



Radwegenetzkonzept 2025

Grüne Schritte zu besseren
Radwegen im Landkreis

Radwege im Landkreis Reutlingen – Worauf wir aufbauen können

Der Landkreis Reutlingen hat bereits seit dem Jahr 2002 ein **Radwegenetzkonzept**, das er 2010 sowie 2015 fortgeschrieben hat. Erneut geschieht diese Fortschreibung nun im Jahr 2020. Ausgangspunkt dieser Konzeptplanungen waren von den Gemeinden und verschiedenen Initiativen vorgeschlagene Routen für Radfahrende im Landkreis.

Ziel der ersten Konzepte in den Jahren 2002 und 2010 war es, den Straßenbaulastträgern Bund und Land begründete Empfehlungen für die Priorisierung erforderlicher Maßnahmen zum Bau oder zur Verbesserung von Radwegen entlang der Bundes- und Landesstraßen zu geben. Bezüglich der Kreisstraßen wurden vom Kreistag die Netzkonzepte als „Ausbauprogramme für die Radwege an Kreisstraßen“ beschlossen.

Nach Maßgabe der in den Haushaltsplänen zur Verfügung gestellten Mittel sollten die Radwege an Kreisstraßen entsprechend der angegebenen Dringlichkeiten realisiert werden. 2015 kam noch die Bewertung des Zustandes der Radwege sowie eine vollständige Beschilderung hinzu. Die Kriterien für 2020 werden in den nächsten anderthalb bis zwei Jahren erarbeitet. Hier sollte nach Ansicht der Fraktion BÜNDNIS'90 / DIE GRÜNEN der **Focus auf den ambitionierten Ausbau des Radwegenetzes** an Kreisstraßen und / oder alternativen Routen abseits von Straßen im Mittelpunkt stehen. **Wir wollen, dass dafür ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt werden.**

Radwegenetzkonzept 2015 im Landkreis Reutlingen (2015 – 2020)

Seit 2002 bis 2015 wurden 10,2 km neue Radwege gebaut.
Bis 2020 sollen ca. 3,7 km neue Radwege realisiert sein.
Das ist nach Einschätzung der Fraktion Bündnis'90/DIE GRÜNEN **deutlich zu wenig.**

Unser Einsatz für bessere Radwege im Landkreis – Welche Rahmenbedingungen wir vorfinden

Trägerschaft für Radwegebau – Wer ist für den Neubau von Radwegen zuständig?

Straßenbaulastträger für Radwege können der Bund, das Land, der Landkreis, die Gemeinden und Gemeindeverbände sein. Radwege mit zwischen- bzw. überörtlichem Charakter werden in der Regel von den Straßenbaulastträgern Bund, Land oder Landkreis geplant und ausgeführt, wenn der Radweg entlang der jeweiligen klassifizierten Straße verläuft. Dies gilt auch dann, wenn ein bislang entlang einer Straße verlaufender Radweg künftig unabhängig von dieser Straße angelegt werden soll.

Soweit Radwege nur dem innerörtlichen Verkehr dienen, stehen sie in der Straßenbaulast der Städte und Gemeinden. Die Zuordnung zu einem bestimmten Baulastträger kann im Einzelfall schwierig sein, insbesondere wenn eine Radwegeverbindung von einem Ort zum Nachbarort, zum Beispiel aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Topografie, nicht direkt entlang einer klassifizierten Straße verlaufen soll. In solchen Fällen müssen die Fragen der Trägerschaft und Finanzierung zwischen den in Betracht kommenden Straßenbaulastträgern geklärt werden. Nach der Fertigstellung der Radwege werden in der Regel die Baulast und die Unterhaltung durch eine Vereinbarung an die jeweilige Gemarkungsgemeinde übergeben.

Ausbaustandards für Radwege im Landkreis Reutlingen – welchen Standard die Radwege im Landkreis künftig haben sollen

Da es von Bund und Land keine allgemeingültigen Richtlinien für den Ausbau von Radwegen gibt, wurde der Ausbau von Radwegen bisher folgendermaßen geregelt. Radwege werden, wenn sie im Gegenverkehr befahren werden, in einer Breite von 2,50 Meter gebaut. Bei Mehrzweckwegen, wie zum Beispiel bei kombinierten Radwegen und landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen, beträgt die Breite 3 Meter bis 3,5 Meter.

