

Vorlageart: Berichtsvorlage
Federführung: Stadtplanung
Verantwortung: Herr Hülsebusch, Herr Dr. Palotz, Herr Schranz

Zwischenbericht Masterplan Neue Mitte Oberhausen

Beratungsfolge

27.11.2024	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	Kenntnisnahme
05.12.2024	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
16.12.2024	Rat der Stadt	Kenntnisnahme

Bezug

Drucksachen-Nr. B/16/4640-01
Drucksachen-Nr. B/17/1980-01
Drucksachen Nr. B/17/4010-01

Sachverhalt

1 Der Relaunch eines Planungsprozesses zur Weiterentwicklung und städtebaulichen
2 Qualifizierung der Neuen Mitte Oberhausen wurde durch Ratsbeschluss vom 20.05.2019
3 (Drucksachen-Nr. B/16/4640-01) formal eingeleitet. Als erster Prozessbaustein wurde dabei
4 der Masterplan Neue Mitte im Zeitraum von März 2021 bis Februar 2022 erarbeitet und am
5 16.06.2022 vom Rat der Stadt Oberhausen als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß
6 § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Zeitgleich wurde die Verwaltung unter Punkt 3 dieses
7 Beschlusses damit beauftragt, den Masterplan Neue Mitte in seiner inhaltlichen Tiefe
8 weitergehend zu qualifizieren und konkrete Beschlussvorlagen für die Umsetzung der
9 weiteren im Masterplan formulierten räumlichen und inhaltlichen Ziele zu erarbeiten
10 (Drucksachen-Nr. B/17/1980-01). Der Masterplan bildet die Planungs- und
11 Handlungsgrundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung der Neuen Mitte.

12
13 Im Zuge der Konkretisierung des Masterplans Neue Mitte Oberhausen als städtebauliches
14 Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB wurde in der Sitzung des Rates
15 der Stadt am 13.11.2023 der Rahmenplan für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost
16 sowie für den Bereich Werkstraße / Ripshorster Straße als weiterqualifizierte städtebauliche
17 Rahmenplanung beschlossen (Drucksachen Nr. B/17/4010-01).

18
19 Im Rahmen dieser Beschlussvorlage wurde die Verwaltung außerdem damit beauftragt, über
20 den Fortgang des Prozesses und die jeweils konkretisierten Planungsstände kontinuierlich
21 zu informieren

Anlage/n

1 - Zwischenbericht Masterplan Neue Mitte

Stand der Umsetzung des Masterplans Neue Mitte Oberhausen

Oktober 2024

Der Masterplan Neue Mitte

Ausgangslage und Prozessorganisation

1

Ausgangslage - Masterplan Neue Mitte Oberhausen von AS+P



1.1 Ziele des Masterplans Neue Mitte Oberhausen

Der „Masterplan Neue Mitte“ definiert den Rahmen für die räumlich-funktionale Entwicklung dieses Stadtteils in den kommenden 15 bis 20 Jahren. Dabei werden die überregional bedeutsamen Institutionen des Einzelhandels, der Kultur und des Tourismus auch weiterhin im Zentrum stehen und ergänzt werden. Neues Wohnen im nennenswerten Umfang mit Folgeeinrichtungen wird das Areal beleben und ergänzen. Ein weiteres Ziel ist die Diversifizierung der Gewerbestruktur mit Flächenangeboten für innovative und technologieorientierte Unternehmen. Durch die städtebauliche Verdichtung ist es erforderlich, das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs sowie das Rad- und Fußwegenetz deutlich auszubauen. Darüber hinaus soll ein innovatives Mobilitätssystem angeboten werden, welches das erweiterte Nutzungsspektrum in der Neuen Mitte mit den umliegenden Bereichen verwebt. Schließlich zeigt der Masterplan auf, wie die Bezüge zur angrenzenden Landschaft und dem Rhein-Herne Kanal gestärkt werden.

Als übergeordnetes Bild der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung bildet das vorliegende Konzept eine Grundlage für weitere Planungsverfahren und Projektkonkretisierungen.



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH

AS+P

AS+P – Albert Speer+Partner GmbH
Architekten, Planer
Hedderichstrasse 108-110
60559 Frankfurt am Main



Innovation City Management GmbH
Südring-Center-Promenade 3

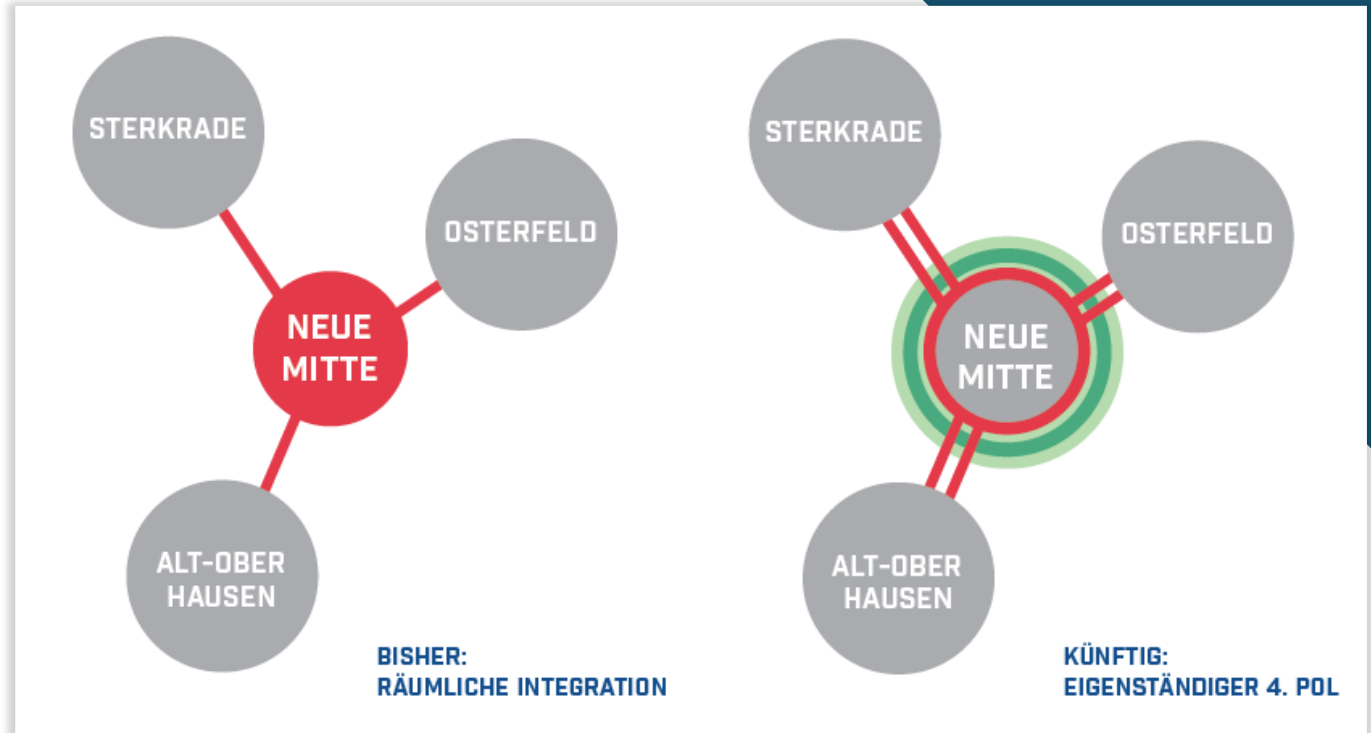
6 von 63 in Zusammenarbeit

1.2 Positionierung der Neuen Mitte

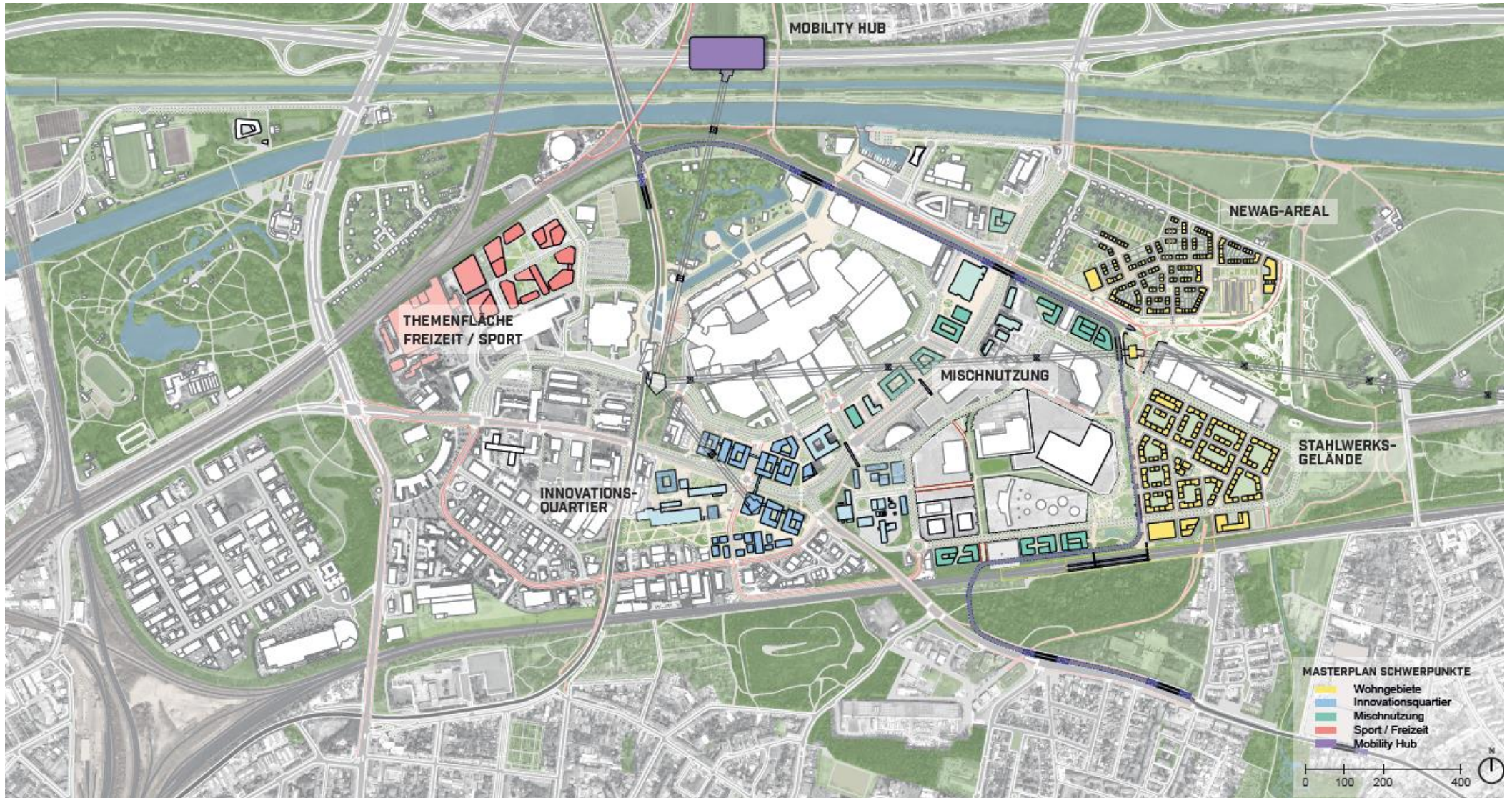
Die bisherige Zielvorstellung für die Neue Mitte bestand darin, den Stadtteil in den dreipoligen Stadtkörper – bestehend aus Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld – zu integrieren. Dieses Ziel konnte in den vergangenen Jahren trotz der Attraktivität der angesiedelten Nutzungen aus verschiedenen Gründen nicht erreicht werden: Dies liegt vor allem daran, dass die räumlichen Barrieren zu den umgebenden Siedlungskernen nur an wenigen Stellen wirksam überwunden werden. Darüber hinaus dominieren gewerbliche, kommerzielle und verkehrliche Funktionen das Erscheinungsbild, so dass die Neue Mitte noch nicht zu einem umfassend akzeptierten und „vollwertigem Stadtteil“ gereift ist. Dennoch ist die Neue Mitte ein besonderer und bedeutsamer Stadtbaustein.

An keinem anderen Ort der Region finden sich in dieser Konzentration attraktive Freizeitangebote und Funktionen mit einer so herausragenden Bedeutung für die städtische und regionale Wirtschaft.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, sollte die Positionierung des Stadtteils Neue Mitte im räumlichen Kontext der Stadt Oberhausen an die tatsächliche Entwicklung angepasst werden. Die Neue Mitte soll künftig einen eigenständigen „4. Pol“ der Stadt bilden.



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH



Der Masterplan Neue Mitte

1.3 Prozessstruktur



Leitbild – NEUE MITTE OBERHAUSEN

Wie lange ist etwas neu?

2

2.1 Stadträumlicher Zusammenhang

Auf Grundlage der bisherigen konzeptionellen Planungsansätze ist es Ziel, die unterschiedlichen Teilräume der Neuen Mitte in einen städtebaulich-funktionalen Zusammenhang zu stellen (Leitbild). Dieser Rahmen soll einerseits eine langfristige, konzeptionelle Orientierung bieten und andererseits auch die privaten Akteure in die Lage versetzen, ihre Investitionen anhand eines qualitativen 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. Diese gemeinsamen Begegnungsräume sind für den Ausbau des Mobilitätsnetzes aber auch für ein freiräumliches Grünnetz bedeutsam, da sowohl das Plangebiet im inneren als auch der erweiterte Planungszusammenhang (z.B. Gasometer, Haus Ripshorst, Knappenhalde etc.) miteinander 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.



2.2 Storytelling: Ein neuer Stadtteil entsteht.

Und dieser neue Stadtteil braucht ein Mood, eine Beschreibung dafür, was er bei den Menschen auslösen soll, die hier leben und arbeiten, die als Besucher hierherkommen oder die in Projekte der Neuen Mitte investieren möchten.

Dafür wurde im Mai 2024 ein Workshop für die Markenbildung organisiert, an dem Vertreter der Stadt und der Oberhausener Wirtschafts- und Tourismusförderung teilgenommen haben, um gemeinsam mit den Experten der Kommunikationsagentur die Zielgruppen und Ziele für die Entwicklung zu definieren, zu fokussieren und eine Story für das Quartier zu formulieren.

Anfang August präsentierte die Agentur drei Alternativen, aus denen ein Favorit hervorging, der im Nachgang jedoch aus namensrechtlichen Gründen nicht weiterverfolgt werden konnte. In diesem Stadium entschieden sich die Beteiligten, dass der Name [NEUE MITTE] OBERHAUSEN - mit dem Zusatz der eckigen Klammern -, als Name und zunächst als eine Art Platzhalter genutzt wird und symbolisiert, dass die [NEUE MITTE] sich weiterentwickelt und neu definieren wird..

Für die EXPO REAL 2024 wurden das Logo der [NEUE MITTE] OBERHAUSEN, eine Infinity-Card mit der Brandstory, eine Investorenbrochüre mit Daten, Fakten und Rahmenplan sowie eine eigene Landingpage entwickelt, die auf der größten europäischen Immobilienmesse erstmals präsentiert wurden. Oberhausen war hier auf dem Gemeinschaftsstand der Metropole Ruhr mit Oberhausener Partnerunternehmen (Stadtsparkasse Oberhausen, Plassmeier PTNs, Euro Auctions Immobilien, Grüner Gewerbepark Gute Hoffnung, Ruhrwert Immobilien und Beteiligung, Westfield Centro und der OWT) vertreten, um gemeinsam das Potenzial des Standortes zu zeigen, um so bei Investoren und Projektentwicklern für den Standort zu werben.

Die Präsentation aller Projekte und Flächen auf der Messe erfolgte auf Initiative der OWT modern und digital mit Hilfe eines Datentisches, den die Fachbesucher selber bedienen konnten. Die technische Umsetzung erfolgte durch ein Oberhausener Unternehmen. Der Digitaltisch wird künftig von OWT und Stadt für Präsentationen und Investorengespräche genutzt.

Die Rückmeldungen aus den Gesprächen auf der Messe haben gezeigt, dass die Pläne, die die Stadt in der Neuen Mitte hat, auf großes Interesse und Zustimmung in den Fachkreisen stoßen.



