



Grünbrücke über die Friedrichstraße:

Eine grüne Verbindung der Oßweiler Höhe zum Stadtpark Ost öffnet den Sport- und Stadtpark in die freie Landschaft. Attraktive Naherholung und gleichzeitig Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner wäre möglich. Das Freiflächenkonzept der Stadt mit einem Grüngürtel vom Neckar über das Hartenecker Feld und durch den Stadtpark Ost darf nicht nur auf dem Papier stehen bleiben. Wir wollen an der Umsetzung arbeiten.



Neues Wohnen:

Energiesparen beim Hausbau ist allgemein anerkannt. Nachhaltige Mobilität beim Wohnen einzuplanen, steckt dagegen noch in den Anfängen. Die meisten Wege werden im Nahbereich zurückgelegt. Großzügige, ebenerdige Abstellplätze für Fahrräder, Pedelecs, Kinderwagen und Roller helfen dabei, dass diese Wege nicht nur mit dem Auto bewältigt werden. Wer das Fahrrad schnell zur Hand hat, wird es auch für kurze Wege nutzen. Wenn der Bus oft und in der Nähe hält oder wenn ein Stadtmobil gleich um die Ecke steht, dann gibt es Alternativen zum eigenen Auto oder zumindest zum Zweitwagen. Der Entwicklungsbereich Ost ist besonders geeignet für eine neue Infrastruktur, die dem Umweltverbund Vorteile schafft - denn Schulen, Bahnhof, Innenstadt und Einkaufsmöglichkeiten sind gut erreichbar.



Radwegenetz:

Die Radwege durch den Sport- und Stadtpark Ost sind wichtiger Bestandteil im Radwegenetz von Ludwigsburg. Sie müssen weiterentwickelt und noch besser angebunden werden. Wir wollen, dass funktionierende Radwegeverbindungen zu schnellen Radrouten/Fahrradstraßen ausgebaut werden, um Lücken zu schließen und Schulwege noch sicherer zu machen.



Ortskern von Oßweil aufwerten:

Der Ortskern von Oßweil hat es verdient, nicht nur Durchfahrtsstraße zu sein. Wir wollen Raum mit Aufenthaltsqualität schaffen. Lkw-Fahrten zur Ver- und Entsorgung wird es immer geben müssen. Mit Tempo 30 durch Oßweil und mit Flüsterasphalt sollen sie aber so verträglich wie möglich abgewickelt werden. Leichtere Übergänge für Fußgängerinnen und Fußgänger, Parkplätze, Sitzmöglichkeiten, Baumplantungen: Es gibt es noch viele Verbesserungsmöglichkeiten.

Melden Sie sich zu Wort. Schreiben Sie Leserbriefe. Helfen Sie mit, den Stadtpark Ost grün zu gestalten, und sammeln Sie Unterschriften!

Ich unterstütze die Forderung: Keine Waiblinger Straße!

Name, Vorname	Straße, Hausnr.	Unterschrift
_____	_____	_____
_____	_____	_____

oder im Internet: www.ludwigsburg-besser-unterwegs.de

Stadtpark Ost: Naherholungsgebiet im Grünen.

Eine Waiblinger Straße ist keine Lösung.

Im Gegenteil: Mehr Autoverkehr wäre die Folge!

„Sport und viel Grün im Osten“ lautete der Titel in der Ludwigsburger Kreiszeitung am 5. April 2014. Berichtet wurde über die Diskussion der Gemeinderäte im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt. Der sogenannte „Entwicklungsbereich Ost“ zwischen dem Stadionbad und Oßweil ist ein wichtiges Naherholungsgebiet und Kaltluftinsel in der Stadt. Hier führen wichtige Radwege entlang. Die erneute Debatte über eine Waiblinger Straße ist für uns – die Grünen im Gemeinderat – Anlass, dieses Argumentationspapier zu veröffentlichen. Denn einige Stadträte der anderen Fraktionen wollen diese Straße quer durch den Grünzug bauen.

Grün in der Stadt:

Viele Spaziergängerinnen und Spaziergänger sind rund um den Sportpark an der frischen Luft unterwegs oder mit ihrem Hund draußen. Im Grünleitplan und Freiflächenentwicklungskonzept der Stadt soll der Grünzug vom Hartenecker Feld über die Comburgstraße bis hinüber zur Oßweiler Höhe erhalten und weiterentwickelt werden.



– Eine Waiblinger Straße hat hier keinen Platz und würde diese Pläne zunichtemachen. Naherholungssuchende müssten weitere Wege zurücklegen, um ins Grüne zu kommen.

Mehr Autoverkehr wäre die Folge.

Radwege:

Durch den Entwicklungsbereich führen die wichtigen Radwege aus dem Osten in die Innenstadt. Schulkinder kommen alleine sicher in die Innenstadt und zur Oststadtschule. Die Radwege haben Vorrang und sind auch für Freizeitradler attraktiv.



– Eine Waiblinger Straße würde schnelle und sichere Radwegeverbindungen kapfen. Sie würde stattdessen Autofahren attraktiver machen und die Alternativen – Radfahren und Zufußgehen – schwächen.

Mehr Autoverkehr wäre die Folge.





