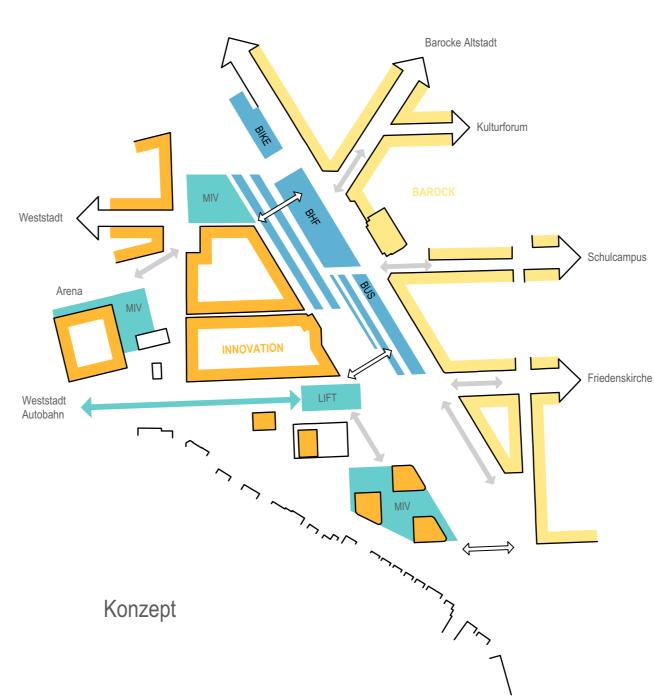
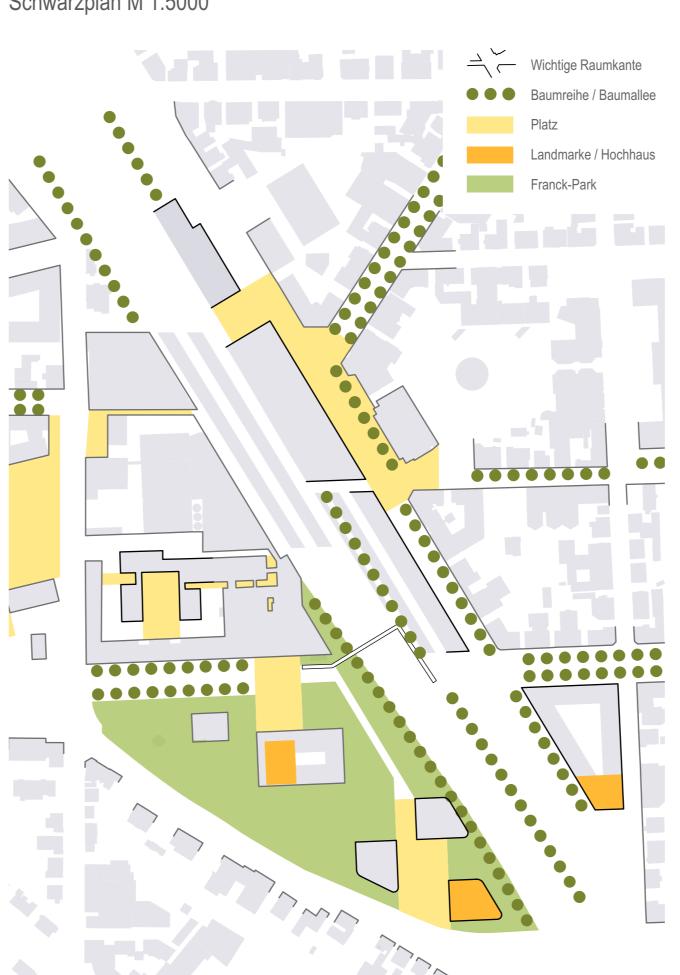
Stadt Ludwigsburg | Bahnhofsareal 583129