Radwege für den Alltag werden in der Regel bituminös befestigt. Dagegen kann bei Radwegen, die vorrangig dem Freizeit- und Erholungsverkehr dienen, auch ein hydraulisch wassergebundener Belag („feiner Schotterbelag“) ausreichen. Gefällstrecken werden aus Sicherheitsgründen in der Regel asphaltiert, auch um Auswaschungen zu vermeiden.

Dies können nur einzelne Bausteine einer künftig zu erstellenden Gesamtkonzeption sein.

Wachsende Bedeutung von Radfahren und Radwegen

Der **Freizeit-Radverkehr** hat einen besonderen Stellenwert im Landkreis Reutlingen. Das neu ausgeschilderte Netz und zahlreiche **interessante Themenrouten sind der Stützpfiler für die radtouristische Region Biosphären Gebiet Schwäbische Alb.**

Wir respektieren und anerkennen das von der Landkreisverwaltung bisher Geleistete, um die Maßnahmen im Radwegkonzept umzusetzen. Zwischenzeitlich ist sehr viel geschehen und wir sehen durchaus, dass die Bedeutung des Radverkehrs von der Verwaltung anerkannt wird. Und wir sehen auch eine Offenheit, hier in weiteren Schritten die Situation zu verbessern. In diesem Sinne sehen wir unsere Vorschläge als Ergänzung und Fortführung des Bisherigen.

Angesichts der Potenziale und Herausforderungen sehen wir andererseits auch noch einen großen Nachholbedarf. Ein qualitativ hervorragendes Radwegenetz würde die Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität der Städte und Gemeinden weiter steigern und könnte Radfahren auch für **Berufspendelnde** zunehmend interessant machen.

Das Fahrrad wird ein immer größerer Bestandteil eines intermodalen Verkehrsverhaltens werden. Der Radverkehr bietet viele Vorteile. Er schafft und erhöht individuelle Mobilität, ist bequem, praktisch, kostengünstig, gesund, schont das Klima, macht Spaß und ist Ausdruck eines modernen, zeitgemäßen, gesundheits- und umweltbewussten Lebensstils. Wir halten es für richtig, dass Radwege ganz selbstverständlich zur Infrastruktur gehören und nicht nur als Anhängsel von Autostraßen gesehen werden. Die **Vorteile des Radverkehrs** werden nicht überall ausreichend gewürdigt oder scheinen oft nicht ausreichend präsent zu sein. Der Radverkehr sollte nach Auffassung der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen weiter ausgebaut und gefördert werden. Das vorhandene Radwegenetz muss deshalb in Stand gehalten und ständig sinnvoll ergänzt werden.

Die erforderlichen Weiterentwicklungen der Radverkehrsinfrastruktur brauchen mehr Unterstützung, um in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern einen größeren Anteil bei der Mobilität („modal split“) zu erreichen.

Manchmal drängt sich jedoch der Eindruck auf, die Mehrheit des Kreistags Reutlingen sei mit dem Erreichten zufrieden. Wir wollen es nicht hinnehmen, wenn der Landkreis Möglichkeiten, Förderungsanträge zu stellen außer Acht lassen würde. Unabhängig von der jetzigen Praxis drängen wir darauf, künftig alle Möglichkeiten von Förderanträgen in Anspruch zu nehmen.

Passive Sicherheit von Radwegen

Dr. Heinz Kleineikenscheidt, ehemaliger Zahnarzt in der Poliklinik der Zahn-, Mund- und Kieferklinik in Tübingen versorgte dort in seiner oralchirurgischen Tätigkeit Kieferfrakturen und zusammen mit den Kieferchirurgen Gesichtsverletzungen, die unter anderem durch schwere Radunfälle verursacht wurden.

Vor diesem Hintergrund hat er sich mit der passiven Sicherheit von Radwegen befasst und kommt zu folgenden Erkenntnissen. In einer uns zugesandten Studie führt er aus:

„Grundsätzlich muss der Begriff der passiven Sicherheit für Radfahrer weitergedacht werden als bisher. Bei passiver Sicherheit wird bisher im Wesentlichen nur an die Beleuchtung, die Reflektoren, die Bremsen des Fahrrades an die Helmpflicht und die signalfarbene Kleidung des Radfahrers gedacht. Mehr passive Sicherheit von Radfahrern wird erreicht durch eine sicherheitsrelevante Ausstattung von Radwegen, insbesondere der gefahrvermindernden Möblierung der Randbereiche und dem umfangreichen Bau neuer Radwege (...)