© OWT GmbH



Weiterentwicklung des Masterplans Neue Mitte

Projekte in der Neuen Mitte

3

3.1 Laufende Projekte in der Neuen Mitte

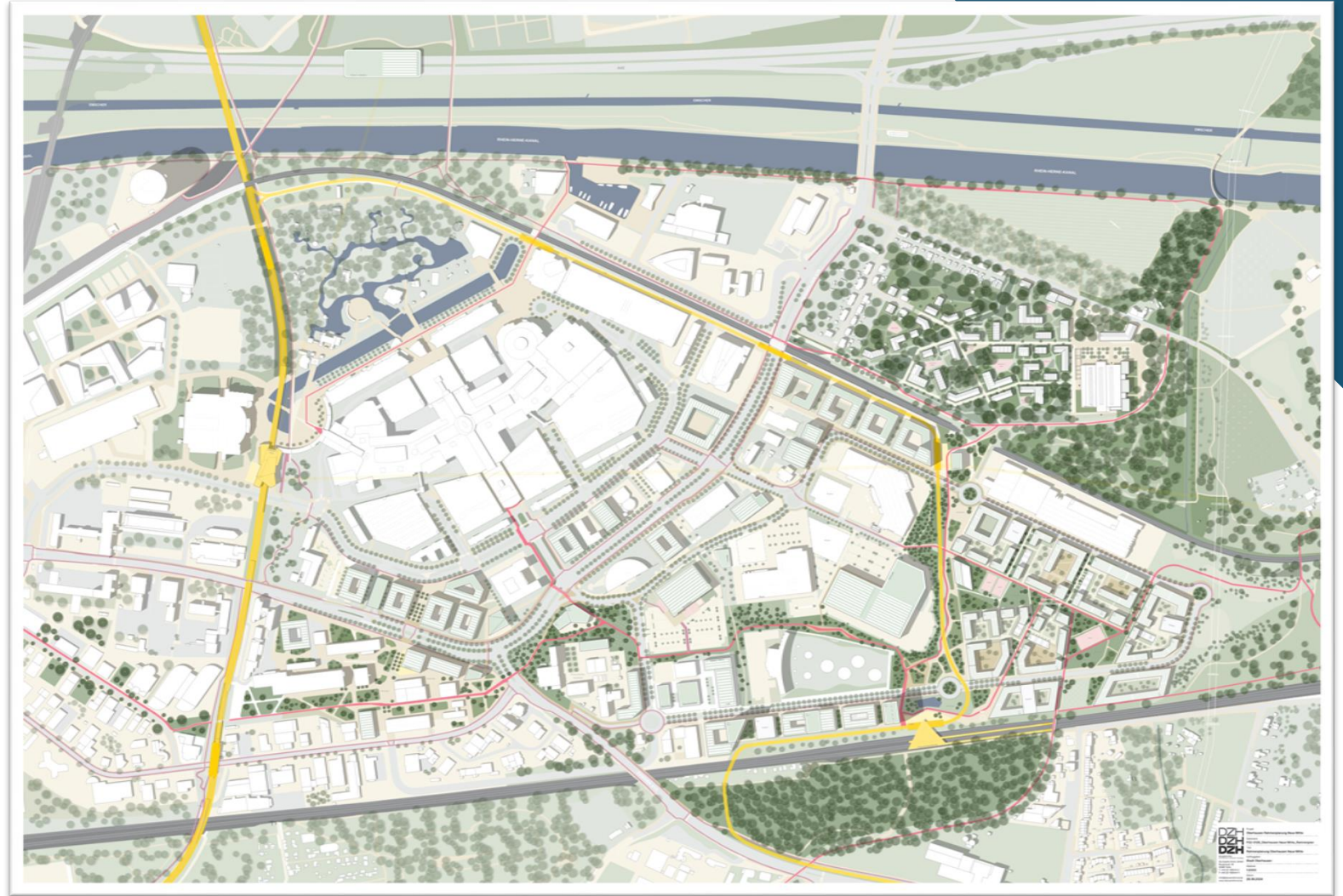


Dynamischer
städtebaulicher
Rahmenplan
Neuen Mitte
Oberhausen



3.2.1 Dynamischer Rahmenplan Neue Mitte

- Mit Beschluss des Masterplans Neue Mitte vom 16.05.2022 wurde die Verwaltung zeitgleich damit beauftragt, den Masterplan Neue Mitte in seiner Inhaltlichen Tiefe zu qualifizieren
- Der Dynamische Rahmenplan Neue Mitte konkretisiert der Inhalte des Masterplans auf einen klaren städtebaulichen Maßstab und führt die einzelnen Stadtbausteine in einen geordneten zukunftsgerichteten städtebaulichen Zusammenhang
- Koordinierte und dynamische Zusammenführung und Abstimmung der einzelnen Planungs-, Fachplanungs- und Objektplanungsprozesse der unterschiedlichen Planungsträger
- Jährliche Anpassung der Plankarte und Aufnahme aktueller Inhalte und laufender Projekte und deren Zusammenführung in einem dynamischen Prozess
- Beschluss der Rahmenplanung Neue Mitte vom Rat der Stadt als städtebauliches Entwicklungskonzept i. S. v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB am 13.11.2023

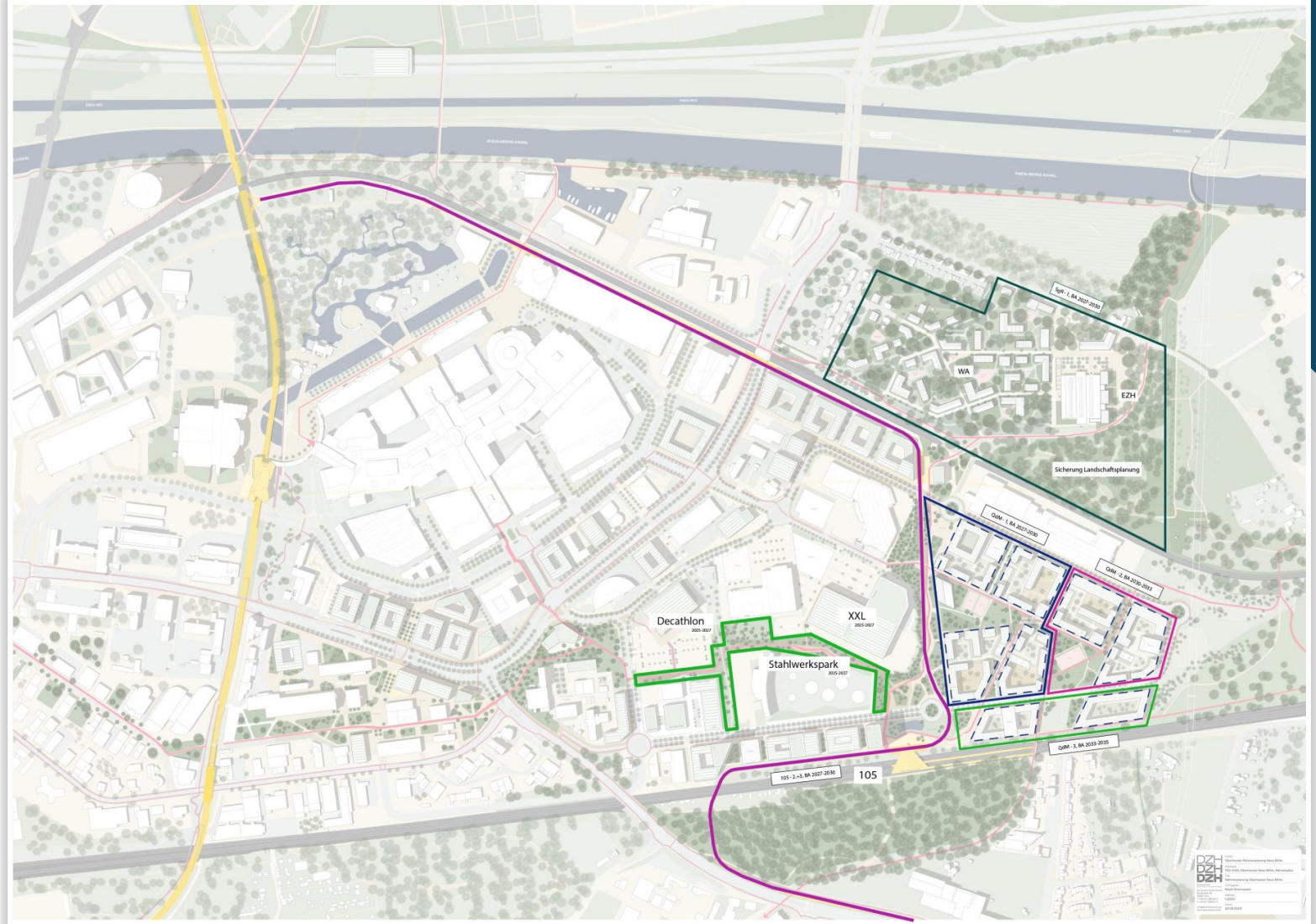


Rahmenplan Neue Mitte, 1. Anpassung 2024, © De Zwarte Hond GmbH

3.2.2 Umsetzungsmodell für das Stahlwerk Ost

Abschluss von Planungsvereinbarungen zu den zwei Baugebieten:

- Bilden von Bauabschnitten und Vermarktungsplänen
- Durchführung von städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerben – beginnend mit den Stahlwerkspark
- Umsetzung des Anteils von öffentlich gefördertem Wohnraum um 25 %
- Unentgeltlicher Übertrag der inneren Erschließung (Straßen, Wege, Plätze) an die Stadt Oberhausen
- Tragung aller Planungskosten (Gutachten, Projektsteuerung etc.)



Grundlage: Rahmenplan Neue Mitte, © De Zwarte Hond GmbH

3.2.3 Änderung des gemeinsamen Flächennutzungsplans

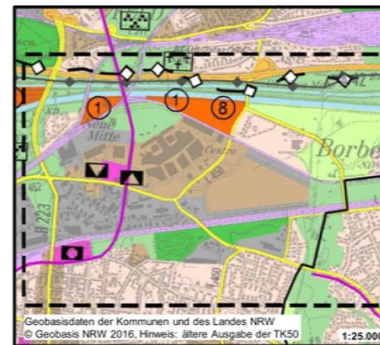
Mit der beabsichtigten Änderung des gemeinsamen Flächennutzungsplans der Planungsgemeinschaft Herne, Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen (GFNP) soll die bauplanungsrechtliche Umsetzung der Entwicklung der Neuen Mitte erfolgen. Der GFNP als vorbereitender Bauleitplan soll die beabsichtigte Entwicklung der Stadt Oberhausen in den Grundzügen darstellen. Er ist damit übergeordnete Ebene zu den Bebauungsplänen, über die das konkrete Baurecht für die Ansiedlungen vorbereitet werden. Derzeit sind im GFNP Mischbau- und gewerbliche Bauflächen dargestellt, die der Leitidee der zukünftigen Entwicklung nur bedingt entsprechen.

Die Änderung des GFNP soll über die bauleitplanerische Ebene hinaus auch planerisches Zeichen in die Region sein. Die Änderung des GFNP mit der Rücknahme von Bauflächen zugunsten eines neuen grünen Erschließungssystems ist so bisher noch nicht erfolgt. Die Änderung zeigt damit auch, dass Oberhausen Stadtplanung neu denken und innovativ eine Planungsidee von der Rahmenplanung bis zur konkreten Umsetzung verfolgen kann. Gleichzeitig wird bestehenden Vorbehalte benachbarter Städte gegen eine Entwicklung der Flächen des ehemaligen Stahlwerks Ost begegnet, indem bewusst auch auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung gezeigt wird, dass keine Erweiterung des Centro als großflächige Einzelhandelslage, sondern die Entwicklung hin zu einem neuen Stadtteil auch mit neuen Wohnlagen verfolgt werden soll.

Änderung des gemeinsamen Flächennutzungsplans der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr

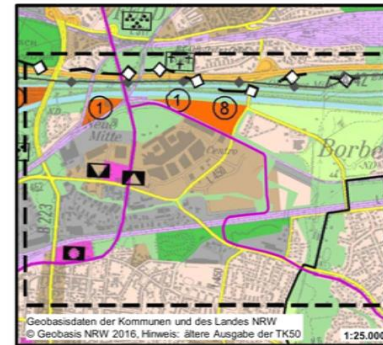
(Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen)

Nr. 65 OB (Stahlwerk Ost)



Plankarte Alt:

gemäß § 5 Abs. 2 BauGB

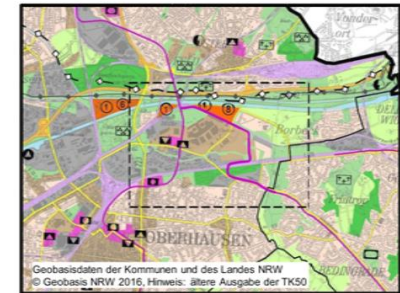


Plankarte Neu:

gemäß § 5 Abs. 2 BauGB



Originaldarstellung
in 1: 50.000



Stand Juli 2024 (Vorentwurf)

© Stadt Oberhausen

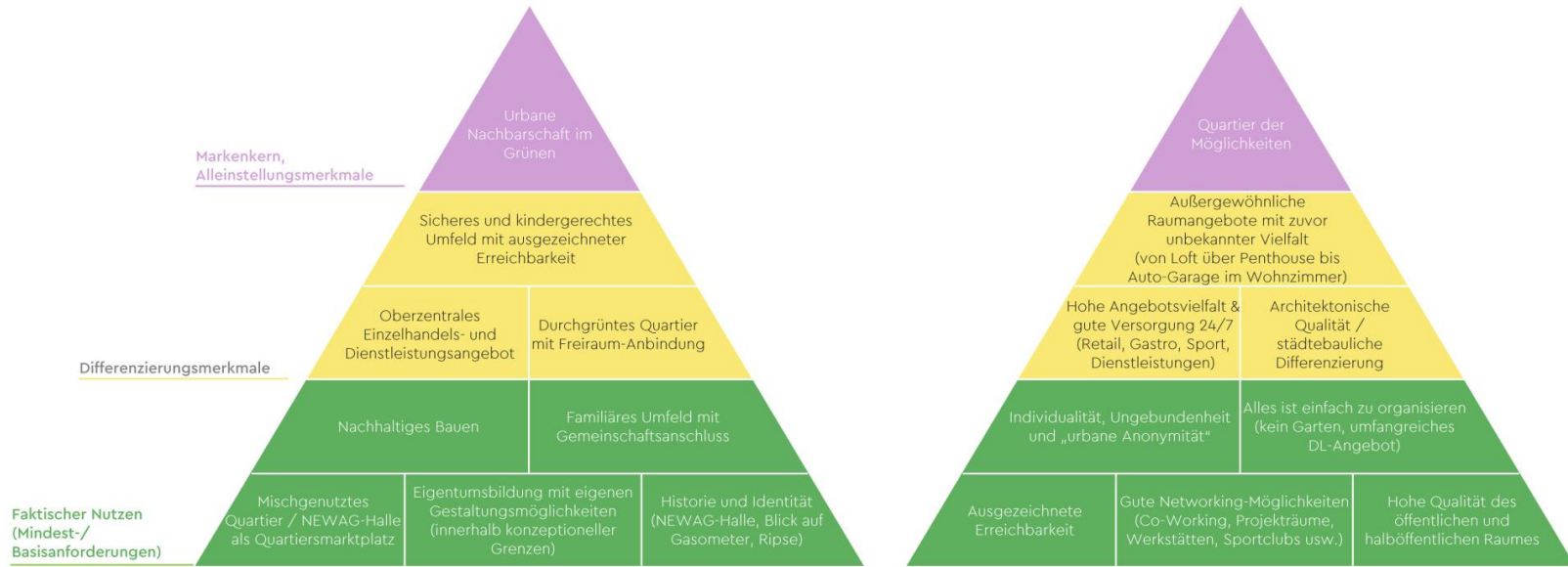
Die Aufnahme der geplanten Linienführung der 105 in die Planzeichnung ist ebenfalls Ausdruck der anstehenden Veränderungen im Stadtgebiet und der Betonung von Mobilitätsaspekten in der Planung. Das kommende Planfeststellungsverfahren für die Linienführung der 105 wird damit indirekt vorbereitet.

Leben, Wohnen und Arbeiten in der Neuen Mitte



NEWAG-Quartier

Quartier der Möglichkeiten (Stahlwerk-Gelände)



© loop GmbH

3.3.1 Lebenswelt Neue Mitte

Die Neue Mitte wird ein unverwechselbares Angebot an Lebens- und Wohnformen bieten, das seinesgleichen sucht. Mit dem NEWAG-Quartier als urbane Nachbarschaft im grünen und dem Quartier der Möglichkeiten entstehen zwei individuelle Quartiergedanken, die dennoch zusammenhänge, Synergien untereinander und zur Neue Mitten nutzen und ineinandergreifen. Die neuen Lebenswelten werden essentieller Bestandteil der Neuen Mitte und liefern einen deutlich spürbare Beitrag für die Weiterentwicklung der Neuen Mitte zu einem echten 4. Zentrum.

Im NEWAG Quartier treffen neue Generationen auf eine urbane Nachbarschaft im Grünen. Der Wunsch nach einer familienorientierten Lebensplanung und einem nachbarschaftlichen Wohlfühlumfeld für die in Gründung befindliche oder bereits existierende Familie, aber auch der Wunsch nach Eigentum und Gestaltungsmöglichkeiten zeichnet die Kernzielgruppe aus. Die Qualitäten des Quartiers und der starke Gemeinschaftssinn ziehen aber auch Einzelpersonen, Paare oder die Großeltern an, die hier ihr liebenswertes Umfeld finden. Eines haben alle Bewohner gemein: Den Wunsch nach einer intensiven Nachbarschafts- und Quartiersbeziehung. Sie kommen, um zu bleiben.

Das Quartier der Möglichkeiten spricht gezielt die Menschen an, die sich keiner Gruppe zuordnen möchten: Die Individualisten. Sie suchen neue Möglichkeitsräume, in denen sie sich in vielfältiger Art und Weise verwirklichen und weiterentwickeln können. Sie wollen spannende Orte und außergewöhnliche Raumangebote testen und nutzen. Sie suchen das Erlebnis und schätzen die exzellente Versorgung und das vielfältige Gastronomie-, Sport und Dienstleistungsangebot, da ihnen Komfort und ein anspruchsvoller Lebensstil wichtig sind. Und mindestens genauso wichtig ist ihnen der Wunsch nach einer niederschweligen sozialen Interaktion und Integration.

3.3.2 Das Quartier der Möglichkeiten

Das Quartier der Möglichkeiten nutzt die bestehende Ringerschließung des Brammenrings optimal. Es entstehen acht, vorzugsweise gemischte, Baufelder mit je einem Umfang von ca. 15.000 bis 30.000m² BGF. Zum Brammenring haben die Baufelder eine ruhige vier bis sechsgeschossige straßenbegleitende Bebauung.

Zur zentral gelegenen grün-blauen Parklandschaft löst sich die Bebauung in Einzelbaukörper auf. Das Höhengspiel wie auch die gebäudetypologischen Möglichkeiten erfahren hier große Abwechslung und viel Freiheit, um auf die individuellen Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer:innen und Bewohner:innen eingehen zu können.

Die Entwicklung soll abschnittsweise auf Basis individueller Vorhaben und Erschließungspläne (VEP) für jedes Baufeld individuell erfolgen. Die notwendigen Stellplätze werden ebenfalls baufeldweise in kleinen Quartiersgaragen oder alternativ unter überdeckten Parkdecks im EG nachgewiesen. Das Innere der Baufelder wie auch die Adressen zur grün-blauen Parklandschaft sollen autofrei werden.



© De Zwarte Hond GmbH



© De Zwarte Hond GmbH



© De Zwarte Hond GmbH



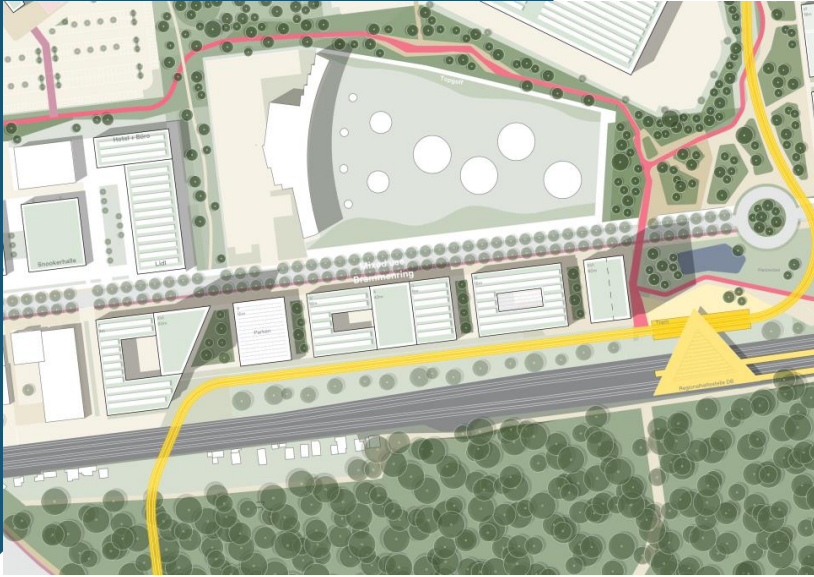
© De Zwarte Hond GmbH

3.3.3 Der Ripshorster Stadtgarten

Der Ripshorster Stadtgarten nimmt die besondere Atmosphäre der Riwetho-Siedlung, des Gehölzgartens und des Lappkes Mühlenbach zum Ausgangspunkt. Dabei steht die bestehende Ruderalvegetation und der wilde Aufwuchs auf dem Gelände der ehemaligen Maschinen und Anlagenbau GmbH Newag in einem spannenden Kontrast zur denkmalgeschützten Werkshalle der Newag. Unter maximalem Erhalt der bestehenden Vegetation soll ein ökologisch wertvolles und autoarmes Quartier mit zahlreichen gemeinschaftlichen Freiräumen entstehen.

