

Zusatzinformationen

1 Wie sieht die vom Herrn Oberbürgermeister Richard Arnold angekündigte Lösung im Detail aus?

Der Lösung liegt das Shared-Space-Konzept zugrunde, d. h., Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer nutzen den Raum gleichberechtigt.



Verbesserung Knotenpunkt Klarenberg-, Gutenberg-, Untere Zeiselbergstraße

Kostenschätzung (Herstellen Fußgängerüberweg und Radabbiegeinseln)	= Kosten (brutto)
Gehwegsanierung („Bereich Zebrastreifen“)	2.500 €
Randeinfassungen („Bereiche Zebrastreifen und Insel kleine Klarenbergstraße“)	1.500 €
Straßenbeleuchtung („Bereich Zebrastreifen“)	30.000 €
Straßenmarkierung, Inselköpfe	7.000 €
SUMME Baukosten	41.000 €
abzgl. Förderungen (Entsiegelung, Erhaltungsmaßnahmen Bestandsbäume) → Förderung für Fußgängerüberwege in Prüfung	- 0 €
Eigenanteil Stadt – Baukosten	41.000 €
Eigenanteil Stadt – Planungspauschale 20 % (Eigenleistung TBA)	8.000 €
SUMME Eigenanteil Stadt	49.000 €

Quelle: Bürgerinformationssystem Schwäbisch Gmünd <https://t1p.de/kv4i7>

Nr	Begriff	Bemerkung
①	Lkw-Schleppkurve	Von der kleinen Klarenbergstraße in die Untere Zeiselbergstraße
①	Lkw-Schleppkurve	Von der Klarenbergstraße in die Gutenbergstraße
②	Radabbiegeinsel mit einseitigem Inselkopf	Von der kleinen Klarenbergstraße in die Untere Zeiselbergstraße Sie bieten Radfahrern und Fußgängern eine geschützte Wartefläche in der Fahrbahnmitte, um den Verkehr sicher beobachten zu können.
②	Radabbiegeinsel mit einseitigem Inselkopf	Von der Klarenbergstraße in die Gutenbergstraße bzw. Klarenbergstraße in die Untere Zeiselbergstraße
③	Lineare Querungsachse	baulich hervorgehobene Verbindung für Radfahrende
④	Zebrastreifen	Zusätzliche Gehwegsanierung beschränkt auf den Bereich des Zebrastreifens

Zusätzlich werden noch die erforderliche Straßenmarkierung und Straßenbeleuchtung umgesetzt.

Nicht eingeplant sind: Sanierung des Straßenbelags, Gehwege; Baumumfeldverbesserung bzw.

Fahrradschutzstreifen (insbesondere die Verbindung von der Unteren Zeiselbergstraße zum Zeiselberg bzw. Sebaldplatz).

2 Wie kam die Entscheidung zustande?

Entwurf	Sitzung	Datum	Bemerkung	Quelle
„Fahrradstraße“ der Verwaltung vom 29.10.2024 bzw. 13.03.2025	KUEBA ¹	29.01.2025		https://t1p.de/jdak8
	Gemeinderat	05.02.2025	Beschluss: abgelehnt	https://t1p.de/iywiu
„Fahrradstraße“ der Verwaltung vom 24.03.2025	KUEBA	19.03.2025		https://t1p.de/s7gxi
	Gemeinderat	26.03.2025	Beschluss: Die Verwaltung wird beauftragt, die vorgelegte Entwurfsplanung weiter zu verfolgen und hierzu die Planung zu vertiefen.	https://t1p.de/eyzfn
Verbesserung Knotenpunkt Klarenberg-, Gutenberg-, Untere Zeiselbergstraße	KUEBA	19.03.206	Entscheidung von Herrn Oberbürgermeister Richard Arnold	https://t1p.de/1su4y

„Ich entscheide das aufgrund des öffentlichen Interesses.

.... Da es sich um allgemeines Verwaltungshandeln handelt, ist hierfür keine Zustimmung des Gemeinderats erforderlich.

.. dass Fragen zu Gehweg, Bäumen und Straßenbelag künftig noch geklärt werden müssten.

Ein einseitiger Inselkopf und klare Hinweise für Autofahrer würden die Sicherheit deutlich erhöhen und Radfahrern einen geschützten Bereich bieten. Gleichzeitig verbessere der neue Zebrastreifen die Situation für Fußgänger spürbar, da er die Querung klar strukturiere und sichtbarer mache.



