



## MITTEILUNGSVORLAGE

**Federführung:**  
FB Nachhaltige Mobilität

VORL.NR. 038/20

**Sachbearbeitung:**

Ptock, Michael

**Datum:**

24.01.2020

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Sitzungsart</b>
Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt	13.02.2020	ÖFFENTLICH

**Betreff:** Beantwortung von Radverkehrsanträgen: Sachstandsbericht und Ausblick für die nächsten Jahre

**Bezug SEK:** Masterplan 8 (Mobilität) / SZ 1 / OZ 4

**Bezug:**

- Antrag 518/14** Radwegeplanung: Eglosheim - Bildungszentrum West - Innenstadt; hier: Unterquerung der Bahnlinie
  - Antrag der FDP-Stadträte vom 19.11.2014
- Antrag 521/14** ZIEL: Wilhelmstrasse
  - Antrag der FDP-Stadträte vom 19.11.2014
- Antrag 250/16** Fahrradroute "Nord-Süd-Verbindung Bahnhof"
  - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 27.06.2016
- Antrag 324/17** Radroute Reuteallee/Bismarckstraße/Wilhelmstraße
  - Antrag der CDU-Fraktion vom 28.07.2017
- Antrag 178/19** Radroute 6 Friedrich-Ebert-Straße - Verbesserung der Verkehrssituation Bärenwiese
  - Antrag der CDU-Fraktion vom 02.05.2019
- Antrag 468/16** Einrichtung beidseitiger Radfahr-/Schutzstreifen in der Wilhelmstraße
  - Haushaltsantrag der SPD-Fraktion vom 21.11.2016
- Antrag 553/15** Planung und Bau eines Fahrradparkhauses im Schulcampus Innenstadt
  - Antrag der Stadträtin Burkhardt (LUBU) vom 25.11.2015
- Antrag 515/15** Einrichtung eines Radfahrstreifens Richard-Wagner-Straße
  - Antrag der SPD-Fraktion vom 16.11.2015
- Antrag 243/16** Fahrradstraße Seestraße
  - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.06.2016
- Antrag 415/17** Beratung Anträge Radwegebau
  - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 08.10.2017
- Antrag 159/18** Verbesserung der Beleuchtung Radweg Alleenstr./Friedrich-Ebert-Str.
  - Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 03.04.2018
- Antrag 418/19** Einrichtung einer 30-Zone in der Wilhelmstraße und einer Linksabbiegerspur in der Körnerstraße
  - Antrag der Freien-Wähler-Fraktion vom 04.11.2019

**Anlagen:**

## Mitteilung:

## Vorwort

Ludwigsburg möchte unter Betrachtung aller Verkehrsmittel die Mobilität nachhaltig gestalten, um Klimaschutzaspekten gerecht zu werden und Fahrverbote zu vermeiden. Gemeinderat und Verwaltung haben sich hierbei auf eine gemeinsame Strategie verständigt. Dabei werden die Interessen der verschiedenen Akteure in Einklang gebracht: Autoverkehr, der öffentliche Personennahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr haben ihre jeweiligen Stärken, die bestmöglich genutzt werden müssen.

Beim Radverkehr hat sich innerhalb der letzten Jahre die Sichtweise auf die Radverkehrsplanung gewandelt. Es zählen nicht mehr nur die rein objektiven Gegebenheiten, sondern es werden viel mehr auch die subjektiven Eindrücke mit einbezogen. Diese sind dafür verantwortlich, ob eine Person auf das Fahrrad steigt oder nicht. Die Grafik in Abbildung 1 des Eisbergmodells zeigt dies sehr eindrucksvoll.

