



Radwege-Netzkonzept 2015 für den Landkreis Reutlingen

Beschlussvorschlag:

1. Dem Ausbauprogramm „Radwege an Kreisstraßen“ in Anlage 2 dieser KT-Drucksache wird zugestimmt.
2. Die Straßenbauasträger Bund und Land werden gebeten, den Bau und Ausbau von Radwegen entlang von Bundesstraßen und Landesstraßen im Landkreis Reutlingen mit Nachdruck voranzutreiben und dabei die Empfehlungen in Anlage 2 dieser Drucksache zu berücksichtigen.
3. Nach Ablauf von 5 Jahren berichtet die Verwaltung dem Ausschuss über den Stand der Umsetzung des Radwege-Netzkonzepts 2015.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Siehe Ziffer 11.

Sachdarstellung/Begründung:

I. Kurzfassung

Im Jahr 2002 wurde im Kreistag erstmals ein Radwegenetzkonzept und am 11.10.2010 die Fortschreibung im Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz beschlossen. Die Verwaltung wurde darin beauftragt, über die Umsetzung der Maßnahmen im Jahr 2015 zu berichten. Im Berichtszeitraum wurde ein Radweg vom Bund entlang der B 465 in Bad Urach - Georgiisiedlung bis zur K 6706 „Wittlinger Steige“ und eine Querungshilfe über die B 297 bei Altenburg und ein Radweg beim Kreis entlang der K 6709 von Bleichstetten nach Upfingen gebaut. Das Land hat in dem Zeitraum keinen neuen Radweg erstellt. Das vorliegende neue Radwege-Netzkonzept 2015 soll die überregionalen Radwege mit den Hauptradwegen des Landkreises Reutlingen vernetzen, sodass die Städte und Gemeinden weitere lokale und in das Radwege-Netzkonzept 2015 eingebundene Radwege ausweisen können. Die Stadt Reutlingen wird erstmals in das Radwege-Netzkonzept 2015 vollumfänglich mit aufgenommen. Die Maßnahmen im Radwege-Netzkonzept wurden nach Dringlichkeiten eingeteilt und sollen den Bauasträgern Bund und Land als Empfehlung für die Umsetzung dienen. Die für den Landkreis geplanten Maßnahmen verursachen Kosten in Höhe von rund 1,5 Mio. EUR verursachen.

II. Ausführliche Sachdarstellung

Der Landkreis Reutlingen hat bereits seit dem Jahr 2002 ein Radwegenetzkonzept, dass er bereits 2010 und nun wieder im Jahr 2015 fortschreibt. Ausgangspunkt dieser Planungen waren von den Gemeinden und anderen Stellen vorgeschlagene Routen für Fahrradfahrer

im Landkreis. Ziel der Konzepte 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 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.

1. Ziel des Radwege-Netzkonzeptes 2015

Das Land Baden-Württemberg hat in den letzten Jahren ein RadNETZ mit Landesfernradwegen und einem Radnetz Alltag konzipiert und steht kurz vor der Umsetzung. Darüber hinaus gibt es weitere (Themen-)Radwege, wie z. B. den Schwäbischen Alb Radweg, Württemberger Weinradweg usw., die den Landkreis Reutlingen tangieren oder queren. Ergänzt wird dies mit räumlich auf den Landkreis Reutlingen begrenzten weiteren Themenradwegen, wie z. B. der Ermstal-Obst-Radweg Metzingen-Bad Urach oder die Gestütsradwege zwischen Marbach und den Zweigbetrieben des Haupt- und Landgestüts Marbach. Der Tourismusverband Mythos Schwäbische Alb hat weitere 17 touristische Radrouten verteilt über den gesamten Landkreis Reutlingen erarbeitet, kartiert und veröffentlicht.

