

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

Durchführungsbeschluss für den Ausbau der Mathildestraße im Abschnitt Weseler Straße bis Alsfeldstraße

Beratungsfolge

10.09.2026	Bezirksvertretung Sterkrade	Anhörung
16.09.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Stadtplanungs- und Umweltausschuss stimmt dem geplanten Straßenausbau der Mathildestraße im Abschnitt Weseler Straße bis Alsfeldstraße zu.

Die Gesamtkosten für den Straßenvollausbau in Höhe von 3.258.100 € (brutto) sind wie folgt angemeldet worden:

Finanzstelle 562012010102900 – Mathildestraße.

Finanz-Position	Bezeichnung	2027	2028	2029	VE 2027 kassen- wirksam 2028	VE 2027 kassen- wirksam 2029
7.852.00	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen	500.000 EUR	1.447.000 EUR	947.000 EUR	1.447.000 EUR	947.000 EUR
7.852.40	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen IngLeist WBO	100.000 EUR	132.050 EUR	132.050 EUR	0 EUR	0 EUR

Eine Umsetzung erfolgt unter dem Vorbehalt einer Berücksichtigung der Maßnahme im Haushalt 2027 ff. und eine Haushaltsgenehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Bezug

B/18/0087 – Straßen- und Wegekonzept 2026 - 2030

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Das aktuelle Straßen- und Wegekonzept 2026 - 2030 sieht den Ausbau der Mathildestraße im Abschnitt Weseler Straße bis Alsfeldstraße unter der laufenden Nummer 87 im Jahr 2027 vor.

Bei der Mathildestraße handelt es sich um eine Sammelstraße mit mehreren abgehenden Stichstraßen, die als Wohnwege ausgebildet sind und funktional zur Mathildestraße gehören. Die Straße liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone und wird vom öffentlichen Personennahverkehr befahren. Anlagen für den Radverkehr sind derzeit nicht vorhanden.

Im Bestand erfolgt das Parken überwiegend halbseitig auf dem Bord. Darüber hinaus ist vermehrt zu beobachten, dass Fahrzeuge zwischen Baumscheiben sowie auf nicht dafür vorgesehenen Nebenanlagen abgestellt werden. Dies führt zu erheblichen Belastungen der Baumstandorte sowie zu Schäden an den Nebenanlagen.

Das Straßenbild wird in weiten Abschnitten durch einen prägenden Baumbestand, insbesondere auf der östlichen Straßenseite, bestimmt. Dieser trägt wesentlich zur Beschattung und Aufenthaltsqualität bei. Aufgrund teilweise zu klein dimensionierter Baumscheiben ist jedoch bereits ein erheblicher Wurzeldruck entstanden, der zu Schäden in den Nebenanlagen und zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand führt. Zudem fehlt häufig eine bauliche Abgrenzung der Baumscheiben, wodurch Fahrzeuge sehr nah an den Bäumen abgestellt werden und die unversiegelten Flächen stark verdichtet werden. Dies wirkt sich negativ auf die Vitalität der Bäume und auf die natürliche Regenwasserversickerung aus.

Die Zustandserfassung der Fahrbahn zeigt, dass sich diese überwiegend in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand befindet. Lediglich in kurzen Teilabschnitten wird der Zustand als mittelmäßig bis gut bewertet.

In der Folge bestehen derzeit Defizite in der Oberflächenentwässerung sowie Einschränkungen in der Barrierefreiheit. Letztere resultieren insbesondere aus Wurzelschäden und einer Querschnittsaufteilung, die nicht mehr den aktuellen Anforderungen der Straßenplanung entspricht.

Die Verwaltung beabsichtigt daher, im Zuge des Ausbaus die Querschnittsaufteilung neu zu ordnen und die vorhandenen Flächen effizienter zu nutzen. Die Nebenanlagen sollen entsprechend den aktuellen technischen Regelwerken dimensioniert werden. Ein zentrales Ziel der Planung ist der weitgehende Erhalt des prägenden Baumbestandes bei gleichzeitiger qualitativer Verbesserung der Baumstandorte.

Grundsätzlich ist vorgesehen, die Mathildestraße überwiegend im Separationsprinzip auszubauen. Die beiden Stichstraßen (gegenüber Hausnummer 81 sowie zwischen den Hausnummern 58 und 60) sollen hingegen als Mischverkehrsflächen gestaltet werden. Es handelt sich hierbei um Sackgassen mit dem Charakter schmaler Wohnwege. Da diese Bereiche nicht vom ÖPNV befahren werden und zusätzlich eine fußläufige Verbindung über eine Brücke zur Feldhofstraße (auf Höhe Hausnummer 60c) besteht, ermöglicht diese Ausbaufom eine optimale Nutzung des vorhandenen Querschnitts von etwa 9 bis 10 Metern. In diesen Bereichen sind insgesamt sechs öffentliche Stellplätze vorgesehen. Aufgrund vorhandener privater Stellplätze wird diese Anzahl als ausreichend bewertet.

Eine Herstellung im Separationsprinzip würde aufgrund der Querschnittsbreite und der Zufahrten nicht mehr öffentliche Stellplätze ermöglichen als der Ausbau als Mischverkehrsfläche.

Im übrigen Straßenverlauf ist eine Regel-Fahrbahnbreite von 5,50 m vorgesehen. In einzelnen Abschnitten wird die Breite durch Zwangspunkte wie Baumstandorte punktuell reduziert.

