



## BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:  
FB Nachhaltige Mobilität

**VORL.NR. 210/25**

Sachbearbeitung:  
Ptock, Michael  
Kamp, Denise  
Flammann, Lilla  
Habermann, Michael  
Renger, Saskia  
Seiler, Ulrich  
Zampino, Francesco  
Datum:  
27.06.2025

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Mobilitäts- und Umweltausschuss	24.07.2025	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	30.07.2025	ÖFFENTLICH

Betreff: Entwurfs- und Baubeschluss RS 8 Seestraße bis Oststraße  
Bezug SEK:

**Bezug:** VL 185/20 – Radschnellweg RS 8 Ludwigsburg – Remseck a.N. – Waiblingen  
VL 315/20 – Radschnellweg RS 8, Vergabe von Planungsleistungen  
VL 373/22 – Radwegeführung Friedrich-Ebert-Straße am Forum  
VL 048/23 – Radschnellverbindung RS 8 – Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße vor dem Forum  
VL 228/23 – Entwurfs- und Baubeschluss Radschnellverbindung RS 8 - Abschnitt Friedrich-Ebert-Straße vor dem Forum

**Anlagen:** Anlage 1: Lageplan RS 8  
Anlage 2: Querschnitt\_Alleenstraße  
Anlage 3: Querschnitt Forum  
Anlage 4: Querschnitt Friedrich-Ebert-Straße

### Beschlussvorschlag:

1. Der vorgestellten Planung für die Radschnellverbindung RS 8 für den Abschnitt Alleenstraße/ Friedrich-Ebert-Straße zwischen Seestraße und Oststraße wird zugestimmt.
2. Die Kosten für die abschnittsweise Umsetzung der vorgestellten Planung in Höhe von 9.780.000€ (brutto) unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Förderung in Höhe von 7.428.000€ werden vorbehaltlich der Finanzierbarkeit im Haushaltsplan 2026ff genehmigt.

3. Die Verwaltung wird beauftragt die Förderanträge gemäß Radschnellwegeprogramm und „NKK – Natürlicher Klimaschutz in Kommunen“ fristgerecht einzureichen.

4. Die Verwaltung wird beauftragt die Maßnahme umzusetzen und die Ausschreibung und Vergabe der Arbeiten vorzunehmen, sofern die Gesamtkosten sich gegenüber der Kostenberechnung um nicht mehr als 10% erhöhen.

### **Sachverhalt/Begründung:**

Unter der Federführung des Rems-Murr-Kreises treiben die Projektpartner die Planungen für die Radschnellverbindung RS 8 (Ludwigsburg – Remseck a.N. – Waiblingen) voran. Die Stadt Ludwigsburg verantwortet den Bereich vom Bahnhof Ludwigsburg bis zum südöstlichen Ortsausgang Oßweils. Der zentrumsnahe Abschnitt der Radschnellverbindung weist besonders viele Radfahrende auf und wird deshalb in der Planung und Umsetzung priorisiert (vgl. auch Vorlage 373/22).

Die geplante Maßnahme ist in drei Abschnitte unterteilt (s. Abb. 1):

- Abschnitt 1: Alleenstraße (zwischen Seestraße und Stuttgarter Straße)
- Abschnitt 2: Friedrich-Ebert-Straße vor dem Forum
- Abschnitt 3: Friedrich-Ebert-Straße im weiteren Abschnitt (zwischen Fasanenstraße und Oststraße)



Abbildung 1 Übersicht über die Abschnitte

Mit der Realisierung des RS 8 in diesem innerstädtischen Abschnitt wird zugleich die Verkehrssicherheit auf dem wichtigsten Schulradweg von den östlichen Stadtteilen zum Innenstadt Campus erhöht, verbessert die Zufahrtssituation zu den Bärenwieseparkplätzen, stellt einen zentralen Abschnitt des denkmalgeschützten Alleennetzes wieder her, verbessert deutlich das Stadtbild und trägt mit 85 Baumpflanzungen sehr wirksam zur Klimaanpassung bei.

### **Bestand**

Im Abschnitt 1 und im Abschnitt 3 wird der Radverkehr heute auf abgesetzten Einrichtungsrädwegen stadteinwärts und auf der Fahrbahn stadtauswärts geführt, ab der Fasanenstraße auf einer Fahrradstraße. In allen drei Abschnitten ist der Straßenzustand mittlerweile sehr schlecht, so dass eine Sanierung der Straße inkl. der Geh- bzw. Radwege dringend erforderlich ist.