Das Radwege-Netzkonzept 2015 des Landkreises Reutlingen will bezogen auf den Landkreis Reutlingen die überregionalen und themenbezogenen Radwege miteinander verbinden und vernetzen. Das Konzept beinhaltet nicht alle Radwege im Landkreis Reutlingen, sondern soll vor allem auf die Alltagstauglichkeit (kürzeste Verbindung zwischen den Gemeinden oder deren Ortsteile) und auf die attraktiven, touristischen Ziele (Radwege zu besonderen Sehenswürdigkeiten oder besonderen landschaftlichen Ausichten) der Radwege ausgelegt werden. Das Radwege-Netzkonzept soll eine Arbeitsgrundlage für alle, die sich mit Radwegerouten oder touristischen Zielen beschäftigen, sein. Das Konzept ist so aufgebaut, dass es durch individuelle Radwege und Routen der Gemeinden, Vereine und Tourismusverbände ergänzt bzw. erweitert werden kann. Deshalb ist die Beschilderung so ausgelegt, dass symbolisierte Kleinschilder (Einschieber) in die bestehende Beschilderung eingeschoben werden können und somit nicht weitere Schilder angebracht werden müssen. Die Beschilderung entspricht den amtlichen Verkehrszeichen mit grüner (RAL 6024) „Verkehrsschrift“ nach DIN 1045 und dem Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e. V. (FGSV). Zusätzliche Beschilderungen auf Routen, die nicht auf Wegen des Radwege-Netzkonzepts verlaufen, müssen vom Routenentwickler neu aufgestellt werden und sollten sich an den Größen und Symbolen der bestehenden Beschilderung orientieren.

Ziel des Konzepts ist es auch, den Straßenbaulastträgern Bund und Land begründete Empfehlungen für die Planung und den Bau erforderlicher Radwege entlang der Bundes- und Landesstraßen zu geben. Bezüglich der Kreisstraßen ist das Netzkonzept Verpflichtung, das Radwegenetz weiter auszubauen.

2. Der Ausbaustand des Radwege-Netzkonzeptes seit 2002

Das derzeit gültige Radwege-Netzkonzept 2010 des Landkreises Reutlingen KT-Drucksache Nr. VIII-203 basiert auf dem Radwegenetzkonzept 2002 und wurde vom Ausschuss für technische Fragen und Umweltschutz am 11.10.2010 beschlossen.

Der Bund als Träger von Radwegen, die dem Verkehr entlang von Bundesstraßen dienen, hat zwischen 2010 und 2015 den Radweg entlang der B 465 „Georgiisiedlung“ in Bad Urach bis zur K 6706 „Witlinger Steige“ mit einem Kilometer Länge und Kosten von rund 200.000 EUR und die Querungshilfe über die B 297 bei Altenburg mit Kosten von 250.000 EUR gebaut. Damit hat der Bund über das Regierungspräsidium Tübingen seit

2002 im Landkreis Radwege mit einer Länge von 12 Kilometern und mit einem Kostenaufwand von insgesamt 2,35 Mio. EUR erstellt.

Das Land hat im Landkreis seit 2010 keine Radwege hergestellt. Das Land hat seit dem Jahr 2002 in Radwege mit einer Länge von 19,5 Kilometern und Kosten von rund 1,6 Mio. EUR investiert.

Das Radwege-Netzkonzept 2010 wurde als „Ausbauprogramm für 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. Der Landkreis Reutlingen hat seit 2010 den Ausbau des Radwegs von St. Johann-Bleichstetten nach St. Johann-Upfingen mit einer Länge von 2,1 Kilometern gebaut. Damit hat der Kreis seit 2002 Radwege an Kreisstraßen mit einer Länge von 10,7 Kilometern und einem Investitionsvolumen von ca. 2,15 Mio. EUR realisiert.

Nach Fertigstellung der Radwege wurden diese in die Unterhaltungslast der jeweiligen Gemarkungsgemeinden übergeben.

