



# Online-Dialog

Dokumentation des Online-Dialogs  
vom 7. bis 27. November 2014

Neben den Präsenzveranstaltungen bietet der Bürgerdialog zur Stadtentwicklung in Esslingen auch die Möglichkeit, an der Diskussion im Rahmen von Online-Foren von zu Hause aus teilzunehmen. Es ist geplant, zwei- bis dreiwöchige Online-Foren ([www.dialog-stadtentwicklung.esslingen.de](http://www.dialog-stadtentwicklung.esslingen.de)) an große Dialogveranstaltungen zu koppeln.

Das erste Online-Forum zum Bürgerdialog zur Stadtentwicklung in Esslingen fand vom 7. bis 27. November statt – begleitend zur Stadtkonferenz am 7. November 2014 und den Stadtteilkonferenzen am 19., 20., 25. und 26. November 2014. Beworben wurde das Online-Forum über Infobriefe zum Bürgerdialog, Informationsstände in den Stadtteilen, im Rahmen der Stadtteilkonferenz und den vier Stadtteilkonferenzen, über die örtlichen Medien, die Website der Stadt und die Netzwerke der Schlüsselakteure des Runden Tisches sowie Infoscreens in Bussen. Die Moderation stellte im Online-Dialog Beiträge zur Bewerbung der Stadtteilkonferenzen sowie Presseartikel zu Stadt- und Stadtteilkonferenzen ein. Stellvertretend für die Akteure der Stadtverwaltung postete sie deren Rückmeldungen auf im Forum gestellte Fragen, wobei bewusst auf eine darüber hinausgehende Bewertung bzw. Klarstellungen zu allgemeinen Beiträgen verzichtet wurde.

Der Aufbau der Online-Dialogseite orientierte sich an der Struktur des gesamten Bürgerdialog-Prozesses in Esslingen. Die Diskussionsteilnehmerinnen und -teilnehmer konnten ihre Beiträge einem der Fokusthemen zuordnen und den räumlichen Bezug – Gesamtstadt oder Stadtteile – benennen.

Knapp 400 Interessierte verfolgten regelmäßig die Diskussion. Rund 8.500 mal wurden dabei die Seiten des Online-Dialogs angeklickt. **Insgesamt beteiligten sich 49 Bürgerinnen und Bürger aktiv an der Diskussion: Sie posteten 63 Beiträge und 108 Kommentare zu den Beiträgen (Angaben ohne Moderation und Stadtverwaltung).** Die meisten Beiträge befassten sich mit den Fokusthemen „Wohnen, Daseinsvorsorge und Infrastruktur“ bzw. „Städtische Mobilität und Verkehr“. Im Hinblick auf die Stadtteile wurden besonders viele Beiträge in Oberesslingen sowie in Wäldenbronn/ Hohenkreuz/ Serach/ Obertal verortet. Die Beiträge und Kommentare werden nachfolgend zusammenfassend entsprechend der Themenfelder der Online-Plattform dokumentiert.

## Der Online-Dialog im Internet

Hier finden Sie alle Forumsbeiträge und Dissionslinien zum Nachlesen:  
[www.dialog-stadtentwicklung.esslingen.de](http://www.dialog-stadtentwicklung.esslingen.de)

## Impressum

### Auftraggeber

Stadt Esslingen am Neckar  
Stadtplanungs- und Stadtmessungsamt

Kontakt:  
[daniel.fluhrer@esslingen.de](mailto:daniel.fluhrer@esslingen.de)  
[kristina.breuninger@esslingen.de](mailto:kristina.breuninger@esslingen.de)

### Auftragnehmer

agl | Hartz • Saad • Wendl, Saarbrücken  
[www.agl-online.de](http://www.agl-online.de)

Kontakt:  
[andreahartz@agl-online.de](mailto:andreahartz@agl-online.de)  
[saschasaad@agl-online.de](mailto:saschasaad@agl-online.de)  
[christineschaal@agl-online.de](mailto:christineschaal@agl-online.de)

28. Januar 2015

**Bürgerdialog Stadtentwicklung**  
Perspektiven für Esslingen am Neckar

Forum Karte Themen Stadt(teile)

**Herzlich Willkommen**  
im Online-Forum des Bürgerdialogs zur Stadtentwicklung in der Stadt Esslingen am Neckar. Hier können Sie während der aktiven Phasen Ihre Anregungen und Ideen einbringen und mit uns gemeinsam räumliche Perspektiven für die Stadt entwickeln. Die erste Beteiligungsphase lief vom 07. bis zum 27. November 2014. Weitere Online-Foren zur Beteiligung sind für 2015 geplant.

