



BESCHLUSSVORLAGE

Strass, Jürgen
Hubberten, Christoph
Veselaj, Avni

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung
FB Bürgerbüro Bauen
FB Nachhaltige Mobilität
FB Tiefbau und Grünflächen

Sachbearbeitung:

Hufnagl, Sophie
Neu, Andreas

Datum:

26.09.2019

VORL.NR. 352/19

Beratungsfolge

Ausschuss für Stadtentwicklung, Hochbau und
Liegenschaften

Sitzungsdatum

21.11.2019

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Fuchshof - Einbringung Freiraumkonzept / Mobilitätskonzept / Städtebaulicher Entwurf

Bezug SEK:

MP 1 - Attraktives Wohnen /SZ 01 / OZ 01, MP 4 - Vitale Stadtteile, MP 7 - Grün, MP 10 - Sport

Bezug:

208/19 – Sportstättenbau Oßweil, Oststadt und Poppenweiler

068/19 – Fuchshof „Sport, Grün, Wohnen“ – Erweiterung Sportpark Süd-Ost

020/19 – Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften „Fuchshof Schule“ Nr. 045/03

257/18 – Fuchshof Schule – Entwurfs- und Baubeschluss Erschließung (Bauabschnitt 1A)

248/18 – Bebauungsplan „Fuchshof Schule“ Nr. 045/03 – Aufstellungs- und Entwurfsbeschluss und förmliche Beteiligung

165/18 – Fuchshof – Abschlussbericht zur Bürgerbeteiligung 2018

335/17 – Fuchshof Rahmenplan und Aufstellungsbeschluss Bebauungsplan „Fuchshof“ Nr. 045/02

Anlagen:

- 1 Freiraumkonzept
- 2 Verkehrsplanerische Untersuchung und Mobilitätskonzept
- 3 Stellungnahme des Stadtverbands für Sport Ludwigsburg
- 4 Städtebaulicher Entwurf Variante A (Status Quo)
- 5 Städtebaulicher Entwurf Variante B (Zukunft)
- 6 Beschreibung Städtebauliche Entwürfe

Beschlussvorschläge:

I. Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept (Anlage 1) für den Fuchshof wird mit seinen freiraumplanerischen Zielaussagen und beschriebenen Schwerpunkten als Grundlage für die weiteren Planungen beschlossen.

II. Mobilitätskonzept

Das im Mobilitätskonzept entwickelte dezentrale Parkierungskonzept wie in Anlage 2, Kapitel 4 dargestellt wird beschlossen. Die Fuchshofstraße wird wie in der Anlage 5 dargestellt als parkierungsfreie Straße realisiert. Die Stadtverwaltung wird beauftragt für die Fuchshofstraße, die Erschließungsstraßen der Bacluster sowie für die Radinfrastruktur eine Entwurfsplanung zu erarbeiten.

III. Städtebaulicher Entwurf

Der städtebauliche Entwurf wie in Variante B (Zukunft) dargestellt (Anlage 5) wird als Grundlage für den Bebauungsplan beschlossen. Die Bacluster 1 und 2 werden wie in der Variante B (Anlage 5) dargestellt als verkehrsreduzierte Wohnquartiere realisiert.

IV. Vergabe von Planungsleistungen

Die bisher vom Fachbereich Stadtplanung und Vermessung zur Verfügung gestellten Mittel i. H. v. 49.800 € werden um 35.200 € auf insgesamt 85.000 € brutto aufgestockt.

Das Planungsbüro Wick + Partner wird für die weiteren Planungsleistungen auf Basis des Ergänzungsangebots vom 15.04.2019 sowie für die Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens beauftragt.

Sachverhalt/Begründung:

1. Ausgangslage Rahmenplanung Fuchshof (Vorl.Nr. 335/17) und Weiterentwicklung der städtebaulichen Entwürfe

Der Rahmenplan Fuchshof und der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan „Fuchshof“ 045/02 basierend auf den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs (2012/13) und den darauffolgenden Untersuchungen wurde im September 2017 durch den Gemeinderat beschlossen. Mit dem Beschluss des Rahmenplans wurden die Weichen für die konkreten Planungen gestellt und damit wichtige Zielaussagen zu den Themenfeldern Sport, Grün, Wohnen und Mobilität definiert.

