

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3160-01	Termin 21.03.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
07.03.2023	Bezirksvertretung Osterfeld	A			
08.03.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	A			
09.03.2023	Bezirksvertretung Sterkrade	A			
21.03.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	B			
18.04.2023	Beirat für Menschen mit Behinderung	K			

Beratungsgegenstand

Aufwertung der Knotenpunkte (Querungsstellen) von Rad- und Fußwegestrassen mit Stadtstraßen

Beschlussvorschlag

Der Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss stimmt dem Umbau der 14 Querungsstellen zu.

Die Planung und der Bau von 14 Querungsstellen wird durch das Förderprogramm „Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zu 100 % finanziert. Eine der Querungsstellen wird im Rahmen einer geplanten Straßenumbaumaßnahme umgesetzt.

Die Gesamtkosten in Höhe von 796.948,75 € stehen in der Finanzstelle: 560012010104600 – Querstellen für Radverkehr; Finanzposition: 785200 – AiB Tiefbaumaßnahmen zur Verfügung.

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauksch 17.02.2023	Dr. Palotz 22.02.2023	Tsalastras 28.02.2023	Datum
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3160-01	Termin 21.03.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss
-----------------------------	---	------------------------------	---

Bezug

M/17/2686-01 (Aufwertung der Knotenpunkte (Querungsstellen) von Rad- und Fußwegestrassen mit Stadtstraßen)

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒

b) Sonstige

Auswirkungen auf das Klima

ja ☒ (siehe Anlage Klimacheck)

nein ☐ Begründung:

Begründung

Auf Oberhausener Stadtgebiet verlaufen mehrere Rad- und Fußwegestrassen, welche zum großen Teil auf stillgelegten ehemaligen Bahntrassen entstanden sind und wesentlichen Achsen für den Rad- und Fußverkehr darstellen, abseits von Straßen. Zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs wird an 14 Querungsstellen der HOAG Trasse, des Grünen Pfades, der Jacobi-Trasse, der Styrumer Allee und der Richard-Wagner-Allee eine bauliche Aufwertung vorgenommen. Der Umbau der Querungsstellen ist Teil des Straßen- und Wegekonzeptes der Stadt Oberhausen.

Über das Projekt wurde im November/Dezember 2022 mit einem Sachstandbericht (Vorlage - M/17/2686-01) berichtet und die nachfolgend aufgeführten wesentlichen Rückmeldungen zur Planung der Querungsstellen aufgenommen. Zunächst werden allgemeine Hinweise gegeben, anschließend werden darüberhinausgehende Änderungen kurz je Knotenpunkt erläutert.

Anpassung der Querungsstellenbreiten an Standards für Radschnellwege bzw. Radvorrangrouten

Die Querungsstellen sollen zukunftsgerichtet bereits heute in den entsprechenden Breiten der Standards für Radschnellwegeverbindungen bzw. Radvorrangrouten ausgebaut werden. Das Planungsbüro hat alle Querungsstellen geprüft und nach Möglichkeit die Breite an die Zukunft zu erwartenden Radwegearten (Regionales Radwegenetz, Netzplanung Oberhausen) angepasst. Die entsprechende Breite (3 bzw. 4m) kann an allen Querungsstellen erreicht werden, im Zulauf ist die Anpassungen aufgrund der örtlichen Situation (z.B. Baumfällungen, Grundstückzufahrten) heute noch nicht sinnvoll umsetzbar und sollte erst im Rahmen eines zukünftigen Ausbaus der Radwegestrassen erfolgen.

Anpassung der Querungsstellen an die Bedürfnisse von Zufußgehenden

Um die Situation für Zufußgehende sicherer, komfortabler und barrierefrei zu gestalten, wurden, wo es die Breiten der Querungsstellen erlauben, neben der Querungsstelle für den Radverkehr ein

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3160-01	Termin 21.03.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss
-----------------------------	---	------------------------------	---

Fußgängerüberweg eingeplant. Einige Querungsstellen sind bereits mit einer Kombination aus Radfuhrt und Fußgängerüberweg geplant, dieses Prinzip wurde ausgeweitet. An allen Stellen wurde das Blindenleitsystem überprüft.

Anpassung der Grünflächen

Im Zuge der Klimaanpassung wurde geprüft, ob weitere Grünflächen an den Querungsstellen eingerichtet werden können. Dabei wird darauf geachtet eine Bepflanzung zu wählen, die nicht die Sichtachsen an den Querungsstellen beeinträchtigt. Die erforderlichen Breiten für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr werden weiter eingehalten. An welchen Querungsstellen ergänzende Grünflächen angelegt werden, ist in nachfolgender Tabelle vermerkt.

KP2 – Querungsstelle Drostenkampstraße/Graßhofstraße (HOAG-Trasse)

Die Querungsstelle wird neben der bevorrechtigten Radfuhrt durch einen Fußgängerüberweg ergänzt. Um die Konflikte des Fuß- und Radverkehrs zu verringern und eindeutige Vorrangsregelungen zu schaffen, wird der östliche Hochbordradweg vor der Querungsstelle auf die Fahrbahn geführt und somit die Vorgaben der Straßenverkehrsbehörde erfüllt.

KP 08 - Querungsstelle Dorstener Straße (Richard-Wagner-Allee)

Im gemeinsamen Dialog zwischen Verwaltung und Polizei wurde sich darauf verständigt, statt des Fußgängerüberwegs eine Lichtsignalanlage zu errichten, um den Regelwerken zu entsprechen und die Verkehrssicherheit sowie Barrierefreiheit zu erhöhen. Um die Barrierefreiheit für den Verlauf der Trasse herzustellen und den Baumbestand zu erhalten, ist die Anlage der Lichtsignalanlage am neuen Standort gegenüber des heutigen, etwas nach Norden gerückten Standorts, vorzuziehen. Die bereits am Standort integrierte Radwelle (Automatische Erkennung der Rad- und Fußgänger/-innen) wird ausgeweitet, zudem soll die Lichtsignalanlage mit der Schaltung an der ÖV-Trasse des Knotenpunkts Dorstener Straße/ Steinbrinkstraße synchron geschaltet werden. Somit erfolgt eine schnelle und häufige Freigabe der Lichtsignalanlage an der Querungsstelle.

KP12 - Querungsstelle Fahnhorststraße (Richard-Wagner-Allee)

Aufgrund der Nähe der Rewe-Ein-/Ausfahrt zur Querungsstelle und der Rückstausituation an der Lichtsignalanlage Vestische Straße bis in die Querungsstelle wurde die vorgeschlagene Planung zum Teil kritisch bewertet.

Das Planungsbüro und die Verwaltung haben sich die Querungsstelle erneut angeschaut und empfehlen weiterhin die Umsetzung der erstellten Planung. Insbesondere diese Querungsstelle ist aufgrund der direkten Lage zur Rewe-Ein-/Ausfahrt hochwertig auszubauen, um die Sichtbeziehungen zu erhöhen und die Geschwindigkeit auf der Fahnhorststraße zu reduzieren. Dieses Ziel kann mit der Planung erreicht und somit eine deutliche Aufwertung der Querungsstelle erlangt werden. Zusätzlich führt die Bevorrechtigung des Rad- und Fußverkehrs zu einer qualitativen Aufwertung der Querungsstelle und entspricht dem gesamten Verlauf der Richard-Wagner-Allee.

Auch das Thema Rückstaugefahr spricht für den Umbau der Querungsstelle, da diese Problematik bereits heute besteht. Dadurch, dass die Querungsstelle heute nicht hochwertig ausgebaut ist, wird diese teils vom MIV (motorisierter Individualverkehr) bei Rückstausituationen nicht freigehalten. Zukünftig ist die Querungsstelle besser ausgebaut, erkennbar und die Freihaltung gemäß StVO geregelt, sodass die Gefahr des Haltens in der Querungsstelle reduziert wird. Die Fahrbahn wird im Bereich der Querungsstelle nur auf sechs Meter eingeeengt, um den Begegnungsfall (auch für LKW) bei reduzierter Geschwindigkeit auch im Falle eines Rückstaus weiter zu ermöglichen. Ein Rückstau in Gegenrichtung ist somit ausgeschlossen. Unabhängig von der Art der Gestaltung der Querungsstelle wird die Verwaltung die Rückstausituation beobachten und geeignete Maßnahmen gegen einen Rückstau bis in die Querungsstelle ergreifen. Hierzu kann eine Verlängerung der Grünzeiten oder der Einbau einer automatischen Rückstauererkennung dienen.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3160-01	Termin 21.03.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss
-----------------------------	---	------------------------------	---

Die Verwaltung empfiehlt die Umsetzung der vorgestellten Planung und wird die Situation an der Querungsstelle nach Umbau beobachten bzw. Maßnahmen bei Rückstauproblemen ergreifen.

KP15 - Kenntlichmachung der Führung Von-Trotha-Straße (HOAG-Trasse)

Die Querungsstelle wird entsprechend des zukünftigen Verlaufes der HOAG-Trasse auf dem Gelände der Zeche Sterkrade bereits heute an der Von-Trotha-Straße errichtet. Dies könnte zu Verwirrungen führen, da aktuell die Weiterführung an dieser Stelle noch nicht vorhanden ist und Radfahrende noch ein Zwischenstück über die Von-Trotha-Straße fahren müssen.

Zur Information wird ein entsprechendes Schild (Wegweiser) aufgestellt und die geplanten Markierungen angepasst. Vorerst wird der Gehweg auf der Nordseite zudem noch nicht in Rot hergestellt; der vollständige Ausbau der Querung soll erst im Zuge der Herstellung der zukünftigen HOAG-Trasse erfolgen. Es werden auch für die Übergangszeit keine negativen Folgen erwartet.

Die Planungen der Querungsstellen wurden entsprechend überarbeitet und sind als Anlage beigelegt.

