



LUDWIGSBURG

# Städtebaulicher Rahmenplan „Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil“

Wettbewerbsaufgabe – Teil B



# Städtebaulicher Rahmenplan Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

## 1 Anlass und Ziel des Wettbewerbs

Im Osten des Stadtgebiets liegt zwischen den Stadtteilen Oststadt und Oßweil das Gebiet des Sportparks Ost. In Bezug auf die Siedlungsentwicklung ist in dieser Schnittstelle ein sehr heterogener Zwischenraum entstanden, der neben den Sportflächen mit stadtweiter Bedeutung durch offene Siedlungsränder, ehemalige Gärtnerflächen und untergenutzte Freiräume definiert ist.

Gleichwohl weist dieser Stadtraum zwischen dem Abschluss der barocken östlichen Innenstadterweiterungen und den ländlich-landwirtschaftlichen geprägten Dorfstrukturen Oßweils eine ganze Reihe von positiven Potentialen auf, deren Entwicklung Gegenstand dieses Wettbewerbs im kooperativen Verfahren ist.

Ziel des Wettbewerbsverfahrens ist es, eine planerisch ganzheitliche Lösung für die zukünftige nachhaltige Entwicklung des Geländes und der angrenzenden Stadtbereiche der Oststadt und Oßweil zu bekommen. Hierzu soll ein städtebauliches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept erarbeitet werden, das ausreichend Flexibilität für eine spätere, stufenweise Umsetzung bietet. Die Identität des neuen Quartiers, das Nebeneinander von Sport, Grün und Wohnen, die Bezüge zu den bestehenden Quartieren und Landschaftsräumen, sowie die Qualität der entworfenen Stadträume sollen anschaulich dargestellt werden. Das entwickelte Gesamtkonzept soll die Grundlage für eine Konkretisierung und Vertiefung bilden.

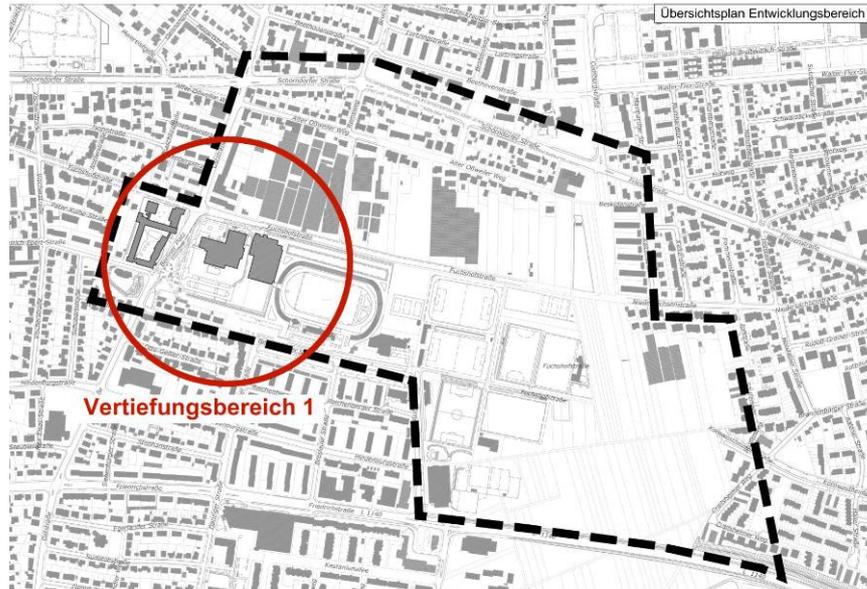
Die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe erfolgt durch interdisziplinäre Planungsteams aus Stadtplanern, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern.

## 2 Darstellung des Planungsraums / Rahmenbedingungen

### 2.1 Lage des Plangebiets

Das Plangebiet befindet sich im Osten der Stadt Ludwigsburg und erstreckt sich vom Berliner Platz bis an den Ortsrand Oßweil und dem Knotenpunkt Schorndorfer / Comburgstraße im Norden bis zur Friedrichstraße im Süden. Im Norden wird das Plangebiet durch die Schorndorfer Straße begrenzt, den westlichen Abschluss bildet der Berliner Platz / Ostraße. Im Osten umfasst das Plangebiet den Landschaftsraum zwischen Oßweil und der Oststadt unter Einbezug des westlichen Ortsrandes von Oßweil. Die südliche Grenze bildet der Abschluss des Sportparks und die Friedrichstraße. Insgesamt umfasst das Gebiet eine Größe von ca. 60ha.

# Städtebaulicher Rahmenplan Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil



Neben einem Konzept für das gesamte Plangebiet sollen für zwei sogenannte Vertiefungsbereiche detaillierte Vorschläge gemacht werden:

Der 1. Vertiefungsbereich umfasst den Bereich um den Berliner Platz mit dem Ensemble aus Oststadtschule, dem Stadionbad, der Eissporthalle und dem Standort der geplanten Oststadthalle.

Der 2. Vertiefungsbereich ist frei wählbar und soll planerische und ggf. konstruktive / technische Aussagen im Übergang von Wohnen / Freiraum / Sport und dem Lärmschutz treffen.

## 2.2 Aktuelle Situation

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen den Sportpark Ost mit gesamtstädtischer Bedeutung, den landschaftlichen Zwischenraum zwischen dem Ortsrand Oßweil und dem östlichen Rand des Sportparks, die bisher planungsrechtliche gesicherte Freihaltetrasse der Waiblinger Straße und die im Wesentlichen brachgefallenen Gärtnerflächen an der Fuchshofstraße. Am 17. März 2012 fand die Auftaktveranstaltung für die Stadtteilentwicklungsplanprozesse in Oßweil und der Oststadt statt. Sowohl in der Auftaktveranstaltung, als auch in der Folgeveranstaltung zu den STEP's Ost / Oßweil wurden zahlreiche Fragen zur weiteren Entwicklung des Areals zwischen der Friedrichstraße, Oststraße, Schorndorfer Straße und dem westlichen Ortsrand von Oßweil gestellt. Neben der Realisierung der Waiblinger Straße oder der Entwicklung des Vereins- und Sportbereichs beschäftigten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch einzelne Fragestellungen zur Zukunft der Kleingärten oder zur Bereitstellung von Wohnbaulandflächen. Mit dem beschränkten Wettbewerb im kooperativen Verfahren sollen nun planerische Aussagen in einem Rahmenplan aufgearbeitet werden.

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Obweil

Aktuell wurde vom Gemeinderat die Umsetzung des Vorhabens Sportzentrum Hockey-Club Ludwigsburg 1912 e.V.- Projekt der Wolfgang-Reisser-Stiftung beschlossen, das ein Sportzentrum mit überregionaler Ausstrahlung und einem mannigfaltigen Angebot darstellt. Weiterhin besteht im östlichen Stadtgebiet der Bedarf für eine zusammenhängende Grün- und Naherholungsfläche, welche durch die Bevölkerung genutzt werden kann.

### 2.4 Eigentumsverhältnisse

Die Stadt Ludwigsburg hat sich durch die Vorkaufssatzung „Stadtpark Ost“ vom 18.02.2006 ein Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB an unbebauten und bebauten Grundstücken im Plangebiet zum Zwecke der städtebaulichen Neuordnung gesichert.

