

Vorlageart: Berichtsvorlage
Federführung: Dezernat 5 / Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt
Verantwortung: Herr Hülsebusch, Herr Palotz, Herr Berg

Zwischenbericht Masterplan Neue Mitte 2025

Beratungsfolge

28.01.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Kenntnisnahme
09.02.2026	Rat der Stadt	Kenntnisnahme

Bezug

Drucksachen-Nr. B/16/4640-01
Drucksachen-Nr. B/17/1980-01
Drucksachen-Nr. B/17/4010-01
Drucksachen-Nr. M/17/5928

Sachverhalt

1 Gemäß des Ratsbeschlusses vom 13.11.2023 (Drucksachen-Nr. B/17/4010-01) berichtet die
2 Verwaltung dem Rat jährlich über die Weiterentwicklung der Neuen Mitte, insbesondere über
3 den Entwicklungsbereich des ehemaligen Stahlwerks Ost. Nachdem dies erstmals im Jahr
4 2024 geschah (Drucksachen-Nr. M/17/5928), erfolgt nun der Bericht für 2025 und damit die
5 erste Fortschreibung.

Rückblick:

6
7 Die Wiederaufnahme des Planungsprozesses zur Weiterentwicklung und städtebaulichen
8 Qualifizierung der Neuen Mitte Oberhausen wurde durch Ratsbeschluss vom 20.05.2019
9 (Drucksachen-Nr. B/16/4640-01) formal eingeleitet. Als erster Prozessbaustein wurde dabei
10 der Masterplan Neue Mitte im Zeitraum von März 2021 bis Februar 2022 erarbeitet und am
11 16.06.2022 vom Rat der Stadt Oberhausen als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß
12 § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Zeitgleich wurde die Verwaltung unter Punkt 3 dieses
13 Beschlusses damit beauftragt, den Masterplan Neue Mitte in seiner inhaltlichen Tiefe
14 weitergehend zu qualifizieren und konkrete Beschlussvorlagen für die Umsetzung der
15 weiteren im Masterplan formulierten räumlichen und inhaltlichen Ziele zu erarbeiten
16 (Drucksachen-Nr. B/17/1980-01). Der Masterplan bildet damit die Planungs- und
17 Handlungsgrundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung der Neuen Mitte.

18
19 Im Zuge der Konkretisierung des Masterplans Neue Mitte Oberhausen als städtebauliches
20 Entwicklungskonzept im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB wurde in der Sitzung des Rates
21 der Stadt am 13.11.2023 der Rahmenplan für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost
22 sowie für den Bereich Werkstraße / Ripshorster Straße als weiterqualifizierte städtebauliche
23 Rahmenplanung beschlossen (Drucksachen-Nr. B/17/4010-01).

24
25
26 Der Zwischenbericht zum Masterplan Neue Mitte 2025 wird dem Stadtplanungs- und
27 Umweltausschuss sowie dem Rat der Stadt Oberhausen hiermit zur Kenntnisnahme
28 vorgelegt.

Anlage/n

1 - Zwischenbericht Masterplan Neue Mitte 2025

Umsetzung des Masterplans Neue Mitte Oberhausen 1. Fortschreibung

Jan./Feb 2026



stadt
oberhausen

Der Masterplan Neue Mitte

Rückblick

1

Ausgangslage - Masterplan Neue Mitte Oberhausen von AS+P



1.1 Ziele Masterplan „Neue Mitte“

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

ICM
DIE QUARTIERSENTWICKLER

Innovation City Management GmbH
Südring-Center-Promenade 3

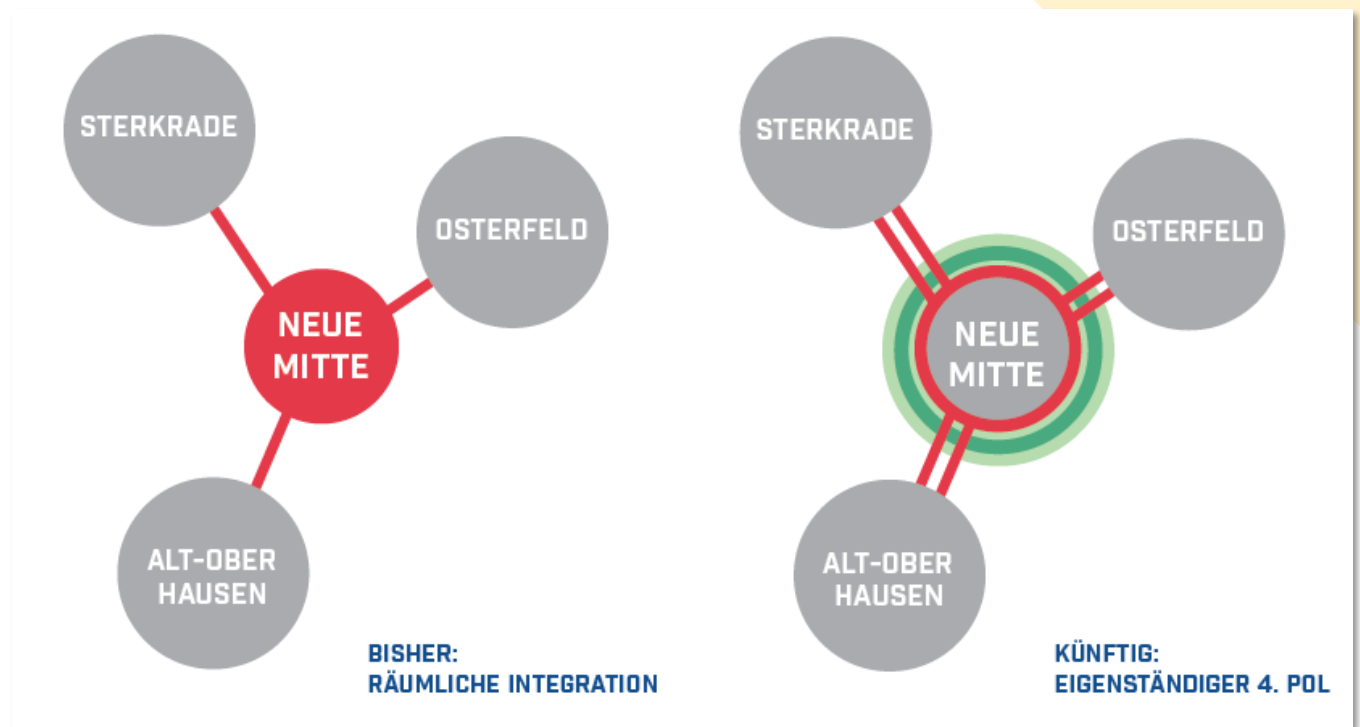
6 von 59 in Zusammenstellung

1.2 Positionierung der Neuen Mitte

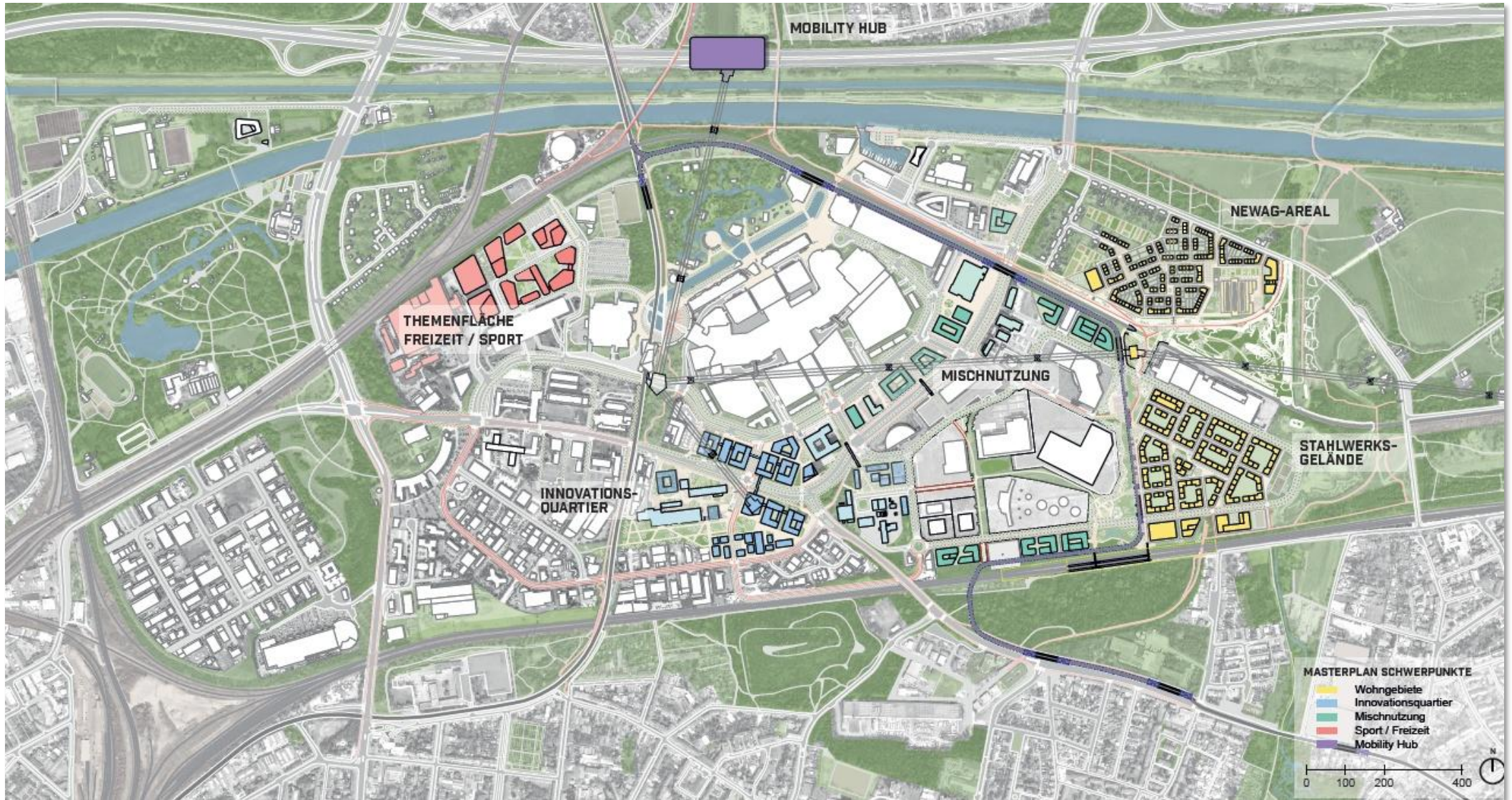
Die bisherige Zielvorstellung für die Neue Mitte bestand darin, den Stadtteil in den dreipoligen Stadtkörper – bestehend aus Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld – zu integrieren. Dieses Ziel konnte in den vergangenen Jahren trotz der Attraktivität der angesiedelten Nutzungen aus verschiedenen Gründen 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



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 Entsorgungsfahrzeugen 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.



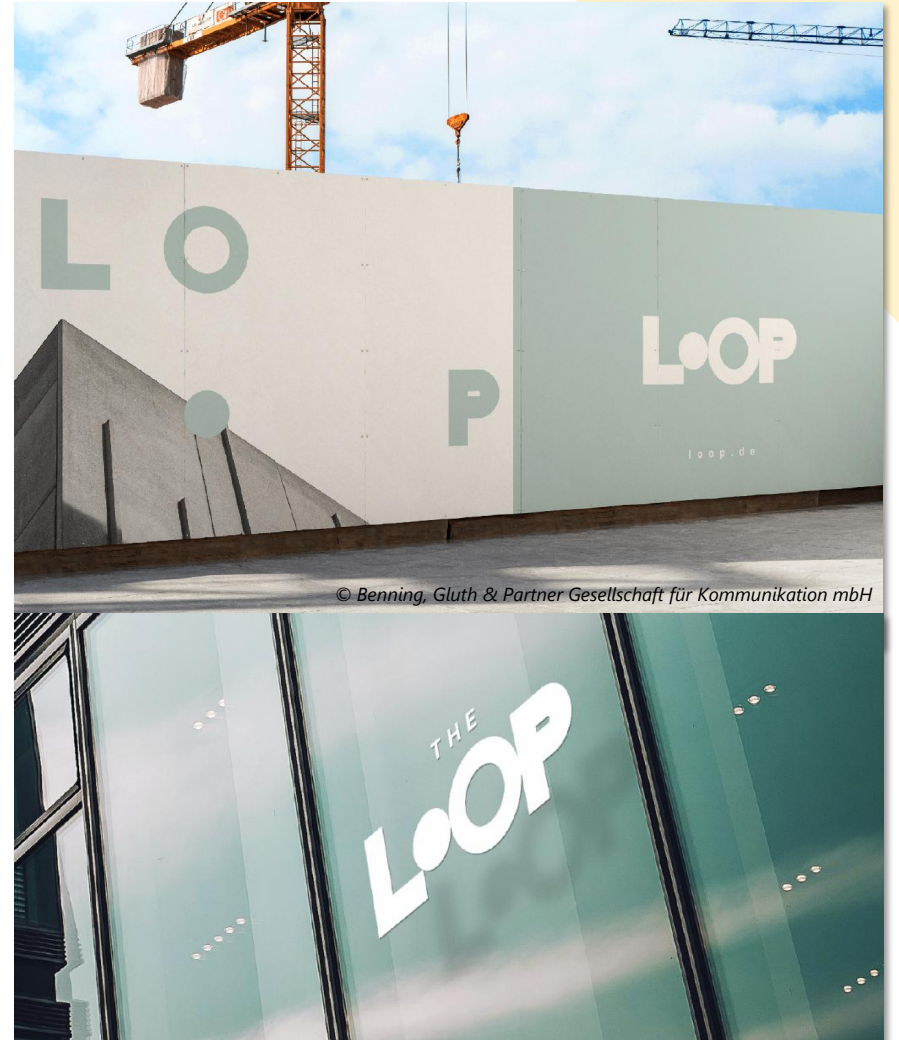
2.2 Storytelling: Ein neuer Stadtteil entsteht.

Seit 2006 gehört das rund 500.000 m² große Areal des ehemaligen Stahlwerks Ost in Oberhausen der EURO Auctions Immobilien GmbH (EAI) und wird als BusinessPark O. entwickelt. Im Zuge der Weiterentwicklung der Neuen Mitte Oberhausen soll das Gelände künftig neben Gewerbe auch in nennenswertem Umfang Wohnnutzungen aufnehmen, um ein dichteres, grüneres und lebendigeres Stadtquartier zu schaffen. Ziel ist eine ausgewogene Mischnutzung aus Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Kultur und Veranstaltungen, die unterschiedliche Zielgruppen anspricht und die Standortattraktivität nachhaltig stärkt.

