

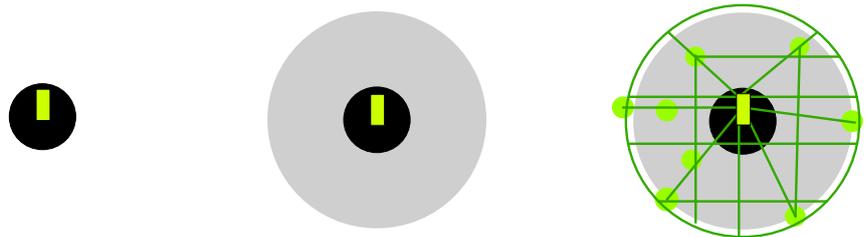


Stadt Ludwigsburg

Freiflächenentwicklungskonzept

Teil 1 – Analyse, Leitbild, Konzept

Freiburg, den 02.06.2014



...„Grüne Adern für eine lebendige Stadt“

Freie Landschaftsarchitekten bdla
www.faktorgruen.de

Freiburg
Merzhauser Str. 110
0761-707647-0
freiburg@faktorgruen.de

Heidelberg
Franz-Knauff-Str. 2-4
06221-9854-10
heidelberg@faktorgruen.de

Rottweil
Eisenbahnstr. 26
0741-15705
rottweil@faktorgruen.de

Stuttgart
Industriestr. 25
0711-48999-480
stuttgart@faktorgruen.de

Freiflächenentwicklungskonzept Ludwigsburg



Auftraggeberin:

Stadt Ludwigsburg
Fachbereich Tiefbau und Grünflächen
Abteilung Grünflächen und Ökologie

Mathildenstraße 29/1
71602 Ludwigsburg
Tel. 01741 / 910 27 57

Abteilungsleiterin Nicole Preussner
Sachbearbeiter Günter Schlecht



Auftragnehmer:

faktorgruen Freie Landschaftsarchitekten BDLA

Merzhauser Straße 110
79100 Freiburg i. Br.
Tel. 0761 / 707 647 0
freiburg@faktorgruen.de

Bearbeitung:

Edith Schütze
Tom Wallenborn
Ane Nieschling

Freiburg, den 02.06.2014

Inhalt

1	Einführung	5
1.1	Allgemeine Herausforderungen	5
1.2	Ausgangslage Ludwigsburg	5
1.3	Plangrundlagen	6
1.4	Methodik	6
1.5	Ziel des Freiflächenentwicklungskonzeptes	7
2	Analyse	7
2.1	Bestandsdarstellung	7
2.1.1	Grünanlagen im Innenbereich	8
2.1.2	Landwirtschaftlich geprägte Freiräume im Außenbereich	9
2.1.3	Verbundsystem Alleen	10
2.1.4	Gesamtdarstellung Bestand	11
2.2	Bewertung	12
2.2.1	Barrieren	12
2.2.2	Räumliche Versorgung mit öffentlichen Grün- und Erholungsflächen	13
2.2.3	Kurzbewertung der historischen Parkanlagen	14
2.2.4	Bewertung Verbundsystem Alleen	15
2.2.5	Stadttraumtypen	16
2.3	Bedarfsanalyse	18
2.3.1	Erreichbarkeit	18
2.3.2	Stadtklima	19
2.3.3	Bevölkerungsdichte	20
2.3.4	Ergebnis Bedarfsermittlung	21
2.3.5	Freiflächenpotentiale	22
2.4	Gesamtbetrachtung aus der Bestands- und Bedarfsanalyse	25
3	Leitbild	26
3.1	Stadtentwicklung: Historisches Ludwigsburg	26
3.2	Stadtentwicklung: Neues Ludwigsburg	27
3.3	Stadtentwicklung: Zukünftiges Ludwigsburg (Leitbild)	28
3.4	Freiraum und nachhaltige Mobilität	29

4	Konzept	30
4.1	Flächenbezogene Maßnahmen - Parkanlagen	30
4.1.1	Neue Parks und größere Freianlagen	31
4.1.2	Aufwertung / Erweiterung und Erhalt bestehender Parkanlagen	32
4.2	Linienhafte Maßnahmen - Verbundsystem	33
4.2.1	Alleensystem	34
4.2.2	Grüne Boulevards	35
4.2.3	Grüner Ring	36
4.2.4	Bahnweg	37
4.3	Gebietsbezogene Maßnahmen - Aufwertung der Gebiete mit hohem Freiflächenpotential	38
4.3.1	Freiflächenpotential 1 – Barocker Stadtkern	39
4.3.2	Freiflächenpotential 2 – Westliches und südliches Bahnhofsumfeld	40
4.3.3	Freiflächenpotential 3 – Ludwigsburg Süd	41
4.3.4	Freiflächenpotential 4 – Ludwigsburg Süd-Ost / Friedrichstraße	42
4.3.5	Freiflächenpotential 5 – Ludwigsburg Ost – Schloßlesfeld	43
4.3.6	Freiflächenpotential 6 – Ludwigsburg West	44
4.3.7	Freiflächenpotential 7 – Industrie- und Gewerbegebiet West	45
4.3.8	Freiflächenpotential 8 – Grünbühl - Sonnenberg	46
5	Zusammenfassung und Ausblick	47
6	Kartenverzeichnis und Bildnachweis	48

1 Einführung

1.1 Allgemeine Herausforderungen

Die Freiraumplanung muss sich in der zukünftigen Stadtentwicklung einer Vielzahl von Herausforderungen stellen. Innenverdichtung ist eine wichtige Strategie gegen den Flächenverbrauch. Dadurch steigt der Druck auf städtische Freiräume. Zudem unterliegen die Anforderungen an den Freiraum vielfältigen gesellschaftlichen und globalen Veränderungen. Gleichzeitig spielen die Qualität des Wohnumfeldes und des Freizeitangebots eine immer größere Rolle als weiche Standortfaktoren.

Eines der Ziele nachhaltiger Entwicklung ist die Reduzierung des Flächenverbrauchs. Dieses Ziel manifestierte sich in Deutschland zuletzt in der BauGB-Novelle 2013 wo die Stärkung der Innenentwicklung von Städten und Gemeinden im Vordergrund steht. Innenentwicklung darf sich allerdings nicht auf bauliche Verdichtung beschränken sondern muss gleichzeitig eine Erhöhung der Freiraumqualität mit sich bringen. Nur so kann die Attraktivität der Städte als Wohnstandorte gewährleistet werden. Dies wird als „**doppelte Innenentwicklung**“ bezeichnet.

Der **demografische Wandel** ist eine der großen gesellschaftlichen Herausforderungen in Deutschland. Die Umkehr der Alterspyramide erhöht den Anteil älterer Mitmenschen, wodurch auch der gesellschaftliche Druck auf die jüngeren Gesellschaftsmitglieder steigt. Durch zunehmende **Individualisierung** werden zudem Sozialstrukturen immer komplexer und die Gesellschaft bunter. Diese gesellschaftlichen Veränderungen stellen eine Vielzahl von Anforderungen an den Freiraum: z.B. die Förderung von Begegnung, Kommunikation und Naturerfahrung, Schaffung von Multifunktionalität (Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten), Nutzungsoffenheit und Nutzungsdurchmischung, oder Gewährleistung von Sicherheitsgefühl, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit.

Auch globale Veränderungen sind von großer Bedeutung für die zukünftige Freiraumentwicklung. So sind z.B. Anpassungsstrategien an den **Klimawandel** zu entwickeln. Städtische Freiräume spielen hier eine wichtige Rolle da sie eine besondere Bedeutung für das Stadtklima haben und gut für Anpassungsmaßnahmen geeignet sind. Ein weiteres Thema ist der zukünftige Umgang mit Verkehrsflächen. Der Bau von Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ist ungebremst. Veränderungen der **Verkehrssysteme** sind aber aufgrund von Ressourcenverknappung und „Peak Oil“ voraussehbar. Dies wird wiederum Auswirkungen auf die städtischen Freiräume haben.

1.2 Ausgangslage Ludwigsburg

Das Zusammenspiel aus Geschichte und Moderne machen Ludwigsburg zu einem beliebten Wohnstandort. Aufgrund dieser Attraktivität in einer wirtschaftlich starken Region unterliegt die Stadt einem starken Bevölkerungswachstum dem ein hoher Flächenmangel gegenübersteht. Zur Schonung von Flächen im Außenbereich gilt aber weiterhin die Strategie „Innen- vor Außenentwicklung“.

Das Freiraumsystem in Ludwigsburg ist geprägt durch seine wertvollen barocken Grünanlagen wie Blüten des Barock und Bärenwiese, Favoritenpark, Monrepos und Salonwald. Diese sind bei der Bevölkerung sehr beliebt und über die Grenzen Ludwigsburgs hinweg bekannt. Ergänzend zu den Grünanlagen haben die historischen Alleen eine besondere Bedeutung. Ein weiterer wichtiger Teil des Freiraumsystems ist das Neckartal mit seinen unterschiedlichen Natur- und Erlebnisräumen. Dieses liegt im Osten der Stadt in unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet. Die Erholungsflächen im Außenbereich sind knapp bemessen und stark durch landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Es gibt aber auch wertvolle Streuobstwiesenbestände, die durch ihre Abwechslung gerne auch als Spazier- und Erholungsorte von der Bevölkerung aufgesucht werden.

1.3 Plangrundlagen

Das Freiflächenentwicklungskonzept (FEK) kann auf eine Fülle an umfangreichen Plangrundlagen zurückgreifen:

- Das **Stadtentwicklungskonzept** „Chancen für Ludwigsburg“ (SEK) setzt auf umfangreiche Bürgerbeteiligung. Das SEK ist ein dynamischer Prozess. Es entwickelt sich im Zuge von Zukunftskonferenzen ständig weiter und konkretisiert sich auf Ebene der Stadtteile in Form von Stadtteilentwicklungsplänen (STEPs). Innerhalb der 11 Themenfelder des SEK finden sich viele Berührungspunkte zum FEK. Die größte Schnittstelle liegt im Themenfeld „Grün in der Stadt“: „Das durchgängige Grün in der Stadt verbindet Ludwigsburg mit dem Neckar, der grünen Nachbarschaft und der Region. Es bietet Aufenthalts- und Lebensqualität und wertet das Stadtklima auf.“ Um der Dynamik des SEK gerecht zu werden fließen nicht nur die Erkenntnisse des SEK in das FEK ein sondern auch umgekehrt.
- Der **Grünleitplan** von 2008 ist eine der wichtigsten Grundlagen für das FEK. Als Bestandteil eines umfassenden Ökokonto-Ansatzes werden Biotope und Freiräume im Außenbereich entwickelt und vernetzt. Ökologische Belange, die Landschaft als Erholungsraum sowie landwirtschaftliche Nutzungen werden miteinander in Einklang gebracht. Das FEK ist die logische Ergänzung zum Grünleitplan. Dieser konzentriert sich auf den Außenbereich, während sich das FEK mit der Freiflächenentwicklung im Innenbereich beschäftigt.
- Als weitere Grundlage dient der „**Rahmenplan Historische Alleen Ludwigsburg**“. Hierbei handelt es sich um eine hervorragende Analyse des historischen Alleenbestands in Ludwigsburg. Es werden Aufwertungsmaßnahmen zu dessen Erhalt und Aufwertung beschrieben.
- Die Handlungsempfehlungen und Planungshinweise aus dem „**Klimaatlas Region Stuttgart 2008**“ für die Gemarkung Ludwigsburg bilden eine wesentliche Plangrundlage für die Bedarfsanalyse der Grünflächenversorgung.

Die genannten Konzepte und Gutachten sind nur ein Teil der planerischen Grundlagen für das FEK. Weitere Planungen wie z.B. die Studie „Aktionsräume für Kinder in der Stadt“ (2013) oder das „Rahmenkonzept Innenstadt“ (1986) fanden Beachtung. Zusätzlich wurde der Planung noch eine Reihe von Daten zugrunde gelegt, wie z.B. das digitale Grünflächenkataster und aktuelle Luftbilder. Die Plangrundlagen wurden durch eigene Außenaufnahmen in Ludwigsburg ergänzt.

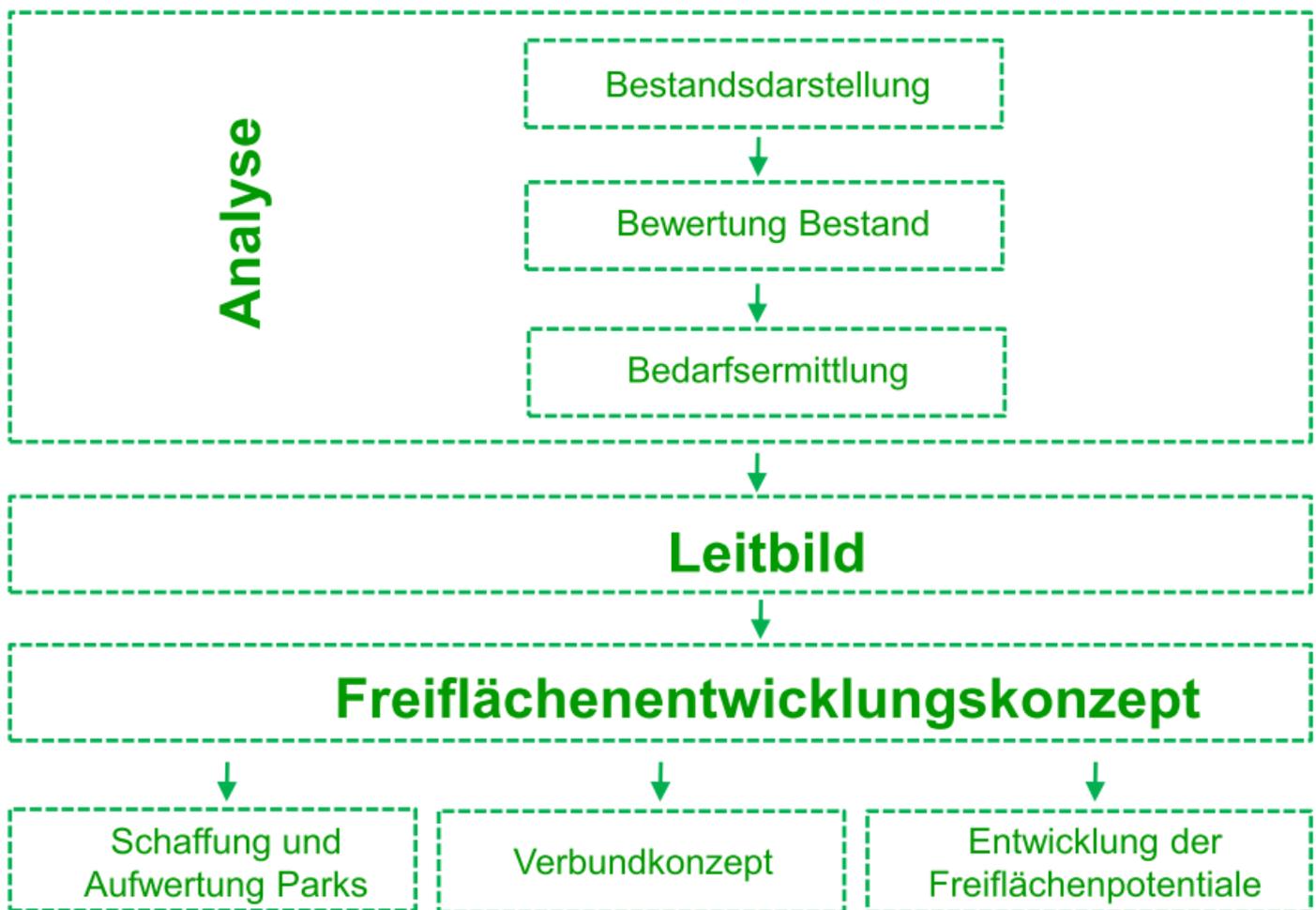
1.4 Methodik

Das Freiflächenentwicklungskonzept setzt sich grundsätzlich aus einem Analyse- und einem Konzeptteil zusammen. Bei der **Analyse** werden zunächst die wichtigsten Elemente des Grün- und Freiflächensystems dargestellt und beschrieben. Danach folgen eine Bewertung des Bestands bezüglich Qualität, Versorgung, Erreichbarkeit, etc. sowie die Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs an Grün- und Freiflächen anhand verschiedener Kriterien. Mit einer kurzen Darstellung der Stärken und Schwächen schließt der Analyse-Teil ab.

Die in der Analyse gewonnenen Erkenntnisse münden in der Formulierung eines Leitbildes für die zukünftige Freiraumentwicklung in Ludwigsburg. Darauf aufbauend wird dann das **Entwicklungskonzept** ausgearbeitet. Dieses setzt sich aus drei gleichberechtigten Teilen zusammen:

- **Schaffung und Aufwertung von Freiflächen und Grünanlagen**
- **Grünverbund oder Grünvernetzung**
- **Entwicklung von Maßnahmen für Bereiche mit hohem Freiflächenpotential**

Die folgende grafische Darstellung bietet einen Überblick über die Methodik der Arbeit.



1.5 Ziel des Freiflächenentwicklungskonzeptes

Das Freiflächenentwicklungskonzept bildet eine Grundlage für die Realisierung einer doppelten Innenentwicklung in Ludwigsburg. Es werden vor allem Strategien und Maßnahmen zu folgenden Fragestellungen ausgearbeitet:

- **Wo sind Grün- und Freiflächen zu erhalten, zu entwickeln und zu vernetzen?**
- **Wie kann die Qualität des Wohnumfeldes erhalten und gesteigert werden?**
- **Welche Bereiche können baulich verdichtet werden, und unter welchen Bedingungen?**

Die Konzeption ist dabei nicht für sich alleine, nicht isoliert zu betrachten. Vielmehr dient sie als Ergänzung zu vorhandenen Planungen wie dem Grünleitplan oder laufenden Prozessen wie dem Stadtentwicklungskonzept (SEK). Des weiteren ist das FEK keine Detailplanung. Es handelt sich vielmehr um eine übergeordnete Leitplanung für die Grün- und Freiflächen innerhalb des Stadtgebiets von Ludwigsburg. In diesem Sinne soll das Konzept der künftigen Bauleitplanung als Grundlage dienen.

2 Analyse

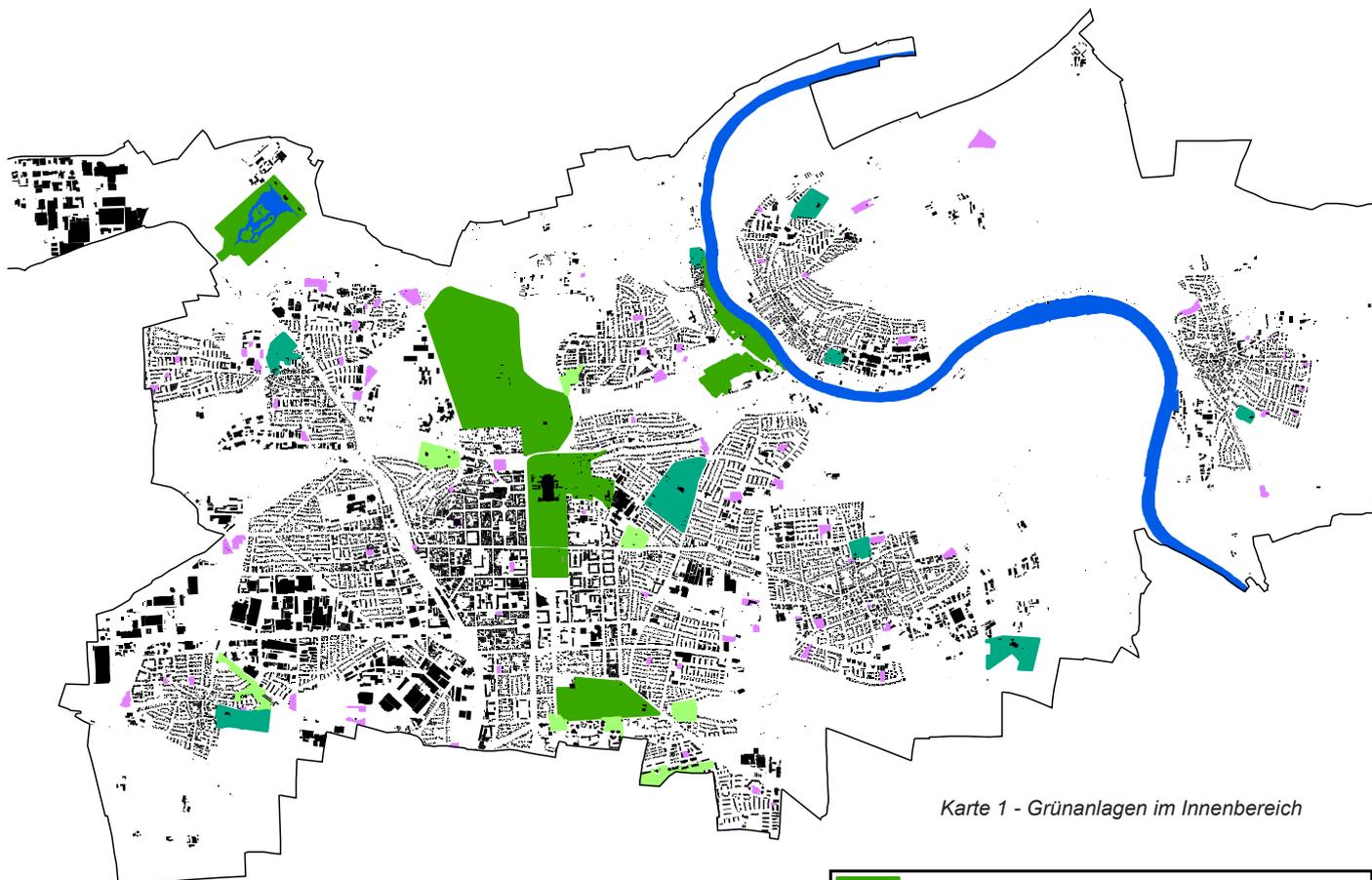
2.1 Bestandsdarstellung

Im Folgenden wird der Freiflächenbestand in Ludwigsburg dargestellt. Dabei werden verschiedene Freiflächentypen unterschieden. Der Fokus liegt auf den Grünanlagen. Es wird differenziert zwischen Grünanlagen im Innenbereich, Erholungsräumen im Außenbereich, sowie dem Alleensystem als grünem Verbundsystem.

