

Vorlageart: Beschlussvorlage
Federführung: Mobilität
Verantwortung: Frau Mauksch, Dr. Palotz, Herr Tsalastras

Rad- und Gehwegverbindung zwischen der Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade

Beratungsfolge

22.01.2026	Bezirksvertretung Sterkrade	Anhörung
28.01.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Der Stadtplanungs- und Umweltausschuss stimmt der weiteren Planung der Rad- und Gehwegverbindung Richard-Wagner-Allee bis Bahnhof Sterkrade (Variante 1a) zu.
2. Der Stadtplanung- und Umweltausschuss beauftragt die Verwaltung, die dargestellte Trasse der Vorzugsvariante 1a im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens Nr. 743 – Steinbrinkstraße / Ackerfeldstraße – planungsrechtlich festzusetzen.

Finanzielle Mittel wurden im Zuge der Haushaltsanmeldung 2026 ff. bei der Finanzstelle 560012010105901 – Radwegeverbindung Richard-Wagner-Allee wie folgt angemeldet:

Finanz- position	Bezeichnung	2026	2027	2028	2029
7852.00	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen			2.150.000 EUR	2.150.000 EUR
7852.01	Ausz. für Tiefbaum. Ingenieurleistungen	16.000 EUR	186.000 EUR	334.000 EUR	48.000 EUR

Die Einnahmen werden im Zuge der nächsten Haushaltsanmeldung berücksichtigt.

Die Folgekosten werden im Rahmen des Vergabebeschlusses ermittelt und berücksichtigt.

Bezug

B/17/3775-01: Bebauungsplan Nr. 743 - Steinbrinkstraße / Ackerfeldstraße -Beschluss eines Rahmenplans als städtebauliche Planungsgrundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Die Verwaltung sieht eine Rad- und Gehwegverbindung zwischen der Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade vor. Dieser Rad- und Gehwegweg soll parallel zur STOAG-Trasse verlaufen und als Bestandteil einer Verbindung zwischen Sterkrade, Alt-Oberhausen und Osterfeld eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. Eine attraktive Verbindung, welche die Wegzeiten für Fußgänger und Radfahrer deutlich vermindert, leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende. Die Route bildet einen wichtigen Lückenschluss im Radnetzplan der Stadt Oberhausen mit hohem Fahrkomfort.

Da die vorgesehene Rad- und Gehwegverbindung ein wichtiges Element im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 743 – Steinbrinkstraße / Ackerfeldstraße – für das Projekt „Grüner Gewerbepark Gute Hoffnung“ ist, ist es wichtig den Flächenbedarf frühzeitig zu ermitteln und örtlich einzuordnen. Der direkte Anschluss der Wegverbindung an den Bebauungsplan sichert eine gute Erreichbarkeit des Plangebietes für Radfahrer und Fußgänger.

Bei dem vorgesehenen Verlauf der Verbindungsstrecke sind Fixpunkte, Höhenunterschiede und Querungen zu beachten, die bei Planungen zu berücksichtigen sind und Schwierigkeiten darstellen. Da es verschiedene Möglichkeiten gibt, mit diesen Faktoren umzugehen, die sich auf Kosten und Nutzbarkeit erheblich auswirken, hat die Verwaltung eine Machbarkeitsstudie für die vorgesehen Rad- und Gehwegverbindung ausgeschrieben und beauftragt. Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie wurden weitere Punkte, wie zum Beispiel die angestrebte Breite des Weges, vorgegeben, welche neben den räumlichen Faktoren möglichst zu berücksichtigen sind. Die Hauptschwerpunkte liegen hierbei bei den Anschlussstellen zum Bahnhof Sterkrade und der Richard-Wagner-Allee.

Ergebnisse der Machbarkeitsstudie

Durch das beauftragte Büro wurden insgesamt vier Varianten in Abstimmung mit der Verwaltung erstellt, untersucht und gegenübergestellt. Dabei handelt es sich um Kombinationen der verschiedenen Anschlussmöglichkeiten an die Richard-Wagner-Allee und den Bahnhof Sterkrade.

Variante 1a: Querung der Steinbrinkstraße mittels Brückenbauwerk und direkter Anschluss an die Richard-Wagner-Allee. Brücke mit geradliniger Rampenführung zum Bahnhof Sterkrade. Kostenschätzung ca. 4.300.000 EUR (brutto).

Variante 1b: Querung der Steinbrinkstraße mittels Brückenbauwerk und direkter Anschluss an die Richard-Wagner-Allee. Brücke mit Spindel zum Bahnhof Sterkrade. Kostenschätzung ca. 5.000.000 EUR (brutto).

Variante 2a: Keine bauliche Querung der Steinbrinkstraße und kein direkter Anschluss an die Richard-Wagner-Allee. Brücke mit geradliniger Rampenführung zum Bahnhof Sterkrade. Kostenschätzung ca. 3.500.000 EUR (brutto).

Variante 2b: Keine bauliche Querung der Steinbrinkstraße und kein direkter Anschluss an die Richard-Wagner-Allee. Brücke mit Spindel zum Bahnhof Sterkrade. Kostenschätzung ca. 4.100.000 EUR (brutto).

Die Berechnungen der Kostenschätzungen können den Anlagen entnommen werden.

Nach mehreren internen Abstimmungen und Abstimmungen mit dem beauftragten Büro hat sich die Verwaltung für die Variante 1a als Vorzugsvariante entschieden, die für die weitere Planung weiterverfolgt werden soll. Die Vorzugsvariante bietet eine sichere und attraktive Wegführung, da die Steinbrinkstraße mit einem Brückenbauwerk gequert wird und somit kein Konfliktpotential mit dem MIV erfolgen kann. Der geradlinig auslaufende Anschluss zum Bahnhof Sterkrade ermöglicht eine dynamische Fahrweise, die eine uneingeschränkte Sicht auf den Streckenverlauf ermöglicht.

Die entsprechenden Kostenschätzungen für die Objekt- und Tragwerksplanung für die Variante 1a wurden gemäß der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) ermittelt. Die ermittelten Kosten der Leistungsphasen 2 - 8 werden über den Zeitraum 2027 - 2029 aufgeteilt, sodass folgende Zuordnung vorgesehen ist:

2027: Leistungsphasen 2-3 – Kosten: 185.667,77 EUR (brutto)

2028: Leistungsphasen 4-7 – Kosten: 333.553,13 EUR (brutto)

2029: Leistungsphase 8 – Kosten: 47.297,02 EUR (brutto)

Unabhängig von der beschriebenen Machbarkeitsstudie wird die Brücke über die A516 zwischen der Richard-Wagner-Allee und der Dorstener Straße verbreitert, sodass auch diese Engstelle verschwindet und ein dynamischer Anschluss an die vorgestellte Rad- und Gehwegverbindung gewährleistet wird.

Der geplante Rad- und Gehweg aus Variante 1a beginnt bereits an der Dorstener Straße und verläuft parallel zur ÖPNV-Haltestelle „MAN Turbo“. Die vorhandene Wegebeziehung in diesem Bereich bleibt erhalten und die Wege werden niveaugleich gekreuzt. Die neue Rad- und Gehwegverbindung wird mit einer Breite von 4,50 m geplant um sowohl Radfahrern und Radfahrerinnen als auch Fußgängern und Fußgängerinnen ausreichend Platz zu bieten und Konflikte zu vermeiden.

Die Rad- und Gehwegverbindung wird mit einem neuen Brückenbauwerk über die Steinbrinkstraße geführt und verläuft dabei parallel zur bestehenden STOAG-Trasse. Dabei ist es notwendig, dass Anpassungen an den Böschungen vorgenommen werden. Auf einer Länge von rund 800 m verläuft die Rad- und Gehwegverbindung mit einer durchgängigen Breite von 4,50 m parallel zur STAOG-Trasse. Dadurch sollen die potentiellen Flächen des Bebauungsplans Nr. 743 möglichst wenig eingeschränkt werden. Die Fernwärmeleitungen der EVO stellen einen Zwangspunkt dar, die berücksichtigt werden müssen. Dementsprechend kommt es zu einer punktuellen Einengung von 4,50 m auf 4,00 m in diesem Bereich. Diese Einengung besteht nur über etwa 15 m und wird im Anschluss wieder auf 4,50 m aufgeweitet.

Es ist notwendig die Leitungstrasse der EVO und die Werkstraße des Geländes mit Hilfe eines Brückenbauwerks zu überwinden. In der Vorzugsvariante findet diese Querung bereits früh im Verlauf der Rad- und Gehwegverbindung statt. Dies hat zur Folge, dass der Höhenunterschied hinter dem Brückenbauwerk durch eine lange und lineare Rampe überwunden wird, welche zu einem dynamischen Fahrgefühl beiträgt. Die Rampe läuft auf die Fläche des aktuellen P+R Parkplatzes des Bahnhof Sterkrade zu. Ob und wie der Radweg an den P+R Parkplatz anschließen kann, ist im weiteren Planungsablauf abzustimmen.

Die Vorzugsvariante greift nicht in die Bestandsbebauung ein und die geschützten Allee-Bäume an der Steinbrinkstraße sind nicht von der Maßnahme betroffen. Einige Bäume, welche nicht Bestandteil der Allee sind, auf dem Damm zwischen Richard-Wagner-Allee und der „MAN-Turbo“-Haltestelle müssen für die Umsetzung dieser Variante gefällt werden. Entlang der ÖPNV-Trasse sind ebenfalls einige Fällungen notwendig – dies ist allerdings bei allen Varianten der Fall.

Insgesamt wird die Vorzugsvariante der Rad- und Gehwegverbindung als sehr attraktiv mit hohem Nutzen eingestuft, da der kreuzungsfreie Verlauf von etwa 1.070 m durch die Brückenbauwerke ohne Verlustzeiten stattfinden kann und eine hohe Verkehrssicherheit geboten wird.

Auswirkungen auf Bebauungsplan Nr. 743

Der Trassenverlauf der Rad- und Fußwegverbindung hat direkte Auswirkung auf den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 743 - Steinbrinkstraße / Ackerfeldstraße - für das Projekt „Grüner Gewerbepark Gute Hoffnung“ (siehe Vorlage zum Grundsatzbeschluss: B/17/3775-01). Durch die Vorzugsvariante muss im weiteren Verfahren der Geltungsbereich des Plangebietes angepasst und die notwendigen Fachgutachten auf den neuen Geltungsbereich abgestimmt werden. Zudem haben die Flächeninanspruchnahmen und der Verlauf der geplanten Rad- und Fußwegverbindung Auswirkungen für die Investitionsgemeinschaft Stadtparkasse Oberhausen / Plassmeier GmbH im Hinblick auf die Flächenzuschnitten im Projektgebiet und damit auch direkt auf die weiteren geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanes. Nach der Zustimmung zur Vorzugsvariante für den Rad- und Fußweg werden die Gutachten angepasst und die politische Beschlussvorlage für die Veröffentlichung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vorbereitet. Nach erfolgter Veröffentlichung treten die Investitionsgemeinschaft und die Stadt Oberhausen in Verhandlungen zum begleitenden städtebaulichen Vertrag. In diesem Zusammenhang wird es auch um Grundstücksverkäufe und Kostenverteilungen in Bezug auf die Rad- und Fußwegverbindung gehen - nach aktuellen Stand ist vorgesehen, dass die benötigten Grundstücksflächen ins Eigentum der Stadt Oberhausen übergehen und die Stadt selbst den Rad- und Fußweg nach den dann geltenden Standards und ggf. notwendigen Vorgaben für Fördermittel herstellt. Der endverhandelte städtebauliche Vertrag wird dem Rat der Stadt Oberhausen in Vorbereitung zum Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 743 zur Entscheidung vorgelegt.

Um das Bebauungsplanverfahren Nr. 743 - Steinbrinkstraße / Ackerfeldstraße - zeitlich durch bspw. mehrfach notwendige und kostenintensive Überarbeitungen von Fachgutachten nicht zu belasten, spricht sich der Stadtplanungs- und Umweltausschuss für die vorrangig skizzierte Vorzugsvariante aus und beauftragt die Verwaltung, das Bebauungsplanverfahren Nr. 743 unter den Voraussetzungen der Variante 1a für die Rad- und Gehwegverbindung fortzusetzen.

Förderfähigkeiten und weitere Schritte

Für die zuwendungsfähigen Bauausgaben in Höhe von voraussichtlich 4,300 Mio. € wird eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Verbindung mit der Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW beantragt. Der derzeitige Fördersatz beträgt 75% der zuwendungsfähigen Bauausgaben. Vorbehaltlich der Prüfung durch den Zuwendungsgeber und Erhalt eines Zuwendungsbescheides könnte der Eigenanteil der Stadt Oberhausen so auf etwa 1,075 Mio. € reduziert werden. Eine entsprechende Anmeldung beim Fördermittelgeber erfolgt 2026.

Die Einnahmen werden im Zuge der nächsten Haushaltsanmeldung eingeplant.

Anschließend soll die Beauftragung der nächsten Leistungsphasen 2 - 3 gemäß HOAI erfolgen, welche 2027 bearbeitet werden sollen. Eine Bürgerbeteiligung erfolgt im Rahmen des formellen Verfahrens zum Bebauungsplanes Nr. 743.

Anlage/n

1 - Anlage - Bericht

2 - Anlage - Grobe Kostenberechnung Variante 1a

3 - Anlage - Grobe Kostenberechnung Variante 1b

4 - Anlage - Grobe Kostenberechnung Variante 2a

5 - Anlage - Grobe Kostenberechnung Variante 2b

6 - Anlage - Lageplan Variante 1a

7 - Anlage - Lageplan Variante 1b

8 - Anlage - Lageplan Variante 2a

9 - Anlage - Lageplan Variante 2b

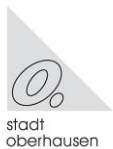
10 - Anlage - Klimacheck

11 - Anlage - Finanzcheck

Verkehrsuntersuchung

Machbarkeitsstudie Rad- u. Gehwegverbindung zwischen Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade

Im Auftrag der Stadt Oberhausen



Verkehrsuntersuchung

Projekt: Machbarkeitsstudie Rad- u. Gehwegverbindung zwischen Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade

Umfang Textteil: 26 Seiten

Umfang Anlagen: 4 Seiten

Datum: 21.07.2025

Im Auftrag von

Stadt Oberhausen
Bereich 5-6-10/ Verkehrsplanung, Signalwesen
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

Verfasst durch

Jonas Koschmieder
T. 02501 27 60 – 214
Jonas.Koschmieder@nts-plan.de

nts Ingenieurgesellschaft mbH
Hansestraße 63
48165 Münster
T. 02501 27 60 – 0

info@nts-plan.de
www.nts-plan.de

Inhalt

Zusammenfassung	6
1. Ausgangssituation	7
2. Verkehrsdaten	9
3. Bestandsanalyse	11
4. Beschreibung und Analyse der Planvarianten	13
4.1. Variante 1	13
4.1.1. Variante 1: Qualitative Nutzenabschätzung	14
4.1.2. Variante 1: Nötige Maßnahmen	15
4.2. Variante 2	15
4.2.1. Variante 2: Qualitative Nutzenabschätzung	15
4.2.2. Variante 2: Nötige Maßnahmen	16
4.3. Variante a	16
4.4. Variante b	17
4.5. Grobe Kostenberechnung	19
4.5.1. Variante 1a	19
4.5.2. Variante 1b	19
4.5.3. Variante 2a	19
4.5.4. Variante 2b	19
5. Abwägung der Planvarianten	20
5.1. Bewertung: Variante 1a	20
5.2. Bewertung: Variante 1b	21
5.3. Bewertung: Variante 2a	21
5.4. Bewertung: Variante 2b	22
5.5. Bewertung: Übersicht	22
6. Fazit	23
7. Ausblick: Entwurfsplanung	24
8. Abkürzungsverzeichnis	25
9. Literaturverzeichnis	26

Tabellen

Tab. 1	Zusammenfassung Spitzenwerte nach Fahrtrichtung	9
Tab. 2	Zusammenfassung durchschnittliche Verkehrsmengen kumuliert	9
Tab. 3:	Übersichtsmatrix	22

Abbildungen

Abb. 1	Auszug aus Radnetzplan der Stadt Oberhausen (farblich markiert: geplante Verbindung) [5]	7
Abb. 2	Übersicht bestehende Radverkehrsführung und Planvarianten [3]	8
Abb. 3	Zählstelle im Untersuchungsgebiet [4]	9
Abb. 4	Verkehrsmengen für Juni 2025 [4]	10
Abb. 5:	Nebenanlage der Steinbrinkstraße [Foto: nts]	11
Abb. 6:	Verdachtspunkt auf Bunkeranlage [Darstellung: nts]	12
Abb. 7:	Anschluss der Variante 1 [Darstellung: nts]	13
Abb. 8:	Brücke über die Steinbrinkstraße [Darstellung: nts]	14
Abb. 9:	Anschluss der Variante 2 [Darstellung: nts]	15
Abb. 10:	Anschluss der Variante a [Darstellung: nts]	16
Abb. 11:	Realisierbare Längsneigungen von Radwegen [1]	17
Abb. 12:	Rampe zur Emscher-Brücke [Foto: nts]	17
Abb. 13:	Anschluss der Variante b [Darstellung: nts]	18
Abb. 14:	Siegerentwurf des Berliner Büros Sauerzapfe [2]	19
Abb. 15:	Systemquerschnitt der neuen Radweg-Trasse [Darstellung: nts]	24
Abb. 16:	Schematische Darstellung der Brücke [Darstellung: nts]	24

Anlagen

- Anlage 1: Lageplan Variante 1a
- Anlage 2: Lageplan Variante 1b
- Anlage 3: Lageplan Variante 2a
- Anlage 4: Lageplan Variante 2b

Im Rahmen des folgenden Gutachtens sind sämtliche Personenbezeichnungen auf alle potenziellen Geschlechter zu beziehen. Sollte vereinzelt keine geschlechtsneutrale Form genutzt worden sein, dient dies der besseren Lesbarkeit und entzieht sich jeglicher Bewertung.

