

Städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb **„Bahnhofsareal Ludwigsburg“**

Auslobung

Stand: 12.09.2016



Inhalt

Teil A – Auslobungsbedingungen

1.	Allgemeines	5
2.	Ausloberin, Koordination, Betreuung	5
3.	Anlass, Gegenstand und Ziel	6
4.	Art des Wettbewerbs, Zulassungsbereich, Sprache	7
5.	Teilnehmer und Teilnahmebedingungen	8
6.	Auswahlverfahren, Bewerbungsunterlagen	9
6.1	Bewerber und Nachweise	9
6.2	Ausgabe der Bewerbungsunterlagen	11
6.3	Abgabe der Bewerbungsunterlagen	12
6.4	Auswahlverfahren	12
6.5	Nachrücker	12
6.6	Absagen	12
6.7	Ergebnis des Losverfahrens	13
7.	Wettbewerbsunterlagen	14
8.	Wettbewerbsleistungen	14
8.1	Übersichtsplan	14
8.2	Städtebaulicher Entwurf, Freiflächengestaltung des südlichen Bahnhofsareals	14
8.3	Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)	15
8.4	Östlicher Bahnhofsvorplatz	15
8.5	Erläuternde Skizzen, Piktogramme	15
8.6	Erläuterungsbericht	15
8.7	Modell	15
8.8	Verfassererklärung	16
8.9	Für die Vorprüfung	16
8.10	Kennzeichnung	16
9.	Rückfragen	16
10.	Preisrichter, Sachverständige, Vorprüfer	17
10.1	Preisrichter	17
10.2	Sachverständige	18
10.3	Vorprüfung	18
11.	Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten	18
11.1	Zulassung der Wettbewerbsarbeiten	18
11.2	Beurteilungskriterien	19
12.	Prämierung	19
13.	Weitere Bearbeitung	19
14.	Abschluss des Wettbewerbs	20
14.1	Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses	20
14.2	Eigentum, Nutzung	20
14.3	Wettbewerbsausstellung	21
14.4	Nachprüfung	21
15.	Termine	21
15.1	Übersicht Termine	21

15.2	Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	22
15.3	Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	22
15.4	Preisgerichtssitzung	23
Teil B – Wettbewerbsaufgabe		
16.	Lage im Raum	25
16.1	Historische Entwicklung	27
17.	Rahmenbedingungen	27
17.1	Stadtgrundriss und Einordnung des Wettbewerbsgebietes	27
17.2	Wettbewerbsgebiet	28
17.2.1	Entwicklungsbereich östlich der Bahn	29
17.2.2	Entwicklungsbereich westlich der Bahn	31
17.3	Mobilität und Erschließung	31
17.3.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	31
17.3.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	32
17.3.3	Radverkehr	32
17.3.4	Fußgängerverkehr	33
18.	Wettbewerbsaufgabe	33
18.1	Übergeordnete Zielsetzungen, Herausforderungen	33
18.1.1	Ziele für Energie und Klima	35
18.1.2	Ziele im Entwicklungsbereich östlich der Bahn	37
18.1.3	Ziele im Entwicklungsbereich westlich der Bahn	41
18.1.4	Verknüpfung der Entwicklungsbereiche / Verbindung des Entwicklungsbereichs westlich der Bahn mit der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof	43
18.2	Ziele des Mobilitätsstandortes Bahnhof Ludwigsburg	44
18.2.1	Fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr	44
18.2.2	Rad- und Fußgängerverkehr	44
18.2.3	Neue Verkehrsarten am Bahnhof Ludwigsburg	46
Teil C – Wettbewerbsunterlagen		
19.	Wettbewerbsunterlagen	50

Hinweis: Die Formulierungen des Textes berücksichtigen, in Anlehnung an das Merkblatt M 19 des Bundesverwaltungsamtes die sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern. Dem dort formulierten Grundsatz folgend, dass eine sprachliche Gleichbehandlung nicht zu Lasten der Verständlichkeit und Lesbarkeit von Texten gehen darf, ist, wenn notwendig, die Form des generischen Maskulins (maskuline Personenbezeichnung, die weibliche und männliche Personen in der Bedeutung vereinen) geschlechtsneutral verwendet.

Teil A

Auslobungsbedingungen



1. **Allgemeines**

Der Durchführung dieses Wettbewerbs liegen die **Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013)** in der Fassung vom 31.01.2013 mit der gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Landes Baden-Württembergs vom 27.03.2013 zugrunde, soweit in der Auslobung nicht ausdrücklich Anderes festgelegt ist.

Die Auslobung ist für die Ausloberin, die Teilnehmer sowie alle anderen am Wettbewerb Beteiligten verbindlich.

An der Vorbereitung und Auslobung dieses Wettbewerbs hat die Architektenkammer Baden-Württemberg beratend mitgewirkt.

Die Auslobung wurde dort unter der Nummer 2016–1–16 registriert.

2. **Ausloberin, Koordination, Betreuung**

Ausloberin:

Stadt Ludwigsburg

vertreten durch:

Herrn Oberbürgermeister Werner Spec

Koordination:

Stadt Ludwigsburg

Fachbereich Stadtplanung und Vermessung

Herr Oliver Linder

Wilhelmstraße 5

71638 Ludwigsburg

Wettbewerbsbetreuung:

Wick + Partner

Architekten Stadtplaner

Gähkopf 18

70192 Stuttgart

Tel. 0711 / 2550955 - 0

info@wick-partner.de

3. Anlass, Gegenstand und Ziel

Die Stadt Ludwigsburg wurde Anfang des 18. Jahrhunderts als barocke Modellstadt errichtet, mit dem Ziel vorbildhaft umzusetzen, mit welchen Qualitäten in Architektur und Stadtraum die Voraussetzungen für gutes Wohnen und Arbeiten geschaffen werden können. Auch heute stehen diese Aspekte im Fokus der nachhaltigen Stadtentwicklung im ökonomischen, sozialen und ökologischen Bereich, für die Ludwigsburg im Jahr 2014 als nachhaltigste Stadt mittlerer Größe in Deutschland ausgezeichnet wurde.

Als eine der Zukunftsstädte in Deutschland (Projekt unter Federführung des Bundesforschungsministeriums) arbeitet die Stadt mit herausragenden Partnern aus Industrie, Dienstleistung und Wirtschaft im „Living Lab“ daran, neue Technologien im Bereich von Energie und Mobilität, sowie die Digitalisierung offensiv in den Dienst der Menschen in der Stadt zu stellen.

Der Bahnhof mit dem Zentralen Omnibusbahnhof und dem Veränderungspotenzial im Umfeld soll funktional und emotional für diese Schlüsselentwicklungen stehen und auf der einen Seite zu einer pulsierenden, städtebaulich wertigen Innenstadt, auf der anderen Seite zu einem Transformationsgebiet in der Weststadt, in dem sich das städtebauliche Umfeld grundlegend ändert, hinführen. Durch die Transformation gewerblicher Arbeitsplätze in den vergangenen Jahrzehnten, entwickelte sich die Weststadt hin zu einem höchst attraktiven Umfeld für Kreative und IT-Spezialisten. Diese werden teilweise von Weltfirmen wie Bosch, Porsche, Mann und Hummel, die hier entscheidende Forschungs- und Entwicklungslabore verankern, aus den kreativen Denkfabriken in Silicon Valley angeworben. Neben der optimalen Verkehrs-, Energie-, Breitband- und WLAN-Infrastruktur sowie der Berücksichtigung von Klimaanpassungsstrategien mit vertikalem und horizontalem Grün geht es in der Ludwigsburger Weststadt mit künstlerischem Konzept und hochwertiger Designmöblierung im öffentlichen Raum um eine inspirierende Gestaltung eines Entwicklungscampus, in dem nicht nur unkonventionelle Arbeitsplätze in den ehemaligen Industriehallen, sondern auch der halböffentliche Raum Teil einer Arbeitsumgebung für Kreative wird.

Die Gestaltung des Bahnhofs und des städtebaulichen Umfeldes muss die hohe Qualität der Innenstadt und den künftigen Innovationscharakter der Weststadt bereits erahnen lassen.

Das Bahnhofsareal in Ludwigsburg soll in diesem Sinne als bedeutender Stadteingang und attraktiver Aufenthalts- und Durchgangsbereich für ca. 50.000 Pendler pro Tag, zahlreiche touristische Besucher und Geschäftsreisende aufgewertet werden.

Mit der städtebaulichen Neuordnung können auch die Verkehrsfunktionen am Bahnhof vereinfacht und entflochten und somit die Situation für alle Verkehrsteilnehmer – insbesondere für Fußgänger und Radfahrer – wesentlich verbessert werden. Der Bahnhof (Bahnhaltedpunkt und ZOB) soll als Herzstück des Bahnhofsareals zukünftig alle Anforderungen einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe erfüllen.

Im direkten Umfeld des Bahnhofs gibt es mehrere städtebauliche Potenzialflächen, die zurzeit untergenutzt sind (z.B. das Kepler Dreieck und das Kallenberg'sche Gelände). Diese Areale könnten in Zukunft von einem modernen Bahnhof mit attraktiven Mobilitätsangeboten und einer hohen Besucher-, Kunden- und Nutzerfrequenz profitieren.

Im Ideenteil soll ein schlüssiges Gesamtkonzept für das Bahnhofsareal mit den Potenzialflächen erarbeitet werden, das in einzelnen, voneinander unabhängigen Realisierungsabschnitten umgesetzt werden kann.

Der Realisierungsteil zielt auf eine Neugestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) sowie des östlichen Bahnhofsvorplatzes. Der ZOB gehört zu den bedeutendsten Verkehrsknoten für den öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt und der Region, weist jedoch nach fast 40-jährigem Betrieb gestalterische und funktionale Mängel auf. Insbesondere erlauben die Bushaltestellen keinen barrierefreien Zugang zu den Bussen. Aufgrund gestiegener Anforderungen an die Barrierefreiheit und angesichts eines dringend sanierungsbedürftigen Fahrbahnbelags werden nun grundlegende bauliche Eingriffe am ZOB erforderlich.

Durch den hier ausgelobten Wettbewerb soll die künftige Gestaltung und Funktionsweise des ZOB festgelegt werden und auf dieser Grundlage ein Antrag zur Förderung mit Mitteln des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) für den kommunalen Straßenbau gestellt werden.

Die Stadt Ludwigsburg erwartet innovative städtebauliche und verkehrliche Konzepte, die sowohl den besonderen Anforderungen einer zukunftsorientierten Mobilitätsdrehscheibe als auch der exponierten Lage als Stadteingang gerecht werden.

4. Art des Wettbewerbs, Zulassungsbereich, Sprache

Der Wettbewerb ist als nichtoffener Ideen- und Realisierungswettbewerb mit einer Bearbeitungsphase nach RPW 2013 ausgelobt.

Der Ideenteil des Wettbewerbes zielt auf eine Vielfalt von Lösungsvorschlägen für die städtebauliche (Neu-) Ordnung des Bahnhofsareals und der angrenzenden Potenzialflächen (wie z.B. des Empfangsgebäudes, des Kepler Dreiecks und des Kallenberg'schen Geländes). Im Realisierungsteil werden Vorschläge für die bauliche Gestaltung und funktionale Neuorganisation des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) erwartet. Der Realisierungsteil des Wettbewerbes zielt auf die Vergabe eines Planungsauftrages.

Dem Wettbewerb wird ein Bewerbungsverfahren vorgeschaltet. Von der Ausloberin werden 8 Teilnehmer als vorausgewählte Teilnehmer gesetzt. Die gesamte Teilnehmerzahl beträgt 25.

Das Verfahren ist anonym.

Der Zulassungsbereich ist nicht begrenzt. Interessierte von außerhalb der Bundesrepublik Deutschland können am Auswahlverfahren nach Ziffer 6 teilnehmen, wenn sie als Bürger in den Staaten des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) oder in den Staaten der Vertragsparteien des „World-Trade-Organization-Übereinkommens“ (WTO) über das öffentliche Beschaffungswesen „Government Procurement Agreement“ (GPA) die Teilnahmebedingungen erfüllen.

Die Wettbewerbssprache ist deutsch.

5. Teilnehmer und Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt sind natürliche und juristische Personen, welche die geforderten fachlichen Anforderungen erfüllen. Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Herkunftsstaates berechtigt sind, am Tag der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung Architekt/-in, Stadtplaner/-in oder Landschaftsarchitekt/-in zu führen. Zudem sind Ingenieure teilnahmeberechtigt, die auf dem Gebiet der Verkehrsplanung tätig sind.

Ist im Herkunftsstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung nicht gesetzlich geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung gemäß der Richtlinie 2005/36/EG (Berufsanerkennungsrichtlinie) gewährleistet ist.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der bevollmächtigte Vertreter der juristischen Person und der Verfasser der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllen, die an natürliche Personen gestellt werden. Alle Teilnehmer haben die Teilnahmeberechtigung nachzuweisen.

Die Teilnehmer müssen Bewerbungsgemeinschaften aus Architekten bzw. Stadtplanern und Ingenieuren, die auf dem Gebiet der Verkehrsplanung tätig sind (Verkehrsplaner), bilden. Landschaftsarchitekten können der Bewerbungsgemeinschaft beitreten. Dies gilt auch für vorab ausgewählte Teilnehmer. Bü-

ros, die über eigene Verkehrsplaner (gemäß Anforderungen nach 6.1) verfügen, müssen keine Bewerbergemeinschaft bilden.

Die Ausloberin regt bei der Lösung der Wettbewerbsaufgabe die Mitwirkung eines Landschaftsarchitekten an und empfiehlt die Bearbeitung der Aufgabe als interdisziplinäre Teams aller teilnahmeberechtigten Fachrichtungen. Die Benennung des Landschaftsarchitekten kann noch in der Verfassererklärung erfolgen, d.h. muss nicht bereits in der Bewerbererklärung stattfinden.

Bei Bewerbergemeinschaften muss jedes Mitglied der Bewerbergemeinschaft teilnahmeberechtigt sein. Außerdem ist bei Bewerbergemeinschaften von den Teilnehmern das federführende Büro zu benennen (Verfassererklärung).

Das Hinzuziehen von Fachberatern – insbesondere von Energieberatern (ggf. auch von Tragwerksplanern und Lärmgutachtern) – wird dringend empfohlen.

Mehrfachteilnahme natürlicher und juristischer Personen oder von Mitgliedern von Bewerbergemeinschaften führen zum Ausschluss der Beteiligten.

Teilnahmehindernisse sind in § 4 (2) RPW beschrieben.

Sachverständige, Fachplanerinnen und Fachplaner oder andere Berater müssen nicht teilnahmeberechtigt sein, wenn sie keine Planungsleistungen erbringen, die der Wettbewerbsaufgabe entsprechen und wenn sie überwiegend und ständig auf ihrem Fachgebiet tätig sind.

