

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



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

Esslingen, den 30.09.2022

Stellungnahme des VCD e.V. Kreisverband Esslingen zum Bebauungsplan-Vorentwurf Tobias-Mayer-Straße/Palmstraße

Als gemeinnütziger Verkehrsclub Deutschland (VCD e.V.) bedanken wir uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Vorentwurf des Bebauungsplans für das Tobias-Mayer-Quartier (TMQ) in Esslingen-Hohenkreuz.

Unser Fokus und unserer Expertise liegt dabei in der **Gestaltung von Rahmenbedingungen**, unter denen sich in Hohenkreuz **stadt-, menschen- und klimaverträgliche Mobilität** durchsetzt.

Dies gelingt mit einem guten Mobilitätsangebot für alle, bei geringem Flächenverbrauch für Fahrbahnen und Parkplätze. Damit kann Lebensqualität, gute Mobilität und Klimaschutz zusammengeführt werden.

Entscheidend für das Gelingen ist es, den **Umweltverbund** – also ÖPNV, Zufußgehen, Radfahren und Carsharing - deutlich **attraktiver zu gestalten als Autofahren und Autobesitz**. Angesichts eines, auch in Esslingen, **weiter steigenden PKW-Bestands** muss die Stadt Esslingen hier noch deutlich wirkungsvoller steuern.

Esslingen hat **Pflichtaufgaben aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz**, die mit den Bedürfnissen nach **Mobilität, bezahlbarem Wohnraum, guter Lebensqualität** und dem steigenden Bedarf nach **klimausgleichenden Grünflächen** aktiv organisiert werden können und müssen.

Mobilität vorwiegend über den Besitz und die Benutzung privater PKW zu organisieren, ist insbesondere auf Grund des extrem hohen Flächenbedarfs und der nicht lösbaren Flächenkonkurrenz im eng besiedelten Esslingen längst an seine Grenzen gestoßen.

Deshalb ist heute bei jedem neuen Wohnbauprojekt ein **zeitgemäßes Mobilitätskonzept unabdingbar**.

Anwohnerinnen und Anwohner in Hohenkreuz warnen sehr berechtigt vor noch mehr Kfz-Verkehr, noch höherem Parkdruck, noch mehr Lärm und schlechter Luft.

Mit **400% mehr Kfz-Fahrten** ist in Hohenkreuz laut dem vorliegenden Fachgutachten zu rechnen, wenn das bislang etablierte, autozentrierte Mobilitätskonzept auch beim Tobias-Mayer-Quartier angewandt würde.

Grundlegend für die Etablierung eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems ist, dass die Menschen **spürbare Vorteile genießen**, wenn sie, anstatt eigener PKWs, stadt-, menschen- und klimafreundliche Mobilitätsangebote wählen.

Dementsprechend empfehlen wir die Anwendung folgender, verkehrswissenschaftlich evaluierter Maßnahmen, für das Tobias-Mayer-Quartier:

- **Zuverlässige 15 Minuten-Taktung der Buslinien** am TMQ
-> Ziel ist Busfahren ohne auf den Fahrplan schauen zu müssen.
Mit der [ÖPNV-Strategie 2030 des Landes](#) sollen zeitnah Finanzierungsinstrumente zur Verfügung stehen, mit denen bis 2030 die ÖPNV-Kapazitäten verdoppelt werden.
- Einrichtung einer **weiteren Bushaltestelle** z.B. vor der St. Bernhard-Kirche.
-> Ziel ist die sehr zeitsparende und gute Erreichbarkeit mindestens einer Haltestelle für jede Wohneinheiten im TMQ, damit die Nutzung des ÖPNV attraktiver wird als die Nutzung von eigenen PKWs.
- Einrichtung von **mehreren**, für jede Wohneinheiten über kurze Wege erreichbare, **Carsharing-Stationen**.
-> [ein Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private PKW](#), damit auch im gleichen Faktor teure Stellplätze und reduziert den Parkdruck. Carsharing wird so für viele Bewohnerinnen und Bewohner eine attraktive Alternative zu einem eigenen PKW. Auch Bauträger können durch weniger Stellplätze viel Geld einsparen.
Für die Stadt Esslingen ist Carsharing eine Faktor um ein umfassendes Mobilitätsangebot mit weniger PKW-Fahrten und weniger PKW-Bestand zu organisieren.
- Einrichtung einer **Regiorad-Station**.
- **Reduzierung des Stellplatzschlüssels** auf möglichst 0,3 Tiefgaragenstellplätze pro Wohneinheit. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen werden an barrierefrei erreichbaren Stellen zusätzlich benötigt.
-> Ist möglich aufgrund eines schlüssigen Mobilitätskonzepts. Senkt erheblich die Baukosten und reduziert so auch die Mieten.
Viele bereits in die Praxis umgesetzte Projekte sind vom [Netzwerk Wohnen und Mobilität dokumentiert](#).
- Einführung einer Zone mit **Anwohnerparken** in Hohenkreuz und **Parkraumbewirtschaftung** aller Parkplätze auf öffentlichem Grund.
-> Erhöht das PKW-Parken in privaten Bestandsgaragen, reduziert den Bestand an langzeitgeparkten und selten genutzten Kfz. Unterbindet das Langzeitparken stadtteilfremder Kfz.
- Einrichtung von nahegelegenen, ebenerdigen bzw. barrierefrei erreichbaren, sicheren und wettergeschützten **Fahrradabstellplätzen** - zwei pro **Wohneinheit**.
- Ausreichende und sichere **Fahrradabstellplätze für Besucherinnen und Besucher**.
- **Barrierefreie Zugänge** durch Rampen statt Treppen im TMQ, wo immer möglich.
- Einplanung einer **Lieferzone**, ist auch für **Pflegedienste** erforderlich und nutzbar.
- Pflege und Instandhaltung der heute schon hoch attraktiven **Fußverbindungen in die Innenstadt**.
- In der Tobias-Mayer-Straße fehlen breite und geschützte **Gehwege**. Der Platz dafür ist aktuell weiterhin noch für Kfz-Stellplätze eingeplant. [Davon profitieren nur wenige. Eine Abwägung des Gemeinwohls sollte hier vorgenommen werden](#).
- **Raddurchgangsverkehr** empfehlen wir über die Tobias-Mayer-Straße zu kanalisieren. Dies gelingt aus unserer Sicht, wenn dort nur wenig Kfz-Verkehr unterwegs ist. Ggf. kann zusätzlich eine Einbahnregelung für Kfz und eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h

zu diesem Ziel führen. Problematisch sehen wir auch hier die vorgeplante Aufteilung des Platzes und Beibehaltung für Parkplatzreihen. Davon profitieren nur wenige. Die Einrichtung einer sicheren Fahrbahn und geschützte, breiter Gehwege nützen vielen die sich umweltverträglich fortbewegen.

- Die Anschlussverbindungen für den Radverkehr sollten sicher und direkt gestaltet werden, so dass die örtlichen **Radverbindungen von allen Bevölkerungsgruppen gerne angenommen werden**, und die Bewohnerinnen und Bewohner häufiger Rad, anstatt Auto wählen. Mittelfristig schlagen wir vor, die **Eugen-Bolz-Straße** als Zu- und Abfahrt für Radfahrende zur **Fahrradstraße** umzuwidmen.
- Für die **Schülerinnen und Schüler** der Grundschule St. Bernhardt, der Hohenkreuzschule und des Schelztorgymnasiums halten wir es für geboten, unter Nutzung der Palmpromenade **sichere Fuß- und Radwege** einzurichten und für diese, wie auch die anderen-Nutzer des ÖPNV, **sichere Querungen** zu den Haltestellen „Am schönen Rain“ und „Hohenkreuz“ zu schaffen.
- Wir begrüßen es sehr, dass in der unmittelbaren Nähe zu den geplanten Gebäuden bzw. die Palmstraße verkehrsberuhigt werden soll und damit eine grüne **Promenade für das Zufußgehen, für attraktiven Aufenthalt und den Fahrrad-Ziel- und Quellverkehr** geschaffen werden soll. Gleichwohl sehen wir das Vorhaben kritisch, die Palmstraße in privates Eigentum zu überführen.
Die Stadt Esslingen braucht auch zukünftig **Handlungsspielräume**, um **für das Gemeinwohl** handeln und nachsteuern zu können.
Um Regelungsmöglichkeiten z.B. für klimagerechte Mobilitätsgestaltung, Bepflanzung gegen Überhitzung, Hoheit über Wegerecht und allgemeines Aufenthaltsrecht zu erhalten, **raten wir den Verbleib der Palmstraße in öffentlichem Besitz dringend an**.
Hier sollte man aus den schlechten Erfahrungen der Vergangenheit lernen.

Hier nur zwei Beispiel aus Esslingen:

- Der westliche Teil der Zeppelinstraße wurde 2019 an die Spedition Weiss verkauft. Heute fehlt diese Fläche am Grünzug des Neckarufers um Platz für getrennte Rad- und Fußgängerführungen für viel mehr klimafreundlichen und attraktiven Fußverkehr und Radverkehr am Neckarnordufer zu schaffen.
- Im Blienshaldenweg auf dem Zollberg wurden bei Errichtung der Siedlung die öffentlichen Verbindungswege zwischen den Häuserreihen privatisiert. Diese sind nun marode und eine Sanierung läge eigentlich in der Pflicht der Eigentümer. Dennoch muss jetzt die Stadt Esslingen für die kostspielige Sanierung aufkommen.

Bundesweit hatten viele Städte kommunale Infrastruktur verkauft in der Hoffnung, damit ihre Finanzlage zu verbessern. Meist stellt sich später aber heraus, dass dies der Bevölkerung längerfristig erhebliche Nachteile bringt. Seit einigen Jahren ist deshalb ein Umdenken zu beobachten. Viele Kommunen kaufen heute ihre ehemalige Infrastruktur wieder teuer zurück.

Weitere Maßnahmen und weiterführende Informationen zu zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten bietet der [VCD Handlungsleitfaden „Intelligent im Wohnquartier“](#) sowie der [Publikation „Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren“](#) des Deutschen Institut für Urbanistik.

Allein schon aus den **gesetzlichen Vorgaben zur Treibhausgasreduzierung im Verkehr**, vom [Bund](#) und [Land](#), sowie den [städtischen Zielen zur Verkehrsmittelverlagerung](#) heraus, ist die Stadt Esslingen verpflichtet ausschließlich Mobilitätskonzepte zuzulassen die diese Vorgaben einhalten.

Gleichzeitig **profitieren** so, über das Tobias-Mayer Quartier hinaus, **alle StadtteilbewohnerInnen**, die **Lebensqualität in ganz Esslingen** und das **Klima**.

Mit freundlichen Grüßen

Petra Schulz

im Auftrag des **Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Esslingen e.V.**
info@vcd-esslingen.de