

„Ein Schritt in die falsche Richtung“

*Umweltschutzverbände, Verkehrsinitiativen, Architekten und Denkmalschützer
gemeinsam für eine schnelle Umsetzung der Gefahrenbeseitigung für Zufußgehende auf der
Sommerburgstraße, gegen neue Parkplätze auf der „Kirchwiese“, sowie für langfristig wirksame
Schritte zur Lösung von Parkproblemen auf der Margarethenhöhe*

Die Margarethenhöhe ist eines der bedeutendsten Zeugnisse der Gartenstadtbewegung und ein zentrales Aushängeschild der Stadt Essen. Aus aller Welt kommen Menschen zur Margarethenhöhe. Dort zu wohnen ist ein Privileg und entsprechend nachgefragt.

Die Straßen der Gartenstadtsiedlung sind schmaler als üblich, was 1909 durch eine Sondergenehmigung möglich gemacht wurde, bei der es noch keine Vorstellungen vom Umfang der heutigen Individualmobilität gab. Der sogenannte ruhende Verkehr hat der städtebaulichen Qualität schon an vielen Stellen erheblichen Schaden zugefügt. Die geplanten kleinteiligen Maßnahmen am Giebelplatz deuten an, dass die Stadt Essen und die Margarethe-Krupp-Stiftung (MKS) gewillt sind, sich des Themas anzunehmen.

Nunmehr hat sich die Diskussion um hochgradig gefährliches Parken an der Sommerburgstraße in eine Richtung entwickelt, die uns Sorge bereitet. Um Ersatzparkplätze zu schaffen, scheinen Stadt und Stiftung gewillt, einen weiteren zentralen Ort der alten Margarethenhöhe dem ruhenden Verkehr zu opfern. Gleichzeitig macht schon die geringe Anzahl von 16 neuen Stellplätzen deutlich, dass diese Maßnahme angesichts des Umfangs verkehrsgefährdend abgestellter Fahrzeuge nur in sehr geringem Ausmaß Ersatz schafft.

Durch die Versiegelung der Kirchwiese würde ein zentraler denkmalgeschützter Platz in der historischen Gartenstadt in seiner städtebaulichen Struktur zerstört. Eine Überbauung wäre in keinem Sinne zielführend, sondern ein nicht wieder gut zu machender Frevel am historischen Erbe.

Die Unterzeichner halten dies für einen (weiteren) Schritt in die falsche Richtung und wenden sich hiermit explizit gegen den Bau einer Stellplatzanlage auf den Grünflächen vor der katholischen Kirche. Gleiches gilt auch für die in Betracht gezogene Fläche an der Steilen Straße.

Die von der Stadt erwogene Maßnahmen am Lehngrund und an der Freiwilligen Feuerwehr erscheinen angesichts der Problematik wenig geeignet, wesentlich zur Problemlösung beizutragen, wenngleich diese Bereiche für die städtebauliche Struktur weniger bedeutsam erscheinen.

Diskussionsbeiträge hingegen, die darauf gerichtet sind, die Entscheidung, wieviel Platz Fußgänger*innen, radfahrenden Kindern und anderen „schwächeren“ Verkehrsteilnehmende zuzugestehen sind, dem Spiel der örtlichen Interessen zu überlassen, sind nicht akzeptabel.

Daher unterstützen wir das vorgeschlagene Maßnahmenpaket von BUND, VCD, FUSS e.V., ADFC Essen sowie RadEntscheid Essen und bitten um sorgfältige und alle Belange beachtende Prüfung:

- **Sicherheit geht vor** – das Parken auf weiten Teilen des Gehweges an der Sommerburgstraße ist kurzfristig zu unterbinden.
- **Parkverstöße ahnden:** Zuwiderhandlungen sind konsequent zu ahnden. Vorrangig sind solche Bereiche ordnungsbehördlich zu kontrollieren, in denen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko besteht wie auf der Sommerburgstraße.

Keine Schnellschüsse: Eine kurzfristige Entlastung und die langfristige Lösung für das Problem des wilden Parkens sind gemeinsam zu denken und zu beschließen. Dazu gehören:

- **Der Verzicht auf die Errichtung von neuen ebenerdigen Parkplätzen auf den verbliebenen Freiflächen der „alten“ Margarethenhöhe.**
- **Kurzfristige Schaffung von Ersatzparkraum** auf bereits versiegelten Flächen in der Peripherie der „alten“ Margarethenhöhe (Lührmannstraße und unter der Margarethenbrücke „Am Mühlenbach“).
- **Die Einführung einer Bewohnerparkregelung für die gesamte Siedlung und Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze:** Eine solche Regelung kann und wird für eine Entlastung der Wohnbereiche von Fremdparkenden sorgen und auf diesem Wege zahlreiche bereits vorhandene Parkplätze für die Bewohnerschaft frei machen. Diesbezüglich sind die Parkplätze unter der Brücke (an der Straße „Am Mühlenbach“) sowie an der Lührmannstraße besonders hervorzuheben. Das Universitätsklinikum als wesentlicher Verursacher des Fremdparkens ist in diesem Kontext anzuhaltend, seine diesbezüglichen Probleme mit einem durchdachten Konzept vor Ort zu lösen.

Nur bewirtschaftete Parkplätze werden letztlich für eine Entspannung sorgen und die Option eröffnen, eine Bündelung der Stellplätze an weniger kritischen Standorten zu realisieren.

- **Gleiche Regeln für die Erreichbarkeit von Parkplätzen und öffentlichem Verkehr:** Die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ zeigen Richtwerte zwischen 300 und 1.200 Meter für den Zugang zu einer Haltestelle in Abhängigkeit von Besiedlung und Fahrangebot auf. Bei 600 Metern Radius dauert der Fußweg 8 bis 10 Minuten zur Haltestelle. Dies gilt noch als zumutbar (vgl. Deutschlandatlas¹). Was für den öffentlichen Verkehr als zumutbar gilt, darf auch für den privaten ruhenden Verkehr als zumutbar gelten, zumal die Margarethenhöhe durch die Stadtbahn, den Bürgerbus, den Nachtexpress und die Grugastrasse vergleichsweise gut angebunden ist. Alle Standortbewertungen sind an diesen Zahlen und nicht an den deutlich niedriger gewählten der Stadt Essen auszurichten.
- **Quartiersparken in peripherer Lage:** Prüfung der vorgeschlagenen Standorte hinter dem Studierendenwohnheim und auf dem Parkplatz am Gruga-Eingang Lührmannstraße auf ihre Eignung und der Voraussetzungen für die Einrichtung von Quartiersparken in Form einer bewirtschafteten Anlage. Die MKS hat in der Vergangenheit bereits eine entsprechende Bereitschaft für die Realisierung eines Quartiersparkhauses signalisiert.
- **Intensive begleitende Öffentlichkeitsarbeit:** Jede der vorstehend beschriebenen Maßnahmen verlangt eine Abkehr von lieb gewordenen Gewohnheiten: Sie stellt das vermeintliche Recht auf einen kostenlosen Parkplatz in Zweifel und verlangt nach der Bereitschaft, auch längere Wege in Kauf zu nehmen. Daher sollte dies mit einer intensiven begleitenden Öffentlichkeitsarbeit auf der Basis möglichst breit getragener politischer Beschlüsse vermittelt werden. Die wesentlich zur Auszeichnung als „Grüne Hauptstadt Europas“ beigetragene Modalsplit-Zielsetzung 4 x 25 % (also 75 % Anteil für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes) bietet dazu bereits eine Grundlage.

Erstunterzeichner

Prof. em. Dr.-Ing. Rainer Metzendorf, Stadtplaner und Architekt dwb

Dr. Axel Heimsoth, Essen

Achim Mikuscheit, ehem. zuständig für die Außenstellen des Ruhr Museums, Buchautor zur Margarethenhöhe

Günther Samsel, Architekt und Denkmalpfleger

Andreas Holtkamp, Architekt und Denkmalpfleger, BDA

Peter Brdenk, Architekt, BDA, Buchautor zur Essener Architekturgeschichte

Christiane Voigt, Architektin und Stadtplanerin, BDA

Michael Happe, Stadtplaner AKNW

Tobias Kloth (für den Vorstand des BDA Essen)

Martin Kaiser/Andreas Bolle (für den Vorstand der BUND-Kreisgruppe Essen)

Frauke Krüger (für den Vorstand des NABU Ruhr e.V.)

Wolfgang Packmohr (für den Vorstand FUSS e.V. Ortsgruppe Essen)

Dr. Stefan Hochstadt (für Vorstand des VCD Essen)

Marc Zietan / Benjamin Voigt (für den Vorstand des ADFC Essen e.V.)

Heino Saling (für das Kernteam des RadEntscheid Essen)

¹ https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/103-Erreichbarkeit-Nahverkehr-Haltestellen.html#_967stm388