

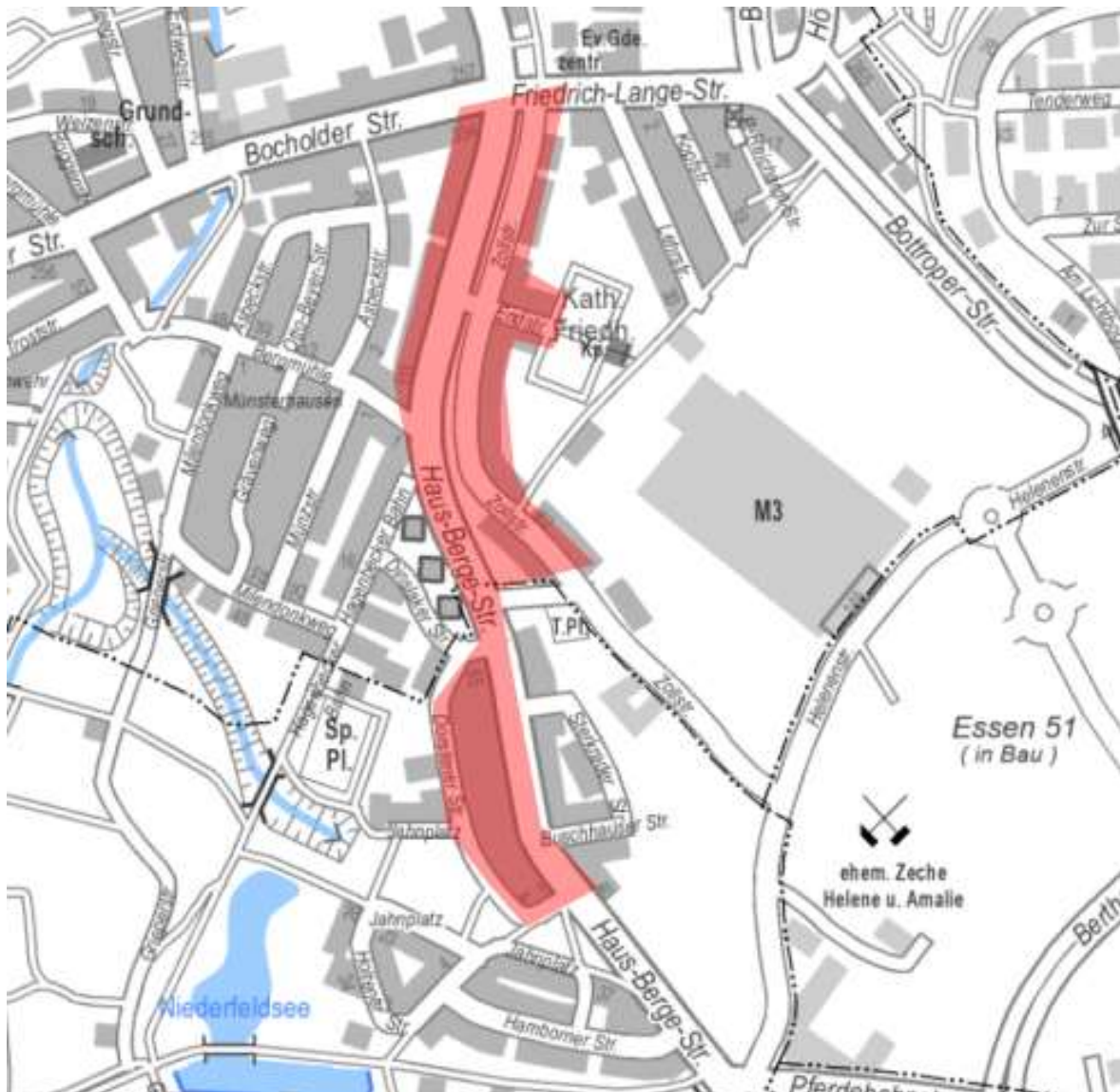
Citybahn

Abschnitt Haus-Berge-Straße

Erreichbarkeitsbetrachtung Kfz-Verkehr

Auswirkungen des geplanten separaten Gleiskörpers auf die Erreichbarkeit der an die Haus-Berge-Straße angebundenen Grundstücke und Quartiere

1. Untersuchungsraum



*3

2. Bestehende Verkehrsinfrastruktur und Erschließungsfunktionen

2.1 Straßen

2.2.1 Haus-Berge-Str.

- Typ: Hauptverkehrsstraße (RASt 2006 Kap. 5.2.11, typische Verkehrsbelastung 8.000 bis 26.000 Kfz/Tag bei Spitzenstundenanteil 10%)
 - 50 km/h
 - Überbreite Fahrstreifen, tlw. zweistreifig PKW möglich
 - Straßenbahn im Mischverkehr
 - Klassifizierung Kreisstraße (K1)
 - Kfz-Belastung 19.000 Kfz/Werktag (gerundet, Anlage 3)
- Verkehrsbeschränkungen:
 - Wg. Kindergarten abschnittsweise (150 m) temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h zwischen Einmündung Zollstr. und Bergmühle
 - Achtung Kinder
 - Überholverbot



*2



*2

2.2.2 Zollstraße

- Typ: Erschließungsstraße (RASt 2006 Kap. 5.2.2, typische Verkehrsbelastung bis 4.000 Kfz/Tag bei Spitzenstundenanteil 10%)
 - Tempo 30 Zone
 - Nördlicher Abschnitt ist eine unechte Einbahnstraße
 - Verkehrsbelastung südl. Abschnitt ca. 2.000 Kfz/Tag
nördl. Abschnitt < 1.000 Kfz/Tag (Anlage 7)
- Verkehrsbeschränkungen:
 - Keine



*2

Südlicher Abschnitt



*2

Nördlicher Abschnitt

2.2.3 Endstraße

- Typ: Erschließungsstraße (RASt 2006 Kap. 5.2.2, typische Verkehrsbelastung bis 4.000 Kfz/Tag bei Spitzenstundenanteil 10%)
 - Tempo 30 Zone
 - Sackgasse
 - Verkehrsbelastung < 1.000 Kfz/Tag (Anlage 7)
- Verkehrsbeschränkungen:
 - Verbot für LKW Zusatz „Anlieger frei“



*2

2.2.4 Bergmühle

- Typ: Erschließungsstraße (RASt 2006 Kap. 5.2.2, typische Verkehrsbelastung bis 4.000 Kfz/Tag bei Spitzenstundenanteil 10%)
 - Tempo 30 Zone
 - Verkehrsbelastung gerundet 2.000 Kfz/Tag (Anlage 6)
- Verkehrsbeschränkungen:
 - Verbot für Fahrzeuge VZ 250, Zusatz „Rad und Anlieger frei“



