

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			<u>öffentlich</u>		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
25.01.2024	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	V			
29.01.2024	Haupt- und Finanzausschuss	V			
05.02.2024	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Grundsatzentscheidung zur Durchführung der Planungen und der notwendigen Verfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen.

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt stimmt auf der Grundlage seiner Beschlüsse zum Masterplan Neue Mitte vom 16.05.2022 (Drucksachen-Nr. B/17/1980-01) und zur Rahmenplanung für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost sowie für den Bereich Werkstraße / Ripshorster Straße vom 13.11.2023 (Drucksachen-Nr. B/17/4010-01) zu, dass die Stadtverwaltung und die STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH die erforderlichen Planungs- und Verfahrensschritte zur Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke VI und der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 gemäß dem Trassenvorschlag des Masterplans Neue Mitte unternehmen.

Der Rat der Stadt beauftragt die Stadtverwaltung und die STOAG Stadtwerke GmbH, den gesamten Prozess durch die parallel verlaufende BürgerInnenbeteiligung und Kommunikation entsprechend der Oberhausener Leitlinien zur BürgerInnenbeteiligung zu begleiten.

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister
Mauksch o. V i. A.	Dr. Palotz 14.01.2024	Tsalastras 15.01.2024	Schranz 15.01.2024
* 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/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Bezug

Masterplan Neue Mitte: B/17/1980-01 und M/17/1733-01
Rahmenplan für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost: B/17/4010-01
Nahverkehrsplan: B/16/2313-01
Strategie zur Verkehrsentwicklung in Oberhausen: B/17/3333-01
B/17/3858-01
Grundsatzentscheidung zur Durchführung der Planungen und der notwendigen Verfahren für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen.

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒

b) Sonstige

Auswirkungen auf das Klima

ja ☒ (siehe Anlage Klimacheck)

nein ☐ Begründung:

Begründung

Inhalt

1. Einführung und Projekthistorie:	3
1.1 Vorstellung der Trassenvarianten	4
1.2 Planungen 1998 – 2010	4
1.3 Planungen 2012 – 2015	6
1.4 Aktuelle Planungen zum Trassenverlauf	7
1.5 Vergleich der Trassenvarianten 2014 und Aktuell	8
1.6 Betriebskonzepte der Straßenbahnlinie 105	9
2. Begründung des Bauvorhabens	10
2.1 Herleitung der Notwendigkeit des Vorhabens	10
2.2 Gesellschaftlicher Wandel in den Themenfeldern Klimawandel und Mobilitätswende	11
2.3 Straßenbahnverlängerung 105 in weiteren städtischen Planwerken	11
2.4 Herleitung des Vorhabens aus dem NVP Essen	11
3. Verfahrensschritte bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie	12
3.1 Planungsphase	12
3.2 Planfeststellungsverfahren	12

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

52	3.3 Bauausführung	12
53	3.4 Erstellung eines Kommunikationskonzeptes / Öffentlichkeitsbeteiligung	13
54	3.5 Entscheidungsfahrplan der Beschlüsse	13
55	3.6 Zeitplan der Planungsschritte und Bauphasen bis zur Inbetriebnahme	14
56	3.7 Strukturierung des Planungsprozesses	14
57	4. Kostendarstellung / Förderkulisse	15
58	4.1 Planungskosten	15
59	4.2 Baukosten	16
60	4.3 Gesamtherstellungskosten	17
61	4.4 Betriebskosten	18
62	4.5 Zusätzliche Aufwendungen	19
63	Kurzfassung	20
64	Anlagen	20
65		

66 1. Einführung und Projekthistorie:

67
68 Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 besteht die Möglichkeit eine leistungsstarke ÖPNV-
69 Vernetzung zu schaffen, Alt-Oberhausen, Sterkrade und die Neue Mitte können direkt mit der
70 Universität Essen, der ThyssenKrupp-Firmenzentrale, dem Hauptbahnhof und weiteren Ankerpunkten
71 in Essen verbunden werden. Dies hätte nicht nur eine besondere Bedeutung für die Verbesserung der
72 regionalen und lokalen ÖPNV Verbindungen; auch die Neue Mitte würde im Sinne der Zielsetzungen
73 des Masterplans (Masterplan Neue Mitte: B/17/1980-01 und M/17/1733-01) profitieren. Das CentrO, die
74 Rudolf-Weber-Arena, das Sea Life Aquarium, der Gasometer, der Aquapark und alle weiteren Kultur-
75 und Freizeitangebote sowie zahlreiche Arbeitsplätze und die geplanten Wohngebiete wären direkt zu
76 erreichen.

77
78 Mit der Mobilitätsstrategie (Strategie zur Verkehrsentwicklung in Oberhausen: B/17/3333-01) verfolgt
79 die Stadt Oberhausen das Ziel einer übergeordneten Idee, wie die Stadt ihr Verkehrssystem
80 gesamtstädtisch gestalten und den Stadtraum auf die Anforderungen zukünftiger Mobilität optimieren
81 kann. Im Mittelpunkt des Handelns steht hier insbesondere der Umweltverbund und die Stärkung des
82 öffentlichen Personennahverkehrs, welches als Handlungsfeld die Straßenbahnverlängerung 105 als
83 zukünftige Maßnahme für die Stadt Oberhausen vorschlägt.

84
85 Es ist absehbar, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 in der sogenannten „Standardisierten
86 Bewertung“ zu einem positiven Ergebnis kommen wird. Bei diesem Verfahren werden Kosten und
87 Nutzen der Straßenbahnlinie gegenübergestellt. Schon die vorausgegangenen Planungen zur
88 Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 konnten hier ein positives Ergebnis erzielen. Durch die im
89 Rahmen des Masterplans Neue Mitte vorgesehene ergänzende Wohnbebauung im Bereich des
90 Stahlwerkes – Ost und der NEWAG Flächen ist eine weitere Verbesserung dieser Ergebnisse zu
91 erwarten.

92
93 Neben oben genannten Aspekten ist auch die Wirkung der Verlängerung der Straßenbahnlinie auf die
94 Erreichung der im integrierten Stadtentwicklungskonzept definierten Leitziele zu sehen. Hier sind die
95 Leitziele in den Themenfeldern Mobilität sowie Umwelt, Freiraum und Klima zu beachten.

96
97 Für die Stadt Oberhausen wird dieses Projekt durch eine mögliche Förderung der Baukosten in Höhe
98 von 90 bis 95% sowie der Planungskosten in Höhe von 2% der geplanten Baukosten besonders
99 attraktiv. Die bei der Stadt bzw. der STOAG verbleibenden Kosten für Planung und Bau der
100 Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 sind im Verhältnis zum Gesamtnutzen gering.

101
102 Mit der Verlängerung sind insbesondere folgende positive Aspekte verbunden:

103

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

- Verbesserung des ÖPNV-Angebotes
- Umsetzung eines Bausteins des Masterplan Neue Mitte
- Umsetzung eines Leuchtturmprojektes der Mobilitätsstrategie der Stadt Oberhausen
- positives Kosten-Nutzen-Verhältnis
- Verschiebung des Modal-Split-Anteils in Oberhausen zugunsten des ÖPNV
- Interkommunale Vernetzung
- Beitrag zur Erreichung der Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes.

Eine Straßenbahnverbindung zwischen den Städten Oberhausen und Essen ist keine Neuheit: Mehr als 40 Jahre lang bestand eine solche Verbindung bis Ende der 1960er-Jahre in Oberhausen. Vor dem Hintergrund des Leitbilds der autogerechten Stadt wurde der gesamte Straßenbahnbetrieb eingestellt. Erst als in den 1990er-Jahren im Zuge des Strukturwandels die Neue Mitte entstand, nahm in Oberhausen wieder eine Straßenbahn den Betrieb auf. So rückte auch die Wiederherstellung der alten Verbindung nach Essen auf die politische Agenda: Ab 1995 wurden verschiedene Planungsvarianten für die Weiterführung der Essener Straßenbahnlinie 105 auf Oberhausener Stadtgebiet untersucht. Der folgende Zeitstrahl bildet die wesentlichen Meilensteine der seitdem erfolgten Planungen ab:

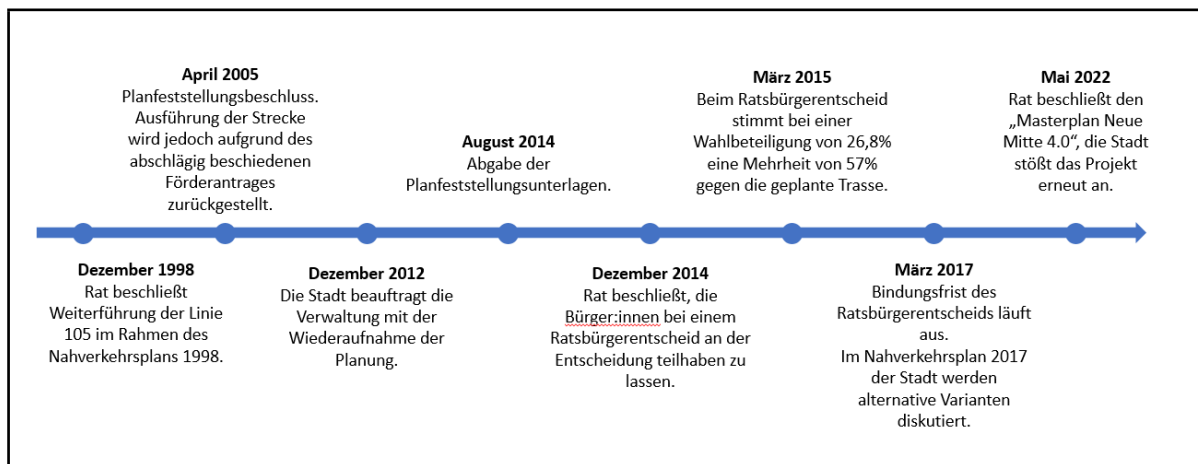


Abbildung 1: Zeitstrahl der Projekthistorie

1.1 Vorstellung der Trassenvarianten

Die Trasse der Straßenbahnlinie 105 verläuft aktuell von Essen Rellinghausen über den Essener Hbf bis zur Endhaltestelle Essen Unterstraße. Die Straßenbahn 105 durchquert dabei das Essener Stadtgebiet diagonal vom Essener Südwesten bis zur Stadtgrenze Oberhausens und fungiert als sogenannte Durchmesserlinie.

Eine kurze Neubaustrecke von 3,5 km Länge würde die Lücke bis zur bestehenden ÖPNV-Trasse in Oberhausen schließen. Auf einen Schlag bestünde eine leistungsfähige ÖPNV-Vernetzung, die Alt-Oberhausen, Sterkrade und die Neue Mitte direkt mit der Universität, der ThyssenKrupp-Firmenzentrale und weiteren Ankerpunkten in Essen verbindet.

Im Anschluss werden die von der Verwaltung der Stadt Oberhausen verfolgten Trassenvarianten der Jahre 2005, 2014 und die aktuelle Version, die im Zusammenhang mit dem Masterplan Neue Mitte steht, vorgestellt.

1.2 Planungen 1998 – 2010

Die Weiterführung der Straßenbahnlinie 105 war Bestandteil des Nahverkehrsplans 1998 der Stadt Oberhausen. Der Stadtrat stimmte der sogenannten Strecke VI im selben Jahr zu. Die Planungen für

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

die Strecke VI waren zum damaligen Zeitpunkt mit dem geplanten Großprojekt O.Vision verknüpft. Der Park mit den verschiedenen Angeboten rund um das Thema Gesundheit sollte mit einer zentralen Haltestelle in der alten Elektrostahlwerkshalle erschlossen werden, in welcher die Straßenbahn in Hochlage hält. In diesem Zusammenhang war im Bereich des alten Stahlwerks eine aufgeständerte Trassenführung geplant.

2005 lag der Planfeststellungsbeschluss für die Strecke VI vor. Der Bau wurde jedoch zurückgestellt, weil das Projekt in der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) für Nordrhein-Westfalen negativ bewertet wurde. Der Planfeststellungsbeschluss lief 2010 ab, inzwischen wurde aber auch das Projekt O.Vision nicht weiterverfolgt.

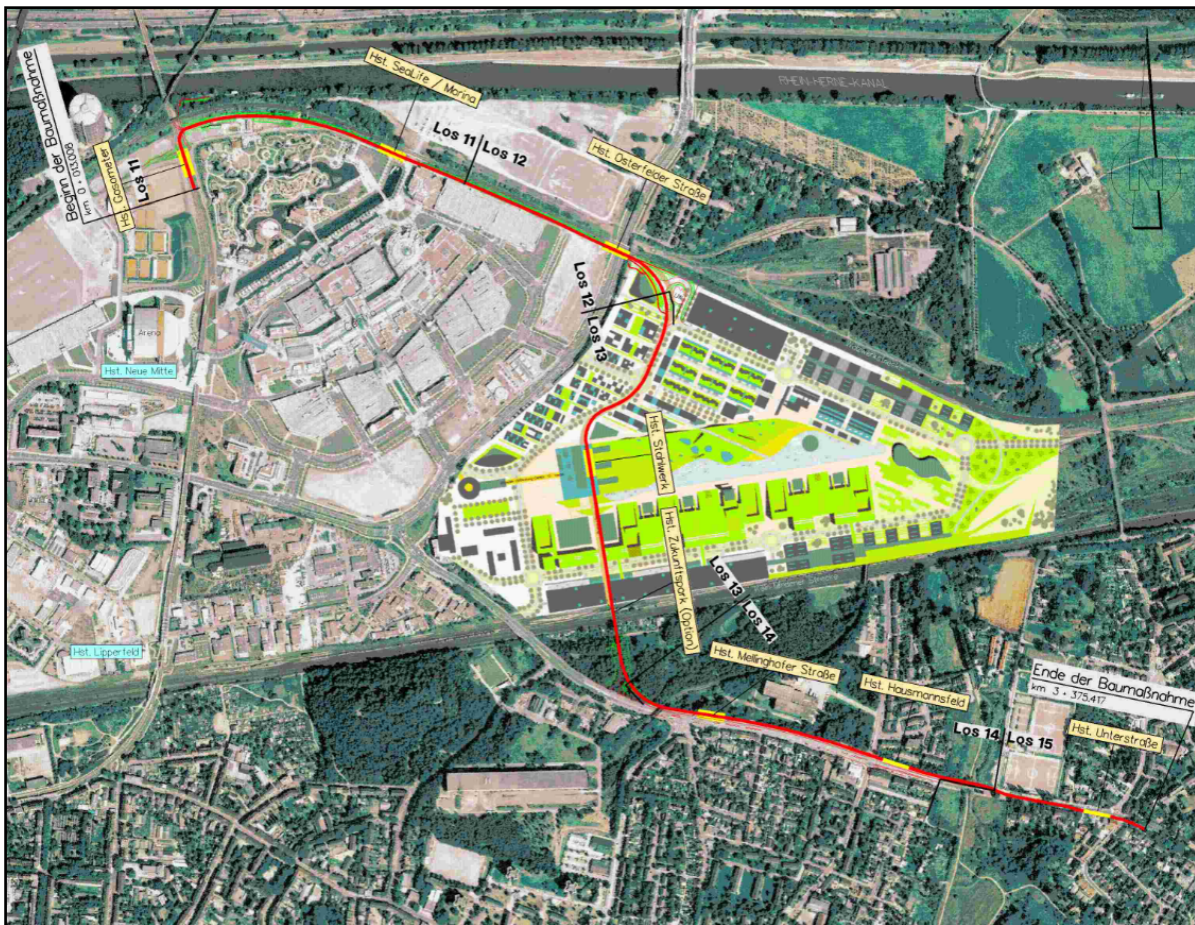


Abbildung 2: Trassenvariante 1998 – 2010

In der Abbildung 2 ist der Trassenverlauf der zum Planfeststellungsverfahren 2005 eingereicht wurde dargestellt.

Die geplante Gesamtlänge der Straßenbahnverlängerung der 105 betrug 3.300 m. Hiervon entfielen 3.000 m auf Oberhausener Stadtgebiet und 300 m auf Essener Stadtgebiet. 2.100 m der Streckenführung sollte in Hochlage auf einer systemeigenen Trasse erfolgen, 900 m ebenerdig auf systemeigener Trasse und weitere 300 m im Mischverkehr mit dem MIV. An der geplanten Trasse war der Neubau von sechs Haltestellen (Unterstraße, Hausmannsfeld, Mellinghofer Straße, Stahlwerk, Osterfelder Straße, CentrO und Gasometer) vorgesehen. Die Abstände der Haltestellen betrugen durchschnittlich 550 m.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

1.3 Planungen 2012 – 2015

Der verkehrliche Nutzen der Straßenbahnstrecke war jedoch weiterhin unbestritten: 2011 wurde die Verbindung der bestehenden ÖPNV-Trasse in der Neuen Mitte mit der Essener Straßenbahnlinie 105 erneut in den Oberhausener Nahverkehrsplan aufgenommen. 2012 initiierte der Rat die Wiederaufnahme der Planungen für die Strecke VI als reine Straßenbahnstrecke. Die Planungsvarianten zur Straßenbahnverlängerung 105, die in den Jahren 2005 und 2014 für das Planfeststellungsverfahren eingereicht wurden, unterscheiden sich in ihrem Trassenverlauf nur geringfügig. In der Abbildung 3 ist der Trassenverlauf der zum Planfeststellungsverfahren 2014 dargestellt.

Im Rahmen des Bundesprogramms der GVFG (ÖPNV-Maßnahmen ab 50 Millionen EUR zuwendungsfähige Kosten), wurde eine standardisierte Bewertung durchgeführt. Die standardisierte Bewertung hatte eine volkswirtschaftliche Rentabilität des Straßenbahnvorhabens mit dem Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 2,04 eindeutig nachgewiesen. Ein NKI von 1,0 bringt zum Ausdruck, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis ausgeglichen ist und die Durchführung der Maßnahme bereits rechtfertigt. Bei einem NKI von 2,04 übersteigt der Nutzen die Kosten um das Doppelte.

Mit dem Ratsbürgerentscheid im März 2015 fiel zwar die Entscheidung gegen die geplante Variante, nicht jedoch gegen die grundsätzliche Idee des Lückenschlusses. Dessen Sinnhaftigkeit wurde etwa von der STOAG unterstrichen, indem sie das Projekt für die laufende Erarbeitung des nordrhein-westfälischen ÖPNV-Bedarfsplans anmeldete.

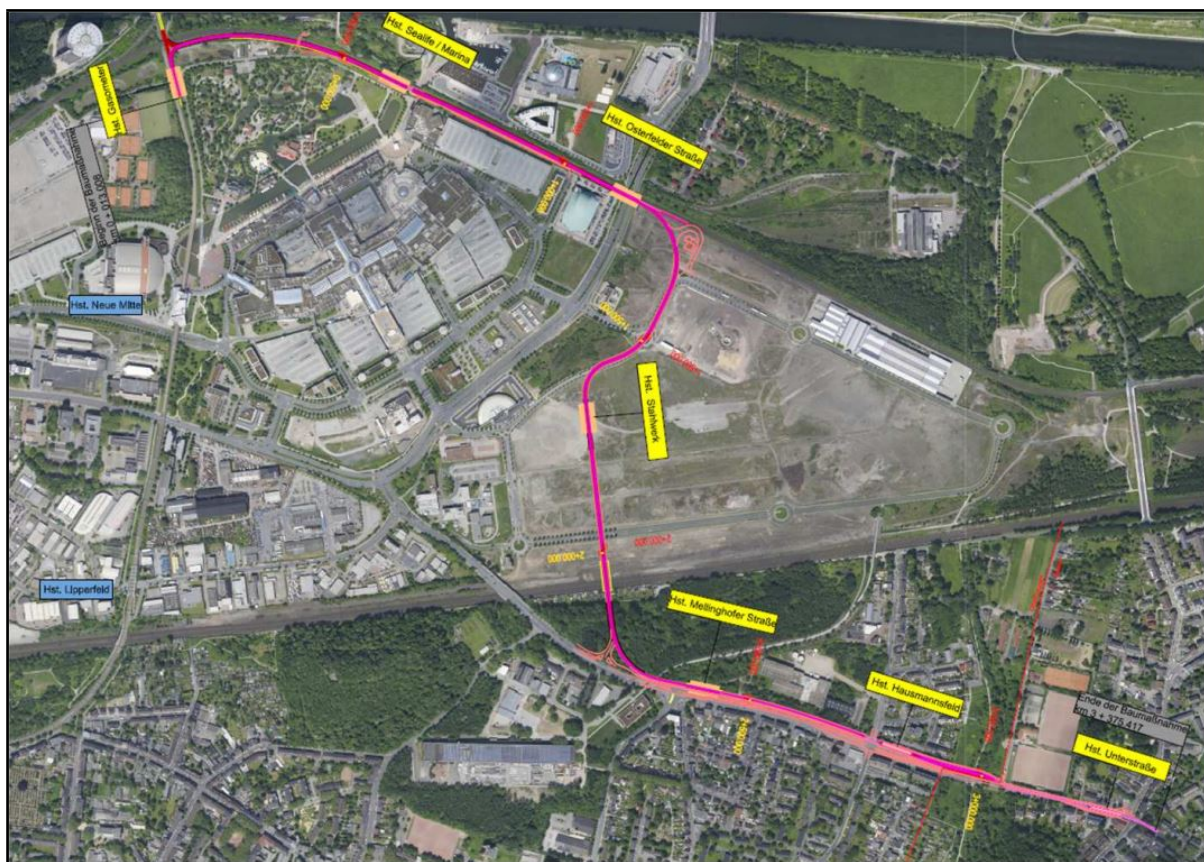


Abbildung 3: Trassenvariante 2014

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

1.4 Aktuelle Planungen zum Trassenverlauf

Vor dem Hintergrund der Erarbeitung des „Masterplans Neue Mitte 4.0“, erfolgte 2019 erneut eine Prüfung alternativer Trassen für den Lückenschluss.

Die Planungen sehen nun vor, dass die Straßenbahntrasse wie folgt verlaufen wird:

Von der Haltestelle Unterstraße auf Essener Stadtgebiet bis zur Stadtgrenze werden 300 Meter Straßenbahnstrecke neugebaut. Von der Stadtgrenze aus verläuft die Straßenbahn auf der Essener Straße in Mittellage bis zum Knotenpunkt Hausmannsfeld. In dem Bereich entsteht die Haltestelle „Stadtgrenze Essen“. Von dem Knotenpunkt aus verläuft die Straßenbahnstrecke im Seitenraum der Essener Straße parallel zur Fahrbahn und biegt nach 600 Meter rechts in das Hausmannsfeld ein und überquert die Köln-Mindener Eisenbahnstrecke. Unmittelbar nördlich der Köln-Mindener Bahnstrecke wird die Straßenbahn wieder auf das Geländeniveau geführt. Im weiteren Verlauf folgt die Straßenbahn auf einem grünen Gleiskörper dem „Stahlwerkspark“. Nach plangleicher Querung des Brammenrings wird die Trasse unmittelbar südlich der Güterbahnstrecke weiter nach Westen geführt. Von der neuen Straßenbahnbrücke über die Osterfelder Straße bis zum Einbiegen auf die ÖPNV-Trasse entspricht der dargestellte Verlauf, der Planung von 2014. Insgesamt hat die Straßenbahnstrecke eine Länge von 3.500 Meter. Hiervon entfallen 300 Meter auf Essener Stadtgebiet, 300 Meter der Straßenbahnstrecke werden in Mittellage der Essener Straße geführt, 600 Meter im Seitenraum der Essener Straße und 2.300 Meter straßenunabhängig im Bereich des Stahlwerksgeländes. Insgesamt werden sieben neue Straßenbahnhaltestellen geplant. In der Abbildung 3 ist eine Übersichtskarte des geplanten Trassenverlaufs der Straßenbahnlinie 105 dargestellt.

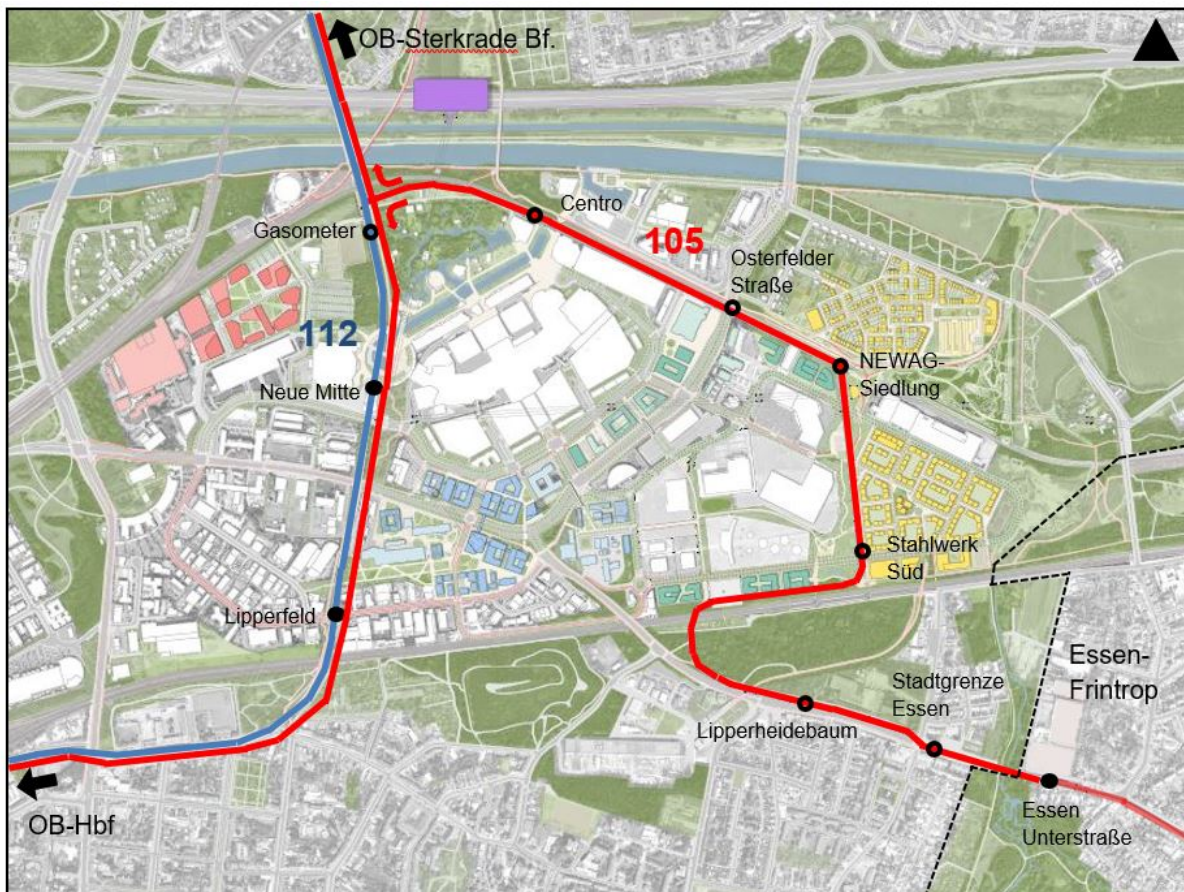


Abbildung 4: Übersichtskarte Trassenverlauf der Straßenbahnverlängerung 105

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

1.5 Vergleich der Trassenvarianten 2014 und Aktuell

Die Planungsvariante 2014 und die aktuell verfolgte Planungsvariante unterscheiden sich in ihrer Führungsform, dem Streckenverlauf und den äußeren Randbedingungen insbesondere im Bereich des ehemaligen Stahlwerks-Ost voneinander. Beide Planungsvarianten verlaufen zwischen der Stadtgrenze Essen und der Eisenbahnkreuzung, Eisenbahnstrecke Köln-Minden, zunächst identisch. Die Planungsvariante 2014 sah vor, die Straßenbahntrasse zwischen der Querung der Eisenbahnstrecke Köln-Minden und dem Anschluss an die bestehende Trasse in Höhe des Gasometers, in Hochlage zu führen. Die Trasse sollte im westlichen Teil des Stahlwerkgeländes verlaufen.

Aufgrund der im Masterplan Neue Mitte geplanten städtebaulichen Strukturen wird die Trassenführung im Bereich des Stahlwerkgeländes nun weiter nach Osten, an die Schnittstelle zwischen den geplanten Wohngebieten und den vorhandenen Gewerbeflächen vorgelegt. Die aktuellen Planungen sehen eine ebenerdig und im Bereich des ehemaligen Stahlwerks unabhängig der Straße geführte Straßenbahntrasse vor, die zum Teil in einen Grünzug eingebettet wird. Mit einer derartigen straßenunabhängigen Führung ist ein staufreier Betrieb der Straßenbahn möglich.

Im weiteren Verlauf, zwischen der Haltestelle Osterfelder Straße und der Anbindung an die bestehende ÖPNV Trasse, verlaufen beide Varianten gleich. Ein erheblicher Unterschied besteht allerdings in der Führungsform; während die Variante 2014 auch in diesem Bereich aufgeständert werden sollte, verläuft die aktuelle Trasse bis zur Querung der Osterfelder Straße ebenerdig. Die Querung der Osterfelder Straße erfolgt über ein Brückenbauwerk. Die beiden Streckenführungen können in der Abbildung 5 nachvollzogen werden.

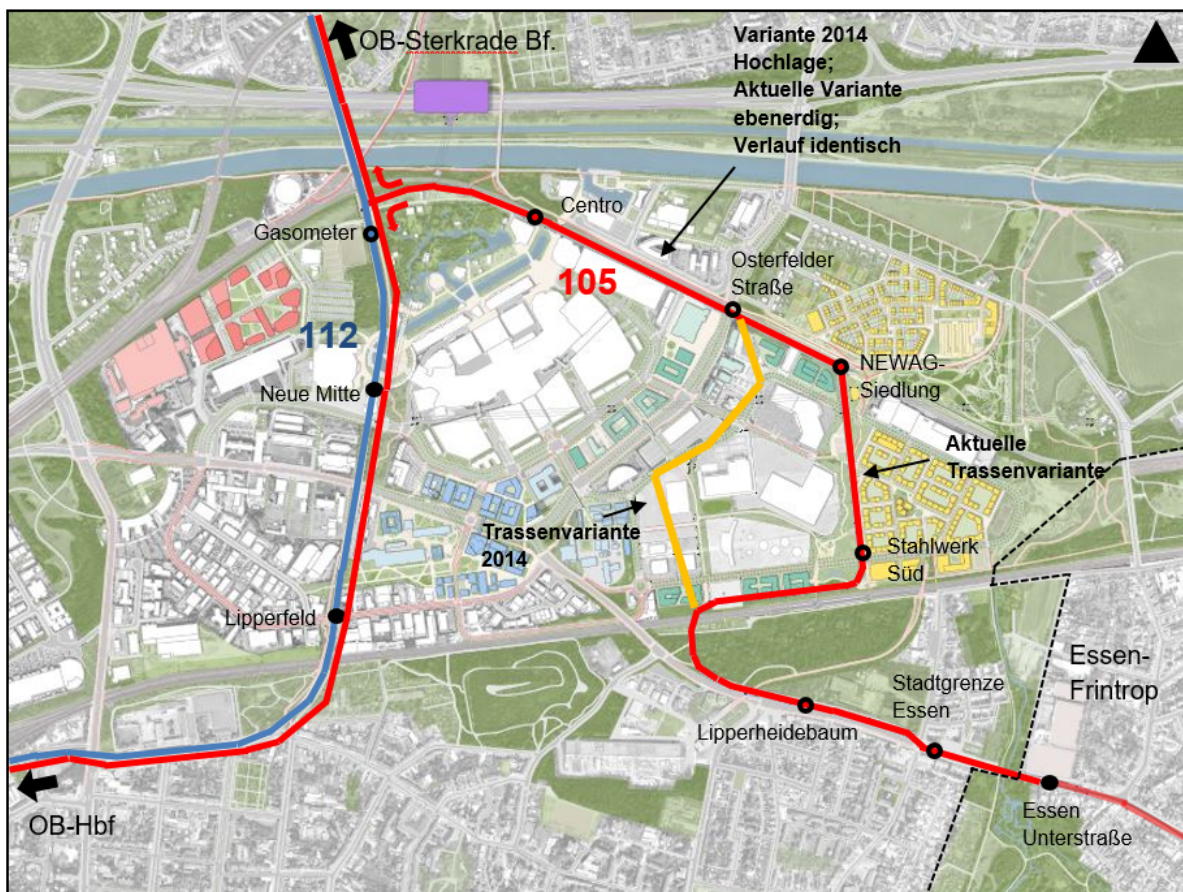


Abbildung 5: Übersichtskarte Trassenvergleich Varianten 2014 und aktuelle Planungen

Stadt	Drucksachen-Nr.	Termin	
Oberhausen	B/17/4407-01	05.02.2024	Rat der Stadt

1.6 Betriebskonzepte der Straßenbahnlinie 105

Basierend auf dem bestehenden Liniennetz der Städte Oberhausen und Essen, kann die Annahme getroffen werden, dass das Betriebskonzept so angepasst wird, dass die verlängerte Straßenbahnlinie 105 auch in 2030 - hauptsächlich zu den Hauptverkehrszeiten - unverändert in einem 10-Minuten-Takt verkehrt. Nach dem Lückenschluss aus Richtung Essen steuert die Straßenbahnlinie 105 abwechselnd jeweils den Sterkrader Bahnhof und den Oberhausener Hauptbahnhof - im 20-Minuten-Takt - an. In Abbildung 6 ist das Betriebskonzept der Straßenbahnlinie 105 graphisch abgebildet.

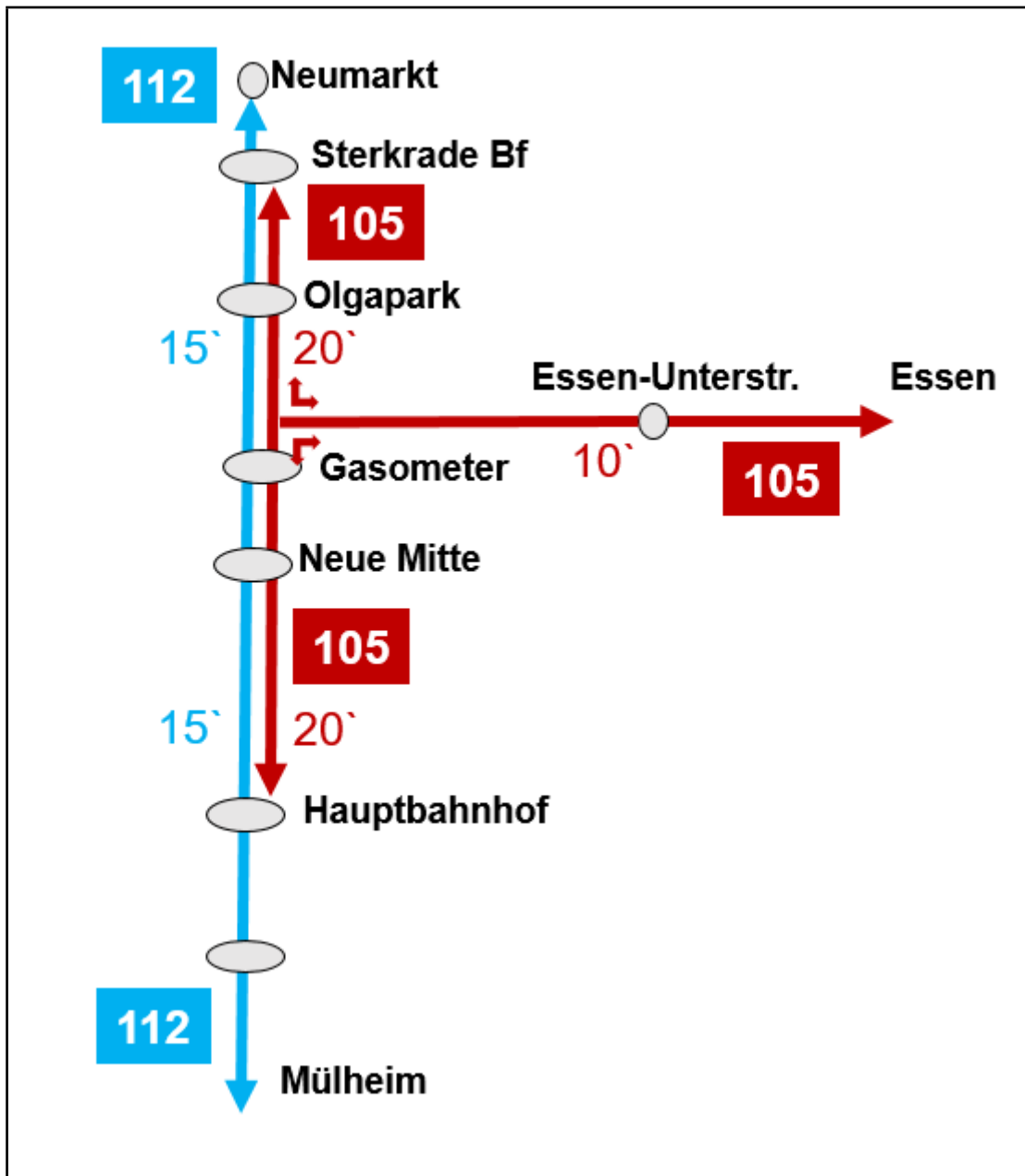


Abbildung 6: Aktuelles Betriebskonzept

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

2. Begründung des Bauvorhabens

2.1 Herleitung der Notwendigkeit des Vorhabens

Ein Schlüssel zur nachhaltigen Stadtentwicklung ist der Verkehrssektor. Die direkte Verbindung der Straßenbahn schafft neue Fahrbeziehungen im ÖPNV und damit neue Möglichkeiten für Verkehrsverlagerungen. Wohlgemerkt soll hierbei auf die regionale Bedeutung der Straßenbahnverlängerung verwiesen werden. Nur in Zusammenarbeit der Städte Essen und Oberhausen sowie mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr kann das Projekt gelingen. BürgerInnen aus dem dicht besiedelten Essener Nordwesten können Freizeitangebote oder ihre Arbeitsstelle in der Neuen Mitte umsteigefrei erreichen und sind nicht mehr auf den Individualverkehr angewiesen. Der Lückenschluss zwischen dem Essener Nordwesten und der Neuen Mitte in Oberhausen, führt aufgrund der Verlagerung der Verkehre vom MIV zum Umweltverbund, zu einer Einsparung an CO2-Emmissionen. Das Projekt hat einen positiven Effekt auf das Klima und besitzt in Oberhausen einen Leuchtturmcharakter. Der Betrieb der Straßenbahn ist leise, sauber und energieschonend. Darüber hinaus führt die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zur Entlastung des Individualverkehrs und verhindert Rückstau und starke Verkehrsbelastungen. Im Gegensatz zur heutigen Buslinie 185 zwischen der Unterstraße in Essen und der Neuen Mitte, hat der Straßenbahnbetrieb die Vorteile, der kürzeren Fahrzeiten, der höheren Kapazität an Fahrgästen und der Entlastung des Straßennetzes aufgrund der größtenteils straßenunabhängigen Streckenführung im eigenen Bahnkörper. Die Kunden nehmen die Straßenbahn als ein attraktiveres Verkehrsmittel wahr als einen Linienbus. Neue ÖPNV-Nutzer können mit dem Lückenschluss zwischen der Neuen Mitte und dem Essener Nordwesten gewonnen werden. Zusammengefasst führt die Umsetzung der Straßenbahnverlängerung zu einer Attraktivitätssteigerung Oberhausens und des Lebens- und Wirtschaftsraums.

Aus der überregionalen Bedeutung der Neuen Mitte ergibt sich ein hoher Mobilitätsbedarf, welcher heute überwiegend durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgedeckt wird. Jedoch kann Oberhausen auf ein bereits funktionierendes ÖPNV-System aufbauen und hat mit der ÖPNV-Trasse ein Alleinstellungsmerkmal. Die attraktive Lage am Autobahnnetz mit zwei Anschlussstellen und die Vielzahl an kostenfreien Parkmöglichkeiten im Westfield Centro, begünstigen die Nutzung des MIV. Trotz des hochleistungsfähigen Ausbaus der Straßeninfrastruktur an der Neuen Mitte kommt es regelmäßig zu Überlastungen des Straßenverkehrs. Eine Verbesserung der Zuflussregelung der Verkehrsströme ist durch eine Nachregulierung der Lichtsignalanlagen nicht zu erreichen. Weitere Flächenverdichtungen bedingen darüber hinaus zusätzliche Verkehrsbelastungen. Diese sind mit dem alleinigen Ausbau des Straßennetzes nicht mehr zu bewältigen und deshalb durch den geplanten Schienenverkehr zu kompensieren, um neue Chancen im öffentlichen Personenverkehr zu entwickeln und die Nutzbarkeit - im Zuge der Mobilitätswende - zu steigern.

Um das ÖPNV-Angebot in der Neuen Mitte optimal zu gestalten, ist die Straßenbahnverlängerung der 105 unerlässlich. Sie gewährleistet einen bestmöglichen, vom motorisierten Individualverkehr entkoppelten, Verkehrsfluss. Die eigenständige Straßenbahnführung entlastet die umliegenden Straßen und Knotenpunkte und hat gegenüber dem Busverkehr den klaren Vorteil von Stauvermeidung. Ferner gewährleistet die separate Schienenführung optimale Erreichbarkeiten der vorhandenen und geplanten Nutzungen. Weiterhin ermöglicht sie allen PendlerInnen und Reisenden bedeutsame Ziele in Oberhausen und insbesondere über die Hauptbahnhöfe Essen und Oberhausen auch interkommunal im Ruhrgebiet Ziele zu erreichen. Das geplante Vorhaben besitzt für die Stadt Oberhausen und weit darüber hinaus bedeutende Strahlkraft im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Rahmen der Mobilitätswende.

Dies wird auch durch die bereits erwähnte in 2014 durchgeführte standardisierte Bewertung mit dem Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) von 2,04 eindeutig nachgewiesen. Es ist zu erwarten, dass durch die aktuellen Planungen im Rahmen des Masterplan Neue Mitte (insbesondere die geplanten Wohnnutzungen) dieser Wert in einer noch zu erstellenden aktualisierten Berechnung noch übertroffen wird.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Der „Masterplan Neue Mitte 4.0“ sieht vor, dass auf dem Gelände rund um das CentrO in den nächsten Jahrzehnten Wohnraum für bis zu 4.000 Menschen entstehen soll. Neues Wohnen und zugehörige Folgeeinrichtungen sollen die Neue Mitte ergänzen und beleben. Die Neue Mitte soll urbaner, lebenswerter und grüner werden. Der Masterplan Neue Mitte wurde in der Sitzung des Rates am 16.05.2022 als städtebauliches Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Der Rat der Stadt Oberhausen hat die Verwaltung unter anderem beauftragt, die verkehrliche Erschließung der Wohnquartiere am Brammenring einschließlich der Straßenbahnplanung, auf Basis einer breiten Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern gemeinsam mit allen relevanten Akteuren voranzutreiben und zu konkretisieren und über das Vorgehen, die Realisierung von Maßnahmen sowie die weiteren Planungen kontinuierlich zu informieren.

Als eines von vier Leuchtturmprojekten in der aktuellen „Strategie zur Verkehrsentwicklung in Oberhausen“ (Drucksachen-Nr. B/17/3333-01) stellt die Stadt den Masterplan zudem ins Zentrum einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung. Oberhausen will das Verkehrsmittelangebot sowie die Erreichbarkeit für wesentliche Ziele gezielt verbessern – mit besonderem Fokus auf Fußverkehr, Radverkehr und den ÖPNV. Das Verkehrskonzept des Masterplans soll der Weiterentwicklung von CentrO und Stahlwerksgelände Rechnung tragen. Ein innovatives Mobilitätssystem soll das erweiterte Nutzungsspektrum mit den umliegenden Stadtbausteinen verknüpfen. Dabei spielt der Ausbau des ÖPNV-Angebots mitsamt Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 eine zentrale Rolle bei der Verwirklichung des Masterplans Neue Mitte. Am 13.11.2023 beschloss der Rat der Stadt Oberhausen (Drucksachen-Nr. B/17/4010-01) die Rahmenplanung für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost sowie für den Bereich Werkstraße / Ripshorster Straße als städtebauliches Entwicklungskonzept i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und die Beauftragung der Verwaltung zur Durchführung weiterer operativer Maßnahmen zur Vorbereitung einer masterplankonformen Flächenentwicklung.

2.2 Gesellschaftlicher Wandel in den Themenfeldern Klimawandel und Mobilitätswende

In den vergangenen acht Jahren seit dem Ratsbürgerentscheid hat sich in weiten Teilen der Öffentlichkeit auch die Einstellung gegenüber den sogenannten Megatrends Mobilitätswende und Klimawandel verändert. Zum damaligen Zeitpunkt besaßen ökologische Argumente in der öffentlichen Diskussion weniger Gewicht als heute. Ähnliches gilt für den Beitrag des ÖPNV zur Verkehrsentlastung und seine Bedeutung für ein modernes urbanes Mobilitätssystem. Mittlerweile besteht ein ausgeprägtes Bewusstsein für Klimapolitik, Nachhaltigkeit sowie die Zukunftsfähigkeit von Wirtschaft und Gesellschaft. Viele BürgerInnen wünschen sich größere Beiträge zum Klimaschutz und einen attraktiven ÖPNV. Die Straßenbahnverlängerung und der damit verbundene ÖPNV-Lückenschluss stärkt die Mobilitätswende und orientiert sich gleichzeitig an die Mobilitätsstrategie der Stadt Oberhausen und die interkommunale Vernetzung des ÖPNV.

2.3 Straßenbahnverlängerung 105 in weiteren städtischen Planwerken

Neben dem Masterplan Neue Mitte hat die Verwaltung auch in anderen städtischen Planwerken an den Entwicklungszielen zum Ausbau des kommunalen Schienenverkehrs festgehalten. So enthält der seit 2017 geltende Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen bereits den Lückenschluss zwischen der ÖPNV-Trasse und der Haltestelle Unterstraße. Andere städtische Planwerke beziehen sich ebenfalls auf diese Maßnahme (Masterplan Saubere Luft, Mobilitätsstrategie, STEK 2020, RFNP, ISTEK).

2.4 Herleitung des Vorhabens aus dem NVP Essen

Die Stadt Essen begrüßt in ihrem aktuellen NVP die Wiederaufnahme der Planungen zur Straßenbahnverlängerung 105. Im Detail wird aufgeführt, dass die Initiative zur Wiederaufnahme des Verfahrens zur Realisierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von der Haltestelle „Frintrop, Unter-

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

straße“ nach Oberhausen bei der Stadt Oberhausen liegt. Im Falle einer Wiederaufnahme unterstützt die Stadt Essen das Vorhaben.

3. Verfahrensschritte bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie

Die nachfolgende Zeitplanung ist darauf ausgerichtet, den Betrieb der Strecke VI/Linie 105 im Jahr 2030 aufnehmen zu können.

3.1 Planungsphase

Mit den weiteren Planungsschritten soll unmittelbar nach dem Ratsbeschluss begonnen werden. In Bezug auf die alten Planungen (nach HOAI 1-4, unter anderem Ingenieurbau, Tragwerksplanung, technische Ausrüstung, Verkehrsanlagen) muss zunächst eine Ermittlung der Änderungen gegenüber den vergangenen Planungen mit entsprechender Anpassung erfolgen. Ferner müssen vorbereitende Arbeiten, wie z.B. die Ergänzung und Aktualisierung der Vermessung oder Baugrunduntersuchungen (inklusive Klärung des Leitungsbestands) erfolgen.

Des Weiteren müssen Planungsleistungen, wie die Umweltverträglichkeitsprüfung, der landschaftspflegerische Begleitplan sowie Gutachten zu Schall- und Erschütterung beauftragt werden. Für diese Planungsleistungen ist ein Zeitraum von insgesamt 3,5 Jahren zu veranschlagen. Der Zeitraum dauert bis Anfang 2027 (Beginn der Vergabe- und Bauphase) an. Die Gespräche mit dem Fördermittelgeber zur Infrastrukturförderung sollten parallel zur Planungsphase beginnen, um die Grundlagen der Antragstellung zu sichern.

3.2 Planfeststellungsverfahren

Für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist als Fördervoraussetzung auf der Grundlage der Ergebnisse der Planungsphase eine standardisierte Bewertung des Bauvorhabens durchzuführen.

Das Planfeststellungsverfahren ist gesetzlich vorgeschrieben und sichert das Baurecht für die Straßenbaustrecke. Während der Planungsphase kann das Planfeststellungsverfahren schon eingeleitet werden. Der Planfeststellungsbeschluss zum Bauvorhaben der Straßenbahnverlängerung 105 wird gemäß § 28 ff PbefG bei der Bezirksregierung in Düsseldorf beantragt. Zu den Aufgaben der Bezirksregierung zählen die Beratung der Antragsteller, Prüfung der Anträge, Durchführungen der Anhörungen, Ausfertigung der Planfeststellungsbeschlüsse und der Genehmigungen zum Bau der Betriebsanlage. Das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich neun Monate lang dauern und im Jahr 2026 abgeschlossen sein.

3.3 Bauausführung

Für die eigentliche Bauausführung inklusive der vorgelagerten Vergabe der Bauleistungen sowie der nachgelagerten Schritte wie zum Beispiel der Bauabnahme, der Testfahrten und des Genehmigungsverfahrens der technischen Aufsichtsbehörde (TAB) ist ein Zeitraum von insgesamt 3 1/4 Jahren anzusetzen, von Anfang 2027 bis Mitte 2030. Insbesondere die Bautätigkeiten im Bereich der Querung der Köln-Mindener Eisenbahn (in Abstimmung mit der Deutschen Bahn mit zeitweiser Sperrung der Strecke) erfordern eine entsprechende Bauzeit.

Dieser Zeitraum wird vermutlich nicht mit anderen Verfahrensschritten parallel gesetzt, da hierzu die Planungen abgeschlossen, alle notwendigen Gutachten vorliegen müssen und das Vorhaben planfestgestellt sein muss. Darüber hinaus muss die Finanzierung sichergestellt sein, eine Förderzusage bzw. ein Zuwendungsbescheid ist für die Vergabe der Bauleistungen und den Beginn der Bauphase unabdingbar.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

3.4 Erstellung eines Kommunikationskonzeptes / Öffentlichkeitsbeteiligung

Der gesamte Prozess wird durch eine parallel verlaufende BürgerInnenbeteiligung und Kommunikation begleitet. Möglichst frühzeitig soll zur Begleitung der Planung bereits die BürgerInnenbeteiligung / Information entsprechend der Oberhausener Leitlinien zur BürgerInnenbeteiligung durch eine auf die Kommunikation von Großprojekten spezialisierte Agentur initiiert werden.

Wichtig bei allen Planungsschritten ist, eine transparente Kommunikation zwischen den Entscheidungsträgern, der beauftragten Agentur und den Oberhausener BürgerInnen zu gewährleisten. Das Vorhaben sollte frühzeitig und möglichst umfassend kommuniziert werden. Klare Angaben zum Zeitplan und den Planungsvorhaben werden der Öffentlichkeit vermittelt. Protagonisten und Antagonisten, des damaligen Prozesses (Ratsbürgerentscheid) sind bei der Kommunikation und den Bürgerveranstaltungen miteinzubeziehen. Nur eine vollumfängliche Beteiligung aller Stakeholder und der Bürgerschaft kann Bedenken gegen das Projekt frühzeitig entgegenwirken.

Im ersten Schritt wird unter Inanspruchnahme von Fachexpertise eine Ausschreibungsgrundlage für das noch zu beauftragende BürgerInnenbeteiligungs- und Kommunikationskonzept erstellt.

Die Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung soll während der gesamten Planungs- und Bauphase durch ein externes Büro durchgeführt werden, damit ein durchgehender Ansprechpartner für die Öffentlichkeit vorhanden ist. Vor Vergabe des BürgerInnenbeteiligungs- und Kommunikationskonzeptes ist über diese Inhalte und Vorgehensweise ein Beschluss in den Gremien vorgesehen.

3.5 Entscheidungsfahrplan der Beschlüsse

Der erste wichtige politische Beschluss erfolgt in Form der vorliegenden Beschlussvorlage. Ein weiterer politischer Beschluss betrifft die Beauftragung einer Agentur zur Durchführung einer BürgerInnenbeteiligung anhand des angefertigten Kommunikationskonzeptes. Im Anschluss erfolgt ein politischer Beschluss zur Einleitung des formalen Planverfahrens. Zuletzt wird der Hauptauftrag zur Bauausführung beauftragt. In regelmäßigen zeitlichen Abständen werden die STOAG und die Stadtverwaltung über die aktuelle Fortschreibung des Projekts im Rat informieren.

Im Rahmen des Projektes werden folgende Beschlüsse erforderlich:

- Grundsatzentscheidung zur Durchführung der Planung und der Verfahren
Hier vorliegende Beschlussvorlage
- Kommunikationskonzept / Öffentlichkeitsbeteiligung
Beschluss über das noch zu erstellende Konzept
- Beschluss zum Abschluss der Planungsphase (HOAI Leistungsphase 3) / Einleitung der Planfeststellung
Die wesentlichen Ergebnisse der Planungsphase werden präsentiert und als Grundlage für das anschließende, durch die Bezirksregierung durchzuführende Planfeststellungsverfahren, beschlossen
- Stellungnahme der Gemeinde zur Planfeststellung im Rahmen des durch die Bezirksregierung durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens wird die Gemeinde selber dazu aufgefordert eine Stellungnahme abzugeben
- Baubeschluss
Die vorliegende Gesamtplanung wird dem Rat der Stadt zum Beschluss vorgelegt. Danach kann mit dem Bau begonnen werden.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

3.6 Zeitplan der Planungsschritte und Bauphasen bis zur Inbetriebnahme

Zeitlich soll mit den Planungen unmittelbar nach dem Ratsbeschluss begonnen werden. Die Planungsphase wird mit insgesamt 3 Jahren kalkuliert und dauert bis Anfang 2027 an. Für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und die Beantragung der Fördermittel ist der Zeitraum zwischen Anfang 2025 bis Ende 2026 vorgesehen. Daran anschließend erfolgt die Bauphase, die mit 3 1/4 Jahren angesetzt ist, also von Anfang 2027 bis Mitte 2030. Die Projektsteuerungsgruppe wird den Zeitplan und die Kostenkalkulation sukzessiv, anhand einer in regelmäßigen Abständen durchzuführenden Evaluation, anpassen.

3.7 Strukturierung des Planungsprozesses

Für die Abwicklung des komplexen und zeitaufwändigen integrierten Planungsprozesses bedarf es eines Projektmanagements.

Dazu wird eine Projektgruppe aus Vertretern der Stadtverwaltung, der STOAG und der beteiligten Fachplanungen eingerichtet. Die Stadt Essen wird voraussichtlich im Rahmen der Konkretisierung der Trassenplanung mit in die Projektgruppe einbezogen. Mit der Stadt Essen und dessen Verkehrsunternehmen, als auch mit der Stadt Oberhausen und der STOAG, gibt es eine Kooperationsvereinbarung zur Realisierung der Straßenbahnverbindung von Essen-Frintrop nach Oberhausen – Linie 105. Diese Vereinbarung wurde 2002 geschlossen und hat zum Inhalt, dass die STOAG die kurze Anschlussstrecke von der Stadtgrenze bis zur heutigen Haltestelle Essen-Unterstraße plant und die Genehmigungsverfahren in Abstimmung mit den Beteiligten der Stadt Essen durchführt. Die STOAG stellt für die gesamte Straßenverbindung, somit auch auf Essener Stadtgebiet den Förderantrag. In der Vereinbarung verpflichtet sich die Stadt Essen nach Rechnungstellung ihren kommunalen Eigenanteil und ihren nicht zuwendungsfähigen Kostenanteil der STOAG zu erstatten.

Übergeordnete Einbindung in den Masterplanprozess:

Da das Projekt ein wichtiger Baustein im Rahmen des Masterplans Neu Mitte darstellt, wird die Projektgruppe „Verlängerung der Straßenbahnlinie 105“ in das übergeordnete Projektmanagement zur Umsetzung der Planungen der Neuen Mitte integriert. So ist gewährleistet, dass alle notwendigen Informationen zwischen den Projekten ausgetauscht werden und die Verfahrens- und Planungsschritte - soweit erforderlich - aufeinander abgestimmt werden können.

Die für die o.g. Verfahrensschritte zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 erforderlichen Beratungs- und Planungsleistungen werden komplett an Dritte vergeben. Die Vergaben sollen durch die STOAG durchgeführt werden.

Im Rahmen der geplanten Arbeiten zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 ergeben sich für den Bereich 5-6 zusätzliche Aufgaben bei allen Planungs- und Verfahrensschritten des hier dargestellten Ablaufs: die Begleitung der Vergaben, die Wahrnehmung von Abstimmungsterminen, die Zusammenarbeit mit Dritten (beauftragte Büros, Dienstleister etc.) und die Vorbereitung der politischen Beschlussfassungen. Aufgrund allgemeiner Erfahrungen bei größeren Bauvorhaben, auch bei der Stadt Oberhausen, müssen klare Zuständigkeiten eingerichtet und Personal eingesetzt werden, welches das Projekt von Anfang bis Ende kontinuierlich vorantreibt. Das aktuell vorhandene Personal kann durch den Mangel an verfügbaren Kapazitäten diese Aufgaben nicht bewältigen. Nur so können Fehlentwicklungen bei der Projektbearbeitung ausgeschlossen werden. Gegebenenfalls zur Einrichtung von Stellen wird in der folgenden Sitzungsfolge den Gremien eine entsprechende Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

4. Kostendarstellung / Förderkulisse

Der Bau von Straßenbahnen wie der Linie 105 in Oberhausen wird nur zu einem kleinen Anteil mit Eigenmitteln der Kommune finanziert. Primäres Finanzierungsinstrument ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes. Die Finanzmittel hierfür sind im GVFG selbst verankert und unterliegen damit nicht der jährlichen Haushaltsgesetzgebung des Bundestags. In dem Zeitraum von 1997 bis 2019 lag das Finanzierungsvolumen konstant bei 333 Mio. EUR pro Jahr. Im Juni 2020 wurde das GVFG neu gefasst und mit deutlich mehr Mitteln ausgestattet, ausdrücklich um mehr Schienenprojekte im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) realisieren zu können. Seit 2021 werden jährlich 1 Mrd. EUR bereitgestellt, ab dem Jahr 2025 werden es 2 Mrd. EUR p.a. sein und ab dem Jahr 2026 legt das GVFG eine jährliche Dynamisierung dieser Fördermittel von 1,8 % p.a. fest.

Eine Kürzung der Finanzmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz steht politisch hinsichtlich der aktuellen Kürzungen im Bundeshaushalt nicht in Diskussion. Im Gegenteil sollen die Finanzmittel, wie unter § 10 GVFG Zweckbindung und Verteilung der Mittel nachzulesen ist, sukzessive erhöht werden. Gleiches bestätigt der Verband der deutschen Verkehrsunternehmen auf Anfrage vom Dezember 2023 und weist daraufhin, dass das Vorhaben der Linie 105 aus Bundes- und Landessicht im Vergleich zu anderen Projekten als klein anzusehen ist und allein vor diesem Hintergrund von etwaigen Einsparungsabsichten nicht betroffen wäre.

Voraussetzung für die Realisierung des Vorhabens ist die Bezuschussung der Baumaßnahme durch die Bundesfinanzhilfe für Großvorhaben der Infrastruktur des schienengebundenen ÖPNV (GVFG), folglich werden mindestens 90 % bis maximal 95 % der förderfähigen Kosten bezuschusst. Dieser Anteil setzt sich aus 75 % Bezuschussung durch Bund und mindestens 15 % bis maximal 20 % durch das Land NRW zusammen (GVFG § 4 (1) S.1). Der tatsächliche Fördersatz des Landes NRW ergibt sich durch die Eingruppierung des Vorhabens in die sogenannte Kategorie „vorrangige Schieneninfrastruktur“. Das Bauvorhaben der Linie 105 ist nach heutigem Stand dieser Kategorie zuzuordnen.

4.1 Planungskosten

Die Planungskosten betragen in etwa 10 % der Baukosten und belaufen sich folglich auf ca. 10 - 12 Mio. EUR. In den Planungskosten sind die Fremdleistungen von der Planung bis zur Inbetriebnahme (HOAI-Phasen 1-9) enthalten. In der folgenden Auflistung werden die einzelnen HOAI-Phasen dargestellt.

1. Grundlagenermittlung
2. Vorplanung
3. Entwurfsplanung
4. Genehmigungsplanung
5. Ausführungsplanung
6. Vorbereitung der Vergabe
7. Mitwirkung bei der Vergabe
8. Objektüberwachung – Bauüberwachung und Dokumentation
9. Objektbetreuung

Anhand der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), beziehungsweise der Prozentangaben der Leistungsphasen für Verkehrsanlagen (VA) werden circa 50 % und demnach circa 5 - 6 Mio. EUR der Planungskosten für den beschriebenen Zeitraum von 3,5 Jahren bis zur Einreichung der Planfeststellung und der Einreichung des Finanzierungsantrages beim Land NRW/VRR angesetzt (HOAI-Phasen 1-4). Für die Ausführungsplanung, die Erstellung des Leistungsverzeichnisses, die Ausschreibung und die Auftragsvergabe verbleiben dann circa 30 %, folglich 3 - 3,6 Mio. EUR der Planungskosten (HOAI-Phasen 5-7). Für die Baubetreuung sowie die

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

585 Schlussrechnung werden dann circa 20 % der Planungskosten, somit 2 - 2,4 Mio. EUR angesetzt
586 (HOAI-Phasen 8-9).

587
588 Die Planungskosten werden pauschal mit einem Satz in Höhe von 2 % der Baukosten (Annahme: Bau-
589 kosten 100 - 120 Mio. EUR, entspricht Planungskosten von 10 – 12 Mio. EUR) des Vorhabens bezu-
590 schusst, damit reduziert sich der Eigenanteil der STOAG um 2 - 2,4 Mio. EUR auf 8 - 9,6 Mio. EUR.
591 Die benötigten Mittel für die Planungsleistungen für das Jahr 2024 wird die STOAG im Rahmen ihrer
592 Aufstellung des Wirtschaftsplanes sowie der Aufstellung der Mittelfristplanung von 2025 bis 2028 be-
593 rücksichtigen.

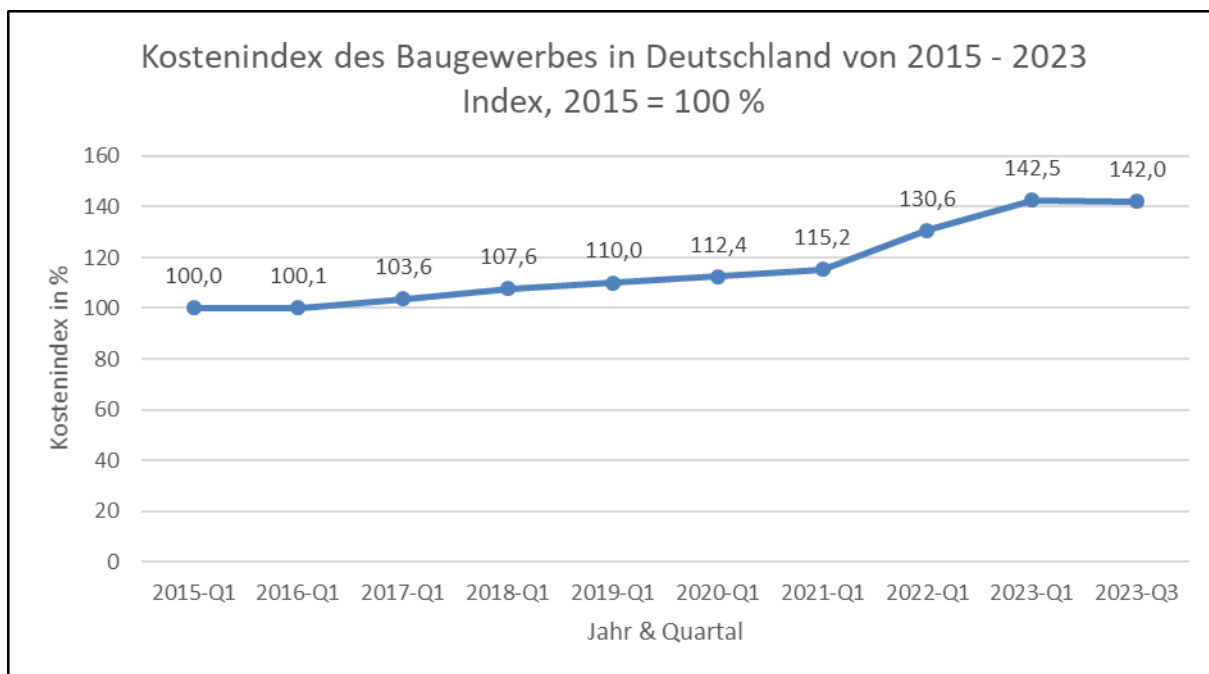
594

595 4.2 Baukosten

596

597 Für die Realisierung der Straßenbahnlinie 105 in der hier vorliegenden Streckenführung, die mit dem
598 Masterplan zur Neuen Mitte vorgeschlagen wurde, liegt noch keine konkrete Planung und damit auch
599 keine belastbare Kostenermittlung vor. Um gleichwohl zu einer vorläufigen Definition der
600 Herstellungskosten (Baukosten) zu kommen, wurden die Kenntnisse der früheren Planung zur Linie
601 105 aus 2015 nachverwendet, die noch auf einer anderen Trassierung durch das ehemalige
602 Stahlwerksgelände basierte. In den Einzelpositionen der damaligen Kostenermittlung werden die
603 Mengenansätze (Längen, Brückenflächen, Haltestellenanzahl etc.) entsprechend der nun zu
604 betrachtenden Linienführung extrapoliert.

605 Weiterhin werden die damaligen Preisansätze auf den aktuellen Preisstand hochgerechnet. Gegenüber
606 dem damaligen Preisstand von 2015 sind belegt durch entsprechende Preisindexreihen des Bundes-
607 amts für Statistik für Bauleistungen bis Ende 2023, knapp 45% höhere Preise für den Bau von Stra-
608 ßenbahnen zu veranschlagen, siehe Abbildung 7.



609 Abbildung 7: Kostenindex im Baugewerbe in Deutschland von 2015 bis 2023: Datenquelle: Eurostat

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

610 Insgesamt ergibt sich somit ein Volumen der Baukosten von knapp 100 Mio. EUR, konkret 97,4 Mio.
611 EUR, siehe Tabelle 1.

Kostenschätzung		
Zusammenstellung der Kosten		
Strecke VI in Oberhausen - Variantenschätzung		
Hauptgruppe	Hauptgruppenbezeichnung	Kosten in EUR neu
1	Grunderwerb	3.035.000
2	Untergrund, Unterbau, Entwässerung	7.949.000
3	Oberbau	6.786.000
4	Neubau u. Änderung von Brücken	26.218.000
5	Stützwände	8.481.000
6	Tunnel	0
7	Sonstige Bauwerke	4.224.000
8	Ausstattung	8.189.000
9	Sonstige besondere Anlagen und Kosten	28.054.000
	5% Zuschlag für Kleinleistungen Gr 2-9	4.481.000
	Baukosten	94.382.000
	Grunderwerbskosten	3.035.000
	Gesamtkosten	97.417.000

612 Tabelle 1: Baukostenschätzung, Quelle: Ingenieurbüro Spiekermann

613

614 Die mit 5,5 % p.a. dynamische Preisentwicklung der vergangenen Jahre ist u.a. auf einen überhitzten
615 Baupmarkt zurückzuführen, der durch eine dauerhaft sehr hohe Nachfrage an Bauleistungen im privaten
616 wie im öffentlichen Sektor, sowie den Mangel an Materialien und Ressourcen aller Art geprägt war, be-
617 beschleunigt durch massive Lieferkettenprobleme während der Pandemie. Momentan ändert sich die
618 Lage, da die Nachfrage nach Bauleistungen u.a. wegen der Zinsentwicklungen am Kapitalmarkt
619 deutlich zurückgeht. Sofern hier gleichwohl von einer Fortsetzung der Preisdynamik ausgegangen wird,
620 wären zum Zeitpunkt der Bauausschreibungen, also in Preisen von 2027 mit 30,5% zusätzlichen
621 Herstellungskosten, also insgesamt rund 130 Mio. EUR möglich. Realistischer ist nach Einschätzungen
622 der Branche eine Verlangsamung der Preisdynamik auf etwa 4 % p.a., womit die Baukosten zum
623 Zeitpunkt der Bauausschreibungen im Rahmen von 120 Mio. EUR liegen werden.

624

625 4.3 Gesamtherstellungskosten

626

627 Aufgrund der dynamischen Preisentwicklung in der Baubranche werden die Gesamtherstellungskosten
628 für das Bauvorhaben zum Zeitpunkt des Baubeginns sich voraussichtlich in einem **Kostenrahmen** von
629 **110 Mio. EUR bis zu 132 Mio. EUR** bewegen und enthalten die Bau- und Planungskosten, sowie Ne-
630 benkosten, wie z.B. den Grunderwerb. Der Anteil der Planungskosten liegt dabei voraussichtlich bei ca.
631 10 - 12 Mio. EUR und der Anteil der Baukosten wird mit 100 - 120 Mio. EUR veranschlagt. Der Eigen-
632 anteil der STOAG wird unter der Annahme der Förderfähigkeit des Vorhabens und in Bezug auf die
633 Gesamtherstellungskosten, Kosten in Höhe von **15,6 Mio. EUR bis 21,6 Mio. EUR** verursachen, ab-
634 hängig von der Höhe der Förderquote Landes NRW, die zwischen 15 % und 20 % der Gesamtherstel-
635 lungskosten liegen. Eine Darstellung der Kostenübersicht zu dem Bauvorhaben erfolgt in Tabelle 2. Die
636 Tabelle 3 thematisiert die Förderquoten der Bau- und Planungskosten, sowie den bei der STOAG ver-
637 bleibenden Eigenanteil.

638

639 Zusätzliche Aufwendungen und die Betriebskosten, die mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105
640 für die STOAG verbunden sind, wie insbesondere die Abschreibung der Investitionen für Planungs-
641 und Bauleistungen, die Tilgung der aufzunehmenden Kredite, die Betriebskosten, die Fahrzeugan-
642 schaffungskosten und die Unterhaltungskosten, sind nicht Teil der Gesamtherstellungskosten und wer-
643 den in den Kapiteln 4.4. und 4.5 thematisiert.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Sowohl die Planungs-, als auch die Baukosten, soweit diese nicht förderfähig sind, werden in die Investitionsplanung der STOAG aufgenommen und werden sich nach Fertigstellung über die Abschreibungsdauer von bis zu 50 Jahren anteilig belastend auf das Ergebnis der STOAG auswirken. Gegenwärtig ist die STOAG Eigentümerin der Trasse im Oberhausener Liniennetz. Analog dazu wird die STOAG Eigentümerin der neuen Trasse als Baukörper für die erweiterte Infrastruktur.

Kostenarten	Bauvorhaben ohne Förderung
Nur Baukosten (inklusive Grunderwerb)	100 - 120 Mio. EUR
Planungskosten (10 % der Baukosten)	10 - 12 Mio. EUR
Gesamtherstellungskosten der Straßenbahnverlängerung 105	110 - 132 Mio. EUR

Tabelle 2: Kostenübersicht Bauvorhaben

Kostenarten und Förderquoten	Mit Förderung 95 % der Baukosten und Grunderwerb	Mit Förderung 90 % der Baukosten und Grunderwerb
Baukosten (inklusive Grunderwerb)	5 - 6 Mio. EUR	10 - 12 Mio. EUR
Planungskosten <i>(nach Abzug der Fördersumme für Planungskosten, entsprechen 2 % der Baukosten)</i>	8 -9,6 Mio. EUR <i>(2 - 2,4 Mio. EUR)</i>	8 -9,6 Mio. EUR <i>(2 - 2,4 Mio. EUR)</i>
Eigenanteil STOAG (Bau und Planung = Gesamtherstellungskosten)	Maximal 15,6 Mio. EUR	Maximal 21,6 Mio. EUR

Tabelle 3: Verbleibender Eigenanteil der STOAG

4.4 Betriebskosten

Zu den zukünftigen Betriebskosten, die ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke anfallen werden, zählen vor allem Ausgaben für die Fahrzeuganschaffung, die Unterhaltung der Infrastruktur, die Energie und das Personal. Anhand des zuvor vorgestellten Betriebskonzepts der Straßenbahnlinien 105 im Kapitel 1.6, werden die Betriebskosten wie folgt geschätzt:

Die entstehenden Betriebsaufwendungen durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 auf Oberhausener Stadtgebiet werden auf Basis der heutigen Kosten einer Straßenbahn in Höhe von 10 EUR/Nutzwagenkilometer angesetzt. Für das Jahr 2030 werden bei 420.000 erbrachten Nutzwagenkilometern Aufwendungen in Höhe von ca. 4,2 Mio. EUR kalkuliert. Die Unterhaltungskosten für die In-

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

frastruktur sind entsprechend der heutigen Kennwerte bei 100.000 EUR pro Gleis-km und Jahr anzusetzen. Dementsprechend ergeben sich für die Unterhaltung von 3,5 km pro Strecke und insgesamt 7 km Gleislänge Aufwendungen in Höhe von 0,7 Mio. EUR für die Unterhaltung. Die gesamten Betriebskosten werden demnach mit **ca. 4,9 Mio. EUR** kalkuliert. Eine vereinfachte Darstellung der Gesamtbetriebskosten kann der Tabelle 4 entnommen werden.

4.5 Zusätzliche Aufwendungen

Die zusätzlichen Aufwendungen, die mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 für die STOAG verbunden sind, wie insbesondere Abschreibung der Investitionen für Planungs- und Bauleistungen über die Abschreibungsdauer von voraussichtlich 50 Jahren und Zinsen, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung der STOAG ausgewiesen. Diese werden über eine Erhöhung des Finanzierungsbeitrages, da die Stadt Oberhausen im Rahmen der Direktvergabe die STOAG mit der Durchführung des ÖPNV im Oberhausener Stadtgebiet betraut hat, gemäß der EU-Verordnung 1370 aus 2007 als gemeinwirtschaftliche Leistungen der STOAG durch die Stadt Oberhausen ausgeglichen.

Die sich daraus ergebenden Aufwendungen für die STOAG werden nach heutiger Kostenstruktur ab dem Jahr der Fertigstellung auf **ca. 1,3 Mio. EUR** jährlich geschätzt. Grundlage für die Berechnung ist die Annahme, dass der maximale Eigenanteil der Gesamtkosten 21,6 Mio. EUR beträgt. Diese ergeben sich aus 0,9 Mio. EUR für Zinsen sowie 0,4 Mio. EUR für Abschreibung bzw. Tilgung. Bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 105 ergeben sich Aufwendungen bei der STOAG durch die Zinslast der aufzunehmenden Darlehen.

Die Zinslast und die Tilgung der aufzunehmenden Kredite werden in der entsprechenden Wirtschaftsplanung der STOAG berücksichtigt. Nicht gegengerechnet sind die Fahrgeldeinnahmen aus dem Fahrkartenverkauf. Diese sind aufgrund des im Mai 2023 eingeführten Deutschlandtickets zurzeit nicht kalkulierbar, sodass zu einem späteren Zeitpunkt, mit dem Baubeschluss, eine Kostenbilanz aufgestellt und dem Stadtrat vorgelegt wird. Die zukünftigen Fahrgeldeinnahmen werden jedoch die Ausgaben für die Gesamtbetriebskosten verringern. Es wird auf die Erläuterung des Nutzen-Kosten-Indikator in Kapitel 2.1, Herleitung der Notwendigkeit des Vorhabens, verwiesen.

Zusätzliche Aufwendungen für Planung und Bau	1,3 Mio. EUR
hierzu zählen:	
Zinsen (bei 4,00% Zinssatz)	0,9 Mio. EUR
Abschreibungen bzw. Tilgung	0,4 Mio. EUR
Gesamtbetriebskosten	4,9 Mio. EUR
hierzu zählen:	
Betriebskosten (Fahrzeuge, Personal, Energie)	4,2 Mio. EUR
Unterhaltungskosten der Infrastruktur	0,7 Mio. EUR.
Jährliche Gesamtkosten ab Fertigstellung	6,2 Mio. EUR

Tabelle 4: Jährliche konsumtive Aufwendungen der STOAG ab voraussichtlich 2030

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4407-01	Termin 05.02.2024	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Kurzfassung

Die Straßenbahnverlängerung 105 stellt für die Städte Oberhausen und Essen ein wichtiges interkommunales Verkehrsvorhaben dar und inkludiert wichtige Bausteine für die Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Umsetzung dieser Maßnahme beschleunigt die Mobilitätswende auf kommunaler sowie interkommunaler Ebene und erfüllt eine Komponente des ÖPNV-Bedarfsplans NRW.

Durch die vorhandene ÖPNV-Trasse kann die Stadt Oberhausen zwar heute auf eine einzigartig funktionierende ÖPNV-Achse einer ehemaligen Industrietrasse zurückgreifen, jedoch müssen für zukunftsorientierte Stadt- und Verkehrsentwicklungsprojekte die Weichen gestellt werden. Auf den bereits stark belasteten Verkehrsachsen in der Neuen Mitte bedarf es einer Verschiebung des Verkehrsanteils vom Individualverkehr auf den ÖPNV. Darüber hinaus sind im Zuge der Entwicklungen von lebendigen und grünen Wohnquartieren in der Neuen Mitte optimale Anbindungsvoraussetzungen – durch einen starken ÖPNV mit der Straßenbahn 105 – zu schaffen, um einer lebenswerten und innovativen Stadtentwicklung gerecht zu werden.

Die Baukosten für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 zum geplanten Baubeginn 2027 bewegen sich nach aktuellen Schätzungen in einem Kostenrahmen von 100 bis 120 Mio. EUR zuzüglich der geschätzten Planungskosten in Höhe von ca. 10 bis 12 Mio. EUR, folglich Gesamtherstellungskosten von 110 – 132 Mio. EUR. Durch eine Bezuschussung des Bauvorhabens in Höhe von 90 – 95 % beträgt der Eigenanteil der STOAG für den Bau der Straßenbahnlinie ca. 5 - 12 Mio. EUR. Durch die pauschale Förderung der zusätzlich anfallenden Planungskosten in Höhe von 2 % der Baukosten beträgt der Eigenanteil für die Planungsleistungen ca. 8 - 9,6 Mio. EUR. Insgesamt beläuft sich der Eigenanteil der STOAG folglich auf maximal 21,6 Mio. EUR. Auch die standardisierte Bewertung der Verlängerung der Straßenbahnlinie wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Jahr 2004 und der Planungen des Masterplans Neue Mitte ein positives Kosten-Nutzen Verhältnis nachweisen. Der Masterplan Neue Mitte 4.0 und die beschlossene Mobilitätsstrategie (Strategie zur Verkehrsentwicklung in Oberhausen) sehen die Straßenbahnverlängerung 105 als ein wichtiges Projekt und verdeutlichen die Wichtigkeit der Maßnahme. Für die Realisierung ist die Bereitstellung der Personalressourcen für Projektsteuerung, Planung, Bau und Gesamtbegleitung notwendig.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Straßenbahnverlängerung der Linie 105 für die Stadt Oberhausen ein zentraler Baustein für die Verkehrsentwicklung ist. Ferner stellt das Vorhaben - für Bürgerschaft, PendlerInnen und Reisende, lokaler Wirtschaft sowie Vernetzung der Ruhrgebietsstädte - einen hervorragenden Beitrag zur Optimierung des ÖPNV dar und ist damit ein Vorbild für die Mobilitätswende in Stadt und Region.

Anlagen

Klimacheck (nur online in Allris)

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: Ratsvorlage zur Straßenbahnverlängerung 105 (Drucksache Nr. B/17/4407-01)

Zuständiger Bereich: 5-6 Mobilität

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.)	☒	☐	☐	
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☒	☐	☐	

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu)-versiegelung aus?	☐	☐	☒	
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☒	☐	

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

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO ₂ (-Äquivalente)		
Reduktion ☒	Nicht ermittelbar ☐	Erhöhung ☐
Erläuterung: Modal-Split Verlagerung vom MIV zum ÖPNV durch eine separate Schienenführung und die Entlastung der umliegenden Straßen bzw. Knotenpunkte in der Neuen Mitte. Lokaler Lückenschluss der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen ermöglicht die Verlagerung auf einen effizienten Schienenverkehr und trägt zur Treibhausgasminderung bei.		

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

Die Stärkung des Umweltbundes (hier ÖPNV) wirkt sich als Beschleuniger der Mobilitätswende aus und wirkt sich positiv auf das Klima aus.

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 zu effizienter 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				