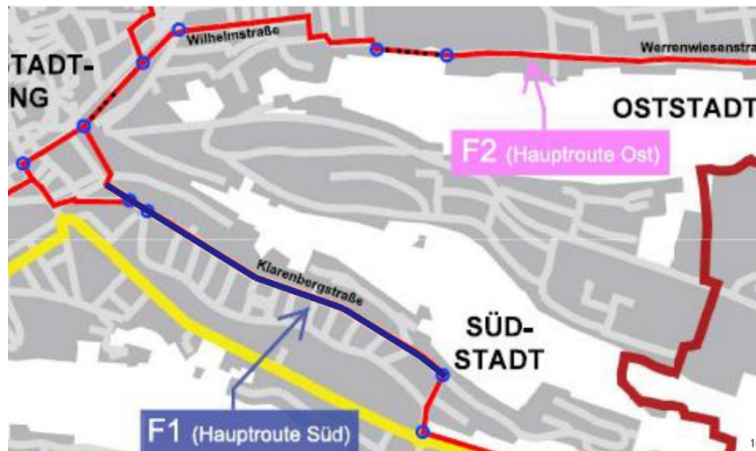




Fahrradstraße Klarenbergstraße

Fakten-Check



Inhalt

1	Zusammenfassung.....	3
2	Pressenmitteilungen zum aktuellen Stand:	4
2.1	Rems-Zeitung 12.07.2025 Seite 13	4
2.2	Gmünder Tagespost 12.07.2025 Seite 20	4
3	Rückblick.....	5
4	Kosten	6
4.1	Fahrradstraße Klarenbergstraße . Kostenschätzung der Stadtverwaltung	6
4.2	Kosten Alternativvorschlag	7
4.3	Kosten Fahrbahn- Unterbau	7
4.4	Kosten Bürgerbegehren	7
4.5	Zusammenfassung Kostenschätzungen	7
5	Wegfall von 40 öffentlichen Parkplätzen	8
6	Verkehrsaufkommen Umicore.....	9
6.1	Klarenbergstraße: monatliches Verkehrsaufkommen	9

1 Zusammenfassung

Folgende Punkte zum Thema „Fahrradstraße Klarenbergstraße“ wurden in den letzten Wochen immer wieder kontrovers diskutiert.

- 1) Der Gemeinderat war über den ersten Vorschlag der Stadtverwaltung nicht informiert, insbesondere über den Wegfall von 40 öffentlichen Parkplätzen.
- 2) Der Alternativvorschlag ist kostengünstiger.
- 3) Die Firma Umicore hat sich gegen die Fahrradstraße ausgesprochen (Wegfall von öffentlichen Parkplätzen, Behinderung des LKW-Verkehrs).

Um die Diskussion zu versachlichen, hat die BI Stadtklima zu diesen Punkten Informationen zusammengetragen.

2 Pressemitteilungen zum aktuellen Stand

2.1 Rems-Zeitung 12.07.2025 Seite 13

Klarenbergstraße: Noch kein Kompromiss in Sicht

Ein Kompromiss soll her in Sachen Klarenbergstraße. Einer, mit dem sowohl Befürworter als auch Gegner zufrieden sind. Deshalb trafen sich am Donnerstag die Vertreter des Bürgerbegehrens, des Gemeinderats und der Stadtverwaltung.

VON SARAH FLEISCHER

SCHWÄBISCH GMÜND. Drei Stunden dauerte das Treffen am Donnerstagabend, bei dem die Vertrauenspersonen des Bürgerbegehrens „Sicher ins Städtle“, Fraktionsvorsitzende des Gemeinderats sowie Oberbürgermeister Richard Arnold samt Vertretern der zuständigen Ämter um eine Einigung rangen.

Schaffen alle beteiligten Parteien es, für die Klarenbergstraße einen Kompromiss auszuhandeln, könnte die Bürgerinitiative ihren Antrag auf einen Bürgerentscheid zurückziehen. Dann muss kein Bürgerent-

scheid organisiert werden, der die Stadt 130 000 Euro kosten würde.