Nach erfolgreicher Beendigung der Beteiligungsphase im Januar 2018 wurde im nächsten Planungsschritt eine Konkretisierung der Planungen durchgeführt. Hierzu wurden folgende Planungskonzepte erarbeitet und als Basis für den Bebauungsplan in einer integrierten Betrachtungsweise sinnvoll miteinander verknüpft:

- **Freiraumkonzept:** Die Konkretisierung bzw. Qualifizierung der im Rahmenplan gesicherten Flächen wurde im Freiraumkonzept durchgeführt mit Integration der übergeordneten Planungen (Grüner Ring, Freiflächenentwicklungskonzept FEK).
- **Mobilitätskonzept:** Die nächsten Schritte sahen die Erstellung einer verkehrstechnischen Untersuchung und eines Mobilitätskonzeptes für den gesamten Fuchshof und einen verkehrstechnischen Entwurf unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten für die Fuchshofstraße vor. Die Notwendigkeit auf dieser Basis zeitnah eine Entwurfsplanung für die Fuchshofstraße zu erarbeiten, wurde nochmals durch die jetzt schon stark angespannte Parkierungssituation in der Fuchshofstraße und der Fertigstellung der neuen Grundschule zum Schuljahr 2021/22 verschärft.
- **Städtebaulicher Entwurf (Baucluster 1 und 2):** Das städtebauliche Konzept für die Baucluster 1 und 2 wurde mit der Erarbeitung der städtebaulichen Entwürfe hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung, der künftigen Wohnumfeldqualität, der Erschließung und weiterer Aspekte stark vertieft. Darüber hinaus wurden Aussagen zu den Wohntypen und der anzustrebenden städtebaulich/architektonischen Qualität getroffen.

Beteiligungsprozess

Nach dem Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans „Fuchshof“ 045/02 fand zwischen dem 18.01. und 31.01.2018 eine Beteiligungsphase der Öffentlichkeit, analog dem Vorgehen zur Beteiligungsphase wie im Jahr 2014 statt (vgl. Vorl. Nr. 165/18). Die Pläne zum Fuchshof konnten in einer öffentlichen Ausstellung im Autohaus an der Schorndorfer Straße 172 eingesehen werden. Im Rahmen der öffentlichen Ausstellung wurde den Bürgern die Möglichkeit geboten, an vier Terminen mit den städtischen Projektleitern zu diskutieren und Anregungen abzugeben. Insgesamt wurden über 200 Ideen und Anregungen in der Ausstellung und online auf einer hierfür eigens eingerichteten Beteiligungsplattform formuliert. Am 31.01.2018 fand eine Abschlussveranstaltung bei der Kirchengemeinde St. Paulus statt.

Die Anregungen aus der Bürgerbeteiligungsphase flossen in die Bearbeitung der Fachkonzepte mit ein. Die Themen, die den BürgerInnen am Wichtigsten waren, sind ein naturnahes Wohnen, die Vermeidung bzw. Minimierung der Verkehrsbelastung sowie die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raumes.

Zukünftig sollen die BürgerInnen weiterhin punktuell bei bestimmten Fragestellungen miteinbezogen werden.

Im Vorfeld der nun anstehenden Entscheidungen war es wichtig in den Dialog mit dem Stadtverband für Sport zu treten. Der Stadtverband hat hierzu eine Stellungnahme abgegeben, die der Anlage 3 entnommen werden kann.

Sport

Zum Sportpark (Sportpark Süd-Ost) wurde eine Planung im engen Austausch mit dem Stadtverband Sport und den beteiligten Vereinen erarbeitet. Für die Vergabe der Entwurfsplanung wurde eine Leistungsbeschreibung mit Kostenschätzung fertiggestellt und auf dieser Grundlage ein Suchverfahren für ein geeignetes Büro durchgeführt. Die Beauftragung des Büros Dreigrün Gross+Partner Landschaftsarchitekten fand mit Beschluss im BTU am 28.03.2019 statt (vgl. Vorl. Nr. 068/19).

Die wichtigen Rahmenbedingungen (notwendige Anzahl der Stellplätze, Umgang und Berücksichtigung der Radrouten, gestalterische Freiraumziele etc.) die notwendig für die Auslobung eines städtebaulich-architektonischen Realisierungswettbewerbs des Berliner Platzes und der Sporthalle Oststadt sind, wurden im Zuge des Freiraum- und Mobilitätskonzeptes eruiert. Durch die steigenden Schülerzahlen in der Oststadt sind im Vergleich zum beschlossenen Raumprogramm aus dem Jahr 2012 (vgl. Vorl. Nr. 040/12) weitere Hallenkapazitäten notwendig. Mit der zeitnahen Fertigstellung der Fuchshofschule steigt darüber hinaus die Dringlichkeit ein

adäquates Angebot für den Schulsport im Fuchshof anbieten zu können. Das auf diesen Sachverhalt angepasste Raumprogramm, das im BSS (vgl. Vorl. Nr. 089/19) am 03.04.2019 beschlossen wurde reagiert darauf und stellt eine wichtige Voraussetzung für die Auslobung eines Wettbewerbs dar. Die Auslobung des Realisierungswettbewerbs ist für März 2020 vorgesehen und es wird mit einem Ergebnis im September 2020 gerechnet (vgl. Vorl. Nr. 208/19).