Für die Form und das Material von Pollern und Absperrpfosten muss gelten: Rund mit großem Radius, oben halbkugelig und aus möglichst nachgiebigen Materialien sollen Poller und Absperrpfosten hergestellt werden. Dünne eckige und kantige Pfosten aus Metall, aber auch eckige und kantige Poller aus Stein sind obsolet. Pfosten mit geringem Durchmesser, also solche unter zehn Zentimetern, führen bei einem Aufprall zu Verletzungen, die den klassischen Pfählungsverletzungen sehr ähnlich sind. Im Internet werden Flexipfosten und große Gummipoller, wie auch Poller aus Polyurethan angeboten, die bei einem Aufprall keine oder nur geringe Verletzungen hervorrufen dürften. Die Enden von Brückengeländern sollten nicht vorstehen und eckig und kantig und aus Gusseisen ausgeführt sein, sondern müssen zur Unfallprophylaxe wie Leitplanken schräg bis in den Boden laufen. Bänke, Blumenkästen aus Beton etc. dürfen nur im Abstand von zwei Metern neben Verkehrswegen aufgestellt werden. Kantige Absperrfelsen neben Verkehrswegen müssen entfernt werden. Auf dem Markt befindet sich als krasseste Fehlentwicklung ein runder Edelstahl-Designer-Poller, Durchmesser ca. zwanzig Zentimeter, dessen oberes Ende mit 45° abgeschrägt ist, so dass ein äußerst gefährlicher Keil entsteht, der geeignet ist, einen Kopf zu spalten.

Ähnlich einzuordnen ist der „dernier cri“ der Landschaftsarchitektur, die scharfkantige Blecheinfassung von Blumenbeeten. Dieser letzte Schrei ist dann sehr gefährlich, wenn ein Kopf oder ein noch schwächerer Kinderkopf auf solch ein Blech oder gar eine Ecke aufprallen würde. Man kann nur hoffen, dass dies dann nicht der letzte Schrei des Unfallopfers war. Am Pilgerziel Santiago de Compostela gibt es Blecheinfassungen von Blumenbeeten an Verkehrsinseln, jedoch sind diese oben rund umgebogen. So wird die Verletzungsgefahr minimiert.“

Wir halten diese Ausführungen für berechtigt und wollen diese bei weiteren Planungen berücksichtigt wissen.

Für eilige Leserinnen und Leser

Für Sie haben wir auf diesen zwei Seiten das Wichtigste in Kürze zusammengestellt.
Für besonders Interessierte dienen die weiteren Ausführungen der näheren Erläuterung

Fortschreibung 2020 – Was wir bis 2025 erreichen wollen

Allgemeine Informationen

Um das Radwegenetzkonzept im Jahr 2020 fortschreiben zu können sammelt die Verwaltung Anregungen aus den Gemeinden zu Veränderungen im Radwegenetz. Diese Anregungen werden im Zuge der Bearbeitung für das neue Radwegenetzkonzept 2020 berücksichtigt.

Auf Antrag der Fraktion Bündnis'90 / Die Grünen und durch die Förderung des Landesverkehrsministeriums werden in dem Radwegenetzkonzept 2020 zum ersten Mal auch mögliche Radschnellwege aufgezeigt. Radschnellwege bilden jedoch nur einen Baustein in einem hochwertigen regionalen Radverkehrsnetz. Der Netzgedanke und der Ausbau eines alltagstauglichen, stadtregionalen und hierarchisch gestuften Radverkehrsnetzes müssen im Mittelpunkt der Planungen stehen. Dazu haben wir Grünen den Stein für einen Radweg zwischen Eningen und Metzingen erneut ins Rollen gebracht.

Ziele und Forderungen der Grünen zur Fortschreibung des Radwegenetzes 2020

Grundlage für eine Verbesserung der Radwege sowie des Radwegeverkehrs insgesamt im Landkreis Reutlingen ist das Radwegenetzkonzept 2015 des Landkreises. Maßnahmen im Radwegenetz sollen nach unserer Auffassung ambitionierter und in einem fortlaufenden Prozess umgesetzt werden. Unsere Aufgabe als Mitglieder des Kreistags besteht darin, die Radwege zu verbessern und aufzuwerten. Der Kreis sollte die Planungen selbst ausführen und nicht dem Regierungspräsidium überlassen. Danach kann nach unserer Meinung eine schnellere Realisierung des Radwegeausbaus erfolgen.

