

**I. Nr. T 15 VCD**

Schreiben vom 19.03.2024

**BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME**

An die  
Stadt Esslingen am Neckar  
Stadtplanungsamt  
Stellungnahme  
Ritterstraße 17, D-73728 Esslingen am Neckar  
[st Stellungnahme@esslingen.de](mailto:st Stellungnahme@esslingen.de)



Petra Schulz  
Verkehrsclub Deutschland e.V.  
Vorsitzende Kreisverband Esslingen  
[petra.schulz@vcd-esslingen.de](mailto: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 CO<sup>2</sup>-  
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.

**Kenntnisnahme****Die Anregung wird berücksichtigt.**

Die Stadt Esslingen untersucht die Möglichkeiten, beide Hochschulstandorte mit  
geeigneten Maßnahmen besser zu verbinden.

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 Hochschülerweiterung) 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.

#### **Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.**

Die Absenkung des Stellplatzschlüssels wird insbesondere auf Grund der gut angebundenen Lage vorgenommen. Gleichwohl wird von einem verbleibenden Bedarf in direkter Nähe zur Hochschule ausgegangen.

Zur Frage der Lage der zukünftigen Hauptradroute wurden noch keine abschließenden Entscheidungen getroffen. In jedem Fall ist die Achse Fleischmannstraße und damit auch deren direkt nördlich der Hochschule gelegene westliche Verlängerung auch in Zukunft gut für den Radverkehr geeignet und entsprechend dafür vorgesehen.

Grundsätzlich wird von einem zusätzlichen Bedarf an Carsharing-Standorten ausgegangen. Im Zuge der Konkretisierung der Planung für das Stadtwerke-Areal und dessen neuer Tiefgarage inkl. der Unterbringung der Hochschul-Stellplätze wird auch diese Frage zu beantworten sein.

#### **Die Stellungnahme wird teilweise berücksichtigt.**

Die Absenkung des Stellplatzschlüssels wird insbesondere auf Grund der gut angebundenen Lage vorgenommen. Die vorgesehene Absenkung wird bereits als ambitioniert eingeschätzt. Trotz der Rahmenbedingungen wird von einem verbleibenden Bedarf in direkter Nähe zur Hochschule ausgegangen; z.B. wird zur Gewinnung von Hochschul-Lehrenden ein attraktives, nahe gelegenes Stellplatzangebot in begrenzter Höhe als sinnvoll eingeschätzt.

Die Möglichkeit, vollständig auf notwendige Stellplätze verzichten zu können, wird nicht gesehen. Zum einen hat sich die Stadt gegenüber dem Land vertraglich verpflichtet. Zum anderen befinden sich die umliegenden, öffentlich zugänglichen Parkhäuser nicht im städtischen Eigentum, sodass ein baurechtlicher Nachweis der Hochschul-Stellplätze in diesen privaten Immobilien die Bereitschaft der Eigentümer voraussetzen und voraussichtlich erhebliche Kosten auslösen würde. Zu unterscheiden ist in jedem Fall zwischen den baurechtlich notwendigen Stellplätzen, also dem rechtlichen und abgesicherten Nachweis und der tatsächlichen Bewirtschaftung bzw. faktischen Nutzung der Stellplätze.

Für die zukünftigen Nutzer des Stadtwerke-Areals sind in jedem Fall zusätzliche, baurechtlich notwendige Stellplätze erforderlich, sodass dort in jedem Fall die Errichtung einer Tiefgarage erforderlich ist. Angesichts des durch die beabsichtigte Absenkung des Stellplatzschlüssels reduzierten Angebots für die Hochschule und die zukünftigen Nutzer des Stadtwerke-Areals wird davon ausgegangen, dass eine ausreichende Nachfrage nach Parkraum bestehen wird, sodass ein privatwirtschaftliches und wirtschaftliches Investment zur Errichtung der Tiefgarage möglich wird. Ob im Falle der bestehenden Parkhäuser ein Problem der

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 Radsteg 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.

„Unwirtschaftlichkeit“ besteht, wie in der Stellungnahme angenommen, ist nicht bekannt. Stellungnahmen liegen von privater Seite hierzu keine vor.

Die Frage der Ausdehnung des Anwohnerparkens sowie die Überwachung des ruhenden Verkehrs sind nicht Gegenstand des Änderungsverfahrens. Sie werden aktuell von der zuständigen Stelle untersucht und diskutiert.

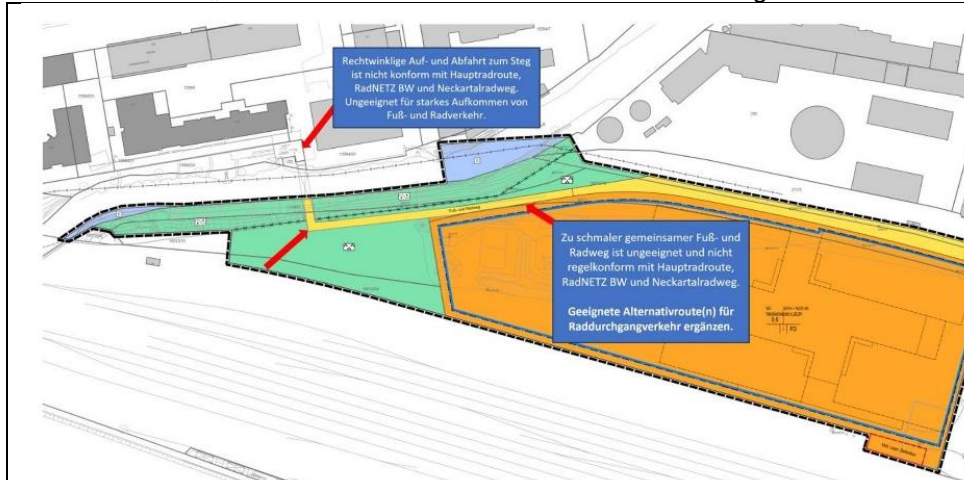
Grundsätzlich wird von einem zusätzlichen Bedarf an Carsharing-Standorten ausgegangen. Im Zuge der Konkretisierung der Planung für das Stadtwerke-Areal und dessen neuer Tiefgarage inkl. der Unterbringung der Hochschul-Stellplätze wird auch diese Frage zu beantworten und zu konkretisieren sein.

Eine neue Bushaltestelle ist direkt östlich der neuen Hochschule geplant.

Die Fleischmannstraße wird auf ihrer Nordhälfte umgestaltet werden, womit auch eine Verbesserung für den Fußgänger erreicht werden soll.

#### Kenntnisnahme

Die genaue Ausgestaltung des Radnetzes ist nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens. Die gesamte Stellungnahme wurde an die zuständigen Stellen weiter geleitet.



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](https://www.verkehrsclub.de)  
[info@vcd-esslingen.de](mailto:info@vcd-esslingen.de)

### Kenntnisnahme

Der Bebauungsplan für die neue Hochschule ist bereits in Kraft. Das Verfahren zur Änderung der örtlichen Bauvorschriften betrifft nur den Stellplatzschlüssel.

### Kenntnisnahme

Die gesamte Stellungnahme wurde an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

### Ergebnis:

Die Stellungnahme konnte teilweise berücksichtigt werden.