



# Radverkehrsprogramm Bayern 2025

Eine Halbzeitbilanz



<b>1 Grundlagen</b>	<b>4</b>
1.1 Aktueller Stand	4
1.2 Potenziale	5
1.3 Schwerpunkte und Ziele	6
<b>2 Handlungsfelder</b>	<b>8</b>
2.1 Radverkehrsplanung und konzeption	8
2.2 Infrastruktur	10
2.3 Verkehrssicherheit	14
2.4 Kommunikation und Information	16
2.5 Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr	18
2.6 Elektromobilität	20
2.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	24
2.8 Mobilitäts- und Verkehrserziehung	28
2.9 Qualitäten schaffen und sichern	30
<b>3 Gemeinsam sind wir stark</b>	<b>32</b>

## Bayern ist Radland!

Bayern und Radfahren gehören schon jetzt zusammen! Unser Ziel muss aber sein, dass noch viel mehr Menschen Lust und Freude am Fahrradfahren bekommen. Denn das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel mit Zukunft!

Sein Potenzial zeigt sich vor allem bei kurzen und mittleren Strecken. Und davon haben wir genug! 60 Prozent aller zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer, ideal also für das Fahrrad. Außerdem lässt sich das Fahrrad sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kombinieren. Das hält fit und schont die Umwelt. Alles gute Gründe, um auf das Rad umzusteigen!

Damit Radfahren noch beliebter wird, brauchen wir eine moderne, attraktive und verkehrssichere Infrastruktur. Der Radverkehr hat deshalb in der bayerischen Verkehrspolitik eine hohe Priorität. Rund 40 Millionen Euro investieren wir jährlich in den Radwegebau an Bundes- und Staatsstraßen. Gleichzeitig unterstützen wir den Bau von Radschnellwegen, damit zum Beispiel Pendler sicher und schnell über eine längere Strecke zur Arbeit radeln können. Damit entlasten wir auch die Straßen in den Ballungsräumen. Außerdem haben wir das Radverkehrsnetz Bayern ins Leben gerufen, das künftig alle bayerischen Städte und Gemeinden möglichst durchgängig miteinander verbinden wird.

Aus dem Radverkehrsprogramm Bayern 2025 haben wir schon viele Maßnahmen auf den Weg gebracht. Bis 2025 soll jeder fünfte Weg in Bayern mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss sich das Fahrrad aber noch viel mehr in unserem Alltag etablieren.

Ich danke all denjenigen, die sich mit viel Herzblut und Sachverstand für den Radverkehr in Bayern einsetzen. Denn nur mit dem entsprechenden Engagement kommen wir an dieser wichtigen Stelle auch weiter.

Mein Dank gilt insbesondere auch unseren Städten und Gemeinden. Sie sind wichtige Partner, um die Infrastruktur für unsere Bürgerinnen und Bürger noch fahrradfreundlicher zu machen. Gemeinsam treiben wir die Radverkehrsförderung in Bayern voran. Und ich versichere Ihnen: Unsere Radfahrerinnen und Radfahrer können auch in Zukunft auf uns zählen.

Ich wünsche Ihnen allzeit gute Fahrt auf Bayerns Radwegen!

Ihre



Kerstin Schreyer, MdL  
Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr



RadLand  
Bayern

# 1. Grundlagen

## 1.1 Aktueller Stand

### Daten und Fakten

Der Freistaat Bayern ist ein Flächenland. Dies führt zu einer sehr heterogenen Nutzung des Fahrrades. Während in den Großstädten der Anteil des Fahrrads an den zurückgelegten Wegen oft über 20 Prozent liegt, ist er in ländlichen Gebieten deutlich niedriger. Landesweit hat Bayern einen Radverkehrsanteil von 11 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen bezogen auf die Zahl der Wege. Bayern liegt damit im Bundesdurchschnitt von 11 Prozent<sup>1</sup> und hat unter den Ländern mit bewegter Topografie den höchsten Radverkehrsanteil.

Der Bund ist nach dem Fernstraßengesetz für Radwege sowie Geh- und Radwege an Bundesstraßen zuständig, soweit nicht im Bereich von Ortsdurchfahrten die Gemeinde die Straßenbaulast trägt. Nach dem bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) ist der Freistaat für Radwege an Staatsstraßen außerhalb von Ortschaften zuständig und innerorts für Geh- und Radwege sowie Radwege, wenn diese außerorts fortgeführt werden. Der Bund investierte für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen in Bayern insgesamt 146 Millionen Euro. Für den Ausbau des Radwegenetzes entlang von Staatsstraßen investierte der Freistaat im Zeitraum von 2010 bis 2019 insgesamt 115 Millionen Euro. Im gleichen Zeitraum wurden im Rahmen des Förderprogramms für den Bau von Radwegen entlang von Staatsstraßen in kommunaler Sonderbaulast<sup>2</sup> von Seiten des Freistaats insgesamt 130 Millionen Euro an Fördermitteln ausgereicht.

Der Freistaat kann den Radverkehr also vor allem dadurch fördern, dass er die Investitionen des Bundes in Radwege an Bundesstraßen umsetzt und auch selbst in Radwege entlang von Staatsstraßen investiert. Darüber hinaus kann er Rahmenbedingungen schaffen, die es den Kommunen ermöglichen, eine fahrradfreundliche Politik zu betreiben.

<sup>1</sup> Mobilität in Deutschland (MiD), 2017

<sup>2</sup> Gemeinden finanzieren ein Bauprojekt vor und erhalten das Geld zu einem späteren Zeitpunkt aus staatlichen Mitteln zurück

<sup>3</sup> Statistisches Bundesamt (Destatis), 2020

<sup>4</sup> SINUS Markt- und Sozialforschung GmbH, Fahrrad-Monitor Deutschland 2019

## 1.2 Potenziale

Es gibt starke Argumente dafür, dass sich künftig mehr Verkehr auf das umweltfreundliche Fahrrad verlagern wird. Aktuelle Zahlen bestätigen den Trend zu mehr Radverkehr:

- 78 Prozent der Haushalte in Deutschland besitzen mindestens ein Fahrrad, in Bayern sogar 82 Prozent<sup>1</sup>
- 43 Prozent aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr (Fahrten mit dem Kfz) bewegen sich im Entfernungsbereich bis 5 km<sup>1</sup>
- Auf Strecken bis zu 5 km ist das Fahrrad meist das schnellste, effektivste und kostengünstigste Verkehrsmittel. Auch Strecken bis 10 km können noch sehr gut mit dem Rad bewältigt werden.
- 74 Prozent aller Wege (egal, welches Verkehrsmittel) werden im Entfernungsbereich bis 10 km zurückgelegt. Auf diesen Strecken finden 63 Prozent aller Fahrten im motorisierten Individualverkehr statt<sup>1</sup>
- Das Interesse an Pedelecs, also elektrisch unterstützten Fahrrädern, steigt. Gut 8 Prozent der bayerischen Haushalte besaßen 2018 ein Pedelec<sup>3</sup>. 42 Prozent derer, die in den nächsten 12 Monaten ein Fahrrad kaufen wollen, planen den Kauf eines Pedelecs<sup>4</sup>
- Die Beliebtheit des Fahrrads wächst weiter. 65 Prozent nutzen das Rad als Verkehrsmittel gerne oder sehr gerne, ein Zuwachs von 10 Prozent im Vergleich zum Jahr 2015<sup>4</sup>
- Ein gesellschaftliches Umdenken hat eingesetzt, die Akzeptanz des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel steigt. So wollen in Zukunft in Bayern 43 Prozent das Fahrrad häufiger nutzen. Im Jahr 2017 lag dieser Wert noch bei 36 Prozent<sup>4</sup>



## 1.3 Schwerpunkte und Ziele

Eine Förderung des Radverkehrs muss sich an den Bedürfnissen der Radfahrerinnen und Radfahrer orientieren

Aus diesem Grund wurde bei der Aufstellung des Radverkehrsprogramms im Jahr 2016 für die Schwerpunktsetzung auf eine Internetumfrage aus dem Jahr 2015 zurückgegriffen. Hierin stufen die mehr als 8 200 Teilnehmerinnen und Teilnehmer folgende fünf Aspekte als besonders wichtig ein:

- Radwege, Radwegenetze (86,6 Prozent)
- Fahrradabstellmöglichkeiten (74,7 Prozent)
- Asphaltierte Radwege (68,4 Prozent)
- Fahrradwegweisung (68,2 Prozent)
- Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (66,6 Prozent)

Die einzelnen Punkte spiegeln sich in den thematischen Schwerpunkten des Radverkehrsprogramms wieder. Und auch aktuelle Umfragen zum Radverkehr<sup>5</sup> betätigen uns in unserer grundlegenden Zielsetzung:

### Das sind unsere Ziele

Innerhalb der nächsten zehn Jahre wollen wir ein „Radverkehrsnetz Bayern“ konzipieren und mit der entsprechenden Beschilderung umsetzen. In diesem Zeitraum streben wir an, dass auch etwa die Hälfte der bayerischen Landkreise und kreisfreien Städte eigene Netzpläne zur Verdichtung des Radverkehrsnetzes Bayern erstellt haben.

Die umfangreichen Investitionen für den Radwegebau an Bundes- und Staatsstraßen werden wir fortsetzen. Mit den aktuellen Radwegebauprogrammen 2020–2024 wollen wir hier insgesamt 200 Millionen Euro investieren. Neben dem Neubau liegt der Fokus auch auf der Erneuerung vorhandener Radwege.

Durch eine verbesserte Förderung für Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen jährlich bis zu 4.000 neue bzw. in ihrer Qualität verbesserte Stellplätze geschaffen werden.

Insgesamt streben wir bis zum Jahr 2025 eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen in Bayern auf 20 Prozent an. Trotz dieser starken Zunahme sollen die Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung in diesem Zeitraum durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen sinken.

Diese Ziele sollen allein durch positive Maßnahmen erreicht werden, die das Angebot für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer verbessern. Mit dieser aktualisierten Auflage des Radverkehrsprogramms ziehen wir eine Halbzeitbilanz: Was haben wir erreicht? Und wie soll es in der zweiten Hälfte der Programmlaufzeit weitergehen?

<sup>5</sup> bspw. SINUS Fahrrad-Monitor Deutschland 2019



## 2. Handlungsfelder

Im Radverkehrsprogramm Bayern 2025 haben wir die Struktur des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP) mit seinen neun Handlungsfeldern für unsere Handlungsstrategien übernommen

Alle Strategien einschließlich der einzelnen Umsetzungsmaßnahmen stehen unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Mittelbereitstellung in den kommenden Haushaltsjahren

### 2.1 Radverkehrsplanung und -konzeption

Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist die elementare Voraussetzung für eine erfolgreiche Förderung des Radverkehrs. Grundlage für die Infrastrukturplanung sind umfassende Netzkonzepte, die die Bedürfnisse der Radfahrerinnen und Radfahrer berücksichtigen. Umweltbelange werden bei der Planung für eine naturverträgliche Radverkehrsinfrastruktur einbezogen.

**Das sind  
unsere Ziele**

Für den Alltagsverkehr soll ein durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz in ganz Bayern zur Verfügung stehen. Dieses „Radverkehrsnetz Bayern“ soll alle Städte und Gemeinden miteinander verbinden.

Dieses Netz soll von den Kommunen weiter verdichtet werden.





Was haben wir erreicht?

Wie geht es weiter?

#### **Landesweites „Radverkehrsnetz Bayern“**

Der Netzentwurf für das „Radverkehrsnetz Bayern“ ist fertiggestellt. Er umfasst ca. 5 300 Verbindungen mit einer Gesamtlänge von knapp 45 000 km. Dieser Entwurf wird nun digital mit einem eigens entwickelten Online Tool auf Landkreisebene mit den Kommunen abgestimmt.

Sobald dieser abgestimmte Netzentwurf vorliegt, wird er mittels Befahrung vor Ort überprüft. Im Rahmen dieser Netzbefahrung werden auch eine Bestandsaufnahme und Mängelanalyse der einzelnen Alltagsrouten durchgeführt. Die Befahrung dient zudem als Grundlage für die Planung der Wegweisung und die Aufstellung eines Beschilderungskatasters.

#### **Verdichtung des Radverkehrsnetzes Bayern**

Dieses Netz soll durch die Kommunen weiter verdichtet werden. Innerhalb von Ortschaften ist es Aufgabe der Städte und Gemeinden, eigene Radverkehrsnetze zu planen. Wir werden die Landkreise, Städte und Gemeinden dabei unterstützen. Auf kommunaler bzw. interkommunaler Ebene unterstützen wir bereits die Untersuchung und Neukonzeptionierung der interkommunalen Rad- und Wanderwegesituation im Rahmen der Projekte der Integrierten Ländlichen Entwicklung (ILE). Diese Aktivitäten werden wir auch künftig fortführen. Gleiches gilt für die Verbesserung des Radwegenetzes im Rahmen der Gemeindeentwicklung und Dorferneuerung.

## 2.2 Infrastruktur

Eine gut ausgebaute, verkehrssichere Infrastruktur ist Voraussetzung für mehr Fahrradverkehr im Alltag und in der Freizeit. Ob eigene Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen jeweils zum Einsatz kommen, ist immer eine Entscheidung vor Ort und kann in diesem Radverkehrsprogramm nicht allgemein festgelegt werden. Während außerorts in der Regel baulich getrennte gemeinsame Geh- und Radwege Standard sind, kann innerorts auch ein Radfahrstreifen das geeignetere Element sein. Grundlegendes Regelwerk sind die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)<sup>6</sup>. Mit deren Anwendung ist eine ausreichende Dimensionierung der Radverkehrsanlagen sichergestellt.

### Das sind unsere Ziele

Die Infrastruktur für den Radverkehr soll intensiv ausgebaut werden. Wir wollen Radwege neu bauen und vorhandene Radwege erneuern.

Radschnellwege in Ballungsräumen sollen zügig realisiert und bestmöglich gefördert werden.

Das Radverkehrsnetz Bayern soll mit einer einheitlichen Wegweisen und Beschilderung ausgestattet werden.

Wir werden beim Radwegebau besonders auf die Befahrbarkeit mit allen Arten von Rädern achten.

Radwege sollen nach Möglichkeit das ganze Jahr über, also auch in den Wintermonaten, gut befahrbar sein.

Im öffentlichen Raum (z. B. vor Geschäften, an Schulen, Universitäten, Veranstaltungsorten und ÖPNV-Verknüpfungspunkten) sollen ausreichend Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen.

### Was haben wir erreicht?

#### Radwegebauprogramme

Das Ziel, mit unseren Radwegebauprogrammen zwischen 2015 und 2019 rund 200 Millionen Euro in den Radwegebau an Bundes- und Staatsstraßen zu investieren, haben wir erreicht. Mit den Radwegebauprogrammen 2020–2024 werden die hohen Investitionen in den staatlichen Radwegebau fortgesetzt und auch weiterhin jährlich rund 40 Millionen Euro in den Radwegebau an Bundes- und Staatsstraßen fließen.

<sup>6</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV (Hrsg.), ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, Köln

<sup>7</sup> Der Bau von kommunalen Radwegen ist eine freiwillige Aufgabe der Kommunen im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit

<sup>8</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Hrsg.), Arbeitspapier Empfehlungen zu Planung und Bau von Radschnellwegen in Bayern, Februar 2019

### **Förderung kommunaler Radwege**

Der Freistaat unterstützt die Kommunen beim Bau von Radwegen<sup>7</sup> nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz. Diese Förderung wird fortgesetzt. Auch die seit 2009 bestehende Förderung des Baus von Radwegen entlang von Staatsstraßen durch Gemeinden im Sonderbaulastprogramm Staatsstraßen wird beibehalten. Zudem bestehen weiterhin Fördermöglichkeiten für die Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen der Städtebauförderung. Mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes werden den Kommunen bis 2023 zusätzliche umfangreiche Bundesfinanzhilfen für kommunale Infrastrukturprojekte bereitgestellt.

### **Radschnellwege**

Radschnellwege verknüpfen wichtige Quell- und Zielbereiche mit hohem Nutzungspotential über größere Entfernungen. Sie zeichnen sich durch eine möglichst direkte Linienführung, wenige Schnittstellen mit dem Kfz- und Fußgängerverkehr, gute Belagsqualität und ein durchgängig sicheres und attraktives Befahren mit relativ hoher Reisegeschwindigkeit aus. So sollen Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad motiviert und die Straßen in Ballungsräumen entlastet werden. Um Planer und Entscheider bei Planung und Bau von Radschnellwegen zu unterstützen, wurden vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr „Empfehlungen zu Planung und Bau von Radschnellwegen in Bayern“<sup>8</sup> erarbeitet. Auch künftig begleitet und unterstützt der Freistaat die Realisierung der bayerischen Radschnellwegpilotprojekte in den Großräumen München und Nürnberg. Für die Radschnellwegabschnitte, die der Freistaat selbst errichtet, laufen die Planungen.

