

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2746-01	Termin 27.06.2017	Planungsausschuss		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
22.06.2017	Bezirksvertretung Sterkrade	K			
27.06.2017	Planungsausschuss	K			

Berichtsgegenstand

Vorstellung des Nahmobilitätskonzeptes Sterkrade

1

2 **Sachdarstellung**

3

4 Im Rahmen des im Rat am 16.11.2015 beschlossen integrierten Handlungskonzept Sterkrade (IHK)
5 (Vorlage - B/16/1159-01) wurde durch das Büro StadtVerkehr ein Konzept zur Stärkung der
6 Nahmobilität und Barrierefreiheit in Oberhausen-Sterkrade (Nahmobilitätskonzept) erarbeitet. Durch
7 das Nahmobilitätskonzept wurde in einem partizipativen Ansatz eine Grundlagenplanung für
8 Sterkrade entwickelt, durch die die Erreichbarkeiten innerhalb des Untersuchungsraums, die
9 Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität innerhalb des Gebietes, sowie die Verbindung zu den
10 übrigen Stadtteilen und auch zu den Nachbarstädten verbessert wird. Dabei sollen neben den
11 klimaschutzrelevanten Themen den Aspekten „Gesundheitsförderung“, „Nahmobilitätsförderung“ und
12 „Berücksichtigung der Folgen des demografischen Wandels“ besondere Aufmerksamkeit gewidmet
13 werden. Das Untersuchungsgebiet entspricht dem Gebiet des IHK Sterkrade, vgl. Abb. 1.

14

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Verkehrs- planung und Tiefbau	Dez. 4/Umwelt, Gesundheit, ökolog. Stadtentwicklung und -planung	Kämmerer	Oberbürgermeister
Janclas 13.06.2017	Lauxen 13.06.2017		
* Vorlage zur: * Ergebnis : Beteiligung:			
Kenntnisnahme (K)		Personalrat []	
		Gleichstellungsstelle []	

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2746-01	Termin 27.06.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

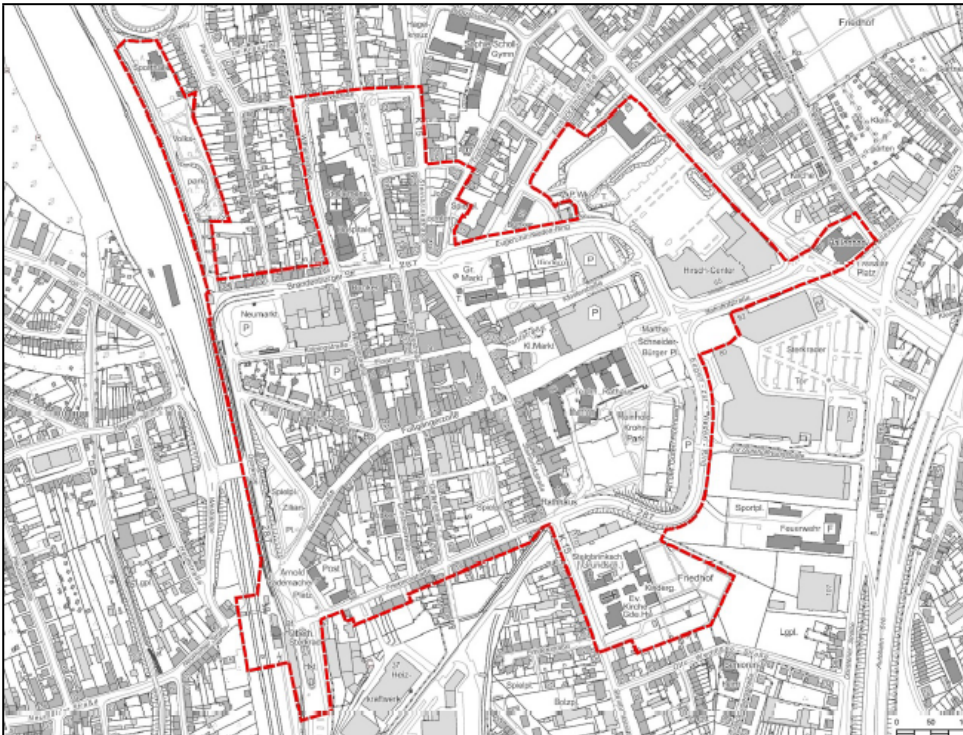


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

Das Nahmobilitätskonzept für den Stadtbezirk Sterkrade basiert auf den Zielen des IHK Sterkrade. Es hat unter anderem zum Ziel, die Multifunktionalität zu erhalten, zu stärken und eine lebendige Innenstadt zu entwickeln. Die Innenstadt von Sterkrade soll zukünftig und dauerhaft durch urbanes Leben in den Bereichen Handel und Gewerbe, Soziales, Gesundheit, Bildung, Freizeit sowie Wohnen gekennzeichnet sein.

Das Nahmobilitätskonzept stellt eine Grundlage für den Gestaltungswettbewerb, welcher im Rahmen des IHK Sterkrade durchgeführt wird, dar. Der Gestaltungswettbewerb wird voraussichtlich im Herbst 2017 beginnen.

Bestandsaufnahme und -analyse

Eine Bestandsaufnahme und -analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Situation sowie die umfassende Erhebung des Zustands von Verkehrsanlagen, Zustand und Ausstattung des öffentlichen Raums, Wegebeziehungen, der Barrierefreiheit und Nutzungsansprüchen bilden die Grundlage für die Maßnahmenkonzeption. Auf der Grundlage der Bestandsanalysen wurden planerische Grundsätze und Leitlinien aufgestellt, die das Handeln der Stadt Oberhausen bezüglich der Nahmobilität in Sterkrade bestimmen sollen.

Auf nachfolgende Themen wurde bei der Bestandsaufnahme ein besonderer Schwerpunkt gelegt:

- Flächennutzung (incl. Kirmes)
- Verkehrswege und Straßenraum
- Parkraum
- ÖPNV
- Fußwege und Querungsstellen
- Radverkehr
- Unfallschwerpunkte

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2746-01	Termin 27.06.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

46 **Beteiligungsverfahren**

47 Begleitet durch das Planungsbüro STADTKINDER wurden verschiedene Kommunikationsplattformen
48 eingerichtet, um die Bürger und Kinder / Jugendlichen vor Ort in den Planungs- und
49 Umsetzungsprozess einbinden zu können, und um Hinweise, Eindrücke sowie konkrete Maßnahmen-
50 vorschläge von ihnen zu bekommen. Hierzu gehörten:

51 Planungsspaziergänge und Streifzüge

52 Online-Beteiligung

53 Dialog der Generationen

54 JugendBarCamp

55 Beirat IHK

56

57 Ziel war es auch Mängel, Handlungsbedarfe und Problembereiche sowie mögliche unsichere Stellen
58 in der Sterkrader Innenstadt mitzuteilen und sie kartographisch festzuhalten. Das
59 Beteiligungsverfahren diente der Unterstützung der Analysephase. Die Angaben sind als ein
60 bedeutender Bestandteil in die Bestandsanalyse des vorliegenden Nahmobilitätskonzeptes
61 eingeflossen. Maßnahmen wurden hieraus entwickelt.

62

63 Das Nahmobilitätskonzept wurde am 18.05. und 22.05.2017 im Beirat des integrierten
64 Handlungskonzeptes Sterkrade vorgestellt und abgestimmt.

65

66 **Maßnahmen**

67 Das vorgeschlagene Maßnahmenbündel sieht vor, für die Innenstadt von Sterkrade durch die
68 Förderung eines sicheren und gesundheitsfördernden Fuß- und Radverkehrs Aufenthalts-, Wohn-
69 und Lebensqualität für Bewohner und Besucher zurückzugewinnen. Das Nahmobilitätskonzept ist das
70 Ergebnis des Planungsprozesses unter Beteiligung der Arbeitsgruppe in der Verwaltung, des Beirats
71 zum IHK Sterkrade sowie der öffentlichen Beteiligungsformate. Auf Basis der Bestands- und
72 Mängelanalyse sowie der Defizite und Potenziale wurden Handlungsoptionen erörtert und bewertet.
73 Im Ergebnis werden vorgeschlagen:

74

75 4 Ad-hoc-Maßnahmen (Umsetzungszeitraum 2017-2018)

76 23 Maßnahmen verteilt auf sechs räumliche Schwerpunktbereiche

77 8 Querschnittsaufgaben

78

79 Die Projekte sind in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zu unterteilen und werden in den
80 Gestaltungswettbewerb, der im Herbst 2017 beginnt, einfließen. Die kurzfristig umzusetzenden Ad-
81 hoc-Maßnahmen haben trotz ihres geringen Aufwandes einen hohen Wirkungsgrad. Hier ist zu
82 überlegen, ob diese vorgezogen werden können, da sie den Beginn des Umbaus signalisieren und
83 die versteckten Potenziale des Raumes aufzeigen und neugierig auf die zukünftigen Projekte
84 machen.

85

86 In Tabelle 1 sind die vorgestellten Maßnahmen inkl. einer Kostenschätzung und einer
87 Umsetzungszeitraums aufgeführt. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Kostenschätzung und Festlegung
88 des Umsetzungszeitraums nicht für alle Maßnahmen möglich, da diese erst im nachgelagerten
89 Gestaltungswettbewerb konkretisiert werden. Die Maßnahmen sind im Bericht (siehe Anlage im Allris)
90 zum Nahmobilitätskonzept Sterkrade beschrieben.

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/2746-01	Termin 27.06.2017	Planungsausschuss
-----------------------------	--	------------------------------	--------------------------

92

93

Tabelle 1: Maßnahmen inkl. Kostenschätzung und Umsetzungszeitraum

Lfd. Nr.	Ort	Träger	Kosten	Zeitraum
7.1 Ad-hoc-Maßnahmen				
7.1.1	Großer Markt	Stadt Oberhausen	2.500,00 €	2017
7.1.2	Neumühler Straße / HOAG-Trasse	Stadt Oberhausen	1.000,00 €	2017
7.1.3	Steinbrinkstraße	Stadt Oberhausen	5.000,00 €	2017
7.1.4	Zufahrt MAN GHH Immobilien GmbH	Privat/Stadt Oberhausen	5.000,00 €	2017/2018
7.2 Bahnhofsumfeld				
7.2.1	Zilianplatz / Arnold-Rademacher-Platz	Stadt Oberhausen		2017/2018
7.2.2	Bahnhof Sterkrade	Stadt Oberhausen / DB Netz AG		offen
7.2.3	Verkehrssituation NETTO-Markt Friedrichstraße	Privat/Stadt Oberhausen		offen
7.2.4	Neumühler Straße / westlicher Bahnhofsvorplatz	Stadt Oberhausen		offen
7.2.5	Neumühler Straße / HOAG-Trasse	Stadt Oberhausen		offen
7.3 Neumarkt / Wilhelmstraße				
7.3.1	Ostrampe / Holtkampstraße	Stadt Oberhausen	10.000,00 €	2018
7.3.2	Neumarkt	Privat		offen
7.3.3	Volkspark	Stadt Oberhausen		offen
7.3.4	Wilhelmstraße / Finanzstraße	Stadt Oberhausen		offen
7.4 Eugen-zur-Nieden-Ring / Großer Markt				
7.4.1	Brandenburger Straße	Stadt Oberhausen		2018
7.4.2	Tirpitzstraße	Stadt Oberhausen		2018
7.4.3	Eugen-zur-Nieden-Ring / Eichelkampstraße / Probst-Denkhoof-Weg	Stadt Oberhausen		2019
7.4.4	Großer Markt	Stadt Oberhausen		2017/2018
7.5 Klosterstraße / Kleiner Markt				
7.5.1	Klosterstraße	Stadt Oberhausen		2018
7.5.2	Unterführung	Privat		2018
7.5.3	Kleiner Markt	Stadt Oberhausen		2017/2018
7.6 Bahnhofstraße				
7.6.1	Bahnhofstraße / Eugen-zur-Nieden-Ring / Sterkrader Tor / Martha-Schneider-Bürger-Platz / An der Guten Hoffnung	Stadt Oberhausen		2019/2020
7.6.2	Kaufland-Immobilie	Privat		offen
7.6.3	Bahnhofstraße / Steinbrinkstraße	Stadt Oberhausen		2017/2018
7.7 Sonstige Bereiche				
7.7.1	Hirsch-Center, Parkplatz	Privat		offen
7.7.2	Sterkrader Tor, Parkplatz	Privat		offen
7.7.3	Spielplatz Ackerfeldstraße / Emdenstraße	Stadt Oberhausen	25.000,00 €	2020
7.7.4	Friedrichstraße	Stadt Oberhausen	25.000,00 €	2018

94

95

96

97

98

Kurzfassung

99

100 Im Rahmen des integrierten Handlungskonzept Sterkrade wurde durch das Büro StadtVerkehr ein
101 Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit in Oberhausen-Sterkrade
102 (Nahmobilitätskonzept) erarbeitet. Auf der Basis einer Bestands- und Mängelanalyse wurden
103 Handlungsoptionen und Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität erarbeitet.

104

105

106

107

Anlage

108

109 - Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit - Oberhausen-Sterkrade (Nur online im
110 Allris und eine gedruckte Ausfertigung an alle Fraktionen/Gruppen)

111



Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit Oberhausen-Sterkrade

Auftraggeber:



Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-6-10
Verkehrsplanung

Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

Fon: 0208 / 825-1

Fax: 0208 / 825-2755

E-Mail: info@oberhausen.de
www.oberhausen.de

Ansprechpartner:

Dr. Marcel Knauff

Bearbeitung durch:



Mittelstraße 55 – 40721 Hilden

Fon: 02103 / 9 11 59-0

Fax: 02103 / 9 11 59-22

www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Jean-Marc Stuhm
Michael Kopp

Stand: 07. Juni 2017

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung

- 1.1 Anlass und Aufgabenstellung
- 1.2 Vorgehensweise
- 1.3 Nahmobilität

2. Untersuchungsgebiet

- 2.1 Geografische Lage
- 2.2 Bevölkerungsentwicklung
- 2.3 Erreichbarkeit Fuß- und Radverkehr

3. Beteiligungsverfahren

- 3.1 Planungsspaziergänge
- 3.2 Streifzüge
- 3.3 Online-Beteiligung
- 3.4 Dialog der Generationen
- 3.5 JugendBarCamp
- 3.6 Beirat IHK

4. Bestandsaufnahme und -analyse

- 4.1 Flächennutzung
- 4.2 Verkehrswege und Straßenraum
- 4.3 Parkraum
- 4.4 ÖPNV
- 4.5 Fußwege und Querungsstellen
- 4.6 Radverkehr
- 4.7 Unfallschwerpunkte

5. Mängelanalyse

- 5.1 Gesamtübersicht
- 5.2 Nord
- 5.3 Ost
- 5.4 Süd
- 5.5 Fazit

6. Netzhierarchie

- 6.1 Hauptwege
- 6.2 Allzeitwege
- 6.3 Nebenwege

7. Maßnahmenkonzept

- 7.1 Ad-hoc-Maßnahmen
- 7.2 Bahnhofsumfeld
- 7.3 Neumarkt / Wilhelmstraße
- 7.4 Eugen-zur-Nieden-Ring / Großer Markt
- 7.5 Klosterstraße / Kleiner Markt
- 7.6 Bahnhofstraße / Steinbrinkstraße
- 7.7 Sonstige Bereiche
- 7.8 Querschnittsthemen
- 7.9 Kostenschätzung

8. Zusammenfassung und Ausblick

1. Einleitung

Das kreisfreie Mittelzentrum Oberhausen im westlichen Ruhrgebiet mit rund 210.000 Einwohnern hat sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnte von einem Industrie- zu einem Dienstleistungsstandort gewandelt. Mit der „Neuen Mitte Oberhausen“ wurde in den 1990er Jahren ein überregional beliebtes Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusziel geschaffen. Die gewachsenen Zentren Alt-Oberhausen, Osterfeld und Sterkrade dominieren die Siedlungsstruktur.

Die Ziele und Maßnahmen für eine positive Entwicklung der Stadt Oberhausen bis zum Jahr 2020 werden im Stadtentwicklungskonzept 2020 (STEK 2020) formuliert. Fünf Leitthesen bilden den Orientierungsrahmen für die weitere Stadtentwicklung bis zum Jahr 2020.

Auf dieser Grundlage wurde durch das Planungsbüro „Junker + Kruse Stadtforschung, Stadtplanung“ im Jahr 2014 ein Integriertes Handlungskonzept (IHK) für den Stadtteil Oberhausen-Sterkrade erarbeitet. Mit dem IHK sind die Schwerpunkte und Projekte beschrieben, die im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ bearbeitet werden sollen.

Seit Mitte des Jahres 2015 ist das Büro „Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH“ mit dem Citymanagement und der Vorbereitung sowie der Umsetzung von Maßnahmen des IHKs beauftragt. Als Bestandteil des Integrierten Handlungskonzepts Oberhausen-Sterkrade wurde im Herbst 2016 ein Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit in Oberhausen-Sterkrade (Nahmobilitätskonzept) ausgeschrieben und beauftragt. Das „Büro StadtVerkehr“ aus Hilden wurde mit der Erarbeitung dieses Konzepts betraut. Die Ergebnisse werden in diesem Gutachten umfassend erläutert.



Abb. 1-1 Glockendenkmal am Bahnhof Sterkrade

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Für die Innenstadt Sterkrades ist zunehmend eine eindeutige Negativentwicklung zu konstatieren. Die Aufenthaltsqualität und die Gestaltung des öffentlichen Raums entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Funktionslose und weitläufige Plätze, unattraktive Stadteingänge sowie eine mangelnde Orientierung und Wegeführung führen zu einer sinkenden Passantenfrequenz. Zunehmend sind Leerstände zu beobachten.

Die Stadt Oberhausen strebt deshalb einen Erneuerungsprozess für die Innenstadt von Sterkrade an. Ziel ist, an die Stärken wie Multifunktionalität anzuknüpfen und einen lebendigen Stadtteil zu entwickeln, um die Attraktivität der Innenstadt als Einkaufsbereich, Wohnstandort sowie als kulturellen und gesellschaftlich-sozialen Mittelpunkt zu erhalten. Die Innenstadt von Sterkrade soll zukünftig und dauerhaft durch urbanes Leben in den Bereichen Handel und Gewerbe, Soziales, Gesundheit, Bildung, Freizeit sowie Wohnen gekennzeichnet sein.

Das Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit in Oberhausen-Sterkrade (Nahmobilitätskonzept) leistet hierzu einen Beitrag. Durch das Nahmobilitätskonzept wurde in einem partizipativen Ansatz eine Grundlagenplanung für Sterkrade entwickelt, durch die die Erreichbarkeiten innerhalb des Untersuchungsraums, die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität innerhalb des Gebietes, sowie die Verbindung zu den übrigen Stadtteilen und auch zu den Nachbarstädten verbessert wird. Dabei sollen neben den klimaschutzrelevanten Themen den Aspekten „Gesundheitsförderung“, „Nahmobilitätsförderung“ und „Berücksichtigung der Folgen des demografischen Wandels“ besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Nahmobilitätsförderung baut dabei auf mehreren Maßnahmenelementen mit folgenden Handlungsfeldern auf:

- Selbstständige Mobilität für alle durch barrierefreie Gestaltung
- Komfortable Räume für Fuß- und Radverkehr
- Leichtes, sicheres Queren von Straßen für Fußgänger und Radfahrer
- Gesundheitsfördernde Mobilität
- Straße als Lebensraum für verschiedene Ziel- und Altersgruppen zurückgewinnen
- Attraktive Räume zum Aufenthalt schaffen

Das Nahmobilitätskonzept dient der Umsetzung nachfolgender Ziele:

- Förderung der Erreichbarkeit der Sterkrader Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr
- Förderung eines sicheren und gesundheitsfördernden Fuß- und Radverkehrs
- Aufwertung der Stadtteilzugänge aus verkehrlicher Sicht
- Steigerung der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität
- Schaffung von Treffpunkten und Kommunikationsräumen

1.2 Vorgehensweise

Das Nahmobilitätskonzept für den Stadtbezirk Sterkrade basiert auf den Zielen des IHK Sterkrade. Es hat unter anderem zum Ziel, die Multifunktionalität zu erhalten, zu stärken und eine lebendige Innenstadt zu entwickeln. Die Innenstadt von Sterkrade soll zukünftig und dauerhaft durch urbanes Leben in den Bereichen Handel und Gewerbe, Soziales, Gesundheit, Bildung, Freizeit sowie Wohnen gekennzeichnet sein.

Diese Zielvorgaben berücksichtigen das vorliegende Gutachten und es betrachtet drei Ebenen:

Wege und Bereiche innerhalb des zentralen Bereiches von Sterkrade

Ziele:

- Stärkung der bisherigen Nutzung der Nahbereichsmobilität
- Verbesserung der Aufenthalts- und Verweilqualitäten

Wege aus den benachbarten Stadtbezirken und Stadtquartieren in den zentralen Bereich von Sterkrade

Ziele:

- Förderung der Nahbereichsmobilität zur Erreichung des zentralen Bereiches
- Straßenräumliche Integration und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Abbau der Begleitmobilität

Wege durch den zentralen Bereich von Sterkrade

Ziele:

- Förderung der Erlebbarkeit des zentralen Stadtbereichs für durchfahrende Einwohner und Besucher (Radverkehr und ÖPNV)

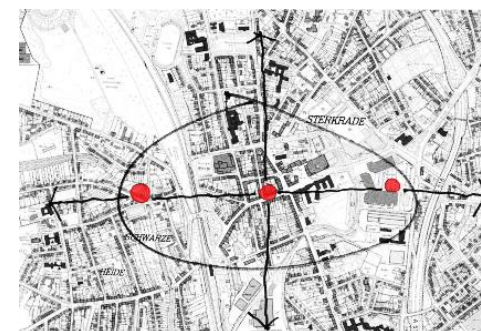
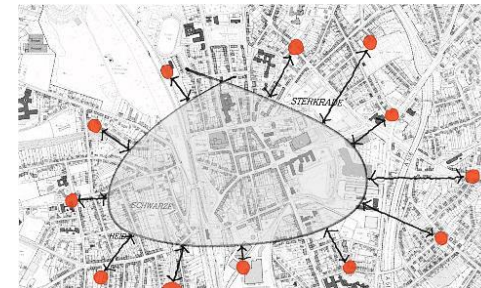
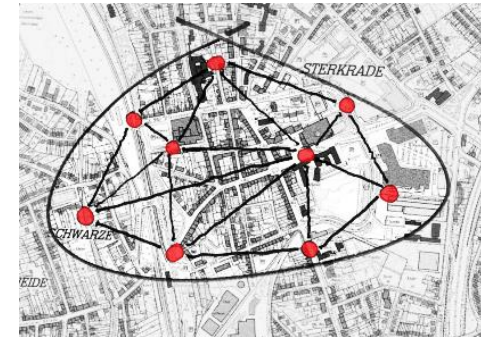


Abb. 1.2-1 Drei Ebenen der Nahmobilität,
Schematische Darstellung

Gestufter Arbeitsprozess

Das Nahmobilitätskonzept wurde in einem gestuften und dialogbasierten Arbeitsprozess entwickelt. Dabei stand die Umsetzungsorientierung im Fokus, damit das Konzept sowohl fachlich als auch im alltäglichen Verwaltungshandeln nutzbar bleibt.

Eine Bestandsaufnahme und -analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Situation sowie die umfassende Erhebung des Zustands von Verkehrsanlagen, Zustand und Ausstattung des öffentlichen Raums, Wegebeziehungen, der Barrierefreiheit und Nutzungsansprüchen bilden die Grundlage für die Maßnahmenkonzeption. Weiterhin fließen die Fachplanungen der Stadt Oberhausen (u. a. STEK 2020, Energie- und Klimaschutzkonzept, IHK Sterkrade, Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten Oberhausen, weitere verkehrsplanerische Konzepte), der Aktionsplan der Landesregierung, Fachbroschüren (AGFS NRW) sowie die Hinweise und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - FGSV in dieses Gutachten ein.

Auf der Grundlage der Bestandsanalysen wurden planerische Grundsätze und Leitlinien aufgestellt, die das Handeln der Stadt Oberhausen bezüglich der Nahmobilität in Sterkrade bestimmen sollen.

Nahmobilitätskonzept

Im Ergebnis steht das Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit in Oberhausen-Sterkrade (Nahmobilitätskonzept). Das Konzept definiert mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2025 inhaltlich und räumlich die Rahmenbedingungen und Perspektiven für die Optimierung der Erreichbarkeiten innerhalb des Untersuchungsraums, der Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität innerhalb des Gebietes, sowie die Verbindung zu den übrigen Stadtteilen und auch zu den Nachbarstädten.

Das Nahmobilitätskonzept enthält Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen und zur Verstetigung von Prozessen.

Durch eine Abwägung und Prioritätenbildung dient das Konzept den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden. Das Konzept kann als Grundlage zur Beantragung von Städtebauförderungsmitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen dienen.

Beteiligungsverfahren

Die Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Nahbereichsmobilität ist nur dann erfolgversprechend, wenn die Bewohner und Nutzer im kleinräumigen Maßstab diese Wege und Angebot auch tatsächlich nutzen. Ihre Mitwirkung bei der Planung und Konzeption ist deshalb unerlässlich. Für die Bearbeitung des Nahmobilitätskonzepts wurde deshalb ein stark kommunikativer Prozess gewählt.

Begleitet durch das Planungsbüro **STADTKINDER** wurden verschiedene Kommunikationsplattformen eingerichtet, um die Bürger und Kinder / Jugendlichen vor Ort in den Planungs- und Umsetzungsprozess einbinden zu können, und um Hinweise, Eindrücke sowie konkrete Maßnahmevorschläge von ihnen zu bekommen. Hierzu gehörten:

- Planungsspaziergänge und Streifzüge
- Online-Beteiligung
- Dialog der Generationen
- JugendBarCamp
- Beirat IHK

Die hohe Dialogbereitschaft von Bürgern, Planern sowie der Stadtverwaltung haben gemeinsame Hinweise hervorgebracht, aus denen Maßnahmen entwickelt wurden, die vor Ort in den Sterkrade die Situation für die Nahmobilität optimieren und verbessern können.

1.3 Nahmobilität

Die Stadt Oberhausen versteht bereits seit vielen Jahren die Verkehrsvermeidung und die Förderung des Umweltverbunds, also Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV, als einen integralen Bestandteil des Verwaltungshandelns in der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung. Mobilität wird als Grundlage der Lebensgestaltung gesichert und umweltverträglich gestaltet. So erhöhen Maßnahmen wie die Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV/SPNV und die stärkere Vernetzung der Verkehrsträger, eine Aufwertung des Straßenraums sowie der Ausbau der Radwege den Anteil des Umweltverbunds am Modal-Split (Verkehrsmittelwahl). Fuß- und Fahrradverkehr kommen gemeinsam mit dem ÖPNV im Modal Split der Stadt Oberhausen bereits auf einen Anteil von 47 % (2014). Die Reduktion von Lärm und Emissionen trägt zur Erhöhung der Lebensqualität und Schonung der Umwelt und damit des Wohn- und Arbeitsstandorts Oberhausen bei.

Die Stadt Oberhausen ist bestrebt, insbesondere die Nahmobilität in den nächsten Jahren verstärkt zu fördern. Das Ziel besteht darin, den Verkehr in Oberhausen sozialverträglich abzuwickeln und ein gleichberechtigtes Zusammenspiel zwischen allen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Nahmobilität kann eine elementare, sogar tragende Rolle für die Mobilität in Oberhausen spielen, sie entfaltet ihre volle Wirkung vor allem auf Quartiersebene - das vorliegende Gutachten wird auf der Ebene des Stadtbezirks Sterkrade hierfür die Voraussetzungen schaffen.

Nahmobilität ist ein Begriff, der zunächst gebraucht wird, wenn es darum geht, die Straßen und Plätze einer Stadt in einer Weise umzugestalten, dass die Menschen ermuntert und ermutigt werden, wieder mehr zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu benutzen. Die fußläufige Vernetzung ist eine grundsätzliche Ergänzung, oft sogar notwendige Voraussetzung für jede Form motorisierter Mobilität (Vernetzung zum öffentlichen Verkehr, Fußwege vom/zum Parkplatz etc.).

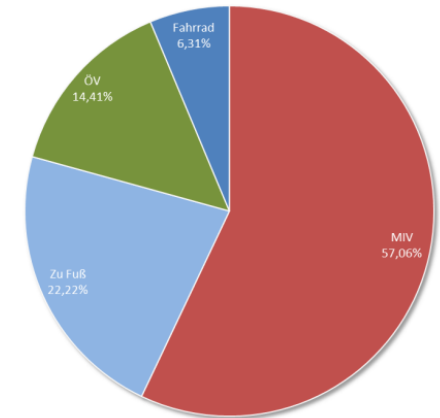


Abb. 1.3-1 Modal Split Stadt Oberhausen 2014
Quelle: Stadt Oberhausen



Abb. 1.3-2 Schriftzug an der Stadtteilbibliothek Sterkrade

Nahmobilität ist ein vielfältiges und ressortübergreifendes Aufgabengebiet, das nicht auf einzelne Verkehrsarten beschränkt bleibt. Gesundheit, Effizienz, Ökologie, Kosten sowie städtebauliche und soziale Verträglichkeit sind zusätzliche Schlagworte mit denen Nahmobilität verbunden wird.

Nahmobilität ist erst in zweiter Linie unter den Aspekten der Stadtgestaltung zu betrachten. Eine wichtige Aufgabe in diesem Handlungsfeld besteht in der Formulierung von Schwerpunkten und Leitlinien sowie der Beratung von Grundsätzen und Qualitätsstandards auf der Grundlage von umfassenden Analysen des Verhaltens und der Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmern, von Wegebeziehungen sowie räumlich-funktionalen Zusammenhängen.

Insbesondere Kinder und Jugendliche sind eine bedeutende Zielgruppe im Bereich der Nahmobilität. Schließlich werden Mobilitätskompetenzen in der Kindheit und Jugend erlernt. Dabei spielen die strukturellen Voraussetzungen der Siedlung, in der sie leben, eine Rolle, aber auch die Mobilitätskultur der Eltern. Für Kinder sind gerade die Wege zur Schule und der Aufenthalt auf den Spielplätzen Freiräume, in denen sie ohne Aufsicht durch Lehrer oder Eltern ihre ganz eigenen Erfahrungen und Beobachtungen machen können.

Gezielte Maßnahmen der Nahmobilität sind für die Stadt Oberhausen mit einem überschaubaren finanziellen Aufwand zu realisieren. Sie können innerhalb eines überschaubaren Zeitraums von durchschnittlich fünf Jahren umgesetzt werden. Auf diese Weise lassen sich Maßnahmen zum einen als kommunalpolitischer Erfolg darstellen, zum anderen lässt sich so die gewünschte Wohnumfeldverbesserung zeitnah bewirken und bezahlbare Mobilität realisieren. Der Immobilienmarkt wie auch der lokale Einzelhandels- und Dienstleistungssektor profitieren von einem gelungenen Nahmobilitätskonzept.

Maßnahmen der Nahmobilität haben das strategische Potenzial mit Hilfe der Gestaltung des öffentlichen Raums das Verkehrsverhalten in der Stadt stärker zu bestimmen und sicherer zu machen als Verkehrsregeln. Die Gestaltung des Straßenraums kann stadtverträgliche Geschwindigkeiten befördern und die gegenseitige Wahrnehmung erhöhen. Attraktive Räume für den Fuß- und Radverkehr und hochwertige, vielfältig genutzte Siedlungsstrukturen bewirken lebendige urbane Strukturen, die zu Bewegung, Begegnungen Aufenthalt und Kommunikation im öffentlichen Raum animieren. Mit einer Belebung des öffentlichen Raums steigt auch die subjektiv empfundene Sicherheit.

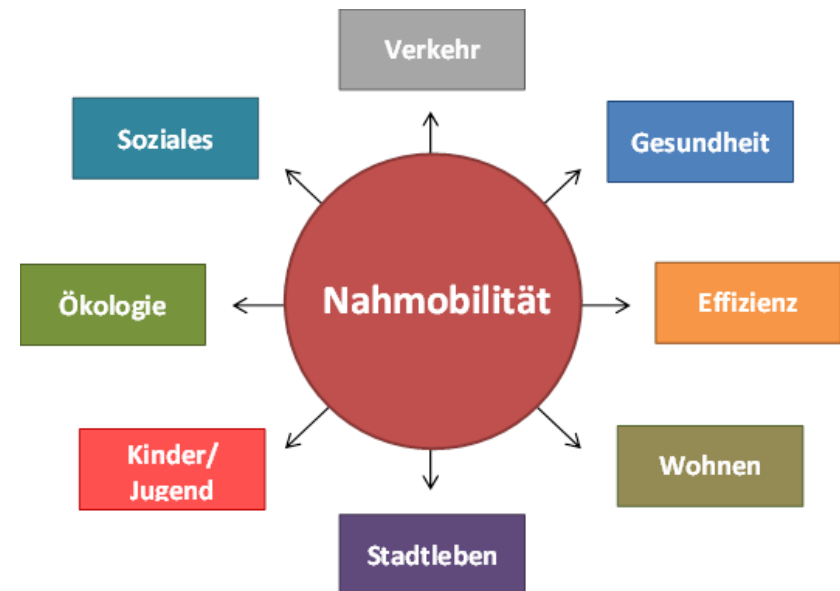


Abb. 1.3-3 Inhalte von Nahmobilität

2. Untersuchungsgebiet

2.1 Geografische Lage

Stadtbezirk Sterkrade

Der Stadtbezirk Sterkrade (rund 82.000 Einwohner) befindet sich im Norden Oberhausens, er ist ein bedeutender Wohn- und Versorgungsschwerpunkt (Hauptzentrum mit Bedeutung für die Gesamtstadt) der Stadt, insbesondere für die nördlichen Stadtteile von Oberhausen.

Die Nachbarstädte sind im Nordwesten die Stadt Dinslaken, im Osten die Stadt Bottrop und im Westen die Stadt Duisburg. Die Sterkrader Innenstadt ist direkt an die Bundesautobahnen A 516 und darüber an die A 3 sowie die Landesstraßen L 287 und L 623 angebunden. Eine Ringstraße nimmt den Durchgangs- und Erschließungsverkehr auf. Dieser stark befahrene Verkehrsring ist gleichzeitig eine große Barriere für Fußgänger und Radfahrer. Sterkrade verfügt zudem über einen Bahnhof, von dort lassen sich mit dem Regionalverkehr u. a. die Städte Mönchengladbach, Wesel, Düsseldorf und Koblenz erreichen. Im Westen wird Sterkrade durch die Bahntrasse von dem Stadtteil Schwarze Heide getrennt.

Die weitläufige Fußgängerzone von Sterkrade ist ein wichtiger und ganztägig genutzter Aufenthaltsort. Sie vermittelt mit historischen Gebäuden und inhabergeführten Betrieben eine lebendige Einkaufsatmosphäre, hier verknüpfen sich Wohnen, Arbeiten, Verwaltung und Einkaufen räumlich und funktional. Die Einkaufszentren „Sterkrader Tor“ und „Hirsch-Center“ sind Einzelhandelsmagnete.

Der zweimal in der Woche stattfindende Wochenmarkt ist sehr beliebt und der größte Markt in Oberhausen, zudem findet einmal jährlich die weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannte Fronleichnamskirmes in der Innenstadt von Sterkrade statt.



Abb. 2.1-1 Geografische Lage

Abgrenzung des Untersuchungsraums

Der Untersuchungsraum umfasst die im Integrierten Entwicklungs- und Handlungskonzept festgelegten Grenzen. Es ist Teil des Städtebauförderprogramms „Aktive Stadt- und Ortszentren“.

Es handelt sich dabei um die gesamte Innenstadt einschließlich Fußgängerzone sowie zusätzlich den Eingangsgereich Volkspark, das St. Clemens-Hospitale und angrenzende Straßenzüge, das Gelände des Hirsch-Centers bis zum Hallenbad, die Steinbrinkschule und die evangelische Kirche sowie das Bahnhofsumfeld und den Busbahnhof Sterkrade.

Das Stadtbild innerhalb des Untersuchungsgebiets ist sehr heterogen. Kleinteiligen und vielfältig genutzten Strukturen (drei- bis viergeschossig) im gewachsenen Kern der Bahnhofstraße und der Steinbrinkstraße sowie deren Nebenstraßen stehen großflächige gewerbliche Nutzungen durch Fachmarktzentren gegenüber.

Die Fußgängerzone Sterkrades wird umschlossen durch einen Verkehrsring. Die Bahntrasse im Westen trennt das Zentrum Sterkrades vom Stadtteil Schwarze Heide.

Die Bestandsanalyse und die daran anschließende Maßnahmenkonzeption berücksichtigen auch Teilräume außerhalb des definierten Untersuchungsraums.

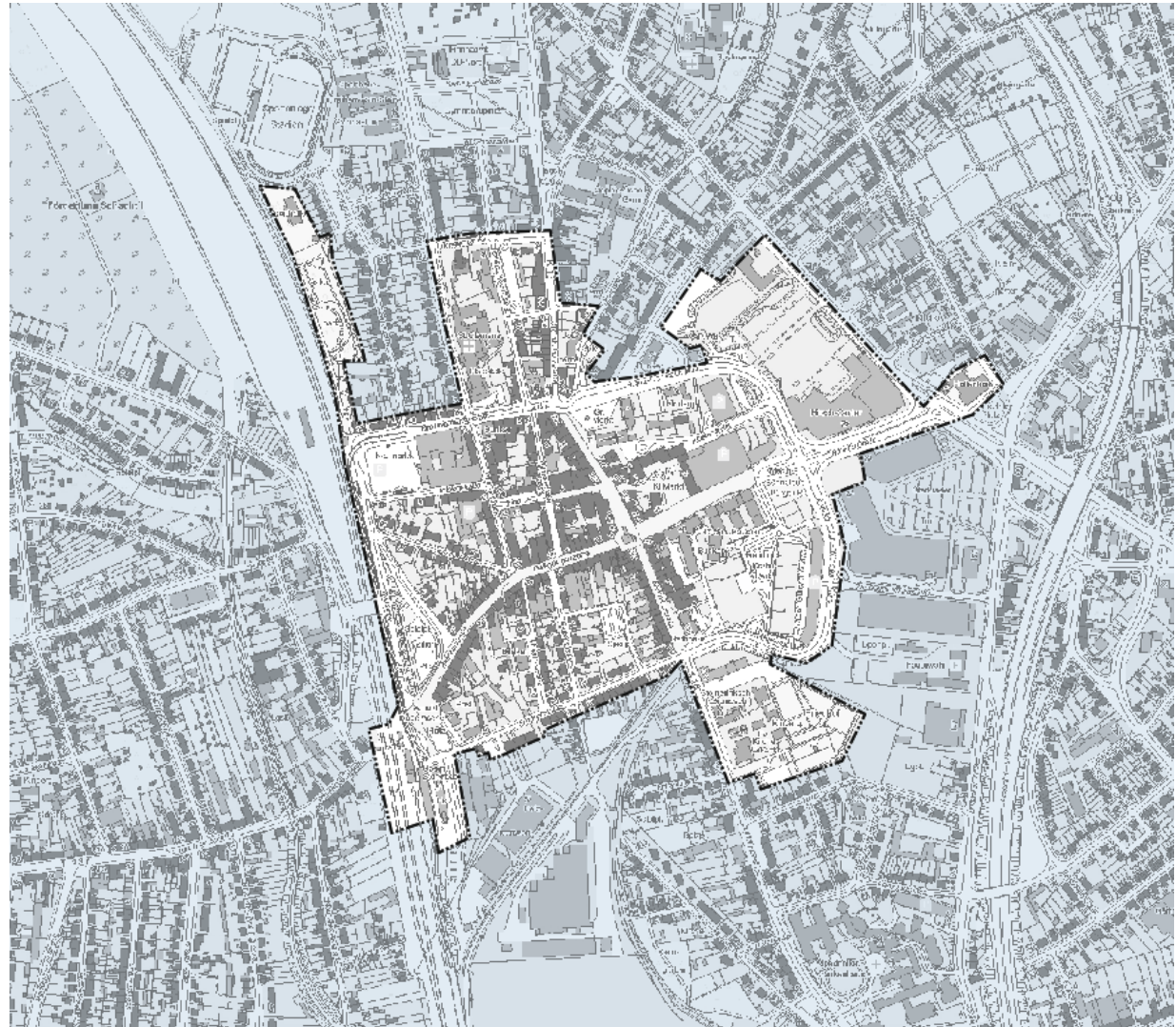


Abb. 2.1-2 Abgrenzung des Untersuchungsraums

2.2 Bevölkerungsentwicklung

In der Stadt Oberhausen leben 211.888 Menschen (Stichtag 31.12.2015, Quelle Stadt Oberhausen). Hiervon entfallen 82.305 Einwohner auf den Stadtbezirk Sterkrade, der in die statistischen Bezirke Buschhausen, Schwarze Heide, Holten, Sterkrade-Nord, Alsfeld, Tackenberg sowie Sterkrade-Mitte aufgeteilt ist. Das Untersuchungsgebiet umfasst ca. 2.100 Einwohner (31.12.2014) und erlebte - hervorgerufen durch das Wohnprojekt „Gute Hoffnung leben und wohnen“ - in dem Zeitraum von 2004 bis 2014 eine positive Einwohnerentwicklung von + 9,1 %.

Nach Angaben des IHK Sterkrade (2015) beträgt der Anteil der Ausländer und Migranten im Untersuchungsgebiet etwa 35 %. Damit liegt die Innenstadt Sterkrades deutlich über dem Durchschnitt des Stadtbezirks (20 %) und der Gesamtstadt (25 %).

Rund 57 % der Einwohner im Untersuchungsgebiet sind jünger als 50 Jahre. Dieser Wert übertrifft den des Stadtbezirks sowie der Gesamtstadt. Dementsprechend geringer ist auch der Anteil der 50-64-Jährigen (19,4 %) . Gleichwohl liegt der Anteil der Altersgruppe 65 Jahre und älter mit 23,3 % relativ hoch.

Für das Untersuchungsgebiet wird nach Berechnungen von Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH ein Bevölkerungszuwachs von + 0,7 % bis ins Jahr 2018 prognostiziert. Bis zum Jahr 2024 ist demzufolge ein leichter Bevölkerungsrückgang zu erwarten.

Das Untersuchungsgebiet liegt sehr zentral und erfährt dadurch eine hohe Bedeutung als Arbeitsort, die Arbeitslosenzahlen schwanken in den Jahren 2008 bis 2014. Der Anteil der Arbeitslosengeld-II-Empfänger liegt inzwischen über dem städtischen Durchschnitt. Die Entwicklung der Sozialstatistik zeigt eine deutliche Verschlechterung innerhalb der vergangenen zehn Jahre.

2.105
Einwohner

+0,7%
Einwohner
bis 2018

57%
jünger als
50 Jahre

Stadtbezirk	Statistischer Bezirk	Einwohner (31.12.2015)
Sterkrade	Buschhausen	8.378
	Schwarze Heide	8.753
	Holten	15.150
	Sterkrade-Nord	20.476
	Alsfeld	12.737
	Tackenberg	8.461
	Sterkrade-Mitte	8.350
Summe		82.305
Alt-Oberhausen		91.754
Osterfeld		37.829
Gesamt		211.888

Abb. 2.2-1 Einwohnerzahl 31.12.2015
Quelle: Stadt Oberhausen

2.3 Erreichbarkeit Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr

Die Erreichbarkeit der Sterkrader Innenstadt ist von erheblicher Bedeutung für den Einzelhandels- aber auch den Arbeits-, Wohn- und Lebensstandort. Vor dem Hintergrund der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs ist die Frage der Erreichbarkeit nicht einzig auf Frage nach ausreichender Stellplatzkapazität in zentraler Lage zu reduzieren.

Im Folgenden wird die äußere Erreichbarkeit der Innenstadt Sterkrades durch Fußgänger beleuchtet.

Bei einer angenommenen Gehgeschwindigkeit von ca. 5 km/h können die Bewohner der ca. 1 km entfernt gelegenen statistischen Bezirke Schwarze Heide, Tackenberg und Sterkrade-Mitte innerhalb von 15 Minuten nahezu komplett das Zentrum Sterkrades fußläufig erreichen.

Dies entspricht einem Drittel der Bevölkerung des Stadtbezirks Sterkrade.

Einzugsbereich	Anzahl der EW	Prozent
5 min	2.269	9%
10 min	3.846	15%
15 min	7.975	32%
20 min	10.990	44%
Summe	25.080	100%

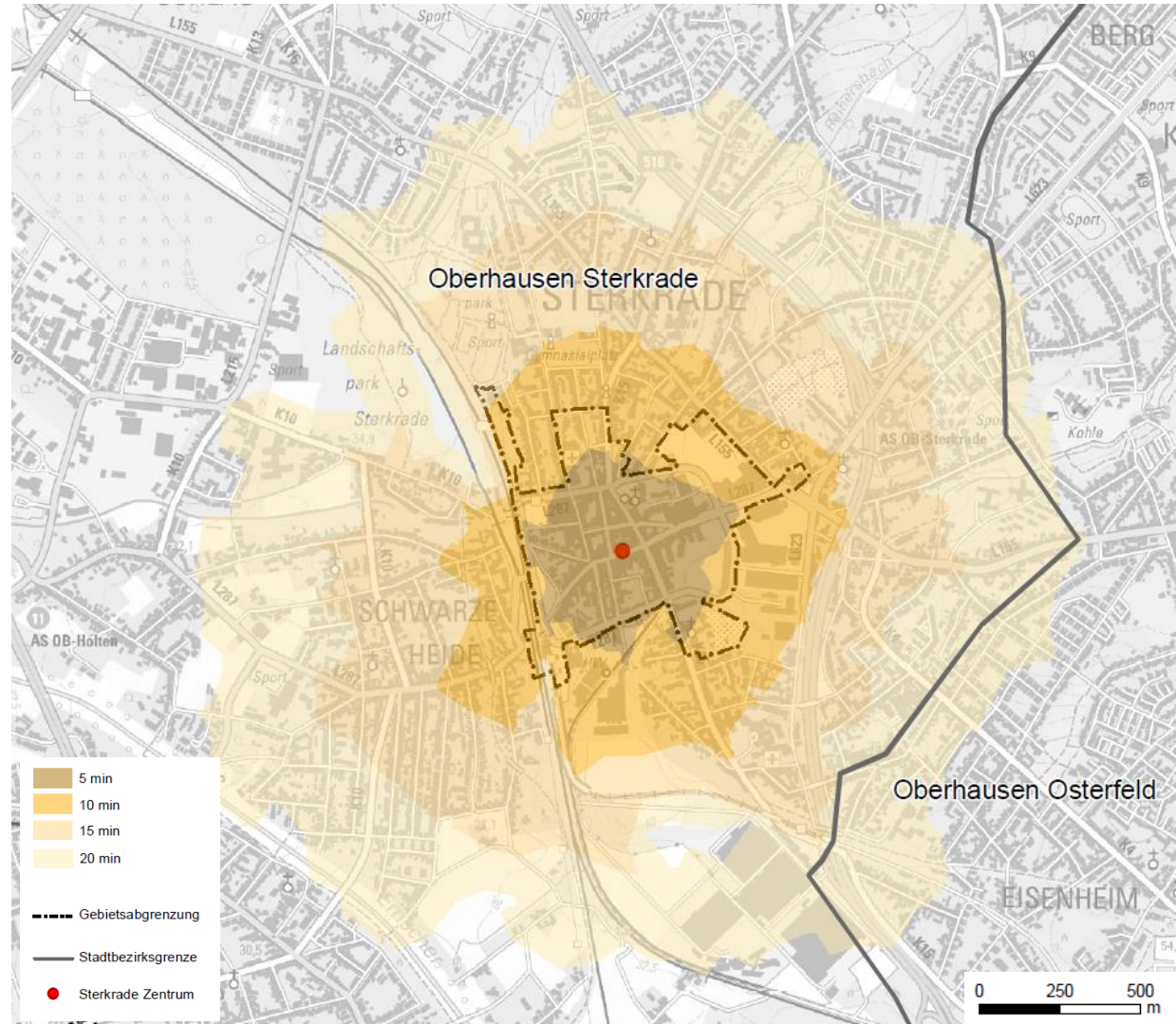


Abb. 2.3-2 Einzugsbereich Fußverkehr

Abb. 2.3-1 Übersicht Einzugsbereich Fußverkehr
Quelle: Stadt Oberhausen / eigene Berechnungen

Radverkehr

Mit dem Fahrrad lassen sich bequem deutlich längere Distanzen bewältigen. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten beim Fahrradfahren liegen für gewöhnlich bei 10 bis 25 km/h.

Somit ergibt sich ein deutlich größerer Erschließungsradius. Während Fußgänger für 1 km 15 Minuten benötigen, ist für Radfahrer diese Distanz innerhalb von fünf Minuten zurückzulegen.

Mit dem Fahrrad reicht der Einzugsradius der Innenstadt von Sterkrade bis an die Grenzen der benachbarten Stadtbezirke Osterfeld und Alt-Oberhausen sowie an den Stadtrand von Dusiburg und Bottrop.

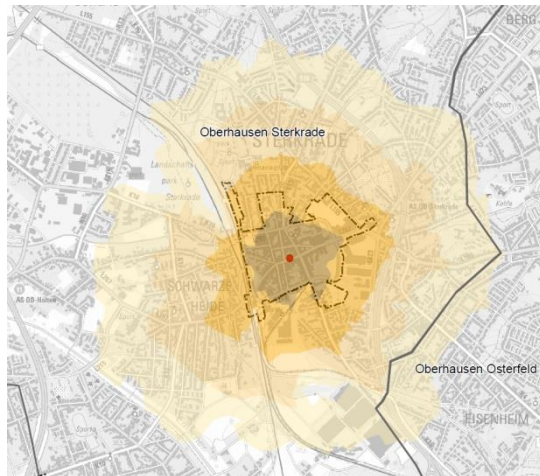


Abb. 2.3-3 Vergleich Einzugsbereich Fußverkehr

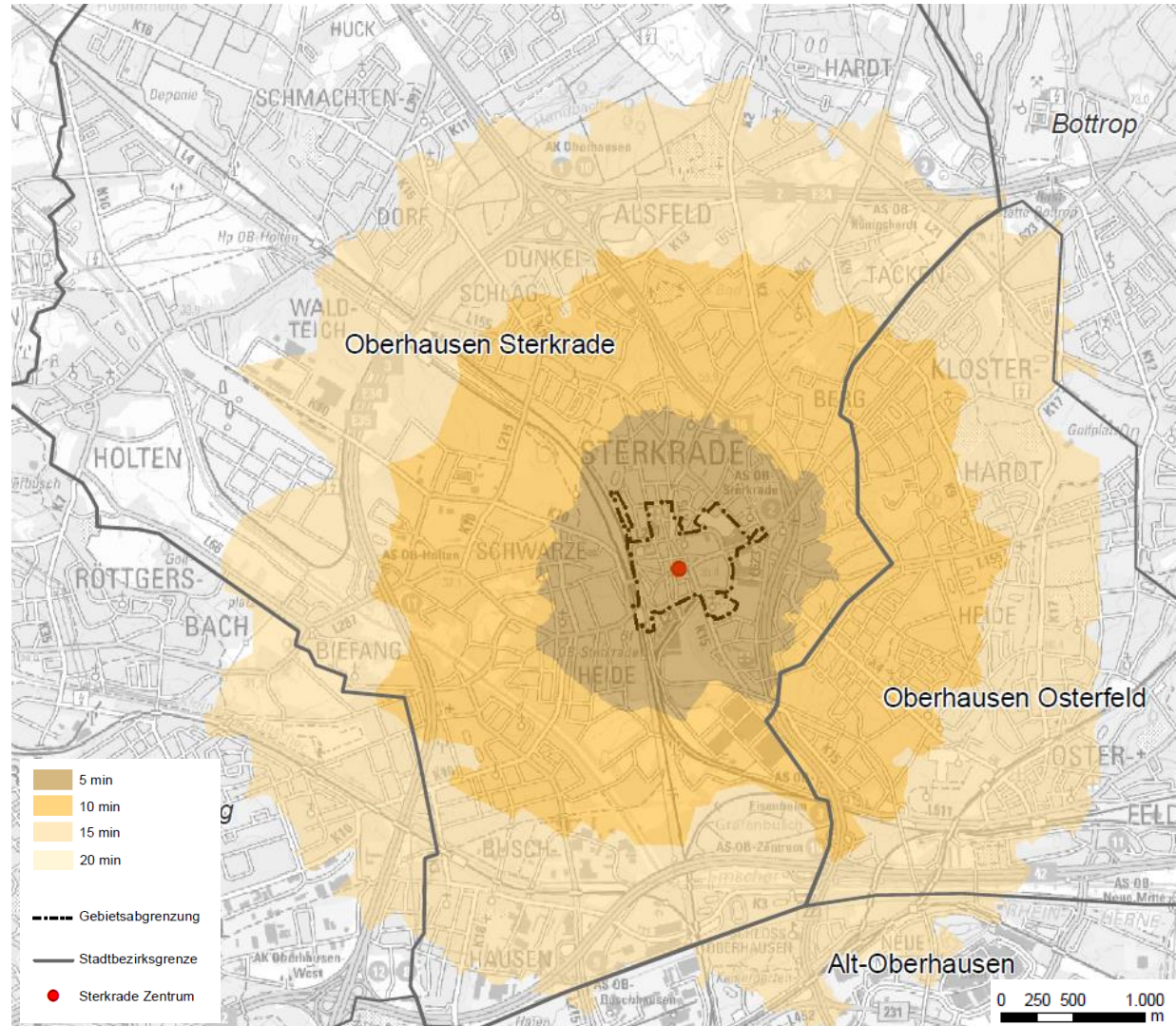


Abb. 2.3-4 Einzugsbereich Radverkehr

Passantenbefragung Sterkrade

Die Einzugsradien für den Fuß- und Radverkehr basieren auf einer theoretischen Annahme. Sie verdeutlichen, die gute Ausgangslage, um das Untersuchungsgebiet mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Mit Hilfe einer Passantenbefragung in der Fußgängerzone Sterkrades sollte die Herkunft der Besucher und Besucherinnen ergründet werden.

In einem Befragungszeitraum von drei Wochen (14.02.2017-03.03.2017) wurden mit Hilfe eines App-gestützten Fragebogens werktags in der Zeit zwischen 09:00 Uhr und 18:00 Uhr 503 Personen befragt. Davon waren 57,9 % weiblich und 42,1 % der Befragten waren männlich. Die Fußgängerzone wurde hierfür in vier Befragungs-Teilräume (Nord, Ost, Süd, West) aufgeteilt und auf eine möglichst ausgeglichene Verteilung der Befragten auf diese Teilräume geachtet.

Der Fragebogen beinhaltete sechs Fragen:

1. Wo wohnen Sie?
2. Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie in die Innenstadt gelangt?
3. Wo haben Sie Ihr Auto/Fahrrad abgestellt?
4. Zu welchem Zweck sind Sie in die Innenstadt gekommen?
5. Besuchen Sie regelmäßig die Innenstadt von Sterkrade?
6. Wie beurteilen Sie die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone?

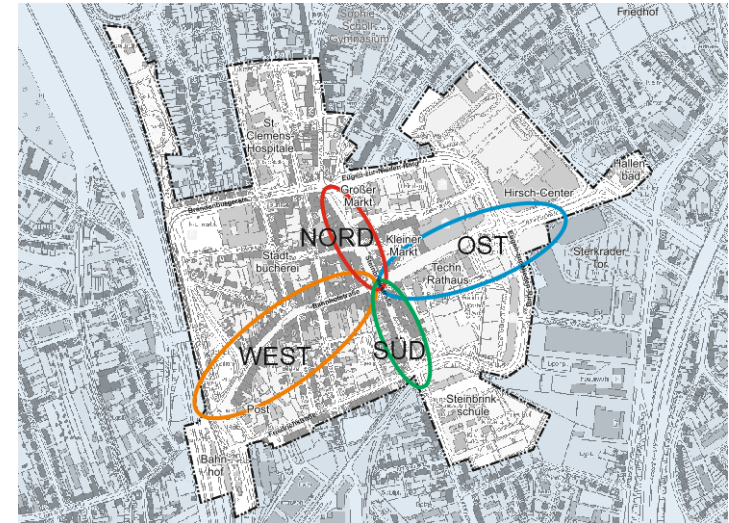


Abb. 2.3-5 Befragungsgebiet

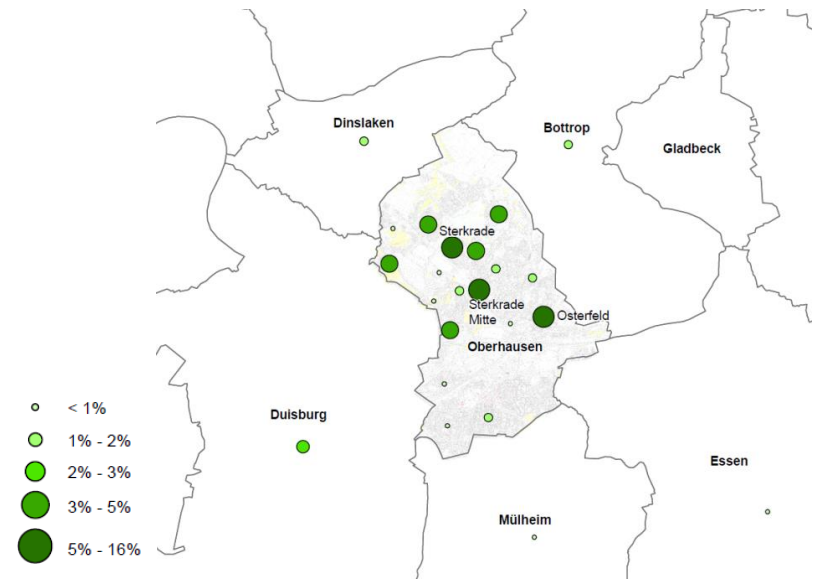


Abb. 2.3-6 Herkunft der Befragten

Herkunft der Befragten

Der überwiegende Teil der Befragten Passanten stammt aus dem Bezirk Oberhausen Sterkrade:

- Oberhausen-Sterkrade: 69,52 %
- Oberhausen-Osterfeld: 14,34 %
- Oberhausen-Alt-Oberhausen: 4,38 %
- Oberhausen (ohne Angabe): 0,80 %
- Sonstige: 10,96 %

Von 503 befragten Personen sind 152 Befragte zu Fuß in die Innenstadt gelangt. Dies entspricht 30 % der Befragten. Diese 152 Personen stammen aus den Stadtbezirken Sterkrade und Osterfeld.

145 Personen davon stammen aus Sterkrade, hiervon 64 aus Sterkrade Mitte. Bei 24 Personen war eine Zuordnung nicht möglich.

Zielgruppe für Maßnahmen der Nahmobilität ist im Wesentlichen die Bevölkerung aus Sterkrade Mitte. Zudem lässt sich mit gezielten Maßnahmen auch die Erreichbarkeit für die Bevölkerung aus benachbarten Stadtteilen erhöhen.

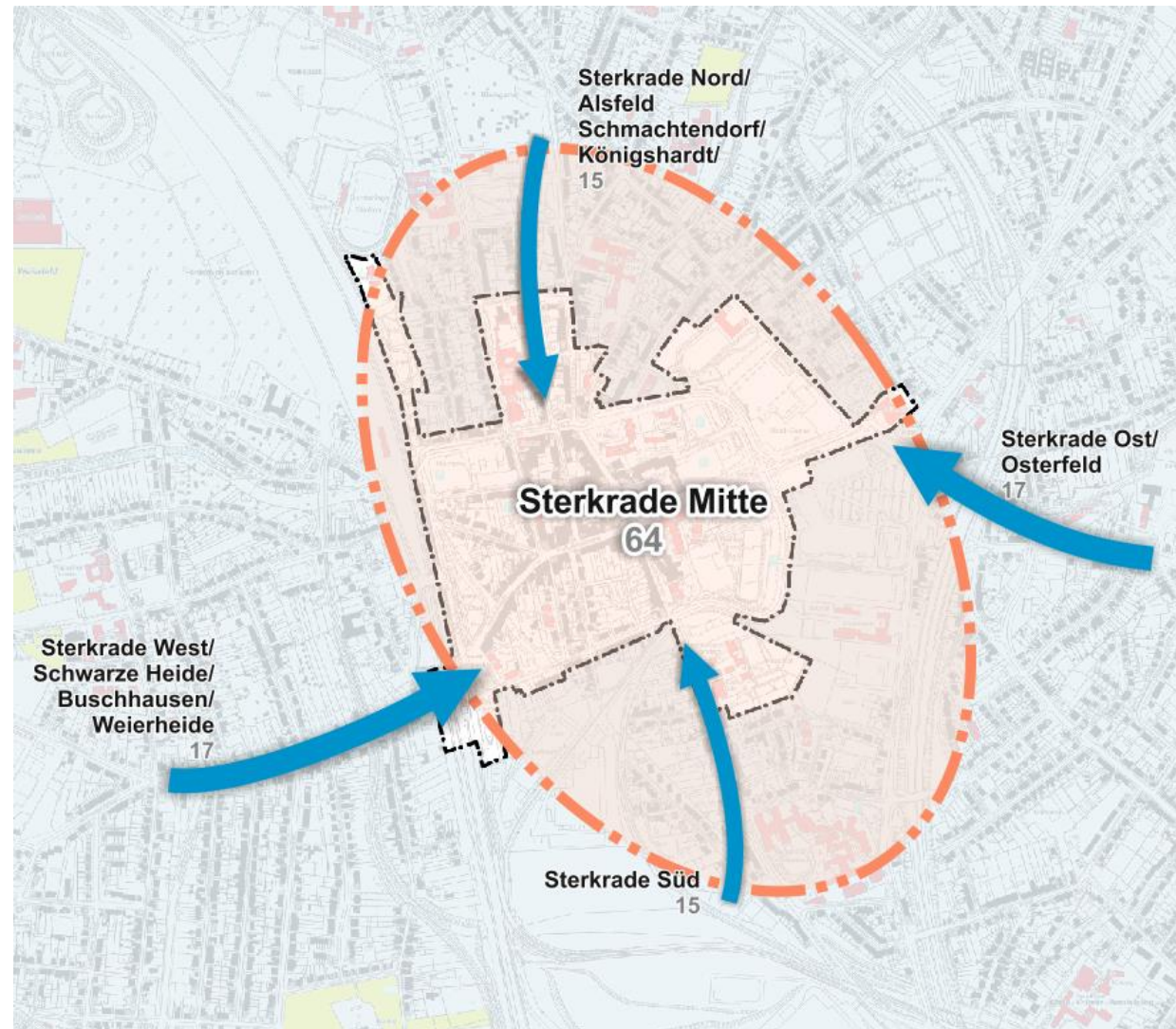


Abb. 2.3-15 Herkunft der Fußgänger aus dem Bezirk Sterkrade
Als Zahl ist die Anzahl der Nennungen aufgeführt.

Verkehrsmittelwahl

Der überwiegende Prozentsatz der Besucher kommt zum Einkaufen, Shopping oder wegen des Wochenmarkts in die Sterkrader Innenstadt (ca. 61 %). Weitere Funktionen wie Arbeit oder Dienstleistungen treten deutlich in den Hintergrund.

Der Großteil aller Befragten ist mit dem PKW in die Innenstadt gelangt (ca. 40 %). Im Gegensatz zur Verkehrsmittelwahl in der Gesamtstadt Oberhausen fällt dieser Anteil zugunsten des Fußverkehrs deutlich geringer aus.

Fast 70 % der Befragten stammen aus dem Stadtbezirk Sterkrade. Betrachtet man hier die Verkehrsmittelwahl im Detail, so lässt sich ein deutlicher Vorsprung des Fußverkehrs (ca. 42 %) gegenüber dem PKW-Verkehr (ca. 32 %) konstatieren. Der Radverkehrsanteil (ca. 5 %) verliert jedoch gegenüber dem gesamtstädtischen Anteil fast 1,5 %.

Die Nahmobilität nimmt demzufolge einen hohen Stellenwert für die Sterkrader Bevölkerung ein (fast 50 %). Hierzu kann zusätzlich der Busverkehrsanteil gezählt werden. Sobald ein Busfahrer aussteigt, wird er schließlich zum Fußgänger (ca. 21 %). Das Nahmobilitätskonzept wird diese Verkehrsarten unterstützen und kann dazu beitragen, ihre Anteile an der Verkehrsmittelwahl zugunsten der Nahmobilität zu beeinflussen. In der Folge stehen eine erhöhte Lebensqualität sowie ein deutlicher Beitrag zum Klimaschutz.

Bewohner aus Osterfeld kommen zu 52 % mit dem PKW, 27 % mit dem Fahrrad und nur zu 9 % zu Fuß nach Sterkrade. Nahmobilität spielt hier eine untergeordnete Rolle.

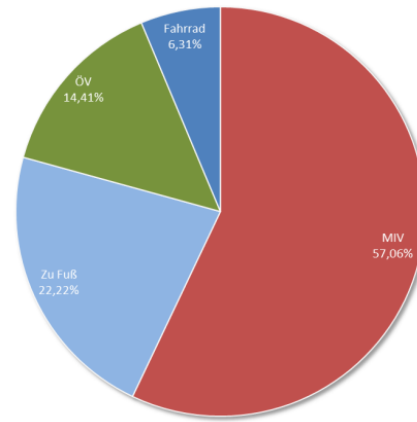


Abb. 2.3-11 Modal Split Oberhausen 2014

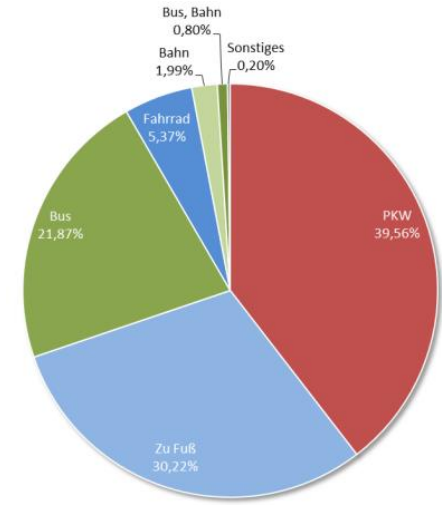


Abb. 2.3-12 Modal Split
Passantenbefragung Sterkrade

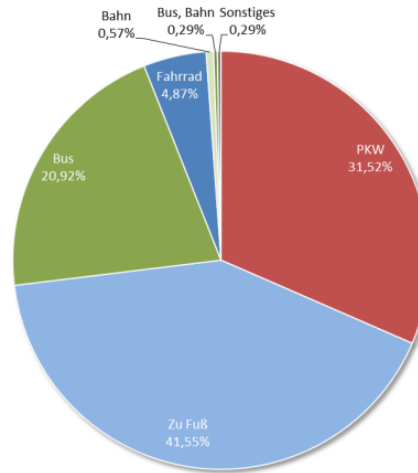


Abb. 2.3-13 Modal Split
Befragte aus Sterkrade

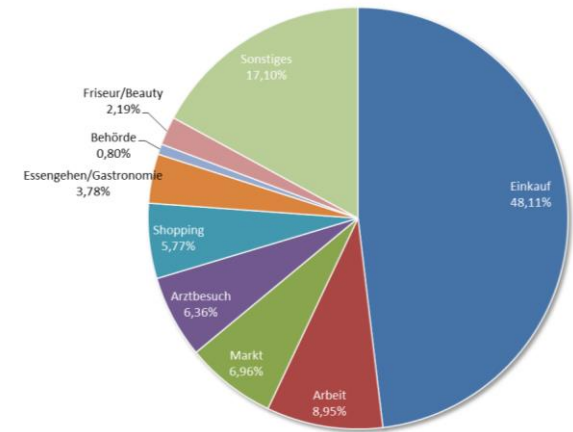


Abb. 2.3-14 Zu welchem Zweck
sind Sie in die Innenstadt gekommen?

PKW-Verkehr

Von den 503 Personen sind 199 Befragte mit dem PKW angereist. 4% der Befragten wurden in der Innenstadt abgesetzt, alle anderen haben in der Innenstadt einen Parkplatz gesucht und gefunden.

Bei 5,5% war eine räumliche Zuordnung des Stellplatzes nicht möglich.

Das Parkhaus Kaufland ist mit rund 30 % der Nennungen beliebtester Standort. Die Parkplätze Hirsch-Center (18,1%), Sterkrader Tor (9,5 %) und der Parkplatz am Bunker an der Eichelkampstraße (8,5 %) folgen mit weitem Abstand.

Somit nehmen vier Standorte ca. 64 % des Parkverkehrs auf.

Wo haben Sie Ihr Auto abgestellt?		
Ort	Anzahl	Prozent
Parkhaus Kaufland	55	27,64%
Hirsch-Center	36	18,09%
Sterkrader Tor	19	9,55%
Am Bunker (Eichelkampstraße)	17	8,54%
Neumarkt	8	4,02%
Arnold-Rademacher-Platz	7	3,52%
Gartenstraße	6	3,02%
Steinbrinkstraße	5	2,51%
Brandenburger Straße	5	2,51%
Klosterstraße	2	1,01%
Hinterm Bahnhof (Westen)	3	1,51%
Zilianplatz	3	1,51%
Privater Stellplatz	3	1,51%
Technisches Rathaus	3	1,51%
Wilhelmstraße	2	1,01%
Polizeiwache	1	0,50%
Eichelkampstraße	1	0,50%
Seniorenzentrum Gute Hoffnung	1	0,50%
Tirpitzstraße	1	0,50%
Bahnhof	1	0,50%
Holtkampstraße	1	0,50%
Wurde abgesetzt	8	4,02%
Sonstige/Unbekannt	11	5,53%
Summe	199	100,00%

Abb. 2.3-16 Übersicht zur Verteilung der PKW-Abstellorte

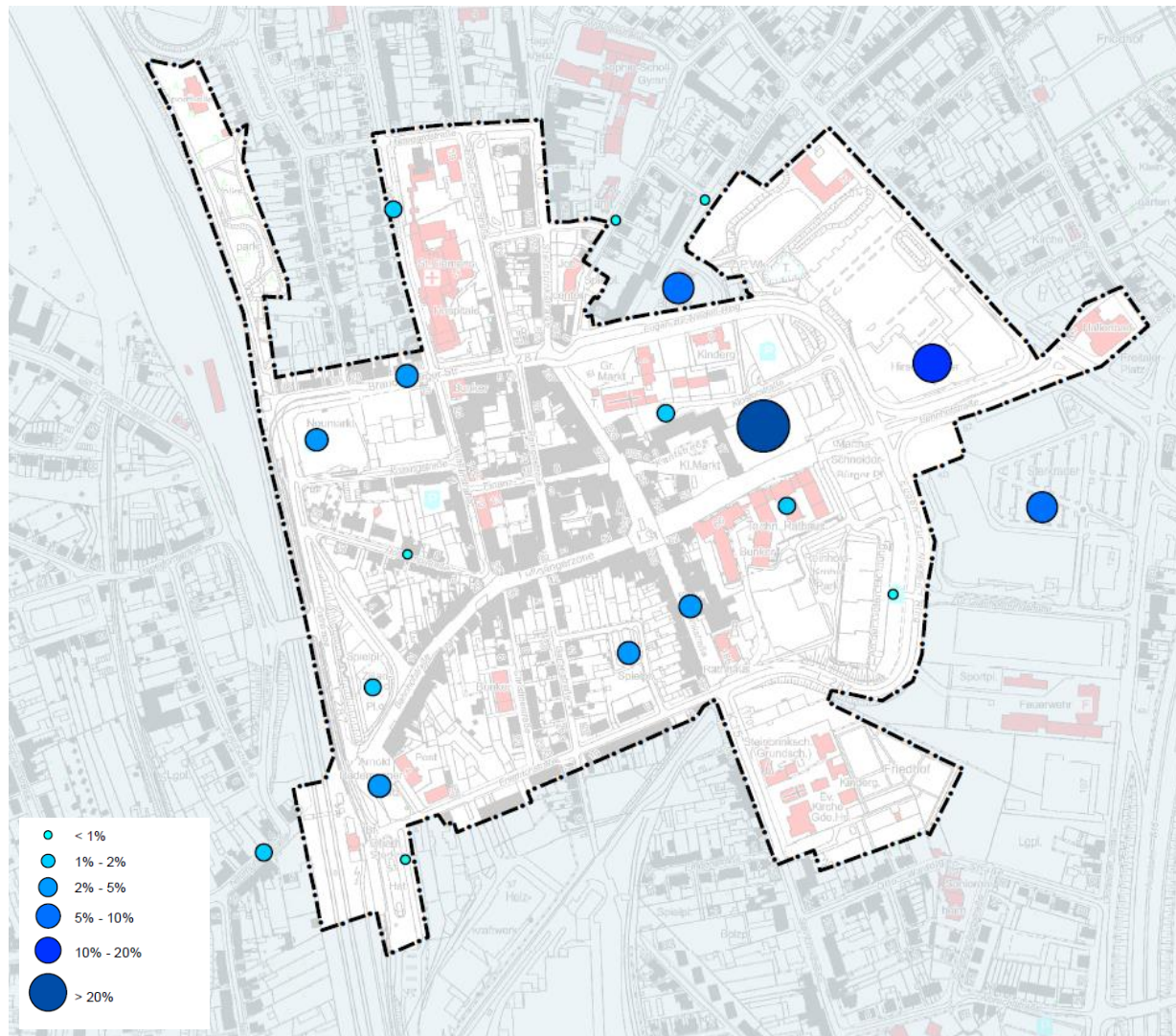


Abb. 2.3-17 Verteilung der PKW-Abstellorte

Weitere Ergebnisse

Eine gleichmäßige Verteilung der Befragten auf die Erhebungsbereiche konnte nicht erreicht werden. Offensichtlich ließ die geringe Besucherfrequenz der Steinbrinkstraße dies nicht zu.

In der Altersgruppe der 36-56-Jährigen ließen sich über die Hälfte der Passanten befragen. Die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen ist mit 2,1 % sehr gering.

Zwei Drittel der Befragten besuchen die Innenstadt von Sterkrade mehrmals in der Woche.

Im Gespräch mit dem Erhebungspersonal ergaben sich zudem weitere Anregungen, Wünsche und Kritik, die im Folgenden in Stichpunkten aufgeführt werden:

- viele Befragte wünschen sich mehr Sitzmöglichkeiten und Grünflächen
- die Bedeutung des Wochenmarkts für die Innenstadt wird betont, er solle weiterhin bestehen bleiben
- Der Leerstand von Ladenlokalen und die hohe Anzahl von Läden des Niedrigpreis-Segments wird beklagt

Bei der Bewertung der Aufenthaltsqualität erzielt die Fußgängerzone Sterkrades eine Durchschnittsnote von 3,29.

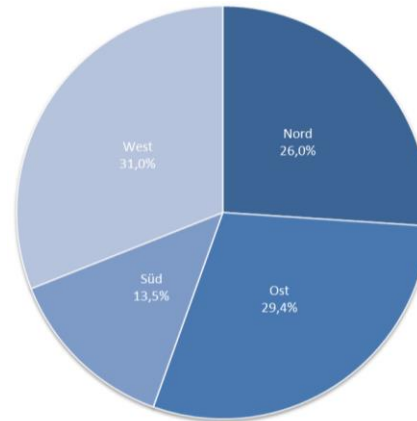


Abb. 2.3-7 Verteilung innerhalb der Erhebungsbereiche

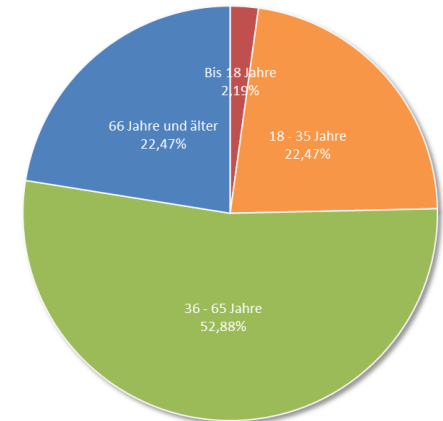


Abb. 2.3-8 Verteilung der Altersgruppen

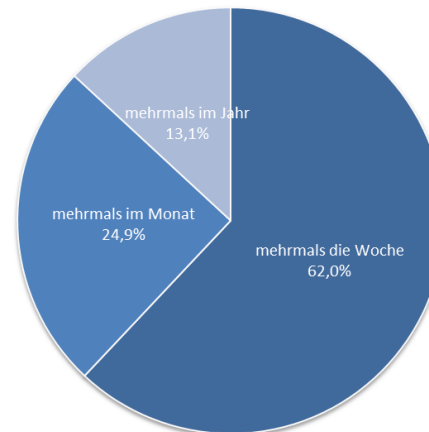


Abb. 2.3-9 Häufigkeit der Besuche in der Innenstadt von Sterkrade

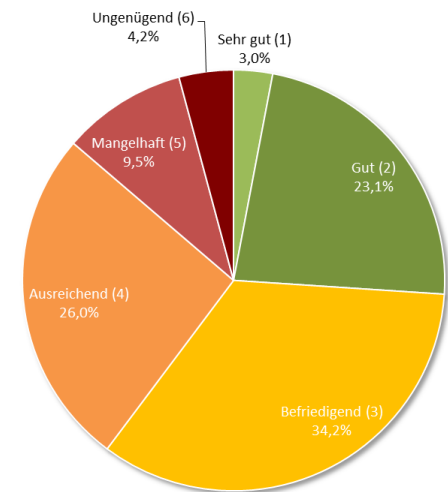


Abb. 2.3-10 Benotung der Aufenthaltsqualität

3. Beteiligungsverfahren

Die Erstellung und Umsetzung eines Nahmobilitätskonzepts ist erfolgreich, wenn die Menschen vor Ort und insbesondere die relevanten Meinungsträger das Konzept inhaltlich fördern, dessen Erarbeitungsprozess nachvollziehen und die Ergebnisse mit Leben füllen können. Dazu müssen sie kontinuierlich informiert und beteiligt werden.

Im Zuge der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzepts Oberhausen-Sterkrade erfolgte begleitend zu den ersten Konzeptentwicklungen (Nahmobilitätskonzept und Gestaltungswettbewerb) eine umfassende Beteiligung aller relevanten Gruppen und Akteure im Projektgebiet.

Die Bewohner des Stadtbezirks waren als Experten für Ihre alltäglichen Wege und Aufenthaltsorte aufgefordert, besonders attraktive Bereiche oder Hinweise, Wünsche und Ideen im Rahmen von

- Planungsspaziergängen
- Streifzügen
- einer Online-Beteiligung
- dem Dialog der Generationen
- und einem JugendBarCamp

zu benennen. Ziel war es auch Mängel, Handlungsbedarfe und Problem-bereiche sowie mögliche unsichere Stellen in der Sterkrader Innenstadt mitzuteilen und sie kartographisch festzuhalten. Das Beteiligungsverfahren diente der Unterstützung der Analysephase. Die Angaben sind als ein bedeutender Bestandteil in die Bestandsanalyse des vorliegenden Nahmobilitätskonzeptes eingeflossen. Maßnahmen wurden hieraus entwickelt.

Durch das hohe Engagement der Teilnehmer konnte eine Vielzahl von Anregungen und Ideen zur Verbesserung der Nahmobilität in Sterkrade gewonnen werden.



Abb. 3 -1 Impressionen aus dem Beteiligungsverfahren
Quellen: Planungsbüro **STADTKINDER**
Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

3.1 Planungsspaziergänge

- Geführter und moderierter Spaziergang
- Samstag 21.01.2017
- Start Rundgang 1: 10:00 Uhr
- Start Rundgang 2: 13:00 Uhr
- Dauer: ca. je 90 Minuten
- Teilnehmer Rundgang 1: fünf Erwachsene (davon zwei Rollstuhlfahrer), ein Kind
- Teilnehmer Rundgang 2: 10 Erwachsene, drei Vertreter der Presse

Ergebnis (Auszug)

- Geschäfte sind aktuell nicht barrierefrei erreichbar
- Mehr Grün in der Innenstadt wird gewünscht
- Renaturierung des Bachs, Einbezug von Wasser in Innenstadtgestaltung
- Sterkrader Brunnen am Center Point als ehemaliger Treffpunkt sollte reaktiviert werden
- Gewünscht werden Plätze, die zur Bewegung anregen
- Zu wenig öffentlich und barrierefrei zugängliche Toiletten

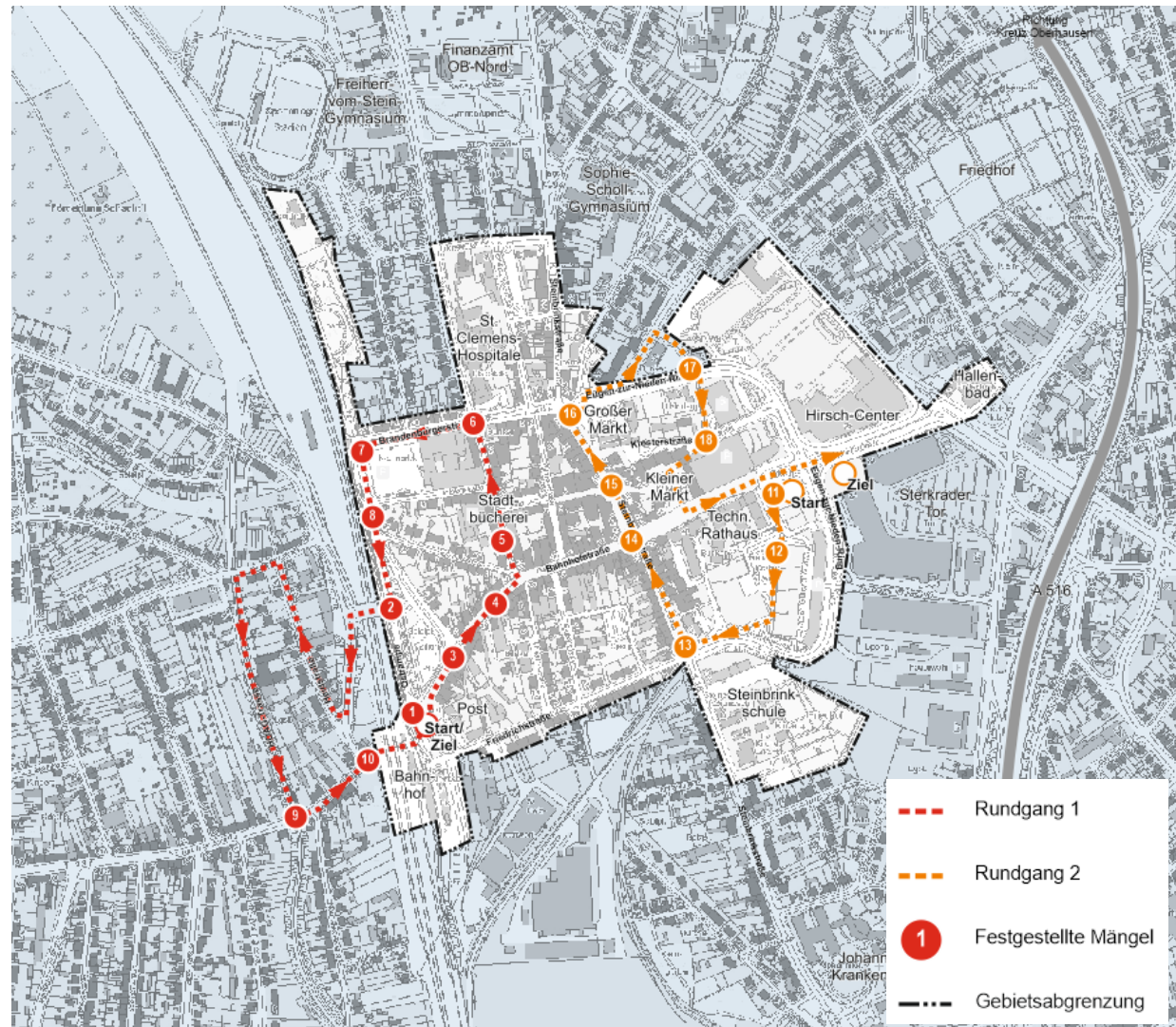


Abb. 3.1-1 Route der Planungsspaziergänge

Anregungen aus den Planungsspaziergängen (Auszug)



Aufenthaltsqualität und
Wegebeziehungen stärken



Geschwindigkeit auf dem
Innenstadtring reduzieren



Spieleflächen aufwerten



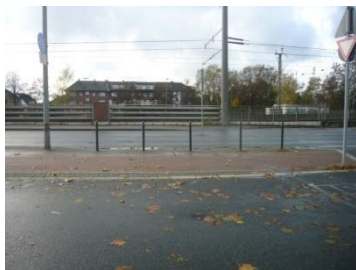
Eingangsbereich Stadtteil-
bibliothek aufwerten



„Schmutzecken“
beseitigen



Sauberkeit gewährleisten



Gefährliche Querungen
beseitigen



Bauliche Mängel reparieren



Bahnhofsumfeld aufwerten



Plätze lebendig gestalten



Steinbrinkstraße beleben



Reaktivierung des
Brunnens bzw. Wasser als
Gestaltungselement in der
Innenstadt



Fußgängerwegweisung
gewährleisten



Brachflächen umnutzen



Aufwertung von
Gehwegbereichen

3.2 Streifzüge

- Sieben Streifzüge
- Montag 23.01.2017:
 - 1 Begehung mit Mitgliedern des Seniorenbeirats
 - 2 Begehungen mit der Steinbrinkschule (OGS)
 - 1 Begehung mit älteren Kindern des Jugendzentrums GOT
- Dienstag 24.01.2017:
 - 1 Begehung mit Kindern der 5. und 6. Klassen des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums
 - 2 Begehungen mit Konfirmanden des Jugendzentrums Friedenskirche (FriKi)

Die Begehungen wurden durch Mitarbeiterinnen des Planungsbüros **STADTKINDER** durchgeführt. Unterstützt wurden die Begehungen durch Mitarbeiter aus den Schulen und Einrichtungen sowie Vertretern der Stadtverwaltung und des Stadtteilbüros.

- 1. Streifzug Seniorenbeirat
- 2. Streifzug Steinbrinkschule 1
- 3. Streifzug Steinbrinkschule 2
- 4. Streifzug Jugendliche G.O.T.
- 5. Streifzug Freiherr vom Stein Gymnasium
- 6. Streifzug Konfirmanden der Friedenskirche 1
- 7. Streifzug Konfirmanden der Friedenskirche 2



Abb. 3.2-1 Route und Verortung der Anmerkungen aus den Streifzügen

Anregungen aus den Streifzügen (Auszug)

Die Streifzüge zeigen einen guten Überblick über die Situation in der Sterkrader Innenstadt. Vielfältige Flächen und Themen wurden gezeigt und besprochen.

Es lassen sich folgende Schwerpunkte bilden:

Fußgängerzone

- Probleme: Leerstand, Tristess, Citypoint, Müll und Hundekot, es fehlen Grün, Blumen, Pflanzkübel und Bänke
- Idee: attraktivere und ansprechendere Gestaltung der Fußgängerzone

Plätze

- Probleme: Fehlende Aufenthaltsqualität, keine Spielgeräte für Jugendliche
- Ideen: Kinderbetreuung, Flächen zum Bolzen und Skaten, attraktive Sitzmöglichkeiten und Angebote für Jugendliche

Spielplätze und Spielpunkte

- Ideen: Chill-Area, mehr Spiel- und Bewegungsangebote für ältere Kinder, generationsübergreifende Aspekte integrieren

Grün- und Freiflächen

- Problem: zu wenig Grün- und Freiflächen
- Idee: Aufwertung des Volksparks

Fußwege und Übergänge

- Probleme: Ampelschaltungen und Wartezeiten, Unterführung am Bahnhof, schlecht beleuchteter Weg am GOT, unebenes Pflaster in der Innenstadt
- Ideen: Brücke über den Bahnhof, breitere Gehwege, bessere Ampelschaltungen

Radverkehr

- Probleme: Volkspark zu dunkel, schlechte Wegeverbindung in und zum Volkspark, gemeinsame Geh- und Radwege sind zu schmal (insbesondere an der Steinbrinkstraße), Haltestellenbereich an der Steinbrinkstraße gefährlich, zu wenig Radständer

ÖPNV

- Probleme: zu wenig Sitzplätze am Bahnhof, zu volle Schulbusse

Straßen und Autos

- Problem: zu viele Autos in der Fußgängerzone, Spielplatz am Zilianplatz direkt neben dem parkplatz und an Straße
- Idee: Temporeduzierung (30 km/h) auf dem gesamten Innenstadtring

Parkflächen

- Problem: zu wenig P&R-Parkplätze am Bahnhof

3.3 Online-Beteiligung

Mit dem Modul „INKA“ wurde vom 18.01.2017 bis 17.04.2017 unter der URL:

www.buergerbeteiligung.de/stadtteilprojekt/sterkrade.de

eine digitale Karte mit Beteiligungsfunktion zur Verfügung gestellt. Sowohl bei anderen Beteiligungsschritten als auch durch die Presse und das Citymanagement Oberhausen-Sterkrade wurde auf das Online-Angebot hingewiesen.

Es bestand die Möglichkeit, anhand von farblich unterschiedlichen Symbolen im Vorfeld der Eintragungen Themen auszuwählen, z. B. Mobilität, Plätze, Grün- und Freiflächen etc. Vorgegeben waren die Kategorien:

- Das gefällt mir nicht!
- Verkehr und Mobilität
- Grün- und Freiflächen
- Plätze und Fußgängerzone
- Das gefällt mir!

Innerhalb dieser Kategorien konnten die Bürger ihre Punkte verorten und benennen. Diese erschienen dann in der Farbe der zugehörigen Kategorie und konnten von allen Besuchern der Webseite der Online-Beteiligung aufgerufen und bewertet werden. So konnten Besucher mit einem Kommentar auf die Äußerungen der anderen Nutzer reagieren oder Äußerungen mit einem „like“ (gefällt mir) oder „dislike“ (gefällt mir nicht) versehen.

stadtteilprojekt sterkrade

Startseite

Aktuelles

Ideenkarte

Kontakt



Projektbeschreibung

Im Zuge der beginnenden Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Oberhausen Sterkrade erfolgt begleitend zu den ersten Konzeptentwicklungen eine umfassende Beteiligung aller relevanten Gruppen und Akteure im Projektgebiet. Ein besonderer Schwerpunkt liegt dabei auf der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen. Die Stadt Oberhausen hat im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Oberhausen Sterkrade bereits die Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes beauftragt und plant für den Sommer 2017 die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbes für den öffentlichen Raum in der Sterkrader Innenstadt. Begleitend hierzu ist eine umfassende Beteiligung vorgesehen.

Nahmobilitätskonzept

Im Bereich der Sterkrader Innenstadt sollen Straßen und Plätze so umgestaltet werden, dass sie für die Bewohnerschaft als auch für Besucherinnen und Besucher der Innenstadt attraktiv sind und dazu einladen, zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Innenstadt zu erkunden. Hierfür wird derzeit ein Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit in Oberhausen Sterkrade erarbeitet. Mit Hilfe dieser Grundlagenplanung sollen künftig Wege, Plätze und zentrale öffentliche Bereiche in und um die Sterkrader Innenstadt verbessert werden.

Sie sind herzlich eingeladen, uns als Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtbezirks und als Experten für Ihre alltäglichen Wege und Aufenthaltsorte besonders attraktive Bereiche oder Hinweise, Wünsche und Ideen im Rahmen dieser Online-Beteiligung zu benennen. Teilen Sie uns aber auch Mängel, Handlungsbedarfe und Problembereiche sowie mögliche unsichere Stellen in der Sterkrader Innenstadt mit und halten diese in der virtuellen Karte fest. Dabei können Sie sich beispielsweise an den folgenden Fragen orientieren:



Abb. 3.3-1 Screenshot der Online-Plattform

71 Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtbezirks haben als Experten für Ihre alltäglichen Wege und Aufenthaltsorte mit 211 Einträgen besonders attraktive Bereiche vermerkt, Hinweise, Wünsche und Ideen im Rahmen benannt und ebenfalls Mängel, Handlungsbedarfe und Problembe-
reiche sowie unsichere Stellen in der Sterkrader Innenstadt mitgeteilt und in einer virtuellen Karte festgehalten.

Nach der Zusammenfassung inhaltlich identischer Anmerkungen sind die Aussagen wie folgt verteilt: 60 Aussagen sind der Kategorie „Das gefällt mir nicht“ und 63 Aussagen der Kategorie „Verkehr und Mobilität“ zugeordnet, elf Aussagen beziehen sich auf „Grün- und Freiflächen“, 42 Aussagen gibt es in der Kategorie „Plätze und Fußgängerzone“ und 21 in der Kategorie „Das gefällt mir!“.

Insgesamt konnten durch die Online-Beteiligung viele unterschiedliche qualitative Aussagen zum Bereich der Sterkrader Innenstadt erhoben werden. Die hohe Anzahl an Teilnehmern und die Qualität der Aussagen zeugt von einem großen Interesse an dem Thema und der Beteiligung.

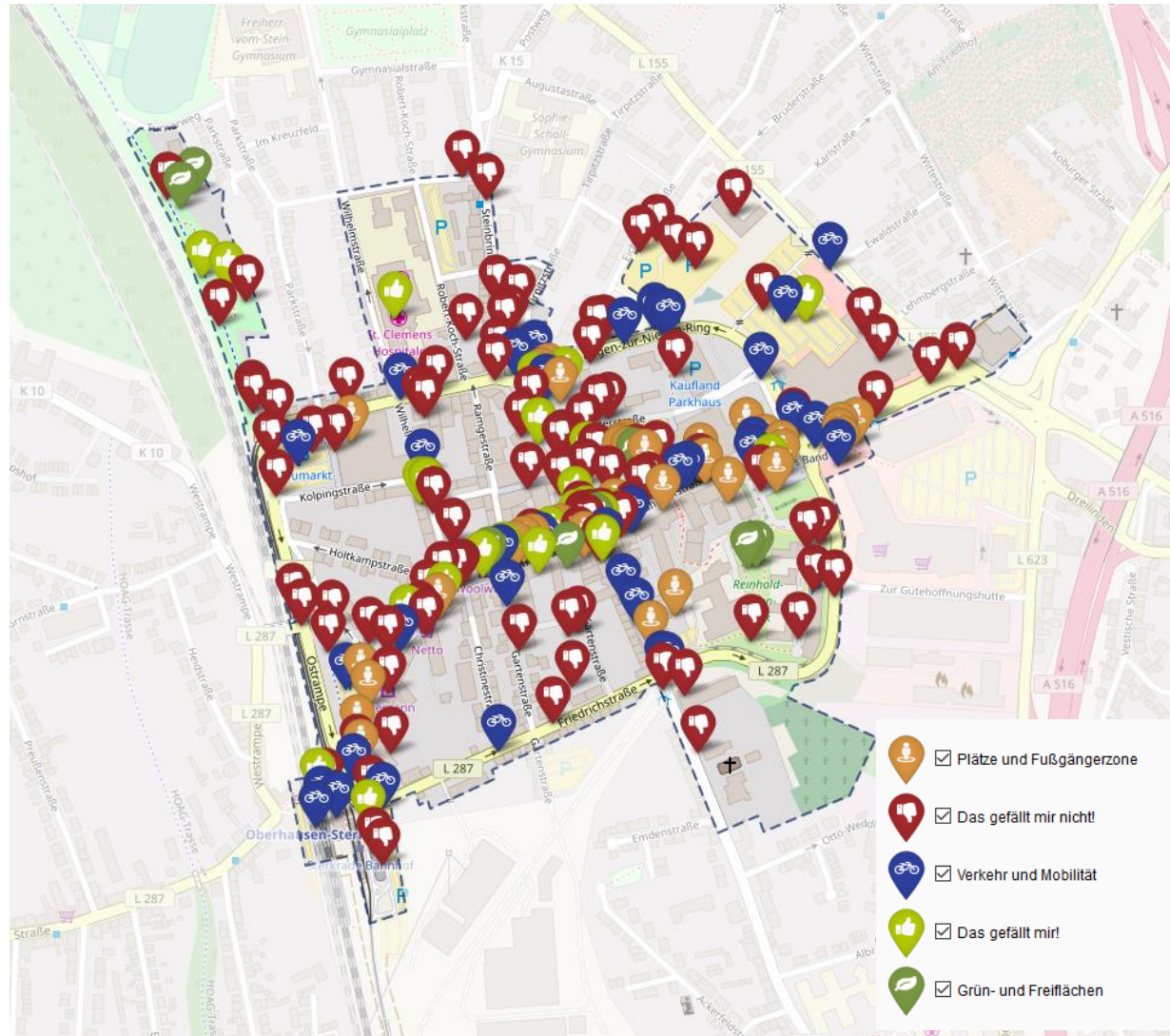


Abb. 3.3-2 Ergebnisse der Online-Beteiligung

3.4 Dialog der Generationen

Der Dialog der Generationen fand am Mittwoch, den 22. März 2017 von 16.00 bis 20.00 Uhr in den Räumlichkeiten des Bistro Jahreszeiten in Oberhausen- Sterkrade statt. Der Dialog der Generationen wurde als eine offene kostenlose Veranstaltung angelegt. In einem Zeitraum von vier Stunden bestand für Interessierte die Möglichkeit, jederzeit dazukommen und mitarbeiten.

Ziel war ein generationenübergreifenden Dialog zur zukünftigen Entwicklung der Innenstadt von Sterkrade zu initiieren. Angesprochen wurden Menschen aller Generationen und Kulturen, Anwohner, Geschäftstreibende, Vertreter von Institutionen, Vereinen und politischen Gremien sowie Kinder, Jugendliche und Familien.

Nach einer kurzen Präsentation der Zwischenstände des Nahmobilitätskonzeptes stand die Mitarbeiter der Bürger im Vordergrund. Unter dem Motto „Innenstadt - mal anders!“ wurden an fünf Thementischen Ideen erarbeitet. Die folgenden Thementische standen zur Auswahl:

- Innenstadt in Bewegung
- Innenstadt ist Grün
- Innenstadt macht Platz
- Innenstadt mit Charakter
- Innenstadt in Aktion

Alle fünf Themen wurden intensiv durch die Teilnehmer bearbeitet und es zeigen sich viele gute Ansätze zur Gestaltung von Flächen, zur Mobilität im öffentlichen Raum und zur Belebung der Innenstadt. Eine Vielzahl an kreativen Ansätzen für die Neugestaltung und Attraktivierung der Fußgängerzone und der angrenzenden Bereiche wurde erarbeitet .

Das Plakat ist in Blau- und Gelbtönen gehalten. Oben befinden sich Logos für 'stadteibüro sterkrade', 'STADTKINDER' und 'BÜRO STADTVERKEHR'. Der Haupttitel 'DIALOG DER GENERATIONEN' ist in großen, weißen, serifenlosen Buchstaben auf einem dunkelblauen Hintergrund. Darunter steht das Datum und die Uhrzeit: 'MITTWOCH, 22. MÄRZ 2017, 16 BIS 20 UHR' sowie der Ort: 'BISTRO JAHRESZEITEN, AN DER GUTEN HOFFNUNG 8'. Ein Textblock in gelbem Hintergrund beschreibt die Ziele und Teilnehmer der Veranstaltung. Ein weiterer Textblock mit dem Titel 'IHRE IDEEN SIND GEFRAGT!' ist ebenfalls in gelbem Hintergrund. Darunter sind sechs kleine Bilder angeordnet, die verschiedene Aktivitäten und Orte zeigen. Am unteren Rand des Plakats sind Logos der Förderer: 'Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit', 'STADTBÜRO FÖRDERUNG' und 'Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen'.

Abb. 3.4-1 Werbeplakat für den „Dialog der Generationen“

3.5 JugendBarCamp

Das JugendBarCamp fand am Freitag, den 31. März 2017 von 17.00 bis 21.00 Uhr im Jugendzentrum GOT Sterkrade statt. Insgesamt nahmen ca. 15 Jugendliche an dem BarCamp teil. Die Veranstaltung umfasste ein offenes Format.

Das JugendBarCamp ist eine Open Space-Veranstaltung, die sich speziell an Jugendliche richtet. Es wurden (Ober-)Themen in die Veranstaltung eingebracht und in Kleingruppen - sog. Sessions vertieft. Das BarCamp ist offen für alle interessierten Jugendlichen.

Während des JugendBarCamps wird das Internet in die Veranstaltung eingebunden. Über Etherpads haben die beteiligten Jugendlichen die Möglichkeit, an verschiedenen Tischgruppen zu diskutieren und gleichzeitig online zusammen in einem Textdokument zu arbeiten. Die Verknüpfung dieser Form der E-Partizipation mit klassischen Formen der Beteiligung ist insbesondere für die Zielgruppe der Jugendlichen interessant.

Das BarCamp wurde intensiv über die Schulen, die Jugendzentren und das Jugendparlament beworben. Darüber hinaus wurden Plakate ausgehängt und es wurde über die Beteiligungsplattform www.buergerbeteiligung.de/stadtteilprojektsterkrade Werbung für die Veranstaltung gemacht.

Die von den Teilnehmern des JugendBarCamps eingebrachten Ideen zeigen ein breites Spektrum sehr unterschiedlicher Themen. Ein wichtiges Thema ist die Mobilität. Jugendliche sind mit die häufigsten Nutzer des Außenraums und nutzen auch intensiv die Bus- und Bahnverbindungen. Darüber hinaus wünschen sich die Jugendlichen Flächen für Bewegung und zum Aufenthalt ihrer Zielgruppe, auf denen sie sich ungestört mit Gleichaltrigen treffen können. Für ihre Präsenz im öffentlichen Raum ist aber die Fußgängerzone und die angrenzenden Bereiche ebenso von Bedeutung. Das Motto „Sehen und gesehen werden“ spielt dabei eine große Rolle.



Komm zum BarCamp

Was geht in der Sterkrader Innenstadt? Wo kann man chillen, shoppen, sitzen, sich bewegen, Freunde treffen und wie wird die Sterkrader Innenstadt für Jugendliche interessanter?

**Freitag
31.03.17 17-21 Uhr
in der GOT Sterkrade
Steinbrinkstraße 192 (Eingang Hinterhof)**

*Erzählt und diskutiert, was Euch bewegt.
Bringt eure Themen mit in das Programm ein und diskutiert, was in der Innenstadt von Sterkrade verändert werden muss!*

*Welche Themen interessieren Dich?
Welche Ideen hast Du?*

*Lasst uns zusammen Ideen entwickeln,
wie wir die Sterkrader Innenstadt für
Jugendliche attraktiver gestalten können!*

Informiere dich über das BarCamp und das Stadtteilprojekt:
www.buergerbeteiligung.de/stadtteilprojektsterkrade/

STADTKINDER
Wir schaffen Lebensräume

BÜRO STADTVERKEHR
Planungsbüro Verkehr & Mobilität
Stadtbus | Verkehrsverbund | Hochschule

Logo of Stadt Oberhausen

Abb. 3.5-1 Werbeplakat für das „BarCamp“

3.6 Beirat IHK Sterkrade

Die Erarbeitung des IHK Sterkrade erfolgte im Rahmen eines partizipativen Prozesses und unter intensiver, kontinuierlicher Beteiligung der Sterkrader Politiker, Akteure und Bürger. Für die Umsetzungsphase wurde mit dem Beirat IHK Sterkrade ein Lenkungsgremium gebildet, in dem die leitenden Vertreter der Stadtverwaltung und die Vertreter der Gewerbetreibenden, der Industrie- und Handelskammer, Politik, Vereinen und Institutionen sowie das Citymanagement vertreten sind.

Am 18.05.2017 und 22.05.2017 wurde der Beirat in einem intensiven, umfassenden und weitreichenden Dialog in die Konzeption des vorliegenden Gutachtens einbezogen, um die Bewertung der erarbeiteten Ziele und der ersten Maßnahmen vorzunehmen. Es erfolgte eine Gegenüberstellung der Sichtweisen der Sitzungsteilnehmer sowie der Erkenntnisse des beauftragten Büros StadtVerkehr. Hierauf folgte die Erarbeitung des finalen Nahmobilitätskonzepts mit Vertiefungen und Maßnahmen mit Schwerpunktbereichen in der Innenstadt Sterkrades.

Das vorliegende „Konzept zur Stärkung der Nahmobilität und Barrierefreiheit“ fasst die fachlichen und qualifizierten Ergebnisse sämtlicher Untersuchungen und Diskussionen mit allen Beteiligten zusammen. Für eine Umsetzung dieses Gutachtens ist von wesentlicher Bedeutung, dass der begonnene Partizipationsprozess weitergeführt wird, um die Stadtentwicklung und die Umsetzung der angestrebten Maßnahmen erfolgreich und gemeinsam voranzutreiben.



Abb. 3.6-1 Bahnhofstraße Sterkrade

4. Bestandsaufnahme und -analyse

4.1 Flächennutzung

Die Flächennutzung des Untersuchungsgebiets beeinflusst die Wegeverbindungen in der Innenstadt. Nachfolgend werden die Besonderheiten im allgemeinen und bezogen auf einzelne Nutzungen aufgezeigt.

- Große Parkplatz- und Einzelhandelsflächen im Osten des Stadterneuerungsgebiets
- Krankenhäuser als weitere Anziehungspunkte
- Grünflächen kaum vorhanden
- Viele Freiflächen werden als Parkplätze genutzt
- Weitläufige Straßenräume
- Enge Verknüpfung von Wohnen und Gewerbe
- Entlang der Bahnhofstraße sowie zwischen Wilhelmstraße und Steinbrinkstraße ist eine geschlossene Bauweise vorherrschend.

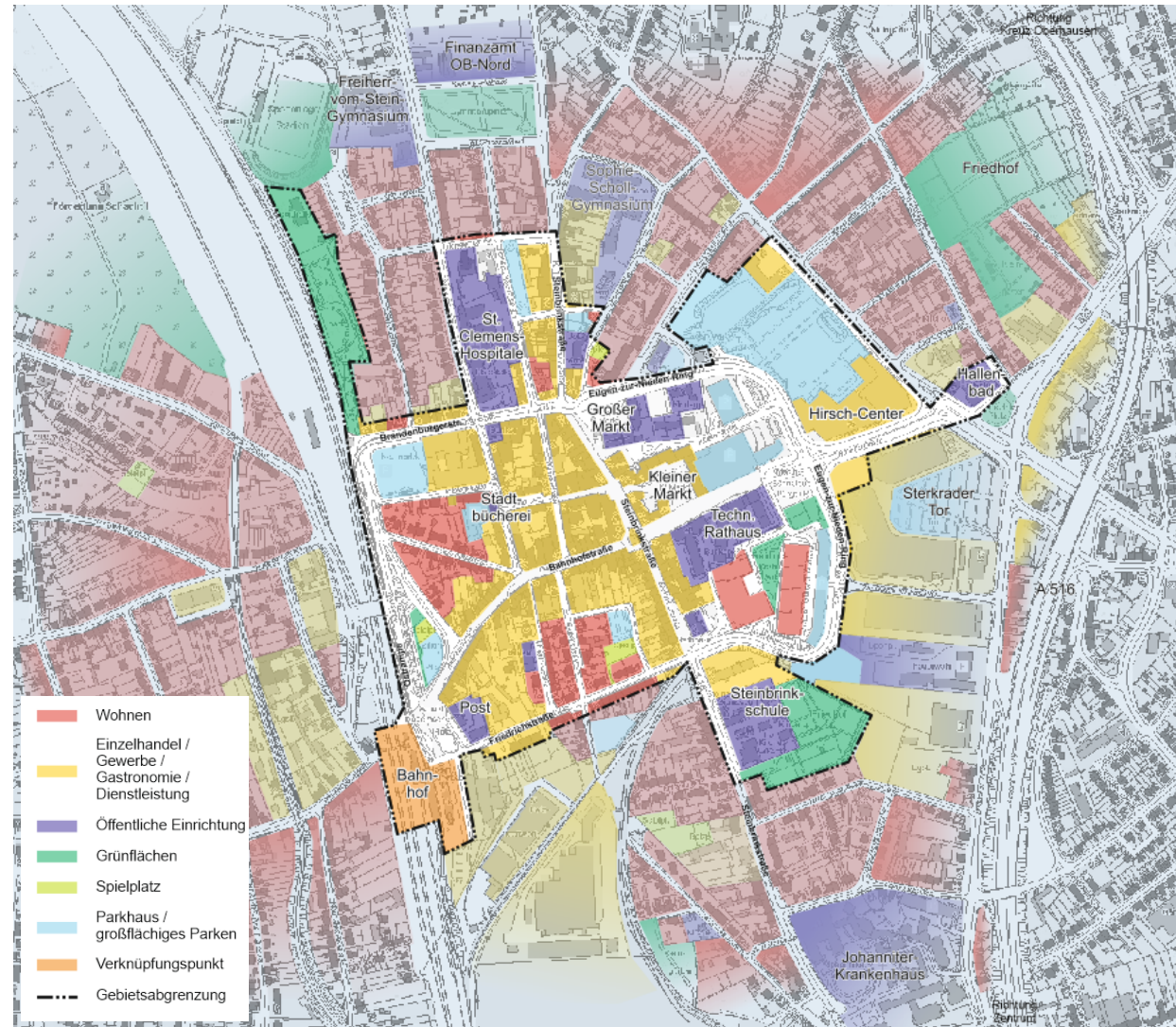


Abb. 4.1-1 Flächennutzung

Einzelhandelsstruktur

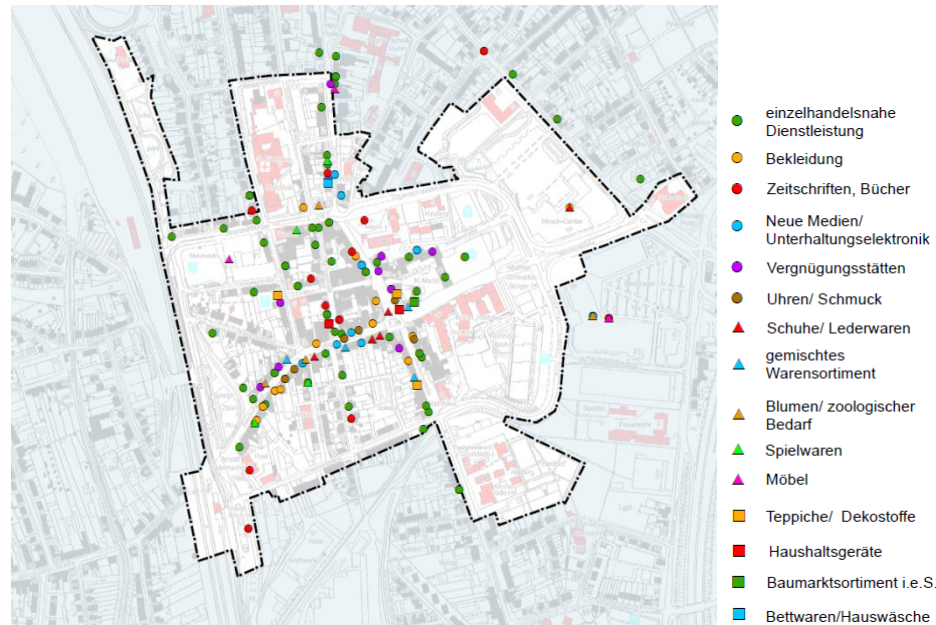


Abb. 4.1-2 Einzelhandelsstruktur

- Wenige Magnetbetriebe
- Kleinteilige Einzelhandelsstruktur in der Bahnhofstraße (Hauptachse)
- Einzelhandelsnahe Dienstleistungen dominieren
- Zahlreiche Vergnügungsstätten
- Nutzungslücken im Osten

Verwaltung, Bildung, Soziales und Gesundheit

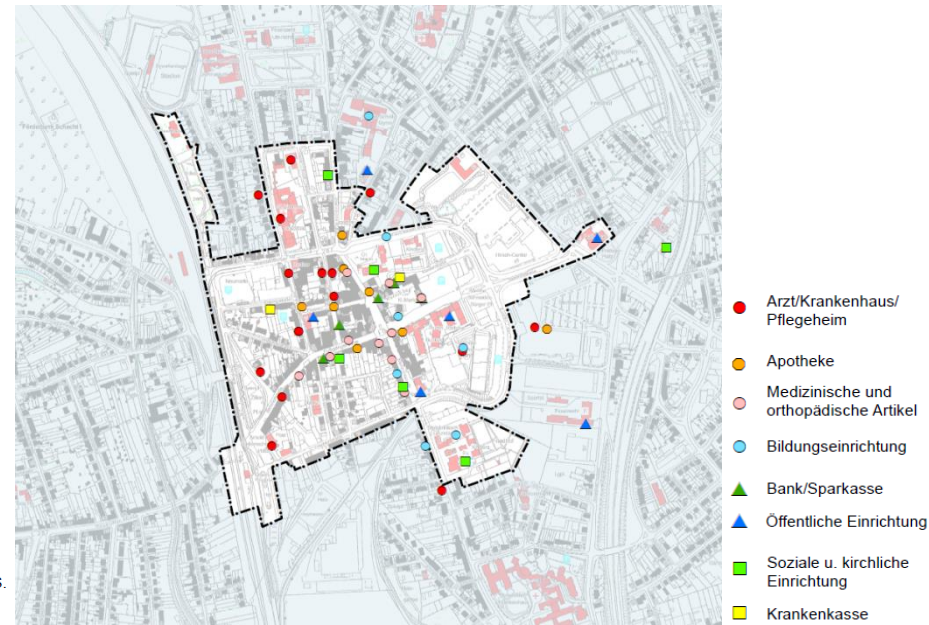


Abb. 4.1-3 Verwaltung, Bildung, Soziales und Gesundheit

- Technisches Rathaus bedeutender Anziehungspunkt
- Größere Ärtzthäuser am Bahnhof und in der Bahnhofstraße, kleinere Arztpraxen schwerpunktmäßig in Nebenstraßen (Wilhelmstraße, Ramgestraße)
- Grundsätzlich alle Ziele in fußläufiger Erreichbarkeit

Lebensmitteleinzelhandel, Hotel- und Gastgewerbe

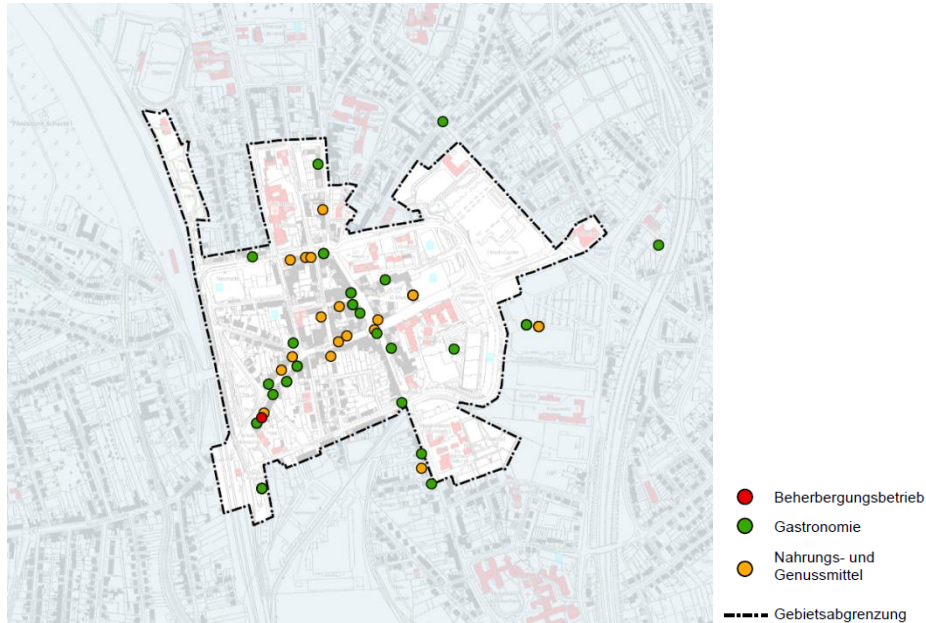


Abb. 4.1-4 Lebensmittel- und Gastgewerbe

- Ein Beherbergungsbetrieb in Bahnhofsnahe
- Keine Schwerpunktstandorte im Bereich Gastronomie auszumachen
- Gastronomie als anziehungskräftige und ergänzende Funktion für den Einzelhandel

Leerstand

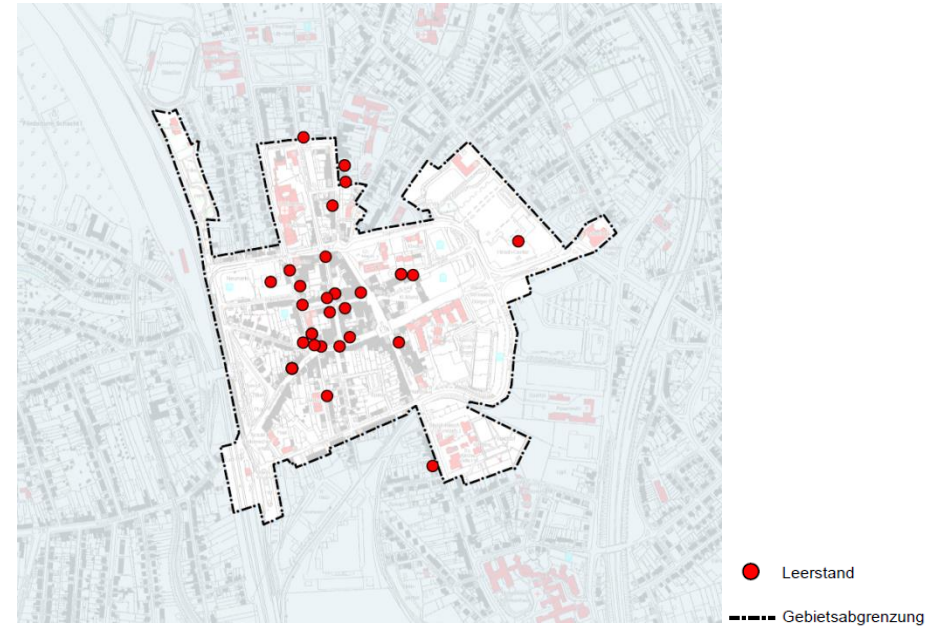


Abb. 4.1-5 Leerstand

- Leerstand überwiegend in den Randlagen der Innenstadt
→ teilweise großflächig (Möbelhaus Finke und Max Bahr Baumarkt)
- Teilweise ungepflegtes Erscheinungsbild

4.2 Verkehrswege und Straßenraum

Verkehrswege

Der am höchsten belastete Straßenabschnitt im Untersuchungsgebiet ist der Freitaler Platz mit einem DTV Wert von 35.843 Kfz/24h, dicht gefolgt von der Holtener Straße mit 23.558 Kfz/24h.

Der Innenstadtring hat im Durchschnitt eine Belastung von rund 13.000 Kfz/24h im östlichen Straßenabschnitt und im westlichen Straßenabschnitt einen DTV Wert von rund 11.000 Kfz/24h. Die südliche Steinbrinkstraße hat mit 6.282 Kfz/24h ein geringeres Verkehrsaufkommen, genauso wie die Von-Trotha-Straße mit 5.083 Kfz/24h und der Straße Zur Gutehoffnungshütte mit 4.483 Kfz/24h.

Alle anderen Straßen im Untersuchungs-bereich liegen deutlich darunter, wobei die nördliche Steinbrinkstraße mit 3.529 Kfz/24h die Funktion einer Sammelstraße übernimmt. Auf Grund ihrer Lage ist vermutlich davon auszugehen, dass in dieser Verkehrsbebelastung ein höherer Durchgangsverkehrsanteil enthalten ist.

Auf dem zweispurigen Innenstadtring herrscht eine Abfolge verschiedener Geschwindigkeitsbereiche. Neben der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h, wird das Tempo an bestimmten Gefahrenstellen (z. B. Kindertagesstätten) auf 30 km/h begrenzt.

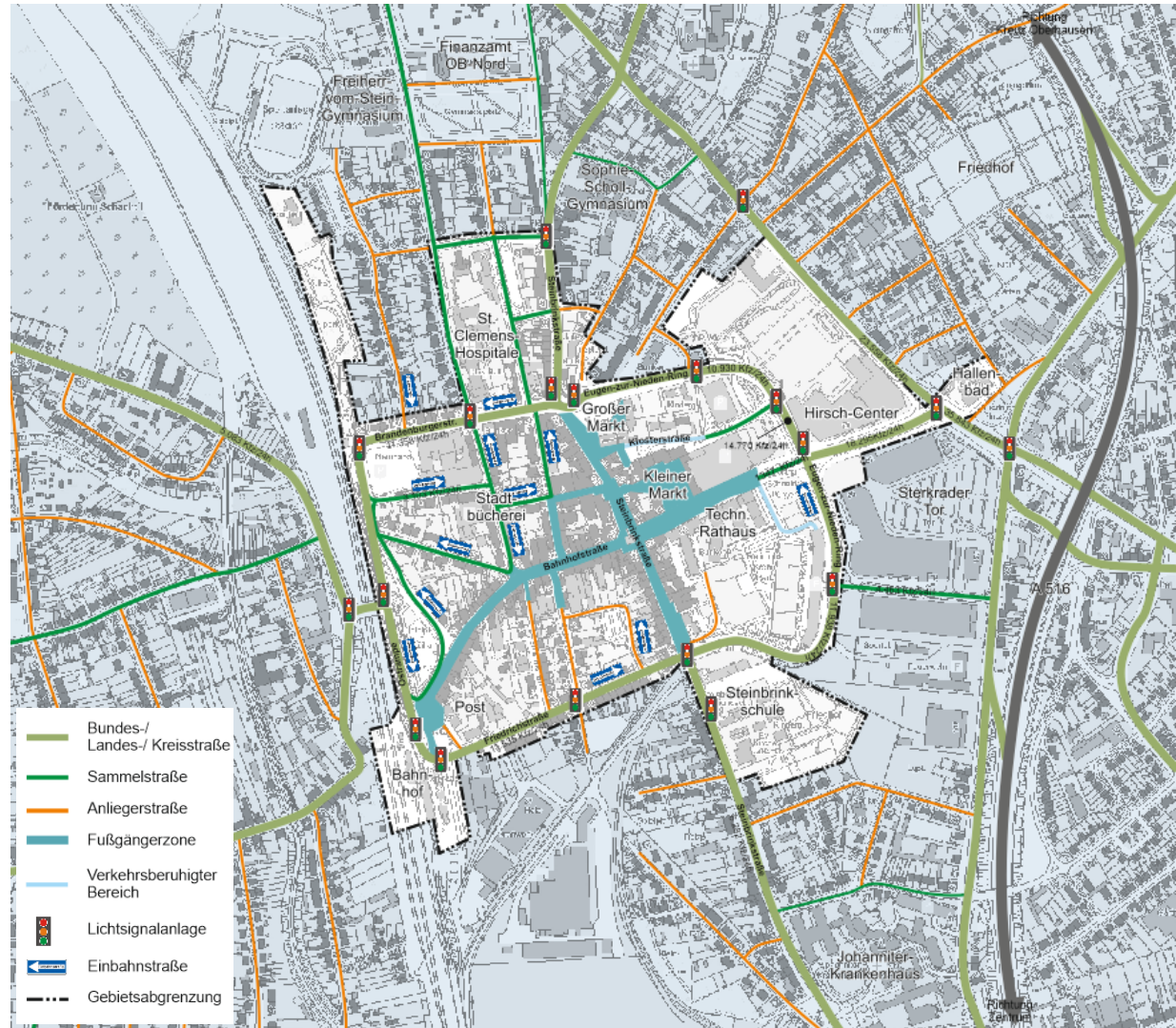


Abb. 4.2-1 Verkehrswege

Der Innenstadtring wird durch einen einseitig verlaufenden, Geh- und Radweg begleitet, der in beide Richtungen befahrbar ist.



4.3 Parkraum

Das Ingenieurbüro IKS hat im Jahr 2015 eine umfassende Parkraumerhebung im Untersuchungsbereich durchgeführt. Die Ergebnisse fließen in das Nahmobilitätskonzept ein. Die Lage der Parkplätze ist in der nebenstehenden Karte entsprechend ihrer Bewirtschaftung dargestellt.

In großen Bereichen in der Sterkrader Innenstadt wird eine Parkgebühr von 0,50 € pro Stunde erhoben oder es ist eine Parkscheibe auszulegen. In einigen Bereichen innerhalb des Untersuchungsgebiets bestehen Bewohnerparkbevorzugungen nach dem Mischprinzip. Das bedeutet, dass zwar der gesamte Parkraum für die Allgemeinheit nutzbar ist, Bewohner aber von der Pflicht befreit sind, die Parkscheibe auszulegen oder die Parkuhr/den Parkscheinautomaten zu bedienen.

Eine besonders hohe Nutzungsfrequenz weisen die großflächigen Parkplätze an der Eichelkampstraße und dem Neumarkt auf sowie Hirschcenter, Sterkrader Tor und insbesondere das Kaufland-Parkhaus.

Am Bahnhof Sterkrade befindet sich ein öffentlich zugänglicher P+R-Parkplatz, der gut genutzt wird. Teilweise wird sich über zu wenige Parkplätze an dieser Stelle beklagt.

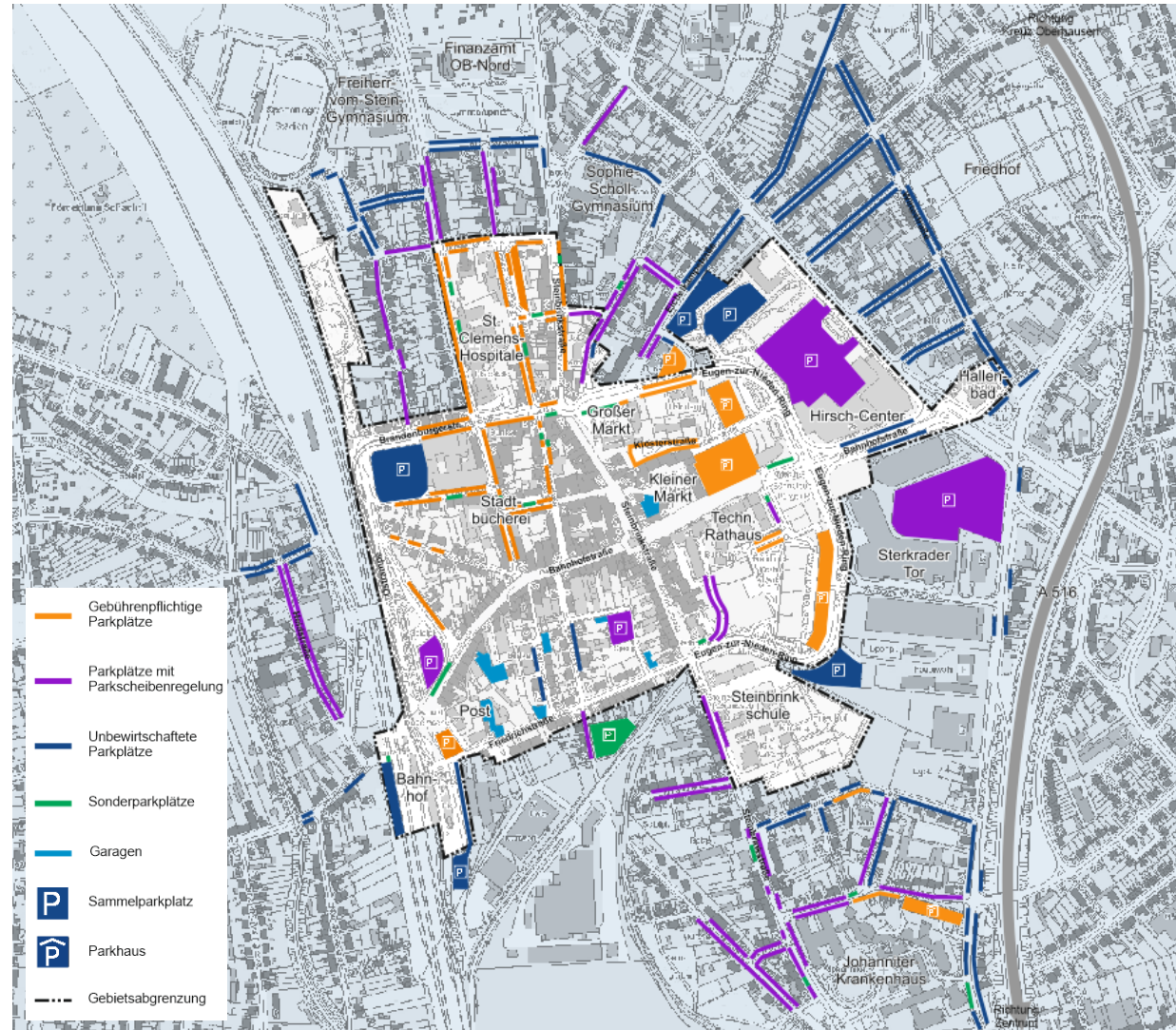


Abb. 4.3-1 Parkraum

4.4 ÖPNV

Im Untersuchungsgebiet der Sterkrader Innenstadt befinden sich mehrere Bushaltestellen, sie sind entlang des Innenstadtrings barrierefrei ausgebaut und überwiegend mit Wartehäusern ausgestattet.

Die besonders stark frequentierten Haltestellen (Top 3, Ein- und Aussteigerzahlen am Tag) sind

1. Sterkrade Bahnhof (7.438 / 7.722)
2. Hirsch-Center (2.175 / 1.753)
3. Hagelkreuz (1.304 / 1.470)

Der Einzugsbereich von Haltestellen wird vereinfacht als Kreis definiert, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar. Der Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen (2017) gibt für Busse und Straßenbahnen im Kernbereich einen Richtwert von 300 m vor. Wie aus der nebenstehenden Karte hervorgeht, ist von jedem Ort der Sterkrader Innenstadt dieser Einzugsbereich abgedeckt.

Am Bahnhof Sterkrade liegt der stark genutzte Busbahnhof. Von hier aus verkehren 13 Buslinien und eine Straßenbahnlinie.

Die Freigabe der Fußgängerzone für den Nahverkehr ist im aktuellen Nahverkehrsplan geprüft und verworfen worden. Auch aus den Aspekten der Nahmobilität ist dieses Vorhaben kontraproduktiv.



Abb. 4.4-1 ÖPNV-Erschließung

4.5 Fußwege und Querungsstellen

Die Fußgänger stellen den mengenmäßig größten Anteil an der Nahmobilität. Gerade im Zuge der immer älter werdenden Gesellschaft bietet Nahmobilität neue Chancen, den veränderten Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden. Insbesondere ältere Menschen sind in ihren Aktivitäten stark auf den Wohnort fokussiert und das Zufußgehen ist ihre wichtigste Fortbewegungsart.

Sicherheit ist ein wichtiges Handlungsfeld in der Verkehrsplanung. Die Sicherheit für Fußgänger wird auf vielfältige Weise gewährleistet. Neben der Fußgängerzone weist das Untersuchungsgebiet eine Vielzahl gesicherter Querungsstellen (Lichtsignalanlagen, jedoch verbunden mit langen Wartezeiten) und auch Querungshilfen auf. Hinzu kommen noch Aufpflasterungen, die den Kfz-Verkehr wirksam abbremzen und somit die Sicherheit der Fußgänger erhöhen. Eine umfangreiche Beschilderung, ordnet den Straßenraum den Nutzungsarten zu, hier gibt es wenig Optimierungsbedarf.

Die Innenstadtengänge stehen im Bereich der Nahmobilität besonders im Fokus. Hier stellen sich lediglich die Zugänge an Ost- und Westrampe sowie am Knoten Steinbrink- und Friedrichstraße unproblematisch dar. Obgleich die Bereiche des Bahnhofsumfelds, der Wilhelmstraße, dem Großen Markt und der Bahnhofstraße am Sterkrader Tor durch Lichtsignalanlagen gesichert sind, sind diese Bereich unübersichtlich und potenzielle Gefahrenbereiche.

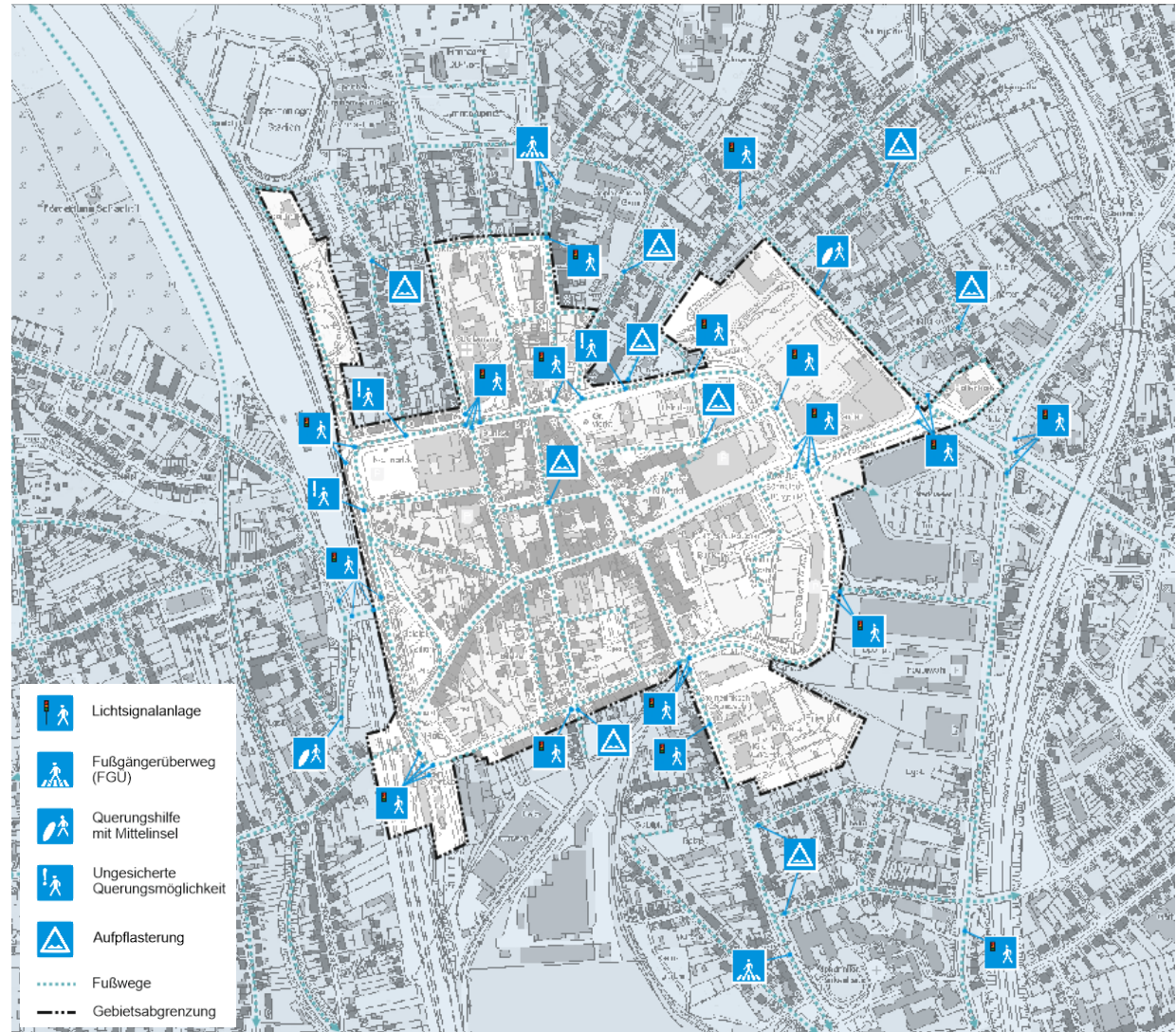


Abb. 4.5-1 Fußwege und Querungsstellen

4.6 Radverkehr

Der Radverkehr wird in Oberhausen bereits seit langer Zeit gefördert. In Sterkrade spiegelt sich dies in einem gut ausgebauten und durchdachten Radverkehrsnetz entlang der Hauptverkehrsstraßen (insbesondere des Innenstadtrings) wieder.

Die Radwege entsprechen in vielen Bereichen den geltenden „Regeln der Technik“. Das Radverkehrsnetz weist aber noch vereinzelt Lücken auf (z. B. Dorstener Straße). Teilweise sind Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet. Dies verkürzt Distanzen, erspart Umwege und spart dadurch (Reise-)Zeit. Auch sind Sackgassen, die an ihrem Ende Radfahrern eine Weiterfahrt ermöglichen (gilt natürlich auch für Fußgänger) gekennzeichnet. Das Radwegeleitsystem weist im Innenstadtbereich Lücken auf.

Die HOAG-Trasse ergänzt das Radwegesystem in Sterkrade. Sie endet zurzeit an der Von-Trotha-Straße.

Fahrradabstellanlagen sind vor allem an öffentlichen Einrichtungen, ausgewählten Haltestellen des ÖPNV sowie dem Bahnhof Sterkrade vorhanden, ebenso das Fahrradverleihsystem Metropolrad Ruhr. Hier bedarf es einer kontinuierlichen Beobachtung, um mit Augenmaß Ergänzungen/Erweiterungen vorzunehmen.

Die Wartezeiten für Radfahrer sind an den Lichtsignalanlagen Ost- und Westrampe zu lang und unattraktiv, so dass hier lieber Umwege gefahren werden, als die direkte Route zur Innenstadt zu nutzen.

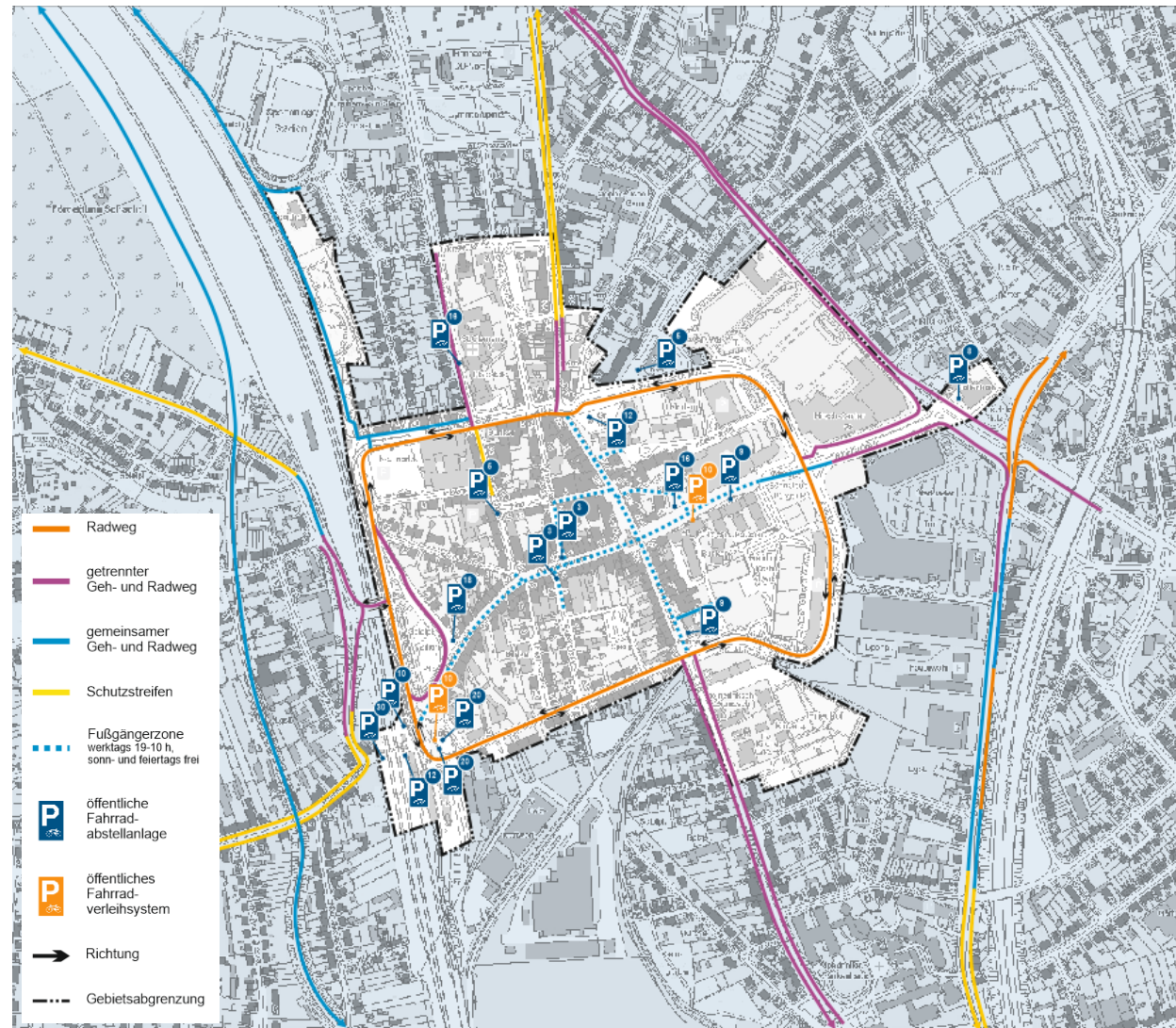


Abb. 4.6-1 Radverkehr

Problem: Unterschiedliche Ausschilderung Radverkehr

- Die Fußgängerzone ist an Sonn- und Feiertagen für den Radverkehr befahrbar
- Zusätzlich werktags ab 19:00 Uhr bis 10:00 Uhr morgens
- An Markttagen ist die Fußgängerzone für den Radverkehr gesperrt.
- Dies ist an allen Innenstadtseingängen unterschiedlich beschildert und eine eindeutige Regelung nicht identifizierbar



Abb. 4.6-2 Radverkehrsausschilderung an verschiedenen Orten der Fußgängerzone



Abb. 4.6-3 Radverkehrsausschilderung am Arnold-Rademacher-Platz



Abb. 4.6-4 Radverkehrsausschilderung an der Steinbrinkstraße



Abb. 4.6-5 Radverkehrsausschilderung an der Bahnhofstraße

Bestandsaufnahme - Fotostrecke

Verkehrswege



Straßenraum



Parkraum



ÖPNV



Fußwege/Querungsstellen



4.5 Unfallschwerpunkte mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung

Die Polizeibehörde Oberhausen führt kontinuierliche Unfalltypen-Steckkarten. Aus ihnen lassen sich jahresweise alle polizeilich erfassten Unfälle nach Ort, Ursache und Schwere entnehmen. So können Unfallhäufungen und Gefahrenstellen innerhalb des Straßennetzes identifiziert werden.

Für das Untersuchungsgebiet der Innenstadt Sterkrades werden lediglich die Unfälle mit Fußgänger- oder Fahrradbeteiligung näher betrachtet. Die nachfolgende Unfallauswertung zeigt keine eindeutigen Gefahrenschwerpunkte (mind. fünf gleiche Unfälle pro Jahr oder in drei Jahren).

Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens ist jedoch im Bahnhofsumfeld, die Umgebung entlang der Dorstener Straße und den Parkplatz des Einkaufszentrums Sterkrader Tor sowie der Holtener Straße eine höhere Unfallhäufigkeit festzustellen.

Unfallauswertung
für die gesamten Jahre 2014 / 2015
sowie die Monate 01-09/2016

-  Unfall mit Fußgängerbeteiligung
-  Unfall mit Radverkehrsbeteiligung
-  1 Unfalltyp
-  Gebietsabgrenzung
-  1 Überschreiten-Unfall
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Auto nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
-  2 Abbiege-Unfall
Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.

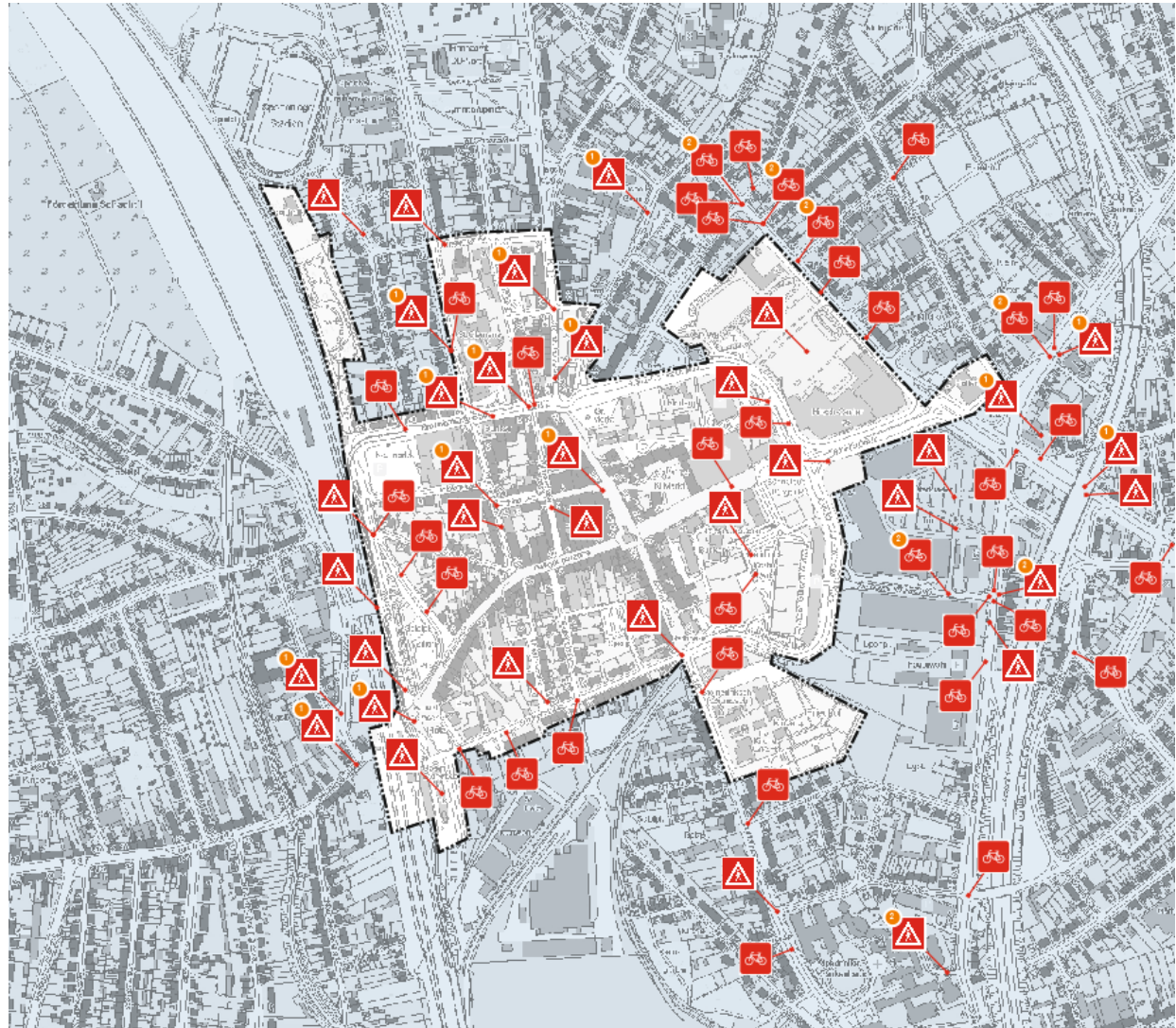


Abb. 4-5-1 Unfallsteckkarte Innenstadt Oberhausen-Sterkrade

5. Mängelanalyse

Das Untersuchungsgebiet beinhaltet zu einem wesentlichen Teil die Fußgängerzone von Sterkrade. Innerhalb des Verkehrsrings haben auf der Bahnhofstraße und der Steinbrinkstraße Fußgänger Vorrang. Gleiches gilt für die Abschnitte der Ramge- und Finanzstraße. Zudem sind jeweils die ersten ca. 50 m der Christinenstraße und Gartenstraße als Fußgängerzone ausgewiesen. Insgesamt ist die Pflasterung in der Bahnhofstraße und Steinbrinkstraße einheitlich gestaltet. Teile der Finanz-, Garten- und Ramgestraße haben allerdings andere Oberflächen und weisen teilweise Mängel auf.

Auf den ersten Blick sind die Handlungsspielräume zur Stärkung der Nahmobilität eingeschränkt. Eine umfassende Mängelanalyse dient deshalb dazu herauszufinden wo, welcher Handlungsbedarf besteht. Hierzu wurden im Rahmen von Ortsbegehungen u. a. die Stadtteilzugänge aus verkehrlicher Sicht untersucht und bewertet. Trennwirkungen durch Bahnanlagen, Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen, Knotenpunkte etc. fanden Berücksichtigung und die Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV (Zustand, Ausstattung und Lage der Haltestellen) wurden untersucht.

Vor dem Hintergrund der Aufgabenstellung

- selbstständige Mobilität für alle durch barrierefreie Gestaltung zu gewährleisten
- komfortable Räume für Fuß- und Radverkehr zu schaffen
- leichtes und sicheres Queren von Straßen für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen
- gesundheitsfördernde Mobilität zu gestalten
- die Straße als Lebensraum zurückzugewinnen
- und attraktive Räume zum Aufenthalt zu schaffen,

konnten drei Teilbereiche (Nord, Ost, Süd) gebildet werden, denen sich die Mängel aus den Bereichen Gefahrenstellen, Hindernisse und gestalterische Mängel zuordnen lassen.



Abb. 5-1 Teilbereich Nord



Abb.5-2 Teilbereich Ost



Abb. 5-3 Teilbereich Süd

5.1 Gesamtübersicht

Gefahrenstelle

-  Fehlende Querungshilfe
-  Zu hohe Fahrgeschwindigkeiten
-  Mischung von Fuß- und Radverkehr

Hindernis

-  Unebenheiten
-  Gehwegbreite zu gering
-  Hindernis auf Gehweg
-  Parken auf dem Gehweg
-  Mangelhafte Barrierefreiheit

Gestalterischer Mangel

-  Städtebaulich ungeordnete Situation
-  Unklare Orientierung
-  Ungepflegter öffentlicher Raum
-  Ungepflegtes Grün

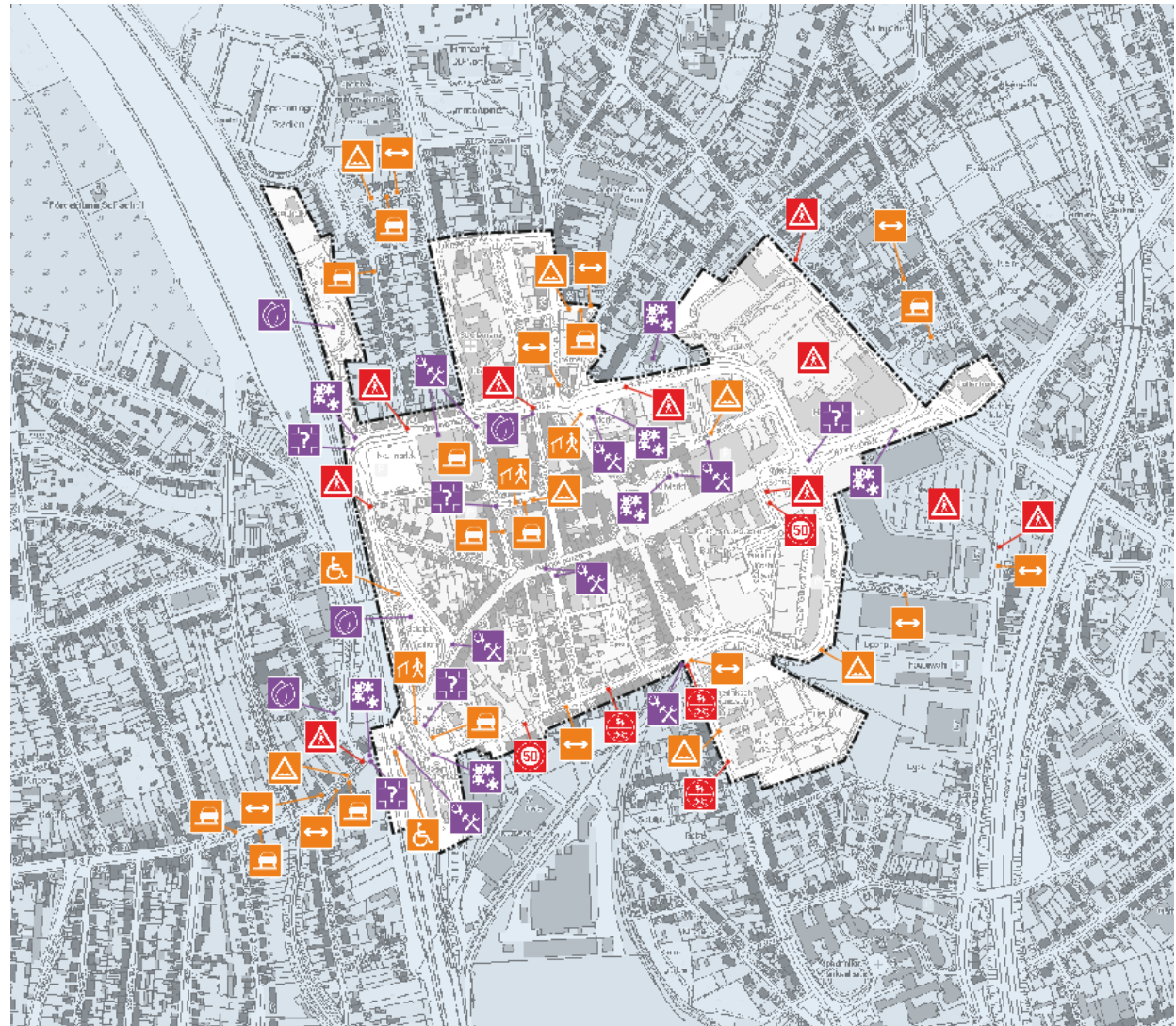


Abb. 5.1-1 Gesamtübersicht Mängelanalyse

5.2 Nord

Gefahrenstelle

-  Fehlende Querungshilfe
-  Zu hohe Fahrgeschwindigkeiten
-  Mischung von Fuß- und Radverkehr

Hindernis

-  Unebenheiten
-  Gehwegbreite zu gering
-  Hindernis auf Gehweg
-  Parken auf dem Gehweg
-  Mangelhafte Barrierefreiheit

Gestalterischer Mangel

-  Städtebaulich ungeordnete Situation
-  Unklare Orientierung
-  Ungepflegter öffentlicher Raum
-  Ungepflegtes Grün

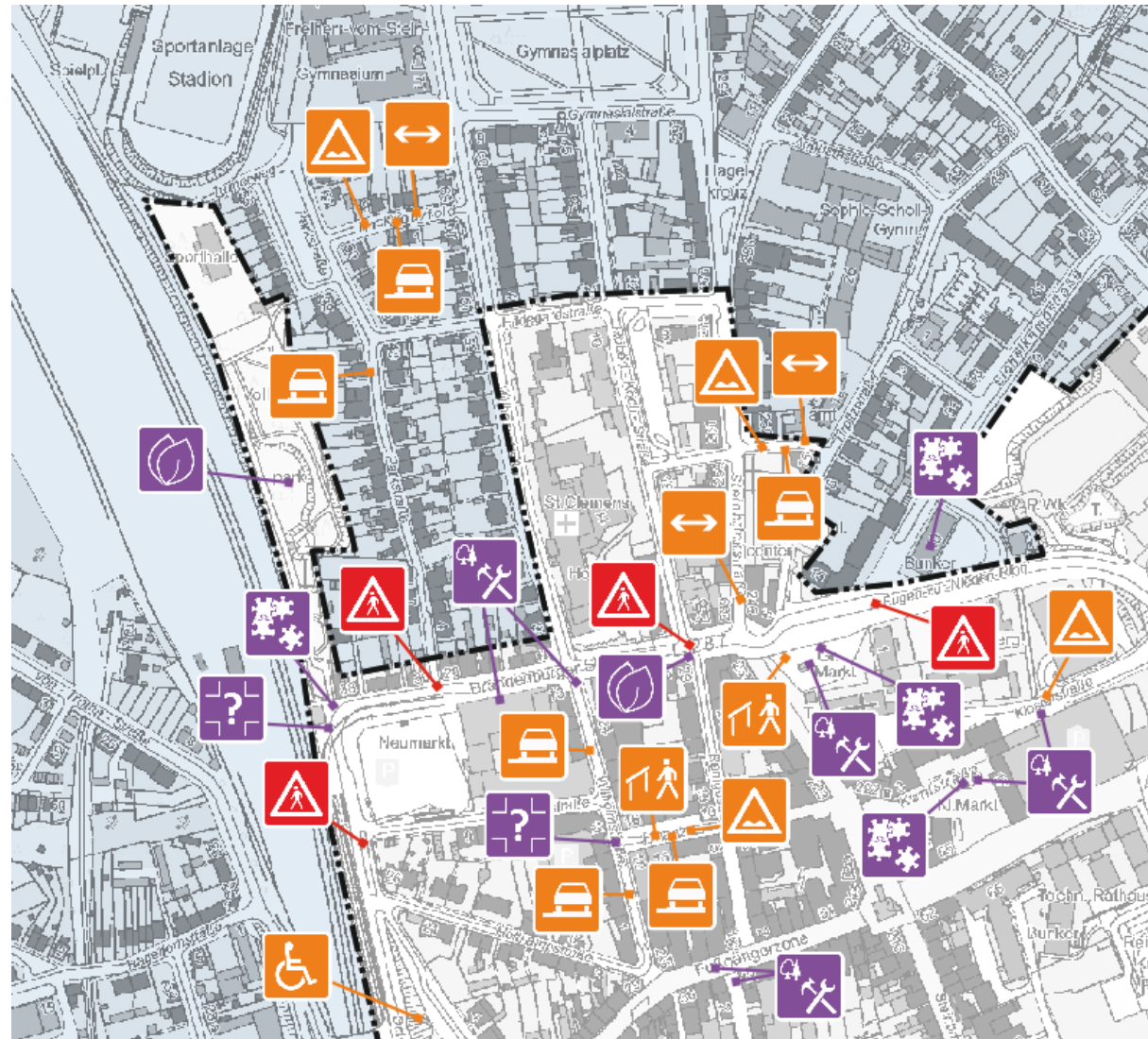


Abb. 5.2-1 Übersicht Mängelanalyse Nord

Mängelanalyse - Fotostrecke

Nord



Unklare Wegeführung



Städtebaulich ungeordnete Situation



Fehlende Querungsmöglichkeit



Hindernis



Gefährliche Querungsstelle



Fehlende Querungsmöglichkeit



Unattraktive Wegeführung und Gestaltung



„Schmutzdecke“ und „Angstraum“



Unattraktive und nicht eindeutige Wegeführung



„Schmutzdecke“ und „Angstraum“



Unattraktiver Eingangsbereich und Querung an falscher Stelle



Fehlende Querungsmöglichkeit



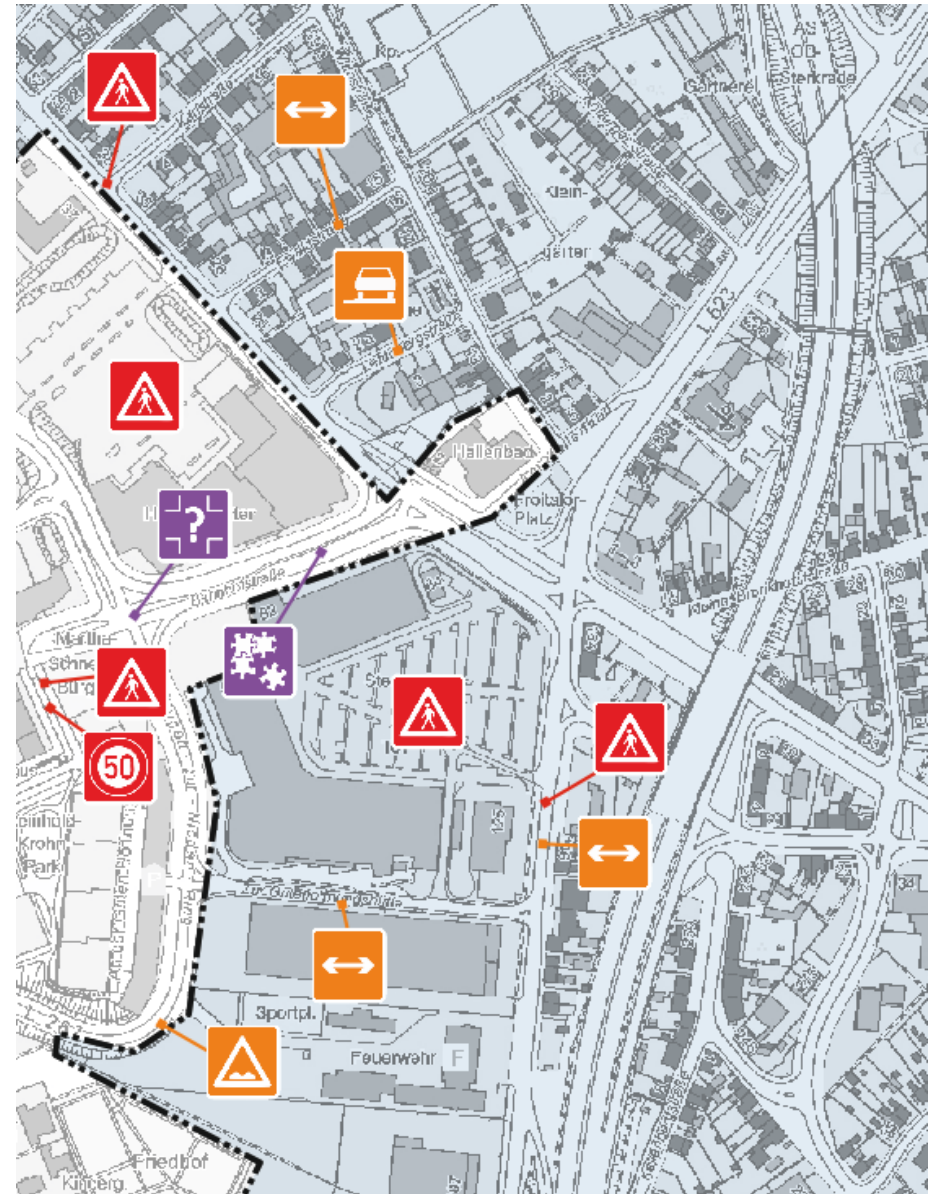
Zu schmaler Gehweg



Brachfläche



Unattraktive Wegeführung und Gestaltung



Mängelanalyse - Fotostrecke

Ost



Unklare Eingangssituation



Städtebaulich unattraktive Situation



Wenig Platz für Gehende



Fehlender Gehwegbereich



Nur eine Querungshilfe an der Holtener Straße



Unbefestigte Flächen



Schmale Gehwege



Wenig Platz für Gehende



Schmaler Gehweg für Fußgänger und Radfahrer



Fehlender Gehwegbereich

5.4 Süd

Gefahrenstelle

-  Fehlende Querungshilfe
-  Zu hohe Fahrgeschwindigkeiten
-  Mischung von Fuß- und Radverkehr

Hindernis

-  Unebenheiten
-  Gehwegbreite zu gering
-  Hindernis auf Gehweg
-  Parken auf dem Gehweg
-  Mangelhafte Barrierefreiheit

Gestalterischer Mangel

-  Städtebaulich ungeordnete Situation
-  Unklare Orientierung
-  Ungepflegter öffentlicher Raum
-  Ungepflegtes Grün

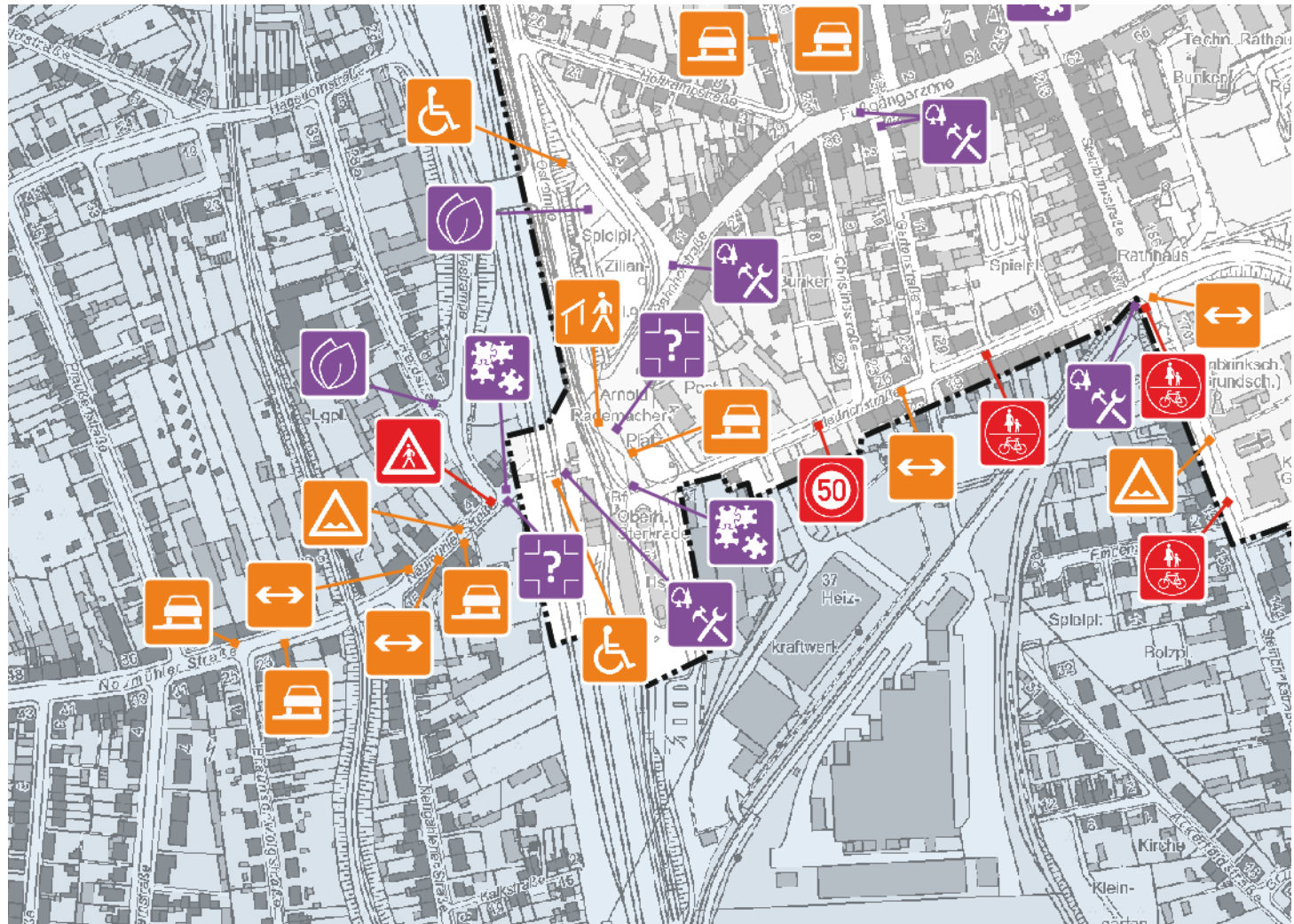


Abb. 5.4-1 Übersicht Mängelanalyse Süd

Mängelanalyse - Fotostrecke

Süd



Fehlende Eingangssituation



Mangelhafte Barrierefreiheit



Unattraktiver Eingangsbereich



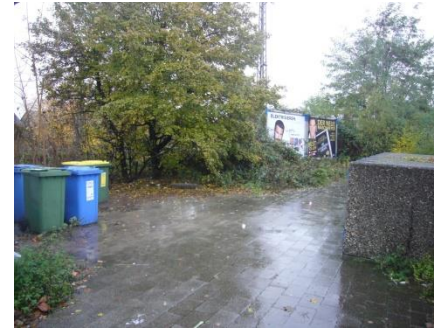
Gefährliche Querungsstelle



Schmaler Gehweg



„Schmutzdelecke“ und
„Angstraum“



Städtebaulich ungeordnete
Situation



Hindernisse



Gefahrensituation



Konflikt Gehende und
Radfahrer



Gehwegparken



Städtebaulich ungeordnete
Situation

Mängelanalyse - Fotostrecke

Außenmöblierung, die Fußgänger behindert



Mängelanalyse - Fotostrecke

Heterogene und unattraktive Möblierung des öffentlichen Raums



5.5 Fazit

Die heutigen infrastrukturellen und verkehrlichen Bedingungen in Sterkrade werden bereits an vielen Stellen den zukünftigen Leistungs-, Komfort- und Sicherheitsansprüchen einer modernen Nahmobilität gerecht. Innerhalb des Untersuchungsgebiets wird der Verkehr sicher geführt. Es gibt nur wenige offensichtliche Gefahrenstellen, an denen ein dringender Handlungsbedarf besteht. Dies betrifft überwiegend zu schmale Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege oder fehlende bzw. unsichere Querungsstellen.

Allerdings ist zu bemerken, dass obwohl die Bahnhofstraße und die Steinbrinkstraße als Fußgängerzone ausgewiesen sind, dort ein reger Kfz- und auch Radverkehr stattfindet. Fußgänger fühlen sich hier unsicher. Eine fußgänger- und radverkehrsfreundliche Innenstadt hat die Aspekte von Sicherheit und Barrierefreiheit vordringlich zu berücksichtigen. Maßnahmen, die diesen Aspekten dienen sind mit besonderer Priorität zu behandeln und in dieses Konzept eingeflossen. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen die das Queren einer Straße absichern oder Konfliktpunkte mit anderen Verkehrsarten umgehen. Dies beinhaltet auch, Fuß- und Radverkehr als eigenständige Verkehrsarten zu separieren und nur in begründeten Ausnahmefällen auf gemeinsamen Flächen zu führen.

Weiterhin ist für eine fuß- und radverkehrsfreundliche Stadt, die Potenziale beider Verkehrsarten nutzt Wert auf besondere Qualität und Abwechslungsreichtum der Infrastruktur zu legen, um die Bereitschaft zu mehr und längeren Fußwegen zu schaffen. Gerade die Nahversorgungsstandorte in Sterkrade sind auf Kunden, die zu Fuß oder mit dem Rad kommen, angewiesen. Zu ihnen gehören besonders ältere Menschen oder Frauen mit Kindern, aber auch Menschen, die sich ganz bewusst für Nahmobilität entscheiden. Das Nahmobilitätskonzept versucht diesen Anforderungen mit der Definition von Maßnahmen gerecht zu werden. Dabei sollen Zufußgehen und Radfahren selbstverständlich und damit Nahmobilität zur „Basismobilität“ aufgewertet werden.

Neben komfortablen und sicher zu nutzenden Verkehrswegen, sind Erholungsmöglichkeiten und das Stadtbild prägende Faktoren, die die Attraktivität einer Stadt und insbesondere auch die Bereitschaft zu Fuß zu

gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren, ausmachen. Die Neugestaltung und die Erhaltung des öffentlichen Raums spielen deshalb ebenfalls eine tragende Rolle bei der Förderung von Nahmobilität in Sterkrade.

Doch zur Zeit wirkt die Innenstadt von Sterkrade ungeplant, ausgebeSSERT und ergänzt - ihr fehlt ein zusammenhängendes Gestaltungskonzept. Die Sterkrader Innenstadt verliert dadurch an Charakter und Identität. Hinzu kommen der schlechte Zustand einiger stadtbildprägender Fassaden sowie Hochbunker und deren fehlende Inszenierung. Fehlende Raumkanten erinnern stellenweise an die Baustruktur des Stadtrandes.

Die Übergänge von angrenzenden Wohngebieten in die Innenstadt sind nicht erkennbar und unattraktiv. Sie bilden keine stadträumlichen Identifikationspunkte, sind undefiniert und haben keine Leitwirkung, so dass eine Orientierung schwer fällt. Der Volkspark liegt unmittelbar neben der Fußgängerzone, wird allerdings durch den Innenstadtring und das leerstehende Möbelhaus von der Innenstadt getrennt. Auch eine optische Anbindung besteht nicht.

Die meist aus den 90er Jahren stammenden Spielgeräte und Stadtmöbel haben nur einen begrenzten Spiel- und Aufenthaltswert, sie wurden nicht mit anderen Spielmöglichkeiten kombiniert. Die verwendeten Stadtmöbel unterscheiden sich stark. Eine gemeinsame Gestaltungslinie ist nicht zu erkennen. Wild angeordnete Werbeschilder sowie Außenmöblierungen wirken unordentlich und bilden für Fußgänger Hindernisse die Umwege zur Folge haben.

Dass Stadtentwicklung und Verkehrsplanung eng miteinander verzahnt werden müssen, zeigt die Vielzahl an gestalterischen Mängeln, bei denen Maßnahmen der Nahmobilität und der Verkehrsplanung an enge Grenzen stoßen. Hier sind städtebauliche Maßnahmen und oft auch private Akteure gefragt (wie beispielsweise am Neumarkt). Die Förderung der Nahmobilität im Städtebau beinhaltet, dass Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr in einem maßvollen Verhältnis stehen und durch Standortentscheidungen die Wahl des Kfz als Verkehrsmittel nicht mehr erzwungen wird. Ziel ist, auf Straßen und Plätze Wohlfühl-, Sicherheit und Identifikation auszulösen.

6. Netzhierarchie

Mit der Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzepts strebt die Stadt Oberhausen an, den Straßenraum als Lebensraum zurückzugewinnen und somit die Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität innerhalb des Untersuchungsgebiets, dessen Erreichbarkeit sowie die Verbindung zu den übrigen Stadtteilen und auch zu den Nachbarstädten zu verbessern.

Um diese Ziele zu erreichen sind Standards zu definieren, die helfen die Vorgaben der Stadt Oberhausen zu erreichen. Die nachfolgend aufgeführten Standards sind als allgemeine Zielvorgabe für die Stadtverwaltung Oberhausen zu verstehen. Sie können als verbindliche Grundlage für die Planung und Gestaltung von aller Art von Fußwegen dienen.

Standards für Fußwege sind aber nicht überall gleichermaßen umsetzbar oder sinnvoll anwendbar. Daher ist es nötig, eine Hierarchie zu entwickeln, die den überwiegenden Zweck und die Art der Nutzung der Wegeverbindungen berücksichtigt. So ist es z. B. nicht überall möglich oder gewollt durchgängig Barrierefreiheit herzustellen. Auf Wegen, die besonders durch Kinder genutzt werden, stehen Sicherheitsaspekte im Vordergrund. Und ein zentraler Versorgungsbereich, wie die Innenstadt von Sterkrade hat Fußgängerbelange vollumfänglich zu berücksichtigen.

Der Gutachter bedient sich dabei den Standards für Fußwege und Kinderwege der Landeshauptstadt Kiel, die exemplarisch durch die Büros GEKAPLAN, Büro StadtVerkehr und Planungsgruppe Nord unter Berücksichtigung der Regelwerke der FGSV (RASt4, EFA5, HBVA6, ERA7) und der DIN 329848 erarbeitet wurden.

Im Folgenden werden die Fußwege nach Art der Nutzung eingeteilt und verdeutlicht, welche Standards erreicht werden sollen. Dabei werden drei Hierarchie-Ebenen unterschieden:

1. Hauptwege
2. Allzeitwege
3. Nebenwege

Für das Nahmobilitätskonzept wurden die Netzhierarchien zur Beurteilung im Untersuchungsgebiet auftretenden Mängel und für Maßnahmenvorschläge angewendet.



Abb. 6-1 Beispiel Hauptweg: Wilhelmstraße



Abb. 6-2 Beispiel Allzeitweg: Eichelkampstraße



Abb. 6-3 Beispiel Nebenweg: Im Kreuzfeld

6.1 Hauptwege

- verbinden wesentliche Quell- und Zielorte
- zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- durchgängige Barrierefreiheit
- hohe Aufenthaltsqualität
- gestalterische Kontinuität
- barrierefreie Ruhepunkte (Abstand 300 m)
- öffentliche WC-Anlagen
- ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Straßenraumbegrünung
- optimale Orientierung
- Mindestwegbreite 2,50 m
- sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- falls Barrierefreiheit nicht umsetzbar, dann Alternativrouten anbieten
- Spielelemente
- ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung
- Routinemäßige bauliche Kontrollen, nach der festgestellte Mängel zeitnah beseitigt werden

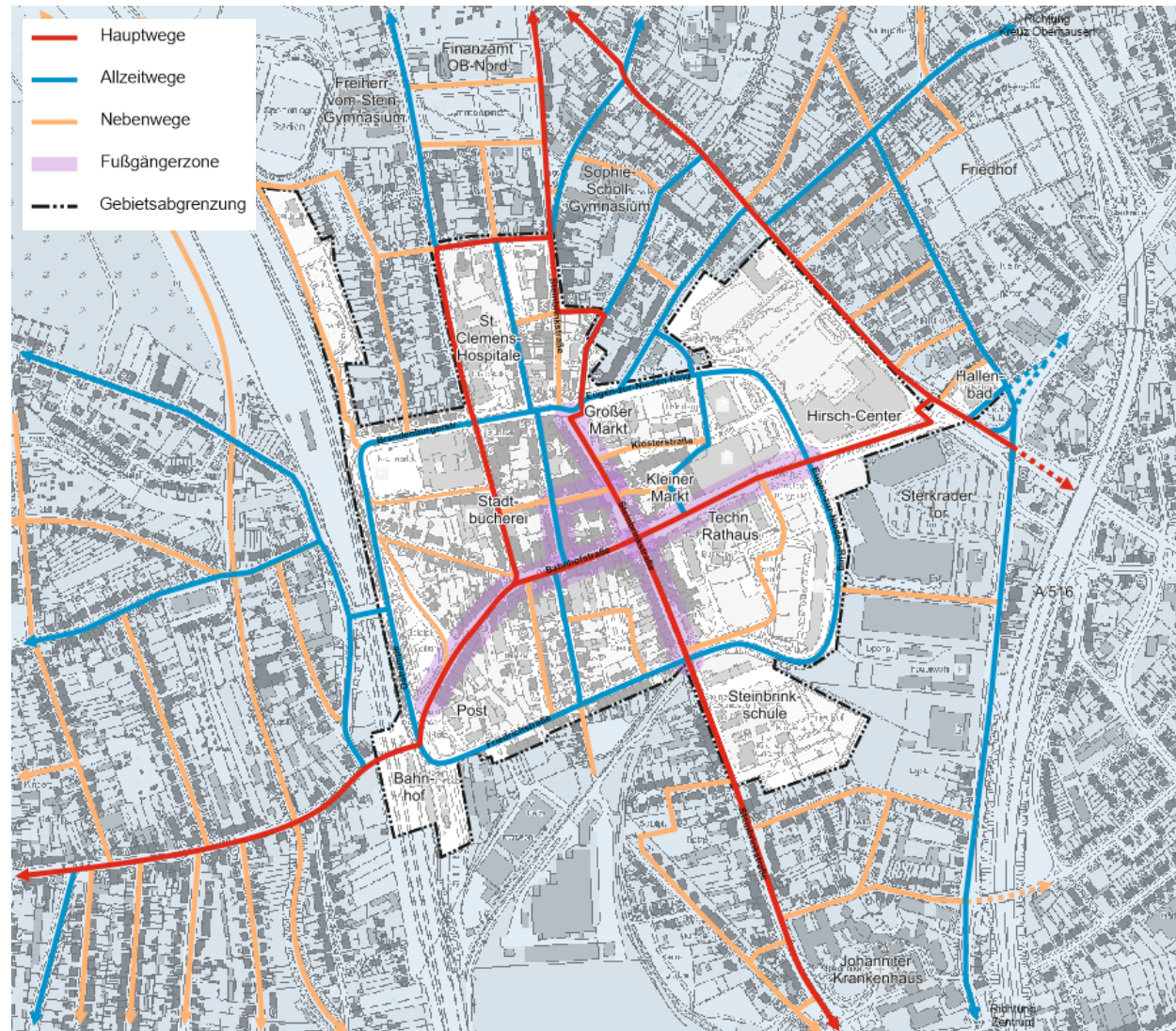


Abb. 6.1-1 Übersicht der Netzhierarchie

6.2 Allzeitwege

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, KiTas, Sporthallen, Spielplätze)
- Berücksichtigung kindgerechter Ansprüche
- angemessene Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- die Gehwegbreiten müssen ausreichend breit sein, um dort spielen und Fahrrad fahren zu können
- bei Kinderorten wie Schulen oder Spielplätzen sollten Breitenzuschläge vorgenommen werden

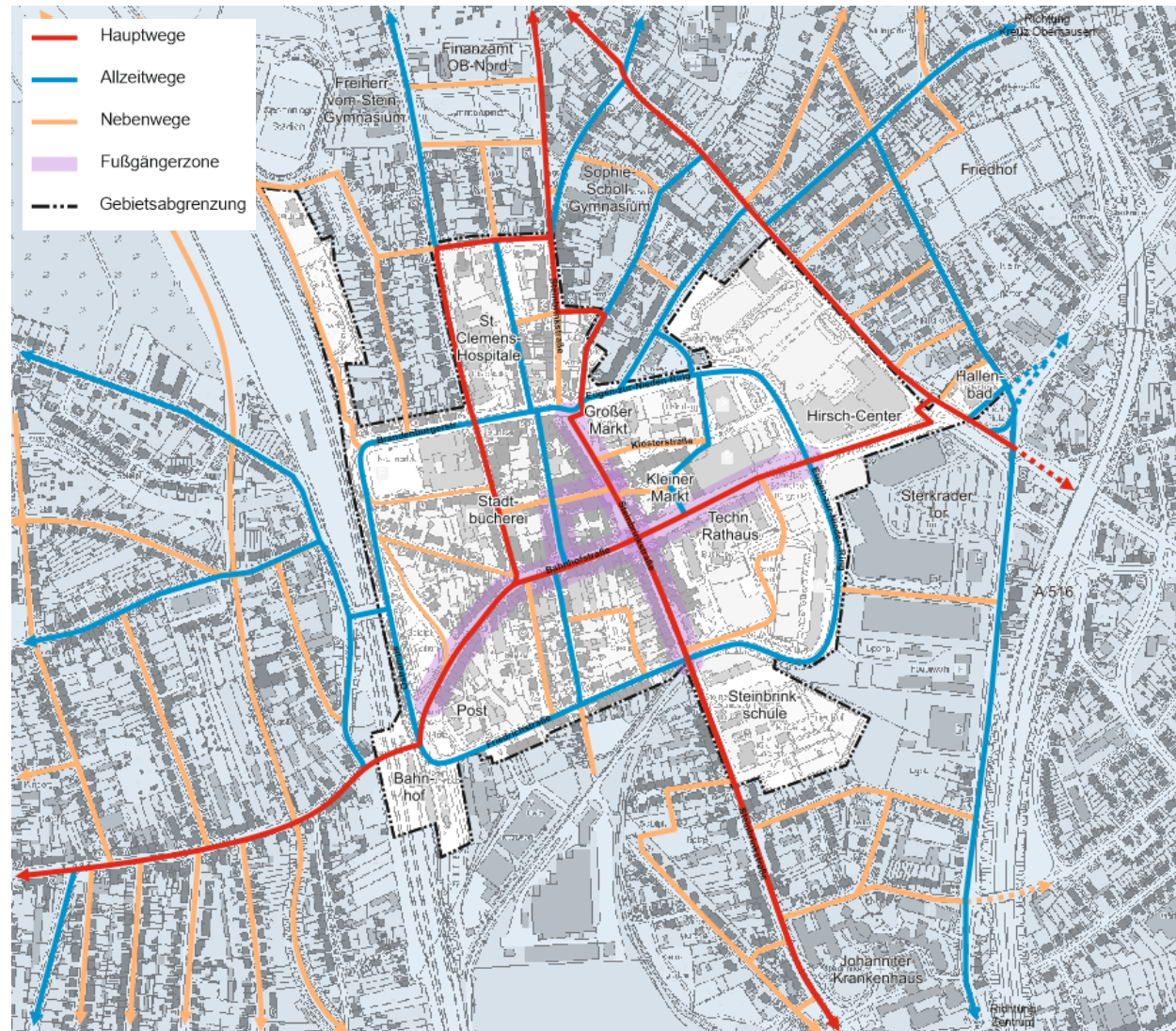


Abb. 6.2-1 Übersicht der Netzhierarchie

6.3 Nebenwege

- Wegeverbindungen abseits des Straßenverkehrs
- nicht alle Wege uneingeschränkt und zu jeder Zeit für alle Fußgänger nutzbar
- Barrierefreiheit ist nicht überall herstellbar
- Gehwegparken vermeiden

Die Standards für Fußwege sind prioritär auf Haupt- und Allzeitwegen zu verfolgen. Auf Nebenwegen können sie auch zu einem Zeitpunkt angewendet und umgesetzt werden, an dem ohnehin Instandsetzungsarbeiten vorgesehen sind.

In Sterkrade betrifft dies insbesondere die Straßen:

- Im Kreuzfeld
- Parkstraße
- Ewaldstraße
- Lehmbergstraße

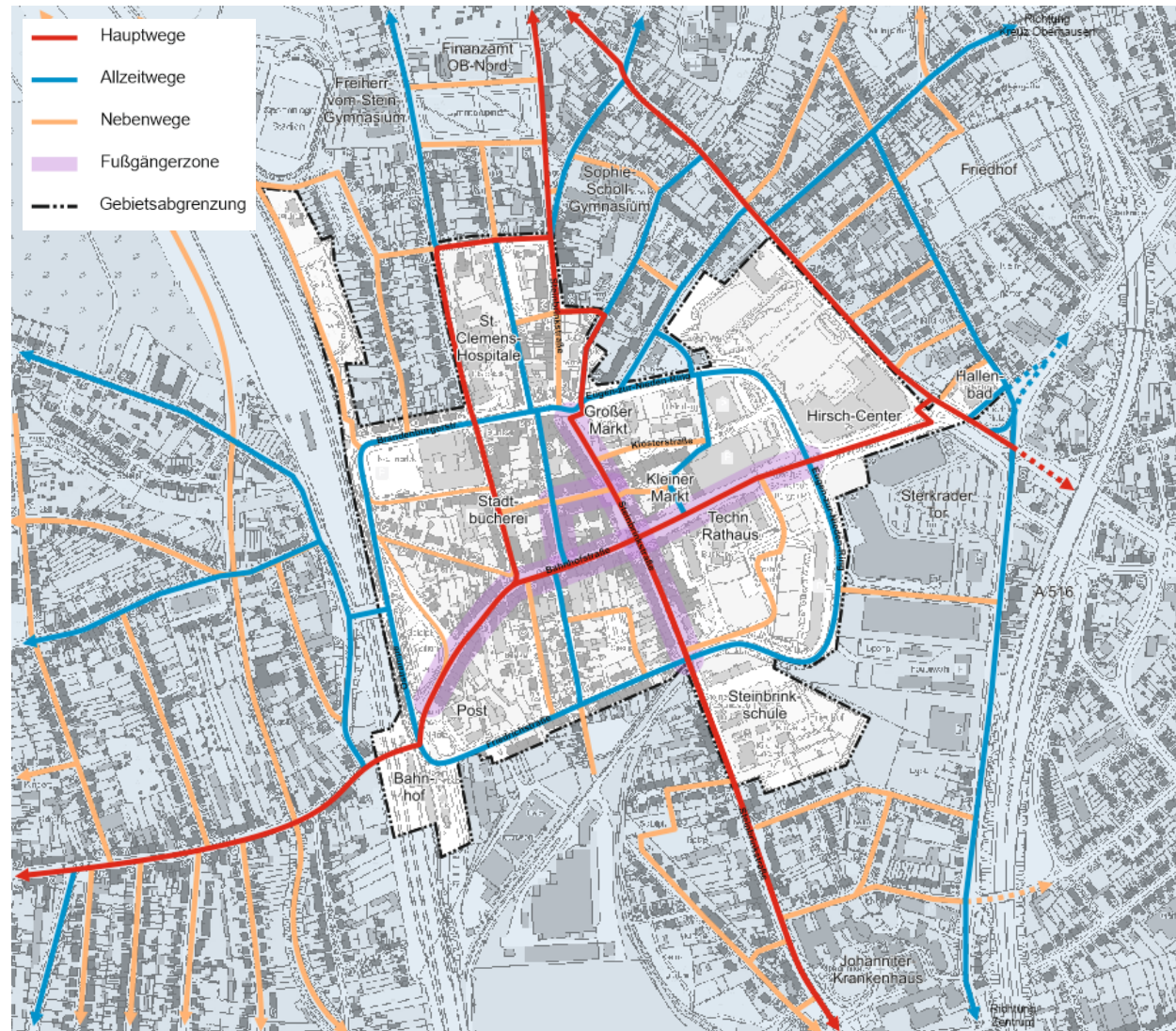


Abb. 6.3-1 Übersicht der Netzhierarchie

7. Maßnahmen

Die Funktionsfähigkeit der Innenstadt ist ausschlaggebend für den Stellenwert einer Stadt. Hierzu bedarf es einer ausgewogenen Kombination aus qualitativen, gesellschaftlichen, kulturellen sowie kommerziellen Angeboten. Darüber hinaus sind ein attraktives Erscheinungsbild sowie Orte, die zum Verweilen und Kommunizieren einladen, entscheidend für die Zukunft der Innenstadt Sterkrades.

Das vorliegende Maßnahmenbündel sieht vor, für die Innenstadt von Sterkrade durch die Förderung eines sicheren und gesundheitsfördernden Fuß- und Radverkehrs Aufenthalts-, Wohn- und Lebensqualität für Bewohner und Besucher zurückzugewinnen. Das Nahmobilitätskonzept ist das Ergebnis des Planungsprozesses unter Beteiligung der Arbeitsgruppe in der Verwaltung, des Beirats zum IHK Sterkrade sowie der öffentlichen Beteiligungsformate. Auf Basis der Bestands- und Mängelanalyse sowie der Defizite und Potenziale wurden Handlungsoptionen erörtert und bewertet. Das Maßnahmenkonzept zur Nahmobilität und Barrierefreiheit in Oberhausen Sterkrade lässt sich nach folgenden Aspekten unterteilen:

- Bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Ergänzende Maßnahmen

Im Hinblick auf eine ausreichende Wirkung und Akzeptanz müssen sich u. U. beide Bereiche ergänzen. Wird etwa in einer breiten, geraden Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h herabgesetzt, hat dies fast keinen Einfluss auf die Geschwindigkeitswahl, mindert aber die Akzeptanz für solche und andere Regelungen.

Nicht für jeden festgestellten Mangel ist es sinnvoll eine Lösung zu finden, an vielen Stellen können viele Mängel durch Maßnahmenbündel beseitigt werden. Im Ergebnis stehen

- 4 Ad-hoc-Maßnahmen (Umsetzungszeitraum 2017-2018)
- 23 Maßnahmen verteilt auf sechs räumliche Schwerpunktbereiche
- 8 Querschnittsaufgaben

Nicht bei allen Projekten wird von einer zeitnahen Umsetzung ausgegangen. Die Projekte sind in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zu unterteilen. Die kurzfristig umzusetzenden Ad-hoc-Maßnahmen haben trotz ihres geringen Aufwandes einen hohen Wirkungsgrad. Sie signalisieren den Beginn des Umbaus, zeigen die versteckten Potenziale des Raumes auf und machen neugierig auf die zukünftigen Projekte.

Für die Innenstadt von Sterkrade werden im Nahmobilitätskonzept sechs exponierte Bereiche hervorgehoben, die sich in ihren räumlichen, strukturellen oder baulichen Voraussetzungen unterscheiden, gleichzeitig aber über ihre Funktionen, Angebote und Potenziale in Abhängigkeit stehen und sich ergänzen:

- Bahnhofsumfeld
- Neumarkt/Wilhelmstraße
- Eugen-zur-Nieden-Ring/Großer Markt
- Klosterstraße/Kleiner Markt
- Bahnhofstraße/Steinbrinkstraße
- Sonstige Bereiche

Im Folgenden werden die räumlichen Schwerpunktbereiche mit ihren Maßnahmen beschrieben und es wird ihre Wirkung aufgezeigt. Die nachstehend aufgeführten Projekte stellen einen Zwischenstand dar, für ihre Umsetzung ist eine weitere Vertiefung (beispielsweise im Gestaltungswettbewerb oder in der Umsetzungsplanung) notwendig.

Auch wenn durch die unterschiedlichen Akteure im Beteiligungsverfahren diverse Wünsche zum Umgang mit dem Innenstadtring geäußert wurden. Es bleibt festzuhalten, dass eine grundsätzliche Geschwindigkeitsregulierung auf dem Ring im Hinblick auf die Attraktivität des ÖPNV nicht sinnvoll erscheint. Zudem ist eine Befahrbarkeit in zwei Richtungen aufgrund der hierfür notwendigen umfangreichen Umbaumaßnahmen nicht zielführend.

Übersicht Maßnahmenbereiche

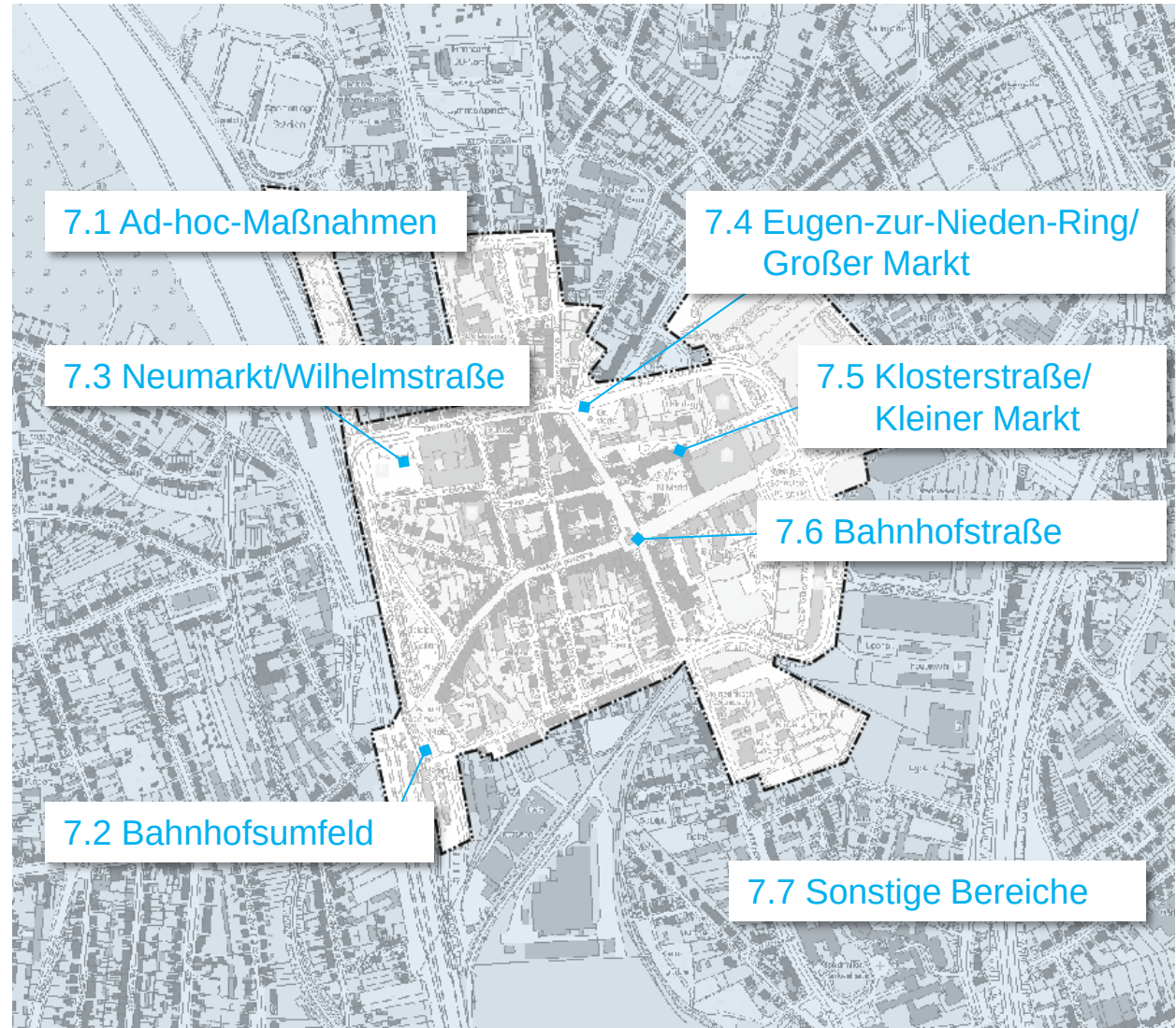


Abb. 7-1 Übersicht der Maßnahmenbereiche

7.1 Ad-hoc-Maßnahmen

An vier Standorten im Untersuchungsgebiet lassen sich mit einem überschaubaren organisatorischen wie finanziellen Aufwand bis Ende des Jahres 2017 erste sichtbare Erfolge im Sinne der Förderung von Nahmobilität und Barrierefreiheit erreichen.

Es handelt sich dabei um:

1. Versetzen einer Werbetafel am Großen Markt
2. Reparaturen an der Rampe zur HOAG-Trasse
3. Führen des Radverkehrs an der Steinbrinkstraße auf der Straße
4. Entschärfen einer konfliktträchtigen Grundstückszufahrt

Im Folgenden werden die Maßnahmen erläutert.

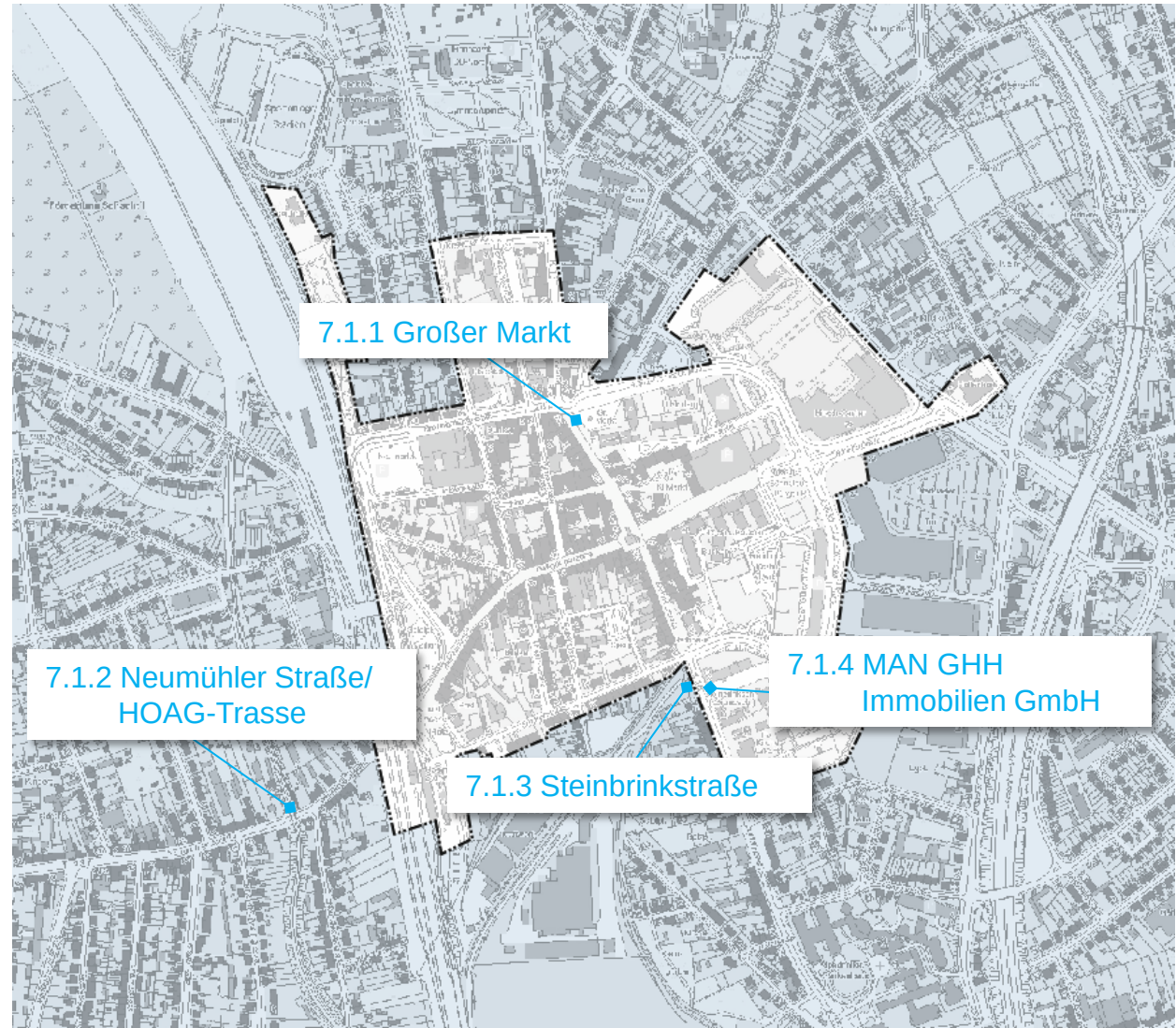


Abb. 7.1-1 Übersicht der Ad-hoc-Maßnahmen

7.1.1 Großer Markt

Versetzen der Werbetafel

- Am Großen Markt sorgt ein City-Light-Poster in der direkten Wegebeziehung zwischen Steinbrinkstraße und der Lichtsignalanlage über den Eugen-zur-Nieden-Ring für eine unmittelbare Werbewirkung
- Das City-Light-Poster ist eine direkte Barriere für Fußgänger und Radfahrer
- Die Werbetafel ist zu versetzen
- Diese Maßnahme ist durch die Ströer Media Deutschland GmbH umzusetzen
- Die Stadtverwaltung koordiniert diesen Schritt



7.1.2 HOAG-Trasse

Reparatur des Schadens an der Rampe

- Am Fuße der Rampe zur HOAG-Trasse an der Neumühler Straße ist durch eine brüchige Betonschicht ein Schlagloch entstanden und mindert die Nutzbarkeit der Auffahrt
- Dieser Schaden ist zu reparieren (ca. 2 m² Beton aufnehmen, Boden ebnen, Pflaster verlegen)



Abb. 7.1-2 Übersicht Ad-hoc-Maßnahmen 1. und 2.

7.1.3 Steinbrinkstraße

Radverkehrsführung auf der Straße

Die gemeinsamen Geh- und Radwege in der Steinbrinkstraße sind sehr schmal. An der Bushaltestelle „Rathaus Sterkrade“ führt dies zu einer unübersichtlichen Gemengelage.

Der Straßenquerschnitt ist zu schmal, um einen Radschutzstreifen einzurichten.

- Radverkehr ohne Radverkehrsanlage auf der Straße führen (zusätzliche Beschilderung nicht notwendig)
- streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen der Kreuzung Friedrichstraße und dem Johanniter Krankenhaus (30 km/h, Markierung, Beschilderung)
- Rotmarkierten Radwegbereich zu einer einheitlichen Gehwegfläche umgestalten (dies kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, beispielsweise, wenn ohnehin Instandsetzungsarbeiten vorgesehen sind)

Wie aus dem Beteiligungsverfahren zu entnehmen ist, führt neben der Gefahrensituation, die durch den gemeinsamen Geh- und Radweg verursacht wird, besonders die mangelnde Sauberkeit der Bushaltestelle zu Klagen bei den Bürgern. Im Rahmen der Querschnittsaufgabe I „Sauberkeit und Winterdienst“ wird empfohlen hier nachzubessern und die Sauberkeit der Haltestelle zukünftig deutlich zu optimieren. Dies hat eine sichtbare Attraktivitätssteigerung für die Nutzer des ÖPNV zur Folge.



Abb. 7.1-3 Übersicht Ad-hoc-Maßnahme 3



Abb. 7.1-4 Ist-Zustand Haltestelle „Rathaus Sterkrade“, Steinbrinkstraße

7.1.4 Grundstückszufahrt MAN GHH Immobilien GmbH

Konfliktträchtige Grundstückszufahrt entschärfen

- An der Ausfahrt der MAN GHH Immobilien GmbH in die Steinbrinkstraße kommt es aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit zu regelmäßigen Gefahrensituationen mit Kindern der benachbarten Steinbrinkschule.
- Ausfahrt verengen und farblich markieren, Warnschilder für den Auto- und Fußverkehr anbringen

Anmerkung zu 4.:

Das Grundstück der MAN GHH Immobilien GmbH wurde verkauft. Es ist vorgesehen, hier ein Wohnprojekt sowie eine Kindertagesstätte zu realisieren. Bei der Abwicklung des vermutlich entstehenden Kfz-Verkehrs sind die Belange von Fußgängern und Radfahrern zu integrieren und Gefahrensituationen im Vorfeld auszuschließen.



Abb. 7.1-5 Übersicht Ad-hoc-Maßnahme 4



Abb. 7.1-6 Ist-Zustand MAN GHH Immobilien GmbH

7.2 Bahnhofsumfeld

Am Bahnhofsumfeld hat sich über die Jahre eine Gemengelage entwickelt, die für viele Nutzergruppen problematisch ist und der Eingangssituation in das Zentrum Sterkrades nicht gerecht wird.

Der Zilianplatz wird als Parkplatz von PKW dominiert, der Spielplatz dort ist abseits und direkt neben dem Parkplatz gelegen, so dass eine Gefahrensituation für spielende Kinder entsteht. Der Arnold-Rademacher-Platz weist einen sehr monotonen Charakter ohne Aufenthaltsqualität auf. Eine Orientierung ist nicht möglich - Hinweise für Fußgänger fehlen vollständig.

Am Bahnhof sind weder gestalterische noch Aufenthaltsqualität vorhanden, der Bahnhof kommt seiner Funktion als Aushängeschild für Sterkrade nicht nach. Eine Wegweisung am Bahnhof findet nicht statt. Die Personenunterführung ist nicht barrierefrei, schlecht beleuchtet, verschmutzt, vernachlässigt und renovierungsbedürftig. Es entsteht ein Angstraum.

Die Stadtverwaltung und die Deutsche Bahn AG haben dieses Problem erkannt und für den Bahnhof in einem Gestaltungswettbewerb Lösungen für die Umgestaltung gesucht. Als Siegerentwurf wurde der Beitrag der Büros ST-Freiraum / Lindschulte + Kloppe ausgewählt. Dieser Entwurf zeigt zu vielen Problemlagen Lösungsmöglichkeiten auf und bietet eine gute Grundlage, um darauf aufbauend die Gestaltung des Bahnhofsumfelds auch im Sinne der Nahmobilität voranzubringen.

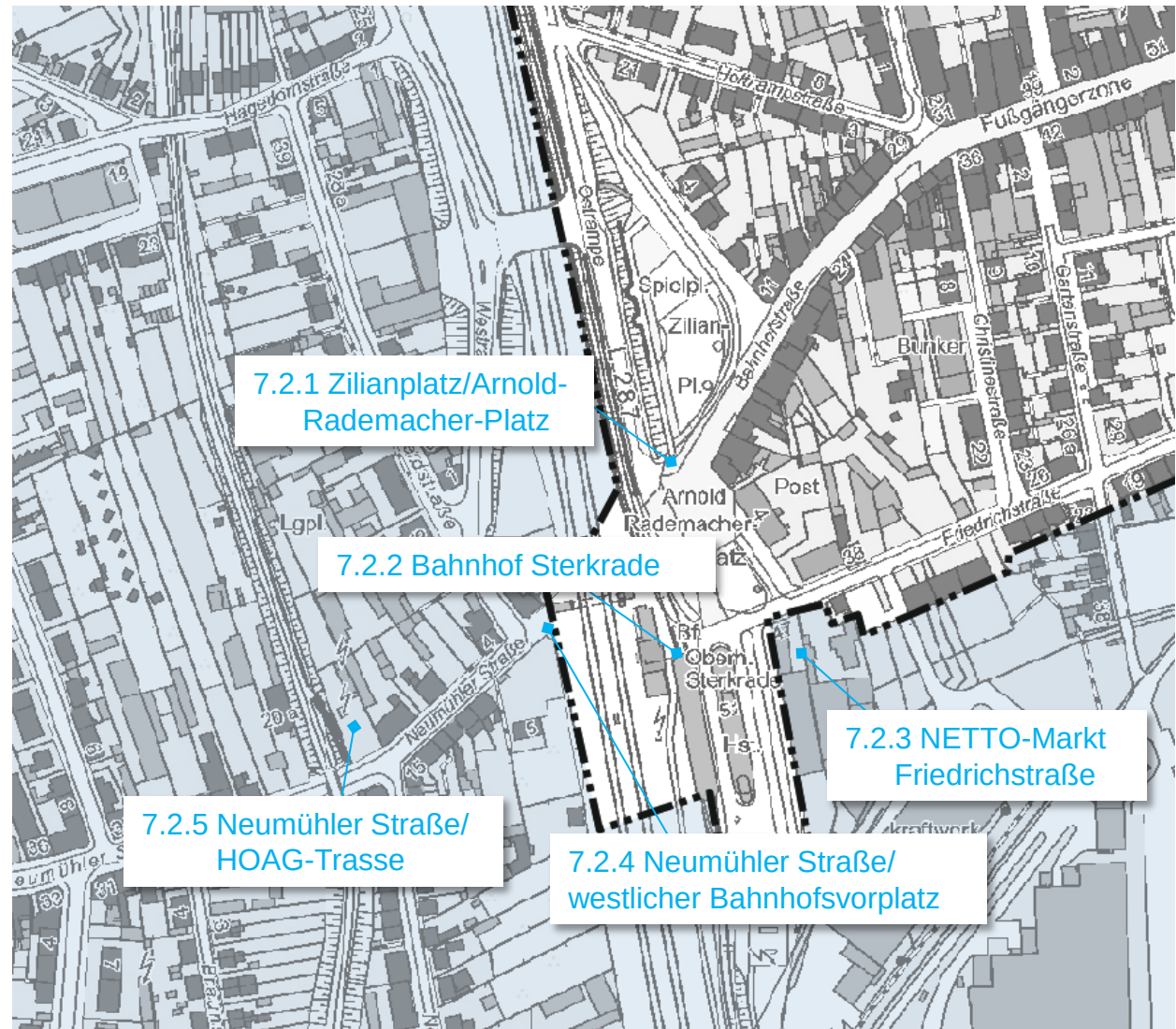


Abb. 7.2-1 Übersicht der Maßnahmen im Bahnhofsumfeld

7.2.1 Zilianplatz/Arnold-Rademacher-Platz

Am Zilianplatz und dem Arnold-Rademacher-Platz stellt sich die Situation für Fußgänger und Radfahrer sehr unübersichtlich und unattraktiv dar:

- Fehlender direkter barrierefreier Zugang von der Ostrampe in Richtung Zilianplatz und Bahnhofstraße
- Spielpunkt in ungünstiger Lage und mit geringer Aufenthaltsqualität
- Fläche um die Statue „Eisengießer“ wirkt veraltet, wenig einladend und gestalterisch konzeptionslos
- Werbetafeln und Dynamische Fahrgastinformationsdisplays stehen am Arnold-Rademacher-Platz in den Laufwegen der Fußgänger
- Parkende Autos und der Parkplatz vor dem Ärztehaus behindern Laufwege von Passanten. Sie erschweren die Zugänglichkeit der öffentlichen Toilette
- Arnold-Rademacher-Platz mit monotonem Charakter und ohne Aufenthaltsqualität
- Fehlende Orientierung für Gehende
- Die öffentliche Toilette ist defekt.

Maßnahmen auf beiden Plätzen stehen in gegenseitiger Wechselwirkung. Beide Plätze werden Bestandteil des Gestaltungswettbewerbs Innenstadt sein. Sie sollten gemeinsam betrachtet und gestaltet werden.



Abb. 7.2.1-1 Abgrenzung Maßnahme 7.2.1

7.2.1 Zilianplatz/Arnold-Rademacher-Platz

Folgende Vorgaben für den Gestaltungswettbewerb sind aus Sicht der Nahmobilität zu berücksichtigen:

- Treppe an der Ostrampe barrierefrei gestalten
- bestehenden Spielpunkt vom Zilianplatz in Richtung Bahnhofstraße verlagern
- Statue "Eisengießer" in Gestaltung der Eingangssituation der Bahnhofstraße einbeziehen
- Aufenthaltsbereiche und (generationenübergreifende) Spielflächen schaffen
- Wegebeziehungen vom Arnold-Rademacher-Platz zur Innenstadt stärken
- Glockenspiel inszenieren
- Fußgängerwegweisung installieren
- Ggf. Parkplatzsituation am Zilianplatz neu ordnen, wenn gestalterisch erforderlich (beispielsweise Parkplatzbereich in den nördlichen Teil des Platzes verlagern, eine Reduzierung der Stellplatzzahl wird nicht angestrebt)
- Parkplätze am Arnold-Rademacher-Platz neu anordnen, um die Erreichbarkeit des Eingangs zum Ärztehaus für Mobilitätseingeschränkte zu optimieren

Der Radverkehr in Sterkrade ist ein wichtiges Element der Nahmobilität, dessen Mobilitätspotenzial nur dann erfolgreich ausgeschöpft wird, wenn die Infrastruktur mit flankierenden Servicekomponenten und Kommunikationsmaßnahmen kombiniert wird (siehe auch Querschnittsthema D „Radverkehr“).

Für den Zilianplatz und den Arnold-Rademacherplatz bedeutet dies zum einen deutlich erkennbare Regeln zur Befahrbarkeit der Bahnhofstraße aufzustellen und ein gut lesbares Radwegweisungssystem zu installieren. Darüber hinaus sind im Gestaltungswettbewerb Fahrradabstellanlagen und Service-Elemente für Radfahrer zu berücksichtigen (z. B. Überdachung, Servicestation, Luftpumpen, Schließfächer).

Gemäß der Ausstattungsstandards für Fahrradabstellanlagen (S. 91) sind am Zilianplatz und Arnold-Rademacher-Platz zu berücksichtigen:

- Ansperrmöglichkeiten mit zweiter Fixierung (z. B. Vorderrad-Rahmenhalter
- Überdachung
- Beleuchtung
- Luftpumpe
- Werkzeug
- Ladestation für E-Bikes
- Fahrradverleihsystem

Auf der Bahnhofs-Westseite sehen die vorliegenden Umbaupläne eine Radstation (200 Stellplätze und eine Elektrotankstelle) und für die Bahnhofs-Ostseite eine Radstation mit 100 Stellplätzen vor, so dass am Zilianplatz und Arnold-Rademacher-Platz auf eine Reparaturwerkstatt sowie überwachte Fahrradabstellanlagen oder Fahrradboxen verzichtet werden kann.

Fahrradabstellanlagen können in Abhängigkeit des Gestaltungskonzepts am heutigen Standort der „Eisengießer-Statue“ oder auf Höhe des derzeitigen Standorts der Lichtsignalanlage am Arnold-Rademacher-Platz platziert werden.

7.2.2 Bahnhofsvorplatz/Busbahnhof

7.2.3 Verkehrssituation NETTO-Markt Friedrichstraße

Am Bahnhofsvorplatz stehen momentan der Kfz- und Busverkehr im Mittelpunkt. Eine Orientierung ist für den Gehenden nicht möglich.

Gestalterische und Aufenthaltsqualität sind nicht vorhanden. Zahlreiche Barrieren (Absperrgitter, Buswartehäuschen, Schilder, etc.) behindern Fußgänger dabei den direkten Weg in die Innenstadt zu finden.

Die Umlaufzeiten an den Lichtsignalanlagen sind sehr kurz und führen zu gefährlichen Querungen der Straße.

Die Fahrradabstellanlagen sind verteilt über den Bahnhof, den Bahnhofsvorplatz und den Arnold-Rademacherplatz. Sie entsprechen den heutigen Anforderungen nicht mehr.

Zukünftig sollen die Bedürfnisse des Geh- und Radverkehrs in den Mittelpunkt gerückt werden. Ein Vorplatz schafft die notwendige Entrée-Situation zur Innenstadt und berücksichtigt die tatsächlichen Wegebeziehungen. Der Neubau des NETTO-Markts wird berücksichtigt.

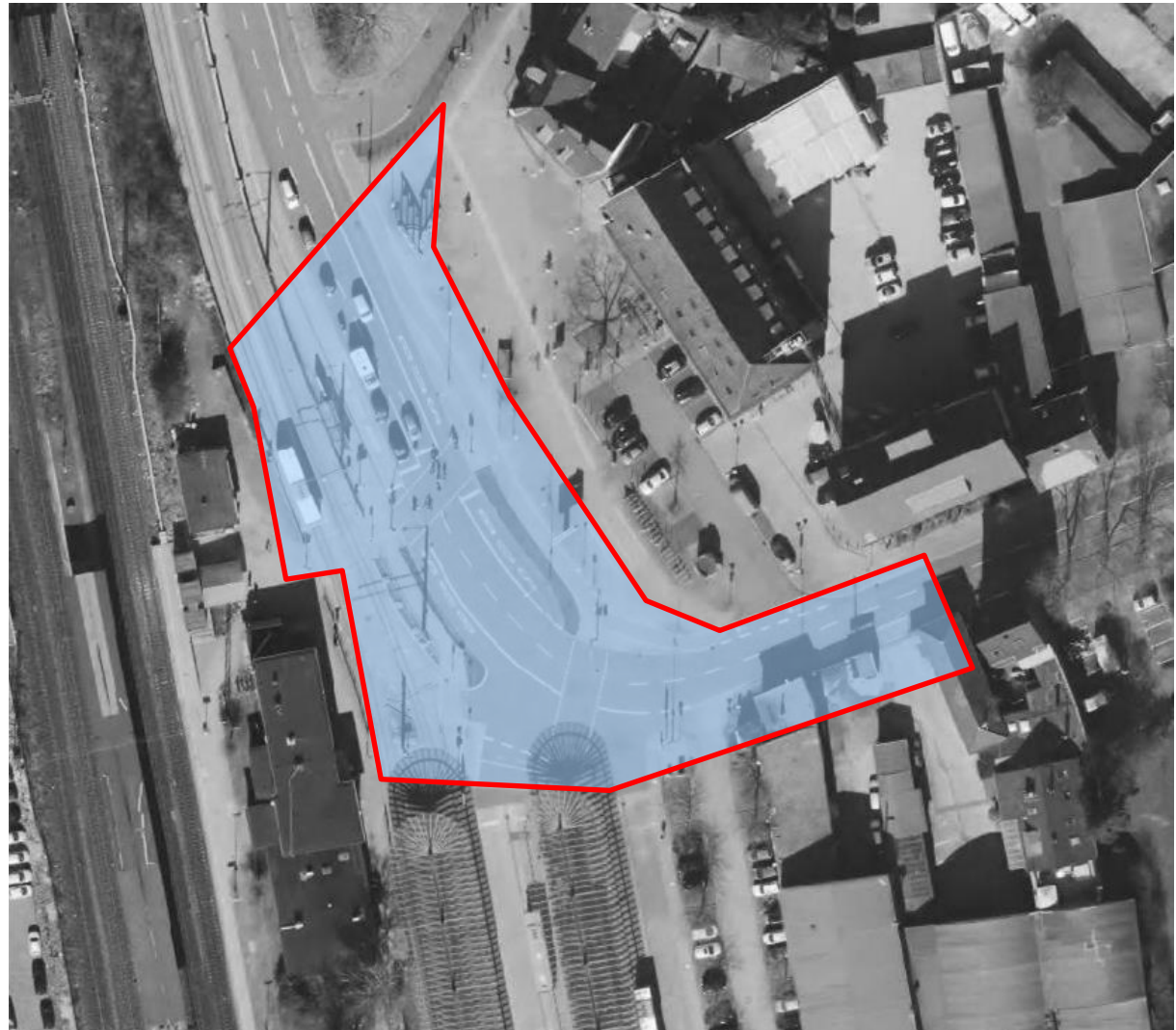


Abb. 7.2.2-1 Abgrenzung Maßnahmen 7.2.2 und 7.2.3

7.2.2 Bahnhofsvorplatz/Busbahnhof

Für den Bahnhofsvorplatz ist vorgesehen, eine Entrée-Situation zur Innenstadt zu schaffen:

- Farbliche Markierung (oder ähnliches) des Platzbereichs
- In diesem Bereich gilt Tempo 20
- Fußgänger haben Vorrang
- Haltestelle vom Bereich der Fußgängerunterführung zum Busbahnhof verlegen
- Ausgangsbereich der Unterführung aufweiten
- Fußgängerwegweisung installieren
- Verkehrsführung der Busse neuordnen
- Gehwege zu den Bussteigen und zum NETTO-Markt verbreitern

7.2.3 NETTO-Markt

- Zufahrt zum P+R-Parkplatz über die Zufahrt zum NETTO-Parkplatz abwickeln
- Gehwegbereiche auf dem Parkplatz des Discounters markieren

Auf der Bahnhofs-Westseite sehen die vorliegenden Umbaupläne eine Radstation (200 Stellplätze und eine Elektrotankstelle) und für die Bahnhofs-Ostseite eine Radstation mit 100 Stellplätzen vor. Insofern entfällt die Notwendigkeit Fahrradboxen zu errichten. Es ist jedoch zu prüfen, ob die geplante Anzahl ausreichend sein wird, ggf. sind zusätzlich frei zugängliche Fahrradabstellanlagen außerhalb der Radstation zu errichten.



Abb. 7.2.2-2 Beispiel Bahnhofsvorplatz Bochum



Abb. 7.2.2-3 Opernplatz Duisburg

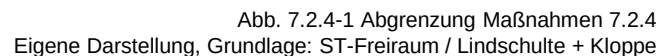
Prinzipskizze Bahnhofsvorplatz/Busbahnhof

Gestrichelte Markierung =
zu stärkende Fußwege-
beziehung

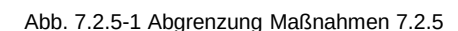


Abb. 7.2.2-2 Prinzipskizze Bahnhofsvorplatz/Busbahnhof
Eigene Darstellung, Grundlage: ST-Freiraum / Lindschulte + Kloppe

- Siegerentwurf Gestaltungswettbewerb umsetzen und durch einen gestalterisch von der Fahrbahn abgesetzten Bereich ergänzen, der eine sichere Querung für Gehende ermöglicht.



- Die heute vorhandene steile Rampe zur HOAG-Trasse ist für Radfahrer und weitere Nutzer zu steil, sie wird dadurch nicht genutzt. Zudem ist die Rampe nicht als Zugang zur Trasse wahrzunehmen. Der Erwerb des Nachbargrundstücks und Neugestaltung des Zugangs zur Trasse sollen dem Abhilfe schaffen.
- Eine Überarbeitung der Beschilderung notwendig.
- Im Zuge der weiteren Planung soll die genaue Größe der benötigten Fläche ermittelt sowie die Umgestaltung konkretisiert werden.



7.3 Neumarkt / Wilhelmstraße

Der Neumarkt durch den Gebäudekörper des ehemaligen Möbelhauses Finke und dem dazugehörigen Privatparkplatz dominiert. Das Möbelhaus liegt abgewandt von der Innenstadt. Die Fassaden, die in Richtung Brandenburger Straße, Wilhelm- und Kolpingstraße zeigen, wirken vernachlässigt und zum Teil renovierungsbedürftig. Eine direkte Wegeverbindung zum Volkspark ist aus Richtung der Fußgängerzone nicht möglich.

Das Gelände wurde durch das Möbelhaus „Segmüller“ erworben. Inwieweit hier die bestehende Bausubstanz erhalten bleibt oder gänzlich durch einen Neubau ersetzt wird, ist derzeit noch offen. In Gesprächen zwischen dem Investor und der Stadt Oberhausen wird gemeinsam ein passendes Konzept entwickelt.

Von der Entwicklung dieses Standorts hängt auch die weitere Gestaltung des öffentlichen Raums ab. Die nachstehend genannten Maßnahmen zeigen auf, welche Gesichtspunkte unter den Aspekten der Nahmobilität für die Veränderung des gesamten Areals.

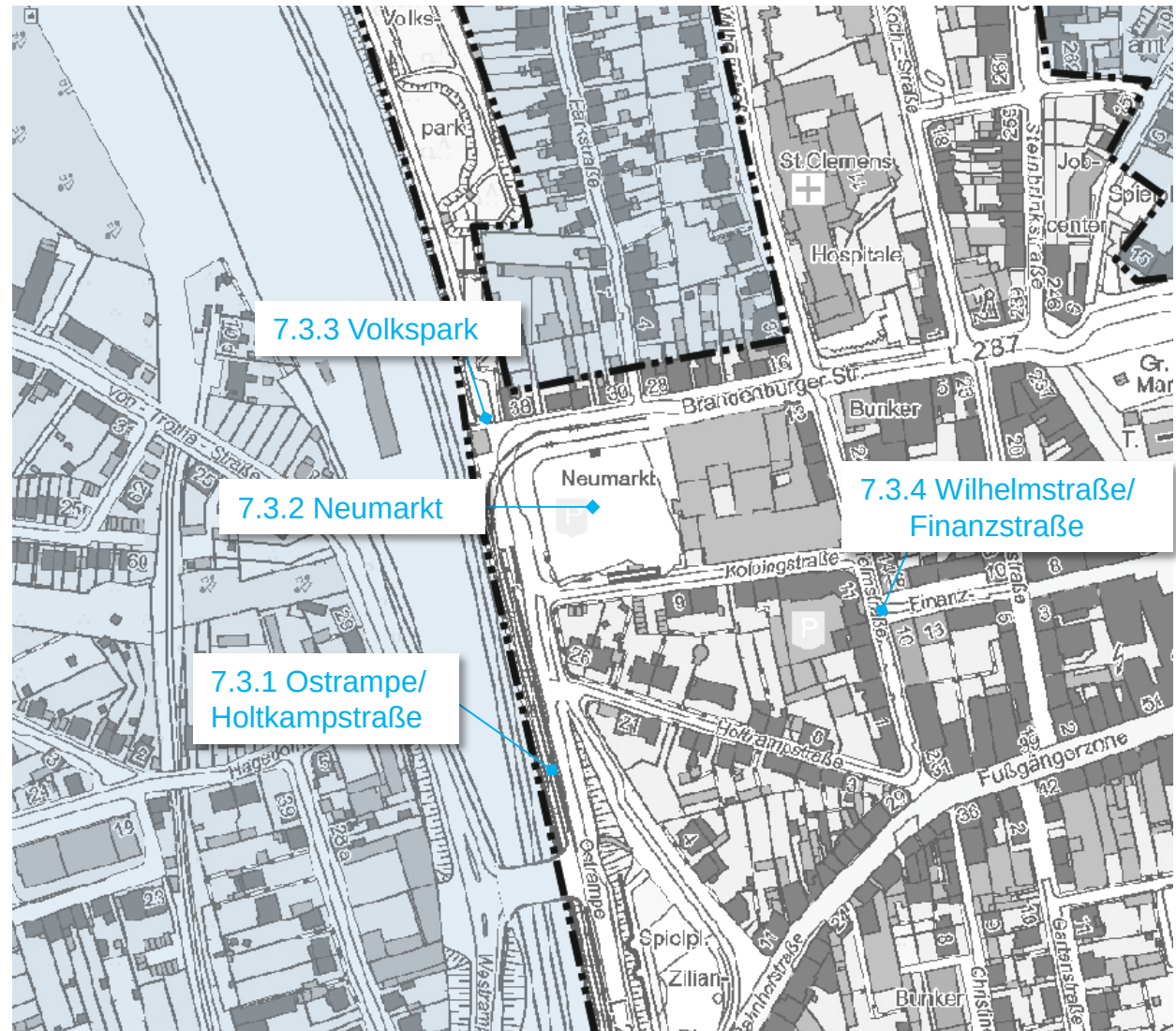


Abb. 7.2-1 Übersicht der Maßnahmen am Neumarkt

7.3.1 Ostrampe/Holtkampstraße

Der westliche Gehweg an der Ostrampe endet in nördlicher Richtung abrupt an der Kreuzung Kolpingstraße/Neumarkt am Zugang zu einer Tiefgarage. Die Querung der Straße ist nicht gesichert.

- Absperrung des Gehwegs an der LSA (Poller) und Herrichtung des Gehwegs als Grünstreifen
- Der Gehweg wurde mit Fördermitteln errichtet und unterliegt einer Fördermittelbindung. Das Weitere Vorgehen ist mit dem Fördergeber abzustimmen, damit eine Rückzahlung von Zuwendungsmitteln umgangen werden kann.



Abb. 7.3.1-1 Gehweg an der Ostrampe

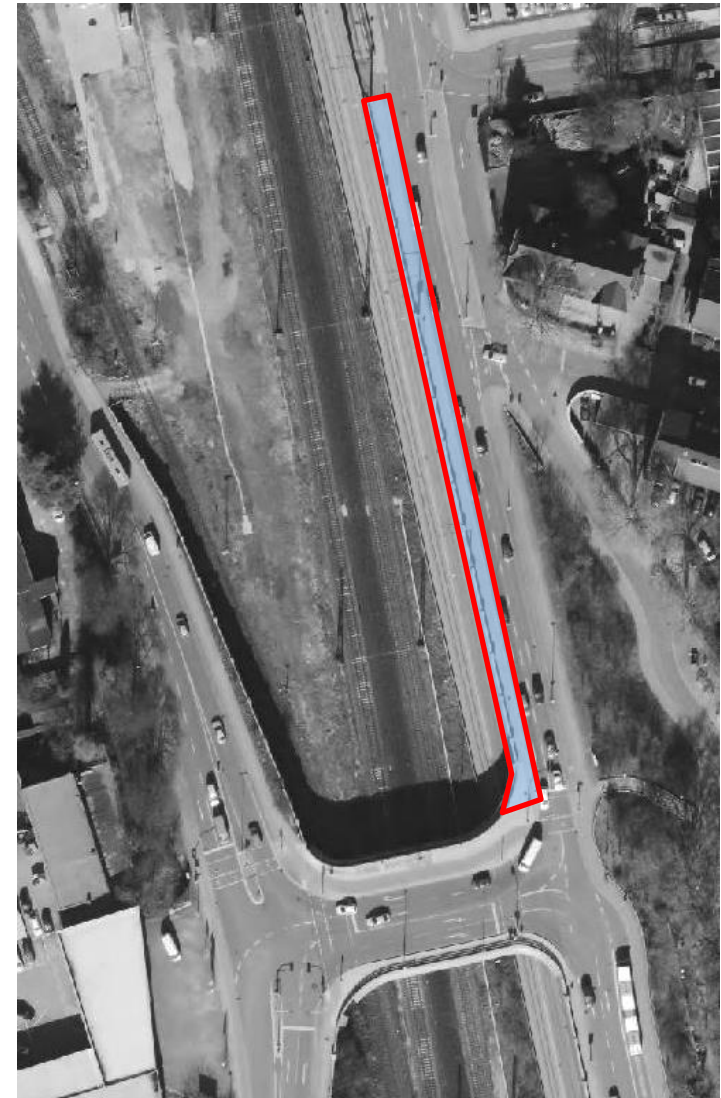


Abb. 7.3.1-2 Abgrenzung Maßnahmen 7.2.5

7.3.2 Neumarkt

Die Stadtverwaltung setzt sich in Gesprächen mit dem Eigentümer dafür ein, die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs zu verdeutlichen, damit diese ggf. in die Neuplanung der Firma Segmüller einfließen können. Es handelt sich um die folgenden Aspekte:

- Öffnung des Neumarkts zum Volkspark
- Gewährleistung der Wegebeziehungen zu Innenstadt und Volkspark
- Prüfen, ob Verbindung Zilianplatz-Ostrampe-Neumarkt zum Volkspark Alleehaft ausgebaut werden kann

Mit der Errichtung des Möbelhauses und der Lage der bestehenden Tramhaltestelle finden sich zwei hochfrequentierte Zielpunkte des Fußgängerverkehrs an der Brandenburger Straße. Eine direkte Querung von der Parkstraße aus ist an dieser Stelle nicht möglich. Es ist zu prüfen, wie sich die Fußgängerströme zukünftig an dieser Stelle entwickeln werden. Gegebenenfalls wird hier eine Maßnahme (Querungshilfe) notwendig sein.



Abb. 7.3.1-3 Abgrenzung Maßnahme 7.3.2

7.3.3 Volkspark

Stadtgrün ist ein prägendes Element zur Gestaltung von Plätzen und Parks. Der Volkspark Sterkrade ist in weiten Teilen stark verbuscht, Wege sind beidseitig mit Sträuchern eingewachsen und bilden dunkle, enge Angsträume. Die Wegeführung für Gehende und Radfahrer ist unklar und die Eingangssituation zum Park nicht erkennbar.

Kurzfristig:

- Umsetzung der im IHK beschriebenen Maßnahmen (S. 121)
- Erneuerung der wassergebundenen Decke zur Behebung der Pfützenbildung

Langfristig:

- landschaftsplanerischer Gestaltungswettbewerb

In Abhängigkeit zur Umgestaltung des Neumarkts:

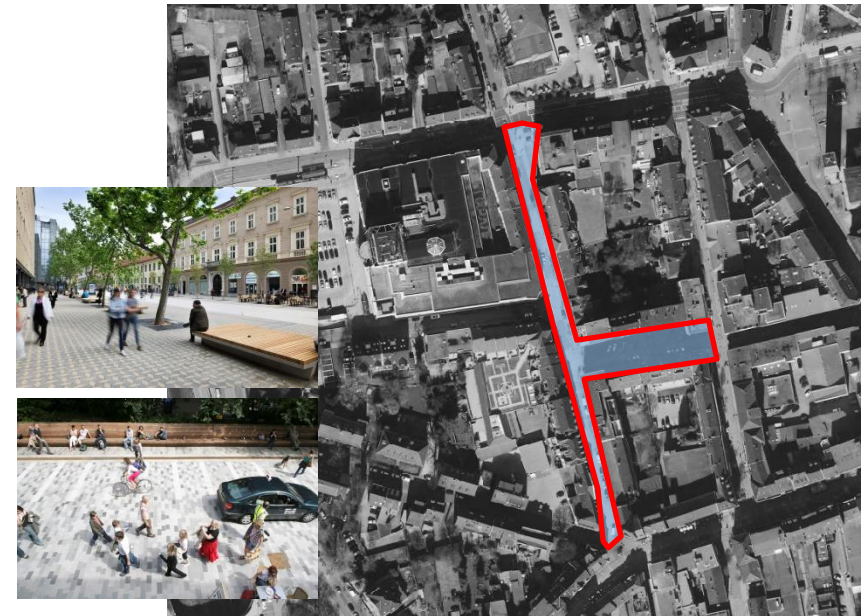
- Aufwertung des Eingangsbereichs zum Volkspark (Beleuchtungskonzept, Allee Richtung Zilianplatz)
- Umgestaltung des Straßenraums und der Wegebeziehungen zum Volkspark



7.3.4 Wilhelmstraße/Finanzstraße

Die Wilhelmstraße erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Bahnhof und St. Clemens-Hospitale, sie ist zudem ein bedeutender Eingangsbereich zur Innenstadt und erfährt mit dem neuen Standort der Stadtteilbibliothek eine enorme Aufwertung sowie eine erhöhte Besucherfrequenz. Sie wird in ihrer Gestaltung diesen Ansprüchen nicht gerecht.

- Umgestaltung der Straßen zu einem Shared Space-Bereich
- Betonung der Sichtachse zum Kleinen Markt
- Hervorhebung des Eingangsbereichs zur Stadtteilbibliothek
- Neugestaltung des Platzes am Bunker



7.4 Eugen-zur-Nieden-Ring/Großer Markt

Am Eugen-zur-Nieden-Ring kommt es auf Höhe des Großen Markts zu einer Häufung von Gefahrenstelle, Hindernissen und gestalterischen Mängeln. Teilweise gefährden diese den Fußverkehr erheblich (z. B. schmaler Gehweg an der Steinbrinkstraße), teilweise handelt es sich um funktionale und gestalterische Hemmnisse, (Großer Markt) die der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt entgegenstehen.

Die Beseitigung von Gefahrenstellen besitzt eine eindeutige Priorität bei der Umsetzung von Maßnahmen. Die Neugestaltung der Tirpitzstraße wird einen erheblichen Beitrag dazu leisten, durch eine neue und attraktive Wegeverbindung Fußgänger vor vorbeifahrenden Kfz an der Steinbrinkstraße zu schützen. Eine bauliche Lösung ist an diese Stelle aufgrund des geringen Platzes nicht realisierbar. Die Maßnahmen 7.4.1 und 7.4.2 sind deshalb alsbald umzusetzen.

Der Große Markt wird Bestandteil des Gestaltungswettbewerbs, für ihn werden Vorgaben im Sinne der Nahmobilität definiert.

Insgesamt stellt sich der Eugen-zur-Nieden-Ring im Bereich der Tirpitzstraße als unübersichtlich und trotz gesicherter Quermöglichkeiten als gefährlich dar. Langfristig sollte hier eine Gesamtlösung (z. B. Begradigung des Rings oder Verkehrsberuhigung) angestrebt werden.

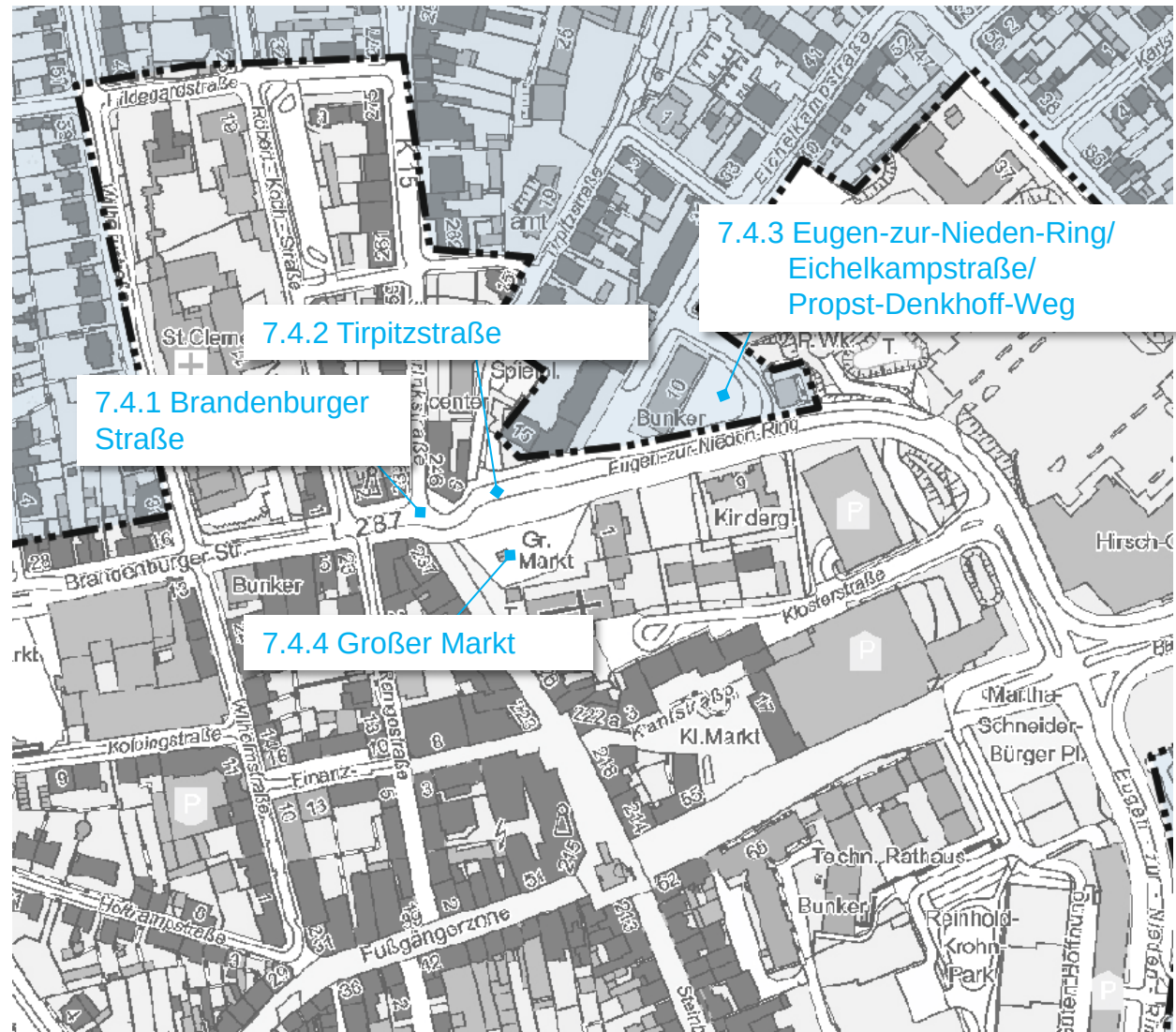


Abb. 7.4-1 Übersicht der Maßnahmen Eugen-zu-Nieden-Ring/Großer Markt

7.4.1 Brandenburger Straße

Zwischen Großer Markt und Ramgestraße entlang der Brandenburger Straße befinden sich neben der zweispurigen Fahrbahn zwei Behindertenparkplätze. Die Nutzfläche des Fahrradwegs wird durch Müllcontainer eingeschränkt. Der Gehweg vor dem Reisebüro ist sehr schmal, seine Nutzfläche wird durch Schilder und Ampelmasten auf ca. 1 m eingeschränkt und durch Werbeschilder beeinträchtigt. Die Wartefläche an der Ampel ist gering bemessen.

- Bauliche Umgestaltung des Geh- und Radwegs wie bereits ab Höhe der Ramgestraße erfolgt.



Abb. 7.4.1-1 Ist-Zustand Brandenburger Straße

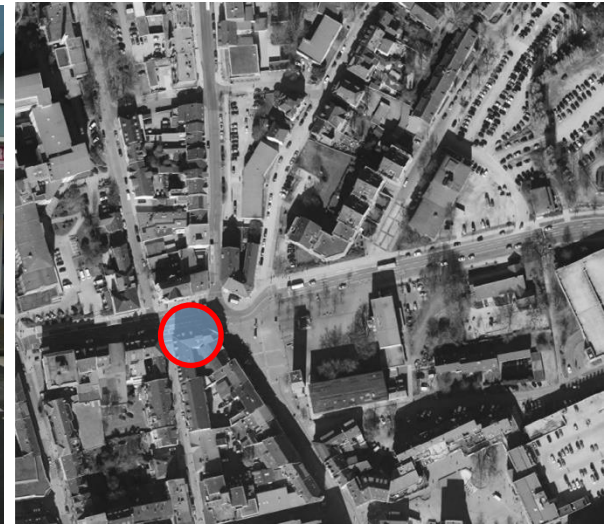


Abb. 7.4.1-2 Abgrenzung Maßnahme 7.4.1

7.4.2 Tirpitzstraße

Für Fußgänger und Radfahrer ergibt sich an der Tirpitzstraße am Übergang zum Eugen-zur-Nieden-Ring eine wenig einladende Eingangssituation (Poller und Sackgasse). Wenige Meter weiter befindet sich der Spielplatz an der Tirpitzstraße, der im Rahmen des IHK umgestaltet wird.

- Parkverbot auf Gehwegen in der Hospitalstraße einrichten
- südliche Tirpitzstraße bis zur Hospitalstraße als Fußgängerbereich mit Sitzmöglichkeiten, Fahrradabstellanlagen und Bäumen sowie einer ausreichenden Beleuchtung umgestalten

Im Nördlichen Bereich ist die Tirpitzstraße bereits als Fußgängerbereich ausgewiesen. Mittelfristig ist zu prüfen, ob die Verlängerung der Neugestaltung bis zu diesem Bereich sinnvoll ist.



Abb. 7.4.2-1 Ist-Zustand Tirpitzstraße

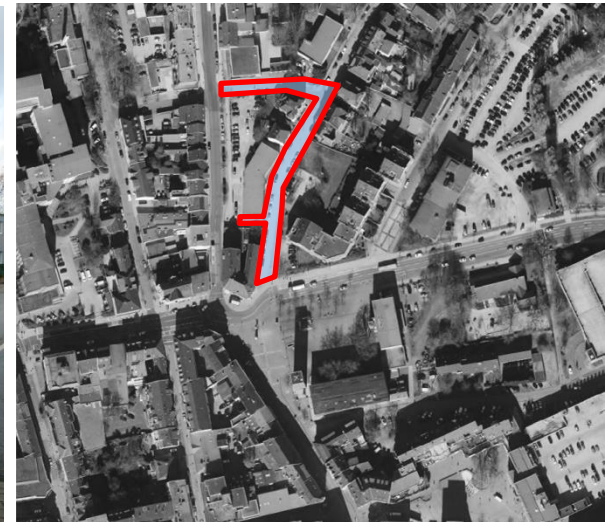


Abb. 7.4.2-2 Abgrenzung Maßnahme 7.4.2

7.4.3 Eugen-zur-Nieden-Ring/ Eichelkampstraße/ Propst-Denkhoff-Weg

- Attraktive Umfeld- und Fassadengestaltung sowie Umgestaltung der Freifläche unter Berücksichtigung der Kirmes zu einem Pocketpark
- Möglich sind hierbei sowohl die Anlage einfacher Beete (mobile Elemente) als auch künstlerisch und landschaftsarchitektonisch ambitionierte Lösungen
- Denkbar ist auch ein soziales Projekt, in dem von den Teilnehmern aus alten Europaletten individuelle Blumenkübel gebaut werden



Abb. 7.4.3-1 Abgrenzung Maßnahme 7.4.3

7.4.4 Großer Markt

Der große Markt ist einer von vier größeren Plätzen in der Innenstadt. Vorwiegend wird er zweimal in der Woche durch den Markt genutzt. Ansonsten dient er dem kurzen Aufenthalt von Passanten aus der Fußgängerzone zur Unterbrechung des Einkaufsbummels. Anwohnern dient er als wohnungsnaher Freiraum. Mit Ausnahme dieser Nutzung ist der Platz eher funktionslos und bietet kaum Anreize, sich dort länger aufzuhalten. Im Rahmen des Gestaltungswettbewerbs Innenstadt sind folgende Vorgaben aus Sicht der Nahmobilität zu berücksichtigen:

- Wegebeziehungen zur Innenstadt und den umliegenden Quartieren stärken
- (generationenübergreifende) Spielmöglichkeiten
- attraktive Aufenthalts- sowie Verweilmöglichkeiten
- Gemäß IHK sind die Anforderungen der Kirchengemeinde und die Lage des Platzes zur Fußgängerzone zu berücksichtigen
- Dem Kiosk soll eine neue Funktion zugewiesen werden.

Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens erörterte Freigabe des Großen Markts als Parkplatz ist unter den o. g. Zielen der Belebung und der Steigerung der Aufenthaltsqualität des Platzes nicht zielführend.



Abb. 7.4.4-1 Abgrenzung Maßnahme 7.4.4

Der Radverkehr ist als wichtiges Element der Nahmobilität in Sterkrade zu fördern.

Als zentraler Platz in der Innenstadt bietet sich der Große Markt als Standort für Radabstellanlagen an. Heute befinden sich auf dem Platz 12 Fahrradständer, die während der Markttage durch die Marktbesucher blockiert werden. Für sie ist ein neuer Standort zu suchen, an dem gewährleistet ist, dass er nicht durch Marktstände blockiert wird.

Gemäß der Ausstattungsstandards für Fahrradabstellanlagen (S. 91) sind am Großen Markt im Rahmen des Gestaltungswettbewerbs zu berücksichtigen:

- guter Zu- und Abgang
- Ansperrmöglichkeiten mit zweiter Fixierung (z. B. Vorderrad-Rahmenhalter)
- Überdachung
- Beleuchtung
- Luftpumpe
- Ladestation für E-Bikes
- Fahrradverleihsystem

Aufgrund der zentralen Lage des Standorts (Haltestelle, Arztpraxen, etc.) ist davon auszugehen, dass diese Abstellanlagen nicht nur durch Kurzzeitparker genutzt werden, sondern auch für den Weg zur Arbeit/Ausbildung sowie in der Freizeit.



Abb. 7.4.4-2 Schild für Fahrradparkplatz

7.5 Klosterstraße / Kleiner Markt

Der Bereich Klosterstraße und Kleiner Markt weist obgleich seiner zentralen Lage eher einen „Hinterhofcharakter“ auf. Im Bereich Klosterstraße und Propst-Denkhoff-Weg sind Beete und Sträucher nur sporadisch gepflegt und kaum gestaltet.

Die Klosterstraße ist diffus gestaltet und trotz der Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist die Querung der Klosterstraße durch den Kfz-Verkehr des nahegelegenen Kaufland-Parkhauses gefährlich. Fußgänger nehmen die Klosterstraße als gefährlich wahr und wünschen sich eine Umgestaltung und klar definierte Räume für die unterschiedlichen Verkehrsarten.

Der Durchgang von der Klosterstraße zum Kleinen Markt ist dunkel und verdreckt, sodass keine einladende Eingangssituation zum Platz entsteht. Zudem entsteht hier nach Ladenschluss ein Angstraum, da die soziale Kontrolle fehlt.

Der Kleine Markt weist eine hohe Funktionsmischung, aber keine Aufenthaltsqualität auf, die Wegeverbindungen wirken diffus. Während der Markttage ist der Kleine Markt sehr belebt, an den übrigen Tagen ist er leer und unbelebt. Der Kleine Markt kommt seiner Funktion als kommunikativer Treffpunkt zur Freizeitgestaltung nicht nach.

Der Kleine Markt wird Bestandteil des Gestaltungswettbewerbs, für ihn werden Vorgaben im Sinne der Nahmobilität definiert.

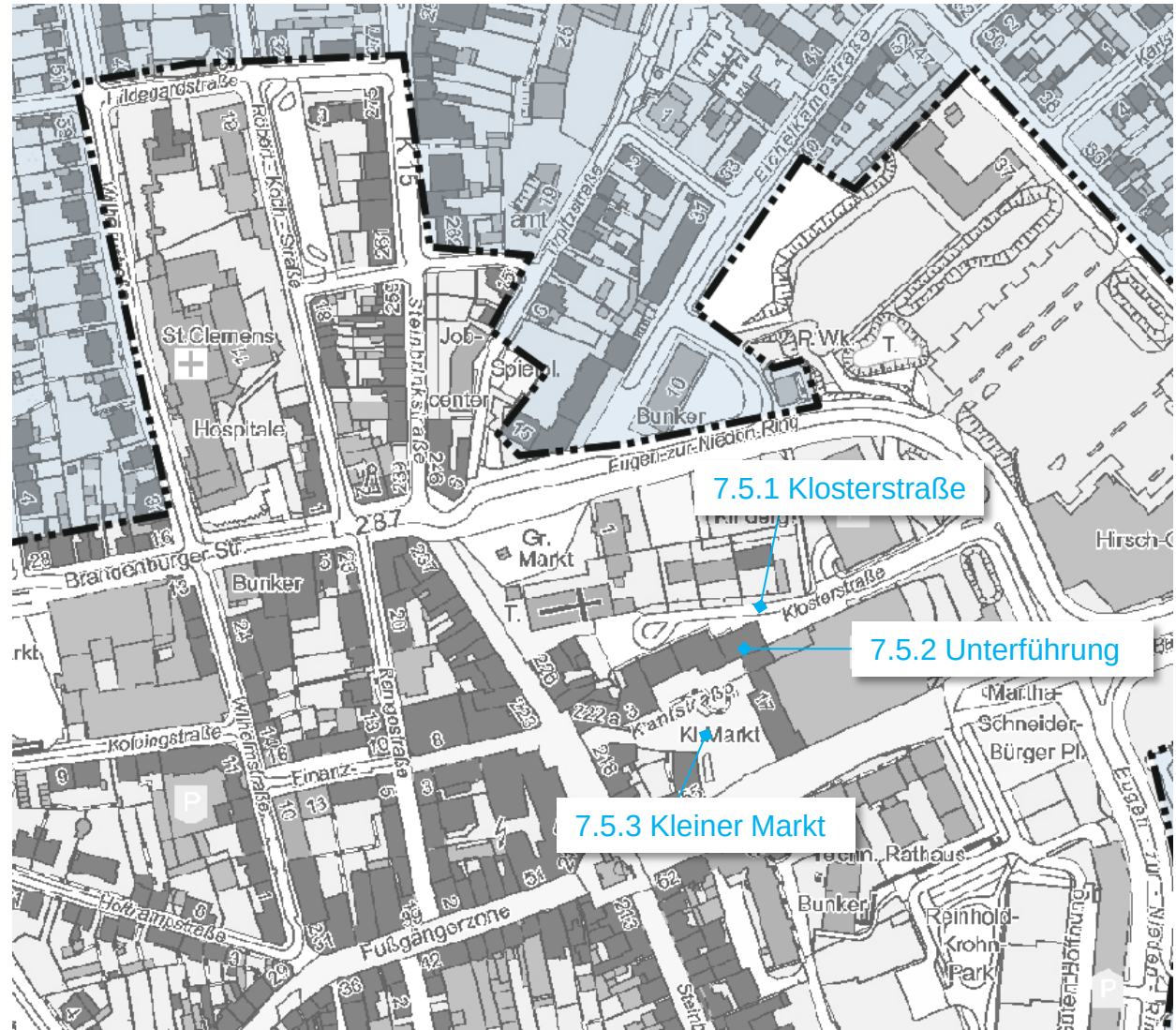


Abb. 7.5-1 Übersicht der Maßnahmen Klosterstraße/Kleiner Markt

7.5.1 Klosterstraße

Umgestaltung der Klosterstraße

- Durchfahrt ab Propst-Denkhoﬀ-Weg nur für Anwohner frei
- attraktivere Gestaltung für Fußgänger, (u.a. Beleuchtung) und klar definierte Räume für die unterschiedlichen Verkehrsarten
- Zugang zur Steinbrinkstraße betonen
- Fahrradstände aufbauen
- Durchgängig begrünen

7.5.2 Unterführung

- Gestalterische Aufwertung der Unterführung durch Beleuchtung und Farb-anstrich

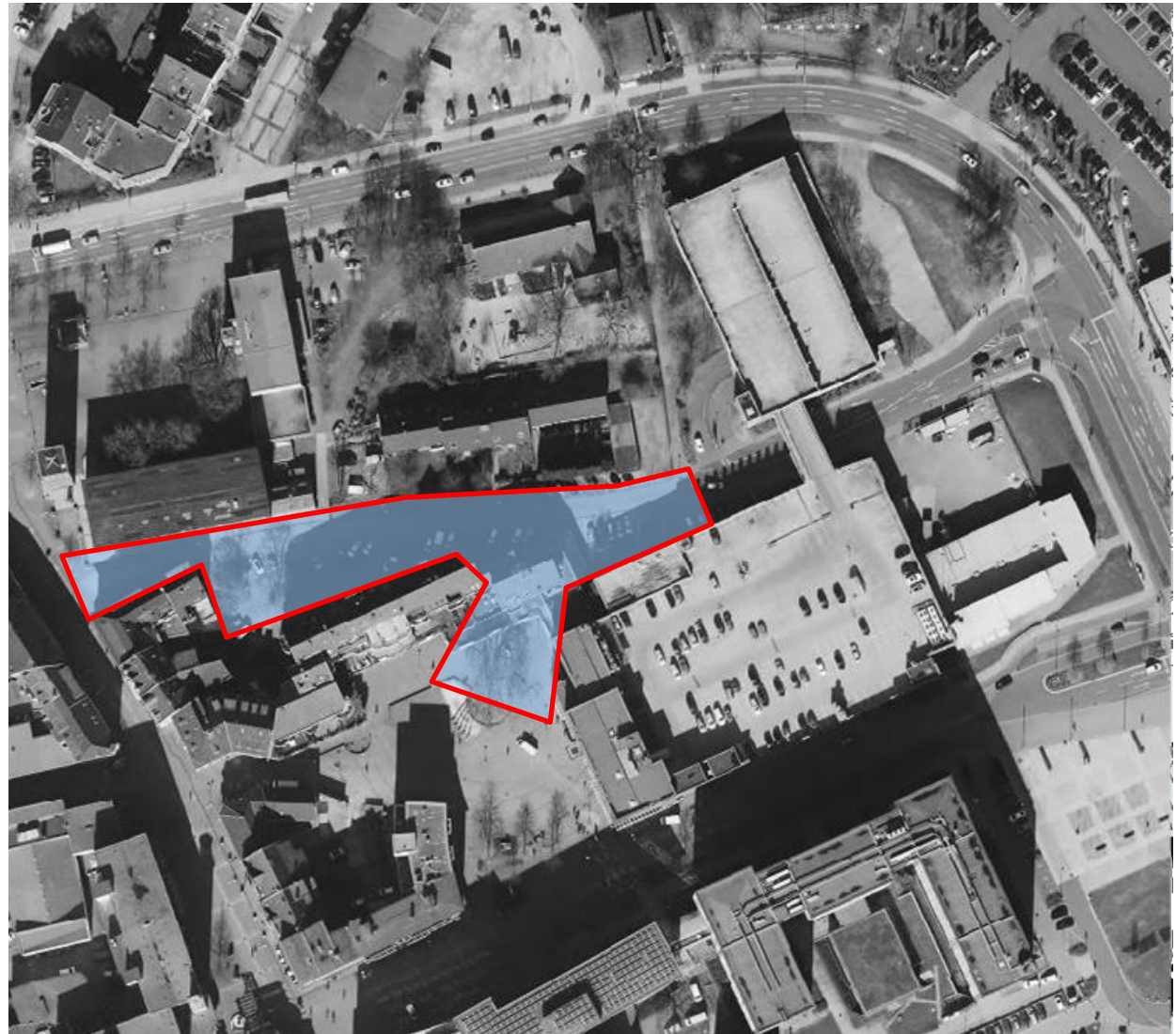


Abb. 7.5.1-1 Abgrenzung Maßnahmen 7.5.1 und 7.5.2

7.5.3 Kleiner Markt

Aufwertung im Rahmen des
Gestaltungswettbewerbs Innenstadt:

- attraktive Aufenthalts- sowie Verweilmöglichkeiten schaffen
- generationenübergreifende Spielmöglichkeiten verwirklichen
- Wegweiser installieren
- Wegeverbindung zur Stadtteilbibliothek hervorheben und stärken
- Gemäß IHK ist der Platz zudem städtebaulich attraktiver zu fassen und die Brunnenanlage besser in den Platz einzubeziehen.

Auch am Kleinen Markt sind Fahrradabstellanlagen zu berücksichtigen. An diesem Standort ist davon auszugehen, dass diese Abstellanlagen vorwiegend durch Kurzzeitparker genutzt werden. Somit ist es ausreichend, wenn Fahrradbügel errichtet werden. Sie sollten in Nähe der Ladenlokale angeordnet werden.

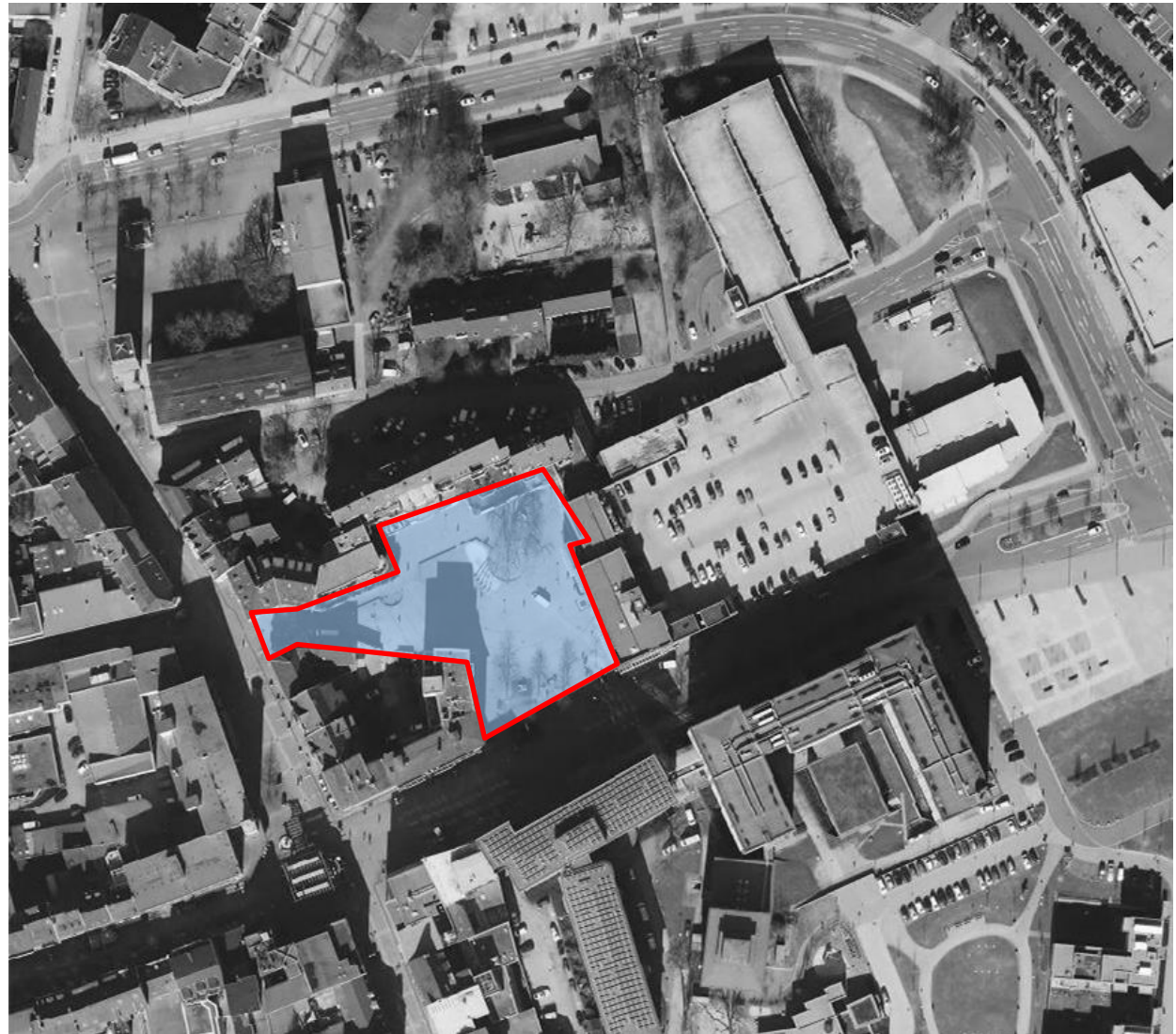


Abb. 7.5.2-1 Abgrenzung Maßnahme 7.5.3

7.6 Bahnhofstraße/Steinbrinkstraße

Bahnhofstraße und Steinbrinkstraße sind als Fußgängerzone die bedeutenden Routen durch die Innenstadt von Sterkrade. Sie sind durch entsprechende Maßnahmen zu stärken. Hierfür wurden drei Teilräume gebildet.

Die große Kreuzung am Sterkrader Tor lässt sich unübersichtlich und als Eingang zur Innenstadt nicht identifizieren. Neben Problemen der Verkehrsführung treten hier auch städtebauliche Probleme zu Tage (Fassade der Kaufland-Immobilie).

In der Fußgängerzone sind die Geschäfte überwiegend nicht barrierefrei erreichbar. Weiterhin führt das unkontrollierte und nicht aufeinander abgestimmte Aufstellen von Werbeschildern, Bestuhlung oder auch Verkaufsständen zu unregelmäßig auftretenden Barrieren im öffentlichen Straßenraum sowie einem wenig ansprechenden Erscheinungsbild der Ladenlokale. Die in der Bahnhofstraße befindlichen Aufenthaltsflächen, Bänke und Spielgeräte werden genutzt, sind aber in die Jahre gekommen.

Der Liefer-, Anlieger- und Anwohnerverkehr in der Bahnhofstraße stört Fußgänger und hemmt Kinder beim Spielen. Hier ist es aber besonders schwierig die teilweise konkurrierenden Interessenden der Akteure in Einklang zu bringen.

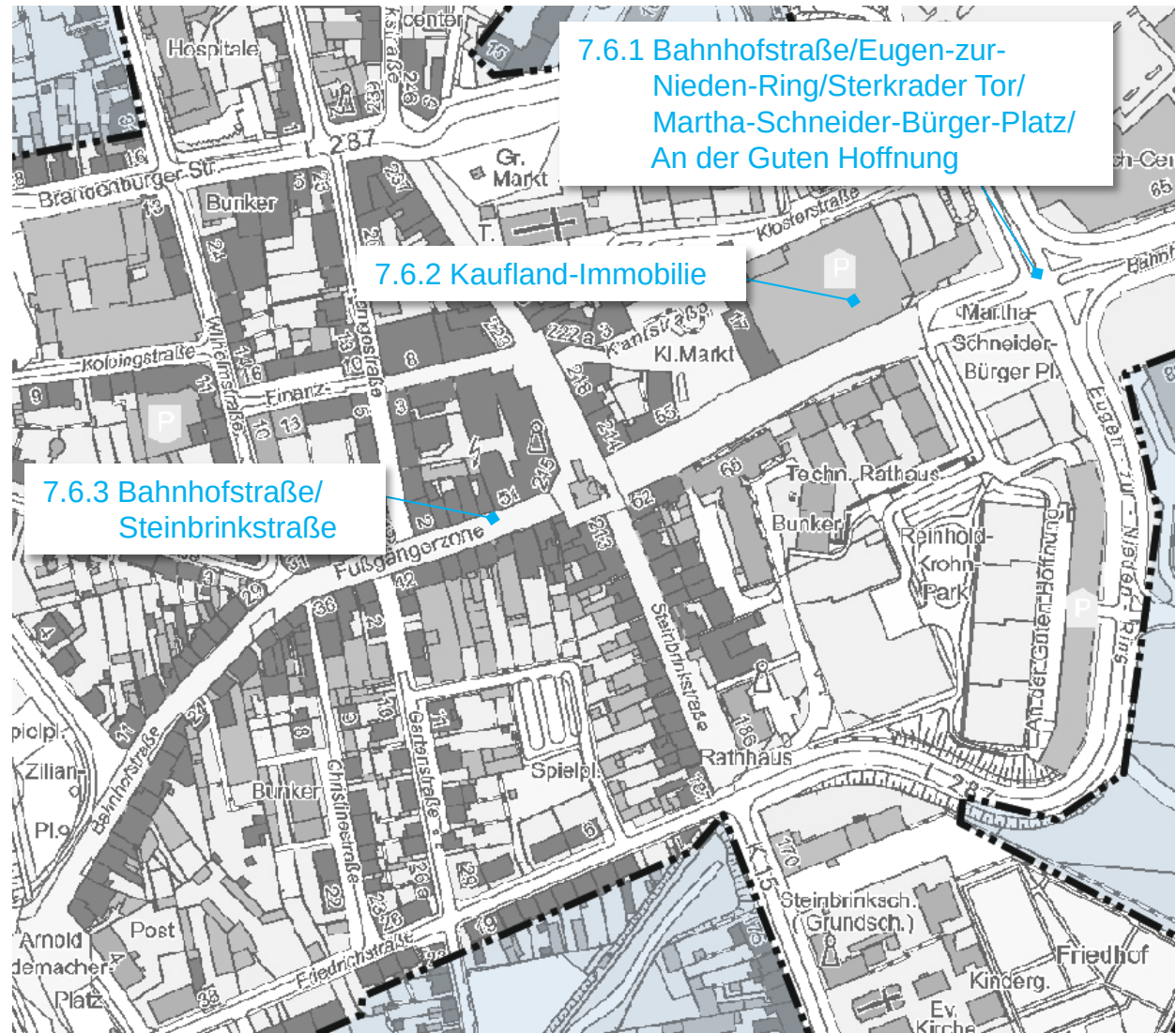


Abb. 7.6-1 Übersicht der Maßnahmen Bahnhofstraße/Steinbrinkstraße

7.6.1 Bahnhofstraße/Eugen-zur-Nieden-Ring/Sterkrader Tor/ Martha-Schneider-Bürger-Platz/ An der Guten Hoffnung

- Verkürzen der Umlaufzeiten an den LSA an der Kreuzung Sterkrader Tor/Hirsch-Center für Fußgänger
→ dieser Punkt bedarf einer genaueren Überprüfung, da eine stärkere Rückstauabildung vermieden werden soll
- Prüfung von möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung im Kreuzungsbereich (insb.. für Fuß- und Radfahrer)
- Weiterführen des „blauen Bands“ auf dem Straßenasphalt, ggf. kann im Rahmen des Gestaltungswettbewerbs eine Fortführung durch die Innenstadt aufgegriffen werden
- Fußgängerwegweisungssystem installieren
- Bauliche Neugestaltung der Straße „An der Guten Hoffnung“ und Umgestaltung Zu- und Abfahrt Parkhaus

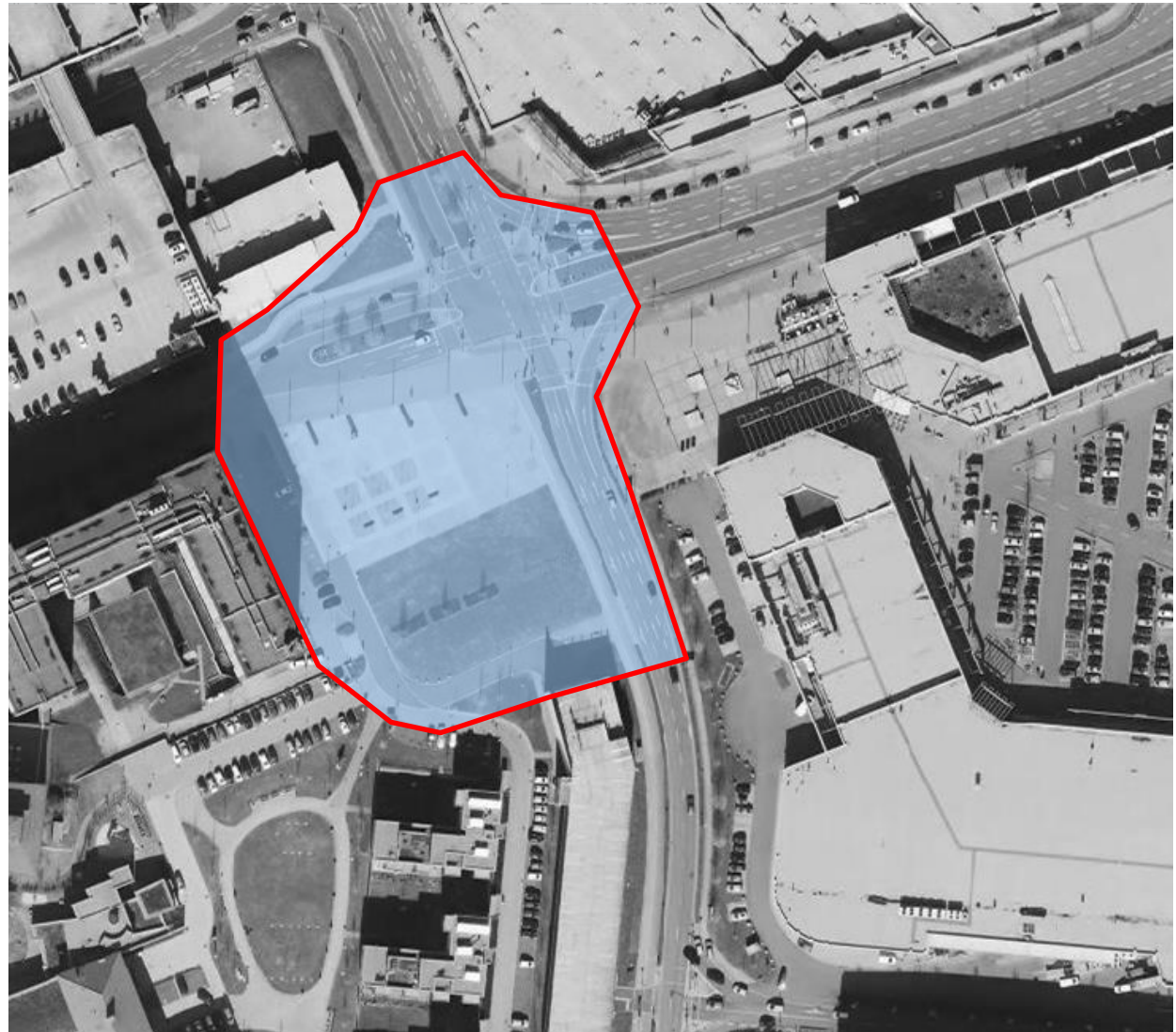


Abb. 7.6.1-1 Abgrenzung Maßnahme 7.6.1

7.6.2 Kaufland-Immobilie

- Fassade mit Lichtspielen oder Glasfassade aufwerten
- Denkbar ist auch eine Kletterwand
- Diese Maßnahme ist durch die Kaufland Stiftung & Co. KG umzusetzen
- Die Stadtverwaltung koordiniert diesen Schritt und wird mit dem Immobilien-eigentümer Gespräche zur attraktiveren Gestaltung der Fassade zu führen.

Hinweis: Auch das Ordenskapitel Sterkrader Ritter arbeitet bereits an Ideen für eine Fassadengestaltung



Abb. 7.6.2-1 Abgrenzung Maßnahme 7.6.2

7.6.3 Bahnhofstraße/Steinbrinkstraße

Im Rahmen des Gestaltungswettbewerbs Innenstadt zu berücksichtigen:

- Sitzelemente in regelmäßigem Abstand errichten
- Fahrradbügel in einem Abstand von ca. 50 m (gemäß Vorgaben auf S. 91 keine weiteren Ausstattungselemente) einbeziehen und insbesondere an der Kreuzung zur Wilhelmstraße
- (generationenübergreifende) Spielmöglichkeiten verwirklichen
- Begrünung sowie Platz für Außengastronomie schaffen
- Gestaltungs- und Werbesatzung aufstellen
- Brunnen am Centerpoint einbeziehen
- Zugänge zu den Seitenstraßen Wilhelm-, Garten- und Ramgestraße betonen

Die Ausstattung der Fußgängerzone mit Gestaltungselementen und Bestuhlung durch Außengastronomie ist in eine Form zu bringen, die es dem Anwohner- und Lieferverkehr ermöglicht, die Fußgängerzone zu befahren, die Straßen für den

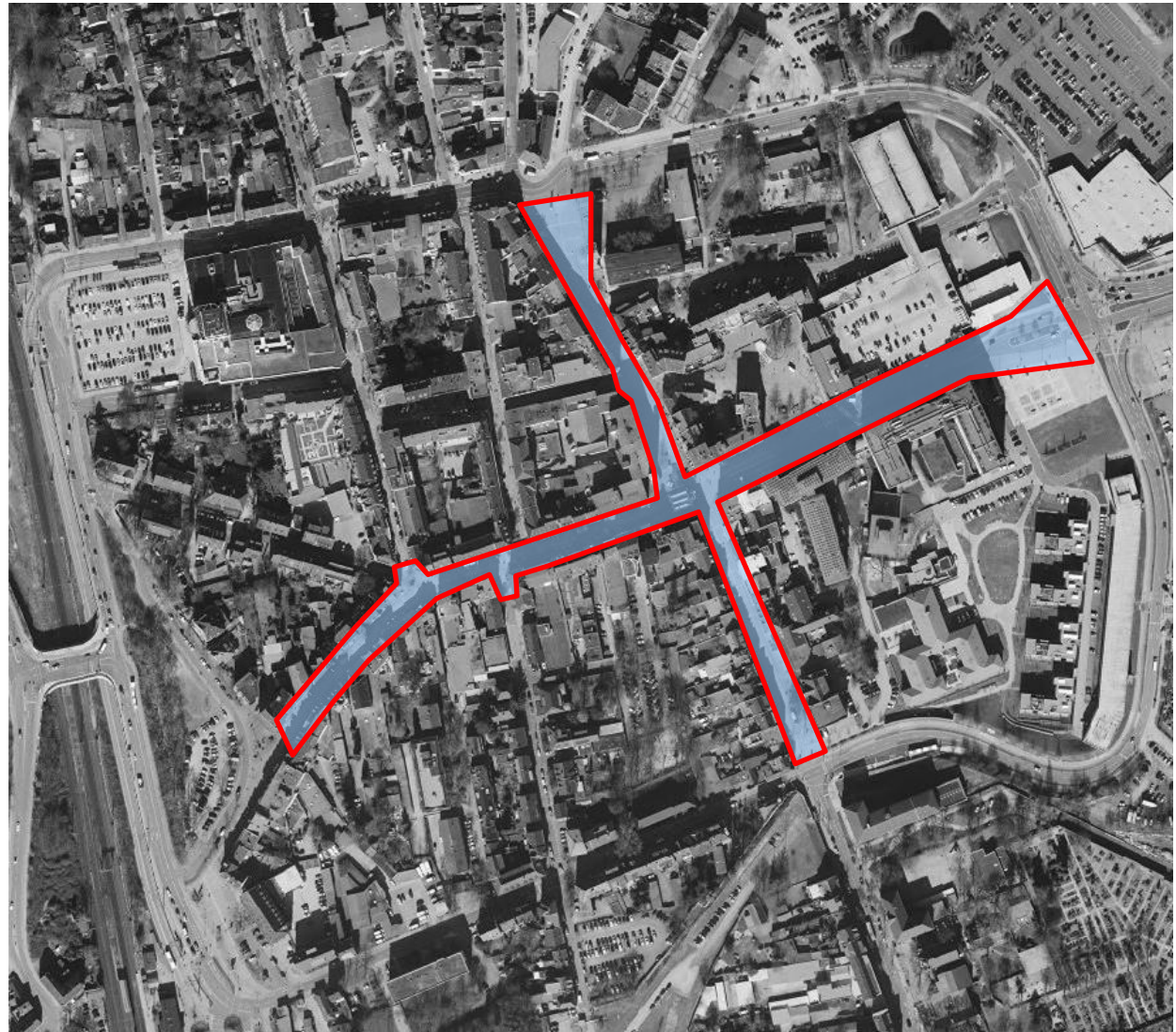


Abb. 7.6.3-1 Abgrenzung Maßnahme 7.6.3

7.7 Sonstige Maßnahmen

Im Rahmen des Konzepts zur Nahmobilität und Barrierefreiheit Oberhausen-Sterkrade werden eine Vielzahl von Maßnahmen benannt, die konkreten räumlichen Schwerpunkten zugeordnet werden.

Eine Zuordnung der nachstehend benannten Maßnahmen zu diesen Teilräumen ist nicht möglich. Teilweise befinden sie sich außerhalb des Untersuchungsgebiets. In der Priorisierung von Maßnahmen sind diese als langfristig realisierbar zu betrachten.

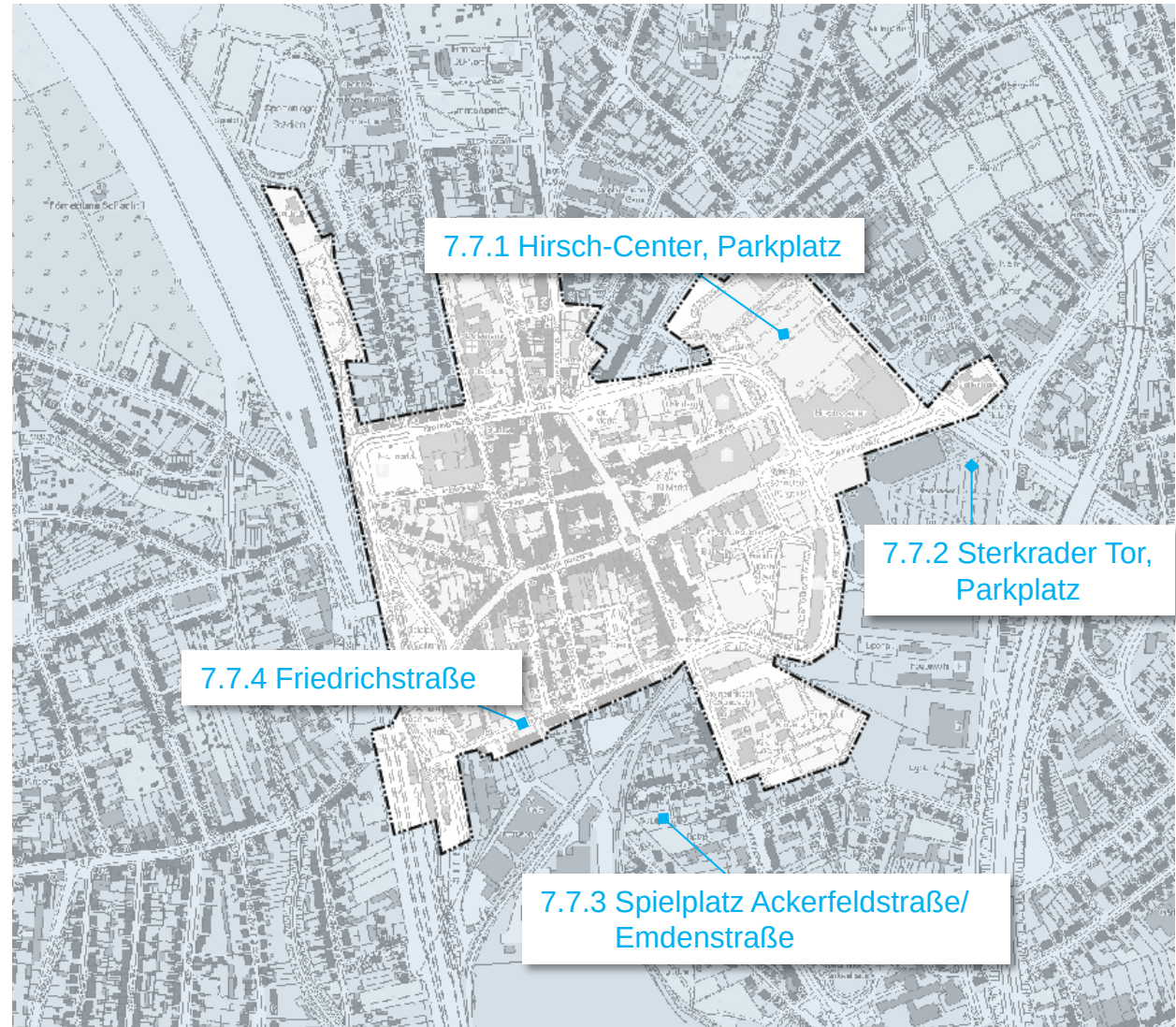


Abb. 7.7-1 Übersicht der Sonstigen Maßnahmen

7.7.1 Hirschcenter Parkplatz

Es gibt keine gesicherten Wege auf dem Parkplatzgelände des Hirsch-Centers für Fußgänger und Radfahrer.

- Markierung von Gehwegbereichen, die den tatsächlichen Laufwegen entsprechen

7.7.2 Sterkrader Tor, Parkplatz

Der Parkplatz des Sterkrader Tors bietet nur wenige gesicherte Wege für Fußgänger und Radfahrer auf dem Parkplatzgelände. Die Orientierung auf dem großen Parkplatz fällt schwer.

- Fußweg auf dem Parkplatz (in Höhe Burger King/Holtener Straße) markieren und beschilddern
- Darüber hinaus würde eine Fußgängerinsel hier die optimale Sicherheit gewährleisten

Die o. g. Maßnahmen sind durch die Retail Management Expertise Asset & Property Management GmbH durchzuführen. Die Stadtverwaltung kann mit dem vorliegenden Konzept einen Impuls zur Umsetzung geben und hierfür zielgerichtete Gespräche führen.

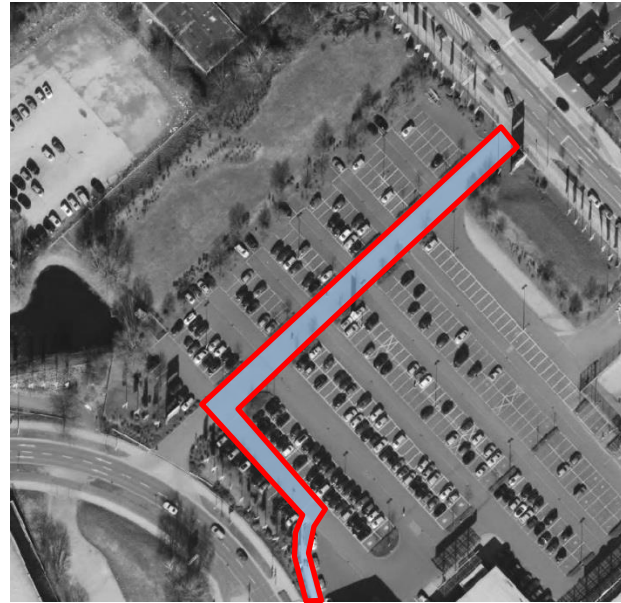


Abb. 7.7.1-1 Abgrenzung Maßnahme 7.7.1 und 7.7.2

7.7.3 Spielplatz Ackerfeldstraße/Emdenstraße

Die Emdenstraße ist schlecht beleuchtet und wird daher im Dunkeln von Kindern als gruselig empfunden. Der Spielplatz ist sehr beliebt, er liegt jedoch sehr versteckt.

- Umgestaltung der Emdenstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich ("Spielstraße") einschl. Verbesserung der Beleuchtungssituation, Betonung des Zugangs zur Emdenstraße durch ein Baumtor

Diese Maßnahme sollte in enger Abstimmung mit dem Bereich 3-1 Kinder, Jugend, Bildung der Stadtverwaltung Oberhausen abgestimmt werden.

7.7.4 Friedrichstraße

Der südliche Gehweg in der Friedrichstraße ist sehr schmal und das, obwohl sich hier die Hauseingänge zahlreicher Häuser befinden. Der Seitenraum auf der nördlichen Seite der Straße ist allerdings großzügig bemessen. Hier teilen sich allerdings Fußgänger- und Radverkehr die Gehwegfläche, so dass für beide Verkehrsarten der Platz gering ist.

- Gehweg um ca. 1,0 m verbreitern (Länge ca. 160 m), Fahrbahn verengt sich von ca. 6,50 m auf ca. 5,50 m

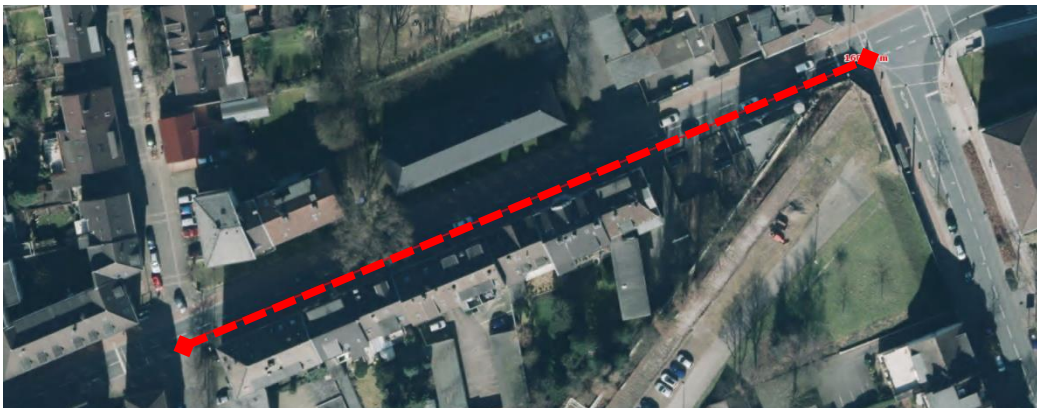


Abb. 7.7.3-1 Länge des zu verbreiternden Gehwegbereichs

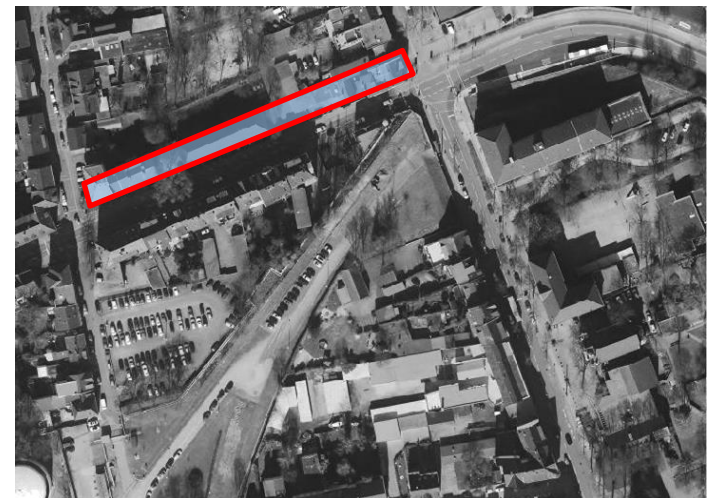
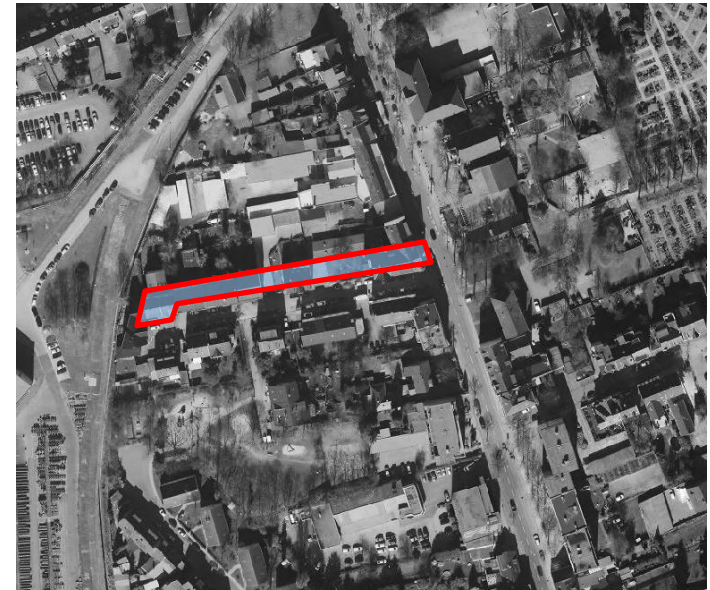


Abb. 7.7.3-2 Abgrenzung Maßnahme 7.7.3 bis 7.7.5

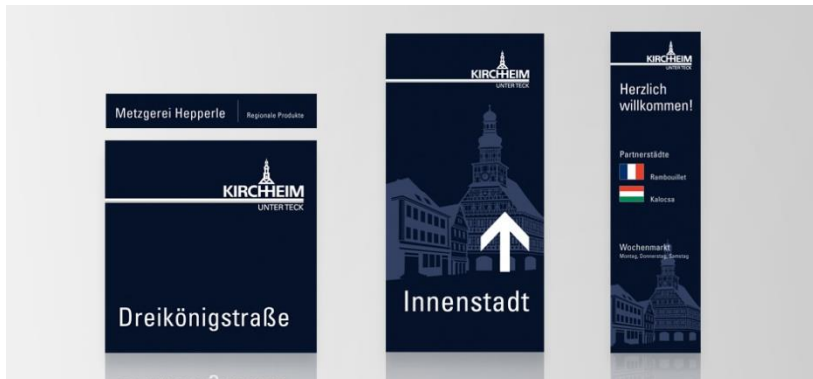
7.8 Querschnittsthemen

A Fußgängerwegweisung

Die Eingänge in die Sterkrader Innenstadt sind undefiniert. Einheitliche Orientierungspunkte fehlen. Eine Leitwirkung von den Eingängen in die Fußgängerzone ist nicht gegeben. Häufig ist nicht bekannt, wie kurz Wege sind oder welche Wege gegangen werden können, so dass der PKW als bevorzugtes Verkehrsmittel gewählt wird.

Hier schafft der Aufbau eines innenstadtweiten Fußgängerwegweisungssystems Abhilfe, das aufzeigt, welche Ziele in welcher Zeit zu Fuß erreicht werden können. Stelen auf denen Informationen zur Stadt zu lesen sind, könnten über geschichtliche Ereignisse informieren, oder aktuelle Informationen verbreiten. Auch durch das Aufstellen von Kunst im öffentlichen Raum kann ein Gebiet markiert werden.

Als Standorte kommen hochfrequentierte Punkte der Innenstadt (z. B. Technisches Rathaus, Statteilbibliothek) infrage sowie die Eingänge in die Innenstadt (z. B. Großer Markt, Steinbrinkstraße).



B Lichtsignalanlagen

Die Wartezeiten an sämtlichen Lichtsignalanlagen im Untersuchungsgebiet sind für Fußgänger sehr lang. Dies führt zu gefährlichen Situationen, da Fußgänger die Fahrbahn während der Grünphase des Kfz-Verkehrs überqueren. Eine Qualitätsanalyse der Wartezeiten für Fußgänger an Einzelknotenpunkten ist durchzuführen, hieraus sind Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Als besonders problematische Bereiche sind beispielsweise die Bahnüberführung an der Ost- und Westrampe sowie die LSA am Sterkrader-Tor zu nennen.

C Öffentliche Toilettenanlagen

In Sterkrade gibt es nur wenige öffentliche Toilettenanlagen. Die Toilette am Arnold-Rademacher-Platz ist dauerhaft defekt und geschlossen. Auch die Toilette auf dem Spielplatz an der Gartenstraße ist nicht mehr nutzbar. Um der Bevölkerung ein flächendeckendes Netz an frei zugänglichen Toiletten, die sauber, gepflegt und bis spät in die Nacht geöffnet sind anzubieten, sollte die Stadt Oberhausen die öffentliche Nutzung von Toiletten in Gaststätten und Geschäften durch das Konzept "Die nette Toilette" ermöglichen. Die Stadt unterstützt die Gastronomen finanziell bei der Pflege der Toiletten und spart dadurch Kosten.



D Radverkehr

Fußgängerzonen sind für den Gebrauch durch Fußgänger bestimmt. Anderen Verkehrsteilnehmern ist die Nutzung im Allgemeinen untersagt. Durch entsprechende Beschilderung kann deren Zufahrt allerdings (zeitweilig) zugelassen werden, sie sind dann als untergeordnet zu betrachten und müssen ihre Geschwindigkeit und das Fahrverhalten an den Fußgängerverkehr anpassen. Für die Fußgängerzone Sterkrade gelten jedoch sehr unterschiedliche Regelungen zur Befahrbarkeit durch den Radverkehr. Diese sind zu harmonisieren.

Zur Gewährleistung einer direkten Verbindung von Nord nach Süd, sollte die Durchfahrbarkeit der Steinbrinkstraße legalisiert werden. Die einzige Ausnahme stellen dann die Markttag dar. Dies ist durch eine entsprechende Beschilderung für Radfahrer, aber auch für Fußgänger zu verdeutlichen. Die Befahrbarkeit der Bahnhofstraße bleibt in diesem Fall ohne Ausnahmen untersagt, Radfahrer haben dann den in zwei Richtungen befahrbaren Fahrradweg am Innenstadtring zu nutzen.

Eine weitere Ausnahme bildet zusätzlich die Wilhelmstraße, die für Fahrradfahrer (trotz Einbahnstraßenregelung) in beide Richtung ohne zeitliche Einschränkung befahrbar sein sollte. Die Errichtung von Fahrradabstellanlagen an der Kreuzung zur Bahnhofstraße trägt dazu bei, der Versuchung auf der Bahnhofstraße weiterzufahren, entgegenzuwirken.

Die Wegweisung für Radfahrer ist auszubauen und nicht nur auf die Bereiche außerhalb des Innenstadtrings zu beschränken. Aufgrund unterschiedlicher Standorte und Bedürfnisse ist sie nicht mit der Wegweisung für Fußgänger gleichzusetzen. Sie hat sich an den „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW“ (HBR NRW) zu orientieren.



Abb. 7.8-1 Moderne Fahrradbügel
an der Stadtteilbibliothek Sterkrade



Abb. 7.8-2 Radwegeausschilderung
auf der HOAG-Trasse



Abb. 7.8-3 Markierung eines
Schutzstreifens in Sterkrade

In der Sterkrader Innenstadt ist ein deutlicher Mangel von Fahrrad-abstellanlagen (insbesondere an Markttagen) zu konstatieren. Es fehlt weiterhin an Service-Elementen für Radfahrer (z. B. Überdachung, Servicestationen, Luftpumpen, Schließfächer). Die heutigen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind deshalb in den Gestaltungswettbewerb Innenstadt einzubeziehen.

Dies betrifft insbesondere die Standorte Großer und Kleiner Markt, Arnold-Rademacher-Platz, Martha-Schneider-Bürger-Platz sowie die Bahnhofstraße, in deren Verlauf in regelmäßigen Abständen Abstellanlagen vorgesehen werden sollten.

In Abhängigkeit des Standorts sind für die jeweiligen Abstellanlagen unterschiedliche Ausstattungselemente vorzusehen. Hierbei kann das „Handbuch Intermodale Schnittstellen im Radverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich als Leitfaden herangezogen werden.

Wie nebenstehende Abbildung zeigt, gibt dieses Handbuch eindeutige Zielvorgaben zur Ausstattung von Fahrradabstellanlagen, die sich an der Abstelldauer und den damit verbundenen Bedürfnissen orientieren. Die Kategorie der Übergangs- und Langzeitparker wird im Bereich des Bahnhofs Sterkrade und des Arnold-Rademacher-Platzes zu verorten sein. Wohingegen die Besucher der Innenstadt überwiegend zu den Kurzzeitparkern zu zählen sein werden.

Eine weitere sinnvolle Maßnahme zur Steigerung der Fahrradnutzung im Alltag ist eine Stellplatzsatzung, die Bauherren dazu verpflichtet, eine bestimmte Zahl an Fahrradstellplätzen zu erstellen. Damit kann im Gegenzug die Anzahl der nachzuweisenden PKW-Stellplätze verringert werden. Zudem können mit dieser Satzung die Anzahl der Besucherstellplätze für Wohnhäuser mit mehr als drei Wohneinheiten und den großflächigen Einzelhandel festgelegt werden. Es ist zu prüfen, ob eine derartige Satzung für Sterkrade geeignet ist.

	Kurzzeitparken	Übergangszeit	Langzeitparken
Parkdauer	bis 2 Stunden	2 bis 24 Stunden	ab 24 Stunden
Empfohlene Entfernung	< 50 Meter	50 bis 100 Meter	100 bis 200 Meter
Zugänglichkeit	sehr guter und schneller Zu- und Abgang	guter Zu- und Abgang	guter Zu- und Abgang
Befestigung	Ansperrmöglichkeit (z. B. Bügel)	Ansperrmöglichkeit mit zweiter Fixierung (z. B. Vorderrad-Rahmenhalter)	Einsperrmöglichkeit (z. B. Fahrradbox, Radstation)
Stellfläche	senkrecht, höhenversetzt	senkrecht, höhenversetzt	senkrecht, höhenversetzt, Doppelstockparker
Überdachung	optional	empfehlenswert	notwendig
Beleuchtung	optional	empfehlenswert	notwendig
Überwachung	nein	optional	notwendig
Zutrittssicherung	nein	optional	notwendig
Serviceeinrichtungen	optional	Self-Service (z. B. Luftpumpe, Werkzeug)	Ladestation E-Bike, Fahrradverleih, Reparaturwerkstatt
Nutzung	Einkaufen, Erledigungen, Freizeit, Restaurants, Hotels	Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Bike+Ride, Bahnhöfe und Haltestellen	Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Bahnhöfe und Haltestellen

Abb. 7.8-4 Ausstattungsstandards für Fahrradabstellanlagen
Quelle: BMIVT (2010): ISR Intermodale Schnittstellen im Radverkehr Wien/
The Danish Bicycle Cyclists Federation (2008): Bicycle parking manual Kopenhagen

E Elektro-Mobilität

Die E-Mobilität nimmt eine immer größere Bedeutung für die Alltagsmobilität der Menschen und als Beitrag zur Luftverbesserung vor Ort und langfristig zum Klimaschutz ein. Ziel der Stadt Oberhausen ist es daher, Elektromobilität für die Bürger sichtbar und erfahrbar zu machen.

Die Energieversorgung Oberhausen AG (evo) stellt sich dieser Herausforderung und bietet zurzeit sechs Stromtankstellen im Oberhausener Stadtgebiet mit je zwei Anschlüssen für Elektro-Autos (einer am Technischen Rathaus Sterkrade) zur Verfügung und zwei weitere für E-Bikes (einer in der Stadtteilbibliothek Sterkrade). Die Ladestationen sind allerdings nicht ausgeschildert.

Auch STOAG und VRR setzen seit dem Jahr 2015 auf zwei Elektrobusse vom Typ Urbino 12 electric der Firma Solaris im Linienverkehr auf den Linien 962 und 966. Die Inbetriebnahme von drei Schnellladesäulen für Pkw ist vorgesehen, die Standorte sind noch offen.

Die zunehmende Bedeutung der E-Mobilität und hier insbesondere für den Radverkehr, findet sich nur an wenigen Stellen der Innenstadt von Sterkrade wieder. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und -fahrräder wird zunehmend auch in der Innenstadt von Sterkrade benötigt. Die Bemühungen der evo und der STOAG sind vor diesem Hintergrund in einem gesamtstädtischen Konzept aufzugreifen, auszubauen und zu verstetigen. Ein isolierter Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Sterkrader Innenstadt ist nicht zielführend.

Gleichwohl ändern sich die Anforderungen von Fahrradfahrern, an die Fahrradwege und Fahrradabstellanlagen. E-Bikes dürfen beispielsweise nur auf Radwegen gefahren werden, wenn es das Zusatzschild „Mofas frei“ erlaubt, Pedelecs müssen nur dann auf dem Radweg fahren, wenn er benutzbar ist und ein blaues Radweg-Schild dazu verpflichtet. Fahrradständer sollen ein sicheres Abstellen von Pedelecs und E-Bikes ermöglichen. Sie stehen an einem zweibeinigen Ständer sicher, solange der Untergrund eben und fest ist. Gegen unbefugtes benutzen, Diebstahl oder Witterung können sichere und bewachte oder abschließbare Abstellanlagen schützen. Diese Anforderungen sind in den Gestaltungswettbewerb Innenstadt einzubeziehen (siehe auch Querschnittsthema D).



Abb. 7.8-5 E-Bike-Ladestation
Stadtteilbibliothek Sterkrade



Abb. 7.8-6 E-Mobil-Ladestation
am Technischen Rathaus Sterkrade



Abb. 7.8-7 Elektrobus-Ladestation der STOAG

F Bewegungsaktivierende Maßnahmen

Die Bewohner der Stadtteils sollen zur eigenständigen Mobilität bewegt werden und beispielsweise an Haltestellen die Wartezeit durch Bewegung überbrücken (z. B. Trimm-Dich-Geräte und Schaukeln) können. Ein solches Vorgehen bietet zudem das Potenzial die zahlreichen untergenutzten Freiflächen im Quartier durch Veranstaltungen mit Leben zu füllen. Hierzu ist ein Bewegungsmanagement/Nahbereichsmobilitätsmanagement im Stadtbezirk zu etablieren..

G Hochbunker

Die Hochbunker in der Innenstadt Sterkrades werden zwar genutzt, sind aber in den meisten Fällen renovierungsbedürftig und unansehnlich. Dabei befinden sie sich in zentraler, teilweise prominenter innerstädtischer Lage. Sie beinhalten unabhängig von den Anforderungen der Nahmobilität ein städtebauliches Potenzial, das zu nutzen ist. Es sind neue (öffentlichkeitswirksame) Gestaltungsvarianten und Nutzungsmöglichkeiten für die Bunker zu finden und zu realisieren.

H Baulücken

Die Attraktivität des Zufußgehens wird maßgeblich durch interessante, abwechslungsreiche und attraktive Stadträume beeinflusst. In der Innenstadt Sterkrades finden sich viele Baulücken oder auch Garagenhöfe die diesen Faktoren entgegenstehen und auch der Bedeutung der Innenstadt Sterkrades als "Gute Stube" des Stadtteils nicht gerecht werden. Eine Baulückenschließung im Rahmen der Innenentwicklung ist durch die Stadtplanung zu ermöglichen und Priorität einzuräumen.

I Sauberkeit und Winterdienst

Während Ortsbegehungen des Gutachters und im Rahmen der Beteiligungsverfahren wurde deutlich, dass die Innenstadt verschmutzt ist und ungepflegt wird. Insbesondere Orte wie die Kollonaden am ehemaligen Möbelhaus Finke, der Vorplatz des Bunkers an der Wilhelmstraße oder die Unterführung am Bahnhof treten so negativ ins Bewusstsein der Passanten. Es ist zu prüfen, ob und wie die Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) über die Intensivreinigung in Sterkrade hinaus die Sauberkeit bestimmter Problembereiche gewährleisten kann. Da im Beteiligungsprozess stellenweise auch die Sauberkeit der Bushaltestellen kritisiert wurde, ist die STOAG ebenfalls in diesen Prozess einzubeziehen.

Ein häufiges Ärgernis auf Geh- und Radwegen ist der Winterdienst: Gehwege, Fahrbahnquerungen, ÖPNV-Haltestellen werden gar nicht oder spät geräumt; festgetretener Schnee wird mit Hilfe eines Salz-/ Split-Gemischs zu einem schwer bezwingbaren Ärgernis. Laut Rechtsprechung wird Gehenden und Radfahrern eine eigenverantwortliche Aufmerksamkeit abverlangt, nach der erkennbaren Hindernissen ausgewichen werden soll. Bei den betroffenen Bürgern führt dies jedoch zu Unmut.

Hier kann mit einer entsprechenden Formulierung und Vorgaben in der Ortssatzung zur Räum- und Streupflicht (z. B. Breite des zu räumenden Bereichs und Streumaterial) Abhilfe geschaffen werden. Auch sollten WBO und STOAG für die Belange des Fußverkehrs im Winter besonders sensibilisiert werden.



Weitere Kosten werden noch ergänzt

7.9 Kostenschätzung

Lfd. Nr.	Ort	Träger	Kosten	Zeitraum
7.1 Ad-hoc-Maßnahmen				
7.1.1	Großer Markt	Stadt Oberhausen	2.500,00 €	2017
7.1.2	Neumühler Straße / HOAG-Trasse	Stadt Oberhausen	1.000,00 €	2017
7.1.3	Steinbrinkstraße	Stadt Oberhausen	5.000,00 €	2017
7.1.4	Zufahrt MAN GHH Immobilien GmbH	Privat/Stadt Oberhausen	5.000,00 €	2017/2018
7.2 Bahnhofsumfeld				
7.2.1	Zilianplatz / Arnold-Rademacher-Platz	Stadt Oberhausen		2017/2018
7.2.2	Bahnhof Sterkrade	Stadt Oberhausen / DB Netz AG		offen
7.2.3	Verkehrssituation NETTO-Markt Friedrichstraße	Privat/Stadt Oberhausen		offen
7.2.4	Neumühler Straße / westlicher Bahnhofsvorplatz	Stadt Oberhausen		offen
7.2.5	Neumühler Straße / HOAG-Trasse	Stadt Oberhausen		offen
7.3 Neumarkt / Wilhelmstraße				
7.3.1	Ostrampe / Holtkampstraße	Stadt Oberhausen	10.000,00 €	2018
7.3.2	Neumarkt	Privat		offen
7.3.3	Volkspark	Stadt Oberhausen		offen
7.3.4	Wilhelmstraße / Finanzstraße	Stadt Oberhausen		offen
7.4 Eugen-zur-Nieden-Ring / Großer Markt				
7.4.1	Brandenburger Straße	Stadt Oberhausen		2018
7.4.2	Tirpitzstraße	Stadt Oberhausen		2018
7.4.3	Eugen-zur-Nieden-Ring / Eichelkampstraße / Probst-Denkhoff-Weg	Stadt Oberhausen		2019
7.4.4	Großer Markt	Stadt Oberhausen		2017/2018
7.5 Klosterstraße / Kleiner Markt				
7.5.1	Klosterstraße	Stadt Oberhausen		2018
7.5.2	Unterführung	Privat		2018
7.5.3	Kleiner Markt	Stadt Oberhausen		2017/2018
7.6 Bahnhofstraße				
7.6.1	Bahnhofstraße / Eugen-zur-Nieden-Ring / Sterkrader Tor / Martha-Schneider-Bürger-Platz / An der Guten Hoffnung	Stadt Oberhausen		2019/2020
7.6.2	Kaufland-Immobilie	Privat		offen
7.6.3	Bahnhofstraße / Steinbrinkstraße	Stadt Oberhausen		2017/2018
7.7 Sonstige Bereiche				
7.7.1	Hirsch-Center, Parkplatz	Privat		offen
7.7.2	Sterkrader Tor, Parkplatz	Privat		offen
7.7.3	Spielplatz Ackerfeldstraße / Emdenstraße	Stadt Oberhausen	25.000,00 €	2020
7.7.4	Friedrichstraße	Stadt Oberhausen	25.000,00 €	2018

8. Zusammenfassung und Ausblick

Für die Innenstadt von Sterkrade wurde im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts ein hoher Handlungsbedarf gesehen, um den Strukturwandel zu überwinden sowie urbanes Flair in überschaubaren multifunktionalen Strukturen mit familienfreundlichen Wohnquartieren und einer hohen Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Stadtverwaltung Oberhausen hat ihr hohes Interesse an dieser Entwicklung Sterkrades u. a. durch die Beauftragung eines Citymanagements, des vorliegenden Nahmobilitätskonzepts und der Ausschreibung eines Gestaltungswettbewerbs zum Ausdruck gebracht.

Eine der zentralen Herausforderungen, die mit dem Nahmobilitätskonzept verbunden sind, besteht darin, die individuelle Wahl der Lebens- und Fortbewegungsweise zu beeinflussen. Es geht darum, die Umwelt so zu gestalten, dass die Entscheidung einen Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, die „einfachste und komfortabelste“ Entscheidung ist. Denn nur die allerwenigsten sind Idealisten, die immer und unter allen Umständen das tun, was „das Richtige“ ist.

Das hier vorliegende Gutachten wurde mit Hilfe vieler Akteure aus der Sterkrader Innenstadt und auf Basis des Integrierten Handlungskonzepts verfasst. Die in diesem Gutachten benannten Maßnahmenvorschläge und die damit verbundene Förderung der Nahmobilität sollen einen entscheidenden Impuls für die langfristige Entwicklung von Sterkrade auslösen. Da bereits ein Drittel der Befragten Besucher der Sterkrader Innenstadt und über 40 % der Sterkrader Bevölkerung die Innenstadt zu Fuß erreichen, verfügt der Stadtbezirk über eine gute Basis, die selbstgesteckten Ziele und Erwartungen zu erfüllen.

Die Stadt Oberhausen schafft mit diesem Gutachten eine gute konzeptionelle und umsetzungsorientierte Grundlage. Doch noch fehlt ein gesamtstädtisches Mobilitätsleitbild, das die kommunale Verkehrspolitik grundsätzlich und dauerhaft auf ein gemeinsames Ziel hin ausrichtet sowie eine erstrebenswerte, ganzheitliche Vision des zukünftigen Stadtverkehrs aufzeigt.

Die zur Verfügung stehende Zeit, um erste Ergebnisse zu erzielen ist knapp bemessen.

Um die formulierten Ziele, Strategien und Maßnahmen erfolgreich in die Praxis umzusetzen, ist entscheidend, dass die teilnehmenden Akteure sich mit Engagement und Gestaltungswillen in den Prozess einbringen. Vor diesem Hintergrund ist die bisher im Rahmen des IHK geleistete Arbeit zu nutzen und zu stärken.



Abb. 8-1 Zeche Sterkrade
Quelle: komoot GmbH

BÜRO STADTVERKEHR

Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Städtebau | Verkehrsanlagen | Konzepte

Büro StadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Hauptbüro:

Mittelstraße 55
D-40721 Hilden
Fon: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22
www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm

E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 0

Dipl.-Ing. Michael Kopp

E-Mail: kopp@buero-stadtverkehr.de
02103 / 91159 - 14

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro Stadtverkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255