



An die
Stadt Esslingen
Stadtplanungsamt
stellungnahme@esslingen.de

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

Esslingen, den 23.08.2024

Gemeinsame Stellungnahme des VCD-Kreisverband Esslingen und des
ADFC-Kreisverband Esslingen zum **Entwurf der 4. Stufe des Lärmaktionsplans**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir begrüßen die Aktivitäten der Stadt Esslingen zur Umsetzung der
[EU-Richtlinie 2002/49/EG](#), dem Schutz von Anwohnenden vor gesundheitsschädlichem
Lärm.

Diese Verpflichtung besteht bereits seit 2018. Wegen bundesweit ungenügender
Umsetzung läuft aktuell ein Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission
gegen die Bundesrepublik Deutschland. Die lokalen Maßnahmen zum Lärmschutz tragen
so zur Vermeidung von Strafzahlungen bei und befördern zudem die Gesundheit und die
Lebensqualität in Esslingen.

Grundsätzlich sind Tempo-30-Streckenabschnitte zum Lärmschutz auch in weiterer
Hinsicht sehr vorteilhaft für die Stadt und für Bewohnerinnen und Bewohner:

- Lärmreduzierte Umgebungen steigert die Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Rückgang des Kfz-Verkehrs. Weil Nahmobilität sicherer und attraktiver wird, wählen mehr Menschen öfter Zufußgehen und Radfahren.
- Durch weniger Kfz-Verkehr entstehen gesamtgesellschaftlich und [für die Kommune erhebliche Kosteneinsparung](#), zusätzlich sinkt der Ausstoß von Treibhausgasen.
- Tempo 30 ist für die Stadt meist kostengünstiger als beispielsweise ein lärmmindernder Fahrbahnbelag.
- Rückgang von Verkehrsunfällen
- Weniger schwere Unfallfolgen

Beim Lärmschutz identifizieren wir für Esslingen noch folgende grundsätzliche Aufgaben:

- Den weiteren und wirksamen Ausbau von stationären und mobilen Geschwindigkeitskontrollen.
- Die Reduktion des Tempo-Flickenteppichs durch die Verbindung von möglichst vielen Tempo-30-Streckenabschnitten. Eine Verbindung von bis zu 500 Metern ermöglicht die aktuelle StVO-Novelle.
- Die kleinteiligere Erfassung von Verkehrsmengen, als Datenbasis für die Lärmkartierung, entsprechend der Vorgaben und Erhebungen der LUBW. Damit aktuelle Lücken im Lärmschutz geschlossen werden.
- Reduktion des Kfz-Verkehrs mittels:
 - Weiterer Angebotsverbesserung im ÖPNV, durch Finanzierung und Umstiegsmotivation mittels Einführung eines [Mobilitätspasses](#) und kurzfristig durch Wiedereinführung des kostengünstigen Tagestickets (Stadtticket), Das fördert auch Mobilitätsteilnahme und den Besuch der Esslinger Innenstadt. Weiterer Ausbau von Busbevorrechtigungen wie Busspuren, Vorrangschaltungen und Haltestellenkaps.
 - Zügigerem Ausbau eines leistungsfähigen und alltagstauglichen Fuß- und Radnetzes welches von breiten Bevölkerungsgruppen angenommen wird.
 - Bereitstellung eines flächendeckenden Carsharing-Angebots

Im Konkreten sehen wir folgende Maßnahmen angezeigt:

- Nachdem die **Neckarstraße** auf Tempo 30 reduziert wird, wäre es zielführend, wenn auch der angrenzende Abschnitt der **Plochinger Straße** auf Tempo 30 reduziert würde, anstatt lärmindernden Fahrbahnbelag aufzubringen. Eine gute Lösung, um dort den Geschwindigkeits-Flickenteppich zu reduzieren und in der Regel weitaus kostengünstiger umsetzbar. Zudem fördert durchgängiges Tempo 30 die Nutzung des Fahrrades.
- Verbindung der Tempo-30-Streckenabschnitte **Mülbergerstraße** zwischen Ebershaldenstraße und Wielandstraße.
- Wirksamer Lärmschutz durch **regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen**, da es an vielen Stellen regelmäßig zu Überschreitungen kommt. Folgende Tempo-30-Streckenabschnitte, sind uns da besonders aufgefallen:
 - Kieskreuzung zwischen Wolfstor und Neckarforum
 - Wolfstor bis Vogelsangbrücke
 - Mülbergerstraße vor der Burg
 - Stuttgarter Straße
 - Alte Heusteige (Schulradweg, Schleichverkehr trotz Anliegerregelung)

- **Kiesstraße, Entengrabenstraße, Grabbrunnenstraße**
Dort hat sich die Lärmbelastung durch Tempo 30 deutlich verbessert. Jedoch wird abseits der stationären Überwachungsanlage teilweise deutlich schneller gefahren.

Auch lässt sich die Lärmbelastung durch Verlangsamung des Kfz-Verkehrs nicht ausreichend in den Griff bekommen. Es braucht dort zusätzlich eine Verringerung des Kfz-Verkehrs.

Folgende Konzepte mit erheblichen Anreizen für eine zielführendere Verkehrsmittelwahl wurden bereits in der Vergangenheit identifiziert:

- Einrichtung eines geschützten Zweirichtungsradwegs.
Der Platz dafür kann gewonnen werden durch
 - temporäre Wechselspuren für den Kfz-Verkehr, mit morgens 2 Spuren Richtung Süden und nachmittags 2 Spuren Richtung Norden.
 - Und dem Ergänzungskonzept „erweiterter Altstadttring“ mit Kfz-Einrichtungsverkehr.

Mit der weiteren Ausarbeitung der Konzepte ist die Stadtplanung bereits seit 2021 vom Gemeinderat beauftragt.

- Einführung von Tempo 30 auf der **Hauptstraße in Zell**, auch zur Sicherung der vielen Grundstückseinfahrten und zum sicheren Queren zu Fuß und mit dem Fahrrad. Durch den Wegfall der Fußgängerampel am westlichen Ortseingang ist bei Tempo 50 die Verbindung zwischen Alte Heusteige, Bushaltestelle Alte Heusteige und der Bahnunterführung ins Industriegebiet Zell herausfordernd. Insbesondere für Kinder und eingeschränkte Personen würde das Queren bei Tempo 50 im Berufsverkehr unsicher.

Mit freundlichen Grüßen

Petra Schulz
1. Vorsitzende
Tel.: 0177/6456422
für den [Verkehrsclub Deutschland e.V. Kreisverband Esslingen](mailto:info@vcd-esslingen.de)
info@vcd-esslingen.de

und

Thomas Albrecht
für den Vorstand des [ADFC-Kreisverband Esslingen](mailto:thomas.albrecht@adfc-bw.de)
thomas.albrecht@adfc-bw.de
esslingen-kreis@adfc-bw.de