



## BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 063/21

**Federführung:**

FB Nachhaltige Mobilität  
FB Tiefbau und Grünflächen

**Sachbearbeitung:**

Ptock, Michael  
Leban, Achim

**Datum:**

01.03.2021

**Beratungsfolge**

Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt

**Sitzungsdatum**

25.03.2021

**Sitzungsart**

ÖFFENTLICH

**Betreff:**

Entwurfs- und Baubeschluss Radweg Robert-Franck-Allee/Aldinger Straße  
(Radroute 8)

**Bezug SEK:**

Nicht im Masterplan verankert

**Bezug:**

**Anlagen:**

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt beschließt die Planung und die Umsetzung der vorgestellten Maßnahme für Robert-Franck-Allee und Aldinger Straße. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt der Förderzusage.

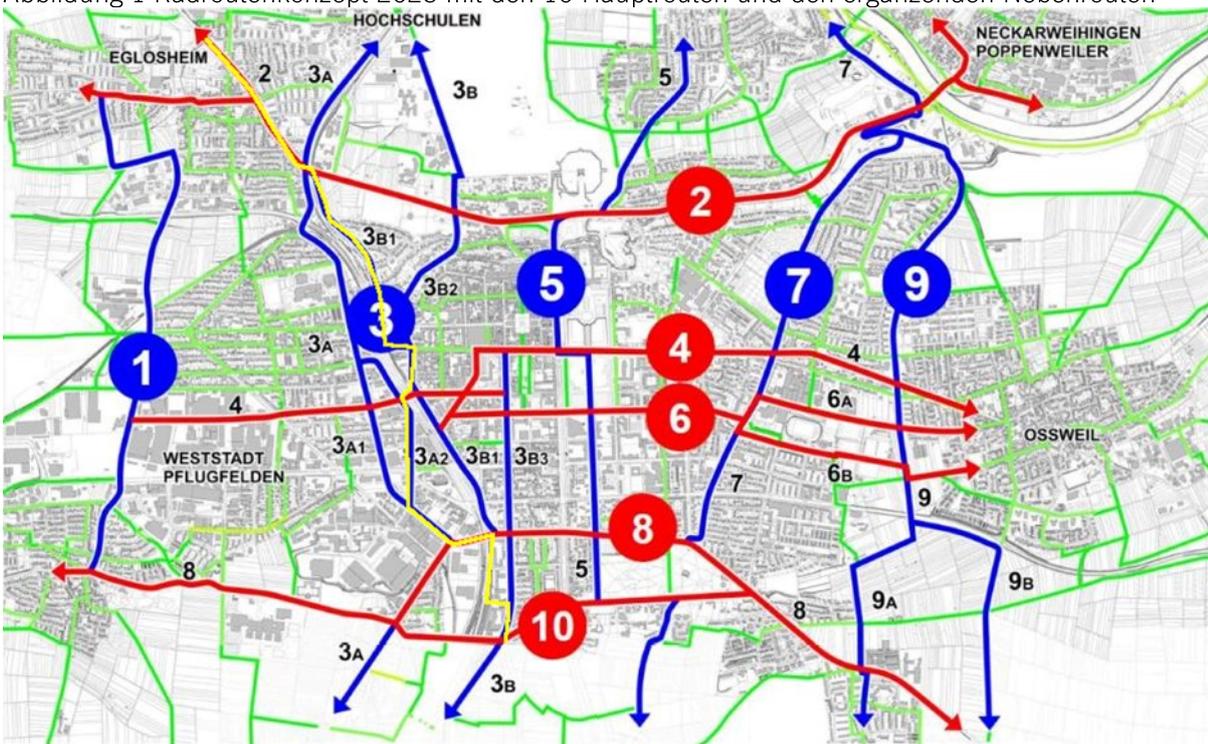
**Sachverhalt/Begründung:**

**Ausgangssituation**

Die Haupttradrouten 8 ist Bestandteil des Radroutenkonzepts 2025. Die geplante Maßnahme zur Verbesserung der Radinfrastruktur in West-Ost-Richtung umfasst die Straßen Robert-Franck-Allee und Aldinger Straße (s. Abb. 1). Die Route schließt in der Richard-Wagner-Straße an die geplante Radschnellverbindung (gelber Streckenverlauf) Bietigheim-Bissingen - Stuttgart an und bietet somit als Zubringerstrecke zur Oststadt bzw. Pattonville zusätzliches Nutzerpotenzial. Gleichzeitig ist die Strecke an den geplanten Radring um den Bahnhof angebunden.

