



KOMMUNALPOLITISCHE FORDERUNGEN

ZUR VERKEHRSWENDE

INHALT

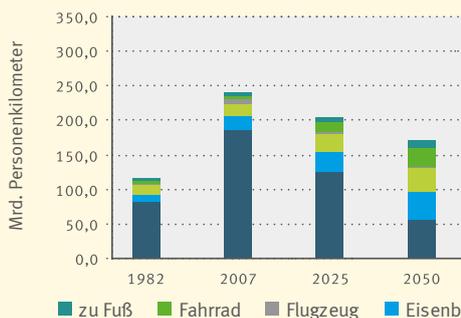
	Ziele	3
1	Einen umwelt- und menschenfreundlichen Verkehrsraum schaffen	4
2	Leben erhalten mit verbessertem Emissionsschutz und Verkehrssicherheit	5
3	Fußverkehr fördern	6
4	Radverkehr fördern	8
5	ÖV fördern und Mobilitätsgarantie für alle	10
6	Intermodales Verkehrsangebot mit Fokus auf Fuß, Rad und ÖV	11
7	Neue Stadt- und Raumplanung mit dem Ziel der Verkehrswende und Vermeidung von Kfz-Verkehr	12
8	Kommunale Finanzmittel umverteilen zugunsten von ÖV, Rad- und Fußverkehr und zulasten des MIVs	13
9	Förderung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens	14
10	Klimaneutraler Liefer- und Güterverkehr	14

ZIELE

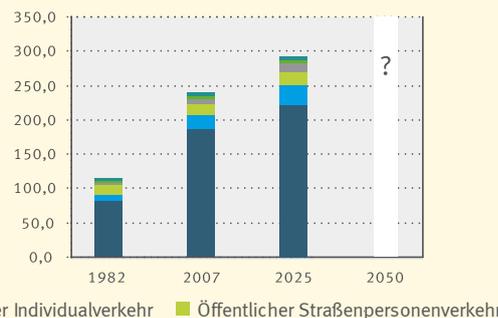
Kommunale, verkehrspolitische Maßnahmen sind auf folgende Ziele hin auszurichten:

- Die kommunale Straßenverkehrsplanung auf den Vorsatz: Verkehre zu vermeiden, zu verlangsamen, zu verlagern und zu verbessern.
- Die Lebensqualität in Stadt und Land zu verbessern.
- Feinstaubkonzentration in den Städten und Schadstoffeintrag im ländlichen Raum zu verringern.
- Den Gesamtverkehr um 15 % bis 2025 und um 30 % bis 2050 zu verringern.
- Den Modal Split in Bayern zu deutlich höheren Anteilen beim Umweltverbund zu verändern.
- Die Stadt der kurzen Wege in der Siedlungs- und Stadtplanung mit Vorrang für Fuß, Rad- und öffentlichen Verkehr umzusetzen.
- Den Verkehr bis 2040 klimaneutral abzuwickeln mit Halbierung des heutigen Energiebedarfs und Bezug der noch nötigen Energie aus erneuerbaren Quellen.
- Geringerer Verbrauch von Bodenschätzen.
- Die Unterhaltslast für die Verkehrsinfrastruktur zu reduzieren.
- Den Verkehrslärm um die Hälfte zu senken.
- Den Flächenverbrauch durch Siedlungs- und Verkehrsflächen sofort zu stoppen.
- Die Ziele der Biodiversitätsstrategie der bayerischen Staatsregierung einzuhalten (Stopp des Artenrückgangs bis 2020 und Verbesserung der Gefährdungssituation von 50 % der rote Liste Arten bis 2020).

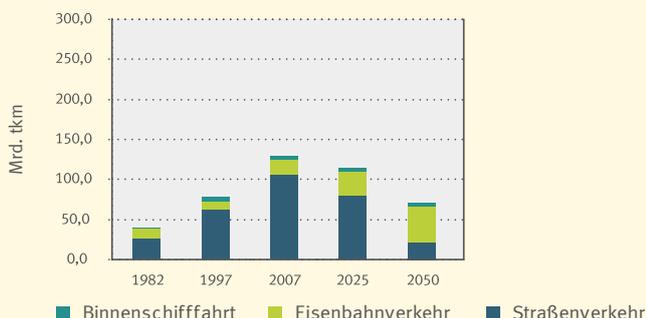
**BN-Vision Personenverkehr
(Verkehrsleistung in Bayern)**



**Prognose Staatsregierung Personenverkehr
(Verkehrsleistung in Bayern)**



**BN-Vision Güterverkehr
(Transportleistung in Bayern)**



**Prognose Staatsregierung Güterverkehr
(Transportleistung in Bayern)**





1. EINEN UMWELT- UND MENSCHEN- FREUNDLICHEN VERKEHRSRAUM SCHAFFEN.

- Den Straßenraum neu aufteilen mit Vorrang für Öffentlichen Verkehr (ÖV), Rad- sowie Fußverkehr. Die Priorisierung eines schnell fließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) beenden.
- Zuerst sicheres komfortables Vorankommen von FußgängerInnen und RadfahrerInnen in der Straßenraumplanung sicherstellen, danach Platz für Bus und Tram im übrigen Straßenraum vorsehen und als letztes nur die Restfläche für den Autoverkehr überplanen.
- Integrierte Verkehrsentwicklungspläne, die sowohl den Rad- als auch Fußverkehr enthalten, flächendeckend einführen und mit dem öffentlichen Verkehr verknüpfen.
- Die Wohn- und Lebensqualität in Städten und Gemeinden erhöhen:
 - Verkehr entschleunigen und beruhigen.
 - Mehr Bäume und Grünflächen im öffentlichen (Straßen-)Raum pflanzen und alte Bäume im Siedlungsbereich schützen.
 - Keine neuen Straßenverkehrsflächen schaffen ohne gleich großen Rückbau und Renaturierung von Straßenverkehrsflächen. (Netto Null)
 - Angebote wie Job-/Mietertickets, Mobilitätsmanagement, Carsharing etc. einführen und damit den Bedarf an Stellplätzen verringern. Anwohnerparkzonen und Stellplatzschlüssel sind entsprechend anzupassen und zu reduzieren.
 - Parkplatzangebot für den MIV verringern. Mit den gewonnenen Flächen eine bessere Erreichbarkeit der Verkehrsmittel des Umweltverbunds gewährleisten und den Grünflächenanteil erhöhen.
 - Wirksames Parkraummanagement für die Restparkplätze einführen.

2. LEBEN ERHALTEN MIT VERBESSERTEM EMISSIONSSCHUTZ UND VERKEHRSSICHERHEIT

MASSNAHMENPAKET „SAUBERE LUFT“

Die geltenden EU-Grenzwerte zu Schadstoffen und Emissionen sind mittels der gesamten Maßnahmen dieses Papiers und ergänzend folgender Maßnahmen einzuhalten:

- Flächendeckende, repräsentative Messstellen einrichten.
- Die Umweltzone ins Umland ausweiten. Zur Umsetzung der Umweltzone fordert der BN die Einführung einer blauen Plakette für Fahrzeuge mit besonders niedrigem Stickoxid-Ausstoß.
- Kommunale Citymauten in Großstädten sind einzuführen. Der Freistaat wird aufgefordert die gesetzlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen.
- Generell Tempo 30 innerorts (mögliche Ausnahmen auf Hauptverkehrsstraßen durch die Kommunen).



MASSNAHMENPAKET „VISION ZERO“

Mehr Verkehrssicherheit und Erfüllung der Vision Zero, d. h. keine Schwerverletzten und Verkehrstoten mehr, ist durch folgende Maßnahmen zu erreichen:

- Bereiche für schwächere Verkehrsteilnehmer deutlich farblich kennzeichnen.
- Räumlich getrennte Verkehrsflächen.
- Kreuzungen, Knotenpunkte sicher gestalten und Sicherheitsabstände im Straßenraum einhalten. Dabei Sicherheit als oberste Priorität setzen und nicht nur gesetzliche Mindestanforderungen erfüllen.
- Vorgezogene Haltelinien und Aufstellflächen für Radfahrer an Lichtsignalanlagen.
- Sicherheitsspiegel (sog. Trixie-Spiegel¹) an Lichtsignalanlagen zur Reduzierung des toten Winkels bei rechtsabbiegenden LKWs installieren.
- Mehr getrennte Ampeln für MIV, Rad und FußgängerInnen. Kombi-Ampeln für Fuß- und Radverkehr abschaffen.
- Strengere Geschwindigkeitsbegrenzungen. Generell Tempo 30 innerorts (mögliche Ausnahmen auf Hauptverkehrsstraßen durch die Kommunen).
- Verstärken der kommunalen und polizeilichen Verkehrsüberwachung, auch durch stationäre Lösungen.

