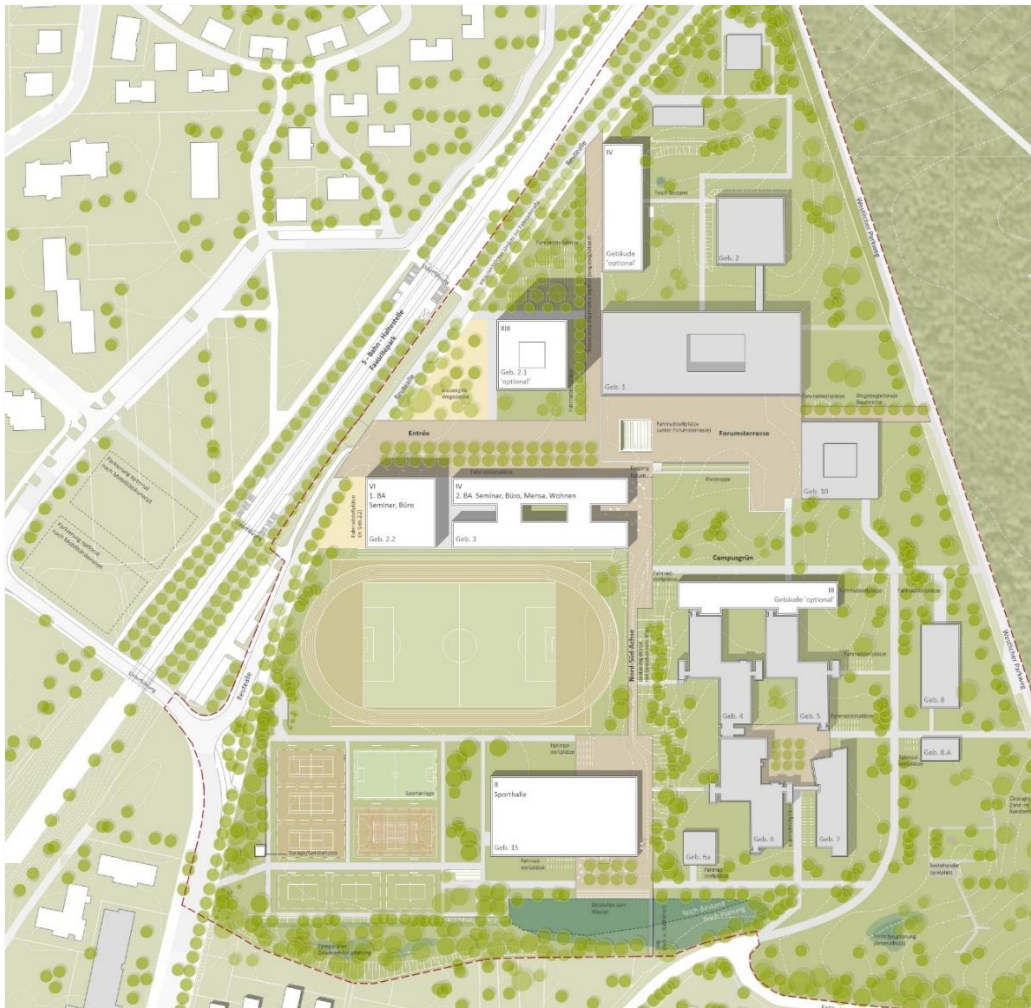


Vermögen und Bau Baden-Württemberg | Amt Ludwigsburg | Karlsplatz 5 | 71638 Ludwigsburg

## Städtebaulicher Rahmenplan Hochschul-Campus, Reuteallee in Ludwigsburg



Stadtplanung, Städtebau:

**LEHEN drei** | Architektur Stadtplanung

Freie Architekten und Stadtplaner | SRL BDA DASL

Feketics . Schuster. GbR | Rosenbergstraße 52a | 70176 Stuttgart | [www.lehendrei.de](http://www.lehendrei.de)

Freiraumkonzept:

Koeber **Landschaftsarchitektur** GmbH

Azenbergstraße 31 | 70174 Stuttgart | [www.koeber-landschaftsarchitektur.de](http://www.koeber-landschaftsarchitektur.de)

25.11.2020

**Inhalt:****Einleitung****1. Grundlagen**

- 1.1 Situation und Ausgangslage 2018
- 1.2 Planungsrecht
- 1.3 Parkierung und Fahrradstellplätze
- 1.4 Grün und Artenschutz
- 1.5 Städtebauliches Entwicklungskonzept
- 1.6 Städtebauliche Rahmenplanung, Stand 2018

**2 Rahmenplan 2020**

- 2.1 Weiterentwicklung der Planungsziele
- 2.2 Städtebaulicher Rahmenplan 2020
  - 2.2.1 Städtebauliches Konzept  
(LEHEN drei, Architektur Stadtplanung)
  - 2.2.2 Mobilität und Verkehr  
(Stadt Ludwigsburg, FB Stadtplanung und Vermessung, FB Nachhaltige Mobilität)
  - 2.2.3 Freiraumkonzept und Grün  
(Koeber Landschaftsarchitektur, Stuttgart)
  - 2.2.4 Artenschutzkonzept  
(Gruppe für ökologische Gutachten Detzel & Mathäus GbR, Stuttgart)

**3. Anlagen**

- 3.1 Rahmenplan 2020 (LEHEN drei, Architektur Stadtplanung)
- 3.2 Freiraumkonzept zum Rahmenplan 2020 (Koeber Landschaftsarchitektur)
- 3.3 Präsentation zur Freiraumkonzeption (Koeber Landschaftsarchitektur)
- 3.4 Mobilitätskonzepte der Pädagogischen Hochschule Ludwigsburg und der Hochschule für öffentliche Verwaltung und Finanzen Ludwigsburg
- 3.5 Empfehlungen zur radverkehrlichen Erschließung des Hochschulcampus Ludwigsburg, 26. Mai 2020 (i.n.s. Institut für innovative Städte)
- 3.6 Artenschutzkonzept zum Vorkommen geschützter Tierarten auf dem Campusgelände der PH Ludwigsburg vom 21. Februar 2020,  
(Gruppe für ökologische Gutachten – Detzel & Matthäus GbR)

**4. Planunterlagen (DIN A0) als gesonderte Unterlagen**

- 4.1 Rahmenplan 2020 (LEHEN drei, Architektur Stadtplanung)
- 4.2 Freiraumkonzept zum Rahmenplan 2020 (Koeber Landschaftsarchitektur)

## Einleitung

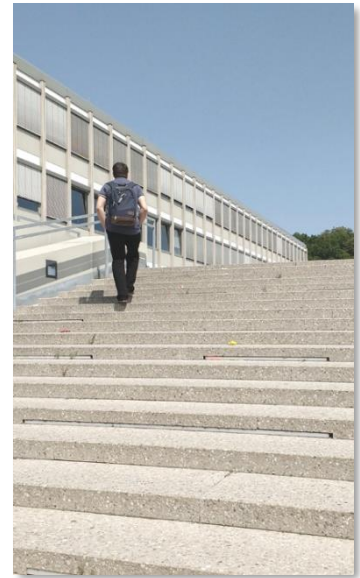
Der Hochschulstandort Ludwigsburg erfährt eine dynamische Entwicklung. Ausbau der Studienangebote, zunehmende Studierendenzahlen, aber auch erforderliche räumliche und bauliche Ertüchtigungen und Erweiterungen sowie organisatorische Neuordnungen bedürfen einer langfristig orientierten und zielgerichteten städtebaulichen Planung.

Mit dem städtebaulichen Rahmenplan „Hochschul-Campus Reutte-Allee“ schafft das zuständige Amt Vermögen und Bau Ludwigsburg gemeinsam mit der Stadt Ludwigsburg, vertreten durch das Stadtplanungsamt, die Planungsgrundlage für die anstehenden sowie zukünftigen Baumaßnahmen, Freiraumplanungen und Entwicklungsprojekte.

Anhand alternativer Entwurfsansätze erfolgte 2017/2018 in enger Abstimmung mit den Beteiligten aus Planung, Verwaltung und Nutzung die Ausarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes. Der daraus erarbeitete städtebauliche Rahmenplan vom 16. Juli 2018 bildet die Grundlage für die die zeitnah anstehenden hochbauplanerischen Maßnahmen sowie die langfristigen Realisierungsmaßnahmen. Der Beschluss zum Abriss der alten Sporthalle und die zwischenzeitlich vorliegende bauliche Disposition der neuen Sporthalle sowie verkehrliche und grünordnerische Präzisierungen führen zur vorliegenden Ausarbeitung des Städtebaulichen Rahmenplans 2020

Mit dem Rahmenplan werden folgende Ziele in ein stadtplanerisch stimmiges und langfristig tragfähiges Konzept eingebettet:

1. Realisierung der anstehenden Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen
2. Lokalisierung und Quantifizierung mittel- und langfristiger Nutzungsbedarfe
3. Integration eines radverkehrlichen Erschließungs- und Parkierungskonzeptes
4. Entwicklung einer Strategie für die Pkw-Parkierung
5. Aufzeigen weiterer, langfristiger Nutzungs- und Entwicklungspotentiale



Treppe zum PH-Forum  
Foto: LEHEN drei 2017

Untersuchungsbereich 2018, ca. 25 ha  
Luftbild: Stadt Ludwigsburg 2020



## 1. Grundlagen

### 1.1 Situation und Ausgangslage

Der ursprüngliche Untersuchungsbereich 2018 liegt im Norden von Ludwigsburg, in direkter Nachbarschaft zum Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet Favoritepark. Die Größe beträgt ca. 25 ha. Auf dem Campus befinden sich die Pädagogische Hochschule (PH), die Hochschule für öffentliche Verwaltung und Finanzen (HVF) sowie das Zentrum für Schulqualität und Lehrerbildung (ZSL) Außenstelle Ludwigsburg (ehemals LIS). Der Gebäudebestand umfasst das Ensemble der Nordbauten aus den 1960er Jahren mit zentraler Forumsfläche, um die sich Büro- und Seminargebäude, die Mensa und eine Sporthalle gruppieren, sowie die in Typenbauweise errichteten Büro- und Seminargebäude der sog. Südbauten aus den 1970er Jahren.

Der gesamte südwestliche Bereich des Campus ist mit Sportaußenanlagen belegt. Auf der südlich angrenzenden Fläche befindet sich neben Frei- und Parkplatzflächen eine neue Flüchtlingsunterkunft, die später für studentisches Wohnen weitergenutzt werden soll.

Das Gebiet westlich des Campus zwischen Bahnlinie und Studentenwohnhäusern weist eine Mischnutzung aus Parkplatz-, Garten- und Freiflächen auf.

