

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3333-01	Termin 19.06.2023	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
02.05.2023	Bezirksvertretung Osterfeld	A			
03.05.2023	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	A			
04.05.2023	Bezirksvertretung Sterkrade	A			
25.05.2023	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V			
19.06.2023	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Mobilitätsstrategie der Stadt Oberhausen

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen stimmt der vorliegenden Mobilitätsstrategie „mobilhausen – mehr erfahren!“ als Arbeitsgrundlage für die Verwaltung zur Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen zu.

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauersch 06.04.2023	Dr. Palotz 13.04.2023		Schranz 20.04.2023
* 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/17/3333-01	Termin 19.06.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Bezug

Vorlage – B/16/1656-01 – Aufstellung eines Kommunalen Mobilitätskonzeptes

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☒ [X]

ja ☐ []

b) Sonstige

Auswirkungen auf das Klima

ja ☒ [X] (siehe Anlage Klimacheck)

nein ☐ [] Begründung:

Begründung

Die Stadt Oberhausen möchte im Rahmen einer Mobilitätsstrategie Leitbilder und Visionen der zukünftigen Mobilitätsentwicklung für die Stadt Oberhausen vorgeben, um aktuellen sowie zukünftigen Mobilitätstrends gerecht zu werden. Im Vordergrund stehen hierbei besonders die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr und ÖPNV), damit eine zukunftsfähige Verkehrs- und Stadtplanung nachhaltig vorangetrieben werden kann.

Der Auftrag zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wurde am 14.02.2017 an das Büro StadtVerkehr vergeben, welches für das gesamte Stadtgebiet eine Bestandsanalyse inkl. Bürgerbeteiligung durchgeführt hat. Aufgrund einer neuen Zielausrichtung wurden nach Abschluss der Bestandsanalyse die weitere Erstellung des Mobilitätskonzeptes durch das Büro StadtVerkehr eingestellt. Ein neuer Auftrag wurde zur Erstellung einer Mobilitätsstrategie, welche die Form einer hochwertigen Broschüre zur Strategie der Verkehrsentwicklung in Oberhausen hat, ausgeschrieben. Am 07.10.2021 wurde der Auftrag für die Erstellung der Mobilitätsstrategie auf Grundlage der durchgeführten Bestandsanalyse an das Büro SHP Ingenieure GbR vergeben.

Durch die Mobilitätsstrategie soll ein Werkzeug für die strategische Orientierung neuartiger Mobilität weiterentwickelt werden. Dabei rücken zielorientierte Szenarien, Vorstellungen und Maßnahmen innovativer Mobilität in den Mittelpunkt moderner sowie integrierter Verkehrsplanung. Der Modal-Split Anteil soll zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV gesteigert und der Umweltverbund als Ganzes gestärkt werden.

Herzstück der Mobilitätsstrategie ist das umfassende Leitbild, das die Werteziele (Klimaschutz, Mobilitätsgerechtigkeit, Sicherheit, Lebensqualität) definiert. Ziel ist es, die Sicherung der Alltagsmobilität für die Stadtgesellschaft durch neuartige Angebotserweiterungen und die Reduktion verkehrsbedingter Belastungen voranzutreiben. Dabei soll neue urbane Lebensqualität in (neuen sowie bestehenden) Quartieren hergestellt werden. Des Weiteren geht es um den Aufbau eines

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3333-01	Termin 19.06.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

hocheffizienten Verkehrs- und Infrastrukturnetzes sowie einer Technologieoffenheit in zukünftigen Planungen, wie etwa in den dargestellten Leuchtturmprojekten.

Die Mobilitätsstrategie ist im Kontext mit den parallel angeordneten bzw. nachgelagerten Planwerken zu verstehen. Bereits entwickelte Maßnahmen sind durch die Mobilitätsstrategie zu prüfen und an aktuellen Mobilitätstrends anzupassen.

Neben der Ausrichtung der zukünftigen Verkehrsentwicklungsziele der Stadtverwaltung stellt die Mobilitätsstrategie auch eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Politik dar. Zudem soll sie auch weitere Zielgruppen zur Verfügung gestellt werden. Hierzu gehören insbesondere Dritte, denen die Mobilitätsstrategie als wichtige Planungsgrundlage in Oberhausen dient und Bürger/innen als Informationsquelle zur Mobilitätsentwicklung ihrer Stadt.

Die Mobilitätsstrategie ist in folgenden Kapiteln unterteilt:

- Zweck und Ausgangslage
- Rahmenbedingungen
- Einbindung Entwicklungsplanwerke
- Visionen 2030 / 2040
- Leitbild und Handlungsziele
- Leuchtturmprojekte (Wohnquartier Zeche Sterkrade, Masterplan Neue Mitte 4.0, Radschnellwegverbindung, Smart City Oberhausen)
- Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung
- Ausblick

Als Einleitung wird der Zweck der Mobilitätsstrategie sowie die Ausgangslage erläutert. Vor allem die Dringlichkeit einer umweltfreundlichen Verkehrsplanung für alle Verkehrsmittel wird hervorgehoben (vgl. Zweck und Ausgangslage). Die prozentualen Modal-Split Anteile von 2014 sollen verdeutlichen, dass ein Verkehrsmittelwahlverhalten zugunsten des Umweltverbundes in Zukunft angestrebt werden muss, damit die Mobilitätswende erfolgreich weitergestaltet wird (vgl. Rahmenbedingungen). Die Mobilitätsstrategie der Stadt Oberhausen orientiert sich an eine Vielzahl an Entwicklungsplanwerken. Untergeordnet ist sie dem regionalen Flächennutzungsplan sowie dem Stadtentwicklungskonzept. Außerdem sieht die Mobilitätsstrategie eine Orientierung für die sektoralen (kommunalen und regionalen) Fachplanungskonzepte vor. Einzelmaßnahmen können im Lichte der übergeordneten Strategie erarbeitet, weiterentwickelt und ausgestaltet werden (vgl. Einbindung Entwicklungsplanwerke).

Mit den aufgestellten Visionen/Zukunftsbildern 2030/2040 werden die angestrebten (mittel und langfristigen) Szenarien der zukünftigen Mobilitätsqualität für Oberhausen aufgezeigt. Dabei soll sich bis 2040 in der Stadt Oberhausen eine Vorbildfunktion mobilitätsgerechter Mobilität etablieren, in der sich u.a. der Modal-Split maßgeblich zugunsten des Umweltverbundes entwickelt hat und technologische sowie digitale Neuerungen im Alltagsverkehr feste Bestandteile darstellen (vgl. Visionen 2030 / 2040). Das entwickelte Leitbild steht unter der Prämisse, die Mobilitätswende in Oberhausen auszugestalten und eine Vorreiterrolle für eine mobilitätsgerechte und lebenswerte Stadt einzunehmen (vgl. Leitbild und Handlungsziele). Die insgesamt vier aufgeführten Oberhausener Leuchtturmprojekte (Wohnquartier Zeche Sterkrade, Masterplan Neue Mitte 4.0, Radschnellweg-Studie, Smart-City Oberhausen) sollen ins Zentrum der zukünftigen Verkehrsplanung rücken und innovative Verkehrsplanungen umsetzen. Die Tragweite der Projekte ermöglicht, dass durch eine erfolgreiche Ausgestaltung weitere Adaptionen in andere Stadtgebiete ausgeweitet werden können (vgl. Leuchtturmprojekte). Mit Hilfe der Handlungsprämissen Oberhausener Verkehrsplanung wird ermöglicht, dass Ziele mit einer höheren Zufriedenheit aller Beteiligten erreicht und Vorhaben zielstrebig umgesetzt werden (vgl. Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung).

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3333-01	Termin 19.06.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Als Anlage zur Mobilitätsstrategie wurde eine Auflistung mit wichtigen Handlungsfeldern für die einzelnen Verkehrsarten erstellt. Die Auflistung dient zur Darstellung, welche Handlungsfelder in Oberhausen bereits in Bearbeitung sind und in Zukunft noch in die Bearbeitung aufgenommen werden müssen. Die aufgestellten Handlungsfelder sind nicht abschließend und werden ausschließlich im internen Rahmen der Verkehrsplanung genutzt und sind nicht Teil der veröffentlichten Mobilitätsstrategie.

Die Geschwindigkeit hinsichtlich der Umsetzung für die in den Handlungsfeldern beschriebenen Maßnahmen und Aufgaben richtet sich sukzessive nach den dafür bereitgestellten Ressourcen (Haushaltsmittel, Personal).

Mobilitätsstrategie im Broschüren-Design

Die erarbeitete Mobilitätsstrategie befindet sich als Anlage in der Beschlussvorlage. Nach Beschluss der Mobilitätsstrategie durch den Rat der Stadt Oberhausen soll hieraus eine hochwertig gestaltete Broschüre erstellt werden, welche die Strategie zur Verkehrsentwicklung in Oberhausen für eine breite Zielgruppe visuell und textlich entsprechend darstellt. Die Broschüre soll dabei Interesse wecken und dazu einladen, sich mit der Zukunft der Mobilität in Oberhausen auseinander zu setzen. Hierzu wird der Text von einer entsprechend geeigneten Agentur gelayoutet und eigene Visualisierungen bzw. Bilder für die Oberhausener Mobilitätsstrategie erstellt. Insbesondere die Vision bzw. das angestrebte Zukunftsbild soll durch geeignete Visualisierungen dargestellt werden.

Die Mobilitätsstrategie wird zudem mit der Wort-Bild-Marke (Mobilitätslogo) „mobilhausen – mehr erfahren!“ betitelt, um hier einen Wiedererkennungswert zu generieren (vgl. Abbildung 1). Das Mobilitätslogo kann im Rahmen zukünftiger Mobilitätsprojekte für Oberhausen genutzt werden. Sie wurden in Anlehnung an das Oberhausener Tourismuslogo „oberhausen – mehr erleben!“ durch die OWT – Oberhausener Wirtschafts- und Tourismusförderung GmbH erarbeitet.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/3333-01	Termin 19.06.2023	Rat der Stadt
-----------------------------------	---	------------------------------------	----------------------



134
135 Abbildung 1: Mobilitätslogo - mobilhausen – mehr erfahren!

136
137 Die Mobilitätsbroschüre soll im Internet auf der Seite der Stadt Oberhausen abrufbar sein und als
138 Druckexemplar an interessierte Bürger oder Projektpartner verteilt werden.

139

140

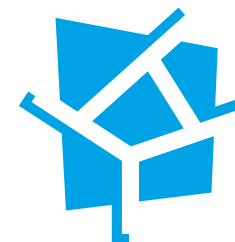
141

142 Anlagen

143 Strategie zur Verkehrsentwicklung in Oberhausen (nur online in Allris)

144 Anlage Handlungsfelder (nur online in Allris)

145 Klimacheck (nur online in Allris)



SHP Ingenieure

Stadt Oberhausen

Strategie zur
Verkehrsentwicklung
in Oberhausen

**mobil
hausen**
mehr erfahren!

Stadt Oberhausen
Mobilitätsstrategie

– Bericht zum Projekt –

Auftraggeber:

Stadt Oberhausen
Fachbereich 5-6-10 Verkehrsplanung
Bahnhofstraße 66
46145 Oberhausen

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Sebastian Groß M.Sc.

Bearbeitung:

Lukas Ernst M.Sc.

Hannover, April 2023

Inhalt

		Seite
1	Zweck und Ausgangslage	1
2	Rahmenbedingungen	3
3	Einbindung Entwicklungsplanwerke	5
4	Visionen 2030 / 2040	7
5	Leitbild und Handlungsziele	9
6	Leuchtturmprojekte	16
6.1	Wohnquartier Zeche Sterkrade	18
6.2	Masterplan Neue Mitte 4.0	22
6.3	Radschnellwegverbindung Bottrop – Oberhausen – Mülheim an der Ruhr	28
6.4	Smart-City Oberhausen	30
7	Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung	33
8	Ausblick	35

1 Zweck und Ausgangslage

Mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie verfolgt die Stadt Oberhausen das Ziel einer übergeordneten Idee, wie die Stadt Oberhausen ihr Verkehrssystem gesamtstädtisch gestalten und den Stadtraum auf die Anforderungen zukünftiger Mobilität optimieren kann. Hierbei ist ein mittelfristiger (bis 2030) und ein langfristiger Horizont (bis 2040) angepeilt. Dabei sollen das Verkehrsmittelangebot sowie die Erreichbarkeit für wesentliche Ziele unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel gezielt verbessert werden. Im Zentrum des Handelns steht hier insbesondere der Umweltverbund – also Fußverkehr, Radverkehr und der ÖPNV – Aber auch im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist es wichtig, dass auf eine weitgehend gut ausgebaute und funktionierende Infrastruktur zurückgegriffen werden kann. Die Erreichbarkeit muss für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden.

Die vorliegende Mobilitätsstrategie konzentriert sich insbesondere auf die anzuwendenden Leitziele und damit verknüpften Handlungsziele. Diese werden im Rahmen der Beschreibung von Leuchtturmprojekten, die in enger Verknüpfung zur Mobilität stehen, ausgeleuchtet. Mobilitätsrelevante Einzelmaßnahmen werden lediglich kontextuell benannt, insbesondere weil sich diese in sektoralen Planwerken wiederfinden.

Bei gleichzeitig steigenden Anforderungen an Ressourceneinsatz und Nachhaltigkeit ist es insbesondere im Mobilitätsbereich von großer Bedeutung Handlungsperspektiven aufzeigen zu können. Denn gerade dieser Sektor hat erheblichen Nachholbedarf hinsichtlich der Senkungen von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen.

Innerhalb des Ballungsraums Ruhrgebiet mit den benachbarten Stadtgebieten Duisburg, Mülheim (Ruhr), Essen und Bottrop besteht eine räumliche Nähe, die durch eine engmaschige autoorientierte Verkehrsinfrastruktur (z.B. viele Autobahnverbindungen) noch

verstärkt wird. Dieser Status Quo ermöglicht zwar eine schnelle Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr innerhalb der Region, führt aber auch dazu, dass noch mehr Barrieren und Zäsuren (gerade für den Fuß- und Radverkehr) in einem ohnehin schon stark zerklüfteten Raum (durch die schwerindustrielle Historie) vorhanden sind. Damit einhergehend liegt eine weitere zentrale Herausforderung darin, wie der öffentliche Straßenraum so verteilt werden kann, dass auch die Verkehrsträger des Umweltverbundes (hier insbesondere der Fuß- und Radverkehr) sich direkt, sicher und komfortabel durch die Stadt bewegen können. Ebenso ist ein klimafreundlicher Lieferverkehr von erheblicher Relevanz. Der Lieferverkehr spielt, auch aufgrund des starken Onlinehandels, eine immer größere Rolle. Wirtschafts- sowie Lieferverkehr sollen vernetzter und smarter weiterentwickelt werden und die „Letzte Meile“ durch emissionsarme Zustellungen erfolgen. Durch eine zentrale Bündelung von Waren in Mikrodepots (Umschlagplatz für Transportgüter) kann die Auslieferung durch Betreiber mit Kleinstfahrzeugen (z.B. mit E-Lastenrädern) einen Beitrag zum emissionsfreien und sicheren städtischen Lieferverkehr leisten.

In Bezug auf den demographischen Wandel und die damit einhergehende alternde Gesellschaft gewinnen die Anforderungen an Barrierefreiheit, Orientierung und Sicherheit noch einmal an Komplexität. Deshalb wird es wichtig, innovative Mobilitätsangebote zu fördern, die keine gesellschaftliche Gruppe ausschließt. Des Weiteren soll mit der vorliegenden Broschüre auf die Quartiersebene geblickt werden. Denn hier kristallisieren sich die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse des alltäglichen Lebens heraus. Mithilfe innovativer Quartiersentwicklungen (z.B. durch autoreduzierte Planungsansätze) kann eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung gefördert werden.

Das Thema der Quartiere zeigt, dass die Mobilität ein gesellschaftliches Querschnittsthema darstellt, welches auch Fragen auch in Bezug auf die Themen Wohnen, Arbeiten und Aufenthalt stellt (vgl. Abb. 1) und diese aus ihrer Sicht mit beantworten möchte und sollte.



Abb. 1 Mobilität als gesellschaftliches und planerisches Querschnittsthema

2 Rahmenbedingungen

Heute ist die Stadt Oberhausen wesentlich durch den MIV geprägt (vgl. Abb. 2). Dieses „autoaffine“ Mobilitätsverhalten liegt auch darin begründet, dass die vorhandene Verkehrsstruktur maßgeblich auf den Kfz-Verkehr zugeschnitten ist. In 2014 wurden 57% aller Wege mit dem Kfz zurückgelegt – dieser Wert hat sich bis heute nicht maßgeblich geändert. Für Städte dieser Größenordnung ist dieser Anteil vergleichsweise hoch. Mit einem Anteil von 15% aller Wege mit dem ÖPNV baut Oberhausen nicht zuletzt durch die leistungsstarke ÖPNV-Trasse auf einen positiven Wert auf. Mit 6% aller Wege ist der Anteil des Radverkehrs sehr niedrig. Hier gilt es, maßgebliche Anstrengungen zu unternehmen, die (infrastrukturellen) Rahmenbedingungen elementar zu verbessern. Der Anteil von 22% aller Wege zu Fuß ist vergleichsweise niedrig, ist unter anderem aber auch damit zu erklären, dass Oberhausen über ein gestrecktes Stadtgebiet verfügt, wo der Fußverkehr tendenziell längere Distanzen zurücklegen muss.

Das bestehende Verkehrsmittelwahlverhalten muss sich dahingehend verändern, dass der Umweltverbund in der Summe ein deutliches Übergewicht (>50%) erlangt. Nur so kann eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrs- und Stadtplanung entstehen. Es gilt, diesen Transformationsprozess sukzessiv zu begleiten und am Leben zu halten. Grundlegend läuft es auf eine Weiterentwicklung der Oberhausener Mobilitätskultur hinaus, die sich an der in Abb. 2 dargestellten Dynamik orientieren soll.

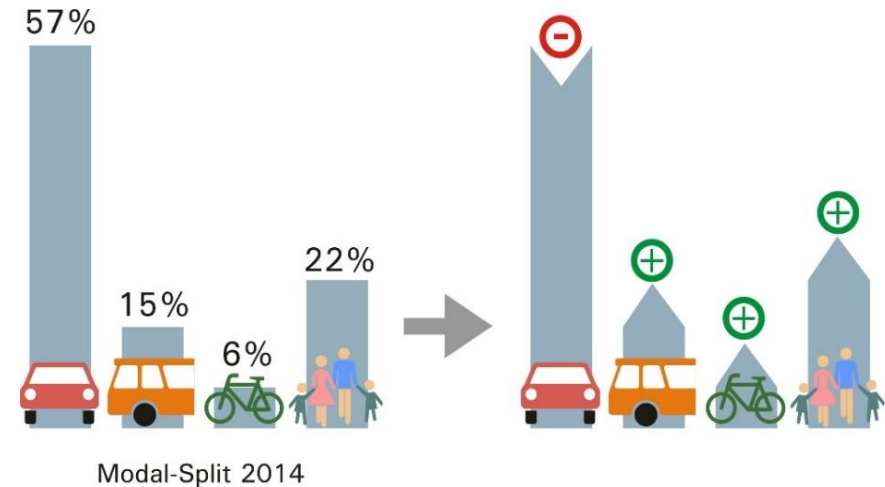


Abb. 2 Entwicklungsperspektive Modal Split

Neben der Berücksichtigung von gesellschaftlichen Veränderungsprozessen, die in unterschiedlichen Lebensbereichen wirken, z.B. ein wachsendes Umweltbewusstsein, gilt es auch bestehende Mobilitätstrends wahrzunehmen und neue Technologieformen zu nutzen. Nachfolgend ein paar Beispiele:

- **Multi- und intermodales Mobilitätsverständnis:** Personen möchten in ihrer Alltagsmobilität zunehmend die Auswahl verschiedener Verkehrsträger haben und gleichermaßen über die Möglichkeit verfügen, diese miteinander zu kombinieren. Dabei ist zum einen eine gute Auswahl entsprechender Verkehrsmittel (u.a. auch von Sharing-Angeboten) wesentlich, zum anderen müssen „Knoten“ vorhanden sein, an der ein Wechsel des Verkehrsträgers möglichst komfortabel stattfinden kann (z.B. eine qualitativ hochwertige Radabstellanlage an einem ÖPNV-Haltepunkt).

- **Elektromobilität fördern durch E-Bikes:** Der Radverkehr hat in der näheren Vergangenheit einen stetigen gesellschaftlichen Zuspruch erfahren. Notwendige Radinfrastruktur wird in Planungsprozessen mittlerweile weitreichend berücksichtigt. Der Radverkehr konnte noch einmal deutlich durch die weit verbreitete Nutzung der Pedelecs profitieren und die Zielgruppe für den Radverkehr deutlich vergrößert werden. Mit dem Pedelec können sowohl größere Distanzen als auch Steigungen deutlich schneller und komfortabler überwunden werden. Derzeit werden jährlich über 2 Millionen Pedelecs in Deutschland abgesetzt (Tendenz steigend) und ein erheblicher Anteil von RadfahrerInnen nutzen diesen optimierten Verkehrsträger.
- **Shared Mobility:** Sharing-Angebote haben in den vergangenen Jahren an Beliebtheit gewonnen. „Nutzen statt Besitzen“, nicht das Verkaufen, sondern „Teilen“ von Pkw bietet ein flexibles Angebot für unterschiedliche Nutzungszwecke, ohne einen eigenen Pkw besitzen zu müssen. Zielgruppen des Carsharings können Einzelpersonen, Fahrgemeinschaften, öffentliche Verwaltungen oder Unternehmen sein. Immer mehr Menschen in Deutschland teilen sich Fahrzeuge oder nutzen Sharing-Angebote. Durch Carsharing kann die Anzahl der Pkw reduziert werden, weil mehrere potentielle NutzerInnen nur ein Fahrzeug nutzen. Dieser Trend hat somit positive Auswirkungen bezüglich des Flächenverbrauchs im städtischen Raum. Es wird davon ausgegangen, dass ein Sharing-Fahrzeug ungefähr sechs private Fahrzeuge ersetzen kann.

Diese genannten Mobilitätstrends können wesentlichen Einfluss auf die zentralen Stadtentwicklungsprojekte der Stadt Oberhausen ausüben. Geplante Stadtentwicklungsprojekte, welche in der kommenden Dekade Gestalt annehmen sollen (z.B. Neue Mitte Oberhausen und Zeche Sterkrade), übernehmen eine zentrale Schnittstellenfunktion. In diesen Projekten kann ein integriertes Mobilitätssystem und

-verständnis etabliert werden, dass aufzeigt, wie Stadt- und Verkehrsentwicklung zusammengedacht und umgesetzt werden. Hier umgesetzte Erfahrungen und Erfolge können wieder auf andere (bestehende) Quartiere wirken, die gleichermaßen einen Entwicklungsprozess starten.

Im Besonderen sollten aber auch die physischen Rahmenbedingungen vor Ort ins Auge gefasst und mit guten planerischen Lösungen begegnet werden. Neben den großen Distanzen zwischen den Stadtgebieten aufgrund des ausgedehnten Stadtkörpers gibt es viele gebaute Barrieren (z.B. in Form von Straßen- bzw. Fernstraßenrassen, Gleisanlagen oder Kanälen), die für den Fuß- und Radverkehr nur sehr schwer – bzw. mit nur großen Umwegen verbunden – überwindbar sind. Hier gilt es, neue Verbindungsqualitäten zu schaffen, welche das zentrale Bedürfnis der Nahmobilität nach direkten Wegeverbindungen anerkennen und diesen begegnen.

3 Einbindung Entwicklungsplanwerke

Die vorliegende Mobilitätsstrategie der Stadt Oberhausen orientiert sich daran, dass eine Vielzahl an Entwicklungsplanwerken mit der Strategie verknüpft werden. Hier sind unterschiedliche fachliche und räumliche Ebenen zu berücksichtigen (vgl. Abb. 3).

Von der Maßstabsebene bzw. im Hinblick auf den Konkretisierungsgrad ist die Mobilitätsstrategie unterhalb bestehender (teils interdisziplinärer) Planwerke wie dem regionalen Flächennutzungsplan und dem Stadtentwicklungskonzept zuzuordnen.

Die Oberhausener Mobilitätsstrategie gibt die Orientierung für die nachgelagerten sektoralen Fachplanungskonzepte auf kommunaler Ebene vor. Hier ist zum Beispiel das Radverkehrskonzept zu nennen, die Nahmobilitätskonzepte der drei Stadtbezirke Alt-Oberhausen, Osterfeld sowie Sterkrade, der Masterplan Saubere Luft für Oberhausen oder weiter lokal eingegrenzte Planwerke, wie der Masterplan „Neue Mitte Oberhausen“. Aus bereits beschlossenen Sektoralplänen wurden die dargelegten Zielsetzungen in das Leitbild der Mobilitätsstrategie zurückgespiegelt und ggf. in Bezug auf die zukünftigen Zielsetzungen modifiziert. Für noch nicht beschlossene bzw. noch nicht fortgeschriebene Planwerke soll die Mobilitätsstrategie die strategische Orientierung bieten. So können die zu entwickelnden Einzelmaßnahmen (die sich dann mit konkreten Planungsräumen befassen) im Lichte der übergeordneten Strategie erarbeitet, entwickelt und ausgestaltet werden.

Aus dem bereits abgeschlossenen Analyseteil der Mobilitätsstrategie können für die sektoralen Pläne weitere qualitative oder quantitative Kenngrößen genutzt und verarbeitet werden (z.B. Verkehrsbelastungen, Unfallzahlen oder Hinweise aus den Beteiligungsformaten).

Darüber hinaus sind auch die sektoralen Planungen zu berücksichtigen, die auf regionaler Ebene angesiedelt sind. Hier sind unterschiedliche Planwerke im Rahmen der ruhrweiten Mobilität zu nennen, wie etwa das „Regionale Radwegenetz für die Metropole Ruhr“ oder die „Machbarkeitsstudie der Radschnellwegverbindung Bottrop – Oberhausen – Mülheim an der Ruhr“. Da der kommunale Einfluss auf diese Konzepte nur auf das eigene Stadtgebiet begrenzt ist, ist hier ein bidirektionaler Austausch zwischen den genannten regionalen Planwerken zu kultivieren, sodass die stark vernetzte Region die gesteckten Mobilitätsziele mit vereinten Kräften erreichen kann.

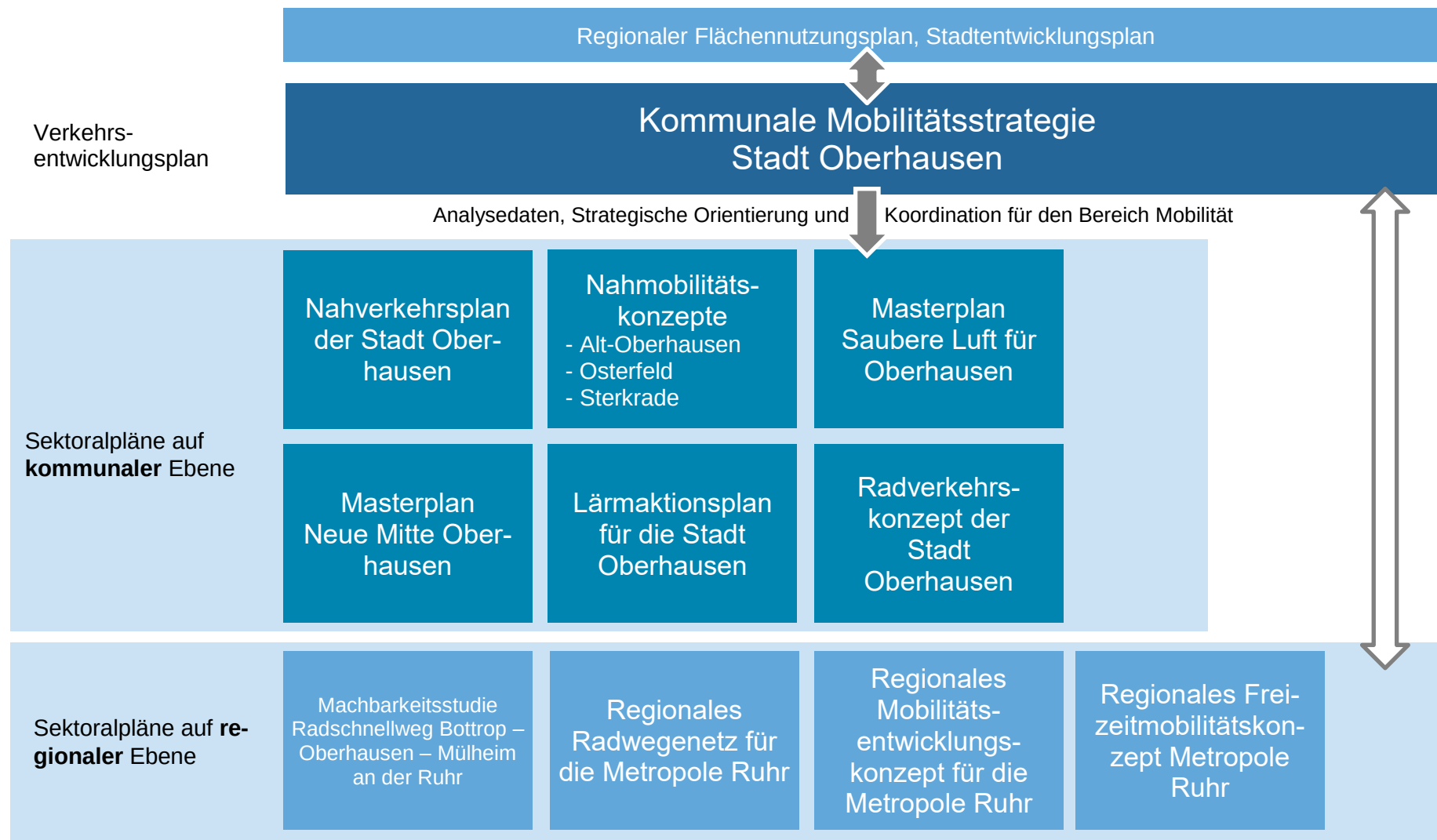


Abb. 3 Einordnung der verkehrlichen Entwicklungsplanwerke der Stadt Oberhausen

4 Visionen 2030 / 2040

Die Beschreibung von Visionen bzw. Zukunftsbildern ist wichtig, da solche Bilder eine konkrete Idee von möglichen Handlungs- und Umsetzungsbeispielen geben können. Nachfolgend werden Zukunftsbilder für ein mittelfristiges Szenario (2030) und ein langfristiges Szenario (2040) skizziert. Diese Zukunftsbilder erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sollen lediglich einen Auszug der möglichen Mobilitätsqualität in der Stadt Oberhausen aufzeigen.

Mittelfristiges Szenario (2030)

„Die Mobilitätswende kommt in Oberhausen an“

Das bedeutet zum Beispiel, dass:

- die Nahmobilität mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen gestärkt wird,
- Angebote für den Radverkehr durch Aus- und Umbau der Infrastruktur geschaffen werden,



Ausbau Fahrradparken,
Förderung der Schnittstellen ÖV



Aus- und Umbau der
Infrastruktur



Förderung
E-Mobilität



Bereitstellen verschiedener
Mobilitätsangebote

Abb. 4 Mittelfristiges Szenario 2030

- der Integrationsgrad von Stadt- und Verkehrsplanung zugezogen hat,
- stadtweit hochwertige Radabstellanlagen an wichtigen Knotenpunkten (Schnittstellen zum ÖPNV) vorhanden sind,
- die Schulmobilität (z.B. für die „Neue Knappenschule“) ein hohes Sicherheitsniveau erreicht hat,
- eine konsistente Förderung der E-Mobilität erfolgt,



- weitere Sharing-Angebote erprobt wurden und sich in breiter Nutzung befinden sowie ein nachhaltiger Lieferverkehr mit umweltfreundlichen Fahrzeugen und grünen Lieferketten etabliert wurde und

- die Erneuerung und Modernisierung bestehender Verkehrsinfrastruktur (z.B. Brücken und Straßen) zum Erhalt eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes im Mittelpunkt des Verwaltungshandelns steht.

Langfristiges Szenario (2040)

„Oberhausen hat Vorbildfunktion für die mobilitätsgerechte Stadt“

Das bedeutet zum Beispiel, dass:

- der Modal-Split sich maßgeblich zugunsten des Umweltverbundes entwickelt hat,
- technologische und digitale Neuerungen im Alltagsverkehr implementiert sind,
- neue Angebote Zugänge für alle Generationen und Geschlechter bieten,
- umgesetzte innovative Quartiers-Konzepte (z.B. Neue Mitte Oberhausen), die anderen Stadtteile beeinflussen,
- (ggf. autonome) On-Demand-Angebote im Einsatz sind,
- Straßenräume auch erlebbare Aufenthalts- und Sozialräume sind,
- die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs stadtverträglich und effizient ist und
- stadtweit Verkehrsberuhigungskonzepte umgesetzt wurden.



Stadtverträglicher
Wirtschaftsverkehr



(Autonome)
On-Demand-Angebote



Nachhaltige
Verkehrsberuhigung



Straßenräume als
soziale Treffpunkte

Abb. 5 Langfristiges Szenario 2040

5 Leitbild und Handlungsziele

Nachdem in Kapitel 4 eine mögliche Ausgestaltung von Zukunftsbildern (Visionen) aufgezeigt worden ist, soll der Kern der Mobilitätsstrategie, das Leitbild, beschrieben werden. Dieses ist verkehrsträgerübergreifend angelegt und deutet die Verkehrsplanung als ein integratives System. Das Leitbild besteht aus übergeordneten Wertezielen, den Leitzielen bzw. Leitsätzen und den nachgeordneten Handlungszielen. Jegliche zu planende und umsetzende Maßnahmen sollten also mindestens einem der Leit- bzw. Handlungsziele zuzuordnen sein.

Die erarbeiteten Inhalte des Leitbildes basieren auf den Erkenntnissen der vorgelagerten Analyse, der Beteiligungen von BürgerInnen und Stakeholdern sowie aus erstrebenswerten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen für die Stadt Oberhausen. Das Leitbild steht unter der Prämisse, die Mobilitätswende in Oberhausen auszugestalten und sukzessiv eine Vorreiterrolle als eine mobilitätsgerechte und lebenswerte Stadt einzunehmen.

In der nachfolgenden Abb. 6 ist das Leitbild der Mobilitätsstrategie dargestellt, welches insgesamt drei Ebenen abbildet:

Werteziele: Übergeordnet sind zunächst Werteziele beschrieben, die eine hohe Allgemeingültigkeit aufweisen, im Rahmen der Verkehrsplanung aber zwingend mitzubedenken sind.

Der Klimaschutz nimmt eine wesentliche Rolle ein, denn seit den 90iger Jahren konnte der Ausstoß an Treibhausgasen im Verkehrssektor in Deutschland nicht maßgeblich gesenkt werden.

Der Wert der Mobilitätsgerechtigkeit erkennt an, dass vor allem im öffentlichen Raum noch keine faire Aufteilung des zur Verfügung stehenden Raums für jeden Verkehrsträger vorhanden ist, diese jedoch erreicht werden soll. Dieser Wert ist auch anzuwenden in Bezug auf

eine gerechte Verteilung des Verkehrsmittelangebots und der Erreichbarkeit des gesamten Stadtgebiets.

Die Werte Sicherheit und Lebensqualität hängen stark miteinander zusammen und bedingen sich teilweise gegenseitig. Bei einem subjektiv gefühltem hohem Sicherheitsniveau steigt die Lebensqualität in gleichen Anteilen mit. Sicherheit bedeutet neben der körperlichen Unversehrtheit auch das Gefühl jederzeit eigenständig mobil sein zu können. Konkret kann der Wert der Sicherheit in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden, wenn z.B. unerfahrene Verkehrsteilnehmende (wie z.B. SchülerInnen ihren Schulweg) selbstständig auf einer sicheren Route bestreiten können. Die Lebensqualität ist eng verknüpft mit der Angebots- und Aufenthaltsqualität. So kann zum Beispiel Lebensqualität gehalten oder gesteigert werden, wenn in einem Quartier zusätzliche Mobilitätsangebote (z.B. Lastenräder) angeboten und gleichermaßen Elemente der Verkehrsberuhigung oder -lenkung für den Kfz-Verkehr implementiert werden.

Leitziele: Auf der mittleren Ebene sind die Leitziele angesiedelt, welche sich in vier verschiedene Leitsätze aufteilen. Diese Leitsätze adressieren bereits ein konkretes Themenfeld, das bestimmte Nutzergruppen bzw. explizite Verkehrsträger nennt. Die Leitziele mit den dazugehörigen Handlungszielen werden auf den nachfolgenden Seiten näher beschrieben.

Handlungsziele: Die Handlungsziele gestalten die einzelnen Leit-
ziele noch weiter aus und zeigen konkrete Handlungsfelder auf. Aus
den Handlungszielen lassen sich konkrete Maßnahmen ableiten
oder Maßnahmen können den Zielen zugeordnet werden.

Werteziele

Klimaschutz  | Mobilitätsgerechtigkeit  | Sicherheit  | Lebensqualität 

Leitziele



Leitsatz A

Oberhausen sichert die
Teilnahme für alle
Nutzergruppen



Leitsatz B

Oberhausen reduziert
verkehrsbedingte
Belastungen durch
Angebotserweiterungen



Leitsatz C

Oberhausen
gewährleistet die
Effizienz des
Verkehrssystems



Leitsatz D

Oberhausen gestaltet
die Mobilität
zukunftsfähig

Abb. 6 Leitbild Mobilitätsstrategie



Leitsatz A

Oberhausen sichert die Teilnahme für alle Nutzergruppen

Im **Leitsatz A „Oberhausen sichert die Teilnahme für alle Nutzergruppen“**, steht der einzelne Verkehrsteilnehmende im Fokus der Betrachtung. Mobilität stellt die Grundlage für eine Teilnahme und somit auch die Teilhabe am städtischen Leben dar.

Die **Erreichbarkeit täglicher Ziele von Kindern und Jugendlichen soll verbessert** und nachhaltig ausgestaltet werden. Konkrete Handlungsansätze sind z.B. die Schaffung sicherer Führungen auf typischen Kinderwegen.

Gleichermaßen gilt es, die **Teilnahme am Verkehr für Menschen höheren Alters** (insbesondere vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft) in den Fokus zu nehmen. Hier gilt es sukzessive die Barrierefreiheit zu verbessern und zu erhalten, beispielsweise durch abgesenkte Gehwege an Querungen. Von einer durchgängigen Barrierefreiheit sind zudem andere Personengruppen abhängig, wie Menschen mit Behinderungen oder temporären Mobilitätseinschränkungen (z.B. durch Nutzung eines Kinderwagens). Darüber hinaus gilt es den **Zugang zu verschiedenen Verkehrsangeboten** zu si-

chern. Neben Alternativen zu lediglich digitalen Angeboten ist beispielsweise der Großteil der Ladesäulen in Deutschland nicht für Menschen, die den Rollstuhl nutzen erreichbar.

Maßnahmen sollten zudem vor dem Hintergrund einer **gendergerechten Planung** geprüft und ggf. angepasst werden. Verschiedene Geschlechter haben teils unterschiedliche Anforderungen an den öffentlichen Raum. Beispielsweise Angsträume, in denen sich eher Frauen in der Dunkelheit um die eigene Sicherheit sorgen, können durch ausreichende Beleuchtung verringert werden. Es gilt für alle Geschlechter und Generationen die gesamtgesellschaftliche Teilhabe am stadtweiten Mobilitätsangebot zu sichern.

Außerdem sollen NutzerInnen **ausreichende Mobilitätsangebote** bereitgestellt werden, **unabhängig** von dem **Wohnort** oder der **sozialen Situation**. Dies ist in Oberhausen aufgrund des flächigen Stadtkörpers und der Vielzahl an räumlichen Barrieren herausfordernd, wie z.B. eine ausreichende Versorgung durch den ÖPNV sicherzustellen. Nachfragebasierte Angebote (On-Demand) und Sharing-Angebote können wichtige Bausteine darstellen.



Leitsatz B

Oberhausen reduziert verkehrsbedingte Belastungen durch Angebotserweiterungen

Der **Leitsatz B „Oberhausen reduziert verkehrsbedingte Belastungen durch Angebotserweiterungen“** appelliert an eine notwendige Veränderung der Mobilitätskultur bzw. des Verkehrsmittelwahlverhaltens zugunsten des Umweltverbundes, so dass negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs minimiert werden.

Dies kann durch eine **integrierte und stadtteilspezifische Siedlungs- und Verkehrsentwicklungsplanung** im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ vorbereitet werden. Auch wenn z.B. der Wohn- und Arbeitsort eine größere Entfernung zueinander haben, können andere alltagsrelevante Nutzungen (wie Einzelhandels- oder Betreuungsangebote) dezentral angeordnet werden. Gerade die **Stärkung von Quartieren** und die Verbesserungen von kleinteiligen Angeboten in diesen wichtigen Einheiten ist von großer Bedeutung.

Darüber hinaus besteht ein häufiger Hinderungsgrund der Radnutzung bzw. des Zufußgehens darin, dass **direkte Wegeverbindungen** durch Barrieren (z.B. in Form von Verkehrstrassen oder des Kanals) nicht möglich sind und Umwege erforderlich werden. So liegt die Nutzung des Pkw häufig näher, da es subjektiv praktikabler und

zeitsparender ist. Hier gilt es Angebote zu schaffen, die eine Verdichtung des Netzes im Fuß- und Radverkehr vorsehen. Für die Förderung des Radverkehrs sollten an Ziel- und Quellorten hochwertige Radabstellanlagen zur Verfügung stehen.

Gleichermaßen gilt es auch, die **Chancen im öffentlichen Personennahverkehr** aufzuzeigen und die **Nutzbarkeit weiter zu erhöhen**. Oberhausen kann auf ein funktionierendes ÖPNV-System aufbauen und hat mit der ÖPNV-Trasse ein Alleinstellungsmerkmal in Deutschland. Nach diesem Vorbild, eine nicht mehr gebrauchte Industrietrasse umzuwidmen und für den Personenverkehr zugänglich zu machen, ist das ÖPNV-Netz auf intelligente Art und Weise auszubauen. Außerdem ist für die Stärkung des ÖPNV auch ein starkes Kommunikationskonzept erforderlich. Übergeordnete politische Rahmenbedingungen zur Einführung eines Deutschland-Tickets können zusätzlich helfen, Wegeanteile zu gewinnen.

Bei der **Senkung durch verkehrsbedingte Verkehrsbelastungen** besteht die Chance die **Aufenthaltsqualität** in öffentlichen Räumen wesentlich zu **erhöhen**. Gerade dort, wo Fahrspuren oder öffentliche Parkplätze eingespart werden können, sollten in Umgestaltungsprozessen neue Aufenthaltsräume geschaffen werden, die auch hinsichtlich einer intelligenten und zukunftsgerichteten Freiraumplanung das dortige Mikroklima positiv beeinflussen.



Leitsatz C

Oberhausen gewährleistet die Effizienz des Verkehrssystems

Der **Leitsatz C „Oberhausen gewährleistet die Effizienz des Verkehrssystems“** zielt wesentlich darauf ab, dass bei Förderung des Umweltverbundes die Effizienz des gesamten Verkehrssystems weiterhin gewährleistet werden soll. Das gilt insbesondere für den Kfz-Verkehr.

Eine **bedarfsgerechte Umgestaltung zur Steuerung der verkehrlichen Belastungen** wägt ab, welche Verkehrsräume dem fließenden und ruhendem Kfz-Verkehr sowie der Nahmobilität vorbehalten sein müssen. Bei zu erwartenden Verlagerungseffekten ist zu berücksichtigen, dass diese stadtverträglich begleitet werden oder erst gar nicht zu Tage treten. In Oberhausen vorhandene Überwachungssysteme (wie z.B. der Verkehrsrechner) sollten im Rahmen dieser Maßnahmen stärker ausgenutzt und als ein mögliches Steuerungstool angewendet werden.

Gleichermaßen können durch angepasste, **stadt- und situationsgerechte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr** (bevorzugt in Kombination mit entsprechenden Umgestaltungen) Straßenräume neue Qualitäten entwickeln. Zum Beispiel können abschnittsweise Ge-

schwindigkeitssenkungen auch dazu führen, dass der Kfz- und Radverkehr sicherer denselben Verkehrsraum nutzen können und potentielle Konfliktfelder minimiert werden.

Im Einklang mit einer bedürfnisgerechten Mobilität ist auch eine **Erhöhung der Verkehrssicherheit** möglich. Zum Beispiel kann in Gebieten mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen (etwa durch Einzelhandelsangebote oder Bildungseinrichtungen) der Fußverkehr durch die Einrichtung neuer Querungen effizienter und sicherer abgewickelt werden.

Ein weiteres wesentliches Thema ist die **umweltschonende und effiziente Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs**. In vielen Städten werden bereits alternative Logistikkonzepte (z.B. unter Einbeziehung von lokalen Lieferhubs) erprobt, die so eine wesentliche Entlastung von Kurier-Express-Paketdienst-Verkehren (KEP) erzielen können. Entlastungen können hier auch durch den Einsatz von elektrisch betriebenen Lieferfahrzeugen kleinerer Bauart erfolgen.



Leitsatz D

Oberhausen gestaltet die Mobilität zukunftsfähig

Im **Leitsatz D** „Oberhausen gestaltet die Mobilität zukunftsfähig“ ist eine große **Technologieoffenheit** in Bezug auf sämtliche **Mobilitätsaspekte** gemeint. Durch Digitalisierungstrends in verschiedenen Bereichen ist es von Bedeutung, dass Mobilitätsangebote über digitale Schnittstellen verfügen oder mindestens ein digitaler Informationskanal zur Verfügung steht.

Durch die **digitalen Möglichkeiten** in der Mobilität kann insbesondere der **ÖPNV** profitieren, da über gute **Applikationen (Apps)** Verbindungsanfragen, Kundeninformation, Echtzeitinformationen, Reservierungen und Buchungen deutlich einfacher, transparenter und praktikabler abgewickelt werden können. Damit einhergehend ist es außerdem wichtig, dass das bisher schon **regional angelegte Verkehrsnetz** im **ÖPNV gestärkt** und gleichzeitig der **Einfluss** auf die stadtübergreifenden (ruhrweiten) Verkehrsverbindungen **gewahrt** wird. Hier sind die Interessen der Stadt Oberhausen zum Beispiel bei den Überlegungen des Regionalverbandes Ruhr frühzeitig zu vertreten und in den entsprechenden Planwerken (Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept Metropole Ruhr) rechtzeitig miteinzubringen.

Überall dort, wo das **ÖPNV-Netz** nicht die gewünschte Qualität oder Taktung aufbringt, kann der Einsatz von **Just-in-Time Lösungen** oder **On-Demand-Angebot erprobt** werden. Solche Angebote können Netzlücken gezielt schließen und in Kombination mit dem bestehenden Angebot eine ressourcenschonende Mobilitätsalternative darstellen.

Autonomes Fahren kann ein gänzlich neuartiges Mobilitätsangebot darstellen und grundsätzlich ermöglichen, dass Pkw zu deren Nutzungen nicht zwangsläufig gekauft werden müssen, sondern bedarfsgerecht gemietet und zum Startort gelotst werden können. Die Technik des vollautonomen Fahrens muss sich allerdings – insbesondere in urbanen Räumen – noch etablieren. Weitere Einsatzpotentiale sind z.B. im Bereich der **autonomen Shuttles** zu finden. Gerade hinsichtlich des „Ride-Sharing“-Gedankens wird auch der Aspekt einer stadtverträglicheren Kfz-Mobilität berücksichtigt.

Auf kleinmaßstäblicher Ebene ist der Trend der **Multi- und Intermodalität** (Möglichkeit der Nutzung vieler Verkehrsträger und die Kombination dieser Angebote) aufzugreifen und zu erproben. Besonders in Betracht zu ziehen sind Verkehrsträger, die gerne für die letzte Meile genutzt werden (z.B. Sharing-Angebote mit Leihfahrrädern oder E-Scootern). Dabei ist zu beachten, dass das Angebot stadtverträglich positioniert wird und keine Barrieren für den Fuß- oder Radverkehr darstellen. Durch die Schaffung entsprechender Knotenpunkte (z.B. Mobilitätsstationen) vervielfältigen sich die Auswahlmöglichkeiten für die NutzerInnen und erlauben eine individuell gewählte Mobilität. Auch die Schaffung von Angeboten, die den Transport erlauben (z.B. E-Lastenräder) sind wichtig, da sie weitere potentielle Kfz-Fahrten einsparen können.

Als weiteres zentrales Thema für eine zukunftsfähige Mobilität ist die „Grüne Stadtlogistik“ zu nennen. Durch zentrale Mikrodepots sollen Warenlieferungen gebündelt, umgeschlagen und die „Letzte Meile“ mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln, wie etwa mit E-Lastenrädern, zurückgelegt werden. Vorteile von „Grünen Lieferketten“ mit

elektrisch unterstützten Lastenrädern oder anderen kleinen elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind geringere Fahrzeugkilometer konventioneller Lkw, weniger Parksuchverkehr und Parken in zweiter Reihe von großen Zustellerfahrzeugen und die Entlastung von innerstädtischen Quartieren. Ein Konzept für eine emissionsfreie City-Logistik muss mit weiteren Partnern entwickelt werden. Hierbei sind potentielle Betreiber, Paketdienstleister und die Bereitstellung von geeigneten Flächen für eine erfolgreiche Umsetzung unabdingbar.

6 Leuchtturmprojekte

Die vorliegende Mobilitätsstrategie setzt insgesamt vier Leuchtturmprojekte in das Zentrum einer zukünftig gestalteten Verkehrsplanung. Insgesamt gilt es, in den kommenden Zeithorizonten bis 2030 bzw. 2040 eine hohe Priorisierung auf die Entwicklung und Umsetzung dieser Projekte zu legen. Folgende Projekte werden in der vorliegenden Strategie vorgestellt:

- **Wohnquartier Zeche Sterkrade**
- **Masterplan Neue Mitte 4.0**
- **Radschnellweg-Studie (Mühlheim – Oberhausen – Bottrop)**
- **Smart-City Oberhausen**

Die verortbaren Leuchtturmprojekte sind in Abb. 7 ersichtlich.

Ganz bewusst, wurden im Rahmen der Mobilitätsstrategie vier Leuchtturmprojekte gewählt, die neben ihrer Relevanz für die Mobilität bzw. Verkehrsentwicklung alle einen integrativen Bezug (thematisch oder regional) aufweisen. Gerade bei den ersten beiden Projekten besteht eine große Verbindung zur Stadtentwicklung bzw. zur Stadtplanung. Bei der Radschnellweg-Studie stehen der regionale Bezug und die weitere Vernetzung im Vordergrund. Beim Leuchtturmprojekt Smart-City-Oberhausen ist im Besonderen eine interdisziplinäre Verknüpfung zu anderen Querschnittsthemen des städtischen Lebens gegeben.

Die Auswahl der Projekte zeigt, dass Mobilität ein Querschnittsthema ist (vgl. Abb. 1) und in Zukunft umso mehr als ein solches verstanden werden muss. Nur im Zusammendenken von städtischer Mobilität, Stadt- sowie Regionalentwicklung und Stadtgrenzen übergreifender Angebotsnetze, kann neue Mobilität nachhaltig wirken und seine Ziele erreichen.

Die Tragweite der genannten Projekte ermöglicht, dass durch eine erfolgreiche Ausgestaltung ein hohes Maß an Synergien freigesetzt werden kann, die andere Projekte im Stadtgebiet voranbringen. Zum Beispiel können mit Beginn eines neuen Stadtentwicklungsprojektes private Akteure (etwa im Bereich von neuen Mobilitätsangeboten) gewonnen werden, die im Zuge der eigentlichen Entwicklung auch Umsetzungen in anderen Stadtgebieten implizieren.

Die genannten Leuchtturmprojekte stellen Verknüpfungen zu vielen Einzelmaßnahmen her oder subsummieren diese im Rahmen des eigentlichen (Stadtentwicklungs-)Projekts. Diese Verknüpfungen werden nachfolgend dargestellt. Dennoch ist bei der Umsetzung zu beachten, dass das Werteziel der Mobilitätsgerechtigkeit nicht missachtet werden darf. Bestimmte Gebiete, Personengruppen oder gar einzelne Fortbewegungsmittel dürfen nicht aus dem Aufmerksamkeitsraster fallen, nur weil sie nicht im Fokus der öffentlichen Wahrnehmung stehen. Hier sind die unterschiedlichen Prioritäten entsprechend auszuloten, zum Beispiel in Bezug auf Wichtigkeit und Dringlichkeit.

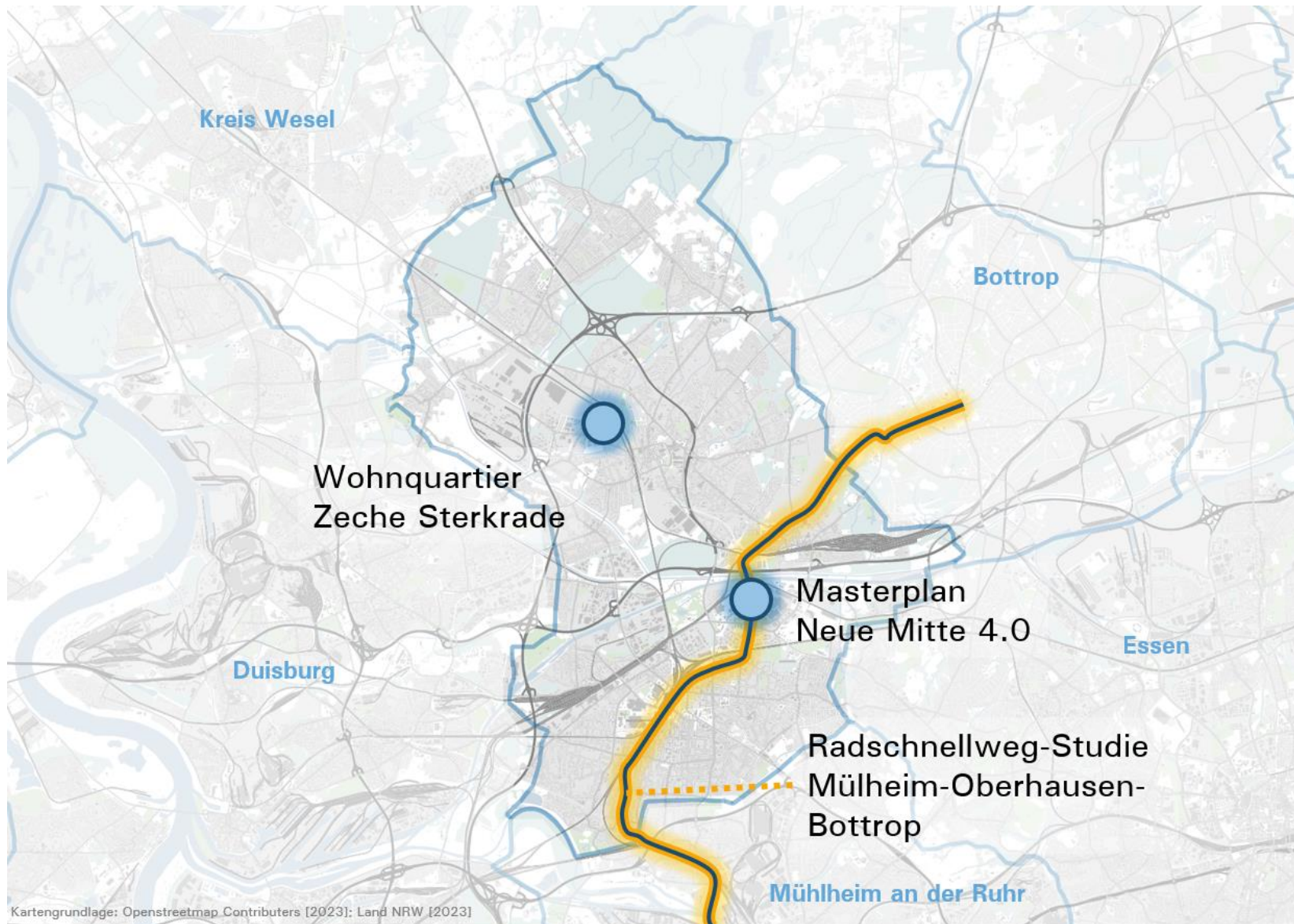


Abb. 7 Übersicht verortbarer Leuchtturmprojekte

6.1 Wohnquartier Zeche Sterkrade

Für das Stadtentwicklungsgebiet Zeche Sterkrade ist eine Vielzahl an Wohneinheiten in Kombination mit nicht störenden Gewerbenutzungen denkbar. Durch den angedachten Nutzungsmix besteht die Chance, dass ein spürbarer Anteil an Alltagswegen auch innerhalb des Quartiers vollzogen werden kann. Dabei setzt das innovative Mobilitätskonzept der Entwicklung auf unterschiedliche Facetten der Nachhaltigkeit. Ziel ist, dass ein Mobilitätsmix erreicht wird, der Ressourcen schont, den Umweltverbund stärkt und zu einer hohen Lebensqualität im Neubauquartier beiträgt.

Innerhalb des Quartiers sollen die direkten Wegeverbindungen dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein. Durch die integrierte Lage inmitten des Stadtteils Sterkrade hat das Neubaugebiet eine kurze Distanz zum Bahnhof sowie zum Stadtteilzentrum Sterkrade und zum Volkspark (mittels einer möglichen Fuß- und Radverbindung über die Gleistrasse). Die gute Anbindung an den Bahnhof Sterkrade ermöglicht sowohl eine optimale Vernetzung in andere Stadtteile als auch in das regionale Umfeld. Die genannten Ziele befinden sich im unmittelbaren Einzugsgebiet. Durch die kurzen Alltagswege innerhalb des Stadtteils besteht großes Potential, diese Wege regelmäßig mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen.

Im Quartiersinneren soll der Bestandsbau und der Sterkrader Förderturm, Mobilität und Kultur miteinander verbinden und eine Grundlage bilden, dass Aufenthalts- und Lebensqualität entstehen können. Neben den nachhaltigen Ansätzen des Mobilitätskonzeptes ist ebenfalls wichtig, dass mit einer nachhaltigen Bauweise auch hier hohe Standards für Klimaschutz eingehalten werden.

Das Wohnquartier kann so zu einem Erfolgsbeispiel werden und aufzeigen, wie Konversionsflächen dieser Art umgenutzt werden können und eine erlebbare Mobilität ausgestaltet werden kann.



Abb. 8 Flächenpotential Zeche Sterkrade

Das Quartier wird an einer zentralen Fuß- und Radwegeverbindung (die HOAG-Trasse) angeschlossen, die bei der Entwicklung des neuen Quartiers ausgebaut wird und die aktive Mobilität im Quartier sicherstellen soll (vgl. Abb. 9).

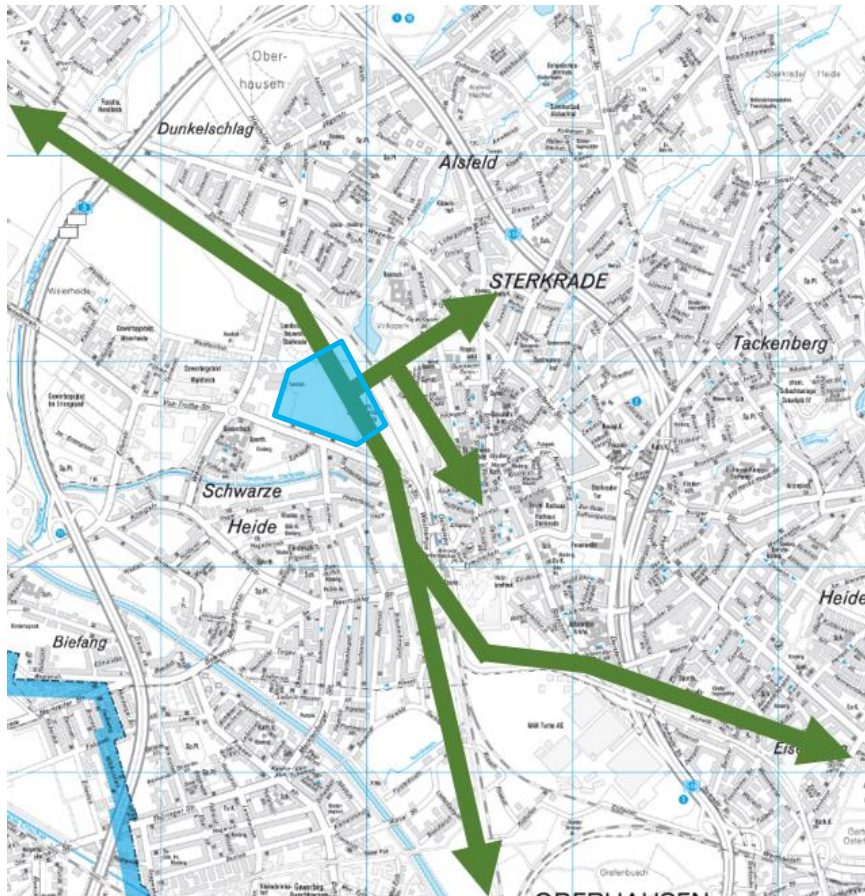


Abb. 9 Beachtung der Fuß- und Radwegebeziehungen

Die HOAG-Trasse wird als hochwertiger und sichtbarer Bestandteil durch das Quartier verlaufen, den Fuß- und Radverkehr im Neubauquartier stärken und hochwertige Verbindungen in umliegende Gebiete ermöglichen. Zudem stellt die HOAG-Trasse die regionale

Radverkehrsanbindung sicher und ist als geplante Radschnellwegeverbindung oder Radvorzugstrasse Teil des Regionalen Radwegnetzes für die Metropole Ruhr. Durch Quermöglichkeiten, welche (wenn sicherheitstechnisch möglich) den Vorrang für den Rad- und Fußverkehr ermöglichen, kann eine hohe und durchgängige Verbindungsqualität gewahrt werden. Außerdem können durch ansprechende Bepflanzungen sowie dem Bestandsgrün das Fahrradfahren und das zu Fuß gehen zu einem besonderen Erlebnis werden.

Wesentlich für die Nahmobilität ist die Verbindung in nord-östliche Richtung über die vorhandene Gleistrasse, welche die Erreichbarkeit in das umliegende Gebiet (Volkspark, Sterkrader Innenstadt, Schulen, etc.) erheblich verbessert. Diese stellt ein zentrales Element durch ein städtebaulich ansprechendes und ggf. begrüntes Baubrückenwerk dar (vgl. Abb. 10). Da diese Verbindung nur dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten ist, kann gerade für kurze Alltagswege (z.B. Erledigungen) die Nahmobilität gefördert werden.



Abb. 10 Begrüntes Brückenbauwerk
(rvr.ruhr)

Die Erschließungsstraßen innerhalb des Quartiers sollen als „Lebenswerte Straßen“ (vgl. Abb. 11) ausgebaut werden, welche die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier maßgeblich erhöhen kann. Der Kfz-Verkehr soll verträglich abgewickelt werden (z.B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen und begleitender Gestaltung). Grundlage dafür, ist die Schaffung eines autoreduzierten Quartiers. Dies kann etwa durch die Einrichtung eines Quartiersparkhauses im Eingangsbereich erreicht werden, sofern dort ein gemeinsamer Stellplatzpool für die Bewohnerschaft angeboten wird. Bei einer qualitativ hochwertigen Verwirklichung kann das Quartierparkhaus sich funktional zum sogenannten Mobility Hub entwickeln, die in der Erdgeschosszone neben unterschiedlichen Sharing-Angeboten auch diverse Nahversorgungseinrichtungen oder Freizeitmöglichkeiten einquartiert. Zusätzlich soll kein dauerhaftes Parken im öffentlichen Straßenraum vorgesehen werden.



Abb. 11 Prinzipien einer „Lebenswerten Straße“
(lebenswerte-strasse.de)

Im Quartier werden Multimodalität und Intermodalität durch innovative und zielführende Mobilitätsangebote (wie zum Beispiel Mobilstationen oder ein Mobility-Hub) in Verbindung mit der Quartiersgarage ermöglicht und gestärkt (vgl. Abb. 12). Das hochwertige Angebot von elektrisch betriebenen Sharing-Fahrzeugen kann einen Teil der Pkw-Nutzung kompensieren und die Senkung von Emissionen vorantreiben. Im Mobility-Hub können weitere Sharing-Angebote (wie z.B. E-Bikes oder Lastenräder) gebündelt an einem Ort bereitgestellt werden. Dabei wird eine digitale Schnittstelle durch eine Quartiers-App ermöglicht und die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs und verschiedene Sharing-Angebote gebündelt angeboten und verfügbar (hinsichtlich Reservierung und Buchung) gemacht. Dieser Service bietet AnwohnerInnen aber auch BesucherInnen das passende Verkehrsmittel für das jeweilige Ziel im Alltags- und Freizeitverkehr.

Die Entwicklung des Neubauquartiers Zeche Sterkrade mit dieser Mobilitätsstrategie erfordert bezüglich der unterschiedlichen Zuständigkeiten und der Vielfalt von verschiedenen Maßnahmen eine durchdachte Vorgehensstrategie.

Hierzu ist durch den Projektentwickler ein geeignetes Mobilitätskonzept für das Quartier bzw. Bauvorhaben zu erarbeiten und umzusetzen, welches die vorgenannten Mobilitätsformen berücksichtigt. Weitere Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes können sein:

- ÖPNV-Vergünstigungen (Jobtickets, Quartierstickets)
- Stellplatzmanagement (Bewirtschaftung, Stellplätze für Fahrgemeinschaften)
- Förderung von Fahrgemeinschaften (Informations- und Kommunikationsportal zu Fahrgemeinschaften)



Abb. 12 Gebäude eines Mobility Hubs (Stadt Münster)



Abb. 13 Neue Mobilität im Neubauquartier (stmb.bayern)

6.2 Masterplan Neue Mitte 4.0

Mit dem Masterplan Neue Mitte 4.0 wird für den bestehenden Stadtteil Oberhausens eine neue städtebauliche Qualität in Kombination mit zukunftsweisenden Mobilitätsangeboten geschaffen. Der Stadtteil entsprang ursprünglich auf einer Industriebrache und ist heute durch verschiedene gewerbliche Nutzungen charakterisiert. Im Lichte des aufkommenden Strukturwandels und der wachsenden Anforderungen hinsichtlich gemischt genutzter Quartiere, wurde die Fortschreibung des Masterplans in Zusammenarbeit mit renommierten Experten vorgenommen.

Zur Weiterentwicklung des Stadtquartiers und zur Loslösung des bislang monofunktionalen Ansatzes, ist die Etablierung einer Wohnnutzung geplant (vgl. Abb. 14). Im östlichen Bereich wird hier großes Entwicklungspotential eines urbanen Wohnquartiers mit einer ansprechenden Grünraumgestaltung gesehen. Außerdem ist die Entwicklung eines Innovationsquartiers vorgesehen.

Die städtebaulichen Zielsetzungen können allerdings nur mit maßgeblichen Veränderungen der Mobilitätsstruktur bzw. des vorhandenen Angebots erreicht werden. Heute ist das Gebiet sehr stark durch Verkehrsstrassen (wie Güterbahnstrecken oder mehrspurige Hauptverkehrsstraßen) gegliedert und teilweise zerschnitten. Hierzu bedarf es neuer Angebote im ÖPNV, die Erprobung neuer Erschließungsformen zur Überwindung von Barrieren sowie zentraler Knotenpunkte (Mobility-Hubs), an denen eine multimodale Mobilitätskultur ausgedrückt und geprägt werden kann.

Maßgebliche Mobilitätsbausteine für die Neue Mitte in Oberhausen sind folgende:

- Etablierung eines urbanen Seilbahn-Systems, welches den vorhandenen ÖPNV sowie einen neuen Mobilitätshub im Norden verbindet und gleichermaßen eine neue Verbindung nach Essen-Dellwig schafft
- Entwicklung eines „Mobility-Hubs“ über der A 42
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 mit Verknüpfung an die S- und Regionalbahn
- Verbesserung des internen Erschließungs- und Wegenetzes für die Nahmobilität

Die hier dargestellten Elemente werden auf den nachfolgenden Seiten detaillierter dargestellt.

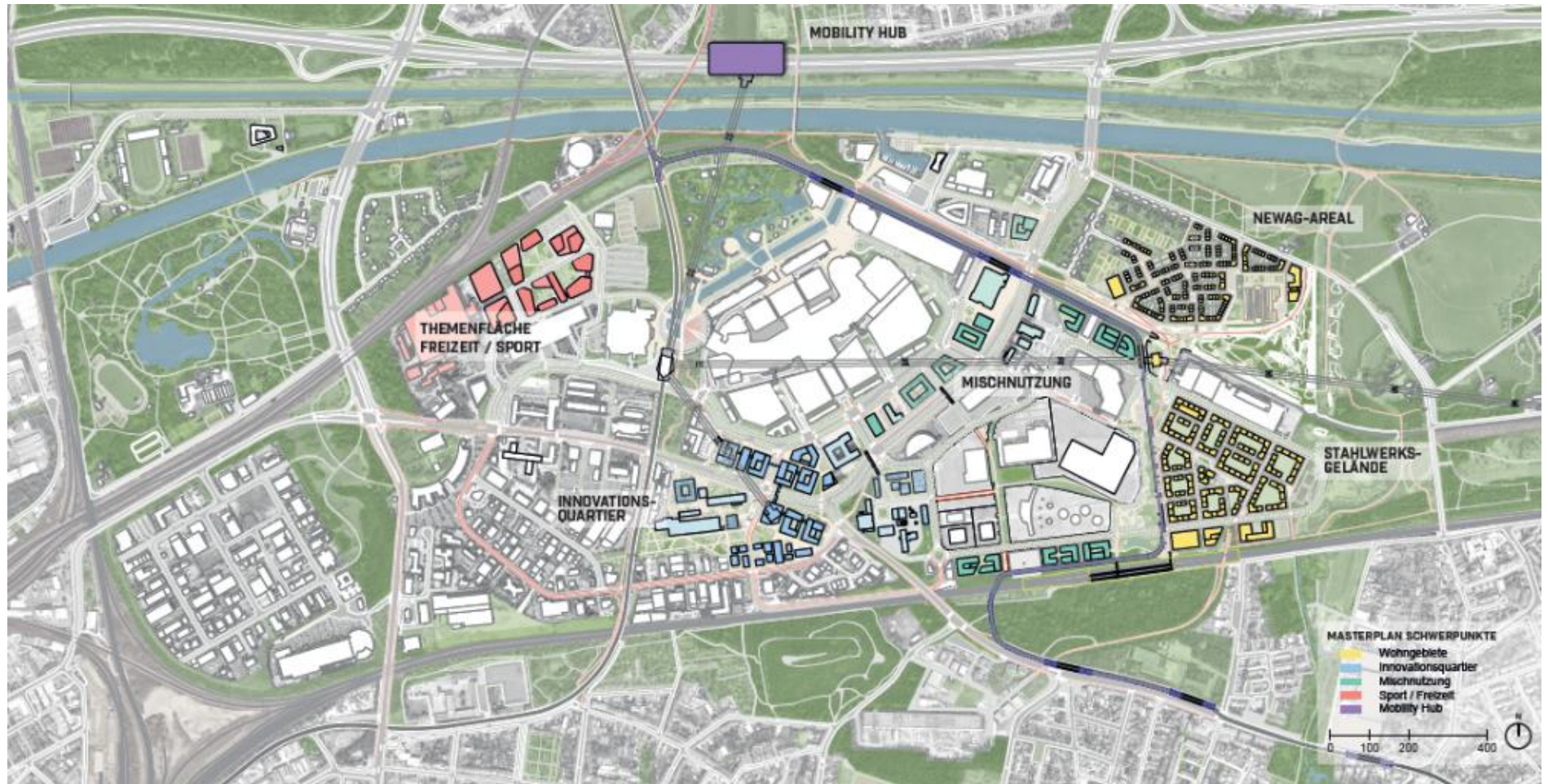


Abb. 14 Konzeptskizze Masterplan Neue Mitte Oberhausen (AS+P)

Seilbahn

Die Einrichtung einer urbanen Seilbahnverbindung in der Neuen Mitte kann das öffentliche Nahverkehrsangebot erweitern, da es konfliktfrei, direkt und mit einer vergleichsweise guten Kosten-Nutzen-Struktur Distanzen überwinden kann.



Abb. 15 Beispiel für die Integration einer Seilbahn (AS+P)

Als Seilbahnverbindung bietet sich die Verknüpfung des Mobility-Hubs über der A 42 und dem Westfield Centro Oberhausen an, da hier eine hohe Frequenz zu erwarten ist und Besucher schnell und direkt von ihrem Parkplatz zur Veranstaltung kommen und die vorhandene Barriere (z.B. Bahnstrecken, Autobahn, Rhein-Herne-Kanal) auf kurzem Weg überwinden können. Darüber hinaus besteht im Quartier die Möglichkeit, eine zusätzliche Seilbahnverbindung zu etablieren, die noch weiter in östliche Richtung reicht und neben einer Station in der neuen Wohnentwicklung noch eine Weiterführung bis Bahnhof Dellwig, welcher auf Essener Stadtgebiet liegt und somit eine Anbindung an den SPNV, vorsieht. Bei der Planung und Konzeptionierung ist zu bedenken, dass die Angebote auf Basis eines

ÖPNV-Tarifs nutzbar gemacht werden müssen. Nur so ist das Angebot auch für Alltagswege und nicht nur für touristische Zwecke interessant.

In Verbindung mit der Errichtung einzelner Seilbahnstationen bieten sich weitere Möglichkeiten für die Stadtentwicklung und die urbane Mobilität. Je nach Bedarf lassen sich Seilbahnstationen auch in Gebäudeteile integrieren (vgl. Abb. 15), in denen z.B. gewerbliche Nutzungen umgesetzt oder weitere Mobilitätsangebote bereitstehen. So kann die oftmals wenig maßstäblich wirkende Seilbahninfrastruktur gewinnbringend in das städtische Umfeld eingebracht werden.

Mobility Hub

Der Masterplan greift die Idee auf, einen zentralen Mobility-Hub direkt über der Autobahn A 42 zu errichten (vgl. Abb. 16). Der Großteil der Besucher und Besucherinnen der Neuen Mitte reist heute mit dem Auto an und nutzt die heute kostengünstigen privaten Parkhäuser im Gebiet. Da die Straßenerschließung in der Neuen Mitte regelmäßig überlastet ist, können mit einem Mobility Hub PKW-Verkehre schon bei der Anreise in die Neue Mitte von den Autobahnen direkt zu einem freien Parkplatz abgeleitet werden, um das interne Straßennetz zu entlasten. In Verbindung mit der Seilbahn und einer Anbindung an die Radverkehrsstrasse wäre eine direkte Anbindung an die Neue Mitte gegeben. Darüber hinaus muss ein Angebot für den Verleih von Fahrrädern und E-Scootern sowie ein Car-Sharing-System vorgesehen werden.



Abb. 16 Mobility HUB über A 42 (AS+P)

Straßenbahnerweiterung

Eine weitere zentrale Maßnahme für das Quartier Neue Mitte, aber auch für das stadtweite bzw. interkommunale schienengebundene ÖPNV-Netz ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105. Der oben im Plan abgebildete Lückenschluss (vgl. Abb. 14) ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen dem Oberhausener und Essener Hauptbahnhof. So kann auch eine direkte Verbindung nach Mülheim (Linie 112) mit Umstieg in der Neuen Mitte ermöglicht werden (vgl. Abb. 17).

Die Behebung dieses städtischen und regional relevanten Lückenschlusses ist auch Teil des NRW-weiten ÖPNV-Bedarfsplans und der städtischen Nahverkehrspläne. Die Möglichkeit der Umsetzung unter Verwendung von Fördergeldern ist hier möglich. Mit der Umsetzung einer Straßenbahntrasse innerhalb der bestehenden Straßenräume ergibt sich auch die Möglichkeit der ganzheitlichen Umgestaltung von Straßenzügen. Durch eine Neusortierung von Verkehrsströmen können Flächen für den Kfz-Verkehr reduziert und großzügig dimensionierte Seitenräume für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, die Straßenräume mit umfangreichem Straßengrün zu versorgen, sodass die mikroklimatischen Bedingungen innerhalb städtischer Korridore verbessert werden können.



Abb. 17 Verlauf der Vorzugsvariante der Straßenbahnverlängerung (AS+P)

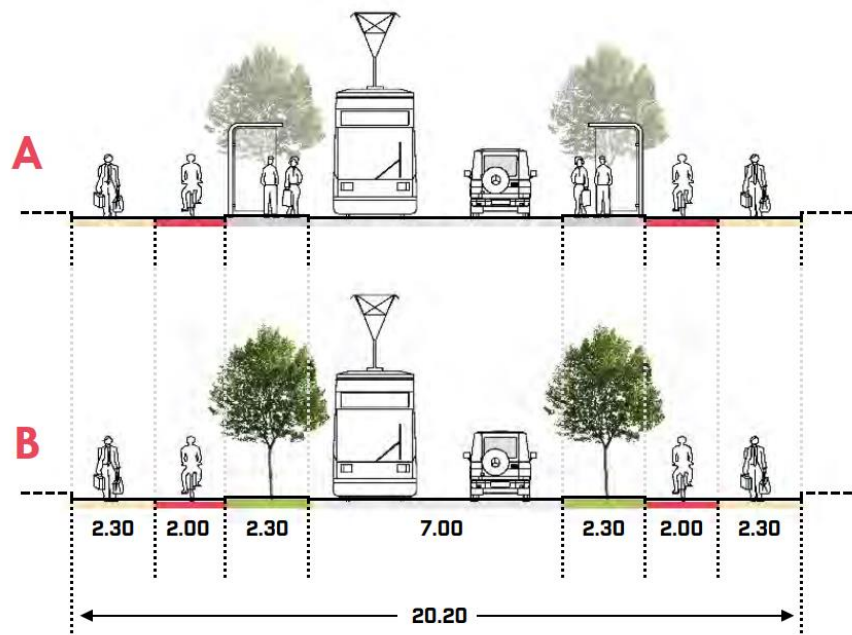


Abb. 18 Straßenquerschnitt mit Straßenbahn (AS+P)

Nahmobilität

Neben dem Fokus auf den ÖPNV im Quartier gilt es auch, die Bedürfnisse der Nahmobilität ausreichend zu berücksichtigen. Neben ansprechend gestalteten und ausreichend dimensionierten Verkehrsanlagen bietet aber insbesondere die Überwindung von Barrieren und Hindernissen einen großen Mehrwert, da im Alltagsverkehr nur direkte Wegeverbindungen praktikabel sind und dann auch genutzt werden. Besonders die Osterfelder Straße ist eine Barriere für die Nahmobilität, welche mit cleveren Lösungen überbrückt werden muss.

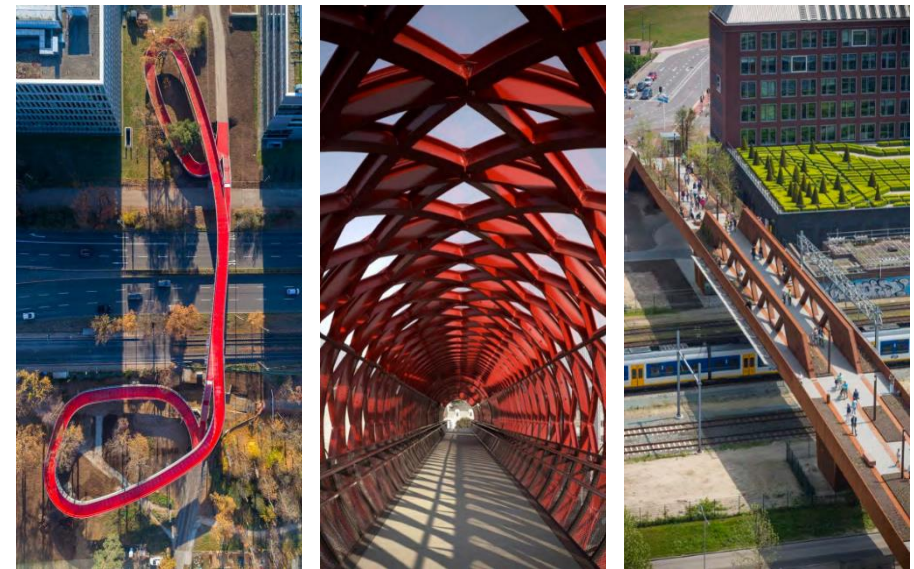


Abb. 19 Kreative Lösungen für Querungen von Fuß- und Radverkehrsverbindungen (AS+P)

Weiterhin müssen innerhalb des gesamten Quartiers ausreichend breite straßenbegleitende Geh- und Radwege angelegt werden. Auch eine durchgehend barrierefreie begeh- und befahrbare Uferpromenade beidseitig des Rhein-Herne-Kanals, entlang diverser touristischer Ziele, trägt zur Stärkung der Nahmobilität bei. Neben der Netzqualität muss auch das Abstellen von Fahrrädern an wichtigen Verknüpfungspunkten witterungsgeschützt und gesichert mit integrierter Lademöglichkeit sichergestellt werden. Für zu Fuß Gehende ist ein Rundweg entlang der wichtigsten Attraktionen wie dem Gasometer und verknüpft mit der Centro-Promenade sowie eine Anbindung an bestehende Grünzüge anzulegen.

6.3 Radschnellwegverbindung Bottrop – Oberhausen – Mülheim an der Ruhr

Mit Durchführung der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung „Bottrop – Oberhausen – Mülheim“ wurde die Grundlage gelegt, nicht nur den städtischen Radverkehr, sondern auch das regionale Radverkehrsnetz und die interkommunalen Verbindungen zu stärken und fördern.

In dieser Studie konnte die Vorzugsvariante erarbeitet werden, die in Abb. 20 ersichtlich ist. Die Variante wurde unter Berücksichtigung von raumstrukturellen Potentialen (wie z.B. Bevölkerungsdichten), vorhandenen öffentlichen Einrichtungen (wie z.B. Schulstandorten), netzstrukturellen Attributen (wie z.B. Topographie oder Umwegfahrten), vorhandenen Mobilitätsangeboten (wie z.B. Möglichkeiten von intermodalen Verknüpfungspunkten wie Bahnhöfen), vorhandener Pendlerverflechtungen und Umweltaspekten (wie etwa betroffene Schutzgebiete) entwickelt. Auf dem Verlauf der Vorzugsvariante konnte ein durchgängiges Potential an Radverkehrsmengen von mindestens 2.000 Radfahrenden/Tag abgeschätzt werden, welches den empfohlenen Grenzwert für den Ausbaustandard von Radschnellwegverbindungen erreicht. In einzelnen Abschnitten konnte gar ein Nachfragepotential von rd. 4.500 Radfahrenden/Tag nachgewiesen werden.

Eine Radschnellwegverbindung mit dem dargestellten Potential zur Aufnahme von Radfahrenden bedeutet ein hohes Potential an Kfz-Fahrten, die substituiert werden können. Durch diese neue Verbindungsmöglichkeit im Radverkehr können Stadtquartiere in Nähe dieser Achse ganz wesentlich von den Vorteilen profitieren (wie etwa die Neue Mitte). Grundvoraussetzung für die Realisierung ist die Aufnahme der Trasse in das landesweite Programm, damit die Finanzierung gesichert werden kann.



Abb. 20 Verlauf der Vorzugsvariante des Radschnellwegs (Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Neue Mitte Oberhausen – Alt-Oberhausen/Hauptbahnhof – Mülheim-Styrum)

Der Ausbau des Radschnellweges ist mit dem höchsten Entwurfsstandard vorgesehen. Gemäß der Hinweisschrift der FGSV „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ und dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW ist eine Standardbreite im Zweirichtungsverkehr von 4,00 m vorgesehen, je nach Bedarf mit einem begleitenden Gehweg von 2,50 m Breite (vgl. Beispiel aus Abb. 22). Den Radfahrenden ist Vorrang an den Knotenpunkten oder der Einsatz planfreier Lösungen zu ermöglichen (vgl. Beispiel aus Abb. 21). Zusätzlich ist der Einsatz von Beleuchtung umzusetzen, um die Aspekte (sozialer) Sicherheit zu berücksichtigen.



Abb. 21 Brücke RS 1 in Essen (Neue Brücke über Berthold-Beitz-Boulevard in Essen; Regionalverband Ruhr)

Ein hoher baulicher Standard kann das subjektive Sicherheitsempfinden erheblich verbessern und auch Personen mit geringer Rad-Affinität zum Radfahren motivieren. Der Einsatz von zusätzlichen Service-Angeboten (z.B. Repair-Stationen oder Lademöglichkeiten) ist außerdem vorzusehen. Eine gut ausgebaute Trasse stellt aber nicht nur eine komfortable Infrastruktur für den Alltagsverkehr dar, sondern bietet auch einen touristischen Mehrwert.



Abb. 22 Radschnellverbindung in Berlin (Torgauer Straße) (Philipp Böhme)

6.4 Smart-City Oberhausen

In den kommenden Jahren möchte sich Oberhausen als eine „Smart-City“ etablieren, die sich durch die Verlängerung der Stadtentwicklung in den digitalen Raum bereit für die zukünftigen Anforderungen macht. Die vorliegende Smart-City-Strategie dient als Leitfaden, um die Stadt für ihre BewohnerInnen lebenswerter zu machen, indem die Stadtentwicklung nachhaltig digital gestaltet wird.

Eine „Smart-City“ ist eine Stadt, die Technologien und Datenanalyse nutzt, um die Effizienz von städtischen Dienstleistungen zu verbessern, die Lebensqualität der Bewohner zu erhöhen und die Nachhaltigkeit der Stadt zu fördern. Smart Cities verwenden intelligente Technologien wie das Internet der Dinge (IoT), Big Data-Analyse, künstliche Intelligenz (KI) und das Cloud-Computing, um die Organisation von Verkehr, Energie, Abfallentsorgung, Sicherheit und anderen städtischen Dienstleistungen zu optimieren. Ziel ist es, eine lebenswerte und nachhaltige Stadt zu schaffen, die den sich verändernden Bedürfnissen der Bewohnenden entspricht. Dabei lassen sich ganz verschiedene Themenbereiche adressieren, die in Abb. 24 dargestellt sind.

Hier lassen sich im Besonderen drei Themenfelder herausnehmen, die einen direkten Mobilitätsbezug aufweisen und deren Beachtung maßgeblich für die Einleitung der Mobilitätswende ist:

- Smarte Stadtplanung
- Smarter Transport/ smarte Mobilität
- Smarte Infrastruktur

Bereits heute werden digitale Möglichkeiten, wie die Weiterentwicklung der Oberhausener RadRouten App vorangetrieben. Mit Hilfe der Smartphone App für Apple iOS und Android können erfasste Radrouten-Daten ausgewertet werden und schaffen dadurch eine geeignete Grundlage. Um den Anreiz zur Nutzung der geloggtten Da-

ten zu erhöhen, verfügt die App über ein Anreiz- und Buchungssystem. Die App zeigt die besten Wege durch die Stadt und macht das Radfahren bequemer und bietet zusätzliche Funktionen und persönliche Statistiken.

Die Stadt Oberhausen plant zudem eine Bündelung unterschiedlicher Verkehrsinformationen in einem intelligenten System, wie etwa ein Mobilitätsdashboard. Dabei sollen Daten rund um das Thema Verkehr in der Stadt in einer Quelle abrufbar sein. Es können auf dem Dashboard folgende Informationen einsehbar sein:

- Parkplätze
- E-Ladestationen
- Verkehrsaufkommen
- Sharing-Angebote
- ÖPNV Abfahrtsmonitor und Fahrplanänderungen
- Baustellen
- Verkehrslage
- Logistikpunkte bzw. Paketstationen
- Wetter

Durch diverse Informationen rund um das Thema Verkehr können NutzerInnen passgenau und in Echtzeit Informationen erhalten und bestmöglich im Stadtgebiet mobil sein. Die stetige Aktualisierung der Daten bietet einen unmittelbaren Nutzwert für BürgerInnen sowie BesucherInnen. Anhand dieser Informationen können individuelle Routen geplant werden. Auf der Grundlage des Mobilitätsdashboards bzw. der Informationen, ist die Entwicklung weiterer Anwendungen, wie die Einbindung in eine regionale Mobilitäts-App möglich.

Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen



Abb. 23 Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen als Vorzeigebispiel smarter Anwendungssoftware (Stadt Aachen)

Mehr noch ist der Mobilitätstrend im Anbieten, Beordern und Buchen von On-Demand-Angeboten ersichtlich. Diese können den ÖPNV gezielt entlasten und gleichzeitig neue Angebote schaffen. Werden hier neue und direkte Verbindungen zu einem passablen Preis geschaffen, können konkrete Kfz-Fahrten ersetzt werden. Weitere direkte Anwendungsmöglichkeiten werden in Oberhausen bereits erfolgreich angewendet und sind im Alltag der urbanen Mobilität etabliert:

- Revierflitzer (Bus-On-Demand) als Ergänzung zum ÖPNV-Liniennetz
- Einsatz im Bereich der dynamischen Verkehrssteuerung bzw. -führung in Echtzeit (makroskopisch) und der gezielten Bevorrechtigung an signalisierten Knotenpunkten (etwa für den Busverkehr oder die Freigabe an Lichtsignalanlagen für Rettungsfahrten)

Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Stadt Oberhausen sich weiter auf den Weg macht, die städtische Infrastruktur auf die Zukunft vorzubereiten. Mit dem Erfassen und Beschleunigen der Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr Oberhausen wurde die V2X-Technologie (Vehicle-to-everything) erfolgreich eingesetzt. Diese Technologie ermöglicht eine Verkehrsvernetzung zwischen der städtischen Infrastruktur und den Fahrzeugen. Zukünftig kann diese technische Kommunikationstechnologie das autonome Fahren auch in Oberhausen ermöglichen.

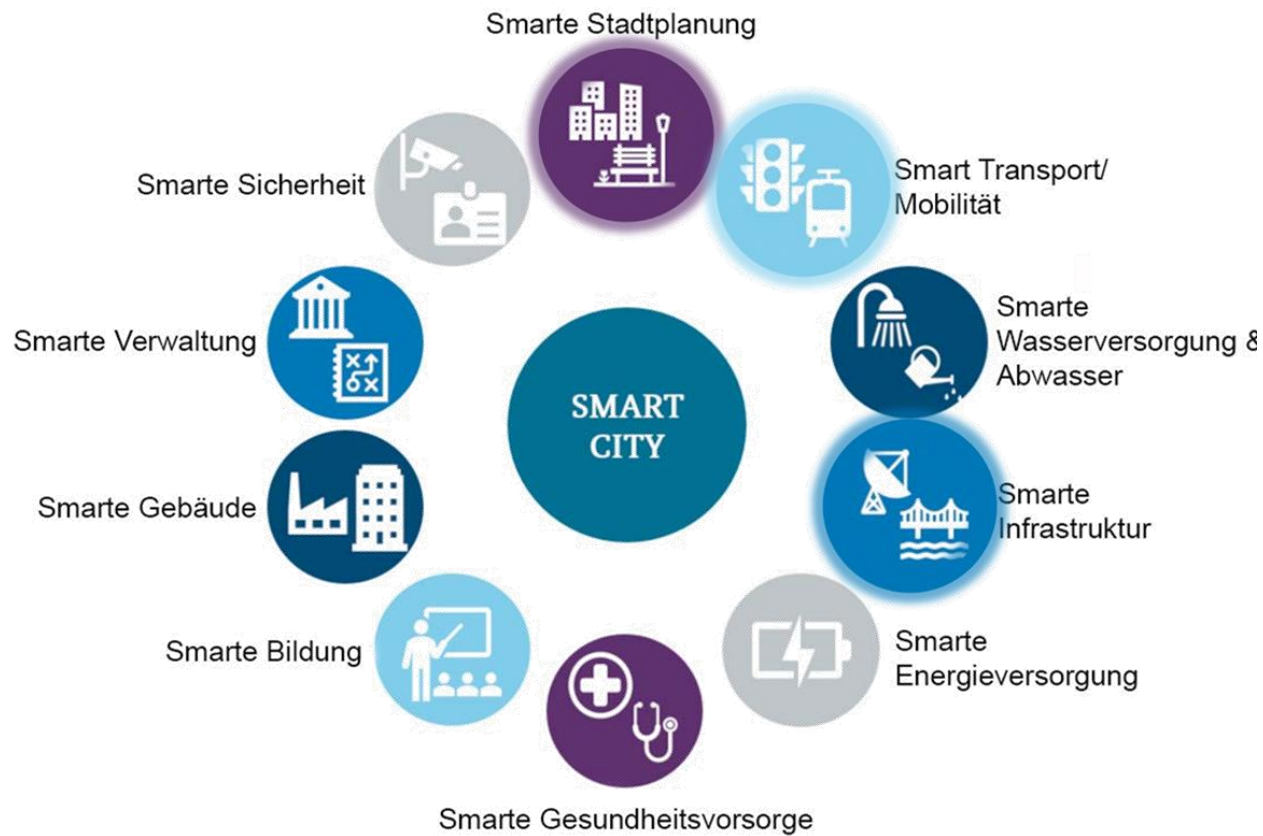


Abb. 24 Bausteine einer Smart-City Strategie (BSI)

7 Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung

Für die Umsetzung einer Handlungsstrategie mit den festgesetzten Zielsetzungen sowie den dazugehörigen Handlungsfeldern, Leuchtturmprojekten und Maßnahmen ist im Planungsalltag mehr nötig als der politische Wille und eine lineare Bearbeitungs- und Umsetzungsstruktur. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Umsetzung von integrierten Planungswerken häufig nur zögerlich vorangeht. Das liegt zumeist nicht an der mangelnden Qualität dieser Konzepte, sondern daran, dass entsprechende „Werkzeuge“ zur Umsetzung fehlen. Auf Basis dieser Diagnose und der individuell regionalen Herausforderungen der Stadt Oberhausen wurden sechs zentrale **Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung** erarbeitet (vgl. Abb. 25), deren Anwendung ermöglicht, dass Ziele mit einer höheren Zufriedenheit aller Akteure erreicht und Maßnahmen zielstrebig umgesetzt werden. Die sechs hier dargestellten Prämissen stellen keinen abgeschlossenen Kanon dar, sondern können – je nach Erfordernis und aktueller Notwendigkeit – noch ergänzt werden.

Jedes Mobilitätsprojekt wird auf die festgelegten Zielsetzungen hin abgestimmt.

1



Vorgeschaltete Prüfung, ob das Projekt die gesellschaftliche Teilhabe in einem ausreichenden Umfang ermöglicht.

2



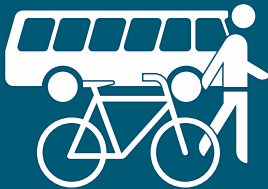
Auf Basis eines integrierten Planungsverständnisses werden Mobilitätsprojekte im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungen rechtzeitig abgestimmt.

3



Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes verstehen sich als Rückgrat der städtischen Mobilität und werden bei allen Entwicklungen umfassend beachtet.

4



Maßnahmen werden mit den Zielvorstellungen der gesamten Metropolregion Ruhr harmonisiert und frühzeitig abgestimmt.

5



Spielräume, Chancen und Beschleunigungspotentiale werden durch digitale Angebote erprobt und ggf. ausgeschöpft.

6



Abb. 25 Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung

8 Ausblick

Mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie für die Stadt Oberhausen unter Berücksichtigung eines mittelfristigen Horizonts bis 2030 und eines langfristigen bis 2040, hat die Kommune eine konkrete Vision und Vorstellung, durch welche Qualitäten und Angebote die Mobilität der Zukunft gestaltet werden soll.

Im ersten Schritt soll die Mobilitätswende bis 2030 in Oberhausen angekommen sein. Das heißt, dass spürbar wird, dass die Mobilität ein Mehrangebot in Richtung des Umweltverbundes aufweist und der Wert der Mobilitätsgerechtigkeit in den unterschiedlichen Kontexten in reale Umsetzung kommt. Im zweiten Schritt, bis zum Jahre 2040 hat sich die Stadt Oberhausen eine Vorbildfunktion als mobilitätsgerechte Stadt in der Region und darüber hinaus erarbeitet. Mit Umsetzung der avisierten Leuchtturmprojekte unter Berücksichtigung einer integrativen Stadt- und Verkehrsplanung, kann hier ein positiver Blick in die Zukunft gewagt werden.

Der Kern der Mobilitätsstrategie ist das umfassende Leitbild, das wichtige Werteziele (wie Klimaschutz und Mobilitätsgerechtigkeit) in die Verkehrsplanung integriert und vier zentrale Leitsätze definiert. Erstens steht der Mensch mit der Sicherung seiner Teilnahme an der Alltagsmobilität im Vordergrund. Zweitens wird die übergeordnete Notwendigkeit adressiert, durch Angebotserweiterungen im Umweltverbund verkehrsbedingte Entlastungen zu bewirken und somit die Aufenthalts- und Lebensqualität zu steigern. Im dritten Leitziel geht es um ein effizientes und angepasstes Verkehrs- und Infrastrukturnetz, das sich den zukünftigen Erfordernissen stellt aber auch die eigenen Vorzüge nicht vergisst. Das vierte Leitziel drückt den Wunsch nach einem zukunftsfähigen Gestaltungsprozess der Mobilität aus, in dem sich für Technologieoffenheit eingesetzt (Stichwort Digitalisierung) und die Möglichkeiten einer „Smart-City“ ausgelotet werden. Auf dieser Basis wurden konkretisierte Handlungsziele erarbeitet.

Durch die Benennung von vier expliziten Leuchtturmmaßnahmen, ergeben sich zunächst vier priorisierte Maßnahmenbündel, die alle den Anspruch einer integrierten Planungsphilosophie verfolgen, sei es in Bezug auf die Fachdisziplin, den Bezugsraum oder die Zielgruppe. Die dargestellten Projekte zeigen, dass die Mobilität ein wachsendes gesellschaftliches Querschnittsthema beschreibt, das nur erfolgreich sein kann, wenn ein kooperatives Planungsverständnis entwickelt wird. Die Berücksichtigung der genannten Handlungsprämissen können bei dieser Aufgabe helfen.

Aufgrund der Vielzahl an bestehenden und in Bearbeitung befindlichen sektoralen (Fach-) Konzepten für die Stadt Oberhausen bzw. für die Region, konzentriert sich die vorliegende Strategie nicht auf die erneute Benennung der teils schon erdachten Maßnahmenbündel. Aus diesem Grund ist die Mobilitätsstrategie immer im Kontext mit den parallel angeordneten bzw. mit den nachgelagerten Planwerken zu verstehen. Bereits entwickelte oder zukünftig neue Maßnahmen sind im Lichte der Mobilitätsstrategie umzusetzen und ggf. zu justieren.

Damit das Erreichen der Zielsetzungen überprüft werden kann, sind in regelmäßigen Abständen Evaluierungen durchzuführen. Zum Beispiel können turnusmäßige Haushaltsbefragungen stattfinden, die Aufschluss über ein verändertes Mobilitätsverhalten geben. Außerdem können durch Verkehrserhebungen und die Auswertung von Statistiken (wie Unfallzahlen) quantitative Erkenntnisse gewonnen werden, die auf die konkreten Zielsetzungen hin abgeglichen werden.

Anlage Handlungsfelder

	Handlungsfeld wurde bereits umgesetzt
	Handlungsfeld noch in Umsetzung oder Planung
	Handlungsfeld noch nicht umgesetzt
	Handlungsfeld stetig in Weiterentwicklung

Kfz-Verkehr		
Kfz01	Dynamische Verkehrsführung	Bestehende digitale Anzeigen (und ggf. ergänzende) nutzen, um auf Verkehrsaufkommen, Veranstaltungen, Umleitungen etc. hinzuweisen.
Kfz02	Stadtweites Carsharing-Angebot herstellen	Ein stadtweites Angebot an verschiedenen Teilautos, die in Gebieten mit hoher Dichte angeboten werden und ein entsprechendes Netz im gesamten Stadtgebiet ermöglichen. Damit sollen Anreize geschaffen werden, auf den eigenen Pkw (oder das Zweit-Auto) zu verzichten und ein flexibles Mobilitätsangebot zu schaffen. Für eine bessere Tragbarkeit sind Kooperationen mit anderen Betrieben vorstellbar. Bei Einführung sind ggf. zunächst höhere Kosten erwartbar, da Dienstleister oftmals eine Anschubfinanzierung verlangen. Langfristig sind nur geringfügige Kosten zu erwarten. Eine Verknüpfung mit anderen Sharing-Angeboten ist anzustreben. Der Gewinn von NRW- oder Ruhr-weiten Betreibern ist zu prüfen.
Kfz03	Modernisierung bestehender Verkehrsinfrastruktur	Modernisierung bestehender Verkehrsinfrastruktur (Brücken, Straßen, Kanäle) im Rahmen der städtischen Bauprogramme zum Erhalt und Optimierung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr.

Kfz04	Parkraumbewirtschaftung und Anwohnerparken	Als regelmäßige Evaluation/Wirkungsanalyse wurde in verdichteten Bereichen mit gewerblicher und geschäftlicher Bedeutung die Parkraumbewirtschaftung überprüft und wird in regelmäßigen Abständen aktualisiert. Angrenzende Wohngebiete von Geschäfts- und Gewerbegebieten können durch eine Parkraumbewirtschaftung in Kombination mit Anwohnerparken entlastet werden. Des Weiteren werden auch Anreize für Kosten für das Parken im öffentlichen Raum gesetzt, die ggf. die Pkw-Besitzquote senken können oder das Parken auf private Flächen verlagern.
Kfz05	Quartiersgaragen	Quartiersgaragen können dort eingesetzt werden, wo bspw. das Pkw-Parkangebot durch Straßenraumumgestaltungen verringert wird. Dies schafft Räume für den Fuß- und Radverkehr und schafft Anreize zur Nutzung von anderen Verkehrsmitteln. Durch Quartiersgaragen sollte kein quantitatives Mehrangebot an Stellplätzen geschaffen werden. Eine Quartiersgarage ist aktuell in Alt-Oberhausen (Düppelstraße) in Planung.
Kfz06	E-Lademöglichkeiten	Um insgesamt die Emissionen im Kfz-Verkehr zu senken, wurden Lademöglichkeiten bereitgestellt. Ein weiterer Ausbau der E-Ladeinfrastruktur insbesondere in verdichteten Wohngebieten wird angestrebt.

Rad-Verkehr

Rad01	Leitlinien Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen	Wegen unterschiedlicher Verantwortungsbereiche werden zeitnah Absprachen mit den verschiedenen Zuständigkeiten hergestellt (z.B. Straßen.NRW).
Rad02	metropolrad: Bike-Sharing ausbauen	Das stationsbasierte System von nextbike/metropolrad ruhr wurde umgesetzt und wird in Zukunft noch ausgebaut.

Rad03	Lastenrad-Sharing	In Verbindung mit einem stadtweiten Car-Sharing (s. Kfz02) ist auch eine Einbindung von Lastenrädern in Oberhausen sinnvoll.
Rad04	Radschnellweg Bottrop-Oberhausen-Mülheim/Ruhr	Die Planungen zum Radschnellweg sind bereits in Bearbeitung. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der Oberhausener Radinfrastruktur angestrebt.
Rad05	Reparaturstationen	Da besonders öffentlichkeitswirksam, können vereinzelt DIY-Reparaturstationen bzw. -säulen im Stadtgebiet installiert werden. Hier sind bspw. eine Luftpumpe und Werkzeug für kleinere Reparaturen vorhanden.
Rad06	Bevorrechtigung Radverkehr an Querungen	Eigenständige Radverkehrsverbindungen werden über Straßen des Kfz-Verkehrs geführt. Entlang übergeordneter Radverkehrsachsen kann dem Radverkehr Vorfahrt gewährt werden. Diese können durch Beschilderung als auch baulich hervorgehoben werden. In Teilen werden Vorfahrtsregelungen bereits durch ein Förderprojekt im Jahr 2022/23 überprüft und umgesetzt.
Rad07	Stärkung des Ruhr Radnetzes radrevier.ruhr	Übergeordnete regionale Radwegenetze (Regionales Radwegenetz für die Metropole Ruhr) und das ruhrweite Knotenpunktsystem (radrevier.ruhr), die das gesamte Ruhrgebiet umspannen, verlaufen auch durch Oberhausen. Diese Achsen werden innerhalb der Stadt Oberhausen gefördert, indem Radwege stetig optimiert oder grundsätzlich entsprechend der (RSW-)Vorgaben umgesetzt werden. An bestehenden Planungen wird angeknüpft.
Rad08	Ausbau Fahrradparken	In Bereichen mit erhöhter Nachfrage (z.B. in verdichteten Wohnräumen, Innenstadtbereichen) kann das Angebot auch höher sein. Flächenkonkurrenzen müssen abgewogen werden (insb. Pkw-Parken). Im Marienviertel werden hochwertige Radschuppen installiert. Diese oder ähnlich dezentral verteilte Fahrradparkanlagen sind auch in anderen Stadtteilen denkbar.
Rad09	Überprüfung Benutzungspflicht	Dort wo der Radverkehr auf ausgewiesenen Radwegen geführt wird, sollen Breiten überprüft werden. Wo Regelbreiten unterschritten werden oder die Verkehrssicherheit durch eine unzureichende Gestaltung eingeschränkt ist, soll die Benutzungspflicht aufgehoben werden. Anstelle kann z.B. mit Gehweg, Radfahrer frei beschildert werden.

Rad10	Einrichtung von Fahrradstraßen	Die Einrichtung von Fahrradstraßen als Reaktion auf die Systemplanung. Bei Einrichtung von Fahrradstraßen ist die Beachtung von Achsen im Radverkehr von hoher Bedeutung, sodass das Radverkehrsnetz auch wahrgenommen wird. Sie bieten sich zudem an, um Verbindungsalternativen zu Hauptverkehrsstraßen anzubieten, als auch zur Verkehrsberuhigung (z.B. im Umfeld von Schulen).
Rad11	Kontinuierliche Instandhaltung und Pflege der Radwegeinfrastruktur	Radwege sollen kontinuierlich und in regelmäßigem Turnus instandgehalten werden. Dazu gehören saubere Wege, Winterdienste (Streuen) etc., als auch Kontrolle/Ahnung bspw. von Falschparken, falsch abgestellte E-Roller. Die Instandhaltung und Pflege der Radwegeinfrastruktur soll weiterhin stetig intensiviert werden.
Rad12	Erstellung eines Radverkehrskonzeptes mit Netzplanung	Für das Oberhausener Stadtgebiet wurde ein Radverkehrskonzept mit Netzplanung erarbeitet. Das Radverkehrskonzept stellt die Entwicklung eines Zielnetzes im Radverkehr in den Fokus. Dies dient einerseits der Hierarchisierung des Radnetzes als solches und im städtischen Verkehrsnetz, andererseits als Anleitung zur Umsetzung des Radnetzes. Dem Radverkehrskonzept liegt dabei zugrunde, dass Radverkehrsförderung eine Angebotsplanung ist, folglich mit dem Ausbau des Radnetzes eine Steigerung des Radverkehrs angestrebt wird.

Öffentlicher Verkehr

Öff01	Ausstattung und Zugang der Haltestellen	Oberhausen sichert laufend die Barrierefreiheit und Zugänglichkeit der Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs, u.a. mit niveaugleichem Bord und barrierefreiem Zugang durch Rampen und Aufzüge. Zudem soll durch eine ausreichende Beleuchtung die soziale Sicherheit gewährleistet sein. An Haltestellen sollten geschützte Fahrrad-Abstellanlagen zur Verfügung stehen, an Radverkehrsachsen kann weitere Infrastruktur angeboten werden (abschließbare Fahrradboxen, Pedelec-Ladeschrank, Bike + Ride etc.).
--------------	---	--

Öff02	Umstellung des Busverkehrs auf nachhaltigere Antriebsformen	Zukünftig sollen im Busverkehr keine Fahrzeuge mit reinen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden. Bei Neuanschaffung werden anstelle nachhaltigere Antriebsformen (z.B. Hybrid- und Elektromodelle) erworben und somit nach und nach die Flotte mit emissionsarmen Antriebsformen ausgetauscht werden. Dazu muss ggf. an den Start- und Endhaltestellen Ladeinfrastruktur vorgesehen werden. Wenn Fahrzeuge im Lebenszyklus ausgetauscht werden, können Kosten grundsätzlich geringgehalten werden bzw. als laufende Kosten verstanden werden.
Öff03	Quartier-/On Demand Angebot	Auf Linien mit geringerer Nachfrage, in zersiedelten Bereichen, früh morgens, spät abends, nachts, setzt Oberhausen bereits den Revierflitzer ein, um so Ergänzungsfahrten anzubieten. Das Angebot soll laufend ausgebaut und ergänzt werden.
Öff04	Quartier-/On Demand Angebot: Autonom	Derzeit noch nicht marktreif, aber ggf. zukünftig als Ergänzung zum bestehenden Angebot nutzbar. Pilotprojekte in ausgewählten Bereichen können überprüft werden.
Öff05	Erreichbarkeit von Gewerbe-/Industriegebieten	Anschluss des öffentlichen Verkehrs an Industrie-/Gewerbegebiete sicherstellen. Absprache mit Arbeitgebern durchführen, ggf. im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätskonzepts.
Öff06	Bevorrechtigung an signalisierten Knotenpunkten	Oberhausen setzt bereits moderne Systeme ein, mit denen sich Linienbusse bei Anfahrt an Signalanlagen ankündigen können. Somit kann der öffentliche Verkehr insbesondere im Straßenverkehr beschleunigt werden. Das Angebot soll laufend ausgebaut und ergänzt werden.
Öff07	Straßenbahnverlängerungen/Interkommunale Stadtbahn Ruhrgebiet	Verlängerung der Linie 105 ist Teil des ÖPNV-Bedarfsplans NRW. Umsetzung mit Fördergeldern sind möglich.

Fuß-Verkehr		
Fuß01	Wartezeiten an signalisierten Querungsstellen verkürzen	Wo Zufußgehende über signalisierte Querungshilfen über die Fahrbahn geführt werden, sollten die Wartezeiten möglichst kurz gestaltet werden. An signalisierten Knotenpunkten ist dies mit Blick auf die Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr nur mit Einschränkungen für den Kfz-Verkehr möglich. An Fußgänger-LSA sollten die Wartezeiten nach Anforderung so gering wie nur möglich gestaltet werden. Gerade zu Schulzeiten kann die Anforderungszeit auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Dadurch kann vermieden werden, dass Zufußgehende über rot laufen und Wegelängen können zeitlich verkürzt werden. Dies steigert auch die Verkehrssicherheit.
Fuß02	Barrierefreiheit	Bei der Erstellung von Straßen wird ein besonderer Wert auf die Barrierefreiheit gelegt und somit die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen erhöht. Zudem werden bereits bestehende Barrieren abgebaut. In Zukunft soll die Barrierefreiheit im städtischen Raum stetig weiterentwickelt und u.a. für die alternde Gesellschaft adäquat angepasst werden.
Fuß03	Wegweisungskonzept	Um Potenziale im Fußverkehr aufzuzeigen, können in Stadtteilzentren Wegweiser aufgestellt werden, die aufzeigen, wie lang ein Weg zwischen verschiedenen Zielen ist. Dies kann Vorbehalte gegen das Zufußgehen negieren, da die persönliche Einschätzung nicht immer korrekt sein muss.

Querschnitts-Themen		
QuT01	Verkehrliche Anbindung der Gewerbegebiete	Gewerbegebiete sind nicht immer ausreichend an den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr angebunden. Dabei stellen Gewerbegebiete bzw. die Betriebe große Verkehrserzeuger dar. Durch das Ineinandergreifen von betrieblichen Mobilitätsmanagement und der Verdichtung von kommunalen Angeboten können diverse Angebote und Maßnahmen, Alternativen zum Pkw bieten, wie z.B.: On-Demand- Busangebote, Anschlüsse an Radwegeinfrastruktur, Radabstellanlagen, Job-Tickets, etc. Damit wäre auch eine effizientere Auslastung von Parkplätzen verbunden.
QuT02	Verkehrsversuche	Um eine hohe Akzeptanz bei Umbaumaßnahmen zu erhalten, werden als planerisches Instrument Verkehrsversuche umgesetzt. Bspw. durch temporäre Markierungen von Radverkehrsanlagen oder Sperrungen von Straßenabschnitten. Die zuvor theoretisch dargestellten Entwürfe können temporär räumlich umgesetzt werden.
QuT03	Schulwegpläne	Oberhausen bietet für Schülerinnen und Schüler Schulwegpläne an, um nachhaltige Alternativen neben dem Weg im Auto der Eltern ("Eltern-Taxi") aufzuzeigen. Das Angebot soll laufend ausgebaut und ergänzt werden, bspw. auch mit Einbindung der Schulen z.B. in Workshops mit Elternvertretern, Schülerinnen und Schülern, Lehrern etc. Oberhausen kann mit einer Schulwegplanung abschätzen, wo Konfliktpunkte vorherrschen oder Wegebeziehung im Fuß-/Radverkehr hergestellt/verbessert werden müssen.
QuT04	Einbindung der Autobahnen in der Stadt	Dazu gehören u.a. Senkungen von Emissionen durch Lärm bzw. durch ggf. ergänzende Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände und Asphaltauftausch, als auch Temporeduzierung (s. Lärmaktionsplan).
QuT05	Erhöhung der Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen	Im Abgleich mit den Verkehrsunfalldaten der Polizeiinspektion sollten zunächst sog. Unfallhäufungsstellen herausgefunden und analysiert werden. Infolgedessen sollen Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrssicherheit formuliert werden, wie z.B. Senkung Höchstgeschwindigkeit, Verschmälerung von Straßenquerschnitten und Schleppkurven, Beleuchtung etc.
QuT06	Mobilitätsstationen	An Mobilitätsstationen können verschiedene Verkehrsmittelangebote (insbesondere im Sharing-Bereich) gebündelt werden. I.d.R. bieten sich hier Schnittstellen im ÖV an (z.B. an Bahnhöfen mittels des Konzeptes vom VRR für Mobilstationen) oder Ortsteil-



und Wohnzentren an. Angebote können hier bspw. die Sharing-Mobilitätsangebote (Car- oder Bike-Sharing), hochwertiges Fahrrad-Parken und Spezialangebote – wie z.B. Reparaturstationen – sein. Hier ist eine Definition von verschiedenen „Knotenpunkt-Kategorien“ sinnvoll.

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: B/17/3333-01

Zuständiger Bereich: Mobilität - Verkehrsplanung und Signalwesen 5-6-10

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

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

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte 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 beigefügt werden.

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

Stufe 2: Prüfung der 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.)	☒	☐	☐	Der Umweltverbund soll gestärkt werden. (Modal Split Anteil zu Gunsten des Umweltverbundes). Angebote und Maßnahmen wie z.B. Mobilstationen, alternative Mobilitätsangebote sollen die Pkw-Nutzung reduzieren.
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☒	☐	☐	Die Reduktion von verkehrsbedingten Schadstoffen wirken sich positiv auf das Stadtklima aus.

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu)-versiegelung aus?	☐	☒	☐	Je nach Maßnahme, die zukünftig erst umgesetzt und geplant werden müssen
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: Verringerung von verkehrlichen Belastungen und die Stärkung von Fuß-Radverkehr und ÖPNV		

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

Es sollen das Verkehrsmittelangebot sowie die Erreichbarkeit für wesentliche Ziele unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel gezielt verbessert werden. Im Zentrum des Handelns steht hier insbesondere der Umweltverbund – also Fußverkehr, Radverkehr und der ÖPNV. Bei gleichzeitig steigenden Anforderungen an Ressourceneinsatz und Nachhaltigkeit ist es insbesondere im Mobilitätsbereich von großer Bedeutung Handlungsperspektiven aufzeigen zu können. Denn gerade dieser Sektor hat erheblichen Nachholbedarf hinsichtlich der Senkungen von Treibhausgas- und Schadstoffemissionen.

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

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

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

Teil 4.1: Auswahl von Baulandpotentialen – Standort- und Planungsvoraussetzungen					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Lage im Stadtgebiet					
Im Sinne einer nachhaltigen Bodenpolitik ist die Lage im Stadtgebiet von zentraler Bedeutung. Die Innenentwicklung ist vorrangig der Außenentwicklung vorzuziehen (gem. §1 Abs. 5 BauGB).	Innenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Außenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Freiflächeninanspruchnahme mit Klimafunktion	☐ ja	☐ nein		
Vornutzung von Flächen					
Die Wiedernutzung von Flächen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft soll die Flächenneuanspruchnahme reduzieren, durch die Nutzung von Baulücken kann die Auslastung der Infrastruktur erhöht werden.	Flächenrecycling/ Fläche bereits versiegelt	☐ ja	☐ nein		
	Baulücke	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von Bestandsgebäuden	☐ ja	☐ nein		
	Fläche in den letzten 10 Jahren baulich genutzt	☐ ja	☐ nein		
Exposition					
Die kleinräumige Lage und die Verschattung innerhalb des Plangebietes beeinflussen maßgeblich die Möglichkeiten 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%		
		☐ 60-80%	☐ >80%		
	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 zur effizienten 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				