



Gesetzentwurf

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Bächler, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Stephanie Schuhknecht, Gisela Sengl, Florian Siekmann, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Hans Urban, Christian Zwanziger und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

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

A) Problem

Die mit der Erdüberhitzung verbundenen Veränderungen des Klimas und die damit verbundenen bedrohlichen Auswirkungen erfordern die rasche Absenkung der klimarelevanten Treibhausgasemissionen, insbesondere der CO₂-Emissionen. Mindestens ein Fünftel der Emissionen sind auf den Mobilitätssektor zurückzuführen, zum größten Teil auf den Straßenverkehr. Um das Klimaschutzziel von max. 1,5 °C aus dem Pariser Klimaschutzabkommen einhalten zu können, ist eine entschlossene Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten notwendig. Insbesondere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr sind attraktiv zu gestalten.

Das Fahrrad ist hierbei eine effektive, klimafreundliche und zugleich gesundheitsfördernde Alternative, nicht nur, aber insbesondere in Ballungszentren. Die Verringerung der Luft- und Lärmbelastung für Anwohnende sind dabei weitere positive Effekte wie auch die hohe Flächeneffizienz und die niedrigen Kosten sowohl für die Herstellung und Unterhalt der Infrastruktur als auch für die Nutzenden.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 24. März 2021 die besondere Verantwortung gegenüber den Freiheitsrechten künftiger Generationen betont und die Notwendigkeit zu ambitionierten Maßnahmen unterstrichen.

In der Anhörung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr des Landtags am 2. Februar 2021 haben konsultierte Sachverständige unter anderem empfohlen, ein Radgesetz in Bayern einzuführen. Andere Bundesländer wie Berlin oder Nordrhein-Westfalen sind hier Vorreiter, Bayern muss nachziehen, um das Radfahren im Alltag in Bayern sicher zu machen und zu einer attraktiven Alternative zum Auto zu entwickeln. Damit erhalten die Menschen eine echte Wahlfreiheit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln für ihre täglichen Wege.

Das „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ der Staatsregierung strebt eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils in Bayern bis 2025 auf 20 % an. Dem ambitionierten Ziel ist Bayern leider seit dessen Verkündung nicht substanziell nähergekommen. Deshalb sind neue, wirkmächtigere Maßnahmen notwendig, die durch ein Radgesetz gesetzlich fundiert werden müssen.

In diesem Zuge muss die „Vision Zero“, also das Ziel jedwede Todesfälle zu verhindern und alle übrigen Unfälle im Straßenverkehr zu reduzieren als Leitlinie der Planungen etabliert werden.

Bessere Rahmenbedingungen für den Radverkehr müssen objektiv messbar und permanent verbessert werden. Mittels Schnellverbindungen, sicheren Kreuzungen, komfortablen und sicheren Radabstellmöglichkeiten, geeigneten Marketingmaßnahmen, schulpädagogischen Aktivitäten und weiteren begleitenden Maßnahmen wird der Radverkehr attraktiver.

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Initiatoren.

B) Lösung

Eine vereinheitlichte Planung zur Schaffung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur führt dazu, dass der Radverkehr in die Verkehrsentwicklung eingebettet und ausreichend berücksichtigt wird.

Die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) führt durch eine erleichterte inter- bzw. multimodale Nutzung der Verkehrsmittel zu einer Stärkung des Umweltverbundes und damit zu einer deutlichen Reduktion des Anteils des Kfz-Individualverkehrs im Modal Split. In der Folge dieser veränderten Verkehrsmittelwahl werden klimarelevante Emissionen gesenkt, Lärm und gesundheitsschädliche Schadstoffemissionen reduziert und der knappe innerörtliche öffentliche Raum effizienter genutzt.

Durch den Ausbau der Radverkehrsanlagen mittels sicherer Kreuzungen aber auch über die Investition in Abbiegeassistenzsysteme im landeseigenen bzw. mit Landesmitteln geförderten Fuhrpark wird die Radverkehrssicherheit erhöht, konkrete Gefahrenstellen entschärft und Gefahren für Leib und Leben inklusive damit verbundener Folgekosten reduziert.

Mit dem Instrumentarium des Radgesetzes werden regelmäßige Evaluationen und Anpassungen auf verschiedenen Ebenen (kommunal, regional, landesweit) möglich.

Nicht zuletzt wird durch einen deutlich höheren Radverkehrsanteil im Modal Split eine Entlastung der Straßen bewirkt. Dadurch wird der Verkehrsfluss verbessert und Staus vermieden. Letztlich profitieren alle Verkehrsteilnehmenden davon, wenn künftig eine echte Wahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln etabliert und der bisherige oftmalige Zwang zur Autonutzung vermieden wird.

Hierzu wird zuerst der Gesetzeszweck benannt und die wesentlichen Ziele und allgemeine Grundsätze zur Entwicklung des Radverkehrs aufgestellt. Der zweite Abschnitt konkretisiert die Anforderungen im Hinblick auf die konkrete Ausgestaltung des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit. Zudem wird die neue Landesagentur für Mobilität geschaffen. Der dritte Abschnitt setzt die Radverkehrsplanung fest. Es wird eigenständige Pläne auf kommunaler, regionaler und Landesebene geben, die aufeinander abzustimmen sind. Im vierten Abschnitt wird die Finanzierung geregelt. Der Freistaat Bayern stellt den Kommunen zur Wahrung des Konnexitätsprinzips für die neu geschaffenen Aufgaben finanzielle Mittel zur Verfügung. Der fünfte Abschnitt enthält die Schlussbestimmungen sowie Regelungen zur Evaluation, um den Radverkehr auch langfristig zu verbessern.

Die Regelungen des BayRadG ziehen Änderungen der folgenden Gesetze nach sich: Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Bayerische Bauordnung, Garagen- und Stellplatzverordnung, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, Bayerisches Landesplanungsgesetz, Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Bayerisches Besoldungsgesetz, Bayerisches Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

Durch den Ausbau des Radverkehrs werden dem Freistaat Bayern und den Kommunen Kosten entstehen. Diese sind beim angestrebten höheren Anteil an Fahrradnutzung im Modal Split ins Verhältnis zu setzen zu Einsparungen, wenn Wegstrecken individueller Kfz-Nutzung entfallen. Die Verkehrsverlagerung auf das Fahrrad eignet sich zur Emissionsvermeidung und Einhaltung der Klimaschutzziele. Damit stehen den Ausgaben für den Radverkehr eingesparte öffentliche Ausgaben zur Vermeidung von Klimafolgen

und Anpassungsmaßnahmen auf Extremwetterereignisse in nicht abschätzbarer Höhe entgegen.

Nicht bezifferbar sind Einsparungen im Bereich des Gesundheits- und Klimaschutzes, da ein höheres Radverkehrsaufkommen im Verhältnis weniger Schadstoffe in der Atemluft bedeuten und sich die Aktivität auf dem Fahrrad positiv auf die Gesundheit auswirkt. Besonders groß ist dieser Nutzen, wenn die Unfallzahlen durch „Vision Zero“ und sicherere Infrastruktur sinken.

Für die Umsetzung dieser gesetzlichen Vorgaben ist für die investiven Maßnahmen von einem Mittelbedarf bis zum Jahr 2025 jährlich aufbauend in Höhe von 200 Mio. € auszugehen, wovon ein Gutteil auf die Radschnellverbindungen in der Baulast des Freistaates Bayern entfällt. Durch Fördermittel werden durchschnittlich weitere 50 Mio. € in die Planung des Radvorrangnetzes sowie in Lückenschlüsse für den Alltagsradverkehr investiert. Die Ausgaben der Gemeinden und Gemeindeverbände für deutlich ausgeweitete Planungsaufgaben (Radverkehrspläne und Kommunikation) sollten diesen nach Aufwand ausgeglichen werden.

