

Vorlageart: Beschlussvorlage
Federführung: Stadtplanung
Verantwortung: Herr Hülsebusch, Herr Dr. Palotz, Herr Tsalastras

Masterplan Neue Mitte Oberhausen: Erstellung eines Mobilitätskonzeptes

Beratungsfolge

12.06.2024	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	Anhörung
20.06.2024	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Der Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung in Kooperation mit den privaten Akteuren, der EURO AUCTIONS Immobilien GmbH sowie der Unibail-Rodamco-Westfield Germany GmbH, mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur langfristigen Optimierung und Sicherung der Erschließung über alle Verkehrsträger für den Bereich der Neuen Mitte Oberhausen. Ziel ist es, auf Grundlage einer dezidierten Bestandsaufnahme und Bewertung, zukünftige Immobilien- und Flächenentwicklungen mit einem leistungsfähigen Verkehrssystem zu vereinen und eine nachhaltige Entwicklungsperspektive anhand konkreter verkehrlicher Aufwertungsmaßnahmen für den Stadtteil aufzuzeigen.
2. Der Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss nimmt zur Kenntnis, dass für das Gesamthonorar der freiberuflichen Leistung „Erstellung eines Mobilitätskonzeptes“ gemäß Beschlussvorschlag 1 in Höhe von ca. 110.000 EUR brutto (Kostenschätzung) eine Kostenteilung zu 50 % aus öffentlichen und 50 % aus privaten Mitteln erfolgt. Anteilig entfallen die Kostentragungssätze in Höhe von 25.000 EUR auf die EURO AUCTIONS Immobilien GmbH (gemäß Anlage 1) sowie 30.000 EUR auf die Unibail-Rodamco-Westfield Germany GmbH (gemäß Anlage 2).
3. Der Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung, im Zuge der Haushaltsplanung 2025 ff. die für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes erforderlichen Mittel in Höhe von 55.000 EUR (städtischer Eigenanteil) beim Auftrag 510009010110 - Masterplan Neue Mitte 4.0, Kostenart 543132 - sonstige Geschäftsaufwendungen einzuplanen.

Bezug

- ☐ B/16/4640-01 vom 20.05.2019 (Update Masterplan Neue Mitte 4.0)
- ☐ B/17/1980-01 vom 16.05.2022 (Masterplan Neue Mitte)
- ☐ M/17/2369-01 vom 20.09.2022 (Auswirkungen des Masterplans Neue Mitte auf rechtskräftige Bebauungspläne und Baubauungsplanverfahren)
- ☐ M/17/3354-01 vom 27.04.2023 (Resilienter Stadtumbau als kollektiver Lernprozess, Analyse von Flächenprojekten)
- ☐ B/17/3333-01 vom 19.06.2023 (Mobilitätsstrategie der Stadt Oberhausen)
- ☐ B/17/4010-01 vom 13.11.2023 (Masterplan Neue Mitte Oberhausen – Beschluss einer Rahmenplanung für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost sowie für den Bereich Werkstraße / Ripshorster Straße als städtebauliches Entwicklungskonzept i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und Beauftragung der Verwaltung zur Durchführung weiterer operativer Maßnahmen zur Vorbereitung einer masterplankonformen Flächenentwicklung)
- ☐ B/17/4174-01 vom 05.02.2024 (Bebauungsplan Nr. 465 – O.VISION Zukunftspark – und Bebauungsplan Nr. 465, 1. Änderung - Gelände des ehemaligen Stahlwerkes Ost – Beschluss über die Nichtanwendung der Bebauungspläne aufgrund einer inzident festgestellten Unwirksamkeit der ortsrechtlichen Satzungen durch das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen (Nichtanwendungsbeschluss))
- ☐ B/17/4407-01 vom 05.02.2024 (Grundsatzentscheidung zur Durchführung der Planungen und der notwendigen Verfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen)
- ☐ B/17/3845-01 vom 25.09.2023 (Radverkehrskonzept der Stadt Oberhausen)
- ☐ B/16/4071-01 vom 19.11.2018 (Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg Bottrop - Oberhausen-Osterfeld - Neue Mitte - Alt-Oberhausen - Mülheim Styrum)

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat keine klimatischen Konsequenzen