6. Auswahlverfahren, Bewerbungsunterlagen

6.1 Bewerber und Nachweise

Die Gesamtzahl der Teilnehmer wird auf 25 begrenzt. Davon werden von der Ausloberin vorab die folgenden 7 Planungsbüros ausgewählt:
(Auflistung in alphabetischer Reihenfolge)

- Auer Weber Assoziierte GmbH, Stuttgart mit PLSV Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH, München und Koeber Landschaftsarchitektur, Stuttgart
- Birk Heilmeyer und Frenzel, Gesellschaft von Architekten mbH, Stuttgart mit Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen und g2 landschaftsarchitekten, Stuttgart
- harris + kurrle architekten bda, Stuttgart mit Planungsgruppe Kölz GmbH, Ludwigsburg und silands | Gresz + Kaiser Landschaftsarchitekten PartG, Ulm
- LAVA, Berlin mit PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe

- METARAUM Architekten BDA, Stuttgart mit Mailänder Consult GmbH, Karlsruhe
- pp als pesch partner architekten stadtplaner GmbH, Stuttgart mit Brilon Bondzio Weiser GmbH, Bochum
- wulf architekten gmbh, Stuttgart mit KARAJAN · Ingenieure GmbH, Stuttgart

Die vorab ausgewählten Planungsbüros müssen nach §3 (3) RPW 2013 die Nachweise der Planungsqualität in gleicher Weise wie die Bewerber erfüllen. 18 weitere Teilnehmer werden im Rahmen des nachfolgend beschriebenen Bewerbungsverfahrens ausgewählt.

Zur Überprüfung der Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Erfahrung der Bewerber, insbesondere ihrer Eignung und Kompetenz für die Wettbewerbsaufgabe, werden eindeutige, nicht diskriminierende und formal prüfbare Kriterien festgelegt. Die Kriterien sind differenziert nach Zulassungskriterien zum Auswahlverfahren und Prüfkriterien zur Beurteilung der fachlichen Eignung im Auswahlverfahren. Zur Gewährleistung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit wird das Auswahlverfahren dokumentiert.

Zum Auswahlverfahren wird nur zugelassen, wer die Zulassungs- und Prüfkriterien vollständig und fristgerecht eingereicht hat. Bewerbungsunterlagen, die über den geforderten Umfang hinausgehen, werden nicht berücksichtigt. Die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgegeben.

Zwingende Zulassungskriterien sind (Ausschluss bei Nichterfüllung):

- Fristgerechte Bewerbung,
- Nachweis der geforderten beruflichen Qualifikation:
 - bei Architekten, Stadtplanern und Landschaftsarchitekten z.B. durch Kopie der Eintragungsurkunde in die Architektenliste
 - bei Verkehrsplanern entweder durch Nachweis der Mitgliedschaft in der Ingenieurkammer und entsprechenden Fachlisteneintrag oder durch Kopie des Diploms bzw. vergleichbaren Abschlüssen und tabellarischer Auflistung von ausgewählten Referenzprojekten mit Angaben zu Art der Planung, Planungszeitraum / Realisierungszeitraum, Auftraggeber und ggf. Plangebietsgröße und Baukosten auf max. 1 DIN A4-Seite
- Einreichung der vorgegebenen Bewerbererklärung mit eigenhändiger Unterschrift des Bewerbers (bei Bewerbergemeinschaften des federführenden Bewerbers, bei juristischen Personen des bevollmächtigten Vertreters) inkl. Erklärung, dass die Ausschlusskriterien nach § 123 (1) und (4) sowie § 124 (1) GWB nicht zutreffen und
- Nachweis der fachlichen Eignung wie nachfolgend dargestellt.

Folgender Nachweis ist zur Prüfung der fachlichen Eignung zu erbringen:

- 1 Referenzprojekt je Bewerber oder Bewerbungsgemeinschaft zum Nachweis der fachlichen Eignung aus **einer** der folgenden Kategorien:
(Nachweis Referenzprojekt durch 1 Blatt DIN A3 mit Angaben zu: Name des Bewerbers / der Bewerbungsgemeinschaft, Nennung des Auslobers, Art des Erfolges und Jahr der Bearbeitung / Fertigstellung)
 - a) Erfolgreiche Teilnahme an einem städtebaulichen Ideen- und / oder Realisierungswettbewerb (Nachweis durch Preis oder Anerkennung, Erfolge in VOF-Verfahren oder Mehrfachbeauftragungen werden nicht akzeptiert)
Wettbewerbsaufgabe: Gestaltung eines öffentlichen Raumes im städtischen Umfeld (Straße oder Platz)
Wettbewerbserfolg nach dem 01.01.2006
 - b) Erfolgreiche Teilnahme an einem städtebaulichen Ideen- und / oder Realisierungswettbewerb (Nachweis durch Preis oder Anerkennung, Erfolge in VOF-Verfahren oder Mehrfachbeauftragungen werden nicht akzeptiert)
Wettbewerbsaufgabe: Quartiersentwicklung / städtebauliche Neuordnung
Wettbewerbserfolg nach dem 01.01.2006
 - c) Erfolgreiche Teilnahme an einem Realisierungswettbewerb (Nachweis durch Preis oder Anerkennung, Erfolge in VOF-Verfahren oder Mehrfachbeauftragungen werden nicht akzeptiert)
Wettbewerbsaufgabe: Innerstädtisches Verkehrsbauwerk / Verkehrsanlage (ZOB oder vergleichbar zur Aufgabenstellung)
Wettbewerbserfolg nach dem 01.01.2006
 - d) Auszeichnung eines realisierten innerstädtischen Verkehrsbauwerks / Verkehrsanlage (ZOB oder vergleichbar zur Aufgabenstellung)
Auszeichnung und Publikation durch Fachöffentlichkeit; z.B. Auszeichnung Beispielhaftes Bauen, Hugo-Häring-Preis, sonstige Architekturpreise
Realisierung des Projektes nach dem 01.01.2000

6.2

Ausgabe der Bewerbungsunterlagen

Die Bewerbungsunterlagen können unter folgender Adresse heruntergeladen werden:

www.wick-partner.de im Downloadbereich.

6.3**Abgabe der Bewerbungsunterlagen**

Die Bewerbungsunterlagen müssen bis spätestens Freitag, 26.08.2016 um 17.00 Uhr beim Wettbewerbsbetreuer (Wick + Partner) eingegangen sein.

Einlieferungsadresse: Wick + Partner
Gähkopf 18
70192 Stuttgart

Zusätzlich ist die Darstellung des Referenzprojektes (1 Blatt DIN A3) digital im Format JPG oder PDF an info@wick-partner.de mit dem Betreff „Bahnhofsareal Ludwigsburg“ zu senden. Hier gilt ebenfalls die oben genannte Frist.

6.4**Auswahlverfahren**

Die formale Prüfung der Zulassungskriterien sowie die Feststellung der fachlichen Eignung erfolgt durch den Wettbewerbsbetreuer. Zur Gewährleistung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit wird das Auswahlverfahren dokumentiert.

Entsprechen mehr als 18 Bewerber den geforderten Eignungskriterien, werden aus allen qualifizierten Bewerbungen 18 Teilnehmer zzgl. 2 Nachrücker (in geloster Rangfolge) durch Los ermittelt.

Die Auslosung erfolgt unter Aufsicht einer mit dem Wettbewerb nicht betrauten Dienststelle der Ausloberin oder eines Notars.

Die Vorbereitung des Auswahlverfahrens erfolgt durch den Wettbewerbsbetreuer.

6.5**Nachrücker**

Für den Fall, dass Teilnehmer von der Teilnahme schriftlich Abstand nehmen, rücken die Nachrücker entsprechend der gelosten Reihenfolge nach. Diese werden ebenfalls in einem Losverfahren (wie unter Ziffer 6.4 beschrieben) unter den verbliebenen Bewerbern ermittelt.

6.6**Absagen**

Sind festgestellte oder ausgeloste Teilnehmer an der Teilnahme am Wettbewerb gehindert, so sollten sie bis zum 19.09.2016 ihre Teilnahme absagen, so dass für Nachrücker die Chance zur Teilnahme am Rückfragenkolloquium besteht.

6.7

Ergebnis des Losverfahrens

Im Losverfahren am 01.09.2016 wurden folgende 18 Bewerber zur Teilnahme ausgelost:

(Auflistung in alphabetischer Reihenfolge)

- ACME LTD., London mit emig-vs Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Stadtplanung mbH, Düsseldorf
- Architektur und Stadtplanung rosenstiel, Freiburg mit BIT Ingenieure AG, Karlsruhe und faktorgruen, Freiburg
- ARP ArchitektenPartnerschaft Stuttgart GbR mit MAP Prof. Maurmaier + Partner - Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, Stuttgart
- bächlemeid architekten, Konstanz mit biechle infra consult, Freiburg und stötzer Landschaftsarchitekten, Freiburg
- Bohn Architekten, München mit Ingenieurbüro Hillebrand, Augsburg
- club L 94 landschaftsarchitekten, Köln mit netzwerkarchitekten, Darmstadt und Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Frankfurt a.M.
- Freivogel Mayer Architekten, Ludwigsburg mit VLi Verkehrsplanung Link, Stuttgart
- Gössler Kinz Kerber Kreienbaum Architekten BDA, Berlin mit BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner, Hannover und WES GmbH Landschafts-Architektur, Hamburg
- Holzer Kobler Architekturen GmbH, Zürich mit Krebs + Kiefer Ingenieure GmbH,
- Kaspar Kraemer Architekten BDA, Köln mit SW Ingenieure Ingenieurbüro für Straßenplanung, Ludwigsburg
- KBK Architekten Belz | Lutz, Stuttgart mit Hupfer Ingenieure GmbH, Niederhorbach
- Machleidt GmbH Städtebau | Stadtplanung, Berlin mit SHP Ingenieure GbR, Hannover und sinai Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin
- MAX DUDLER, Berlin mit Ingenieurbüro Abraham, Berlin
- MGF Architekten GMBH, Stuttgart mit Pirker + Pfeiffer Ingenieure GmbH & Co. KG, Münsingen
- Project GmbH, Esslingen mit Ingenieurbüro Fritz Spieth Beratende Ingenieure GmbH, Esslingen
- stefan schmitz bda architekten und stadtplaner, Köln mit BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen
- terra.nova, München mit iproplan Planungsgesellschaft mbH, Chemnitz
- Zechner & Zechner ZT GmbH, Wien mit IKK Kaufmann - Kribernegg ZT-GmbH, Graz

7. Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen bestehen aus:

- den Auslobungsbedingungen (Teil A der Auslobung)
- der Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe (Teil B der Auslobung)
- den Wettbewerbsunterlagen (Teil C der Auslobung)

8. Wettbewerbsleistungen

Jeder Teilnehmer bzw. jede Bürgergemeinschaft darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten sind nicht zulässig. Überplanungen angrenzender Randbereiche des Plangebiets zur Unterstützung des jeweiligen stadträumlichen Entwurfskonzepts sind zugelassen.

Im Einzelnen werden von den Teilnehmern folgende Leistungen gefordert: Insgesamt sind maximal 3 Pläne (Querformat) gedruckt abzugeben. Die maximale Plangröße beträgt: 120 cm x 90 cm (Breite x Höhe).

Dabei wird folgende Verteilung der nachfolgend aufgelisteten Darstellungen auf den Plänen empfohlen:

Plan 1 u. 2: Darstellungen zum Gesamtgebiet und zum südl. Bahnhofsareal,
Plan 3: Darstellungen zum ZOB sowie zum östlichen Bahnhofsvorplatz.

Plandarstellungen sind, soweit nicht anders angegeben, zu nord und die Pläne sind zu rollen.

Die eingereichten Pläne werden bei der Sitzung des Preisgerichts nebeneinander aufgehängt.

8.1 Übersichtsplan

im Maßstab 1:1.000 mit Darstellung der städtebaulichen Gesamtidee als Dachaufsichtsplan mit

- Bebauungskonzept inkl. Geschosshöhen und Dachformen
- Nutzungsangaben
- Straßen- und Wegenetz
- Freiraumstruktur, öffentliche Räume, Plätze

8.2 Städtebaulicher Entwurf, Freiflächengestaltung des südlichen Bahnhofsareals

Lageplan im Maßstab 1:500 mit Darstellung der Teilbereiche D – Kallenberg'sches Gelände, E – Kepler Dreieck, F – mhplus-Areal und G – Nestlé-Areal als Dachaufsichtsplan mit

- Bebauungskonzept inkl. Geschosshöhen und Dachformen
- Nutzungsangaben
- Gestaltung der städtischen öffentlichen Räume, Freiflächengestaltung

- Erschließung der Gebäude
- Straßen- und Wegenetz
- Parkierungsflächen privat und öffentlich, Tiefgaragen eingestrichelt
- Gestaltung des südlichen Bahnhofsumfeldes (ggf. ZOB, Querungen etc.)

8.3 Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Lageplan im Maßstab 1:200 (nicht zu norden) mit Darstellung

- des baulichen Gestaltungskonzeptes
- der funktionalen Zusammenhänge
- der Materialangaben im öffentlichen Raum
- Arten der Vegetation
- Möblierungselemente

Zwei Schnittansichten im Maßstab 1:200

- parallel zur Bahnhofstraße mit Blick nach Westen
- orthogonal zur Bahnhofstraße, südlich des Empfangsgebäudes mit Blick nach Norden

zur Erläuterung der topografischen Situation und der Maßstäblichkeit der Bebauung, des Konstruktionsprinzips des ZOB und der öffentlichen Räume.

8.4 Östlicher Bahnhofsvorplatz

Lageplan im Maßstab 1:200 (nicht zu norden) mit Darstellung

- des baulichen Gestaltungskonzeptes
- der funktionalen Zusammenhänge
- der Materialangaben im öffentlichen Raum
- Baukonzept / konstruktives Prinzip von Überdachung o. ä.
- Arten der Vegetation
- Möblierungselemente

8.5 Erläuternde Skizzen, Piktogramme

zum städtebaulichen Entwurf, zu den Bebauungskonzepten und Stadträumen sowie zum energetischen Konzept sind erwünscht (auch perspektivische Skizzen).

Perspektivische Darstellungen / Visualisierungen sind bis zu einer Breite von max. 40 cm zulässig.

8.6 Erläuterungsbericht

maximal 2 DIN A4-Seiten, auch auf den Plänen abzudrucken

8.7 Modell

Modell im Maßstab 1:1.000

auf dem zur Verfügung gestellten Gipsmodell (Größe: 80 cm x 75 cm).

8.8**Verfassererklärung**

Abgabe der Versicherung der Urheberschaft (Verfassererklärung) gemäß Anlage 20 in einem mit Kennzahl versehenen, undurchsichtigen und verschlossenen Umschlag. Neben der Verfassererklärung geben die Teilnehmer ihre Anschrift, Mitarbeiter, Sachverständigen und Fachplaner an, juristische Personen, Partnerschaften und Arbeitsgemeinschaften außerdem den bevollmächtigten Vertreter.

Für die öffentliche Ausstellung wird zusätzlich eine Karte DIN A5 (im verschlossenen Umschlag) mit den Namen der Verfasser sowie aller Beteiligten verlangt.

8.9**Für die Vorprüfung**

- Verzeichnis aller eingereichter Unterlagen
- sämtliche Pläne in digitaler Form, Dateiformat DWG / DXF (AutoCad bis Version 2013) oder VWX (bis Version 2014)
- die Abgabepläne im Format JPG / PDF (im Original und als Verkleinerungen im Format DIN A3, 300 ppi)
- eine zweite Fassung der Wettbewerbspläne (Papierausdrucke im Original), gefaltet auf DIN A4 und Papierausdrucke auf DIN A3
- Erläuterungsbericht im Format DOC / DOCX oder PDF

8.10**Kennzeichnung**

Die Teilnehmer haben ihre Wettbewerbsarbeiten in allen Teilen in der rechten oberen Ecke mit einer sechsstelligen arabischen Kennzahl (max. 1 cm hoch und max. 6 cm breit) zu versehen.

