



**Vorlage
- öffentlich -**

lfd. Nummer
1450

Jahr
2024

Geschäftsbereich
6

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Zuständigkeiten

Ausschuss für Verkehr und Mobilität	11.09.2025	Einbringung
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III	18.09.2025	Anhörung
Ausschuss für Verkehr und Mobilität	05.12.2025	Entscheidung

Betreff

Untersuchung zum Parken auf der Margarethenhöhe und Gehwegparken auf der Sommerburgstraße

Datum: 19.08.2025

gez.: Beigeordnete Raskob

Beschlussvorschlag

Die Bezirksvertretung III nimmt die Parkraumuntersuchung und das weitere Vorgehen zur Reduzierung des Gehwegparkens entlang der Sommerburgstraße zur Kenntnis und erhebt keine Bedenken, das Planungskonzept zum „Parkplatz Kirchwiese“ an der Metzendorfstraße für einen Planbeschluss mit der Zielrichtung auszuarbeiten, perspektivisch in der Sommerburgstraße das Gehwegparken durch das Aufstellen von Stilpoller zu verhindern.

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität nimmt die Parkraumuntersuchung und das weitere Vorgehen zur Reduzierung des Gehwegparkens entlang der Sommerburgstraße zur Kenntnis.

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität beauftragt die Verwaltung, das Planungskonzept zum „Parkplatz Kirchwiese“ an der Metzendorfstraße für einen Planbeschluss mit der Zielrichtung auszuarbeiten, perspektivisch in der Sommerburgstraße das Gehwegparken durch das Aufstellen von Stilpoller zu verhindern.

Sachverhaltsdarstellung

Parkraumsituation Sommerburgstraße

Die Sommerburgstraße ist eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße, die sowohl eine innerörtliche Verbindungsfunktion darstellt, als auch den Verkehr von den Anschlussstellen Haarzopf und Rüttenscheid der Autobahn A52 in die nördlichen Stadtteile ableitet. Die erlaubte Geschwindigkeit beträgt dort 50 km/h. Die Sommerburgstraße ist geprägt durch eine straßenbegleitende Wohnbebauung sowie die dort verlaufende Stadtbahntrasse. Die Stadtbahntrasse grenzt direkt an die zweispurige Fahrbahn, die durch einen Zaun als besonderer Bahnkörper getrennt wird. Zu Fuß Gehende haben dadurch ausschließlich an wenigen lichtsignalisierten Kreuzungen die Möglichkeit, die Sommerburgstraße zu queren. Dort befinden sich auch die Stadtbahnhaltestellen. Im denkmalgeschützten Bereich der Margarethenhöhe befinden sich eine Grundschule, zwei Kindergärten, ein Pflegeheim sowie ein Hotel.

Mehrere Ortsbesichtigungen haben gezeigt, dass der Gehweg entlang der Sommerburgstraße nahezu vollflächig zum Parken genutzt wird. Die ca. 84 „Parkstände“ entlang der Sommerburgstraße wurden in der durchgeführten Parkstandserhebung als „illegal“ deklariert, da oft keine ausreichende Restgehwegbreite von 1,20 m für zu Fuß Gehende verblieben war.



Abbildung 1: Parksituation Sommerburgstraße

Je nach tatsächlich verbleibender Restbreite werden insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und zu Fuß Gehende mit Kinderwagen durch dieses Verhalten gezwungen, Umwege durch die Siedlung zu laufen, da entlang der Sommerburgstraße teilweise kein Durchkommen ist. Auch die Nachtexpress-Bushaltestelle „Laubenweg“ wird ständig zugeparkt. Ein evtl. ausweichen der zu Fuß Gehenden auf die stark befahrene Sommerburgstraße ist gefährlich. An den signalisierten Kreuzungen, an denen zu Fuß Gehende die Straßenseite wechseln können, wurden bereits vor einigen Jahren Sperrpfosten gesetzt, um zumindest dort ein sicheres Queren der zu Fuß Gehenden zu gewährleisten. Ebenso sind aus anderen Gründen auf kurzen Abschnitten schon Sperrpfosten gesetzt worden (z.B. Hausnummer 123 bis 127).

Es ist nachvollziehbar, dass Anwohnende gerne in der Nähe ihres Wohnhauses parken wollen, zumal die historische Siedlung Margarethenhöhe nur sehr wenige private Stellplätze aufweist. Ein gesetzlicher Anspruch hierauf besteht jedoch nicht. Da die Bedürfnisse und Gewohnheiten der autofahrenden Anwohner nicht außer Acht gelassen werden können, wurde überprüft, ob entlang der Sommerburgstraße im Abschnitt zwischen der Straße Waldlehne bis zur Straße Laubenweg ein halbhüftiges Parken erlaubt werden könnte. In diesem Abschnitt hat der Gehweg eine durchschnittliche Breite von 2,70 m. Bei einer Reduzierung des Gehweges auf das Mindestmaß von 1,80 m für den sich begegnenden Fußverkehr würde eine Restfläche von ca. 0,90 m für ein halbhüftiges Parken verbleiben. Je nach Fahrzeugbreite würden dann Fahrzeuge ca. 1,0 m in die Fahrbahn der stark befahrenen Sommerburgstraße parken. Die zweispurige Sommerburgstraße ist durch eine unterbrochene Mittellinie getrennt. Die Fahrspuren haben jeweils eine Breite von 3,25 m. Durch das halbhüftige Parken würde praktisch eine Fahrspur entfallen. Im Hinblick auf die Verkehrsstärke (ca. 12.000 Kfz/d) und der schlecht einsehbaren langgezogenen Kurve kann ein halbhüftiges Parken nicht umgesetzt werden.