Doch noch ist es nicht so weit, dass „Sicher ins Städtle“ einen Rückzug machen würde. „Die drei Stunden waren schon gut investiert“, bilanziert Kevin Kärcher, der als einer der drei Vertrauenspersonen beim nicht-öffentlichen Treffen dabei war. „Der Austausch war auch wirklich ein Austausch, bei dem auf die gegenseitigen Bedenken eingegangen wurde.“ Doch noch seien die einzelnen Punkte, die besprochen wurde, zu schwammig. „Wir müssen mit unseren Unterstützern Rücksprache halten, die Fraktionsvorsitzenden mit ihren

Fraktionen und die Stadtverwaltung mit dem Regierungspräsidium.“

Es sei Konsens, so Oberbürgermeister Arnold in einer Pressemitteilung, dass die Planung in zwei Abschnitte unterteilt werde: Untere Zeiselbergstraße mit Knotenpunkt Klarenberg-/Gutenbergstraße und Klarenbergstraße. Die Realisierung stehe nach wie vor unter dem Vorbehalt der Förderung durch Land und Bund. Dann bleiben - nach aktueller Planung - für die beiden Abschnitte noch Eigenanteile von 266.260 Euro, beziehungsweise 171.690 Euro, die die Stadt selbst zahlen müsste.

Auch Martin Bläse, CDU-Stadtrat, nahm

alle Beteiligten als bemüht wahr. „Es gab einige Punkte, in denen wir zusammenkommen konnten, und es wurden klare rote Linien abgesteckt.“ Allerdings gebe es eben nach wie vor wichtige Punkte, in denen man uneins sei.

In der kommenden Woche tagt am Mittwoch der Bauausschuss des Gemeinderats. „Da soll eine Richtung ausgegeben werden, wohin sich die Angelegenheit Klarenbergstraße bewegt“, blickt Bläse voraus. Die Gemeinderatssitzung am 23. Juli sei der allerspäteste Termin, an dem ein Kompromiss noch beschlossen werden könne. Viel Zeit bleibt also nicht.

2.2 Gmünder Tagespost 12.07.2025 Seite 20

Fahrradstraße: Wer schluckt welche Kröten?

Verkehr Suche nach Kompromiss zur Fahrradstraße: Nun liegt ein Vorschlag auf dem Tisch. Ausgang offen.

Schwäbisch Gmünd. „Es ist nach wie vor ein zähes Ringen“, sagt Martin Bläse. So fasst der bürgerpolitische Sprecher der CDU-Fraktion das Treffen der Arbeitsgruppe Kompromiss zur Fahrradstraße am Donnerstagabend aus seiner Sicht zusammen. Drei Stunden lang dauerte das Treffen. Nun liegt ein neu ausgearbeiteter Vorschlag der Verwaltung für eine Lösung auf dem Tisch. Ob beide Seiten mitgehen, das ist am Tag danach offen. Von einer Lösung, die endgültig gefunden ist, spricht keiner der Beteiligten - aber auch nicht vom Scheitern der Gespräche.

„Möglicher Kompromiss“

Ziel des Austauschs zwischen den Vertrauensleuten des Bürgerbegehrens, Vertretern der Fraktionen und der Stadtverwaltung war es, doch noch einen Kompromiss zur Planung der Fahrradstraße am Klarenberg zu finden. Einen Kompromiss, dem sowohl Gegner der Planung als auch die Initiatoren des Bürgerbegehrens zugunsten des Umbaus zustimmen können.

Ein Vorschlag dazu liegt vor. „Wir haben einen möglichen Kompromiss zwischen dem Ge-



Wird die Klarenbergstraße in Gmünd zur Fahrradstraße? Es geht um einen Kompromiss. Foto: jps

meinderat und den Vertrauenspersonen des Bürgerbegehrens 'Sicher ins Städtle' ausgelotet“, sagt Oberbürgermeister Richard Arnold. Dieser enthalte drei Elemente:

Am Knoten in der Unteren Zeiselbergstraße soll es Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr geben - aber die Vorfahrtsregelung für die Gutenbergstraße soll beibehalten werden.

In der eigentlichen Fahrradstraße heißt das Ziel „nahezu alle Park-

plätze in der Klarenbergstraße zu erhalten“. Dafür soll auch das Parken auf Gehwegen ermöglicht werden.