Die Eigentumsverhältnisse sind stark heterogen und erfordern eine Bodenordnung. Während im bestehenden Sportgelände die Grundstücke fast ausschließlich im Eigentum der Stadt und der Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH sind, befinden sich im Bereich nördlich der Fuchshofstraße knapp ein Drittel der Grundstücksflächen und im Bereich östlich der geplanten Trasse der Waiblinger Straße mit rund 1,1 ha ca. 20% der Flächen in städtischem Eigentum.

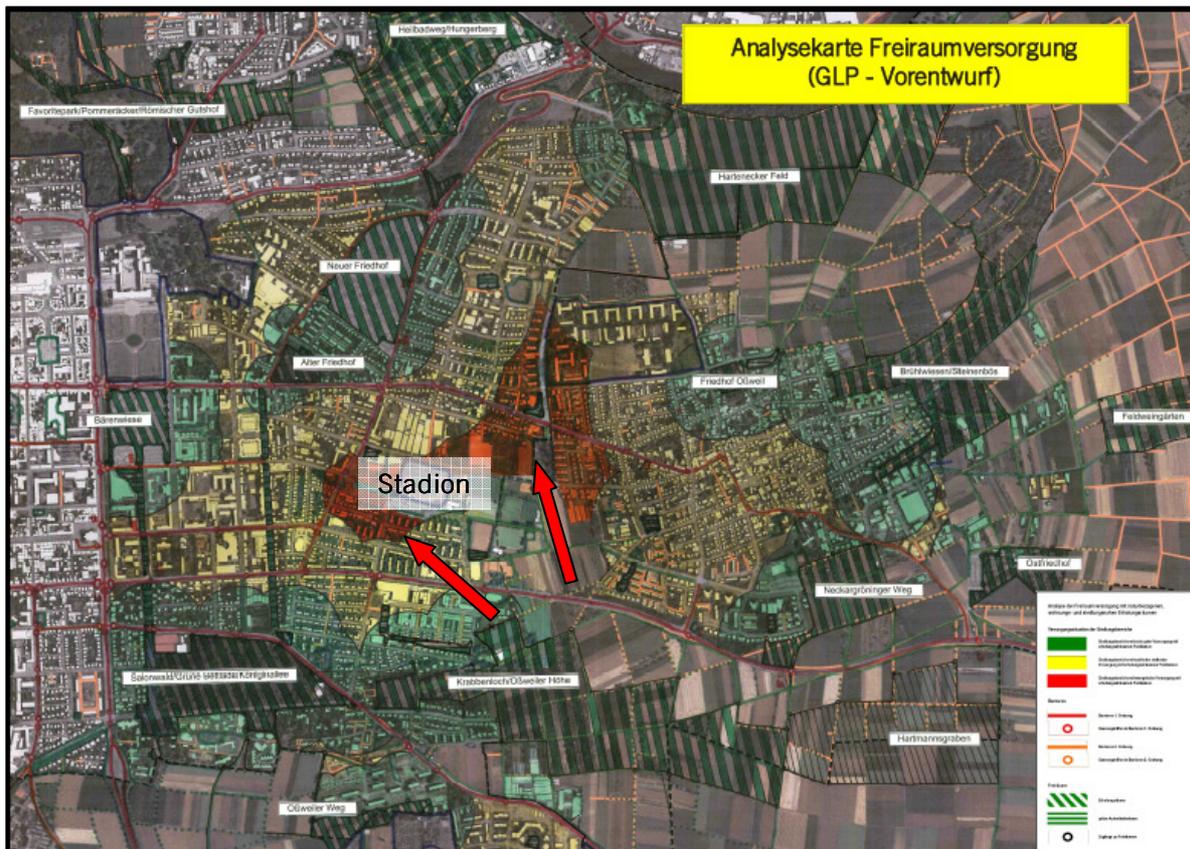
Der Gemeinderat der Stadt Ludwigsburg hat 2007 eine neue Strategie zur Entwicklung von Wohnbauland festgelegt. Hiernach wird die Entwicklung neuer Wohnbaugebiete nur noch erfolgen, wenn die betreffenden Grundstücke im Eigentum der Stadt stehen. Diese Entwicklungsstrategie bezieht sich auf Flächen, welche größer als 3.000 m<sup>2</sup> sind, erstmalig für eine Wohnnutzung entwickelt werden und die Bebauung nicht durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan vorbereitet wird.

### 2.5 Freiraum und Landschaft

Das Untersuchungsgebiet wurde in einer Klimauntersuchung des Nachbarschaftsverbandes Stuttgart in Teilen als Freifläche mit bedeutender Klimaaktivität, als bebautes Gebiet mit klimarelevanten und mit bedeutender klimarelevanter Funktion beschrieben. Die Freifläche besitzt einen direkten Bezug zum Siedlungsraum und ist ausgewiesen mit einer hohen Empfindlichkeit gegenüber nutzungsändernden Eingriffen.

Die Analysekarte zeigt in rot die mit Freiraumflächen unterversorgten Gebiete, die an das Plangebiet angrenzen.

# Städtebaulicher Rahmenplan Entwicklungsbereich Oststadt und Obweil



Stand Mai 2007

Die Freiflächen gehören zudem zu einem Kaltlufteinzugsgebiet. Dort findet eine nächtliche Kalt-/ Frischluftproduktion statt.

Die Stadt Ludwigsburg verfügt zudem über ein Alleensystem von großer städtebaulicher und stadthistorischer Bedeutung. Die 23 stadthistorischen Alleen der Stadt stehen als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Die Eigenart, der Charakter des unverwechselbaren Stadtbilds wird wesentlich durch dieses historische Alleensystem geprägt.

Im Jahr 2006 hat die Stadt Ludwigsburg den „Historische Alleen Ludwigsburg“ beschlossen. Ziel der Rahmenplanung ist die Sanierung, Erhaltung und Wiederherstellung sämtlicher teilweise verlorengegangener Alleen. Für das Plangebiet haben sowohl die Enden des historischen Netzes, als auch das sonstige Alleennetz eine gestalterische und vernetzende Bedeutung.

Die entsprechenden Unterlagen sind den Auslobungsunterlagen beigelegt.

### 2.6 Boden

Der Baugrund von Ludwigsburg kann in zwei geologischen Hauptkategorien eingeteilt werden: Die Geländeoberfläche wird von überwiegend feinkörnigen und oberflächennah verwitterten Lockergesteinen der quartären Deckschichten gebildet, über denen örtlich künstliche Auffüllungen liegen können. Diese Deckschichten wurden während der vergangenen 2 - 3 Eiszeiten bis heute von Flüssen, Bächen, durch Wind (Löss) und durch Solifluktion und Frostschuttbildung abgelagert. Sie haben unterschiedliche Mächtigkeiten von weniger als 1m bis über 10m Meter. Sie bestehen zu einem großen Teil aus schluffigem und schwach feinsandigem Löss mit hohem Kalkgehalt. Der oberflächennahe Grundwasserhorizont befindet sich in Ludwigsburg zwischen ca. 2m und mehr als 10m unter Gelände (Grundwasserflurabstand) und unterliegt wetterabhängigen und jahreszeitlichen Schwankungen. In den meisten Fällen liegt ein freier Grundwasserspiegel vor. Im Plangebiet selber beträgt die Mächtigkeit der Deckschichten von Osten nach Westen zwischen 2m und mehr als 8m. Südlich der Eisporthalle (Schotterfläche) und des Ludwig-Jahn-Stadions kommen Auffüllungen und Dämmschüttungen mit einer Mächtigkeit von mehr als 4m vor. Insgesamt handelt es sich bei den Böden im Plangebiet um geringdurchlässige Böden (Lösslehm) die kaum eine Versickerung von Oberflächenwässern ermöglichen.

