



Schwäbisch Gmünd, 27.04.2021  
Gemeinderatsdrucksache Nr. 072/2021

Vorlage an

**Bau- und Umweltausschuss/Betriebsausschuss für Stadt-  
entwässerung**

zur Information  
- öffentlich -

**Einrichtung von Fahrradstraßen**

**Anlagen:**

- Anlage 1: Karte Klarenbergstraße
- Anlage 2: Karte Schwerzerallee
- Anlage 3: Musterlösung Fahrradstraße RadNetz BW

**Sachverhalt:**

**Förderung des Radverkehrs**

Um die Nutzung von Fahrrädern/Pedelecs zu unterstützen und zu fördern, soll das Fahren mit dem Rad besonders für Alltagsradler so komfortabel und angenehm wie möglich gestaltet werden. Die Attraktivität kann durch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, durch barrierefreie Radrouten sowie durch direkte Anbindungen gesteigert werden.

Fahrradfahren soll Freude machen und sicher sein. Jeder, sowohl Pendler, Senioren als auch Kinder sollen sich beim Radfahren zur Arbeit, zur Schule oder zu den Einkaufsmöglichkeiten wohl und sicher fühlen und diese Wege gerne mit dem Fahrrad zurücklegen. Besonders Familien mit kleinen Kindern, allein fahrende Kinder, Radfahrer mit Anhänger oder Lastenrad oder unsichere Radfahrer profitieren von einem Fahrradstraßennetz und einer guten Radinfrastruktur. Besonders diese Gruppe der eher „latenten“ Radfahrer wollen wir erhöhen, um den Anteil der Radfahrer am Modal Split deutlich erhöhen zu können.



Die Führung des Radfahrers im Straßenverkehr erfolgt in Schwäbisch Gmünd in der Regel auf der Fahrbahn oder auf freigegebenen Gehwegen, teilweise auf Radschutzstreifen. Benutzungspflichtige und baulich getrennte Radwege gibt es in erster Linie außerorts. Viele Gehwege sind mit „Radfahrer frei“ beschildert und dürfen vom Radfahrer mitbenutzt werden. Ein Fahrradstraßennetz in Schwäbisch Gmünd Richtung Innenstadt kann die Attraktivität des Radverkehrs steigern und zur Sicherheit der Radfahrer beitragen.

### **Fahrradstraßen Klarenbergstraße und Schwerzerallee**

Fahrradstraßen sind öffentliche Straßen, auf denen der Radverkehr bereits die Hauptverkehrsart darstellt oder in absehbarer Zeit darstellen wird/soll. Hierfür ist der **Radfahrer dem Kfz bevorrechtigt** und es gilt eine **Höchstgeschwindigkeit von 30km/h** für alle Verkehrsteilnehmer. Hinzu kommt, dass Fahrradfahrer hier die Möglichkeit haben, nebeneinander zu fahren, auch wenn Kfz dadurch nicht überholen können. Fahrradstraßen sind zunächst ausschließlich Radfahrern vorbehalten sofern Ausnahmen nicht explizit benannt werden (z.B. Anlieger frei/Kfz frei). Kraftfahrzeuge müssen sich in einer Fahrradstraße den Radfahrern unterordnen, ihre Geschwindigkeit anpassen und dürfen die Radfahrer nicht gefährden oder behindern. Empfohlen werden Fahrradstraßen für ruhige Anwohnerstraßen. Sie sollten zudem möglichst **Vorrang vor einmündenden Straßen** und an Kreuzungen erhalten.