*2

2.2.5 Dinslaker Straße

- Typ: Erschließungsstraße (RASt 2006 Kap. 5.2.2, typische Verkehrsbelastung bis 4.000 Kfz/Tag bei Spitzenstundenanteil 10%)
 - Tempo 30 Zone
 - Verkehrsbelastung gerundet 1.700 Kfz/Tag (Anlage 6)
- Verkehrsbeschränkungen:
 - Keine



*2

2.2.6 Dorstener Straße

- Typ: Erschließungsstraße (RASt 2006 Kap. 5.2.2, typische Verkehrsbelastung bis 4.000 Kfz/Tag bei Spitzenstundenanteil 10%)
 - Tempo 30 Zone
 - Verkehrsbelastung < 1.100 Kfz (Anlage 6)
- Verkehrsbeschränkungen:
 - Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süden



*2

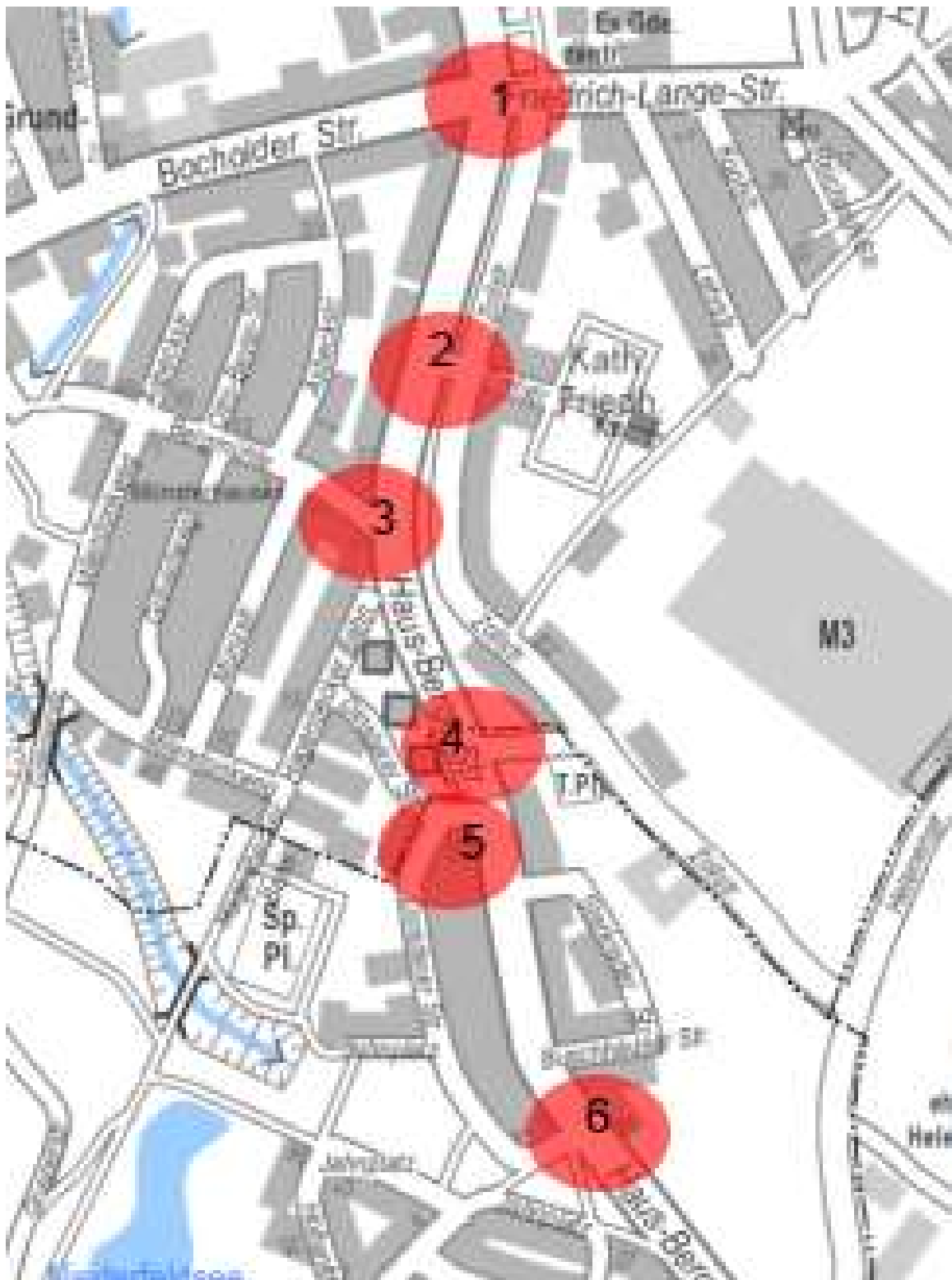
2.2.7 Jahnplatz

- Typ: Erschließungsstraße (RASt 2006 Kap. 5.2.2, typische Verkehrsbelastung bis 4.000 Kfz/Tag bei Spitzenstundenanteil 10%)
 - Tempo 30 Zone
 - Verkehrsbelastung ca. 1.100 Kfz/Tag (Anlage 6)
- Verkehrsbeschränkungen:
 - keine



*2

2.2 Knotenpunkte und Einmündungen



*1

2.2.1 Knotenpunkt Haus-Berge-Str. / Bocholder Straße / Friedrich-Lange-Str.

- Typ: Signalisierter Knotenpunkt



*1

- Verkehrsbeschränkungen:
 - Rechtsabbiegen in den nördlichen Anschluss der Zollstraße ist verboten mittels VZ 209-30 (Geradeausfahrgebot)



*2

- Rechtsabbiegegebot von der Zollstraße in die Friedrich-Lange-Str. (Vorfahrt achten)



*2

2.2.2 Einmündung Haus-Berge-Str. / Endstraße

- Typ: Einmündung (Vorfahrt Haus-Berge-Straße)