Besonders im Bereich der Bärenwieseparkplätze (Abschnitt 2) kommt es häufig zu Behinderungen des Radverkehrs in beiden Fahrtrichtungen. Zum einen durch wartende

Fahrzeuge an den Einfahrten der Bärenwieseparkplätze sowohl auf dem Geh- als auch auf dem Radweg, zum anderen durch wartende Fahrzeuge auf der Fahrbahn oder durch Überholvorgänge eben dieser. Das grobe Natursteinpflaster vor dem Forum ist für den Radverkehr nicht geeignet und wird immer wieder von den Radfahrenden als unzureichend bezeichnet.

## **Planung**

Mit Beschluss der Vorlage 228/23 wurde am 27.09.2023 im GR der Entwurfs- und Baubeschluss für die Friedrich-Ebert-Straße vor dem Forum gefasst. Vorgesehen war die Änderung der Verkehrsführung und die Einrichtung von zwei Richtungsradwegen. Nach der Beschlussfassung wurde das Forum inkl. des Forumplatzes unter Denkmalschutz gestellt. Die intensiven Bemühungen der Stadt mit dem Landesdenkmalamt eine Einigung für die Erteilung einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung zu erzielen, waren erfolglos und endeten mit dem Ablehnungsbescheid vom 24.11.2024.

Zwischenzeitlich hat die Verwaltung die Zeit genutzt und sowohl die Planung vor dem Forum überarbeitet als auch die Planung bis zur Oststraße und in der Alleenstraße bis zur Seestraße vorangetrieben. Hinweise und Anmerkungen aus dem Ausschuss sowie die Rückmeldungen von Polizei, Rettungsdiensten und Verbänden wurden auch in der überarbeiteten Planung berücksichtigt.

### **Abschnitt 1: Alleenstraße**

In der Alleenstraße wird eine Fahrradstraße mit 5,00 m und beidseitigen Gehwegen mit 2,50 m Breite hergestellt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird wie bisher als Einbahnstraße in Richtung Stuttgarter Straße abgeleitet. Die Parkplätze im Straßenraum (21 Stück) entfallen, so dass der heute vorhandene Parksuchverkehr deutlich reduziert wird. Für die in der Alleenstraße vorhandenen Sport- und Schulnutzungen stehen 18 Parkplätze auf dem Schulparkplatz und 21 Parkplätze sowie 8 Motorradparkplätze im Bereich Dragonergässle zur Verfügung.

Im südlichen Bereich zwischen Fahrradstraße und Gehweg werden neue Grünflächen angelegt und eine zusätzliche Baumreihe als Klimaanpassungsmaßnahme gepflanzt. Die Fläche um die bestehenden fünf großen Platanen an der Innenstadtsporthalle wird entsiegelt und als Grünfläche ausgebildet. Im Bereich Seestraße/Alleenstraße werden schattierte Sitzmöglichkeiten angeboten und somit die Aufenthaltsqualität erhöht. Der Campuscharakter wird somit im Bereich der Alleenstraße aufgenommen und der Gedanke eines einheitlichen Innenstadt Schulcampus konsequent weiter umgesetzt.

### **Abschnitt 2: Friedrich-Ebert-Straße vor dem Forum**

Die mit der Vorlage 228/23 beschlossene geänderte Verkehrsführung in der Friedrich-Ebert-Straße vor dem Forum wird beibehalten. Allerdings werden die zwei Richtungsradwege zu Gunsten einer durch einen Grünstreifen mit Baumreihe getrennt geführten Fahrradstraße aufgegeben. Die Konflikte an den Zufahrten der Bärenwieseparkplätze werden mit der Umgestaltung vollständig aufgelöst, die Zufahrten werden als Gehwegüberfahrten ausgebildet, so dass der Vorrang des

Fußverkehrs klar erkennbar ist. Im Bereich der Königsallee bleibt der heutige Zebrastreifen erhalten, das Queren vereinfacht sich jedoch, da Fahrradstraße und Kfz-Fahrbahn nacheinander gequert werden.

Das heute vorhandene Pflaster wird sowohl auf den Fahrspuren des MIV als auch auf der neuen Fahrradstraße durch einen Asphaltbelag ersetzt. Der denkmalgeschützte Forumsplatz wird von den Planungen nicht tangiert.

Mit dem neu entstandenen Grünstreifen und den zusätzlichen Bäumen wird der Straßenraum vor dem Forum aufgewertet und das historische barocke Alleensystem ergänzt.