Aktuell werden Radfahrende, die in West-Ost-Richtung und umgekehrt unterwegs sind, in der Robert-Franck-Allee von einseitig geführten Radverkehrsanlagen an den Kreuzungen Robert-Franck-Allee/Königsallee (stadtauswärts) und Robert-Franck-Allee/Jägerhofallee (stadteinwärts) auf einen Zweirichtungsradweg nördlich der Straße geführt. Dies ist nicht nur ein Bruch in der Eindeutigkeit der Radverkehrsführung, sondern auch ein Ärgernis für die Radfahrenden stadtauswärts, da sie an den oben genannten ampelgeregelten Übergängen die Straßenseite wechseln müssen und dies jedes Mal mit einem Zeitverlust verbunden ist.

Abbildung 1 Radroutenkonzept 2025 mit den 10 Hauptrouten und den ergänzenden Nebenrouten



Quelle: Radroutenkonzept 2025, Planungsgruppe Kölz, Ludwigsburg, 2013 (angepasst 2020)

In der Aldinger Straße existiert auf der südlichen Seite ein benutzungspflichtiger richtungsgebundener Radweg, der zu schmal ist und den Anforderungen der Richtlinien für die Radverkehrsplanung (ERA) nicht entspricht (s. Abb. 2).

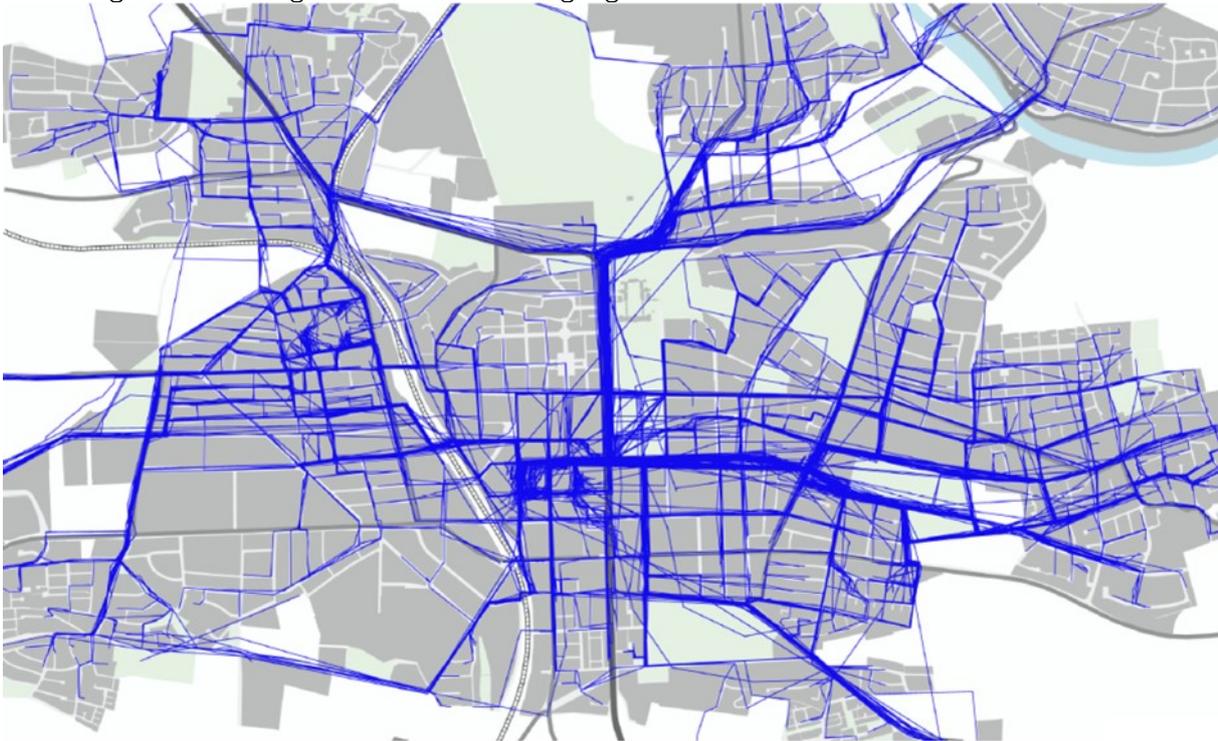
Abbildung 2 Fahrradfahrer mit Anhänger auf dem Radweg Aldinger Straße (stadtauswärts)