Im Jahr 2022 wurde mit dem Ordnungsamt der Stadt Essen vereinbart, die Gehwegflächen entlang der Sommerburgstraße zeitweilig verstärkt zu kontrollieren, um die Bewohnerschaft für die Problemlage zu sensibilisieren und künftig stark behinderndes Parken auf dem Gehweg zu unterlassen. Die Wirksamkeit der ausschließlich ordnungsbehördlichen Maßnahmen im Sinne der zu Fuß Gehenden sind insbesondere mit dem Hintergrund des hohen Parkdrucks allerdings begrenzt.

Der kritische Gehwegabschnitt könnte lediglich durch ca. 150 Sperrpfosten dauerhaft vom Gehwegparken freigehalten werden. Aufgrund des hohen Parkdrucks müsste zusätzlich durch die straßenverkehrsrechtliche Anordnung von eingeschränktem Halteverbot (VZ 286) bzw. absolutem Halteverbot (VZ 283) verhindert werden, dass eine Fahrbahn dann zum Parken genutzt würde und somit der Verkehrsfluss auf der Sommerburgstraße nachhaltig gestört wird. Für eine solche massive Maßnahme müssen bei den örtlichen Gegebenheiten vorab aber die evtl. Auswirkungen auf das Parken im gesamten Quartier betrachtet werden. Hierfür wurde eine umfangreiche Parkraumuntersuchung durchgeführt.

Bezüglich der Handlungserfordernis und Maßnahmenauswahl bei sehr stark einschränkendem Gehwegparken ist auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Ur. V. 06.06.2024 – 3C5/23, sogenanntes Bremer Urteil) einzubeziehen. Dieses gibt den Straßenbauverwaltungen vor, grundsätzlich ein Konzept zur Priorisierung und zum Vorgehen gegen stark einschränkendes Gehwegparken zu erstellen. Solch ein Konzept ist bei der Stadtverwaltung derzeit in der Erarbeitung. Zum anderen muss ermessensfehlerfrei die Entscheidung über ein Einschreiten gegen das Gehwegparken dargelegt werden. Als stark hinderndes Gehwegparken wird dabei vorausgesetzt, dass ein Fußgänger auf dem Gehweg durch ein parkendes Kfz am Weitergehen gehindert wird. Es geht also nicht um den Anspruch, einen Gehweg nach den Richtlinien der Straßenplanung (z.B. RAS 06) vorzuhalten, sondern sicherzustellen, dass Fußgänger den Gehweg überhaupt nutzen können. Nimmt man dies als Grundlage, reichen theoretisch für einen Fußgänger ca. 0,80 m aus, um den Gehweg überhaupt zu nutzen. Insofern ist bzgl. der erforderlichen und verhältnismäßigen Maßnahmen zur Verhinderung des Gehwegparkens die Gesamtsituation im Quartier Margarethenhöhe mit zu betrachten. Auch hierfür ist eine fundierte Parkraumuntersuchung erforderlich.

Parkraumuntersuchung Margarethenhöhe

Der historische Teil der Margarethe-Krupp-Stiftung wurde vor der Motorisierung im frühen 20. Jahrhundert erbaut. Die Straßen sind nicht für den heutigen Fahrverkehr ausgelegt. Es mangelt an privaten Stellplätzen und Garagen. Die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum sind daher häufig überlastet. Um die tatsächliche Parksituation im historischen Teil östlich der Sommerburgstraße besser beurteilen zu können, hat das Amt für Straßen und Verkehr eine Parkstandserhebung durchgeführt.

Zur Erhebung der Parkstände im Untersuchungsgebiet der Margarethenhöhe wurden am Dienstag 30. Januar 2024 die dort vorhandenen Parkstände im öffentlichen Straßenraum gezählt. Die Parkstände wurden dabei in die Kategorien „legal“, „geduldet“ und „illegal“ eingeteilt. Legale Parkstände sind solche, die durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) als legal festgelegt sind. Geduldete Parkstände sind beispielsweise Gehwegparkende, wobei der Gehweg eine Restbreite von mindestens 1,20 Meter aufweist. Als illegal gewertet sind alle durch die StVO festgelegten Verstöße, sowie das Gehwegparken, wenn die Restgehwegbreite unter 1,20 Metern liegt.

