



Gesetzentwurf

der Abgeordneten **Thomas Kreuzer, Tobias Reiß, Prof. Dr. Winfried Bausback, Alexander König, Tanja Schorer-Dremel, Jürgen Baumgärtner, Martin Wagle, Ilse Aigner, Martin Bachhuber, Volker Bauer, Barbara Becker, Eric Beißwenger, Alfons Brandl, Robert Brannekämper, Gudrun Brendel-Fischer, Alex Dorow, Holger Dremel, Norbert Dünkel, Gerhard Eck, Dr. Ute Eiling-Hütig, Matthias Enghuber, Wolfgang Fackler, Alexander Flierl, Karl Freller, Max Gibis, Alfred Grob, Petra Guttenberger, Hans Herold, Johannes Hintersberger, Michael Hofmann, Dr. Gerhard Hopp, Thomas Huber, Martin Huber, Petra Högl, Andreas Jäckel, Jochen Kohler, Harald Kühn, Dr. Petra Loibl, Andreas Lorenz, Manfred Ländner, Dr. Beate Merk, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Dr. Stephan Oetzing, Helmut Radlmeier, Barbara Regitz, Hans Ritt, Berthold Rüth, Andreas Schalk, Josef Schmid, Angelika Schorer, Kerstin Schreyer, Thorsten Schwab, Dr. Harald Schwartz, Martin Schöffel, Bernhard Seidenath, Dr. Ludwig Spaenle, Klaus Steiner, Sylvia Stierstorfer, Karl Straub, Klaus Stöttner, Walter Taubeneder, Peter Tomaschko, Carolina Trautner, Steffen Vogel, Prof. Dr. Gerhard Waschler, Ernst Weidenbusch, Georg Winter, Josef Zellmeier und Fraktion (CSU),**

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER)

zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

A) Problem

Das Fahrrad hat als eigenständiges Verkehrsmittel sowie als Teil vernetzter Wegeketten in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Radfahren fördert die Gesundheit, ist schnell und kostengünstig und leistet einen Beitrag zum Klimaschutz. Die derzeitige Rechtslage wird dem fortschreitenden Bedeutungszuwachs des Radverkehrs nicht mehr gerecht. Auch im Hinblick auf die Erfüllung der Klimaziele auf Landes-, Bundes- und Unionsebene soll die Entwicklung hin zur vermehrten Nutzung des Fahrrads unterstützt und der Radverkehrsanteil in Bayern weiter gesteigert werden.

Die Planung und der Bau von Radinfrastruktur wie Radverbindungen und Fahrradabstellanlagen liegen in der Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträgers. Dies sind nach den Vorgaben des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes der Freistaat Bayern oder die Kommunen. Für eine moderne bayerische Radverkehrspolitik bedarf es einer transparenten Planung, die für Verlässlichkeit sorgt, eines strukturierten Finanzierungs- und Förderwesens sowie einer Mittelausstattung, die die zügige Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten ermöglicht. Insbesondere die Kommunen sollen bei der Umsetzung ihrer Radinfrastrukturprojekte nicht nur finanzielle, sondern – soweit Bedarf besteht – auch beratende und projektbegleitende Unterstützung erhalten.

Im Hinblick auf das Ziel der Staatsregierung, Personenschäden im Straßenverkehr bestmöglich zu vermeiden, soll die Verkehrssicherheit des Radverkehrs gesteigert werden.

B) Lösung

Durch das Bayerische Radgesetz soll dem Bedeutungszuwachs des Radverkehrs Rechnung getragen und ein Rechtsrahmen zur Stärkung des Radverkehrs und Verbesserung der Bedingungen beim Radfahren geschaffen werden.

Hierzu soll der Bau von Radinfrastruktur in ganz Bayern ausgeweitet werden, einerseits indem der Freistaat Bayern selbst die Infrastruktur in eigener Baulast weiter ausbaut, andererseits indem Projekte auf lokaler Ebene, wie die Errichtung von Radverbindungen in der Baulast der Kommunen und Fahrradabstellanlagen, gefördert werden. Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Ende des Jahres 2022 1 500 km neue Radwege in ganz Bayern zu bauen (Art. 2). Um möglichst durchgängige Radverbindungen zu erreichen, erarbeitet der Freistaat Bayern mit den Kommunen ein Netz für den Radverkehr in Bayern (Radnetz Bayern – Art. 1). Darüber hinaus soll auf einen einheitlichen Standard der wegweisenden nichtamtlichen Beschilderung an Radverbindungen hingewirkt werden (Art. 3).

Neben einer Förderung durch den Freistaat Bayern sollen die Kommunen weitere Unterstützung beim Ausbau ihrer Radinfrastruktur erhalten: Bei Bedarf berät und unterstützt diese die Zentralstelle Radverkehr bei der Planung und Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten (Art. 4). Darüber hinaus kann der Freistaat Bayern auf Antrag von Gemeinden mit bis zu 25 000 Einwohnern bei bestimmten Radschnellverbindungen die Sonderbaulast übernehmen (Art. 6).

Um die nachhaltige Nutzung von Flächen voranzutreiben, wird den Straßenbaubehörden bei der Planung von Radverbindungen empfohlen, bereits vorhandene Straßen und Wege zu berücksichtigen und im Bedarfsfall deren bauliche Verschmälerung in Erwägung zu ziehen (Art. 5).

