



Landratsamt Reutlingen
Geschäftsstelle Kreistag

AfD-Fraktion im Kreistag Reutlingen
Sulzstr. 35
72127 Pliezhausen

Per eMail

eMail

Reutlingen, 05.03.2026

Anfragen zum Radkonzepts 2026-2035

Sehr geehrter Herr Landrat Dr. Fiedler,

in der KT-Drucksache XI-0200 wird auf Seite 70 ein Gesamtaufwand des Landkreises von bis zu 28.775.000,- € angekündigt:

	10.000,00 €	25.000,00 €	100.000,00 €	500.000,00 €	1.000.000,00 €	
1	6	5	3	0	0	
2	48	20	23	1	0	
3	11	4	2	10	10	
4	0	4	5	5	6	
5	0	0	0	0	0	
	650.000,00 €	825.000,00 €	3.300.000,00 €	8.000.000,00 €	16.000.000,00 €	28.775.000,00 €

In der Ausschusssitzung wurde mitgeteilt, dass diese Aufwendungen unter der Produktgruppe 54.20 eingestellt sind. Im Haushaltsplan 2026/2027 finden sich unter der Produktgruppe 54.20 (Ifd. Nr. 14) jedoch lediglich 25.000 € sowie 10.000 € für die Beschilderung der Radwege.

Es entsteht daher der Eindruck, dass Maßnahmen zum Ausbau des Radwegenetzes mit Maßnahmen zur Unterhaltung bzw. Erneuerung des Kreisstraßennetzes zusammengeführt wurden. Eine klare Trennung der Mittel ist damit nicht erkennbar, was aus unserer Sicht dem Grundsatz der Haushaltsklarheit und -transparenz widerspricht.

	2026	2027	2028	2029	2030
Investition	4.704	5.257	5.380	6.365	4.636
Rad	2.878	2.878	2.878	2.878	2.878
Rest	1.827	2.380	2.503	3.488	1.759
Rad	61%	55%	53%	45%	62%
Rest	39%	45%	47%	55%	38%

Betrachtet man die Gesamtsummen über den betrachteten Zeitraum (Seite 59), wird deutlich, dass ein Großteil der Mittel für den Ausbau des Radverkehrs vorgesehen ist.

Darüber hinaus hat das komplette Radkonzept strukturelle Fehler. Jede sinnvolle wissenschaftliche Betrachtung berücksichtigt neben den Vorteilen auch die Nachteile. Wenn aber die Geschwindigkeit auf Landstraßen von 100 km/h auf 70 km/h und innerorts von 50 km/h auf 20 km/h reduziert wird, dann hat dies massive Auswirkungen des Potenzials und letztlich der Leistung der Straße. Dies wurde leider nicht betrachtet.

Daneben ist Sicherheit für Radfahrer nur bei einer konsequenten Trennung des Wegenetzes gegeben. Unsere Anfrage wie viele Kilometer Straßenbegleitend und wie viele Kilometer tatsächlich getrennt von der Straße vorgenommen wurden konnten nicht beantwortet werden. Dabei ist dies eine der zentralen Kenngrößen für eine erfolgreiche Radinfrastruktur wie es die Niederländer mit Ihrem Sustainable-Safety-Ansatz („Duurzaam Veilig“) betrieben haben.

Die Reduzierung des Straßenpotenzials wie auf Seite 2 des Anhangs 3 angegeben, wird sehr große Auswirkungen haben:

Verträglichkeit der Fahrbahnführung ohne Schutzstreifen	
Innerorts	
Startstandard	Zielstandard
Bei Tempo 50 bis 5.000 Kfz (500 SV)/ Tag	
Bei Tempo 30 bis 10.000 Kfz (800 SV)/ Tag	
Bei Tempo 20 bis 12.000 Kfz (1.000 SV)/ Tag	
Außerorts	
Startstandard	Zielstandard
Bei Tempo 100 bis 3.000 Kfz (300 SV)/ Tag	Tempo 100 möglichst ausschließen
Bei Tempo 70 bis 5.000 Kfz (500 SV)/ Tag	Bei Tempo 70 bis 3.000 Kfz/ Tag

Letztlich reduzieren wir das Potenzial außerorts um 43% und innerorts um 150%. Das wird entsprechende Auswirkungen auf die Gewerbeeinnahmen sowie eine zusätzliche zeitliche Belastung unserer Bürger bedeuten.