Die bestehende Verkehrsinsel im Bereich der Weseler Straße bleibt grundsätzlich erhalten, wird jedoch baulich angepasst und teilweise entsiegelt. Für die Anbindung an die Weseler Straße ist eine Fahrbahnbreite von 5,00 m auf der östlichen Seite und knapp 7,00 m auf der westlichen Seite vorgesehen, ergänzt durch beidseitige Parkstreifen mit einer Breite von jeweils 2,00 m. Die Gehwegbreiten liegen in diesem Abschnitt zwischen 2,07 m und 2,60 m.

Zur Sicherung des Baumbestandes ist eine Vergrößerung der Baumscheiben erforderlich. Hierdurch verschiebt sich die Fahrbahnachse im Abschnitt bis zur Oskarstraße in Richtung Osten, sodass öffentliche Stellplätze überwiegend auf der westlichen Straßenseite hergestellt werden. Über den gesamten Ausbaubereich werden durch die Vergrößerung der Baumscheiben und die Ordnung der Stellplätze etwa 50 m² Fläche entsiegelt bzw. Bodenverdichtung aufgehoben und weiterer Verdichtung vorgebeugt.

Im weiteren Verlauf führt der Wechsel der Baumstandorte zu einer Verschwenkung der Fahrbahnachse in Höhe der Hausnummer 30. Entsprechend werden die Parkstände abschnittsweise auf der östlichen Straßenseite angeordnet. Die Gehwege werden teilweise um die vergrößerten Baumscheiben geführt, wobei eine Mindestbreite von 2,00 m sichergestellt wird; in der Regel beträgt die Gehwegbreite etwa 2,50 m. Gegenüber den Hausnummern 51 bis 59 ist eine zusammenhängende entsiegelte und bepflanzte Fläche vorgesehen, um unzulässiges Parken zu unterbinden und die Qualität der Baumstandorte zu erhöhen.

Im Abschnitt der Hausnummern 60 bis 78 erfolgt auf einer Länge von etwa 60 m zur Maximierung des Stellplatzangebots eine punktuelle Reduzierung der Gehwegbreiten auf etwa 1,60 m bis 1,70 m. Dabei wurden ausreichend Ausweichflächen berücksichtigt, um weiterhin Begegnungen, beispielsweise mit Kinderwagen oder Mobilitätshilfen, zu ermöglichen. Die Fahrbahnbreite wird in diesem Abschnitt kurzzeitig auf 5,00 m reduziert.

Der sehr geringe Querschnitt von etwa 7,50 m im Bereich der Hausnummern 84 bis 88 lässt es nicht zu, dass öffentliche Stellplätze hergestellt werden können. Im Bestand befinden sich auf der östlichen Fahrbahnseite keine Nebenanlagen, sodass sich einige Flurstücke direkt an der Fahrbahn befinden, woraus ein erhöhtes Sicherheitsrisiko resultiert. Durch die Anpassung der Querschnittsaufteilung und Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 4,00 m können beidseitig Gehwege hergestellt werden, welche eine Breite von 1,70 m – 1,80 m vorweisen. Die Engstelle wird dementsprechend beschildert. Im Anschluss wird die Fahrbahn wieder auf 5,50 m aufgeweitet.

Im weiteren Verlauf bis zur Hausnummer 92 sind ausreichend breite Nebenanlagen mit Gehwegbreiten von etwa 2,50 m bis 3,00 m vorgesehen. Danach wird der Gehweg auf 2,00 m reduziert und endet auf dieser Straßenseite; Querungsmöglichkeiten werden durch abgesenkte Borde gewährleistet. Da im anschließenden Abschnitt bis zur Alsfeldstraße keine Bebauung auf der östlichen Seite vorhanden ist, wird der Gehweg einseitig auf der westlichen Seite geführt. Vor dem Knotenpunkt wird eine Querung durch ein abgesenktes Bord möglich sein.

Die Bushaltestellen auf Höhe der Hausnummer 58 und gegenüber der Hausnummer 54 sollen an diesen Stellen wiederhergestellt werden. Die Haltestellen werden nach den aktuell geltenden Richtlinien und Regelwerken ausgebaut, um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Beide Haltestellen sollen mit einem Wartehäuschen ausgestattet werden. Zur Verbesserung der Begegnungssituation zwischen Bussen, wird die Fahrbahnbreite in diesem Bereich auf 6,50 m erweitert.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen ist vorgesehen, im gesamten Verlauf der Mathildestraße mit punktuellen Einengungen zu arbeiten. Auf der Höhe Hausnummer 31 wird der Seitenraum vorgezogen, sodass eine Einengung auf 4,50 m erzeugt wird. Diese Stelle wird mit einem Fußgängerüberweg ausgestattet, um die Nahmobilität zu fördern und die Sicherheit für Schüler zu erhöhen. Eine weitere Einengung auf 4,50 m wird auf Höhe der Hausnummer 50 hergestellt. Die Position wurde gewählt, da die Straße in diesem Bereich über eine lange Strecke sehr linear hergestellt werden muss und somit die Geschwindigkeit verringert werden soll. Die Einengung wird mit abgesenktem Bord zur Querung ausgestattet. Ein weiterer Fußgängerüberweg mit vorgezogenem Seitenraum wird auf Höhe der Hausnummer 70 vorgesehen, sodass auch in diesem Bereich eine sichere Querung im geradlinigen Straßenverlauf angeboten werden kann und der Verkehr beruhigt wird. Die Verschwenkungen und Einengungen, die durch die beschriebenen Zwangspunkte entstehen, tragen ebenfalls dazu bei, dass die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Durch die beschriebene Planung werden insgesamt 330 m öffentliche Stellplätze hergestellt. Die Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit der Fußgänger wird durch ausreichend breite Gehwege und sichere Querungsstellen deutlich erhöht. Es wurde bei der Planung beachtet, dass alle Baumstandorte in der Mathildestraße erhalten bleiben können und diese qualitativ durch größere Baumscheiben verbessert werden.