Legalität der genutzten Abstellflächen mit Anzahl maximal abstellbarer Pkw

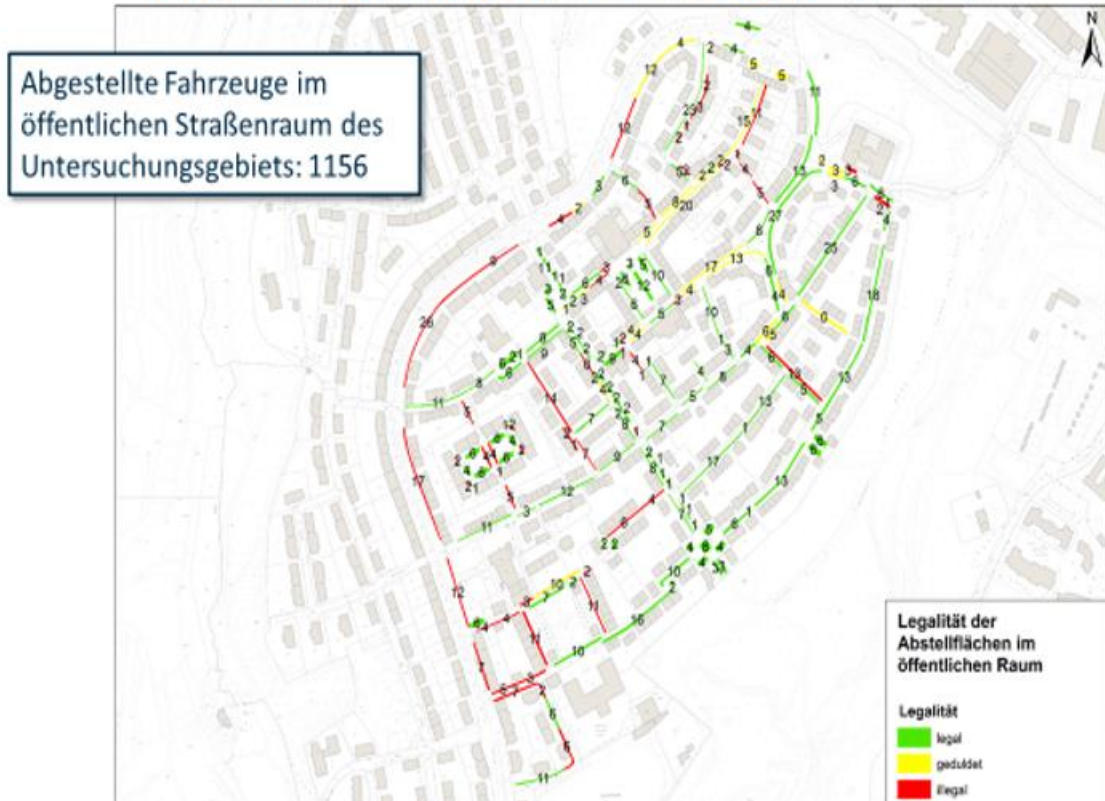


Abbildung 2: Abstellflächen Margarethenhöhe

Auswertung der Auslastungszählung

Am 20. Februar 2024 wurde auf Grundlage der ersten Zählung jeweils um 11 Uhr und um 19 Uhr eine Zählung vorgenommen, bei der die Auslastung aller Parkstände dokumentiert wurde. Nach der Visualisierung der erhobenen Daten konnte bei der 11 Uhr-Zählung, also im Vormittagsbereich, eine deutliche Mehrauslastung der Parkstände im nord-östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets festgestellt werden. Diese Mehrauslastung in der Nähe des Hohlwegs, der eine direkte Verbindung zum Uniklinikum Essen darstellt, lässt Fremdarker vermuten, die im Klinikum arbeiten, studieren oder zu Besuch sind. Die 19 Uhr-Zählung verstärkt diese These, da sich der Parkdruck im Laufe des Tages in die Mitte des Untersuchungsgebiets verlagert, dorthin, wo ausschließlich Wohnbebauung vorzufinden ist. Eine belastende Menge an Fremdarker für eine Bewohnerparkregelung ist jedoch nicht feststellbar, zumal der größte Parkdruck am Abend auf der Margarethenhöhe herrscht. Zu diesem Zeitpunkt haben Erhebungen am Klinikum ergeben, dass die dortigen Parkplätze freistehen, so dass kein Ausweichen zur Margarethenhöhe erforderlich ist. Zur Kontrolle der Daten wurde eine zusätzliche Erhebung an einem Sonntag um 20 Uhr durchgeführt, da hier vermutet wird, dass die meisten Bewohnerinnen und Bewohner zuhause sind.

