

MOBILITÄTSKONZEPT DER HOCHSCHULE ESSLINGEN



INHALTSVERZEICHNIS

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Einleitung 1

Mobilität an der Hochschule Esslingen 4

Handlungsfelder und Schwerpunkte 18

Ziele 21

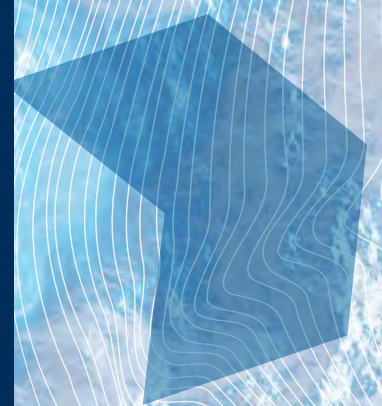
Umsetzung 23

Controlling 29

Fazit 30

Datenverzeichnis und Signifikanz 31

Anhang



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Veranschaulichung der Handlungsfelder und Schwerpunkte im Mobilitätskonzept	2
Abbildung 2: Campus Stadtmitte, Hochschule Esslingen	4
Abbildung 3: Modal Split Stadtmitte	5
Abbildung 4: Campus Göppingen, Hochschule Esslingen	6
Abbildung 5: Modal Split Göppingen	7
Abbildung 6: Campus Göppingen, Hochschule Esslingen	8
Abbildung 7: Modal Split Flandernstrasse	9
Abbildung 8: Campus Weststadt, Hochschule Esslingen	10
Abbildung 9: Repräsentative Gebäude an den Standorten der Hochschule Esslingen	12
Abbildung 10: Modal Split nach Standort	12
Abbildung 11: Nutzerbezogener Modal Split	13
Abbildung 12: Prozentualer Anteil der THG-Emissionen aus Dienstreisen 2022	14
Abbildung 13: Problemstellen Im Dienstreiseprozess	14
Abbildung 14: Fuhrparkverteilung Der Hochschule Esslingen	16
Abbildung 15: Fuhrparknutzung	16
Abbildung 16: Veranschaulichung des Status Quo und der Lösungsansätze im Bereich Mobilität	18
Abbildung 17: Piktogramm Der Handlungsschwerpunkte	20

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Standortvergleich der Hochschule Esslingen im Bereich Mobilität	12
---	----

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

B ² MM	Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement
Bhf.	Bahnhof
CAFM	Computer-Aided Facility Management
EMAS	Eco Management and Audit Scheme
HE	Hochschule Esslingen
HIS	Hochschulinformations-System eG
KEIM	Kompetenzzentrum für energetische und informations- technische Mobilitätsschnittstellen
Kfz	Kraftfahrzeug
KH	Krankenhaus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
MS	Maschinen und Systeme
MT	Mobilität und Technik
NG	Angewandte Naturwissenschaften, Energie- und Gebäudetechnik
WT	Wirtschaft und Technik
IT	Informatik und Informationstechnik
SP	Soziale Arbeit, Bildung und Pflege
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PAG	Parkierungsanlagen-Gesellschaft Göppingen mbH
PBW	Parkraumbewirtschaftung Baden-Württemberg GmbH
PKW	Personenkraftwagen
PV	Photovoltaik
QIS RKA	Qualitätsinformationssystem Reisekostenabrechnung
THG	Treibhausgas
VVS	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH

EINLEITUNG

AUSGANGSLAGE UND MOTIVE

Als Hochschule für angewandte Wissenschaft ist die Hochschule Esslingen (HE) eine Einrichtung aus dem tertiären Bildungssektor und betreibt drei Standorte, die sowohl in Esslingen [Stadtmitte/Flandernstraße] als auch Göppingen verortet sind.

Die Gruppe der Hochschulangehörigen setzt sich aus 6.200 Studierenden, 443 Mitarbeitenden, 219 ProfessorInnen und weiteren 493 Lehrbeauftragten. Zugeordnet sind der HE insgesamt 6 Fakultäten, 5 zentrale wissenschaftliche Einrichtungen und 67 Labore. Im hochschuleigenen Slogan „Nah an Mensch und Technik“ verbergen sich sowohl sozial als auch technisch und wirtschaftlich orientierte Fachrichtungen.

Es gibt an der Hochschule Esslingen bereits einen großen Mobilitätsbezug mit den Fakultäten Maschinen und Systeme, Mobilität und Technik sowie den Rennstall, welche sich u. A. mit Elektromobilität und autonomen Systemen im motorisierten Individualverkehr auseinandersetzen. Des Weiteren bewegt sich die Hochschule mit einer anwendungsorientierten Forschung auch im Bereich der Energie- und Gebäudetechnik, Informationstechnik und Wirtschaft und Technik. Den sozialen Aspekt steuert die Fakultät Soziale Arbeit, Bildung und Pflege bei, die wissenschaftlich gesellschaftliche und gesundheitliche Problemlagen untersucht.

Als EMAS-validierte Organisation ist es ein übergeordnetes Ziel der Hochschule Esslingen, die CO₂-, Feinstaub- und Stickstoffdioxidemissionen kontinuierlich zu reduzieren. Der höchste Anteil der Treibhausgas (THG)-Emissionen aus der Hochschule Esslingen mit 4.242 t CO₂e (37 %) entsteht, noch vor Beschaffung, Wärme- und Stromversorgung, im Bereich Mobilität. Daher haben eine strukturierte und wissenschaftlich fundierte Untersuchung und Konzeption des Mobilitätsbereichs der Hochschule eine besondere Bedeutung.

Das hier entwickelte Mobilitätskonzept wendet sich an alle Hochschulangehörige in Hinblick auf das Mobilitätsverhalten sowie an alle Personengruppen, die Dienstreisen durchführen (Mitarbeitende und Lehrende). Ein besonderes Augenmerk soll hierbei auf den Pendelverkehr der Hochschule Esslingen gelegt werden, da in diesem Bereich rd. 98 % der Emissionen anfallen. Ferner sollen die Emissionen bei Dienstreisen und dem in Verbindung stehenden hochschuleigenen Fuhrpark verringert werden.

Eingang zum Hauptgebäude am Standort Stadtmitte



VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNG

Für die Konzeption von nachhaltigen Mobilitätsmaßnahmen ist eine Kombination aus quantitativen und qualitativen Vorgehensweisen gewählt worden. Zunächst erfolgte eine Bestandsaufnahme der bereits vorhandenen Mobilität anhand der Hochschulstruktur und -standorte sowie die Identifizierung der verschiedenen Nutzergruppen unter den Hochschulangehörigen.

Daraufhin sind zur Bewertung des Mobilitätsverhaltens (einschließlich Dienstreisen und Fuhrparknutzung) und Bedarfsermittlung Umfragen durchgeführt worden, die ebenfalls Kritik und Verbesserungsvorschläge ermöglichten. Auf Basis der Ergebnisse und als Methode zur aktiven Beteiligung wurde die Kampagne HEr mit nachhaltiger Mobilität mithilfe der sog. Mobilitätswoche 2023 eröffnet. Aus der Veranstaltungsplanung entstanden die Programmpunkte auf Basis der neuen Schwerpunkte (vgl. Abb. 1).



Abbildung 1: Veranschaulichung der Handlungsfelder und Schwerpunkte im Mobilitätskonzept

Hier wurden u. A. auch aktuelle Forschungsprojekte der Hochschule, die Ergebnisse eines Wettbewerbs zur Umgestaltung von Parkflächen und externe Stakeholder aus dem Mobilitätsbereich am Campus Stadtmitte vorgestellt. Einen erfolgreichen Abschluss bildete die gemeinsame Podiumsdiskussion mit dem baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Herrmann und Geschäftsführer des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS) Thomas Hachenberger (siehe Anhang).

Im Jahr 2024 ist das Beteiligungsformat – über die Nachhaltigkeitskampagne Fit For Future des Klimaschutz- und Mobilitätsmanagements – fortgesetzt worden. Somit konnten die Angehörigen an der Auswahl und Abstimmung über die nachhaltigen Maßnahmen mithilfe eines Online-Beteiligungstools eingebunden werden.

Die Nachhaltigkeitsaktivitäten der Hochschule sind derzeit im Nachhaltigkeitszentrum gebündelt. Es ist dem Prorektorat für Gebäude und Infrastruktur zugeordnet und besteht aus der Nachhaltigkeits- und Umweltmanagementbeauftragten, dem Umwelt- und Energiemanagement, dem Klimaschutzmanagement der Hochschule und des Landes Baden-Württemberg sowie dem Mobilitätsmanagement. Diese Struktur ermöglicht eine gute Einbindung der Hochschulleitung, kurze Entscheidungswege und die Nutzung von Synergien sowie eine einfache Abstimmung zwischen den verschiedenen Positionen des Nachhaltigkeitszentrums. Durch die Zuordnung zum Prorektorat für Gebäude und Infrastruktur ist zudem ein enger Austausch mit dem Facility Management, u. A. als Bindeglied zu Vermögen und Bau Baden-Württemberg, gewährleistet.

Nahaufnahme eines Modells eines Innenhofs an der Stadtmitte

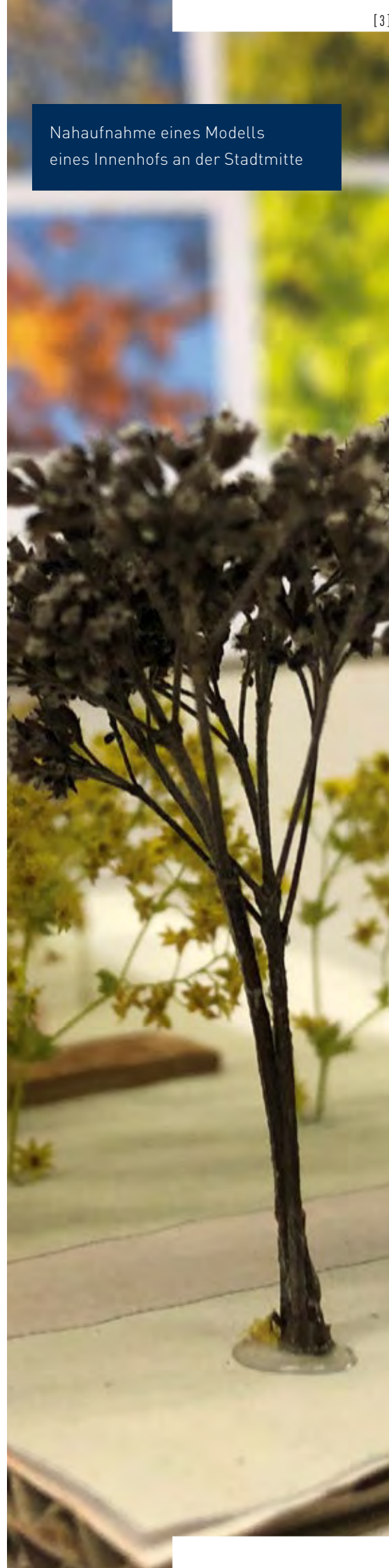
Da die geplanten Mobilitätsmaßnahmen für die HE struktureller Natur sind, ist es notwendig, die Leitungsebene in die Koordination und Durchführung der Maßnahmen zu involvieren. Regelmäßig finden daher Sitzungen des Lenkungskreises Mobilität statt, geleitet von der Mobilitätsmanagerin, bestehend aus der Kanzlerin, dem Prorektor für Gebäude und Infrastruktur, dem Nachhaltigkeitszentrum, der Abteilung Facility Management, dem Personalrat und dem Rechenzentrum. Der Lenkungskreis berät sich zudem mit internen Fachpersonen und Anspruchsgruppen, z. B. Rektorat, Rechenzentrum, Finanzabteilung und Studierendenschaft.