Auf den digitalen Unterlagen sind alle Hinweise auf die Verfasser zu löschen.

9.**Rückfragen**

Die Ausloberin veranstaltet ein Rückfragenkolloquium.

Rückfragen zum Wettbewerb können schriftlich bis einschließlich 21.09.2016 über den Wettbewerbsbetreuer unter der Email-Adresse

info@wick-partner.de

an die Ausloberin gerichtet werden.

Fristgerecht eingegangene schriftliche Rückfragen werden nach Möglichkeit im Rahmen des Rückfragenkolloquiums von der Ausloberin bzw. vom Wettbewerbsbetreuer in Abstimmung mit dem Preisgericht beantwortet.

Sämtliche Rückfragen und deren Beantwortung werden Bestandteil des Protokolls. Das Protokoll des Kolloquiums wird allen Beteiligten des Wettbewerbs bis 04.10.2016 zugesandt und ist verbindlicher Bestandteil der Auslobung.

Termin Rückfragenkolloquium:

Datum: 28.09.2016
Uhrzeit: 10.00 Uhr
Veranstaltungsort: Musikhalle Ludwigsburg
Bahnhofstraße 19
71638 Ludwigsburg

10. Preisrichter, Sachverständige, Vorprüfer

Die Ausloberin hat das Preisgericht wie folgt bestimmt und hat es vor der endgültigen Abfassung der Auslobung gehört.

10.1 Preisrichter

Sachpreisrichter (stimmberechtigt):

1. Bürgermeister Michael Ilk
2. Martin Kurt, Fachbereichsleiter Stadtplanung und Vermessung, Stadt Ludwigsburg
3. Reinhold Noz, Fraktion CDU
4. Markus Gericke, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
5. Margit Liepins, Fraktion SPD
6. Gabriele Moersch, Fraktion Freie Wähler

Stellvertretende Sachpreisrichter

(nicht stimmberechtigt, nicht ständig anwesend):

1. Matthias Weißer, Fachbereich Hochbau und Gebäudewirtschaft, Stadt Ludwigsburg
2. Dr. Anne Mayer-Dukart, Fachbereich Stadtplanung und Vermessung, Stadt Ludwigsburg
3. Johann Heer, FDP
4. Harald Lettrari, parteilos

Fachpreisrichter (stimmberechtigt):

1. Prof. Markus Allmann, Architekt, München
2. Dipl.-Ing. (FH) Michael Glück, Landschaftsarchitekt, Stuttgart
3. Prof. Johannes Kappler, Architekt + Stadtplaner, Nürnberg
4. Prof. Ute Margarete Meyer, Stadtplanerin, Stuttgart
5. Prof. Markus Neppl, Architekt, Köln
6. Prof. Dr. Christina Simon-Philipp, Architektin + Stadtplanerin, Stuttgart
7. Prof. Dr. Hartmut H. Topp, Verkehrsplaner, Kaiserslautern

Stellvertretende Fachpreisrichter (nicht stimmberechtigt):

1. Prof. Stefanie Eberding, Architektin, Stuttgart
2. Wolfgang Schröder, Verkehrsplaner, Ludwigsburg
3. Dipl.-Ing. (FH) Johann Senner, Landschaftsarchitekt, Überlingen

10.2

Sachverständige

Sachverständige (nicht stimmberechtigt):

1. Dipl.-Ing. Peter Sautter, Sachverständiger Verkehrsplanung, Stuttgart
2. Prof. Dr. Thomas Stark, Sachverständiger Energieeffizientes Bauen, Darmstadt
3. Gerhard Rotkopf, Fachbereich Bürgerbüro Bauen, Stadt Ludwigsburg
4. Ulrike Schmidtgen, Fachbereich Tiefbau und Grünflächen Stadt Ludwigsburg
5. Oliver Weyer, Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim (SWLB)

10.3

Vorprüfung

Die Vorprüfung der eingereichten Wettbewerbsarbeiten ist gemäß den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) geregelt und folgt dem Grundsatz, dass alle eingereichten Arbeiten nach denselben Gesichtspunkten zu prüfen sind. Die Ergebnisse der Vorprüfung werden in einem Bericht in werbungsfreier Form zusammengefasst und ausschließlich dem Preisgericht zur Verfügung gestellt.

Die Vorprüfung erfolgt durch:

1. Dipl.-Ing. Karl Haag, Wick + Partner, Stuttgart
2. Dipl.-Ing. (FH) Michael Schröder, Wick + Partner, Stuttgart
3. Markus Kühne M.Sc., Wick + Partner, Stuttgart
4. Irina Esterlein B.Eng., Wick + Partner, Stuttgart
5. Dipl.-Ing. Peter Sautter, Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG, Stuttgart

Die Ausloberin behält sich vor, weitere Sachverständige zu benennen.

11.

Zulassung und Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

11.1

Zulassung der Wettbewerbsarbeiten

Das Preisgericht lässt alle Wettbewerbsarbeiten zur Beurteilung zu, die:

- termingemäß eingegangen sind,
- den formalen Bedingungen der Auslobung entsprechen,
- keinen absichtlichen Verstoß gegen den Grundsatz der Anonymität erkennen lassen und

- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen.

Inhaltlich bindende Vorgaben gemäß § 5 Abs. 1 RPW bestehen nicht.

Die Teilnehmer bleiben bis zum Abschluss des Wettbewerbs anonym.

11.2

Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird bei der Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten die folgenden Kriterien anwenden: (die Reihenfolge dieser Auflistung stellt keine Rangfolge der Kriterien dar)

- Qualität des städtebaulichen Gesamtkonzeptes
- städtebauliche, architektonische sowie gestalterische Qualität
- Freiraumqualitäten
- verkehrliche Funktionalität
- Verknüpfung der Stadtbereiche
- Nachhaltigkeit und Qualität des Energiekonzeptes
- Wirtschaftlichkeit

12.

Prämierung

Die Ausloberin stellt für Preise und Anerkennungen einen Betrag von 94.000,-- € zzgl. gesetzlicher MwSt. zur Verfügung.

Zur Ermittlung der Preissumme wurden Honoraranteile für die Leistungen des städtebaulichen Entwurfes, der Freiflächen- bzw. Verkehrsanlagenplanung sowie der Verkehrsbauwerksplanung berücksichtigt.

Die Aufteilung der Wettbewerbssumme ist wie folgt vorgesehen:

1. Preis	38.000,-- €	
2. Preis	24.000,-- €	
3. Preis	14.000,-- €	
2 Anerkennungen:	18.000,-- €	(2 à 9.000,-- €)

Das Preisgericht kann, wenn es dies einstimmig beschließt, vor Auflösung der Anonymität, die Wettbewerbssumme anders aufteilen.

13.

Weitere Bearbeitung

Die Ausloberin wird unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichtes unter den in § 8 (2) RPW genannten Voraussetzungen einen oder mehrere Preisträger mit weiteren Planungsleistungen beauftragen:

Ideenteil:

- Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses zum städtebaulichen Entwurf / Rahmenplan

Realisierungsteil:

- Weitere Bearbeitung mit den Leistungen nach § 34 HOAI (Gebäude), § 39 HOAI (Freianlagen) und § 47 HOAI (Verkehrsanlage) mindestens bis zur abgeschlossenen Ausführungsplanung.

Die Ausloberin wird im Anwendungsbereich der Vergabeverordnung (VgV) mit allen Preisträgern über den Auftrag verhandeln. Die dabei anzuwendenden Auftragskriterien und ihre Gewichtung werden wie folgt festgelegt:

- | | |
|--|------|
| ▪ Wettbewerbsergebnis | 50 % |
| ▪ Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses | 20 % |
| ▪ Umsetzungsziele (Wirtschaftlichkeit, Umwelteigenschaften, Kosten- und Terminplanung) | 15 % |
| ▪ Team (Projektleiter, Projektbearbeiter), Gesamteindruck der Vorstellung | 10 % |
| ▪ Honorarangebot, Nebenkosten | 5 % |

Die Preisträger verpflichten sich im Fall einer Beauftragung, die weitere Bearbeitung zu übernehmen. Im Falle der Beauftragung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Preisträgers bis zur Höhe des Preises nicht erneut vergütet, wenn der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

Umfang und Anrechnung der Preissumme auf die Vergütung regelt im Übrigen § 8 (2) RPW.

14. Abschluss des Wettbewerbs

14.1 Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses

Die Ausloberin teilt den Wettbewerbsteilnehmern das Ergebnis des Wettbewerbs, unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung, unverzüglich mit und macht es sobald wie möglich öffentlich bekannt. Jeder Teilnehmer bzw. jede Bewerbungsgemeinschaft erhält das Protokoll der Preisgerichtssitzung.

14.2 Eigentum, Nutzung

Die Unterlagen der mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichneten Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum der Ausloberin.

Veröffentlichungs- und Nutzungsrecht regelt § 8 (3) RPW.

Nicht prämierte Wettbewerbsarbeiten werden ausschließlich auf schriftliche Anforderung durch die Teilnehmer bis zum 03.02.2017 an info@wick-partner.de zurückgesandt.

Die Rücksendung der Pläne erfolgt kostenfrei, soweit eine versandfähige Verpackung (Planrolle o.ä.) mitgeliefert wurde. Modelle werden, soweit eine versandfähige Verpackung (Modellkiste) mitgeliefert wurde, per Nachnahme zurückgesandt.

Pläne und Modelle, die bis zum 03.02.2017 nicht rückgefordert wurden, müssen nach Fristablauf entsorgt werden.

14.3 Wettbewerbsausstellung

Ort und Zeit der Ausstellung werden noch bekannt gegeben.

14.4 Nachprüfung

Wettbewerbsteilnehmer können von ihnen vermutete Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren bei der Ausloberin rügen. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bei der Ausloberin eingehen. Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit der Architektenkammer.

Im Anwendungsbereich der VgV können sich Wettbewerbsteilnehmer zur Nachprüfung vermuteter Verstöße an die zuständige Vergabekammer wenden, nachdem bei der Ausloberin fristgerecht Einspruch eingelegt wurde.

Regierungspräsidium Karlsruhe
Vergabekammer Baden-Württemberg
Kapellenstraße 17
76131 Karlsruhe
Tel.: 0721 926 - 4049
Fax: 0721 926 - 3985
E-Mail: poststelle@rpk.bwl.de

15. Termine

15.1 Übersicht Termine

Folgender Terminablauf ist vorgesehen:

Bekanntmachung des Wettbewerbs	20.07.2016
Bewerbung der Teilnehmer	bis 26.08.2016
Preisrichtervorbesprechung	05.08.2016
Auswahl der Teilnehmer	bis 02.09.2016
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	ab 12.09.2016
Schriftliche Rückfragen	bis 21.09.2016
Rückfragekolloquium	28.09.2016
Abgabe Pläne	25.11.2016
Abgabe Modell	02.12.2016
Preisgerichtssitzung	20.01.2017
Ausstellung	Ort Zeit werden bekannt gegeben

15.2

Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen werden den Teilnehmern per Download in KW 37 ab dem 12.09.2016 zur Verfügung gestellt.

Die Wettbewerbsunterlagen können unter folgender Adresse heruntergeladen werden:

http://www.wick-partner.de/LB_Bahnhofsareal.zip

Das Modell wird den Teilnehmern voraussichtlich in KW 39 bis zum 28.09.2016 zugesandt.

15.3

Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

Abgabetermin für die Planunterlagen (alle Leistungen außer Modell) ist der 25.11.2016.

Abgabetermin für das Modell in der ausgegebenen Modellkiste ist der 02.12.2016.

Einlieferungsadresse: Wick + Partner
Gähkopf 18
70192 Stuttgart

Als Zeitpunkt der Ablieferung gilt im Falle der Einlieferung bei Post, Kurierdienst oder einem anderen Transportunternehmen das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum unabhängig von der Uhrzeit.

Pläne und Modelle können aber auch am jeweiligen Abgabetermin bis 17.00 Uhr persönlich beim Wettbewerbsbetreuer abgegeben werden.

Bei persönlicher Ablieferung beim Wettbewerbsbetreuer gilt als Einlieferungszeitpunkt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Zeitangabe.

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden.

Verspätet eingelieferte / abgegebene Wettbewerbsarbeiten (dies gilt auch für Teile der Wettbewerbsarbeiten) werden unabhängig von den Gründen, die zur verspäteten Einlieferung geführt haben, nicht zum Wettbewerb zugelassen.

Der Teilnehmer hat dafür zu sorgen, dass er den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen kann. Da der Tagesstempel / das Datum auf dem Versandgut ein späteres Datum aufweisen kann, ist der Einlieferungsschein maßgebend. Einlieferungsbelege sind daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

15.4

Preisgerichtssitzung

Das Preisgericht wird am 20.01.2017 tagen.

Teil B

Wettbewerbsaufgabe



16.**Lage im Raum**

Die Barockstadt Ludwigsburg liegt mit rund 93.000 Einwohnern (Stand: 2015) nördlich der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart.



Abbildung: Ludwigsburg, Lage im Raum (Quelle: Stadt Ludwigsburg)

Ludwigsburg bildet gemäß Regionalplan Region Stuttgart 2009 mit Kornwestheim ein Mittelzentrum (Doppelzentrum) und ist dem Verdichtungsraum in der Region Stuttgart zugeordnet. Die Innenstadt des Oberzentrums Stuttgart liegt ca. 15 km entfernt.

Im Südosten des gleichnamigen Landkreises gelegen, befindet sich die Große Kreisstadt auf den Landesentwicklungsachsen Stuttgart – Ludwigsburg / Kornwestheim – Bietigheim-Bissingen / Besigheim – Vaihingen an der Enz – (Mühlacker) sowie Stuttgart – Ludwigsburg / Kornwestheim – Bietigheim-Bissingen / Besigheim – (Heilbronn).

Die ehemalige württembergische Residenzstadt verfügt über zwei Anschlussstellen an die A 81 und ist über diese sowie über die B 27 überregional vernetzt und über mehrere Landes- und Kreisstraßen auch sehr gut in das regionale Verkehrsnetz eingebunden.

Ludwigsburg verfügt zudem über einen Bahnanschluss, welcher im Wettbewerbsgebiet liegt und die Stadt an die Bahnlinien Stuttgart – Heidelberg, Stuttgart – Heilbronn, Stuttgart – Karlsruhe und Stuttgart – Würzburg anbindet. Am Bahnhof Ludwigsburg verkehren zudem die S-Bahn-Linien S4 Backnang – Schwabstraße (Stuttgart) und S5 Bietigheim-Bissingen – Schwabstraße (Stuttgart) der DB Regio AG.

Die Anfang des 18. Jahrhunderts gegründete Barockstadt vereint heute Geschichte und Gegenwart. Historische Gebäude, Alleen, Straßenzüge und Plätze sowie die barocken Schlösser spiegeln den barocken Charakter der Stadt wider und prägen das Stadtbild ebenso wie eine lebendige Innenstadt, moderne Hochschulen und hervorragende Kunst- und Kulturzentren.