Die gesamte Planung kann den Anlagen 1-3 entnommen werden.

Am 14.01.2025 hat eine digitale Bürgerversammlung stattgefunden, bei der die Bürgerinnen und Bürger informiert und angehört worden sind. Wichtige Themen in der Veranstaltung waren unter anderem, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Ablauf der Baumaßnahme. Die Informationen zum Ablauf wurden bereits in der Veranstaltung erörtert. Die Planung wurde nach der Veranstaltung so angepasst, dass mehr Querungsstellen und Fußgängerüberwege mit punktuellen Einengungen hergestellt werden sollen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Des Weiteren wurde die Frage gestellt, ob Teile der Grünfläche gegenüber der Hausnummer 52 im Zuge der Maßnahme als Parkflächen hergestellt werden können. Da diese Fläche Teil des Landschaftsschutzgebietes „Alsbachtal und Volkspark Sterkrade“ ist, ist dies nicht möglich und konnte in der weiteren Planung nicht berücksichtigt werden. Bei der Planung wurde versucht die maximale Anzahl an öffentlichen Stellplätzen unter Berücksichtigung des Baumbestandes und Gehwegenforderungen herzustellen. Alle Unterlagen der Bürgerversammlung inklusive der Dokumentation wurden auf der städtischen Internetseite des Straßen- und Wegekonzept zur Verfügung gestellt, sodass die Bürgerinnen und Bürger sich auch nach der Veranstaltung mit der Maßnahme auseinandersetzen und die Verwaltung kontaktieren konnten.

Der Baubeginn ist für das Jahr 2027 vorgesehen. Die Bauzeit wird mit 11 Monaten angenommen.

Die Gesamtkosten für den Straßenvollausbau in Höhe von 3.258.100 € (brutto) sind wie folgt angemeldet worden:

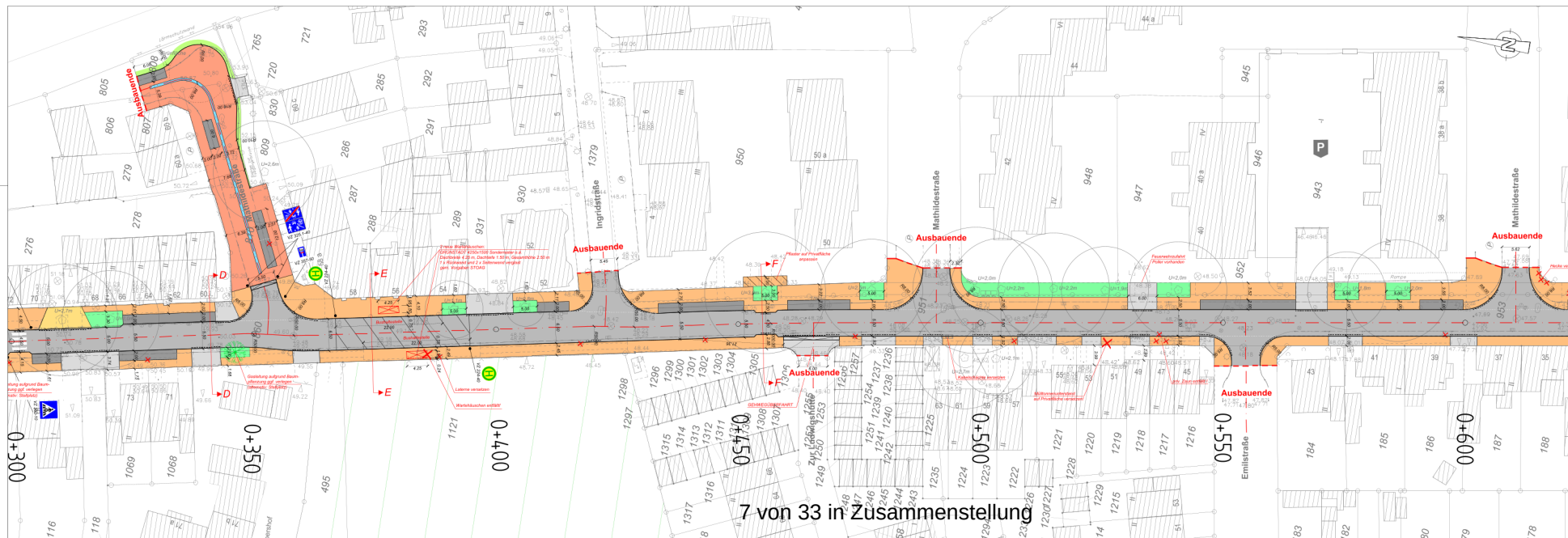
Finanzstelle 562012010102900 – Mathildestraße

Finanz-Position	Bezeichnung	2027	2028	2029	VE 2027 kassen- wirksam 2028	VE 2027 kassen- wirksam 2029
7.852.00	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen	500.000 EUR	1.447.000 EUR	947.000 EUR	1.447.000 EUR	947.000 EUR
7.852.40	Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen IngLeist WBO	100.000 EUR	132.050 EUR	132.050 EUR	0 EUR	0 EUR