Die Flurstücke im Betrachtungsbereich der großflächiger ausgewiesenen Entwicklungsplanung befinden sich weitgehend in Landeseigentum. Hiervon ausgenommen sind die Flurstücke 3849, 3703 und 3705 im südlichen Zufahrtsbereich westlich des bestehenden Parkplatzes sowie die städtischen Flurstücke 3974/2 und 3980 am Rosenackerweg direkt nach der Bahnunterführung.



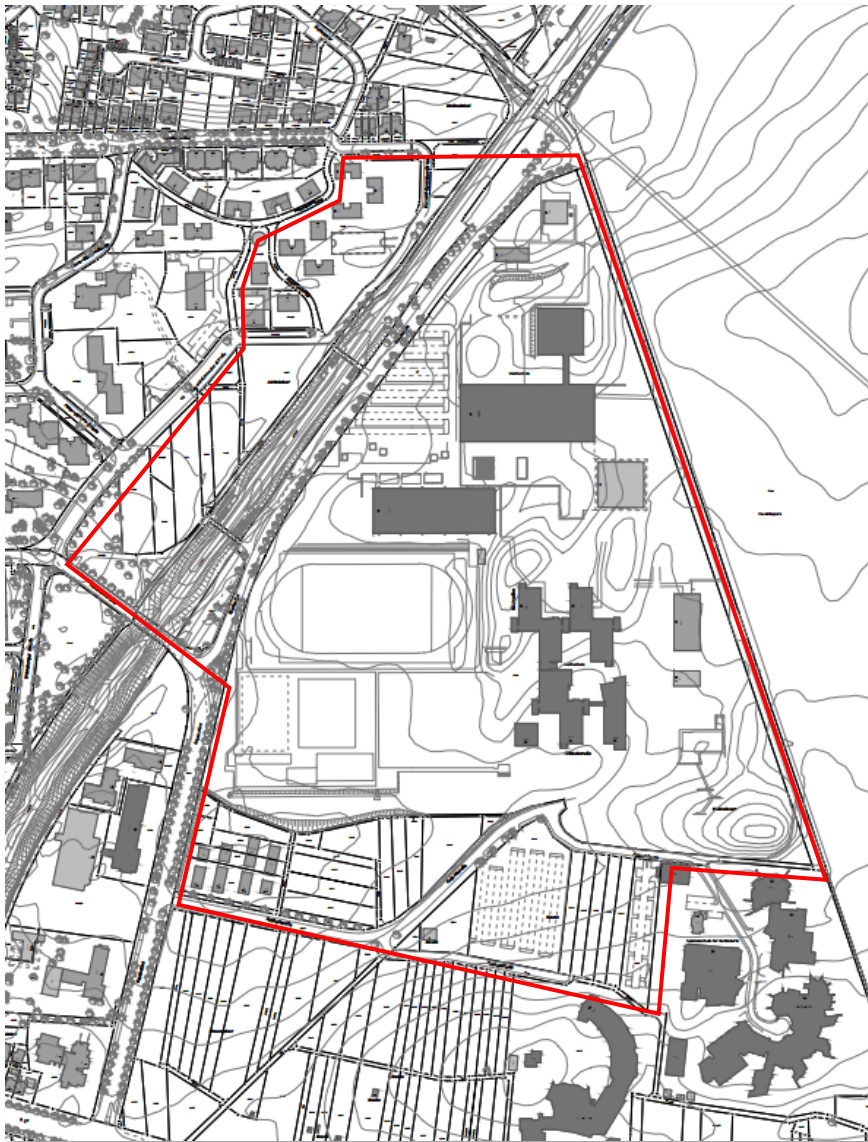
Forum vor der PH  
Foto: LEHEN drei 2017

## 1.2 Planungsrecht

Der Bereich östlich der Reuteallee (Hochschulcampus) ist gem. rechtskräftigem Bebauungsplan aus den 1960er Jahren als Sondergebiet Hochschulnutzung festgesetzt. Nach dem Bau der Hochschulanlage für die PH wurden große Teile der nachfolgenden Baumaßnahmen (Hochschule für Verwaltung und Finanzen) außerhalb der festgesetzten Baufenster durch Befreiung genehmigt.

Die vor kurzer Zeit realisierten Wohngebäude südwestlich des Geltungsbereichs stehen derzeit Flüchtlingen zur Verfügung. Sie sollen später für studentisches Wohnen zur Verfügung stehen. Eine planungsrechtliche Sicherung gibt es bislang nicht.

Für den Bereich westlich der S-Bahn-Trasse liegt ein rechtskräftiger Bebauungsplan vor. Dieser sieht im südlichen Teil (angrenzend an den Rosenackerweg) Parkierungsnutzungen vor. Im übrigen Bereich sind Wohnnutzungen (Studentendorf) festgesetzt.



Ausschnitt Katasterplan  
mit Gesamt-Betrachtungsbereich  
Stadt Ludwigsburg, 2020

### 1.3 Parkierung und Fahrradstellplätze

Das aktuelle Pkw-Stellplatzangebot, welches die Hochschulen nutzen, ist auf drei ebenerdige Parkplätze verteilt. Stellplätze entlang der Reuteallee, auf dem als P&R-Parkplatz ausgewiesenen Parkplatz an der Reuteallee und entlang der Fröbelstraße ergänzen das Angebot.

Auf dem Campusgelände gibt es im Bestand mehrere Radabstellanlagen, die nicht immer dem Stand der Technik entsprechen. Die überwiegende Anzahl der Fahrradstellplätze sind unter der Forumsterrasse untergebracht.

### 1.4 Grün und Artenschutz

Der Grünraum zwischen den Hochschulbauten (Anlieferung Mensa, Fröbelstraße) und dem Favoritepark bleibt dauerhaft als baumbestandene Grünfläche erhalten. Bauliche Entwicklungspotentiale sind damit westlich der HVF-Gebäude und der PH-Gebäude sowie westlich der Bahntrasse zwischen Rosenackerweg und Eduard-Spranger-Straße möglich. In einer ersten artenschutzrechtlichen Konflikteinschätzung wurde bis zum Juli 2017 ein Eingriffsbereich um die Gebäude der HVF einschließlich der westlich gelegenen Freifläche südlich des Sportplatzes geprüft. In Abhängigkeit der baulichen Entwicklungsphasen bzw. Realisierungsabschnitte sind differenziertere Untersuchungen erforderlich.

Auszug aus der artenschutzrechtlichen Konflikteinschätzung des Büros Gruppe für ökologische Gutachten, Detzel + Matthäus, Stuttgart vom 07. Juli 2017:

„Im Rahmen der Habitat-Potentialanalyse kann auf Basis der erfassten Habitatstrukturen und ausgewerteten faunistischen Daten dem Untersuchungsgebiet eine Eignung für diverse europarechtlich geschützte Amphibien-, Reptilien-, Vogel- und Fledermausarten sowie für Totholzkäfer und Haselmäuse zugeschrieben werden. Für die Artengruppen der Reptilien und Amphibien sowie für die Haselmaus können gemäß den vorliegenden Kenntnissen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG nicht ausgeschlossen werden. Um eine gesicherte Verbotsprüfung durchführen zu können, ist eine vertiefende Erfassung dieser Artengruppen im Eingriffsbereich und den angrenzenden Kontaktlebensräumen erforderlich (saP Stufe 2). Dieses Vorgehen ermöglicht verbindliche Aussagen zur Gegenständlichkeit und ggf. Bewältigung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

Für die im Eingriffsbereich potenziell vorkommenden Fledermäuse und Vogelarten sind Verbotstatbestände im Sinne des § 44 (1) BNatSchG bei Durchführung von Gebäude- und Gehölzkontrollen (V1) sowie bauzeitlicher Einschränkungen (V2) mit hinreichender Sicherheit auszuschließen. Dabei sind die Zeiten für die Entnahme von Gehölzen sowie den Rückschnitt von Gebüsch und Hecken nach den Regelungen des § 39 BNatSchG und nach den sommerlichen Aktivitätszeiten der Fledermäuse auf Oktober bis Februar zu beschränken. Eine nach § 44 (1) BNatSchG verbotsrelevante Betroffenheit weiterer Arten nach Anhang IV FFH-Richtlinie kann vorhabenbezogen mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.“



Hochschule für Öffentliche Verwaltung  
und Finanzen (HVF),  
Zwischenbereiche und Wegeverbindung  
Foto: LEHEN drei 2017



### 1.5 Städtebauliches Entwicklungskonzept

Die zeitnah anstehenden Maßnahmen sind in eine perspektivische Gesamtplanung einzubinden, um Potentiale für weitere dynamische Entwicklungen zu gewährleisten. Dabei gilt es, die Qualität des Standortes städtebaulich, freiräumlich und für die Studierenden attraktiv aufzuwerten. Die städtebauliche Entwicklungsplanung schafft hierzu den großen Rahmen. Die städtebauliche Gesamtkonzeption und die Grundlagen für die planungs- und bauordnungsrechtlichen Instrumente werden im anschließenden Rahmenplan dargestellt.

Die strategischen, städtebaulichen Handlungsfelder hierzu sind:

- Aufzeigen von mittel- bis langfristigen Flächen- und Gebäudepotentialen für eine weiterhin dynamische Entwicklung des Standortes.
- Integration eines radverkehrlichen Erschließungs- und Parkierungskonzeptes im Rahmen des Mobilitätskonzeptes
- Einbeziehen weiteren Nutzungsangebote für Wohnen, Freizeit, Parken, etc.
- Integration des Hochschulcampus in das städtische Gesamtgefüge und räumlich wirksame Adressbildung des Standorts
- Ausarbeitung eines Planungs- und Gestaltleitbildes „Hochschulcampus“
- Durchgängiges Freiraumkonzept mit Vernetzung der Übergänge zum Favoritepark und verbesserter freiräumlicher Qualitäten innerhalb des Campus auf der Grundlage eines Artenschutzkonzeptes
- Bedarfsbezogene Umsetzung in Entwicklungsphasen und Realisierungsstufen



Aktueller Bestand:  
Hauptzugangsbereich zur PH von der  
S-Bahn  
Foto: LEHEN drei 2017



Städtebauliches Entwicklungskonzept  
(27.03.2018 / 01.06.2018 )



## 1.6 Städtebauliche Rahmenplanung 2018

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung Ludwigsburg wird der städtebauliche Rahmenplan als Grundlage für den Bebauungsplan erarbeitet.

Westlich der S-Bahn-Trasse besteht bereits Planungsrecht. Südlich der Retentionsfläche liegt der Planungshorizont später, sodass der Geltungsbereich für den städtebaulichen Rahmenplan auf den eigentlichen Hochschulbereich von ca. 18,1 ha eingegrenzt werden kann. Die Rahmenplanung sieht eine Entwicklung des Hochschulcampus in Stufen vor. Die baulichen Entwicklungsmaßnahmen werden dabei flankiert von einem nachhaltigen Mobilitätskonzept. Im Bedarfsfall können westlich der S-Bahntrasse planungsrechtlich zulässige Parkierungsanlage realisiert werden.

