

[www.schwaebisch-gmuend.de](http://www.schwaebisch-gmuend.de)

# Stadt Schwäbisch Gmünd

Verbesserung der Fußgängersituation und  
Umsetzung der Fahrradstraße  
Untere Zeiselbergstraße / Klarenbergstraße

Baubeschluss



# Agenda

- Einführung  
Radwegezielplan / Vorteile
- Knotenpunkt Gutenbergstraße  
Anbindung Zeiselberg
- Herausforderungen  
Klarenbergstraße
- Parkraum Neuordnung
- Verkehrsströme
- Kosten & Zusammenfassung



# Fahrradstraße Klarenbergstraße



# Das Projekt ist ein wesentlicher Baustein des Radwegezielplan Schwäbisch Gmünd



In der Klarenbergstraße:

- Kfz-Verkehr bleibt erlaubt
- Alle Ziele können weiterhin auch mit dem Kfz angefahren werden
- Durchgangsverkehr wird unterbunden

Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd



Das Projekt ist ein wesentlicher Baustein,  
die Bedürfnisse der Bürger zu erfüllen

## Mehrheit wünscht sich bessere Radwege



Anteil der Befragten, die folgenden Aussagen  
(nicht) zustimmen (in %)

■ Trifft (eher) zu ■ Trifft (eher) nicht zu



Für die Sicherheit von Radfahrern im Straßenverkehr wird von den Städten und Gemeinden nicht genug getan.



Die Radwege in meiner Stadt/meiner Gemeinde könnten noch ausgebaut werden.

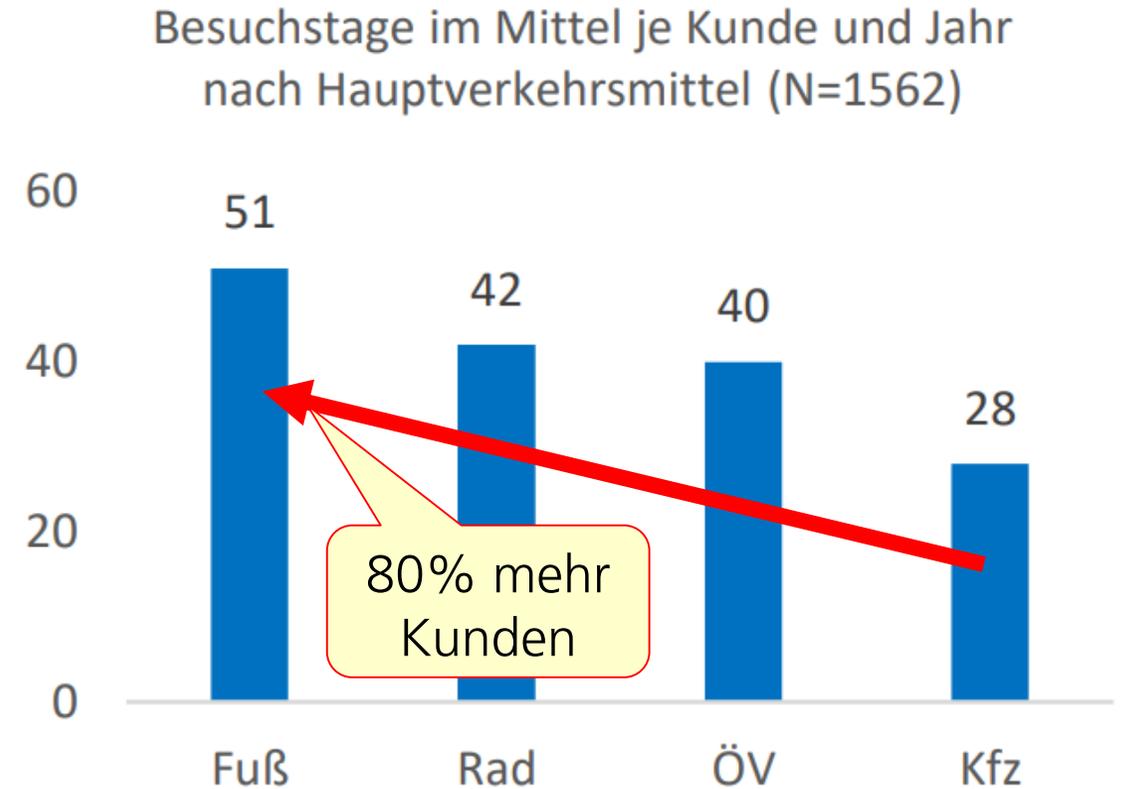
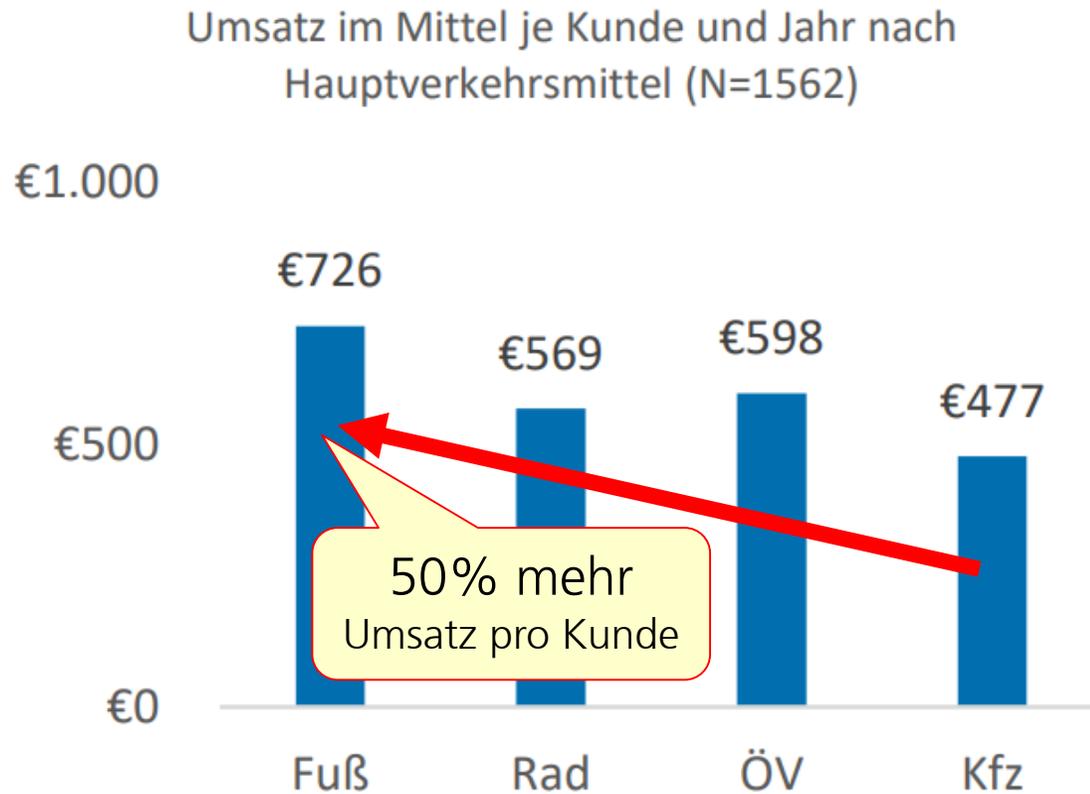
Basis: 2.014 Befragte (ab 18 Jahren) in Deutschland; 26.-28. Apr. 2021;  
fehlend zu 100%: Unentschlossen, weiß nicht

Quelle: YouGov

Im Bürgerforum Südstadt:

- Sehr große Zustimmung der Bürgerschaft

# Das Projekt ist ein wesentlicher Baustein, zur Unterstützung des Einzelhandels



1: Umsatz und Besuchstage je Kunde und Jahr nach Hauptverkehrsmittel. Quelle: BMVI 2019