Das Geld: Zudem steht alles unter Finanzierungsvorbehalt: Gebaut wird nur, wenn die Förderung durch Land und Bund wie erhofft zugesagt wird.

Wer kommt wem nun entgegen? Sicher ist, dass auch die Vertrauensleute Kevin Kärcher, Elke Hampf und Nicole Will gefordert sind, über Abstriche zu

beraten. „Wir sagen noch nicht: Wir ziehen zurück. Aber auch nicht, dass wir auf jeden Fall auf den Bürgerentscheid setzen“, sagt Kevin Kärcher.

Sicher ist auch: Sollte kein Kompromiss gefunden werden, kommt es zum Bürgerentscheid. Spätestens nach dem 23. Juli muss laut Stadtverwaltung mit der Vorbereitung des am 19. Oktober terminierten Bürgerentscheids begonnen werden.

Der Gemeinderat hat den Weg dahin bereits offiziell geebnet. Ob der rund 130.000 Euro teure Bürgerentscheid tatsächlich stattfindet, diese Entscheidung haben die Vertrauensleute in der Hand. Indem sie, falls ein für sie tragbarer Kompromiss mit den bisherigen Gegnern wirklich erreicht wird, ihr Bürgerbegehren zurückziehen. Solch ein Kompromiss muss dann auch im Gemeinderat eine Mehrheit finden.

Schwenkt die CDU um?

Gegner heißt: die Fraktionen von CDU, AfD, Bürgerliste und FDP/FW, insgesamt 27 Stadträte, die zusammen als Mehrheit die Planung im Februar im Gemeinderat abgelehnt hatten. Entscheidend wird es dabei auf die

CDU-Fraktion ankommen, aus der bisher vehement die Gegenposition zur Fahrradstraße kam. Wenn die CDU als größte Fraktion im Rat mit 16 Sitzen umschwenkt, dürfte der Weg für die neue Lösung offenstehen. Nach dem Kompromiss-Gespräch sagt Martin Bläse: „Es ist noch ein weiter Weg.“

Zugleich ist die Zeit knapp: Am Mittwoch, 16. Juli, tagt der Umwelt- und Bauausschuss des Gemeinderats (17 Uhr, Rathaus). Tagesordnungspunkt Nummer zehn: „Fahrradstraße Klarenbergstraße/Untere Zeiselbergstraße“.

Bis Dienstag Stellung nehmen

Bis Dienstag, 15. Juli, sollen sich Vertrauensleute und Vertreter der Gemeinderatsfraktionen gegenüber dem Oberbürgermeister erklären - ob sie „den Elementen der möglichen Kompromisslösung zustimmen könnten“.

Bei positiver Rückmeldung, so der Plan des OB, würde der neue Vorschlag am Mittwoch „als Vorentwurfsplanung“ vorgelegt, der Gemeinderat könnte dann am 23. Juli abschließend beraten und entscheiden. *Bernd Müller*