2.1.1 Grünanlagen im Innenbereich

Folgende Kategorien von Frei- und Grünanlagen im Siedlungsbereich werden unterschieden:

- **Grünanlagen von übergeordneter Bedeutung** sind die großen, siedlungsbezogenen Grünanlagen ab einer Mindestgröße von 5 ha. Hierzu gehören die großen historischen Parkanlagen sowie die siedlungsnahen Uferwiesen und der Steinbruch Hungerberg. Diese Grünanlagen erfüllen eine Vielzahl an Funktionen und werden sowohl für die tägliche Erholung genutzt, als auch zur Wochenenderholung gezielt aufgesucht. Die Einzugsbereiche dieser Anlagen sind die gesamte Stadt und reichen zum Teil über deren Grenzen hinaus.
- Die **quartiersbezogenen Grünanlagen** haben eine Größe von mindestens 0,5 ha. Es sind nur solche Anlagen dargestellt die den Anforderungen an mehr oder weniger vielfältig nutzbaren Freianlagen nachkommen. Der Bezugsraum dieser Anlagen ist das Quartier.
- Aufgrund ihrer besonderen Bedeutung für die quartiersbezogene Erholung werden die **Friedhöfe und Spielplätze** dargestellt. Im Gegensatz zu den quartiersbezogenen Grünanlagen sind die Nutzungsmöglichkeiten hier stark eingeschränkt. Gleiches gilt für **Kleingartenanlagen**. Diese sind hier nicht dargestellt, finden aber Beachtung im weiteren Konzept.
- Nicht dargestellt ist der Freiraum im unmittelbaren **Wohnumfeld**. Dazu gehört die Gestaltung der Gebäude und Innenhöfe, über den Straßenraum, bis hin zu kleineren Plätzen und Grünanlagen. Diese wohnungsbezogenen Freiräume sind von großer Bedeutung und finden ebenso Einzug in das weitere Konzept.



Karte 1 - Grünanlagen im Innenbereich

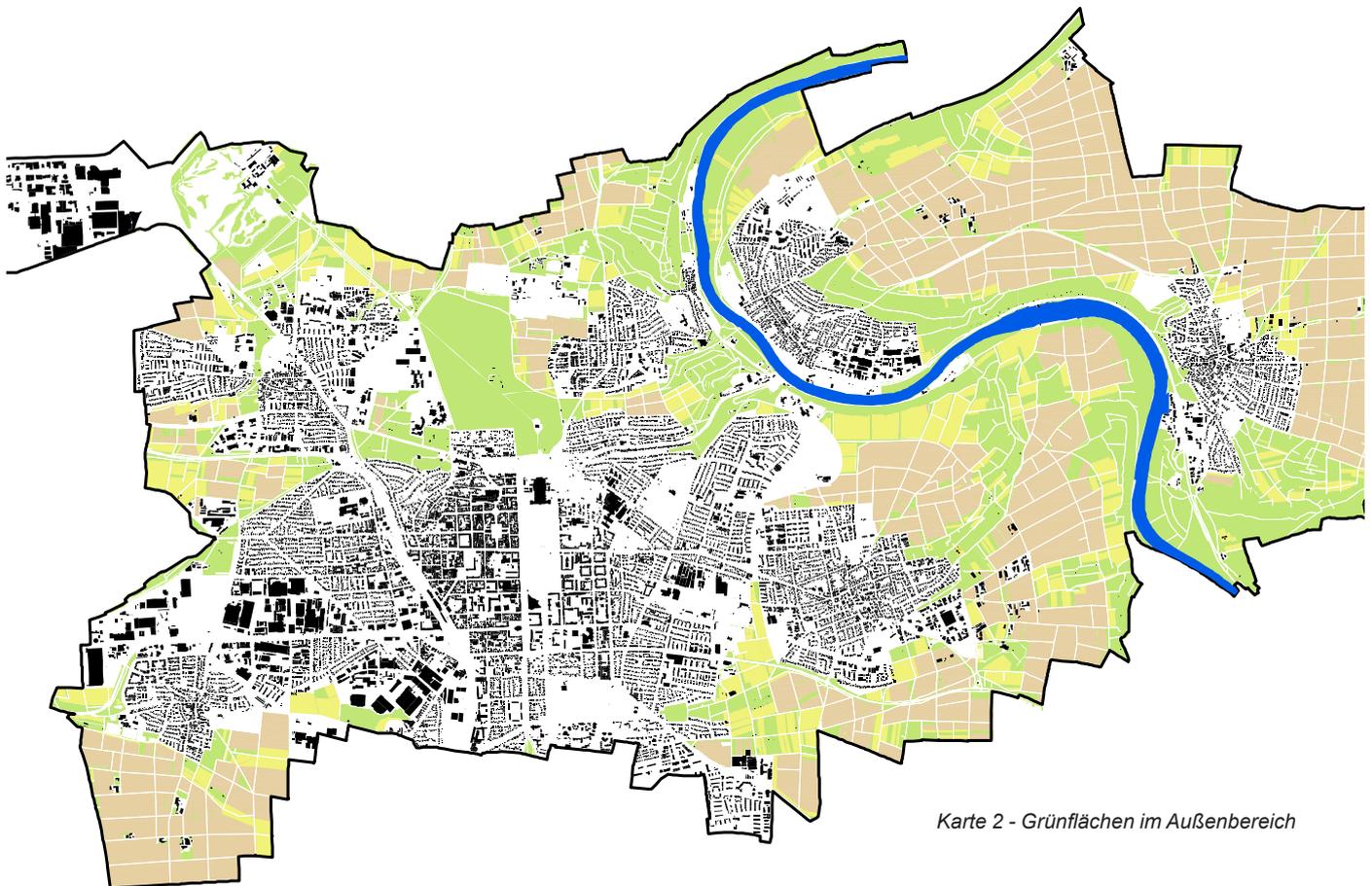
	Grünanlagen von übergeordneter Bedeutung
	Quartiersbezogene Grünanlagen
	Friedhöfe
	Kinder / Jugendspielplätze

2.1.2 Landwirtschaftlich geprägte Freiräume im Außenbereich

Die für die Naherholung wichtigen Grünflächen im Außenbereich können in Ludwigsburg in drei Kategorien aufgeteilt werden:

- **Landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen** mit teilweise befestigten Wegen, ohne oder nur vereinzeltem Baumbestand (Vorrangflächen für die Landwirtschaft).
- **Abwechslungsreiche kleinräumliche Freiräume** als attraktiver Erholungsraum mit ökologischer Qualität, mehrheitlich Streuobstwiesen sowie intensiv bis extensiv genutzte Weinbergstrukturen entlang der Neckarhänge.
- **Neckartal**, dessen Ufer von unterschiedlicher Qualität für die Erholungsnutzung ist. Wichtige Erholungsgebiete am Neckar sind vor allem das Neckarbiotop Zugwiesen und die Uferwiesen.

Die Darstellung orientiert sich am Grünleitplan von Ludwigsburg. Es wird unterschieden zwischen den drei im Grünleitplan definierten Bereichen. Die Kategorien „Grünflächen / Biotopflächen“ und „Gebiete mit hohem Freiraum- und Biotopentwicklungspotential“ sind von hoher, die Kategorie „Vorrangflächen für die (intensive) Landwirtschaft“ von geringerer Bedeutung für die Erholungsnutzung und den Naturschutz.



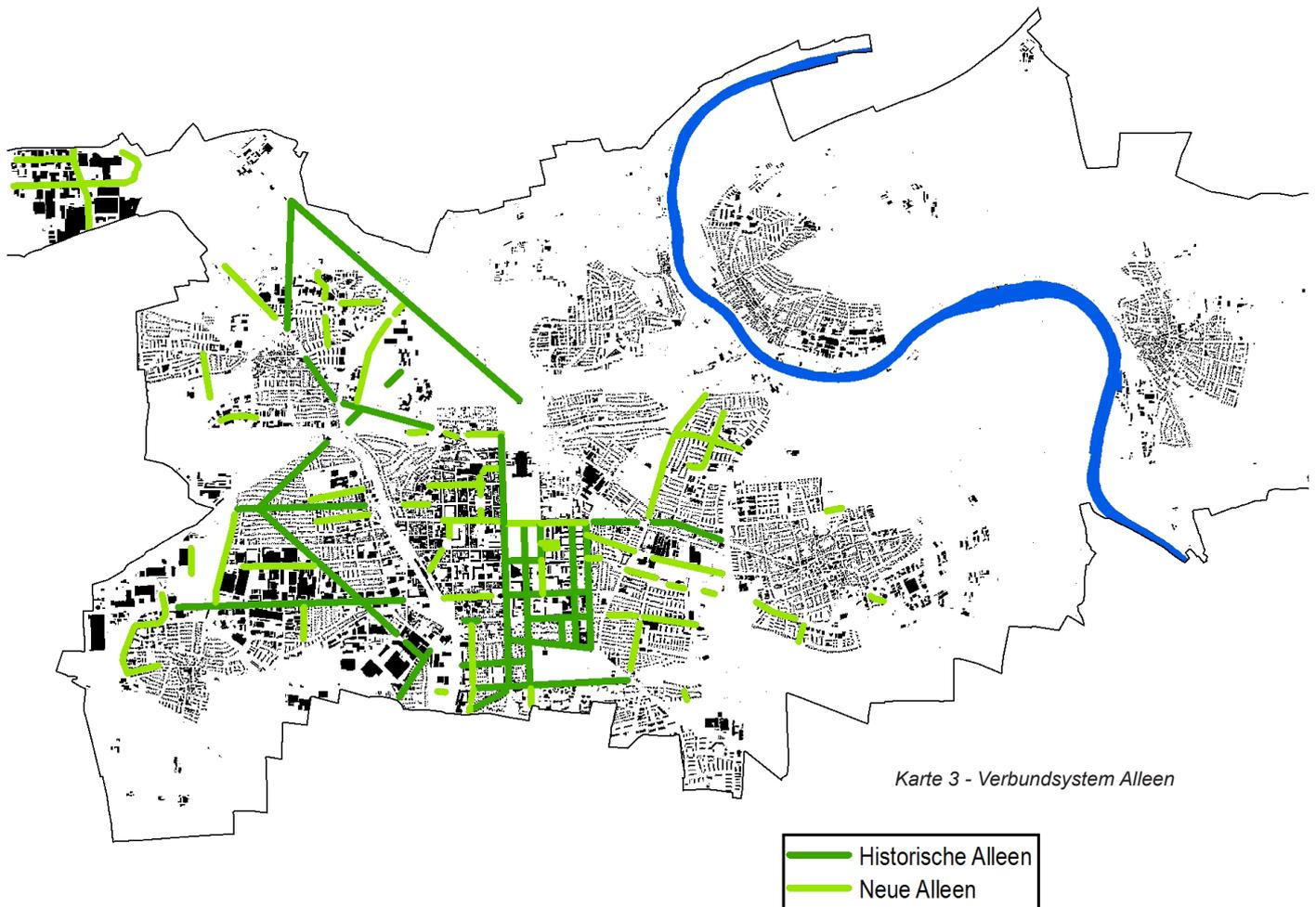
Karte 2 - Grünflächen im Außenbereich

	Grünflächen / Biotopflächen
	Gebiete mit Freiraum- und Biotopentwicklungspotential
	Vorrangflächen für die Landwirtschaft

2.1.3 Verbundsystem Alleen

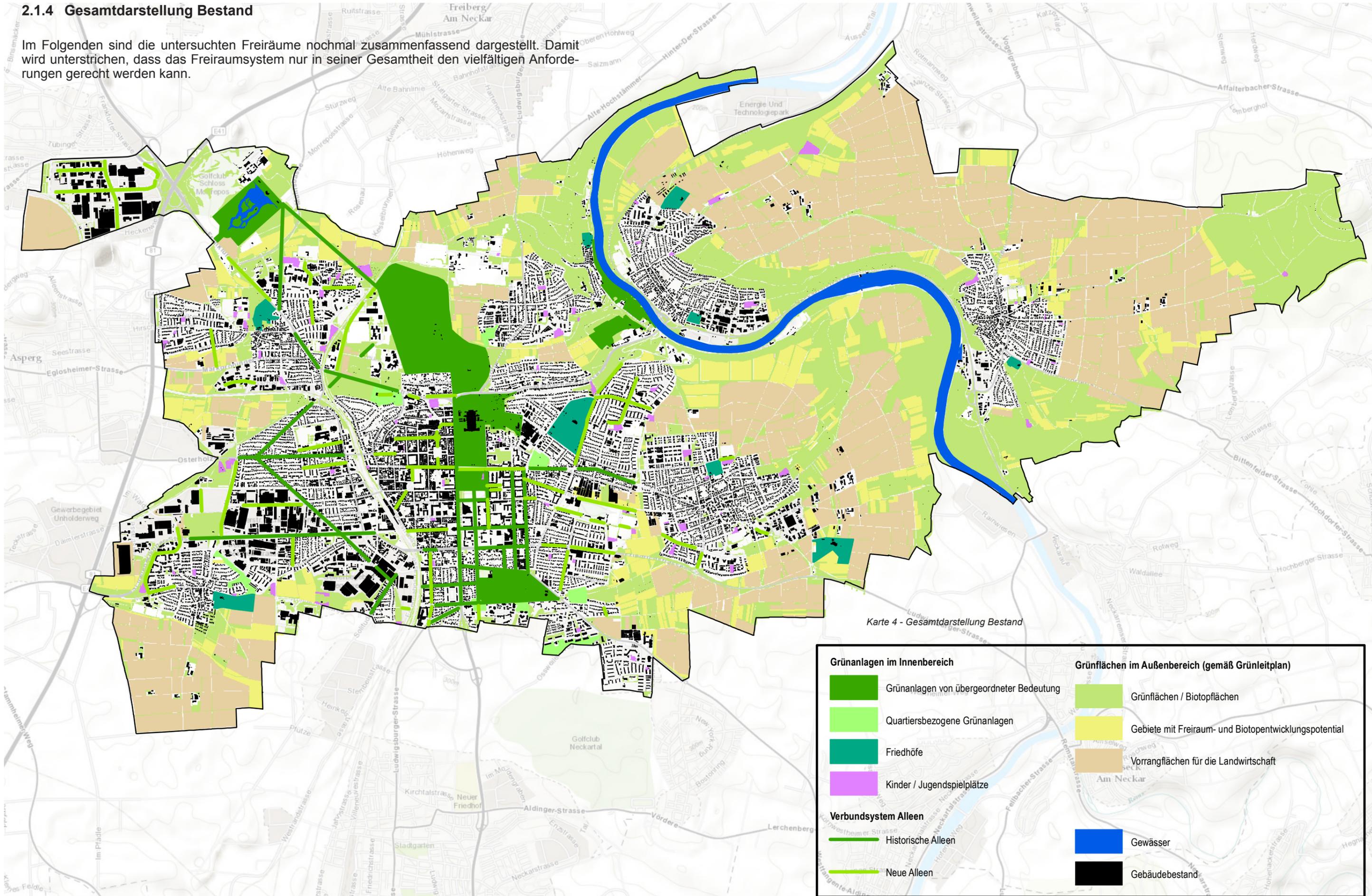
Eine charakteristische Besonderheit in Ludwigsburg sind die Alleen. Diese galten in der Barockstadt als wichtigste Gestaltungselemente. In Ludwigsburg sind noch sehr viele davon erhalten und stehen unter Denkmalschutz. Neben der Bedeutung vor allem fürs Stadtbild sind die Alleen aus zweierlei Gründen für das Freiraumsystem relevant: Erstens dienen sie als grünes Verbundsystem, und zweitens besitzen die Alleen selbst eine hohe Qualität als wohnungsbezogene Freiräume. Dargestellt sind zwei Kategorien:

- Barocke Alleen, die in Zusammenhang mit der damaligen Stadtentwicklung angelegt wurden (historische Alleen).
- Alleen, die in neuerer Zeit angelegt wurden und keine stadthistorische Bedeutung haben (Neue Alleen).



2.1.4 Gesamtdarstellung Bestand

Im Folgenden sind die untersuchten Freiräume nochmal zusammenfassend dargestellt. Damit wird unterstrichen, dass das Freiraumsystem nur in seiner Gesamtheit den vielfältigen Anforderungen gerecht werden kann.

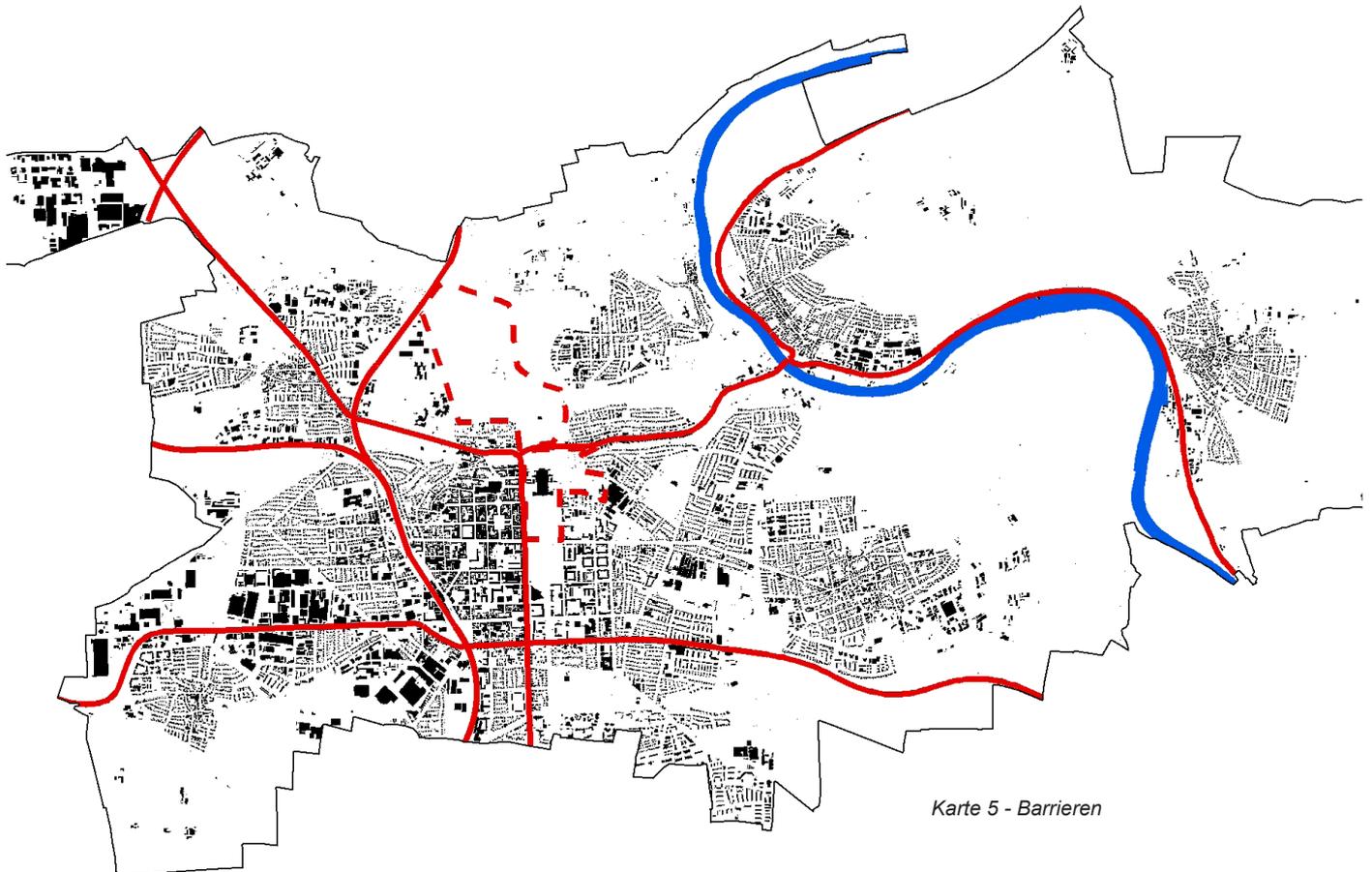


2.2 Bewertung

In den folgenden 5 Kapiteln wird das dargestellte Freiraumsystem Ludwigsburgs einer Bewertung unterzogen.

2.2.1 Barrieren

Ein wichtiges Kriterium für die Bewertung des Freiraumsystems ist die Erreichbarkeit von Freiräumen. Diese Erreichbarkeit wird durch große Barrieren stark eingeschränkt. Als solche gelten schwer zu überwindende Hindernisse wie große mehrspurige und vielbefahrene Straßen, die Bahnlinie, sowie unüberwindbare Zäune um Grünanlagen. Der Neckar ist eine weitere, natürliche Barriere.