Ausführliche Informationen zur Stadtentwicklung und zum Bürgerdialog finden Sie auf der [Projekthomepage](#) und im [Handbuch 1.0 zum Bürgerdialog](#)

Hier geht es zum [Diskussionsforum](#)

**STADTENTWICKLUNG**  
Mitredden einfach online!

**Karte**

**Anzahl der Beiträge nach Themen**

- Wohnen, Daseinsvorsorge, Infrastruktur: 53
- Städtische Mobilität und Verkehr: 31
- Nutzung und Schutz von Landschaft: 6
- Erholung, Sport und Gesundheit: 19
- Umwelt: Klima, Energie, Lärm und Luft: 10
- Sonstiges: 5

**Anzahl der Beiträge zum Dialogprozess: 67**

**Anzahl der Beiträge zur Gesamtstadt: 67**

**Anzahl der Beiträge nach Stadtteilen**

- RSKN Rüdern / Sulzgies / Krummenacker / Neckarhalde: 8
- WHSO Wäldenbronn / Hohenkreuz / Serach / Obertal: 29
- Liebersbronn / Oberhof / Hegensberg / Kimmichsweiler: 20
- Oberesslingen: 36
- Zell: 1
- Innenstadt: 6



## Gesamtstadt (ca. 15 Diskutanten)

### Empfehlungen und Zielvorstellungen für die Stadtentwicklung

Es wurden verschiedene Vorschläge zur Zielorientierung der räumlichen Stadtentwicklung gepostet und u.a. ein Paradigmenwechsel in der Stadtentwicklung gefordert. Im Zuge des demographischen Wandels seien neue Konzepte der Siedlungsentwicklung gefragt. Auch eine klimaangepasste Stadtentwicklung oder die Umsetzung des Leitbilds der doppelten Innenverdichtung wurden genannt. Letzteres beinhaltet den Ausbau von Wohngebieten im Innenbereich mit Nahversorgungsangeboten im Sinne des Konzepts der kurzen Wege, das Wahren des sozialen Miteinanders, den Ausbau des ÖPNV und die Sicherung der verbliebenen Freiräume. Wichtige Aspekte seien nachhaltiges Wohnen, Produzieren, Handeln sowie nachhaltige Infrastrukturen. Im Sinne einer neuen, „existenzielle Bescheidenheit“ sollten zukünftig weniger Straßen geplant, dafür mehr Raum für Natur in fußläufiger Erreichbarkeit vorgesehen werden. Auf regionaler Ebene solle eine „Wirtschaft ohne Wachstum“ angestrebt werden.

Für die Stadtplanung wünschte sich ein Diskutant den Mut der 1950er und 1970er Jahre, in denen z.B. mit der Fachhochschule oder dem Altstadtring städtebauliche Zeichen gesetzt wurden. Auch wenn sich über die Architektur der Fachhochschule an der Flandernstraße sicherlich streiten lasse, sei sie – ebenso wie der Altstadtring – ein „großer Wurf“. Dies wurde jedoch auch kritisch gesehen.

### Entwicklung der Einwohnerzahlen, Bedarf an neuen Baugebieten

Mehrere Diskutanten hinterfragten, inwieweit Esslingen neue Baugebiete brauche. Damit verband sich die Diskussion um die zukünftig angestrebte Einwohnerzahl und das Thema „Wachsen, Halten, Schrumpfen“. So gehe der FNP-Vorentwurf von einer Einwohnerzahl von 90.000 aus, wohingegen der Zensus 2011 eine geringere Einwohnerzahl ergeben habe.

Die Auswirkung schrumpfender Einwohnerzahlen auf die Finanzsituation der Stadt wurde unterschiedlich gesehen. So wurde vorgeschlagen, sinkenden Steuereinnahmen mit einer Reduzierung der Ausgaben entgegenwirken, z.B. durch eine Reduzierung der Straßen- und Stadtbeleuchtung, die Nutzung von Regenwasser, nachhaltige Entsorgungskonzepte oder auch Wärmedämmung und nachhaltige Bauweise bei städtischen Gebäuden. Andere befürchteten Einsparungen in der Kultur oder beim ÖPNV, die Schließung von Bädern, höhere Steuern oder höhere Kindergartengebühren. Ein anderer Beitrag schlug vor, die Stadt solle von „einer rein quantitativen Betrachtung der Zukunft zu einer qualitativen Betrachtung der Entwicklung Esslingens wechseln“. Sinkende Einwohnerzahlen könnten aus seiner Sicht zu einer qualitativen Verbesserung des Angebots in den Stadtteilen führen (kleinere Schulklassen/ Kindergartengruppen etc.).

## Wohnen, Daseinsvorsorge und Infrastruktur (ca. 20 Diskutanten)

### Neue Baugebiete versus Bestandsentwicklung

Das Erfordernis neuer Baugebiete wurde kontrovers diskutiert. Kritische Stimmen begründeten dies u.a. mit sinkenden Einwohnerzahlen bei hohem Zuzug von finanziell schwächer gestellten Bürgern, einer Abwanderung von Industriebetrieben, ungenutztem Potenzial innerquartierlicher Wohnungsleerstände, der hohen Verkehrsbelastung, hohen Erschließungskosten oder dem Verlust von Freiräumen. „Esslingen ist eine ausgewachsene Stadt“, wurde mit Bezug zum Strategiepapier ES 2027 betont. Andere sehen in einem fehlenden Angebot an Wohnraum, dem Wunsch nach einem Eigenheim im Grünen oder hohen Wohnkosten wichtige Gründe dafür, dass gerade Familien aus Esslingen in die Peripherie abwandern. Die Stadt solle daher Anreize bieten, um dem entgegenzuwirken.