Dies wurde in der Ausschusssitzung bestritten, aber eine einfache mathematische Betrachtung sollte für Klarheit sorgen. Bei nahe 0 km/h werden sie unendlich Zeit für die Wegstrecke brauchen. Bei nahe unendlich so gut wie keine Zeit. Diesen einfachen Zusammenhang zu bestreiten, erinnert an die DDR-Parole „überholen ohne aufzuholen“. Es ist für einen rational denkenden Mensch klar, dass bei einer höheren Geschwindigkeit die Reisezeit reduziert wird.

Besonders ärgerlich empfinden wir die Vorgehensweise. Anstatt den Kreistag entscheiden zu lassen, ob der Großteil der Ausgaben für die Kreisstraßen in das Radnetz investiert werden soll, wird hier ein „Konzept“ verabschiedet. Dies dient danach als Rechtfertigung sämtliche Straßenbaumaßnahmen gleichzeitig mit Radwegen auszustatten. Es besteht somit die Gefahr, dass ähnlich wie beim Buskonzept, danach eine Explosion der monatlichen Kosten erfolgt. Zur Erinnerung hier sind die monatlichen Ausgaben von ca. 1. Mio. auf aktuell fast 9 Mio. angewachsen und werden bei Vollausbau aller Strecken wahrscheinlich bei über 20 Mio. liegen. Leider konnte uns die Verwaltung keine genauen Zahlen hierzu nennen, daher die Schätzung 20 Mio.

Ärgerlich ist dies im Hinblick auf die Priorisierung anderer Pflichtaufgaben wie die Kliniken sowie die Schulen. Hier stehen dann weniger Mittel zur Verfügung. In der Folge müssten Klinikschulden durch kreative Haushaltspolitik als Risiken umklassifiziert werden und die Instandhaltung der Schulen in einem 15 Jahresplan gestreckt werden.

Da auf diese Weise die eigentlichen Entscheidungen bereits gefallen sind verliert der Kreistag sein Königsrecht den Haushalt.

Antrag #1

Der Kreistag möge darüber befinden, ob wir tatsächlich 50% der Ausgaben für Kreisstraßen für die nächsten 10 Jahre für den Radverkehr investieren wollen.

Antrag #2

Der Kreistag möge darüber befinden, ob die Positionen unter 54.20 getrennt nach Radwegausbau sowie normaler Straßenerneuerung unterschieden werden.

Vielen Dank und freundliche Grüße

AfD Kreistagsfraktion

Anlage 1: Referenzen zum Haushaltsplan 2026 / 2027

Geplante Ausgaben der Radverkehrswege im Haushaltsplan 2026 / 2027:

Haushaltsplan 2026 / 2027 unter 54.20 lfd. Nr 14:

LANDKREIS REUTLINGEN		Haushaltsplan 2026 / 2027		
		Ansatz 2025	Ansatz 2026 EUR	Ansatz 2027 EUR
zu lfd. Nr. 14:				
Unterhaltung von Kreisstraßen		110.000	105.000	105.000
Markierung, Verkehrszeichen, Signalanlagen		130.000	125.000	125.000
Brückensanierung, Brückenuntersuchung, Bauwerkssanierung, Stützmauersanierung		50.000	100.000	100.000
Beräumung Unterhaltung von Felsen		60.000	70.000	70.000
Umrüstung auf Sockelleitpfosten		80.000	80.000	80.000
Umrüstung Schutzplanken		60.000	50.000	50.000
Unterhaltung Straßenentwässerung		50.000	100.000	100.000
Radverkehrsstrategie		100.000	25.000	25.000
Umrüstung Beleuchtung FGÜ LED		30.000	0	0
Barrierefreier Umbau Bushaltestellen		0	50.000	50.000
Unterhaltung Naturschutz		30.000	0	0
Dokumentation Kreisstraßen		30.000	30.000	30.000
Betrieb Telematik (Automatisierte Betriebsdatenerfassung)		45.000	40.000	40.000
Kleine Belagsmaßnahmen		50.000	50.000	50.000
Unterhaltung, Betrieb Lichtsignalanlagen		0	50.000	100.000
Anschaffung Verkehrszählgeräte		0	0	8.000
Belagsmaßnahmen (ab 2026 investiv)		785.000	0	0
Summe Unterhaltung von Kreisstraßen		1.610.000	875.000	933.000
Sonstige Unterhaltungsmaßnahmen (Gemeinschaftsaufwand, Kreisstraßen Schäden)		330.000	330.000	330.000
Haltung von Fahrzeugen		550.000	550.000	550.000

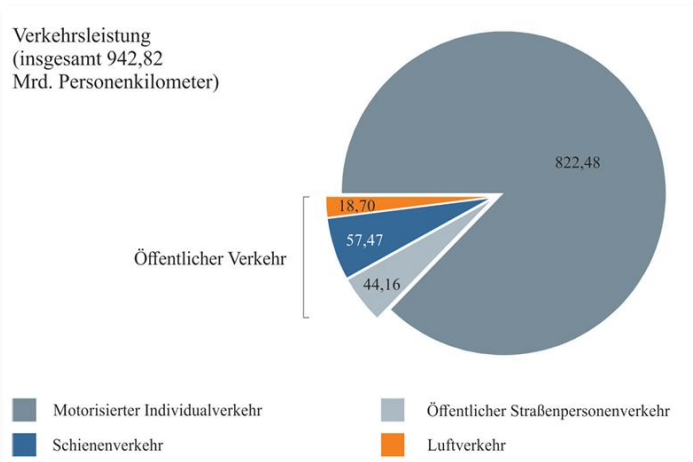
Auf Seite 367 ist dann noch eine Beschilderung der Radwege angegeben:

LANDKREIS REUTLINGEN		Haushaltsplan 2026 / 2027					
lfd. Nr.		Investitionsübersicht Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Vorläufiges Ergebnis 2024	Ansatz 2025	Ansatz 2026	Ansatz 2027	VE 2026/2027
			EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
			1	2	3	4	5
754200000320: Beschilderung Radwege							
1	+	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	0	0	0	0	0
6	=	Summe der Einzahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0
8	-	Auszahlungen für Baumaßnahmen	0	0	-10.000	-10.000	0
9	-	Auszahlungen für den Erwerb von beweglichem Sachvermögen	0	0	0	0	0
13	=	Summe der Auszahlungen aus Investitionstätigkeit	0	0	-10.000	-10.000	0
14	=	Saldo aus Investitionstätigkeit	0	0	-10.000	-10.000	0
15	-	Aktivierete Eigenleistungen	0	0	0	0	0
16	=	Gesamtkosten der Maßnahme	0	0	-10.000	-10.000	0

Auf Seite 446 finden wir noch:

54.20	Kreisstraßen							
	Investitionszuweisungen vom Bund	68100000						
	Investitionszuweisungen vom Land	68110000						
	Veräußerung von beweglichem Vermögen	68312000						
	Erwerb von beweglichem Vermögen Telematik SM	78312000	40	100	115	0	0	0
	Erwerb von beweglichem Vermögen	78312000	650	775	650	750	750	750
	Auszahlung für Tiefbaumaßnahmen Beschild. Radwege	78720000	0	10	10	10	5	10

Anlage 2



Quelle: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2021-2022-pdf.html>

5% der Personenkilometer werden über den ÖPNV, 6 % über die Schiene, 2% über die Luft, aber 87% über den Individualverkehr geleistet.

1 Mio. € lag. Hier zur Erinnerung das Diagramm aus XI-0111:

