



Schwäbisch Gmünd, 22.10.2018  
Gemeinderatsdrucksache Nr. 216/2018

Vorlage an

**Gemeinderat**  
zur Einbringung  
- öffentlich -

### **Förderung des Radverkehrs -Radwegkonzept-**

#### **Anlage:**

Übersichtsplan Radkonzept Alltagsradler

#### **Sachverhalt:**

In Deutschland wird derzeit sehr viel über die Themen Klima und Mobilität diskutiert. Beide Themen stehen miteinander in Verbindung. In den letzten Jahren wurde aber der Gedanke des Klimaschutzes bei den öffentlichen Mobilitätsdiskussionen bzw. der Diskussion um die richtigen Mobilitätsformen nicht immer ausreichend berücksichtigt.

Auf Grund der Zielsetzung von Deutschland, bis 2020 die Treibhausgasemissionen um 40% (im Vergleich zu 1990) zu senken, wird auch der Druck auf die Kommunen immer größer. Der Kabinettsbeschluss zum Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 vom 03.Dezember 2014 bezieht sich dabei auch auf die Städte.

Es ist zwingend notwendig, nach und nach auf nachhaltige Mobilität umzusteigen. Hierunter fallen neben Verbesserungen beim ÖPNV auch die Förderung des Radverkehrs.

Um die Nutzung von Fahrrädern/E-Bikes 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.



Unser großes Ziel sollte sein, das Mobilitätsverhalten der Einwohner von Schwäbisch Gmünd hin zu einem umwelt- und gesundheitsbewussten Verhalten zu ändern. Eine Stärkung des Umweltverbundes und somit eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs unterstützt dieses Ziel maßgeblich.

Fahrradfahren soll Spaß machen und sicher sein. Jeder, sowohl Pendler, Senioren wie auch Kinder sollen sich beim Radfahren zur Arbeit, zur Schule, zu den Einkaufsmöglichkeiten oder in der Freizeit wohl fühlen und diese Wege gerne mit dem Fahrrad zurücklegen.

Als Folge einer Erhöhung des Radfahranteils ist eine Reduktion des täglichen KFZ Aufkommens zu erwarten.

Wie bereits im Zwischenbericht zu den Maßnahmen 2017 zur Förderung des Radverkehrs beschrieben, soll ein Radverkehrskonzept zum „Radwegezielplan 2030“ im Gemeinderat vorgelegt werden.

Im Folgenden wird ein Gesamtkonzept zur Erschließung der Stadtteile, ausgehend von der Innenstadt, vorgestellt. Das Konzept wurde im Rahmen der Fachgruppe Fahrrad (Vertreter aller Gemeinderatsfraktionen und der Verwaltung) erarbeitet.

Die Nord-Ost-Süd-West Anbindungen dienen vor allem den steigenden Zahlen der E-Bike-Fahrer, da diese durch elektrische Unterstützung auch die Anstiege in höher gelegene Stadtteile mühelos überwinden können.

Dadurch wird ein angepasstes Radwegkonzept über die Talachse hinausgehend benötigt.

### **I. Rad als Verkehrsmittel**

Beim Thema Mobilität werden unterschiedlichste Verkehrsmittel erfasst. Hierbei lassen sich die Mobilitätsformen entweder nach ihrem Antrieb (motorisiert/manuell) oder nach ihrer Umweltverträglichkeit unterscheiden. Der sogenannte Umweltverbund umfasst alle Fortbewegungsmittel, die nachhaltig die Umwelt schonen und teilweise auch komplett emissionsfrei funktionieren. Er ist klar vom motorisierten Individualverkehr (MIV) abzugrenzen.

