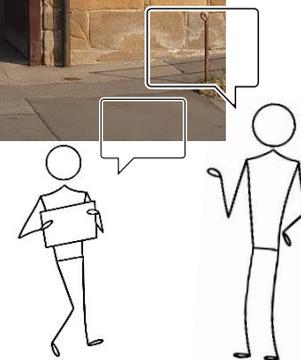




HERZLICH WILLKOMMEN ZUR INFORMATIONSVERANSTALTUNG

Verkehr und Mobilität

Am Dienstag, den 28.02.2023, ab 18:30 Uhr



- **Transparente Informationen** zum aktuellen Planungsstand
- Information über ein **menschen- und klimafreundliches zukunftsfähiges** Mobilitätskonzept
- Konkrete Daten zum Autoverkehr und zur Verkehrsbelastung zu Stoßzeiten
- Informationen zum Gesamtprozess (**Zeitschiene**)
- Informationen werden anhand **wissenschaftlicher Erkenntnisse** und **Praxisbeispiele** erläutert
- Gute Diskussionen

18:30	Begrüßung
18:45	Vorstellung des Beteiligungsprozesses und Bebauungsplan Irene Sperl-Schreiber – schreiberplan GmbH
18:55	Verkehrsuntersuchungen und Mikrosimulationen Prof. Dr. Volker Stöltzing – Planungsbüro StadtVerkehr
<i>Rückfragen</i>	
19:25	Mobilität – Ein Thema der IBA Andreas Hofer – Intendant der IBA'27 Stadtregion Stuttgart
19:40	Mobilitätskonzept Tobias-Mayer-Quartier Franziska Geske – Institut Stadt Mobilität Energie
19:55	AIWo 1 – unsere Mobilitätsvisionen für das Kettenhaus Marco Gölz – AIWo 1
<i>Rückfragen an das Podium</i>	
20:40	Abschluss und Ausblick

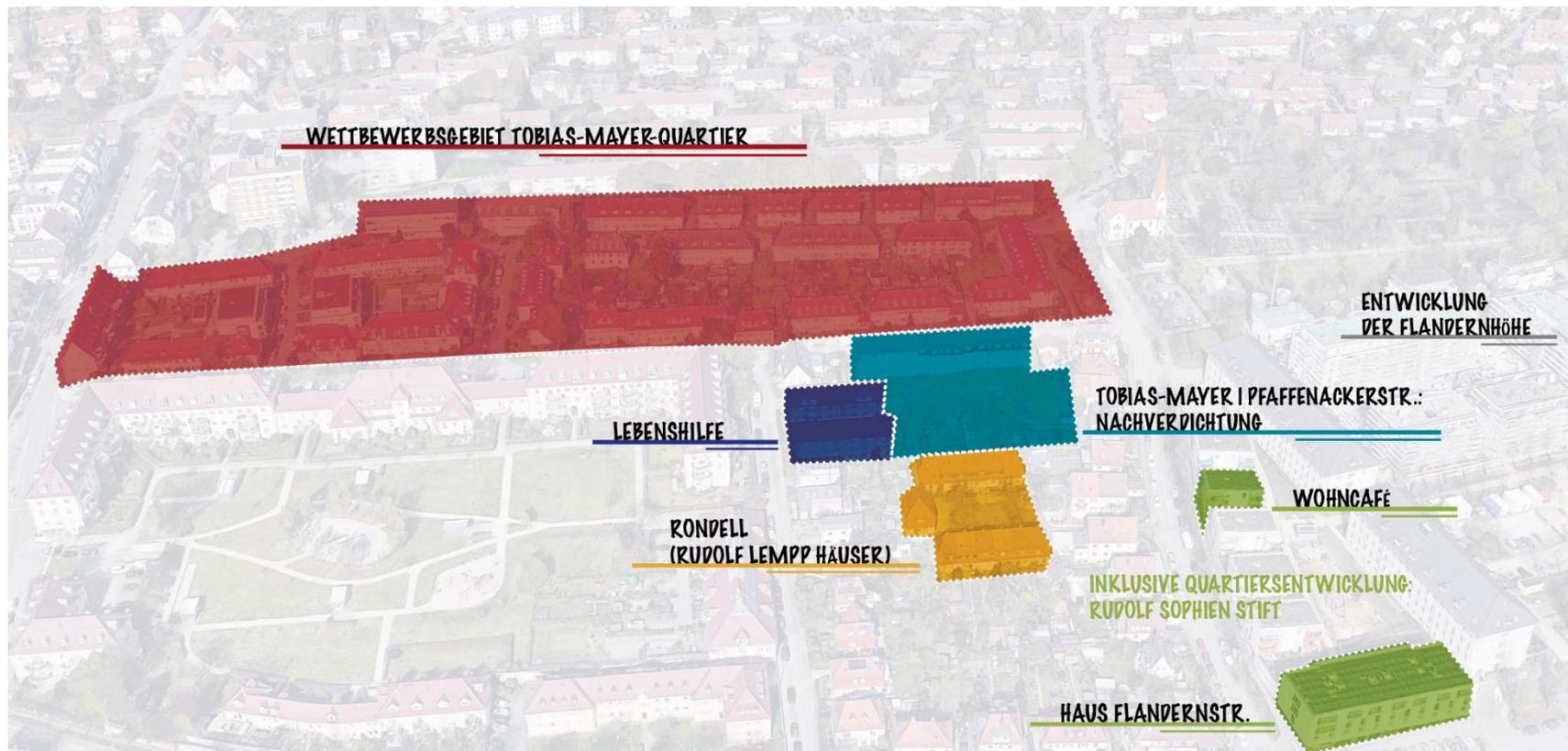
- Information zu **aktuellen Planungsständen**
- **Mögliche Visionen** und daraus **resultierende Maßnahmen** für die Entwicklung des Quartiers aufzeigen und miteinander synchronisieren
- Ein **Stimmungsbild** aller beteiligten Akteur*innen einholen

Vorstellung des Beteiligungsprozesses

Sarah Wolf –
Stadtberatung Dr. Sven Fries



Vorstellung des Beteiligungsprozesses



Event im Quartier zum IBA'27 Festival

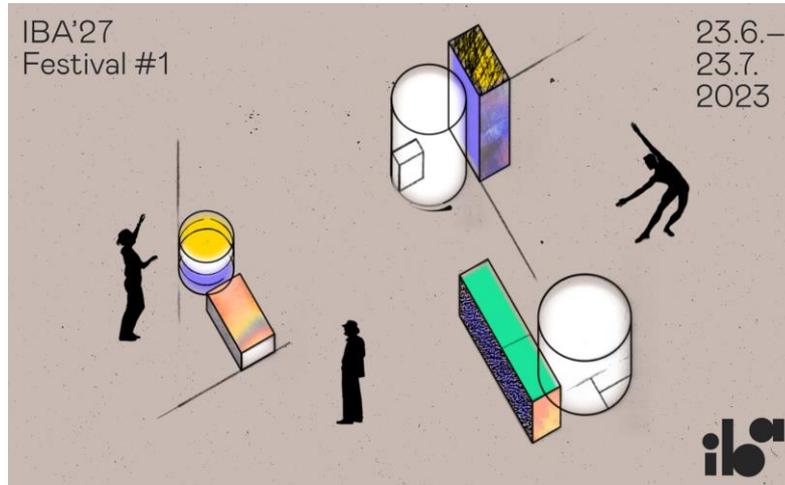
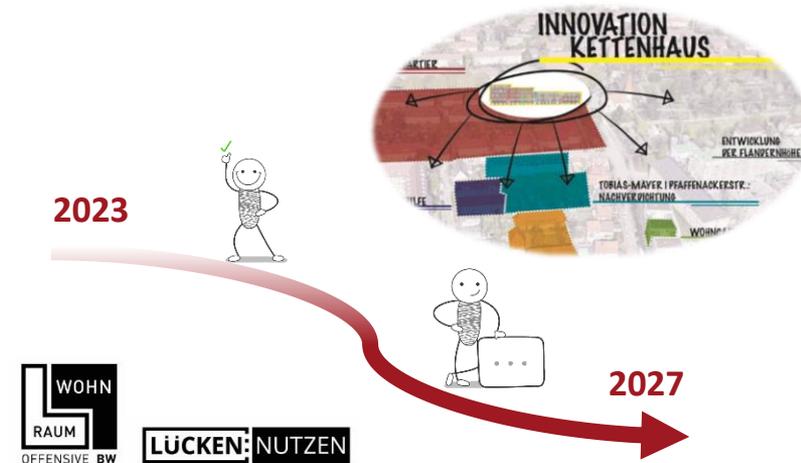


Bild: IBA'27 / L2M3

Förderprogramm Lücken:Nutzen

Alternatives Wohnen im Tobias-Mayer-Quartier



Ziel: Gemeinsam ein zukunftsfähiges / -weisendes und nachhaltiges Quartier entwickeln!

Vorstellung Sachstand Bebauungsplan

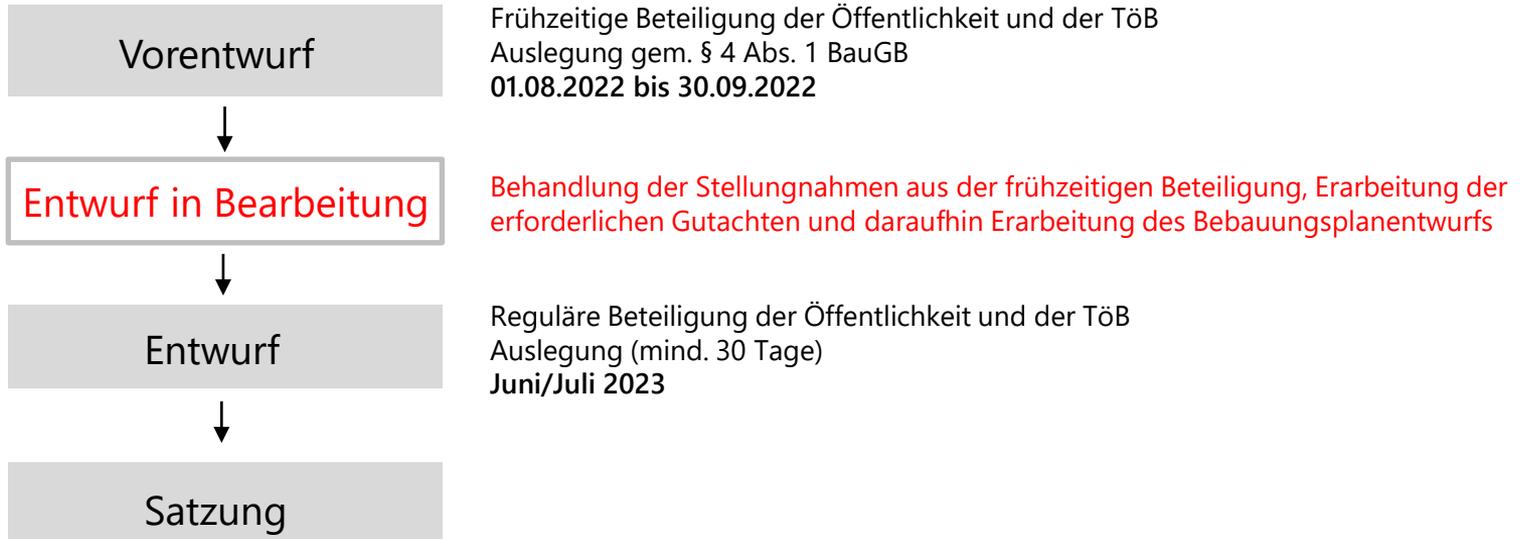
Irene Sperl-Schreiber –
schreiberplan GmbH