Quelle: eigene Aufnahme

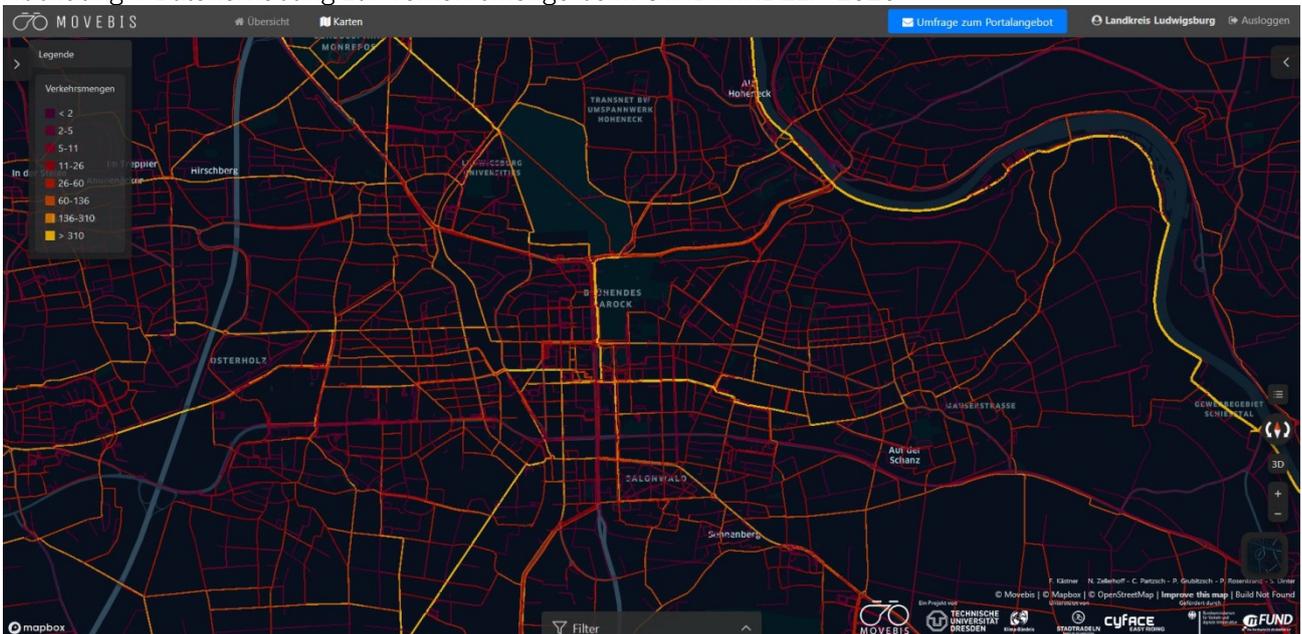
Die Strecke über die beiden Straßenabschnitte ist nicht nur für den Schülerverkehr (s. Abb. 3), sondern auch als Anbindung des Stadtteils Grünbühl-Sonnenberg und Pattonville an die Ludwigsburger Innenstadt von hoher Bedeutung (s. Abb. 4).

Abbildung 3 Schulradwege mittels Schülerbefragung 2013



Quelle: Radroutenkonzert 2025, Planungsgruppe K6lz, Ludwigsburg, 2013

Abbildung 4 Datenerhebung zur Verkehrsmenge beim STADTRADELN 2020



Quelle: Bundesministerium f6ur Verkehr und digitale Infrastruktur, Forschungsprojekt MOVEBIS, 2018-2020

## Beschreibung der Planung

### Robert-Franck-Allee

Der Zweirichtungsradweg auf der n6rdlichen Stra6enseite soll in einen Einrichtungsradweg umgewandelt werden, die gegebene Breite von 2,50 m bleibt dabei erhalten. F6ur den stadtausw6arts

Entwurfs- und Baubeschluss Radweg Robert-Franck-Allee/Aldinger Stra6e (Radroute 8)

fahrenden Radverkehr wird auf der südlichen Straßenseite ein Fahrstreifen weggenommen und in einen überbreiten Radfahrstreifen umgewandelt. Umgesetzt werden soll er als eine Art „Protected Bike Lane“, wie sie auch bereits heute auf der anderen Seite zu finden ist (s. Abb. 5).