3. Der Erledigungsstand im Jahr 2015

Anlage 1 der Drucksache gibt einen Überblick über den aktuellen Erledigungsstand der im Radwege-Netzkonzept von 2010 vorgeschlagenen Maßnahmen an Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen. Zur Information ist der Erledigungsstand des Radwege-Netzkonzeptes 2002 im Jahr 2010 jeweils in der Tabelle angehängt.

4. Trägerschaft für Radwegeneubau

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 oder diesen ersetzt. 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, z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit oder der Topografie, nicht direkt entlang einer klassifizierten Straße verlaufen soll. In solchen und ähnlichen Fällen müssen die Fragen der Trägerschaft und Finanzierung zwischen den in Betracht kommenden Straßenbaulastträgern geklärt werden.

Nach der Fertigstellung der Radwege wird, in der Regel, die Baulast und die Unterhaltung durch eine Vereinbarung an die jeweilige Gemarkungsgemeinde übergeben.

5. Ausbaustandards für Radwege

Radwege werden, wenn sie im Gegenverkehr befahren werden, in einer Breite von 2,50 Meter gebaut; bei Mehrzweckwegen (z. B. kombinierter Radweg und landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg) 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 in der Regel asphaltiert, um Auswaschungen zu vermeiden.

6. Finanzielle Mittel und Förderung von Radwegen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert schon seit vielen Jahren mit einem eigens für den Radverkehr aufgestellten Haushaltstitel den Ausbau von Radwegen und stellt für Baden-Württemberg jährlich rund 6 Mio. EUR und für den Regierungsbezirk Tübingen rund 2 Mio. EUR zur Verfügung. Nach dem „Nationalen Radverkehrsplan“ sollen die mit dem Rad zurückgelegten Strecken von derzeit 8 % im ländlichen und 11 % im städtischen Raum im Jahr 2020 auf 13 % bzw. 16 % gesteigert werden.

Zum 01.06.2012 wurde die neue „Richtlinie zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur)“ veröffentlicht. Es können verkehrswichtige Radwege mit wichtiger Netzfunktion und Radwege entlang von förderfähigen kommunalen Straßen bezuschusst werden. Dabei können Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Radschnellwege, Fahrradabstellanlagen und zugehörige Kunstbauten, Beschilderungen, Lichtsignalanlagen und Markierungen gefördert werden. Der Fördersatz beträgt maximal 50 % der zuwendungsfähigen Aufwendungen und wird als Festbetrag gewährt. Das Land hat ein Programm für einen Zeitraum von 5 Jahren aufgestellt, das jeweils zum 1. März eines Jahres fortgeschrieben wird.

Das Land Baden-Württemberg hat im Jahr 2013 für den Radverkehr ebenfalls einen eigenen Haushaltstitel eingerichtet. Das Land stellt derzeit 5 Mio. EUR für den Ausbau der Radwege zur Verfügung. Dabei entfallen auf den Regierungsbezirk Tübingen ca. 1,5 Mio. EUR. Dieser Betrag soll in den nächsten Jahren weiter erhöht werden, da gerade bei den Radwegen an Landesstraßen ein erheblicher Stau vorliegt.

Im Jahr 2014 wurde für die Kommunen bei der LGVFG-Förderung (Landesgemeindefinanzierungsgesetz) ein eigener „Fördertopf“ für Radwege geschaffen. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden Radwege-Vorhaben aus dem kommunalen Straßenbau gefördert. Für Radwege wurden in Baden-Württemberg 2014 9,4 Mio. EUR zur Verfügung gestellt. Dem Regierungsbezirk Tübingen wurden 1,9 Mio. EUR zur Verfügung gestellt, womit rund 14 Kilometer Radwege gebaut werden konnten.

Aus der LGVFG-Förderung wurden der Radweg entlang der K 6709 von Bleichstetten nach Upfingen und die Beschilderung der Radwege im Landkreis Reutlingen gefördert.

7. Das Verfahren der Fortschreibung

Auf der Grundlage des Radwege-Netzkonzepts 2010 wurde das neue Radwege-Netzkonzept 2015 grundlegend überarbeitet. Das Hauptaugenmerk wurde dabei auf die Radwege gelegt, die derzeit noch außerhalb geschlossener Ortschaften auf klassifizierten Straßen verlaufen. Hier wurden neue Wege (Wirtschaftswege) gesucht oder neu zu bauende parallel zur Straße verlaufende Radwege ergänzt. Dies ist bis auf wenige Ausnahmen auf Kreisstraßen gelungen. Gemeindeverbindungsstraßen wurden im Radwege-Netzkonzept 2015 berücksichtigt. Außerdem wurde das Radwegenetz 2015 optimiert und nahe beieinanderliegende Radwege (Doppelradwege) gestrichen.

Im Zuge der Abstimmung mit den Städten und Gemeinden für die Zustandsbewertung der Radwege im Landkreis Reutlingen im Januar 2014 wurden diese gebeten, Änderungen oder Ergänzungen im Radwegenetz dem Kreis-Straßenbauamt zu melden. Parallel wurde versucht, die zahlreichen zum Bau vorgesehenen roten Strecken im Radwege-Netzkonzept durch vorhandene (Wirtschafts-) Wege zu ersetzen. Im Zuge dieser Arbeiten wurden die Meldungen der Gemeinden geprüft und überwiegend in die Planunterlagen eingearbeitet. Im Dezember 2014 wurde dann der erste Entwurf den Gemeinden, der Straßenbauverwaltung, den Touristikeinrichtungen, den Radfahrvereinigungen und andere Stellen (Polizei, Naturschutz, Forst, Flurbereinigung, Regionalverband usw.) mit

der Bitte um Prüfung und ggf. Ergänzung zur Verfügung gestellt. Alle Beteiligten setzten sich mit dem Radwegenetzkonzept intensiv auseinander und es wurden auch unter dem Ziel einer Optimierung der Radwege zahlreiche Vorschläge gemacht. Die Maßnahmen-vorschläge bzw. die bisherigen Vorschläge aus dem Radwege-Netzkonzept 2010 wurden überarbeitet, gestrafft, einer der vorgegebenen Dringlichkeitsstufen zugeordnet, be-gründet und in die Karte „rot“ eingetragen. Im Rahmen der Detailplanung und des Aus-baus der Maßnahmenvorschläge können sich selbstverständlich noch lagemäßige Ver-änderungen ergeben.

Als Kartengrundlage wurde die Karte des Landesamtes für Geoinformation und Land-entwicklung (Karte wurde vom Maßstab 1:100.000 vergrößert auf Maßstab 1:75.000), aus der bereits die Radwege-Netzkarte 2010 entstanden ist, verwendet, da sie sehr übersichtlich ist und in schwarz-weiß Ausführung sich die farbig angelegten Radwege sehr gut abheben. Die bereits bestehenden Radwege, ohne PKW-Verkehr, wurden in der Karte „grün“ angelegt. Radwege, die auf Kreis-, Gemeindeverbindungs- oder in-nerörtlichen Straßen verlaufen, wurden „gestrichelt orange“ dargestellt.

Das neue Radwege-Netzkonzept 2015 wird allen Interessierten und vor allem dem Lan-desamt für Geoinformation und Landentwicklung wieder zur Verfügung gestellt, um bei einer Fortschreibung der Radkarten berücksichtigt zu werden. Das Radwege-Netzkonzept 2015 liegt als Karte mit den vorgeschlagenen Maßnahmen getrennt nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (Anlage 2) bei.

8. Die Einstufung der Radwege nach Dringlichkeit

Bereits im Radwege-Netzkonzept 2002 wurden für die Priorisierung der einzelnen Maß-nahmen Dringlichkeiten eingeführt. Diese Einstufung wurde im Radwege-Netzkonzept 2010 und auch im Radwege-Netzkonzept 2015 übernommen. Die Einstufungsmerkmale gelten getrennt für die jeweiligen Baulastträger Bund, Land und Kreis und sollen den Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel optimieren.