Wir wollen Einfluss nehmen auf die Kriterien der Erstellung des Radwegenetzkonzeptes 2020 und Schwerpunkte im Sinne grüner ökologischer Mobilität setzen.

Dazu machen wir folgende konkreten Vorschläge:

- 🚲 Schaffung einer zusätzlichen Stelle für die Planung von Radwegen, dabei sollen Möglichkeiten der Förderung durch das Land berücksichtigt werden
- 🚲 Passive Sicherheit bei Radwegen verbessern
- 🚲 Radwege sollen, wo dies möglich ist nicht mehr auf der Straße verlaufen – stattdessen sollen alternative Routen gesucht werden. Dies gilt auch für innerörtliche Strecken

- 🚲 Radwege auf Kreisstraßen sollen innerorts durch weiße Begrenzungslinien für Radfahrer*innen sicherer gemacht werden. Dabei sind Radfahrstreifen (durchgezogene Linien) den „Schutzstreifen“ (gestrichelte Linien, die von Autos überfahren werden dürfen) vorzuziehen, wo immer dies möglich ist.
- 🚲 Querungshilfen für Radler*innen sollen an besonders gefährlichen Stellen und Straßenneubauten eingerichtet werden
- 🚲 Da es von Bund und Land keine allgemeingültigen Richtlinien für den Ausbau von Radwegen gibt, muss der Landkreis in eigener Verantwortung diese Richtlinien erarbeiten
- 🚲 Die Instandhaltung im Landkreis soll einheitlich sein. Der Kreis soll zu diesem Zweck die Instandhaltung mit den Gemeinden organisieren und überprüfen
- 🚲 Die Zustandsbewertung der Radwege soll geändert werden. Eine Differenzierung in „bituminös“ und „Schotter“ ist nicht notwendig. Für Radfahrer*innen kommt es darauf an, ob ein Radweg „gut“, „befriedigend“ oder „mangelhaft“ ist. Die jetzige Bewertung führt bisweilen dazu, dass Radwege auf Straßen als besonders gut bewertet sind, in Wahrheit aber sehr gefährlich sind
- 🚲 Ein Sicherheitscheck für Radwege, Kreuzungen und Querungen soll in regelmäßigen Abständen stattfinden
- 🚲 Radwege sollen durch weiße Begrenzungslinien (Schutzstreifen) für Radfahrer sicherer gemacht werden
- 🚲 Eine Radschnellwegestrategie soll erstellt werden
- 🚲 Bei Radfernwegen soll geprüft werden, ob zu wenig überregionale Radwege durch den Landkreis führen. Auch hier sollte der Landkreis eine Strategie entwickeln für eine denkbare Anbindung an Radfernwege und dann beim Land die Aufnahme in geeignete Strecken beantragen
- 🚲 Für die Einbeziehung von Expert*innen zur Erstellung des Radwegenetzes 2020 ist ein Budget festzulegen und in den Haushaltsplan aufzunehmen
- 🚲 Der Landkreis soll der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) beitreten (www.fahrradland-bw.de/agfk/)
- 🚲 Es soll ein Konzept für die regelmäßige Radmitnahme in den Bussen erstellt werden
- 🚲 Das Kartenmaterial soll standardisiert werden
- 🚲 Es soll ein Investitionsprogramm Radwege erstellt werden - mit jährlichem Sachstandsbericht an den Kreistag bzw. den Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz (AtU).
- 🚲 Für den Ausbau der E-Bike Infrastruktur soll eine Konzeption erstellt werden (Leihräder, Ladestationen, Abstellplätze)

Bewertung des Radwegenetzkonzeptes 2020

Zu den bislang vorliegenden Überlegungen der Verwaltung zum Radwegenetzkonzept 2020 wollen wir folgende Anmerkungen machen:

- * Das Radwegenetzkonzept muss nach unserer Auffassung alle 2 Jahre überprüft, die Fortschritte bewertet und im AtU vorgestellt werden. Die Fortschreibung kann auf 5 Jahre festgesetzt werden. Bei Bedarf soll die Strategie angepasst werden.
- * Die Radwegenetz-Strategie des Landkreises soll nicht starr, sondern dynamisch, also auf eine zeitliche Entwicklung hin ausgerichtet sein. Die erarbeiteten Ziele und Maßnahmen müssen wie bisher priorisiert werden, einer ambitionierten Zeitplanung zugrunde gelegt und mit den notwendigen finanziellen Mitteln ausgestattet werden. Dabei soll eine fortlaufende Verbesserung angestrebt werden.

