



Stärkung der Fahrradmobilität in Bayern für mehr Klimaschutz und Verkehrssicherheit (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

§ 1

Bayerisches Radgesetz (BayRadG)

Präambel

Der Freistaat Bayern gibt sich dieses Gesetz, um den Radverkehr zu fördern, stressfreies und komfortables Radfahren zu ermöglichen sowie die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Dieses Gesetz legt die Grundlage dafür, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen in Bayern bis 2030 auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen und das Fahrrad als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu stärken.

Mit diesem Gesetz übernimmt der Freistaat Verantwortung für künftige Generationen: Der Ausbau des Radverkehrs leistet einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Pariser Klimaziele, erhöht die Lebensqualität auf dem Land und in der Stadt, verringert den Flächenverbrauch, fördert die Gesundheit der Bevölkerung und reduziert die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Menschen (Vision Zero).

Damit folgt der Freistaat dem erfolgreichen Beispiel anderer europäischer Länder, die die Bedeutung des Rads als alltagstaugliches, kostengünstiges und ressourcenschonendes Verkehrsmittel bereits erkannt haben.

Abschnitt 1

Allgemeines

Artikel 1

Zweck des Gesetzes

¹Dieses Gesetz soll in den bayerischen Kommunen sowie im überörtlichen Bereich eine umwelt- und klimaverträgliche Mobilitätsentwicklung unter besonderer Förderung des Radverkehrs gewährleisten. ²Dabei sind die objektive und subjektive Sicherheit des Radverkehrs von überragender Bedeutung.

Artikel 2

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

- (1) Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen im Sinne des Art. 1 S. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG), deren Träger der Straßenbaulast der Freistaat Bayern, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist, sowie dem öffentlichen Verkehr gewidmete Eigentümerwege im Privateigentum.
- (2) Für die Zwecke dieses Gesetzes gelten folgende Begriffsbestimmungen:
1. ¹Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist gemäß Art. 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. ²Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde in der Regel nicht übersteigt.
 2. Fußverkehr ist das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrsordnung (StVO).
 3. Radverkehr ist das Fortbewegen unter Benutzung eines Fahrrads, Lasten- oder Spezialrads oder eines unterstützenden Elektrofahrrads (Pedelec).
 4. Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und den ÖPNV.
 5. Motorisierter Individualverkehr umfasst Personenkraftwagen, Krafträder und Wohnmobile zur individuellen Nutzung sowie Kraftfahrzeuge für den Gütertransport.
 6. Radverkehrsanlagen sind alle für den Radverkehr eingerichteten Straßenbestandteile und Wege; dies sind insbesondere (baulich separate) Radwege, Radfahrstreifen (mit oder ohne physische Trennung) und Fahrradstraßen.
 7. Radverkehrsinfrastruktur umfasst Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Fahrradvermietungen, die Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs sowie die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.

8. Lastenräder im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), die speziell für den Transport von Personen und Gütern konstruiert sind.
9. Spezialfahrräder im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrräder, die von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden, sowie Liegeräder, Handbikes, Ruderräder, Velomobile, Dreiräder, Fahrradrikschas, Tandems, Rollstuhlfahrräder, Fahrradanhänger und ähnliche.
10. Fahrradabstellanlagen sind Gebäude, Gebäudeteile oder im Freien gelegene Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen, Art. 2 Abs. 8 S. 2 Bayerische Bauordnung (BayBO).

Artikel 3

Verkehrlicher Umwelt- und Klimaschutz in Städten und Gemeinden

- (1) Die gesteigerte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll die Emissionen des Verkehrssektors minimieren und zur Einhaltung der Klimaziele beitragen sowie verkehrsbedingte Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, minimieren.
- (2) In ausgewiesenen Wohnquartieren sowie in Ortszentren als ausgewiesenen Quartieren soll den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

Artikel 4

Förderung des Umweltverbunds im ländlichen Raum

- (1) ¹Im ländlichen Raum ist beim Ausbau der Angebots- und Netzentwicklung der Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu legen. ²Zu diesem Zweck ist die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr als Zubringerverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr auszubauen.
- (2) ¹Das erweiterte Mobilitätsangebot des Umweltverbundes soll den motorisierten Individualverkehr in den Stadtzentren minimieren. ²Durch die intelligente Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den öffentlichen Personennahverkehr an Mobilitätsknotenpunkten soll insbesondere der Kfz-Pendelverkehr in die und aus den Stadtzentren minimiert werden. ³Hier sind multimodale Fortbewegungsarten zu berücksichtigen, insbesondere soll eine einfache Fahrradmitnahme und die Mitnahme besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 StVO im ÖPNV flächendeckend erreicht werden.
- (3) Um die Nutzung des Fahrrads und der sonstigen Verkehrsmittel des Umweltverbundes im ländlichen Raum zu fördern, soll diesen im Stadt-Umland-Bereich in Ausbau- und Finanzierungsangelegenheiten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

Artikel 5

Verkehrssicherheit („Vision Zero“)

- (1) ¹In Anlehnung an § 1 der StVO wird der Verkehr im Freistaat Bayern durch ständige Vorsicht, gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt aller Verkehrsteilnehmenden geprägt. ²Hierbei hat der Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ oberste Priorität. ³Eine sichere Teilnahme am Verkehr soll unabhängig vom Verkehrsmittel möglich sein. ⁴Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr soll zum Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ eine Anordnung zur verstärkten Kontrolle und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im Verkehr erlassen.
- (2) Der Freistaat Bayern verfolgt das Ziel, dass sich in Bayern keine tödlichen Verkehrsunfälle oder Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen (Vision Zero).
- (3) ¹Zur Erreichung dieses Ziels stellt die Bayerische Staatsregierung ein Verkehrssicherheitsprogramm mit Handlungsschwerpunkten und -hinweisen auf. ²Dieses soll auf der Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen durch verursacherbezogene, infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen die Sicherheit der benachteiligten Verkehrsteilnehmenden verbessern.

