



**Beratungsfolge**

**Sitzungstermin**

**Zuständigkeiten**

|                                                    |            |                       |
|----------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Ausschuss für Umwelt, Klima- und Verbraucherschutz | 08.11.2022 | Kenntnisnahme         |
| Ausschuss für Verkehr und Mobilität                | 10.11.2022 | Beratung / Empfehlung |
| Bezirksvertretung für den Stadtbezirk V            | 15.11.2022 | Kenntnisnahme         |
| Bezirksvertretung für den Stadtbezirk VI           | 18.11.2022 | Kenntnisnahme         |
| Rat der Stadt Essen                                | 30.11.2022 | Entscheidung          |

**Betreff**

Lärminderungsplanung: hier: „Dauerhafte Geschwindigkeitsanordnung an der Vogelheimer Straße, Krablerstraße und Huestraße“

Datum: 21.10.2022

gez.: Oberbürgermeister Kufen

**Beschlussvorschlag**

**Der Ausschuss für Umwelt, Klima- und Verbraucherschutz nimmt Kenntnis,  
der Ausschuss für Verkehr und Mobilität empfiehlt,  
die Bezirksvertretung V nimmt Kenntnis,  
die Bezirksvertretung VI nimmt Kenntnis,  
der Rat beschließt:**

**Den Pilotstatus der Geschwindigkeitsanordnung an der Vogelheimer Straße, Krablerstraße und Huestraße aufzuheben und in eine dauerhafte Anordnung umzuwandeln.**

**Sachverhaltsdarstellung**

Mit Beschluss des zweiten Lärmaktionsplans (1181/2017/6A) am 27. September 2017 hat der Rat der Stadt Essen auf drei Straßenabschnitten, der Vogelheimer Straße (von Gladbecker Straße bis Altenesener Straße), der Krablerstraße (von Hafenstraße bis Wieselweg) und der Huestraße (von Kleiner Bruch bis Gareisstraße), Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 am Gesamttag als Pilotprojekte beschlossen.

Für die Stauderstraße (von Nienkampstraße bis Fundlandstraße), die Steeler Straße (von Kurfürstenstraße bis Oberschlesienstraße) und die Gladbecker Straße (nur für LKW von Berthold-Beitz-Boulevard bis Hövelstraße) wurden mit dem Beschluss des Lärmaktionsplans 2021 (1576/2021/6) des Rates der Stadt Essen am 22.09.2021 der Pilotstatus bereits zur dauerhaften Anordnung.

Tempo 30 innerorts senkt nachweislich den Verkehrslärm um zwei bis vier dB(A) <sup>1)</sup> gegenüber Tempo 50. Dies entspricht einer Halbierung des Schallpegels und führt somit zu einer Lärmentlastung, beson-

ders nachts ist diese durch die Verringerung der Lärmspitzen wahrnehmbar.

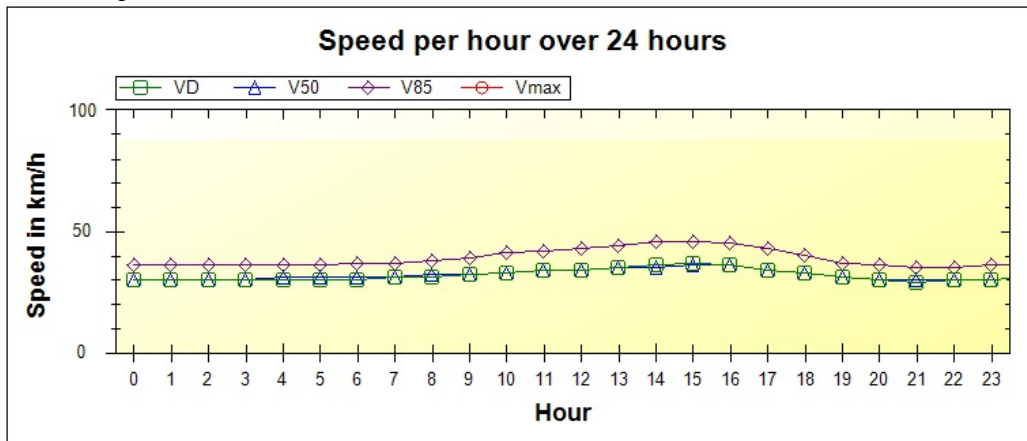
Inzwischen ist auch für die drei oben aufgeführten Straßenabschnitte festzustellen, dass die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 langfristige Erfolge zeigt. Bei der Vogelheimer Straße liegt die mittlere Geschwindigkeit (VD) bei ca. 31 km/h, bei der Krablerstraße bei ca. 33 km/h und bei der Huestraße bei ca. 34 km/h. Der Pilotstatus ist aufzuheben und in eine dauerhafte Anordnung umzuwandeln.

<sup>1)</sup> dB(A) = Dezibel (dB) ist eine Einheit, die zur Messung von Schallintensität und anderen physikalischen Größen verwendet wird. Der (A)-bewertete Schalldruckpegel berücksichtigt die natürliche frequenzabhängige Gehörempfindung des Menschen.

### Vogelheimer Straße

Jahr 2021

Grafik 1: Vogelheimer Straße



V85 = 85% der Fahrzeuge fahren langsamer oder maximal die Geschwindigkeit (km/h)

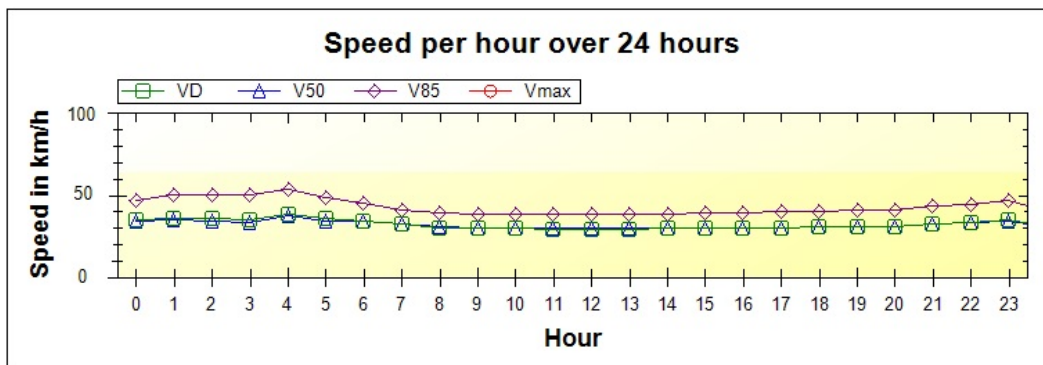
V50 = 50% der Fahrzeuge fahren langsamer oder maximal die Geschwindigkeit (km/h)

VD = mittlere Geschwindigkeit

### Krablerstraße

Jahr 2021

Grafik 2: Krablerstraße



V85 = 85% der Fahrzeuge fahren langsamer oder maximal die Geschwindigkeit (km/h)

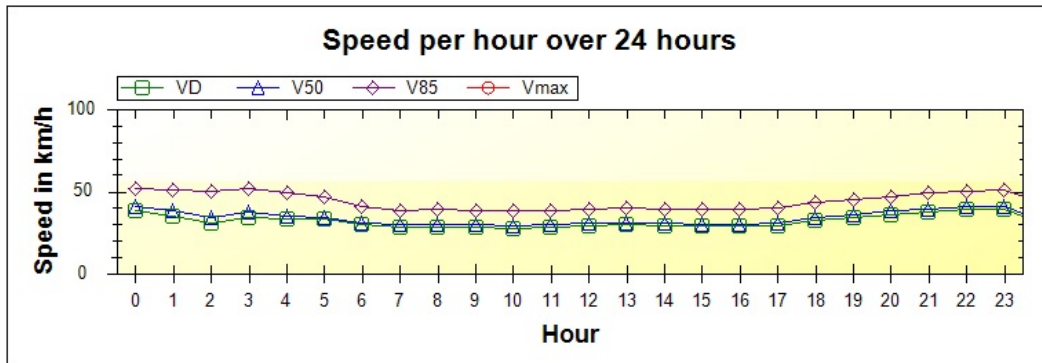
V50 = 50% der Fahrzeuge fahren langsamer oder maximal die Geschwindigkeit (km/h)

VD = mittlere Geschwindigkeit

Huestraße

Jahr 2021

Grafik 3: Huestraße



V85 = 85% der Fahrzeuge fahren langsamer oder maximal die Geschwindigkeit (km/h)

V50 = 50% der Fahrzeuge fahren langsamer oder maximal die Geschwindigkeit (km/h)

VD = mittlere Geschwindigkeit

#### 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 ☒

#### B. Auswirkungen auf den Klimaschutz

| Stufe 1                          | Vor-Einschätzung der Klimarelevanz  |                          |                          |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Auswirkungen auf den Klimaschutz | + positiv                           | 0 keine                  | - negativ                |
|                                  | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Stufe 2

Prüfung der Klimarelevanz

**Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO<sub>2</sub>-eq**

| Erhebliche<br>Reduktion  | Geringfügige<br>Reduktion           | Geringfügige<br>Erhöhung | Erhebliche<br>Erhöhung   |
|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nicht<br>ermittelbar     |                                     |                          |                          |
| <input type="checkbox"/> |                                     |                          |                          |

**Kurze Erläuterung:**

Es ist davon auszugehen, dass durch das verringerte Tempo sich der Abrieb und das Aufwirbeln von Partikeln reduzieren könnte, was dem Kleinklima zugutekommen würde. Auch eine Verringerung der CO<sub>2</sub> - Emissionen ist zu erwarten, da bei einem geringeren Tempo weniger Kraftstoff verbraucht wird.