

I. Nr. T 16 VCD Kreisverband Esslingen
Schreiben vom 30.09.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME

An die
Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungsamt
Ritterstraße 17
73728 Esslingen am Neckar



Petra Schulz
Vorsitzende Verkehrsclub Deutschland
Kreisverband Esslingen e.V.

Esslingen, den 30.09.2021

**Stellungnahme des VCD e.V. Kreisverband Esslingen als Träger öffentlicher Belange zum
Bebauungsplan Fritz-Müller-Straße/Max-Planck-Straße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die im Textteil des Vorentwurfs beschriebene verkehrsstrategische Ausrichtung des Planungsgebiets teilen und begrüßen wir ausdrücklich. Jedoch bitten wir den **Bebauungsplan** um die erforderlichen und vorzuschlagenden **Entwicklungsmaßnahmen zu erweitern**.

- Das Planungsgebiet umfasst, unter anderem, Teile am Nordufer des Neckars das heute und zukünftig eine wichtige Aufgabe als **wohnortnahe Erholungszone** und für **klimaverträgliche Nahmobilität** erfüllen muss
Zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr ist eine wesentliche Stärkung dieser Funktionen erforderlich. Die Ausweisung der dafür erforderlichen Flächen sollte im Bebauungsplan ergänzt werden.
- Das Planungsgebiet besitzt grundsätzlich exzellente Voraussetzungen für die Erreichbarkeit mit ÖPNV, zu Fuß und mit dem Rad. Jedoch verhindert das Fehlen von **barrierefreien Unterführungen** diese Erreichbarkeit für zu stärkende Nutzungsformen.

Ergänzung Raumplanung für Grünzug, Erholung und Nahmobilität

Der Uferweg entlang des Planungsgebiets ist heute bereits überlastet. Die Funktionen Begrünung, Erholung und Nahmobilität erfordern zukünftig mehr Raum. Selbst wenn die Radschnellverbindung auf der anderen Neckarseite zur Realisierung käme, werden weiterhin sehr viele Menschen die Verbindungs- und Erholungsfunktion am Neckarnordufer mit dem Rad und zu Fuß nutzen.
Denn mobilitätswissenschaftlich unumstritten ist, dass die meisten Menschen nur dann das Rad wählen wenn sie vorwiegend geschützt vom Kfz-Verkehr Radfahren können. Für diese, klimaschützerisch sehr wichtige und notwendige, Nachfrage von verlagerten Fahrten vom Auto aufs Rad, muss planerisch Fläche vorgehalten werden.
Für die Erholungsfunktion des Zufußgehens und um attraktive Wegzeiten fürs Radfahren in den häufigen Spitzennutzungszeiten herzustellen bzw. zu verbessern sollte zukünftig eine Trennung von Fußweg und Radverbindung erfolgen.

Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.

Zur Frage zur Erschließung des Gewerbegebiets durch den Fuß- und Radverkehr sowie der bestehenden Grünverbindung nördlich des Neckars und ihrer Funktion für Fußgänger und Radfahrer:

Die Erreichbarkeit des Gewerbegebiets für Fußgänger und Radfahrer sowie die Aufrechterhaltung der nördlich des Neckars verlaufenden, öffentlichen Grünverbindung stellen wichtige Belange in der Abwägung des Bebauungsplans dar. Die gewählten Festsetzungen (öffentliche Grünfläche bzw. Verkehrsgrün sowie öffentliche Straßenverkehrsfläche) gewährleisten die Aufrechterhaltung der bestehenden Funktion und ermöglichen zukünftige, heute noch nicht bekannte Planungen.

Die öffentliche Grünverbindung auf der Nordseite des Neckars wird beibehalten und ihr dauerhafter Fortbestand durch die Festsetzung als öffentliche Grünfläche sichergestellt. Die genaue Ausgestaltung dieser Grünfläche ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und der Festsetzungen des Bebauungsplans. Detaillierte Festsetzungen sind bewusst nicht vorgesehen, weil langfristig Spielräume für sich verändernde Anforderungen an die Funktion der Grünverbindung erhalten bleiben sollen.