Grün

Die freiräumliche Situation im Fuchshof kennzeichnet sich grundsätzlich durch zwei Freiraumtypologien:

- die von Ost nach West entlang der Verkehrsachsen verlaufenden Alleen und Baumreihen, die typisch für das Stadtbild in Ludwigsburg sind
- und die von Nord nach Süd verlaufenden Grünverbindungen und Grünzüge, die den Fuchshof mit seinen Sportflächen im Süden und den projektierten Wohnbauflächen (Baucluster 1 und 2) im Norden verbinden.

Durch die bestehenden Freiraumtypologien ergeben sich wichtige Bestandteile, die im Rahmenplan von 2017 als Grün- und Freiflächen gesichert worden sind. Die Ost-West-Verbindungen mit den historischen Alleen und Baumreihen werden in ihrer Funktion als grüne Verkehrsachsen gestärkt und stellen künftig wichtige Verbindung für Radwege, ÖPNV und Fußwege dar.

Die Bestandteile in Nord-Süd-Richtung sind der Landschaftspark (Grüner Ring), die Grünfuge mit Kastanienallee/Terrasse und der Berliner Platz. Diese sollen der lokalen Naherholung sowie der Optimierung des Kleinklimas im Quartier zu Gute kommen.

Im Zuge des Freiflächenkonzeptes konnte in einer integrierten Betrachtungsweise, unter Berücksichtigung der Fachkonzepte (Mobilitätskonzept und Städtebauliche Vertiefung), eine planerische Qualifizierung der Grün- und Freiflächen vorgenommen werden. Hierzu wurde zunächst eine Bestands- und Konfliktanalyse durchgeführt und darauf basierend Strukturkonzepte erarbeitet, die über das gesamte Plangebiet hinaus die Anbindungen zum Grünen Ring und die umgebende Landschaft bzw. den Stadtteilen beleuchtet. Das hier nun vorliegende Freiflächenkonzept setzt sich mit den öffentlichen Freiflächen (Grünanlagen und Parks, Straßen und Verkehrsräume, Freiflächen im Sportpark) und den privaten Innenhöfen der geplanten Wohnbebauung in Varianten auseinander. Darüber hinaus war bei der Erarbeitung des Freiflächenkonzeptes die Integration des vorhandenen Baumbestandes und der Umgang mit der Topographie (Entwässerungskonzeption, Eingangshöhen Wohngebäude und Tiefgaragen) von hoher Bedeutung. Des Weiteren wurde die Planung mit den Ergebnissen und Maßnahmenvorschlägen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in ersten Ansätzen gegengeprüft.

Wohnen

In der städtebaulichen Vertiefung wurde in Bezug auf die Wohnbauflächen (Baucluster 1 und 2) Optimierungsbedarf in den Bereichen Wohntypologien, Anzahl und Größe der Baufelder, Erschließungsstruktur, Parkierungskonzept, Standort der KiTa und die städtebauliche Fassung der Grünen Fuge identifiziert. Die erarbeiteten städtebaulichen Entwürfe reagieren darauf und stellen eine Weiterentwicklung dar. Folgende Bereiche wurden im Zuge der Planungen optimiert:

- Die Baugrundstücke im Norden wurden mit Blick auf die Gebäudehöhen der bestehenden Bebauung am Alten Oßweiler Weg angepasst. Der Rahmenplan sah für diesen Bereich 3-Vollgeschosse mit Dachgeschoss vor. Der städtebauliche Entwurf sieht hier nun max. 3-Vollgeschosse vor und nimmt Rücksicht auf die künftige Topographie. Des Weiteren wurde die Grundstückseinteilung hinsichtlich einer besseren Ausnutzung optimiert.
- Die Baufelder wurden größer als ursprünglich vorgesehen dimensioniert. Die Gebäudetiefen wurden mit Blick auf aktuelle Entwicklungen und zeitgemäßen Gebäudetypologien / Grundrissen großzügiger dimensioniert.
- Der im Rahmenplan vorgesehene KiTa-Standort wurde überdacht und findet sich in den städtebaulichen Entwürfen im Innenbereich des Baucluster 2 mit direktem, räumlichem Bezug zur Grünen Fuge wieder.

- Die Grüne Fuge wurde durch eine neue Gebäudegliederung, westlich und östlich davon, neu eingefasst. Damit ergeben sich klare Raumkanten und damit eine bessere Raumwirkung.
- Im Planungsprozess fand eine starke Auseinandersetzung mit Blick auf die Bildung von künftigen Vermarktungsabschnitten und dem Umgang mit der privaten Parkierung (Tiefgaragen) statt. Hierzu wurden in den Varianten verschiedene Lösungen entwickelt, die sich durch einen konventionellen und einen verkehrsreduzierten Konzeptansatz unterscheiden.

Mobilität

Bedingt durch die hohe Auslastung der Sportflächen im Sportpark, des Sportzentrums Ost, des Stadionbades, der Kunsteisbahn und der Bewegungszentren des MTV's kommt es seit geraumer Zeit zu einem erhöhten Parkdruck. Dieser wird künftig durch den Neubau der Fuchshofschule und der Sporthalle Oststadt verstärkt. Deshalb wurde eine verkehrsplanerische Untersuchung und ein Mobilitätskonzept mit dem Ziel den Parkierungsdruck zu mindern und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV aufzuzeigen erarbeitet.

Das Gebiet soll künftig mit einem attraktiven ÖPNV erschlossen werden.

Daher wurde ein Straßenquerschnitt für die Fuchshofstraße entwickelt, der alle Verkehrsarten berücksichtigt, sowie ausreichend Fläche für den Fußgängerverkehr vorsieht und die Entwicklung einer Allee, ermöglicht. Die Planungen sehen für die Fuchshofstraße eine hohe Aufenthaltsqualität und eine möglichst behinderungsfreie Durchfahrt für den ÖPNV vor. Das entwickelte dezentrale Parkierungskonzept sieht die Schaffung von Parkierungsschwerpunkten an zentralen Positionen vor. Die Stellplätze entlang der Fuchshofstraße können damit an sinnvollen Stellen ersetzt werden, wodurch sich der Parksuchverkehr und die Behinderungen durch Ein- und Ausparkvorgänge an der Fuchshofstraße verringern. Der Raum, der heute für parkende Fahrzeuge in Anspruch genommen wird, kann anders genutzt werden und trägt wesentlich zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei.

Für das gesamte Plangebiet wurden die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Bebauung abgeschätzt und beurteilt. Unter Berücksichtigung des Freiraumkonzeptes und der städtebaulichen Vertiefung wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das dazu beitragen soll den Umweltverbund zu stärken und die Pkw-Nutzung im Fuchshof zu reduzieren.

2. Ergebnisse der Fachkonzepte

2.1 Freiraumkonzept

Im Zuge der Freiraumplanungen im Fuchshof werden neben den planerischen Maßnahmen auch Maßnahmen zur Steigerung der Biodiversität vorgeschlagen. Sie betreffen im Wesentlichen die übergeordneten Grünzüge (z.B. Grüne Fuge,...), es werden jedoch auch Teilräume berücksichtigt, wie der Erhalt und die Entwicklung des Wäldchens (Sportpark Südost) im Süden an der Friedrichstraße. Die linearen und verbindenden Elemente der Baumreihen und -alleen bauen auf heimischen Baumarten auf, sofern die Standorte dies zulassen. Haine und Hecken entlang der Wege steigern die ökologische Qualität.

Berliner Platz

Das Freiraumkonzept interpretiert den Berliner Platz als „grünen Platz“ der von einem lockeren Baumhain überstellt wird. Hohe Bedeutung haben hier der Erhalt der Bestandsbäume und deren Integration in die neue Planung. Neben der Eingangs- und Auftaktfunktion in den Sportpark nimmt der Platz die Funktion als wichtiges Verbindungselement durch die Fuchshofstraße und der Bebenhäuser Straße mit ihren Fuß- und Radwegen ein. Die Platzfläche soll vom ruhenden Verkehr befreit werden und so eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten. Die über das Freiraumkonzept entwickelten freiraumplanerischen Gestaltungsziele fließen als wesentlicher Bestandteil in die Auslobung des anstehenden Ideen- und Realisierungswettbewerbs „Berliner Platz und Sporthalle Oststadt“ ein.

Grüne Fuge

Die Grüne Fuge verbindet die Kleingartenanlage nördlich der Fuchshofstraße mit den Flächen südlich der Straße bis zum Bewegungszentrum des MTV Ludwigsburg. Der wertvolle Baumbestand und ein Teil der Grünstrukturen der Kleingartenanlage prägen den nördlichen Bereich. Dieser Grünraum versteht sich als Bereich zur Erholung, während der südliche Teil den sportlichen und spielerischen Aktivitäten vorbehalten ist. Im nördlichen Bereich gilt das Ziel, die bestehenden Kleingartenstrukturen im Osten der Fuge weitestgehend zu erhalten und zu öffnen. Das Konzept sieht Miet-/Nutzgärten für kürzere Zeiträume und Gruppen vor. Mit dem Erhalt der Kleingartenstrukturen wird ein Beitrag für die Biodiversität geleistet.

Die Gestaltung des südlich der Fuchshofstraße liegenden Bereichs der Grünen Fuge unterteilt den Freiraum in zwei Hälften. Die westlich am Ludwig-Jahn-Stadion gelegene Fläche wird als Naturspielplatz geplant. Östlich davon ist ein intensiver genutztes Spielband mit Spiel- und Sportangeboten vorgesehen. Das grüne Aktivitätsband in der nördlichen Grünen Fuge, das südlich der Straße in das Spielband übergeht, formt eine Engstelle und einen gesicherten Übergang für Fußgänger und Radfahrer in der Fuchshofstraße. Südlich des MTV wird aus dem breiten Grünzug eine Grünverbindung bis zur Friedrichstraße.

Grüner Ring

Der Grünzug zwischen dem Stadtteil Obweil und der Kernstadt Ludwigsburg behält seine landwirtschaftliche Feldstruktur und wird als produktive Landschaft mit Kleingärten, Feldern, Hainen aus Obstbäumen und Kleingärten in eine kleinteiligere Feldstruktur behutsam überführt. Ziel ist es, mit Anwohnern und der Landwirtschaft gemeinsam Flächen für das sogenannte Urban Farming zu entwickeln und zugleich die Biodiversität zu verbessern. Nach Norden setzen sich diese produktiven Landschaften als Grünachse fort. Ein in der Landschaft eingebetteter Rad- und Fußweg durchzieht diesen Bereich und stellt eine wichtige in Nord-Süd verlaufende Wegeverbindung dar. Dieser Grünzug ist Teil des Grünen Rings um die Stadt Ludwigsburg. Zudem hat dieser Freiraum eine wichtige Funktion als Frischluftschneise, die mit Blick auf den Klimawandel unbedingt erhalten werden und in ihrer Funktion gestärkt werden soll. So sollen an den Rändern des Landschaftsparks zahlreiche Baumpflanzungen der Verbesserung der Biodiversität und des Klimas dienen.

Sportpark

Das Sportangebot im gesamten Fuchshof verbindet nicht-organisierten und vereinsgebundenem Sport. Die freien Angebote ergänzen das Programm der Vereine und sorgen für eine Attraktivitätssteigerung des gesamten Sportbereichs. Neben gesicherten und abgeschlossenen Sportanlagen gibt es offene Flächen, die klassische Sportarten und Trendsportarten wie Skaten, Bouldern, Tischtennis, Basketball, etc. offerieren.

Das Ludwig-Jahn-Stadion als klassische Sportstätte wird gestärkt und erhält wieder ein freies Vorfeld im Süden, sofern der ruhende Verkehr an dieser Stelle im Zuge des Sporthallenneubaus konzentriert werden kann. Auf der Nordseite des Stadions, im Bereich der Kastanienterrasse, soll im unmittelbaren Anschluss an die Tribüne eine Lärmschutzwand entstehen. Es sind Varianten dazu angedacht, indem sie als landschaftliche grüne Wand oder als Wand mit Sport- und Spielangeboten interpretiert wird. Die Kastanienterrasse bietet mit Ihrer historischen Allee einen attraktiven Aufenthaltsbereich, der als ruhiger Naturraum erhalten werden soll. Einzig entlang der Lärmschutzwand soll eine neue Wegeverbindung mit Sitzmöglichkeiten durchgeführt werden. Alleen und Baumreihen durchziehen auch den restlichen Sportpark und dienen schon heute als wichtige Wegeverbindungen von Ost nach West. Diese Funktion soll für den Fuß- und Radverkehr gestärkt werden.

Baucluster 1 und 2

Innerhalb der geplanten Quartiere wird Wert auf eine differenzierte und wertige Gestaltung der Freiflächen gelegt. Für die Entwicklung der Baucluster wurden zwei Varianten entwickelt. In beiden wurde darauf geachtet, die Unterbauungen mit Tiefgaragen in den Wohnhöfen zu minimieren, damit Bäume gepflanzt werden können. Durch die Errichtung von Quartiersgaragen kann in Variante B sogar größtenteils auf Tiefgaragen verzichtet werden. Dadurch können in den Innenhöfen auch Großbäume gepflanzt werden – das Mikroklima kann so gegenüber Variante A deutlich verbessert und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Für die Erschließungsstraßen sieht Variante A eine konventionelle Planung mit Wohnstraßen und begleitenden Gehwegen und Parkstreifen vor, die von Bäumen begleitet werden.

Die Variante B löst im Gegenzug den Straßenraum zum Wohnweg auf und schafft so eine höhere Freiraumqualität.

Die Straßenbäume alternieren hier und ein durchgehender Belag signalisiert die Gleichberechtigung aller Verkehrsarten. Die Stellplätze werden in Variante B in Quartiersgaragen konzentriert.

2.2 Mobilitätskonzept

Verkehrsreduziert

Die Wohnbauflächen (Baucluster 1 und 2) zeichnen sich durch ihre zentrale Lage in der Oststadt von Ludwigsburg aus. Die Entfernung zum Stadtzentrum beträgt ca. 2 km. Darüber hinaus ergibt sich eine Lagegunst durch den direkten Bezug zum Sportpark, dem Freiraum und wichtigen Infrastruktureinrichtungen wie der geplanten Fuchshofschule und KiTa's. Mit der Hauptradroute Friedrich-Ebert-Straße ist eine attraktive und sichere Anbindung für den Radverkehr an die Innenstadt und den Bahnhof vorhanden.

Durch die geplante hochwertige ÖPNV-Anbindung und die Schaffung einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur als Anknüpfung ans vorhandene Hauptnetz wird diese Lagegunst noch weiter verstärkt.

Zur Reduzierung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das geplante Wohngebiet und der damit verbundenen Mehrbelastung des angrenzenden Straßennetzes sollte aus verkehrlicher Sicht ein verkehrsreduziertes Wohngebiet entstehen. Es wird daher empfohlen die Variante B umzusetzen. Dieser Ansatz wird durch das Mobilitätskonzept sowie die städtebauliche Planung und die Freiraumgestaltung unterstützt.

Aufgrund des verkehrsplanerischen Ziels, die Wohnbaucluster als verkehrsreduzierte Wohngebiete umzusetzen, wird empfohlen, einen Stellplatzschlüssel von max. 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit festzulegen. Mit der weiterhin empfohlenen Unterbringung der notwendigen Stellplätze in dezentralen Quartiersgaragen lässt sich eine attraktive Freiraumgestaltung innerhalb der Wohnbaucluster umsetzen. Für das Quartier ergibt sich damit eine hohe Aufenthaltsqualität.

Zur Unterstützung und Förderung des Umweltverbunds wird durch das Mobilitätskonzept empfohlen, für die Bewohner Car-Sharing Fahrzeuge, Leihfahrräder (auch Lastenräder) und weitere Fortbewegungsmittel zur Verfügung zu stellen. Um die Nutzung von E-Mobilität zu fördern sollen mind. 4-6 Ladesäulen im Fuchshof installiert werden.

Parkierung

In beiden städtebaulichen Varianten ist vorgesehen, dass die Fuchshofstraße parkierungsfrei ausgestaltet wird. In Kapitel 4 der verkehrsplanerischen Untersuchung (Anlage 2) wurde detailliert aufgezeigt, dass die heute vorhandenen öffentlichen Stellplätze entlang der Fuchshofstraße im Gebiet um den Fuchshof und den Sportanlagen kompensiert werden können und es zu keinem Mangel durch diese Maßnahme kommt. Durch die optimierte Verteilung der Stellplätze und Schaffung von Parkraum dort wo er benötigt wird, lässt sich der Parksuchverkehr reduzieren.

In der Variante A werden die privaten Stellplätze für die Bewohner in Tiefgaragen in den Bauclustern vorgesehen. Besucherstellplätze sind oberirdisch geplant. Für die KiTa und die Fuchshofschule werden an den entsprechenden Stellen ebenfalls Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr vorgesehen.

In der Variante B wird in den Bauclustern ein dezentrales Parkierungskonzept für die private Parkierung verfolgt. Es wird je Baucluster eine Quartiersgarage bzw. Parkhaus am Anfang des Bauclusters angeordnet, wodurch der Verkehr außerhalb der Wohngebiete gehalten wird. Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr der KiTa sowie öffentliche Besucherstellplätze werden ebenfalls im Quartiersparkhaus untergebracht. In den Bauclustern werden keine ebenerdigen öffentlichen Stellplätze benötigt und die Straßen können, aufgrund der geringen Verkehrsbelastung, als verkehrsberuhigte Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet werden.

Radverkehr

Die aktuelle Planung sieht entlang der Fuchshofstraße einen Zweirichtungsradweg auf der Südseite vor. Die Verknüpfung mit den übergeordneten Radrouten aus dem Schloßlesfeld, der Hartenecker Höhe und Oßweil sowie an den projektierten Radschnellweg nach Remseck wird an den entsprechenden Punkten berücksichtigt. Über den neu zu gestaltenden Berliner Platz wird eine attraktive Anbindung an die Friedrich-Ebert-Straße als Hauptachse in Richtung Innenstadt vorgesehen. Vom Berliner Platz verläuft eine weitere Radwegeverbindung in Ost-West-Richtung südlich des Ludwig-Jahn-Stadions durch den Sportpark in Richtung Oßweil.

2.3 Bewertung der städtebaulichen Entwürfe

Ergebnisse und Bewertung der Varianten

Im Planungsprozess wurden planerische Eckpunkte entwickelt, die für beide Varianten gleichermaßen gelten:

- Zweirichtungsradwege in den Hauptradachsen Fuchshofstraße und Nord-Süd-Verbindung zwischen Alter Oßweiler Weg und Fuchshofstraße.
- Aufteilung und Dimensionierung Baufelder.
- Höhenentwicklung der Baukörper.
- Wohnquartiere mit halböffentlichen Höfen, mit möglichst großen Bäumen.
- Wohnbautypologien: vorrangig Geschosswohnungsbau und ca. 30 Reihenhäuser.
- Positionierung der Kindertagesstätte möglichst nah an der Grünen Fuge.
- Parkierung im Wohngebiet nur für Anwohner und Besucher, nicht für Sportnutzer
- Keine Parkierung in der Fuchshofstraße

Im Folgenden werden die Vor- und Nachteile der beiden Varianten A und B dargestellt:

Variante A – „Status Quo“

Nachteile:

- Hoher Versiegelungsgrad und Flächenverbrauch für den Verkehr.
- Die Kita liegt nicht direkt an der Grünen Fuge.
- Mehr Verkehr im Wohngebiet durch den Hol- und Bringverkehr der Kita.

Vorteile:

- Die Variante A erzielt eine höhere BGF Wohnen, es sind rechnerisch ca. 42 Wohneinheiten mehr möglich als im Rahmenplan 2017.
- Die Fassung der Grünen Fuge ist durch die Anordnung von Punkthäusern räumlich besser gelungen.
- Die Belegung der Fläche des heutigen Rasenspielfeldes ist flexibel, allerdings bestehen Auflagen (Lärmschutz) bei der Intensivierung der Sportnutzung.
- Die Kindertagesstätte ist gut erschlossen, der Hol- und Bringverkehr kann einfach und direkt an der Kita abgewickelt werden.

Variante B – „Zukunft“

Nachteile:

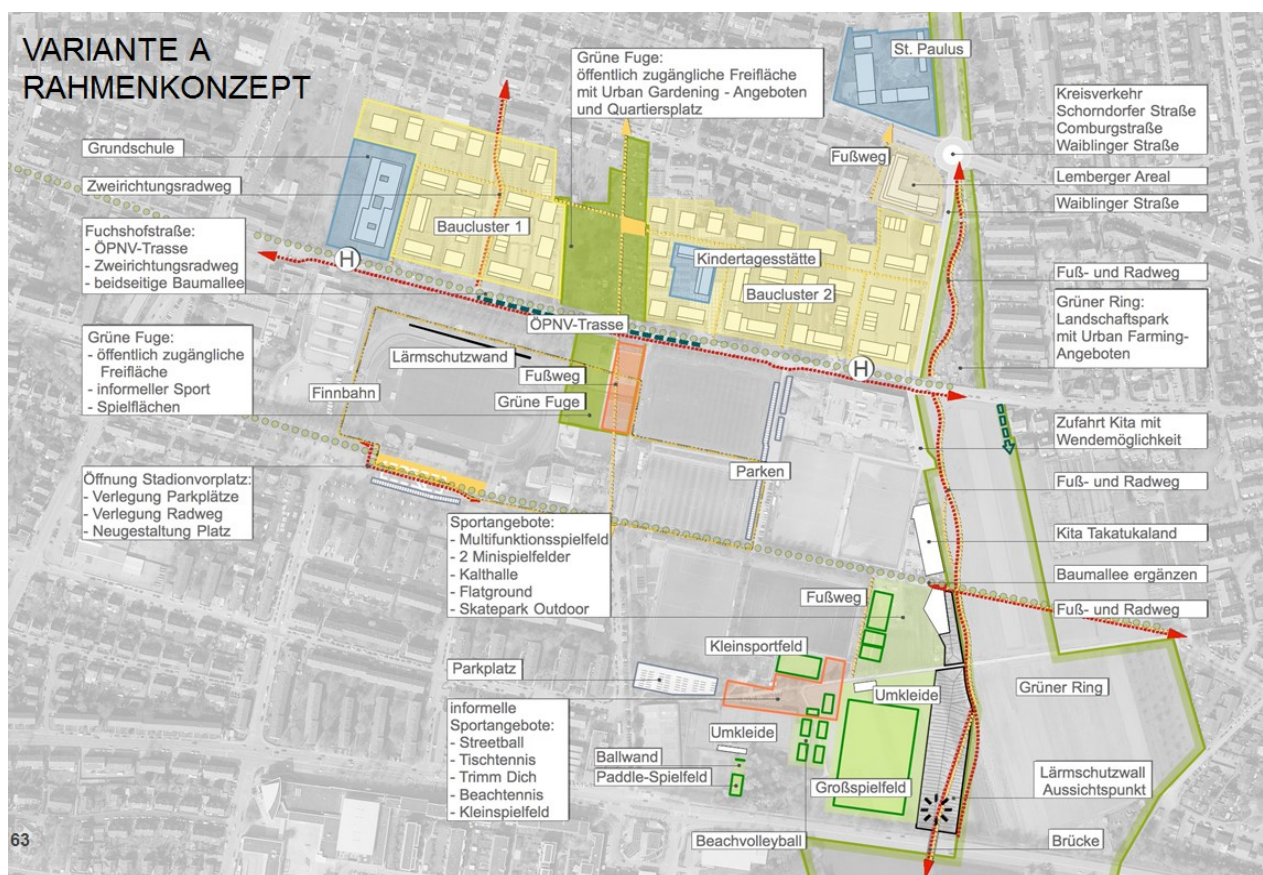
- Die Variante B erzielt eine geringere BGF Wohnen, es sind rechnerisch ca. 21 Wohneinheiten weniger möglich als in Variante A.
- Gegenüber dem Rahmenplan 2017 sind ca. 21 Wohneinheiten mehr möglich.
- Die Erschließung für Müllfahrzeug, Feuerwehr, Notfall wird komplizierter, ist aber machbar.
- Die Fassung der Grünen Fuge ist räumlich aufgrund der unterschiedlichen Bebauungsstrukturen weniger gut gelungen als in Variante A.
- Zur Verringerung des Verkehrsaufkommens im Wohngebiet ist die direkte Anfahrt der Kita nicht möglich. Das Bringen und Holen von mobilitätseingeschränkten Kindern sowie die

Warenanlieferung sind möglich.

Vorteile:

- Durch das Parkhaus auf dem Sportgelände entsteht ein Lärmschutz für die nördliche Wohnbebauung. Dadurch können:
 - die Punktbauten nach Süden geschoben werden. Es sind dann im Baucluster 2 etwas mehr Wohneinheiten möglich als bei Variante A.
 - die Sportflächen im nördlichen Bereich des Sportparks können flexibler und stärker genutzt werden. Zeitliche Einschränkungen (Lärmschutz) für die Benutzbarkeit entfallen.
- Die Höhenlage der Gebäude und die Gestaltung der Höfe kann leichter ausgestaltet werden, da Tiefgaragen entfallen.
- Die Kindertagesstätte liegt direkt an der grünen Fuge.
- Durch den Verzicht auf Tiefgaragen sind die Chancen auf kostengünstiges Bauen höher.
- Weniger Versiegelung und weniger Flächenverbrauch für Verkehr. Zugewinn von privatem Bauland.
- Weniger Verkehr im Quartier. Dadurch Gewinn an Wohnqualität und mehr Sicherheit für die Bewohner.
- Keine Belastung des Wohngebiets durch den Hol- und Bringverkehr der Kita, keine Konflikte im Umkreis der Kita.
- Durch den Verzicht auf Tiefgaragen kann das Mikroklima in den Innenhöfen durch die Pflanzung von Großbäumen deutlich verbessert werden. Das Quartier wird dadurch den Anforderungen an den Klimawandel besser gerecht.

Aufgrund der hier dargestellten Vor- und Nachteile wird empfohlen die Variante B als Grundlage für die Bebauungsplanung zu beschließen.



4. Weiteres Vorgehen

Im Fuchshof stehen verschiedene weitere Planungs- und Baufortschritte an, zu welchen eine grundsätzliche Entscheidung getroffen werden muss. Konkret sind folgende Schritte vorgesehen:

- Bebauungsplanverfahren und Erschließungsplanung Wohnpark Fuchshof
- Entwicklung des Vermarktungskonzeptes
- Durchführung Realisierungswettbewerb Berliner Platz / Oststadthalle
- Planung / Realisierung Quartiersgaragen und Parkraumbewirtschaftung
- Im erweiterten Gestaltungskonzept werden Vorschläge für die Freiraumausstattungen, die Oberflächenbeläge, die Vegetation und die Beleuchtung als Richtlinie erarbeitet und vorgeschlagen.
- Entwurfsplanung und Realisierung der Freiflächen (Grüne Fuge und Grüner Ring)
- Entwurfsplanung und Realisierung der Fuchshofstraße
- Planung und Ausbau der Radwege
- Fertigstellung der Entwurfsplanung und Realisierung der Bauabschnitte 1 und 2 im Sportpark Süd-Ost
- Fertigstellung des Energiekonzeptes

Unterschriften:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?				
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: EUR		
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt 61		Produktgruppe 51.10_061		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		☒ Ja		
		☐ Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
61105100	42710030	S61511000009		

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV 23, 32, 48, 55, 60, 63, 67, 61



LUDWIGSBURG

NOTIZEN