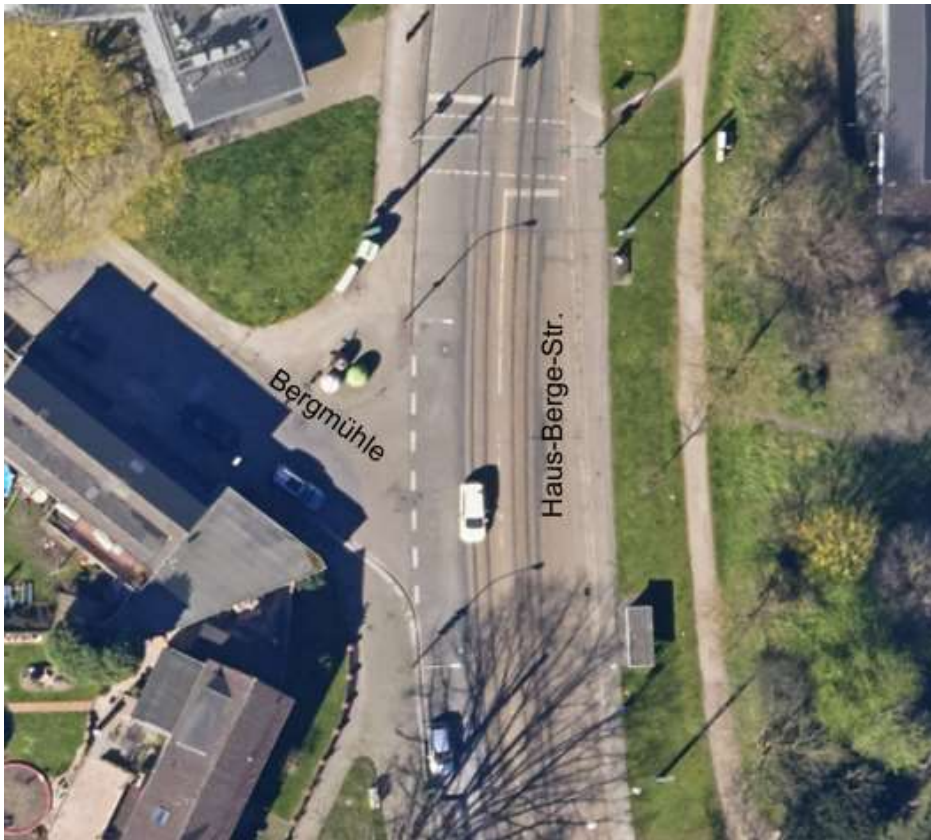


*1

- Verkehrsbeschränkungen:
 - Keine

2.2.3 Einmündung Haus-Berge-Str. / Bergmühle

- Typ: Einmündung (Vorfahrt Haus-Berge-Straße)



*1

- Verkehrsbeschränkungen:
 - Verbot für Fahrzeuge VZ 250, Zusatz „Rad und Anlieger frei“



*2

2.2.4 Einmündung Haus-Berge-Str. / Zollstraße

- Typ: Einmündung (Vorfahrt Haus-Berge-Straße)



*1

- Verkehrsbeschränkungen:
 - keine

2.2.5 Einmündung Haus-Berge-Str. / Dinslaker Straße

- Typ: Einmündung (Vorfahrt Haus-Berge-Straße)

