



LUDWIGSBURG

# ZUKUNFTS- KONFERENZ 2018

22. und 23. Juni 2018  
Konferenzband

**Indikatoren-gestützter Bericht  
zur Nachhaltigen Stadtentwicklung**



## 4 Vitale Stadtteile

### Bilanz

Eine Einschätzung über die Vitalität der Stadtteile erfolgt anhand der nachfolgenden Steckbriefe. Diese bestehen aus stadtteilbezogenen statistischen Daten sowie einem kurzen Bericht aus dem STEP-Verfahren. „Gemeinsam die Zukunft unseres Stadtteils gestalten“; das ist das Motto der Stadtteilentwicklungspläne (STEPs). Alle bedeutenden Projekte und Maßnahmen, die im Rahmen der STEPs bearbeitet werden, sind den jeweiligen Themenfeldern des Stadtentwicklungskonzepts (SEK) sowie deren zugehörigen Masterplänen zugeordnet und werden auch darüber gesteuert. Daneben ist es in den STEP-Verfahren ebenfalls wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger aktiv an der Entwicklung ihres Stadtteils beteiligt werden.

Regelmäßige Newsletter, die über aktuelle Entwicklungen im Stadtteil informieren, werden an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltungen sowie weitere interessierte Bürgerinnen und Bürger verschickt. Damit wird die Transparenz in der Bürgerbeteiligung weiter erhöht.

Aus Kapazitätsgründen ist es aktuell leider nicht möglich, in allen Stadtteilen STEP-Verfahren zu beginnen bzw. durchzuführen.

Albert Geiger  
(Fachbereichsleitung Bürgerbüro Bauen)

# 4 Vitale Stadtteile

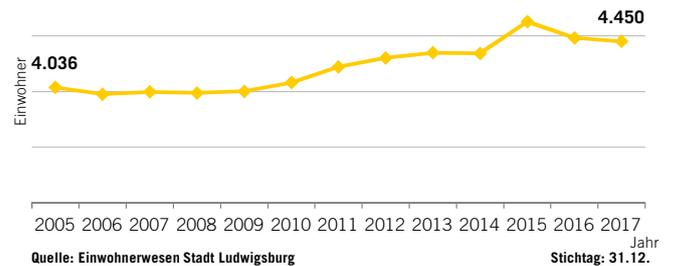
## 4.6 Pflugfelden

Der Stadtteil Pflugfelden ist besonders für junge Familien sehr attraktiv, weshalb auch verstärkt in Bildung und Betreuung investiert wird. In der Ditzinger Straße wurde die Anschlussunterbringung für bis zu 60 Geflüchtete geschaffen. Das Gebäude kann bei einer Umnutzung jederzeit zur Schule umgewandelt werden. Die Einzelhandelsstruktur im Stadtteil ist trotz der Schließung der

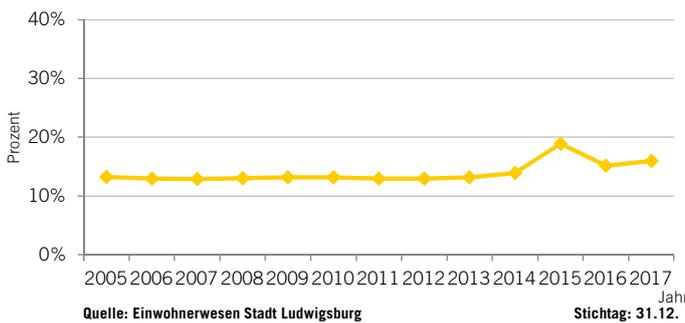
Postfiliale im Jahr 2016 stabil. Ein überregionaler Metzger sowie mehrere Bäckereien sichern die Grundversorgung. Ergänzt wird das Nahversorgungsangebot u. a. durch Banken, eine Apotheke, einen Getränke- und einen Hofladen. Die Erhaltungssatzung für den Stadtteil ist in Bearbeitung und im ehemaligen Rathaus wird 2018 die Heimatstube einziehen.