Die Zuschüsse an Gemeinden und Gemeindeverbände für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sowie von Bike-and-ride-Anlagen sollten abhängig von weiteren Förderprogrammen und vom Realisierungstempo in den ersten Jahren mindestens die bereits bekannten Bedarfe aufholen lassen.

Die Kosten für die vorgesehene Aus- und Nachrüstung der landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einem Abbiegeassistenzsystem können je nach Förderung und Anbieter mit einmalig 1.000 bis 3.000 € pro Fahrzeug veranschlagt werden. Durch EU-Regulierung werden sie bei Neuanschaffungen in den kommenden Jahren verpflichtend und damit in Anschaffungskosten übergehen.

Zur strukturellen Errichtung der Landesagentur für Mobilität inklusive umfassender Personalmittel sowie für die ausgeweitete Arbeit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) sollen zusätzliche Mittel mit entsprechender Verpflichtungsermächtigung angesetzt werden.

Einige Regelungen des Radgesetzes sowie die beabsichtigten Änderungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes verursachen keine zusätzlichen Kosten, da auch bestehende Förderprogramme und Aktivitäten auf den Radverkehr ausgeweitet werden können und Verfahrenserleichterungen zu berücksichtigen sind.

Gesetzentwurf

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

Inhaltsübersicht

Abschnitt 1 Allgemeines

- Art. 1 Zweck des Gesetzes
- Art. 2 Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen
- Art. 3 Verkehrlicher Umwelt- und Klimaschutz in Städten und Gemeinden
- Art. 4 Förderung des Umweltverbundes im ländlichen Raum
- Art. 5 Verkehrssicherheit („Vision Zero“)
- Art. 6 Bildung und schulische Verkehrserziehung
- Art. 7 Schulisches Mobilitätsmanagement

Abschnitt 2 Ausgestaltung und Entwicklung des Radverkehrs

- Art. 8 Grundsätze
- Art. 9 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs
- Art. 10 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit
- Art. 11 Abbiegeassistentz
- Art. 12 Fahrradabstellanlagen
- Art. 13 Lasten- und Spezialfahrräder
- Art. 14 Fahrradfreundlicher Arbeitgeber
- Art. 15 Fahrradvermietung
- Art. 16 Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs
- Art. 17 Landesagentur für Mobilität
- Art. 18 Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr
- Art. 19 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen

Abschnitt 3 Radverkehrsplanung

- Art. 20 Aufstellung und Fortschreibung von Radverkehrsplänen
- Art. 21 Radvorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf
- Art. 22 Bayerisches lokales und überörtliches Radverkehrsnetz
- Art. 23 Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen
- Art. 24 Radschnellverbindungen
- Art. 25 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz
- Art. 26 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr
- Art. 27 Beschilderung von Radwegen
- Art. 28 Erhaltung und Sanierung des Radverkehrsnetzes

Abschnitt 4 Finanzierung

- Art. 29 Finanzierungsverantwortung
- Art. 30 Haushaltsmittel für die kommunale und regionale Verkehrsplanung

- Art. 31 Fördermittel des Freistaates Bayern für den Radverkehr
- Art. 32 Finanzierung der Landesagentur für Mobilität
- Abschnitt 5 Schlussbestimmungen
- Art. 33 Evaluation
- Art. 33a Änderung weiterer Rechtsvorschriften
- Art. 34 Inkrafttreten

Präambel

Im Angesicht des Klimawandels und der Verantwortung gegenüber künftigen Generationen gibt sich der Freistaat Bayern dieses Gesetz, um den Radverkehr als Teil des Umweltverbundes zu stärken und zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr auszubauen.

Durch dieses Gesetz soll ein Grundstein gelegt werden, um im Freistaat Bayern den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen schnell und in messbaren Zwischenschritten auf 20 % zu steigern.

Die Stärkung des Fahrrads als nutzerfreundliches, alltagstaugliches und umweltschonendes Verkehrsmittel ist zur Erreichung der umweltpolitischen Ziele aus dem Pariser Klimaschutzabkommen unumgänglich.

Ein zentrales Ziel dieses Gesetzes ist die Sicherheit des Radverkehrs. Entsprechend der sogenannten „Vision Zero“ verfolgt dieses Gesetz das Ziel, dass es keine Verkehrstote und Schwerverletzte mehr geben soll.

Zur Erreichung dieser Ziele bedarf es vieler Maßnahmen, Impulse und Ideen der Kommunen und weiterer regionaler Planungsträger, um den Umweltverbund und den Radverkehr nachhaltig zu stärken.

Abschnitt 1

Allgemeines

Art. 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.

Art. 2

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen im Sinne des Art. 1 Satz 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes in der jeweils geltenden Fassung bei denen der Träger der Straßenbaulast der Freistaat Bayern, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist, sowie dem öffentlichen Verkehr gewidmete Betriebs- und Wirtschaftswege im Privateigentum.

(2) Für die Zwecke dieses Gesetzes gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen; das 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 (Art. 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern).
2. Fußverkehr ist das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).
3. Radverkehr ist das Fortbewegen unter Benutzung eines Fahrrads, Lasten- oder Spezialrads oder eines unterstützenden Elektrofahrrads.
4. Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und den ÖPNV.
5. Motorisierter Individualverkehr umfasst Personenkraftwagen, Krafträder und Wohnmobile zur individuellen Nutzung.
6. Das bayerische Radverkehrsnetz besteht aus allen Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr ausgewiesenen öffentlichen Straßen und Wegen sowie aus Radwegen auf für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Betriebs- und Wirtschaftswegen im Privateigentum.
7. Das bayerische Radvorrangnetz besteht aus Radvorrangrouten, die als hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz bedeutende Quelle-Ziele-Potenziale des Alltagsradverkehrs in einer Entfernung von fünf bis über 20 Kilometern abwickeln sollen, wenn die nachzuweisenden voraussichtlichen Potenziale den Bau von Rad-schnellverbindungen nicht rechtfertigen.
8. Radschnellverbindungen sind Wege oder Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger regionaler Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind. Eine solche eigenständige regionale Verkehrsbedeutung liegt vor, wenn eine Nachfrageprognose von mindestens 2 000 Radfahrerinnen und Radfahrern durchschnittlich am Tag nachgewiesen wird; Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern sollen auf eigenständigen Radwegen geführt werden; hier sind eine ausreichende Breite zum Überholen in beiden Richtungen, eine direkte Wegführung und möglichst kreuzungsfreier Vorrang zu ermöglichen, wie sie auch in den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. erörtert sind.
9. Radverkehrsanlagen sind alle für den Radverkehr eingerichteten Straßenbestandteile und Wege; dies sind insbesondere (baulich separate) Radwege, Radfahrstreifen (mit oder ohne physische Trennung) und Fahrradstraßen.
10. Radverkehrsinfrastruktur umfasst Radverkehrsanlagen, Fahrradabstellanlagen, Fahrradvermietungen, die Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs sowie die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln.
11. Lastenräder im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrräder gemäß § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der jeweils geltenden Fassung, die speziell für den Transport von Personen und Gütern konstruiert sind.
12. 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 und Fahrradanhänger und Ähnliches.
13. Fahrradabstellanlagen sind Gebäude, Gebäudeteile oder im Freien gelegene Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen.
14. Regionale Planungsverbände sind solche im Sinne des Art. 8 Abs. 3 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes.

Art. 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) Bei der Planung von umfassenderen Baumaßnahmen und bei Änderung oder Neuausweisung von Bebauungsplänen soll das Ziel einer verkehrssicheren und klimaneutralen Stadt durch die Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sichergestellt werden.

(3) In ausgewiesenen Wohnquartieren sowie in Ortszentren als ausgewiesenen Quartieren soll den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

(4) Innerhalb der Städte und Gemeinden soll der Ausbau von Mischgebieten oder urbanen Gebieten gefördert werden.

Art. 4

Förderung des Umweltverbundes 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 ÖPNV im ländlichen Raum aufeinander abgestimmt auszubauen.

