

Antragsteller/-in: AfD-Fraktion, Wolfgang Kempkes, Uwe Lindackers

Antrag der AfD-Ratsfraktion Oberhausen/Rhld. gemäß § 2 der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Oberhausen: Wiederöffnung der Steinbrinkstraße (Sterkrade)

Beratungsfolge

04.03.2026	Wirtschafts- und Ordnungsausschuss	Vorberatung
05.03.2026	Bezirksvertretung Sterkrade	Anhörung
11.03.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Vorberatung
23.03.2026	Rat der Stadt	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen beschließt einen Prüfauftrag an die Verwaltung zur Wiederöffnung der Steinbrinkstraße (Sterkrade) für den Kfz-Verkehr mit Kurzzeitparkplätzen in Verbindung mit dem Abriß des „Center Point“ und den Baumaßnahmen am Elpenbach.

Bezug

Kein Bezug

Sachverhalt

1

2 Die Steinbrinkstraße bildete historisch die wichtigste durchgehende Verkehrsachse in Nord-
3 Süd-Richtung durch die Sterkrader Innenstadt. Sie sorgte in Verbindung mit zahlreichen
4 Parkmöglichkeiten z. T. auf Freiflächen ehemaliger GHH-Werksanlagen für eine gute
5 Erreichbarkeit des Sterkrader Einzelhandels. Zeitgleich mit dem Bau des Centro erfolgte um
6 1996 die Umbildung zur Fußgängerzone und eine Umlenkung des Verkehrs durch den
7 Eugen-zur-Nieden-Ring.

8 Dadurch entstand zusammen mit der Bahnhofstraße ein relativ großer, nur fußläufig zu
9 erschließender Einkaufsbereich, der zum Ausbleiben mobiler Käuferströme und langfristig
10 zur Verödung der Sterkrader Innenstadt führte. Dieser Prozeß ist durch die Eröffnung des
11 Unterzentrums „Sterkrader Tor“ im Jahre 2007 nur abgemildert, aber nicht umgekehrt
12 worden.

13 Der Ankauf und Abriß des „Center Point“ im Rahmen der umfassenden Baumaßnahmen von
14 „Klima.Quartier Sterkrade“ und der Elpenbach- bzw. Kanalbaumaßnahmen bieten die
15 einmalige Gelegenheit zu einem verkehrsplanerischen Neubeginn.

16 Es geht darum, die seit 1996 gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen mit Blick auf die
17 Auswirkungen des Sterkrader Einzelhandels und damit die Einkaufsqualität Sterkrades unter
18 Wahrung der Ziele Klimaanpassung, Barrierefreiheit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität
19 kritisch zu prüfen. Mehr als bisher sollen die Bedürfnisse des Wirtschaftsstandortes
20 Sterkrade zur Sicherung von Arbeitsplätzen in dessen Innenstadt berücksichtigt werden und
21 der Charakter als eigenständiger Stadtteil gewahrt bleiben.

22 Der Prüfauftrag stellt sicher, daß die Planungen förderrechtlich, städtebaulich und verkehrlich
23 belastbar erfolgen, Varianten adäquat bewertet werden und ein reversibler Pilot möglich ist.

24 Dazu wird die Verwaltung beauftragt, insbesondere folgende Punkte zu prüfen und dem Rat
25 innerhalb einer angemessenen Frist zugleich mit dem Prüfbericht einen Beschlußvorschlag
26 für das weitere Vorgehen vorzulegen:

27 A) Rechtliche Machbarkeit / Fördermittelbindung

- 28 • Voraussetzungen einer Wiederöffnung der Steinbrinkstraße (Innenstadt Sterkrade)
29 für den motorisierten Verkehr;
- 30 • notwendige verkehrsrechtliche Schritte (Aufhebung/Änderung der Fußgängerzone,
31 Umwidmung, Beschilderung);
- 32 • Prüfung der Zweckgebundenheit von Fördermitteln (Alt- und Neuprojekte) inkl.
33 Rückforderungsrisiken und Ausnahmewegen;

34 B) Städtebauliche Einbindung

- 35 • Vereinbarkeit mit Klima.Quartier Sterkrade (Grün- und Wasserelemente, Mikroklima,
36 Aufenthaltsqualität);

- 37 • Gestaltungsleitbilder (z. B. Shared Space / Begegnungszone vs. klassische
- 38 Fahrgasse) unter Sicherung der Barrierefreiheit.

39 C) Verkehrskonzept & Varianten

- 40 • Einbahnführung mit begrenzten Kurzzeitparkbuchten (z. B. 30 Min., inkl.
- 41 Behindertenstellplätzen);
- 42 • Shared Space/Begegnungszone mit begrenztem Zutritt
- 43 (Anlieger/Lieferverkehr/Taxi/On-Demand);
- 44 • Zeitfenster-Modell (z. B. vormittags Liefer-/Zutritt, sonst Fußgängerpriorität);
- 45 • Vermeidung von Schleichverkehr (Poller/Schranken/Genehmigungen, digitale
- 46 Steuerung), Integration von Rad/ÖPNV, Sicherheits- und Lärmschutz.

47 D) Koordination mit Abriß „Center Point“ & Elpenbach/Kanal

- 48 • Zeitliche/baulogistische Abstimmung;
- 49 • Synergien (Oberflächen, Versickerung, Leitungen, Vorleistungen für Poller/Sensorik).

50 E) Pilotversuch & Monitoring

- 51 • Konzept eines befristeten Verkehrsversuchs (6–12 Monate) inkl. Zielindikatoren,
- 52 Meßprogramm (Frequenz, Verweildauer, Handelsfeedback, Lärm/Emissionen,
- 53 Unfälle) und Rückbauoption.

54 F) Wirtschaft & Finanzierung

- 55 • Kosten-/Nutzen je Variante (Bau/Betrieb/Folge), Finanzierungsquellen
- 56 (kommunal/Drittmittel/Förderkulissen) und Wirkung auf stationären Einzelhandel.

57 G) Beteiligung & Kommunikation

- 58 • Akteursbeteiligung (City-Management, IHK/EHV, Händler-/Werbegemeinschaft,
- 59 Behindertenbeirat, Seniorenrat, Anwohnerschaft, Umwelt/Klima, ÖPNV) und
- 60 Transparenz (Info-/Online-Dialog, Beschilderung, Feedbackkanäle).

61 Erbetene Anlagen/Arbeitsschritte der Verwaltung (für den Prüfbericht).

- 62 • Lage- und Variantenpläne (Abschnittsabgrenzung, Querschnitte, Park-/Lieferzonen,
- 63 Grün/Wasser, Behindertenstellplätze).
- 64 • Verkehrsmodell/-simulation (Ziel-/Anliegerverkehr, Ringwirkung, Spitzenstunden).
- 65 • Rechts-/Fördercheck (Zweckbindung, Ausnahmen, Fristen, Risiken).
- 66 • Kosten-/Finanzierungsübersicht.
- 67 • Pilot- & Monitoringkonzept mit Zielwerten und Abbruchkriterien.

Anlage/n
Keine