Zur Neupositionierung wurde eine neue Markenidentität entwickelt, die Investoren wie auch zukünftige Bewohner:innen adressiert, urbane Zukunftsfähigkeit und Nachhaltigkeit vermittelt und zugleich die bestehenden gewerblichen Nutzungen sichtbar hält. Der Name THE LOOP verbindet dabei mehrere Bedeutungsebenen: Er verweist auf die ringförmige Erschließung des Areals, steht für Dynamik, Vernetzung und kontinuierliche Entwicklung und transportiert durch seine englische Sprache Modernität und internationale Anschlussfähigkeit.

Die Wortbildmarke greift das Prinzip des Kreislaufs und der funktionalen Verknüpfung auf und visualisiert das Zusammenspiel der unterschiedlichen Nutzungen. Ein fluides Logotype ermöglicht flexible Anwendungen in verschiedenen Kontexten und Medien. Die ruhige, leicht entsättigte Farbwelt unterstützt eine offene, ausgewogene Atmosphäre und unterstreicht den Anspruch eines zukunftsorientierten, urbanen Stadtquartiers.

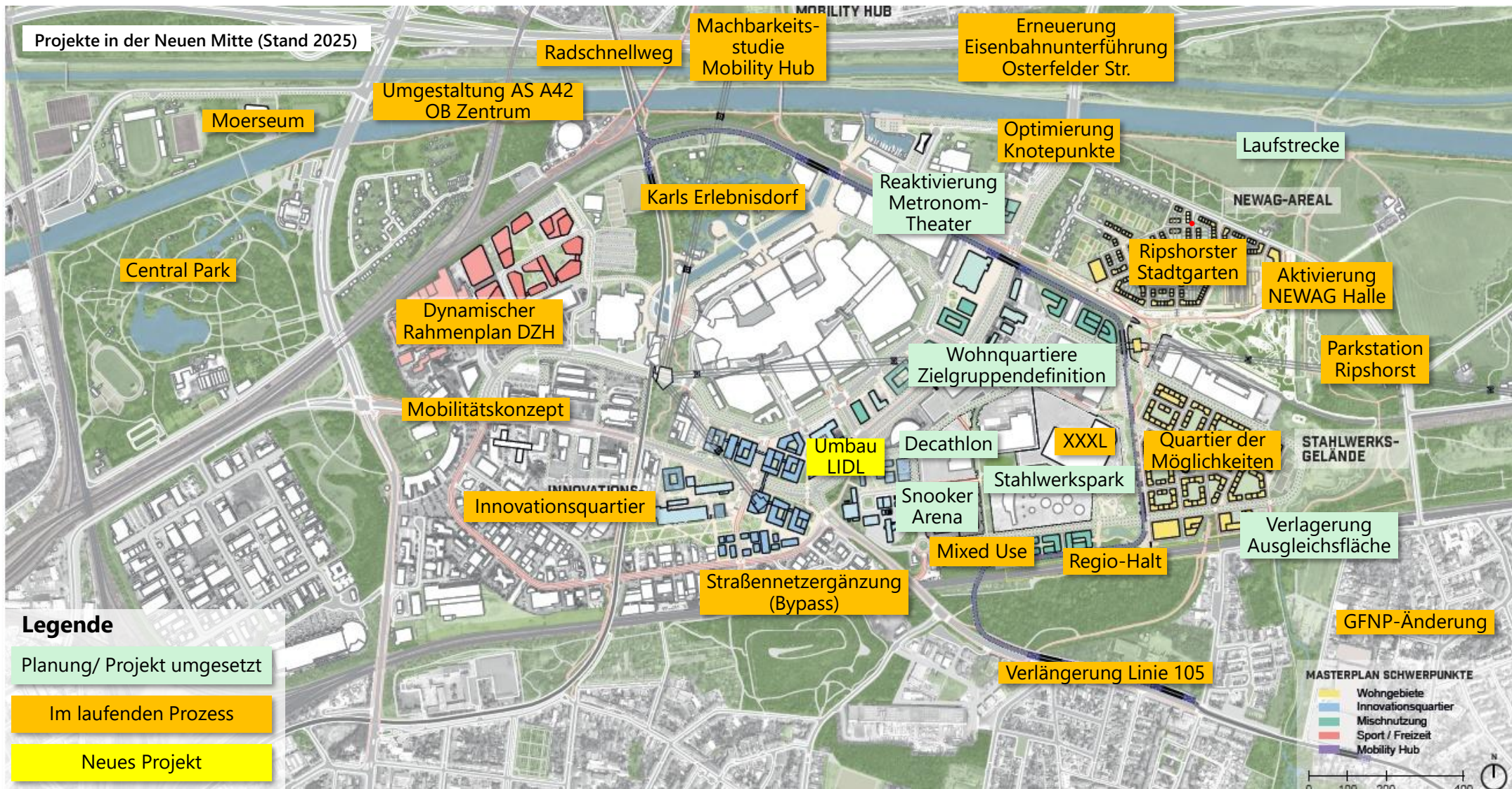
THE LOOP wird somit zu einem identitätsstarken Markenzeichen, das die Synergien zwischen den verschiedenen Nutzungen sichtbar macht und ein modernes, urbanes Lebensgefühl vermittelt. Mit dieser Positionierung unterstützt die Marke nicht nur die Vermarktung, sondern trägt maßgeblich zur langfristigen Aufwertung und Entwicklung der Neuen Mitte Oberhausen bei.



Weiterentwicklung des Masterplans Neue Mitte

Projekte in der Neuen Mitte



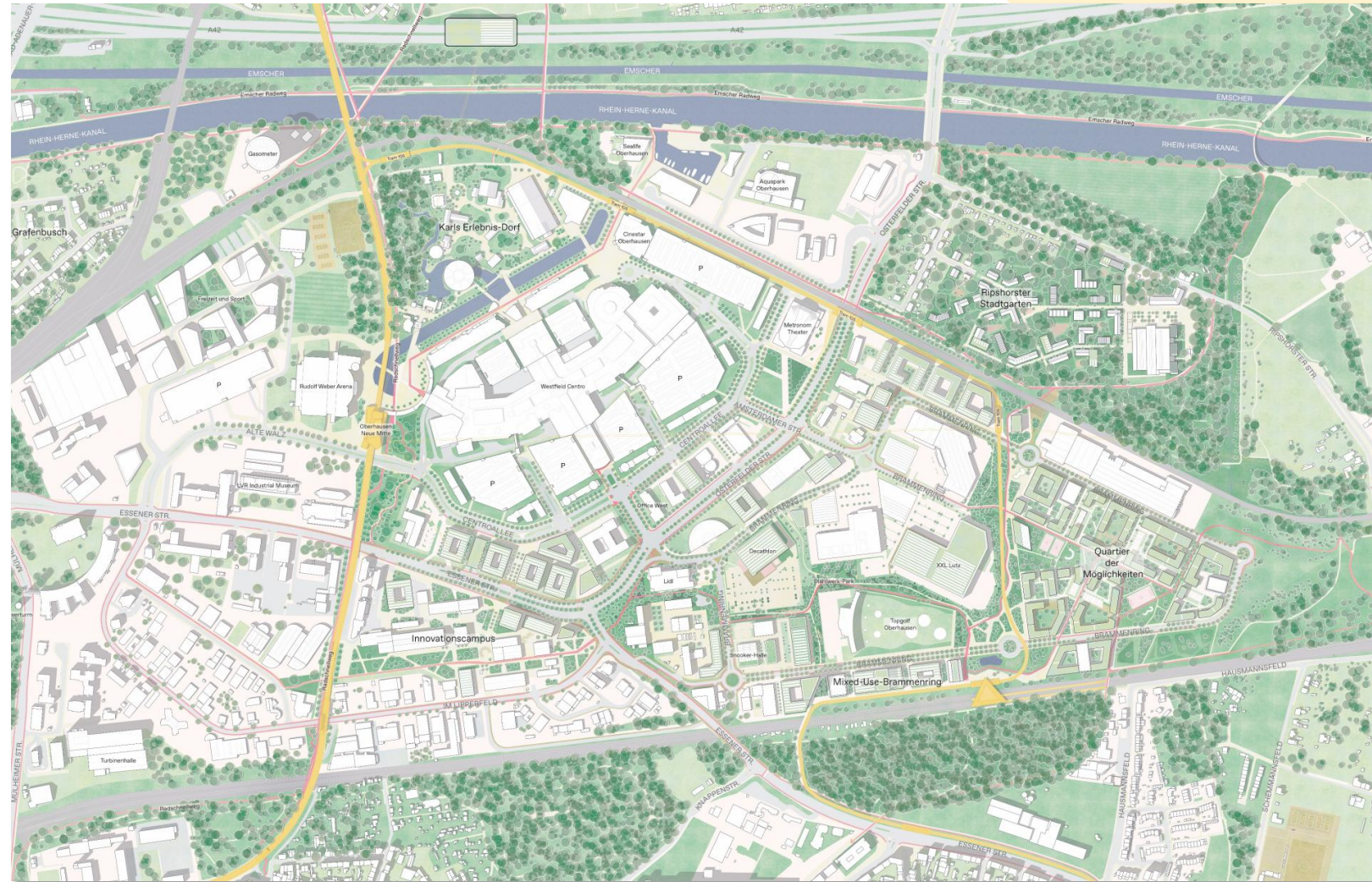


**Dynamischer
städtebaulicher
Rahmenplan
Neuen Mitte
Oberhausen**



3.1 Dynamischer Rahmenplan

- 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 die 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

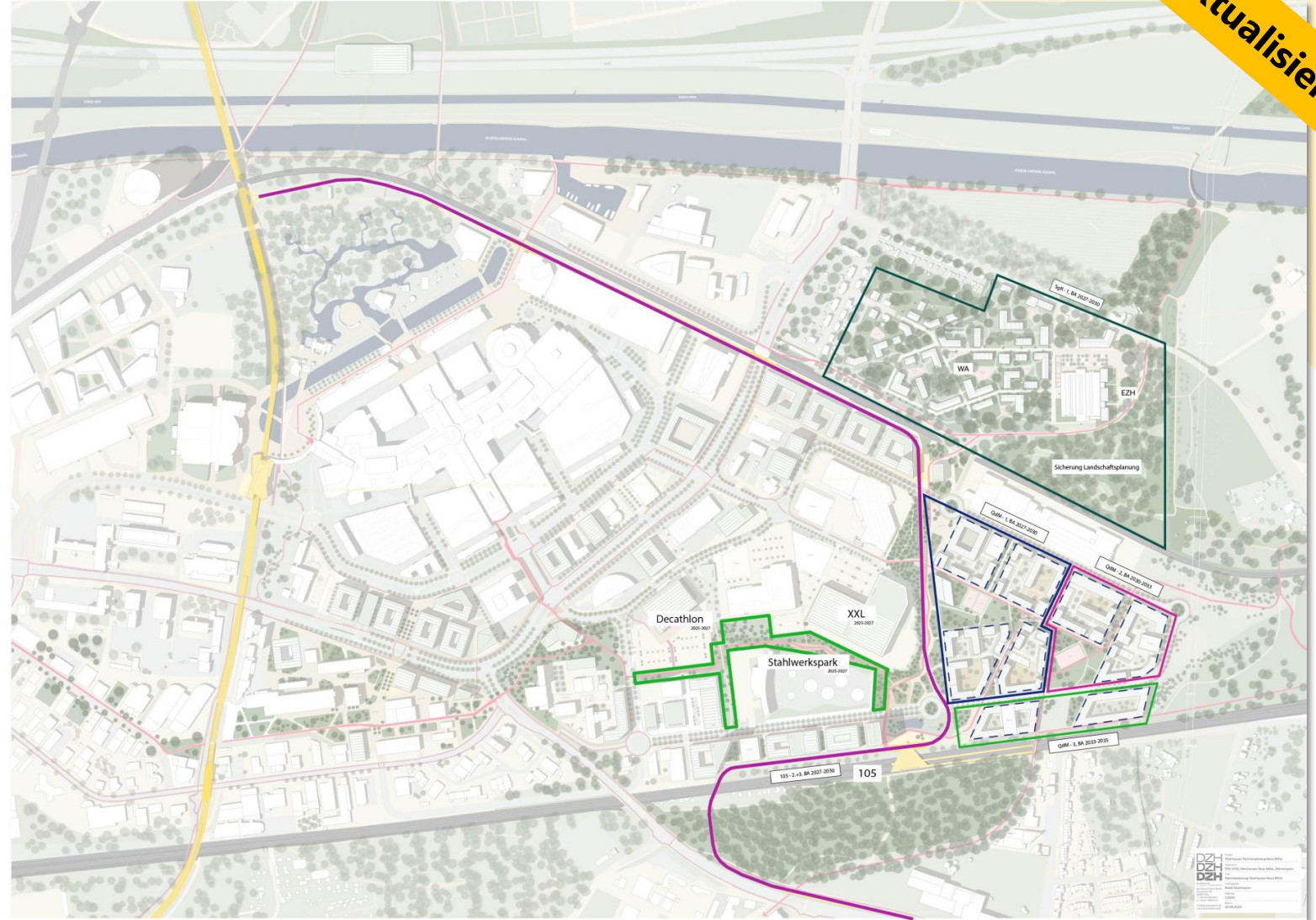


Rahmenplan Neue Mitte, 2. Anpassung 2025, © De Zwarte Hond GmbH

3.2 Umsetzungsmodell für das Stahlwerk Ost

Abschluss von Planungsvereinbarungen zu den zwei Baugebieten:

- Bilden von Bauabschnitten und Vermarktungsplänen
- Durchführung von städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerben
 - Stahlwerkspark bereits abgeschlossen
 - Projektierung „Quartier der Möglichkeiten“ beginnt noch dieses Jahr
- Umsetzung eines bedeutenden Anteils von öffentlich gefördertem Wohnraum
- Unentgeltlicher Übertrag der inneren Erschließung (Straßen, Wege, Plätze) an die Stadt Oberhausen
- Tragung aller Planungskosten durch die Projektträger (Gutachten, Projektsteuerung etc.)



Grundlage: Rahmenplan Neue Mitte, © De Zwarte Hond GmbH

3.3 Änderung des gemeinsamen Flächennutzungsplans

Die 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 vorbereiten.

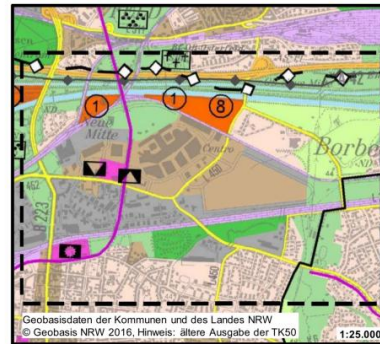
Entsprechend der Empfehlung des verfahrensbegleitenden Ausschusses zum GFNP in seiner Sitzung am 29.08.2025 hat der Rat der Stadt Oberhausen in seiner Sitzung am 29.09.2025 die Aufstellung der GFNP-Änderung gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen. Im nächsten Schritt folgt nun die frühzeitige Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §§ 3 (1) und 4 (1) BauGB.