# Das Projekt ist ein wesentlicher Baustein, die Klimaziele zu erreichen



Klimaziele des Landes bis 2030  
im Verkehrssektor

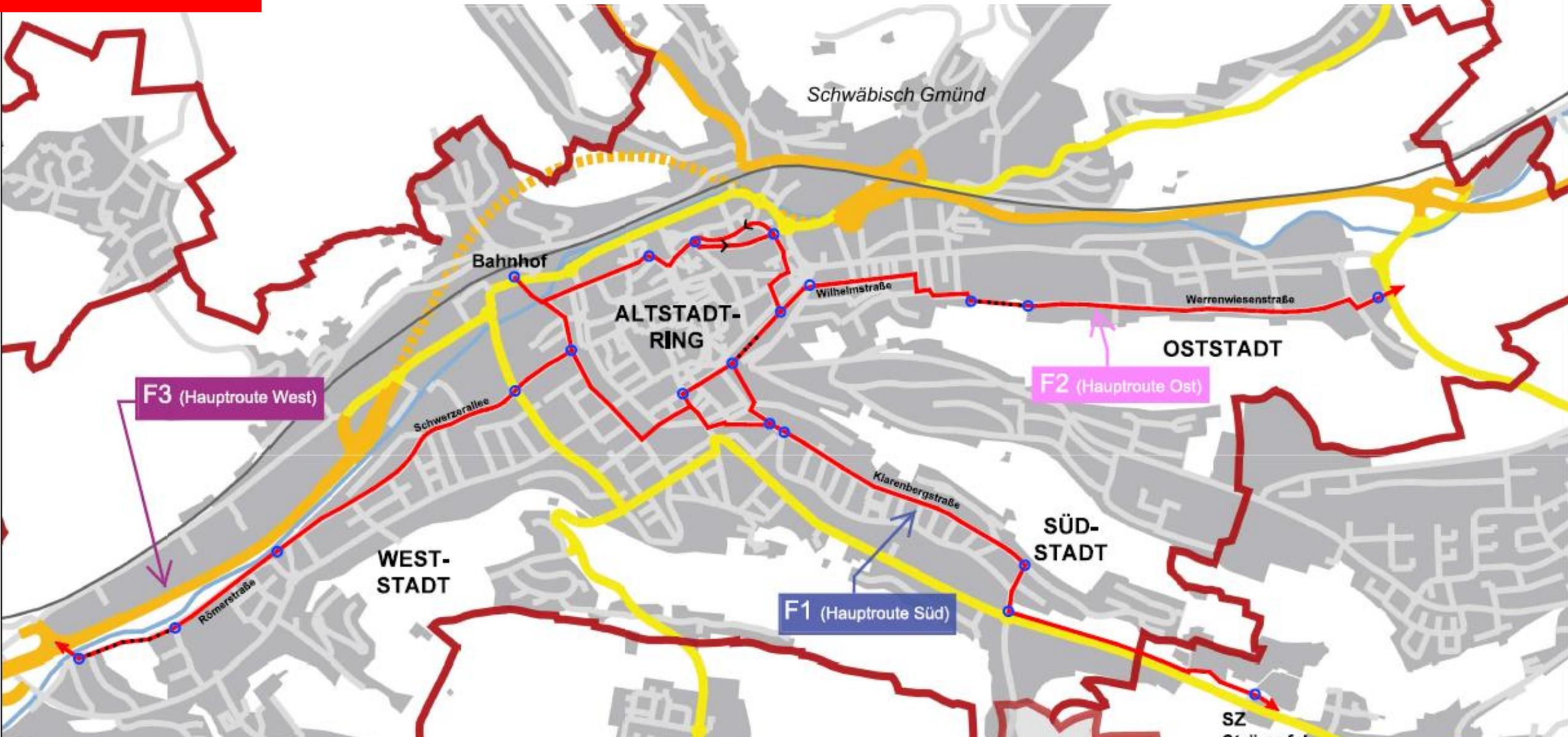
## Das Projekt ist ein wesentlicher Baustein, die Verkehrsziele zu erreichen

Jahr	2008	2020	Ziel 2030
Fuß	24 %	22 %	29 %
Fahrrad	9 %	9 %	21 %
ÖPNV	6 %	6 %	10 %
Kfz	61 %	62 %	40 %

Hinweis: Modal-Split-Erhebungen sind unscharf. Man kann nicht ablesen, dass sich der Modal-Split von 2008 nach 2020 verschlechtert habe. Es ist jedoch eindeutig kein Trend in Richtung der Zielwerte erkennbar.

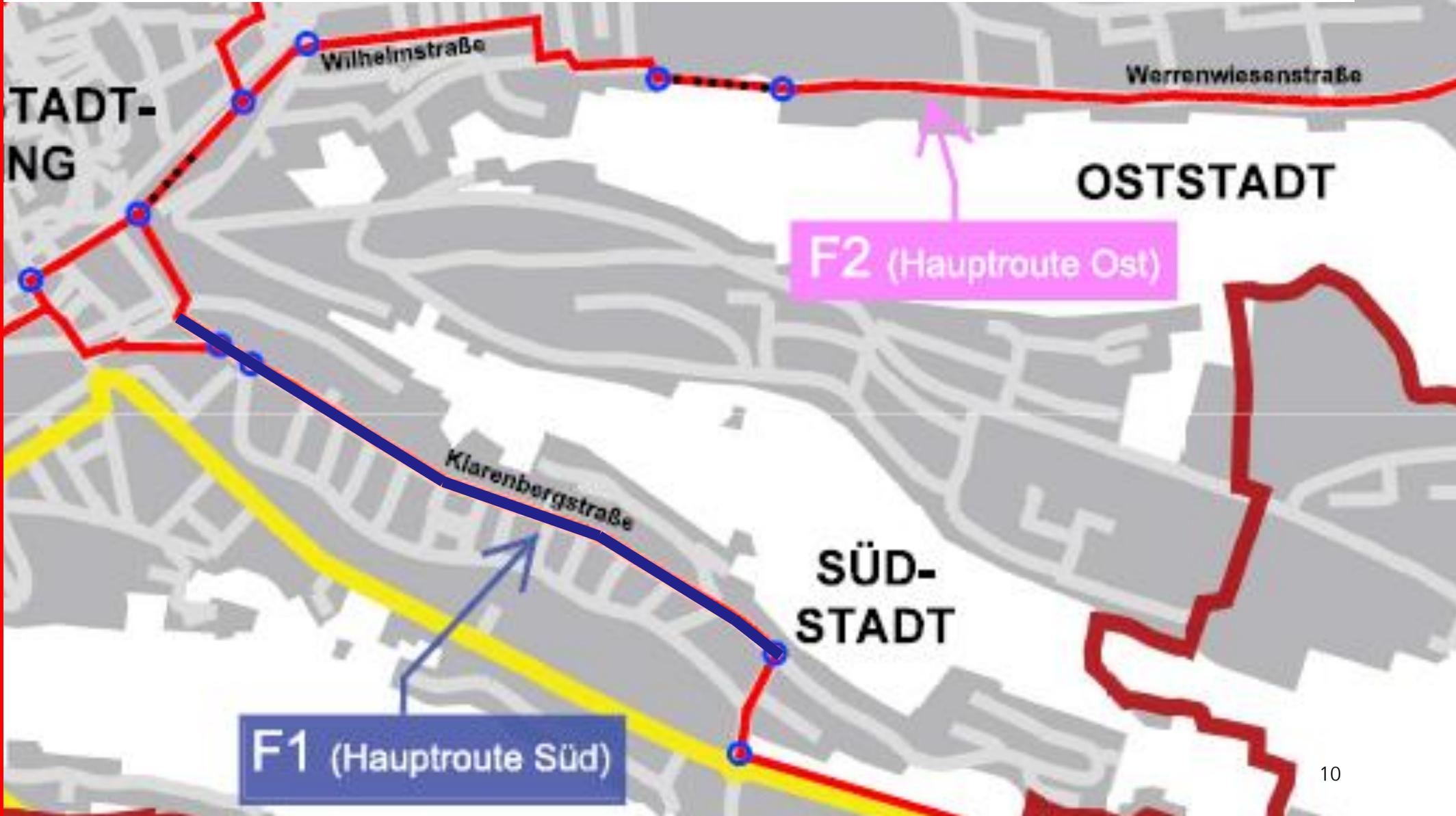
Quellen 2008, 2030: Ergebnisbericht integriertes Klimaschutzkonzept Schwäbisch Gmünd, 2013; 2020 bestätigt  
Quelle 2020: Abschlussbericht Mobilitätsbefragung Schwäbisch Gmünd, 2021

