

aber zum Militärdienst zurückkommandiert. Die genaue Angleichung unserer Zeichnungen in der ganzen Anlage an die aus genau derselben Sicht angelegten Idealzeichnungen von Paolo und Leopoldo Retti aus der Zeit um 1726 (Abb. W. Fleischhauer, Barock im Herzogtum Württemberg, 1958, Taf. 126 u. 128), wie auch die ängstliche Genauigkeit in der Ausführung lassen den noch unselbständigen Anfänger erkennen. Unsere Zeichnungen dürften um 1733 entstanden sein; dafür spricht, daß in diesem Jahr der Kirchenbau an der Schorndorfer Straße dekretiert worden ist.

Wozu mögen die so sorgfältig ausgeführten Risse gedient haben? Vielleicht zur Orientierung des neuen Regenten, des Herzogs Karl Alexander, der bisher

als kaiserlicher Generalfeldmarschall und Generalgouverneur über das Königreich Serbien in Belgrad und in Wien residiert hatte. Es ist aber auch daran zu denken, daß Zeichnungen solcher Art ausgearbeitet wurden, um anderen Fürsten eine Vorstellung von dem gewaltigen und viel besprochenen Schloßbau zu geben; wir wissen beispielsweise, daß Herzog Eberhard Ludwig Risse des Ludwigsburger Schlosses eigens für König Friedrich Wilhelm I. von Preußen hat zeichnen lassen.

Herrn Prof. Dr. H. Siebenhüner in Würzburg habe ich für den Hinweis auf die Zeichnungen und Herrn Hofrat Prof. Dr. Benesch Direktor des Albertina in Wien, für die Erlaubnis zu deren Veröffentlichung zu danken.

Stadtplanung von Ludwigsburg

Rückblick und Ausblick

Von Paul Keller

Bestimmend für die Gründung Ludwigsburgs war die Macht und der Wille eines selbstherrlichen Fürsten, bei seinem Schloß – anfänglich nur Jagd-, dann Residenzschloß – auch die Residenzstadt zu haben. Die Residenzstadt Stuttgart und das Alte Schloß genügten seinen Ansprüchen nicht mehr. Das fürstliche Bedürfnis nach zeitgemäßer Repräsentation, der große Hofstaat, die Verwaltung, die Wehrmacht riefen den Wunsch nach Wohnraum, nach Kasernen, nach Kanzleien, nach gewerblichen Diensten, nach religiöser und kultureller Betreuung und endlich nach Schutz bei den politisch unruhigen Zeiten mit ihren dauernden kriegerischen Auseinandersetzungen hervor, während auf Ansiedlung von Landwirtschaft verzichtet werden konnte. Sie war ja überall in weitem Umkreis reichlich vorhanden. Zum äußeren Bild gehörten die pomphaften Freiräume, das Grün der streng geordneten Anlagen und Alleen.

Aus dem allem ergab sich als planerischer Niederschlag ein Stadtgebilde, wie wir es in dem sogenannten Legerschen Plan von 1726, einem Entwurf Frisonis, als Wunschplan vor uns sehen (Rekonstruktion vgl. Abb. 1): das Schloß als die ursprüngliche Ludwigsburg in einer großen Einheit mit der geplanten Stadt gedacht, konstruiert von der beherrschenden Achse des Schlosses, der heutigen Königsallee, aus, ohne jede Rücksicht auf die Geländeform, eine städtebauliche

Verkörperung des Absolutismus und des Rationalismus. Die Stadt gliedert sich dabei in zwei symmetrische Hälften. Das Straßensystem ist rechtwinklig, Ost-Westachse ist die heutige Wilhelmstraße. Besondere Bauvorschriften sorgen für eine einheitliche Bauweise. Mittelpunkt der bürgerlichen Stadt wird der Marktplatz mit den beiden Kirchen und dem Denkmal des Stadtgründers.

In den 1750er Jahren faßte Herzog Carl Eugen den Entschluß, die Eberhard-Ludwig-Stadt durch eine „Carls-Stadt“ zu erweitern.

Die zeitweise von Herzog Eberhard Ludwig geplanten Festungsanlagen im Vaubanschen Stil werden nicht ausgeführt. Die Stadt bleibt ein Torso: nur das Gebiet westlich vom Schloßbezirk entwickelt sich zunächst. Von 1758–1760 wird die Stadtmauer unter stärkerer Berücksichtigung der landschaftlichen Gegebenheiten (Waldgrenzen u. a.) erstellt. Die Wandlung der Planung zeigt Abbildung 2.

Die Königsallee bleibt als große nord-südliche Mittelachse das beherrschende Rückgrat vom Favoriteschloß bis zur „Grünen Bettlade“. Das Frisonische Rechtecksystem der Straßen wird beibehalten. Aus Aufhebungsplänen aus den 70er Jahren konnte rekonstruiert werden, wie die beiden Stadthälften innerhalb der Stadtmauern geplant waren. Besonders kennzeichnend sind die beiden Platzsysteme, welche



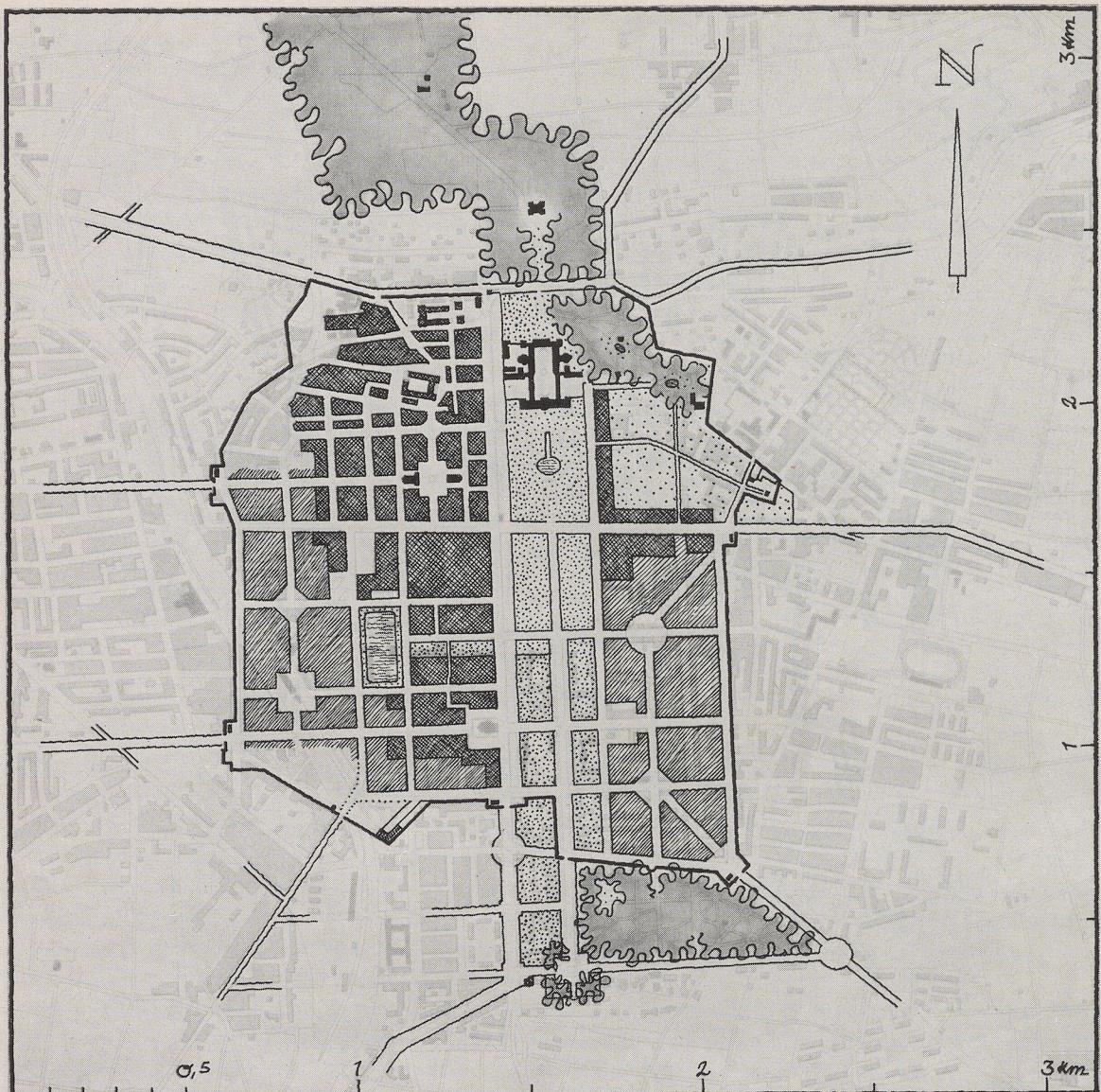
1. Der Stadtkern von Ludwigsburg nach dem Legerschen Plan von 1726 (Rekonstruktion)

demjenigen des Marktplatzes mit Holzmarkt ähneln, und der symmetrisch zum Karlsplatz östlich der Königsallee angelegte Platz.

Ein einschneidender Einbruch in die bisherige Planung vollzieht sich mit der Erbauung der Eisenbahn von Stuttgart nach Ludwigsburg seit 1842. Der Verlauf der Bahnlinie kann wegen der Höhenunterschiede im Gelände keine Rücksicht auf die seitherige Planung nehmen und schneidet die Südwestecke der ummauerten Stadt ab. Die Myliusstraße als neue Verbindung vom Bahnhof zum Stadtzentrum weicht wesentlich vom seitherigen Rechtecksystem ab, gleich-

zeitig wird die Schillerstraße von den ursprünglich geplanten 21 m auf rund 13 m verschmälert und das großzügige System der Plätze und Straßen im südwestlichen Stadtteil aufgegeben. Der Bahnhofsplatz wird entgegen dem Rat eines damaligen Fachmannes statt 70 Fuß nur etwa 40 Fuß breit ausgeführt. Im südöstlichen Stadtteil werden ohne Rücksicht auf den bisherigen Plan neue Kasernen gebaut.

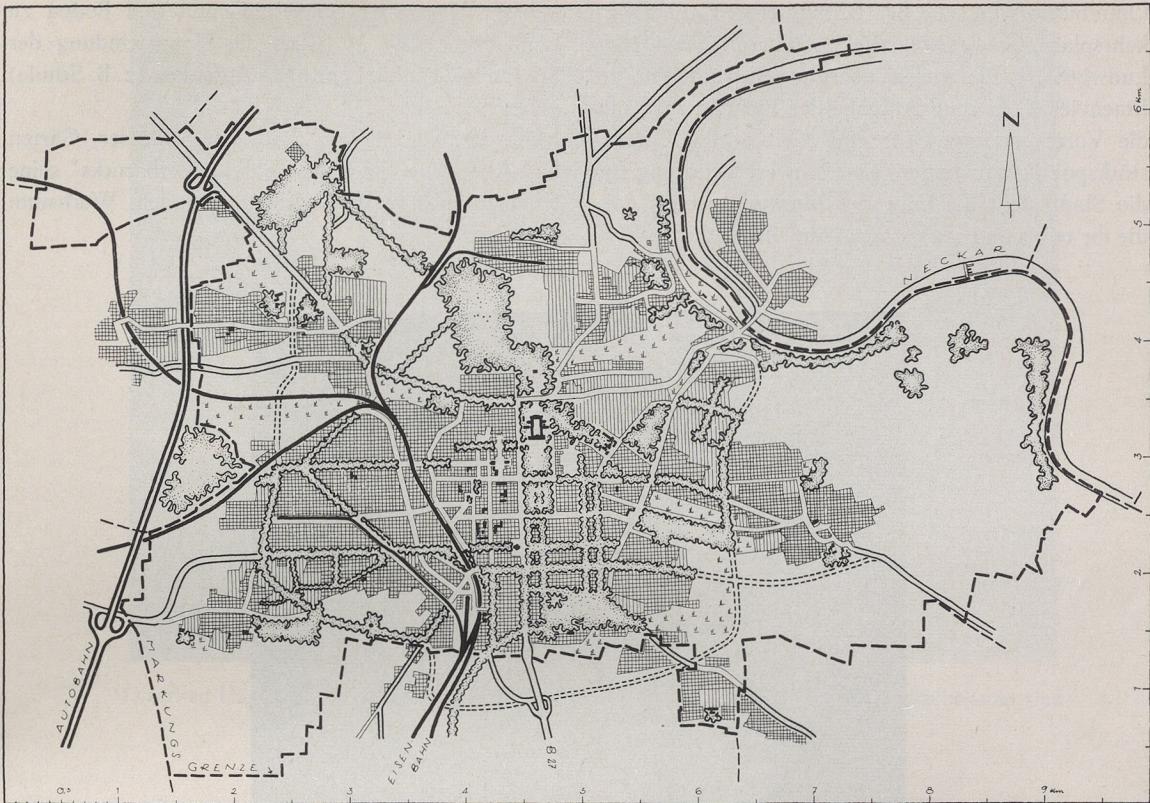
Es entstehen industrielle Ansiedlungen: im Jahr 1869 wird die Francksche Zichorienfabrik (heute Franck & Kathreiner) westlich der Bahnlinie, aber noch innerhalb der Stadtmauer, erbaut. Damit beginnt die Ent-



2. Die Wandlung der Planung

wicklung der Weststadt nach den damaligen städtebaulichen Grundsätzen. Der bisherige räumliche Bereich der Planung wird gesprengt: die Stadt wächst nach verschiedenen Richtungen. Nach 1900 werden Eglosheim, Pflugfelden, Oßweil und Hoheneck eingemeindet, um der Stadt den nötigen Lebensraum zu geben. Es entstehen öffentliche Gebäude wie das Stadtbad und die Neubauten des heutigen Schiller- und Mörike-Gymnasiums. Außerhalb des Stuttgarter Tores entsteht nach Plänen von Professor Theodor Fischer die Südstadt als gutes Wohn- und Landhausviertel. Die Entwicklung wird unterbrochen durch den

ersten Weltkrieg. Infolge des Vertrags von Versailles muß die einst starke Garnison sehr verkleinert werden. Im ganzen ist die Zeit nach 1919 für die Stadt Ludwigsburg wirtschaftlich besonders schwierig. Die Stadt ist darauf angewiesen, sich in vermehrtem Maß um Industrieanstaltung zu bemühen. In den 20er Jahren entsteht das Industriegleis in der Weststadt und es gelingt, mehrere Industriebetriebe nach Ludwigsburg zu ziehen. Die Zeit von 1933–1945 bringt der Stadt Ludwigsburg wieder eine große Garnison und neue Kasernen. Die Robert-Franck-Schule (Handels- und Höhere Handelsschule) sowie das Ludwigs-



3. Ludwigsburg im heutigen Verkehrsnetz

Jahn-Stadion werden gebaut. Der zweite Weltkrieg bedeutet für Ludwigsburg nicht wie für manche andere Städte eine wesentliche Zerstörung baulicher Substanz. Immerhin wurden im ganzen 78 Gebäude vernichtet und 88 schwer beschädigt. So wird Ludwigsburg nach dem Zusammenbruch 1945 vor ganz neue, auch städtebauliche Probleme gestellt. Strömen doch schon bis zum Jahr 1947 im ganzen über 15 000 Flüchtlinge in die Stadt ein, denen zunächst, wenn auch nur notdürftig, Unterkunft und vor allem Arbeit gegeben werden mußte.

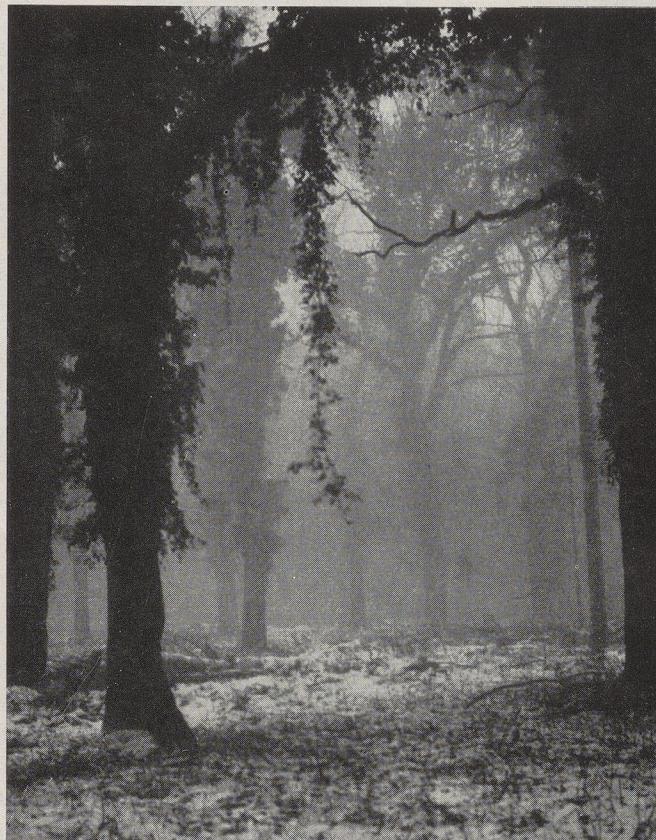
Die Aufgaben, die der Planung dadurch gestellt werden, können heute nur noch im Zusammenhang mit dem von Bietigheim bis Plochingen reichenden Großraum um Stuttgart gesehen werden. Ludwigsburg hat hier die Aufgabe, sich bei Wahrung seiner vollen Eigenständigkeit in den gewaltigen Siedlungs- und Industrieballungsraum einzufügen und zu behaupten. An besonderen Aufgaben sind in diesem Zusammenhang zu nennen die Erschließung neuer Wohngebiete (z. B. Hirschbergsiedlung, Schloßlesfeld, Reicherts-halde) und Gewerbegebiete (besonders in der Weststadt), die bauliche, verkehrstechnische, hygienische

Sanierung der Innenstadt unter Wahrung ihres barocken Charakters, die Schaffung günstiger Verkehrsverhältnisse, der Anschluß an die großen neuen Verkehrsänder und die Erweiterung der Versorgungseinrichtungen. Die Neubauten des Landratsamts, des Amtsgerichts, des Arbeitsamts, der Kreissparkasse und eine Reihe von Schulhausneubauten (Oststadtschule, Goethe-Gymnasium für Mädchen, Carl-Schaefer-Schule, Hirschbergschule in Eglosheim, August-Lämmle-Schule in Oßweil) sind vollendet. Zu bewältigen ist noch der Neubau des Rathauses, verschiedener weiterer Schulen, Kindergärten, Kinderspielplätze, Sportanlagen, Friedhoferweiterungen, die Erweiterung des Stadtbades, die Anlage eines weiteren Freibades neben dem unter wesentlicher Unterstützung der Stadt geschaffenen Freibad des Schwimmvereins am Neckar, die Neugestaltung des östlichen Teiles der Bärenwiese, die Erhaltung der Alleen, die Schaffung neuer Grünbänder, die Umgestaltung des Bahnhofes (Neubau eines Empfangsgebäudes nach direkter Einführung der Marbacher Gleise in Richtung Stuttgart), die Schaffung eines

Omnibushofs und die Bearbeitung eines Generalverkehrsplans. Große Schwierigkeiten bereiten der Stadt Ludwigsburg die vielen überalterten Kasernen im Innenviertel. Es muß Aufgabe der Planung sein, mit die Voraussetzungen für eine zielbewußte Grundstückspolitik zu schaffen. Eine schwere Belastung für die Stadt stellt die Enge des Markungsgebiets dar, die ihr teilweise nicht gestattet, die überörtlichen Ver-

kehrsprobleme auf eigenem Grund und Boden zu lösen (vgl. Abb. 3). Auch die Eingemeindung des Stadtteils Grünbühl hat neue Aufgaben (z. B. Schule) gebracht.

Möge Ludwigsburg als Stadt der Schlösser, Gärten und Alleen, als Stadt des „Blühenden Barocks“ seine Eigenart auch in Zukunft bei gesundem Wachstum bewahren.



An den alten Eichen steigt der Efeu bis in die Kronen und hängt abwärts:
fast Urwaldstimmung, zumal im Herbstnebel!

Vom Favoritepark

Von Otto Feucht

Mit Aufnahmen des Verfassers

Wenn von Ludwigsburg die Rede ist, darf der Favoritepark nicht fehlen. Er ist Naturschutzgebiet. Aber was ist in ihm Natur? Der Wald, der zu großem Teil aus gegendifremdem Nadelholz besteht? Etwas die Lärchen aus den Alpen? Die Kastanien vom Balkan?

Die Robinien („Akazien“) und Roteichen aus Nordamerika? Oder die Obst-Baumstücke, die doch zweifellos Menschenwerk sind? Das Dam- und Axiswild, das doch ganz und gar nicht hier heimisch ist? Wieso also Naturschutz?