### 2.7 Verkehr und Straßenraum

Die besondere Bedeutung der Stadt Ludwigsburg als Wirtschafts-, Kultur- und Wohnstandort im nördlichen Teil der Region Stuttgart bedingt vielfältige verkehrliche Verflechtungen innerhalb des Stadtgebietes und mit dem Umland. Die Nähe zur Autobahn A 81, leistungsfähige Bundes- und Landesstraßen und eine attraktive Anbindung an das überörtliche Zug- und S-Bahnnetz begünstigen als wichtige Standortfaktoren nicht nur den Ziel- und Quellverkehr, sondern führen auch zu regionalem Durchgangsverkehr. Folgen des hohen Mobilitätsbedarfs sind zum Beispiel starke Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes durch Luft- und Lärmbelastungen, Trennwirkungen von Straßen, Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten und zeitweilig hohe Auslastungen der Verkehrsanlagen. Aus diesem Grund wurde als wesentliches Ziel für den Masterplan Mobilität beschlossen, die Mobilität der Bürgerschaft umwelt- und sozialverträglich sicherzustellen. Das beinhaltet den sparsamen Umgang mit Ressourcen (Flächen, Zeit, Energie usw.), den Abbau vermeidbarer Umweltbelastungen (Luftschadstoffe, Lärm) und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit von Verkehrszielen für alle Verkehrsmittel und alle Bevölkerungsgruppen gleichberechtigt verbessert werden. Wesentliche Ziele sind dabei die Vermeidung, Verringerung und Verlagerung belastender Verkehre auf den Umweltverbund (Rad, zu Fuß, öffentlicher Personennahverkehr) oder auf unempfindlichere Routen.

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

Das Plangebiet wird wesentlich von den nachfolgend genannten Straßen umgeben und gegenüber seiner Umgebung abgegrenzt:

- die **Ostraße** bildet die westliche Nord-/Südverbindung von der Schorndorfer Straße zur Friedrichstraße. Sie verläuft zwischen der Oststadtschule I und dem Stadionbad. Derzeit nimmt die Straße zwischen 11.000 – 12.000 Kfz / 24 h auf. Die angrenzende Schule und die querende wichtige West-Ost Radwegeachse verlangen höhere Ansprüche an die Querungs- und Verkehrssicherheit.
- Im Norden verläuft die **Schorndorfer Straße**, die auf das historische Alleensystem der Stadt Ludwigsburg zurückgeht und entsprechend mit Alleebäumen ausgebildet ist. Die Belastung liegt bei derzeit zwischen 12.700 bis 13.500 Kfz / 24h. In Oßweil wird die Straße zur **Friesenstraße** mit eher dörflichem, verwinkelten Erscheinungsbild und einer Frequenz von ca. 10.000 Kfz / 24h
- Die südliche verlaufende **Friedrichstraße** ist mit derzeit über 30.000 Kfz / 24h sehr stark frequentiert. Sie bildet als Landesstraße die Verbindung zwischen Ludwigsburg, Remseck und Waiblingen.
- Die **Kornwestheimer Straße** ist Teil eines Ende der 1960er Jahre vorgesehen inneren Rings Oßweils und erschließt heute den südlichen Bereich von Oßweil.

Durch das Plangebiet verläuft in Ost – West Richtung eine für die Gesamtstadt wichtige **Radwegeachse**. Vom Ortskern Oßweil verlaufend durch den Sportpark, entlang des Berliner Platzes verbindet sie über die Friedrich-Ebert-Straße das östliche Stadtgebiet mit der Innenstadt.

Derzeit erschließen **drei Buslinien** das Plangebiet, deren Taktung und Häufigkeit für die Nutzer nur bedingt ausreichend ist. Die Linie 421 erschließt von der Innenstadt aus die Stadtteile Neckarweiningen und Oßweil, Eglosheim und Oßweil werden über die Linie 431 erschlossen und die Linie 431 verbindet Ludwigsburg über Oßweil mit Waiblingen.

Einen wesentlichen Schwerpunkt im **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** bildet die **Stadtbahn**. Hier werden derzeit zwei Varianten der Verkehrsführung hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit geprüft.

Die entsprechenden Linienpläne, Verkehrsuntersuchungen und Netzdarstellungen sind als Anhang der Auslobung beigelegt.

### 2.8 Der Sportpark

Das Gebiet ist von West nach Ost in drei Zonen eingeteilt. Im Westen befindet sich das Stadionbad und die Eislaufhalle, die beide sehr beliebte und frequentierte städtische Einrichtungen sind. An das denkmalgeschützte städtische Ludwig-Jahn Stadion schließen sich die Sportflächen der drei großen Ludwigsburger Vereine, Sportvereinigung 07 Ludwigsburg e.V., Männerturnverein Ludwigsburg e.V. (MTV) und des Hockeyclub Ludwigsburg e.V. an. Im südöstlichen Bereich liegen öffentlich zugängliche Flächen wie Spielplätze, einem Bolzplatz und einem unter Jugendlichen beliebten Skaterplatz.

Die Entwicklung des Sportparks vollzog sich in mehreren Etappen. Die erste Sport- und Freizeitnutzung geht in das Jahr 1908, mit der Errichtung eines Sportplatzes zwischen Ludwigsburg und Oßweil zurück. Die Sportfreunde Ludwigsburg, ein Vorläufer der SpVgg 07 Ludwigsburg (Sportvereinigung 07 Ludwigsburg e.V.) pachteten damals eine Fläche, die als „Spielplatz“ genutzt wurde. In späteren Jahren kamen ein sog. Luftbad (1926) und ein Platz für den MTV (Männerturnverein Ludwigsburg e.V.) hinzu.

Einen ersten großen Entwicklungsschub erhielt der Sportpark im Jahr 1933, als eine umfassende Planung für das Gebiet vorgestellt und 1934 in Teilen beschlossen wurde. In der Folge entstanden zwei große Sportplätze, die damals westlich des Ludwig-Jahn-Stadion angelegt wurden. Auf einer Fläche wurde die ursprünglich im Salonwald gelegene Wintereisbahn wieder aufgebaut und auf der anderen entstanden 1935 die Tennisplätze des Tennis-Clubs. In dieser Zeit datiert auch der Bau des Ludwig-Jahn-Stadions, das aber zur Einweihung 1938 durch die SA-Führung zunächst nach Horst Wessel in „Horst-Wessel-Kampfbahn“ benannt wurde. Die Horst-Wessel-Kampfbahn wurde als moderne Mehrkampfbahn mit Hindernissen, Aschenbahn und Sprunganlagen konzipiert. Das Fassungsvermögen lag bei 25.000 Zuschauern. Die zuerst entstandene Eisbahn und die Tennisplätze mussten dem Marathontor und einer Aufmarschwiese weichen und wurden zurück in den Salonwald verlegt. Nach dem 2. Weltkrieg wurde das Stadion nach dem Turnvater Jahn in „Ludwig-Jahn-Stadion“ umbenannt.