Neben dem Barock gehören auch Kasernenbauten zum Stadtbild, da Ludwigsburg über 250 Jahre Militärstadt war und somit zu den größten Garnisonen Deutschlands zählte. Zu Beginn der 1990er Jahre wurden die zahlreichen militärischen Liegenschaften für neue, zivile Nutzungen frei. Heute bieten die ehemals militärisch genutzten Flächen Raum für Nutzungen wie Kunst und Kultur, Film und Medien, Bildung und Gewerbe, Wohnen sowie Hotellerie und Gastronomie.

Ludwigsburg ist zentraler Bestandteil einer der wirtschaftsstärksten Regionen Europas. Unternehmen aller Größenordnungen haben hier ihren Sitz. Dazu zählen Weltkonzerne und Kleinbetriebe, Industrie- und Handwerksunternehmen sowie Dienstleister und Zulieferer, die schwerpunktmäßig in den Geschäftsfeldern Automobilzulieferer, Maschinenbau, Finanzdienstleister, Softwareentwicklung und der Film- und Kreativbranche tätig sind. Darüber hinaus siedeln sich, insbesondere in der Ludwigsburger Weststadt, forschungs- und technologieintensive Industriezweige aus den Zukunftsfeldern Mobilität, Energieeffizienz, Ökodesign und Green Industries an.

Einer der größten Arbeitgeber der Stadt ist zudem der Einzelhandel. Neben renommierten Filialgeschäften bestehen in der Innenstadt auch zahlreiche inhabergeführte Einzelhandelsgeschäfte, die mit der Stadt teilweise in sehr langer Tradition verbunden sind. Die Einkaufsschwerpunkte in der Innenstadt bilden die „Wilhelmgalerie“ und das „Marstall“. Das große Spektrum unterschiedlicher Ladengeschäfte in barockem Flair zieht Kunden weit über die Stadtgrenzen hinaus an. Darüber hinaus bildet das Breuningerland einen Einkaufsschwerpunkt auf „der grünen Wiese“.

Die Stadt Ludwigsburg ist zudem eines der bedeutendsten Kulturzentren Baden-Württembergs. Insbesondere die Vielzahl an Sehenswürdigkeiten – interessante Museen, der mit Arkaden umsäumte Marktplatz, Geburts- und Wohnhäuser berühmter Dichter und Denker, die einstigen Kasernenbauten u.a. – machen die ehemalige Garnisonsstadt zu einem Anziehungspunkt für Touristen. Des Weiteren befinden sich in der Barockstadt drei Schlösser: das Residenzschloss, einst Residenz der württembergischen Herzöge und des

Königs und heute das größte erhaltene Barockschloss Deutschlands, das Jagd- und Lustschloss Favorite und das Seeschloss Monrepos.

Durch die zahlreichen Kultureinrichtungen ist Ludwigsburg als Festspiel-, Film- und Theaterstadt bekannt. Zudem bietet die Dauergartenschau „Blühendes Barock“, rund um das Residenzschloss, eine einzigartige Parklandschaft sowie Gartenkunst verschiedener Epochen und Regionen.

16.1

Historische Entwicklung

Ludwigsburg zählt neben Karlsruhe und Mannheim zu den prägnantesten Beispielen barocker Stadtanlagen in Deutschland. Ursprünglich plante Herzog Eberhard Ludwig hier lediglich ein Lustschloss zum Jagd- und Sommeraufenthalt errichten zu lassen. Nach dem Beispiel anderer Fürsten und aufgrund der absolutistischen Ansicht, die Gründung von Städten lasse die Macht des Herrschers erkennen, entschied sich der württembergische Regent dafür, dem 1704 begonnenen Schloss eine Stadt anzugliedern. Bauplätze und Baumaterialien vergab er kostenfrei und ließ die Arbeiter 15 Jahre steuerfrei im Umfeld des Schlosses wohnen. Die Bautätigkeit begann jedoch erst nachdem der Herzog im Jahr 1709 verkündete, im heutigen Ludwigsburg auch zu residieren.

Zunächst entstanden die Vordere und Hintere Schlossstraße, die Charlotten- und Marstallstraße, der Kaffeeberg, die jetzige Bauhofstraße und weitere wichtige Verkehrswege. Um den Ausbau der Stadt, die am 3. April 1718 das Stadtrecht erhielt, zu beschleunigen, wurde der Amtssitz im gleichen Jahr aus Markgröningen – bis dahin Residenz- und Amtsstadt – nach Ludwigsburg verlegt, ab 1758 Oberamtei genannt. Durch die Errichtung von Amtshäusern wuchs die Stadt schnell zu einer Ansiedlung von beachtlicher Größe. So entstand westlich des Schlosses eine barocke Planstadt auf orthogonalem Raster, die bis heute die Bebauungsstruktur der Innenstadt prägt.

Auch wenn Zerstörungen nach dem zweiten Weltkrieg zu beklagen waren und das Stadtbild in den folgenden Jahrzehnten durch den Bau großmaßstäblicher Gebäude und den Ausbau zur autogerechten Stadt überformt wurde, ist die historische Identität der barocken Planstadt noch in weiten Bereichen klar zu erkennen.

17.

Rahmenbedingungen

17.1

Stadtgrundriss und Einordnung des Wettbewerbsgebietes

Der im 18. Jahrhundert entwickelte axiale, barocke Stadtgrundriss, der bis heute die zentralen Raumstrukturen der Schlossanlage und der Innenstadt prägt, wurde nach dem Wegfall der Stadtmauer Anfang des 19. Jahrhunderts im Rahmen der ersten Stadterweiterung entlang der Schlossachse sowie de-

ren Parallelachse (heutige B 27) weitergeführt. Durch die Eröffnung der Eisenbahnlinie Stuttgart – Ludwigsburg 1846 wuchs die Stadt an die Bahnlinie heran. Bis 1860 war der Bahnhof durch das sumpfige Gelände des ehemaligen Fischweiers von der Stadt getrennt. Bürgermeister Heinrich Abel ließ im Jahr 1864 den Sumpf aufschütten und darauf die Eisenbahnstraße - die heutige Myliusstraße - errichten. Diese direkte Verbindung zur Innenstadt wich mit dem diagonal verlaufenden Straßenzug Myliusstraße – Schillerplatz – Arsenalstraße vom bisher orthogonalen Stadtgrundriss ab. Im 20. Jahrhundert wurde die Ludwigsburger Kernstadt über die Bahnlinie hinaus nach Westen erweitert, wodurch eine in Nutzungen und Stadtgestalt differenzierte Stadtstruktur östlich und westlich der Bahntrasse entstand. 1868 nutzte die Firma Heinrich Franck Söhne die Verkehrsanbindung durch den Bahnhof und verlegte ihre Zichorienfabrik von Vaihingen Enz nach Ludwigsburg. Die Fabrik wurde zum größten Arbeitgeber der Stadt und prägt den spezifischen „Ludwigsburger Duft“. Zwischenzeitlich wurden die Fabrikgebäude von der Fa. Nestlé übernommen, die heute am Standort Ludwigsburg den berühmten Kornkaffee produziert. Die Fabrikgebäude prägen heute wesentliche Teile des westlichen Bahnhofsareals. Der Firma Franck Söhne verdankt die Stadt auch Stiftungen wie die Musikhalle, die den ZOB noch heute prägen.

Die Erweiterung der Siedlungsstrukturen erfolgte vorrangig in Ost-West-Richtung und bildet hierdurch die stadtstrukturellen Schwerpunkte „Barocke Innenstadt“, „Weststadt“ und „Oststadt“. Heute weist die Stadt eine überwiegend kompakte Stadtstruktur mit weitgehendem Erhalt der historischen Achsen und Räume auf.

Das Wettbewerbsgebiet bildet die Nahtstelle zwischen der historischen Innenstadt, östlich der Bahntrasse, und der Ludwigsburger Weststadt, welche insbesondere durch großflächige und bedeutende Gewerbeflächen geprägt ist. In der Innenstadt, welche über die Myliusstraße fußläufig an das Bahnhofsareal angebunden ist, befinden sich die Haupteinkaufslagen und die zentralen Einrichtungen der Stadt Ludwigsburg. Die Innenstadt ist geprägt durch eine barocke und gründerzeitliche Baustruktur. Der Gebäudebestand ist durch eine Erhaltungssatzung gemäß § 172 Baugesetzbuch (BauGB) geschützt. In der durch arbeitsplatzintensive Betriebe und Wohngebiete, die teilweise direkt aneinander grenzen, charakterisierten Weststadt vollzieht sich derzeit ein Wandlungsprozess von produktionsorientierter hin zu technologie- und dienstleistungsorientierter gewerblicher Nutzung.

17.2

Wettbewerbsgebiet

Das ca. 10,6 ha große Wettbewerbsgebiet liegt im Zentrum der Stadt Ludwigsburg und beinhaltet Bereiche des Stadtteils Mitte, östlich der Bahntrasse, und des Stadtteils West, westlich der Bahntrasse. Es besteht somit aus einem Entwicklungsbereich östlich der Bahn mit den Teilbereichen:

- A – Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)
- B – Empfangsgebäude mit Parkdeck
- C – Parkdeck Schillerviertel
- D – Kallenberg'sches Gelände

sowie einem Entwicklungsbereich westlich der Bahn mit den Teilbereichen:

- E – Kepler Dreieck
- F – mhplus-Areal
- G – Nestlé-Areal

Die Entwicklungs- und Teilbereiche sind heute wie folgt charakterisiert:

17.2.1

Entwicklungsbereich östlich der Bahn

Teilbereich A – Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Die Flächen des ZOB befinden sich im Eigentum der Stadt Ludwigsburg. Aufgrund der schwierigen Verkehrsverhältnisse und des steigenden Platzbedarfes des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stellte sich schon früh die Frage nach einer grundlegenden Umgestaltung des ZOB. Die Entscheidung fiel seinerzeit darauf, den Durchgangsverkehr unter dem ZOB durchzuführen und somit mehr Raum für den Busverkehr zu generieren. Somit sind heute schnelle Wegeverbindungen zwischen Bahnhof und ZOB gewährleistet.

Die heutige Gestaltung des ZOB ist das Ergebnis eines Planungswettbewerbes aus dem Jahr 1981. Prägendes Element ist dabei die großzügige Mittelinsel, welche durchgehend überdacht ist. Hier wurden zudem das historische Bahnhofsdach sowie bahnhofsnahe Dienstleistungen (Kiosk) untergebracht. Im südlichen Bereich befindet sich ein überdachter Aufenthaltsbereich mit Sitzmöglichkeiten, welcher den südlichen Abschluss der Mittelinsel bildet.

Der ZOB Ludwigsburg verfügt heute über 18 Bushaltestellen, die Busse sind dabei in Längsaufstellung (parallel zum Bussteig) angeordnet. Im Bereich des historischen Bahnhofsdaches ist gegenwärtig kein Bushalt möglich. Im südlichen Zufahrtsbereich zur Bahnhofstraße befinden sich zudem ein Wartebereich für Busse sowie eine Schülerbushaltestelle. Zwischen Gleis 1 des Bahnhofes und dem ZOB liegt die sogenannte „Markthalle“, eine Ladenzeile mit gastronomischen Einrichtungen und Einzelhandelsnutzungen. Diese entstand im Zusammenhang mit dem Empfangsgebäude und trennt die Bahngleise vom ZOB. Die „Markthalle“ befindet sich zwischenzeitlich ebenfalls in städtischem Eigentum.

Entlang der Markthalle und im Vorfeld der Musikhalle sind Baumreihen angeordnet (vgl. Anlage 9 Baumkataster).

Teilbereich B – Empfangsgebäude und Parkdeck

Das Empfangsgebäude ist als Public-Private-Partnership in den 1990ern entstanden und befindet sich in privatem Eigentum. Der damalige Investor kon-

zipierte ein Gebäude mit einem ausgeprägten Einzelhandelsangebot. Darunter auch Flächen für großflächigen Einzelhandel im Obergeschoss. Bis zur Eröffnung des „Marstalls“ war ein Elektrofachmarkt Ankermieter der Immobilie. Heute befindet sich dort eine Spielwarenhandelskette. In den übrigen Obergeschossflächen ist darüber hinaus ein Fitnessstudio untergebracht. Im Erdgeschoss und Untergeschoss befinden sich Angebote des täglichen Bedarfs wie ein Lebensmitteldiscounter, eine Drogeriekette, mehreren Bäckereien, ein Laden für Zeitschriften sowie Schreibwaren. Außerdem befindet sich im Erdgeschoss des Gebäudes das Reisezentrum der Deutschen Bahn, welches mit einer Touristeninformation kombiniert ist.

Über das Empfangsgebäude erfolgt der Zugang zur Bahnstufeneinfahrt, von der aus die Gleise erreicht werden.

Das dreigeschossige Gebäude verfügt über zwei Zugänge beidseits des prägenden Mittelbaus aus verspiegelten Glaselementen.

In baulichem und funktionalem Zusammenhang mit dem Empfangsgebäude entstand das nördlich angrenzende Parkdeck. Die Untergeschossebene (Ebene -1) der Parkierungsanlage wird über die Bahnhofstraße erschlossen. Hier befinden sich die baurechtlich erforderlichen Stellplätze und die Anlieferung der Einzelhandelsnutzungen im Empfangsgebäude. Die Erdgeschoßebene (Ebene 0) auf dem Niveau des Bahnhofsvorfeldes ist mit ca. 40 bewirtschafteten Stellplätzen und offenen Fahrradabstellanlagen sowie Fahrradboxen belegt. Dieser Bereich wird als Parkdeck bezeichnet. Die bestehenden Stellplätze werden über die Myliusstraße angefahren. Vom Parkdeck besteht eine direkte Fußwegeverbindung zu Gleis 1 des Bahnhofes und ein direkter Zugang zum Empfangsgebäude.

Teilbereich C – Parkdeck Schillerviertel

Das Parkdeck Schillerviertel bietet Platz für 122 Stellplätze. Die Zufahrt erfolgt über die Bahnhofstraße. Das Parkdeck kann fußläufig nur über die Bahnhofstraße erreicht werden. Eine Verbindung zur Schillerstraße und zur Myliusstraße wurde in der Vergangenheit untersucht, konnten aufgrund der mangelnden Mitwirkungsbereitschaft privater Grundstückseigentümer jedoch nicht umgesetzt werden.

Teilbereich D – Kallenberg'sches Gelände

Das Kallenberg'sche Gelände wird durch die Leonberger Straße im Norden, die Solitudestraße im Osten und Süden sowie die Bahnhofstraße im Westen begrenzt. Die Leonberger Straße war einst geprägt durch Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen im EG-Bereich sowie Wohnen in den Obergeschossen. Sie hat jedoch durch verschiedene Maßnahmen in der Innenstadt ihre Funktion als Einzelhandelslage verloren. In Bezug auf den zukünftigen Nutzungsmix befindet sie sich derzeit im Wandel.

Gegenwärtig wird das Gelände als Parkierungsfläche genutzt auf der etwa 60 P+R-Stellplätze untergebracht sind. Stadträumlich kommt dem Kallen-

berg'schen Gelände als „Scharnier“ zwischen dem Bahnhofsareal und der Leonberger Straße eine besondere Bedeutung zu.