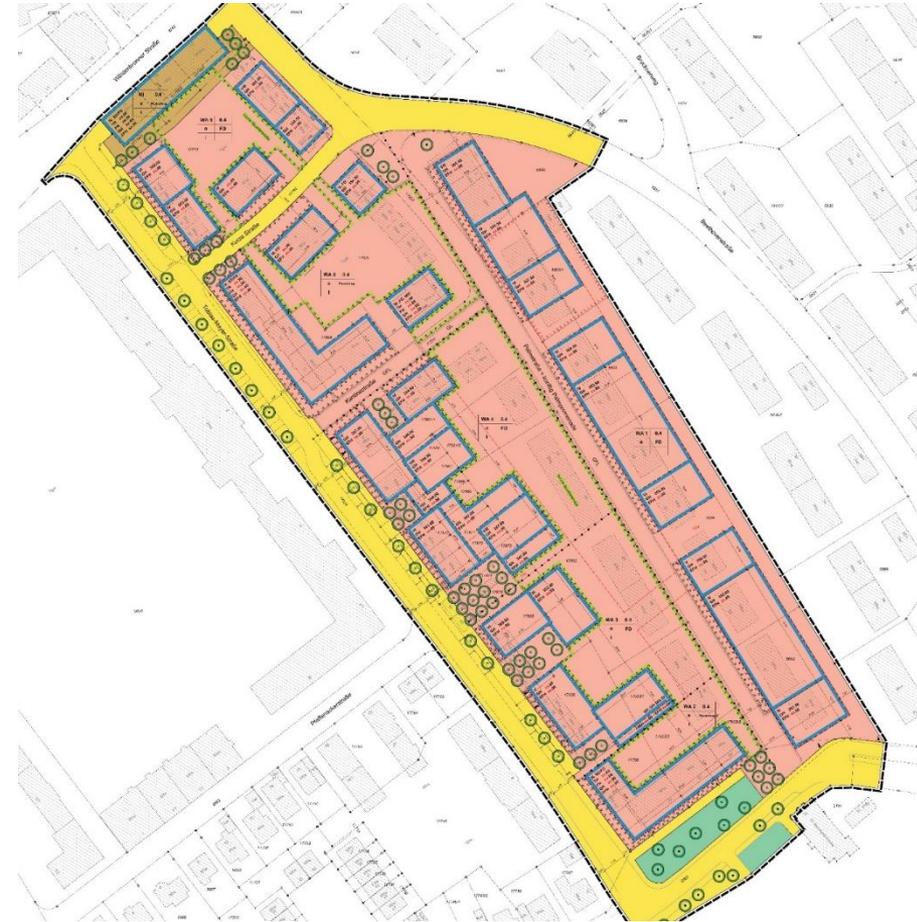


Bebauungsplan mit Satzung über örtliche Bauvorschriften „Tobias-Mayer-Straße/Palmstraße“

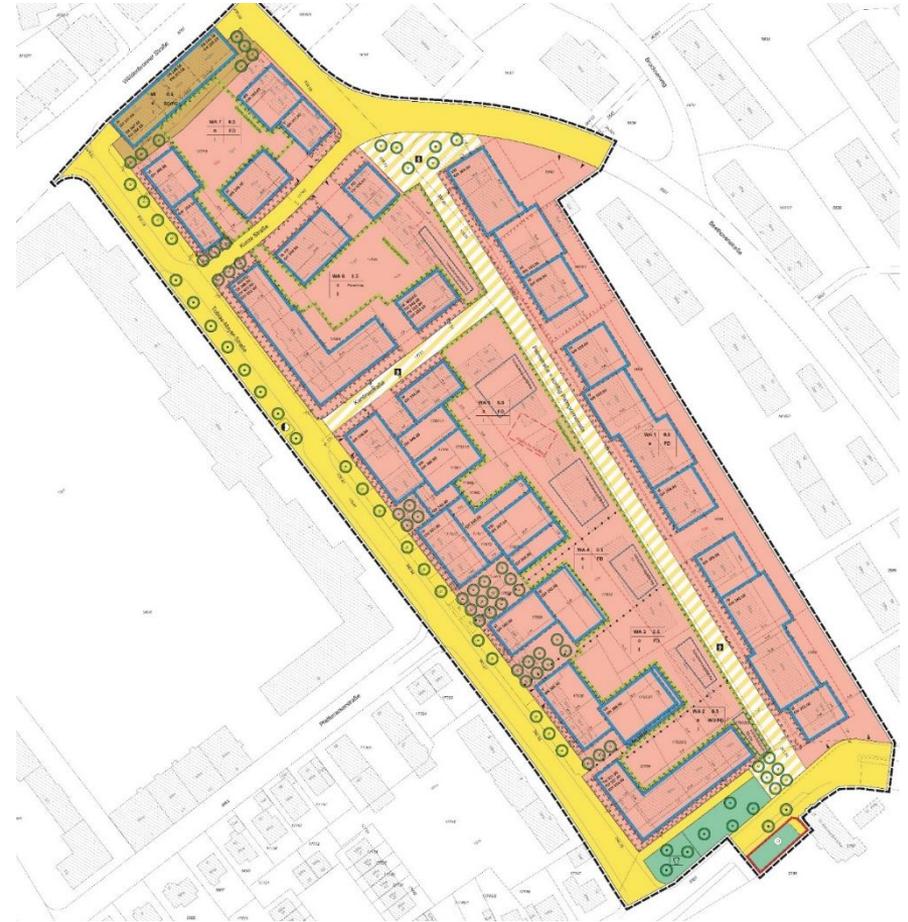
Entwurf in Bearbeitung

Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB



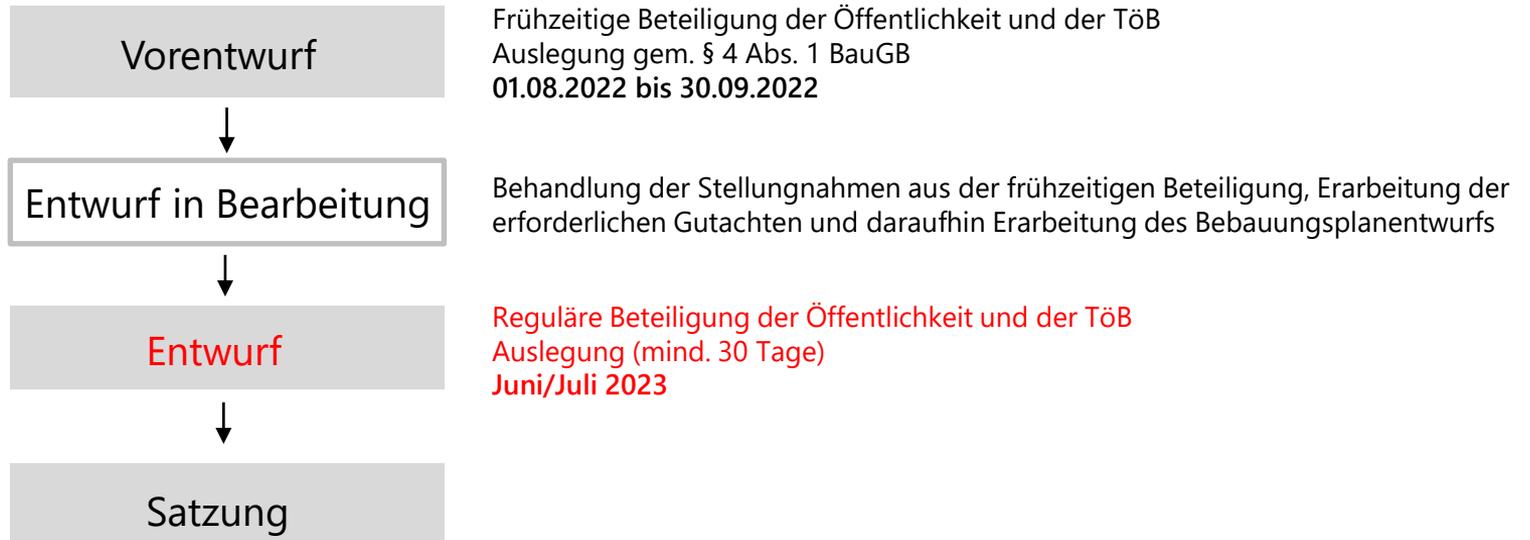


Vorentwurf des Bebauungsplans



Entwurf des Bebauungsplans (in Bearbeitung)

Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Verkehrsuntersuchungen und Mikrosimulation