Im Anschluss wurden die gewählten Maßnahmen mit den Ämtern für Vermögen und Bau Baden-Württemberg und dem Personalrat intern abgestimmt. Hierbei sind stimmige Ziele, Priorisierung und Umsetzungszeiträume sowie zuständige bzw. zu involvierende Stakeholder zugeordnet worden.

STRUKTUR DES MOBILITÄTSKONZEPTES

Das folgende Mobilitätskonzept beinhaltet:

- | eine Bestandsaufnahme der Mobilität an der HE, mit Betrachtung der Standorte und des damit verbundenen Pendelverkehrs, der Dienstreise und des Fuhrparks
- | eine Darstellung der Handlungsfelder und Schwerpunkte
- | die daraus resultierenden Ziele
- | eine Empfehlung zur Umsetzung von Infrastruktur-, Verwaltungs- sowie Kommunikations- und Partizipationsmaßnahmen
- | ein Vorgehen zur Erfolgsüberprüfung.



MOBILITÄT AN DER HOCHSCHULE ESSLINGEN

Für jeden Standort wurden mobilitätsrelevante Infrastrukturen erfasst sowie, mittels einer Umfrage, die Verteilung des Pendelverkehrs zur Hochschule Esslingen auf verschiedene Verkehrsmittel untersucht (Modal Split).

STANDORTANALYSE

- CAMPUS STADTMITTE -



Abbildung 2: Campus Stadtmittte, Hochschule Esslingen, Quelle Luftbild: bingmaps

HE- Angehörige	Liegenschaftsfläche
Ca. 2.842 (Stand: 2023) 2.488 Studierende, 354 Mitarbeitende	36.062 m ² [Bebaute Fläche: 35.605 m ²] Grünanteil: 457 m ²
Beschreibung	
Am Campus Stadtmittte lernen und forschen die Studierenden in den Fakultäten NG, MS und MT. Zudem befinden sich an dem Standort die Verwaltung, das Rektorat und das Rechenzentrum. Auch das Studierendenwerk ist mit der Mensa vor Ort. Der Campus Stadtmittte befindet sich östlich in der Stadt Esslingen an der Kreuzung Maille-/ Kießstraße, die gleichzeitig die nördliche Begrenzung der Anlage bildet. Diagonal zur Kreuzung verläuft westlich von der Hochschule die Kanalstraße. Eine räumliche Trennung entsteht durch die Mühlstraße, die zwischen dem nördlichen Areal (samt Hauptgebäude) und dem sog. Knäbel-Areal liegt.	
Zug-/ ÖPNV-Anbindung	Mobilitätsangebote
Mehrere Bushaltestellen im Umkreis mitsamt 11 Buslinien (< 5 Minuten-Takt) und Direktverbindung zum Bahnhof	1 RadService-Station am Campus 1 Kfz-Ladesäule mit zwei Anschlüssen Bike- & CarSharing-Angebote in der Nähe
Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Anzahl Kfz-Stellplätze
111 Stellplätze	193 Tiefgaragenstellplätze (PBW) 127 kostenfreie Oberflächenstellplätze

Tiefhof zwischen Gebäude 1 und 2 mit Magnolien

Standortbezogener Modal Split



Abbildung 3: Modal Split Stadtmitte

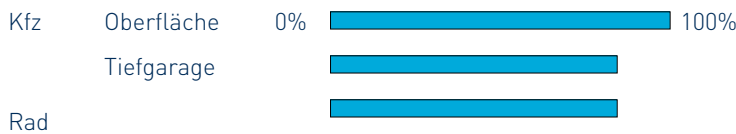
Am Standort Stadtmitte ist bei den Mitarbeitenden der PKW das meistgenutzte Verkehrsmittel, während Studierende überwiegend mit ÖPNV oder Bahn anreisen.

Anbindung

Schwer erreichbar Sehr gut erreichbar

Der öffentliche Nahverkehr ist in der Esslinger Innenstadt gut ausgebaut. Durch seine zentrale Lage wird der Campus Stadtmitte von mehreren Buslinien in hoher Taktung angefahren. Der Bahnhof mit Regionalzug- und S-Bahn-Anschluss liegt ca. 700 Meter von der Hochschule entfernt. Folgt man der südlichen Verbindung kommt man mit dem Fahrrad innerhalb von 5 Minuten oder fußläufig in ca. 12 Minuten gut zum Standort.

Auslastung Stellplätze

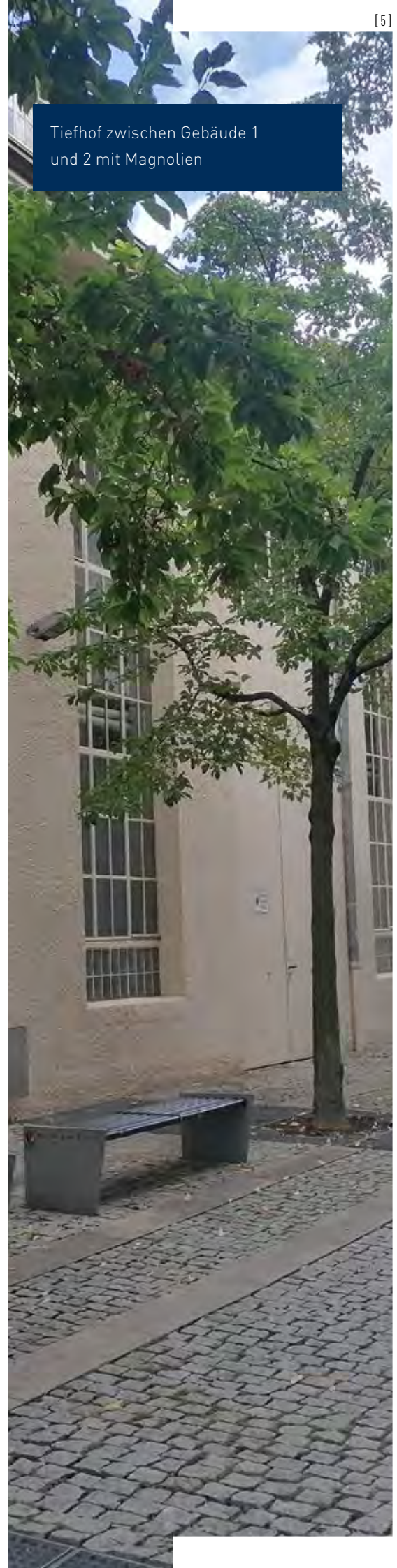


Am Campus Stadtmitte stehen den Beschäftigten bisher 193 kostenpflichtige (PBW) in der B+B Tiefgarage „Küferstraße/ Altstadt“ sowie ca. 127 kostenfreie, oberflächige Parkplätze am Standort zur Verfügung. Die Oberflächenparkplätze sind überlastet und werden zum Teil verkehrswidrig beparkt. Die kostenpflichtigen Parkplätze in der Tiefgarage sind wiederum nicht voll ausgelastet (30 % frei).

Größtenteils mit veralteten Abstandsnormen und Sicherheitsaspekten werden die Fahrradstellplätze nicht vollständig nach ihrer eigentlichen Kapazität genutzt, obwohl der Bedarf groß ist. Ein Witterungsschutz ist aktuell nur bei den Stellplätzen unter dem Vordach von Gebäude 8 gegeben, wo der Optimierungsbedarf auch sehr hoch ist.

Ausstattung

Es sind Laborduschen vorhanden, die auch von Radfahrenden genutzt werden können. Es ist jedoch kein Warmwasseranschluss und keine Sichttrennung vorhanden. Die einzige PKW-Lademöglichkeit ist bisher nur für Forschungsfahrzeuge zugänglich. Ladestationen für E-Bikes sind nicht vorhanden.



- CAMPUS GÖPPINGEN -



Abbildung 4: Campus Göppingen, Hochschule Esslingen, Quelle Luftbild: bingmaps

HE- Angehörige	Liegenchaftsfläche
Ca. 1.069 (Stand: 2023) 982 Studierende, 87 Mitarbeitende	17.099 m ² [Bebaute Fläche: 17.075 m ²] Grünanteil: 24 m ² (0,1 %)
Beschreibung	
<p>Am Campus Göppingen der Hochschule Esslingen lernen und forschen die Studierenden in der Fakultät WT. Auch Angebote der Fakultäten MS sowie MT sind am Standort Göppingen angesiedelt. Zudem befinden sich die Bibliothek, das Rechenzentrum, die Verwaltung und die Mensa am Campus. Der Campus liegt im Süden von Göppingen und wirkt etwas abseits aufgrund der oberhalb verlaufenden Zuggleise und des Flusses Fils. Gleichzeitig liegt er weniger als 500 m vom städtischen Bahnhof entfernt. Erschlossen werden die fünf zugehörigen Gebäude über die im Norden angrenzende Jahnstraße, der im Westen liegenden Bronnenmayerstraße und der im Süden befindlichen Heinrich-Landerer-Straße. Gebäude 1 und 3 sind von der Jahnstraße aus sichtbar, das Gelände teilt sich durch die mittig verlaufende Robert-Bosch-Straße und gewährt den Zugang zu den Haupteingängen der Gebäude 1 und 4.</p>	
Zug-/ ÖPNV-Anbindung	Mobilitätsangebote
Regionalzüge und Fernbusse am Bahnhof	1 Kfz-Ladesäule mit zwei Anschlüssen Bike- & CarSharing-Angebot in der Nähe
Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Anzahl Kfz-Stellplätze
148 Stellplätze	57 Parkgaragenstellplätze (PBW + PAG) 83 kostenfreie Oberflächenstellplätze

Eingangssituation zu Gebäude 1 am Standort Göppingen

Standortbezogener Modal Split

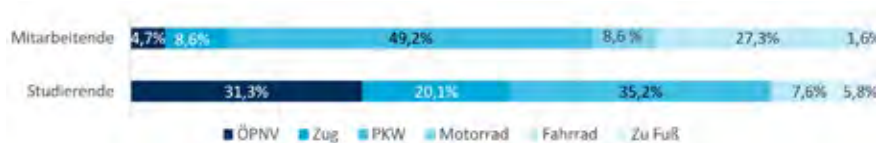


Abbildung 5: Modal Split Göppingen

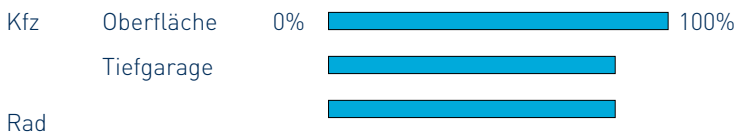
Fast die Hälfte der Mitarbeitenden und über ein Drittel der Studierenden nutzen den motorisierten Individualverkehr (MIV) für die Anfahrt zum Standort.