Zur weiteren Stärkung des Radverkehrs als Teil vernetzter Wegeketten soll ein vergünstigtes Ticket für die Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingeführt werden (Art. 7).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll ein Verkehrssicherheitsprogramm erstellt und fortgeschrieben werden (Art. 8). Die Radfahrausbildung soll auch weiterhin verbindlicher Teil der schulischen Verkehrserziehung bleiben (Art. 9). Darüber hinaus wird den Straßenbaubehörden empfohlen, bei Planung, Bau und Unterhalt ihrer Straßen beispielsweise situationsgerechte Maßnahmen wie die technische Ausstattung von Ampeln zur Ermöglichung einer vorrangigen bzw. vom motorisierten Verkehr getrennten Freigabe für den Radverkehr und die planerische Ausweisung und bauliche Ausgestaltung von Gemeindestraßen als Fahrradstraßen (Art. 10, 11) einzubeziehen.

Eine noch bessere Vernetzung der maßgeblichen Akteure im Bereich des Radverkehrs soll durch die Einführung einer Radallianz erreicht werden; diese kann auch das für die jeweilige Fragestellung zuständige Staatsministerium in Angelegenheiten des Radverkehrs beraten (Art. 12).

Durch Änderung des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes soll zum einen die Sicherheit des Geh- und Radverkehrs zukünftig bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen durch die zuständigen Behörden besonders zu berücksichtigen sein; zum anderen wird klargestellt, dass durch die Straßenbaubehörden Beseitigungsanordnungen auch für offensichtlich nicht mehr verkehrstaugliche Fahrräder und andere Zweiräder erlassen werden können (Art. 13a).

Durch die Änderung der Bayerischen Bauordnung wird es den Gemeinden ermöglicht, in ihren örtlichen Bauvorschriften die Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl der bei Bauvorhaben nachzuweisenden Kfz-Stellplätze zuzulassen (Art. 13a).

C) Alternativen

Keine

D) Kosten**1. Freistaat Bayern**

Dem Freistaat Bayern entstehen durch die Umsetzung dieses Gesetzes Kosten für Erlösausfälle im SPNV, die Finanzierung und Förderung der Infrastrukturmaßnahmen und weiterer Inhalte sowie ein für die Umsetzung erforderlicher Stellenbedarf.

Eine sachgerechte Radverkehrsförderung im Freistaat Bayern zur Erreichung der im Gesetz verankerten Ziele löst einen zusätzlichen Stellen- und Mittelbedarf beim Staatsministerium und den nachgeordneten Dienststellen aus.

Alle Stellen und Mittel stehen unter dem Haushaltsvorbehalt bis zum Beschluss durch den Landtag als Haushaltsgesetzgeber.

Eine genaue Bezifferung der Kosten für den bayerischen Staatshaushalt ist nicht möglich. Für die Jahre 2024 bis einschließlich 2030 ergibt sich nach erster Abschätzung ein Finanzbedarf von rund 560 Mio. € zur Umsetzung der Maßnahmen des Gesetzes bzw. rund 80 Mio. € pro Jahr. Hinzu kommen im Falle der Ausweitung von Kapazitäten im SPNV im Rahmen von Neuausschreibungen die höheren Bestellentgelte.

Für die Umsetzung der Maßnahmen wird bei den Regierungen, die überwiegend für den Vollzug der Förderprogramme zuständig sind, Personal im Umfang von 26 Stellen gebunden. Bei den Staatlichen Bauämtern wird für die Umsetzung von Radwegeprojekten und Radschnellverbindungen in staatlicher Baulast bzw. in Sonderbaulast Personal im Umfang von 27 Stellen gebunden. Die Umsetzung des Bayerischen Radgesetzes löst ferner einen erhöhten Steuerungsbedarf aus, der nach überschlägiger Einschätzung bei der Landesbaudirektion Bayern, bei der die Zentralstelle Radverkehr besteht, Personal im Umfang von acht Stellen und bei dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr Personal im Umfang von drei Stellen binden wird.

Die Förderung des Radverkehrs rechtfertigt mit Blick auf die Unterstützung eines geänderten Mobilitätsverhaltens und in Verbindung mit der Erreichung der gesetzten Klimaziele die entstehenden Kosten. Die entstehenden Kosten für ein Mehr an Radverkehr sind in Relation zu anderen Mobilitätsformen als Förderung einer kostengünstigen und klimafreundlichen Mobilität zu werten.

2. Kommunen und Bürgerinnen und Bürger

Den Kommunen entstehen aus dem Gesetz keine unmittelbaren Verpflichtungen und Kosten. Ihnen werden Anreize gesetzt und Empfehlungen gegeben. Der Wirtschaft sowie den Bürgerinnen und Bürgern entstehen keine Kosten.