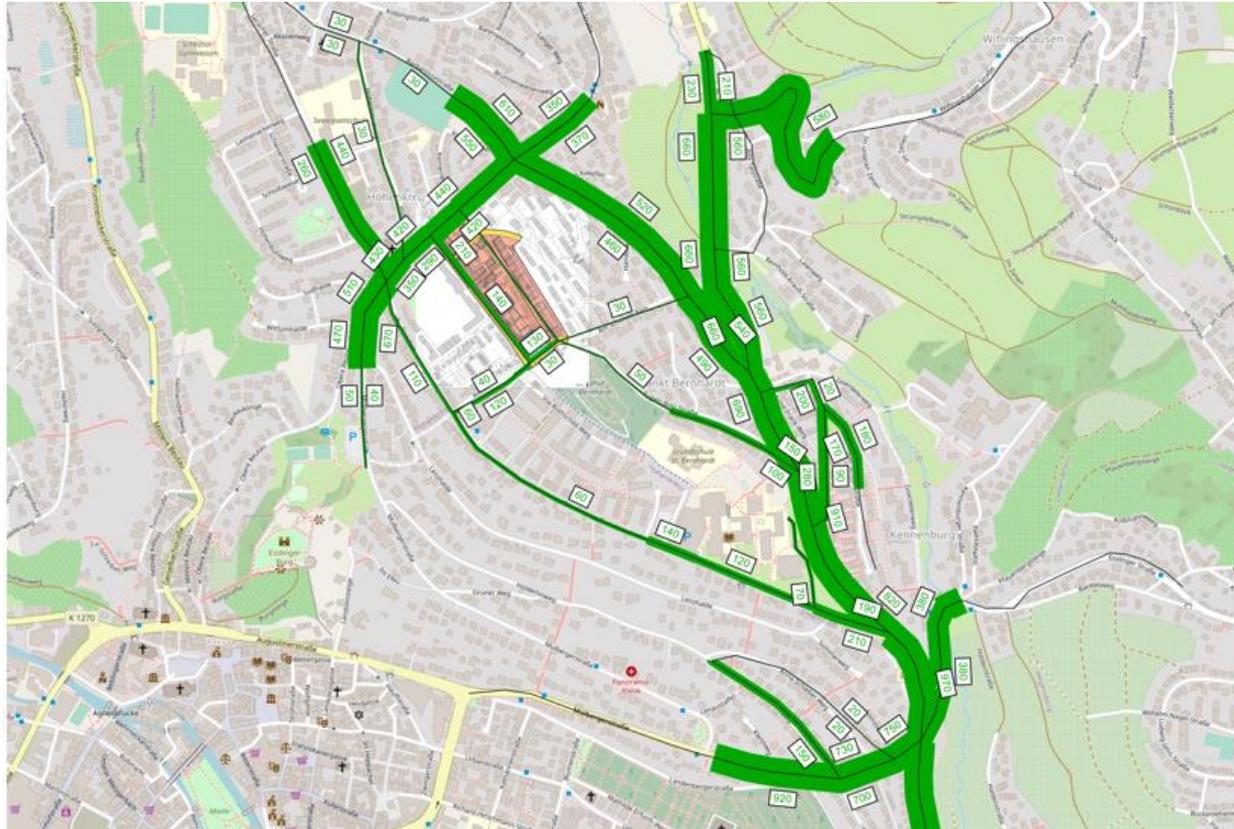
Prof. Dr. Volker Stölting –
Planungsbüro
StadtVerkehr



Verkehrsuntersuchung Tobias-Mayer-Quartier

23.02.2023

Ist-Zustand Spitzenstunde



Ist-Zustand Spitzenstunde

Bewertung der Verkehrsqualität an Knotenpunkten nach Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015

Qualitätsstufen des Verkehrs- ablaufes (QSV)	ohne Signalanlage	mit Signalanlage		Definition
	mittlere Wartezeit [s]	mittlere Wartezeit [s]	maximale Wartezeit [s]	
	Kfz	Kfz	Fußgänger / Radfahrer	
A	≤ 10	≤ 20	≤ 30	Freier Verkehrsfluss
B	≤ 20	≤ 35	≤ 40	Nahezu freier Verkehrsfluss
C	≤ 30	≤ 50	≤ 55	Stabiler Verkehrsfluss
D	≤ 45	≤ 70	≤ 70	Noch stabiler Verkehrsfluss
E	> 45	> 70	≤ 85	Instabiler Verkehrsfluss
F	-- *	-- *	>85	Blockierter Verkehrsfluss

Ist-Zustand Spitzenstunde

Aufbau eines Mikro-Simulationsmodell
(VISSIM von ptv).

Basis:

- Nachmittgl. Spitzen-stunde
- Bewertung nach HBS 2015

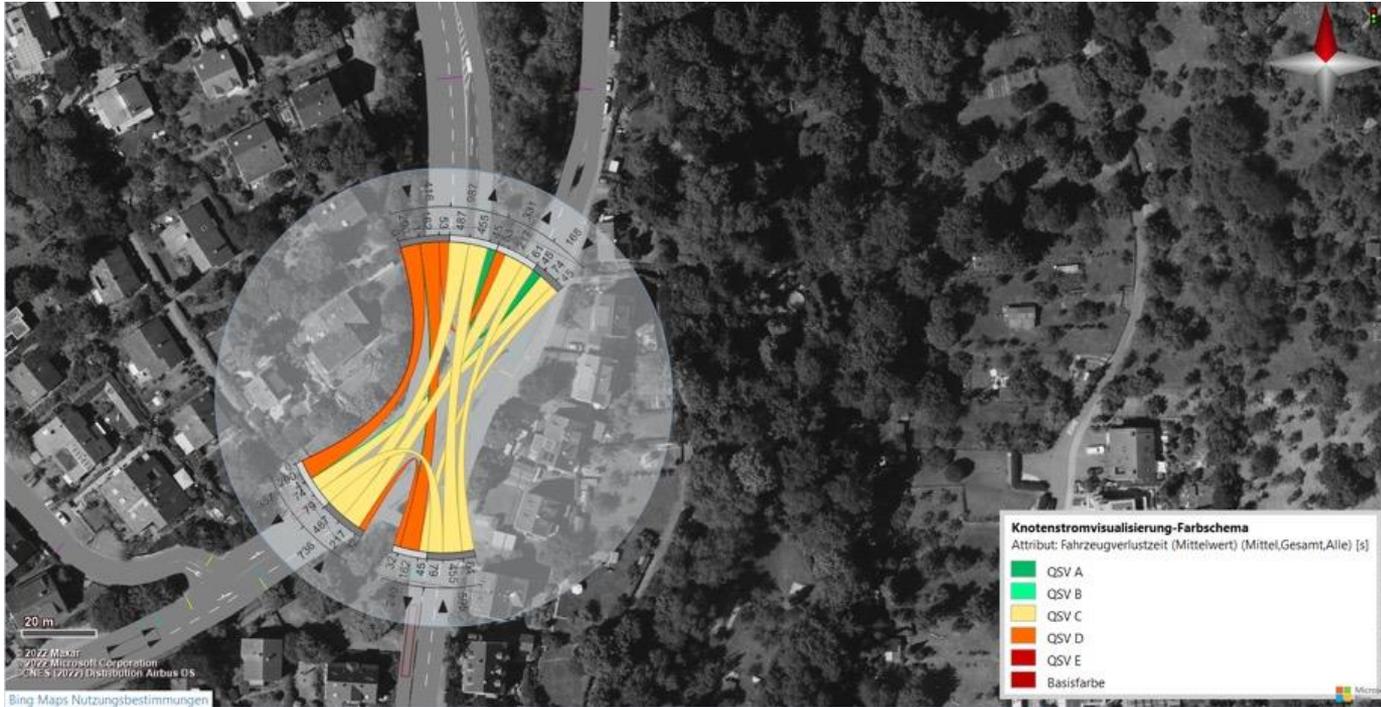
Ergebnis:

- Knoten Hirschlandstraße QSV D
- Alle übrigen Knoten QSV A oder B



Ist-Zustand Spitzenstunde

Knoten Hirschlandstraße.



Abschätzung künftiges zusätzliches Kfz-Verkehrsaufkommen

Anzahl Wohnungen neu gesamt bis 2033: 445

Abriss Bestandswohnungen: 146

(im IST-Zustand Verkehrsmodell enthalten)

 **Abschätzung Kfz-Verkehrsaufkommen für 299 Wohnungen**

Abschätzung Kfz-Verkehrsaufkommen nach dem Verfahren von Bosserhoff (bundesweit einheitliches Berechnungsverfahren)

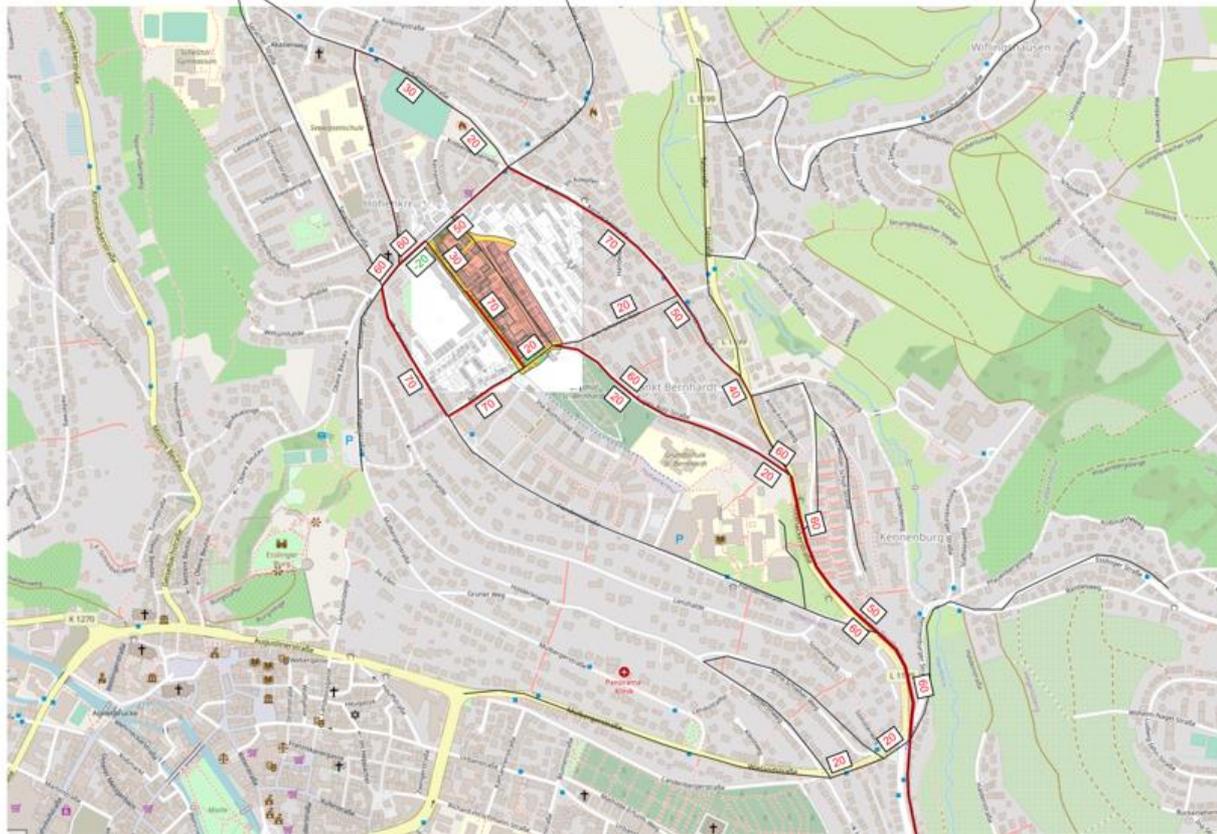
auf Grundlage der Wohnungsanzahl, des MIV-Anteils und weiterer Mobilitätsmerkmale für Bewohner-, Besucher- und Lieferverkehr

