

## Bayerisches Radgesetz (BayRadG)

### Präambel

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

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

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

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

### Abschnitt 1 Allgemeines

#### Artikel 1 Zweck des Gesetzes

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

#### Artikel 2 Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

(1) Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen im Sinne des Art. 1 S. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG), deren Träger der Straßenbaulast der Freistaat Bayern, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist, sowie dem öffentlichen Verkehr gewidmete Eigentümerwege im Privateigentum.

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

1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist gemäß Art. 1 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. 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.
2. Fußverkehr ist das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrsordnung (StVO).
3. Radverkehr ist das Fortbewegen unter Benutzung eines Fahrrads, Lasten- oder Spezialrads oder eines unterstützenden Elektrofahrrads (Pedelec).
4. Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und den ÖPNV.
5. Motorisierter Individualverkehr umfasst Personenkraftwagen, Krafträder und Wohnmobile zur individuellen Nutzung sowie Kraftfahrzeuge für den Gütertransport.
6. Radverkehrsanlagen sind alle für den Radverkehr eingerichteten Straßenbestandteile und Wege; dies sind insbesondere (baulich separate)

Radwege, Radfahrstreifen (mit oder ohne physische Trennung) und Fahrradstraßen.

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

#### Artikel 3 Verkehrlicher Umwelt- und Klimaschutz in Städten und Gemeinden

(1) Die gesteigerte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll die Emissionen des Verkehrssektors minimieren und zur Einhaltung der Klimaziele beitragen sowie verkehrsbedingte Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen, minimieren.

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

#### Artikel 4 Förderung des Umweltverbunds im ländlichen Raum

(1) Im ländlichen Raum ist beim Ausbau der Angebots- und Netzentwicklung der Fokus auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu legen. Zu diesem Zweck ist die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr als Zubringerverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr auszubauen.

(2) Das erweiterte Mobilitätsangebot des Umweltverbundes soll den motorisierten Individualverkehr in den Stadtzentren minimieren. Durch die intelligente Anbindung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den öffentlichen Personennahverkehr an Mobilitätsknotenpunkten soll insbesondere der Kfz-Pendelverkehr in die und aus den Stadtzentren minimiert werden. Hier sind multimodale Fortbewegungsarten zu berücksichtigen, insbesondere soll eine einfache Fahrradmitnahme und die Mitnahme besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 StVO im ÖPNV flächendeckend erreicht werden.

(3) Um die Nutzung des Fahrrads und der sonstigen Verkehrsmittel des Umweltverbundes im ländlichen Raum zu fördern, soll diesen im Stadt-Umland-Bereich in Ausbau- und Finanzierungsangelegenheiten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

#### Artikel 5 Verkehrssicherheit („Vision Zero“)

(1) In Anlehnung an § 1 der StVO wird der Verkehr im Freistaat Bayern durch ständige Vorsicht, gegenseitige Rücksichtnahme und Respekt aller Verkehrsteilnehmenden geprägt. Hierbei hat der Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ oberste Priorität. Eine sichere Teilnahme am Verkehr soll unabhängig vom Verkehrsmittel möglich sein. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr soll zum Schutz der „schwächeren Verkehrsteilnehmenden“ eine Anordnung zur verstärkten Kontrolle und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im Verkehr erlassen.

(2) Der Freistaat Bayern verfolgt das Ziel, dass sich in Bayern keine tödlichen Verkehrsunfälle oder Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden ereignen (Vision Zero).

(3) Zur Erreichung dieses Ziels stellt die Bayerische Staatsregierung ein Verkehrssicherheitsprogramm mit Handlungsschwerpunkten und -hinweisen auf. Dieses soll auf der Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen durch verursacherbezogene, infrastrukturelle, verkehrsorganisatorische und kommunikative Maßnahmen die Sicherheit der benachteiligten Verkehrsteilnehmenden verbessern.

#### Artikel 6 Bildung und schulische Verkehrserziehung

(1) Der Freistaat Bayern fördert eine umfassende Mobilitätsbildung, um eine sichere, umwelt- und klimaverträgliche Mobilität zu erreichen.

(2) Die Erreichung der Ziele dieses Gesetzes soll in den Schulen sowie Vorschulen und Kindertagesstätten durch unterstützende Aktivitäten der Polizei gemeinsam mit Mobilitätsverbänden im Rahmen der Verkehrserziehung gefördert werden. Dabei soll insbesondere die Verkehrssicherheit thematisiert werden.