In Tabelle 1 sind alle Querungsstellen aufgelistet und deren Änderungen aufgeführt:

Tabelle 1: Übersicht der Änderungen

Knotenpunkt	Änderungen
KP01 - HOAG - Bahnstraße	Anpassung Grün
KP02 - HOAG - Graßhofstraße	Anpassung Breite; Ergänzung Fußgängerüberweg; Anpassung Grün; Auflösung Hochbordradweg
KP03 - HOAG - Hagedornstraße	Anpassung Breite; Ergänzung Fußgängerüberweg; Anpassung Grün
KP04 - HOAG - Rosastraße	Anpassung Breite
KP05 - Grüner Pfad – Skagerakstraße	- keine -
KP06 - Styrumer Allee - Grevenstraße	Anpassung Breite
KP07 - Styrumer Allee - Akazienstraße	Anpassung Breite
KP08 - Richard-Wagner-Allee - Dorstener Straße	Prüfung einer Lichtsignalanlage statt des Fußgängerüberweg; Anpassung Grün
KP09 - Richard-Wagner-Allee - Herbertstraße	Anpassung Grün
KP10 - Richard-Wagner-Allee – Kniestraße	- keine -
KP11 - Richard-Wagner-Allee - Winkelstraße	Anpassung Grün, Anpassung Achsen
KP12 - Richard-Wagner-Allee - Fahnhorststraße	Anpassung Grün
KP13 - Richard-Wagner-Allee - Michelstraße	Anpassung Breite, Ergänzung Fußgängerüberweg
KP15 - HOAG - Von-Trotha-Straße	Optimierung Anbindung heute und Vorhaben Zeche Sterkrade; Anpassung Grün; Ergänzung Fußgängerüberweg

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3160-01	Termin 21.03.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss
-----------------------------	---	------------------------------	---

Die Kostenschätzung für die Umsetzung hat sich hierdurch nicht verändert und ist in Tabelle 2 aufgeführt. Die Planung und der Bau wird durch das Förderprogramm „Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland“ des Bundesministeriums Digitales und Verkehr (BMDV) zu 100 % finanziert.

Tabelle 2: Kostenschätzung

Knotenpunkt	Baukosten (brutto)
KP01 - HOAG - Bahnstraße	141.831,00 €
KP02 - HOAG - Graßhofstraße	55.861,50 €
KP03 - HOAG - Hagedornstraße	47.412,50 €
KP04 - HOAG - Rosastraße	*
KP05 - Grüner Pfad - Skagerakstraße	72.767,50 €
KP06 - Styrumer Allee - Grevenstraße	43.002,25 €
KP07 - Styrumer Allee - Akazienstraße	53.237,25 €
KP08 - Richard-Wagner-Allee - Dorstener Straße	51.754,50 €
KP09 - Richard-Wagner-Allee - Herbertstraße	50.977,50 €
KP10 - Richard-Wagner-Allee - Kniestraße	54.402,25 €
KP11 - Richard-Wagner-Allee - Winkelstraße	58.942,50 €
KP12 - Richard-Wagner-Allee - Fahnhorststraße	67.090,25 €
KP13 - Richard-Wagner-Allee - Michelstraße	47.878,25 €
KP15 - HOAG - Von-Trotha-Straße	51.791,50 €
Gesamtkosten	796.948,75 €
* Wird im Rahmen einer Straßenbaumaßnahme der Deutschen Bahn umgesetzt.	

Die Stadt Oberhausen wird vor Baubeginn mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit beginnen, um über die neuen Querungsstellen, Verkehrsregelungen und Baumaßnahmen zu informieren. Hierzu sind neben einer Veranstaltung auch Informationsmaterialien und entsprechende Pressearbeit geplant. Zusätzlich sind in der Einführungsphase Hinweisschilder an den neuen Querungsstellen vorgesehen.

Die Ausschreibung der Querungsstellen soll nach Beschluss noch im ersten Quartal 2023 erfolgen. Der Umsetzungs- bzw. Baubeginn wird für das dritte Quartal 2023 angestrebt.

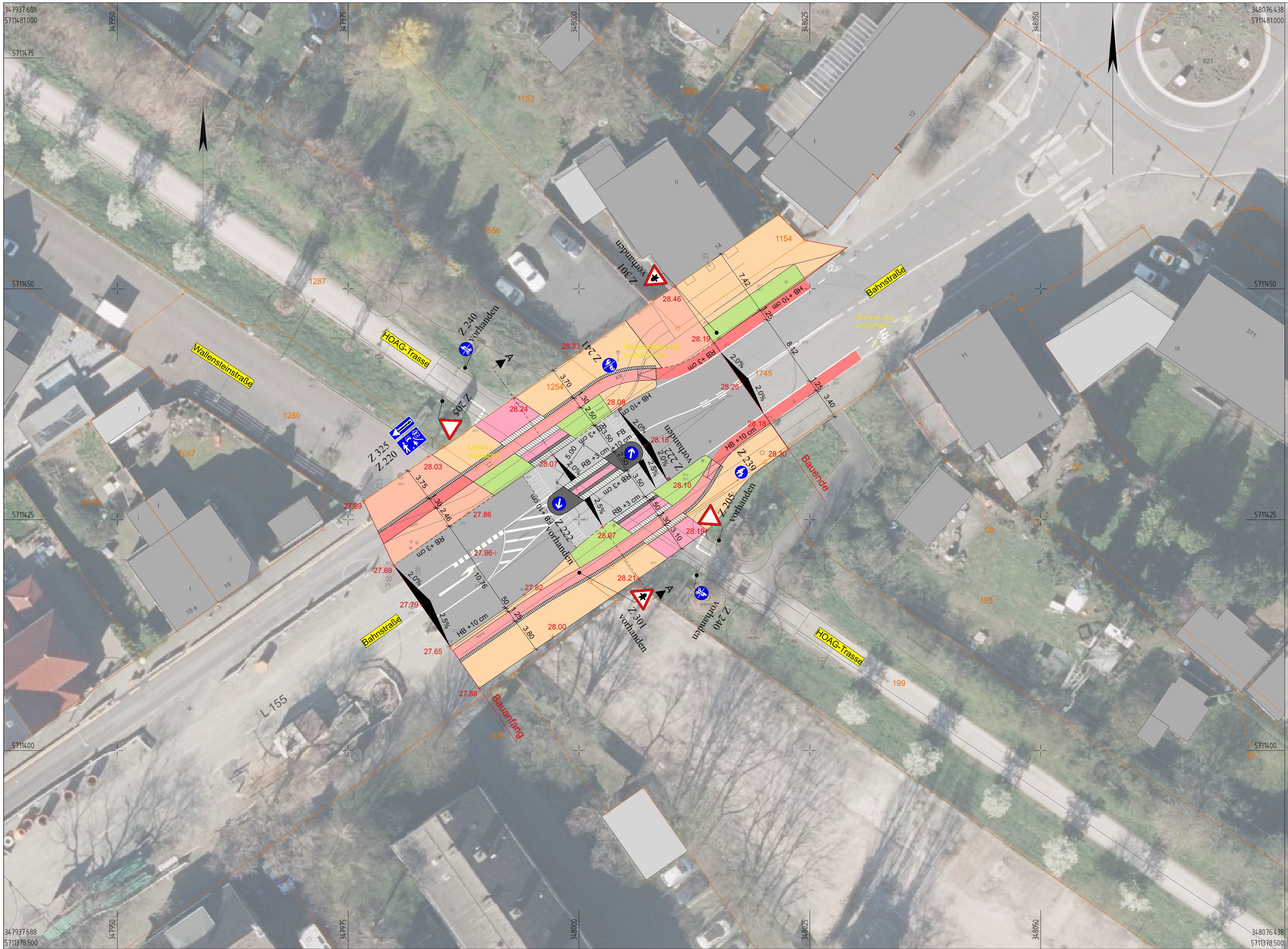
Kurzfassung

Die Vorplanung zu den 14 Querungsstellen ist überarbeitet worden. Die Breiten der Radfurten wurden an die Standards angepasst. Weitere Verbesserungen wurden vor allem für die Zufußgehenden, die Klimaanpassung und die Genehmigungsfähigkeit erzielt. Die Kostenschätzung bleibt bestehen. Die Pläne mit den beschriebenen Änderungen sollen beschlossen werden, um den Bau der Querungsstellen vorzubereiten.

Anlage

Anlage 1: Planungen der Querungsstellen (nur online in Allris)

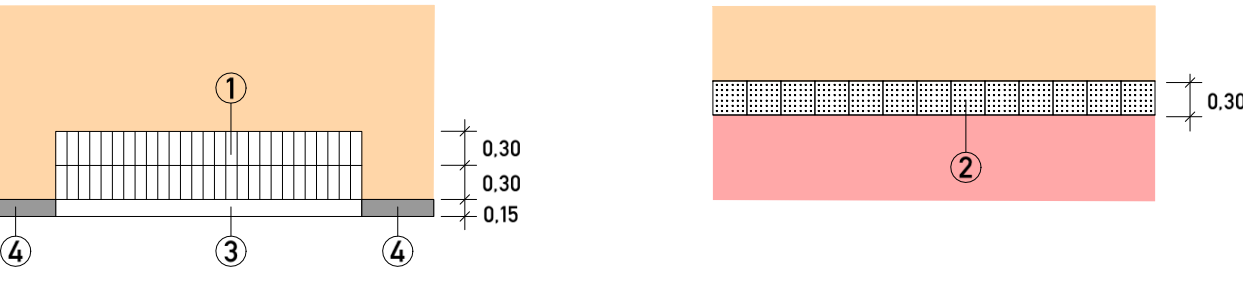
Anlage 2: Klimacheck



Legende:

- gem. Geh-/ Radweg gepflastert
- Gehweg gepflastert
- Zufahrt gepflastert
- Radweg in Pflaster / Asphalt
- Fahrbahn Asphalt
- Grünfläche

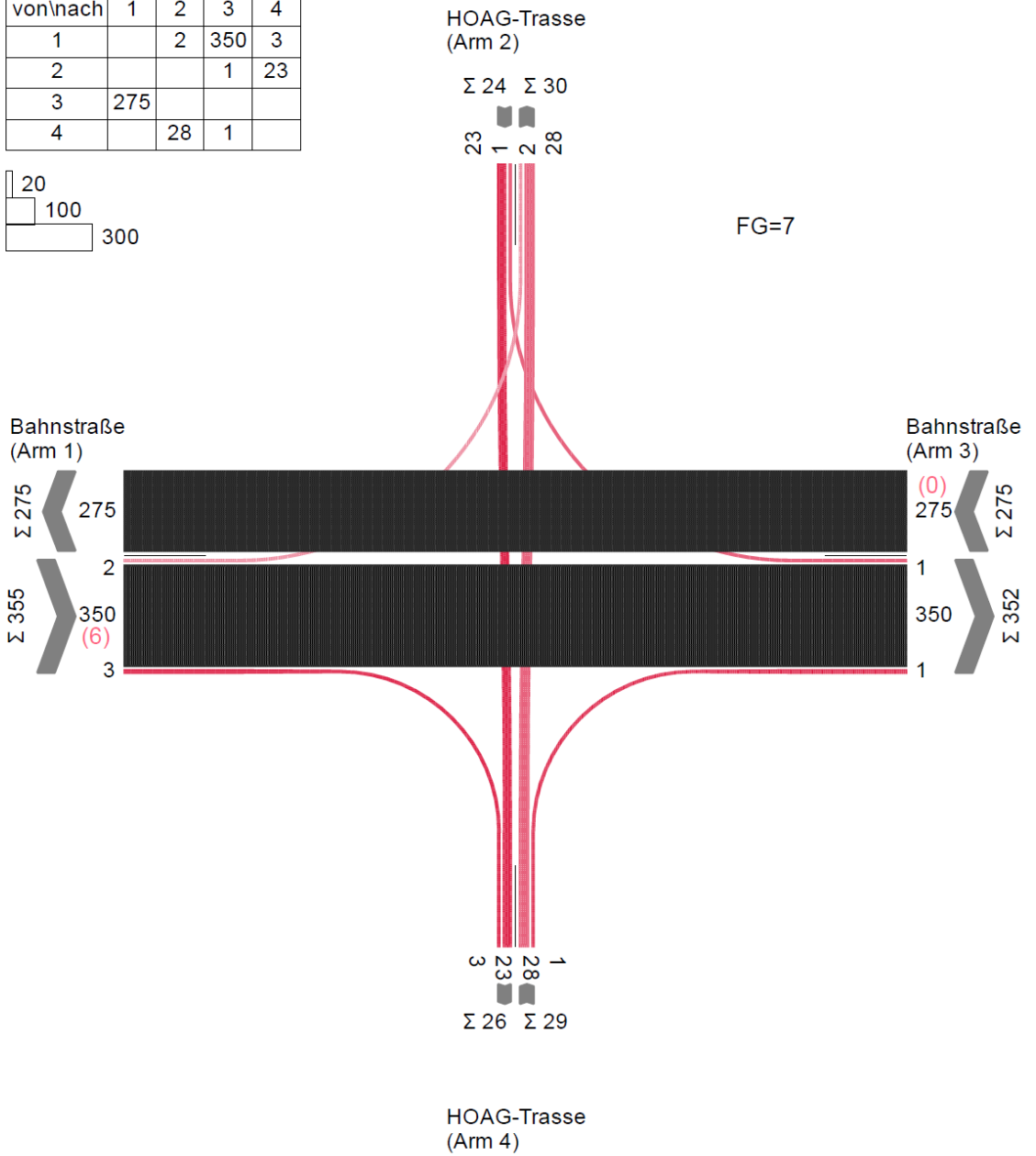
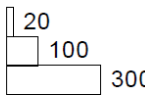
Barrierefreiheit



- 1 Rippenplatten weiß 30x30cm
- 2 Noppenplatten weiß 30x30cm
- 3 Rundbordstein weiß 15x22cm
- 4 Rundbordstein grau 15x22cm

Abendspitze Analyse 2021

von/nach	1	2	3	4
1		2	350	3
2			1	23
3	275			
4		28	1	



Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber
Stadt Oberhausen

Bahnhofstr. 66 | 46145 Oberhausen
T 0208 825 1 | F 0208 825 27 55
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de

Projektname
Oberhausen, Straßenquerung Radwegtrassen

Plannummer
S.3.1.1

Planinhalt
Lageplan Verkehrsplanung

Fachbereich	Name Kürzel	Datum
Verkehrsplanung	bearbeitet Leiking	14.02.2023
Leistungsphase	gezeichnet Bartel	14.02.2023
Entwurfsplanung	geprüft Leiking	14.02.2023

Freigabe Planer

Freigabe Auftraggeber | Bauherr

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de

Lagestatus ETRS 89/UTM 32 ; Höhenstatus NHN (DHN 2016)

stadt oberhausen

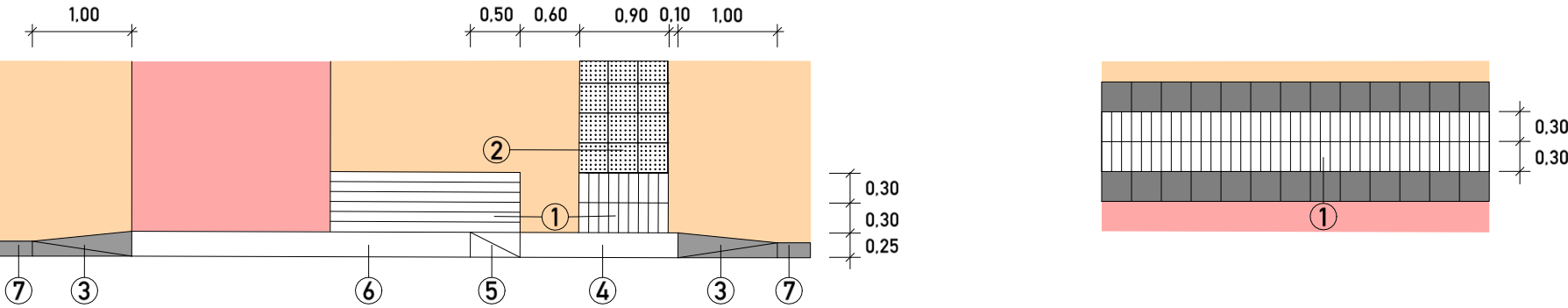
nts Ingenieurgesellschaft



Legende:

- Radweg in Pflaster / Asphalt
- Gehweg gepflastert
- Zufahrt gepflastert
- Fahrbahn Asphalt
- Grünfläche

Barrierefreiheit



- ①

Rippenplatten weiß 30x30cm
- ②

Noppenplatten weiß 30x30cm
- ③

Übergangsstein Tastbord auf Rundbord
- ④

Tastbordstein +6cm
- ⑤

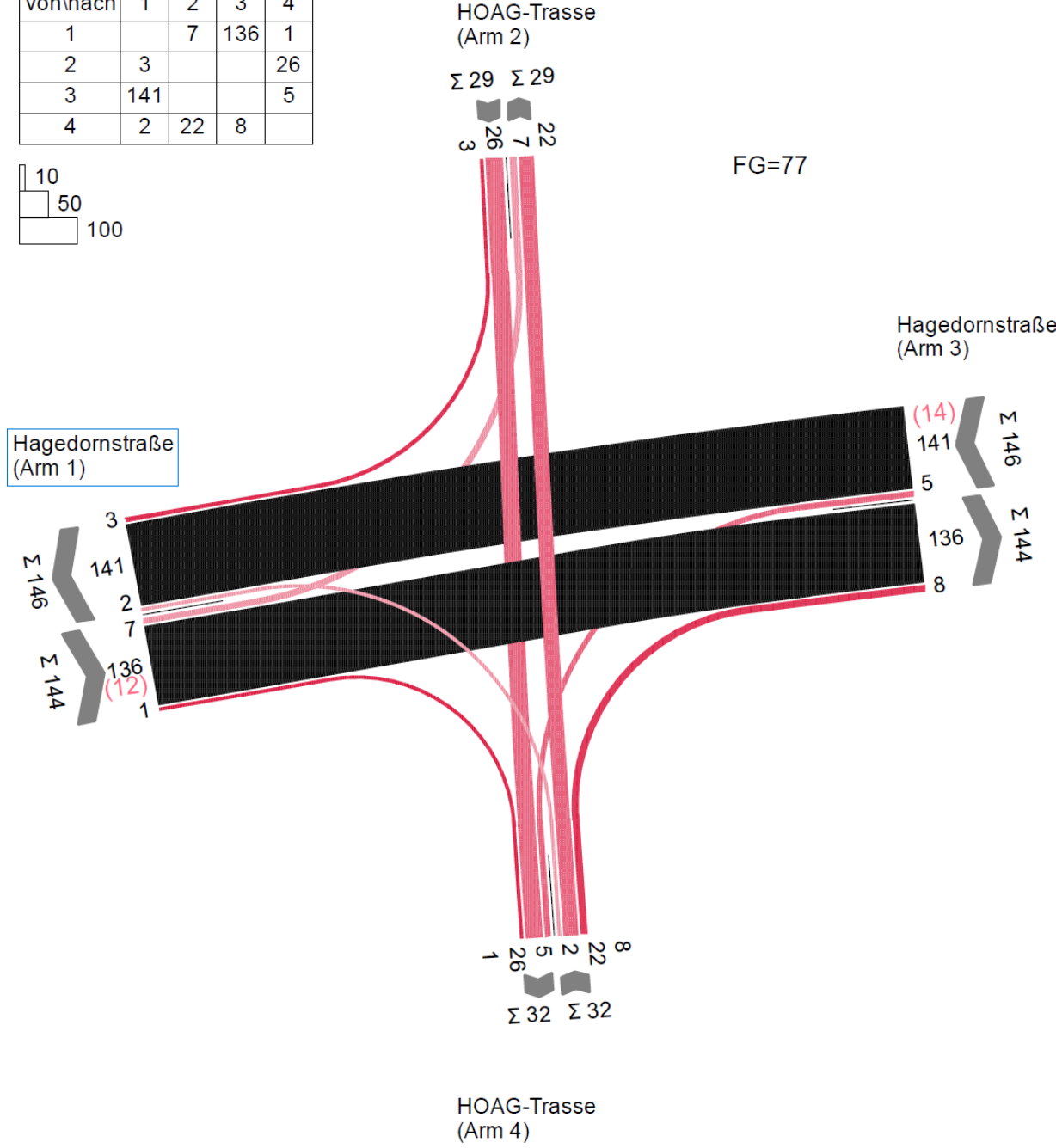
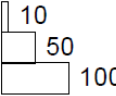
Übergangsstein 0-3-6 cm
- ⑥

Rollbordstein +0/3cm
- ⑦

Rundbordstein grau 15x22cm

Abendspitze Analyse 2021

von/nach	1	2	3	4
1		7	136	1
2	3			26
3	141			5
4	2	22	8	



Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber

Stadt Oberhausen

Bahnhofstr. 66 | 46145 Oberhausen
T 0208 825 1 | F 0208 825 27 55
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de

Projektname

Oberhausen, Straßenquerung Radwegtrassen

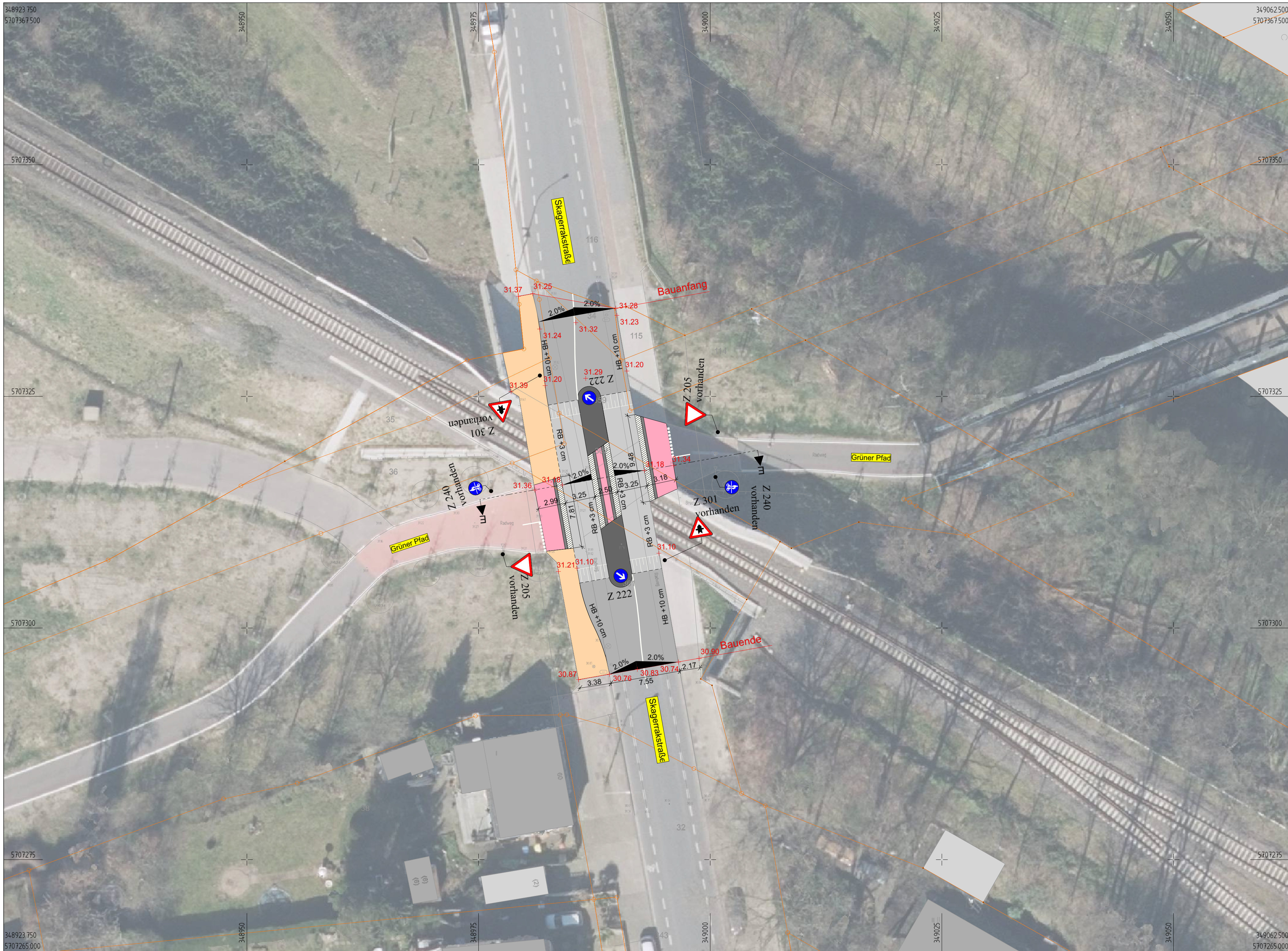
Plannummer	S.3.1.3	Projektnr.	07210030
Planinhalt	Lageplan Verkehrsplanung	Maßstab	1:250
Fachbereich	Verkehrsplanung	Name Kürzel	Datum
Leistungsphase	Entwurfsplanung	bearbeitet gezeichnet geprüft	Leiking Bartel Leiking
Freigabe Planer	Freigabe Auftraggeber Bauherr		

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de

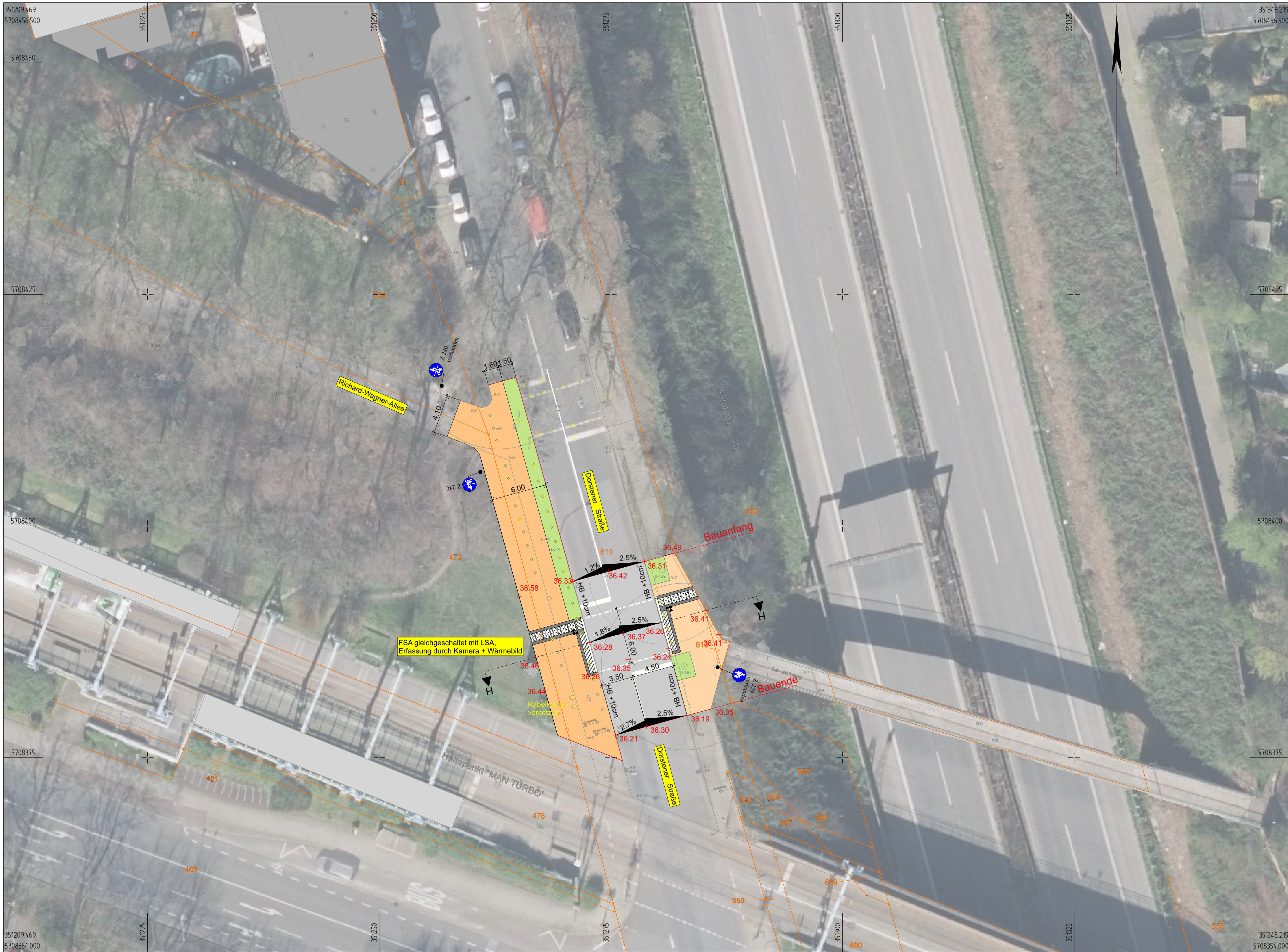
VORABZUG

Lagestatus ETRS 89/UTM 32 ; Höhenstatus NHN (DHHN 2016)





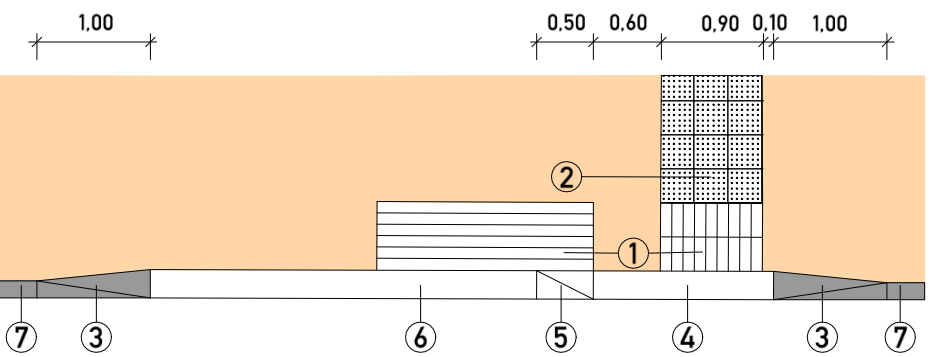
VORABZUG



Legende:

- gem. Geh-/ Radweg gepflastert
- Gehweg gepflastert
- Fahrbahn Asphalt
- Grünfläche

Barrierefreiheit

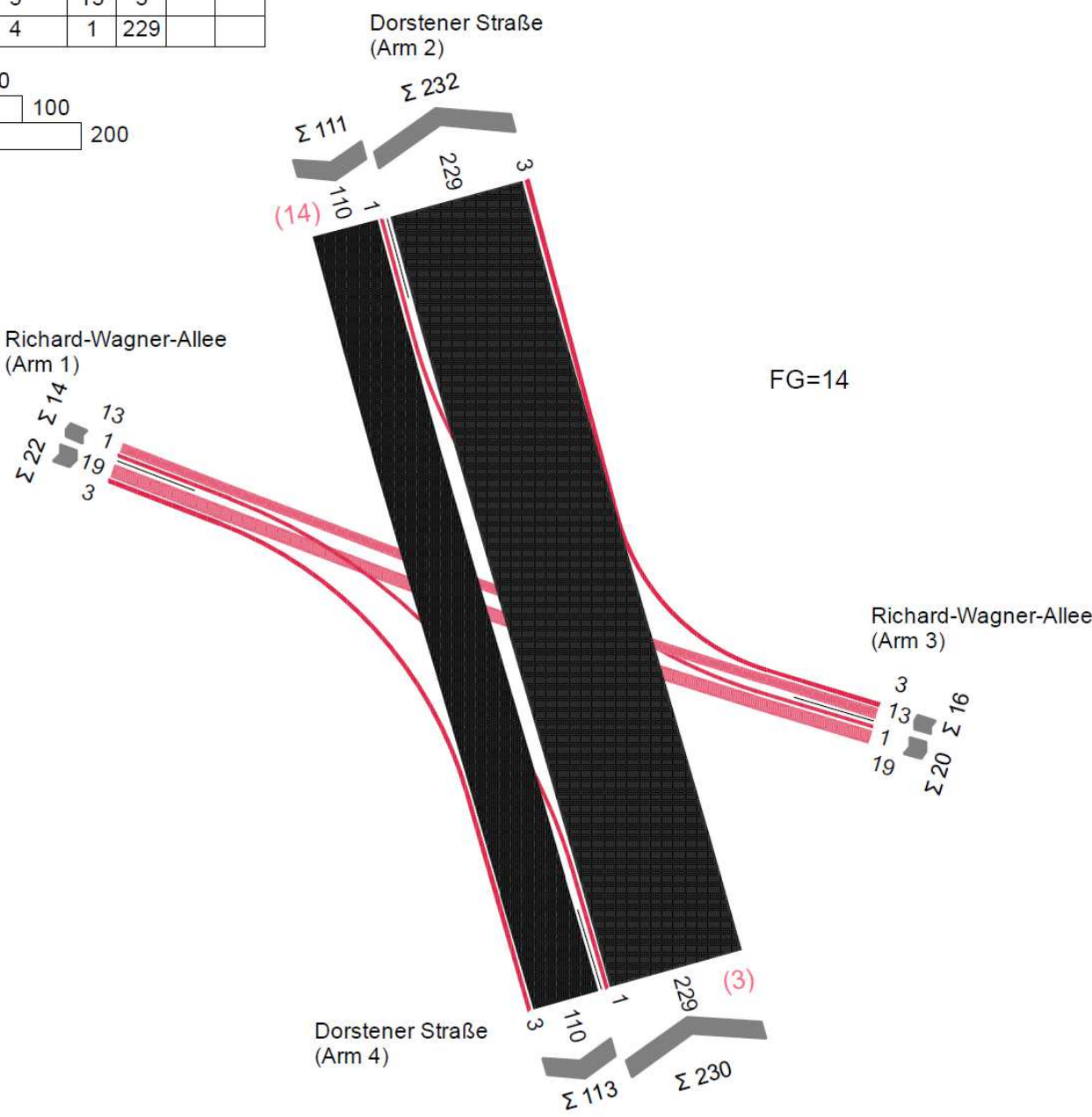
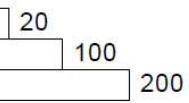


- 1 Rippenplatten weiß 30x30cm
- 2 Noppenplatten weiß 30x30cm
- 3 Übergangsstein Tastbord auf Rundbord
- 4 Tastbordstein +6cm
- 5 Übergangsstein 0-3-6 cm
- 6 Rollbordstein +0/3cm

- 7 Rundbordstein grau 15x22cm

Abendspitze Analyse 2021

von/nach	1	2	3	4
1			19	3
2			1	110
3	13	3		
4	1	229		



Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber

Stadt Oberhausen

Bahnhofstr. 66 | 46145 Oberhausen
T 0208 825 1 | F 0208 825 27 55
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de

stadt
oberhausen

Projektname

Oberhausen, Straßenquerung Radwegtrassen

Plannummer	S.3.1.8	Projektnr.	07210030
Planinhalt	Lageplan Verkehrsplanung	Maßstab	1:250
Fachbereich	Verkehrsplanung	Name Kürzel	Datum
Leistungsphase	Entwurfsplanung	bearbeitet Leiking	14.02.2023
		gezeichnet Bartel	14.02.2023
		geprüft Leiking	14.02.2023
Freigabe Planer	Freigabe Auftraggeber Bauherr		

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de

nts
Ingenieurgesellschaft

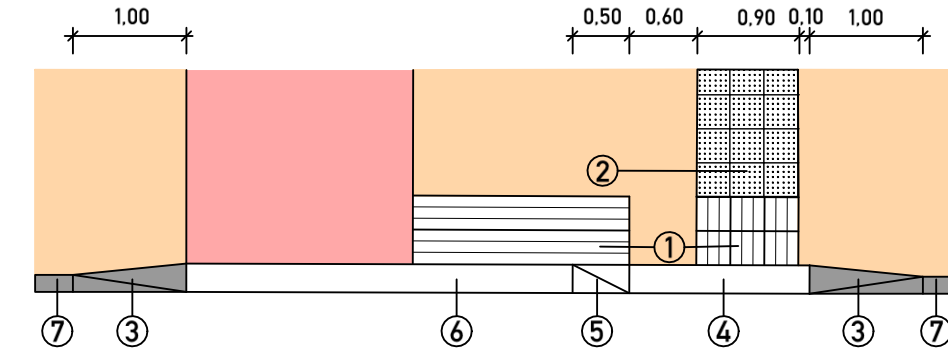
Lagestatus ETRS 89/UTM 32 ; Höhenstatus NHN (DHHN 2016)



Legende:

- Gehweg gepflastert
- Radweg in Pflaster / Asphalt
- Fahrbahn Asphalt
- Grünfläche

Barrierefreiheit



- 1. Rippenplatten weiß 30x30cm
- 2. Noppenplatten weiß 30x30cm
- 3. Übergangsstein Tastbord auf Rundbord
- 4. Tastbordstein +6cm
- 5. Übergangsstein 0-3-6 cm
- 6. Rollbordstein +0/3cm

- 7. Rundbordstein grau 15x22cm

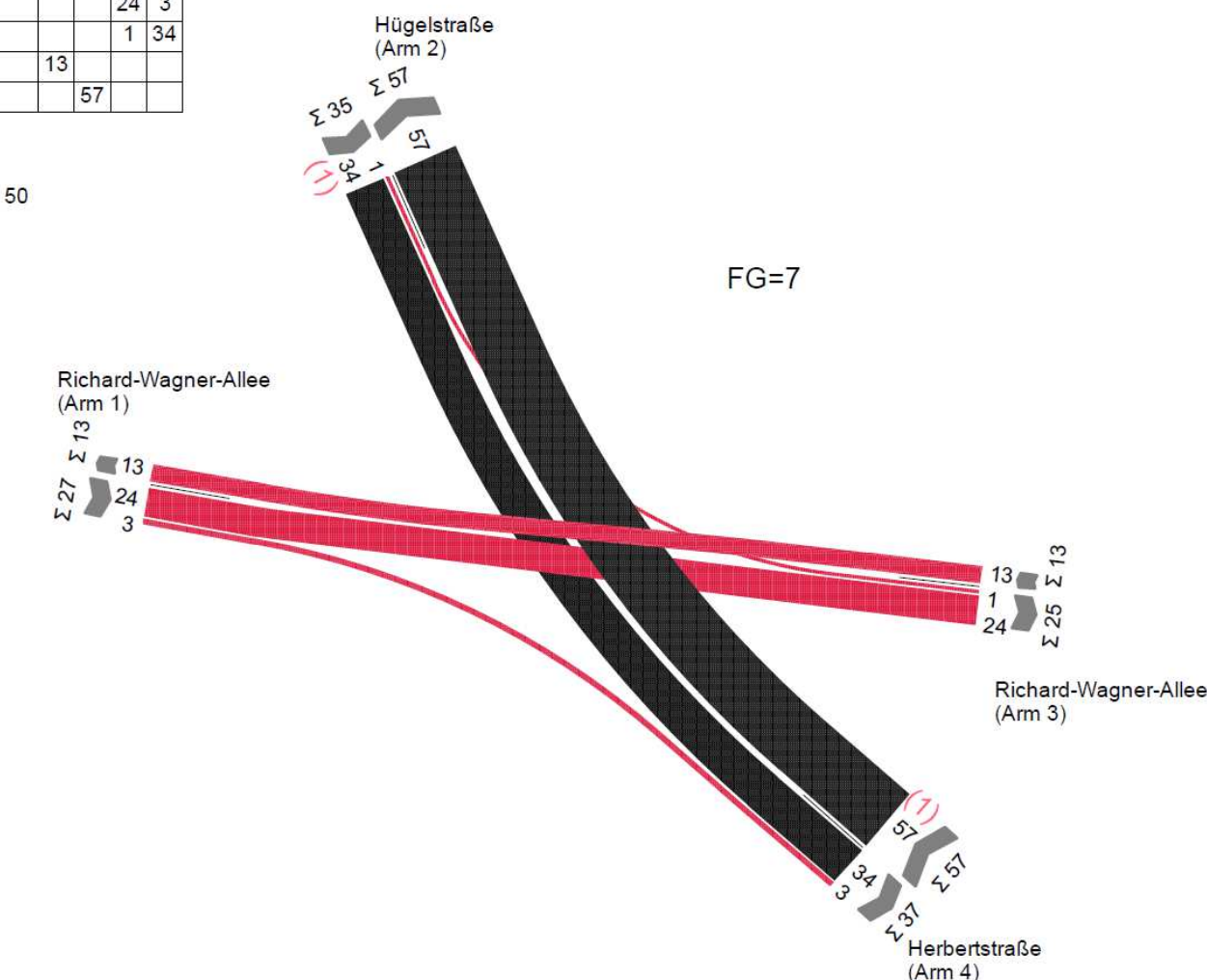
Abendspitze Analyse 2021

von/nach	1	2	3	4
1			24	3
2			1	34
3	13			
4		57		

10

20

50



Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber	
Stadt Oberhausen	
Bahnhofstr. 66 46145 Oberhausen T 0208 825 1 F 0208 825 27 55 info@oberhausen.de www.oberhausen.de	

Projektname	
Oberhausen, Straßenquerung Radwegtrassen	

Plannummer		Projektnr.	
S.3.1.9		07210030	
Planinhalt		Maßstab	
Lageplan Verkehrsplanung		1:250	
Fachbereich		Name Kürzel	Datum
Verkehrsplanung	bearbeitet	Leiking	14.02.2023
Leistungsphase	gezeichnet	Bartel	14.02.2023
Entwurfsplanung	geprüft	Leiking	14.02.2023
Freigabe Planer	Freigabe Auftraggeber Bauherr		

nts Ingenieurgesellschaft mbH	
Hansestraße 63 48165 Münster T 02501 2760 0 F 02501 2760 33 info@nts-plan.de www.nts-plan.de	
Lagestatus ETRS 89/UTM 32 ; Höhenstatus NHN (DHN 2016)	

VORABZUG

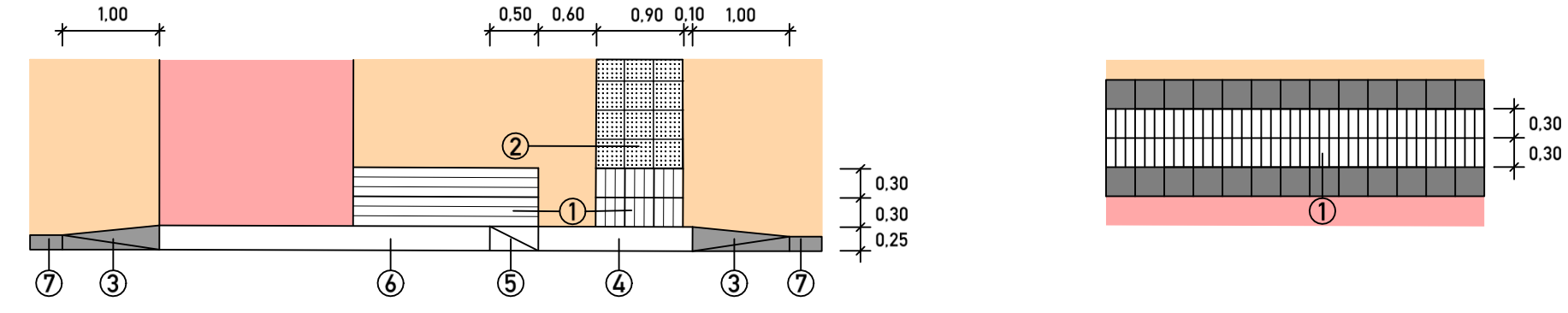
nts
Ingenieurgesellschaft



Legende:

- Gehweg gepflastert
- Zufahrt gepflastert
- Radweg in Pflaster / Asphalt
- Fahrbahn Asphalt

Barrierefreiheit



- ① Rippenplatten weiß 30x30cm
- ② Noppenplatten weiß 30x30cm
- ③ Übergangsstein Tastbord auf Rundbord
- ④ Tastbordstein +6cm
- ⑤ Übergangsstein 0-3-6 cm
- ⑥ Rollbordstein +0/3cm
- ⑦ Rundbordstein grau 15x22cm

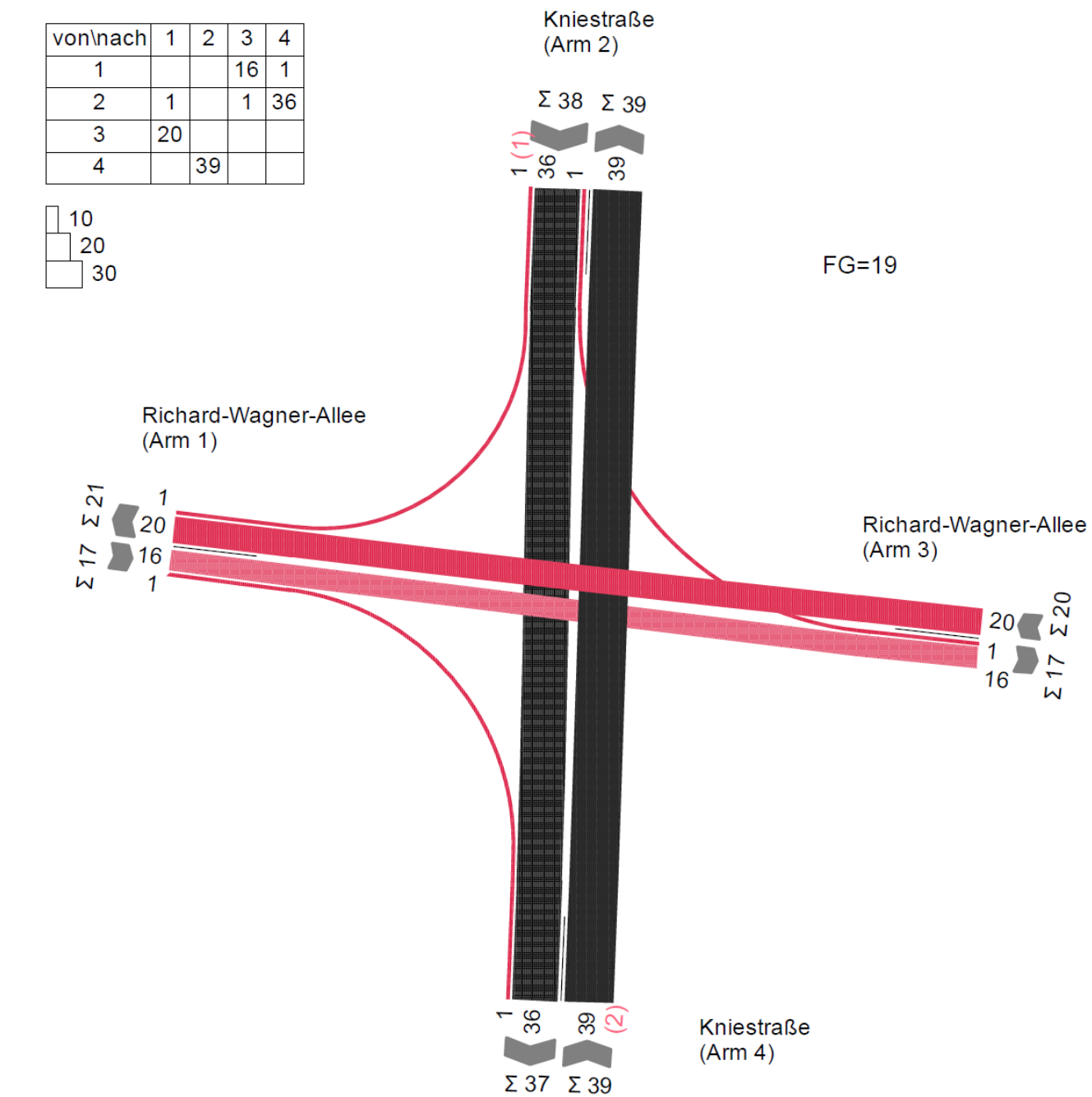
Abendspitze Analyse 2021

von\nach	1	2	3	4
1			16	1
2	1		1	36
3	20			
4	39			

10

20

30



Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber

Stadt Oberhausen

Bahnhofstr. 66 | 46145 Oberhausen
T 0208 825 1 | F 0208 825 27 55
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de

Projektname

Oberhausen, Straßenquerung Radwegtrassen

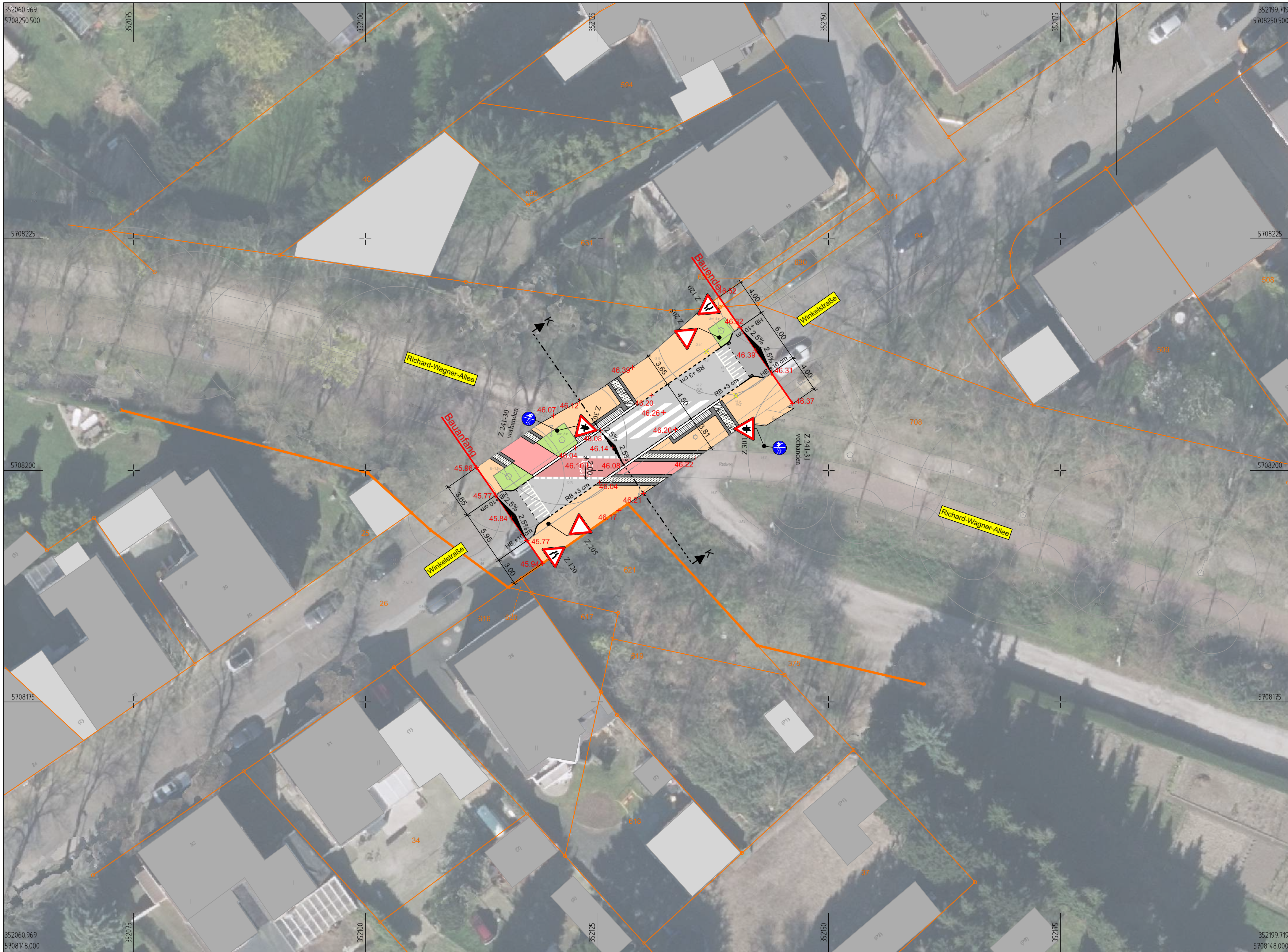
Plannummer	S.3.1.10	Projektnr.	07210030
Planinhalt	Lageplan Verkehrsplanung	Maßstab	1:250
Fachbereich	Verkehrsplanung	Name Kürzel	Datum
Leistungsphase	Entwurfsplanung	bearbeitet Leiking	14.02.2023
		gezeichnet Bartel	14.02.2023
		geprüft Leiking	14.02.2023
Freigabe Planer	Freigabe Auftraggeber Bauherr		

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de

Lagestatus ETRS 89/UTM 32 ; Höhenstatus NHN (DHN 2016)

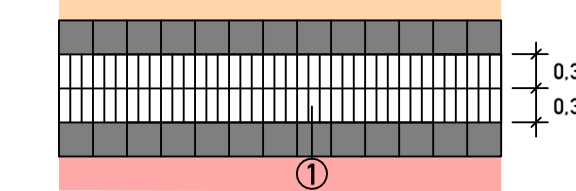
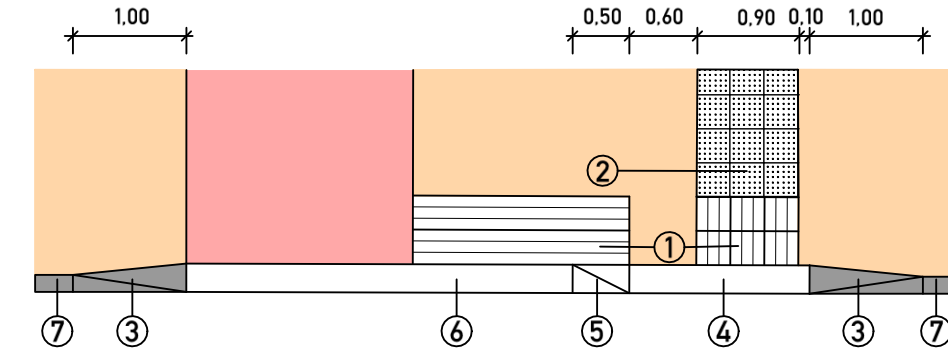
VORABZUG



Legende:

- Gehweg gepflastert
- Radweg in Pflaster / Asphalt
- Fahrbahn Asphalt
- Grünflächen

Barrierefreiheit

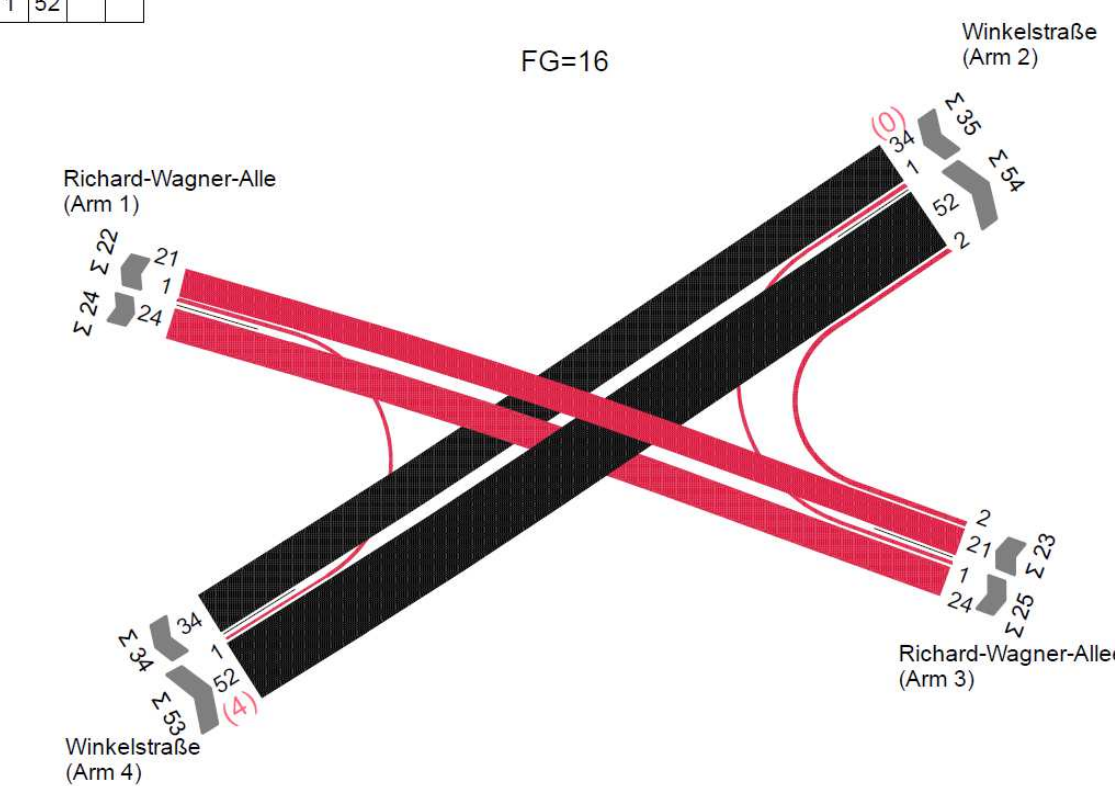


- ① Rippenplatten weiß 30x30cm
- ② Noppenplatten weiß 30x30cm
- ③ Übergangsstein Tastbord auf Rundbord
- ④ Tastbordstein +6cm
- ⑤ Übergangsstein 0-3-6 cm
- ⑥ Rollbordstein +0/3cm
- ⑦ Rundbordstein grau 15x22cm

Abendspitze Analyse 2021

von/nach	1	2	3	4
1			24	
2			1	34
3	21	2		
4	1	52		

- 10
- 20
- 50



Index	Art der Änderung	Name	Datum

Stadtoberhausen

Bahnhofstr. 66 | 46145 Oberhausen
T 0208 825 1 | F 0208 825 27 55
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de

Projektname

Oberhausen, Straßenquerung Radwegtrassen

Plannummer
S.3.1.11

Planinhalt
Lageplan Verkehrsplanung

Fachbereich
Verkehrsplanung

Leistungphase
Entwurfsplanung

Freigabe Planer

Projekt-nr.
07210030

Maßstab
1:250

Name | Kürzel
bearbeitet Leiking
gezeichnet Bartel
geprüft Leiking

Datum
14.02.2023
14.02.2023
14.02.2023

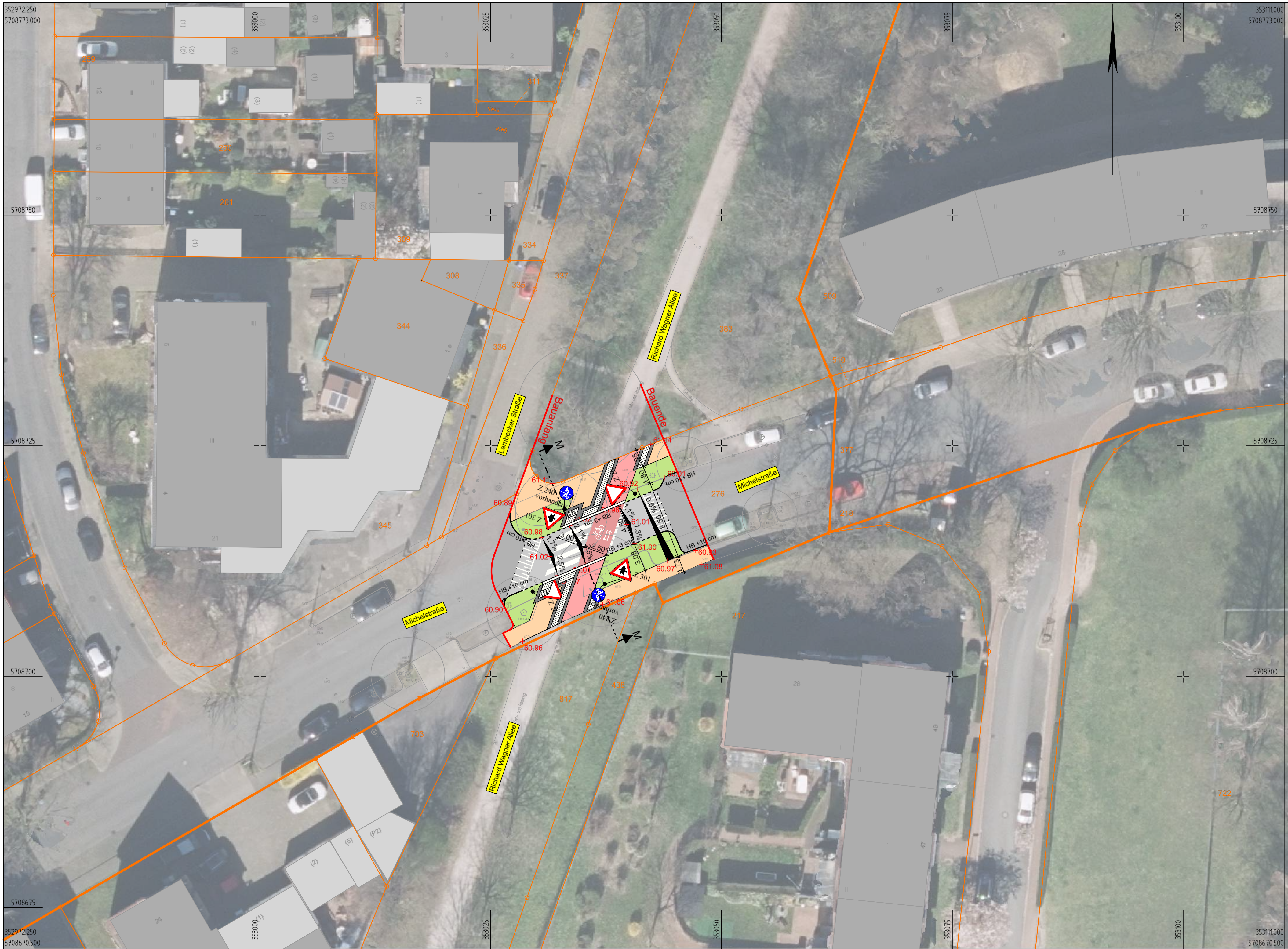
Freigabe Auftraggeber | Bauherr

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de

nts Ingenieurgesellschaft

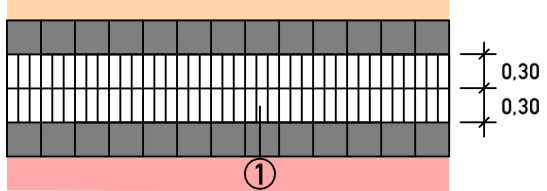
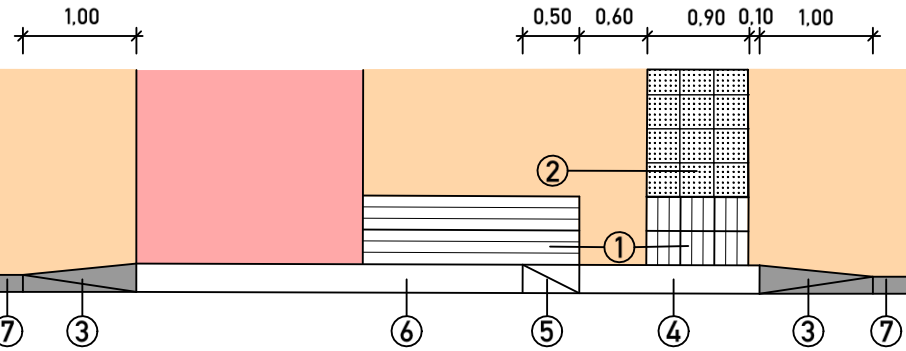
Lagestatus ETRS 89/UTM 32 ; Höhenstatus NHN (DHN 1960)



Legende:

- Radweg in Asphalt / Pflaster
- Gehweg gepflastert
- Fahrbahn Asphalt
- Grünfläche

Barrierefreiheit



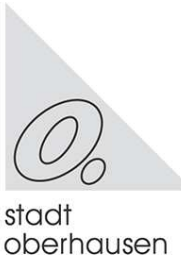
- ① Rippenplatten weiß 30x30cm
- ② Noppenplatten weiß 30x30cm
- ③ Übergangsstein Tastbord auf Rundbord
- ④ Tastbordstein +6cm
- ⑤ Übergangsstein 0-3-6 cm
- ⑥ Rollbordstein +0/3cm
- ⑦ Rundbordstein grau 15x22cm

Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber

Stadt Oberhausen

Bahnhofstr. 66 | 46145 Oberhausen
T 0208 825 1 | F 0208 825 27 55
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de



stadt
oberhausen

Projektname

Oberhausen, Straßenquerung Radwegtrassen

Plannummer			Projektnr.
S.3.1.13			07210030
Planinhalt			Maßstab
Lageplan Verkehrsplanung			1:250
Fachbereich		Name Kürzel	Datum
Verkehrsplanung	bearbeitet	Leiking	14.02.2023
Leistungsphase	gezeichnet	Bartel	14.02.2023
Entwurfsplanung	geprüft	Leiking	14.02.2023

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de



nts
Ingenieurgesellschaft

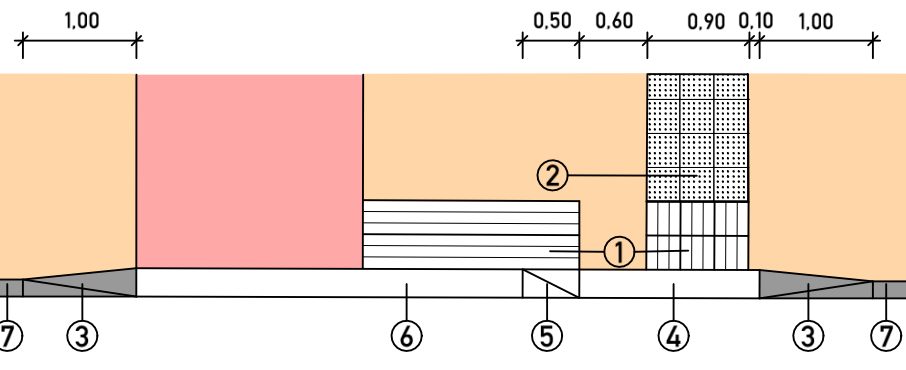
VORABZUG



Legende:

- Radweg in Pflaster / Asphalt
- Gehweg gepflastert
- Zufahrt gepflastert
- Fahrbahn Asphalt
- Grünfläche

Barrierefreiheit



- ① Rippenplatten weiß 30x30cm
- ② Noppenplatten weiß 30x30cm
- ③ Übergangsstein Tastbord auf Rundbord
- ④ Tastbordstein +6cm
- ⑤ Übergangsstein 0-3-6 cm
- ⑥ Rollbordstein +0/3cm

- ⑦ Rundbordstein grau 15x22cm

Index	Art der Änderung	Name	Datum

Auftraggeber
Stadt Oberhausen

Bahnhofstr. 66 | 46145 Oberhausen
T 0208 825 1 | F 0208 825 27 55
info@oberhausen.de | www.oberhausen.de

Projektname
Oberhausen, Straßenquerung Radwegtrassen

Plannummer S.3.1.15	Projektnr. 07210030
Planinhalt Lageplan Verkehrsplanung	Maßstab 1:250
Fachbereich Verkehrsplanung	Name Kürzel bearbeitet Leiking
Leistungsphase Entwurfsplanung	gezeichnet Bartel
Freigabe Planer	geprüft Leiking
Freigabe Auftraggeber Bauherr	

nts Ingenieurgesellschaft mbH

Hansestraße 63 | 48165 Münster
T 02501 2760 0 | F 02501 2760 33
info@nts-plan.de | www.nts-plan.de

VORABZUG

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: B/17/3160-01

Zuständiger Bereich: 5-6-10

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte im Ratsinformationssystem begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt im dafür vorgesehenen Feld im Ratsinformationssystem. Bei fehlender Relevanz muss kein Klimacheck ausgefüllt und beigelegt werden.

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

Stufe 2: Prüfung der Klimaschutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☒	☐	☐	Förderung der Nahmobilität
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☒	☐	
	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu)-versiegelung aus?	☐	☒	☐	
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☒	☐	

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

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO ₂ (-Äquivalente)		
Reduktion	Nicht ermittelbar	Erhöhung
☒	☐	☐
Erläuterung: Es wird kurz-, mittel- und langfristig eine Verlagerung des MIV zugunsten der Nahmobilität erwartet, somit auch eine Reduktion der THG-Emissionen.		

Ergebnis

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

Erläuterungen zum Ergebnis

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

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

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

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

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