



## Positionspapier: Vorfahrt fürs Fahrrad

---

1 In den bayerischen Städten und Gemeinden ist die Bevölkerung anhaltend hohen  
2 Schadstoffbelastungen ausgesetzt. An vielen Orten ist die Luftqualität der  
3 Innenstädte so schlecht, dass ein Gesundheitsrisiko für die Anwohner besteht.  
4 Feinstaubbelastung stellt die größte Gesundheitsgefahr für den Menschen dar.  
5 Überall dort, wo sich besonders viele kleine Staubteilchen in der Luft konzentrieren,  
6 ist beispielsweise die Zahl tödlich verlaufender Schlaganfälle, Herzleiden und  
7 Atemwegserkrankungen erhöht<sup>1</sup>. Besonders Risikogruppen wie Kinder und Senioren  
8 sind oftmals sehr stark von den gesundheitlichen Gefahren betroffen. Der Staat ist  
9 aber sogar laut dem Sozial-Gesetzbuch VIII §1 dazu verpflichtet sich für eine  
10 lebenswerte Umwelt für Kinder und Jugendliche einzusetzen.

11  
12 Der individuelle Ausstoß von Kohlenstoffdioxid eines Autos ist durch technische  
13 Verbesserungen in den vergangenen 22 Jahren zwar um 15% zurückgegangen,  
14 deutschlandweit hat sich der gesamte CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Autos in Deutschland im  
15 gleichen Zeitraum aber erhöht. Dieser Anstieg lässt sich vor allem auf die steigende  
16 Anzahl an PKW zurückführen<sup>2</sup>.

17  
18 Auch ist zu beobachten, dass deutsche Großstädte in den letzten Monaten und  
19 Jahren immer wieder die, vom EU-Parlament festgelegten Feinstaub- und  
20 Stickstoffdioxidgrenzwerte überschreiten<sup>34</sup>.

21  
22 Diese Probleme werden von der bayerischen und deutschen Politik zwar erkannt und  
23 mit einzelnen Maßnahmen, wie etwa Dieselfahrverboten, zu bekämpfen versucht.  
24 Es braucht aber ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Innenstädte, das den  
25 motorisierten Individualverkehr minimiert und auf der anderen Seite den  
26 Fahrradverkehr stärkt.

27  
28 Der nicht-motorisierte individuelle Verkehr muss die Nummer eins in den  
29 Innenstädten werden. Man erspart der Umwelt durch jeden Kilometer, der mit dem  
30 Fahrrad und nicht mit dem Auto zurückgelegt wird, rund 140 Gramm  
31 klimaschädliches CO<sub>2</sub><sup>5</sup>. Durch den Wechsel vom Auto auf das Rad kann man sich  
32 somit im persönlichen Umfeld proaktiv für den Klimaschutz einsetzen.

---

<sup>1</sup> <https://www.zeit.de/wissen/gesundheit/2017-02/luftverschmutzung-feinstaub-stuttgart-gesundheit#feinstaub-stickoxide-ozon-schwefeldioxide-info-6-tab>

<sup>2</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#textpart-2>

<sup>3</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/themen/stickstoffdioxid-belastung-hintergrund-zu-eu>

<sup>4</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/stickstoffdioxid-belastung#textpart-1>

<sup>5</sup> Nationaler Radverkehrsplan (2011): Klimaschutz durch stärkere Fahrradnutzung.

1 Deshalb fordern wir, eine verkehrspolitische Wende in bayerischen Städten. Weg  
2 vom motorisierten Individualverkehr, hin zu einer Verkehrspolitik, die den Fokus auf  
3 den Ausbau von Öffentlichen Personen Nahverkehr und der Fahrradinfrastruktur  
4 legt. Es muss vor allem deutlich mehr in die Rad-Infrastruktur investiert werden: In  
5 den Ausbau des bayerischen Radwegenetzes und von innenstadtnahen  
6 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie in die bessere Absicherung der  
7 Fahrradwege.

8

9 Wir, die Jugendorganisation BUND Naturschutz, befürworten daher jedes  
10 bürgerliche Engagement, das sich für solche Ziele einsetzt – seien es  
11 Bürgerbegehren, Radentscheide oder ein Radgesetz.

12

13 **Adressaten:**

- 14 - Bayerischer Städte- und Gemeindetag
- 15 - Bayrische Landesregierung
- 16 - Landratsämter
- 17 - Gemeinden