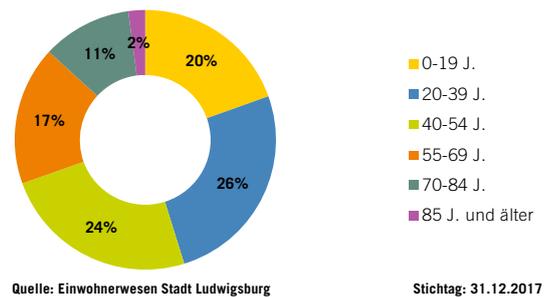
### Einwohnerentwicklung



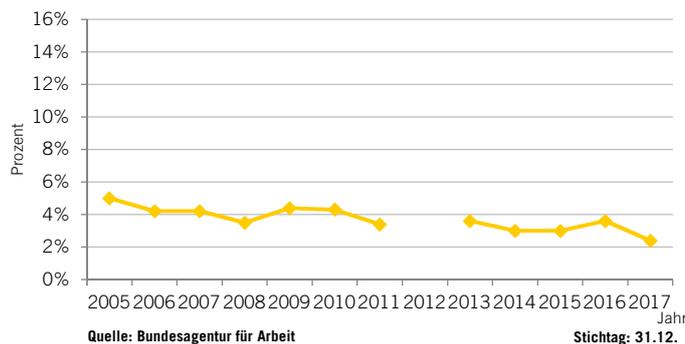
### Ausländeranteil



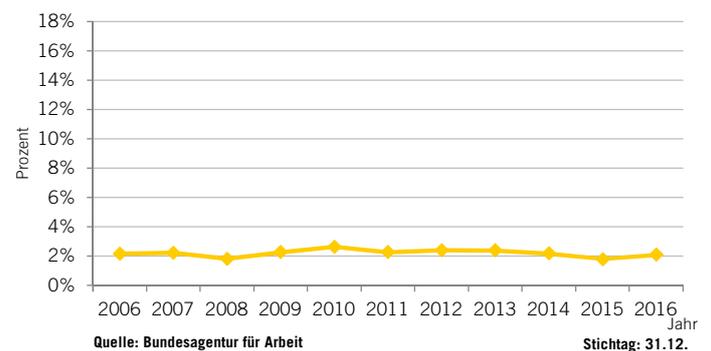
### Altersstruktur



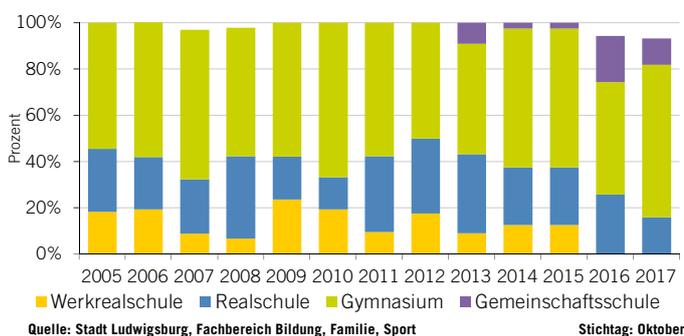
### Arbeitslosenquote



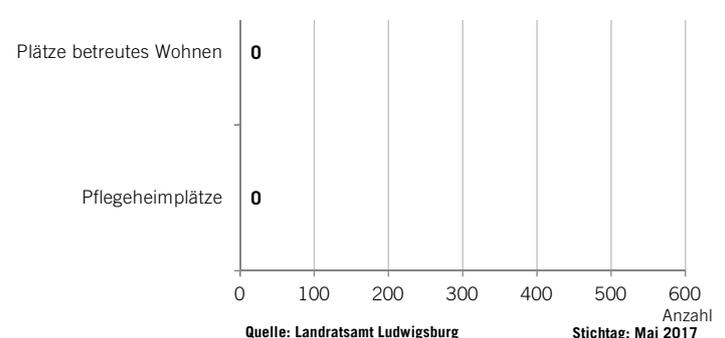
### Leistungsempfänger nach SGB II



### Schulübergangsquote



### Anzahl Plätze Pflegeheim und betreutes Wohnen





# 4 Vitale Stadtteile

## Leitsatz:

Die Stadtteile und Innenstadtquartiere sind wichtiger Bestandteil des gesamtstädtischen Profils und bilden ein lebendiges Ganzes. Die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihren Stadtteilen und die Netzwerke vor Ort werden gestärkt. Die Stadtteile entwickeln, pflegen und erhalten ihre Identität.

## Strategische Ziele

1. Die Vernetzung der gesellschaftlichen Gruppierungen und bestehenden Strukturen quer durch alle Stadtteile funktioniert.
2. Die auf die Stadtteile bezogenen Infrastrukturen ermöglichen die Teilhabe und Nutzung durch alle Menschen der Stadtgesellschaft, werden erhalten und weiter ausgebaut.



- Sie schaffen die Voraussetzungen für eine funktionierende Nahversorgung.
  - Die Stadtteile sind in einem guten Preis-Leistungsverhältnis an Öffentliche Verkehrsmittel angebunden.
  - Zwischen Nutzung und Angebot besteht ein ausgewogenes Verhältnis.
  - Radwege verbinden Stadtteile untereinander und mit der Kernstadt.
  - Die Stadtverwaltung ist neben den zentralen Angeboten auch in den Stadtteilen präsent. Es gibt eine Stadtteilbeauftragte bzw. einen Stadtteilbeauftragten.
  - Kulturelle, sportliche und integrative Einrichtungen und Angebote beleben die Stadtteile.
3. Bedarfsgerechte, qualifizierte Bildungs- und Betreuungsangebote für Kinder sind in den Stadtteilen angemessen vorhanden oder zentral über gute öffentliche Verkehrsverbindungen zu erreichen. Die in den Stadtteilen vorhandenen Einrichtungen arbeiten vernetzt zusammen. Sie haben sich zu offenen Lern- und Lebensorten weiterentwickelt, die verschiedene Alters- und Zielgruppen ansprechen.
  4. In allen Stadtteilen sind Stadtteilausschüsse vorhanden. Bürgerinnen und Bürger können sich in vielfältiger Weise vermehrt vor Ort einbringen. Bürgerschaftliches Engagement wird gefördert und findet seine entsprechende Anerkennung bzw. Förderung.
  5. Die Bevölkerung entwickelt sich nachhaltig und positiv, eine ausgewogene Struktur ist erreicht. Bedarfsgerechter und bezahlbarer Wohnraum steht unterschiedlichen Zielgruppen zur Verfügung. Seniorenwohnungen und Pflegeplätze sind in qualitativer wie quantitativer Hinsicht ausreichend vorhanden.
  6. Die Stadtteile prägenden Grünflächen werden erhalten. Potenziale für vielfältige, ökologisch wertvolle und nutzbare Grünflächen werden genutzt.
  7. Identitäten von Quartieren und Stadtteilen unterscheiden sich von der Innenstadt und werden weiter entwickelt. Gewachsene räumliche Strukturen sind so gestaltet, dass besondere Orte und Freiraumqualitäten gestärkt und herausgebildet werden. Sanierungsdefizite in den Stadtteilen sind beseitigt.
  8. Intensive Öffentlichkeitsarbeit wird geleistet.

# 7 Grün in der Stadt

## Leitsatz:

Die Wohn- und Lebenszufriedenheit der Ludwigsburger Bürgerinnen und Bürger lässt sich durch Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität steigern. Ludwigsburg nutzt die Chance, die historisch grüne Stadt hin zu einem gesunden, umweltfreundlichen und angenehmen Wohnumfeld weiter zu entwickeln. Die grüne Zukunft Ludwigsburgs heißt: „Grüne Adern für eine lebendige Stadt“.

## Strategische Ziele

1. Das durchgängige Grün in der Stadt verbindet Ludwigsburg mit dem Neckar, der grünen Nachbarschaft und der Region. Der Erhalt und die Entwicklung der historischen Grünanlagen, hochwertiger Freiraumstrukturen und ökologisch wertvoller Landschaftselemente sind konzeptionell in strategischen Plänen erarbeitet. Diese dienen als Steuerungselemente und fließen in die Bauleitplanung ein.
2. Die Stadt Ludwigsburg versorgt Bürgerinnen und Bürger mit Grün- und Spielflächen, Plätzen und Außenanlagen von städtischen Gebäuden (z. B. Schulen und Kindergärten) für alle Altersgruppen, in ausreichender Dimensionierung, richtiger Verteilung und guter Qualität.
3. Die Leistungsfähigkeit von Natur und Landschaft ist nachhaltig gesichert. Die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft wird erhalten und verbessert.
4. Die Stadt Ludwigsburg stärkt das bürgerschaftliche Engagement und fördert das Verständnis und Interesse von Natur- und Umweltbelangen über alle Altersgruppen hinweg. Die Stadt unterstützt private Eigentümerinnen und Eigentümer bei Erhalt und Aufwertung von Grünflächen.



# 7 Grün in der Stadt

## 7.2 Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Grünflächen

### Erläuterung des Indikators

Dieser Indikator stellt die räumliche Versorgung mit öffentlichen Grün- und Versorgungsflächen sowie Barrieren in Ludwigsburg dar. Ludwigsburg verfügt über eine überwiegend gute bis sehr gute räumliche Versorgung mit Grünanlagen. Hervorzuheben ist der Bestand an hochwertigen historischen Parkanlagen mit unterschiedlichem Charakter, die historische und neue Alleenstruktur sowie die Erholungsflächen im Außenbereich (z. B. Zugwiesen). Allerdings gibt es Barrieren, die die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit bestehender Grünanlagen beeinträchtigen und die Stadt zerschneiden. Auch ist die Alleenstruktur in ihrer Gesamtheit schwer lesbar. Zudem sind die Nutzungsmöglichkeiten der historischen Grünanlagen oft durch kulturhistorische und naturschutzrechtliche Belange eingeschränkt (z. B. Blühendes Barock und Favoritepark). Die Unterversorgung der barocken Innenstadt mit Grünflächen zeigt sich in der teilweisen Übernutzung bestehender Grünanlagen (z. B. Bärenwiese). Einige Wohnquartiere zeichnen sich durch hohe Durchgrünung aus (z. B. Favoritegärten). Es fehlt jedoch an quartiersbezogenen Parks und Freiräumen. Am schlechtesten sind die Bereiche Ludwigsburg West und das Gebiet um den Bahnhof mit Grünflächen versorgt.