Die erste sportliche Großveranstaltung fand 1949 in Form eines Radrennens im Ludwig-Jahn-Stadion statt. Regen Zuspruch fanden insbesondere ab 1951 die regelmäßig, stattfindenden Reit- und Fahrturniere. Erstmals wurde 1958 der verbreiterte Bereich der Oststraße zwischen Oststadtschule und Sportpark als „Berliner Platz“ bezeichnet. 1967 wurde eine neue Planung für das gesamte Areal mit einem besonderen Fokus auf die Reitanlagen des „Reit- und Fahrvereins“ beschlossen, da sich hier im Laufe der Zeit ein international bekanntes Turnier etabliert hatte. Der geplante Ausbau fand in der vorgesehenen Dimension nie statt, da der Reit- und Fahrverein sowie das Turnier an den Monrepossee verlagert wurden. Das 21. und letzte Reitturnier im Ludwig-Jahn-Stadion wurde 1971 ausgetragen.

# Städtebaulicher Rahmenplan Entwicklungsbereich Oststadt und Obweil



Ludwig-Jahn-Stadion, ab 1950



Die letzte Erweiterung des Sportparks fand in den 1970er Jahren durch die Einweihung des Stadionbades (1968) und der Kunsteisbahn (1977) statt. Seitdem stellen diese beiden Bauten den westlichen Auftakt des Sportparks dar.

## 3 Aufgabenstellung

### 3.1 Allgemeine Zielsetzung

In der Entwicklung der Flächen liegt die Chance, ein außergewöhnliches Quartier mit eigener Identität zu schaffen. Dazu soll eine Leitidee erarbeitet werden, die den Charakter des Ortes in einem integrierten Gesamtkonzept aufgreift und eine Raum- und Identitätsbildung fördert. Es müssen die Nutzungsstrukturen Sport, Grünflächen und Wohnen im Bestand gestärkt und weiterentwickelt werden. Hierbei stellt sich die Aufgabe, eine Vorstellung zu erzeugen, welche das Image des Sportes und des Freiraumes am besten aufgreift und die Funktion als wohnraumnaher, innerstädtischer Erholungsraum fördert. Dabei wird erwartet, dass die Ergebnisse qualitätvolle, zukunftsfähige und innovative Ansätze im Hinblick auf ein Miteinander von Sport-, Freiflächen- und Wohnnutzung aufweisen.

In dieses Gesamtkonzept sind die vorhandenen Potenziale, die sich durch die teilweise brachgefallenen Gärtnereiflächen ergeben im Sinne einer boden- und ressourcenschonenden Baulandentwicklung im Innenbereich zu integrieren.

Es müssen hierzu Überlegungen einher gehen, inwiefern weitere Nahversorgungsstrukturen benötigt können.

Die Nutzungen Sport, Freizeit/Grünen und Wohnen sollen durch konkrete Planungen und Ideen gestärkt und sinnvoll miteinander verbunden werden. Hierzu werden Aussagen einer klaren räumlichen Gliederung auf Basis der angehängten Nutzungsüberlegungen erwartet.

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

Die Übergangsbereiche zwischen den Nutzungen und den Stadtteilen stellen zudem wichtige stadträumliche Situationen dar, die es entsprechend zu qualifizieren gilt. Als ein Plangebiet, das zwischen der Oststadt und Oßweil liegt, stellt die sinnvolle Verzahnung unter Berücksichtigung der ökologischen Qualitäten und der vorhandenen Grünstrukturen ein wesentliches Ziel dar.

Hinzu kommt, dass die Realisierung einer Stadtbahntrasse in dem Bereich ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Überplanung des Bereichs hätte, die in einer Gesamtplanung vorsorglich berücksichtigt werden sollen. Die von der Stadt Ludwigsburg bevorzugte Variante geht von einem Niederflursystem aus, das engere Radien fahren kann und damit auch Oßweil zentral über die Westfalenstraße erschließen könnte, hier wird das Planungsgebiet im Verlauf der Schorndorfer Straße erschlossen. Die Alternative wäre das Hochflurfahrzeug der Stuttgarter Straßenbahn. Das Hochflurfahrzeug bietet eine umsteigefreie Anbindung an das Stuttgarter Netz, hat aber unter anderem den Nachteil, das Oßweil nur in Randlage im Bereich der Fellbacher Straße erschlossen werden kann. Die Grobkonzeption mit Trassenverläufen ist der Auslobung angehängt.

Es ist in erster Linie ein Erschließungskonzept für alle Verkehrsmittel zu entwickeln, das die gefahrlose Bewegung im besonderen für Kinder, Jugendliche und mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglicht und zugleich attraktive Aufenthaltsqualitäten im Stadtraum bietet.

Um die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung des Gesamtbereichs so gering wie möglich zu halten, sollen stadtenergetische Überlegungen für einen emissionsarmen Städtebau getroffen werden. Im Sinne einer nachhaltigen und umweltschonenden Entwicklung sollen flächensparende Bauweisen / Typologien entwickelt und energieeffiziente Gebäudestellungen berücksichtigt werden. Zudem soll überprüft und dargestellt werden, inwieweit die entworfenen Strukturen die (funktionale und wirtschaftliche) Nutzung von regenerativen Energien zulassen.

### 3.2 Konkrete Zielsetzungen für das Plangebiet

#### Der Sportpark

Folgende ergänzende Nutzungen sind aus Sicht der Auslober basierend auf den Ergebnissen der „Planungszelle Sportpark Ost“, hervorgegangen aus den Empfehlungen des Sportentwicklungsplanes gemäß ergänztem Beschluss zur Vorl.Nr. 537/10 im Sportpark zusätzlich angedacht:

- Im Gemeinderat am 13.12.2012 wurde das Vorhaben Sportzentrum Hockey-Club Ludwigsburg 1912 e.V. – Projekt der Wolfgang-Reisser-Stiftung beschlossen. Das Bauprojekt ist im nordöstlichen Teil des Sportparks Ost ge-

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

plant. Es entsteht ein **Sportzentrum**, das neben Hockey und Tennis auch Klettersport und Aktivitäten im Ski- und Fitness- bzw. Gymnastikbereich anbietet und nun im Rahmen der Rahmenplanung städtebaulich und verkehrlich eingebunden werden soll. Das geplante Gebäude hat eine überbaute Fläche von 1.800m<sup>2</sup> und eine Gebäudehöhe an der höchsten Stelle von ca. 17m. Die gesamte Nutzfläche beträgt rund 3.815m<sup>2</sup>. Die detaillierten Pläne des Baugesuchs sind den Anlagen zu entnehmen.

- Die **Sporthalle** an der Oststadtschule wurde auf Empfehlung der damaligen Planungszelle Sport als dreiteilige Halle mit einer Gesamtgrundfläche von rund 1.500 m<sup>2</sup> beschlossen. Als Standort ist die Schotterfläche südlich der Eissporthalle vorgesehen.
- Ein mögliches Großspielfeld, das von weiteren Vereinen genutzt oder als Ersatz für das eventuell durch einen Neubau der Mehrzweckhalle Oßweil entfallende Spielfeld dienen könnte.
- Ein multifunktional nutzbares Kleinspielfeld nach DFB Standards ist zu berücksichtigen.

Des Weiteren sollen die Unterbringung von weiteren, informellen Sportnutzungen, wie die aus einer Jugendkonferenz hervorgegangene Idee einer „Dirtbahn“ (die dann durch einen zu gründenden Verein betrieben werden würde) oder einer Laufstrecke (Finnenbahn) durch den Sportpark Ost und die angrenzenden Freiflächen angedacht werden.