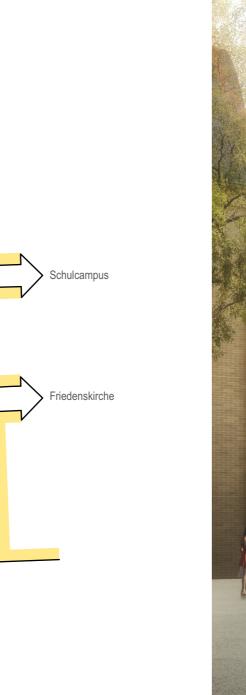
Gesamtplan M 1:1000







Freiraum M 1:2500





Perspektive Bahnhofsareal

### Bahnhofsareal Ludwigsburg

Das Bahnhofsumfeld in Ludwigsburg ist durch sehr heterogene Strukturen geprägt: auf der Ostseite ist der Raum durch die Blockrandbebauung des barocken Stadtgrundrisses definiert. Dienstleistungen, Handel und Wohnen beleben das sind Zeugen der historischen Stadtentwicklung Ludwigsburgs und werden heute durch den Verkehr dominiert. Für ca. 50.000 Passagiere ist das täglich der Raum des Ankommens und Umsteigens sowie Tor zur Stadt mit Visitenkarte. Eine klare Strukturierung der Teilbereiche, Orientierung im Außenraum und kurze Wege zwischen den Mobilitätsangeboten spielen daher eine zentrale Rolle im neuen Entwurf.

Das Untersuchungsgebiet besteht aus mehreren Teilbereichen, die historisch bedingt sehr unterschiedliche Charaktere aufweisen. Jeder Teilbereich hat eigene Anforderungen bezogen auf die künftige Nutzung, weswegen sie im Entwurf sowohl separat als auch im städtischen Kontext betrachtet wurden.

### Städtebauliche Idee Bahnhof zwischen Barock und Innovation

Alle Teilbereiche im Untersuchungsgebiet verbindet das Gerüst des historischen Stadtgrundrisses mit seinen Straßenfluchten, Freiräumen und wichtigen Gebäuden, die im Konzept aufgenommen, gestärkt und weiterentwickelt werden. So fügen sich das Kallenberg´sche Gelände, der Kepler-Campus und die Franck-Höfe behutsam in das historische Umfeld ein und folgen den vorgefundenen Straßenfluchten. In dieser stabilen Struktur setzt der neue Bahnhof bewusst

Das neue Empfangsgebäude der Bahn zusammen mit dem neuen ZOB interpretieren die Richtungen aus dem Stadtgrundriss neu. Durch das Einhalten einer Nord-Süd-Kante zur Bestandsbebauung bilden sie eine räumliche Einheit, die jedoch aus modularen Elementen zusammengefügt ist. In Kombination mit dem neuen Fahrradparkhaus wird auf der Ostseite der Bahnlinie eine starke Mobilitätsschiene ausgebildet, die den Schwerpunkt auf ÖPNV und Fahrradverkehr setzt. MIV und ruhender Verkehr für den Bahnhof werden hauptsächlich auf der Westseite der Bahnlinie abgewickelt.

Die neue Mobilitätsschiene bildet eine klare Struktur im Übergangsbereich zwischen der Altstadt und der Weststadt Ludwigsburgs. Die gestärkten Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie (Neuer Gehweg Keplerbrücke, Bahnhofsunterführung

## Öffentlicher Raum am neuen Bahnhof

und neuer Franck-Steg) ziehen beide Seiten der Stadt näher zusammen.

Die neue lichtdurchflutete Bahnhofshalle steht in der Achse der Myliusstraße und interpretiert das alte Bahnhofsgebäude neu. Von allen Seiten wird sie durch Vordächer umrahmt, ähnlich dem historischen Vorbild. Das gusseiserne Bahnhofsdach kehrt an seine ungefähre Ursprungsposition zwischen Bahnsteig 1 und Bahnhofsvorplatz zurück. Der Übergangsbereich zum nördlich angrenzenden Fahrradparkhaus wird als Taxi- und Kiss&Ride-Vorfahrt genutzt. Die neue Bahnhofshalle öffnet sich in alle Richtungen: zur Innenstadt (Myliusstraße), zum Schulcampus (Karlstraße) und besonders ausgeprägt zum ZOB im Süden über eine witterungsgeschützte Platzfläche. Die Verkehrsanlagen des Busbahnhofs werden im Bereich dieser Aufenthaltsfläche auf das Minimum einer notwendigen Fahrbahn reduziert, die leicht zu queren ist. Die historische Musikhalle wird in den Bahnhofsplatz miteinbezogen und erhält als architektonisches Juwel ein angemessenes Vorfeld ohne ZOB Funktionen.