¹ Klima-, Umwelt-, Energie- und Bauausschuss/Betriebsausschuss für Stadtentwässerung

3 Wie ist die Bewirtschaftung von Haushaltsmitteln in der Hauptsatzung der Stadt Schwäbisch Gmünd geregelt?

Die Zuständigkeit ergibt sich aus der Hauptsatzung der Stadt Schwäbisch Gmünd.

Der Oberbürgermeister ist nach § 13 (5) nur bis 120.000 € zuständig, der Gemeinderat nach § 6 (16) erst bei Haushaltsmitteln über 500.000 €. Für dazwischenliegende Beträge greift § 7 der Hauptsatzung.

Danach liegt die Zuständigkeit beim entsprechenden Ausschuss, da ihm alle Angelegenheiten zugewiesen sind, die nicht anderen Organen vorbehalten sind.

Quelle: Hauptsatzung, Stand 29.07.2026, <https://t1p.de/ctsde>

4 Übersicht Förderprogramme

Zuständigkeit	Bund	Land Baden-Württemberg
Förderprogramm	„Stadt und Land“	Förderprogramm für die kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (LGVFG-RuF)
Zielsetzung	Mit dem Sonderprogramm soll mehr Verkehr auf den vor allem klimafreundlichen und gesundheitsfördernden Radverkehr verlagert werden.	Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen durch den Bau und Ausbau des kommunalen Rad- und Fußverkehrsnetzes.
Gefördert werden u.a.	• Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze, eigenständige Radwege • Fahrradstraßen • Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung) • Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser	1.1 Verkehrswichtige Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (§ 2 Nummer 1g LGVFG) 1.2 Radverkehrsinfrastruktur 1.3 Fußverkehrsinfrastruktur 1.4 Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur 1.5 Fahrradabstellanlagen
Laufzeit	bis Ende 2030	2025 bis 2029
Fördermittel	über 1,9 Mrd. Euro	über 400 Millionen Euro
Förderquote	bis zu 75 % (bis zu 90 % bei finanzschwachen Gemeinden)	bis zu 50 % (bis zu 75 % bei Beitrag zum Klimaschutz)
Anmerkung		ab 1.1.26 vereinfachtes Verfahren https://t1p.de/yaujt
Quellen	https://t1p.de/a3l8f https://t1p.de/icolz https://t1p.de/eq6x7 (FAQ)	https://t1p.de/p5v5n siehe auch 4.2 Bagatellgrenze Vorhaben werden nur in das Programm nach § 5 LGVFG aufgenommen, wenn die zuwendungsfähigen Investitionskosten des Vorhabens mind. 100 000 € betragen bzw. mind. 20.000 € bei Fahrradabstellanlagen, Fußgängerüberwege, Anpassungen von Lichtsignalanlagen (LSA), Randmarkierungen, Radservicepunkte, Sitzmöblierungselemente, Zählstellen für den Radverkehr und Wegweisende Beschilderung der Rad- und Fußverkehrsnetze

5 offene Fragen

5.1 Laufzeit

Wieso läuft das Förderprogramm des Landes nur bis 2029, während das Förderprogramm des Bundes bis 2030 läuft?

5.2 Förderquote

Inwieweit haben sich die Rahmenbedingungen der beiden Förderprogramme geändert?

- **Vor 2018 (?)** liefen die Förderungen über die beiden Programme eher **nebeneinander**. Dies hatte eine geringere Gesamtförderung zur Folge.
- **Heute (ab 2025?)** greifen die Programme **additiv ineinander** – nicht alternativ. Die Programme ergänzen sich bis zur maximalen Förderquote (meist 90%). Eine Kombination von Bundes- und Landesmitteln ist möglich. Die Gesamtförderquote kann in der Praxis – abhängig vom Einzelfall – bis zu ca. 90 % betragen.“

5.3 Straßensanierung

In welchem Umfang wird bei der Umsetzung einer Fahrradstraße eine erforderliche Straßensanierung gefördert?

5.4 Planungskosten

In welchem Umfang werden die Planungskosten gefördert (10 % der Baukosten; 20 % der Baukosten oder bis 90 % der Baukosten)?