### Zielsetzung

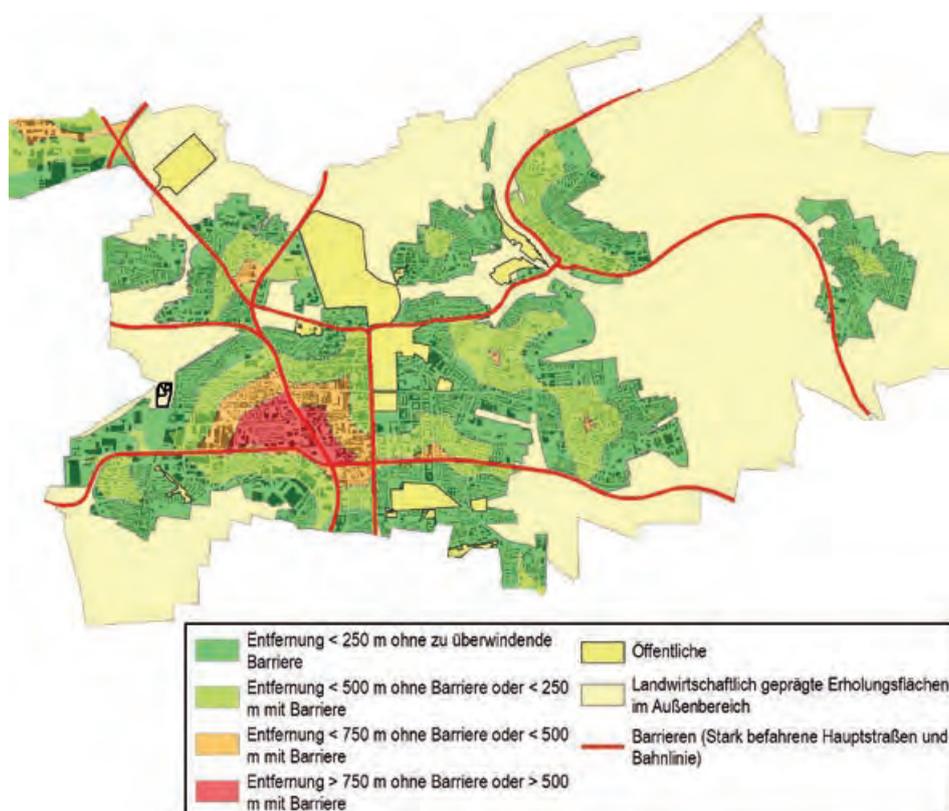
Flächen mit hohem Grünflächen-/ Versorgungsbedarf (rot/orange) werden besser mit dem städtischen Grünsystem vernetzt und Barrieren reduziert (Zielwert: gelb/grün).

### Einflussfaktoren

Die Stadt kann im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung großen Einfluss nehmen. Grundlage hierfür ist das am 15.12.2016 mehrheitlich vom Gemeinderat beschlossene Freiflächenentwicklungskonzept mit integriertem Grünleitplan. Die dort verankerten Leitideen sollen als Leitgedanken sowohl in die Bauleitplanung, als auch in die kleinste Baumaßnahme einfließen und dort umgesetzt werden.

### Entwicklung und Fazit

Im Freiflächenentwicklungskonzept mit integriertem Grünleitplan wird ein Leitbild für das zukünftige Ludwigsburg entwickelt. Dieses baut auf den wertvollen historischen Substanzen Ludwigsburgs auf und entwickelt so ein typisch ludwigsburgerisches, hochwertiges und nachhaltiges Freiflächensystem. Dieses wird ergänzt durch zeitgemäße, naturnahe Grün- und Freiflächen und attraktive Wohnumfelder, die über ein Verbundsystem vernetzt und dadurch leicht erreichbar sind. Das Leitbild des zukünftigen Ludwigsburg lautet: „Grüne Adern für eine lebendige Stadt“. Das Leitbild greift die historisch gewachsene Verkehrsinfrastruktur mit den Alleen als Charakteristika für Ludwigsburg auf. Ziel ist, diese so zu gestalten, dass deren zerschneidende Wirkungen reduziert und die Vernetzungsfunktion von neuen und bestehenden Grünflächen sowie Freiräumen gefördert werden. Präferiert wird der Ausbau von Hauptverkehrsachsen zu „grünen Boulevards“, ohne Tunnelösungen dabei auszuschließen. Es ist als mutiges, innovatives und zukunftsorientiertes Leitbild zu sehen, das auf einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Mobilität basiert, wie sie auch in den Masterplänen Mobilität und Energie verankert ist.



Quelle: faktorgruen

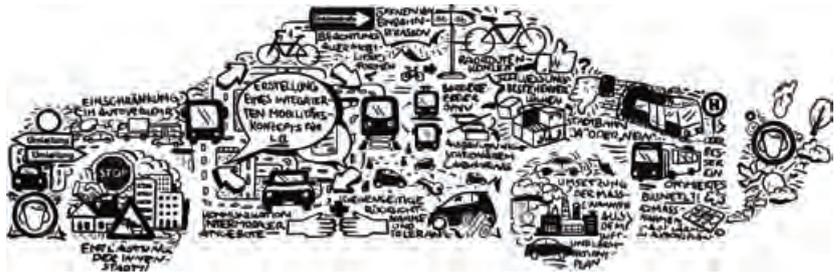
# 8 Mobilität

## Leitsatz:

In Ludwigsburg wird die Mobilität der Bürgerschaft umwelt- und sozialverträglich sichergestellt. Gezielte Baumaßnahmen und bessere Informationen helfen, die Verkehrsanlagen wirtschaftlich zu nutzen, die Kooperation der Verkehrsträger zu stärken und die Verkehrsströme stadtverträglich zu lenken. Alle Menschen haben die Möglichkeit, sich uneingeschränkt von einem Ort zum anderen zu bewegen, um am Leben teilzuhaben.