157

Anlage/n

- 1 - Anlage - Lageplan 1
- 2 - Anlage - Lageplan 2
- 3 - Anlage - Lageplan 3
- 4 - Anlage - Dokumentation Anliegerversammlung
- 5 - Anlage - Finanzcheck
- 6 - Anlage - Klimacheck



- Legende:
- vorh. Baum entfällt
 - vorh. Baum
 - neuer Baum
 - vorh. Straßenbeleuchtung
 - neue Straßenbeleuchtung
 - vorh. Straßenablauf
 - vorh. Straßenablauf entfällt
 - neuer Straßenablauf
 - Bordstein abgesenkt
 - Hochbordstein
 - Rundbordstein
 - Tiefbordstein
 - Fahrbahn
 - Fahrbahn Buskap
 - Mischverkehrsfläche
 - Gehweg
 - Zufahrt
 - Gehwegüberfahrt
 - Parkstreifen
 - Grünfläche
 - Bankett
 - 3-reihige Rinne
 - Grunderwerb erforderlich
 - wassergebundene Wegerdecke
 - Ausbaugrenzen

HINWEIS:
Maße sind in der Örtlichkeit zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5.2-10 (Stand 12/2021).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im Bezugssystem ETR2019
Höhe: N.N. in m über NN (2016)
Bau-Nr. 4407 00170 Bauvorhaben 330 43,048 m ü.N.N. (2016)
Bau-Nr. 4407 00356 Anließerstraße / BAB 516 49,131 m ü.N.N. (2006)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt

Vorabzug

Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

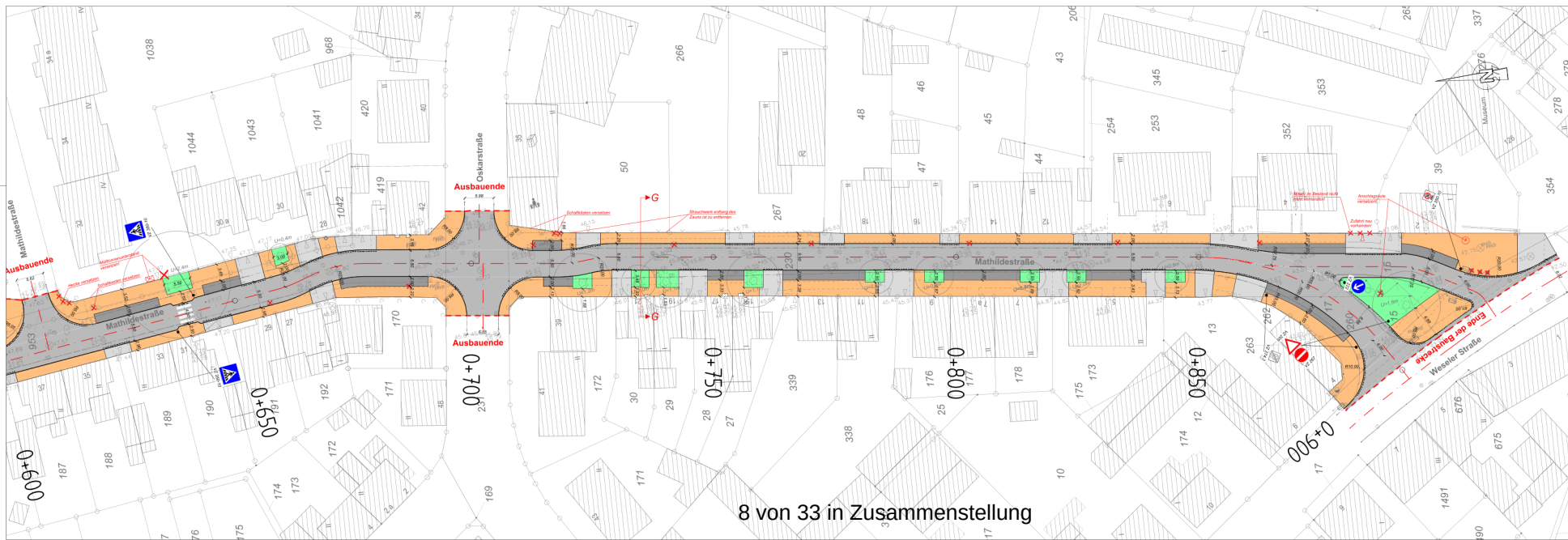
Kanäle und Straßen: Stadtblock: Oberhausen - Sterkrade

Baumaßnahme: Ausbau Mathildestraße
von Anließerstraße bis Weeser Straße

Gez.: 05.03.26	Dorsatz:	Maßstab:	1:250	Lageplan
Bearb.: 05.03.26	Dorsatz:			
Gez.:				