Anbindung

Schwer erreichbar Sehr gut erreichbar

Nah der B10 und südlich der Gleise befindet sich der Campus Göppingen etwas abgelegen auf der anderen Seite des Stadtzentrums. Im Stadtentwicklungskonzept der Stadt gibt es Bestrebungen, den aktiven Transport zwischen Bahnhof und Hochschule zu fördern und den Hochschulstandort mehr ins städtische Umfeld zu integrieren. Bisher fällt jedoch aufgrund der ländlichen Umgebung mit einer auf das Auto ausgelegten Infrastruktur eher die Wahl auf den Fernverkehr und Privat-PKW.

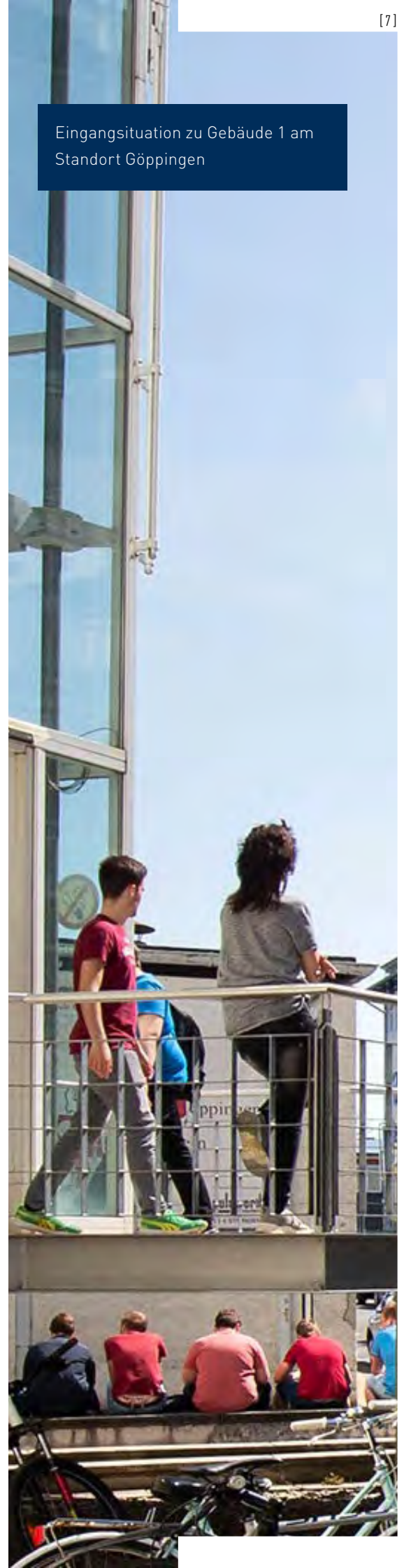
Auslastung Stellplätze



Der Parkdruck ist in Konkurrenz zu den Anwohnern hoch, sodass die 83 kostenfreien Kfz-Stellplätze oft komplett ausgelastet sind, vor allem da hier sowohl Mitarbeitenden als auch Studierenden die Nutzung gewährt wird. Zusätzlich besteht eine Parkfläche an der Jahnstraße sowie die Tiefgarage, die gegen eine monatliche Gebühr angemietet werden können. Diese Kapazitäten sind derzeit noch nicht ausgeschöpft.

Ausstattung

Am Campus ist eine Lademöglichkeit für PKWs mit zwei Stellplätzen vorhanden. Für E-Bikes gibt es keine Ladestation. Eine Dusch- und Umkleiemöglichkeit besteht derzeit nicht, jedoch gibt es eine ehemalige Sauna mit existierenden Warmwasseranschlüssen und einem Umkleibereich.



- CAMPUS FLANDERNSTRASSE -



Abbildung 6: Campus Göppingen, Hochschule Esslingen, Quelle Luftbild: bingmaps

HE- Angehörige	Liegenschaftsfläche
Ca. 2.951 (Stand: 2023) 2.771 Studierende, 180 Mitarbeitende	35.193 m ² [Bebaute Fläche: 6.825 m ²] Grünanteil: 28.368 m ² (80,6 %)
Beschreibung	
<p>Am Standort Flandernstraße lernen und forschen die Studierenden in den Fakultäten WT, IT sowie SP. Zudem befinden sich die Bibliothek, das Rechenzentrum, die Sportstätten und die Mensa am Campus.</p> <p>Das Hochschulgelände befindet sich im Stadtteil St. Bernhardt an der südlich liegenden, gleichnamigen Flandernstraße, die sich mit der im Osten vorbeiführenden Rotenackerstraße kreuzt. Aufgrund seiner peripheren Lage weist dieser Campus der Hochschule Esslingen eingeschränkte Verkehrsanbindungen auf, welche ebenfalls von den dortigen topographischen Bedingungen bekräftigt werden. Ein Umzug des Standortes in den Neubau der Weststadt ist u. A. aus diesen Gründen voraussichtlich in 2026 in Planung.</p>	
Zug-/ ÖPNV-Anbindung	Mobilitätsangebote
2 Buslinien	5 Kfz-Ladesäulen 2 weite CarSharing-Stationen
Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Anzahl Kfz-Stellplätze
48 Stellplätze	459 kostenpflichtige Stellplätze (PBW) 16 kostenfreie Stellplätze

Hauptgebäude des Standorts
Flandernstraße

Standortbezogener Modal Split



Abbildung 7: Modal Split Flandernstraße

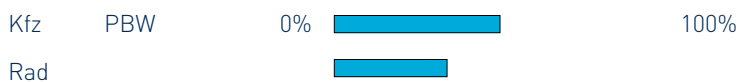
Zum Standort Flandernstraße kommen die meisten Mitarbeitenden mit MIV, während die große Mehrheit der Studierenden mit klimafreundlicheren Verkehrsmitteln anreist.

Anbindung

Schwer erreichbar  Sehr gut erreichbar

Am Campus Flandernstraße sind die Topographie und Dezentralität des Standorts sowie die unzureichende Fahrradinfrastruktur und das günstige Parkhaus ausschlaggebend für den hohen MIV-Anteil bei den Mitarbeitenden. Trotz schlechter Taktung nutzen über die Hälfte der Studierenden ÖPNV oder die Bahn. Das angrenzende Studierendenwohnheim erklärt den Anteil von 8,9% Fußgängern.

Auslastung Stellplätze



Am Standort Flandernstraße kann bisher zu sehr günstigen Verhältnissen im angrenzenden Parkhaus geparkt werden, sodass neben den Autos der Angehörigen viele abgemeldete oder zeitweise untergebrachte Fahrzeuge (67 Stück) dort stehen. Die tatsächliche Auslastung wird daher von diesen Fahrzeugen verfälscht und beläuft sich auf nur 35 bis 45 %. Fahrradstellplätze sind aufgrund des anstehenden Umzugs nicht weiter ausgebaut worden, sodass es nur wenige und teils veraltete Anlagen gibt.

Ausstattung

Im bewirtschafteten Parkhaus gibt es 5 Stellplätze mit PKW-Ladeanschlüssen. Parallel zum ausbaufähigen Radinfrastrukturbestand sind Duschen und Umkleiden für die Sportstätten, aber keine Lademöglichkeiten, vorhanden.



- CAMPUS WESTSTADT -



Abbildung 8: Campus Göppingen, Hochschule Esslingen, Quelle Luftbild: bingmaps

HE- Angehörige	Liegenschaftsfläche
Ca. 2.200 (Stand: 2023) 2.000 Studierende, 200 Mitarbeitende	33.642 m ² [Bebaute Fläche: 14.000 m ²] Grünanteil: 4.600 m ² (13,7 %)
Beschreibung	
<p>Der Standort für den Campus Neue Weststadt, der voraussichtlich ab 2025 in Betrieb genommen werden soll, befindet sich zentral in 450 Meter Entfernung westlich vom Bahnhof Esslingen. Das Gebiet wird südlich durch die Bahngleise und einem westlich verlaufenden Roßneckarkanal begrenzt. Die Hapterschließung erfolgt über die östlich liegende Schlachthausstraße in Verbindung mit der nördlich anknüpfenden Fleischmannstraße. Auf der gegenüberliegenden Seite des Roßneckarkanal ist das Studierendenwohnheim günstig gelegen direkt neben der Volkshochschule.</p> <p>Die Fakultäten WT, IT, SP sowie die zentrale wissenschaftliche Einrichtung „International Centre and Graduate School“ verfügen künftig über moderne Hörsäle, Seminar-, Projekt- und Besprechungsräume, PC-Pools und studentische Lernbereiche.</p>	
Zug-/ ÖPNV-Anbindung	Mobilitätsangebote
S-Bahn, Regionalzüge & 1 Bushaltestelle am Campus	Bike- & CarSharing-Angebot in der Nähe
Anzahl Fahrrad-Stellplätze	Anzahl Kfz-Stellplätze
402 Stellplätze	101 städtische Parkgarage [mehrere Parkhäuser im 500 m Umkreis]

Visualisierung des Standorts Weststadt

Standortbezogener Modal Split

Sobald der Umzug in die Weststadt abgeschlossen ist, erwartet die Hochschule Esslingen für das zukünftige Mobilitätsverhalten der Hochschulangehörigen eine sichtbare Veränderung im Modal Split, da sich die Lage und Mobilitätsangebote von Grund auf verbessern werden.

Anbindung

Schwer erreichbar  Sehr gut erreichbar

Die Hochschule liegt fußläufig nur 500 m vom Bahnhof Esslingen entfernt, was einem etwa einminütigen Fahrradweg entspricht. Zudem ist eine Bushaltestelle am Osteingang der Hochschule geplant, die den Campus mit den Studierendenwohnheimen, dem Stadtzentrum und dem Standort Stadtmitte verbinden soll. Die Nähe zum Bahnhof bietet den direkten Anschluss an die S-Bahn sowie an Regionalzüge, sodass ein Umstieg auf den Busverkehr im Vergleich zum Campus Flandernstraße nicht mehr notwendig ist.

Stellplatzsituation & Ausstattung

Für den Umzug des Campus Flandernstraße in die Esslinger Weststadt plant die Stadt durch eine Änderung der örtlichen Bauvorschriften eine Reduktion der ursprünglich geplanten 349 Parkplätze um rd. 78% auf insgesamt 101 Stellplätze mit Unterbringung in einer städtisch bewirtschafteten Tiefgarage. Die Hochschule ist hierbei im Gespräch mit der Stadtverwaltung, die das Ziel verfolgt, mithilfe von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr eine künftige Zunahme des Individualverkehrs zu verhindern und eine Verlagerung auf den nachhaltigen Transport zu erreichen (vgl. Klimaschutzkonzept der Stadt Esslingen). Eine Parkraumanalyse der Stadt hat zudem ergeben, dass sich im Umkreis von 500 m zum Campus ausreichend unausgelastete Parkhäuser zu den gleichen Marktpreisen befinden.

Des Weiteren sind von der Hochschule 402 Fahrradstellplätze entlang der Nordseite der Gebäude an der autofreien Wegeführung und Sammelstellplatz im Westen der Hochschule sowie auch 5 Dusch- und Umkleidemöglichkeiten geplant. Anschlüsse für Lademöglichkeiten sind zwar vorhanden, allerdings sind die tatsächlichen Ladestationen noch nicht in die Ausführungsplanung integriert.



STANDORTVERGLEICH



Abbildung 9: Repräsentative Gebäude an den Standorten der Hochschule Esslingen

Tabelle 1: Standortvergleich der Hochschule Esslingen im Bereich Mobilität

	Stadtmitte	Göppingen	Flandernstraße	Weststadt
HE-Angehörige (2023)	ca. 2.842	ca. 1.069	ca. 2.951	ca. 2.200
Lage	Zentral	Leicht dezentral	Dezentral	Zentral
Zug-/ÖPNV-Anbindung	Mehrere Busse, hohe Taktung	Regionalzüge und Fernbusse am Bhf	Wenig Busse, niedrige Taktung	Regionalzüge, S-Bahn & Bus
Anzahl Stellplätze:				
Fahrrad	111	148	48	402
Kfz-Oberfläche	127 (kostenfrei)	83 (kostenfrei)	16 (kostenfrei)	4 (kostenfrei)
Kfz-Parkgarage	194 (PBW)	57 (PBW & PAG)	459 (PBW)	101 (städtisch)
Fußläufigkeit:				
Innenstadt	ca. 5 Minuten	ca. 10 Minuten	ca. 20 Minuten	ca. 5 Minuten
Bahnhof	ca. 12 Minuten	ca. 8 Minuten	über 30 Minuten	
Sharing-Angebot:				
BikeSharing	1 Station am Bhf.	1 Station am Bhf.	1 Station am KH	1 Station am Bhf.
CarSharing	3 nahe Stationen	1 Station am Bhf.	2 weite Stationen	2 nahe Stationen
Lademöglichkeiten:				
E-Bike	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden	Nicht vorhanden
Kfz	Nicht zugänglich	2 Säulen	5 Säulen	vorhanden
Duschen mit Umkleiden	2 Laborduschen	nicht zugänglich	In Sportstätte	5 Duschen
Grünflächenanteil in m ² an der Liegenschaftsfläche	457 m ² von 36.062 (1,3 %)	24 m ² von 17.099 (0,1 %)	28.368 m ² von 35.193 (80,6 %)	4.600 m ² von 33.642 (13,7 %)

In Abbildung 10 sind die wesentlichen Unterschiede der Verkehrsmittelwahl in Relation zum Standort (Tabelle 1) erkennbar, die die genannten Faktoren wie Lage, Verkehrsinfrastruktur und persönliche Mobilitätsverhalten widerspiegeln.



Abbildung 10: Modal Split nach Standort

STANDORTÜBERGREIFENDE MOBILITÄT

Bei übergeordneter Betrachtung der Nutzergruppen der Hochschule Esslingen sind mögliche weiche Faktoren für die Unterschiede im Mobilitätsverhalten erkennbar.

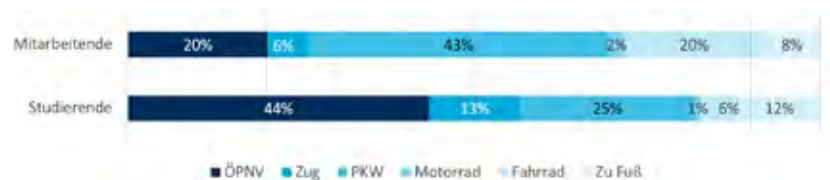


Abbildung 11: Nutzerbezogener Modal Split

Bei Studierenden spielen oft finanzielle Mittel eine größere Rolle, so wird zum Beispiel angenommen, dass diese weitere Anfahrtswege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Kauf nehmen oder im Studierendenwohnheim leben.

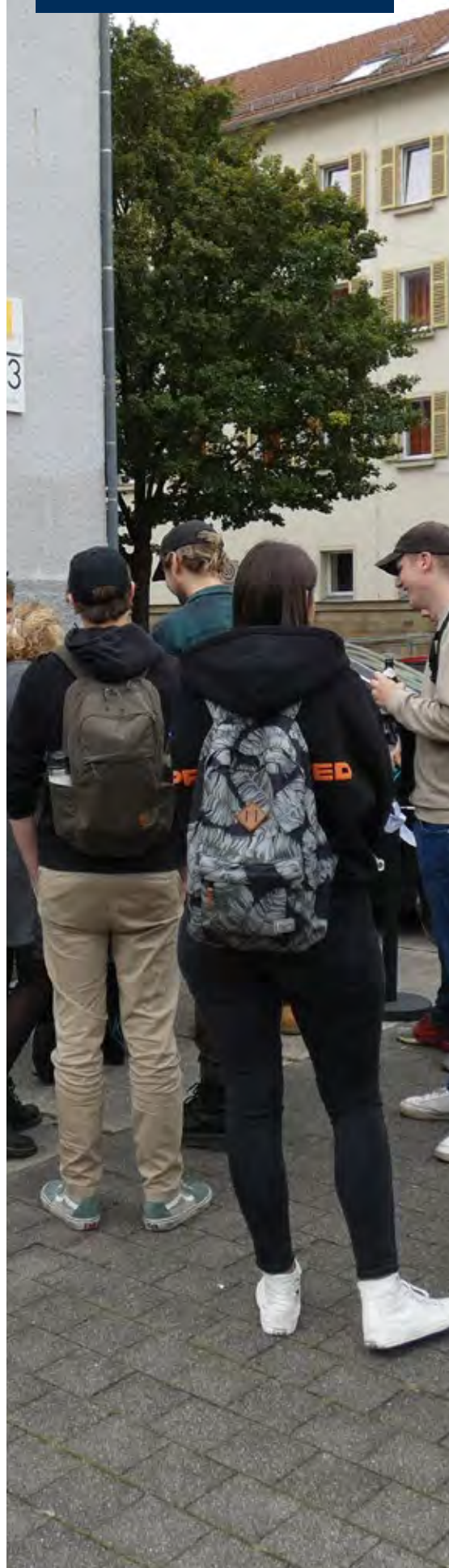
Mitarbeitende und Lehrende entscheiden sich bei der Verkehrsmittelwahl eher auf Basis der lokalen Verkehrsanbindungen und der Vereinbarkeit von Familie und Arbeit.

Als lehrende Person führt man im Vergleich zu den Mitarbeitenden oft Dienstgänge zwischen den Standorten durch, um Vorlesungen zu halten. Bei Studierenden ist in der Strukturierung der Fakultäten und Studiengänge auf die gleichmäßige Verteilung der Standorte geachtet worden, sodass die eigentliche Anreise eine größere Rolle spielt.

Standortübergreifend gibt es über die Hochschule Esslingen bisher folgende Mobilitätsangebote für die Angehörigen (mit Ergebnissen aus Nutzungsumfragen):

- | Deutschland-JugendTicket und -JobTicket zur Nutzung des ÖPNV (Nutzung: Semesterticket: 41,4%; JobTicket: 6,8% - Deutschlandticket: 35%)
- | Radleasing „JobBike BW“ für Beschäftigte des Landes - seit Juni 2024 (Stand 2023: nur für Beamte - daher 2,5% Nutzungsquote, aber 55,5% Interesse)
- | Zwei Dienst-Pedelecs für Beschäftigte [aktueller Vergabestandort: Stadtmitte; Bekanntheitsgrad: fast 50%, Nutzungsquote: 17%, Interesse: 41%]
- | Hochschuleigener Fuhrpark für Beschäftigte, Dienstwagen zur Ausleihe (Bedarf: 1,8% täglich; 6,6% wöchentlich; 15% monatlich; 18,6% jährlich)

An der Hochschule Esslingen besteht die Möglichkeit, an bis zu drei Arbeitstagen in der Woche im Homeoffice zu arbeiten. Das Homeoffice-Angebot wird von 67 % der Mitarbeitenden mit Anteilen von 1 bis 2 Tagen (jeweils 33 %) und 3 Tagen (18 %) in Anspruch genommen.



DIENSTREISEN

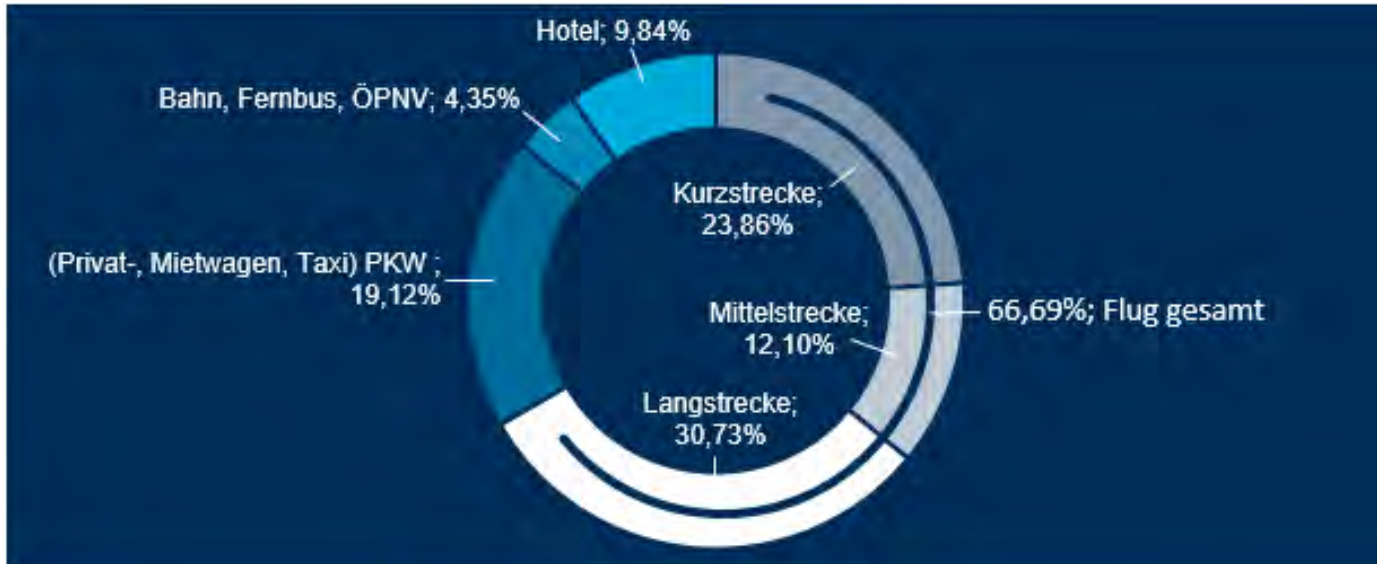


Abbildung 12: Prozentualer Anteil der THG-Emissionen aus Dienstreisen 2022

Bei Dienstreisen entstehen CO₂-Emissionen, auch wenn diese gering ausfallen. Dafür kann die Hochschule – anders als beim Pendelverkehr – diese direkt beeinflussen. Die erfassten 145 t CO₂e verteilen sich größtenteils auf den Flugverkehr mit rund 67% und den Personenkraftverkehr mit ca. 19% (vgl. Abb. 12). Die Faktoren Distanz, Zeiteffizienz und Flexibilität spielen bei der Wahl des Verkehrsmittels für Dienstreisen sowie der Buchung von Hotelübernachtungen eine entscheidende Rolle.

Die Hochschulfinanzierungsvereinbarung BW 2021-2025 sowie das Landesreisekostengesetz verlangt die Formulierung von messbaren Zielen sowie verbindlichen Maßnahmen zur CO₂-Reduktion, u. A. im Verkehrsbereich, sowie die Kompensation der Emissionen von Flugreisen. Zudem arbeitet die Hochschule Esslingen an neuen Richtlinien und Incentivierungen, um künftig die Anzahl an Reisen mit nachhaltigeren Transportmitteln zu steigern und Kurzstrecken mit dem Flugzeug oder PKW zu vermeiden. Momentan werden die Dienstreisen an der Hochschule Esslingen in Papierform verwaltet und analog gespeichert, was eine Analyse für die Bilanzierung deutlich erschwert. Des Weiteren haben die Umfragen ergeben, dass rd. 57 % der Mitarbeitenden ihre Dienstreisen nicht immer abrechnen, weswegen eine genaue Erfassung der Verkehrsmittel und der damit verbundenen CO₂-Werte nicht möglich ist. Laut den Mitarbeitenden werden die in Abbildung 13 dargestellten Schritte im Dienstreiseprozess als besonders kritisch angesehen:

Kritik am Dienstreiseprozess (Mehrfachauswahl möglich)



Abbildung 11: Nutzerbezogener Modal Split

Wasserstoff-CarSharing-Auto bei der Mobilitätswoche

Bei Genehmigungsanträgen sind Unterschriften bei mehreren Vorgesetzten einzuholen. Häufig werden daher die Anträge ausgedruckt. Eine Dauerdienstreisegenehmigung haben im Jahr 2023 nur rund 58 % vorliegen, diese beschränkt sich auch nur auf wiederkehrende, eintägige Dienstreisen an denselben Ort/Region in Baden-Württemberg.

Beim Buchungsprozess wird die Zusammenarbeit mit dem als Vertragspartner arbeitenden Reisebüro kritisiert. Hier wurden u. A. eine schlechte Erreichbarkeit und Auskunft genannt. Auch auf fehlende Unterstützung bzw. unzureichende Orientierungshilfen wird verwiesen. Weiter sind bisher keine Onlinebuchungen möglich, sondern Formulare müssen per E-Mail verschickt werden. Die Qualität der Formulare wurde ebenfalls beleuchtet, da diese im Word- statt PDF-Format mit Signatur-Möglichkeit vorgegeben werden. Des Weiteren besteht ein hoher Prüfungsaufwand, ob tatsächlich richtig gebucht wurde.

Bei der Buchung von Fuhrparkfahrzeugen wird Kritik an der Verfügbarkeit und Buchbarkeit mittels dem CAFM-System MORADA geübt.

Im Bereich der Reisekostenabrechnung wird der hohe Verwaltungsaufwand (u. A. im Vergleich zur Höhe der Erstattung) und die Dauer der Rückerstattung oft als Hinderungsgrund benannt. Mitarbeitende müssen fast immer in Vorleistung gehen, Rechnungen von Hotelbuchungen müssen auf den Namen der Hochschule gebucht werden, was unter Umständen nicht immer möglich ist. Belege und Unterlagen müssen analog über die Hauspost versandt werden, wo es auch zu Verluste kommen kann.

Zusammengefasst ist eine digitale Lösung zur Entlastung auf Seiten der Verwaltung und des Reisenden dringend gefragt.



FUHRPARK

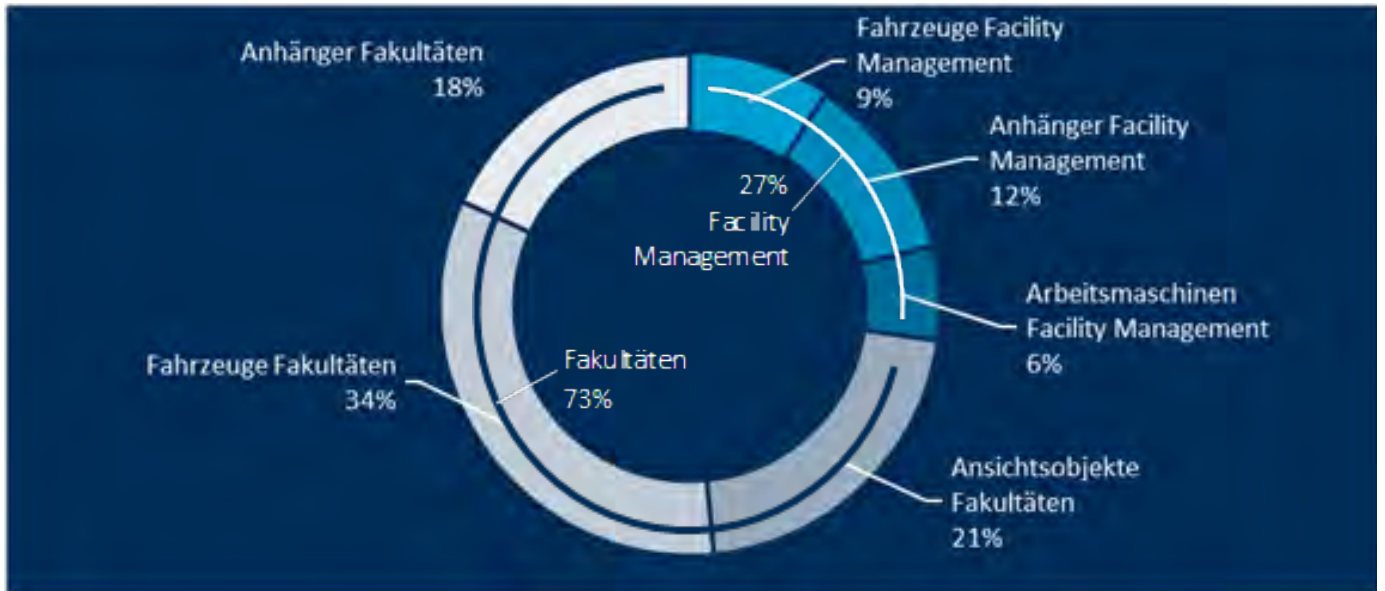


Abbildung 14: Fuhrparkverteilung der Hochschule Esslingen, Quelle: Fuhrparkanalyse, 2024

Der hochschuleigene Fuhrpark besteht überwiegend aus Fahrzeugen mit konventionellen Kraftstoffen, die nur zum Teil optimal ausgelastet sind. Aktuell sind 23 Fahrzeuge und 10 Anhänger im Besitz der Hochschule. Drei Fahrzeuge stehen der Verwaltung zur Verfügung, die überwiegend für Kurierfahrten zwischen den Standorten genutzt werden sowie vier Anhänger und zwei selbstfahrende Arbeitsmaschinen.

Die Fakultäten haben knapp über 70% Anteil an der Fuhrparkflotte, der unterschiedliche Nutzungen zuzuordnen sind: Sieben Fahrzeuge haben keine Straßenzulassung und dienen lediglich als Ansichtsobjekte oder als Rallyefahrzeug. Ein Fahrzeug ist ausschließlich für den Personentransport, während sechs Anhänger für den Transfer von Forschungsobjekten angeschafft wurden. Die restlichen 10 Fahrzeuge der Fakultäten werden zu mehreren Zwecken (Abbildung 15) verwendet, u. A. Firmen-/ Sponsorenbesuche, externe Geschäftstermine, Transport von Hochschuleinkäufen und Gegenständen, Exkursionen und Seminare.

Dienstreisen nach Nutzungszweck (Mehrfachauswahl möglich)



Abbildung 11: Nutzerbezogener Modal Split, Quelle: Umfrage zum Mobilitätsverhalten 2022/23

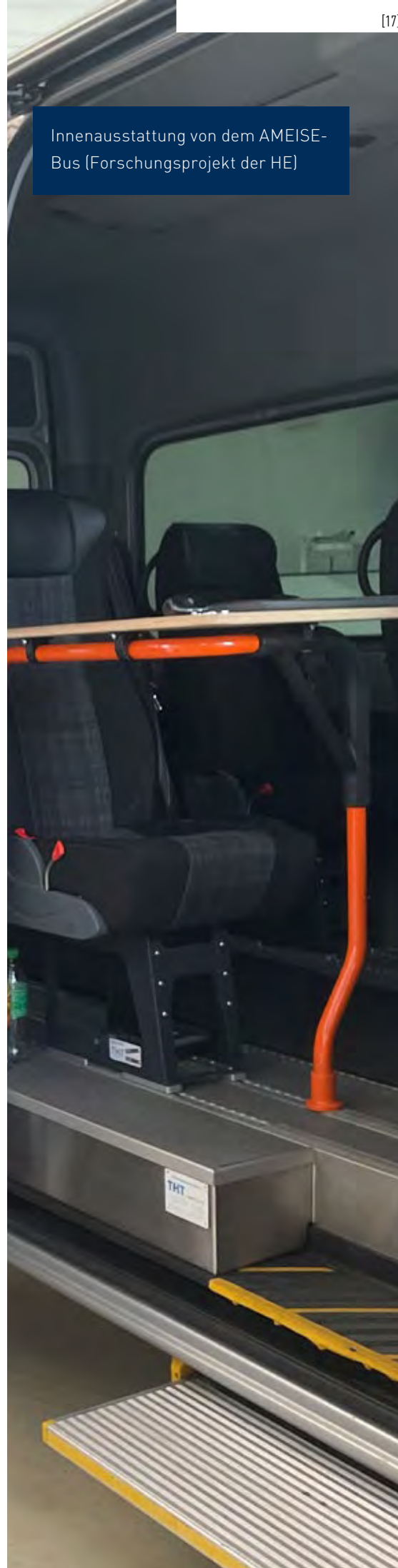
Innenausstattung von dem AMEISE-Bus (Forschungsprojekt der HE)

Die Verwaltungsfahrzeuge aus dem Facility Management sind aktuell – wenn auch etwas veraltet – über das CAFM-System MORADA buchbar und die zugehörigen Daten samt Fahrtenbüchern werden dort digital gespeichert und gepflegt. Wie im Kapitel Dienstreisen erwähnt, ist die Buchbarkeit und Verfügbarkeit nicht optimal.

Für die Nutzung der Fuhrparkflotte gibt es vorgegebene Richtlinien, sodass u. A. die ausgewiesene Nutzung mit der tatsächlichen Nutzung in Einklang sein sowie ein Fahrtenbuch geführt werden muss. Dies erfolgt bei den Fakultäten – wenn überhaupt – überwiegend analog, sodass bisher die Erfassung der Emissionen und Auslastung aus diesem Teil des Fuhrparks lückenhaft und besonders aufwändig war. Die Prüfung der notwendigen Konditionen, wie z. B. gültiger Führerschein und Zweck der Verwendung wird hier auch nicht konsequent geprüft, sodass es schon zu Problemfällen in der Versicherung kam und (Werk-)Studierenden die Nutzung untersagt worden ist.

Ein weiterer Gesichtspunkt wird im Parkraum bzw. auf den Innenhofparkplätzen beobachtet, wo großflächige Fuhrparkfahrzeuge (vor allem Anhänger und ein Wasserfahrzeug) die Stellplätze von möglichen Nutzenden belegen und den Parkdruck unnötig erhöhen, – obwohl diese die meiste Zeit nicht gebraucht werden.

Des Weiteren besteht das Angebot von zwei Dienst-Pedelecs, die bisher jedoch nicht über dieses System, sondern über einen Mitarbeitenden der Hochschule ausgeliehen und gepflegt werden. Die Nutzungsquote kann daher noch nicht automatisch erfasst werden. Die Pedelecs sind zwar bei ungefähr der Hälfte bekannt, wurde bisher jedoch nur von rd. 17 % bereits einmal genutzt. Ein Interesse äußerten zudem 41 % der Mitarbeitenden (sowie ca. 31 % eventuell). Ähnlich reagierten die Mitarbeitenden auf die Frage, ob sie ein CarSharing-Angebot anstelle bzw. als Ergänzung zum hochschuleigenen Fuhrpark nutzen würden.



HANDLUNGSFELDER & SCHWERPUNKTE

HANDLUNGSFELDER



Abbildung 16: Veranschaulichung des Status Quo und der Lösungsansätze im Bereich Mobilität

Nach Rückschlüssen aus dem aktuellen Bestand gibt es einige Gründe (vgl. Abbildung 16) für die Verkehrsmittelwahl der Hochschulangehörigen, die einer nachhaltigen Verlagerung derzeit noch entgegenstehen. Im eigenen Einflussbereich bestehen jedoch vielfältige Potenziale Themen wie Versiegelung, papierbasierte Prozesse, Parkraumauslastung oder lagebezogene Problematiken (Topographie, Radinfrastruktur, ÖPNV-Taktung) nachhaltig zu lösen.

So sind auf Basis der durchgeführten Beteiligungen und Analysen im Bereich Mobilität folgende Handlungsfelder und Lösungsansätze identifiziert worden:

I Mobilitätsverhalten: Besonders wichtig ist es, den Umstieg der Hochschulmitglieder weg vom MIV hin zu alternativen Verkehrsmitteln (inkl. aktivem Transport) zu erreichen. Dies betrifft sowohl das Pendelverhalten der Hochschulmitglieder als auch die Wahl der Verkehrsmittel bei Dienstreisen und Dienstgängen. Ein Grundstein wird hierbei bereits mit dem Umzug des Standort Flandernstraße in die Weststadt mit verbesserter Lage und Anbindung gelegt. Parallel soll daraufhin das Parkraummanagement generell überdacht und angegangen werden. Neben kommunikativen Maßnahmen (Informationsveranstaltungen, Mobilitätsplattform) soll die Radinfrastruktur und Aufenthaltsqualität verbessert sowie weitere Angebote nachhaltiger Verkehrsmittel (Sharing-Angebote) getestet werden. Auch die Möglichkeiten des Homeoffice sollen auf koordinierte Weise optimiert und für den Hochschulbetrieb barrierefrei werden.

| Dienstreisemanagement: Durch eine digitale Buchungsmöglichkeit wie das QIS RKA soll künftig die Abwicklung von Dienstreisen entlastet und ggf. auch Informationen zu alternativen Reisemitteln bereitgestellt werden. Ferner sollen Tools bei der HIS eG gemeinsam mit weiteren Hochschulen angefragt werden, die je Reisemittel die CO₂-Emissionen vor der Buchung aufzeigen und nach Abschluss direkt auswerten, um die Erfassung der Dienstreisen zu erleichtern und ein regelmäßiges Monitoring durchzuführen. Ergänzend zur digitalen Lösung sollen eine Erweiterung der Richtlinien und Incentivierungen dabei helfen, die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel auch bei Dienstreisen langfristig zu erhöhen.

| Fuhrparkmanagement: Die Führung der Fahrtenbücher sowie Kommunikation zwischen dem Facility Management, der Finanzabteilung und dem Nutzenden der Flotte soll dahingehend verbessert werden, dass eine Auswertung über die Softwarelösung des Kompetenzzentrums für energetische und informationstechnische Schnittstellen von Mobilitätssystemen (KEIM) zur Flottenoptimierung („FleetOptimizer“) möglich wird. Durch die zentrale Verwaltung aller Fuhrparkfahrzeuge mit einer gemeinsamen Buchungsplattform soll die Belegung der Fahrzeuge optimiert und ggf. reduziert werden. Das bestehende Angebot an zwei Dienst-Elektrofahrrädern soll in dem Zuge auch in das System aufgenommen werden, um die Zugänglichkeit zu verbessern. Eine Umstellung der täglichen Kurierfahrten zwischen den Standorten in Esslingen auf das Pedelec ist ebenfalls realistisch. Des Weiteren soll die Dienstfahrzeugflotte der HE kontinuierlich auf alternative Antriebe umgestellt werden.



SCHWERPUNKTE

Zu den jeweiligen Handlungsfeldern wurden im Rahmen der Mobilitätskampagne HEr mit nachhaltiger Mobilität vier Handlungsschwerpunkte definiert:



Abbildung 17: Piktogramm der Handlungsschwerpunkte

| Wege zur Hochschule & Verbindung zwischen den Standorten

Für einen nahtlosen Transfer zwischen Zielorten ist die Strecke zum Campus mit vielfältigen Mobilitätsangeboten zu gestalten, um mögliche negative Auswirkungen im Verkehr (z. B. Feinstaub, Stau, Verspätungen) zu vermeiden.

| Aufenthaltsqualität & Interaktion

Neben Anreise spielen Mobilität und Aufenthaltsqualität innerhalb des Campusgeländes eine gleichwertige Rolle, sodass bedarfsgerechte Begegnungszonen für Interaktion im Innen- und Außenbereich geschaffen werden müssen. Dabei werden bestehende Verkehrsflächen und Durchgangsräume miteinbezogen.

| Digitalisierung & Innovation

Digitale Instrumente können einen Beitrag zur betrieblichen nachhaltigen Mobilität leisten, indem Prozesse effizienter gestaltet, Analysen/Controlling ermöglicht und Pendelverkehr/Dienstreisen zum Teil vermieden werden können. Darüber hinaus können Forschungsprojekte auch zu Innovationen in betrieblichen Abläufen führen.

| Barrierefreiheit & Inklusion

Die Gewährleistung von Barrierefreiheit auf dem Campus ist ein wichtiger Beitrag zur Förderung von Inklusion und nachhaltiger Mobilität. Dies trägt dazu bei, dass alle Personen – unabhängig von körperlichen Einschränkungen – gleiche Chancen und Zugänge zu Bildung, Forschung und sozialem Leben auf dem Campus haben.

Die Schwerpunkte stellen sowohl die übergeordneten Ziele als auch eine Möglichkeit der Kategorisierung der verschiedenen Maßnahmen dar. Gleichzeitig dienen sie als Kontrolle, ob das Thema Mobilität über mehrere Ebenen abgedeckt wurde.

ZIELE

Im Leitbild sowie Struktur- und Entwicklungsplan der Hochschule Esslingen ist Klima- und Umweltschutz mit dem langfristigen Ziel eines klimaneutralen Hochschulbetriebs verankert. Dies beinhaltet die kontinuierliche Reduktion des CO₂-Fußabdrucks durch Mobilität der Hochschulangehörigen.

Mit Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für die aktuellen und zukünftigen Standorte soll dieses Ziel im Verkehrssektor erreicht werden. Ein besonderes Augenmerk soll hierbei auf die Erreichbarkeit der Hochschulstandorte mit alternativen Verkehrsmitteln für Mitarbeitende und Studierende gelegt werden. Ferner sollen die Emissionen der Mitarbeitenden bei Dienstreisen und Nutzung des Fuhrparks verringert werden.

| Förderung des Radverkehrs

Ziel: Steigerung des Fahrradanteils am Modal Split der Hochschule um 15 %

Der bisherige Fahrradanteil variiert je nach Standort: Bei den Studierenden liegt er zwischen 2,7 % und 8,6 %, während er bei den Beschäftigten zwischen 17,5 % und 27,3 % liegt. Durch die Bereitstellung von sicheren Fahrradabstellplätzen, parallel zum Ausbau der Fahrradwege seitens der Stadt Esslingen und Göppingen sowie mithilfe der Organisation von Fahrradevents und des JobBike BW-Angebots soll die Radnutzung begünstigt werden.

| Verbesserung der Infrastruktur für nachhaltige Mobilität

Ziel: Verlagerung des MIV-Anteils auf nachhaltige Verkehrsmittel um 12%

Der Umstieg der Hochschulangehörigen weg vom MIV hin zu alternativen Verkehrsmitteln soll gefördert werden und eine Steigerung der klimafreundlichen Mobilität zu und zwischen den Hochschulstandorten erfolgen. Diese soll durch den Umzug des Standortes in eine zentrale Lage mit einer besseren ÖPNV-Anbindung sowie einer nachhaltigen Infrastruktur vor Ort gefördert werden.

| Förderung der multimodalen Mobilität

Ziel: Senkung der Emissionen von Dienstreisen um 10%

Es sollen an allen drei Standorten Sharing-Angebote für Hochschulmitglieder für Dienstreisen/-gänge getestet werden. Vorstellbar sind sowohl stationsbasiertes CarSharing als auch BikeSharing-Stationen direkt am Campus.

Kurzstreckenflüge, die als unmittelbarer Umstieg zu Mittel-/ Langstreckenflüge, sollen um 10 % über die Nutzung von „Rail&Fly“-Angeboten reduziert werden. Dies wird unter anderem über eine Anpassung der Dienstreise-Richtlinien angestrebt.

Fahrradständer am Standort
Göppingen



| Optimierung von Parkraumstrukturen

Ziel: Senkung der kostenfreien Stellplätze um 22% am Standort Stadtmitte

Die Neuberechnung des Stellplatzschlüssels (d. h. der Anzahl der Parkplätze pro Studierende) nach der VwV Stellplätze am Standort Stadtmitte ergab aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung die Möglichkeit zur Senkung. Dies entspricht einer Reduzierung von 106 Kfz-Stellplätzen und einer Erhöhung um 317 Radstellplätzen. Durch geplante Baumaßnahmen und den Standortwechsel wird der Parkraumdruck zukünftig an den bestehenden Standorten weiter zunehmen.

Aufgrund der fehlerhaften Schranken und kostenfreien Stellplätze sind die verfügbaren Parkräume oft überfüllt mit Fahrzeugen oder Anhängern, die gelegentlich auch in verbotenen Zonen stehen. Die kostenfreien Parkplätze sollen im Rahmen des Projektes „Nachhaltige Freiflächengestaltung“ am Campus Stadtmitte von 127 auf 99 Parkplätze reduziert werden (9% weniger Parkplätze insgesamt). Langfristig werden die Parkplätze in die PBW-Bewirtschaftung überführt, was aufgrund der Gebührenpflicht ein Potenzial von 8% zur Senkung des MIV-Anteils am Campus Stadtmitte birgt (vgl. Treibhausgasbilanz der HE, 2024).

| Digitalisierung von Prozessen und Strukturen

Ziel: Steigerung der Abrechnung von Dienstreisen um 30%

Durch die Einführung von QIS-RKA soll in Folge des geringeren Aufwandes eine höhere Erfassung von Dienstreisen zur genaueren Auswertung von Emissionen und Verkehrsmittelwahl in diesem Bereich erzielt werden. Die digitale Arbeitsweise soll weiter ermöglicht und ausgebaut werden, sodass die Erreichbarkeit von Mitarbeitenden gewährleistet ist.

| Optimierung des hochschuleigenen Fuhrparks

Ziel: Senkung der CO₂-Emissionen der Fuhrparkflotte um 15 %

Über eine zentrale Verwaltung des Fuhrparks soll die Führung und Auswertung der Fahrtenbücher dahingehend verbessert werden, dass die Auslastung aller Fahrzeuge erfasst und nach Bedarf reduziert werden kann. Des Weiteren soll zur Senkung der CO₂-Emissionen die Dienstfahrzeugflotte kontinuierlich auf alternative Antriebe umgestellt werden. Das bestehende Angebot an Dienst-Elektrofahrrädern soll erweitert und beworben werden.

| Erhöhung von Aufenthaltsqualität auf dem Campusgelände

Ziel: Steigerung des Grünanteils der Hochschule Esslingen um 20 %

Der bisherige Fahrradanteil variiert je nach Standort: Bei den Studierenden liegt er zwischen 2,7 % und 8,6 %, während Um den durch Umzug entstehenden Verlust von Grünflächen zu kompensieren, soll mit Schaffung von Aufenthaltsbereichen und Grünflächen im Freien die Aufenthaltsqualität an den Standorten Stadtmitte und Göppingen erhöht werden.

Die Entsiegelung sowie Umgestaltung von Verkehrsflächen und Durchgangsräumen ermöglicht zudem den Einbezug von Belangen hinsichtlich Barrierefreiheit für Gebäudeinfrastrukturen und auf Verkehrsflächen.

| Sensibilisierung und Transparenz

Ziel: Anhebung der Nutzung eines Deutschland-Job-Tickets um 7%

Die Hochschule Esslingen soll die Mitbestimmung und Transparenz im Bereich Mobilität ermöglichen, sodass mithilfe der Mobilitätskampagne die Hochschulangehörigen kontinuierlich über die vielfältigen Möglichkeiten umweltfreundlicher Verkehrsmittel informiert werden. Zudem soll der verbleibende Differenzbetrag beim Deutschland-Job-Ticket (bei entsprechender Nutzung) erstattet werden, um einen Anreiz zum langfristigen Umstieg auf nachhaltige Transportmittel für Dienstreisen zu schaffen.


Entwurfsausschnitt Gestaltungswettbewerb Campus Stadtmitte

UMSETZUNG

Die Umsetzungsmaßnahmen wurden nach folgenden Kategorien strukturiert:

- | **Infrastrukturmaßnahmen**, die eine Abstimmung mit den Bauämtern und die Verfügbarkeit von größeren Investitionsmitteln voraussetzen;
- | **Verwaltungsmaßnahmen**, die vor allem die Optimierung der betrieblichen Prozesse an der HE vorantreiben soll;
- | **Kommunikations- und Partizipationsmaßnahmen**, um die Hochschulangehörigen zu informieren und an den Prozessen zu beteiligen.

Legende:

	Soziale Nachhaltigkeit		Geringe bis hohe Kosten
	Ökologische Nachhaltigkeit		
	Ökonomische Nachhaltigkeit		

Im folgenden Katalog werden die geplanten Maßnahmen beschrieben, zeitlich begrenzt und anhand von Fußabdrücken für die Nachhaltigkeit symbolisch bewertet sowie der Kostenaufwand in der Höhe grob eingeschätzt.

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN



Umzug des Campus Flandernstraße in den neuen Campus Weststadt

Der Umzug vom alten in den neuen Standort bringt eine Verlagerung der Hochschulangehörigen hinsichtlich ihrer Mobilität mit sich, die durch die verbesserte Lage und geplanten Mobilitätsangebote zu einer nachhaltigen Neuverteilung des Modal Splits führen soll.

Übergabe Ende 2025 – In Planung

Pilotprojekt: Temporäre Umgestaltung von Parkflächen [Gebäude 4/5/7]

Das Projekt wird durch die temporäre Sperrung der Kfz-Stellplätze und Integration von modularen, beweglichen Elementen im Innenhof charakterisiert. Sitzgelegenheiten, mobile Pflanzkästen und schattenspendende Strukturen sind Beispiele für eingesetzte Elemente.



© Liveable Cities GmbH

Frühjahr/ Sommer 2025 – Vorrangig





Ab 2026 – Anzustreben

Nachhaltige Freiflächengestaltung des Campus Stadtmitte

Der zuvor als Parkplatz genutzte Innenhof soll autofrei werden, um die Fläche für eine nachhaltige Umgestaltung freizugeben. Die umfassende Neugestaltung beinhaltet u. A. den Austausch des Bodenbelages, der Anlage neuer Grünflächen und Radstellplätzen sowie der festen Verankerung von teilweise beschatteten Sitzgelegenheiten. Die Umgestaltung des Innenhofs soll neben Verbesserung des Mikroklimas auch die nachhaltige Mobilität auf dem Campus fördern.



Nachhaltige Freiflächengestaltung des Campus Göppingen

Im Falle eines Abrisses von Gebäude 3 soll auch am Campus Göppingen die Fläche für eine nachhaltige Umgestaltung freigegeben werden. Nutzungen wie die Fahrradwerkstatt, der Fahrradabstellraum und das Studierendencafé sollen nach Möglichkeit in die neue Gestaltung integriert werden. Diese Konzeption beleuchtet vor allem den Schwerpunkt Aufenthaltsqualität und Interaktion für den Standort Göppingen.



Langfristig – Anzustreben



Sommersemester 2025 – In Planung

Pilotprojekt: Konstruktion von modularen Radabstellanlagen

Mithilfe des Entwurfs und einer folgenden Konstruktion von modularen Radabstellanlagen samt Überdachung wird eine umfassende und nachhaltige Lösung angestrebt, die flexibel auf verschiedene Standorte des Campusgeländes angewendet werden kann. Dies ermöglicht eine skalierbare Umsetzung und fördert mit Ausbau der Radinfrastruktur eine umweltfreundliche Mobilität innerhalb der Hochschulgemeinschaft.



Erweiterung und Optimierung von Radabstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs sollen allgemein an den Standorten die bestehenden Radstellplätze optimiert und erweitert werden, sodass eine höhere Anzahl an sicheren, ggf. überdachten Radabstellanlagen geschaffen wird. Die Bereitschaft zum Pendeln an die Hochschule mit dem eigenen Fahrrad soll hiermit angeregt werden.



Langfristig – Anzustreben





Entwurfsausschnitt Gestaltungswettbewerb Campus Stadtmittte



© Adobe Stock

Einführung einer Parkraumbewirtschaftung

Langfristig werden die Stellplätze in den Innenhöfen am Standort Stadtmittte in die Parkraumbewirtschaftung überführt, die ggf. darüber hinaus eine Installation von Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge beinhalten wird.

Langfristig – In Planung

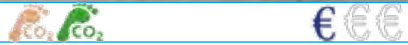


Installation von RadService-Stationen

Eine RadService-Station soll zur Ergänzung der Fahrradwerkstatt an allen Standorten (Campus Stadtmittte, Campus Weststadt und Campus Göppingen) den Hochschulangehörigen sowie der unmittelbaren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.



Frühjahr/ Sommer 2025 – Vorrangig



Bereitstellung von Ladeinfrastruktur

Für E-Bikes soll es am neuen Standort Weststadt zwei Ladeschränke geben, die neben dem Ladevorgang eine Aufbewahrungsmöglichkeit bietet. Am Campus Stadtmittte und Göppingen sollen im Zuge des Radinfrastrukturausbaus Lademöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Mittelfristig – Anzustreben

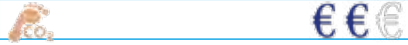


Überprüfung und ggf. Anpassung von Gebäude- und Verkehrsflächen

Die Gewährleistung von Barrierefreiheit auf dem Campusgelände ist ein wichtiger Beitrag zur Förderung von Inklusion und nachhaltiger Mobilität. So sollen nach Überprüfung der Gebäude- und Verkehrsflächen Barrieren beseitigt und Orientierungshilfen geschaffen werden.



Mittelfristig – Übergeordnet



VERWALTUNGSMASSNAHMEN

 <p>© Adobe Stock</p> <p>12/2024 - 11/2026 – In Planung</p>	<p>Weiterführung des Mobilitätsmanagements</p> <p>Über das Mobilitätsmanagement soll sichergestellt werden, dass die geplanten Maßnahmen betreut, umgesetzt und die gesetzten Ziele des Mobilitätskonzepts erreicht werden.</p> <p>CO₂ € € €</p>
<p>Reaktivierung der Fahrradwerkstatt (inkl. Fahrradverleih)</p> <p>Die studierendengeführte Fahrradwerkstatt soll reaktiviert werden. Diese soll in den Kernzeiten die RadService-Station ergänzen. Neben Reparaturen soll auch die Möglichkeit des Radverleihs aus dem Bestand wieder verfügbar sein.</p> <p>Wintersemester 2024 – In Planung</p>	 <p>CO₂ CO₂ € € €</p>
 <p>© Adobe Stock</p> <p>Mittel- bis Langfristig – Anzustreben</p>	<p>Einführung eines Fuhrparkmanagements mit zentraler Steuerung</p> <p>Eine Optimierung der Auslastung und Datenerhebung (auf Basis des Fleet-Optilizers und der MORADA-Auswertung) soll künftig durch die zentrale Verwaltung aller Fuhrparkfahrzeuge erreicht werden, die ggf. zur Reduzierung und langfristigen Umstellung des Fuhrparks führen soll.</p> <p>CO₂ CO₂ € € €</p>
<p>Erweiterung der Dienstreise-Richtlinien</p> <p>Über die Dienstreise-Richtlinien sollen konkrete Nutzungsvorgaben zur ordnungsgemäßen Verwendung des Fuhrparks gemacht werden. Ebenso werden die Bedingungen für Kurzstreckenflüge angepasst und Rail&Fly-Angebote gefördert.</p> <p>Ab 2025 – In Planung</p>	 <p>© Adobe Stock</p> <p>CO₂ CO₂ € € €</p>

Entwurfsausschnitt Gestaltungs-
wettbewerb Campus Stadtmitte



Einführung des Dienstreise-Systems „QIS-RKA“

Eine Digitalisierung der Buchungs- und Abrechnungsprozesse soll über die Integration von QIS-RKA erfolgen, die den Aufwand hinsichtlich der analogen Reiseprozesse reduziert und die automatisierte Erfassung von Emissionen ermöglicht.

© Adobe Stock

Dezember 2024 – In Planung



Erstattung des
Deutschland-JobTickets

Für die (vermehrte) Nutzung des Deutschland-Job-Tickets auf Dienstreisen soll über Vergleichsberechnung und Nachweisen der entsprechenden Nutzung der übrigbleibende Differenzbetrag nach Abzug des Zuschusses auch erstattet werden.



© EVN

Kurzfristig – In Planung



Optimierung der Homeoffice-
Regularien und Einweisungen

Mit der Umstellung auf Unified Communication wird künftig die Umschaltung der Bürotelefone mit Datenschutzbelangen verknüpft, sodass u. A. private Nummern nicht erscheinen. Zudem sollen Genehmigungen für Home-Office erleichtert werden.

© Adobe Stock

Mittelfristig – In Planung



Prüfung der Etablierung von Car-
Sharing-Verträgen für Dienstreisen

In Abhängigkeit mit den Anbietern am jeweiligen Standort sollen CarSharing-Verträge für Dienstreisen getestet werden, sodass die Nutzung des Fuhrparks oder Privat-PKWs nicht zwingend erforderlich ist. Bei hoher Auslastung wäre ein langfristiger Ersatz des Fuhrparks denkbar.



© Adobe Stock

Kurz- bis Mittelfristig – In Planung



KOMMUNIKATIONS- UND PARTIZIPATIONSMASSNAHMEN



Ab 2026 – Anzustreben

Weiterführung der Mobilitätskampagne

Über regelmäßige Umfragen und Beteiligungen zur Erfassung des Bedarfs und als Erfolgskontrolle soll die Mobilitätskampagne fortgesetzt werden. Regelmäßige Evaluierungen der Maßnahmen sollen dabei helfen, die Resonanz der Angehörigen zu messen und Verbesserungen vorzunehmen.



Durchführung von Aktionen rund ums Rad und alternative Transportmittel

Der im Juni 2024 erstmals veranstaltete Fahrradaktionstag soll fortgeführt werden mit neuen Wettbewerben, Reparatur-Seminaren, Touren, Anreizprogrammen o. Ä., um auch in Zukunft die Motivation zum Radfahren und Nutzung weiterer nachhaltiger Transportmitteln zu steigern.

Langfristig – Anzustreben



© Adobe Stock



© Adobe Stock

Sommersemester 2025 – In Planung

Einbindung der Stadtverwaltung und betroffenen Verkehrsverbünde

Von der Hochschule Esslingen wird beabsichtigt, Gespräche mit der Stadtverwaltung und den Verkehrsverbänden für die nachhaltige Verbesserung städtischer Verbindungsrouten aufzusuchen. Dies betrifft vorwiegend den Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr.



Verbesserung der mobilitätsbezogenen Informationen an der Hochschule Esslingen

Zur Gewährleistung von Barrierefreiheit auf dem Campusgelände und online sollen künftig die Informationen im Bereich Mobilität (Anreise, Stellplätze, Angebote) leicht zugänglich und transparent für die Hochschulangehörigen und Externe gestaltet sein.

Langfristig – Anzustreben



© Adobe Stock



CONTROLLING

Der Umsetzungsplan wird im Rahmen des Controllings regelmäßig überprüft und an den Fortschritt der Maßnahmen, die Fortschreibung des Mobilitätskonzepts sowie die Änderung von äußeren Bedingungen angepasst.

Als **Evaluationsinstrument** zur Überprüfung von abgeschlossenen Maßnahmen auf die gesetzten Ziele werden folgende Vorgehensweisen gewählt:

- | **Umfragen und Beteiligungsplattform** als skalierbare und leicht auswertbare Datenerhebung, z. B. zur Erfassung der Zufriedenheit und Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote durch die HE-Angehörigen
- | **Veranstaltungen und Workshops** als Möglichkeit zur qualitativen Rückmeldung hinsichtlich der geplanten und/ oder bereits umgesetzten Maßnahmen
- | **Verkehrsinfrastruktur- & Mobilitätsdaten-Analysen** zur quantitativen Auswertung der Auslastung der neuen und der angepassten Verkehrsinfrastruktur oder Bewertung des neuen Dienstreisemanagementsystems (QIS-RKA)
- | **Treibhausgas-Bilanzierung** zum Vergleich der CO₂-Emissionen aus dem Mobilitätsbereich vor und nach der Umsetzung
- | **Vergleichsstudien** mit Hochschulen, die gleichartige Maßnahmen umsetzen und deren Ergebnisse nach ähnlichen Zielen betrachten, zur Rückschlussbildung auf die Größe (bzw. als Einordnung) des Erfolges
- | **Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“** durch Bewerbung der Hochschule nach erfolgter Optimierung der Radinfrastruktur

Fahrradaktionstag inklusive
Reparirstation von e-motion



FAZIT

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird dargelegt, wie zukünftig mit dem Thema nachhaltige Mobilität an der Hochschule Esslingen umgegangen werden kann.

Basierend auf dem strategischen Ziel, langfristig ein klimaneutraler Hochschulbetrieb zu werden, dient die Konzeption der kontinuierlichen Reduzierung des mobilitätsbezogenen CO₂-Fußabdrucks – vor allem den Emissionen aus dem Pendelverkehr.

Kategorisiert in neu gesetzte Schwerpunkte sollen mit folgenden Ziele nachhaltige Mobilität an der Hochschule Esslingen vorangetrieben werden:

- | Förderung des Radverkehrs und der multimodalen Mobilität
- | Verbesserung der Infrastruktur für nachhaltige Mobilität
- | Optimierung der oberflächigen Parkraumstrukturen und des Fuhrparks
- | Digitalisierung von Prozessen und Strukturen
- | Erhöhung von Aufenthaltsqualität auf dem Campusgelände
- | Sensibilisierung und Transparenz

Die geplanten Maßnahmen gliedern sich in Infrastruktur-, Verwaltungs- sowie Kommunikations- und Partizipationsmaßnahmen, da für eine erfolgreiche Umsetzung jeweils unterschiedliche Akteure eingebunden werden.

In die Wertung der potenziellen Auswirkungen fließen alle drei Säulen der Nachhaltigkeit (sozial, ökologisch, ökonomisch) ein, um neben den Emissionseinsparungen auch die soziale Akzeptanz und die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. In Abstimmung mit den internen Stakeholdern werden zudem Zeitrahmen und Priorisierung dargestellt.

Abschließend bedankt sich die Hochschule Esslingen beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg, das diese umfassende Konzeption eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts im Rahmen des Förderprojektes „Behördliches und betriebliches Mobilitätsmanagement“ (B2MM) erst ermöglicht hat.

DATENVERZEICHNIS UND SIGNIFIKANZ

- | Studienarbeiten zur Barrierefreiheit an der Hochschule (Rehm & Roth 2014; Langenbacher, Paul & Eichele, 2018)
- | Treibhausgas-Bilanzierung mit Potenzialanalyse (Zukunftswerk, 2023), Treibhausgasbilanz (Klimaschutzmanagement, 2024)
- | Status-Quo-Analyse Mobilitätsverhalten, Dienstreisen und Fuhrparknutzung (Umfragen über Braun & Futschik, 2023; Mobilitätsmanagement (MM), 2024) Analyse Dienstreise- und Fuhrparkmanagement (MM, 2022-2024)
- | Standortanalysen (MM, 2022-2024) inkl. Stellplatzschlüssel-Neuberechnung (2022) und Studienarbeit: Parkraumanalyse (Rapp, 2024)
- | Online-Beteiligung/Workshops der Kampagne „Fit For Future“ (2024)
- | Abstimmungen Lenkungsreis Mobilität (2023-2024), Vermögen und Bau (2024), Personalrat und Rektorat (2024), Stadt Esslingen und Göppingen (2023-2024)

Rücklaufquoten der durchgeführten Umfragen

Für die Signifikanz von Umfragen errechnet sich die geeignete Stichprobengröße in Abhängigkeit zur Grundgesamtheit, d.h. je größer die Grundgesamtheit, desto kleiner muss im Verhältnis die Stichprobe sein. Bei ca. 6.000 Studierenden ist eine Stichprobengröße von etwa 360 Personen ausreichend, um ein Konfidenzniveau von 95% zu erreichen. Bei der Umfrage zum Pendelverhalten aus dem Wintersemester 2022/23 ist diese daher mit einer Rücklaufquote von 8 % (500 Studierende) signifikant. Das Gleiche gilt für die Gruppe Mitarbeitende inkl. ProfessorInnen (ca. 640 Personen, das Konfidenzniveau von 95 % wird mit einem Rücklauf von ca. 240 Personen erreicht) – hier 257 Personen, also rund 40 %.

Bei der Umfrage zu den Dienstreisen und Fuhrpark vom April 2023 wurde das Konfidenzniveau zwar mit 167 Personen (rd. 27 %) nicht erfüllt, jedoch waren die Angaben mehr auf der qualitativen Seite gewünscht sowie um erste Eindrücke zu dem Thema zu sammeln in Anschluss an die frühere Umfrage.

Die Umfrage zur Mobilität vom Januar 2024 war aufgrund der angekündigten Stellplatzthematik überwiegend auf die Kfz-Nutzer unter den Mitarbeitenden zur Ermittlung der Auslastung ausgelegt und lag daher mit 238 Personen nur knapp unter dem Konfidenzniveau.

HER MIT NACHHALTIGER MOBILITÄT.

Herausgeber:

Hochschule Esslingen
Kanalstraße 33
73728 Esslingen
Tel 0711 397-49
info@hs-esslingen.de

Text: Eileen Sawatzki

Redaktion: Markus Tritschler, Carla Cimatoribus, Anja Necker

WWW.HS-ESSLINGEN.DE



im Rahmen des Förderprogramms „B²MM“
(Betriebliches und behördliches Mobilitätsmanagement)