Nach Bau der neuen Sport- und Schwimmhalle wird die bestehende Halle am PH-Campus rückgebaut. Mit dem Ersatzneubau am PH-Campus und der Neugestaltung der nördlich vorgelagerten Freiflächen zum neuen Auftaktplatz des Hochschulcampus wird der angemeldete aktuelle Flächenbedarf gedeckt.

Städtebaulicher Rahmenplan, Stand  
17.08.2018

Lageplan





## 2 Rahmenplan 2020

### 2.1 Weiterentwicklung der Planungsziele

Im Zuge der weiteren Planungsschritte zur Umsetzung der zeitnah anstehenden Bauaufgaben für den Hochschulcampus ist die Rahmenplanung 2018 mit folgenden Prämissen weiter zu führen:

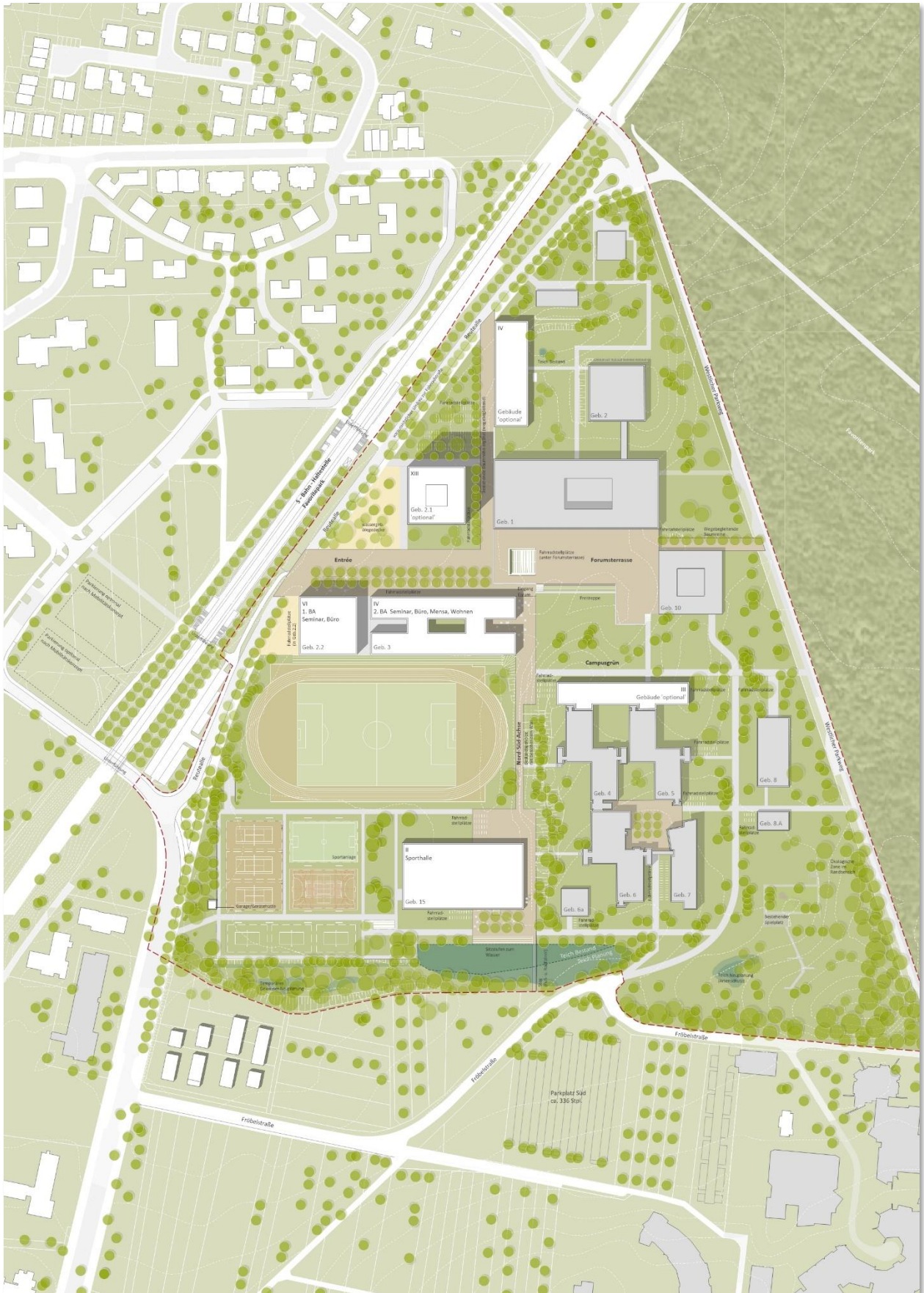
- Einarbeitung des Ergebnisses aus dem Vergabeverfahren für den Neubau der Sporthalle
- Weiterentwicklung der Freiraumgestaltung zur Umsetzung der „Grünachse“ in Verbindung mit dem Sporthallenneubau
- Weiterentwicklung der Auftaktsituation an der „Forumsachse“ als Entrée mit Hochpunktausbildung des nördlichen Baukörpers und zusätzlichem Gebäude vor dem Ersatzneubau am Standort der bisherigen Sporthalle



Luftbild: Stadt Ludwigsburg 2020



2.2 Städtebaulicher Rahmenplan 2020



### 2.2.1 Städtebauliches Konzept

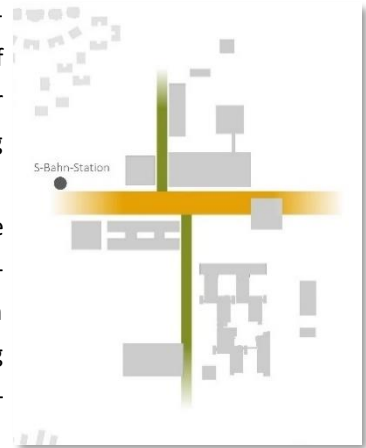
Die Pädagogische Hochschule bildet ein ausgewogenes, frei komponiertes Ensemble von klaren Baukörpern mit unterschiedlichen Höhen. Das Plateau auf Ebene +1 verbindet die Gebäude und bildet die Mitte des Campus. Mit seiner ausgeprägten und klaren architektonischen Formensprache der 1960er Jahre lag die Gesamtanlage ursprünglich harmonisch in den Grünraum eingebettet.

Die später hinzugefügten Neubauten, die sogen. Südbauten für die HVF sowie die weiteren notwendigen Baumaßnahmen nahmen das städtebauliche Kompositionsprinzip der PH jedoch nicht auf. Vielmehr entstanden sie aus ihrer eigenen Logik heraus. Insbesondere die letzten Erweiterungsbauten lassen keinen Bezug mit den bestehenden städtebaulichen Strukturen erkennen. Die Gesamterscheinung des Hochschulcampus zeigt sich heute somit eher dispers und additiv.

Der anstehende Erweiterungsbedarf der Hochschulen und die letztendlich bautechnisch nicht mehr zu erhaltende Sporthalle am zentralen Forum geben Anlass, eine durchgängige, konsistente und langfristig in Stufen umsetzbare Entwicklungsstrategie zu verfolgen. Mit dem städtebaulichen Rahmenplan werden die aktuellen Bedarfsflächen definiert, aber auch perspektivisch Flächenpotentiale „entdeckt“ und in das Gesamtkonzept eingebunden.

Die wesentlichen Ziele des Rahmenplans sind:

- Städtebauliche, gestalterische Weiterentwicklung der ursprünglichen, offenen Raumkomposition durch das übergeordnete Ordnungsprinzip der beiden Erschließungsachsen („Aktivitätenachse“ und „Grünachse“)
- Zusammenfassen und Ordnen aller bisherigen Gebäudegruppen zu einer Gesamtanlage
- Angebote schaffen für zeitnahe, mittelfristige und langfristige Entwicklungspotentiale ohne Fragmentierung.
- Potentiale für bislang „unbekannte“ Flächenbedarfe berücksichtigen
- Planung und Umsetzung eines konsequenten Parkierungs- und Mobilitätskonzeptes
- Den Hochschulcampus als Ort in der Stadt erkennbar machen, Adressbildung (Entrée) und Stärkung der Identität der Hochschule (Auffindbarkeit, Unverwechselbarkeit, etc.)
- Schrittweise bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung der funktionalen und logistischen Rahmenbedingungen (zeitliche Schichtung der Baumaßnahmen)
- Verbesserung der Freiraumqualitäten und Aufwertung der Aufenthaltsqualitäten



„Aktivitätenachse“ und „Grünachse“  
Sie schaffen eine Ordnungsstruktur, die die ursprüngliche Idee des PH-Ensembles mit den Folgebauten und den zukünftigen Hochschulbausteinen zusammenfügt



**Städtebauliche Prinzipien**

Als zentrales Ordnungssystem werden zwei Achsen eingeführt:

- Die Ost-West-Achse als „Aktivitäts-Achse“ mit Hauptzugang (Entrée), zentrale Hochschulfunktionen und -nutzungen, Campus-Forum und Mensa
- Die Nord-Südachse als „Grün- und Freizeitachse“ (Erschließungsachse) mit Weg in die Grün-, Sport und Freizeitbereiche
- Stadträumliche Akzentuierung des Hochschulstandorts durch einen optionalen baulichen Hochpunkt mit etwa 13 Geschossen an der „Aktivitäts-Achse“

**Bauliche Entwicklungsabschnitte**

Die neue Sport- und Schwimmhalle im südlichen Bereich des Campus an der „Grün- und Freizeit-Achse“ wird als Sofortmaßnahme (Bauabschnitt 0) zeitnah ausgeführt. Der Standort befindetet im südlichen Bereich des Campus an der „Grün- und Freizeit-Achse“. Dort werden in Zukunft alle Sportanlagen gebündelt. Danach kann der Rückbau der bestehenden Sporthalle am Forum erfolgen.



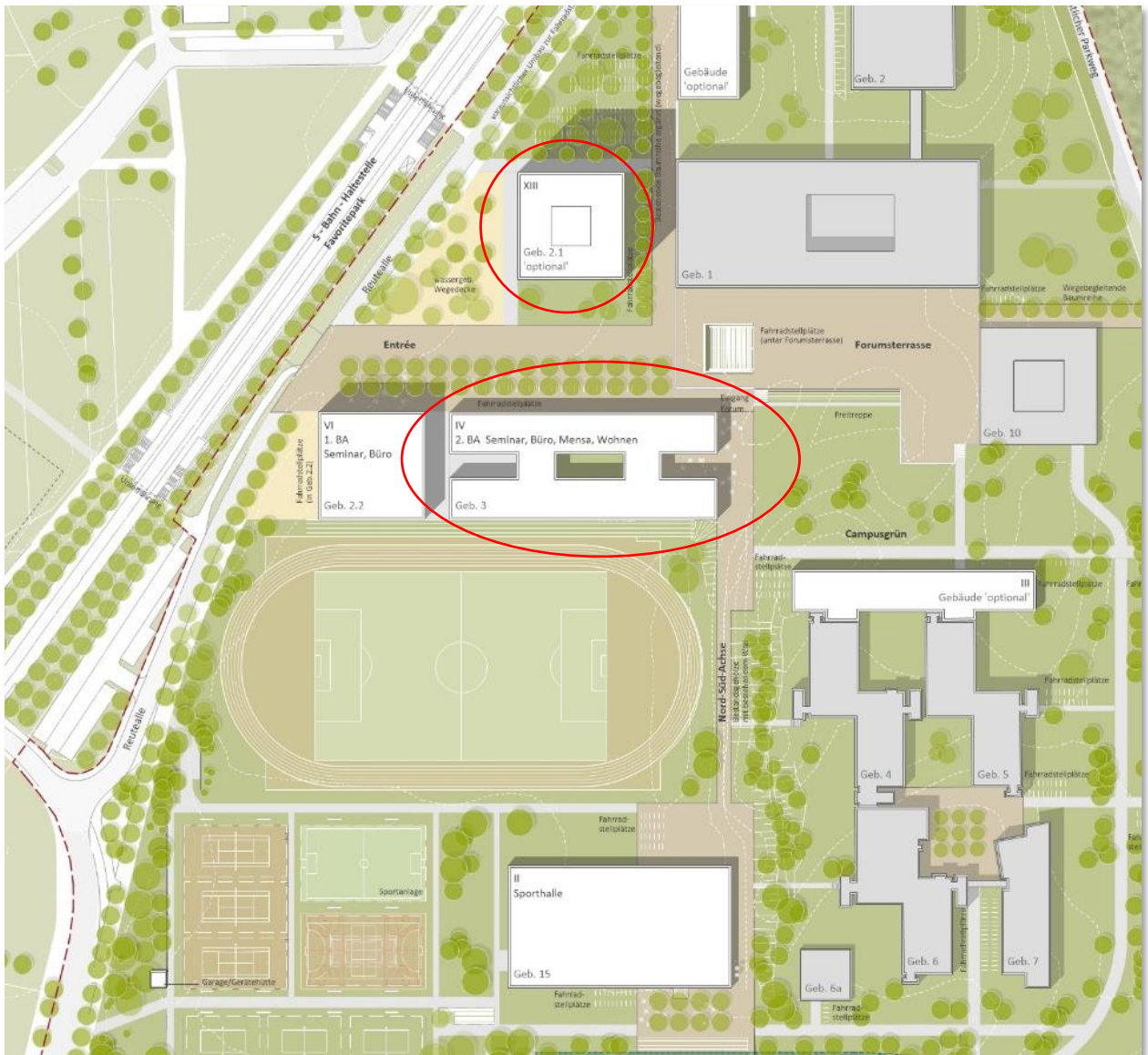
- Bauabschnitt 0
- Bauabschnitt 1
- Bauabschnitt 2
- Bauabschnitt 3
- Bauabschnitt optional

Schema zu den möglichen, bzw. vorgesehenen Bauabschnitten. Im „Bauabschnitt 0“ ist die Sport- und Schwimmhalle als Ersatzneubau für die einbruchgefährdete Mehrzweckhalle in Planung.

Mit einem Seminar- und Bürogebäude an der Reuteallee und am Beginn der Entrée-Achse erfolgt der **erste Bauabschnitt** für die notwendigen Unterrichts- und Verwaltungsnutzungen. Dieser Neubau sollte genutzt werden, um eine aus dem Erdgeschossig zugängliche größere Radabstellanlage mit zusätzlichen Serviceangeboten zu integrieren

Im **zweiten Bauabschnitt** wird die rückgebaute Sporthalle durch einen multifunktionalen Neubau ersetzt. Hier kann im Erdgeschoss die dem erweiterten Bedarf angepasste Mensa angeordnet werden. Dabei werden die bisherigen Mensaflächen für weitere Nutzungen frei.

In einem **dritten Bauabschnitt** werden weitere bedarfsbezogene Baumaßnahmen (Hochpunkt, nördlicher Abschluss HVF-Gebäude, nördlicher Ergänzungsbau am PH-Seminargebäude) in das Gesamtkonzept integriert.



## 2.2.2 Mobilität und Verkehr

(Stadt Ludwigsburg, FB Stadtplanung und Vermessung, FB Nachhaltige Mobilität)

### Erreichbarkeit des Campus

#### PKW

Für den PKW-Verkehr erfolgt die Zuwegung zum Hochschulgelände sowohl von der Innenstadt wie auch von der BAB 81 kommend über die B 27 und im weiteren über die Reuteallee.

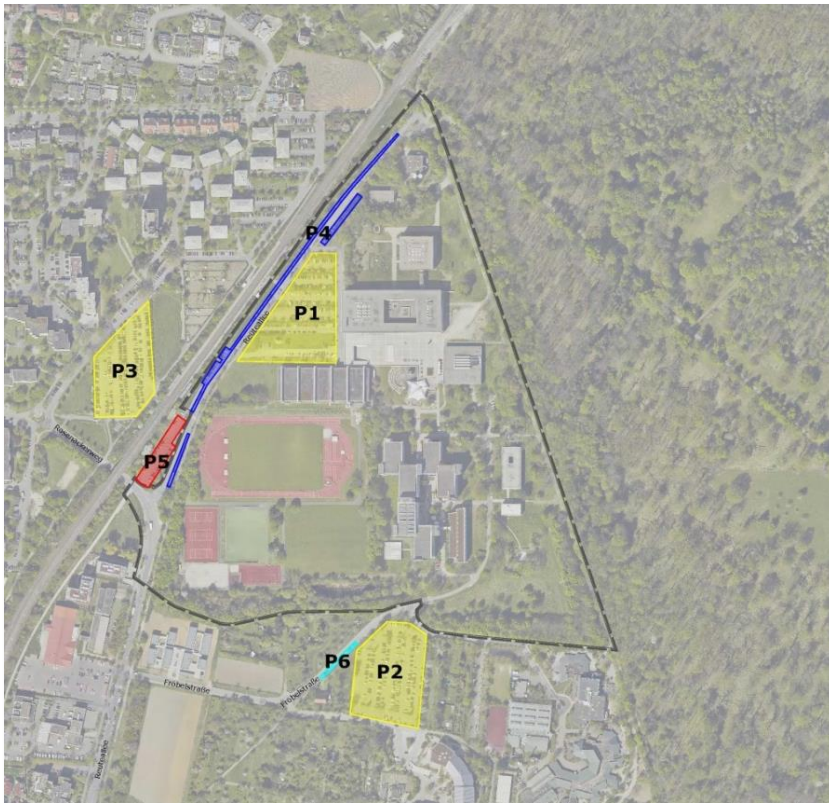


Einordnung des Hochschul-Campus in das übergeordnete Verkehrssystem  
(Grafik: Stadt Ludwigsburg, FB Stadtplanung und Vermessung, FB Nachhaltige Mobilität)

Der ruhende Verkehr wird auf mehreren dezentralen Parkplätzen abgewickelt. Eine große Parkierungsanlage befindet sich zwischen Reuteallee und Forum (P1), die der Pädagogischen Hochschule zugeordnet ist. Die Parkierungsanlage südlich der HVF (P2) wird überwiegend von Studentinnen und Studenten der HVF genutzt. Eine weitere Parkierungsanlage befindet sich westlich der Bahn an der Eduard-Spranger-Straße (P3). Dieser Parkplatz wird auch intensiv von P&R-Parkern, Bewohnern, aber auch zum längerfristigen Abstellen von Wohnmobilen, Anhängern und Firmenfahrzeugen genutzt. Das Land hat den Parkplatz im Frühjahr 2020 mittels neuer Bodenmarkierung sowie Abschränkungen zum Schutz der Fuß- und Radwege neu geordnet. Eine entsprechende Beschilderung soll die Fremdnutzung des Parkplatzes in Zukunft verhindern.

Ergänzt werden die großflächigen Parkierungsanlagen durch straßenbegleitendes Parken entlang der Reuteallee (P4), der Fröbelstraße (P6) und durch ein zusätzliches Angebot im Bereich des offiziellen P&R Parkplatzes an der Reuteallee (P5).





Parkierungsanlagen:  
 P1, P2, P3: Großflächige Parkplätze  
 P4, P6: Straßenbegleitende Parkplätze  
 P5: Park & Ride

### Öffentlicher Personennahverkehr

Der Hochschulcampus ist über den S-Bahn-Halt „Favoritepark“ mit der S-Bahn-Linie 4 (Backnang bzw. Marbach- Stuttgart/ Schwabstraße) sehr gut an das regionale ÖPNV-Netz angebunden. Seit Dezember 2017 wird der bis dato gültige Halbstunden-Takt in weiten Teilen des Tages stufenweise in einen Viertelstundentakt überführt, so dass ab Dezember 2020 mit Umsetzung der letzten Stufe der Campus durchgehend im 15 Minuten-Takt bedient wird. Hiermit wird auch die Verbindung bzw. „letzte Meile“ zum Bahnhof Ludwigsburg und ZOB deutlich verbessert. Dort besteht ein Übergang zur S 5 in Richtung Bietigheim sowie zu verschiedenen Regionalzügen in Richtung Karlsruhe und Würzburg, aber auch zum städtischen Busliniennetz sowie zu den Regionalbuslinien.

Die direkte Busanbindung wurde mit Einführung des neuen Stadtbus-Verkehrs im Januar 2020 verbessert. Statt im Stundentakt wird die Haltestelle „Pädagogische Hochschule“ in der Reuteallee von der Buslinie 424 (LB Nord-LB ZOB) nunmehr im Halbstundentakt angefahren.