AGL Unterfertigung: - Entwurf -

Oberhausen: Unterlage 1
Blatt 2 von 3



- Legende :
- vorh. Baum entfällt
 - vorh. Baum
 - neuer Baum
 - vorh. Straßenbeleuchtung
 - neue Straßenbeleuchtung
 - vorh. Straßenablauf
 - neuer Straßenablauf von 000+00
 - Bordstein abgesenkt
 - Hochbordstein bis 150/100
 - Rundbordstein bis 150/100, r = 5m
 - Tiefbordstein bis 150/100
 - Fahrbahn Asphaltbelag
 - Fahrbahn Buskap Asphaltbelag, halbes Deutsches
 - Mischverkehrsfäche
 - Gehweg Asphaltbelag 20/100, grau, schattig
 - Zufahrt (bis 150/100, grau, schattig)
 - Zufahrt (bis 150/100, grau, schattig)
 - Parkstreifen Asphaltbelag 20/100, schattig, schattig
 - Grünfläche Asphaltbelag 20/100, schattig
 - Banket 15 cm Schotterstein
 - 3-reihige Rinne
 - Grunderwerb erforderlich
 - wassergebundene Wiededecke 4 cm wassergebundene Wiededecke
 - Ausbaugrenzen gem. Vorhaben Stadt Oberhausen

HINWEIS:
Maße sind in der Ortskarte zu prüfen!
Vermessung durch die Stadt Oberhausen FB 5.2-10 (Stand 10/2021).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im Bezugssystem ETR2016
Höhe: H.N. 4407 00176 Sterkradestraße 330 43,048 m ü.NHN (2016)
H.N. 4407 00356 Ankestraße 140 43,131 m ü.NHN (2006)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt

Vorabzug

Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Karte und Straßen: Oberhausen - Sterkrade

Baummaßnahme: Ausbau Mathildestraße von Ankestraße bis Weseler Straße

Skizze: 05.03.2020, Datum: 05.03.2020, Maßstab: 1:250

AGL: Unterfertigung, AGL: Unterfertigung, Oberhausen.

Lageplan: - Entwurf -

Unterlage 1 Blatt 3 von 3

DOKUMENTATION

zur digitalen
Bürger:innenversammlung
vom 14.01.25
zur geplanten
Straßenerneuerung der
Mathildestraße



Ankündigungsflyer

**Digitale Bürgerversammlung
zur Straßenerneuerung**

Mathildestraße

Online -
Beteiligung
am 14.01.25
ab 17:30 Uhr



Worum geht es genau?
Der dargestellte Straßenabschnitt wird erneuert. Die Stadtverwaltung Oberhausen informiert Sie über die Planung und das weitere Vorgehen.

Wie kann ich mich einbringen?
Klären Sie in der Veranstaltung mit den Fachleuten der Stadtverwaltung Oberhausen Ihre Fragen rund um die Straßenerneuerung und bringen Sie sich mit Ihren Hinweisen ein.

Wann ist der Termin?
Di, 14.01.25, 17:30 - ca. 19:30

Wo findet die Veranstaltung statt?
im digitalen Konferenzraum (Zoom)

Wie melde ich mich an?
Bitte senden Sie bis zum 10.01.25 Ihren Namen, Vornamen und Ihre Mail-Adresse an:
verkehrsplanung@oberhausen.de

Sie erhalten danach alle nötigen Informationen zur Einwahl in den digitalen Konferenzraum.
Wir freuen uns auf Sie!



mit:uns
Bürgerbeteiligung
in Oberhausen

Die Mitwirkenden

- Bezirksbürgermeister Sterkrade: Ulrich Real
- Stadtverwaltung Oberhausen,
Bereich Verkehrsplanung und Tiefbau: René Plein, Dr. Marcel Knauff
- Servicebetriebe Oberhausen: Jens Koschnick
- Wirtschaftsbetriebe Oberhausen: Joerg Alders, Anke Froese, Martin Schulze
- Moderation „Urbane Transformation“: Fee Thissen, Christine Grüger, Ronja Decker, Henriette Frye



Das Moderationsteam

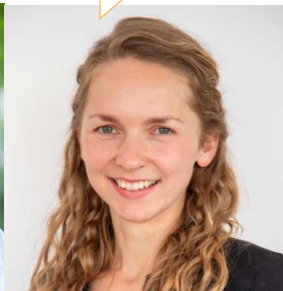
Fee
Thissen



Christine
Grüger



Ronja
Decker



Henriette
Frye

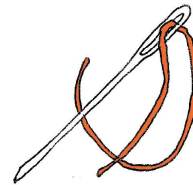


Urbane Transformation
Entwicklung. Forschung. Kommunikation.



Der Ablauf

- 1| Weitere Informationen und Kennenlernen
- 2| Vorstellung der Planung und des Verfahrens
- 3| Welche Fragen und Anliegen haben Sie?
Diskussion zu gebündelten Themen und Fragen
- 4| Zusammenfassung & Ausblick
- 5| Schlussumfrage und Hinweis auf Evaluation

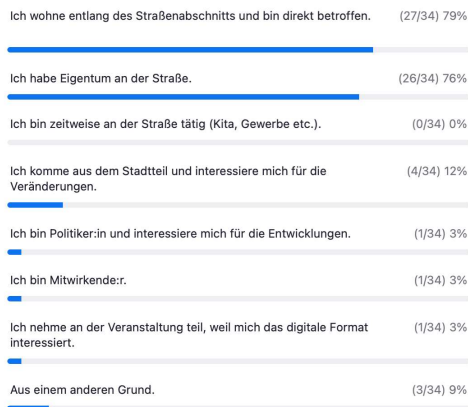


Umfrage zum Kennenlernen

Zu Beginn der Veranstaltung wurden zwei Fragen gestellt, um die Teilnehmenden kennenzulernen.

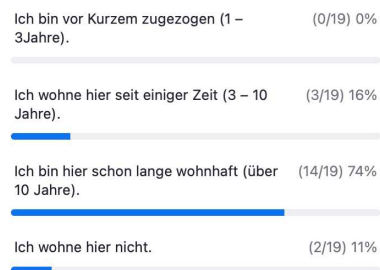
1. Warum sind Sie heute hier? (Mehrfachauswahl)

34/34 (100%) Beantwortet



2. Falls Sie Anwohnende sind, wie lange wohnen Sie schon hier? (Einzelne Wahl)

19/34 (56%) Beantwortet



Chat

Während der Veranstaltung wurden im Chat Fragen und Kommentare gesammelt. Diese wurden in die offene Diskussions- und Fragerunde eingebracht.

Allgemeine Anmerkungen

Mir ist nur das Jahr 2018 bekannt, bitte das ab diesen Zeitraum keine Kosten den Bürgern erlassen werden dürfen.

Steht eine Erneuerung für die **Ingridstraße** in der Zukunft auch im Raum?
Laut der gezeigten Grafik sind auch dort starke Schäden im Gehwegbereich vorhanden.

Straßenbreite / Durchgangsverkehr

Der LKW-Verkehr ist eine reine Katastrophe. Regelmäßig donnern hier die LKWs durch. Die **Einhaltung der 30 Zone** lässt zu wünschen übrig.

Es sollte auf die **Verengungen der Straße** verzichtet werden, da es regen Durchgangsverkehr gibt. Dies würde Staubildung zur Folge haben.

Gerade die Busse sind ja hauptverantwortlich für den schlechten jetzigen Zustand.



Chat

Parksituation

Ich beziehe mich auf den **Bereich Weseler Str. bis Oskarstraße**: Hier herrscht eine hohe Parkdichte. Es parken auch Anwohner von der Weseler Str. und der Steinbrinkstraße dort. Es ist zwingend erforderlich, dass mehr Parkplätze geschaffen als das welche entfernt werden. So wie ich das gerade gesehen habe, sind Parkplätze in dem Bereich nur noch auf einer Straßenseite vorgesehen!

Gut finde ich, dass die **Verkehrinsel als Parkraum** genutzt werden soll, das wäre sonst auch mein Vorschlag gewesen. Fallen hier Parkplätze weg, kriegen wir hier große Probleme!!

Ehrlich gesagt würde ich mir wünschen, dass dann alles so bleibt, wie es ist! Das wird eine Katastrophe, wenn Parkplätze wegfallen! Sie sagen, Sie richten neue Parkplätze rund um die **Verkehrinsel** ein. Flächen, die aktuell schon zum Parken genutzt werden! Da wird also nicht unbedingt mehr Parkraum geschaffen!

In dem Abschnitt Mathildestr. 32 -50 sind nur noch einseitig Parkplätze vorgesehen?

Zum **Thema E-Ladesäulen** möchte ich sagen, dass dadurch noch mehr Parkraum weggenommen wird! Da wünsche ich mir unbedingt eine Bürgerbeteiligung/Abstimmung!

Zum Thema Nutzung der Garage, wie gerade erwähnt, möchte ich gerne sagen, dass unsere Garage so klein ist, dass mein Auto da nicht reinpasst. Es hat nichts mit Bequemlichkeit zu tun!

Wie sieht die Parksituation im Bereich der Mathildestraße ab Nr. 57 in Richtung Luchscenter aus? Bitte nochmal die entsprechende Folie zeigen.

Wo ist von Mathildestraße 59 in Richtung Oscarstraße die Möglichkeit für Kinder die Straße sicher zu überqueren (Schulweg Postwegschule)?

Chat

Einbahnstraße

Der Abschnitt Oskar-Weselerstraße sollte Einbahnstraße werden.

Wurde aufgrund der gegebenen Straßenbreite eine Umwandlung in eine Einbahnstraße geprüft?

Dann fällt der Bus in mindestens eine Richtung wohl weg!

Fahrradstraße

Lkw und Schwerverkehr beschädigen den Asphalt. Eine Fahrradstraße wäre vielleicht auch zu überlegen.

Derzeit überholen viele Autofahrer die Radfahrer in den Engstellen um Haaresbreite, obwohl 1,5 m Mindestabstand eingehalten werden müssen. Wird hier das Überholen von Radfahrern verboten?

Also wäre eine Fahrradstraße optimal für so eine enge Straße?

Wird auch ein Fahrradweg eingezeichnet/ geplant?

Weitere Energie- versorgungsleitungen

Gibt es eine **Wärmeplanung** der Stadt? Falls ja, wird sie mitberücksichtigt?

Wird auch **Glasfaser** direkt ausgebaut?

Kann man während der Bauphase auch **Fernwärme** legen lassen?

Werden **Laternen** versetzt?



Chat

Ungepflegter
Grünbereich

Abfallbehälter installieren.

Zugänglichkeit

Entstehen Einschränkungen durch die Baumaßnahme für **behinderte Anwohner**?

Wie ist die **Zugänglichkeit zu Einfahrten und Stichstraßen** während der Bauzeit von über zwei Jahren?

Was ist mit dem Anschlussstück zur Straße vor Haus Nr. 92 geplant?

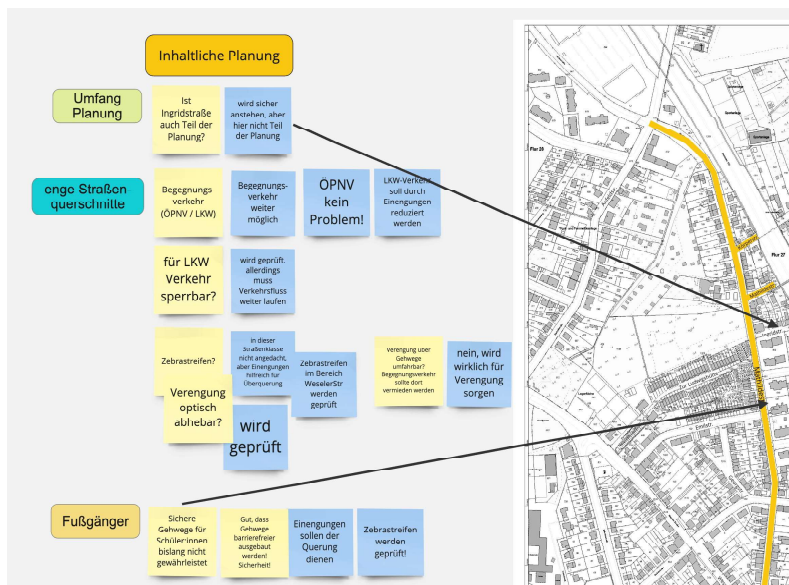
Mich würde der Abschnitt Hausnummer 95 bis Alsfeldstraße eher interessieren.



Moderationswand Übersicht



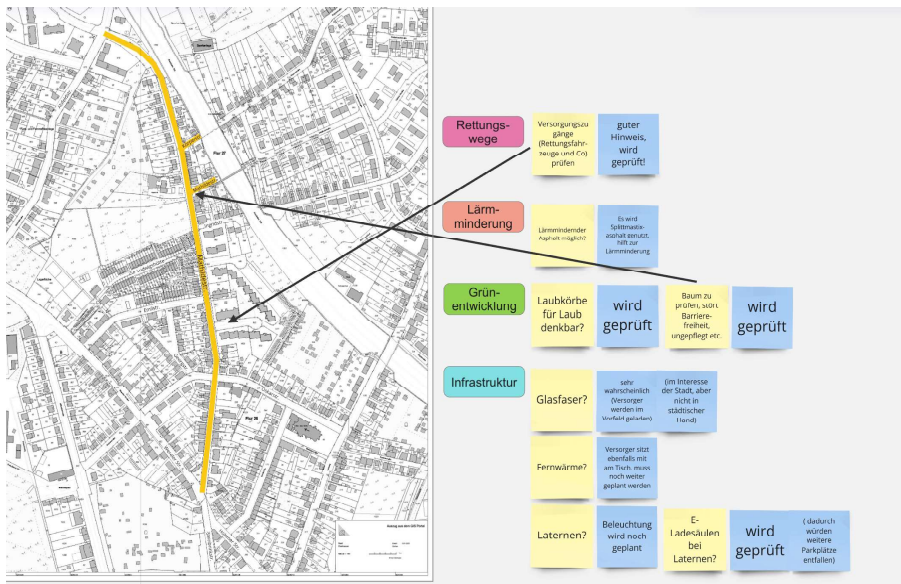
Botschaften zu Planungsumfang, engen Straßenschnitten, Fußgängern



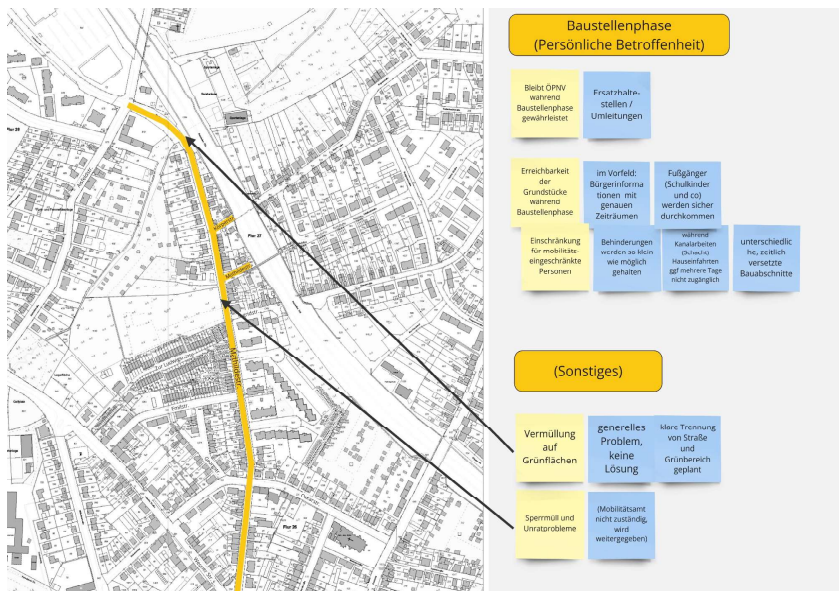
Botschaften zu Radverkehr, Parken



Botschaften zu Rettungswegen, Lärminderung, Grünentwicklung, Infrastruktur



Botschaften zur Baustellenphase, Sonstiges



Zusammenfassung der Prüfaufträge:

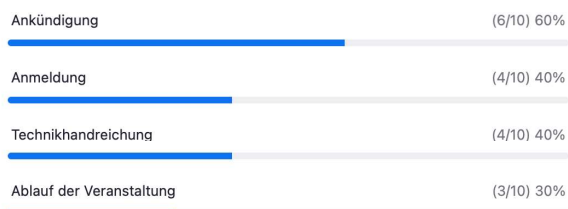
- 1| Möglichkeit einer LKW-Sperrung im gesamten Plangebiet
- 2| Zebrastreifen prüfen (sowohl Plangebiet als auch im Bereich der Weseler Straße)
- 3| Straßen-Verengungen optisch abheben
- 4| Möglichkeiten zum Einrichten einer Fahrradstraße klären
- 5| Möglichkeit einer Einbahnstraßenregelung Weseler Straße – Oskar Str. abklären
- 6| Vorhandene Mauer an Grünfläche: ggf. Umnutzung der Fläche fürs Parken
- 7| Versorgungszugänge für Rettungsfahrzeuge sicherstellen
- 8| Laubkörbe aufstellen
- 9| Vorhandenen Baum im Abzweig der Mathildestraße pflegen und Barrierefreiheit gewährleisten
- 10| E-Ladesäulen bei Laternen ergänzen



Umfrage zum Schluss

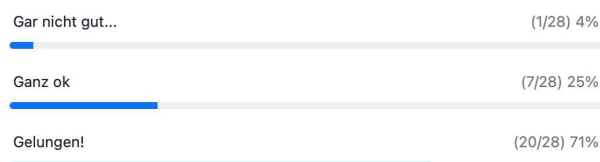
1. An solchen Bürger:innenveranstaltungen sollten Sie noch verbessern... (Mehrfachauswahl)

10/29 (34%) Beantwortet



2. Die heutige Bürger:innenversammlung fand ich... (Einfachauswahl)

28/29 (97%) Beantwortet



Ihre Ansprechpersonen

- Planung: René Plein
Fachbereich 5-6-10 / Verkehrsplanung
0208 / 825 – 2183

Jens Koschnick
SBO / Baum-Manager
0208 / 594-7184
- Straßenausbaubeiträge: Petra Oehandt
Fachbereich 5-6-30 / Erschließung, Beiträge
0208 / 825 – 2501
- WBO/Kanal: Anke Froese
Planung und Bau
0208 / 8578 – 323



Finanzielle Konsequenzen im städtischen Haushalt

Beratungsgegenstand Durchführungsbeschluss für den Straßenausbau der Mathildestraße von Weseler Straße bis Alsfeldstraße

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

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

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

Produkt 120101

	Haushaltsjahr 2027	+1 2028	+2 2029	+3 2030	+4 2031
Budget im Haushalt					
Erträge					
Aufwendungen	0,00 €	0,00 €	36.175,00 €	72.350,00 €	72.350,00 €
Bedarf laut Vorlage					
Erträge					
Aufwendungen	0,00 €	0,00 €	36.175,00 €	72.350,00 €	72.350,00 €
	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Auswirkungen im Finanzplan

Produkt 120101

	Haushaltsjahr 2027	+1 2028	+2 2029	+3 2030	+4 2031
Budget im Haushalt					
Einzahlungen					
Auszahlungen	600.000,00 €	1.579.050,00 €	1.079.050,00 €	0,00 €	0,00 €
Bedarf laut Vorlage					
Einzahlungen					
Auszahlungen	600.000,00 €	1.579.050,00 €	1.079.050,00 €	0,00 €	0,00 €
	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

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

☐

Deckung:

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

Auftrag / Finanzstelle

Kostenart / Finanzposition

Betrag in EUR

Zeile hinzufügen

☐

Keine Deckung:

- ☐ Verschlechterung des Ergebnisses der laufenden Verwaltungstätigkeit.
- ☐ Erhöhung des negativen Saldos aus laufender Verwaltungstätigkeit (Finanzplan). Durch die Inanspruchnahme der gebildeten Rückstellung ergeben sich keine Auswirkungen auf das geplante Jahresergebnis.
- ☐ Erhöhung des negativen Saldos aus Investitionstätigkeit. Die vorgegebene Kreditobergrenze der Bezirksregierung wird beachtet.
- ☐ Die beantragten Haushaltsmittel sind für die Auftragsvergabe erforderlich, werden jedoch erst im folgenden Haushaltsjahr kassenwirksam und fließen daher in die Haushaltsaufstellung des nächsten Jahres ein (Verpflichtungsermächtigung).

Auswirkungen auf:

Stellenplan

☒ nein

☐ ja

Ziele/Kennzahlen

☒ nein

☐ ja

HSK

☒ nein

☐ ja,

HSK-Maßnahmen Nr.:

Kompensation siehe Vorlagentext

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: Durchführungsbeschluss für den Ausbau der Mathildestraße im Abschnitt Weseler Straße bis Alsfeldstraße

Zuständiger Bereich: 5-6

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

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

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte in der Beschlussvorlage begründen.

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

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

Stufe 2: Prüfung der Klimaskutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☒	☐	☐	Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☒	☐	☐	Es wird Fläche entsiegelt (Vergrößerung Baumscheiben)

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu-)versiegelung aus?	☒	☐	☐	teilweise Entsiegelung
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	keine Auswirkungen
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☒	☐	nein

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

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO ₂ (-Äquivalente)		
Reduktion ☐	Nicht ermittelbar ☒	Erhöhung ☐
Erläuterung: keine ermittelbare Veränderung des THG-Ausstoß		

Ergebnis

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

Erläuterungen zum Ergebnis

Erhöhung der Verkehrssicherheit und teilweise Entsiegelung der Seitenanlagen sorgen für eine überwiegend positive Bewertung.

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

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

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

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

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

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