17.2.2

Entwicklungsbereich westlich der Bahn

Teilbereich E – Kepler Dreieck

Das Kepler Dreieck wird begrenzt durch die Keplerstraße im Süden, die Bahnlinie im Osten und das mhplus-Areal im Norden. In der Vergangenheit gewerblich genutzt, ist diese Fläche heute das zentrale Entwicklungspotenzial für den Entwicklungsbereich westlich der Bahn des Bahnhofs. Das Potenzial dieser Fläche besteht in seiner verkehrsgünstigen Lage und der Nähe zum Verkehrsknoten Bahnhof Ludwigsburg. Außerdem ist der Bereich ab dem Kepler Dreieck in Richtung Westen Bestandteil des „Gewerbegebiets der Zukunft“. Einem bestehenden Gewerbegebiet, das zukunftsweisend umgestaltet wird.

Teilbereich F – mhplus-Areal

Der Firmensitz der Betriebskrankenkasse mhplus schließt sich unmittelbar nordwestlich an das Kepler Dreieck an. Das 14-stöckige Gebäude wurde im Jahr 1964 als Forschungs- und Verwaltungsgebäude der Fa. Franck erbaut. Das ehemalige Uni-Franck-Hochhaus und seine Nebengebäude grenzen an eine denkmalgeschützte Villa mit umgebenden, denkmalgeschützten Park an. Das Hochhaus weist kurz- und mittelfristigen Modernisierungsbedarf auf.

Teilbereich G – Nestlé-Areal

Das Nestlé-Areal – ursprünglich eine Zichorien-Fabrik der Firma Heinrich Franck Söhne – dient heute insbesondere der Produktion von Kaffeeersatzprodukten der Firma Nestlé (z.B. Caro). Der Standort ist gefestigt und wird auch künftig der Produktion dienen. Jedoch erfordern die Betriebsabläufe heute weniger Produktionsfläche, sodass der Flächenbedarf von Nestlé in der Vergangenheit bereits abgenommen hat. Hierdurch entstand beispielsweise auch die Fläche zur Umsetzung des Westportals.

Teile der ehemaligen Zichorien-Fabrik stehen unter Denkmalschutz. Im Bereich der Entwicklungsfläche G betrifft dies den rechtwinkligen Gebäudekomplex an der Ecke Pflugfelder Straße / Franckstraße.

17.3

Mobilität und Erschließung

17.3.1

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Zuge der Umgestaltung des ZOB im Jahr 1987 wurde die Bahnhofstraße, die den ZOB ursprünglich ebenerdig querte, auf die Ebene -1 gelegt. So entstand ein Busbahnhof, der vom Individualverkehr befreit ist. Die Myliusstraße ist damit die einzige verbliebene Fahrbeziehung zum östlichen Bahnhofsvorfeld. Diese wird im Wesentlichen von Kunden der Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Myliusstraße genutzt.

Auf dem Parkdeck, welches dem Empfangsgebäude zugeordnet ist, befinden sich ca. 40 bewirtschaftete Stellplätze, die ausschließlich über die Myliusstraße angefahren werden. Gleiches gilt für die 5 Kurzzeitstellplätze vor dem östlichen Bahnhofszugang. Die Myliusstraße ist ab dem Abzweig Alleenstraße für den motorisierten Individualverkehr nur in Einbahnrichtung zum Bahnhof befahrbar.

17.3.2

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Auch abseits der Schiene verfügt Ludwigsburg über einen gut ausgebauten ÖPNV. Auf vielen Linien wird im 10-Minuten-Takt gefahren. Dreh- und Angelpunkt des städtischen und regionalen Busverkehrs ist der ZOB – alle 20 Linien machen hier Halt bzw. starten oder enden hier. In östlicher Richtung wird der überwiegende Teil der Linien verkehrlich über die Myliusstraße abgewickelt. In westlicher Richtung erfolgt dies meist über die Keplerbrücke. Drei Linien fahren sowohl den ZOB, als auch auf anderer Seite des Bahnhofes, das Westportal an. Eine Verlegung weiterer Fahrten oder Linienhalte vom ZOB hin zum Westportal ist nicht vorgesehen.

Der Busverkehr in Ludwigsburg wird durch die privatwirtschaftlichen Unternehmen LVL Jäger GmbH und DB Regiobus Stuttgart betrieben. Eine (verpflichtende) EU-weite Ausschreibung der Busverkehrsleistungen unter Federführung des Landkreises wird derzeit vorbereitet. Mit Blick auf das Bahnhofsareal wird auch künftig von entsprechend hoher Frequentierung bzw. Taktung durch Busse am ZOB auszugehen sein.

17.3.3

Radverkehr

Von Süden werden Radfahrer über die Solitudestraße oder über die Eisenbahnstraße und anschließend über die Gießhausstraße an den ZOB herangeführt. Im unmittelbaren östlichen Bahnhofsumfeld existieren gegenwärtig jedoch keine eigenen Trassen für den Radverkehr, sodass Radfahrer, von Süden kommend, den ZOB ungesichert queren müssen, um zum östlichen Bahnhofszugang zu gelangen. Von Norden kann das östliche Bahnhofsumfeld über die Bahnhofstraße erreicht werden.

In Ost-West-Richtung besteht entlang der Schiller- / Hoferstraße eine wichtige Radwegeverbindung zwischen Innenstadt und Weststadt. Diese hat, aufgrund der Lage des Ludwigsburger Schulcampus, eine große Bedeutung für den Schülerverkehr.

Über die Alleenstraße besteht zudem eine schnelle und gesicherte Radwegeverbindung zwischen Bahnhof und dem Forum am Schlosspark, einem für Ludwigsburg bedeutenden Veranstaltungsort für Kulturveranstaltungen und Kongresse. Diese Verbindung ist gleichzeitig die zentrale Radwegeverbindung in die Ludwigsburger Oststadt und endet im westlichen Bereich an der Myliusstraße.

17.3.4

Fußgängerverkehr

Am Bahnhof Ludwigsburg bestehen vielfältige Fußwegebeziehungen. Insbesondere:

- zwischen Innenstadt und Weststadt,
- von den Bahnsteigen zum ZOB,
- von der Innenstadt zum Bahnhof und ZOB,
- vom Schulcampus über die Karlstraße zum Bahnhof und ZOB sowie
- von der Weststadt zum Bahnhof und ZOB.

Die Anbindung der angrenzenden Quartiere an den Bahnhof spielt darüber hinaus eine wichtige Rolle.

Die Hauptwegeverbindung am Bahnhof ist seit der Herstellung des Westportals die Bahnstegunterführung. Der Francksteg stellt die zweite Querung im südlichen Bereich des Bahngeländes dar. Dieser besteht bereits seit 1879 und wurde im Zuge der letztmaligen Umgestaltung des ZOB im Jahr 1987 erneuert und ein direkter Zugang zu den Bahngleisen mit Treppen und Aufzügen hergestellt. In den vergangenen Jahren hat der Francksteg jedoch an Akzeptanz verloren. Aufgrund der Unterhaltungskosten wurde die Wartung der Aufzüge temporär eingestellt und damit die Benutzung durch Mobilitäts-eingeschränkte ausgeschlossen. Auch die unzureichende Oberflächengestaltung und die schlechte Beleuchtung haben dazu geführt, dass diese Wegebeziehung an Bedeutung verloren hat. Im Zusammenhang mit der angestrebten Umnutzung des Kepler Dreieckes gewinnt diese Bahnquerung jedoch wieder an Bedeutung.

18.

Wettbewerbsaufgabe

18.1

Übergeordnete Zielsetzungen, Herausforderungen

Das Bahnhofsareal in Ludwigsburg soll zukünftig die Funktionen einer multi-modalen Verkehrsdrehscheibe erfüllen und dabei allen daraus resultierenden Anforderungen gerecht werden. Die unterschiedlichen Bestandteile dieses Verkehrsknotens sind so zu gestalten, dass das Bahnhofsareal als „Tor zur Stadt“ qualitativ voll erlebt und inszeniert werden kann. Als innenstadtnahe Drehscheibe des Öffentlichen Personennahverkehrs liegt das Hauptaugenmerk auf:

- der Etablierung von zukunftsgerechten Mobilitätsangeboten am Bahnhof und in dessen Umfeld,
- der Optimierung und Entflechtung der Verkehrsströme – verbunden mit einer attraktiven Gestaltung der öffentlichen Räume und Verkehrsflächen,

- der Verknüpfung der Stadtbereiche östlich und westlich der Bahntrasse und
- der Berücksichtigung und Integration neuer Verkehrsarten (wie z.B. einer Stadtbahn und einer Seilbahn), die zukünftig ggf. am Bahnhof Ludwigsburg verkehren können, über deren konkrete Ausformulierung jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden wird (vgl. Punkt 18.2.3).

Bei der Neugestaltung der Mobilitätsdrehscheibe wird den Aspekten Energieeffizienz, Klimaschutz und emissionsarmer Mobilität ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Für den Wettbewerb bedeutet dies die Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Entwicklung einer qualitätsvollen Grün- und Freiflächenplanung,
- Berücksichtigung von Begrünungselementen zur Regulierung des städtischen Kleinklimas,
- integrierte Betrachtung von Stadt-, Energieinfrastruktur- und Mobilitätsplanung,
- Berücksichtigung moderner Antriebsformen und Ladeinfrastruktur insbesondere für ÖPNV / Busverkehr,
- Nutzung von Potenzialen zur regenerativen Energiegewinnung an Gebäuden und auf Grundstücken der Entwicklungsflächen,
- Entwicklung eines schlüssigen Gesamtenergiekonzepts (ggf. mit einem Ausbau und einer Platzierung dezentraler Energiewandlungsanlagen) und
- Schaffung von Schnittstellen zwischen Elektromobilität (Ladeinfrastruktur) und Energiewandlungsanlagen bzw. dem Stromnetz.

Neben einer Aufwertung und Neugestaltung des ZOB besteht die Chance, die angrenzenden Bereiche weiterzuentwickeln, neu zu strukturieren und zu gestalten bzw. einer standortgerechten Nutzung zuzuführen.

Neben dem Busverkehr am ZOB sollen im Entwicklungsbereich östlich der Bahn insbesondere der Rad- und Fußgängerverkehr durch verschiedene Angebote und eine hohe Aufenthaltsqualität begünstigt und gestärkt werden.

Die Funktionen und Einrichtungen des motorisierten Individualverkehrs wurden in den letzten Jahren bereits durch die Entwicklung und Umgestaltung des Westportals im Entwicklungsbereich westlich der Bahn konzentriert (z.B. durch das Parkhaus Bahnhof). Diese Strategie soll im Rahmen des Wettbewerbs fortgeführt werden. Weitere Angebote sind hier ggf. zu ergänzen. Im Bereich des östlichen Zugangs zum Empfangsgebäude sind weiterhin Flächen für den Hol- und Bringverkehr vorzusehen.

Das städtebauliche und verkehrliche Konzept für das Wettbewerbsgebiet soll in Realisierungsabschnitten umgesetzt werden (vgl. Anlage 3).

Die Neugestaltung des ZOB soll dabei zuerst vollzogen werden. Derzeit ist jedoch noch nicht absehbar, in welcher Reihenfolge die weiteren Entwicklungsbereiche im Wettbewerbsgebiet umgesetzt werden können. Es gilt daher, eigenständige Bau- bzw. Entwicklungsabschnitte zu bilden und dabei auf eine sinnvolle und klare Teilung der einzelnen Abschnitte zu achten.

18.1.1

Ziele für Energie und Klima

Das Themenfeld Energie ist ein wichtiger Bereich des Stadtentwicklungskonzeptes „Chancen für Ludwigsburg“. Der Leitsatz lautet: „Der Umgang mit Energie ist nachhaltig. Dies wird erreicht durch die Einsparung von Energie und deren effizientere Nutzung, den verstärkten Einsatz regenerativer Energien und den Aufbau von Wissen in diesem Bereich. Dies hat positive Auswirkungen auf die allgemeine Klimaentwicklung und die Luftqualität unmittelbar vor Ort. Die Versorgungssicherheit wird erhöht, die Wirtschaft in Stadt und Region weiterentwickelt und gefördert sowie zukunftsfähige Arbeitsplätze geschaffen.“

Als ein strategisches Ziel innerhalb des Themenfeldes Energie wurde ein integriertes Klimaschutz- und Energiekonzept für Ludwigsburg (Gesamtenergiekonzept – GEK) erstellt und umgesetzt.

Darin sind Grundlagen und Voraussetzungen für mögliche Energieeinsparungen, den Einsatz von regenerativen Energien und zur CO₂-Reduktion zusammengefasst sowie Maßnahmen zu den Bereichen Strom, Wärme, Mobilität, regenerative Energien und übergreifende Maßnahmen genannt. Auf der Basis dieser Maßnahmen wurden Szenarien zur CO₂-Bilanz in Ludwigsburg in den Jahren bis 2050 entwickelt. Langfristiges Ziel der Stadt Ludwigsburg ist es, bis 2050 klimaneutral zu werden, also max. 2 Tonnen CO₂ pro Kopf und Jahr zu emittieren.

Um dem strategischen Ziel des Masterplanes Energie Rechnung zu tragen und da die größten Potenziale zur Energieeinsparung und Erhöhung der Energieeffizienz im Bestand liegen, wurde als eines der operativen Ziele im Masterplan Energie festgelegt, dass für bestehende Stadtquartiere integrierte energetische Quartierskonzepte erarbeitet werden sollen.

Folgende Themen sind dabei von Relevanz: Energieversorgung und -speicherung, Potenziale erneuerbarer Energien, Möglichkeiten für Wärme- und Kältenetze, nachhaltige Mobilität, Gebäudeeffizienz Neubau und Bestand, kostengünstiges Bauen und Sanieren, Nachverdichtungspotenziale sowie soziale und baukulturelle Aspekte.

Im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Ideen- und Realisierungswettbewerb „Bahnhofsareal Ludwigsburg“ strebt die Stadt Ludwigsburg ein innovatives und zukunftsfähiges Energiekonzept an. Aus diesem Grund sind bereits beim Wettbewerb folgende Themen / Fragestellungen von Relevanz:

- Berücksichtigung der Potenziale der Solarenergienutzung,

- Entwicklung von Energiestandards für die bestehenden Gebäude und die geplanten Neubauten, die über den gesetzlich geforderten Standard hinausgehen,
- Entwicklung einer nachhaltigen und in hohem Maße regenerativen Energieversorgung in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Ludwigsburg-Kornwestheim, wobei der Versorgung mit Fernwärme dabei Vorrang einzuräumen ist,
- Erarbeitung von Grundlagen für die Entscheidung, ob eine dezentrale oder zentrale Wärmeversorgung sinnvoll ist sowie
- Entwicklung von Vorschlägen für die Nutzung von neuen Energieträgern, Technologien und Speichertechnologien – auch in Zusammenhang mit dem Thema Nachhaltige Mobilität.

