



Gesetzentwurf

der Abgeordneten **Florian von Brunn, Ruth Müller, Markus Rinderspacher, Dr. Simone Strohmayr, Arif Taşdelen, Margit Wild, Inge Aures, Florian Ritter, Klaus Adelt, Horst Arnold, Harald Güller, Alexandra Hiersemann, Stefan Schuster, Michael Busch, Martina Fehlner, Christian Flisek, Volkmar Halbleib, Annette Karl, Natascha Kohnen, Doris Rauscher, Diana Stachowitz, Ruth Waldmann** und **Fraktion (SPD)**

zum Ausbau und Schutz des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

A) Problem

Bayern braucht ein Radgesetz. In der Anhörung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 2. Februar 2021 hat sich abermals gezeigt, dass Experten die Einführung eines Radgesetzes dringend empfehlen. Andere Bundesländer sind diesen Weg längst gegangen, Bayern muss hier schnellstmöglich nachziehen. Die Verweigerungshaltung der Staatsregierung (vgl. Drs. 18/4252) ist nicht nachvollziehbar. Angesichts der Herausforderungen der Verkehrswende reichen zeitlich befristete Radverkehrsprogramme nicht aus. Maßnahmen müssen verstetigt und gesetzlich verankert werden. Wer ernsthaft die Verkehrswende schaffen will, muss auch die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen schaffen. Das Bundesverfassungsgericht hat jüngst eindrucksvoll entschieden, dass die Belastungen des Klimawandels nicht einfach auf künftige Generationen abgeladen werden dürfen. Das Fahrrad ist ein entscheidender Baustein im Kampf gegen den Klimawandel und für die Verkehrswende. Das von der Staatsregierung ausgegebene Ziel, einen Radverkehrsanteil von 20 % zu erreichen, ist zu gering. Der Radanteil am Verkehrsaufkommen muss gesteigert werden, wenn die sozial-ökologische Wende gelingen soll. Gleichzeitig muss der Gesetzgeber dafür sorgen, dass möglichst niemand im Radverkehr zu Schaden kommt.

B) Lösung

Bayern führt ein Radgesetz ein. Das Radgesetz legt ambitionierte Ziele fest, die der Gesetzgeber erreichen will. Leere Formeln und wohlklingende Programme der Staatsregierung reichen nicht aus. Bis 2030 soll 30 % des Verkehrsaufkommens auf das Rad entfallen. Es muss auch ein eigener Bedarfsplan für Radschnellwege erstellt werden. Um den Umstieg auf das Fahrrad attraktiv zu machen, muss stetig die Sicherheit erhöht werden. Die „Vision Zero“, also die Zielvorgabe, dass kein Mensch im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird, wird daher gesetzlich verankert. Ein zentraler Aspekt ist zudem die verstärkte Unterstützung der Kommunen beim Ausbau des Radverkehrs.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

Durch den verstärkten Ausbau des Radverkehrs können Staat und Kommunen zusätzliche Kosten entstehen, die allerdings als Beitrag zur Klimawende letztlich kostenneutral sind, weil Folgekosten des Klimawandels abgemildert werden.

Gesetzentwurf

zum Ausbau und Schutz des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Art. 1

Zweck und Ziel des Gesetzes; Geltungsbereich

(1) ¹Ziel dieses Gesetzes ist die Verbesserung des Radverkehrs in Bayern. ²Damit soll ein Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität und zum Klimaschutz geleistet werden. ³Landesweit soll der Radverkehr so attraktiv werden, dass sich mehr Menschen im Alltag für das Rad entscheiden. ⁴Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen soll bis 2030 auf 30 % gesteigert werden. ⁵Dazu kann auch der Radtourismus einen Beitrag leisten. ⁶Das Fahrrad soll sowohl als eigenständiges umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel als auch als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten, insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr, gestärkt werden. ⁷Zukünftig sollen alle Verkehrsmittel eine gleich bedeutsame Rolle einnehmen.

(2) Dieses Gesetz gilt für alle Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind und deren Träger der Straßenbaulast das Land, ein Gemeindeverband oder eine Gemeinde ist, sowie dem öffentlichen Verkehr gewidmete Betriebs- und Wirtschaftswege in Privateigentum.

Art. 2

Flankierende Maßnahmen

(1) ¹Die Staatsregierung stellt flankierend zu diesem Gesetz ein Radverkehrsprogramm auf, das Handlungsschwerpunkte zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes, insbesondere in den Gemeinden und Gemeindeverbänden, enthält. ²Das Programm wird alle fünf Jahre vom für Verkehr zuständigen Staatsministerium evaluiert.