Im Rahmen des Wettbewerbs erwartet der Auslober weiterhin Aussagen und Konzepte, die über eine Aneinanderreihung von Sportanlagen hinausgehende Schritte hin zu einem Sportpark aufzeigen. Insbesondere das Verzahnen von informellen Sportangeboten mit den angrenzenden Landschafts- und Grünräumen und den künftigen Wohnnutzungen ist aufzuzeigen. Zu berücksichtigen sind zeitgemäße und in die Zukunft gerichtete Bewegungs- und Begegnungsangebote für alle Generationen. Es besteht die Notwendigkeit einer Öffnung, Erhöhung der Durchlässigkeit und die Verzahnung des Sportparks mit seiner Umgebung. Darüber hinaus ist ein intelligentes Rad- und Fußwegenetz in Verbindung mit den genannten Nutzungen immanent wichtig und mitzudenken.

Aufgrund der Historie und der vielfältigen Nutzungen des Sportparks als ein Identität stiftender Ort mit gesamtstädtischer Bedeutung müssen die Planungskonzepte den Charakter des Ortes aufgreifen und sich in Form eines planerischen Leitgedankens niederschlagen.

Im Dialog mit dem Stadtverband für Sport wird bis zum Auftaktkolloquium (13.05.2013) vertieft, welche Sportflächen fusioniert und verlagert werden können.

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Obweil

### Lärmemissionen

Durch den bisher und zukünftig im Ludwig-Jahn-Stadion getätigten Sportbetrieb gehen Lärmemissionen aus, die in Konflikt zu einer Umnutzung der bisherigen Gärtnerflächen nördlich der Fuchshofstraße in ein Wohngebiet stehen.

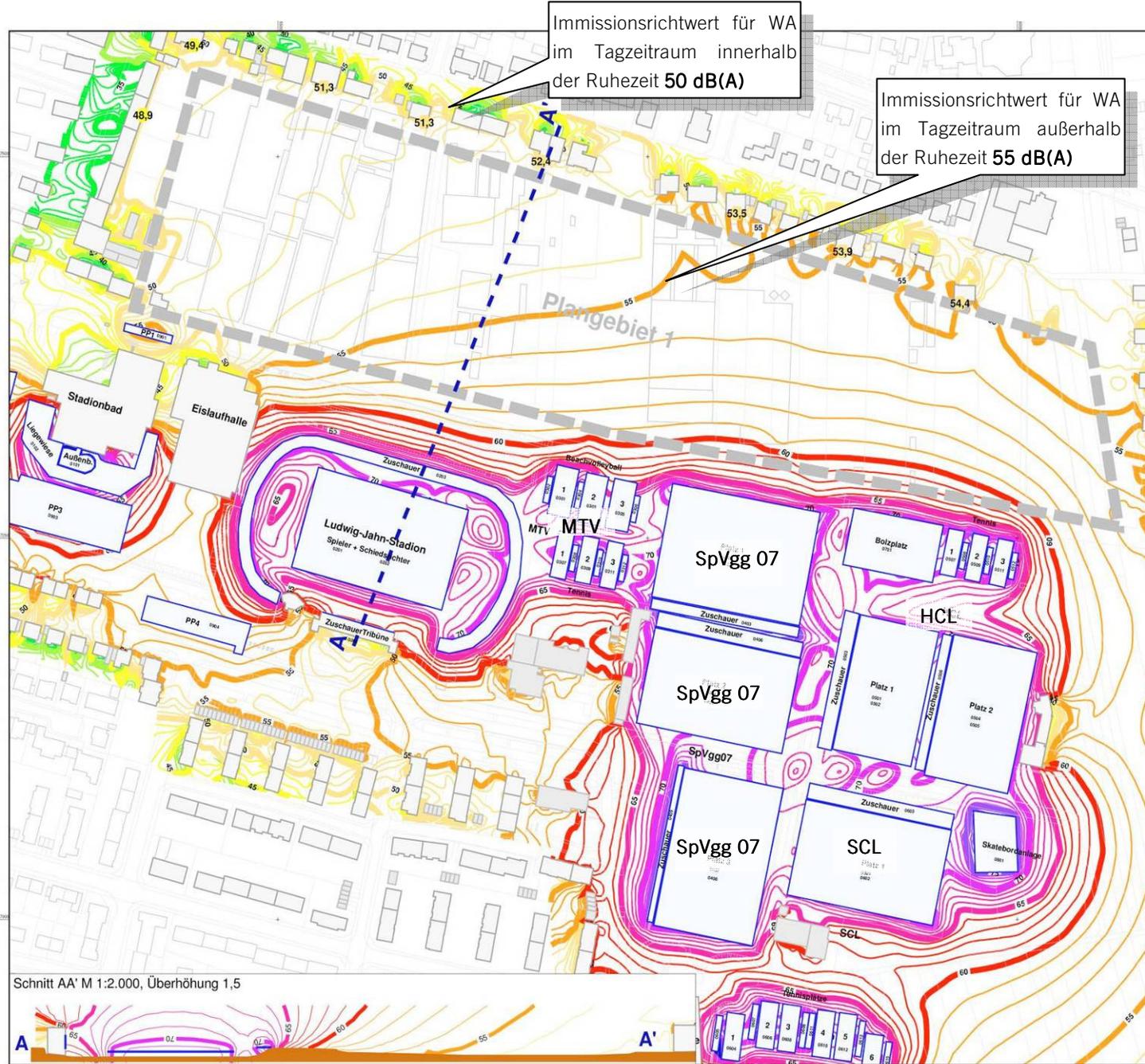
Für die immissionsschutzrechtliche Bewertung der aktuellen Sportnutzung ist der Immissionsrichtwert für die Ruhezeit an Sonn- und Feiertagen (13 - 15 Uhr) von 50 dB(A) nach der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmschutzverordnung) als empfindlichster Beurteilungszeitraum maßgebend. Außerhalb dieser Ruhezeit ist ein Immissionsrichtwert von 55 dB(A) einzuhalten. Als Beurteilungsgrundlage ist die Ruhezeit am Sonntag-nachmittag heranzuziehen, da die Nutzungsdauer der verschiedenen Sportanlagen bei Veranstaltungen einschließlich des Zeitraums für den Zu- und Abfahrtsverkehr mehr als 4 Stunden beträgt.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass der maßgebliche Richtwert von 50 dB (A) innerhalb der Ruhezeit ohne Lärmschutzmaßnahmen mit einer freien Schallausbreitung (unter der Annahme, dass die bestehenden Gewächshäuser entfernt werden) im gesamten Plangebiet nicht eingehalten werden kann.

Die Lärmimmissionen an der geplanten Wohnbebauung sind lärmtechnisch nicht allein mit einer Schutzmaßnahme (z.B. Lärmschutzwand) zu bewältigen, sondern erfordern eine Kombination verschiedener Lärmschutzmaßnahmen (aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und/oder eine Beschränkungen des Sportbetriebs).

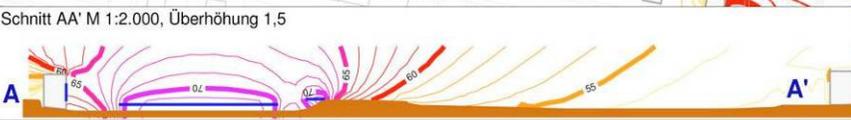
Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (ohne bestehende oder geplante Bebauung) ist in folgender Karte dargestellt.