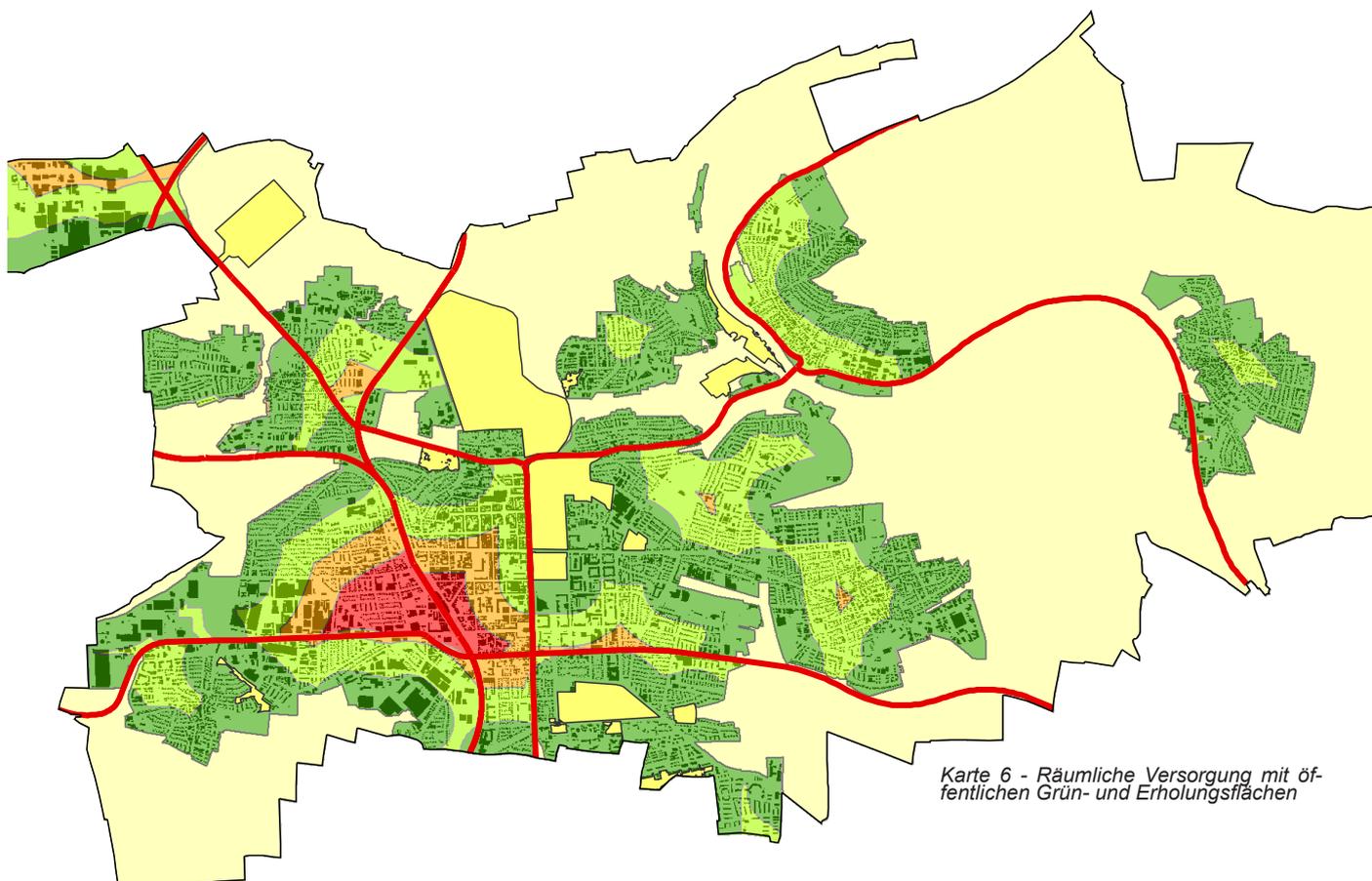
	Stark befahrene Hauptstraßen und Bahnlinie
	Mauer um beschränkt zugängliche Parkanlagen Favoritepark und Blühendes Barock
	Neckar

Fazit:

- **Hauptverkehrsadern zerschneiden die Stadt**
- **Nutzung der Grünanlagen durch eingezäunte Parkbereiche eingeschränkt**

2.2.2 Räumliche Versorgung mit öffentlichen Grün- und Erholungsflächen

Von großer Bedeutung ist die räumliche Versorgung - also wie weit ist die nächste Grün- und Erholungsfläche vom Erholungssuchenden entfernt? Im Folgenden sind die Einzugsbereiche von siedlungs- und quartiersbezogenen Freiräumen im Innenbereich und Erholungsflächen im Außenbereich dargestellt. Die Entfernungen werden hier in 250 m - Schritten gemessen wobei weniger als 250 m eine sehr gute und 500 m immer noch eine gute Erreichbarkeit darstellt. Bei über 500 m muss dann von einer mäßigen bis schlechten Erreichbarkeit gesprochen werden. Miteinbezogen werden die großen Barrieren (vgl. 2.2.1). Diese schränken die Erreichbarkeit beträchtlich ein. Die Bewertung wird um eine Stufe herabgesetzt wenn sich zwischen Erholungssuchendem und Erholungsfläche eine solche Barriere befindet (vgl. Legende).



Karte 6 - Räumliche Versorgung mit öffentlichen Grün- und Erholungsflächen

Entfernung < 250 m ohne zu überwindende Barriere	Öffentliche Parkanlagen
Entfernung < 500 m ohne Barriere oder < 250 m mit Barriere	Landwirtschaftlich geprägte Erholungsflächen im Außenbereich
Entfernung < 750 m ohne Barriere oder < 500 m mit Barriere	Barrieren (Stark befahrene Hauptstraßen und Bahnlinie)
Entfernung > 750 m ohne Barriere oder > 500 m mit Barriere	

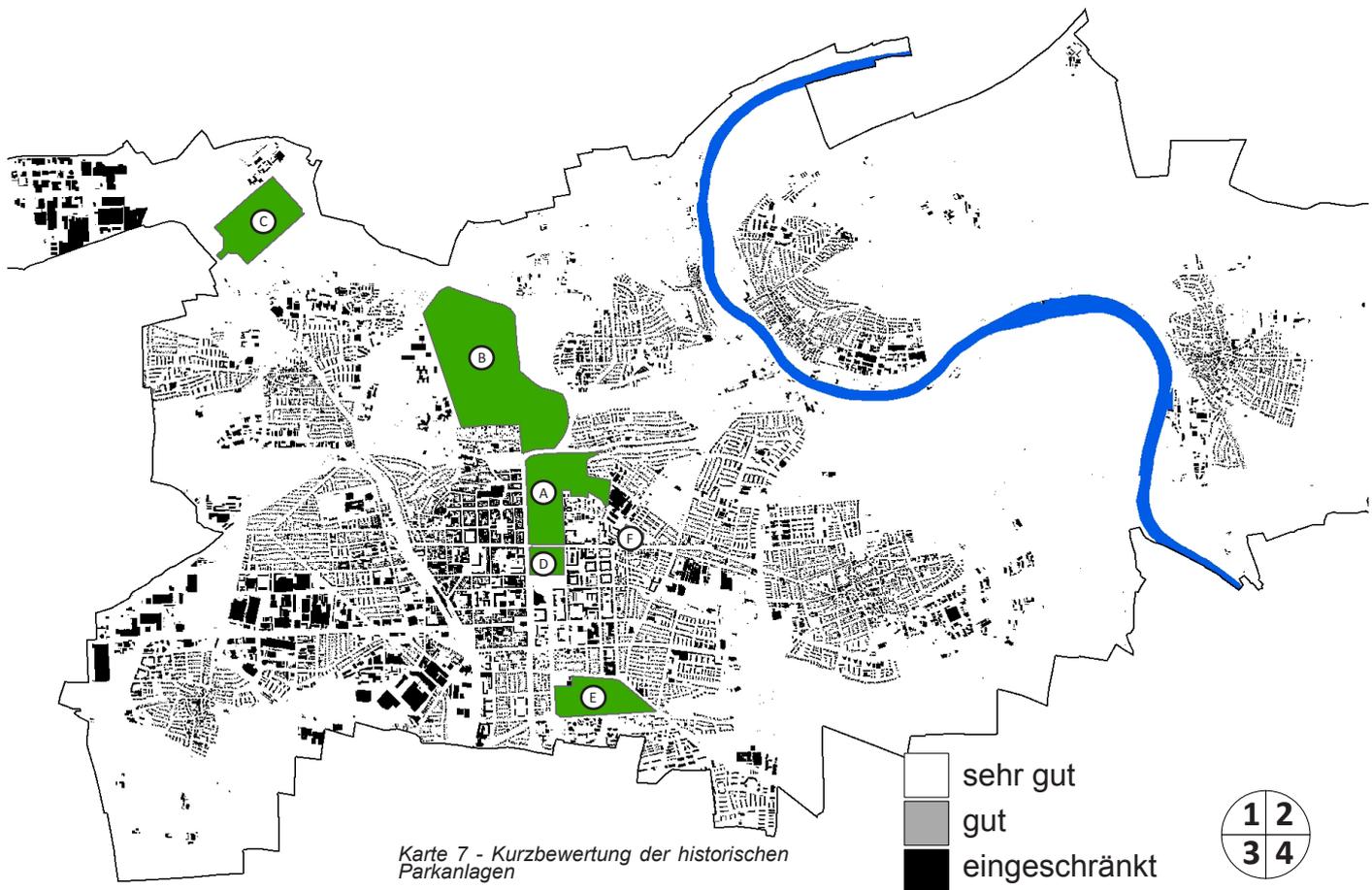
Fazit:

- Die räumliche Versorgung mit Grünanlagen ist im überwiegenden Stadtgebiet gut bis sehr gut
- Gut zu erreichen sind vor allem die Erholungsflächen im Außenbereich
- Barrieren beeinträchtigen die Erreichbarkeit
- Schlechte räumliche Versorgung in Ludwigsburg West und um den Bahnhofsbe- reich

2.2.3 Kurzbewertung der historischen Parkanlagen

Die großen historischen Parkanlagen bilden das Herzstück der Freiraumversorgung in Ludwigsburg. Diese werden anhand von vier Kriterien betrachtet. Die Kriterien orientieren sich an den Qualitätszielen für städtische Freiräume (DRL, 2006). Die Darstellung erfolgt anhand von geviertelten Kreisen. Jedes Viertel steht für ein Kriterium:

- 1 **Zugänglichkeit** (Anzahl der Eingänge, Barrierefreiheit, Eintritt)
- 2 **Nutzungsmöglichkeiten** (Begegnung und Kommunikation, Spiel und Sport, Sitzen und Liegen, etc. Bei einer Vielzahl an Möglichkeiten wird von Multifunktionalität gesprochen)
- 3 **Identifikation** mit dem Ort (Kulturelle, historische Bedeutung)
- 4 **Naturerfahrung / Gesunderhaltung** (Ökologische und gesundheitsfördernde Funktionen, gleichzeitig ein Kriterium für ökologische und bioklimatische Wertigkeit)



(A) Blühendes Barock		(D) Bärenwiese	
(B) Favoritepark		(E) Salonwald	
(C) Seeschloss Monrepos		(F) Alter Friedhof	

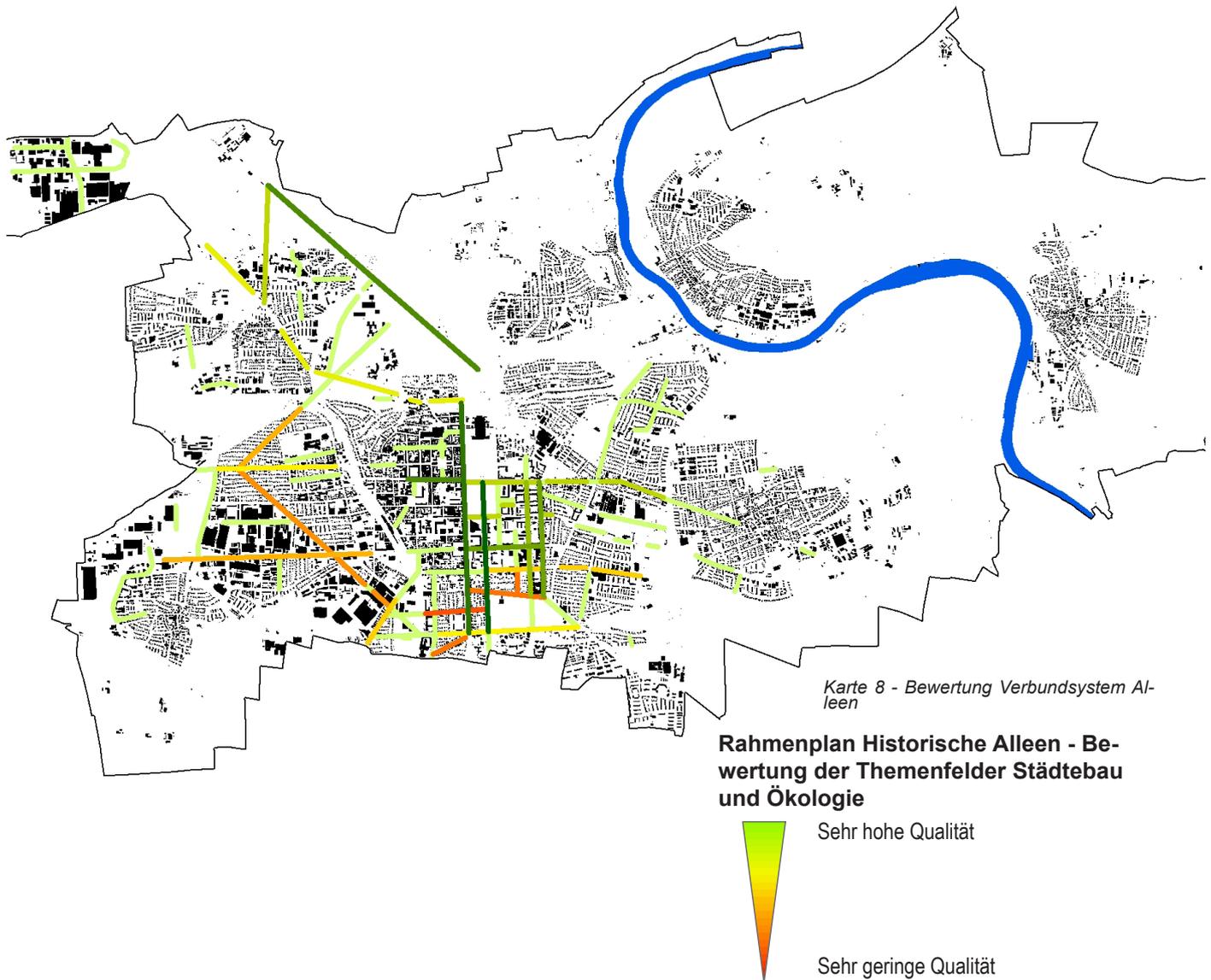
Fazit:

- **Hochwertige historische Anlagen unterschiedlicher Ausprägung**
- **Hohe Bedeutung für die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrer Stadt**
- **Hohe ökologische Bedeutung**
- **Zum Teil eingeschränkte Zugänglichkeit**
- **Lediglich Bärenwiese und Monrepos sind multifunktionale Grünanlagen**

2.2.4 Bewertung Verbundsystem Alleen

Für die genaue Analyse und Bewertung der historischen Alleen wird an dieser Stelle auf den „Rahmenplan Historische Alleen Ludwigsburg“ verwiesen. Im Rahmenplan wird jede historische Allee einer 5-stufigen Bewertung zu den Themenfeldern Denkmalpflege, Städtebau, Biologie, Ökologie, Tiefbau und Verkehr unterzogen.

Die Themen Städtebau und Ökologie sind für den Freiraum besonders relevant. In der Grafik sind diese zusammengefasst dargestellt. Das Thema Städtebau behandelt die Aufenthaltsqualität und die Bedeutung für die Orientierung im Stadtraum und fürs Stadtbild. Unter dem Thema Ökologie werden unter anderem die ökologische Bedeutung, die Bedeutung für die Naherholung sowie die ökologische Vernetzungsfunktion zusammengefasst.



Fazit:

- **Alleen sind wichtiges Gestaltungselement einer Barockstadt und ein Markenzeichen der Stadt Ludwigsburg**
- **Barocke Alleen sind größtenteils noch heute erhalten, stehen unter Denkmalschutz**
- **Das Alleensystem ist in seiner Gesamtheit schwer lesbar weil: zerstückelt, nicht durchgängig, oft nicht erlebbar durch die Dominanz der Verkehrs**
- **Freiraumqualität zum Teil sehr gering bis gering, lediglich einzelne Alleen von sehr hoher Qualität**

2.2.5 Stadtraumtypen

Für die Bewertung der wohnungsnahen Freiräume (Straßen- und Zwischenräume) wird das Stadtgebiet grob in fünf Stadtraumtypen eingeteilt. Anhand der Stadtraumtypen werden die Gebäudesubstanz und die Gebäudekörnung (städtische Dichte) in Bezug auf die Freiräume und die Dimensionierung der Verkehrsräume untersucht.

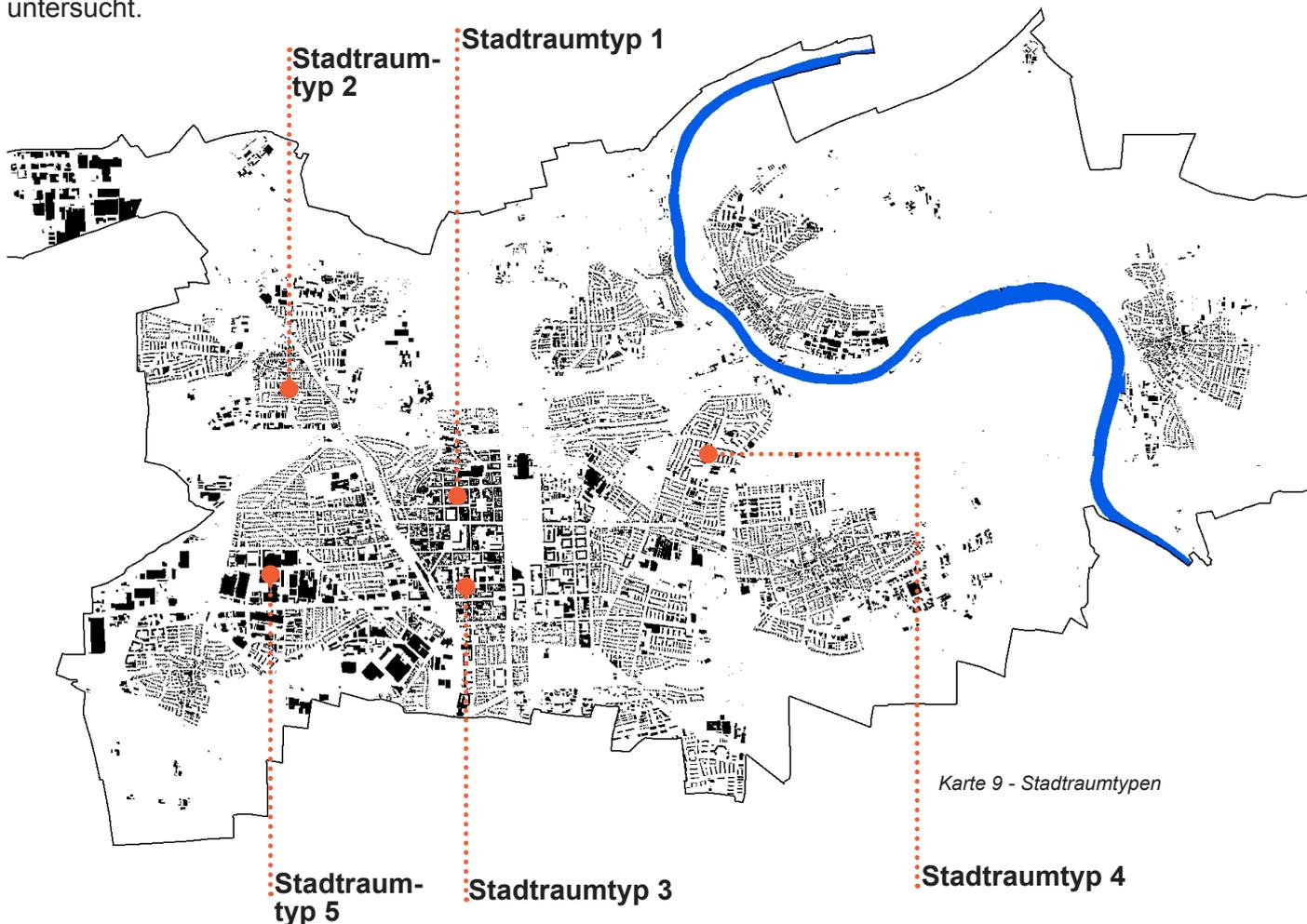


Abbildung 1 - Barocker Stadtkern



Abbildung 2 - Dorfkern Eglosheim

- **Stadtraumtyp 1 - Barocker Stadtkern (Ludwigsburg Mitte)**

Der Großteil der Gebäudestruktur geht auf die barocke Stadtgründung zurück. Prägende Elemente sind das orthogonale Straßennetz, Blockrandbebauung und Kasernenbaustrukturen. Die Gebäudesubstanz ist zum größten Teil alt und dicht strukturiert. Bebaute und nicht öffentliche Innenhöfe verstärken die städtische Dichte. Die Frei- und Straßenräume bilden einen wohltuenden und gut dimensionierten Kontrast zur Bebauung und sind städtisch gestaltet. Der Grünanteil ist gering was der Charakteristik eines dichten Stadtkerns entspricht. Die Rad- und Fußwegverbindungen sind relativ gut ausgebaut und der Autoverkehr ist gedrosselt. Die Hauptverkehrsachsen der B 27 und der Friedrichstrasse bilden eine breite dominante Schneise durch die Stadt und zerteilen diese.