(2) ¹Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK Bayern) unterstützt Gemeinden und Gemeindeverbände, um den innerstädtischen Radverkehr zu fördern. ²Die Staatsregierung fördert die AGFK Bayern nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittel institutionell.

Art. 3

Verkehrssicherheitsprogramm

(1) ¹Das für Verkehr zuständige Staatsministerium stellt zur Verfolgung des Zieles, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden schwer verletzt wird („Vision Zero“), ein Verkehrssicherheitsprogramm auf. ²Im Verkehrssicherheitsprogramm sind auf Grundlage einer Analyse von Unfallursachen und Risikogruppen die weitergehenden Qualitätsziele und entsprechende Handlungsschwerpunkte zu benennen und den Kommunen und mit Verkehr befassten nicht staatlichen Organisationen Werkzeuge und Handlungshinweise zur Verfügung zu stellen. ³Das Verkehrssicherheitsprogramm wird alle fünf Jahre von dem für Verkehr zuständigen Staatsministerium evaluiert.

(2) Der 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

Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch realisierbar ist.

Art. 4

Grundsätze

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

(2) Zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit der Radverkehrsinfrastruktur treiben die jeweiligen Träger der Straßenbaulast den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur voran.

(3) ¹Der Freistaat Bayern baut die Radverkehrsinfrastruktur in seiner Baulast weiter aus. ²Er fördert den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Gemeinden und Gemeindeverbände.

(4) ¹Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Freistaates Bayern ist zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht. ²Bei jeder Sanierungsmaßnahme ist zu prüfen, ob ein vorhandener Radweg aufgrund von Mängeln mit zu sanieren ist. ³Bei Straßensanierungsmaßnahmen sind Markierungslösungen zur sicheren Radverkehrsführung zu prüfen.

(5) Während der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum haben die Träger der Straßenbaulast grundsätzlich eine sichere und möglichst barrierefreie Rad- und Fußverkehrsführung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik sicherzustellen.

Art. 5

Radvorrangnetz

(1) Das für Verkehr zuständige Staatsministerium definiert das landesweite Radvorrangnetz, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst.

(2) ¹Das Radvorrangnetz ist erstmalig innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu definieren und bei Bedarf fortzuschreiben. ²Das Radvorrangnetz soll auch in Form einer Karte dargestellt werden. ³Hier identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen werden in den Bedarfsplan aufgenommen.

(3) Bereits bestehende oder in Erarbeitung befindliche überörtliche Radverkehrsnetze können in Teilen in das zukünftig landesweite, übergeordnete Radvorrangnetz integriert werden und sind dafür gegebenenfalls anzupassen.

Art. 6

Bedarfsplan für Radschnellverbindungen

(1) Das für Verkehr zuständige Staatsministerium erstellt einen Bedarfsplan für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Freistaates Bayern (Bedarfsplan für Radschnellverbindungen) im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags.

(2) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen umfasst die langfristigen Planungen für Radschnellverbindungen.

(3) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen wird unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.

(4) Der Bedarfsplan für Radschnellverbindungen soll erstmalig innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erstellt und nach einer Evaluation im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags fortgeschrieben werden.

Art. 7

Kommunaler Radverkehr

(1) ¹Die Gemeinden sollen in Abstimmung mit den weiteren Trägern der Straßenbaulast ein Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet schaffen (lokales Radverkehrsnetz). ²Dieses soll sich in das überörtliche Radverkehrsnetz gemäß Abs. 2 Satz 1 sowie das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

(2) ¹Die Gemeindeverbände sollen ein untereinander und mit den weiteren Baulastträgern abgestimmtes zusammenhängendes Radverkehrsnetz schaffen (überörtliches Radverkehrsnetz). ²Dieses soll sich in das Radvorrangnetz des Landes einfügen.

(3) Die Gemeinden sollen ein Radverkehrskonzept erstellen und innerhalb einer Frist von fünf Jahren evaluieren.

Art. 8

Radverkehrsanlagen

(1) ¹Radverkehrsanlagen sind auf ein planerisch ermitteltes Nachfragepotential von Radfahrerinnen und Radfahrern auszulegen. ²Fahrradabstellplätze sind auf ein planerisch ermitteltes Nachfragepotential von Radfahrerinnen und Radfahrern auszulegen. ³Die Errichtung im öffentlichen Verkehrsraum soll flächendeckend, unter besonderer Berücksichtigung von zentralen Lagen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, sowie möglichst zielnah und lagegünstig erfolgen.

(2) Die Behörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Organe der Rechtspflege, Einrichtungen des Freistaates Bayern sowie Hochschulen, sollen bis zum 31. Dezember 2025 Fahrradabstellplätze sowie eine Serviceinfrastruktur des Radverkehrs an oder in ihren Gebäuden entsprechend dem Bedarf der Mitarbeitenden und der Besuchenden einrichten.