Zur Bewältigung der Folgen des Klimawandels in Ludwigsburg sowie zur Verankerung des Themas Klimaanpassung als Querschnittsaufgabe wurde das strategische Fachkonzept Klimaanpassung (Klik) erarbeitet. Das Klimaanpassungskonzept ist eingebettet in den Prozess der nachhaltigen Stadtentwicklung, bei welchem das integrierte Stadtentwicklungskonzept „Chancen für Ludwigsburg“ die Basis bildet. Insbesondere werden mit den bestehenden Fachkonzepten zur Freiflächenentwicklung sowie dem Energie- und Klimaschutzkonzept Synergien hergestellt. Das strategische Fachkonzept Klimaanpassung ist eine wichtige Grundlage bei künftigen Planungsprozessen.

Folgende Aspekte sollen auf der Grundlage des strategischen Fachkonzeptes Klimaanpassung berücksichtigt werden:

- Klimaangepasste Gebäude, u.a. Maßnahmenvorschläge zu
 - Dach- und Fassadenbegrünung,
 - Schutz vor Sonneneinstrahlung (Verschattung, z.B. durch Bäume oder Jalousien),
 - Gebäudeausrichtung, Fensterflächenanteile,
 - helle Gebäudegestaltung,
 - Regenwassermanagement,
 - Gebäudekühlung (z.B. adiabate Kühlung (Regenwasser), geothermische Kühlung oder in Kombination mit Fernwärme) und
- Grün- und Freiflächengestaltung, u.a. Maßnahmenvorschläge zu
 - Verschattung,
 - Bepflanzung,
 - Kühloasen, d.h. schattige Grün- und Freiflächen mit kühlendem Effekt, Regenwassermanagement, z.B. Zisternen, offene Beläge,
 - Materialwahl, z.B. offene Beläge, helle Oberflächen und
 - Gestaltung mit Wasser (Kühleffekt).

18.1.2**Ziele im Entwicklungsbereich östlich der Bahn**

Im Entwicklungsbereich östlich der Bahn liegt der Entwicklungsschwerpunkt auf der barrierefreien Gestaltung des ZOB und der Optimierung und Ergänzung der Mobilitätsangebote.

Insbesondere der Entflechtung der bestehenden Verkehrsströme (Bus-, Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr) kommt dabei ein besonderes Gewicht zu. Im Rahmen des Wettbewerbes ist zu untersuchen, wie die unterschiedlichen Verkehrsarten ohne Konflikte mit anderen, konkurrierenden Verkehrsarten bedarfsgerecht geführt werden können und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden kann.

Der östliche Entwicklungsbereich soll als repräsentativer Stadteingang zur Innenstadt gestaltet werden. Dabei ist die Fußwegeverbindung über die Myliusstraße zur Innenstadt besonders zu berücksichtigen.

Im südlichen Bereich im Umfeld des Kallenberg'schen Geländes beherrschen Verkehrsflächen die städtebauliche Situation. Um die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden für Bahnhofsnutzer auch in den Abend- und Nachtstunden zu verbessern, ist hier eine höhere Nutzer- und Besucherfrequenz anzustreben. Durch entsprechende Nutzungen im Bereich des Kallenberg'schen Geländes soll auch die angrenzende Leonberger Straße einen Impuls erfahren.

Teilbereich A – Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

Besondere Bedeutung für den Stadt- und Regionalverkehr kommt dem Zentralen Omnibusbahnhof zu. Er soll umfassend aufgewertet und barrierefrei ausgebaut werden. Durch den Rückbau der sogenannten Markthalle können Flächen für eine Haltestelle der Stadtbahn oder für neue Aufenthaltsbereiche gewonnen werden. Die in der Katastergrundlage (vgl. Anlage 2) dargestellten Freihaltetrassen sind bei der Konzeption des Zentralen Omnibusbahnhofs zu beachten.

Zukünftig soll der ZOB über ein Haltestellenangebot von 30 Bushaltestellen verfügen. Wenn das Stuttgarter Stadtbahnnetz weiter ausgebaut wird und in diesem Zusammenhang auch am Bahnhof in Ludwigsburg eine neue Haltestelle eingerichtet wird, können zwar einige Buslinien entfallen, im Wettbewerb ist jedoch dennoch von 30 Haltestellen auszugehen. Ein Drittel der erforderlichen Haltestellen ist dabei für Gelenkbusse vorzusehen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (vgl. Anlage 13) wurde die Anordnung dieser 30 Haltestellen am ZOB untersucht:

- Eine gerade Anordnung der Haltestellen hintereinander – analog zum heutigen Bestand – ist vorstellbar.
- Eine Sägezahnanordnung, ermöglicht einerseits kurze Wege für die Fahrgäste, ist jedoch nur wenig flexibel für den Einsatz von Gelenkbus-

sen und die Einführung eines Bus Rapid Transit Systems (BRT) und daher mit Einschränkungen vorstellbar.

- Eine „Harfenanordnung“ ist nicht gewünscht! Andere Haltestellenanordnungen sind möglich, wenn die verkehrliche Machbarkeit (Befahrbarkeit für Standardbusse mit einer Länge von 12 m, Gelenkbusse mit einer Länge von 18,75 m und Reisebusse mit einer Länge von 15 m) nachgewiesen wird und die weiteren Anforderungen an den ZOB erfüllt werden.

Neben der verkehrlichen Machbarkeit soll der ZOB folgende Anforderungen erfüllen:

- Der ZOB und sein Umfeld sind barrierefrei zu gestalten. Neben einem direkten, rollstuhlgerichten Zugang vom ZOB zu Gleis 1 des Bahnhofs sind dabei auch Leitlinien bzw. Leitsysteme für sehbehinderte und blinde, sowie gehörlose Menschen vorzusehen.
- Die Anordnung der Haltestellen soll einen zügigen und direkten Umstieg zwischen Bus- und Schienenverkehr bzw. zwischen Bus- und Radverkehr ermöglichen. Die Verbindung zwischen Bahnhof und ZOB soll dabei verbessert und die Wege verkürzt werden.
- Besondere Bedeutung kommt einer attraktiven Verknüpfung der westlichen und der östlichen Areale durch die Unterführung am Bahnhof und den so genannten Francksteg zu. Der Francksteg soll als direkte Verbindung zwischen den Bushaltestellen und den Bahngleisen umfassend aufgewertet bzw. durch eine neue attraktive Querung ersetzt werden und dabei auch für Radfahrer gut nutzbar sein (vgl. Punkt 18.1.4).
- Der Verkehrsflächenbedarf des ZOB soll ohne Leistungseinbußen reduziert und die gewonnenen Flächen für qualitätsvolle Aufenthalts- und Wartebereiche genutzt werden. Zur Sicherung der sozialen Kontrolle und der Aufenthaltsqualität – insbesondere in den Abend- und Nachtstunden – ist eine gute Einsehbarkeit der Aufenthalts- und Wartebereiche anzustreben.
- Östlich grenzt die denkmalgeschützte Musikhalle direkt an den ZOB. Das Vor- und Umfeld der Musikhalle ist als gemeinsamer qualitätsvoller Aufenthaltsbereich zu gestalten.
- Bei dem aus dem 18. Jahrhundert stammenden Bahnhofsdach auf der Mittelinsel des Busbahnhofs handelt es sich um einen Teil des ehemaligen historischen Bahnhofs. Dieses Dach ist in der Erhaltungssatzung „Historische Innenstadt Ludwigsburg“ als besonders erhaltenswerte Bausubstanz dargestellt. Es ist bei den Überlegungen zur Neugestaltung des Bahnhofsareals zu berücksichtigen kann jedoch in seiner Lage versetzt werden.
- Alle Bussteige sind mit einem Witterungsschutz zu versehen. Ein witterungsgeschützter Umstieg von den Bahngleisen zu den Bushaltestellen ist zudem wünschenswert.

- Eine energetische Nutzung der ZOB-Überdachung ist zu prüfen und ggf. als Bestandteil eines Gesamtenergiekonzeptes für das Bahnhofsareal zu integrieren.
- Es ist zu gewährleisten, dass die durch den Schienenverkehr verursachte Lärmbelastung der östlich angrenzenden Bebauung aufgrund des Wegfalls der Markthalle nicht wesentlich verschärft wird.
- Durch den Entfall der Markthalle ergibt sich ein Bedarf an gastronomischen Angeboten (z.B. Backwaren) für wartende Busfahrgäste im direkten Umfeld des ZOB. Es sind daher Flächen für gastronomische Nutzungen zur Versorgung der wartenden Busfahrgäste sowie eine Toilettenanlage vorzusehen.

Der Zentrale Omnibusbahnhof soll auch künftig gute Umsteigebeziehungen (kurze Wege, kurze Wartezeiten) zum Schienenverkehr und anderen Mobilitätsangeboten, insbesondere dem Radverkehr bieten. Der barrierefrei, übersichtlich und witterungsgeschützt zu gestaltende ZOB soll zudem über klare Informationssysteme verfügen, die über Bushalte bzw. Busabfahrten sowie wichtige Ziele am Bahnhof und in dessen Umgebung informieren.

Darüber hinaus ist ein ausreichendes Angebot an Taxiständen am Bahnhof, mit direkten Sichtbezügen zu den Bahnhofs Zugängen, zu schaffen. Dies bedeutet, dass im Entwicklungsbereich östlich der Bahn für 5 Taxistände ein Standort in räumlicher Nähe und mit Bezug zu den Bahnhofs Zugängen vorzusehen ist sowie Halteplätze für 10 nachrückende Taxis, welche die Wartebereiche an den Bahnhofs Zugängen auf kurzem Wege erreichen können. Eine klare räumliche Trennung vom ZOB ist vorzusehen.

Der Bahnhofsvorplatz ist so zu gestalten, dass eine klare Orientierung begünstigt wird. Die Wege in die Innenstadt und zu den umliegenden Mobilitätsangeboten müssen klar erkennbar und fußläufig gut erreichbar sein. Der Bereich ist im Zusammenhang mit den benachbarten historischen Bauten als repräsentativer Stadteingang mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln.

Der Bereich bis zum Abzweig Alleenstraße soll in die Gestaltung des Bahnhofsvorfeldes mit einbezogen werden. Dabei ist die Bedeutung der Myliusstraße als wichtigste Verbindung zur Ludwigsburger Innenstadt zu berücksichtigen.

Teilbereich B – Empfangsgebäude mit Parkdeck

Das Empfangsgebäude, das in den 1990er Jahren als „Kaufhaus mit Gleisanschluss“ errichtet wurde, soll ebenfalls aufgewertet werden. Im Rahmen des Wettbewerbs ist zu prüfen, wie insbesondere die Orientierung verbessert und die Funktion als Empfangsgebäude wieder in den Vordergrund gestellt werden können. Denkbar ist hier sowohl eine vollständige bauliche Umgestaltung als auch ein Ersatzbau, der in seiner Grundfläche gegenüber dem heutigen Bestand reduziert ist und somit zusätzliche Flächen im öffentlichen Raum schafft, die für eine qualitätsvolle Gestaltung zur Verfügung stehen. Von den

Teilnehmern werden diesbezüglich Aussagen zur Lage und Dimensionierung des zukünftigen Empfangsgebäudes erwartet. Eine veränderte Dimensionierung und Lage des Empfangsgebäudes darf jedoch keine Voraussetzung für einen funktionsfähigen ZOB sein.

Detaillierte Konzeptionen des Innenraums des Empfangsgebäudes sind jedoch nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe.

Das Parkdeck nördlich des Empfangsgebäudes soll zugunsten ergänzender intermodaler Angebote aufgegeben werden. Aufgrund ihrer zentralen Lage mit direktem Anschluss an den Bahnhof ist diese Fläche dafür besonderes geeignet.

Im Rahmen des Antragsverfahrens „Region Win“ bewirbt sich die Stadt Ludwigsburg mit der Region Stuttgart mit dem Projekt „Mobilitätspunkte“. Dieses Projekt mit einem geplanten Gesamtvolumen von rund 5 Mio. Euro sieht den Ausbau von Bahnhöfen zu multimodalen Umsteigepunkten vor. Zunächst sind die Bahnhöfe in Fellbach, Esslingen, Ludwigsburg, Schorndorf und Esslingen beteiligt. Die Stadt Ludwigsburg bewirbt sich mit der Idee eines Fahrradparkdecks für 700 Fahrräder mit innovativem Zugangssystem. Im Förderantrag befindet sich der Standort auf dem bestehenden Pkw-Parkdeck im nördlichen Gebäudeteil des Empfangsgebäudes.

Die Idee eines Fahrradparkhauses auf dem Parkdeck nördlich des Empfangsgebäudes ist von den Teilnehmern zu übernehmen und schlüssig in die Gesamtüberlegung für das Areal zu integrieren. Insbesondere ist dabei die Radwegeführung aus südlicher Richtung zu klären (vgl. Punkt 18.2.2).

Teilbereich C – Parkdeck Schillerviertel

Das Parkdeck Schillerviertel kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des ruhenden Verkehrs in der Myliusstraße leisten. Denkbar ist zudem die Integration von ergänzenden Mobilitätsangeboten z.B. in Form eines Mobilitätspunktes für Car- oder Bikesharing.

In diesem Zusammenhang ist zu untersuchen, wie dieser Teilbereich besser an den Bahnhof Ludwigsburg angebunden bzw. in das Bahnhofsareal integriert werden kann.

Teilbereich D – Kallenberg'sches Gelände

Durch eine Umnutzung des Kallenberg'schen Geländes soll eine höhere Nutzer- und Besucherfrequenz sowie eine höhere Aufenthaltsqualität im Süden des Entwicklungsbereiches östlich der Bahn erreicht werden. Der heute von Verkehrsflächen dominierte Stadtraum soll in seiner Funktion als südlicher Eingang zum Bahnhofsareal einer standortgerechten Nutzung zugeführt werden.

Im Zusammenhang mit der Leonberger Straße bieten sich die Voraussetzungen für die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers mit kurzen Wegen. Durch eine belebende Nutzung auf dem Kallenberg'schen Gelände mit Gastronomie, Büro- und Dienstleistungsnutzungen, studentischem Wohnen

etc. soll das südliche Bahnhofsareal funktional und stadträumlich aufgewertet und somit auch ein Impuls für die Leonberger Straße gesetzt werden. Zudem besteht das Interesse zur Ansiedlung einer medizinischen Einrichtung mit Praxen auf dem Kallenberg'schen Gelände mit einem Flächenbedarf von 1.600 - 3.000 m² BGF. Diese ist bei der Bearbeitung zu berücksichtigen. Bei den Überlegungen zur Bebauung der Fläche sind die Anforderungen an die Optimierung der Mobilitätsdrehscheibe für den ÖPNV und den Fahrradverkehr vordringlich zu berücksichtigen.

Durch eine Umstrukturierung des Knotenpunktes Friedrichstraße / Solitudestraße / Bahnhofstraße – in Verbindung mit einer geänderten Verkehrsführung der Bahnhof- und Solitudestraße im südlichen Bereich – kann die für bauliche Entwicklungen zur Verfügung stehende Fläche des Kallenberg'schen Geländes vergrößert werden. Ziel der Stadt Ludwigsburg ist es zudem, die Solitudestraße vom Durchgangsverkehr zu entlasten und diesen hauptsächlich über die Bahnhofstraße abzuwickeln.