Das Wettbewerbsverfahren wird von einem Schallgutachter (Sachverständiger) begleitet. Er überprüft die eingereichten Vorschläge und Ergebnisse auf Realisierbarkeit hinsichtlich der schalltechnischen Anforderungen.



Immissionsrichtwert für WA im Tagzeitraum innerhalb der Ruhezeit **50 dB(A)**

Immissionsrichtwert für WA im Tagzeitraum außerhalb der Ruhezeit **55 dB(A)**



**Städtebauliche Planung**  
**"Stadtpark Ost"**  
 Stadt Ludwigsburg

**Schalltechnische Untersuchung**

Karte 03  
 Sportanlagenlärm Normalbetrieb ohne Bebauung

Schallquellen:  
 - Sportler  
 - Schiedsrichter  
 - Zuschauer  
 - Parkplätze

Isophonen in 2m ü.Grund, höchster Einzelpegel je Fassade.

Sonntag Ruhezeit am Mittag (13-15.00 Uhr)  
 Beurteilungszeit 2 Stunden

Immissionsrichtwerte gem. 18.BImSchV:  
 - MI 55dB(A)  
 - WA 50dB(A)

Stand 14.12.2006

Pegelwerte in dB(A)	Legende
<= 35	Hauptgebäude
<= 40	Flächenschallquelle
<= 45	Immissionsort
<= 50	
<= 55	
<= 60	
<= 65	
<= 70	
<= 75	
<= 80	

Originalmaßstab (DIN A3) 1:2500

0 25 50 100 m

**FIRU**

FORSCHUNGS- UND INFORMATIONS-GESELLSCHAFT FÜR FACH- UND RECHTSFRAGEN DER RAUM- UND UMWELTPLANUNG MBH

BAHNHOFSTRASSE 22 07655 KAISERSLAUTERN  
 TELEFON: 0631 78 24 5-9  
 TELEFAX: 0631 78 24 5-59  
 MAIL: FIRU.KL@FIRU-mbh.de

BRÄHMSTRASSE 11 10117 BERLIN  
 TELEFON: 030 24 5-8  
 TELEFAX: 030 24 5-30  
 MAIL: FIRU.HZ@FIRU-mbh.de

REINHARDSTRASSE 27 C 10117 BERLIN  
 TELEFON: 030 288 775-0  
 TELEFAX: 030 288 775-29  
 MAIL: FIRU.Berlin@FIRU-mbh.de

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

### Natur, Landschaft, Wasser

Ziel des Verfahrens ist es, ein ganzheitliches Grün- und Freiflächenkonzept zu erarbeiten. Dabei ist den bestehenden Grün- und Freiraumstrukturen Rechnung zu tragen. Mit der Entwicklung des Plangebiets soll eine funktionale und attraktive An- und Verbindung des Plangebiets an das übergeordnete Freiraumnetz geschaffen werden. Aufgrund der topographischen Situation sind Grün- und Frischluftverbindungen zwischen den Stadtteilen für das Stadtklima von besonderer Bedeutung.

Durch die Beteiligungsveranstaltungen wurde deutlich, dass von der Bürgerschaft ein bauliches Zusammenwachsen der Stadtteile Ost und Oßweil kritisch gesehen wird. Vielmehr besteht im östlichen Stadtgebiet der Bedarf nach einer zusammenhängenden Grün- und Naherholungsfläche, welche durch die Bevölkerung genutzt werden kann. Die Auswertung der mannigfaltigen Anregungen der beiden Beteiligungsveranstaltungen bestätigte die Notwendigkeit der Aufwertung der Grün- und Erholungsflächen im gesamten Bereich.

Im Zuge der Bearbeitung sollen zudem gestalterische und funktionale Aussagen zu den Verflechtungsbereichen zwischen dem Sportpark und den Wohnquartieren getroffen werden, soweit dies mit den **Lärmuntersuchungen** und Simulationen vereinbar ist.

Innerhalb der Quartiere soll ein vielfältig nutzbarer und attraktiver Freiraum entstehen. Ein System aus Plätzen, Straßen und Wegen soll zum gegenseitigen Austausch und Verweilen einladen. Ergänzt werden soll das Angebot durch attraktive Spiel- und Freizeitflächen sowie sorgfältig gestaltete Übergänge zwischen dem privaten und dem öffentlichen Raum als Garant für eine gelebte Nachbarschaft. Darüber hinaus sind weitere Überlegungen anzustellen, wie der Landschaftsraum mit seiner landwirtschaftlichen Nutzungen und Kleingartennutzungen als „öffentlicher Raum“ gestaltet und damit erlebbar gemacht werden kann.

Das gesamte Plangebiet ist im allgemeinen Kanalisationsplan von Ludwigsburg aufgrund der bisherigen Nutzung weitestgehend als Außengebiet mit keinem bzw. sehr geringem Versiegelungsgrad berücksichtigt. Städtische Abwasserkanäle sind in den das Plangebiet umgrenzenden Straßen vorhanden (siehe Kanalbestandslageplan). Die im Mischsystem vorliegende Bestandskanalisation kann nicht mit zusätzlichem Niederschlagswasser beaufschlagt werden. Ein geeigneter Vorfluter zur Ableitung von Oberflächenwasser ist im Plangebiet nicht vorhanden.

Es ist daher eine Entwässerungskonzeption für das Gesamtgebiet auszuarbeiten, welche eine getrennte Ableitung des anfallenden Schmutz- und Regenwassers vorsieht. Das anfallende Schmutzwasser kann über die Bestandskanalisation abgeleitet werden. Regen- bzw. Oberflächenwasser muss vor Ort ggf. behandelt und weitestgehend zur Versickerung gebracht werden. Die Maßnahmen zur zentralen Rückhaltung bzw.

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

Versickerung können durch dezentrale Rückhaltemaßnahmen auf den Grundstücken, wie z.B. Retentionszisternen, Entsiegelung oder Dachbegrünung reduziert werden.

### Wohnen und Wohnumfeld

Im Plangebiet soll neuer **Wohnraum** für sämtliche Einkommensschichten und Bevölkerungsgruppen geschaffen werden. Damit soll eine nachhaltige, positive demografische Entwicklung, die Sicherung von ausgewogenen Bevölkerungsstrukturen sowie die Bewahrung der Attraktivität durch Qualität in Wohnungsbau, Wohnumfeld und Infrastruktur unter Berücksichtigung von städtebaulichen, architektonischen, energetischen und ökologischen Standards erreicht werden.

Als Bereiche für potenzielle neue Wohnbauentwicklungen sind die Gebiete nördlich der Fuchshofstraße und der westliche Ortsrandabschluss von Oßweil denkbar.

Feste **Zielgrößen** oder Verhältnisangaben unterschiedlicher Wohnformen zueinander werden nicht vorgegeben; es ist Teil der Aufgabe, städtebaulich maßstäbliche und wohnungswirtschaftlich umsetzbare Lösungsansätze als Grundlage für die weiteren Planungsschritte vorzuschlagen. Als Orientierungsrahmen für eine Neubebauung im Plangebiet werden 100 – 120 Einwohner je Hektar Bruttobauland vorgeschlagen. Dieser Rahmen leitet sich aus der Umgebungsbebauung ab. Von entscheidender Bedeutung ist die Orientierung der Neubebauung in Dichte, Höhe und „Körnigkeit“ an die vorhandene **Bestandsbebauung** um damit eine planerische und maßvolle Annäherung für das Gesamtkonzept zu erhalten. Einen Überblick über die Gebäudehöhen, die Überbauung und die Einwohnerzahl je Hektar für die einzelnen Bestandsgebiete gibt die Grafik auf der nächsten Seite.

