Slowakei²⁰, die Schweiz²¹ und Österreich²² könnten angesichts der 7 % mit dem Rad erledigten Strecken noch aufsteigende Radnationen genannt werden. Bei unter 5 % liegen Länder wie Norwegen (4,3 %²³), Italien (3,3 %²⁴), Frankreich (2,7 %²⁵) und Luxemburg (2 %²⁶). Einige von ihnen melden einen enormen Anstieg der Radnutzung aufgrund der Corona-Krise im Jahr 2020. Da die Methodik zur Erhebung dieser Zahlen und die Beobachtungszeiträume stark voneinander abweichen, können diese Zahlen nicht direkt miteinander verglichen werden und sie ergeben auch kein vollständiges Bild der Radnutzung in den Ländern der paneuropäischen Region.
15. Beispielhafte Ansätze aus fahrradaffinen Ländern zeigen, dass Bedürfnisse für das Radfahren in gleicher Weise gefördert werden sollten, da dies eine gleichwertige

14 https://issuu.com/conebi/docs/european_bicycle_industry___market___8e7511a5a2e3fe.

15 www.rolandberger.com/en/Publications/Bike-Sharing-Cornerstone-in-future-urban-mobility.html

16 Statistisches Amt der Niederlande (CBS) (Netherlands Travel Survey (OViN) 2016 https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewj2zpPZ7pPvAhUQxYUKHShvAaQQFjAAegQIARAD&url=https%3A%2F%2Fwww.cbs.nl%2F-%2Fmedia%2F_%2F%2F2016%2F38%2F2016-transport-and-mobility.pdf&usq=AOvVaw2s9_yrKde-GRCBX3g-ibo5

17 Verkehrsverhaltensuntersuchung 2019-2019" der Dänischen Technischen Universität, Center für Verkehrsanalysen <https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersoegelsen/resultater>

18 Enquête Monitor sur la mobilité des Belges- FPS Mobility and Transport- Legal depot: D/2019/13.831/10; veröffentlicht im Dezember 2019 » (Daten von 2017) https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/partie_mobilite_novembre_2019_final.pdf

19 infas, DLR, IVT: Mobilität in Deutschland 2017, im Auftrag des BMVI http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

20 Nationale Mobilitätsbefragung 2015 <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/dopravne-modelovanie/dopravny-model-sr/dopravne-prieskumy/prieskum-mobility>

21 Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/mzmv.html>

22 Nationale Verkehrsumfrage für «Österreich unterwegs» 2013/2014 https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:fbe20298-a4cf-46d9-bbee-01ad771a7fda/oeu_2013-2014_Ergebnisbericht.pdf

23 Norwegische Verkehrsumfrage 2019 <http://nsddata.nsd.uib.no/webview/pdf?mode=ddiToPDF&executepdf=true&study=http://nsddata.nsd.uib.no/obj/fStudy/NSD2163&language=en>

24 Isfort, 17° Bericht zur Mobilität der italienischen Bevölkerung, 2020 <https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf>

25 Ministerium für den ökologischen Wandel, Umfrage zur Mobilität der Personen 2019 <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

26 Nationale Mobilitätsstrategie MoDu 2.0 <https://transports.public.lu/dam-assets/publications/contexte/strategie/modu2-de-brochure.pdf>

Komponente in einer zusammenhängenden Verkehrs- und Mobilitätspolitik ist. Eine nationale Radfahrkultur zu entwickeln erfordert starke politische Unterstützung auf allen Ebenen. Laut jüngsten Untersuchungen zu nationalen Radfahrkonzepten und -plänen durch die ECF sowie laufender Aktualisierung dieser Daten durch aktive Mitglieder der Partnerschaft von THE PEP hatten 16 Länder nationale Radfahrpläne oder ähnliche Grundsatzpapiere angenommen: Belgien (die Regionen Flandern, Wallonien und Brüsseler Hauptstadtregion jeweils mit eigenem Plan), Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Irland, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden, Schweiz, Slowakei, Tschechien, Ungarn und das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland (England, Nordirland, Schottland und Wales jeweils mit eigenem Plan). Italien, Malta, die Russische Föderation, Slowenien und Spanien entwickeln derzeit solche Pläne.

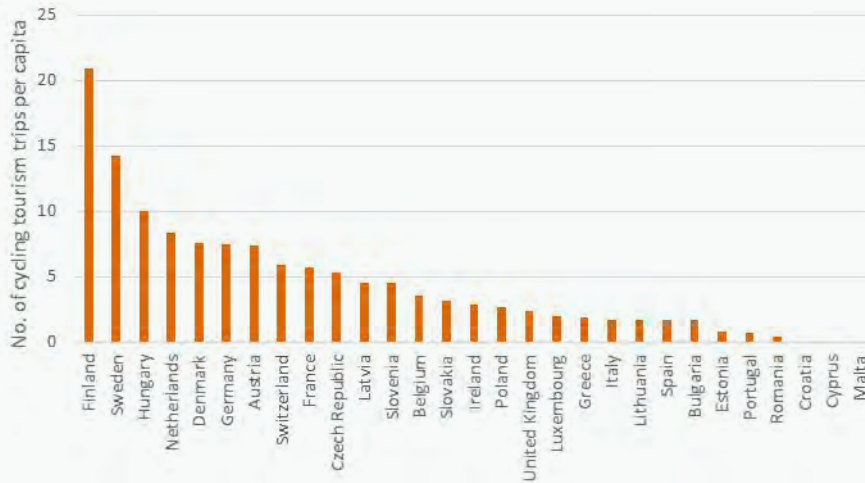
- 16.** Laut Statistik der Europäischen Kommission bevorzugt ein größerer Bevölkerungsanteil das Rad als Verkehrsmittel in Ländern, die über einen nationalen Radfahrplan verfügen.²⁷

²⁷ https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/S2017_82_2_422A_422B

Schautafel 1 Status des Radfahrens

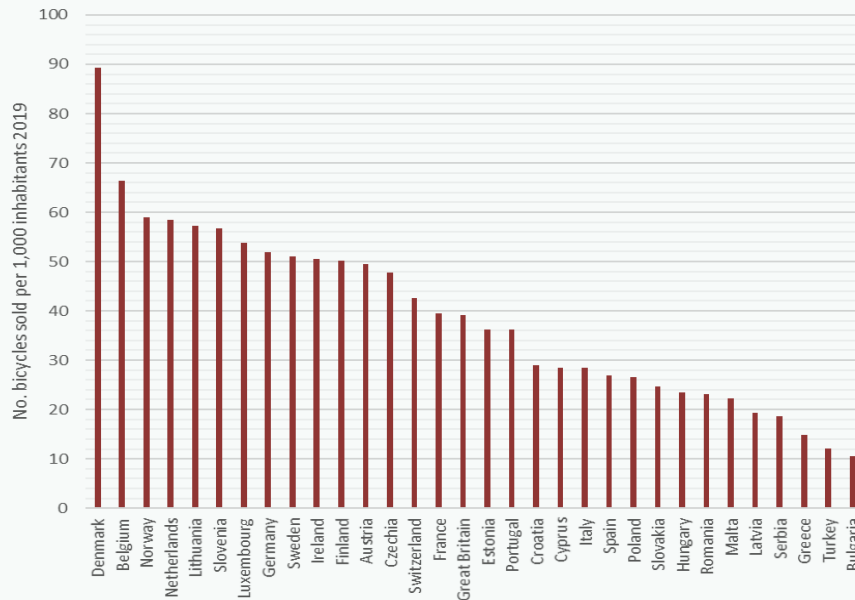
Radtourismus ist eine lukrative Branche, die gerade Randzonen ein signifikantes Entwicklungspotenzial für neuen Tourismus bietet. In der Europäischen Union legen Radtouristen jedes Jahr über 2,2 Mio. km zurück und sind mit 20 Mio. Übernachtungen ein wichtiger Faktor für die regionale wirtschaftliche Entwicklung.

Abbildung I
Radtourismus – Anzahl Strecken pro Kopf



Quelle: European Cyclists' Federation, *Cycling Barometer 2013* und Schweizer Bundesamt für Strassen ASTRA „Velofahren in der Schweiz 2014“, in *Materialien Langsamverkehr*, Bd. 132 (2015).

Abbildung II
Radverkaufszahlen 2019



Quelle: Für die Europäische Union: Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI), *2020 European bicycle industry and market profile*, 2020 Ausgabe einschließlich Türkei, alle übrigen Zahlen stammen direkt von den Mitgliedstaaten im Rahmen der Partnerschaft zur Förderung des Radfahrens: für Serbien Cycling Association of Serbia, für die Schweiz Vélosuisse (Swiss Association of Bicycle Suppliers), für Norwegen Organisation der Fahrradläden, Bevölkerungszahlen für die EU 28 und Schweiz, Serbien, Norwegen, Türkei von EUSTAT;

III. Vorteile des Radfahrens

- 17.** Dieses Kapitel handelt von den Vorteilen regelmäßigen Radfahrens in Bezug auf Verkehr, Umwelt und Gesundheit, Wirtschaft und Arbeitsmarkt. Der Nutzen wird mit Instrumenten berechnet, die dem neuesten wissenschaftlichen Stand entsprechen (z. B. für Gehen und Radfahren mit dem Bewertungsinstrument HEAT (Health Economic Assessment Tool) der WHO/Europa²⁸), und wird aus Studien unter der Annahme hergeleitet, dass das Ziel einer Verdoppelung des Radfahrens für die gesamte Region erreicht wird. Hinweise zu den Zielen von THE PEP liegen bei.
- 18.** Radfahren trägt zur Verwirklichung der Agenda 2030 und dem Erreichen der Ziele für nachhaltige Entwicklung bei.²⁹ Von besonderer Bedeutung sind hierfür Ziel 1 (Armut in all ihren Formen und überall beenden), Ziel 2 (Den Hunger beenden, Ernährungssicherheit und eine bessere Ernährung erreichen und eine nachhaltige Landwirtschaft fördern), Ziel 3 (Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern), Ziel 5 (Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen), Ziel 7 (Zugang zu bezahlbarer, verläSSLicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern), Ziel 8 (Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern), Ziel 9 (Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen), 11 (Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten), Ziel 12 (Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen), Ziel 13 (Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen) und Ziel 17 (Umsetzungsmittel stärken und die Globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung mit neuem Leben erfüllen).³⁰ Gehen und Radfahren sind praktikable Mobilitätsoptionen für wichtige Strecken – insbesondere kurze und mittellange Strecken – selbst bei Unterbrechungen des Verkehrssystems durch Ereignisse wie eine Pandemie.
- 19.** In vielen Ländern der paneuropäischen Region werden Statistiken über die Radkilometerleistung geführt³¹ und für die Länder, in denen dies nicht der Fall ist, konnte die Partnerschaft mit Unterstützung von Fachleuten den Nutzen des Radfahrens errechnen.³²

28 www.heatwalkingcycling.org/#homepage

29 <https://sustainabledevelopment.un.org/?menu=1300>

30 <https://ecf.com/groups/cycling-delivers-global-goals>

31 Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Irland, Italien, Niederlande, Österreich, Schweden, Schweiz, Slowakei, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland, Zypern.

32 Ohne Kanada und Vereinigte Staaten von Amerika.

A. Beitrag zu nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung und Schaffung von Arbeitsplätzen

20. Eine Verdoppelung des Radfahrens in der Region würde zusätzliche Arbeitsplätze schaffen und den Umsatz im Fahrradhandel erhöhen. Radfahren kann auch die Wirtschaft in ländlichen Bereichen und ortsnah unterstützen (Schautafel 2).

Schautafel 2

Radfahren trägt zu nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung und zur Schaffung von Arbeitsplätzen bei

Radfahren schafft Arbeitsplätze! Ungefähr 750 000 Arbeitsplätze sind in der paneuropäischen Region mit Radfahren verknüpft und diese Zahl hat sich in den vergangenen Jahren noch erhöht.³³ Zu den einschlägigen Wirtschaftszweigen gehören: Bau/Erhaltung von Radwegenetz, Rennradbranche, radrelatierte Forschung, Fahrradreparatur, Fahrradverleih und Radkurierdienste. Berechnungen auf Grundlage des Berichts *Cycling Works: Jobs and Job-Creation in the Cycling Economy (Radfahren funktioniert: Arbeitsplätze und ihre Schaffung in der Radwirtschaft)*³⁴ deuten darauf hin, dass eine Verdoppelung des Radfahranteils am Verkehrsaufkommen in der Europäischen Union (2014 bei 8 Prozent) zusätzliche 400 000 Arbeitsplätze und ein Umsatzplus von 3,5 Mrd. € im Fahrradhandel bedeuten würde.

Radfahren unterstützt die Wirtschaft auf dem Lande und vor Ort. Der Studie zufolge geben Personen, die mit dem Rad unterwegs sind, drei- bis viermal so viel Geld an den von ihnen aufgesuchten Orten aus als solche, die mit dem Auto reisen³⁵, denn die täglich mit dem Rad zurückgelegten Strecken sind kürzer, so dass örtliche Geschäfte den Einkaufszentren außerhalb der Städte und Stadtzentren vorgezogen werden. Somit unterstützt Radfahren das örtliche Angebot und eine sorgsam ausgeklügelte Mischung aus Wohnvierteln und begleitender Infrastruktur als Grundlage einer nachhaltigen Lebensweise.

B. Unterstützung nachhaltiger Mobilität

21. Radfahren ist eine sehr platzsparende Verkehrsart und für Strecken bis zu fünf Kilometern auch die schnellste und effizienteste Fortbewegungsart. Eine Verdoppelung des Radverkehrs in der Region würde die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Flächen vergrößern und zugleich Staus verhindern, was einen indirekten wirtschaftlichen Nutzen von 4,9 Mrd. € bedeuten könnte (Schautafel 3).

33 <https://thepep.unece.org/node/86>

34 <https://ecf.com/groups/cycling-works-jobs-and-job-creation-cycling-economy>

35 https://www.cyclinguk.org/sites/default/files/document/migrated/campaign/0902_ctc_newvision_final-low-res.pdf

Schautafel 3

Radfahren unterstützt nachhaltige Mobilität

Europäische Städte werden durch eine zunehmende Verstädterung sowie durch Bevölkerungszuwachs und begrenzte öffentliche Flächen herausgefordert. Die Struktur der Städte ermöglicht nur selten die Bebauung weiterer Bereiche für den motorisierten Verkehr und die aktuelle Infrastruktur ist schon oft am Rande der Kapazität.

Im Oktober 2018 wurde während einer inoffiziellen Zusammenkunft der Europäischen Union für Umwelt- und Verkehrsministerinnen und -minister die Grazer Erklärung unterstützt,³⁶ durch welche die Europäische Kommission aufgefordert wird, bis 2021 eine umfassende Strategie für nachhaltige, saubere, sichere, bezahlbare und inklusive Mobilität in Europa zu entwickeln und durch geeignete Maßnahmenbündel zu verwirklichen sowie den Pfad dorthin vorzuzeichnen. In der Grazer Erklärung wurde eine Bilanz gezogen zur Erklärung zum Radfahren als klimafreundliche Verkehrsart, die im Oktober 2015 angenommen wurde.³⁷ Radfahren ist eine der flächenschonendsten Verkehrsarten. Ein abgestelltes Auto benötigt achtmal und ein fahrendes Auto 28-mal so viel Platz wie ein Fahrrad.³⁸ Nach Jahrzehnten der autogerechten Planung von Städten wie Berlin ist die für Autos reservierte Fläche 19-mal größer als die für Fahrräder.³⁹ Eine Verdoppelung des Radfahrens wird einen größeren Anteil der öffentlichen Flächen wieder für die Menschen zugänglich machen.

Ein substanzieller Anteil der täglichen Fahrten mit dem Auto könnte vom Rad übernommen werden, da mehr als 50 Prozent all dieser Strecken kürzer als fünf Kilometer sind.⁴⁰ Mit der richtigen Infrastruktur ist Radfahren die schnellste und effizienteste Fortbewegungsart bei Kurzstrecken, denn mit dem Rad wird in der Regel auf dem direkten Weg die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit erzielt. Gut 131 Mrd. Personenkilometer werden jährlich in der paneuropäischen Region mit dem Rad zurückgelegt, was ungefähr 42 Mrd. mit dem Auto zurückgelegten Kilometern entspricht, so dass eine Verdoppelung des Radfahrens die Zahl der eingesparten Kilometer ebenfalls verdoppeln würde. Diese Annahme beruht auf den aktuellen Daten: Der Durchschnitt der analysierten Anteile liegt in der paneuropäischen Region bei 144 Kilometern pro Jahr. Allerdings gilt es anzumerken, dass Radfahren nicht nur Fahrten mit dem Auto (32 Prozent), sondern auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln (42 Prozent) sowie 26 Prozent der gegangenen Strecken ersetzt. Elektrofahrräder treten vorzugsweise bei Abständen von bis zu zehn Kilometern in Konkurrenz zu den Autos⁴¹ und elektrische Lastenräder sind da effizient, wo Autoverkehr eingeschränkt oder verboten ist. Im Vergleich zum Gehen steigt der Einzugsbereich durch Radfahren zu oder von Haltestellen von zwei auf sechs Kilometer bei gleichbleibendem Energieaufwand.⁴²

36 www.eu2018.at/latest-news/news/10-30-Graz-Declaration.html.