Zur Förderung von Radschnellwegen hat der Bund Finanzhilfen bis zum Jahr 2030 für Planung und Bau bereitgestellt. Für Radschnellwege bzw. Radschnellwegabschnitte, die der Freistaat selbst umsetzt, verzichtet er auf eigene Mittelabrufe, damit die Finanzhilfen in Gänze den Kommunen zu Gute kommen. Radschnellwege können auch aus dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz gefördert werden.

### **Ländliches Wegenetz**

Das in Bayern rund 310 000 Kilometer umfassende ländliche Wegenetz in Flur und Wald stellt eine wichtige Infrastruktur auch für den Radverkehr dar. Der Freistaat unterstützt die Kommunen beim Ausbau im Rahmen von Flurneuordnung und Dorferneuerung. Vom Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten wird der Radverkehr in der Ländlichen Entwicklung neben dem Wirtschaftswegebau zusätzlich unterstützt durch die Initiative „Ländliche Kernwegenetze“, eine gemeindeübergreifende, multifunktionale Ertüchtigung des Hauptwirtschaftswegenetzes. Darüber hinaus fördert die Bayerische Forstverwaltung über die Richtlinie FORSTWEGR 2016 Forstwege im Privat- und Kommunalwald, die auch für den Radverkehr genutzt werden können. Jährlich werden ca. 120 km Forstwege neu bzw. ausgebaut. Im bayerischen Staatswald stellen die Forstbetriebe der „Bayerische Staatsforsten“ auf der Grundlage von regionalen Erholungskonzepten rund 3 000 km Forstwege auch

als ausgewiesene Radrouten mit wassergebundener Oberfläche zur Verfügung. Den Mehraufwand für die Wegequalität fördert der Freistaat aus Mitteln für „besondere Gemeinwohlleistungen im Staatswald“

### Fahrradabstellanlagen

Wichtiger Teil einer fahrradfreundlichen Infrastruktur sind qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl. Dies gilt für Schulen, Universitäten, Veranstaltungsorte, Behörden, Geschäfte, Unternehmen und insbesondere auch für Haltestellen und Umsteigepunkte des ÖPNV. Zur Unterstützung der Verantwortlichen für die Umsetzung von Fahrradabstellanlagen hat das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die Broschüre „Mit dem Rad zum Bahnhof“<sup>9</sup> entwickelt. In Vorbildfunktion sollen an Gebäuden der staatlichen Behörden die Fahrradabstellmöglichkeiten bedarfsgerecht nachgerüstet werden<sup>10</sup>.



### Bauleitplanung

Auch an Wohnungen und Häusern müssen möglichst einfach erreichbare Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Städte und Gemeinden können hier auf Grundlage der Bayerischen Bauordnung steuernd eingreifen, indem sie Satzungen erlassen, in denen Anzahl, Größe und Beschaffenheit von Fahrradabstellanlagen geregelt sind. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat Hinweise zur Berücksichtigung des Radverkehrs in die Planungshilfen für die Bauleitplanung eingearbeitet.

## Wie geht es weiter?

### Wegweisende Beschilderung

Eine über kommunale Grenzen hinausgehende einheitliche Beschilderung ist übersichtlich und hilft bei der Orientierung. Die Fahrradwegweisung in Bayern orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“<sup>11</sup> der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) und ist als Kombination aus touristischer und Alltagswegweisung sowohl ziel- als auch routenorientiert. Für die Verantwortlichen vor Ort gibt die Publikation „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“<sup>12</sup> des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr einen guten Überblick. Mittlerweile ist auf den meisten Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen die Beschilderung entsprechend umgesetzt worden. Auch viele Landkreise und Gemeinden haben die Beschilderung ihrer Radwege anhand dieses Merkblattes vorgenommen. Für die Realisierung des „Radverkehrs

<sup>9</sup> Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Hrsg.), Mit dem Rad zum Bahnhof – Planung, Bau und Betrieb von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen, 2016

<sup>10</sup> Auf die Thematik Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs wird im Handlungsfeld „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ (Punkt 2.7) eingegangen

<sup>11</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.), Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Ausgabe 1998, Köln

<sup>12</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Hrsg.), Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern, 2020

<sup>13</sup> Zum „Radverkehrsnetz Bayern“ siehe Handlungsfeld „Radverkehrsplanung und -konzeption“ (Punkt 2.1)

<sup>14</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (Hrsg.), ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, Köln

netzes Bayern“<sup>13</sup> ist entscheidend, dass die Wege durchgehend mit einer einheitlichen Beschilderung ausgestattet sind. Dafür werden wir bereits vorhandene Wegweisungen überprüfen und ggf. anpassen bzw. neu erstellen. Die Kosten für die Erstaufstellung der Beschilderung und die Anpassung bestehender Beschilderungen beim „Radverkehrsnetz Bayern“ übernimmt der Freistaat.

### **Regelwerke/Befahrbarkeit**

Die Einhaltung der Vorgaben der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA)<sup>14</sup> ist in Bayern bei allen Staatlichen Bauämtern gängige Praxis und wird im Rahmen von Sicherheitsaudits überprüft. Auch den Kommunen wurde die ERA zur Kenntnis gegeben. Derzeit wird die ERA fortgeschrieben. Die Fortschreibung soll voraussichtlich 2022 veröffentlicht und vom Freistaat zur Anwendung empfohlen werden. Dabei werden auch die höheren Anforderungen beispielsweise für Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und mehrspurige Fahrräder berücksichtigt.

### **Winterdienst**

Auf den Radwegen in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaats wird in der Regel bereits Winterdienst geleistet, häufig in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen, aber auch im Eigenbetrieb. Um die Radwege auch im Winter noch besser nutzbar zu machen, werden wir das Radwegenetz in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaats daraufhin überprüfen, in welchen Abschnitten noch Verbesserungen vorgenommen werden können.



## 2.3 Verkehrssicherheit

Nur Radfahrerinnen und Radfahrer, die sich sicher fühlen, werden das Fahrrad häufiger benutzen. Auf Bayerns Straßen starben in den vergangenen Jahren mehr als 80 Fahrradfahrerinnen und -fahrer jährlich. Damit sind über 10 Prozent aller Verkehrstoten im Freistaat Radfahrende. Ein Rückgang dieser Zahl ist derzeit leider nicht zu erkennen. Deshalb müssen wir die Verkehrssicherheitsarbeit für den Radverkehr weiter erhöhen.

Das sind unsere Ziele

Wir wollen die Unfallzahlen mit Radfahrerbeteiligung deutlich senken.

Wir wollen ein entspanntes und rücksichtsvolles Miteinander von allen Verkehrsteilnehmenden erreichen.

Was haben wir erreicht?

### Unfallanalysen, Unfallkommissionen und Verkehrssicherheitsaudits

Die Zentralstelle für Verkehrssicherheit der Staatsbauverwaltung (ZVS) analysiert alle polizeilich erfassten Verkehrsunfälle in Bayern und entwickelt daraus digitale Unfallkarten. Die Karten sind Grundlage für die Arbeit der Unfallkommissionen, die sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Polizeidienststellen, der Verkehrsbehörden und der Staatlichen Bauämter bzw. kreisfreien Städte zusammensetzen. Ihre Aufgabe ist es, Unfälle zu analysieren und geeignete Abhilfemaßnahmen vorzuschlagen. ZVS und Unfallkommissionen leisten in Bayern mit ihrer Arbeit einen wertvollen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Darüber hinaus überprüfen besonders geschulte und zertifizierte Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten in allen Phasen der Straßenplanung in einem Sicherheitsaudit eventuelle Sicherheitsdefizite. Diese EU-Forderung zum Sicherheitsmanagement wird in Bayern seit 2002 umgesetzt.

### Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO)

Der Freistaat hat sich bei der Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung<sup>15</sup> (StVO) mit einer Vielzahl von Anträgen über den Bundesrat eingebracht. Mit der Novelle wurden wichtige Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt: So muss beispielsweise beim Überholen von Fußgängerinnen und Radfahrenden innerorts zwingend ein Abstand von eineinhalb Metern und außerorts von zwei Metern eingehalten werden. Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen dürfen beim Rechtsabbiegen innerorts nur noch Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn mit Fuß- oder Radverkehr gerechnet werden muss. Wie bei Radfahrstreifen gilt nun auch auf Schutzstreifen ein generelles Halteverbot. Als neues Verkehrszeichen wurde der Grünpfeil zum Rechtsabbiegen nur für den Radverkehr eingeführt sowie ein eigenes Verkehrszeichen für das Verbot des Überholens von Fahrrädern durch mehrspurige Fahrzeuge. Der Freistaat hat durchgesetzt, dass Personen ohne Altersbeschränkung auf geeigneten Lastenrädern transportiert werden dürfen.



<sup>15</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I S. 3047) geändert worden ist.



## Wie geht es weiter?

### **Modellversuche für den Radverkehr**

Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat Modellversuche für den Radverkehr, die bis Ende 2020 an 16 Streckenabschnitten in elf bayerischen Kommunen durchgeführt wurden, unterstützt und fachlich begleitet. In dem von der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommune in Bayern e.V.“ (AGFK Bayern) und der Technischen Hochschule Nürnberg initiierten Forschungsprojekt wurden Verbesserungen bei der Führung des Radverkehrs im innerörtlichen Bereich untersucht. Der Abschlussbericht zu den Modellprojekten wird für das Jahr 2021 erwartet.

### **Kampagnen für ein Miteinander im Verkehr**

Ein rücksichtsvolles Miteinander von Radfahrenden, Zufußgehenden und motorisiertem Verkehr trägt zur Verkehrssicherheit und zu einer Senkung der Unfallzahlen bei. In §1 Absatz 1 StVO heißt es: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Wir wollen weiterhin Projekte und Initiativen für eine Steigerung der Sicherheit und Rücksichtnahme im Verkehr unterstützen. Darüber hinaus setzen wir uns für eine bayernweite Kampagne zur Radverkehrssicherheit und zur Information über die neuen und unbekannteren Regeln der novellierten Straßenverkehrsordnung ein.

### **Verkehrssicherheitsprogramm „Bayern mobil sicher ans Ziel“**

Das neue „Verkehrssicherheitsprogramm 2030“ der Staatsregierung setzt einen Schwerpunkt bei den Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrern. Das Motto lautet: „Radfahren sicher zu allen Zielen!“ Denn für Radfahrende als ungeschützte Verkehrsteilnehmende ist die Gefahr von Personenschäden im Falle eines Unfalls besonders hoch.



## 2.4 Kommunikation und Information

Gute und bürgerfreundliche Kommunikation fördert eine positive Einstellung zum Radverkehr. Gezielte Information unterstützt ein fahrradfreundliches Klima. Basis hierfür ist immer der konstruktive Austausch zwischen Fachleuten und Verkehrsteilnehmenden.

### Das sind unsere Ziele

Wir stellen Informationen zum Radverkehr leicht zugänglich bereit und verbreiten diese aktiv.

Wir unterstützen Organisationen und Aktionen, die sich für die Förderung des Radverkehrs einsetzen.

Kommunikation soll unter allen Akteuren schnell und einfach möglich sein.

### Was haben wir erreicht?

#### Kampagnen

Um die Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren zu ermuntern, unterstützt der Freistaat seit Jahren die Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ der AOK und des ADFC. Zudem ermöglichen wir jährlich einer Vielzahl von bayerischen Kommunen die kostenlose Teilnahme an der Aktion „Stadtradeln“ des Klimabündnisses. Und wir haben den Wettbewerb „Schulradeln“, der innerhalb der Aktion „Stadtradeln“ läuft, finanziell unterstützt, so dass das Schulradeln bayernweit ausgerollt werden konnte. Dies wollen wir in den kommenden Jahren möglichst so fortführen.

#### AGFK Bayern

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) ist ein Zusammenschluss bayerischer Kommunen, der 2012 mit Unterstützung des Freistaats gegründet wurde. Das Netzwerk der AGFK engagiert sich für mehr Radverkehr, den Ausbau von Radwegen, die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer und eine umweltfreundliche Nahmobilität vor Ort. Die AGFK Bayern ist der wichtigste Partner des Freistaats auf kommunaler Ebene, denn die Förderung des Radverkehrs liegt zu einem Großteil in der Hand der Kommunen. Es hat sich eine vertrauensvolle und für beide Seiten konstruktive Zusammenarbeit eingespielt. Seit ihrer Gründung wird die AGFK vom Freistaat institutionell gefördert. Die erfolgreiche Arbeit der AGFK Bayern spiegelt sich in den Mitgliederzahlen wieder: Im Jahr 2020 verzeichnete sie einen Zuwachs auf 83 Mitglieder und repräsentiert damit bereits knapp sechs Millionen Bürgerinnen und Bürger Bayerns. Mitglieder des Vereins können die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ erhalten, wenn sie bestimmte Kriterien bei der Radverkehrsförderung erfüllen und ein mehrjähriges Prüfungsverfahren mit hohen Standards durchlaufen haben. Den Titel tragen inzwischen 37 bayerische Kommunen. Die Auszeichnung wird

vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr feierlich verliehen. Auch die jährlich stattfindende bayernweite „Fachtagung Radverkehr“ mit wechselnden Schwerpunktthemen, die gemeinsam von der AGFK und dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr durchgeführt wird, hat sich als erfolgreiche Informations- und Vernetzungsplattform etabliert und soll entsprechend weitergeführt werden.

### **Kongresse, Runder Tisch Radverkehr**

Neben der direkten Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern und den Fachleuten in Verbänden, Ingenieurbüros und Verwaltungen ist es wichtig, dass ein Austausch der einzelnen Akteure untereinander stattfinden kann. Als Austauschplattform für bayerische Ministerien, Verwaltungen und Verbände haben wir den „Runden Tisch Radverkehr“ ins Leben gerufen. Auf nationaler Ebene stehen wir im Bund-Länder-Arbeitskreis „Radverkehr“ in einem regelmäßigen Austausch mit dem Bund und den anderen Bundesländern. Die jährliche Fahrradkommunal-Konferenz und der alle zwei Jahre stattfindende Nationale Radverkehrskongress sind gute bundesweite Angebote zur Vernetzung der Akteure im Radverkehr.

### **Auszeichnung Fahrradfreundlicher Arbeitgeber**

Um das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit zu fördern, sollten Arbeitgeber eine entsprechend optimierte Infrastruktur für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereitstellen und eine betriebliche Radfahrkultur fördern. Um seiner Vorbildfunktion in diesem Zusammenhang gerecht zu werden, strebt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr die ADFC-Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ an. Unser Ziel ist, uns zeitnah auditieren lassen zu können. Diesem Vorbild sollen möglichst weitere Behörden des Freistaats folgen.

### **Handbuch Radland Bayern**

Das „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“<sup>16</sup> bietet Fachinformationen zu allen Themen der Radverkehrsförderung im Freistaat. Es ist ein Kompendium für Entscheiderinnen und Entscheider sowie Handlungsträgerinnen und Handlungsträger in Verwaltungen, Landkreisen und Kommunen, in Planungsbüros, Vereinen, Verbänden und Initiativen, die sich für den Radverkehr engagieren, und steht als kostenloser Download auf unseren Internetseiten<sup>17</sup> zur Verfügung. Das Handbuch werden wir neu konzipieren.

Wie geht  
es weiter?



<sup>16</sup> Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Hrsg.), Radverkehrshandbuch Radland Bayern, 2011

<sup>17</sup> [www.radverkehr.bayern.de/handbuch/index.php](http://www.radverkehr.bayern.de/handbuch/index.php)

## 2.5 Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr

Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr sind wichtige Wirtschaftsfaktoren. Die Bayern Tourismus Marketing GmbH schätzt die Wertschöpfung auf 2,2 Milliarden Euro im Jahr. Laut ADFC Radreiseanalyse 2020 ist Bayern das beliebteste Radreiseland in Deutschland. Eine Förderung des Fahrradtourismus und des Freizeitradverkehrs färbt positiv auf den Alltagsradverkehr ab. Zudem kann eine touristische Radroute auch im Alltagsverkehr genutzt werden.