Ein weiterer Anstieg des Pro-Kopf-Bedarfs an Wohnraum wurde angesichts der Schilderungen von Herrn Reiß-Schmidt auf der ersten Stadtkonferenz infrage gestellt – in München zeige sich durch steigende Wohnungspreise ein rückläufiger Effekt. Mit Blick auf prognostizierte rückläufige Einwohnerzahlen für das Jahr 2030 wurde dies aber auch kritisch gesehen.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels appellierte ein Teilnehmer daran, die im Zuge des Generationenwechsels frei werdenden Wohnungen als Potenzial einzubeziehen. Gäbe es altersgerechte, barrierefreie oder betreute Wohnangebote, wären vermutlich viele ältere Menschen bereit, ihr Haus zu verlassen. Gleichwohl wurde eingeräumt, dass hierfür quartiers- und einzelfallbezogene Lösungen erforderlich seien. Insgesamt sei es wichtig, altersdurchmischte Quartiere zu schaffen. Dazu müssten „Wohngebiete zentrumsnah, in fußläufiger Entfernung zu einer guten Nahversorgung, zum öffentlichen Personennahverkehr und zu kulturellen Einrichtungen“ etabliert werden. Es gelte, „langfristig schöne, interessante, altersgerechte, aber gleichzeitig mit gutem Bildungsangebot für Kinder ausgestattete Wohngebiete“ zu schaffen. Dem Erfordernis einer Bestandsentwicklung stimmten andere zu; allerdings wurde hinterfragt, ob sich der Wohnungsbestand zum altersgerechten Umbau eigne. Insgesamt, so ein Diskutant, sei es erforderlich, bei der Stadtentwicklung Esslingens auch die umliegenden Gemeinden einzubeziehen.

Gerade für RSKN werden neue Baugebiete sehr kritisch gesehen, vor allem wegen der ohnehin problematischen Verkehrssituation, aber auch mit Blick auf den Verlust von Streuobstwiesen und Ackerflächen. Man dürfe nicht für „Luxusbedürfnisse“ von Einzelpersonen Landschaftsschutz und Erholungsgebiete vernichten, forderte ein Diskutant.

Im Hinblick auf „altersgerechtes Wohnen“ fragt sich ein Teilnehmer, ob neue Baugebiete in den teils recht steilen Hanglagen Esslingens sinnvoll seien. Auch für Familien mit Kindern seien dies schwierige Standorte, die eine Nutzung des Autos begünstigten. Zudem gingen damit wichtige Naherholungsgebiete beispielsweise für die Pliensauvorstadt verloren, was das Wohnen dort unattraktiv mache.

### Aktivierung von Innenverdichtungspotenzialen

Als Alternative zur Ausweisung neuer Baugebiete wurde gefordert, zuerst Innenverdichtungspotenziale zu nutzen. Wichtig sei die Sanierung des zentrumsnahen Wohnbestands der 1960er und 1970er Jahre. Auch Leerstände sollten umgewidmet bzw. aktiviert werden (v.a. in der Altstadt und der angrenzenden Innenstadt); dies gelte auch für Industriebrachen. Hier wurden das Dickgelände und die Weststadt als positive Beispiele genannt. Zudem solle die Stadt Anreize bieten, damit Eigentümer ihr Haus oder ihre Wohnung dem Markt zur Verfügung stellen. Im Rahmen eines nachhaltigen Flächenmanagements sollten Baulückenpotenziale erfasst, gezielt aktiviert und z.B. über eine kommunale Baulandbörse vermarktet werden. Es wurde eingewandt, dass innerstädtische Bauvorhaben oft mit Nachbarschaftskonflikten einhergingen und viele eine weitere Innenverdichtung eher kritisch sehen, z.B. die Änderung des Bebauungsplans Flandernhöhe (Funkerkaserne West).

Weitere Vorschläge waren die Sanierung des Gebiets um die Ulmer Straße (mit schienenbegleitendem Lärmschutz) oder das Umfeld der Dieselstraße, wo sich Wohnen und Gewerbe kombinieren ließen. Auch in der Pliensauvorstadt wird Potenzial zur Schaffung neuen Wohnraums gesehen.

### Infrastrukturausstattung

Im Zusammenhang mit der Diskussion um neue Baugebiete verwiesen Teilnehmende darauf, dass Schrumpfungsprozesse und sinkende Einwohnerzahlen die finanzielle Tragfähigkeit von Kindergärten, Schulen, Theater, Straßen, Bädern, Freibädern, ÖPNV... irgendwann an ihre Grenzen bringen. „Wer auf eine schrumpfende Stadt setzt, muss auch sagen, welche Institutionen dann geschlossen werden sollen“, forderte ein Teilnehmer. Hier lasse die Diskussion Ansätze und Vorschläge vermissen.