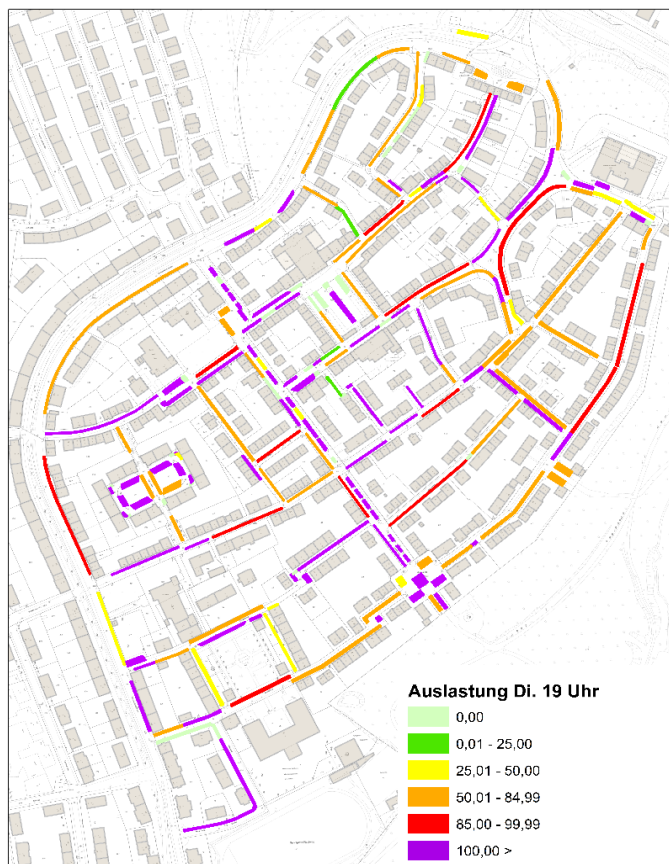


Abbildung 3: Auslastung Parken Di 19:00

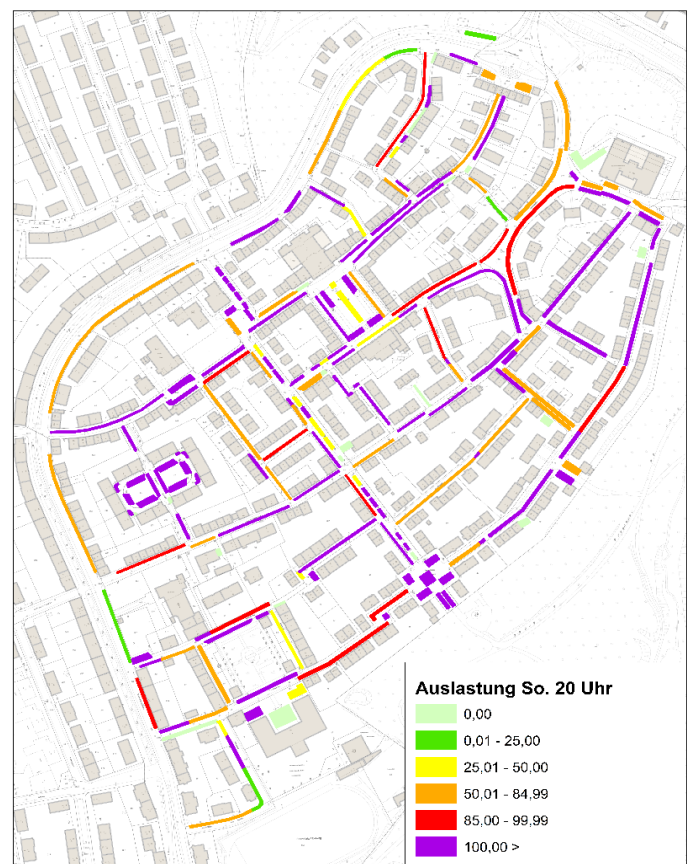


Abbildung 4: Auslastung Parken So 20:00

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass in den Vormittagsstunden durchaus noch Kapazität vorhanden wäre, um in der Siedlung einen legalen oder geduldeten Stellplatz zu finden. In den Abendstunden sind die Kapazitäten bereits erschöpft.

Parkende Fahrzeuge im Vergleich zur Abstellflächenkapazität

belegte Abstellflächen Margarethenhöhe
n = 1156

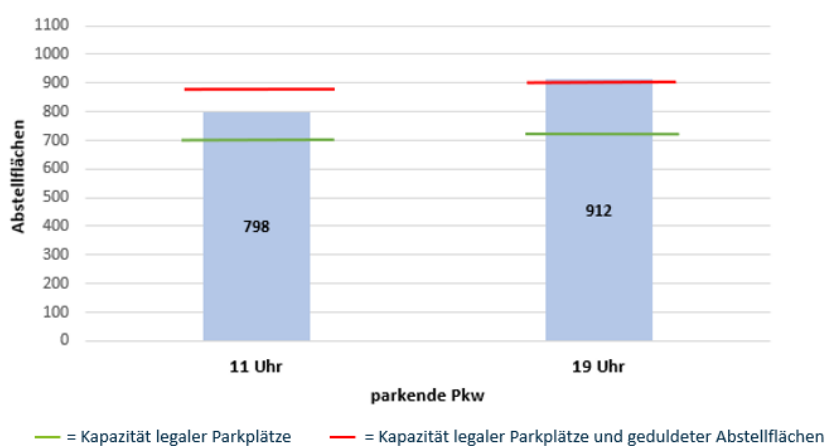


Abbildung 5: Auslastung Parken Margarethenhöhe

Potentielle Standorte für Quartiersgaragen und zusätzliche Parkplätze

Aufgrund der hohen bzw. überlasteten Parkraumsituation in der Margarethenhöhe wurden im Folgenden Potentialflächen ermittelt, die für eine Erweiterung der Parkraumkapazität in Frage kommen könn-

ten. Im Untersuchungsgebiet der Margarethenhöhe gibt es derzeit 727 legale Parkstände. Erfasst wurden am Sonntag um 20 Uhr jedoch 988 parkende Fahrzeuge. Selbst durch Legalisierung der derzeit 176 geduldeten Parkstände durch das Verkehrszeichen 315 „Parken auf Gehwegen“, bliebe ein Parkstanddefizit von 85 Parkständen. Um die Vielzahl der Pkw in der Margarethenhöhe unterbringen zu können und auf lange Sicht alle illegalen Parkstände frei zu machen, werden weitere Parkstände oder Stellplätze benötigt. Besonders gut für die Verlagerung oder die Schaffung von Parkraum eignen sich Quartiersgaragen, welche die parkenden Fahrzeuge an einem gemeinsamen Ort sammeln und so die Straßen frei von parkenden Pkw machen.

Im Nachfolgenden wird eine Auswahl von potentiellen Standorten für Quartiersgaragen und Parkplätze in der Margarethenhöhe näher erläutert. Es wird darauf hingewiesen, dass der Stadt Essen im Untersuchungsgebiet keine eigenen Flächen zur Verfügung stehen.

Nach Eingang unaufgeforderter Bürgervorschläge für Quartiersgaragen und dem Ergebnis interner Besprechungen wurden vier Potentialflächen genauer untersucht.

1. Freifläche (Grünfläche) an der Steilen Straße (evangelische Kirchengemeinde)

Die etwa 1190 m² große Fläche ist eine unversiegelte Rasenfläche mit zwei Bäumen darauf. Die Eigentümerin der Fläche ist die Margarethe-Krupp-Stiftung (MKS), welche das Grundstück an die Evangelische Kirchengemeinde Essen-Margarethenhöhe verpachtet hat. Sowohl die rechteckige Form als auch die zentrale Lage im Untersuchungsgebiet sind ideal für eine Quartiersgarage geeignet. Problematischerweise befindet sich diese Fläche im Denkmalschutzbereich.

2. Freifläche vor der katholischen Kirche Heilige Familie („Kirchwiese“)

Mit einer nahezu rechteckigen Form und einer Fläche von ca. 2470 m² eignet sich diese, am Rand des Untersuchungsgebiets liegende Fläche, hervorragend als Standort für eine Quartiersgarage oder für ebenerdige Parkplätze. Die Fläche verfügt zudem über eine direkte Anbindung an die Hauptverkehrsstraße auf der Margarethenhöhe, die Sommerburgstraße. Eigentümerin aller Flurstücke dieser Fläche ist die Margarethe-Krupp-Stiftung, ein Flurstück ist jedoch an die katholische Pfarr- und Kirchengemeinde St. Antonius verpachtet. Bis auf die verpachtete Fläche, welche eine gepflasterte Wegverbindung zur Kirche ist, besteht die Fläche aus Rasen, Sträuchern und Bäumen. Auch diese Fläche befindet sich im denkmalgeschützten Bereich.

