



Vorlage an

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

zur Beschlussfassung
- öffentlich -

Radwegezielplan - Teilkonzept Haupttrouten

Anlagen:

Anlage 1: Karten Altstadttring und Fahrradstraßen

Beschlussantrag:

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt das eingebrachte Teilkonzept „Haupttrouten“ des Radwegezielplans und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung des Altstadttrings und der Fahrradstraßen.

Sachverhalt und Antragsbegründung:

1.) 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.

Ein City-Ring rund um die Altstadt und die Einrichtung von drei Haupttrouten sollen dazu beitragen den Anteil der Radfahrer am Modal Split deutlich zu erhöhen.



2.) Fahrradstraßen Klarenbergstraße, Schwerzerallee/Römerstraße und Wilhelmstraße/ Werrenwiesenstraße und Altstadtring

Fahrradstraßen können eingerichtet werden, wenn eine hohe Radverkehrsdichte vorliegt, die Straße eine untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr aufweist oder die Straße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr hat. Auf Fahrradstraßen 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. Kfz frei). Kraftfahrzeuge müssen sich den Radfahrern unterordnen, ihre Geschwindigkeit anpassen und dürfen diese nicht gefährden oder behindern.

Ein Fahrradstraßennetz in Schwäbisch Gmünd Richtung Innenstadt wird die Attraktivität des Radverkehrs steigern und zur Sicherheit der Radfahrer beitragen.

Sowohl die Klarenbergstraße als auch die Schwerzerallee/Römerstraße und die Wilhelmstraße/Werrenwiesenstraße sind für Radfahrer attraktive Routen, um große Hauptverkehrsstraßen zu meiden und die Innenstadt gut zu erreichen. In einem ersten Schritt sollen diese drei Hauptrouten und der Altstadtring (siehe Anlage 1) möglichst fahrradfreundlich gestaltet werden. Für die drei Hauptrouten bedeutet dies, dass diese möglichst durchgängig als Fahrradstraßen ausgewiesen werden sollen (mit dem Zusatz Kfz frei). Auf einigen Abschnitten besteht bereits eine Radinfrastruktur, z. B. gemeinsame Geh- und Radwege. Diese werden erhalten bleiben bzw. - wenn möglich – aufgewertet. Sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts werden die Anschlüsse an bestehende Infrastruktur berücksichtigt.

Auch rund um die Innenstadt sollen Radfahrer sicher unterwegs sein und die Routen in die Stadtteile möglichst bequem erreichen. Für den Altstadtring bedeutet eine fahrradfreundliche Ausgestaltung, dass geprüft wird, ob einzelne Abschnitte (z. B. die Uferstraße) ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen werden können und dass die Anschlüsse an die Fahrradstraßen sichergestellt werden müssen. Hierzu sind, wie auch bei den geplanten Fahrradstraßen, an einigen Stellen bauliche und/oder verkehrsrechtliche Veränderungen (z. B. Änderung der Vorfahrt) notwendig.

Der Altstadtring soll zudem durch eine Kennzeichnung kenntlich gemacht werden. Wie diese Kennzeichnung ausgestaltet werden kann, wird derzeit intern mit dem Ordnungsamt und dem Tiefbauamt geklärt.

3.) Beteiligung

Die interfraktionelle Gruppe Rad, der Arbeitskreis Mobilität sowie der ADFC werden bei den weiteren Umsetzungsschritten eingebunden und haben bereits im Vorfeld wertvolle Hinweise gegeben. Informationen zu geplanten Maßnahmen werden zudem in den Stadtteilforen und bei den Anwohnern kommuniziert. Der Gemeinderat wird regelmäßig über den Fortschritt der Maßnahmen informiert.

4.) Zeitplan

Gemeinsam mit der interfraktionellen Arbeitsgruppe Rad wurde die Streckenführung bereits besprochen und erste kritische Stellen identifiziert, die einer genaueren Prüfung



unterzogen werden müssen. Planungen hierzu werden ggf. auch an externe Büros vergeben, um zügig voranzukommen. Notwendige Förderanträge werden für einzelne Abschnitte eingereicht, um die Maßnahmen möglichst zügig und unterjährig (ohne Programmaufnahme) abwickeln zu können. Die Klarenbergstraße wurde bereits zur Förderung eingereicht. Hier rechnen wir ab März 2022 mit einer Rückmeldung des Regierungspräsidiums, so dass die Umsetzung voraussichtlich im zweiten Quartal 2022 starten kann. Parallel werden erste kleinere Baumaßnahmen umgesetzt und Planungsaufträge vergeben, sodass zügig weitere Streckenabschnitte umgesetzt werden können.

5.) Finanzierung

Für Beschilderung, Markierung, kleinere Umbaumaßnahmen und die Vergabe von Aufträgen stehen im Doppelhaushalt 2022/2023 300.000 Euro zur Verfügung. Viele der geplanten Maßnahmen sind förderfähig, so dass tatsächlich ein höheres Budget zur Verfügung steht.

THH	PG	Budgeteinheit	Haushaltsjahr	Ertrags- und Aufwandsarten	Ansatz
8 Verkehr und Verkehrsflächen	10 Gemeindestraßen	THH 8- 54.10-13	2022/23	Investitionsmaßnahmen Radinfrastruktur	300.000

Die vorbereitende Sanierung einzelner Bereiche kann aus Mitteln der Straßensanierung gezahlt werden, die beim Tiefbauamt für den Doppelhaushalt eingeplant sind.