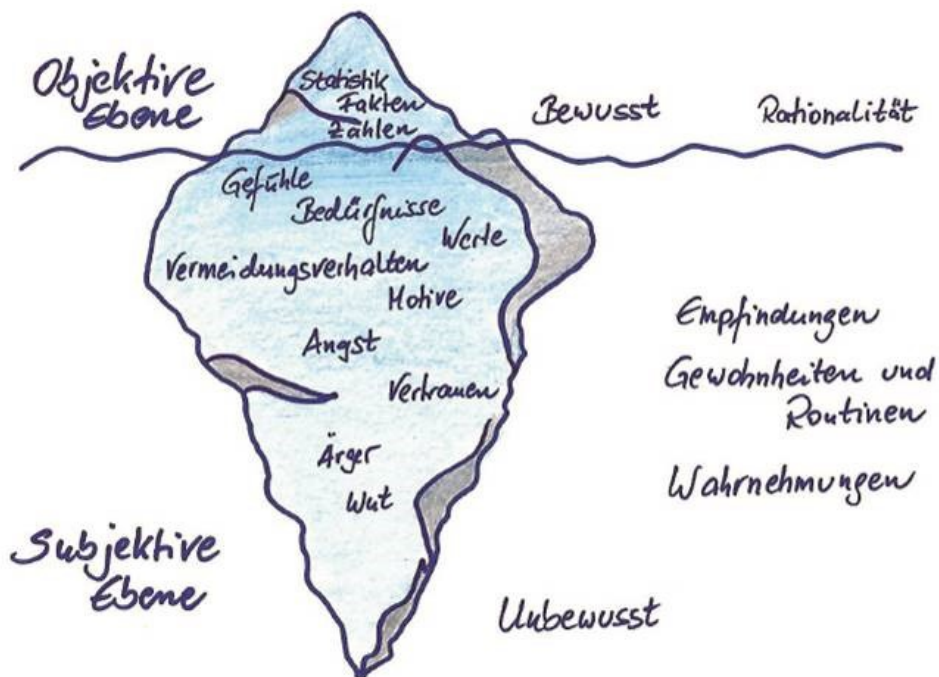


Abb. 1: Eisbergmodell zur Veranschaulichung der Entscheidungsebene von Menschen  
Quelle: © i.n.s. – Institut für innovative Städte [www.innovative-staedte.de](http://www.innovative-staedte.de)

Das Modell beschreibt, wie sehr unterschwellige Faktoren die Entscheidung bei der Verkehrsmittelwahl beeinflussen können. Objektiv sichere Radwege können so gestaltet sein, dass Menschen sich dennoch darauf unsicher fühlen und sie deshalb meiden.

Unter Berücksichtigung der subjektiven Ebene und der damit gestiegenen und veränderten Anforderung an die Radinfrastruktur wollen wir erreichen, dass nicht nur sog. Furchtlose und Gewohnheitsfahrende in Ludwigsburg mit dem Rad unterwegs sind, sondern auch die sog. Interessierten. Besonders deren Anteil bietet das größte Potential, den Radverkehrsanteil zu erhöhen (siehe Abb. 2). Diese begriffliche Aufteilung wurde erstmals in den USA beschrieben und in mehreren empirischen Studien für verschiedene Länder und Regionen so bestätigt.

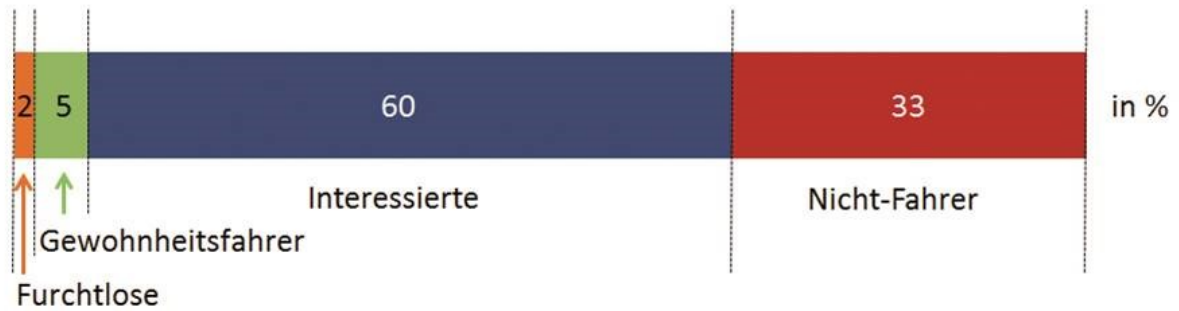


Abb. 2: Zielgruppen im Radverkehr, ermittelt aus verschiedenen empirischen Studien  
 Quelle: © i.n.s. – Institut für innovative Städte [www.innovative-staedte.de](http://www.innovative-staedte.de)

Zukünftig werden bei jeder Planung die subjektiven Sicherheitswünsche der Radfahrenden berücksichtigt und der Fokus darauf gelegt, nicht nur eine Infrastruktur für die Furchtlosen und Gewohnheitsfahrenden zu realisieren, sondern es sollen Verbindungen geschaffen werden, die auch die 60% Interessierten abholen und zum Fahrradfahren animieren.