Sachverhalt

1 Mit der stadtentwicklungspolitischen Neuausrichtung der Neuen Mitte Oberhausen wurden
2 2022 über den „Masterplan Neue Mitte“ neue Leitlinien für die beabsichtigte
3 Stadterweiterungsmaßnahme definiert. Neben der Implementierung neuer Wohnformen auf
4 einer Fläche von ca. 20 Hektar, ist es weiteres wesentliches Ziel, das verkehrliche
5 Infrastrukturangebot, insbesondere durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von
6 Essen nach Oberhausen, langfristig leistungsfähig auszubauen. Weiterhin bestehen im
7 Umfeld der Osterfelder Straße, der Centroallee sowie im Kontext des Centro-Parks bislang
8 un- bzw. untergenutzte Flächen-, Bau- und Nutzungspotentiale, die im Zusammenhang auch
9 mit der Reaktivierung des Metronom Theaters die verkehrliche Frequenz des Stadtteils
10 mittelfristig mitbestimmen werden. Gleichzeitig sind in der heutigen Situation bereits
11 Handlungsbedarfe im bestehenden Verkehrsnetz der Neuen Mitte zu verzeichnen, die
12 insbesondere in den Spitzenstunden die Knotenpunkte an der Osterfelder Straße, Essener
13 Straße und Konrad-Adenauer-Allee sowie die Verknüpfung dieser Verkehrsachsen mit der
14 BAB 42 betreffen. Weitere verkehrliche Projekte, wie die Machbarkeitsstudie zur
15 Radschnellverbindung MH-OB-BOT, tangieren das Gebiet, jedoch gilt es nun, eine
16 integrierte, systematische Verknüpfung zwischen den unterschiedlichen Projekten
17 herzustellen.
18

Ein Fokus soll auch auf der Gewährleistung eines leistungsfähigen Verkehrsflusses liegen. Hierbei sind insbesondere der MIV und die Verkehrsführung zu betrachten. Anhand von konkreten Detailüberlegungen ist zu prüfen, welche Straßenabschnitte optimierungsbedürftig sind und wie Lösungsmöglichkeiten aussehen.

Mit der 2023 durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossenen Mobilitätsstrategie wurden für die zukünftige Verkehrsentwicklung neue Leitsätze zur Mobilitätsförderung definiert. Neben der Gewährleistung eines effizienten Verkehrssystems (Leitsatz C) ist für die Entwicklung der Neuen Mitte insbesondere die Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Angebotserweiterung von Bedeutung (Leitsatz B). Daher ist es u.a. erforderlich, für den Projektraum Neue Mitte gemäß der Strategie zur Mobilitätsentwicklung in Oberhausen ein integriertes, quartiersbezogenes Mobilitätskonzept aufzustellen, um langfristige Stadt- und Flächenentwicklungen mit dem Verkehrsnetz zu synchronisieren und geeignete Maßnahmen zur Verkehrsnetzoptimierung über alle Verkehrsträger aufzuzeigen. Im Ergebnis sollen sich alle betroffenen Akteure auf ein gemeinsames Ziel zur Entwicklung der Mobilität der Neuen Mitte verständigen, welches in den nächsten Jahren konsequent umgesetzt wird und die verkehrliche Leistungsfähigkeit, Erreichbarkeit und zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung sicherstellt. Hierbei sind u.a. auch die Anforderungen von Kinder- und Jugendlichen sowie Älteren an die Wegebeziehungen zu berücksichtigen. Bei der Analyse und Bewertung der Leitziele sind auch neue Entwicklungen, insb. im Kontext der Digitalisierung, einzubeziehen.

Die Untersuchung ist als freiberufliche Fachplanungsleistung zu beauftragen. Gegenstand des Leistungsbildes sollen insbesondere folgende Schwerpunkte sein:

- **Bestandsaufnahme und Bewertung** des Ist-Zustandes ggf. unter Generierung fehlender Daten und Sichtung bereits grundsätzlich projektierte Maßnahmen (z.B. Ausbau der Kreuzung A516 / A 42, Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 etc.),
- Datenauswertung sowie **Stärken-Schwächen-Analyse** des Verkehrsnetzes im Untersuchungsraum über alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Nachfragesituation, der Verkehrsprognose und qualitativer Anforderungen (z.B. Veränderungen im Modal Split) in unterschiedlichen Entwicklungsszenarien,
- Entwicklung eines konzeptionellen Lösungsansatzes in Form eines **integrierten, quartiersbezogenen Mobilitätskonzeptes** für die Neue Mitte unter Berücksichtigung der langfristigen Wachstumsperspektiven (z.B. Strukturplan über alle Verkehrsträger und verkehrsträgerbezogene Maßnahmenkarte mit dem Schwerpunkt Förderung des Umweltverbundes),
- Darstellung einer übersichtlichen maßnahmenbezogenen **Budget- und Zeitplanung** inkl. Fördermittelcheck,
- Durchführung von **Workshops und Zwischenpräsentationen** zur fachlich-interdisziplinären sowie gesellschaftlichen und politischen Teilhabe.

Stadträumlicher Zusammenhang

Auf Grundlage der bisherigen konzeptionellen Planungsansätze ist es Ziel, die unterschiedlichen Teilräume der Neuen Mitte in einen städtebaulich-funktionalen Zusammenhang zu stellen und anhand dessen verkehrliche Optimierungsansätze (z.B. „Bypass Brammenring“, Trassenführung Straßenbahnlinie 105, ergänzende Erschließungsmöglichkeiten des ehemaligen Stahlwerksgeländes etc.) aufzuzeigen. Dieser Rahmen soll einerseits eine langfristige verkehrspolitische Orientierung bieten und andererseits auch die privaten Akteure in die Lage versetzen, ihre Investitionen anhand eines qualitativen, erschließungstechnischen Wertekodexes mit einer Selbstbindung (insbesondere untereinander) zu versehen, um gleichzeitig die Flächenentwicklungen und Bauvorhaben in der Neuen Mitte städtebaulich präzise zu platzieren. Neben den sich überlagernden Entwicklungsachsen aus Erlebnis (Centro), Wohnen (Brammenring) und Gewerbe (Im Lipperfeld) ist es für die weitere Entwicklung bedeutsam, räumliche und lebenswerte Schnittmengen zu identifizieren (siehe auch nachstehende Abbildung). Diese

gemeinsamen Begegnungsräume sind für den Ausbau des Mobilitätsnetzes aber auch für ein nahmobilitätsorientiertes Grünnetz bedeutsam, da sowohl das Plangebiet im inneren als auch der erweiterte Planungszusammenhang (z.B. Gasometer, Haus Ripshorst, Knappenhalde etc.) mit einander verbunden wird.

Innerhalb eines solchen Grünnetzes besteht die Möglichkeit, Fuß- und Radwege verstärkt unterzubringen, sodass die Neue Mitte gänzlich innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad erlebbar wird. Der neue zentrale öffentliche Grünraum fungiert als erste Adresse mit überlagertem ÖPNV sowie Fuß- und Radwegeverbindungen, sodass außerhalb der Grünverbindung eine Umfahrung auf den bestehenden Erschließungsstraßen zur rückwärtigen Anbindung der Neubaugebiete mit MIV und Ver- und Entsorgungsfahrzeuge als untergeordnete Adresse erfolgt. Grundgedanke ist ein autofreier öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität, ohne die individuelle Anbindung der neuen Baufelder an das Straßennetz aufzuheben. Bei dem Ansatz, ein räumliches Ordnungsprinzip zu skizzieren, ist es erforderlich, keine Grenzen bei dem Raumverständnis zu unterstellen; Übergänge sind fließend und Nutzungen können sich mischen.

Welche Ausrichtung in der Neuen Mitte in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), insbesondere auch in Co-Abhängigkeit von möglichen Maßnahmen der privaten Parkraumbewirtschaftung, erforderlich sind und wie die Wechselwirkung von Verkehrsinfrastruktur mit dem öffentlichen Raum zu bewerten ist, soll ebenfalls Gegenstand des Mobilitätskonzeptes sein. Hierbei sind insbesondere die kostenfreien Stellplatzkapazitäten des Centros kritisch zu bewerten. Für Neuansiedlungen und Bestandsentwicklungen ist das Modell des Quartiersparkhauses in die Konzeptionierung als neue Form des Parkens einzubeziehen. Dabei sollen im Sinne der langfristigen Erschließungssicherung über alle Verkehrsträger auch mögliche Optimierungspotentiale für den MIV geprüft werden, die zu einer Entlastung des heutigen Verkehrs- und Knotennetzes beitragen können, um den straßenabhängigen Verkehrsfluss insgesamt zu verbessern.



Räumliches Leitbild Neue Mitte als Grundverständnis zur weiteren Entwicklung
(© Stadt Oberhausen, Bereich 5-1 Stadtplanung)

Finanzielle Konsequenzen der Beschlussvorlage

Haushaltsmittel für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes in Höhe von 55.000 EUR brutto (städtischer Eigenanteil) sind im Haushaltsjahr 2025 vorzusehen. Die Abwicklung der privaten Co-Finanzierung wird in Abstimmung mit dem Bereich 1-1 / Finanzen haushalterisch veranschlagt und abgewickelt.

Klimarelevanz der Beschlussvorlage

Durch die Erstellung des Mobilitätskonzeptes soll die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) gefördert werden. Die Klimarelevanz der konkreten Maßnahmenumsetzung von Bausteinen des Mobilitätskonzeptes wird im Rahmen der anstehenden Verwaltungsverfahren, z.B. im Rahmen einer Umweltprüfung zu konkreten Straßennetzoptimierungen, detailliert bewertet und entsprechend dem Stand der jeweiligen Maßnahmenumsetzung dokumentiert. Die „Liste Klimacheck“ wird im Weiteren maßnahmenbezogen erarbeitet und im Rahmen ausstehender politischer Beschlusslagen berücksichtigt.

Anlage/n

1 - Absichtserklärung der EURO AUCTIONS Immobilien GmbH zur Kostenübernahme

2 - Absichtserklärung der Unibail-Radamco-Westfield Germany GmbH zur Kostenübernahme