## Strategische Ziele

1. Ludwigsburg vernetzt Zentrum, Stadtteile und Umland besser, um die Mobilitätsansprüche von Bewohnerinnen und Bewohnern, Beschäftigten sowie Besucherinnen und Besuchern zu gewährleisten. Dazu trägt ein leistungsfähiges Radwegenetz, ein optimiertes Busnetz und wo sinnvoll die Netzergänzung für den motorisierten Individualverkehr bei. Eine Stadtbahnverbindung in Richtung Ost- West ist technisch und wirtschaftlich geprüft. Fußgängerinnen und Fußgänger erleben die Stadt neu, weil Brüche und Zäsuren zwischen touristischen Zielen, attraktiven Zonen, den Stadtteilen und der Innenstadt gemildert oder beseitigt sind. Der Bahnhof Ludwigsburg ist eine intermodale Drehscheibe und genau wie sein Umfeld attraktiv gestaltet.
2. Die Stadt steuert Verkehr stadtverträglicher und entlastet sie vom Durchgangsverkehr. Verkehrsbedingte Umweltbelastungen werden auf ein zumutbares Niveau abgesenkt. Neben Entlastungsstraßen trägt die Verlagerung des Individualverkehrs auf den Öffentlichen Nahverkehr, sowie den Fuß- und Radverkehr einen großen Teil dazu bei. Die Innenstadt ist verkehrlich klar und nachvollziehbar geordnet. Der Innenstadtring mit seinen gleichmäßig ausgelasteten Parkierungsstandorten kann von allen Seiten gut angefahren werden. Die Erschließungsachsen (Schillerstraße, Mathildensstraße, Asperger Straße, Wilhelmstraße und Solitudestraße) unterstützen systematisch die Erreichbarkeit wichtiger Ziele für alle Verkehrsarten in der Innenstadt. Hierbei sind Alternativen zum Individualverkehr deutlich gestärkt.
3. Ludwigsburg gestaltet Halten und Parken stadtverträglicher, um Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und dadurch bedingte Umweltbelastungen abzubauen. Attraktive Stellplatzangebote für Anwohnerinnen und Anwohner fördern das Wohnen in der Innenstadt. Die wichtigsten Knoten unterschiedlicher Verkehrsträger im Stadtraum sind optimal erschlossen und funktional optimiert. Bahn- und Bushalte sind in ihrer Funktion gestärkt und modernisiert. Das Angebot an Radabstellanlagen ist optimiert und ausgebaut.
4. Die Stadt reduziert verkehrliche Umweltbelastungen. Der Lärmaktionsplan für den Schienen- und Straßenverkehr ist aufgestellt. Maßnahmen zur Lärminderung sind mit Maßnahmen zur Luftreinhaltung abgestimmt und werden umgesetzt. Elektromobilität leistet einen wichtigen Beitrag, um Abgas- und Lärmemissionen zu reduzieren.
5. Die Stadt pflegt Dialoge, die stadtverträgliches Verkehrsverhalten erleichtern. Durch genaue Information über die intermodalen Verkehrsangebote nutzen Bürgerinnen und Bürger die für sie jeweils optimalen Mobilitätsangebote. Der Wirtschaftsverkehr wird stadtverträglicher und emissionsärmer abgewickelt. Ein Gesamtverkehrskonzept ist aufgestellt und wird umgesetzt.



# 8 Mobilität

## 8.6 Qualität und Umfang des Radwegenetzes

### Erläuterung des Indikators

Der Indikator bewertet das 2014 beschlossene Wegenetz für den Radverkehr hinsichtlich Qualität und Streckenlänge. Dieses Netz vereinigt bestehende, ausbaubedürftige und neu zu bauende Radwegeverbindungen im Stadtgebiet, die bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden sollen und stellt somit den Zielwertkorridor dar. Die Hauptrouten zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen sowie zwischen den Stadtteilen untereinander werden abschnittsweise nach Länge und Qualitätsstufe kategorisiert. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Hauptrouten des Radroutennetzes 2025 und eine Priorisierung der Umsetzung.

### Zielsetzung

Im Radroutenkonzept wird angestrebt, die in der Grafik dargestellten 10 Hauptradradrouten bis zum Jahr 2025 umzusetzen (Dunkelrot: Priorität 1, Orange: Priorität 2, Schwarz: Priorität 3). Streckenbezogene Detailbewertungen sind noch durchzuführen.

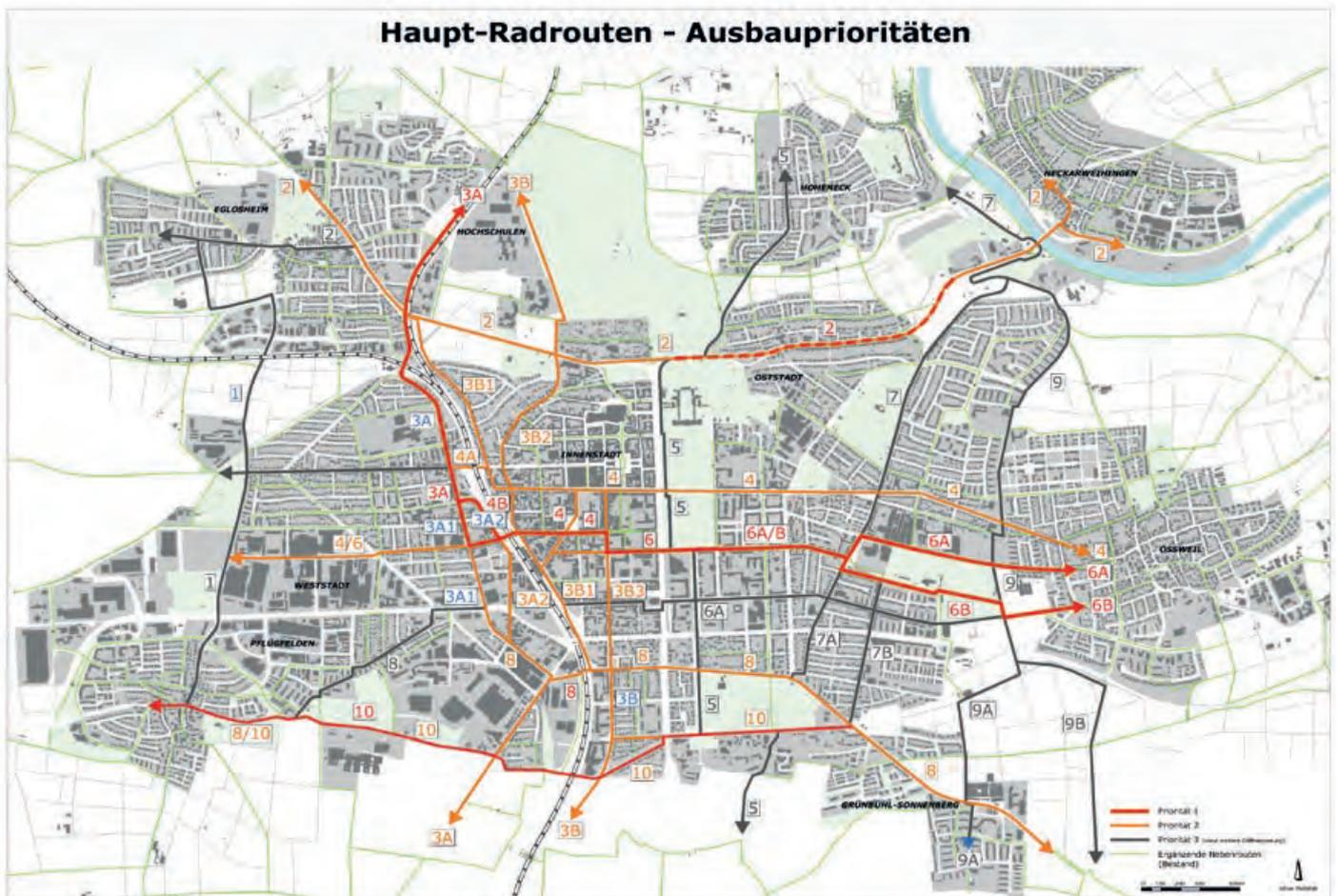
### Einflussfaktoren

Die Qualität des Radroutennetzes kann von der Stadt direkt durch bauliche und lenkende Maßnahmen beeinflusst werden. Ein somit lückenloses geeignetes Radroutennetz ist eine unabdingbare Voraussetzung für die intensive Radnutzung und damit der wesentlichste

Indikator. Neben einem schlüssigen Radroutennetz sind weitere Faktoren zur uneingeschränkten Radnutzung zu berücksichtigen, z. B. geeignete Abstellanlagen, erkennbare Wegweisung, kurze und attraktive Routenführungen, ergänzt um Zuwegungen zum Hauptroutennetz sowie ein positives städtisches Fahrradklima mit Akzeptanz in der Bevölkerung. Als erste Maßnahmenpakete wurden die Radwege in der Bottwartalstraße und der Marbacher Straße realisiert. Des Weiteren laufen Planungen für interkommunale Radschnellwege, z. B. Remseck - Waiblingen, nach Bietigheim-Bissingen und nach Kornwestheim.