3 Rückblick

Datum	Top-Liste des Gemeinderats
08.07.2020	Die CDU-Fraktion beantragt das „Fahrradstraßen Netz stärken“ in Schwäbisch Gmünd zu entwickeln, um so den Radverkehr attraktiver zu machen. Quelle: https://t1p.de/fdbup bzw. https://t1p.de/t5y90 Ö2 – 12.
07.02.2021	Die Bürgerliste beantragt den Ausbau von Radwegen Quelle: https://t1p.de/3ncsc bzw. https://t1p.de/2pjag (17. f)
23.03.2022	Umsetzung des Radwegezielplans Schwäbisch Gmünd entsprechend dem Beschluss des Bau- und Umweltausschusses/Betriebsausschusses (KUEBA) zu 2 Radwegezielplan - Teilkonzept Haupttrouten Vorlage: 033/2022 Beschluss: Der Bau- und Umweltausschuss beschließt das eingebrachte Teilkonzept „Haupttrouten“ des Radwegezielplans und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung des Altstadtrings und der Fahrradstraßen (Klarenbergstraße, Schwerzerallee/Römerstraße und Wilhelmstraße/ Werrenwiesenstraße). Quelle: https://t1p.de/ljo06
04.05.2022	Bau- und Umweltausschuss/Betriebsausschuss für Stadtentwässerung Ö3: Fußverkehrs-Check 2021 (Maßnahmenkatalog „Gmünd für morgen“) Maßnahmen, die geprüft werden - Fußgängerüberweg in der Gutenbergstraße - Bevorrechtigung der Klarenbergstraße ggü. der Gutenbergstraße an der Kreuzung Quelle: https://t1p.de/wn85p
20.07.2022	Bau- und Umweltausschuss/Betriebsausschuss für Stadtentwässerung Ö1: Ergebnisse Verkehrsanalyse und Elektromobilitätskonzept (Maßnahmen 14, 17 und 23 – Maßnahmenkatalog „Gmünd für morgen“) Maßnahmen u.a. Radring Altstadt und Fahrradstraßen Quelle: https://t1p.de/5t4d4
21.11.2024	Südstadtforum u.a. zum Thema Fahrradstraße (Herr OB Arnold stellt die Planungen der Stadt vor. H. Bläse von der CDU-Fraktion ist ebenfalls anwesend.
05.02.2025	In der Gemeinderatssitzung am 05.02.2025 wurde der Vorschlag der Stadtverwaltung „Verbesserung der Fußgängersituation und Umsetzung der Fahrradstraße Untere Zeiselbergstraße / Klarenbergstraße Vorlage: 173/2024“ mehrheitlich von folgenden Fraktionen des Gemeinderats abgelehnt: CDU, Freie Wähler/FDP, Bürgerliste, AFD. Quelle: https://t1p.de/iywui
12.02.2025	Am 12.02.2025 trafen sich engagierte Bürger/innen zum Thema „Fahrradstraße Klarenbergstraße“. Die Mehrzahl der Anwesenden waren sich einig, dass nach der Ablehnung des Antrags "Fahrradstraße" im Gemeinderat, das Vorhaben mithilfe eines Bürgerbegehrens evtl. doch noch durchgesetzt werden kann.
13.02.2025	Am 13.02.2025 fand das erste Treffen der internen Gruppe „Bürgerbegehren Fahrradstraße“ statt.
16.03.2025	In der Gemeinderatssitzung am 16.03.2025 wurde die Stadtverwaltung beauftragt den vorgelegten Alternativvorschlag (Entwurf für den Kreuzungsbereich / Untere Zeiselbergstraße) „Verbesserung der Fußgängersituation Untere Zeiselbergstraße / Klarenbergstraße“ weiter zu verfolgen. Quelle: https://t1p.de/eyzfn
05.05.2025	Bürgerbegehren: Übergabe von 3971 Unterschriften GT: https://t1p.de/f0cmk
02.07.2025	Der Gemeinderat stellt fest, dass das Bürgerbegehren „Sicher ins Städtle - Fahrradstraße Klarenbergstraße“ nach § 21 Abs. 3 der Gemeindeordnung Baden-Württemberg zulässig ist. Quelle: https://t1p.de/nteuk Im Kurzprotokoll der Stadt wird leider nicht aufgeführt, dass auch die Einrichtung einer Arbeitsgruppe beschlossen wurde, mit dem Ziel einen Kompromiss zu finden.