Artikel 6

Bildung und schulische Verkehrserziehung

- (1) Der Freistaat Bayern fördert eine umfassende Mobilitätsbildung, um eine sichere, umwelt- und klimaverträgliche Mobilität zu erreichen.
- (2) ¹Die Erreichung der Ziele dieses Gesetzes soll in den Schulen sowie Vorschulen und Kindertagesstätten durch unterstützende Aktivitäten der Polizei gemeinsam mit Mobilitätsverbänden im Rahmen der Verkehrserziehung gefördert werden. ²Dabei soll insbesondere die Verkehrssicherheit thematisiert werden.
- (3) ¹Radverkehrsförderung und -sicherheit soll auch Teil von Aus- und Fortbildungsprogrammen in Verwaltungen sein, deren Dienstherr der Freistaat Bayern ist und welche mit Themen des Verkehrs und der Mobilität befasst sind. ²Die Inhalte dieser Programme sind mit der Bayerischen Staatsregierung und den weiteren zuständigen Behörden abzustimmen.

Artikel 7

Schulisches Mobilitätsmanagement

- (1) ¹Die Sicherheit der Kindergarten- und Vorschulkinder ist zu gewährleisten. ²Vor Kindertagesstätten, -gärten, -krippen, -horten und Schulen sollen nach Maßgabe der StVO zu den An- und Abfahrtszeiten verkehrsberuhigte Zonen eingeführt werden.
- (2) ¹Der Freistaat Bayern fördert das schulische Mobilitätsmanagement. ²Das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus entwickelt gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ein umsetzungsbezogenes Konzept für das schulische Mobilitätsmanagement. ³Das Konzept definiert unter anderem Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schulkindern hin zur selbstständigen Mobilität sowie zur Um-

setzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. ⁴Alle Schülerinnen und Schüler haben in der Jahrgangsstufe 3 verpflichtend an der Radfahrprüfung gemäß Nummer 5 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien für Unterricht und Kultus und des Innern vom 15. Mai 2003 (KWMBI. I 2003 S. 240) teilzunehmen.

- (3) ¹Das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes aufgestellt werden. ²Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.
- (4) ¹An allen Schulen, an denen es Hinweise auf Probleme mit der Schulwegsicherheit gibt, sollen Gremien für Mobilität geschaffen werden. ²In Schulen mit Schulforum wird das Gremium dort angesiedelt. ³Die Gremien, die aus Schülerinnen und Schülern, Eltern und Schulpersonal bestehen, sollen sich mit den Anforderungen des schulischen Mobilitätsmanagements auseinandersetzen und in die schulkonkrete Umsetzung des Konzeptes nach Abs. 1 einbezogen werden. ⁴Insbesondere im Grundschulbereich ist die Perspektive der Kinder bei der Bewältigung der Schulwege zu berücksichtigen. ⁵Die Gremien sollen sich bei Bedarf vernetzen und relevante Akteure wie Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbände einbinden. ⁶Bei der Prüfung von Vorschlägen der Gremien durch zuständige Stellen des Freistaates Bayern ist in Abwägungsentscheidungen der Schulwegsicherheit grundsätzlich die höchste Priorität einzuräumen.
- (5) ¹Die Sachaufwandsträger erarbeiten zusammen mit der Schulleitung für die Jahrgänge 1 bis 7 einen Schulwegplan und stimmen diesen mit der Straßenverkehrsbehörde, der Sicherheitsbehörde und der Polizei ab. ²Schulwegpläne sind Darstellungen, in denen die sichersten Wege zur Schule empfohlen werden. ³Der Schulwegplan wird öffentlich bekanntgemacht.

Abschnitt 2

Ausgestaltung und Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs

Artikel 8

Grundsätze

- (1) Der Freistaat Bayern treibt die Förderung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in Bayern voran.
- (2) ¹Werden Landesstraßen in der Straßenbaulast des Freistaates Bayern neu-, um- oder ausgebaut, ist stets bereits im Rahmen der ersten Planungen zu prüfen, ob eine geeignete, bedarfsgerechte, sichere und kreuzungsfreie Radverkehrsführung vorliegt oder eine Möglichkeit zur Neuanlage besteht. ²Bei Sanierungen ist zu prüfen, ob die Radverkehrsanlagen ebenfalls zu sanieren sind. ³An Kraftfahrzeugstraßen mit mehreren Fahrstreifen soll auf einer anderen gleichwertigen Route ein Radweg errichtet oder ausgebaut werden oder ein Radweg entlang der Straßentrasse geführt werden.
- (3) Der Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur werden durch die Träger der Straßenbaulast vorangetrieben.