	<b>Umweltverbund</b>	<b>MIV</b>
<b>motorisiert</b>	- Bus - Bahn - Fernbus - S-Bahn - U-Bahn - Taxi - Car-Sharing - Beifahrer ...	- Auto (Alleinfahrer) - LKW - Transporter - Lieferwagen ...
<b>manuell</b>	-Fuß <b>-Rad</b>	

Das Fahrradfahren lässt sich wie oben ersichtlich sowohl zur Kategorie „manuell“ wie auch zum Umweltverbund zählen. Das bedeutet in dieser Hinsicht, dass das Fahrrad ein 0-Emissions Verkehrsmittel darstellt. Im Gegensatz zum „zu Fuß gehen“ ist es allerdings energieeffizienter und deutlich schneller. Besonders



durch die Nutzung von Pedelecs kann auch durch wenig Mühe ein größerer Höhenunterschied überwunden werden.

## **II. Alltagsradler als Zielgruppe**

Personen, die mit ihrem Fahrrad unterwegs sind, lassen sich durch den Oberbegriff „Radfahrer“ gut zusammenfassen.

Dennoch gibt es unterschiedliche Zielgruppen innerhalb der Radfahrer.

Sie unterscheiden sich in ihrem Verhalten, ihren Wünschen und ihren Bedürfnissen. Es kann eine Klassifizierung in drei verschiedene Gruppen erfolgen.

### 1. Touristische Radfahrer

- Meist ortsunkundige Personen (teilweise mit geliehenen Rädern).
- Fahrtgeschwindigkeit eher langsam und entspannt.
- Unsicheres Verhalten.
- Leicht Ablenkbar durch äußere Eindrücke der Umgebung.
- Interesse an breiten Wegen mit Möglichkeit zur Kommunikation.
- Hohe Bereitschaft, Umwege in Kauf zu nehmen,
- Auf der Suche nach kulturellen Einrichtungen, Denkmälern, Sehenswürdigkeiten...

### 2. Freizeitradler

- Ortskundige und Unkundige, meist an Feiertagen oder am Wochenende und außerhalb der Arbeitszeiten unterwegs.
- Interesse an breiten und ruhigen Wegen, außerhalb von geschlossenen Ortschaften (Fahrt ins Grüne).
- Tendenziell höhere Geschwindigkeit als Touristische Radfahrer.
- Innerhalb geschlossener Ortschaften direkte Wege bevorzugt.

### 3. Alltagsradler

- Ortskundige an Wochentagen besonders zu Arbeitszeiten und auch außerhalb der Arbeitszeit für Erledigungen.
- Schnelle und sichere Wege bevorzugt.
- Oftmals hohe Geschwindigkeiten.
- Es wird eine Priorisierung ähnlich des MIVs gewünscht.
- Keine besondere Beachtung der Umgebung, solange der Weg barrierefrei, direkt und gefahrlos ausgebaut ist.

## **III. Potentielle Alltagsradler**



Das Potenzial in der Steigerung der Radfahrzahlen besteht in der Verbesserung der Attraktivität von Radverkehrswegen für interessierte Personen, sowie die Anpassung des Konzeptes für bereits aktive Alltagsradler um diese weiterhin bei ihrer Fahrt mit dem Fahrrad zu unterstützen. Als Hauptziel der geplanten Maßnahmen steht die Mobilisierung der Personen, die bisher noch nicht mit dem Fahrrad unterwegs sind, sich aber dafür interessieren und bei entsprechendem Angebot auf das Fahrrad umsteigen würden. Hierzu müssen Faktoren wie ein gesteigertes Sicherheitsempfinden, ein schnell verständliches und einheitliches Fahrradkonzept sowie eine mögliche Zeitersparnis durch die Nutzung des Fahrrads, garantiert werden.

#### IV. Konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität

Es gibt verschiedene Einrichtungen im Straßenverkehr, die die oben beschriebenen Faktoren unterstützen und auch dem Nutzer offensichtlich darlegen.

a) Einrichtung von Schutzstreifen

Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und dürfen von KFZ nur bei Bedarf befahren werden. Sie sind besonders bei stark belasteten Straßen durch PKWs sinnvoll, aber nur bis zu einem Schwerverkehrsaufkommen von 1.000 FZ am Tag.

Schutzstreifen sind jeweils auf am rechten Fahrbahnrand möglich. Sie sollen im Regelfall 1,5 m breit markiert sein.

Die verbleibende Fahrbahn muss mindestens eine Breite von 4,50 Metern aufzuweisen.

