

Zusatzinformationen

Inhalt

1	Wie sieht die vom Herrn Oberbürgermeister Richard Arnold angekündigte Lösung im Detail aus?	2
2	Wie kam die Entscheidung zustande?	3
3	Wie ist die Bewirtschaftung von Haushaltsmitteln in der Hauptsatzung der Stadt Schwäbisch Gmünd geregelt?	4
4	Übersicht Förderprogramme	5
5	Fragen zu den Förderprogrammen	6
5.1	Laufzeit der Förderprogramme	6
5.2	Beantragung der Förderung	6
5.3	Frage 1 zur Förderquote	6
5.4	Frage 2 zur Förderquote	6
5.5	Straßensanierung	7
5.6	Planungskosten	7

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 („Bereich 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	19.03.2026	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 Fragen zu den Förderprogrammen

Folgende Fragen der BI Stadtklima wurden am 24.03.2026 vom RP Stuttgart, Referat 45 – Regionales Mobilitätsmanagement, per Mail beantwortet.

5.1 Laufzeit der Förderprogramme

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

Das Landesprogramm LGVFG-RuF endet 2029, weil Baden-Württemberg seine Rad- und Fußverkehrsförderung in fünfjährigen Landesprogrammen plant und finanziert. Das Bundesprogramm „Stadt und Land“ folgt dagegen einer bundesweiten Verwaltungsvereinbarung, die bis 2030 verlängert wurde. Die unterschiedlichen Laufzeiten haben also administrative und haushaltsrechtliche Gründe. Das LGVFG wird aller Voraussicht nach, wie in den vergangenen Jahrzehnten auch, für weitere fünf Jahre verlängert.

5.2 Beantragung der Förderung

In Baden-Württemberg werden beide Programme kombiniert beantragt und kombiniert bewilligt.

Ab dem 1.1.2026 gilt das vereinfachte LGVFG-Förderverfahren in Bezug auf die Beantragung. Gilt diese Regelung auch für die Beantragung der Bundesfördermittel?

*Da das Bundesprogramm überzeichnet ist, werden neue Vorhaben **momentan nur noch über die reine Landesförderung abgewickelt**.*

5.3 Frage 1 zur Förderquote

Inwieweit haben sich die Rahmenbedingungen der beiden Förderprogramme geändert?

*Das ist korrekt. Mit einer kombinierten/additiven Förderung betrug die Förderquote 90 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Eine **kombinierte Förderung** ist für neue Projektanmeldungen aus oben genannten Gründen **allerdings nicht mehr möglich**.*

5.4 Frage 2 zur Förderquote

Die Förderquote 50 % (bzw. 75%) beim LGVFG sind kein Endwert, sondern: der alleinige Landesanteil, wenn kein Bundesprogramm genutzt wird. Sobald die Bundesförderung „Stadt und Land“ dazukommt: wird das Vorhaben bis zur Förderobergrenze (≈90 %) gefördert.

Das ist korrekt. Voraussetzung ist natürlich die Aufnahme in beiden Programmen.

5.5 Straßensanierung

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

*Eine für den Radverkehr erforderliche Straßensanierung bei der Umsetzung einer Fahrradstraße **ist in vollem Umfang förderfähig**. Der Anteil für Parkflächen des MIV wird in der Regel von den zuwendungsfähigen Kosten herausgerechnet (-> Einzelfallentscheidungen).*

5.6 Planungskosten

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

Die Planungskosten sind nicht zuwendungsfähig. Es gibt jedoch eine Planungskostenpauschale in Höhe von 20% der zuwendungsfähigen Baukosten. Die Summe aus zuwendungsfähigen Baukosten und Planungskostenpauschale ergibt die zuwendungsfähigen Gesamtkosten. Darauf wird zur Ermittlung der Zuwendung der Fördersatz angewendet.