3. Schotterparkplatz an der Freiwilligen Feuerwehr Essen-Margarethenhöhe

Die derzeit als privat vermieteter Schotterparkplatz genutzte, ca. 1335 m² große Fläche liegt etwa 330 Meter südlich des Untersuchungsgebiets. Allein diese Distanz mindert die Akzeptanz der Bewohnerinnen und Bewohner für eine Parkierungsanlage auf dieser Fläche deutlich. Eigentümer der Fläche sind die Margarethe-Krupp-Stiftung und das Studierendenwerk Essen-Duisburg AöR. Obwohl die Fläche direkt an einer Stadtbahnhaltestelle (U17) und der Sommerburgstraße liegt, umfasst ein Einzugsradius von 500 Metern gerade einmal den südlichsten Teil des Untersuchungsgebiets.

4. Garagenhof am Lehngrund

Der derzeit bereits als Garagenhof genutzte Platz ist voll asphaltiert und ist Standort von neun Einzelgaragen. Trotz der geringen Größe von 633 m² ist eine deutliche Steigerung der Parkkapazität erreichbar. Eigentümerin ist auch bei dieser Fläche die Margarethe-Krupp-Stiftung. Ein 500 Meter-Einzugsbereich (Luftlinie) einer Quartiersgarage an diesem Standort umfasst zwar einen Großteil des Untersuchungsgebiets, jedoch ist die Wegverbindung zum Standort aufgrund geschlossener Wohnbebauung deutlich länger. Zudem befindet sie sich in einem Gebiet, das ebenfalls einen sehr hohen Parkdruck aufweist.

Bewertung der Potentialflächen

Für die vier Potentialstandorte wurden Faktoren erarbeitet, nach denen die Flächen vorläufig und überschlägig bewertet werden konnten. Alle Standorte stehen unter dem Vorbehalt einer denkmal-schutzrechtlichen Zustimmung.

Die Faktoren sind:

- **Größe:** Je größer eine Fläche ist, desto mehr Fahrzeuge können pro Ebene einer Quartiersgarage abgestellt werden. Und je mehr Fahrzeuge in einer Quartiersgarage abgestellt werden können, desto günstiger je Stellplatz wird diese.
- **Erschließung:** Da eine Quartiersgarage Tag und Nacht genutzt wird, ist es wichtig, dass der Mehrverkehr die umliegenden Anwohnenden nicht unnötig belästigt und die Nutzenden möglichst schnell von der Hauptverkehrsroute in die Garage einfahren können. Die Nähe zu Haltestellen des ÖPNV ist ein zusätzlicher Pluspunkt.
- **Lage zum Untersuchungsgebiet:** Die Erreichbarkeit vom Untersuchungsgebiet ist besonders wichtig für die Akzeptanz bei den Anwohnenden, welche die Quartiersgarage nutzen sollen. Bei sehr guten Rad- und Wegverbindungen wird eine Distanz von etwa zehn Wegminuten akzeptiert. Eine gute Qualität von Wegverbindungen ist beispielsweise gegeben, wenn keine Straßen gequert werden müssen und die Umgebung als sicher und bequem empfunden wird.
- **Einwohner im Einzugsbereich:** Eine Quartiersgarage macht nur dann Sinn, wenn es ausreichend Anwohnende im Einzugsbereich gibt, welche die Quartiersgarage auch nutzen können. Je mehr Anwohnende im Radius der Quartiersgarage leben, desto wahrscheinlicher ist eine Volllastung der Parkkapazitäten.
- **Untersuchungsgebiet im Einzugsbereich:** Ähnlich wie die Lage zum Untersuchungsgebiet ist auch die Fläche des Untersuchungsgebiets wichtig, welche im 500 Meter Radius der Quartiersgarage liegt. Da es sich in diesem Fall um ein konkretes, abgegrenztes Untersuchungsgebiet handelt, sollte auch eine möglichst große Fläche davon im Radius der Quartiersgarage liegen. Am Potentialstandort 4 kann man gut sehen, dass die im Einzugsradius der Quartiersgarage liegende Fläche zwar groß ist, jedoch die Erreichbarkeit durch die Wohnbebauung umwegig ist und somit weniger positiv ausfällt.
- **Aktueller Versiegelungsgrad:** Mit Sicht auf die Versickerungsfähigkeit im urbanen Raum ist anzustreben, Gebiete nicht weiter zu versiegeln. Grünflächen zu überbauen sollte vermieden werden, wobei bereits asphaltierte Flächen problemlos bebaut werden können, da diese schon im Vorfeld versiegelt waren.

Fläche Nr.	Fläche Name	Größe	Erschließung	Lage zum Untersuchungsgebiet	EW im Einzugsbereich	Untersuchungsgebiet im Einzugsbereich	Aktueller Versiegelungsgrad	Schlussfolgerung
1*	Freifläche evangelische Kirche	+	+	++	++	++	--	Große rechteckige, aber unversiegelte Fläche. Aufgrund der Straßenneigung könnte eine Parkebene zur Hälfte im Erdreich verschwinden und diese, sowie eine weitere, Ebenerdig befahren werden. Zufahrt über vier Nebenstraßen. Einzugsbereich umfasst das gesamte Untersuchungsgebiet. Die Eigentumsverhältnisse könnten problematisch werden. Standort im Denkmalschutzbereich.
2*	Freifläche katholische Kirche	++	++	+	++	+	--	Sehr große, rechteckige und ebene Freifläche, jedoch unversiegelt. Zufahrt direkt über die Hauptverkehrsstraße (Sommerburgstraße). Zentrale Lage umfasst, bis auf den nördlichsten Teil des Untersuchungsgebietes alle Wohnbebauungen. Die Eigentumsverhältnisse könnten problematisch werden. Standort im Denkmalschutzbereich.
3	Schotterparkplatz Freiwillige Feuerwehr	+	++	-	+	-	+	Großer, nahezu rechteckiger, ebener Schotterparkplatz. Zufahrt direkt über die Hauptverkehrsstraße (Sommerburgstraße). Lage Direkt neben der Straßenbahn-Endhaltestelle. Einzugsgebiet umfasst nur einen Bruchteil des Untersuchungsgebiets mit wenig Wohnbebauung.
4	Garagenhof Lehngrund	○	○	-	○	+	++	Kleiner, fast vollständig versiegelter Garagenhof mit vier Einzelgaragen. Erschließung nur über eine einzige Nebenstraße (Lehngrund). Der Standort ist nicht weit vom Untersuchungsgebiet entfernt, jedoch durch Wohnbebauung scharf abgegrenzt. Einzugsbereich umfasst einen Großteil des Untersuchungsgebiets, vor allem die Wohnbebauung entlang der Sommerburgstraße. Selbst das Ersetzen der Garagen durch Einzelparkplätze bringt eine Steigerung der Stellplätze um über 100 %