### Entwicklung und Fazit

Im bisher aufgezeigten Radwegezielnetz 2010 wurden zahlreiche Verbindungen verbessert und bestehende Netzlücken geschlossen. Darauf aufbauend sollen mit dem neuen beschlossenen Radroutennetz 2025 Hauptradrouten ausgebaut und zusammenhängende Radrouten vernetzt werden, die alle Stadtteile untereinander und mit der Innenstadt verknüpfen. Die angestrebte Verdopplung des Radverkehrsanteils bei der Verkehrsmittelwahl wirkt sich ebenfalls positiv auf die Indikatoren Luftreinhaltung und Lärm aus. Für das Gesamtkonzept liegt noch keine abschließende Finanzierung vor, die Ausbauschritte werden jeweils einzeln mit dem Gemeinderat diskutiert und beschlossen.



Quelle: Stadt Ludwigsburg

## 8 Mobilität

### 8.7 Qualität der Wohngebieterserschließung und zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV

#### Erläuterung des Indikators

Dargestellt werden die Einzugsbereiche der Einwohner der Stadt, die nach WS-Fahrplan in jeweils 15, 20 und 30 Minuten die Haltestelle Rathaus als zentralen Zielpunkt in der Innenstadt mit dem Bus einschließlich Fußwegen (jeweils 5 Minuten) erreichen können. Die schnelle Erreichbarkeit eines gewählten Ziels vor allem im Vergleich zum Kfz-Verkehr ist ein wesentliches Kriterium der Verkehrsmittelwahl. Dargestellt wird auch die Taktichte der einzelnen Buslinien, die in der Hauptverkehrszeit im 10/20, 20/30, 30/60 oder >60-Minutentakt verkehren. Datengrundlagen sind die Bevölkerungsverteilung im Einzugsbereich der Haltestellen (300m-Radius) und die jeweiligen Taktzeiten nach Fahrplan.

#### Zielsetzung

Ziel hierbei ist es, langfristig einen überwiegenden Teil der Einwohner unter 15 Minuten bis maximal 20 Minuten an die Innenstadt anzubinden, um die Erreichbarkeit der zentralen Innenstadt mit dem ÖPNV relativ zum KFZ-Verkehr zu verbessern. Damit soll die Verlagerung auf den ÖPNV unterstützt und eine möglichst gleichwertige Erschließung aller Stadtteile garantiert werden. Mit einer hohen Taktichte wird zusätzlich das Ziel verfolgt, Warte- und Umstiegszeiten zu verringern.

#### Einflussfaktoren

Es gibt zahlreiche Möglichkeiten für eine Kommune, den städtischen Busverkehr zu beschleunigen. Dazu zählen Bevorrechtigungen an Signalanlagen, gesonderte Busspuren, Busschleusen, Fahrgastinformation in Echtzeit und Fahrbahnhaltestellen. Bei Eingriffen in Straßenraum und Signalanlagen sind Einzelprüfungen notwendig, da die Verbesserungsmaßnahmen oft im

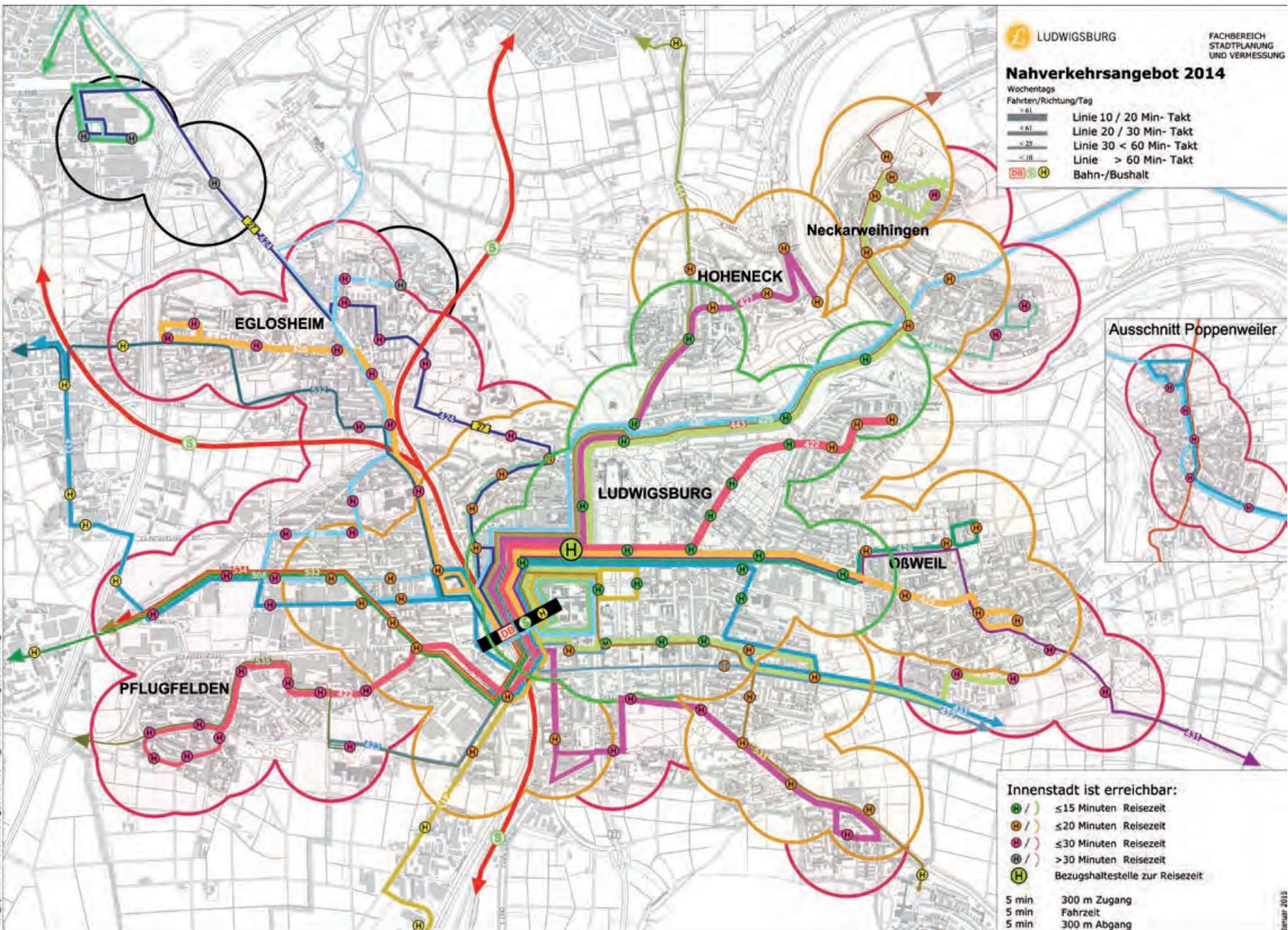
Konflikt mit den Ansprüchen weiterer Verkehrsteilnehmer stehen (z.B. Unterbrechung einer grünen Welle, längere Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer, Reduzierung von Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr). Auch kann die Stadt mit dem jeweiligen Betreiber der Buslinien eine Erhöhung der Taktichte oder eine Linienverlängerung vereinbaren. Im Zuge der „Entwicklungsstrategie ÖPNV“ soll zudem ein BRT-System (BusRapidTransport) eingeführt werden, das - bei hohem Fahrgastkomfort - eine konsequente Bevorrechtigung auf der Ost-West-Achse vorsieht.