Von den Teilnehmern werden Lösungsvorschläge zur Umstrukturierung des Knotenpunktes Friedrichstraße / Solitudestraße / Bahnhofstraße erwartet, die eine attraktive bauliche Entwicklung des Kallenberg'schen Geländes erlauben, ohne die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu beeinträchtigen. In diesem Zusammenhang ist auch die südliche Zufahrt zum ZOB zu beachten, die nach der Umgestaltung des ZOB sowohl mit der heutigen als auch mit der zukünftigen Verkehrsführung am Knotenpunkt reibungslos funktionieren muss.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Wettbewerbs ist ein weiterer Architektur- und Investorenwettbewerb zur Entwicklung des Kallenberg'schen Geländes geplant, der die städtebaulichen, architektonischen, verkehrlichen und energetischen Aspekte des Gesamtkonzepts weiterentwickelt bzw. präzisiert.

18.1.3

Ziele im Entwicklungsbereich westlich der Bahn

Die verkehrliche Anbindung des Bahnhofs über den MIV soll künftig verstärkt von Westen erfolgen.

Der westliche Entwicklungsbereich bietet zudem insbesondere im Süden Flächenpotenziale für bauliche Entwicklungen (vgl. Teilbereich E – Kepler Dreieck). Der Entwicklungsschwerpunkt liegt hierbei auf einer Erweiterung des Büro- und Dienstleistungsangebotes. In räumlicher Nähe zum Westportal des Bahnhofs Ludwigsburg und aufgrund der Anbindung an das Hapterschließungsnetz sind hier auch P+R-Angebote denkbar. Diese Entwicklungsflächen sind in das Bahnhofsgefüge und dessen westliches Umfeld (MHP Arena und Bleyle-Areal) stadträumlich und funktional zu integrieren.

Im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung des Entwicklungsbereichs westlich der Bahn ist zudem eine Verbesserung der Querungs- und Zugangsmöglichkeit der Bahngleise über den Francksteg oder eine neue Que-

rungsmöglichkeit – als Ersatz für den Francksteg – erstrebenswert (vgl. Punkt 18.1.4).

Teilbereich E – Kepler Dreieck

Das Kepler Dreieck – zurzeit eine untergenutzte Brache – könnte zu einem neuen Verbindungselement zwischen der Innenstadt und der Weststadt entwickelt werden. Aufgrund seiner exponierten Lage an der Bahnlinie wirkt das Areal in hohem Maße stadtbildprägend und ist für die Errichtung eines baulichen Hochpunktes besonders geeignet. Einer attraktiven Architektur kommt daher besondere Bedeutung zu.

Die denkbaren Nutzungen, die in diesem Teilbereich untergebracht werden können, reichen von Dienstleistungen mit Besucherfrequenz, Büro- und Wohnnutzungen über Gastronomie bis hin zu P+R-Stellplätzen für den Bahnhof Ludwigsburg.

Über den Francksteg oder eine neue Querungsmöglichkeit in räumlich vergleichbarer Lage besteht eine optimale Anbindung an den ÖPNV sowie die bestehenden und zu entwickelnden Mobilitätsangebote. Durch die angrenzende Kepler Straße bzw. den angrenzenden Straßenzug Kepler Straße – Schwieberdinger Straße verfügt das Areal über eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz mit Anschluss an die A 81.

Von besonderer Bedeutung sind Überlegungen, auf dem Kepler Dreieck ein gestalterisch und energetisch optimiertes Gebäude oder Ensemble zu entwickeln. Kernidee ist, dass das oder die Gebäude Energie erzeugen und für den Eigengebrauch nutzen, sowie in Zeiten geringen Strombedarfs Energie speichern und intelligent in das Stromnetz einspeisen. Diese Überlegung ist Teil der Wettbewerbsaufgabe und auch im Hinblick auf Teilbereich F zu berücksichtigen.

Ebenso wie beim Kallenberg'schen Gelände soll auch für das Kepler Dreieck ein weiterer Architektur- und Investorenwettbewerb durchgeführt werden, der die städtebaulichen, architektonischen, verkehrlichen und energetischen Aspekte des Gesamtkonzepts weiterentwickelt bzw. präzisiert.

Teilbereich F – mhplus-Areal

Nicht weniger wichtig als die Entwicklung des Kepler Dreiecks ist die Aufwertung des benachbarten Uni-Franck-Hochhauses auf dem mhplus-Areal. Aufgrund energetischer Mängel, die aus dem Alter des Gebäudes (Baujahr 1964) resultieren, besteht heute ein dringender Modernisierungsbedarf. Angesichts seines gebietsprägenden Charakters ist es jedoch wünschenswert, das Gebäude in seiner städtebaulichen Wirkung zu erhalten. Bauliche Veränderungen im Bestand, wie z.B. Aufstockungen oder weitere bauliche Neugestaltungen sind möglich.

Dabei sind wie im Teilbereich E Vorschläge zu zukunftsweisenden Energiekonzepten erwünscht, die eine eigene Energieversorgung mit regenerativen Energiequellen am oder im Gebäude sowie für mögliche angegliederte Mobilitätsangebote bieten (Ladestationen PKW / Pedelec).

In Verbindung mit dem Kepler Dreieck ist auch die Schaffung eines gemeinsamen / zusammenhängenden Gebäudeensembles vorstellbar. Eine Bebauung mit Leuchtturmwirkung für nachhaltiges und ressourcenschonendes Bauen ist in diesem Fall ebenfalls wünschenswert.

Teilbereich G – Nestlé-Areal

Durch die Konzentration der Betriebsflächen besteht die Möglichkeit Teile des Nestlé-Areals in städtebauliche Entwicklungsüberlegungen für das Bahnhofsareal einzubeziehen. In Verbindung mit dem Kepler Dreieck und dem mhplus-Areal ist eine Aufwertung des gesamten westlichen Bahnhofsbereiches möglich. Dabei ist die denkmalgeschützte Bausubstanz auf dem Nestlé-Areal zu erhalten und gestalterisch zu integrieren. Auch die übrigen historischen Gebäude sind wichtige Zeugnisse der Industriearchitektur (z.B. erste Eisenbetonbau-Konstruktion) des 19. Jahrhunderts und sollen daher möglichst erhalten werden.

Im Rahmen des Wettbewerbs sollen Ideen entwickelt werden, wie diese Gebäude mit neuen Nutzungen (innovative Dienstleistungen, Gastronomie, kulturelle Angebote und ggf. Wohnen) angereichert werden können. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, wie durch eine bauliche Nachverdichtung der Innenhof intensiver genutzt werden kann.

Ziel ist die Entwicklung eines urbanen, lebendigen Quartiers, das neue attraktive Architektur mit historischen Bauten verbindet. Gleichzeitig soll ein attraktives System aus öffentlich nutzbaren Räumen entstehen, das die alten und neuen Hofsituationen mit der Umgebung (Bahnhof und Pflugfelder Straße) vernetzt.

Die dadurch entfallenden Stellplätze sind zu berücksichtigen und an geeigneter Stelle (in einer Tiefgarage bzw. in räumlicher Nähe) nachzuweisen.

18.1.4

Verknüpfung der Entwicklungsbereiche / Verbindung des Entwicklungsbereichs westlich der Bahn mit der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Um den Entwicklungsbereich westlich der Bahn besser an das bestehende Bahnhofsareal um den ZOB und die Bahnsteige anzubinden, ist im Wettbewerb ein besonderes Augenmerk auf eine attraktive Querung der Bahngleise, zusätzlich zur bestehenden Bahnunterführung zu legen. Die bestehende Bahnunterführung kann somit entlastet und die Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof für Radfahrer und Mobilitätseingeschränkte erweitert und verbessert werden. Außerdem verbessert sich dadurch gleichzeitig die Verbindung zwischen Innenstadt und Weststadt.

Diesen Anforderungen wird der Francksteg in seiner heutigen Form und dem aktuellen Zustand nicht gerecht. Daher ist eine adäquate repräsentative Bahnquerung zwischen östlichem und westlichem Entwicklungsbereich vorzusehen, die gleichermaßen für Fußgänger und Radfahrer gut nutzbar ist. Dabei sind die Anknüpfungspunkte / Zugangsportale auf beiden Seiten gestalterisch und funktional zu definieren und um attraktive Randnutzungen (z.B. in Form von Mobilitätsangeboten, Gastronomie etc.) zu ergänzen.

18.2

Ziele des Mobilitätsstandortes Bahnhof Ludwigsburg

18.2.1

Fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr

Nutzer, die den Bahnhof Ludwigsburg mit dem Auto anfahren (z.B. Hol- und Bringverkehr) sollen zukünftig verstärkt zum Westportal bzw. zu den westlichen Gleiszugängen geführt werden. Dieser Bereich soll dementsprechend als wichtiger Punkt für den Hol- und Bringverkehr entwickelt werden. Das Westportal verfügt über einen barrierefreien Zugang zur Bahnhofsunterführung und über zahlreiche Parkieranlagen für Kurzparker sowie P+R-Stellplätze.

Der Entwicklungsbereich östlich der Bahn soll schwerpunktmäßig die weiteren Mobilitätsangebote am Bahnhof (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) aufnehmen. Die obere Myliusstraße, zwischen Abzweig Alleenstraße und Empfangsgebäude, soll als Fläche für Busse, Fußgänger und Radfahrer entwickelt werden. Eine Möglichkeit für den Hol- und Bringverkehr ist dabei dennoch vorzusehen. Als Fortsetzung des Bahnhofsvorfeldes und als Geschäftsstraße soll dieser Bereich großzügig und platzartig mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden.

Die Parkierungsflächen sollen im Bahnhofsareal konzentriert und neu geordnet werden. Dadurch sollen die Verkehrsflüsse gesteuert sowie die bestehenden Parkierungsflächen für anderweitige, stadtraumdienende Nutzungen in Anspruch genommen werden. Das Stellplatzangebot muss dabei den künftigen Anforderungen des Bahnhofs (Intermodalität) und des Bahnhofsumfeldes (Anwohner, Geschäftstreibende) gerecht werden. Stellplätze auf den Entwicklungsflächen, die durch Umnutzung von Parkierungsflächen entfallen, sind in gleichem Maße im Entwicklungsbereich westlich der Bahn zu ersetzen.

18.2.2

Rad- und Fußgängerverkehr

Radfahrer sollen den Bahnhof zukünftig auf gesicherten Radwegen erreichen und von kurzen Umsteigewegen zum ÖPNV (Bahn und Bus) profitieren. Hierzu ist ein umfangreiches Angebot an Radabstellanlagen für unterschiedliche Ansprüche vorzusehen. Dabei sind sowohl freie Radabstellanlagen als

auch Abstellanlagen in Form einer gesicherten Radstation gefordert und in das Gesamtkonzept zu integrieren (vgl. Punkt 18.1.2, Teilbereich B).

Als wichtige Schnittstelle unterschiedlicher Radwegeverbindungen ist am Bahnhof auch ein Angebot an Radwegen für den Durchgangsverkehr vorzusehen. Das zu entwickelnde Radwegekonzept für das Bahnhofsareal muss dabei folgende Anforderungen erfüllen:

- Entlang der Bahnlinie ist eine Radwegeachse für den Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung vorzusehen. Dabei sind die Ideen einer Rad-schnellwegeverbindung für „Speed-Pedelecs“ entlang der Bahnlinie und die Anbindung des Areals Wüstenrot und Württembergische (W&W) auf Kornwestheimer Gemarkung zu berücksichtigen. Diese Radwegeachse muss vom Busverkehr und der Verkehrsanlage ZOB räumlich getrennt sein. Vorstellbar ist ein vom Busverkehr abgesetzter separater Radweg mit eigener Fahrtrasse. Es sind Lösungen vorzusehen, welche die Anbindung des Bahnhofes von Süden, sowie die Durchquerung in Nord-Süd-Richtung für Radfahrer ermöglichen.
- Neben der in Ost-West-Richtung verlaufenden Radwegeachse Schillerstraße – Hoferstraße ist im südlichen Bereich des Bahnhofsareals eine weitere radfahrerkonforme Querung der Bahngleise im Bereich der Verbindung zwischen ZOB und westlichem Entwicklungsbereich wünschenswert (vgl. Punkt 18.1.4).
- Die bestehende Radwegeverbindung im Bereich Alleenstraße / Myliusstraße ist schlüssig in das Radwegekonzept des Bahnhofes zu integrieren.
- An bestehende Radwege und Radwege des Zielnetzes 2025 ist schlüssig anzuknüpfen.

Leitziel des Fußgängerverkehrs ist es, sowohl die Innenstadt als auch die Weststadt bzw. das direkte Umfeld des Bahnhofsareals auf kurzem Weg sicher erreichbar zu machen. Die Querung von stark frequentierten Straßen sollte dabei auf ein Minimum reduziert werden. In Richtung Innenstadt ist die Umgestaltung des Schiller- und Arsenalplatzes im Rahmen der Zentralen Innenstadtentwicklung Ludwigsburg ebenso zu berücksichtigen wie die Attraktivierung der Verbindung über die Myliusstraße.

Die Fußwegeverbindung vom Empfangsgebäude in die Myliusstraße soll dabei im Besonderen gestärkt werden. Der Bereich der oberen Myliusstraße soll als großzügiger und platzartiger Raum gestaltet werden.

Auch die Erreichbarkeit des Bahnhaltes und des ZOB von Norden im Bereich des Schillerdurchlasses ist durch eine kurze und direkte fußläufige Wegeverbindung zu verbessern.

18.2.3

Neue Verkehrsarten am Bahnhof Ludwigsburg

Stadtbahn und BRT (Bus Rapid Transit) / BHLS (Bus with high level of service)

Ein schnelles überörtliches Verkehrssystem verbessert die Erreichbarkeit des Einzugsbereichs und stärkt die Stellung Ludwigsburgs als Mittelzentrum. Am Bahnhof bestehen gute Umsteigebeziehungen (kurze Wege, kurze Wartezeiten) zum Bus- und Schienenverkehr und anderen Mobilitätsangeboten insbesondere auch dem Radverkehr.

Die Entscheidung über das Ob und Wie einer Stadtbahn ist noch nicht gefallen. Von Seiten des Landkreises wird eine Hochflurstadtbahn der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) favorisiert.

Neben den Vorteilen einer Anbindung an das bestehende Stadtbahnnetz sind mit den Hochflurstadtbahnen starke Eingriffe in das Stadtbild verbunden. Diese werden vor allem ausgelöst durch:

- zwingend erforderliche Hochbahnsteige mit einer Einstiegshöhe von ca. 0,95 m mit barrierefreien Zugängen über Rampen und
- minimaler Kurvenradius von $r=50$ m.

Die Standardisierte Bewertung für die Linienführung von Remseck – Ludwigsburg – Möglingen – Markgröningen wurde mit einem Kosten-Nutzenfaktor >1 bewertet und ist damit förderfähig. Auch eine Niederflurstadtbahn wurde mit einem Kosten Nutzenfaktor >1 bewertet und bis zur Systementscheidung als Möglichkeit zu berücksichtigen.

Die geplante Stadtbahnlinie befindet sich im Wettbewerbsgebiet. Die Anbindung des Verkehrsknotens Bahnhof Ludwigsburg ist ein wesentlicher Bestandteil der Planungen für die Stadtbahn. Da die Systementscheidung über die Stadtbahn (voraussichtlich Ende 2016 / Anfang 2017) nicht abgewartet werden kann, werden für das Wettbewerbsverfahren Freihaltetrassen zugrunde gelegt (vgl. Anlage 17).