Das Projekt ist ein wesentlicher Baustein des Radwegezielplan Schwäbisch Gmünd



# Radwegezielplan Schwäbisch Gmünd

## Radverkehrs-Hauptachse Klarenbergstraße



## Vorteile durch Fahrradstraßen & mehr Radverkehr Zusammenfassung



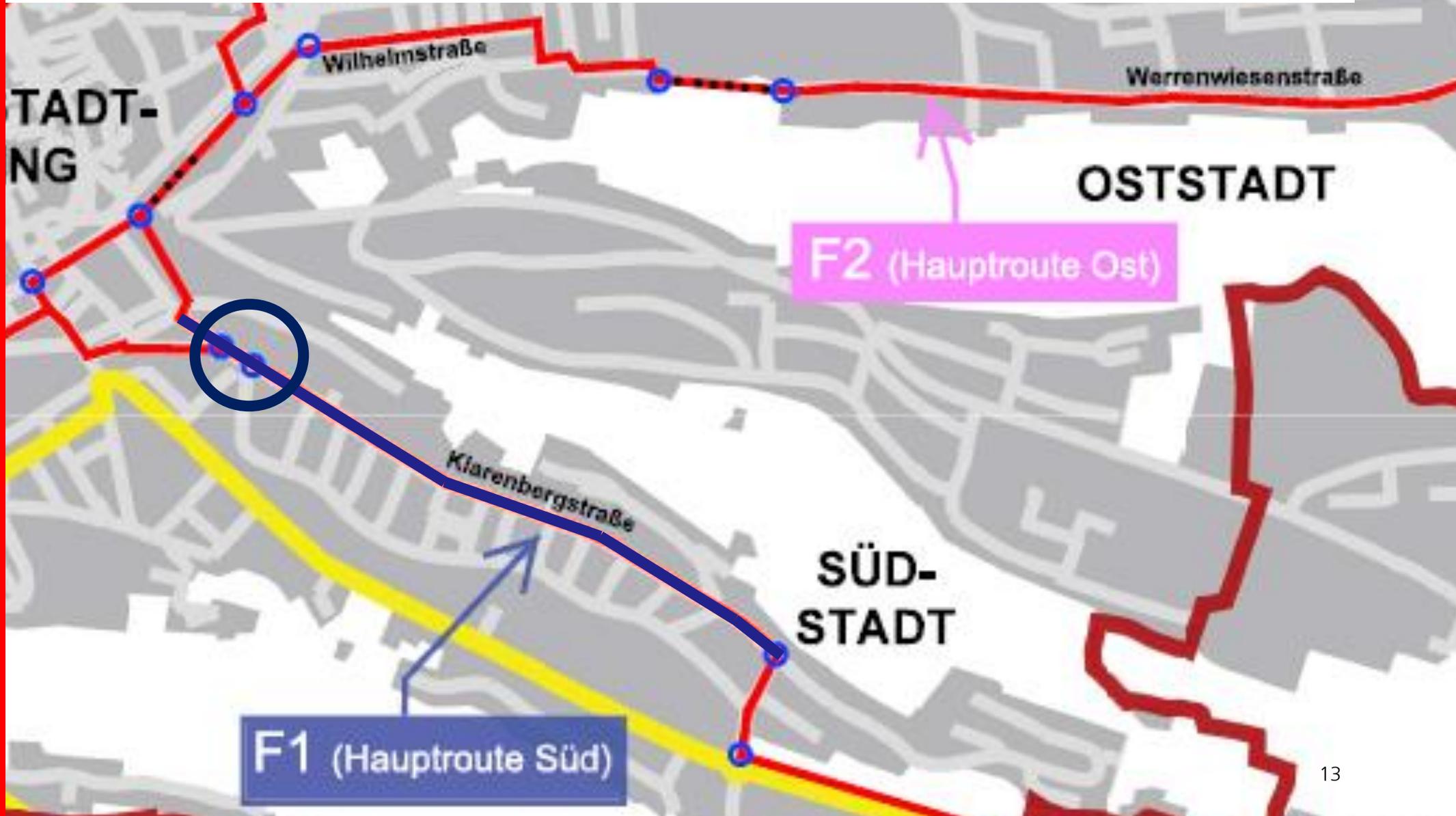
- Tolles Angebot, Rad zu fahren: Bündelung des Radverkehrs
- Stärkung der Eigenmobilität von Kindern & Jugendlichen
- Sichererer Schulweg
  
- Bessere Aufenthaltsqualität im Quartier
- Positive Effekte auf Gesundheit & Lebensqualität
- Bessere Mobilität für Menschen ohne Auto
  
- Weniger Stau im Kraftverkehr
- Stärkung der lokalen Wirtschaft
- Wichtiger Beitrag zur Entwicklung der Stadt

# Agenda

- Einführung  
Radwegezielplan / Vorteile
- **Knotenpunkt Gutenbergstraße**  
**Anbindung Zeiselberg**
- Herausforderungen  
Klarenbergstraße
- Parkraum Neuordnung
- Verkehrsströme
- Kosten & Zusammenfassung



# Fahrradstraße Klarenbergstraße Projektumfang



# Klarenbergstraße Knotenpunkt Gutenbergstraße – Zustand heute



# Klarenbergstraße Knotenpunkt Gutenbergstraße – Zustand heute

Fahrdynamische Kurvenführung beschleunigt Kfz-Verkehr. Dazu schmale Gehwege und schlechte Sichtbeziehungen. Das erschwert das Queren für den Fußverkehr. Lange Querungswege = langer Weg, der beim Queren auf der Fahrbahn zurückgelegt wird.



# Fahrradstraße Klarenbergstraße Knotenpunkt Gutenbergstraße – Visualisierung Entwurfsplanung

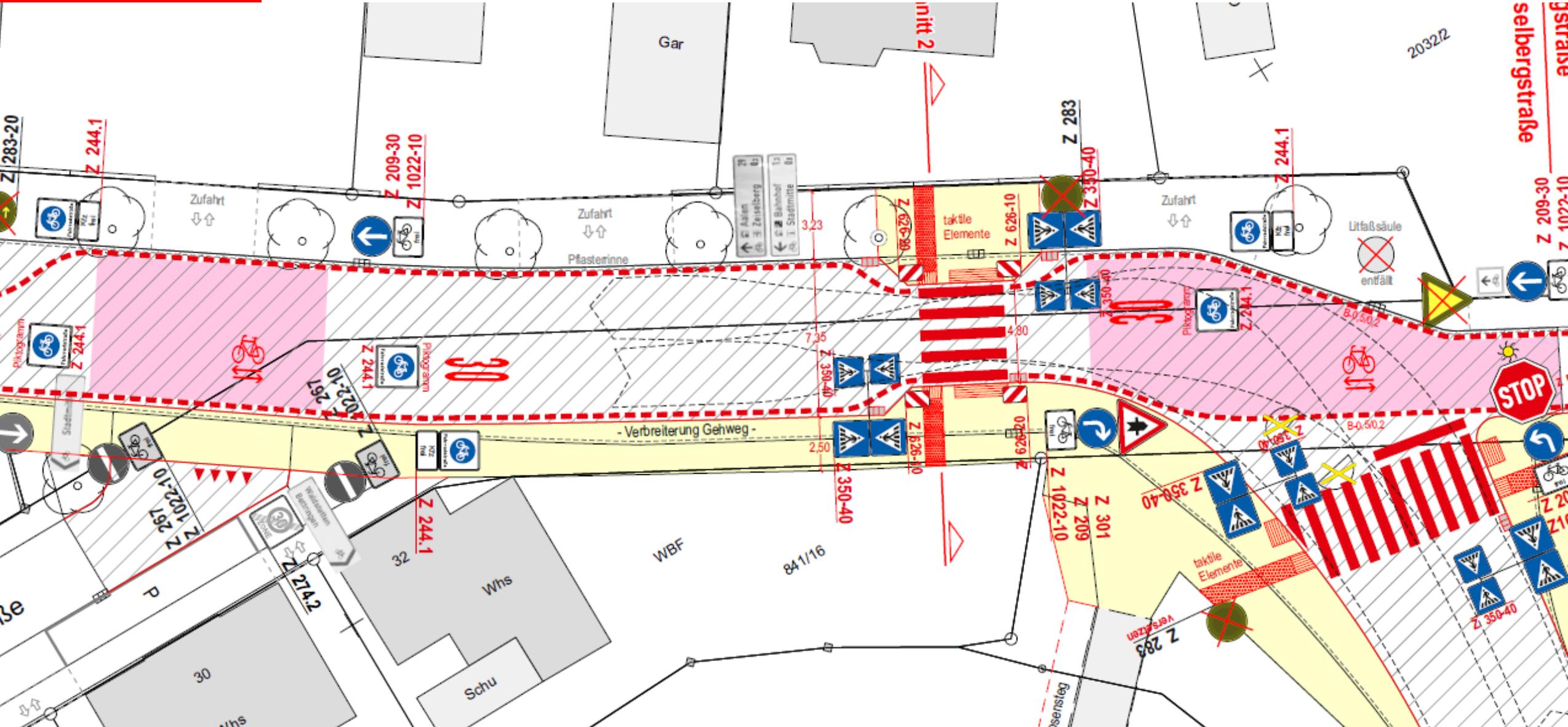


# Fahrradstraße Klarenbergstraße Knotenpunkt Gutenbergstraße – Visualisierung Entwurfsplanung

Fahrbahnverengungen erhöhen die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer. Breite Gehwege sorgen für gute Aufstellflächen, gute Sichtbeziehungen und kurze Querungswege auf der Fahrbahn. Zebrastreifen schützen den Fußverkehr.