Die Dringlichkeitseinstufung wurde wie folgt definiert:

Dringlichkeit
1 = unbedingt erforderlich
2 = baldige Realisierung erforderlich
3 = baldige Realisierung wünschenswert
4 = gelegentliche Realisierung wünschenswert

Bei der Dringlichkeitseinstufung wurden eine Vielzahl verschiedener Faktoren berück-sichtigt, denen je nach Einzelmaßnahme unterschiedliches Gewicht beigemessen wur-de.

Wesentlich waren bei der Einstufung für die Verwaltung insbesondere folgende Merkma-le:

- Stellt die derzeitige Situation eine besondere Gefährdung der Radfahrer z. B. durch hohes Verkehrsaufkommen, hohen Lkw-Anteil oder unübersichtliche Streckenfüh-rung dar?
- Wird durch die Maßnahme die Verkehrssicherheit verbessert?
- Handelt es sich um eine Radwegeverbindung zu Schulstandorten oder Arbeitsstät-ten?

- Handelt es sich um eine wichtige Radwegeverbindung zwischen zwei Orten?
- Besteht bereits ein hohes Radverkehrsaufkommen oder ist ein solches zu erwarten?
- Wird durch die Maßnahme eine Lücke im bestehenden Radwegenetz geschlossen – unter besonderer Beachtung von Lückenschlüssen innerhalb gut frequentierter Radtouren?
- Handelt es sich um einen Teil eines überörtlichen bzw. Fernradweges?
- Handelt es sich um eine Radwegeverbindung zu beliebten Ausflugs- oder Naherholungszielen?
- Ist eine akzeptable Streckenalternative vorhanden?
- Gibt es ein günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis (kann mit geringem Aufwand, z. B. durch Lückenschluss oder Asphaltieren eines Weges, eine erhebliche Verbesserung erzielt werden)?
- Wie weit ist die Planung fortgeschritten, bzw. ist die Planung abgeschlossen?
- Kann mit einer baldigen Umsetzung gerechnet werden?

9. Bedeutung der Einstufung

Das Radwege-Netzkonzept soll den jeweiligen Straßenbaulastträgern Hinweise und Empfehlungen über den Bedarf und die Prioritäten von Radwegen im Landkreis Reutlingen geben. Den Baulastträgern soll deshalb empfohlen werden, beim Ausbau der Radwege das vorliegende Radwege-Netzkonzept 2015 als Grundlage zu verwenden.

Die Verwirklichung der einzelnen Maßnahmen sind allerdings von einer Vielzahl von Faktoren (u. a. Grunderwerb, Finanzmittel) abhängig, weshalb die Zuordnung zu einer bestimmten Dringlichkeitsstufe selbstverständlich nicht ausschließt, dass eine mit nachrangiger Dringlichkeit festgestellte Maßnahme bei günstiger Gelegenheit (z. B. aus Anlass einer Gesamtstraßenbaumaßnahme auf dieser Strecke) auch früher realisiert werden kann. Deshalb und im Hinblick darauf, dass die Realisierung insbesondere von Radwegen an Bundes- oder Landesstraßen maßgeblich von der nicht vorhersehbaren Bereitstellung ausreichender Finanzmittel abhängt, wurde bei der Fortschreibung des Radwege-Netzkonzepts bewusst auf die Angabe eines Realisierungszeitraumes für die einzelnen Maßnahmen einer Dringlichkeitsstufe verzichtet.

10. Systematik der Dringlichkeitseinstufung

Die Maßnahmen sind zunächst gegliedert nach Radwegen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Innerhalb eines jeden Straßenbaulastträgers wurden die Maßnahmen nach den Dringlichkeiten 1 – 3 sortiert. Anschließend wurden die Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Dringlichkeit (z. B. B 1) in aufsteigender Folge mit Ordnungsnummern priorisiert.

11. Kosten

Die konkreten Ausbau- bzw. Neubaukosten für Radwege hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab, z. B. von

- der Gelände- und Untergrundbeschaffenheit,
- den topografischen Besonderheiten (Geländeeinschnitte oder Brückenbauwerke erforderlich),
- den Grunderwerbskosten und
- den Naturschutz- und Forstausgleichsmaßnahmen.

Eine detaillierte Kostenermittlung konnte daher im Rahmen dieses Konzepts nicht vorgenommen werden.

Nach den Erfahrungen des Kreis-Straßenbauamtes können folgende Mindestkosten für den Bau bzw. Ausbau eines 2,50 Meter breiten Radwegs in ebenem Gelände neben der Straße angesetzt werden:

- 100 EUR/laufender Meter für den Ausbau eines vorhandenen Radwegs
- 180 EUR/laufender Meter für den Neubau eines Radwegs, einschließlich der Grunderwerbs-, Vermessungs- und Naturschutzkosten

An den Kosten entlang von Kreisstraßen werden die Gemeinden grundsätzlich mit 25 % beteiligt. Mehrbreiten für kombinierte landwirtschaftliche Wirtschafts- und Radwege haben die jeweiligen Gemeinden voll zu übernehmen.

Für die Maßnahmen an Kreisstraßen hat die Verwaltung – vorbehaltlich der oben aufgezeigten Unwägbarkeiten – folgende grobe Schätzung der Investitionskosten (zur möglichen Förderung siehe Ziffer 6) vorgenommen:

Dringlichkeit	Neubau (m)	Geschätzter Kostenaufwand
K 1 = unbedingt erforderlich	6.500	1.170.000
K 2 = baldige Realisierung erforderlich	300	54.000
K 3 = baldige Realisierung wünschenswert	1.300	234.000
Gesamt	8.100	1.458.000

Die Umsetzung der Radwegemaßnahmen, die unter K 1 aufgeführt sind, sollen bis zur nächsten Fortschreibung 2020 erfolgen. Erste Maßnahmen (K 6708 Eppenzill, K 6742 von Huldstetten nach Geisingen und K 6715/K 1238 von Mittelstadt nach Bempflingen) sind bereits im Investitionsprogramm 2014 bis 2018 enthalten. Die weiteren Maßnahmen (K 6767 von Haid nach Erpfingen, K 6747 von Pfronstetten nach Aichelau und K 6747 von Aichelau zur L 249) werden in die Fortschreibung des Investitionsprogramm 2015 bis 2019 aufgenommen.

Neben dem Ausbau der Radwege trägt die Beschilderung der insgesamt über 1.000 Kilometer Radwege zu einem attraktiven Radwegenetz im Landkreis in einer landschaftlich reizvollen Umgebung bei. Auch die Naherholung und der Tourismus, ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Landkreis, profitieren von dieser Infrastruktur. Die Fremdenverkehrsgemeinschaft Mythos Schwäbische Alb hat im Landkreis einen Radwanderführer mit 17 beschilderten Radrouten mit einer Länge von ca. 550 Kilometer herausgegeben. Die lokalen Radwandernetze und Radwanderführer der Kommunen komplettieren das Angebot für Radfahrer. Bis Ende Oktober 2015 werden alle im Radwegenetzkonzept 2010 und 2015 aufgeführten Radwege beschildert sein.

12. Anlagen

Anlage 1: Erledigungsstand des Radwege-Netzkonzepts aus dem Jahr 2010

Anlage 2: Übersichtskarte zum Radwege-Netzkonzept 2015 mit

- Empfehlungen des Landkreises an den Bund
- Empfehlungen des Landkreises an das Land
- Ausbauprogramm „Radwege an Kreisstraßen“