## Beantwortung von Radverkehrsanträgen: Sachstandsbericht und Ausblick auf die nächsten Jahre.

In den nächsten Jahren sind mehrere Maßnahmen vorgesehen, die das Radverkehrsnetz in Ludwigsburg verbessern sollen. Dies sind u.a. eine sichere Führung ins Bildungszentrum West, eine attraktive Radverkehrsführung um den Bahnhof und ZOB, der Beginn der kombinierten Bus- und Rad-Trasse sowie die Radschnellverbindungen in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung.

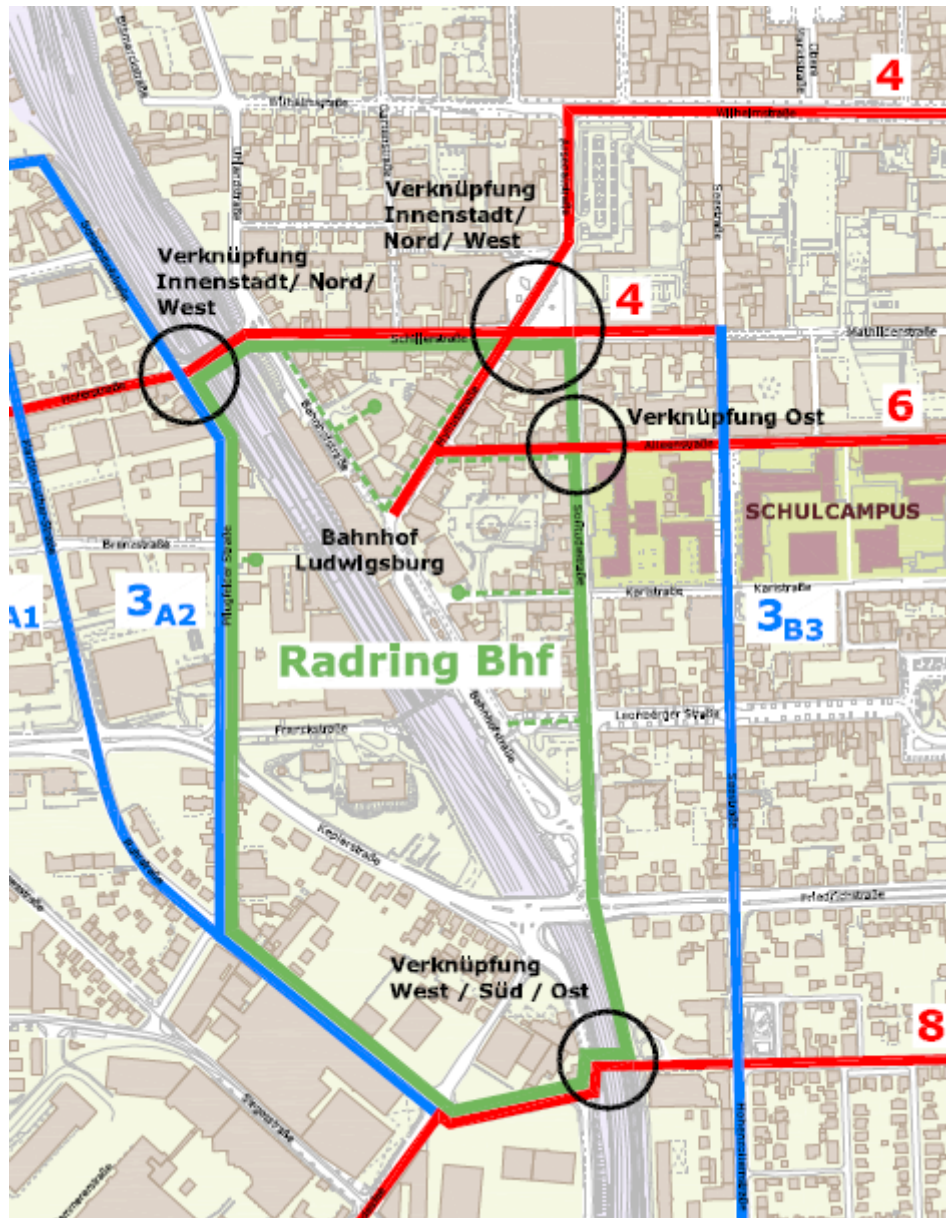


Abb. 3: Geplanter Radring um den Bahnhof Ludwigsburg als Teil des Radroutensystems  
Quelle: Stadt Ludwigsburg

