

Vorlageart:	Beschlussvorlage
Federführung:	Mobilität
Verantwortung:	Herr Dr. Knauff, Herr Dr. Palotz, Herr Tsalastras, Herr Berg

Beschluss zur Planung der Straßenbahnlinie 105

Beratungsfolge

16.09.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Vorberatung
21.09.2026	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
28.09.2026	Rat der Stadt	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

1. Der Rat der Stadt stimmt der vorliegenden Planung zur Straßenbahnlinie 105 zu. Die Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG) wird beauftragt die nächsten Leistungsphasen 3-4 HOAI durchzuführen und das förmliche Planfeststellungsverfahren einzuleiten.
2. Der Rat der Stadt stimmt der Anpassung des städtischen Straßennetzens im Zuge der Planungen zur Straßenbahnlinie 105 zu.
3. Der Rat der Stadt nimmt die beigefügte Leitidee zur Gestaltung der stadtbildprägenden Haltestellen zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Ansätze im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Leistungsphase 3 auszuarbeiten und wirtschaftlich sowie funktional zu bewerten.
4. Der Rat der Stadt beschließt, den Regionalbahnhofpunkt aufgrund der zu erwartenden Fahrgastpotenziale und der Synergien mit der geplanten Erweiterung der Straßenbahnlinie 105 vorsorglich planerisch zu berücksichtigen.

Bezug

Zwischenbericht Masterplan Neue Mitte 2025: M/18/0353

Sachstandsbericht zur Planung der Straßenbahnlinie 105: M/18/0177

Masterplan Neue Mitte: B/17/1980-01 und M/17/1733-01

Rahmenplan für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost: B/17/4010-01

Mobilitätsstrategie der Stadt Oberhausen: B/17/3333-01

Grundsatzentscheidung zur Durchführung der Planungen und der notwendigen Verfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen: B/17/4407-01

Vorstellung der Aufgaben und Projektstruktur und des öffentlichen Kommunikationskonzeptes zur Straßenbahnverlängerung der Linie 105: M/17/5207

Nahverkehrsplan: B/16/2313-01

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

1. Planung der Straßenbahnlinie 105

Mit einem Zwischenbericht zum Masterplan Neue Mitte 2025 (Drucksache M/18/0353) wurde der Rat der Stadt Oberhausen am 09. Februar 2026 sowie mit einem Sachstandsbericht zur Planung der Straßenbahnlinie 105 am 15. Dezember 2025 über aktuelle Planungsfortschritte informiert (Drucksache M/18/0177). Die Verlängerung der Linie 105 ist in den Nahverkehrsplänen der Stadt Oberhausen und der Stadt Essen als jeweiliger Aufgabenträger enthalten (Drucksache B/16/2313-01). Die Stadt Oberhausen hat einen Masterplan Neue Mitte entwickelt und darin die Führung der Linie 105 als Voraussetzung für die weitere Wohnbau- und Gewerbeentwicklung verankert (Drucksachen M/18/0353, B/17/1980-01 und M/17/1733-01). Mit Beschluss vom 5. Februar 2024 hat der Rat der Stadt eine Grundsatzentscheidung für die erforderlichen Planungs- und Verfahrensschritte zur Inbetriebnahme der Linie 105 getroffen (Drucksache B/17/4407-01). Im Anschluss wurden die Stadt Essen sowie die Ruhrbahn GmbH über das Vorhaben unterrichtet. Die Stadt Essen wird diesbezüglich eigene Beschlüsse einholen.

Aktuell werden die Planungsphasen bis zur Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) durchgeführt und dabei auch die Ruhrbahn GmbH und die Stadt Essen (abschnittsweise) beteiligt. Die Leistungsphasen 1-3 nach der Honorarordnung für Architekt:innen und Ingenieur:innen (HOAI) wurden an das Planungsbüro Spiekermann, Düsseldorf, vergeben. Die Koordination und Abstimmung zwischen den verschiedenen Beteiligten wurde an eine externe Projektsteuerung übertragen. Wie bereits berichtet, begleitet die Stadt Oberhausen die Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG) und das Büro Lademann- ÖPNV-Beratung bei der Steuerung des Gesamtprojektes. Zur Leitung und Steuerung des Projektes wurden verschiedene Ebenen gebildet. Die Planungen der Linie 105 werden durch die Zuarbeiten von Architekt:innen und Landschaftsplaner:innen ergänzt, um den städtebaulichen Anforderungen an das Vorhaben gerecht zu werden. Aufgrund der geplanten Überführung der Straßenbahnstrecke über die Köln-Mindener Eisenbahn sowie der Parallellage zu den Eisenbahnanlagen südlich des Rhein-Herne-Kanals bestehen Schnittstellen zur Deutschen Bahn AG. Hierzu haben bereits erste Abstimmungsgespräche mit der DB InfraGO AG stattgefunden.

a. Planungsergebnisse

Die neu zu errichtende Straßenbahntrasse hat eine Gesamtlänge von 3,6 km, wovon die letzten 0,45 km auf Essener Stadtgebiet verlaufen. Das Projekt verbindet den Gasometer in Oberhausen mit der bisherigen Endhaltestelle in Essen und schließt damit eine wichtige Netzlücke zwischen den beiden Städten. Im Bereich des ehemaligen Stahlwerkgeländes ist die Planung der Straßenbahnlinie eng mit der Konkretisierung der Stadtentwicklung der Neuen Mitte/Brammenring verzahnt. Die Linienführung ist so konzipiert, dass sie sich flexibel in die bestehende städtische Struktur einfügt und sowohl straßenbündige Abschnitte als auch eigenständige Bahnkörper nutzt. Nach Fertigstellung verkehrt die Linie 105 ab dem Gasometer aus Richtung Oberhausen Hauptbahnhof bzw. Oberhausen-Sterkrade kommend (über ein für alle Fahrbeziehungen ausgelegtes Gleisdreieck am Centro-Park) weiter in Richtung Essen.