Anträge

Umsetzung der Maßnahmen – Wie wir unsere Vorstellungen konkret umsetzen wollen / Vorschlag für einen fachlichen Antrag zur Radwegenetzkonzeption 2020

Karten und Datengrundlage

Bei der Erstellung des Radwegenetzkonzepts wurden den Kreistagsmitgliedern Karten zur Verfügung gestellt. Bei genauerer Betrachtung ist auffallend, dass unterschiedliche Karten verwendet wurden.

Unser Antrag Ziffer 1:

Wir beantragen deshalb bei der Erstellung des Radwegenetzes einheitliches Kartenmaterial im Maßstab 1:50 000 zu verwenden und dies auch mit dem Kartenmaterial von Mythos Schwäbische Alb und der Online Version abzustimmen. Im Zweifelsfall muss für die Kennzeichnung des Radwegnetzes die vorliegende Ausschilderung vor Ort maßgeblich sein.

Unser Antrag Ziffer 2:

In die Karte zum Radwegenetzkonzept 2020 sollen die überregionalen Radwege (Konzept des Landes) als auch die geplanten Radschnellwege eingezeichnet und hervorgehoben werden.

Unser Antrag Ziffer 3:

Die Verwaltung soll eine Aufstellung der im Rahmen des Radwegenetzkonzepts bereits umgesetzten Maßnahmen vorlegen und jährlich im ATU berichten.

Für alle **Radwege, bei denen Maßnahmen durchgeführt wurden** sollen folgende Fragen beantwortet werden:

- a) Was genau wurde gemacht?
- b) Wer war für die Ausführung zuständig?
- c) Wie hoch waren die Kosten?
- d) Wer hat die Kosten getragen?

Zustandsbewertung der Radwege

Durch die bisherige Bewertung der Radwege nur in die zwei Kategorien „bituminös“ oder „Schotter“ hat sich ein überdurchschnittlich gutes Ergebnis für den Landkreis ergeben. Dieses gute Ergebnis ist aus unserer Sicht aber in Wahrheit gar nicht gegeben. Denn ungekennzeichnete Radwege, die auf Straßen – sei es innerhalb oder außerhalb von Städte und Gemeinden – verlaufen können für den Radler*innen nicht gut oder sehr gut sein. Sie sind unsicher, vor allem für Familien und ältere Menschen, da sie auf dem gleichen Weg fahren wie die Autos.

Unser Antrag Ziffer 4:

Wir wollen deshalb, dass dies in die Zustandsbewertung mit einfließt. Die einfachste Lösung ist hierfür die in der Zustandskarte als sehr gut oder gut bewerteten Radwege, die auf Straßen verlaufen auch hier gestrichelt darzustellen und geringer einzustufen.

Unser Antrag Ziffer 5:

Die „Benotung“ für den Zustand der Radwege soll lediglich in „gut“ – „befriedigend“ – „mangelhaft“ erfolgen.
Begründung: Mangelhaft wäre der Hinweis auf Handlungsbedarf. Eine Differenzierung in „bituminös“ und „Schotter“ ist nicht notwendig. Für den Radfahrer kommt es darauf an, ob ein Radweg „gut“, „befriedigend“ oder „mangelhaft“ ist.
Natürlich ist hierfür eine entsprechende Definition wichtig, und folgerichtig sollte die entsprechende Drucksache des Kreistags (KT-Drucksache VIII-0695 vom 5.5.2014) überarbeitet werden.

Instandhaltung

Unser Antrag Ziffer 6:

Der Landkreis soll in regelmäßigen Abständen prüfen, ob die von ihm festgelegten Kriterien bzw. Befestigungsstandards von den Städten und Gemeinden eingehalten und bei Bedarf instandgesetzt werden, zum Beispiel Offenhausen – Ödenwaldstetten, Bärenhöhle - Engstingen

Unser Antrag Ziffer 7:

Instandhaltung durch die Gemeinden: Die Verwaltung berichtet im AtU über den Sachstand der Instandhaltung durch die Gemeinden. Dazu sollten folgende Fragen beantwortet werden.