¹ Kleiner Konvexspiegel, welcher an der Verkehrsampel oder am Verkehrsschild fest installiert wird. Dadurch wird beim Abbiegen der tote Winkel bei großen Fahrzeugen wie LKW oder Busse reduziert und die Sichtbarkeit von Radfahrern sowie Fußgängern erhöht. (Quelle: Willburger GmbH)

3. FUSSVERKEHR FÖRDERN

- Fußwegenetz konzipieren, einführen und beschildern.
- Kommunales Schulwegemanagement etablieren.
- Zuwege zu Kinderspielplätzen besonders beachten.
- Neue Gehwege senioren- und behindertengerecht planen.
- Den Bestand an Fußwegen mit Status beschränkt öffentlicher Wege sichern.
- Attraktive öffentliche Räume schaffen:
 - Quartiere mit hoher Aufenthaltsqualität sowie Rastmöglichkeiten vorsehen.
 - Weitere Fußgängerzonen und Spielstraßen ausweisen.
 - Shared Spaces² und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche zur Förderung der schwächsten Verkehrsteilnehmer ausweisen.
 - Abkürzungen und mehr Querungshilfen für FußgängerInnen einrichten.

² Shared Space ist eine aus den Niederlanden stammende Planungsphilosophie, die die Schaffung eines lebenswerten und sicheren Straßenraums mit einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer als Ziel hat. Das Konzept kann in Deutschland im weitesten Sinne mit einem „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ verglichen werden. Unterschied ist jedoch, dass bei Shared Spaces auf freiwilliger Basis alleine durch gestalterische Elemente eine Verkehrsberuhigung und ein verträgliches Miteinander auf geteilten Verkehrsflächen erfolgt. Es wird weitestgehend auf Farbmarkierungen, Signalanlagen, erhöhte Bordsteine oder Verkehrszeichen verzichtet und stattdessen eine gegenseitige Rücksichtnahme von allen Verkehrsteilnehmern gefordert. Das Konzept eignet sich vor allem in von FußgängerInnen und RadfahrerInnen dominierten innerörtlichen (Geschäfts-)Straßen oder Plätzen mit geringem Parkdruck bzw. nahen Parkalternativen (Quelle: VCD e.V., Gemeindeentwicklung des Salzburger Instituts für Raumordnung & Wohnen (SIR))





- Die kommunale Gehwegplanung orientiert sich an den „Zehn Schritten zum besseren Gehweg“ des FUSS e.V.³:
 - Gehwege sind mindestens 2,50 Meter breit, bei starkem Fußverkehr etwa an Geschäftsstraßen oder viel benutzten Schulwegen breiter.
 - Radwege auf bisherigen Gehwegen gibt es nur, wenn 2,50 Meter Gehwegbreite bleiben.
 - Gehwege sind so ausgelegt, dass Behinderte sie möglichst selbstständig, sicher und bequem benutzen können. Bordsteine sollten an Überquerungsstellen am besten komplett abgesenkt (für Rollis und Rollatoren) und dabei eindeutig tastbar sein (für Blinde und Sehbehinderte).
 - Gehwege sind gut beleuchtet; besonders wichtig ist das an Querungsstellen zur Fahrbahn. Es wird eine insektenfreundliche, bedarfsabhängige Beleuchtung eingesetzt.
- Gehwege sind sauber, rutschsicher auch bei Nässe, nicht aus stark hitzespeicherndem Material und eben. Kopfsteingepflasterte Wege haben einen glatten Gehstreifen für Gehbehinderte, Rollstühle oder Kinderwägen.
- Salzfrierer Winterdienst auf Gehwegen hat Vorrang – insbesondere an Bushaltestellen, auf Brücken und Treppen.
- Auch an Baustellen sind die Wege breit genug und gut ausgeschildert. Beansprucht eine Hausbaustelle Gehwege, dann sind Ersatzwege sicher von der Fahrbahn abzutrennen. Für Fußgänger gibt es an Baustellen keine größeren Umwege. Sie werden nur in Ausnahmefällen auf die andere Straße geschickt.
- Auch an Haltestellen hat der Fußverkehr genügend Raum. Wartehäuschen und -flächen werden im Regelfall auf der bisherigen Fahrbahn/Parkplätzen oder auf Grundstücken hinter dem Gehweg angelegt.

³ FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland: www.fuss-ev.de/planung-regeln-sicherheit/zehn-schritte-zum-besseren-weg



4. RADVERKEHR FÖRDERN

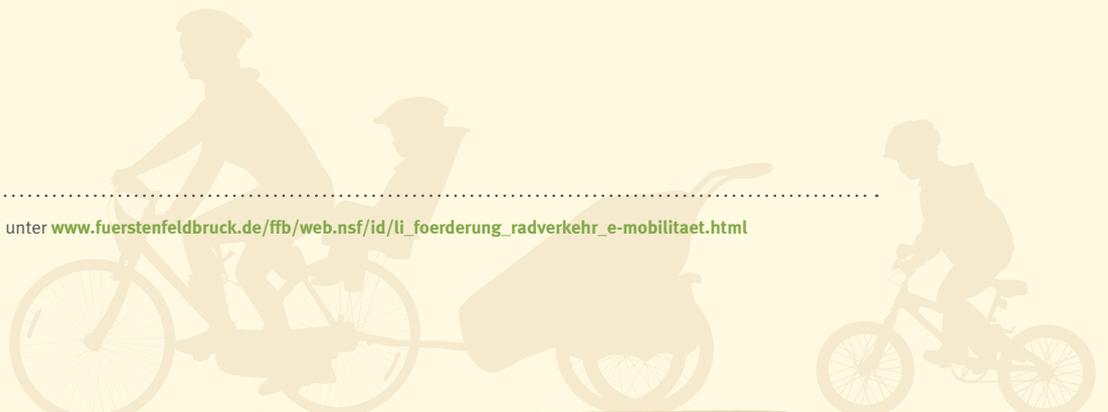
- Das Radwegenetz – sowohl außer- als auch innerorts - bedarfsorientiert erweitern und alltagsgerecht ertüchtigen.
- Im städtischen Bereich das Radwegenetz mit Rad-Vorrangnetz sowie Fahrradstraßen⁴ umfangreich ausbauen.
- Stärken der Verbindung zwischen Stadt und Umland sowie in den Regionen durch ein Netz an Fahrradschnellrouten mit folgenden Merkmalen:
 - Vorrangig eigene Fahrradtrassen.
 - Wenige Kreuzungen.
- Umwidmung bestehender Straßenflächen im Hinblick auf den Flächenschutz.
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) einhalten.
- Sichere, breite und komfortable Radwege (siehe auch Punkt 2).
- Sichere Kreuzungen und Nullabsenkungen bei Einmündungen und Nebenstraßen. Höhenausgleich bei Einfahrten sowie vorgezogene Aufstellflächen für Fahrräder an Kreuzungen. Vorgezogene Haltelinien. Installation von Trixie-Spiegeln an Verkehrsampeln bzw. -schildern. (siehe auch Punkt 2)

⁴ Siehe StVO §41 und zugehörige Anlagen (Vorschriftzeichen Lfd. Nr. 23: Zeichen 244.1 Beginn einer Fahrradstraße): Eine Fahrradstraße nimmt grundsätzlich die gesamte Fahrbahnfläche ein. Der Kfz-Verkehr darf eine Fahrradstraße nur nutzen, wenn dies durch ein Zusatzschild zugelassen ist. Höchstgeschwindigkeit ist 30 km/h. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.