- **Stadtraumtyp 2 - Alte dörfliche Strukturen (Zentrum Hoheneck, Neckarweihingen, Poppenweiler, Eglosheim und Pflugfelden)**

Die alten Dorfkern sind noch heute ablesbar und durch ihre hohe Dichte, alte heterogene Baustruktur sowie die engen Straßenräume gekennzeichnet. Rad- und Fußwegverbindungen konkurrieren mit den Verkehrsräumen des Autoverkehrs. Die Eigenart dieser Zentren hat teilweise unter dem Zusammenwachsen mit der Kernstadt gelitten. Großes Potential liegt hier in der Stärkung dieser Zentren.



Abbildung 3 - Ludwigsburg Süd

- **Stadtraumtyp 3** - Ein- und Mehrfamilienhäuser der Gründerzeit bis 1950er Jahre (Mitte, Süd, West)

Die Ein- und Mehrfamilienhäuser aus dieser Zeit sind durch eine relativ geordnete Struktur und einen großen privaten Grünanteil gekennzeichnet. Das Verhältnis von Bebauung zum Freiraum ist ausgewogen. Der Straßenraum, meist 30er Zone, wird zum Parken genutzt und ist durch einen grünen Vorgartenstreifen gekennzeichnet.



Abbildung 4 - Ludwigsburg Schloßlesfeld

- **Stadtraumtyp 4** - Neuere Gebäudestrukturen (1960er, 70er, 80er und 90er Jahre) (in fast allen Stadtteilen vorhanden):

Dieser Stadtraumtyp ist durch Mehrfamilienhäuser in Zeilenstruktur oder mehrstöckige Punkthäuser gekennzeichnet. Die städtische Dichte ist im Vergleich zu den anderen Stadtraumtypen geringer. Die Straßenräume sind sehr breit und autogerecht gestaltet. Die Bedeutung des Verkehrsraums spiegelt die Bedeutung des Autos der 1960-70er Jahre wieder. Heute wirken diese Räume verloren und scheinen überdimensioniert. Die großen, grünen Freiräume zwischen den Zeilen- und mehrstöckigen Punkthäusern sind sehr wenig genutzt und als Rasenflächen gestaltet („Abstandsgrün“).



Abbildung 5 - Ludwigsburg Gewerbegebiet West

- **Stadtraumtyp 5** – Industrie- und Gewerbegebiete:

Große heterogene Baukörper, weitläufige Rangier- und Parkierungsflächen und ein hoher Versiegelungsgrad sind charakteristisch für die Industrie- und Gewerbegebiete. Die Straßenräume sind räumlich nicht klar gefasst und für die verkehrliche Nutzung breit ausgebaut. Der Rad- und Fußverkehr scheint hier verloren und nicht existent.

Fazit:

- **Barocke, dichte Baustruktur von hoher Qualität, der geringe Grünanteil entspricht der Charakteristik solcher Strukturen**
- **Dorfkerne heute noch ablesbar, Zentren-Stärkung mit Potential**
- **Ein- und Mehrfamilienhausstrukturen (älteren Datums): hoher Beliebtheitsgrad wegen ausgewogenem Verhältnis zwischen Freiraum und Bebauung**
- **Mehrfamilienhausstrukturen (neueren Datums): zu hoher ungenutzter Grünanteil und überdimensionierte Verkehrsräume**
- **Industrie- und Gewerbegebiete heterogen, undefiniert, versiegelt und mit starkem Verkehrsschwerpunkt**

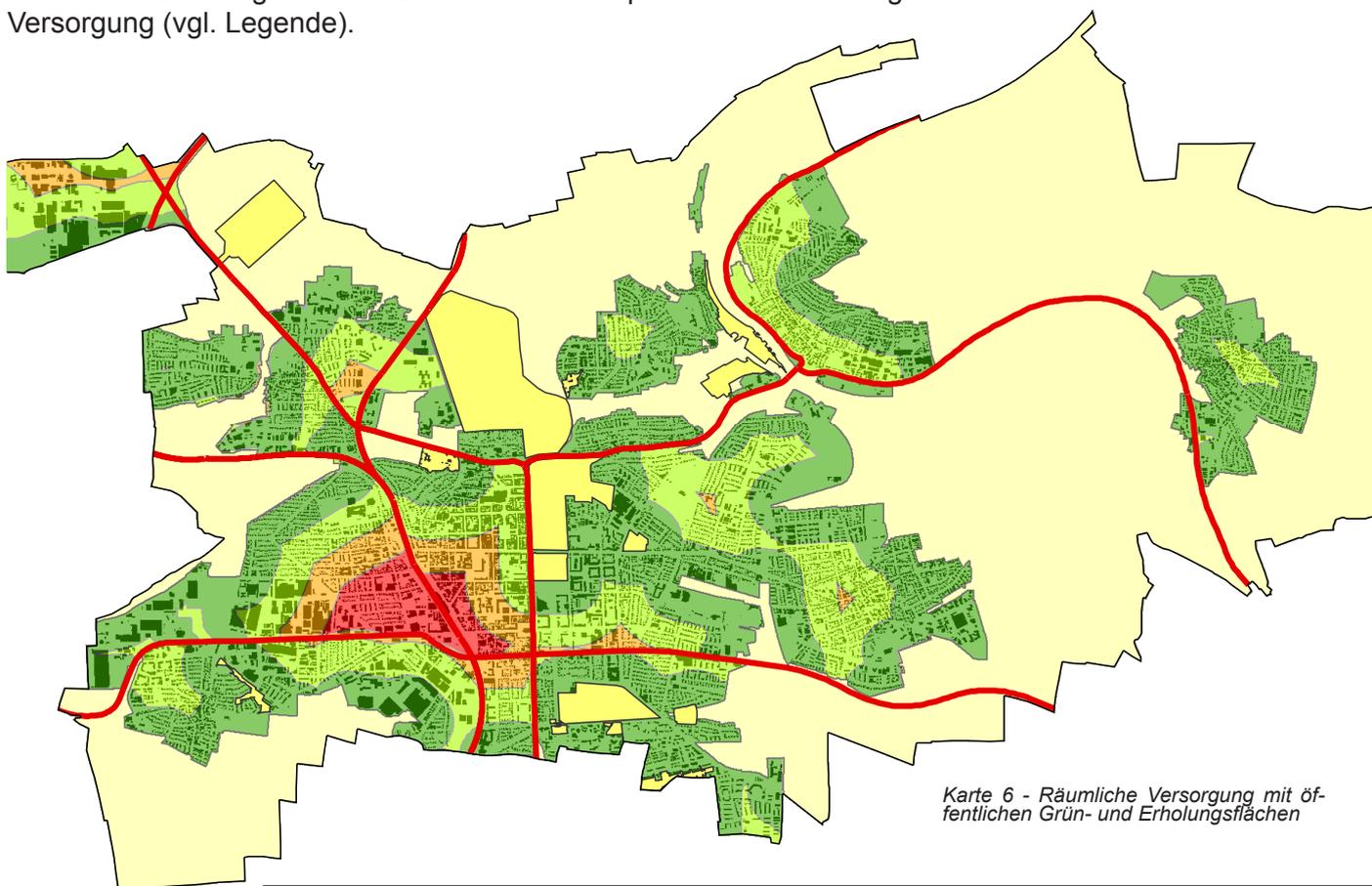
2.3 Bedarfsanalyse

Die bisherigen Betrachtungen waren auf die Bewertung der Freiräume fokussiert. Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit dem eigentlichen Grün- und Freiflächenbedarf. Nur aus einer Gesamtbetrachtung von Bestandsbewertung und Bedarfsanalyse lässt sich ein Gesamtkonzept entwickeln, das sowohl auf den bestehenden Freiraumbestand aufbaut als auch die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger berücksichtigt.

Bei der Bedarfsanalyse werden drei Kriterien überlagert und miteinander verschnitten. Anhand der Ergebniskarte wird der Maßnahmenbedarf aufgezeigt. Jedes der drei Kriterien findet durch eine 4-oder 3-stufige Bewertung Einzug in die Verschneidung und wird dabei gleich gewichtet:

2.3.1 Erreichbarkeit

Als erstes Kriterium dient die im Kapitel Bestandsbewertung ermittelte räumliche Versorgung mit öffentlichen Grün- und Erholungsflächen. Die 4 Stufen entsprechen einer sehr guten bis sehr schlechten räumlichen Versorgung (vgl. Legende).



Karte 6 - Räumliche Versorgung mit öffentlichen Grün- und Erholungsflächen

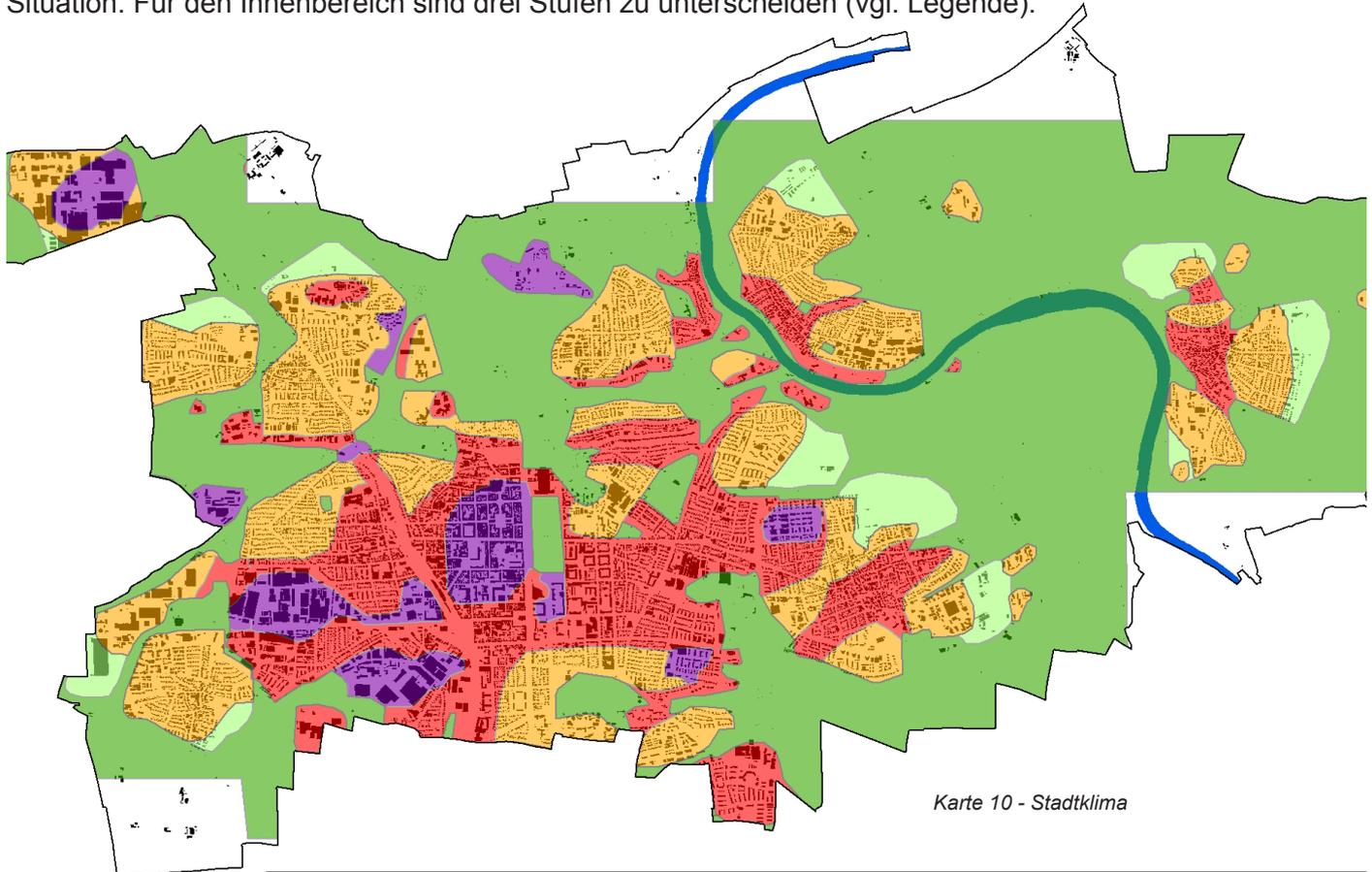
Entfernung < 250 m ohne zu überwindende Barriere	Öffentliche Parkanlagen
Entfernung < 500 m ohne Barriere oder < 250 m mit Barriere	Landwirtschaftlich geprägte Erholungsflächen im Außenbereich
Entfernung < 750 m ohne Barriere oder < 500 m mit Barriere	Barrieren (Stark befahrene Hauptstraßen und Bahnlinie)
Entfernung > 750 m ohne Barriere oder > 500 m mit Barriere	

Fazit:

- Die räumliche Versorgung mit Grünanlagen ist im überwiegenden Stadtgebiet gut bis sehr gut
- Gut zu erreichen sind vor allem die Erholungsflächen im Außenbereich
- Barrieren beeinträchtigen die Erreichbarkeit
- Schlechte räumliche Versorgung in Ludwigsburg West und um den Bahnhofsbereich

2.3.2 Stadtklima

Beim zweiten Kriterium handelt es sich um das Stadtklima. Der „Klimaatlas Region Stuttgart 2008“ trifft für die Gemarkung Ludwigsburg Aussagen über die bestehenden Stadtklimatope und gibt Planungshinweise in Bezug auf bauliche Nutzungsänderungen. Diese beziehen sich insbesondere auf 3-dimensionale bauliche Nutzungen wie Gebäude. Im Umkehrschluss werden aber auch Aussagen über den Grünflächenanteil, sowie die Ausstattung mit Grün- und Freiflächen gemacht. Im Gegensatz zur räumlichen Versorgung mit funktionalen Grünanlagen, bezieht sich das hier verwendete Kriterium „Planungshinweise“ auf die bioklimatische Situation. Für den Innenbereich sind drei Stufen zu unterscheiden (vgl. Legende).



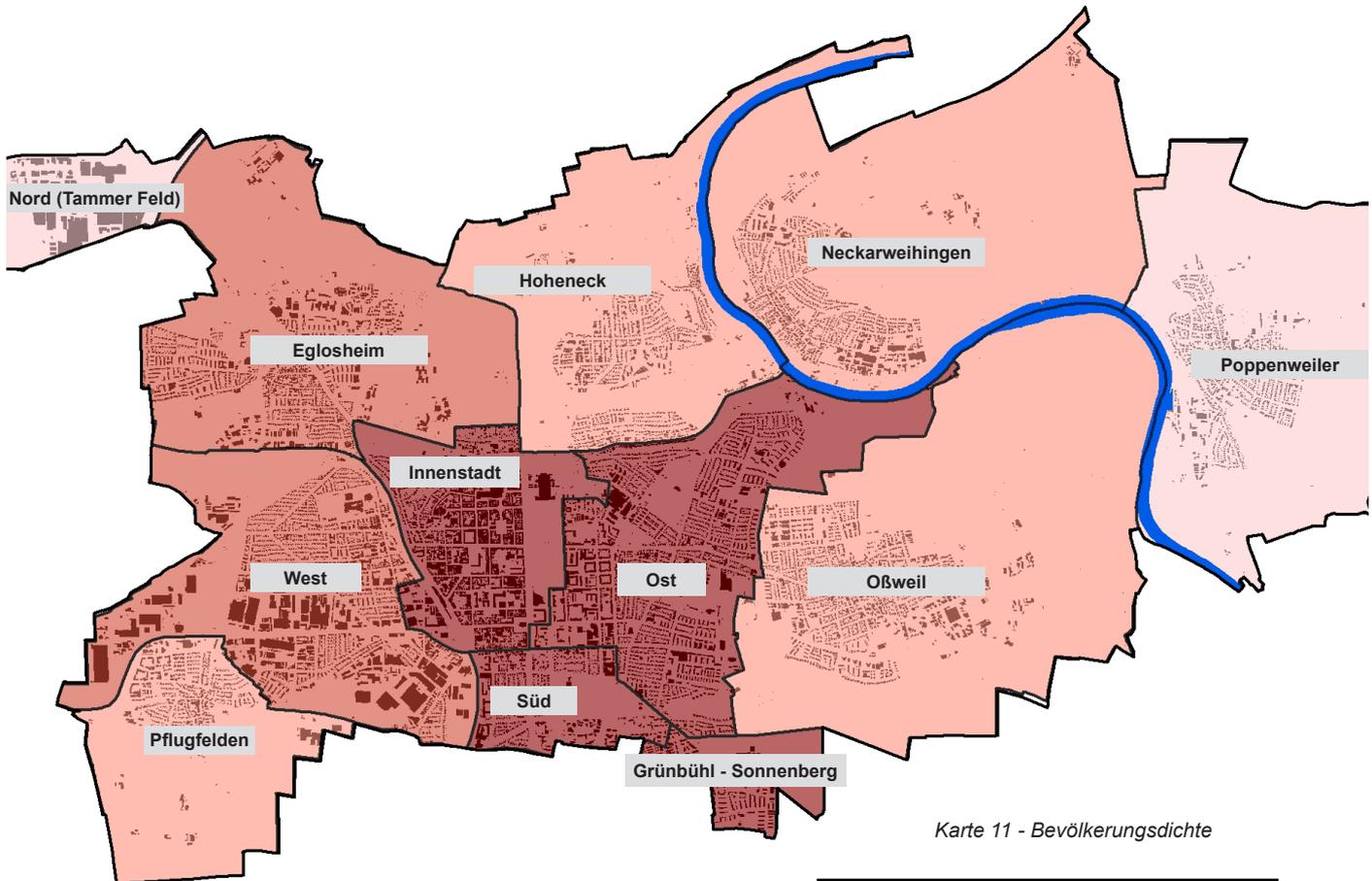
Klimaatlas Region Stuttgart 2008 - Planungshinweise für die Gemarkung Ludwigsburg	
Bebaute Gebiete mit klimarelevanter Funktion (geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung)	Freiflächen mit bedeutender Klimaaktivität (Wichtig für bioklimatischen Ausgleich der Siedlungsflächen, z.B. Frischluftentstehung)
Bebaute Gebiete mit bedeutender klimarelevanter Funktion (Nutzungsintensivierung ist zu vermeiden)	Freiflächen mit weniger bedeutender Klimaaktivität (Keinen direkten Siedlungsbezug)
Bebaute Gebiete mit klimatisch-lufthygienischen Nachteilen (sanierungsbedürftig)	

Fazit:

- **Sanierungsbedürftig sind vor allem Industrie- und Gewerbeflächen sowie der barocke Stadtkern**
- **Die Bereiche Ludwigsburg West, Süd, Ost und Grünbühl sind sehr empfindlich gegenüber Nutzungsintensivierung**
- **Der Außenbereich und größere Freiflächen im Innenbereich haben eine hohe bioklimatische Bedeutung**

2.3.3 Bevölkerungsdichte

Das dritte Kriterium ist die Bevölkerungsdichte pro Stadtteil. Als Grundlage dienen die Abgrenzungen die auch bei den Stadtteilentwicklungsplänen (STEP) Verwendung fanden. Der Bedarf an Grün- und Freiflächen steigt mit dem Anteil an Erholungssuchenden. Auch hier sind 4 Stufen zu unterscheiden (vgl. Legende).