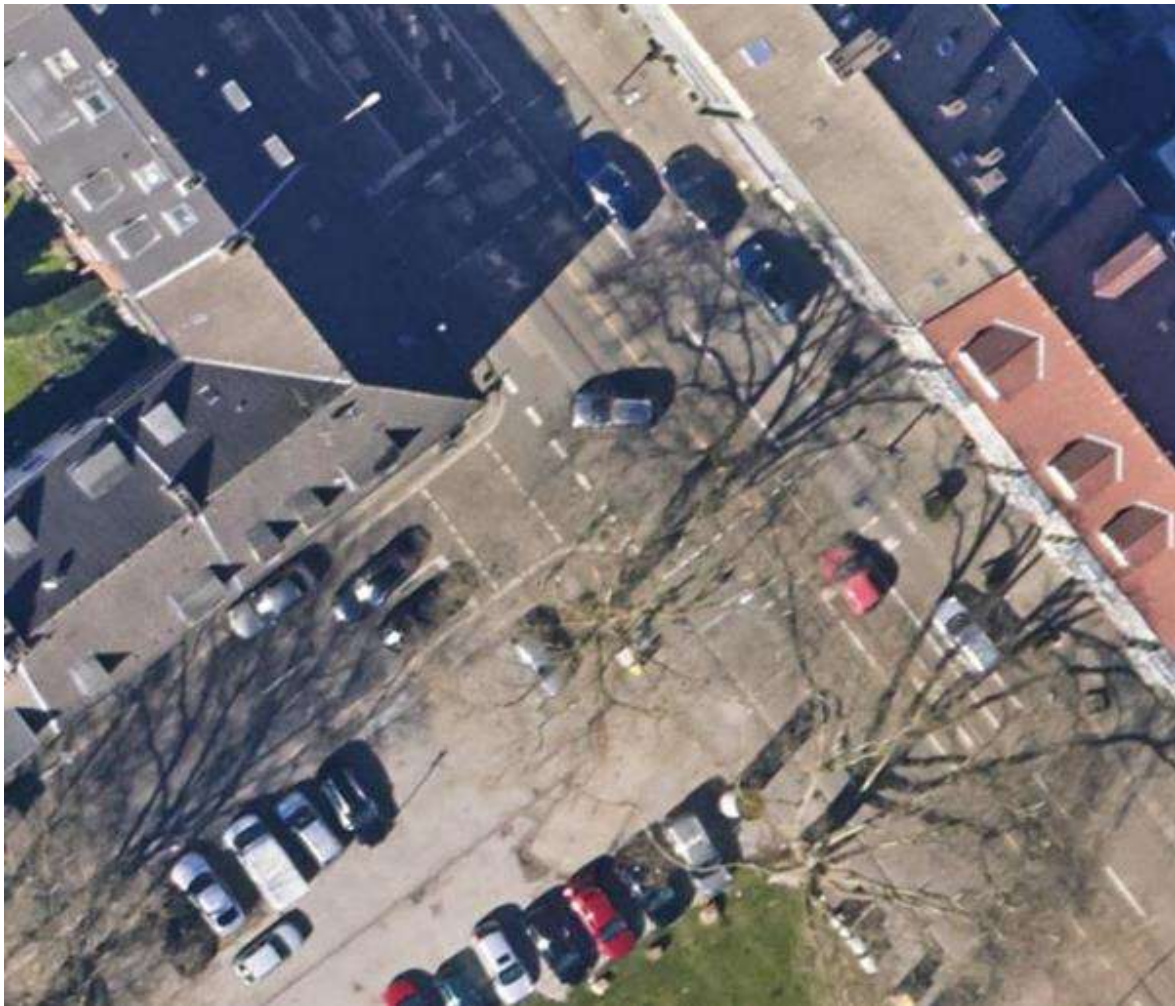


*1

- Verkehrsbeschränkungen:
 - keine

2.2.6 Einmündung Haus-Berge-Str. / Jahnplatz

- Typ: Signalisierte Einmündung



*1

- Verkehrsbeschränkungen:
 - keine

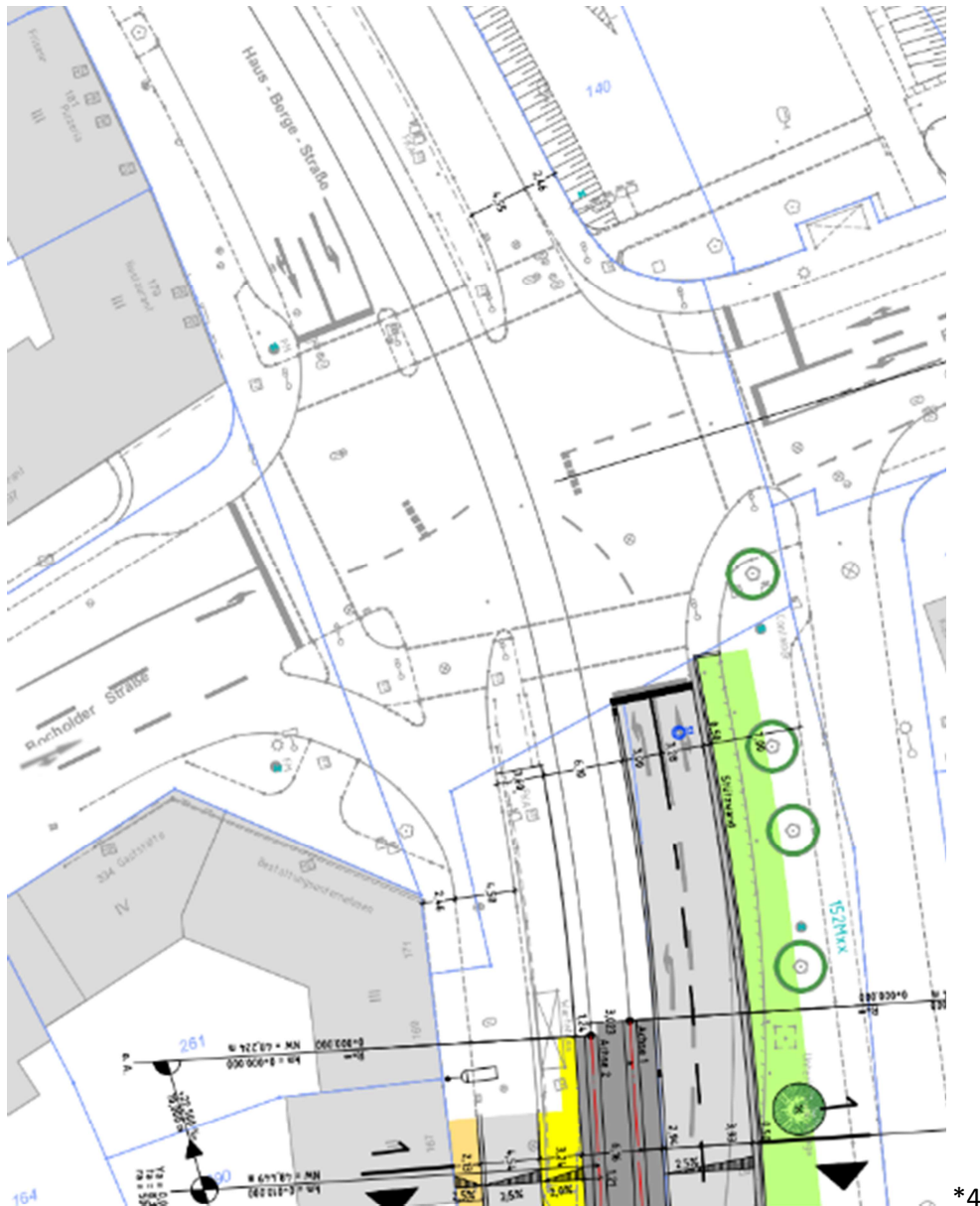
3. Planungskonzept Citybahn – Separater Gleiskörper

Um einen möglichst störungsfreien Betrieb zu erreichen und zukünftig eine optimale Fahrplanteue zu gewährleisten, soll die Straßenbahn unabhängig vom Kraftverkehr auf einem in Mittellage geplanten separaten Gleiskörper geführt werden.

Der Separate Gleiskörper ist im Abschnitt von der Einmündung Zollstraße im Süden bis zur Bocholder Straße im Norden vorgesehen und ist vom Kraftverkehr nicht überfahrbar.

3.1 Knotenpunkt Bocholder Str

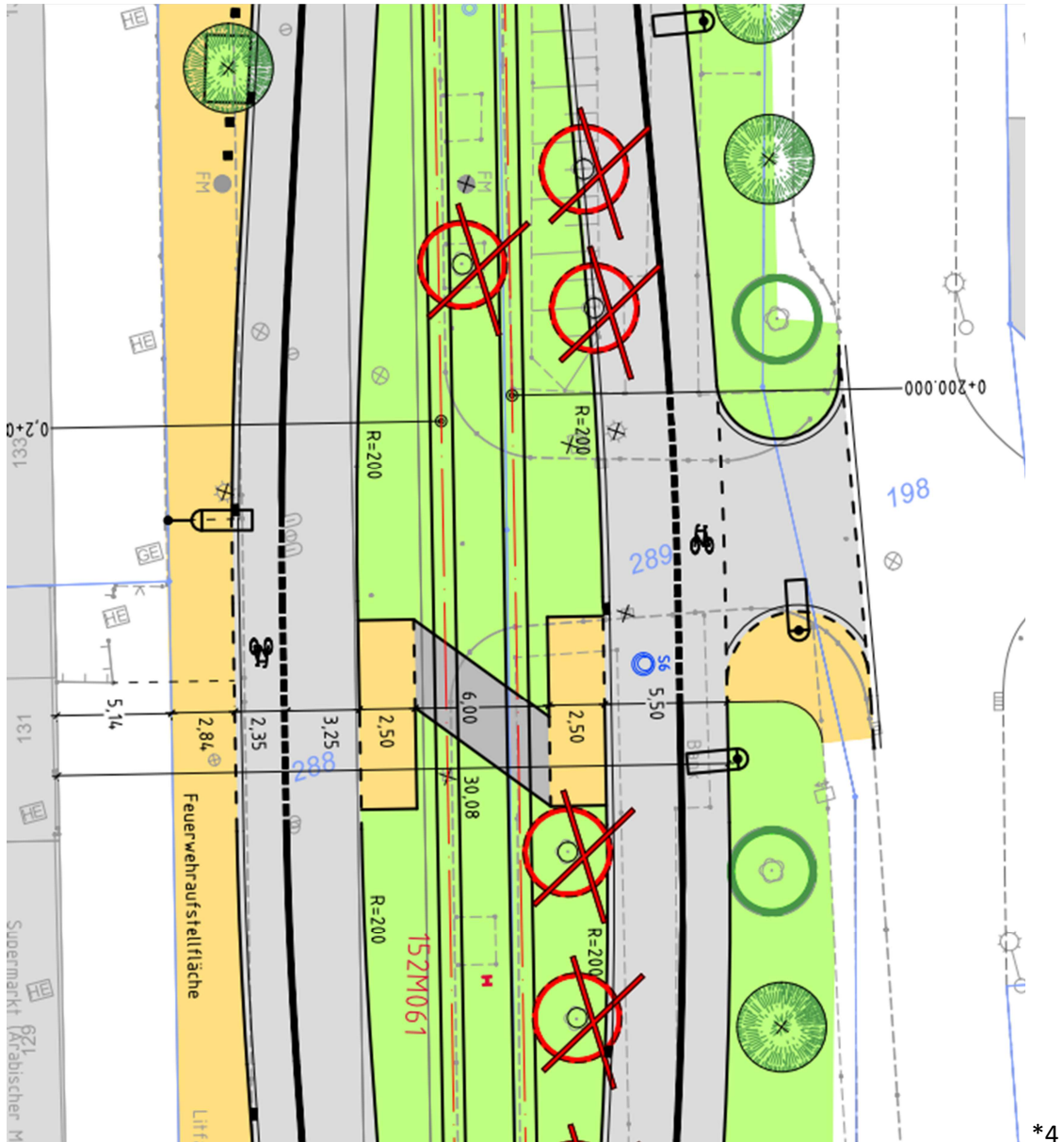
Die Verkehrsführung im Knotenpunkt bleibt unverändert.