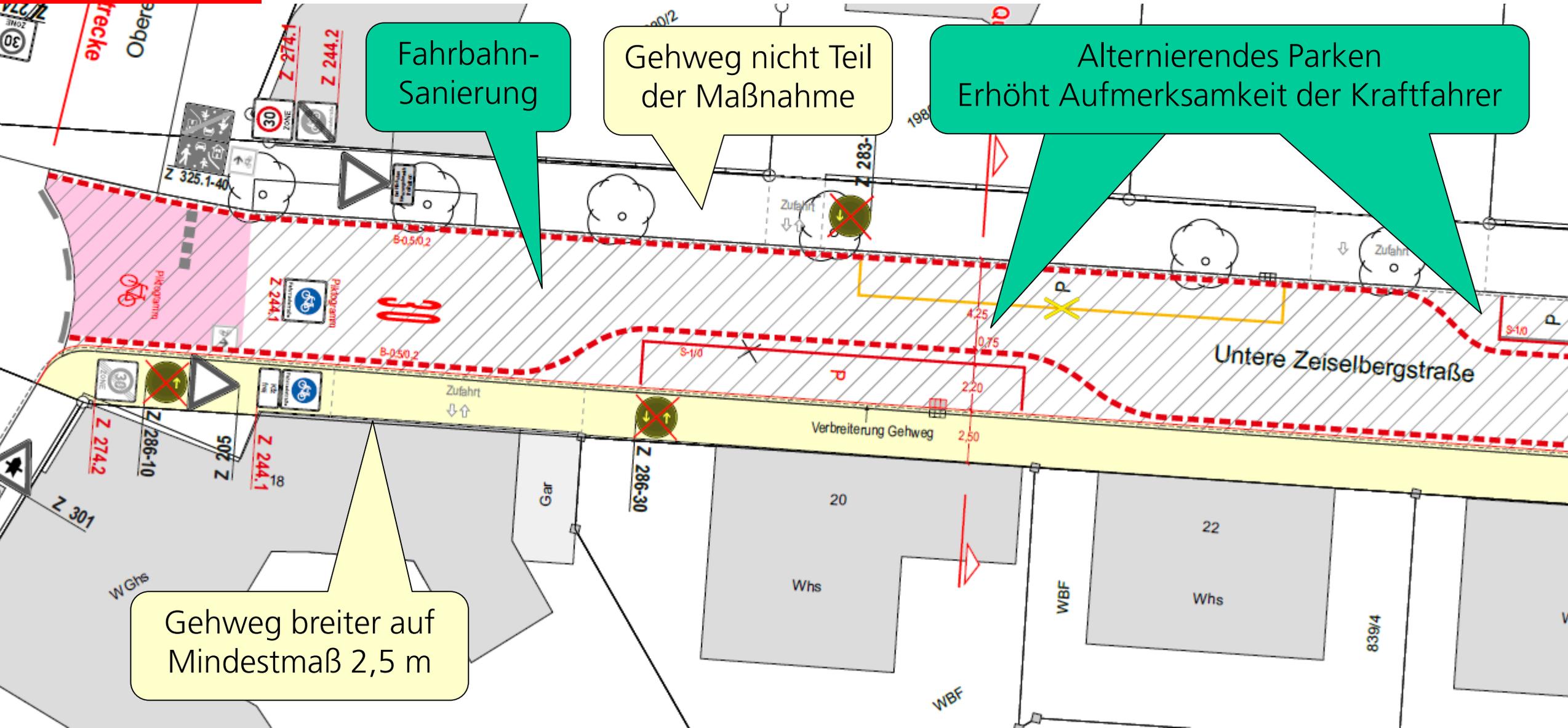


# Klarenbergstraße Knotenpunkt Gutenbergstraße





# Klarenbergstraße Knotenpunkt Gutenbergstraße



Fahrbahn-Sanierung

Gehweg nicht Teil der Maßnahme

Alternierendes Parken  
Erhöht Aufmerksamkeit der Kraftfahrer

Gehweg breiter auf Mindestmaß 2,5 m

# Agenda

- Einführung  
Radwegezielplan / Vorteile
- Knotenpunkt Gutenbergstraße  
Anbindung Zeiselberg
- Herausforderungen  
Klarenbergstraße
- Parkraum Neuordnung
- Verkehrsströme
- Kosten & Zusammenfassung



# Herausforderungen Klarenbergstraße

- Schulweg mit Schülerverkehr zu Fuß und mit dem Rad
- PKW sind 50-60 cm breiter als früher
- Es fehlen 2 m bis 2,4 m Sicherheitsraum im Vergleich zu früher
- **Das behindert und gefährdet:**
  - Fußverkehr, besonders Kinder, besonders beim Queren
  - parkende Kraftfahrer, die unvorsichtig aussteigen (Dooring)
  - Verkehr, der mit öffnenden Türen kollidiert / ausweicht (Dooring)
  - für Radverkehr / Schulverkehr lebensgefährlich
- Um die Sicherheit der Straße auf Regelniveau anzuheben muss der Sicherheitsraum wiederhergestellt werden

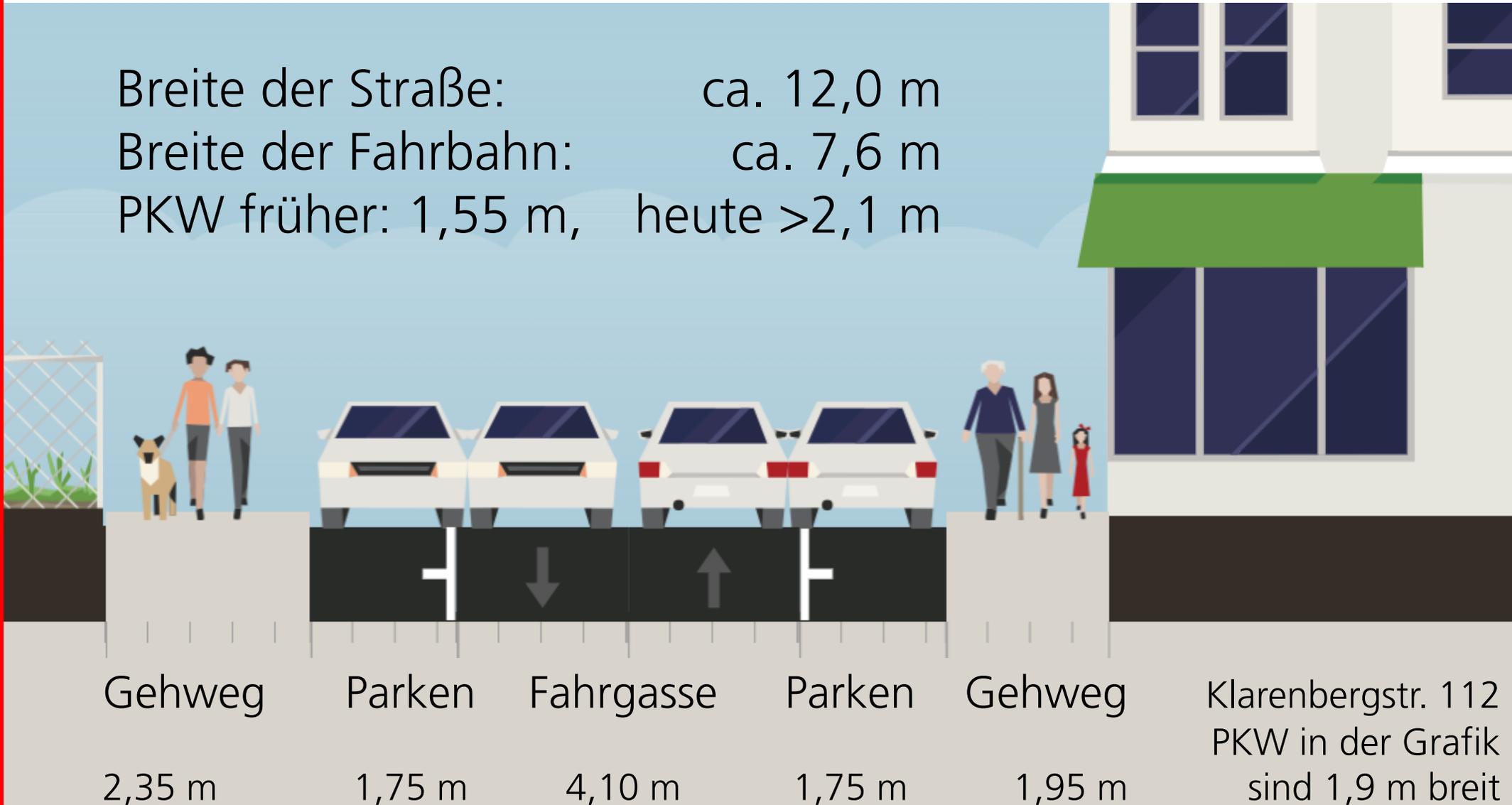
# Klarenbergstraße – Historisch

Straße mit zwei Fahrspuren und Parken an beiden Fahrbahnrandern

Breite der Straße: ca. 12,0 m

Breite der Fahrbahn: ca. 7,6 m

PKW früher: 1,55 m, heute >2,1 m



# Klarenbergstraße – Reale Platzverhältnisse

Bei Beachtung Sicherheitsraum kein Begegnungsverkehr möglich

Sicherheitsräume können nicht eingehalten werden.

OLG Jena (5 U 596/06): 80 bis 90 cm Abstand zum parkenden Kfz ist zu wenig

Es ist mit Kindern zu rechnen.

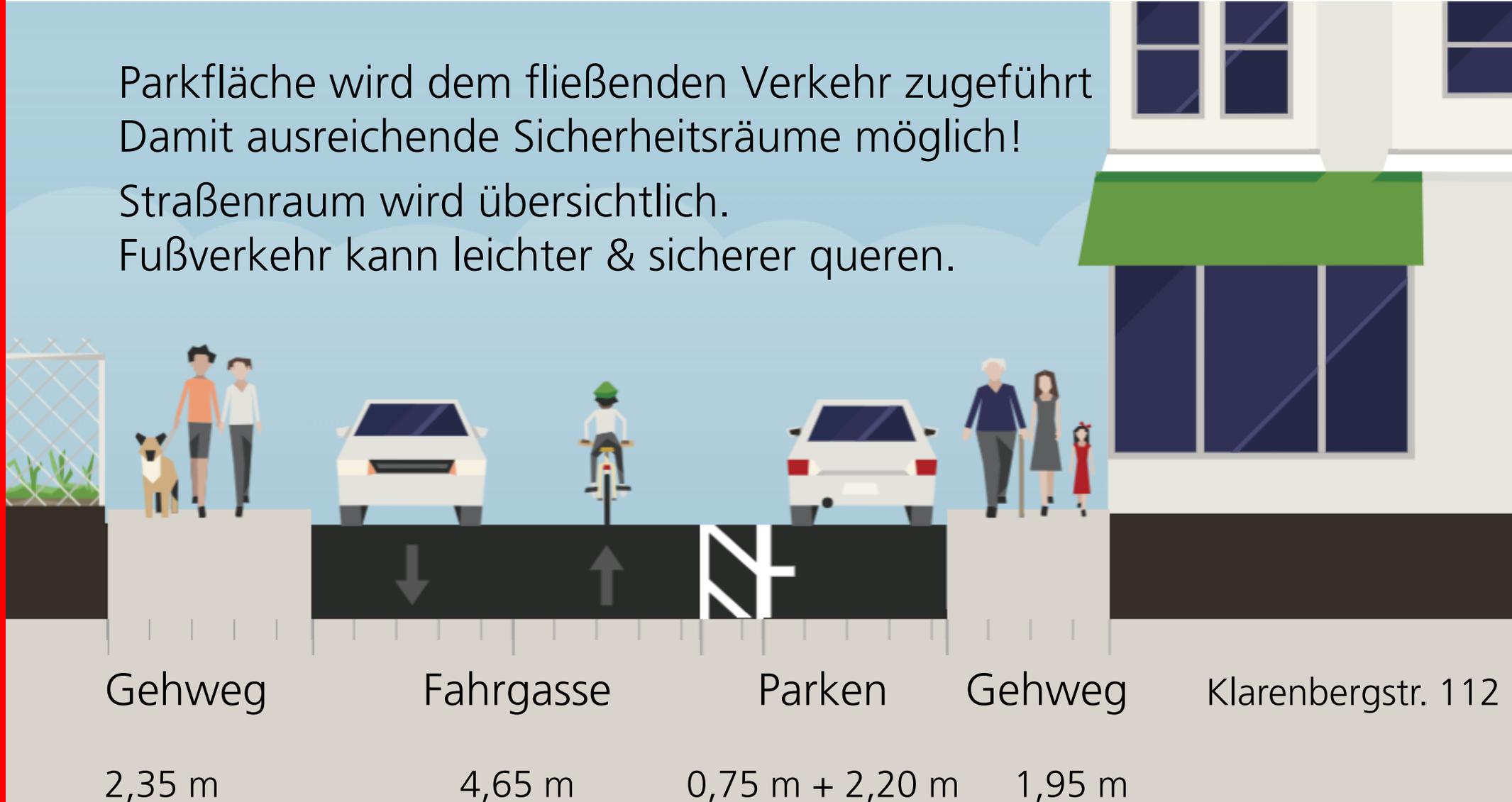
Der Sicherheitsraum ist besonders wichtig!



# Klarenbergstraße – Fahrradstraße

## Geplante Umsetzung im vorhandenen Straßenraum

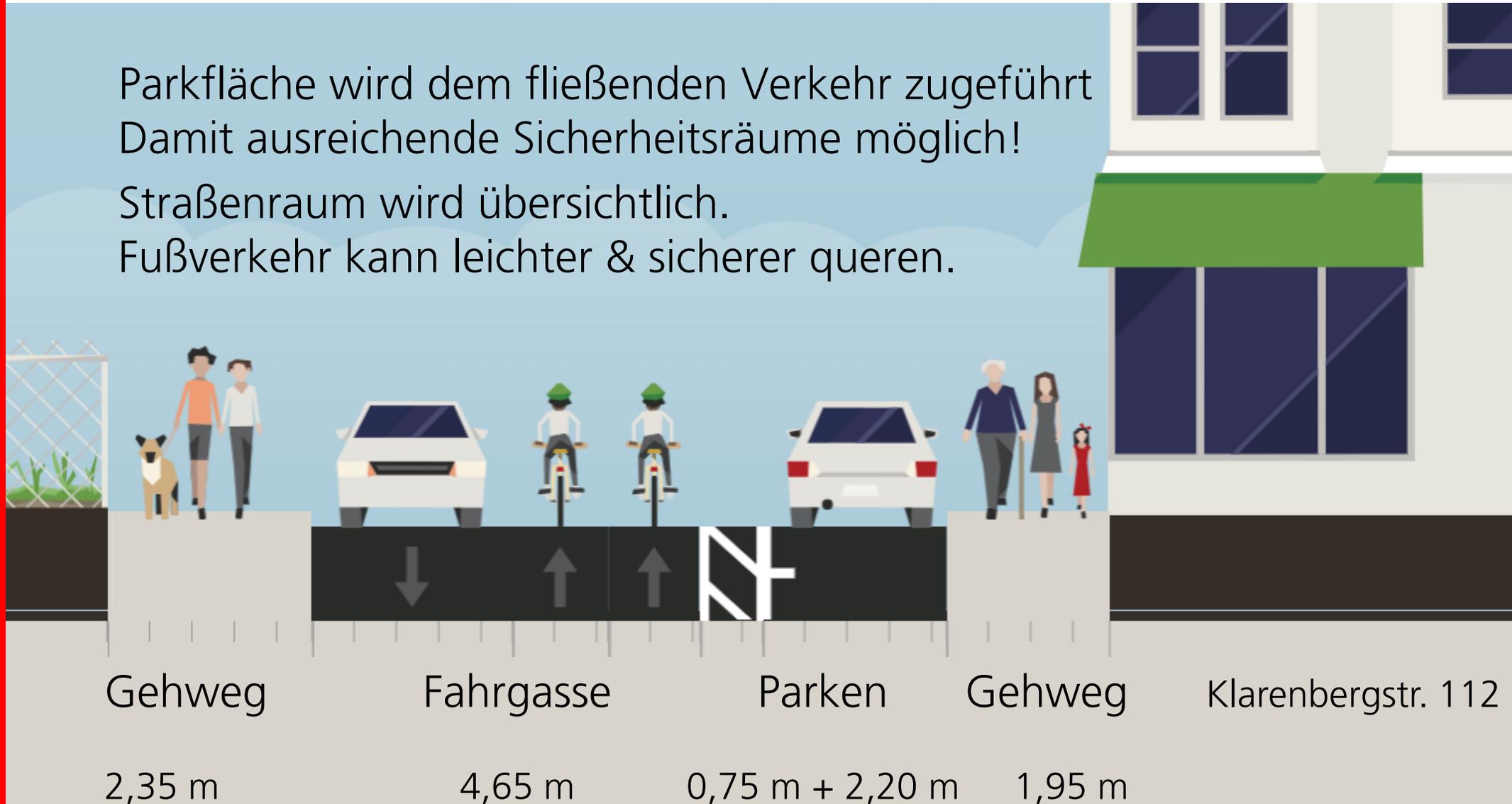
Parkfläche wird dem fließenden Verkehr zugeführt  
Damit ausreichende Sicherheitsräume möglich!  
Straßenraum wird übersichtlich.  
Fußverkehr kann leichter & sicherer queren.



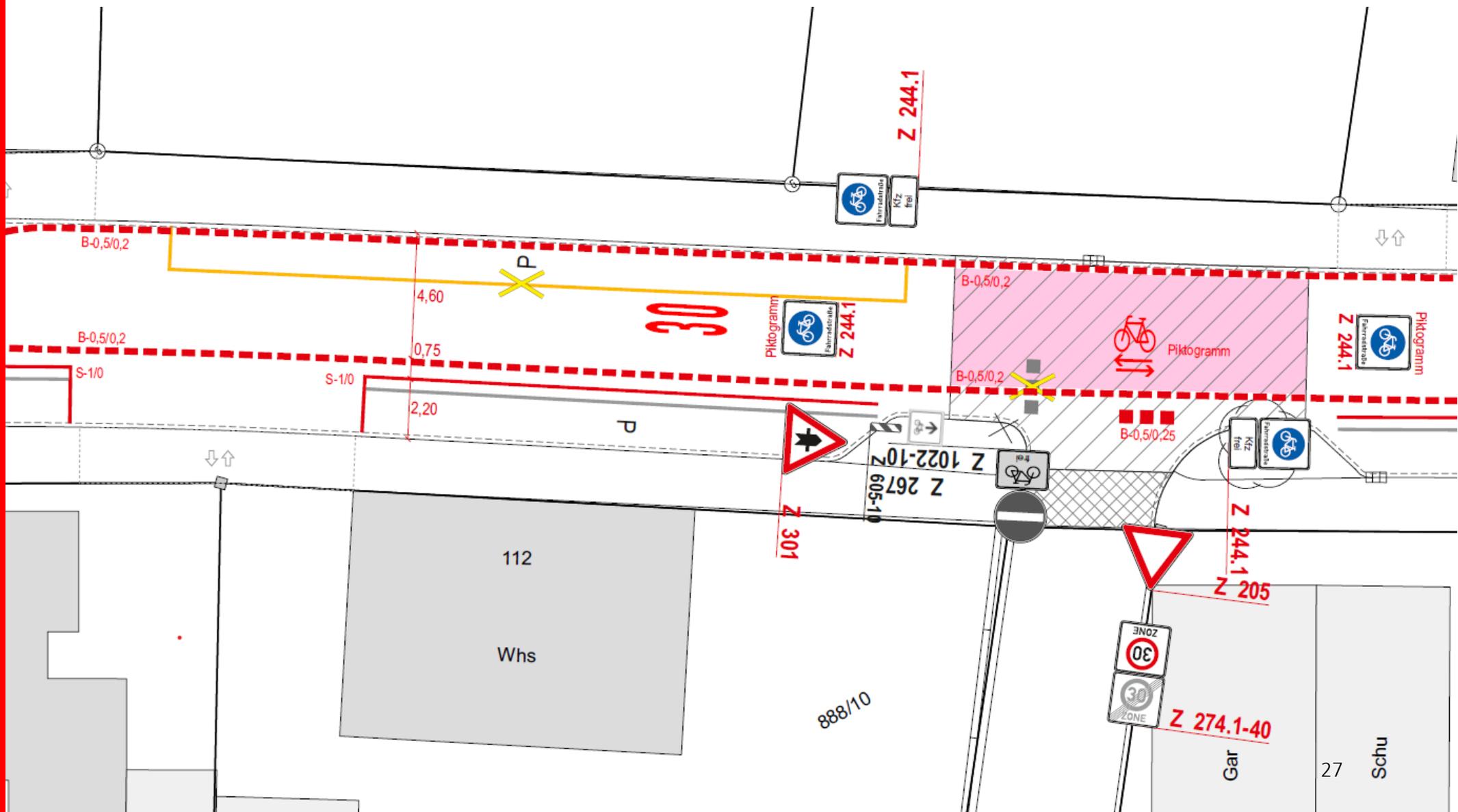
# Klarenbergstraße – Fahrradstraße

## Geplante Umsetzung im vorhandenen Straßenraum

Parkfläche wird dem fließenden Verkehr zugeführt  
Damit ausreichende Sicherheitsräume möglich!  
Straßenraum wird übersichtlich.  
Fußverkehr kann leichter & sicherer queren.

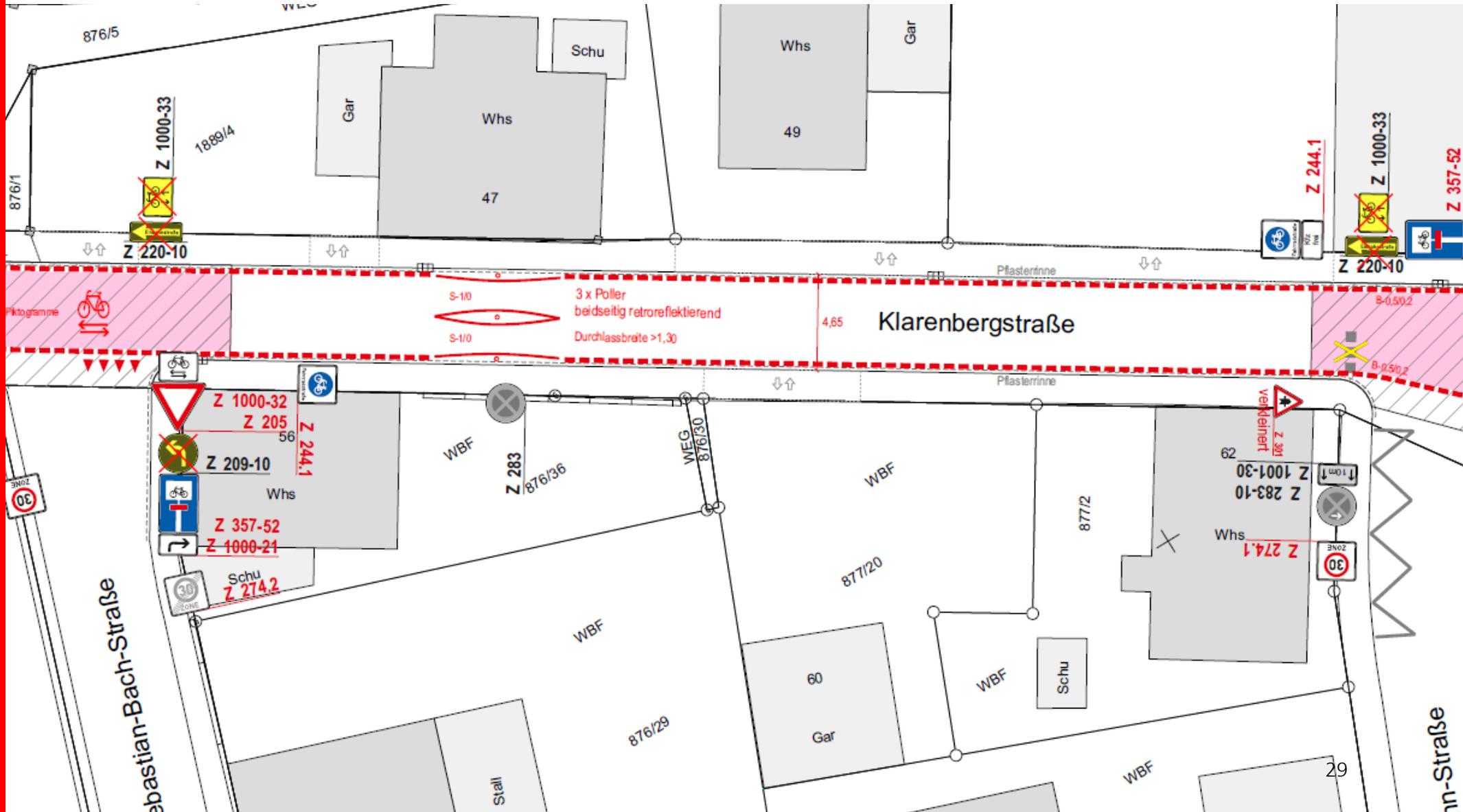


# Klarenbergstraße – Fahrradstraße Auszug aus der Planung





# Klarenbergstraße – Fahrradstraße – Modaler Filter Auszug aus der Planung



# Fahrradstraße Klarenbergstraße

- Einführung  
Radwegezielplan / Vorteile
- Knotenpunkt Gutenbergstraße  
Anbindung Zeiselberg
- Herausforderungen  
Klarenbergstraße
- **Parkraum Neuordnung**
- Verkehrsströme
- Kosten & Zusammenfassung



# Klarenbergstraße Stellplätze zwischen Robert-Schumann-Str. & Mozartstr.

Stellplätze Nordseite (Hangseite) entfallen /  
werden dem fließenden Verkehr zugeführt

Stellplätze Südseite bleiben erhalten und  
werden an aktuelle Fahrzeugbreite angepasst

255 private Stellplätze  
Garage, vor Garage, Carport, Hof, ...  
10 optionale Stellplätze, zu vermieten  
weitere Stellplätze auch in den Seitenstraßen und in der Gutenbergstraße

Vorher	Nachher	
115	65	öff. Stellplätze
255	255	priv. Stellplätze
	10	Mietplätze
<b>370</b>	<b>330</b>	<b>Summe</b>
1,8	1,6	Plätze/Haushalt
(Ø-Deutschland: 1,1 PKW/Haushalt)		

# Klarenbergstraße

## Betroffene Stellplätze auf der Hangseite

Der Parkraum wird neu geordnet:  
Auf der Hang-Seite wird die Fläche dem fließenden Verkehr zugeordnet.  
Auf der Tal-Seite bleiben die Stellplätze erhalten.

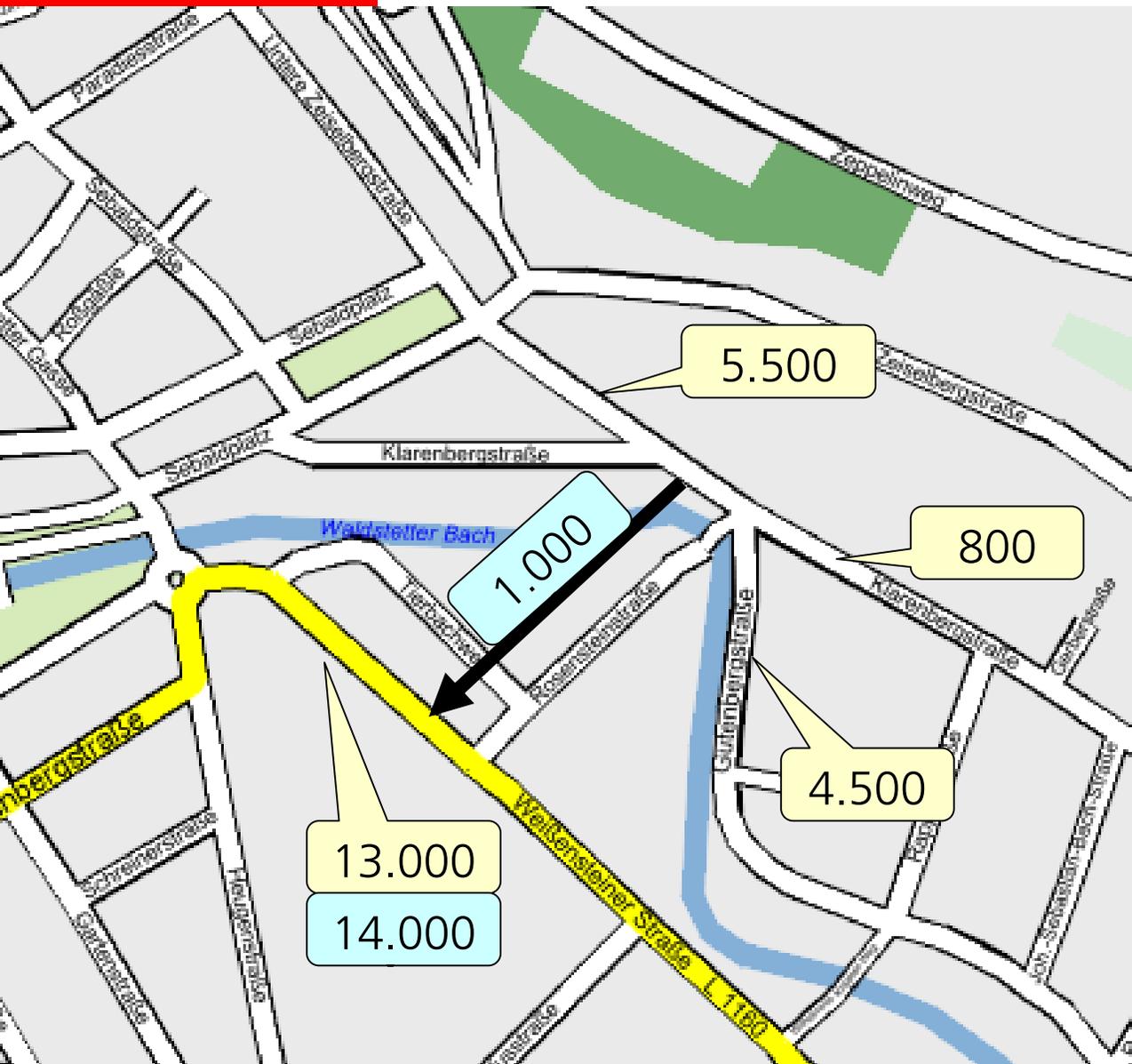
grün: Grundstückszufahrten  
gelb: Bauminseln, Kreuzungen, etc.  
rot: ca. 40 genutzte Stellplätze auf 800 m Straße  
diese Stellplätze werden der Fahrbahn zugeführt

# Agenda

- Einführung  
Radwegezielplan / Vorteile
- Knotenpunkt Gutenbergstraße  
Anbindung Zeiselberg
- Herausforderungen  
Klarenbergstraße
- Parkraum Neuordnung
- **Verkehrsströme**
- Kosten & Zusammenfassung



# Verkehrslast Umverteilung durch Fahrradstraße



## Knotenpunkt Gutenbergstraße/Klarenbergstraße

- 4.500 Kfz/Tag in der Gutenbergstraße
- 800 Kfz/Tag im schmalen Teil Klarenbergstraße
- 13.000 Kfz/Tag Weissensteiner Straße  
Die Verkehrslast ist rückläufig (-15% in 10 Jahren)

## Mit Fahrradstraße

- Nur noch ca. 2500 bis 3000 Kfz/Tag
- ca. 1000 Kfz/Tag Verlagerung in die Weissensteiner Straße
- Großräumige Verteilung Restverkehr über Straßdorf, Oberbettringen oder weiträumiger

## Bessere Infrastruktur

- Mehr Fuß- und Radverkehr bedeutet weniger PKW-Verkehr

## Beispiel Elterntaxi

- Ein Elterntaxi weniger = vier Fahrten/Tag weniger
- Verkehrssicherheit auf dem Schulweg steigt

## Fazit

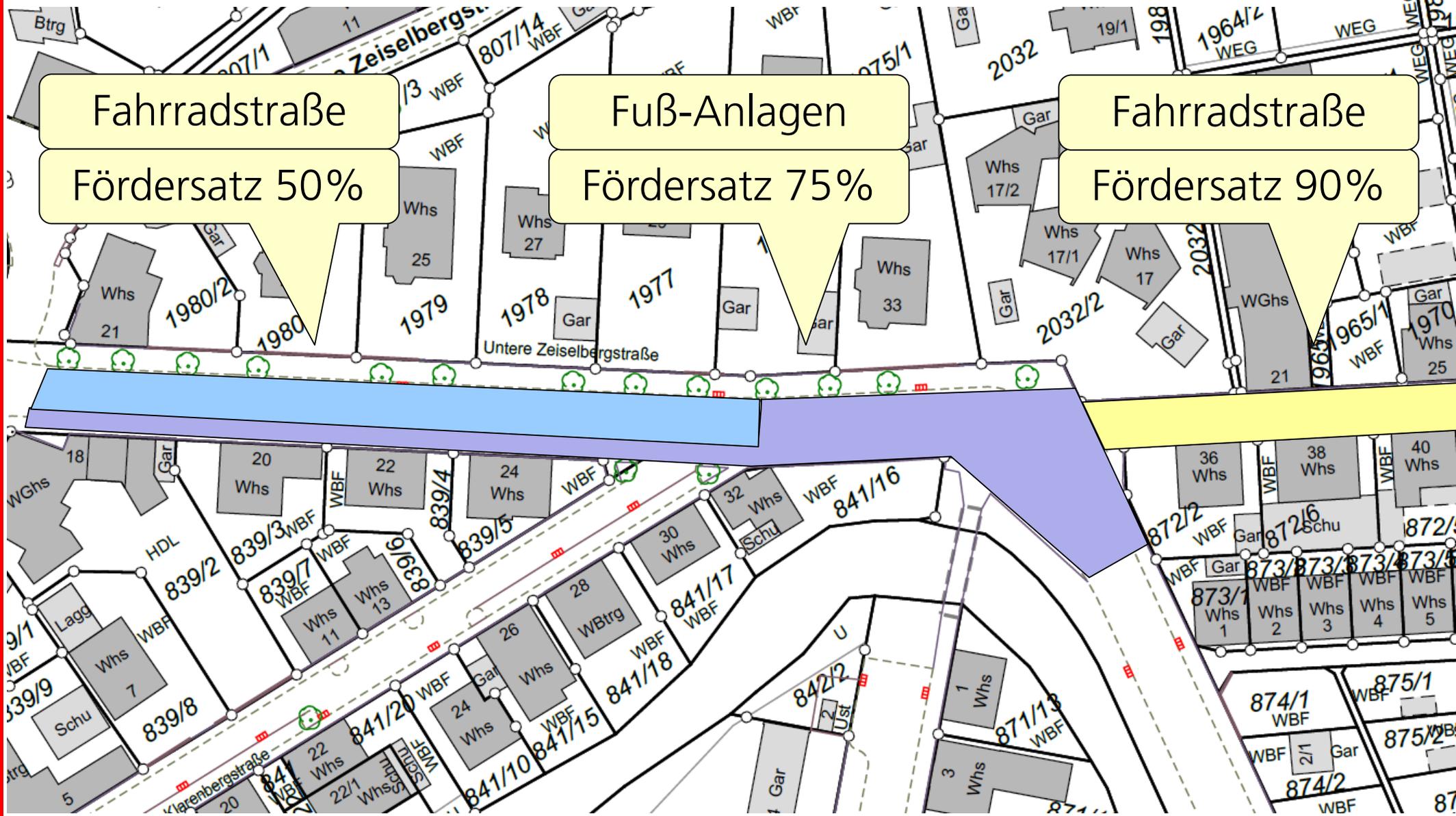
Es sind keine größeren Einflüsse auf das Verkehrsgeschehen im Umfeld und in der Stadt Schwäbisch Gmünd zu erwarten.

# Agenda

- Einführung  
Radwegezielplan / Vorteile
- Knotenpunkt Gutenbergstraße  
Anbindung Zeiselberg
- Herausforderungen  
Klarenbergstraße
- Parkraum Neuordnung
- Verkehrsströme
- **Kosten & Zusammenfassung**



# Kosten & Förderung Förderkulisse



Fahrradstraße

Fördersatz 50%

Fuß-Anlagen

Fördersatz 75%

Fahrradstraße

Fördersatz 90%

# Kosten & Förderung

	<b>Kosten</b>	<b>Förderung</b>	<b>Eigenanteil</b>	Förderquote
<b>Untere Zeiselbergstraße – Fahrradstraße</b>				
Baukosten	86.000 €	43.000 €	43.000 €	50%
Honorar	15.000 €	8.600 €	6.400 €	10%
<b>Summe</b>	<b>101.000 €</b>	<b>51.600 €</b>	<b>49.400 €</b>	
<b>Untere Zeiselbergstraße - Fußverkehrsanlagen</b>				
Baukosten	230.000 €	172.875 €	57.125 €	75%
Honorar	40.000 €	23.050 €	16.950 €	10%
<b>Summe</b>	<b>270.000 €</b>	<b>195.925 €</b>	<b>74.075 €</b>	
<b>Untere Zeiselbergstraße - Summe</b>				
Baukosten	315.500 €	215.875 €	100.125 €	
Honorar	55.000 €	31.650 €	23.350 €	
<b>Summe</b>	<b>370.500 €</b>	<b>247.525 €</b>	<b>123.475 €</b>	

# Kosten & Förderung

	<b>Kosten</b>	<b>Förderung</b>	<b>Eigenanteil</b>
<b>Klarenbergstraße - Fahrradstraße</b>			
Baukosten	168.500 €	151.650 €	16.850 €
Honorar	42.500 €	33.700 €	8.800 €
<b>Summe</b>	<b>211.000 €</b>	<b>185.350 €</b>	<b>25.650 €</b>

Förderquote

<b>Gesamtsumme Klarenberg- und Untere Zeiselbergstraße</b>			
Baukosten	484.000 €	367.525 €	116.975 €
Honorar	97.500 €	65.350 €	32.150 €
<b>Summe</b>	<b>581.500 €</b>	<b>432.875 €</b>	<b>149.125 €</b>

Sonstige weiteren Kosten	33.500 €		33.500 €
<b>Summe</b>	<b>614.500 €</b>	<b>432.875 €</b>	<b>182.625 €</b>

90%

20%

76%

14%

→ Förderquote Gesamtprojekt: ca. 90 % der Baukosten

## Zusammenfassung

- Sichere Anbindung der Südstadt
- Stärkung wichtiger Verkehrsachsen
  - Schulzentrum & Waldstetten
  - Innenstadt & Oststadt
- Sichere Verkehrsführung des Fuß- und Radverkehrs
- Sanierung von Fahrbahnflächen
- Akzeptable Parkraum-Auswirkungen
- Verkehrsverträglich
- Bis zu 90 % Fördermittel



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



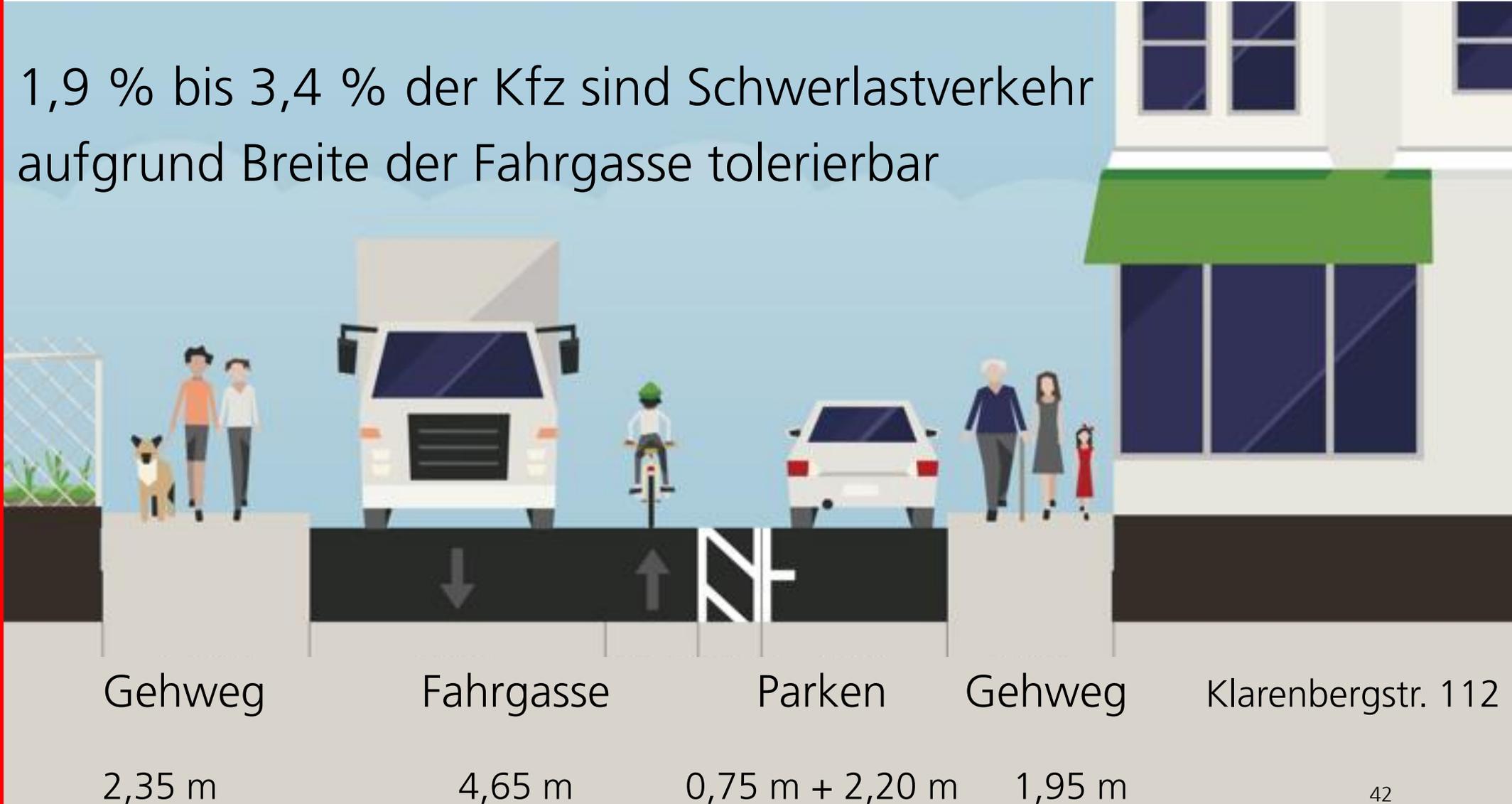
# Anhang – Backup-Folien



# Klarenbergstraße – Schwerlastverkehr

Schwerlastverkehr von untergeordneter Bedeutung ist unschädlich

1,9 % bis 3,4 % der Kfz sind Schwerlastverkehr  
aufgrund Breite der Fahrgasse tolerierbar



# Klarenbergstraße – Musterlösung (RASt)

## Klimaanpassungsmaßnahmen – Kein öffentlicher Parkraum