(3) Radverkehrsförderung 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. Die Inhalte dieser Programme sind mit der Bayerischen Staatsregierung und den weiteren zuständigen Behörden abzustimmen.

#### Artikel 7 Schulisches Mobilitätsmanagement

(1) Die Sicherheit der Kindergarten- und Vorschulkinder ist zu gewährleisten. Vor Kindertagesstätten, -gärten, -krippen, -horten und Schulen sollen nach Maßgabe der StVO zu den An- und Abfahrtszeiten verkehrsberuhigte Zonen eingeführt werden.

(2) Der Freistaat Bayern fördert das schulische Mobilitätsmanagement. Das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus entwickelt gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ein umsetzungsbezogenes Konzept für das schulische Mobilitätsmanagement. Das 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. Alle Schülerinnen und Schüler haben in der Jahrgangsstufe 3 verpflichtend an der Radfahrprüfung gemäß Nummer 5 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien für Unterricht und Kultus und des Innern vom 15. Mai 2003 (KWMBL. I 2003 S. 240) teilzunehmen.

(3) Das Konzept für schulisches Mobilitätsmanagement soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes aufgestellt werden. Eine Fortschreibung erfolgt nach Bedarf, spätestens alle zehn Jahre.

(4) An allen Schulen, an denen es Hinweise auf Probleme mit der Schulsicherheits gibt, sollen Gremien für Mobilität geschaffen werden. In Schulen mit Schulforum wird das Gremium dort angesiedelt. Die 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. Insbesondere im Grundschulbereich ist die Perspektive der Kinder bei der Bewältigung der Schulwege zu berücksichtigen. Die Gremien sollen sich bei Bedarf vernetzen und relevante Akteure wie Verwaltung, Polizei, Politik oder Verbände einbinden. Bei der Prüfung von Vorschlägen der Gremien durch zuständige Stellen des Freistaates Bayern ist in Abwägungsentscheidungen der Schulsicherheits grundsätzlich die höchste Priorität einzuräumen.

(5) Die Sachaufwandsträger erarbeiten zusammen mit der Schulleitung für die Jahrgänge 1 bis 7 einen Schulwegplan und stimmen diesen mit der Straßenverkehrsbehörde, der Sicherheitsbehörde und der Polizei ab. Schulwegpläne sind Darstellungen, in denen die sichersten Wege zur Schule empfohlen werden. Der Schulwegplan wird öffentlich bekanntgemacht.

## **Abschnitt 2 Ausgestaltung und Entwicklung des Rad- und Fußverkehrs**

### **Artikel 8 Grundsätze**

(1) Der Freistaat Bayern treibt die Förderung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in Bayern voran.

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

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

(4) Werden Straßen saniert, sollen unter Beachtung der Vorgaben des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) baulich sichere Rad- und Verkehrsführungen geprüft und umgesetzt werden.

(5) Bei Neubau, Umbau, Ausbau und Sanierung von Straßen und Radwegen ist auf eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme und Versiegelungswirkung zu achten.

(6) Bei der Förderung des Rad- und Fußverkehrs wirken die öffentliche Verwaltung und organisierte Interessenvertretungen zusammen.

(7) Innerhalb von Ortslagen sollen Fußverkehrsnetze durchgängig und direkt geführt sein. Die Gehwege sollen ausreichend breit, sicher und durchgängig barrierefrei sein.

### **Artikel 9 Besondere Ziele der Entwicklung des Radverkehrs**

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

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

### **Artikel 10 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Rad- und Fußverkehrssicherheit**

(1) Zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit sowie zur Realisierung der Vision Zero (Art. 5) sind besondere Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich. Der Radverkehr und dessen Sicherheit sind durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und diverse Kampagnen zu fördern. Dabei sollen insbesondere der Radverkehr und weitere Formen der Nahmobilität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nicht benachteiligt werden sowie die Nutzung von Fahrrädern für längere Wege und in Kombination mit dem öffentlichen Personennahverkehr, der Radtourismus und die

Nutzung von Lastenfahrrädern für gewerbliche und private Zwecke gefördert werden.

(2) Wird ein Verkehrsknotenpunkt umgestaltet, sind Radverkehrsanlagen sicher einzurichten oder anzupassen. Insbesondere sind Sichtbeziehungen an Kreuzungen freizuhalten und ausreichende Abstände zu wahren.