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

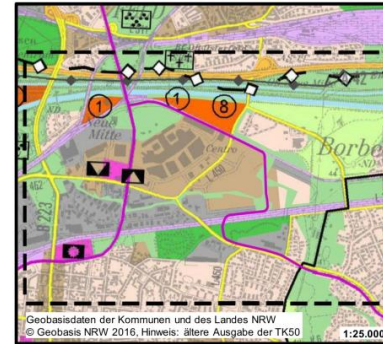
(Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen)

Nr. 65 OB (Stahlwerk Ost)



Plankarte Alt:

gemäß § 5 Abs. 2 BauGB

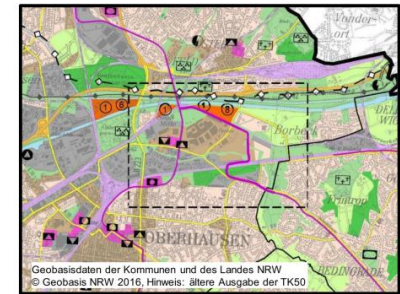


Plankarte Neu:

gemäß § 5 Abs. 2 BauGB



Originaldarstellung
in 1: 50.000



Stand Juli 2024 (Vorentwurf)

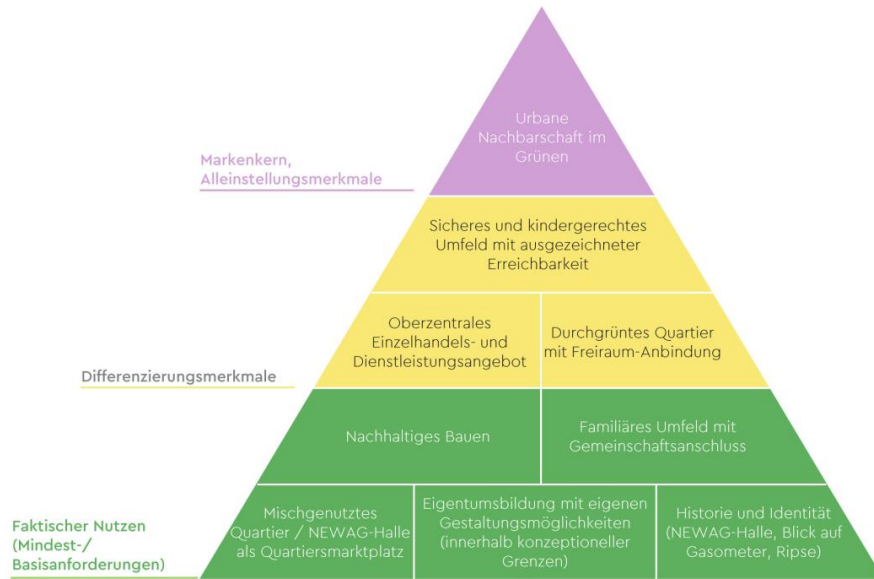
© Stadt Oberhausen

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.

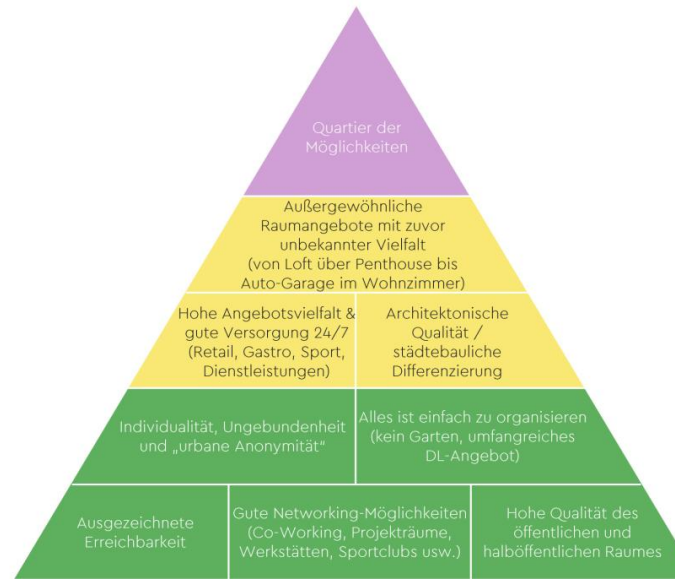
Leben, Wohnen und Arbeiten in der Neuen Mitte



NEWAG-Quartier



Quartier der Möglichkeiten (Stahlwerk-Gelände)



3.4 Lebenswelt Neue Mitte

© loop GmbH

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.

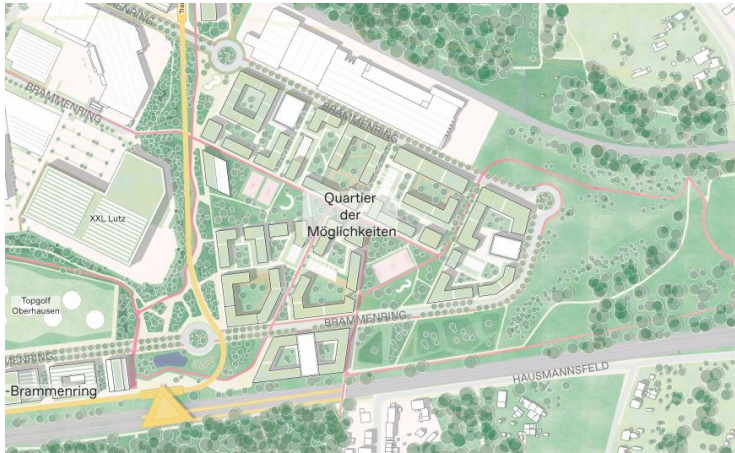
Das Quartier der Möglichkeiten spricht gezielt die Menschen an, die sich keiner Gruppe zuordnen möchten: Die Individualisten. Sie suchen neue Möglichkeitsräume, in denen sie sich in vielfältiger Art und Weise verwirklichen und weiterentwickeln können. Sie wollen spannende Orte und außergewöhnliche Raumangebote 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.

3.4.1 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 30.000 m² BGF. Zum Brammenring haben die Baufelder eine ruhige vier bis sechsgeschossige straßenbegleitende Bebauung.

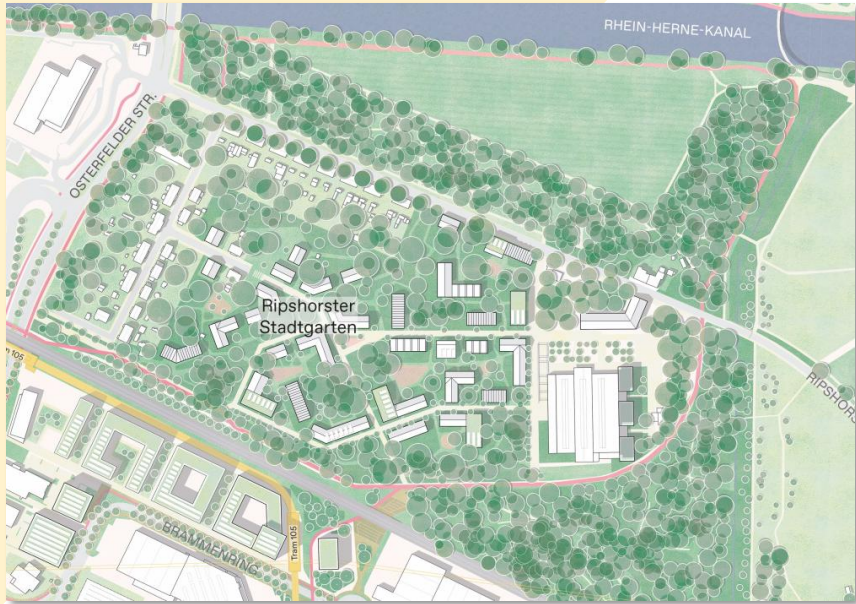
Zur zentral gelegenen grün-blauen Parklandschaft löst sich die Bebauung in Einzelbaukörper auf. Das Höhenspiel wie auch die gebäudetypologischen Möglichkeiten erfahren hier große Abwechslung und viel Freiheit, um auf die individuellen Bedürfnisse der zukünftigen Nutzer:innen und Bewohner:innen eingehen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

Die Entwicklung soll abschnittsweise 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



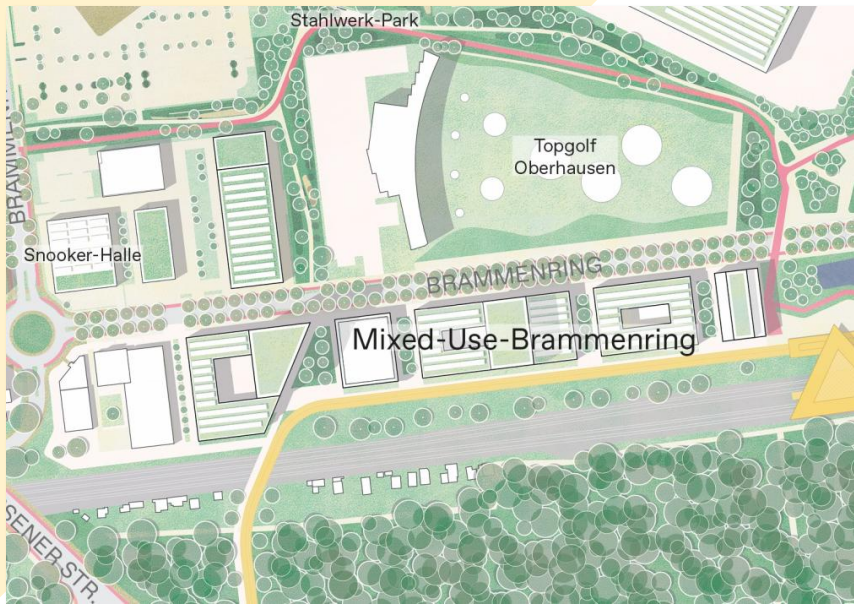
© De Zwarte Hond GmbH

3.4.2 Der Ripshorster Stadtgarten

Der Ripshorster Stadtgarten nimmt die besondere Atmosphäre der Rietho-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 Rietho-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



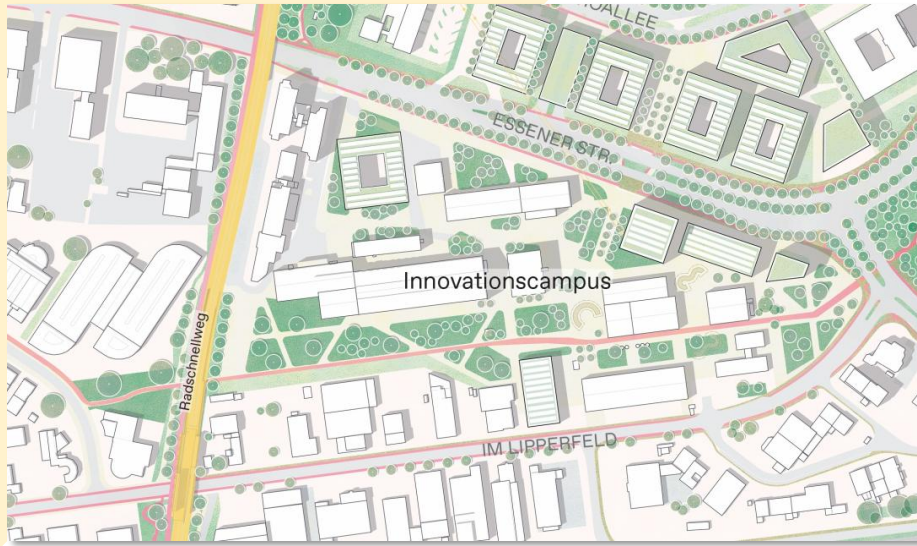
© De Zwarte Hond GmbH

3.4.3 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



© De Zwarte Hond GmbH

3.4.4 Das Innovationsquartier

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



© loop GmbH

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

4



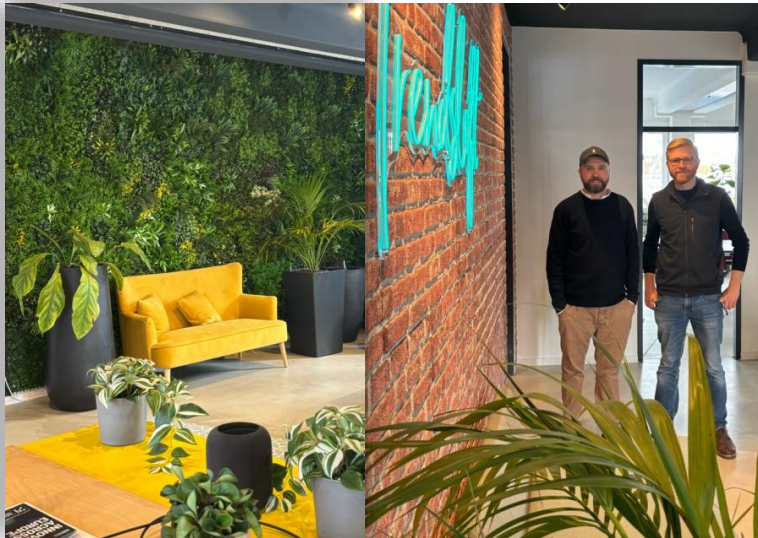
4.1 Aktuelle Projekte – Das Innovationsquartier

Mit der Ansiedlung der Trendsformers Group GmbH gewinnt das Innovationsquartier Oberhausen ein Unternehmen, das sich inhaltlich und strategisch passgenau in das Profil des Standorts einfügt.

Die Ausrichtung auf Transformation, neue Geschäftsmodelle und zukunftsfähige Lösungen korrespondiert mit dem Innovationsanspruch des Quartiers. Die räumliche Flexibilität und der entstehende Campus-Charakter unterstützen die projektorientierte Arbeitsweise des Unternehmens und fördern den Austausch mit weiteren Akteur:innen. Damit stärkt die Trendsformers Group GmbH das Innovationsquartier als Ort für Vernetzung, Wissenstransfer und nachhaltige Wertschöpfung.



© Stadt Oberhausen



© Stadt Oberhausen



© H. u. G. Hellmich Immobilien GmbH

4.2 Aktuelle Projekte - Umbau LIDL

Der bestehende LIDL Markt am Brammenring 1 besetzte in der Vergangenheit einen gewerblichen Standort in dezentraler Lage.

Mit der nun beginnenden Projektierung der Wohnbebauung am Brammenring besteht die Möglichkeit, die Wohnqualität im Hinblick auf ein geeignetes Nahversorgungsangebot sicherzustellen. Daher wird aktuell ein Nahversorgungskonzept für die perspektivische Wohnbebauung in der Neuen Mitte erarbeitet.

Vorbehaltlich der Positivausweisung des Grundstücks Brammenring 1 als Nahversorgungsstandort im Rahmen der Fortschreibung des Nahversorgungskonzeptes und Zustimmung des Rates, kann der Standort durch eine Bestandserweiterung aufgewertet werden.



© De Zwarte Hond GmbH

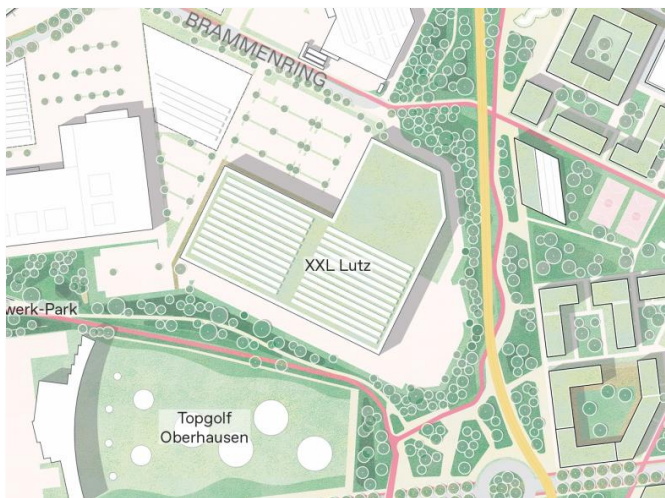


4.3 Aktuelle Projekte – XXXL Lutz

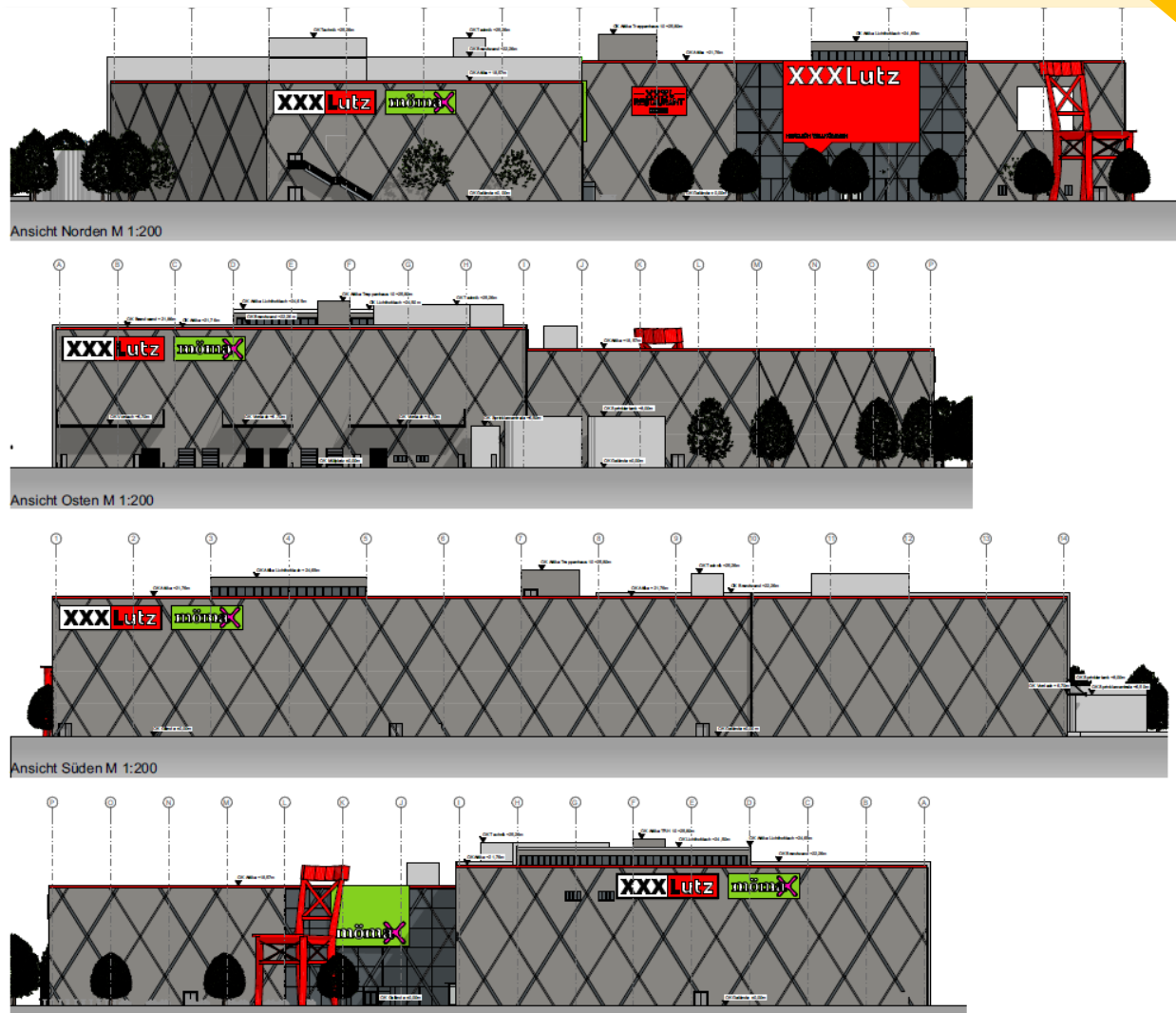
Der VBB Nr. 28 - Brammenring (Möbel- und Einrichtungshaus) im Stadtteil Neue Mitte umfasst die Verlagerung des Möbelhauses XXXL Lutz aus dem Schladviertel an den Brammenring.

Der Satzungsbeschluss ist am 11.12.2023 durch den Rat der Stadt Oberhausen erfolgt. Die Baugenehmigung wurde im Dezember 2025 erteilt.

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



© De Zwarte Hond GmbH

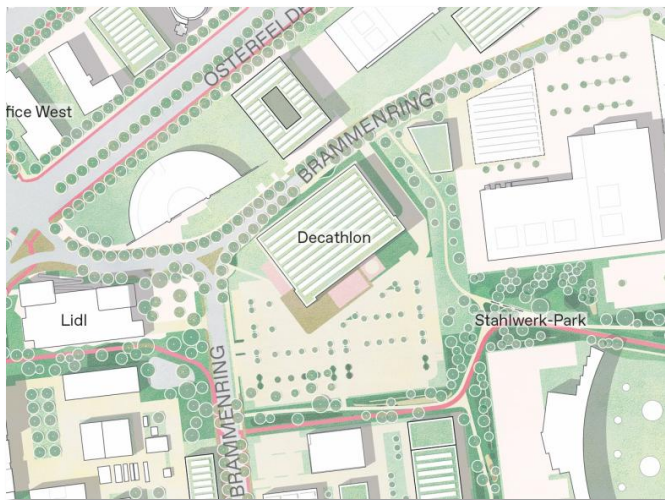


© Löwengrund Immobilien GmbH

4.4 Aktuelle Projekte – Decathlon

Die Baugenehmigung des Decathlon-Marktes wurde im Juli 2025 erteilt. Nach einer im Anschluss durchgeführten Zustellung der Baugenehmigung an Nachbargemeinden und umliegende Unternehmen im Sinne der Rechtssicherheit steht der Errichtung des Marktes nun nichts weiter entgegen.

Erste Bodenarbeiten wurden bereits umgesetzt, sodass mit einer Eröffnung im Laufe des Jahres 2026 zu rechnen ist.



© De Zwarte Hond GmbH



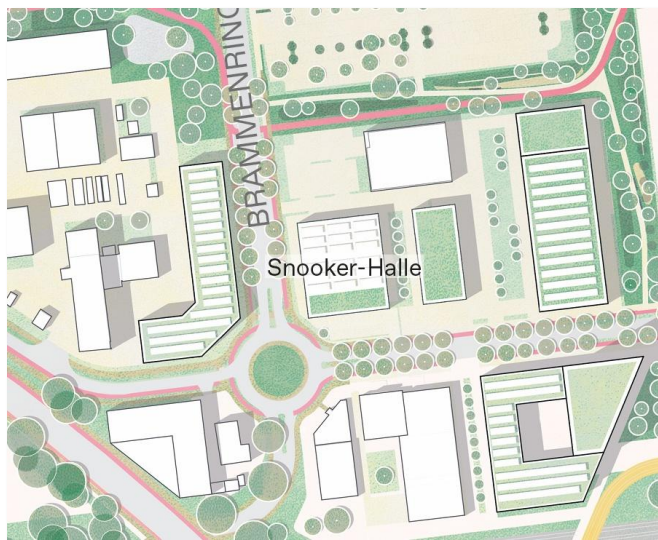
© Stadt Oberhausen/Tom Thöne

© DECATHLON Deutschland SE & Co. KG

4.5 Aktuelle Projekte – Snooker Arena

Mit dem Projekt Snooker Arena entsteht in der Neuen Mitte eine Sportanlage mit überregionaler und teils internationaler Strahlkraft. Das Konzept sieht neben der Austragung u.a. von Großturnieren auch eine Akademie zu Ausbildungszwecken vor.

Die Baugenehmigung für das Projekt wurde im September 2025 ausgefertigt und dem Bauherren übersandt. Im Frühjahr 2026 ist bereits die Eröffnung geplant.



© De Zwarte Hond GmbH



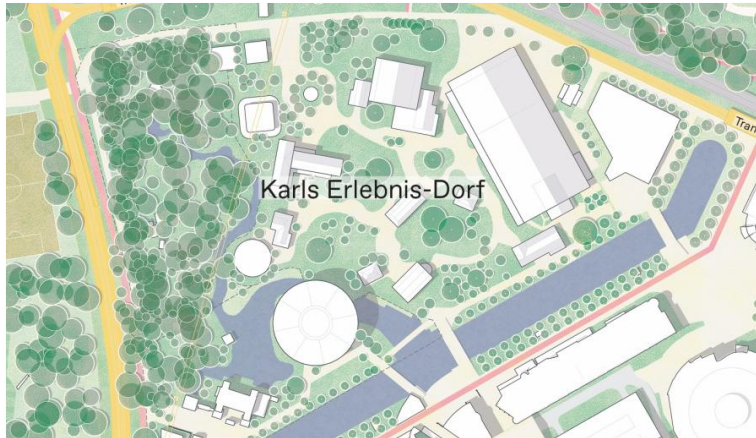
© Rheinische Grundbesitz Aktiengesellschaft

4.6 Aktuelle Projekte – Karls Erlebnis-Dorf

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.

Der Bauantrag für den Freizeitpark befindet sich auf der Zielgeraden, der Bauherr plant mit der Eröffnung für den Sommer 2026.



© De Zwarte Hond GmbH



© Karls Tourismus GmbH

4.7 Aktuelle Projekte –Metronom Theater

Oberhausen ist wieder Musicalstandort: Viereinhalb Jahre nach der vorerst letzten Aufführung im März 2020 kehrte in das Metronom Theater, in unmittelbarer Nähe zum Einkaufs- und Entertainmentzentrum Westfield Centro in der Neuen Mitte gelegen, im November 2024 wieder Leben ein.

Das Metronom Theater in Oberhausen blickt auf eine beeindruckende Spielzeit zurück: Rund 220.000 Gäste besuchten die vielfältigen Produktionen und Gastspiele des Hauses.

Mit einer Auslastung von 76 % bei den Gastspielen zeigt sich, dass das Theater durch seine Tourproduktionen und sein wechselndes Programm ein Publikumsmagnet der Region ist.

Bereits heute liegen Anfragen für Gastspiele und Events bis ins Jahr 2028 vor. Ein deutliches Zeichen für das hohe Renommee und die Attraktivität des Hauses.

Das Theater ist nicht nur ein kultureller, sondern auch ein wirtschaftlicher Motor für die Region. Allein für Show und Produktion werden im Schnitt 65 Hotelzimmer pro Tag in der Umgebung gebucht, die Besucherinnen und Besucher noch nicht mitgerechnet.



© Metronom Theater Oberhausen Semmel Concerts Entertainment GmbH

Aktuelle Grün- Projekte in der Neuen Mitte

5



5.1 Grünverbindung Stahlwerk / Durchgrüne 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

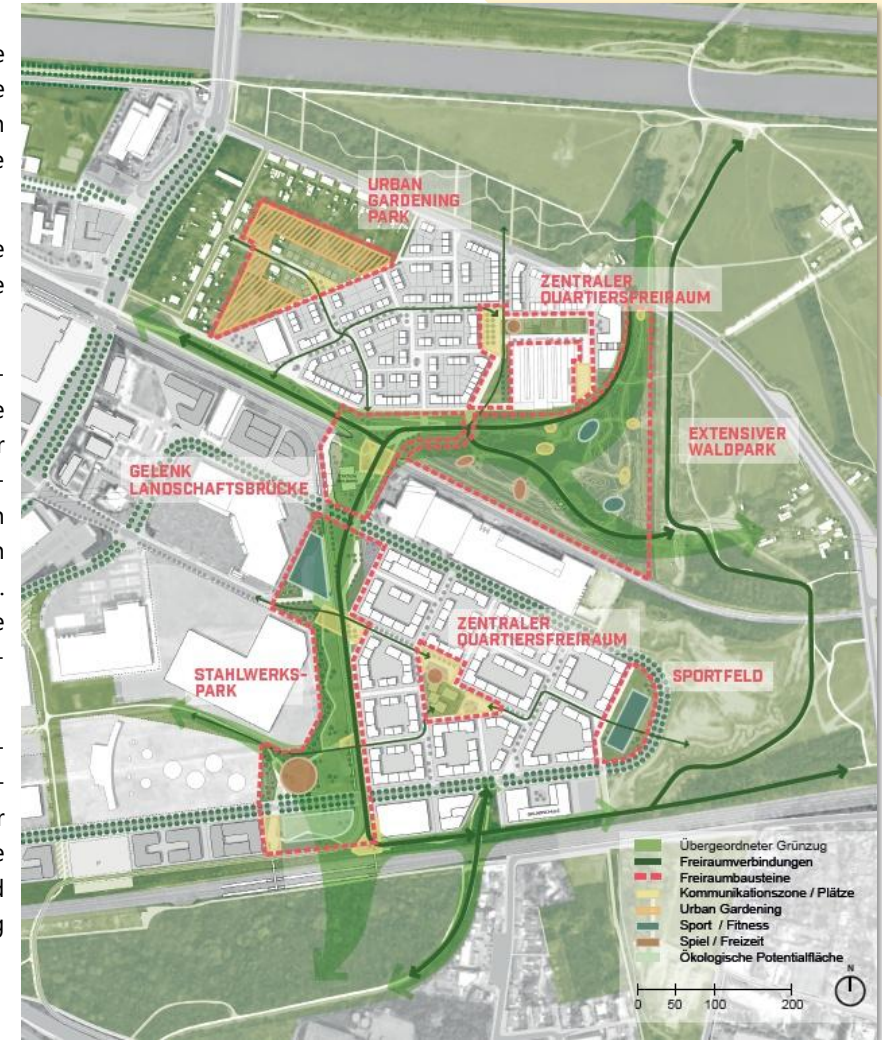
Der Stahlwerkspark hat dabei eine höhere Nutzungsintensität und dient gleichzeitig auch als Puffer zwischen dem neuen Wohnquartier und dem bestehenden Gewerbegebiet. Der grüne Gleiskörper der Straßenbahntrasse verläuft in östlicher Seitenlage des Parks. Am südlichen Ende des Stahlwerksparks ist eine 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

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.

Der „Stahlwerkspark“ – definiert, durch neue Rad- und Fußwegeverbindungen eine grüne Kernachse und Adresse des Gebietes. 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 wurde.



5.2 Wettbewerb „Stahlwerkspark“

Anfang Dezember 2024 hat eine Expertenjury unter städtischer Beteiligung mit dem Landschaftsarchitekturbüro Grieger Harzer Dvorak Landschaftsarchitekten PartG mbB aus Berlin den Sieger des freiraumplanerischen Wettbewerbs für dieses Areal gekürt.

Der Entwurf schlägt einen Klimapark als landschaftlichen Grünzug vor, der durch Geländemodellierung den Wasserhaushalt als zentrales Gestaltungsmerkmal nutzt. Durch Abtragen und Auftragen von Boden entsteht ein „Landschaftsbild“ aus grünen Hügeln und feuchten Senken, die über geschwungene Wege, den Fahrrad- und Panoramaweg erlebbar werden.

Die Hügel sind mit Gehölzgruppen bepflanzt, die Senken bilden wechselfeuchte Lebensräume. So entstehen vielfältige Biotope für Tiere und Pflanzen, die zugleich Besucher*innen anziehen. Grundlage des Parks ist die vorhandene Ruderalvegetation, die durch neue Pflanzungen ergänzt und räumlich gefasst wird.

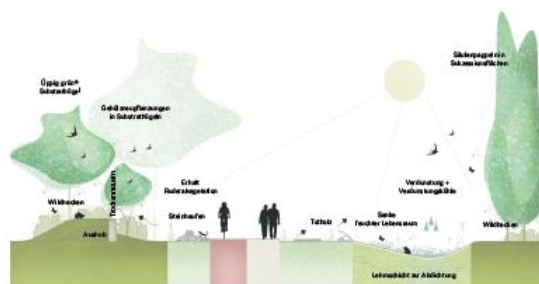
Im Westen liegt ein einfach gehaltener Spielbereich aus natürlichen Materialien, gut erreichbar von Rad- und Panoramaweg. Kritisch gesehen wird die fehlende Radwegeverbindung nach Norden und die geradlinige Wegführung entlang der Böschung.

In sensiblen Bereichen bestehen die Wege aus Metallgittern, um Wasserabfluss zu ermöglichen und Vegetation zu schützen. Der Materialkanon aus Beton und Cortenstahl greift die Atmosphäre des ehemaligen Stahlwerks auf. Schattenplätze, Trinkbrunnen und natürliche Materialien schaffen angenehme Aufenthaltsorte.

Der Entwurf überzeugt durch seine konsequente, klimaadaptive Gestaltung: eine rau-ästhetische Parklandschaft mit Lebensräumen wie Trockenmauern, Steinhaufen und Totholz. So entsteht ein eigenständiger, ökologisch wie gestalterisch starker Grünzug, der im gewerblich geprägten Umfeld eine markante Adresse bildet.



aktualisiert



BIODIVERSITY IN DETAIL

Um ausreichend faunisch und ökologisch, offen und variiert, gestörte und exponierte Lebensräume auch im Detail zu erreichen wird die großflächige Gliederung des neuen Stadtparkes um diverse kleine Zonen und Habitate gegliedert. So werden Teiche, Trockenmauern, kleine Sandtrichter, Schotter- und aufgeschüttete Steinhaufen in die Landschaft integriert. Hier finden insbesondere Insekten, Kleinsäugler und Vögel ein neues Zuhause.



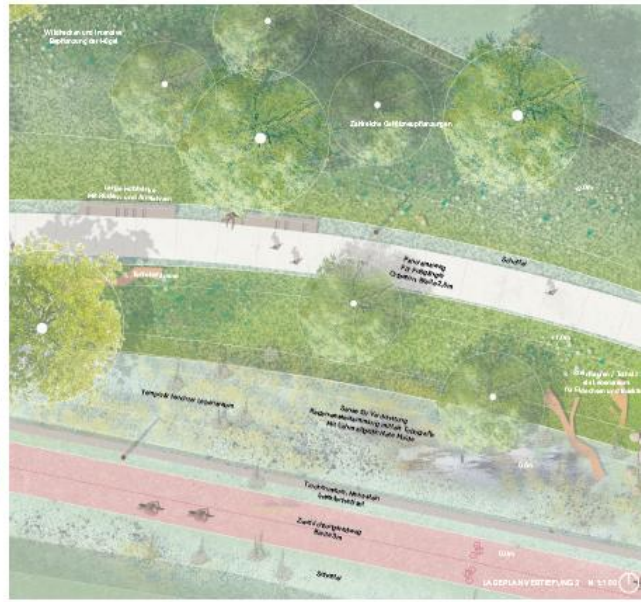
GESCHICHTE WEITER ENTWICKELN - ROBUSTE NUTZUNGEN

Als Basisform an die historische Nutzung des Ortes durch das Stadtwild wird eine Wildparkform entwickelt, die zum einen aber zusammenhängenden Gesamtstrategie und zum anderen einem räumlichen Charakter entspricht. Eine kanarische, gestufte Gestaltung der Objekte und die Landschaft sowie die Verwendung der Materialien aus Stein, Holz und Stahl sind die Basis der Ausstattung. Eine fortschrittliche Nutzung aller Besucher*innen ist durch Flächen- und räumliche Anordnungen des Trichterstrukturs und einem, räumlichen Charakterismus des Ortes gegeben. Der Nutzer*innen werden Schutzmöglichkeiten in angestrichenen Landschaftsformen gegeben. Schließlich die Wegeführung ist ein Teil der Nutzung. Der gesamte Park wird als ein zusammenhängendes Ganzes an der guten Seite und Fahrer*innen auf dem häufig markierten Zwischenweg. Lange, stabile Wege.



MATERIALKALENDER UND GENIUS LOCI

In Anlehnung an große Geniussachen das Stadtwildpark werden die Fußwege aus Ordostron mit Betonstein gepflastert, die alle 1,5m eine Schwärze haben. Diese Schwärze ist ein Zeichen für die Geniussachen und variiert immer nach dem Charakter der jeweiligen industriellen Nutzung. Der durchgehende Bewässerungsweg wird aus einem Asphalt mit Markierungen gestaltet, so dass er einen guten Kontakt zwischen den beiden Geniussachen hat. Fußwege entstehen, die Trichterstruktur aus Naturstein werden in die Landschaft integriert, indem die Anordnungen der Wege und kleinen diversen Lebensräume für Insekten.



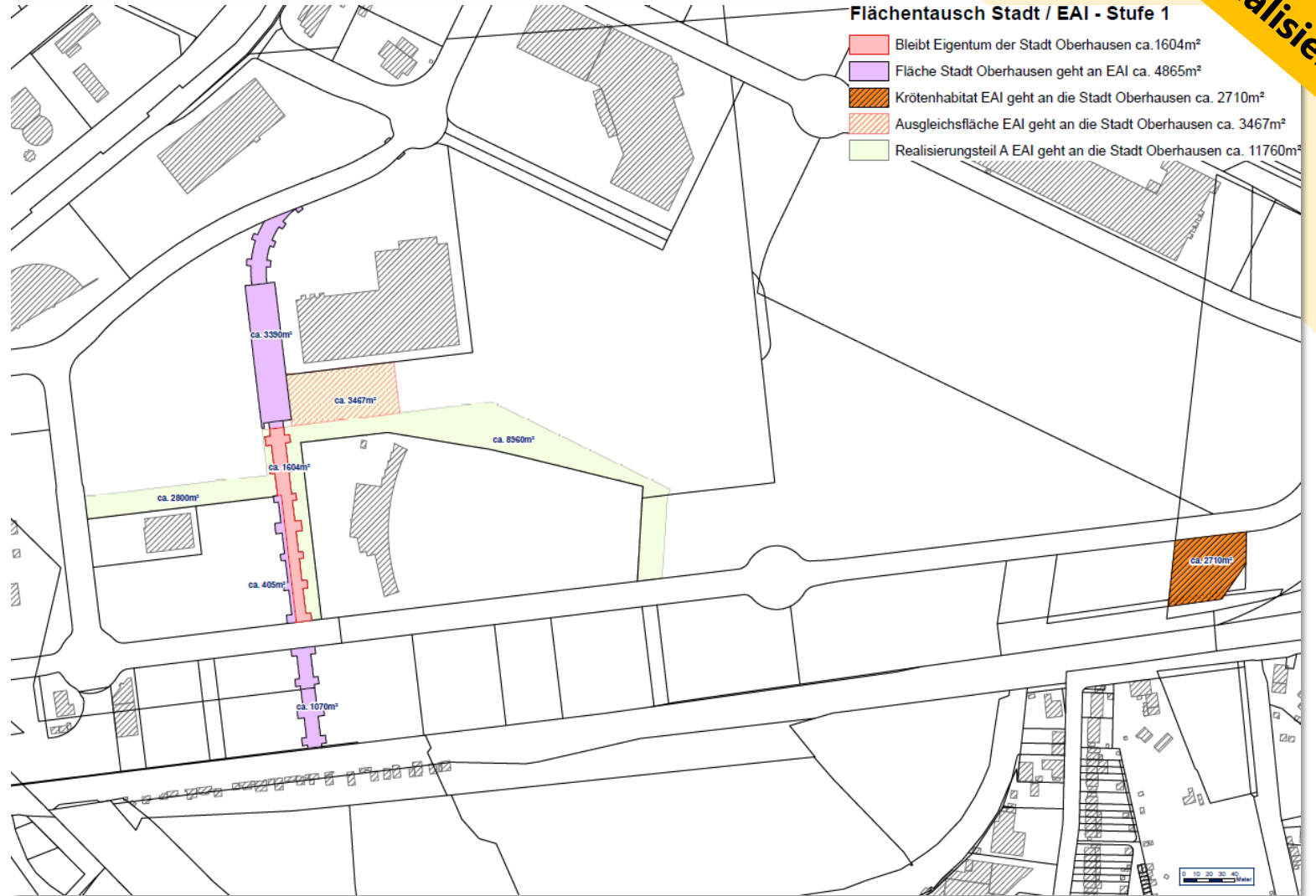
5.2 Stahlwerkspark - Flächentausch

Für die Umsetzung von Masterplan und Rahmenplan sind punktuelle Anpassungen der Eigentumssituation in der Neuen Mitte erforderlich.

So soll die ursprünglich geplante Trasse der Straßenbahnlinie 105 wieder in das Eigentum der EAI übergehen. Im Gegenzug werden die Flächen des zukünftigen Stahlwerksparks an die Stadt Oberhausen übertragen, sodass der Park künftig auf öffentlich zugänglichen Flächen liegt und der Bevölkerung offensteht.

Darüber hinaus wurde das Krötenhabitat südlich des POCO an den Rand des Gebiets verlegt, in unmittelbare Nähe zum Läppkes Mühlenbach.

Mit diesen Maßnahmen rücken die Planungen einen entscheidenden Schritt voran, der Flächentausch steht nun kurz vor dem Abschluss.



Aktuelle Mobilitäts- Projekte in der Neuen Mitte

6



6.1 Mobilitätskonzept

Um den verkehrlichen Herausforderungen der weiter wachsenden Neuen Mitte Oberhausen bestmöglich zu begegnen, wurde im April 2025 eine gemeinsame Kooperation zwischen der Stadt Oberhausen, Euro Auctions Immobilien GmbH und Unibail-Rodamco-Westfield unterzeichnet und damit die Beauftragung der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beschlossen.

Das seither im Prozess befindliche „Mobilitätskonzept Parkstadt Neue Mitte“ soll die dortige Entwicklung der Mobilitätsstruktur näher qualifizieren. Dafür ist es erforderlich, die bereits im Masterplan 4.0 beschriebenen Verkehrsmaßnahmen näher auszuarbeiten, Abhängigkeiten und Synergien zwischen den Maßnahmen herauszuarbeiten und in Kontext der städtebaulichen Entwicklung zu setzen. Im Ergebnis steht ein abgestimmtes Umsetzungskonzept inkl. Planungs- und Bauphasen.

In einem gemeinsamen Auftakttermin mit der Verwaltung wurden die Zielsetzungen des Projektes näher definiert und erste Grundlagen abgestimmt. Das Projekt unterteilt sich prinzipiell in drei Bearbeitungsphasen:

- Phase 1 | Analysephase
- Phase 2 | Konzeptphase
- Phase 3 | Konkretisierungsphase



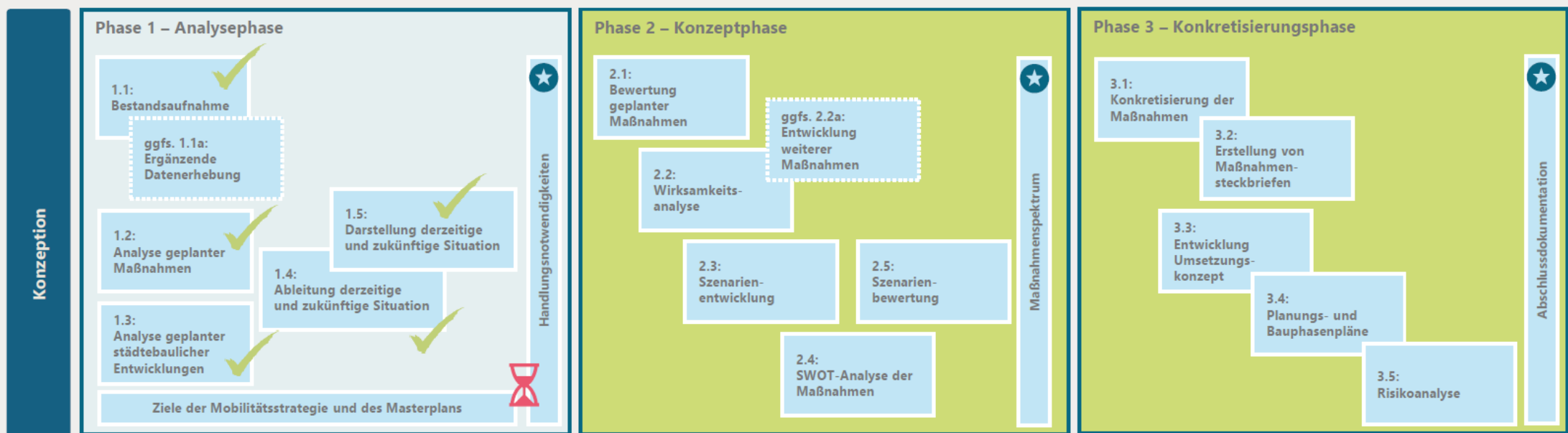
© Stadt Oberhausen

Phase 1 | Im Rahmen einer umfangreichen Bestandsaufnahme erfolgte die Zusammenstellung und Aufbereitung der vorhandenen Datengrundlagen, die durch den Auftraggeber zur Verfügung gestellt wurden. Neben einer Ortsbesichtigung wurden die geplanten verkehrlichen Maßnahmen sowie die geplanten städtebaulichen Entwicklungen analysiert, grafisch aufbereitet und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und ihres Realisierungshorizontes gegenüber-gestellt. Aufbauend auf dieser Matrix, die u.a. in einem Fachplanergespräch am 09. September 2025 mit Vertretern aus Verwaltung, STOAG und Planungsbüros diskutiert wurde, wurden Szenarien zur Darstellung der zukünftigen Situation im Planungsgebiet „Neue Mitte“ erarbeitet.

6.1 Mobilitätskonzept

Phase 2 | In der zeitnah anstehenden Konzeptphase erfolgt die Bewertung der geplanten Maßnahmen, um zu prüfen, ob sie ausreichend sind, um bestehende Defizite zu beheben und zukünftige städtebauliche Entwicklungen zu berücksichtigen. Aufbauend darauf werden die Maßnahmen einer Wirksamkeitsanalyse unterzogen. Daran anknüpfend werden verschiedene Szenarien entwickelt, die die zeitliche Abfolge von städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen abbilden und ein abgestimmtes Umsetzungskonzept ermöglichen. Ergänzend wird eine SWOT-Analyse durchgeführt, um Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der einzelnen Maßnahmen herauszuarbeiten, deren Ergebnisse in der abschließenden Szenarienbewertung zusammengeführt werden. Diese Szenarienbewertung dient als Grundlage für die nachfolgende Konkretisierungsphase.

Phase 3 | In dieser Phase werden die Maßnahmen detailliert ausgearbeitet, wobei technische, rechtliche und finanzielle Aspekte sowie erforderliche Ressourcen präzisiert werden, um eine belastbare Planungsgrundlage zu schaffen. Für jede Maßnahme werden Maßnahmensteckbriefe erstellt, welche insbesondere den Nutzen, betroffene Verkehrsarten, Abhängigkeiten und potenzielle Risiken übersichtlich darstellen. Darauf aufbauend wird in enger Abstimmung mit der Stadt Oberhausen ein umfassendes Umsetzungskonzept entwickelt, das die Reihenfolge, Machbarkeit und Rahmenbedingungen der Maßnahmen berücksichtigt und bestehende verkehrliche Defizite möglichst zeitnah behebt. Ergänzend werden detaillierte Planungs- und Bauphasenpläne erarbeitet, die die zeitliche Abfolge der jeweiligen Maßnahmen festlegen. Abschließend erfolgt eine Risikoanalyse, die potenzielle Hürden identifiziert und Strategien zu deren Minimierung ableitet.



6.2 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

- Das beauftragte Büro Fischer Teamplan Ingenieurbüro GmbH ist aktuell dabei, verschiedene Trassen-Varianten zu untersuchen und diese anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse zu bewerten.
- sobald ein Nutzen-Kosten-Vergleich der neu erarbeiteten Streckenabschnitte sowie der Abschlussbericht vorliegt, wird die fertige Machbarkeitsstudie bzw. endgültige Streckenführung inkl. Trassenbeschreibung, Kostenschätzung, Maßnahmendarstellung und Kosten-Nutzen-Vergleich dem Rat der Stadt Oberhausen zum Beschluss vorgestellt.

Aufnahme in Landesbedarfsplan Radschnellverbindungen

- Das MUNV hat eine längere Bearbeitungszeit des Landesbedarfsplans Radschnellverbindungen angekündigt (Abschluss vsl. Anfang 2027)
- Ohne den Landesbedarfsplan können keine Förderungen etc. für das Projekt beantragt werden.



© De Zwarte Hond GmbH

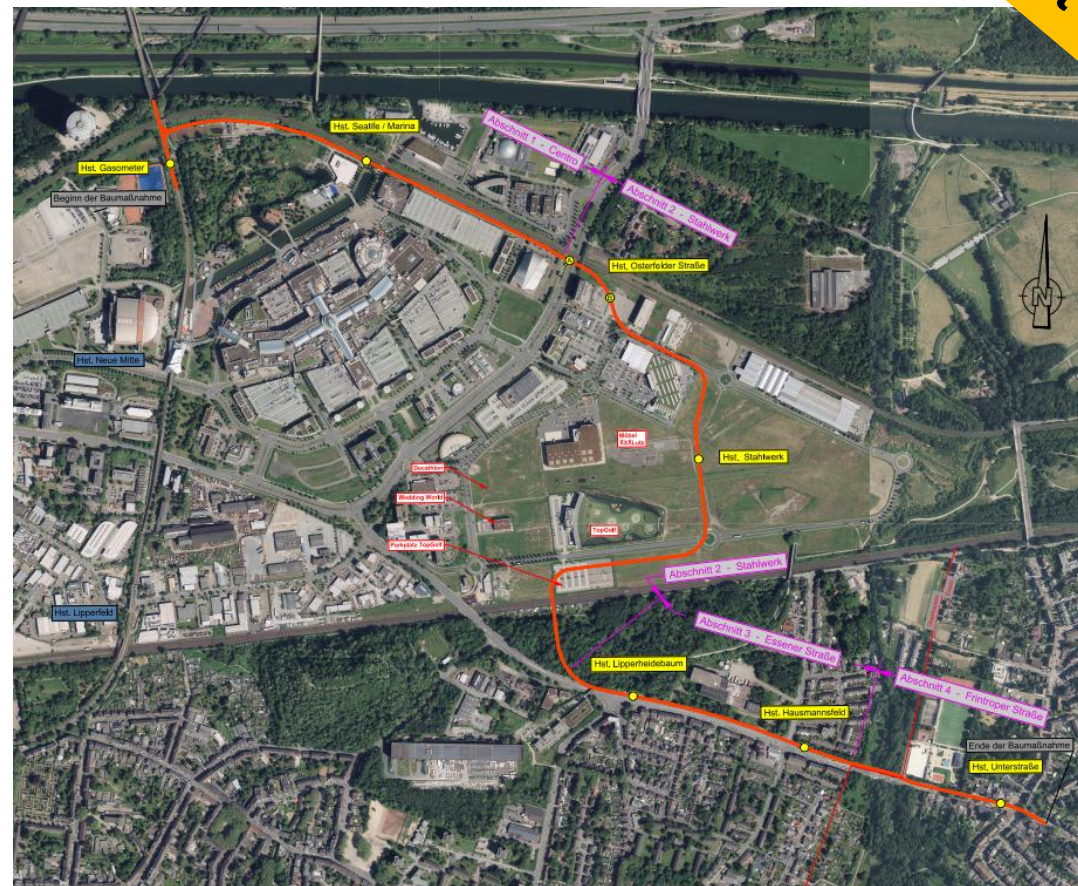
6.3 Straßenbahnlinie 105

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.

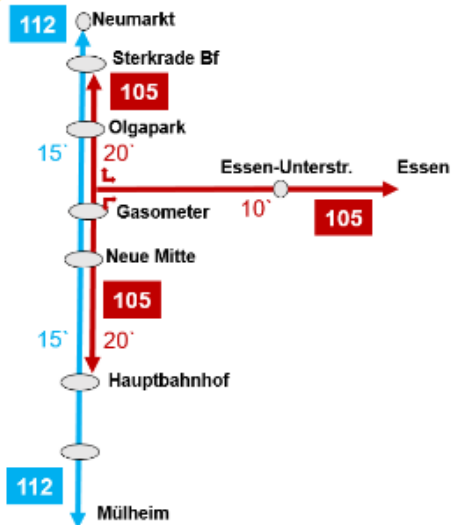
Aktuell wird die Planung für das Planfeststellungsverfahren konkretisiert. Im Verfahren wird eine entsprechende Bürgerbeteiligung durchgeführt werden.



© STOAG + Spiekermann Ingenieure gmbh

6.3 Straßenbahnlinie 105

- Straßenbahnlinie 105 ab Essen im 10-Min-Takt
- Gemeinschaftslinie mit der Ruhrbahn
- Teilung der Linie 105 am Gasometer abwechselnd in Richtung Sterkrade Bahnhof bzw. Hauptbahnhof im 20-Min-Takt
- Einsatz von 40m-Bahnen mit hoher Platzkapazität
- Anschluss an die Neubaumaßnahme „Citybahn“ in Essen (in Bau)



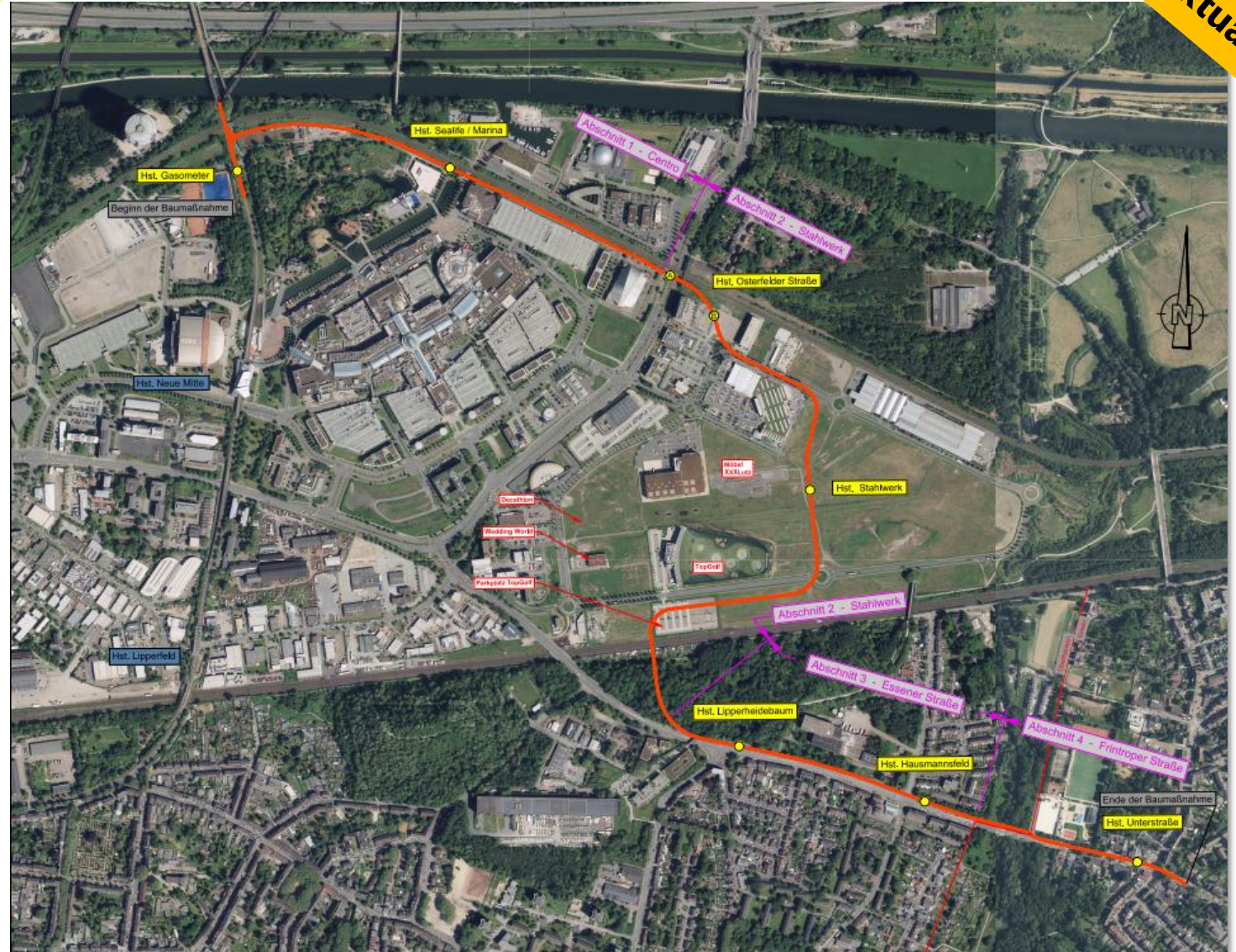
© Stadt Oberhausen



© De Zwarte Hond GmbH

6.3 Straßenbahnlinie 105

- Aktuell Bearbeitung Vorentwurf (Leistungsphase 2 HOAI) der Objektplanung für die Verkehrsanlagen der Straßenbahn und den angrenzenden Verkehrsraum
- Abschluss Entwurfsplanung (Leistungsphase 3 HOAI) für das 1. Quartal 2026 vorgesehen
- Planungsbeschluss durch den Rat voraussichtlich im Juni 2026
- Genehmigungsverfahren ab Mitte 2026 geplant
- Baubeginn u.a. abhängig von der Dauer des Genehmigungsverfahrens
- Planfeststellende Behörde ist die Bez.-Reg. Düsseldorf
- Fertigstellung 2030 wird angestrebt



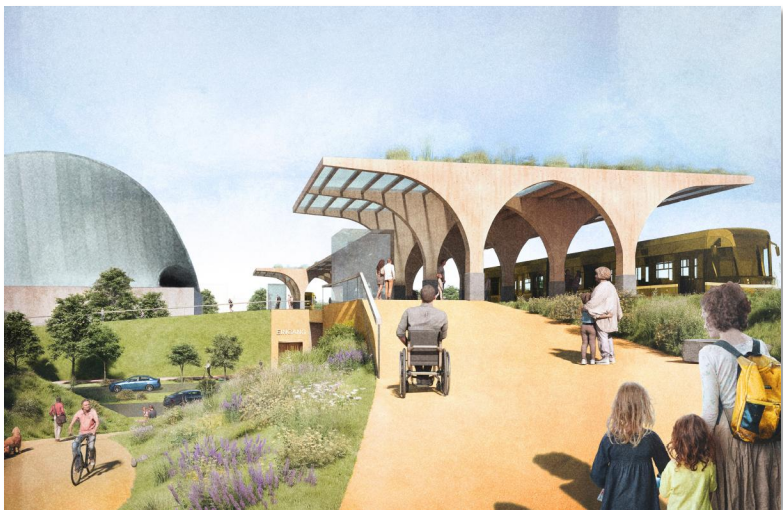
aktualisiert

6.3 Straßenbahnlinie 105 | Haltepunkt – Osterfelder Straße

Die Stadtverwaltung Oberhausen hat sich gemeinsam mit der STOAG für eine prominente Platzierung des Haltepunktes der Linie 105 auf Höhe der Osterfelder Straße ausgesprochen.

Die Planung sieht die Haltestelle direkt auf dem Brückenbauwerk oberhalb der Osterfelder Straße vor. Somit wird eine optimale Anbindung an Ziele östlich und westlich der Osterfelder Straße sowie nördlich der Gleisanlagen ermöglicht.

Der Standort unmittelbar am Metronom-Theater wird damit zu einem zentralen Eingangsportal der Neuen Mitte.