### Das sind unsere Ziele

Bayern soll den Spitzenplatz als beliebteste Radreiseregion in Deutschland behalten.

Wir möchten ein möglichst breites Angebot für verschiedene fahrradfahrende Zielgruppen schaffen<sup>18</sup>.

Wir streben ein hohes Niveau der Freizeitradrouten hinsichtlich Streckenbeschaffenheit, Ausschilderung und Gastbetrieben an.

Wir möchten, dass insbesondere die Gestaltung des Wegenetzes in der freien Natur auf Akzeptanz vor Ort stößt.

### Was haben wir erreicht?

#### ADFC-Radreiseanalyse

Wiederholt wurde Bayern bei der ADFC Radreiseanalyse zum beliebtesten Bundesland in Deutschland gekürt. Mit dem Allgäu liegt auch die beliebteste Radregion Deutschlands in Bayern (ADFC Radreiseanalyse 2020). Diese Spitzenposition wollen wir verteidigen und den Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr im Freistaat weiter fördern.

#### Bayernnetz für Radler

Das „Bayernnetz für Radler“ ist ein Netz von Fernradrouten für den Freizeitradverkehr im Freistaat. Es umfasst etwa 125 Themenrouten mit einer Gesamtlänge von rund 9 000 Kilometern. Es macht ganz Bayern „erfahrbar“ und ist ein Erfolgsprojekt der Staatsregierung seit seiner Gründung 1997. Bestimmte Qualitätskriterien müssen erfüllt sein, damit eine Route in das „Bayernnetz für Radler“ aufgenommen wird (Verkehrssicherheit, einheitliche wegweisende Beschilderung, verantwortliche Ansprechpartner, Eignung zur großräumigen Erschließung Bayerns). Das „Bayernnetz für Radler“ möchte in erster Linie Freizeitradler mit Touren- und Trekkingrädern ansprechen. Es ist nicht ausgerichtet für Sportradler mit Rennrad oder Mountainbike. Erkennungszeichen des Bayernnetzes ist das Logo mit dem weißen „Y“ auf blauem Grund. Besonders beliebt ist die regelmäßig aktualisierte kostenfreie Übersichtskarte aller Routen im Maßstab 1:500 000. Auch den Internetauftritt ([www.radland.bayern.de](http://www.radland.bayern.de)) zum „Bayernnetz für Radler“ haben wir vollständig überarbeitet und neugestaltet. Er wurde im Frühjahr 2021 mit komplettem Relaunch des Radroutenplaners online gestellt. Geplant



Bayernnetz<sup>®</sup>  
für Radler

ist zudem ein Relaunch der kostenlosen Bayernnetz-für Radler-App mit Zugriffsmöglichkeit auf alle wichtigen Routeninformationen auch von unterwegs

Das „Bayernnetz für Radler“ präsentieren wir regelmäßig auf den Messen „f re e“ in München und „Freizeit“ in Nürnberg sowie auf der BR Radltour



### **Radnetz Deutschland**

Das Radnetz Deutschland ist ein länderübergreifendes überwiegend touristisch und in der Freizeit genutztes Radroutenangebot. Es besteht derzeit aus zwölf national bedeutsamen Routen, den sogenannten D-Routen, dem Radweg Deutsche Einheit und dem Iron Curtain Trail. Auf bayerischem Gebiet liegen Teilbereiche der fünf D-Routen D5 (Saar Mosel Main), D6 (Donauroute), D8 (Rheinroute), D9 (Weser Romantische Straße) und D11 (Ostsee Oberbayern) sowie des Iron Curtain Trails. In Bayern verlaufen die D-Routen in der Regel auf Routen des „Bayernnetz für Radler“ und sind bereits vollständig mit dem D-Routenlogo beschildert. Der Bund stellt bis 2023 Zuschüsse für den Ausbau des „Radnetzes Deutschland“ bereit.

### **Radroutenplaner Deutschland**

Um die bayerischen Radrouten länderübergreifend zu vernetzen, beteiligt sich der Freistaat am „Radroutenplaner Deutschland“. Zu diesem Verbundprojekt haben sich die meisten Bundesländer zusammengeschlossen, um eine grenzüberschreitende und großräumige Planung von Radrouten zu ermöglichen und für (mehrtägige) Radtouren ein Routing auf den gut beschilderten „Premiumwegen“ der einzelnen Länder anzubieten.

### **Projektförderung**

Daneben fördert der Freistaat auch weiterhin Projekte zur Stärkung des Fahrradtourismus und Freizeitradverkehrs in den vier regionalen Tourismusverbänden (Franken e V, Ostbayern e V, Oberbayern München e V und Allgäu/Bayerisch Schwaben e V). Überlegungen, wie zusätzliche Angebote im Tourismus und/oder der Naherholung geschaffen werden können, gehen auch in die Radverkehrsplanung und Konzeption der Integrierten Ländlichen Entwicklung (ILE), der Gemeindeentwicklung und Dorferneuerung sowie von LEADER ein.

### **Kennzeichnung „Reisen für Alle“**

Auch im Tourismusbereich sind der demografische Wandel und das Recht auf Teilhabe behinderter und älterer Menschen zu berücksichtigen. Deshalb soll das bundesweite Kennzeichnungssystem „Reisen für Alle“ als Qualitäts- und Komfortmerkmal für barrierefreies Reisen in Bayern weiter bekannt werden. Dadurch entsteht für Orte und Betriebe die Chance, auch im Radtourismus mit barrierefreien Angeboten zu punkten und sich eine neue, große und stetig wachsende Gästegruppe zu erschließen.

Wie geht  
es weiter?

<sup>18</sup> z. B. Radfernwanderer mit wechselnder Unterkunft, „Regio-Radler“ mit fester Unterkunft, Familien mit Kindern, Genussradler, Rennradfahrer, Mountainbiker

## 2.6 Elektromobilität

Mit Elektrofahrrädern lassen sich längere Strecken ohne große körperliche Anstrengung zurücklegen. Auch Steigungen können leichter bewältigt werden. Elektrofahrräder erfreuen sich seit einigen Jahren besonderer Beliebtheit, die Nachfrage am Markt ist hoch. Dieser Trend wird sich aller Voraussicht nach fortsetzen.

### Das sind unsere Ziele

Wir wollen Pedelecs als attraktive Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr etablieren.

Die Infrastruktur soll auch für Pedelec Fahrerinnen und Fahrer sicher und geeignet sein.

Wir wollen über die Unterschiede von Pedelecs, S Pedelecs und E Bikes aufklären.

### Was haben wir erreicht?

#### Abstellanlagen

Im Berufsverkehr eignen sich Pedelecs auch gut für Teilstrecken, um zum Beispiel zu einer Haltestelle oder einem Bahnhof zu fahren. Hier benötigen die Bürgerinnen und Bürger sichere Abstellanlagen für ihre Fahrräder. Für den Bau solcher Abstellanlagen sind die Kommunen zu ständig. Um sie verstärkt zu unterstützen, haben wir die Fördersätze für den Bau von Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen deutlich erhöht<sup>19</sup>.

#### Freizeitverkehr

Auch im Freizeitverkehr sind Pedelecs beliebt. Daher haben wir im Radroutenplaner des „Bayernnetz für Radler“ Hinweise auf Ausleihmöglichkeiten aufgenommen und werden diese, wenn die entsprechenden Daten vorliegen, um die Standorte von Ladestationen ergänzen.

#### Modellprojekt „Lastenrad mieten – Kommunen entlasten“

Lastenfahrräder können bei vielen täglichen Erledigungen eingesetzt werden. Zur weiteren Etablierung von Lastenrädern haben wir das Modellprojekt „Lastenrad mieten, Kommunen entlasten – Aufbau eines Lastenrad Mietsystems in Kommunen“ initiiert. Im Rahmen des Modellprojekts unterstützt und fördert der Freistaat sieben bayerische Kommunen bei der Einführung eines Lastenrad Mietsystems. Ziel ist, ein nachhaltiges kommunales Lastenbeförderungssystem zu erproben, auszuwerten und auf Übertragbarkeit auf andere Kommunen zu prüfen. Für das Modellprojekt wurde ein eigener Internetauftritt eingerichtet ([www.lastenrad-bayern.de](http://www.lastenrad-bayern.de)).