3.2 Einmündung Endstraße

An der Einmündung Bergmühle ist ein Rechts-rein-Rechts-raus-Anschluss geplant.

- Verkehrsbeschränkungen:
 - Das östliche Wohnquartier ist an dieser Stelle zukünftig nicht mehr von Norden mit Kraftfahrzeugen erreichbar.
 - Aus dem Quartier kann zukünftig nicht in Richtung Süden abgelenkt werden.



3.3 Einmündung Bergmühle

An der Einmündung Bergmühle ist der Gleiskörper unterbrochen. An dieser Stelle ist ein signalgeschützter Anschluss des westlich gelegenen Wohnquartiers vorgesehen.

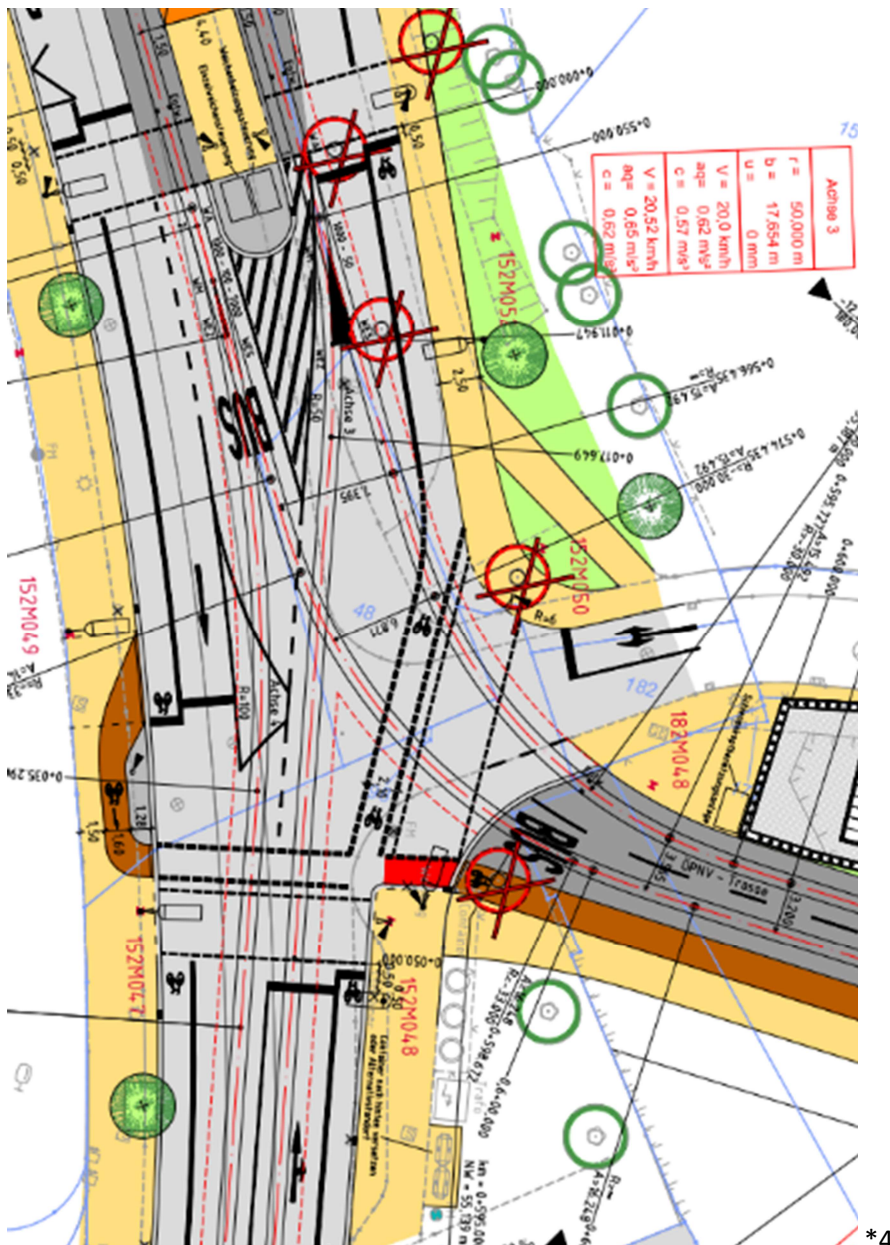
- Verkehrsbeschränkungen:
 - Keine
 - Verbot für Fahrzeuge; Zusatz „Radverkehr und Anlieger frei“ (unverändert)



3.4 Einmündung Zollstraße

Im Süden beinhaltet die ÖPNV-Planung eine links in die Straßenbahntrasse übergehende Busspur.

- Verkehrsbeschränkungen:
 - Das östliche Wohnquartier ist an dieser Stelle zukünftig nicht mehr von Norden mit Kraftfahrzeugen erreichbar (Linksabbiegeverbot für allgemeinen Verkehr Haus-Berge-Str. in Zollstraße)



4. Verkehrserzeugung

siehe Anlage 2: Erreichbarkeitsbetrachtung Haus-Berge-Str. – Verkehrserzeugung - 16.06.2025)

5. Wirkung der aus der Planung resultierenden Verkehrsbeschränkungen

Das Plankonzept des separaten Gleisköpers schränkt die Erreichbarkeit der über die Haus-Berge-Straße erschlossenen Grundstücke sowie der Wohnquartiere westlich und östlich der Haus-Berge-Straße ein. Im Konzept des Stadtentwicklungsgebietes Essen 51 wird die Zollstraße in der Durchgängigkeit bis zum Berthold-Beitz-Boulevard gekappt. Die Zollstraße ist zukünftig nur noch an die Haus-Berge-Straße und die Friedrich-Lange-Straße an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Die Verkehrsbelastung reduziert sich dadurch von 1.000 bis 2.000 Kfz/Tag auf weniger als 500 Kfz/Tag (ohne Berücksichtigung der Auswirkung des besonderen Bahnkörpers auf die Erschließungsfahrten) (Anlage 8).