Den hohen Anforderungen an Qualität im öffentlichen Raum wird Rechnung getragen: in den Höhenunterschied zum Bahnsteig 1 werden großzügige Sitzstufen integriert, Vegetationsflächen mit Bäumen sorgen für eine angenehme Atmosphäre. Für die Vegetation und das Tageslicht auf dem Platz sind im Dach Oberlichter ausgespart. Als Bewegungsfläche zwischen Bahnhofsgebäude und Busbahnhof wird der Platz nur dezent, aber hochwertig möbliert.

# ZOB und seine Verkehrsanlagen

Damit alle Personen sicher, komfortabel und auf kurzem, intuitivem Weg die Verkehrsanlagen queren und ihr Ziel erreichen können, wird die ZOB-Fläche neu sortiert. Dabei werden alle Verkehrsteilnehmer inkl. Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen berücksichtigt.

Die Bussteige des neuen ZOBs werden zwischen Karlstraße und Leonberger Straße konzentriert und von Einzeldächern überdacht. Der Busverkehr wird in einer Schleife in beide Richtungen organisiert. Die Bussteige werden auf der Mittelinsel und entlang der Bahnflächen komfortabel in Sägezahnaufstellung angeordnet und mit einem taktilen Leitsystem ausgestattet. Insgesamt wird der neue ZOB von der Kante der Bestandsgebäude etwas abgerückt. Je nach Bedarf und

Möglichkeit der Doppelbelegung der Bussteige besteht die Option zusätzliche Bussteige vor der Gebäudefront in Parallelaufstellung vorzusehen. Diese Aufstellung ist platzsparender, ermöglicht einen angemessen dimensionierten Gehweg und einen für beide Richtungen vorgesehenen Radweg.

Die wichtigen Stadtachsen werden in der Form der Überdachung aufgenommen und teilen sie zugleich in separate Realisierungsabschnitte. Eine Baumreihe vor der Gebäudefront bietet für die Nachbarbebauung einen visuellen, grünen Puffer zum neuen ZOB hin und verleiht dem Gehweg einen angenehmen Charakter. An heißen Sommertagen leisten die Bäume durch Schattenspenden, Verdunstungskälte und Feinstaubbindung einen wichtigen Beitrag zum Stadtklima.

Die von der Stadtverwaltung geprüfte Stadtbahntrasse ist selbstverständlich berücksichtigt und freigehalten worden. Im Falle einer Niederflurbahn könnte die Trasse gerade geführt und die Parallelbussteige auf der Ostseite von der Bahn mitgenutzt werden. Eine klare Beschilderung und eine digitale, dynamische Fahrgastinformation soll die Orientierung am Busbahnhof für die Fahrgäste erleichtern.

### Materialität

Die Räume vor der Musikhallle, der ZOB, der Bahnhofsplatz und die Halle des Bahnhofsgebäudes sollen wieder als Gesamtraum spürbar werden. Daher wird eine Materialität mit unterschiedlichen Oberflächenbehandlungen in den Teilbereichen vorgeschlagen. Aufgrund der hohen Belastung der Oberflächen im ZOB Bereich wird eine gegrindete Gussasphaltdeckschicht mit sichtbaren Natursteineinstreuungen vorgesehen. In der Bahnhofshalle wird dieser Gussasphalt, wie bei einem Terrazzobelag, abgeschliffen und die Einstreuungen treten als visuelle Akzente in den Vordergrund.