Schutzstreifen sollen vorrangig auf Hauptverkehrsstraßen angebracht werden. In geschwindigkeitsreduzierten Bereichen (z. B. Zone 30) sind Schutzstreifen im Regelfall entbehrlich.

b) Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen

An signalisierten Kreuzungen kann eine Fläche speziell für Radfahrer zur Erleichterung des Linksabbiegens eingerichtet werden.

Ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen dient als zweite Haltelinie im Bereich vor dem KFZ und ist nur für Fahrradfahrer ausgelegt.

Die vorgezogene Aufstellfläche ermöglicht dem Radfahrer, während der Rotphase am KFZ vorbei zu fahren und sich vor diesem zu positionieren um von dort aus der Kolonne vorausfahrend und im Blickfeld aller KFZ gesichert abzubiegen oder geradeaus zu fahren.

c) Einrichtung einer Fahrradstraße

Die für Radfahrer am sichersten wahrgenommene Einrichtung im Straßenverkehr ist eine Fahrradstraße. Fahrradstraßen sind öffentliche Straßen, auf denen der Radverkehr bereits die Hauptverkehrsart darstellt oder in absehbarer Zeit darstellen wird.



Hierfür ist der Radfahrer dem KFZ bevorrechtigt und es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für alle Verkehrsteilnehmer. Hinzu kommt, dass Fahrradfahrer hier die Möglichkeit haben, nebeneinander zu fahren. Auch kann die Fahrradstraße nur für Radfahrer frei gegeben sein und bei Bedarf auch für andere Verkehre.

## V. Konzept Hauptradrouten für Alltagsradler in Gmünd

Durch die beschriebene Anforderung der steigenden Zahl an Radfahrern muss das Radkonzept neu angepasst werden.

Es ist sinnvoll und notwendig, die Anbindungen aus den Stadtteilen an die Innenstadt zu gewährleisten und diese sicher zu gestalten.

Hierzu wurde das in Anlage 1 beigelegte Konzept aufgestellt.

Es soll eine NORD-OST-SÜD-WEST Verbindung erreicht werden.

### Innenstadt-Ring:

Der **Innenstadt-Ring** gibt die Möglichkeit, entlang der Hauptverkehrsstraßen den Bereich der Innenstadt zu umfahren. Er verläuft von der Remsstraße, über den Pfarrer-Luiz-Weg, Schwabenstraße, Wilhelmstraße und Gemeindehausstraße in Richtung Süden. Von dort aus kann über die Gemeindehausstraße, Paradiesstraße und Klösterlestraße in die Parlerstraße abgebogen werden. Über die Robert-von-Ostertag-Straße schließt sich der Ring zur Remsstraße.

### Anbindung Nord:

Vom Innenstadt-Ring ist in Richtung Norden nach **Mutlangen** und **Wetzgau-Rehnenhof** über die Pfitzerstraße/Becherlehenstraße ein B 298 begleitender Radweg geplant und soll zeitnah umgesetzt werden.

### Anbindung Ost:

In Richtung **Hussenhofen** wird durch den Neubau der westlichen Buchstraße eine optimale Radführung über einen beidseitigen Schutzstreifen geschaffen. Über die Oberbettringer Straße im Anschluss an die Überfahrt der Gemeindehausstraße in die Wilhelmstraße, kann sowohl das Hardt als auch **Oberbettringen** erreicht werden. Ein Schutzstreifen bergaufwärts ist bereits eingerichtet.

### Anbindung Süd:

In Richtung Süd sollen drei Achsen zur Verfügung stehen.

Zum einen kann der Stadtteil **Unterbettingen** über die Klarenbergstraße (Zone 30) erreicht werden und zum anderen könnte in der Weißensteiner Straße die Einrichtung eines Schutzstreifens (stadteinwärts) erfolgen.

Hinzu kommt eine Anbindung nach **Straßdorf** über die Rektor-Klaus-Straße in Fortführung über die Klepperlestrasse.

An der Nordseite wird die Radroute über den Bahnhofsboulevard an den Innenstadt-Ring und die Remsstraße angebunden.

