

Let's Bike

für eine

zukunftsfähige Welt!

Internationale Graz/Maribor Fahrrad Politik Resolution

Das 10 Punkte-Ankurbelungs- und Aktionsprogramm
verabschiedet von 400 Delegierten aus 40 Ländern auf
der VeloCity-Konferenz im April 1999

Das Fahrrad nutzt der Gesellschaft, Kommunen, Familien und Einzelpersonen

Das Fahrrad ist ökologisch und umweltgerecht. Das Null-Treibstoff-Verkehrsmittel ist lärm-frei und abgas-frei. **Das Fahrrad ist sozialgerecht.** Es ist für fast alle Menschen verfügbar. Es kann ebenso von Kindern wie auch von Menschen mit Behinderungen gefahren werden. Das Fahrrad fördert Nähe, Nachbarschaft und dichte Nutzungsgemischte Siedlungsstrukturen und erleichtert damit die Mobilität. **Investitionen in den Fahrradverkehr sind sehr effizient.** Das Fahrrad schont knappe öffentliche Haushalte. Fahrradverkehr zeichnet sich durch eine hohe kommunale Wirtschaftlichkeit aus. **Fahrrad fahren ist gesund und fördert die Fitness.** Integriert in das alltägliche Leben hält es gesund und fit, ohne dass zusätzlich Geld und Zeit investiert werden muss. **Das Fahrrad ist kostengünstig in Anschaffung und Unterhaltung.** Es hilft, den individuellen Kostenaufwand für Mobilität zu reduzieren. **Das Fahrrad ist schnell von Tür zu Tür.** Eine Vielzahl täglicher Ziele kann mit einer angemessenen Reisezeit erreicht werden. **Dabei ist es langsam genug,** Stadtleben zu erfahren und zu Urbanität und sozialen Interaktionen beizutragen. **Das Fahrrad ist individuell und spontan nutzbar.** Es ist weder an Fahrpläne noch an verfügbare Auto-Parkplätze gebunden. **Der Verbündete des Fahrrades für lange Distanzen ist der öffentliche Verkehr.** Als ein mit Menschenkraft betriebenes Verkehrsmittel sind die Entfernungen des Fahrrades begrenzt. Durch Bike-and-Ride oder Ride-with-Bike können diese Grenzen überwunden werden und beide Verkehrsarten voneinander profitieren.

Das Fahrrad stößt an physische und psychologische Barrieren

Die Potentiale des Fahrrades werden bisher nirgendwo voll genutzt, in einigen Ländern fast gar nicht. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern sind enorm: Der Anteil des Fahrrades am Gesamtverkehrsaufkommen beträgt beispielsweise in den Niederlande 27 Prozent, in Dänemark 21 Prozent. Demgegenüber gibt es eine Vielzahl von Ländern mit Fahrrad-Anteilen zwischen 0 und 5 Prozent wie auch Länder mit ehemals hohen Fahrrad-Anteilen, die nun im Prozess steigender Motorisierung stark abnehmen.

Die Nutzung des Fahrrades stößt an physische und psychologische Barrieren: geringes Sozialprestige, Arme-Leute-Image, religiöse und kulturelle Vorbehalte, Verkehrsunsicherheit, physische Behinderungen wie Bordsteine oder Löcher, weit verbreiteter Fahrraddiebstahl und Vandalismus, unzureichende Flächen im Verkehrsraum, hohe Wartezeiten an Ampeln, fehlende Abstellplätze an der Wohnung oder an den Zielen des Fahrradverkehrs, etc.

Diese Barrieren sind in den einzelnen Ländern und Regionen der Welt sehr unterschiedlich ausgeprägt. Deshalb **müssen Programme zur Förderung des Fahrrades an der spezifischen Situation jedes Landes ansetzen.**

Das Fahrrad überwindet Barrieren und Grenzen

Zur Überwindung dieser Barrieren sind eine Vielzahl permanenter Bemühungen und Kooperationen zwischen Fahrradorganisationen, Planenden und politisch Verantwortlichen notwendig. **Fahrradorganisationen** auf der nationalen, regionalen und lokalen Ebene müssen ihr Wissen und ihre Erfahrungen in die Entwicklung von Fahrradprogrammen einbringen, die Aussagen zu den unterschiedlichsten Bereichen beinhalten: Regional- und Stadtentwicklung, Bewußtseinsbildung, Erziehung, Verkehrsrecht, Wirtschaft, Infrastruktur, Technologie und Service.

Die politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen sind aufgefordert, das Fahrrad als nachhaltiges Verkehrsmittel zu fördern, den Fahrradverkehr in allen Verkehrsplänen und -programmen mit seinem ganzen Potential und Nutzen zu berücksichtigen und Fahrradprogramme in ihrem Bereich zu etablieren.

Verbündete für diese große Aufgabe müssen bei Umweltgruppen, Bürgerinitiativen, Gesundheitsorganisationen, Agenda 21-Gruppen, Stadt- und Verkehrsplanern, Fahrradindustrie, Verkehrsunternehmen etc. gesucht werden. Es muss sichergestellt sein, dass alle Bevölkerungsgruppen angesprochen werden: Junge und Alte, Männer und Frauen, Arme und Reiche.

Die nationalen und lokalen Bemühungen müssen in **internationale Netzwerke** wie "Bicycle Crosses Frontiers" eingebettet sein, um durch den Austausch von Ideen und Erfahrungen eine bessere Überzeugungskraft in der politischen Arena zu erhalten. Eine enge Kooperation mit der WHO – die nun Zufußgehen und Fahrradfahren als physisch aktives und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel unterstützt – eröffnet in den verschiedenen Politikbereichen neue Horizonte für die Förderung des Fahrrades.

In die Pedale für eine nachhaltige Welt!

Das 10 Punkte-Ankurbelungs- und Aktionsprogramm

1. Weckt Bewußtsein für ein besseres Fahrrad-Klima

In allen öffentlichen und privaten Bereichen muß das Fahrrad als ein zukunftsfähiges Verkehrsmittel gefördert werden. Kampagnen müssen die Einstellung zum Fahrrad und dessen Image und Status verbessern.

2. Verankert des Fahrrades in Erziehung und Berufsausbildung

Alle Länder müssen ein Umwelterziehungs-Programm entwickeln mit dem Ziel, junge Leute zum Fahrradfahren anzuregen und den Langzeitnutzen einer nachhaltigen Mobilität ins Bewußtsein der jungen Generation zu bringen. Dasselbe gilt auch für die Berufsausbildung in Ingenieurwesen, Polizei, Planung, Gesundheitswesen, Fahrschulen etc., in denen eine positive und fördernde Grundhaltung bezüglich des Fahrrades notwendig ist.

3. Orientiert die Siedlungsstruktur an Fahrrad-Distanzen

Stadt- und Regionalplanung muß sich an Nähe und Erreichbarkeit orientieren, um Wege mit dem Fahrrad zurücklegen zu können.

4. 10 % weniger Radverkehrsunfälle pro Jahr

Mehr Fahrradfahren mit weniger Unfällen erfordert Sicherheitsstrategien, die als Benchmark die Verringerung der Unfälle um mindestens 10 Prozent pro Jahr anstreben. Nicht-restriktive Maßnahmen müssen dabei im Vordergrund stehen.

5. Mindestens 3 % aller Verkehrsausgaben für den Fahrradverkehr

Mindestens 3 Prozent aller öffentlichen Ausgaben für Verkehr auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene sollen für die Förderung des Fahrrades und der Fahrradinfrastruktur bestimmt werden.

6. Macht den Stadtverkehr für das Fahrrad fit

Fahrradfahren braucht sichere, direkte, komfortable und attraktive Verbindungen, die eine unabhängige Mobilität auch für Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderungen sicherstellen. Verbesserungen für das Fahrrad dürfen dabei nicht zu Lasten des Fußverkehrs vorgenommen werden.

7. Optimiert die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Verkehrsmittel, Verknüpfungspunkte, Stadt- und Stadtteilzentren müssen erreichbar sein und einen leichten Umstieg ermöglichen. Diese zentralen Punkte des Fahrradverkehrs sollen Fahrradstationen für sicheres und komfortables Parken, die Wartung des Fahrrades wie auch Leihräder anbieten.

8. Stärkt die Allianz von Fahrrad und öffentlichem Verkehr

Diebstahl- und wettergeschützte Bike-and-Ride-Anlagen sollen an Bus- und Bahnstationen angeboten werden, Ride-with-Bike soll außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich sein. Eisenbahnen sollten generell, gerade auch im grenzüberschreitenden Verkehr, die Fahrradmitnahme anbieten.

9. Integriert Fahrradabstellanlagen in die Bauleitplanung

Fahradabstellanlagen als Teil von Wohnhäusern müssen, genau wie die meist geforderten Autoabstellplätze, Voraussetzung für eine Baugenehmigung sein. Dasselbe gilt für die wichtigsten Ziele des Fahrradverkehrs.

10. Verbindet Städte und Gemeinden mit Radverkehrsnetzen

Außerhalb der Städte muss ein ununterbrochenes Netz Regionen und Länder für Naherholung und Tourismus erschließen und Grenzen überwinden.

Die Förderung des Fahrrades als ein zukunftsfähiges und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel und die Umsetzung dieses 10-Punkte-Programms erfordert Anreize, Beachtung, Verbreitung und die Auszeichnung guter Beispiele. Hierfür will die VeloCity-Konferenz „Let’s Bike-Awards“ einführen.

Die Delegierten der VeloCity-Konferenz fordern alle Länder auf, nationale Fahrrad-Programme aufzustellen, einzuführen und zu kontrollieren, die diese 10 Punkte beinhalten und auf die spezifischen Bedingungen und Anforderungen des jeweiligen Landes zugeschnitten sind.

Organisatoren der Konferenz:

The City of Graz
The City of Maribor
The Government of Styria
The European Cyclists` Federation
The Mkm Cyclists Network of the City of Maribor
ARGUS-Steiermark/Grazer Radfahroffensive Go!
ARGUS Vienna
Institute for Transport Studies, University Bodenkultur Vienna
Institute for Highway Engineering and Transport, University of Graz
The Faculty of Civil Engineering, University of Maribor
Austrian Research Association for Highway and Transport

Das 10 Punkte-Ankurbelungs- und Aktionsprogramm basiert auf einer Befragung von Expertinnen und Experten aus 23 Ländern an der Universität Kaiserslautern, einem ersten Entwurf von Ulrike Huwer, Mary Elizabeth Gonzalez and Hartmut H. Topp, den Ergebnissen zweier Konferenz-Workshops mit Teilnehmenden aus 13 Ländern und der Verabschiedung auf der Abschlussveranstaltung.