4 Kosten

4.1 Fahrradstraße Klarenbergstraße . Kostenschätzung der Stadtverwaltung

Fahrradstraße Klarenbergstraße					
Fahrradstraße	Kosten	Förderquote	Förderung	Eigenanteil	
1.1 Untere Zeiselbergstraße					
Fahrradstraße - Baukosten	86.000 €	50% der Baukosten	50%	43.000 €	43.000 €
Fahrradstraße - Planungskosten	15.000 €	Planungskosten in Höhe von 10 % der Baukosten.		8.600 €	6.400 €
Gesamt	101.000 €		51%	51.600 €	49.400 €
Fuß-Anlage - Baukosten	230.000 €	75% der Baukosten	75%	172.875 €	57.125 €
Fuß-Anlage - Planungskosten	40.000 €	Planungskosten in Höhe von 10 % der Baukosten.		23.000 €	17.000 €
Gesamt	270.000 €		73%	195.875 €	74.125 €
1.2 Untere Zeiselbergstraße Gesamt					
Baukosten	316.000 €		68 %	215.875 €	100.125 €
Planungskosten	55.000 €	Planungskosten in Höhe von 10 % der Baukosten.		31.600 €	23.400 €
Gesamt	371.000 €		67 %	247.475 €	123.525 €
2.1 Klarenbergstraße Gesamt					
Fahrradstraße - Baukosten	168.500 €	90% der Baukosten	90%	151.650 €	16.850 €
Fahrradstraße - Planungskosten	42.500 €	Planungskosten in Höhe von 20 % der Baukosten.		33.700 €	8.800 €
Gesamt	211.000 €		88 %	185.350 €	25.650 €
3. Gesamtkosten					
Baukosten	484.500 €		76%	367.525 €	116.975 €
Planungskosten	97.500 €		67%	65.300 €	32.200 €
Sonstige weitere Kosten	33.500 €				33.500 €
Kosten ohne Unterbau	615.500 €		70%	432.825 €	182.675 €

Unter dem Vorbehalt der Bewilligung der beantragten Fördermittel beträgt der Eigenanteil der Stadt - ca. 182.000 €.

Die erforderlichen Eigenmittel können vom Haushaltsjahr 2024 ins Jahr 2025 übertragen werden:
Zur Finanzierung der Maßnahme werden aus den für die Umsetzung der Fahrradstraßen für das Jahr 2024 eingestellten Mittel (Ergebnishaushalt – Teilhaushalt 8) bis zu 350.000 € gemäß §21 Abs. 1 GemHVO in das Jahr 2025 übertragen.

Es wird im Haushaltsjahr 2025 eine überplanmäßige Auszahlung in Höhe von bis zu 164.500 € bei der Budgeteinheit THH8-54.10-66 genehmigt. Die Deckung erfolgt durch überplanmäßige Erträge aus den Förderanträgen.

Quelle: Bürgerinformationssystem Stadt Schwäbisch Gmünd <https://t1p.de/8lvz9>

Ebenso steht ein Sicherheitsaudit zum Knotenpunkt als Voraussetzung zur Förderung noch aus.

4.2 Kosten Alternativvorschlag

Verbesserung der Fußgängersituation Untere Zeiselbergstraße / Klarenbergstraße“

	Kosten Alternativ- vorschlag vom 19.03.35
3. Gesamtkosten	
Baukosten	
Planungskosten	
Sonstige weitere Kosten	
Kosten ohne Unterbau	350.000 €

In der Vorlage zur Gemeinderatssitzung wurde bzgl. der Finanzierung Folgendes aufgeführt:

Nach einer vorläufigen Kostenschätzung beläuft sich die Baumaßnahme auf insgesamt ca. 350.000 € (je nach Ausführungsvariante mit Possehl/Pflaster/Asphalt von 270.000 € bis 350.000 €.

Quelle: <https://t1p.de/evzfn>

4.3 Kosten Fahrbahn- Unterbau

In beiden Kostenschätzungen wurden leider die **Kosten für den Fahrbahn-Unterbau nicht aufgeführt**. Trotz intensiver Recherche konnte die BI Stadtklima hierzu keine belegbaren Aussagen finden.

4.4 Kosten Bürgerbegehren

In der Presse GT 05.07.2025 <https://t1p.de/3act2> werden für das Bürgerbegehren Kosten in Höhe von ca. 130.000 € aufgeführt.

Im Sitzungsprotokoll der Stadt (Gemeinderatssitzung am 02.07.2025) werden Kosten mit 81.000 € veranschlagt. Quelle: <https://t1p.de/nteuk>

Den für die Durchführung des Bürgerentscheids im Teilhaushalt 1 bei der Produktgruppe 12.10 entstehenden externen überplanmäßigen Aufwendungen in Höhe von bis zu 81.000 € wird zugestimmt.

4.5 Zusammenfassung Kostenschätzungen

Vergleicht man die bisherigen Kostenschätzung, so ist der Alternativvorschlag um ca. 167.000 € teurer als die ursprüngliche Planung für die Fahrradstraße Klarenbergstraße.