Einwohnerdichte nach STEP - Stadtteilen	
	< 1000 Einwohner / km ²
	1001 - 2000 Einwohner / km ²
	2001 - 3000 Einwohner / km ²
	> 3000 Einwohner / km ²

Fazit:

- Die höchste Bevölkerungsdichte konzentriert sich auf die Bereiche Kernstadt, Süd, Ost und Grünbühl - Sonnenberg. Dies ergibt sich aus einer dichten Bebauung bei geringem Freiflächenanteil
- Die geringere Bevölkerungsdichte in Ludwigsburg West ergibt sich aus einem höheren Anteil lockerer Bebauung, dem Anteil unbauter Fläche (Westen) und nahezu unbewohnten Gewerbegebieten
- Die geringeren Bevölkerungsdichten der anderen Stadtteile sind vor Allem durch einen hohen Anteil lockerer Bebauung und hohem Freiflächenanteil bedingt

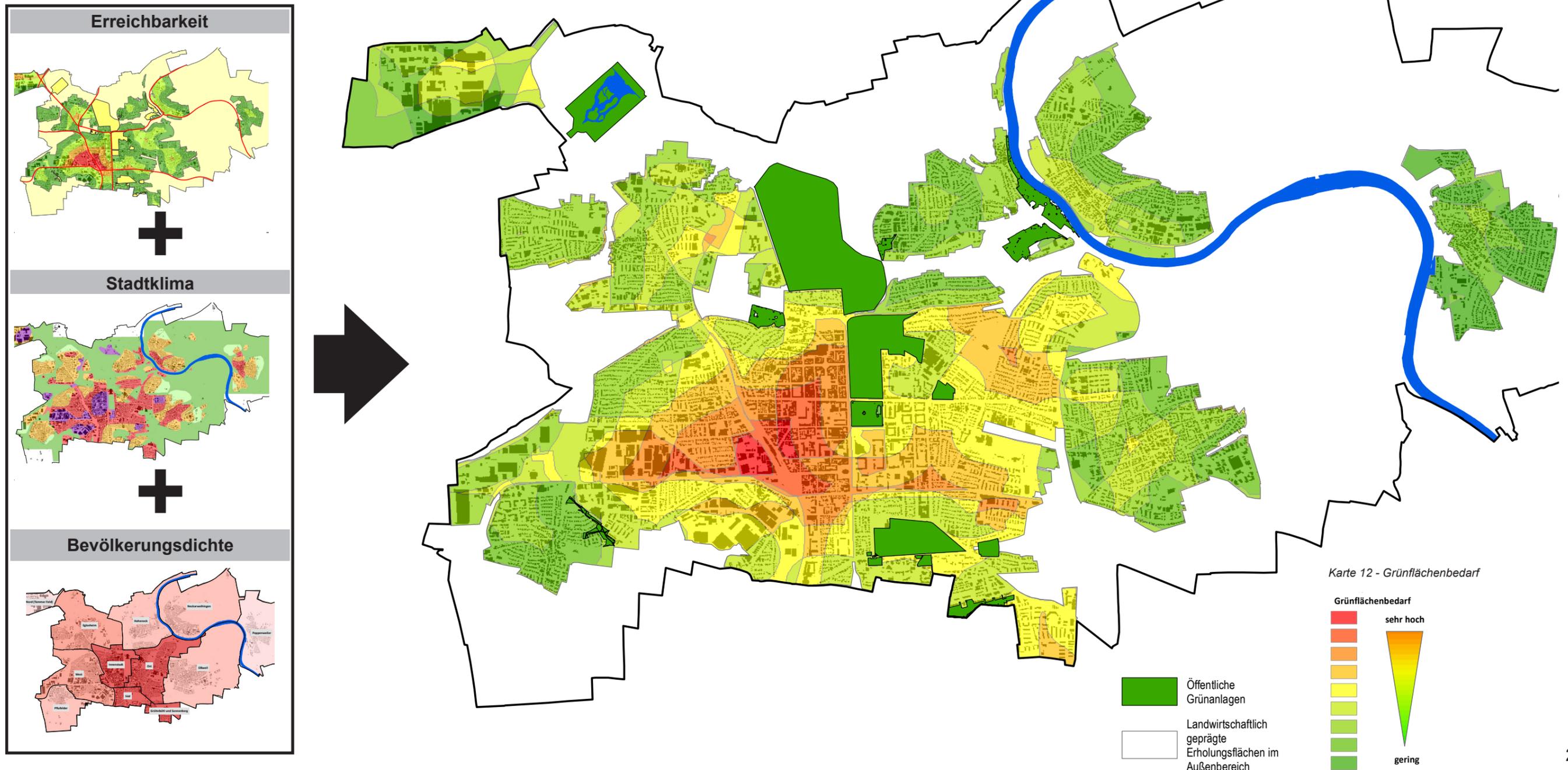
2.3.4 Ergebnis Bedarfsermittlung

Im Ergebnis werden für jeden Ort im Stadtgebiet die für jedes Kriterium erreichten Punkte zusammengezählt. Die maximal mögliche Punktezahl ist 11 (das Kriterium Klima kann maximal 3 Punkte erreichen, Versorgung und Einwohnerdichte maximal 4), die minimal mögliche Punktezahl beträgt 3. Auf dieser Skala steht 11 für einen sehr geringen und 3 für einen sehr hohen **Bedarf an Grün- und Freiflächen**. Durch diese Analyse kann an einem Ort mit guter räumlicher Versorgung aufgrund kritischer klimatischer Situation und hoher Einwohnerdichte der Bedarf dennoch hoch sein. Umgekehrt kann an Stellen mit schlechter Versorgung aufgrund geringer Einwohnerdichte und gutem Kleinklima der Bedarf an neuen Grünanlagen gering sein. Zumal eine geringe Einwohnerdichte und eine geringe klimatische Empfindlichkeit meist auf einen hohen Durchgrünungsanteil und einen hohen Anteil an privaten Grünflächen hindeuten.

Die Ergebniskarte liefert eine flächendeckende Darstellung über den Handlungsbedarf in Bezug auf die Grün- und Freiflächensituation in Ludwigsburg. Es bedarf aber einer genaueren Betrachtung um fundierte Aussagen zu den einzelnen Gebieten treffen zu können (vgl. Kapitel 2.3.5).

Fazit:

- Die Bereiche mit hohem bis sehr hohem Grünflächenbedarf sind die Kernstadt und Ludwigsburg West, Ludwigsburg Ost (vor Allem entlang der Friedrichstraße und Schloßlesfeld) sowie Grünbühl im Süden und Eglosheim entlang der Bahnlinie
- Ein geringerer Bedarf besteht in den Stadtteilen Pflugfelden, Oßweil, Poppenweiler, Neckarweihingen, Hohneck und im größten Teil von Eglosheim

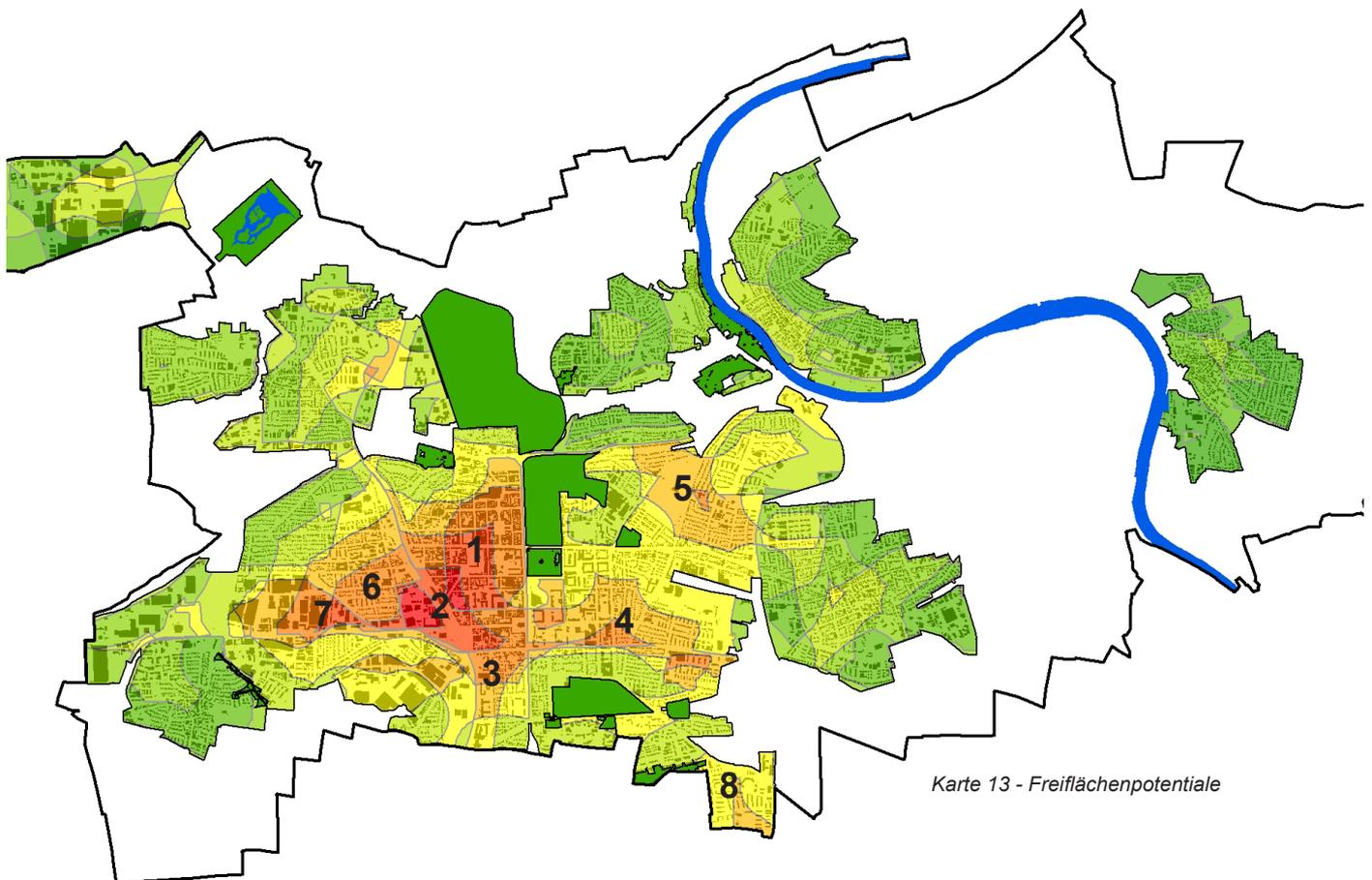


2.3.5 Freiflächenpotentiale

Bei genauerer Betrachtung der Ergebniskarte kristallisieren sich einzelne Gebiete heraus, in welchen der Bedarf an Maßnahmen zur Aufwertung der Grün- und Freiflächensituation besonders hoch, mittel oder gering ist. Die folgenden Betrachtungen konzentrieren sich auf Bereiche, welche einen hohen bis sehr hohen Handlungsbedarf haben und gleichzeitig eine räumliche oder funktionale Einheit im Stadtkontext bilden. Aufgrund aktueller Sanierungspläne der Stadt Ludwigsburg wird zudem der Bereich Grünbühl-Sonnenberg genauer betrachtet. Der defizitäre Bereich entlang der Bahnlinie in Eglosheim wird aufgrund seiner Kleinräumlichkeit nicht detaillierter untersucht.

Aufwertungsmaßnahmen können in den Bereichen mit sehr hohem Handlungsbedarf einen besonders hohen Mehrwert erzielen. Diese Bereiche werden daher als Gebiete mit hohem Freiflächenpotential bezeichnet. Jedes dieser Gebiete besitzt eine eigene Charakteristik. Daraus können sich ganz unterschiedliche Bedürfnisse und Handlungsempfehlungen ergeben. Insgesamt werden 8 Bereiche genauer untersucht.

- 1 - **Barocker Stadtkern**
- 2 - **Westliches und südliches Bahnhofsumfeld**
- 3 - **Ludwigsburg Süd**
- 4 - **Ludwigsburg Süd-Ost / Friedrichstraße**
- 5 - **Ludwigsburg Ost / Schloßlesfeld**
- 6 - **Ludwigsburg West**
- 7 - **Industrie- und Gewerbegebiet West**
- 8 - **Grünbühl - Sonnenberg**



Karte 13 - Freiflächenpotentiale



Abbildung 6 - Marktplatz

Freiflächenpotential 1 – Barocker Stadtkern

- Historische hochwertige Bausubstanz
- Dichte Bebauung
- Wenig öffentliche Grünanlagen aber attraktiver städtischer Freiraum
- Hauptverkehrsachsen trennen den Stadtkern von den historischen Parkanlagen, belasten zum Teil stark die historische Bausubstanz und verringern massiv die Aufenthaltsqualität
- Geringe Durchgrünung und hohe bioklimatische Vorbelastung



Abbildung 7 - Kepplerstraße

Freiflächenpotential 2 – Westliches und südliches Bahnhofsumfeld

- Heterogenes Mischgebiet
- Hohe bioklimatische Vorbelastung
- Urbaner Charakter, sehr dichte Bebauung
- Keine öffentliche, multifunktionale Grünanlage
- Schlechte Erreichbarkeit öffentlicher Grünanlagen und Erholungsflächen im Außenbereich
- Verkehrsknotenpunkt, eines der „Tore zur Stadt“ (städttebaulich und historisch)



Abbildung 8 - B 27 (Stuttgarter Straße)

Freiflächenpotential 3 – Ludwigsburg Süd

- Dichte Bebauung, hohe Einwohnerdichte
- Starke Beeinträchtigung durch Barrieren
- Nähe zu Salonwald und Grüne Bettlade
- Bioklimatische Vorbelastung mittel bis hoch, Salonwald mit bedeutender Ausgleichsfunktion
- Mangel an multifunktional nutzbaren Grünanlagen
- Südlicher Stadteingang (B 27)



Abbildung 9 - Friedrichstraße

Freiflächenpotential 4 – Ludwigsburg Süd-Ost / Friedrichstraße

- Hohe Bebauungs- und Einwohnerdichte
- Bioklimatische Vorbelastung mittel bis hoch, Salonwald mit bedeutender Ausgleichsfunktion
- Starke Belastung durch Hauptverkehrsader Friedrichstraße
- Nähe zu Salonwald
- Mangel an multifunktional nutzbaren Grünanlagen
- Östlicher Stadteingang (Friedrichstraße)



Abbildung 10 - Schlößlesfeld (Schumannstraße)

Freiflächenpotential 5 – Ludwigsburg Ost /Schlößlesfeld

- Hohe Bebauungs- und Einwohnerdichte
- Mangel an öffentlich nutzbaren Grünanlagen und Freiräumen
- Hoher Anteil an nicht bis wenig genutzten Grünflächen („Abstandsgrün“)
- Versiegelter Straßenraum überdimensioniert (vgl. Abbildung 10)
- Bioklimatische Vorbelastung mittel bis hoch
- Nähe zum Neckar aber schwieriger Zugang



Abbildung 11 - Ludwigsburg West (Osterholzallee)

Freiflächenpotential 6 – Ludwigsburg West

- Mittlere Bebauungs- und Einwohnerdichte
- Bioklimatische Vorbelastung größtenteils hoch
- Keine große Grünanlage / Park, keine öffentlichen Grünflächen
- Hoher Anteil an privaten Grünflächen
- Alleen von mittlerer Freiraumqualität
- Starke Trennwirkung zur Kernstadt durch die Bahnlinie
- Erholungsraum „Osterholz“ mit großem Entwicklungspotential



Abbildung 12 - Gewerbegebiet West (Mörikestraße)

Freiflächenpotential 7 – Industrie- und Gewerbegebiet West

- Sehr hohe bioklimatische Vorbelastung
- Sehr geringe Durchgrünung und hoher Versiegelungsgrad
- Starke Belastung durch viel befahrene Straße (Schwieberdinger Straße)
- Historische Allee „Schwieberdinger Straße“ leidet sehr unter der Verkehrsbelastung, sehr geringe Bedeutung in Bezug auf die Freiraumqualität
- Geringe Aufenthaltsqualität des gesamten Freiraums



Abbildung 13 - Grünbühl

Freiflächenpotential 8 – Grünbühl-Sonnenberg

- Hohe Einwohnerdichte
- Hohe Durchgrünung, hochwertiger alter Baumbestand
- Grünflächen wenig nutzbar
- Sanierungsbedürftige Bausubstanz
- Guter Bestand an Kleingärten
- Außenbereich wenig attraktiv
- Barrierewirkung Aldinger Straße
- Räumliche Abgeschiedenheit von der Kernstadt („Satellitenstadt“) und ohne eigenes Zentrum

2.4 Gesamtbetrachtung aus der Bestands- und Bedarfsanalyse

Im Folgenden werden die Ergebnisse aus der Freiraumanalyse in Form einer Stärken - Schwächen - Analyse zusammengefasst.

Stärken

- **Bestand an hochwertigen historischen Parkanlagen mit unterschiedlichem Charakter**
- **Teilweise hochwertige Erholungsflächen im Außenbereich (z.B. Zugwiesen) und gute Entwicklungsgrundlage (Grünleitplan)**
- **Historische und neue Alleenstruktur**
- **Schöne historische und gut erhaltene Gebäude, Straßen, sowie städtebauliche Achsen**
- **Hauptverkehrsachsen bündeln Durchgangsverkehr, Straßen in Wohnquartieren verkehrsberuhigt**
- **Hohe Durchgrünung der Wohnquartiere**

Schwächen

- **Unterversorgung mit quartiersbezogenen Parks / Freiräumen**
- **Unterversorgung Ludwigsburg West und der südlichen Innenstadt**
- **Nutzungsmöglichkeiten der historischen Grünanlagen sind oft durch kulturhistorische und naturschutzrechtliche Belange eingeschränkt (z.B. Blühendes Barock, Favoritepark)**
- **Teilweise Übernutzung bestehender Grünanlagen (z.B. Bärenwiese)**
- **Zugänglichkeit zu bestehenden Grünanlagen wird durch Barrieren stark eingeschränkt**
- **Hauptverkehrsachsen sehr dominant, zerschneiden die Stadt**
- **Alleenstruktur in ihrer Gesamtheit schwer lesbar**
- **Historischer Gebäude-,Straßen- und Alleenbestand leidet teilweise unter der Lage an Hauptverkehrsachsen**
- **Straßenräume in Wohnquartieren teilweise überdimensioniert**
- **Grünräume in manchen Wohngebieten ohne Nutzung**
- **Anbindung der Quartiere an den Neckar mangelhaft**

3 Leitbild

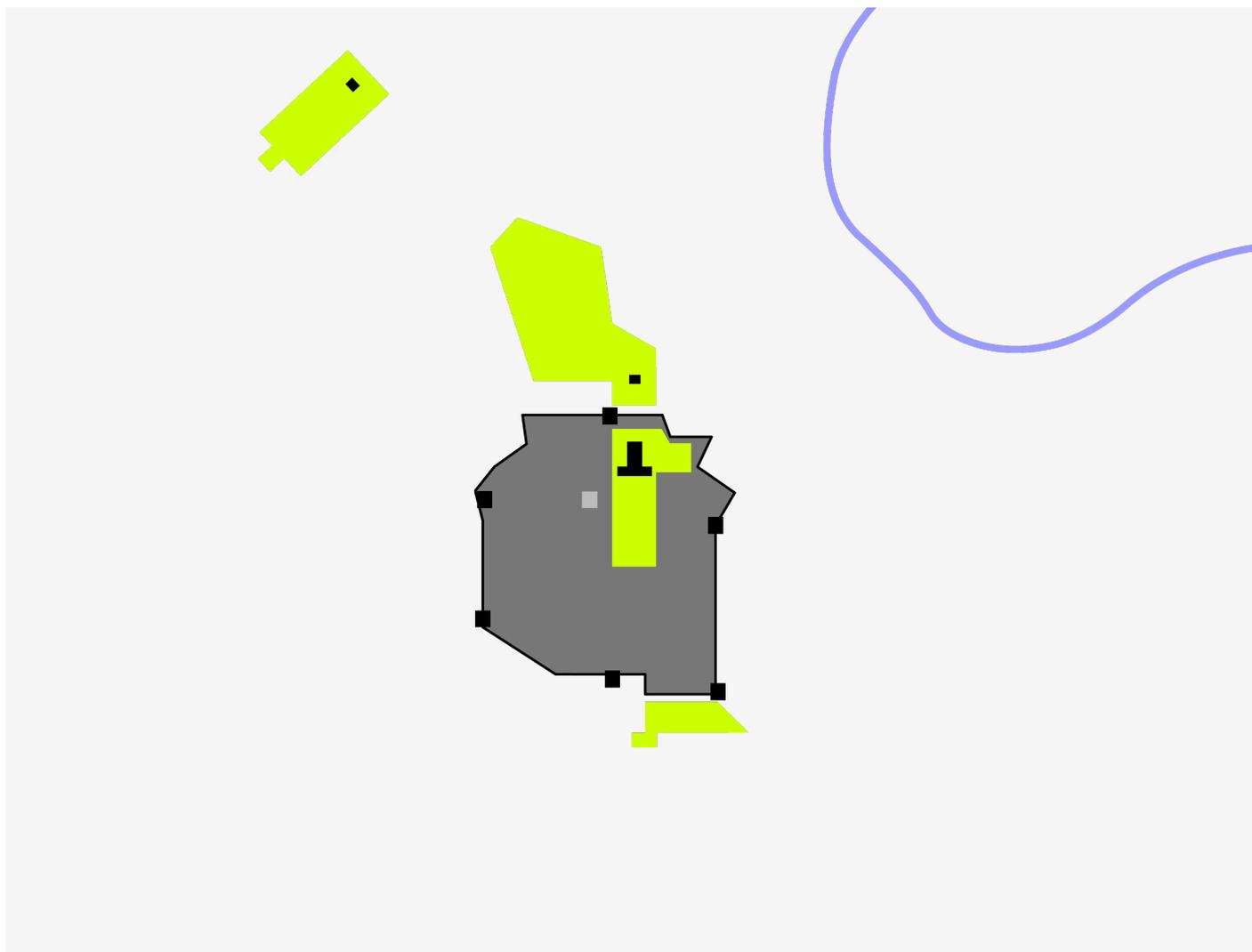
Das Leitbild für die zukünftige Freiraumentwicklung in Ludwigsburg basiert auf den Erkenntnissen aus der Freiraumanalyse. Ein besonderes Augenmerk wird auf die historische Entwicklung der Stadt gelegt. Die Leitbildentwicklung wird in drei Schritten vorgestellt: Historisches-, neues-, und zukünftiges Ludwigsburg.

3.1 Stadtentwicklung: Historisches Ludwigsburg

Das Schloss, eine kompakte Stadt und großzügige, sogar überdimensionierte Grünanlagen bildeten das barocke Ludwigsburg. Die Stadt war vom Neckar abgewandt und von einzelnen kleinen Dörfern umgeben.



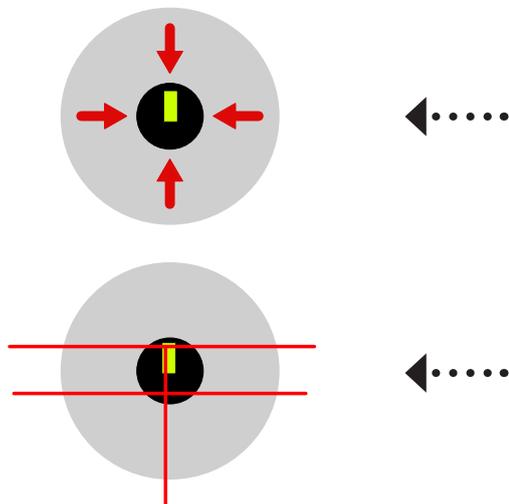
Schloss mit den Schlossanlagen im Mittelpunkt der Stadt



Karte 14 - Historisches Ludwigsburg

3.2 Stadtentwicklung: Neues Ludwigsburg

Mit der Zeit ist die Stadt gewachsen, mit einem dramatischen Wachstumsschub ab den 1960er Jahren. Es wurden Wohnhäuser, Industrie- und Gewerbegebiete und Straßen gebaut, die kleineren Dörfer vom Wachstum geschluckt. Gleichzeitig wurde die gleichwertige Entwicklung des Freiraums vernachlässigt. Es wurden nur ganz wenige neue Grün- und Freianlagen geschaffen und die Qualität des direkten Wohnumfelds, des Straßenraums litt unter der starken Dominanz des Autoverkehrs.