### Teilbereiche

Das Kallenberg'sche Gelände wird mit einem neuen Block besetzt, der die barocken Raumkanten einhält und sich in den Stadtgrundriss östlich der Bahnlinie einfügt (Dienstleistungen und Personalräume für Busbahnhof im EG, Studentenwohnen in oberen Etagen). Für ein größeres Baufeld wird die Tunnelrampe der Bahnhofstraße verschwenkt und die Kreuzung im Süden angepasst werden. Unter dem Block befindet sich eine Tiefgarage. Die Blockrandbebauung greift die kleingliedrigen Strukturen der Umgebung auf und fügt sich gut in die Nachbarschaft ein.

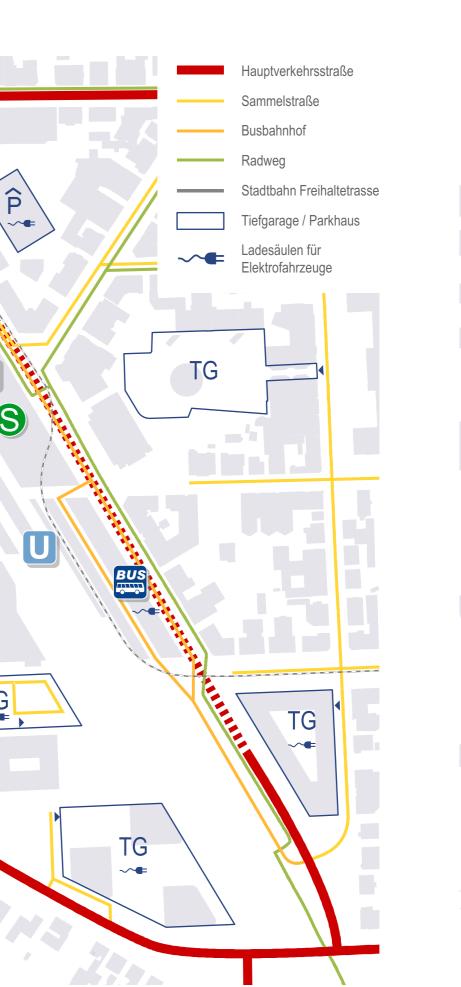
## **Kepler-Campus**

Die Grünanlage um die ehem. Franck-Villa wird bis zur Bahnfläche erweitert. Entlang der Bahn wird in das modellierte Gelände ein Gebäudekomplex integriert. Er besteht aus einer Sockelzone (Büros, Staatsarchiv), die den Höhenunterschied zwischen Keplerstraße, Bahn und Franck-Straße aufnimmt und in die Lichthöfe "eingestanzt" sind. Auf dem Sockel gruppieren sich drei Gebäude um einen Eingangsplatz, der von der Keplerstraße niveaugleich zu erreichen ist. Das höchste Gebäude mit 18 Geschossen steht an der östlichen Ecke als Landmarke. Die anderen zwei Gebäude mit 6 und 8 Geschossen vermitteln zwischen dem bestehenden (zu sanierenden) mhplus-Turm und dem neuen Hochhaus. Unter dem Komplex befindet sich eine Tiefgarage, die evtl. den Zusatzbedarf an Stellplätzen für den Bahnhof übernehmen kann. Über den Platz mit Sockelzone und die nach Norden anschließende öffentliche Wegeverbindung wird der neue Stadtbaustein mit der Franck-Straße, der möglichen Seilbahnhochstation und dem Franck-Steg in Richtung Bahnhof verknüpft.

Die Verbindungsbrücken und Zwischenräume des Gebäudekomplexes an der Bahn werden als identitätsstiftendes Merkmal aufgegriffen und in einer neuen Hofstruktur fortgeschrieben. Die gesamte Anlage soll in eine Start-Up-, Innovations- und Kreativfabrik umgewandelt werden. Dafür werden die bestehenden Produktionshallen saniert und neue Gebäudestrukturen in den Innenhof eingefügt. Das Thema der historischen Verbindungsbrücken wird aufgegriffen, die historische Durchfahrt im Torgebäude an der Pflugfelder Straße reaktiviert und somit eine Durchquerung in die historischen Höfe ermöglicht. Ein begrünter Innenhof wird zum Treffpunkt des Areals, von dem auch die denkmalgeschützte Bestandsbebauung profitiert (ebenfalls mit Büroräumen für junge, innovative Unternehmen). Unter der neuen Hofstruktur ist eine Tiefgarage vorgesehen, die den Bedarf der Stellplätze der Randbebauung ebenfalls abdeckt.