### **Klarenbergstraße**

Die Ausweisung einer ersten Fahrradstraße (mit Zusatz Kfz/Anlieger frei) soll in der **Klarenbergstraße** erfolgen. Für Radfahrer würde sich damit eine Alternative zur stark befahrenen Weißensteiner Straße bieten. Insbesondere Eltern und Schüler, die das Schulzentrum Strümpfelbach oder bspw. die Klosterleschule erreichen wollen, können in einer Fahrradstraße deutlich komfortabler und sicherer unterwegs sein. Der Pkw-Verkehr soll reduziert werden. Durch welche Maßnahmen dies möglich wäre, z. B. durch einen Poller, wird derzeit noch geprüft. Dies würde sowohl den Anwohnern als auch den Radfahrern und Fußgängern zugutekommen, da hierdurch die Kfz-Verkehrsbelastung sinkt, während weiterhin alle Häuser mit dem Pkw zu erreichen sind. Bei diesen Maßnahmen ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Lieferverkehr von und zu Umicore weiterhin problemlos möglich sein muss. Hierzu hat bereits ein Ortstermin mit Umicore stattgefunden.

Eine Fahrradstraße ist sinnvoll, wenn sie sich in ein Radwegenetz einfügt und der Radfahrer entsprechend weitergeführt wird. An der **Kreuzung Mozartstraße** erfolgt eine Führung Richtung Schulzentrum über den Kreisverkehr am Dreifaltigkeitsfriedhof. Hier bestehen beidseitig baulich getrennte Radwege. Die Führung auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und der Fahrradstraße muss noch angepasst werden (bspw. durch Piktogramme). An der **Unteren Zeiselbergstraße** muss zudem eine sichere Überleitung geschaffen werden. Zum Nachweis, dass die Klarenbergstraße lohnt Fahrradstraße zu werden, wird geprüft, in der Klarenbergstraße eine Dauerzählstelle für den Radverkehr einzurichten.



## Schwerzerallee

Eine weitere Fahrradstraße in der **Schwerzerallee** soll für die Radfahrer eine Alternative zur stärker befahrenen Goethestraße bieten. Die Planungen sind hier noch nicht so weit vorangeschritten wie in Klarenbergstraße. Eine Änderung der bestehenden Vorfahrtsregelungen soll jedoch auch in der Schwerzerallee zugunsten der Fahrradstraße erfolgen. Die Markierung und Beschilderung wird sich in der Schwerzerallee ebenfalls an den Musterlösungen orientieren. Auch in der Schwerzerallee muss das Thema Lieferverkehr (insbesondere Lidl) berücksichtigt werden.

Ein Anschluss an die Innenstadt kann über die **Katharinenstraße** erfolgen. Der **Kreuzungsbereich Rektor-Klaus-Straße** wird daher in die Planungen miteinbezogen. In Richtung Westen kann der Radfahrer weiter auf die **Römerstraße** geführt werden.

Die genaue Ausgestaltung der beiden Fahrradstraßen sollte sich an allgemein gültigen Empfehlungen orientieren. Da ein entsprechender Leitfaden zu Fahrradstraßen in Baden-Württemberg derzeit noch nicht veröffentlicht ist, wird zur Ausgestaltung die Musterlösung für das Radnetz BW herangezogen (siehe Anlage 3). Diese sieht vor an Kreuzungen bzw. Einmündungen durch Rotmarkierung auf die Fahrradstraße hinzuweisen, das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ auf der Fahrbahn zu markieren und die Straße entsprechend zu beschildern. Der Fahrradstraße sollte möglichst Vorrang an Kreuzungen und Einmündungen gewährt werden.

Eine Änderung der bestehenden Vorfahrtsregelungen soll zugunsten der Fahrradstraßen erfolgen und erhöht den Komfort und die Sicherheit für den Radfahrer. Damit die Fahrradstraße als solche erkannt wird (insbesondere an den Einmündungen), müssen neben der Beschilderung weitere Maßnahmen wie z.B. Markierungen/ Rotbelag/ Piktogramme umgesetzt werden. Eine Kostenschätzung hierzu wird derzeit vom Baubetriebsamt erstellt.

Die Bürgerbeteiligung in der Klarenbergstraße befindet sich derzeit in der Vorbereitung und soll im Mai starten. Die Bürgerbeteiligung in der Schwerzerallee wird rechtzeitig mit der Stadtteilkoordination abgestimmt.