Die Folgen für das Freiraumsystem lassen sich grob in wenigen Punkten zusammenfassen:

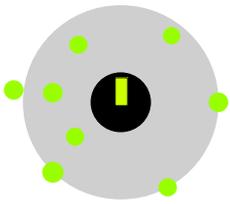
- **Der Nutzerdruck auf die bestehenden Parkanlagen wurde zu groß**
- **Die Entfernung zu den Parkanlagen wurde für die meisten Erholungssuchenden zu weit**
- **Die Zugänglichkeit zu den Parks wurde durch Barrieren erschwert**
- **Es entstanden viele schwer nutzbare Frei-, Grün- und Straßenräume**



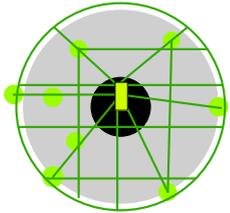
Karte 15 - Neues Ludwigsburg

3.3 Stadtentwicklung: Zukünftiges Ludwigsburg (Leitbild)

Zu den städtischen Qualitäten gehört ein attraktives Wohnumfeld und eine gute Versorgung mit vielfältig gestalteten und naturnahen Freiräumen. Diese sollen leicht erreichbar sein und dienen der Erfüllung sowohl sozialer als auch ökologischer Ansprüche und Funktionen.



Ludwigsburg kann dabei auf eine wertvolle historische Substanz aufbauen. Das Ziel ist es, ein hochwertiges und nachhaltiges Freiraumsystem zu schaffen, welches auf der historischen Substanz aufbaut, durch neue zeitgemäße Frei- und Grünanlagen ergänzt und durch ein Verbundsystem vernetzt wird.



→ Grüne Adern für eine lebendige Stadt

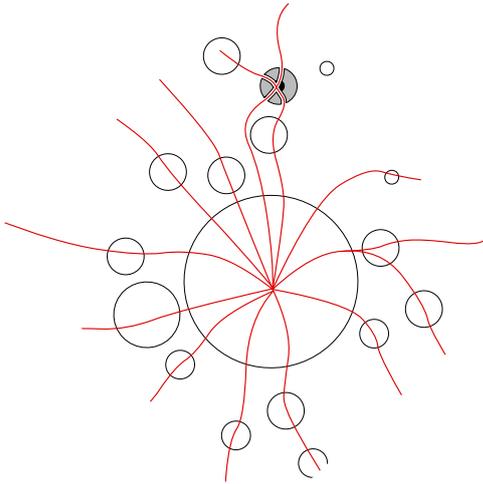


Karte 16 - Zukünftiges Ludwigsburg

3.4 Freiraum und nachhaltige Mobilität

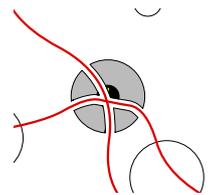
Ein Charakteristikum von Ludwigsburg ist bedingt durch die Lage in der wirtschaftlich starken Region Stuttgart. Die Verkehrsinfrastruktur wurde stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Dadurch kam es zu einer Zerschneidung der Stadt durch die großen mehrspurigen Straßen.

Der grundsätzliche Umgang mit diesem Problem betrifft nicht nur den Freiraum, dieser ist aber grundlegend davon betroffen. Die Grafiken zeigen schematisch die Lage Ludwigsburgs in der Region Stuttgart. Der große Kreis stellt dabei die Stadt Stuttgart dar, die kleineren Kreise die umliegenden Städte (Ludwigsburg grau hinterlegt). Die roten Linien sind die Hauptverkehrsstraßen. In der oberen Grafik führen diese zu einer Zerteilung der Stadt. Im zweiten Szenario werden sie als grüne Freiräume gestaltet und tragen zum inneren Stadtverbund bei. Zwei Szenarien sind zu unterscheiden:

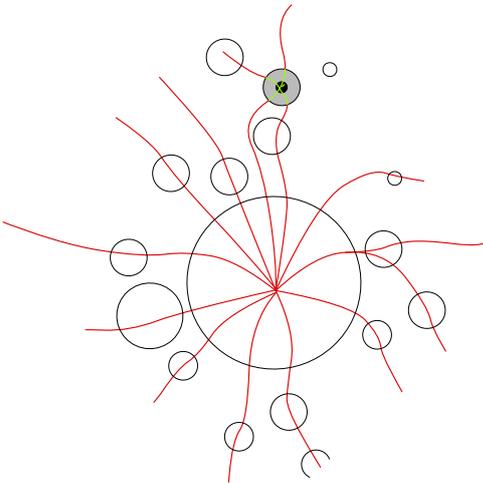


Verkehr Status quo:

Die Stadt wird durch die Hauptverkehrsachsen zerschnitten und der Verkehr hat Vorrang

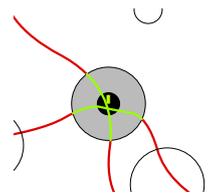


- Die Hauptverkehrsadern werden nur minimal verändert (Gestalterische Aufwertung z.B. Grüner Mittelstreifen mit Baumreihe)
- Das übergeordnete Freiraumkonzept kann noch so stark sein, die Barrieren bleiben
- Die Stadt bleibt zerteilt
- Die Dominanz / Präsenz der Hauptverkehrsadern bestimmt weiterhin das Stadtbild

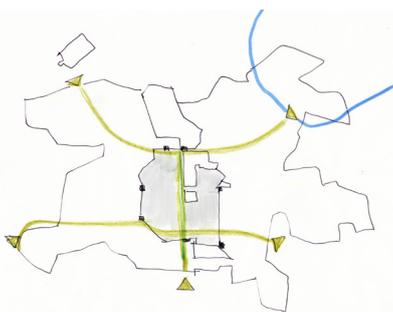


Stärkung Freiraum:

Die Bedeutung des Durchgangsverkehrs tritt zugunsten der Freiräume in den Hintergrund. Die Hauptverkehrsachsen werden zu grünen Boulevards. Ludwigsburg wächst zusammen.



- Die Bedeutung des Freiraums und der Bewohner stehen im Vordergrund
- Die Stadt wächst zusammen
- Allees als Merkmal werden gestärkt (Hauptverkehrsachsen werden inszeniert)
- Vorreiterrolle im Bezug auf den Umgang mit Hauptverkehrsachsen in der Stadt
- Braucht Mut zu Neuem
- Es muss viel „angepackt“ werden



4 Konzept

Das Freiflächenentwicklungskonzept für Ludwigsburg baut auf dem formulierten Leitbild auf und besteht aus drei gleichwertigen Elementen, die auch als Maßnahmenpakete bezeichnet werden können:

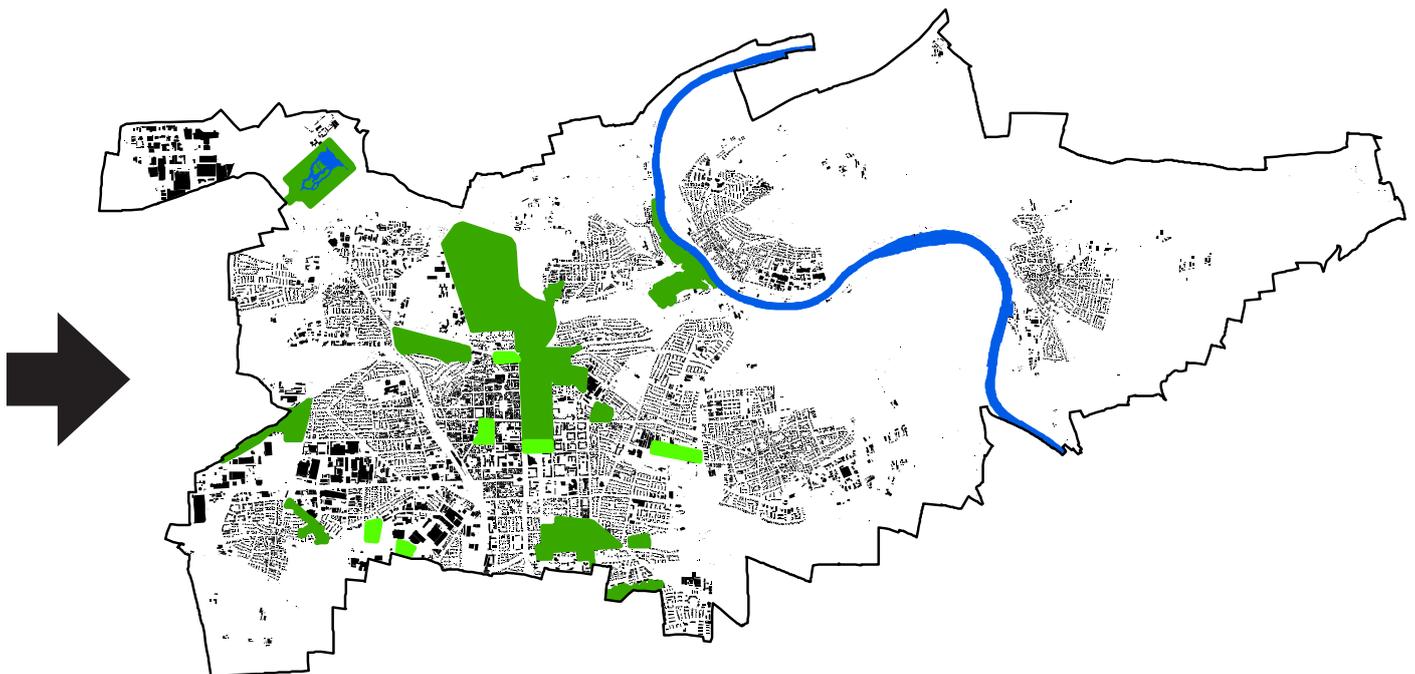
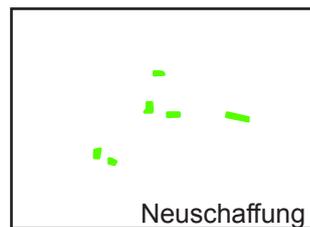
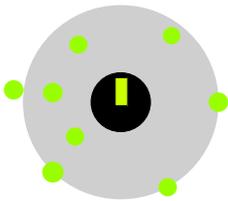
- **Flächenbezogene Maßnahmen**
- **Linienhafte Maßnahmen**
- **Gebietsbezogene Maßnahmen**

Jedes dieser Pakete enthält eine Reihe von kurz- bis langfristig umsetzbaren Maßnahmen zwischen denen vielfältige Wechselwirkungen bestehen. Die Nutzung dieser Synergieeffekte, also die positive Wirkung die sich aus dem Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen ergibt, ist dabei von besonderer Bedeutung.

4.1 Flächenbezogene Maßnahmen - Parkanlagen

Die flächenbezogenen Maßnahmen beziehen sich hier auf Park- und Freianlagen ab einer bestimmten Größe. Darunter fallen übergeordnete Parkanlagen und solche die der quartiersbezogenen Erholung dienen (vgl. 2.1.1). Kleinere Grün- und Freianlagen wie z.B. Quartiersplätze werden in Kapitel 4.3. behandelt. Bei den Maßnahmen wird unterschieden zwischen:

- **Schaffung neuer Parks und größerer Freianlagen**
- **Aufwertung / Erweiterung und Erhalt bestehender Parks**



Karte 17 - Flächenbezogene Maßnahmen

4.1.1 Neue Parks und größere Freianlagen

Durch neue Parkanlagen können die bestehenden Grünflächen ergänzt werden. Aufgrund von Flächenmangel ist dies nicht immer möglich, kann aber die Unterversorgung mit multifunktionalen Grün- und Freianlagen an vielen Orten beheben.

Das **Entwicklungsgebiet Oßweil / Ost** bietet die Chance mit der Schaffung von größeren zeitgenössischen Freianlagen die Versorgung in Ludwigsburg Ost erheblich zu verbessern.

Der untere **Walckerpark** besitzt großes Entwicklungspotential für eine nutzungsoffene Grünanlage als Gegenstück zu den großen historischen Parkanlagen.

Hingegen bieten die als landwirtschaftlich genutzte Grünflächen im Süden von Ludwigsburg West **am Wasserturm** großes Potential als Natur- und Landschaftsbezogene Grünanlage zur besseren Versorgung von Ludwigsburg West beizutragen.

Zu nennen ist noch der **Arsenalplatz / Schillerplatz** in der Innenstadt. Dieser liegt in bester Lage neben bislang wenig wahrnehmbaren historischen Gebäuden. Hier bietet sich die Chance eine hochwertige innerstädtische Parkanlage zu entwickeln welche der historischen Gebäude substanz gerecht wird.

Beispiel: Walckerpark

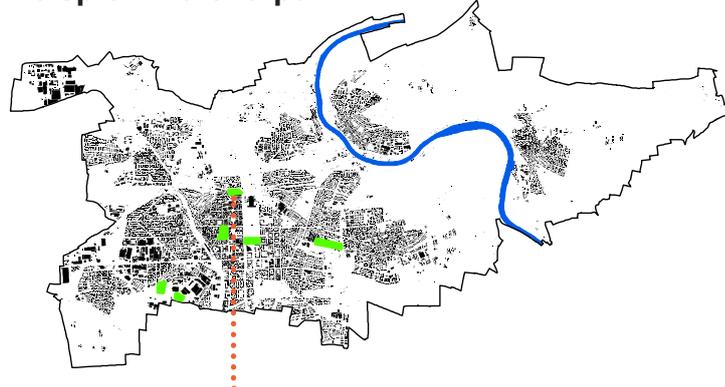


Abbildung 14 - Walckerpark



Abbildung 15 - Der Walckerpark nach der Umwandlung in einen multifunktional nutzbaren Park (Visualisierung: faktorgruen)

4.1.2 Aufwertung / Erweiterung und Erhalt bestehender Parkanlagen

In den meisten Fällen können Aufwertungsmaßnahmen bei bestehenden Grünanlagen die Aufenthaltsqualität beträchtlich erhöhen und damit die Versorgung der Quartiere mit Grünanlagen verbessern.

Kein Aufwertungsbedarf besteht bei den historischen Parkanlagen. Diese bilden in ihrer unterschiedlichen Eigenart das wertvolle Herzstück der Ludwigsburger Freiraumstruktur. Lediglich die **Grüne Bettlade** bietet noch großes Entwicklungspotential, vor allem als Ergänzung zum Salonwald, sowie zur Königs- und Königinallee.

Bei der stark genutzten **Bärenwiese** ist eine Erweiterung im südlichen Parkplatzbereich sinnvoll. Des Weiteren sollte ein Parkpflegewerk für diese stark genutzte Grünanlage erstellt werden. Weiteres Aufwertungspotential haben vor allem noch zwei Grünanlagen im Außenbereich: Erholungsgebiet Osterholz und Uferwiesen. Das **Osterholz** hat enormes Potential für einen hochwertigen, ausgedehnten Natur- und Landschaftbezogenen Freiraum für die gesamte Stadt, speziell im Hinblick auf die massive Unterversorgung der westlichen Quartiere. Die **Uferwiesen** wiederum bieten die Chance durch eine Aufwertung der Anlegestelle und Uferumgestaltungsmaßnahmen einen hochwertigen Neckaruferebereich zu entwickeln. Einzelne, kleinere Grünanlagen wie z.B. das „Krabbenloch“ haben ebenfalls Aufwertungspotential.

Beispiel: „Grüne Bettlade“

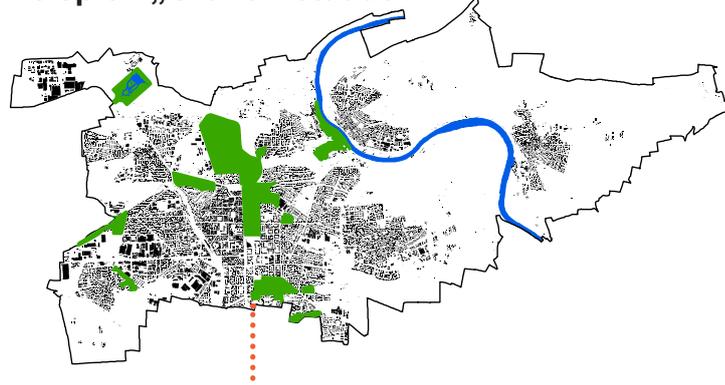


Abbildung 16 - Grüne Bettlade

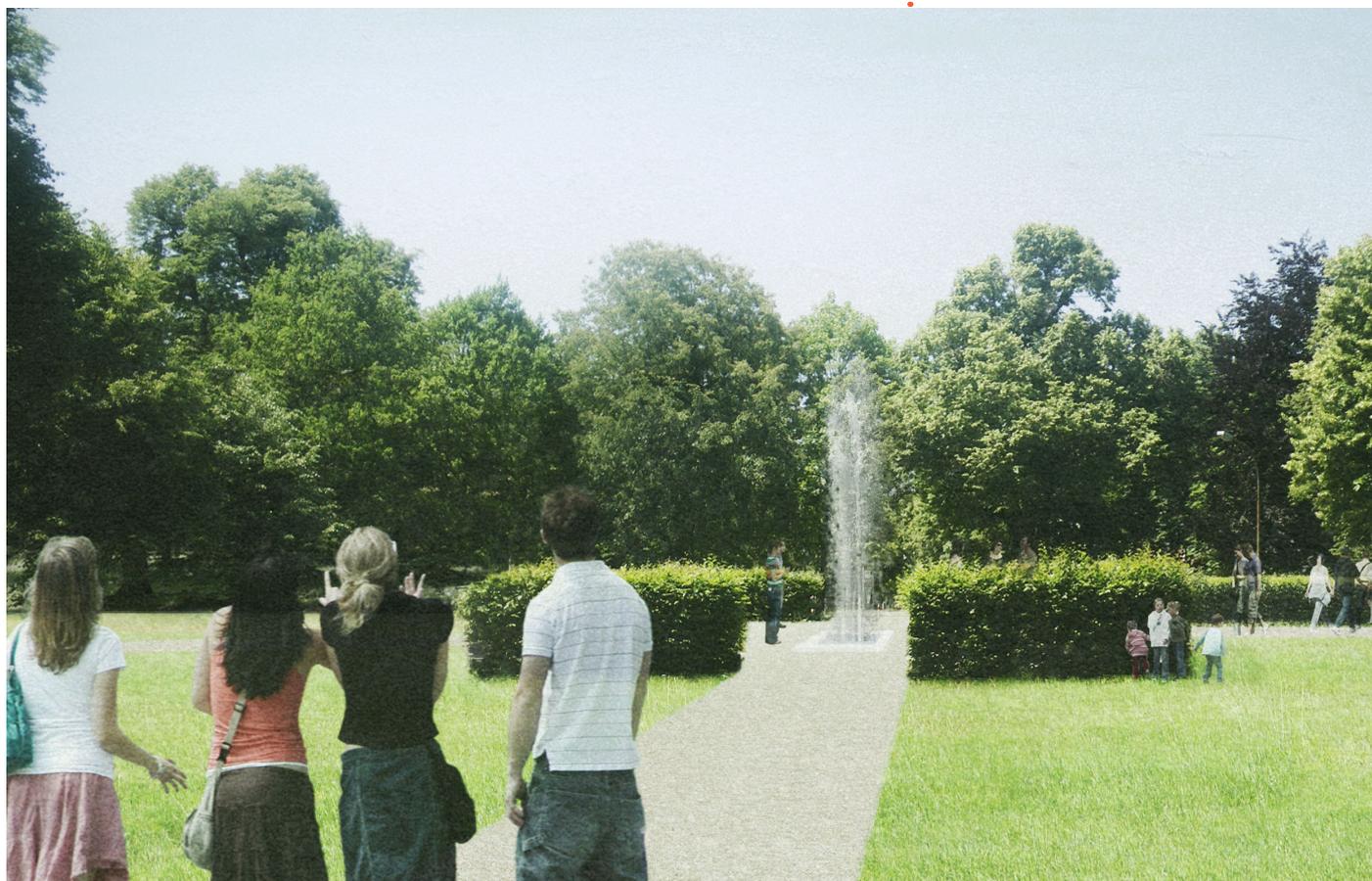
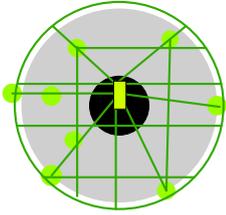


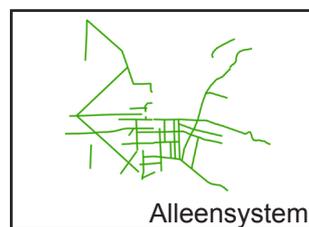
Abbildung 17 - Die Grüne Bettlade mit einer offenen Gestaltung als Gegenstück zum Salonwald (Visualisierung: faktorgruen)

4.2 Linienhafte Maßnahmen - Verbundsystem

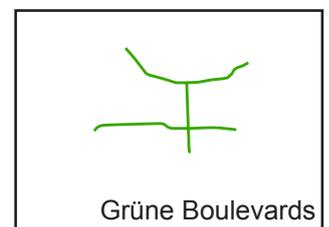
Das Verbundsystem dient der Vernetzung einerseits von Grün- und Erholungsräumen im Innen- und Außenbereich, andererseits von Quartieren und Stadtteilen. Es setzt sich aus vier Elementen zusammen:



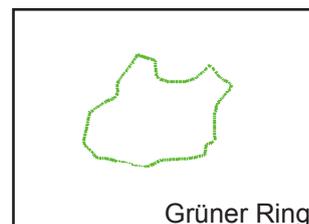
- **Stärkung und Ergänzung des Alleensystems**
- **Entwicklung von Grünen Boulevards aus den Hauptverkehrsstraßen**
- **Schaffung eines grünen Rings in Form einer durchgängigen Grünverbindung um die Kernstadt**
- **Schaffung einer Schnellverbindung für Fuß- und vor allem Radverkehr entlang der Bahnlinie**



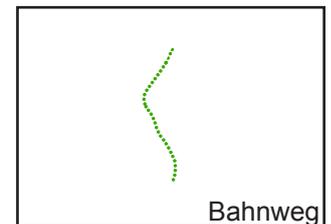
Alleensystem



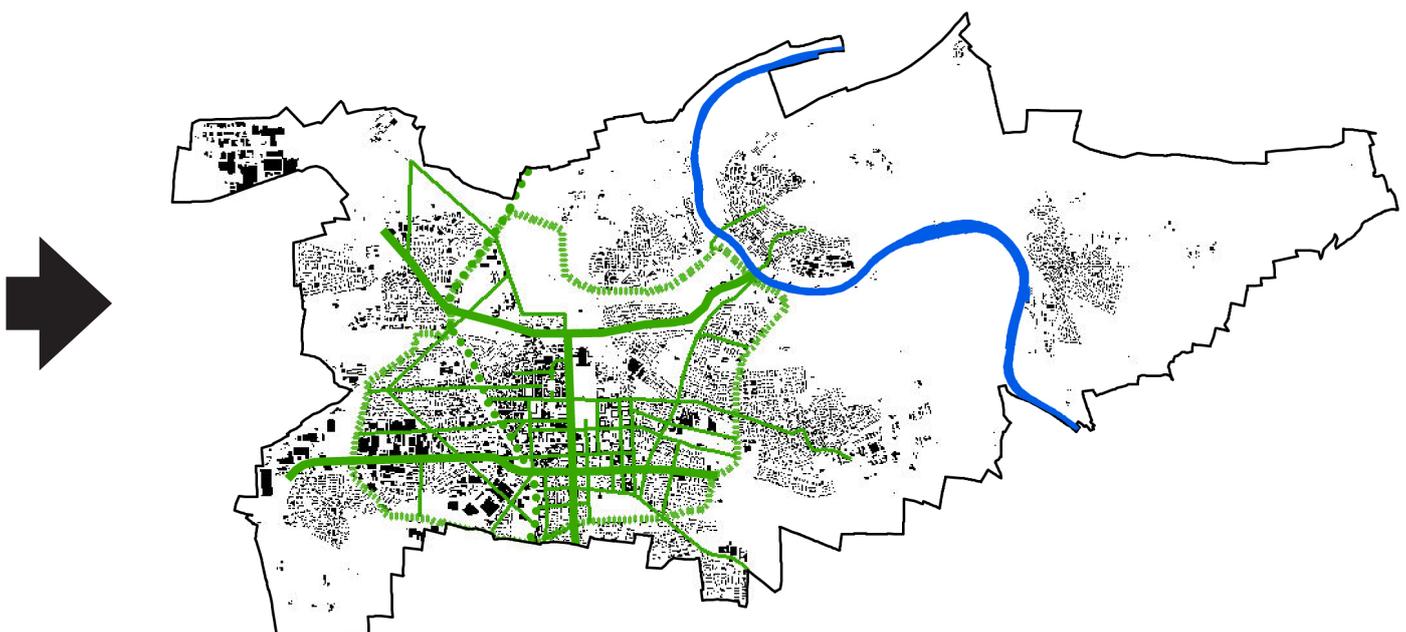
Grüne Boulevards



Grüner Ring



Bahnweg



Karte 18 - Linienhafte Maßnahmen

4.2.1 Alleensystem

Das bestehende Alleensystem bildet das Grundgerüst für den Grünverbund in Ludwigsburg. Dieses ist durch erhaltende Maßnahmen zu sichern und durch Neupflanzungen sinnvoll zu erweitern.

Die Sicherung der bestehenden Alleen erfolgt vor allem durch die Verringerung der Fahrbahnbreite. Dadurch werden Flächen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr frei und es entstehen vielfältig nutzbare Freiräume. Durch eine derartige **Aufwertung** der Alleen entsteht ein attraktives Wegenetz das zum einen dem städtischen Grünverbund und zum anderen der wohnungsnahen Erholung dient. Zudem können die Baumquartiere großzügiger gestaltet und dadurch Schäden der Alleenbäume vorgebeugt werden.

Die Aufwertung der bestehenden Alleen ist durch **Neupflanzungen** zu ergänzen. So werden Lücken geschlossen und Alleenstrukturen wiederhergestellt. Schließlich dient die Neuschaffung von Alleen dazu das grüne Verbundnetz zu vervollständigen und weitere Orte anzubinden (z.B. Grünbühl-Sonnenberg über die Aldinger Straße). Das Beispiel der Robert-Frank-Allee (Abbildung 18 und 19) zeigt eine Verringerung der Fahrbahnbreite, die Schaffung von 2 attraktiven Fußgängerwegen und 2 Fahrradspuren, sowie die Vervollständigung der Alleenstruktur durch die Neupflanzung einer zweiten Baumreihe.

Beispiel: Robert-Frank-Allee

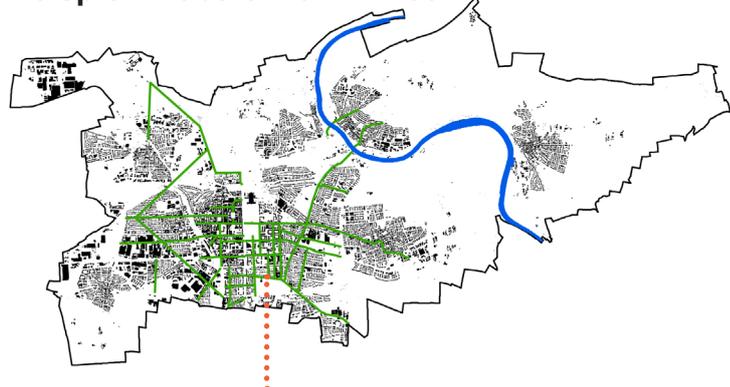


Abbildung 18 - Robert-Frank-Allee



Abbildung 19 - Robert-Frank-Allee als durchgängige Allee (Visualisierung: faktorgruen)

4.2.2 Grüne Boulevards

Das Problem mit dem motorisierten Individualverkehr wird bei den großen vielbefahrenen Hauptstraßen besonders deutlich. Diese führen zu einer erheblichen Minderung der Lebensqualität im gesamten städtebaulichen Kontext.

Die großen Verkehrsachsen B27, Marbacher Straße, Schwieberdinger-, Kepler- und Friedrichstraße bilden ein städtebauliches Rückgrat sowohl aus verkehrstechnischer als auch kulturhistorischer Sicht. Diese Bedeutung wird durch die Umwandlung in große, mehrreihige Alleen, hier als grüne Boulevards bezeichnet, unterstrichen.

Der **Fahrbahnquerschnitt** wird verringert und gegebenenfalls die Geschwindigkeit reduziert. Eine oder mehrere neue **Baumreihen** werden gepflanzt. Es werden separate Fuß- und Fahrradwege und neue Querungsmöglichkeiten angelegt. Die **Baumquartiere** werden vergrößert.

Durch diese Maßnahmen wird die Alleinherrschaft des motorisierten Individualverkehrs aufgelöst. Die Boulevards bieten **Aufenthaltsraum** für die Menschen, dienen als Schnellverbindungen für Fahrräder, und werten die angrenzenden Gebäude auf. Zudem bilden diese mehrreihigen Alleen ein großartiges städtebauliches Element und werden ihrer kulturgeschichtlichen Bedeutung wieder gerecht. Sie bilden das grüne Rückgrat der Stadt und sind als Prestigeobjekt weit über die Grenzen Ludwigsburg bekannt.

Beispiel: Stuttgarter Straße

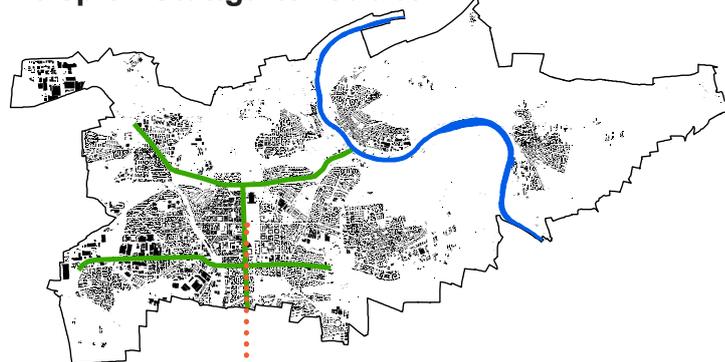


Abbildung 20 - Stuttgarter Straße



Abbildung 21 - Die Stuttgarter Straße als grüner Boulevard (Visualisierung: faktorgruen)

4.2.3 Grüner Ring

Als durchgängiger Grünzug bildet der Grüne Ring das Gegenstück zur innerstädtischen Grünvernetzung. Dieser verläuft um die Stadtteile Ludwigsburg West, Süd, Ost und Innenstadt herum, oft an der Grenze zum Außenbereich.

Der Grüne Ring ist alleine den Menschen vorbehalten. Er verbindet bestehende Grünanlagen (z.B. Grünzug Pflugfelden, Salonwald, Stadtpark Ost, Uferwiesen, Favoritepark und Osterholz) miteinander. Zudem werden außer der Innenstadt und Poppenweiler alle Quartiere mit einer **durchgängigen Grünverbindung** verbunden.

Dieser kann verschiedenartig gestaltet sein. Immer sind **Fahrspuren** (Fahrrad, Rollerskates, Klapproller, usw.), **Gehwege** und verschiedenartig gestaltete **Aufenthaltsräume** mit Sitzgelegenheiten vorhanden.

Die Gestaltung kann je nach Situation variieren. Hier bietet sich den Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit „ihren“ Teil des Grünen Rings gestalten zu können (z.B. im Zuge der STEPs). So entsteht ein hochwertiges grünes Band mit stadtteil-spezifischen Charakteristiken.

Abbildung 23 zeigt die Umwandlung eines Parkplatzes in einen Teil des Grünen Rings.

Beispiel: Schlieffenstraße

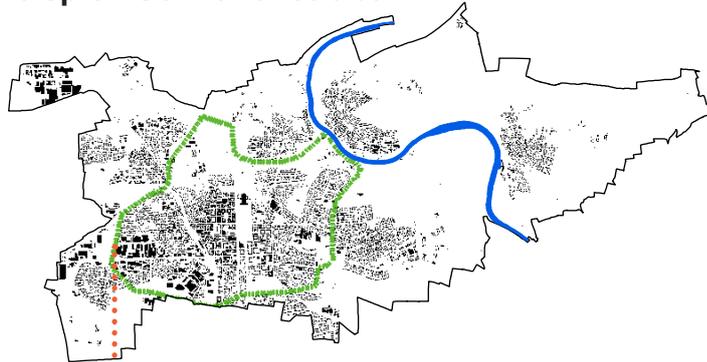


Abbildung 22 - Parkplatz an der Schlieffenstraße



Abbildung 23 - Grünzug an der Schlieffenstraße am heutigen Parkplatzbereich als Teil des Grünen Rings nach Aufgabe der Parkplatznutzung (Visualisierung: faktorgruen)

4.2.4 Bahnweg

Die Bahnlinie bildet ein starkes linienhaftes Element im städtebaulichen Kontext. Hier bietet sich die Chance eine urbane, schnelle Wegeverbindung für den Fahrradverkehr zu entwickeln.

Die Wegbreite kann je nach Platzsituation variieren. Wenn genug Platz vorhanden ist können zusätzlich zum Fahrweg auch Gehwege und Aufenthaltsräume geschaffen werden.

Als Schnellverbindung Nord - Süd durchzieht dieser die gesamte Stadt und kann im Norden und Süden außerhalb der Stadtgrenzen weitergeführt werden als **Radverbindung** zu Freiberg im Norden und Kornwestheim im Süden. In Ludwigsburg sind bedeutende Orte wie an einer Perlenschnur durch diesen Weg miteinander verbunden (z.B. Hochschulzentrum, Bahnhof, Wüstenrot). Der Bahnweg wird an das übrige Verbundsystem angeschlossen.

Beispiel: Bahnweg südlich des Bahnhofs

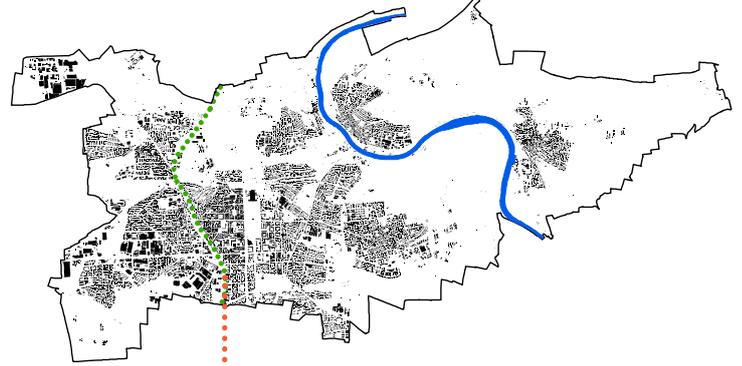


Abbildung 24 - Bahnlinie Ludwigsburg



Abbildung 25 - Der Bahnweg südlich des Bahnhofs (Visualisierung: faktorgruen)

4.3 Gebietsbezogene Maßnahmen - Aufwertung der Gebiete mit hohem Freiflächenpotential

Für die einzelnen Gebiete werden Bestandsdarstellung und konkrete Maßnahmevorschläge in einem Steckbrief zusammengefasst. Diese Vorschläge werden durch Referenzbilder von guten Projektbeispielen aus anderen Städten und Gemeinden unterstützt. Die jeweils genauer betrachteten Themen können gleichzeitig für mehrere Gebiete gelten.



Industrie- und Gewerbegebiet West



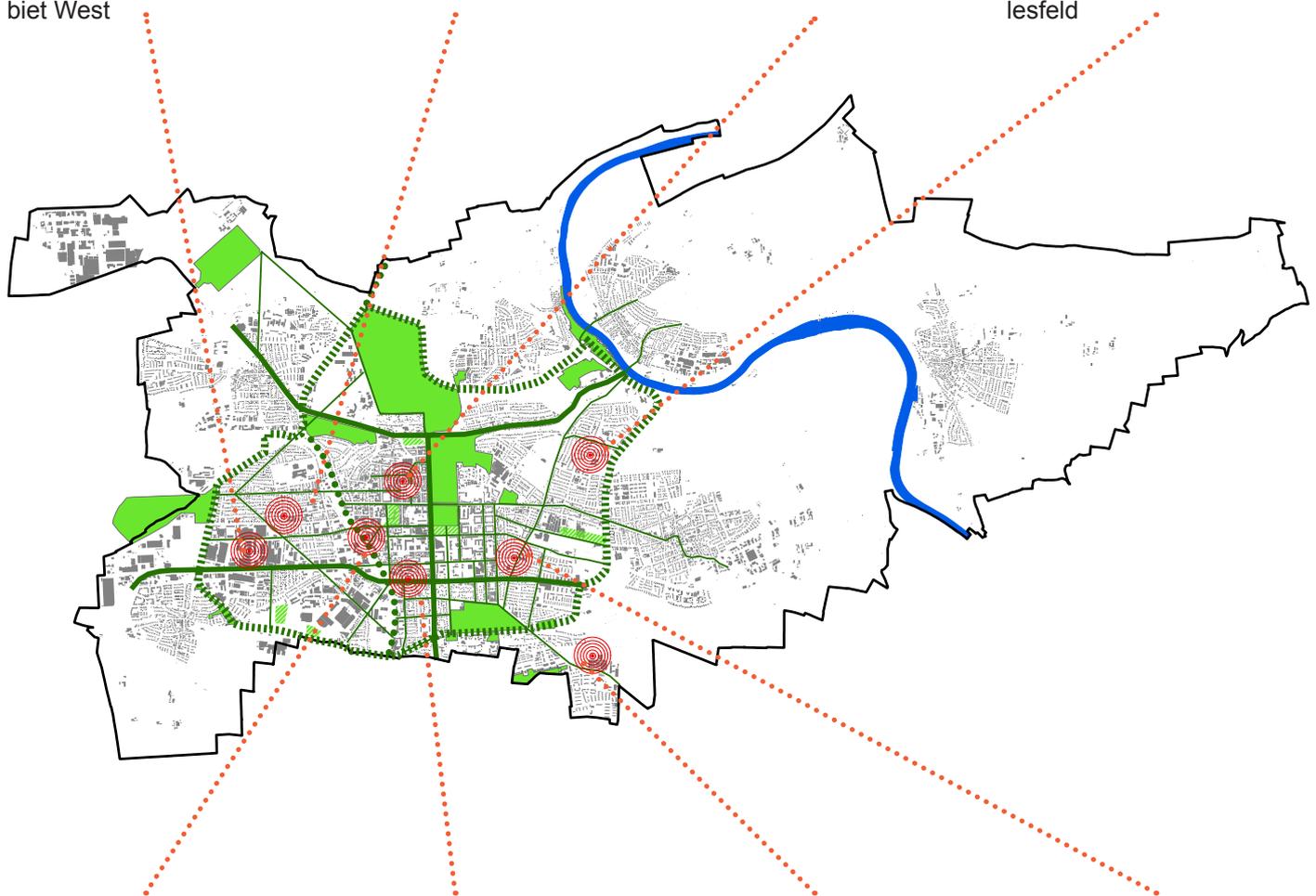
Ludwigsburg West



Barocker Stadtkern



Ludwigsburg Ost /Schloßlesfeld



Westliches und südliches Bahnhofsumfeld



Ludwigsburg Süd



Grünbühl - Sonnenberg



Ludwigsburg Süd-Ost / Friedrichstraße

4.3.1 Freiflächenpotential 1 – Barocker Stadtkern



Abbildung 26 - Marktplatz Ludwigsburg



Abbildung 27 - Eberhardstraße

Bestand

- Historische hochwertige Bausubstanz
- Dichte Bebauung
- Wenig öffentliche Grünanlagen aber attraktiver städtischer Freiraum
- Hauptverkehrsachsen trennen den Stadtkern von den historischen Parkanlagen, belasten zum Teil stark die historische Bausubstanz und verringern massiv die Aufenthaltsqualität
- Geringe Durchgrünung und hohe bioklimatische Vorbelastung

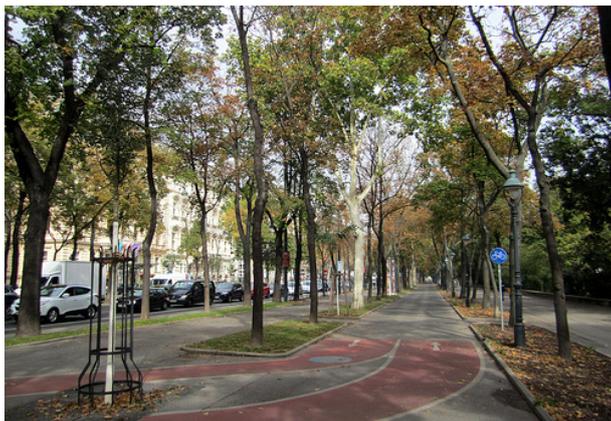


Abbildung 28 - Die Stadt Wien besitzt hochwertige Alleen. Der Ring-Radweg ist trotz massivem PKW-Verkehr Wiens beliebtester Radweg



Abbildung 29 - Die Umnutzung einer Stadtautobahn in einen grünen Boulevard wurde in Luxemburg erfolgreich umgesetzt (Latz und Partner, Kranzberg)

Bedarf / Maßnahmen

- Schaffung städtischer Plätze und Parks z.B. Arsenalplatz / Schillerplatz und Walckerpark
- Aufwertung der Hauptverkehrsachsen (B27) als grüner Boulevard (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Quermöglichkeiten, bessere Verknüpfung des Stadtkerns mit den historischen Parkanlagen) (vgl. Abbildung 28-29)
- Schaffung einer Schnellverbindung Nord-Süd für den Radverkehr entlang der Bahntrasse
- Vernetzung des Stadtkerns mit anderen Stadtteilen und Erholungsräumen wie z.B. Neckar und Osterholz mit Hilfe des Alleen-Verbundsystems
- Stärkung der urbanen Freiräume und des Wohnumfelds durch z.B. Aktivierung von Dach- und Fassadenflächen, Aufwertung und Nutzbarmachung der Innenhöfe, sowie Straßengestaltung (Raum für partizipative Projekte / temporäre Installationen, etc.);
- Erhöhung der Durchgrünung zur Verbesserung der bioklimatischen Situation (Dach-, Fassaden-, Innenhof- und Straßenbegrünung)
- Beispiel für eine gelungene Maßnahme zur Aufwertung des Freiraums ist das neue, aus bepflanzten Wänden bestehende „Grüne Zimmer“ am Ludwigsburger Rathausplatz

4.3.2 Freiflächenpotential 2 – Westliches und südliches Bahnhofsumfeld

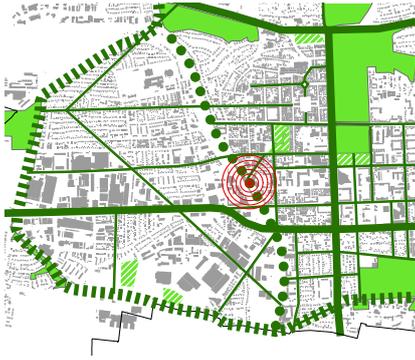


Abbildung 30 - Villa Frank



Abbildung 31 - Brache bei der Keplerstraße

Bestand

- Heterogenes Mischgebiet
- Hohe bioklimatische Vorbelastung
- Urbaner Charakter, sehr dichte Bebauung
- Keine öffentliche, multifunktionale Grünanlage
- Schlechte Erreichbarkeit öffentlicher Grünanlagen und Erholungsflächen im Außenbereich
- Verkehrsknotenpunkt, eines der „Tore zur Stadt“ (städtebaulich und historisch)



Abbildung 32 - Der Ursuline Square in Brussel ist ein sehr gutes Beispiel für die Umnutzung einer zentral gelegenen Brachfläche. Oberhalb einer Bahnlinie gelegen wurde in Zusammenarbeit mit Studenten und einer Non Profit Organisation eine hochwertige Freianlage vor allem für junge Menschen geschaffen. Eine hohe transparente Wand akzentuiert die Anlage und schirmt sie von der Bahnlinie ab. (l'escout, Brussel)



Abbildung 33 - Die „Blaue Brücke“ in Freiburg ist ein bei Fussgängern und Radfahrern extrem beliebter Bahnübergang der gerne auch auf Aufenthaltsraum genutzt wird.