 **ca. 2.192 abgeschätzte zusätzliche Kfz-Fahrten/Werktag**
(1.096 Quellfahrten, 1096 Zielfahrten)

Planfall



Vergleich Ist-Zustand – Planfall



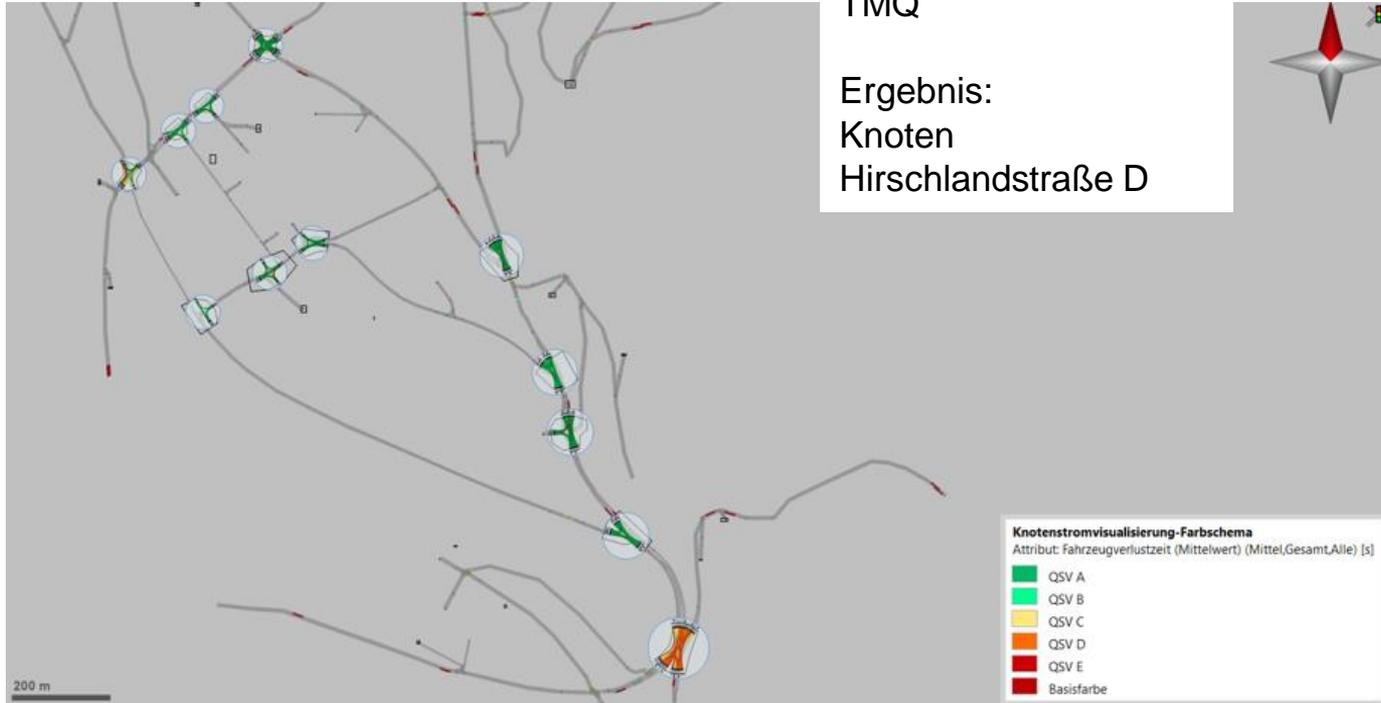
Vergleich Ist-Zustand - Planfall



Planfall Mikro-Simulation

Basis:
Projekt Hochschule
TMQ

Ergebnis:
Knoten
Hirschlandstraße D



Zusammenfassung der Ergebnisse

Knotenpunkt	Verlustzeiten/QSV		
	Ist-Zustand	Prognose-Nullfall	Planfall
331: Wäldenbronner/Kirchacker/Stettener/Barbarossastr.	7,15	7,09	8,7
	A	A	A
332: Wäldenbronner/Palmstraße	4,69	4,5	6,51
	A	A	A
333: Wäldenbronner/Tobias-Meyer-Straße	3,74	3,53	5,89
	A	A	A
334: Wäldenbronner/Flandernstraße	19,64	19,23	35,64
	B	B	D
335: KP Rotenacker-Wielandstr	63,19	65,53	58,56
	D	D	D
336: Rothenacker/Kirchackerstr	5,93	6,31	6,6
	A	A	A
337: Rothenacker/Eugen-Bolz-Straße	35,51	21,81	21,59
	D	C	C
338: Rothenacker/Wilhelm-Leuschner-Str.	28,57	20,9	20,13
	C	C	C
339: Rothenacker/Flandernstraße	14,82	14,81	14,81
	B	B	B
340: Flandernstraße/Am Schönen Rain	2,36	3,78	3,11
	A	A	A
341: Am Schönen Rain/Tobias-Meyer-Str.	1,41	1,62	0,77
	A	A	A
342: Am Schönen Rain/Eugen-Bolz-Str/Palmstr.	1,27	1,84	1,16
	A	A	A

- Keine zu erwartenden kritischen Verkehrsbelastungen
- Im Quartier keine starke Belastung,
- Palmstraßen-Schließung unproblematisch

**Wir bedanken uns für
Ihre Aufmerksamkeit**

Haben Sie Fragen?



Mobilität – Ein Thema der IBA'27

Andreas Hofer –
Intendant der IBA'27
Stadtregion Stuttgart



Alle bauen Mobility-Hubs

Andreas Hofer, IBA'27

Mobility-Hub Oberbillwerder
STLH Architekten Thauer Höffgen
PartGmbH



Anzahl Parkplätze in Deutschland 160'000'000

Fläche ruhender Verkehr 5600 km²* (Saarland: 2.569,69 km²)

Maximaler Preis Anwohnerparkkarte (bis 2020) 30€/a, Kosten 300€/a, 25€/m**

Kosten Parkplatz in Tiefgarage 50-60'000€, 2500€/a, 210€/m

Kosten Parkplatz in Hochgarage 25'000€, 1200€/a, 100€/m

Durchschnittliche Autonutzung pro Tag 40 Minuten

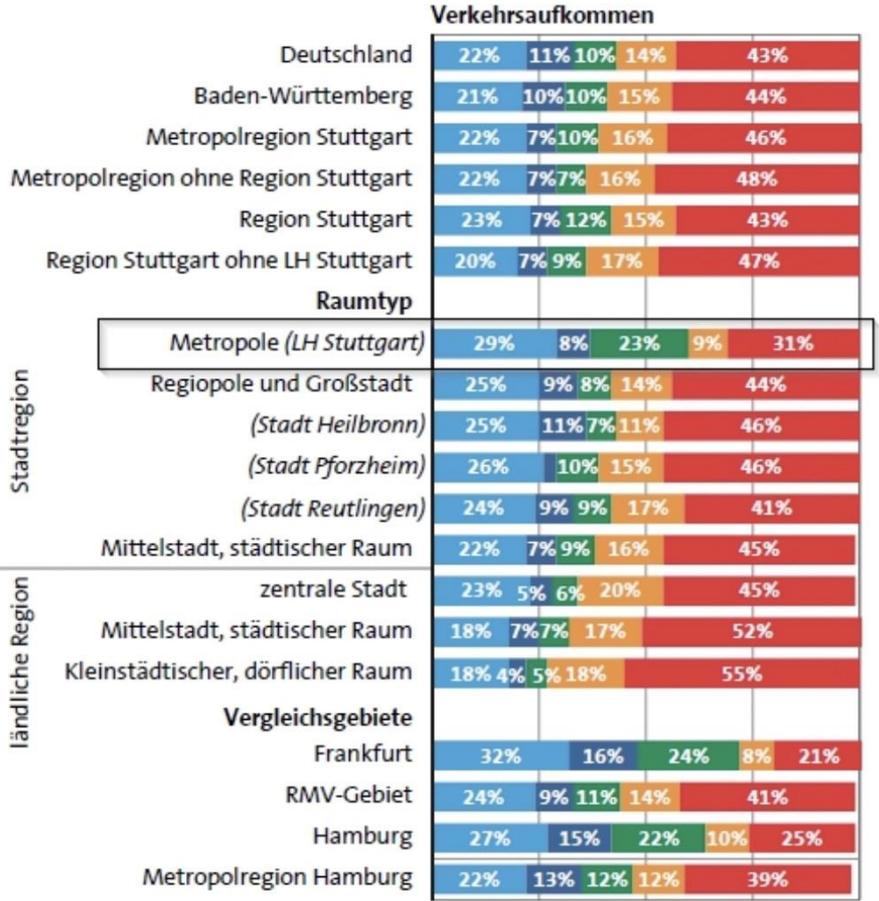
Durchschnittliche Kilometerleistung pro Tag 47 km

* 30m²/PP

** 4% Bruttorendite ohne Grundstückskosten

Quelle: Andreas Hofer (2021) Wie viel Platz geben wir den Autos? Bautechnik 98, H. 6, S. 433–440. <https://doi.org/10.1002/bate.202100026>