Was wurde seit 2015 gemacht:

- Welche Streckenabschnitte?
- Wer war ausführende Gemeinde?
- Zu welchen Kosten?

Daran anknüpfend sollten die Städte und Gemeinden jährlich die Investitionen in Instandhaltung und Neugestaltung der Landkreisverwaltung melden.

Ausbaustandards von Radwegen

Unser Antrag Ziffer 8:

Die Verwaltung wird beauftragt Richtlinien für den Ausbaustandard von Radwegen zu erstellen. Da es von Bund und Land keine allgemeingültigen Richtlinien für den Ausbau von Radwegen gibt, muss der Landkreis in eigener Verantwortung dies Richtlinien erarbeiten

Sicherheit auf Radwegen im Landkreis

Im Landkreis Reutlingen befindet sich ein nicht unerheblicher Teil der Radwege auf Straßen.

Unser Antrag Ziffer 9:

Um die Sicherheit der einheimischen und touristischen Radler*innen zu gewährleisten halten wir es für angebracht Radwege auf Kreisstraßen innerorts durch weiße Begrenzungslinien für Radler*innen und Autofahrer sichtbar zu machen und entsprechende Ausführungsaufträge an die Städte und Gemeinden erteilen, solange diese kombinierte Nutzung noch besteht. Dabei sind Radfahrstreifen (durchgezogene Linien) den „Schutzstreifen“ (gestrichelte Linien, die von Autos überfahren werden dürfen) vorzuziehen, wo immer dies möglich ist. Wir wünschen uns, dass die Städte und Gemeinden dies auch auf ihren eigenen Straßen durchführen.

Unser Antrag Ziffer 10:

Das Radwegenetz soll die sichere Überquerung der Radler*innen gewährleisten. Es gibt immer wieder gefährliche Stellen, zum Beispiel in Buttenhausen der „Schwäbischer Alb Radweg“ oder der Gestütsradweg. Querungshilfen sollten eingeplant und abgesichert oder wenigstens kenntlich gemacht werden.

Mittel zum Ausbau des Radwegenetzes an Kreisstraßen

Das Radwegenetzkonzept 2020 sollte sich auf den Ausbau des Radwegenetzes an Kreisstraßen oder alternativer Stecken abseits der Straße konzentrieren, um den schnellen Ausbau eines guten und sicheren Netzes zu gewährleisten. Hierfür soll ein jährlicher Betrag von 500.000 € im Haushaltsplan eingestellt und entsprechende Maßnahmen geplant werden. Geprüft werden soll auch, ob Maßnahmen, die erst in späteren Jahren vorgesehen waren, vorgezogen werden können. Ein entsprechender Haushaltsantrag wird gestellt.

Haushaltsantrag 1: Antrag Stelle eines Radwegeplaners

Die Fraktion Bündnis`90 / Die Grünen beantragt für die Stelle eines Radwegeplaners in Vollzeit einen Betrag in Höhe von 70.000€ in den HH 2019 einzustellen.

Begründung:

Nie standen die politischen Weichen für Radwege und deren Förderung besser als heute. Auf Grund der sich häufenden Anträge im Regierungspräsidium und Land halten wir es für wichtig, dass der Landkreis seine Radwege selbst plant. Die notwendige Vorbereitung dieser umfangreichen Vorhaben erfordert umfangreiche Planungen. Die Möglichkeit bereits geplante Radwegvorhaben vorzulegen erhöht die Chance auf Förderung zum Bau von Radwegen im Landkreis Reutlingen. Es ermöglicht auf Zuschussmöglichkeiten für schnell zu realisierende Projekte zeitnah und kurzfristig zu reagieren.

Haushaltsantrag 2: Antrag Mittel zum Ausbau des Radwegenetzes an Kreisstraßen

Die Fraktion Bündnis`90 / Die Grünen beantragt für den Ausbau des Radwegenetzes 500.000 € in den HH – Plan 2019 einzustellen. Auch in die mittelfristige Finanzplanung / Investitionsprogramm sind jährlich ab 2020 500.000 € einzustellen.