© De Zwarte Hond GmbH



© De Zwarte Hond GmbH

6.4 Regionalbahn-Haltestelle „Neue Mitte“

Der Regionalbahn-Haltestpunkt Neue Mitte stellt einen wesentlichen Baustein für die zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität in Oberhausen dar. Dieser ist Bestandteil des im Jahr 2022 verabschiedeten „Masterplans Neue Mitte“ (B/17/1980-01) und gilt als ein weiteres Element, neben der Erweiterung der Straßenbahnlinie 105, zur verkehrlichen Anbindung der Stadterweiterung am Brammenring.

Erste Gespräche und Untersuchungsergebnisse

Am 28. Juli 2025 fand ein Auftaktgespräch zwischen dem VRR, der Stadtverwaltung und Vertretern der (STOAG) zur Errichtung des Regionalbahnhaltepunktes Neue Mitte statt. Im Rahmen dieses Termins stellte der VRR die Ergebnisse einer fahrplantechnischen Untersuchung vor.

Die Untersuchung basierte auf der Annahme, dass der Haltepunkt an der Kreuzung der Bahnstrecke Oberhausen–Gelsenkirchen mit der Straßenbahnlinie 105 (Strecke VI) realisiert wird, um eine optimale Verknüpfung zwischen Regionalbahn- und Straßenbahnverkehr zu gewährleisten.

Der potenzielle Haltepunkt befindet sich etwa 2,74 Kilometer vom Oberhausener Hauptbahnhof und circa 2,50 Kilometer vom Bahnhof Essen–Dellwig entfernt.

Das SPNV-Zielnetz zur Verbesserung der nachhaltigen Mobilität in NRW wird in zwei zentrale Szenarien unterteilt: das Szenario 2032 und das Szenario 2040.

Fahrplantechnische Bewertung für 2032

Die Linien RB32 und RB35 weisen ausreichende Fahrzeitreserven auf, um einen zusätzlichen Halt an der Neuen Mitte zu integrieren.

Für die Linie RE3 bestehen hingegen keine ausreichenden Fahrzeitreserven, sodass ein Halt an der Neuen Mitte zu Anschlussverlusten führen würde und aus Gründen der Pünktlichkeit nicht weiterverfolgt werden sollte.

Die Linien RB32 und RB35 fahren auf dem Streckenabschnitt Oberhausen–Gelsenkirchen nicht im gleichmäßigen 30-Minuten-Takt, sondern mit unregelmäßigen Abständen von jeweils 20 und 40 Minuten.



© De Zwarte Hond GmbH

6.4 Regionalbahn-Haltestelle „Neue Mitte“

Fahrplantechnische Bewertung für 2040

Im Jahr 2040 werden die Linien RB31, RE3 und RRX3 auf dem Streckenabschnitt verkehren.

Die Linie RE3 wird auch zukünftig aus Pünktlichkeitsgründen keinen Halt an der Neuen Mitte einlegen können.

Der RRX3 ist eine leistungsstarke Hochgeschwindigkeitsverbindung, die nur an stark frequentierten Bahnhöfen hält und daher den Haltepunkt Neue Mitte nicht bedienen wird.

Die Linie RB31 verkehrt im 30-Minuten-Takt und verfügt über ausreichende Fahrzeitreserven, um zukünftig den Haltepunkt zu bedienen.

Fazit der Untersuchungen

Im Jahr 2032 ist ein Halt der RB32 (Duisburg – Oberhausen) möglich.

Die RB35 (Mönchengladbach – Gelsenkirchen) könnte mit kleinen Anpassungen ebenfalls anhalten.

Ein Halt der RE3 ist wegen Pünktlichkeitsproblemen nicht empfehlenswert.

Im Jahr 2040 kann die RB31 (Xanten – Duisburg – Oberhausen – Gelsenkirchen – Bochum) die Neue Mitte bedienen.

Die Linie RRX3 wird dort nicht halten.

Damit steht aus fahrplantechnischer Sicht fest, dass zukünftig Regionalbahnen die Neue Mitte zweimal die Stunde bedienen können.



© De Zwarte Hond GmbH

6.4 Regionalbahn-Haltestelle „Neue Mitte“

Weiteres Vorgehen

Ein potenzieller Regionalbahnhalt an der Neuen Mitte hat grundlegende Auswirkungen auf die derzeitigen Planungen zur Erweiterung der Straßenbahnlinie 105.

Für die Straßenbahnstrecke VI ist ein Brückenbauwerk über die Köln-Mindener Eisenbahnstrecke erforderlich. Dieses Bauwerk muss jedoch, abhängig von der Gleisaufweitung der darunterliegenden Bahnstrecke, vermutlich größer dimensioniert werden als bisher angenommen.

Darüber hinaus beeinflusst ein Regionalbahnhalt auch die Lage der geplanten Straßenbahnhaltestelle. Um eine attraktive und effiziente Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem SPNV sicherzustellen, ist die Einrichtung eines Umsteigepunktes erforderlich, der den Fahrgästen einen möglichst einfachen und barrierearmen Übergang zwischen beiden Verkehrssystemen ermöglicht.

Aktuell erarbeitet das Ingenieurbüro Spiekermann, welches die Entwurfsplanung für die Erweiterung der Straßenbahnlinie 105 durchführt, eine verkehrliche Nutzenbewertung. Die Untersuchung dient der Stadt Oberhausen als Grundlage, um die weitere Vorgehensweise abzustimmen.



© De Zwarte Hond GmbH

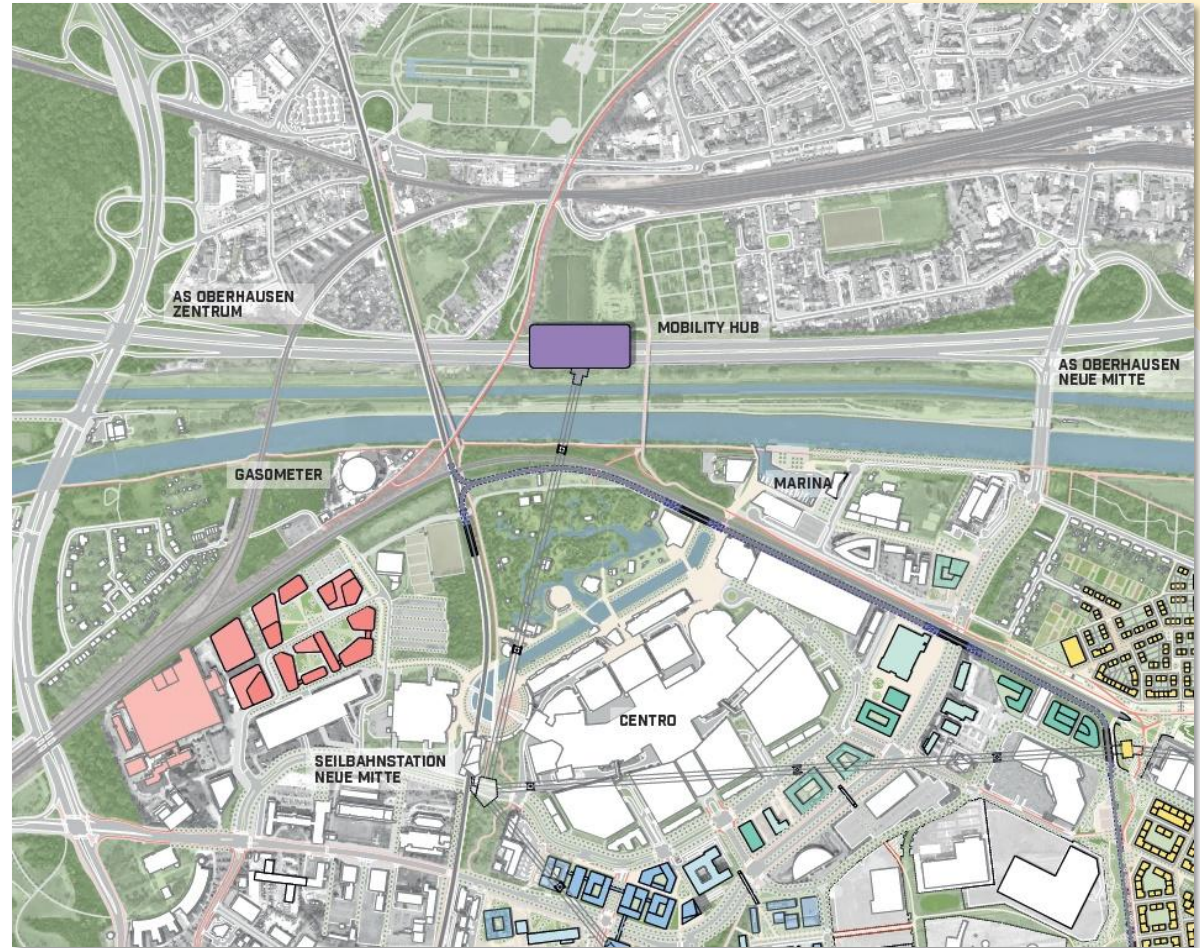
6.5 Mobility Hub

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.

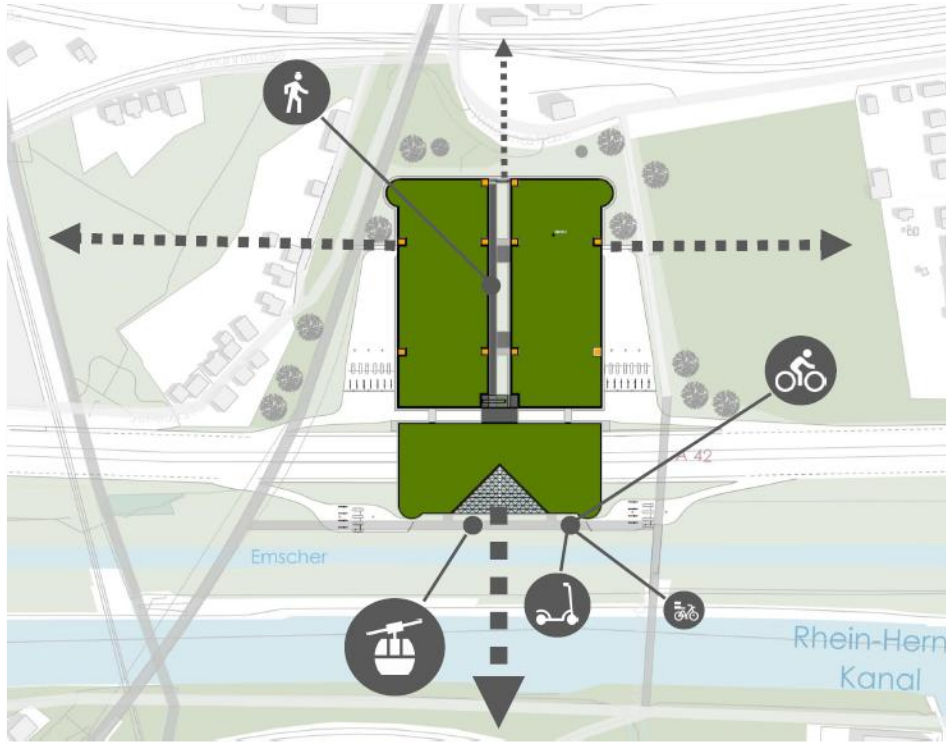
Der Standortwahl für den Mobility Hub liegen folgende Überlegungen zugrunde:

- 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

6.5 Mobility Hub



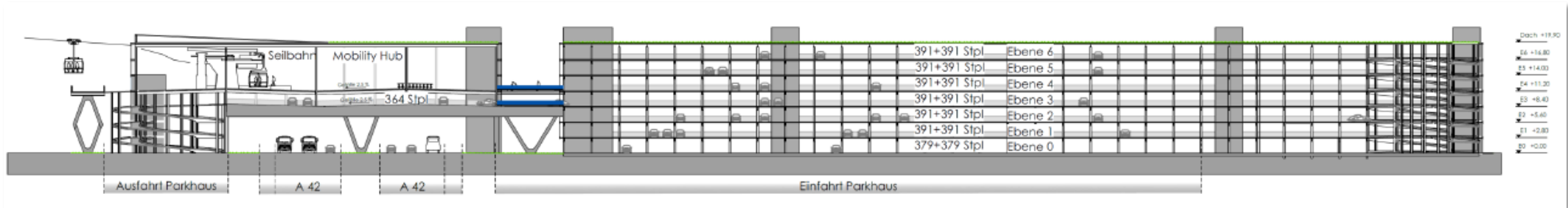
© Kg5 architekten Küstermeier | Gentner

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.



6.5 Mobility Hub

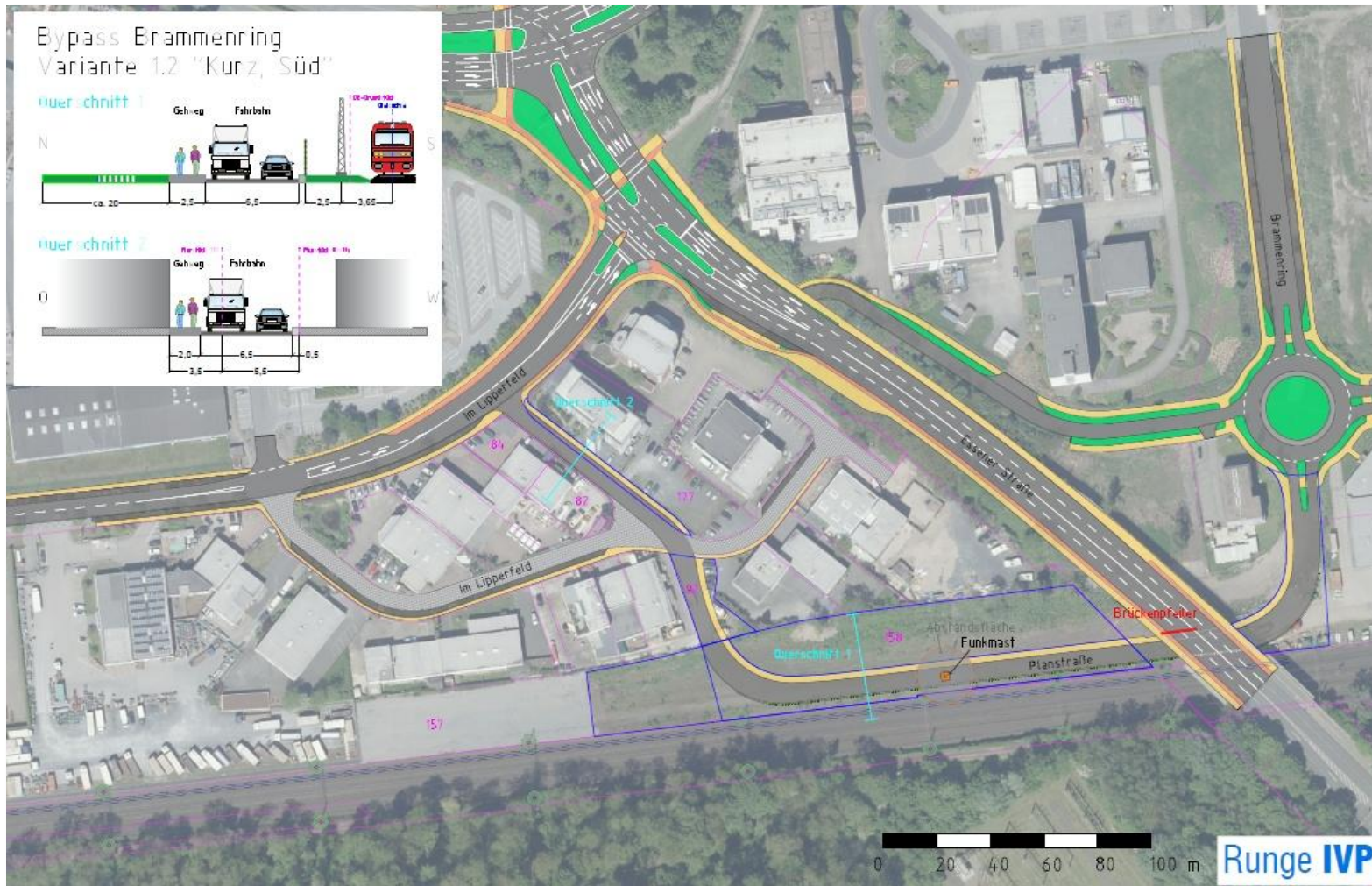


© kg5 architekten Küstermeier | Gentner



© kg5 architekten Küstermeier | Gentner

6.6 Bypass Osterfelder Straße



Nach Prüfung aller Varianten und in Abstimmung mit der Deutschen Bahn haben sich die Stadt Oberhausen und das durch EAI beauftragte Verkehrsplanungsbüro Runge für die Variante 1.2 ausgesprochen.