37 www.eu2015lu.eu/en/actualites/communiqués/2015/10/07-info-transport-declaration-velo/07-Info-Transport-Declaration-of-Luxembourg-on-Cycling-as-a-climate-friendly-Transport-Mode---2015-10-06.pdf

38 <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts>.

39 www.clevere-staedte.de/files/tao/img/blog-news/dokumente/2014-08-05_Flaechen-Gerechtigkeits-Report.pdf.

40 www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sources-methodes/enquete-nomenclature/1543/139/enquete-nationale-transport-deplacements-entd-2008.html; and information received from the German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (2016).

41 www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_electric_bikes_get_things_rolling.pdf.

42 Hermann Knoflacher, *Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung: Verkehrsplanung* (Wien, Verlag Böhlau, 2017).

Die Raumeffizienz des Rades hilft Staus zu vermeiden und macht es möglich, vorher vom motorisierten Verkehr dominierte Bereiche in Freizeitflächen umzuwandeln, die hohe Lebensqualität vermitteln. Radfahren erfolgt unabhängig von Fahrplänen und extern zugeführter Energie. Wenn Staus durch eine Verdoppelung des Radfahrens abgebaut werden, bedeutet dies einen indirekten ökonomischen Gewinn von 4,9 Mrd. €.⁴³

Wenn Autofahren durch Radfahren ersetzt wird, sinkt die Kostenbelastung der Kommunen durch den Bau und den Unterhalt von Straßen. Auf der Grundlage von Daten der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (OECD) zu Investitionen in Bau⁴⁴ und Unterhalt von Infrastruktur⁴⁵ zeigen Berechnungen von Fachleuten, dass eine Verdoppelung des jetzigen Niveaus des Radfahrens in den Ländern, die in der Schätzung enthalten sind, 0,7 Mrd. € an Investitionen in den Straßenbau und 0,4 Mrd. € an Kosten für Straßenunterhalt einsparen würden.

Nach dem Gehen ist Radfahren die günstigste Art sich fortzubewegen. Weil Fahrräder bezahlbarer sind als Autos, können sich mehr Menschen ein Fahrrad leisten, das somit auch demokratischer ist. Radfahren erbringt also direkt gesellschaftlichen Nutzen, es demokratisiert die Mobilität, erhöht die Autonomie und trägt zum Erreichen des Ziels 10 für nachhaltige Entwicklung bei (Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern).

C. Verringerte Emissionen und Energiespareffekte

22. Der Verkehrssektor ist einer der wichtigsten Verursacher von Treibhausgasen und der einzige Sektor, in dem die Emissionen seit 1990 zugenommen haben. Wenn Personenkilometer vom Auto auf das Rad verlagert werden, trägt dies direkt zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs sowie der Emission von Treibhausgasen, Schadstoffen und Lärm bei. Eine Verdoppelung des Radfahrens in der Region würde folgenden indirekten wirtschaftlichen Nutzen bedeuten:

- a) Verringerung der Treibhausgasemissionen um 8 Mio. Tonnen CO₂ und Ersparnis von 1,1 Mrd. € jährlich
- b) Verringerung der Luftverschmutzung und Lärmbelastung sowie Ersparnis von bis zu 0,8 Mrd. € jährlich
- c) Ersparnis von bis zu 2,6 Mrd. € jährlich an Ausgaben für Treibstoff (Schautafel 4).

⁴³ Auf der Grundlage des WebTAG-Preises für Staus im Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland (www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag). Siehe auch European Climate Foundation, Annual Report 2016: Embracing Tipping Points (2016).

⁴⁴ <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm>.

⁴⁵ <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-maintenance.htm>.

Schautafel 4

Radfahren verringert Emissionen und spart Energiekosten

Das Pariser Übereinkommen zum Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen bietet einen vorwärts gewandten Weg zur Begrenzung des Temperaturanstiegs auf unter 2 °C (oder sogar 1,5 ° als ehrgeizigeres Ziel). Das erstgenannte Ziel macht eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 80 bis 95 Prozent bis 2050 erforderlich.⁴⁶ Die EU geht noch einen Schritt weiter, indem sie sich zur Klimaneutralität bis 2050 verpflichtet⁴⁷. Wenn Personenkilometer vom Auto verlagert werden, verringert sich auch der Treibstoffverbrauch und die Emission von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm. Gemäß ECF stoßen PKW rund 271 Gramm CO₂e pro km aus.⁴⁸ Eine Verdoppelung der aktuellen Radfahrquote würde die Emission von Treibhausgasen um 8 Mio. Tonnen CO₂ verringern und 1,1 Mrd. € an indirektem wirtschaftlichen Nutzen im Jahr erbringen.⁴⁹

Luftschadstoffe wie Stickoxide (NOx) und Feinstaub (PM) werden in erheblichem Umfang durch den motorisierten Verkehr freigesetzt. NOx wird hauptsächlich von Dieselfahrzeugen ausgestoßen und übersteigt schon in mehreren Städten das gesundheitsverträgliche Niveau. Als Konsequenz daraus steigt die Zahl der Zonen mit Einschränkungen in Bezug auf Emissionen. Außerdem schätzt die WHO, dass fast 83 Prozent der Stadtbevölkerung, für die PM-Daten vorliegen, Konzentrationen von Feinstaub mit einem Durchmesser von unter 10 µm (PM10) ausgesetzt sind, was oberhalb der Belastungsgrenze laut WHO-Luftgütelinien ist.⁵⁰ Radfahren verursacht keine Emissionen von NOx oder PM und verbessert die Luftqualität signifikant dort, wo das am meisten erforderlich ist: in den Städten.

Der indirekte wirtschaftliche Nutzen durch die Verringerung der Luftverschmutzung infolge einer Verdoppelung des Radfahrens würde sich auf 0,4 Mrd. € pro Jahr belaufen. Wenn bekannt ist, dass die Fahrzeugflotte zu 41 Prozent mit Dieselmotoren und zu 54 Prozent mit Benzinmotoren betrieben wird⁵¹ und der Anteil der Fahrzeuge, welche die Emissionsnormen einhalten,⁵² ebenfalls bekannt ist, lassen sich die Kosten der Luftverschmutzung mit Hilfe des *Handbuchs für die externen Kosten des Verkehrs* abschätzen.⁵³

Der indirekte Nutzen einer verringerten Lärmbelastung durch eine Verdoppelung des Radfahrens würde 0,4 Mrd. € im Jahr betragen. Die Europäische Umweltagentur hält fest, dass Straßenverkehr die vorherrschende Quelle von Umgebungslärm ist und dass nach Schätzungen 125 Mio. Menschen in der Europäischen Union von Lärmpegeln betroffen sind, die 55 Dezibel (dB) übersteigen (Niveau an Tag-Abend-Nacht).⁵⁴ Da Radfahren geräuscharm ist, würde ein höherer Anteil – besonders in Städten, wo die Bevölkerungsdichte hoch ist und die Abstände und Wege im Wohnumfeld kurz sind – die Lärmbelastung verringern und die Lebensqualität erhöhen.

46 www.roadmap2050.eu/attachments/files/Volume1_fullreport_PressPack.pdf. Siehe auch Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen, *Nationale Daten zum Stand der Treibhausgasemissionen im Zeitraum 1990–2013* (FCCC/SBI/2015/21).

47 https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en

48 <https://ecf.com/groups/cycle-more-often-2-cool-down-planet-quantifying-co2-savings-cycling>.

49 Economic Commission for Europe, ForFITS Model: Assessing Future CO₂ Emissions (n.d.), verfügbar unter www.unece.org/trans/theme_forfits.html; *Ibid.*, Development and implementation of a monitoring and assessment tool for CO₂ emissions in inland transport to facilitate climate change mitigation, inoffizielles Dokument Nr. 2, 37. Tagung des Binnenverkehrsausschusses (Genf, 10–13 Oktober 2017) und Michael Replogle und Lew Fulton, "A Global High Shift Scenario: Impacts and Potential for More Public Transport, Walking, and Cycling with Lower Car Use", in *International Journal of Sustainable Transportation*, vol. 8 (2014). Eine aktualisierte Studie des Instituts für Verkehrs- und Entwicklungspolitik und der University of California–Davis ist verfügbar unter www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/11/A-Global-High-Shift-Cycling-Scenario_Nov-2015.pdf.

50 www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/publications/2013/health-effects-of-particulate-matter.-policy-implications-for-countries-in-eastern-europe,-caucasus-and-central-asia-2013.

51 www.acea.be/statistics/article/vehicles-in-use-europe-2017.

52 www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/proportion-of-vehicle-fleet-meeting/proportion-of-vehicle-fleet-meeting-1.

53 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/handbook_on_external_costs_of_transport_2014_0.pdf.

54 www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014.

Abgesehen von Elektrofahrrädern, die mit fossil erzeugtem Strom geladen werden, verbrauchen Fahrräder keine fossilen Treibstoffe. Der indirekte wirtschaftliche Nutzen durch Einsparung von Treibstoff durch eine Verdoppelung des Radfahrens belief sich auf 2,6 Mrd. € im Jahr. Das Ersetzen von Personenkilometer mit dem Auto verringert den Treibstoffverbrauch. Für die Berechnung des Nutzens wurden Treibstoffkosten von 0,08 € pro Kilometer und ein Preis von 1,32 € je Liter (Durchschnitt für Diesel und Benzin laut Eurostat, 2014) sowie ein durchschnittlicher Verbrauch von 6,1 Litern pro 100 Kilometern (ECE) angenommen. Radfahren trägt so zur Dekarbonisierung der Wirtschaft bei.

D. Eine gesündere und sicherere Gesellschaft

- 23.** Radfahren reduziert körperliche Inaktivität und sitzende Lebensweise und könnte mit diesem Gesundheitseffekt Kosten in Höhe von geschätzten 54 Mrd. \$ direkt in der Gesundheitsversorgung und weitere 14 Mrd. \$ an Produktivitätseinbußen einsparen. Eine Verdoppelung des aktuellen Radfahraufkommens würde Fehlzeiten am Arbeitsplatz verringern und damit einen indirekten wirtschaftlichen Nutzen in Höhe von 7 Mrd. € im Jahr mit sich bringen. Das würde 30 000 Todesfälle vermeiden helfen und 78 Mrd. € an indirektem wirtschaftlichen Nutzen bedeuten (Schautafel 5). Während der Pandemie erwies sich Radfahren als wirksame Methode zur Unterstützung der physischen Distanzierung, als Mittel zum Erreichen der mindestens erforderlichen täglichen Bewegung und auch als wirksame Verkehrsart für wesentliche Strecken. In einer Situation, in der die Menschen versuchen, die zurückgelegten Strecken zu verkürzen, sind Gehen und Radfahren das Verkehrsmittel der Wahl.

Schautafel 5

Radfahren trägt zu einer gesünderen und sichereren Gesellschaft bei

Körperliche Aktivität bringt vielfachen gesundheitlichen, gesellschaftlichen, ökologischen, kulturellen und ökonomischen Nutzen für Einzelpersonen, Gemeinschaften und Nationen mit sich. Regelmäßige körperliche Betätigung ist ein weithin anerkannter Faktor in der Prävention der wichtigsten nichtübertragbaren Krankheiten, hierunter Herzkrankheit, Schlaganfall, Diabetes Typ II sowie Brust- und Darmkrebs. Sie hilft auch gegen wichtige Risikofaktoren für nichtübertragbare Krankheiten wie Bluthochdruck und Adipositas und ist mit psychischer Gesundheit, späterem Einsetzen von Demenzerkrankungen und höherer Lebensqualität sowie größerem Wohlbefinden verknüpft.

Der WHO zufolge ist das Ausmaß unzureichender körperlicher Aktivität weltweit hoch: 27,5 Prozent der Erwachsenen und 81 Prozent der Jugendlichen erreichen nicht die globalen Mindestempfehlungen für körperliche Aktivität (150 bis 300 Minuten moderate aerobe körperliche Aktivität oder 75 bis 150 Minuten intensive aerobe körperliche Aktivität pro Woche bei Erwachsenen und wenigstens 60 Minuten moderate bis intensive körperliche Aktivität täglich bei Kindern und Jugendlichen im Alter von 5 bis 17 Jahren)⁵⁵.

55 <https://www.who.int/publications/i/item/9789240015128>

Die globalen Kosten der körperlichen Inaktivität schlugen 2013 nach Schätzungen direkt mit 54 Mrd. \$ in der Gesundheitsversorgung zu Buche und weitere 14 Mrd. \$ gingen auf das Konto der Produktivitätsverluste.⁵⁶

Radfahren verringert körperliche Inaktivität signifikant. Regelmäßiges Radfahren zur Arbeit senkte nach einigen Untersuchungen die Mortalität um rund 10 Prozent.⁵⁷ Zwar sollten bei der aktiven Fortbewegung auch Gesundheitsrisiken wie erhöhte Gefahren durch Straßenverkehrsunfälle und das Ausmaß an eingatmeter verschmutzter Luft berücksichtigt werden, doch überwiegen die gesundheitlichen Vorteile gegenüber den damit verbundenen Risiken oder Kosten in einem mittleren Verhältnis von 9 zu 1.⁵⁸

Verringerte Fehlzeiten am Arbeitsplatz, die sich aus einer Verdoppelung der aktuellen Nutzung des Fahrrads ergeben, bedeuten einen indirekten wirtschaftlichen Nutzen in Höhe von 7 Mrd. € pro Jahr.⁵⁹ Ein hoher Anteil des Radfahrens an den täglich zurückgelegten Strecken wirkt sich signifikant auf die psychische und physische Gesundheit der Menschen aus, führt zu einer Absenkung von Krankmeldungen, Gesundheitskosten für öffentliche und private Versicherungen und Arbeitskraftverlusten.

Eine Verdoppelung des aktuellen Niveaus des Radfahrens würde 30 000 vorzeitige Sterbefälle verhindern (in erster Linie durch erhöhte körperliche Aktivität) und einen indirekten jährlichen wirtschaftlichen Nutzen von 78 Mrd. € bedeuten.⁶⁰

Damit Radfahren allerdings seinen vollen gesundheitlichen Nutzen entfalten kann, müssen Sicherheitsprobleme unbedingt gelöst werden. Eine Infrastruktur und eine Straßengestaltung für das Radfahren, durch welche die Fahrgeschwindigkeit reduziert wird, ermutigt zum Radfahren und verringert die Anzahl und Schwere der Zusammenstöße zwischen Autos und Personen, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind.

Wenn Daten der OECD zu tödlichen Autounfällen,⁶¹ Schätzungen der Europäischen Union zu Verletzungen⁶² und Unfallkosten laut HEAT zugrunde gelegt werden, lässt sich der indirekte wirtschaftliche Nutzen durch das Vermeiden von Autounfällen (Rückgang der Todesfälle und schweren oder leichten Verletzungen) auf Grund einer Verdoppelung des derzeitigen Niveaus des Radfahrens mit 3,0 Mrd. € im Jahr veranschlagen. Einer deutschen Kosten-Nutzen-Analyse zufolge⁶³ lässt sich der indirekte ökonomische Gewinn durch das Vermeiden von Materialschäden aus Autounfällen nach einer Verdoppelung des aktuellen Radfahrniveaus auf 4,9 Mrd. € im Jahr beziffern.

56 <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/272722/9789241514187-eng.pdf>.

57 <https://ijbnpa.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12966-014-0132-x>.

58 Natalie Mueller et al., "Health impact assessment of active transportation: A systematic review", in *Preventive Medicine*, vol. 76 (2015), pp. 103–114.

59 Berechnung nach HEAT für die in die Schätzung aufgenommenen Länder.

60 Berechnung nach HEAT.

61 <https://data.oecd.org/transport/road-accidents.htm>.

62 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/map-viewer/.

63 Wolfgang Röhling and Tanja Schäfer, *Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen – Schlussbericht* (Denzlingen, Deutschland, Transport Consulting International, 2008).