Die individuelle **Wohneinheit** verlangt Lösungsansätze, die sehr unterschiedliche Lebensstile und wechselnde Wohnbedürfnisse der Bewohner berücksichtigen. Deshalb werden Vorschläge für ein vielfältiges, differenziertes Angebot an unterschiedlichen Hausformen auf unterschiedlichen Grundstücksgrößen in Miet- und Eigentumswohnungen erwartet. Auch können Mehrgenerationswohnhäuser und/oder Baugemeinschaften eine wichtige Rolle spielen.

Das **Wohnumfeld** wird vor allem durch die Qualität der städtebaulichen Räume geprägt; bei der Konzeption soll deshalb ein besonderes Augenmerk auf die Freiräume gelegt werden. Es werden Vorschläge zur Lage und Gestaltung von Kommunikationsräumen erwartet.

# Städtebaulicher Rahmenplan Entwicklungsbereich Oststadt und Obweil



# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Obweil

### Soziale Infrastruktur

Mit den Kinder- und Familienzentren bietet die Stadt Ludwigsburg seit 2008 eine familienorientierte Infrastruktur in den Stadtteilen an, die die notwendigen Netzwerke entwickelt, die Vereinbarkeit von Familie und Beruf erleichtert und den unmittelbaren Zugang zu Beratung und Hilfe bietet. Eltern werden dadurch bei der Bewältigung ihrer Aufgaben unterstützt. Kinder- und Familienzentren sind ein Knotenpunkt dieser familienorientierten Infrastruktur und bieten den Familien ein wohnortnahes, offenes und niederschwelliges Angebot an. Das Ludwigsburger Konzept sieht vor, die Kernaufgaben einer Kindertagesstätte, nämlich bedarfsgerechte Bildung, Betreuung und Erziehung von Kindern, um Angebote für Familien, speziell in den Bereichen Bildung, Beratung und Begegnung zu ergänzen. Mittlerweile sind 11 Zentren in 9 Stadtteilen entstanden und ein weiteres kommt hinzu.

Im Gesamtkonzept ist die Unterbringung eines solchen KiFaZ gemäß folgendem Raumprogramm unterzubringen:

### Zusammenfassung Raumbedarf Kinder- und Familienzentrum

	Fläche
Funktions- und Bildungsräume	405 qm
Sonstige Funktionsräume	335 qm
Sonstige Räume	108 qm
Mitarbeiteräume	62 qm
Elternbereich	167 qm
<b>ohne Verkehrsfläche</b>	<b>1.077 qm</b>

Die Außenfläche des KiFaZ bemisst sich mit 8-10m<sup>2</sup> je Kind und insgesamt auf 800-1000m<sup>2</sup>.

### Erschließung / Mobilität

Für die verkehrliche Erschließung des Plangebiets und seine Einbindung in das gesamtstädtische Verkehrsnetz ist eine übersichtliche und adäquate Lösung zu entwickeln, die den zukünftigen Verkehrsströmen Rechnung trägt und die Belastung der bestehenden und angrenzenden Quartiere so gering wie möglich hält.

### KfZ-Verkehr

Der **Kfz-Verkehr** soll möglichst verträglich gelenkt und abgewickelt werden. Es werden Vorschläge erwartet, die zu einer verträglichen Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs ohne Beeinträchtigung bestehender Wohnlagen führen.

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

Die Planungsvorschläge müssen dazu ggf. **über das engere Plangebiet hinausgehen**, um eine insgesamt stadtverträgliche Führung für alle Verkehrsteilnehmer sicherzustellen. Insbesondere die Verknüpfungen und Beziehungen zur Innenstadt, zu den benachbarten Stadtteilen und zu den direkt angrenzenden Bereichen sind zu beachten.

Für die **Waiblinger Straße** liegen Untersuchungen zur Verkehrswirksamkeit und zu denkbaren Ausbauvarianten vor, die allesamt Teil der Wettbewerbsauslobung sind. Der Auslober erwartet unter Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Belangen eine schlüssige Abwägung und Empfehlung welche Straßenraumtypologie der Waiblinger Straße (zwischen der Schorndorfer Straße und Friedrichstraße) im Planungskonzept angestrebt wird. Ein Spektrum aller verkehrlichen Hierarchien mit Blick auf die Wettbewerbsaufgabe ist vorstellbar, sie könnte sowohl als Hauptverkehrsachse ausgebaut werden, aber auch lediglich als untergeordnete Erschließung des Wohn- und Sportparks Ost oder als reine Fußgänger- und Radverkehrsachse. Bei allen Typologien ist die komfortable, schnelle und möglichst umwegfreie Erschließung für den **Fußgänger- und Radverkehr** sicherzustellen.

Eine abschließende **politische Entscheidung** über den Bau der Waiblinger Straße wird erst nach Aufsiedlung der Hartenecker Höhe erfolgen. Die verkehrliche Situation muss im Hinblick auf mögliche Ausbauvarianten einer „Waiblinger Straße“ oder der Anbindung des Vorhabens des Hockey-Clubs auch angesichts der zügigen Aufsiedlung der Hartenecker Höhe neu beurteilt werden.

### Radverkehr

Attraktive Verbindungen, ausreichende und zielnahe Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie eine sinnvolle abschnittsweise Raumlagerung einschließlich Aufenthaltsbereichen sind zu gewährleisten.

Längs der Friedrich-Ebert-Straße verläuft die wichtigste **Ost-West-Achse** für den Radverkehr und verzweigt sich im Bereich des Berliner Platzes in eine östliche (Oßweil) und eine nördliche (Schlösslesfeld) Route. Diese Verbindung weist vor allem aufgrund des erheblichen Schüleraufkommens deutliche Funktionsmängel auf. Hier muss eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten angestrebt werden.

Die **Radroute Schlösslesfeld** quert den Kreuzungsbereich Schorndorfer Straße / Comburg Straße / Friesenstraße und trifft im Süden des Plangebietes auf die erwähnte Ost-West-Achse. Auch hier muss der Kreuzungsbereich und die Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Da dieser Knotenpunkt zudem eine bedeutende Schnittstelle zwischen den Stadtteilen darstellt, sollte dieser Bereich unter Anderem stadträumlich aufgewertet werden.

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

### Schulwege

Wichtige Schulwege verlaufen entlang der Oststraße, Friedrich-Ebert-Straße, Bebenhäuser / Breslauer Straße, westlich der Fuchshofstraße und am Alten Oßweiler Weg. Es befinden sich wichtige **Kreuzungsbereiche** an der Oststadtschule / Berliner Platz, Fuchshofstraße / Oststraße und Alter Oßweiler Weg / Oststraße bzw. Schorndorfer Straße. Ein wichtiger Kreuzungsbereich befindet sich an der Schorndorfer Straße / Brucknerstraße und Remsweg. Die Kreuzungsbereiche sind auf Verkehrssicherheit zu überprüfen ggf. funktional und gestalterisch zu qualifizieren. Darüber hinaus sollten vertiefende Aussagen zu weiteren Querungsmöglichkeiten abgegeben werden und die Schulwege hinsichtlich der Planungskonzeption weiterentwickelt werden.

### Ruhender Verkehr

In Wohngebieten soll gefahrloses Kinderspiel möglich sein. Die Wohngebiete sind weitestgehend frei zu halten von Ziel- und Quellverkehr. Auch sind die Belange der sozialen Sicherheit im öffentlichen Raum zu berücksichtigen (Vermeidung von Angsträumen). Der **Stellplatzschlüssel** für private Stellplätze wird mit 1,5 Stellplatz pro Wohneinheit angesetzt. Eine räumliche Nähe zwischen Wohnort und Stellplatz ist anzustreben. Die Stadt Ludwigsburg unterstützt die Benutzung und Ausweitung von **Car-Sharing**. Entsprechende Flächen sollten an günstigen Standorten im Plangebiet vorgesehen werden.

### ÖPNV

Für den **ÖPNV** sind neben Vorschlägen zur Linienführung im Bedarfsfall auch bauliche Einrichtungen wie Haltestellen, Wendemöglichkeiten oder Busschleusen zu berücksichtigen.

Wie in den Punkten 2.7 und 3.1 erläutert, werden momentan zwei **Straßenbahnvarianten** der Verkehrsführung untersucht. Die Planerteams werden aufgefordert, die zwei Varianten anhand ihrer eigenen Konzeption zu überprüfen und räumlich / städtebaulich mitzudenken. Der Auslober erwartet keine differenzierten Planungen hinsichtlich der Trassenführungen.

Die Kenntnis und Anwendung **einschlägiger Richtlinien** wie HBV, EAR 05, ERA 10, Rast 06, Richtlinie für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen usw. werden vorausgesetzt.

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Obweil

### Entwicklungsphasen

Es ist abzusehen, dass das Plangebiet – auch aufgrund der derzeitigen Eigentumsverhältnisse und noch ausgeübten Nutzungen - stufenweise entwickelt wird / werden muss. Deshalb sollen von den Planerteams Aussagen zur Realisierung in Entwicklungsphasen geleistet werden, welche möglichst auch unabhängig voneinander umgesetzt werden können.

### 3.3 Vertiefungsbereich 1 - Berliner Platz und Oststadthalle

Gemäß dem politischen Beschluss soll das bestehende Ensemble aus Stadionbad, der gut frequentierten Eissporthalle und der Oststadtschule um den Neubau der dreizügigen Oststadthalle und Räumen für die Schulsozialarbeit ergänzt werden. Für diesen Bereich haben der Auslober folgende Ziele definiert:

#### Städtebauliche und Freiräumliche Entwicklungsziele

- Ein an die vorherrschenden Gebäudehöhen angepasste Oststadthalle, die sich in den bestehenden Stadtgrundriss und insbesondere dem Gebäudeensemble, bestehend aus dem Stadionbad und der Eissporthalle einfügt.
- Erhalt der in Ost-West-Richtung verlaufenden Allee, Berücksichtigung vorhandener Baumbestände und sinnvolle Integration in das Gesamtkonzept.
- Berücksichtigung der historischen Gebäude im Eingangsbereich zur Allee und Einbindung in die Konzeption.
- Berücksichtigung vorhandener Geometrien und Weiterentwicklung mittels räumlich wirksamer Elemente.
- Stärkung/Ausbau der Querungsmöglichkeiten und bessere Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren.
- Einbindung/Vernetzung der Oststadtschule mit dem Berliner Platz und der Oststadthalle.
- Gewährleistung der künftigen Barrierefreiheit und Nutzertauglichkeit der Oststadthalle sowie des Berliner Platzes (Sportveranstaltungen, Festivitäten, Markttage etc.).
- Das Anstreben hoher gestalterischer Qualitäten (Vorschläge zur Möblierung), Minderung des Versiegelungsgrades und Berücksichtigung von Sichtbeziehungen

# Städtebaulicher Rahmenplan

## Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil

- Der Fachbereich Bildung, Familie und Sport prüft derzeit die Flächen des Blockinnenbereichs, westlich der Oststadtschule. Das Ergebnis wird bis zur Ausgabe der Auslobung (19.04.2013) in die Wettbewerbsaufgabe übernommen.

### Verkehrliche Entwicklungsziele und Rahmenbedingungen

- Im Sinne der Verkehrssicherheit und der Vermeidung von Nutzungskonflikten, ist eine räumliche Gliederung der Verkehrsarten anzustreben. (Individual-, Rad- und Fußgängerverkehr).
- Gestaltungsvorschläge zur Aufwertung des Straßenraumes und Optimierung des Straßenquerschnitts der Oststraße. Ein Ansatz könnte eine veränderte Fahrbahn mit Radschutzstreifen oder Radwegen und Aufstellbereichen für abbiegenden Radfahrverkehr sein. Kombinierte Geh- und Radwege sind auf den Hauptachsen zu vermeiden.
- Längs der Friedrich-Ebert-Straße verläuft die wichtigste Ost-West-Achse für den Radverkehr und verzweigt sich im Bereich des Berliner Platzes in eine östliche (Oßweil) und eine nördliche (Schlösslesfeld) Route. Diese Verbindung weist vor allem aufgrund des erheblichen Schüleraufkommens deutliche Funktionsmängel auf. Die Radroute ist im Umfeld des Berliner Platzes zu stärken und gestalterisch aufzuwerten. Speziell für die einzelnen Kreuzungs- und Querungsbereiche werden konkrete Verbesserungsvorschläge erwartet.
- Es sind Abstellflächen für Fahrräder in ausreichender Anzahl und Qualität einzuplanen. Die Abstellflächen müssen leicht erreichbar, gut zugänglich (barrierefrei) und im Idealfall witterungsgeschützt sein.
- Die Bushaltestellen (Buslinie 433), sind im Rahmen der Planung und Gestaltung sinnvoll einzubinden. Die Standorte der Bushaltestellen können im Bereich des Berliner Platzes, wenn es der Planung dienlich ist, verlegt werden.
- Anlegung großzügiger und sicherer Fußgängerwege / -bereiche und Schaffung sinnvoller Querungsmöglichkeiten insbesondere an der Oststraße.
- Die Oststadthalle ist über die Oststraße zu erschließen.
- Baurechtlich sind für das Stadionbad 80 Stellplätze und 2 Bustellplätze, 100 Stellplätze für die Eissporthalle und 25 Stellplätze für die geplante Oststadthalle vorzusehen.
- Der Bau der Oststadthalle beseitigt auf der Schotterfläche südlich der Eissporthalle schätzungsweise bis max. 100 Stellplätze. Die wegfallenden Stellplätze sind gemäß des Beschlusses zur Vorl.Nr. 613/12 wie in Alternative 2 dargestellt im Bereich der Gärtnereiflächen nördlich der Fuchshofstraße vor-

# Städtebaulicher Rahmenplan Entwicklungsbereich Oststadt und Obweil

sorglich nachzuweisen. Des Weiteren sind diese Stellplätze verkehrsplanerisch und gestalterisch in das schlüssige Gesamtkonzept einzubinden.

## 3.4 Vertiefungsbereich 2 – Frei wählbar

Der zweite Vertiefungsbereich ist frei wählbar und muss planerische Aussagen im Übergang von Wohnen / Freiraum / Sport und Lärm treffen. Es sind vertiefend Lösungen aufzuzeigen inwiefern städtebaulich und freiraumplanerisch mit dem Thema Lärmschutz umgegangen worden ist. Gewünscht wird ein städtebauliches und freiraumplanerische Konzept, dass Rücksicht auf die Erfordernisse der Lärmproblematik nimmt bzw. darauf eingeht.