Die Bebauung wird mit wenigen Ausnahmen höchstens dreigeschossig werden. Die Newag-Halle erhält selbst zahlreiche neue Nutzungen. Denkbar sind Nahversorgung, kleinteiliges Gewerbe, eine KiTa und auch Wohnen in einigen östlich neu angelagerten Bauvolumen. In einem Teilbereich der Halle kann darüber hinaus noch ein Großteil der notwendigen Stellplätze nachgewiesen werden. Zwischen der Newag-Halle und einem neuen Gebäude auf dem Standort der Waschkaue entsteht ein kleiner Nachbarschaftsplatz, der auch den Hauptzugang in den Ripshorster Stadtgarten darstellt. Den Übergang zur Riwetho-Siedlung bilden kleinteilige Gebäude.

Insgesamt können hier bis zu 450-500 Wohneinheiten entstehen (ca. 50 000 – 60 000 qm BGF). Der Ripshorster Stadtgarten und das Quartier der Möglichkeiten werden mittels einer breiten Naturbrücke über die Güterbahntrasse miteinander verbunden. Nach Projektstart ist die Durchführung von Quartalsgesprächen für die Öffentlichkeit geplant.



© De Zwarte Hond GmbH



© De Zwarte Hond GmbH

3.3.4 Mixed Use Brammenring

Am südlichen Rand des Stahlwerks Ost entsteht zwischen Brammenring und der Bahntrasse (Oberhausen-Essen) eine neue Skyline der Neuen Mitte. Sie zeigt sowohl nach Norden (Richtung Topgolf) als auch nach Süden zur neuen Straßenbahnlinie und zur Bahntrasse eine spannende Abfolge von Baukörpern, Hochpunkten und Durchblicken. Gegliedert in bis zu fünf Teilprojekte entsteht ein sowohl in der Vertikalen als auch Horizontalen nutzungsgemischtes Ensemble. Insbesondere die Nähe zum Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik stellt eine besondere Lagegunst dar. Ziel ist es, neben Wohnen und notwendiger Nahversorgung insbesondere forschungsaffines Gewerbe anzusiedeln. Der Gesamtumfang der möglichen Geschossfläche des Mixed Use Brammenring liegt je nach Anzahl und Ausbildung der Hochpunkte bei 50.000 – 70.000 m² BGF. Die notwendigen Stellplätze werden vorzugsweise in einer mehrgeschossigen Quartiersgarage untergebracht.



© De Zwarte Hond GmbH



3.3.5 Das Innovationsquartier

© loop GmbH

© loop GmbH

Ein guter Ort entwickelt sich von innen nach außen. So auch im Innovationsquartier. Ausgehend von der Bestandsstruktur wächst das räumliche Angebot sowohl in die Breite, aber auch Schrittweise in die Höhe. So nimmt zum einen die Visibilität zu und zum anderen wird die Positionierung der Marke „Innovationsquartier“ als Erfolgsmodell gestärkt.

Mit dem Innovationsquartier entsteht ein spannendes Angebot, das sich nahtlos in die Vielseitigkeit der Neuen Mitte eingliedert. Bereits existierende Nutzungen aus Arbeiten, hochfrequentierte Angebote aus Sport, Erholung, Freizeit und Einzelhandel werden nun ergänzt um ein Quartier, das für innovative Inhalte, Arbeitsweisen, Ergebnisse, Netzwerk und hochflexible Mietflächen steht. Die Zielgruppenansprache des Quartiers richtet sich

bewusst auf Greentech, Kreislaufwirtschaft und nachhaltiges Bauen aus und zielt auf Synergien zum Fraunhofer UMSICHT ab. Dennoch kann der Begriff der Innovation auch auf andere Branchen ausgeweitet werden, wie z.B. den im Umfeld befindlichen Themen des Retail, Sport und Freizeitangebotes.

Das Hellmich Areal bietet mit der industriell anmutenden Bestandsstruktur und flexibel ergänzbaren modularen Strukturen das passende Umfeld, um eine attraktive Infrastruktur und Architektur für Start-Ups unterschiedlichster Größenordnung zu schaffen. Perspektivisch sollen sich die einzelnen Teilflächen und Gebäude durch wiederkehrende gestalterische Elemente verbinden, um einen Campus-Spirit entstehen zu lassen. Da aktuell alle Lager- und Produktionshallen im Bestand neue Mieter

haben, soll hinsichtlich der Unternehmens-ansiedlungen der Campus Charakter vom noch leerstehenden Verwaltungsgebäude ausgehend als Nucleus entwickelt werden. Für dieses werden derzeit Konzepte mit potentiellen Mieter:innen geprüft. Dabei werden, neben dem Nutzungsspektrum und einem kreativen Betreiberaspekt für eine offene Multi-Use Einheit, auch neue gestalterische Ideen berücksichtigt.

Aktuelle Bauprojekte in der Neuen Mitte

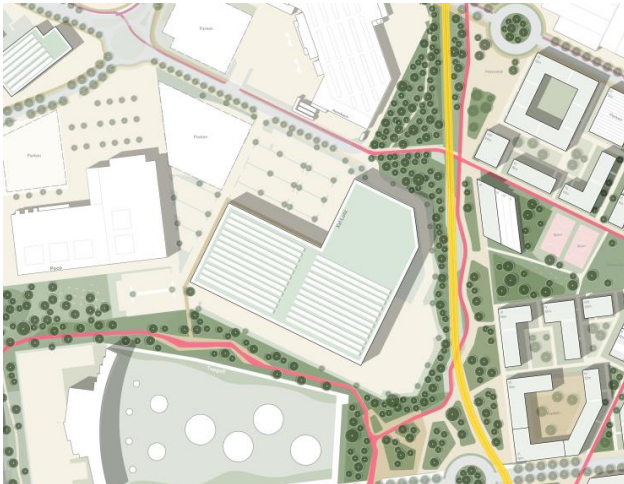


3.4.1 Laufende Projekte – XXXL Lutz

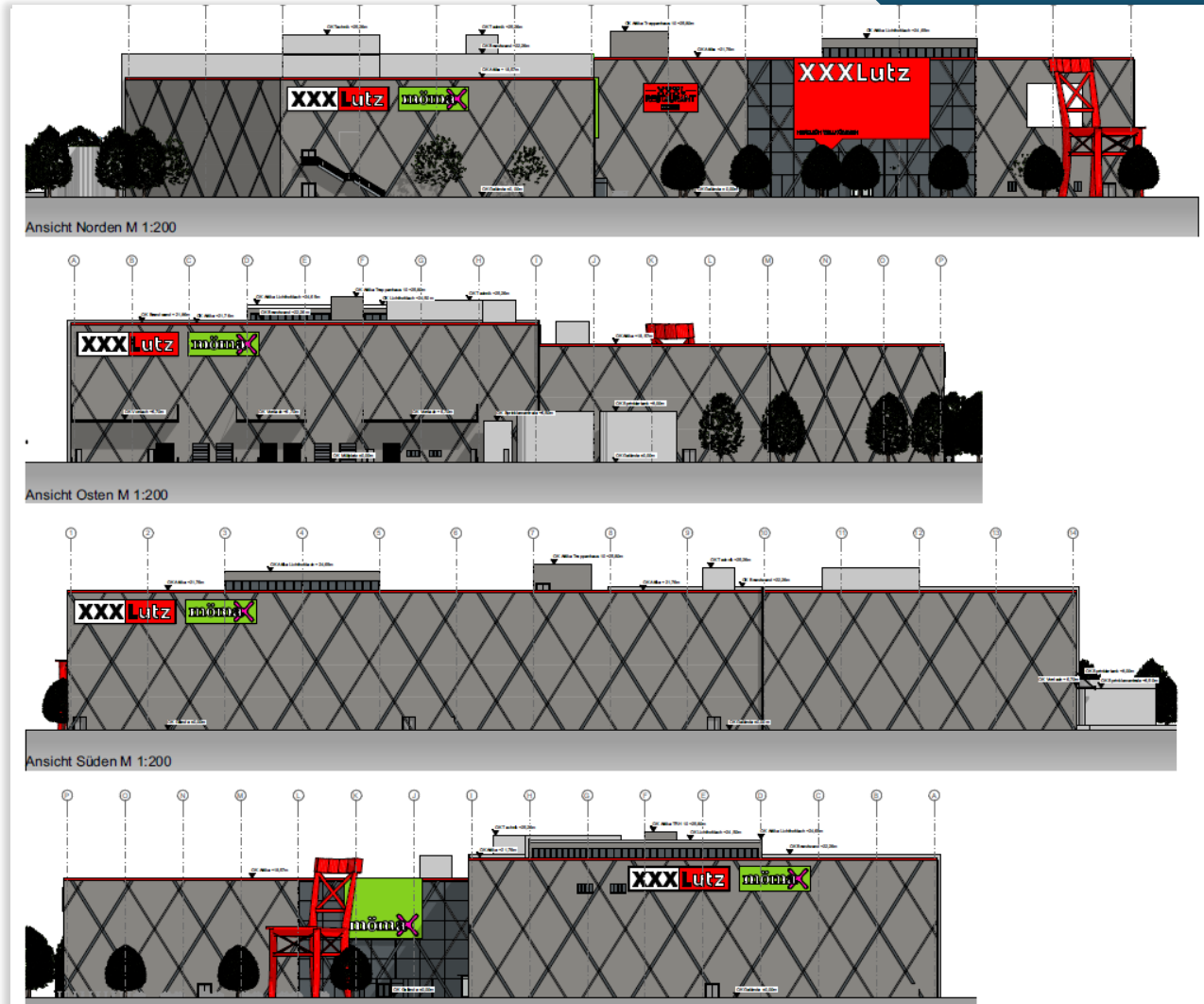
Der VBB Nr. 28 - Brammenring (Möbel- und Einrichtungshaus) im Stadtteil Neue Mitte umfasst die Verlagerung des Möbelhauses XXXL Lutz aus dem Schladviertel an den Brammenring.

Der Satzungsbeschluss ist am 11.12.2023 durch den Rat der Stadt Oberhausen erfolgt. Aktuell wird der Bauantrag optimiert und vorbereitet mit dem Ziel, eine Baugenehmigung in 2025 zu erwirken. Wichtige Aspekte der letzten Abstimmungen beziehen sich beispielsweise auf Aspekte der Gebäudebegrünung und Stellplatzgestaltung.

Der bisherige Standort von XXXL Lutz im Schladviertel wird im Jahr 2028 freigezogen.



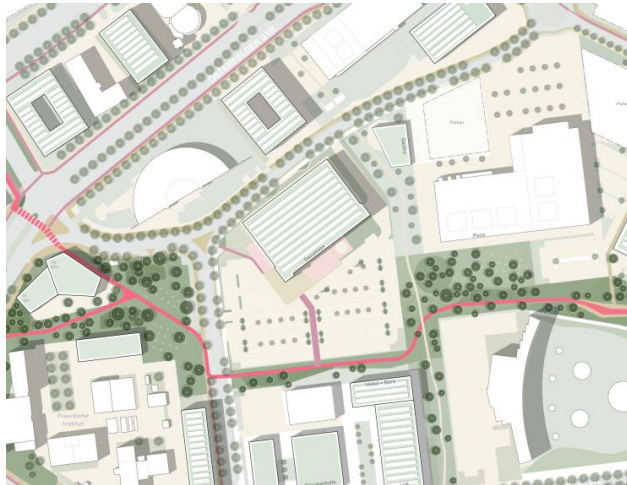
© De Zwarte Hond GmbH



3.4.2 Laufende Projekte – Decathlon

Das Unternehmen Decathlon beabsichtigt eine Ansiedlung am Brammenring. Die Bauantragstellung wird auf Grundlage von § 34 BauGB beabsichtigt.

Eine Einbindung der geplanten Außenflächen der Einzelhandelsimmobilie in den Stahlwerkspark ist vorgesehen und gewünscht. Zudem soll über einen hohen Grünanteil eine attraktive Adresse geschaffen werden.



© De Zwarte Hond GmbH



© DECATHLON Deutschland SE & Co. KG

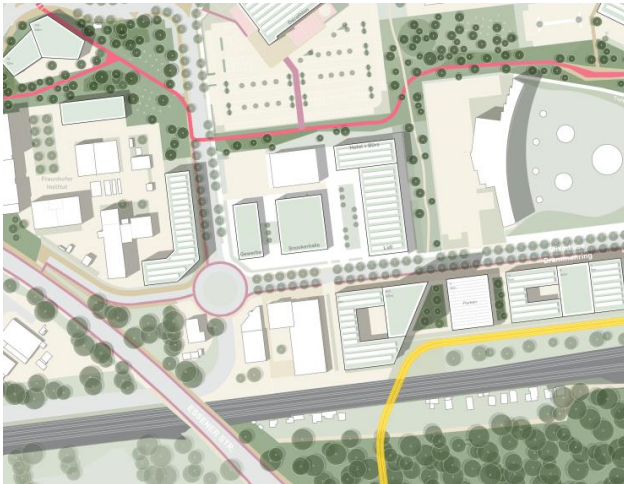


© DECATHLON Deutschland SE & Co. KG

3.4.3 Laufende Projekte – Bürogebäude mit Halle

Am südwestlichen Kreisverkehr des Brammenrings ist die Realisierung von Gewerbe und Dienstleistung geplant. Die Bauantragstellung ist auf Grundlage von § 34 BauGB beabsichtigt.

Das Gebäude soll durch Grün- und Wasserelemente (öffentlicher Trinkbrunnen) überzeugen und bietet Aufenthaltsqualitäten für Mitarbeiter:innen und Passant:innen.



© De Zwarte Hond GmbH



3.4.4 Laufende Projekte – Snooker Arena

Auch das Projekt Snooker Arena ist am südwestlichen Kreisverkehr des Brammenrings geplant. Die Realisierung dieser Sporteinrichtung passt in den Kontext der Gewerbe- und Dienstleistungsansiedelungen des Stahlwerksgeländes. Die Bauantragstellung ist auf Grundlage von § 34 BauGB beabsichtigt.

Das Gebäude soll mit Photovoltaik ausgestattet werden und bietet Aufenthaltsqualitäten für seine Besucher:innen. Das Projekt soll ein Ort internationaler Bedeutung im Snookersport werden.



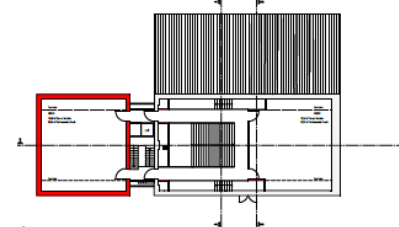


© RVR

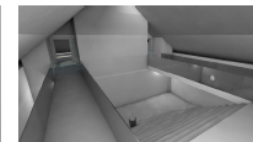
Variante 1 - Umbau Scheune und giebelseitiger Erweiterungsneubau



Obergeschoss



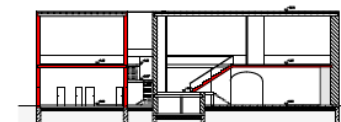
Perspektive Dauerausstellung



Perspektive Galerie



Querschnitt



Längsschnitt

© RVR

3.4.5 Erweiterung Haus Ripshorst

Der RVR möchte das Haus Ripshorst zu einem Umweltbildungszentrum weiterentwickeln. Ziel ist es, die Attraktivität, die Aufenthaltsqualität und die Artenvielfalt auf dem Gelände des ehemaligen Gutshofs im Landschaftsschutzgebiet 1.2.16 „Ripshorst“ zu steigern. Zusätzlich zur Erweiterung des Gebäudekomplexes, sollen dafür unter anderem ein grüner Seminarraum mit Sitzmöglichkeiten im Freien, die Neukonzeption und -bepflanzung des Bauerngartens, der Austausch und die Aktualisierung der Infostelen, der barrierefreie Ausbau der Zufahrt und der Stellplätze sowie die Errichtung von Elektroladesäulen und Fahrradabstellanlagen umgesetzt werden.



Umbaumaßnahmen zum Umweltbildungszentrum Haus Ripshorst

© RVR

3.4.6 Laufende Projekte – Karls Erlebnis-Dorf

Die Karls Tourismus GmbH, vertreten durch Geschäftsführer Robert Dahl und ansässig in Rövershagen bei Rostock, plant die Errichtung eines neuen ländlich geprägten Freizeitparks in der Neuen Mitte.

Das Konzept der Karls Erlebnis-Dörfer basiert auf einer engen Verzahnung verschiedener Erlebnisbereiche. Besonders zeichnet sich der Aufenthalt in einem Karls Erlebnis-Dorf durch seine erlebnisorientierte Gestaltung, die Liebe zum Detail und einen hohen Edutainment-Anteil aus, wodurch der Besuch zu einem umfassenden Erlebnis wird.

Zu den Attraktionen gehören unter anderem das Karussell „Hummis wilde Schwestern“, ein Maisbad, die Traktorbahn sowie die Erdbeer-raupenbahn. In den Manufakturen, wie der Marmeladenküche oder der Bonbonmanufaktur, haben die Besucher:innen die Möglichkeit, die Herstellungsprozesse besser nachzuvollziehen und die frischen Produkte direkt vor Ort zu erwerben. Für die Verpflegung steht das Restaurant „Karls Hofküche“ bereit.

Darüber hinaus vermitteln Videos und Infotafeln den Besucher:innen Wissenswertes über Tiere, Pflanzen und die Umwelt. Der Baustart ist für das Frühjahr 2025 geplant, die Eröffnung soll im Frühjahr 2026 stattfinden.