Fahrradstraße Klarenbergstraße					Kosten Alternativ- vorschlag vom 19.03.35
Fahrradstraße	Kosten	Förderquote	Förderung	Eigenanteil	Eigenanteil
3. Gesamtkosten					
Baukosten	484.500 €	76%	367.525 €	116.975 €	
Planungskosten	97.500 €	67%	65.300 €	32.200 €	
Sonstige weitere Kosten	33.500 €			33.500 €	
Kosten ohne Unterbau	615.500 €	70%	432.825 €	182.675 €	350.000 €
Unterbau Klarenbergstraße				- €	- €
Unterbau Kreuzungsbereich				- €	- €
Gesamtkosten	615.500 €		432.825 €	182.675 €	350.000 €
			Mehrkosten	-	167.325 €

Noch nicht bekannt sind die zusätzlichen Kostenschätzungen für den Fahrbahn-Unterbau.

- Fahrbahn-Unterbau: Kreuzungsbereich / Untere Zeiselbergstraße
Diese Mehrkosten fallen für beide Lösungen an.

- Fahrbahn-Unterbau: Klarenbergstraße
Diese Mehrkosten fallen nur bei der ursprünglichen Planung an.

Des Weiteren ist davon auszugehen, dass es für den **derzeitigen Alternativvorschlag** im Gegensatz zu der ursprünglichen Planung **keine Fördermittel** ergeben wird, da aus dem Vorschlag die Förderung der Radinfrastruktur bisher nicht ersichtlich ist.

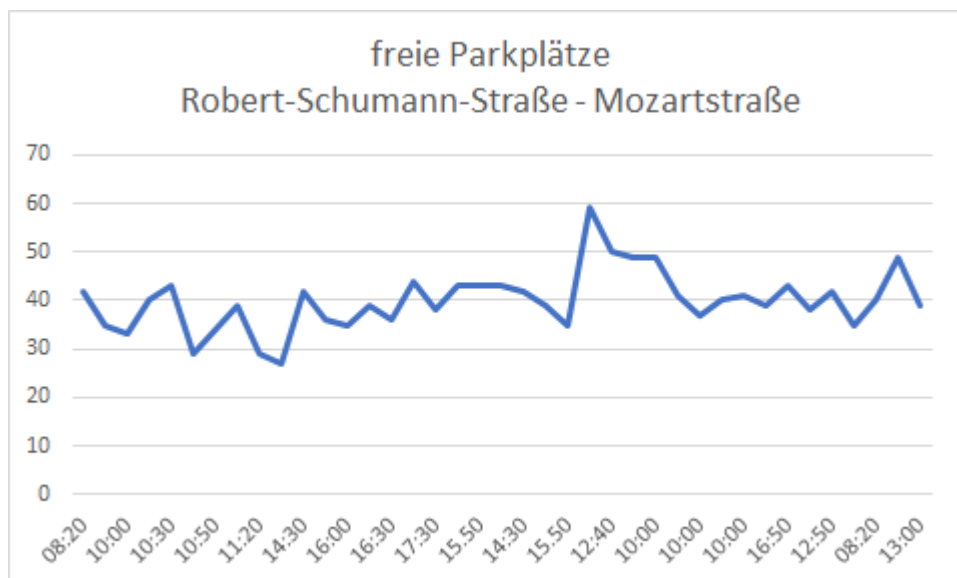
- Förderprogramm „Stadt und Land“ (SuL)
Ziel ist der Aufbau eines sicheren, in lückenlosen Netzen geplanten und mit geringen Verlustzeiten nutzbaren Radverkehrssystems.
Quelle: <https://t1p.de/mbwf7>
- Förderprogramm des Landes (LGVFG Teilprogramm Rad- und Fußverkehr)
Ziel ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen durch den Bau und Ausbau des kommunalen Rad- und Fußverkehrsnetzes.
Quelle: <https://t1p.de/p5v5n>

Insgesamt wäre es sinnvoll eine von allen Seiten akzeptierte Lösung im Rahmen der verfügbaren Mittel zu erarbeiten.