Zusammenfassung

Die Stadt Oberhausen hat nts mit einer Machbarkeitsstudie für einen geplanten Geh- und Radweg beauftragt. Dieser soll die Richard-Wagner-Allee fortführen und an den Bahnhof Sterkrade anschließen.

Zur Ausweisung eines neuen Gewerbegebiets ist die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 743 „Grüner Gewerbepark Gute Hoffnung“ in Oberhausen beabsichtigt. Das Plangebiet befindet sich westlich der Steinbrinkstraße im Stadtteil Sterkrade. Dieser Gewerbepark soll ebenfalls durch den Rad- und Gehweg erschlossen werden.

Für den Verlauf des neuen Wegs wurden vier Varianten erarbeitet und miteinander verglichen. Dafür wurde eine Bewertungsmatrix erstellt mit den Oberpunkten: Machbarkeit, Attraktivität, Aufwand und Nutzen. Diese sind zusätzlich in Unterpunkte aufgeteilt worden. Für die Oberpunkte wurden Schulnoten ermittelt, um eine Entscheidungsgrundlage für das Abstimmen der Vorzugsvariante zu haben.

Für die Varianten wurden Lagepläne im Maßstab 1:1000 gezeichnet, zusätzlich wurden für die empfohlene Vorzugsvariante Systemschnitte gezeichnet.

Seitens nts wird empfohlen, die Variante 1a als Vorzugsvariante weiter zu betrachten.

Aus verkehrstechnischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Münster, 21.07.2025

1. Ausgangssituation

Die Stadt Oberhausen beabsichtigt, eine Verbindung zwischen der Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade für den Fuß- und Radverkehr zu bauen. Dieser soll eine durchgängige Breite von 4,5 Metern besitzen und komplett barrierefrei, sowie ausgeleuchtet sein.

Da die Richard-Wagner-Allee bereits heute als Radhaupttroute ausgewiesen ist, soll nun der Lückenschluss mit dem Bahnhof Sterkrade erfolgen, um eine durchgehende und attraktive Verbindung zwischen Oberhausen-Sterkrade und Osterfeld bzw. Neue Mitte Oberhausen zu schaffen (siehe Abb. 1). Ebenfalls läuft derzeit seitens der Autobahn GmbH die Planung für die Verbreiterung der Brücke über die A516, somit wird auch diese Engstelle in Zukunft verschwinden.

Gleichzeitig läuft aktuell auf dem Gelände des ehemaligen Werk II der MAN „Gute Hoffnungshütte“ die Planung für einen neuen Gewerbepark (Bebauungsplan Nr. 743). Dieser soll durch den neuen Geh- und Radweg erschlossen werden.

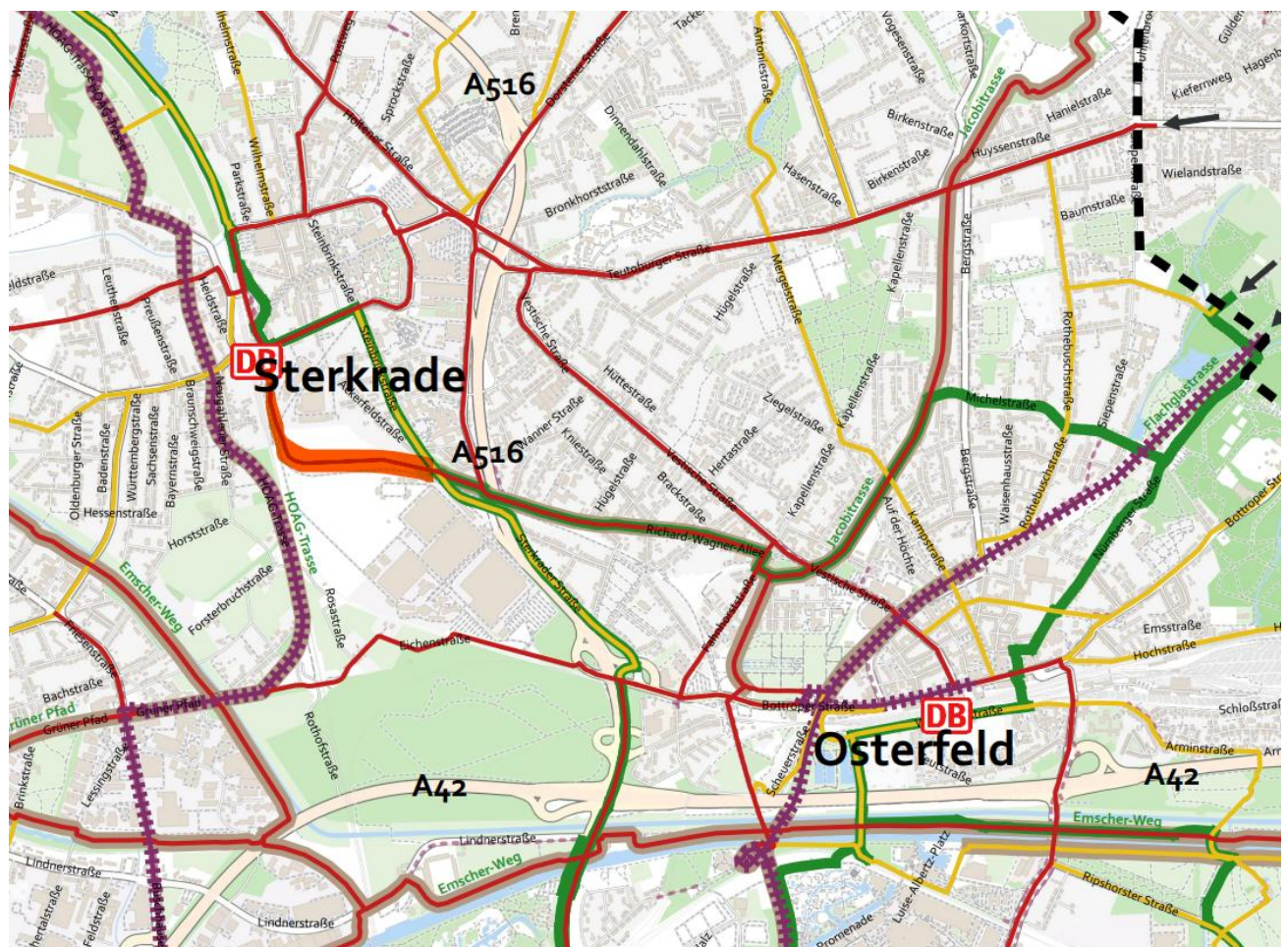


Abb. 1 Auszug aus Radnetzplan der Stadt Oberhausen (farblich markiert: geplante Verbindung) [5]

Ziel ist es, eine Radroute zu entwickeln, die eine möglichst direkte Verbindung von der Steinbrinkstraße bzw. Dorstener Straße zum Bahnhof Sterkrade ermöglicht. Der Verlauf des Radweges soll sich an der vorhandenen ÖPNV-Trasse orientieren und möglichst parallel zu dieser verlaufen.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie sollen verschiedene Varianten erstellt werden, ihre Vor- und Nachteile aufgezeigt und eine bevorzugte Variante, auf Basis von vorher festgelegten Kriterien, gefunden werden. In Abb. 2 sind die Verläufe der vier erarbeiteten Varianten grob skizziert. Ebenso die bestehende Route, um aktuell von der Dorstener Straße zum Bahnhof Sterkrade zu gelangen.



Abb. 2 Übersicht bestehende Radverkehrsführung und Planvarianten [3]

2. Verkehrsdaten

Um die Verkehrsmengen im Umfeld des Vorhabens zu untersuchen, wurde auf die seitens der Stadt Oberhausen vorhandene Dauerzählstelle auf der Richard-Wagner-Allee / Winkelstraße zurückgegriffen (siehe Abb. 3).

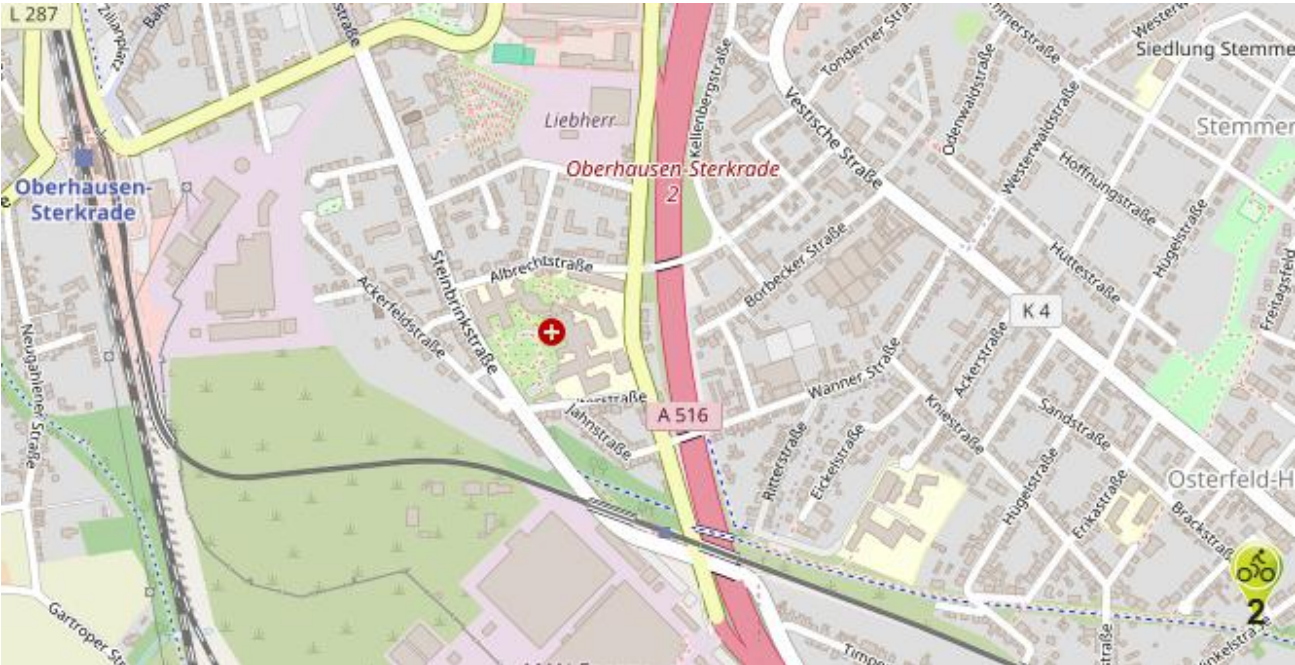


Abb. 3 Zählstelle im Untersuchungsgebiet [4]

Analyse 2024/2025

Die erhobenen Verkehrsbelastungen wurden für den Zeitraum vom 01.05.2024 bis zum 30.06.2025 ausgewertet. Da nur tageweise gezählt wird, kann keine morgendliche oder abendliche Spitzenstunde bestimmt werden. Die Fahrtrichtungen werden getrennt voneinander erfasst.

Tab. 1 Zusammenfassung Spitzenwerte nach Fahrtrichtung

Spitzenwerte	Tag (12.06.2025)	Woche (KW 25 2025)	Monat (Mai 2025)
Fahrtrichtung Sterkrade	535	3.044	10.515
Fahrtrichtung CentrO	532	3.086	11.005

Tab. 2 Zusammenfassung durchschnittliche Verkehrsmengen kumuliert

Mo. – Fr.	Wöchentlich	Monatlich	Gesamt
478 Räder/24h	3.176 Räder	13.809 Räder	190.554 Räder

Bei der Auswertung der Querschnittszählungen ist eine recht ausgeglichene Verteilung der Radverkehrsmengen auf die beiden Fahrtrichtungen festzustellen.

Am 12. Juni 2025 wurde mit 532 Radfahrenden in Richtung CentrO und 535 Radfahrenden in Richtung Sterkrade die größte tägliche Radverkehrsmenge gemessen.

Der Mai 2025 war insgesamt betrachtet der stärkste Monat im Betrachtungszeitraum, mit 10.515 (Mai 2024: 9.201) Radfahrenden in Richtung CentrO und 11.005 (Mai 2024: 9.513) Radfahrenden in Richtung Sterkrade. Für die Fahrtrichtung CentrO entspricht dies einem Anstieg von 14 % im Vergleich zum Vorjahr, in Richtung Sterkrade beträgt der Anstieg sogar 16 %. Es lässt sich also festhalten, dass die Richard-Wagner-Allee für den Radverkehr an Attraktivität gewonnen hat und es auch weiterhin tun wird.

Betrachtet man den täglichen Durchschnitt von montags bis freitags zusammen mit dem wöchentlichen Durchschnitt, fällt auf, dass es keine besonders stark ausgeprägten Wochenendverkehre gibt. Tatsächlich sind besonders die Sonntage eher verkehrsschwach.

Der Hauptgrund für die schwankenden Verkehrsmengen ist das Wetter. Am 12. Juni, dem Tag mit dem höchsten Aufkommen, betrug die maximale Temperatur 28 °C (vgl. [6]). Am 17.6 und 18.6 wurden 1.063 und 1.044 Zählungen erreicht, hier betrug die Tageshöchsttemperatur jeweils 27 °C (vgl. [6]).

Schlechtes Wetter sorgt wiederum für ein geringes Radverkehrsaufkommen. Am 7. und 8. Juni wurden nur 235 bzw. 85 Fahrten gezählt. Laut Wetterrückblick regnete es an den beiden Tagen sehr stark. Am 7. Juni waren es 44,34 mm und am 8. Juni sogar 66,57 mm Niederschlag (vgl. [6]).