© Karls Tourismus GmbH

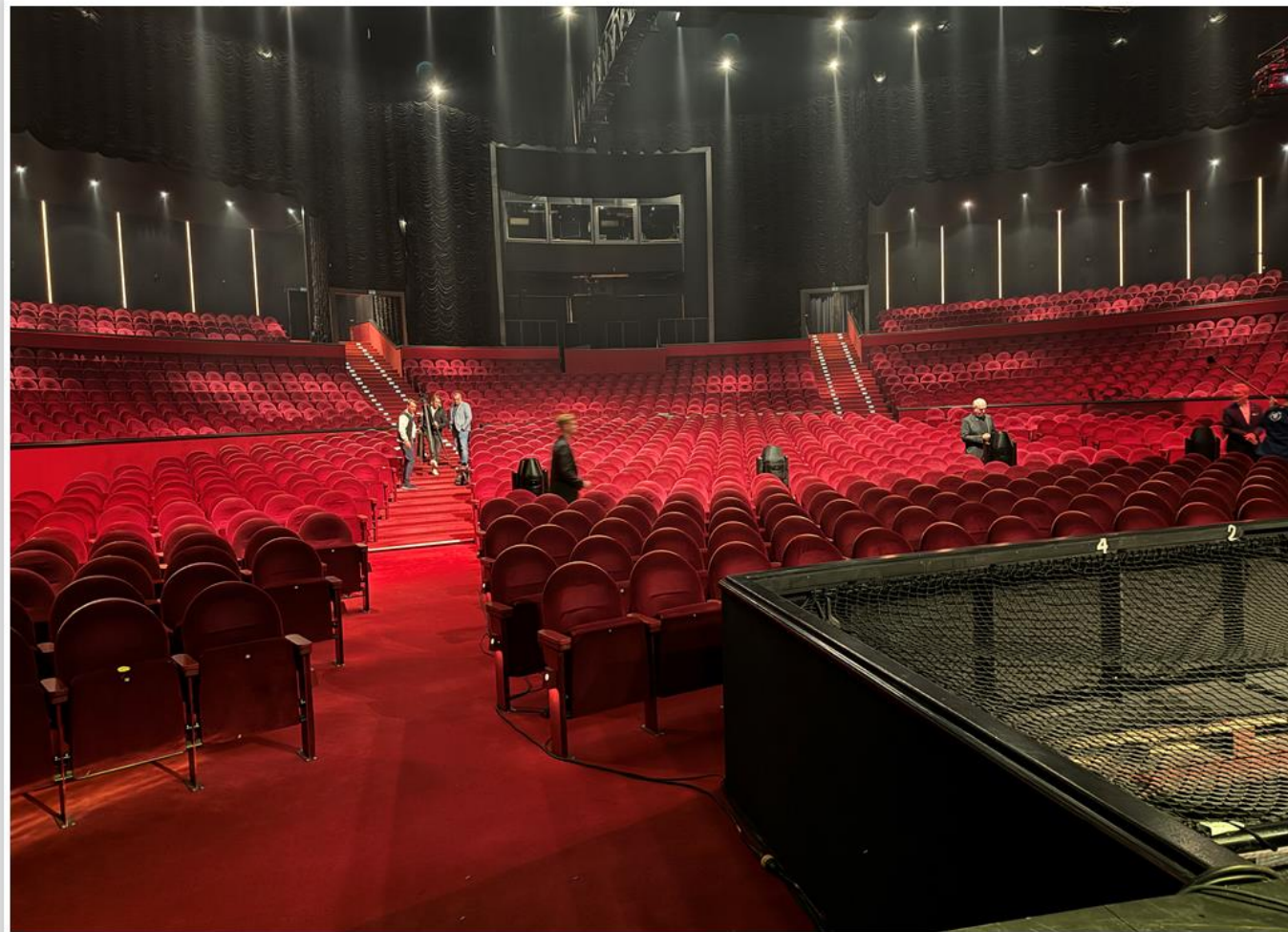


3.4.7 Laufende Projekte – Wiedereröffnung Metronom Theater

Oberhausen ist wieder Musicalstandort: Viereinhalb Jahre nach der vorerst letzten Aufführung im März 2020 kehrt in das Metronom Theater, in unmittelbarer Nähe zum Einkaufs- und Entertainmentzentrum Westfield Centro in der Neuen Mitte gelegen, wieder Leben ein.

Der deutsche Konzertveranstalter Semmel Concerts schreibt als neuer Eigentümer die Geschichte fort, die mit der ersten Aufführung von „Tabaluga und Lilli“ am 24. September 1999 im damals noch „TheatrO CentrO“ genannten Theater begann. Mit einem abwechslungsreichen Programm erhofft sich „Semmel“, möglichst viele unterschiedliche Geschmäcker anzusprechen. Nach umfangreichen Sanierungs- und Umbauarbeiten (samt Investition in mehrfacher Millionenhöhe) bildet „Der Geist der Weihnacht“ Ende November 2024 den Auftakt. Die Erfolgsgeschichte dieses Musicals begann auch in Oberhausen mit der Uraufführung am 23. November 2001. Weitere bereits angekündigte Produktionen umfassen „Elisabeth“, „The World of Hans Zimmer“, „Stomp“ und „Grease“.

Das Ansinnen des neuen Eigentümers ist es, Oberhausen und das Metronom Theater in der Musical-Welt fest zu etablieren. Produzenten am New Yorker Broadway oder im Londoner West End sollen in Zukunft nicht mehr darum herumkommen, mit ihren Shows hier in Oberhausen zu gastieren.



© OWT GmbH

Grüne Vernetzung und Mobilität in der Neuen Mitte



3.5.1 Grünverbindung Stahlwerk / Durchgrünte Wohnquartiere

Der neue Grünzug ist das Rückgrat für die entstehenden Wohngebiete. Er verbindet die Knappenhalde im Süden mit dem Gehölzgarten Ripshorst und stellt entlang der Walzwerktrasse auch die Anbindung zur Osterfelder Straße her. Die übergeordneten Wegeverbindungen vernetzen sich weiter in die Wohngebiete und binden dort die einzelnen Freiraumbausteine zusammen.

Die Grünverbindung bietet ein differenziertes Nutzungsspektrum von Spielflächen über Flächen für Sport und Freizeit bis hin zu aktiven Kommunikationszonen oder Gemeinschaftsgärten. Dieser „Grüne Korridor“ gliedert sich in drei Teilbereiche:

- den Stahlwerkspark im Süden
- den extensiven Waldpark im Norden
- die Landschaftsbrücke als verbindendes Gelenk

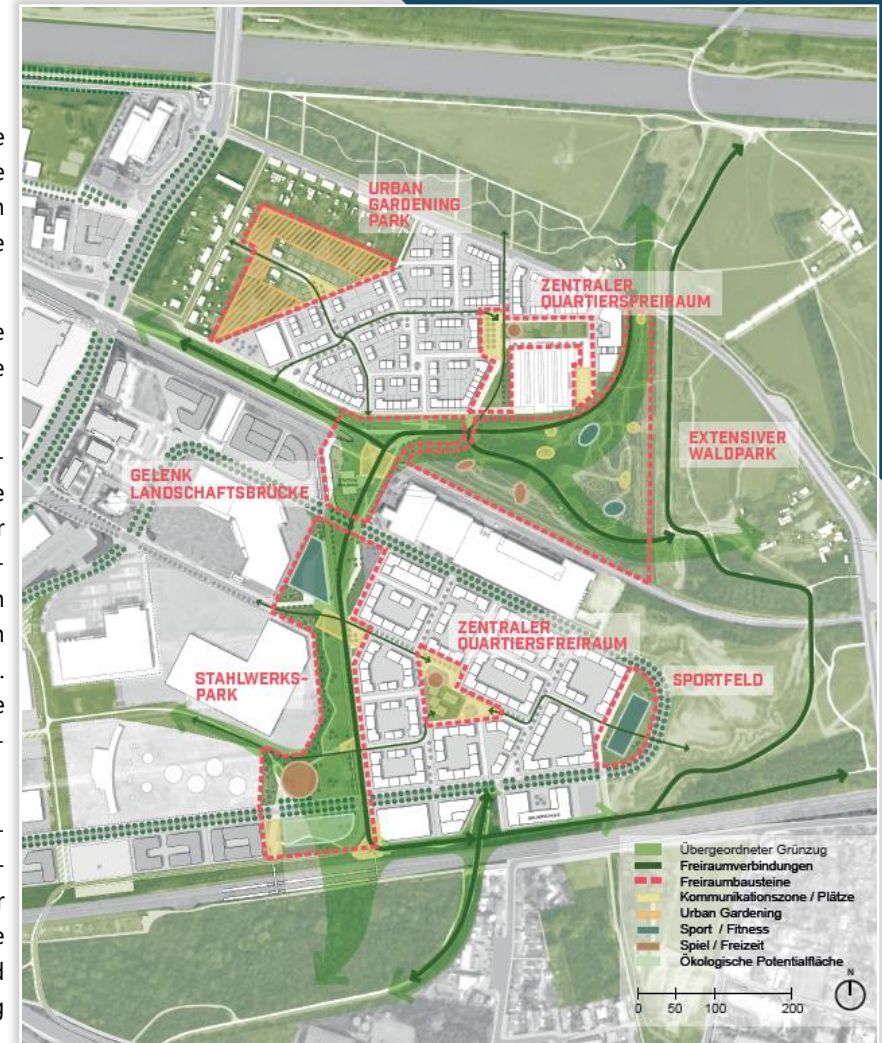
Der Stahlwerkspark hat dabei eine höhere Nutzungsintensität und dient gleichzeitig auch als Puffer zwischen dem neuen Wohnquartier und dem bestehenden Gewerbegebiet. Der grüne Gleiskörper der Straßenbahntrasse verläuft in östlicher Seitenlage des Parks. Am südlichen Ende des Stahlwerksparks ist eine ökologische Potentialfläche vorgesehen mit einem Verbindungskorridor Richtung Osten zum Läppkes-Mühlenbach. Der extensive Waldpark wird behutsam aus den bereits vorhandenen Vegetationsbeständen entwickelt und trägt vereinzelt eingesetzte Nutzungseinseln.

Diese Inseln können in der bewegten Topographie sowohl Aussichtspunkte in den Park als auch in die Umgebung sein, aber auch verschiedene Nutzungen wie Spielgeräte, Fitnessstationen oder Ruhebereiche integrieren.

Als wichtige Bezugspunkte und Treffpunkte für die Bewohner:innen liegen die Quartiersfreiräume zentral in den neuen Wohngebieten.

Im Norden konzentrieren sich verschiedene Nutzungs- und Raumangebote um die denkmalgeschützte NEWAG-Halle. Die bestehenden Gartenflächen an der Werkssiedlung werden zu einem „Urban-Gardening-Park“ weiterentwickelt. Dieser Gemeinschaftsgarten dient als Bindeglied zwischen der bestehenden Siedlungsstruktur und dem neuen Wohngebiet. Gemeinschaftsbereiche, Treffpunkte und zugängliche Gartenflächen sind hier die Investition in eine gemeinsame Zukunft.

Im Süden konzentriert sich der zentrale Quartiersfreiraum, gemeinsam mit den öffentlichen Einrichtungen, in der Quartiersmitte. Ein „Sportfeld“ auf der Ostseite des Wohngebiets bietet Raum für verschiedene Sportangebote. Die sportspezifische Ausgestaltung und Ausstattung dieses Bereichs ist in der weiteren Planung zu entwickeln.



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH

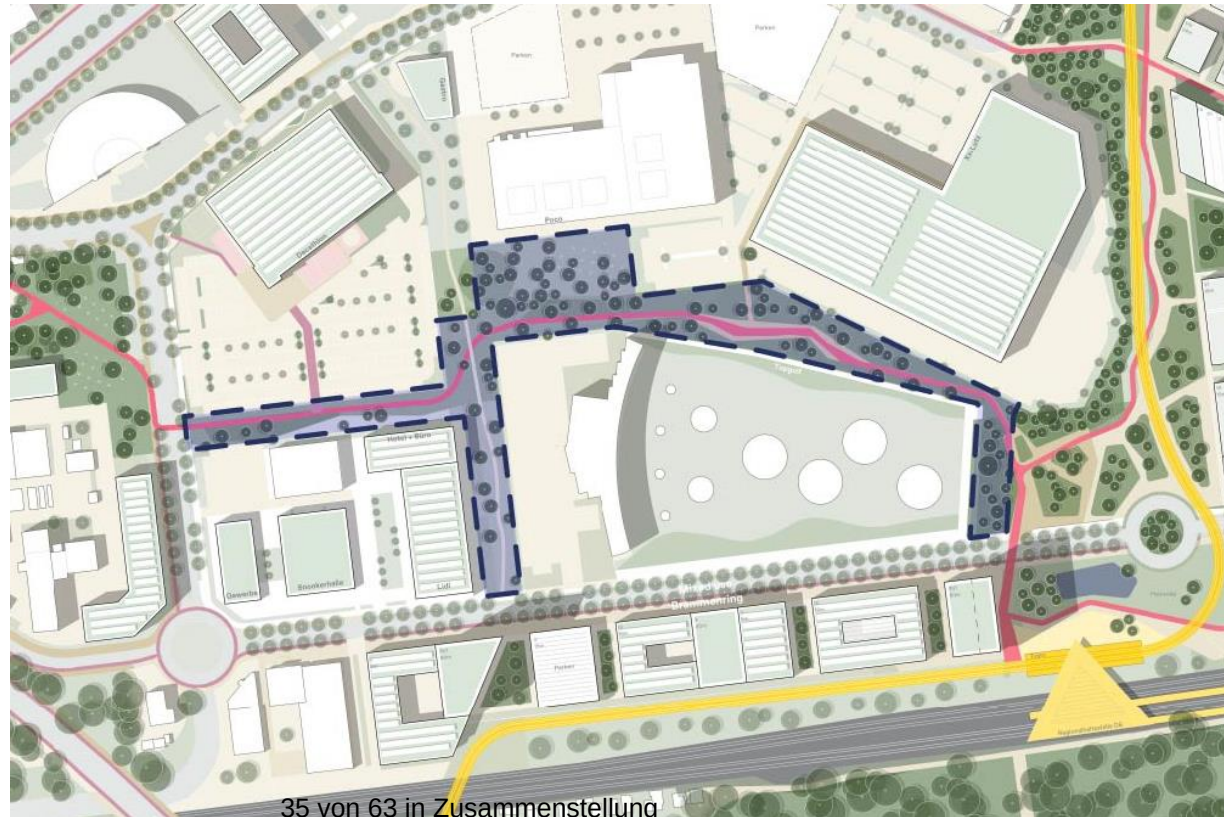
3.5.2 Der Stahlwerkspark

Um die Neue Mitte Oberhausen insgesamt zu einem zukunftsfähigen, nutzungsgemischten und nachhaltigen Quartier weiterzuentwickeln, genießt die Entwicklung von Wohnen, Innovation & Forschung, attraktiven Grün- und Freiräumen sowie weiterem hochwertigem Gewerbe und Dienstleistungen insbesondere im Bereich des Geländes des ehemaligen Stahlwerks Ost höchste Priorität. Für diese neuen Schwerpunkte gilt, dass sie qualitativ andere Anforderungen an ihren städtebaulichen Kontext stellen, als der bereits vorhandene großflächige Einzelhandel.

Mit der vorgeschlagenen Rahmenplanung wird empfohlen, ein zweites, grünes Netz zu implementieren, was als Rückgrat und Orientierung zur weiteren Planung dient. Daher ist beabsichtigt, zukünftig eine zentrale Grün- und Wegevernetzung – den „Stahlwerkspark“ – auszubilden, welche die Vorüberlegungen aus dem Masterplan Neue Mitte aufnimmt, erweitert und durch neue Rad- und Fußwegeverbindungen eine grüne Kernachse und Adresse definiert. Dadurch werden die wichtigen Anknüpfungspunkte an das Westfield Centro, über das Forschungsinstitut Fraunhofer UMSICHT bis hin zu den geplanten neuen Wohngebieten verzahnt.

Das grüne Rückgrat bildet zudem einen sozialen Mittelpunkt des neuen Freizeit- und Erholungsareals im Übergang zur neuen Wohnbebauung, an dem sich die neuen Einrichtungen ausrichten. Die zukünftige Führung der Linie 105 wird im Übergangsbereich zum Wohnen Teil der Parklandschaft. Der Freiraum soll als blau-grüne Infrastruktur ausgebaut werden und einen Beitrag z.B. zur wassersensiblen Stadtgestaltung leisten.

Einen ersten Beitrag zur Umsetzung der für die weitere Entwicklung essentiellen Grünverbindung leistet der freiraumplanerische Realisierungswettbewerb Stahlwerkspark Oberhausen, welcher in Zusammenarbeit mit dem Flächeneigentümer und der Stadt Oberhausen durchgeführt wird. Das Wettbewerbsverfahren wird Ende 2024 abgeschlossen.



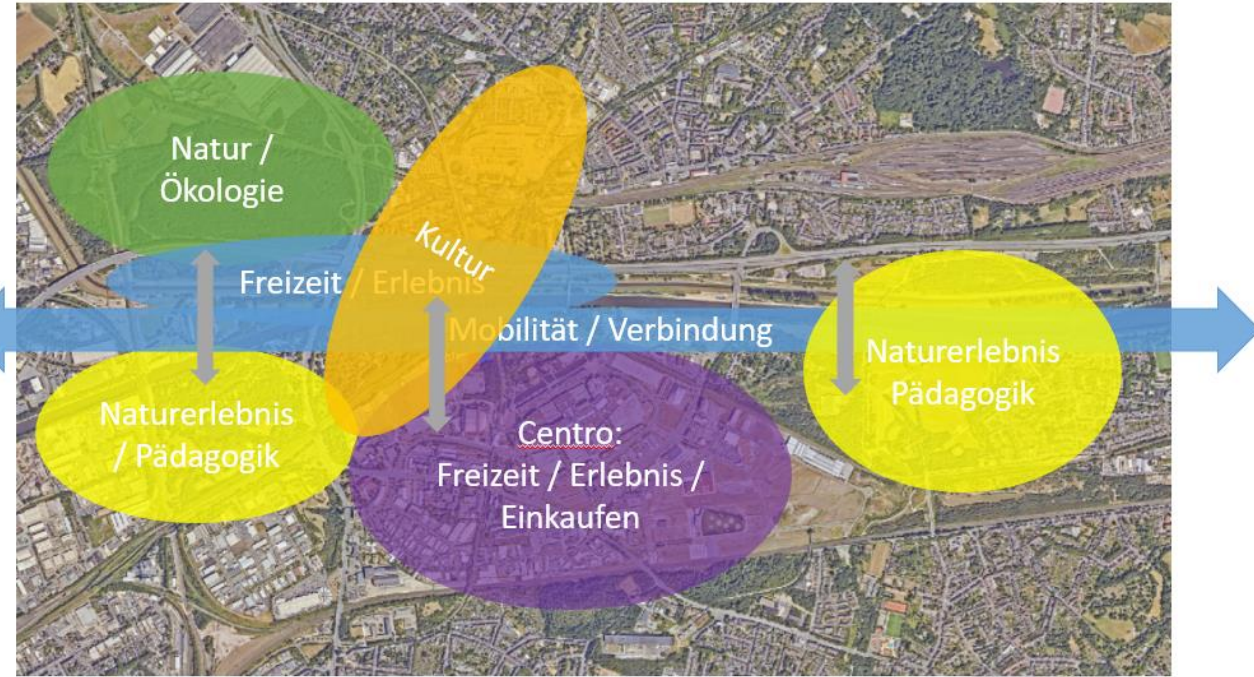
3.5.3 Central Park

Der Rat der Stadt Oberhausen hat in seiner Sitzung am 15.11.2021 die Verwaltung beauftragt, im Rahmen der vorgesehenen städtebaulichen Qualifizierung des Masterplans Neue Mitte, ein Naherholungsgebiet als lebendige Gärten im Sinne eines Central Parks zu planen.