- Eigenständige Fahrradampeln verstärkt einsetzen. (Sofern möglich) Umsetzung einer Grünen Welle für den Radverkehr.
- Grünpfeile nur für rechtsabbiegende RadfahrerInnen an Kreuzungen anbringen.
- Sichere Führung des Radverkehrs an Baustellen gewährleisten.
- Einbahnstraßen für den Radverkehr freigeben.
- Salzfreen Winterdienst auf Radwegen garantieren.
- Verpflichtend vorgeschriebene, sichere Radabstellanlagen in den Bebauungsplänen. Fahrradabstellsatzungen einführen.
- Sichere Abstellanlagen und Radstationen (mit Abstell-, Reparatur- und Ausleihmöglichkeiten) für Räder an allen Bahnhöfen und Bushaltestellen einrichten und pflegen.
- Anschaffung von (Lasten-)Pedelecs, Lastenfahrrädern, Lastenanhängern und Elektrokleinkrafträdern finanziell fördern (nach dem Vorbild der Stadt Fürstenfeldbruck⁵).

5 Weiterführende Informationen unter www.fuerstenfeldbruck.de/ffb/web.nsf/id/ti_foerderung_radverkehr_e-mobilitaet.html



5. ÖV FÖRDERN – MOBILITÄTSGARANTIE FÜR ALLE

- Der Öffentliche Verkehr (ÖV) richtet sich an folgenden Grundsätzen aus:
 - Er hat als Aufgabe der Daseinsvorsorge die örtlich erforderliche Mobilität sicherzustellen und so die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Der öffentliche Personennahverkehr soll grundsätzlich die Mobilitätsleistungen des PKW-Verkehrs weitgehend ersetzen. Er ergänzt Fuß- und Radverkehr.
 - ÖV darf nicht nur als freiwillige Aufgabe gelten. Er muss gesetzlich als kommunale Pflichtaufgabe verankert werden. Die Kommunen sind verpflichtet eine Mobilitätsgarantie (siehe unten) umzusetzen.
- Eine bayernweite Mobilitätsgarantie ist sowohl für städtische als auch ländliche Bereiche umzusetzen. Als erster Schritt auf dem Weg zu einer Mobilitätsgarantie für alle ist folgendes Angebot zu realisieren:
 - Stundentakt von Montag bis Sonntag von 5 bis 24 Uhr.
 - In ländlichen Gebieten und zu Schwachverkehrszeiten kann das Angebot durch Rufbusse und Anruf-Sammeltaxis sichergestellt werden.
- Kapazitätsausbau und Lückenschluss im ÖV-Netz:
 - Bei Kapazitätsengpässen erfolgt ein Ausbau des Angebots
 - Stadt-Umland-Bahnen einrichten.
 - Expressbuslinien einsetzen.
 - Bahnstrecken reaktivieren.
 - In Städten und zwischen Mittel- und Oberzentren Querverbindungen im ÖV-Netz schaffen.
 - Die Nachtangebote, insbesondere in Ballungsräumen, ausweiten.
- Beschleunigung des ÖV:
 - An stauanfälligen, mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen eigene ÖV-Spuren mit Fahrverbot für den MIV anlegen.
 - Technik zur Ansteuerung/Beeinflussung von Ampelschaltungen durch ÖV („Grüne Welle“ für Busse, Straßenbahnen) verstärkt einsetzen.
- Modernisierung der Bus- und Bahnflotte auf elektrische Antriebe. Digitalisierung der Bus- und Bahnflotte vorantreiben.





- Kostengünstige Preise und Tarife:
 - Dauerhaft konjunkturunabhängige steuerfinanzierte Unterstützung des laufenden Betriebs (siehe auch Punkt 8).
 - Kostenloses ÖV-Ticket für Kinder und Jugendliche in Ausbildung.
 - Umsetzen des Prinzips „Eine Fahrt – Ein Fahrschein“ bis 2025 mit gleichen Preismodellen der einzelnen Anbieter im ÖV.
- Anschlusssicherung mit Echtzeitinformationssystem an jedem ÖV-Knotenpunkt, auch zwischen verschiedenen Verkehrsträgern.
- Landkreise auffordern, aufeinander abgestimmte Fahrpläne aller ÖV-Anbieter zu gewährleisten.
- ÖV-Haltestellen im Stadt- und Gemeindegebiet einheitlich und gut ausschildern.

6. INTERMODALES VERKEHRSANGEBOT MIT FOKUS AUF FUSS, RAD UND ÖV

- Mobilitätshubs⁶ an Knotenpunkten in Stadt und Land (von der städtischen U-Bahnstation bis zum ländlichen Bahnhof).
- Bevorzugte Standortwahl von Bike- und Carsharing-Stationen in fußläufiger Nähe zu Bus- bzw. ÖV-Haltestellen.
- Branchen- und verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattform bzw. -App mit intermodaler Routeninformation.

⁶ Mobilitätshubs oder -stationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote im Straßenraum an einem Punkt. Typische Elemente sind Carsharing- und Bikesharing-Stationen, (überdachte) Fahrradabstellanlagen, Anschluss zum ÖV (z. B. an Bushaltestellen, Bahnhöfen), Informationen zu Verkehrsangeboten etc. (Quelle: VCD e.V.)



7. NEUE STADT- UND RAUMPLANUNG MIT DEM ZIEL DER VERKEHRSWENDE UND VERMEIDUNG VON KFZ-VERKEHR

- Anbindegebot für Siedlungs- und Gewerbegebiete an den ÖV und den Radwegenetz umsetzen.
- Neue Wohngebiete nur in Bereichen mit bereits vorhandener oder mit Anschluss an gute Infrastruktur (Kindergärten, Schulen, Versorgungseinrichtungen etc.) ausweisen.
- Ausschließlich Mischgebiete (mit Wohnbau und Gewerbebetrieben) ausweisen. Abkehr von der Funktionstrennung in der Flächennutzungsplanung (Ausnahme: besonders emissionsintensive Betriebe).
- Kommunale Raumplanung vorrangig ausgerichtet auf „autofreies Wohnen“ und „Wohnquartiere mit kurzen Wegen“. Städtebauliche Innenverdichtung anstreben.
- Stellplatzverordnungen abschaffen. Die eingesparte Verkehrsfläche zur Begrünung oder für ÖV, Rad- und Fußverkehr nutzen.
- Keine Genehmigung von Gewerbegebieten, Einzelhandelsflächen u. ä. auf der „Grünen Wiese“. Die Ortskerne sind zu stärken.

8. KOMMUNALE FINANZMITTEL UMVERTEILEN ZUGUNSTEN VON ÖV, RAD- UND FUSSVER- KEHR UND ZULASTEN DES MIVS.

- Höheres Budget und mehr Personal in Kommunen und öffentlicher Verwaltung zur Förderung des Umweltverbundes aus Rad-, Fußverkehr und ÖV einplanen.
- Mobilitätsabteilungen in kommunalen Verwaltungen einrichten, mit dem klaren Auftrag für weniger MIV und einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes zu sorgen.
- Ein gemeinsamer Haushaltstitel für Fuß-, Rad-, Öffentlichen Verkehr und Straßenverkehr.
- Umverteilung der kommunalen Haushaltsmittel zugunsten des Umweltverbundes. Mindestens 75 % der kommunalen Verkehrs-Finanzmittel werden für den Umweltverbund verwendet.
- Die haushaltsrechtlich getrennte Verkehrsfinanzierung für Aus-/Neubau und Erhalt/Sanierung von Straßen sind zu einer einheitlichen Haushaltsstelle zusammenzufassen. Mindestens 75 % der Mittel sind dann für Sanierung von Straßen sowie zum Bestandsumbau einzusetzen.



9. FÖRDERUNG EINES NACHHALTIGEN VERKEHRSVERHALTENS

- Kommunale Informations- und Mobilitätsbildungskampagnen für nachhaltiges Verkehrsverhalten („Gscheid mobil“-Kampagne⁷ der Landeshauptstadt München als Vorbild), zur Imageverbesserung und zur Aufklärung über das bestehende Angebot einführen. Auch auf dem Land!
- „ÖPNV-Führerschein“ für Schüler. Ziel: Aufklärung und selbständige Orientierung im ÖPNV-Netz.
- Verbesserte Angaben zu Barrierefreiheit, Rad- und Fußwegenetz, Abstellanlagen, Tarifinformationen, Fahrplänen, Netzplänen etc.

