Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. M/17/1733-01	Termin 21.03.2022	Rat der Stadt
Bericht / Mitteilung			öffentlich

Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss-kontrolle*
15.03.2022	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	K		
21.03.2022	Rat der Stadt	K		

Berichtsgegenstand

Masterplan Neue Mitte

Sachdarstellung

Masterplanprozess

Der Masterplanprozess wurde durch Ratsbeschluss vom 20.05.2019 (Drucksache Nr. B/16/4640-01) formal eingeleitet. Als erster Prozessbaustein wurde der Masterplan im Sinne eines Strukturkonzeptes beauftragt. Möglicherweise daraus folgende selbständige Planungsprozesse sind den weiteren folgenden Qualifizierungsschritten vorbehalten.

Den Masterplan Neue Mitte hat das Planungsbüro Albert Speer + Partner (AS+P GmbH Frankfurt am Main) ergänzt durch die Innovation City Management GmbH (Bottrop), im Zeitraum von März 2021 bis Februar 2022 erarbeitet.

Ausgangslage und Ziele

Die letzten umfassenden Untersuchungen für den Bereich der Neuen Mitte wurden im Jahr 2000 im Rahmen eines Masterplankonzeptes durchgeführt. Mit diesem Masterplankonzept wurde der erfolgreiche Versuch unternommen, städtebauliche Ordnung in das Funktionsgefüge des ehemaligen Stahlwerk-Komplexes zu bringen und Impulse für die weitere Entwicklung zu setzen.

Fachbereichsleiter 5-1-20	Beigeordneter Dezernat 5	Oberbürgermeister
Perian Datum 24.02.2022	Dr. Palotz Datum 24.02.2022	Schranz Datum 03.03.2022

* Vorlage zur:	* Ergebnis :	Beteiligung:
Kenntnisnahme (K)	Kenntnisnahme (K)	Personalrat [ ] Gleichstellungsstelle [ ]

Zwanzig Jahre später hat sich der Rat der Stadt entschieden, die weitere Entwicklung der Neuen Mitte durch ein Update (Masterplan 4.0) zu strukturieren. Dabei sollen im Rahmen des Masterplans die bestehenden Zielvorstellungen und Ansätze überprüft und weiterentwickelt sowie durch neue Ziele vor dem Hintergrund aktueller Rahmenbedingungen ergänzt werden. Ziel des neuen Planungsprozesses ist es, Perspektiven für die räumlich-funktionale Entwicklung der Neuen Mitte für die kommenden 15-20 Jahren aufzuzeigen. Dabei sind die zeitgemäßen Anforderungen eines umfassend nachhaltigen Städtebaus und innovativer Mobilitätssysteme zu berücksichtigen. Die Neue Mitte soll dichter, lebenswerter, grüner und vor allem durch Integration von Wohnnutzungen auch lebendiger werden. So soll ein Stadtteil mit ausgewogener Nutzungsmischung entstehen.

Die überregional bedeutsamen Institutionen des Einzelhandels, der Kultur und des Tourismus sollen weiterhin im Zentrum stehen und durch weitere Attraktionen sowie Ansiedlung von hochwertigem Gewerbe aus den Segmenten Forschung / Technologie / Innovation ergänzt werden. Die Neue Mitte soll sowohl als touristische Destination wie auch als attraktiver Ort für alle Oberhausener gelten. Wohnen in nennenswertem Umfang mit Folgeeinrichtungen soll die Neue Mitte beleben und ergänzen. Die vorhandenen Potentiale hinsichtlich der Wasser- und Grünflächen sollen genutzt und weiterentwickelt werden. Dabei sind die Bezüge sowohl zur Landschaft und den Wasserflächen einerseits wie auch in das bestehende Stadtgeflecht andererseits zu verstärken.

Im Einzelnen bilden folgende Planungs- und Handlungsansätze den strategischen Rahmen für die weitere Entwicklung der Neuen Mitte:

- Sicherung, Stärkung und Ergänzung der Einzelhandels- und Freizeitnutzungen mit regionaler und überregionaler Strahlkraft
- Belebung der Neuen Mitte durch Erweiterung der Wohnnutzung mit Folgeeinrichtungen
- Diversifizierung und Aufwertung der Gewerbestruktur durch gezielte Ansiedlung innovativer und technologieorientierter Unternehmen
- Schaffung zusätzlicher und attraktiver Angebote im ÖPNV sowie Entwicklung einer innovativen und leistungsfähigen Mobilitätsinfrastruktur
- Verdichtung und Verbesserung des Rad- und Fußwegenetzes sowie Verbesserung der Infrastrukturausstattung für den Radverkehr
- Schaffung und Weiterentwicklung qualitativer Freiräume sowie Sicherstellung der Vernetzung dieser Freiräume
- Bessere städtebauliche Integration des CentrO in den entstehenden Stadtteil
- Reduzierung der bestehenden Barrieren in der Neuen Mitte und allgemeine Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Masterplanung (Strukturkonzept)

Die Erarbeitung des Masterplans war als dreistufiger Planungsprozess angelegt und lief von März 2021 bis Ende Februar 2022:

- Erkundungsphase (März - Mai 2021)

- Entwurfsphase (Juni - November 2021)
- Ergebnisphase (Dezember 2021 - Februar 2022)

Die Erkundungsphase diente dazu, eine Übersicht über vorhandene Daten, Gutachten und Planungen sowie relevante Akteure zu erlangen und das Plangebiet genauer kennenzulernen. Die Ergebnisse der Analyse wurden am 22.06.2021 im Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss von dem beauftragten Planungsbüro vorgestellt.

Die zweite Phase diente vornehmlich der fachlich-entwerferischen Bearbeitung der Aufgabe. Dazu wurden in der Entwurfsphase auch zahlreiche Gespräche mit den wesentlichen Akteuren organisiert. Diese Phase nahm den längsten Zeitraum in Anspruch und das Ergebnis stellte einen Rohentwurf des Masterplans dar. Dieser wurde am 09.11.2021 im Verwaltungsvorstand präsentiert und konnte noch innerhalb dieser Phase diskutiert werden.

Die Aufgabenstellung für den letzten Arbeitsschritt, die sogenannte Ergebnisphase, ergab sich aus den gesammelten Anmerkungen von Politik, Bürgern und weiteren relevanten Akteuren. Hier fand neben der Überarbeitung des Masterplan-Entwurfs eine Bestimmung von Schlüsselprojekten und Maßnahmen sowie Empfehlungen zum weiteren Vorgehen statt.

Am Ende jeder Phase wurde ein Meilensteinreport erstellt.

Der Erläuterungsbericht zum Masterplan Neue Mitte (siehe Anlage) soll im politischen Raum diskutiert und der Masterplan in einer weiteren Sitzungsfolge als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen werden.

Beteiligung

Neben der fachlichen Arbeitsebene spielte die Beteiligung der Bürgerschaft, Stadtpolitik und relevanter Akteure eine entscheidende Rolle. Ein auf breiter Basis konsensfähiges Konzept ist nur durch die rechtzeitige und vielfältige Einbindung der relevanten Akteure zu erreichen, von der Politik über die örtlichen Handelnden bis hin zur Bürgerschaft. Die Ideen und Anregungen aus der Bürgerschaft und von relevanten Akteuren sind wichtig für die Entwicklung des vorliegenden Masterplans gewesen.

Unter Führung des Oberbürgermeisters wurde ein Lenkungskreis eingerichtet, um Verfahrensschritte und Inhalte des Masterplans abzustimmen und zu koordinieren. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bereiche Stadtplanung, Umweltschutz und Mobilität waren im Rahmen einer Arbeitsgruppe in den gesamten Planungsprozess eingebunden. Die Arbeitsgruppe tagte monatlich und diente dem Austausch des Planungsstands.

In Akteursgesprächen wurde mit den relevanten Handelnden und Flächeneigentümern in der Neuen Mitte die zukünftige Entwicklungsperspektive diskutiert. Für die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt fanden zwei Informationsveranstaltungen online statt. Die erste Bürgerinformationsveranstaltung fand am 24.06.2021 - noch am Anfang der Entwurfsphase - statt.

Die zweite Bürgerinformationsveranstaltung fand am 02.03.2022 statt, um Bürgerinnen und Bürger der Stadt über die Ergebnisse des Planungsprozesses zu informieren.

Weiteres Vorgehen

Als Grundlage für weitergehende Planungen und Projektkonkretisierungen sowie als Handlungsleitfaden bei zukünftigen Entscheidungen ist der Masterplan Neue Mitte in einer folgenden Sitzungsfolge als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB zu beschließen. Damit erlangt er auch steuernden Einfluss im Rahmen der Bauleitplanung.

Zur weiteren Konkretisierung und Vorbereitung der Umsetzung von Ideen und Maßnahmen des Masterplans sollen weitere Schritte erfolgen:

- **Städtebauliche Qualifizierung neues Wohnquartier**

  Für das Wohnquartier auf dem Stahlwerksgelände (Stahlwerk Ost und Eisenbahnausbesserungswerk (später NEWAG)) sollen städtebauliche Qualifizierungen erfolgen (z.B. durch städtebaulich-landschaftsplanerische Wettbewerbe). Die Gestaltung der Landschaftselemente wie Landschaftsbrücke, Stahlwerkspark und Waldpark sollte integrierter Bestandteil dieser Qualifizierungen sein. Auf dieser Grundlage werden die notwendigen Bebauungspläne erstellt.

- **Entwicklung des Innovationsquartiers**

  Gemeinsam mit den Eigentümern sollen weitergehende Entwicklungsperspektiven erarbeitet und ein gemeinsames Vorgehen verabredet werden.

- **Planfeststellungsverfahren Straßenbahn 105**

  Detailtrassierung und ingenieurtechnische Planung der Straßenbahn 105 sowie Planfeststellungsverfahren.

- **Machbarkeitsstudie Mobility Hub**

  Im Rahmen einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie sollen neben dem aktuell favorisierten Standort noch weitere mögliche Ergänzungsstandorte sowie alternative Bauwerkskonfigurationen untersucht werden. Für den im Masterplan favorisierten Standort soll ein Funktionalentwurf mit einem umfassenden Erschließungskonzept erarbeitet werden, um als städtebauliches Vorkonzept in die Machbarkeitsstudie zum Umbau des Verkehrsknotens Konrad-Adenauer-Allee / BAB 516 eingespeist zu werden.

- **Seilbahn**

  Intensivierung der Gespräche mit der Stadt Essen und Verständigung über die Seilbahn Dellwig - Neue Mitte als interkommunales Projekt. Parallel dazu Vertiefung der technischen Planung mit geeigneten Partnern bzw. interessierten Betreibern sowie Simulation der Effekte der neuen regionalen ÖPNV-Relation. Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.

- **Fuß- und Radwegekonzept**

  Auf der Grundlage der erarbeiteten Planungen im Masterplan soll ein Fuß- und Radwegekonzept mit den Vorschlägen für übergreifende Gestaltung erstellt werden. Parallel soll die Machbarkeit der vorgeschlagenen Querung der Osterfelder Straße und der Essener Straße mit dem Ziel einer zeitnahen Umsetzung geprüft werden.

- **Straßenraumbegrünung und Uferpromenade Rhein-Herne-Kanal**

  Es sollen detaillierte Konzepte zur Straßenraumbegrünung und Herstellung der Uferpromenade mit dem Ziel der zeitnahen Umsetzung erstellt werden.

- **Straßenanschluss NEWAG-Gelände und Bypass Osterfelder Straße / Verlegung Brüsseler Straße**

  Verkehrstechnische Untersuchungen, Vorentwurfsplanung und Änderung der betroffenen Bebauungspläne.

- **Mischnutzung entlang Centro-Allee und Integration von Wohnen im CentrO-Komplex**

  Um die urbane Mischnutzung (Dienstleistung, Büro, Hotel, Wohnen etc.) entlang der Centro-Allee und die Umgestaltung und Nutzungsergänzung der Dachlandschaft des CentrO und der angrenzenden Parkhäuser für die Nutzung mit erneuerbaren Energien (Photovoltaik), klimawirksamer Dachbegrünung und Integration von Wohnen planungsrechtlich vorzubereiten, sollen die bestehenden Bebauungspläne angepasst werden. Im Rahmen der Anpassung des Planungsrechts prüft der CentrO-Eigentümer die baulich-technischen Voraussetzung für die Nutzungsergänzung der Parkhäuser.

- **Arbeitsgruppe Neue Mitte**

  Um die vielfältigen Aufgabenstellungen, die sich aus der Masterplanung Neue Mitte ergeben, zielgerichtet erfüllen zu können, wird eine zeitlich befristete interdisziplinär besetzte Arbeitsgruppe im Dezernat 5 eingerichtet.

Rechtliche Einordnung

Der Masterplan Neue Mitte soll als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen werden. Städtebauliche Entwicklungskonzepte als informelles Planungsinstrument formulieren Entwicklungsschwerpunkte und Leitlinien für die mittel- bis langfristige städtebauliche Planung eines Gebietes. Die informellen städtebaulichen Planungen stellen eine Verbindung zwischen dem Flächennutzungsplan und den kleinräumlichen Bebauungsplänen dar.

Der Masterplan bildet die Planungs- und Handlungsgrundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung der Neuen Mitte und ist bei allen Planungsentscheidungen der Stadt für dieses Gebiet zu berücksichtigen.

Städtebauliche Entwicklungskonzepte und sonstige informelle städtebauliche Planungen im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB haben keine unmittelbare rechtliche Wirkung. Ihre hauptsächliche Bedeutung liegt in der internen Bindungswirkung. D. h. sie gehen, sofern sie beschlossen worden sind, als Abwägungsmaterial in die Bauleitplanung ein und sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere zu berücksichtigen. Daher wird der Masterplan Neue Mitte als unmittelbare Grundlage für die städtebauliche Begründung der Inhalte künftiger Bebauungspläne dienen.

Es ist wichtig, den Masterplan in regelmäßigen Abständen fortzuschreiben und Ziele sowie Maßnahmen auf ihre Realisierbarkeit und Notwendigkeit hin zu überprüfen, um auf eventuell veränderte Planungsvorstellungen und tatsächliche Entwicklungen rechtzeitig reagieren zu können.

Finanzielle Auswirkungen

Zur Erarbeitung der städtebaulichen Qualifizierungen und Durchführung der Machbarkeitsstudien für den Masterplanprozess, sind im Haushaltsjahr 2022 140.000 EUR und im Haushaltsjahr 2023 200.000 EUR vorgesehen. Im Rahmen der Corona-Pandemie wurden gegenüber der ursprünglichen Planungen Mittel eingespart.

Dem Beschluss zum Masterplan Neue Mitte in voraussichtlich der nächsten Sitzungsfolge wird eine aktualisierte Zusammenstellung der im Weiteren notwendigen Mittel in Abhängigkeit vom weiteren Vorgehen beigefügt.

Anlagen

Anlage 1: Erläuterungsbericht Masterplan-Update Neue Mitte Oberhausen

Anlage 2: Planzeichnung Masterplan Neue Mitte

Die Anlagen 1 + 2 werden aus Kostengründen und damit als Beitrag zur Haushaltskonsolidierung nicht in Papierform beigefügt. Sie liegen aber während der Sitzung zur Einsichtnahme aus und können darüber hinaus vorab über das Ratsinformationssystem ALLRIS heruntergeladen werden.

Stadt Oberhausen

Masterplan - Update
Neue Mitte Oberhausen

Erläuterungsbericht

Februar 2022

AS+P

Impressum

Auftraggeber

Stadt Oberhausen
Dezernat für Strategische Planung und Stadtentwicklung
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

Bearbeitung

AS+P – Albert Speer + Partner GmbH
Architekten, Planer
Hedderichstrassse 108-110
60559 Frankfurt

Innovation City Management GmbH
Südring-Center-Promenade 3
46242 Bottrop

Über dieses Dokument

Dieser Bericht dient zur Erläuterung des Masterplans Neue Mitte Oberhausen. Sämtliche zum Zeitpunkt der Fertigstellung am 25. Februar 2022 vorliegenden Informationen wurden berücksichtigt und sowohl in die Planzeichnung als auch in das vorliegende Dokument eingearbeitet.

Die vorlaufende Erkundungsphase mit der städtebaulichen Analyse und konzeptionellen Vorüberlegungen ist im Anhang dokumentiert.

Februar 2022
Frankfurt am Main / Oberhausen

Inhaltsverzeichnis

1. Der Masterplan Neue Mitte 3
1.1. Anlass und Ziel 3
1.2. Die Neue Mitte als 4. Pol 3

2. Neue Stadtbausteine 5

2.1. Neues Wohnen in der Neuen Mitte 5
2.2. Innovationsquartier 9
2.3. Themenfläche Freizeit / Sport 11
2.4. CentrO 12

3. Freiraum 13

3.1. Freiraumkonzept 13
3.2. Bausteine Grüne Mitte 14
3.3. Freiraumvernetzung 16

4. Mobilität 20

4.1. Mobilitätskonzept 20
4.2. Straßenbahn 21
4.3. Mobility Hub 23
4.4. Seilbahn 25
4.5. Haltepunkt Regionalbahn 27
4.6. Radwegekonzept 28
4.7. Fußwegeverbindungen 30
4.8. Straßennetzergänzungen 31

5. Empfehlungen 33

Anhang

1. Der Masterplan Neue Mitte

1.1. Anlass und Ziel

Der „Masterplan Neue Mitte“ definiert den Rahmen für die räumlich-funktionale Entwicklung dieses Stadtteils in den kommenden 15 bis 20 Jahren.

Dabei werden die überregional bedeutsamen Institutionen des Einzelhandels, der Kultur und des Tourismus auch weiterhin im Zentrum stehen und ergänzt werden. Neues Wohnen in nennenswertem Umfang mit Folgeeinrichtungen wird das Areal beleben und ergänzen. Ein weiteres Ziel ist die Diversifizierung der Gewerbestruktur mit Flächenangeboten für innovative und technologieorientierte Unternehmen. Durch die städtebauliche Verdichtung ist es erforderlich, das Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs sowie das Rad- und Fußwegenetz deutlich auszubauen. Darüber hinaus soll ein innovatives Mobilitätssystem angeboten werden, welches das erweiterte Nutzungsspektrum in der Neuen Mitte mit den umliegenden Bereichen verwebt. Schliesslich zeigt der Masterplan auf, wie die Bezüge zur angrenzenden Landschaft und dem Rhein-Herne Kanal gestärkt.werden.

In Zusammenarbeit mit der Stadt Oberhausen und unter Beteiligung der wesentlichen Akteure entstand in einem rund 12-monatigen Prozess der „Masterplan Neue Mitte Oberhausen“ als ein übergeordnetes Bild der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung. Das vorliegende Konzept bildet damit die Grundlage für weitere Planungsverfahren und Projektkonkretisierungen.

Im Mittelpunkt dieses Berichts steht die Erläuterung der städtebaulichen und freiraumbezogenen Ergänzungen und Transformationen innerhalb der Neuen Mitte sowie die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems. Der umseitig abgebildete Übersichtsplan stellt die vorgeschlagenen Maßnahmen im räumlichen Zusammenhang dar.

Die dem Masterplan zugrundliegende städtebauliche Analyse, die Darstellung der übergeordneten und sektoralen Planungen sowie erste konzeptionelle Überlegungen sind in einer separaten Broschüre dokumentiert, dem „Meilensteinreport Erkundungsphase“ vom Juni 2021.

1.2. Die Neue Mitte als 4. Pol

Die bisherige Zielvorstellung für die Neue Mitte bestand darin, den Stadtteil in den dreipoligen Stadtkörper - bestehend aus Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld - zu integrieren. Dieses Ziel konnte in den vergangenen Jahren trotz der Attraktivität der angesiedelten Nutzungen aus verschiedenen Gründen nicht erreicht werden: Dies liegt vor allem daran, dass die räumlichen Barrieren zu den umgebenden Siedlungskernen nur an wenigen Stellen wirksam überwunden werden. Darüber hinaus dominieren gewerbliche, kommerzielle und verkehrliche Funktionen das Erscheinungsbild, so daß die Neue Mitte noch nicht zu einem umfassend akzeptierten und "vollwertigem" Stadtteil gereift ist. Dennoch ist die Neue Mitte ein besonderer und bedeutsamer Stadtbaustein.

An keinem anderen Ort der Region finden sich in dieser Konzentration attraktive Freizeitangebote und Funktionen mit einer so herausragenden Bedeutung für die städtische und regionale Wirtschaft.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, sollte die Positionierung des Stadtteils Neue Mitte im räumlichen Kontext der Stadt Oberhausen an die tatsächliche Entwicklung angepasst werden. Die Neue Mitte soll künftig einen eigenständigen „4. Pol“ der Stadt bilden.

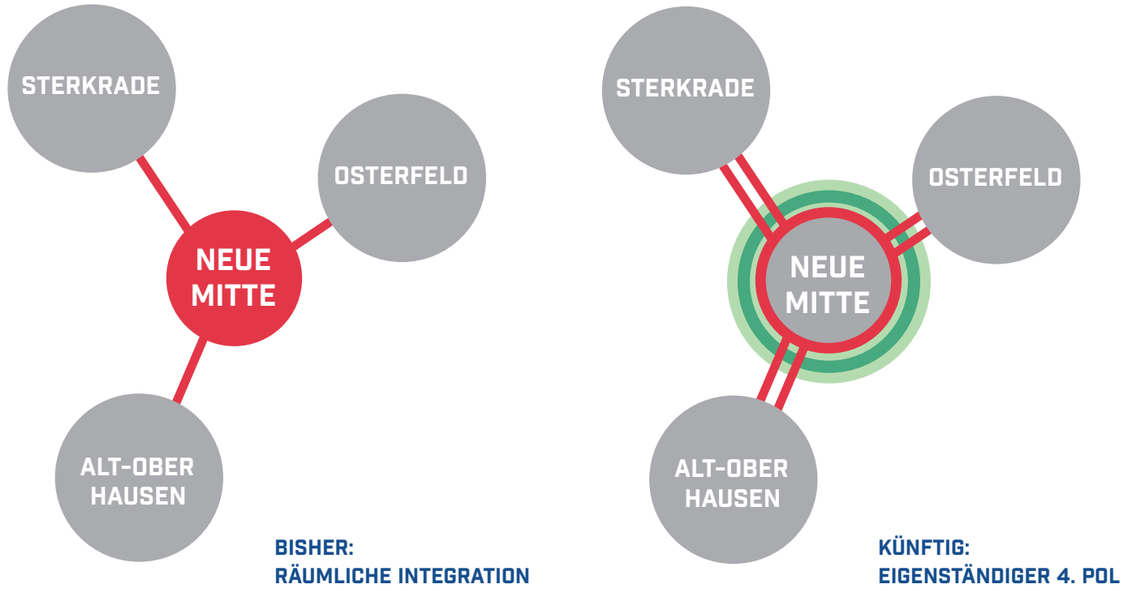


Abbildung 1. Positionierung der Neuen Mitte - Gegenüberstellung bisheriges und künftiges Zielbild

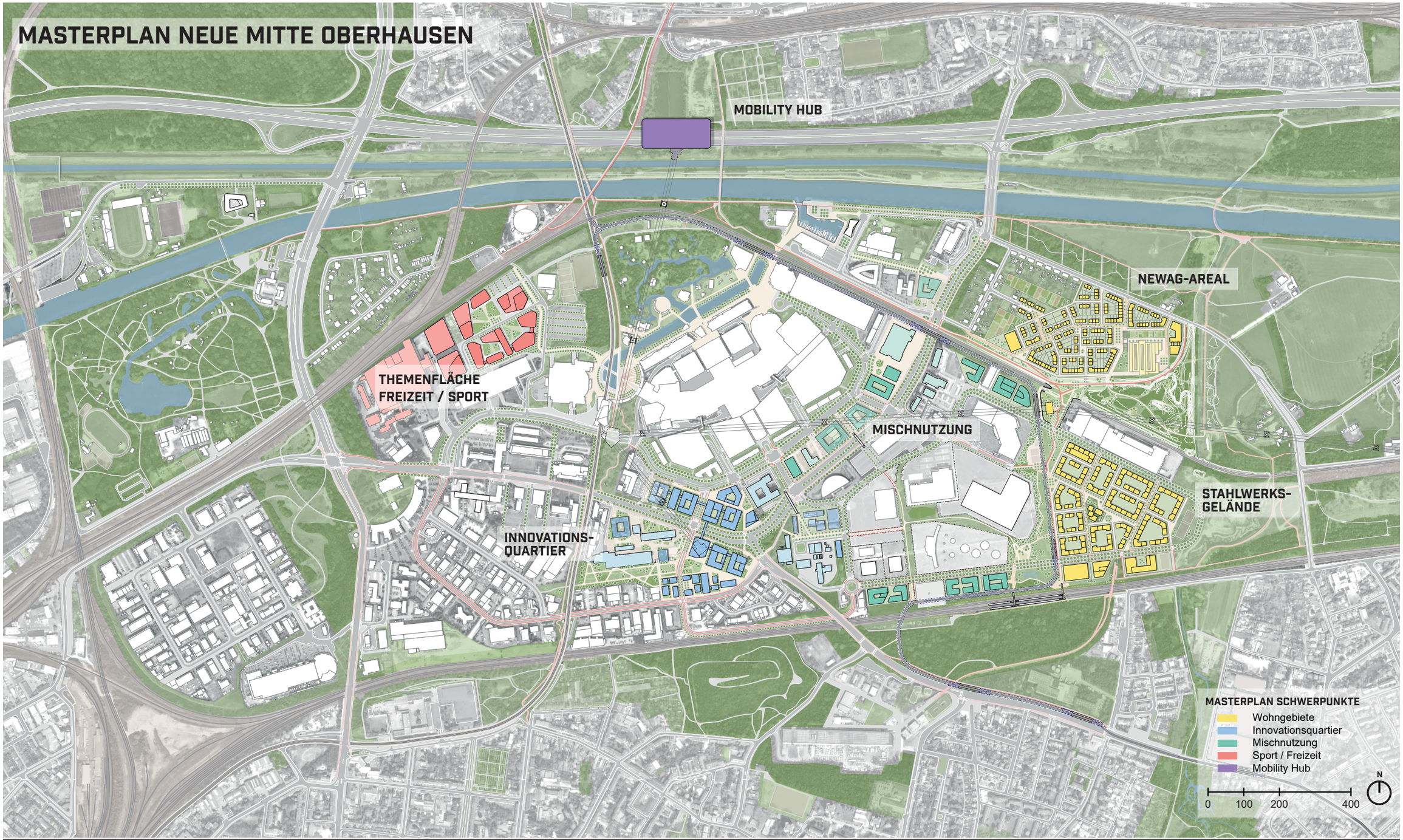


Abbildung 2. Masterplan Neue Mitte (Übersichtsplan)

2. Neue Stadtbausteine

2.1. Neues Wohnen in der Neuen Mitte

Im Osten des Plangebiets entstehen zwei große Wohngebiete, die dazu beitragen werden, die Neue Mitte zu einem eigenständigen Stadtquartier weiterzuentwickeln und die Anzahl qualitativ hochwertiger Wohnungen in Oberhausen zu erhöhen.

Die dargestellten städtebaulichen Testentwürfe sind ist einerseits definiert durch die unterschiedlichen Lagequalitäten sowie andererseits durch bestehende Restriktionen und Zäsuren. Daraus ergeben sich unterschiedliche Bautypologien und Bebauungsdichten.

Die beiden Quartiere nördlich und südlich der Walzwerkstrecke werden über eine „Landschafts-brücke“ verknüpft, die einerseits als Fuß- und Radwegeverbindung dient und darüber hinaus Bestandteil eines breiten Grünkorridors ist, der sich von der Köln-Mindener Eisenbahn im Süden bis zum Gehölzgarten Ripshorst erstreckt.

Im Schnittpunkt der beiden Wohnquartiere befinden sich zudem die Anbindungspunkte an den öffentlichen Personennahverkehr (Straßenbahn und urbane Seilbahn).

Vorläufige Flächenbilanz	NEWAG	Stahlwerk	Gesamt
Baugebietsfläche / Bruttobauland (qm)	96.000	108.000	202.000
• Netto-Wohnbauland / Baugrundstücke Wohnen	50.000	65.750	114.000
• sonst. Grundstücke (Quartiersparkhäuser, NEWAG-Halle, etc.)	18.200	15.100	36.900
• interne Erschliessungsfläche (ohne Brammenring)	22.800	19.600	38.800
• interne öffentliche Grün- und Freiflächen	5.000	7.550	12.800
		-	
Bauvolumen Wohnungsbau (qm BGF)	53.500	117.000	170.500
Wohneinheiten (a 100 qm)	535	1.170	1.705
durchschnittliche Haushaltsgröße	2,50	2,10	-
Bevölkerungszahl (Prognose gerundet)	**1.350**	**2.450**	**3.800**

Abbildung 3. Vorläufige Städtebauliche Kennwerte der Wohngebiete (gerundet)

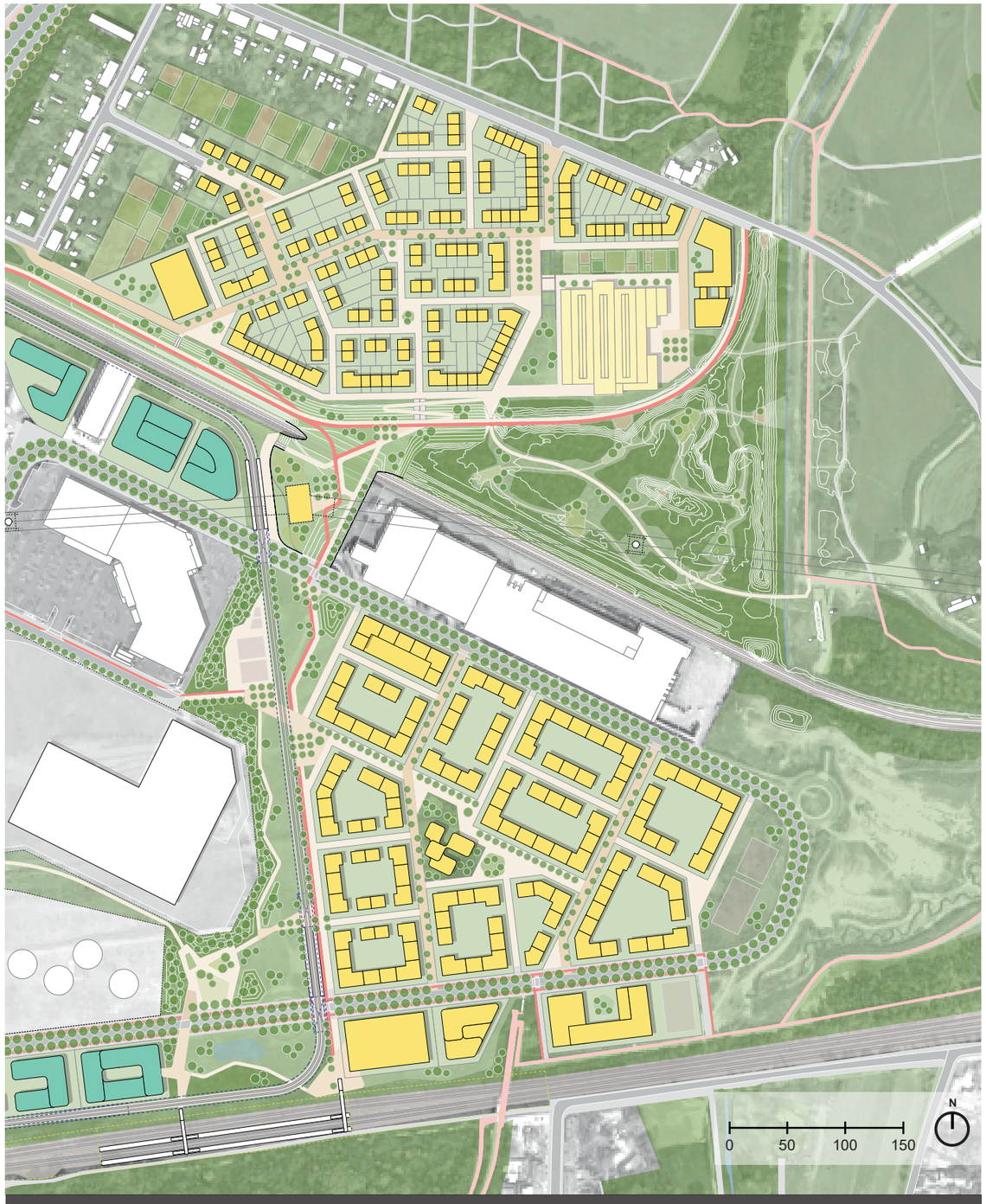


Abbildung 4. Strukturplan Wohngebiete

Wohnquartier Stahlwerksgelände

Das künftige Wohnquartier auf dem Stahlwerksgelände wird umschlossen vom Brammenring im Norden, Süden und Osten sowie der geplanten Strassenbahntrasse im Westen. Vorgesehen ist hier eine urbane, 4- bis 6-geschossige Blockrandbebauung mit großzügigen, grünen Innenhöfen und Gemeinschaftsflächen. Die Bebauung ist orthogonal zum Brammenring ausgerichtet, sodass sich im Zentrum ein Platzbereich ergibt, der als Quartiersmittelpunkt (Treffpunkt, Kindertagesstätte, Nachbarschaftszentrum etc.) dient.

Die riegelartige Bebauung zwischen dem Brammenring und der Köln-Mindener Bahnstrecke dient auch dem Lärmschutz des angenzenden Wohngebiets (Quartiersparkhaus, Nahversorgung, Dienstleistungen etc.). Westlich angrenzend an diesen Bereich wird eine Fläche für einen künftigen Haltepunkt der Regionalbahn freigehalten.

Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und des Stellplatzbedarfs im Inneren des autoarmen Wohngebiets werden an beiden Zufahrten Quartiersparkhäuser errichtet. Sämtliche Erschließungsstraßen innerhalb des Quartiers sind im vorliegenden Konzept als verkehrsberuhigte Wohnstraßen ausgeführt.

Die östliche Grenze der Wohnbebauung wurde so gewählt, dass ein ausreichender Abstand (im Mittel 100 m) zu der weiter östlich verlaufenden Hochspannungsleitung eingehalten werden kann. Dadurch ergibt sich eine Freifläche zwischen Brammenring und Wohnbebauung, auf der ein Quartierspark mit Sportflächen vorgesehen ist.

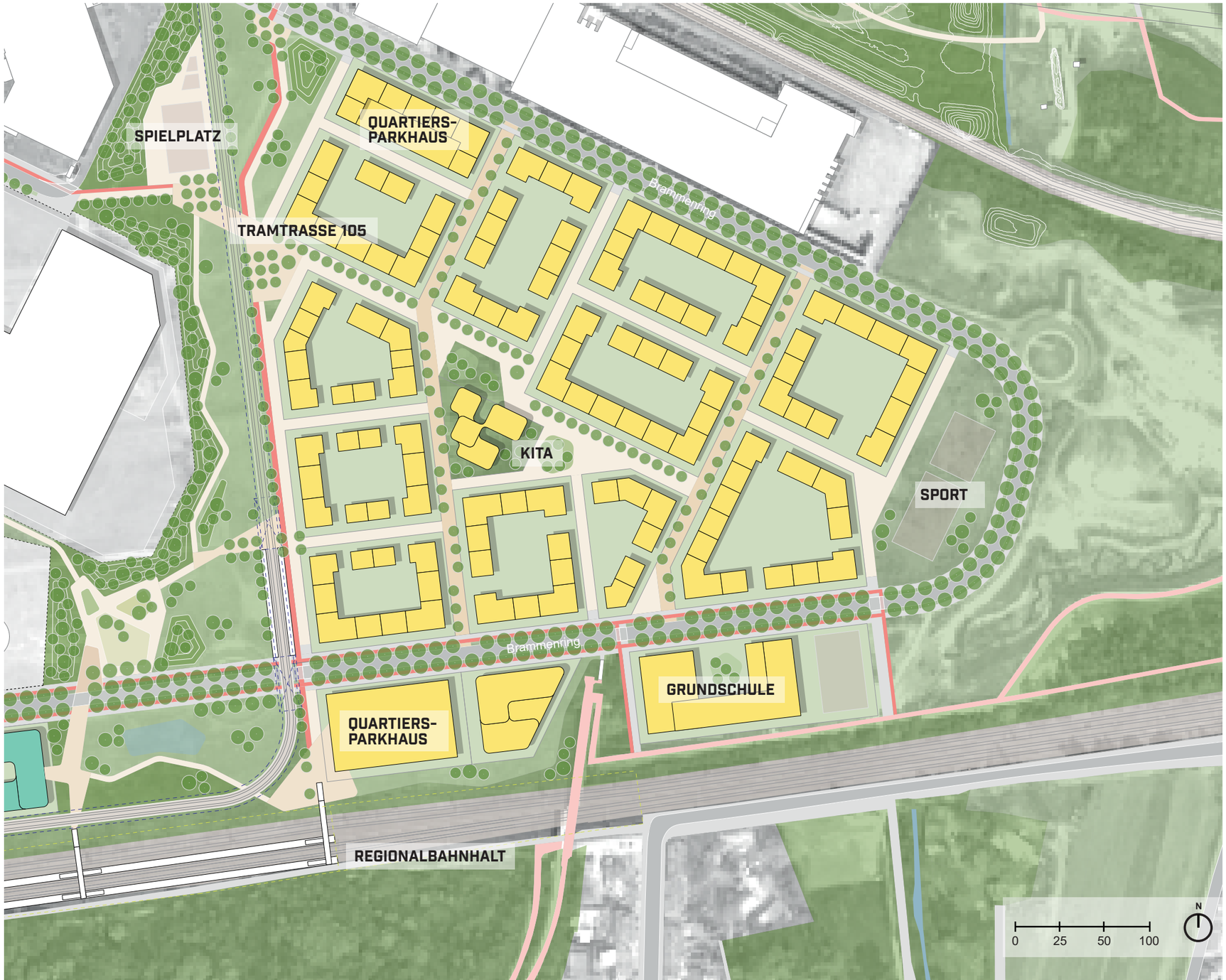


Abbildung 5. Strukturkonzept Wohnquartier Stahlwerksgelände

Wohnquartier NEWAG-Gelände

Das künftige Wohnquartier wird begrenzt von der Ripshorster Straße im Norden und der Walzwerksstrecke im Süden. Im Gegensatz zum Stahlwerksgelände, ist in der Nachbarschaft zur denkmalgeschützten Werkssiedlung und am Übergang zum Landschaftsraum eine offenere Baustruktur mit Gruppen von 2- bis 4-geschossigen Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern vorgesehen. Die Haupterschließung erfolgt über die Ripshorster Straße sowie über einen neu zu schaffenden Anschluss an die Osterfelder Straße, unmittelbar nördlich des Bahndamms der Walzwerkstrecke. An beiden Zufahrtsbereichen sind Quartiersparkhäuser vorgesehen. Sämtliche Erschließungsstraßen innerhalb des Quartiers werden als verkehrsberuhigte Wohnstraßen ausgeführt. Über eine Verlängerung der Thomasstraße ist das Neubaugebiet mit der Werkssiedlung verbunden. Entlang der Bahnstrecke entsteht auf einer Tiefe von rund 30 m ein landschaftlich gestalteter Lärmschutzwall, der auch den Rad- und Fußweg in Richtung CentrO aufnimmt.

Die denkmalgeschützte NEWAG-Halle wird saniert und in das Wohnquartier integriert. Ziel ist es, öffentliche Nutzungen wie z.B. eine kleine Markthalle, Nahversorger, Kindertagesstätte oder ein Nachbarschaftszentrum unterzubringen. Auch kleinteilige gewerbliche oder kulturelle Nutzungen und Sonderformen des Wohnens sind denkbar. Zwischen der NEWAG-Halle und der Güterbahnstrecke wird unter Einbeziehung des heutigen Landschaftsschutzgebietes ein extensiv gestalteter Waldpark entstehen (s. Kap. 3.3).

Abbildung 6. Strukturkonzept Wohnquartier NEWAG-Gelände

Energiekonzept Wohnquartiere

Auf Grundlage der Testentwürfe wurden erste konzeptionelle und beispielhafte Überlegungen zur Energieversorgung der Wohnquartiere erarbeitet.

Das Energiekonzept geht von der Prämisse aus, CO2-Neutralität für die beiden Wohnquartiere zu erreichen. Dabei wird der Ansatz eines „All-Electricity-Quartiers“ verfolgt, bei dem als primärer Energieträger hauptsächlich Strom genutzt werden soll.

Die Wärmeversorgung der Gebäude basiert auf zwei Nahwärmenetzen mit jeweils quartierszentraler Wärmeerzeugung über Großwärmepumpen. Als Wärmequellen für die Wärmepumpen können das Kanalwasser des Rhein-Herne-Kanals, Erdwärme und optional als Ergänzung Geothermie genutzt werden. Im Brammenring ist zudem das Fernwärmenetz der EVO verfügbar. Somit wäre eine Anbindung der Nahwärmenetze an das Fernwärmenetz denkbar (z.B. als Sub-Netz).

Die Gebäude sind als Niedrigstenergiegebäude mit einer sehr hohen Gesamteffizienz, einem sehr geringem Wärmebedarf sowie innovativer Gebäudetechnik konzeptioniert. Der verbleibende Energiebedarf soll zu einem wesentlichen Teil über erneuerbare Energien gedeckt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, werden unter anderem die Dachflächen der Gebäude für Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) genutzt. Der Ertrag der PV-Anlagen wird für das gesamte Energiesystem im Quartier verwendet.

Weiterhin sieht das Konzept je Quartier eine Quartierstechnikzentrale vor, in der unter anderem die zentralen Strom- und Wärmespeicher integriert sind. In den Quartiersparkhäusern wird Raum für Carsharing bereitgestellt und es werden Elektroladesäulen vorgesehen. Die Elektroautos sind über bidirektionales Laden in das Speicherkonzept auf Quartiersebene integriert.

Schließlich interagiert das Quartier über das Stromnetz mit dem umliegenden Energiesystem. Die Bereitstellung von systemischer Flexibilität umfasst dabei beispielsweise den Strombezug und die Stromlieferung als Systemdienstleistung.

Für die energetischen Teilsysteme bzw. Komponenten des Quartiers muss ein Betreiberkonzept erarbeitet werden. Hier wäre ein zentraler Betreiber optimal. Die Teilsysteme bzw. Komponenten umfassen die Nahwärmenetze, PV-Anlagen, Energiespeicher (Strom / Wärme), Elektroladesäulen, Sharing-Angebote sowie die Systemdienstleistungen.

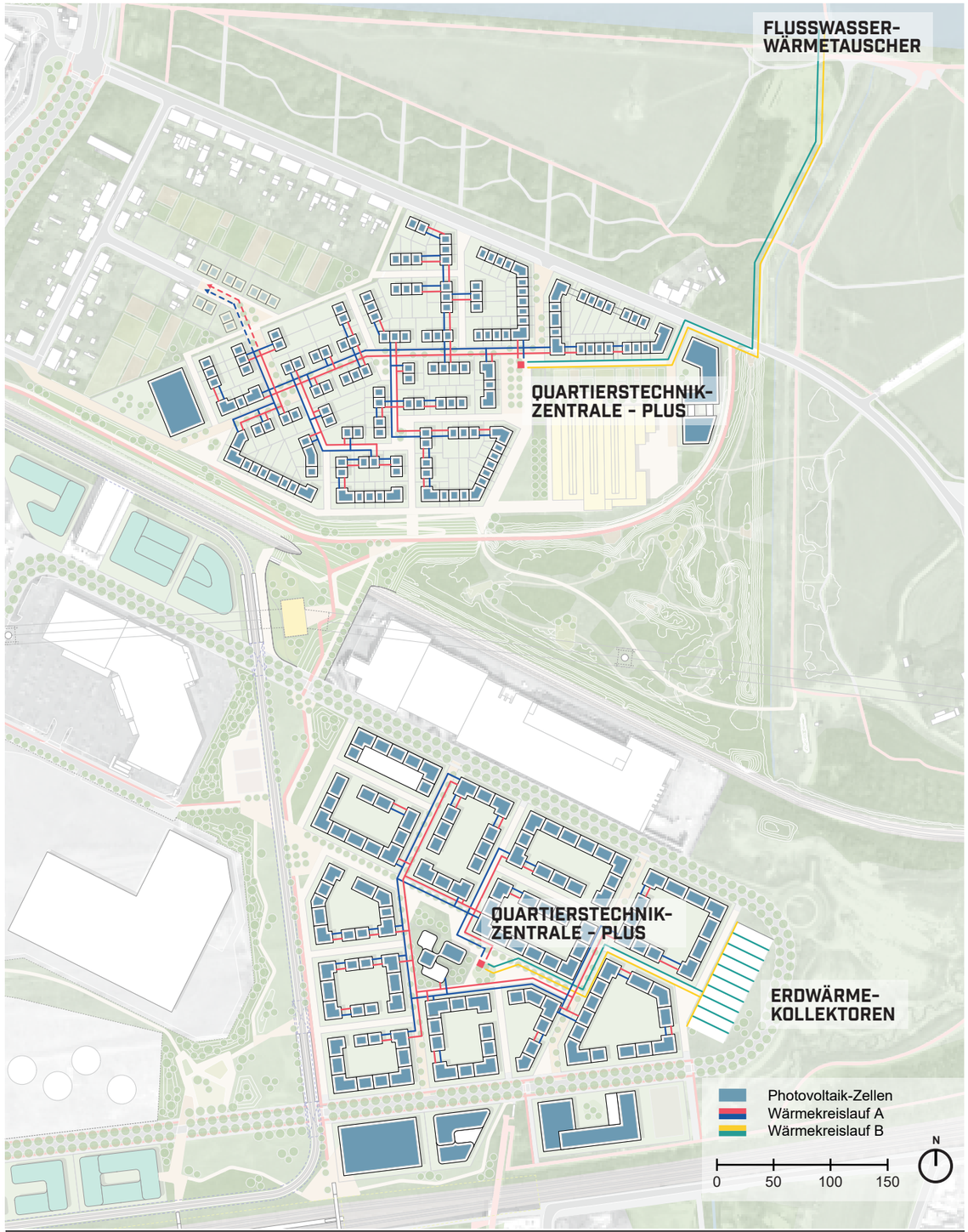


Abbildung 7. Energiekonzept

2.2. Innovationsquartier

Das Fraunhofer Institut für Umwelt-, Sicherheits- und Energietechnik (UMSICHT) an der Osterfelder / Essener Straße bildet die Keimzelle des künftigen „Innovationsquartiers“. Hier sollen gezielt innovative Unternehmen aus den Segmenten Forschung, Technologie und Entwicklung angesiedelt werden, um das bestehende gewerbliche Nutzungsspektrum der Neuen Mitte aufzuwerten und zu differenzieren. Die erste Entwicklungsstufe dieser Neuordnung umfasst das unbebaute Grundstück östlich der Brüsseler Straße sowie das gegenüberliegend freiwerdende Areal der Firma „Air Liquide“. Die städtebauliche Grundkonfiguration besteht aus einer Blockrandbebauung entlang der Essener Straße, wo auch ein integrierter Haltepunkt der künftigen Seilbahn vorgesehen ist. Am Kreuzungspunkt Essener / Osterfelder Straße ist ein Büroturm als städtebauliche Dominante vorgesehen, um den südlichen Stadteingang der Neuen Mitte zu markieren. Entlang der Straße Im Lipperfeld wird eine kleinteiligere Gewerbestruktur weiterentwickelt.

Die heutige Brüsseler Straße wird nach Osten verlegt und zum Bestandteil einer neuen Querspange zwischen der Straße Im Lipperfeld und der Centroallee.

Langfristig soll der gesamte Bereich zwischen der ÖPNV-Trasse und der Europa-Allee in das Innovationsquartier integriert werden. Perspektivische Erweiterungspotentiale bestehen in den heute noch nicht verfügbaren Flächen „Gewerbepark Hoffmann“ mit den historischen Werkshallen und des „Lidl“-Marktes, unmittelbar nördlich des Fraunhofer-Instituts.

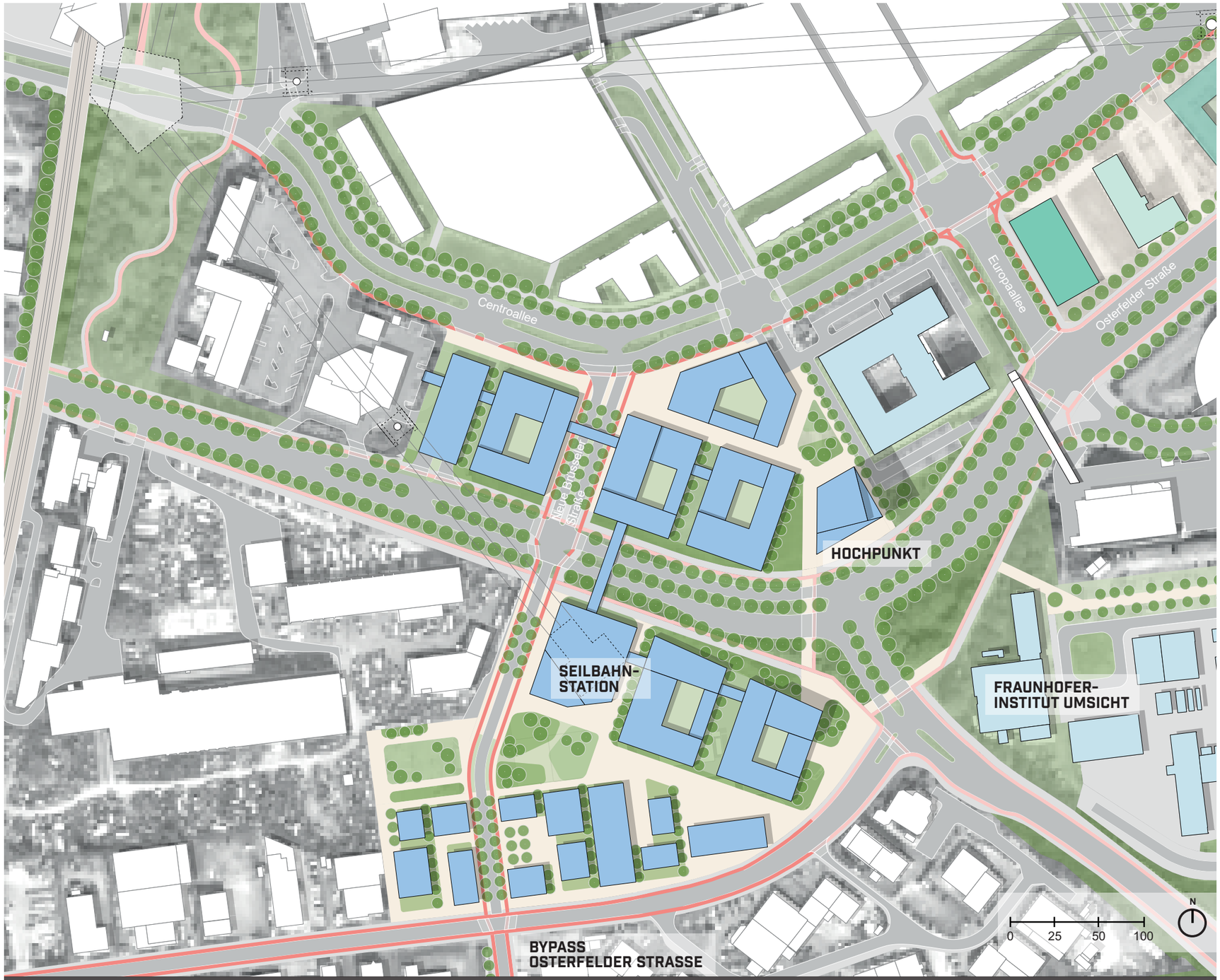


Abbildung 8. Strukturkonzept Innovationsquartier (kurzfristige Entwicklung)

Abbildung 9. Strukturkonzept Innovationsquartier (langfristige Entwicklung)

2.3. Themenfläche Freizeit / Sport

Ein Hauptziel der Stadt Oberhausen ist der Ausbau der touristischen Attraktionen und des Freizeitsektors in der Neuen Mitte (vgl. Masterplan Tourismus).

Aufgrund der räumlichen Nähe zu den bestehenden und geplanten Freizeitschwerpunkten (Gasometer, Arena, künftiges „Erlebnisdorf“) und der Lage im Einzugsbereich der Straßenbahn, ist der Bereich der Parkplätze P9 / P10 mit der benachbarten ehemaligen „Thyssen-Halle“ für das Nutzungsspektrum Freizeit / Sport / Entertainment prädestiniert. Die historische Thyssen-Halle soll dabei erhalten bleiben und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Die im Masterplan gezeigte Baustruktur östlich der Halle ist als illustrativer Platzhalter zu verstehen, da sich die „Freizeitarchitektur“ einer städtebaulichen Vorfestlegung weitestgehend entzieht. Der Masterplan trifft jedoch grundlegende Aussagen für dieses Areal:

- Integration der ehem. Thyssen-Hallen in das Nutzungskonzept
- Weiterführung der südlichen Baukante der Thyssen-Halle
- max. Überbaubarkeit von 60% der Grundstücksfläche / Grünflächenanteil mind. 40%
- mit Ausnahme der neugeordneten Parkplätze nördlich der Arena und an der Unterführung zum Gasometer keine zusätzlichen Stellplätze auf dem Gelände
- Erhalt und gestalterische Aufwertung / Begrünung des Parkplatzes nördlich der Arena
- Anlage eines großzügigen Fußwegs am östlichen Rand als Teil des geplanten Rundwegs von der Marina zum Gasometer

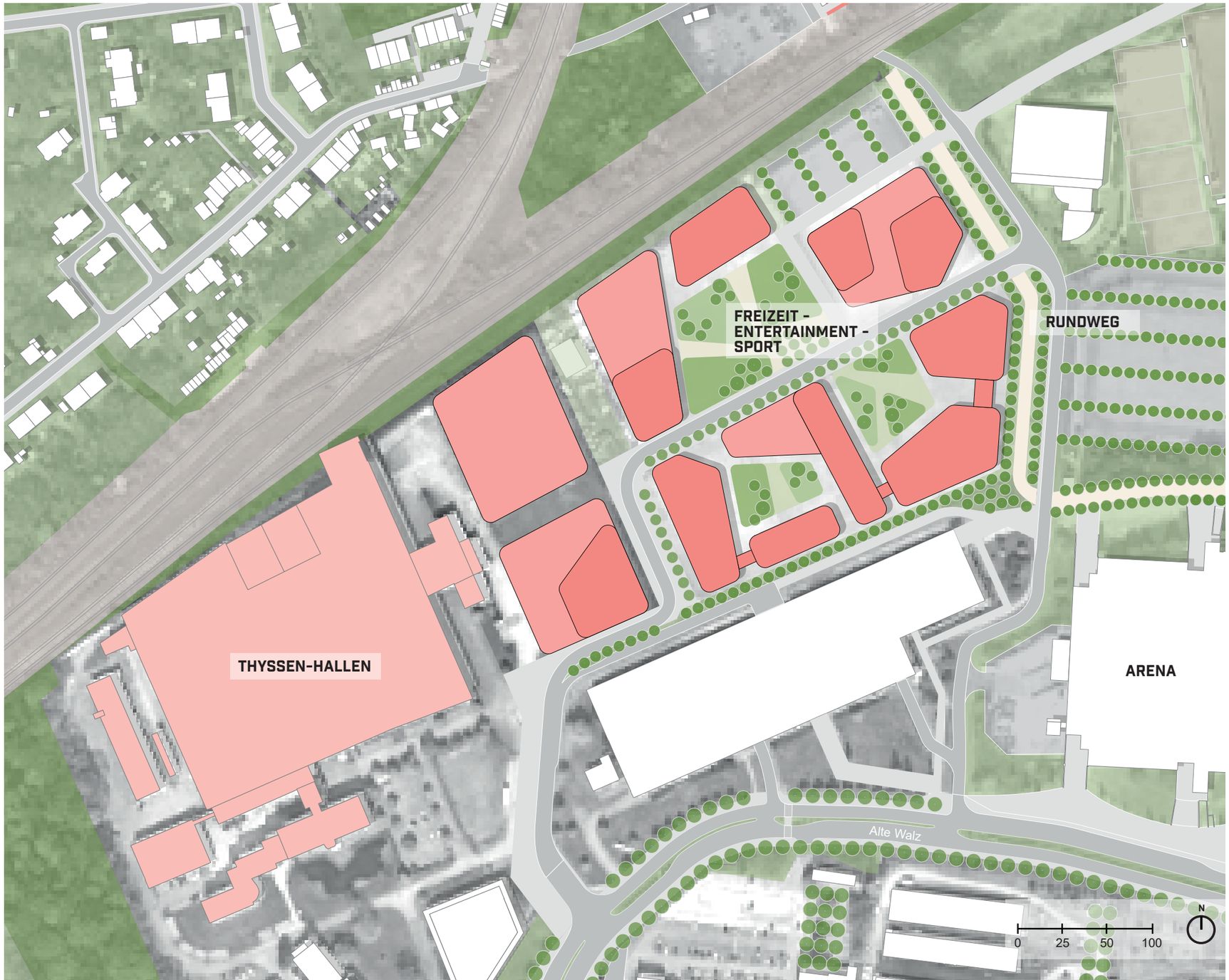


Abbildung 10. Strukturkonzept Themenfläche Freizeit /Sport

2.4. CentrO

Die bessere städtebauliche Integration des CentrO in den entstehenden Stadtteil ist eines der Hauptziele des Masterplans Neue Mitte. Durch eine Vielzahl von Maßnahmen soll dies erreicht werden:

- Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung der Mantelbebauung zwischen Centroallee und Osterfelder / Essener Straße. In diesem Bereich wird langfristig eine städtische Mischnutzung (Dienstleistung, Büro, Hotel, Wohnen etc.) entstehen.

- Die Integration von Wohnanteilen innerhalb der Mantelbebauung des CentrO soll ausdrücklich ermöglicht und unterstützt werden. Die direkte Verzahnung von Wohnen und Einkaufen bietet auch aus städtebaulicher Sicht eine vielversprechende Entwicklungsperspektive. Als möglicher Wohnstandort bietet sich insbesondere der Bereich entlang der Centro-Allee (Parkdecks) an.

- Nachhaltigere Nutzung der Dachlandschaft des CentrO und der angrenzenden Parkhäuser. Hier liegt ein hohes Potential für erneuerbare Energien (Photovoltaik) und klimawirksame Dachbegrünung brach, das vom Eigentümer aktiviert werden sollte.

- Bessere Verknüpfung des CentrO innerhalb der Neuen Mitte durch Stärkung des Rad- und Fußwegenetzes. Die geplanten Fußwegebrücken über die Osterfelder Straße dienen der besseren Erreichbarkeit des CentrO von Osten.

- Anbindung an das konzipierte System der urbanen Seilbahn. Die zentrale Seilbahnstation liegt in unmittelbarer Nähe des westlichen CentrO-Eingangs.

- Zusätzliche Station der geplanten Straßenbahnlinie in Höhe des Luise-Albertz-Platzes und dadurch ÖV-Erschliessung des CentrO von beiden Seiten

Abbildung 11. Übersicht Umfeld CentrO

3. Freiraum

3.1. Freiraumkonzept

Zentrale Punkte des Freiraumkonzepts sind die Nutzung der bestehenden Raumpotentiale, sowohl in der bestehenden Stadtstruktur als auch bei den neuen Entwicklungen. Hauptziele sind:

- die klimawirksame Durchgrünung
- die Schaffung bzw. Weiterentwicklung qualitätvoller Freiräume
- die Vernetzung der Freiräume

Das Freiraumkonzept differenziert zwischen aktiven und extensiven Freiräumen:

Die **aktiven Freiräume** bilden schon heute einen zusammenhängenden Naherholungsraum, in dem zahlreiche aktive Freiraumnutzungen bestehen. Diese Nutzungen sind zu sichern und sinnvoll zu ergänzen. Der bestehende Vegetationsbestand soll zu einem durchgehenden, räumlich prägnanten und klimawirksamen Volumen weiterentwickelt werden. Entlang der Wasserlage wird so ein verbindendes Freiraumelement etabliert, welches den Brückenschlag zum OLGA-Park stärkt. Der Gasometer wird als wichtiger Identifikations- und Bezugspunkt für diese Räume betrachtet.

Ebenso wichtig für die Naherholung der Bewohner sind die hochwertigen **extensiven Freiräume**. Diese Parkanlagen, Waldflächen und markanten Halden bestechen durch ihre differenzierte und wertvolle, natürliche Ausstattung und bieten so ein anderes, aber nicht minder interessantes Freiraumerlebnis. Hier sollte der Schwerpunkt auf der Sicherung der bestehenden naturnahen Qualitäten und einer sehr behutsamen Ergänzung mit weiteren Erholungsangeboten liegen.

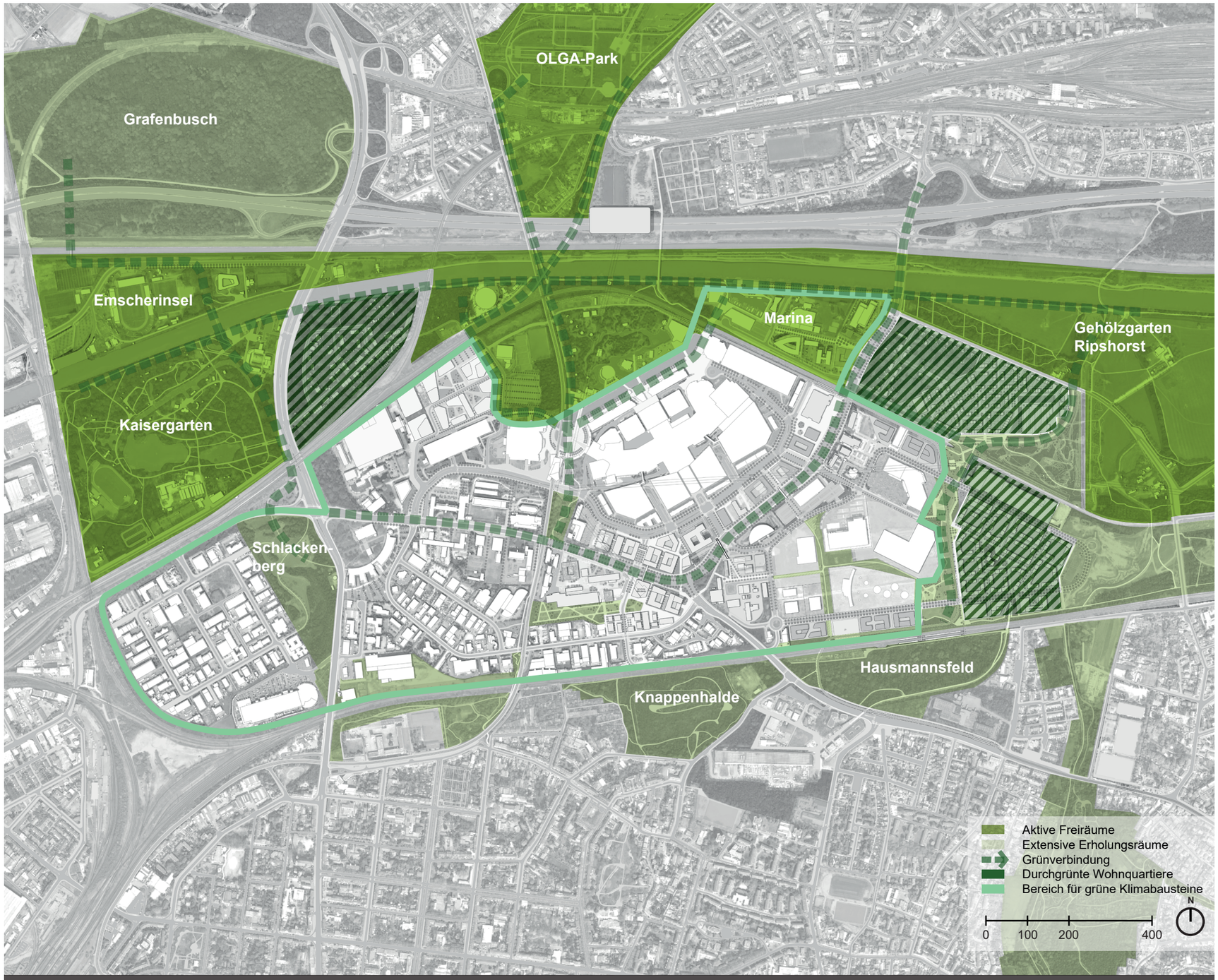


Abbildung 12. Freiraumkonzept: Raumpotentiale / Aktive und Extensive Freiräume

3.2. Bausteine Grüne Mitte

Die Erhöhung des klimawirksamen Grünflächenanteils ist ein wichtiger Bestandteil der Freiraumstrategie für die Neue Mitte. Dabei werden sowohl bestehende Flächen, hinsichtlich ihrer Biodiversität und des Vegetationsbestands aufgewertet als auch neue großflächige Freiraumangebote entwickelt. Auch der Zuwachs des Grünvolumens in den Straßenräumen ist hierbei ein wichtiger Aspekt. Neben den klimapositiven Auswirkungen entstehen attraktive Grünverbindungen und neue Parkanlagen.

Drei Schwerpunktmaßnahmen wurden identifiziert:

1. Grüne Straßenräume
2. Klimawirksame Freiflächen
3. Ökologischer Umbau der Gewerbegebiete

1. Grüne Straßenräume

Für die Entwicklung dauerhaft grüner und attraktiver Straßenräume sind vor allem klimaresiliente Baumarten zu berücksichtigen. Vor allem für den Straßenzug Osterfelder / Essener Straße besteht ein großes Entwicklungspotential zu einem grünen und städtischen Boulevard. Sowohl auf den Mittelstreifen als auch den angrenzenden Vegetationsflächen soll eine dichte, dreizügige Allee mit extensiven Stauden- bzw. Wiesenunterpflanzungen realisiert werden. Diese Unterpflanzungen sind bereits in diversen städtischen Straßenräumen erprobt und erfolgreich ausgeführt worden.

Für den Brammenring lässt sich ebenso das Konzept einer starken zweireihigen Allee mit entsprechender Unterpflanzung anwenden. Dadurch entwickelt sich ein attraktiver grüner Rahmen um das neue Wohngebiet, der gleichzeitig die Verbindung in die angrenzenden Areale herstellt.

Eine weitere Entwicklungsmöglichkeit bieten die sehr „steinernen“ Straßenräume rund um den Aquapark. Hier lässt sich über die entsprechende Etablierung von Alleen und Baumreihen sowie baumbestandenen Plätzen ein klimaaktives, raumwirksames und verbindendes Freiraumgerüst entwickeln.

2. Klimawirksame Freiflächen

Wichtige Bestandteile des Freiraumsystems sind die beiden neuen großzügigen Parkanlagen: die „Grünverbindung Stahlwerk“ an den neuen Wohngebieten (ergänzt durch die Grünflächen entlang der Walzwerkstrecke) und der perspektivisch konzipierte „Campuspark“ im Innovationsquartier.

Diese Räume sollen von standortgerechten Vegetationstypologien geprägt werden. Dichtere, baumbestandene Areale wechseln mit offenen Wiesenflächen und bieten sowohl Fauna und Flora, aber auch den Nutzern ein breites Spektrum an Möglichkeiten. Es entstehen aktive Freiräume mit einem breitgefächerten Nutzungsangebot für die angrenzenden Stadtquartiere.

Ein starkes Freiraumgerüst, das sich aus dem Campuspark heraus entwickelt, soll als verbindendes Element für das gesamte Innovationsquartier gestaltet werden. Durchgehende, einheitliche Beläge, wiederkehrende Vegetationstypologien und eine homogene Freiraumausstattung können dazu beitragen, die einzelne Teilbereiche des Quartiers miteinander zu verbinden.

Die ungestalteten Flächen an der Turbinenhalle sollen zu einem grünen Band mit Bäumen und einem extensiven Vegetationsbestand entwickelt werden. Dadurch können Sie auch eine wichtige Aufgabe innerhalb der Klimabausteine erfüllen.

3. Ökologische Gewerbequartiere

In den dicht bebauten Gewerbeflächen sind alle vorhandenen Potentiale auszuschöpfen, um die klimawirksame Durchgrünung zu erhöhen und die Biodiversität zu verbessern.

Dabei sind alle Ebenen einer Durchgrünung zu prüfen, insbesondere die Dachflächen und die Möglichkeiten zur Fassadenbegrünung. Bestehende und neue Dachflächen, aber auch die Parkdecks können als Vegetationsbereiche verschiedenster Art einen wirksamen Beitrag leisten. Insbesondere die nachträgliche Begrünung bestehender Dachflächen ist ein erprobtes Mittel zur Verbesserung der Retentionsfähgkeit.

Für Flächen im Privateigentum sollten Anreize zur Anlage von Dachbegrünungen oder Grünflächen geschaffen werden.

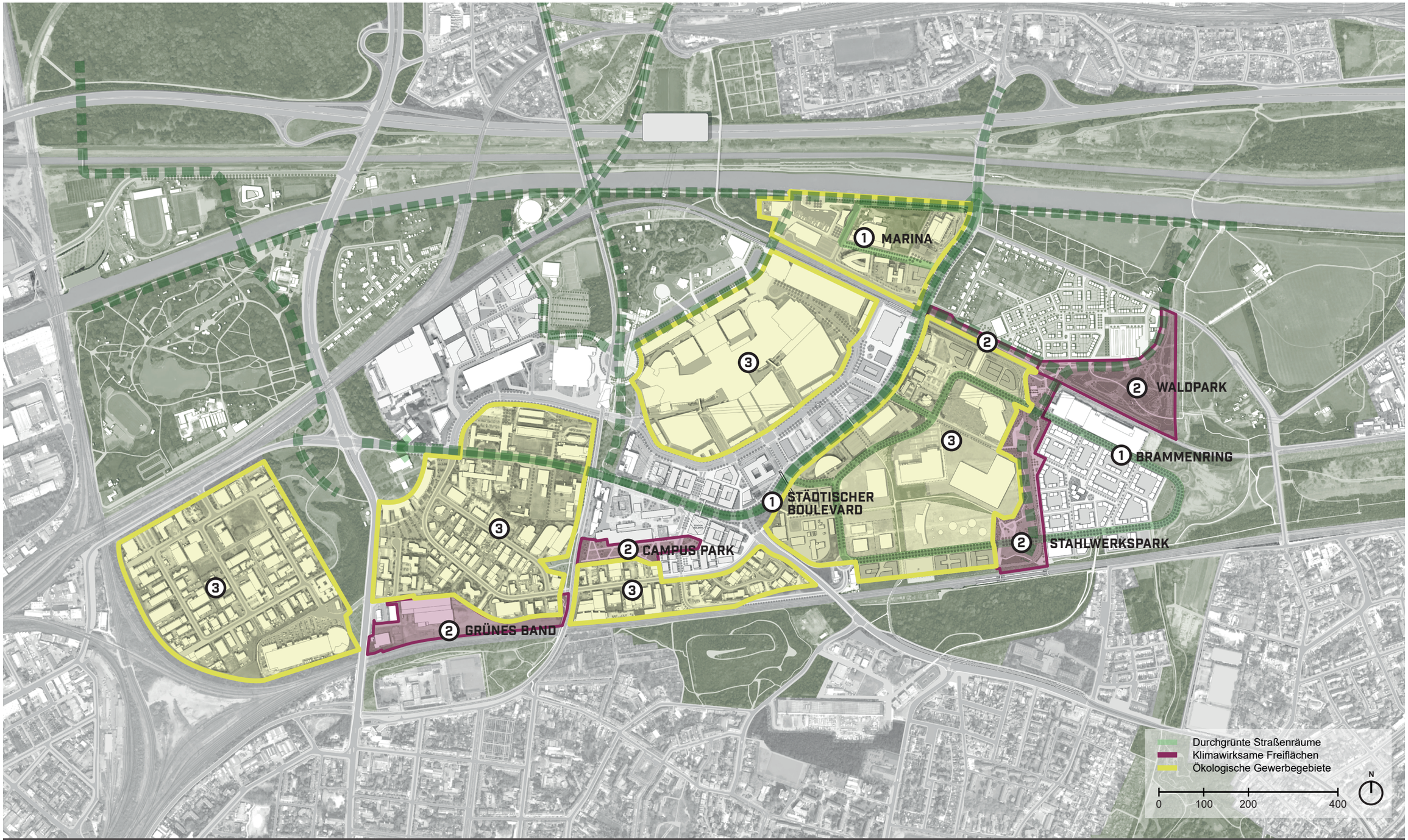


Abbildung 13. Bausteine Grüne Mitte

3.3. Freiraumvernetzung

Um die vorgenannten Freiräume erlebbar und ökologisch wirksam zu machen, ist eine möglichst durchgängige Freiraumvernetzung sicherzustellen. Die nebenstehende Grafik zeigt das Grundgerüst dieser übergeordneten Freiraumverbindungen:

1 Städtischer Boulevard Essener / Osterfelder Straße.

2 Grünverbindung Stahlwerk / Durchgrünte Wohnquartiere

3 Uferpromenade Rhein-Herne Kanal (Die Maßnahmen 1-3 sind umseitig detailliert erläutert.)

4. Bahndamm und Duisburger Straße bilden eine starke Zäsur zwischen dem Schlackenberg und dem Kaisergarten. Der dortige Parkplatz sollte durch eine stärkere Begrünung auch als grüner „Trittstein“ fungieren. Die Weiterführung dieser Grünverbindung zum Grafenbusch erfolgt auf bestehenden Wegen, die jedoch insbesondere auf der Nordseite der Emscherinsel attraktiver zu gestalten sind.

5. Die grüne Magistrale verbindet als „Fußgängerallee“ den Rhein-Herne-Kanal mit der Osterfelder Straße. Diese vorhandenene Wegebeziehung sollte gestalterisch aufgewertet werden.

6. Im Zuge der Umgestaltung der Flachglas-strecke als Radwegeverbindung ist auch die Funktion als wichtige Grünverbindung zu beachten.

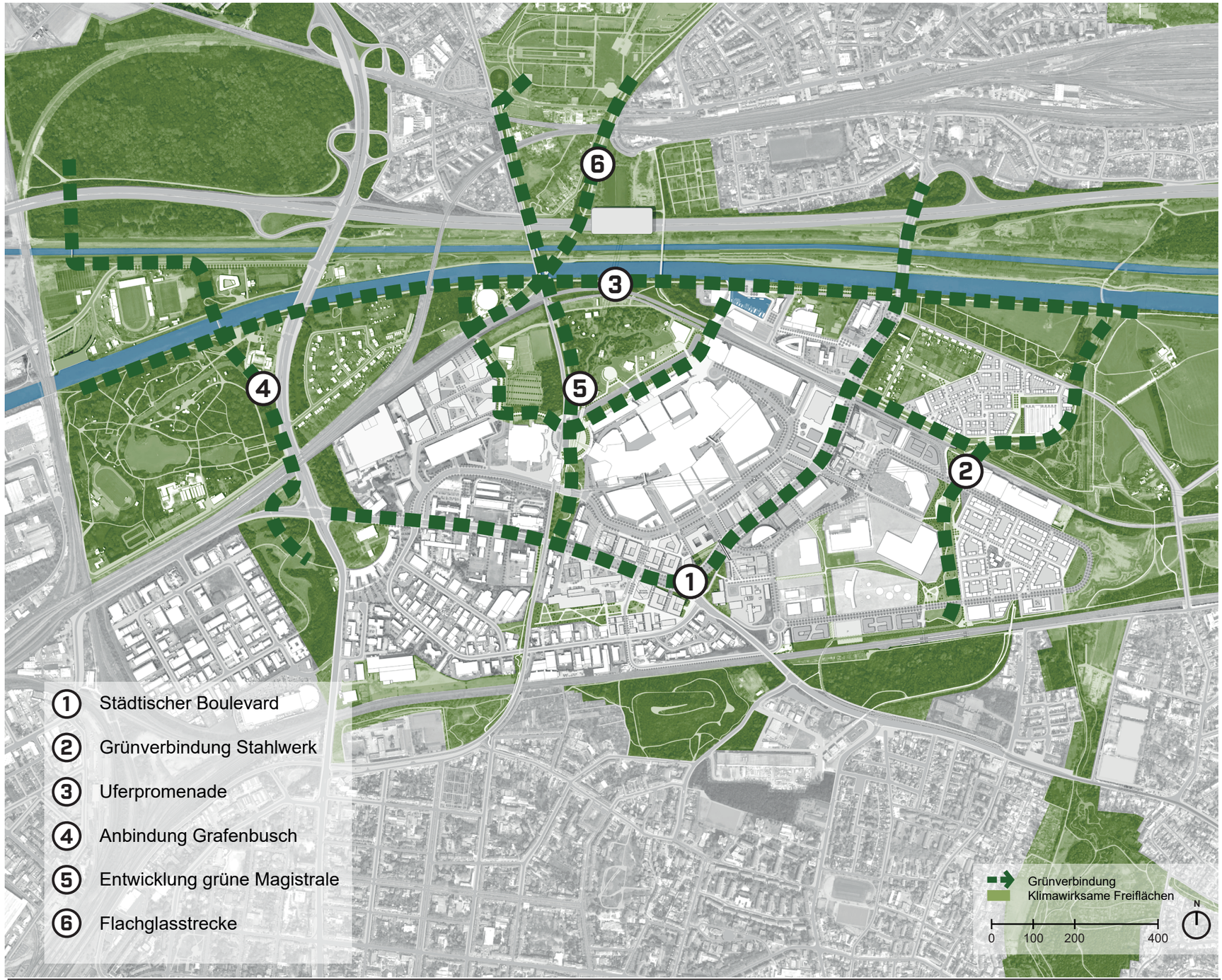


Abbildung 14. Freiraumvernetzung

1. Städtischer Boulevard

Der Straßenzug Essener / Osterfelder Straße ist die Haupterschließung der Neuen Mitte. Das heutige Erscheinungsbild des Straßenraums ist geprägt von einer eindimensionalen Ausrichtung auf den Individualverkehr. Im Zuge der städtebaulichen Aufwertung der Neuen Mitte soll insbesondere die Osterfelder Straße zu einem städtischen baumbestandenen Boulevard umgestaltet werden. Hauptziele sind:

- Verbesserung des Mikroklimas
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Attraktivierung Rad- und Fußwegequalität
- urbanes Erscheinungsbild.

Im Zuge der Umgestaltung werden auch zusätzliche Fußwegequerungen eingerichtet, sowohl ebenerdig als auch in Form von Fußwegebrücken.

Zur weiteren Belebung des Boulevards ist die Ansiedlung von Mischnutzungen mit Büros, Gastronomie, Hotels und Dienstleistungen zwischen der Osterfelder Straße und der Centro-Allee ein elementarer Bestandteil.

Die Essener Straße war im Jahr 1992 Gegenstand des Architekturwettbewerbes „Allee der Industriekultur“. Der damalige Preisträgerentwurf wurde im Abschnitt vor dem Behrens-Bau umgesetzt und verzichtet hier auf Straßenbäume als raumbildendes Gestaltungselement. Leuchtstelen markieren hier stattdessen den Straßenraum. Für den Masterplan wird diese Gestaltungsidee akzeptiert und das Motiv der „Queralleen“ übernommen.

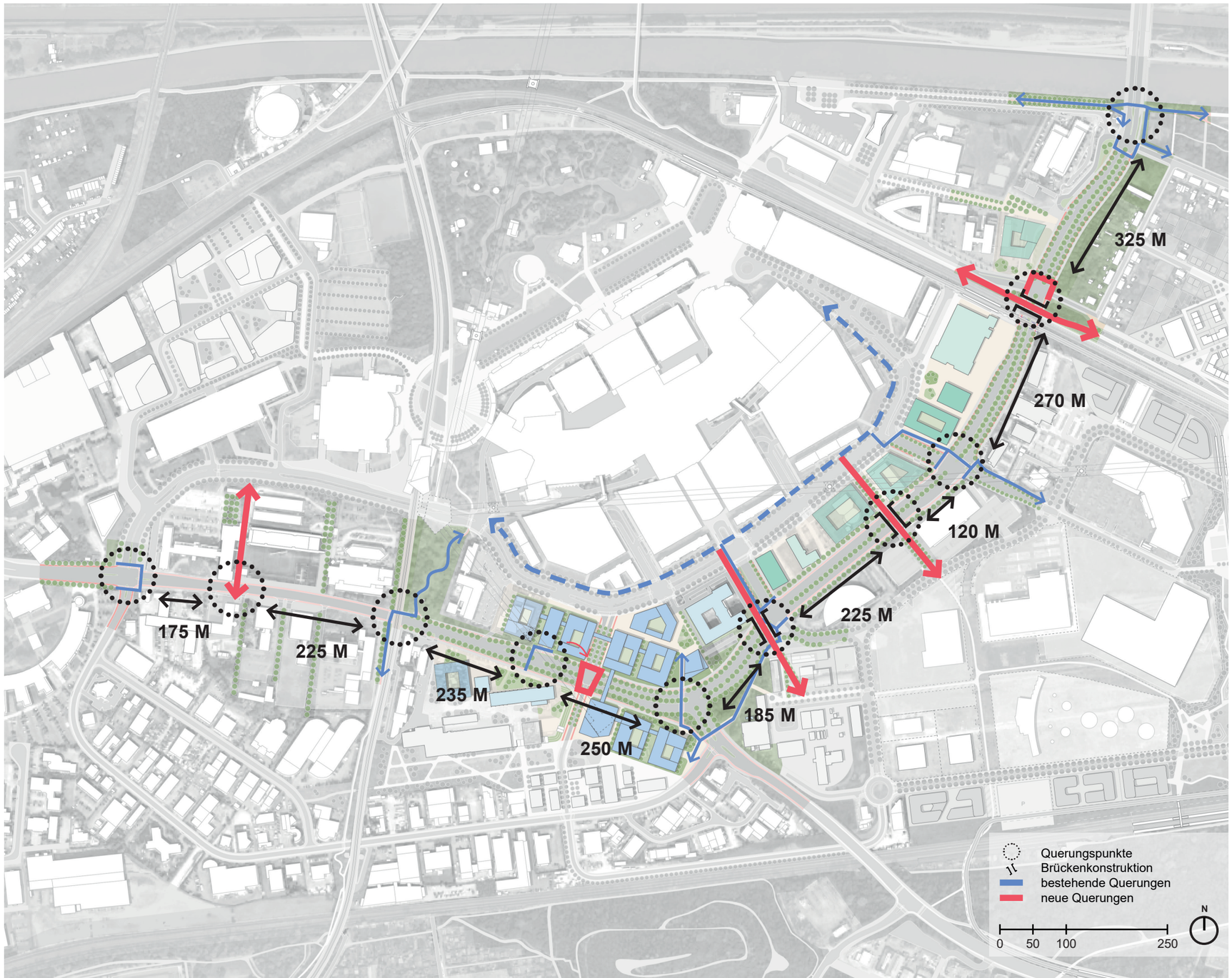


Abbildung 15. Städtischer Boulevard

2. Grünverbindung Stahlwerk / Durchgrünte Wohnquartiere

Der neue Grünzug ist das Rückgrat für die entstehenden Wohngebiete. Er verbindet die Knappenhalde im Süden mit dem Gehölzgarten Ripshorst und stellt entlang der Walzwerktrasse auch die Anbindung zur Osterfelder Straße her. Die übergeordneten Wegeverbindungen vernetzen sich weiter in die Wohngebiete und binden dort die einzelnen Freiraumbausteine zusammen.

Die Grünverbindung bietet ein differenziertes Nutzungsspektrum von Spielflächen über Flächen für Sport und Freizeit bis hin zu aktiven Kommunikationszonen oder Gemeinschaftsgärten.

Dieser „Grüne Korridor“ gliedert sich in drei Teilbereiche:

- den Stahlwerkspark im Süden
- den extensiven Waldpark im Norden
- die Landschaftsbrücke als verbindendes Gelenk

Der Stahlwerkspark hat dabei eine höhere Nutzungsintensität und dient gleichzeitig auch als Puffer zwischen dem neuen Wohnquartier und dem bestehenden Gewerbegebiet. Der grüne Gleiskörper der Straßenbahntrasse verläuft in östlicher Seitenlage des Parks. Am südlichen Ende des Stahlwerksparks ist eine ökologische Potentialfläche vorgesehen, mit einem Verbindungskorridor Richtung Osten zum Läppkes-Mühlenbach.

Der extensive Waldpark wird behutsam aus den bereits vorhandenen Vegetationsbeständen entwickelt und trägt vereinzelt eingesetzte Nutzungsinseln. Diese Inseln können in der bewegten Topographie sowohl Aussichtspunkte in den Park als auch in die Umgebung sein, aber auch verschiedene Nutzungen wie Spielgeräte, Fitnessstationen oder Ruhebereiche integrieren.

Als wichtige Bezugspunkte und Treffpunkte für die Bewohner und Bewohnerinnen liegen die Quartiersfreiräume zentral in den neuen Wohngebieten.

Im Norden konzentrieren sich verschiedene Nutzungs- und Raumangebote um die denkmalgeschützte NEWAG-Halle.
Die bestehenden Gartenflächen an der Werkssiedlung werden zu einem „Urban-Gardening-Park“ weiterentwickelt. Dieser Gemeinschaftsgarten dient als Bindeglied zwischen der bestehenden Siedlungsstruktur und dem neuen Wohngebiet. Gemeinschafts-bereiche, Treffpunkte und zugängliche Gartenflächen sind hier die Investition in eine gemeinsame Zukunft.

Im Süden konzentriert sich der zentrale Quartiersfreiraum, gemeinsam mit den öffentlichen Einrichtungen, in der Quartiersmitte. Ein „Sportfeld“ auf der Ostseite des Wohngebiets bietet Raum für verschiedene Sportangebote. Die sportspezifische Ausgestaltung und Ausstattung dieses Bereichs ist in der weiteren Planung zu entwickeln.

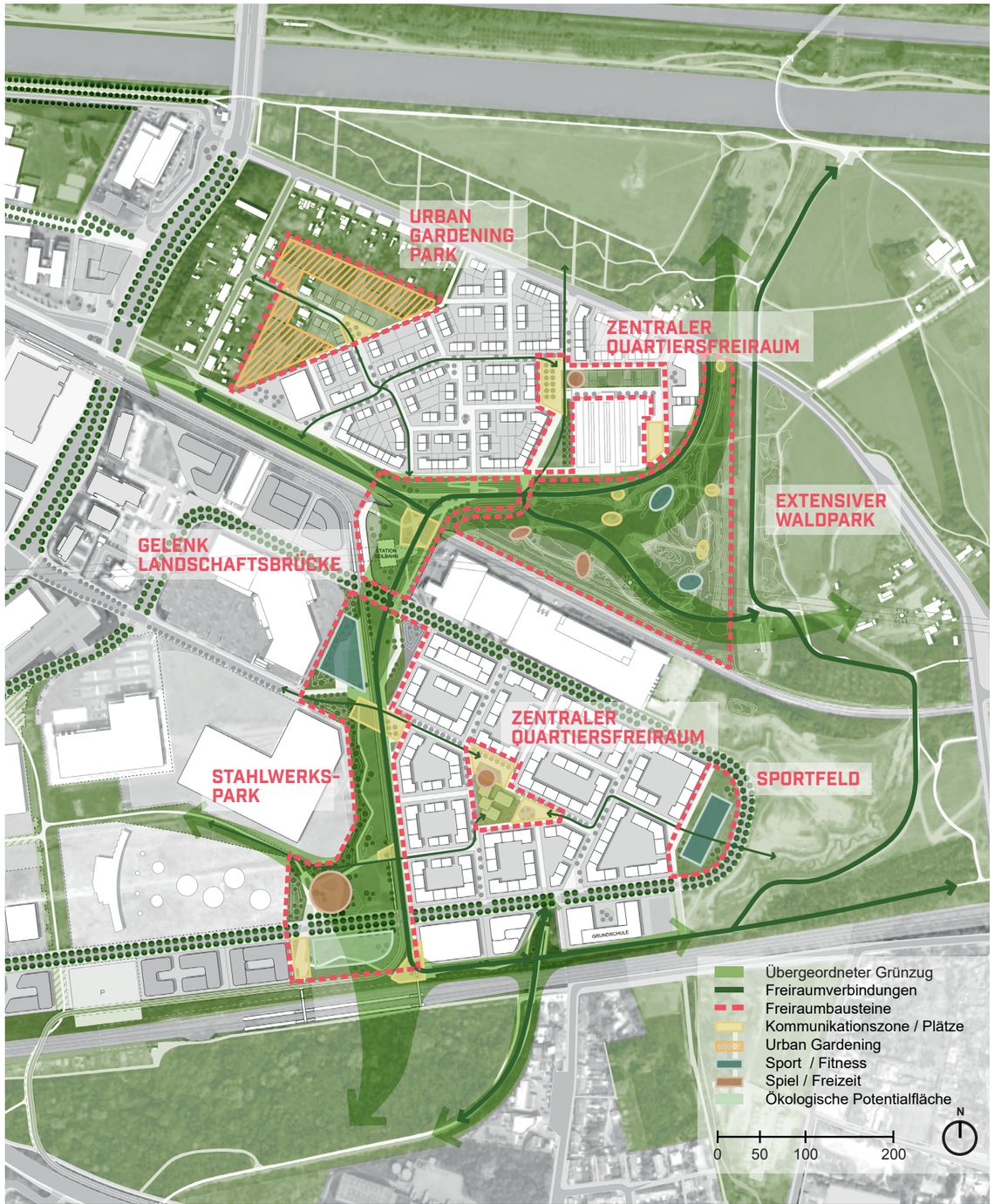


Abbildung 16. Grünverbindung Stahlwerk / Durchgrünte Wohnquartiere

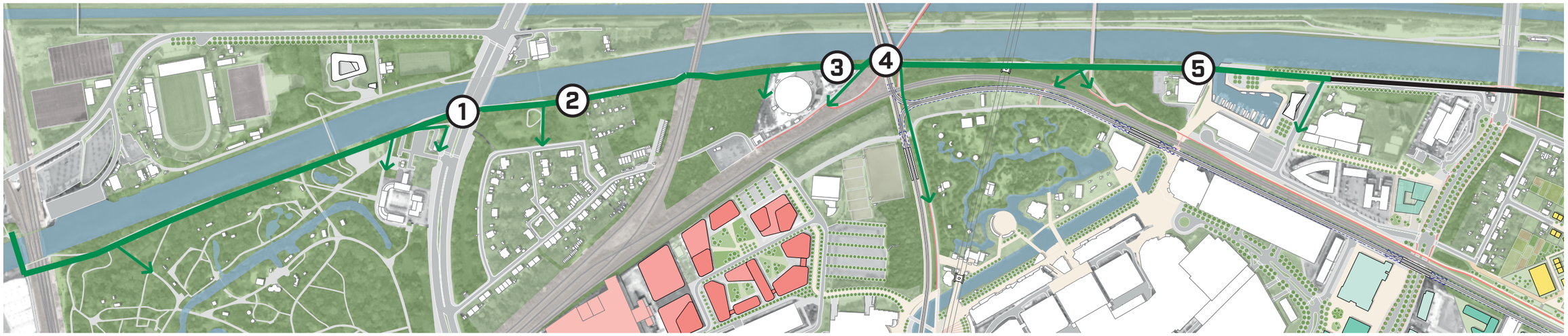
3. Uferpromenade Rhein-Herne Kanal

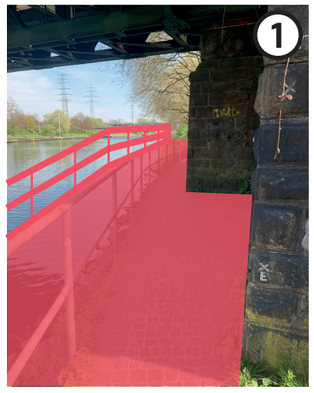
Die Uferlage der Neuen Mitte sollte stärker erlebbar gemacht werden. Dazu ist es erforderlich, die Rad- und Fußwegequalität entlang der Südseite des Rhein-Herne-Kanals zu verbessern und die Anknüpfungspunkte in die Neue Mitte zu stärken. Die untenstehende Fotostrecke zeigt exemplarisch einige der bestehenden Schwachpunkte. Ziel ist ein durchgehend befahrbarer und barrierefreier Rad- und Fußweg vom Kaisergarten bis auf Höhe der Heinz-Schleußer-Straße (Marina). Von dort aus in Richtung Osten ist der bestehende Uferweg gut ausgebaut. Die Realisierung dieser Uferpromenade erfordert verschiedene Einzelmaßnahmen entlang der Strecke, z.B.:

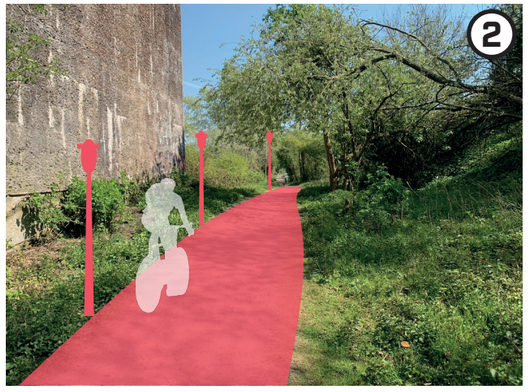
- Verbreiterung bzw. Herstellung von Brückenunterquerungen, beispielsweise durch Pontons o.ä.
- barrierefreie Umgestaltung Treppenanlagen
- behutsame Verbreiterung in Teilbereichen
- Befestigung / Beleuchtung / Beschilderung
- Errichtung einer Klapp- oder Hebebrücke über das Hafenbecken der Marina

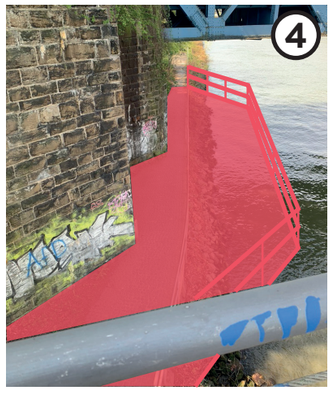
So könnte die „Route der Industriekultur per Rad“, die heute zwischen Emscher und Rhein-Herne-Kanal verläuft und damit an der Neuen Mitte „vorbei“ führt, an das Südufer des Rhein-Herne-Kanals verlegt werden. Bedeutsame Zeugen der Industriegeschichte wären damit direkt für den Radverkehr erschlossen.

Synergien ergeben sich außerdem mit der von der Stadt Oberhausen konzipierten Laufstrecke beiderseits des Rhein-Herne-Kanals, die auf dem Teilabschnitt vom Kaisergarten bis zur Tausendfüßlerbrücke mit der geplanten Uferpromenade identisch ist.









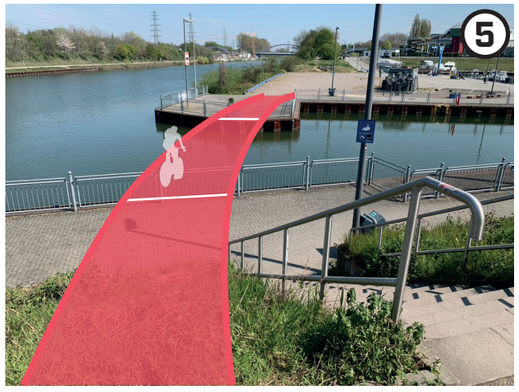


Abbildung 17. Erforderliche Maßnahmen Uferpromenade

4. Mobilität

4.1. Mobilitätskonzept

Die überregionale Bedeutung der Neuen Mitte schafft einen großen Mobilitätsbedarf, der heute zum großen Teil durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgedeckt wird. Durch die gute Anbindung an die Autobahn A 42 mit zwei Anschlußstellen und die große Anzahl an kostenfreien Parkplätzen am CentrO ist die Nutzung des Pkw insbesondere für regionale und überregionale Besucher und Besucherinnen sehr attraktiv.

Wenngleich die Straßeninfrastruktur der Neuen Mitte hochleistungsfähig für den MIV ausgebaut ist, kommt es dennoch regelmäßig zu erheblichen Überlastungen mit entsprechend schlechter Verkehrsqualität der Knotenpunkte. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den MIV stellt allerdings keinen nachhaltigen Lösungsansatz dar.

Das dem Masterplan zugrunde liegende Mobilitätskonzept wurde unter Einbeziehung aller Transportmodi entwickelt, allerdings mit einem deutlichen Schwerpunkt auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie dem Fuß- und Radverkehr. Darüberhinaus wird der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger hohe Bedeutung beigemessen.

Die Erreichbarkeit der Neuen Mitte mit dem MIV bleibt aber auch weiterhin von hoher Bedeutung. Die bestehende Überlastung des zuführenden und inneren Straßensystems erfordert jedoch Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs innerhalb des Gebiets. Der Masterplan schlägt vor, den Autoverkehr bereits vor dem Stadtteil zu kanalisieren und in einen externen „Mobility Hub“ zu leiten.

Weiterhin werden durch Straßenbahn und Seilbahn zusätzliche und attraktive Angebote im ÖPNV neu geschaffen, um Anreize zur Nutzung umweltverträglicher Transportmittel zu schaffen. Ergänzt wird das Mobilitätskonzept durch deutliche Verbesserungen und Komfortsteigerungen im Rad- und Fußwegenetz. Die neuen Wohnquartiere werden als „autoarme“ Quartiere konzipiert und verfügen über attraktive ÖPNV- und Radwegeanbindungen.In den nachfolgenden Abschnitten werden die zentralen Elemente des Mobilitätskonzepts näher beschrieben:

- Verlängerung der Straßenbahnlinie 105
- Bau eines externen „Mobility Hubs“
- Errichtung eines urbanen Seilbahnsystems
- Verdichtung des Radwegenetzes
- Verbesserung des Fußwegenetzes
- Einrichtung eines Regionalbahnhalts der Linien RB 32 / RB 35
- Ergänzungen des Straßennetzes

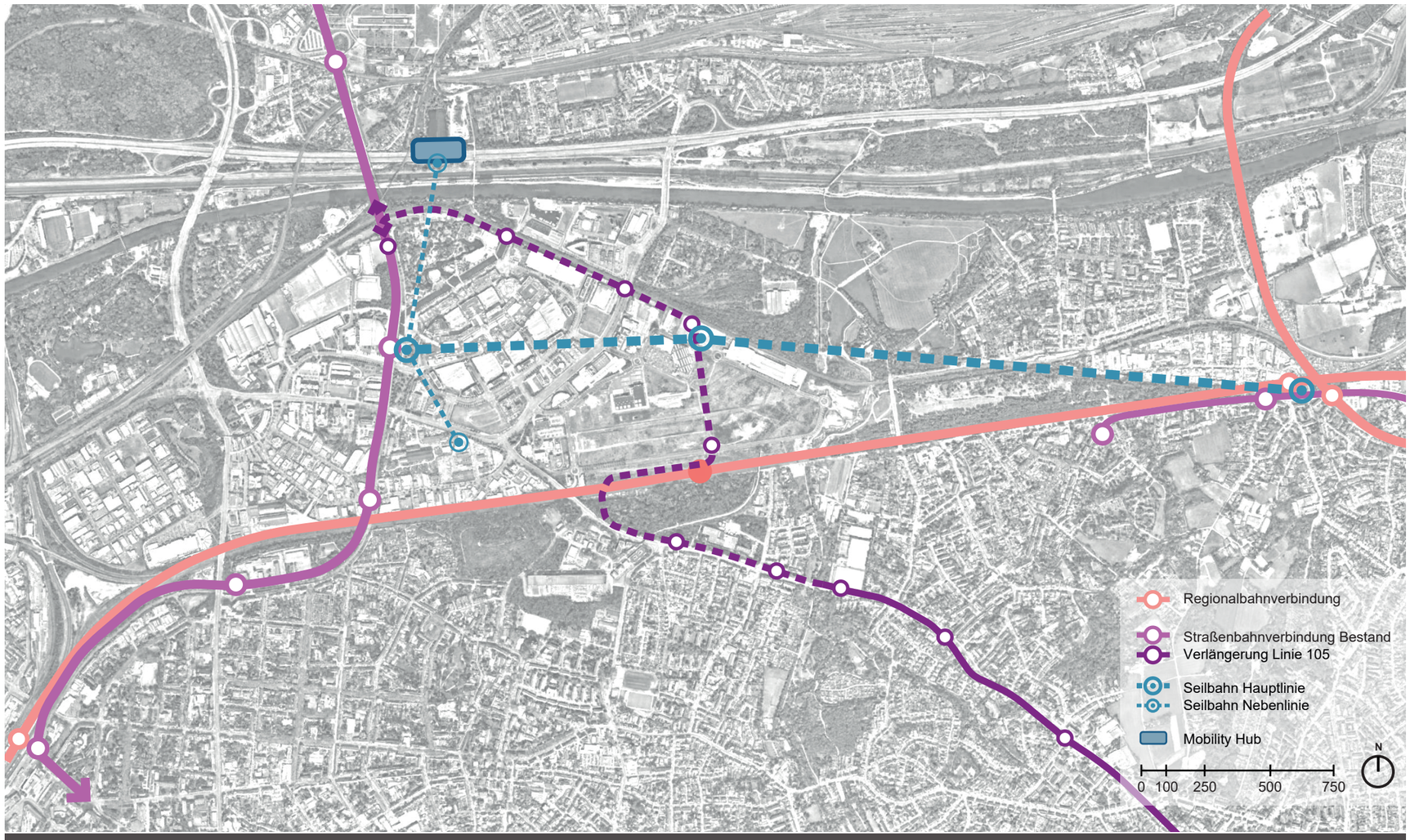


Abbildung 18. Übersicht Mobilitätskonzept

4.2. Straßenbahn

Der Lückenschluss der Straßenbahnlinie 105, zwischen der heutigen Endhaltestelle Unterstrasse auf Essener Stadtgebiet und der bestehenden ÖPNV-Trasse der Linie 112, ist ein Projekt von regionaler Bedeutung, das die Erschließungsqualität der Neuen Mitte ganz entscheidend verbessern wird. Darüber hinaus ist diese Straßenbahn eine unabdingbare Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung der Wohngebiete im Osten der Neuen Mitte. Durch die direkte Verbindung der Straßenbahn werden neue Fahrbeziehungen im ÖPNV und somit auch neue Möglichkeiten für modale Verlagerungen geschaffen.

Die im Masterplan dargestellte „Vorzugstrasse“ wurde im Hinblick auf die bestmögliche Erschließung der Wohngebiete mit kurzen Fußwegeentfernungen zu den Stationen gewählt. Nur durch einen attraktiven ÖPNV kann die umweltpolitisch zwingend notwendige Reduktion des Autoverkehrs erreicht werden.

Die städtebaulich präferierte Straßenbahn-trasse basiert auf der bereits im Jahr 2014 geplanten „Straßenbahnstrecke IV“, schwenkt allerdings nach der geplanten Station „Lipperheidebaum“ etwas weiter westlich in das Hausmannsfeld ein und überquert dann die Köln-Mindener Eisenbahnstrecke. Unmittelbar nördlich der Bahnstrecke wird die Straßenbahn wieder auf das Geländeniveau geführt. Diese etwa 200 m lange Rampe wird so nah wie möglich an die Bahngleise angeschmiegt, um die Grundstücke am Brammenring nicht zu zerschneiden. Im weiteren Verlauf folgt die Straßenbahn auf einem grünen Gleiskörper dem „Stahlwerkspark“. Nach erneuter plangleicher Querung des Brammenrings wird die Trasse unmittelbar südlich der Güterbahnstrecke weiter nach Westen geführt. Von der neuen Straßenbahnbrücke über die Osterfelder Straße bis zum Einbiegen auf die ÖPNV-Trasse entspricht der dargestellte Verlauf der bisherigen Planung von 2014.

Die beschriebene „Vorzugstrasse“ bindet durch den angepassten Streckenverlauf das neue Wohnquartier Stahlwerksgelände direkt an und bietet so die Voraussetzung für die Realisierung als autoarmes Quartier. Auch das Wohnquartier NEWAG-Areal ist über die neue Landschaftsbrücke unmittelbar an die Straßenbahnlinie 105 angebunden. Der komplette Trassenverlauf ermöglicht einen separaten Bahnkörper für die Straßenbahn. Lediglich zwei plangleiche Querungen des Brammenrings sind entsprechend zu sichern. Damit erfüllt dieser Trassenverlauf alle Voraussetzungen für eine hochwertige ÖPNV-Verbindung.

Den oben erläuterten Vorteilen dieser Vorzugstrasse steht möglicherweise entgegen, dass ein erforderliches und bereits bebautes Fremdgrundstück (Self-Storage-Halle der Fa. Rentabox24) nicht verfügbar gemacht werden kann. In diesem Fall müsste die Straßenbahn auf den nördlichen Ast des Brammenrings in Richtung Westen einschwenken. Aufgrund des verfügbaren Raums wäre die Straßenbahn allerdings mit einem straßengebundenen Bahnkörper auf dem Brammenring im Mischverkehr mit dem MIV zu führen. Westlich der Lagerhalle würde die Trasse auf die neue Straßenbahnbrücke über die Osterfelder Straße führen. Bei dieser Trassenlage würde sich die Erschließungsqualität für die künftigen Bewohner des NEWAG-Areals aufgrund der größeren Fußwegeentfernung deutlich verschlechtern. Ein weiterer Nachteil

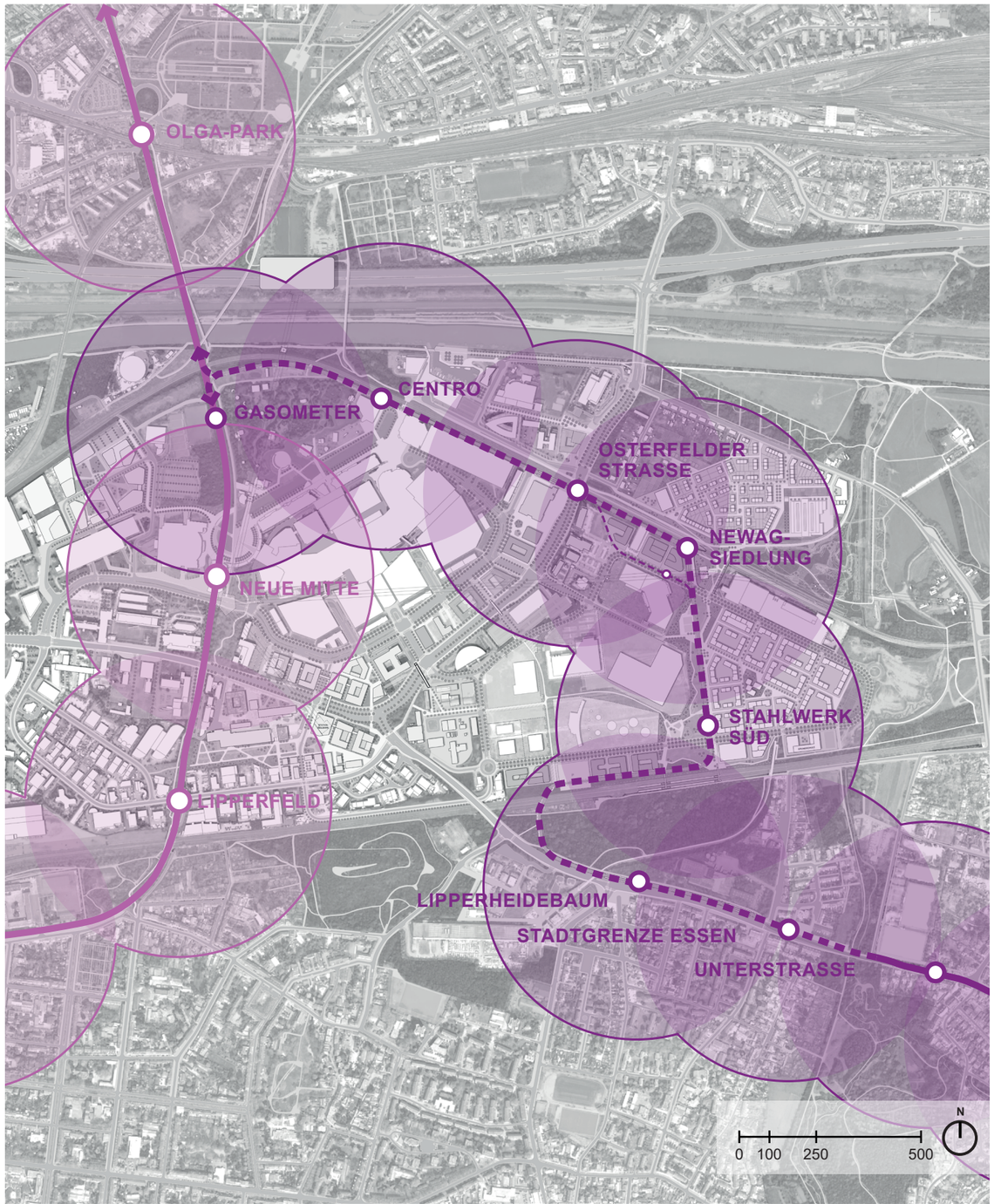
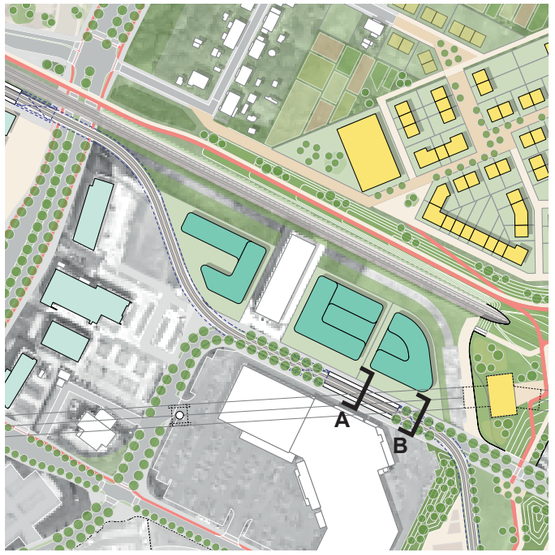


Abbildung 19. „Vorzugstrasse“ Straßenbahnverlängerung

dieser Trassenvariante wäre die Führung als straßengebundener Bahnkörper entlang des nördlichen Brammenrings. Dies schwächt die Funktion als hochwertige ÖPNV-Erschließung erheblich und hat ggf. auch eine geringere Förderung zur Folge.



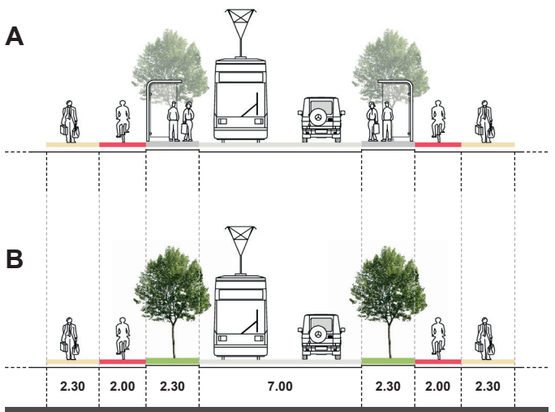
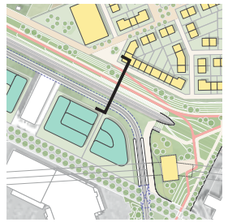


Abbildung 20. Alternativtrasse Straßenbahn



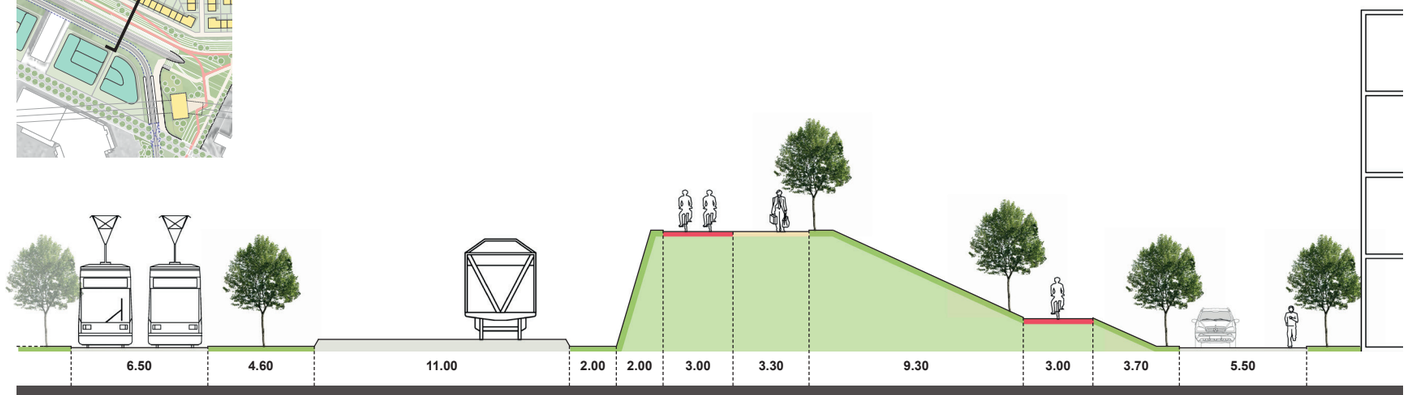


Abbildung 21. Schemaschnitt Lärmschutzwall - südliches NEWAG-Areal

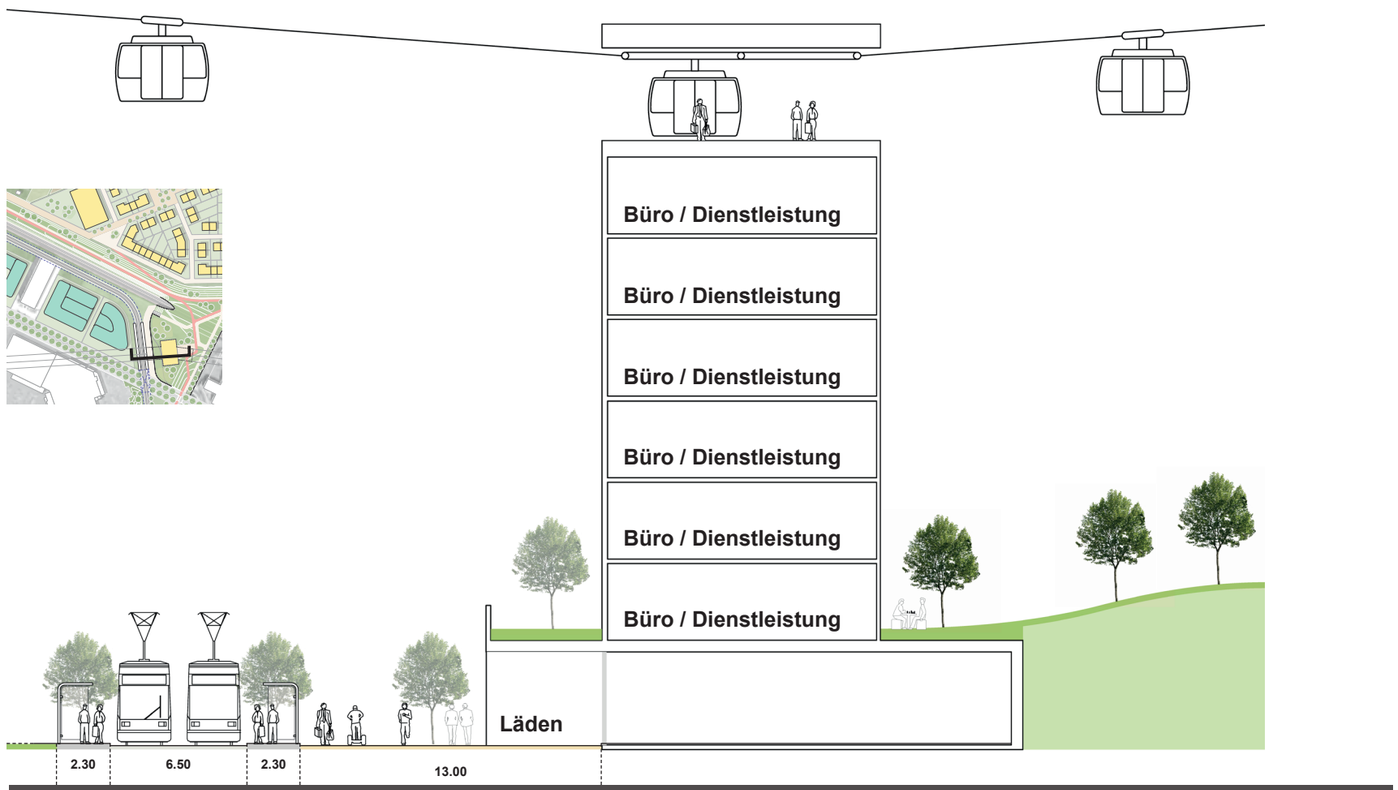


Abbildung 22. Schemaschnitt Straßenbahn- und Seilbahnstation an der Landschaftsbrücke

4.3. Mobility Hub

Die Straßenerschließung der Neuen Mitte ist durch regelmäßige Überlastungen mit entsprechend schlechter Verkehrsqualität der Knotenpunkte geprägt. Die beiden Anschlussstellen der Autobahn A42 (AS Oberhausen Zentrum und AS Oberhausen Neue Mitte) weisen ebenfalls sehr hohe Belastungen auf. Für die Anschlussstelle Oberhausen-Zentrum werden derzeit Umbauoptionen geprüft. Um der Überlastung des inneren Straßennetzes entgegenzuwirken, ist die Errichtung eines externen „Mobility Hubs“ vorgesehen.

Der Großteil der Besucher und Besucherinnen der Neuen Mitte hat das CentrO bzw. eine der großen touristischen Attraktionen zum Ziel. Diese Gruppen reisen zum überwiegenden Teil über die Autobahn A42 mit den beiden Anschlussstellen an und nutzen die heute kostenfreien Parkhäuser an der Centroallee. Hintergrund der Konzeption des Mobility Hubs ist die Überlegung, signifikante Anteile des Pkw-Anreiseverkehrs bereits direkt an der Autobahn abzufangen und damit sowohl das interne Straßennetz der Neuen Mitte als auch die bestehenden Anschlussstellen zu entlasten. Das im Masterplan dargestellte externe Parkdeck ist konzipiert als eine Autobahnüberbauung mit direkten Zu- und Ausfahrten von der Autobahn.

Der Standortwahl für den Mobility Hub liegen folgende Überlegungen zugrunde:

- Die Fläche am ehem. Klärbecken der Zeche Osterfeld liegt genau zwischen den beiden Autobahnanschlussstellen.
- Es besteht eine ausreichende Entfernung zu bestehenden Wohngebieten nördlich der Autobahn.

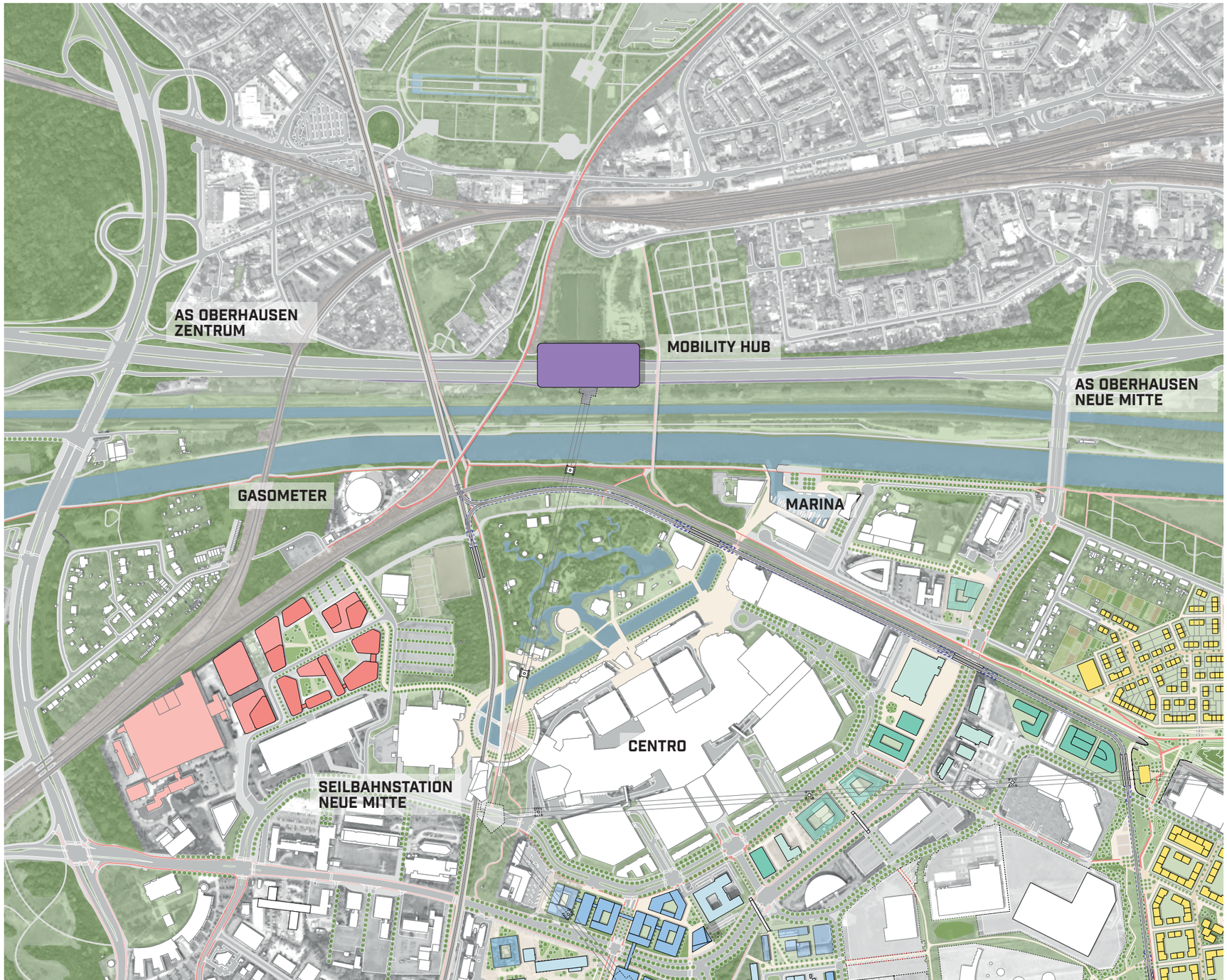


Abbildung 23. Mobility Hub

- Die benachbarte Tausendfüßlerbrücke ist als Fuß- und Radwegeverbindung vorhanden. Die sogenannte „Flachglasstrecke“ (unmittelbar westlich des Mobility Hub) soll zum Radweg ausgebaut werden.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz einer externen Parkierung ist die räumliche Nähe und ein komfortabler und schneller Weitertransport zum „eigentlichen“ Reiseziel. Geplant ist daher die Integration des Mobility Hub in das vorgesehene Seilbahnsystem, welches eine dem Ort angemessene Erlebnisqualität der Fortbewegung gewährleistet. Darüber hinaus sind im Mobility Hub Verleihstationen für Fahrräder, E-Scooter etc. vorgesehen.

Die Weiterentwicklung dieser Konzeption soll in einer verkehrstechnischen Studie außerhalb der Masterplanung erfolgen. Dabei sollen folgende Aspekte detailliert untersucht werden:

- Verkehrstechnische Machbarkeit, aufgrund des knappen Abstands zu den Anschlussstellen und den beengten Platzverhältnissen
- Anbindung des Parkhauses (Rampensystem, Verflechtungsbereiche etc.) und die verkehrstechnisch darstellbare Kapazität der Zufahrt
- Wechselwirkung mit den benachbarten Knotenpunkten
- erforderliche Mindest-Stellplatzkapazität zur verkehrlichen Entlastung des Straßennetzes
- baulich-technische Randbedingungen (notwendige Abstände, Konflikte mit bestehender Infrastruktur, etc.)
- sonstige Randbedingungen (z.B. Tempolimit, Wegweisung, dynamische Zuflusssteuerung etc.)

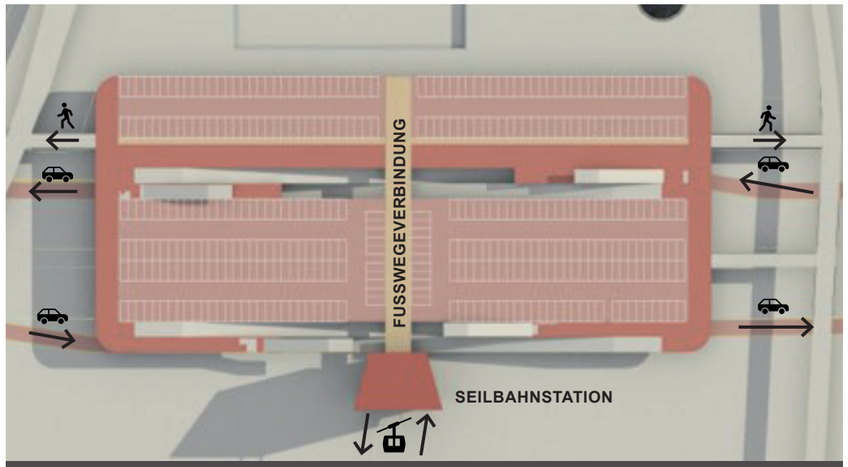


Abbildung 24. Mobility Hub Regelgrundriss

Abbildung 25. Mobility Hub Isometrie

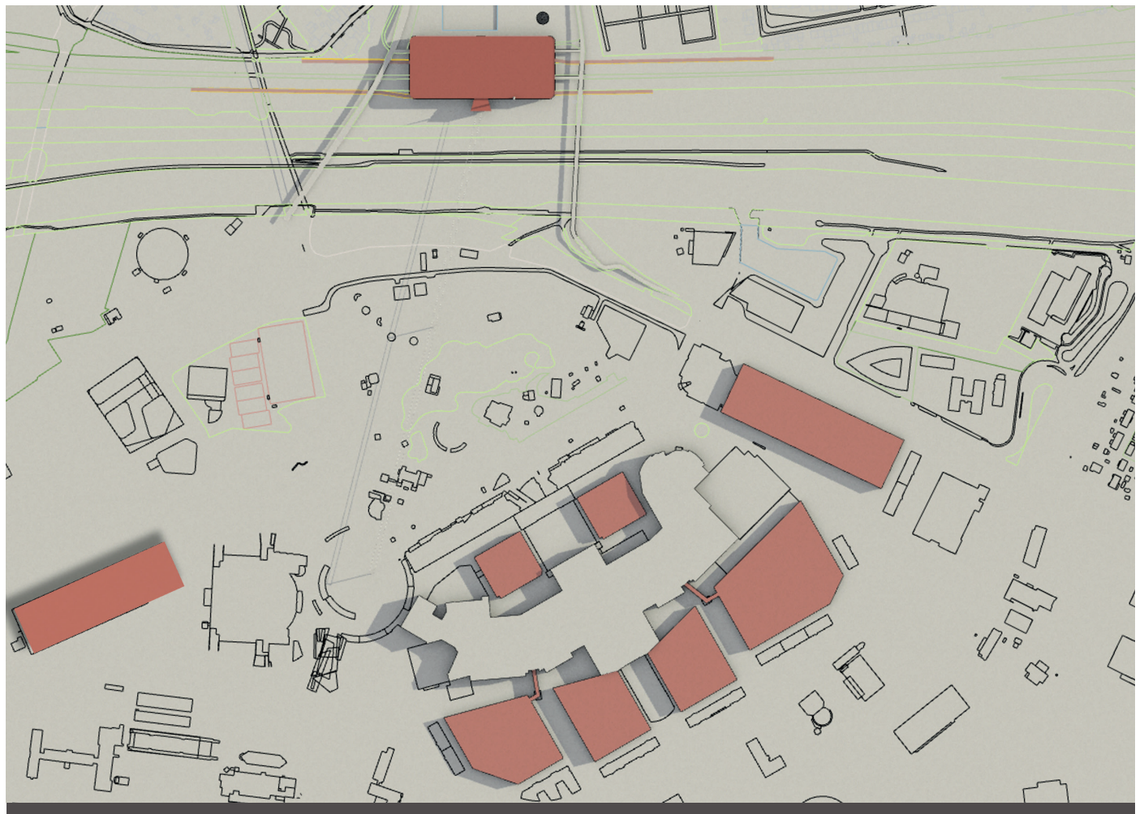


Abbildung 26. Mobility Hub Größenverhältnis

4.4. Seilbahn

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzepts für die Neue Mitte ist die Errichtung eines „urbanen Seilbahnsystems“. Im Unterschied zu den klassischen „touristischen“ Seilbahnen als Punkt-zu-Punkt-Verbindung ist ein Hauptmerkmal der hier geplanten Seilbahn die Integration in das bestehende und geplante ÖPNV-Netz.

Die Neue Mitte eignet sich in besonderem Maße als „Reallabor“ für dieses innovative Transportmittel:

- Überwindung topographischer Hindernisse (z.B. Bahnstrecken, Rhein-Herne-Kanal, Autobahn) auf kurzem Weg
- Integrierbarkeit in bestehende und geplante Bebauung
- Entlastung bestehender Verkehrssysteme
- „Mobilität als Erlebnis“.

Für den Masterplan wurden zwei Trassenkorridore definiert und deren prinzipielle technische Machbarkeit geprüft:

- Die **Hauptlinie** West-Ost mit drei Stationen stellt die Relation zwischen dem Straßenbahn- und Bushalt „Neue Mitte“ und dem Bahnhof Essen-Dellwig her. Durch diese Basistrasse würde die Neue Mitte und vor allem auch das CentrO direkt mit der S-Bahn Linie S9 (Bahnhof Dellwig Ost) verknüpft und eine neue, leistungsstarke und attraktive SPNV Anbindung an das östliche Ruhrgebiet geschaffen. Hierdurch würden sich neue Einzugsgebiete für den ÖPNV erschließen und somit Potentiale für modale Verlagerungen ergeben.
- Die **Nebenlinie** verkehrt in Nord-Süd-Richtung zwischen Mobility Hub und Innovationsquartier.

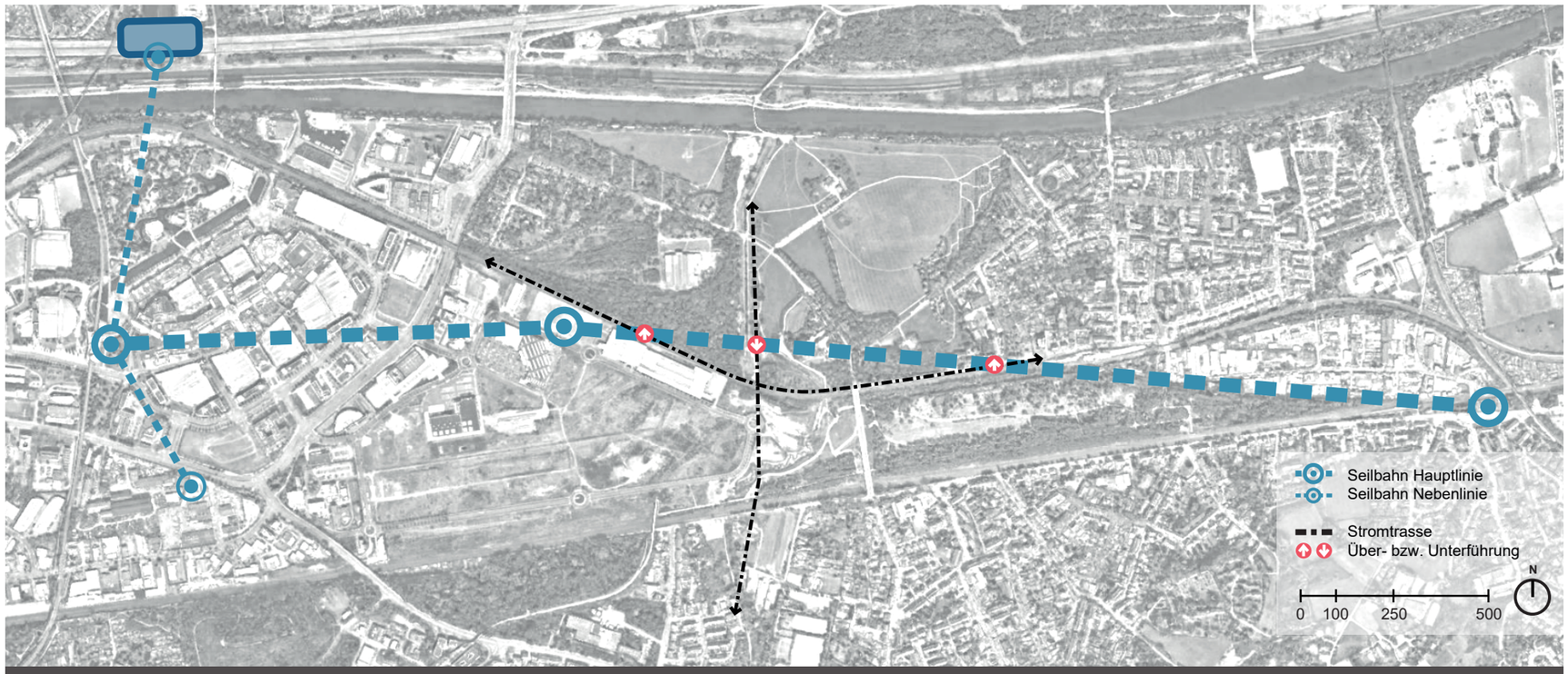


Abbildung 27. Seilbahntrasse

Hauptlinie

Station „Neue Mitte“:
Diese Station befindet sich unmittelbar am Straßenbahn- und Bushaltepunkt „Neue Mitte“ in fußläufiger Entfernung zu CentrO, Arena und dem geplanten Erlebnisdorf. Die konkrete Lage der Station ist in der weiteren Planung zu konkretisieren. Im Masterplan dargestellt ist eine Station in Hochlage über der Straße Alte Walz. Alternativ ist eine kombinierte Seilbahn- und Straßenbahnstation als Neubau denkbar.

Station „Stahlwerk“:
Dieses multifunktionale Stationsgebäude liegt an der sog. „Landschaftsbrücke“, zwischen den beiden geplanten Wohngebieten und gleichzeitig an der Trasse der Straßenbahnverlängerung 105. Durch die gewählte Lage der Station kann das „Überfliegen“ der künftigen Wohnbebauung vermieden werden.

Station „Bahnhof Dellwig“:
Dieser Stationsbereich liegt außerhalb des Planungsraums „Neue Mitte“ auf Essener Stadtgebiet. Mit dieser Station kann die heute fehlende regionale Anbindung der Neuen Mitte über Regionalbahn und S-Bahn hergestellt werden. Darüberhinaus liegt der Oberhausener Stadtteil Borbeck im Einzugsbereich dieser Station. Derzeit existieren Überlegungen der Stadt Essen, den Gesamtbereich mit den räumlich getrennten Haltepunkten von Regionalbahn, S-Bahn und Straßenbahn 103 neu zu organisieren. Die exakte Lage der künftigen Seilbahnstation muss in diese Überlegungen integriert werden.

Nebenlinie

Station „Mobility Hub“:
Die Anbindung des Mobility Hubs an die Seilbahnstation CentrO ist konzeptimmanent unabdingbar. Die detaillierte Trassenlage ist dann mit der technischen Planung des Mobility Hubs abzustimmen.

Station „Innovationsquartier“:
Das Innovationsquartier liegt außerhalb der direkten Einzugsbereiche des schienengebundenen ÖV. Die wünschenswerte Anknüpfung an das Seilbahnsystem wird daher bereits im Masterplan berücksichtigt.

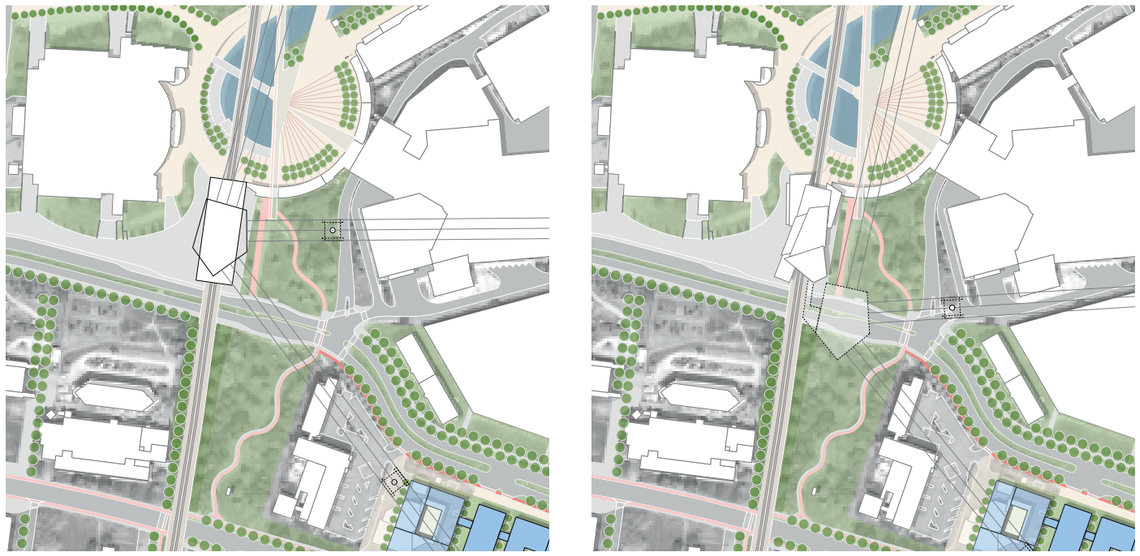


Abbildung 28. Varianten Seilbahnstation Neue Mitte

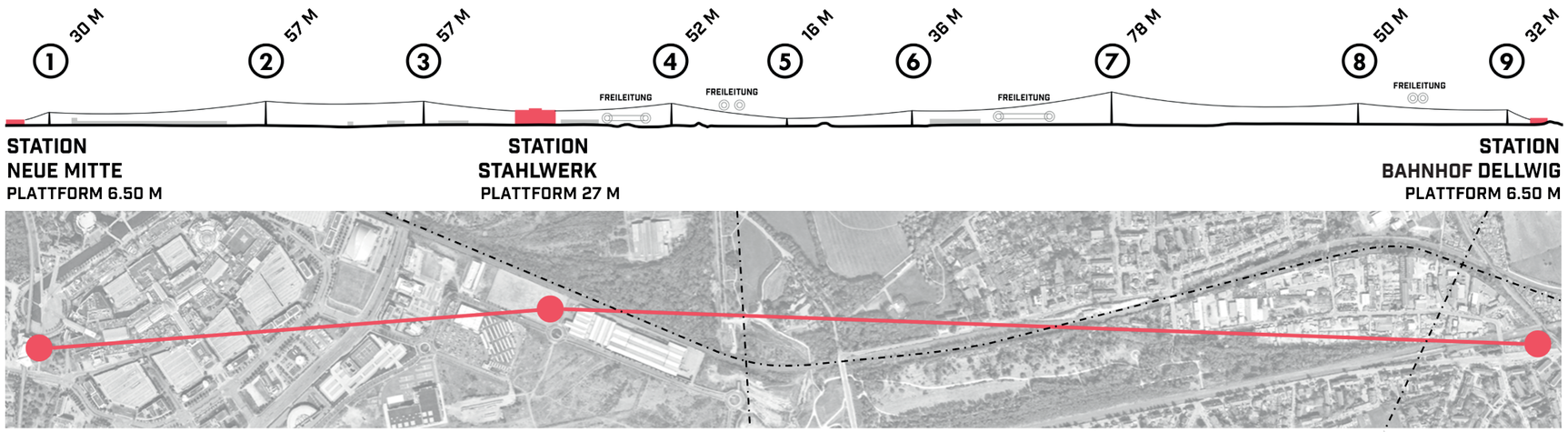


Abbildung 29. Seilbahntrasse Schnitt

4.5. Haltepunkt Regionalbahn

Der zweifelsfrei vorhandenen, überregionalen Bedeutung der Neuen Mitte sollte durch die Errichtung eines zusätzlichen Regionalbahnhalts an der Köln-Mindener Eisenbahnstrecke entsprochen werden. Heute verlaufen dort die Regionalbahnen RB 32 (Rhein-Emscher-Bahn) und RB 35 (Emscher-Niederrhein-Bahn) jeweils ohne Halt zwischen Essen-Dellwig und Oberhausen-Hauptbahnhof.

Als potentieller Standort für den Regionalbahnhalt ist das südliche Ende des „Stahlwerksparks“ vorgesehen. Hier besteht eine optimale Verknüpfung mit der verlängerten Straßenbahnlinie 105. Das künftige Wohngebiet Stahlwerksgelände befindet sich zudem in fußläufiger Entfernung. In dem dort vorgesehenen Quartiersparkhaus könnten Funktionsflächen des Haltepunkts integriert werden (Fahrradabstellanlage, Aufenthalt etc.).

Für die Errichtung der Bahnsteige muss der Gleiskörper im Bereich der Station entsprechend aufgeweitet werden. Hierfür werden die nördlich verlaufenden Gleise der Güterverkehrsstrecke nach Norden verschwenkt, um so einen Seitenbahnsteig am nördlichen Regionalbahngleis, zwischen Regionalbahn- und Güterverkehrsgleis, anordnen zu können. Im Masterplan wird eine Gleisverziehung berücksichtigt, die einen Bahnsteig mit einer Länge von 210 m ermöglichen würde.

Die hierfür erforderliche Freihaltefläche ist im Masterplan dargestellt und sollte in den folgenden Verfahrensschritten planungsrechtlich abgesichert werden.

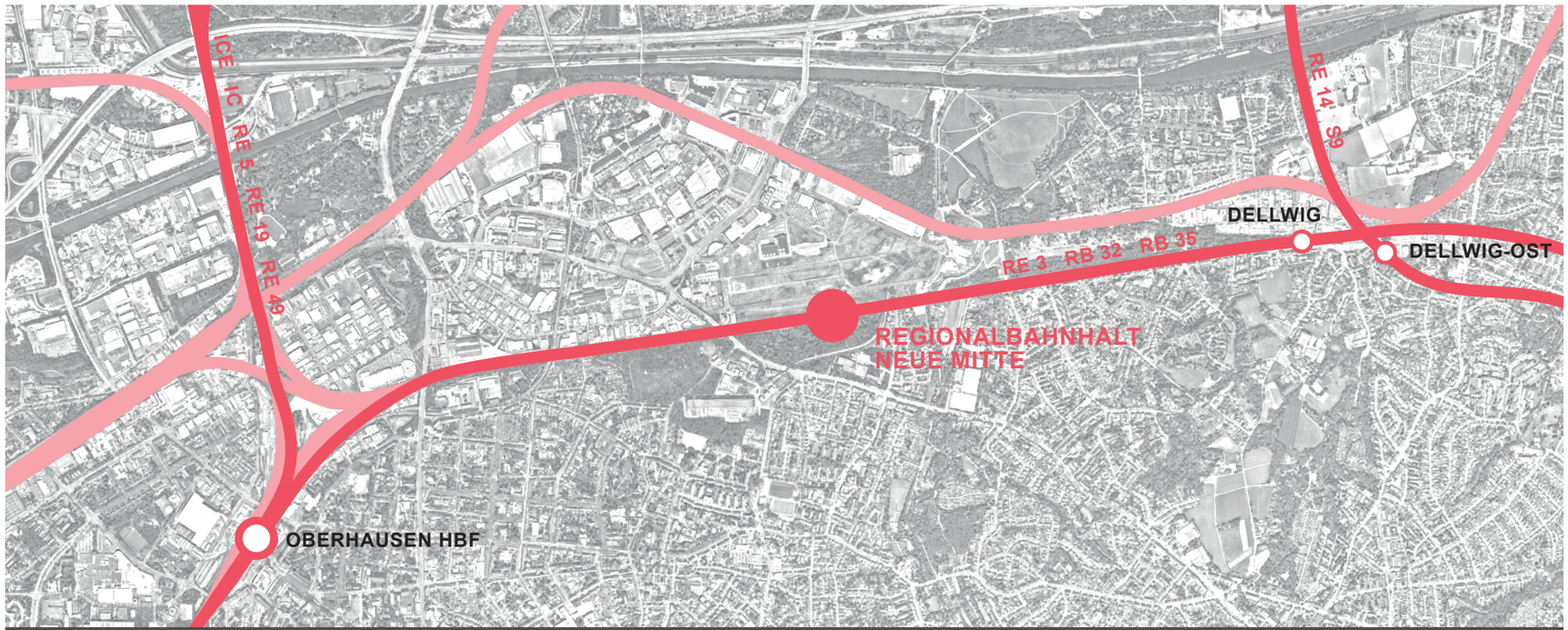


Abbildung 30. Übersichtskarte Regionalbahn

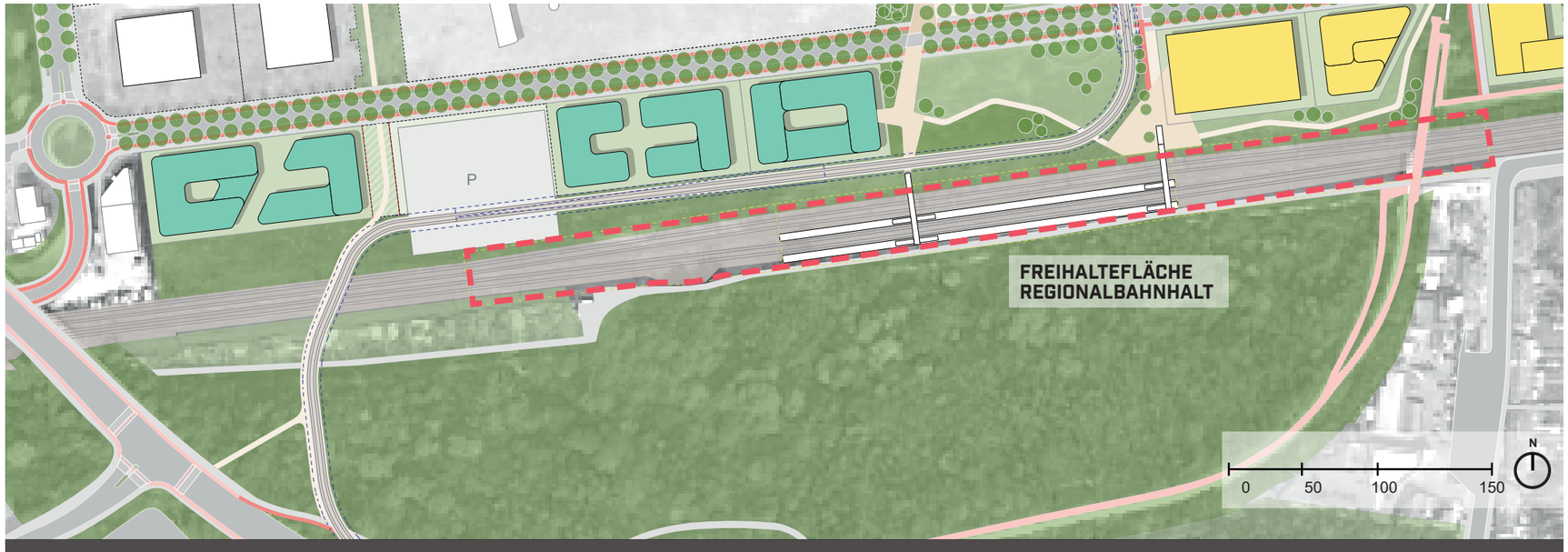


Abbildung 31. Freihaltefläche Regionalbahnhalt

4.6. Radwegekonzept

Das Ziel der Stärkung des Fahrrads als gleichberechtigtes Verkehrsmittel in der Neuen Mitte soll durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Verdichtung und Attraktivierung des Radwegenetzes
- Einbindung der neuen Entwicklungsflächen in das bestehende Radwegenetz
- Verknüpfung der Radwege mit dem ÖPNV

Basierend auf der Analyse des heutigen Radwegenetzes wurde eine Quell-Ziel-Matrix erstellt. Darauf aufbauend werden im Masterplan folgende Netzergänzungen vorgeschlagen.

(1) Radweg innerhalb des Stahlwerksparks

(2) Der Radweg auf der Nordseite der Walzwerkstrecke stellt die heute fehlende West-Ost-Verbindung innerhalb der Neuen Mitte her, verläuft auf dem Lärmschutzwall an der Nordseite der Bahn, überquert die Osterfelder Straße planfrei und führt weiter an der Straße Zum Aquarium.

(3) Durchgehend befahrbare Uferpromenade auf der Südseite des Rhein-Herne-Kanals vom Kaisergarten bis zum Anschlusspunkt des bereits gut ausgebauten Uferwegs in Höhe der Heinz-Schleußer-Straße. Entlang dieser Route liegen einige touristische und historische Hauptattraktionen, die im heutigen Verlauf der „Route der Industriekultur per Rad“ nur indirekt erschlossen werden.

(4) Straßenbegleitender Radweg an der Amsterdamer Straße zur Verbindung des Wohngebiets Stahlwerk und der Osterfelder Straße

Quelle / Ziel	Gehölz-garten	Werks-siedlung / NEWAG	Marina	Stahlwerk Ost (Wohnen)	Stahlwerk West (Gewerbe)	CentrO	Inno-vations-quartier	Bereich Arena	Gaso-meter	Kaiser-garten	Gewerbe Lipperfeld Ost	Gewerbe Lipperfeld West	OB-Borbeck
Gehölzgarten Ripshorst		-	1 / 2	1	1	2	1 + 5 + 6	11 + 3	3	3	1+5+6+7	1+5+6+7	3
Werkssiedlung / NEWAG			2	1	1	2	1 + 5 + 6	11 + 3	3 + 1	3	1+5+6+7	1+5+6+7	3 + 1
Marina				3 + 1	1	benachbart	10	11 + 3	3	3	10	10 + 12	3
Stahlwerk Ost (Wohnen)					4	4	1 + 5 + 6	12+7+5+6	3 + 1	3 + 1	5 + 6 + 7	5 + 6 + 7	13
Stahlwerk West (Gewerbe)						4	1 + 5 + 6	12+7+5+6	3 + 1	3 + 1	5 + 6 + 7	5 + 6 + 7	5
CentrO							benachbart	benachbart	11	3	12	12	2 + 3
Innovationsquartier								12 + 7	12+11+7	12+11+3	benachbart	3 + 1	13+5+6+7
Bereich Arena									benachbart	11 + 3	12	12 + 7	11 + 3
Gasometer / Siedl. Grafenb.										3	11 + 3	12+11+7	3
Kaisergarten											12	12+11+3	3
Gewerbe Lipperfeld Ost												7	13+5+6+7
Gewerbe Lipperfeld West													13+5+6+7
OB-Borbeck													

Erläuterung :

Die Quell-Ziel-Matrix gibt an, wie die verschiedenen Bereiche innerhalb der Neuen Mitte durch welche Radwege verbunden sind. Die Ziffern stehen dabei für die unterschiedlichen Radwege (rot = Planung / schwarz - Bestand, s. nebenstehene Auflistung).

Beispiel (gelb markierte Zelle):
Zur Verbindung vom Wohnquartier Stahlwerksgelände zum Innovationsquartier (oder in entgegengesetzte Richtung) dienen die Radwege
1 - innerhalb des Stahlwerksparks,
5 - entlang des Brammenring Süd und
6 - entlang des „Bypass“ Osterfelder Straße

Konzept (geplante Radwege)	
1	Stahlwerkspark / Landschaftsbrücke / Dammweg NEWAG
2	Nordseite Walzwerktrasse / Neue Brücke über Osterfelder Str.
3	Uferpromenade Rhein-Herne Kanal
4	Brammenring Mitte / Amsterdamer Straße
5	Brammenring Süd
6	Bypass Osterfelder Straße
7	Neuer Radweg Straße Im Lipperfeld
8	Radweg Flachglasstrecke
Bestand (existierende Radwege)	
10	Radweg entlang Osterfelder / Essener Strasse
11	Radweg entlang ÖPNV-Trasse / nördlich Platz der Guten Hoffnung
12	Radweg entlang ÖPNV-Trasse / südlich Platz der Guten Hoffnung
13	Radwege im Gleispark Frintrop

Abbildung 32. Quell / Ziel-Matrix und Ergänzungen Radwegenetz

(5) Straßenbegleitender Radweg am südlichen Brammenring

(6) Straßenbegleitender Radweg am sog. „Bypass Osterfelder Straße“, zur Umfahrung der hochbelasteten und für Radfahrer wenig attraktiven Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen und zur Erschließung des Innovationsquartiers

(7) Straßenbegleitender Radweg entlang der Straße Im Lipperfeld zur Anknüpfung der Straßenbahnstation „Lipperfeld“ und der Radwege parallel zur ÖPNV-Trasse (Nord-Süd-Verbindung)

(8) Aktivierung der bereits entwidmeten Bahnstrecke „Flachglastrasse“ als straßenunabhängige Verbindung zur Stadtteilmitte Osterfeld und weiter zum Revierpark Vonderort. Außerdem ist dieses Projekt potentiell geeignet zur Vergrößerung des Einzugsradius des regionalen Radverkehrs aus Richtung Gladbeck / Bottrop. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Masterplans ist eine Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Neue Mitte - Hauptbahnhof - Mühlheim-Styrum in Bearbeitung. Dieses Projekt beinhaltet auch die Flachglasstrecke. Die Trassierung ist in der weiteren Planung zu beachten.

Neben der Netzqualität wird auch die weitere Infrastrukturausstattung für den Radverkehr verbessert. An wichtigen Zielpunkten und Verknüpfungen mit dem ÖPNV sind Standorte für witterungsgeschützte Abstellanlagen sowie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder geplant, meist integriert in die geplanten Quartiersparkhäuser.

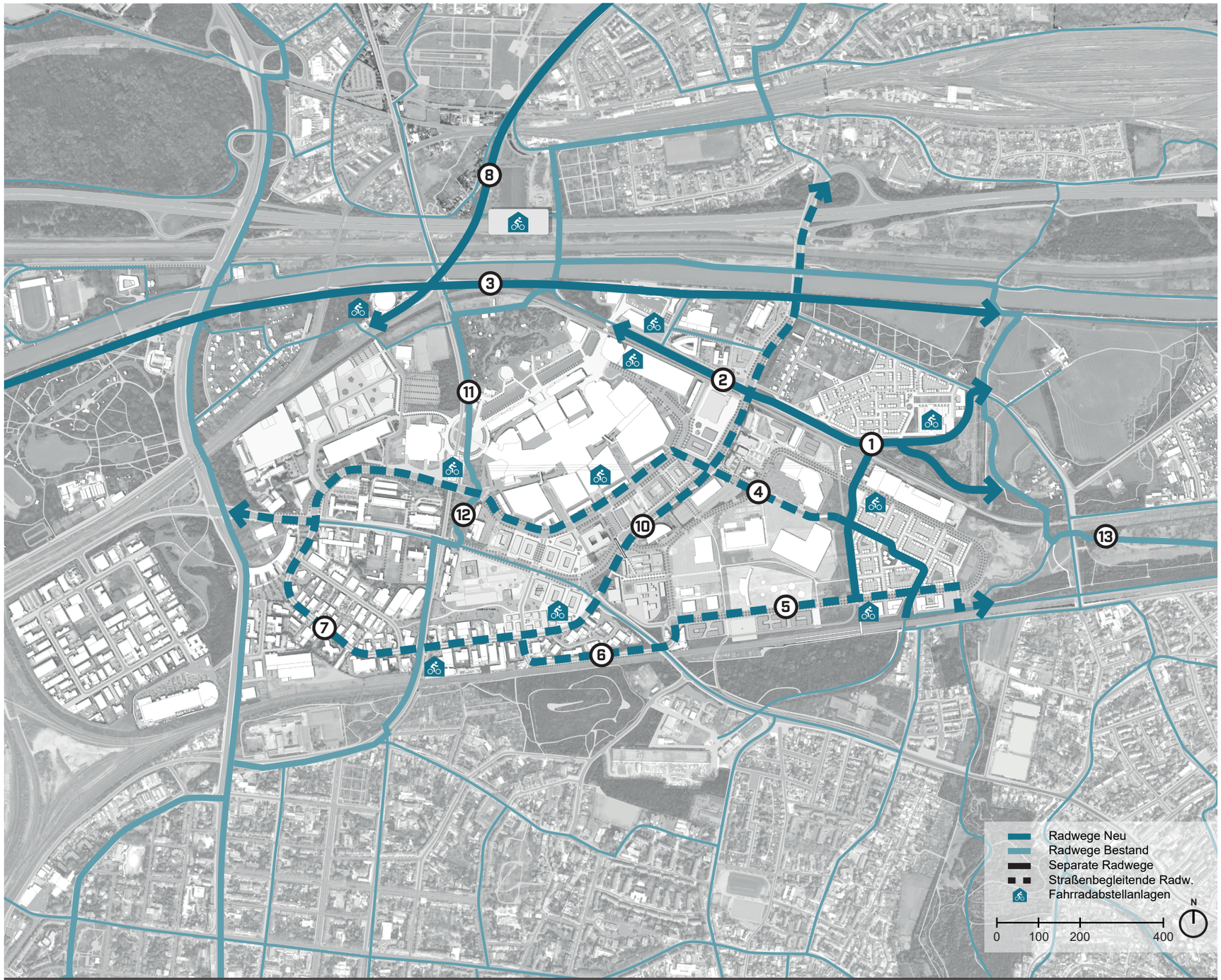


Abbildung 33. Radwege

4.7. Fußwegeverbindungen

Der Fußwegeverkehr soll als wichtiges Element der Alltagsmobilität deutlich gestärkt werden. Die wesentlichen Maßnahmen sind Netzergänzungen sowie neue bzw. verbesserte Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsachsen und die Verknüpfung / Verbindung zum ÖPNV und Radverkehr:

- Errichtung einer durchgängig barrierefrei begehbaren Uferpromenade
- Ausbildung eines deutlich ablesbaren und attraktiv gestalteten Rundwegs. Dieser verbindet die Hauptattraktionen wie Sea Life, Erlebnisdorf, CentrO, Arena und Gasometer miteinander. Diese „Flaniermeile“ knüpft als Verlängerung der Centro-Promenade sowohl an die geplante Uferpromenade als auch an den bestehenden Fußweg parallel zur ÖPNV-Trasse an.
- Überwindung von Barrieren durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten:
  - A Brücke nördlich der Walzwerktrasse
  - B ebenerdig in Verlängerung der Amsterdamer Straße
  - C Brücke südlich von „Strauss Workwear“
  - D Brücke in Verlängerung der Europa-Allee
  - E ebenerdig in Verlängerung der „neuen“ Brüsseler Straße
  - F ebenerdig am Behrens-Bau
  - G Brücke von der Siedlung Grafenbusch zum Kaisergarten
  - H in Verbindung mit neuer Straßenbahnbrücke über die Köln-Mindener Eisenbahntrasse

- Eigenständig geführte und attraktive Fußwege innerhalb der neu geplanten Grünflächen und entlang neuer Radwege.

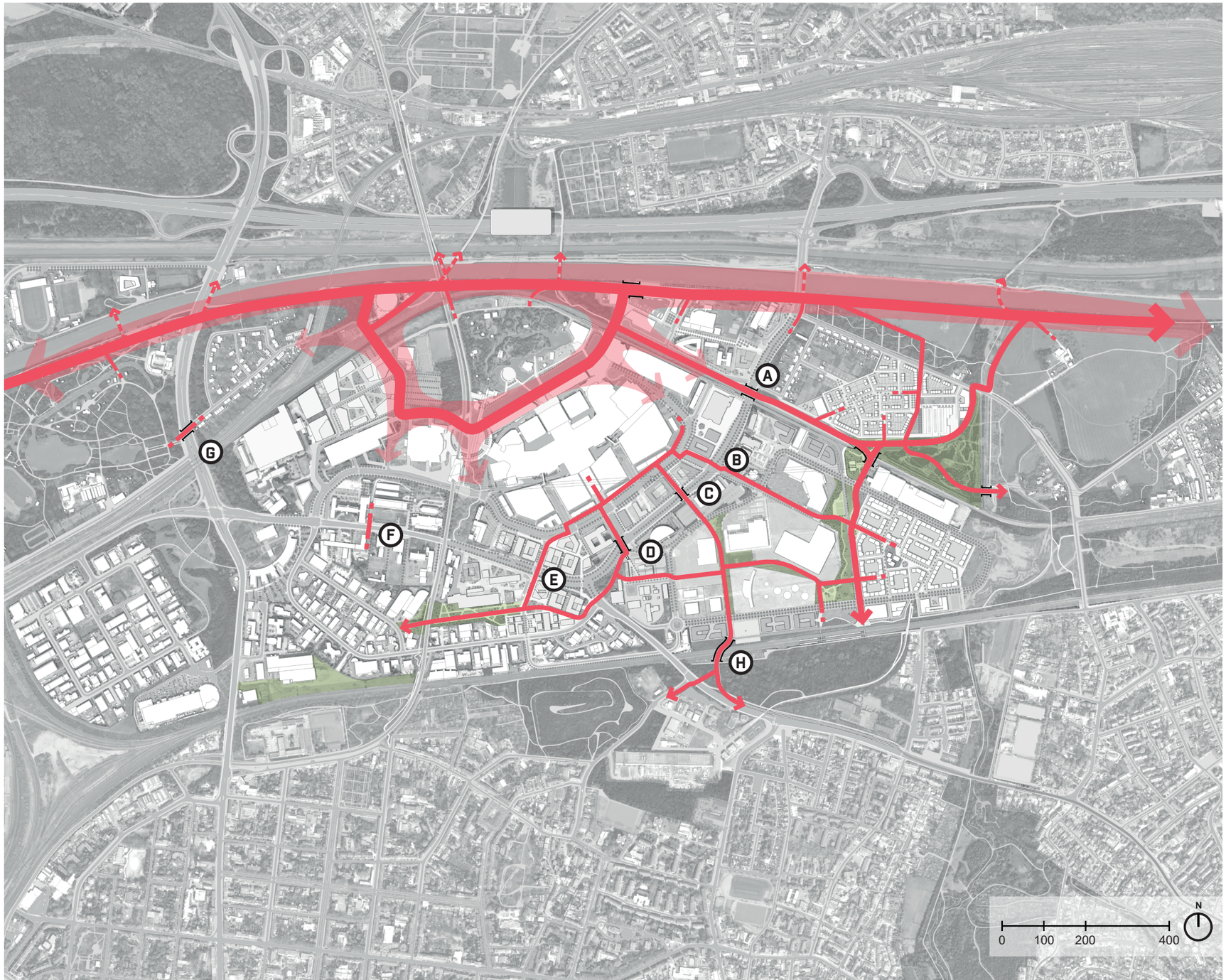


Abbildung 34. Fußwege

4.8. Straßennetzergänzungen

Der Schwerpunkt des Mobilitätskonzepts liegt auf Stärkung und Ausbau des ÖPNV, der Nahmobilität (Rad- und Fußwege) sowie in der Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander. Die beiden neuen Wohngebiete werden entsprechend als autoarme Quartiere konzipiert. Dennoch werden durch die Ansiedlung neuer Nutzungen auch Ergänzungen bzw. Modifikationen des bestehenden Staßennetzes erforderlich.

Anschluss „NEWAG“-Gelände an die nördliche Osterfelder Straße

Das künftige Wohngebiet wird im wesentlichen über die Ripshorster Straße angebunden. Der Knotenpunkt Ripshorster Straße / Osterfelder Straße ist heute bereits stark belastet. Eine Aufweitung der Ripshorster Straße im Knotenpunktbereich wäre ohne Eingriff in hochwertigen Baumbestand nicht möglich und würde zudem die Situation nicht nachhaltig verbessern. Das Problem liegt vielmehr auf der Osterfelder Straße. Hier können die von der Ripshorster Straße zufahrenden Fahrzeuge nicht abfließen, obwohl sich ein Zufahrtsstreifen auf der Ripshorster Straße auf jeweils zwei Ausfahrtsstreifen auf der Osterfelder Straße verteilt. Die Behinderungen auf der Osterfelder Straße in Richtung Norden resultieren im Wesentlichen aus Engstellen nördlich des Rhein-Herne-Kanals.

Eine mögliche Option zur Reduzierung der von der Ripshorster Straße zufahrenden Fahrzeuge wäre eine weitestgehende Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung auf einem Teilabschnitt der Ripshorster Straße. Dies hätte jedoch zur Folge, dass sich die Verkehrsanbindung der betroffenen Gebiete außerhalb der Neuen Mitte deutlich verschlechtern würde, sodass diese Maßnahme nicht weiter verfolgt wird.

Im Rahmen des Masterplans wird daher vorgeschlagen, einen zusätzlichen Anschluss des Wohngebiets an das überörtliche Straßennetz zu schaffen. Dazu wird die heute als Sackgasse ausgebildete Werkstraße wieder auf die Osterfelder Straße geführt. Durch geeignete Maßnahmen (bauliche Gestaltung, „falsche“ Einbahnstraßen, Zufahrtsbeschränkungen etc.) ist das Entstehen von Durchgangsverkehren durch das Wohngebiet zu unterbinden.

Für die weitere Ausgestaltung dieses Anschlusses sind mehrere Optionen denkbar:

Option A1:
Bau eines Vollknotens Werkstraße / Osterfelder Str. / Straße Zum Aquarium. Durch die nach Süden verlagerte direkte Anbindung der Straße Zum Aquarium an die Osterfelder Straße kann die überdimensionierte „Anbindungsschleife“ entfallen. Durch den Straßenrückbau entsteht ein etwa 7.500 qm großes Baugrundstück, das hervorragend geeignet ist, den nördlichen Quartierseingang baulich zu akzentuieren. Für die erforderliche Linksabbiegespur von der Osterfelder Str. in die Straße Zum Aquarium ist die heutige Durchfahrtsbreite unter der Bahnbrücke jedoch nicht ausreichend.
Ob die Verbreiterung der Durchfahrt ggf. im Verbund mit dem Bau der geplanten Brücken für Straßenbahn und Radweg erfolgen kann, ist im weiteren zu prüfen.

Option A2:
Wie A1, jedoch Bau der Kreuzung etwas weiter nördlich. Dadurch kann die kritische Linksabbiegespur nördlich der Brücke angeordnet werden.

Option B:
Alternativ zu der aufwändigen Neugestaltung des gesamten Knotenpunktbereichs (Vollknoten) kann die Anbindung der Werkstraße an die Osterfelder Straße auch mittels einer bedarfsgesteuert signalisierten Einmündung mit reduzierten Fahrbeziehungen („rechts rein - rechts raus“) erfolgen. In diesem Fall würde die Anbindungsschleife der Straße Zum Aquarium bestehen bleiben.

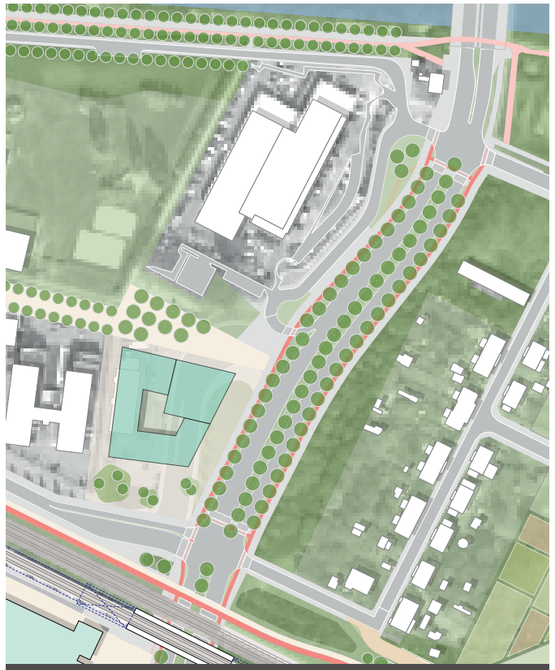


Abbildung 35. Osterfelder Straße Nord - Option A1

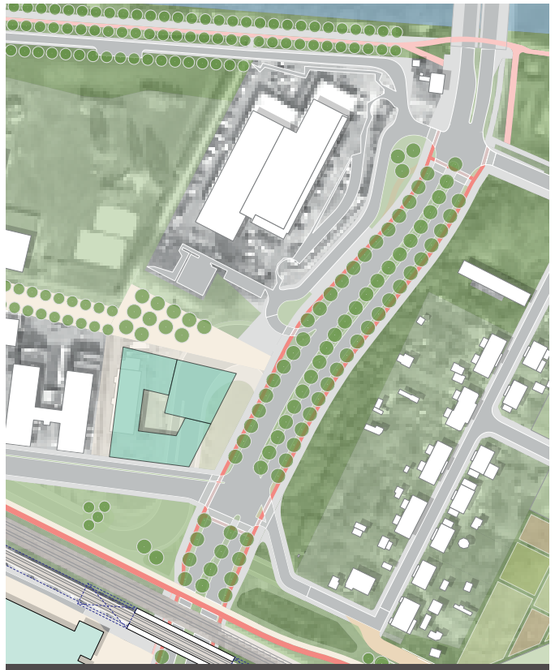


Abbildung 36. Osterfelder Straße Nord - Option A2

Abbildung 37. Osterfelder Straße Nord - Option B

Bypass Osterfelder Straße

Die heutige Erschließung des Stahlwerksgeländes erfolgt einzig über die Osterfelder Straße, mit einer Zufahrt über die Europaallee und einer Ausfahrt über die Amsterdamer Straße. Mit der Neuansiedlung des Wohngebiets im Osten des Stahlwerksgeländes wird eine zusätzliche Erschließungsstraße erforderlich. Dieser sog „Bypass“ beginnt am südwestlichen Kreisverkehr des Brammenrings, unterquert die Straßenbrücke der Essener Straße, verläuft dann rund 400 m parallel zur Bahnstrecke und biegt schließlich rechtwinklig auf die Straße Im Lipperfeld ab. Die Straßentrasse verläuft im östlichen Teil zwar erkennbar auf einer Freihaltetrasse, sodass kein Eingriff in bestehende Bausubstanz erforderlich ist. Die zur Realisierung benötigten Grundstücke befinden sich allerdings in Privateigentum.

Nördlich der Straße Im Lipperfeld wird der Bypass entlang der westlichen Grenze des heutigen „Air Liquide“-Grundstücks bis an die Essener Straße geführt und erschließt diesen Teil des künftigen Innovationsquartiers.
Zur Vermeidung zweier versetzt angeordneter Einmündungen wird vorgeschlagen, die Brüsseler Straße nach Osten zu verlegen, sodass ein neuer Vollknoten an der Essener Straße entsteht. Der heutige dreiarmige Knotenpunkt weist eine Qualitätsstufe des Verkehrs (QSV) von „B“ auf. Bei der Implementierung eines vierten, voraussichtlich schwach belasteten Armes ist zu erwarten, das die Verkehrsqualität befriedigend bleibt. Die heutige Straßenfläche der Brüsseler Straße wird nach Abschluss der Straßenbaumaßnahme zum Baugrundstück transformiert.

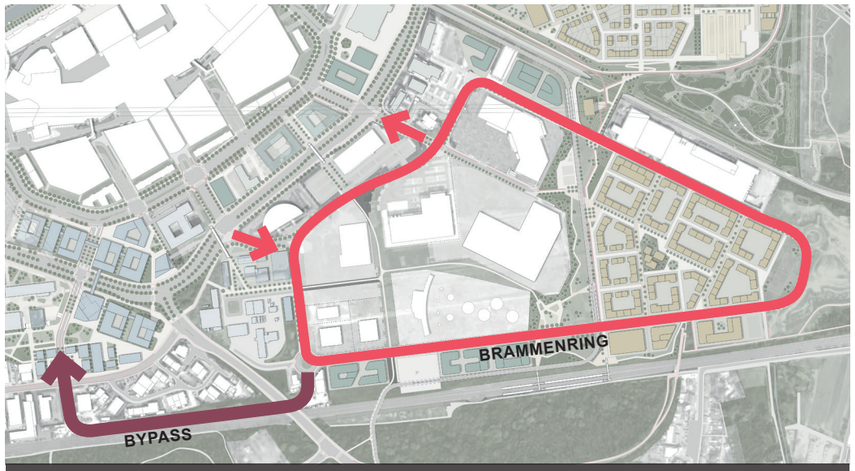


Abbildung 38. Erschließung Brammenring

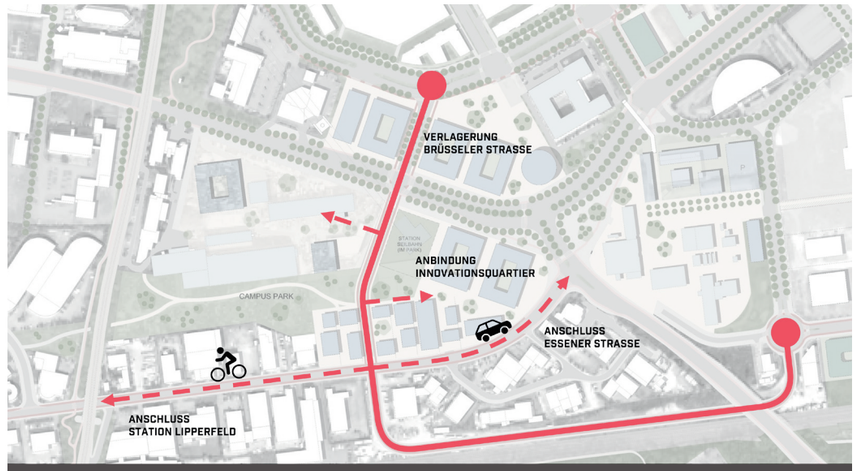


Abbildung 39. Bypass Osterfelder Straße - Schema

Abbildung 40. Bypass Osterfelder Straße

5. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Der Masterplan als informelles Planungsinstrument dient als Richtschnur der weiteren Entwicklung der Neuen Mitte.

Zur Umsetzung des Masterplans müssen aus den dargestellten Maßnahmen und Ideen konkrete Projekte entwickelt bzw.weitere Planungsschritte initiiert werden:

Thema	Maßnahme / Projekt	Empfehlung	Verantwortlich
Stadtbausteine	Wohnquartier Stahlwerksgelände	Für beide Quartiere sollten Städtebaulich-Landschaftsplanerische Wettbewerbe durchgeführt oder entsprechende städtebauliche Konzepte erarbeitet werden. Auf dieser Grundlage sollen die Bebauungspläne 750 (Stahlwerk) und 439 (Ripshorster Str.) erstellt werden. Parallel zur Aufstellung der Bebauungspläne sollten die erforderlichen Fachkonzepte erarbeitet werden (insbesondere Energieversorgung, Mobilität, Nutzungskonzept NEWAG-Halle, etc.).	Stadt Oberhausen gemeinsam mit Grundstückseigentümern
	Wohnquartier NEWAG-Gelände		
	Energiekonzepte	Von besonderer Bedeutung im Hinblick auf den Klimaschutz sind Konzepte zur nachhaltigen Energieversorgung der neuen und der bestehenden Stadtbausteine zu erarbeiten. Diese Konzepte machen Vorgaben zu den wesentlichen energietechnischen und -wirtschaftlichen Fragestellungen. Darüber hinaus werden Lösungen zu Energie- und Systemdienstleistungen, Sharing-Konzepten etc. aufgezeigt (Im weiteren Verlauf der Planung sind selbstverständlich auch die energetischen Parameter zur Gebäudehülle und zur Technischen Gebäudeausrüstung zu definieren. Voraussetzung hierfür sind entsprechende architektonische Vorkonzepte).	Stadt Oberhausen und EVO gemeinsam mit Grundstückseigentümern
	Innovationsquartier (Phase 1)	Das Innovationsquartier belegt Flächen im Privatbesitz. Daher sollten die gewünschten Zielgruppen durch die Instrumente des Stadtmarketing gezielt angesprochen werden. Gemeinsam mit den Eigentümern sollen weitergehende Entwicklungsperspektiven erabeitet und ein gemeinsames Vorgehen verabredet werden.	OWT (Wirtschaftsförderung) mit Unterstützung Fraunhofer UMSICHT
	Themenfläche Freizeit / Sport	Die im Masterplan dargestellte Entwicklung dieser Bereiche deckt sich weitestgehend mit der „Vision 2030“ des Eigentümers und CentrO-Betreibers. Im Sinne einer Angebotsplanung sollten diese Flächen für entsprechende Ansiedlungen vorbereitet werden. Dies sowie die gewünschte Öffnung des CentrO-Umfelds für Wohnnutzung erfordert die Anpassung der bestehenden planungsrechtlichen Festsetzungen.	Stadt Oberhausen gemeinsam mit Grundstückseigentümern
	Integration Wohnen in CentrO-Komplex		
Freiraum	Entwicklung „Waldpark“	Die Gestaltung dieser Landschaftselemente sollte integrierter Gegenstand der o.g. Städtebaulich-Landschaftsplanerischen Wettbewerbe sein. Die Landschaftsbrücke als Gelenk zwischen den beiden Stadtquartieren sollte dabei innerhalb des Wettbewerbs für das Stahlwerksgelände bearbeitet werden.	Stadt Oberhausen gemeinsam mit Grundstückseigentümern
	Stahlwerkspark / Landschaftsbrücke		
	Straßenraumbegrünung	Die Straßenraumbegrünung kann auf Grundlage eines zu erarbeitenden Konzepts in Teilschritten realisiert werden. Das Projekt ist weitestgehend unabhängig von anderen Maßnahmen.	Stadt Oberhausen
	Uferpromenade Rhein-Herne Kanal	Gleiches gilt für die Herstellung der Uferpromenade, wobei auch hierfür ein detailliertes Konzept und für Teilprojekte (z.B. Pontons, mobile Brücke über Hafenbecken) die Abstimmung mit der zuständigen Bundeswasserstraßenverwaltung erforderlich ist.	Stadt Oberhausen

Mobilität	Straßenbahn: Lückenschluss Linie 105	Detailtrassierung und ingenieurtechnische Planung der Straßenbahn unter Federführung der STOAG. Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.	STOAG / Stadt Oberhausen
	Seilbahntrasse	Intensivierung der Gespräche mit der Stadt Essen und Verständigung über die Seilbahn Dellwig-Neue Mitte als interkommunales Projekt. Parallel dazu Vertiefung der technischen Planung mit geeigneten Partnern bzw. interessierten Betreibern. Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.	Stadt Oberhausen in Kooperation mit Stadt Essen
	Mobility Hub	Die erforderliche Konkretisierung dieses Projektvorschlags umfasst zunächst eine Reihe technischer Voruntersuchungen (vgl. Abschnitt 4.3). Auf Basis entsprechender Vorkonzepte zur Machbarkeit sollten Vorgespräche mit der Autobahn GmbH des Bundes geführt werden.	Stadt Oberhausen
	Regionalbahnhalt Neue Mitte	Bei der Aufstellung des Bebauungsplans 750 für das Stahlwerksgelände ist die erforderliche Fläche für einen künftigen Haltepunkt und die erforderliche Gleisaufweitung planerisch zu sichern (unter Verweis auf den Regionalen Flächennutzungsplan sowie den künftigen Regionalplan Ruhr).	Stadt Oberhausen
	Rad- und Fußwege / -brücken	Einige dieser Projekte können auf Grundlage zu erarbeitender Detailplanungen unabhängig realisiert werden (z. B. die Querungen der Osterfelder Straße). Für die geplanten Rad- und Fußwegbrücken wäre die Entwicklung einer übergreifenden Gestaltungsidee im Sinne einer "Brückenfamilie Neue Mitte" zu begrüßen. Rad- und Fußwege im Kontext der geplanten städtebaulichen Entwicklungsgebiete sind mit dem Gesamtnetz zu harmonisieren.	Stadt Oberhausen
	Straßenanschluss NEWAG - Gelände	Verkehrstechnische Untersuchung der verschiedenen Optionen. Entwurfsplanung in Abstimmung mit RIWETHO e.G. und der Thelen Gruppe (Flächeneigentümer) und anschließende Festsetzung der gewählten Straßenführung in dem aufzustellenden Bebauungsplan 439 (Ripshorster Str.).	Stadt Oberhausen (gemeinsam mit Eigentümern)
	Bypass Osterfelder Straße / Verlegung Brüsseler Straße	Verkehrstechnische Untersuchung der vorgeschlagenen Trasse, Entwurfsplanung in Abstimmung mit den betroffenen Grundstückseigentümern). Ggf. Ankauf der erforderlichen Grundstücke. Änderung der betroffenen Bebauungspläne 188A (Eisenhütte) und 275A (Centroallee).	Stadt Oberhausen (gemeinsam mit Eigentümern)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1. Gegenüberstellung bisheriges und künftiges Zielbild S.3
Abbildung 2. Masterplan Neue Mitte (Übersichtsplan) S.4
Abbildung 3. Vorläufige Städtebauliche Kennwerte derWohngebiete (gerundet) S.5
Abbildung 4. Strukturplan Wohngebiete S.5
Abbildung 5. Strukturkonzept Wohnquartier Stahlwerksgelände S.6
Abbildung 6. Strukturkonzept Wohnquartier NEWAG-Gelände S.7
Abbildung 7. Energiekonzept S.8
Abbildung 8. Strukturkonzept Innovationsquartier (kurzfristige Entwicklung) S.9
Abbildung 9. Strukturkonzept Innovationsquartier (langfristige Entwicklung) S.10
Abbildung 10. Strukturkonzept Themenfläche Freizeit /Sport S.11
Abbildung 11. Übersicht Umfeld CentrO S.12
Abbildung 12. Freiraumkonzept: Raumpotentiale / Aktive und Extensive Freiräume S.13
Abbildung 13. Bausteine Grüne Mitte S.15
Abbildung 14. Freiraumvernetzung S.16
Abbildung 15. Städtischer Boulevard S.17
Abbildung 16. Grünverbindung Stahlwerk / Durchgrünte Wohnquartiere S.18
Abbildung 17. Erforderliche Maßnahmen Uferpromenade S.19
Abbildung 18. Übersicht Mobilitätskonzept S.20
Abbildung 19. „Vorzugstrasse“ Straßenbahnverlängerung S.21
Abbildung 20. Alternativtrasse Straßenbahn S.22
Abbildung 21. Schemaschnitt Lärmschutzwall - südliches NEWAG-Areal S.22
Abbildung 22. Schemaschnitt Straßenbahn- und Seilbahnstation an der Landschaftsbrücke S.22
Abbildung 23. Mobility Hub S.23
Abbildung 24. Mobility Hub Regelgrundriss S.24
Abbildung 26. Mobility Hub Größenverhältnis S.24
Abbildung 25. Mobility Hub Isometrie S.24
Abbildung 27. Seilbahntrasse S.25
Abbildung 29. Seilbahntrasse Schnitt S.26
Abbildung 28. Varianten Seilbahnstation Neue Mitte S.26
Abbildung 30. Übersichtskarte Regionalbahn S.27
Abbildung 31. Freihaltefläche Regionalbahnhalt S.27
Abbildung 32. Quell / Ziel-Matrix und Ergänzungen Radwegenetz S.28
Abbildung 33. Radwege S.29
Abbildung 34. Fußwege S.30
Abbildung 35. Osterfelder Straße Nord - Option A1 .....S.31
Abbildung 36. Osterfelder Straße Nord - Option A2 .....S.31
Abbildung 37. Osterfelder Straße Nord - Option B S.31
Abbildung 38. Erschließung Brammenring S.32
Abbildung 39. Bypass Osterfelder Straße - Schema S.32
Abbildung 40. Bypass Osterfelder Straße S.32

Stadt Oberhausen

Masterplan - Update
Neue Mitte Oberhausen

Anhang

AS+P

Über dieses Dokument

Dieser Anhang fasst die Erkenntnisse aus der dreimonatigen Erkundungsphase zusammen und bildet die Grundlage für die Erarneitung des Masterplans Neue Mitte Oberhausen. .

Da sich die Neue Mitte sehr dynamisch entwickelt, ist eine Veränderung der hier beschriebenen Rahmenbedingungen nicht auszuschliessen. Die vorliegende Broschüre berücksichtigt sämtliche zum 30 Juni 2021 (Abschluss der Erkundungsphase) vorliegenden Informationen.

Inhalt Anhang

1. Aufgabenstellung 3

2. Analyse 5

2.1. Kontext 5
2.1.1. Gebietscharakter / Erscheinungsbild 5
2.1.2. Städtebau und Nutzungsstruktur 6
2.1.3. Landschaft und Freiraum 9
2.1.4. Verkehr 13
2.1.5. Umweltbedingungen 17

2.2. Übergeordnete Planungen 19
2.2.1. Stadtentwicklungskonzept 2020 19
2.2.2. Landschaftsplan Oberhausen (1996) 20
2.2.3. Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP) 21

2.3. Bisherige Planungsansätze 22
2.3.1. Masterplankonzept 2000 (AS+P) 22

2.4. Sektorale Strategien 24
2.4.1. Einzelhandelskonzept Oberhausen 24
2.4.2. Masterplan Wirtschaft Oberhausen 24
2.4.3. Wohnen in Oberhausen 2017 25
2.4.4. Masterplan Emscher Landschaftspark 25
2.4.5. Masterplan Tourismus 26
2.4.6. Klimaanalyse Stadt Oberhausen 27

2.5. Übersicht Bauleitplanung 28

3. Räumliches Zielbild 29
3.1. Positionierung des Stadtteils im räumlichen Kontext 28
3.2. Zielbild 30

4. Konzeptskizze Masterplan 33

Annex 1 (Denkmäler)
Annex 2 (Lärmkartierungen)

1. Aufgabenstellung

Der Strukturwandel in den 80er und 90er Jahren beraubte das als „Wiege der Ruhrindustrie“ bekannte Oberhausen seines industriellen Herzens und ließ Brachflächen und bauliche Rudimente zwischen den Stadtteilen Alt-Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld zurück.

In einer bemerkenswerten Kraftanstrengung wurde für diesen historisch industriell geprägten Ort die visionäre Idee einer „Neuen Mitte“ entworfen. Ein umfassendes Konzept für diesen ungewöhnlichen Stadtteil, dessen Name den Anspruch eines urban geprägten und lebendigen Stadtzentrums vermittelt, konnte zu diesem Zeitpunkt trotz Mut und Fantasie noch nicht vorliegen.

Die Initialzündung für die Transformation des Areals war die in der Region umstrittene Eröffnung des CentrO im Jahr 1996. Durch die erfolgreiche Standortvermarktung und die Magnetwirkung des CentrO entstanden in dessen Nachbarschaft schnell weitere Einzelhandels- und Freizeitnutzungen. Diese Stadtbausteine wurden weiter ergänzt durch die Ansiedlung von Forschungsinstituten, Hotels und Gewerbebetrieben. Bislang ist daraus jedoch kein dauerhaft belebter Stadtteil oder gar ein neues Stadtzentrum im klassischen Sinn entstanden.

Mit einem bewußt als „Masterplan-Konzept“ bezeichneten Planwerk wurde im Jahr 2000 der zumindest in Teilen erfolgreiche Versuch unternommen, das vorhandene Funktionsgefüge städtebaulich zu ordnen und Impulse für die weitere Entwicklung zu setzen.

Zum damaligen Zeitpunkt war der Bau eines überregional bedeutsamen Themenparks auf dem ehemaligen Stahlwerksgelände vorgesehen. Nachdem dieses Projekt nicht zustande kam, liegt die Fläche heute noch größtenteils brach. Um dieses Areal einer nachhaltigen Neunutzung zuzuführen, fehlen derzeit jedoch tragfähige Rahmenbedingungen.

Im Mai 2019 hat der Rat der Stadt daher beschlossen, durch einen „Masterplan 4.0“ die Weichen für den nächsten großen Entwicklungsschritt dieses Stadtquartiers zu stellen.

Die Neue Mitte soll dichter, lebenswerter, grüner und durch Integration von Wohnungsbau in nennenswertem Umfang auch gemischter werden.

Ziel dieses Planungsprozesses ist es, den Rahmen für die räumlich-funktionale Entwicklung dieses Stadtteils in den kommenden 15 bis 20 Jahren neu abzustecken. Dabei sind die zeitgemäßen Anforderungen an einen umfassend nachhaltigen Städtebau wie auch die Integration innovativer Mobilitätssysteme zu berücksichtigen. Die Neue Mitte soll dichter, lebenswerter, grüner und vor allem durch Integration von Wohnungsbau in nennenswertem Umfang auch gemischter werden. Gesucht wird ein zukunftsfähiges und maßgeschneidertes Leitbild für die Weiterentwicklung dieses spezifischen

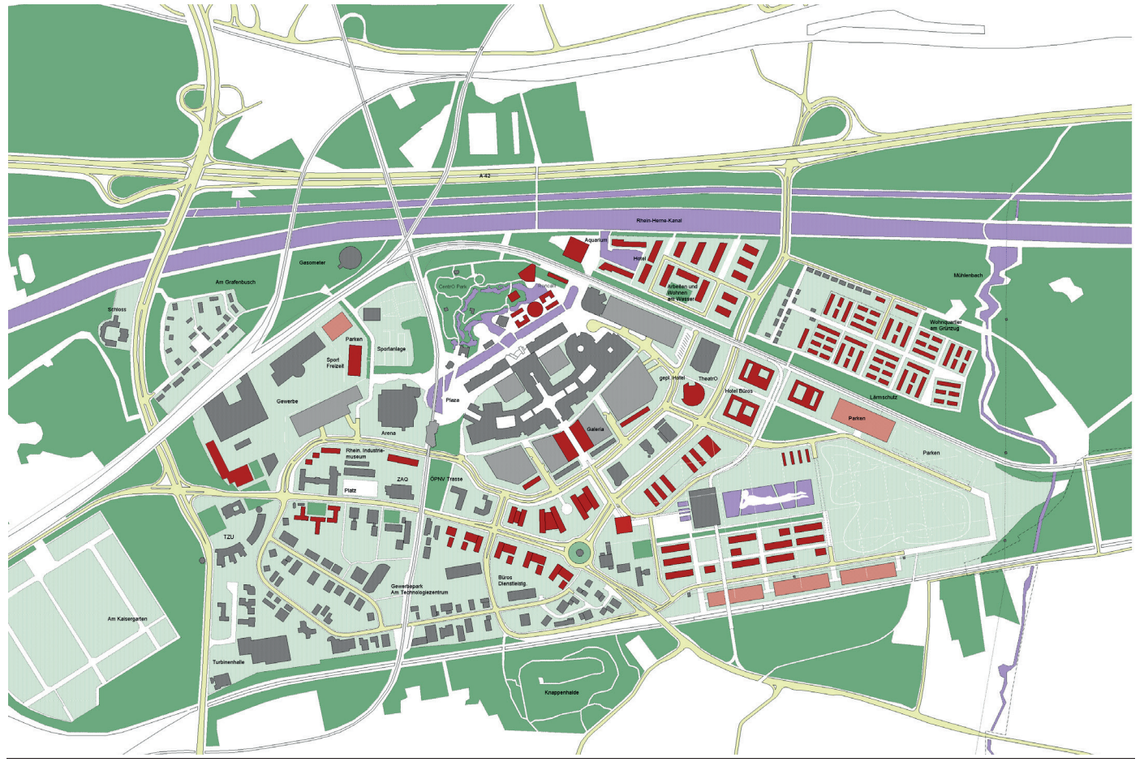


Abbildung 1. Masterplan-Konzept Neue Mitte (AS+P, 2000)

Stadtteils, in dem aktuelle Trends und Szenarien einer künftigen Stadtentwicklung antizipiert werden.

Dabei sollen die überregional bedeutsamen Institutionen des Einzelhandels, der Kultur und des Tourismus weiterhin im Zentrum stehen und durch weitere Attraktionen sowie Forschungseinrichtungen ergänzt werden. Sie sollen sowohl als touristische Destination wie auch als attraktiver Ort für alle Oberhausener gelten. Neues Wohnen in nennenswertem Umfang mit Folgeeinrichtungen soll das Areal beleben und ergänzen. Die Bezüge sowohl zur Landschaft und den Wasserflächen einerseits wie auch in das bestehende Stadtgeflecht andererseits sollen dabei gestärkt werden. Dazu ist es erforderlich, das Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs weiter auszubauen und ein innovatives Mobilitätssystem zu schaffen, welches das erweiterte Nutzungsspektrum mit den umliegenden Stadtbausteinen verwebt.

Der Masterplan muß dazu ein innovatives und übergeordnetes Gesamtbild zeichnen, für ausgewählte Flächen exemplarische Details zeigen und gleichzeitig genügend Spielräume für die heute noch nicht zu absehbaren gesellschaftlichen und technischen Entwicklungen bieten.

Der Projektstrukturplan zur Erabeitung des auf 12 Monate angelegten Planungsprozesses ist umseitig dargestellt.

Masterplan Neue Mitte Oberhausen

Projektstrukturplan

	März					April				Mai				Juni					Juli				August				September					Oktober				November					Dezember				Januar				Februar			
	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	35	36	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8
Erkundungsphase																																																		
- Ortsbesichtigung / Aufbereitung Grundlagen																																																	
- Konzeption Beteilungsformate																																																	
- Analyse Studien / Gutachten/ etc.																																																	
- Zielerfüllungsgrad Masterplankonzept 2000																																																	
- Analyse Verkehr / Städtebau / Stadtandschaft																																																	
- Definition Flächenpotentiale																																																	
- Zielbildentwicklung / Konzeptskizze 1:5.000																																																	
- Aufgabenstellung Entwurfsphase																																																	
- Meilensteinreport Erkundungsphase																																																	
Entwurfsphase																																																	
- Erarbeitung Masterplan 1:2.500																																																	
- Definition Teilflächen / Testentwürfe Teilflächen																																																	
- Ermittlung Kennziffern																																																	
- Beschreibung Maßnahmenbündel																																																	
- Meilensteinreport Entwurfsphase																																																	
Ergebnisphase																																																	
- Einarbeitung Anregungen / Änderungen																																																	
- Feinschliff / Endabstimmung																																																	
- Meilensteinreport Ergebnisphase																																																	

Kommunikation / Beteiligungsformate	März					April				Mai				Juni					Juli				August				September					Oktober				November					Dezember				Januar				Februar			
Ämterrunde																																																		
Lenkungskreis mit Oberbürgermeister																																																		
Akteursgespräche																																																		
Bürgerinformation																																																		
Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss																		22. Juni 2021																		09. Nov 2021															

Abbildung 2. Projektstrukturplan

2. Analyse

2.1. Kontext

Räumlich umfaßt die Neue Mitte das Gebiet zwischen Köln-Mindener Eisenbahn und Rhein-Herne-Kanal, dem geographischen Schwerpunkt zwischen den städtischen Siedlungsschwerpunkten Alt-Oberhausen, Osterfeld und Sterkrade. Der Standort ist vor allem durch seine Verkehrslage charakterisiert. Hierauf gründete sich auch die historische Bedeutung für die Montanindustrie, dem Zusammenschluß der ersten Hütten des Ruhrgebietes, aus dem die spätere Gutehoffnungshütte (GHH) hervorging. Die Gutehoffnungshütte verlegte die Stahlproduktion bald in den verkehrsgünstigen Standort zwischen Eisenbahn und Emscher.

Heute profitieren insbesondere die in der Neuen Mitte angesiedelten Freizeit-, Einzelhandels- und Gewerbenutzungen von der hervorragenden Pkw-Erreichbarkeit durch die nahe gelegenen Anschlüsse an die Autobahn A42. Das CentrO wirbt mit einem Einzugsgebiet von 12 Millionen Einwohnern innerhalb einer Stunde Fahrzeit.

2.1.1. Gebietscharakter / Erscheinungsbild

Der stadträumlichen Integration der Neuen Mitte steht die massive Barrierewirkung der bestehenden Straßen-, Bahn- und Schiffahrtsstraßen entgegen:

- Im Norden der Neuen Mitte verläuft das Trassenbündel bestehend aus Rhein-Herne-Kanal, Emscher und Emscherschnellweg (A 42), das auf einer mittleren Breite von rund 350m das Gebiet von den nördlich gelegenen Stadtteilen Osterfeld und Sterkrade trennt.

  Diese Situation wird noch verstärkt durch die weiter nördlich verlaufende Güterbahnstrecke mit den ausladenden Gleisanlagen des Verschiebebahnhofs Osterfeld.

- Nach Süden riegeln Gewerbegebiete, die Köln-Mindener Eisenbahnlinie sowie das Landschaftsschutzgebiet Knappenhalde / Hausmannsfeld den Planungsraum vom Stadtteil Alt-Oberhausen ab.

- Der Ortsteil Borbeck an der östlichen Stadtgrenze zu Essen ist von der isolierten Lage betroffen, insbesondere was den Zugang zur Versorgungsinfrastruktur betrifft.

Die Neue Mitte ist auch im Inneren durch Güterbahnstrecken und mehrspurige Hauptverkehrsstraßen stark zergliedert. Insbesondere die Osterfelder Straße bildet eine deutliche Zäsur zwischen CentrO und dem Stahlwerksgelände und stellt für Fußgänger und Radfahrer ein schwer zu überwindendes Hindernis dar.

Das nach innen orientierte Einkaufszentrum, die großflächigen Gewerbegebiete und das von Autoverkehr und querenden Hochspannungsleitungen beherrschte Umfeld dominieren das Gebiet und erzeugen ein insgesamt suburbanes Erscheinungsbild.

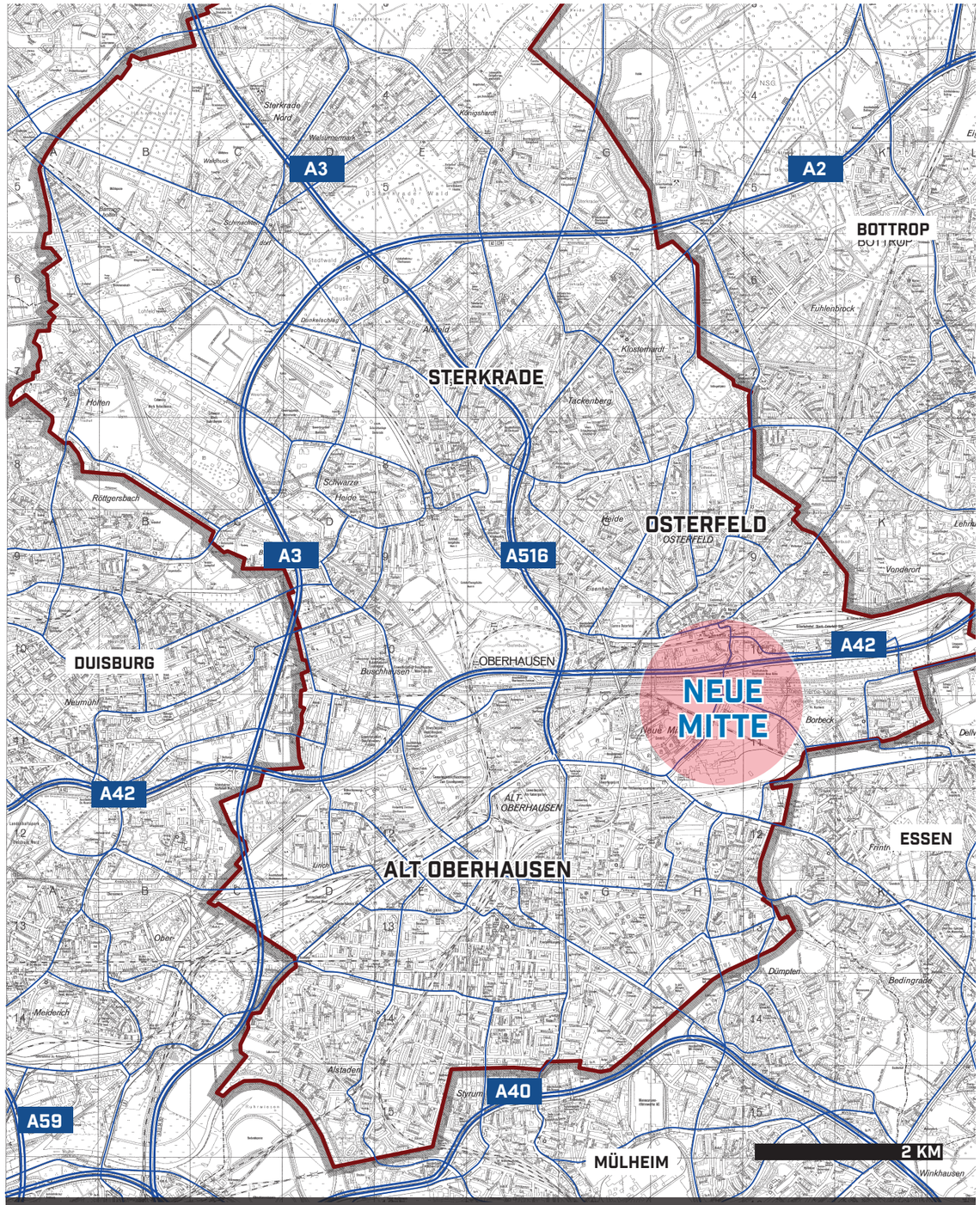


Abbildung 3. Stadträumlicher Kontext

2.1.2. Städtebau und Nutzungsstruktur

Das großflächige CentrO als Ankernutzer besetzt das Zentrum der Neuen Mitte. Aufgrund der umgebenden Parkhäuser und der nach innen gerichteten Funktionalität wirkt der Gebäudekomplex massiv und entfaltet nur eine geringe Außenwirkung.

Die umliegenden Areale südlich und südwestlich des CentrO sind hauptsächlich durch großflächige Gewerbegebiete geprägt. Östlich der Osterfelder Straße stellen großmaßstäbliche Einzelhandelsstrukturen die vorherrschende Nutzung dar, während die touristischen bedeutsamen Einrichtungen (Freizeit, Kultur und Sport) hauptsächlich zwischen CentrO und dem Rhein-Herne-Kanal konzentriert sind. Das Technologiezentrum Umwelt und das Fraunhofer-Institut „UMSICHT“ bilden erste Ansiedlungserfolge im hochwertigen Nutzungsspektrum Forschung / Technologie.

Die Wohnnutzung in der Neuen Mitte spielt heute nur eine untergeordnete Rolle. Sowohl die Beamtensiedlung Grafenbusch wie auch die Werkssiedlung Ripshorst sind in sich geschlossene, denkmalgeschütze Enklaven ohne Anbindung an die umgebende Bebauung.

Die heterogene Nutzungsstruktur in Verbindung mit der Zerschneidung des Quartiers durch Bahntrassen und teilweise überdimensionierte Straßenräume führt dazu, daß die Neue Mitte subjektiv als Agglomeration von unterschiedlichen Teilräumen wahrgenommen wird.
Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Neuen Mitte zu einem eigenständigen Stadtquartier ist es deshalb erforderlich, die Identität und die Besonderheiten zu stärken, wobei die existierenden baulichen Zeugen der Geschichte des Ortes und die touristischen Hauptattraktionen als Ankerpunkte dienen können. Zur Schärfung des städtebaulichen Profils sollten weiterhin die Eingangssituationen in das Quartier gestalterisch eindeutig definiert werden.

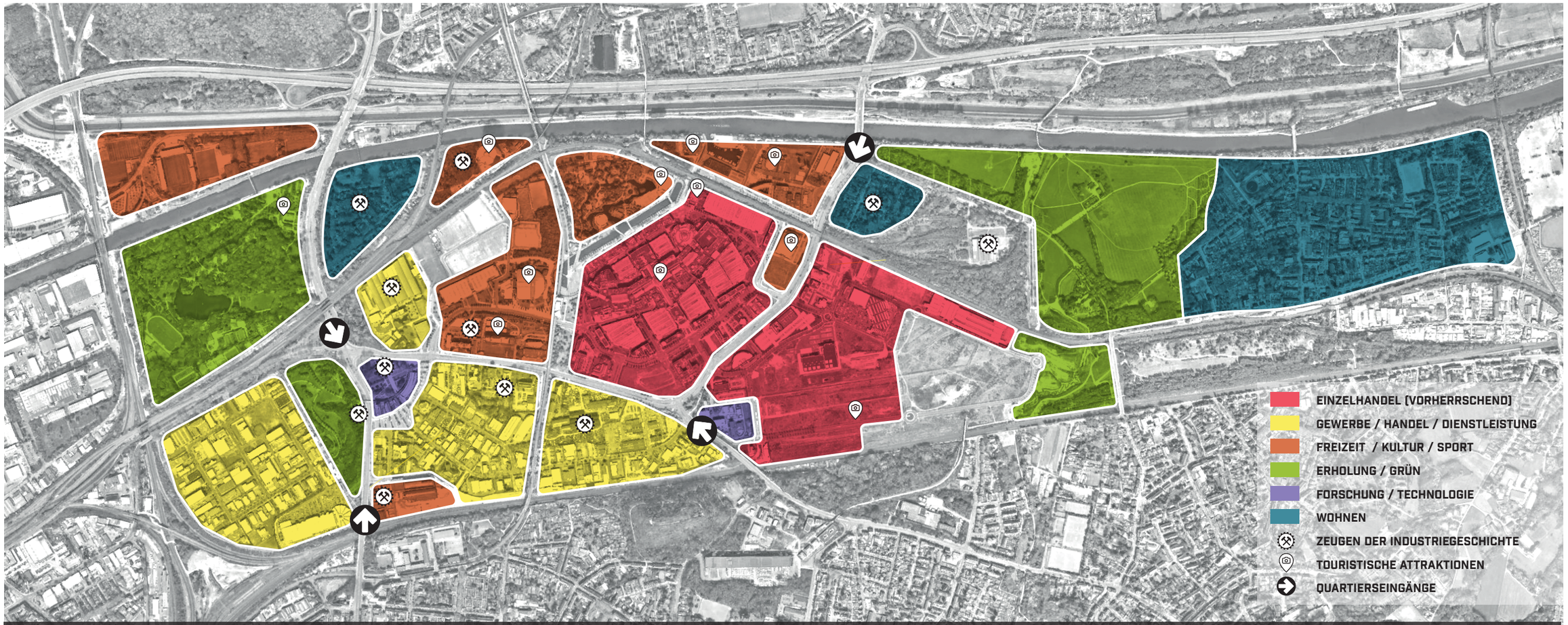


Abbildung 4. Analyse Städtebau und Nutzungscluster

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Masterplans sind eine Reihe von Einzelflächen in der Entwicklung, die untenstehender Grafik rot umgrenzt sind.

Im Umfeld des CentrO (A) handelt es sich dabei um sinnfällige Baulückenschließungen durch Hotel- und Bürogebäude. Nach dem Scheitern des „Mirai“ Projekts wird eine gewerbliche Umnutzung der erhaltenswerten Thyssenhallen (B) diskutiert. In der „zweiten Reihe“ des Stahlwerksgeländes werden derzeit die planungsrechtlichen Voraussetzungen für zwei große Handelshäuser geschaffen (C). Bereits im Bau ist die „Top-Golf“ Anlage, die das Angebot an Freizeiteinrichtungen in der Neuen Mitte ergänzt (D). Im Hinblick auf die weiter östlich geplante Wohnnutzung sollte die gewerbliche Flächeninanspruchnahme nicht über das derzeit geplante Maß hinausgehen, da ansonsten keine tragfähige Einwohnerzahl für ein urbanes Leben im Quartier darstellbar ist. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden mehrere städtebauliche Potentialflächen ermittelt:

1. Stahlwerksgelände Ost
Im Bereich zwischen Köln-Mindener Eisenbahn und der Walzwerktrasse ist ein Wohnquartier in urbaner Dichte vorgesehen. Integrierter Bestandteil der dargestellten Fläche ist eine großzügige Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung, die gleichzeitig als Grünzäsur zu dem benachbarten Gewerbegebiet und als Verbindung zum ehem. NEWAG Areal fungiert. Im Zuge der städtebaulichen Strukturplanung ist u.a. zu prüfen, ob der bestehende Pflanzen-Großhändler erhalten werden kann.

2. Ehemaliges NEWAG-Areal
Östlich der Werkssiedlung Ripshorst bestehen seit längerem Überlegungen zur Aktivierung der Fläche als Wohnbauland. Die Maßstäblichkeit der Bebauung sollte sich am Bestand orientieren und als Arrondierung der Werkssiedlung in moderner Architektursprache konzipiert werden. Zu prüfen ist die Umnutzbarkeit der erhaltenswerten NEWAG-Halle für Sonderwohnformen, soziale Infrastruktur, Grundschule, etc.. (eine Übersicht der Baudenkmäler ist in Annex 1 dargestellt.)

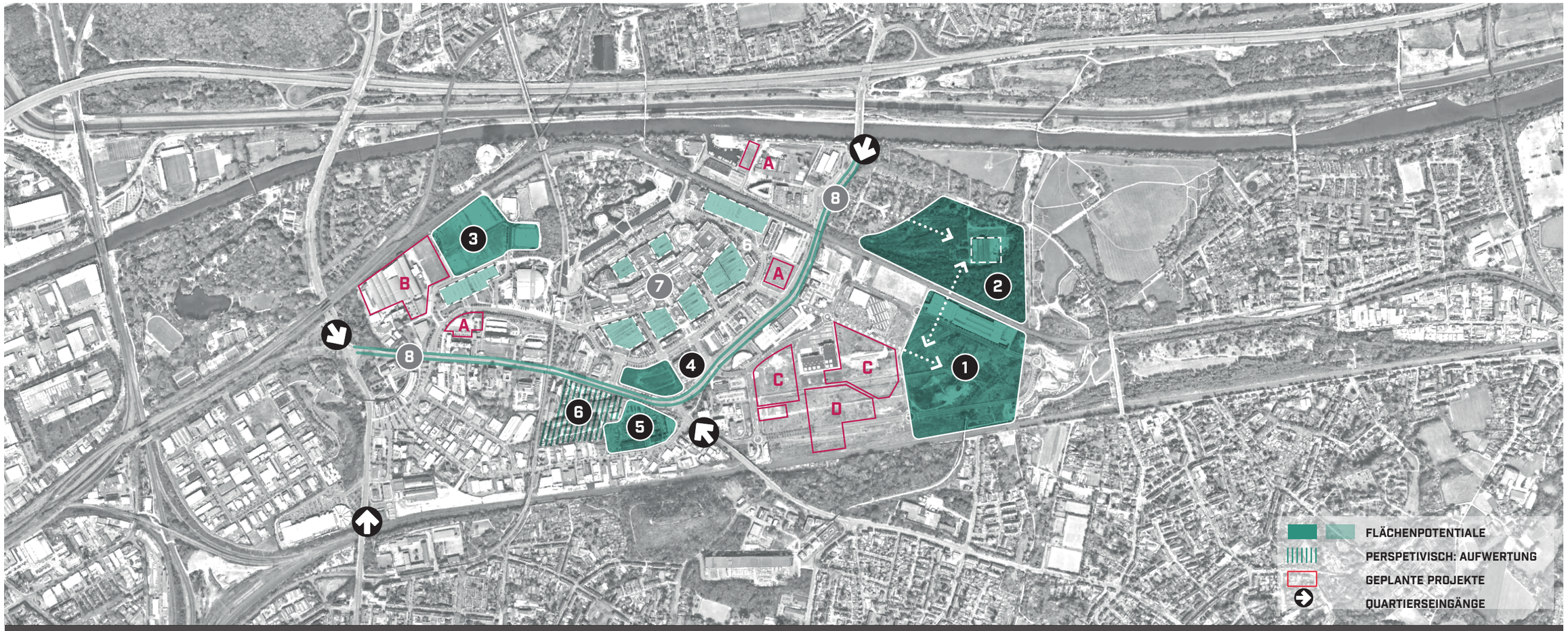


Abbildung 5. Städtebauliche Potentialflächen und Umnutzungspotentiale (schematische Abgrenzung)

3. Parkplatz nordwestlich der Arena
Die Parkplätze P9 und 10 sind ein ungestalteter und vollständig versiegelter Bereich, der mit dem angestrebten urbanen Erscheinungsbild nicht vereinbar ist. Die Art der künftigen Nutzung dieser Fläche ist im Rahmen des Masterplans noch zu definieren. Dabei ist auch die erforderliche Kompensation der entfallenden Stellplätze zu diskutieren.

4. Knoten Osterfelder / Essener Straße
Eines der wenigen noch verfügbaren Baufelder im direkten Umfeld des CentrO sollte dazu genutzt werden, den Straßenraum deutlich zu fassen und den Quartierseingang an dieser Stelle zu definieren. Die prominente Lage eignet sich in besonderer Weise für die Ausbildung einer städtebaulichen Dominante.

5. Gewerbegebiet Lipperfeld
Die angekündigte Aufgabe des Standorts der Firma „Air Liquide“ eröffnet neue Möglichkeiten für die Aufwertung hinsichtlich Nutzung und Gestaltung dieses Bereichs.

6. Hoffmann-Gewerbepark
Seit 1984 nutzt das Traditionsunternehmen Hoffmann-Nutzfahrzeuge diesen Standort an der Essener Straße. Perspektivisch sollte dieses Areal aufgewertet werden, um den Bereich der historischen Werkshallen ggf. öffentlich zugänglich zu machen und insbesondere den Randbereich der Essener Straße ansprechend zu gestalten.

7. Bestehende Parkgaragen
Die Parkgaragen im Umfeld des CentrO beeinflussen das städtische Erscheinungsbild negativ. Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs muß zweifellos gewährleistet bleiben, dennoch zeugt eine Vielzahl von aktuellen Projekten davon, wie Großgaragen verträglicher in ein städtisches Umfeld integriert werden können (z.B. durch funktionale Ergänzung oder Gestaltung der Dachlandschaft, attraktivere Fassadengestaltung, etc.).

8. Essener / Osterfelder Str.
Der Straßenzug verbindet drei Quartierseingänge und besitzt somit ein hohes Gestaltungspotential. Allerdings verfügt lediglich der westliche Teilabschnitt der Essener Straße über eine angemessene urbane Prägung. Demgegenüber ist die Osterfelder Straße heute eine reine Verkehrsachse. Neben der Erschließungsfunktion ist auch der Bedeutung des Straßenzugs als wichtiger öffentlicher Raum Rechnung zu tragen. Der Straßenraum sollte unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Wettbewerbs „Allee der Industriekultur“ konsequent als städtischer Boulevard weiterentwickelt werden.

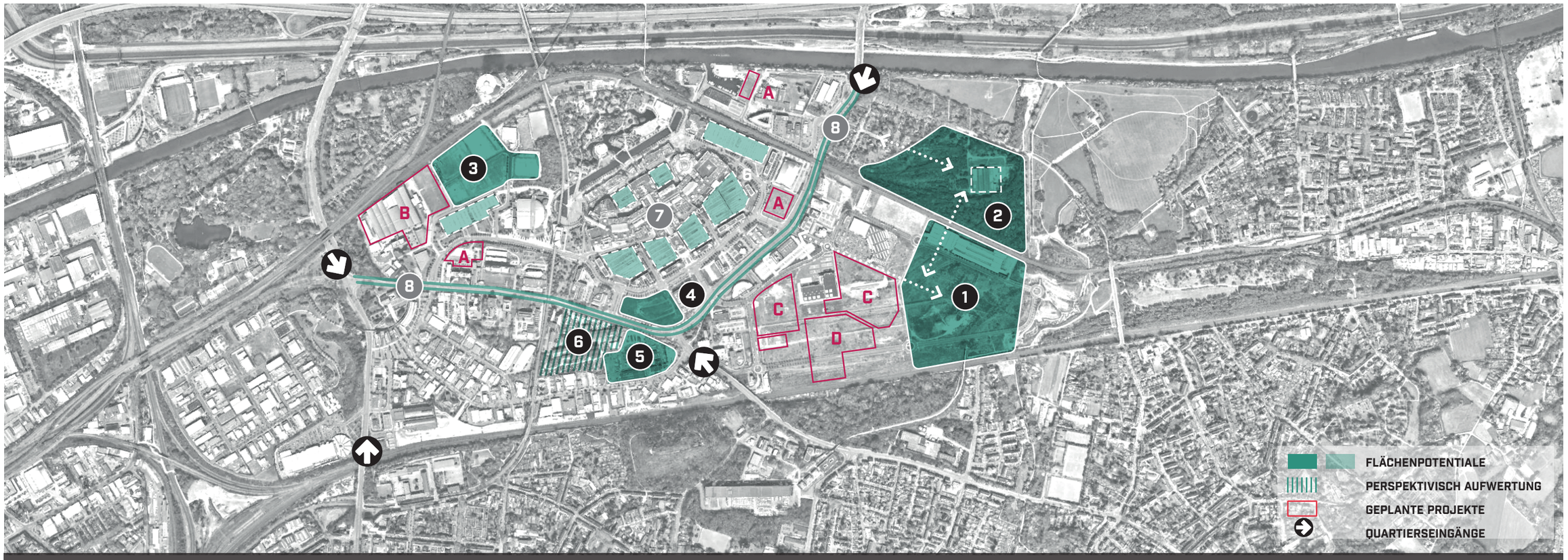


Abbildung 6. Städtebauliche Potentialflächen und Umnutzungspotentiale (Dopplung zur besseren Lesbarkeit)

2.1.3. Landschaft und Freiraum

Die Neue Mitte ist umgeben von ökologisch und gestalterisch hochwertigen Landschaftsräumen unterschiedlichster Ausprägung. Wie bereits in der städtebaulichen Analyse deutlich wurde, besteht auch bei den Freiräumen die Problematik der teilweise unzureichenden Verknüpfung untereinander.

Prägendes Freiraumelement der Neuen Mitte ist die Wasserlage mit Rhein-Herne-Kanal und der parallel verlaufenden Emscher, wobei die hier verlaufenden Hochspannungsleitungen das Landschaftsbild stark beeinträchtigen. Zwischen den beiden Flüssen verläuft ein durchgehender Radweg mit Anbindungen sowohl zur Neuen Mitte als auch nach Osterfeld. Zwischen Kaisergarten und Marina ist der Uferbereich zwar zugänglich, aber sehr beengt. Eine großzügigere Gestaltung wäre hier angemessen.

Im Westen liegen das Waldgebiet Grafenbusch, der Emscher Sportpark, der beliebte Freizeitpark Kaisergarten mit dem Schloß Oberhausen sowie die Grünanlage Schlackenberg südlich von Bahndamm und Duisburger Straße. Anzustreben ist eine bessere Vernetzung dieser vier Teilareale zur Steigerung der Erlebbarkeit dieses potentiell zusammenhängenden Freiraums.

Auf der Ostseite des Plangebiets erstreckt sich der sog. „Regionale Grünzug B“ des Emscher Landschaftsparks vom Emschertal über die offene Landschaft des Gehölzgarten Ripshorst und weiter nach Süden im Verlauf des renaturierten Läppkes Mühlenbach. Die beiden Querungen der Köln-Mindener-Eisenbahn liegen jedoch außerhalb des Grünzugs.

Die beiden denkmalgeschützten Siedlungen Grafenbusch und Ripshorst bilden einen angemessenen Übergang von dem dicht bebauten Kernbereich zu der Wasserlage.

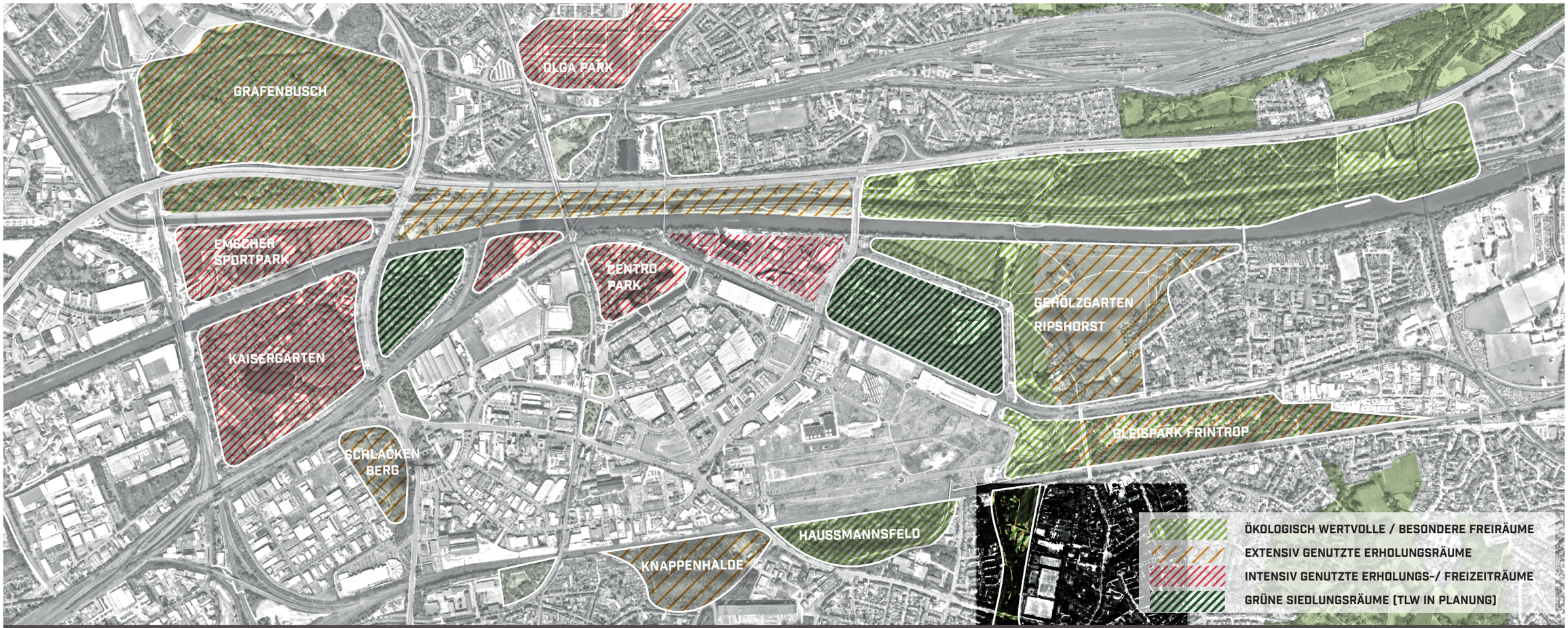


Abbildung 7. Analyse Landschafts- und Freiraumtypologien

Im Gegensatz zu dem „grünen Rahmen“ um die Neue Mitte besteht in dem dicht bebauten Bereich südlich der Güterbahntrasse ein hohes Defizit an Grünflächen. Einzig die Kunstlandschaft des „CentrO-Park“ lockert die Bebauung etwas auf. Mit dem hier geplanten neuen Freizeitprojekt wird sich der Freiraumanteil jedoch sicherlich verringern.

Auffallend ist die lückenhafte Straßenraum-gestaltung und -begrünung insbesondere entlang der Haupterschließungsachse Essener / Osterfelder Straße.

Zentrale Punkte im Umgang mit dem Freiraum, sowohl in der bestehenden Stadt-struktur, als auch in den neuen Entwicklungen sind die Erhöhung der klimawirksamen Durchgrünung und die Schaffung und Weiterentwicklung qualitätvoller Freiräume. Um diese Qualitäten erlebbar und nutzbar zu machen, sollten in der Masterplanung bestehende Potentiale für eine großräumige Freiraumvernetzung aktiviert werden.

Dazu bieten sich folgende Maßnahmen-bereiche an:

1. Osterfelder / Essener Straße
Umgestaltung des Straßenzugs zu einem städtischen, grünen Boulevard im Sinne der „Allee der Industriekultur“ und Definition gestalteter Quartierseingänge an den Endpunkten und am Kreuzungsbereich.

2. Grüner Korridor Stahlwerk
Großzügige Grünverbindung der beiden geplanten Wohnquartiere auf dem östlichen Stahlwerksgelände und dem NEWAG-Gelände bis zum Gehölzgarten Ripshorst. Gleichzeitig Grünzäsur zur angrenzenden Gewerbenutzung.

3. Südufer Rhein-Herne Kanal
Stärkung der Verbindung Kaisergarten - Gehölzgarten Ripshorst durch Verbreiterung des Uferwegs für Radfahrer und Fußgänger, Lückenschluss im Bereich Marina (ggf. Brückenschlag über Hafenbecken).

4. Anbindung Grafenbusch
Optimierung der Verbindung zwischen den Bereichen Grafenbusch und Schlackenberg, wobei die erforderlichen Maßnahmen im Zuge der Masterplanung zu konkretisieren sind.

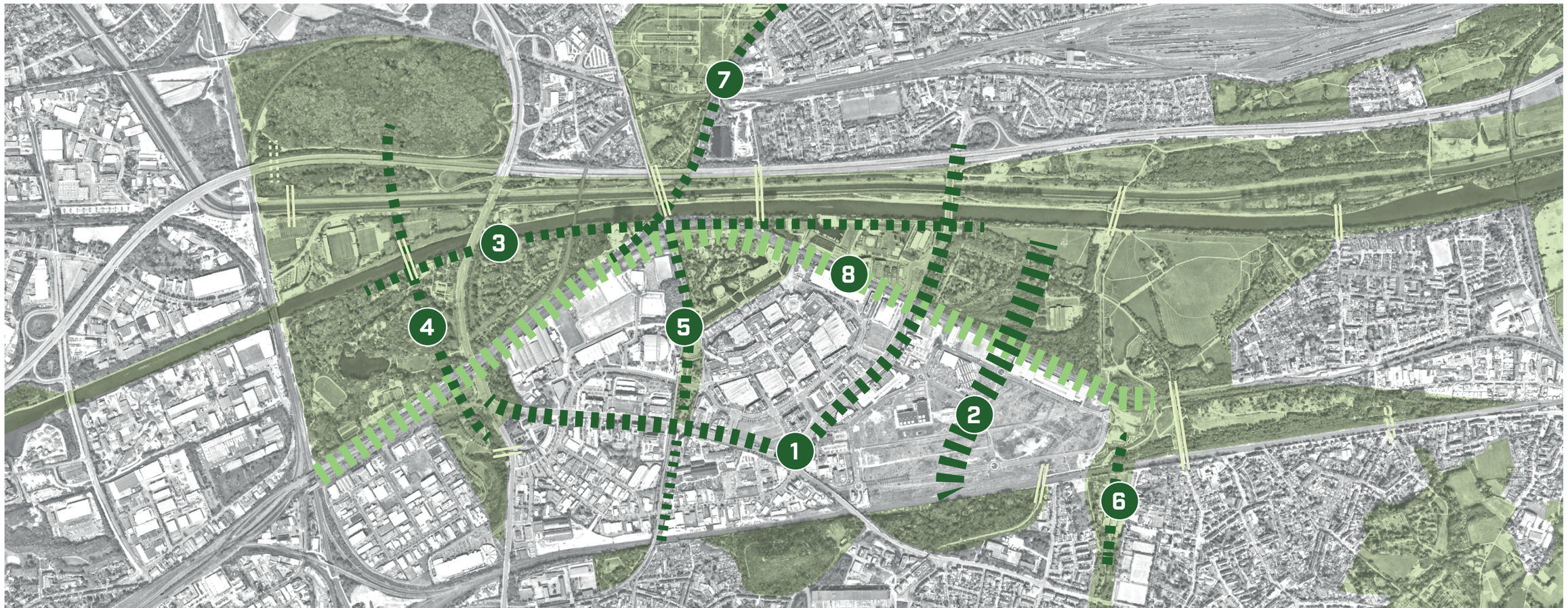


Abbildung 8. Konzeptansätze Freiraumvernetzung

5. Fuß- und Radweg ÖPNV-Trasse
Bessere Ablesbarkeit der Rad- und Fußwegevebindung entlang der ÖPNV-Trasse, durch Weiterentwicklung der dortigen Grünflächen und Weiterführung bis zum Rhein-Herne-Kanal.

6. Neue Brücke im Grünzug B
Bau einer Rad- und Fußgängerbrücke im Anschluß an den bestehenden Radweg zur Querung der Bahnstrecke im Verlauf des „Grünzug B“ (heute Umwegführung über den „Stahlwerkssteg“ bzw. die Ripshorster Brücke).

7. „Flachglasstrecke“
Die Nutzung der stillgelegten Gütergleise als eigenständig geführter Radweg wird bereits sehr lange diskutiert. Diese Trasse böte eine direkte Verbindung von der Neuen Mitte zum OLGA-Park, der Ortsmitte Osterfeld und im weiteren Verlauf zum Revierpark Vonderort.

8. Grünes Mobilitätsband
Langfristige Zielvorstellung ist die Entwidmung der Güterbahntrasse und die Ausbildung eines kombinierten Grün- und Mobilitätsbands (Radfahrer, Fußgänger, ggf. Straßenbahn) anstelle der heutigen Gütergleise. Damit entfiele eine der wesentlichen Barrieren, die heute die Neue Mitte zerschneiden. Gleichzeitig entstünde eine zentrale Grünverbindung von West nach Ost mit Anschluß an das Emschertal. Zwar ist die Aufgabe der Bahnnutzung nach heutigem Kenntnisstand nicht absehbar, der Masterplan wird diese Zielvorstellung jedoch als Option mitführen. Dies bedeutet, daß die in der Masterplanung vorgesehenen Maßnahmen darauf ausgerichtet sind, dieses langfristige Ziel zu erreichen.

Neben den Maßnahmen zur Vervollständigung eines Freiraumverbundsystems ist für die zukünftige Entwicklung und Unterhaltung qualitätvoller Freiräume eine Gliederung in aktivere / intensiver genutze Freiraumzonen und extensiver genutze Bereiche zu überdenken.

Ein Ansatz hierfür ist das unten dargestellte Raumbild:

Abbildung 9. Raumbild „Aktive Freiräume / Grüne Nachbarschaften“

Aktive Freiräume
Zusammenhängender Naherholungsraum für die Bewohner und Besucher, in denen bereits zahlreiche aktive Freiraumnutzungen bestehen. In diesem Bereich sind diese Nutzungen zu sichern und sinnvoll zu ergänzen sowie der bestehende Vegetationsbestand zu einem durchgehenden, räumlich prägnanten und klimawirksamen Volumen weiterzuentwickeln. Entlang der Wasserlagen wird so ein verbindendes Freiraumelement etabliert, welches den Brückenschlag zum OLGA-Park stärkt. Der Gasometer wird als wichtiger Identifikations- und Bezugspunkt für diese Räume betrachtet.

Extensive Erholungsräume
Ebenso wichtig für die Naherholung der Bewohner sind die hochwertigen extensiven Freiräume. Diese Parkanlagen, Waldflächen und markanten Halden bestechen durch ihre differenzierte und wertvolle natürliche Ausstattung und bieten so ein anderes, aber nicht minder interessantes Freiraumerlebnis. Hier sollte der Schwerpunkt auf der Sicherung der bestehenden natürlichen Qualitäten und einer sehr behutsamen Ergänzung mit weiteren Nutzungen liegen.

Durchgrünte Wohnquartiere
Die bestehenden und neuen Siedlungsbausteine sind in die beschriebenen Freiräume integriert oder direkt an sie angebunden. Die vorhandene Qualität der Durchgrünung der bestehenden Siedlungen sollte bei der Weiterentwicklung der Wohnnutzung den anzustrebenden Standard definieren. Bei den Neuentwicklungen ist auf adäquate, wohnungsnahe Freiraumangebote zu achten, die Straßen sollten wo möglich als attraktive und nutzbare Wohnstraßen ausgebildet werden. Die Nutzungsqualität der Freiräume in den bestehenden Quartieren kann weiter ausgebaut werden.

Grüne Klimabausteine
In den dicht bebauten Gewerbeflächen sind alle vorhandenen Potentiale auszuschöpfen, um die klimawirksame Durchgrünung zu erhöhen und die Biodiversität zu verbessern. Dabei sind alle Ebenen einer Durchgrünung zu prüfen, insbesondere die Dachflächen. Bestehende und neue Dachflächen, aber auch die Parkdecks können als Vegetationsbereiche verschiedenster Art einen wirksamen Beitrag leisten. Ebenso sollten straßenbegleitende Flächen und „„Restflächen““ zu artenreicheren Vegetationsbeständen entwickelt werden.

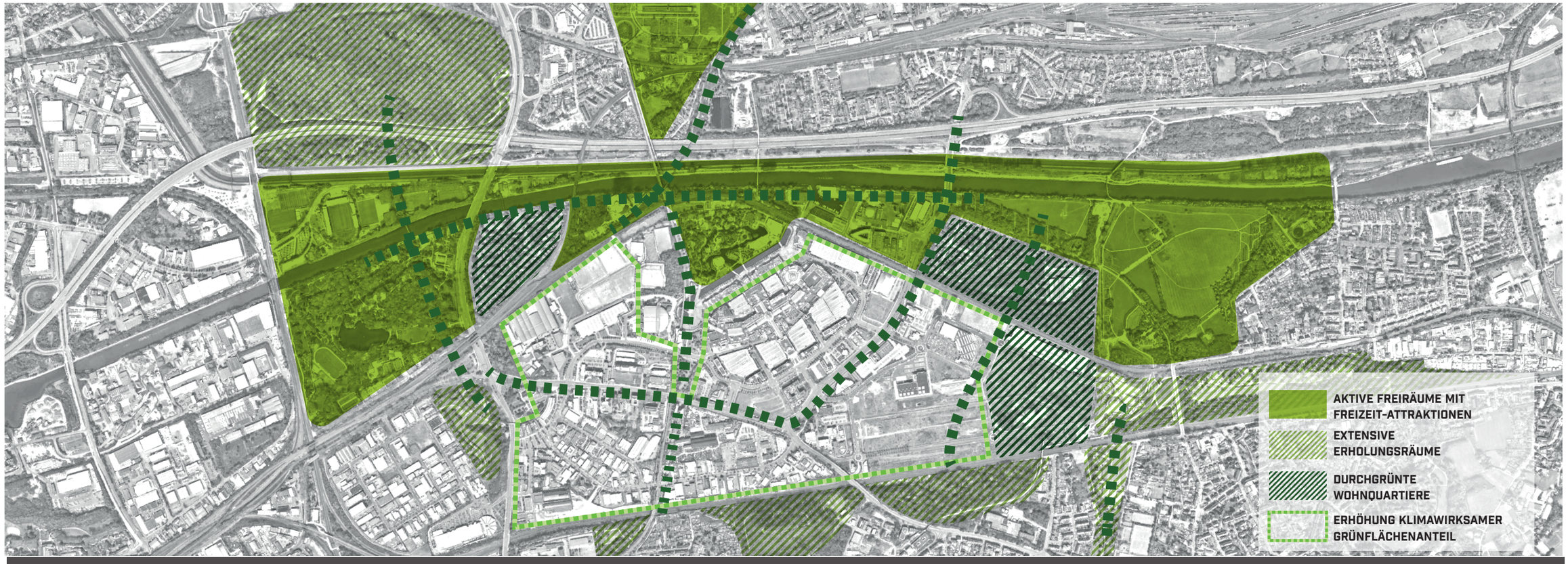


Abbildung 10. Strategie Freiraumentwicklung (Überlagerung Raumbild / Vernetzung)

2.1.4. Verkehr

Individualverkehr / Straße
Die Neue Mitte ist über die A42 und die von Norden zuführende A516 / B 223 hervorragend an das überregionale Fernstraßennetz angebunden. Darüber hinaus verlaufen die Autobahnen A2, A3 und A40 im näheren Umfeld.
Die interne Haupterschließung Osterfelder / Essener Straße besteht im Grunde seit Beginn der Industrialisierung und hat sich im Prinzip als funktional erwiesen. Bedingt durch die überregionale Attraktivität des CentrO und die Konzentration der rund 14.000 kostenfreien Parkplätze entlang eines inneren Rings (Centroallee / Alte Walz) ist das interne Straßennetz regelmäßig stark überlastet, bis hin zu Rückstaus auf die überregionalen Zubringer. Auch die Installation eines dynamischen Parkleitsystems oder die Einführung von Einbahnstraßenregelungen führten nicht zur Beseitigung des Problems. Die heutige Situation mindert nicht nur langfristig die Attraktivität des CentrO, sondern stellt auch eine Restriktion bei der Ansiedlung neuer Nutzungen dar. Die bestehende Belastung durch den Straßenverkehr stellt potentiell einen limitierenden Faktor der weiteren Entwicklung dar.

ÖPNV
Das Rückgrat der ÖPNV-Erschliessung ist die „ÖPNV-Trasse“, die in Hochlage den westlichen Teil der Neuen Mitte durchquert. Auf dieser Trasse verläuft die Straßenbahnlinie 112, die vom Mülheimer Hauptfriedhof über Oberhausen Hauptbahnhof nach Sterkrade führt. Mehrere Bus-und Schnellbuslinien (auch auf der ÖPNV Trasse) ergänzen das Nahverkehrsangebot.

Die Regionalbahn verläuft entlang der südlichen Plangebietsgrenze auf den Gleisen der Köln-Mindener Eisenbahn ohne Haltepunkt zwischen Essen-Dellwig und Oberhausen Hauptbahnhof.

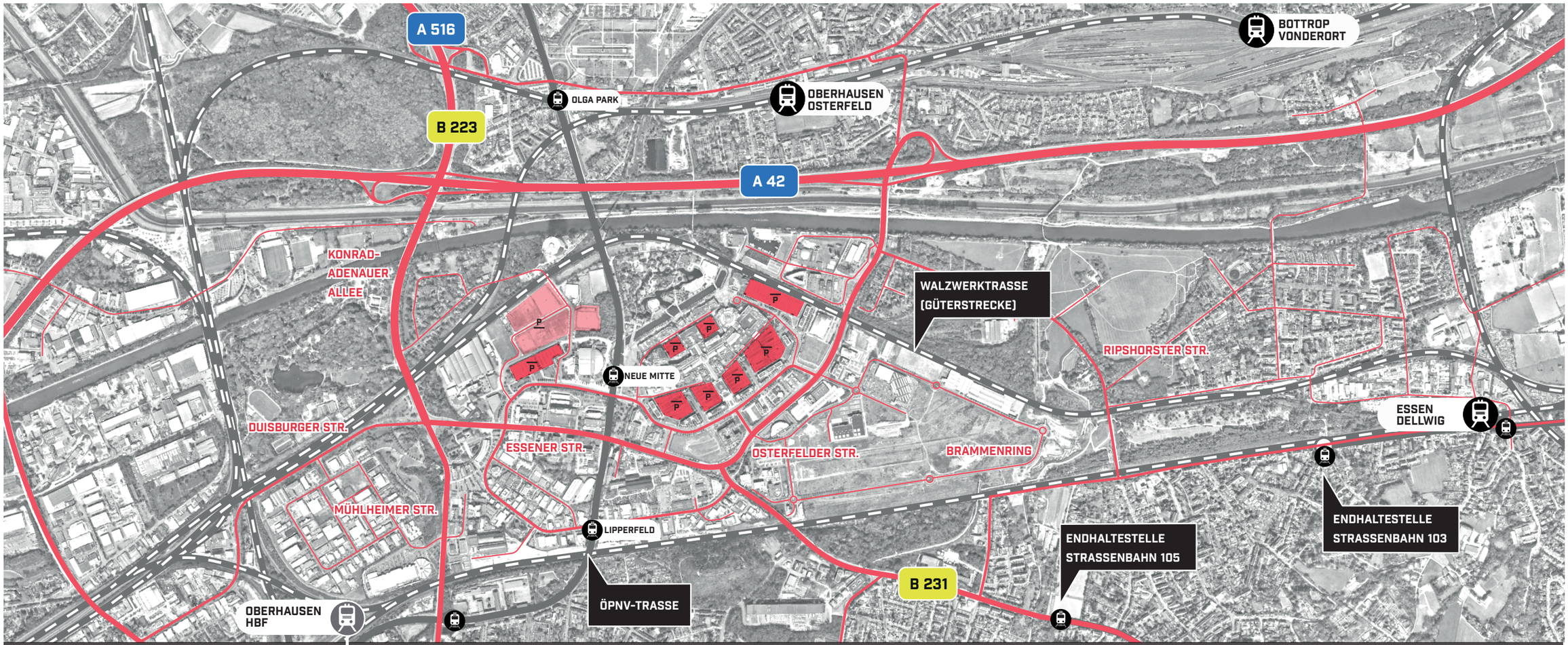


Abbildung 11. Verkehrssystem Straße / Schiene

Radverkehr
Eine Vielzahl von Fahrradrouten durchzieht das Plangebiet. Die beliebe „Route der Industriekultur per Rad“, verläuft jedoch zwischen Emscher und Rhein-Herne Kanal und damit an den vielfältigen baulichen Zeugnissen der Industriegeschichte in der Neuen Mitte vorbei.
Bei der weiteren Analyse des Netzes fällt auf, daß die meisten Verbindungen in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Es besteht keine durchgehende West-Ost-Verbindung in zentraler Lage. Diese Lücke sollte im Hinblick auf die Entwicklung der Wohngebiete im Osten der Neuen Mitte geschlossen werden. An mehreren Stellen im Hauptradwegenetz bestehen vermeidbare Unterbrechungen bzw. Umwegführungen, die beseitigt werden sollten.

Die Qualität der straßenbegleitenden Radwege an der stark befahrenen Osterfelder Straße sollte durch eine ansprechendere Gestaltung des Straßenraums erhöht werden.

Fußgänger
Designierte Fußgängerbereiche innerhalb des bebauten Bereichs befinden sich nur an der Centro Promenade und der gestalteten Grünanlage zwischen dem Platz der Guten Hoffnung und der Essener Straße.

Durch die einseitige Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr wirken viele Straßenräume und Kreuzungen als Barrieren für den Fußgängerverkehr (z.B Osterfelder Straße, Konrad-Adenauer-Allee). Die Möglichkeiten zur Beseitigung dieser Mißstände sind im Detail zu untersuchen, wobei ein Kompromiß zwischen Leistungsfähigkeit und Aufenthaltsqualität gefunden werden muss.

Generell ist eine deutlichere Akzentuierung und Weiterentwicklung der Hauptfußwegebeziehungen im Gebiet zu entwickeln. Die CentrO-Promenade kann dabei als Ausgangspunkt dienen.

Abbildung 12. Hauptradwegenetz

Zentrale Planungsansätze Mobilität

ÖPNV
Unabdingbare Voraussetzung für die Entwicklung der Wohngebiete im Osten der Neuen Mitte und die allgemeine Minimierung des Straßenverkehrs ist eine leistungsfähige ÖPNV-Erschließung. Dazu wird für den Lückenschluß der Straßenbahnlinie 105 zwischen der heutigen Endhaltestelle Unterstrasse und der ÖPNV-Trasse eine modifizierte Trasse vorgeschlagen, die beide Wohngebiete anbindet (1).
Die unten dargestellte Trassenführung ist eine von mehreren Varianten, die parallel zur Masterplanung technisch und betrieblich untersucht werden. Der überregionalen Bedeutung der Neuen Mitte soll durch die Errichtung eines zusätzlichen Regionalbahnhalts an der Köln-Mindener Eisenbahn entsprochen werden. Diese Option wird im Masterplan flächenmäßig gesichert (2). Die Lage dieser Station ist dabei abhängig von der Führung der Straßenbahn.

Ruhender Verkehr
Um der Überlastung des inneren Straßennetzes entgegenzuwirken, ist die Errichtung externer „Mobility Hubs“ vorgesehen. Damit kann der Pkw-Anreiseverkehr (inbesondere zu CentrO und der Arena) bereits an den Zufahrtsstraßen abgeleitet werden. Die Fläche am ehem Klärbecken der Zeche Osterfeld mit direktem Anschluss an die Autobahn erscheint hierfür ein geeigneter Standort, der verkehrstechnisch weiter zu untersuchen ist (3). Die Besucher werden von dort mittels eines innovativen Verkehrsmittels (Seilbahn o.ä.) auf kurzem Weg in das Zentrum der Neuen Mitte weiterbefördert. Zugleich bestehen Rad- und Fußwegeanbindungen über die Tausendfüßlerbrücke und zukünftig den vorgesehenen Ausbau der sog „Flachglasstrecke“ zu einer überregionalen Radwegeverbindung (siehe weiter unten).
Im Zuge der Masterplanung sind weitere geeignete Standorte zu evaluieren (z.B. am Emscher-Sportpark).

Straßennetz
Die Ergänzung des Straßennetzes beschränkt sich auf Maßnahmen, die durch die Erschließung der Wohnquartiere erforderlich werden. Die übergeordnete Zielstellung der Reduzierung des Autoverkehrs gilt auch hier. Die tatsächliche Erforderlichkeit der unten dargestellten Maßnahmen muss daher in Abhängigkeit von der Verkehrserzeugung durch die künftige Einwohnerzahl beurteilt werden (4a: Anbindung Brammenring an Essener Straße / 4b: Ausbau Ripshorster Straße). Außerdem ist zu untersuchen, ob der östliche Teil des Brammenring in der heutigen Form erhalten bleibt oder „wohngebietstypisch“ umgestaltet wird (4c)

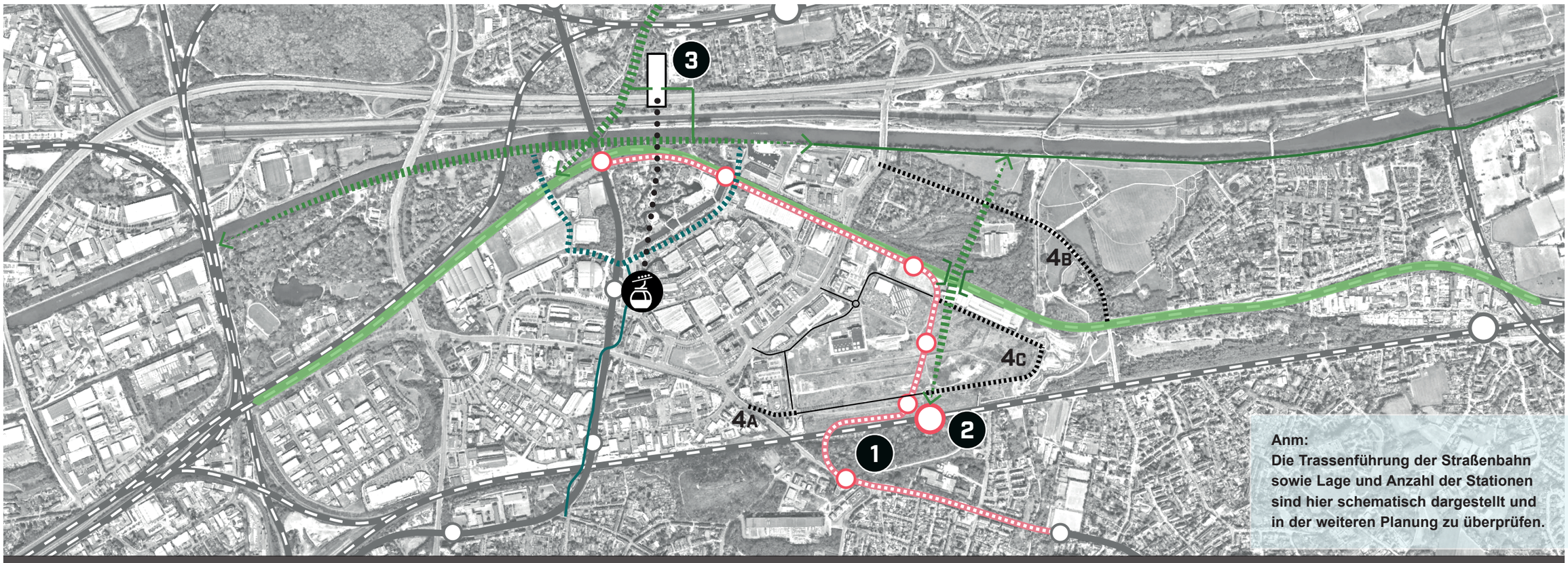


Abbildung 13. Zentrale Planungsansätze Mobilität (ÖPNV, Ruhender Verkehr, Straßennetz)

Radwegenetz
Basierend auf der Analyse des Radwegesystems werden einige wesentliche Netzergänzungen vorgeschlagen:

(5) Ausbildung einer attraktiven und durchgehenden Uferpromenade für Radfahrer und Fußgänger auf der Südseite des Rhein-Herne-Kanals vom Kaisergarten bis zum Anschlusspunkt des bereits gut ausgebauten Uferwegs in Höhe der Heinz-Schleußer-Straße. Damit könnte die Erlebbarkeit der Wasserlage als ein Alleinstellungsmerkmal des Quartiers deutlich gesteigert werden. Entlang dieser Route liegen einige touristische und historische Hauptattraktionen, die im heutigen Verlauf der „Route der Industriekultur per Rad“ nur indirekt erschlossen werden.

(6) Aktivierung der bereits entwidmeten „Flachglastrasse“ als straßenunabhängige Verbindung zur Stadtteilmitte Osterfeld und weiter zum Revierpark Vonderort. Ausserdem ist dieses Projekt potentiell geeignet zur Vergrößerung des Einzugsradius des regionalen Radverkehrs aus Richtung Gladbeck / Bottrop. Der Radweg kann in Höhe des Gasometers entlang der bestehenden Böschung auf Geländeniveau geführt werden.

(7) Rad- und Fusswegeverbindung der beiden geplanten Wohnquartiere über eine Landschaftsbrücke. Innerhalb der geplanten Grünzäsur verlaufen sowohl Rad- und Fußwege sowie (im südlichen Teil) die Straßenbahntrasse und werden miteinander verknüpft.

Fußgänger
(8) Ausbildung eines deutlich ablesbaren und attraktiv gestalteten Rundwegs im Zentrum der Neuen MItte, der die Hauptattraktionen SeaLife, CentrO, Arena und Gasometer miteinander verbindet. Dieser Rundweg knüpft als Verlängerung der Centro-Promenade sowohl an die vorgesehene Uferpromenade als auch an den bestehenden Fußweg parallel zur ÖPNV-Trasse an.

Darüber hinaus sind insbesondere im Verlauf der Haupterschliessungsstraßen die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu verbessern.

Generell sollten Rad- und Fußgängerverkehr als wichtige Elemente der Alltagsmobilität für Bewohner und Benutzer des Quartiers gestärkt werden. Dies schließt neben der Netzqualität auch die weitere Infrastrukturausstattung (hochwertige Beleuchtung, Möblierung, Fahrradparkhäuser an wichtigen Zielpunkten und Verknüpfungen mit dem ÖPNV etc) ein.

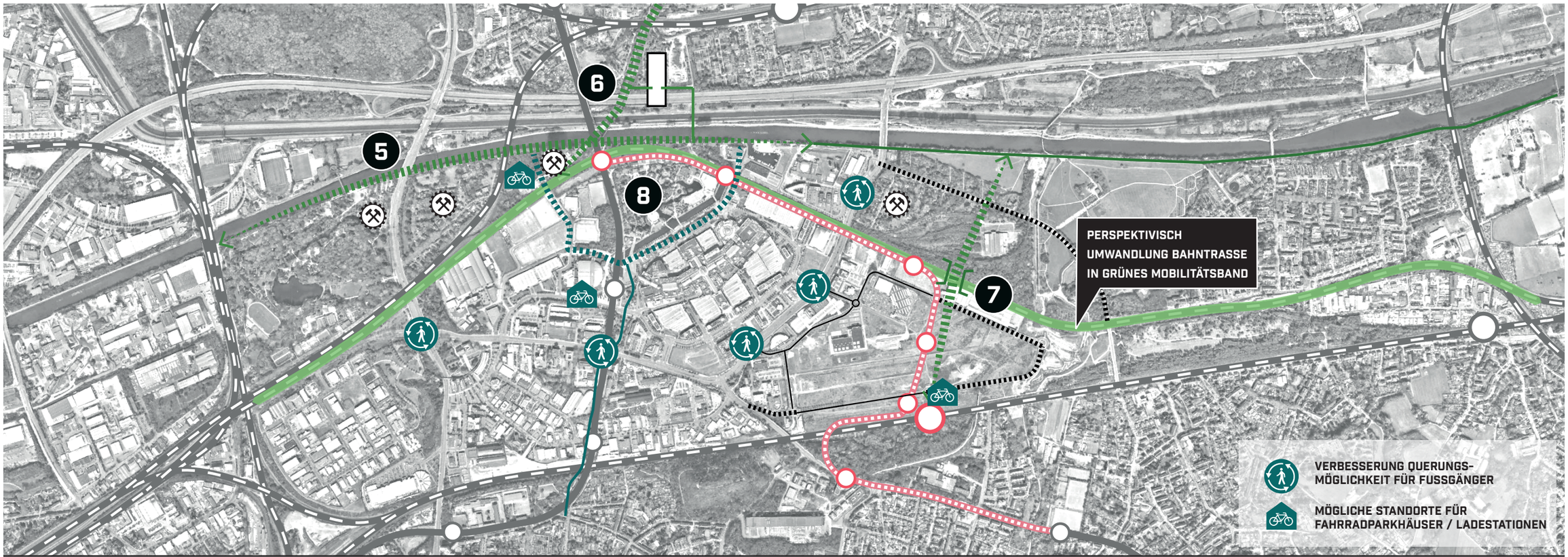


Abbildung 14. Zentrale Planungsansätze Mobilität (Radwege und Fußgänger)

2.1.5. Umweltbedingungen

Vor dem Hintergrund der geplanten Wohnnutzung sind die im Plangebiet vorhandenen umweltbedingten Restriktionen darzustellen und zu prüfen, inwieweit diese minimiert werden können.

Lärm

Die Lärmausbreitung der Verkehrsbänder Straße und Schiene ist die Hauptrestriktion für die Ansiedlung einer Wohnnutzung in der Neuen Mitte. Die unten abgebildeten Lärmkartierungen stellen den nächtlichen Schalldruckpegel im Einwirkungsbereich der vorgesehenen Wohnbaupotentialflächen dar. Die Berechnungen wurden auf Grundlage der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) nach den Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) und Schienenwegen (VBUSch) durchgeführt. Daher ist die Vergleichbarkeit mit den für die städtebauliche Planung relevanten Orientierungswerten der DIN 18005 nur bedingt gegeben. Dennoch geben die Lärmkartierungen deutliche Hinweise auf die Lärmsituation .

Die Fläche östlich der Werkssiedlung Ripshorst ist hauptsächlich vom Straßen-verkehrslärm der A 42 betroffen, wohingegen dieser auf dem Stahlwerksgelände kaum eine Rolle spielt. Weitaus problematischer sind Schienenverkehrslärm und die damit verbundenen Erschütterungen durch Güterzüge einzustufen. Entlang der Köln-Mindener-Eisenbahn und der Walzwerksstrecke werden aufgrund der heute ungehinderten Schallausbreitung Nachtwerte von mehr als 60 db(A) erreicht. Die Orientierungswerte der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - für Allgemeine Wohngebiete liegen bei 45 / 40 db(A).

Zur Aktivierung des Wohnbaupotentials müssen voraussichtlich sowohl aktive Lärmschutzmaßnahmen als auch eine abschirmende Riegelbebauung entlang der Bahnstrecken vorgesehen werden.

Die erforderlichen Maßnahmen sind im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren fachgutachterlich zu spezifizieren (Die Lärmkartierungen für das gesamte Plangebiet der Neuen Mitte sind in Annex 2 beigefügt).

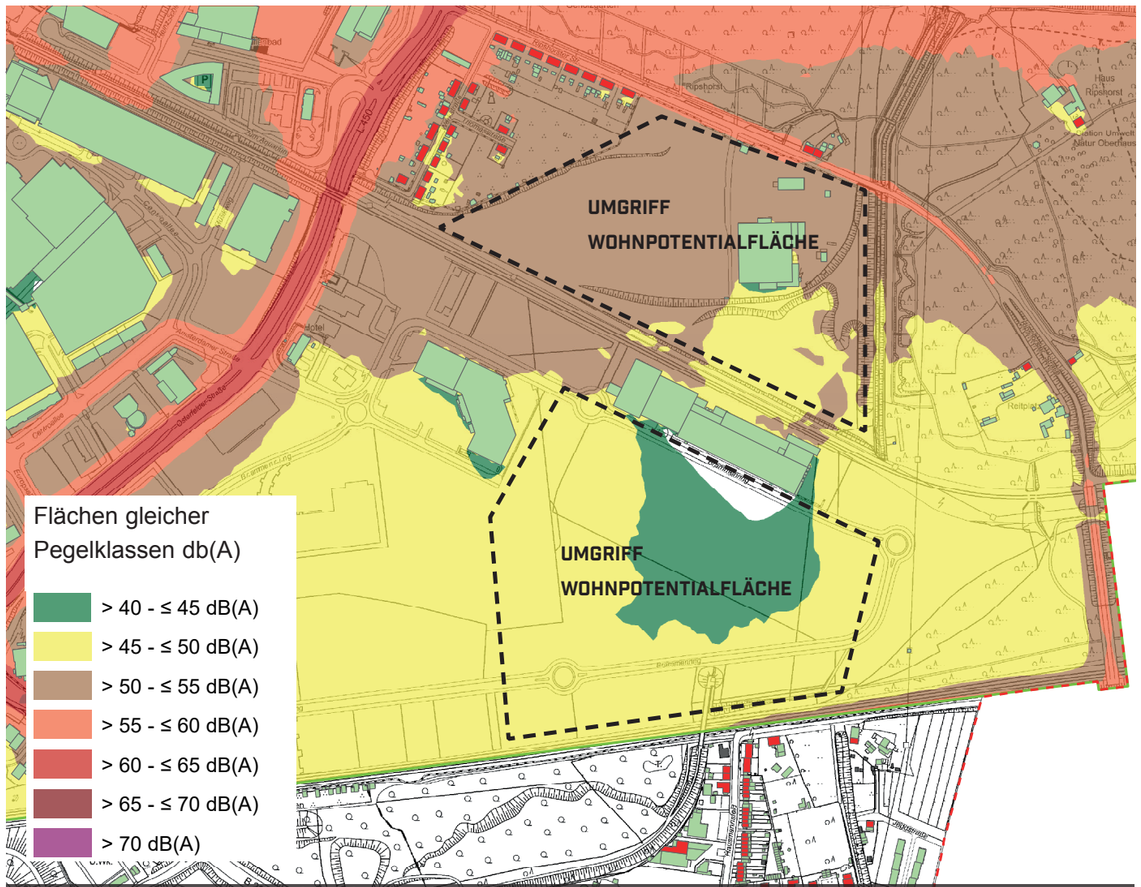


Abbildung 15. Lärmkartierung 2020 - Strategische Lärmkarte Straßenverkehr Nacht (Auszug, Stadt Oberhausen)

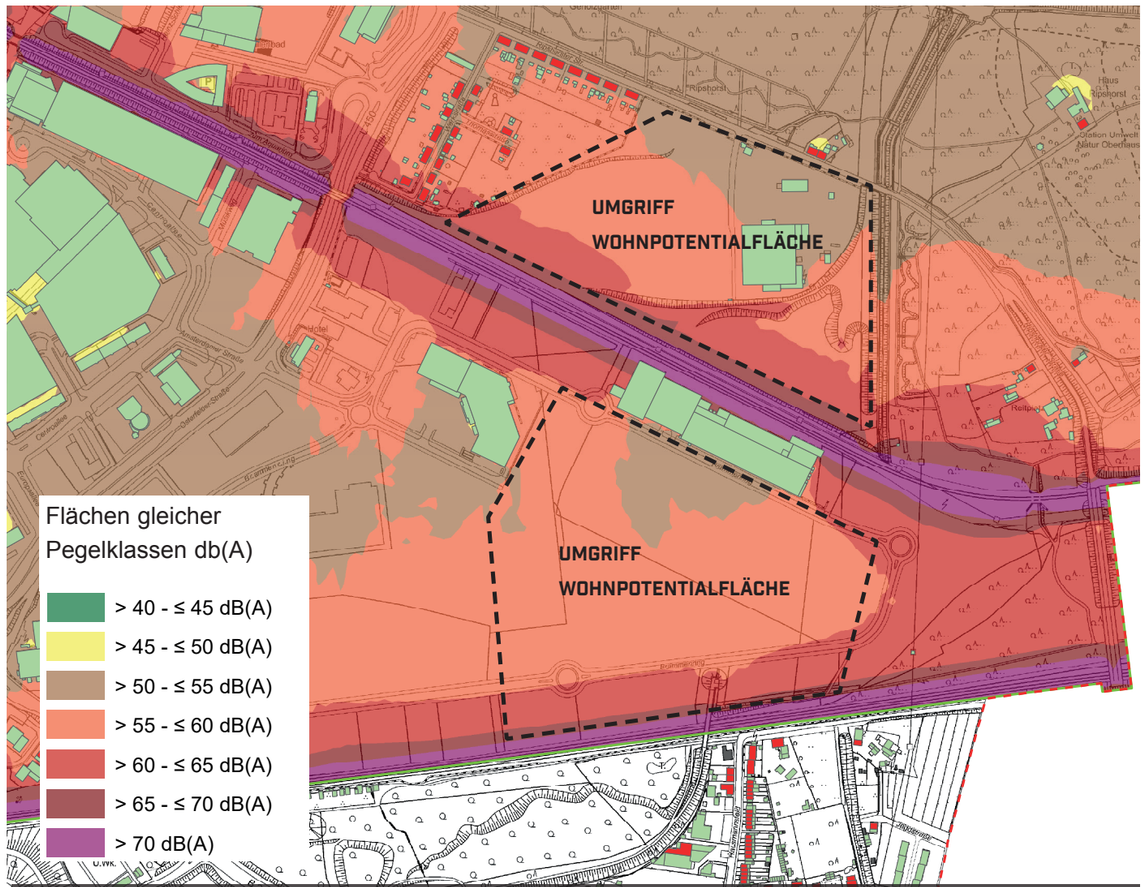


Abbildung 16. Lärmkartierung 2020 - Strategische Lärmkarte Schieneverkehr Nacht (Auszug, Stadt Oberhausen)

Boden

Im Gesamtbereich der Neuen Mitte ist aufgrund der industriellen Vornutzung von schadstoffbelasteten Böden auszugehen.

Für den in erster Linie „masterplan-relevanten“ Teilbereich zwischen Ripshorster Str., Köln-Mindener Eisenbahn, Osterfelder Str. und Läppkes Mühlenbach liegen seitens der Unteren Umweltschutzbehörde sog. Verdachtsflächendossiers und eine umfassende Musterstellungnahme für das ehemalige Stahlwerksgelände vor. Die Kernaussagen können folgendermaßen zusammengefaßt werden:

- Vorliegende Untersuchungen belegen für das gesamte ehem. Stahlwerksgelände mächtige künstliche Anschüttungen mit z.T. erheblichen Schadstoffbelastungen.
- Im Rahmen einer Umnutzung der Fläche sind entsprechende Auflagen zum sachgerechten Umgang mit den Anschüttungsmaterialien und zur Sicherung unversiegelter Flächen zu beachten.
- Am Altstandort NEWAG wird aktuell eine Grundwassersanierung aufgrund eines CKW-Schadens durchgeführt.
- Für das Areal südlich und östlich der NEWAG-Halle sind weitere Untersuchungen erforderlich.

Die auf den Masterplan folgende Konkretisierung der städtebaulichen Planung ist aufgrund der absehbaren Komplexität der Altlastensituation fachgutachterlich zu begleiten.

Luft

Kleinräumige Informationen zur Luftqualität im Bereich der Neuen Mitte liegen nicht vor.

Aufgrund der Überschreitung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte an der Meßstation Mülheimer Straße wurde es erforderlich, den „Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 / Teilplan West“ für das Stadtgebiet Oberhausen fortzuschreiben. In dieser „Planergänzung Oberhausen 2020“ wurden einige Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Luftbelastung festgelegt, die auch für den Masterplan Neue Mitte relevant sind:

- Erweiterung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen (OB 49)
- Optimierung des Radwegenetzes (OB 57)
- Aufbau von Mobilitätsstationen (OB 66)

Landschaftsbild

Das Plangebiet wird in West-Ost-Richtung von zwei 220 kV-Hochspannungsfreileitungen durchquert. Neben den elektrischen und magnetischen Feldern, die potentiell zu gesundheitlichen Gefährdungen führen können, stellen die massiven Gittermasten eine erhebliche Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes dar. Da langfristig vom Weiterbestand dieser Freileitungen auszugehen ist, wird im Masterplan ein Abstandsstreifen zu der Trasse in noch zu definierender Breite freigehalten. (Anm.: Das Landesentwicklungsprogramm NRW fordert in Grundsatz 8.2-3 „nach Möglichkeit“ einen Abstand von mindestens 400m).

Perspektivisch wäre ein Ersatz der Freileitungen durch Erdkabel wünschenswert.

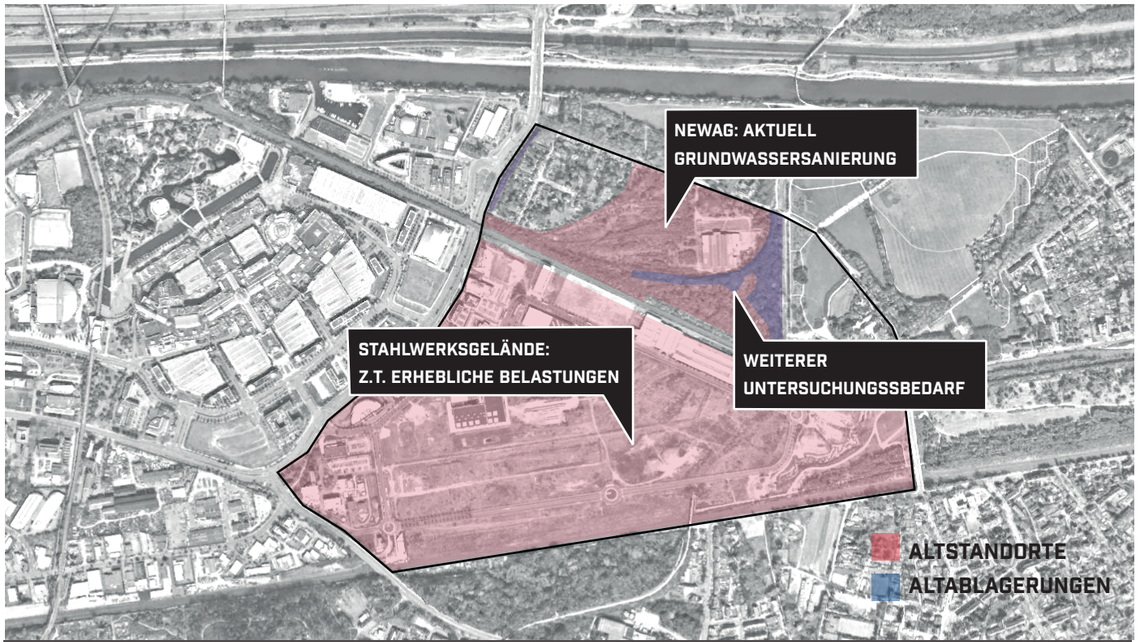


Abbildung 17. Altlastenverdachtsflächen (Auszug)

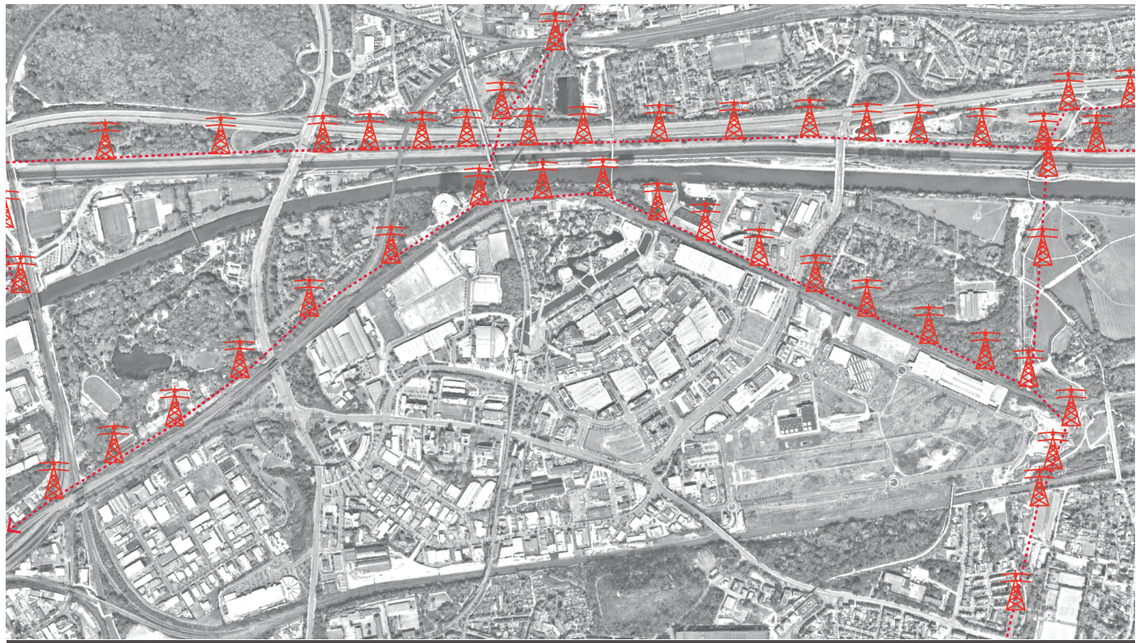


Abbildung 18. Freileitungstrassen und Mastenstandorte (Hochspannung) in der Neuen Mitte

2.2.1. Stadtentwicklungskonzept 2020

Das STEK Oberhausen aus dem Jahr 2008 umfaßt alle Bereiche der städtischen Entwicklungsplanung. Auf Grundlage einer detaillierten Situationsbeschreibung werden für das gesamte Stadtgebiet eine Vielzahl verschiedener Maßnahmen vorgeschlagen. Dabei werden auch die zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden sektoralen Planungen (z.B. Masterplan Emscher Landschaftspark, Verkehrsentwicklungsplan 1993, etc.) nachrichtlich übernommen.

Die für den Planungsraum „Neue Mitte“ relevanten Maßnahmen sind in untenstehender Auflistung zusammengefaßt. Dabei wurden zwischenzeitlich bereits realisierte Projekte wie beispielsweise der Ersatzbau der Ripshorster Brücke (14.4) oder die Renaturierung des Läppkes Mühlenbach (9.19) nicht mehr aufgeführt.

Die Überarbeitung des Stadtentwicklungs-konzepts wird derzeit vorbereitet.

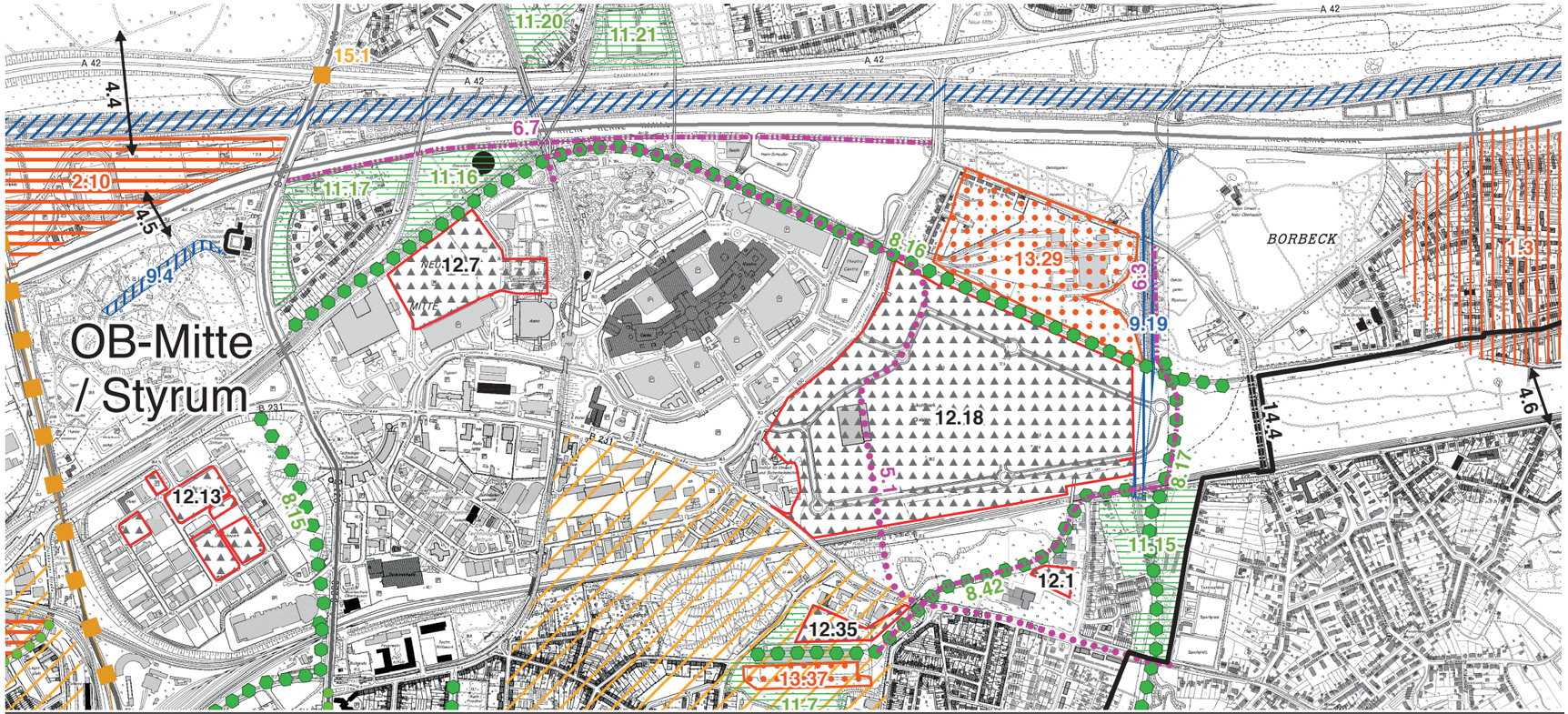


Abbildung 19. Auszug aus dem Stadtentwicklungskonzept Oberhausen 2020 (2008)

Art	Nr.	Lage	Maßnahme
Allgemein	1.3	Ortsteil Borbeck	Erarbeitung Rahmenplanung Borbeck (Probleme Nahversorgung / Erreichbarkeit Infrastruktureinrichtungen) / liegt bereits vor
Neuordnung	2.10	Emscher Sportpark	Neuordnung des Emscher Sportpark (Machbarkeitsstudie liegt vor)
Brückenschlag	4.6	südl. Borbeck	Verbindung zwischen Ripshorster Straße und Dellwiger Straße (Stadtgebiet Essen)
	4.4	Emscher Sportpark	Verbindung zwischen Sportpark und Erholungsfläche Grafenbusch
Straßenbahn	5.1	Stahlwerksgelände	Verlängerung Straßenbahnlinie 105 über das Stahlwerksgelände und Verknüpfung zur bestehenden ÖPNV Trasse
Verbundachsen	8.15 / 8.16	Gewerbepark Kaisergarten / Werksbahndamm	Sicherung und Entwicklung von Grünflächen / linearen Grünstrukturen zur Biotopvernetzung und Verbesserung des Mikroklimas
Grünflächen	11.16 / 11.17	Gasometer / Wohnsiedlung Grafenbusch	Erhalt und Entwicklung Grünflächen
Wirtschaftsflächen	12.7	nordwestlich Multifunktionsarena	Ansiedlung nicht störendes Gewerbe
	12.18	Stahlwerksgelände	Flächenentwicklung: Kerngebiete, Gewerbegebiete, Grünflächen (Nutzungsziel zwischenzeitlich überholt)
Wohnbauflächen	13.29	Wohnsiedlung Ripshorst	Flächenentwicklung: Wohnungsbau (Leitprojekt)

2.2.2. Landschaftsplan Oberhausen (1996)

Der Landschaftsplan Oberhausen (1996) bildet die Grundlage für die Entwicklung, den Schutz und die Pflege der Landschaft außerhalb der bebauten Ortsteile Das Hauptziel liegt in der Bestimmung von Flächen innerhalb des Stadtraums, die auch zukünftig frei von baulichen Nutzungen bleiben sollen und die sinnvoll miteinander vernetzt, geschützt und weiterentwickelt werden sollen. Die Randbereiche des Planungsraums sind geprägt durch wertvolle und z.T. großräumige Landschaftselemente, die der Landschaftsplan als sog „Entwicklungsräume“ definiert.
Die wesentlichen Festsetzungen und Entwicklungsziele des Landschaftsplans (LP) für das Plangebiet und dessen unmittelbare Umgebung sind in untenstehender Auflistung zusammengefaßt.
Die Neuaufstellung des Landschaftsplans ist geplant.

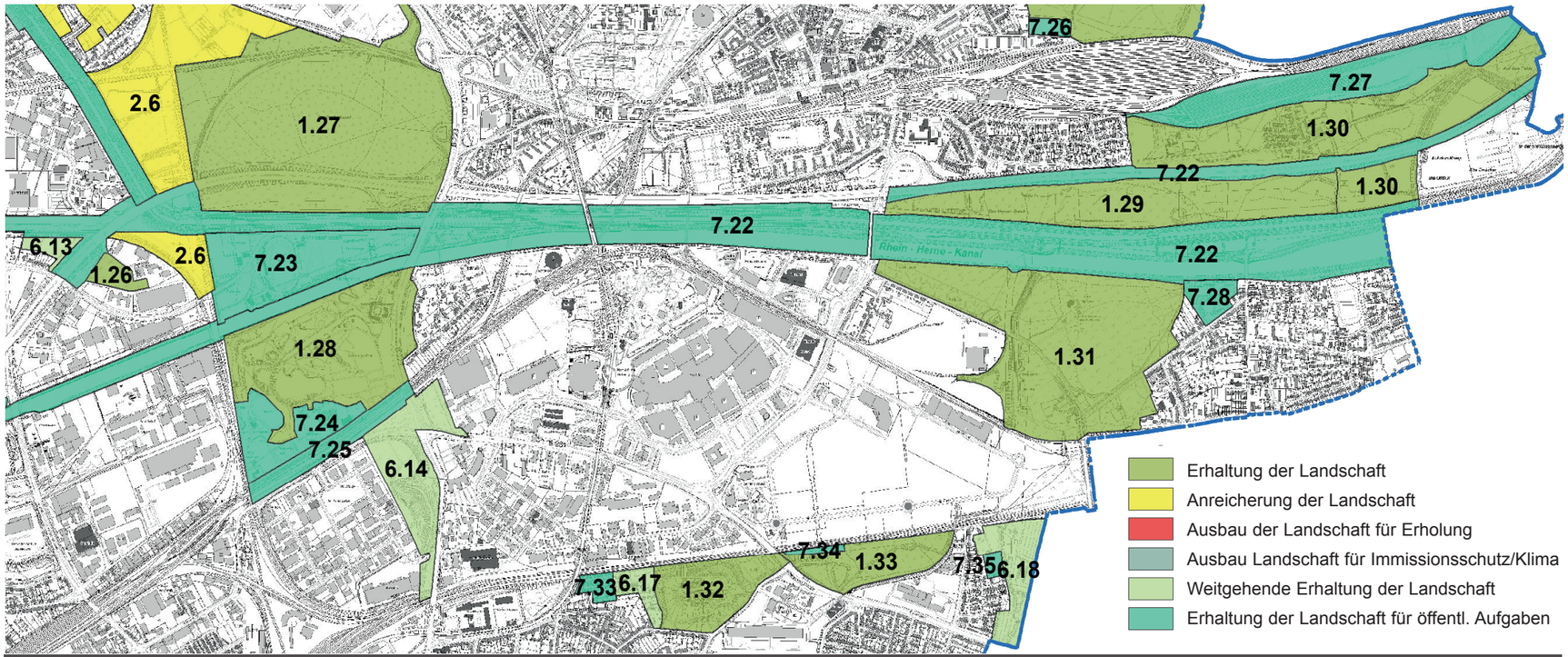


Abbildung 20. Auszug aus dem Landschaftsplan Oberhausen (1996) // Entwicklungsräume

Nr.	Bezeichnung	Festsetzungen und Maßnahmen	Beschreibung im Textband des LP
1.27	Grafenbusch an der A 42	Landschaftsschutzgebiet Grafenbusch (L 1.2.12) / Maßnahmen B 4.1.35 / B 4.1.36 // 3.3.22	S.128 / 205 / 187
1.28	Kaisergarten in Alt Oberhausen	Landschaftsschutzgebiet Kaisergarten (L 1.2.13) / Maßnahmen B 4.1.37 // 3.3.24	S.130 / 206 / 187
1.29	Ehemailge Zeche Vondern	Landschaftsschutzgebiet Zeche Vondern (L 1.2.13) / Maßnahmen B 4.1.39 und B 2.2.8	S.133 / 206 / 171
1.31	Landschaftsraum Ripshorst in Oberhausen-Borbeck	Landschaftsschutzgebiet Ripshorst (L 1.2.16) / Maßnahmen B 4.1.38	S.135 / 206
1.32 / 1.33	Knappenhalde in Alt Oberhausen / Hausmannsfeld	Landschaftsschutzgebiet Hausmannsfeld / Knappenhalde (L 1.2.17) / Maßnahmen B 4.1.40	S.137 / 207
Weitere Flächen im Geltungsbereich des Landschaftsplans Oberhausen			
6.14	Fläche am Schlackenberg	gestaltete Parkanlage mit erhaltenswerten Einzelbäumen im Randbereich der Mülheimer Straße	S. 64
6.17	Fläche westlich der Knappenhalde	im Flächennutzungsplan als Grünfläche dargestellt, enthält Gehölzstrukturen	S. 65
6.18 / 7.35	Fläche am Läppkes Mühlenbach nördlich B 231	kleinflächig strukturierter Acker- und Grünlandkomplex, Baumbestand / Teil des Regionalen Grünzugs B	S. 65 / S..74
7.22	Rhein-Herne Kanal / Emscher / A 42	Gehölzstrukturen / Brachflächen als Vernetzungselemente im „Emscher Landschaftspark“	S. 71
7.23	Stadion Niederrhein und umliegende Flächen	erhaltenswerte parkartige Gestaltung mit zahlreichen Laubbäumen	S. 71
7.24 / 7.25	Flächen südlich des Kaisergartens	Vernetzungsfunktion zwischen Kaisergarten (1.2.8) und Schlackenberg (6.14)	S. 71 f
7.28	Klärwerk in Borbeck	erhaltenswerter Bestand an Laubbäumen / Teil des Regionalen Grünzugs B	S. 72
7.33 / 7.34	Kleingartenanlagen Knappenhalde / Hausmannsfeld	angrenzend an Entwicklungsräume 6.17 bzw 1.32 / 1.33	S. 73

2.2.3. Regionaler Flächennutzungsplan (RFNP)

Der Regionale Flächennutzungsplan der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr (Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Herne, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen) enthält in Bezug auf das Plangebiet Ziele, die für die Aufgabenstellung des Masterplans von besonderer Bedeutung sind.

Der vorgesehene zusätzliche Bahn-Haltepunkt (C) sowie dessen Verknüpfung mit der verlängerten Strassenbahntrasse der Linie 105 (D) und der Weiterführung entlang der Walzwerktrasse (E) wird für die nachhaltige Erschließung des Plangebiets von entscheidender Bedeutung sein, wobei die Lage dieser Infrastrukturelemente in Abhängigkeit von der städtebaulichen Struktur und den bestehenden Restriktionen ggf. anzupassen ist.

Die Erweiterung der Siedlung Ripshorst (B) ist bereits als Wohnbaufläche dargestellt.

Für das östliche Stahlwerksgelände (A) wird die dargestellte Art der baulichen Nutzung im Zuge der Masterplanung zu ändern bzw. zu differenzieren sein.

Ein zentrales Ziel der Raumordnung, welches der RFNP hier festlegt, ist der „Regionale Grünzug B“, der die Ausdehnung der künftigen Bebauung des Stahlwerksgeländes nach Osten sinnvoll begrenzt (F).

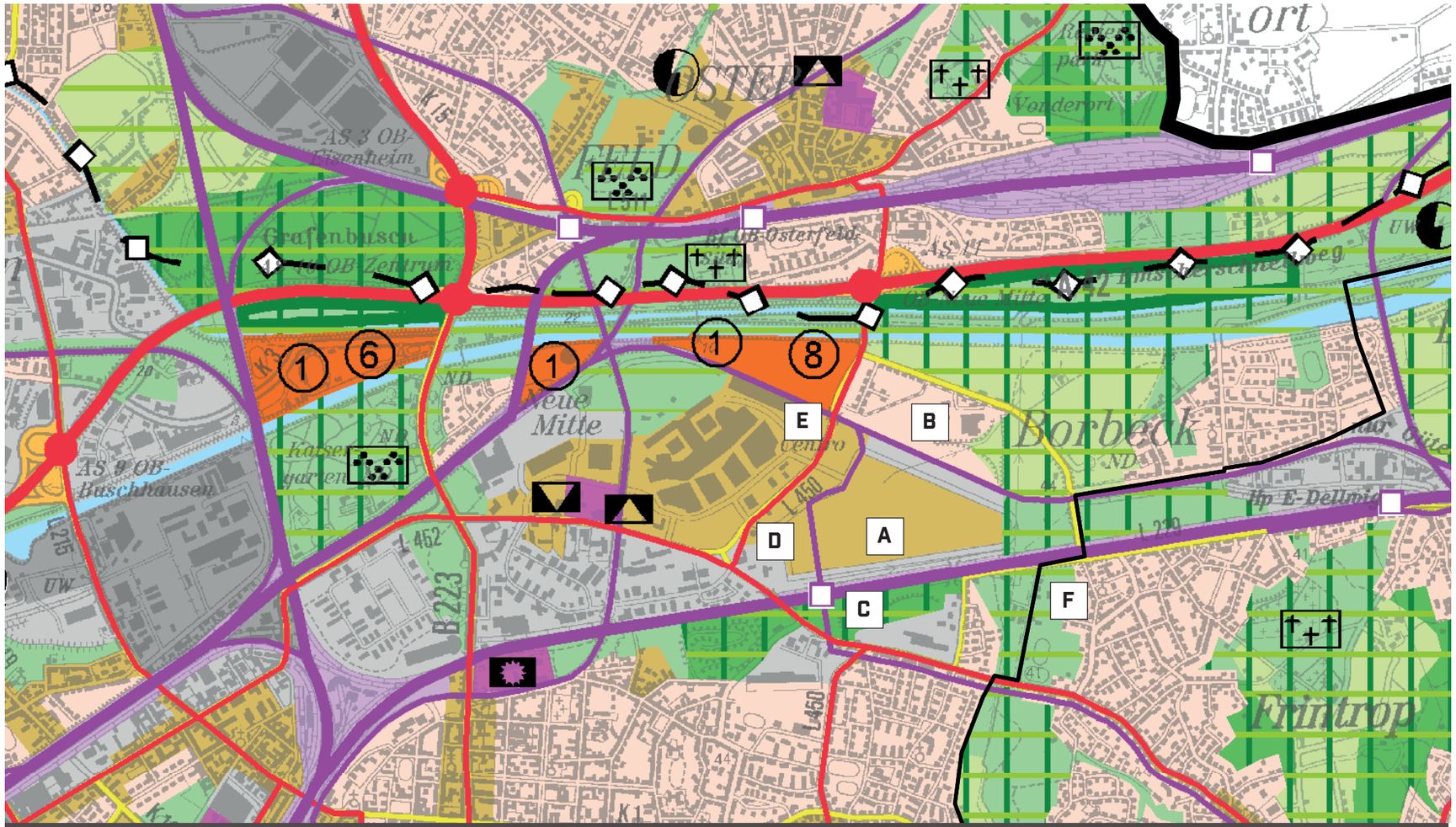


Abbildung 21. Auszug Regionaler Flächennutzungsplan der Planungsgemeinschaft Städteregion Ruhr (2020) / planungsrelevante Darstellungen ergänzt durch AS+P

Flächennutzung

- Wohnbauflächen
- Gemischte Bauflächen
- Sonderbauflächen, dabei bedeutet
  - 1 - Freizeit / Erholung / Sport
  - 6 - Krankenhaus / Gesundheit
  - 8 - Spezifische Gewerbliche Nutzung
- Grünfläche
- Gewerbliche Baufläche
- Gemeinbedarfsfläche

Planungsrelevante Darstellungen

- **A** Darstellung Stahlwerksareal als Gemischte Baufläche mit gewerblicher Randbebauung
- **B** Ergänzung Siedlung Ripsdorf (Wohnbaufläche)
- **C** zusätzlicher ÖPNV-Haltepunkt zwischen Oberhausen Hbf und Essen-Dellwig
- **D** Weiterführung des „Schienenwegs für überregionalen und regionalen Verkehr“ in das Plangebiet
- **E** „Schienenweg für überregionalen und regionalen Verkehr“
- **F** Grünverbindung zwischen Gehölzgarten Ripshorst und B 231 (und weiter auf Essener Stadtgebiet)

2.3. Bisherige Planungsansätze

2.3.1. Masterplankonzept 2000 (AS+P)

Im Masterplan-Konzept aus dem Jahr 2000 (AS+P) erfolgte eine Zusammenschau vorliegender und abgeschlossener Planungen für das Gesamtgebiet der Neuen Mitte. Darauf aufbauend definierte das Masterplankonzept eine Reihe von Schwerpunktbereichen, erarbeitete städtebauliche Vorschläge für diese Teilareale und stellte darüber hinaus verschiedene geplante Vorhaben in einen größeren funktionalen und räumlichen Zusammenhang. Der „Zielerfüllungsgrad“ der zum damaligen Zeitpunkt vorgeschlagenen Maßnahmen wird im folgenden dargestellt.

Während der gesamte westliche Bereich der Neuen Mitte bereits im Jahr 2000 größtenteils städtebaulich entwickelt war, bestanden größere Flächenpotentiale insbesondere nördlich der Güterbahnstrecke und auf dem Stahlwerksgelände. Davon wurde zwischenzeitlich allein die sog. „Marina“ zwischen CentrO und dem Rhein-Herne Kanal weitgehend entwickelt (SeaLife / Aquapark). Die östliche Randbebauung der Osterfelder Straße wurde ebenfalls gewerblich entwickelt, allerdings sind weitere großflächige Gewerbeansiedlungen in zweiter Reihe entstanden (Hornbach, POCO), die sich einer städtebaulichen Ordnung entziehen. Die wünschenswerte Erhaltung des Elektrostahlwerks in diesem Areal konnte nicht realisiert werden. Das als Kulturforum vorgesehene monumentale Gebäude wurde 2006 abgebrochen.

Der östliche Teil des Stahlwerksgeländes stellt auch heute noch ein unbebautes Flächen-

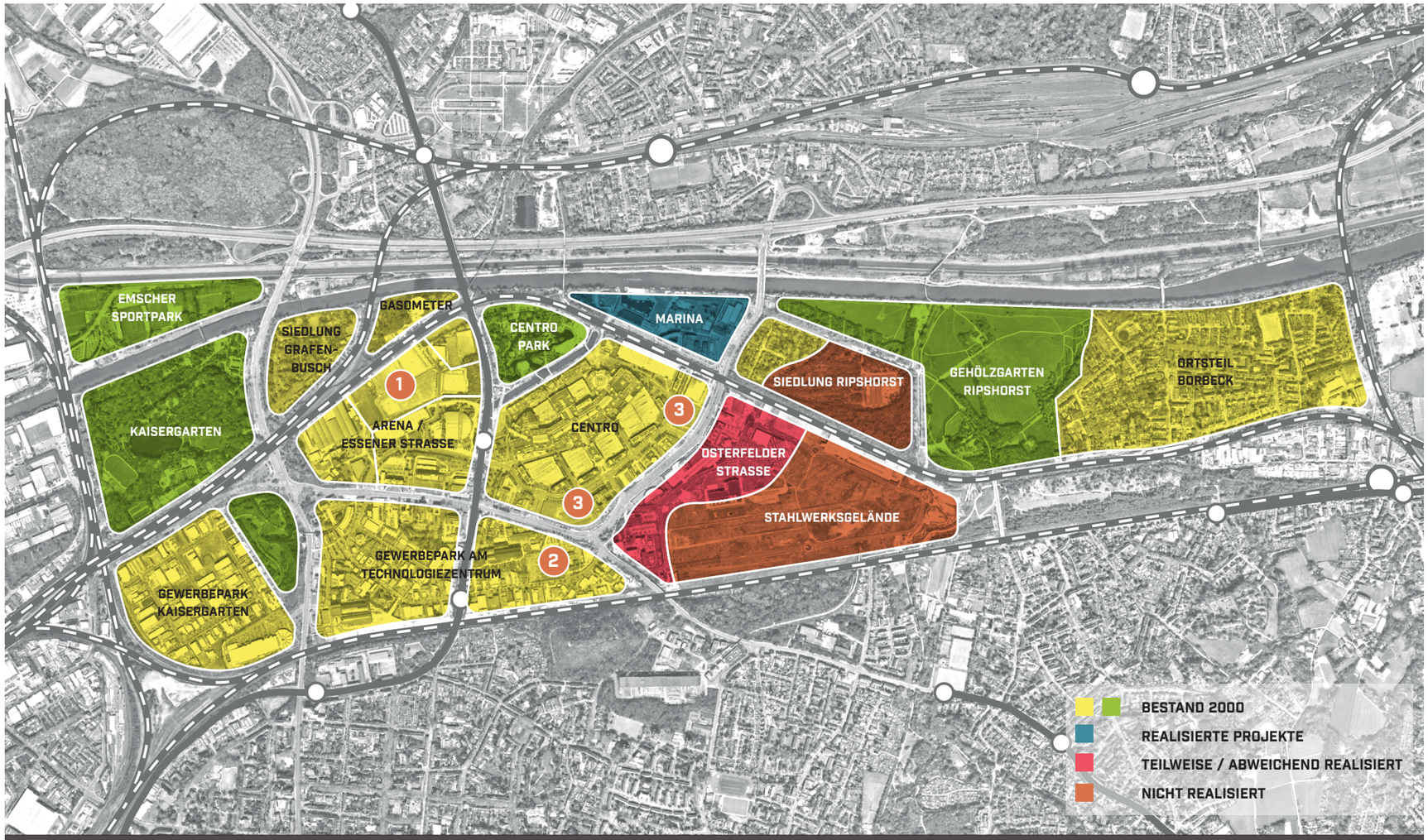


Abbildung 22. Zielerfüllungsgrad Masterplankonzept 2000 - Flächenentwicklung

potential dar. Die vorgesehene Anlage eines Themenparks samt Folgeeinrichtungen (Hotels, Parkhäuser) wurde nicht realisiert. Auch das vorgesehene Wohnquartier im Anschluß an die denkmalgeschütze Werkssiedlung Ripshorster Straße wurde bislang nicht errichtet. Darüber hinaus wurde eine Reihe von vorgeschlagenen Teilprojekten nicht oder nur teilweise umgesetzt:
(1) Kompaktierung Parkplatz Arena: An dieser Stelle war der Bau eines Parkdecks vorgesehen, um das großflächige ebenerdige Parken einzuschränken und Raum für weitere Freizeit- bzw. Gewerbenutzungen zu schaffen.

(2) Die stadträumliche Fassung der Essener Straße im Nordwesten des Gewerbeparks Technologiezentrum ist nicht erfolgt. Die dort ansässigen Betriebe nutzen die straßenseitigen Bereiche als Lager- oder Abstellfläche, was sich negativ auf das Erscheinungsbild auswirkt.

(3) Die Aktivierung der Baulücken auf der Südseite des CentrO entlang der Osterfelder Straße war ein weiteres Ziel des Masterplankonzepts. Einige Grundstücke sind derzeit noch unbebaut.

Die im Masterplankonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zum Verkehrssystem waren in erster Linie durch die damals vorgesehene Nutzung des Stahlwerksgeländes begründet. Die Errichtung eines überregionalen Themen- und Freizeitparks hätte einen erheblichen zusätzlichen Verkehrs- und Parkdruck zur Folge gehabt. Mit Ausnahme des Brammenring wurde keine der vorgeschlagenen Maßnahmen realisiert:

(1) Errichtung eines Regionalbahnhaltepunkts an der bestehenden Bahnstrecke am südlichen Rand des Plangebiets.

(2) Errichtung einer Straßenbahnstrecke vom geplanten S-Bahn-Haltepunkt über das Stahlwerksgelände und Anschluß an die Straßenbahnlinie 112 über die bestehende Walzwerktrasse. Im Masterplankonzept wurde vorgeschlagen, diese Güterbahnstrecke zu entwidmen und als ÖV-Trasse zu nutzen. Optional war die Verlängerung nach Südwesten bis zur Straßenbahnlinie 105 auf Essener Stadtgebiet vorgesehen.

(3) Errichtung eines „Skywalk“ von einem zentral gelegenen Haltepunkt der neuen Straßenbahn bis zum CentrO.

(4) Kreisverkehrsplatz an der Kreuzung Essener Straße / Osterfelder Straße zur Verstetigung des Verkehrsflusses und gestalterische Aufwertung des Straßenzugs.

(5) Direkter Anschluß der B231 / Essener Straße an den Brammenring über zwei „Holländische Rampen“. Diese Maßnahme hatte zum Ziel, überörtlich ankommende Verkehre direkt zum Stahlwerksgelände und den dort geplanten Parkgaragen zu führen.

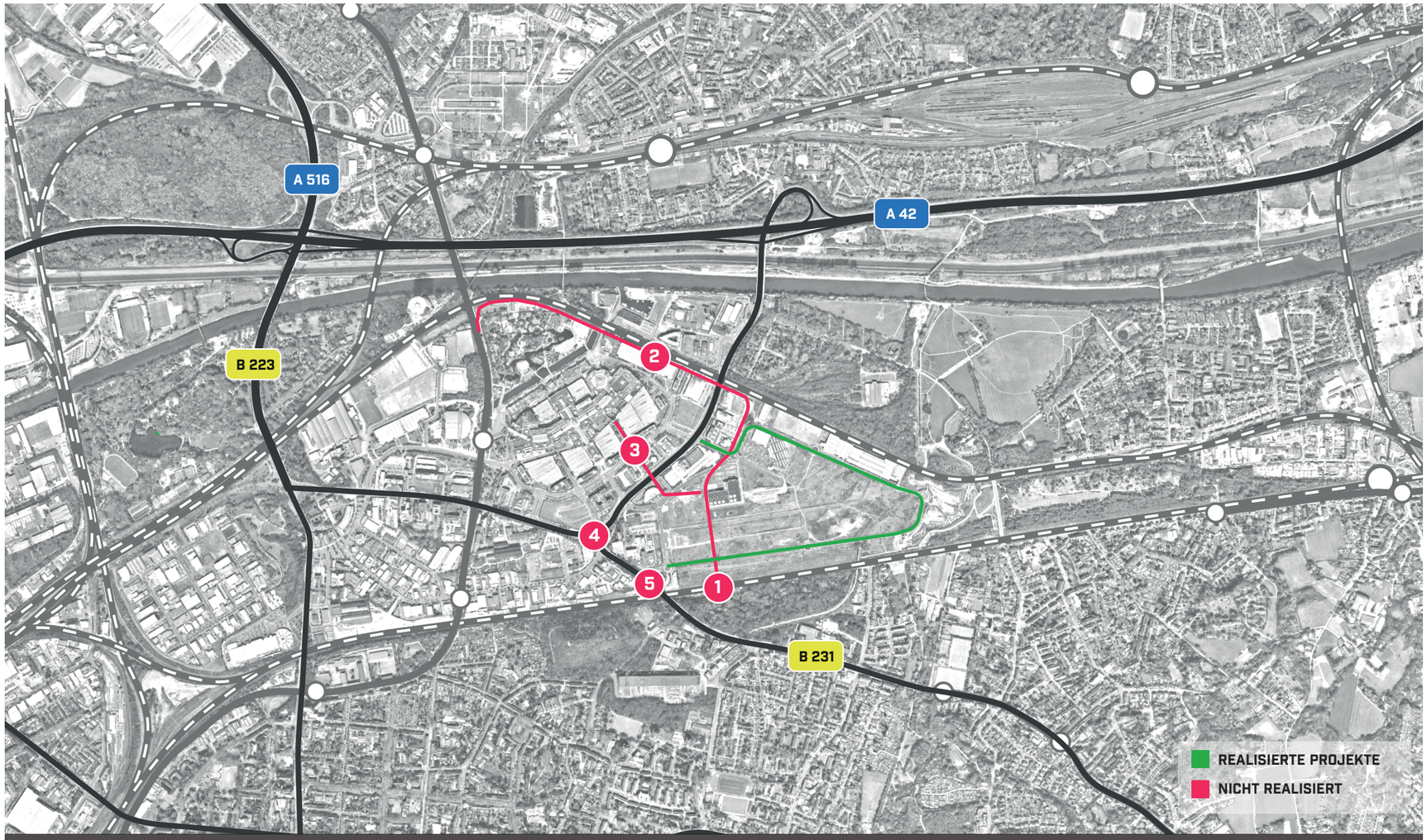


Abbildung 23. Zielerfüllungsgrad Masterplankonzept 2000 - Verkehrliche Maßnahmen

Zusammenfassung Zielerfüllung

Eine Vielzahl der im Masterplankonzept aus dem Jahr 2000 enthaltenen Vorschläge wurden zwar nicht implementiert, fanden aber zum Teil Berücksichtigung in den übergeordneten Planwerken wie dem Regionalen Flächennutzungsplan und dem Stadtentwicklungskonzept. An erster Stelle zu nennen ist hier die Verbesserung der Anbindung an den ÖPNV mit einem zusätzlichen Regionalbahn-Halt und einer damit verknüpften zweiten Straßenbahnlinie.

Das Masterplan-Konzept hat bereits frühzeitig die Notwendigkeit einer stärkeren Durchmischung der Neuen Mitte gefordert und die Erhöhung des Wohnanteils vorgeschlagen (Erweiterung der Siedlung Ripshorst, ein Testentwurf zur Marina-Entwicklung hatte „Wohnen am Wasser“ thematisiert).

Durch die nunmehr geänderten Planungsparameter für die Neue Mitte (deutlich höherer Wohnanteil) können wesentliche Bestandteile des Masterplan-Konzepts als Planungsansätze in das anstehende Update einfließen.

2.4. Sektorale Strategien

2.4.1. Einzelhandelskonzept Oberhausen
(Stadt+Handel, Fortschreibung 2021, Entwurf)

Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts von 2008 erfolgte u.a. vor dem Hintergrund der erforderlichen Anpassung an die übergeordneten räumlichen Entwicklungsziele und der damit einhergehenden Überprüfung der Abgrenzung und Funktionszuweisung der Zentralen Versorgungsbereiche (ZVB). Im Zuge der Fortschreibung wurde die Abgrenzung des „ZVB Neue Mitte“ auf den Bereich des CentrO mit einem sog. „funktionalen Ergänzungsbereich“ reduziert. Die Stahlwerksfläche sowie die Bereiche nördlich und westlich des CentrO wurden aus dem ZVB ausgegliedert.

Für den ZVB „Neue Mitte“ werden folgende Entwicklungsempfehlungen ausgesprochen:

- *Sicherung der Versorgungsfunktion in allen Bedarfsbereichen*
- *Sicherung der Versorgungsfunktion unter Berücksichtigung derzeitiger Marktentwicklungen (online-Handel etc.)*
- *kein Erfordernis eines weiteren Verkaufsflächenausbaus*
- *Gewährleistung einer angemessenen sortimentsbezogenen Nutzungsflexibilität.*

Der westliche Teil des Stahlwerksgeländes, vormals Bestandteil des ZVB Neue Mitte, wird als Sonderstandort „Brammenring“ klassifiziert. Im Kern empfehlen die Gutachter für diesen Bereich

- *die Stärkung von handelsfernen Zentrennutzungen (Kultur, Freizeit, Tourismus,etc.).*
- *die Fortentwicklung des Einzelhandels über den genehmigten Bestand hinaus nur nach dezidierter Einzelfallprüfung unter Berücksichtigung der stadtentwicklungspolitischen Zielvorstellungen.*

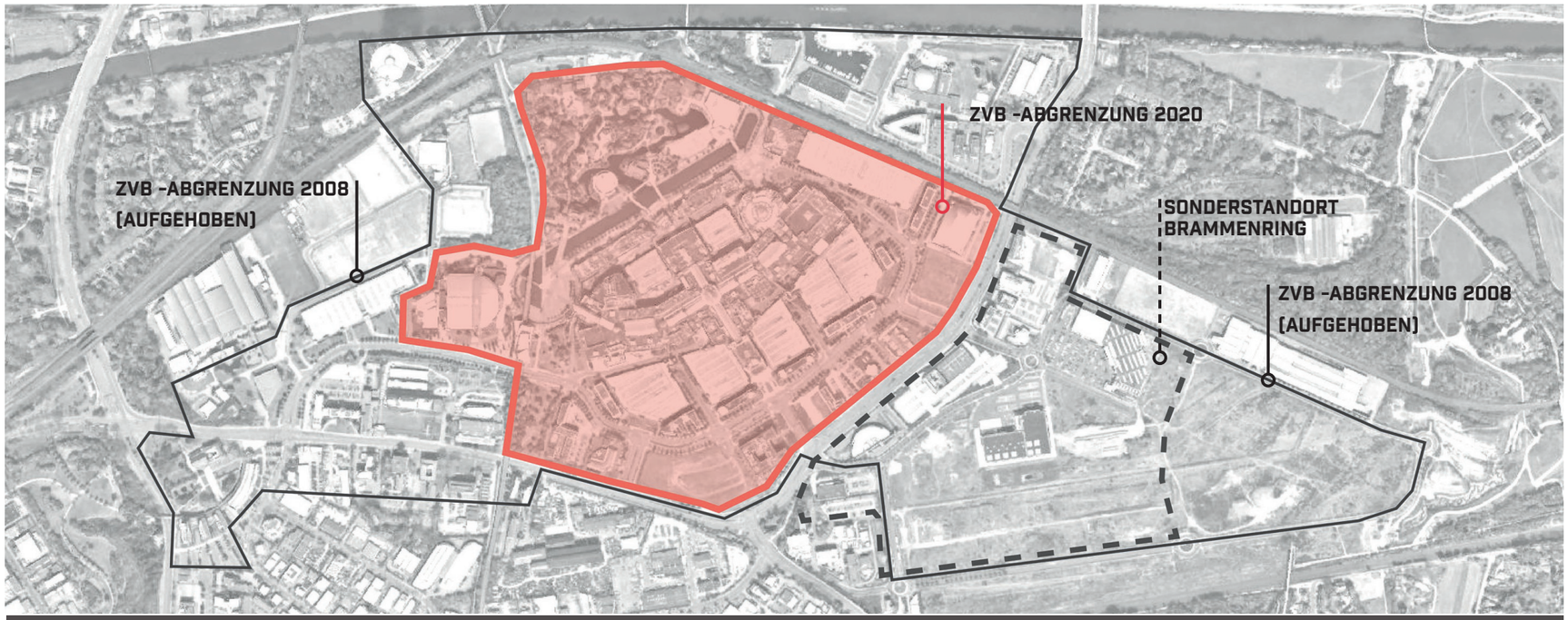


Abbildung 24. Einzelhandelskonzept / Abgrenzung ZVB Neue Mitte Oberhausen (eigene Darstellung nach Stadt+Handel, 2021)

2.4.2. Masterplan Wirtschaft Oberhausen
(Stadt Oberhausen, 2020)

Der Masterplan Wirtschaft Oberhausen zeigt langfristige Lösungen auf für die Bewältigung der derzeitigen Herausforderungen und der langfristigen Positionierung der Stadt als dynamischen und starken Wirtschaftsraum.

Dazu wurden sieben Leitziele erarbeitet. Unter dem Leitziel „Oberhausen ist ... resilient.“ wird direkter Bezug auf die Fortschreibung des „Masterplan Neue Mitte“ genommen und die gesamtstädtische Bedeutung dieses Projekts hervorgehoben:

„Die Neue Mitte Oberhausen hat seit dem letzten Masterplanprozess 2000 weiter an Dynamik gewonnen. (....)
Die bereits im Stadtentwicklungskonzept 2020 vorgesehene Wohnflächenentwicklung wird darin aufgegriffen. (....)
Mit dem Masterplan „Neue Mitte“ sollen die bisherigen Zielvorstellungen hinsichtlich ihrer Erreichung überprüft werden. Dabei zeichnet sich ab, daß sich das Update insbesondere mit folgenden Fragestellungen bzw. räumlich definierten Bereichen auseinandersetzen muß:

- *Gesamtausrichtung / -positionierung der Neuen Mitte,*
- *Entwicklung des Stahlwerksgeländes,*
- *Gewerbestandort Im Lipperfeld und*
- *ergänzende Wohnbebauung.“*

(Masterplan Wirtschaft Oberhausen 2020, S. 27)

2.4.3. Wohnen in Oberhausen 2017
(IfS / Timorou, 2018)

Das Gutachten erarbeitet auf der Grundlage differenzierter Bestandsaufnahmen, Analysen und Prognosen sowie der Untersuchung aktueller Trends auf dem Wohnungsmarkt eine Wohnungsbedarfsprognose bis zum Jahr 2030. Die Kernaussagen dieser Untersuchung aus städtebaulicher Sicht sind wie folgt:

- Aufgrund des vergleichsweise niedrigen Mietpreisniveaus wird die Wohnungsmarktsituation zum Zeitpunkt des Gutachtens insgesamt als „entspannt“ eingestuft.

- Die Richtung des künftigen Neubaus in Oberhausen muß „mehr in Richtung Qualität gehen“, um eine „günstigere Bevölkerungsentwicklung durch höheren Zuzug zu erreichen“. Dazu bedarf es imageprägender Stadtviertel mit hochwertigem Wohnungsbau.

- Die Gutachter quantifizieren den rechnerischen Neubaubedarf bis zum Jahr 2030 auf insgesamt rund 4.400 Wohnungen. Unter zusätzlicher Berücksichtigung einer wohnungspolitischen Angebotsstrategie sollte eine Zielzahl von 5.000 Wohnungen angestrebt werden.

- Diesem Bedarf steht ein „gesichertes“ Wohnbauflächenpotential (Flächen innerhalb von B-Plänen, Wohnbauflächen im RFNP, Baulücken) für rund 2.660 Wohnungen gegenüber, von denen etwa 44% kurzfristig verfügbar sind.

- Darüber hinaus werden mögliche zusätzliche Wohnungsbaupotentiale abgeschätzt, deren Aktivierung jedoch nicht gesichert und zum Teil auch städtebaulich kritisch zu sehen ist (Nachverdichtung). Dazu ist anzumerken, daß die Option „Wohnen auf dem Stahlwerksgelände“ zum Zeitpunkt des Gutachtens noch nicht bestand.

Die Ergebnisse des Gutachtens bestärken die Planungsabsicht der Stadt Oberhausen, im Bereich der Neuen Mitte ein hochwertiges Wohnquartier zu entwickeln.

Abbildung 25. Wohnungsbedarf und - potentiale

Neubaubedarf Wohnungen gesamt	**4.396**
Wohnungen in Mehrfamilienhäusern	2.583
Wohnungen in Ein- / Zweifamilienhäusern	1.813
Zielzahl Wohnungen (Angebotsstrategie)	**5.000**
Wohnungen in Mehrfamilienhäusern	2.900
Wohnungen in Ein- / Zweifamilienhäusern	2.100
Wohnbauflächenpotentiale („gesichert“)	**2.663**
mögliche zus. Wohnungsbaupotentiale, u.a.	*3.015*
- dichtere Bebauung der Potenzialflächen	
- Ersatzwohnungsbau auf vorh. Flächen	
- Nachverdichtung	
- Baulücken < 2.000 qm (Annahme)	

Quelle: ifs,
Wohnen in Oberhausen, Tab. 9.1 und 10.4

2.4.4. Masterplan Emscher Landschaftspark
(Projekt Ruhr GmbH, 2010)

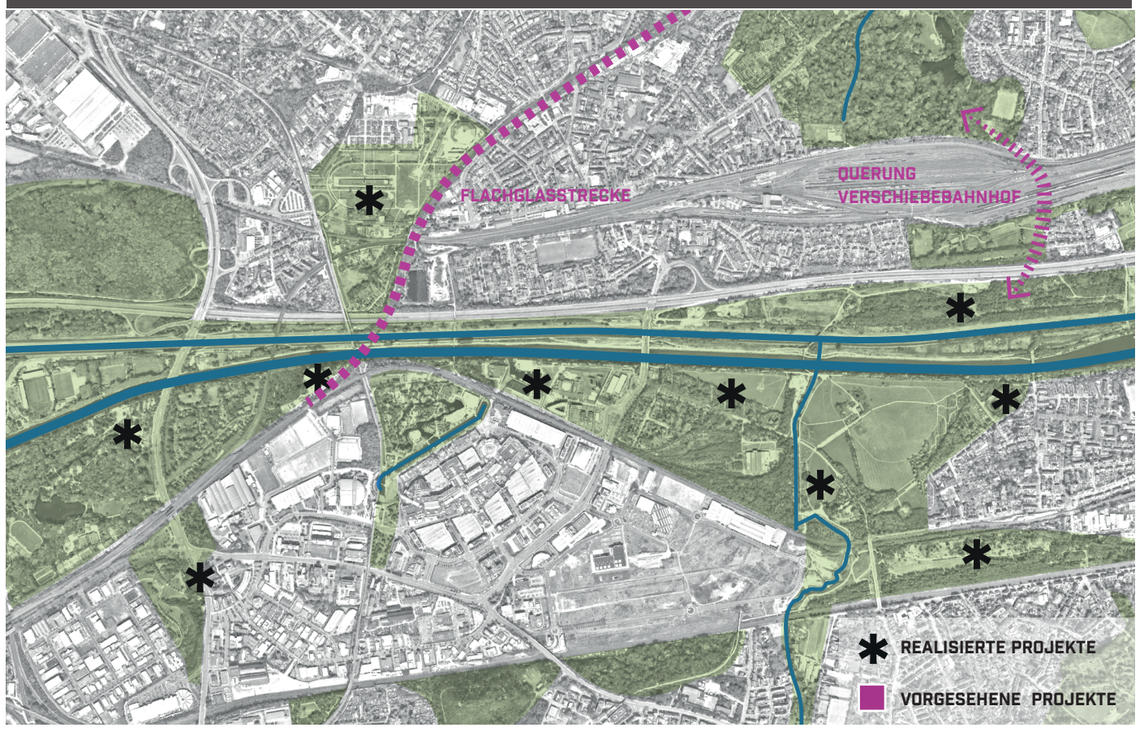
Der Emscher Landschaftspark ist ein visionäres regionales Freiraumkonzept auf einer Grundfläche von mehr als 450 qkm. Leitprojekt des Masterplans ist das „Neue Emschertal“ mit dem Ziel eines durchgängigen Ost-West-Grünzugs vom Duisburg bis Dortmund. Der bereits in den späten 1980er Jahren begonnene Umbau des Emschersystems von der offenen Abwasserkanal zu einem Flußökosystem ist eine zentrale Voraussetzung für die Entwicklung dieses Landschaftsraums.
Der „Masterplan Emscher Landschaftspark“ definiert eine Vielzahl von Projekten, von denen eine große Anzahl bereits fertiggestellt ist.

Relevante Vorhaben im Konzeptstadium mit räumlichem Bezug zur Neuen Mitte sind:

- Rad- und Wanderweg „Flachglasstrecke“ (PL 024) als langfristig avisiertes Projekt

- Überquerung des Verschiebebahnhofs Osterfeld mit einer Rad- und Fußwegbrücke als Nord-Süd-Verbund des Regionalen Grünzugs B (PL 027). Die konkrete Lage dieses Verbundelements muß in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit noch definiert werden. Die Realisierung dieses Projekts ist derzeit nicht absehbar.

Abbildung 26. Masterplan Emscher Landschaftspark (Projektübersicht, eigene Darstellung)



2.4.5. Masterplan Tourismus
(ift Freizeit + Tourismusberatung, 2020)

Der Masterplan Tourismus unterbreitet auf Grundlage von Analysen, Trends und Szenarien konkrete Projektvorschläge zur Weiterentwicklung dieses für Oberhausen höchst bedeutsamen Wirtschaftssegments. Wenngleich der Masterplan auf die Gesamtstadt Oberhausen abzielt, steht die Neue Mitte aufgrund der dortigen Konzentration touristischer Attraktionen im Zentrum der Überlegungen.

Einige der zentralen Aussagen des Stärken-Schwächen-Profils zur Lage und Erreichbarkeit (Masterplan Tourismus, S 66 ff) decken sich mit der weiter vorne beschriebenen städtebaulichen und verkehrlichen Analyse:

+ gute Anbindung an das Straßennetz
- Verkehrsführung zwischen Autobahnabfahrt und Ankerattraktionen Neue Mitte
- kein überregionaler Bahnhof
- ÖPNV Verbindungen zu Nachbarstädten
- Defizite im Radwegenetz.

Weiterhin schlägt der Masterplan Tourismus konkrete Projektideen in vier Handlungsfeldern vor. Insbesondere einige der Maßnahmen in den Handlungsfeldern „Infrastruktur“ und „Betriebe“ sind dabei von Relevanz für den Masterplan Neue Mitte. Diese Projekte sind in der nebenstehenden Tabelle farblichhervorgehoben und unten kurz beschrieben.

Abbildung 27. Projekte und Maßnahmen Masterplan Tourismus

Infrastruktur	Betriebe	Angebote	Kommunikation
A1a _ Grundmobilität / E-Autobahn	B1 _ Neue Großattraktion	C1 _ Vergünstigungen / Kombitickets	D1 _ gemeinsamer Absender
A1b _ Erlebnismobilität	B2 _ Schauproduktion	C2 _ Verkaufsoffene Sonntage	D2 _ Kampagnen Freizeitanbieter
A2 _ IGA 2027	B3 _ Challengepark	C3 _ Besondere Events	D3 _ Gem. Vertriebsstrategie
A3 _ Aufwertung Bahnhof Innenstadt	B4 _ Open-Air-Kino	C4 _ E-Roller Stadtführungen	D4 _ Online Shop Erlebnisse
A4 _ Achse CentrO - Kaisergarten	B5 _ Fashion Academy CentrO	C5 _ Neue Mitte Netzwerkevents	D5 _ Rad-Stadt Oberhausen
A5 _ Deko Innenstadt / Marktstraße	B6 _ Gastro-Attraktion	C6 _ E-Roller Fahrzeugverleih	D6 _ Binnenmarketing .....
A6 _ Beschilderungen	B7 _ Relaunch Promenade CentrO *	C7 _ Industriegeschichte erleben	D7 _ Digitale Lotsen, Apps
A7 _ Dritte Reihe Neue Mitte	B8 _ Centro Park (neues Konzept) *	C8 _ Touren	.
A8 _ Stärkung MICE Sektor	B9 _ The Mirai (wird nicht realisiert)		
A9 _ Nutzung Zinkfabrik	B10 _ Erlebnis-Übernachtungsangebote		
A10 _ Panorama Ruhrgebietsgeschichte	B11 _ Schaukeln in der Höhe		
A11 _ Temporäre Kunst	B12 _ Highflight (Turmfahrgeschäft)		

Quelle: ift GmbH
Masterplan Tourismus Oberhausen, Abbildung 27, S. 83

* in Vorbereitung

A1- Mobilität
Die Konzentration der CentrO-Erschließung auf den Individualverkehr wird kritisch beurteilt, da die Erreichbarkeit zu Spitzenzeiten nicht gegeben ist. Auch der Masterplan Tourismus fordert den Ausbau des ÖPNV und ein zusätzliches Angebot an „Erlebnismobilität“ wie. z.B. Seilbahn, Skywalk etc. zur Überbrückung kurzer Distanzen zu den Hauptattraktionen.

A4 - Achse Centro - Kaisergarten
Die vorgeschlagene Ausbildung einer Rad- und Fußwegeachse zwischen CentrO / Marina, Gasometer und Kaisergarten deckt sich mit den städtebaulichen Überlegungen zur Stärkung der West-Ost-Bezüge innerhalb des Gebiets. Der Weg entlang des Rhein-Herne-Kanals muß dazu verbreitert werden.

A7- „Dritte Reihe“ Neue Mitte
Der Masterplan Tourismus schlägt eine weitere „Ankerattraktion“ am Brammenring vor. Eine solche Attraktion ist mit der „topgolf“ Anlage bereits heute im Bau. Eine weitere Ausdehnung der Gewerbe - und Freizeitnutzungen nach Osten konterkariert jedoch die vorgesehene Wohnbebauung im Osten des Stahlwerksgeländes und sollte unterbleiben.

A8 - Stärkung MICE-Sektor*
Nur indirekter Bezug zum Masterplan Neue Mitte. Die Tourismusexperten thematisieren alternativ / optional zur Attraktivierung des CCO Luise-Albertz-Halle in der Innenstadt einen Standort für ein Kongress- und Tagungszentrum in der Neuen Mitte. Das mit der Stärkung des MICE-Sektors („Meetings-Incentives-Conferences-Events“) verfolgte Ziel der Aufwertung der Innenstadt kann allerdings so nicht erreicht werden. Prinzipiell sollte Modernisierung Vorrang vor Neubau haben. Nicht alle neuen Projekte müssen zwingend in der Neuen Mitte konzentriert werden.

B - Verschiedenes
Für die Neue Mitte werden verschiedene neue Attraktionen vorgeschlagen, die mit Ausnahme der nicht näher spezifizierten “Neuen Großattraktion (B1)“ jedoch von geringer räumlicher Relevanz sind. Innerhalb der städtebaulichen Körnung des Masterplans Neue Mitte können für die genannten Projekte maximal Flächen- und Standortoptionen aufgezeigt werden, sofern diese nicht ohnehin schon definiert sind (z.B. Centro-Park, Relaunch Promenade).

D5 - Rad-Stadt Oberhausen
Der geforderte Qualitätsausbau des Radwegenetzes deckt sich mit den städtebaulichen Zielen, ist jedoch nicht nur als touristisches Angebot von Bedeutung. Radverkehr sollte als generelle Mobilitätsalternative gefördert werden.

2.4.6. Klimaanalyse Stadt Oberhausen (Regionalverband Ruhr, 2017)

Auf Basis der Analyse und Bewertung der klimatischen Situation innerhalb des Oberhausener Stadtgebietes leitet die Studie wertvolle Planungshinweise aus stadtklimatologischer Sicht ab. Vor dem Hintergrund der prognostizierten klimatischen Veränderungen im Laufe des 21. Jahrhunderts soll so eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung gewährleisten werden.

Die stadtklimatisch relevanten Faktoren und Empfehlungen für die Neue Mitte sind in untenstehendem Kartenausschnitt dargestellt.

Gut zu erkennen sind die stadtklimatischen „Lasträume“ des CentrO (orange) und der angrenzenden Gewerbegebiete (grau), die durch intensive bauliche Verdichtung und hohen Versiegelungsgrad gekennzeichnet sind. Die Empfehlungen für diese Bereiche decken sich mit den bisherigen städtebaulichen Überlegungen:

- Erhöhung des Vegetationsanteils, auch durch Dach- und Fassadenbegrünung
- Begrünung des Straßenraums
- Förderung des Luftaustauschs

Die Bedeutung der zusammenhängenden Grün- und Freiflächen entlang des Emschertals als Luftleitbahn und Kaltluftsammelgebiet ist eine Verpflichtung für den Masterplan, diese Areale als offene Freiräume weiterzuentwickeln und nach Möglichkeit mit den klimatisch belasteten Räumen über klimawirksame Grünvernetzungen zu verbinden.

Demgegenüber entspricht die Darstellung des Stahlwerksgeländes als „regional bedeutsamer Ausgleichsraum“ nicht der gebauten Realität. Der überwiegende Teil dieses Bereichs ist heute bereits gewerblich genutzt bzw. planungsrechtlich zur Bebauung vorgesehen. Um so entscheidender ist es, bei der Weiterentwicklung des Gebiets die zentralen stadtklimatischen Anforderungen zu beachten:

- klimawirksame Grünvernetzung mit Anbindung an das Emschertal
- Reduzierung der Bebauungsdichte, insbes,. im Anschluß an die Werkssiedlung
- Freihaltung des Bereichs östlich des Brammenring zur Förderung des Luftaustauschs in Nord-Süd-Richtung.

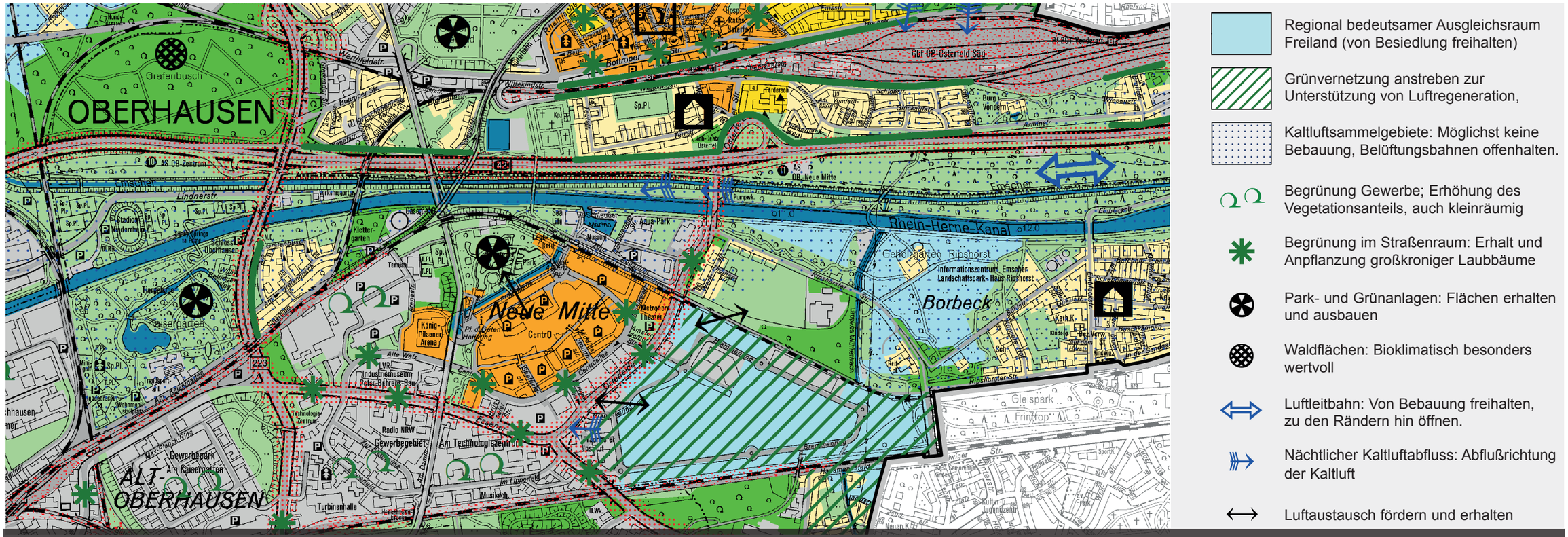


Abbildung 28. Klimaanalyse Oberhausen, Auszug aus Planungshinweiskarte und Legende / gekürzt (Regionalverband Ruhr 2017)

2.5. Übersicht Bauleitplanung

Für den größten Teil des Plangebiets bestehen bereits Bebauungspläne in unterschiedlichen Verfahrensstadien. Die Bebauungspläne regeln Art und Maß der baulichen Nutzung und sind somit eine wesentliche Grundlage für den zu erarbeitenden Masterplan.

Von Bedeutung sind dabei vorrangig die B-Pläne, die sich noch im Verfahren befinden (s. untenstehende Auflistung). Einige dieser B-Pläne haben vorrangig „konservierenden“ oder korrigierenden Charakter (754 oder 418B). Demgegenüber enthalten die Aufstellungsbeschlüsse für die B-Pläne 607 (Emschersportpark), 439 (Werksstraße / Ripshorster Str.) und 750 (Stahlwerksgelände) bereits Zielvorgaben für die künftige bauliche Entwicklung. Diese konzeptionellen Ziele sind durch die Masterplanung räumlich zu konkretisieren.

Innerhalb des B-Plans 750 befinden sich zwei Vorhabenbezogene Bebauungspläne (VBB), von denen einer bereits in Kraft ist.

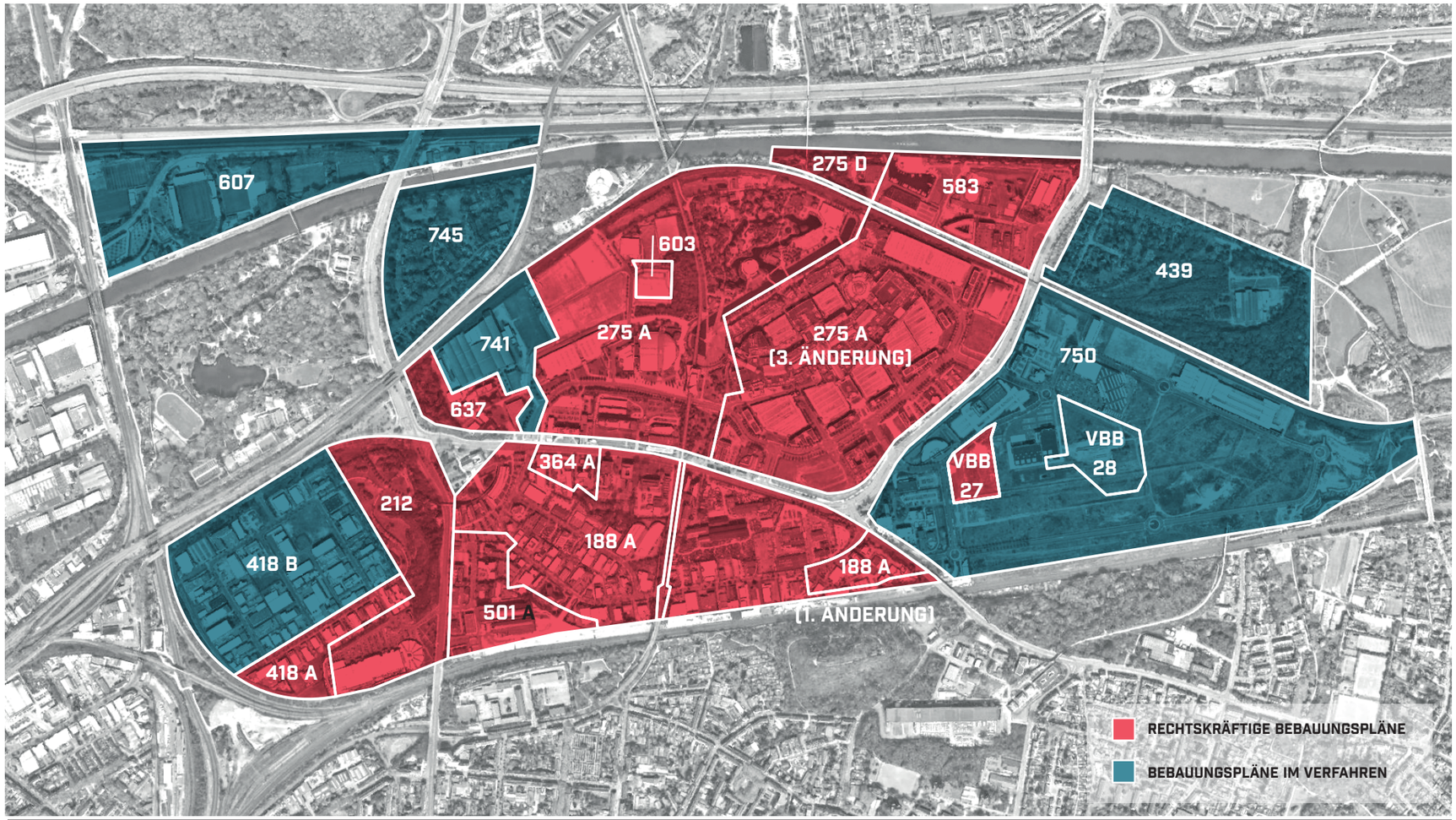


Abbildung 29. Übersicht Bebauungspläne im Bereich Neue Mitte (Geltungsbereiche schematisiert)

B-Plan Nr.	Name	Datum	Verfahrensstand	Ziele
439	Werksstraße / Ripshorster Straße	Jul 00	Anschreiben Träger öffentlicher Belange	Bestandssicherung Werkssiedlung / Festsetzung neuer Wohngebiete;
418 B	Gewerbepark am Kaisergarten	Apr 05	erneute öffentliche Auslegung	Anpassung Art und Maß der baulichen Nutzung an Bestand
607	Emschersportpark	Feb 08	Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss	Weiterentwicklung Sportpark / Ankerprojekt des Emscher-Landschaftsparks mit überregionaler Bedeutung.
745	Am Grafenbusch	Mär 18	Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss	Sicherung Ortsbild und historische Siedlungsstruktur / Festsetzung von Wohngebieten
741	Konrad Adenauer Allee / Alte Walz	Mär 20	Auslegungsbeschluss	Entwicklung eines Gewerbegebiets zur Umsetzung eines „Zentrums der Fitness“ (Projekt wird nicht realisiert)
750	Osterfelder Straße / Brammenring	Aug 20	Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss	Planungsrechtliche Umsetzung der städtebaulichen Vorkonzeption / aktualisiertes Nutzungsgrobkonzept;
	- VBB 27 "Brammenring"	Apr 20	Inkrafttreten	Entwicklung eines Sportfachmarkts (Decathlon)
	- VBB 28 "Straßburger Straße"	Okt 20	Änderung Geltungsbereich	Entwicklung eines Möbel- und Einrichtungshauses (XXXLutz)

3. Räumliches Zielbild

3.1. Positionierung des Stadtteils im räumlichen Kontext

Die bisherige Zielvorstellung für die Neue Mitte bestand darin, den Stadtteil räumlich in den dreipoligen Stadtkörper zu integrieren. Dieses Ziel konnte in den vergangenen Jahren trotz der Attraktivität der angesiedelten Funktionen aus verschiedenen Gründen nicht erreicht werden:

- die weiter vorne beschriebenen räumlichen Barrieren zu den umgebenden Siedlungskernen werden nur an wenigen Stellen wirksam überwunden,
- die Dominanz der gewerblichen und touristischen Funktionen sowie die suburbane Prägung des Gebiets machen die Neue Mitte zu einer „Destination“, aber noch nicht zu einem von der Oberhausener Bevölkerung umfassend akzeptierten Aufenthaltsort,
- das nach innen orientierte CentrO als Hauptattraktion der Neuen Mitte entfaltet nur geringe räumliche Außenwirkung.

Heute ist festzustellen, daß die Neue Mitte sich zu einem besonderen Stadtbaustein entwickelt hat. An keinem anderen Ort der Region finden sich in dieser Konzentration attraktive Freizeitangebote und Funktionen mit einer herausragenden Bedeutung für die städtische und regionale Wirtschaft.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, sollte die Positionierung des Stadtteils Neue Mitte im räumlichen Kontext der Stadt Oberhausen an die tatsächliche Entwicklung angepasst und neu definiert werden.

Die Neue Mitte sollte künftig als eigenständiger „4. Pol“ der Stadt Oberhausen interpretiert werden. Dazu ist es einerseits erforderlich, die bestehenden Alleinstellungsmerkmale des Quartiers in ihrer Qualität zu stärken:

- Erholungs- und Freizeitraum für die Bevölkerung von Stadt und Region.
- Wirtschaftsraum von überrregionaler Bedeutung.

Andererseits müssen jedoch die bestehenden Defizite der Neuen Mitte im Sinne eines „klassischen Stadtteils“ planerisch bewältigt werden.

- Das Nutzungsspektrum der Neuen Mitte muss durch klassische urbane Nutzungen erweitert werden, die geeignet sind, den Stadtteil dauerhaft aus sich heraus zu beleben. Dazu zählen in erster Linie Wohnen, soziale Infrastruktur sowie die Ansiedlung weiterer öffentlicher Einrichtungen.
- Die einer qualitativ hochwertigen Wohnnutzung entgegenstehenden Restriktionen müssen so weit als möglich minimiert werden. Dies ermöglicht die allgemeine Verbesserung der Aufenthaltsqualität und trägt dazu bei, die bestehenden Barrieren im Inneren des Stadtteils zu reduzieren.
- Eine bessere Verknüpfung des Quartiers, insbesondere durch einen leistungsfähigen ÖPNV, muss weiterhin in erster Priorität verfolgt werden.

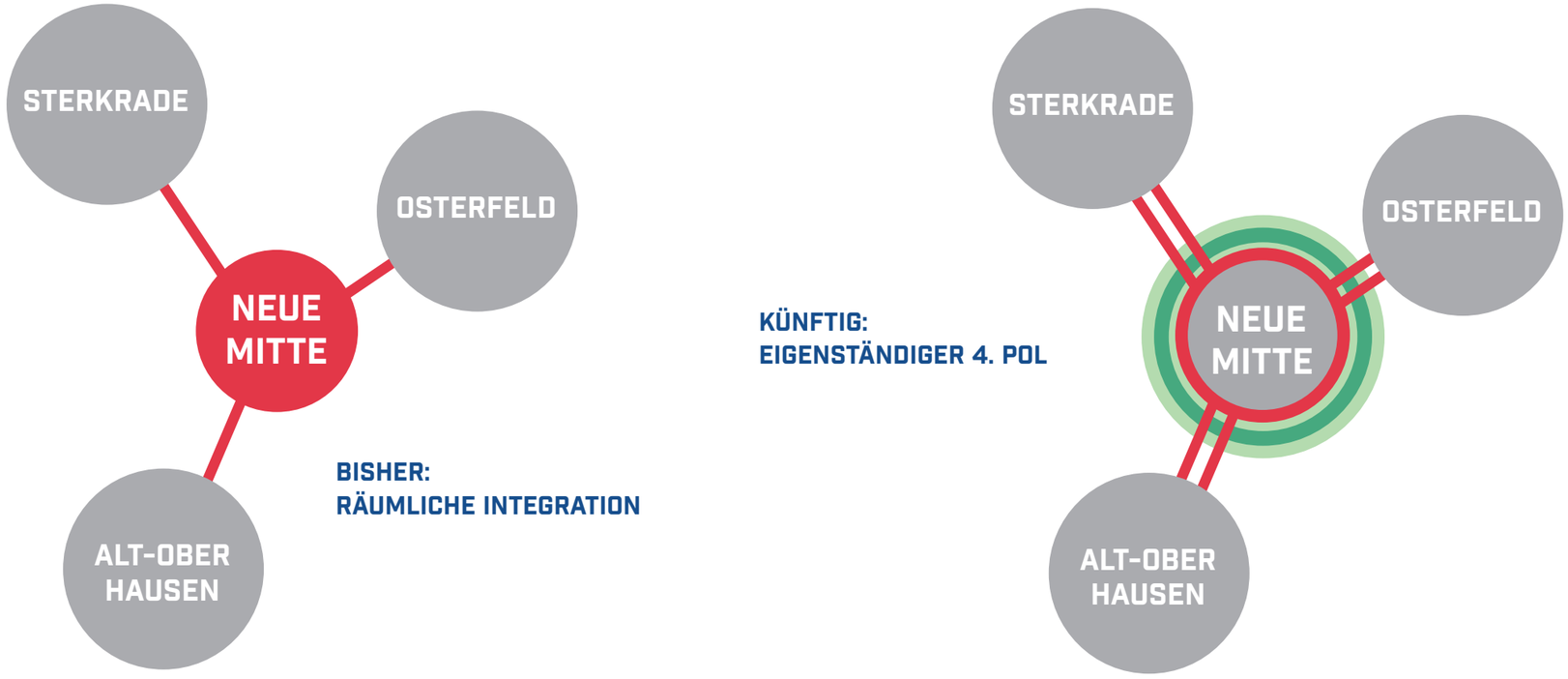


Abbildung 30. Positionierung der Neuen Mitte im Stadtkörper Oberhausen - Gegenüberstellung bisheriges und künftiges Zielbild

3.2. Zielbild

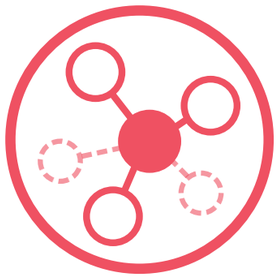
Städtebauliche Leitbilder beschreiben allgemein oder auch mit Bezug auf konkrete Orte ein mit der künftigen räumlich-funktionalen Entwicklung zu verfolgendes Zielsystem.

In der historischen Debatte um die Entwicklung der Stadt lösten sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts allgemeingültige Formeln wie „Die aufgelockerte und durchgrünte Stadt“, „Urbanität durch Dichte“ oder die „Autogerechte Stadt“ untereinander ab. Über die letzten drei Jahrzehnte hingegen wurden oft über raumgreifende Diskussionsprozesse mit der ansässigen Bevölkerung spezifische Leitbilder für einzelne Städte oder Stadtteile erarbeitet, die als demokratisch legitimierte Richtschnur der zu planenden räumlichen Entwicklung dienen sollten. Der „Leitbildprozess“ erfuhr häufig mehr Beachtung als seine spätere Umsetzung in gebaute Realität. Viele Leitbilder stellten sich entweder als zu ambitioniert, zu abstrakt oder durch die Ansammlung möglichst vieler Wünsche und Teilziele als geradezu beliebig und somit wenig hilfreich heraus.

Auch am Anfang des Planungsprozesses für weitere Entwicklung der Neue Mitte in Oberhausen stand der Anspruch, zunächst ein Leitbild zu definieren, um diesem dann mit den räumlich-funktionalen Konzepten zu folgen. Eingedenk der bisherigen Erfahrungen entschieden sich das Planerteam und die Lenkungsgruppe allerdings sehr früh dazu, ein holistisches Bild des Stadtteils im Jahr 2040, dem ungefähren Planungshorizont des Masterplans als eine Art „Zielfoto“ zu bestimmen. Der Masterplan selbst soll daraufhin als ein System von inhaltlichen Leitplanken verstanden werden, welches die Richtung zu diesem gewünschten Ziel weisen kann. Das Zielfoto wird zunächst mittels thematischer Zuweisungen in seinen wesentlichen Konturen umrissen und anschließend im Planungsprozess durch den Masterplan verfeinert.

In einer gemeinsamen Diskussion innerhalb des Planerteams und der Lenkungsgruppe wurden thematische Schwerpunkte bestimmt und im Laufe des Masterplanprozesses weiter präzisiert. Die Vorstellungen zur Zukunft der Neuen Mitte sowie zum Weg dorthin wurden zu den folgenden acht Zielaussagen verdichtet, die dem gesamten Planungsprozess als Richtschnur dienen. In Ihrer Gesamtheit umreißen sie bereits holzschnittartig das gewünschte „Zielbild 2040“.

1



Die Neue Mitte ist ein bestens vernetzter Stadtbaustein im polyzentrischen System der Oberhausener Stadtteile und eine sinnfällige räumlich-funktionale Ergänzung zu den gewachsenen Siedlungskernen.

Der in den 90er Jahren gewählte Name „Neue Mitte“ lässt die Idee vermuten, an diesem Ort der großen Montanbrachen als Ersatz für die industrielle Herzkammer der Stadt eine Retorten-Innenstadt zwischen den vorhandenen Oberhausener Stadtteilen zu schaffen. Vor dem Hintergrund der Europäischen Stadt wäre dies allerdings auch mit großem Gestaltungswillen nur schwer vorstellbar. An diesem Ort wächst allerdings, aus der mutigen Kraftanstrengung der Ansiedlung eines der größten Einkaufszentren Europas heraus, ein eigenständiger, vielfältiger und zumindest in Europa neuartiger Stadtbaustein - der 4. große Stadtteil von Oberhausen. Das so entstehende Raummodell entspricht dem ebenso stabilen wie ökonomisch und ökologisch sinnvollen Konzept der dezentralen Konzentration. Anders als konzentrisch wachsende, ausufernde Monozentren kann in polyzentrischen Strukturen die Mobilität besser organisiert werden und ein prosperierender Wechsel zwischen Bebauung angemessener Dichte und ökologisch wertvollem Freiraum ist möglich.

2

Die Neue Mitte ist ein einzigartiges Stadtquartier mit spezifischer und vielfältig-urbaner Nutzungsmischung sowie einem tragfähigen Anteil an Wohnnutzung.

Das funktionale Gefüge ist ungewöhnlich und entspricht nicht einer der üblichen Raumkategorien. Es ist vielleicht der Prototyp für spannende neue Nutzungsmischung, jedenfalls aber bislang ein Unikat. Dieser besondere, eigenständige Stadtbaustein bedarf deshalb spezifischer Vorschläge für funktionale und gestalterische Aufgaben. Seine Mischung ist vielfältig, offen für weitere, neue Elemente und sie ist keinesfalls langweilig. Die Angebote sind attraktiv für viele Unternehmen, für Nutzer und Besucher. Durch die Ansiedlung einer nennenswerten Wohnbevölkerung unterschiedlichster sozialer Schichten und gesellschaftlicher Gruppierungen in Ergänzung der vielfältigen anderen Nutzungen ist die Neue Mitte durchgängig (24/7) belebt.

3

Die Neue Mitte ist ein lokal, regional und überregional bedeutsamer Ort für Freizeit, Einkaufen, Kultur und Bildung.

Der Neuen Mitte fällt unter den Oberhausener Stadtteilen eine besondere Rolle zu. Neben der Innenstadt ist sie mit ihren wesentlichen Funktionen Einkaufen, Kultur und Bildung von gesamtstädtischer Bedeutung. Das führt zu einer Konkurrenzsituation, aber auch zu einer deutlichen Erweiterung an interessanten Angeboten für die örtliche Bevölkerung. Durch ihre besondere Struktur weist die „Mitte“ allerdings auch einen deutlichen räumlichen Bedeutungsüberschuss in all diesen Funktionen auf und hat so den gleichen Doppeleffekt (ungeliebte Konkurrenz und regionaler Attraktor) für große Teile der Rhein-Ruhr-Region. Einzelne Elemente wie das CentrO und die Arena haben sogar eine deutlich überregionale Strahlkraft, bis nach Köln, Rhein-Main und in den Benelux-Raum. Diesen drei Bedeutungsschichten, für Oberhausen, für Rhein-Ruhr und überregional, wird die „Mitte“ durch eine wachsende Anzahl hochattraktiver Einzelnutzungen, aber auch durch ein attraktives Gesamtbild mit wertigen öffentlichen Räumen und einer leistungsfähigen Mobilitätsinfrastruktur gerecht.

4

Die Neue Mitte ist ein Ort für alle Facetten des Erwerbs- und Bildungslebens, von der urbanen Produktion über Distribution zu Dienstleistung, Forschung und Technologie.

Nach dem Rückzug der an diesem Ort einst omnipräsenten Montanindustrie wurde eine große Vielfalt von unterschiedlichen Arbeitsstätten geschaffen. Dies wirkt inkludierend auf unterschiedliche Bevölkerungsschichten und bildet eine krisensichere, resiliente örtliche Wirtschaftsstruktur aus. Die „Mitte“ ist durch ihre spezifische funktionale Gesamtstruktur wie auch durch eine qualitätsvolle stadträumliche Gesamterscheinung attraktiv für unterschiedliche Unternehmen und Mitarbeitergruppierungen, vom Mechaniker oder Dienstleister bis zum Forscher und Wissensarbeiter.

5

Die Neue Mitte ist ein intensiv durchgrüntes und mit dem umliegenden Freiflächensystem vielfältig vernetztes Quartier, das seine besondere Attraktivität auch aus seine Wasserlage bezieht.

Die ehedem durch intensive schwer-industrielle Nutzung versehrte Landschaft konnte über die Jahrzehnte rehabilitiert werden. Aus den verbliebenen Elementen wie dem Kanal und den ehemaligen Bahntrassen konnte in Verbindung mit vorhandenen Parkanlagen ein ebenso attraktives wie ökologisch wirksames Freiraumsystem entwickelt werden. Gerade die Wasserlagen werden nun vielfältig genutzt. Entsprechend der polyzentrischen Raumstruktur ist sich das System öffentlicher Orte und begrünter Freiräume innerhalb der „Mitte“ nicht selbst genug, sondern es vernetzt sich über die zahlreichen verbliebenen Barrieren der industriellen Nutzung hinweg erfolgreich mit seiner weiteren Umgebung. Die Integration standorttypischer Industriebrachen in das Freiraumgeflecht kann dabei ein wichtiges Element zum Erhalt der ökologischen Vielfalt darstellen.

6

Die Neue Mitte ist ein Stadtteil mit sehr guter Erreichbarkeit und einem attraktiven Mobilitätssystem für alle Modi der Fortbewegung. Mobilität in der „Neuen Mitte“ ist ressourcenschonend, zukunftsweisend und auch ein Erlebnis.

Der stadtweite, regionale und überregionale funktionale Bedeutungsüberschuss des Stadtteils schafft einen großen Bedarf an Personen- und Gütermobilität. Das System wurde unter Einbeziehung aller Transportmodi entsprechend hochwertig und leistungsfähig entwickelt. Verkehre des sogenannten Umweltverbunds (ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer) erhalten, wo immer sinnvoll und möglich, Priorität. Die Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr wird unterstützt, allerdings möglichst bereits vor dem Stadtteil kanalisiert und in Parkhäuser geleitet. Strategisch verortete Mobilitäts-Hubs dienen der Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Neben aller Funktionalität wird bei allen Verkehrsarten großer Wert auf eine spezifische und dem besonderen Ort angemessene Erlebnisqualität der Fortbewegung gelegt.

7

Die Neue Mitte zeigt neues, vielfältiges urbanes Leben auf den Flächen des untergegangenen industriellen Gravitationszentrums der Stadt und der Region.

Letzte bauliche Zeugen der Montanindustrie und versehrte, verbrauchte Landschaft bilden seit Beginn der Konversion den Genius Loci. Daraus wird für die langfristige städtebauliche Entwicklung eine besondere Verantwortung abgeleitet. Neben dem Erhalt historischer Gebäudestrukturen, Infrastruktur- und Landschaftselementen erbringt der langfristige Erfolg des gesamten Stadtteils den Nachweis für die Innovationskraft und die Zukunftsfähigkeit der Stadt Oberhausen und auch der gesamten Rhein-Ruhr-Region. Erfolgreiche und in die Zukunft gerichtete Konversion unter Integration der historischen Strukturen ist Teil des Entwicklungsprogramms für die Neue Mitte.

8

Die Neue Mitte erfüllt die zeitgemäßen Ansprüche an soziale und technische Innovation, Nachhaltigkeit und Inklusion.

Die besonders vielfältigen Angebote zum Wohnen, von Arbeitsstätten und für Freizeitaktivitäten richten sich jeweils an die unterschiedlichsten gesellschaftlichen Gruppierungen. Physische Barriere-Armut wird dabei nur zu einem offensichtlichen Zeichen für den gesamtgesellschaftlich angelegten Anspruch auf umfassende Inklusion.
Das Entwicklungskonzept berücksichtigt die aktuellen gesellschaftlichen Megatrends und lässt bewusst Spielräume für die Manifestation noch ungeahnter, kommender Entwicklungen. Es definiert lediglich „Leitplanken“ für einen auch in Zukunft immer wieder zu überprüfenden Weg. Ressourceneffizienz bei Gebäuden und Mobilität, qualitätsvolle und zugangsfreie öffentliche Räume, Artenvielfalt bei Flora und Fauna sowie resiliente städtische Infrastrukturen werden dazu als unverzichtbarer und selbstverständlicher Teil der Gene des Masterplans für die Neue Mitte angesehen.

4. Konzeptskizze Masterplan Neue Mitte

In der untenstehenden Konzeptskizze sind die ersten wesentlichen Überlegungen und Planungsansätze für die städtebauliche Weiterentwicklung der Neuen Mitte im Kontext dargestellt.

Im weiteren Verlauf des Masterplanprozesses werden diese Ideen weiter ausgearbeitet, inhaltlich ergänzt und mit den relevanten Akteuren diskutiert.

Neue Stadtbausteine

- Neues Wohnen auf Stahlwerksareal und NEWAG-Gelände
- Forschungscampus am südlichen Quartierseingang
- Städtebauliche Ergänzung nordwestlich der Arena (Nutzung zu definieren)
- Urbane Dachlandschaft CentrO (Nutzung / Ausprägung zu definieren)

Mehr Grün in die Mitte

- Grüner Korridor Stahlwerk - Gehölzgarten Ripshorst
- Boulevard Essener / Osterfelder Str.
- Ausbau von Grünvernetzungen und „Trittsteinen“, z.B.
  - Schlackenberg - Kaisergarten
  - Emscher Sportpark - Grafenbusch
  - Verbund im Verlauf des „Grünzug B“

Nachhaltige Mobilität

- Verlängerung Straßenbahn 105
- Neuer Regionalbahnhalt
- externer Mobility-Hub / Seilbahnanbindung
- Ausbau Rad- und Fußwegenetz
  - Mobilitätsachse auf Güterbahnstrecke (langfristiges Ziel)
  - Uferpromenade am Rhein-Herne Kanal
  - Aktivierung Flachglasstrecke
  - innerer Fußgänger-Rundweg

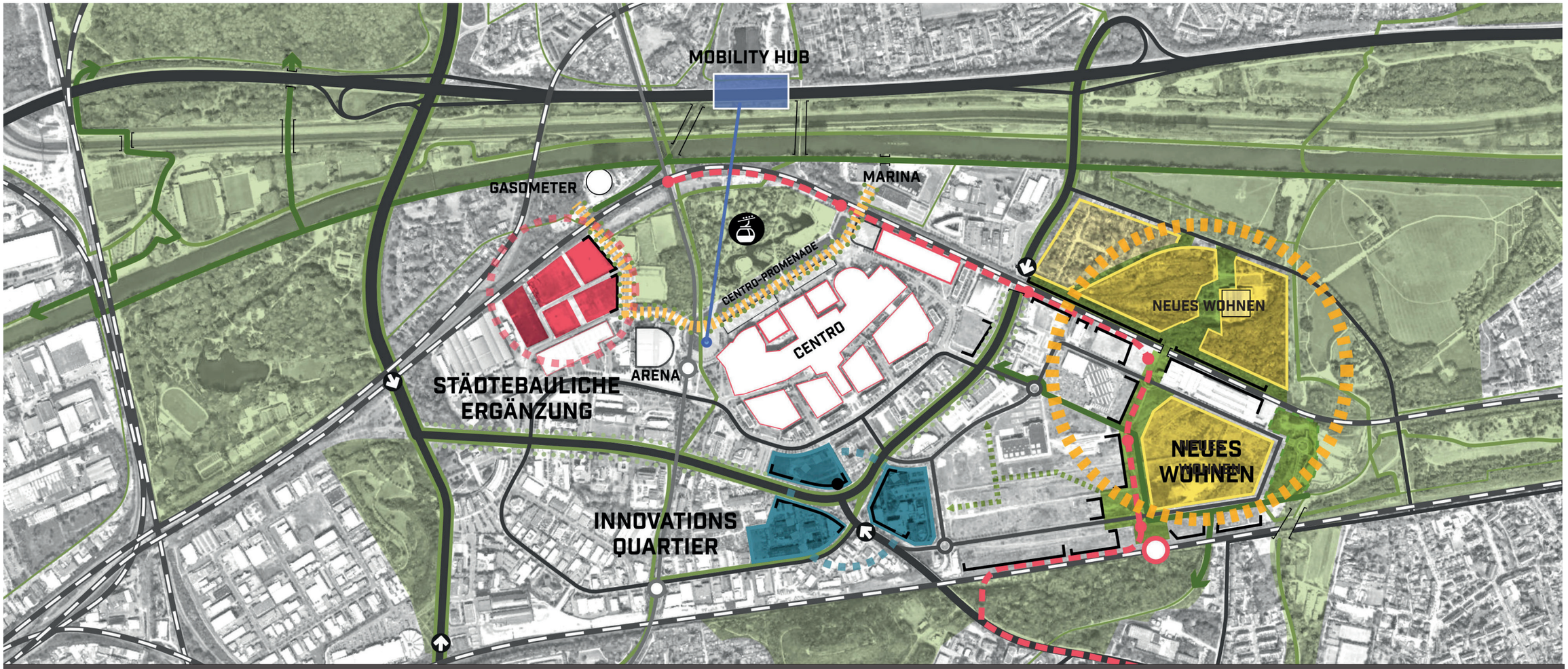


Abbildung 31. Konzeptskizze Masterplan Neue Mitte

Annex 1

Untenstehende Darstellung zeigt erhaltungswürdige Gebäude im Bereich des Masterplans Neue Mitte.

Nähere Informationen zu den Schutzzielen und eine Beschreibung des Denkmalwerts sind unter der folgenden Internetadresse auf einer interaktiven Karte hinterlegt.

https://denkmal.geoportal.ruhr/

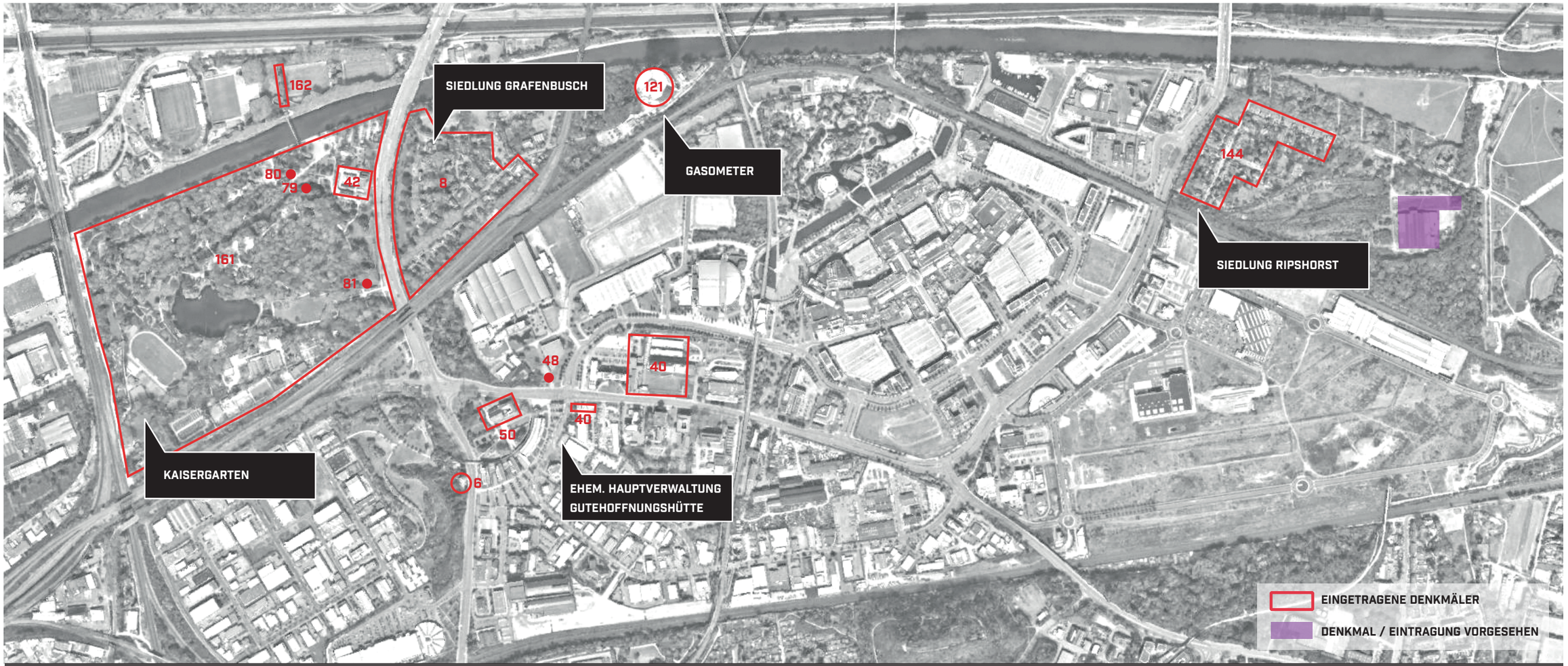


Abbildung 32. Eingetragene Denkmäler und Erhaltungswürdige Gebäude im Bereich des Masterplans Neue Mitte (eigene Darstellung auf Grundlage einer Karte der Unteren Denkmalbehörde de Stadt Oberhausen)

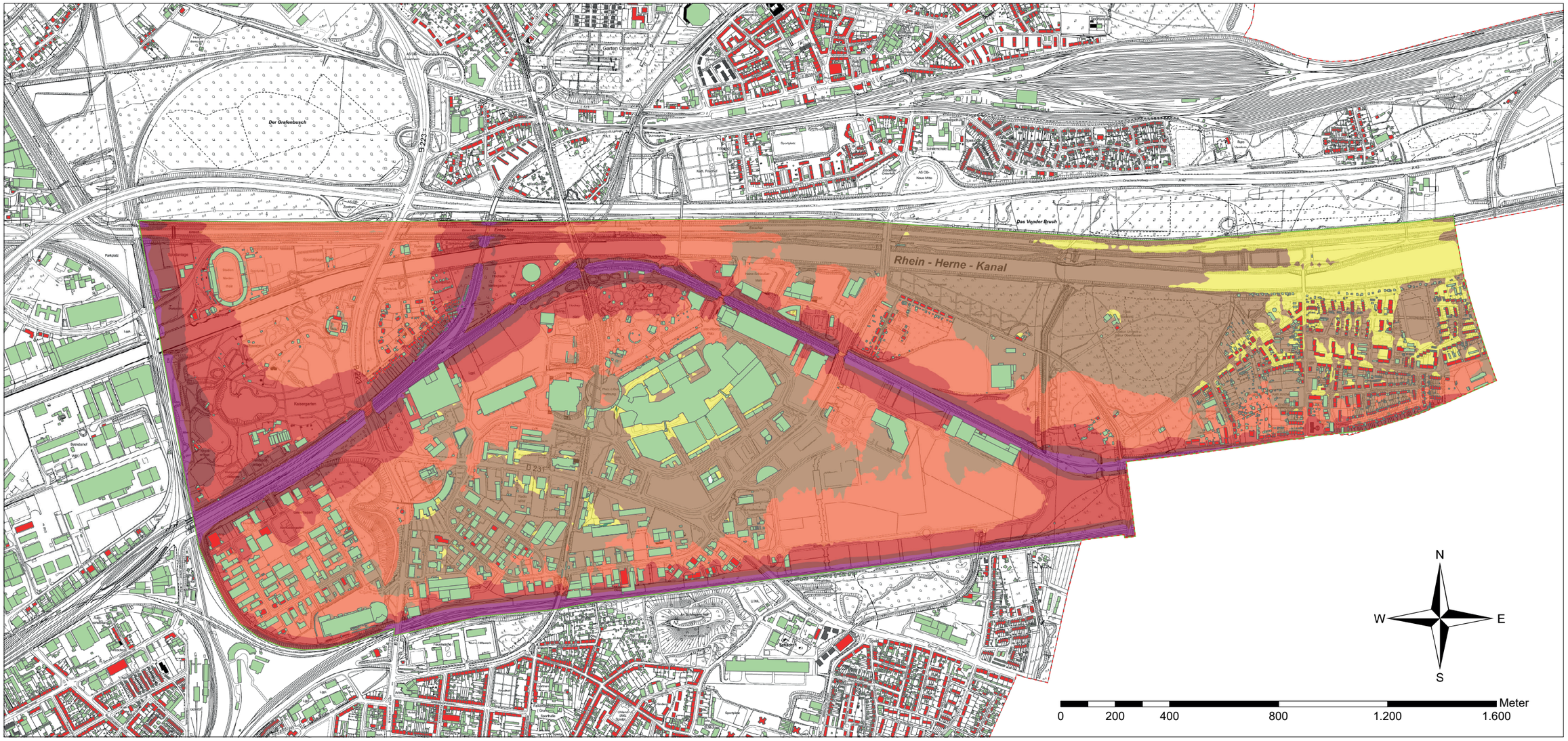
Annex 2

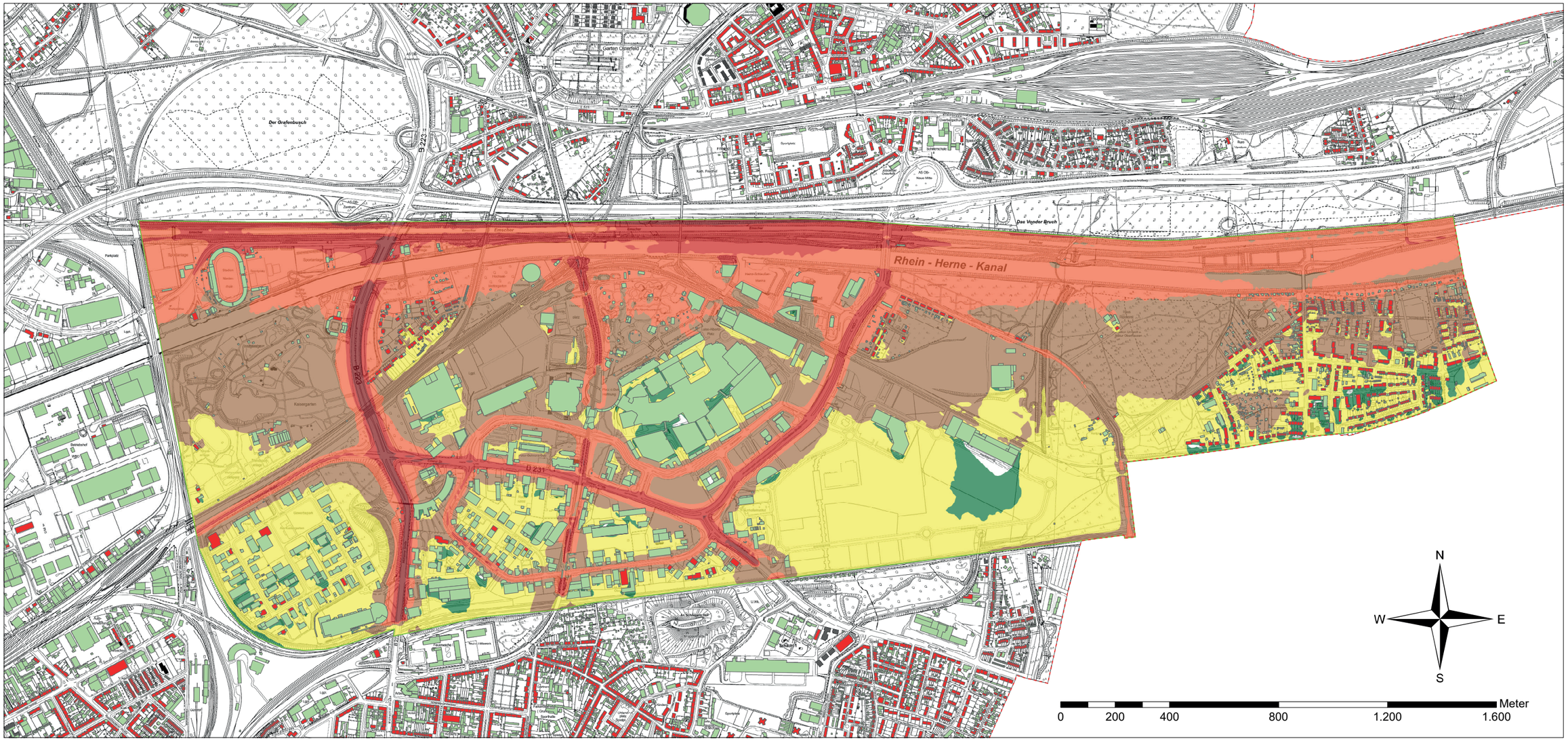
Umseitig abgebildete Berechnungen wurden auf der Grundlage der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) nach den Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) und den Vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) durchgeführt.

Daher ist die Vergleichbarkeit mit den für die städtebauliche Planung relevanten Orientierungswerten der DIN 18005 nur bedingt gegeben. Dennoch geben die Lärmkartierungen deutliche Hinweise auf die Lärmsituation und den daraus resultierenden Handlungsbedarf

Eine Beurteilung nach der DIN 18005 ist zu diesem Zeitpunkt nur über Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und zukünftig (nach Änderung der DIN 18005) nach den RLS-19 möglich.

Für den Schienenverkehrslärm ist die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) seit dem 1. Januar 2015 zu verwenden.


Rhein - Herne - Kanal
Der Grafenbusch
Garten Osterfeld
Das Vonder Bruch
Kaisergarten
Parkplatz
Sportplatz
Tennis
Eisschnellaufbahn
Eisschnellaufhalle
Eisschnellaufring
Fischer
Fischer
Fischer



Legende

- Plangebiet "Masterplan Neue Mitte"
- Stadtgrenze Oberhausen
- Wohngebäude
- sonstige Gebäude

Flächen gleicher Pegelklassen dB(A)

- > 40 - ≤ 45 dB(A)
- > 45 - ≤ 50 dB(A)
- > 50 - ≤ 55 dB(A)
- > 55 - ≤ 60 dB(A)
- > 60 - ≤ 65 dB(A)
- > 65 - ≤ 70 dB(A)
- > 70 dB(A)

Lärmkartierung 2020
Strategische Lärmkarte Straßenverkehr
Nacht (Auszug)

Berechnung für den L_{night} nach EU-Umgebungslärmrichtlinie/VBUS
Beurteilungszeitraum: 22:00 - 06:00 Uhr
Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m

Herausgeber:
Stadt Oberhausen
Bereich Umweltschutz
Bahnhofstraße 66
46042 Oberhausen

Bearbeiter: Sascha van den Akker
Maßstab: 1:15.000
Datum: 17.03.2021
Kartengrundlage: Amtliche Basiskarte (ABK) 2021
Berechnung: IMMI 2018

Abbildung 34. Lärmkartierung Straßenverkehr

MASTERPLAN
Neue Mitte Oberhausen

MASTERPLAN

N

ERSTELLT	22.02.2022
MASSSTAB	1 : 4.000
BLATTGRÖSSE	A0

0 100 250 500 1.000

AS+P