Wobei auch Feiertage Grund für ein starkes Aufkommen an Radfahrten sein können. So wurden am Tag der Arbeit 1.008 Räder gezählt. Darüber hinaus war es an dem Tag mit einem Höchstwert von 27 °C sehr warm (vgl. [6]).

In Abb. 4 sind die täglichen Verkehrsmengen für den Monat Juni 2025 nach Fahrtrichtung dargestellt (Fahrtrichtung CentrO in grün und Richtung Sterkrade in grau).

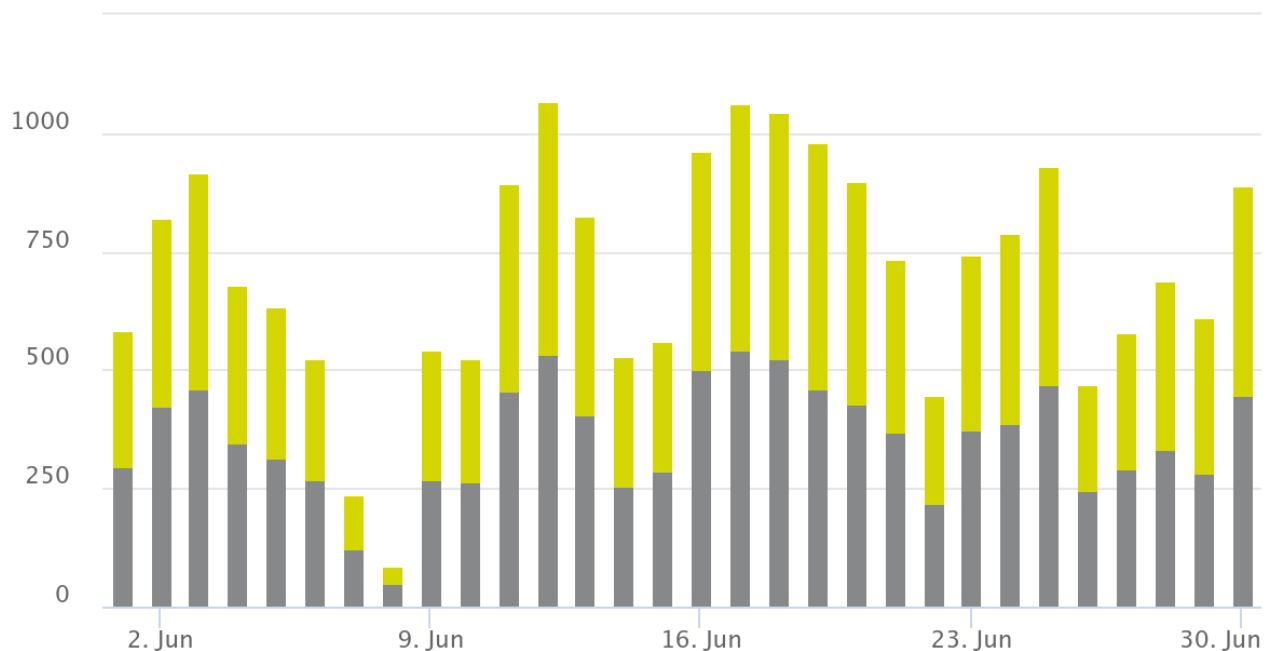


Abb. 4 Verkehrsmengen für Juni 2025 [4]

3. Bestandsanalyse

Aktuell ist der Bahnhof Sterkrade von der Richard-Wagner-Allee aus über die Steinbrinkstraße und Friedrichstraße erreichbar (siehe Abb. 2), die Strecke ist insgesamt 1,3 Kilometer lang.

In der Steinbrinkstraße wird der Radverkehr auf beidseitigen Radwegen im Seitenraum geführt, diese erreichen aber nicht die Mindestanforderung von 1,6 m Breite aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Auch ist der Zustand der Radwege aufgrund vieler Wurzelschäden eher schlecht (siehe Abb. 5).



Abb. 5: Nebenanlage der Steinbrinkstraße [Foto: nts]

Im Fahrradnetz der Stadt Oberhausen wird die Steinbrinkstraße als Nebenroute aufgeführt.

In der Friedrichstraße ist ein einseitiger Zweirichtungsradweg vorhanden. Die Friedrichstraße ist laut Netzplan eine Fahrradhauptroute (Abb. 1).

Sonstige Randbedingungen

Neben den infrastrukturellen Gegebenheiten müssen auch die Ökologischen Aspekte im Umfeld der geplanten Varianten untersucht werden. Dazu wurden insbesondere gesetzlich geschützte Biotope, Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete) sowie Überschwemmungsgebiete (USG) betrachtet. Im

Variantenverlauf werden keine gesetzlich geschützten Biotop, FFH-Gebiete oder USG beeinträchtigt.

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung wird das Gelände des geplanten Gewerbeparks noch bezüglich zu schützender Arten untersucht, es liegen noch keine Ergebnisse vor.

Die Bäume entlang der Steinbrinkstraße und Richard-Wagner-Allee werden im Alleen-Kataster des Landesamt für Natur, Umwelt und Klima aufgeführt. Somit gelten sie als gesetzlich geschützte Alleen nach §41 Landesnaturschutzgesetz und dürfen nicht durch Baumaßnahmen beschädigt bzw. gefällt werden.

Ebenfalls steht zum aktuellen Zeitpunkt an der Steinbrinkstraße noch die archäologische Untersuchung eines Verdachtspunktes für ein Bodendenkmal (vermutete Bunkeranlage) aus (siehe Abb. 6).

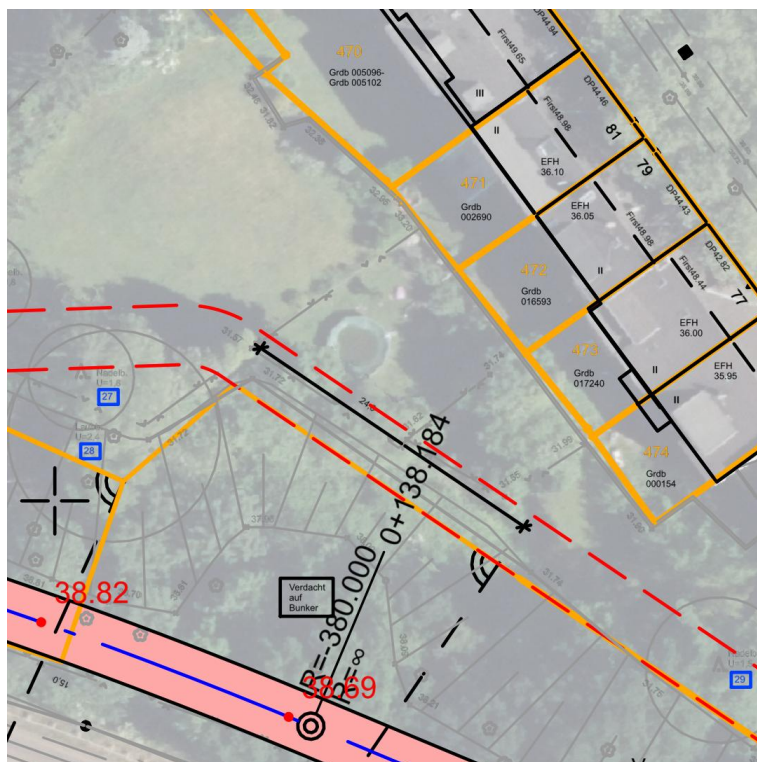


Abb. 6: Verdachtspunkt auf Bunkeranlage [Darstellung: nts]

Ein weiterer Zwangspunkt ist die auf dem Gelände vorhandene Fernwärmeleitung der Energieversorgung Oberhausen (EVO). Diese verläuft vom Heizkraftwerk Sterkrade entlang einer Werkstraße bis zum Werk der MAN ES.

Da die Leitungen im Bereich der ÖPNV-Trasse übereinander verlegt sind, kann der Radweg diese dort nicht überqueren, sondern kann erst im späteren Verlauf die Leitungen und die Werkstraße überqueren. Ebenfalls muss die Breite des Radweges aufgrund eines Fundaments der Leitungen für ein kurzes Stück auf 4 Meter verzogen werden.

Die genannte Werkstraße gehört ebenfalls der MAN und darf nicht beeinträchtigt werden durch den geplanten Radweg.

4. Beschreibung und Analyse der Planvarianten

Es wurden zwei mögliche Varianten mit der Stadt abgestimmt, welche die Steinbrinkstraße bzw. die Werkstraße jeweils an verschiedenen Stellen überqueren. Somit ergeben sich durch das Kombinieren der Anschlussstellen insgesamt vier Varianten. Die Varianten 1 und 2 beschreiben die unterschiedlichen Anschlüsse an den Bestand zu Beginn des Radwegs. Die Varianten a und b beschreiben zwei Möglichkeiten die Werkstraße der MAN zu kreuzen.

Die verschiedenen Varianten werden im Folgenden kurz beschrieben und eine qualitative Nutzenabschätzung anhand der zu erreichenden. Daraus werden nötige Ausbaumaßnahmen im Streckenverlauf sowie bei den Anbindungen an das Zielnetz abgeleitet. Außerdem erfolgt eine grobe Kostenberechnung.

4.1. Variante 1

Bei Umsetzung der Variante 1 beginnt der Radweg an der Dorstener Straße und verläuft zunächst parallel zur bestehenden Richard-Wagner-Allee in Richtung Steinbrinkstraße (siehe Abb. 7). Hier befindet sich im Bestand ein alter Bahn-Damm. Die Zuwegung zur ÖPNV-Haltestelle „MAN Turbo“ wird niveaugleich gekreuzt, somit bleibt diese Wegebeziehung erhalten. Der vorhandene Gehweg muss dennoch angepasst werden. Damit es nicht zu Kollisionen zwischen Radfahrern auf der Trasse und kreuzenden Fußgängern kommen kann, kreuzen sich die beiden Wege rechtwinklig. So werden die gegenseitigen Sichtbeziehungen verbessert.

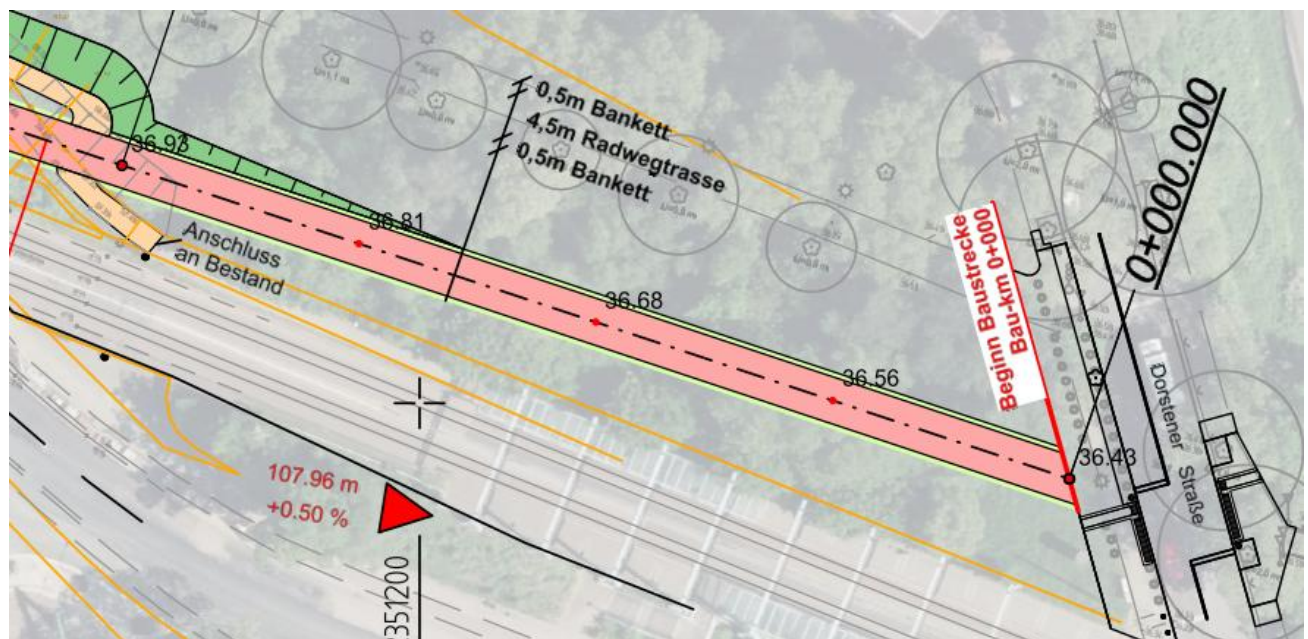


Abb. 7: Anschluss der Variante 1 [Darstellung: nts]

Es entsteht ein neues Brückenbauwerk über die Steinbrinkstraße unmittelbar neben der bestehenden Brücke der ÖPNV-Trasse. Um einen Straßenbaum der Steinbrinkstraße zu umgehen, wird die Fahrbahnbreite auf der Brücke um einen halben Meter verringert.

Durch die neue Brücke kann die Steinbrinkstraße kreuzungsfrei überquert werden. Außerdem kann die lange Anrampung von der Dorstener Straße aus mit einer geringen Steigung von 0,5 % umgesetzt

werden, die Steigungsstrecke hinauf zum Gewerbegebiet wird mit ca. 2,2 % umgesetzt. So kann eine höhere Fahrgeschwindigkeit beibehalten werden (siehe Abb. 8).

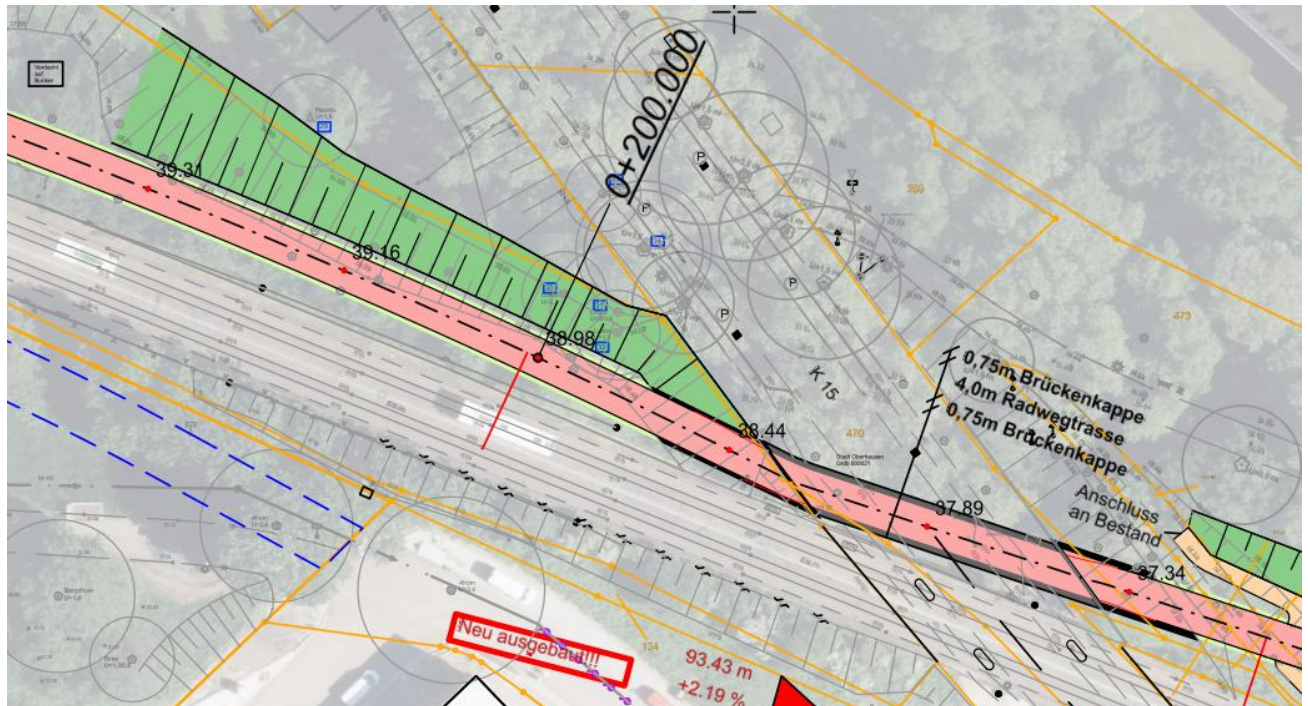


Abb. 8: Brücke über die Steinbrinkstraße [Darstellung: nts]

Der bestehende Böschungskörper an der Steinbrinkstraße muss verbreitert werden, um die Radwegtrasse aufzunehmen. Hinzu kommt, dass durch das niveaugleiche Kreuzen des Gehweges der Damm hinter der Haltestelle abgetragen werden muss und die Böschung angepasst werden muss.