Gesetzentwurf

zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Teil 1

Radinfrastruktur

Art. 1

Radnetz Bayern

(1) ¹Der Freistaat Bayern erstellt mit den kommunalen Gebietskörperschaften ein Netz für den Radverkehr in Bayern (Radnetz Bayern), das bei Bedarf weiterentwickelt wird. ²Das Radnetz Bayern gliedert sich in ein Radnetz für den Alltagsverkehr und ein Radnetz für den Freizeitverkehr. ³Das Radnetz Bayern umfasst Alltagsradverbindungen zwischen Städten und Gemeinden sowie Fernradrouten in ganz Bayern. ⁴Es soll den Bedarf für zukünftige Neu- und Ausbauprojekte aufzeigen und Radverkehrsverbindungen darstellen.

(2) Es wird den kommunalen Gebietskörperschaften empfohlen, das eigene Radnetz auf lokaler Ebene weiter zu verdichten.

Art. 2

Ausbau Radinfrastruktur

(1) ¹Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll deutlich erhöht werden. ²Bis zum Ende des Jahres 2030 sollen in Bayern gegenüber dem Ende des Jahres 2022 1 500 Kilometer neue Radwege gebaut werden.

(2) ¹Der Freistaat Bayern baut die Radinfrastruktur in seiner Baulast aus. ²Er erstellt einen Ausbauplan

1. für den Ausbau nach Satz 1 und
2. in Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften für den Ausbau von Radschnellverbindungen.

³Grundlage ist nach Fertigstellung das Radnetz Bayern.

(3) Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau der Radverbindungen in der Baulast der Gemeinden und Landkreise sowie deren Zusammenschlüsse.

(4) Der Freistaat Bayern fördert den Bau und Ausbau von öffentlich zugänglichen Abstellanlagen für Fahrräder an wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs.

(5) Die Finanzierung und Förderung aus Mitteln des Freistaates Bayern erfolgen nach Maßgabe des Staatshaushalts.

Art. 3

Beschilderung

¹Der Freistaat Bayern wirkt auf ein einheitliches Erscheinungsbild der nichtamtlichen Wegweisungen an Radverbindungen hin. ²Er fördert nach Maßgabe des Staatshaushalts diese nichtamtliche wegweisende Beschilderung an Radverbindungen im Radnetz Bayern nach einheitlichen, durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) bekannt zu machenden Standards.

Art. 4

Zentralstelle Radverkehr

(1) ¹Bei der Landesbaudirektion Bayern besteht eine Zentralstelle Radverkehr. ²Die Zentralstelle Radverkehr unterstützt die Gemeinden, Landkreise sowie deren Zusammenschlüsse bei Bedarf bei der Planung und Umsetzung von herausgehobenen Infrastrukturprojekten für den Radverkehr.

(2) Zu ihren Aufgaben zählen insbesondere die Koordinierung und Steuerung interkommunaler Radinfrastrukturprojekte sowie die Begleitung und Beratung der in Abs. 1 genannten kommunalen Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse.

Art. 5

Nachhaltige Flächennutzung

Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, bei der Planung von Radverbindungen vorhandene Straßen und Wege einzubeziehen und zu prüfen, ob insbesondere innerorts unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Fahrbahnen zu Gunsten einer Radverbindung verschmälert werden können.

Art. 6

Sonderbaulast für Radschnellverbindungen

¹Auf Antrag einer Gemeinde mit bis zu 25 000 Einwohnern kann der Freistaat Bayern durch öffentlich-rechtlichen Vertrag Planung und Bau für im Ausbauplan nach Art. 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 enthaltene Radschnellverbindungen übernehmen. ²Art. 42 Abs. 1 Satz 2 bis 4 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt entsprechend.

Art. 7

Fahrradmitnahme im Schienenpersonennahverkehr

(1) Als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr schafft der Freistaat Bayern durch Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch Erlass allgemeiner Vorschriften gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ein Ticketangebot, das neben einer für die jeweilige Person geltenden gültigen Fahrkarte für ein zusätzliches Entgelt von einem Euro je Fahrrad und Fahrt die Mitnahme eines Fahrrads ermöglicht.

(2) Das in Abs. 1 genannte Ticketangebot gilt im Schienenpersonennahverkehr in ganz Bayern einschließlich der Verkehrsverbünde.

(3) ¹Ein Anspruch auf Fahrradmitnahme besteht nur im Rahmen der jeweils angebotenen Beförderungskapazität für Fahrräder und gemäß der jeweiligen Beförderungsbedingungen. ²Vom Geltungsbereich des Tickets ausgenommen werden können einzelne Strecken oder bestimmte Zeiträume, wenn andernfalls eine erhebliche Überlastung des Schienenpersonennahverkehrs zu erwarten ist.

(4) Der Freistaat Bayern bezieht den Bedarf an zusätzlicher Beförderungskapazität für Fahrräder bei Neuausschreibungen von Verkehrsdurchführungsverträgen in die Angebotsplanung ein.

(5) Das in Abs. 1 genannte Entgelt kann regelmäßig an die Entwicklung der Verkehrspreise angepasst werden.

Teil 2

Sicherheit im Radverkehr, Radallianz Bayern

Art. 8

Verkehrssicherheitsprogramm

¹Der Freistaat Bayern erarbeitet in einem Verkehrssicherheitsprogramm Empfehlungen für die beteiligten Akteure und schreibt dieses fort. ²Maßnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sind darin angemessen zu berücksichtigen.