Abbildung 5 Geschützter Zweirichtungsradweg Robert-Franck-Allee



Quelle: i.n.s. - Institut für innovative Städte

Die Erreichbarkeit der Bushaltestellen und des Tennisvereins sowie die vorhandenen Stellplätze bleiben erhalten. In Teilbereichen des Streckenverlaufs wird der Radweg rot markiert. An der Kreuzung Robert-Franck-Allee/Alt-Württemberg-Allee wird die Radinfrastruktur im Seitenraum, auf einer Länge von ca. 140 m, als gemeinsamer Geh- und Radweg, weitergeführt. Grund dafür ist der Entfall der zweiten Fahrspur stadtauswärts bzw. der separate Linksabbiegestreifen in die Jägerhofallee.

Abbildung 6 Laternenmasten auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg



Quelle: eigene Aufnahme

Auf dem kurzen Streckenabschnitt mit gemeinsam geführtem Fuß- und Radverkehr werden die bisher mittig im Seitenraum stehenden Laternenmasten versetzt (s. Abb. 6). Dadurch ergibt sich für den gemeinsam geführten Geh- und Radweg eine Breite von etwa 2,80 m. Hinzu kommt ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m. Zudem soll an der Kreuzung Robert-Franck-Allee/Jägerhofallee die bestehende Fußgängerfurt zu einer Fuß- und Radverkehrsfurt erweitert werden (s. Abb. 7).

Gleichzeitig werden mit Umsetzung der Maßnahme die betroffenen Bushaltestellen im Streckenbereich barrierefrei umgebaut.

Abbildung 7 Übersichtsplan Robert-Franck-Allee (Entwurf)



Quelle: eigene Darstellung

## Aldinger Straße

Der bestehende Radweg auf der südlichen Seite ist zu schmal und erfüllt nicht mehr die ERA-Standards (s. Abb. 2). Daher soll die jetzt ca. 7,50 m breite Fahrbahn auf 6,50 m verschmälert und der bestehende Radweg um ca. 1 m verbreitert werden. Das Ergebnis ist ein etwa 2,00 m breiter Radweg, der zur Fahrbahn einen Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,50 m aufweist (s. Abb. 8).

Da mit dem Versetzen des Bordsteins, die für die Radwegverbreiterung notwendig ist, in den Straßenkörper eingegriffen wird, wird bei Umsetzung der Maßnahme der Straßenbelag saniert.

Die entlang des umzubauenden Abschnitts befindlichen Haltestellen werden für den späteren barrierefreien Umbau mit einbezogen, aber über einen anderen Fördertatbestand betrachtet. Deshalb werden hier nur die Maßnahmen berücksichtigt, die direkt mit der Radverkehrsmaßnahme in Bezug stehen.

Abbildung 8 Übersichtsplan Aldinger Straße (Entwurf)



Quelle: eigene Darstellung

Die Planungen werden hausintern vom Fachbereich Tiefbau und Grünflächen erstellt.

## Kosten

Die Kosten der Gesamtmaßnahme belaufen sich auf 430.000 €. Die Maßnahme ist nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zur Aufnahme in das Förderprogramm angemeldet. Durch das Förderprogramm können 50% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

## Unterschriften:

**Matthias Knobloch**

**Ulrike Schmidtgen**

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		430.000,00 EUR
<b>Ebene: Haushaltsplan</b>				
Teilhaushalt 67		Produktgruppe 5410-067		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart		78720672 Tiefbaumaßnahmen		
Investitionsmaßnahmen		754106700037 Radwegeprogramm		
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja, 2021 mit 500.000 EUR <input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
<b>Ebene: Kontierung (intern)</b>				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	754106700037

**Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 60, 61, R05, TELB**



LUDWIGSBURG

## NOTIZEN