**Die Anträge 518/14, 250/16 und 324/17 fordern eine gute Verbindung von Eglosheim über das Bildungszentrum West in die Innenstadt. Im Radroutennetz wären dies die Routen 3A und 3B.**

Eine sichere Anbindung des Bildungszentrums West (BZW) ist ein von der Schulgemeinschaft gefordertes dringendes Vorhaben. Auch wenn diese Anbindung

zukünftig ein Teil von Radschnellverbindungen sein wird, sollen hier nicht zukünftige Planungen abgewartet werden, sondern es soll schnell eine sichere Lösung umgesetzt werden. Die Verwaltung wird hier im MTU am 14.5.2020 einen ausgearbeiteten und mit der Schulgemeinschaft abgestimmten Vorschlag zur Beschlussfassung vorlegen.

Darüber hinaus soll mit der geplanten Radschnellverbindung Bietigheim-Bissingen–Ludwigsburg–Kornwestheim–Stuttgart nicht nur der überstädtische, sondern auch der innerstädtische Radverkehr abgewickelt und verbessert werden. Eine solche Nord-Süd-Achse bietet auch die Möglichkeit, das Bildungszentrum West besser mit Eglosheim und der Innenstadt zu verknüpfen. Das Landratsamt Ludwigsburg ist hier federführend für die noch nicht abgeschlossene Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung. Das Büro schlägt eine Führung westlich über die Weimar- oder östlich über die Bismarckstraße (Radroute 3B) vor. Je nach Routenführung könnte dann das BZW entweder mit einem Querstich von Westen oder einer Überführung über die Bahngleise angebunden werden. Zudem existieren bereits Planungen der Radroute 3A für Markierungslösungen in der Kurfürstenstraße.

Weiter südlich wäre die Nord-Süd-Radschnellverbindung über die Pflugfelder Straße ein Teil des Radrings Bahnhof (siehe Abb. 3), der eine attraktive und komfortable Umfahrung um den Bahnhof und den ZOB bieten soll. Der Radring wird vervollständigt durch die Schiller-, Solitude-, Kopf-, Hermann-Hagenmeyer- und Saarstraße.

Die Schillerstraße verbindet für den Radverkehr den Ost- und den West-Abschnitt der geplanten Bus-Rad-Trasse. Die ebenfalls geplante Radschnellverbindung Ludwigsburg–Remseck a. N. - Waiblingen wird an der Kreuzung Solitude- und Alleenstraße an den Radring angeschlossen. Das Projekt liegt federführend beim Landkreis Rems-Murr. Ein Förderantrag auf der Basis einer abgeschlossenen Machbarkeitsstudie liegt bereits beim Land zur Weitergabe zum Bund. Bis vor Oßweil entspricht der Radschnellweg weitgehend der Radroute 6.

Somit bietet der Radring nicht nur eine gute Umfahrung um den Bahnhofsbereich, der jetzt schon durch den Busverkehr stark ausgelastet ist, sondern verknüpft auch die beiden durch Ludwigsburg geplanten Radschnellverbindungen sowie die Bus-Rad-Trasse miteinander.

**Bei der Planung der Friedrich-Ebert-Straße als Teil des Radschnellwegs und der Radroute 6, wird die Idee des Antrags 178/19 aufgegriffen, die Straße in eine Einbahnstraße umzuwandeln, um so die Radverkehrssituation zu verbessern.**

Erste Ideen und Skizzen liegen bereits vor. Die Streckenabschnitte der Radroute 4, welche die Bus-Rad-Trasse abdeckt, u.a. der Arsenalplatz, die Wilhelm- und die Schorndorfer Straße, werden zusammenhängend betrachtet und geplant. Eine isolierte Herangehensweise könnte sonst Planungen in anderen Abschnitten erschweren oder verhindern.