(3) ¹Die Träger der Straßenbaulast berücksichtigen bei dem Bau, Ausbau und der Sanierung von Radverkehrsanlagen, Mobilstationen und Fahrradabstellplätzen die Belange des Einsatzes von Lastenfahrrädern zum Transport von Personen und Gütern. ²Abs. 1 Satz 1 und 2 gilt sinngemäß auch für die Belange von Spezialfahrrädern, die von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität genutzt werden.

Art. 9

Hauptradverkehrsnetz

(1) Ein Hauptradverkehrsnetz ermöglicht, eingebettet in das lokale Netz, auf den Hauptrelationen des Radverkehrs sowohl innerorts wie auf den überörtlichen Relationen des Alltagsradverkehrs einen attraktiven und zügigen Radverkehr.

(2) Das Hauptradverkehrsnetz von landesweiter Bedeutung verbindet bis zum Jahr 2035 alle Oberzentren durch Radschnellverbindungen sowie alle Mittelzentren durch Radschnellverbindungen oder Radvorrangrouten.

(3) ¹Ein flächendeckendes Ergänzungsnetz aus lokalen Radverbindungen soll abseits der Hauptrelationen sowie als Zu- und Abbringer zum Hauptradverkehrsnetz bis zum Jahr 2035 geschaffen werden. ²Dabei ist eine duale Netzplanung anzustreben, die hauptstraßenbegleitende Radverkehrsanlagen einerseits und verkehrsärmere Parallelrouten auf Nebenstraßen andererseits berücksichtigt.

Art. 10 **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2022 in Kraft.

Begründung:

A) Allgemeines

Bayern braucht ein Radgesetz. Zuletzt haben die Sachverständigen in der Anhörung des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr am 2. Februar 2021 wieder eindringlich an die Notwendigkeit eines bayerischen Radgesetzes erinnert. Auch das Bundesverfassungsgericht hat mit seiner Entscheidung vom 24. März 2021 deutlich gemacht, dass die Politik für künftige Generationen Verantwortung trägt und dem Klimawandel adäquat begegnen muss. Das Bayerische Radgesetz trägt zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad bei. Die Aufgaben und Ziele des Staates zur Förderung des Radverkehrs werden klar festgeschrieben. Die „Vision Zero“ wird als Leitmotiv vorgegeben.

B) Im Einzelnen

Zu Art. 1

Zweck und Ziel des Gesetzes werden definiert. Ziel ist z. B. die Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen auf 30 % bis 2030. Die Ziele sind nicht abschließend. Abs. 2 regelt den Geltungsbereich.

Zu Art. 2

Es wird gesetzlich festgelegt, dass das für Verkehr zuständige Staatsministerium das bereits existente Radverkehrsprogramm aufstellt und alle fünf Jahre evaluiert. In Abs. 2 wird die Unterstützung der AGFK Bayern gesetzlich festgeschrieben. Die Gemeinden sollen Handlungsempfehlungen erhalten.

Zu Art. 3

Die „Vision Zero“ mit dem Ziel, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder mit lebenslangen Schäden verletzt wird, wird gesetzlich festgeschrieben. Durch die gesetzliche Verankerung bekräftigt der Freistaat Bayern, dass er keine Anstrengungen scheuen wird, um dieses Ziel zu erreichen. Das für Verkehr zuständige Staatsministerium wird gesetzlich verpflichtet, das bereits existente Verkehrssicherheitsprogramm entsprechend aufzustellen und fortzuschreiben. Das Verkehrssicherheitsprogramm erhält dadurch ein neues Gewicht. Abs. 2 verpflichtet den Freistaat Bayern, seine Fahrzeuge grundsätzlich mit Abbiegeassistenzsystemen auszustatten, um mit gutem Beispiel voranzugehen. Abbiegeassistenzsysteme sind ein neues technisches Mittel, um Unfälle von Radfahrerinnen und Radfahrern zu vermeiden, die durch Lastkraftwagen beim Abbiegen verursacht werden.

Zu Art. 4

Es werden die Grundsätze bayerischer Radverkehrspolitik festgelegt. Zur Förderung des Radverkehrs, die nicht nur finanziell zu verstehen ist, sondern als gesamtheitliche Aufgabe, wirken die verschiedenen Staatsministerien, Verwaltungen und nicht staatliche Organisationen zusammen. Um den Radverkehr zu verbessern und landesweit einen Radverkehrsanteil von 30 % zu erreichen, muss eine flächendeckende Radinfrastruktur mit hoher Qualität geschaffen werden. Ein besonderes Augenmerk soll auf die

bestehende Radinfrastruktur gelegt werden. Dem Erhalt und der Sanierung der bestehenden Radwege kommt künftig eine größere Bedeutung zu. Um einen Radverkehrsanteil von 30 % zu schaffen, ist die Radinfrastruktur weiter auszubauen. Bei dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist zu prüfen, ob zwingend neue Radwege bzw. Rad-schnellverbindungen gebaut werden müssen oder ob vorhandene Wege und Straßen – oder Teile von diesen – zur Förderung des Radverkehrs umgestaltet werden können.