Vorrangiges Ziel des Central Parks ist es, eine „Grüne Lunge“ zu schaffen, die den Bürger:innen maximale Aufenthaltsqualität für Erholung, Freizeit und Kultur bietet sowie einen verbindenden Charakter der Stadtteile realisiert.

Einige der genannten Maßnahmen sind in gewissen Umfang bereits vorhanden (z. B. Sportmöglichkeiten), befinden sich auf dem Weg der Realisierung (z.B. Laufstrecke) oder in sind in zukünftigen Planungen zu berücksichtigen (z.B. Ausbau der Angebote im Bereich Haus Ripshorst). Bei einigen Einzelmaßnahmen erscheint die Realisierung aufgrund gegenläufiger Rahmenbedingungen eher schwierig (z.B. Einrichtung eines botanischen Gartens im Kaisergarten). Dabei wurde auch berücksichtigt, dass der Raum schon zahlreiche Attraktion sowohl für die landschaftsgebunden als auch die aktive Freizeit und Erholung bereithält. Zudem ergeben sich Restriktionen, die sich z.B. durch Landschaftsschutz und Denkmalschutz ergeben.

Von zentraler Bedeutung bei der Entwicklung des Central Parks ist die Entwicklung einer Vermarktungs- und Kommunikationsstrategie. So können die bereits vorhandenen Angebote und auch die geplanten Maßnahmen den Bereich einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Damit wird die Bekanntheit des Central Parks als zentraler Freizeit- und Erholungsschwerpunkt lokal und regional weiter gesteigert.



© Stadt Oberhausen

Es gilt nun die Maßnahmen mit Aussicht auf Realisierung im Rahmen der zurzeit laufenden bzw. geplanten Projekte (Emscherumbau, Neue Mitte Oberhausen, Erweiterung Haus Ripshorst, SmartCityOberhausen, Mobilitätskonzept) zu integrieren. So können zahlreiche Maßnahmen umgesetzt oder so mitbedacht werden, dass ihr Kern (z.B. das Schaffen von alternativen Verkehrsbeziehungen) umgesetzt werden kann.

3.5.4 Baumpflanzungen an der Osterfelder- bzw. Essener Straße

Im Zuge der städtebaulichen Aufwertung der Neuen Mitte soll insbesondere die Osterfelder Straße zu einem städtischen baumbestandenen Boulevard umgestaltet werden. Hauptziele sind hierbei die Verbesserung des Mikroklimas, die Steigerung der Aufenthaltsqualität, die Attraktivierung der Rad- und Fußwegequalität sowie die Schaffung eines urbanen Erscheinungsbilds.

Die Idee des städtischen Boulevards aus dem Strukturkonzept des Masterplans ist einerseits abhängig von der neuen Ausbildung der Straßenräume im Zuge der Entwicklung des Innovationsquartiers und der Mischnutzung entlang der Centro-Allee. Andererseits wird sich der Boulevard-Charakter aber auch durch die intensive Straßenraumbegrünung entwickeln. Die im Mittelstreifen gelegenen Grünbereiche der heutigen Straßenaufteilung bieten sich an, um erste Elemente des zukünftigen Boulevards bereits heute anzulegen. Besonderer Vorteil des heute für morgen Handelns ist die dann bereits entwickelte Grünstruktur. Das bedeutet, wenn sich die städtebaulichen Räume bilden, sind bereits größere Grünstrukturen vorhanden.

So wurden an der Osterfelder Straße und der Essener Straße insgesamt 144 neue Bäume gepflanzt. Gepflanzt wurden die Baumarten *Tilia tomentosa* 'Brabant' (Silberlinde), *Tilia europaea* 'Pallida' (Kaiserlinde), *Tilia cordata* 'Greenspire' (Stadtlinde) und *Liquidambar styraciflua* (Amberbaum).

An insgesamt vier Stellen wurden auf der Osterfelder Straße Bodensensoren verbaut, die Daten zur Wasserversorgung der Bäume liefern.



© Stadt Oberhausen / Tom Thöne



3.5.5 Fuß- und Radwegeverbindungen

Der Wettbewerb zum Stahlwerkspark startet und bildet den ersten baulichen Baustein für die neuen Fuß- und Radwegeverbindungen. Er trägt zum Leitbild der 15-Minuten-Stadt bei.

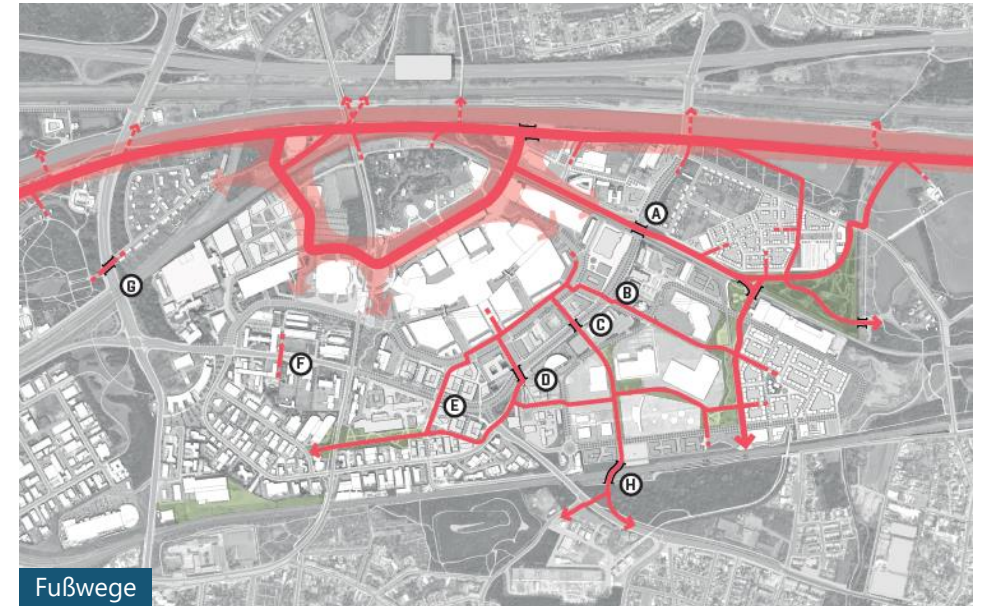
Es soll eine grüne Achse auf dem Stahlwerksgelände entstehen, die nicht nur Aufenthalts- und Verbindungsqualitäten aufweist, sondern auch maßgeblich der Adressbildung dient.

Fußwegeverbindung

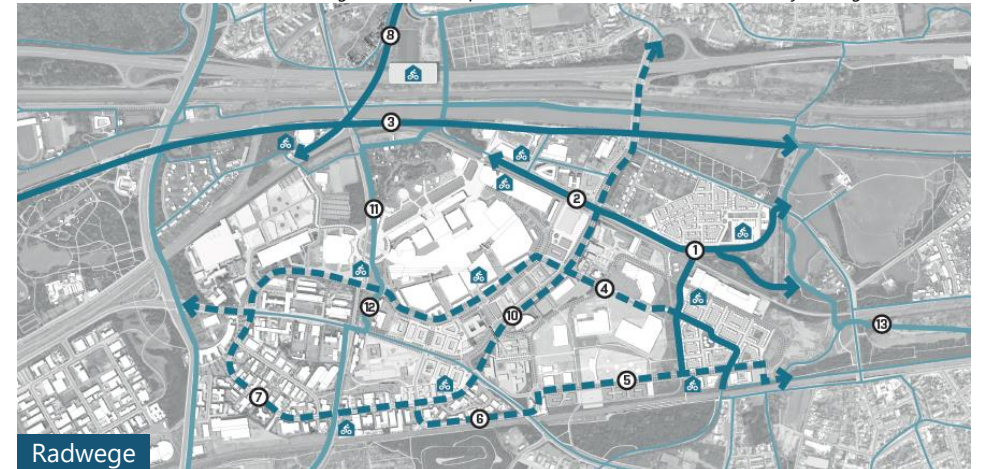
Weiterhin müssen innerhalb des gesamten Quartiers ausreichend breite straßenbegleitende Geh- und Radwege angelegt werden. Auch eine durchgehend barrierefreie begeh- und befahrbare Uferpromenade beidseitig des Rhein-Herne-Kanals, entlang diverser touristischer Ziele, trägt zur Stärkung der Nahmobilität bei. Für zu Fuß Gehende ist ein Rundweg entlang der wichtigsten Attraktionen wie dem Gasometer und verknüpft mit der Centro-Promenade sowie eine Anbindung an bestehende Grünzüge anzulegen. Die Überwindung von Barrieren in der Neuen Mitte soll durch neue Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Ein unmittelbarer Anschluss zu den zukünftigen Wohngebieten NEWAG, Bypass Osterfelder Straße soll sichergestellt werden.

Radwegekonzept

Um eine adäquate Verdichtung des Radwegenetzes zu forcieren, bedarf es die Einbindung der neuen Entwicklungsflächen in der Neuen Mitte. Auch eine verstärkte Verknüpfung mit dem ÖPNV soll stetig ausgebaut werden. Neben der Netzqualität muss auch das Abstellen von Fahrrädern an wichtigen Verknüpfungspunkten witterungsgeschützt und gesichert sichergestellt werden. Dadurch soll die Stärkung des Fahrrads als gleichberechtigtes Verkehrsmittel vorangetrieben werden und die Reduktion des MIV einhergehen.



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer+Partner GmbH und Innovation City Management GmbH



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH

3.5.6 Radschnellweg

Mit Durchführung der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung „Bottrop – Oberhausen – Mülheim an der Ruhr“ wurde die Grundlage gelegt, nicht nur den städtischen Radverkehr, sondern auch das regionale Radverkehrsnetz und die interkommunalen Verbindungen zu stärken und fördern. Eine Radschnellwegverbindung mit dem dargestellten Potential zur Aufnahme von Radfahrenden bedeutet ein hohes Potential an Kfz-Fahrten, die substituiert werden können. Durch diese neue Verbindungsmöglichkeit im Radverkehr können Stadtquartiere in der Nähe dieser Achse ganz wesentlich von den Vorteilen profitieren (wie etwa die Neue Mitte und die Oberhausener Wahrzeichen Centro und Gasometer).

Planungen zum Radschnellweg laufen

- Ein Planungsbüro ist damit beauftragt, die alternativen Streckenverläufe zu untersuchen und in einer Machbarkeitsstudie aufzunehmen.

Aufnahme in Landesbedarfsplan Radschnellverbindungen (in Aufstellung)

- Routenverlauf im Bereich Neue Mitte im Entwurf Landesbedarfsplan Radschnellverbindungen abweichend von Machbarkeitsstudie, Stellungnahme der Stadt schlägt alternative Führung im Bereich Neue Mitte vor
- Positiv: Entwurf Landesbedarfsplan Radschnellverbindung erkennt Bedarf an Radschnellverbindung im Bereich Neue Mitte



© De Zwarte Hond GmbH

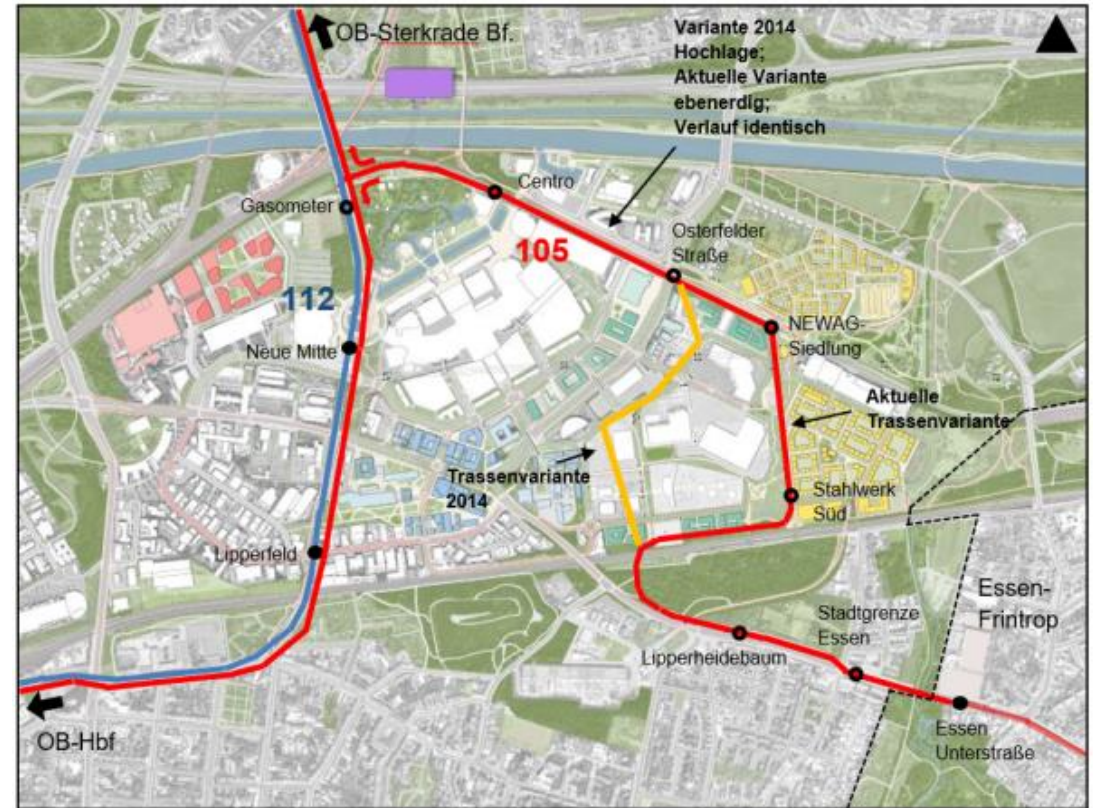
3.5.7 Die Linie 105

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 besteht die Möglichkeit, eine leistungsstarke ÖPNV-Vernetzung zu schaffen. Alt-Oberhausen, Sterkrade und die Neue Mitte können direkt mit der Universität Essen, der ThyssenKrupp-Firmenzentrale, dem Hauptbahnhof und weiteren Ankerpunkten in Essen verbunden werden. Dies hätte nicht nur eine besondere Bedeutung für die Verbesserung der regionalen und lokalen ÖPNV Verbindungen; auch die Neue Mitte würde im Sinne der Zielsetzungen des Masterplans profitieren. Das CentrO, die Rudolf-Weber-Arena, das Sea Life Aquarium, der Gasometer, der Aquapark und alle weiteren Kultur- und Freizeitangebote sowie zahlreiche Arbeitsplätze und die geplanten Wohngebiete wären direkt zu erreichen. Durch eine Neusortierung von Verkehrsströmen können Flächen für den Kfz-Verkehr reduziert und großzügige grüne Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden.

Der angestrebte Lückenschluss ist Voraussetzung der Neubauquartiere der Neuen Mitte, um die Verbesserung des ÖPNVs zu erzielen und die Quartiere miteinander zu vernetzen.

Mit der Mobilitätsstrategie verfolgt die Stadt Oberhausen das Ziel einer übergeordneten Idee, wie die Stadt ihr Verkehrssystem gesamtstädtisch gestalten und den Stadtraum auf die Anforderungen zukünftiger Mobilität optimieren kann. Im Mittelpunkt des Handelns steht hier insbesondere der Umweltverbund und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs. Als wesentliches Handlungsfeld wird die Straßenbahnverlängerung 105 als zukünftige Maßnahme für die Stadt Oberhausen vorgeschlagen. Für die Stadt Oberhausen wird dieses Projekt durch eine mögliche Förderung der Baukosten in Höhe von 90 bis 95% sowie der Planungskosten in Höhe von 2% der geplanten Baukosten besonders attraktiv. Die bei der Stadt bzw. der STOAG verbleibenden Kosten für Planung und Bau der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 sind im Verhältnis zum Gesamtnutzen gering.

Aktuell wird die Planung für das Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Im Verfahren wird eine entsprechende Bürgerbeteiligung durchgeführt werden. Der erforderliche Grundstückstausch zwischen der Stadt Oberhausen und EAI befindet sich in Verhandlung.