⁷ Weitere Informationen unter www.gscheid-mobil.de

10. KLIMANEUTRALER LIEFER- UND GÜTERVERKEHR

- Zentrale Verteilzonen zum Umladen der Güter von LKWs auf Lastenräder, Elektro-Kleinlieferfahrzeuge etc. in Kombination mit innerörtlichen Einfahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge mit Diesel- und Benzinantrieb.
- Einrichten von Lieferzonen. Dadurch das Zustellen von Gehwegen und Radstreifen durch Lieferverkehr vermeiden.
- Wo möglich den Güterverkehr auf die Schiene verlagern.
- Kommunale Dienste und Fuhrparke auf Elektroantrieb umstellen.



FÜR RÜCKFRAGEN

BN-Landesfachgeschäftstelle München
Thomas Frey
089-54829865
thomas.frey@bund-naturschutz.de

 www.bund-naturschutz.de/themen/verkehr

Bitte abtrennen, ausfüllen und im Kuvert verschicken.

Ja, ich will Mitglied werden
im Bund Naturschutz. “

Bund Naturschutz in Bayern e.V.
Zentrale Mitgliederverwaltung
Dr.-Johann-Maier-Straße 4
93049 Regensburg

HELFEN SIE HELFEN!

Je mehr Menschen Mitglied im BN sind, desto wirkungsvoller können wir uns für Natur und Umwelt einsetzen. Gemeinsam stellen wir uns schützend vor die Kleinode und Schätze unserer Tier- und Pflanzenwelt, vor bedrohte Lebensräume und Landschaften – bayernweit und direkt bei Ihnen vor Ort. Wir finanzieren unseren Einsatz nur mit Hilfe von Mitgliedern und Förderern.

Auch Sie können helfen:
Werden Sie Mitglied!





IMPRESSUM

Herausgeber:

BUND Naturschutz in Bayern e.V.
 Dr.-Johann-Maier-Straße 4
 93049 Regensburg
 Tel. 09 41/2 97 20 0
 Fax 09 41/2 97 20 30
 info@bund-naturschutz.de
 www.bund-naturschutz.de

Redaktion: BN-Landesarbeitskreis Verkehr

Gestaltung: JANDA+ROSCHER,
 Die WerbeBotschafter

Druck und Verlag: COS Druck, Hersbruck

Bilder: BN, Getty Images (FooTToo, ablokhin, Orbon Alija, hanohiki, Meinzahn, LSPhoto, William Barton, romrodinka, Thomas Demarczyk, Michele Ursi, holgs, acilo, olaser, Canetti, Karl-Friedrich Hohl, ollo, SolStock), Fotolia (Heike Jesträm) Martin Geilhufe, SWM/MVG

Ja, ich will mich für den Natur- und Umweltschutz einsetzen...

...und erkläre hiermit meinen Beitritt zum BUND Naturschutz in Bayern e.V.



Nachname	Vorname
Straße, Nr.	
PLZ	Ort
Telefon	E-Mail
Schule, Verein, Firma	Geburtsdatum
Datum	Unterschrift (bei Minderjährigen die Erziehungsberechtigten)

Bei Familienmitgliedschaft bitte

ausfüllen: (mit Jugendlichen bis einschl. 21 Jahren)

Name des Ehepartners	Geburtsdatum
Name des 1. Kindes	Geburtsdatum
Name des 2. Kindes	Geburtsdatum
Name des 3. Kindes	Geburtsdatum
Name des 4. Kindes	Geburtsdatum

Hiermit ermächtige ich Sie widerruflich Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom BUND Naturschutz in Bayern e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.
 Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Zahlungsdienstleister vereinbarten Bedingungen.

DE _____
 IBAN _____

 Datum Unterschrift

Geworben? Ja, von:

Name	Vorname
Straße, Haus-Nr.	
PLZ/Wohnort	
E-Mail	
Mitgliedsnummer	

Ich möchte eine Werbeprämie. Infos unter www.bund-naturschutz.de/praemien und bei jeder BN-Kreisgruppe.

Ich möchte keine Prämie, verwenden Sie den Betrag für den Naturschutz.

Der BN erhebt und verarbeitet Ihre Daten für Vereinszwecke und zur Betreuung ihrer Mitgliedschaft. Die Nutzung Ihrer Daten für werbliche Zwecke erfolgt gem. Art. 6 Abs. 1 f. DSGVO. Dieser Nutzung können Sie jederzeit widersprechen. Mehr Infos: www.bund-naturschutz.de/datenschutz