Tabelle 1: Bewertung Potentialflächen Parken Margarethenhöhe

Nach der Bewertung der einzelnen Faktoren konnten die Flächen an der Steilen Straße (Grünfläche der Evangelischen Kirchengemeinde) und die Freifläche vor der katholischen Kirchengemeinde („Kirchwiese“) als am besten geeignet identifiziert werden. Gegebenenfalls müssen weitere Faktoren

einbezogen werden, um die Flächen noch genauer zu bewerten. Problematisch bei den beiden favorisierten Flächen ist deren Lage im denkmalgeschützten Bereich. Außerdem sind beide Flächen bislang nicht versiegelt.

In einer ersten Absprache mit der Margarethe-Krupp-Stiftung (MKS) wurden Handlungsmöglichkeiten erarbeitet, welche den Wegfall der (illegalen) Pkw-Abstellflächen im Kurvenbereich der Sommerburgstraße kompensieren sollen. Es besteht Einigkeit, dass an der Sommerburgstraße der Gehweg zwischen den Hausnummern 85 (Laubenweg) und 131 (Metzendorfstr.) von parkenden Fahrzeugen so freigehalten werden soll, dass eine Nutzung durch zu Fuß Gehende nicht unzumutbar eingeschränkt wird.

Außerdem vermietet die MKS rund 30 Tiefgaragenplätze unter ihrem neuen Verwaltungsgebäude (Altenau 42) an Anwohner im Umfeld. Diese Stellplätze sind jedoch bereits alle vergeben. Auch das Studierendenwerk kann sich vorstellen, nach Sanierung ihrer Parkflächen (Sommerburgstr. 155), diese auch an Externe zu vermieten.

Im Weiteren wurde sich mit der MKS auf zwei Flächen verständigt, welche nun genauer geprüft werden. Die MKS prüft, ob sich ein Garagenhof am Lehnsgrund dazu eignet, die dortige Stellplatzzahl durch den Abriss der Garagen und die Schaffung von Parkplätzen zu verdoppeln. Zudem bot die MKS an, der Stadt Essen die Kirchwiese der Kirche zur Heiligen Familie zu verpachten, damit diese dort einen Parkplatz errichtet. Aufgrund der direkten Lage an der Sommerburgstraße und der Größe der Fläche erscheint diese Freifläche am geeignetsten, eine Kompensation für eine dauerhafte Freihaltung des Gehwegs der Sommerburgstraße durch Stilpoller darzustellen.

Freifläche vor der katholischen Kirche Heilige Familie („Kirchwiese“)

Die Freifläche vor der katholischen Kirche Heilige Familie („Kirchwiese“) liegt unmittelbar an der Sommerburgstraße (Abbildung 6 und 7).

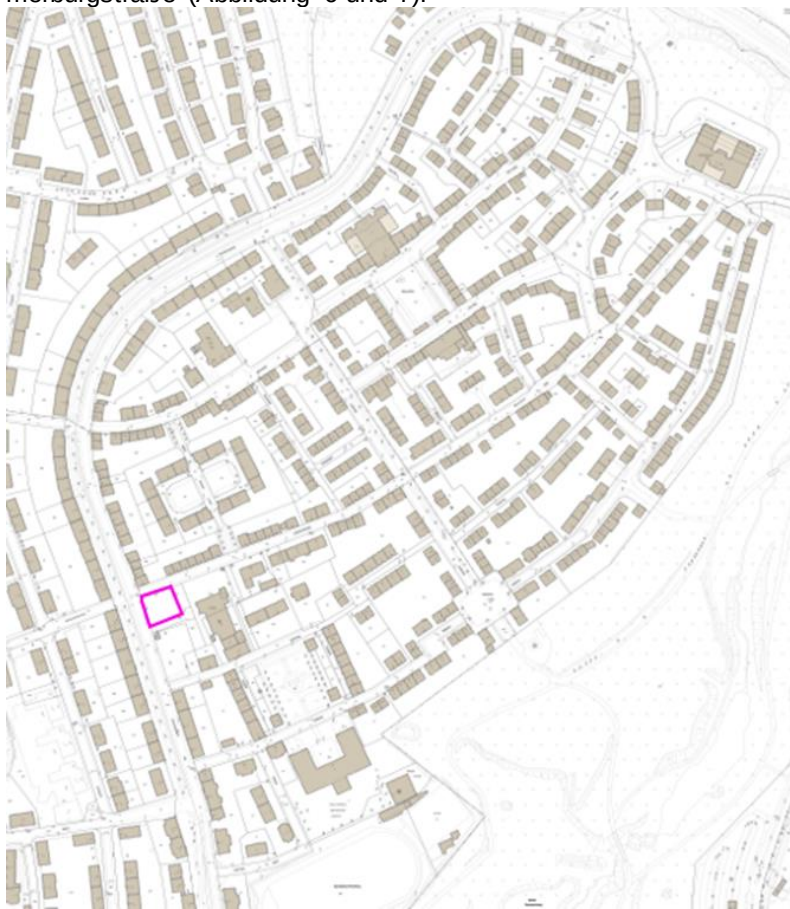


Abbildung 6: Lage Kirche Heilige Familie „Kirchwiese“



Abbildung 7: Lage Kirche Heilige Familie „Kirchwiese“ (Luftbild)

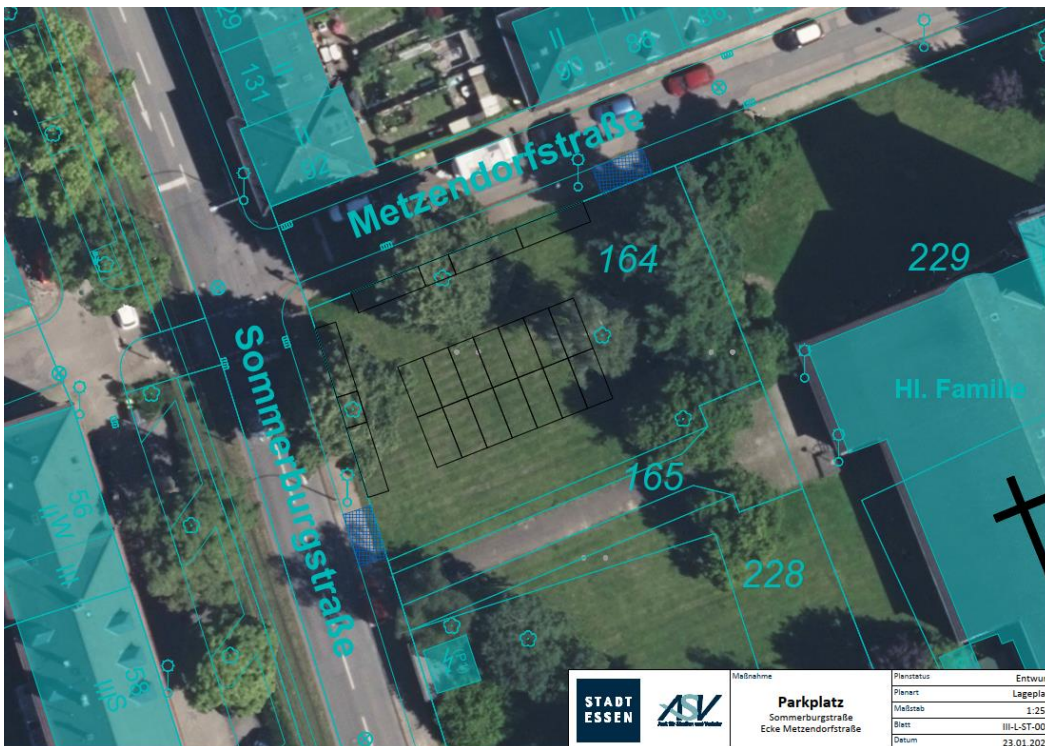


Abbildung 8: Parkplatzkonzept Kirche Heilige Familie „Kirchwiese“ (Luftbild)

Für die Umsetzung eines solchen Parkplatzes sind neben den bisher noch nicht vorhandenen baulichen Randbedingungen (Baugrunduntersuchung etc.) noch mehrere Punkte zu klären:

1. Vereinbarung mit der Margarethe-Krupp-Stiftung (MKS) zur Nutzung des Grundstücks als Parkplatz

Die MKS hat der Stadt das Grundstück zur Pacht angeboten und daraus ist zu verstehen, dass darüber hinaus die Stadt Essen den potentiellen Parkplatz finanzieren, planen, bauen und unterhalten soll. Grundsätzlich bewirtschaftet der Straßenbaulastträger keine privaten Grundstücke. Daher ist eine

Gestattung zugunsten der Stadt Essen zur zeitlich unbefristeten Nutzung der Fläche vertraglich zu vereinbaren. Sollte das Amt für Straßen und Verkehr auf der privaten Fläche einen Parkplatz errichten und die Verkehrssicherungspflicht übernehmen, so ist dieser nach Fertigstellung in der Regel als öffentliche Verkehrsanlage für die Allgemeinheit zu widmen. Dieses muss im weiteren Planungsprozess noch mit dem Eigentümer der Fläche, der Margarethe-Krupp-Stiftung geklärt werden.

2. Genehmigungspflichtiges Bauvorhaben

Gem. § 28 ff. BauGB i.V.m. § 2 (1) 5. BauO NRW ist ein (privater) Parkplatz auf Privatgrundstück eine bauliche Anlage und nach § 62 (1) 14 c) ein verfahrensfreies Bauvorhaben. Unter Beachtung der geltenden öffentlich-rechtlichen Vorschriften bedarf es keiner Baugenehmigung bis zu einer Größe von 100m². Der skizzierte Parkplatz mit 18 PKW-Stellplätzen benötigt eine Fläche von über 700 m². Es wird somit ein Bauantrag seitens des Amtes für Straßen und Verkehr zu stellen sein.

Im Rahmen des Bauantrags wird gemäß den bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Vorschriften die Zulässigkeit des Bauvorhabens geprüft. Ist das Bauvorhaben zulässig, kann die Genehmigung des Weiteren an Nebenbestimmungen gebunden sein. Zum Antrag sind möglicherweise Gutachten beizubringen, z. B. zum Lärmschutz oder Baumgutachten. Die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis ist Voraussetzung der Zulässigkeit des Bauvorhabens.

3. Erschließungsmöglichkeiten

Mehrere Erschließungsmöglichkeiten sind vorstellbar: von der Sommerburgstraße und/oder von der Metzendorfstraße. Derzeit ist das Linksabbiegen von der Sommerburgstraße in die Metzendorfstraße verboten. Die Metzendorfstraße ist Einbahnstraße in Richtung Sommerburgstraße. Diese Verkehrsregelung würde auch dem Parkplatz zugrunde gelegt werden müssen. Der Parkplatz könnte an der Sommerburgstraße angeschlossen werden. Aufgrund der örtlichen Verkehrssituation ist nur ein Rechts-rein-rechts-raus-Anschluss möglich.

Alternativ wäre zu prüfen, ob eine Zufahrt von der Sommerburgstraße und eine Ausfahrt über die Metzendorfstraße möglich wäre. Letzteres hätte den Vorteil, dass Fahrzeuge den Parkplatz über die am pelgeregelte Einmündung in beide Richtungen der Sommerburgstraße verlassen könnten.

4. Planung und Kosten

Von entscheidender Bedeutung für die Kosten sind die baulichen Voraussetzungen für einen Parkplatz. Zur Ermittlung des Planungs- und Bauumfangs müssen im Vorfeld Baugrunduntersuchungen und Baumgutachten durchgeführt werden. Erst mit diesen Gutachten kann der bauliche Aufwand abgeschätzt werden. Es ist zu klären, ob ein tragfähiger und versickerungsfähiger Boden vorliegt. Zum anderen ist zu klären, wie der Bau eines Parkplatzes geplant werden kann, ohne den umfangreichen Baumbestand in seiner Existenz zu gefährden. Des Weiteren wurde in Vorgesprächen mit der MKS vereinbart, dass ein ausreichender Abstand des Parkplatzes zur Zuwegung zur Kirche eingehalten werden soll. Es wurde vorgeschlagen, den Parkplatz ggf. ortsbildtypisch mit einer Hecke einzurahmen.

5. Beschlüsse

Grundsätzlich ist für die Planung des Parkplatzes ein Planbeschluss der Bezirksvertretung III und des Ausschusses für Mobilität und Verkehr erforderlich. Aufgrund der Bausumme von nach derzeitiger Einschätzung über 300.000 EUR ist zusätzlich ein Baubeschluss erforderlich.

Weiteres Vorgehen

Grundsätzlich besteht Handlungsbedarf, das Parken in der Margarethenhöhe zu überplanen. Mit der fundierten Parkraumuntersuchung und ersten Abschätzung von Möglichkeiten, den Parkraum zu erweitern, sind wichtige Grundlagen für ein weiteres Vorgehen vorhanden.

Für das Ordnungsamt existiert bereits jetzt eine entsprechende Handlungsgrundlage. Es sind seitens des Ordnungsamtes im üblichen Umfang Parkraumkontrollen vorgesehen. Die Anwohner werden vorab durch die Margarethe-Krupp-Stiftung mit einem abgestimmten Schreiben nochmal auf die beengte örtliche Situation bzgl. des Parkens hingewiesen. Ggf. sind weitere begleitende straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen wie die Einrichtung von Halte- und Parkverboten auf der Fahrbahn erforderlich.

Eine Verpflichtung zur sofortigen vollständigen Freihaltung des Gehweges in der Sommerburgstraße durch bauliche Maßnahmen besteht somit zunächst einmal nicht. Die Stadtverwaltung arbeitet derzeit an einem „Gesamtkonzept Gehwegparken“, in dem die Kriterien und Prioritäten sowie Art der Maßnahmen zum Vorgehen gegen massiv einschränkendes Gehwegparken festlegt werden sollen.

Aufgrund der außerordentlichen Parkraumknappheit in der Margarethenhöhe wird die Verwaltung vor dem Ergreifen weiterer Maßnahmen zur Freihaltung der Gehwege durch z.B. Stilpoller eine Planung für die Erweiterung der Parkraumkapazität vorlegen. Hierfür wird die Verwaltung die Fläche vor der Kirche Heilige Familie („Kirchwiese“) im Entwurf planen und alle erforderlichen rechtlichen und finanziellen Auswirkungen den politischen Gremien für einen Planbeschluss aufbereiten.

Die baulichen Maßnahmen müssen sich jedoch nur auf den genannten Abschnitt der Sommerburgstraße beziehen. Innerhalb der denkmalgeschützten Siedlung sind keine baulichen Maßnahmen zur Gehwegsicherung vorgesehen. Durch die Umplanung des Giebelplatzes oder die Einrichtung von Car-sharing-Stellplätzen werden weitere geduldete/legale Stellplätze entfallen. Im Gegensatz zur Sommerburgstraße kann in einer ersten Einschätzung in der Siedlung ein Ausweichen der zu Fuß Gehenden auf die Fahrbahn im Hinblick auf die geringe Verkehrsbelastung hingenommen werden. Auch die Beurteilung nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) ergibt, dass bei einer geringen Verkehrsmenge nicht zwingend ein Gehweg erforderlich ist. Diese Einschätzungen sind allerdings noch nicht abschließend und werden im zu erarbeitenden „Gesamtkonzept Gehwegparken“ noch verifiziert werden.

A. Gesamtkosten / Folgekosten

(Kostenberechnungen, Finanzierung und Veranschlagung siehe Anlage(n)_____)

1. Investitionen / sonstiger einmaliger Aufwand: Ja ☐ Nein ☒
2. Kalkulatorische Kosten: Ja ☐ Nein ☒
3. Personalkosten (z.B. Stellen, Stellenanteile, sonstige Personalkosten): Ja ☐ Nein ☒
4. Sachkosten / sonstige Kosten: Ja ☐ Nein ☒
5. Vorlagenvorprüfung erforderlich: Ja ☐ Nein ☒
- Zustimmung erfolgt: Ja ☐ Nein ☐

B. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Stufe 1		Vor-Einschätzung der Klimarelevanz	
Auswirkungen auf den Klimaschutz	+ positiv	0 keine	- negativ
	☐	☒	☐