5 Wegfall von 40 öffentlichen Parkplätzen

Im Zusammenhang mit der Planung zum Kreuzungsbereich / Untere Zeiselbergstraße hat der Gemeinderat grundsätzlich dem Wegfall der 6 Parkplätzen in der Unteren Zeiselbergstraße zugestimmt. Die restlichen 34 Parkplätze betreffen die öffentlichen Parkplätze die Klarenbergstraße zwischen Robert-Schumann-Straße und Mozartstraße.

Die BI Stadtklima hat im Zeitraum vom 04.04.2025 bis 09.07.2025 auf Basis von 40 Zählungen die Anzahl an freien öffentlichen Parkplätzen erhoben.



Unabhängig von der Uhrzeit und vom Wochentag waren
durchschnittlich 39 der 110 öffentlichen Parkplätze nicht belegt.

6 Verkehrsaufkommen Umicore

Leider liegen weder zu dem von der Firma aufgeführten Parkplatzproblem noch zur Behinderung des LKW-Verkehrs durch die Fahrradstraße weitere Informationen vor.

Wie unter Abschnitt 4 aufgeführt, konnte ein Parkplatzproblem derzeit nicht nachvollzogen werden.

Auch die Behinderung des LKW-Verkehrs durch die Fahrradstraße kann wegen der breiteren Straße (also mehr Platz für die LKWs) nicht nachvollzogen werden. Die Fahrgasse in der Klarenbergstraße würde von derzeit 4,10 m (Höhe Klarenbergstr. 112) auf 4,65 m verbreitert. Quelle: <https://t1p.de/f68lz>

Es ist davon auszugehen, dass die Mitglieder der Arbeitsgruppe diesbezüglich nochmals das Gespräch mit der Firma Umicore aufnehmen.

6.1 Klarenbergstraße: monatliches Verkehrsaufkommen

In Schwäbisch Gmünd gibt es zwei Sensoren der Firma Telraam <https://telraam.net>. Die Sensoren befinden sich in der Vorderen Schmiedgasse sowie in der Klarenbergstraße und erfassen kontinuierlich multimodaler Verkehrsdaten.

Klarenbergstraße: monatliches Verkehrsaufkommen 09.10.2024 – 31.05.2025

Monat	Tage	Fußgänger	2-Rad	PKW	LKW	Night	Kfz insgesamt ohne Night
Okt 24	22	6.540	5.591	14.491	10.281	9.830	24.772
Nov 24	30	6.980	4.083	16.528	9.534	16.488	26.062
Dez 24	31	5.811	2.590	14.417	8.363	18.078	22.780
Jan 25	31	6.640	3.009	15.828	10.497	17.373	26.325
Feb 25	28	6.784	3.861	18.296	11.702	12.203	29.998
Mrz 25	31	9.328	7.216	23.203	12.853	9.603	36.056
Apr 25	30	10.208	8.751	25.085	16.615	6.956	41.700
Mai 25	31	11.775	11.371	27.342	19.452	4.323	46.794

Anmerkung: Nachtzählungen (Night): Wenn es dunkel ist, können die Umrisse von Objekten - ob es sich um ein Auto, einen Lastwagen oder einen Bus handelt - nicht erkannt werden. Fahrzeuge können nur anhand der Fahrzeugleuchten erkannt werden. Allgemeinen liegen alle Lichter an Fahrrädern in der Regel unter der Schwelle der Sichtbarkeit und werden nicht gezählt. (Quelle: <https://t1p.de/uazsq>)

Die hohen Werte in der Spalte Night für die Monate Nov. 24 bis Feb. 25 sind vermutlich auf die unterschiedliche Tageslängen zurückzuführen (Januar ca. 8 – 9 Stunden bzw. Mai 14 – 16 Stunden).

Das Verkehrsaufkommen hat sich im Zeitraum Oktober 24 bis Mai 25 fast verdoppelt.

Weitere Informationen zum Verkehrsaufkommen in der Klarenbergstraße finden Sie auf der Homepage der BI Stadtklima <https://bi-stadtklima-gd.de> BI Stellungnahme 9: Fahrradstraße Klarenbergstraße.