Im Bereich westlich der Zeppelinstraße wird der bestehende, in der Grünfläche liegende Rad- und Fußweg als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt (Änderung gegenüber

dem Bebauungsplan-Vorentwurf), womit das Planungsziel des Erhalts der Rad- und Fußwegeverbindung nun sichtbar dokumentiert wird. Die Anlage von Rad- und Fußwegen ist ggf. auch innerhalb öffentlicher Grünflächen ohne gesonderte Festsetzungen zulässig. Auch eine Erweiterung des Rad- und Fußweges über die festgesetzte Fläche hinaus wird als zulässig eingeschätzt. (Die Begründung zum Bebauungsplan wurde hierzu ergänzt.) Die Frage, ob ein getrennter Fuß- und Radweg sinnvoll oder erforderlich ist, kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens jedoch nicht beantwortet werden, da konkrete Planungen noch nicht vorliegen.

Die Planungen zum Radschnellweg, der das gesamte Neckartal zwischen Stuttgart und Reichenbach an der Fils erschließen soll, sind noch nicht abgeschlossen. Bereits entschieden ist, dass dieser nicht entlang der Zeppelinstraße verlaufen und damit das Plangebiet nicht tangieren wird. Die im Vorentwurf in der Planzeichnung enthaltenen Hinweise „Option Radschnellweg“ wurden daher gelöscht.

Mit den gewählten Festsetzungen des Bebauungsplans werden Spielräume sichergestellt, um ggf. in Zukunft zusätzliche Kapazitäten für Fußgänger und Radfahrer schaffen zu können.

Seit 2019 ist die Fläche Zeppelinstraße 90, die für diese Funktionen erforderlich ist aber Teil des Werks-
geländes einer Spedition. Dieser ufernahen und fürs Gemeinwohl essentiell wichtigen Flächen müssen
zukünftig wieder der Nutzung durch die Esslinger Bevölkerung zur Verfügung stehen. Für die Spedition
sollten bereits versiegelte Alternativflächen ausgewiesen werden.

Ausweitung und Ansiedelung eines Speditionsgeländes widerspricht zudem grundsätzlich den Esslinger
Planungszielen von Gewerbegebieten. Deutlich sensibler ist in dies Zusammenhang noch die Lage an
Neckarufer zu bewerten.

Auch im weiteren, aktuell städtischen Teil, der Zeppelinstraße wird zukünftig mehr Verkehrsfläche für si-
chere Radfahren benötigt. Der Zweirichtungs-Kfz-Verkehr und das Parken von Wohnmobilen, PKWs und
LKWs besitzt an diesem wichtigen Korridor, angesichts der abzuwendenden Klimakrise, in der Abwä-
gung eine eindeutig geringere Bewertung.

Erreichbarkeit des Neckarnordufers für Nahmobilität und wohnortnahe Erholungszone

Für die zahlreichen Bewohnerinnen und Bewohner der nächstgelegenen nördlichen Stadtteile Oberess-
lingen, Gartenstadt und Zell sollte, das Neckarnordufer zukünftig barrierefrei erreichbar sein. Dies Er-
reichbarkeit ist für die Umsetzung der Esslinger Mobilitätswende eine wichtige Voraussetzung und damit
auch richtigerweise im Vorentwurf des Bebauungsplans so enthalten.

Zu ergänzen bzw. zu nennen sind aber im Bebauungsplan auch die dafür erforderlichen Maßnahmen
Dazu müssen die **Unterführungen Lillientalstraße, Oberesslinger Bahnhof und die am westlichen
Ortseingang Zell befindliche Unterführung, mit Rampen ausgestattet** werden.

Menschen aus diesen Stadtteilen müssen zukünftig auch mit Rollatoren, Rollstühlen, Einkaufstrolleys und
Kinderwägen die Bahnlinie passieren und das Industriegebiet und das Neckarufer erreichen können.

Erhebliches Nutzerpotential zur Verkehrsverlagerung aufs Rad bleibt aktuell ungenutzt, da nur wenige
Menschen mit Fahrrädern und Fahrrad-Kinder-und Gepäckanhängern die Treppenanlagen der Unterfüh-
rungen überwinden können bzw. diese Tortur auf sich nehmen.



Mit freundlichen Grüßen

Zur Abwägung zwischen den Anforderungen an die Grünverbindung sowie die Belange der ansässigen Spedition:

Tatsächlich trifft der Bebauungsplan Festsetzungen in Bezug auf logistische Nutzungen
(In Ziff. 1.1 des Textteils werden verschiedene Nutzungen als unzulässig festgesetzt. Vgl.
auch Ziff. 3.1.2 der Begründung). Bei der Ausgestaltung der zulässigen Nutzungen im
Gewerbegebiet sind auch die Belange der ansässigen Betriebe mit in die Abwägung
einzustellen. Die getroffene und in der Begründung zum Bebauungsplan dokumentierte
Abwägung kommt zu dem Ergebnis, dass der ansässigen Spedition (Zeppelinstraße 90)
weiterhin Entwicklungsmöglichkeiten am Standort eingeräumt werden sollen. Die Fläche
westlich der bestehenden, als Sackgasse ausgebildeten Zeppelinstraße wurde vor
wenigen Jahren an die benachbarte Spedition veräußert, um dessen Betrieb am Standort
zu stabilisieren. Ein Rückerwerb der Fläche ist nicht vorgesehen und wird als nicht
erforderlich eingeschätzt, da im verbleibenden öffentlichen Grünstreifen die notwendige
Verbindungsfunktion auch in Zukunft und auch im Falle erweiterter Wegeflächen
gewährleistet werden kann. Der öffentliche Grünstreifen kann in verschiedenen
Abschnitten unterschiedlich breit bzw. unterschiedlich grün ausgestaltet bleiben.
Die Frage der Regulierung von Abstellmöglichkeiten von Fahrzeugen im öffentlichen
Straßenraum (z.B. Wohnmobile, etc.) ist nicht Regelungsgegenstand von
Bebauungsplänen.

Zur Frage der Querung der Bahntrasse im Zusammenhang der Erreichbarkeit des Gewerbegebiets:

Die bestehenden, erwähnten Unterführungen unter der Bahntrasse liegen nicht im
Plangebiet des Bebauungsplans. Im Bestand ist das Gewerbegebiet für Fußgänger und
Radfahrer auf akzeptable Weise erreichbar. Tatsächlich können zusätzliche und
insbesondere barrierefreie Querungsmöglichkeiten über die Bahntrasse für Fußgänger
und Radfahrer sinnvoll sein, um die Erreichbarkeit zu verbessern. Da es sich hierbei in
jedem Fall um aufwändige Planungen und kostenintensive Baumaßnahmen handelt,
kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht beurteilt werden, ob dies in der
Zukunft eine realistische Option darstellt. Belastbare Planungen liegen für das
Plangebiet jedenfalls nicht vor, sodass im Bebauungsplan keine vorausschauenden
Festsetzungen sinnvoll sind. Erfahrungsgemäß sind verschiedene Festsetzungen mit
solcherlei Planungen vereinbar, so dass nicht davon ausgegangen werden muss, dass der
in Aufstellung befindliche Bebauungsplan solchen Planungen in Zukunft entgegenstehen
wird.

Ob angesichts der großen Entfernungen zwischen den Wohngebieten und dem
Gewerbegebiet, in dem nur sehr wenige publikumsorientierte Nutzungen ansässig sind,

tatsächlich die Erreichbarkeit von Menschen mit z.B. Rollatoren oder Einkaufstrolleys im Vordergrund steht, wie in der Stellungnahme vorgebracht, wird in Frage gestellt, ist jedoch für den Bebauungsplan nicht vordringlich zu klären.

Ergebnis:

Die Stellungnahme konnte teilweise berücksichtigt werden.