Erschließungskonzept  
Hochschul-Campus

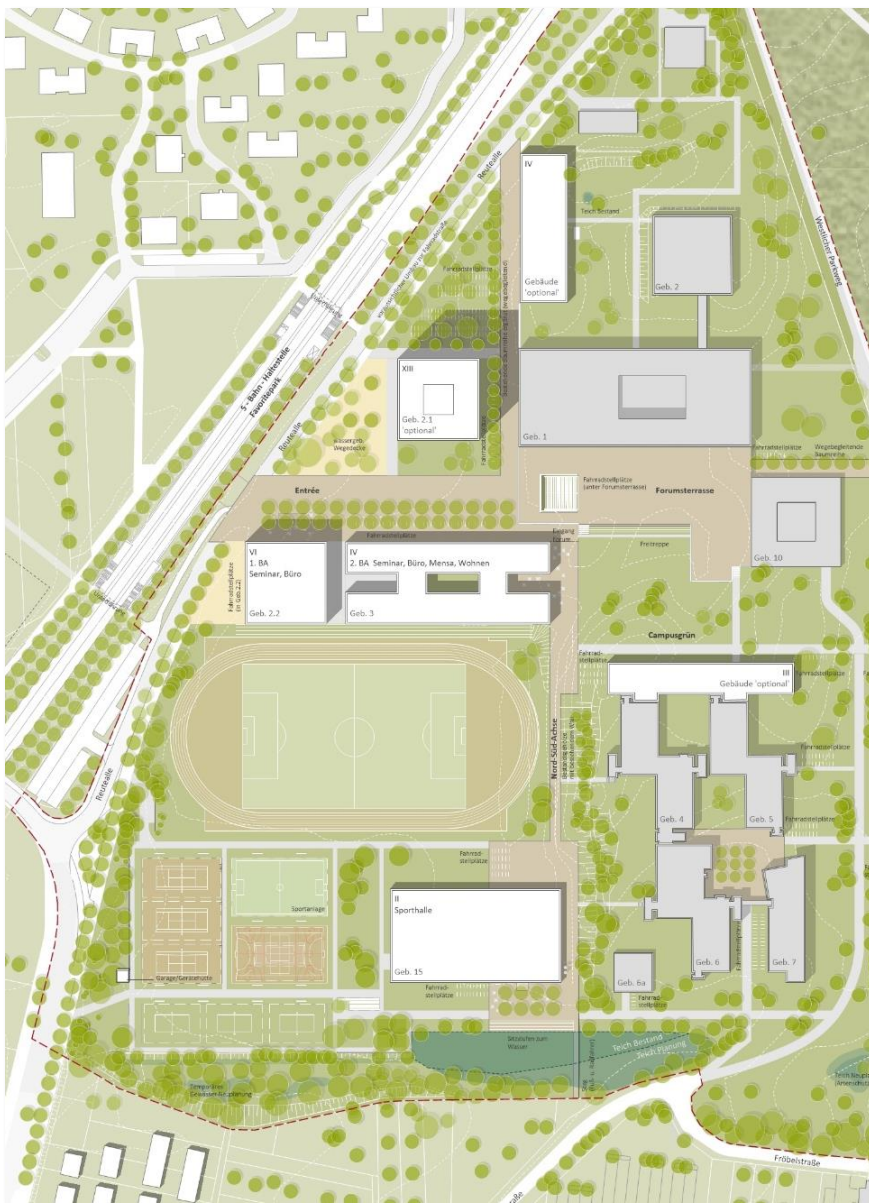
**Erreichbarkeit mit dem Fahrrad**

Das Hochschulgelände ist mit dem Fahrrad über eine Westroute und eine Ost-Route erreichbar. Diese sind u.a. auch gleichzeitig Hauptfußwege zum Campus.

Das System der äußeren Erreichbarkeit findet auf dem Campusgelände mit seinem inneren Wegekonzept seine logische Fortführung. Mit diesem wird eine höhere Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung angestrebt.

Im Bereich der Zuwegungen vom S-Bahn-Halt in der Reuteallee zu den Hochschulen ist eine großzügige Entreesituation geplant. Aus Richtung Süden kommend ist von der Fröbelstraße und über einen neu zu errichtenden Steg über den Teich der Bau einer neuen zentralen Wegeverbindung vorgesehen, welche zwischen der bestehenden Wallanlage und den Sportanlagen nach Norden bis zum Forum an der Pädagogischen Hochschule führt.

Weitere Verbindungswege über die Fröbelstraße und vom Favoritepark kommend erschließen den Campus zusätzlich aus östlicher und nördlicher Richtung.



Der Hochschul-Campus erhält mit dem neuen Grünkonzept ein engmaschiges Wegnetz für Fußgänger und Radfahrer



**Das campusinterne Radwegenetz wird ergänzt durch geeignete Radabstellanlagen.**

Diese sollten in zwei größeren Radabstellanlagen und darüber hinaus in jeweils kleineren Einheiten dezentral auf dem Campus an den (Haupt-) Erschließungswegen und möglichst nahe zu den Gebäudezugängen verteilt werden. Aufbauend auf einer Bestandsanalyse enthält das Fahrrad-Erschließungskonzept einen Plan zur Verteilung der Radabstellanlagen auf dem Campus (s. Anlage 3.5).

**Zusätzlich wird mit dem neu zu planenden Verfügungsgebäude an der Reuteallee eine moderne und zeitgemäße Radinfrastruktur in Form von Schließfächern, Duschen und abschließbaren Radboxen geplant.**

Konkretere Anforderungen an die Gestaltung dieser Fahrradräume enthalten die Empfehlungen zur radverkehrlichen Erschließung (s. Anlage 3.5, S. 27 u. 32).

Konzept Stellplätze und Parkierungsanlagen für Fahrräder  
(Stadt Ludwigsburg, FB Nachhaltigkeit und Mobilität)



- Fahrrad Stellplätze
- Ins Gebäude integrierte Radinfrastruktur

### Ansätze zum Innovativen Umgang mit Verkehr und Mobilität

Die Hochschulen auf dem Campus haben zum Stand heute rund 8.000 Studierende und ca. 600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Diese große Anzahl von Menschen soll zukünftig möglichst umweltverträglich ihre Studien- bzw. Arbeitsplätzen erreichen. Der Stadtteil Eglosheim ist durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Trennwirkung der B 27 ohnehin bereits stark durch motorisierten Individualverkehr belastet. Eine weitere Belastung der Zufahrtsstraßen, allen voran der B27 ist unbedingt zu vermeiden. Nachteiligen Auswirkungen durch vermehrten Parksuchverkehr in den umliegenden Wohngebieten ist durch geeignete Maßnahmen entgegenzusteuern. Eine Erhebung der Auslastung des ruhenden Verkehrs im Umfeld der Hochschulen wurde bereits im November 2019 durchgeführt. Sie dient als Grundlage, um Veränderungen im Parkverhalten erkennen zu können und geeignete Maßnahmen umsetzen zu können. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich das Thema „Mobilität“ umfassend und zukunftsorientiert zu denken. Einen wichtigen Ansatzpunkt bietet hier eine gezielte Steuerung über ein Mobilitätskonzept der Hochschulen mit Schwerpunkt Mobilitätsmanagement. Damit soll der Anteil der Pkw-Fahrten zum Campusareal so gering wie möglich gehalten und der Stadtteil vor zusätzlichem Ziel- und Quellverkehr geschützt werden.

Das Mobilitätskonzept für die Hochschulen basiert im Wesentlichen auf vier Säulen:

- Umsetzung eines Maßnahmenprogramms zum betrieblichen Mobilitätsmanagement der Hochschulen
- Schaffung verbesserter Infrastruktur- und Mobilitätsangebote, um die Alternativen zur Pkw-Nutzung als Selbstfahrer weiter auszubauen Dies dient besonders der Erschließung der großen Potentiale, die das Verkehrsmittel Fahrrad und dessen kombinierter Nutzung mit dem ÖPNV aufweist.
- Effizientere Nutzung des Pkw z.B. durch Fahrgemeinschaften und Carsharing
- Einführung eines Parkraummanagements bzw. Parkraumbewirtschaftung auf den Hochschulparkplätzen sowie ggf. im angrenzenden Straßenraum

Ziel ist, trotz insgesamt steigender Mobilitätsnachfrage aufgrund höherer Studierendenzahlen durch intensive **Förderung aller Alternativen zum Verkehrsmittel „Pkw als Selbstfahrer“ die Nachfrage nach Stellplätzen zu beeinflussen**. Die Alternativen zum PKW müssen noch attraktiver werden, z.B. durch Realisierung nutzungsorientierter Infrastruktur- und Mobilitätsangebote für alle Zielgruppen. Die Anreise zum Campus in Eglosheim mit dem eigenen PKW muss durch Beschränkungen des Stellplatzangebotes und durch Parkgebühren unattraktiver werden. (Stichwort Push- und Pull-Faktoren). Deshalb kommt der Bewirtschaftung der landeseigenen Parkplätze eine zentrale Bedeutung zu.

Als Anforderungen an ein Mobilitätskonzept können beispielhaft genannt werden:

- Ausreichendes Bewohnerparken in Eglosheim sicherstellen
- Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln für die Zukunft sichern
- Verkehrliche Situation zwischen dem S-Bahn-Halt und dem Campus beruhigen und die Zuwegungen für Fußgänger und Radfahrer attraktiver und sicherer gestalten
- und die Zuwegungen für Fußgänger und Radfahrer attraktiver und sicherer gestalten
- Effiziente Nutzung des vorhandenen Stellplatzangebots
- Durch Verdrängung des P&R soll auch die unerwünschte Fremdnutzung von Hochschulparkplätzen verhindert werden und diese damit für die Hochschulangehörigen gesichert werden

Diese Anforderungen werden dann auf der operativen Ebene auf ganz konkrete Maßnahmen heruntergebrochen. Diese können baulicher, monetärer oder organisatorischer Art sein. Als Beispiele sind zu nennen die Neuordnung des Parkplatzes an der Eduard-Spranger-Straße, eine künftige Bepreisung des vorhandenen Stellplatzangebotes und eine digitale Plattform zur Gründung von Fahrgemeinschaften. Ob die Maßnahmen eine ausreichende Veränderung im Mobilitätsverhalten bewirken, muss überprüft werden. Dies geschieht mit einem Evaluationskonzept, bei dem geprüft, bzw. gemessen wird, ob und in welchem Umfang die durchgeführten Maßnahmen innerhalb einer bestimmten Zeit Wirkung gezeigt haben. Auch muss darin festgelegt werden, welcher Nachjustierungen es bedarf, wenn die Maßnahmen noch nicht die gewünschte Wirkung erzielt haben. Nicht zuletzt muss das Evaluationskonzept auch verbindliche Alternativen aufzeigen, falls die Maßnahmen zur Reduzierung von PKW-Verkehr die gewünschte Wirkung dauerhaft nicht in vollem Umfang erzielen.

### **Bedeutung für die Ebene der Bauleitplanung**

So, wie das städtebauliche Konzept dieses Rahmenplanes konkrete Vorgaben für die künftige Lage der bebaubaren Flächen und das Maß der baulichen Nutzung vorgibt, soll das Mobilitätskonzept mit der Umsetzung und Evaluierung des Maßnahmenkonzeptes eine verbindliche Grundlage zur Beurteilung und Umsetzung des Stellplatznachweises auf Baugenehmigungsebene geschaffen werden.