#### Entwicklung und Fazit

Die Auswertung für die Jahre 1997 bis 2017 zeigt, dass die Stadt Ludwigsburg auf einem guten Weg ist. In diesem Zeitraum erhöhte sich kontinuierlich die Zahl der Einwohner, die weniger als 20 Minuten bis zum Rathaus benötigen. Wichtig dabei ist, dass auch zukünftig besonderer Wert auf eine optimierte Taktichte, Komfort, Preisgestaltung (z.B. die Einführung eines Stadttickets), Pünktlichkeit und Imagepflege sowie auch beim ÖPNV der Aspekt auf umweltfreundliche Fahrzeuge gelegt wird. Die positive Entwicklung bei der Erreichbarkeit der Innenstadt ist der wesentliche Einflussfaktor für die immer steigenden Fahrgastzahlen. Daher ist es für Ludwigsburg weiterhin wichtig, die positive Tendenz auch bei der Erschließung weiterer Baugebiete beizubehalten und die gleichwertige Erschließung aller Stadtteile mit dem ÖPNV zu garantieren. Der gute ÖPNV-Anteil am Modal Split in Ludwigsburg ist nicht zuletzt auch auf die teilweise hohe Taktichte zurückzuführen, die einen wichtigen Standortfaktor für Wohnen und Arbeiten darstellt. Mit der Umsetzung der Doppelstrategie, soll der Umstieg auf den ÖPNV einen zusätzlichen Schub erfahren.

# 8 Mobilität

8.7 Qualität der Wohngebieterschließung und zeitliche Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV





# 10 Sport und Gesundheit

## 10.2 Öffentlich zugängliche Bewegungsräume

### Erläuterung des Indikators

Öffentlich nutzbare Bewegungsräume, die nicht ausschließlich dem Schul- und Vereinssport gewidmet und in städtischem Eigentum sind. Darunter fallen: 1., Bolzplätze, Spielwiesen oder auch Spielplätze, die als Bewegungsräume genutzt werden können (z. B. mit Basketballkörben, Tischtennisplatten), 2., Grundsätzlich öffentlich zugängliche Sportanlagen an Schulen, 3., Sonstige Bewegungsräume, die den Charakter einer Sportanlage besitzen.

### Zielsetzung

Es handelt sich um einen beobachtenden Indikator.

### Einflussfaktoren

Die Flächen werden vom FB 67 betreut und in Stand gehalten - dies ist Voraussetzung für informelles Sporttreiben auf diesen Flächen. Eine multifunktionale Gestaltung der Flächen (neben Fußball auch Möglichkeiten für beispielsweise Basketball oder Volleyball) würde die Attraktivität der Plätze erhöhen.

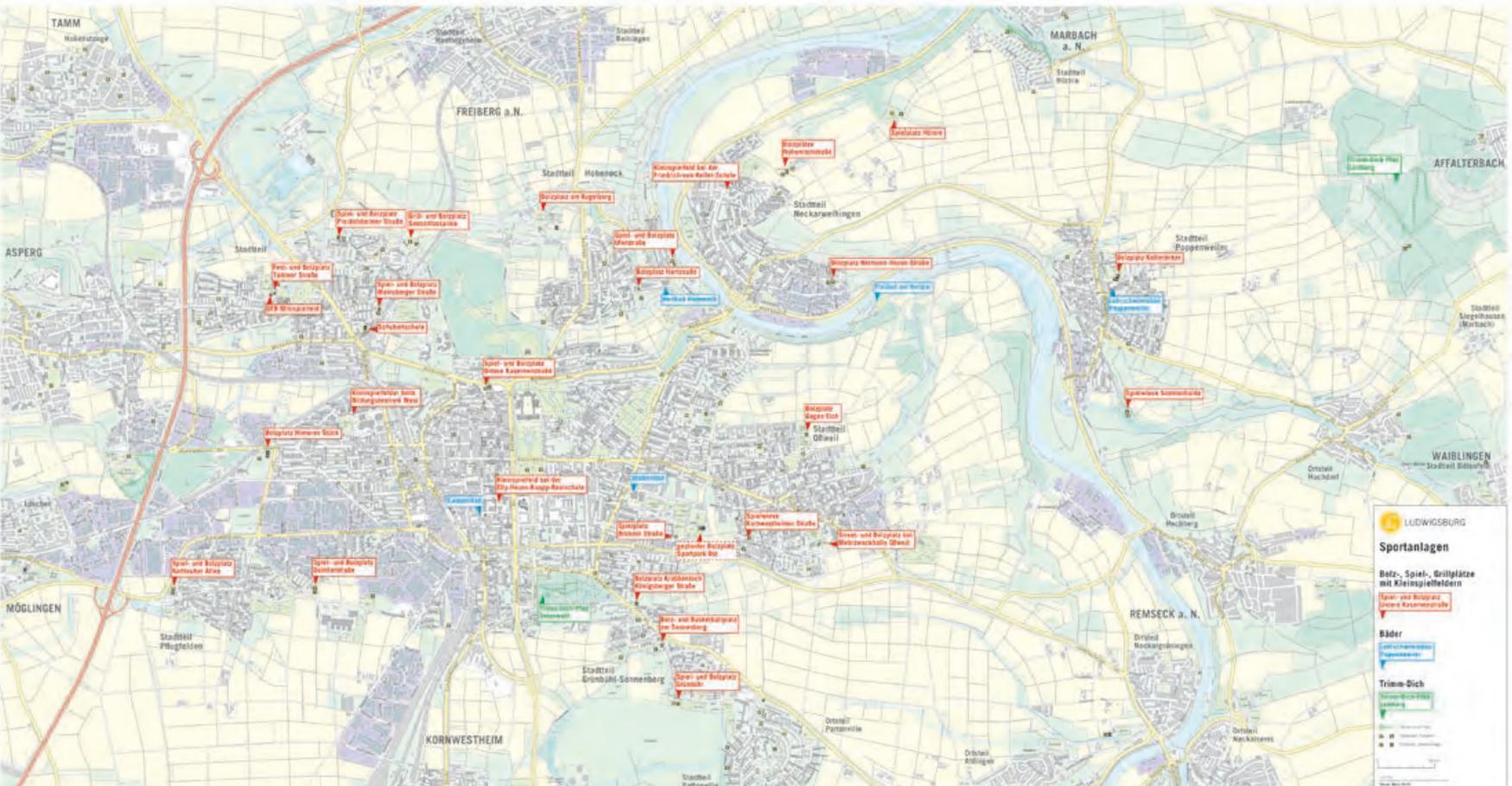
### Entwicklung und Fazit

Die im Stadtgebiet verteilten öffentlich zugänglichen Bewegungsräume werden aufgezeigt. Die orange gefärbten Radien kennzeichnen die fußläufige Erreichbarkeit der Bewegungsräume (800 m). Es wird deutlich, dass das gesamte Stadtgebiet sehr gut mit öffentlich zugänglichen Bewegungsräumen abgedeckt ist. Es gilt, diese Flächen für Sport und Bewegung zu erhalten und vereinzelt multifunktionaler zu gestalten. Die Sportwege sind Streckenvorschläge für Jogging und Radfahren - bei Bedarf können weitere Strecken ausgewiesen werden.

# 10 Vielfältiges Sportangebot

## 10.2 Öffentlich zugängliche Bewegungsräume

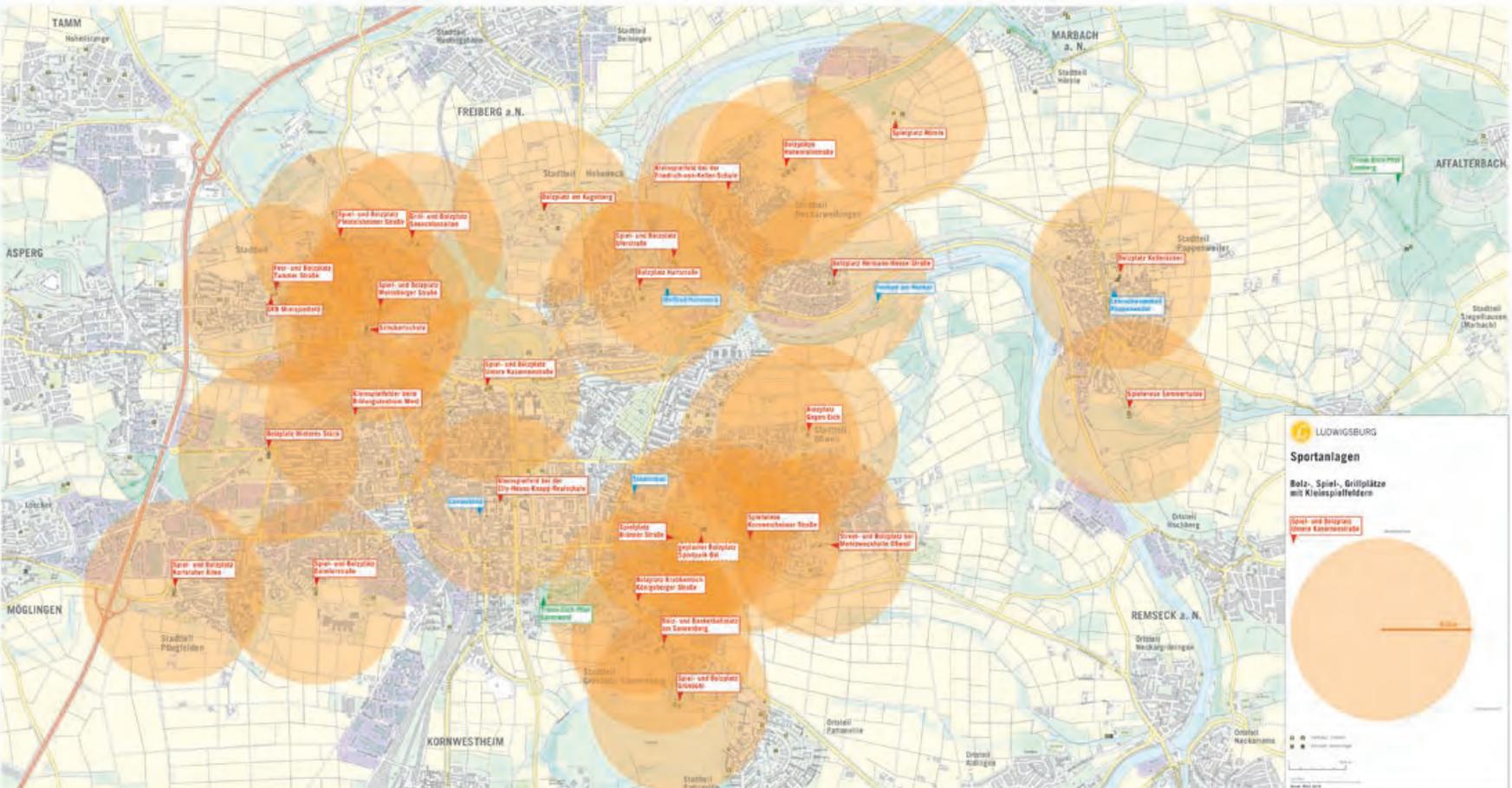
### Sportanlagen



# 10 Vielfältiges Sportangebot

## 10.2 Öffentlich zugängliche Bewegungsräume

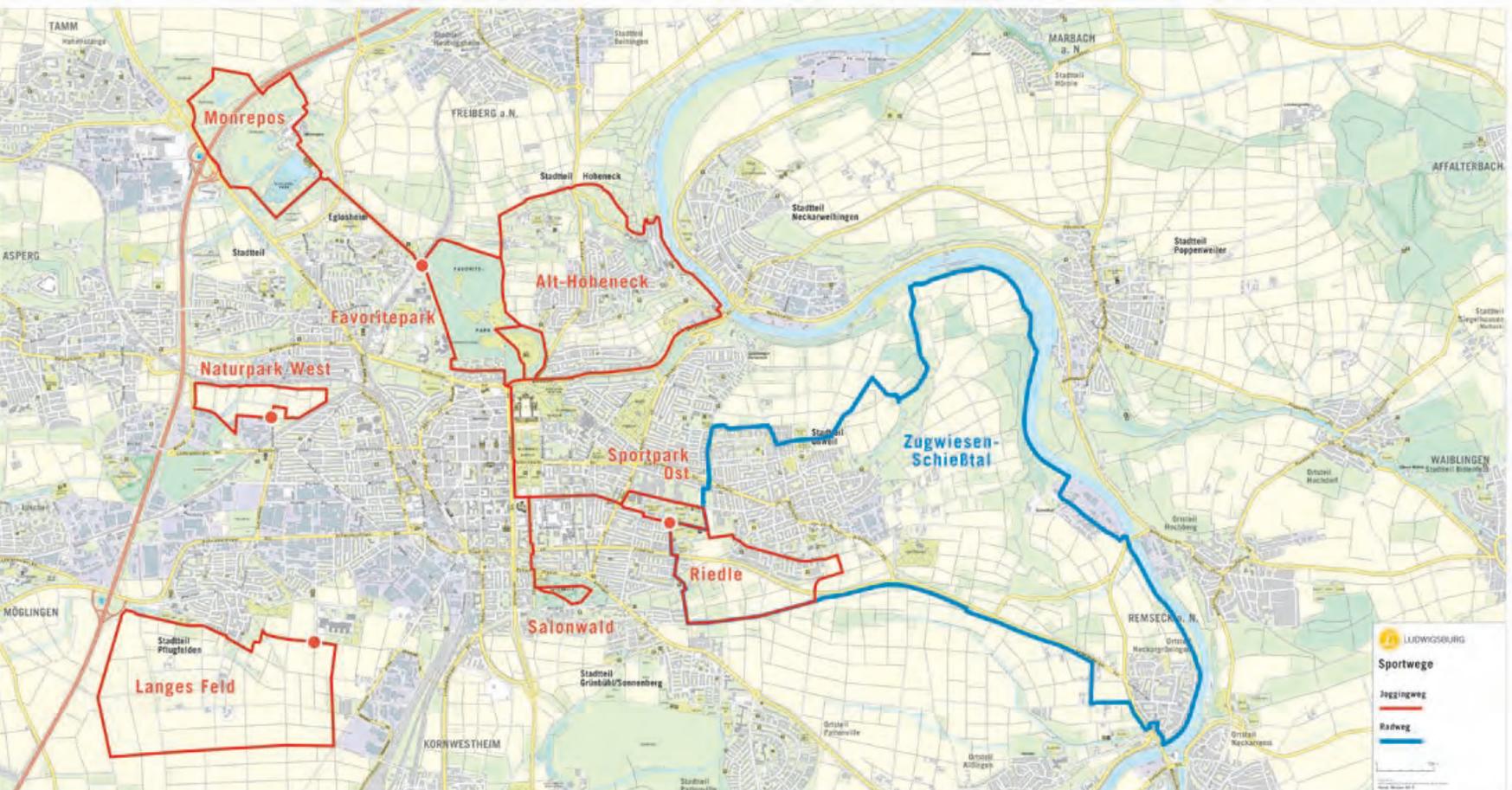
### Sportanlagen



# 10 Vielfältiges Sportangebot

## 10.2 Öffentlich zugängliche Bewegungsräume

### Sportwege





**Nachhaltigkeit** Dieser Begriff entstammt ursprünglich der Forstwirtschaft und meint, dass nur soviel Holz geschlagen werden darf, wie auch nachwachsen kann. Nachhaltigkeit bedeutet also nicht von der Substanz zu leben, sondern vom Ertrag. Gemeint ist, dass jede Generation so leben und handeln sollte, dass auch den nächsten Generationen eine lebenswerte Umwelt, ausreichend finanzielle Ressourcen und ein positives soziales Miteinander hinterlassen wird. Eine nachhaltige Entwicklung versucht die Interessen von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft miteinander in Einklang zu bringen.

**Stadtentwicklung** steuert die strategische Gesamtentwicklung der Stadt. Dazu gehören die baulich-räumliche Entwicklung und seine gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, kulturellen und ökologischen Aspekte. Für die Stadtentwicklung der Zukunft gewinnen Faktoren wie Bildung und Wissen, Kreativität, kulturelle Attraktivität und das kreative Potential der Bürgerschaft (Bürgerbeteiligung) zunehmend an Bedeutung. Instrumente der Stadtentwicklung sind unter anderem das Stadtentwicklungskonzept und der Stadtteilentwicklungsplan.

**Integrierte Stadtentwicklung** meint die gleichzeitige und gerechte Berücksichtigung der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (wirtschaftliche Entwicklung, sozialer Ausgleich und gesunde Umwelt). Dies erfordert eine räumliche, zeitliche und sachliche Abstimmung der städtischen Politikfelder. Das heißt: ein vernetztes Denken und Handeln innerhalb von Verwaltung, Politik und Bürgerschaft ist gefordert.

**Demografie** beschreibt mit Zahlen und Kennziffern, wie sich die Bevölkerung nach Zahl und Struktur verändert. Kriterien sind Alter, Geschlecht, Lebensform, Nationalität, Kinderzahl, Religion sowie Verhaltensmuster und Ereignisse (Kinder haben, heiraten, sich scheiden lassen, umziehen).

**Demografischer Wandel** beschreibt das Phänomen der Alterung der Bevölkerung. Wesentliche Ursachen sind niedrige Kinderzahlen und steigende Lebensdauer. Gleichzeitig werden die Lebensformen individueller (zum Beispiel mehr Singlehaushalte) und der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund steigt. Wir werden also weniger, älter und vielfältiger. Der Wandel wirkt sich in Deutschland durch Zu- und Abwanderungen je nach Stadt und Region unterschiedlich aus. Die Prognose für Ludwigsburg sieht eine stetig wachsende Einwohnerzahl bis etwa 2031 vor.

**SEK: Stadtentwicklungskonzept** „Chancen für Ludwigsburg“. Wenn die Welt komplexer wird, müssen mehrere Köpfe denken!“ Unter diesem Ansatz starteten Gemeinderat und Stadtverwaltung im Jahr 2004 den Stadtentwicklungsprozess. Unter Beteiligung von Bürgern in offenen oder geschlossenen Foren filterten sich in einem zweijährigen Prozess Zukunftsthemen heraus, die in elf Themenfelder mündeten. Eine breite Mehrheit im Gemeinderat beschloss Mitte 2006 auf dieser Grundlage Leitsätze als Vision mit strategischen Zielen. Sie bilden seither die Grundlage der integrierten Stadtentwicklung in Ludwigsburg.

**Partizipation** Bürgerbeteiligung spielt bei der Stadtentwicklung eine wichtige Rolle. Zur Unterstützung richtete die Stadtverwaltung den Fachbereich „Bürgerschaftliches Engagement und Soziales“ ein.

**Zukunftskonferenz** ist ein Instrument der Bürgerbeteiligung. Sie besteht aus einer größeren Gruppe von Teilnehmern, die aus unterschiedlichen Bereichen der Gesellschaft kommen. Die Zukunftskonferenzen I (2005) und II (2006) mit je 150 Beteiligten aus Politik, Bürgerschaft und Verwaltung waren wesentliche Bestandteile bei der Entwicklung des SEK.

**Masterpläne** gibt es zu allen Themenfeldern. Darin bündelt die Verwaltung alle zugehörigen Maßnahmen. Die Ergänzung um Umsetzungs- und Erfolgsfaktoren, weiteren Zuordnungen wie „wer macht was bis wann?“ und die zu erreichenden Ziele, sollen dazu beitragen, dass bei der Stadtentwicklung die visionären Ziele nicht im Alltäglichen versanden.

**STEP: Stadtteilentwicklungsplan** In den Stadtteilen werden unter Beteiligung der Betroffenen und der zuständigen Fachbereiche im Rathaus die Ziele des gesamtstädtischen SEK konkretisiert und mit den Bedürfnissen in den Stadtteilen abgestimmt. Alle Akteure sind aufgefordert, sich in den Prozess mit einzubringen.