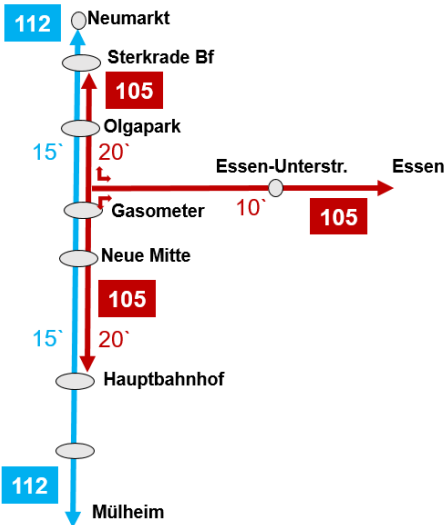


Grundlage: © Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH

3.5.7 Die Linie 105



© Drees & Sommer SE



© Stadt Oberhausen

Geplanter Haltepunkt auf dem
Stahlwerksgelände Ost

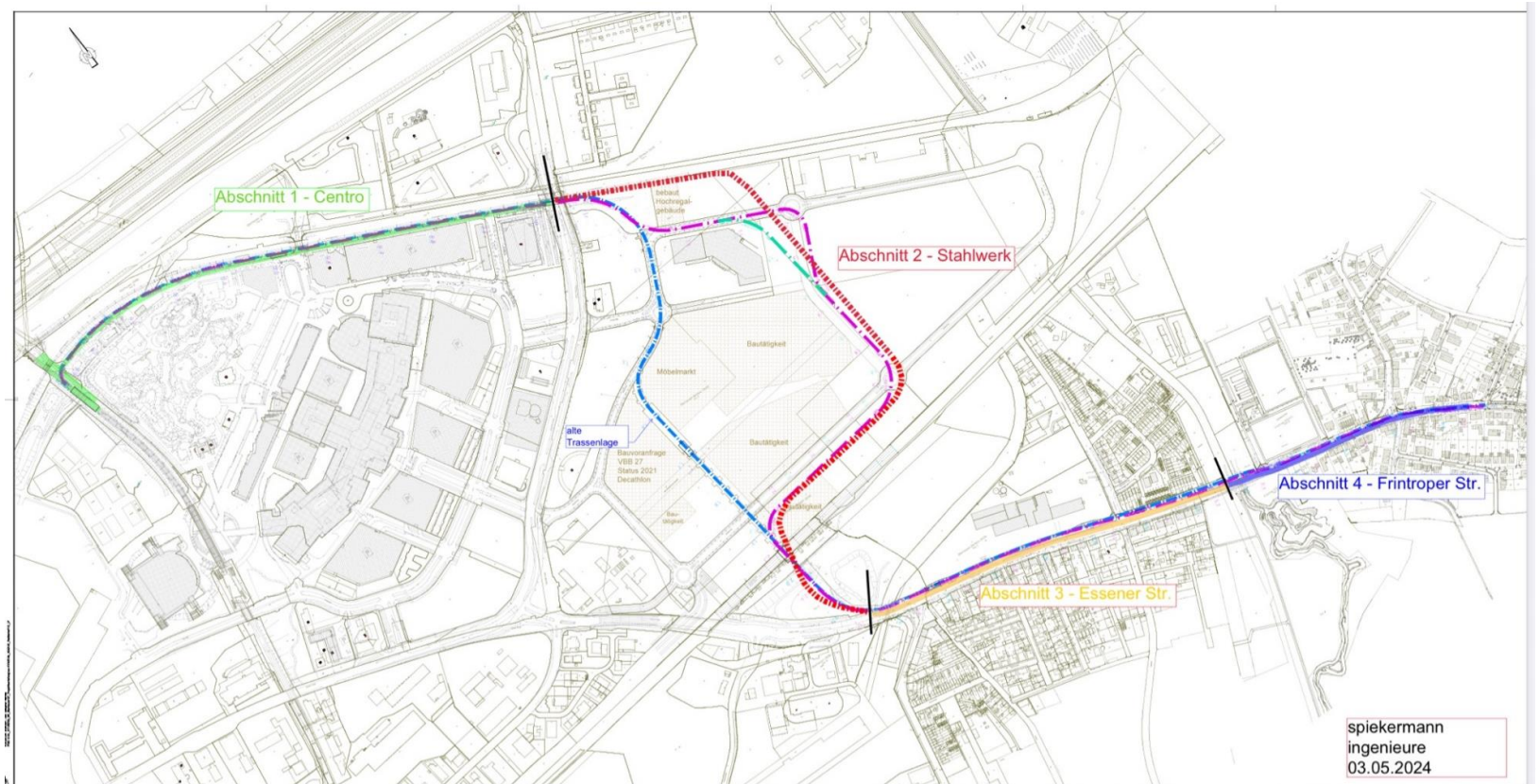


© De Zwarte Hond GmbH

3.5.7 Die Linie 105

Für die Planung wird ein Ingenieurbüro durch die STOAG beauftragt. Lediglich der Abschnitt 2 muss komplett neu geplant werden.

Die Bedeutung der standardisierten Bewertung leitet sich aus der volkswirtschaftlichen Untersuchung ab. Sie ist eine verpflichtende Grundlage für eine Bezuschussung des Vorhabens im Rahmen des GVFG. Dabei ist der Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) maßgebend, denn eine Förderung erfolgt nur, wenn der NKI $> 1,0$ ist. Der NKI wird dem Planungsprozess vorgezogen und ist bereits beauftragt. Ziel ist die Einstufung des Vorhabens im ÖPNV-Bedarfsplans als "vordringlicher Bedarf".



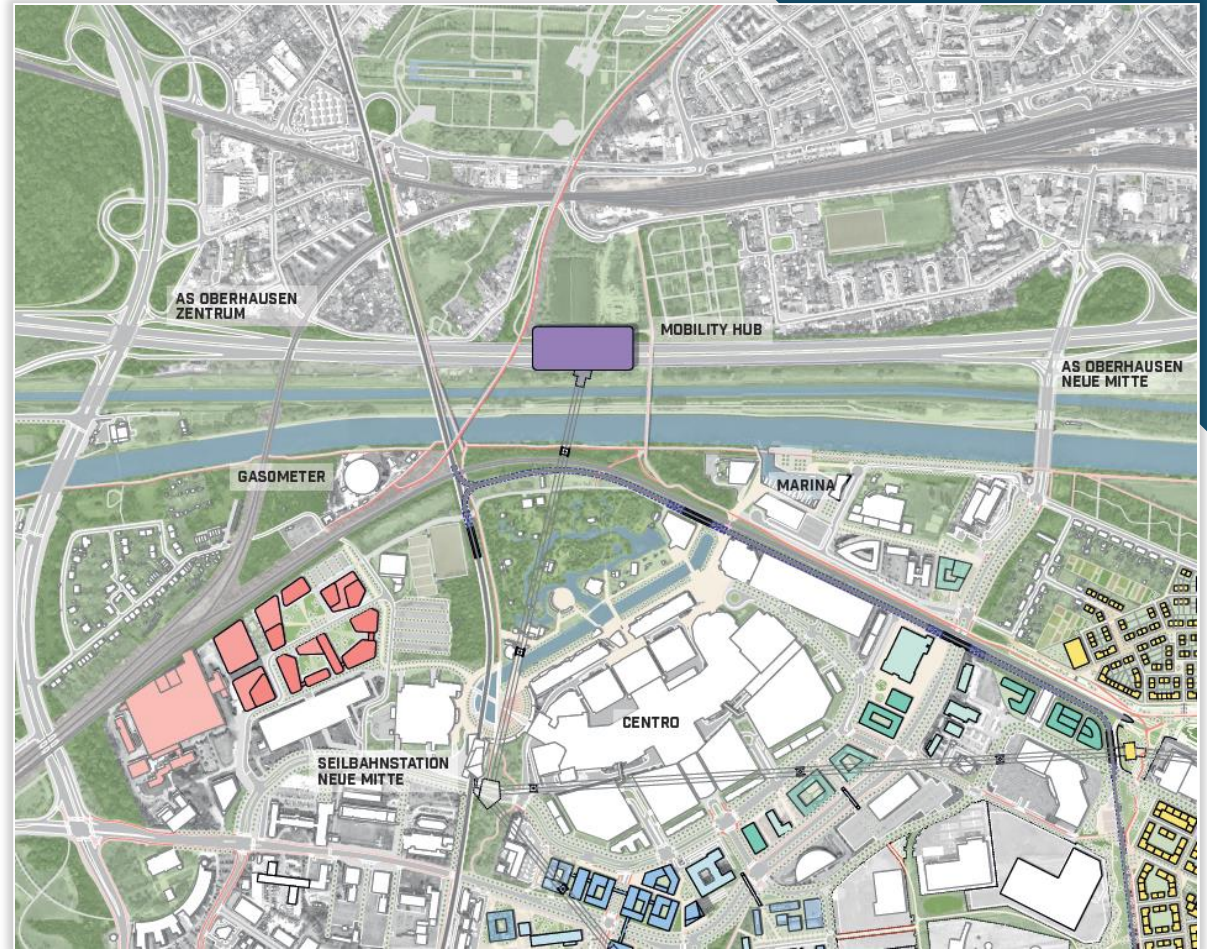
3.5.8 Mobility Hub

Die Straßenerschließung der Neuen Mitte ist durch regelmäßige Überlastungen mit entsprechend schlechter Verkehrsqualität der Knotenpunkte geprägt. Die beiden Anschlussstellen der Autobahn A42 (AS Oberhausen Zentrum und AS Oberhausen Neue Mitte) weisen ebenfalls sehr hohe Belastungen auf. Für die Anschlussstelle Oberhausen-Zentrum werden derzeit Umbauoptionen geprüft. Um der Überlastung des inneren Straßennetzes entgegenzuwirken, ist die Errichtung eines externen „Mobility Hubs“ vorgesehen.

Der Großteil der Besucher:innen der Neuen Mitte hat das Centro bzw. eine der großen touristischen Attraktionen zum Ziel. Diese Gruppen reisen zum überwiegenden Teil über die Autobahn A42 mit den beiden Anschlussstellen an und nutzen die heute weitestgehend kostenfreien Parkplätze, vor allem die Parkhäuser an der Centroallee. Hintergrund der Konzeption des Mobility Hubs ist die Überlegung, signifikante Anteile des Pkw-Anreiseverkehrs bereits direkt an der Autobahn abzufangen und damit sowohl das interne Straßennetz der Neuen Mitte als auch die bestehenden Anschlussstellen zu entlasten. Das im Masterplan dargestellte externe Parkdeck ist konzipiert als eine Autobahnüberbauung mit direkten Zu- und Ausfahrten von der Autobahn.

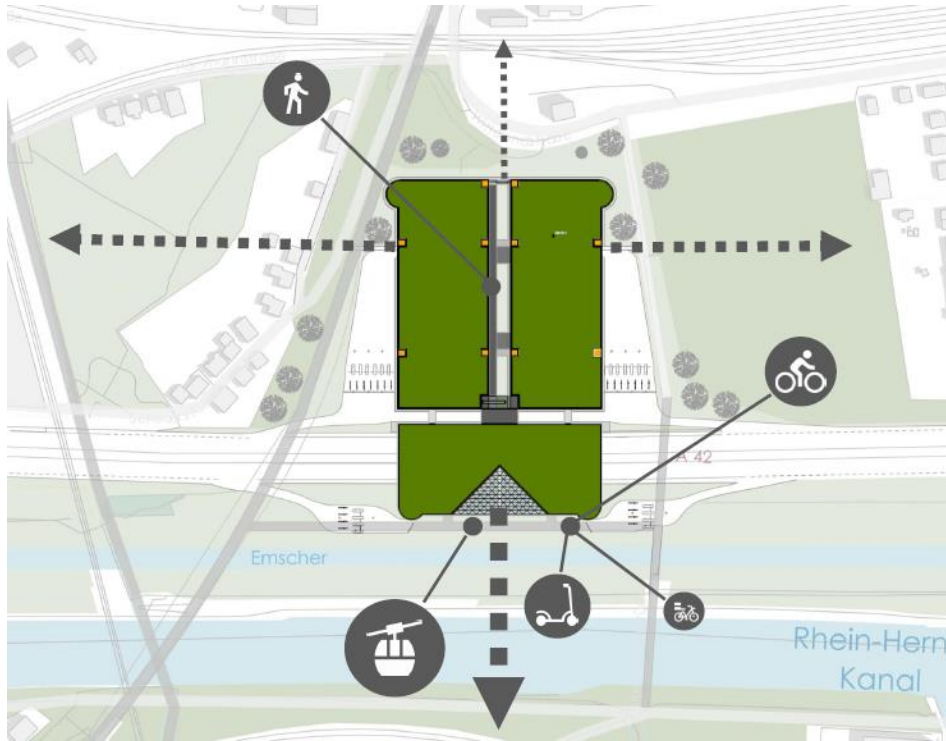
Der Standortwahl für den Mobility Hub liegen folgende Überlegungen zugrunde:

- Die Fläche am ehem. Klärbecken der Zeche Osterfeld liegt genau zwischen den beiden Autobahnanschlussstellen.
- Es besteht eine ausreichende Entfernung zu bestehenden Wohngebieten nördlich der Autobahn.



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer +Partner GmbH und Innovation City Management GmbH

3.5.8 Mobility Hub



© Kg5 architekten Küstermeier | Gentner

Die Planung eines Mobility Hub als Verkehrsentslastung für die Neue Mitte, sieht in der Maximalvariante Platz für rund 5.800 Pkw vor, die direkt von der Autobahn abgefangen werden und nicht den innerstädtischen Verkehr belasten. Sicheres, komfortables und attraktives Parken als Erleben soll die Besucher:innen der Neuen Mitte ansprechen.

Der Mobility Hub Neue Mitte bietet multimodale Verknüpfungspunkte und soll über die Seilbahn in der dritten Ebene direkt an das Einkaufszentrum angebunden werden. Im Gegenzug dazu können einige der großzügigen Parkieranlagen der Shoppingmall einer neuen Nutzung zugeführt werden. Hier ist beispielsweise Wohnen an der Mall vorstellbar.

Der Mobility Hub ist aber auch durch die vorhandenen und zukünftig geplanten Fuß- und Radwege gut vernetzt. Außerdem soll er mit Photovoltaikanlage und Begrünung den heutigen ökologischen Standards entsprechen. Außerdem sollen nicht nur Stellplätze für Pkw und Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, sondern auch Abstellmöglichkeiten und Verleihangebote für Fahrräder, Roller und E-Scooter vorhanden sein.

Er ist somit mehr als nur ein Parkhaus über der A42. Der Mobility Hub könnte ein Oberhausener Leuchtturmprojekt für die verkehrliche Neuordnung und Entlastung von Kernanlagen in NRW sein.



© Kg5 architekten Küstermeier | Gentner

3.5.8 Mobility Hub



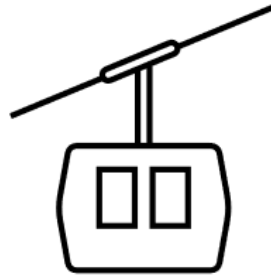
© kg5 architekten Küstermeier | Gentner



© kg5 architekten Küstermeier | Gentner

3.5.9 Seilbahn

Der Masterplan sieht eine Seilbahn vor, die sowohl die innere Erschließung zwischen den touristischen Zielen und dem Mobility-Hub also auch einen Anschluss an die Haltestellen Essen-Dellwig Bf. und Essen-Dellwig Ost bietet. Die Seilbahn verknüpft somit die Parkmöglichkeiten des Mobility Hubs und die Anbindung an den lokalen und regionalen ÖPNV. Eine Potentialstudie zu einer Seilbahn zwischen der Neuen Mitte und dem Haltestellen auf Essener Stadtgebiet hat in einer ersten Analyse ein bedingtes Potential ergeben; es kann eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 103 im Zusammenspiel mit den Planungen der Stadt Essen geprüft werden. Eine Seilbahn zur inneren Erschließung ist weiter zu prüfen.



Bedingtes Potential für eine Einbindung der Seilbahn in den ÖPNV –
Prüfung einer touristischen Seilbahn mit Anbindungsfunktionen für den Mobility Hub

Status-Quo-Analyse

- Betrachtung der bestehenden Verkehrsanbindungen (MIV, ÖPNV)

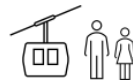
Mobilitäts- und Nachfrageanalyse

- Analyse MIV, bestehende und prognostizierte Verkehrsbelastungen
- Analyse Mobilfunkdaten, Informationen über Verkehrsverteilung
- Abschätzung Potenziale aus östlichem Einzugsgebiet
- Analyse Fahrgastzahlen, Ein- und Aussteiger:innen Neue Mitte und Fahrgastzahlen der Linie 185
- Abschätzung Potenziale aus neuen Wohnquartieren

→ Potenzialabschätzung Seilbahn

Potential aus	Gesamtes östliches Einzugsgebiet		Berücksichtigung Einzugsgebietszonen und ÖV-Anbindung		Gesamtes östliches Einzugsgebiet
	 ÖV: 10%	 ÖV: 20%	 ÖV: 10%	 ÖV: 20%	 ÖV: 30%
Verlagerung MIV	2.200	4.400	1.870	3.740	6.795
Entwicklung Wohnquartiere	885	885	885	885	885
Durchschnittswerktag	3.085	5.285	2.755	4.595	7.680
Samstag (+ 20%) Verlagerung MIV	3.525	6.165	3.130	5.375	9.040

Einheit: Fahrgäste pro Tag und Richtung



Nutzen für die Fahrgäste

(z.B. verringerte Reisezeiten, verbesserte Erschließung, erhöhtes Angebot)



Nutzen für die Allgemeinheit

(z.B. Reduktion von Unfällen und Emissionen, Eingrenzung der Flächeninanspruchnahme, Senkung des Primärenergieverbrauchs)

3.5.10 Bypass Osterfelder Straße

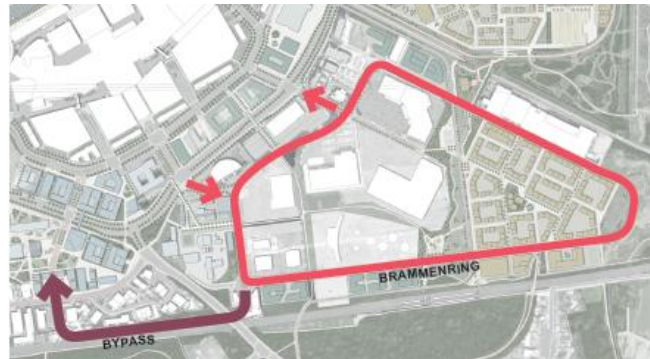
Die heutige Erschließung des Stahlwerksgeländes erfolgt einzig über die Osterfelder Straße, mit einer Zufahrt über die Europaallee und einer Ausfahrt über die Amsterdamer Straße. Mit der Neuansiedlung des Wohngebiets im Osten des Stahlwerksgeländes wird eine zusätzliche Erschließungsstraße erforderlich. Dieser sog „Bypass“ beginnt am südwestlichen Kreisverkehr des Brammenrings, unterquert die Straßenbrücke der Essener Straße, verläuft dann rund 400 m parallel zur Bahnstrecke und biegt schließlich rechtwinklig auf die Straße Im Lipperfeld ab. Die Straßentrasse verläuft im östlichen Teil zwar erkennbar auf einer Freihaltetrasse, sodass kein Eingriff in bestehende Bausubstanz erforderlich ist. Die zur Realisierung benötigten Grundstücke befinden sich allerdings in Privateigentum. Verhandlungen zum Grunderwerb sind aufgenommen.

Nördlich der Straße Im Lipperfeld wird der Bypass entlang der westlichen Grenze des heutigen „Air Liquide“-Grundstücks bis an die Essener Straße geführt und erschließt diesen Teil des künftigen Innovationsquartiers. Zur Vermeidung zweier versetzt angeordneter Einmündungen wird vorgeschlagen, die Brüsseler Straße nach Osten zu verlegen, sodass ein neuer Vollknoten an der Essener Straße entsteht. Der heutige dreiarmige Knotenpunkt weist eine Qualitätsstufe des Verkehrs (QSV) von „B“ auf. Bei der Implementierung eines vierten, voraussichtlich schwach belasteten Armes ist zu erwarten, dass die Verkehrsqualität befriedigend bleibt. Die heutige Straßenfläche der Brüsseler Straße wird nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme zum Baugrundstück transformiert.