## Ruhender Verkehr

Zusätzlich zu den neuen Tiefgaragen im Kallenberg´schen Gelände, dem Kepler-Campus und den Franck-Höfen soll das Parkierungsangebot im Schillerparkhaus erweitert werden. Das bestehende 2-geschossige Parkdeck wird durch ein neues Parkhaus ersetzt. Das neue Parkhaus soll kompakter (Abstand zur Nachbarbebauung), dafür aber etwas höher werden. Die vorgesehene Grünfassade gestaltet das Erscheinungsbild zur Nachbarbebauung angenehmer und bringt stadtklimatische





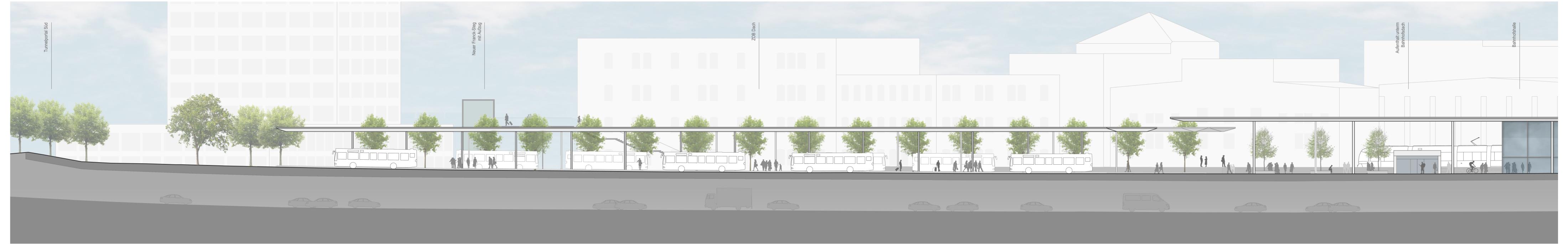
Erschließung M 1:2500

Neuer Gehweg an der Brücke

Knoten Keplerstraße

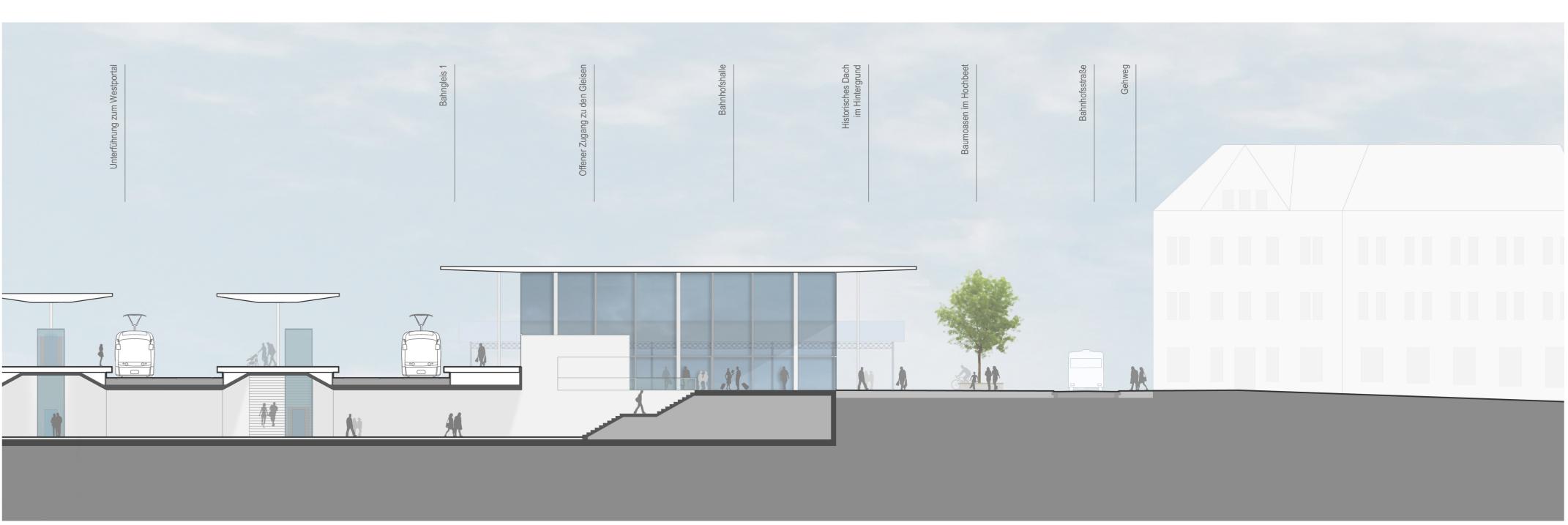


Vertiefungsbereich ZOB mit Stadtbahn M 1:200



Längsschnitt Bahnhofsstraße ohne Stadtbahn M 1:200



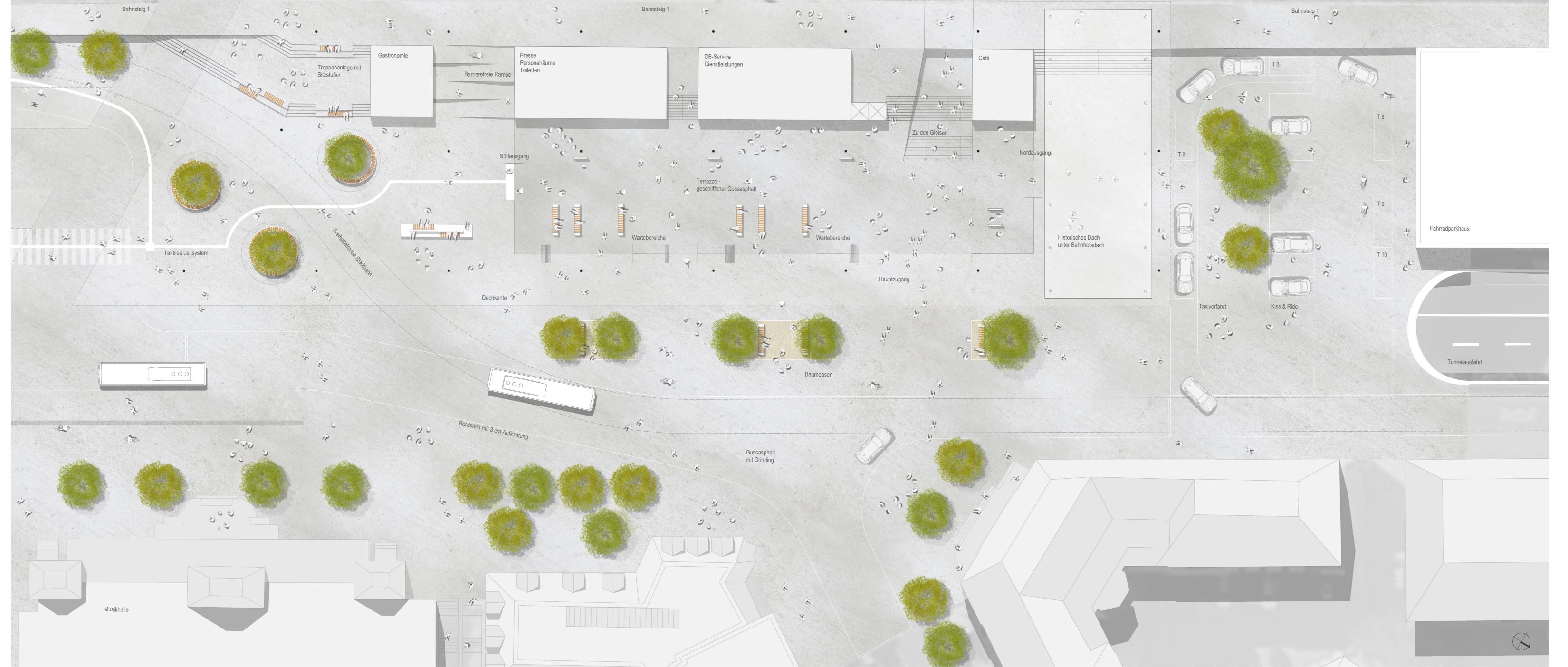


583129

Stadt Ludwigsburg | Bahnhofsareal 583129



Vertiefungsbereich ZOB mit Stadtbahn M 1:200



# Energiekonzept

Das Planungsgebiet liegt im sensiblen Bereich an der Grenze zur barocken Stadt Ludwigsburg. Dies erfordert eine besondere Beachtung der räumlichen Bezüge und städtebaulichen Wirkungen. Diese bestimmen den Entwurf, das Energiekonzept muss daher behutsam in das Stadtbild integriert werden. Folgende Energiethemen werden im Bahnhofsumfeld und für