Kritisiert wurde der Rückbau der Infrastruktur auf dem Schulhof der Hainbachschule (Anmerkung von Seiten der Stadt: Ein Rückbau der Infrastruktur an der Hainbachschule ist weder erfolgt noch geplant). Diskutanten sprachen sich zudem für den Erhalt von Spielmöglichkeiten für Kinder wie z.B. den Spiel- und Bolzplatz an der Barbarossastraße aus. Hierzu verfasste die Stadtverwaltung eine Rückmeldung: „Die



*Fläche des Spiel- und Bolzplatzes an der Barbarossastraße findet sich als Potenzialfläche zur Sicherung der Nahversorgung in dem im Oktober 2013 vom Gemeinderat beschlossenen Konzept ‚Nahversorgungsbereiche – Empirische Erhebung des Einzelhandelsbestandes sowie Abgrenzung von Nahversorgungsbereichen in den Stadtteilen von Esslingen am Neckar‘. Diese Fläche ist zwar als langfristige, mögliche Optionsfläche im Konzept dargestellt, steht aber aktuell nicht zur Diskussion, da von kommunaler Seite aus kein Handlungsbedarf besteht.“*

In Hegensberg/Liebersbronn wird der Bedarf nach einem Freiraum für Kinder und Jugendliche gesehen, z.B. ein öffentlich zugänglicher Schulsportplatz oder eine Fläche oberhalb der Lerchenäckerschule. Ein Beitrag fragte konkret nach der Entwicklung der Schülerzahlen der Grundschule Hegensberg-Liebersbronn sowie der Zahl der Kindergartenkinder in Liebersbronn. Die Stadtverwaltung konnte die Daten erst nach der Schließung des Online-Dialogs zur Verfügung stellen:

*„Grundschule Hegensberg-Liebersbronn, amtl. Schulstatistik für die Schuljahre (Klassen 1-4 gebündelt): 2014/15: 163 2013/14: 162 2012/13: 168 2011/12: 162 2010/11: 171 SchülerInnen“*  
*Aussagen für die Gesamtstadt auf Basis der geborenen Kinder: „Die nächsten 5-6 Jahre werden die Geburtenzahlen konstant bleiben. Die Kommune geht daher davon aus, das damit auch die Schülerzahlen weiterhin konstant bleiben.“ Kindergarten Liebersbronn: „Im Rahmen der Bedarfsplanung Januar 2014 wurde 157 Kinder im Alter von 3-6 Jahren erhoben. Im Januar 2013 waren es 154 Kinder. Diese Annahmen beruhen auf Erfahrungswerten: 95% der Kinder benötigen einen Platz, d.h. 149 Kinder müssen versorgt werden; die Stadt ist bestrebt die Versorgung zu gewährleisten. Im Planungsbezirk ist derzeit eine Vollversorgung mit Regelangeboten gegeben (Hinweis: Dies bezieht sich nicht auf den Ganztagesbereich.)“*  
*Laut Aussage des Amtes für Bildung, Erziehung und Betreuung der Stadt Esslingen wird die Zahl der Kinder dieser Altersgruppe in Liebersbronn voraussichtlich in den nächsten Jahren tendenziell eher abnehmen.*

## Wirtschaftsstruktur, Gewerbeflächenentwicklung (ca. 5 Diskutanten)

Ein Diskutant setzte sich für den Erhalt von Arbeitsplätzen ein: „Der Region geht es so gut, weil es Arbeitsplätze gibt und damit Menschen hier wohnen und leben wollen.“ Vor diesem Hintergrund müssten der Wirtschaft Flächenoptionen für Handel, Gewerbe und Industrie geboten werden. Diese Einschätzung wurde geteilt und ergänzt: Man brauche nicht nur „transparente Ziele und Aktionspläne für preiswertes Wohnen oder frische Luft (...), sondern z.B. auch für preiswerte Einzelhandels-Verkaufsflächen“. Dies gelte im Besonderen für die zahlreichen Klein- und Kleinstbetriebe, die zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit der Region beitragen. „Gewerbe, Handel und auch Industrie sind die Grundlage unseres Wohlstandes“, wurde angemerkt, weswegen den Unternehmen Flächenpotenziale bereitgestellt werden sollten.

## Mobilität, Verkehr und Lärm (ca. 30 Diskutanten)

Mehrere Diskutanten beklagten ein allgemein hohes Aufkommen an Pkw- und Lkw-Verkehr und sehen Lösungsansätze in einer Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes sowie einer Stärkung des ÖPNV. Manche sehen in Bevölkerungswachstum und Wohnbauflächenentwicklung eine weitere Verschärfung der Verkehrsbelastung. Gleichwohl wurde angemerkt, dass auch die Menschen, die in Esslingen keinen Wohnraum finden und sich deswegen in den Nachbarorten ansiedeln, zu einer Erhöhung des Individualverkehrs in Esslingen beitragen können.

### Ausbau des Radwegenetzes

Zur Optimierung des Radverkehrsnetzes wurden verschiedene Vorschläge gemacht: Ein Diskutant wünschte sich einen weiteren Ausbau der Fahrradstraßen als „Magistralen“ aus den Stadtteilen in die Innenstadt. Ein Pedelec-System mit Ausleih-Stationen in den Stadtteilen könne dazu beitragen, dass Menschen öfter



mit dem Fahrrad anstelle des Autos fahren. Für den Anstieg der Talstraße Richtung Stettener Straße wurde die Einrichtung eines Schutzstreifens für Radfahrer angeregt.