Abbildung 34 - In dicht bebauten Gebieten bieten Flachdächer ein hohes Potential nicht nur zur Begrünung oder der Nutzung von Photovoltaik sondern auch als nutzbare Freiräume - hier am Beispiel einer Bar auf einem Dach

Bedarf / Maßnahmen

- Städtebauliches Entwicklungskonzept des westlichen und südlichen Bahnhofsumfeldes
- Schaffung urbaner Freiflächen (Integration Brache Keplerstraße und Villa Frank)
- Grünkonzept zur Verbesserung der bioklimatischen Situation (z.B. Dach-, Fassaden- und Innenhofgestaltung)
- Aufwertung des Knotenpunktes Kepler- und Friedrichstraße
- Verbesserung der Platzsituation P+R Bahnhofstraße mit Schaffung urbaner Freiräume
- Vernetzung Bahnhofsareal mit umliegenden Stadtteilen mit Hilfe des Alleenvverbundsystems und der Aufwertung der Bahnquerungen
- Schaffung einer Schnellverbindung Nord-Süd für den Radverkehr entlang der Bahntrasse

4.3.3 Freiflächenpotential 3 – Ludwigsburg Süd

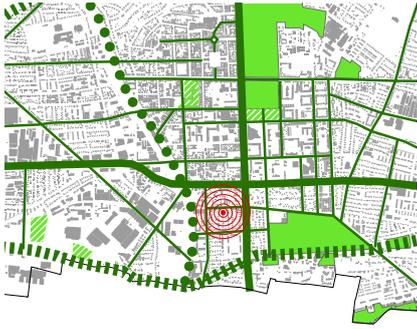


Abbildung 35 - B 27 (Stuttgarter Straße, südliche Stadteinfahrt)



Abbildung 36 - Grüne Bettlade

Bestand

- Dichte Bebauung, hohe Einwohnerdichte
- Starke Beeinträchtigung durch Barrieren
- Nähe zu Salonwald und Grüne Bettlade
- Bioklimatische Vorbelastung mittel bis hoch, Salonwald mit bedeutender Ausgleichsfunktion
- Mangel an multifunktional nutzbaren Grünanlagen



Abbildung 37 + 38 - Die High-Line in New York (oben) ist die Umwandlung einer ehemaligen Hochbahntrasse in einen hochwertigen Freiraum. Es finden sich auch für den Naturschutz geschützte Bereiche. (James Corner Field Operations / Diller Scofidio & Renfro, New York)



Abbildung 39 - In Zürich erfolgte die Umwandlung des Lettenviaduktes (Foto unten) in einen Freiraum für Fussgänger und Radfahrer trotz knapp bemessenem Raum. (Schweingruber, Zulauf Landschaftsarchitekten, Zürich)

Bedarf / Maßnahmen

- Konzept zur besseren Nutzbarmachung von Salonwald und Bettlade unter Berücksichtigung der sehr hohen klimatischen und ökologischen Bedeutung des Waldbestandes
- Aufwertung der Hauptverkehrsachsen (Friedrichstraße, Stuttgarter Straße) als grüne Boulevards (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, bessere Verknüpfung des Quartiers mit den historischen Parkanlagen)
- Schaffung einer Schnellverbindung Nord-Süd für den Radverkehr entlang der Bahntrasse (vgl. Abbildung 37-39)
- Vernetzung des Stadtkerns mit anderen Stadtteilen und Erholungsräumen mit Hilfe des Alleen-Verbindungs-systems und des Grünen Rings
- Konzept zur Aufwertung des Innenhofs zwischen Stuttgarter-, Elmar-Doch- und Jägerstraße

4.3.4 Freiflächenpotential 4 – Ludwigsburg Süd-Ost / Friedrichstraße



Abbildung 40 - Friedrichstraße



Abbildung 41 - Schorndorfer Straße

Bestand

- Hohe Bebauungs- und Einwohnerdichte
- Bioklimatische Vorbelastung mittel bis hoch, Salonwald mit bedeutender Ausgleichsfunktion
- Starke Belastung durch Hauptverkehrsader Friedrichstraße
- Nähe zu Salonwald
- Mangel an multifunktional nutzbaren Grünanlagen



Abbildung 42 - Der Rudolf-Bednar-Park in Wien wurde beim neuen Quartier Nordbahnhof vor der Wohnbebauung geschaffen und bildet jetzt grünes Herz und Lunge dieses neuen Quartiers (Hager Landschaftsarchitektur, Zürich)



Abbildung 43 - Ein weiteres gelungenes Beispiel für eine zeitgenössische Parkanlage ist der Park am Gleisdreieck in Berlin (Atelier Loidl, Berlin) Diese Parkanlage bietet vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für alle Generationen und Gesellschaftsschichten und berücksichtigt in besonderer Weise aktuelle Entwicklungen wie demografischer Wandel und Klimawandel

Bedarf / Maßnahmen

- Schaffung eines neuen multifunktionalen Parks, bzw. von öffentlichen Grün- und Freianlagen im Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil (vgl. Abbildung 42-43), inkl. Aufwertung „Berliner Platz“
- Aufwertung der Friedrichstraße als grüner Boulevard (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Quermöglichkeiten, bessere Verknüpfung des Quartiers mit den historischen Parkanlagen)
- Vernetzung des Stadtkerns mit anderen Stadtteilen und Erholungsräumen mit Hilfe des Alleen-Verbindungsnetzsystems und des Grünen Rings
- Konzept zur besseren Nutzbarmachung von Salonwald und Bettlade unter Berücksichtigung der sehr hohen klimatischen und ökologischen Bedeutung des Waldbestandes
- Entsiegelung und Begrünung des zum Teil überdimensionierten Straßenraumes

4.3.5 Freiflächenpotential 5 – Ludwigsburg Ost – Schloßlesfeld

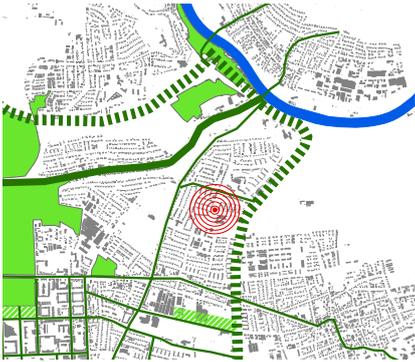


Abbildung 44 - Schloßlesfeld (Schumannstraße)



Abbildung 45 - Brahmweg

Bestand

- Hohe Bebauungs- und Einwohnerdichte
- Mangel an öffentlich nutzbaren Grünanlagen und Freiräumen
- Hoher Anteil an nicht bis wenig genutzten Grünflächen
- Versiegelter Straßenraum überdimensioniert
- Bioklimatische Vorbelastung mittel bis hoch
- Nähe zum Neckar, aber schwieriger Zugang



Abbildung 46 - Straßenräume werden durch Redimensionierung der Fahrbahn und Begrünung zu attraktiven Freiräumen für Jung und Alt



Abbildung 47 - Die Umwandlung ungenutzter Zwischenräume in Gemeinschaftsgärten ist eine sinnvolle Maßnahme in vielerlei Hinsicht. Die Gärten stärken das Gemeinschaftsgefühl und bringen Menschen zusammen, tragen zur lokalen Verorgung bei und verringern den Bedarf an Kleingärten im Außenbereich

Bedarf / Maßnahmen

- Schaffung eines neuen multifunktionalen Parks, bzw. von öffentliche Grün- und Freianlagen im Entwicklungsbereich Oststadt und Oßweil
- Aufwertung des Straßenraums, Entsiegelung und Redimensionierung der Verkehrsflächen
- Aktivierung ungenutzter Grünflächen (z.B. Gemeinschaftsgärten)
- Vernetzung des Stadtkerns mit anderen Stadtteilen und Erholungsräumen mit Hilfe des Alleen-Verbandsystems und des Grünen Rings
- Aufwertung der Fuß- und Radwege zum Neckar
- Aktivierung Steinbruch als Erlebnisraum und direkten Verbindungsweg zwischen Neckar und Schloßlesfeld

4.3.6 Freiflächenpotential 6 – Ludwigsburg West

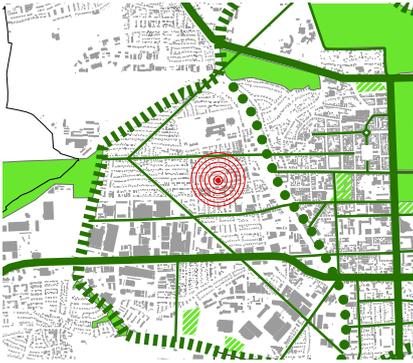


Abbildung 48 - Osterholz-Allee



Abbildung 49 - Kirchplatz an der Osterholzallee

Bestand

- Mittlere Bebauungs- und Einwohnerdichte
- Bioklimatische Vorbelastung größtenteils hoch
- Keine große Grünanlage / Park, keine öffentlichen Grünflächen
- Hoher Anteil an privaten Grünflächen
- Alleen von mittlerer Freiraumqualität
- Starke Trennwirkung zur Kernstadt durch die Bahnlinie
- Erholungsraum „Osterholz“ mit großem Entwicklungspotential



Abbildung 50 - In dem dicht bebauten Bezirk ist die Aktivierung kleiner Quartiersplätze eine gute Möglichkeit zur Aufwertung der Freiraumsituation, hier am Beispiel der möglichen Umgestaltung des Kirchplatzes an der Osterholzallee (Visualisierung: faktorgruen)



Abbildung 51 - Erholungsräume im Wald können vielfältig gestaltet sein und bedürfen einer guten Zonierung. Hier finden sich gestaltete Räume für Sport und Spiel, Bereiche mit befestigten Wegen für die barrierefreie Erholung, sowie abgeschiedener Bereiche für Ruhe und Naturerfahrung



Abbildung 52 - Ein sehr gutes Beispiel für Wald- und Naturbezogene Spielbereiche befindet sich in Ludwigsburg auf der Bärenwiese (Kukuk, Stuttgart)

Bedarf / Maßnahmen

- Entwicklung / Aufwertung des „Osterholz“ als naturnaher Erholungsraum (vgl. Abbildung 51, 52)
- Aufwertung / Schaffung kleiner Quartiersplätze (z.B. Kirchplatz an der Osterholzallee)
- Vernetzung des Quartiers mit anderen Stadtteilen (vor allem Innenstadt) und Erholungsräumen (z.B. Osterholz und Neckar) mit Hilfe des Alleenverbundsystems, des Grünen Rings und der Nord-Süd-Schnellverbindung für den Radverkehr entlang der Bahntrasse

4.3.7 Freiflächenpotential 7 – Industrie- und Gewerbegebiet West



Abbildung 53 - Mörikestraße



Abbildung 54 - Schwieberdinger Straße

Bestand

- Sehr hohe bioklimatische Vorbelastung
- Sehr geringe Durchgrünung und hoher Versiegelungsgrad
- Starke Belastung durch viel befahrene Straße (Schwieberdinger Straße)
- Historische Allee „Schwieberdinger Straße“ leidet sehr unter der Verkehrsbelastung, sehr geringe Bedeutung in Bezug auf die Freiraumqualität
- Geringe Aufenthaltsqualität des gesamten Freiraums



Abbildung 55 - Die Schaffung natürlich gestalteter kleiner Bereiche dient der kurzzeitigen Erholung und wertet die ökologische und bioklimatische Situation auf. Vielfach bieten sich hierfür auch Dachflächen an (Solar Info Center Freiburg, faktorgruen)



Abbildung 56 - Fassadenbegrünung ist ein gutes Mittel zur aufwertung der ästhetischen, ökologischen und bioklimatischen Situation in Gewerbegebieten (MFO-Park Zürich Oerlikon)



Abbildung 57 - Ein Regen-Rückhaltebecken dient gleichzeitig der ökologischen und ästhetischen Aufwertung und als Aufenthaltsraum für Bedienstete und Besucher (Turbinenplatz, Zürich)

Bedarf / Maßnahmen

- Schaffung attraktiver Freiräume für Mitarbeiter und Kunden für Kurzerholung
- Erhöhung der Durchgrünung (z.B. Dach-, Fassaden- und Straßenbegrünung) und Entsiegelung, Regenwasser-Rückhaltung
- Aufwertung der Schwieberdinger Straße als grüner Boulevard (Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Nutzung für die nicht motorisierte Erschließung)
- Vernetzung mit anderen Stadtteilen mit Hilfe des Alleenenverbundsystems und des Grünen Rings

4.3.8 Freiflächenpotential 8 – Grünbühl - Sonnenberg



Abbildung 58 - Grünbühl



Abbildung 59 - Grünbühl

Bestand

- Hohe Einwohnerdichte
- Hohe Durchgrünung, hochwertiger Baumbestand
- Grünflächen wenig nutzbar
- Sanierungsbedürftige Bausubstanz
- Guter Bestand an Kleingärten
- Wenig interessanter Außenbereich
- Barrierewirkung der Aldinger Straße
- Abgeschiedenheit („Satellitenstadt“)



Abbildung 60 - 61 - Die Belegung ungenutzter Zwischenräume kann in vielfältiger Form geschehen. Sei es als Flächen für Partizipation, als Freizeitraum z.B. mit Kletterwand, als kleiner gestalteter Park oder als gemeinschaftlich betriebener Garten.



Abbildung 62 - Die Umgestaltung der Aldinger Straße als grüne Allee mit eigener Fahrradspur würde den Stadtteil besser an die Innenstadt und den Rest von Ludwigsburg anbinden. (Ringstraße, Wien)

Bedarf / Maßnahmen

- Aktivierung ungenutzter Grünflächen (z.B. Gemeinschaftsgärten, Plätze für Partizipation, Pocket Parks)
- Vernetzung des Quartiers mit anderen Stadtteilen (vor allem Innenstadt über Aldinger Straße) und Erholungsräumen via Alleensystem und Grüner Ring
- Aufwertung der Aldinger Straße als Grüne Allee mit separater Fahrrad- und Fußgängerspur sowie sicheren Querungsmöglichkeiten
- Gestaltung der Ortseingänge
- Schaffung von Quartiersplätzen

5 Zusammenfassung und Ausblick

Die attraktive Stadt Ludwigsburg liegt in einer wirtschaftlich starken Region und unterliegt einem stetigen Bevölkerungswachstum. Trotz steigendem Flächenmangel gilt die Devise Innen- vor Außenentwicklung. Dabei soll neben einer baulichen Verdichtung gleichzeitig die Qualität des Freiraums gesteigert werden (doppelte Innenentwicklung), dies auch im Hinblick auf die gesellschaftlichen Veränderungen und den Klimawandel. Aus diesem Anlass entschied sich die Stadt für die Ausarbeitung eines Freiflächenentwicklungskonzepts für den Innenbereich. Dieses Konzept soll die Ergänzung einer Reihe von Projekten wie dem integrativen Stadtentwicklungskonzept (SEK) und dem Entwicklungskonzept für den Außenbereich (Grünleitplan) darstellen.

Der vorliegende 1. Teil des Freiflächenentwicklungskonzepts gliedert sich in drei Abschnitte. Die Bestandsanalyse umfasst die Darstellung und Bewertung des Bestandes sowie die Bedarfsermittlung. Auf den gewonnenen Erkenntnissen basierend wird ein Leitbild für die zukünftige Freiraumentwicklung für Ludwigsburg formuliert. Dieses Leitbild bildet die Grundlage für die anschließende Ausarbeitung des Entwicklungskonzepts.

Ludwigsburg besitzt einen hochwertigen Bestand an historischen Parkanlagen, Plätzen und Alleen sowie qualitätsvolle Erholungs- und Naturräume vor allem am Neckar. Dem gegenüber steht ein Mangel an neuen Grünanlagen wodurch viele Quartiere unterversorgt sind und ein hoher Nutzerdruck auf bestehende Anlagen (z.B. Bärenwiese) und Erholungsräume (z.B. Zugwiesen) besteht. Des Weiteren ist das grüne Verbundsystem unvollständig und es bestehen Qualitätsmängel bei den wohnungsnahen Freiräumen. Zudem ist die bioklimatische Situation in vielen Bereichen der Stadt kritisch. Einen limitierenden Faktor für das Maß der Freiraumqualität bilden die großen Hauptverkehrsstraßen und der motorisierte Individualverkehr.

Das Leitbild für die zukünftige Freiraumentwicklung greift die Entwicklungsgeschichte Ludwigsburgs auf. Es besagt, dass die historische Substanz gestärkt und mit zeitgenössischen Grün- und Freiflächen ergänzt werden soll. Gleichzeitig sollen Grünräume und Stadtteile miteinander vernetzt werden. Dabei dient wiederum der historische Bestand, nämlich die Alleen, als Grundlage. Der Leitsatz lautet daher: „Grüne Adern für eine lebendige Stadt“.

Dieses Leitbild bildet die Grundlage für das Entwicklungskonzept. Dieses sieht flächige und linienhafte Maßnahmen für die Gesamtstadt vor und umfasst Lösungsvorschläge für einzelne Gebiete. Mit flächigen Maßnahmen ist die Aufwertung bestehender sowie die Schaffung neuer Frei- und Grünanlagen gemeint. Linienhafte Maßnahmen beziehen sich auf den Grünverbund bestehend aus den Elementen Alleensystem, grüne Boulevards, grüner Ring und Bahnweg. Ergänzt wird das Konzept mit Handlungsempfehlungen für einzelne Gebiete mit hohem Freiflächenpotential, welche im Zuge der Analyse ermittelt wurden.

Das Freiflächenentwicklungskonzept ist eine übergeordnete Leitplanung, die Möglichkeiten aufzeigt, wie das Freiraumsystem in Ludwigsburg trotz weiterer Verdichtung qualitativ weiterentwickelt werden kann. Es soll als Grundlage für die Bauleitplanung mit Flächennutzungs- und Landschaftsplanung dienen. Des Weiteren bietet das FEK eine Grundlage für weitere den Freiraum betreffende Planungen wie z.B. Verkehrsplanung, städtebauliche Entwicklungsplanung, oder die Planung von Kleingärten und Spiel- und Sportplätzen. Andererseits sind auch ergänzende Untersuchungen zu konkreten Umsetzungsstrategien des FEK erforderlich, z.B. verkehrstechnische Untersuchungen bezüglich der Umwandlung der Hauptverkehrsstraßen in grüne Boulevards.

In einem nächsten Schritt wird auf dem Entwicklungskonzept aufbauend ein Strategieplan zur Wohnumfeldverbesserung und die künftige Bauleitplanung aufgestellt. Darin werden Handlungsoptionen für die konkrete Umsetzung des FEK aufgezeigt und wichtige Bestandteile des Konzeptes genauer dargestellt.

Freiburg, den 02.06.2014

Dipl.-Ing. Edith Schütze
Dipl.-Ing. Tom Wallenborn
Dipl.-Ing. Ane Nieschling

Landschaftsarchitekten bdla
www.faktorgruen.de

6 Kartenverzeichnis und Bildnachweis

Karte 1 - Grünanlagen im Innenbereich	8
Karte 2 - Grünflächen im Außenbereich	9
Karte 3 - Verbundsystem Alleen	10
Karte 4 - Gesamtdarstellung Bestand	11
Karte 5 - Barrieren	12
Karte 6 - Räumliche Versorgung mit öffentlichen Grün- und Erholungsflächen	13, 18
Karte 7 - Kurzbewertung der historischen Parkanlagen	14
Karte 8 - Bewertung Verbundsystem Alleen	15
Karte 9 - Stadtraumtypen	16
Karte 10 - Stadtklima	19
Karte 11 - Bevölkerungsdichte	20
Karte 12 - Grünflächenbedarf	21
Karte 13 - Freiflächenpotentiale	22
Karte 14 - Historisches Ludwigsburg	26
Karte 15 - Neues Ludwigsburg	27
Karte 16 - Zukünftiges Ludwigsburg	28
Karte 17 - Flächenbezogene Maßnahmen	30
Karte 18 - Linienhafte Maßnahmen	33

Abbildung 1, 2, 3, 5: Stadt Ludwigsburg

Abbildung 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 33, 35, 36, 40, 41, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61: faktorgruen

Abbildung 28, 62: Flickr, La Citta Vita

Abbildung 29, 39, 42, 43: de.wikipedia.org

Abbildung 32: Flickr, torefoto

Abbildung 34: Flickr, bradleypjohnson

Abbildung 37, 38: Flickr, Urban Land Institute

Abbildung 46: www.worldpress.com

Abbildung 47: Flickr, Rosa-Luxemburg-Stiftung