### Anbindung West:



Über die Goethestraße soll der Radverkehr in Richtung West zum Schirenhof geführt werden. Alternativ steht den Radfahrern auch die Schwerzeralle sowie der Hauberweg zur Verfügung.

Detailliertere Maßnahmen sind nicht Teil dieser Abstimmung und werden erst bei Zustimmung des Gesamtkonzepts weiter erarbeitet.

## **VI. Nächste Schritte/Umsetzung**

### 1. Konzept zu Umsetzung

Das Radkonzept (Anlage 1) ist die Basis für weitere Verbesserungen im Bereich der Fahrradinfrastruktur auf den Hauptrouten. Vorbehaltlich der Zustimmung des Gemeinderats können anhand dieses Konzepts nun Maßnahmen entwickelt, mit finanziellen Mitteln hinterlegt und umgesetzt werden

### 2. Konkrete Maßnahmen

Das nun vorliegende Radwegekonzept stellt eine Grundlage dar, auf deren Basis der Gemeinderat Prioritäten zur Förderung des Radverkehrs festlegen kann. In weiteren Schritten muss dann ein Ingenieurbüro beauftragt werden. Es muss dann detailliert geprüft werden, an welchen Streckenabschnitten ggf. durch vorrangig bauliche oder in Teilbereichen auch verkehrsrechtliche Veränderungen Verbesserungen bei der Radwegführung geschaffen werden können.

Hierbei muss dann im Einzelfall eine klare Abwägung der verschiedenen Interessen aller Betroffenen erfolgen. Die möglichen Konfliktbereiche betreffen:

- Wegfall von Parkplätzen (Anwohner, Besucher, Kunden usw.)
- Reduzierung von Fahrspuren
- Wegfall von Abbiegespuren (Leistungsfähigkeit Straßennetz)
- Auswirkungen auf ÖPNV bei Wegfall von Fahrspuren
- Reduzierung von Gehwegbreiten
- Verlegung Radverkehr von Gehweg auf Fahrbahn durch Wegfall der Option, die Gehwege als Radfahrer nutzen zu können.

### 3. Im weiteren Schritt kann dann eine Detailplanung mit Kostenberechnung zum priorisierten Streckenabschnitt erfolgen. Hierbei müssen dann auch die notwendigen Entscheidungen getroffen werden, wie die öffentliche Verkehrsfläche zukünftig genutzt werden sollen. Da Verbesserungen in der Radwegeninfrastruktur grundsätzlich gem. LGVFG förderfähig sein können, sollten ja nach Gesamtkosten entsprechende Förderanträge gestellt werden.

### 4. Im vierten Schritt können dann Maßnahmen umgesetzt werden.

Folgende Maßnahmen sind derzeit schon in der Planung:



1. Buchstraße (Planung berücksichtigt beidseitigen Schutzstreifen – bereits am 17.10.18 im BuA vorgestellt.). Die Umsetzung ist für das Jahr 2021 ff geplant.
2. Radschutzstreifen Weilerstraße und Neue Straße bergaufwärts. Die Umsetzung ist 2018/2019 geplant

Folgende Maßnahmen im Hinblick auf Radverkehrsverbesserungen können entsprechend dem Radwegekonzept priorisiert werden:

- Weißensteiner Straße
- Remsstraße
- Rektor-Klaus-Straße
- Eutighofer Straße – Goethestraße – Klösterlestraße

Da diese Projekte vom Grundsatz her förderfähig sein könnten, sollte die Priorisierung auch anhand dieser Kriterien erfolgen. Da die Stadt bereits mehrere Projekte (z. B. Buchstraße, Ums Stöckle) zur Förderung anmelden wird, muss abgewogen werden, ob Radwegprojekte ggf. ohne Förderung kurzfristig umgesetzt werden sollen.

Da die Herstellung eines Fahrradschutzstreifens an der Weißensteiner Straße mit überschaubaren Kosten realisiert werden könnte, wäre dies ein Projekt, das zeitnah umgesetzt werden könnte.