

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