Art. 9

Schulische Verkehrserziehung

¹Im Rahmen des Schulunterrichts ist der Verkehrserziehung besondere Aufmerksamkeit zu widmen. ²Die Grundschulen üben das Fahrradfahren entsprechend der amtlichen Vorgaben und führen in Zusammenarbeit mit der Polizei eine theoretische und praktische Radfahrausbildung durch.

Art. 10

Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs

¹Die Straßenbaubehörden berücksichtigen bei der Planung, dem Bau und der Unterhaltung ihrer Straßen samt Kreuzungen und Einmündungen die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. ²Ihnen wird empfohlen, geeignete Lichtsignalanlagen technisch so vorzubereiten, dass auch eine vorrangige oder getrennte Freigabe des Radverkehrs möglich ist.

Art. 11

Fahrradstraßen

Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, geeignete Gemeindestraßen, soweit dies für die Leichtigkeit des Radverkehrs zweckmäßig ist und die Belange anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden, in die Planung des örtlichen Verkehrs so zu integrieren, dass diesen die Funktion einer Fahrradstraße zugewiesen werden kann.

Art. 12

Radallianz Bayern

¹Das Staatsministerium kann zur Beratung in Angelegenheiten des Radverkehrs Vertreterinnen und Vertreter der maßgeblichen Akteure und Interessengruppen heranziehen (Radallianz Bayern). ²Die Mitglieder der Radallianz Bayern werden vom Staatsministerium für die Dauer der jeweiligen Legislaturperiode des Landtags berufen. ³Die Mitwirkung erfolgt ehrenamtlich; auf sie besteht kein Rechtsanspruch.

Teil 3

Schlussvorschriften

Art. 13

Finanzierung

¹Der Freistaat Bayern unterstützt die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Umsetzung dieses Gesetzes. ²Er stellt nach Maßgabe des Staatshaushalts finanzielle Mittel zur Verfügung. ³Subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen werden durch oder auf Grund dieses Gesetzes nicht begründet.

Art. 13a

Änderung weiterer Rechtsvorschriften

(1) Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) in der in der Bayerischen Rechtssammlung (BayRS 91-1-B) veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 10. Februar 2023 (GVBl. S. 22) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 18 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„²Die besondere Gefährdung des Geh- und Radverkehrs im Straßenverkehr ist bei der Entscheidung zu berücksichtigen, soweit nicht andere überwiegende Belange entgegenstehen.“

b) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.

2. In Art. 18b Abs. 1 Satz 1 wird nach dem Wort „Autowracks“ das Wort „ , Zweiradwracks“ eingefügt.

(2) In Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl. S. 588, BayRS 2132-1-B), die zuletzt durch § 2 des Gesetzes vom 10. Februar 2023 (GVBl. S. 22) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Verkehrsinfrastruktur“ die Wörter „ , der Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl notwendiger Stellplätze“ eingefügt.

Art. 14

Inkrafttreten; Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am ...**[einzusetzen: Datum des Inkrafttretens]** in Kraft.

(2) Art. 13a tritt am ...**[einzusetzen: Datum des Außerkrafttretens – sechs Monate nach Inkrafttreten nach Abs. 1]** außer Kraft.

Begründung:

A) Allgemeines

Das Fahrrad hat als eigenständiges klimaschonendes Verkehrsmittel sowie als Teil vernetzter Wegekettens in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Die derzeitige Rechtslage wird diesem fortschreitenden Bedeutungszuwachs nicht mehr gerecht. Zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr bedarf es einer transparenten Planung, die für Verlässlichkeit sorgt, eines strukturierten Finanzierungs- und Förderwesens sowie einer Mittelausstattung, die die zügige Umsetzung von Radinfrastrukturprojekten ermöglicht. Insbesondere die kommunalen Gebietskörperschaften sollen bei der Umsetzung ihrer Radinfrastrukturprojekte nicht nur finanzielle, sondern bei Bedarf auch beratende und projektbegleitende Unterstützung erhalten. Im Hinblick auf das Ziel der Staatsregierung, Personenschäden im Straßenverkehr bestmöglich zu vermeiden, soll die Verkehrssicherheit des Radverkehrs gesteigert werden.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Teil 1

Zu Art. 1

Der Freistaat Bayern erarbeitet zusammen mit den kommunalen Gebietskörperschaften ein Netz für den Radverkehr in Bayern (Radnetz Bayern), um möglichst durchgängige Radverbindungen in Bayern zu schaffen. Das Radnetz Bayern setzt sich aus dem „Radverkehrsnetz Bayern“ und dem „Bayernnetz für Radler“ zusammen. Das Radnetz Bayern soll digital zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem „Radverkehrsnetz Bayern“ erstellt der Freistaat Bayern ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr, das die Hauptorte aller bayerischen Städte und Gemeinden

möglichst durchgängig und direkt miteinander verbindet. Das „Radverkehrsnetz Bayern“ zeigt Ausbaubedarfe auf und dient so als Grundlage für bauliche Maßnahmen sowie Neu- und Ausbauplanungen der Radinfrastruktur.

Daneben besteht mit dem „Bayernnetz für Radler“ ein landesweites Fernradroutennetz für den Freizeitradsverkehr und Fahrradtourismus, welches an die Fernradrouten der Nachbarländer anschließt.

Sowohl das „Radverkehrsnetz Bayern“ als auch das „Bayernnetz für Radler“ sollen nach Bedarf weiterentwickelt werden. Insbesondere im Alltagsradverkehrsnetz ist eine weitere Verdichtung auf kommunaler Ebene empfehlenswert.

Zu Art. 2

Zu Abs. 1

Die Regelung soll dazu beitragen, den bayernweiten Ausbau und die Weiterentwicklung von für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wegen voranzutreiben. Sie enthält hierzu in Abs. 1 die Zielsetzung, dass bis zum Ende des Jahres 2030 gegenüber dem Ende des Jahres 2022 insgesamt 1 500 km neue Radwege in Bayern entstehen sollen. Dies schließt den Radwegebau an Bundes- und Staatsstraßen sowie den kommunalen Radwegebau ein. Zu den 1 500 km neuer Radwege zählen selbstständige und un-selbstständige Radwege im Sinne des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) sowie öffentliche Feld- und Waldwege mit Bedeutung für den Radverkehr, die gebaut oder ausgebaut werden. Die Regelung gewährt keinen subjektiven Anspruch auf den Bau eines Radweges. Im Jahr 2030 ist eine Evaluierung hinsichtlich der Zielerreichung vorgesehen.

Zu Abs. 2

Der Freistaat Bayern verstärkt seine eigenen Bemühungen zur Schaffung von Radinfrastruktur. Auf Grundlage eines Ausbauplans für Radwege an Staatsstraßen in seiner eigenen Baulast soll er diese bedarfsgerecht erhalten und erweitern. Die Regelung schließt nicht aus, dass die Kommunen – wie bisher auch – durch eine Vereinbarung nach Art. 44 Abs. 1 BayStrWG (Sonderbaulastvereinbarung) die Baulast übernehmen können.

Darüber hinaus erstellt der Freistaat Bayern in Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften einen gesonderten Ausbauplan für Radschnellverbindungen. Ob eine Radschnellverbindung im Sinne dieses Absatzes vorliegt, ist nach den einschlägigen planerischen und entwurfstechnischen Regelwerken, wie den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), zu ermitteln.

Nach dessen Fertigstellung stellt das Radnetz Bayern eine der Grundlagen für die Erstellung der Ausbaupläne dar.

Zu Abs. 3

Der Freistaat Bayern soll die Fördermöglichkeiten für Radverbindungen in der Baulast der Kommunen stärken. Dies betrifft neben den bereits bestehenden Fördermöglichkeiten nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz die staatlichen Förderprogramme im Rahmen des Staatshaushalts. Projekte, die im Rahmen der Integrierten Ländlichen Entwicklung realisiert werden oder sich über die Flächen mehrerer Gebietskörperschaften erstrecken, sollen besondere Förderanreize erhalten. Begünstigte der Förderung sind – je nach rechtlicher Grundlage der Förderung – die Gemeinden, Landkreise und deren Zusammenschlüsse, welche Träger der Baulast oder der Sonderbaulast im Sinne des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes sind.

Zu Abs. 4

Der Begriff der Radinfrastruktur erfasst nicht nur Radverbindungen, sondern auch Fahrradabstellanlagen. Abs. 4 bildet die Grundlage für eine Förderung von Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs im öffentlich zugänglichen Raum. Eine Förderung von Fahrradabstellanlagen an Schnittstellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (Übergang zwischen Individualverkehr und ÖPNV) erfolgt bereits nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Daneben soll jedoch auch die Förderung von Abstellanlagen an anderen wichtigen Quell-

und Zielpunkten des Radverkehrs möglich sein. Solche Standorte können beispielsweise Marktplätze, Konzerthallen oder Schwimmbäder sein.

Die möglichen Fördernehmer sind in diesem Fall nicht auf kommunale Gebietskörperschaften beschränkt. Näheres regelt das Staatsministerium in einer Förderrichtlinie.

Zu Abs. 5

Die Finanzierung und Förderung der jeweiligen Maßnahmen erfolgen nach Maßgabe des Staatshaushalts.

Zu Art. 3

Ziel der Regelung ist eine möglichst einheitliche nichtamtliche Wegweisung entlang der Radverbindungen in Bayern, die sukzessive auch bereits bestehende, nicht den einheitlichen Standards entsprechende Beschilderung ersetzen kann.

Die wegweisende Beschilderung leitet den Radverkehr auf geeignete Radrouten und macht andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf diese Radrouten aufmerksam. Die Radrouten führen über öffentliche Straßen und Wege sowie über Privatwege in der freien Natur, die sich für den Radverkehr eignen (Art. 28 Abs. 1 des Bayerischen Naturschutzgesetzes), und andere für den Radverkehr freigegebene Privatwege. Die Fahrradwegweisung hat den Status eines nichtamtlichen Hinweiszeichens, das keiner straßenverkehrsrechtlichen Anordnung bedarf. Für Aufstellung, Betrieb und Unterhalt der Wegweisung ist der jeweilige Veranlasser (z. B. Landkreise, Gemeinden oder Verbände) zuständig.

Sollten im Rahmen des technischen Vollzugs der Beschilderung die nichtamtlichen Hinweisschilder auch an Pfosten bestehender amtlicher Hinweisschilder angebracht werden, ist dies nur unter Beachtung der diesbezüglichen Voraussetzungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (insb. § 33 Abs. 2 StVO) möglich.

Die nichtamtliche wegweisende Beschilderung wird im Rahmen der Förderung des Neu- und Ausbaus von Radverbindungen bereits gefördert. Darüber hinaus soll der Freistaat Bayern die Erstbeschilderung an Radverbindungen im Radnetz Bayern fördern. Das Staatsministerium kann einheitliche Standards zur Gestaltung einer nichtamtlichen wegweisenden Beschilderung, vergleichbar einem Qualitätsstandard, entwickeln und deren Beachtung als Fördervoraussetzung in die Förderrichtlinien aufnehmen.

Zu Art. 4

Die Zentralstelle Radverkehr unterstützt bei Bedarf die kommunalen Gebietskörperschaften und ihre Zusammenschlüsse bei der Planung und Umsetzung von herausgehobenen Infrastrukturprojekten mit Bezug zum Radverkehr. Hierzu zählen insbesondere interkommunale Radinfrastrukturprojekte sowie Projekte, die auf Grund ihrer Größe oder Wichtigkeit herausgehobene Bedeutung haben, wie beispielsweise Radschnellverbindungen. Die Unterstützung erfolgt sowohl durch die Steuerung und Koordinierung konkreter Projekte als auch durch die Zurverfügungstellung von Vorlage- und Mustertexten z. B. Handreichungen für Kommunen zu Planung, Vergabe und Bau von Radwegen. Die Aufzählung der Aufgaben im Gesetz ist nicht abschließend.

Zu Art. 5

Zur Verringerung des Flächenbedarfs, des Eingriffs in sensible Gebiete bzw. um eine kürzere oder topografisch günstigere Wegeverbindung herzustellen, soll auch im Hinblick auf Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG geprüft werden, ob andere geeignete Straßen und Wege in die Planung von Radverbindungen einbezogen werden können. Bei der Prüfung der baulichen Verschmälerung von Fahrbahnen ist zu bewerten, ob die Verkehrsverhältnisse in ihrer Gesamtheit und die Verkehrssicherheit vor allem der besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden, wie Radfahrenden, verbessert werden. Dies gilt insbesondere innerorts. Bei der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr wird auf die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) verwiesen.

Zu Art. 6

Radschnellverbindungen sind Radverbindungen insbesondere in Großstädten und deren Umland mit einem großen Potenzial an Radfahrenden. Größere Kommunen verfügen über eine leistungsfähige Bauverwaltung, die Planung und Bau von Radschnellverbindungen bzw. deren Vergabe an Ingenieurbüros und Baufirmen leisten kann. Im Zuge

von Radschnellverbindungen können jedoch auch kleine Gemeinden betroffen sein, die keine eigene Bauverwaltung haben. In solchen Fällen wird in der Regel eine Kooperation erforderlich sein, die idealerweise über die Instrumente der kommunalen Zusammenarbeit unter Leitung der beteiligten Großstädte, den jeweiligen Landkreisen oder einem Zweckverband realisiert wird. Damit kann eine Planung nach einheitlichen Grundsätzen und möglichst zügig umgesetzt werden.

In Fällen, in denen ein solches Vorgehen nicht sinnvoll oder nicht möglich ist, kann der Freistaat Bayern für kleine Kommunen die Sonderbaulast für Radschnellverbindungen übernehmen. Damit soll sichergestellt werden, dass Radschnellverbindungen nicht an der fehlenden organisatorischen Leistungsfähigkeit betroffener Gemeinden scheitern. Die relevante Gemeindegröße orientiert sich an Art. 42 BayStrWG, der die Baulast an Ortsdurchfahrten von Staats- und Kreisstraßen erst ab einer Gemeindegröße von 25 000 Einwohnern pauschal den Gemeinden überträgt. Auch für die Festlegung dieser Grenze war die Leistungsfähigkeit der Gemeinden ausschlaggebend, sodass diese Angabe sich auch für die Übernahme der Sonderbaulast an Radschnellverbindungen durch den Freistaat Bayern eignet. Die maßgebliche Einwohnerzahl soll dementsprechend nach denselben Kriterien bestimmt werden, wie für die Baulast an den Ortsdurchfahrten von Staats- und Kreisstraßen.

Zu Art. 7

Die Regelung schafft ein attraktives Angebot zur Mitnahme von Fahrrädern im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), das als Beitrag zu einer besseren Vernetzung verschiedener Verkehrsträger den Umstieg zum SPNV erleichtern und stärken soll. Wie bei allen Ticketangeboten in Bayern wird es auch für dieses Ticket eine digitale Erwerbsmöglichkeit geben. Auf Grund der derzeit noch nicht vorhandenen Erkenntnisse über den sich künftig ergebenden zusätzlichen Bedarf, der weiterhin bestehenden Diskrepanz zwischen Nachfragespitzen und Regelnachfrage sowie infrastruktureller Beschränkungen bei der Angebotsausweitung, ist eine Beschränkung des Mitnahmeanpruchs notwendig. Gleichwohl wird der tatsächliche Bedarf – wie bisher auch üblich – im Rahmen von Neuausschreibungen den Angebotsplanungen zugrunde gelegt.

Anpassungen der Entgelthöhe müssen wie Tarifierhöhungen generell durch den Tarifverantwortlichen – in diesem Fall den Freistaat Bayern – festgelegt werden. Die Umsetzung erfolgt entsprechend der Preisentwicklungen jeweils zu Zeitpunkten, die eine sinnvolle Preisgestaltung in geraden Beträgen ermöglicht.

Den für den allgemeinen ÖPNV zuständigen Aufgabenträgern wird empfohlen, Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder auf – insbesondere hinsichtlich Relation und Taktung – geeigneten Verbindungen zu schaffen.

Zu Teil 2

Zu Art. 8

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Daueraufgabe für den Freistaat Bayern, bei deren Erfüllung es des Zusammenwirkens aller Akteure, auf staatlicher wie kommunaler Ebene, bedarf. Hierbei kann jedoch keine staatliche Verantwortung für das Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmer übernommen werden. Der Freistaat Bayern stellt für seinen Zuständigkeitsbereich ein Verkehrssicherheitsprogramm mit Empfehlungen für die beteiligten Akteure auf und schreibt dieses fort. Die Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau unterstützt bei der Erstellung und Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms.

Mit der wachsenden Beliebtheit des Radfahrens ist die Zahl der Radunfälle in Bayern beispielsweise im Jahr 2022 verglichen mit 2015 um ein Viertel (Quelle: Verkehrsunfallstatistik 2022) gestiegen. Für den Umstieg auf das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel ist auch die Sicherheit im Verkehr entscheidend. Um die Unfallzahlen im Radverkehr dauerhaft zu senken, ist es notwendig, Maßnahmen zur Sicherheit des Radverkehrs in den Verkehrssicherheitsprogrammen angemessen zu berücksichtigen.

Zu Art. 9

Kinder und Jugendliche nehmen zu Fuß und mit dem Fahrrad am Verkehrsgeschehen teil, nutzen aber auch den Verkehrsraum für Spiel und Sport. Das Fahrrad dient oft nicht

nur der Freizeitgestaltung, sondern auch dem Weg zur Schule oder Ausbildungsstätte. Damit Kinder und Jugendliche verantwortungsbewusst und sicher am Straßenverkehr teilnehmen können, ist eine frühzeitige schulische Verkehrserziehung in enger Zusammenarbeit von Schulen, Eltern und externen Partnern, z. B. der Polizei, sinnvoll.

Die Radfahrausbildung ist ein wichtiger Aspekt der schulischen Verkehrserziehung. Die Grundschulen üben das Fahrradfahren entsprechend der amtlichen Vorgaben wie beispielsweise der geltenden Lehrpläne; sie führen in Zusammenarbeit mit der Polizei eine theoretische und praktische Radfahrausbildung durch.

Zu Art. 10

An Kreuzungen und Einmündungen besteht ein erhöhtes Unfallrisiko für Radfahrende durch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

Radverkehrsführungen an diesen Stellen sollen deshalb durch die Straßenbaubehörden besonders sorgfältig, unter Einbeziehung sämtlicher Verkehrsbeziehungen entworfen, gebaut und betrieben werden. Durch intelligente Verkehrssteuerungen können Routen für den Radverkehr attraktiver und sicherer gestaltet werden.

Als Planungskriterien sind insoweit insbesondere die Verkehrssicherheit für Radfahrende, aber auch der für eine Wegstrecke benötigte Zeitaufwand heranzuziehen. Mit Blick hierauf ist gerade auch eine strategische und technische Planung bzw. Überplanung der Lichtsignalanlagen von Bedeutung. Den Straßenbaubehörden wird daher empfohlen, an hierfür geeigneten Kreuzungen und Einmündungen Lichtsignalanlagen derart vorzubereiten, dass eine vorrangige bzw. vom motorisierten Verkehr getrennte Freigabe des Radverkehrs technisch möglich ist. Dieses Vorgehen bietet sich beispielsweise an Kreuzungen an, an denen die Verkehrssicherheit durch ein hohes Radverkehrsaufkommen bei rechtsabbiegender Kfz-Verkehr gefährdet wird.

Im Rahmen der Abwägung durch die Straßenbaubehörden zwischen der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Kreuzung bzw. Einmündung und der Gewährleistung der Sicherheit insbesondere ungeschützter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ist Letztere in aller Regel als vorrangiges Ziel anzustreben (Sicherheit vor Leichtigkeit des Verkehrs).

Zu Art. 11

Fahrradstraßen dienen der Sicherheit sowie dem zügigen Vorankommen von Radfahrenden. Sie sollen durch die Straßenbaubehörden geplant werden, wenn Straßen eine hohe Verbindungsqualität für den Radverkehr im Zuge eines Radnetzes besitzen sollen.

Durch eine hinreichend konkrete Verkehrsplanung sowie eine entsprechende bauliche Ausgestaltung beispielsweise der Straßenführung hierfür geeigneter Gemeindestraßen können die Straßenbaubehörden die Voraussetzungen dafür schaffen, dass diesen dem straßenbaulichen Konzept folgend die Funktion einer Fahrradstraße zugewiesen werden kann.