E. Inklusive, sichere, lebenswerte und widerstandsfähige Räume

24. Mit dem Rad lassen sich im Vergleich zum Auto genauso viele Menschen bei weitaus geringerem Flächenverbrauch transportieren (Schautafel 6). Investitionen in das Radwegenetz verringern die Flächenversiegelung (Bodenbedeckung mit undurchdringlichem Material) und sind kostengünstiger. Eine fahrradfreundliche Umgestaltung der Verkehrsflächen schafft wertvolle öffentliche Flächen und verbessert die Lebensqualität der gesamten Bevölkerung. Fahrradfreundliche Straßengestaltung und gemeinsam genutzte Flächen lassen sich leichter an geänderte Bedingungen anpassen (was sich während der Pandemie gezeigt hat).

Schautafel 6

Radfahren trägt zur Schaffung inklusiver, sicherer, lebenswerte und widerstandsfähiger Räume bei

Raum und Boden sind knappe Ressourcen. Daher ist eine Minimierung von Flächenversiegelung (Bodenabdeckung) und Bodenverbrauch für die Verkehrsinfrastruktur eine ökonomische und ökologische Notwendigkeit. Große Teile Europas sind durch Verkehrsinfrastruktur und Zersiedelung zerstückelt. Gerade in städtischen Gebieten werden immer weitere Flächen durch Wohnungs- und Straßenbau versiegelt. Zu den Vorzügen der Radwege im Vergleich zu Straßen gehören, dass sie weniger Fläche versiegeln und Land zerteilen sowie weniger kosten. Eine fahrradfreundliche Umgestaltung von Verkehrsflächen etwa in Grünzonen und öffentliche Gärten schafft wertvolle öffentliche Räume sowie lebenswerte Bereiche und erhöht damit die Lebensqualität für alle.

Abbildung IV zeigt, dass Räder gerade in Städten die gleiche Anzahl Menschen transportieren können wie PKW, dafür jedoch weit weniger Platz benötigen. In vielen Innenstadtbereichen belegen Autos wertvolle öffentliche Flächen, was sich durch eine Verdoppelung des Radfahrens vermeiden ließe. Radfahren nutzt auch der integrierten Verkehrs- und Stadtplanung, welche die Wahrnehmung der Qualität von Umwelt und Gesellschaft eines Bereichs durch Wohnbevölkerung, Personal, Kundschaft und Besuchende berücksichtigen sollte.

Die Qualität eines Viertels wird stark von dem Zustand der öffentlichen Bereiche einschließlich Straßen und Parks beeinflusst, in denen die Menschen auf natürliche Weise miteinander und in ihren Gruppen interagieren, und daher letztlich von Politik und Raumplanung bestimmt.

Ein integrierter Ansatz von Verkehrs- und Stadtplanung konzentriert sich auf Mischnutzung, durch die Abstände verkürzt und Gehen und Radfahren gefördert werden. Eine gute Kombination aus Verdichtung und Mischung in der Flächennutzung kann zu einem signifikanten Anstieg des Radfahrens beitragen.

Abbildung III

Flächenverbrauch (pro Person) im Vergleich für Autos, Busse, Straßenbahn, Stadtbahn, Rad- und Fußverkehr



Quelle: Martin Randelhoff (Zukunft Mobilität), „Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person)“, 2014.

F. Gesamtnutzen

25. Der Gesamtnutzen beträgt mehr als 130 Mrd. € jährlich und würde auf 260 Mrd. € anwachsen, wenn sich das Niveau des Radfahrens in der Region verdoppeln ließe. Der Gesamtnutzen ist eigentlich sogar noch höher, da sich einige wichtige Vorzüge wie Ästhetik, Gerechtigkeit und Gleichheit nicht monetär quantifizieren lassen.

IV. Empfehlungen

26. Die folgenden Empfehlungen enthalten mögliche Maßnahmen zum Fördern des Radfahrens. Jedes Land kann solche Maßnahmen auswählen, die am besten passen zu den eigenen Bedürfnissen und Gegebenheiten der Administration (die Zuständigkeit fürs Radfahren kann ggf. auf verschiedenen staatlichen Ebenen national, regional oder lokal angesiedelt sein), zu den geografischen Verhältnissen (einschließlich Klima) und zu weiteren länderspezifischen Faktoren. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Empfehlungen zu Punkt 11 gelten, die Orientierungshilfen zu geeigneten Maßnahmen für eine erhöhte Widerstandsfähigkeit des Verkehrssystems während einer Pandemie oder anderen Krisensituation enthalten.
27. Eine detailliertere Beschreibung der Empfehlungen samt einer Liste der bewährten Praktiken wird im Instrumentarium für Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens enthalten sein, die dem Plan angefügt wird.

1. Entwicklung und Umsetzung eines nationalen Radfahrkonzepts, das durch einen nationalen Radfahrplan unterstützt wird

28. In einigen Ländern der paneuropäischen Region wird Radfahren nicht als gleichberechtigtes Fortbewegungsmittel angesehen und ist weder vollständig in die nationalen Konzepte für Verkehr, Gesundheit und Umwelt integriert noch Bestandteil des Stadtplanungsstudiums.
29. Ein systematischer, national verabschiedeter Plan würde helfen, Bemühungen der nationalen und lokalen Beteiligten um eine Förderung des Radfahrens zu harmonisieren, um die oben genannten Themen aufgreifen zu können. Nationale Radfahrpläne sind wichtige Grundsatzdokumente, die einen Rahmen für eine Ausweitung des Radfahrens auf verschiedenen Politikfeldern abgeben und die Bemühungen der Behörden auf regionaler und lokaler Ebene unterstützen.
30. Die folgenden Maßnahmen haben sich für die Verwirklichung nationaler Radfahrpläne als wirksam erwiesen: Schulungen (Kapazitätsaufbau) für wichtige Beteiligte, Vernetzung der Beteiligten und Ernennung einer nationalen Ansprechperson für das Radfahren, welche die Förderung des Radfahrens anleiten kann.

Empfehlung 1.1: Entwicklung (bzw. Aktualisierung) und Umsetzung eines nationalen Radfahrplans

31. Ein nationaler Radfahrplan bietet einen Rahmen zur Förderung des Radfahrens auf nationaler Ebene. Der Plan und seine Zielsetzungen und Empfehlungen

sollte den Merkmalen des Landes entsprechen und Konzepte und Strategien für das Radfahren enthalten. Nationale Behörden sollten die Umsetzung des Plans koordinieren, beobachten und aktualisieren und dafür Sorge tragen, dass alle maßgeblichen Beteiligten auf regionaler und lokaler Ebene einbezogen werden.

Empfehlung 1.2: Bildung schlagkräftiger Arbeitsgruppen und Ernennung einer nationalen Ansprechperson für das Radfahren

32. Kontakte und regelmäßiger Ideenaustausch der Beteiligten auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene sowie zwischen Verkehrs-, Gesundheits- und Umweltsektor sollten gepflegt werden, damit sich das Verständnis für die Bedürfnisse und Anforderungen für das Radfahren verbessert.
33. Die Länder sollten eine nationale Ansprechperson für das Radfahren benennen (zu Beginn der Förderungstradition) oder ein nationales Kompetenzzentrum für das Radfahren schaffen (nach längerer Förderung). Die Ansprechperson bzw. das Kompetenzzentrum sollten im Idealfall durch alle einschlägigen Ministerien unterstützt werden und einen klaren Auftrag sowie ein klares Profil besitzen oder eine klare Aufgabenbeschreibung. Ansprechperson und Leitung des Kompetenzzentrums sollten 100 Prozent ihrer Arbeitszeit Radfahrthemen widmen, fachlich kompetent sein, zur aufsuchenden Arbeit mit einer Vielzahl von Beteiligten befähigt sein, koordinierend und emanzipatorisch auftreten, engagiert sein und mit Enthusiasmus für das Radfahren eintreten und selbst regelmäßig mit dem Rad fahren.

Empfehlung 1.3: Schaffung eines nationalen Wissenszentrums bzw. einer „Fahrradakademie“ zur Schulung und Weiterqualifizierung von Fachleuten

34. Unterricht, Schulung und Bewusstseinsbildung sind die wichtigsten Methoden des Wissenstransfers und der Weiterverbreitung radfahrfreundlicher Lösungsansätze. „Fahrradakademien“ – Foren für den Wissensaustausch können die erforderliche Schulung der Fachleute und die Ausweitung ihrer Fähigkeiten erbringen. Sie können an vorhandene Einrichtungen der Forschung, Lehre und Information (von Bedeutung für das Radfahren), Interessengruppen, nichtstaatliche Organisationen, Radfahrgruppen und internationale und lokale Vereine von Fachleuten angebunden werden. Zur Erleichterung von Wissensaustausch und Zusammenarbeit zwischen Mitgliedstaaten der paneuropäischen Kooperation und ihren maßgeblichen Einrichtungen sollten letztere gestärkt werden, etwa durch den Aufbau eines Kompetenzzentrums auf paneuropäischer Ebene.

2. Regelwerk zur Förderung des Radfahrens verbessern

- 35. Mehrere Länder haben Normen und Regeln den Bedürfnissen des Radfahrens angepasst und andere Länder können aus diesen Erfahrungen Nutzen ziehen.
- 36. Trotz unterschiedlicher Regelwerke können die nationalen Behörden bewährte Praktiken anderer Länder übernehmen: Schritte zur Verbesserung der Sicherheit im Rad- und Fußverkehr (z. B. Verkehrsregeln, Verkehrszeichen und Verkehrslichter) sollten regelmäßig erstellt und für eine Nutzung in anderen Ländern ausgewertet werden. Die Festlegung gemeinsamer Standards für Lastkraftwagen (LKW) kann blinde Winkel eliminieren und die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöhen.
- 37. Die Verbesserung der Regelwerke kann eine reibungslose Koexistenz aller Verkehrsarten erleichtern. Das erhöht die Sicherheit, verschafft allen Beteiligten Klarheit und würdigt Radfahren als attraktive Verkehrsart.
- 38. Andere Fahrradtypen wie Lastenräder, Dreiräder, Handräder und elektrisch unterstützte Räder eröffnen einem neuen Publikum einen breiten Fächer an Möglichkeiten, müssen sich mit anderen die vorhandene Infrastruktur teilen und sind oft weder reguliert noch standardisiert. Sie sollten wirksam genutzt und ihr Potenzial ausgeschöpft werden, damit der Anteil des Radfahrens, Gehens und öffentlichen Personenverkehrs insgesamt erhöht wird, sollten aber nicht Sicherheit oder Annehmlichkeit für andere vulnerable Gruppe beeinträchtigen.

Empfehlung 2.1: Überlegungen zur Einbindung fahrradfreundlicher Regelungen in Verkehrsgesetze und Leitlinien

- 39. Viele Verkehrsgesetze und Leitlinien enthalten immer noch keine Regelungen zur Förderung des Radfahrens und Erhöhung seiner Sicherheit. Die Annahme bewährter Regeln und Grundsätze sollte von Mitgliedstaaten der ECE und WHO in Betracht gezogen werden. Neue Regeln, die zu den nationalen Prioritäten und Umständen passen, sollten unter dem Gesichtspunkt ihrer Auswirkung auf Sicherheit, Verkehr und Bequemlichkeit überprüft und bewertet werden.

Empfehlung 2.2: Schaffung fahrradfreundlicher Verkehrsverhältnisse

- 40. An Schnellstraßen und viel befahrenen Strecken können separate Radwege das Sicherheitsgefühl verbessern und so mehr Personen zum Radfahren animieren. Gegebenenfalls können Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h oder darunter dort vorgenommen werden, wo sowohl Fahrräder als auch Kraftfahrzeuge genutzt werden, doch sollte darauf Acht gegeben werden, dass Einrichtungen zur Verlangsamung des Verkehrs keine Gefahrenquellen für den Radverkehr schaffen. Wo die Geschwindigkeitsgrenze nicht abgesenkt werden kann oder wo

das Verkehrsaufkommen es rechtfertigt, sollten Radwege so weit wie möglich vom motorisierten Verkehr getrennt werden.⁶⁴

Empfehlung 2.3: Verbesserung und Vereinheitlichung der Spezifikationen für Fahrzeuge (Ausrüstung)

41. Für andere Fahrzeuge wie Lastenräder und Dreiräder sollten die Verfahren für Zulassung und Klassifizierung vereinheitlicht werden, damit Sicherheits- und Verhaltensregeln geschaffen und transnational harmonisiert werden und auf Sicht eine neue Norm von ECE-WHO/Europa entwickelt werden kann. Um die Zahl der Verletzungen und Todesfälle auf Grund von Zusammenstößen mit Fahrrädern zu verringern, sollten die lokalen, nationalen und internationalen Spezifikationen für die Ausgestaltung von LKW das Problem des toten Winkels lösen und es sollten Leitlinien für die Zugangsbeschränkung von LKW und die öffentliche Bereitstellung von Transportern in städtischen Bereichen entwickelt werden. In der Europäischen Union umfasst die Grundqualifikation für den Berufskraftverkehr jetzt Bezüge zum Radfahren und zum Fahren in der Stadt.⁶⁵

3. Schaffung publikumsfreundlicher Radwegenetze

42. Das Radwegenetz wird von verschiedenen Verwaltungsebenen gebaut, gehandhabt, gefördert und unterhalten. Strategische Planung ist erforderlich, damit diese Ebenen miteinander verbunden werden (so wie etwa das grenzüberschreitende Vorzeigeprojekt EuroVelo und enger geknüpfte nationale Netze). In vielen Ländern spiegeln die Designstandards weder die Bedürfnisse des Radfahrens wider, noch sorgen sie für ein kohärentes und attraktives Radwegenetz, dabei sollte ein transeuropäisches Netz mit einer stimmigen und verbundenen Struktur geschaffen werden. Europäische Radwege sollten mit nationalen Strecken als Rückgrat zu einem Netz verknüpft werden, das Gemeinden durch regionale und lokale Routen miteinander verbindet und in manchen Abschnitten vielfache Anforderungen erfüllt. Die Entwicklung einer gemeinsamen Methode und eines Rahmens, wie sie die ECE-Arbeitsgruppe zu Trends in Verkehrssektor und Wirtschaft für das Infrastrukturmodul des paneuropäischen Masterplans für die Förderung des Radfahrens⁶⁶ angeregt hat, kann nationalen, regionalen und lokalen Behörden als Leitlinie dienen. Jedes Niveau des Radwegenetzes muss dabei weiter gehandhabt, gefördert, beobachtet und unterhalten werden. Das Ergebnis dieses Ansatzes wird mehr Sicherheit, Annehmlichkeit und Zufriedenheit für das Radfahren bieten und weitere Personen zum Radfahren ermutigen.

64 Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, *Cycling, Health and Safety* (Paris, 2013).

65 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32018L0645>.

66 http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp5/WP5_id_2020_06e.pdf

Empfehlung 3.1: Entwicklung und Ausweitung einer Methode für die Umsetzung eines transeuropäischen Radwegenetzes sowie ihre Begleitung

43. Durch ein koordiniertes Vorgehen unter Beteiligung der Mitgliedstaaten von ECE und WHO/Europa sollte die ECE die Entwicklung eines transeuropäischen Radwegenetzes auf Grundlage von offiziellen nationalen Radrouten und EuroVelo fördern und hierfür städtische und regionale Radrouten einbinden. Die Schaffung eines solchen Netzes würde es den nationalen und regionalen Regierungen erleichtern, entscheidende Radkorridore zu benennen, zu gestalten und zu priorisieren (siehe Empfehlung 3.2). Nationale, regionale und lokale Behörden könnten so mit besser strukturierten finanzierungsreifen Projektvorschlägen an internationale Finanzinstitutionen und weitere internationale Geberorganisationen herantreten (siehe Empfehlung 5.2).

Empfehlung 3.2: Schaffung und Unterhaltung eines transeuropäischen, nationalen, regionalen und lokalen Radwegenetzes mitsamt Stellplätzen

44. Die Entwicklung nationaler Radwegenetze sollte auf nationaler Ebene koordiniert werden, wogegen regionale und lokale Radwege von den zuständigen Gremien betreut werden sollten. Dazu können transeuropäische Routen zählen (siehe Empfehlung 3.1) bzw. solche, die mit denen der Nachbarländer verbunden sind. Solche Netze sollten in Partnerschaft zwischen den nationalen, regionalen und lokalen Behörden und Interessengruppen geschaffen werden unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten, damit eine geeignete Infrastruktur für unterschiedliche Zwecke geschaffen wird einschließlich der Stellflächen für Fahrräder.

Empfehlung 3.3: Standardisierung der Radwegenetze

45. Mindeststandards für die Qualität der Infrastruktur in Bezug auf Stimmigkeit, Unmittelbarkeit, Bequemlichkeit und Anziehungskraft des Radwegenetzes sollten auf der höchst möglichen Ebene angenommen werden und eine Mindestvoraussetzung für alle Projekte sein, die von den Staaten, der Europäischen Union oder internationalen Finanzinstitutionen gefördert werden (siehe Empfehlung 3.1). Um die Akzeptanz zu fördern, sollte der Standardisierungsprozess von Förder- und Schulungsaktivitäten begleitet werden. Weitere Standards für die Infrastruktur, etwa für die Gestaltung von Tunneln oder Brücken, sollten diese Mindeststandards berücksichtigen.

4. Nachhaltige Investitionen und effiziente Finanzierungsmechanismen bereitstellen

46. Damit eine Verkehrsverlagerung zum Radfahren erreicht wird, sind Investitionen in das Radwegenetz und Fördermaßnahmen erforderlich (siehe Empfehlung 5.6). Allerdings wird Radfahren in nationalen Investitionsplänen nur selten als gleichberechtigte Verkehrsform geschätzt oder in diese aufgenommen. Die Sicherung ausreichender finanzieller Zuwendungen sollte ein integraler Bestandteil der Entwicklung nationaler Radfahrpläne sein. Die Erfahrung zeigt, dass ein nachhaltiges Investitionsniveau eine Voraussetzung dafür ist, dass sich die Bedingungen für das Radfahren signifikant verbessern. Finanzierung sollte auf allen Verwaltungsebenen bereitgestellt werden, damit die Verwirklichung von Radfördermaßnahmen unterstützt wird und der Unterhalt der Infrastruktur gesichert ist. Da Zuständigkeiten in Bezug auf das Radfahren von Land zu Land anders geregelt sind, sollte ein fester Anteil am nationalen Haushalt für das Radfahren über alle Ressortgrenzen hinweg zugewiesen werden. Damit der zugewiesene Haushalt gerechtfertigt werden kann, sollten neue Indikatoren den Nutzen des Radfahrens in Kosten-Nutzen-Analysen aufzeigen. Dadurch wird das Bewusstsein über diesen Nutzen wachsen und sich die Wahrnehmung der öffentlichen Behörden und Finanzierungsquellen ändern. Internationale Finanzierungsmöglichkeiten könnten einer Anschubfinanzierung dienen, werden aber nur selten gänzlich entsprechend ihres Potenzials genutzt.

Empfehlung 4.1: Errichtung nachhaltiger nationaler Finanzierungsmöglichkeiten zur Förderung des Radfahrens

47. Eine Möglichkeit für nationale Behörden ist die Einrichtung von Finanzierungsquellen zur Unterstützung lokaler oder regionaler Behörden in den Bemühungen um die Förderung des Radfahrens. Radfahren könnte in gleicher Weise wie andere Verkehrsarten behandelt werden, wenn es um das Auffinden von und den Zugang zu Finanzmitteln etwa auch für das Radwegenetz geht (Beispiele werden in Anhang II des Plans genannt). Es ist von entscheidender Bedeutung, dass angemessene Finanzierungsniveaus langfristig aufrechterhalten werden, damit eine dauerhafte Verkehrsverlagerung erreicht wird. Neben dem finanziellen Engagement des öffentlichen Sektors sollte auch eine Finanzierung durch die Privatwirtschaft (z. B. für öffentliche Leihradsysteme) und Verkehrsgebühren (z. B. Belastungsabgaben, Parkgebühren und Treibstoffsteuern) erkundet werden. Wegen des substanziellen gesundheitlichen Nutzens des Radfahrens könnte auch die Finanzierung aus Präventionsmitteln der Krankenkassen eine Option sein, insbesondere bei Fördermaßnahmen (siehe Empfehlung 6.1).

Empfehlung 4.2: Schaffung einer engen Zusammenarbeit zwischen internationalen Finanzinstitutionen zur Sicherung der Finanzierung von Radwegenetzen

- 48.** Radwegeprojekte werfen einen sehr hohen Ertrag ab, oft das 17-fache des Einsatzes (siehe Anhang II des Plans). Daher müssten Investitionen in das Radfahren für internationale Finanzinstitutionen und andere Geberorganisationen attraktiv sein. Die Einbeziehung von Finanzinstitutionen könnte der Ausgangspunkt für weitere Finanzierungsmöglichkeiten sein. Oft stellen Geberorganisationen besondere Bedingungen und Regeln für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten auf, für die standardisierte zentrale Leistungsindikatoren und andere einschlägige Daten erforderlich sind (siehe Empfehlung 8.1). Internationale Workshops zur Finanzierung könnten den sich bewerbenden Projekten die notwendigen Informationen verschaffen und das Bewusstsein der Finanzinstitutionen für den Nutzen der Investitionen in Radwegeprojekte schärfen.

Empfehlung 4.3: Betrachtung der Auswirkungen des Radfahrens bei der Entscheidung über Investitionen

- 49.** Die Betrachtung der Auswirkungen durch das und auf das Radfahren sollte ein Standardprozedere bei Kosten-Nutzen-Analysen von Verkehrsprojekten sein und auch die Auswirkungen in Bezug auf Verkehr, Umwelt und Gesundheit beinhalten. Das Thema sollte transnational aufgegriffen werden durch die Entwicklung einer international vereinbarten Methodik für die Verkehrs- und Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit den internationalen Finanzinstitutionen, den internationalen Entwicklungsorganisationen, der ECE und der WHO. Dieser Prozess sollte eine Überprüfung der bestehenden Kosten-Nutzen-Analysen in Mitgliedstaaten von ECE und WHO/Europa umfassen sowie die Nennung der angewandten Nutzen und Kosten. Richtmarken für die Bewertung der Gesundheitsfolgen von Verkehr oder städtischen Initiativen (z. B. durch Anwendung von HEAT), welche die Auswirkungen von Radfahren einschließen, sollten entwickelt werden (siehe Empfehlung 8.3). Eine ökologische Folgenabschätzung oder gegebenenfalls eine strategische Umweltbewertung sollte ebenfalls Standardprozedere für Verkehrsprojekte, -pläne, -programme und -konzepte sein.

5. Radfahren in Planungsprozesse einbeziehen und Multimodalität ermöglichen

- 50.** Radfahren ist oft nur unzureichend in das Verkehrssystem integriert, wodurch die Möglichkeit zum täglichen Radfahren auf Kurzstrecken begrenzt wird. Radwege werden erst in einer späten Phase von Bauprojekten behandelt, wenn die übrige Infrastruktur und Anlagen schon vorhanden sind, was die Kosten für sich anschließende Anpassungen in die Höhe treibt.

51. Radfahren sollte in den Entwurf der Regeln zur Infrastrukturplanung aufgenommen werden. Fahrradfreundliche Prinzipien sollten durchgängig während der Planung angewandt werden, wenn sie sich nicht als irrelevant herausgestellt haben. Tägliches Radfahren ist am stärksten verbreitet auf Kurzstrecken und könnte noch zunehmen, wenn es mit dem gesamten Verkehrssystem verzahnt wird. Eine enge Kooperation mit allen maßgeblichen Interessengruppen würde helfen, die Transportkette noch effizienter zu gestalten.

52. Fahrradfreundliche Raumplanung und Flächennutzung würde den fundamentalsten Wechsel sichtbar machen: Sie würde den Verkehrsbedarf verringern, Platz für nicht motorisierten Verkehr schaffen und zu lebenswerteren und attraktiveren Städten und Siedlungen führen.

Empfehlung 5.1: Radfahren in jede Infrastrukturplanung integrieren

53. Regulierungen sollten auf allen Verwaltungsebenen die grundlegenden Prinzipien für eine fahrradfreundliche Planung der Infrastruktur legen. Alle relevanten technischen Einzelheiten sollten in Leitlinien, Handbüchern und Designstandards für die Radfahrplanung enthalten sein, wobei für Flexibilität gegenüber lokalen, regionalen und nationalen Umständen gesorgt werden muss. Leitlinien, Handbücher und Standards sollten gefördert und regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden. Eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit einschlägigen Einrichtungen, Organisationen und betroffenen Interessengruppen ist für die Anpassung der bestehenden Regelungen ebenfalls erforderlich. Der Prozess sollte in Regeln und Pläne münden, die anschließend auf ihre Umsetzung überwacht werden.

Empfehlung 5.2: Behandlung des Radfahrens während der Raumplanung und Integration in Bauvorschriften

54. Raumplanung sollte Kurzstrecken schaffen, die sich für das Radfahren eignen, indem sie eine geeignete Mischung der Flächennutzung sichert und die Bedürfnisse des radfahrenden Publikums und generell des nicht motorisierten Verkehrs berücksichtigt. Wo alle grundlegenden öffentlichen Dienste vor Ort angeboten werden, lassen sich Fahrten mit dem Auto durch Radfahren oder Gehen ersetzen.

55. Radfahrfreundliche Bauvorschriften sollten detaillierte Anforderungen enthalten (auch sichere Abstellmöglichkeiten, Ladestationen, Anbringung von Eingängen, breite Türen, geräumige Fahrstühle, Umkleieräume, Schließfächer und Reparaturwerkstätten), die auch für größere Renovierungen gelten.

Empfehlung 5.3: Ermöglichung von Multimodalität (Radfahren, öffentlicher Personenverkehr und Gehen)

56. Um den Transport von Fahrrädern zu erleichtern, sollten Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs es ermöglichen, Fahrräder bequem und zu bezahlbaren Preisen mitzunehmen. Ein nahtloser Übergang zwischen Radwegenetz und Bahnsteig

sollte durch Rampen, spezielle Treppen oder Aufzüge gesichert werden. Die zuständigen Institutionen sollten die erforderlichen Spezifikationen für Fahrzeuge oder Angebote in die Ausschreibung aufnehmen und ein attraktives Tarifsystem einführen.

57. Multimodalität sollte durch das Angebot sicherer und bequemer Radstellplätze an öffentlichen Verkehrsstationen sowie an öffentlichen Leihradstationen erleichtert werden. Dadurch würde der Einzugsbereich der Stationen erweitert und zugleich entstünden attraktive multimodale Alternativen zum Auto für einen Großteil der Pendlerinnen und Pendler. Multimodale Routenplaner, Applikationen und Verkehrsinformationssysteme sollten auch Radwegenetze und Leihradstationen umfassen. Die Einführung von innovativen E-Tickets und Mobilitätskarten könnte alle Bereiche des nachhaltigen Personenverkehrs umfassen einschließlich öffentliches Verkehrssystem, Carsharing, Leihräder und Radstellplätze.
58. Zur Unterstützung von Multimodalität und Vernetzung des Radfahrens mit der übrigen Infrastruktur sollten multimodale Verkehrsorganisationen geschaffen werden. Hierfür müssen die einschlägigen Organisationen gefunden werden und es muss Einigkeit über die grundlegenden Prinzipien der Zusammenarbeit erzielt werden.

6. Radfahren durch Anreize und Mobilitätsmanagement fördern

59. Viele Länder bieten den Menschen Steuernachlässe an, wenn sie täglich mit dem Auto oder dem öffentlichen Personenverkehr zur Arbeit fahren, doch nur wenige Länder tun dies auch fürs Radfahren. Finanzielle Anreize sind ein starkes Instrument, das Verhaltensänderungen bewirken und den Status des Radfahrens verbessern kann. Die kürzlich eingeführten elektrisch angetriebenen Fahrräder haben sich in Bezug auf Reichweite und Annehmlichkeit weit vor die bisherigen konventionellen Fahrräder geschoben. Allerdings wird das Potenzial nicht voll ausgeschöpft, da die Anschaffungskosten vergleichsweise hoch sind. Das Ziel lautet, dass Radfahren als gleichwertige Verkehrsart im Steuerrecht anerkannt und gefördert wird und zugleich das öffentliche Bewusstsein und die Wertschätzung des Radfahrens verbessert werden.
60. Materielle Anreize könnten aus Steuervorteilen, der Bereitstellung von Radinfrastruktur durch Unternehmen und aus Zuschüssen für das Pendeln mit dem Rad bestehen. Subventionen für Elektromobilität sollten sowohl Elektrofahrzeuge als auch Elektroräder erhalten. Werbekampagnen könnten das Bewusstsein vom Radfahren und seinem Nutzen schärfen, um eine Verhaltensänderung zu erreichen und sich um Gruppen zu bemühen, die früher das Rad nicht nutzten.

Empfehlung 6.1: Steuerliche Anreize für das Radfahren

- 61.** Je nach Steuersystem des Landes kann das Ziel gleicher Bedingungen auf unterschiedliche Weise erreicht werden. Steueranreize wären etwa ein unversteuertes Mobilitätsbudget, Kilometerpauschalen für das Radfahren zur Arbeit oder steuerliche Anreize für die Anschaffung von Rädern und Radinfrastruktur für Angestellte sowie die Ermöglichung von Radfahren auf Geschäftsreisen. Wenn es keine politische Mehrheit für die Einführung einer bevorzugten Besteuerung des Radfahrens gibt, könnte die Abschaffung von Subventionen für das Pendeln mit dem Auto für Chancengleichheit aller Verkehrsarten sorgen. Wenn steuerliche Anreize eingeführt wurden, muss dies an den Arbeitsplätzen und unter potenziellen Nutznießenden unbedingt bekannt gemacht werden.

Empfehlung 6.2: Gemeinden, Unternehmen sowie Verbrauchende finanziell in der Anschaffung von Rädern unterstützen (etwa Pedelec oder Lastenrad)

- 62.** Eine größere Verbreitung hochwertiger konventioneller und innovativer Räder wie pedal- und elektrogetriebener Räder (Pedelec), Klappräder und Lastenräder könnte die Nutzungsquote von Auto oder Transporter senken. Daher sollten alle Strategien und Finanzierungsmodelle der Elektromobilität auch Elektroräder berücksichtigen. Auf Märkten mit schwacher Nachfrage könnte eine allgemeine Subvention in Höhe von 500 € für Elektroräder und 1000 € für elektrische Lastenräder den Preisabstand zur Marktakzeptanz überbrücken helfen. In Ländern, in denen Elektroräder bereits einen hohen Marktanteil besitzen, könnten steuerliche Anreize sich auf die Nutzung dieser Räder konzentrieren, auch wenn finanzielle Unterstützung (besonders für Pedelecs und elektrische Lastenräder wegen des höheren Preises auch für kleinere Betriebe) weiter eine Option sein können.

Empfehlung 6.3: Förderung des Radfahrens durch Mobilitätsmanagement

- 63.** Kampagnen zur Förderung des Radfahrens sowohl auf täglicher als auch auf touristischer Basis sind ein notwendiger Teil des Bemühens um die Schaffung einer Radfahrkultur. Mobilitätsmanagement bietet ein breites Instrumentarium zur Förderung des Radfahrens und anderer nachhaltiger Verkehrsarten, indem es auch die Nachfrage nach der Autonutzung steuert und Haltungen wie Verhalten des Publikums verändert. Der Kern des Mobilitätsmanagements besteht aus „weichen“ Maßnahmen wie Aufklärung, Förderung, Organisation, Koordination, Ausbildung und Schulung, Anbringung und Unterstützung, welche „harte“ Maßnahmen ergänzen (wie etwa die Anlage neuer Radwege). In vielen Fällen liegt die Zuständigkeit für diese Maßnahmen auf lokaler bzw. regionaler Ebene. Die nationalen Behörden sollten ein klares Verständnis ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten besitzen und einen angemessenen Rahmen zur Unterstützung lokaler und regionaler Bemühungen bieten.

7. Gesundheit und Sicherheit verbessern

64. Jedes Jahr sind rund 1 Mio. Todesfälle in der Europäischen Region der WHO körperlicher Inaktivität zuzuschreiben.⁶⁷ Aktive Mobilität durch Radfahren als Verkehrsart ist ein vielversprechender Ansatz zur Integration körperlicher Aktivität in das tägliche Leben. Maßnahmen für mehr Sicherheit für radfahrende Personen sollten in nationale und internationale Konzepte für Sicherheit im Straßenverkehr aufgenommen werden.

Empfehlung 7.1. Stärkung des Bewusstseins bei Gesundheitspersonal und Kapazitätsaufbau für das Werben für Radfahren als Mittel zur Förderung der körperlichen Aktivität und Verbesserung der öffentlichen Gesundheit

65. Regelmäßiges Radfahren bringt signifikanten gesundheitlichen Nutzen. Gesundheitsfachleute können der Einbeziehung von Radfahren in Gesundheitskonzepte und -maßnahmen kraftvoll Gehör verschaffen. Das erfordert die Entwicklung gut strukturierter, anwendungsfreundlicher Leitlinien für Arzt- und Gesundheitspersonal, die das Bewusstsein für die Verbindung zwischen aktiver Mobilität und Gesundheit schärfen und Themen in Bezug auf konkrete Erkrankungen behandeln. Die Leitlinien sollten auf Grundlage klarer wissenschaftlicher Erkenntnisse Radfahren als Mittel der Prävention oder Rehabilitation für einige Erkrankungen und zur Vorbeugung gegen gewisse nichtübertragbare Krankheiten empfehlen. Sie sollten auch klare Aussagen zu den empfohlenen Geschwindigkeiten und der Länge des Radfahrens in Bezug auf konkrete Krankheiten unter Berücksichtigung von Alter und Gewicht enthalten. Überzeugungsarbeit und Förderung des Radfahrens sollten über den Gesundheitssektor hinausreichen und in Bildungswesen, Berufswelt und Erholungsbereich die Menschen in ihrem Leben und bei der Arbeit ansprechen. Angesichts des verringerten Risikos für nichtübertragbare Krankheit könnten die Krankenkassen täglich radfahrenden Mitgliedern finanzielle Anreize bieten.

Empfehlung 7.2. Aufnahme von Themen mit Bezug zu Gesundheit und Radfahren in offizielle und inoffizielle Bildungsangebote und Bewusstseinsbildung

66. Der gesundheitliche Nutzen des Radfahrens sollte breit unterstützt werden durch offizielle und inoffizielle Bildungsangebote in allen Ausbildungsphasen ab der frühesten Kindheit. Gesundheits- und Bildungsministerien sollten den gesundheitlichen Nutzen des Radfahrens sowie Verkehrsregeln und Sicherheit im Straßenverkehr in Lehrpläne einbringen. So könnten leicht verständliche, klar und präzise formulierte Handbücher in Begleitung von

⁶⁷ <http://www.who.int/nmh/publications/ncd-status-report-2014/en/>.

Schulungen und bewusstseinsbildenden Übungen für Lehrende und Eltern entwickelt werden. Kinder und Jugendliche sollten die Chance erhalten, sicheres Radfahren zu erlernen. Es sollten Gelegenheiten untersucht werden, eine sichere Radinfrastruktur einschließlich Stellflächen aufzubauen und regelmäßiges Radfahren zu Schule, Universität oder anderen Bildungs- und Erholungseinrichtungen zu ermöglichen. Diese Maßnahmen sollten in Pläne für das Mobilitätsmanagement einfließen.

Empfehlung 7.3. Radfahren in Sicherheitskonzepten für den Straßenverkehr integrieren

- 67.** Mehr Sicherheit für den Radverkehr erfordert einen ganzheitlichen Ansatz und sollten in Sicherheitskonzepten für den allgemeinen Straßenverkehr integriert werden. Initiativen betreffend Infrastruktur und Geschwindigkeitskontrollen werden in Abschnitt 2 und 3 behandelt. Ein verbessertes Verkehrsverhalten durch bessere Aufklärung, Schulung, Bewusstseinsbildung und Durchsetzung der Verkehrsregeln ist ein wichtiger Aspekt von Sicherheitskonzepten für den Straßenverkehr, ebenso wie die Sicherheit von Fahrzeugen und insbesondere Motorfahrzeugen. Moderne technologische Entwicklungen wie die Intelligente Geschwindigkeitsassistentz (ISA) und das Autonome Bremssystem (AEB) sowie Sicherheitsmerkmale für Lastwagen wie bessere direkte Sicht und Wendeassistentz werden sich positiv für Personen auswirken, die mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, und sollten bei der Festlegung von Fahrzeugstandards durch die ECE berücksichtigt werden.

8. Statistiken über Radfahren verbessern für effiziente Beobachtungen und Vergleiche

- 68.** Die Bewertung des Nutzens durch das Radfahren erfordert die systematische Erhebung statistischer Daten. Eine Vergleichende ermöglichende, verlässliche statistische Datenbank für die paneuropäische Region ist eine Voraussetzung für Beobachtungen und Leistungsvergleiche zur Förderung des Radfahrens.
- 69.** Der erste Schritt wird darin bestehen, eine Übersicht der vorhandenen Daten auf regionaler, nationaler und paneuropäischer Ebene anzufertigen. Der zweite Schritt umfasst die Erhebung vergleichbarer und verlässlicher statistischer Daten unter Verwendung einer Mindestzahl von Indikatoren, hierunter der Verkehrsanteil des Radfahrens, die Jahresleistung an Radkilometern pro Kopf, die Anzahl nationaler Radfahrpläne (Status: ausgearbeitet, angenommen oder umgesetzt), die Zahl der jährlich tödlich verunglückten Personen im Radverkehr pro zurückgelegtem Kilometer, die Zahl der HEAT auf Radfahren und Gehen anwendenden Länder, die Länge des Radwegenetzes (km), die Anzahl Fahrräder pro Kopf und Haushalt und die jährlich verkauften Fahrräder. Mit der Digitalisierung und neuen Technologien

könnten neue Methoden zur Erhebung statistischer Daten entstehen (siehe Abschnitt 10). Das Ziel lautet, Ausgangsdaten auf nationaler Ebene für das Jahr 2020 zu sammeln.

70. Diese gemeinsame Datenbank wirkt sich unmittelbar auf die Glaubwürdigkeit der Argumente für das Radfahren aus und wird für Diskussionen mit finanziellen Institutionen und Steuerpflichtigen genutzt werden. Sie wird als mächtiges Instrument zur Beobachtung und Bewertung der Wirksamkeit von Maßnahmen im Vergleich und zur Benennung von Erfolgskriterien (Maße für bewährte Praktiken in anderen Ländern) die verfügbaren Mittel für solche Investitionen mobilisieren, welche den größten Effekt versprechen können.

Empfehlung 8.1: Angemessene und verlässliche statistische Daten zur Beobachtung des Radfahraufkommens bereitstellen

71. Damit die Auswirkung des Radfahrens mit einer üblichen Methodik bewertet und der Fortschritt in der Umsetzung des paneuropäischen Masterplans für die Förderung des Radfahrens beobachtet werden können, ist eine Mindestmenge an Daten erforderlich. Auf Grundlage der genannten Übersicht vorhandener Daten auf regionaler, nationaler und europäischer Ebene (auch zur Qualität) wird ein Mindestsatz an vergleichbaren, verlässlichen und harmonisierten statistischen Daten erhoben (z. B. durch Anwendung der Eurostat Passenger Mobility Guidelines oder der Ergebnisse des SHANTI-Projekts).⁶⁸ Außerdem wird empfohlen, in jedem Land eine nationale Verkehrsumfrage durchzuführen (oder zu aktualisieren). Diese zusätzlichen Daten werden bessere Einblicke in das Verhalten, die Bedürfnisse und die Präferenzen des radfahrenden Publikums gewähren.

Empfehlung 8.2: Bemühungen der Länder um die systematische Erhebung international vergleichbarer Daten unterstützen

72. Die Arbeitsgruppe Verkehrsstatistiken des ECE-Binnenverkehrsausschusses bietet in Zusammenarbeit mit Eurostat und dem Internationalen Verkehrsforum bereits einen international anerkannten Rahmen und eine Methodik für die Erhebung verkehrsbezogener Statistiken, der um detaillierte fahrradbezogene Statistiken erweitert werden könnte (etwa zurückgelegte Kilometer und tödliche Fahrradunfälle) und dafür soweit möglich bestehende Datenerhebungssysteme nutzen könnte.

Empfehlung 8.3: Nutzen des Radfahrens hervorheben durch Entwicklung und Anwendung gemeinsamer Instrumente

73. HEAT lässt sich dazu nutzen, das Ausmaß der durch regelmäßiges Radfahren und Gehen abgesenkten Mortalität zu beziffern. Das Instrument ist dazu angelegt, Stadtplanungs- und Verkehrsbehörden sowie Gesundheitsfachleuten

68 <https://circabc.europa.eu/sd/a/72b395b9-031e-424a-bee3-a34a1684d048/SHANTI%2520Eurostat%2520June%252017.pptx>.

Argumente für neue Investitionen in aktive Mobilität an die Hand zu geben und den wirtschaftlichen Wert aktiver Mobilität zu quantifizieren. Die neueste Version von HEAT enthält auch Module zur Mortalität durch Luftverschmutzung und Verletzungen im Straßenverkehr sowie ein Modul zur Abschätzung der veränderten Kohlenstoffemissionen durch eine Verlagerung des Verkehrs auf Radfahren und Gehen. Weitere Verbesserungen und Werkzeuge sind erforderlich, damit die Auswirkungen des Radfahrens auf die Wirtschaft unter Verwendung einer gemeinsamen Methodik und harmonisierter Daten bewertet und beleuchtet werden können.

9. Radtourismus fördern

- 74.** Radtourismus und Radfahren zur Erholung sind in vielen europäischen Ländern weit verbreitet und leisten einen signifikanten Beitrag zu den Volkswirtschaften. Einer vom Europäischen Parlament 2012 in Auftrag gegebenen Studie und einer Studie von THE PEP und Umweltprogramm der Vereinten Nationen zu grünen Arbeitsplätzen durch Radfahren⁶⁹ zufolge steuert der Radtourismus jährlich über 44 Mrd. € zur Wirtschaft in Europäischer Union, Norwegen und Schweiz bei, ganz abgesehen von dem damit verbundenen Nutzen für die Umwelt und die Gesellschaft. Allerdings fehlt immer noch oft eine Abstimmung zwischen verschiedenen Zuständigkeitsebenen für die Gestaltung der Radtourismusrouten und begleitender Dienstleistungen wie öffentlichem Personenverkehr und Unterbringung. Damit das weitere Wachstum des Radtourismus und Radfahrens zur Erholung gesichert werden kann, muss die Entwicklung unbedingt auf nationaler Ebene durch die Schaffung einer nationalen Koordinierungsstelle für Radtourismus angeleitet werden, so dass die einschlägigen Dienstleistungen zu einem fahrradfreundlichen Dienstleistungsangebot zusammengeführt werden. Es ist ferner notwendig einen nationalen Standard für die Beschilderung des Radwegenetzes anzunehmen und umzusetzen. Wenn diese Maßnahmen ganzheitlich angelegt sind, wird das touristische Radfahren einen größeren Marktanteil erzielen und zugänglicher werden und so das Tor öffnen für eine sich anschließende Nutzung des Rades im Alltag.

Empfehlung 9.1: Nationale Koordinierungsstellen für Radtourismus schaffen

- 75.** Ein Erfolg der Reiseziele für Radtourismus erfordert die Schaffung von Strukturen zur Koordinierung EuroVelo-bezogener und weiterer notwendiger Maßnahmen auf nationaler Ebene. Zu einer solchen Koordinierungsstelle gehörten typisch das maßgebliche nationale Tourismusministerium oder eine entsprechend Behörde, das Ministerium oder die Behörde für Straßen und Verkehr,

⁶⁹ <https://thepep.unece.org/node/86>.

regionale Behörden, Radfahrorganisationen (als Vertretung des Publikums), Dienstleistungsorganisationen (z. B. für Unterbringung) und Verkehrsbetriebe. Einschlägige Interessengruppen müssen benannt sowie Struktur, rechtliche Stellung, Aufgaben und Zuständigkeiten festgelegt werden. Zwar beginnen einige Länder erst mit der Förderung des Radtourismus und mögen sich anfangs mit der Schaffung einer Arbeitsgruppe als Kontaktstelle für Anfragen begnügen, doch könnten Länder mit einer langen Tradition des Radtourismus ein komplettes Koordinationszentrum errichten. Prioritäten und Maßnahmen sollten auf Workshops mit Interessengruppen erörtert und die Finanzierung gesichert werden.

Empfehlung 9.2: Ein nationales fahrradfreundliches Dienstleistungsangebot schaffen

- 76.** Radtouristen haben besondere Bedürfnisse (benötigen z. B. sichere und geschützte Stellplätze und Werkzeug zur Reparatur kleinerer Schäden), während Unternehmen, die diese Bedürfnisse erfüllen, potenzielle Kunden mit fahrradfreundlichen Angeboten umwerben können, die bereits in vielen Ländern existieren und von den nationalen Koordinationszentren für EuroVelo betrieben werden (siehe Empfehlung 3.1). Allerdings gibt es solche in manchen Ländern noch nicht und in anderen kann die Vielfalt der regionalen Angebote auf das Publikum verwirrend wirken. Die vorhandenen Systeme sollten auf nationaler Ebene koordiniert werden und es sollte ein einheitliches Modell für Kriterien und Finanzierungswege vereinbart werden, das auch Vermarktung, Werbung und Schulung umfasst.

Empfehlung 9.3: Nationale Leitlinien für die Beschilderung der nationalen Radwegenetze annehmen und umsetzen

- 77.** Einige Länder verfügen nicht über nationale Leitlinien und Normen für die Beschilderung von Radrouten. Das birgt das Risiko einer regional unterschiedlichen Beschilderung oder ihres völligen Fehlens. Nationale Behörden und Ministerien mit Zuständigkeit für Straßen und Verkehr sollten in der Entwicklung von Normen eine koordinierende Rolle einnehmen und die entsprechenden Regeln annehmen (siehe Anhang II des Plans). Da sie auf lokaler bzw. regionaler Ebene zur Anwendung kommen, ist die Einbindung aller Interessengruppen schon in der Vorbereitungsphase besonders wichtig.

10. Neue Technologien und Innovationen nutzen

- 78.** In den vergangenen Jahren hat sich die technologische Entwicklung beschleunigt, so dass neuartige Fahrradtypen und fahrradähnliche Geräte sowie marktreife Werkzeuge zur Unterstützung des Radfahrens dieses attraktiver, sicherer und bequemer machen können. Elektroräder sind zunehmend beliebter geworden

beim Erholung suchenden oder pendelnden Publikum, das die Vorteile der elektrischen Unterstützung nach und nach entdeckt. Die beim täglichen Pendeln zurückgelegte Strecke lässt sich durch Elektroräder und schnelle Pedelecs nahezu verdoppeln.

79. Innovative Einrichtungen wie Strecken- und Tourenplaner, Datensensoren und Elektromobilität sind auch für das radfahrende Publikum zugänglich geworden. Ein intelligentes Verkehrssystem (IVS) kann die Verkehrslenkung durch Kommunikation zwischen Rädern und Verkehrsampeln verbessern und durch neuartige Technologien den Radverkehrsfluss erkennen und bevorzugen. Die Daten hierfür können von Transpondern an den Rädern oder Apps der Smartphones gesammelt werden. Apps können auch helfen, Fahrraddiebstahl zu verhindern, freie Stellplätze in großen Abstellanlagen zu finden, die Beschilderung zu ergänzen und digitale Informationsdienste zu ermöglichen. Es gilt auch zu bedenken, dass die Schaffung von getrennten Fahrbahnen für autonome Fahrzeuge den Platz für das Radfahren in Innenstädten vermindern könnte und daher vermieden werden sollte.
80. Der technologische Flickenteppich einer unregulierten Fahrradbranche ist nur schwer aufzuteilen. Die Rolle des Staates kann durch die Aufstellung einer Agenda, die Annahme offener Standards und die Ermutigung zur Kooperation ausgeweitet werden, was dem Radfahren und seinem Publikum zugutekäme.

Empfehlung 10.1: Innovation für Fahrzeuge und Infrastruktur fördern

81. Staaten können eine wichtige Rolle in der Förderung und Finanzierung von innovativen Fahrrädern und Radwegenetzen spielen. Innovative Radtechnik kann auch ältere Menschen darin unterstützen, bis ins hohe Alter sicher mit dem Rad zu fahren. Solche Innovationen umfassen etwa: Sattel, die sich automatisch absenken, wenn das Rad anhält, so dass bei Stillstand beide Füße den Boden erreichen können, oder Lenker, die automatisch stabilisiert werden und so sicheres Fahren bei geringer Geschwindigkeit ermöglichen. Ein Beispiel für eine hilfreiche Innovation in der Infrastruktur sind Sensoren an Verkehrsampeln, die dem Radverkehr bei Regen Priorität einräumen.

Empfehlung 10.2: Offene Standards für den Datenaustausch einführen und intelligente Daten zur Verbesserung der Bedingungen für das Radfahren nutzen

82. Die Zunahme unterschiedlicher Formen von Datenerhebung und innovativen Apps hat zu einem undurchdringlichen Dschungel von Standards geführt. So lange jedes Entwicklungsteam auf die Umsetzung eigener Standards setzt, wird der Austausch von Daten begrenzt. Die Einführung offener Standards auf Ebene der Europäischen Union oder der ECE würde die Apps einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich machen und eine bessere Zusammenarbeit der Unternehmen fördern. Zu den möglichen Anwendungen gehören: Multimodale Verkehrsinformationen, öffentlicher Radverleih, Radstellplätze und Diebstahlprävention.

- 83.** Ein besseres Verständnis davon, wann und wo der Radverkehr stattfindet und wo nicht, welche Routen bevorzugt und welche Geschwindigkeiten am häufigsten sind, erleichtert die Entwicklung von Strategien (siehe Empfehlungen 8.1 und 8.2), die das Radfahren fördern und angenehmer machen.
- 84.** Die Staaten sollten mit Dritten gemeinsame Datennutzungsstrategien entwickeln, so dass die im Radverkehr erhobenen Daten zur Verbesserung des Radfahrens in Städten genutzt und interessierter Seite zur Verfügung gestellt werden können. So könnten etwa Leihradsysteme in verschiedenen Städten und Ländern von offenen Standards und kompatiblen Systemen profitieren, insbesondere angesichts des Wachstums der Mobilitätsdienstleistungen.

Empfehlung 10.3: Innovative Ansätze des Radfahrens für Angebote der letzten Meter unterstützen

- 85.** Die Frage der Logistik für die letzten Meter im Zusammenhang mit Internethandel und Homeshopping ist wesentlich für die Nachhaltigkeit der Städte und die Sicherheit im Verkehr zu Fuß und mit dem Rad. Innovative Lastenräder bieten Lösungen für dieses Problem. Einschlägige Produkte und Fahrzeuge müssen gefunden und im lokalen Umfeld getestet und die Gesetze und Regeln ggf. angepasst werden. Der Nutzen neu entwickelter Lösungsansätze muss sorgfältig ausgewertet werden. Die nationalen Ministerien und Behörden sollten Unterstützung und Anleitung beisteuern. Um die Städte zugänglich und lebenswert zu halten, muss die Zahl der Autos begrenzt werden, welche in die Innenstadt fahren. Die Anregung von Lösungen für die letzten Meter im Personenverkehr wie „Park and Bike“ sowie Radverleih kann in Kombination mit Maßnahmen zur Mobilitätssteuerung wie etwa höhere Parkgebühren in vielen Städten durchgeführt werden.

11. Radfahren fördern für ein besser belastbares Verkehrssystem

- 86.** Am 11. März 2020 erklärte die WHO den COVID-19-Ausbruch zu einer Pandemie. Die Pandemie hat Gesellschaft und Wirtschaft stark beeinträchtigt und zu ungeplanten Veränderungen auch der Mobilität und des Verkehrswesens geführt.
- 87.** Während des Lockdowns sanken die vom Verkehr verursachten Emissionen drastisch, weil nur wenige Fahrzeuge einschließlich solcher mit Verbrennungsmotor unterwegs waren. Der öffentliche Personenverkehr war am stärksten betroffen, da viele ihn aus Angst vor Ansteckung mieden oder weil die Personenkapazität der Fahrzeuge aus Gründen der physischen Distanzierung abgesenkt wurde. Gehen und Radfahren erschienen als praktikable Mobilitätsalternativen für wesentliche und in erster Linie kurze und mittellange Entfernungen vor allem aus drei Gründen:

- a) physische Distanzierung während des Transfers
 - b) geänderte Verkehrsmuster und häufiges Arbeiten oder Lernen zu Hause auf Grund des Lockdowns sowie Erfüllung des täglichen Bedarfs in der Nähe des Zuhauses
 - c) teilweise Ersetzung des öffentlichen Personenverkehrs.
- 88.** Die drei obengenannten Gründe tragen zur Erhöhung der Widerstandskraft der Städte gegen ähnliche künftige Schocks bei, fördern zudem Gesundheit und Umwelt und bringen ökonomischen Nutzen mit sich. Die WHO empfahl Gehen und Radfahren für wesentliche - insbesondere kurze und mittellange - Strecken, wann immer das während des Lockdowns möglich war (WHO, 2020)⁷⁰.
- 89.** Aktive Mobilität und städtische Resilienz sind zweifach miteinander verbunden. Auf der einen Seite unterstützen die steigenden Zahlen für Radfahren (und Gehen) eine Verkehrsverlagerung von kurzen und mittellangen Strecken und entlasten den öffentlichen Personenverkehr während der Spitzenlastzeiten. Auf der anderen Seite machen diese Wechsel es möglich, zu einer „Stadt der kurzen Abstände“ überzugehen, in der die Bevölkerung ihre wesentlichen täglichen Bedürfnisse durch das bequeme Zurücklegen kurzer Strecken zu Fuß oder mit dem Rad erfüllen kann.
- 90.** Die Neuzuweisung von bisher Autos gewidmeten Flächen ermöglicht es einer wachsenden Zahl von Menschen sich sicher mit dem Rad oder zu Fuß vorwärts zu bewegen und zugleich die physische Distanzierung während der Pandemie einzuhalten. Außerdem haben diese Maßnahmen, wenn auch nur zeitweise, es vielen Menschen ermöglicht Radfahren und Gehen unter sichereren Bedingungen auszuprobieren, was möglicherweise zur Schaffung einer neuen Nachfrage und größerer politischer Unterstützung für Maßnahmen geführt hat, die eine aktive Mobilität unterstützen. Viele Städte und Regierungen begannen damit, Radwege zu schaffen, Geschwindigkeitsgrenzen zu senken und den Kauf von Fahrrädern zu subventionieren und so das Radfahren zu fördern.

Empfehlung 11.1: Straßenflächen gerecht unter allen Verkehrsteilnehmenden neu aufteilen

- 91.** Die Lage während der Pandemie hat gezeigt, dass in Stadtgebieten eine Umverteilung der Straßenflächen überlegt werden sollte, so dass auch Gehen und Radfahren berücksichtigt werden. Das wichtigste Prinzip sollte sein, dass Personen zu Fuß oder auf dem Rad im Straßenverkehr gleichberechtigt sind und dass Straßen und öffentliche Flächen fair zwischen allen geteilt werden sollten.
- 92.** Neue Einrichtungen für Räder wie zum Beispiel (vorübergehende Radspuren und verbreiterte Gehwege) lassen wesentliche Verbindungen sicherer werden und ermöglichen so ihre Nutzung. Die Umgestaltung von Straßen in bebauten Gebieten ist ein weiteres wichtiges Mittel zur Verkehrsberuhigung für sichereres Radfahren und Gehen.

⁷⁰ Siehe <https://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/technical-guidance/moving-around-during-the-covid-19-outbreak>

Empfehlung 11.2: Optimierung öffentlicher Flächen und attraktive und angenehme Umgestaltung

- 93.** Außer zur Verbreiterung der Gehwege und Einführung neuer Radwege sollte die Umverteilung der Autoflächen angenehmere, attraktivere Räume für lebenswerte Städte schaffen. Einschlägige Strategien könnten beinhalten: Schaffung von Parklets,⁷¹ Anbringung von Klimaanpassungselementen wie Schattenspender und von Stadtkunst. Während der Pandemie wurde durch taktische städtische Eingriffe mit Hilfe von Verkehrskegeln, Plastikpollern und Bauabsperungen vorübergehend und kostengünstig die bebaute Umwelt verändert, um Straßenfläche von Autoparkplätzen und Fahrspuren zurückzugewinnen. Gut gestaltete gemeinsame Flächen sind bleibende Elemente im Straßennetz, die leicht an geänderte Rahmenbedingungen angepasst werden können. Multifunktionale Straßenbereiche könnten geeignete Mittel sein, die Widerstandsfähigkeit der Städte zu erhöhen.

Empfehlung 11.3: Radfahren in Pläne für Wiederaufbau und Stärkung der Widerstandskraft integrieren

- 94.** Selbst während eines Lockdowns können Fahrräder ein Verkehrsmittel sein (neben dem Gehen), das weiter für wesentliche Strecken verfügbar ist. Entscheidungstragende müssen nicht nur dafür sorgen, dass das Radwegenetz eine mögliche neue Welle von Radfahrenden aufnehmen kann, sondern auch Pläne entwickeln zur Erhöhung der Sicherheit (zum Beispiel durch die Schaffung langsamer Zonen), Einrichtung neuer Radstellflächen, Bereitstellung weiterer (Elektro-)Räder für bestehende Leihradsysteme oder Einführung bzw. Ausweitung vorhandener Subventionen für den Kauf neuer (Elektro-)Räder oder Lastenräder. Diese Maßnahmen sollten auf unterschiedlichen Ebenen Teil des Wiederaufbaus und der Pläne zur Stärkung der Widerstandskraft sein, durch die den Krisenerscheinungen im Rahmen einer Pandemie begegnet werden kann.

V. Gemeinsame Maßnahmen für eine aktivere Mobilität in der paneuropäischen Region

- 95.** Mit vereinten Kräften zur Stärkung der Kooperation, Bereitstellung von Fachwissen und Knowhow und einer angemessenen Infrastruktur, Finanzierung und umfassender statistischer Daten auf internationaler Ebene wird die Umsetzung geeigneter Empfehlungen aus dem Masterplan auf nationaler Ebene unterstützt und beschleunigt und die paneuropäische Zusammenarbeit gestärkt.

71 Gehwegeberweiterungen, die mehr Platz auf der Straße für Personen schaffen.

- 96.** Die Partnerschaft für das Radfahren von THE PEP wird ihre kooperativen Bemühungen intensivieren und verstärken, indem sie nach 2021 aktiv Mitgliedstaaten, ECF, ECE, WHO/Europa, internationale Finanzinstitutionen und maßgebliche Interessengruppen einbeziehen will. Die Partnerschaft wird weiter bewährte Praktiken vermitteln und die Umsetzung des Plans beobachten und versuchen, die geografische Reichweite auf Länder auszudehnen, die in der Vergangenheit noch nicht beteiligt waren. Sie wird jährlich dem Lenkungsausschuss von THE PEP Bericht erstatten und eine Zwischenbilanz des Masterplans für die Sechste hochrangige Tagung vorbereiten.
- 97.** Ein paneuropäisches Kompetenzzentrum für aktive Mobilität (Empfehlung 1.3) wird unter dem Dach von THE PEP entworfen und verwirklicht werden. Als ein Exzellenzzentrum wird es die Umsetzung des paneuropäischen Masterplans unterstützen und die Arbeit der Partnerschaft in enger Abstimmung mit dem Sekretariat von THE PEP ermöglichen. Es wird als Knotenpunkt dienen, um das Know-how der Mitgliedstaaten von ECE und WHO/Europa für die Umsetzung des Masterplans auszubauen und zu stärken.
- 98.** Das paneuropäische Kompetenzzentrum für aktive Mobilität wird auf die wertvollen Erfahrungen und Werkzeuge setzen und sie verknüpfen, die von der Partnerschaft, dem Projekt Donauradfahrpläne und weiteren transnationalen Projekten und Initiativen erstellt worden sind, sowie auf dem Können und der Erfahrung der Mitglieder der Partnerschaften von THE PEP, die dazu aufgefordert sind, die Entwicklung des paneuropäischen Kompetenzzentrums zu unterstützen und zu ihr beizutragen. Es werden enge Verbindungen zwischen dem paneuropäischen Kompetenzzentrum, den Partnerschaften von THE PEP, der Akademie von THE PEP und nationalen Kompetenzzentren für das Radfahren geschaffen, um den Austausch von Informationen und Wissen sowie den Kapazitätsaufbau zu unterstützen, der für eine erfolgreiche Umsetzung des Masterplans nötig ist.
- 99.** Das paneuropäische Kompetenzzentrum für aktive Mobilität wird eventuell in enger Abstimmung mit dem Sekretariat von THE PEP und ECF die Entwicklung nationaler Pläne, Strategien und transnationaler Zusammenarbeitsprojekte für Radfahren und Gehen in der paneuropäischen Region ermöglichen.
- 100.** Das transeuropäische Radwegenetz (TEC) wird weiterentwickelt und umgesetzt als ein tragendes Element zum Erreichen der Ziele aus dem Masterplan. Enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten von ECE und WHO/Europa, dem Lenkungsausschuss von THE PEP, den ECE-Arbeitsgruppen wie der zu Verkehrstrends und Wirtschaft und dem globalen Forum für Sicherheit im Straßenverkehr, internationalen Finanzinstitutionen und anderen Geberorganisationen wird hier von großer Bedeutung sein.
- 101.** Die Ausarbeitung des Infrastrukturmoduls für den paneuropäischen Masterplan zur Förderung des Radfahrens, der von der ECE-Arbeitsgruppe zu Verkehrstrends und Wirtschaft initiiert wurde, wird gemäß Empfehlung 3.1 und 3.2 fortgesetzt, um das TEC festzulegen.

- 102.** Die Datenerhebung für bereits bestehende wie geplante nationale Radrouten wird fortgesetzt und so weit möglich verstärkt. Mitgliedstaaten von ECE und WHO/Europa sind dazu aufgefordert, mit dem ECE-Sekretariat zusammenzuarbeiten und Daten zu Radrouten in geografische Datensysteme einzugeben.
- 103.** Das ECE-Sekretariat wird in Zusammenarbeit mit THE PEP und den Mitgliedern die Analyse der Daten zu den nationalen Radwegenetzen unterstützen und die Ergebnisse den Mitgliedstaaten von ECE und WHO/Europa als Grundlage für die Bestimmung des transeuropäischen Radwegenetzes vorlegen.
- 104.** Die Mitgliedstaaten von ECE und WHO/Europa sind dazu aufgefordert, eng mit dem ECE-Sekretariat und seinen Partnern an der Prüfung der Definitionsentwürfe für unterschiedliche Arten von Radfahrinfrastruktur zu arbeiten. Die Mitgliedstaaten mögen in dieser Arbeit eine führende Rolle übernehmen.
- 105.** Außerdem wird die Diskussion über mögliche neue Straßenverkehrsschilder zur Unterstützung der Sicherheit auf der Straße und für das Radfahren fortgesetzt auf der Grundlage der Empfehlungen aus dem Infrastrukturmodul, Kapitel 1.
- 106.** Definitionen und Anregungen in Bezug auf neue Straßenverkehrsschilder, die im Rahmen von THE PEP erörtert werden, werden vorzugsweise von dem führenden Mitgliedstaat weitergeleitet und das globale Forum für Sicherheit im Straßenverkehr von ECE. Dieses zwischenstaatliche Gremium wird dazu aufgefordert, die Definitionen und Anregungen mit dem Ziel zu behandeln, ihre Inkorporierung in Rechtsakte der Vereinten Nationen wie das Wiener Übereinkommen von 1968 zu vereinbaren.
- 107.** Eine Finanzierung durch internationale Finanzinstitutionen könnte das verfügbare Budget für Aktivitäten zur Förderung des Radfahrens über die Investitionen auf nationaler Ebene und auf Ebene der Europäischen Union hinaus erhöhen. Außerdem erfüllt die Entwicklung und Annahme des Plans eine wichtige Voraussetzung für ein Herantreten an internationale Finanzinstitutionen und weitere Geberorganisationen, indem er strukturierte Daten und Informationen in einer für sie attraktiven Form darbietet. Der nächste Schritt muss die Veranstaltung von Finanzierungsworkshops mit Repräsentation verschiedener Finanzinstitutionen sein, damit Finanzierungsoptionen für Infrastrukturelemente erörtert werden können, die für eine Umsetzung des transeuropäischen Radwegenetzes und damit verbundene Investitionen erforderlich sind.
- 108.** Regelmäßig und gemeinsam mit anderen internationalen Institutionen (z. B. Arbeitsgruppe zur Verkehrsstatistik des ECE-Binnenverkehrsausschusses in Zusammenarbeit mit Eurostat und dem internationalen Verkehrsforum) erhobene Daten zum Radfahren werden die Ausgangsdaten für die Beobachtung von Fortschritten durch die Förderung des Radfahrens in der paneuropäischen Region sein. In Kombination mit verbesserten Instrumenten werden verlässliche Daten dabei helfen, einschlägige Argumente vorzulegen, damit mehr Geld für das Radfahren bereitgestellt wird (siehe Empfehlung zu Thema 8).

- 109.** Diese Aktivitäten werden die Umsetzung des Plans erleichtern. Sie können gegebenenfalls von Bemühungen um die Ausarbeitung einer möglichen Rechtsakte begleitet werden, um die Maßnahmen gemäß der vereinbarten Zukunftsvision zu bestärken.
- 110.** Das Engagement der Mitgliedstaaten im Rahmen von THE PEP sollte sich dort nicht darauf beschränken, ausschließlich das Radfahren zu fördern, wo seine Arbeit auch dem Gehen zunutze kommt. Die Ausweitung des Arbeitsbereichs um das Gehen und den gesamten Bereich aktiver Mobilität wären ein nächster logischer Schritt in Richtung Zukunftsvision von THE PEP.

Anhang IV

Politische Empfehlungen für Eco-Driving⁷²

1. Eco-Driving ermöglicht das Erreichen mehrerer Ziele: mehr Sicherheit im Straßenverkehr, weniger Stress beim Fahren und größerer Komfort am Steuer, flüssigerer Verkehr und weniger Staus, geringerer Treibstoffverbrauch, niedrigere Betriebskosten und weniger Kohlendioxidemissionen und Gesundheitsrisiken. Eco-Driving ist eine sehr kosteneffektive Maßnahme und trägt zu größerer Energieeffizienz und umweltfreundlicher Mobilität und sicherem Verkehr bei. Ein Vorteil des Eco-Drivings ist zudem, dass es freiwillig von jeder Person am Steuer praktiziert werden kann und keine zusätzliche Ausrüstung oder Gerätschaft erfordert.
2. Die wichtigsten Empfehlungen zum ECO-Driving sind in den gleichnamigen Leitlinien von THE PEP enthalten und wurden von der entsprechenden Arbeitsgruppe entwickelt. ECO-Driving sollte sich als die intelligente und effiziente Fahrweise für alle in jedem Fahrzeug unter sämtlichen Verkehrsverhältnissen durchsetzen.
3. Dazu werden entsprechende nationale Initiativen auf Grundlage der Leitlinien zum ECO-Driving von THE PEP angeregt. Hierzu werden folgende zehn zentrale Umsetzungsschritte empfohlen:
 - a) Gemäß Leitlinien von THE PEP sollten nationale Foren mit Fachleuten und maßgeblichen Institutionen für umweltbewusstes Autofahren in den Mitgliedstaaten eingerichtet werden. Mithilfe solcher Foren sollten nationale Standards, Handbücher und Zertifizierungsverfahren für Auszubildende und Initiativen des ECO-Drivings geschaffen werden.
 - b) Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sollten im Rahmen der Partnerschaft von THE PEP dazu qualifiziert werden, ihresgleichen und andere im ECO-Driving zu unterrichten und zur Wissensquelle für Fahrtechniken, Ausbildung im Fahren und innovative Fahrzeugtechnologien zu werden. Zur Verbreitung und Erzeugung von Wissen sollten Pilotseminare mit Flottenbetrieben durch Fachleute der Partnerschaft für ECO-Driving von THE PEP eingerichtet und gegebenenfalls dazu genutzt werden, erfahrene Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in Bezug auf ECO-Driving weiterzubilden.

⁷² Für die vollständige Veröffentlichung siehe Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, *THE PEP Partnership on Eco-Driving: Guidelines for National Eco-Driving Initiatives* (Wien, erscheint in Kürze).

- c) Gemäß dem Ansatz der Ausbildung von Ausbildenden sollten die Fachleute und bereits geschulten Ausbildende Kurse anbieten, um eine hinreichende Anzahl weiterer Ausbildender in Standards und Inhalten des ECO-Drivings zu unterrichten. Solche Seminare sollten Theorie und Praxis, eine Prüfung und gegebenenfalls ein Zeugnis für Ausbildende im ECO-Driving umfassen.
- d) Ferner sollte ein Zertifizierungsverfahren zur Qualifizierung von Fahrschulen für ECO-Driving entwickelt werden. Solche Schulen könnten als Multiplikatoren für ECO-Driving und nachhaltige Mobilität wirken, indem sie etwa einschlägig geschultes Personal und eine Fahrzeugflotte mit niedrigen Emissionen einsetzen und in der Ausbildung Nachdruck auf alternative Antriebe und nachhaltige Mobilität legen.
- e) ECO-Driving sollte in den gesetzlichen Rahmen für Fahrschulen und die Prüfung der Ausbildenden integriert werden. Ferner sollten Ausbildungs- und Prüfungsverfahren für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern so geändert werden, dass sie Fahrzeuge mit elektrischen oder alternativen Antrieben in gleicher Weise umfassen wie konventionelle Fahrzeuge.
- f) Kurse über ECO-Driving für Personen mit Führerschein sollten von erfahrenen und geschulten Ausbildenden angeboten werden und das Fahren auf öffentlichen Straßen sowie die Nutzung von Anzeigegeräten für den Treibstoffverbrauch umfassen. Kurse über ECO-Driving für Personen mit Führerschein sollten sich an zwei Zielgruppen richten: Privatpersonen sowie Berufsfahrerinnen und Berufsfahrer von Autos, Bussen und Lastwagen. Die Wirkung solcher Kurse sollte ausgewertet und beobachtet werden, insbesondere in Bezug auf Treibstoffverbrauch, Kohlenstoffemissionen und Unterhaltskosten, damit weitere Zielgruppen für das ECO-Driving gewonnen werden können.
- g) Die Ausbreitung der Initiativen für ECO-Driving sollte unterstützt werden von Bewusstseinskampagnen und der Integration des Themas in die Ausbildung für das Fahren von Lastwagen und Bussen. Auch könnten erfahrene Fahrerinnen und Fahrer ohne Ausbildung im ECO-Driving bei Erwerb ihres Führerscheins gezielt angesprochen werden.
- h) Besonders sollte betont werden, dass ECO-Driving die beste Methode ist, die Reichweite von Elektrofahrzeugen zu verlängern. In der Ausbildung für Elektrofahrzeuge sollte ECO-Driving besonders mit der Rückgewinnung von Energie sowie mit effektiven Ladetechniken kombiniert werden.
- i) ECO-Driving sollte in Konzepte und Strategien aufgenommen werden, um einschlägige Initiativen nachhaltiger zu machen.
- j) ECO-Driving sollte in nationale und internationale Finanzierungsmechanismen einfließen, um die Schaffung einschlägiger Programme, den Wissens- und Erfahrungsaustausch und die Weiterentwicklung entsprechender Techniken und Ausbildungen zu erleichtern. Besonderes Gewicht sollte auf das Fahren elektrischer und alternativer Fahrzeuge, den Speditions- und Busverkehr und auf eine Erweiterung um weitere Kategorien wie Eisenbahnen, Traktoren und Baumaschinen gelegt werden. Dazu sollte die weitere Kooperation zwischen den Mitgliedstaaten im Rahmen der Partnerschaft für ECO-Driving von THE PEP intensiviert werden.

Anhang V

Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Handbuchs für nachhaltigen Verkehr und Stadtplanung⁷³

Schlussfolgerungen

1. Ein integrierter Ansatz für den Stadtverkehr kann die Verwirklichung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und des Pariser Übereinkommens besser unterstützen.
2. Um die Verkehrssysteme widerstandsfähiger zu machen, muss ein umfassender und integrierter Ansatz auf der Grundlage klar definierter Ziele und Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Wirtschafts- und Stadtentwicklung sowie gesellschaftlicher Zusammenhalt angenommen und umgesetzt werden. Die Menschen und ihre Bedürfnisse müssen im Zentrum eines solchen integrierten Ansatzes stehen. Verkehrs- und Flächennutzungsplanung übernehmen hier eine entscheidende Rolle. Ein integrierter Ansatz kann Zersiedelung verhindern und inklusive ökologische Verdichtung fördern.
3. Die Prinzipien „Vermeiden-Umschalten-Verbessern“ müssen zur Grundlage einer integrierten Verkehrs- und Stadtplanung und der Umsetzung einer Bedarfsteuerung werden:
 - a) Kompakte, dicht bebaute und auf öffentlichen Personenverkehr ausgerichtete Stadtviertel senken in Kombination mit einer gemischten Flächennutzung den Verkehrsbedarf („Vermeiden“).
 - b) Stadtviertel mit viel öffentlichem Personenverkehr und aktiver Mobilität unterstützen den Übergang zu sauberen und gesünderen Verkehrsarten („Umschalten“).
 - c) Entwicklung und Anpassung neuer Technologien für Stadtviertel unterstützen die Verbesserung des städtischen Verkehrssystems („Verbessern“).
4. Da der öffentliche Personenverkehr ein zentrales Element einer „lebenswerten Stadt“ ist, müssen seine Verbesserung zur Priorität der städtischen Strategie werden und entsprechende finanzielle Mittel hierfür verfügbar gemacht werden.
5. Das Erreichen eines nachhaltigen Verkehrswesens erfordert: a) verunreinigende Busflotten zu ersetzen, b) Elektromobilität zu fördern, c) moderne Straßenbahnen

⁷³ A Handbook on Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning: Promoting Active Mobility (United Nations publication, ECE/TRANS/298).

und Verkehrsschnittstellen zu bauen und d) geeignete Raumnutzungskonzepte zu entwickeln.

6. Aktive Mobilität ist ein Kernbestandteil gesunder Städte. Gehen und Radfahren muss nicht nur in Stadtkernen, sondern in viel größerem Umfang und in Kombination mit anderen Verkehrsarten, vor allem öffentlichem Personenverkehr, unterstützt werden. Städte müssen publikumsfreundliche Verkehrsschnittstellen schaffen und Erholungsbereiche anbieten, die Radfahren und Gehen unterstützen. Initiativen wie das WHO-Netzwerk der gesunden Städte sollten stärker auf Verkehrssysteme und Mobilität als zentrale Faktoren achten.
7. Die Entwicklung eines hochwertigen öffentlichen Personenverkehrs und einer Infrastruktur, die aktive Mobilität unterstützt, ist eine bewährte Praxis, die Städte lebenswerter macht, Zugänge zu Märkten sichert und zugleich das Wohlbefinden fördert.
8. Die Städte erleben derzeit ein Aufkommen neuartiger intelligenter Verkehrssysteme, die von den finanziellen und technologischen Möglichkeiten durch die Digitalisierung profitieren.

Empfehlungen

9. Städtische Verkehrssysteme werden immer komplexer. Angesichts der vorhandenen öffentlichen und privaten, kollektiven und individuellen Mobilitätssysteme, kooperativer und neuerdings auch autonomer Mobilität sollte die Organisation des öffentlichen Raums hinterfragt und die Notwendigkeit transparenter Entscheidungsprozesse thematisiert werden.
10. Entscheidungstragende müssen neue Fähigkeiten und Herangehensweisen entwickeln, die aktuelle technologische und gesellschaftliche Lage optimal nutzen und sich durch Partnerschaften für die Umsetzung umfassender, bereichsübergreifender Mobilitätskonzepte einsetzen.
11. Neben den Menschen sollten auch die Güter in einem integrierten Ansatz berücksichtigt werden, damit letztere die Märkte erreichen können, ohne dass Stadtviertel an Lebensqualität einbüßen.
12. Die Umsetzung des integrierten Ansatzes macht die Ausbildung der erforderlichen Fähigkeiten bei den Verantwortlichen für die Stadt- und Mobilitätsplanung erforderlich, so dass sie Risiken durch neue Verfahren und Technologien – wie kooperative Mobilität und Automatisierung – erkennen können und diese Fähigkeit muss durch Ausbildung und Zusammenarbeit mit der Wissenschaft ausgeweitet werden.
13. Die Entwicklung einer wirksamen städtischen Mobilitäts- und Raumplanung erfordert partizipatorische Entscheidungsprozesse unter Einbeziehung vieler Interessengruppen von den städtischen Behörden über die Raumplanungs-, Wohnungs- und Verkehrsbetriebe, Gesundheitsbehörden und Gemeindevorstände

bis zur in der Stadt wohnenden oder pendelnden Bevölkerung als der Hauptnutznießerin der Wohnungs- und Verkehrsinfrastruktur einer Stadt.

14. Das vorliegende Handbuch greift eine der größten Herausforderungen unserer Zeit auf – die Schaffung nachhaltiger, lebenswerter und harmonischer Städte.
15. Wenn die Städte diesen Leitfaden zum Entwurf ihrer eigenen Zukunftsvision und eines Fahrplans in eine nachhaltige Zukunft nutzen können, hat das Handbuch seinen Zweck erfüllt.

Anhang VI

Arbeitsplan für den Zeitraum 2021 bis 2025

I. Hintergrund

1. Seit seiner Gründung im Jahr 2002 hat das Paneuropäische Programm Verkehr, Gesundheit und Umwelt (THE PEP) als einzigartiges ressortübergreifendes Forum fungiert, das nachhaltige und gesundheitsförderliche Verkehrsmuster auf paneuropäischer Ebene fördern möchte. THE PEP arbeitet unter dem Mandat der hochrangigen Tagung über Verkehr, Gesundheit und Umwelt, die alle fünf Jahre veranstaltet wird.
2. Dieses Dokument enthält den Entwurf eines Arbeitsplans für Programmbereiche mit Aktivitäten von THE PEP für den Zeitraum 2021 bis 2025. Der Entwurf des Arbeitsplans ist ein Instrument zur Operationalisierung der Wiener Erklärung und enthält einen Fahrplan für Aktivitäten und Projekte, mit denen an der Verwirklichung der Zukunftsvision von THE PEP gearbeitet werden soll.
3. Das Dokument wurde vom Büro des Lenkungsausschusses mit Unterstützung durch das Sekretariat erarbeitet. Es wurde erörtert, ergänzt und gebilligt: während der 35. erweiterten Tagung des Büros (Valletta, 2. und 3. Mai 2019), der 36. Tagung des Büros (Bonn, 1. und 2. Juli 2019), der 17. Tagung des Lenkungsausschusses (Genf, 21. bis 23. Oktober 2019), der 37. Tagung des Büros (online am 29. Juni 2020), einem Vorbereitungstreffen (online am 30. Juni 2020), der 18. Tagung des Lenkungsausschusses (online vom 25. bis 27. November 2020) und einem weiteren Vorbereitungstreffen zur hochrangigen Tagung (online am 25. Januar 2021).

II. Bedeutung für die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und weitere globale Verpflichtungen

4. Durch die Annahme der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung wollten die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen Bemühungen verstärken, Armut und Ungleichheit zu überwinden, den Planeten zu schützen und Wohlbefinden und Wohlstand für alle zu sichern. Die Agenda 2030 umfasst 17 Ziele für nachhaltige

Entwicklung: Jedes Ziel ist unterteilt in konkrete Einzelziele, wobei von den Mitgliedstaaten erwartet wird, dass sie nationale Rahmen für deren Erreichung formulieren.

5. THE PEP hat zu mehreren der Ziele für nachhaltige Entwicklung eine enge Verbindung und kann daher die nationalen Bemühungen um ihre Verwirklichung unterstützen. Besonders relevant sind hier folgende Ziele:
 - a) 3 (Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern)
 - b) 7 (Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern)
 - c) 8 (Dauerhaftes, breitenwirksames und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern)
 - d) 9 (Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen)
 - e) 11 (Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten)
 - f) 12 (Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen)
 - g) 13 (Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen).
6. Der Zusammenhang zwischen THE PEP und diesen sowie weiteren Zielen für nachhaltige Entwicklung werden in der aktuellen Veröffentlichung *Making THE (Transport, Health and Environment) Link: Transport, Health and Environment Pan-European Programme* analysiert.⁷⁴
7. Die Agenda 2030 nennt das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen über Klimaänderungen als wichtigstes Forum für Verhandlungen zum Ziel 13 für nachhaltige Entwicklung. Drei Monate nach Annahme der Agenda 2030 nahmen die Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen auch das Pariser Übereinkommen an.
8. Der Verkehrssektor ist einer der Bereiche, in dem die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) Maßnahmen ergreifen müssen, um an einer Abmilderung des Klimawandels mitzuwirken. Durch die Betonung integrierter Verkehrs- und Stadtplanung und die Förderung aktiver Mobilität, öffentlichen Personenverkehrs, und einer Mobilität ohne fossile Treibstoffe hat THE PEP eine solide Ausgangslage, die Mitgliedstaaten in ihren Bemühungen um die Umsetzung des Pariser Übereinkommens zu unterstützen.

74 Arseni, O. et al. (Kopenhagen, Weltgesundheitsorganisation Regionalbüro für Europa, 2018).

III. Erreichen der Zukunftsvision aus der Wiener Erklärung

- 9.** Für die Umsetzung der Zukunftsvision aus der Wiener Erklärung muss der Lenkungsausschuss von THE PEP eine Reihe von Tätigkeiten wie die folgenden durchführen:
- a) Entwicklung einer umfassenden paneuropäischen Strategie zur Verwirklichung der Zukunftsvision und Anleitung der Umsetzung von THE PEP
 - b) Entwicklung von Vorschlägen für einen möglichen Rechtsakt gemäß Zukunftsvision zur Behandlung durch die Sechste hochrangige Tagung über Verkehr, Umwelt und Gesundheit
 - c) Entwicklung einer Kommunikationsstrategie zur Verbreitung der Ergebnisse von THE PEP und Förderung des Bewusstseins bei Interessengruppen und Bevölkerung
 - d) Unterstützung der Schaffung von Koordinierungsverfahren auf nationaler Ebene zwischen Verkehrs-, Gesundheits- und Umweltsektor einschließlich der subnationalen und lokalen Behörden und unter Beteiligung weiterer maßgeblicher Interessengruppen
 - e) Erkundung einer möglichen Einbeziehung der Perspektiven kommender Generationen in die Arbeit von THE PEP
 - f) Überwachung der Umsetzung von THE PEP
 - g) Abhaltung der Jahrestagungen sowie halbjährlichen Tagungen seines Büros
 - h) Ersuchen an ECE und WHO-Regionalbüro für Europa, weiter das Sekretariat zu stellen und Unterstützung zu diesem Zweck zu leisten.
- 10.** In den ersten Monaten des Jahres 2020 war die ECE-Region von der Coronavirus-Erkrankung 2019 (COVID-19) stark betroffen und Mitgliedstaaten führten Reiserestriktionen auf nationaler und internationaler Ebene ein, welche sich auf die Wirtschaft auswirkten.
- 11.** Bei der Planung der Rückkehr zur Normalität wurde den ECE-Mitgliedstaaten klar, dass ein Wiederhochfahren der Wirtschaft nicht nachhaltig sein könne, wenn die Verkehrssysteme nicht unter Berücksichtigung der Lehren aus der Pandemie neugestartet würden. Vor diesem Hintergrund begannen die Mitgliedstaaten, gemeinsam eine Reihe von grünen und gesundheitsförderlichen Prinzipien für den Verkehr zu formulieren, die auf der Fünften hochrangigen Tagung angenommen werden sollten.
- 12.** Die Zukunftsvision von THE PEP muss berücksichtigen, dass der Wiederaufbau des Verkehrssystems einen ganzheitlichen Ansatz erfordert, der Nachdruck auf Inklusion, Gerechtigkeit und weitere gesellschaftliche Aspekte legt und dabei Gesundheit und Umwelt nicht aus den Augen verliert.

IV. Umsetzung des Arbeitsplans

13. In Übereinstimmung mit seinem Mandat und seiner Geschäftsordnung ist der Lenkungsausschuss das wichtigste Entscheidungsgremium für die Umsetzung von THE PEP. Er wirkt im Auftrag der hochrangigen Tagung über Verkehr, Umwelt und Gesundheit zur Förderung, Koordinierung und Beobachtung der Umsetzung des Arbeitsplans von THE PEP und soll Orientierung geben und strategische Ausrichtungen skizzieren.
14. Der Lenkungsausschuss wird unterstützt durch das Büro, dem 9 bis 15 Mitglieder angehören, die der Lenkungsausschuss wählt. Die Mitglieder des Büros repräsentieren die Sektoren Verkehr, Umwelt und Gesundheit. Das Büro ist zuständig für die Vorbereitung der Tagungen des Lenkungsausschusses und die Weiterverfolgung seiner Beschlüsse.
15. Die Tagungen auf hoher Ebene haben in der Vergangenheit prioritäre Ziele für die erfolgreiche Umsetzung von THE PEP aufgestellt. Zur Unterstützung des Erreichens der prioritären Ziele haben die Mitgliedstaaten auch Umsetzungsmechanismen beschlossen. Die derzeitigen Umsetzungsmechanismen sind:
 - a) Eine Reihe nationaler, subregionaler und regionaler Workshops zu nachhaltigen Verkehrskonzepten (THE PEP-Staffellauf)
 - b) Erarbeitung und Umsetzung nationaler Aktionspläne für Verkehr, Gesundheit und Umwelt anhand der im Rahmen von THE PEP entwickelten methodischen Leitlinien
 - c) Partnerschaften zur Unterstützung des Arbeitsplans von THE PEP mit Schwerpunkt auf konkrete fachliche Aspekte der Umsetzung der prioritären Ziele
 - d) Akademie von THE PEP als Forum für die Verknüpfung von Wissenschaft, Theorie und Praxis für den Kapazitätsaufbau im Sinne integrierter Politikgestaltung mit Unterstützung durch die Informationsstelle von THE PEP.
16. Die Umsetzungsmechanismen von THE PEP sind für die Durchführung des Arbeitsplans wichtig. Sie stützen sich auf Instrumente, die innerhalb THE PEP genutzt werden.
17. Federführende Staaten oder Organisationen ermöglichen mit Unterstützung des Sekretariats von THE PEP die Umsetzung der im Arbeitsplan skizzierten Aktivitäten und übernehmen Aufgaben der Koordinierung bzw. Berichterstattung. Federführende Staaten oder Organisationen berichten dem Lenkungsausschuss von THE PEP über erzielte Fortschritte und verbleibende Herausforderungen in der Umsetzung dieser Aktivitäten.
18. Der Arbeitsplan von THE PEP für den Zeitraum 2021 bis 2025 wird in enger Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen staatlichen und nichtstaatlichen Interessengruppen einschließlich lokaler und städtischer

Behörden, Jugendorganisationen, Forschungseinrichtungen und Wissenschaft umgesetzt.

19. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Aktivitäten hängt von der Mobilisierung der erforderlichen Ressourcen ab.

V. Struktur des Arbeitsplans

20. Der Arbeitsplan ist in neun Programmbereiche unterteilt (siehe Tabelle unten). Programmbereich 1 entspricht der übergeordneten Umsetzung der Zukunftsvision von THE PEP gemäß Wiener Erklärung. Programmbereiche 2 bis 9 entsprechen den genannten Schwerpunktbereichen in den Absätzen 2 a) bis h) der Erklärung.
21. Jeder Programmbereich umfasst übergeordnete Aktivitäten, die zu seiner Umsetzung führen sollen. Da die Umsetzung von der Verfügbarkeit von Ressourcen und der Führung durch die Beteiligten abhängt, sind der federführende Staat bzw. die federführende Organisation neben jedem Programmbereich aufgeführt.
22. Außerdem zeigt der Arbeitsplan die Umsetzungsmechanismen auf, die zur Unterstützung der Aktivitäten genutzt werden könnten. Ferner werden die einschlägigen Ziele für nachhaltige Entwicklung für jeden Programmbereich genannt gemäß der Entscheidung, THE PEP besser an die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung anzugleichen

VI. Aktivitäten nach Arbeitsplan

| Programmbereiche und Aktivitäten | Federführende/r Staat/ Organisation | Umsetzungsmechanismen | Zeiträumen | Ressourcen | Ziele für nachhaltige Entwicklung |
|--|--|-----------------------|---------------|------------|--------------------------------------|
| 1. Transformation zu einem sauberen, sicheren, gesunden und inklusiven Mobilitäts- und Verkehrswesen zur Freude und zum Gedeihen aller | | | | | 3, 7, 8, 9, 11, 12, 13 |
| Entwicklung einer umfassenden pan-europäischen Strategie für Verkehr, Gesundheit und Umwelt (unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus der COVID-19-Krise) | Lenkungsausschuss und federführender Staat | | | | |
| | | | Bis 2023 | | |
| Entwicklung von Vorschlägen für einen möglichen Rechtsakt gemäß Zukunftsvision und prioritären Zielen von THE PEP zur Behandlung durch die Sechste hochrangige Tagung über Verkehr, Umwelt und Gesundheit. | Lenkungsausschuss und federführender Staat | | | | |
| | | | Bis 2025 | | |
| Veranstaltung einer Tagung zur Bilanzierung der Fortschritte 20 Jahre nach der Gründung von THE PEP | Frankreich | | | | |
| | | | 2022 | | |
| Entwicklung einer Kommunikationsstrategie zur Bewusstseinsbildung über Chancen und Nutzen eines nachhaltigen und gesundheitsförderlichen Verkehrswesens und Weiterverbreitung der Ergebnisse von THE PEP | Büro | | | | |
| Entwicklung gemeinsamer Initiativen und Maßnahmen auf internationaler, regionaler, nationaler und lokaler Ebene zur Unterstützung der Mitgliedstaaten beim Übergang zu widerstandsfähigeren, sichereren, gerechteren und nachhaltigeren Verkehrs- und Mobilitätssystemen | Büro und Lenkungsausschuss | | | | |
| | | | 2021 bis 2025 | | |

| Programmbereiche und Aktivitäten | Federführende/r Staat/ Organisation | Umsetzungsmechanismen | Zeitraumen | Ressourcen | Ziele für nachhaltige Entwicklung |
|---|--|-------------------------------------|---------------|------------|--------------------------------------|
| Beobachtung der Umsetzung von THE PEP (und Aufzeigen der Bedürfnisse von Ländern und der Herausforderungen für die Umsetzung) | Büro und Lenkungsausschuss | | | | |
| Durchführung der Jahrestagungen des Lenkungsausschusses sowie der halbjährlichen Tagungen seines Büros | Büro | | Jährlich | | |
| Leistungen des Sekretariats | | | | | |
| 2. Sicherung eines Verkehrssystems, das Klimawandel, Pandemien und andere Katastrophen überstehen kann. | | | | | 3, 7, 8, 9, 11, 12 |
| Umsetzung der Empfehlungen für umweltfreundlicheren und gesunden nachhaltigen Verkehr und Unterstützung der Mitgliedstaaten | Lenkungsausschuss/ Arbeitsgruppe | Partnerschaften und andere | 2021 bis 2025 | | |
| 3. Verbesserung der Lebensbedingungen in Städten und Regionen durch die Integration der Umwelt- und Gesundheitskonzepte und -zielsetzungen in eine koordinierte Verkehrs- und Raumplanung | | | | | 3, 9, 11, 13 |
| Aktivität zur Unterstützung der Koordinierung bei der Integration von nachhaltiger Verkehrs- und Flächennutzungsplanung, Gesundheit und Umwelt (erster Staffellauf im Oktober 2021 in St. Petersburg, Russische Föderation, zum Thema Integration von Verkehrs- und Stadtplanung) | Russische Föderation und Frankreich | Staffelläufe und Partnerschaften | | | |
| 4. Ein sauberes, sicheres, geräuscharmes und emissionsfreies Verkehrswesen durch Umsetzung der Grundsätze und Maßnahmen für eine gesunde, aktive und sichere Mobilität | | | | | 3, 7, 11, 12, 13 |

Wiener Erklärung:

Eine bessere Zukunft bauen – die Weichen stellen für eine neue, saubere, sichere, gesunde und integrative Mobilität

| <i>Programmbereiche und Aktivitäten</i> | <i>Federführende/r Staat/ Organisation</i> | <i>Umsetzungsmechanismen</i> | <i>Zeitrahmen</i> | <i>Ressourcen</i> | <i>Ziele für nachhaltige Entwicklung</i> |
|--|--|--|-------------------|-------------------|--|
| Aktivität zur Umsetzung des paneuropäischen Masterplans für die Förderung des Radfahrens, hierunter Aktivitäten zur Förderung von Maßnahmen für einen Wechsel von der motorisierten zur aktiven Mobilität (und direkte Maßnahmen zu COVID-19 sowie der möglichen Rolle des Radfahrens für widerstandsfähigere Verkehrssysteme) sowie Fortsetzung der Arbeit an und Umsetzung von dem Infrastrukturmodul und Entwicklung eines paneuropäischen Kompetenzzentrums für aktive Mobilität | Frankreich und Österreich als federführende Staaten in der Partnerschaft, sowie ECF, CONEBI, ECE und weitere Mitgliedstaaten | Partnerschaft zur Förderung des Radfahrens, ausgeweitet zur Partnerschaft für aktive Mobilität | | | |
| Erarbeitung eines paneuropäischen Masterplans für aktive Mobilität | Frankreich, Österreich und weitere Mitgliedstaaten | Partnerschaft zur Förderung des Radfahrens ausgeweitet zur Partnerschaft für aktive Mobilität | | | |
| Aktivität zur Weiterentwicklung der Instrumente von THE PEP und Förderung ihrer Anwendung in der Entscheidungsfindung | Lenkungsausschuss | Partnerschaft zur Förderung des Radfahrens ausgeweitet zur Partnerschaft für aktive Mobilität | | | |
| Aktivität im Rahmen der Akademie von THE PEP für den Austausch von Wissen und bewährten Praktiken zur Stärkung der Kapazitäten der Mitgliedstaaten zur integrierten Politikgestaltung | Lenkungsausschuss und federführender Staat | | | | |
| Aktivität für weitere Aktualisierungen und Verbesserungen von HEAT | WHO | Partnerschaft für HEAT | | | |
| Aktivität für ECO-Driving | Österreich | Partnerschaft für ECO-Driving | | | |
| Aktivität zur beschleunigten Entwicklung und Einführung von Fahrzeugen mit geringen oder keinen Emissionen, Elektromobilität und entsprechender Infrastruktur durch Programme der finanziellen und anderweitigen Unterstützung | Lenkungsausschuss | | | | |

| Programmbereiche und Aktivitäten | Federführende/r Staat/ Organisation | Umsetzungsmechanismen | Zeitraumen | Ressourcen | Ziele für nachhaltige Entwicklung |
|--|---|--|------------|------------|--------------------------------------|
| Aktivität für weitere Aktualisierungen und Verbesserungen von ForFITS | ECE | | | | |
| 5. Gesellschaftliche Inklusivität des Zugangs zu Mobilität und Verkehr | | | | | 3, 7, 8, 9, 11, 12 |
| Benennung von Partnern und Interessengruppen und Schaffung von Synergieeffekten mit diesen, damit alle Gesellschaftsebenen erreicht werden können (wie sie beteiligen, wie von ihnen Nutzen ziehen und sie Nutzen ziehen lassen) (unter Einschluss der Verantwortlichen für die Ziele für nachhaltige Entwicklung und Indikatoren) | Büro und Lenkungsausschuss | | | | |
| Partnerschaft für kind- und jugendgerechte Mobilität | Österreich und weitere | | | | |
| 6. Ausrichtung von Investitionen, steuerlichen Anreizen und grünen Finanzierungsinitiativen auf ein nachhaltiges Verkehrswesen zur Stimulierung der Schaffung von Arbeitsplätzen sowie der Wirtschaft | | | | | 8, 9, 11, 12, 13 |
| Grüne und gesunde Arbeitsplätze im Verkehrswesen | (Erkundung der Möglichkeiten hinsichtlich weiterer Unterstützung) | Partnerschaft für Arbeitsplätze in einem grünen und gesunden Verkehrswesen | | | |
| 7. Optimale Ausnutzung von Vorteilen durch Digitalisierung der Verkehrs- und Mobilitätsangebote | Lenkungsausschuss | | | | 3, 8, 11, 12 |
| 8. Verwirklichung nachhaltiger Mobilitätsleitsysteme und -angebote unter Verwendung geeigneter Technologien für saubere, effiziente, gesunde und sichere Verkehrssysteme | | | | | 3, 7, 8, 9, 11, 12, 13 |
| Ad hoc Unterstützung und Beratung für die Erstellung von Aktionsplänen für Verkehr, Gesundheit und Umwelt | Büro und Lenkungsausschuss | Nationale Aktionspläne für Verkehr, Gesundheit und Umwelt | | | |

Wiener Erklärung:

Eine bessere Zukunft bauen – die Weichen stellen für eine neue, saubere, sichere, gesunde und integrative Mobilität

| Programmbereiche und Aktivitäten | Federführende/r Staat/ Organisation | Umsetzungsmechanismen | Zeitraumen | Ressourcen | Ziele für nachhaltige Entwicklung |
|--|---|---|------------|------------|--------------------------------------|
| Zusammenstellung und Weiterverbreitung bewährter Praktiken und Innovationen zu grüner und gesunder Mobilität unter den einschlägigen Sektoren auf nationaler und lokaler Ebene | Büro, Lenkungsausschuss und andere Beteiligte, z. B. EPOMM | | | | |
| Förderung von Aktivitäten und Weiterverbreitung bewährte Praktiken zu Mobilitätssteuerung und weitere Studien zu gesteuerter Mobilität | Büro, Lenkungsausschuss, federführender Staat, z. B. Österreich, und Interessengruppen, z. B. EPOMM | | | | |
| Aktivitäten zu Tourismus und Mobilität | Österreich | Partnerschaft TRANSDANUBE ausgeweitet zur Partnerschaft zu nachhaltiger touristischer Mobilität | | | |
| Entwicklung und Durchführung von Studien zu den Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit durch neue Mobilitätsoptionen | Büro und Lenkungsausschuss | | | | |
| 9. Förderung von Lösungsansätzen zur Verwirklichung nachhaltiger Mobilität in Städten u. a. durch einen breiten Fächer öffentlicher städtischer Verkehrsmittel sowie Radfahren und Gehen, und die Berücksichtigung dieser Mobilitätsformen in der Verkehrs- und Raumplanung | | | | | 3, 7, 9, 11, 12, 13 |
| Siehe Aktivitäten in den Programmbereichen 3 und 4 zur Unterstützung der aktiven Mobilität und zur Integration der Verkehrsplanung in die Stadtplanung | Büro und Lenkungsausschuss | Partnerschaften | | | |

Legende: CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry, ECF - European Cyclists' Federation, EPOMM - European Platform on Mobility Management, ForFITS - For Future Inland Transport Systems model, HEAT - Health Economic Assessment Tools, TRANSDANUBE Partnership, THE PEP Partnership on Environmentally healthy mobility in leisure and tourism.



THE PEP

Paneuropäisches
Programm Verkehr,
Gesundheit und Umwelt



UNECE



Weltgesundheitsorganisation

REGIONALBÜRO FÜR Europa