Der „Bypass“ Im Lipperfeld hat nur eine untergeordnete Verkehrsfunktion und führt umweghaft zum Brammenring. Die Entlastungsfunktion für den Brammenring ist begrenzt (ca. -1.000 Kfz/24h).

Der „Bypass“ bietet insbesondere für ortskundige Bewohner und Beschäftigte eine Alternative zu Verkehrsspitzenzeiten auf der Osterfelder und Essener Straße.

Auch kann er bei Störungen im bestehenden Straßennetz (z.B. Straßenaufbruch Brammenring) eine Ausweichstrecke bieten.

6.7 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.

- Aktuell läuft das Planfeststellungsverfahren der DB InfraGO AG zum Ersatzneubau der Eisenbahnbrücken über die Osterfelder Straße nördlich der Cheruskerstraße.
- Die Bahn wird im Juli 2026 mit der Brückenbaumaßnahme beginnen, die spätestens ab August 2026 zu Einschränkungen für den Straßenverkehr führen wird.
- Parallel zum Brückenbau der Bahn erfolgt die Tieferlegung eines Kanals der WBO im Abschnitt zwischen Waghalsstraße bis Arminstraße.
- Der Verkehr wird über die Waghalsstraße – Wittekindstraße umgeleitet. Die Durchgängigkeit der Armin-/Wittekindstraße sowie die Erreichbarkeit der Cheruskerstraße (als einzige Andienung der DB Cargo) werden durchgehend gewährleistet.
- Bauzeit für die Kanaltieferlegung sind ca. 6 Monate, der Brückenbau dauert bis Mai 2028 an.
- Im Anschluss an den Brückenbau erfolgen die Tieferlegung des Kanals nördlich der Cheruskerstraße und die Herstellung der Straße mit dem neuen Querschnitt. Diese Arbeiten sollen bis Ende 2028 erfolgen, sodass in 2029 mit dem Bau der Brücke südlich der Cheruskerstraße begonnen werden kann.
- Bauzeitende für die Gesamtmaßnahme wird vsl. 2031 sein (inkl. Kanal- und Straßenbau zwischen Armin- und Cheruskerstraße).



© Stadt Oberhausen



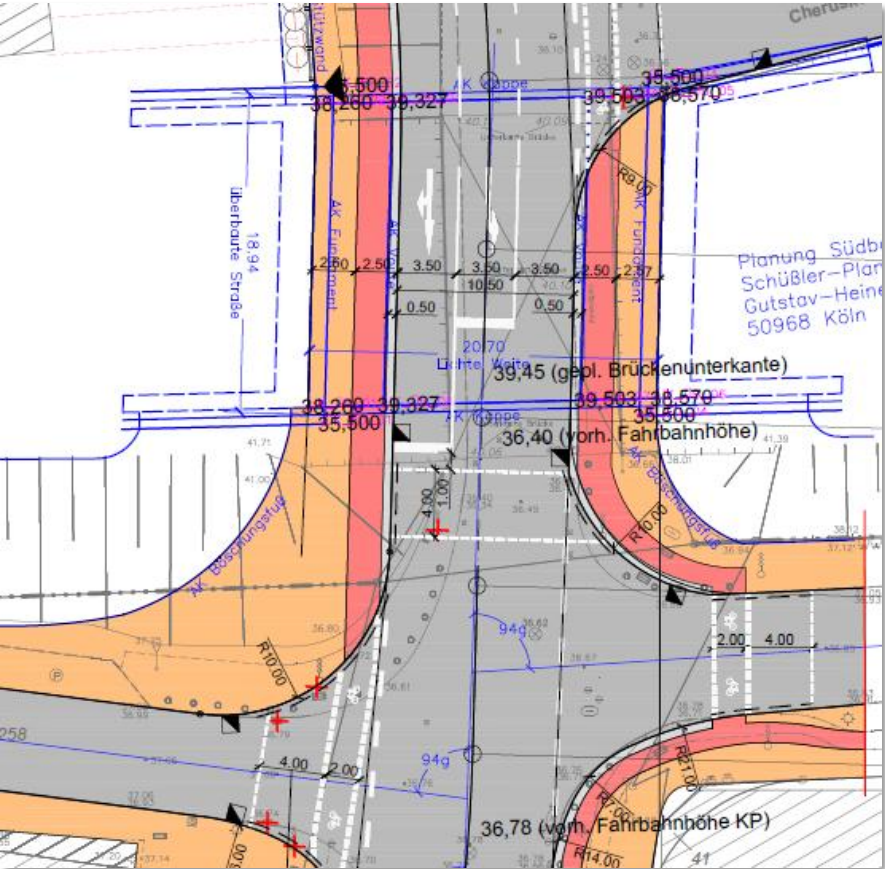
© Stadt Oberhausen

6.7 Aufweitung Osterfelder Brücken

Vorentwurf (Stand 09/2024)

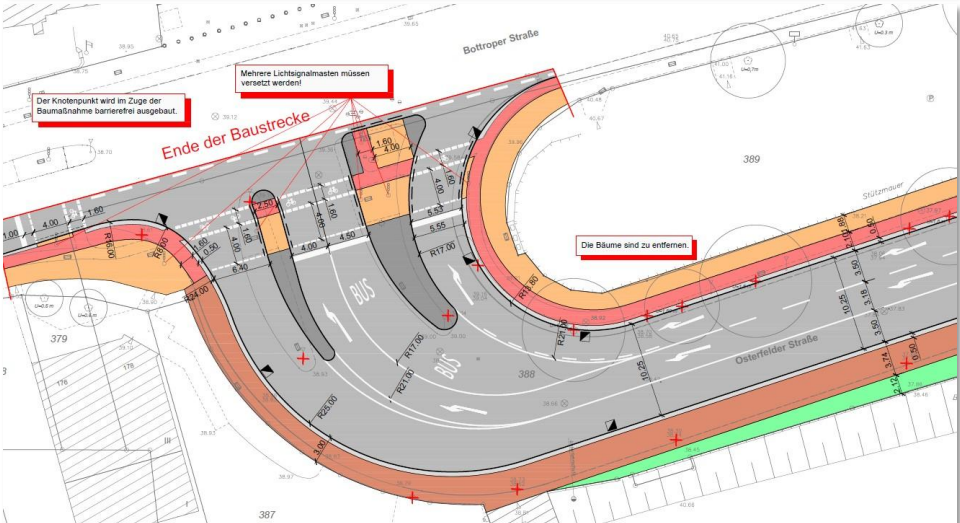
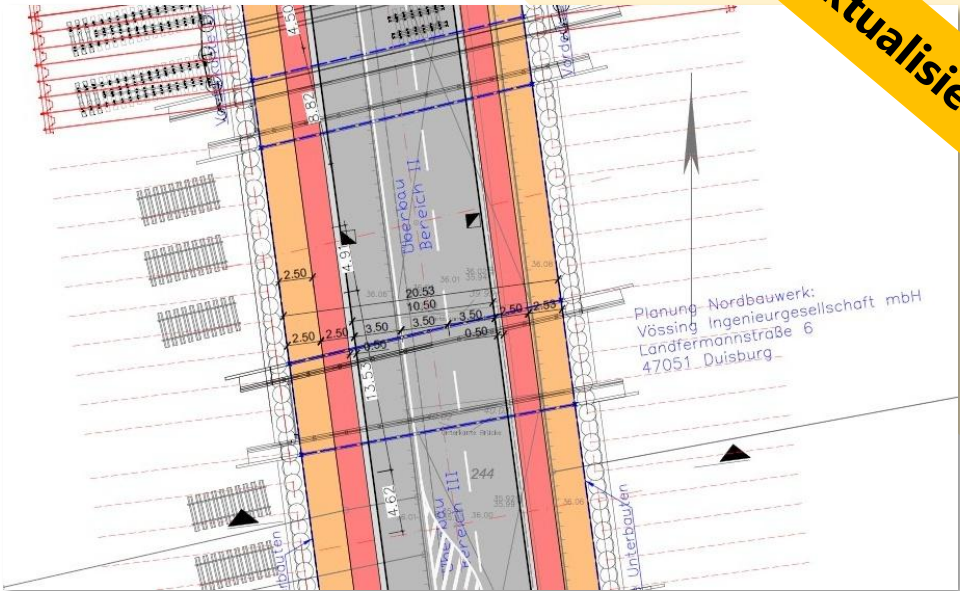
Planungsdetail Knotenpunkt Arminstraße

Neue Linksabbieger



Planungsdetail
neuer
Querschnitt
unterhalb der
Brücken

Beidseitiger
Rad- und
Fußweg



Planungsdetail
Knotenpunkt
Bottroper Straße

6.8 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.

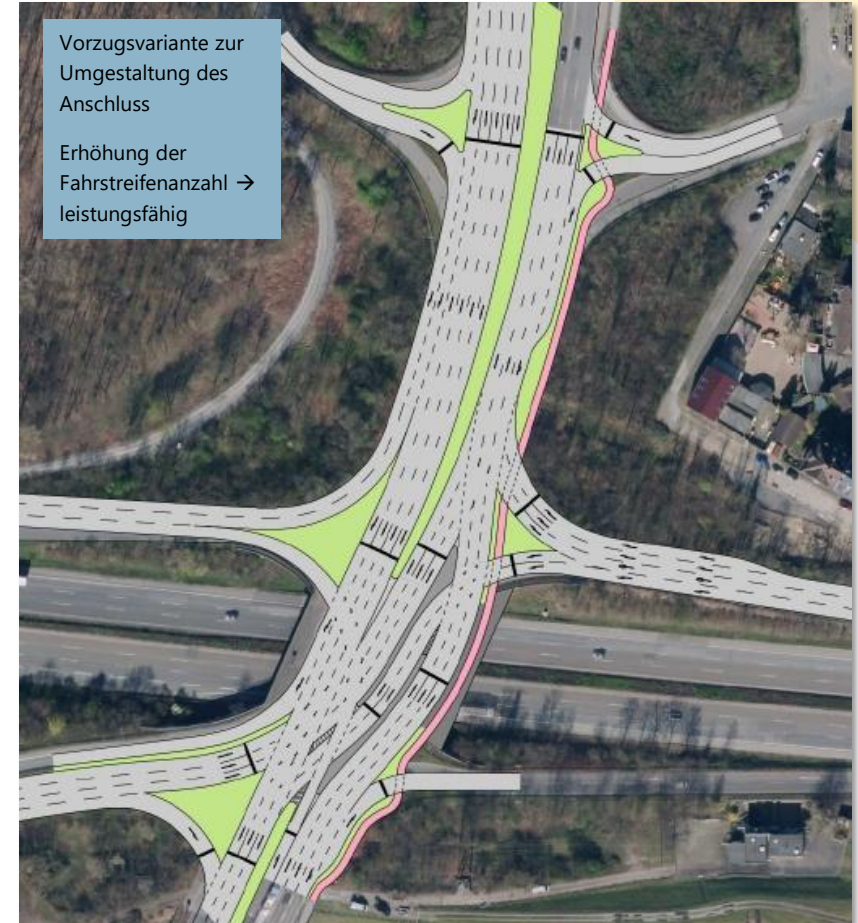
Als nächster Schritt ist zudem zu klären, wie eine mögliche Aufnahme in den nächsten Bundesverkehrswegeplan erfolgen kann. Anschließend wird die Machbarkeitsstudie final abgeschlossen.

Es laufen aktuell weiter Abstimmungen mit Straßen.NRW zur Machbarkeitsstudie. Es ist seitens Straßen.NRW noch keine Entscheidung gefallen, ob und in welcher Form der vorgeschlagene Entwurf mitgegangen werden kann.



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

56 von 59 in Zusammenstellung



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

54

6.8 Anschlussstelle Oberhausen-Zentrum A42

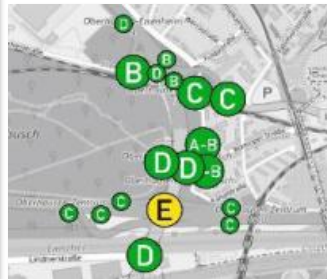
Es wurden umfangreiche Analysen des Bestandes durchgeführt. Dazu wurden Verkehrserhebungen, Ortsbesichtigungen, Verkehrsprognosen, Leistungsfähigkeitsuntersuchungen durchgeführt und eine Simulation der Verkehrsabläufe erstellt. Die aktuelle Qualitätsstufe der Anschlussstelle wurde als E (ungenügende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

Eine Bypasslösung wurde abgestimmt und wird nun weiter verfolgt.



Bestand



Planung



6.9 Beleuchtete Laufstrecke am Kanal

Entlang des Rhein-Herne-Kanals ist eine beleuchtete Laufstrecke von rund 6,5km entstanden. Der letzte Abschnitt (gelbe Linie in der Karte) wurde im Mai 2025 fertiggestellt. Beide Abschnitte können einzeln oder zusammen als Rundkurs zum Joggen, Walken etc. genutzt werden.

Die Laufstrecke wurde 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 wurde.



© Stadt Oberhausen / Tom Thöne



© Stadt Oberhausen / Tom Thöne



© Stadt Oberhausen / Tom Thöne





stadt
oberhausen

Kontakt

Dezernat 5

Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt