

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

**Grundsatzbeschluss zur Weiterverfolgung der priorisierten
Vorzugsvariante zur Umgestaltung der Westfälischen Straße zwischen
Heinestraße und Nürnberger Straße im Zusammenhang mit den
flankierenden Maßnahmen aus dem IHK Osterfeld.**

Beratungsfolge

23.06.2026	Bezirksvertretung Osterfeld	Kenntnisnahme
08.07.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Stadtplanungs- und Umweltausschuss beschließt die Fortsetzung der Planungen auf Grundlage der Vorzugsvariante (Variante 1) zum Umbau der Westfälischen Straße zwischen Heinestraße und Nürnberger Straße.

Bezug

Drucksache Nr. B/17/2807-01 „Aktualisierung des Integrierten Handlungskonzepts des Stadterneuerungsprojekts "Sozialer Zusammenhalt Oberhausen Osterfeld": Beschluss der Aktualisierung des Integrierten Handlungskonzeptes“ vom 12.12.2022

Drucksache Nr. B/18/0087-1 „Straßen- und Wegekonzept 2026 – 2030“

Konsequenzen

Drucksache hat keine finanziellen Konsequenzen

Drucksache hat keine klimatischen Konsequenzen

Sachverhalt

Einordnung in den Gesamtzusammenhang

Der Rat der Stadt Oberhausen hat in seiner Sitzung am 15. September 2014 und am 16. November 2015 auf der Grundlage des § 171e BauGB das städtebauliche Programmgebiet „Soziale Stadt Osterfeld“ sowie das „Integrierte Handlungskonzept (IHK) Osterfeld“ als Gesamtmaßnahme für den Stadterneuerungsprozess im Stadterneuerungsgebiet Oberhausen Osterfeld beschlossen (Vorlage B/16/1145-01). Im Jahr 2022 wurde das IHK aktualisiert (B/17/2807-01).

Die Stadt Oberhausen hat am 26.08.2025 für das Stadterneuerungsgebiet „Sozialer Zusammenhalt Osterfeld“ den Zuwendungsbescheid für das Stadterneuerungsprogramm (STEP) 2025 erhalten. Die Bewilligung enthält, neben anderen, auch die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben für die baulichen Teilmaßnahmen Nr. 4 „Umgestaltung Schulhof GSO“ und Teilmaßnahme Nr. 17: „Umbau der Westfälische Straße“. Seit Vorlage des Bewilligungsbescheides sind beide Teilmaßnahmen prioritär planerisch vorangetrieben worden.

Zusammen mit dem Neubau des Multifunktionskomplexes an der Gesamtschule Osterfeld (GSO), der Schulhofumgestaltung an der GSO, dem Umbau der Westfälischen Straße und dem Neubauvorhaben auf dem gegenüberliegenden und ehemaligen Hallenbadgelände, wird sich der Standort zu einem wichtigen Quartiersmittelpunkt in Osterfeld entwickeln. Neben den Schüler/innen werden zukünftig auch Besucher/innen der Stadteilbibliothek und des Jugendzentrums sowie die Bewohner/innen der geplanten Wohnbebauung auf dem ehemaligen Hallenbadgelände den Straßenraum nutzen.

Die Umgestaltung der Westfälischen Straße steht damit im direkten baulichen und funktionalen Zusammenhang mit der Entwicklung des Standortes der GSO und stellt ein wichtiges Bindeglied zwischen den Entwicklungen auf den beiden Straßenseiten dar.

Planungsraum und Aufgabenstellung

Der hier in Rede stehende Teilabschnitt der Westfälischen Straße ist derzeit durch einen in Teilen maroden Oberflächenbelag sowie einen großzügigen Fahrbahnquerschnitt gekennzeichnet. Die Gestaltung des Straßenraums weist Defizite auf, da sowohl dem fließenden als auch dem ruhenden Verkehr auf dieser innenstadtnahen und direkt an die Gesamtschule Osterfeld angrenzenden Straße Vorrang vor den schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen eingeräumt wird. In Höhe der GSO gibt es zudem nur eine gesicherte Quermöglichkeit in Nord-Süd-Richtung für den Fuß- und Radverkehr. Den Ansprüchen des hohen Schüler/innenaufkommens wird die vorhandene Gestaltung der Straße nicht gerecht. Über die Westfälische Straße verkehrt stündlich die Buslinie 953 und während der Schulzeiten auch ein Einsatzwagen (E434).

Zahlreiche Bevölkerungsgruppen nutzen die Straße auf ihren täglichen Wegen durch Osterfeld. Im Zuge der Neustrukturierung der an die Westfälische Straße angrenzenden Bereiche (Multifunktionskomplex, Wohnbebauung auf dem ehemaligen Hallenbadgelände) soll die Straße in ihrem Straßenquerschnitt neu geordnet und in ihrer Nutzungsmöglichkeit für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen aufgewertet werden.

Bei der Neuplanung des Straßenraumes soll eine klimaresiliente Gestaltung sowie die Einbindung von grünen Elementen verfolgt werden.

Neben der Neuordnung der Verkehrsfläche zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs steht ebenfalls die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im Fokus.

Die Westfälische Straße zeichnet sich durch einen prägenden Baumbestand aus, der bei den Planungen vollumfänglich berücksichtigt wird.

Bisher erbrachte Leistungen

Auf Grundlage des im Dezember 2022 durch den Rat der Stadt beschlossenen aktualisierten Integrierten Handlungskonzeptes Osterfeld (IHK Osterfeld) wurde im Juni 2025 das Büro FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH beauftragt, eine Vorplanung (Lph 2 der HOAI 2021) inkl. Variantenentwicklung zu erstellen.

Es wurden umfangreiche Erhebungen und Beobachtungen (Verkehrsaufkommen, Parkraumnutzung/-auslastung, Hol-/Bringverkehre, Querungsbereiche) durchgeführt und ausgewertet und drei unterschiedliche Planungsvarianten im Rahmen der Vorplanung erarbeitet. Dabei wurden aktuelle Vermessungsdaten sowie die parallel betriebenen Planungen zur Umgestaltung des Schulhofes, zum Multifunktionskomplex (Aula, Jugendzentrum und Stadtteilbibliothek) sowie der Entwicklung des Quartiersplatzes an der Westfälischen Straße berücksichtigt.

Ergebnisse der Analyse

Zur Ermittlung der Verkehrsmengen wurde an einem Normalwerktag eine 24-Stunden-Zählung sowie eine Parkraumerhebung über 12 Stunden durchgeführt. In der Auswertung zeigte sich, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung bei ca. 5.400 Kfz/24h liegt. Der Schwerverkehrsanteil ist mit 1,9% gering.

Der höchste Parkraumbedarf ergab sich im Zeitraum zwischen 8 und 12 Uhr, wobei auch in diesen Stunden die Auslastung aller beobachteten Parkplätze im Schnitt bei unter 80% lag. Außerhalb dieser Spitzenzeiten lag die Auslastung bei weniger als 60%. Berücksichtigt wurden hierbei die Stellplätze, die direkt an der Westfälischen Straße liegen (zeitlich befristetes Parken zwischen Heinestraße und Bottroper Straße). Weitere Parkplätze befinden sich im näheren Umfeld (z.B. unbefristet auf der Nürnberger Straße) und auf dem Schulgelände (Lehrerparkplätze). Hier gab es über den Beobachtungszeitraum durchgehend weitere freie Stellplätze.

Varianten

Insgesamt wurden drei Varianten erarbeitet, die unterschiedliche Schwerpunkte bei der Bevorzugung des nicht-motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr legen.

Variante 1 „Verkehrsberuhigung“

Diese Variante hat die deutlichste Unterordnung des motorisierten Verkehrs gegenüber dem nicht-motorisierten Verkehr im Fokus.

Zwischen den Knotenpunkten Heinestraße und Nürnberger Straße wird eine gepflasterte und baulich erhabene Verkehrsfläche als verkehrsberuhigter Bereich errichtet. Innerhalb dieser Fläche sind Kraftfahrzeuge dem nicht-motorisierten Verkehr untergeordnet und die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf Schrittgeschwindigkeit reduziert.

Das Queren ist innerhalb dieses Abschnitts grundsätzlich überall möglich, wird jedoch durch die Anordnung der Grün- bzw. Baumbeete sowie der geplanten Möblierung sinnvoll gelenkt.

Das Pflaster wird versickerungsfähig oder als Schwammstein ausgebildet, das Oberflächenwasser soll in die großzügigen Grünbeete geleitet werden, wo es über Rigolensysteme zur Bewässerung des Baumbestandes beiträgt oder versickert wird.

Die Bushaltestellen werden im Bereich des Multifunktionskomplexes eingerichtet und möglichst barrierefrei ausgestaltet.

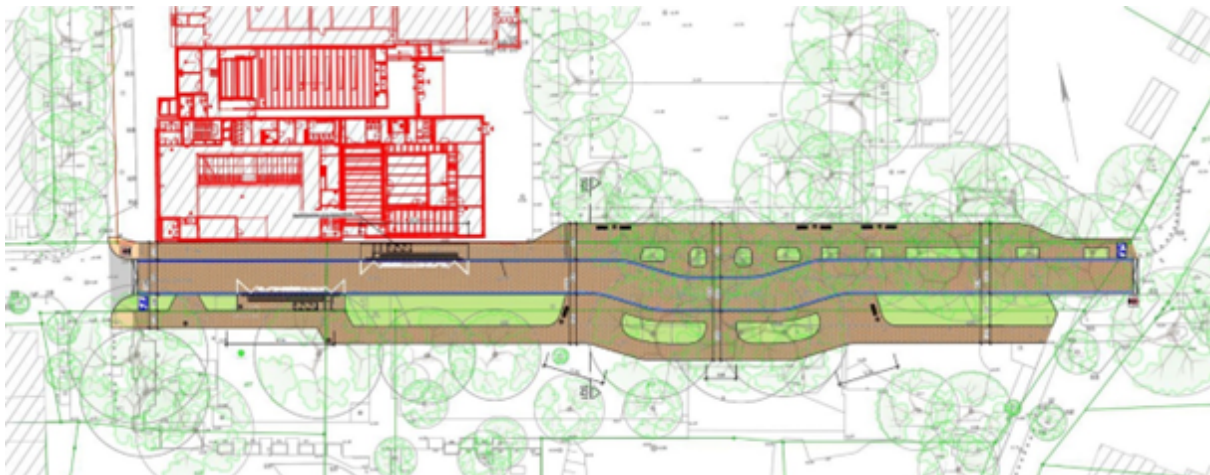


Abbildung 1: Lageplanausschnitt Variante 1

Stellplätze werden nicht vorgesehen, um die angrenzenden Nutzungsarten bestmöglich über die neu gestaltete Westfälische Straße zu verknüpfen. Die bisher in diesem Bereich vorgehaltenen Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen werden in die Heinestraße verlegt. Durch die Parkraumanalyse wurde deutlich, dass selbst in den Spitzenzeiten keine volle Auslastung der vorh. Stellplätze erreicht wird.

Variante 2 „Engstelle“

Auch diese Variante stellt eine den nicht-motorisierten Verkehr bevorzugende Verkehrsplanung dar. Fuß- und Radverkehr werden voneinander getrennt und der Radverkehr über Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt. Die Nebenanlagen stehen somit vollständig dem Fußverkehr zur Verfügung.

Um dem hohen Querungsbedarf gegenüber dem Multifunktionskomplex bzw. des Schulhofs zu entsprechen, soll weiterhin eine Lichtsignalanlage im Bereich des Knotenpunktes Heinestraße und zusätzlich eine großzügige Querungsstelle vor dem Haupttor zum Schulhof eingerichtet werden.

Der Radverkehr erhält hier separate Fahrspuren, um das Queren der Fahrbahn insbesondere für pulkartig auftretende Schüler/innengruppen zu vereinfachen und ausreichend Aufstellflächen bieten zu können.

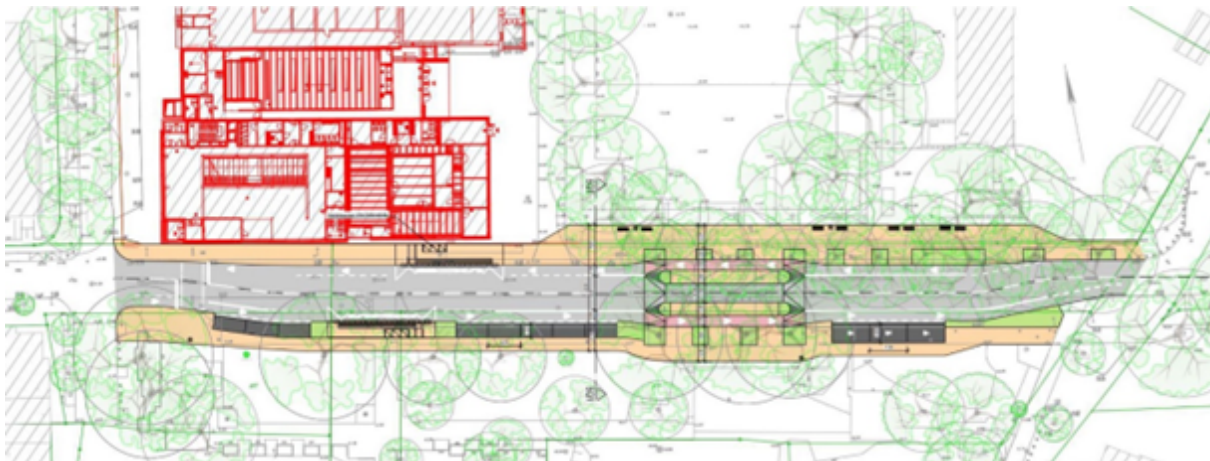


Abbildung 2: Lageplanausschnitt Variante 2

Variante 3 „Trennungsprinzip“

Die dritte betrachtete Variante trennt zum einen Fuß- und Radverkehr, zum anderen aber auch die Richtungsfahrbahnen voneinander, indem eine schmale, begrünte Mittelinsel eingeplant wird. Diese hat eine bündelnde Wirkung auf den Querungsverkehr zwischen Schulhof und Parkanlage und ermöglicht ein Ableiten von Oberflächenwasser in Rigolen.

Ein eng gefasster verkehrsberuhigter Bereich ermöglicht auch dem Radverkehr ein nahezu ungehindertes Ein- und Abbiegen aus beiden Fahrtrichtungen und ordnet den motorisierten Verkehr unter.

Die Haltestellen werden so angeordnet, dass eine Vorbeifahrt am haltenden Bus nicht möglich sein wird. Während der Spitzenzeiten wird somit die Durchfahrgeschwindigkeit reduziert.

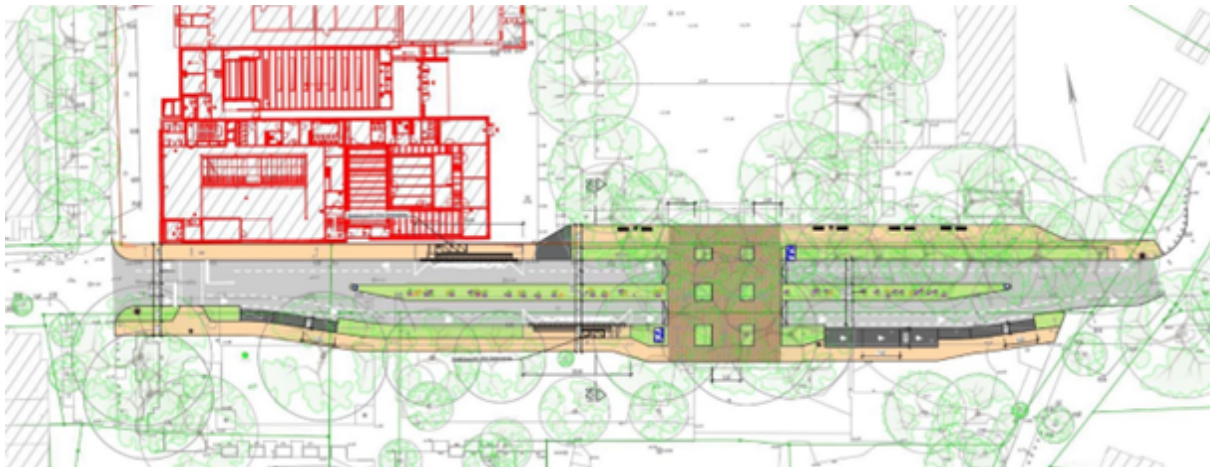


Abbildung 3: Lageplanausschnitt Variante 3

Bewertung

Variante 1 zeigt die deutlich besten Ergebnisse bei der Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs, bei der Herstellung von Aufenthaltsqualität, der Stärkung von Quermöglichkeiten und der geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung. Sie schneidet darüber hinaus auch gut bei der Schaffung möglicher entsiegelter Flächen und einer Reduktion des motorisierten Verkehrs (Verdrängungseffekt) ab.

Nachteilig zu bewerten sind die entfallenen Parkplätze, die aber ins Umfeld verlagert werden können.

Die kritisch zu betrachtenden Bring- und Holverkehre sind mit der Variante 1 nur marginal zu steuern. Die insgesamt deutlich niedrigere Grundgeschwindigkeit im Bereich der Schule wird aber zur Entschärfung möglicher kritischer Situationen beitragen.

Variante 2 besticht durch die größte Anzahl verbleibender Parkplätze und einem hohen zu erwartenden Verdrängungseffekt auf den motorisierten Verkehr. Darüber hinaus ergeben sich bei dieser Variante keine besonderen Vorteile.

Variante 3 verfügt über die größten Vorteile bei der Entsiegelung von Flächen und den deutlichsten Einschränkungen für Bring- und Holverkehre. Auch die Parkmöglichkeiten werden hier am wenigsten reduziert.

Fazit: Aus Sicht der Fachverwaltung stellt die Variante 1 mit Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches zwischen Heinestraße und Nürnberger Straße die insgesamt beste Lösung zur verkehrssicheren und komfortablen Verkehrsraumgestaltung dar, die sowohl die zukünftigen neuen Nutzungen (Multifunktionskomplex, Wohnbebauung sowie Quartiersplatz mit Grün- und Spielanlagen) als auch die Klimaresilienz bestmöglich berücksichtigt.

Die Planungsvariante 1 soll daher planerisch weiter ausgearbeitet werden.

Abstimmungen mit den angrenzenden Baumaßnahmen

Im direkten Umfeld an den Planungsraum kommt es zu einer Ballung verschiedener baulicher Maßnahmen, die teils durch die Städtebauförderung, teils mit städtischen oder privaten Mittel realisiert werden. Dem Umbau der Westfälischen Straße kommt dabei als Bindeglied zwischen den nördlich und südlich gelegenen Planungsräumen eine wegweisende Funktion zu. Die zukünftige Ausprägung des Verkehrsaufkommens und Gestaltung der Verkehrsführung ist insbesondere hinsichtlich der Sicherheitsaspekte der angrenzenden Spielräume und mögliche Querungstellen relevant, ebenso müssen Grün- und Aufenthaltsflächen planerisch gestaltet und abgestimmt werden. Wesentlicher Aspekt ist dabei die funktionale und planerische Abstimmung der Maßnahmen untereinander.

Zu diesem Zweck wurde eine verwaltungsinterne Projektgruppe gegründet. Diese begleitet alle Baumaßnahmen an der Westfälischen Straße. Ziel ist die Synchronisierung der Entwurfs- und Zeitplanungsprozesse, die Abstimmung von Schnittstellen sowie die Sicherstellung einer inhaltlich kohärenten Gesamtentwicklung zwischen Gesamtschule Osterfeld, Multifunktionskomplex, Quartiersplatz und Westfälischer Straße.

Die Analyseschritte und Ergebnisse des Büros FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH wurden kontinuierlich in dieser Projektgruppe vorgestellt und mit den angrenzenden Planungen abgestimmt. Aus planerischer Sicht wurde die Variante 1 von den Fachverwaltungen sowie den beiden beteiligten Freiraumplanungsbüros befürwortet. Im weiteren Verfahren sollen die Abstimmungen fortgeführt werden und die drei Planungsräume planerisch zusammengeführt werden. Für die weitere Planung aller Teilräume ist daher die politische Beschlussfassung bzw. die Variantenentscheidung entscheidend.

210
211 Um über den Prozess und die ersten planerischen Ergebnisse zu berichten, wurden die
212 Analyse und die Ergebnisse in der letzten Sitzung des Stadtteilbeirates Osterfeld am
213 11.06.2026 vorgestellt und diskutiert. Alle eingegangenen Hinweise werden in die
214 Weiterentwicklung der Planungsidee einfließen. Um die Osterfelder*innen transparent in den
215 Prozess einzubinden, ist eine gemeinsame Bürgerinformationsveranstaltung geplant. Diese
216 soll voraussichtlich nach den Sommerferien stattfinden. Die hierzu erforderlichen weiteren
217 Planungsleistungen werden kurzfristig ausgeschrieben und der anschließende
218 Planungsbeschluss wird unter Berücksichtigung der sich daraus ergebenden
219 Überarbeitungen für eine folgende Sitzungsfolge vorbereitet.

Anlage/n

1 - Anlage - Schlussbericht zur Variantenwahl (Fischer Teamplan 2026)

2 - Anlage - Lageplan Variante 1

3 - Anlage - Lageplan Variante 2

4 - Anlage - Lageplan Variante 3