Zur Überprüfung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit wurden ergänzende Berechnungen für zwei Knotenpunkte auf Oberhausener Stadtgebiet sowie einen Knotenpunkt auf Essener Stadtgebiet im Zuge der Essener Straße durchgeführt. Die Berechnungen bestätigen, dass die Knotenpunkte auch unter Berücksichtigung der geplanten Straßenbahn weiterhin leistungsfähig sind. Für alle untersuchten Knotenpunkte wird die Qualitätsstufe „befriedigend“ erreicht.

b. Der Trassenverlauf im Detail (siehe Anlage 9):

Anbindung an die bestehende ÖPNV-Trasse

Die Neubaustrecke bindet höhengleich nordwestlich des ehemaligen Centro-Parks an die bestehende ÖPNV-Trasse an. Im Bereich des Anschlusses wird zwischen dem neuen Gleisdreieck und der bestehenden Haltestelle Neue Mitte die neue Haltestelle Gasometer hergestellt. Ausgehend von der Neuen Mitte verläuft die geplante Straßenbahntrasse zunächst entlang der nördlichen Randbereiche des Freizeit- und Einkaufsstandorts. Weiter nach Osten verläuft die Strecke parallel zu und auf dem Niveau einer Güterbahnstrecke der Deutschen Bahn. In diesem Abschnitt werden die Haltestellen Sealife/Marina/Centro und Osterfelder Straße in Hochlage hergestellt (Anlagen 1 und 2).

Verlauf am Brammenring

Östlich der Osterfelder Straße verschwenkt die Straßenbahn in den nördlich gelegenen Brammenring und wird dort auf einem straßenbündigen Bahnkörper geführt. Als nicht klassifizierte Straße weist der Brammenring im Vergleich zum Bestand einen unveränderten Straßenquerschnitt mit einer Gesamtbreite von 10,50 m auf (siehe Anlage 3 und 4). Der Querschnitt setzt sich aus einer 6,50 m breiten Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen von jeweils 3,25 m Breite sowie beidseitig angeordneten Schutzstreifen für den Radverkehr mit einer Breite von jeweils 2,00 m zusammen.

Weiter östlich des Baumarktes verlässt die Trasse den Straßenraum noch vor dem dortigen Kreisverkehr vollständig. Der bestehende Kreisverkehr wird zurückgebaut und durch eine Einmündung ersetzt. Die Trasse wird dann als besonderer Bahnkörper in Form eines Rasengleises durch die Grünfläche zwischen den beiden Teilen des Brammenrings geführt. Dort wird die neue Haltestelle Stahlwerk mit Anbindung an das geplante Baugebiet hergestellt. Am südlichen Kreisverkehr trifft die Trasse wieder auf den Straßenraum. Da die Straßenbahn diesen Knotenpunkt mittig durchquert, wird auch hier der bestehende Kreisverkehr vollständig zurückgebaut und durch eine lineare Knotenpunktgestaltung ersetzt (siehe Anlage 4).

Rampenbauwerk und Übergang zur Essener Straße

Anschließend verschwenkt die Trasse von der Fahrbahn des Individualverkehrs weg und verläuft parallel zu dieser auf einem neu errichteten Rampen- und Brückenbauwerk (siehe

Anlage 5). Dieses Bauwerk führt weiter südlich durch die Kleingartenanlagen in Richtung Essener Straße und überführt dabei die Eisenbahnstrecke der Deutschen Bahn (Köln-Mindener-Bahn). Auf dem weiteren Verlauf zur Essener Straße wird auch ein Teilbereich des bestehenden Landschaftsschutzgebietes gequert. Im Rahmen der weiteren Planung werden hierfür natur- und landschaftsverträgliche Lösungen entwickelt sowie die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen berücksichtigt. Dadurch kann die neue Schienenverbindung mit den Anforderungen des Landschaftsschutzes in Einklang gebracht werden. An der Stelle, an der die Trasse erstmals auf die Essener Straße trifft, wird eine Feuerwehrezufahrt angeordnet, um die Erreichbarkeit im Einsatzfall sicherzustellen. Gleichzeitig werden die Fahrtrichtungen auf der Essener Straße durch Mittelinseln und bauliche Trennelemente neu strukturiert.

Verlauf auf der Essener Straße (Stadtgebiet Oberhausen)

Die ursprünglichen Planungen sahen vor, die Straßenbahntrasse in nördlicher Seitenlage der Essener Straße zu führen. Aufgrund der Auswirkungen auf den vorhandenen Baumbestand wurde stattdessen eine Variante in Mittellage entwickelt, weshalb die Straßenbäume erhalten bleiben können. Die hieraus resultierenden Anpassungen des Straßenkörpers der Essener Straße stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau der Straßenbahntrasse und werden daher Bestandteil des Förderantrags für den Lückenschluss der Linie 105. Eine separate Förderung des Straßenausbaus ist somit nicht erforderlich. Die Zuordnung der Maßnahmen zum Straßenbahnvorhaben führt zu einer günstigeren Förderung.

Beim Übergang in die Essener Straße, die als klassifizierte Straße eingestuft ist, bleibt die straßenbündige Führung bestehen, wobei in beiden Fahrtrichtungen jeweils eine Fahrspur des Individualverkehrs zugunsten der Straßenbahn umgewidmet wird. Anstelle von bislang zwei Fahrstreifen je Richtung steht künftig bis zur ersten Haltestelle Lipperheidebaum jeweils ein Fahrstreifen für den Individualverkehr sowie ein gesonderter Bahnkörper für die Straßenbahn zur Verfügung.

- **Haltestelle Lipperheidebaum (Mellinghofer Straße):** Im Bereich dieser Haltestelle wird der Straßenraum grundlegend neu geordnet. Die bestehende Bushaltestelle wird zurückgebaut, um Platz für eine mittig angeordnete Straßenbahnhaltestelle mit Mittelbahnsteig zu schaffen. Die Fahrbahnen des Individualverkehrs werden beidseitig an der Haltestelle vorbeigeführt (siehe Anlage 6).

Zwischenabschnitt:

Die Straßenbahntrasse wird durchgehend in Mittellage auf einem besonderen Bahnkörper mit Rasengleis Ausbildung geführt. Der begrünte Bahnkörper trennt die Richtungsfahrbahnen des Individualverkehrs räumlich voneinander und bleibt über den gesamten Abschnitt erhalten. Nördlich der Straßenbahntrasse verläuft die Fahrbahn des Individualverkehrs in Fahrtrichtung Oberhausen. Südlich der Trasse wird der Individualverkehr auf einer eigenständigen Fahrbahn in Fahrtrichtung Essen geführt. Straßenbahn und Individualverkehr werden durchgehend getrennt geführt. Entlang der südlichen Fahrbahn sind abschnittsweise Längsparkstände angeordnet, die durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt werden. Die Zufahrten zu den südlich angrenzenden Grundstücken sowie die Einmündungen der Anliegerstraßen queren den Park- und Gehwegbereich und binden an die südliche Richtungsfahrbahn an. Im weiteren Verlauf nach Osten verschwenken die Fahrspuren leicht. Auch im Bereich der entfallenden beziehungsweise neu geordneten Bushaltestelle bleibt die klare Trennung zwischen dem mittig angeordneten begrünten Bahnkörper der Straßenbahn und den beidseitig verlaufenden Fahrbahnen des Individualverkehrs bis zur Haltestelle Hausmannsfeld bestehen.

- **Haltestelle Hausmannsfeld:** Im weiteren Verlauf folgt die Haltestelle Hausmannsfeld, die ebenfalls in Mittellage auf einem straßenbündigen Bahnkörper als Mittelbahnsteig angeordnet wird. Die bestehende Bushaltestelle wird zurückgebaut. Östlich des Knotenpunkts Essener Straße/Hausmannsfeld wird der Straßenquerschnitt erneut angepasst

(siehe Anlage 7):

- **Fahrtrichtung Oberhausen (nördlich):** Die derzeit drei Fahrstreifen werden auf zwei reduziert. Einer dieser Fahrstreifen dient der gemeinsamen Nutzung durch Straßenbahn und Individualverkehr. Diese Regelung besteht bis zur markierten Sperrfläche.
- **Fahrtrichtung Essen (südlich):** Die derzeit zwei Fahrstreifen werden auf einen Fahrstreifen reduziert. Die Straßenbahn wird künftig auf einem eigenen Fahrstreifen geführt und somit vom Individualverkehr getrennt.
- **Ab der Mitte der Sperrfläche:** Die Verkehrsführung wird auf beiden Straßenseiten auf jeweils nur noch einen gemeinsamen Fahrstreifen für Straßenbahn und Individualverkehr reduziert. In diesem Bereich verlässt die Trasse das Stadtgebiet von Oberhausen.

Die Geh- und Radwege werden ausgebaut. Der bestehende, gepflasterte Radweg wird durch einen 1,50m breiten, auf der Fahrbahn geführten Schutzstreifen ersetzt. Der Gehweg auf der Nordseite bleibt unverändert im Bestand erhalten. Auf der Südseite wird der Gehweg in einigen Abschnitten verbreitert; in den übrigen Bereichen bleibt er ebenfalls unverändert bestehen (siehe Anlagen 6 und 7). Durch die Umgestaltung und den Ausbau der Essener Straße entfallen einige Stellplätze. Im Gegenzug werden auf der südlichen Seite der Essener Straße zusätzliche Parkstreifen geschaffen.

c. Anschluss an das Essener Netz

Auf Essener Stadtgebiet angekommen, muss der Straßenraum entsprechend überplant werden. Die bereits bestehenden Gleise der derzeitigen Endhaltestelle werden an die Belange der Verlängerung angepasst. Auf dem Hoheitsgebiet der Stadt Essen ist der Streckenverlauf wie folgt geplant:

Im Bereich der Unterstraße wird eine weitere Haltestelle angeordnet (siehe Anlage 8). Im dortigen Knotenpunktbereich wird die Einmündung durch eine langgezogene Mittelinsel neu strukturiert. Diese Mittelinsel übernimmt sowohl trennende als auch sicherheitsrelevante Funktionen, ordnet die Verkehrsströme, bindet die Straßenbahn sicher ein und verbessert die Übersichtlichkeit des gesamten Verkehrsraums. Auf Höhe des Knotenpunktes Frintroper Straße / Unterstraße / Breukelmannhof schließt die Neubaustrecke schließlich vollständig an den Essener Bestand an.

2. Genehmigungsverfahren

Das Vorhaben muss vor Baubeginn durch die Bezirksregierung Düsseldorf in Form einer Planfeststellung genehmigt werden. Antragsteller für das Verfahren ist die STOAG. Bereits im Juli 2024 wurde der Genehmigungsbehörde das Projekt vorgestellt und dabei Anforderungen an die Antragsunterlagen abgestimmt. Aufgrund aktueller Erfahrungen aus diversen aktuellen Projekten geht die Genehmigungsbehörde von einer Verfahrensdauer aus, die deutlich über einem Jahr liegt. Das Verfahren wird nach Vorliegen qualifizierter Planungsunterlagen sowie ergänzender Untersuchungen, z.B. zur Umweltverträglichkeit und zum Baugrund, nach dem Planungsbeschluss der Räte der Städte Oberhausen und Essen und nach Abschluss der anschließend fertigzustellenden Entwurfsplanung, eingeleitet. Aufgrund der Schnittstellen mit der DB InfraGO AG ist bei dem Genehmigungsverfahren auch das Eisenbahnbundesamt zu beteiligen. Dies kann sich auf die Dauer des Genehmigungsverfahrens auswirken.

3. Bürgerinformationsveranstaltung

Im Zusammenhang mit dem Beschluss des Rates der Stadt Oberhausen vom 05. Februar 2024 zur Durchführung der Planungen und der Verfahren für den Lückenschluss der Straßenbahnlinie 105 (B/17/4407-01) wurde eine Bürgerinformationsveranstaltung am 13. Mai

2026 im Technologiezentrum Oberhausen durchgeführt. Damit wurde ein zentraler Baustein der festgelegten Beteiligungs- und Kommunikationsziele umgesetzt. Vor diesem Hintergrund verfolgte die Veranstaltung, im Format eines Info-Markts, das Ziel, sowohl politische Entscheidungsträger:innen als auch Bürger:innen umfassend über den aktuellen Planungsstand sowie die weiteren Verfahrensschritte zu informieren. Insbesondere wurde Wert daraufgelegt, komplexe Inhalte verständlich aufzubereiten und nachvollziehbar darzustellen. Hierzu trugen unter anderem eigens entwickelte Visualisierungen wie Flussdiagramme und Zeitstrahle bei, die die einzelnen Planungs-, Genehmigungs- und Bauphasen anschaulich vermittelten und somit eine bessere Einordnung des Gesamtprojekts ermöglichten. Der Info-Markt war in mehrere Themeninseln aufgeteilt:

- Effekte für die Bürger:innen
- Zukünftige Angebote der Line 105
- Ökologische Auswirkungen
- Trassenverlauf
- Einbindung der Stadtplanung
- Verfahren und Beteiligung
- Feedback-Station

Neben diesen Themeninseln konnten die Bürger:innen eine Wertung zu ihrer Motivation, die Veranstaltung zu besuchen, abgeben, ihre Eindrücke schildern und eigene Ideen und Kritik mitteilen. Diese Möglichkeit wurde intensiv genutzt und die Beiträge festgehalten. Viele Besucher:innen nutzten die Gelegenheit, sich den vorläufigen Trassenverlauf genauer anzuschauen. Die große und detaillierte, wie auch kleine und übersichtliche Auslage des Trassenverlaufs wurde von vielen Besucher:innen sehr positiv und befürwortend angenommen. Strittige Fragen konnten diskutiert und Detailfragen beantwortet werden. Viele Besucher:innen nutzten auch die Gelegenheit, Kritik, Beschwerden und Anregungen direkt mit den Mitarbeiter:innen der STOAG und der Stadtverwaltung Oberhausen zu besprechen. Insgesamt wurde deutlich, dass der Wunsch nach einer besseren Anbindung zwischen Essen und Oberhausen besteht. Allerdings konnten den Nachmittag und Abend über auch einige kritische Stimmen gehört werden. Im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung äußerten insbesondere die direkt betroffenen Anwohner:innen der Essener Straße deutliche Vorbehalte gegen die geplante Maßnahme. Ein zentraler Kritikpunkt der Anwesenden betraf zudem den erheblichen Umfang der vorgesehenen Baumfällungen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes.

Das wesentliche Feedback von Bürger:innen lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Veranstaltung wird als gut organisiert und anschaulich bewertet.
- Das Projekt wird als „mega“ und „stark“ empfunden.
- „Wichtiges Projekt für den Oberhausener Stadtverkehr.“
- „Die Verlängerung der 105 ist längst überfällig.“
- Das Projekt wird als „beste Investition in Oberhausen/Essen“ bezeichnet.
- Die vorgesehene Führung der Straßenbahn in Mittellage auf der Essener Straße wird befürwortet.
- Kritisch stehen Bürger:innen dem Umfang von Baumfällungen im Landschaftsschutzgebiet gegenüber.
- Die mögliche Trassenführung durch das Landschaftsschutzgebiet und dadurch Entfall von Kleingärten und Parzellen wird kritisch gesehen.

Eindrücke der Veranstaltung sind in der beigegeführten Foto-Dokumentation dargestellt (siehe Anlage 10).

4. Regionalbahnhof

Mit dem Antrag A/17/6110 wurde die Verwaltung gebeten mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) und weiteren Partnern Gespräche zur Errichtung eines Regionalbahnhalt punktes zu führen.

Die bisherigen Untersuchungen zeigen, dass ein Regionalbahnhalteneupunkt Neue Mitte aus heutiger Sicht zwar nicht Bestandteil der Planungen des VRR und des Zielnetzes 2040 ist, fahrplantechnisch jedoch grundsätzlich realisierbar bleibt. Die Position des VRR ist derzeit, dass eine Umsetzung nicht verfolgt wird. Zur Begründung führt der VRR aus, dass die Neue Mitte bereits über den Oberhausener Hauptbahnhof gut an den Schienenverkehr angebunden ist und zwischen Hauptbahnhof und der Neuen Mitte ausreichende ÖPNV-Angebote bestehen (siehe Anlage 11). Darüber hinaus ist ein Regionalbahnhalteneupunkt Neue Mitte auch im Regionalverkehrsplan mit dem Zielnetz 2040 derzeit nicht vorgesehen.

Insbesondere mit Blick auf die langfristige Entwicklung der Neuen Mitte als bedeutender Freizeit-, Einkaufs-, Arbeits- und zukünftiger Wohnstandort sollte aus Sicht der Verwaltung die Option einer späteren Umsetzung nicht dauerhaft ausgeschlossen werden. Die erste verkehrliche Nutzenabschätzung weist darauf hin, dass ein Regionalbahnhalt eine relevante Nachfrage generieren und zusätzliche ÖPNV-Verkehre erzeugen kann, ohne dabei die Nutzung der Straßenbahnlinie 105 wesentlich zu beeinträchtigen. Auch wenn die derzeit prognostizierten Fahrgastzahlen allein noch keine Umsetzung rechtfertigen, verdeutlichen sie ein grundsätzlich vorhandenes Nachfragepotenzial. Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 besteht aktuell ein zeitlich begrenztes Planungsfenster, infrastrukturelle Vorsorge für einen möglichen späteren Regionalbahnhalt zu schaffen. Die vorsorgliche Verlängerung des Brückenbauwerks würde Mehrkosten von voraussichtlich rund 2,77 Mio. Euro verursachen und wäre nach heutigem Stand nicht förderfähig. Gleichzeitig würde sie jedoch verhindern, dass eine spätere Realisierung des Halteneupunktes nur mit deutlich höheren Kosten, zusätzlichen Eingriffen in bestehende Infrastruktur oder gegebenenfalls gar nicht mehr möglich wäre. Eine eigene Vorfinanzierung kann daher als strategische Zukunftsvorsorge verstanden werden. Sie schafft planerische Flexibilität und hält Handlungsspielräume für zukünftige verkehrliche Entwicklungen offen. Vor dem Hintergrund sich wandelnder Mobilitätsanforderungen, möglicher Änderungen im Regionalverkehrsangebot sowie langfristiger Entwicklungen der Neuen Mitte erscheint es sinnvoll, die Option eines Regionalbahnhalts baulich nicht zu verhindern. Zusätzlich werden aktuell Maßnahmen geprüft, Grundstücksflächen für die Realisierung des Regionalbahnhalts liegenschaftlich im freihändigen Erwerb zu sichern. Die Verwaltung empfiehlt dem Rat diese Vorsorgemaßnahme zu betreiben und das Brückenbauwerk so zu dimensionieren, dass eine spätere Realisierung möglich ist.

5. Leitidee Gestaltung der stadtbildprägenden Haltstellen (Stadtgebiet Oberhausen)

Mit der Gestaltung der Haltestelle Neue Mitte 1994 durch das Architekturbüro Parade befindet sich noch heute ein expressives Zeugnis eines ausgeprägten Gestaltungswillens im Zentrum der Neuen Mitte. Mit der Planung der 105 wird eine städtebaulich bedeutsame Infrastruktur Rückgrat der weiteren Entwicklung der Neuen Mitte, insbesondere in den noch zu entwickelnden östlichen Bereichen am Brammenring. Daher soll der stadtgesterische Anspruch der Vergangenheit in moderatem Umfang verhältnismäßig und zurückhaltend bei der neuen 105 Planung, insbesondere bei den markanten Haltestellen, fortgeführt werden. Mit beigefügtem Leitgedanken zur Gestaltung der Haltestellen ist beabsichtigt, das Potenzial der Begegnungsräume zu heben und die Identifikation mit der Stadt Oberhausen zu stärken (siehe Anlage 12). In Reminiszenz an die industrielle Vorprägung des Stahlwerks, soll das Tragwerk traditionell als grüne Stahlkonstruktion im Bogenformat seriell hergestellt werden. Das Dach kann als PV-Anlage Sonnenlicht in den Stromkreislauf zurückführen. Der Sockel kann sowohl statisch als Befestigung als auch als Sitzgelegenheit genutzt werden; robust ausgestaltet optional als Klinker oder Betonelement auf der Haltestelle stehend, sodass keine pflegeintensiven Bereiche entstehen (tote Ecken). Auf dem Stahlwerksgelände selbst ist es geboten, im Schatten von Großstrukturen wie XXXLutz, die Haltestelle maßstäblich zu skalieren und als Mobilitätsstation und Stadtplatz im Übergang zum neuen Wohnquartier zu qualifizieren. Dies gilt es im weiteren Verfahren zu präzisieren, da die gestalterische Ausformulierung von den technischen Mindeststandards abweicht, sodass zu prüfen ist, ob der nichtförderfähige Anteil durch die Sonderkonstruktionskosten steigt. Dafür ist eine konkretisierte Planung notwendig. Über die genaue Aufteilung und Kostenzusammenstellung und eine eventuell mögliche Förderung wird frühzeitig gesondert berichtet.

6. Weitere Schritte der Planung

Im Zuge der Beschlussfassung zur überarbeiteten Planung in den städtischen Gremien werden die Unterlagen zur Vorbereitung des Planfeststellungsantrags final erstellt. Die Antragstellung erfolgt durch die STOAG und ist für den weiteren Verlauf des Jahres 2027 vorgesehen. Mit der Vorbereitung des Finanzierungsantrages soll nach Fertigstellung des Genehmigungsantrages begonnen werden. Die Antragsprüfung erfolgt zunächst durch den VRR, im Anschluss durch die zuständigen Ministerien des Landes NRW und des Bundes. Der Zuwendungsbescheid wird erst nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens erteilt. Im kommenden Planungsschritt der Entwurfsplanung erfolgen unter anderem vorbereitende Arbeiten, wie beispielsweise die Ergänzung und Aktualisierung der Vermessung oder Baugrunduntersuchungen (inklusive Klärung des Leitungsbestands).

7. Finanzierung und Kostenaufteilung

Im Vergleich zur Beschlussvorlage B/17/4407-01 vom 05.02.2024 ergeben sich im weiteren Planungsverlauf Änderungen in der Kostendarstellung sowie in der zugehörigen Förderkulisse. Im Zuge der fortschreitenden Planung konnten die Bau- und Planungskosten einschließlich der Grunderwerbskosten weiter konkretisiert werden. Auf Basis der aktuellen Kostenschätzung des beauftragten Planungsbüros Spiekermann belaufen sich die Nettobaukosten einschließlich Grunderwerb (GE) derzeit auf ca. 134,00 Mio. Euro (siehe Tabelle 1). Darin enthalten sind auch Teilmaßnahmen, die zwar zur Gesamtmaßnahme gehören, aber über andere Förderprogramme bezuschusst werden, oder für die gar keine Förderung vorgesehen ist.

Diese Maßnahmen sind für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten zunächst herauszutrennen. Betroffen hiervon sind der parallel zur Straßenbahn verlaufende Radweg zwischen Brammenring und Luise-Albertz-Platz einschließlich des Brückenbauwerks Osterfelder Straße und der Radwegrampe (ca. 3,00 Mio. Euro) sowie die Ausgestaltung der Haltestellen (ca. 3,00 Mio. Euro), die über das förderfähige Standardmaß hinausgehen. Weiterhin sind die Kosten für die Berücksichtigung des Regionalbahnhalts (Verlängerung Brückenbauwerk) zu separieren, da auch diese Kosten nicht zur Straßenbahnmaßnahme gehören; die Nettokosten werden hierfür auf ca. 2,77 Mio. Euro geschätzt. Aus kaufmännischer Vorsicht wird ein pauschaler Abschlag in Höhe von 10 % (13,4 Mio. Euro) bei den Nettobaukosten vorgenommen, da aus der Erfahrung heraus nicht alle Nettobaukosten als förderfähig anerkannt werden.

Die förderfähigen Baukosten der Linie 105 belaufen sich damit auf ca. 111,83 Mio. Euro. Abweichend von der bisherigen Annahme in der Beschlussvorlage von 2024 werden Planungskosten mit einer Pauschale in Höhe von 10 % statt 2 % der Baukosten berücksichtigt, sodass sich zuwendungsfähige Gesamtkosten in Höhe von 123,01 Mio. Euro ergeben.

Die zuwendungsfähigen Gesamtkosten für den aktuell geplanten Förderantrag zum Bau der Linie 105 betragen somit 123,01 Mio. Euro (netto). Der Regelfördersatz für den Straßenbahnbau beträgt 90 %, sodass mit einer Förderung des Straßenbahnausbaus in Höhe von ca. 110,71 Mio. Euro gerechnet werden kann. Der Eigenanteil der STOAG beträgt insgesamt etwa 12,30 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung der nicht-förderfähigen Kosten für die Gestaltung der Haltestellen, die Berücksichtigung des Regionalbahnhalts und des Risikoabschlags ergibt sich ein Gesamtbetrag für den Eigenanteil der STOAG in Höhe von rund 33,39 Mio. Euro. Der Eigenanteil der STOAG war bislang mit einem Betrag zwischen 15,6 Mio. Euro (bei 95 % Förderung) und 21,6 Mio. Euro (bei 90 % Förderung) angenommen worden (siehe Beschluss B/17/4407). Somit ergeben sich im Vergleich zum Beschluss aus 2024 eine Kostensenkung durch höhere Anerkennung von Planungskosten (10 % statt 2 %) als förderfähige Kosten, jedoch durch den damals nicht angesetzten Risikoabschlag in Höhe von 10 % ein erhöhter Eigenanteil der STOAG.

Die STOAG ist als Verkehrsunternehmen umsatzsteuerbefreit, daher fallen für Bau- und Pla-

Leistungen, die von ihr beauftragt werden, keine Umsatzsteuern an. Leistungen, die Dritten in Rechnung gestellt werden (z.B. der Stadt), werden mit dem aktuellen Mehrwertsteuersatz beaufschlagt. Der Radweg einschließlich Rampe und Brückenbauwerk wird durch die STOAG geplant und hergestellt, jedoch aus dem städtischen Haushalt bezahlt und anschließend auch übernommen. Die Kosten für diesen Radwegeabschnitt betragen ca. 3,00 Mio. Euro netto. Die Abrechnung mit der Stadt erfolgt zuzüglich der Umsatzsteuer von 19 %, sodass dem städtischen Haushalt Kosten in Höhe von ca. 3,57 Mio. Euro entstehen. Die Herstellung dieser Radwegeverbindung soll über die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah) gefördert werden. Der aktuelle Regelfördersatz beträgt 75 % und berücksichtigt ebenfalls eine Pauschale in Höhe von 10 % zur Deckung von Planungskosten. Ein entsprechender Förderantrag wird zu gegebener Zeit gestellt und wird den Eigenanteil des städtischen Haushalts voraussichtlich auf ca. 0,98 Mio. Euro reduzieren.

Die Maßnahmen werden im Zuge des Ausbaus der Linie 105 durch die STOAG geplant und umgesetzt und anschließend der Stadt in Rechnung gestellt. Eine entsprechende Kostenteilungsvereinbarung zwischen STOAG und Stadt wird aktuell vorbereitet.

Tabelle 1: Kostenschätzung

	STOAG	Stadt
Gesamtbaukosten (inkl. GE, netto)	134,00 Mio. €	
Nettokosten Radweg inkl. Radwegbrücke und Rampe		3,00 Mio. €
MwSt Radweg inkl. Radwegbrücke und Rampe		0,57 Mio. €
Mehrkosten für gestaltete Haltestellenüberdachungen	- 3,00 Mio. €	
Mehrkosten Brückenerweiterung für Regionalbahnhof	- 2,77 Mio. €	
Risikoabschlag Förderung (10 %)	-13,40 Mio. €	
förderfähige Baukosten Linie 105	111,83 Mio. €	3,57 Mio. €
förderfähige Planungskostenpauschale (10 %)	11,18 Mio. €	0,36 Mio. €
förderfähige Gesamtkosten Linie 105	123,01 Mio. €	3,93 Mio. €
nicht-förderfähige Baukosten	19,17 Mio. €	
nicht-förderfähige Planungskosten	1,92 Mio. €	
nicht-förderfähige Kosten	21,09 Mio. €	
Gesamtkosten	144,10 Mio. €	3,93 Mio. €

Tabelle 2: Förderung

	STOAG	Stadt
förderfähige Gesamtkosten Linie 105	123,01 Mio. €	3,93 Mio. €
Regelförderquote	90 %	75 %
Fördersumme	110,71 Mio. €	2,95 Mio. €
Eigenanteil	12,30 Mio. €	0,98 Mio. €
nicht-förderfähige Kosten	21,09 Mio. €	
Gesamteigenanteil	33,39 Mio. €	0,98 Mio. €

Eine wichtige Fördervoraussetzung ist die Verankerung der Maßnahme im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW. Hierzu wurde u. a. eine Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung durchgeführt. Das Verfahren einer Standardisierten Bewertung dient dazu, das gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis einer Verkehrswegeinvestition im schienenengebundenen öffentlichen Personennahverkehr zu untersuchen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt mit 1,96 deutlich über dem Schwellwert 1,0. Die Verlängerung der Linie 105 wurde daher als volkswirtschaftlich rentables Projekt eingestuft und in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan NRW und in den aktuellen ÖPNV-Bedarfsplan NRW aufgenommen (siehe <https://www.umwelt.nrw.de/themen/verkehr/landesverkehrsplanung/bedarfsplanung-fuer-die-verkehrsinfrastruktur-des-landes>).

Folgekosten:

Unter Berücksichtigung der aktualisierten Kosten- und Regelförderansätze ergeben sich – analog zur Methodik des ursprünglichen Ratsbeschlusses – jährliche Gesamtkosten nach Fertigstellung in Höhe von rund 6,45 Mio. Euro. In den genannten Beträgen sind sowohl die Abschreibungskosten der Gesamtmaßnahme als auch die laufenden Betriebskosten enthalten. Anhand der Standardisierten Bewertung lassen sich die zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen näherungsweise bestimmen. Diese werden derzeit mit 2,38 Mio. Euro jährlich angesetzt.

Für den Fall, dass die geplante Straßenbahnverlängerung der Linie 105 nicht umgesetzt wird, wäre eine alternative Erschließung der neuen Wohnquartiere in der Neuen Mitte durch den Busverkehr vorzusehen. Ausgehend vom in der Standardisierten Bewertung ermittelten Fahraufwand sowie den Betriebskosten der STOAG (Preisstand 2030) ist mit jährlichen Aufwendungen in Höhe von rund 1,42 Mio. Euro zu rechnen. Diese Kosten entfallen bei Realisierung der Straßenbahnverlängerung. Aus den dargestellten jährlichen Belastungen, den zu erwartenden Fahrgelderlösen sowie den entfallenden Erschließungskosten für den Busverkehr ergibt sich ein jährlicher Mehraufwand in Höhe von rund 2,65 Mio. Euro für den Betrieb der Verlängerung der Straßenbahnlinie. Demgegenüber steht ein für die Stadt Oberhausen deutlich höher zu bewertender Nutzen, der insbesondere aus der erheblichen Attraktivitätssteigerung des ehemaligen Stahlwerksgeländes sowie der verbesserten Anbindung in Richtung Essen resultiert und die zusätzlichen finanziellen Aufwendungen mehr als ausgleicht.

Tabelle 3: Folgekostenschätzung

Gesamtbetriebskosten	4,90 Mio. €
Fahrzeuge, Personal, Energie	4,20 Mio. €
Unterhaltungskosten	0,70 Mio. €
Zusätzliche Aufwendungen für Planung und Bau	1,55 Mio. €
Jährliche Gesamtkosten ab Fertigstellung	6,45 Mio. €
Erwartete Fahrgeldeinnahmen	- 2,38 Mio. €
Entfallende Erschließungskosten Busanbindung	- 1,42 Mio. €
Rechnerischer jährlicher Mehraufwand	2,65 Mio. €

Sobald eine endgültige Kostenaufstellung vorliegt, werden die erforderlichen Mittel für die betroffenen Haushaltsjahre (voraussichtlich 2030ff.) zeitnah angemeldet. Ein Finanzcheck entfällt somit vorerst.

8. Fazit

Durch die neue Straßenbahnlinie entsteht eine durchgehende und klar strukturierte Verkehrsachse. Diese setzt sich aus einem besonderen Bahnkörper im Grünzug zwischen den beiden bestehenden und zurückzubauenden Kreisverkehren sowie aus straßenbündigen Bahnkörpern entlang des Brammenrings und der Essener Straße zusammen. Dadurch wird die Straßenbahn einerseits in weiten Teilen unabhängig vom Individualverkehr geführt und andererseits effizient in die zentralen Straßenräume integriert. Es entsteht eine ausgewogene Kombination aus Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und städtebaulicher Integration.

Mit dem Format eines Info-Marktes wurde die Öffentlichkeit am 13. Mai 2026 über den aktuellen Planungsstand der Straßenbahnverlängerung der Linie 105 informiert. Die Bürgerinformationsveranstaltung im Technologiezentrum Oberhausen war ein wichtiger Teil der informellen Beteiligung der Bürger:innen und Stakeholdern der Stadt Oberhausen. Im Rahmen der Veranstaltung zeichnete sich folgendes Stimmungsbild ab: Ein Großteil der Besucher:innen stehen der Trassenverlängerung positiv gegenüber und freuen sich auf den Lückenschluss der Straßenbahnlinie 105 zwischen Oberhausen und Essen. Die positiven Auswirkungen für die verkehrliche Lage sowie der Umwelt in Oberhausen wurden durch die Bürger:innen betont. Die Rückmeldungen aus der Bürgerinformationsveranstaltung fließen in

die weiteren Planungen für den Lückenschluss der Straßenbahnlinie 105 ein. Hierzu zählt z.B. die Alternativenabwägung der möglichen Trassenführung durch das Landschaftsschutzgebiet und Berücksichtigung möglicher Ausgleichsflächen für den Fall eines Entfalls von Flächen im Kleingartengebiet. Im Planungsprozess können auch weiterhin Anmerkungen, Anregungen und Hinweise von Bürger:innen in Richtung Planung der Stadtverwaltung mitgeteilt werden. Darüber hinaus können aktuelle Informationen und Planungsfortschritte über die offizielle Webseite <https://www.linie105.de/> abgerufen werden.

Ein weiterer Gradmesser für die Umsetzung des Projektes ist die Einordnung des volkswirtschaftlichen Nutzens für die Verlängerung des rund 3,5 Kilometer langen Lückenschlusses. Die Maßnahme schafft erstmals seit den 1970er Jahren eine direkte, umsteigefreie Verbindung und fördert die nachhaltige Mobilität. Wesentliche volkswirtschaftliche und städtebauliche Vorteile können genannt werden:

- **Verbesserte Erreichbarkeit:** Direkte Anbindung der Oberhausener Neuen Mitte aus Richtung Essen sowie verbesserte Erreichbarkeit wichtiger Oberhausener Stadtteile
- **Attraktivere Freizeitziele:** Neue Haltestellen verbessern den Zugang zur Marina, zum Sea Life, zum Aquapark sowie zum Gasometer Oberhausen
- **Klimaschutz und Vernetzung:** Es entsteht eine neue klimafreundliche Verbindung, die die beiden Nachbarstädte Oberhausen und Essen näher zusammenbringt
- **Fahrgastgewinnung:** Durch die Schließung der Netzlücke wird der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver, was mehr Menschen dazu bewegen soll, auf Bus und Bahn umzusteigen

Für die Finanzierung der aktuell geschätzten Bau- und Planungskosten ist eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer Regelförderquote von 90 % vorgesehen. Die Essener Straße ist baulich in einem schlechten Zustand und muss ausgebaut werden. Durch den Ausbau im Rahmen der Verlängerung der Linie 105 ändert sich die Förderquote von zuvor 75 % auf nun 90 %. Die Herstellung einer parallel geführten Radwegeverbindung zwischen Luise-Albertz-Platz und Brammenring wird voraussichtlich über die Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) mit einer Regelförderquote von 75 % bezuschusst. Die Gestaltung der stadtbildprägenden Haltestellen und die vorsorgliche Berücksichtigung eines Regionalbahnhalts erfolgen, Stand jetzt, ohne finanzielle Beteiligung Dritter. Durch die Aufnahme des Infrastrukturprojektes der Linie 105 in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen wird das formale Fundament (eine sogenannte gesetzliche Grundlage) geschaffen.

Nach der Beschlussfassung in den städtischen Gremien der Stadt Oberhausen mündet das Projekt in die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung). Ab dem Jahr 2027 wird das formelle Planfeststellungsverfahren gestartet.

Anlage/n

1 - Anlage 1 (SI-Str-2-LP-011)

2 - Anlage 2 (SI-Str-2-LP-012)

3 - Anlage 3 (SI-Str-2-LP-013)

4 - Anlage 4 (SI-Str-2-LP-014)

5 - Anlage 5 (SI-Str-2-LP-015)

6 - Anlage 6 (SI-Str-2-LP-016)

7 - Anlage 7 (SI-Str-2-LP-017)

8 - Anlage 8 (SI-Str-2-LP-018)

9 - Anlage 9 (SI-Str-2-ULP-001)

10 - Anlage 10 (Fotodokumentation der Bürgerinformationsveranstaltung)

11 - Anlage 11 Stellungnahme des VRR zum Regionalbahnhof

12 - Anlage 12 Leitidee Gestaltung der stadtbildprägenden Haltestellen (Stadtgebiet Oberhausen)

13 - Klimacheck