(2) ¹Das erweiterte Mobilitätsangebot des Umweltverbundes soll in Kombination mit dem ausgebauten ÖPNV den motorisierten Individualverkehr in die Stadtzentren minimieren. ²Durch die intelligente Anbindung von Fuß- und Radverkehr an den ÖPNV an Mobilitätsknotenpunkten soll insbesondere der Kfz-Pendelverkehr in die und aus den Stadtzentren minimiert werden. ³Hier sind multimodale Fortbewegungsarten zu berücksichtigen, insbesondere eine einfache Fahrradmitnahme im ÖPNV flächendeckend erreicht werden.

(3) Um die Nutzung des Fahrrads und der weiteren 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.

Art. 5

Verkehrssicherheit („Vision Zero“)

(1) ¹In Anlehnung an § 1 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. ⁴Die Staatsregierung soll zum Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ eine Anordnung zur verstärkten Überwachung 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 Staatsregierung ein Verkehrssicherheitsprogramm mit Handlungsschwerpunkten und -hinweisen auf. ²Dieses soll auf der Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen durch infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen die Sicherheit der in der Verkehrsplanung bisher nachrangig behandelten, weniger geschützten Verkehrsteilnehmenden verbessern.

Art. 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 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 Staatsregierung und der Landesagentur für Mobilität abzustimmen.

Art. 7

Schulisches Mobilitätsmanagement

(1) ¹Die Sicherheit der Kindergarten- und Vorschulkinder ist zu gewährleisten. ²Vor Kindertagesstätten und Schulen sollen nach Maßgabe der StVO zu den An- und Abfahrtszeiten verkehrsberuhigte Zonen eingeführt werden. ³Fahrrad- und Fußverkehr genießen hier Vorrang vor motorisiertem Individualverkehr; der Grundsatz der Leichtigkeit des Autoverkehrs gilt insoweit nicht.

(2) ¹Der Freistaat Bayern fördert das schulische Mobilitätsmanagement. ²Das Staatsministerium für Unterricht und Kultus entwickelt gemeinsam mit dem 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 Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. ⁴Alle Schülerinnen und Schüler haben in der Jahrgangsstufe 3 verpflichtend an der Radfahrprüfung gemäß Nr. 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.

Abschnitt 2

Ausgestaltung und Entwicklung des Radverkehrs

Art. 8

Grundsätze

(1) Der Freistaat Bayern treibt die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur 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 und sichere Radverkehrsführung vorliegt oder eine Möglichkeit zur Neuanlage besteht. ²Bei Sanierungen ist zu prüfen, ob die Radverkehrsanlagen ebenfalls zu sanieren sind. ³Auf Kraftfahrzeugstraßen mit mehreren Spuren ist notwendigerweise ein Radweg zu errichten.

(3) Der Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur werden durch die Träger der Straßenbaulast vorangetrieben.

(4) Werden Straßen saniert, so sind bauliche Lösungen zur sicheren Radverkehrsführung zu prüfen und zu errichten.

(5) Bei der Förderung des Radverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und nicht-staatliche Organisationen zusammen.

Art. 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 messbar deutlich steigen,
2. eine möglichst hohe objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende erreicht werden und
3. die Nutzung von Lastenrädern für private und gewerbliche Zwecke ausgeweitet werden.

Art. 10

Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit

(1) ¹Zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit sowie zur Realisierung der Vision Zero sind besondere Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich. ²Der Radverkehr und dessen Sicherheit sind durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und diverse Kampagnen zu fördern. ³Dabei soll 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 Verkehr, der Radtourismus und die Nutzung von Lastenrädern für betriebliche 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 ÖPNV sind Radverkehrsanlagen besonders auszugestalten. ²Es ist eine konfliktarme Führung möglichst hinter den Haltestellen anzustreben.

Art. 11

Abbiegeassistentenz

(1) ¹Der Freistaat Bayern stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrsitzplatz mit einem Abbiegeassistentenzsystem aus. ²Ein Abbiegeassistentenzsystem im Sinne dieses Gesetzes ist ein technisches System, das die Fahrenden eines in Satz 1 beschriebenen Fahrzeugs auf nahende Radfahrende hinweist, die sich rechts des Fahrzeugs befinden und bei einem beginnenden Abbiegevorgang gefährdet werden würden. ³Der Hinweis wird als abstraktes Signal erwartet, zum Beispiel als Warnton oder als Warnleuchte. ⁴Das Abbiegeassistentenzsystem muss die Anforderungen an die Funktion von Abbiegeassistentenzsystemen, die in der Bekanntmachung des Bundesministeriums

für Verkehr und digitale Infrastruktur „Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“ vom 19. September 2018 (VkB. 2018 S. 719) gestellt werden, erfüllen.

(2) Eine Förderung von Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz durch den Freistaat Bayern ist nur möglich, wenn diese mit einem Abbiegeassistenzsystem im Sinne von Abs. 1 ausgestattet sind.

(3) Der Freistaat Bayern strebt an, dass die Einfahrt von Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen in Ortschaften ab 1. Januar 2023 nur mit Abbiegeassistenzsystem oder mit einer mitfahrender Person erlaubt sein soll, die den Verkehr zu überwachen und das Fahrzeug beim Rangieren einzuweisen hat.

Art. 12

Fahrradabstellanlagen

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

(2) ¹Die Gemeinden sollen dafür Sorge tragen, dass im Gemeindegebiet – insbesondere in verdichteten bestehenden Stadtteilen – ein ausreichendes Angebot an attraktiven wohnort- und arbeitsplatznahen Fahrradabstellanlagen entsteht oder beibehalten wird. ²Zum Zweck der Feststellung, ob in einer Gemeinde oder in Teilen einer Gemeinde ein erheblicher Mangel an Fahrradabstellanlagen besteht oder bei einer verstärkten Fahrradnutzung zu erwarten ist, darf die Gemeinde eigene Daten erheben oder von den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie öffentlichen Stellen Daten erheben, Auskunft verlangen und verarbeiten über

1. die Anzahl, Lage, Zugänglichkeit und Beschaffenheit (z. B. Wetterschutz, Art der Anschlussmöglichkeiten u. Ä.) der auf dem Grundstück vorhandenen Fahrradabstellanlagen,
2. die regelmäßige Auslastung der Fahrradstellplätze,
3. die Größe der Wohn- und Nutzfläche von Gebäuden,
4. die Anzahl der Arbeitsplätze auf einem Grundstück.

(3) ¹Für Gebiete mit einem erheblichen Mangel an sicheren, leicht zugänglichen, wettergeschützten Fahrradabstellanlagen soll die Gemeinde Konzepte zur Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum oder auf privaten Grundstücken Dritter schaffen. ²Sie kann dabei insbesondere nach Maßgabe der straßenrechtlichen Vorschriften Kfz-Stellplätze in Fahrradabstellanlagen umwandeln. ³Die Gemeinde kann in diesen Gebieten für die erstmalige Einrichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum, die vorrangig den Nutzerinnen und Nutzern umliegender Grundstücke zur Verfügung gestellt werden, auf der Grundlage einer Satzung Beiträge von den Eigentümerinnen und Eigentümern umliegender Grundstücke erheben. ⁴Von Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern, die auf ihren Grundstücken pro angefangene 40 m² Gebäudenutzfläche jeweils mindestens eine sichere, wettergeschützte und mit dem Fahrrad leicht zugängliche Fahrradabstellanlage hergerichtet haben, dürfen keine Beiträge erhoben werden.

Art. 13**Lasten- und Spezialfahräder**

¹Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen beim Bau, Ausbau und bei der Sanierung von Radverkehrs- und Radabstellanlagen die Bedürfnisse des Einsatzes von Lasten- und Spezialfahrrädern. ²Dazu gehört insbesondere die Schaffung geeigneter Radabstellanlagen für Lasten- und Spezialfahräder im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des ÖPNV.

Art. 14**Fahrradfreundlicher Arbeitgeber**

¹Der Freistaat Bayern nimmt als moderner, fahrradfreundlicher Arbeitgeber eine Vorbildfunktion wahr. ²Der Freistaat Bayern ergreift geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten. ³Dazu gehört eine Zertifizierung, die dem Standard der EU-anerkannten Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber mit dem Siegel in Gold entspricht.

Art. 15**Fahrradvermietung**

¹In den Städten soll ein flächendeckendes am Nachfragepotenzial orientiertes Angebot an Mietfahrrädern sowie Mietlastenrädern verfügbar sein. ²Die Anmietung soll in allen Kommunen oder Stadtteilen mit mehr als 20 000 Einwohnern möglich sein.

Art. 16**Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs**

(1) Die fachlich zuständigen Staatsministerien stellen Informationen zur Radverkehrsinfrastruktur sowie Informationen zur Radroutenerstellung weitestgehend barrierefrei zur Verfügung.

(2) 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 E-Bikes ermöglichen.

Art. 17**Landesagentur für Mobilität**

(1) ¹Der Freistaat Bayern errichtet eine Landesagentur für Mobilität. ²Diese soll die Kommunen und regionalen Planungsträger in der Umsetzung dieses Gesetzes und bei der Entwicklung der Radverkehrspläne fachlich beraten und unterstützen.

(2) ¹Die Landesagentur für Mobilität soll die Forschung und Entwicklung im Bereich des Radverkehrs unterstützen sowie Konzepte zur Sicherheit der Radfahrenden entwickeln. ²Zudem soll sie die Verkehrserziehung in Schulen und Kindertagesstätten sowie die Aus- und Fortbildungsprogramme in Verwaltungen des Freistaates Bayern koordinieren.

Art. 18**Aufgaben und Zuständigkeiten für den Radverkehr**

(1) Jede Kommune hat mindestens eine zuständige Person für die Koordinierung von Radverkehrsangelegenheiten (Radverkehrsbeauftragte) zu benennen.

(2) Radverkehrsbeauftragte sind Ansprechpersonen für Bürgerinnen und Bürger in Radverkehrsangelegenheiten, unterstützen Verwaltung und Rat, werden in Bauplanungsprozesse eingebunden und achten dabei darauf, dass den Belangen des Radverkehrs genügend Rechnung getragen wird.

Art. 19

Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen

(1) ¹Während 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 Potenzial 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 sorgen und dies auch zu kontrollieren.

(3) Sofern das Radverkehrsnetz oder Radverkehrsanlagen gesperrt werden, ist für ausgewiesene und kurze Umfahrungsstrecken zu sorgen.

Abschnitt 3

Radverkehrsplanung

Art. 20

Aufstellung und Fortschreibung von Radverkehrsplänen

(1) Zur Sicherung und Verbesserung der für den Radverkehr notwendigen Infrastruktur stellen die zuständigen Stellen Radverkehrspläne auf.

(2) ¹Die Staatsregierung erstellt innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes den Landesradverkehrsplan und schreibt diesen danach in Abstimmung mit der Landesagentur für Mobilität alle fünf Jahre fort. ²Darin werden konkrete Strategien und Handlungsschritte zur Erreichung der umwelt- und klimagerechten Mobilitätsentwicklung mit landesweiter Bedeutung formuliert.

(3) ¹Die regionalen Planungsverbände erstellen innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes regionale Radverkehrspläne und schreiben diese danach in Abstimmung mit der Landesagentur für Mobilität alle fünf Jahre fort. ²Darin werden konkrete Strategien und Handlungsschritte zur Erreichung der umwelt- und klimagerechten Mobilitätsentwicklung mit regionaler Bedeutung formuliert.

(4) ¹Die Landkreise, kreisfreien Städte und großen Kreisstädte erstellen innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen kommunalen Radverkehrsplan und schreiben diesen danach in Abstimmung mit der Landesagentur für Mobilität alle fünf Jahre fort. ²Darin werden konkrete Strategien und Handlungsschritte zur Erreichung der umwelt- und klimagerechten Mobilitätsentwicklung mit kommunaler Bedeutung formuliert. ³Die kommunale Radverkehrsplanung übernehmen die Kommunen im übertragenen Wirkungskreis.

(5) ¹Die Radverkehrspläne sind mit der Planung zur Landesentwicklung und den einschlägigen Regional- und Flächennutzungsplänen abzustimmen. ²Die Radverkehrspläne der verschiedenen Planungsträger sind aufeinander abzustimmen.

(6) Die Radverkehrspläne beinhalten insbesondere

1. eine Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des Radverkehrs und der dazu notwendigen Radverkehrsinfrastruktur sowie
2. konkrete Ausbauvorgaben, insbesondere zur Errichtung des Radverkehrsnetzes.

(7) Bei der Ausarbeitung der Radverkehrspläne sind nichtstaatliche Organisationen sowie die Träger öffentlicher Belange, die sich mit Radverkehr befassen, zu beteiligen.

(8) Um eine aussagekräftige Datengrundlage für den Radverkehr zu erreichen, sollen an ausgewiesenen Stellen automatische Zählstellen errichtet und die gesammelten Daten als Open Data bereitgestellt werden.

(9) Die Landes- und Regionalplanung, die Bauleitplanung der Kommunen, die Pläne zur Stadtentwicklung sowie Planungen und Entscheidungen über verkehrsrelevante Einrichtungen und Standorte haben die Erfordernisse des Radverkehrs und die in den örtlich und sachlich einschlägigen Radverkehrsplänen enthaltenen Ergebnis- und Handlungsziele im gesamten Planungsprozess einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Art. 21

Radvorrangnetz und prioritärer Umsetzungsbedarf

(1) Innerhalb des bayerischen Radverkehrsnetzes sind durch die Staatsregierung die für den Radverkehr besonders wichtigen lokalen und überörtlichen Verbindungen zu definieren (Radvorrangnetz).

(2) ¹Bei im Radvorrangnetz ausgewiesenen Straßen und Wegen wird zur Verkürzung der Fahrzeiten dem Radverkehr Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt. ²Zur Realisierung eines fließenden Radverkehrs sollen Lichtzeichenanlagen entsprechend geschaltet werden.

(3) ¹Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu definieren und bei Bedarf fortzuschreiben. ²Das Radvorrangnetz soll auch in Form von Karten dargestellt werden.

Art. 22

Bayerisches lokales und überörtliches Radverkehrsnetz

(1) ¹Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau eines lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes in Bayern.

(2) ¹In den Bezirken soll gemeinsam mit den Trägern der Straßenbaulast ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz mit Radvorrangrouten für den Alltagsverkehr geschaffen werden (überörtliches Radverkehrsnetz). ²Dieses soll sich in das allgemeine Radverkehrsnetz einfügen und Radschnellverbindungen günstig erreichbar machen.

(3) ¹Die Gemeinden sollen gemeinsam mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). ²Dieses soll an geeigneten Punkten an das überörtliche Radverkehrsnetz sowie das Radvorrangnetz angeschlossen werden. ³Damit sollen schnelle, bequeme und sichere Verbindungen im Stadt-Umland-Bereich geschaffen werden. ⁴Das lokale Radverkehrsnetz ist an den kommunalen Radverkehrsplan anzupassen.

(4) Innerhalb des lokalen Radverkehrsnetzes der Gemeinden sollen Wohngebiete, Arbeits- und Bildungsstätten, Einkaufsgelegenheiten, kulturelle, soziale und Gesundheitseinrichtungen, Sportzentren sowie Erholungsgebiete verkehrlich miteinander verknüpft werden.

(5) ¹Eine schnellstmögliche Umsetzung der Planung eines lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes und Radvorrangnetzes sowie die erforderliche Beschilderung ist zu gewährleisten. ²Hierfür stellt der Freistaat Bayern gemäß Art. 31 Abs. 2 Personal und Finanzmittel zur Verfügung.

Art. 23

Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen

(1) ¹Beim Ausbau, Neubau und Umbau von Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen ist auf einen sicheren Abstand zum fahrenden und ruhenden Verkehr zu achten. ²Radverkehrsanlagen sind so zu gestalten, dass ein unzulässiges Befahren oder Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt.

(2) ¹Beim Ausbau, Neubau und Umbau von Radverkehrsanlagen ist auf eine ausreichende Breite zu achten. ²Radfahrende sollen einander stets sicher überholen können.

(3) Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll, soweit die räumlichen und baulichen Gegebenheiten dies erlauben, auf gemeinsam geführte Geh- und Radwege sowie auf zur Nutzung durch den Radverkehr freigegebene Gehwege verzichtet werden.

Art. 24**Radschnellverbindungen**

(1) Radschnellverbindungen sind die im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz in der jeweils geltenden Fassung 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 Radfahrstreifen errichtet werden.

(3) Die Staatsregierung erlässt einen Leitfaden oder Verwaltungsvorschriften für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen für Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern.

Art. 25**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.

Art. 26**Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr**

(1) ¹Einbahnstraßen sind grundsätzlich für das Fahrradfahren in Gegenrichtung freizugeben. ²Dies gilt insbesondere vor Errichtung einer 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 Radfahrende passierbar zu machen. ²Dies ist durch Beschilderung oder Markierung zu kennzeichnen.

Art. 27**Beschilderung von Radwegen**

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

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

Art. 28**Erhaltung und Sanierung des Radverkehrsnetzes**

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

Abschnitt 4 Finanzierung

Art. 29

Finanzierungsverantwortung

(1) Der Freistaat Bayern trägt alle Kosten für die in seiner Straßenbaulast liegenden Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern sowie die Radverkehrsanlagen mit landesweiter Bedeutung.

(2) Die Kommunen tragen für die in ihrer Straßenbaulast liegenden Radverkehrsanlagen die Kosten.

(3) ¹Die Regelungen zum Bau und zum Unterhalt von Straßen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gelten in der jeweiligen Fassung entsprechend. ²Die Kosten für die überörtliche Netzentwicklung trägt der Freistaat Bayern.

Art. 30

Haushaltsmittel für die kommunale und regionale Verkehrsplanung

(1) Der Freistaat Bayern gewährt den Kommunen für die ihnen durch dieses Gesetz neu hinzu gekommenen Planungsaufgaben einen finanziellen Ausgleich.

(2) Die Ausgleichszahlungen sind vorrangig für die Aufstellung der Radverkehrspläne und für die Kommunikation zu verwenden.

Art. 31

Fördermittel des Freistaates Bayern für den Radverkehr

(1) Der Freistaat Bayern fördert die Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen gemäß Art. 10 dieses Gesetzes.

(2) Der Freistaat Bayern fördert den Ausbau des lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes sowie des Radvorrangnetzes.

(3) Der Freistaat Bayern fördert die Verknüpfung des Radverkehrs mit den Angeboten des ÖPNV durch die Kommunen.

(4) Der Freistaat Bayern fördert den Bau von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des ÖPNV und den Bau von Mobilstationen sowie Fahrradstationen.

Art. 32

Finanzierung der Landesagentur für Mobilität

Die Staatsregierung stellt nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittel die Finanzierung der Landesagentur für Mobilität sicher.

Abschnitt 5 Schlussbestimmungen

Art. 33

Evaluation

(1) Die Landesregierung überprüft dieses Gesetz nach seinem Inkrafttreten bis zum 31. Dezember 2024 und erstattet dem Landtag hierüber Bericht.

(2) Anschließend findet eine Überprüfung alle zwei Jahre statt.

(3) Zur Evaluation dieses Gesetzes wird ein Gremium aus Fachleuten der Politik, Verwaltung, organisierten Interessenvertretungen und Wirtschaft gebildet.

Art. 33a**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 23. Dezember 2020 (GVBl. S. 683) 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 Wörter „und Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern“ eingefügt.
 - b) Das Wort „das“ wird durch das Wort „Staatsstraßen“ ersetzt.
 - c) Nach den Wörtern „bestimmt sind“ werden die Wörter „; Radschnellverbindungen 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“ eingefügt.
2. Art. 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In Abs. 1 Satz 4 werden nach dem Wort „Kinder“ die Wörter „sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs“ eingefügt.
 - b) Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„²Bei Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern umfasst die Straßenbaulast abweichend von Satz 1 auch die Beleuchtung.“
 - bb) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3.
3. Dem Art. 36 Abs. 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

„³Eine wesentliche Änderung liegt nicht vor, wenn sich die Errichtung einer Radschnellverbindung nicht auf den Verlauf und den Bestand der Staatsstraße auswirkt.“
4. In Art. 41 Satz 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Staatsstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern“ eingefügt.
5. In Art. 58 Abs. 2 Nr. 1 werden nach dem Wort „Staatsstraßen“ die Wörter „und Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern“ eingefügt.

(2) 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 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) Die bisherigen Sätze 2 und 3 werden die Sätze 3 und 4.
2. Art. 14 Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Der Wortlaut wird Satz 1.
 - b) Folgender Satz 2 wird angefügt:

„²Dabei sind die Belange der Radverkehrssicherheit besonders zu berücksichtigen.“
3. Art. 47 wird wie folgt geändert:
 - a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bb) Satz 2 wird wie folgt geändert:

- aaa) Nach den Wörtern „sind Stellplätze“ werden die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bbb) Nach den Wörtern „die Stellplätze“ werden die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - ccc) Nach dem Wort „Kraftfahrzeuge“ werden die Wörter „und Fahrräder einschließlich Lasten- und Spezialfahrräder“ eingefügt.
- b) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
- c) Abs. 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nr. 1 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - bb) In Nr. 2 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
 - cc) In Nr. 3 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
- d) In Abs. 4 werden nach dem Wort „Stellplätze“ die Wörter „und Fahrradabstellanlagen“ eingefügt.
4. In Art. 57 Abs. 1 Nr. 16 Buchst. a werden nach dem Wort „Fahrradabstellanlagen“ die Wörter „, die dem Abstellen von Fahrrädern, Lasten- und Spezialfahrrädern dienen,“ eingefügt.
- (3) In § 17 Abs. 4 Satz 1 der Garagen- und Stellplatzverordnung (GaStellV) vom 30. November 1993 (GVBl. S. 910, BayRS 2132-1-4-B), die zuletzt durch § 3 der Verordnung vom 7. August 2018 (GVBl. S. 694) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „mit Ausnahmen von Fahrrädern sowie Lasten- und Spezialfahrrädern“ eingefügt.
- (4) In Art. 3 Abs. 2 Satz 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“ die Wörter „, Lasten- und Spezialfahrräder“ eingefügt.
- (5) Das Bayerische Landesplanungsgesetz (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, wird wie folgt geändert:
1. Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 wird wie folgt geändert:
- a) Nach dem Wort „Verkehrssysteme“ werden die Wörter „, eines lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes, eines Radvorrangnetzes sowie Radschnellverbindungen“ eingefügt.
 - b) Nach dem Wort „Verkehrsmitteln“ werden die Wörter „sowie den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ eingefügt.
2. In Art. 19 Abs. 2 Nr. 4 werden nach dem Wort „Verkehr,“ die Wörter „zum lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetz, zum Radvorrangnetz, zu Radschnellverbindungen,“ eingefügt.
3. In Art. 21 Abs. 2 Nr. 3 werden nach dem Wort „Verkehr,“ die Wörter „zum lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetz, zum Radvorrangnetz, zu Radschnellverbindungen,“ eingefügt.
- (6) Art. 2 des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) vom 8. Dezember 2006 (GVBl. S. 969, BayRS 922-2-B), das zuletzt durch § 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2020 (GVBl. S. 388, 547) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchst. g wird nach dem Wort „Baugesetzbuchs“ ein Komma eingefügt.
 - b) Nach Buchst. g wird folgender Buchst. h eingefügt:
 - „h) Radverkehrsanlagen, Radschnellverbindungen und Fahrradabstellanlagen, die dem Abstellen von Fahrrädern, Lasten- und Spezialfahrrädern dienen“.
2. In Nr. 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
3. Die folgenden Nrn. 7 und 8 werden angefügt:
 - „7. Bau oder Ausbau eines flächendeckenden, am Nachfragepotenzial orientierten Angebots an Mietfahrrädern und Mietlastenrädern,
 8. die Aufstellung und Fortschreibung von kommunalen Radverkehrsplänen.“

(7) Art. 3 Abs. 3 des Bayerischen Besoldungsgesetzes (BayBesG) vom 5. August 2010 (GVBl. S. 410, 764, BayRS 2032-1-1-F), das zuletzt durch Art. 9 und Art. 10 des Gesetzes vom 9. April 2021 (GVBl. S. 150) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

 1. Der Wortlaut wird Satz 1 und nach dem Wort „Leistungen“ werden die Wörter „und Leistungen im Rahmen einer Entgeltumwandlung für vom Dienstherrn geleaste Dienstfahrräder, die den Berechtigten auch zur privaten Nutzung überlassen werden, wenn es sich um Fahrräder im verkehrsrechtlichen Sinne handelt“ eingefügt.
 2. Folgender Satz 2 wird angefügt:
 - „²Eine Entgeltumwandlung nach Satz 1 setzt außerdem voraus, dass sie für eine Maßnahme erfolgt, die vom Dienstherrn den Berechtigten angeboten wird und es diesen freigestellt ist, ob sie das Angebot annehmen.“

(8) Art. 69 Abs. 4 Satz 2 des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG) in der Fassung der Bekanntmachung 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.“

Art. 34 **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:

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 Bürgern 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 diese als Grundversorgung räumlich und zeitlich umfassend bereitstellt.

Aus der Arbeitssicherheit über die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung bis hin zur Isonorm 39001 wurde das Konzept „Vision Zero“ als Ziel der Verkehrssicherheit übernommen, Verkehrstote und Schwerverletzte durch geeignete Verkehrsführung, Infrastruktur und Straßenverkehrsordnung zu erreichen. 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 Art. 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 Art. 2

Im Gesetz verwendete, besondere Fachbegriffe werden definiert.

Der Begriff des ÖPNV wird aus dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) entnommen.

Die Bayerische Bauordnung (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 gemäß § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (zum Beispiel Kinderwagen, Rollstühle). Andere motorisierte Fortbewegungsmittel, die nicht unter § 24 StVO fallen, wie zum Beispiel Segways, sind auch vom Bay-RadG nicht umfasst.

Zentral sind die Begriffe der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Radverkehrsanlagen. Die Definition der Radverkehrsanlagen stellt klar, dass auch Radwege ohne Benutzungspflicht, für den Radverkehr freigegebene Gehwege sowie Schutzstreifen für Radfahrende als Radverkehrsanlagen im Sinne des Gesetzes anzusehen sind, wenn sie im Radverkehrsplan als solche ausgewiesen sind. Dieses ist vorzusehen, wenn diese Radverkehrsanlagen bzw. die freigegebenen Gehwege der aktuellen und/oder der im Radverkehrsplan zukünftig angestrebten Nachfrage angemessen sind bzw., wenn die Straßensituation in ihrer Gesamtheit nur die Einrichtung von Schutzstreifen und nicht von Radfahrstreifen ermöglicht. Dies ist gerade in topografisch schwierigen Landesteilen mit zu engen Straßenräumen für separate Radwege bzw. Radfahrstreifen der Fall, wo Schutzstreifen das „Recht auf Straße“ der Radfahrenden unterstreichen und einen Anreiz für die Nutzung von E-Bikes/Pedelecs schaffen.

Zu Art. 3

Art. 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 (Pedelecs, 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.

Fahrrad und ÖPNV ergänzen sich und sind somit im Zusammenhang mit einem verstärkten Ausbau und Förderung des gesamten Umweltverbundes zu sehen. Insbesondere in Neubaugebieten soll eine gute ÖPNV-Anbindung von Anfang an vorgesehen werden. Auch bei Änderungen oder Neuausweisung von Bebauungsplänen ist auf eine

attraktive, sichere und direkte Anbindung für Rad- und Fußverkehr zu achten. Das soll für Einzelbaumaßnahmen oder Nachverdichtung nicht notwendig sein.

Zu Art. 4

Insbesondere im ländlichen Raum ist der Umweltverbund auszubauen. Aufgrund weiterer Distanzen ist hier die Abstimmung zwischen ÖPNV und Radverkehr besonders wichtig, zum Beispiel durch Park-and-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.

Dafür sind besondere Finanzierungsanreize nötig.

Zu Art. 5

Implementierung der Verkehrssicherheit im Sinne der „Vision Zero“, also das Ziel von null Verkehrstoten und sinkenden Unfallzahlen im Allgemeinen, im Gesetz 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.

Die Staatsregierung 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 bspw. das für Radfahrer 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 Radfahrer erhöhen.

Ebenso ist durch fortschreitende Analysen das Verkehrssicherheitsprogramm immer wieder anzupassen.

Zu Art. 6

Verkehrssicherheit setzt Bildung und Information schon im Kindesalter voraus, deshalb soll durch die Polizei schon gezielt eine frühkindliche Verkehrserziehung angeboten werden, welche in Schulen, Vorschulen und Kindertagesstätten institutionalisiert angeboten wird.

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

Zu Art. 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 Schulwegsicherheit befasst werden.

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

Zu Art. 8

Die Radverkehrsinfrastruktur 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 Radverkehr mit dem Ziel einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur mitgedacht werden muss. Bei der Bewertung der Angebote im Rahmen der Ausschreibung sollen die meisten Wertungspunkte für die Verbesserung der Radinfrastruktur gegeben werden. Bei mehrspurigen Straßen ist Platz für einen eigenständigen Radweg vorzusehen, gegebenenfalls durch Reduktion der Anzahl der Spuren für Kraftfahrzeuge.

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.

Zu einer Stärkung des Radverkehrsflusses tragen neben dem Ausbau und einem guten Erhaltungszustand auch die enge Zusammenarbeit mit nichtstaatlichen Organisationen wie Fahrradfachverbänden bei.

Zu Art. 9

Die aufgezählten Ziele sind konkret definierte Ziele, die die allgemeinen Ziele des Ersten Abschnitts genauer bestimmen.

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 Evaluationszeitpunkt 31. Dezember 2024 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 bisherige Ziel von 20 % im Modal Split bis 2025 soll hierfür Mindeststandard sein. Ebenso soll bis dahin eine deutliche Reduktion der Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrenden nachweisbar sein.

Weiterhin soll eine Perspektive für die darauffolgenden Zweijahresabschnitte benannt werden.

Zu Art. 10

Dieser Artikel enthält konkrete Regelungen zur Umsetzung der Zielbestimmung des Art. 7. Dazu zählen Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen.

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

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

Zu Art. 11

Durch Abbiegeassistenzsysteme lassen sich Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrer vermeiden, die durch Abbiegen von Lastkraftwagen verursacht werden. Die Vorschrift enthält keinen Anspruch Dritter auf Vornahme der Nachrüstung, geht mit der enthaltenen Verpflichtung jedoch über die derzeit geltenden Verpflichtungen hinaus. Die Vorschrift sorgt dafür, dass im landeseigenen Fuhrpark bzw. bei vom Freistaat Bayern geförderten Fahrzeugen binnen Frist nur noch Fahrzeuge mit Abbiegeassistenzsystem zum Einsatz kommen.

Zu Art. 12

- Die Umsetzung von Art. 3 Abs. 2 Satz 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.
- 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.
- Insbesondere in bestehenden dicht besiedelten Quartieren existiert für die Bewohnerinnen und Bewohner oft keine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen. Mit dem hier geregelten Instrumentarium sollen die Gemeinden in die Lage versetzt werden, die fehlenden Fahrradabstellanlagen auch im öffentlichen Raum vorzubereiten und auch durch die maßgeblichen Nutznießer aufseiten der Gebäudeeigentümer mittels Beitragserhebung zu finanzieren. Maßgeblicher Sondervorteil aufseiten der Beitragspflichtigen ist hier die Schaffung neuer kommunaler Einrichtungen, die maßgeblich von den Nutzerinnen und Nutzern der umliegenden Gebäude genutzt werden und damit den Grundstückseigentümern als Sondervorteil zugutekommen.

Zu Art. 13

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 Art. 14

- Der Freistaat Bayern will ein Vorreiter im Hinblick auf Förderung des Radverkehrs sein und soll seinen Mitarbeitern die Nutzung von Fahrrädern vereinfachen.
- Die konkreten Förderungsmöglichkeiten über den Standard der EU-anerkannten Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber hinaus sind vielfältig, möglich ist zum Beispiel die Einführung von Job-Rädern in Leasingmodellen, Leihrädern für Mitarbeitende, Ladeinfrastruktur für E-Bikes, Bau von Fahrradabstellanlagen mit angebotsorientierter Kapazität sowie Bereitstellung von Umkleide-/Sanitärräumen etc.

Zu Art. 15

Die Vorschrift formuliert das Ziel eines flächendeckenden Mietfahrradangebots in Städten. Gerade in kleineren Kommunen ist die Vermietung aktuell noch nicht ausreichend etabliert.

Durch die Möglichkeit der Anmietung von Mietfahrrädern und Mietlastenrädern für bestimmte Zwecke wird die Abhängigkeit von Personenkraftwagen weiter reduziert.

Für die städtische Radvermietung wird die Finanzierung durch eine Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) gesichert.

Zu Art. 16

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.

Die für die Serviceinfrastruktur in Frage kommenden Orte („Orte mit relevantem Bedarf“) ergeben sich aus den verschiedenen Radverkehrsplänen; insbesondere kommen die Verknüpfungen mit dem ÖPNV in Betracht. 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 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 Art. 17

Es soll eine neue Landesagentur für Mobilität geschaffen werden, welche die verschiedenen Planungsträger unterstützt und berät.

Die Agentur soll dabei vor allem fachlichen Rat geben können, insbesondere vor dem Hintergrund, dass gerade in kleineren Gemeinden häufig die Kapazität fehlt, um Personen mit einschlägigem Sachwissen eigens anzustellen.

Aktuell erhält die Agentur nur Zuständigkeiten durch dieses Gesetz, es ist jedoch möglich und erwünscht, ihr in Zukunft auch weitergehende Zuständigkeiten aus anderen Bereichen der Mobilität zu übertragen, um eine integrierte Verkehrsplanung sichern zu können.

Ziel der Agentur ist insbesondere, einen Beitrag zur „Vision Zero“ zu leisten und Konzepte zur Verkehrssicherheit zu erstellen.

Die Agentur soll auch in die Evaluation des Radverkehrsausbaus eingebunden werden. Weiterhin soll sie im Austausch mit der Polizei die Bildungskonzepte für Schulen, Kindertagesstätten und Vorschulen sowie für die Verwaltung erstellen und stets nach dem aktuellen Forschungsstand weiterentwickeln.

Zu Art. 18

In jeder Gemeinde soll eine Person als Radverkehrsbeauftragte für die Koordinierung der Radverkehrsanlagen bestimmt werden, dies dient der sicheren Integration eines bayernweiten, flächendeckenden Ausbaus des Radverkehrs.

Diese Regelung dient auch der Selbstverwaltung der Gemeinden.

Die Radverkehrs-Spezialisten der Kommunen sollen zukünftig auch durch die Landesagentur für Mobilität geschult und fortgebildet werden und sich dort in regelmäßigen Abständen über die Implementierung dieses Gesetzes austauschen.

Zu Art. 19

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 Art. 20

Die Vorschrift verdeutlicht die Einbettung der Radverkehrsplanung in die integrierte Verkehrsentwicklung auf allen Planungsebenen (Landesebene, Regionen, Kommunen).

Die Pläne sollen aufeinander abgestimmt werden, um zu gewährleisten, dass die Radverkehrsentwicklung effektiv ist.

Der Landesradverkehrsplan ist das zentrale Planungsinstrument auf Landesebene. Im Landesradverkehrsplan entwickelt der Freistaat Bayern Strategien, um entsprechend der Leitziele den Anteil des Radverkehrs zu steigern, leistungsfähige Radverkehrsnetze zu entwickeln und die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen.

Inhalte des Plans sollen vor allem konkrete Etappenziele im Hinblick auf Handlungen und Ergebnisse sein, um das Ziel dieses Gesetzes, den Anteil des Radverkehrs zu steigern, zu erreichen.

Angepasst an diese landesweiten Handlungs- und Ergebnisziele sollen die anderen Planungsträger in ihren jeweiligen Radverkehrsplänen den Anteil des Radverkehrs als Ergebnisziel festlegen, den sie jeweils in fünf und zehn Jahren sowie im Jahr 2050 zu erreichen beabsichtigen.

Zudem sollen die Pläne konkrete Ausbauvorgaben des Radverkehrsnetzes enthalten.

Die landesweiten Strategien zur Umsetzung der Ergebnis- und Handlungsziele berücksichtigen die für die Zielerreichung relevanten Themen, insbesondere auch die Öffentlichkeitsarbeit, die Finanzierung, die Koordination der Entwicklung über verschiedene Planungsebenen, den Verwaltungsaufbau sowie die Personalentwicklung.

Die Pläne der verschiedenen Planungsträger sind mit der Landesagentur für Mobilität abzustimmen, sodass diese einen Überblick über den Fortschritt der Entwicklung auf allen Stufen hat. Sie steht den Planungsträgern auf allen Ebenen bei der Aufstellung und Fortschreibung der Radverkehrspläne zur Seite.

Die Pläne sind insbesondere auch mit Regional- und Flächennutzungsplänen abzustimmen, um zu vermeiden, dass es zu Widersprüchen zwischen den Plänen kommt.

Die Pläne sind unter Beteiligung der Öffentlichkeit und nichtstaatlicher Organisationen mit Expertise im Bereich des Radverkehrs, wie beispielsweise der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) zu erstellen.

Für die effektive Fortentwicklung und Auswertung des Programms soll mit Hilfe von Zählstellen eine Datengrundlage dazu geschaffen werden, wie sich der Anteil an Fahrrädern im Verkehr tatsächlich entwickelt. Die erhobenen Daten sollen zur freien Nutzung zur Verfügung gestellt werden, damit Verbände und zivilgesellschaftliche Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger sich mit Vorschlägen zur Verbesserung auseinandersetzen und einbringen können.

Zu Art. 21

Das Radvorrangnetz hat den Zweck, auf wichtigen, viel befahrenen Strecken den Ausbau des Radverkehrsnetzes besonders zu fördern, um hier den Radverkehr als echte Alternative neben dem motorisierten Individualverkehr zu etablieren, bzw. durch den Vorrang des Radverkehrs das Fahrradfahren auf diesen Strecken noch attraktiver zu machen und das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel zu etablieren.

Die Staatsregierung definiert anhand von Analysen des Radverkehrs die Radvorrangrouten, die wie Radschnellverbindungen hochwertige Verbindungen im Radverkehrsnetz darstellen und bedeutende Quelle-Ziele-Potenziale des Alltagsradverkehrs in einer Entfernung von fünf bis über 20 Kilometern abwickeln sollen.

Radvorrangrouten können mittels Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen errichtet werden.

Das Radvorrangnetz ist aufgrund seiner großen Bedeutung für die Entwicklung des Radverkehrs prioritär umzusetzen.

Zu Art. 22

Es sollen lokale und überörtliche Radverkehrsnetze ausgebaut werden, die sich in das Radvorrangnetz einfügen.

Der Radverkehr soll nicht nur innerhalb von Gemeinden, sondern auch überörtlich in den Bezirken verbunden sein, um so auch einen sicheren und geregelten Radverkehr über die Gemeindegrenzen hinaus zu gewährleisten.

Bei Radschnellverbindungen ermöglicht die Baulastübernahme durch den Freistaat Bayern eine einheitliche, koordinierte und zügige Errichtung sowie den Unterhalt durch Mittelbereitstellung und Planungskapazitäten.

Innerhalb des lokalen Radverkehrsnetzes sollen wichtige Orte der Gemeinde miteinander verknüpft werden.

Im gesamten Radverkehrsnetz soll durch Fahrradwege oder Fahrradstraßen oder baulich getrennte, in Ausnahmefällen mindestens klar markierte Teile der Fahrbahn eine sichere Radverkehrsführung gewährleistet sein.

Zu Art. 23

Sichere Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptstraßen als Teil einer fehlerverzeihenden und attraktiven Infrastruktur fördern die Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden werden verringert.

Bei gut ausgebauten und gesicherten Radwegen haben Radfahrende keinen Anlass, auf den Gehweg auszuweichen, was Konflikte mit dem Fußverkehr vermeidet. Beim Design der klar erkennbaren Trennung von Radweg und Gehweg ist auch auf die Bedürfnisse von blinden und sehbeeinträchtigten Menschen sowie Querungsmöglichkeiten für Menschen mit Gehhilfen, Rollstühlen etc. zu achten.

Mittels einer ausreichenden Breite wird dem Wachstum des Radverkehrs mit zunehmend mehr Lasten- oder Spezialrädern sowie Elektrofahrrädern und der zunehmenden Differenzierung der Geschwindigkeit sowie das gemeinsame Radfahren von eher unsicheren und erfahrenen Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen.

Unzulässiges Befahren und Halten durch Kfz-Verkehr soll unterbunden werden. Zum Schutz des Radverkehrs sollen nach Möglichkeit und Eignung der Straße vom Kfz-Verkehr separierte Radverkehrsanlagen geschaffen werden. Die Separierung vom Kfz-Verkehr soll regelmäßig als physische Trennung erfolgen, zum Beispiel durch Poller, Pflanzgefäße, Grünstreifen, Randsteine oder Ähnliches. Bei sehr geringem Verkehrsaufkommen oder in Zonen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf weniger als 50 km/h ist auch eine verkehrsrechtliche Trennung möglich.

Wenn ohnehin aus anderen Gründen ein Straßenumbau oder eine -renovierung ansteht oder aufgrund besonderer örtlicher Situationen mit einer einfachen physischen Trennung die geforderten Sicherheitsstandards nicht zu erreichen sind, sollen bevorzugt baulich getrennte Radwege errichtet werden.

Zu Art. 24

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.

Bisher ist die Kategorie der Radschnellverbindungen weder in der StVO noch in den Regelwerken wie der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) festgelegt. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV), unter anderem Herausgeberin der Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) und ERA, hat im Jahr nun „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (2021) herausgegeben. Diese Kriterien sollen beim Ausbau im Freistaat Bayern berücksichtigt werden.

Zu Art. 25

Durch die gezielte Ausweisung von Nebenstraßen als Fahrradstraßen wird der Fahrradverkehr sicherer gestaltet und vom motorisierten Individualverkehr auf den Hauptstraßen getrennt. Hierbei ist auf realistische Zumutbarkeit der Alternativrouten für den Radverkehr sowie dessen hoher Sensibilität für 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-Führerenden 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 Umweltverbundes eine attraktivere verkehrsberuhigtere Streckenführung erhält.

Zu Art. 26

Der Regelfall sind schon heute unechte Einbahnstraßen: Für den Radverkehr sind Einbahnstraßen also im Regelfall freizugeben (in vielen Einbahnstraßen ist die Freigabe auch schon erfolgt). Wenn dies nicht möglich ist, muss dies besonders begründet werden.

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 Art. 27

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 FGSV). Die in diesem Merkblatt empfohlenen Wegweiser sind allerdings keine amtlichen Verkehrszeichen im Sinne der 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 Art. 27 aufgefordert.

Zu Art. 28

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

Zu Art. 29

Die Finanzierungsverantwortung (Planung, Bau und Instandhaltung) erfolgt entsprechend der Straßenbaulast.

Die Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) zur Finanzierung sind ebenfalls auf den Bau der Radinfrastruktur anzuwenden.

Die Kosten der überörtlichen Netzentwicklung werden dem Freistaat Bayern auferlegt.

Zu Art. 30

Die neu hinzugekommenen Aufgaben (insbesondere die Erstellung der kommunalen Radverkehrspläne sowie des lokalen und überörtlichen Radverkehrsnetzes) übernehmen die Kommunen im eigenen Wirkungskreis. Wie konkret sie die Pläne ausgestalten bleibt ihnen überlassen, da dies Ausfluss der kommunalen Planungshoheit ist.

Da es sich bei den auferlegten Aufgaben um planerische Tätigkeiten handelt, ist festgelegt, dass der gezahlte Ausgleich vorrangig für die planerischen Tätigkeiten zu verwenden ist.

Mit der Vorschrift soll das Konnexitätsprinzip gewahrt werden.

Die Ausgleichszahlungen sind im Haushalt zu berücksichtigen und jährlich neu der Höhe nach festzusetzen.

Zu Art. 31

Die Vorschrift enthält Festlegungen hinsichtlich der besonderen Förderung des Freistaates Bayern in den Bereichen der Öffentlichkeitsarbeit, des Radvorrangnetzes, der Verknüpfung von ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr mit dem Radverkehr sowie dem Bau von Fahrradabstellplätzen, von Mobil- und Fahrradstationen.

Diese Förderung steht neben dem ohnehin aufgrund von Art. 32 gewährten finanziellen Ausgleich.

Zu Art. 32

Die Vorschrift führt die durch den Freistaat Bayern institutionell geförderten Einrichtungen auf.

Zu Art. 33

Diese Regelung hat den Zweck, das BayRadG stets dem aktuellen Stand der Forschung anzupassen und die neuesten Sicherheitsstandards zu implementieren.

Es sollen eine Perspektive und Zielvorgaben für die darauf folgenden Zweijahresabschnitte benannt werden.

Zu Art. 33a

Zu Abs. 1 (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 Bayern 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 Abs. 2 (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 Abs. 3 (Änderung der Garagen- und Stellplatzverordnung)

Die Änderung der Garagen- und Stellplatzverordnung ermöglicht, dass Fahrräder in Garagen abgestellt werden dürfen obwohl sie aus brennbarem Material sind.

Zu Abs. 4 (Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern)

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

Zu Abs. 5 (Änderung des Bayerischen Landesplanungsgesetzes)

Die Änderungen sind notwendig, um eine Abstimmung zwischen Regionalplanung und Radverkehrsplanung zu ermöglichen.

Zudem sollen die lokalen und überörtlichen Radverkehrspläne schon in die Planung mit aufgenommen werden.

Der Radverkehr soll zudem als besonderer Belang in die Landesplanung mit einfließen.

Zu Abs. 6 (Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Mit dieser Änderung wird eine Rechtsgrundlage geschaffen, um den Bau von Fahrradabstellanlagen, die Installation von Mietfahrrädern und Mietlastenrädern sowie die Aufstellung und Fortschreibung von kommunalen Radverkehrsplänen über das BayGVFG zu finanzieren.

Zu Abs. 7 (Änderung des Bayerischen Besoldungsgesetzes)

Durch die Änderung des Bayerischen Besoldungsgesetzes schreitet der Freistaat Bayern als Arbeitgeber voran, um Leasingfahrräder für seine Beamten zu ermöglichen.

Zu Abs. 8 (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.

Zu Art. 34

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.