- (4) Werden Straßen saniert, sollen unter Beachtung der Vorgaben des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) baulich sichere Rad- und Verkehrsführungen geprüft und umgesetzt werden.
- (5) Bei Neubau, Umbau, Ausbau und Sanierung von Straßen und Radwegen ist auf eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme und Versiegelungswirkung zu achten.
- (6) Bei der Förderung des Rad- und Fußverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und organisierte Interessenvertretungen zusammen.
- (7) ¹Innerhalb von Ortslagen sollen Fußverkehrsnetze durchgängig und direkt geführt sein.
²Die Gehwege sollen ausreichend breit, sicher und durchgängig barrierefrei sein.

Artikel 9

Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs

Für eine sichere, umwelt- und klimaverträgliche Entwicklung des Radverkehrs sollen insbesondere

- 1. der Radverkehrsanteil an der Verkehrsmittelwahl auf alltäglichen Wegen auf 25 Prozent bis zum Jahr 2030 steigen,
- 2. eine möglichst hohe objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende erreicht werden, wobei die objektive Sicherheit der subjektiven Sicherheit vorgeht, und
- 3. die Nutzung von Lastenrädern und Spezialrädern für private und gewerbliche Zwecke ausgeweitet werden.

Artikel 10

Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Rad- und Fußverkehrssicherheit

- (1) ¹Zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit sowie zur Realisierung der Vision Zero (Art. 5) sind besondere Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich. ²Der Radverkehr und dessen Sicherheit sind durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und diverse Kampagnen zu fördern. ³Dabei sollen insbesondere der Radverkehr und weitere Formen der Nahmobilität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nicht benachteiligt werden sowie die Nutzung von Fahrrädern für längere Wege und in Kombination mit dem öffentlichen Personennahverkehr, der Radtourismus und die Nutzung von Lastenrädern für gewerbliche und private Zwecke gefördert werden.
- (2) ¹Wird ein Verkehrsknotenpunkt umgestaltet, sind Radverkehrsanlagen sicher einzurichten oder anzupassen. ²Insbesondere sind Sichtbeziehungen an Kreuzungen freizuhalten und ausreichende Abstände zu wahren.
- (3) ¹Im Haltestellenbereich des öffentlichen Personennahverkehrs sind Radverkehrsanlagen besonders auszugestalten. ²Es ist eine konfliktarme Führung der Verkehrsanlagen anzustreben.
- (4) Die Straßenverkehrsbehörden sollen innerorts bei erlaubten Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 30 km/h einen Schutzstreifen für Radfahrende errichten, wenn kein Radweg oder eine andere Radverkehrsanlage vorhanden ist.

- (5) ¹Radverkehr und Fußverkehr sollen innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt geführt werden. ²Gemeinsame Geh- und Radwege können bei geringen Verkehrsaufkommen eine Alternative sein. ³Sofern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr nicht ausgeschlossen werden kann, ist auf den Vorrang des Fußverkehrs deutlich hinzuweisen.

Artikel 11

Fahrradabstellanlagen

¹Die Bayerische Staatsregierung fördert den Bau von sicheren und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen für Fahrräder und Lastenräder im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. ²Fahrradabstellanlagen sollen auch an geeigneten Park-and-Ride-Anlagen errichtet werden. ³Insbesondere zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten sollen an Verkehrsknotenpunkten weitere Fahrradabstellanlagen gebaut werden. ⁴Ebenso sollen Gebäude der öffentlichen Verwaltung, der Justiz und Hochschulen mit Fahrradabstellanlagen und Serviceinfrastruktur entsprechend ihrem zu erwartendem Bedarf für Besucherinnen und Besucher und Mitarbeitende ausgestattet werden.

Artikel 12

Lasten- und Spezialfahrräder

¹Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen beim Bau, Ausbau und bei der Sanierung von Radverkehrs- und Fahrradabstellanlagen die Bedürfnisse des Einsatzes von Lastenrädern, Spezialfahrrädern und Rädern mit Anhängern. ²Dazu gehört insbesondere die Schaffung geeigneter Fahrradabstellanlagen für Lasten- und Spezialfahrräder im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Artikel 13

Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs

- (6) Die fachlich zuständigen Staatsministerien stellen Informationen zur Radverkehrsinfrastruktur sowie Informationen zur Radroutenerstellung weitestgehend barrierefrei zur Verfügung.
- (7) ¹An Orten mit relevantem Bedarf soll vom jeweiligen Träger der Straßenbaulast entsprechende Serviceinfrastruktur vorgehalten und betrieben werden. ²Wird Ladeinfrastruktur für motorisierte Fahrzeuge im öffentlichen Raum errichtet, soll diese auch Ladevorgänge von Pedelecs ermöglichen.

Artikel 14

Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen

- | (1) ¹~~Während~~¹Bei der Planung von Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf öffentliche Straßen ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang damit eine Radverkehrsanlage geschaffen oder verbessert werden kann. ²Ergibt die Prüfung das Potential zur Schaffung oder Verbesserung einer Radverkehrsanlage, ist dies durch die zuständigen Straßenbaubehörden im Zuge der Baumaßnahmen umzusetzen.

- (2) Während sämtlicher Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf öffentliche Straßen ist für eine sichere Radverkehrsführung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu gewährleisten und dies auch zu kontrollieren.
- (3) Sofern Teile des Radverkehrsnetzes oder Radverkehrsanlagen gesperrt werden, ist für ausgewiesene und kurze Umfahungsstrecken zu sorgen.

Abschnitt 3

Radverkehrsplanung und -gestaltung

Artikel 15

Radschnellverbindungen

- (1) Radschnellverbindungen sind die im Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 S. 2 BayStrWG definierten öffentlichen Straßen, Wege oder Teile von diesen.
- (2) ¹Radschnellverbindungen sind eigenständige Sonderwege, die in Fahrradstraßen oder in sonstigen vom Fußverkehr und motorisierten Individualverkehr baulich getrennten Straßen geführt werden. ²Soweit Gründe der Verkehrssicherheit nicht entgegenstehen, können Radschnellverbindungen auch durch Fahrradstraßen oder **Radschutzstreifen-Radfahrstreifen** errichtet werden.

Artikel 16

Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz

- (1) ¹In den Gemeinden wird eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen angestrebt. ²Fahrradstraßen dienen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Trennung der Verkehre.
- (2) ¹In ausgewiesenen Fahrradstraßen soll der motorisierte Individualverkehr mit Ausnahme des Anwohner- und Lieferverkehrs unterbleiben. ²Fahrradstraßen sind baulich so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden kann.
- (3) An sämtlichen Straßen und Knotenpunkten ist darauf hinzuwirken, dass stets gute Sichtbeziehungen aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sind.

Artikel 17

Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr

- (1) ¹Einbahnstraßen sind grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. ²Dies gilt insbesondere vor Errichtung sowie bei Aus- und Umbau einer bestehenden Einbahnstraße. ³Falls die Freigabe nicht möglich ist, ist dies besonders zu begründen.
- (2) ¹Soweit dies möglich ist, sind Sackgassen für den Radverkehr passierbar zu machen. ²Dies ist durch Beschilderung oder Markierung zu kennzeichnen.

Artikel 18

Beschilderung von Radwegen

- (1) Die wegweisende Radwegebeschilderung im Freistaat Bayern hat nach der Beschilderung im Sinne der StVO zu erfolgen.

- (2) Die wegweisende Radwegebeschilderung ist durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtlich anzuordnen.

Artikel 19

Erhaltung und Sanierung des Radverkehrsnetzes

¹Die zuständigen Stellen erheben regelmäßig den Zustand der Radverkehrsanlagen. ²Die Radverkehrsanlagen sind zu sanieren, wenn ihr Zustand dies erfordert.

Abschnitt 4

Schlussbestimmungen

Artikel 20

Evaluation

- (3) Die Umsetzung des Gesetzes ist alle drei Jahre vom zuständigen Staatsministerium zu überprüfen und es ist dem Landtag hierüber Bericht zu erstatten.
- (4) Zur Evaluation dieses Gesetzes setzt das zuständige Staatsministerium ein Gremium mit Expertise mehrerer Interessenvertretungen zur Förderung und Ausbau des Radverkehrs sowie z.B. aus der Politik, Verwaltung, aus Gewerkschaften und aus der Wirtschaft ein.

§ 2

Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtsammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 23. ~~Dezember 2020~~ Mai 2022 (GVBl. S. ~~683~~ 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach dem Wort „Staatsstraßen“ werden die Worte „und Radschnellverbindungen des Freistaates“ eingefügt.
 - b) Das Wort „das“ wird durch das Wort „Staatsstraßen“ ersetzt.
 - c) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:
 - d) „²Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die Quell- und Zielbereiche mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung über größere Entfernungen miteinander verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.“
2. Art. 9 Abs. 1 S. 4 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Kinder“ werden die Worte „sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs“ eingefügt.
3. Art. 9 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„²Bei Radschnellverbindungen des Freistaates umfasst die Straßenbaulast abweichend von Satz 1 auch die Beleuchtung.“
 - b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.
4. Art. 36 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 eingefügt:

„³Eine wesentliche Änderung liegt nicht vor, wenn sich die Errichtung einer Radschnellverbindung nicht auf den Verlauf und den Bestand der Staatsstraße auswirkt.“
5. Art. 41 S. 1 wird wie folgt geändert:

In Satz 1 werden nach dem Wort „Staatsstraßen“ die Worte „und Radschnellverbindungen des Freistaates“ eingefügt.
6. Art. 58 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

In Nr. 1 werden nach dem Wort „Staatsstraßen“ die Worte „und Radschnellverbindungen des Freistaates“ eingefügt.

§ 3

Änderung der Bayerischen Bauordnung

Die Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch § 4 des Gesetzes vom 25. Mai 2021 (GVBl. S. 286) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 2 Abs. 8 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach dem Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:
„²Fahrradabstellanlagen sind Gebäude, Gebäudeteile oder im Freien gelegene Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen.“
 - b) Der Satz 2 wird zu Satz 3.
 - c) Der Satz 3 wird zu Satz 4.
2. Art. 14 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Der Wortlaut wird Satz 1.
 - b) Es wird der folgende Satz 2 eingefügt:
„²Dabei sind die Belange der Radverkehrssicherheit besonders zu berücksichtigen.“
3. Art. 47 wird wie folgt geändert:
 - a) In Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - b) Abs. 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
aaO
 - aa) Nach den Worten „sind Stellplätze“ werden die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bb) Nach den Worten „die Stellplätze“ werden die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - cc) Nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ werden die Worte „und Fahrräder einschließlich Lasten- und Spezialfahrräder“ eingefügt.
 - c) In Abs. 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - d) In Abs. 2 Satz 2 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - e) In Abs. 3 Nr. 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - f) In Abs. 3 Nr. 2 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - g) In Abs. 3 Nr. 3 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.

h) In Abs. 4 Nr. 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Worte „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.

4. Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 wird wie folgt geändert:

- a) Nach dem Wort „Fahrradabstellanlagen“ wird ein Komma eingefügt.
- b) Nach dem Wort „Fahrradabstellanlagen,“ werden folgende Worte eingefügt:
„die dem Abstellen von Fahrrädern, Lasten- und Spezialfahrrädern dienen,“

§ 4

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

In Art. 3 Abs. 2 S. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-B), das zuletzt durch § 1 Abs. 367 der Verordnung vom 26. März 2019 (GVBl. S. 98) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Fahrräder“ ein Komma sowie die Worte „Lasten- und Spezialfahrräder“ eingefügt.

§ 5

Änderung des Bayerischen Landesplanungsgesetzes

In Art. 6 Nr. 4 S. 9 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) vom 25. Juni 2012 (GVBl. S. 254, BayRS 230-1-W), das zuletzt durch Gesetz vom 23. Dezember 2020 (GVBl. S. 675) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Verkehrsmitteln“ die Worte „sowie den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ eingefügt.

§ 6

Änderung des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen

Art. 69 Abs. 4 S. 2 des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEuG) vom 31. Mai 2000 (GVBl. S. 414, 632, BayRS 2230-1-1-K), das zuletzt durch Gesetz vom 23. Juli 2021 (GVBl. S. 432) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. In Nr. 7 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
- 2. Folgende Nr. 8 wird angefügt:
„8. Entwicklung eines schulischen Mobilitätsmanagements.“

§ 7

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am [...] in Kraft.

BEGRÜNDUNG

Zu § 1 (Einführung eines Bayerischen Radgesetzes):

A) Allgemeines

Der Freistaat Bayern braucht ein Radgesetz, um die gesetzten Klimaschutzziele im Mobilitätsbereich zu erreichen, die Verkehrssicherheit zu steigern, Lärm- und Abgasbelastung zu senken, Verkehrsflächen innerorts effizienter zu nutzen und um allen Bürgerinnen und Bürger eine echte Wahlfreiheit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Somit ist das Radgesetz perspektivisch als ein Modul eines künftigen Mobilitätsgesetzes zu werten, das Mobilitätsangebote bedarfsgerecht und den verfügbaren Ressourcen angemessen fördert oder als Grundversorgung räumlich und zeitlich umfassend bereitstellt.

Das Konzept „Vision Zero“ hat aus den Vorgaben zum Arbeitsschutz, den Vorgaben der Deutschen gesetzlichen Unfallversicherung sowie aus der Isonorm 39001 das Ziel der Verkehrssicherheit übernommen, um Verkehrstote und Schwerverletzte durch geeignete Verkehrsführung, Infrastruktur und Regelungen der Straßenverkehrsordnung zu vermeiden. Dieses vordringliche Anliegen trifft insbesondere die weniger geschützten Verkehrsteilnehmenden auf dem Fahrrad und zu Fuß, die nicht von technischen Vorgaben im Kraftfahrzeugbau profitieren. Hier steht die Staatsregierung in der Pflicht, alle geeigneten Maßnahmen für eine sichere Mobilität der Menschen zu ergreifen.

B) Im Einzelnen

Zu Artikel 1

Festlegung des Gesetzeszwecks, insbesondere die Verankerung der Ziele der „Vision Zero“, also der Verkehrssicherheit, sowie einer Mobilität für Menschen, die möglichst geringe Emissionen und Auswirkungen auf das Klima auslöst.

Die Regelung ist nicht abschließend.

Zu Artikel 2

Im Gesetz verwendete, besondere Fachbegriffe werden definiert.

Die BayBO wird gleichzeitig geändert, um den Begriff „Fahrradabstellanlagen“ zu definieren. Das dient der Einheitlichkeit des Begriffs, um auf eine einheitliche Auslegung hinzuwirken.

Der Begriff Fußverkehr umfasst neben Zufußgehen auch die Fortbewegung unter Benutzung bestimmter Fortbewegungsmittel gem. § 24 StVO (zum Beispiel Kinderwagen, Rollstühle). Andere motorisierte Fortbewegungsmittel, die nicht unter § 24 StVO fallen, wie zum Beispiel Segways, sind auch vom BayRadG nicht umfasst.

Zu Artikel 3

Artikel 3 stellt zunächst klar, dass die Einhaltung der Klimaziele erklärter Zweck dieses Gesetzes ist und diesen Zielen hohe Priorität zukommt. Ebenfalls ist es der Zweck dieses Gesetzes, Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Luftverschmutzung, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten, zu verringern.

Dem Verkehrsmittel Fahrrad kommt eine besondere Relevanz innerorts in Städten und Gemeinden, insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen, zu. Die technische Weiterentwicklung der elektrischen Unterstützung (Pedelects, E-Bikes) lässt eine steigende Bedeutung des Fahrrads beobachten und auch in Zukunft erwarten.

In bestimmten innerörtlichen Zonen, insbesondere Wohngebieten und Ortszentren wird der Vorrang des Umweltverbundes vor motorisiertem Individualverkehr geregelt und damit das Planungsziel einer verkehrssicheren und klimaneutralen Kommune nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ („gemischte Stadtquartiere“) etabliert.

Zu Artikel 4

Insbesondere im ländlichen Raum ist der Umweltverbund auszubauen. Aufgrund größerer Distanzen ist hier die Abstimmung zwischen ÖPNV und Radverkehr besonders wichtig, zum Beispiel durch Park und Ride-Parkplätze an Bahnhöfen.

Ein- und Auspendelverkehr durch motorisierten Individualverkehr in die bzw. aus den Ballungsräumen soll durch gute Alternativen im Umweltverbund auch im ländlichen Raum verringert werden.

Zu Artikel 5

Die Implementierung der Verkehrssicherheit im Sinne der „Vision Zero“, also das Ziel von Null Verkehrstoten und sinkenden Unfallzahlen im Allgemeinen, zeigt die besondere Relevanz dieses Aspekts auf.

Ziel ist, die aktuell im Verkehr regelmäßig benachteiligten Radfahrenden zu schützen. Dafür werden Handlungsschwerpunkte benannt, die die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen sollen. Für die Verkehrssicherheit muss der Verkehr insgesamt – verkehrsträgerübergreifend – betrachtet werden. Durch die Fortschreibung wird eine Anpassung an neue Forschungsergebnisse gewährleistet.

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr soll zu einem wirksamen Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ zudem mittels Anordnung gegenüber den nachgeordneten Verkehrsbehörden auf eine verstärkte Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im Verkehr hinwirken. So ist beispielsweise das für Radfahrende besonders gefährliche Parken im Kreuzungsbereich oder das Überholen unter Verletzung des Mindestabstandes bereits nach der StVO sanktioniert. Darum würde bereits die verstärkte Ahndung dieser Ordnungswidrigkeiten die Sicherheit der Radfahrenden erhöhen.

Ebenso ist durch fortschreitende Analysen das Verkehrssicherheitsprogramm immer wieder anzupassen.

Zu Artikel 6

Verkehrssicherheit setzt Bildung und Information schon im Kindesalter voraus. Deshalb soll durch die Polizei gezielt eine frühkindliche Verkehrserziehung angeboten werden, welche in Schulen, Vorschulen und Kindertagesstätten institutionalisiert angeboten wird. Zudem kann die Nationale Plattform der Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) genutzt werden, um eine auf Nachhaltigkeit fokussierte Mobilitätsbildung in das allgemeine Schulbildungssystem zu integrieren.

Ebenfalls sollen auch in der Verwaltung des Freistaates Bayern Aus- und Fortbildungen zu diesen Themen angeboten werden.

Zu Artikel 7

Konzepte für die Sicherheit der Schulkinder, insbesondere die Schulwegsicherheit betreffend, müssen passgenau erarbeitet und in Abständen aktualisiert werden.

Zusätzlich werden Gremien für Mobilität an Schulen geschaffen, die vor Ort konkret und lösungsorientiert mit Problemen hinsichtlich der Schulwegsicherheit befasst werden.

Zur Erhöhung der Sicherheit im Bereich des Hol- und Bringverkehrs bietet sich die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen vor Schulen und Kindertagesstätten und definierten Hol- und Bringzonen an, insoweit die StVO dies zulässt.

Zu Artikel 8

Die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur und -sicherheit soll eine wichtige Bedeutung erhalten und bei jedem Um- und Aus- oder Neubau von Straßen von den zuständigen Trägern besonders beachtet werden. Das bedeutet, dass bei jeder Straßenbaumaßnahme bereits in der Ausschreibungs- und Planungsphase der Rad- und Fußverkehr mit dem Ziel einer Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur beachtet werden muss. Bei der Bewertung der Angebote im Rahmen der Ausschreibung sollen die meisten Wertungspunkte für die Verbesserung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur gegeben werden. Ferner soll verhindert werden, dass eine Radverkehrsanlage abrupt endet.

Mit der Vorschrift zur Sanierung von Radverkehrsanlagen soll dazu beigetragen werden, dass Radverkehrsanlagen in einem guten baulichen Zustand erhalten werden.

Bei dem Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur ist der Boden schonend in Anspruch zu nehmen und eine unnötige Flächenversiegelung zu vermeiden.

Zu einer Stärkung des Radverkehrsflusses tragen neben dem Ausbau und einem guten Erhaltungszustand auch die enge Zusammenarbeit mit nicht staatlichen Organisationen bei. Zu den organisierten Interessenvertretungen zählen insbesondere zivilgesellschaftliche Organisationen und Vereine, die sich für die Förderung und den Ausbau des Radverkehrs einsetzen.

Zugleich soll auch das Fußverkehrsnetz aufgewertet werden, um den Umweltverbund im Gesamten zu stärken.

Zu Artikel 9

Anhand der Ziele, die messbar sind, soll überprüft werden können, ob das BayRadG erfolgreich umgesetzt wird und das Fahrrad tatsächlich zu einer echten Alternative für den motorisierten Individualverkehr geworden ist.

Bis zum ersten Evaluationszeitpunkt soll hier schon eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl im Alltag (und auf Transportwegen) erreicht sein, jeweils in ländlichen Regionen und in den Städten. Das Ziel von 25% im Modal Split bis 2030 soll hierfür Mindeststandard sein. Ebenso soll bis dahin eine deutliche Reduktion der Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrenden nachweisbar sein. Dass dies ein realistisches Ziel ist, zeigt das Beispiel der Niederlande, wo der Anteil bereits im Jahr 2009 bei 27 % lag.

Weiterhin soll eine Perspektive für die darauf folgenden Dreijahresabschnitte benannt werden.

Zu Artikel 10

Für eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsaufkommens und eine Stärkung der Attraktivität sind öffentlichkeitswirksame Maßnahmen von besonderer Bedeutung.

Die Sicherheit der Radfahrenden sowie Fußgängerinnen und Fußgängern ist gerade auch im Zusammenspiel mit dem ÖPNV zu gewährleisten. (Häufig unübersichtliche Verkehrslagen im Haltestellenbereich müssen entschärft werden.)

Zu Artikel 11

Die Umsetzung von Art. 3 Abs. 2 S. 1 BayÖPNVG wird durch diese Vorschrift gewährleistet. Die enge Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV ist entscheidend, um den Umweltverbund zu stärken, Synergiepotenziale zu nutzen und den Anteil am Modal Split signifikant zu verändern. Dazu ist auch eine Serviceinfrastruktur aufzubauen, wozu insbesondere Reparaturangebote, Luftpumpen, Ladestationen für E-Bikes und E-Pedelecs, Duschen und Spinde zählen.

Effektive Radverkehrsförderung ist nur möglich, wenn es sichere und wettergeschützte Abstellplätze in ausreichender Zahl gibt. Gute Radwege allein reichen nicht. Fahrräder, insbesondere solche mit elektrischer Unterstützung, werden immer werthaltiger, eine sichere Abstellmöglichkeit umso wichtiger, um eine Alltagsnutzung zu ermöglichen.

Zu Artikel 12

Die Vorschrift dient der weiteren Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Hinblick auf Lasten- und Spezialräder. Durch die Verlagerung des Verkehrs auf emissionsarme Alternativen soll die Lärm- und Abgasbelastung reduziert und die gerade in den städtischen Ballungsräumen nur begrenzt verfügbaren öffentlichen Flächen entlastet werden. Lastenräder werden zunehmend nicht nur von Privatpersonen genutzt, sondern auch in der Mikrologistik von Lieferdiensten und Paketzustelldiensten etc. Diese Vorschrift will dafür die benötigten infrastrukturellen Rahmenbedingungen schaffen.

Die Aufzählung ist – gerade vor dem Hintergrund der ständigen Fortentwicklung neuer Arten von Fahrrädern – nicht abschließend. Jedoch sind nur im Antrieb emissionsfreie Arten von Rädern umfasst.

Zu Artikel 13

Die Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs soll den Radverkehr attraktiver gestalten und Interessierte informieren. Die Inhalte, die sich auf sämtliche vom Begriff der Radverkehrsinfrastruktur umfassten Bereiche beziehen können, sind anschaulich und gut auffindbar aufzubereiten.

Wird Ladeinfrastruktur für motorisierte Fahrzeuge im öffentlichen Raum errichtet, soll diese Ladevorgänge von E-Bikes ermöglichen, soweit dies technisch möglich ist und die Sicherheit der am Verkehr Teilnehmenden nicht beeinträchtigt wird. Dadurch soll nach und nach ein öffentliches Netz an Lademöglichkeiten für Pedelecs/E-Bikes geschaffen werden. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit kann insbesondere dann vorliegen, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse durch den Ladevorgang das sichere Fortkommen auf den Rad- oder Fußverkehrsanlagen behindert würde.

Zu Artikel 14

Die Vorschrift enthält Regelungen zur Radverkehrssicherheit bei Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum und soll verhindern, dass die Radverkehrsanlage abrupt endet und so der Radverkehrsfluss zum Erliegen kommt bzw. der motorisierte oder der Fußverkehr behindert wird. Dabei ist zu prüfen, ob der Radverkehr auf der Fahrbahn, getrennt vom motorisierten Verkehr, geführt werden kann.

Maßnahmen für den motorisierten Verkehr, die eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ermöglichen, können in Gestalt von Umleitungsstrecken oder Baustellen-Lichtzeichenanlagen getroffen werden

Wichtig ist hierbei, stets die Sicherheit der Radfahrenden im Blick zu behalten – sowohl bei der Planung als auch bei der Ausführung der Baumaßnahmen.

Zu Artikel 15

Durch Radschnellverbindungen soll ein sicherer Verkehr auch über längere Strecken mit höherer Geschwindigkeit gewährleistet werden, gewissermaßen als „Autobahnen für den Radverkehr“.

Um die Sicherheit auf diesen Routen zu gewährleisten, sind die Radschnellverbindungen als eigenständige Sonderwege zu gestalten, sodass es weder Kollisionen mit dem Fußverkehr noch mit dem motorisierten Individualverkehr gibt.

Zu Artikel 16

Durch die gezielte Ausweisung von Nebenstraßen als Fahrradstraßen wird der Fahrradverkehr sicherer gestaltet und vom motorisierten Individualverkehr auf den Hauptstraßen getrennt. Hierbei ist auf die realistische Zumutbarkeit der Alternativrouten für den Radver-

kehr sowie dessen hohe Sensibilität für eine Verlängerung der Wegstrecke zu achten, damit auch wirklich eine sicherere Route genutzt wird.

Neben einer durchgehenden und deutlichen Wegweisung, sollen sowohl Fahrradstraßen als auch sonstige Nebenstraßen im Fahrradrouthenetz für alle am Verkehr Teilnehmenden auf den ersten Blick als Bestandteil des Radverkehrsnetzes erkennbar sein, zum Beispiel durch deutliche Beschilderung oder zusätzliche Piktogramme auf den Straßen.

Mittels Öffentlichkeitsarbeit werden diese neueren Regelungen der StVO regelmäßig in Erinnerung gerufen beziehungsweise Kfz-Führende vermittelt, die schon länger im Besitz ihrer Fahrerlaubnis sind.

Wenn möglich und bei weniger befahrenen Streckenabschnitten, ist eine bauliche Gestaltung zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu prüfen und umzusetzen, beispielsweise durch Diagonalsperren an Kreuzungen, Poller und Fahrgassenverengungen im Bereich der Zufahrt oder der Fahrradstraßen.

Eventuell sind modale Filter oder eine Einbahnstraßenführung so anzulegen, dass der Radverkehr als Teil des Umweltverbunds eine attraktivere und verkehrsberuhigtere Streckenführung erhält.

Zu Artikel 17

Die Öffnung von Einbahnstraßen in die Gegenrichtung verkürzt die Wege für Radfahrende und macht den Radverkehr attraktiver, ebenso wie die Freigabe bestehender Sackgassen für den Radverkehr als Durchgangswege. In den Sackgassen müssen aber die dort vorrangigen Interessen des Fußverkehrs berücksichtigt werden, ggfs. durch zusätzliche Beschilderung.

Zu Artikel 18

Für die Wiedererkennbarkeit der Radwege ist eine einheitliche wegweisende Beschilderung erforderlich.

Momentan orientiert sich die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr – Ausgabe 1998“ (herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)). Die in diesem Merkblatt empfohlenen Wegweiser sind allerdings keine amtlichen Verkehrszeichen im Sinne der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Der StVO-Status einer Beschilderung ist im Gegensatz zur bisherigen Radwegweisung vorteilhaft. (Zum Beispiel darf die wegweisende Beschilderung mit anderer StVO-Beschilderung kombiniert werden, Nutzung gleicher Pfosten u.a.)

Der amtliche Status der Beschilderung wird in Bayern noch abgelehnt. Notwendig ist insofern ein Erlass der Staatsregierung entsprechend dem FGSV-Status. Zu diesem Erlass wird die Staatsregierung durch Artikel 18 aufgefordert.

Zu Artikel 19

Diese Regelung sorgt dafür, dass der Zustand der Radverkehrsanlagen stets tadellos ist und dadurch die Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet wird.

Zu Artikel 20

Um den Erfolg dieses Gesetzes zu kontrollieren und bewerten zu können, wird eine Evaluierung des Gesetzes vorgesehen. Es sollen eine Perspektive und Zielvorgaben für die darauf folgenden Dreijahresabschnitte benannt werden.

Zu § 2 (Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes)

Änderung des Art. 3 Abs. 1 Nr. 1, um klarzustellen, dass zu den Staatsstraßen auch die Radschnellverbindungen des Freistaates gehören.

Änderung des Art. 9 Abs. 3: Bei der Beleuchtung handelt es sich in der Regel um eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Für die Radschnellverbindungen des Landes wird sie nunmehr dem Träger der Straßenbaulast zugeordnet.

Änderung des Art. 36 Abs. 1: Zur Beschleunigung der Errichtung von Radschnellverbindungen soll die Errichtung hiervon nur dann ein neues Planfeststellungsverfahren erforderlich machen, wenn die Radschnellverbindung zu Änderungen am Verlauf oder dem Baukörper der Staatsstraße führt. Wird hingegen lediglich neben der Straße eine neue Radschnellverbindung errichtet, dann soll diese nicht planfeststellungsbedürftig sein.

Zu § 3 (Änderung der Bayerischen Bauordnung)

Die BayBO wird insbesondere zur einheitlichen Auslegung der Begriffe geändert. Zudem soll die Sicherheit des Radverkehrs auch ein relevanter Belang sein, auf den im Rahmen der Bauausführung zu achten ist.

Zu § 4 (Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr)

Änderung des BayÖPNVG, um die Zusammenwirkung zwischen ÖPNV und Radverkehr zu gewährleisten. Bau von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen, um einen Pendelverkehr zu ermöglichen.

Zu § 5 (Änderung des Bayerischen Landesplanungsgesetzes)

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen in Gesamtheit als Grundsatz der Landesplanung bei der Aufstellung des Landesentwicklungsprogramms und der Regionalpläne berücksichtigt werden.

Zu § 6 (Änderung des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen)

Mit dieser Änderung wird die Entwicklung des schulischen Mobilitätsmanagements an Schulforen übertragen, sofern diese an den jeweiligen Schulen eingerichtet sind.

DISCLAIMER:

Dies ist der Gesetzesentwurf, der gemeinsam mit den Unterschriften als Zulassungsantrag für ein Volksbegehren eingereicht wird.

- Unterschriften sind nur gültig, sofern diese auf den **offiziellen Unterschriftenlisten** abgegeben wurden.
- Anderweitige Unterschriften oder Selbstausdruck ist **nicht** möglich. Unterschriften auf selbst ausgedruckten Bögen werden vom Landeswahlleiter nicht als gültig anerkannt.
- Dabei ist zu beachten, dass pro Gemeinde/Verwaltungsgemeinde eine eigene Liste benutzt wird.
- Sammelstellen findet man auf <https://radentscheid-bayern.de/mitmachen/sammelstellen>.
- oder bei lokalen Unterschriftenaktionen vor Ort unterschreiben