Gärten/Landwirtschaft:

Schrebergärten sorgen für Blütenpracht und frische Lebensmittel von nebenan. Die Stücker sorgen für Abwechslung im Grünbereich. Die Flächen für Schrebergärten sind in ganz Ludwigsburg knapp.

– Eine Waiblinger Straße würde diese Nutzung verdrängen. Die Leute müssten sich neue Gärten an anderer Stelle suchen.

Mehr Autoverkehr wäre die Folge.



Einzelhandel:

Oßweil hat noch einen funktionierenden Einzelhandel im Flecken. Kiwi, Penny, Norma, Friseure, Optiker, Schuhladen, Schreibwarengeschäft, Metzger, Bäcker und zwei Apotheken: Alle profitieren von der guten Erreichbarkeit.

– Welchen Vorteil hätte es, wenn das Kaufland mit einer Waiblinger Straße noch schneller zu erreichen wäre? Noch mehr Leute würden dort und nicht in Oßweil einkaufen. Einkäufe „auf dem Weg“ würden wegfallen. Der Einzelhandel in Oßweil würde geschwächt. Die Leute würden weiter weg einkaufen gehen.

Mehr Autoverkehr wäre die Folge.

Sport:

In unmittelbarer Nähe zum Sportpark gibt es attraktive Freiflächen zum Joggen. Skater treffen sich und kommen über die Radwege zum Skaterplatz. Hier ist Platz für eine Finnenbahn und eine Dirtbahn. Es sollen auch all diejenigen, die Sport unabhängig von einem Verein ausüben möchten, die Möglichkeit hierzu finden.

– Eine Waiblinger Straße würde den Platz einschränken und den Breitensport verdrängen. Die Leute müssten woanders hin fahren, um sich im Freien zu bewegen.

Mehr Autoverkehr wäre die Folge.

Straßenverkehr:

Die Belastungen durch den Autoverkehr sind im ganzen Stadtgebiet von Ludwigsburg (zu) hoch. Auch rund um den Sportpark ist der Lärm der Friedrichstraße zu hören.

– Eine Waiblinger Straße würde den Straßenverkehr stärken. Durch das zusätzliche Angebot würde der Verkehr insgesamt zunehmen. Durch eine neue Durchfahrtsmöglichkeit von der Schorndorfer Straße in die Friedrichstraße würden sich dem Verkehr neue Wege bieten. Um Ampeln zu umgehen, könnten Autos z.B. von der Neckarstraße durch das Schlößlesfeld über die Comburgstraße fahren. Die erhoffte Entlastung an bisher belasteten Straßen wäre – wenn überhaupt – nur vorübergehend spürbar.



Mehr Autoverkehr wäre die Folge.

Klimaschutz und Flächenverbrauch:

In den immer heißeren Sommern sorgen die Grünflächen rund um den Sportpark für Kühlung in der Stadt. Sorgsamer Umgang mit freien Flächen ist ein Ziel im Baugesetzbuch. Neuversiegelung stoppen, dafür setzen sich Bund und Land seit Jahren ein.

– Eine Waiblinger Straße würde knappe und kostbare Freiflächen versiegeln. Die Asphaltflächen würden sich im Sommer zusätzlich aufheizen.



Fazit: Eine Waiblinger Straße würde das Potenzial des Entwicklungsbereichs zerstören. Sie würde neue Belastungen schaffen, wo es bisher noch keine gibt. Der von allen geforderte Dreiklang von Sport, Wohnen und Grün würde nicht gelingen.

Stattdessen: Visionen und Alternativen.

Ein Konzept für eine lebenswerte Stadt!

Bei zusätzlicher Bebauung muss nachgewiesen werden, dass der Verkehr verträglich abgewickelt wird. Die Erschließung des neuen Wohngebietes, darf keinen Durchgangsverkehr anziehen. Wenn die bestehende Infrastruktur überlastet zu werden droht, muss die Bebauungsdichte verringert oder ganz auf Bebauung verzichtet werden. Angebote im Umweltverbund (Bus, Rad, zu Fuß) müssen Priorität haben und von Anfang an mitgeplant werden. Damit würden Belastungen durch Autoverkehr auch andernorts in der Stadt sinken.



Lärmschutz im Bestand:

Nicht nur der ganze Süden von Oßweil muss besser vor Lärm der Friedrichstraße / L 1140 geschützt werden. Lärmschutzmaßnahmen müssen auch für die Menschen, die an der Friedrichstraße wohnen, geplant und umgesetzt werden.

Besserer Nahverkehr:

Im Luftreinhalteplan und im Lärmaktionsplan gibt es ein gemeinsames Ziel: Den Busverkehr attraktiver machen. Oberbürgermeister Spec hat dies auch immer wieder versprochen. Wir brauchen einen noch besseren Nahverkehr, damit Ludwigsburg nicht im Autoverkehr erstickt. Mobilität ist wichtig. Wir wollen Alternativen zum Auto stärken. Die Vision der Stadtbahn muss ernsthaft geprüft werden. Die Stadt muss ihre Kriterien für eine gute Stadtbahn festlegen und gegenüber dem Landkreis vertreten. Bei neuer Wohnbebauung muss die Erschließung mit dem Nahverkehr von Anfang an mitgedacht werden. Wie wollen neue Buslinien und die Vision einer Stadtbahn für Ludwigsburg konkret werden lassen.