Der Ausbau des Neckartalradwegs wurde gelobt; er sei aber von Oberesslingen aus schlecht erreichbar. Ein neuralgischer Punkt sei die Bahnunterführung zwischen Lilienthal- und Plochinger Straße: Die schmalen Rampen sollte durch bauliche Maßnahmen optimiert und für Radfahrer und Kinderwagen besser nutzbar werden. Damit ließe sich auch der S-Bahnhof Oberesslingen besser für den Radverkehr erschließen. Auch eine Unterführung am Klingenweg wurde vorgeschlagen. Auf dem Neckartalradweg sollten Gefahrensituationen entschärft werden: der Weg sei abschnittsweise schmal und holprig, die Holzrampe bei Glätte nass, die Einmündung der Bahnunterführung unübersichtlich.

5

### Mobilitätskonzept und Umweltverbund

Mit Bezug zu den Impulsen von Prof. Topp im Rahmen der ersten Stadtkonferenz gab ein Diskutant zu bedenken, Esslingen benötige eine bessere Ausgewogenheit und Verträglichkeit von Umweltverbund und motorisiertem Individualverkehr. Wachsende Bedeutung habe der Fußgängerverkehr: Er hänge oft mit der „Qualität des öffentlichen Raums [zusammen], ist ausgesprochen nachhaltig, zumeist gesund, kommunikativ und oft interessant“. Tempo 30-Zonen sollten daher nicht nur unter dem Gesichtspunkt der Lärmaktionsplanung eingeführt werden; sie dienten auch der besseren Integration von Fuß- und Radverkehr.

Auch die Wartezeiten an signalgeregelten Überwegen sollten reduziert, ggf. ein „sofort grün“ für Fußgänger eingerichtet werden, ohne Konflikte mit dem Busverkehr zu verursachen. Ein Diskutant schlug vor, die Fußgängerampeln im Umfeld von Bushaltestellen auf grün zu schalten, wenn ein Bus in der Haltestelle hält. Damit wäre kein Überqueren der Fahrbahn bei Rot notwendig, um den Bus noch zu erreichen.

Hinsichtlich der Ampelschaltungen wurde hinterfragt, ob sich nicht eher Zebrastreifen eignen, auch um Wartungskosten zu minimieren. Hierzu wurde von der Stadtverwaltung im Online-Dialog folgende Rückmeldung gegeben: *„Für den Einsatz von Zebrastreifen sind Anforderungen definiert, die nicht in jedem Fall zu erfüllen sind. Hierzu zählen insbesondere Querungszahlen von Fußgängern, die in der Regel nicht erreicht werden. Die Fußgängerfurt, auch als Bestandteil einer Lichtsignalregelung, bietet einen ungleich höheren Sicherheitsstandard, der von einem Zebrastreifen nicht erreicht wird. Zebrastreifen sind darüber hinaus an signalisierten Knotenpunkten nicht zulässig. Für Fußgängerquerungseinrichtungen besteht ein Prioritätenprogramm, das sukzessive abgearbeitet wird. Eine Fußgängersignalanlage schlägt mit ca. 35.000 - 40.000 Euro zu Buche. Die Anlage eines Zebrastreifens ist inklusive Beleuchtung und Beschilderung mit ca. 10.000 Euro zu beziffern.“*

Weitere Vorschläge waren ein P&M-Parkplatz auf freien Flächen entlang der B 10 zwischen Oberesslingen und Sirnau sowie eine Fußgänger- oder Fahrradbrücke zwischen Pliensauvorstadt und Esslinger Bahnhof (z.B. in Höhe Uhland- oder Karl-Pfaff-Straße). Die Buslinie 122 vom Bahnhof zum Flughafen solle erhalten bzw. um eine Expressbuslinie ergänzt werden. Während ein Teilnehmer ein hohes finanzielles Defizit bei den städtischen Verkehrsbetrieben beklagte und Sparmaßnahmen einforderte, stellte ein anderer die negativen Auswirkungen solche Sparmaßnahmen auf das ÖPNV-Angebot heraus.

### RSKN – Verkehrsbelastung der Stadtteile und Nadelöhr „Krummenackerstraße“

Für RSKN wurde die Krummenackerstraße als „Nadelöhr“ identifiziert, bei dem bislang niemandem die „Zerschlagung des gordischen Knotens“ gelungen sei. Als Konsequenz zeige sich eine mangelhafte Anbindung an die Innenstadt sowie innerhalb der Ortsteile. Auch die Kelter- und Sulzgrieser Straße seien überlastet, der Schleichverkehr über Feld- und Wirtschaftswege zwischen den Stadtteilen sowie nach Mettingen „unkontrolliert“. Hier seien kreative Konzepte gefragt – auch in Bezug auf die Wohnflächenentwicklung, zumal eine praktikable Lösung der Verkehrsproblematik von manchen angezweifelt wird. Eine Entlastungsstraße über die Weinberge wurde hingegen kritisch gesehen.



Weitere Kritikpunkte waren der schlechte bauliche Zustand von Kelter- und Kruppenackerstraße und die teilweise sehr schmalen Gehwege an Maienwalter- und Kruppenackerstraße. Dies birge Risiken für Fußgänger und Schulkinder im „Zentrum“ von Sulzgries sowie an der Einmündung der Pfarrstraße. Auch die Umwidmung eines Gehwegs an der Geiselbachstraße in einen Radweg wurde diskutiert, wobei ein Verlust von Parkplätzen kritisch gesehen wird.