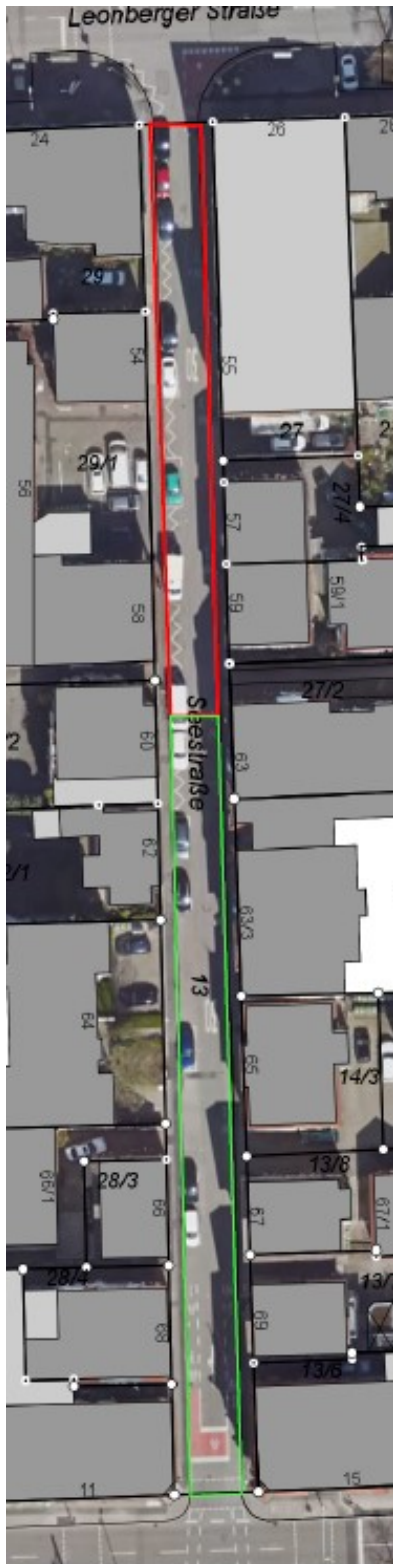
**Die Bus- und Rad-Trassenplanung nimmt dabei die Gedanken des Antrags 468/16 auf, in dem eine Planung und Errichtung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen in der Wilhelmstraße gewünscht wird.**

Sobald positive Förderbescheide für die Radschnellverbindung und die Bus-Rad-Trasse vorliegen, soll so zeitig wie möglich mit der Vergabe der Planungsleistungen und der anschließenden Umsetzung begonnen werden. Ein frühzeitiger Einstieg in die Planung und



den Bau wäre förderschädlich und würde eine Förderung in Höhe von 87,5 % bzw. 50 % verhindern. Ziel ist die Planung einer qualitätsvollen Radinfrastruktur für alle. An der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof/ZOB soll auf dem bestehenden Schillerdeck ein neu zu errichtendes Fahrradparkhaus entstehen, das mit einem Querstich von der Schillerstraße/Uhlandstraße über die Bahnhofstraße angebunden wird.

**Der Forderung des Antrag 553/15, ein Fahrradparkhaus auf dem Innenstadtcampus zu errichten, kann nicht entsprochen werden.**



Auf ein automatisiertes Fahrradparkhaus am Schulcampus wird bewusst verzichtet, da dieses die morgendlichen Pulks an Radfahrenden nicht verarbeiten kann. Ein zentrales Parkhaus entspricht zudem nicht den Wünschen der Schülerinnen und Schüler, ihr Fahrrad direkt vor der Tür abschließen zu können, um einen möglichst kurzen Weg zum Klassenraum zu haben. Mit den installierten Radbügeln konnten diese dezentralen Abstellmöglichkeiten geschaffen und zusätzlich Investitionskosten gespart werden. Weitere Abstellanlagen am Goethe-Gymnasium werden überdacht. Am Schiller-Gymnasium ist eine Überdachung wegen des Krähenkots noch nachträglich dringend erforderlich.

**Die Anträge 515/15 und 243/16 sehen Radfahrstreifen in der Richard-Wagner-Straße und eine Fahrradstraße in der Seestraße vor.**

Die Einrichtung eines Radstreifens in der Richard-Wagner-Straße ist rechtlich nur umsetzbar, wenn die aktuelle getroffene Geschwindigkeitsregelung (Tempo-30) verändert wird. Ein Schutzstreifen zum ausgeweiteten Radaufstellstreifen könnte realisiert werden, wenn die jetzigen Fahrspuren und Abbiegebeziehungen verändert werden. Die vorhandene Fahrbahnbreite erlaubt dies momentan nicht.

Die Seestraße kann zur Fahrradstraße werden, wenn die jetzige Parksituation verändert wird. Die aktuelle Parkplatzsituation führt dazu, dass die für eine Fahrradstraße erforderlichen Breiten nicht auf der ganzen Länge vorhanden sind. Die Straße verjüngt sich leicht in Richtung Norden. Die rot umrandete Fläche markiert den Bereich, in dem das Parken einer Fahrradstraße entgegensteht. (s.a. Abb. 4). Im grün umrandeten Bereich wären weiterhin Stellplätze möglich. Somit ist sowohl die Einrichtung eines Radstreifens in der Richard-Wagner-Straße, als auch die Ausweisung einer Fahrradstraße in der Seestraße nur mit rechtlichen bzw. baulichen Veränderungen möglich.