Da der Festsetzungskatalog des Baugesetzbuches keine Möglichkeiten der rechtlichen Sicherung von konkreten Maßnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens bietet, wird das Mobilitäts(maßnahmen)konzept und das Evaluationskonzept Bestandteil eines städtebaulichen Vertrags zwischen Vermögen und Bau und der Stadt Ludwigsburg.



Für die Ausgestaltung der Festsetzungen des Bebauungsplanes bedeutet dies, dass aufgrund des vertraglich vereinbarten Maßnahmen- und Evaluierungskonzeptes auf die Festsetzung eines konkreten Stellplatzschlüssels verzichtet wird.

So soll auf der Ebene der Baugenehmigung ein Spielraum geschaffen werden, befristet oder gänzlich auf die Herstellung von weiteren PKW-Stellplätzen zu verzichten. Damit sind auch der Bau und der Betrieb eines Parkierungsbauwerkes durch das Land als Ultima Ratio nicht ausgeschlossen.



Hochschulforum, Blick von Osten  
Foto: LEHENDrei, 2017

### 2.2.3 Freiraumkonzept und Grün (Koeber Landschaftsarchitektur, Stuttgart)



Luftbild: Werner Kuhnle,  
Ludwigsburger Kreiszeitung  
vom 28.12.17

Das ursprüngliche Konzept der Architekten aus den 1960er Jahren war mit dem programmatischen Begriff der Hochschule im Park überschrieben. Ergänzende Bauten und sukzessive Veränderungen in den Außenräumen lassen dieses Konzept nicht mehr in seiner Konsequenz erkennen. Hinzu kommen veränderte Ansprüche in den Bereichen der Mobilität, der Gebäudenutzung und der Ökologie, die eine Anpassung der ursprünglichen Idee erfordern.

Im Hinblick auf den Verkehr ist festzuhalten, dass die Situation des ruhenden Verkehrs im Moment den Campus belastet. Zudem wird über die Zufahrt im Süden zu viel Individualverkehr in den Campus hineingezogen. Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr bedarf der Optimierung. Eine Durchlässigkeit der Campusanlage in West-Ost-Richtung wird gewünscht, muss aber besonders im Hinblick auf die Einfriedung der Sportanlage geprüft werden. Die Veränderungen im Verkehrsverhalten, insbesondere die zunehmende Nutzung von Fahrrädern, wurden bislang nicht ausreichend gewürdigt. Die Verkehrsflächen auf dem Campus sind zum Teil renovationsbedürftig. Eine Wegehierarchie ist hier nicht auszumachen. Im Innenhofbereich der Hochschule für Verwaltung und Finanzen gibt es eine unbelebte Platzsituation, die einer wenig frequentierten Gebäudezone zugeordnet ist. Hier ist über eine Verlagerung nach Süden nachzudenken. Von Süden und von Westen her fehlt es an markanten Adressbildungen, die den Hochschulcampus einladend und erkennbar werden lassen. Die Ausstattung und Möblierung auf dem Campus sind ebenfalls in die Jahre gekommen. Hierfür sollte ein Gestaltungskatalog entwickelt werden. Dasselbe gilt für die Beleuchtung der Anlage. Auch hier bedarf es der Nachjustierung bezüglich der Art der Beleuchtung, der Lichtfarbe und der Intensität. ‚Angsträume‘ bei Nacht sind zu vermeiden.

Die Grüngestaltung ist zum Teil noch von der ‚Bodendeckerära‘ der 1960er und 70er Jahre geprägt. Die Verbuschung in den Hainen verwässert das Bild einer transparenten Parkanlage und schränkt die Biodiversität auf dem Areal empfindlich ein. Das Feuchtbiotop im Süden, das mit dem Oberflächenwasser der Dächer und Verkehrsflächen gespeist wird, ist in seiner Erlebbarkeit und Zugänglichkeit eingeschränkt. Hier gilt es, eine ansprechende und zugleich umweltverträgliche Lösung zu finden. Anmerkung: das ursprüngliche stringente Konzept der Achsen ist weitgehend aufgegeben worden, weil der Wall zur Ausbildung der großzügigen Nord-Süd-Achse nicht abgetragen werden konnte.



Foto: PH Ludwigsburg, Homepage

Lageplan Grün- und Freiraum

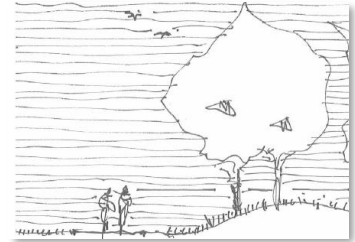




### Konzept

Der Mittelpunkt der Gesamtanlage ist nach wie vor die großzügige steinerne Forumsterrasse. Diese wird durch auf sie zuführende Achsen gestärkt, da ergänzende Neubauten an der Peripherie die zentrale Wirkung der Hauptbauten einschränken. Vom S-Bahn-Halt kommend wird man über eine großzügige Geste über das Entrée auf das Campusgelände geführt. Idealerweise wird vom S-Bahnsteig ein zusätzlicher Abgang geschaffen, der direkten Anschluss an die Hauptzugangsachse zur PH ermöglicht. Baumreihen und -alleen unterstützen die Wirkung der Achsen und nehmen unmittelbar auf die Geschichte der Baumalleen in Ludwigsburg Bezug.

Dem steinernen Aufenthaltsort in der Mitte wird ein zentrales Campusgrün zur Seite gestellt. Diese intensive Rasenfläche kann für Spiel, informellen Sport und Aufenthalt der Studenten genutzt werden. Eine großzügige Freitreppe zum Sitzen verbindet den Höhenuntersprung zwischen Terrasse und Campusgrün. Bestehende Gehölze im Bereich der grünen Mitte, werden in die Planung integriert und akzentuieren die freie Rasenfläche. In der Randzone zum Favoritepark hin sollen die Grünflächen extensiviert werden. So können aus Rasenflächen auch mehrmahdige Wiesen werden. Der Anteil an Wiesenkräutern soll erheblich gesteigert werden.



### Verkehr im Kontext des Freiraumkonzeptes

Der Campus wird weitestgehend autofrei, jedoch nicht verkehrsfrei angestrebt. Anlieferungsvorgänge verlagern sich an den Rand und im Falle einer möglichen Verlegung der Kindertagesstätte könnte der Elternbring- und Elternholverkehr aus dem Campus herausgehalten werden. Fahrradabstellanlagen sind dem Bedarf gemäß zu erweitern und sollen dezentral, den jeweiligen Eingängen zugeordnet, errichtet werden, während für den motorisierten Individualverkehr optional eine zentrale Stellplatzanlage westlich der Bahnlinie angestrebt wird, in Abhängigkeit von der Wirksamkeit der unterschiedlichen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes. Es wird beabsichtigt, das Fahrradnetz auszubauen und die Wegebreiten entsprechend anzupassen und zu erweitern. Der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten auf dem Campusgelände ist seit den letzten Jahren gestiegen. Im Sinne des Mobilitätskonzeptes wird angestrebt, die Reuteallee langfristig zur Fahrradstraße umzubauen.

Neben dem Hauptplatz, der Forumsterrasse, ergeben sich weitere, kleinere Plätze an der neuen Sporthalle und im Innenhof der Hochschule für Verwaltung und Finanzen. Das sekundäre Wegenetz bindet an die äußere öffentliche Erschließung und die wichtigen Anschlusspunkte an. Eine neue Wegehierarchie entsteht, die sich auch in der Materialität der Wege niederschlägt. Bei der Oberflächengestaltung wird auch die Durchlässigkeit und die Versickerung von Oberflächenwasser geprüft. So können Werksteinbeläge aus Sickersteinen und wasserdurchlässige Asphalte eingesetzt werden. Hauptwegeverbindungen und -plätze sollen sich an dem Belag der Terrasse orientieren. Die Hauptwege und Aufenthaltsorte sollen einen hochwertigen Plattenbelag erhalten. Nebenwege erhalten ein Betonwerksteinpflaster und unterge-

ordnete Nebenwege bleiben in Asphalt. Somit ist die Gliederung der Wegehierarchie spürbar und erleichtert eine Orientierung auf dem Campusgelände.

Bei der Ausstattung und Möblierung wird ein robustes und einfaches Konzept angestrebt, das auf Einheitlichkeit in Materialität und Oberflächen ausgelegt ist. Die Gestaltung soll zeitlos modern sein. Bänke auf den Plätzen folgen dem Prinzip der Möblierung der Forumsterrasse, während die Sitzgelegenheiten im Park weniger informell und eher klassische Parkbänke sind. Ein Orientierungssystem holt die Besucher, Studenten und Mitarbeiter bereits an den Anschlusspunkten ab und leitet zu den Einrichtungen.

### **Grün**

Das Grünkonzept sieht einen umlaufenden, naturnahen und parkartigen Grüngürtel um die gesamte Anlage vor. Intensiv genutzte und damit auch artenärmere Bereiche konzentrieren sich auf das Zentrum und auf die Sportflächen. Die Baumpflanzungen sind hier eher hainartig und als Solitäräume gehalten und stammen nahezu ausschließlich aus der Liste der potenziellen natürlichen Vegetation, die als heimische Arten für Insekten sowie Vögel als Nährgehölze dienen. In diesem Bereich sind Wiesenflächen vorgesehen. Unterwuchs aus Sträuchern und Bodendeckern wird sukzessive gerodet und durch Wiesenansaat ersetzt. In den Baumbestand wird nur sehr vorsichtig eingegriffen. Konkurrierende Exemplare werden partiell gerodet, um die Belichtungssituation am Boden zu verbessern und um eine bessere Übersicht zu erzeugen.

Baumreihen, -alleen und Baumplätze, angelehnt an klassische Vorbilder bestimmen die Achsen und Nebenplätze. Die geplanten wegbegleitenden Gehölze sind ausgewählte klimaangepasste Arten. Vierjahreszeitengehölze entfalten hier ihre Wirkung auf den Plätzen, indem Blüte, Fruchtbildung, Herbstfarbe und der Winterhabitus zur Geltung kommen. Bestandsgehölze, die im Bereich der Campusmitte gehalten werden sollen, akzentuieren die offene Rasenfläche. Aufgrund des bestehenden Walls im Bereich der bedeutenden Nord-Süd-Verbindung sollen weitere Bestandsbäume behutsam ins Konzept integriert werden, da eine stringente Allee an dieser Stelle große Verluste an Bestandsbäumen nach sich ziehen würde. Zudem wäre ein umfangreicher Bodenabtrag erforderlich. Die hainartigen Strukturen der bestehenden Eichen auf dem Wall dienen somit als Begleitung der zur Mitte führenden Achse. Die Eichen sind sowohl in ihrer Größe, als auch aufgrund ökologischer Aspekte, wertvoller Bestandteil des Campus.

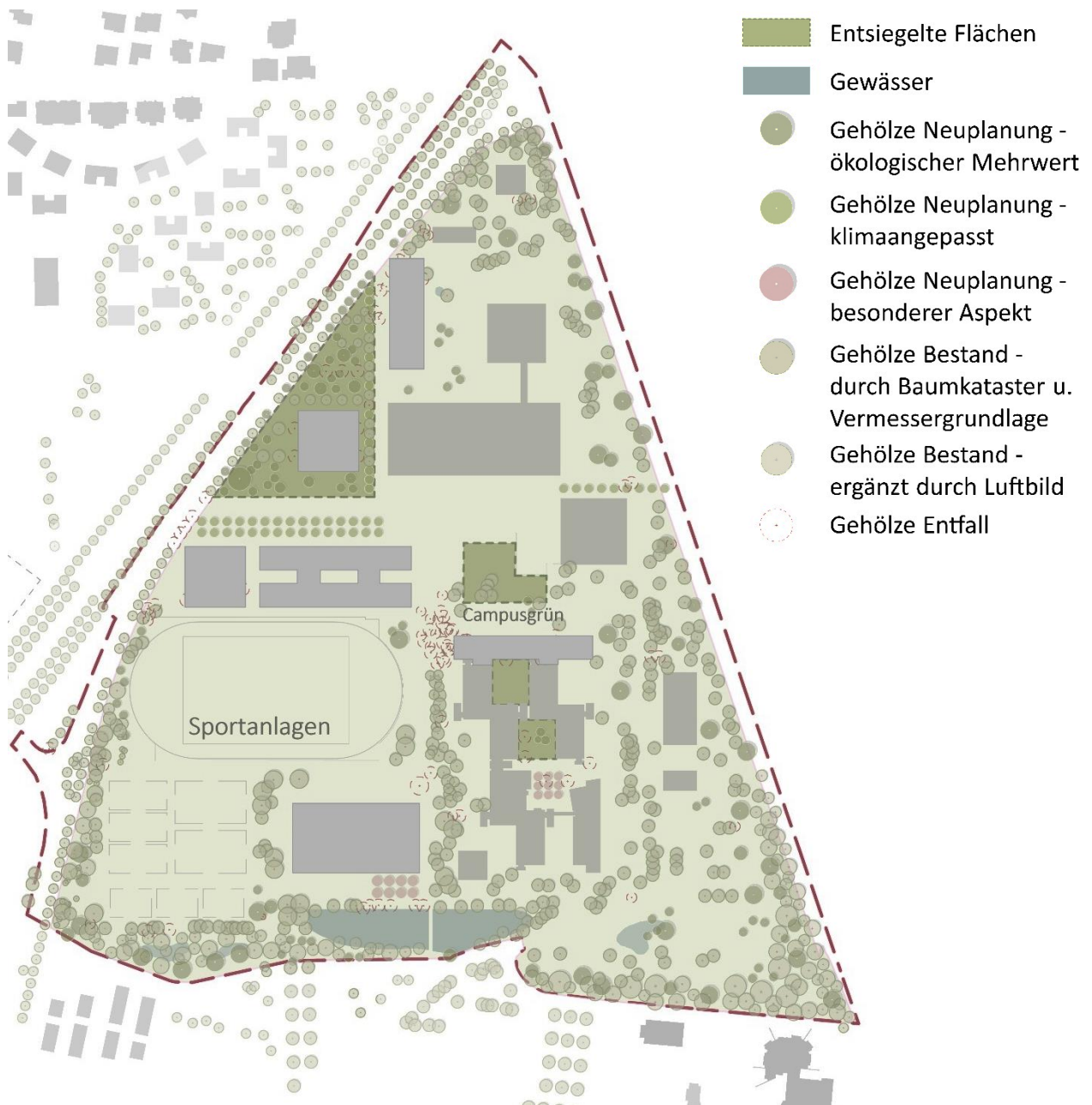
Das Artenschutz-Konzept des Büros GÖG vom Februar 2020, insbesondere zum Schutz der Amphibien und zur Verbesserung deren Lebensumstände, wurde in die Planung integriert. Die langfristige Verlegung der Mensa und der Kindertagesstätte wird sich signifikant auf den Verkehr im für die Amphibien sensiblen Bereich niederschlagen. Auch die in die Rahmenplanung aufgenommenen neuen Amphibiengewässer im Südwesten und Südosten werden sich positiv auf die Amphibienentwicklung auswirken. Eingriffe in die Lebensräume für Amphibien und Reptilien lassen sich bei bester Integration jedoch nicht ganz vermeiden. Im Zuge der weiteren

Planung sind die im Artenschutzkonzept aufgeführten Schutzmaßnahmen für die Amphibien in Form von permanenten und eventuell auch temporären Maßnahmen für eine gezielte Lenkung der Amphibien zu berücksichtigen wie auch die baubegleitenden Schutz- und Ersatzmaßnahmen.

Die neuen Beleuchtungsvorschläge werden insektenfreundlich mit LED ausgebildet und nehmen in ihrer Intensität nach außen hin ab. Im Bereich der Campusmitte kann die Lichtfarbe auch ein wenig tagheller ausgeführt werden, ohne zu kalt zu wirken.

Die ersten Vorschläge zur Gehölzauswahl verstehen sich exemplarisch. Es soll jedoch zu einer spürbaren Differenzierung zwischen Innen und Außen im Campus kommen, damit die Freiraumqualitäten auf eine subtile Weise vermittelt werden.

In Folge der Differenzierung sind dafür auch entsprechende Pflegekonzepte auszuarbeiten, damit die Wirkung erhalten bleibt und besonders die ökologischen Qualitäten gefördert und erhalten werden.





#### 2.2.4 Artenschutzkonzept (21. Februar 2020)

Auszüge aus dem Artenschutzkonzept zum Vorkommen geschützter Tierarten auf dem Campusgelände (siehe Anlage 3.6)  
(Gruppe für ökologische Gutachten Detzel & Mathäus GbR, Stuttgart)

##### **Anlass und Vorhaben**

Der Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg – Amt Ludwigsburg plant die Erarbeitung eines Rahmenplanes zur Nachverdichtung des Geländes des Hochschulcampus der Pädagogischen Hochschule (PH) Ludwigsburg an der Reuteallee (Abbildung 1). So soll beispielweise im Rahmen des Mobilitätskonzeptes die neue Hauptmobilitätsachse in Nord-Südrichtung verlaufen. In diesem Rahmen soll eine Steg-Brücken-Konstruktion über den PH-Teich gebaut werden. Ferner sind der Abriss und ein Neubau der Sporthalle sowie die Errichtung eines Gebäudes geplant.

##### **Aufgabenstellung**

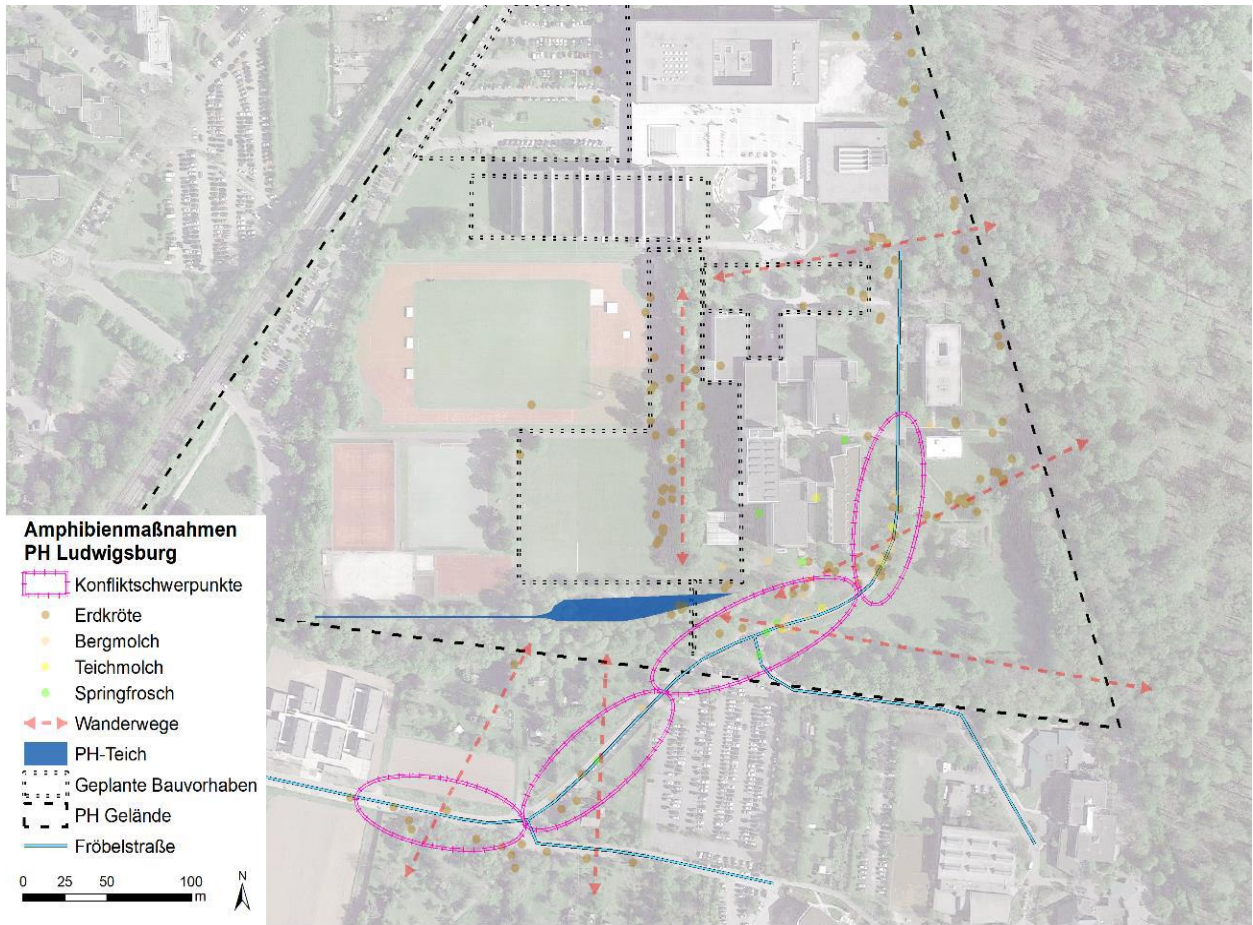
Im Zuge dessen sind unter anderem das Vorkommen national und europarechtlich geschützter Amphibienarten sowie deren Wanderbewegungen in einem Artenschutzkonzept zu berücksichtigen.

Diese Thematik ist seit vielen Jahren bekannt, so dass freiwillige Helfer jedes Jahr zur Wanderungszeit Schutzzäune entlang des Favoriteparks installieren und Sammelstellen (Amphibienhotels) einrichten, um die Amphibien von den Sammelstellen zum PH-Teich zu verbringen. Dennoch werden jedes Jahr vielfach tote Amphibien an der Fröbelstraße registriert.

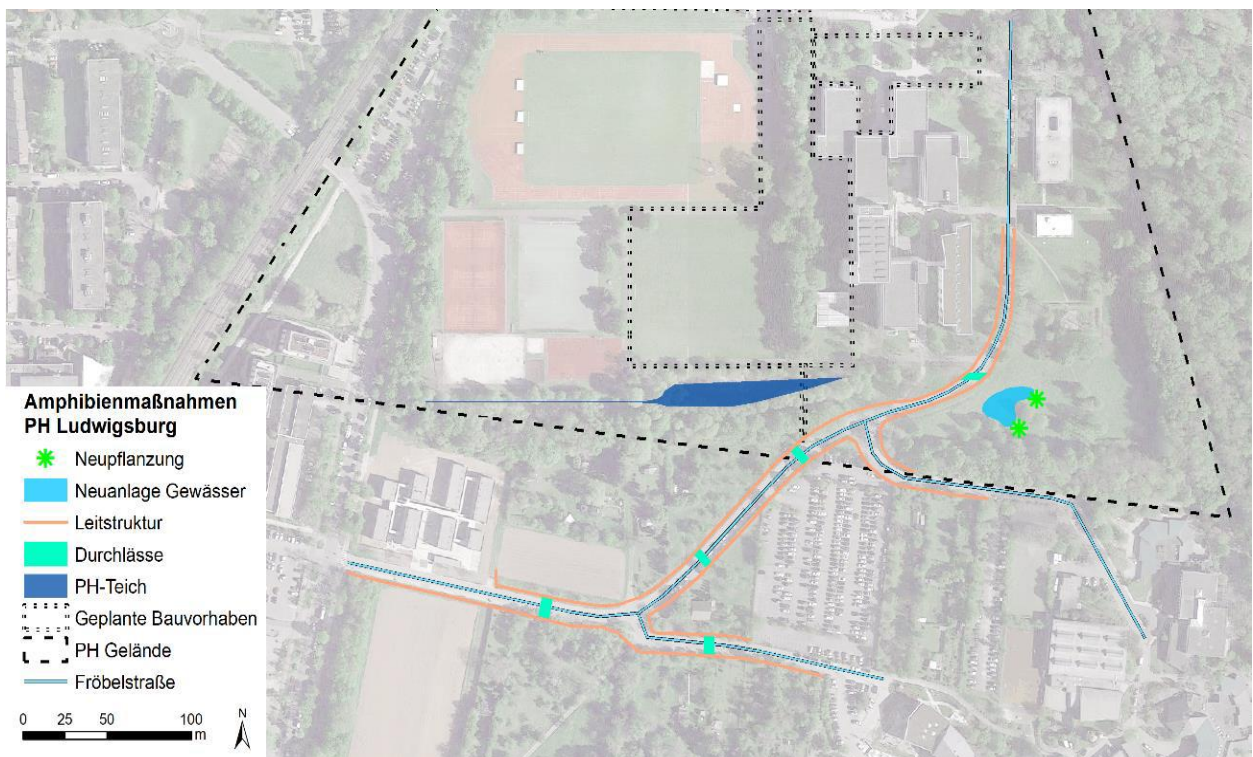
Ziel des vorliegenden Artenschutzkonzeptes ist der Schutz der vorkommenden Amphibien, Reptilien, Vögel und Insekten und der Biotope sowie deren Förderung und Entwicklung durch spezifische Maßnahmen. Aufgrund des besonderen Amphibienaufkommens fokussiert das Artenschutzkonzept auf den Amphibienarten.

##### **Maßnahmen zum Artenschutz**

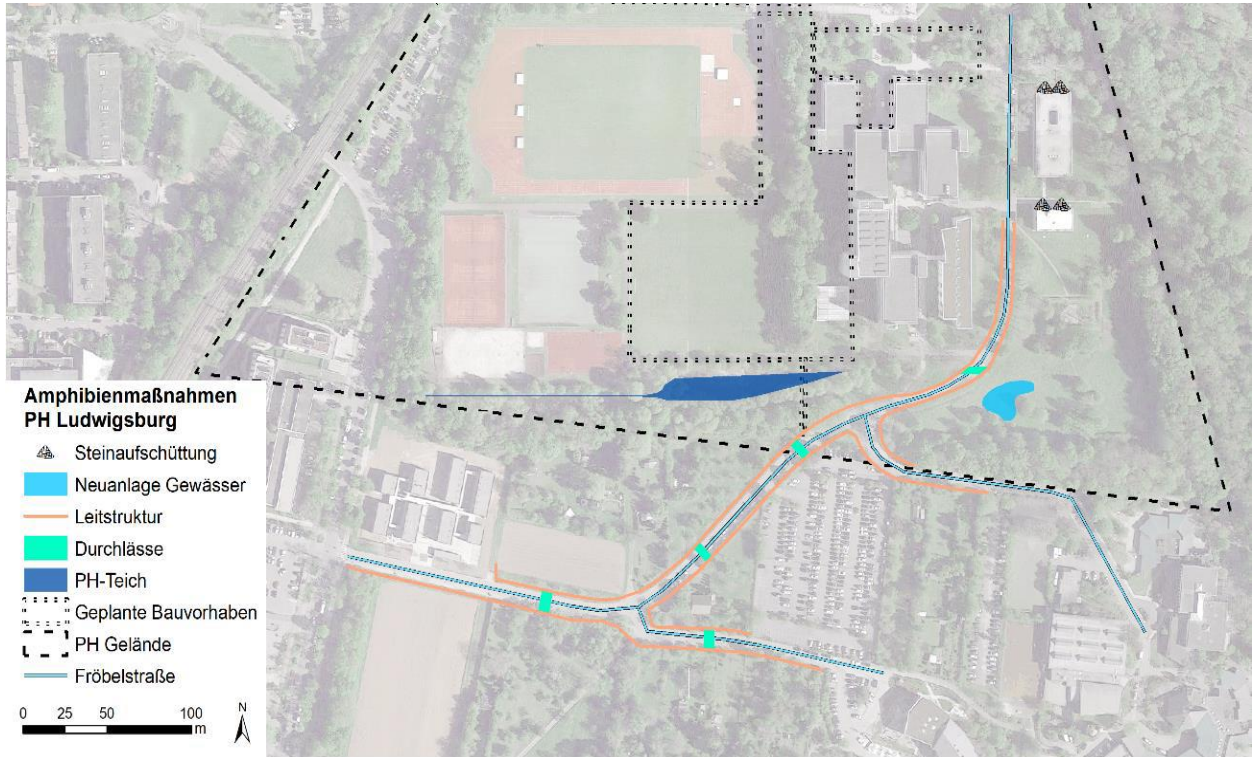
Als wichtigste Maßnahme sind die Installation eines permanenten Amphibienleitsystems und die Anlage eines Ersatzgewässers zu nennen. Auch Schutz-, Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen für andere Tiergruppen werden im Schutzkonzept aufgeführt.



Artenschutz:  
Amphibienmaßnahmen im Geltungsbe-  
reich des Rahmenplans  
Detzel & Mathäus GbR, Stuttgart, 2020







Empfohlene Installation eines permanenten Leitsystems (ca. 1.200m) mit integrierten Durchlässen sowie Gewässerneuanlage zur Entspannung des Wanderungskonfliktes

Steinschüttungen im Eingangsbereich der Gebäude 8 und 8a zum Schutz der Molche und zur Optimierung deren Winterquartiere





**Fazit**

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Rahmenplanes zur Nachverdichtung des Geländes der Pädagogischen Hochschule Ludwigsburg wurden zahlreiche relevante Tierarten, darunter verschiedene Amphibienarten, festgestellt.

Aufgrund der bekannten Thematik, dass die jährliche Amphibienwanderung von etlichen Verkehrsoptionen begleitet wird, wurde ein Artenschutzkonzept, welches geeignete Maßnahmen beschreibt und darstellt, erarbeitet.

Durch die Installation von permanenten Leitsystemen mit integrierten Durchlässen und die Anlage eines Ersatzgewässers können die verkehrsbedingten Verluste signifikant reduziert werden, da die wandernden Amphibien keine befahrene Straße überqueren müssen, um vom Laichgewässer in das Winterquartier zu gelangen.

Weitere skizzierte Maßnahmen dienen dem Schutz von Vögeln, Reptilien und Insekten im Rahmen von Neubaumaßnahmen auf dem Gelände der PH Ludwigsburg.

**3. Anlagen (gesonderte Unterlagen)**

- 3.1 Rahmenplan 2020 DIN A 3 (LEHEN drei, Architektur Stadtplanung)
- 3.2 Freiraumkonzept zum Rahmenplan 2020 DIN A 3  
(Koeber Landschaftsarchitektur)
- 3.3 Präsentation zur Freiraumkonzeption (Koeber Landschaftsarchitektur)
- 3.4 Mobilitätskonzepte der Pädagogischen Hochschule Ludwigsburg und der Hochschule für öffentliche Verwaltung und Finanzen Ludwigsburg
- 3.5 Empfehlungen zur radverkehrlichen Erschließung des Hochschulcampus Ludwigsburg, Stand 28. Mai 2020 (i.n.s.–Institut für innovative Städte)
- 3.6 Artenschutzkonzept zum Vorkommen geschützter Tierarten auf dem Campusgelände der PH Ludwigsburg vom 21. Februar 2020  
(Gruppe für ökologische Gutachten – Detzel & Matthäus GbR)

**4. Planunterlagen (DIN A0)**

- 4.1 Rahmenplan 2020 (LEHEN drei, Architektur Stadtplanung)
- 4.2 Freiraumkonzept zum Rahmenplan 2020 (Koeber Landschaftsarchitektur)

Stadtplanung, Städtebau:

**LEHEN drei | Architektur Stadtplanung**

Freie Architekten und Stadtplaner SRL BDA DASL

Feketics . Schuster. GbR | Rosenbergstraße 52a | 70176 Stuttgart | [www.lehendrei.de](http://www.lehendrei.de)

Freiraumkonzept:

Koeber **Landschaftsarchitektur** GmbH

Azenbergstraße 31 | 70174 Stuttgart | [www.koeber-landschaftsarchitektur.de](http://www.koeber-landschaftsarchitektur.de)