Bei jeder Maßnahme des Neu-, Um- und Ausbaus von Landesstraßen in der Baulast des Freistaates Bayern ist zu prüfen, ob eine geeignete Radverkehrsführung vorliegt oder die Möglichkeit einer Neuanlage besteht. Darüber hinaus müssen den Entwürfen künftig Angaben zur Radverkehrsführung beigefügt und im Falle eines Verzichts auf gesonderte Rad- und Gehwege dies begründet werden.

In Abs. 5 wird geregelt, dass künftig bei der Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum die Belange des Radverkehrs und Fußverkehrs stärker beachtet werden sollen. Bislang müssen Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger häufig aufgrund von Baumaßnahmen Beschränkungen und Hindernisse auf sich nehmen. Teilweise bleibt ihnen noch nicht einmal ein Rest des eigentlich ihnen zur Verfügung stehenden Straßenraums zur Verfügung, während für den Kraftfahrzeugverkehr keinerlei Einschränkungen vorgenommen werden. Radfahrerinnen und Radfahrer müssen plötzlich auf die Fahrbahn ausweichen, ohne dass eine sichere Überleitung gewährleistet ist, oder sich den schon begrenzten bzw. durch die Baumaßnahmen noch weiter verengten Gehweg mit den Fußgängerinnen und Fußgängern teilen.

Zu Art. 5

Das landesweite Radvorrangnetz bietet die Möglichkeit, das Radverkehrsnetz konsequent auszubauen. Das Radvorrangnetz soll entwickelt, ergänzt und verbessert werden. In das Radvorrangnetz können Radwege unabhängig von ihrer Kategorisierung und unabhängig von ihrem Baulastträger aufgenommen werden. Die Aufnahme der Radwege in das Radvorrangnetz richtet sich nach der Verbindungsfunktion. Das Radvorrangnetz ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung des Ziels eines Radverkehrsanteils von 30 % im Modalsplit der Wege. Abs. 2 legt fest, dass das Radvorrangnetz innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes erstellt werden muss.

Zu Art. 6

Ziel eines aufgestellten und regelmäßig fortgeschriebenen Bedarfsplans für Rad-schnellverbindungen des Freistaates Bayern ist es, eine verbindliche Grundlage für die Planung von Radinfrastruktur zu schaffen. Gerade im Bereich der Radschnellverbindungen als Rückgrat des Radverkehrsnetzes wird eine verbindliche Planungsgrundlage benötigt. Der Bedarfsplan ist im Einvernehmen mit dem für Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags aufzustellen. Abs. 4 legt fest, dass der Bedarfsplan innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes aufgestellt werden muss.

Zu Art. 7

Die Kommunen spielen eine wichtige Rolle beim Erreichen der festgelegten Ziele. Es sollen daher lokale und überörtliche Radverkehrsnetze erstellt werden. Zudem soll jede Gemeinde ein eigenes Radverkehrskonzept erstellen. Die Ausgestaltung als Sollvorschrift berücksichtigt sowohl die kommunale Selbstverwaltung als auch die unterschiedlichen Größen der Kommunen, betont aber gleichzeitig die verfassungsrechtliche Bedeutung des Erhalts der natürlichen Lebensgrundlagen.

Zu Art. 8

Radverkehrsanlagen sollen nach dem Nachfragepotential flächendeckend vorgehalten werden. Insgesamt soll der Bau von Radabstellanlagen, Mobilstationen und Fahrradstationen vorangetrieben werden. Mehr und bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

im öffentlichen Raum sind ein sinnvolles Instrument, um den Radverkehr weiter zu stärken. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen wird durch das angestrebte Wachstum des Radverkehrs weiter zunehmen. Abs. 2 verpflichtet die öffentliche Hand, hier ihrer Vorbildfunktion nachzukommen. In Abs. 3 werden Regelungen für Lasten- und Spezialfahräder getroffen.

Zu Art. 9

Durch ein Hauptradverkehrsnetz sollen bis 2035 alle Oberzentren in Bayern durch Rad-schnellverbindungen oder Radvorrangrouten verbunden werden. Auf lokaler Ebene soll es ein flächendeckendes Ergänzungsnetz geben. Dies stärkt nicht nur den Alltagsradverkehr, sondern auch den Tourismus.

Zu Art. 10

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.