Die Stadtverwaltung wird im Laufe des Jahres 2020 ein Umsetzungskonzept für beide Vorschläge erarbeiten.

*Abb. 4: Abschnitt Seestraße zwischen Leonberger und Friedrichstraßen – Farbbeschreibung siehe Fließtext.*

#### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite bis 5,75 m

- Fahrbahnbreite (Regelmaß): 4,00 m
- Fahrbahnbreite (Mindestmaß): 3,50 m
- punktuelle Engstellen bis 3,00 m
- Parken unzulässig

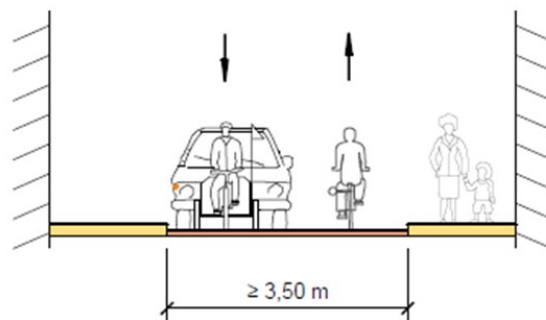


Abb. 5: Mindestquerschnitt für Fahrradstraßen bis 5,75 m Breite - Quelle: FGSV 2010

#### Querschnitt für eine Fahrbahnbreite zw. 5,75 m und 8,50 m

- einseitiges Längsparken möglich
- Sicherheitstreifen muss markiert werden
- Stellplätze müssen (an-)markiert werden

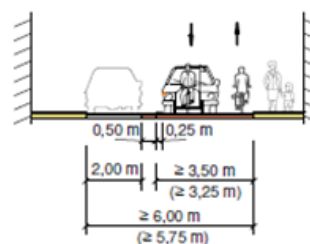


Abb. 6: Mindestquerschnitt für Fahrradstraßen über 5,75 m Breite - Quelle: FGSV 2010

### **Der Antrag 159/2018 fordert eine Verbesserung der Beleuchtung des Radwegs in der Alleen- und in der Friedrich-Ebert-Straße.**

Die Beleuchtung wird im Rahmen der Neugestaltung in Abstimmung mit den Stadtwerken verbessert. Zusätzlich wird durch die Neugestaltung der Alleenstraße die Radverkehrsführung verdeutlicht, um gefährliche Situationen zu vermeiden.

Die Verwaltung wird in der Ausschusssitzung am 02.04.2020 über den aktuellen Sachstand und die weiteren Planungen zur Umsetzung informieren und entsprechende Beschlussvorlagen vorlegen.

### **Die Anträge 521/2014 und 418/2019 fordern die Einrichtung einer 30er Zone in der Wilhelmstraße bzw. einer Linksabbiegespur zur Körnerstraße.**

Im Rahmen der kombinierten Bus-Rad-Trasse ist auch eine Neugestaltung der Wilhelmstraße angedacht. Im Zuge dieser Planungen wird auch eine mögliche Neuregelung der Geschwindigkeit überprüft. Auch wird aktuell vor dem Hintergrund der Überschreitung der NOx-Grenzwerte über eine mögliche stadtweite Verringerungen der Geschwindigkeit

diskutiert.

Daher wird eine Veränderung auch vor dem Hintergrund eines aus einer Linksabbiegespur resultierenden Rückstaus nicht als sinnvoll erachtet, zumal auch der Busverkehr dadurch stark beeinträchtigt wäre.

Im Vorfeld der Planungen zur Bus-Rad-Trasse wird die Verwaltung im Jahre des 2020 einen Vorschlag zu möglichen kurzfristigen Lösungen unterbreiten.

**Mit dem vorliegenden Bericht und den zukünftigen Planungen zum Radverkehr ist auch der Antrag 415/17 abgearbeitet, der nochmals die oben aufgeführten Planungen beinhaltet.**

**Unterschriften:**

**Matthias Knobloch**

<b>Finanzielle Auswirkungen?</b>				
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

**Verteiler:**





LUDWIGSBURG

## NOTIZEN