Leichte Photovoltaikmodule auf den Dächern der Mobilitätsschiene (Fahrradparkhaus, Bahnhofshalle mit Vordächern, Überdachung der Bussteige vom ZOB, Überdachung der Bahnsteige der DB): es handelt sich insgesamt um eine Fläche von ca. 10.000 m², die im sensiblen Bereich des Schutzgutes Barocke Stadt liegt. Daher sollen die Bausteine mit leichten Photovoltaikmodulen mit geringerer Neigung versehen werden, die architektonische und städtebauliche Wirkung der "leichten" Überdachung mit schmalen Ansichtskanten darf nicht beeinträchtigt werden. Hierzu werden die nur gering geneigten Photovoltaikmodule nach Osten und Westen orientiert. Dies erlaubt neben der optimalen architektonischen Integration eine bessere Ausnutzung der Dachfläche und eine Stromproduktion außerhalb der Mittagszeiten, in denen schon viel Solarstrom in das Stromnetz eingespeist wird.

Klassische Photovoltaikanlagen auf Dachflächen: Diese nach Süden ausgerichteten und steiler angestellten Anlagen sind gut vorstellbar im Bereich der Franck-Höfe und auf dem Schillerparkhaus. Die Bebauung der Franck-Höfe steht im industriell geprägten Quartier mit innovativem Charakter. Hier werden die Photovoltaikmodule bewusst sichtbar auf den Dächern vorgesehen. Das Schillerparkhaus steht in der zweiten Reihe, daher beeinflussen die sichtbaren Photovoltaikanlagen das Stadtbild nicht.

Mischkonzept aus Energie- und Grünfassaden im Kepler-Campus: eine Begrünung der Fassaden entwickelt den im Franck-Park integrierten Gebäudekomplex zum "Grünen Quartier" mit einem positiven Beitrag zur Reduzierung des Energiebedarfs der Gebäude, zur Verbesserung des Stadtklimas an der Kepler-Straße und für das Stadtbild mit der kleinteiligen Bebauung gegenüber an dieser Stelle. Fassadenbereiche die zur Sonnenstrahlung hin ausgerichtet sind werden für die Solarenergienutzung über Fassadenmodule herangezogen.

Durch die Gestaltung einer Dachlandschaft über Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen am Kallenberg'schen Gelände soll sich diese als fünfte Fassade in das Bild der barocken Stadt sensibel einfügen (Dienstleistungs- und Wohnumfeld).

Ladesäulen für E-Mobilität: Ladesäulen für Elektrofahrzeuge werden im Fahrradparkhaus, Schillerparkhaus, Tiefgarage Franck-Höfe, Tiefgarage Kepler-Campus vorgesehen und aus den Photovoltaikanlagen auf den Dächern der jeweiligen Bausteine lokal versorgt.



Vertiefungsbereich Bahnhofsvorplatz M 1:200