Der Hol- und Bringverkehr zum Forum erfolgt künftig über den östlichen Parkplatz (Hol- und Bringzone bereits heute vorhanden). Für Personen mit Mobilitätseinschränkung besteht die Möglichkeit, über die Seitenstraße (Parallelweg an der Stuttgarter Straße) näher an das Forum gebracht oder abgeholt zu werden. Durch die Einrichtung einer neuen Schrankenanlage werden Schleichverkehre verhindert.

### Abschnitt 3: Friedrich-Ebert-Straße im weiteren Abschnitt (zwischen Fasanenstraße und Oststraße)

Im weiteren Verlauf der Friedrich-Ebert-Straße wird die Fahrradstraße fortgeführt. Von der See- bis zur Oststraße wird somit der Radverkehr durchgängig auf einer einheitlichen Radinfrastruktur geführt. Auch in diesem Abschnitt wird der Grünstreifen mit Baumbepflanzung aufgenommen. Die vorhandenen Parkplätze vor dem Polizeipräsidium bleiben erhalten. Auch im weiteren Straßenverlauf bleiben alle bestehenden Parkplätze in ihrer Lage erhalten, sie werden aber deutlich besser in den Straßenraum eingefügt und zusätzlich mit einer 0,75 m breiten Dooring-Zone versehen.

### Fußverkehrsförderung und Barrierefreiheit

Die Friedrich-Ebert-Straße wird regelmäßig von Schulklassen und Kita-Gruppen als Verbindung zu den Sporteinrichtungen genutzt. Der derzeit vorhandene Gehweg mit einer Breite von lediglich 1,50 m ist für diese intensive Nutzung nicht ausreichend dimensioniert und entspricht nicht den aktuellen Regelwerken. Konflikte mit dem Radverkehr sind dadurch vorprogrammiert und stellen eine unbefriedigende Situation dar.

Die geplante Anlage beidseitiger Gehwege mit einer Breite von jeweils 2,50 m schafft nicht nur dringend benötigten Raum für den Fußverkehr, sondern verbessert auch die Verbindung zwischen der Oststadt und der Innenstadt nachhaltig. Dies fördert die sichere und attraktive Nutzung des Fußwegs insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Gruppen.

Die Maßnahme trägt dem hohen Nutzungsaufkommen Rechnung. Barrierefreie Leiteinrichtungen fördern zusätzlich die Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen.

## Historisches Alleensystem und Stadtgestaltung

Die „vordere und hintere Alleenstraße“ hatte im barocken Alleennetz mit bis zu sechs Baumreihen eine herausragende Stellung. Auch heute stehen die Alleenstraße und die Friedrich-Ebert-Straße – trotz ihres reduzierten Baumbestands – als Kulturdenkmale unter Schutz und sind Teil der Sachgesamtheit „*Barockes Alleennetz Ludwigsburg*“. Die Entwurfsplanung wurde daher in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege entwickelt.

Seit der Eröffnung des Forums im Jahr 1988 sind auf dem großzügig gestalteten Platz die historischen Strukturen der sechsfachen Allee wieder erkennbar. Bereits damals war die Anbindung des Forums an die Innenstadt und der gestalterische Bezug zur Bärenwiese als Teil der Schlossanlagen ein zentrales Anliegen. Die Friedrich-Ebert-Straße wurde daher damals in die hochwertige Gestaltung einbezogen.

Mit der geplanten Pflanzung einer zusätzlichen Baumreihe entlang der historischen Fluchtachse wird dieser gestalterische Brückenschlag im Einklang mit der architektonischen Qualität des Forums und seines Umfelds fortgeführt. Die Neugestaltung von Alleenstraße und Friedrich-Ebert-Straße setzt die Ziele des Rahmenplans „*Historische Alleen*“ konsequent fort.

## Klimaanpassung

Im Zuge des Radwegeumbaus nutzt die Stadt die Chance, einen attraktiven, klimaangepassten und zukunftsfähigen Straßenraum zu schaffen. Die Grünstruktur zieht sich wie ein grünes Band von der Seestraße bis zur Oststraße durch.

Durch zusätzliche Entsiegelungen, neu angelegte Grünflächen und die Pflanzung von 85 klimaresistenten Bäumen wird der städtischen Hitzeentwicklung gezielt entgegengewirkt und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum spürbar verbessert. Darüber hinaus helfen die neuen Grünflächen, den Oberflächenabfluss zu verringern und damit die Kläranlagen zu entlasten.

## **Kosten und Förderung**

Die Kosten der Maßnahme setzen sich wie folgt zusammen:

	<b>Abschnitt 1: Alleenstraße</b>	<b>Abschnitt 2: Friedrich-Ebert- Straße (Forum)</b>	<b>Abschnitt 3: Friedrich-Ebert-Straße (Fasanenstraße - Oststraße)</b>
Baukosten	1.760.000 €	2.400.000 €	4.500.000 €
Unvorhergesehenes	100.000 €	120.000 €	250.000 €
Planungskosten	130.000 €	170.000 €	350.000 €
<b>SUMME (brutto)</b>	<b>1.990.000</b>	<b>2.690.000 €</b>	<b>5.100.000 €</b>

Die Kosten der Maßnahme belaufen sich damit insgesamt auf etwa **9.780.000 € (brutto)**.

Die Maßnahme erfüllt alle Kriterien einer Radschnellverbindung, so dass eine

Förderung vom Land Baden-Württemberg durch das **Radschnellwegeprogramm 2017 – 2030** möglich ist. Die Förderung beträgt voraussichtlich 75% der zuwendungsfähigen Baukosten zzgl. einer Planungskostenpauschale von 10%. Es wird davon ausgegangen, dass **Fördermittel in Höhe von 7.160.000 € (brutto)** über die Radschnellwegeförderung generiert werden können.

Im Abschnitt zwischen Seestraße und Dragonergässle können alle Maßnahmen, die nicht über das Radschnellwegeprogramm 2017 - 2030 anerkannt werden, über das **Sanierungsgebiet ZIEL** gefördert werden. Es wird von einer zusätzlichen **Fördersumme von etwa 38.000 €** ausgegangen.

Parallel werden die restlichen Abschnitte der Grünflächen und die Baumpflanzungen über das Förderprogramm **NKK – Natürlicher Klimaschutz in Kommunen** – zur Förderung angemeldet. Die Förderquote beträgt 80% der zuwendungsfähigen Baukosten, so dass mit zusätzlichen **Fördermitteln in Höhe von 230.000 €** gerechnet werden kann.

Insgesamt werden Fördermittel in Höhe von etwa **7.428.000€** beantragt.

### **Weiteres Vorgehen**

Mit Beschluss dieser Vorlage kann mit der Ausführungsplanung und anschließender öffentlicher Ausschreibung und Vergabe begonnen werden. Der Baubeginn ist für Anfang 2026 geplant. Es wird in abschnittweiser Umsetzung von einer Bauzeit von ca. 4 Jahren ausgegangen. Begonnen wird mit dem Abschnitt Alleenstraße, da das Sanierungsgebiet ZIEL im nächsten Jahr ausläuft.

### **Unterschriften:**

Matthias Knobloch

Martin Kurt

Ulrike Schmidtgen

**Finanzielle Auswirkungen?**

<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:	9.780.000 EUR
		Einnahmen durch Fördermittel:	7.428.000 EUR
		Fördermittel Bau & Planung:	7.160.000 EUR
		Sanierungsgebiet ZIEL:	38.000 EUR
		NKK:	230.000 EUR

**Ebene: Haushaltsplan**

Teilhaushalt Produktgruppe 5410-067  
 ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart  
 FinHH: Ein-/Auszahlungsart 78720672 Tiefbaumaßnahmen  
 Investitionsmaßnahmen RW Alleenstraße, RS08 Friedrich-Ebert-Straße  
 Deckung 
 Ja, RW Alleenstraße mit 2 Mio. € 2026+2027, RS08 Friedrich-Ebert-Straße bis Fasanenstraße mit 950.000 € in 2026 und EÜ mit 235.000 €  
  
 Nein, für Abschnitt II muss eine Nachfinanzierung in die Finanzplanung 2027/2028 aufgenommen werden, Abschnitt III muss in die Finanzplanung 2028-2030 aufgenommen werden.

**Ebene: Kontierung (intern)**

Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	754106701257 754106701287

**Klimatische Auswirkung (THG-Emissionen)?**

KlimaCheck hat bereits stattgefunden in Vorl.Nr.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	-	0	+	++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung

Begründung:

Die Realisierung von Radverkehrsinfrastruktur wird generell als klimafreundliche Maßnahme eingestuft. Zudem werden Flächen entsiegelt, neue Grünflächen angelegt und Bäume gepflanzt.

Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):

**Verteiler:**





LUDWIGSBURG

NOTIZEN