Kennwerte 2017 zum Modal-Split

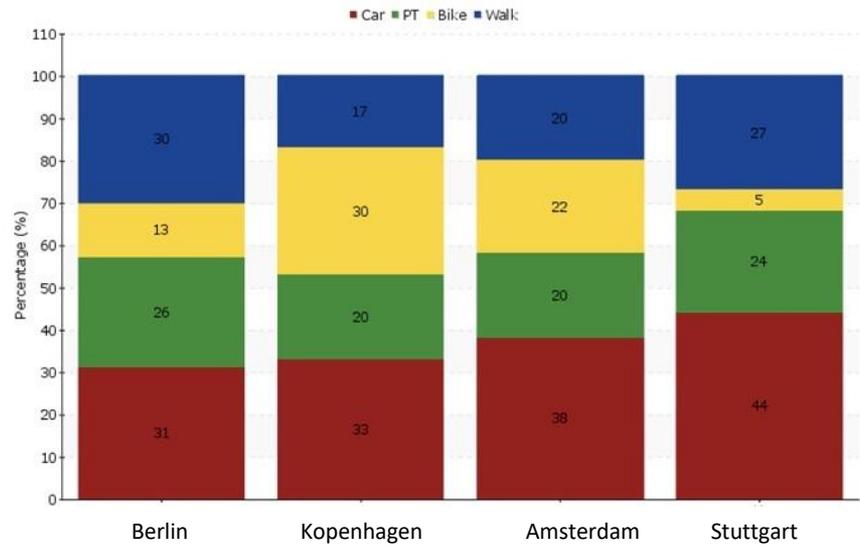


ZÜRICH: ENTWICKLUNG DES MODAL SPLIT



Anteil der Hauptverkehrsmittel; Binnen-, Quell- und Zielverkehr, alle Personen ab 6 Jahren; Datengrundlage: Bundesamt für Statistik (BFS) / Bundesamt für Raumentwicklung (ARE); Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Bild 3 Das Ziel, den individuellen Verkehr auf 20% der Wege zu reduzieren, scheint erreichbar
The goal of reducing individual traffic to 20% of journeys seems achievable



Vollkostenrechnung Autobesitz (inkl. externen Kosten wie Umwelt, Soziales, Subventionen) pro Jahr für Deutschland

	Subventionen	eigene Kosten
Opel Corsa	4.674 €	6.704 €
VW Golf bei	4.775 €	7.657 €
Mercedes GLC	5.273 €	12.899 €

Zürich: Allreal plant Wohnhochhaus in Altstetten

Baustart für das 40 Meter hohe Gebäude an der Badenerstrasse soll 2025 sein.

Redaktion - 19. Dezember 2022



Visualisierung des geplanten Hochhauses an der Badenerstrasse in Zürich-Altstetten (Quelle: Allreal)

Allreal realisiert an der Badenerstrasse 501–505 in Zürich Altstetten ein Hochhaus mit Mietwohnungen und Gewerbeflächen. Das gut 1.700 qm grosse Grundstück direkt beim Letzigrund-Stadion ist seit 2020 im Eigentum der Immobiliengesellschaft. Sie will die in die Jahre gekommene Bestandsliegenschaft durch einen Neubau ersetzen.

Den Studienwettbewerb hat das Projekt von Michael Meier und Marius Hug Architekten aus Zürich gewonnen. Es sieht ein 40 Meter hohes Hochhaus mit 64 Mietwohnungen (2,5 bis 4,5 Zimmer) in den Obergeschossen sowie Gewerbeflächen im Erdgeschoss vor. Auf dem Dach der Liegenschaft ist eine grosse Terrasse geplant. Eine Tiefgarage werde das Gebäude nicht haben, so Allreal. Man verzichte darauf bewusst – wegen der innerstädtischen und mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossenen Lage. Eine grosse Photovoltaik-Anlage soll für einen komplett CO2-neutralen Betrieb des Gebäudes sorgen.

Allreal rechnet mit dem Baubeginn im Jahr 2025, zwei Jahre später wird das Hochhaus voraussichtlich fertiggestellt sein. Das Investitionsvolumen liegt bei über 70 Mio. CHF. (ah)

Stuttgart, Anzahl Haushalte ohne Pkw	36%
Größere Städte Metropolregion, Anzahl Haushalte ohne Pkw	18%
Abseits der Städte, Anzahl Haushalte ohne Pkw	10%

Quartiersgarage im Quartier Vauban, Freiburg



Quelle: Andreas Schwarzkopf, Glasgarage in Freiburg-Vauban, CC BY-SA 3.0

Autofreie Haushalte können mit dem Verein für autofreies Wohnen e. V. einen Vertrag schließen. Dieser besitzt ein genügend großes Grundstück für eine weitere Quartiersgarage. Diese würde aber erst gebaut, wenn die autofreien Haushalte ihren Vertrag auflösen. In diesem Verein sind 430 Haushalte Mitglieder. Zusammen mit weiteren autofreien Haushalten resultiert ein Stellplatzschlüssel von 50 % für die 2 500 Wohneinheiten.



↔ SBB CFF FFS



Loxo Alpha, autonomer Shuttle für Güterversorgung, Migros/Schindler, Campus Ebikon, 2/2023

Mobilitätskonzept Tobias-Mayer-Quartier

Franziska Geske –
Institut Stadt | Mobilität | Energie





© ISME 2018

Erste Ergebnisse der Untersuchung zum Mobilitätskonzept Tobias-Mayer Quartier

Stuttgart, 28.02.2023

Franziska Geske | Karsten Hager
Institut Stadt | Mobilität | Energie (ISME) GmbH

TOP 1

Warum wurde ein Mobilitätskonzept für das Quartier in Auftrag gegeben?

TOP 2

Rahmenbedingungen & Kernergebnisse IST-Analyse

Top 3

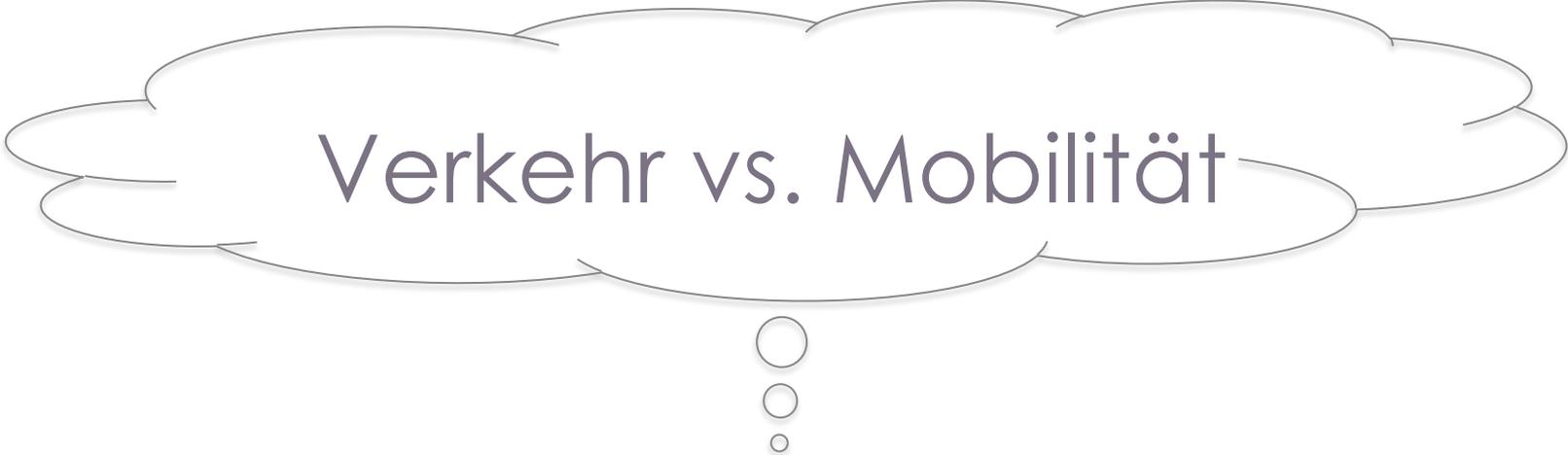
Welche Bausteine sind derzeit im Mobilitätskonzept vorgesehen



© ISME 2018

TOP 1

Warum wurde ein Mobilitätskonzept für das Quartier in Auftrag gegeben?

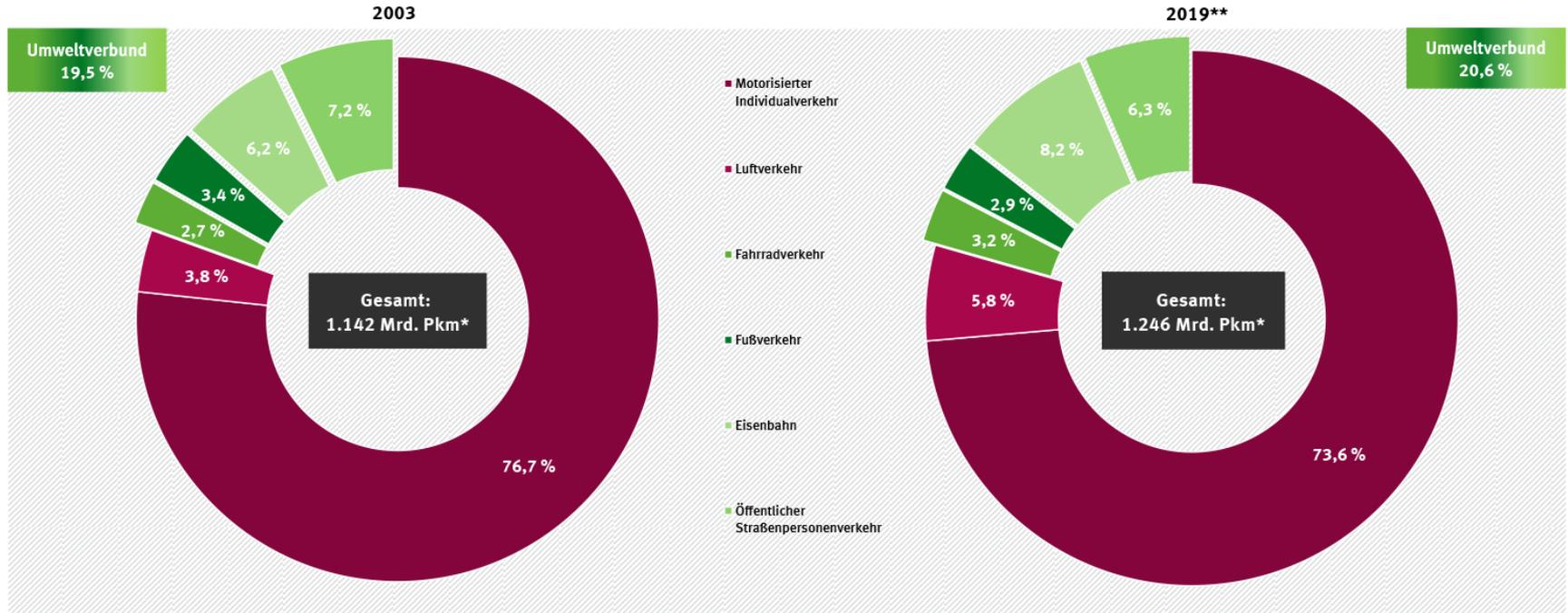


Verkehr vs. Mobilität

Was ist eigentlich der Unterschied und was hat das mit der Mobilitätswende zu tun?

WIE IST DER STATUS QUO?

Modal Split der Verkehrsleistung im Personenverkehr einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs



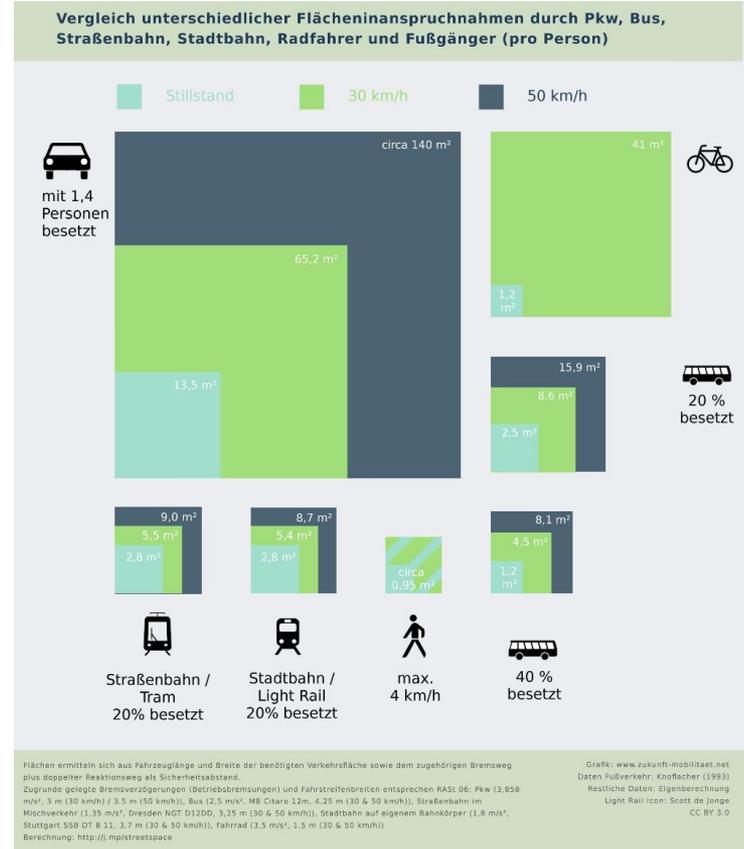
* Milliarden Personenkilometer

** Aufgrund von geänderten Abgrenzungen und Neuberechnungen nur eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2021/2022, S. 224f.

STATUS QUO UND BESTEHENDE HERAUSFORDERUNGEN UND ENTWICKLUNGEN?

- Anzahl private Pkw steigt weiter an, derzeit gibt es ca. 48,5 Millionen Pkw (Stand 1. Januar 22) → jede:r Zweite besitzt eigenen Pkw
- Verkehrsdichte nimmt weiter zu
- Verkehrsfläche Straßenkilometer werden weiter ausgebaut (Versiegelung der Natur)
- Großteil der Pendelverkehre werden mit dem Pkw bewerkstelligt (ca. 68 %)
- Verkehrssektor hat ca. 1/5 Anteil an verursachten Treibhausgasemissionen
- Hohe Belastung durch Straßenverkehrslärm im Wohnumfeld & durch Verkehr verursachte Luftschadstoffe können zu gesundheitlichen Beschwerden führen
- Trends postfosile, klimaneutrale Mobilität:
 - Elektromobilität
 - Sharing Mobility
 - Multimodalität
 - Smarte & vernetzte Mobilität



VORHABEN & ZIEL DES MOBILITÄTSKONZEPTES FÜR DAS TOBIAS-MAYER QUARTIER

- **Prüfung der Grundvoraussetzungen** für die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes:
 - Sehr gute Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr
 - Gute Nahversorgung
- **Auswahl alternativer Mobilitätsbausteine** als **Maßnahme** identifizieren, wie etwa zusätzliche Fahrradabstellanlagen, CarSharing- und Lastenradangebote, Paketboxen und Fahrradreparaturstationen sowie eine begleitende zielgruppengerechte Kommunikation
- Übergeordnet einen positiven Beitrag zur **Verlagerung der** (bisherigen) **Verkehrsmittelwahl** zu Gunsten des Umweltverbundes (Modal Split) leisten



Mithilfe eines **differenzierten Mobilitätsangebots** am Wohnstandort soll ein **nachhaltiges Mobilitätsverhalten** der Bewohner:innen **gefördert** werden.



© ISME 2018

TOP 2

Rahmenbedingungen & Kernergebnisse IST-Analyse

ÖPNV – WIE IST DIE DERZEITIGE VERSORGUNG?



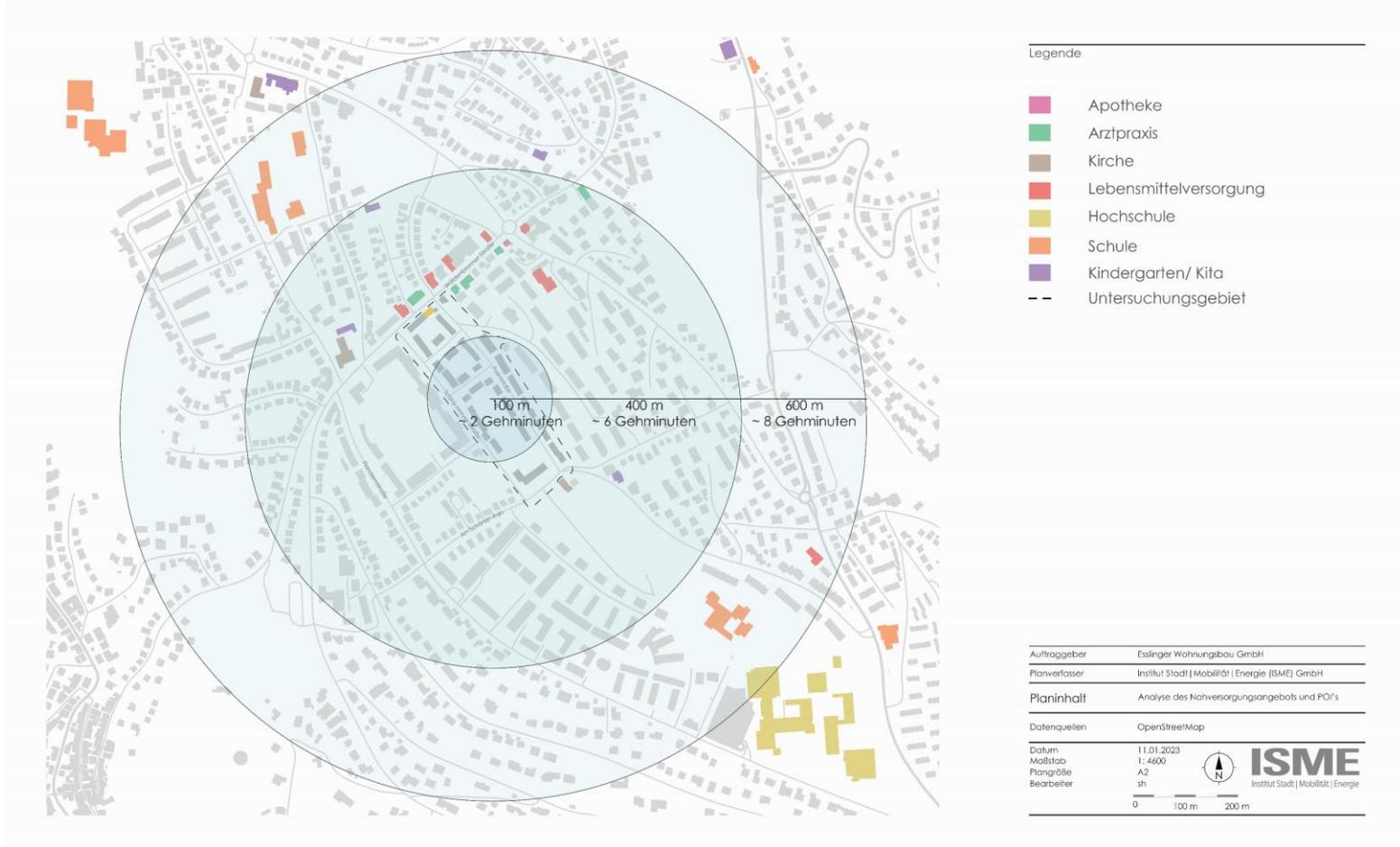
Legende

- Haltestellen Bus
- Buslinie
- Parkierungsanlage
- Untersuchungsgebiet

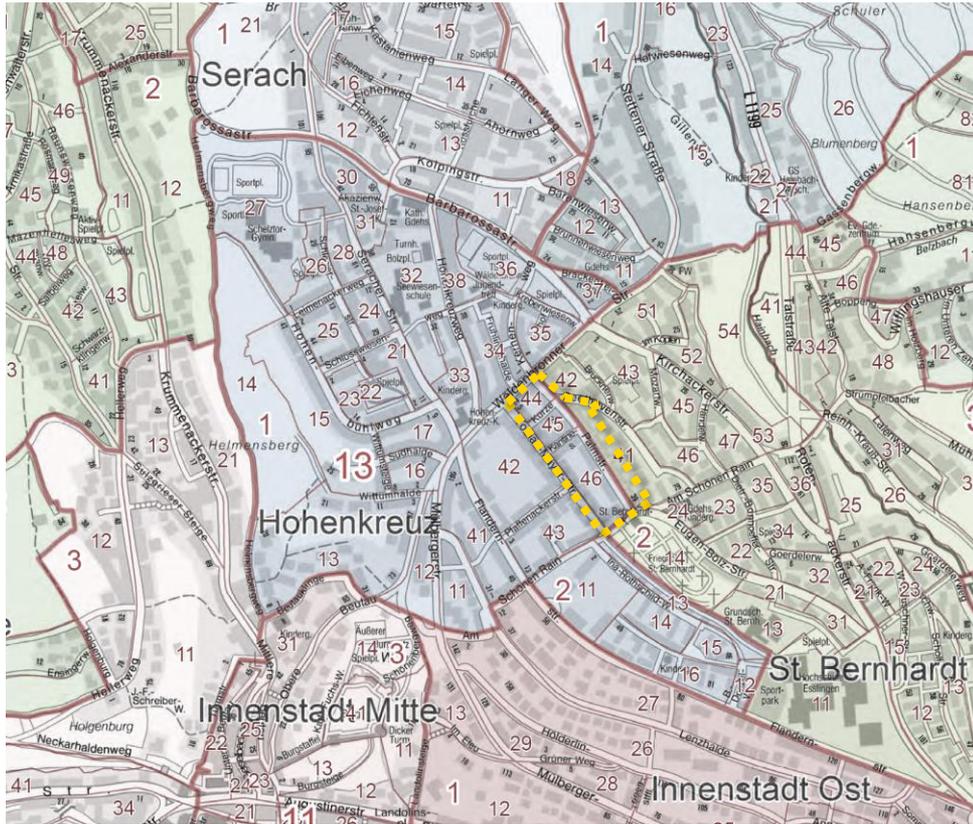
Auftraggeber	Esslinger Wohnungsbau GmbH
Planverfasser	Institut Stadt Mobilität Energie (ISME) GmbH
Planinhalt	Analyse der Verkehrsanbindung im ÖPNV sowie der Verankerung von Parkierungsanlagen
Datenquellen	OpenStreetMap
Datum	11.01.2023
Maßstab	1:4600
Plangröße	A2
Bearbeiter	sh

0 100 m 200 m

NAHVERSORGUNG – WIE IST DAS DERZEITIGE ANGEBOT?



PKW-BESITZ GEMÄß DER STATISTISCHEN DATEN ZUM STICHTAG 31.12.22



Betrachtetes Gebiet	Anzahl Bewohnende	Anzahl Haushalte	Personen je HH	Pkw je 1.000 Einwohnde
Hohenkreuz gesamt	4.764	2.273	2,09	450
St. Bernhard	4.027	2.071	1,94	465
Anzahl Stadt gesamt	96.445	48.420	1,99	464
Betrachtungsgebiet	420	165	2,5	352 (bzw. 149 für 165 HH)

ZUSAMMENFASSUNG DER AUSGANGSSITUATION

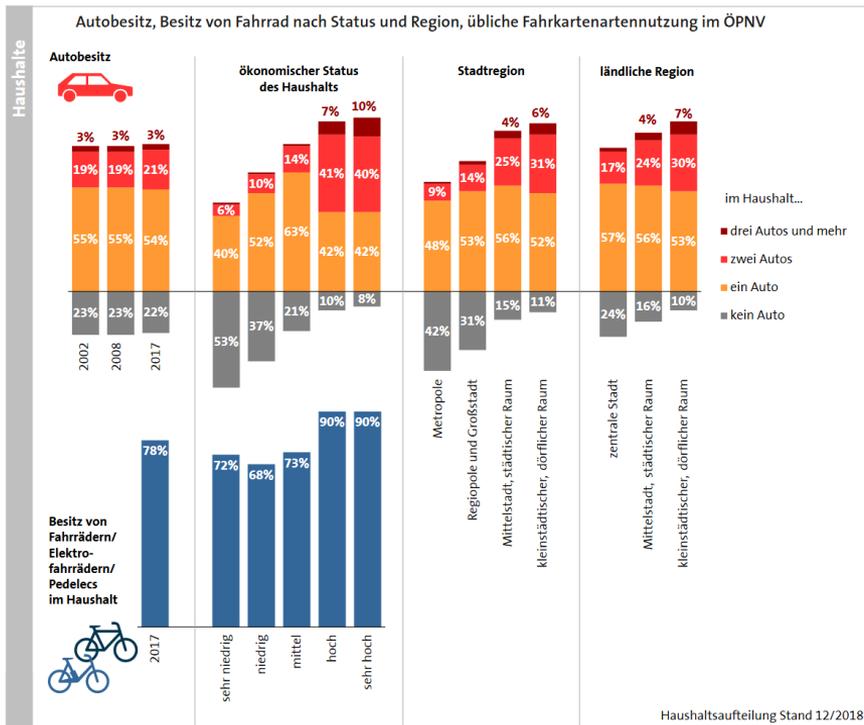
- Sehr gute Anbindung von Esslingen nach Stuttgart sowie nach Ulm mit der Bahn
- Das Betrachtungsgebiet liegt etwa 1 km vom Bahnhof entfernt (Topographie berücksichtigen!)
- Das Quartier ist derzeit mit **zwei Buslinien** (Linie 110 und Linie 112) angebunden (15 bzw. 30 Min. Taktung)
→ zusätzliche ÖPNV-Linie in Planung
- Nahversorgung im Quartier bereits sehr gut, ergänzend Ausweitung/Ergänzung der bestehenden ÖPNV-Anbindung vom S-Bahnhof Oberesslingen (Linie 105) zur Haltestelle Hohenkreuz
- 3 stationäre Carsharing-Fahrzeuge von Stadtmobil, welche ca. 250 Meter vom Quartier entfernt liegen
- Es gibt zwei Bikesharingstationen von Reginrad (außerhalb des Betrachtungsgebietes)
- großräumig Tempo 30 Zone (fahrrad- und fußgängerfreundlich!)
- öffentliche Parkieranlagen derzeit nur zum Teil oder gar nicht bewirtschaftet



TOP 3

Erarbeitete Bausteine für das Mobilitätskonzept

REDUZIERTER STELLPLATZBEDARF BEI SOZIAL GEFÖRDERTEM WOHNUNGSBAU



Annahme ca. 1/3 der Wohnungen* sind für sozialen Wohnungsbau vorgesehen – das entspricht ca. 137 WE aus 415 neu geplanten WE

- Es müssen bestimmte Anforderungen erfüllt sein, um in eine öffentlich geförderte Wohnung einziehen zu dürfen (bspw. Einkommensgrenzen)
- Das verfügbare Haushaltseinkommen wiederum ist allgemein anerkannt einer der entscheidenden Faktoren für den PKW-Besitz, da Erwerb und Betrieb eines PKW erhebliche Kosten mit sich bringen.
- Für die langfristig öffentlich geförderten WE liegt der Stellplatzbedarf deshalb erfahrungsgemäß niedriger als bei freifinanzierten Wohnungen.
- Der in reduzierter Größenordnung zu erwartende, ruhende Verkehr dieser Wohnungen wurden vom Gesetzgeber nicht ausreichend berücksichtigt!

Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 Seite 11 (https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf)

AUSGESTALTUNG EINES QUARTIERS ZUR BEEINFLUSSUNG DER KÜNFTIGEN STELLPLATZBEDARFE

- Je nachdem, wie die **räumliche Gestaltung** des Quartiers ist und welche **alternativen Mobilitätsangebote** geschaffen werden, kann mithilfe verschiedener Ansätze der Autobesitz im Quartier tendenziell verringert und gleichzeitig die Lebensqualität erhöht werden
- Ausgestaltungsformen sind bspw. stellplatzfreie, autorme oder autofreie Quartiere:
 - **Stellplatzfrei:** Verlagerung der oberirdischen Stellplätze in Tiefgaragen, Fokus auf Freiraumgestaltung sowie Fehlen des Autos unmittelbar „vor der Haustür“
 - **Autoarm:** Sichtbarmachung und Trennung der Kosten für den Autobesitz, d. h. Kosten für Stellplatz wird von Benutzer:innen getragen
 - **Autofrei:** Minderung des Stellplatzschlüssels, zusätzlich viele unterschiedliche Mobilitätsangebote, Autofreiheit wird **vertraglich zur Bedingung** gemacht, die **autofreien Haushalte** haben darüber hinaus eine Art „**Vorbildfunktion**“ **im Quartier**

WELCHE MOBILITÄTSANGEBOTE FÜR WELCHEN WEGEZWECK?



Maßnahme	Wegezweck						
	Einkauf	Erfeldigung	Freizeit	Arbeit	Ausbildung	dienstlich	Holen/ Bringen
ÖPNV	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Fußverkehr	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Radverkehr	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Red
Carsharing stationsbasiert	Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Yellow
Carsharing stationsflexibel	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Lastenradsharing stationsbasiert	Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Yellow
Bikesharing stationsbasiert	Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Red
Bikesharing stationsflexibel	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Red
Rollersharing stationsbasiert	Green	Green	Green	Red	Red	Yellow	Yellow
Rollersharing stationsflexibel	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Scootersharing stationsflexibel	Green	Green	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Red
Ridesharing Rufbus/ODS	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Ridesharing Mitfahrgelegenheit	Red	Red	Green	Red	Red	Red	Red
Elektromobilität	entspricht MIV						
Pake tstation	indirekte Wirkung						

Maßnahme ist sehr gut geeignet
Maßnahme ist nur bedingt geeignet
Maßnahme ist nicht geeignet

Betrachtungsweise:

- 1) Auflistung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote „Maßnahmen“
- 2) Zuordnung der jeweiligen Maßnahme zu einem Wegezweck inkl. Einschätzung der Eignung
- 3) Zuordnung der Nutzergruppen inkl. Einschätzung der Eignung (++ sehr gut geeignet/ + gut geeignet)

Die dort aufgelisteten Wegezwecke orientieren sich an der [Mobilität in Deutschland](#). Die dort vorgenommenen Einschätzung soll aufzeigen, mit welchen Maßnahmen die jeweiligen Wegezwecke gedeckt werden können.

ZENTRALER BAUSTEIN IST EINE DAUERHAFTE KOMMUNIKATION DER ANGEBOTE

Zentrales Mobilitätsmanagement:

- Für Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zuständig
- Menschen unterstützen, mit möglichst geringem Aufwand an Kfz-Nutzung, Mobilität zu organisieren
- Ansprechpartner für bestehende und zukünftige Bewohner:innen, um alle aktiv in der Nutzung des multimodalen Angebotes zu unterstützen
- Zentrale Stelle im Quartier
- Kommunikation der Willkommenspakete, Durchführung von Infoveranstaltungen und mediale Öffentlichkeitsarbeit sowie Workshops o. ä.

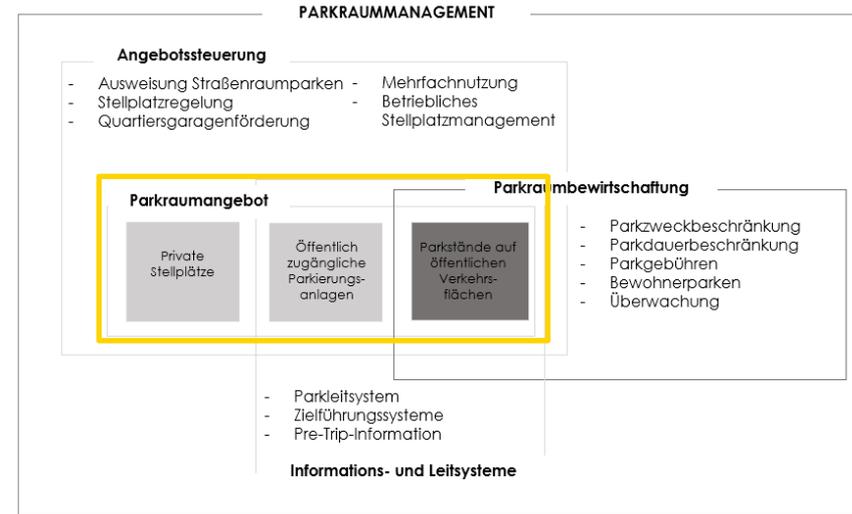
Kommunikationskonzept:

- Zielgruppenspezifische Kommunikation, um auf Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen und Interesse zu wecken
- Bestehende Bewohner:innen in Gestaltungsprozess involvieren und „abholen“ bzw. informieren
- Erneute **Evaluation** nach Einführung der Angebote, ob vorgenommene **Dimensionierung** und **Ausgestaltung** angenommen werden oder weitere Bedarfe bestehen

MOBILITÄTSKONZEPT MIT PARKRAUMMANAGEMENT UNTERSTÜTZEN!

Private Parkraumbewirtschaftung:

- Entkoppelung von Wohnen und Parkraum
- Vermittlung freier Stellplätze in den Tiefgaragen
- Zuordnung der Stellplätze
- Flexibles Parkraummanagement für Anwohnende und Besuchende



Öffentliche Parkraumbewirtschaftung:

- Stichwort **Flächenknappheit**: in **gebührenpflichtigen Tiefgaragen** stehen Stellplätze häufig leer, wohingegen der Parkdruck im öffentlichen Raum mit zunehmender Anzahl an Kfz zunimmt. Häufig Protest, wenn Parkgebühren eingeführt werden sollen. Deshalb wurde Mieter:innenbefragung durchgeführt, wie viele Menschen Kfz nutzen.
- Einführung von **Kurzparkgebühren** sowie **Bewohnerparken** können "Parkdruck" reduzieren, da vor allem gebietsfremde Langzeitparker ausweichen

VON UNS VORGESCHLAGENE MOBILITÄTSANGEBOTE FÜR DAS TOBIAS-MAYER QUARTIER



Das mögliche Mobilitätsangebot im Quartier:

- gute ÖPNV-Anbindung im 15 bzw. 30 Minuten-Takt
 - 2 Fahrradabstellanlagen je WE
 - Fahrradreparaturservice
 - Bestimmte Anzahl Lastenradabstellanlagen sowie Plätze für Anhänger/Kinderwagen/Rollatoren
 - Bedarfsgerechte Sharing-Angebote bspw.
 - Sharing-Anhänger & Sharing-(Lasten)räder
 - Carsharing-Fahrzeuge
 - Paketstationen
 - Pkw-Stellplätze in Tiefgarage(n)
- + Mobilitätsberatung
+ Kommunikationskonzept
+ Parkraumbewirtschaftung privat & öffentlich



VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT



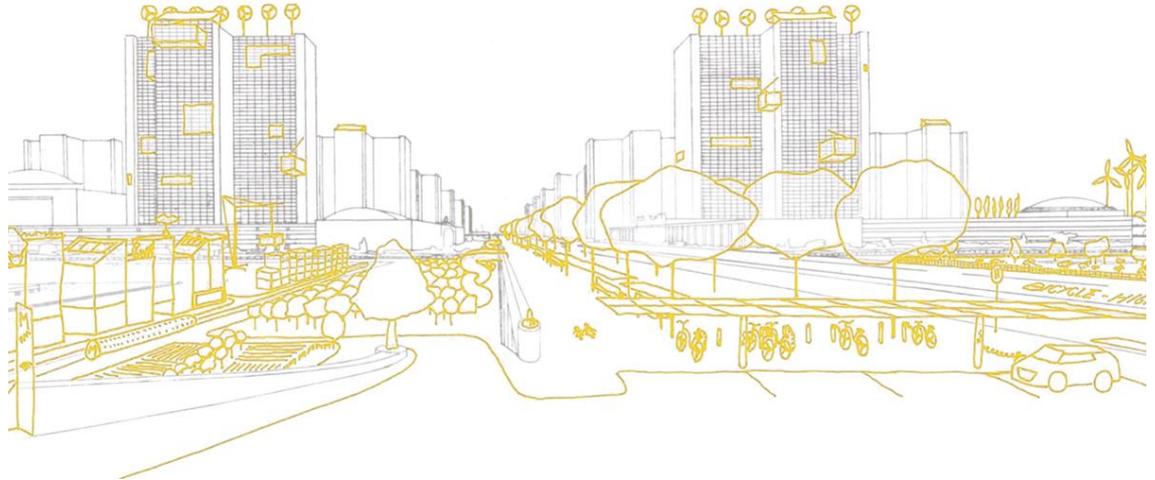
M.Sc. Franziska Geske

BWL Logistik/Umwelt- und
Ressourcenmanagement

0711 / 65 69 90-20

franziska.geske@i-sme.de

ISME - Institut Stadt | Mobilität | Energie
Rotenwaldstraße 18
70197 Stuttgart



AIWo 1 – unsere Mobilitätsvisionen für das Kettenhaus

Marco Gözl – AIWo 1





Alternatives Wohnen in Esslingen

Das Projekt AlWo 1



*Bürgerdialog Verkehr und Mobilität
28.02.2023 – Alte Kelter – Wäldenbronn
Marco Gölz*

INTERNATIONALE
BAU-AUSSTELLUNG 2027
STADTREGION
STUTT GART

IBA27.de/netz



Das Haus AIWo 1



Das wird unser Haus

- **Kettenhaus** im neuen **Tobias-Mayer-Quartiers**
- Platz für **60 – 90 Personen**
- ca. 2.800m² **Wohnfläche**
„normale“ Wohnungen, Clusterwohnen, WGs,
Gemeinschaftsräume, Gemeinschaftsgarten,
Dachterrassen,
- ca. 400m² **Gewerbefläche**
Gewerbe im EG, Bedarfsanalyse ausstehend
- Beteiligung bei der **Quartiersentwicklung**
- Zukunftsfähige **Mobilitätskonzepte**



EWB
Esslinger Wohnungsbau GmbH

Partnerschaft &
Kooperation

ib'27

Tobias-Mayer-Quartier



ALWo 1 ist Teil des Tobias-Mayer-Quartiers

The central image is an architectural rendering of the Tobias-Mayer-Quartier, showing a dense residential area with green spaces and a central courtyard. Surrounding the rendering are several circular icons: a bicycle with a 'P' sign, a car with a charging plug, a bicycle with a battery, a bicycle with a cargo box, a car with a charging plug, and a train and bus. To the right, there is a blue square with a white circle containing a church spire, with the text 'ALWO 1' below it. Below this is a small black house icon with a red roof. To the right of the house is a portrait of Tobias Mayer. Below the portrait is a small black house icon with a red roof. Below the house is a small black house icon with a red roof. Below the house is a small black house icon with a red roof. Below the house is a small black house icon with a red roof.

ALWO 1

Quelle: Tobias Mayer (1745-1781)

Aufenthaltsqualität erhöhen
Attraktivität steigern
Erreichbarkeit verbessern
Raumaufteilung optimieren
Stadt-Land-Gefälle verringern

Das Esslinger Lastenrad – Eine tolles Angebot



The screenshot shows the website for the Esslingen cargo bike. The header includes the logo for 'Stadt Esslingen am Neckar' and a search bar. A navigation menu lists various topics like 'es.themen', 'es.service', and 'es.menschen'. The main content area features a sidebar with categories such as 'Klimaschutz', 'Nachhaltigkeit', and 'Lastenrad'. The main article is titled 'Esslinger Lastenrad' and includes a photo of a red cargo bike. Text describes the bike as a convenient and flexible way to transport goods in the city. A 'So funktioniert's' section provides instructions for users. On the right, there are sections for 'Info' (including accessibility and contact details for Sabine Fritsch) and a 'Lastenrad jetzt online buchen' button with a 'Hier buchen' link.

https://www.esslingen.de/start/es_themen/lastenrad.html



Sharing-Economy - Teilen statt Besitzen

Fahrräder



Sharing-Economy - Teilen statt Besitzen



Quelle: „Analyse der Auswirkung des Car-Sharing in Bremen“,
Team Red GmbH, 2018.





Freundliches Konzept sucht nette Nutzer:innen



The future is now



 **Stadt Esslingen
am Neckar**

EWB
Esslinger Wohnungsbau GmbH



Wann fängt die Zukunft an?
Jetzt!

stadt.bau.plan.



Auf was warten wir noch?

ib'27

ISME
Institut Stadt | Mobilität | Energie



Besser wird es nicht!



 **STADT-BERATUNG**
Dr. Sven Fries

 **BAUGENOSSENSCHAFT
ESSLINGEN EG**

VIELEN DANK



ALWo 1 Wohnprojekt

www.alwo1.de

info@alwo1.de

*Unterstützen Sie uns
mit einem Direktkredit*

Infos:

dk@alwo1.de

oder per Telefon:
0178 6727015 (AB)



Marco Gölz – AIWo 1

Andreas Hofer – IBA'27

Bernd Schönfuß – Planungsbüro StadtVerkehr

Prof. Dr. Volker Stölting – Planungsbüro StadtVerkehr

Franziska Geske – ISME

Robert Binder – EWB GmbH

Werner Strauß – Vorstand Bürgerausschuss St. Bernhard

Axel Fricke – Amtsleiter Stadtplanungsamt



Wie geht es weiter?



EWB
Esslinger Wohnungsbau GmbH

START Aktuelles Das Quartier Mitmachen Fragen und Antworten

Gemeinsam mit Ihnen auf dem Weg zum Tobias-Mayer-Quartier

Hier erfahren Sie mehr über das Quartier rund um die Tobias-Mayer-Straße und Palmstraße

www.tobias-mayer-quartier.de



Kontakt für Rückfragen:

Sarah Wolf

Tel.: 0711 97574966

E-Mail: info@neues-in-hohenkreuz.de

**Vielen Dank für Ihre
Teilnahme!**