

An die
Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungsamt
Stellungnahme
Ritterstraße 17, D-73728 Esslingen am Neckar
stellungnahme@esslingen.de



Petra Schulz
Verkehrsclub Deutschland e.V.
Vorsitzende Kreisverband Esslingen
petra.schulz@vcd-esslingen.de

Esslingen, den 19.03.2024

Stellungnahme des VCD e.V. Kreisverband Esslingen zum 1. Änderung der Örtlichen Bauvorschriften zum Bebauungsplan Neue Weststadt/Hochschule

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Wir begrüßen die Erstellung eines Mobilitätskonzepts mit dem Ziel der Reduktion der CO²-Emissionen und des motorisierten Individualverkehrs.

Im Mittelpunkt des Mobilitätskonzepts stehen für uns außerdem **gute Mobilität, Aufenthaltsqualität und Klimaschutz.**

Studierende, Mitarbeitende und Lehrende sollten beim Pendeln mindestens gleichwertige Bedingungen genießen, wenn sie den Umweltverbund wählen.

Zwischen den beiden Hochschulstandorten sollte eine **durchgängig verkehrsberuhigte Achse** geschaffen werden, die Zufußgehen und Radfahren für breite Bevölkerungsteile dort zu den attraktivsten Fortbewegungsformen macht.

Insbesondere die Daten der vorgelegten Bestandsanalyse zeigen dafür sehr gute Möglichkeiten auf, die wir erheblich wirkungsvoller nutzbar sehen, als in der jetzt vorgelegten 1. Änderung vorgeschlagen.

Unsere Empfehlungen zusammengefasst:

- **Verzicht auf die Errichtung weiterer Parkgaragen.**
Ein sehr großes und mehr als ausreichendes Parkplatzangebot ist in den naheliegenden Parkgaragen bereits vorhanden. Das zeigten die Ergebnisse der städtischen Bestandsanalyse.
- Vor der Hochschule ist der im Bestand geplante Fuß- und Radweg als Hauptradroute, RadNETZ BW und Neckartalradweg nicht geeignet. Für den **Raddurchgangsverkehr braucht es Alternativrouten**, damit sich Aufenthaltsqualität und das angestrebte hohe Aufkommen an Fußverkehr und Radverkehr zielführend und miteinander verträglich entwickeln kann.
- Es sollte ein **leistungsfähiger Carsharing-Standort** eingerichtet werden. Davon profitieren Hochschulbetrieb, Anwohnende und die Stadtgesellschaft gleichermaßen.

Empfehlungen und Begründungen im Einzelnen:

Kfz-Stellplätze

Die geplante **Errichtung einer Tiefgarage bzw. zweier Parkhäuser** auf dem Stadtwerke-Areal (101 Stellplätzen bzw. 235 Stellplätzen insgesamt für eine mögliche Hochschulerweiterung) bewerten wir als **nicht zielführend und nicht erforderlich**. Wir empfehlen stattdessen, die durch den Hochschulbetrieb zu erwartenden Kfz in den angrenzenden Parkgaragen unterzubringen. Das ist gemäß Landesbauordnung zulässig und hat nach unseren Erkenntnissen folgende Vorteile:

- In den Parkgaragen im Umkreis von 500 Metern (Parkhaus Dick, Tiefgarage Hengstenberg-Areal, Parkhaus am Bahnhof) sind tagsüber durchschnittlich über 800 Parkplätze frei. Diese können also ein Vielfaches der 101 bzw. später 235 Kfz aufnehmen, die mit dem Hochschulbetrieb erwartet werden.
- Die Stadt Esslingen bzw. die öffentlichen Kassen sparen so erhebliche Kosten ein. Zum jetzigen Zeitpunkt ca. 14 Mio. € (235 TG-Stellplätze a 60000 €)
- Ohne Parkgarageneubauten können erhebliche Mengen an grauer Energie eingespart werden.
- Ein neue Hochschul-Parkgarage wäre nach eigenen Kalkulationen der Stadt über mehrere Jahrzehnte unwirtschaftlich. Mit einem Verzicht auf das Parkhaus entfallen diese Verluste.
- Neben der Unwirtschaftlichkeit für die Stadt würde die Vermeidung von erheblichen Überkapazitäten wirtschaftliche Schäden für die angrenzenden Parkhäuser verhindern bzw. deren Wirtschaftlichkeit verbessern.
- Eine zeiteffizientere Erreichbarkeit des ÖPNV und der Radabstellplätze gegenüber den Autoparkplätzen trägt zu einer gesamtgesellschaftlich zielführenderen Verkehrsmittelwahl bei. Einige Gehminuten zu den Parkgaragen sind hier von Vorteil, um eine erwünschte Steuerungswirkung ist zu erzielen.

Wir empfehlen in der **Weststadt Anwohnerparken einzuführen**, damit unnötiger Parksuchverkehr verringert wird und PKW des Hochschulbetriebs auch tatsächlich in den vorhandenen Parkgaragen abgestellt werden.

Ergänzend empfehlen wir die **Überwachung des ruhenden Verkehrs** so zu gestalten, dass sich das Parken entgegen der bestehenden Regelungen zukünftig nicht mehr auszahlt und den Zielsetzungen des „[Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr](#)“ gerecht wird.

Carsharing

Wir möchten anregen, im Rahmen der Esslinger Carsharing-Konzeption an der neuen Hochschule einen **Standort für mehrere Carsharing-Fahrzeuge** einzurichten. Diese können einerseits im Rahmen des Hochschulbetriebs und andererseits seitens der Anwohnenden genutzt werden.

Ggf. können die Fahrzeuge anfangs im Rahmen des [bestellten Carsharings](#) vom Anbieter bereitgestellt werden.