LastenRad  
Bayern

<sup>19</sup> Nähere Informationen siehe Handlungsfeld „Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln“ (Punkt 2.7)

<sup>20</sup> Bayerisches Staatsministerium des Innern für Sport und Integration (Hrsg.), Sicher unterwegs mit E-Scooter, E-Bike und Co., 2019

### Logistikkonzepte

Das vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr geförderte Pilotprojekt „Mikro Depot-Konzept“ in Nürnberg wurde von der Bundesvereinigung Logistik zu einem Leuchtturmprojekt ernannt und vom Verkehrsclub Österreich als internationales Vorbildprojekt ausgezeichnet. Aus dem Projekt sind mehrere Folgeprojekte zur Zustellung von Gütern mit Lastenfahrrädern auf der sogenannten „letzten Meile“ entstanden. Die beteiligten Unternehmen haben die Zustellgebiete ausgeweitet und weitere (Logistik-)Dienstleister erproben das Depotkonzept.

### Dienstoffahrräder

Um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf kurzen und mittleren Entfernungen zur Fahrradnutzung zu animieren, setzen immer mehr öffentliche und private Arbeitgeber bei ihren Dienstoffahrrädern auf Pedelecs. Auch der Freistaat stellt an zahlreichen Behördenstandorten Pedelecs als Dienstoffahrräder zur Verfügung.

### Informationen zu „Elektrofahrrädern“

Die Einstufung, ob es sich bei einem Elektrofahrrad im Straßenverkehrsrechtlichen Sinn um ein Fahrrad (Pedelec) oder um ein Kraftfahrzeug (S-Pedelec) handelt, zieht weitreichende Konsequenzen nach sich. So benötigen Pedelecs keine Kraftfahrzeugversicherung und nur mit einem Pedelec dürfen auch Radwege benutzt werden. Zudem gilt für die Fahrerinnen bzw. den Fahrer keine Helmtragepflicht. Um dies den Bürgerinnen und Bürgern bekannt zu machen, hat das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration ein Informationsfaltblatt<sup>20</sup> herausgegeben.



## Elektrofahrrad, Pedelec und E-Bike

Der Begriff „Elektrofahrrad“ ist hier ein Überbegriff für Fahrräder mit einem Elektromotor, der beim Treten unterstützt. Auch Begriffe wie „Pedelec“ und „E Bikes“ sind gebräuchlich. Entscheidend ist aber die Unterscheidung nach dem Straßenverkehrsrecht: Was ist ein Fahrrad, was ist ein Kraftfahrzeug?<sup>21</sup> Ein Elektrofahrrad gilt als Fahrrad, wenn die maximale Leistung des Elektromotors 250 Watt nicht überschreitet. Der Elektromotor ist als Hilfsantrieb konzipiert und unterstützt den Fahrer beim Treten (keine selbständige Eigenleistung des Motors). Die Unterstützungsleistung muss sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringern und endet bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer zu treten aufhört. Elektrofahrräder, die diese Bedingungen erfüllen, werden als Pedelects bezeichnet. Elektrisch unterstützte Fahrräder, deren Elektromotor nicht bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h abschaltet, werden als Schnell (S) Pedelects bezeichnet. Sie gelten ebenso wie Zweiräder mit Elektromotor (E Bikes) als Kraftfahrzeuge und sind nicht Gegenstand des Radverkehrsprogramms Bayern.

	<b>Pedelec</b>	<b>E-Bike</b>	<b>Kleinkrafttrad/S-Pedelec</b>
	Fast alle weitläufig als „E-Bikes“ bezeichneten Elektrofahrräder sind Pedelects. Im Gegensatz zum E-Bike bietet das Pedelec nur Motorunterstützung, wenn der Fahrer in die Pedale tritt.	E-Bikes fahren auf Knopfdruck auch ohne Pedalunterstützung.	S-Pedelects bieten wie Pedelects eine Tretunterstützung, die jedoch erst bei einer höheren Geschwindigkeit abgeschaltet wird.
Fahrzeugart	Fahrrädern gleichgestellt	Kraftfahrzeug (Mofa)	Kraftfahrzeug (Kleinkrafttrad)
Antrieb	Muskelkraft und Motorunterstützung bis maximal 25 km/h und Anfah- oder Schiebehilfe bis maximal 6 km/h	Muskelkraft und tretunabhängiger Motor bis zu 25 km/h	Tretunabhängiger Motor bzw. Motorunterstützung bis 45 km/h
Verkehrsfläche	Radweg	innerorts: auf der Fahrbahn bzw. Radweg mit Kennzeichnung „E Bike frei“ ausserorts: Radweg	Fahrbahn
Altersbeschränkung	keine	Mindestalter 15 Jahre	Mindestalter 16 Jahre
Führerschein	nicht erforderlich	Prüfbescheinigung für Mofas erforderlich <sup>22</sup>	Fahrerlaubnis der Klasse AM
Helmnutzung	empfohlen	Pflicht; bei Leichtmofas bis 20 km/h empfohlen	Pflicht
Betriebserlaubnis	nicht erforderlich	erforderlich	erforderlich
Versicherungspflicht	nicht erforderlich	Versicherungskennzeichen	Versicherungskennzeichen

<sup>21</sup> Zur Abgrenzung von Fahrrad und Kraftfahrzeug vgl. derzeit die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates.

<sup>22</sup> Für Personen, die vor dem 1. April 1965 geboren sind, ist keine Prüfbescheinigung erforderlich.

## Wie geht es weiter?

### **Sichere Handhabung**

Viele Fahrerinnen und Fahrer sind anfangs ungeübt im Umgang mit der elektrischen Unterstützung und den höheren Geschwindigkeiten. Auch die anderen Verkehrsteilnehmenden tun sich oft noch schwer, die Geschwindigkeit von Pedelecs richtig einzuschätzen. Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit gehen wir auch künftig auf das Thema Pedelecs ein.



## 2.7 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Bei vielen Wegen werden verschiedene Verkehrsmittel kombiniert Gerade Fahrrad und öffentlicher Personennahverkehr ergänzen sich in idealer Weise Daher sind ausreichend hochwertige Abstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen wichtiger Bestandteil einer guten Fahrrad infrastruktur Wenn das Rad vor Diebstahl und Vandalismus sicher und vor Witterungseinflüssen geschützt abgestellt werden kann, werden auch teure Räder wie Pedelecs, die den Einzugsbereich einer Halte station deutlich vergrößern, verwendet

Neben Fahrradabstellanlagen ist auch die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ein wichtiger Punkt im Alltags und im Freizeitradverkehr

Das sind unsere Ziele

Wir wollen das Fahrrad in Kombination mit den öffentlichen Verkehrs mitteln noch attraktiver machen.

Jährlich sollen bis zu 4.000 neue bzw. in ihrer Qualität verbesserte Fahr radabstellplätze an Bahnhöfen und Haltestellen geschaffen werden.

Was haben wir erreicht?

### **Förderung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs**

Um für die Kommunen<sup>23</sup> einen Anreiz zu schaffen, neue und hoch wertige Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen zu bauen, unterstützen wir diese verstärkt Die Förderung aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes haben wir bayernweit um 25 Prozent aus Sondermitteln auf bis zu 75 Prozent der förderfähigen Höchstsätze aufgestockt Zudem haben wir die maximal förderfähigen Höchstsätze je Abstellplatz zuletzt zum Jahresbeginn 2021 angehoben Unabhängig von ihrer Lage können innovative Ab stellsysteme wie vollautomatisierte Fahrradparkhäuser oder Abstellan lagen mit besonderer Sicherheitsausstattung gefördert werden Auch im Rahmen der Städtebauförderung und der Dorferneuerung fördert der Freistaat Fahrradabstellanlagen abseits von Haltestellen des öffent lichen Personennahverkehrs

<sup>23</sup> Zuständig für den Bau von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sind in der Regel die Kommunen Diese können vom Freistaat eine Förderung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrs finanzierungsgesetz (BayGVFG) erhalten

<sup>24</sup> Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14 August 2007 (GVBl S 588, BayRS 2132-1-B), das zuletzt durch § 1 des Gesetzes vom 23 Dezember 2020 (GVBl S 663) geändert worden ist

<sup>25</sup> Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Hrsg ), Mit dem Rad zum Bahnhof – Planung, Bau und Unterhalt von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen, 2016

Seit September 2018 können Kommunen nach der Bayerischen Bauordnung<sup>24</sup> Erlöse aus der Stellplatzabläse auch für den Bau und die Einrichtung von innerörtlichen Radverkehrsanlagen, die Schaffung von öffentlichen Fahrradabstellplätzen und gemeindlichen Mietfahrradanlagen einschließlich der Ausstattung mit Elektroladestationen verwenden

### Leitfaden

Zur Unterstützung der Verantwortlichen für Planung, Bau und Betrieb von Fahrradabstellanlagen haben wir den Leitfaden „Mit dem Rad zum Bahnhof – Planung, Bau und Unterhalt von Bike and Ride Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen“<sup>25</sup> herausgegeben. In der Broschüre sind alle wichtigen Informationen rund um das Thema Abstellanlagen zu sammeln.



### Bike+Ride-Offensive

Bis zum Ende des Jahres 2022 erhalten die Kommunen im Rahmen der „Bike+Ride Offensive“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG zur Schaffung von Fahrradabstellplätzen an Bahnhöfen eine Förderung von bis zu 70 Prozent der zuwendungsfähigen Investitions- und Installationsausgaben. Wir haben mit dem Bund eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen, damit die bayerischen Kommunen zusätzlich bayerische Fördermittel erhalten können. Die Maximalförderung beläuft sich somit auf 90 Prozent der förderfähigen Kosten.

Um Kommunen und Deutsche Bahn besser zu vernetzen und Projekte voranzubringen, haben wir gemeinsam mit der DB Station&Service AG einen Runden Tisch eingerichtet. Das Thema „Bike+Ride“ war auch das Schwerpunktthema der vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gemeinsam mit der AGFK Bayern und der Deutschen Bahn ausgerichteten Fachtagung Radverkehr im Jahr 2019.



### **Fahrradmitnahme im Schienenpersonenverkehr**

Um die Fahrradmitnahme in Zügen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) weiter zu verbessern, fordert die Bayerische Eisenbahngesellschaft in ihren Verkehrsverträgen vermehrt den Einsatz moderner, weitgehend barrierefreier Fahrzeuge mit großen Mehrzweckbereichen, die auch den Anforderungen an die Fahrradmitnahme gerecht werden. Da der SPNV jedoch auch anderen Interessen und Bedürfnissen gerecht werden muss, sind der Fahrradmitnahme insbesondere in Ballungsräumen zu den Hauptverkehrszeiten Grenzen gesetzt.

Im Bereich des Freizeitradverkehrs haben wir durch den Einsatz von Fahrrad- und Ausflugzügen die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in den letzten Jahren ausgebaut.

### **Beispiele:**

- Alex Nord (München – Regensburg – Hof),
- Main Saale Express (Bamberg – Bayreuth/Hof)



Aber auch im Schienenpersonenfernverkehr setzt sich die Staatsregierung bei der DB Fernverkehr AG dafür ein, die Fahrradmitnahme in Zügen des Fernverkehrs weiter zu verbessern. So verfügen die neueren ICE Züge über acht und die neuen Intercity Doppelstockzüge über neun Fahrradabstellplätze. Auch auf den internationalen Verbindungen wird die Fahrradmitnahme verbessert, beispielsweise mit fünf Fahrradplätzen im österreichischen Railjet auf der Linie München Wien Budapest.

#### **Barrierefreier Ausbau der Bahnstationen**

Der weitere barrierefreie Ausbau der bayerischen Bahnstationen kommt auch dem Radverkehr zugute. Über Aufzüge, Rampen und durch auf Fahrzeugniveau angehobene Bahnsteige wird die Fahrradmitnahme im Schienenpersonenverkehr deutlich erleichtert.

#### **Informationen an den Bahnstationen**

Häufig wissen Reisende, die ihr Rad mit in den Zug nehmen wollen, nicht, an welcher Stelle des Bahnsteigs die Wagen mit den Fahrradabteilen zum Stehen kommen. Hier wollen wir die Information an den Stationen noch weiter verbessern, auch im Nahverkehr.

Wie geht  
es weiter?



## 2.8 Mobilitäts- und Verkehrserziehung

Gerade für Kinder und Jugendliche spielt das Fahrrad eine große Rolle, da es ihnen die Möglichkeit bietet, ihren Aktionsradius selbstbestimmt zu erweitern und weil Fahrradfahren Spaß macht. In diesen jungen Jahren werden auch die Grundlagen für das spätere Mobilitätsverhalten gelegt. Dementsprechend kommt der schulischen Verkehrserziehung in Bayern seit vielen Jahren ein hoher Stellenwert zu.

### Das sind unsere Ziele

Alle Kinder und Jugendlichen erhalten eine fundierte Fahrradausbildung.

Wir bieten allen Bevölkerungsgruppen Informationen zu Verkehrssicherheitsthemen.

### Was haben wir erreicht?

#### **Verkehrserziehung in der Grundschule**

Bereits im Kindergarten und in der Grundschule beginnt in Bayern die Verkehrserziehung für eine jeweils kind- und altersgerechte Teilnahme am Straßenverkehr. Ein wichtiger Schwerpunkt ist die Radfahrausbildung aller bayerischen Viertklässler in den Jugendverkehrsschulen. Diese bewährte Praxis, Kinder in der Grundschule mit dem Fahrrad vertraut zu machen, werden wir beibehalten.

#### **Verkehrserziehung an weiterführenden Schulen**

In den Lehrplänen der weiterführenden Schulen ist Verkehrserziehung als Bildungs- und Erziehungsziel ebenfalls verbindlich festgeschrieben. Die Homepage des „Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheits-erziehung“ der Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung Dillingen bietet Informationen zur Verkehrserziehung, Unfallverhütung und Sicherheitserziehung sowie Material zur Unterrichtsgestaltung und Zusammenarbeit mit externen Kooperationspartnern ([www.seminarbayern.alp.dillingen.de](http://www.seminarbayern.alp.dillingen.de))

In den Jahrgangsstufen 5–10, in denen die Schülerinnen und Schüler in erheblichem Umfang am Straßenverkehr teilnehmen, wird das Fahrrad als gesundheitsförderndes und umweltbewusstes Fortbewegungsmittel thematisiert. An vielen Schulen tragen auch individuelle Radschulwegpläne oder eine Teilnahme an verschiedenen Aktionen wie z. B. dem ADAC-Fahrradturnier zur Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler bei.

Auch die jährlich durchgeführten Wettbewerbe zur Verkehrssicherheit unterstützen die schulische Verkehrserziehung, wie z. B. der Förderpreis „Innovative Verkehrserziehung in der Schule“ der Stiftung TÜV Süd und der Landesverkehrswacht Bayern oder der „Bayerische Verkehrssicherheitspreis“ der Landesverkehrswacht Bayern und der Versicherungskammer Stiftung. Auch der inzwischen bayernweit für weiterführende Schulen stattfindende Wettbewerb „Schulradeln“ des Klimabündnisses, der vom Freistaat unterstützt wird, ist ein erfolgversprechender Ansatz für eine nachhaltige Mobilitätserziehung. In dem Wettbewerb werden Schülerinnen und Schüler an weiterführenden Schulen zum Sammeln von Fahrradkilometern aufgerufen. Nach dem erfolgreichen Pilotversuch wurde die Aktion im Jahr 2020 erstmals bayernweit durchgeführt und soll weiter verstetigt werden.

Der Förderpreis „Innovative Verkehrserziehung in der Schule“ wurde im Jahr 2019 verliehen an:

## Preisträger

- Der erste Platz ging an die Grundschule Neustadt an der Donau (Niederbayern) und die örtliche Anton Balster-Mittelschule für das Tutorenprojekt „Gucken, checken, richtig machen“. Ausgezeichnet wurde ein Gemeinschaftsprojekt der Klasse 2d der Grundschule mit der Klasse 6a der Mittelschule: Die Schülerinnen und Schüler haben in altersgemischten, heterogenen Gruppen medial innovativ wichtige Aspekte der Verkehrserziehung bearbeitet. In kurzen Videoclipsequenzen wurden Themen wie „Richtiges Verhalten an der Bushaltestelle“, „Sicher mit dem Fahrrad links abbiegen“ oder „Das Handy hat im Straßenverkehr nichts verloren“ behandelt.
- Der zweite Platz ging an die Grundschule Konnersreuth (Oberpfalz) für ein klassenübergreifendes Verkehrserziehungskonzept der Jahrgangsstufen 1 bis 4.
- Den dritten Platz errang die Grundschule St. Martin aus Deggenhofen (Niederbayern) für ihr Projekt „STOP & GROW“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld.