Begründung:

Der Landkreis sollte den Ausbau eines gegliederten Radverkehrsnetzes als Punkt-Punkt-Verbindung zwischen den Unter- und Mittelzentren der Region in Verknüpfung mit dem Oberzentrum weiterentwickeln. Die lokale Radverkehrsinfrastruktur soll optimiert und ausgebaut sowie die Unterhaltung sichergestellt werden. Um die Kombination verschiedener Verkehrsmittel (Intermodalität) zu stärken sollen für den Radzubringerverkehr qualitativ hochwertige Radwege ausgebaut werden, die zum Verknüpfungspunkt (Bahn und Bushaltestellen) hinführen. Zudem ist der konsequente Bau und Unterhalt hochwertiger Radabstellanlagen als Angebotspolitik wichtig.

Das Radwegenetzkonzept 2020 soll sich auf den Ausbau des Radwegenetzes an Kreisstraßen oder alternativer Stecken abseits der Straße konzentrieren um den schnellen Ausbau eines guten und sicheren Netzes zu gewährleisten.

Hierfür soll ein jährlicher Betrag von 500.000€ eingeplant werden und entsprechende Maßnahmen geplant oder vorgezogen werden.

Haushaltsantrag 3:

Antrag Beitritt AGFK-BW (www.fahrradland-bw.de/agfk/)

Wir beantragen 4.000 Euro Mitgliedsbeitrag in den HH - Plan 2019 einzustellen

Begründung:

Auf Grund der zahlreichen Anträge der Fraktion Bündnis`90 / Die Grünen im Kreistag erfüllen wir mittlerweile die notwendigen Anforderungen um einen Beitritt zu ermöglichen. Kommunale Gebietskörperschaften können Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW) werden, wenn sie folgende vier Aufnahmekriterien bei der Antragstellung vollständig erfüllen:

1. Beschluss des zuständigen Gremiums der kommunalen Gebietskörperschaft der AGFK-BW beitreten zu wollen und darauf hinzuwirken, die für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.
2. Benennung eines festen Ansprechpartners innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr nach außen.
3. Bereitschaft zur Mitarbeit in der AGFK-BW (ideell und materiell), u. a. durch die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung (Ober-/Bürgermeister oder Landrat) sowie dem Facharbeitskreis und in mindestens einer thematischen Arbeitsgruppe (fachlicher Mitarbeitende der Kommunalverwaltung).
4. Bereitschaft zur Zahlung der Mitgliedsbeiträge der AGFK-BW. Diese sind nach der Größe der Gebietskörperschaft gestaffelt und betragen für Städte und Gemeinden mit bis zu 20.000 Einwohnern 1.000 Euro im Jahr, für Städte und Gemeinden mit 20.000-50.000 Einwohnern 2.000 Euro. Der Jahresbeitrag für Landkreise sowie Städte mit 50.000 bis 100.000 Einwohner beträgt 3.000 Euro und Städte mit mehr als 100.000 Bürgern zahlen 4.000 Euro Mitgliedsbeitrag.

Die Vorteile einer Mitgliedschaft liegen dabei auf der Hand: **Das Netzwerk unterstützt und entlastet die Mitarbeitenden der Städte, Gemeinden und Landkreise und macht Synergien praktisch nutzbar.** Fragestellungen zur Radverkehrsförderung können im Netzwerk mit Kolleginnen und Kollegen diskutiert und oft zeitnah gelöst werden, die Kommunen profitieren gegenseitig vom Erfahrungsschatz der anderen Mitglieder. Das Land Baden-Württemberg unterstützt die AGFK-BW finanziell u.a. durch projektbezogene Förderung: Zeit-, Personal- und Kostenaufwand für die Mitgliedskommunen können somit auf vielfältige Weise gemindert werden.





Impressum: Bündnis'90 / Die Grünen Fraktion im Kreistag
Gartenstraße 18 72764 Reutlingen
verantwortlich: Cindy Holmberg, Rainer Buck
Karikatur: Rudi Teuffel, Idee | Pauline Franz, Realisation
Layout: Uli Franz
www.gruene-reutlingen.de

Spendenkonto
BÜNDNIS'90/DIE GRÜNEN
Stichwort: Kreistagsfraktion
Kreissparkasse Reutlingen,
BIC: SOLADES1REU IBAN: DE66 6405 0000 0000 0448 91