Ein [Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 Privatfahrzeuge](#). Gerade die zeitlich versetzten Nutzungszeiten von Hochschule und Anwohnenden, birgt viel Potential für einen besonders effizienten Standort.

Bei den Anwohnenden setzt das Angebot Anreize, wenig genutzte PKW abzuschaffen bzw. erst gar nicht anzuschaffen.

ÖPNV

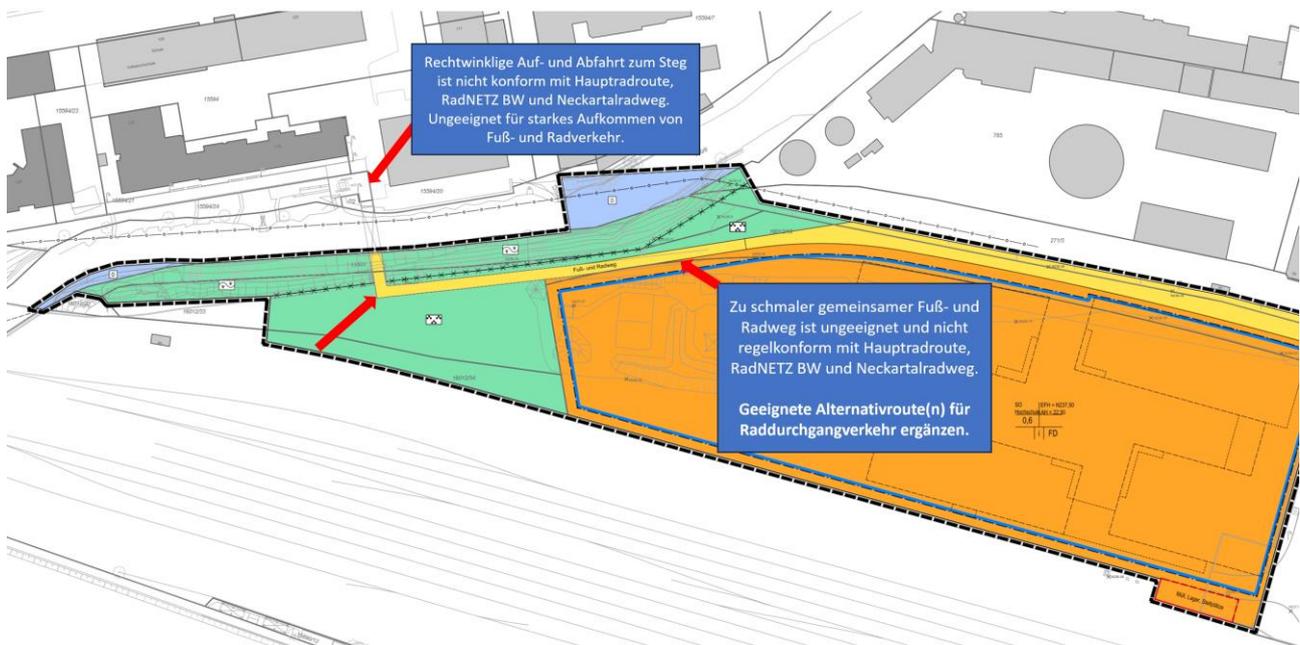
Die zeiteffiziente Erreichbarkeit der Bushaltestelle und ein guter Takt sollte bei der Verkehrsmittelwahl ein Argument für den ÖPNV sein. Die Bushaltestelle an der Schlachthausstraße sollte näher gelegen sein als die nächstgelegenen öffentlichen Parkplätze.

Der Weg zum Bahnhof sollte sicher und angenehm gestaltet werden, damit viele Menschen ihn gerne wählen.

Fuß- und Radverkehr

Die als RadNETZ BW und Neckartalradweg ausgeschilderte Route zwischen Hochschule und Rossneckar erfüllt in mehrfacher Hinsicht nicht die Kriterien einer Hauptradroute.

- Laut der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) und den [Qualitätsstandards für das RadNETZ BW](#) sind gemeinsame Fuß- und Radwege Innerorts aber nur in Ausnahmefällen und bei geringem Fußgängerverkehr zulässig. Die Strecke ist aber heute schon eine wichtige und stark genutzte Fußverbindung und soll mit dem Hochschulbetrieb noch deutlich größere Fußverkehrsmengen verträglich aufnehmen.
- Die Anschlüsse an den Fuß- und Radweg über den Rossneckar sind ohne jegliche Kurvenradien im 90°-Winkel angeordnet. Der Radverkehr bewältigt aber das Ein- und Ausbiegen nicht ohne einen Kurvenradius. Selbst bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten ist bei höherem Aufkommen von einer erheblichen gegenseitigen Störung der Verkehrsarten auszugehen.



Die beiden stadtverträglichsten Verkehrsarten sollten sich aber potentialgerecht entwickeln können und sich nicht gegenseitig stören.

Dazu sollte der Fuß- und Radweg zwischen Hochschule und Rossneckar durch **zwei weitere leistungsfähige Tallängsverbindungen für den Radverkehr** entlastet werden. Um den angestrebten **städtischen Radverkehrsanteil** von **mindestens 15%** zu erreichen und zielführend abzuwickeln, sollten die Radverkehrsströme so gesteuert werden, dass sich auch der Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität gut entwickeln. Die Alternativrouten für den Radverkehr sollten so attraktiv sein, dass **vor der Hochschule vorwiegend Ziel- und Quellradverkehr** stattfindet.

Mit freundlichen Grüßen

Petra Schulz
1. Vorsitzende

Tel. 0177/6456422

im Auftrag des [Verkehrsclub Deutschland e.V. Kreisverband Esslingen](http://www.verkehrsclub.de)
info@vcd-esslingen.de