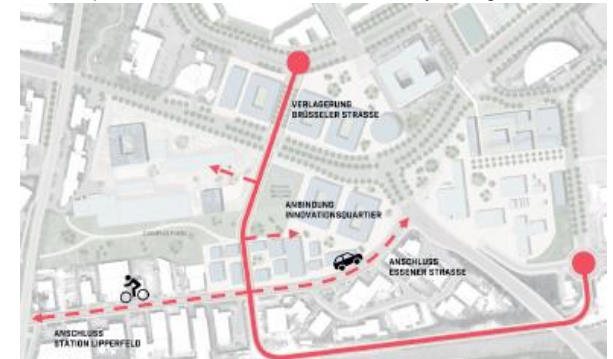
Zur Umsetzung des Bypasses wurde ein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan geschlossen.



Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH

3.5.10 Bypass Osterfelder Straße



Aufnahme in das Straßen- und Wegkonzept (vorläufiges Baujahr 2029)

Die Vorplanung wurde durch EAI beauftragt.

Prüfung der verschiedenen Trassenverläufe im Bebauungsplan-Gebiet

3.5.11 Aufweitung Osterfelder Brücken

Die Brücken der Deutschen Bahn über die Osterfelder Straße werden erneuert. In diesem Zuge wird die Spannweite bzw. die nutzbare Durchfahrtsbreite verbessert. Die erhöhte Durchfahrtsbreite wird genutzt werden, um den technischen Regelwerken entsprechende Rad- und Fußverkehrsanlagen anzulegen und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes durch Optimierung einer Linksabbiegerspur zu erhöhen. Die Verbindung zwischen Neue Mitte und Osterfeld wird hierdurch verbessert und die Stausituation auf der Osterfelder Straße reduziert. Die vorhandene Durchfahrthöhe (3,40 m) wird dabei beibehalten.

Zu Beginn wird der Kanalbau durchgeführt. Es wird eine Tieferlegung des Kanals durch die WBO durchgeführt. Dies führt zu Einschränkungen zwischen der Arminstraße und der Waghalsstraße und hat eine Umleitung über die Wittekindstraße, zur Folge. Die Baumaßnahme im Brückenbau wird in die unterschiedlichen Bauwerke aufgeteilt und in Abstimmung mit der Deutschen Bahn umgesetzt. Anschließend findet der Straßenbau statt. Startdatum für die Gesamtbaumaßnahme ist derzeit mit Mitte 2026 anvisiert.



© Stadt Oberhausen



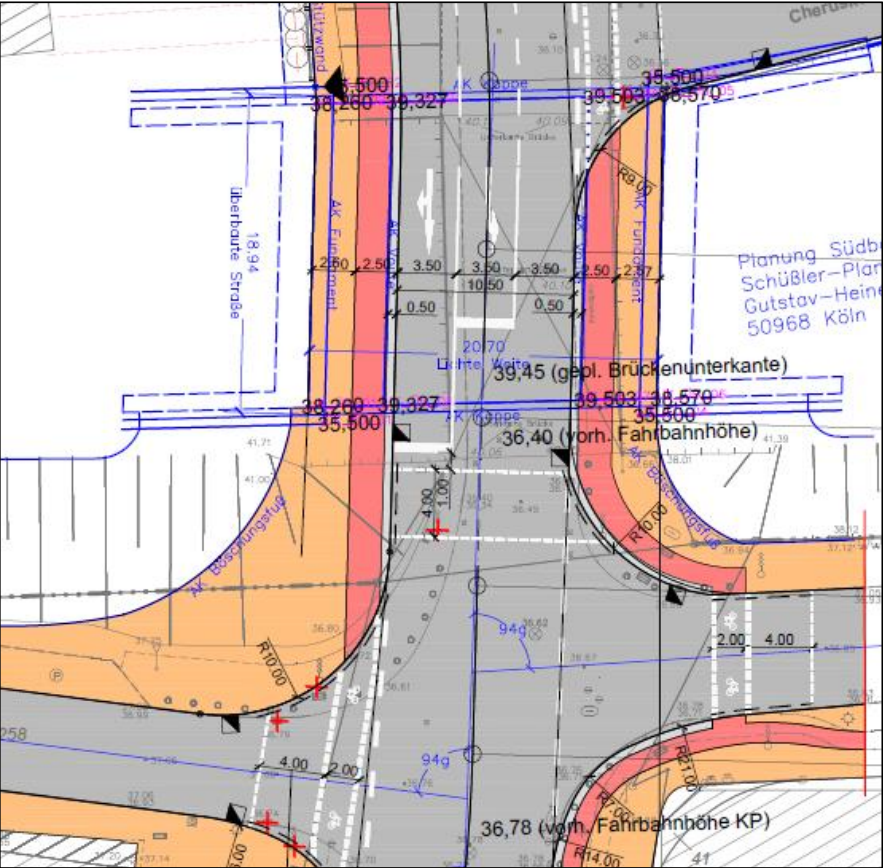
© Stadt Oberhausen

3.5.11 Aufweitung Osterfelder Brücken

Vorentwurf (Stand 09/2024)

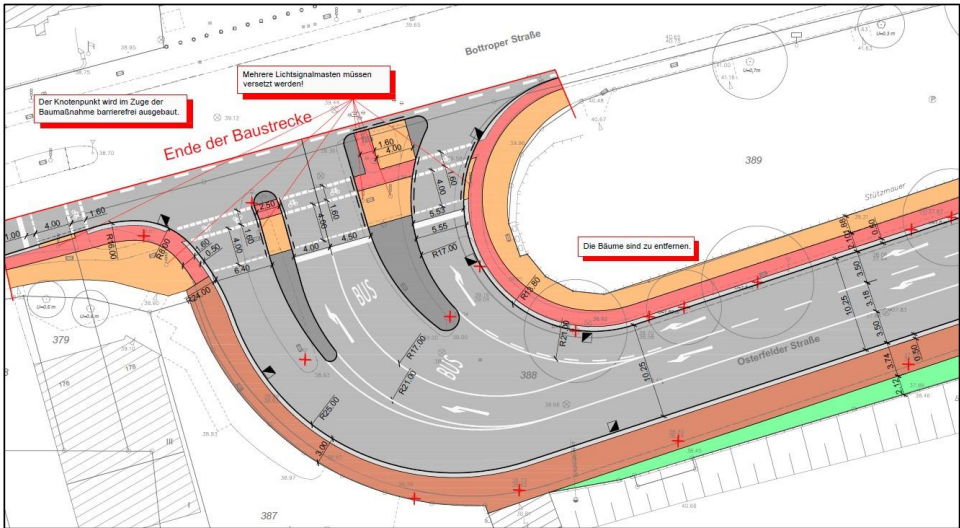
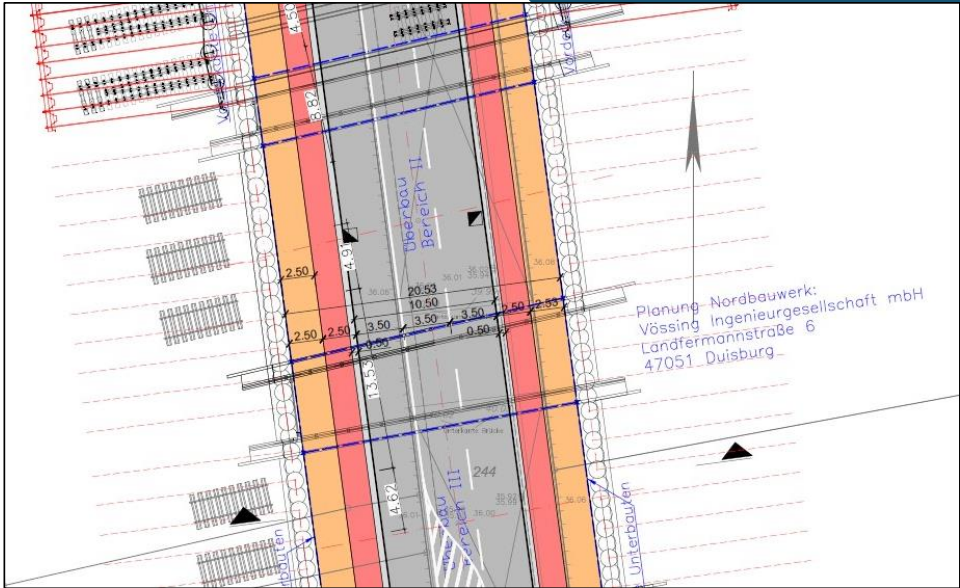
Planungsdetail Knotenpunkt Arminstraße

Neue Linksabbieger



Planungsdetail
neuer
Querschnitt
unterhalb der
Brücken

Beidseitiger
Rad- und
Fußweg



Planungsdetail
Knotenpunkt
Bottroper Straße

3.5.12 Anschlussstelle Oberhausen-Zentrum A42

Es wird eine Machbarkeitsstudie bzgl. der Modernisierung des wichtigen Verkehrsknotenpunktes Anschlussstelle OB-Zentrum, der den Norden und Süden miteinander verbindet, erstellt. Die Studie soll eine langfristige Verbesserung der Verkehrssituation bezwecken und Stau sowie Unfällen entgegenwirken.

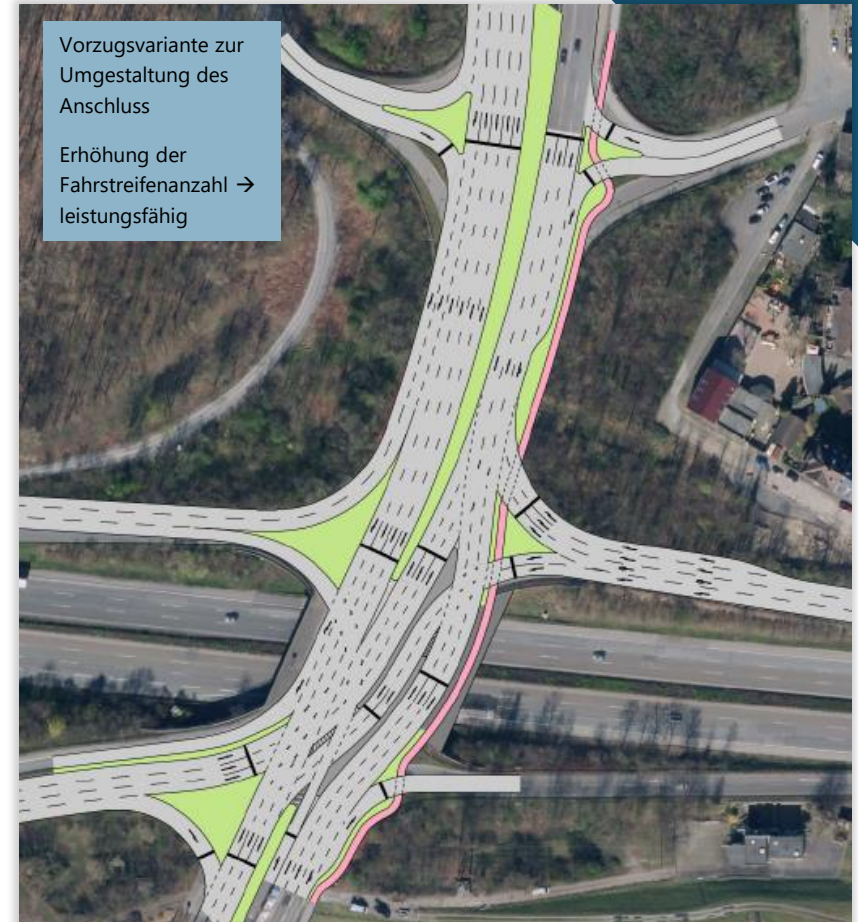
Aufgrund der komplexen und verdichteten Situation mit der Autobahn und der Bundesstraße ist eine ganzheitliche Analyse unabdingbar, um Lösungsmöglichkeiten aufzustellen. Die Erhöhung der Fahrstreifenanzahl und Verbreiterung der Brücke stellt eine leistungs- und zukunftsfähige Lösung dar.

Als nächster Schritt ist zudem zu klären, wie eine mögliche Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan erfolgen kann. Anschließend wird die Machbarkeitsstudie final abgeschlossen.



© Bosch & Partner GmbH, Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Kocks Consult GmbH

51 von 63 in Zusammenstellung



© Bosch & Partner GmbH, Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH, Kocks Consult GmbH

3.5.12 Anschlussstelle Oberhausen-Zentrum A42

Es wurden umfangreiche Analysen des Bestandes durchgeführt. Dazu wurden Verkehrserhebungen, Ortsbesichtigungen, Verkehrsprognosen, Leistungsfähigkeitsuntersuchungen durchgeführt und eine Simulation der Verkehrsabläufe erstellt. Die aktuelle Qualitätsstufe der Anschlussstelle wurde als E (ungenügende Verkehrsqualität) eingestuft.

Mittels der Simulation wurde die Leistungsfähigkeit des Streckenzuges zwischen der AS OB-Zentrum und der AS OB-Eisenheim nachgewiesen. Es wird eine deutliche Verringerung der Verlustzeiten entlang der B223 (Konrad-Adenauer-Allee) in Fahrtrichtung Norden gegenüber dem Bestand erzielt. Die Qualitätsstufe der Anschlussstelle und auch am Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße / Lindnerstraße würde nach dem Umbau D (ausreichend) erreichen. Des weiteren würde es keinen Rückstau von der AS Oberhausen-Zentrum auf die A42 aus Richtung Westen geben. Zusätzlich dazu würde ein leistungsfähiger Ausbau der AS Oberhausen-Eisenheim erfolgen. Gegenüber dem Bestand würde eine deutliche Verringerung der Verlustzeiten zwischen der AS Oberhausen-Eisenheim und der AS Oberhausen-Zentrum zu verzeichnen sein.



Bestand



Planung



3.5.13 Mobilitätskonzept

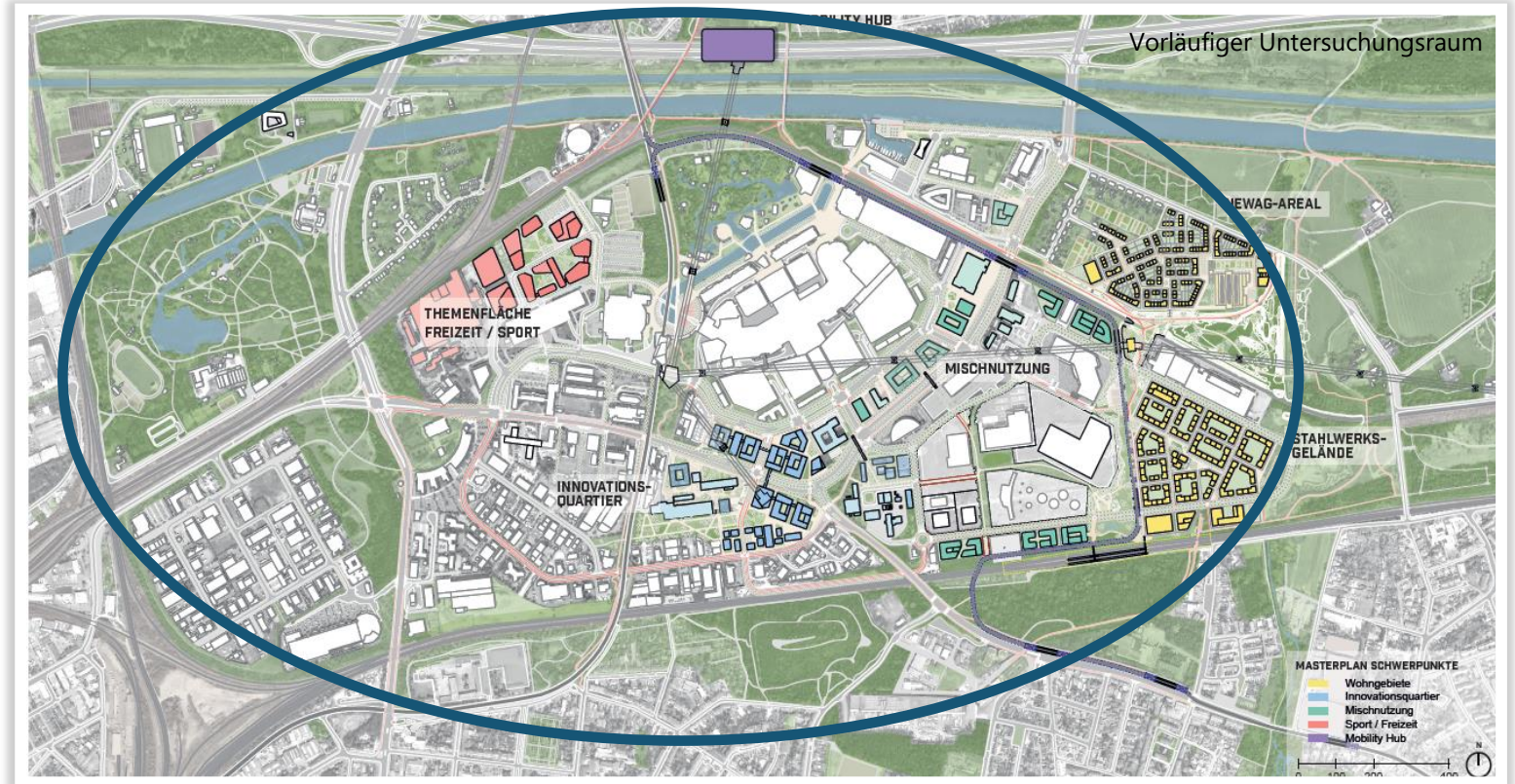
Geplant ist die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur langfristigen Optimierung und Sicherung der Erschließung über alle Verkehrsträger für den Bereich der Neuen Mitte Oberhausen. Auf Grundlage einer dezidierten Bestandsaufnahme und Bewertung sollen zukünftige Immobilien- und Flächenentwicklungen mit einem leistungsfähigen Verkehrssystem vereint und eine nachhaltige Entwicklungsperspektive anhand konkreter verkehrlicher Aufwertungsmaßnahmen für den Stadtteil aufgezeigt werden.

Neben der Implementierung neuer Wohnformen auf einer Fläche von ca. 20 Hektar ist es weiteres wesentliches Ziel, das verkehrliche Infrastrukturangebot insbesondere durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen langfristig leistungsfähig auszubauen. Weiterhin bestehen im Umfeld der Osterfelder Straße, der Centroallee sowie im Kontext des Centro-Parks bislang un- bzw. untergenutzte Flächen-, Bau- und Nutzungspotentiale, die im Zusammenhang auch mit der Reaktivierung des Metronom Theaters die verkehrliche Frequenz des Stadtteils mittelfristig mitbestimmen werden. Gleichzeitig sind in der heutigen Situation bereits Handlungsbedarfe im bestehenden Verkehrsnetz der Neuen Mitte zu verzeichnen, die insbesondere in den Spitzenstunden die

Knotenpunkte an der Osterfelder Straße, Essener Straße und Konrad-Adenauer-Allee sowie die Verknüpfung dieser Verkehrsachsen mit der BAB 42 betreffen.