### WHSO – Aufwertung der Wäldenbronner Straße

Im Zuge der Sanierung der Wäldenbronner Straße zwischen Seracher und Barbarossastraße wurde angeregt, Aufenthaltsqualität und Querungsmöglichkeiten zu verbessern. Vorgeschlagen wurde, Durchgangsverkehr zu unterbinden, eine Tempo 30-Zone zumindest bei Marktbetrieb auszuweisen, durch bauliche Hindernisse den Verkehr zu verlangsamen sowie weitere Zebrastreifen einzurichten. Der Vorschlag, eine Fußgängerzone, „shared space“ oder einen verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, wurde mit Blick auf eine mögliche Verschärfung der Parksituation kontrovers diskutiert.

### Oberesslingen – Rosselen-Aufstieg und Schorndorfer Straße

Mehrere Beiträge übten Kritik an der geplanten Umgehungsstraße durch die Rosselen und forderten den Erhalt der Streuobstwiesen; für die Schorndorfer Straße müssten allein schon aufgrund des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr andere Lösungen gefunden werden. Zur Staureduktion auf der Schorndorfer Straße wurde ein dreispuriger Ausbau vorgeschlagen – morgens sollten zwei Fahrspuren ins Tal, abends zwei Spuren bergan freigegeben werden.

Aufgrund der stauträchtigen Anbindung an die Plochinger Straße/Hauptstraße wird an der Entlastungsfunktion einer Umgehungsstraße gezweifelt. Die erforderlichen Geländemodellierungen, Serpentin und Brückenbauwerke machten die Bauweise sehr aufwendig und teuer. Ein Diskutant postete zahlreiche weitere Argumente, darunter Beeinträchtigungen für die Naherholung, Zerschneidung des Landschaftsraums, Eingriffe in den Umwelt- und Artenschutz, Eingriffe in die Filter- und Pufferwirkung der Rosselen für Sickerwasser, Verlust der Bodenfunktionen durch Versiegelung. Ein anderer zeigte sich von der Diskussion erstaunt; die Aufstiegsstraße sei schließlich schon im alten Flächennutzungsplan enthalten gewesen.

Ein Beitrag verwies auf das Projekt einer Umgehungsstraße in Plochingen, „welche das fehlende Stück L1201 vom Stumpenhof über die östlichen Lettenacker direkt an die Anschlussstelle Reichenbach/Hochdorf ergänzt hätte“. Damit müssten Pendler aus Aichwald und Baltmannsweiler nicht mehr durch Esslingen fahren. Die Verkehrsplanung der Stadt Esslingen äußerte sich hierzu wie folgt: *„Die Stumpenhof-Umfahrung wäre auf jeden Fall für Esslingen interessant gewesen und sollte ursprünglich im Regionalverkehrsplan weiter geführt werden. Die Rücksprache mit der Gemeinde Plochingen hat jedoch ergeben, dass das Planfeststellungsverfahren zur Stumpenhofauffahrt vor ca. 7 Jahren eingestellt wurde und diese Trasse nicht mehr weiter verfolgt wird.“*

### Pliensauvorstadt – Stuttgarter Straße

Es wurde festgestellt, dass die Stuttgarter Straße als „Ausweichroute für die B 10, als Weg zum Zollberg und auf die Fildern“ genutzt werde. Die Straße führt weitgehend durch dicht bebaute Wohngebiete; die hohe Verkehrsbelastung sei eine „gesundheitliche Gefährdung für die direkten Anwohner“. Daher wurden „Maßnahmen, um die Stuttgarter Straße unter Einbeziehung einer Weiterentwicklung des Gebietes der Dieselstraße massiv zu entlasten“ ebenso angemahnt wie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.

### Einzelhinweise zu städtischen Verkehrsplanungen

Zur Verflüssigung des Verkehrs schlug ein Diskutant die Umwandlung von ampelgeschalteten Kreuzungen in Kreisverkehre, z.B. zwischen dem Festo-Neubau und der A8, vor. Damit werden auch ein reduzierter Lärmpegel und ein geringerer Verbrauch fossiler Brennstoffe verbunden.



Kritisiert wurden die hohen Fahrgeschwindigkeiten sowie das Ausweichen von Kraftfahrzeugen auf die Gehwege in Tal-/Stettener Straße und verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen, z.B. häufigere Geschwindigkeitskontrollen, Fußgängerampeln, Aufpflasterungen oder eine Durchfahrtsperre für Lkw-Verkehr ab Katzenbühl/Steinbruch. Der Deponieverkehr zur Entsorgungsstation Katzenbühl verursache eine zusätzliche Verkehrs- und Lärmbelastung, weswegen eine Standortverlagerung angeregt, von anderen aber auch kritisch hinterfragt wurde. Auf der Talstraße ließe sich durch Einrichtung eines Parkstreifens eine durchgehende Fahrbahnverengung erreichen und gleichzeitig Parkproblematik entschärfen.

7

### Ruhender Verkehr

Angesichts teilweise schwieriger Parkplatzsituationen im Bestand wurde gefordert, bei Wohnraumverdichtung den ruhenden Verkehr zu berücksichtigen und ausreichend Stellplätze vorzusehen. In der Pliensauvorstadt wurde das Fehlen von Parkplätzen für Besucher, Kunden oder Dienstleister beklagt. Für die Andienung durch Dienstleister wie Sozialstation, Pflegedienst, Essen auf Rädern, Post oder Lieferservice sollten „beruhigte Zonen“ eingerichtet werden. Im Bereich Seracher Straße/ Hohenbühlweg/ Leimenackerweg wird eine Verschärfung der Parkplatzsituation durch das neue Pflegeheim und die Gemeinschaftsschule befürchtet. Hier wurde kritisiert, die Stadt hätte bei der Planung des Pflegeheims nicht gefragt, ob Anwohner Interesse am Kauf eines Tiefgaragenstellplatzes hätten. Diese Option solle zumindest bei der ergänzenden Bebauung des Areals genutzt werden.

## Natur und Landschaft, Erholung und Freiraumnutzung, Umwelt (ca. 25 Diskutanten)

Die Bedeutung von Freiräumen im Siedlungszusammenhang wie in der offenen Landschaft wurde überwiegend im Zusammenhang mit neuen Baugebieten wie in RSKN oder Berkheim, Verkehrsplanungen wie der Rosselen-Aufstiegsstraße, aber auch dem geplanten Ausbau der Stromtrasse zwischen Aichwald und Baltmannsweiler nach Wendlingen geäußert. Sie richteten sich gegen ein Inanspruchnahme von Naherholungs- und Landwirtschaftsflächen, Eingriffe in bedeutsame Biotopstrukturen, eine Inanspruchnahme von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren oder auch eine Beeinträchtigung von Kalt- oder Frischluftentstehungsgebieten bzw. Ventilationsbahnen.

### Bedeutung von Freiräumen für Naturschutz, Naherholung und Landwirtschaft

Die bestehenden Landschaftsschutzgebiete, z.B. in RSKN, sollten für die Naherholung und die landwirtschaftliche Nutzung erhalten bleiben. Insbesondere Streuobstwiesen dienen als kurzfristig erreichbare Naherholungsziele dem „Wohle aller“. Gingen Naherholungsmöglichkeiten vor der Haustür verloren, würden mehr Menschen ins Auto steigen, um weiter entfernte Erholungsmöglichkeiten zu nutzen. In diesem Zusammenhang wurde auf die Bedeutung innerstädtischer Freiräume und Spielmöglichkeiten für Kinder verwiesen. Ein Teilnehmer plädierte für die Erarbeitung eines Naherholungskonzepts.

Andere forderten den Erhalt von Ackerflächen, da das „Einkaufen beim Erzeuger“ auf dem Wochenmarkt oder im Hofladen zur Attraktivität Esslingens und zur Lebensqualität beitrage. „Erzeugung von Nahrungsmitteln ist Daseinsvorsorge“, wurde konstatiert und auf die Bedeutung Esslingens als eines von drei Gemüseanbauzentren in Baden-Württemberg verwiesen. Dies wurde aber auch kritisch gesehen: „Kann Stadtentwicklung im industriell geprägten Neckartal wirklich bedeuten, das alle landwirtschaftlichen Flächen erhalten bleiben?“ Auch für Wirtschaft und Industrie müssten Flächen bereitgestellt werden, da sie einen wichtigen Beitrag zum Wohlstand der Region leisteten.



## Klimatische Bedeutung von Freiräumen

Verschiedene Teilnehmer hoben die Bedeutung der Freiräume als „wichtige Frischluftschneisen“ und wertvolle Naherholungsräume hervor. Vor allem die Freiräume und Landwirtschaftsflächen in RSKN und der Pliensauvorstadt, die Rosselen und die Tallagen des Neckar wurden genannt. Sie dienen der Luftreinhaltung sowie der Abkühlung und Durchlüftung des Siedlungsraums – gerade vor dem Hintergrund der prognostizierten Hitzebelastung in Ballungsräumen. Ein Diskutant verwies auf die Anpassungsstrategie des Landes Baden-Württemberg an den Klimawandel, in der die Schaffung eines Flächenverbunds zur thermischen Entlastung der Siedlungslagen ein wichtiger Punkt sei.

Insgesamt sollte die Innenstadt grüner werden, schlug ein Diskutant vor, z.B. durch Fassadenbegrünungen oder Dachbegrünungen im Zusammenhang mit einer Überbauung von Innenhöfen. Dies werde das Stadtbild auf, wirke als Feinstaubfilter und natürliche Kühlanlage.

## Windkraft

Das Thema Windkraft wurde unterschiedlich gesehen: Während ein Teilnehmer erhebliche Lärmbelastungen durch die geplanten Windkraftanlagen auf dem Schurwald befürchtete, befürworteten andere die Installation von Windkraftanlagen. Allerdings sollten Bedenken ernst genommen und eine enge Bestimmung auch mit den Nachbargemeinden vorgenommen werden.

# Dialogprozess (ca. 10 Diskutanten)

## Grundsätzliche Anmerkungen

Diskutiert wurde u.a. die Rollenverteilung im Bürgerdialog. In Bezug auf die Rolle der Stadtverwaltung wurde angemerkt, sie trete bislang eher in der „Rolle des Rechtfertigers“ auf, anstelle ihre Entwürfe zu Gebietsausweisungen zu erläutern und zu begründen. Die Funktion des Gemeinderats im Dialogprozess wurde unterschiedlich gesehen: aktive Teilnahme an den Diskussionen oder Zurückhaltung? Konsens bestand, dass der Gemeinderat letztendlich die Entscheidungen treffen muss – im Hinblick auf die Zielrichtung der Stadtentwicklung (Wachsen? Halten? Schrumpfen?) wie auf die Umsetzung im Flächennutzungsplan.

