

stadt  
oberhausen



## MOBILITÄT IM UMWELTVERBUND

Umweltverträgliche Mobilitätskonzepte der Stadt Oberhausen

Dokumentation der Informationsveranstaltungen  
am 26., 27. und 28. August 2014 in Oberhausen

### **Ausrichter**

Stadt Oberhausen  
Dezernat 4 - Umwelt, Gesundheit,  
ökologische Stadtentwicklung und -planung  
  
Beigeordnete Sabine Lauxen  
  
Technisches Rathaus  
Bahnhofstr. 66  
46145 Oberhausen

### **Moderation und Dokumentation**

plan-lokal  
Dipl.-Ing Thomas Scholle  
Dipl.-Ing. Marco Eissing  
  
Bovermannstraße 8  
44141 Dortmund  
  
Tel. 0231 - 95 20 83 0  
Fax 0231 - 95 20 83 6  
  
[mail@plan-lokal.de](mailto:mail@plan-lokal.de)  
[www.plan-lokal.de](http://www.plan-lokal.de)

Dortmund, September 2014



## Inhalt der Dokumentation

1	Ablauf der Veranstaltungen .....	4
2	Begrüßung und Einführung.....	5
3	Fachbeiträge, Rückfragen und Antworten.....	6
4	Abschlussdiskussion .....	18
5	Ausblick und Verabschiedung .....	20
6	Impressionen aus den Veranstaltungen.....	21



## 1. Ablauf der Veranstaltungen

Im Rahmen von drei hintereinander stattfindenden Informationsveranstaltungen in den Stadtteilen Sterkrade, Osterfeld und Alt-Oberhausen konnten sich die Bürgerinnen und Bürger über die einzelnen Schwerpunkte im Bereich der Nahmobilität informieren und den Stand der Planungen zu einzelnen Projekten und Mobilitätskonzepten erfahren. Die Veranstaltungsdaten sowie der Veranstaltungsablauf lassen sich wie folgt skizzieren:

- » 26.08.2014, 18:00 Uhr im Bistro „Café Jahreszeiten“ (Sterkrade)
- » 27.08.2014, 18:00 Uhr in der Aula der Gesamtschule Osterfeld (Osterfeld)
- » 28.08.2014, 18:00 Uhr in der Aula des Heinrich-Heine-Gymnasiums (Alt-Oberhausen)

Begrüßung	Herr Real	Bezirksbürgermeister Sterkrade
	Herr Krey	Bezirksbürgermeister Osterfeld
	Frau Radtke	Bezirksbürgermeisterin Alt-Oberhausen
Einführung in das Themenfeld „Mobilität im Umweltverbund“	Frau Lauxen	Beigeordnete der Stadt Oberhausen, Dezernat 4 - Umwelt, Gesundheit, ökologische Stadtentwicklung und -planung
Vortrag zum Thema „Verkehr und Umwelt“	Frau Rolf	Stellv. Bereichsleitung Umweltschutz
Vortrag zum Thema „Radverkehr als Teil der Nahmobilität“	Herr Baum	Fachbereich Stadtentwicklung und vorbereitende Bauleitplanung
Vortrag zum Thema „Fußgänger als Teil der Nahmobilität“	Frau Janclas	Stellv. Bereichsleitung Tiefbau
Vortrag zum Thema „Barrierefreiheit = Mobilität für alle“	Herr Klockhaus	Stellv. Bereichsleitung Tiefbau
Vortrag zum Thema „E-Mobilität“ und „Strecke VI Linie 105“	Herr Overkamp	Geschäftsführer STOAG
Moderierte Diskussion zu den Referaten sowie Abschlussdiskussion zum Thema „Nahmobilität als integrierte Aufgabe“	Herr Scholle	plan-lokal
Ausblick und Verabschiedung	Frau Lauxen	Beigeordnete der Stadt Oberhausen



## 2. Begrüßung und Einführung



### „Mobilität im Umweltverbund“ - Sabine Lauxen (Beigeordnete der Stadt Oberhausen)

Frau Lauxen begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger und erläutert, dass im Rahmen der Informationsveranstaltungen das Thema „Mobilität im Umweltverbund“ aus den verschiedenen Blickwinkeln der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden sollte. Sie macht deutlich, dass es einerseits Ziel der Veranstaltung sei, über bereits umgesetzte oder sich derzeit in Planung befindliche Mobilitätskonzepte der Stadt Oberhausen zu informieren. Andererseits werde den Anwesenden die Möglichkeit geboten, der Stadtverwaltung Rückmeldung zu aktuellen Bedarfen und möglichen Handlungsfeldern zu geben, so dass eine rege Diskussion zur „Mobilität von morgen“ in Oberhausen angestoßen werden könne.

Frau Lauxen benennt einige Fragen, die von den anwesenden Referenten aus der Stadtverwaltung und von der STOAG im Laufe des Abends beantwortet werden sollen:

- » Was zeichnet die Mobilitätsmöglichkeiten in Oberhausen aus? Wo existieren die Stärken und Schwächen im in seiner Gesamtheit zu betrachtenden System?
- » Welches sind die aktuellen Themen und Handlungsfelder zur Verbesserung der Mobilitätssituation für alle Verkehrsteilnehmer? An welchen Stellen sollen zukünftig Anpassungen oder Erweiterungen vorgenommen werden?
- » Welche Mobilitätskonzepte und Planungen existieren oder werden in Zukunft seitens der Stadtverwaltung angestoßen? Wie können Ziele zur Verbesserung der Mobilität und der Umweltgerechtigkeit gleichermaßen umgesetzt werden?

Frau Lauxen verweist darauf, dass die einzelnen Themenfelder im Kontext der Mobilität, wie z. B. Radverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Klima- und Umweltschutz und Barrierefreiheit nicht nur einzeln betrachtet werden können, sondern aufgrund der vielfältigen Verknüpfungen stets in einer integrierten Gesamtbetrachtung behandelt werden sollten. Sie verweist auf die Prämisse der Stadtverwaltung, dass die einzelnen Mobilitätskonzepte für Oberhausen sowohl umweltgerecht und zukunftsfähig sein sollten, aber auch in besonderer Weise die Mobilitätsbedarfe der Bürgerinnen und Bürger „vor Ort“ berücksichtigen müssten.

Frau Lauxen erläutert abschließend, dass im Folgenden für die drei Stadtteile Sterkrade, Osterfeld und Alt-Oberhausen die oben aufgeführten Fragen differenziert beantwortet werden sollen und die Informationsveranstaltungen den Auftakt für einen breit angelegten Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern bildeten.



### 3. Referate zu den Themenbereichen der Nahmobilität

Im Folgenden werden jeweils die Zusammenfassungen der Vorträge verbunden mit den Rückfragen aus dem Publikum der drei Veranstaltungen präsentiert. Die Beiträge der Referenten sind dem Anhang dieser Dokumentation zu entnehmen.



#### **„Verkehr und Umwelt“ - Annemarie Rolf (Stellv. Bereichsleitung Umweltschutz)**

In ihrem Vortrag zum Thema „Verkehr und Umwelt“ erläutert Frau Rolf insbesondere die Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf die Umwelt. Anhand der drei Faktoren CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm und Luftschadstoffe stellt sie dar, inwiefern der motorisierte Straßenverkehr ein gravierendes Umwelt- und Gesundheitsproblem darstellt.

Hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird deutlich, dass der Verkehr in Oberhausen mit gut 25 % die zweitgrößte Verursacherquelle nach der Industrie ist. Das Themenfeld der Lärmbelastungen stellt Frau Rolf getrennt für die drei Stadtteile Sterkrade, Osterfeld und Alt-Oberhausen dar. Anhand von Berechnungen wurden die Auswirkungen des Straßenlärms kartiert und die Anzahl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger ermittelt. Insbesondere entlang der Autobahnen und der größeren Bundes- und Einfallstraßen ergeben sich hier höhere Belastungen für die Bewohner. Sie verweist auf bekannte Handlungsbedarfe und Maßnahmen zur Lärmreduzierung, da sich konstant hoher Lärm auf den gesamten Organismus auswirkt, indem er körperliche Stressreaktionen (u.a. Kopfschmerzen, Bluthochdruck, Schlafstörungen, Herz- und Kreislauf-Erkrankungen) auslösen kann. Bei den Luftschadstoffen differenziert Frau Rolf zwischen der Belastung der Luft mit Feinstaub (PM10) und der Belastung der Luft mit Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>). Bei der PM10-Gesamtbelastung in Oberhausen beträgt der Anteil des Verkehrs circa 16 % und stellt hinter der regionalen Hintergrundbelastung den zweitgrößten Wert, wohingegen bei den Stickstoffoxiden (NO<sub>x</sub>) der Verkehr mit 51 % die größte Verursachergruppe darstellt. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Gesundheit verweist Frau Rolf auf Studien, die zeigen, dass Feinstaubpartikel in die Verzweigungen der Lunge und bis in die Lungenbläschen transportiert werden können und in Folge der Belastungen Atemwegs-, Herz- und Kreislaufkrankungen auftreten können. Hohe Stickstoffdioxidkonzentrationen führen zu Atemwegserkrankungen, wie chronischem Husten oder chronischer Bronchitis sowie zu einer erhöhten Anfälligkeit gegenüber Atemwegsinfekten.

Zur Verbesserung der Gesamtsituation wurde von der Stadtverwaltung ein Maßnahmenbündel erarbeitet, welches alle Verursachergruppen im Themenfeld Verkehr berücksichtigt. Hierzu zählen u. a. neben der Geschwindigkeitsverringerung im Straßenverkehr die Förderung des öffentlichen



Personennahverkehrs, die Förderung des Radverkehrs, der Straßenumbau und -rückbau sowie die Lenkung des Lkw-Verkehrs. Abschließend verweist Frau Rolf auf bereits existierende Konzepte der Stadt Oberhausen, wie den Lärmaktionsplan Oberhausen und den Luftreinhalteplan Ruhrgebiet West, aus welchen bereits viele Maßnahmen zur Verbesserung der Umwelt- und Gesundheitsbedingungen umgesetzt worden seien.

### Nachfragen und Antworten

Zur Feinstaubbelastung durch Hausbrand und Kleinf Feuerungsanlagen: Gefühlt ist die Belastung durch Feinstaub, resultierend vom Hausbrand, höher als die dargestellten 1 % der Gesamtbelastung. Wie lässt sich das erklären?

- » Die Zahlen zur Feinstaubbelastung entstammen dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet aus dem Jahr 2011 und sind die aktuellsten. Sicherlich existieren auch in Oberhausen Wohnquartiere, die relativ gesehen eine höhere Belastung durch Hausbrand oder Kleinf Feuerungsanlagen aufweisen. Im Durchschnitt für das gesamte Stadtgebiet werden aber die 1 % Belastung zugrunde gelegt.

Zu den Lärmemissionen durch den Güterverkehr: Inwiefern spielt der Güterverkehrslärm neben dem Straßenverkehrslärm bei der Gesamtlärmbelastung eine Rolle? Existieren hierzu konkrete Werte und Zahlen?

- » Der Schienengüterverkehr spielt hinsichtlich der Lärmbelastungen in Oberhausen neben dem Straßenverkehr eine große Rolle. Hierzu existiert bislang aber keine Lärmkartierung, diese ist derzeit unter Federführung der DB in Bearbeitung. Insbesondere die für den Güterverkehr wichtige Hauptstrecke zwischen Emmerich und Osterfeld kann rein subjektiv betrachtet als großer Verursacher für Lärmemissionen gelten. Es existieren auch für diesen Bereich keine belastbaren Zahlen, aber man befindet sich derzeit in Gesprächen mit der DB, um diese Lärmproblematik für die Bürgerinnen und Bürger zu lindern.

Zu den dargestellten Messwerten für Feinstaub in Osterfeld: Warum wurden in der Präsentation nur Auswertungen für die Gesamtstadt Oberhausen präsentiert?

- » Zur Messung der Luftqualität, welche originäre Aufgabe des Landes ist, gibt es in Oberhausen nur eine Messstation an der Mühlheimer Straße. Diese Station liefert Daten an das Land, welche dann ausgewertet werden können. Eine Überprüfung pro Stadtteil bzw. eine Ausweitung ist derzeit vom Land NRW nicht vorgesehen.

Zur Hintergrundbelastung: Wie setzt sich die regionale Hintergrundbelastung in Oberhausen zusammen?

- » Insbesondere bei der Feinstaubbelastung ist die regionale Hintergrundbelastung sehr hoch. In Oberhausen tragen die Duisburger Industrie sowie die regionalen Verkehrs-



ströme insbesondere über die Autobahnen in einem großen Maße zur Hintergrundbelastung bei.

Zur Datenlage: Die präsentierten Daten für die Luftqualität und Feinstaubbelastungen sind zum Teil veraltet. Existieren aktuellere Daten für Oberhausen?

- » In der Präsentation wurden die aktuellsten zur Verfügung stehenden Daten gezeigt. In Oberhausen existiert zur Messung der Luftqualität nur eine Messstation an der Mühlheimer Straße, welche aufgrund der Zuständigkeit vom Land NRW betrieben wird. Die Daten für das Jahr 2013 werden derzeit ausgewertet und dann veröffentlicht. Eine aktuelle Lärmkartierung liegt vor.

Zur Feinstaubbelastung durch Hausbrand: Bezogen auf einen Artikel in der Tagespresse zu den Problemen mit Kleinf Feuerungsanlagen und deren Emissionen stellt sich die Frage, was von öffentlicher Seite aus getan werden kann, um dieses Problem für betroffene Bürgerinnen und Bürger zu lösen?

- » Der Pressebericht stellt die derzeitige Situation nicht entsprechend dar. Sicherlich existieren einige Wohngebiete in Oberhausen, in denen die Situation genauer zu beobachten ist. Im konkreten Fall einer Belästigung durch Hausbrand oder konkreten Verdachtsfällen sollten aber die zuständigen Fachämter direkt informiert werden. Hinsichtlich konkreter Ge- und Verbote existiert bislang noch kein gemeinsames Vorgehen der Kommunen im Ruhrgebiet. In Zusammenarbeit mit den umliegenden Städten, der Bezirksregierung und dem Land NRW soll hier aber eine einheitliche Linie gefunden werden.

Zur Lärmbelastung durch Martinshörner: An der Virchowstraße/Mühlheimer Straße ist die Situation mit dem Straßenlärm in den vergangenen Jahren deutlich besser geworden. Lediglich die Lärmbelastung durch vorbeifahrende Rettungswagen mit angeschaltetem Martinshorn sei in jüngster Vergangenheit massiv gestiegen. Kann man an dieser Situation etwas ändern?

- » Die Relevanz eines Martinshorns für den reibungslosen Einsatz im Notfall bedarf keiner weiteren Erläuterung. Inwiefern Steigerung bei der Lautstärke oder eine erhöhte Verwendung rund um die Mühlheimer Straße stattgefunden haben, wird im weiteren Verlauf noch in Absprache mit der Feuerwehr und dem Rettungsdienst geklärt werden.

Zum Lärmaktionsplan: Welche Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan wurden bislang umgesetzt?

- » Die formulierten Maßnahmen des Lärmaktionsplans betreffen neben der Stadt Oberhausen auch den Landesbetrieb und die DB. Von Seiten der Stadt Oberhausen wurden in einer ersten Stufe bislang einige Straßen mit Flüsterasphalt neu versehen (Beispiel



Mühlheimer Straße) und vielerorts Geschwindigkeitsverringerungen vorgenommen. Die zweite Stufe der Lärmkartierung wird zur Zeit erarbeitet.



### „Radverkehr als Teil der Nahmobilität“ - Dieter Baum (Fachbereich Stadtentwicklung)

Einleitend zum Themenfeld des Radverkehrs in Oberhausen gibt Herr Baum einen Überblick zur Entwicklung der regionalen Radverkehrsverbindungen im Ruhrgebiet. Er verweist darauf, dass insbesondere der Regionalverband Ruhr oder andere Akteure, wie die Emschergenossenschaft, mit zunächst regionalen touristischen Radrouten die Beliebtheit des Fahrradfahrens in der Region gesteigert haben. Herr Baum verdeutlicht, dass sich die Stadt Oberhausen immer weiter zu einer fahrradfreundlichen Stadt entwickeln möchte und zur Verwirklichung dieses Ziels diverse Maßnahmen weiter umgesetzt werden sollen. Er gibt zu bedenken, dass der Radverkehr nicht isoliert betrachtet werden darf, sondern als System im gesamten Mobilitätskonzept von Oberhausen betrachtet werden muss.

Basierend auf den seit fast drei Jahrzehnten realisierten Maßnahmen (zunächst überwiegend Radverkehrsanlagen: Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, abseitige Fuß- und Radwege) zur Förderung des Fahrradverkehrs in Oberhausen, wurden von der Stadtverwaltung Oberhausen daneben weitere Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern schrittweise umgesetzt. Hierzu zählen der Umbau von Radverkehrsanlagen, Abstellanlagen, Bike & Ride-Anlagen, die Steigerung des Services für Radfahrer (Wegweisung, Fahrrad-Karten/-Stadtpläne, Radstation, Fahrradverleih) sowie eine auf bestimmte Zielgruppen orientierte Öffentlichkeitsarbeit, die Durchführung von Kampagnen und Aktionen sowie die Instandhaltung und Pflege der Infrastruktur. Herr Baum stellt sodann, jeweils getrennt für die Stadtteile Sterkrade, Osterfeld und Alt-Oberhausen, die derzeitigen und geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vor und gibt abschließend einen Ausblick auf die fahrradfreundliche Stadt Oberhausen.

### Nachfragen und Antworten

Zur Farbe der Radwege: Werden neue Radwege wie bislang auch immer mit einem roten Betonstein gepflastert?

- » Neue Radwege werden, wenn sie denn als Bordsteinradwege gebaut werden, immer mit einem roten Pflasterstein mit weißen Randeinfassungen zur besseren optischen Wahrnehmung versehen.

Zur Situation der Fahrradfahrer auf der Dorstener Straße (Ostseite) in etwa von der dortigen Feuerwache bis zur Kreuzung Dorstener/Teutoburger Straße ist die Verkehrsführung und die



Ampelschaltung insbesondere für Fahrradfahrer unübersichtlich und ungünstig. Ist die Situation bereits bekannt und existieren Ideen zur Behebung?

- » Die Dorstener Straße ist ein gutes Beispiel für eine schwierige Situation für eine gleichberechtigte Nutzung des Straßenraums aller Verkehrsteilnehmer. In naher Zukunft soll eine Untersuchung in diesem Bereich durchgeführt werden, wie die Situation für den Fußgänger- und Radverkehr konfliktärmer gestaltet werden kann.

Hinweis zur Situation der Fahrradfahrer entlang der Konrad-Adenauer-Allee: Entlang der Konrad-Adenauer-Allee ist insbesondere auf Höhe der Kreuzung mit der A 42 die Verkehrssituation für Fahrradfahrer aufgrund des Wegfalls der Radwege sehr misslich.

Zur Ampelschaltung: Gefühlt werden im Laufe der Zeit immer weniger Ampeln für Fahrradfahrer automatisch grün? Stimmt diese Einschätzung?

- » Generell kann nicht gesagt werden, dass hier eine negative Entwicklung stattfindet. Neue Lichtsignalanlagen sind zum größten Teil automatisch eingestellt und eine Umrüstung oder Umstellung älterer Ampeln ist nicht erfolgt.

Zur Situation an der Nordrampe: Entlang der Nordrampe gibt es auf beiden Seiten der Straße einen ausgebauten Fahrradweg. Warum ist dieser nicht als offizieller Radweg gekennzeichnet?

- » Nach einer Novelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 1998 wurden die Kriterien für die Radwegebenutzungspflicht verändert. Aufgrund dieser Änderungen ist der beidseitige Radweg an der Nordrampe nicht mehr benutzungspflichtig und die Kennzeichnung wurde entfernt.

Hinweis zu einer Fahrradwache in Sterkrade: Die Interessensgemeinschaft Sterkrade macht sich derzeit Gedanken zur Attraktivierung des Fahrradfahrens ins Sterkrade. Hierzu sind Ideen für die Realisierung einer Fahrradwache entstanden. Könnte dieses Konzept umgesetzt werden?

- » Derzeit existiert eine Fahrradstation am Hauptbahnhof in Alt-Oberhausen. Die wird vom Zentrum für Ausbildung und berufliche Qualifikation (ZAQ) betrieben. Derartige bewachte Abstellanlagen sind aufgrund des personellen Aufwandes (Personalkosten) nur über das Abstellen/Bewachen von Rädern nicht wirtschaftlich zu betreiben und deshalb in der Übertragbarkeit auch auf andere Standorte wenig geeignet. Derzeit wird seitens der Stadtverwaltung eher die Idee des Ausbaus weiterer Standorte mit Fahrradboxen bzw. auch sog. Kollektivanlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten der Deutschen Bahn AG verfolgt, da hier aufgrund deutlich geringerer Personalkosten und einer recht guten Nachfrage eher positive Effekte zu erwarten sind.



Hinweis zum Baumbestand: An der Harkortstraße, Teutoburger Straße und Siepenstraße bewirken Baumwurzeln einen Aufbruch des Asphalts auf den Radwegen.

- » Baumwurzeln sind vielerorts im Stadtgebiet ein Problem auf Geh- und Radwegen. Es werden derzeit verträgliche und wirtschaftliche Lösungen zur Behebung des Problems gesucht. Im Einzelfall kann dies aber auf Grund der straßenräumlichen Situation (Breiten, Baumstandorte, ...) sich aber auch sehr schwierig gestalten.

Hinweis zur Siepenstraße: Zwischen dem Sportplatz an der Siepenstraße und der Baumstraße im Norden wurde die Straßenoberfläche saniert. Beim Umbau sind keine Radwege gekennzeichnet worden.

- » Hier geht es um eine Tempo-30-Zone, in welcher prinzipiell keine Benutzungspflicht für einen Radweg besteht und die Radfahrer die Straße mitbenutzen sollen.

Hinweis zur Harkortstraße: Ist die Harkortstraße zu schmal für die Installation eines beidseitigen Schutzstreifens für Radfahrer?

- » Erst ab einer Straßenbreite von 7 Metern (besser 8 – 9 Meter) kann ein beidseitiger Schutzstreifen markiert werden, weswegen hier eine beidseitige Realisierung von Schutzstreifen nicht möglich ist. Die Idee eines einseitigen Schutzstreifens wird seitens der Verwaltung aber noch einmal geprüft.

Zum Umbau von alten Bahntrassen: Sollen auch zukünftig noch weitere stillgelegte Bahntrassen zu Radwegen umgebaut werden?

- » Ein ganzes Paket an möglichen Maßnahmen in diesem Bereich wurde, u. a. auch von der Stadt Oberhausen, dem RVR vorgelegt. Hierzu zählt hier vor Ort eine ehem. Bahntrasse im Ortsteil Alstaden von Duisburg-Meiderich bis Mülheim-Styrum; sowie eine weitere, noch im Betrieb befindliche Bahnstrecke, zwischen Osterfeld-, Bottrop und Gladbeck. Hier befinden sich die Ruhrgebietsstädte und –gemeinden derzeit aber noch in einem Abstimmungsprozess mit dem RVR. Die Stadt Oberhausen hofft, dass diese beiden genannten Bahntrassen mittel- bis langfristig entsprechend umgestaltet werden können.

Zum Kreisverkehr an der Concordiastraße: Die Führung des Radverkehrs ist insbesondere von der Concordiastraße kommend unübersichtlich für Radfahrer.

- » Es gibt hier die Möglichkeit sowohl innen im Kreis zusammen mit dem MIV auf der Fahrbahn zu fahren als auch außen über einen gesonderten Radweg. Je nach persönlichem Sicherheitsempfinden und der jeweiligen Verkehrslage können sich die Radfahrer hier für eine der beiden Führungen entscheiden. Der Kreisverkehr an der Concor-



diestraße war der erste Kreisverkehr in Oberhausen, der nach einigen Jahrzehnten, nämlich gegen Ende der 1990er Jahre neu geplant bzw. gebaut wurde. In jüngerer Zeit werden Kreisverkehre im Stadtgebiet nach einem anderen Muster gebaut.

Zur Vereinbarkeit verschiedener Geschwindigkeiten im Radverkehr: Mittlerweile existieren neben normalen Rädern und Rennrädern auch E-Bikes im Straßenverkehr. Alle Fahrradtypen haben unterschiedliche Geschwindigkeiten und Anforderungen an einen Radweg (Belag, Radien etc.). Wie geht man mit dieser Herausforderung um?

- » Durch das Vorhandensein meist nur eines Radweges pro Fahrtrichtung gilt es, einen vernünftigen Kompromiss für alle Radfahrer/innen zu finden. Neuere Entwicklungen, z. B. durch das vermehrte Aufkommen von E-Bikes und anderen elektrisch betriebenen Fahrrädern, bewirken auch ein Weiterdenken bei der Planung von Radwegen. Anpassungen werden hier ständig vorgenommen.

Zur Unfallgefahr: Inwiefern ist der Radverkehr in Oberhausen ein Unfallschwerpunkt im Vergleich zur Anzahl der gesamten Unfälle im Verkehr?

- » Die polizeilich erfassten Unfallereignisse in Oberhausen mit Radfahrerbeteiligung belegen über viele Jahre, dass im Radverkehrsgeschehen keine räumlichen Häufungen von Unfällen (sog. Unfallschwerpunkte) existieren. Im gesamten Stadtgebiet können deshalb hier auch keine besonderen Gefahrenzonen festgestellt werden. Gleichwohl gibt es grundsätzliche, an verschiedenen Stellen, wiederkehrende Ursachen bei den Unfällen mit Radfahrern (z. B. Fahrzeugführer übersehen Radfahrer beim Abbiegen; ebenso beim Ausfahren aus Grundstücksaus-/einfahrten bzw. aus untergeordneten Straßen).



### **„Fußgänger als Teil der Nahmobilität“ - Sabine Janclas (Stellv. Bereichsleitung Tiefbau)**

In ihrem Vortrag zum Fußgängerverkehr stellt Frau Janclas einleitend die Zielvorstellung der Stadtverwaltung dar, dass der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Personennahverkehr als gleichberechtigte Partner angesehen werden. Frau Janclas stellt das klassifizierte Straßennetz in Oberhausen vor, welches in der Gesamtheit über 550 km Straße verfügt. Sie legt im Folgenden den Fokus auf die in den letzten Jahren fortschreitende Temporeduzierung und verdeutlicht, dass mittlerweile bereits 45 % des Stadtgebiets von Oberhausen in einer Tempo-30-Zone liegen. Heruntergebrochen auf die drei Veranstaltungsorte kann gesagt werden, dass 44 % der Fläche Alt-Oberhausens, 36 % von Sterkrade und 52 % von Osterfeld Teil einer Tempo-30-Zone sind. Anhand von verschiedenen Fotos wird eine Gegenüberstellung der Straßenplanung von gestern und heute vorgenommen. Während insbesondere in den 1970er und 1980er Jahren eine Fokussierung auf den motorisierten Verkehr bei der Straßen- und Verkehrsplanung stattgefunden habe, zeichne sich die aktuelle Planung durch eine Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer im Straßenraum und eine Konzentration auf Mischverkehrsflächen aus.

Am Beispiel des Mottos „Design für Alle“ zeigt Frau Janclas die aktuelle Entwicklung bei Bau-maßnahmen an Straßen- und Wegekreuzungen. Es wird deutlich, dass unter Verwendung von strukturierten Bordsteinen und Pflastern und der Ausstattung von Lichtsignalanlagen mit Blindentastern insbesondere mobilitätsbehinderte und -eingeschränkte Personen Vorteile im Straßenverkehr erhalten. Hinsichtlich der Verteilung der Wege auf die einzelnen Verkehrsträger (Modal Split) erklärt Sie, dass derzeit 56 % der Wege in Oberhausen mit dem PKW/Krad zurückgelegt würden. Gefolgt werde dieser Wert vom Fußverkehr mit einem 20-%-Anteil sowie dem ÖPNV mit 16 % und dem Radverkehr mit 8 %. Verglichen mit einer Zielvereinbarung des RVR in Zusammenarbeit mit der metropol Ruhr zum Modal Split im Jahr 2035 (ein Viertel der Wege pro Verkehrsträger) wird deutlich, dass zur Zielerreichung - insbesondere zur Steigerung des Fuß- und Radverkehrs - noch einige Maßnahmen getroffen werden sollten. Die Stadtverwaltung Oberhausen habe hierzu im Rahmen diverser Konzepte, wie dem LKW-Routenkonzept, dem Masterplan Mobilität und dem Nahverkehrsplan ein Bündel an Projekten zusammengefasst. Zur Beeinflussung des Verkehrs würden laut Frau Janclas hier insbesondere die Attraktivierung von Fußwegeverbindungen, die Stärkung des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) sowie die Ausweitung des ÖPNV oder ein Parkraumkonzept angestrebt.

### Nachfragen und Antworten

Zum Praxisnutzen der Noppen- und Rippenplatten: Bei Benutzung eines Handrollstuhls oder Rollators ergeben sich erhebliche Schwierigkeiten beim Queren der Noppenplatten. Wie könnte dieses Problem gelöst werden?

- » Der Stadtverwaltung ist diese Problematik bewusst. Es galt, die unterschiedlichen Anforderungen und Bedarfe der mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen und nach Sondierung der Lage abzuwägen. Die ausgewählten Noppen- und Rippenplatten sind eine Empfehlung des Leitfadens vom Landesbetrieb Straßenbau und stellen die beste Lösung des Gesamtproblems dar.

Zur Datenlage des Modal Split in Oberhausen: Die präsentierten Daten zum Modal Split sind aus dem Jahr 2002. Existiert eine aktuellere Datenbasis?

- » Eine aktualisierte Berechnung wird derzeit erstellt und demnächst veröffentlicht.

Zum LKW-Routenkonzept: Wo kann man das LKW-Routenkonzept öffentlich einsehen?

- » Das Konzept wird derzeit den zuständigen Gremien der Stadt Oberhausen vorgestellt und danach der Öffentlichkeit präsentiert.

Zum Parkraumkonzept: Werden im Parkraumkonzept nur die Parkangebote für PKW oder auch die für LKW aufgezeigt?

- » In erster Linie wird das Parkraumkonzept nur die Stellplatzsituation für PKWs darstel-



len. Es existieren noch keine ausgewiesenen öffentlichen Stellplatzanlagen für LKWs in Oberhausen. Derzeit wird eine Untersuchung vorbereitet, auf welchen Arealen sich Stellplätze für LKWs realisieren lassen, um hier die derzeitige Situation insbesondere in betroffenen Wohn- und Gewerbegebieten entspannen zu können. Diese sollen dann zur besseren Orientierung mit in das LKW-Routenkonzept der Stadt Oberhausen aufgenommen werden.



### **„Barrierefreiheit - Mobilität für alle“ - Bernhard Klockhaus (Stellv. Bereichsleitung Tiefbau)**

Mit dem Zitat „Menschen mit Behinderungen haben ein Recht auf Gleichbehandlung, und es ist Aufgabe der Kommunen, ihnen im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Zugang zu allen öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen sowie die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen“ aus der Deklaration von Barcelona (1992) führt Herr Klockhaus in sein Referat zum Thema Barrierefreiheit ein. Anhand von Fotos aus dem Oberhausener Stadtgebiet erläutert er die Problemstellung für mobilitätseingeschränkte oder seh- und gehbehinderte Bürgerinnen und Bürger in Oberhausen. Er verweist darauf, dass in der Vergangenheit insbesondere die Erfahrungswerte zur Verbesserung der Situation fehlten, keine einheitlichen Baustandards existierten sowie vielerorts die Empathie für Mobilitätsbeeinträchtigungen nicht besonders ausgeprägt gewesen sei. Ein Umschwung in der Verkehrs- und Stadtplanung sowie das Engagement in Netzwerken und Zusammenschlüssen bewirkten mittlerweile, dass im Straßenbau vermehrt auf die Mobilität für alle Wert gelegt werde. Anhand von Praxisbeispielen aus Oberhausen erläutert Herr Klockhaus einige Lösungsbeispiele zur Erhöhung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum.

Mit dem Einsatz von Bodenindikatoren, sogenannten Noppen- und Rippenplatten, könnten sehbehinderten Bürgerinnen und Bürgern innerhalb bestimmter Felder die Aussagen „Gehe“, „Achtung“ und „Stopp“ vermittelt werden. Zudem könnten neugebaute Querungsstellen, Radwege und Anlagen des ÖPNV eine erhöhte Passierbarkeit und Sicherheit für mobilitätseingeschränkte Personen bieten.

### **Nachfragen und Antworten**

Hinweis zur Öffentlichkeitsarbeit: Es wird angemerkt, dass viele Bürgerinnen und Bürger den Sinn und Nutzen der Noppen- und Rippenplatten nicht kennen würden und nicht verstanden hätten. Hier sollte mehr Aufklärungs- und Informationsarbeit vollzogen werden.

- » Die Verwaltung informiert beim Neubau von Straßen über die Informationen des Tiefbauamtes die Anlieger auch zum Einsatz der Noppen- und Rippenplatten. Zudem können über das Internet weitere Informationen abgerufen werden.

Zur Barrierefreiheit am Bahnhof Osterfeld: Wird es zukünftig möglich sein, den Bahnhof



Osterfeld barrierefrei zu erreichen?

- » Es wurden Grenzen formuliert, ab wie vielen Ein- bzw. Ausstiegen pro Tag ein Bahnhof der DB barrierefrei umgestaltet werden muss. Diese Mindestgrenze liegt bei 1.000 Besuchern pro Tag und wird in Osterfeld deutlich unterschritten, weswegen eine Umgestaltung unwahrscheinlich ist.



### „E-Mobilität in Oberhausen“ - Werner Overkamp (Geschäftsführer STOAG)

Herr Overkamp stellt in seinem Vortrag einleitend die Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG) anhand eines Unternehmensprofils und der Betriebsleistung in Oberhausen vor. Er erläutert, dass insbesondere das Themenfeld der E-Mobilität aufgrund aktueller Planungen und Entwicklungen im Vordergrund seines Vortrags stehen werde. Der Ausbau der E-Mobilität sei ein Zukunftsthema, um die steigenden Anforderungen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung zu erfüllen, den Umweltvorteil des ÖPNV (insbesondere des Busses) zu verbessern und um die Entwicklung innovativer Kraftstoff- und Antriebstechnologien zu fördern. Die STOAG werde hierzu ab dem Jahr 2015 ein Pilotprojekt unter Förderung des VRR in Oberhausen durchführen, in welchem gezeigt werden solle, dass Straßenbahninfrastruktur geeignet ist, E-Mobilität alltagstauglich zu machen. Elektrobusse einer ausgewählten Buslinie sollen zukünftig an 2 Standorten im Stadtgebiet per Ladeenergie-Entnahme aus der Fahrleitung oder aus dem Unterwerk ihre Batterien binnen einer regulären Fahrerpause (circa 15 Minuten) wieder aufladen können. Möglich mache diese Idee, so Herr Overkamp, die hohe Volt-Zahl der Fahrleitung der Straßenbahn. Für Oberhausen wird damit ein wichtiger Baustein des Klimaschutzkonzeptes realisiert.

### Nachfragen und Antworten

Zur Aufladetechnik der Busse: Warum werden die Oberleitungen der Straßenbahn nicht direkt bei der Fahrt benutzt um die Batterien der Busse aufzuladen?

- » Die Batterien werden nur an speziellen Ladestationen beim Stand der Busse aufgeladen, da ein direktes Aufladen bei der Fahrt an den Oberleitungen technisch nicht durchführbar ist (Zug- oder Druck-Technik). Zudem geht es bei diesem Pilotprojekt auch um eine Übertragbarkeit der Technik auf andere Städte, in denen eine direkte Ankopplung an die Straßenbahnoberleitung aufgrund verschiedener Trassen von Bus und Straßenbahn nicht möglich ist.

Zum Elektrosmog: Können von den Oberleitungen gefährliche Auswirkungen durch Elektrosmog ausgehen?

- » Die Oberleitungen haben eine Spannung von 750 Volt, so dass keine gefährlichen Auswirkungen aufgrund einer grenzwertüberschreitenden Konzentration des Elektrosmogs von diesen ausgehen kann.



Zur Frage der Verkehrssicherheit: Sind elektrisch betriebene Busse aufgrund fehlender Geräusche durch den Dieselmotor gefährlicher für Fußgänger im Straßenverkehr?

- » Derzeit werden noch Lösungen für diese Herausforderung gesucht. Es bedarf sicherlich einer weiteren Sensibilisierung der Fußgänger im Straßenverkehr für Elektrobusse und einer Alternative zu der bisherigen Geräuschkulisse im Gefahrenfall.

### **„Planungen zur Strecke VI Linie 105“ - Werner Overkamp (Geschäftsführer STOAG)**

Als Abschluss der Referatsreihe dient eine Vorstellung von Herrn Overkamp zur geplanten Strecke VI der Straßenbahn Linie 105. Herr Overkamp verweist auf die lange Planungshistorie dieser Strecke bis hin zum damals angestoßenen Prozess zum Planaufstellungsbeschluss, welcher dann aber aufgrund fehlender finanzieller Unterstützung der Landes NRW nicht vollzogen wurde. Seit geraumer Zeit befinde man sich, so Herr Overkamp, erneut in Gesprächen mit dem Land NRW sowie dem Bund, so dass eine gemeinsame Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz möglich werden könne und somit Schritte zur erneuten Planung unternommen würden. Nach einer internen Variantendiskussion und Streckenbewertung sei ein Vorschlag entstanden, der den Lückenschluss zwischen der Haltestelle Oberhausen Gasometer und der Haltestelle Unterstraße auf Essener Stadtgebiet vollziehe. Entlang der circa 3,3 Kilometer langen Straßenbahntrasse (davon 3,0 km in Oberhausen und 0,3 km in Essen) sollen 7 neue Haltestellen errichtet werden. Auf der Stammstrecke solle in einem 10-minütigen Takt angedient werden, woraufhin ab der Haltestelle Gasometer die Straßenbahn im 20-Minuten-Takt nach Sterkrade oder aber zum Oberhausener Hauptbahnhof abbiegen werde. Zu den Kosten erläutert Herr Overkamp, dass für den Bau der neuen Strecke Gesamtkosten in Höhe von circa 80,5 Millionen € entstehen würden (Förderung durch Bund und Land ca. 63 Millionen €, Eigenanteil der STOAG ca. 16 Millionen €, Anteil der Stadt Essen und Dritter ca. 1,5 Millionen €).

Diesen Kosten, so Herr Overkamp, stünden eine Reihe von positiven Effekten und deutlichen Vorteilen für die Bürgerinnen und Bürger Oberhausens gegenüber. So verweist er darauf, dass eine gute und leistungsfähige regionale Vernetzung des ÖPNV einen wichtigen Standortfaktor für die Oberhausener Wirtschaft darstelle und diese neuzuschaffende Direktverbindung ein attraktives Angebot für Berufspendler und Studenten, für Konsumenten sowie für Kunst- und Kulturinteressierte in Oberhausen und Essen bieten werde. Durch die Vertaktung der Linie 112 mit der Linie 105 werde zudem das innerstädtische Angebot verbessert und die Lebensqualität in Oberhausen verbessert. Zudem habe eine standardisierte Kosten-Nutzen-Analyse dieses Projektes ergeben, dass es betrieblich, verkehrlich und ökonomisch überzeugend sei und es mit dem Kosten-Nutzen-Faktor von 2.0 eine überaus große Förderwürdigkeit nach den Maßgaben des Landes NRW besitze.



Abschließend stellt Herr Overkamp den Zeitplan zur weiteren Umsetzung des Projekts vor. Im September 2014 werden die beim Fördermittelgeber eingereichten Förderanträge geprüft, worauf folgend ein Planfeststellungsverfahren bis zum September 2015 angestrebt werden. Die Baudurchführung solle vom April 2016 bis zum Dezember 2018 erfolgen, so dass eine Inbetriebnahme der Straßenbahn ab dem Jahr 2019 gewährleistet sei.

### Nachfragen und Antworten

Warum verläuft die Strecke der neuen Straßenbahnlinie über die ehemaligen Flächen des Stahlwerks, obwohl dort derzeit keine Bebauung etc. vorhanden ist? Wieso kann die Straßenbahnstrecke nicht über die Brücke an der Essener Straße geführt werden?

- » Es besteht die Bestrebung der Stadt Oberhausen, auf den Flächen des Stahlwerks zukünftig Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe anzusiedeln. Ein entsprechender Bebauungsplan existiert hierzu ebenfalls. Mit einer Straßenbahnhaltestelle können hier weitere positive Standortvorteile erzielt und die Chancen bei der Vermarktung der Flächen gesteigert werden. Die Straßenbahn kann zudem nicht über die Brücke an der Essener Straße geführt werden, da die Querschnittsbreite der Brücke nicht ausreichend ist und zudem weitere Lasten nicht getragen werden können.

Wie lang wird zukünftig mit der neuen Linie die Fahrt bis in die Essener Innenstadt dauern?

- » Von Sterkrade wird die Fahrtzeit in die Essener Innenstadt circa 35 Minuten betragen. Neben dieser Verbesserung werden aber auch die Umstiege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erleichtert.

Inwieweit werden die Vorgaben des Lärmschutzes bei der Aufständigung der Straßenbahnstrecke beachtet?

- » Im Rahmen der Vorbereitungen zum Planfeststellungsverfahren und der weiteren Vorplanungen sind standardisierte Lärmuntersuchungen verpflichtend. Auch innerhalb einer FFH-Prüfung musste die STOAG entsprechende Nachweise auf die Verträglichkeit der geplanten Maßnahme liefern, so dass die im Bebauungsplan aufgeführten zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden. Entlang der Essener Straße verläuft die Straßenbahn zukünftig in Seitenlage zur Straße, so dass hier an einigen Stellen Lärmschutzanlagen notwendig werden. In diesen sensiblen Bereichen wurden mit den Anwohnern bereits Gespräche geführt und Lösungen gemeinsam erarbeitet.

Soll die Haltestelle SWO-Gelände zeitgleich mit der Straßenbahnstrecke gebaut werden oder erst später nach einer Bebauung des Geländes?

- » Die Haltestelle wird in der gleichen Phase wie die neue Strecke und die weiteren Haltestellen gebaut werden. Man geht derzeit von einer positiven Entwicklung auf dem SWO-Gelände aus und erhofft sich mit dieser „Vorleistung“ einen positiven Effekt auf



die weitere Vermarktung der Grundstücke für Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen.

Zur Zusage der öffentlichen Förderung: Durch die Planungsgeschichte und den bereits missglückten Versuch der Realisierung besteht die Frage, ab wann mit einer positiven Rückmeldung zum Förderantrag zu rechnen ist.

- » Die Maßnahme ist sowohl beim Land NRW als auch beim Bund angemeldet. Die Gespräche waren bislang sehr positiv, und für NRW existiert derzeit nur ein vergleichbares anderes Projekt in Düsseldorf, welches auch Fördergelder beantragen wird. Mit einer Zusage zur Förderung wird in den kommenden Monaten gerechnet.

Zur Ausweitung der neuen Straßenbahntrasse als Kombispur: Werden bei der neugeplanten Hochtrasse auch Busse zum Einsatz kommen?

- » Die Hochtrasse wird als reine Straßenbahntrasse geplant und gebaut. Eine Kombispur, wie sie bislang auch zwischen dem Hauptbahnhof und der neuen Mitte existiert, ist nicht geplant.

Zu den Verspätungen der Linie 105 aus Essen: Wie sollen Umstiege erleichtert werden, wenn circa 60 % der 105er Bahnen aus Essen eine Verspätung aufweisen?

- » Die Linie 105 ist in Essen aufgrund der Streckenführung und der hohen Verkehrsbelastung in Stoßzeiten verspätungsanfällig. Die Stadt Essen möchte Maßnahmen ergreifen um dieses Problem zu beheben, so dass hier eine größere Verlässlichkeit hergestellt wird.

Zum generellen Nutzen der neuen Straßenbahnlinie: Vor zwei Jahren wurde dieses bereits bekannte Projekt wieder aufgenommen. Die Kosten bzw. Belastungen sind für die Stadt Oberhausen erheblich und stehen nicht für alle in einem sichtbaren Nutzen. Wie lässt sich diese Entwicklung erklären?

- » Zum einen muss erklärt werden, dass circa 80 % der aufkommenden Kosten der neuen Straßenbahnlinie durch die Förderung von Bund und Land NRW kompensiert werden und die STOAG als Tochter der Stadt Oberhausen einen Eigenanteil von 20 % selber aufbringen muss. Dieses Projekt wird als Investition in den Standort Oberhausen gesehen; Ressourcen sollen dort nachhaltig eingesetzt werden, wo sie den größten Nutzen für die Allgemeinheit bringen können. Durch den Lückenschluss zu Essen werden regionale Effekte hervorgerufen, die den Oberhausenern direkt und indirekt zu Gute kommen werden.

Zu den Vorteilen gegenüber einer reinen Busverbindung: Warum wird für den Lückenschluss keine günstigere Busverbindung zwischen dem Gasometer und der Haltestelle Unterstraße in Essen angeboten?



- » Die Straßenbahn hat insbesondere in der langfristigen Betrachtung und vor dem Hintergrund einer ökologisch sinnvollen Verkehrspolitik viele Vorteile gegenüber dem normalen Busbetrieb. Diese Vorteile wurden zusammengetragen und intensiv im Vergleich zu anderen möglichen Alternativen betrachtet und abgewogen. Die standardisierte Kosten-Nutzen-Analyse kommt ebenfalls zu einem positiven Endergebnis und relativiert durch die sehr gute Nutzenbewertung in der Langzeitwirkung die im Vergleich zum Busbetrieb hohen Startkosten dieser Investition.

Zur aktuellen Entwicklung in Mühlheim: In Mühlheim werden derzeit einige Abschnitte der Straßenbahn aufgegeben. Ist das Konzept der Straßenbahn nicht mehr zukunftsfähig?

- » Die Voraussetzungen in Mühlheim sind nicht mit denen in Oberhausen zu vergleichen. Mühlheim hat eine andere Siedlungsstruktur und ein weniger dichtes Netz in besiedelten Gebieten. Die Straßenbahn ist in den meisten deutschen und ausländischen Großstädten eines der attraktivsten und zuverlässigsten öffentlichen Verkehrsmittel, weswegen auch in Oberhausen weiterhin an dieser Strategie festgehalten wird.

#### 4. Abschlussdiskussion zum Thema Mobilität im Umweltverbund

Hinweis zu einer bislang fehlenden Gesamtstrategie: Neben der Darstellung des Status-quo in den einzelnen Themenbereichen des Verkehrs und der Erarbeitung von Teilkonzepten fehlt es an einer Gesamtstrategie für das Thema Mobilität in Oberhausen. Sind hier Konzepte in Arbeit oder für die Zukunft geplant?

- » Die zukünftigen Herausforderungen im Themenfeld der Mobilität und des Verkehrs müssen sicherlich zusammen betrachtet werden, weswegen auch eine Gesamtkonzeption mitsamt einer detaillierten Einzelbetrachtung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer unabdingbar ist. Eine integrierte Gesamtkonzeption – wie zum Beispiel der Masterplan Verkehr – kann Handlungsspielräume aufzeigen, Lösungen benennen und Kompromisse zwischen den Ansprüchen und Bedarfen ausloten. Die Erstellung einer solchen Gesamtkonzeption soll in naher Zukunft erfolgen. Gerade im Hinblick auf die anspruchsvollen Zielsetzungen zum Modal Split im Jahr 2035, welche in Zusammenarbeit mit dem RVR definiert wurden, ist der Weg hin zu einem effizienteren und umweltschonenden Verkehrs- und Mobilitätssystem in Oberhausen ein erstrebenswertes Ziel. Dieser Transformationsprozess muss sukzessive, in kleinen Schritten und in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Fachressorts Umwelt, Planen und Verkehr umgesetzt werden. Als ein wesentlicher Baustein in der Entwicklung des Umweltverbundsystems kann hier die Planung zur Netzerweiterung der Straßenbahn mit der Strecke VI Linie 105 gesehen werden. Es wird durch die neue Straßenbahnlinie ein wichtiger städtischer und regionaler Lückenschluss im ÖPNV-System geschehen,



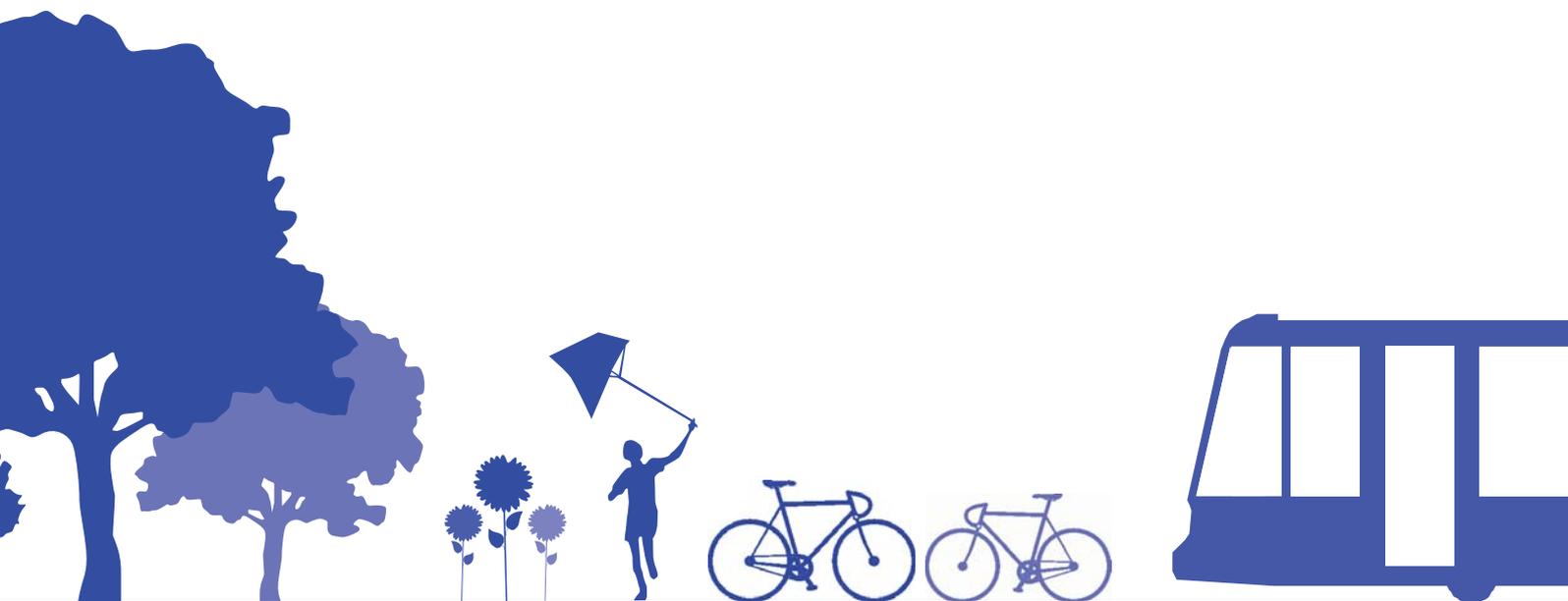
welcher nachhaltig Verbesserungen für die Bewohnerinnen und Bewohner in Oberhausen zur Folge haben wird.

## 5. Ausblick und Verabschiedung

Frau Lauxen bedankt sich in ihrem Abschlusstatement bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für das Interesse an der Zukunft der Nahmobilität in Oberhausen und die rege Diskussion zu den einzelnen Themenfeldern der Mobilität. Sie verweist darauf, dass insbesondere die weiteren Schritte bei der Planung und Umsetzung der Strecke VI Linie 105 mit den Bürgerinnen und Bürgern abgestimmt werden und man bestrebt ist, Informationen zum Planungsprozess publik zu machen. Die Veranstaltungsreihe „Mobilität im Umweltverbund - Umweltverträgliche Mobilitätskonzepte der Stadt Oberhausen“ wird hierbei von der Stadtverwaltung weniger als ein Schlusspunkt sondern vielmehr als ein Auftakt für einen regen und intensiven Austausch mit der Bürgerschaft gesehen, welcher für alle Seiten positive Effekte erzielen soll.







VERANSTALTUNGSREIHE

# MOBILITÄT IM UMWELTVERBUND

Umweltverträgliche Mobilitätskonzepte der Stadt Oberhausen