Zu Art. 12

Die Radallianz Bayern kann zur Beratung in Angelegenheiten des Radverkehrs durch das für die jeweilige Fragestellung zuständige Staatsministerium herangezogen werden. Sie dient auch dem regelmäßigen Austausch und der Vernetzung der für den Radverkehr maßgeblichen Akteure und Interessengruppen. Regelungen insbesondere zur Zielsetzung und Arbeitsweise können durch das Staatsministerium im Rahmen einer Geschäftsordnung getroffen werden.

Zu Teil 3

Zu Art. 13

Die Vorschrift stellt klar, dass der Freistaat Bayern die kommunalen Gebietskörperschaften bei der Umsetzung dieses Gesetzes unterstützt. Die Bemessung der insoweit zur Verfügung stehenden Ressourcen erfolgt insoweit im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellung. Satz 3 stellt vergleichbar der Regelung in Art. 12 des Bayerischen Klimaschutzgesetzes klar, dass subjektive Rechte und klagbare Rechtspositionen durch oder auf Grund dieses Gesetzes nicht begründet werden.

Zu Art. 13a**Zu Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a**

In Art. 18 Abs. 1 BayStrWG wird ein neuer Satz 2 ergänzt, durch den die Sicherheit des Geh- und Radverkehrs zukünftig bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen im Rahmen der Ermessensausübung durch die zuständigen Behörden besonders zu berücksichtigen ist. So soll beispielweise durch die Einrichtung von Baustellen oder Freischankflächen entstehenden Gefahren für diese Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorgebeugt werden.

Zu Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b

Die Vorschrift regelt eine redaktionelle Anpassung.

Zu Abs. 1 Nr. 2

Durch Aufnahme der „Zweiradwracks“ in Art. 18b Abs. 1 Satz 1 BayStrWG wird deutlich klargestellt, dass durch die Straßenbaubehörden Beseitigungsanordnungen nicht nur für Autowracks, sondern auch für offensichtlich nicht mehr verkehrstaugliche oder aufgegebene Fahrräder und andere Zweiräder erlassen werden können, bzw. diese die Beseitigung selbst vornehmen können. Zweck ist es, Platz für berechnete Nutzungen im öffentlichen Straßenraum zu schaffen.

Bei Zweirädern ist die fehlende Verkehrstauglichkeit ebenso wie bei Autowracks anhand des äußeren Erscheinungsbildes festzustellen. Mängel, die mit wenig Aufwand beseitigt werden können, wie z. B. ein fehlender Sattel oder ein fehlender Lenker, genügen für sich genommen nicht, um von einem Zweiradwrack auszugehen. Kommen jedoch mehrere Merkmale zusammen, wie z. B. verbogene Rahmen, Räder oder Lenker, platte Reifen, starke Verrostungen oder ist gar nur der Rahmen noch vorhanden, liegt ersichtlich keine Verkehrstauglichkeit mehr vor. Da bei Fahrrädern und anderen Zweirädern, die ohne Zulassung am Straßenverkehr teilnehmen können, i. d. R. die Eigentümer nicht ermittelt werden können, hat sich in der Praxis bewährt, die entsprechend erkannten Zweiräder mit Aufklebern oder Banderolen zu versehen, um dem jeweiligen Eigentümer die Möglichkeit zu geben, das Fahrzeug innerhalb einer angemessenen Frist (z. B. einen Monat) selbst zu entfernen. Auch wenn die in Art. 18b Abs. 3 vorgesehene Ermittlung des Eigentümers nach der Entfernung von der Straße insbesondere bei Fahrrädern ebenfalls nicht erfolversprechend ist, sollten sie noch eine gewisse Zeit eingelagert werden, um dem Eigentümer das Abholen zu ermöglichen und so die Gefahr von Schadensersatzforderungen zu verringern. Darauf sollte in geeigneter Weise hingewiesen werden. Im Anschluss können die Zweiradwracks unter Anwendung der polizeirechtlichen Vorschriften verwertet werden.

Zu Abs. 2

Den Gemeinden soll durch Änderung des Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 der Bayerischen Bauordnung ermöglicht werden, im Rahmen ihrer örtlichen Bauvorschriften bei Bauvorhaben die Anrechnung von Fahrradstellplätzen auf die Zahl der nachzuweisenden Kfz-Stellplätze zuzulassen. Damit soll es den Gemeinden erleichtert werden, den bestehenden örtlichen Bedarf an Fahrradstellplätzen zu decken. Durch fahrradfreundliches Bauen können die Gemeinden außerdem dazu beitragen, den Radverkehr innerorts weiter zu stärken und den Umstieg auf das Rad zu fördern.

Zu Art. 14**Zu Abs. 1**

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Zu Abs. 2

Art. 13a erledigt sich unmittelbar nach Inkrafttreten, da sich dessen Regelungsgehalt darin erschöpft, die dort genannten Stammnormen zu ändern. Die Änderungsnorm kann daher zur Rechtsbereinigung ein Jahr nach Inkrafttreten dieses Gesetzes außer Kraft treten. Die dadurch erfolgten Änderungen in den Vorschriften des Landesrechts bleiben bestehen.