Viele Bürgerinnen und Bürger engagierten sich im Prozess; sie hätten sich in die Materie eingearbeitet, argumentierten oftmals sachlich, aber durchaus auch persönlich und polemisch. Ein erfolgreicher und zukunftsweisender Dialogprozess setze voraus, dass dieser auf gleicher Augenhöhe und tatsächlich ergebnisoffen geführt werde. In diesem Zusammenhang hinterfragte ein Diskutant, ob unter der Vorgabe „Einwohnerzahl halten“ eine Ergebnisoffenheit möglich sei. Hierzu wurde aber auch angemerkt, dass die Einwohnerzahl zwar in Bezug auf Baugebietsausweisungen thematisiert, die Konsequenzen z.B. eines Schrumpfungsszenarios aber oft ausgeklammert würden.

Insgesamt sollten im Bürgerdialog Beteiligungsmöglichkeiten zu „unterschiedlichen Tageszeiten, auch wochenends, sodass auch in Vollzeit Berufstätige und Pendler teilnehmen können“, angeboten werden. Vor allem die Schulen, Hochschulen, Kindergärten und Bildungstätten sowie die „sozial Schwachen“ – über die Definition dieser Gruppe entspann sich eine weitere Diskussion – sollten einbezogen werden.

## Stadtkonferenz und Stadtteilkonferenzen

Zur Stadtkonferenz gab es unterschiedliche Rückmeldungen. So wurden die Impulsvorträge als interessant gelobt; der „Input von Außen“ hätte „Anstöße zum Nachdenken und Überdenken“ gegeben. Vereinzelt wurde kritisiert, die Vorträge seien zu lang gewesen und hätten zu einer „Übersättigung“ der Teilnehmenden geführt. Zudem wurde eine unzureichende Berichterstattung durch die Medien bemängelt. Die





Bedeutung des FNP-Verfahrens im Rahmen der Stadtkonferenz wurde unterschiedlich gesehen: Einem Teilnehmer fehlte eine „Analyse des gescheiterten FNP-Verfahrens“, ein anderer sah eine zu starke Präsenz der „Argumente und Szenarien des beendeten Vorgängerprozesses“.

In Bezug auf die Stadtteilkonferenzen bedauerten Diskutanten, dass nur wenige Bürgerinnen und Bürger teilgenommen hatten; so konnten die Diskussionen nur die Meinung eines sehr kleinen Teils der Stadtbevölkerung widerspiegeln.

### Online-Dialog

Einzelne wünschten sich eine längere Laufzeit des Online-Dialogs, was auch per Email an das Moderationsteam herangetragen wurde. Der Online-Dialog war jedoch in der Presse, im Internet und über die Werbematerialien mit einer Laufzeit vom 7. bis 27. November 2014 angekündigt worden. Er dockte damit sowohl an der ersten großen Stadtkonferenz am 7. November als auch an den Stadtteilkonferenzen, die bis zum 26. November liefen, an. Eine Verlängerung hätte eine neuerliche Bewerbung erfordert. Zudem entstehen Kosten durch die längere Bereitstellung der Plattform und Betreuung des Dialogs.

## Weitere Themen

Kritik wurde an der mangelnden Akzeptanz von Anwohnern der Innenstadt gegenüber Veranstaltungen wie dem Weihnachtsmarkt oder dem Zwiebfest geübt. Allerdings wurde auch angemerkt, dass die Lärmbelastung durch Veranstaltungen und Events in den vergangenen Jahren stetig zugenommen habe. Daher solle z.B. die Eisbahn in eine geschlossene Halle umgebaut werden.

Die Müllsituation in der Stadt wurde kritisiert und Verbesserungsvorschläge formuliert: Mülleimer an Grillplätzen und Bänken aufstellen, Plakataktion zu den Problemen und Gefahren von Müll in der Landschaft, Hinweis auf Bußgelder und die Verpflichtung zur ordnungsgemäßen Müllentsorgung.

Per Email wurde ein Vorschlag für ein Naturdenkmal „Marienfelsen“ im Ortsteil Kennenburg eingereicht.

Von verschiedenen Teilnehmenden wurde der Erhalt von Spielplätzen für Kinder gefordert, auch verbunden mit einem Appell an Anwohner zu mehr Toleranz gegenüber Kindern. Schön wäre z.B. ein „Schwarzes Brett“ für Kindheitserinnerungen an Spielplätzen zur Förderung der Toleranz gegenüber Kindern.

Der Verlust der Grünfläche in Zell, die für die Errichtung einer Flüchtlingsunterkunft in Containerbauweise genutzt werden soll, trage aus Sicht eines Teilnehmers zum Wertverlust von Immobilien bei. Anstelle in Containern sollten Flüchtlinge eher in Gebäuden auf nicht genutzten Gewerbeflächen untergebracht werden, was auch deren Wohn- und Lebensqualität erhöhe.