Basierend auf den vorgenannten Betroffenheiten und den damit verbundenen Umwegfahrten ist festzustellen, wie viele Kfz-Fahrten täglich betroffen sind, welche Fahrzeitverlängerung für die betroffenen Fahrten sich ergeben und welche Mehrverkehre insbesondere in den Nebenstraßen der Umwegrouten zu erwarten sind. Hierfür wurde zur Einordnung der Auswirkung eine quantifizierte Schätzung durchgeführt (Anlage 2).

5.1.1 Umwegfahrten für die Haus-Berge-Straße Haus-Nr. 111 – 171 von Süden (Linksabbiegen)

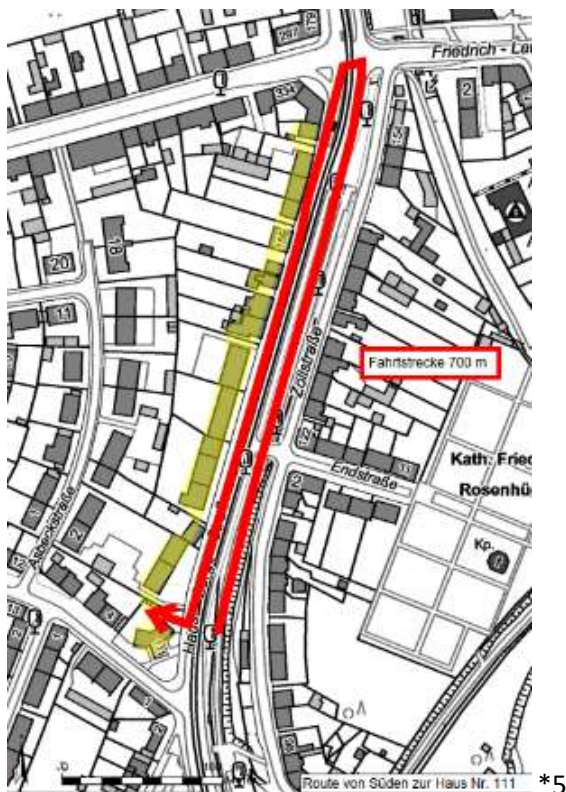
Für die Hs-Nr. 111 ergibt sich der weiteste Umweg aller vorgenannten Objekte

Umweg als Wender am KP Bocholder Str.: maximal 700 m (Hs-Nr. 111)

Dauer: ca. 5 Minuten (maximal für Hs.-Nr. 111)

Verkehrserzeugung: 141 Kfz / 24h (Anlage 2, Folie 8+9)

Mehrverkehr Haus-Berge-Straße: Fahrtrichtung Nord bis 141 Kfz/Tag (+ < 1%) verträglich



5.1.2 Umwegfahrten für die Haus-Berge-Straße Haus-Nr. 111 – 171 in Richtung Norden (Linkseinbiegen)

Für die Hs-Nr. 167 ergibt sich der weiteste Umweg aller vorgenannter Objekte.

Aufgrund der Zufahrtsbeschränkung in die Bergmühle (nur Anlieger) ist ein Umweg offiziell über zwei Routen möglich.

1. Über die Dinslakener Straße, Hagenbecker Bahn, Millendonkweg, Münzstr. bis zur Bergmühle. Dort kann links signalisiert in Richtung Norden in die Haus-Berge-Straße eingebogen werden. Umweg maximal 1.800 m (Hs-Nr. 167).

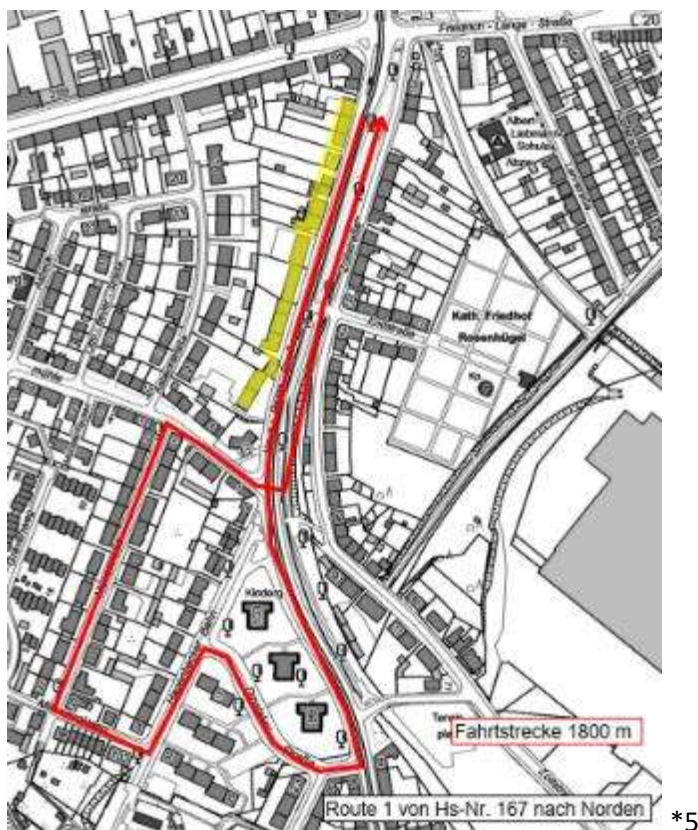
Dauer: bis 5 Minuten (Hs.-Nr. 167)

Verkehrserzeugung 141 Kfz/Tag (Anlage 2, Folie 8+9)

Mehrbelastungen:

Haus-Berge-Straße Fahrtrichtung Süd bis zu 141 Kfz/Tag (+ < 1%) => verträglich

Dinslakener Straße + 141 Kfz/Tag (+ 9%, neue Belastung ca. 1.850 Kfz/Tag => < 4.000 verträglich)



2. Dorstener Straße (Einbahnstr.) und Jahnplatz, Umweg maximal 1.965 m (Hs.-Nr. 167)

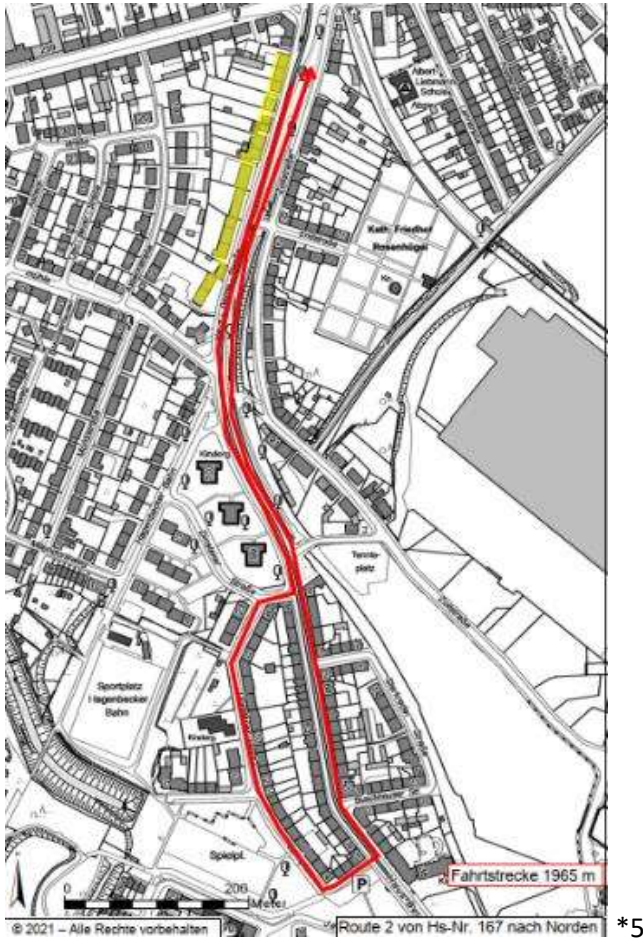
Dauer: bis 6 Minuten (Hs.-Nr. 167)

Verkehrserzeugung 141 Kfz/Tag (Anlage 2, Folie 8+9)

Mehrbelastungen:

Haus-Berge-Straße Fahrtrichtung Süd bis zu 141 Kfz/Tag (+ < 1%) => verträglich

Dorstener Straße/Jahnplatz + 141 Kfz/Tag (+ 13%, neue Belastung 1.200 Kfz/Tag => < 4.000 Kfz/Tag verträglich)



*5



*2

An der Einmündung Jahnplatz befindet sich eine Signalanlage

5.2 Östlich der Haus-Berge-Straße gelegenes Wohnquartier „Rosenhügel“

5.2.1 Umwegfahrten von Norden (heutiges Linksabbiegen in Endstraße)

Für die Zollstr. Hs.-Nr. 154 ergibt sich der weiteste Umweg aller Objekte im Quartier über die Dorstener Str. (Einbahnstr.) und Jahnplatz: 1625 m

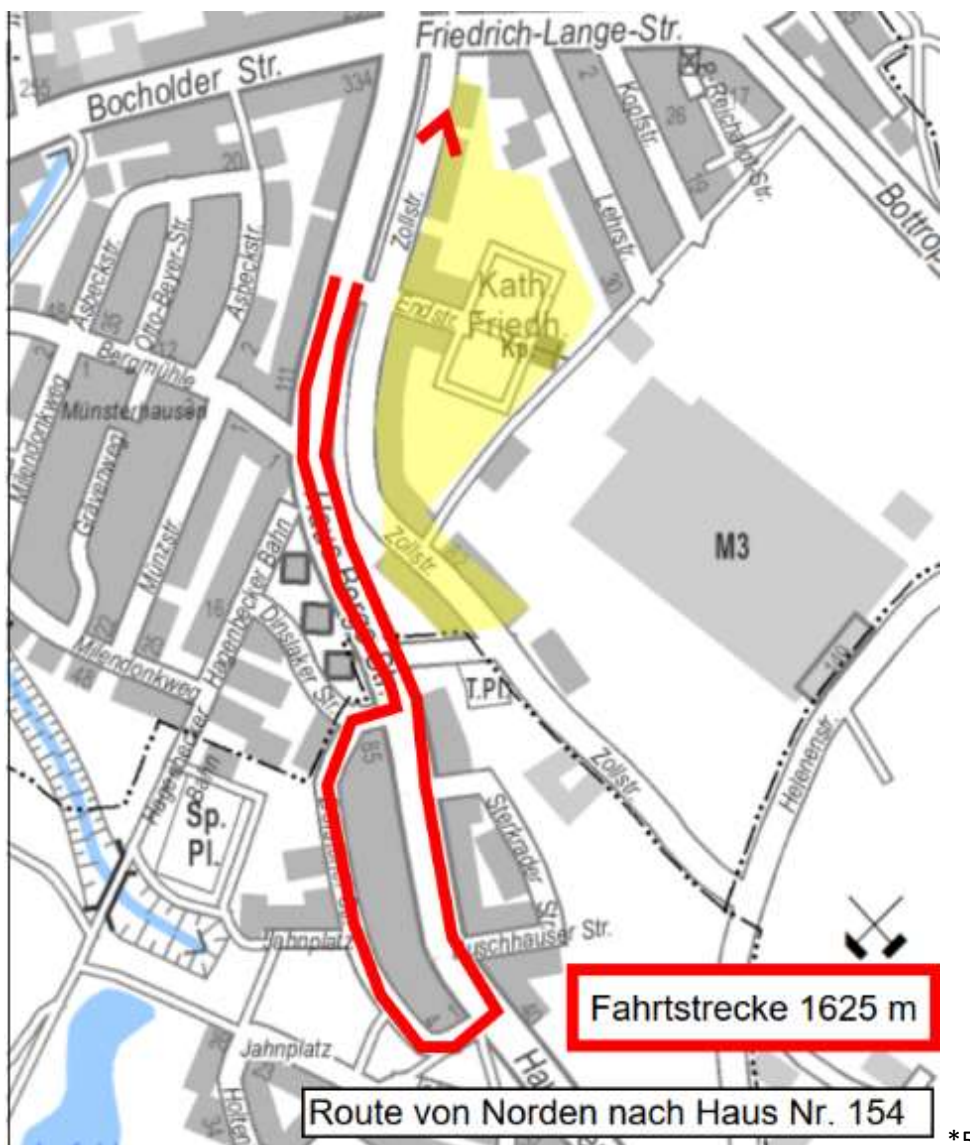
Dauer: ca. 5 Minuten (Hs.-Nr. 154)

Verkehrserzeugung 197 Kfz/Tag (Anlage 2, Folie 11+13+15)

Mehrbelastungen:

Haus-Berge-Straße Fahrtrichtung Süd bis zu 197 Kfz/Tag (~ 1%) => verträglich

Dorstener Straße/Jahnplatz + 197 Kfz/Tag (+ 18%, neue Belastung 1.300 Kfz/Tag => < 4.000 Kfz/Tag verträglich)



5.2.2 Umwegfahrten Rtg. Süden (Linkseinbiegen)

Es entstehen keine Umwegfahrten, da die Zollstraße im Süden zukünftig alle Fahrtrichtungen zulässt.

5.3 Verkehrsverlagerung in Nebenstraßen

Die von den Umwegrouten betroffenen Nebenstraßen werden in der Summe nicht unverhältnismäßig mehr belastet. Mit den zusätzlichen Verkehren werden keine typischen Belastungsfälle für eine Wohnstraße überschritten. Mit maximal zukünftig 2.150 Kfz / 24h wird die Verträglichkeitsschwelle von 4.000 Kfz/Tag (RASt 06, 5.2.2, bei Spitzenstundenanteil 10%) zu maximal 50% erreicht.

Straße	Belastung heute [Kfz/Tag]	Belastung zukünftig [Kfz/Tag] Verträglichkeitsschwelle 4.000 [Kfz/Tag]	Zunahme [%]	Zunahme [Kfz/Tag]
Bergmühle	2.000	2.150	+ 7,5%	+ 141
Dinslakener	1.700	1.850	+ 9%	+ 141
Dorstener	1.100	1.450	+ 32%	+ 338
Jahnsstraße	1.100	1.450	+ 32%	+ 338

Tabelle 1: Gesamtbelastungsänderung Wohnstraßen (gerundete Werte)

6. Fazit

Die mit dem Bau der Citybahn verbundenen Einschränkungen der Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke sind sowohl in Bezug auf die Umweglängen als auch verlängerter Fahrzeiten beurteilt und gegenüber dem Nutzen abgewogen worden. Es sind knapp 600 Einwohner von den zukünftigen Veränderungen der Straßenplanung direkt betroffen. Hinzu kommen einige wenige gewerbliche Nutzungen (Restaurant, Supermarkt, Wäscherei, ...) sowie ein Friedhof. Für alle Einrichtungen und Einwohner wurde das Verkehrsaufkommen, angelehnt an das Verfahren nach Bosserhoff (Ver_Bau) und spezifiziert auf der Grundlage der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Essener Bevölkerung von 2019, abgeschätzt. Daraus ist abzuleiten, dass in dem betroffenen Gebiet etwa 1.350 Kfz/Quell- und Zielfahrten pro Tag stattfinden, wovon 479 Kfz-Fahrten (141 Quellverkehre und 338 Zielverkehre) bei Umsetzung des eigenen Bahnkörpers für die Straßenbahn zukünftig einen Umweg von bis zu knapp 2.000 m in Kauf nehmen müssen. Bzgl. der Fahrzeit wird es für die betroffenen Fahrten zu Fahrzeitverlängerungen von bis zu maximal 6 min kommen.

Bei einer durchschnittlichen Fahrtweite gemäß der Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Essener Bevölkerung von 2019 (Anlage 9) bedeutet dies auf den betroffenen Fahrten eine Wegeverlängerung von maximal 20% (auf Binnenverkehrsfahrten bezogen maximal 35%). Bzgl. der Fahrzeit liegen die Verlängerungen maximal bei 35%, auf den Binnenverkehr bezogen bei 40%.

Diesen, für eine kleine Personengruppe bei 35% ihrer Kfz-Fahrten spürbaren Auswirkungen der neuen Straßenplanung stehen für die gleiche Personengruppe deutliche Nutzen gegenüber. Zum einen wird zukünftig das Straßenbahnangebot auf der Haus-Berge-Straße verdreifacht, sodass zukünftig gegenüber den heutigen 6 Fahrten pro Stunde in Richtung Innenstadt/Hauptbahnhof 18 Fahrten angeboten werden. Die Fahrzeiten Richtung Hauptbahnhof werden sich zukünftig auf ca. 8

bis 10 Minuten verkürzen. Zusätzlich entstehen auf der Haus-Berge-Straße neue Radverkehrsanlagen, sodass auch die alternative Nutzung des Fahrrades deutlich attraktiver wird.

In der Gesamtabwägung ist ebenfalls zu betrachten, dass eine Verschlechterung für knapp 480 Kfz-Fahrten pro Tag eine deutliche Verbesserung für den stadtweiten Straßenbahnverkehr gegenübersteht. Heute befördert die Straßenbahnlinie 101/106 auf der Haus-Berge-Straße täglich knapp 8.000 Fahrgäste. Zukünftig werden es täglich über 12.000 Fahrgäste sein. Der eigene Bahnkörper in der Haus-Berge-Straße sorgt für einen störungsfreien Ablauf des Straßenbetriebs, der mit einer Mischnutzung bei den für eine zweistreifige Straße sehr hohen Kfz-Verkehrsmengen von 19.000 Kfz/Tag nicht erreichbar wäre.

Die dreifache Anzahl von Straßenbahnen in der heutigen Haus-Berge-Straße würde aber auch zu erheblichen Verschlechterungen im Kfz-Verkehr führen. Mit 19.000 Kfz/Tag (bei 10% Spitzenstundenanteil 1.900 Kfz/h) ist die Haus-Berge-Straße für eine städtische zweistreifige Straße an der Leistungsgrenze ausgelastet. Je Richtung liegt die Verkehrsbelastung in der Spitze bei 950 Kfz/h. Mit den heutigen 6 Straßenbahnen pro Stunde und Richtung und den entsprechenden jeweils mindestens 1-minütigen Halten an der Zeitinsel-Haltestelle „Bergmühle“ ist die Auslastungssituation nochmals verschärft. Wenn zukünftig die dreifache Anzahl an Straßenbahnen fahren und die Straße nicht umgebaut würde, würden alleine die stündlichen Verlustzeiten für den fließenden Verkehr durch die Haltestellenstopps der Straßenbahnen von heute mindestens 6 min pro Stunde auf mindestens 18 min pro Stunde steigen. Der Verkehrsfluss wäre somit übermäßig behindert und somit würde sich auch die Kfz-Erreichbarkeit der betroffenen Einwohner und Nutzungen an der Haus-Berge-Straße erheblich verschlechtern. Diese Verschlechterung würde dann aber nicht nur die 479 Kfz-Fahrten pro Tag betreffen, sondern alle 1.350 Kfz-Quell- und Zielfahrten der direkten Anlieger.

Eine gravierende negative Auswirkung auf die durch die Umwegrouten betroffenen Nebenstraßen ist nicht vorhanden. Die Mehrbelastungen liegen weit unterhalb der Unverträglichkeitsschwelle und sind verkehrlich an den Knotenpunkten problemlos abwickelbar, da diese schon heute und auch zukünftig signalisiert sind.

In der Gesamtabwägung überwiegen die Vorteile für den Verkehrsablauf auf der Haus-Berge-Straße mit 19.000 Kfz/Tag sowie die Attraktivierung des ÖPNV mit über 12.000 Fahrgästen pro Tag deutlich den Nachteilen für ca. 600 Einwohner und Nutzungen auf der Haus-Berge-Straße. Anteilsmäßig sind 479 Kfz-Fahrten pro Tag von Nachteilen betroffen, was 2,5% des Verkehrs auf der Haus-Berge-Straße entspricht.

Amt für Straßen und Verkehr Stadt Essen

Essen, 08. Juli 2025

Abbildungen (Quelle)

*1: Luftbilder 2023 GiS Stadt Essen FB 62



*3: Karte GiS Stadt Essen 2025, FB 62 (Bearbeitung ASV)

*4: Vorlage Planbeschluss DS 0178/2022/6 Ausschnitte Plananlagen

*5: Karte GiS Stadt Essen 2025, FB 62 (Bearbeitung ASV)