(3) Im Haltestellenbereich des öffentlichen Personennahverkehrs sind Radverkehrsanlagen besonders auszugestalten. Es ist eine konfliktarme Führung der Verkehrsanlagen anzustreben.

(4) Die Straßenverkehrsbehörden sollen innerorts bei erlaubten Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 30 km/h einen Schutzstreifen für Radfahrende errichten, wenn kein Radweg oder eine andere Radverkehrsanlage vorhanden ist.

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

### **Artikel 11 Fahrradabstellanlagen**

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

### **Artikel 12 Lasten- und Spezialfahrräder**

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

### **Artikel 13 Informations- und Serviceinfrastruktur des Radverkehrs**

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

(2) An Orten mit relevantem Bedarf soll vom jeweiligen Träger der Straßenbaulast entsprechende Serviceinfrastruktur vorgehalten und betrieben werden. Wird Ladeinfrastruktur für motorisierte Fahrzeuge im öffentlichen Raum errichtet, soll diese auch Ladevorgänge von Pedelecs ermöglichen.

### **Artikel 14 Planung und Verkehrsführung bei Baumaßnahmen**

(1) Bei 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. Ergibt die Prüfung das Potential zur Schaffung oder Verbesserung einer Radverkehrsanlage, ist dies durch die zuständigen Straßenbaubehörden im Zuge der Baumaßnahmen umzusetzen.

(2) Während sämtlicher Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf öffentliche Straßen ist für eine sichere Radverkehrsführung nach den allgemein

anerkannten Regeln der Technik zu gewährleisten und dies auch zu kontrollieren.

(3) Sofern Teile des Radverkehrsnetzes oder Radverkehrsanlagen gesperrt werden, ist für ausgewiesene und kurze Umfahrungsstrecken zu sorgen.

## **Abschnitt 3 Radverkehrsplanung und -gestaltung**

### **Artikel 15 Radschnellverbindungen**

(1) Radschnellverbindungen sind die im Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 S. 2 BayStrWG definierten öffentlichen Straßen, Wege oder Teile von diesen.

(2) Radschnellverbindungen sind eigenständige Sonderwege, die in Fahrradstraßen oder in sonstigen vom Fußverkehr und motorisierten Individualverkehr baulich getrennten Straßen geführt werden. Soweit Gründe der Verkehrssicherheit nicht entgegenstehen, können Radschnellverbindungen auch durch Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen errichtet werden.

### **Artikel 16 Fahrradstraßen und Nebenstraßen im Radverkehrsnetz**

(1) In den Gemeinden wird eine Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen angestrebt. Fahrradstraßen dienen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs sowie der Trennung der Verkehre.

(2) In ausgewiesenen Fahrradstraßen soll der motorisierte Individualverkehr mit Ausnahme des Anwohner- und Lieferverkehrs unterbleiben. Fahrradstraßen sind baulich so zu gestalten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden kann.

(3) An sämtlichen Straßen und Knotenpunkten ist darauf hinzuwirken, dass stets gute Sichtbeziehungen aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sind.

### **Artikel 17 Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr**

(1) Einbahnstraßen sind grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Dies gilt insbesondere vor Errichtung sowie bei Ausbau einer bestehenden Einbahnstraße. Falls die Freigabe nicht möglich ist, ist dies besonders zu begründen.

(2) Soweit dies möglich ist, sind Sackgassen für den Radverkehr passierbar zu machen. Dies ist durch Beschilderung oder Markierung zu kennzeichnen.

### **Artikel 18 Beschilderung von Radwegen**

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

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

### **Artikel 19 Erhaltung und Sanierung des Radverkehrsnetzes**

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

## **Abschnitt 4 Schlussbestimmungen**

### **Artikel 20 Evaluation**

(1) Die Umsetzung des Gesetzes ist alle drei Jahre vom zuständigen Staatsministerium zu überprüfen und es ist dem Landtag hierüber Bericht zu erstatten.

(2) Zur Evaluation dieses Gesetzes setzt das zuständige Staatsministerium ein Gremium mit Expertise mehrerer Interessenvertretungen zur Förderung und Ausbau des Radverkehrs sowie z.B. aus der Politik, Verwaltung, aus Gewerkschaften und aus der Wirtschaft ein.