Weiter verläuft der Radweg dann parallel zur ÖPNV-Trasse, wobei ein Stichweg zu den derzeit entstehenden Wohngebäuden und zur geplanten Ringstraße des Gewerbegebiets an den Radweg anschließen. Zusätzlich kreuzt der Radweg dann noch die geplante Erschließungsstraße des Gewerbegebiets.

4.1.1. Variante 1: Qualitative Nutzenabschätzung

Im Netzkontext entsteht mit dem geplanten Anschluss an der Dorstener Straße eine sehr komfortable Weiterführung der Richard-Wagner-Allee in Richtung Bahnhof Sterkrade. Durch die gewählten Steigungen ist ein hoher Fahrkomfort, sowie eine gute Sicherheit gegeben.

Da der Zugang zur Haltestelle als Gehweg ausgeschildert ist, müssten Radfahrer von der Steinbrinkstraße aus kommend absteigen und bis zur Kreuzung des Radwegs schieben.

Ansonsten müsste ein Umweg von etwa 250 m gefahren werden. Radfahrer müssten zunächst der Richard-Wagner-Allee bis zur Dorstener Straße folgen, um wieder auf den Radweg zu gelangen.

Die Realität wird aber eher so aussehen, dass viele Radfahrer trotzdem den Gehweg befahren werden.

4.1.2. Variante 1: Nötige Maßnahmen

Die Brücke über die Steinbrinkstraße wird wie das Bauwerk der ÖPNV-Trasse in Stahlbeton-Bauweise hergestellt. Die lichte Weite beträgt ca. 17,5 m und die Durchfahrtshöhe an der geringsten Stelle 4,5 m.

Um die Bauzeit der Brücke, und damit auch die Behinderung des Verkehrs auf der Steinbrinkstraße, zu verringern, wäre eine sog. „Expressbrücke“ eine denkbare Lösung. Hierbei handelt es sich um ein modulare Bauweise, mit dem Brücken in deutlich kürzerer Zeit gebaut werden können (siehe [7]).

Die vorgesehene Beleuchtung der Strecke könnte adaptiv mit Bewegungsmeldern gestaltet werden, das spart Ressourcen. Ebenfalls werden beispielsweise Vögel nachts nicht durch eine durchgehende Ausleuchtung gestört.

Bei den Brücken könnte die Beleuchtung gestalterisch in die Geländer integriert werden.

4.2. Variante 2

Bei Variante 2 beginnt der Radweg westlich an der Steinbrinkstraße und verläuft anschließend die Böschung hinauf, um auf das Höhenniveau des Gewerbegebiets zu kommen (siehe Abb. 9).

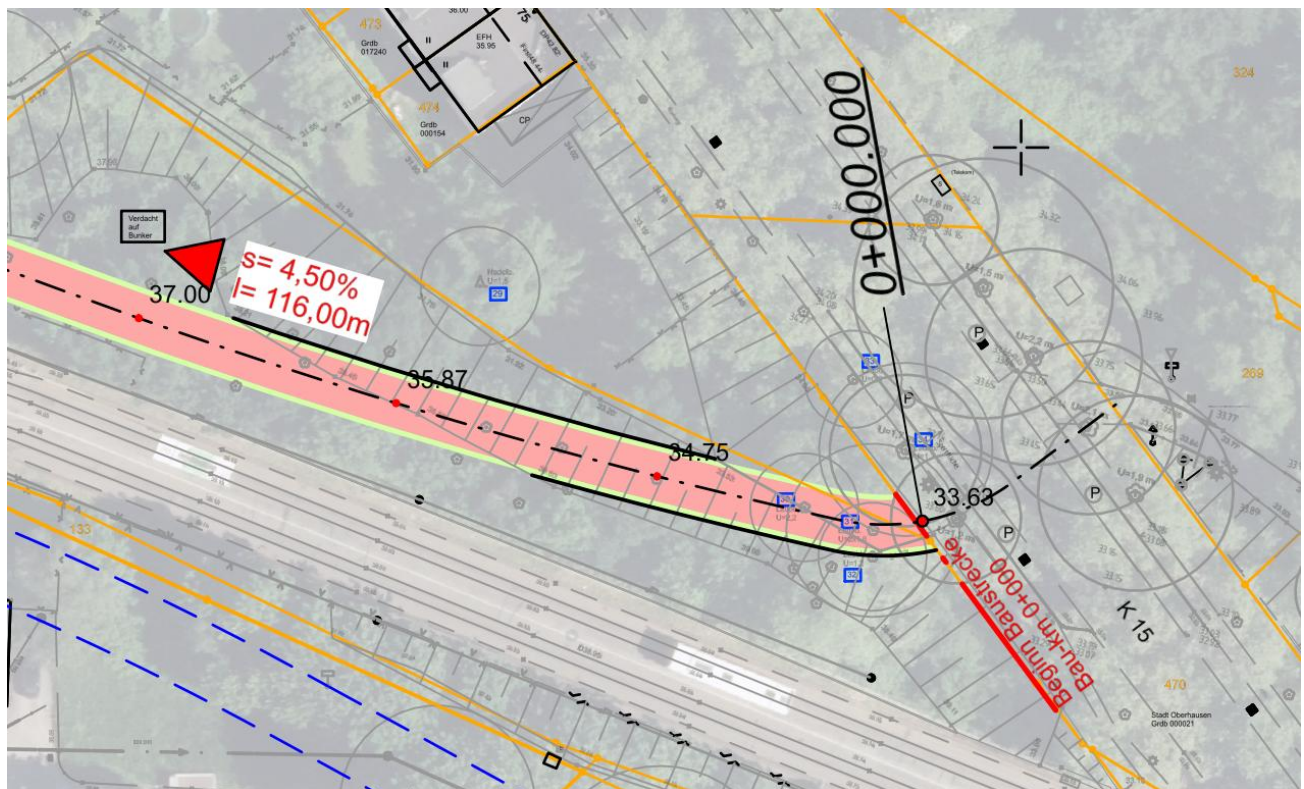


Abb. 9: Anschluss der Variante 2 [Darstellung: nts]

4.2.1. Variante 2: Qualitative Nutzenabschätzung

Für die Verkehre auf der Radhaupttroute weist die Variante 2 den geringeren Komfort auf, da sie im Gegensatz zur anderen Variante die Steinbrinkstraße nicht kreuzungsfrei überquert. Um den Vorrang der Haupttroute dennoch zu verdeutlichen, müsste in der Steinbrinkstraße eine Möglichkeit zum

sicheren Überqueren geschaffen werden. Eine Möglichkeit wäre eine Mittelinsel oder eine angehobene Furt.

Da der Radweg zur Steinbrinkstraße hin mit 4,5 % Gefälle auf einer Länge von ca. 120 Metern verläuft, könnte dies zu hohen Geschwindigkeiten führen. Dies könnte zu gefährlichen Situationen mit dem kreuzenden Rad- oder Kfz-Verkehr auf der Steinbrinkstraße an der Überquerungsstelle führen.

4.2.2. Variante 2: Nötige Maßnahmen

Da der Radweg in eine Böschung einschneidet, müssen die Böschung und der Radweg mit Winkelstützwänden abgefangen werden. Zusätzlich muss auf der Seite des Auftrags ein Geländer als Absturzsicherung installiert werden. Zur gestalterischen Ausleuchtung könnte in dieses Geländer ebenfalls eine Beleuchtung integriert werden.

4.3. Variante a

Die Variante a überquert die Werkstraße im früheren Verlauf als die Variante b. Nachdem die in Kapitel 3 erwähnte Engstelle aufgrund des Fundaments passiert wurde, folgt eine leichte Steigung, um die Fernwärmeleitungen zu überqueren. Danach wird der Radweg mit einer lang gezogenen Rampe mit einer Längsneigung von 3,5 % wieder auf das Höhenniveau des Anschlusses am P&R-Parkplatz geführt (siehe Abb. 10).

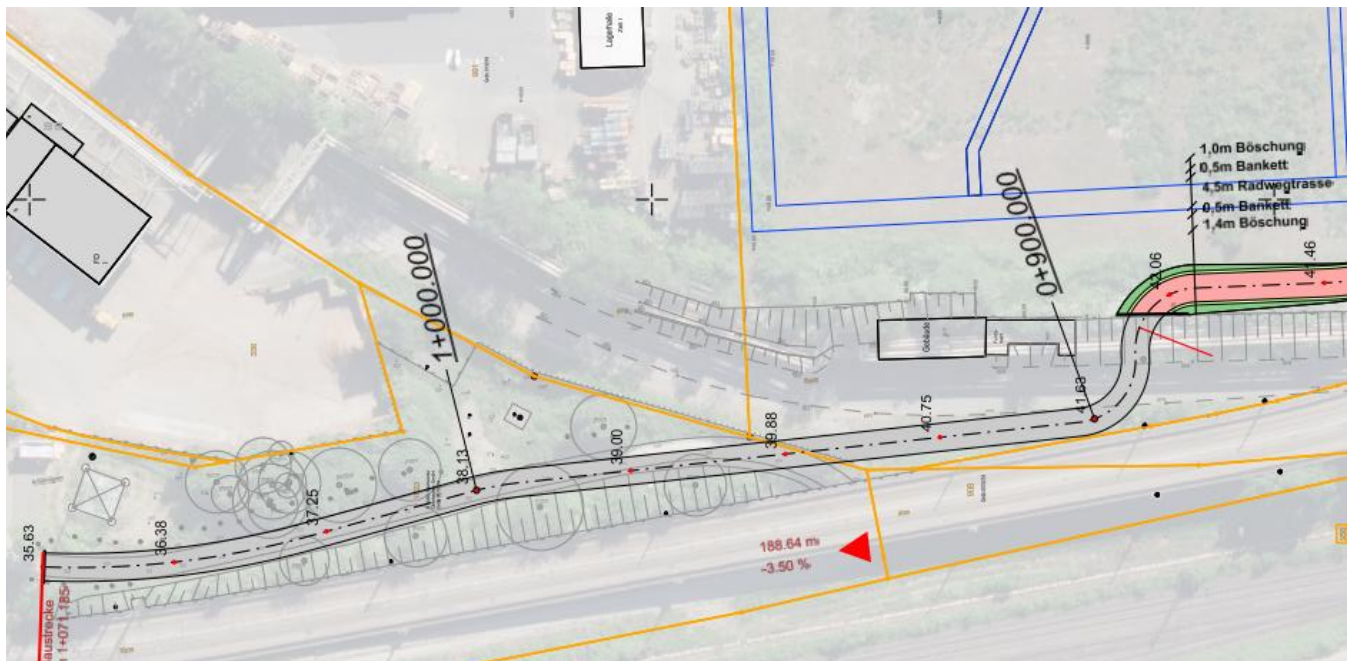


Abb. 10: Anschluss der Variante a [Darstellung: nts]

Der Fahrkomfort wird durch die 3,5 % Längsneigung auf einer Länge von ca. 190 m nicht beeinträchtigt werden. Laut den ERA ist dies für alle Radfahrenden zumutbar (siehe Abb. 11). Allerdings empfehlen die ERA aufgrund der zunehmenden Geschwindigkeitsunterschieden, ab einem Gefälle von 3,0 % den Rad- und Fußverkehr zu trennen (vgl. [1], S.82).

Tabelle 7: Maximale Länge der Steigungsstrecken bei Rampen

Steigung [%]	max. Länge der Steigungsstrecke [m]
10	20
6	65
5	120
4	250
3	> 250

Abb. 11: Realisierbare Längsneigungen von Radwegen [1]

Für die Brücke über die Werkstraße wird eine einfache Stahlkonstruktion gewählt. Ein Beispiel hierfür könnte die Zufahrtsrampe zu einer Brücke über die Emscher sein. Diese befindet sich an der Scheuerstraße in Oberhausen (siehe Abb. 12).



Abb. 12: Rampe zur Emscher-Brücke [Foto: nts]

4.4. Variante b

Bei der Variante b geschieht das Überqueren der Werkstraße weiter in Richtung Bahnhof. Da bei dem verbleibenden Platz eine einfache, langgezogene Rampe nicht mehr mit einer zumutbaren Steigung realisierbar wäre, wird der Höhenunterschied mithilfe einer Spindel überwunden (Abb. 13). Die Steigungsstrecke wird ca. 170 m lang mit einer Längsneigung von 4 %.

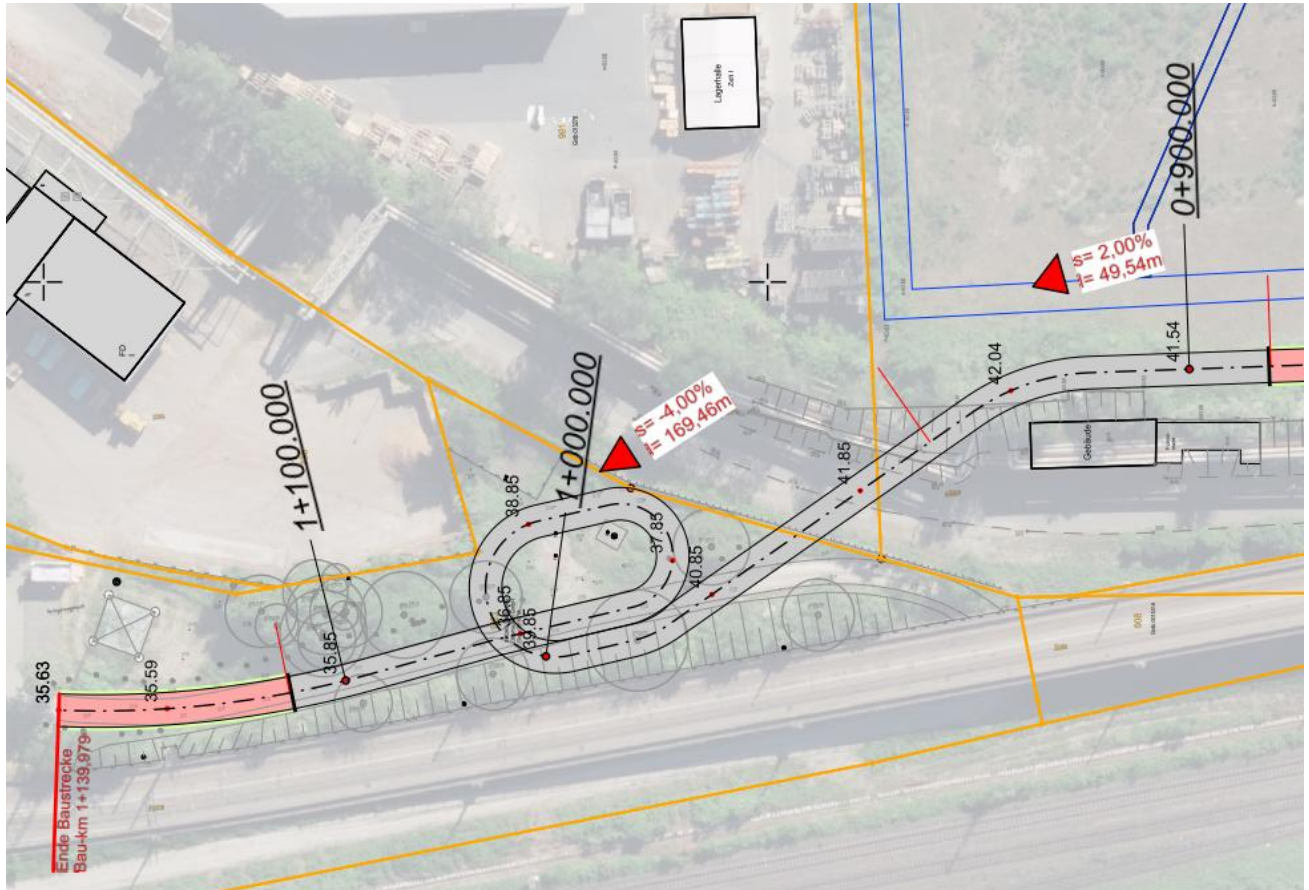


Abb. 13: Anschluss der Variante b [Darstellung: nts]

Bei der Spindel wurde sich an den Entwürfen für einen Architekturwettbewerb der Stadt Mainz inspiriert (Beispiel siehe Abb. 14). Hier galt es eine Anbindung des Radwegs auf der Kaiserbrücke über den Rhein nach Wiesbaden zu schaffen und dabei einen Höhenunterschied von 10 Metern zu überwinden.

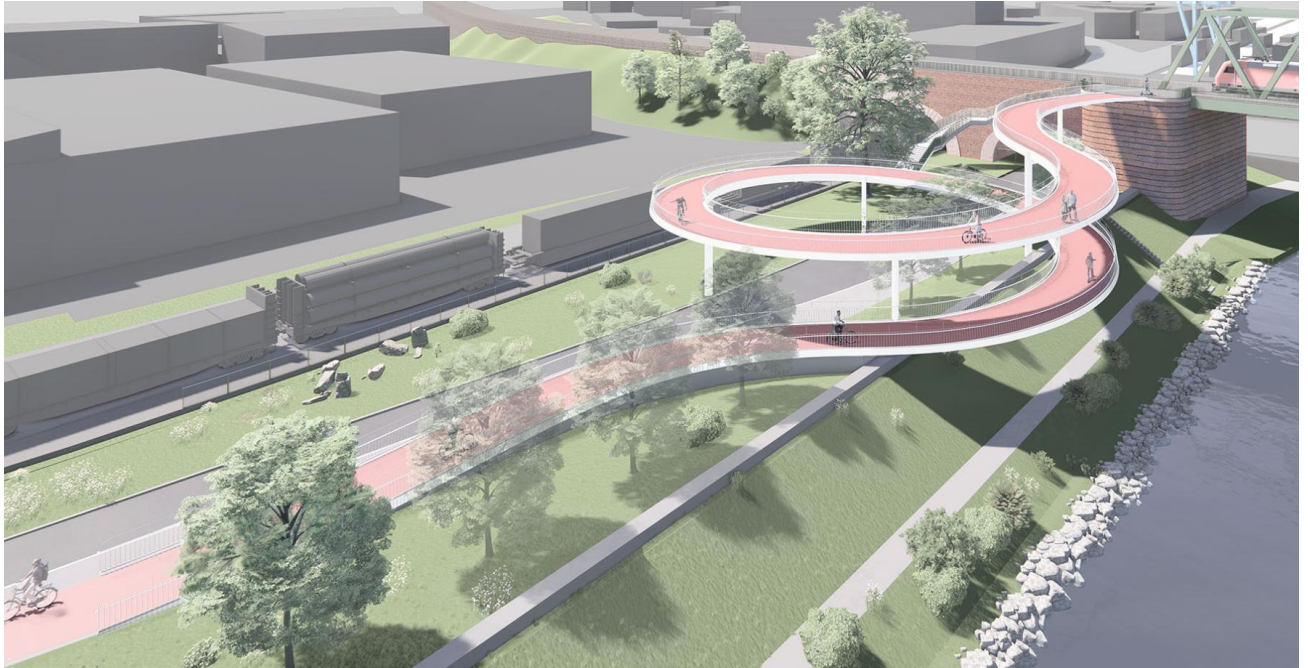


Abb. 14: Siegerentwurf des Berliner Büros Sauerzapfe [2]

4.5. Grobe Kostenberechnung

Folgend wird eine grobe Kostenberechnung für jede Variante erstellt. Aufgrund mangelnder Referenzwerte wurden die Kosten der Brückenbauwerke großzügig geschätzt.

4.5.1. Variante 1a

Die Gesamtkosten für die Variante 1a belaufen sich auf 4.300.000 €. Davon ca. 625.000 € für die Brücke über die Steinbrinkstraße und ca. 1.900.000 € für die Stahlbrücke.

Der reine Neubau des Radwegs in Asphaltbauweise kostet ca. 110.000 €.

4.5.2. Variante 1b

Die Gesamtkosten für die Variante 1b belaufen sich auf 5.000.000 €. Mit rund 2.300.000 € für die deutlich kostenintensivere Spindel entfallen fast die Hälfte der Baukosten allein auf diese.

4.5.3. Variante 2a

Die Gesamtkosten für die Variante 2a belaufen sich auf 3.500.000 €. Es entfällt die Betonbrücke, dafür fallen aber für die Winkelstützmauern und Geländer ca. 50.000 € und für die Überquerungsstelle ca. 65.000 € an. Für die simplere Stahlbrücke fallen, wie für Variante 1a auch, ca. 1.900.000 € an.

4.5.4. Variante 2b

Die Gesamtkosten für die Variante 2b belaufen sich auf 4.100.000 €. Der Großteil der Kosten verursacht hier, wie in Variante 1b, die Spindel mit 2.300.000 €.

5. Abwägung der Planvarianten

Zur Festlegung auf eine Vorzugsvariante werden die drei Varianten anhand einiger Kriterien gegeneinander abgewogen, diese sind nachfolgend aufgelistet. Die Bewertung erfolgt anhand von Schulnoten.

Machbarkeit

- Städtebaulich
- Ökologische Belange
- Zwangspunkte

Attraktivität der Radwegeverbindung

- Direktheit der Wegeführung
- Länge der Strecke
- Verlustzeiten an LSA/unsignalisierten Knotenpunkten
- Verkehrssicherheit (Störungen/Konflikte durch/mit Kfz oder Fußverkehr)

Aufwand (Kosten/nötige Maßnahmen)

- Ertüchtigung Strecke
- Ertüchtigung Knotenpunkte / Anbindung an Zielnetz
- Grobe Baukosten

Nutzen

- Alltagsverkehr: qualitative Einschätzung anhand erreichbarer Ziele/Verbindungen
- Touristenverkehr: qualitative Einschätzung anhand erreichbarer Ziele/Verbindungen

5.1. Bewertung: Variante 1a

Zum Oberpunkt der Machbarkeit bekommt die Variante 1a insgesamt die Note Gut. Städtebaulich gesehen wird nicht in Bestandsbebauung eingegriffen. Auch sollte es bezüglich der Grundstücksverfügbarkeit kein großes Konfliktpotential geben, da der Radweg das Grundstück des Gewerbegebiets möglichst früh verlässt. Bezüglich der ökologischen Belange werden die gesetzlich geschützten Allee-Bäume nicht angefasst, dafür müssen einige Bäume auf dem Damm zwischen Haltestelle und Richard-Wagner-Allee gefällt werden. Hinzu kommen noch einige Bäume, die entlang der ÖPNV-Trasse entfallen, dies gilt aber für alle Varianten. Alle Zwangspunkte werden umgangen, auch wenn sich der Verdacht der Bunkeranlage an der Steinbrinkstraße bestätigen sollte.

Bei der Attraktivität erhält die Variante die Note Sehr gut. Die Route führt von der Brücke der A516 sehr direkt zum Bahnhof Sterkrade. Die Streckenlänge beträgt ca. 1.070m. Aufgrund der Brücke ist die Variante ohne Verlustzeiten befahrbar. Auch die Verkehrssicherheit ist sehr gut, da die gewählten Rampen sehr langgezogen sind und die Strecke kreuzungsfrei ist.

Auch beim Aufwand wird die Variante 1a mit der Note Befriedend ausgezeichnet. Die groben Baukosten belaufen sich auf 4,3 Mio. €.

Hinzu kommt der Betriebsweg der Deutschen Bahn am Bahnhof Sterkrade, auf welchem der Radweg endet. Dieser muss, wie bei den anderen Varianten, ertüchtigt werden. Vorausgesetzt, die DB genehmigt dies.

Eine Ertüchtigung des Knotens an der Dorstener Straße ist nicht notwendig, dieser wurde im Rahmen eines vorangegangenen Projektes von nts bereits Anfang 2025 ausgebaut.

Der Nutzen der Route wird insgesamt als gut eingeschätzt. Für die Alltagsverkehre verbessert sich die Anbindung an den Bahnhof Sterkrade merklich, auch mit einem eventuell entstehenden Umweg hinunter zur Steinbrinkstraße.

Für die touristischen Verkehre ist die Route sehr gut geeignet, da sie den Lückenschluss der Radhauptroute zwischen Sterkrade und Osterfeld bildet und so eine fast durchgängige Verbindung der Radschnellwege auf der ehemaligen HOAG-Trasse im Westen und auf der Flachglastrasse im Osten von Oberhausen (siehe Abb. 1) schafft.

5.2. Bewertung: Variante 1b

Die Machbarkeit der Variante 1b wird insgesamt mit der Note Gut bewertet. Städtebaulich besteht auch kein Konflikt mit der Bebauung, dafür könnte es bei der Verfügbarkeit Probleme geben, da der Radweg deutlich länger auf dem Grundstück des Gewerbegebiets verläuft. Bei den ökologischen Belangen könnte es zu Problemen kommen, aufgrund des Platzbedarfs der Spindel ergeben sich in diesem Bereich zu fällende Bäume. Auch die Zwangspunkte werden hier umgangen.

Die Attraktivität ist ebenfalls mit der Note Sehr gut bewertet worden. Die Verbindung führt ebenfalls direkt und kreuzungsfrei in Richtung Bahnhof. Der neue Radweges ist mit 1.140 m etwa 70 m länger als bei Variante 1a. Die Verkehrssicherheit ist aufgrund der, im Vergleich zur Rampe der Variante 1a, leicht geringeren Längsneigung der Spindel etwas besser zu bewerten.

Der Aufwand wird mit der Note Mangelhaft bewertet. Mit geschätzt 5,0 Mio. € Baukosten ist die Variante mit großem Abstand am teuersten. Die sehr teure Spindel-Konstruktion in Kombination mit der Stahlbetonbrücke stellen einen großen baulichen Aufwand dar.

Der Nutzen für Alltags- und Touristenverkehre wird insgesamt ebenfalls als gut bewertet.

5.3. Bewertung: Variante 2a

Die Machbarkeit der Variante wird mit Gut benotet. Die ökologischen Belange auf der Seite der Richard-Wagner-Allee entfallen zwar, dafür kommen aber die Eingriffe in die bestehende Böschung westlich der Steinbrinkstraße und die dortigen Bäume hinzu. Wie bei allen Varianten müssen entlang der ÖPNV-Trasse Bäume gefällt werden.

Eine Beeinträchtigung durch Zwangspunkte wäre gegeben, sollte die vermutete Bunkeranlage tatsächlich so vorhanden sein. Der Radweg befindet sich an dieser Stelle noch über einen halben Meter unterhalb der Geländeoberkante. Da der Weg bereits mit einem Gefälle von 4,5 % zur Steinbrinkstraße hinunterführt, sollte dieser nicht noch steiler ausgeführt werden, um früher wieder auf Geländehöhe zu sein. Somit steht hinter der Bewertung der Machbarkeit noch ein Fragezeichen.

Die Attraktivität wird mit der Note Ausreichend bewertet. Die Steinbrinkstraße wird hierbei gekreuzt. Es müsste eine sichere Überquerungsstelle geschaffen werden. Da der Radweg westlich der

Steinbrinkstraße erst beginnt, ist er mit ca. 880 m der kürzeste der Varianten. Die Verkehrssicherheit ist aufgrund der steilen Rampe, die direkt an der Steinbrinkstraße endet, kritisch zu betrachten.

Der Aufwand wird als sehr gut bewertet. Die groben Baukosten sind mit 3,5 Mio. Euro am geringsten.

Der Nutzen wird insgesamt mit der Note Befriedigend bewertet. Die Anbindung für alltägliche und touristische Verkehre wird im Vergleich zum Bestand dennoch verbessert. Allerdings verringert sich der Fahrkomfort im Vergleich zu den kreuzungsfreien Varianten 1a und 1b.

5.4. Bewertung: Variante 2b

Die Machbarkeit der Variante wird mit der Note Befriedigend bewertet. Wie bei Variante 1b gibt es potenzielle Konflikte mit der Grundstücksverfügbarkeit. Bei ökologischen Bedarfen kommen zu den für Variante 2a erwähnten Baumfällungen zusätzliche im Bereich der Spindel hinzu. Auch wie für die Variante 2a, hängt die generelle Realisierung von der Erkundung der vermuteten Bunkeranlage ab. Sollten unterirdische Gänge dieser im Bereich des Radwegs verlaufen, dürfte der Radweg nicht dort verlaufen, da der Bunker als Bodendenkmal gelten würde.

Für die Attraktivität erhält die Variante 2b ebenfalls ein Ausreichend aufgrund der Kreuzungssituation. Die Streckenlänge beträgt ca. 950 m.

Der Aufwand wird als befriedigend bewertet. Die Baukosten belaufen sich auf rund 4,1 Mio. €.

Wie auch bei Variante 2a wird der Nutzen ebenfalls mit der Note Befriedigend bewertet.

5.5. Bewertung: Übersicht

Im Folgenden werden die erreichten Noten in einer Tabelle zusammengefasst und es wird eine Durchschnittsnote gebildet, um die Vorzugsvariante zu finden.

Tab. 3: Übersichtsmatrix

	<i>Variante 1a</i>	<i>Variante 1b</i>	<i>Variante 2a</i>	<i>Variante 2b</i>
<i>Machbarkeit</i>	+	+	+	-
<i>Attraktivität</i>	++	++	-	-
<i>Aufwand</i>	o	--	++	+
<i>Nutzen</i>	+	+	o	o
<i>Durchschnittsnote</i>	2,0	2,7	2,3	3,3

Die Variante 1a erzielt mit der Note 2,0 (2+) die beste Note. Die Variante 2a liegt mit einer 2,3 (2) gemeinsam auf dem zweiten Platz, die Variante 1b landet mit einer 2,7 (1-) auf dem dritten Platz und die Variante 2b schneidet mit einer 3,3 (3) insgesamt am schlechtesten ab.

6. Fazit

Aufgrund der besten Gesamtnote wird die Variante 1a als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Sie sorgt für Baukosten von 4,3 Mio. €, die hauptsächlich durch die Brückenbauwerke verursacht werden. Gleichzeitig bietet die gewählte Führung die direkte Weiterführung der Radhaupttroute Richard-Wagner-Allee und das mit einem sehr hohem Fahrkomfort.

Auch mit Blick auf den Platzbedarf auf dem Grundstück des Gewerbegebiets ist die Variante 1a vorteilhaft, aufgrund des frühen Überquerens der Fernwärmeleitungen.

Ob und wie der Radweg unter Benutzung des Betriebswegs der DB an den P&R-Parkplatz anschließen kann, ist im weiteren Planungsablauf abzustimmen.

7. Ausblick: Entwurfsplanung

Aufgrund der bereits detaillierten Vorplanung könnte diese zeitnah abgeschlossen werden und mit der Entwurfsplanung begonnen werden. Der geplante Beschluss für den Bebauungsplan 743 soll noch 2025 passieren, die Vorzugsvariante muss also bis dahin abgestimmt sein. Die Planung für den Radweg sollte dem Beschluss zeitlich nicht im Weg stehen.

Der Systemquerschnitt des Radweges im Verlauf der Trasse ist in Abb. 15 dargestellt.

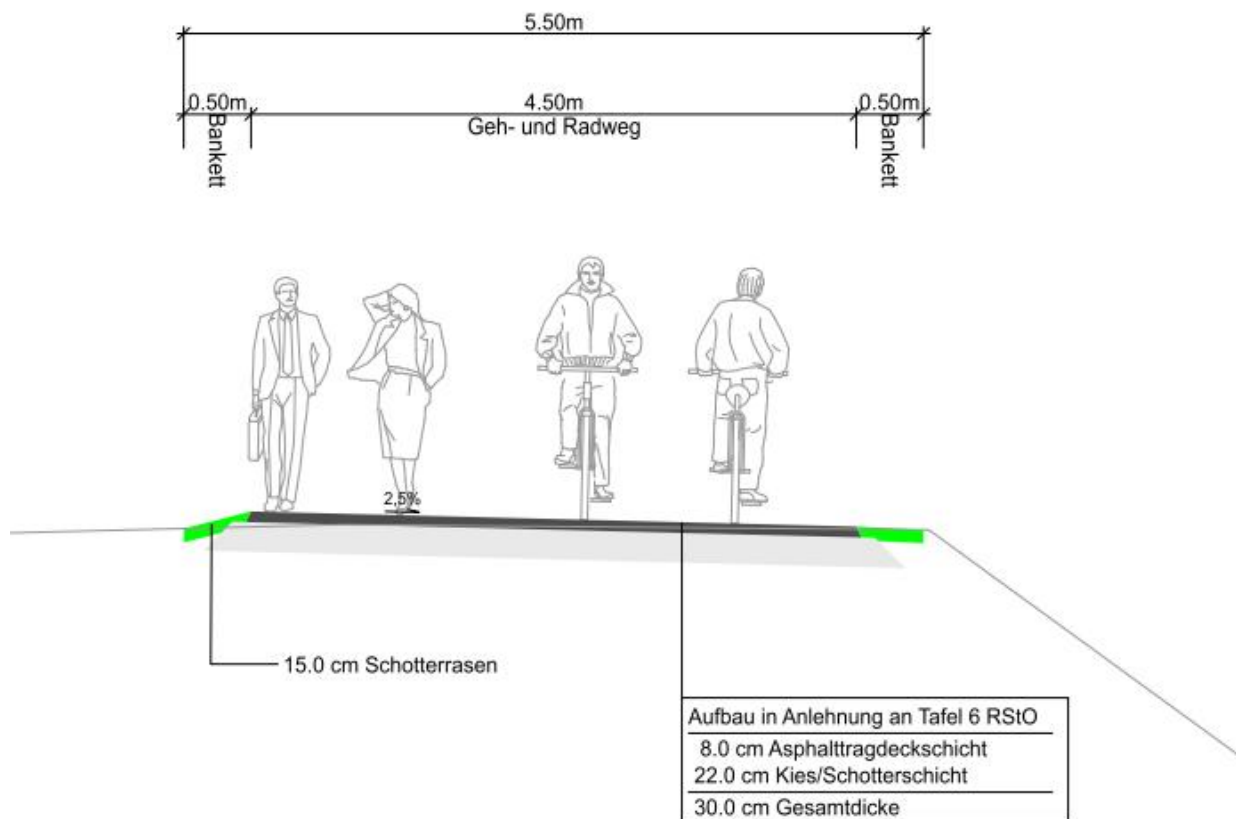


Abb. 15: Systemquerschnitt der neuen Radweg-Trasse [Darstellung: nts]

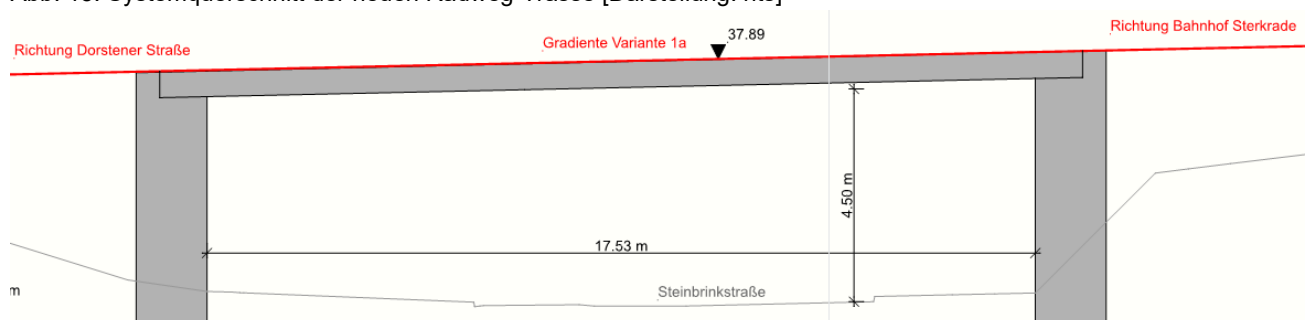


Abb. 16: Schematische Darstellung der Brücke [Darstellung: nts]

Für das Bauwerk über die Steinbrinkstraße wurde in Abb. 16 eine schemenhafte Skizze erstellt. Der Überbau aus Stahlbeton besitzt eine lichte Weite von ca. 17,50m und eine minimale Durchfahrtshöhe von 4,50m.

8. Abkürzungsverzeichnis

Allgemein

KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage
FSA	Fußverkehrsschutzanlage
MS	Morgenspitzenstunde (1h)
AS	Abendspitzenstunde (1h)
Vz.	Straßenverkehrszeichen

Fahrzeuge

Fz	Fahrzeuge (Radverkehr eingeschlossen)
Kfz	Kraftfahrzeuge (auch als Einheit oder Index)
Pkw	Personenkraftwagen (auch als Einheit oder Index)
Lkw	Lastkraftwagen (auch als Einheit oder Index)
SV	Schwerverkehrsfahrzeuge (auch als Einheit oder Index)
Krad	Kraftrad
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

Richtlinien

HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (FGSV)
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen, Ausgabe 2015 (FGSV)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (FGSV)
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012 (FGSV)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (FGSV)
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Ausgabe 2002 (FGSV)
EAR	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2023 (FGSV)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

9. Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA),“ FGSV Verlag, Köln, 2010.
- [2] Sauerzapfe Architekten, „Kaiserspindel Mainz,“ 2023. [Online]. Available: <https://sauerzapfearchitekten.de/projekte/anschluss-kaiserbruecke-mainz/>. [Zugriff am 3 April 2025].
- [3] Land NRW, „Datenlizenz Deutschland - Version 2.10.3 (<https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0>),“ 2025. [Online]. Available: <https://www.tim-online.nrw.de/tim-online2/>.
- [4] Oberhausen, Stadt, „Zählstelle Richard-Wagner-Allee,“ 2025. [Online]. Available: <https://data.eco-counter.com/public2/?id=300023091#>. [Zugriff am 3 April 2025].
- [5] Stadt Oberhausen, *Karte: Radverkehrsnetz Stadt Oberhausen*, 2023.
- [6] „msn Wetter,“ 2025. [Online]. Available: <https://www.msn.com/de-de/wetter/vorhersage/in-Oberhausen,Nordrhein-Westfalen>. [Zugriff am 6 Juni 2025].
- [7] Echterhoff, „Echterhoff Expressbrücke,“ 2025. [Online]. Available: <https://www.echterhoff.de/expressbruecken/>. [Zugriff am 6 Juni 2025].

Grobe Kostenberechnung Straßenbau

Oberhausen
Radweg Sterkrade Variante 1a



Herstellungskosten					
Pos.	LV-Kurztext	Menge		Einheitspreis	Gesamtpreis
				EURO	EURO
	Titel 01 Baustelleneinrichtung / Verkehrssicherung				
1.1	Baustelleneinrichtung (5%)	1,0	psch	144.600,00 €	144.600,00 €
	Summe Titel 01				144.600,00 €
	Titel 02 Straßenbau				
2.1	Befestigte Fläche Gehweg aufnehmen	75	m²	20,00 €	1.500,00 €
2.2	Betonsteinpflaster grau Gehweg in 8 cm liefern und verlegen	73	m²	50,00 €	3.635,00 €
2.3	Asphalttragdeckschicht, Geh-/Radweg, 8cm Stärke	304	m³	150,00 €	45.537,60 €
2.4	Schottertragschicht liefern und herstellen	890	m³	70,00 €	62.277,94 €
2.5	Bankette hertsellen, 50cm Breite, 15cm Stärke	110	m³	35,00 €	3.865,58 €
2.6	Böschung herstellen	967	m²	25,00 €	24.180,00 €
2.7	Balkenbrücke inkl. Widerlager (grobe Schätzung)	240	m²	2.600,00 €	624.617,00 €
2.8	Stahlbrücke (grobe Schätzung)	860	m²	2.200,00 €	1.890.993,00 €
2.9	Bäume pflanzen inkl. Fertigstellungspflege	10	Stück	900,00 €	9.000,00 €
2.10	Bäume fällen bis 30 cm	30	Stück	250,00 €	7.500,00 €
2.11	taktile Orientierungsplatten	4	m²	150,00 €	600,00 €
2.12	Beleuchtung	20	Stück	4.000,00 €	80.000,00 €
2.13	Beschilderung	6	psch	1.000,00 €	6.000,00 €
2.14	Unvorhersehbares (5%)	1,0	psch	137.700,00 €	137.700,00 €
	Summe Titel 02				2.892.271,11 €
	Summe netto Titel 01 + Titel 02				3.036.871,11 €
	zzgl. 20% für restliche KGR				607.374,22 €
	Summe netto				3.644.245,33 €
	zzgl. 19 % Umsatzsteuer				692.406,61 €
	Summe brutto				4.336.651,95 €
	Summe gerundet				4.300.000,00 €
Aufgestellt:					
nts Ingenieurgesellschaft mbH, 21.07.2025					

Folgende Kosten wurden noch nicht berücksichtigt:

- Kanalbau
- für erforderliche Verlegung von Versorgungsleitungen
- Stabilisierungsmaßnahmen im Baugrund
- Kampfmittel
- Dendrologische Baubegleitung und potentieller Bodenaustausch
- PAK-Entsorgung Asphalt
- für evtl. zusätzliche Entsorgungskosten Bodenentsorgung > Z1.2

Hinweis:

- Entsorgungskosten sind in den Einheitspreisen mit inbegriffen

Grobe Kostenberechnung Straßenbau

Oberhausen
Radweg Sterkrade Variante 1b



Herstellungskosten					
Pos.	LV-Kurztext	Menge		Einheitspreis	Gesamtpreis
				EURO	EURO
	Titel 01 Baustelleneinrichtung / Verkehrssicherung				
1.1	Baustelleneinrichtung (5%)	1,0	psch	166.800,00 €	166.800,00 €
	Summe Titel 01				166.800,00 €
	Titel 02 Straßenbau				
2.1	Befestigte Fläche Gehweg aufnehmen	75	m²	20,00 €	1.500,00 €
2.2	Betonsteinpflaster grau Gehweg in 8 cm liefern und verlegen	73	m²	50,00 €	3.635,00 €
2.3	Asphalttragdeckschicht, Geh-/Radweg, 8cm Stärke	317	m³	150,00 €	47.610,47 €
2.4	Schottertragschicht liefern und herstellen	930	m³	70,00 €	65.071,13 €
2.5	Bankette hertsellen, 50cm Breite, 15cm Stärke	112	m³	35,00 €	3.908,04 €
2.6	Böschung herstellen	842	m²	25,00 €	21.060,00 €
2.7	Balkenbrücke inkl. Widerlager (grobe Schätzung)	240	m²	2.600,00 €	624.617,00 €
2.8	Stahlbrücke (mit Spindel; grobe Schätzung)	961	m²	2.400,00 €	2.306.400,00 €
2.9	Bäume pflanzen inkl. Fertigstellungspflege	10	Stück	900,00 €	9.000,00 €
2.10	Bäume fällen bis 30 cm	32	Stück	250,00 €	8.000,00 €
2.11	taktile Orientierungsplatten	4	m²	150,00 €	600,00 €
2.12	Beleuchtung	20	Stück	4.000,00 €	80.000,00 €
2.13	Beschilderung	6	psch	1.000,00 €	6.000,00 €
2.14	Unvorhersehbares (5%)	1,0	psch	158.900,00 €	158.900,00 €
	Summe Titel 02				3.336.301,63 €
	Summe netto Titel 01 + Titel 02				3.503.101,63 €
	zzgl. 20% für restliche KGR				700.620,33 €
	Summe netto				4.203.721,96 €
	zzgl. 19 % Umsatzsteuer				798.707,17 €
	Summe brutto				5.002.429,13 €
	Summe gerundet				5.000.000,00 €
	Aufgestellt:				
	nts Ingenieurgesellschaft mbH, 12.06.2025				

Folgende Kosten wurden noch nicht berücksichtigt:

- Kanalbau
- für erforderliche Verlegung von Versorgungsleitungen
- Stabilisierungsmaßnahmen im Baugrund
- Kampfmittel
- Dendrologische Baubegleitung und potentieller Bodenaustausch
- PAK-Entsorgung Asphalt
- für evtl. zusätzliche Entsorgungskosten Bodenentsorgung > Z1.2

Hinweis:

- Entsorgungskosten sind in den Einheitspreisen mit inbegriffen

Grobe Kostenberechnung Straßenbau

Oberhausen
Radweg Sterkrade Variante 2a



Pos.	LV-Kurztext	Menge		Einheitspreis	Gesamtpreis
				EURO	EURO
	Titel 01 Baustelleneinrichtung / Verkehrssicherung				
1.1	Baustelleneinrichtung (5%)	1,0	psch	115.500,00 €	115.500,00 €
	Summe Titel 01				115.500,00 €
	Titel 02 Straßenbau				
2.1	Asphalttragdeckschicht, Geh-/Radweg, 8cm Stärke	248	m³	150,00 €	37.217,04 €
2.2	Schottertragschicht Stärke 22 cm liefern und herstellen	716	m³	70,00 €	50.149,96 €
2.3	Bankette hertsellen, 50cm Breite, 15cm Stärke	104	m³	35,00 €	3.629,00 €
2.4	Böschung herstellen	125	m²	25,00 €	3.125,00 €
2.4	Winkelstützwand in unterschiedlicher Höhe	85	m	450,00 €	38.025,00 €
2.5	Holmgeländer	46	m	280,00 €	12.964,00 €
2.6	Stahlbrücke (grobe Schätzung)	860	m²	2.200,00 €	1.890.911,00 €
2.7	Bäume pflanzen inkl. Fertigstellungspflege	10	Stück	900,00 €	9.000,00 €
2.8	Bäume fällen bis 30 cm	32	Stück	250,00 €	8.000,00 €
2.9	taktile Orientierungsplatten	4	m²	150,00 €	600,00 €
2.10	Überquerungsstelle (grobe Schätzung)	1	psh	65.000,00 €	65.000,00 €
2.11	Beleuchtung	20	Stück	4.000,00 €	80.000,00 €
2.12	Beschilderung	6	psch	1.000,00 €	6.000,00 €
2.13	Unvorhersehbares (5%)	1,0	psch	105.900,00 €	105.900,00 €
	Summe Titel 02				2.310.521,00 €
	Summe netto Titel 01 + Titel 02				2.426.021,00 €
	zzgl. 20% für restliche KGR				485.204,20 €
	Summe netto				2.911.225,20 €
	zzgl. 19 % Umsatzsteuer				553.132,79 €
	Summe brutto				3.464.357,99 €
	Summe gerundet				3.500.000,00 €
	Aufgestellt:				
	nts Ingenieurgesellschaft mbH, 21.07.2025				

Folgende Kosten wurden noch nicht berücksichtigt:

- Kanalbau
- für erforderliche Verlegung von Versorgungsleitungen
- Stabilisierungsmaßnahmen im Baugrund
- Kampfmittel
- Dendrologische Baubegleitung und potentieller Bodenaustausch
- PAK-Entsorgung Asphalt
- für evtl. zusätzliche Entsorgungskosten Bodenentsorgung > Z1.2

Hinweis:

- Entsorgungskosten sind in den Einheitspreisen mit inbegriffen

Grobe Kostenberechnung Straßenbau

Oberhausen
Radweg Sterkrade Variante 2b



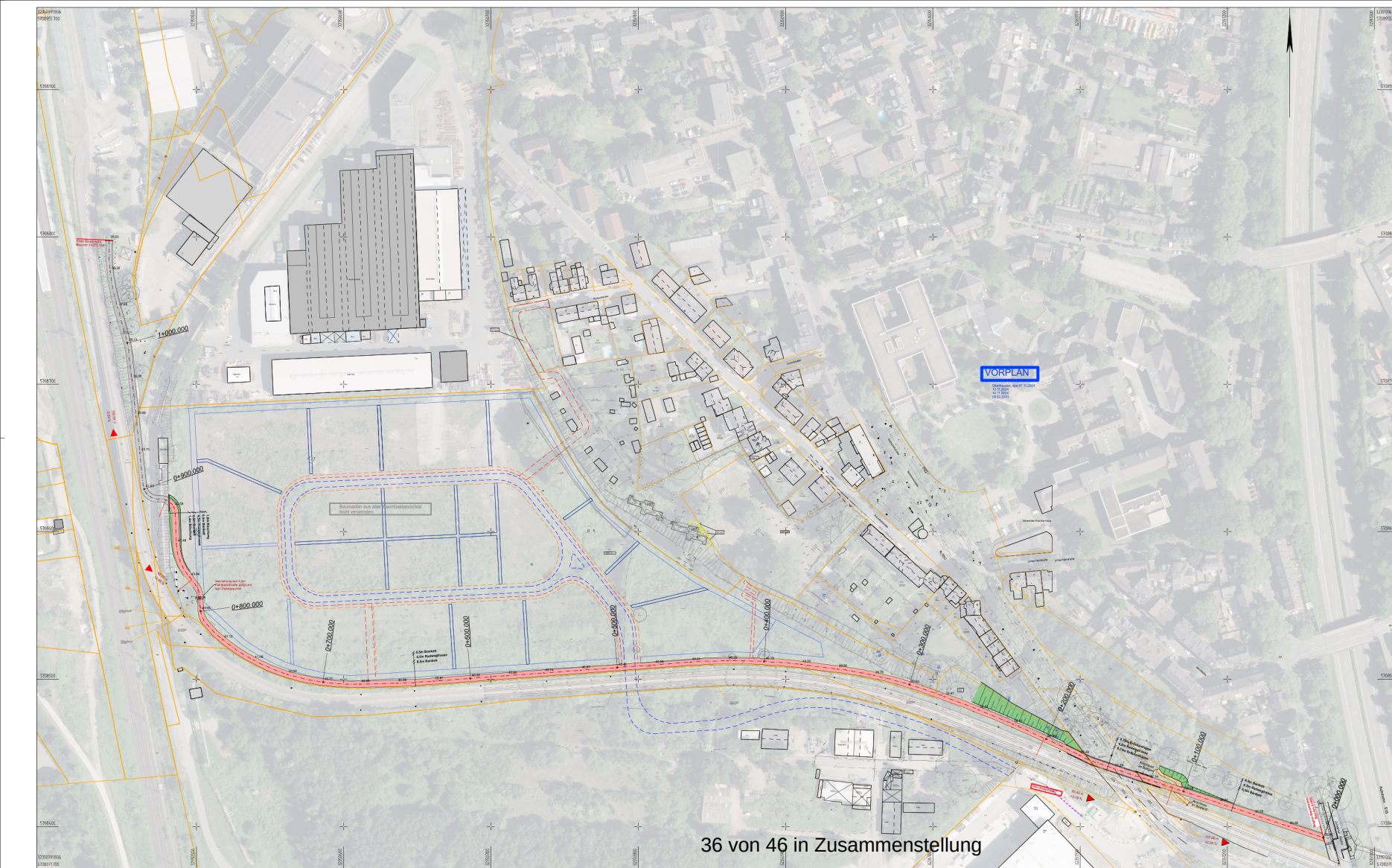
Herstellungskosten					
Pos.	LV-Kurztext	Menge		Einheitspreis	Gesamtpreis
				EURO	EURO
	Titel 01 Baustelleneinrichtung / Verkehrssicherung				
1.1	Baustelleneinrichtung (5%)	1,0	psch	137.500,00 €	137.500,00 €
	Summe Titel 01				137.500,00 €
	Titel 02 Straßenbau				
2.1	Asphalttragdeckschicht, Geh-/Radweg, 8cm Stärke	248	m³	150,00 €	37.217,04 €
2.2	Schottertragschicht Stärke 22 cm liefern und herstellen	758	m³	70,00 €	53.084,49 €
2.3	Bankette hertsellen, 50cm Breite, 15cm Stärke	109	m³	35,00 €	3.821,00 €
2.4	Winkelstützwand in unterschiedlicher Höhe	85	m	450,00 €	38.025,00 €
2.5	Holmgeländer	46	m	280,00 €	12.964,00 €
2.6	Stahlbrücke (mit Spindel; grobe Schätzung)	961	m²	2.400,00 €	2.306.400,00 €
2.7	Bäume pflanzen inkl. Fertigstellungspflege	10	Stück	900,00 €	9.000,00 €
2.8	Bäume fällen bis 30 cm	32	Stück	250,00 €	8.000,00 €
2.9	taktile Orientierungsplatten	4	m²	150,00 €	600,00 €
2.10	Überquerungsstelle (grobe Schätzung)	1	psh	65.000,00 €	65.000,00 €
2.11	Beleuchtung	20	Stück	4.000,00 €	80.000,00 €
2.12	Beschilderung	6	psch	1.000,00 €	6.000,00 €
2.13	Unvorhersehbares (5%)	1,0	psch	129.100,00 €	129.100,00 €
	Summe Titel 02				2.749.211,53 €
	Summe netto Titel 01 + Titel 02				2.886.711,53 €
	zzgl. 20% für restliche KGR				577.342,31 €
	Summe netto				3.464.053,84 €
	zzgl. 19 % Umsatzsteuer				658.170,23 €
	Summe brutto				4.122.224,07 €
	Summe gerundet				4.100.000,00 €
	Aufgestellt:				
	nts Ingenieurgesellschaft mbH, 23.05.2025				

Folgende Kosten wurden noch nicht berücksichtigt:

- Kanalbau
- für erforderliche Verlegung von Versorgungsleitungen
- Stabilisierungsmaßnahmen im Baugrund
- Kampfmittel
- Dendrologische Baubegleitung und potentieller Bodenaustausch
- PAK-Entsorgung Asphalt
- für evtl. zusätzliche Entsorgungskosten Bodenentsorgung > Z1.2

Hinweis:

- Entsorgungskosten sind in den Einheitspreisen mit inbegriffen



36 von 46 in Zusammenstellung

B			
A			
Index	Art der Änderung	Name	Datum

Bauwerk
Stadt Oberhausen

Bahnstraße 66 | 41145 Oberhausen
T 02051 2760 0 | F 02051 2760 33
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de

Projektname

Oberhausen
Machbarkeitsstudie: Rad- u. Gehwegverbindung zwischen
Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade

Projektnummer 12240020

Planmaß 1:1000

Strassenplanung

Zeichner Name: K. K. Datum: 21.07.2025

Leitungsplanung gezeichnet: 21.07.2025

Vorentwurf gezeichnet: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

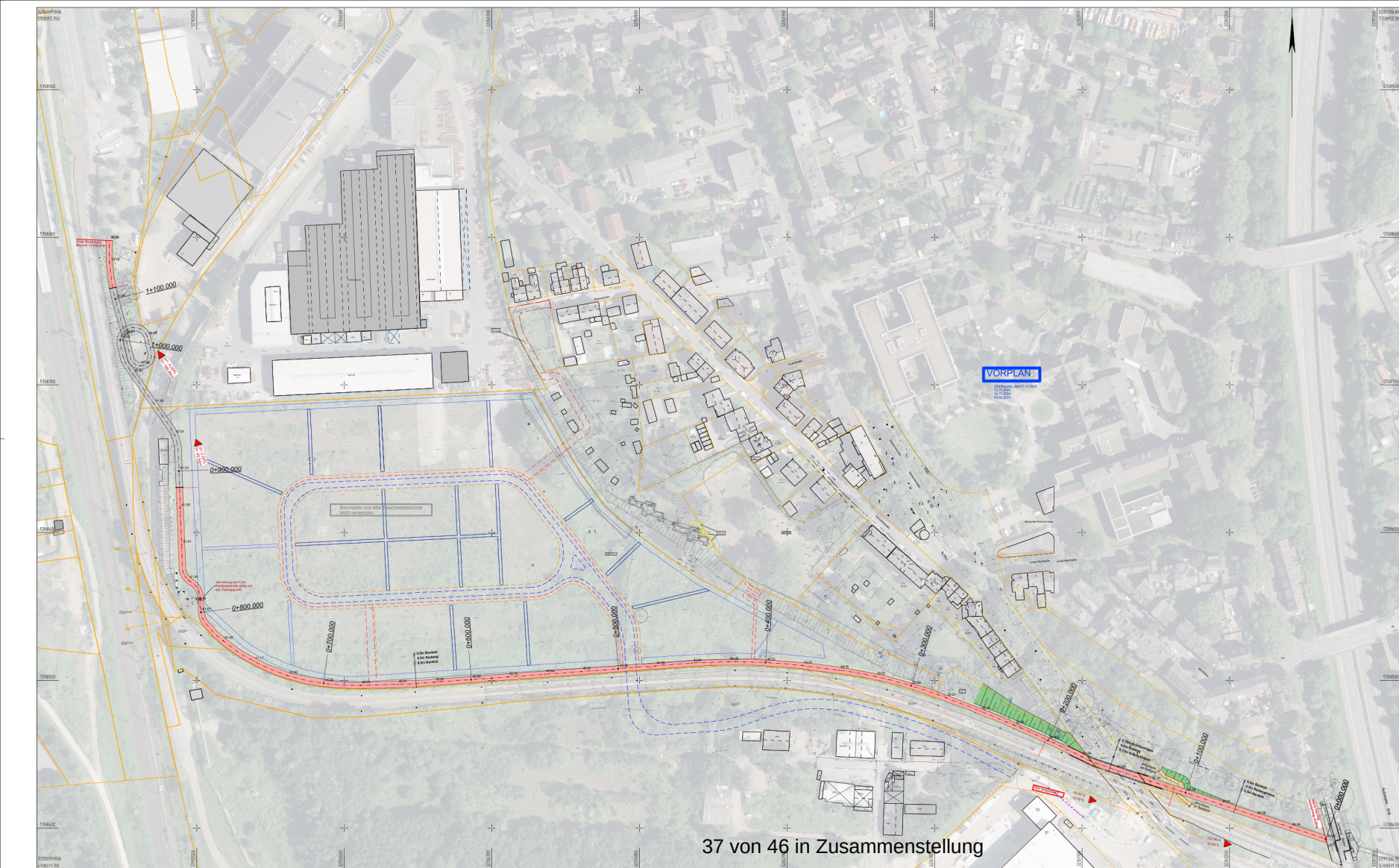
Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

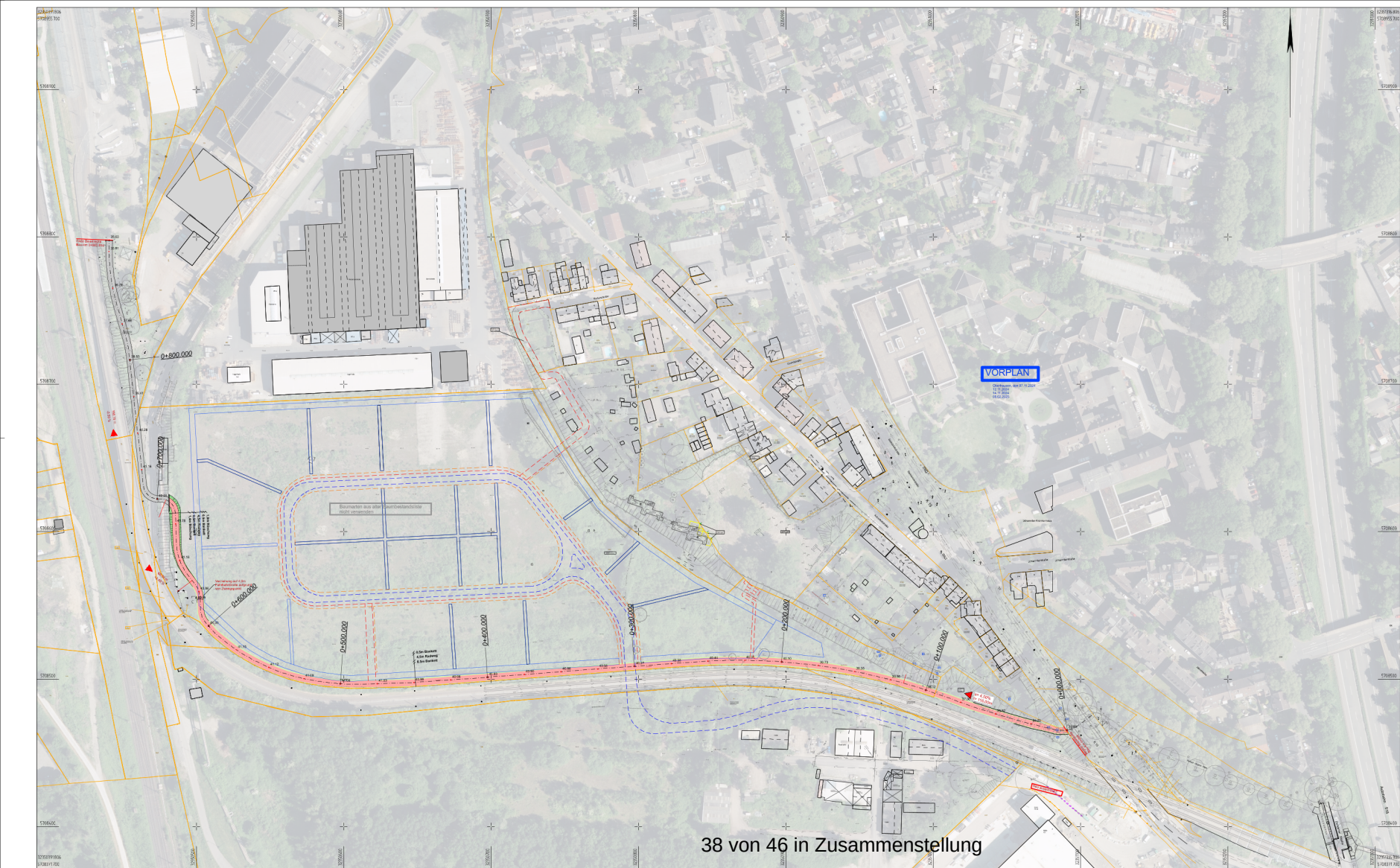
Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025

Freigegeben: Freigegeben: 21.07.2025



B			
A			
Index - Art der Änderung		Name	Datum
Baunr.			
Stadt Oberhausen			
Bahnhofstraße 66 46145 Oberhausen T 02051 2760-0 F 02051 2760-33 info@oberhausen.de www.oberhausen.de			
Projektname			
Oberhausen Nachbarschaftsstudie: Rad- u. Gehwegverbindung zwischen Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade			
Projektnummer			12240020
Lageplan Variante 1b			1:1000
Fachbereich		Name / Platz	Datum
Straßenplanung		beckerhoff	12.06.2025
Vertragsspezifikation		gleichschreit	12.06.2025
Vorentwurf		gleichschreit	12.06.2025
Freigegeben		Freigegeben	12.06.2025
nts Ingenieurgesellschaft mbH			
Hansstraße 63 46145 Oberhausen T 02051 2760-0 F 02051 2760-33 info@oberhausen.de www.oberhausen.de			
nts Ingenieurgesellschaft			



B			
A			
Index	Art der Änderung	Name	Datum

Banner

Stadt Oberhausen

Bahnstraße 66 | 41445 Oberhausen
T 02081 2760-0 | F 02081 2760-33
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de

Logo: Stadt Oberhausen

Projektname

Oberhausen
Machbarkeitsstudie: Rad- u. Gehwegverbindung zwischen
Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade

Projektnummer	12240029	Projektleiter
Planmatt		Maßstab
		1:1000

Fachbereich	Name / Platz	Datum
Straßenplanung	bestehend	21.07.2025
Verkehrsplanung	gezeichnet	21.07.2025
Vorentwurf	geprüft	21.07.2025
Freigelegte Pläne	Freigelegte Auftragsunterlagen / Beauftragter	

VORABZUG

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansenstraße 63 | 40105 Münster
T 02581 2760-0 | F 02581 2760-33
info@nts.de | www.nts.de

Logo: nts Ingenieurgesellschaft

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: B/18/0290

Zuständiger Bereich: 5-6/ Mobilität

Sollte die Beschlussvorlage folgende Themen beinhalten, ist eine mehrstufige Prüfung nicht notwendig, sodass in Stufe 1 nein gewählt und eine Begründung im Allris eingetragen werden muss.

- Änderung der Geschäftsordnung, Zuständigkeitsordnung und Hauptsatzung
- Bildung und Besetzung von Ausschüssen/Beiräten
- Entsendung von Gremienmitgliedern in Aufsichtsräte und vergleichbare Gremien sowie Delegierten
- Ehrungen
- Personalangelegenheiten
- Jahresabschlüsse der Stadt und ihrer Beteiligungsgesellschaften
- Gesellschaftsverträge der städtischen Beteiligungen
- Satzungen und Entgeltordnungen soweit Gebühren, Entgelte, Steuern und Beiträge angepasst werden
- Entscheidungen zur Haushaltsbewirtschaftung
- Vorhabenlisten Bürgerbeteiligung
- Straßenwidmungen

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte in der Beschlussvorlage begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt in der Beschlussvorlage. Bei fehlender Relevanz muss kein Klimacheck ausgefüllt und beigefügt werden.

Ist durch den Beschluss eine positive oder negative Auswirkung auf das Klima zu erwarten, folgen Stufe 2 und 3 des Prüfverfahrens.

Stufe 2: Prüfung der Klimaskutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☒	☐	☐	Lückenschluss im Radnetzplan der Stadt mit hoher Verkehrssicherheit
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☒	☐	Es werden zum aktuellen Stand der Planung keine expliziten Maßnahmen genannt

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu-)versiegelung aus?	☐	☐	☒	Es werden Grünflächen neu versiegelt
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	gar nicht
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☒	☐	nein

Stufe 3: Prüfung der Treibhausgas-Emissionen und Auswirkungen auf das Klima

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion ☐	Nicht ermittelbar ☒	Erhöhung ☐
Erläuterung: Die Maßnahme verringert Grünfläche und versiegelt neu aber schafft gleichzeitig deutliche Anreize für Nahmobilität, weshalb kurzfristig eine Erhöhung aber langfristig auch Reduktion des THG-Ausstoß geschaffen wird.		

Ergebnis

- ☒ Der Beschluss wirkt sich überwiegend positiv auf das Klima aus.
- ☐ Der Beschluss hat keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.
- ☐ Der Beschluss wirkt sich überwiegend negativ auf das Klima aus.

Erläuterungen zum Ergebnis

Es werden keine Klimaanpassungsmaßnahmen umgesetzt. Kern der Maßnahme ist die Verbesserung der Nahmobilität in Stekrade zwischen der Richard-Wagner-Allee und dem Sterkrade Bahnhof sowie dem Anschluss an das Neubaugebiet des BPL 743. Die Verbesserung der Nahmobilität ist langfristig gesehen eine überwiegend positive Maßnahme für das Klima.

Nach dem Ausfüllen bitte zusätzlich zur Allris-Einstellung an klimacheck@oberhausen.de senden.

Stufe 4: Prüfung der Auswirkungen auf das Klima für Vorhaben der Bauleitplanung

Falls Vorhaben die Bauleitplanung betreffen, erfolgt Stufe 4. Dabei können in Abhängigkeit zum Beschluss bis zu drei Listen genutzt werden. Die Prüfung erfolgt einerseits über die Einschätzung einzelner Ausprägungen und andererseits über die Bewertung der Indikatoren. Als Bewertungssystem können dafür Plus-, Neutral- und Minuspunkte vergeben werden.

Teil 4.1: Auswahl von Baulandpotentialen – Standort- und Planungsvoraussetzungen				
Indikator	Kriterien	Ausprägungen	Bewertung	Anmerkung
Lage im Stadtgebiet				
Im Sinne einer nachhaltigen Bodenpolitik ist die Lage im Stadtgebiet von zentraler Bedeutung. Die Innenentwicklung ist vorrangig der Außenentwicklung vorzuziehen (gem. §1 Abs. 5 BauGB).	Innenentwicklung	☐ ja ☐ nein		
	Außenentwicklung	☐ ja ☐ nein		
	Freiflächeninanspruchnahme mit Klimafunktion	☐ ja ☐ nein		
Vornutzung von Flächen				
Die Wiedernutzung von Flächen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft soll die Flächenneuinanspruchnahme reduzieren, durch die Nutzung von Baulücken kann die Auslastung der Infrastruktur erhöht werden.	Flächenrecycling/ Fläche bereits versiegelt	☐ ja ☐ nein		
	Baulücke	☐ ja ☐ nein		
	Nutzung von Bestandsgebäuden	☐ ja ☐ nein		
	Fläche in den letzten 10 Jahren baulich genutzt	☐ ja ☐ nein		
Exposition				
Die kleinräumige Lage und die Verschattung innerhalb des Plangebietes beeinflussen maßgeblich die Möglichkeiten der solaren Energiegewinnung.	Verschattung der Fläche	☐ ja ☐ nein		
	Lage lässt günstige solare Ausrichtung erwarten	☐ ja ☐ nein		
Freiraum & Infrastruktur				
Mit zunehmender Innenverdichtung steigt die Bedeutung von qualifizierten Freiräumen zum Erholen und Spielen. Die ÖPNV- Erreichbarkeit verbessert die Mobilität, darüber hinaus können durch die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen PKW Fahrten vermieden werden. Die Bemessung der Distanz erfolgt nicht nach der Luftlinie, sondern entsprechend der vorhandenen Wegebeziehungen.	Qualifizierter Freiraum weniger als 400m entfernt	☐ ja ☐ nein		
	ÖPNV-Anschluss weniger als 400m entfernt	☐ ja ☐ nein		
	Taktung Wochentag <= 20 Min	☐ ja ☐ nein		
	Fuß- und Radwegenetz weniger als 300m entfernt	☐ ja ☐ nein		
	Nahversorgung innerhalb von 500m entfernt	☐ ja ☐ nein		
	Kindergarten innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja ☐ nein		
	Grundschule innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja ☐ nein		
Besitzverhältnisse				
Die Eigentumsverhältnisse haben Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten bei der Planung und Realisierung.	Fläche im städtischen Besitz	☐ ja ☐ nein		
	Fläche im Besitz eines Eigentümers	☐ ja ☐ nein		
	Viele Einzeleigentümer	☐ ja ☐ nein		
Energieversorgung				
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zureifigten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Nah-/Fernwärmeanschluss	☐ ja ☐ nein		
	Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung	☐ ja ☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes				
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)				
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung				

Teil 4.2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung				
Indikator	Kriterien	Ausprägungen	Bewertung	Anmerkung
Städtebauliche Dichte / Kompaktheit				
Größere kubische Einheiten sind mit einem niedrigeren AVV-Verhältnis energetisch günstiger als vielgliedrige Einzelobjekte, zudem sinkt meist auch der Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad.	Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser	☐ ja ☐ nein		
	Reihen-/Kettenhäuser	☐ ja ☐ nein		
	Mehrgeschossige Wohnanlagen	☐ ja ☐ nein		
Versiegelung				
Je geringer die Versiegelung durch Gebäude, Neben- und Erschließungsanlagen, desto eher können Aufheizungseffekte vermieden werden. Regenwasserbewirtschaftung und Dachbegrünung fördern das Kleinklima.	Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet	☐ <40% ☐ 40-60% ☐ 60-80% ☐ >80%		
	Dachbegrünung vorgesehen	☐ ja ☐ nein		
Ausrichtung der Baukörper				
Passive solare Gewinne erfolgen in erster Linie über die Ausrichtung der Hauptfassade. Südorientierte Hauptfassaden weisen eine längere Gesamtbesonnungsdauer auf.	Ausrichtung der Hauptfassade	☐ >70% S/SW/SO ☐ 30-70% S/SW/SO ☐ <30% S/SW/SO		
Verschattung der Baukörper				
Zur aktiven und passiven Nutzung von Solarenergie ist Verschattung insbesondere für Sonnenstände während der Heizperiode möglichst zu vermeiden oder zu reduzieren.	Verschattung des Baukörpers	☐ gering ☐ mittel ☐ hoch		
Grünkonzept				
Mithilfe eines Grünkonzeptes können klimaschützende Aspekte und Vorhaben gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass das Kleinklima verbessert wird. Das Grünkonzept enthält Aussagen, die über die gesetzlich verankerten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen hinaus gehen.	Erstellung eines Grünkonzeptes für die Fläche	☐ ja ☐ nein		
Energieversorgungskonzept				
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/Fernwärme und BHKW sind zureifigten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Energieversorgungskonzept vorhanden	☐ ja ☐ nein		
	Nutzung von erneuerbaren Energien über vorgeschriebenem Standard	☐ ja ☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes				
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)				
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung				

Teil 4.3: Vertragliche Regelungen			
Art des Vertrags	Rechtsgrundlage	Vertrag beabsichtigt	Anmerkungen
Erschließungsvertrag	§124 BauGB	☐ ja ☐ nein	
Städtebaulicher Vertrag	§11 BauGB	☐ ja ☐ nein	
Kaufvertrag	§433 BGB	☐ ja ☐ nein	
Vertragliche Regelungen	Beispiele	Regelungsinhalt	Anmerkungen
Bauliche Standards	Erhöhte Anforderungen an den Jahresheizwärmebedarf (ggü. der EnEV) Erhöhte Anforderungen an den Jahresprimärenergiebedarf (ggü. der EnEV)	☐ ja ☐ nein	
Effiziente Energieversorgung	Verpflichtung zur aktiven Solarnutzung oder Nutzung anderer erneuerbarer Energien Festlegung: Wahl des Energieträgers, Anschlussverpflichtungen Nah-/Fernwärme	☐ ja ☐ nein	
Verfahren	Bindung an die Ziele des Energie-/Grünkonzeptes Anforderungen an die Qualitätssicherung (Nachweise)	☐ ja ☐ nein	
Klimaanpassung	U.a. Regelungen zur Bewirtschaftung des Regenwassers, Dachbegrünung oder zur Entwicklung und Errichtung von Grünflächen	☐ ja ☐ nein	
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes			
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr hohe vertragliche Regelungen; 4 = entspricht den gesetzlichen Anforderungen)			
Erläuterung/Verbal-argumentative Zusatzbewertung			
Gesamtübersicht			
Teil 1: Standort- und Planungsvoraussetzungen	0		
Teil 2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung	0		
Teil 3: Vertragliche Regelungen	0		
Gesamtbewertung des Projektes			

Finanzielle Konsequenzen im städtischen Haushalt

Beratungsgegenstand Rad- und Gehwegverbindung zwischen der Richard-Wagner-Allee und dem Bahnhof Sterkrade

1. ☐ Konsumtive Maßnahme ☒ Investive Maßnahme*
2. Pflichtaufgabe ☐ Ja ☒ Nein
3. ☒ Vollständig budgetiert (kein Deckungsvorschlag notwendig)
☐ Teilweise budgetiert ☐ Nicht budgetiert
4. ☐ Haushaltsentlastung ☒ Haushaltsneutral ☐ Haushaltsverschlechterung

*Abbildung von Folgekosten zu den investiven Maßnahmen im Ergebnisplan zwingend erforderlich.

Auswirkungen im Ergebnisplan (inkl. Folgekosten wie Abschreibungs-, Unterhaltungs-, Betriebs- oder Personalaufwendungen)

Produkt

	Haushaltsjahr 2026	+1 2027	+2 2028	+3 2029	+4 2030
Budget im Haushalt					
Erträge					
Aufwendungen					
Bedarf laut Vorlage					
Erträge					
Aufwendungen					
	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Auswirkungen im Finanzplan

Produkt 120101

	Haushaltsjahr 2026	+1 2027	+2 2028	+3 2029	+4 2030
Budget im Haushalt					
Einzahlungen					
Auszahlungen	16.000,00 €	186.000,00 €	2.484.000,00 €	2.198.000,00 €	0,00 €
Bedarf laut Vorlage					
Einzahlungen			1.612.500,00 €	1.612.500,00 €	
Auszahlungen	0,00 €	185.667,77 €	2.483.553,10 €	2.197.297,00 €	0,00 €
	16.000,00 €	332,23 €	1.612.946,90 €	1.613.203,00 €	0,00 €

Deckungsvorschlag (nur auszufüllen, wenn das laufende Haushaltsjahr betroffen ist)

☐

Deckung:

- ☐ Mehrertrag/-einzahlung
- ☐ Einsparung vom Haushaltsansatz
- ☐ Erhöhung des negativen Saldos aus laufender Verwaltungstätigkeit (Finanzplan). Durch die Inanspruchnahme des gebildeten passiven Rechnungsabgrenzungspostens ergeben sich keine Auswirkungen auf das geplante Jahresergebnis.
- ☐ Erhöhung des negativen Saldos aus laufender Verwaltungstätigkeit (Finanzplan). Durch die Inanspruchnahme der gebildeten Rückstellung ergeben sich keine Auswirkungen auf das geplante Jahresergebnis.
- ☐ Einsparung am Verpflichtungsermächtigungsbudget

Auftrag / Finanzstelle

Kostenart / Finanzposition

Betrag in EUR

Zeile hinzufügen

☐

Keine Deckung:

- ☐ Verschlechterung des Ergebnisses der laufenden Verwaltungstätigkeit.
- ☐ Erhöhung des negativen Saldos aus laufender Verwaltungstätigkeit im Finanzplan.
- ☐ Die beantragten Haushaltsmittel sind für die Auftragsvergabe erforderlich, werden jedoch erst im folgenden Haushaltsjahr kassenwirksam und fließen daher in die Haushaltsaufstellung des nächsten Jahres ein.

Auswirkungen auf:

Stellenplan

× nein

☐ ja

Ziele/Kennzahlen

× nein

☐ ja

HSK

× nein

☐ ja,

HSK-Maßnahmen Nr.:

Kompensation siehe Vorlagentext