

Bundesregierung Österreich  
Bundeskanzler Sebastian Kurz  
Bundesminister Mag. Gernot Blümel  
Bundesminister Ing. Norbert Hofer  
Bundesministerin Elisabeth Köstinger  
Bundesminister Hartwig Löger

Brüssel, den 27. April 2018

**Betreff: Österreichische EU Ratspräsidentschaft – Nachhaltige Mobilität, Radverkehr**

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler Kurz,  
Sehr geehrter Herr Bundesminister Blümel,  
Sehr geehrter Herr Bundesminister Hofer,  
Sehr geehrte Frau Bundesministerin Köstinger,  
Sehr geehrter Herr Bundesminister Löger,

Am 1. Juli 2018 wird Österreich die EU-Ratspräsidentschaft übernehmen. Aufgrund einer Reihe von Gesetzesinitiativen die momentan in den Institutionen behandelt werden, bietet sich Ihnen die Chance, europaweit maßgebend zur Weiterentwicklung des Radverkehrs als emissionsfreies und tourismusförderndes Verkehrsmittel beizutragen. Dies wäre ganz im Einklang mit dem in der österreichischen Klima- und Energiestrategie formulierten Ziel, den anteiligen Wert des Radverkehrs an allen Wege von heute 7 % auf 13 % im Jahr 2025 nahezu zu verdoppeln. Als Europäischer Radfahrerverband, der die Interessen von 250 Millionen Menschen die in der EU Radfahren vertritt, begrüßen wir diese Zielsetzung sehr!

Auf folgende EU-Gesetzesinitiativen möchte ich Sie hinweisen:

- Mehrwertsteuersätze-Richtlinie
- Richtlinie zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung
- Verordnung zur allgemeinen Fahrzeugsicherheit
- Mehrjährige Finanzrahmen (2021 – 2027)
- Richtlinien über das Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur und Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz
- Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

Auf dem Weg zur Radnation wird unter anderem die Weiterentwicklung des österreichischen Marktes für Elektro-Fahrräder eine entscheidende Rolle spielen. Die geplante Revision der **Mehrwertsteuersätze-Richtlinie** (2006/112/EG) bietet eine exzellente Möglichkeit, den Markt für Elektro-Fahrräder weiter anzukurbeln. Während die Europäische Kommission in ihrem Gesetzesvorschlag es den Mitgliedsstaaten ermöglichen will, einen Mehrwertsteuersatz von 0 % auf Verkauf und Reparatur von herkömmlichen Fahrrädern und Elektro-Autos zu erheben, hat sie Elektro-Fahrräder zu unserem Unverständnis allerdings außen vor gelassen [1].

Eine Bedrohung für den weiteren Verkaufserfolg von Elektro-Fahrrädern kommt jedoch durch die geplante Revision der Richtlinie zur **Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung** (2009/103/EG). Der Vorschlag der Kommission, der am 23. Mai im Kollegium diskutiert wird, sieht momentan vor, alle Elektro-Fahrräder, inklusive der 250-Watt EPACs (Electric Power Assisted Cycles) als Kraftfahrzeuge einzuordnen und daher Besitzer zu verpflichten, eine Haftpflichtversicherung zu haben [2]. Da von EPACs eine sehr geringe Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer ausgeht, erachten wir eine solche Maßnahme als unverhältnismäßig. In Österreich wären Stand Ende 2017 ca. 420.000 Inhaber betroffen, EU-weit ca. 10 Millionen [3].

Eine tatsächliche Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit würde vor allen Dingen durch Installation aktiver Sicherheitssysteme in Kraftfahrzeugen erreicht. Wir erwarten am 16. Mai dieses Jahres einen entsprechenden Vorschlag der Kommission, betreffende Verordnung zur **allgemeinen Fahrzeugsicherheit** (661/2009/EG) als Teil des 3. Mobilitätspaketes zu revidieren. Unter anderem LKW-Fahrerkabinen mit verbesserter direkter Sicht, Intelligente Geschwindigkeitsassistenten und Abbiegesensoren in LKWs in Kombination mit automatischen Notbremsystemen könnten zahllose Unfälle vermeiden und helfen, Tausende Leben zu retten [4].

Neben sicheren Kraftfahrzeugen brauchen wir dringend auch eine einladende Radverkehrsinfrastruktur, um Menschen zum Radeln zu bewegen. Dies ginge zum einen durch während des nächsten **Mehrjährigen Finanzrahmen** mehr Investitionen aus den entsprechenden Fonds in Radfahrinfrastruktur zu tätigen (2021 – 2027) [5], zum anderen durch die Bedürfnisse von Radfahrern in allen anderen mit EU-Geldern finanzierten Infrastrukturprojekten, sei es Straße, Eisenbahn oder Wasserwege, von Anfang an zu berücksichtigen. Momentan ist dies oft nicht der Fall. Die anstehende Änderung der Richtlinien über das **Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur** (2008/96/EG) und **Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz** (2004/54/EG) bieten Gelegenheit, dieses Manko zu beheben [6].

Der letzte Punkt den ich ansprechen möchte betrifft die Revision der Verordnung über die **Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr** (1371/2007/EG). Als touristisches Ziel par excellence würde Österreich immens davon profitieren, wenn Eisenbahnunternehmen dazu verpflichtet würden, eine Fahrradmitnahme als Dienstleistung grundlegend anzubieten. Gerade in grenzüberschreitenden Fernzügen ist dies momentan oft nicht oder nur sehr eingeschränkt und nicht immer zuverlässig möglich [7].

Ich würde es sehr begrüßen, wenn die österreichische Ratspräsidentschaft diese Dossiers vorantreiben und dabei die Belange von Menschen die Radfahren wollen beherzigen würde. Österreich hat bekanntermaßen eine Vorbildfunktion für Zentral- und Osteuropa, insofern wäre eine deutliche Positionierung Österreichs pro Fahrrad ein positives Signal weit über ihre Landesgrenzen hinaus. In diesem Zusammenhang möchten ich mich auch bei Österreich bedanken, dass es zusammen mit Frankreich die Koordination des pan-europäischen Masterplans Fahrrad übernommen hat. 54 Länder werden darin allgemeine Empfehlungen für ihre jeweilige nationale Radverkehrsförderung finden.

Ich freue mich sehr auf die offizielle Annahme des Masterplans während des 5. Highlevel Meetings von THE PEP in Wien in 2019 [8].

Hochachtungsvoll,



Dr. Bernhard Ensink  
Generalsekretär

Cc: Radlobby Österreich

Quellenangaben:

[1] Weitere Informationen: <https://ecf.com/news-and-events/news/will-e-bikes-get-run-over-eu-vat-reform>

[2] ECF Position on Review of the Motor Vehicle Insurance Directive:  
[https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF\\_Motor\\_Vehicle\\_Insurance\\_Position%20Paper\\_2017.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF_Motor_Vehicle_Insurance_Position%20Paper_2017.pdf)

[3] KlimaAktiv; eigene Berechnungen basierend auf Zahlen der Conebi

[4] ECF Position on the Revision of the General Safety and Pedestrian Protection Regulations:  
[https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF%20Position%20Paper%20on%20GSR%20and%20Ped%20Protection%20Regs\\_November%202016.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/ECF%20Position%20Paper%20on%20GSR%20and%20Ped%20Protection%20Regs_November%202016.pdf)

[5] Weitere Informationen: <https://ecf.com/what-we-do/european-funding>

[6] ECF Position on the EU Regulatory Framework for Road Infrastructure Safety Management:  
[https://ecf.com/sites/ecf.com/files/rism\\_position\\_paper-ECF.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/rism_position_paper-ECF.pdf)

[7] Weitere Informationen: <https://ecf.com/news-and-events/news/making-case-stronger-eu-legislation-bicycle-carriage>

[8] THE PEP – Transport, Health, Environment Pan-European Programms. Auf dem 4. Highlevel Meeting 2014 wurde in der Pariser Deklaration der Auftrag zur Entwicklung dieses pan-europäischen Masterplans Fahrrad gegeben.