## Wie geht es weiter?

### Angebote für andere Zielgruppen

Auch für andere Zielgruppen – wie z. B. die Generation 50plus – werden bayernweit Projekte von der Polizei oder von ehrenamtlichen Partnerinnen und Partnern wie der Landesverkehrswacht angeboten. Wir wollen auf eine fortlaufende Anpassung dieses Angebots hinwirken.

## 2.9 Qualitäten schaffen und sichern

Für eine erfolgreiche Förderung des Radverkehrs ist vielfältiges Wissen erforderlich. Es reicht von grundlegenden Planungsvorgaben für Radverkehrsanlagen, wie sie in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) niedergelegt sind, bis zu vielen kleinen innovativen Projekten auf kommunaler Ebene. Dieses vielfältige Wissen gilt es zu erhalten, zu verbreiten und zu erweitern.

### Das sind unsere Ziele

Alle in der Radverkehrsförderung Aktiven sollten jederzeit informiert und aktuell auf dem neuesten Stand sein.

Alle sollen von innovativen Ansätzen und Best-Practice Beispielen profitieren können.

Herausragende Produkte und Leistungen zur Radverkehrsförderung sollen ausgezeichnet werden.

### Was haben wir erreicht?



RadLand  
Bayern

#### **Internetauftritt Radverkehr**

Mit [www.radverkehr.bayern.de](http://www.radverkehr.bayern.de) haben wir einen eigenen Internetauftritt in Bayern freigeschaltet. Der Internetauftritt beinhaltet den aktuellen Informationsstand zu allen radverkehrsrelevanten Themen wie Infrastruktur, Förderung, Radnetze und Verkehrssicherheit.

#### **Dachmarke „Radlland Bayern“**

Unter dem Dach „Radlland Bayern“ haben wir die verschiedenen Internetangebote des Freistaats zum Radverkehr zusammengeführt ([www.radlland.bayern.de](http://www.radlland.bayern.de)). Das „Radlland Bayern“ umfasst das „Bayernnetz für Radler“, den „Radroutenplaner Bayern“ sowie den Internetauftritt „Radverkehr“ des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr. Um die Marke „Radlland Bayern“ zu stärken und die Neuerungen nach außen sichtbar zu machen, wurde auch das Logo aktualisiert. Es ist nun Teil einer Produktfamilie, zusammen mit dem sogenannten Y Logo des „Bayernnetzes“ und dem Logo des Lastenradmodellprojekts.

#### **Fortbildung**

In der Ausbildung des Fachgebietes Straßenbau der Staatsbauverwaltung sind feste Unterrichtseinheiten zum Radverkehr verankert. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der staatlichen Verwaltung werden im Rahmen von Dienstbesprechungen und internen Informationsveranstaltungen über neue Entwicklungen zum Radverkehr informiert.

Im Rahmen der jährlichen Seminarreihe der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Bayern e. V. (VSVI Bayern) beteiligen wir uns mit radverkehrsbezogenen Vorträgen fortlaufend an dem Seminar.

„Verkehrssichere Straßengestaltung“ Im Jahr 2018 haben wir ein eigenes Seminar zum Thema „Radverkehr“ durchgeführt Dieses soll in regelmäßigen Abständen wiederholt werden

## Wie geht es weiter?

### **Werbung für innovative Ansätze**

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans werden von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur innovative Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs unterstützt Hier gibt es viele gute, auf andere Kommunen übertragbare Ansätze und Ideen Wir informieren auf unserer Internetseite „Radverkehr“ ([www.radverkehr.bayern.de](http://www.radverkehr.bayern.de)) und stellen interessante Projekte bei Fortbildungsveranstaltungen vor



### 3. Gemeinsam sind wir stark

Das „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ ist Basis der Radverkehrspolitik und der Radverkehrsförderung des Freistaats. Mit den besonderen Schwerpunkten der Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr und dem Infrastrukturausbau wurde es im Jahr 2017 vom Ministerrat beschlossen. Die Umsetzung ist Bestandteil des aktuellen Koalitionsvertrags 2018 bis 2023. Mit der vorliegenden Aktualisierung des Radverkehrsprogramms haben wir auch eine Halbzeitbilanz gezogen: „Was haben wir bisher erreicht?“ und „Wie soll es weitergehen?“ Hierbei ist uns bewusst, dass eine Förderung des Radverkehrs nur erfolgreich sein kann, wenn alle Akteure gemeinschaftlich und abgestimmt agieren.

Daher ist eine besonders wichtige Aufgabe des Freistaats, die Kommunen, die hauptsächlich für die Förderung des Radverkehrs zuständig sind, in ihrer Arbeit weiterhin zu unterstützen. Dies geschieht mittels der Förderung von Infrastrukturmaßnahmen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz (BayFAG), der Städtebauförderung und im Rahmen der Fördermöglichkeiten zur Entwicklung des ländlichen Raums. Und auch die Finanzhilfen des Bundes stellen wertvolle und attraktive Anreize für die Kommunen dar. Neben einer rein finanziellen Unterstützung sind aber auch fachliche Beratungen und Informationen sowie Vernetzungs- und Kommunikationsmöglichkeiten wichtig. Zudem wollen wir die Bürgerinnen und Bürger, an die sich unsere Bemühungen richten, weiterhin für das Radfahren begeistern. Die Kommunen können vor Ort für eine fahrradgerechte Infrastruktur und insgesamt für ein fahrradfreundliches Klima sorgen. Viele haben diese Aufgabe bereits in Angriff genommen. Alle anderen bitten wir, es diesen Vorreitern gleich zu tun. Unterstützung erfahren sie dabei insbesondere auch von der AGFK Bayern. Sie ist für den Freistaat ein wichtiger Partner, um das Thema Radverkehrsförderung in die Kommunen zu tragen.

Eine besondere Rolle bei der Radverkehrsförderung kommt den Verkehrsclubs zu, hier insbesondere dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC). Dieser ist für uns wichtiger Ansprechpartner, um den Kontakt zu den aktiven Radfahrerinnen und Radfahrern zu halten, und er begleitet unsere Arbeit konstruktiv. Gleiches gilt für den Verkehrsclub Deutschland (VCD), den Allgemeinen Deutschen Automobil Club e.V. (ADAC) und die Verkehrswachten. Mit ihrer Arbeit tragen sie wesentlich zu einer Kultur des Miteinanders im Verkehr bei. Wir möchten den engen Austausch mit ihnen auch künftig pflegen.

Weitere wichtige Partner sind die Verkehrsverbände, die Verkehrsunternehmen und die Tourismusverbände. Auch diese bitten wir, die bereits bestehende vertrauensvolle Zusammenarbeit weiter fortzusetzen.

Ob wir alle Ziele unseres „Radverkehrsprogramms Bayern 2025“ erreichen, bestimmen letztlich auch die Bürgerinnen und Bürger. Sie sind unser Maßstab. Nur gemeinsam mit ihnen können wir Bayern zum Radland Nummer 1 machen. Lassen Sie uns also gemeinsam dafür „in die Pedale treten“!



---

#### Herausgeber

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr  
Franz Josef-Strauß Ring 4, 80539 München

#### Bilder

Adobe-Stock: photoschmidt S. 5, vectorfusionart S. 9, Alex-Sipetty S. 13, LeslieAnn S. 15, Kara S. 21, mmphoto S. 23, Alex Tihonov S. 25, lorenzophotoprojects S. 26/27, fottoo S. 31, Ralf Ohlendorf S. 33

SZ-Photo: Titelbild

Josef Gilch, Regensburg: S. 8

Westend61: Wilfried Feder S. 7

Die Rechte an allen Bildern, Texten und Darstellungen liegen beim Herausgeber bzw. den Fotografen

#### Redaktion

Referat 67 Radverkehr

#### Gestaltung

Die Guten Agenten, München

#### Druck

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr  
Gedruckt auf umweltzertifiziertem Papier

#### Bestellung

[www.bestellen.bayern.de](http://www.bestellen.bayern.de)



Juni 2021

---

#### Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

---

Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren?

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung. Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an [direkt@bayern.de](mailto:direkt@bayern.de) erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.





[www.stmb.bayern.de](http://www.stmb.bayern.de)

Schon mit uns vernetzt?

