

## **Ausführliche Begründung**

### **Ausgangslage**

Die Stadt Esslingen hat sich im Grundstücks-Vertrag mit dem Land Baden-Württemberg vom 08.04.2016 dazu verpflichtet, die baurechtlich notwendigen Stellplätze für den ersten Bauabschnitt der neuen Hochschule auf Kosten der Stadt auf dem Stadtwerke-Areal unterzubringen. Die Stellplätze des zweiten Hochschul-Bauabschnitts (Realisierung offen und nicht terminiert, keine Planung vorhanden) müssen räumlich auf dem Stadtwerke-Areal unterbringbar sein. Die Pflicht gegenüber dem Land betrifft nur den baurechtlichen Nachweis der Stellplätze. Dabei ist keine bestimmte Stellplatz-Anzahl mit dem Land vereinbart worden; im Vertrag enthaltene Zahlenangaben sind nur beispielhaft zu verstehen. Die Stellplatz-Anzahl ergibt sich aus den rechtlichen Rahmenbedingungen. Auch hinsichtlich der Bewirtschaftung der Stellplätze bestehen keine Bindungen gegenüber dem Land; gemäß dem Vertrag ist also keine verbilligte Bereitstellung von Stellplätzen für Hochschul-Nutzer erforderlich.

Im Zuge der Genehmigung der in Bau befindlichen Hochschule wurde ein Stellplatzbedarf von 201 Stellplätzen festgelegt. Dabei wurde der allgemein gültige Schlüssel von einem Stellplatz je vier Studierenden und ein ÖPNV-Lagebonus von 40% angesetzt.

Da für den zweiten Bauabschnitt der Hochschule keine Planung vorliegt, muss die daraus potenziell entstehende Verpflichtung geschätzt werden: Es wird von zusätzlichen 960 Studierenden ausgegangen, sodass nach allgemeinem Stellplatzschlüssel und Anrechnung des ÖPNV-Bonus ein Bedarf von zusätzlichen ca. 100 Stellplätzen entstünde. Insgesamt wären damit ca. 300 Stellplätze für beide Hochschul-Abschnitte auf dem Stadtwerke-Areal einzuplanen.

### **Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg**

Beim Land zuständig für die neue Hochschule ist das dem Landesfinanzministerium unterstellte Amt für Vermögen und Bau in Ludwigsburg. Mit diesem wurde die Frage des Stellplatzschlüssels für die Hochschule erörtert. Die Frage der Anzahl an notwendigen Stellplätzen wird von Seiten des Landes regelmäßig und auch im vorliegenden Fall der zuständigen Ortsgemeinde überlassen.

Von Seiten des Amts für Vermögen und Bau wurden keine Mindestvorgaben hinsichtlich eines Stellplatzschlüssels formuliert und keine Bedenken hinsichtlich eines vorgeschlagenen Stellplatzschlüssels von 0,5 vorgetragen. Auch hinsichtlich der Bewirtschaftung der zu erstellenden Stellplätze bestehen nach wie vor keine Vorgaben, sodass von einer Bewirtschaftung zu marktüblichen Bedingungen ausgegangen werden kann.

Das Stellplatz-Nutzungsverhalten von Studierenden kann als preissensibel eingeschätzt werden: Das bedeutet, dass bei einer Bewirtschaftung zu Marktbedingungen von einer reduzierten Nachfrage von Seiten der Studierenden ausgegangen werden kann. Das bestehende Parkhaus am bisherigen Standort Flandernstraße wird von der Parkraumbewirtschaftung des Landes (PBW) mit günstigen Mietpreisen bewirtschaftet, also subventioniert.

## Bisherige Planungs-Überlegungen

Bis zum Frühjahr 2023 wurde davon ausgegangen, dass zur Unterbringung aller Stellplätze für die Hochschule und für die zukünftigen Nutzer des Stadtwerke-Areals ein oberirdisches Parkhaus auf dem Stadtwerke-Areal erforderlich ist (sog. Quartiersgarage; vgl. Vorlage Einleitung B-Plan 61/191/2020). Wenn für die übrigen Nutzer des Stadtwerke-Areals ein Bedarf von ca. 120 Stellplätzen angenommen wird, wäre demnach eine Parkgarage mit 420 Stellplätzen erforderlich gewesen. Dies entspräche ungefähr der Größe des Parkhauses „Beim Bahnhof“ (QBUS; Fa. Apcoa).

Ein Parkhaus dieser Größenordnung wäre städtebaulich sehr schwer integrierbar und würde erhebliche Investitionskosten mit sich bringen. Zudem bestehen in den umliegenden, öffentlich zugänglichen Parkhäusern tagsüber erhebliche freie Kapazitäten, sodass deren Wirtschaftlichkeit zusätzlich geschwächt würde. Eine vom Stadtplanungsamt in Auftrag gegebene Studie hat zudem ergeben, dass die Wirtschaftlichkeit eines solchen Parkhaus-Investments unsicher und allenfalls nach mehreren Jahrzehnten erreichbar wäre. Ein Investor und Betreiber für ein solches, wirtschaftlich schwieriges Parkhaus wäre angesichts der Rahmenbedingungen voraussichtlich schwer zu finden.

Bereits bei der Gemeinderatsklausur am 21.04.2023 hat das Stadtplanungsamt deshalb die Idee vorgestellt, das Parkhaus (sog. Quartiersgarage; ca. 328 Stellplätze) durch eine Tiefgarage mit ca. 235 Stellplätzen zu ersetzen. Der Entfall des Parkhauses ermöglicht auf dem Stadtwerke-Areal die Errichtung von ca. 75 zusätzlichen Wohnungen zzgl. weiterer Gewerbeflächen. Die Bedingungen für eine wirtschaftlich erfolgreiche Entwicklung des Stadtwerke-Areals und ein städtebaulich attraktives Quartier können durch diese Planungsänderung erheblich verbessert werden.

## Abschätzung des Stellplatzbedarfs der neuen Hochschule

Die zukünftig am Standort Weststadt unterkommenden Hochschulnutzungen sind bisher im Wesentlichen am Standort Flandernstraße untergebracht. Lage, Anbindung und Umfeld am alten und neuen Standort unterscheiden sich fundamental: Der Standort Flandernstraße liegt auf dem Berg, ist nur mit Bussen erschlossen und für Fußgänger und Radfahrer nur unter Mühen erreichbar. Tatsächlich hat die Hochschule Esslingen erhoben, dass am Standort Flandernstraße nur wenige zu Fuß oder mit dem Fahrrad anreisen.

Der Standort Weststadt bietet vollständig neue Voraussetzungen: Der Stadtteil ist von gemischten Nutzungen geprägt und weist zahlreiche publikumsbezogene Angebote auf, wie z.B. Freizeit- und Gastronomieangebote im ehem. Dick-Areal. Die Innenstadt ist fußläufig in wenigen Minuten erreichbar. Das Umfeld der neuen Hochschule ist also für Fußgänger und Radfahrer bereits heute attraktiv. Erfahrungsgemäß besteht in solchen Stadtteilen grundsätzlich eine erhöhte Akzeptanz für das Zufußgehen und die Wahl des öffentlichen Personennahverkehrs und des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Die neue Hochschule wird zudem sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden sein: Der Bahnhof Esslingen befindet sich in ca. 500 m Entfernung; also ca. 5 Minuten Fußweg. Durch die vorgesehene Neugestaltung der Fleischmannstraße wird dieser Weg noch attraktiver. Vom Bahnhof und dem Zentralen Omnibusbahnhof aus sind mit S- und Regional-Bahn sehr viele lokale und regionale Ziele sehr gut erreichbar. Zudem ist an der Schlachthausstraße unmittelbar östlich der neuen Hochschule eine neue Bushaltestelle (voraussichtlich Linie 110) geplant, so dass der Bahnhof Esslingen und das übrige Stadtgebiet auch mit dem Bus und für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gut erreichbar sein werden.

Ein beträchtlicher Teil der Studierenden der Hochschule wohnt direkt westlich der neuen Hochschule (Hengstenberg-Areal) in den dort vorhandenen drei Wohnanlagen des Studierendenwerks mit ca. 300 Plätzen. Diese Studierenden werden voraussichtlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur neuen Hochschule gelangen und keine Pkw-Stellplätze nachfragen.

Direkt an der neuen Hochschule ist die Errichtung von über 400 Fahrrad-Stellplätzen geplant; ein Teil davon wird wettergeschützt und mit E-Ladestationen ausgestattet sein. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass der ÖPNV durch die Einführung des Deutschlandtickets (49 €-Ticket) für preissensible Kunden an Attraktivität gewonnen hat. Das Land Baden-Württemberg bietet zudem seit Dezember 2023 ein für Studierende auf ca. 30 € monatlich (365 € jährlich) verbilligtes Ticket an - das „D-Ticket JugendBW“. Im Falle des Fortbestandes solcher günstiger Monatstickets sind Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten eines Teils der Beschäftigten und insbesondere der Studierenden der Hochschule zu erwarten.

### **Mobilitätskonzept der Hochschule Esslingen**

Die Hochschule Esslingen arbeitet derzeit an der Aufstellung eines Mobilitätskonzepts für alle ihre Standorte. Ziel ist die Reduktion der CO<sup>2</sup>-Emissionen und des motorisierten Individualverkehrs. Das Konzept wird voraussichtlich erst Ende des Jahres 2024 fertiggestellt, sodass heute noch keine konkreten Maßnahmen bekannt sind. Geprüft wird u.a. eine Verringerung des oberirdischen Stellplatzangebots am Standort Innenstadt und die Nutzung der gewonnenen Freiflächen für attraktive Aufenthalts- und Grünflächen.

Da die Studierenden und Beschäftigten der Hochschule oft mehrere Hochschulstandorte an einem Tag nutzen, tragen Maßnahmen am bestehenden Hochschul-Standort Innenstadt auch zur Reduktion der Stellplatznachfrage am neuen Standort Weststadt bei. Zudem wird überlegt, welche Angebote erforderlich sind, um Studierenden und Beschäftigten der Hochschule das Pendeln zwischen beiden Standorten zu erleichtern.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass das Mobilitätskonzept der Hochschule ein neues Bewusstsein und eine verstärkte Bereitschaft der Hochschul-Nutzer, nicht motorisierte Verkehrsträger zu nutzen, unterstützen wird.

Zur Erkundung des bisherigen Mobilitätsverhaltens der Studierenden und Beschäftigten hat die Hochschule eine Befragung durchgeführt. Deutlich wird, dass sich das Mobilitätsverhalten der Standorte sowie zwischen Studierenden und Mitarbeitenden deutlich unterscheidet. Auf Grund der sich stark unterscheidenden Bedingungen kann das am Standort Weststadt erwartete Mobilitätsverhalten nicht vom bisherigen Standort Flandernstraße abgeleitet werden.

### **Schlussfolgerung für den zu erwartenden Stellplatzbedarf**

Die integrierte Lage der Hochschule, ihre sehr gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad, die Nähe zu vorhandenen Studierenden-Unterkünften, das Mobilitätskonzept der Hochschule sowie die geplante Vermietung der Stellplätze zu Marktpreisen tragen in der Summe dazu bei, dass eine wesentlich reduzierte Nachfrage nach kostenpflichtigen Stellplätzen zu erwarten ist. Auch aus allgemeiner, verkehrspolitischer Sicht (Stichwort „Mobilitätswende“) sollten hinsichtlich der Mobilitätskonzeption für die neue Hochschule neue, zukunftsweisende Wege beschritten werden.

Vor diesem Hintergrund soll mit der Änderung der Örtlichen Bauvorschriften der Stellplatzschlüssel für die Hochschule auf 0,5 abgesenkt werden.

Auf Grundlage des Stellplatzschlüssels von 0,5 ist eine nachträgliche Anpassung der Baugenehmigung für die neue Hochschule vorgesehen: Die baurechtlich notwendige Anzahl wird dann voraussichtlich ca. 101 Stellplätze betragen.

Unabhängig von den beschriebenen besonderen Bedingungen ist am Standort Weststadt von einem durch die Ansiedlung der Hochschule entstehender gewisser Bedarf nach kostenpflichtigen Stellplätzen auszugehen, welcher auf absehbare Zeit nicht durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden kann. Es wird davon ausgegangen, dass die baurechtlich notwendigen Stellplätze (voraussichtliche 101 Stellplätze) hierfür in aller Regel ausreichen werden. Falls dies nicht der Fall

sein sollte, bestehen in der Weststadt in den öffentlich zugänglichen Parkhäusern erhebliche freie Stellplatzkapazitäten, wie die im Folgenden beschriebene Bestandsanalyse aufzeigt:

## **Bestandsanalyse Stellplatzsituation Weststadt**

Das Stadtplanungsamt hat eine Bestandsanalyse der Stellplatzsituation in der Weststadt durchgeführt. Die wichtigsten Aussagen stellen sich wie folgt dar:

### Verfügbares Parkraumangebot in öffentlich zugänglichen Parkhäusern

Drei private Parkhäuser befinden sich im Umfeld der neuen Hochschule und stehen der Öffentlichkeit zu Marktpreisen zur Verfügung: das Apcoa-Parkhaus „Beim Bahnhof“ (ca. 450 Stellplätze), das Parkhaus des Dick-Areals (ca. 276 Stellplätze), sowie die zweigeschossige Tiefgarage unter dem Hengstenberg-Areal (ca. 423 Stellplätze). Die erwähnten Parkhäuser liegen alle in einer Fußwegeentfernung von höchstens fünf Minuten zur neuen Hochschule.

Für die Frage freier Kapazitäten für Hochschulnutzer in diesen Parkhäusern sind nur die Tage Montag bis Freitag und nur die Uhrzeiten von ca. 7 bis 17 Uhr relevant (Betrachtungszeitraum), da an Wochenenden und wochentags am Abend in der Hochschule keine relevante Nutzung stattfinden wird.

Die Parkhäuser Dick-Areal und Apcoa Beim Bahnhof waren zusammen genommen im Betrachtungszeitraum zu 17,5 % ausgelastet. Zur zweigeschossigen Tiefgarage „Hengstenberg-Areal“ liegen keine genauen Daten vor. Der Betreiber hat schriftlich mitgeteilt, dass dieses überschlägig nur zu 30 – 40 % ausgelastet ist.

Studierende und Angestellte der Hochschule finden also voraussichtlich zukünftig in der neuen Tiefgarage unter dem Stadtwerke-Areal sowie in den drei umliegenden Parkhäusern ein großes Parkplatzangebot zu Marktbedingungen vor. Die dann insbesondere für das Parkhaus „Dick-Areal“ und das Parkhaus „Beim Bahnhof“ eintretende Doppelnutzung des Parkraums - tagsüber an Werktagen u.a. Hochschul-Nutzer, abends und am Wochenende insbesondere Kino-, Gastronomie-, und Einzelhandelskunden – ist unter wirtschaftlichen und städtebaulichen Gesichtspunkten ausgesprochen sinnvoll und unterstützenswert.

### Parken im öffentlichen Raum

Augenscheinlich besteht zuweilen ein gewisser Parkdruck im öffentlichen Raum der Weststadt: Dies ist zum einen darauf zurück zu führen, dass aktuell im südlichen Bereich der Weststadt noch keine Parkraumbewirtschaftung betrieben wird und dort gratis im öffentlichen Raum geparkt werden kann, was Nachfrage und Parksuchverkehr anzieht.

Zum andern kann davon ausgegangen werden, dass ein Teil der Pkw-Nutzer regelmäßig zunächst versucht, im öffentlichen Straßenraum – ggf. gratis – zu parken, bevor die Entscheidung zur Nutzung eines privaten Parkhauses gefällt wird. Dies geschieht offenbar unabhängig von den Kosten: Diese liegen im öffentlichen Raum der Weststadt mit 2,50 € bis 3,00 € je Stunde sogar über den Kosten der privaten, öffentlich zugänglichen Parkhäuser, bei denen die Kosten aktuell bei 1,00 bis 1,50 € je Stunde liegen.

Es wird davon ausgegangen, dass in verdichteten Quartieren wie der Weststadt auch in Zukunft mit einem Parkdruck im öffentlichen Raum gerechnet werden muss; dies kann jedoch nicht als Indikator für die Bewertung des insgesamt zur Verfügung stehenden Parkraumangebots herangezogen werden, wie Erfahrungen aus anderen Quartieren und Städten zeigen.

## **Rechtliche Umsetzung der Reduktion des Stellplatzschlüssels**

Der Gemeinderat hat die örtlichen Bauvorschriften für die Hochschule gemeinsam mit dem Bebauungsplan am 22.07.2019 beschlossen. Bebauungsplan und örtliche Bauvorschriften sind am

28.02.2020 in Kraft getreten. Für die neue Hochschule sehen die örtlichen Bauvorschriften bisher keine Regelungen zum Stellplatzschlüssel vor; es gilt also der allgemeine Schlüssel von einem Stellplatz je vier Studierende.

Im Zuge der Änderung der Örtlichen Bauvorschriften werden diese um folgende Festsetzung ergänzt: „Innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans wird die Stellplatzverpflichtung auf einen Kraftfahrzeug-Stellplatz je acht Studierende verringert.“ Der Stellplatzschlüssel wird damit auf 0,5 abgesenkt.

Zur Änderung wird ein Verfahren durchgeführt, welches dem zur Änderung von Bebauungsplänen im vereinfachten Verfahren gemäß § 13 BauGB angelehnt ist: Demnach wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange anhand des Entwurfs der Änderungs-Satzung durchgeführt; auf die Beteiligung zu einem Vorentwurf wurde verzichtet und das Verfahren damit verkürzt.

Der Ausschuss für Technik und Umwelt hat am 31.01.2024 der Einleitung des Verfahrens zur Änderung der örtlichen Bauvorschriften und dem Satzungs-Entwurf zugestimmt. Der Entwurf der Satzungsänderung war vom 12.02.2024 bis 19.03.2024 im Internet veröffentlicht und lag im selben Zeitraum öffentlich aus. Die Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange ist in der Anlage 2 dargestellt; die eingegangenen Stellungnahmen haben zu keiner Änderung geführt. Stellungnahmen von Seiten der Öffentlichkeit sind nicht eingegangen.

### **Voraussichtlicher Zeitpunkt der Realisierung der Stellplatzverpflichtung**

Die Stadt hat sich gegenüber dem Land verpflichtet, die Hochschul-Stellplätze zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme bereitzustellen. Das Amt für Vermögen und Bau plant erste Nutzungen im Sommer 2025 und die Aufnahme des Lehrbetriebs zum Wintersemester 2025. Es wird deshalb davon ausgegangen, dass zunächst ein temporärer, bewirtschafteter Stellplatz für die Hochschule erforderlich ist, um die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen. Für die Unterbringung der voraussichtlich 101 baurechtlich notwendigen Stellplätze auf einem Parkplatz reicht ungefähr die Hälfte des heutigen Stadtwerke-Areals aus. Die bestehende Asphaltfläche kann hierzu ohne großen Aufwand genutzt werden. Zur Bewirtschaftung ist die Errichtung einer Schrankenanlage erforderlich.

Zum heute unbekanntem Zeitpunkt des Beginns der Baumaßnahmen auf dem Stadtwerke-Areal sind dann entweder Alternativen in der Umgebung einzurichten oder das Areal ist abschnittsweise zu entwickeln.

### **Auswirkungen auf den Stellplatzschlüssel des Stadtwerke-Areals**

Im Falle des angestrebten Ersatzes des zunächst auf dem Stadtwerke-Areal geplanten Parkhauses (sog. Quartiersgarage) durch eine eingeschossige Tiefgarage reduziert sich die unterbringbare Anzahl an Stellplätzen: Überschlägig ermittelt wird in einer eingeschossigen Tiefgarage von einer möglichen Kapazität von bis ca. 235 Stellplätzen ausgegangen.

Zu berücksichtigen ist, dass die Stellplätze für den zweiten Hochschul-Bauabschnitt gemäß dem Vertrag mit dem Land ebenfalls auf dem Stadtwerke-Areal untergebracht werden müssen. Diese können in einer Tiefgarage nicht nachträglich errichtet werden; sie müssen also von Beginn an als „Vorrat“ mit errichtet werden. Bis zum unbekanntem Zeitpunkt der Inbetriebnahme des zweiten Hochschul-Bauabschnitts kann dieser Stellplatz-„Vorrat“ faktisch anderen Nutzern dienen. Es wird davon ausgegangen, dass es sich hierbei um einen langen Zeitraum handeln wird. Auf Grundlage dieser Annahme ist für die neuen Nutzer des Stadtwerke-Areals ein De-Facto-Stellplatzschlüssel von voraussichtlich 0,6 möglich (bei Absenkung des Hochschul-Stellplatzschlüssels auf 0,5).

Da der Stellplatz-„Vorrat“ für den zweiten Hochschul-Bauabschnitt baurechtlich nicht den anderen Nutzern zugeordnet werden kann, wird voraussichtlich de jure ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 für die Nutzer des Stadtwerke-Areals (Wohnen und Gewerbe) erforderlich sein.