

Anlage 2

Maßnahmenpaket 2

Alfredstraße: Umweltsensitive LSA-Steuerung

Die Stadt Essen wird mittels der bereits in der 1. Stufe vorgesehenen umweltsensitiven Lichtsignalsteuerung den Fahrzeugverkehr auf der Alfredstraße so weit reduzieren, dass der Grenzwert eingehalten wird. Die Steuerung wird Mitte 2020 in Betrieb genommen. Eine ggf. auf der 2. Stufe notwendige erhöhte Maßnahmenwirkung wird durch die dynamische Steuerung des Fahrzeugzuflusses im Umfeld der Alfredstraße sichergestellt. Die umweltsensitive LSA-Steuerung hat ein maximales NO₂-Reduktionspotenzial von 5 µg/m³.

Gladbecker Straße: LSA-Steuerung

Die Stadt Essen wird mittels signaltechnischer oder in ihrer Wirkung vergleichbarer Maßnahmen den Fahrzeugverkehr auf der Gladbecker Straße soweit reduzieren (Pförtner), dass der Grenzwert eingehalten wird (im Norden an der Vogelheimer Straße, alternativ an der Hövelstraße und im Süden am Berthold-Beitz-Boulevard). Entsprechend dem Grad der Verkehrsreduktion ergibt sich das NO₂-Minderungspotenzial: Bei einer 10%igen Reduktion des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) beträgt die NO₂-Minderung 2 µg/m³, bei einer 15%igen DTV-Reduktion 3 µg/m³, bei einer 20%igen DTV-Reduktion 4 µg/m³ und bei einer 25%igen DTV-Reduktion 5 µg/m³.

Brückstraße: Parkverbote und Ortsbuskonzept Essen-Werden

An der Brückstraße werden im Abschnitt zwischen Heckstraße und Grafenstraße Parkverbote zu den verkehrsstarken Zeiten eingerichtet. Die freiwerdende Fläche wird als zweite Fahrspur genutzt, sodass der Verkehrsfluss auf der Brückstraße verbessert wird. Diese Maßnahme hat ein Reduktionspotenzial in Höhe von 1 µg/m³. Zudem wird früher als geplant, bereits 2021 ein Ortsbuskonzept umgesetzt. Hierzu soll in Essen-Werden, Essen-Heidhausen und Essen-Fischlaken eine neue Ringlinie (20 Min-Takt) als Ortsbuslinie mit „Minibussen“ eingeführt werden.

Krayer Straße: Ausschließlicher Einsatz von Euro VI-Bussen

Ab 2021 setzen nicht allein die Ruhrbahn sondern auch die Subunternehmer ausschließlich Busse mit dem Abgasstandard Euro VI ein. Sollten die Subunternehmer dieses wider Erwarten nicht einhalten können, wird die Ruhrbahn die Linien auf der Krayer Straße mit Euro VI-Bussen bedienen. Der ausschließliche Einsatz von Euro VI-Bussen hat im Vergleich zu der in der Prognoserechnung zugrunde gelegten Fahrzeugflotte ein NO₂-Reduktionspotenzial in Höhe von 2 µg/m³.