Derzeit werden verschiedene Trassenführungen diskutiert. Für die Wettbewerbsaufgabe werden die sogenannte „unterbrochene Linienführung“ und die „durchgebundene eingleisige Linienführung zugrunde“ gelegt.

Die unterbrochene Linienführung sieht vor, dass die Stadtbahn von der Leonberger Straße aus kommend im Bereich der heutigen ZOB-Markthalle als Endhaltestelle ausgebildet wird.

Die Haltestelle für die Weiterführung nach Markgröningen wird derzeit untersucht und steht noch nicht fest. Die Untersuchungsbereiche liegen außerhalb des Wettbewerbsgebietes und sind nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe.

Eine Linienführung von der Leonberger Straße über die Franckstraße in die Schwieberdinger Straße wurde bisher noch nicht untersucht. Sie soll als Potenzialtrasse von den Teilnehmern insoweit berücksichtigt werden, als dass diese Linienführung nicht „verbaut“ wird.

Als Alternative bzw. als Ergänzung zur Stadtbahn untersucht die Stadt Ludwigsburg den Einsatz sogenannter Busses with high level of service (BHLS). Dabei handelt es sich um ein Schnellbussystem auf überwiegend eigenem Fahrweg, das zu geringeren Kosten und mit einer besseren Erschließungswirkung als die Stadtbahn der SSB im Ludwigsburger Stadtgebiet, insbesondere in der Weststadt, umgesetzt werden kann. Vergleichsbeispiele finden sich unter anderem in Straßburg. Dieses System lässt sich auf dem Zentralen Omnibusbahnhof unterbringen.

Im Bereich des ZOB sind Gestaltungsvorschläge zu entwickeln für den Fall, dass:

1. eine Systementscheidung zugunsten einer Hochflurstadtbahn getroffen wird: d.h. Haltestelle im Bereich der ZOB-Markthalle,
2. eine Systementscheidung zugunsten einer Niederflurstadtbahn getroffen wird: d.h. Haltebereiche für eine Niederflurstadtbahn im Bereich der Bushaltestellen und Gestaltungsvorschläge für den Bereich der ZOB-Markthalle,
3. eine Systementscheidung zugunsten eines reinen Bushaltepunktes mit Schnellbus (BRT / BHLS) getroffen wird: d.h. Berücksichtigung von Haltepunkten für Gelenkbusse als BRT / BHLS und Gestaltungsvorschläge für den Bereich ZOB-Markthalle.

Planvariante 2. und 3. sollen so gestaltet werden, dass beide Systeme (Schnellbus und Niederflurstadtbahn) umsetzbar sind.

Seilbahn

Die Stadt Ludwigsburg untersucht zurzeit den Einsatz einer urbanen Seilbahn im Stadtgebiet. Solche Seilbahnsysteme bieten im urbanen Bereich zahlreiche Vorteile:

- Sie zeichnen sich durch eine positive Umweltbilanz aus (100% E-Mobilität).
- Ihre Bedienung ist nahezu geräuschlos, es entstehen weder Abgase noch Lärm.
- Sie gehören zu den sichersten Verkehrsmitteln.
- Sie können einfach mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert werden.
- Sie zeichnen sich durch eine hohe Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit aus.

In Ludwigsburg könnte eine Seilbahn die Anbindung der arbeitsplatzintensiven Arbeitsstätten im Westen und Süden sinnvoll ergänzen. Hierbei kann sowohl ein attraktiver Umsteigepunkt an der Autobahn in die Gewerbegebiete im Westen (u.a. in das „Gewerbegebiet der Zukunft“) als auch eine attraktive Anbindung an den Bahnhof entwickelt werden. Die Untersuchung folgt dabei auch dem Handlungsansatz, ein attraktives und imagegestaltendes Mobilitätskonzept als „Branding“ für die gewerblichen Standorte im Westen (insbesondere für das „Gewerbegebiet der Zukunft“) zu etablieren.

Eine wichtige Bedingung für das Gelingen einer urbanen Seilbahn in Ludwigsburg ist die direkte Anbindung an den Bahnhof, die zentrale Mobilitätsdrehscheibe der Stadt und des Umlandes.

Im Rahmen des Wettbewerbs ist ein Haltepunkt für die Seilbahn vorzusehen, der kurze Umsteigewege zum Schienenverkehr und Busverkehr auf dem ZOB ermöglicht. Eine mögliche Seilbahntrasse soll im Bereich der Franckstraße an den Bahnhof angebunden werden. Eine Verknüpfung mit dem Francksteg bzw. einer zusätzlichen Bahnquerung an dieser Stelle ist möglich. Für die Seilbahnhaltestelle sind die Unterlagen zur Musterhaltetaste einer Seilbahn zu berücksichtigen.

Die bauliche Ausgestaltung des Haltepunktes steht zurzeit noch nicht im Vordergrund.

Teil C

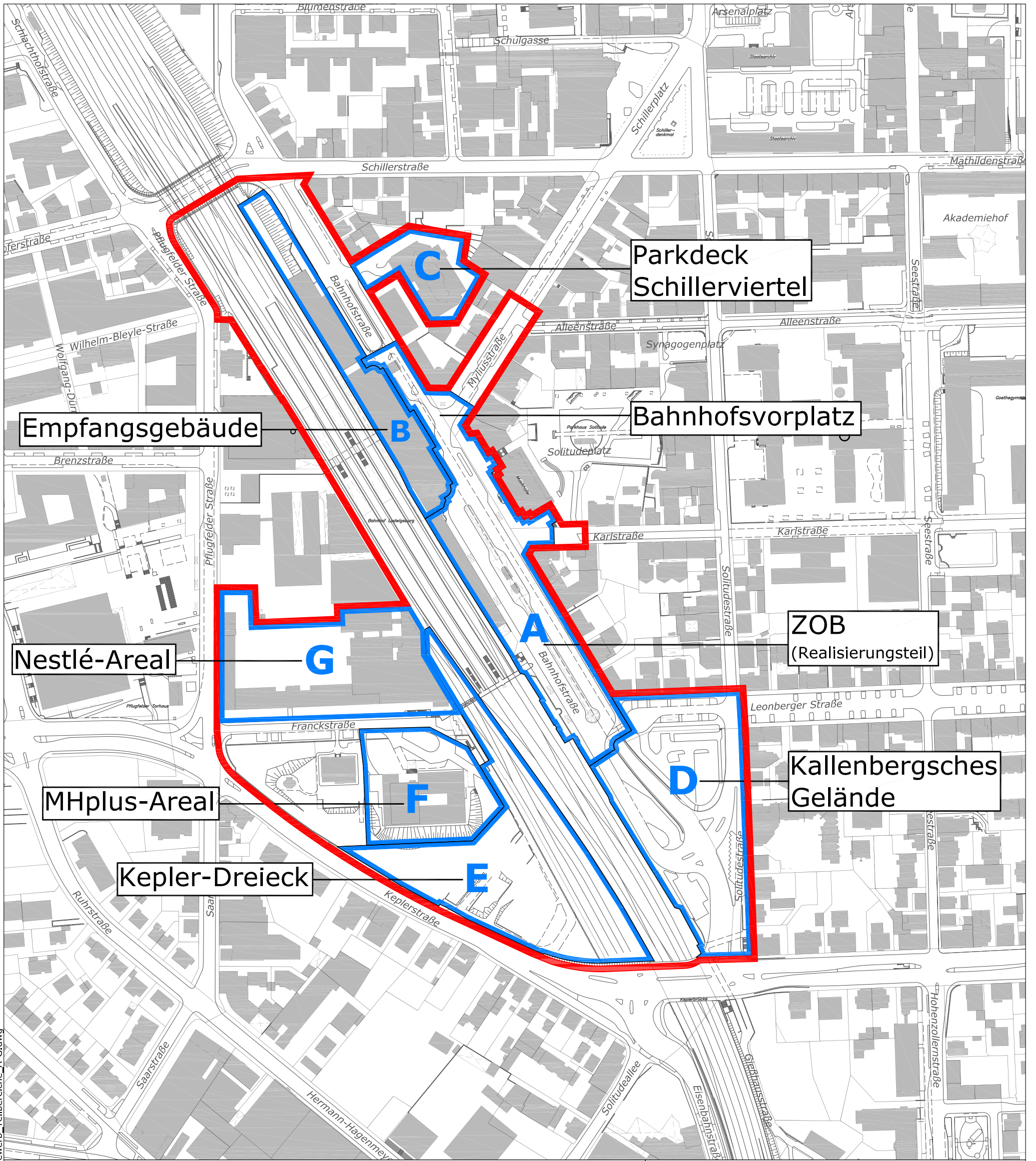
Wettbewerbsunterlagen



19. Wettbewerbsunterlagen

Die ausgegebenen Wettbewerbsunterlagen sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur zur Bearbeitung dieser Aufgabe verwendet werden.

- 01** Auslobung (Format PDF)
- 02** Katastergrundlage (Format DXF / DWG / VWX)
- 03** Übersicht Abgrenzung des Wettbewerbsgebietes (Format PDF)
- 04** Luftbilder (Format PDF / JPG)
- 05** Stadtplan (Format PDF)
- 06** Fotodokumentation (Format PDF)
- 07** Unterlagen zu Gebäuden im Wettbewerbsgebiet (Format JPG)
- 08** Denkmalschutz (Format PDF)
- 09** Baumkataster (Format PDF)
- 10** Erhaltungssatzung Historische Innenstadt (Format PDF)
- 11** Übersicht bestehende Parkplätze (Format PDF)
- 12** Hauptradrouten (Format PDF)
- 13** Machbarkeitsstudie ZOB (Format PDF)
- 14** Hochhausstudie (Format PDF)
- 15** Unterlagen zum geplanten Fahrradparkhaus (Format JPG)
- 16** Energetische Potenzialanalyse Photovoltaik (Format PDF)
- 17** Freihaltetrassen Stadtbahn / Seilbahn (Format PDF)
- 18** Musterhaltestelle Seilbahn (Format PDF)
- 18** Workshop Altersgerechte Orientierungs- und Leitsysteme (Format PDF)
- 20** Verfassererklärung (Format PDF)



P:\05_Pro\01_Innenstadt\Bahnhof\Wettbewerb\20160906_Bahnhof-Wettbewerb_Teilbereiche_A-G.dwg



LUDWIGSBURG

FACHBEREICH
STADTPLANUNG
UND VERMESSUNG

Ideen- und Realisierungswettbewerb "Bahnhofsareal Ludwigsburg"



Wettbewerbsgebiet ca. 10,6ha



Teilbereich

ohne Maßstab
06.09.2016 Li/Sch





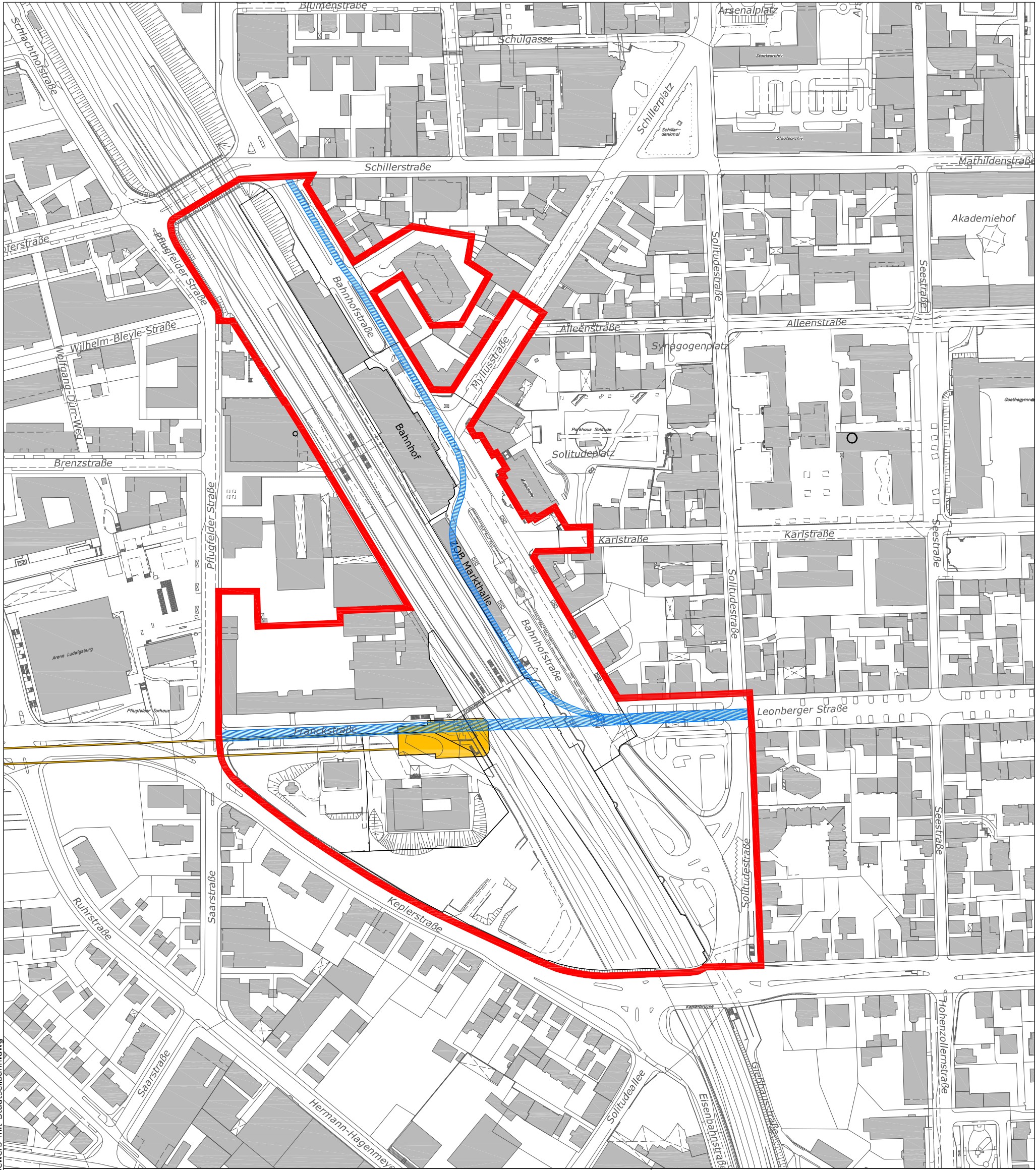
LUDWIGSBURG

FACHBEREICH
STADTPLANUNG
UND VERMESSUNG

Ideen- und Realisierungswettbewerb
"Bahnhofsareal Ludwigsburg"

ohne Maßstab
02.08.2016 Li/Hz





LUDWIGSBURG

FACHBEREICH
STADTPLANUNG
UND VERMESSUNG

Ideen- und Realisierungswettbewerb
"Bahnhofsareal Ludwigsburg"

-  Wettbewerbsgebiet ca. 10,6ha
-  Freihaltetrasse Stadtbahn
-  Freihaltefläche Seilbahn
-  Seilbahnführung

ohne Maßstab
06.09.2016 Li/Sch