Mit der 2023 durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossenen Verkehrsstrategie wurden für die zukünftige Verkehrsentwicklung neue Leitsätze zur Mobilitätsförderung definiert.

53 von 63 in Zusammenstellung



© Stadt Oberhausen, Bearbeitung durch Albert Speer + Partner GmbH und Innovation City Management GmbH

Neben der Gewährleistung eines effizienten Verkehrssystems ist für die Entwicklung der Neuen Mitte insbesondere die Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Angebots-erweiterung von Bedeutung. Daher ist es u.a. erforderlich, für den Projektraum Neue Mitte gemäß der Strategie zur Verkehrsentwicklung in Oberhausen ein Mobilitätskonzept aufzu-

stellen, um langfristige Stadt- und Flächenentwicklungen mit dem Verkehrsnetz zu synchronisieren und geeignete Maßnahmen zur Netzoptimierung über alle Verkehrsträger aufzuzeigen. Bei der Analyse und Bewertung der Leitziele sind auch neue Entwicklungen, insb. im Kontext der Digitalisierung, einzubeziehen.

3.5.13 Mobilitätskonzept

Aufgabenstellung gem. Leistungsverzeichnis



- Erstellung eines **integrierten Mobilitäts- und Umsetzungskonzepts** für die Neue Mitte Oberhausen, welches in besonderem Maße die beabsichtigte verkehrliche und städtebauliche Entwicklung interdependent berücksichtigt
- Ausarbeitung der **verkehrlichen Maßnahmen** in der Neuen Mitte inkl. Abhängigkeiten und Umsetzungskonzept
- Gutachterliche Begleitung des Aufstellungsprozesses inkl. Abstimmung der Projekte mit den Beteiligten zur der Vorbereitung zur Umsetzung

Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes



- Verbesserung der lokalen und regionalen **Anbindung** des Standortes sowie der **internen Vernetzung** durch:
 - Angebote für den MIV / Optimierung der Verkehrsführung
 - Förderung des ÖPNV / Schaffung neuer Angebote
 - Förderung Rad- und Fußverkehr / Schaffung neuer Angebote
 - Steuerung des ruhenden Verkehrs
 - Herausstellung städtebaulicher Qualitäten und Adressbildung durch verkehrliche Maßnahmen
- Zusammenfassung und Abwägung aller zu planenden, geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Bausteine der Mobilität vor dem Hintergrund der Entwicklungsziele und Handlungsprämissen
- Verknüpfung der Bausteine mit den geplanten städtebaulichen Entwicklungen
- Abgestimmter, realisierbarer **Maßnahmenkatalog** inklusive **Umsetzungskonzept**
- Grundlage für Fördermittelbeantragung und Zeit- und Ressourcenplanung

Rahmenbedingungen



- Der Auftrag darf ein Gesamthonorar von 100.000 EUR brutto nicht übersteigen
- Für die Bearbeitung ist **ein Jahr** vorgesehen
- **Finanzierung** durch Flächeneigentümer
 - Derzeit vorgesehen: EAI 25.000 EUR, URW 30.000 EUR

3.5.14 Beleuchtete Laufstrecke am Kanal

Entlang des Rhein-Herne-Kanals entsteht eine beleuchtete Laufstrecke von rund 6,5km. Der westliche Abschnitt (blaue Linie in der Karte) von rund 5km ist bereits umgesetzt worden, der östliche Abschnitt (gelbe Linie in der Karte) von rund 1,5km ist derzeit in Umsetzung. Beide Abschnitte können einzeln oder zusammen als Rundkurs zum Joggen, Walken etc. genutzt werden.

Die Laufstrecke wird mit einer Kilometrierung und einer durchgängigen Beleuchtung ausgestattet. Bei der Umsetzung der Beleuchtung mussten entsprechende naturschutzrechtliche Vorgaben eingehalten werden. So schaltet sich die Beleuchtung über Dämmerungssensoren ein und aus, ist dimmbar und durch besondere Lichtfilter insektenfreundlich.

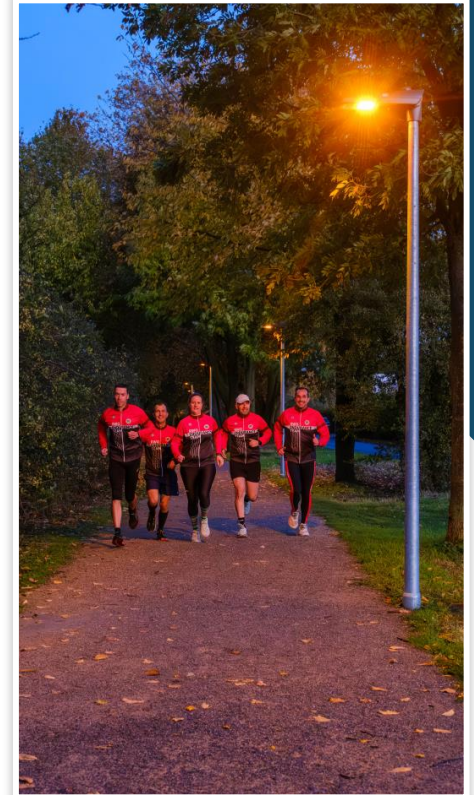
Die Laufstrecke ist eine kostenfrei nutzbare, öffentliche Sportanlage der Stadt Oberhausen, die mithilfe von Fördermitteln umgesetzt wird.



© Stadt Oberhausen / Tom Thöne



© Stadt Oberhausen / Tom Thöne



© Stadt Oberhausen / Tom Thöne



Land Swap in der Neuen Mitte

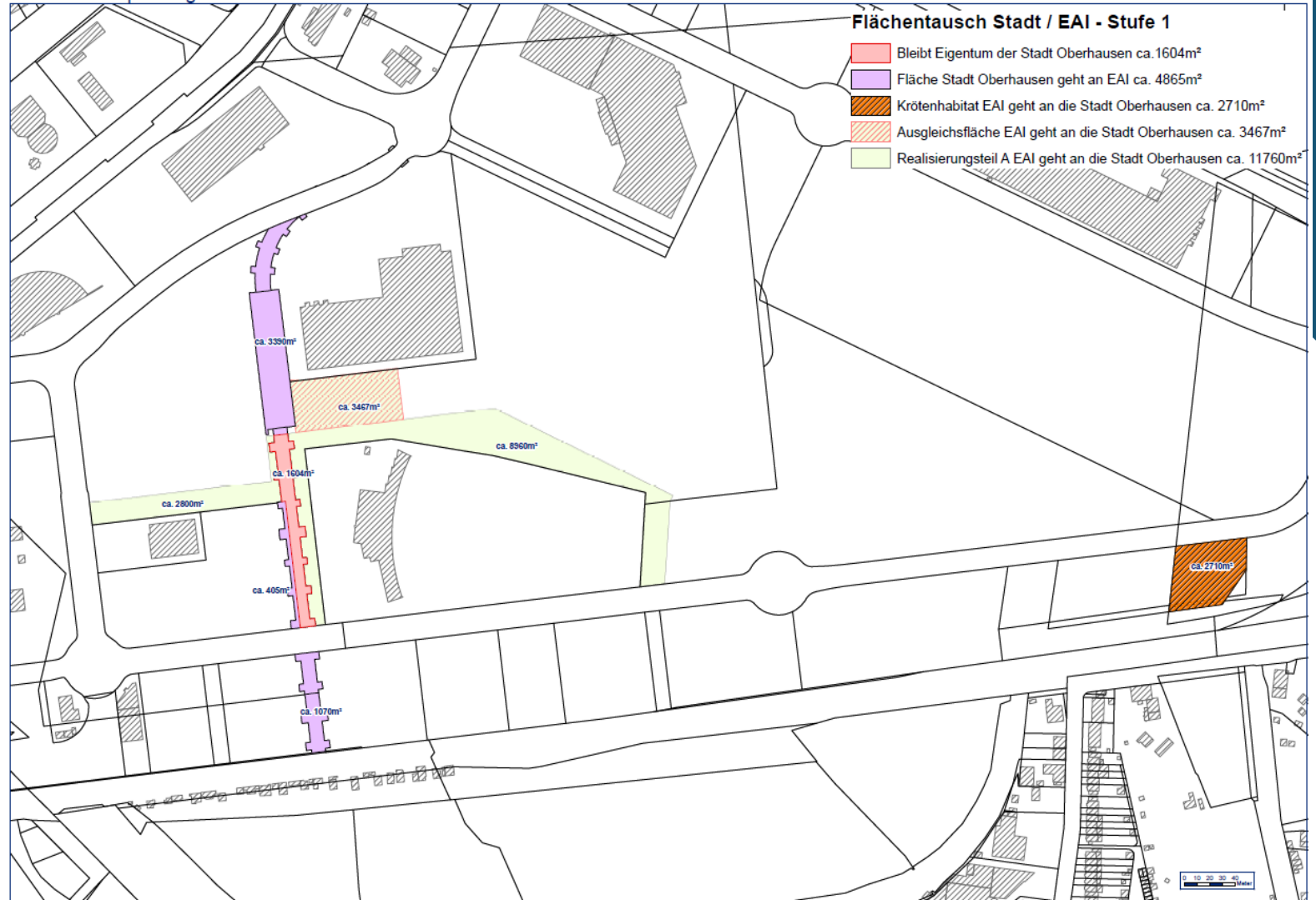


3.6.1 Grundstücksverkehr - Flächentausch

Um die Umsetzung der Inhalte und Planungen aus Masterplan und Rahmenplan bestmöglich vorzubereiten, müssen die Eigentumssituation in der Neuen Mitte stellenweise angepasst werden. Der großangelegte Flächentausch soll hierbei zwischen der Stadt Oberhausen und dem Hauptgrundstückseigentümer EAI stattfinden.

Um sich den aktuellen Planungen anzupassen, soll die damals angedachte Trasse der Straßenbahnlinie 105 wieder ins Eigentum der EAI übergehen. Dazu sollen die Flächen, welche für die damalige Trassenführung der Straßenbahnlinie 105 vorgesehen waren und der Stadt Oberhausen gehören, gegen Flächen der EAI getauscht werden, welche wiederum ins Eigentum der Stadt Oberhausen übergehen werden.

Diese zu tauschenden Flächen der EAI werden im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Bypass Osterfelder Straße für die Umsetzung erforderlich. Im Zuge dessen wird außerdem das sich südlich am POCO liegende Krötenhabitat an den Rand des Gebiets in räumliche Nähe zum Läppkes Mühlenbach verlagert.



Investitionen

Aktuell absehbare Gesamtinvestitionen

4

4. Investitionen

Baustein	Bemerkung	Kosten in Euro
Ausbau Straßenbahn	Ratsbeschluss Feb. 2024 (Gesamt ca. 130 Mio. siehe unten)	6.000.000
Potentialstudie Seilbahn		25.000
Projektmanagement	extern	35.000
Projektmanagement	intern (Bereitstellung einer Vollzeitstelle)	130.000
Bypass Osterfelder Straße	Planungskosten, in Planung	20.000
Rahmenplanung DZH	dynamische Anpassungen	38.000 (jährlich)
Lebenswelten	Loop GmbH	25.000
Machbarkeitsstudie Radschnellweg	In Aufstellung, Kosten für Gesamtstudie	132.000
Innovationsquartier	(25.000 EUR Stadt, 25.000 EUR OWT)	50.000
Vorstudie Mobility Hub	in Bearbeitung	20.000
Landschaftsarchitektonischer Realisierungswettbewerb	Ratsbeschluss Nov 2023, Wettbewerbsabschluss Dezember 2024	125.000
Entwicklungsperspektive Nahmobilität	Eigenleistung Stadt Oberhausen	0
Polis 2024		5.000
Stellungnahme zu Auswirkungen und Planungsfolgen einer 220 KV-Leitung		5.500
Gesamt		6.610.500

* Seit Beschluss des Masterplans angefallenen Kosten (in Grün) und die zurzeit absehbaren Kosten (i.S. einer Anschubfinanzierung, in Rot)

Baustein	Bemerkung	Kosten in Euro (Eigenanteil)
Ausbau Knoten A42	Planungskosten; Ausbaurkosten ggf. anteilig, Höhe noch unklar	450.000
EÜ Osterfelder Straße	Anteil Stadt am Brückenbau	14.500.000
Ausbau Straßenbahn		124.000.000 (erwartete Förderung)
Gesamt		138.950.000

Baustein	Bemerkung	Kosten in Euro
Modell analog	Angebot liegt vor	32.000
Digitales Modell	Bearbeitung digitaler Zwilling durch Smart City / geschätzte Zusatzkosten	10.000
Showroom	Einrichtung/Ausstattung in vorhandenen Räumlichkeiten geschätzt	20.000
Mobilitätskonzept Neue Mitte	geschätzt	110.000
Projektmanagement	externe Begleitung pro Jahr	50.000
Wettbewerbsbegleitung, Landschaftsarchitektonischer Realisierungswettbewerb	In Vorbereitung, Zusage Kostenübernahme EAI	53.000
Brandstory	finanziert durch ENO	12.000
Kommunikationsmedien Landingpage, Infinitycard, Tischplan, Broschürendruck)	finanziert durch ENO	10.000
Gesamt		297.000

4. Investitionen

Baustein	Bemerkung	Kosten in Euro
Ausbau Straßenbahn	Ratsbeschluss Feb. 2024 (Gesamt ca. 130 Mio. siehe unten)	6.000.000
Poten		
Proje		
Proje		
Bypa:		
Rahr		
Leber		
Machbarkeitsstudie		
Radschnellweg		
Innovationsquartier	Gesamtstudie (25.000 EUR Stadt, 25.000 EUR OWT)	
Vorstudie Mobility Hub	in Bearbeitung	
Landschaftsarchitektonischer Realisierungswettbewerb	Ratsbeschluss Nov 2023, Wettbewerbsabschluss Dezember 2024	
Entwicklungsperspektive Nahmobilität	Eigenleistung Stadt Oberhausen	
Polis 2024		
Stellungnahme zu Auswirkungen und Planungsfolgen einer 220 KV-Leitung		
Gesamt		

**Zurzeit absehbare Gesamtinvestition
ca.: 146.000.000 Euro**

Baustein	Bemerkung	Kosten in Euro (Eigenanteil)
Ausbau Knoten A42	Planungskosten; Ausbaukosten ggf. anteilig, Höhe noch unklar	450.000
EÜ Osterfelder Straße	Anteil Stadt am Brückenbau	14.500.000
Ausbau Straßenbahn		124.000.000 (erwartete Förderung)
Gesamt		138.950.000

Baustein	Bemerkung	Kosten in Euro
Modell analog	Angebot liegt vor	32.000
Digitales Modell	Bearbeitung digitaler	10.000

Beitrag EAI 2024 ff.:
57.000 EUR Wettbewerb Stahlwerkspark (zusätzlich: Kosten für Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses)
25.000 EUR Mobilitätskonzept
15.000 EUR Expo-Standpartnerschaft

Beitrag Westfield 2024 ff.:
30.000 EUR Mobilitätskonzept
10.000 EUR Expo-Standpartnerschaft

* Seit Beschluss des Masterplans angefallenen Kosten (in Grün) und die zurzeit absehbaren Kosten (i.S. einer Anschubfinanzierung, in Rot)

Resümee

5

5. Reflektion des bisherigen Projektverlaufs durch Drees & Sommer

Wesentliche Merkmale der Weiterentwicklung der Neuen Mitte Oberhausen sind:

- Bisher **etabliertes Profil** als überregionaler Standort, der geprägt ist durch das Centro und weitere frequenzbringende Magnete
- Erfordernis einer städtebaulichen Neuordnung aufgrund von Anforderungen und Nutzung von **Entwicklungspotentialen**
- **Stadt Oberhausen als TREIBER**, jedoch nicht als Flächeneigentümer
- Stadt Oberhausen hauptsächlich Projektträger für Aufgaben im öffentlichen Raum (Freiraum, Mobilität, Vernetzung)
- Stärkung des Gewerbestandortes durch **Innovation** sowie bessere **räumliche Vernetzung** und Ergänzung mit wohnwirtschaftlichen Quartieren
- Verbesserung der verkehrlichen **Erreichbarkeit** und Schaffung neuer Mobilitätsangebote
- Erwartungen eines Beitrags zur **klimagerechten und energieeffizienten** Stadtentwicklung

Es ist allen Beteiligten bewusst, dass das Projekt einen **langen Atem** erfordert und das Leitbild nur schrittweise erreicht werden kann. Die sich ändernden wirtschaftlichen Marktbedingungen seit 2022 haben einen großen Einfluss auf die Handlungsspielräume sowohl der Kommunen als auch der beteiligten Unternehmen. Dennoch ist aus dem Projektstatus und den Gesprächen mit den Stakeholdern erkennbar, dass gerade der Standort NEUE MITTE OBERHAUSEN ein Magnet bleiben wird. Zudem bieten die bestehenden Standortvorteile und Stärken in Kombination mit der Stärkung des Verkehrsverbundes und den Flächenpotentialen die Möglichkeit, schrittweise die angestrebte Aufwertung und Nutzungsmischung im Sinne der Stadtentwicklung zu erreichen.

Es ist aus Sicht der Stakeholder und des Marktes aktuell eine Zurückhaltung erkennbar und nachvollziehbar. Mit dem Statusbericht werden Zwischenergebnisse vorgelegt, die zeigen, dass **Prioritäten erkannt** sind und bereits erhebliche Mittel seitens der Stadt Oberhausen für die Kernbausteine Stadtbahn, Mobilität, Freiraumvernetzung und Quartiersentwicklung aufgewendet werden. Die Ergebnisse aus diesen Vorplanungen und Beschlüsse sollen die Bereitschaft von Flächeneigentümer:innen, Investor:innen und Nutzer:innen aktivieren und stärken. Diese Vorbereitungen schlagen bereits Pflöcke ein und definieren damit erste Meilensteine. Nach Einschätzung von Drees & Sommer muss im **Prozess in 5-Jahresschritten** gedacht werden und mit klaren Prioritäten, die jeweils sinnvollen und möglichen Bausteine angestoßen werden. Kurzfristige Entscheidungen sind aktuell nur zu ausgewählten Maßnahmen möglich, die vor allem die Bereiche Projektorganisation, Kommunikation und Information betreffen.



stadt
oberhausen

Kontakt

Dezernat 5

Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt