



stadt
oberhausen



mobil hausen

mehr erfahren!

Strategie zur Verkehrsentwicklung
in Oberhausen

„Wege entstehen dadurch,
dass man sie geht.“

(Erich Kästner)



Inhalt

1	Zweck und Ausgangslage	4
2	Rahmenbedingungen	6
3	Einbindung Entwicklungsplanwerke	8
4	Visionen 2030 / 2040	10
5	Leitbild und Handlungsziele	12
6	Leuchtturmprojekte	18
6.1	Wohnquartier Zeche Sterkrade	20
6.2	Masterplan Neue Mitte 4.0	24
6.3	Radschnellwegverbindung Bottrop – Oberhausen – Mülheim an der Ruhr	28
6.4	Smart-City Oberhausen	30
7	Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung	33
8	Ausblick	34

1. Zweck und Ausgangslage

Mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie verfolgt die Stadt Oberhausen das Ziel einer übergeordneten Idee, wie die Stadt Oberhausen ihr Verkehrssystem gesamtstädtisch gestalten und den Stadtraum im Hinblick auf die Anforderungen zukünftiger Mobilität optimieren kann. Hierbei ist ein mittelfristiger (bis 2030) und ein langfristiger Horizont (bis 2040) angepeilt.

Dabei sollen das Verkehrsmittelangebot sowie die Erreichbarkeit wesentlicher Ziele unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel konsequent verbessert werden. Im Zentrum des Handelns steht hier insbesondere der Umweltverbund – also Fußverkehr, Radverkehr und der ÖPNV –, aber auch im motorisierten Individualverkehr (MIV) ist es wichtig, dass auf eine weitgehend gut ausgebaute und funktionierende Infrastruktur zurückgegriffen werden kann. Die Erreichbarkeit muss für alle Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden.

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

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

Innerhalb des Ballungsraums Ruhrgebiet mit den benachbarten Stadtgebieten Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen und Bottrop besteht eine räumliche Nähe, die durch eine engmaschige autoorientierte Verkehrsinfrastruktur (z. B. viele Autobahnverbindungen) noch verstärkt wird. Dieser Status quo ermöglicht zwar eine schnelle Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr innerhalb der Region, führt aber auch dazu, dass noch mehr Barrieren und Zäsuren (gerade für den Fuß- und Radverkehr) in einem ohnehin schon stark zerklüfteten Raum (durch die schwerindustrielle Historie) vorhanden sind. Damit einhergehend liegt eine weitere zentrale Herausforderung in der Frage, wie der öffentliche Straßenraum so verteilt werden kann, dass auch die Verkehrsträger des Umweltverbundes (hier insbesondere der Fuß- und Radverkehr) sich direkt, sicher und komfortabel durch die Stadt bewegen können. Ebenso ist ein klimafreundlicher Lieferverkehr von erheblicher Relevanz. Der Lieferverkehr spielt, auch aufgrund des starken Onlinehandels, eine immer größere Rolle.



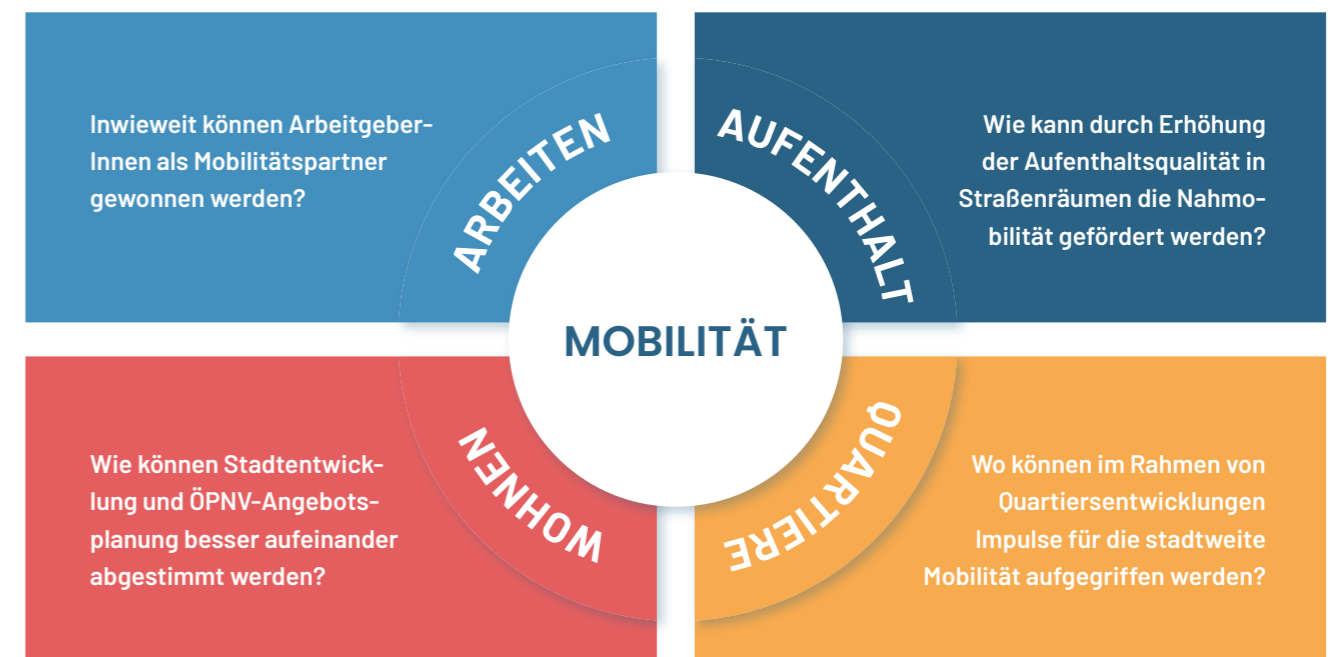
Wirtschafts- sowie Lieferverkehr sollen vernetzter und smarter weiterentwickelt werden und die Zustellung auf der „Letzten Meile“ emissionsarm erfolgen. Durch eine zentrale Bündelung von Waren in Mikrodepots (Umschlagplatz für Transportgüter) kann die Auslieferung durch Betreiber mit Kleinstfahrzeugen (z. B. mit E-Lastenrädern) einen Beitrag zum emissionsfreien und sicheren städtischen Lieferverkehr leisten.

In Bezug auf den demographischen Wandel und die damit einhergehende alternde Gesellschaft gewinnen die Anforderungen an Barrierefreiheit, Orientierung und Sicherheit noch einmal an Komplexität. Deshalb wird es wichtig, innovative Mobilitätsangebote zu fördern, die

keine gesellschaftliche Gruppe ausschließen. Des Weiteren soll mit der vorliegenden Broschüre auf die Quartierebene geblickt werden. Denn hier kristallisieren sich die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse des alltäglichen Lebens heraus. Mithilfe innovativer Quartiersentwicklungen (z. B. durch autoreduzierte Planungsansätze) kann eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung gefördert werden.

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

Abbildung 1: Mobilität als gesellschaftliches und planerisches Querschnittsthema



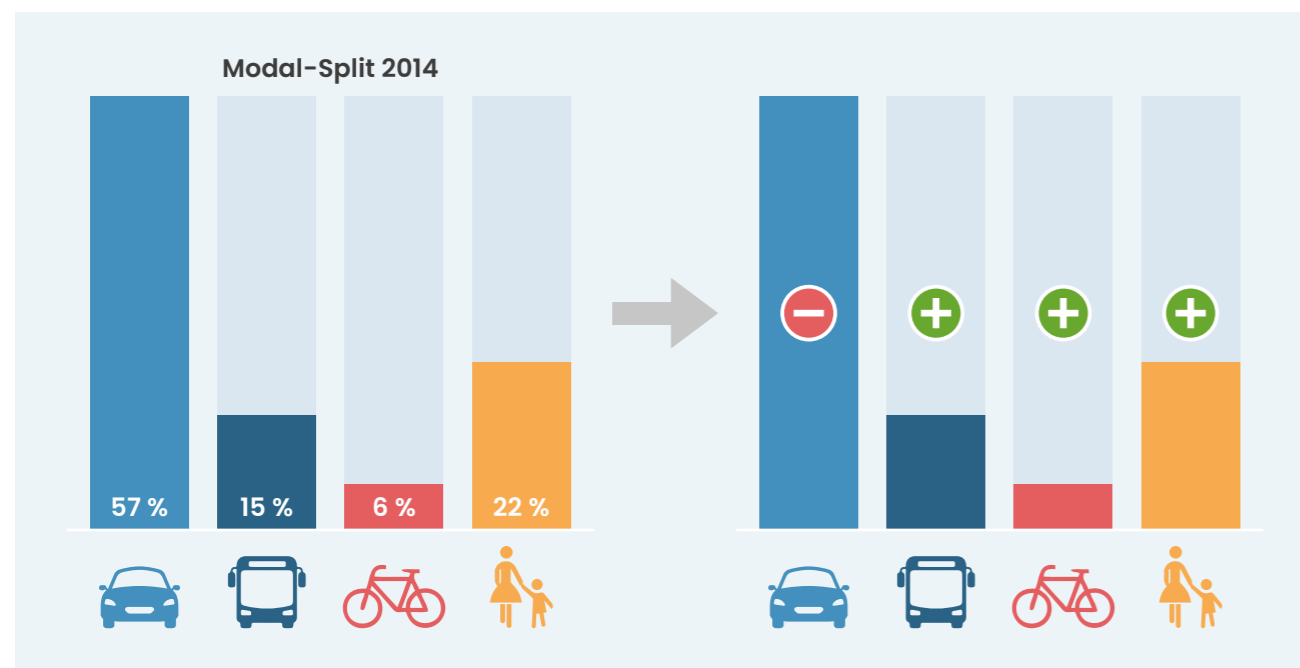
2. Rahmenbedingungen

Heute ist die Stadt Oberhausen wesentlich durch den MIV geprägt (vgl. Abb. 2). Dieses „autoaffine“ Mobilitätsverhalten liegt auch darin begründet, dass die vorhandene Verkehrsstruktur maßgeblich auf den Kfz-Verkehr zugeschnitten ist. In 2014 wurden 57 % aller Wege mit dem Kfz zurückgelegt – dieser Wert hat sich bis heute nicht maßgeblich geändert. Für Städte dieser Größenordnung ist dieser Anteil vergleichsweise hoch. Beim ÖPNV baut Oberhausen mit einem Anteil von 15 % an den insgesamt zurückgelegten Wegen nicht zuletzt durch die leistungsstarke ÖPNV-Trasse auf einen positiven Wert auf. Der Anteil des Radverkehrs ist mit 6 % sehr niedrig. Hier gilt es, maßgebliche Anstrengungen zu unternehmen, die (infrastrukturellen) Rahmenbedingungen elementar zu verbessern. Der Anteil von 22 % bei den zu Fuß zurück-

gelegten Strecken ist vergleichsweise niedrig, ist unter anderem aber auch damit zu erklären, dass Oberhausen über ein gestrecktes Stadtgebiet verfügt, wo der Fußverkehr tendenziell längere Distanzen zurücklegen muss.

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

Abbildung 2:
Entwicklungsperspektive Modal Split



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

Multi- und intermodales Mobilitätsverständnis:

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

Elektromobilität fördern durch E-Bikes:

Der Radverkehr hat in der näheren Vergangenheit einen stetigen gesellschaftlichen Zuspruch erfahren. Notwendige Radinfrastruktur wird in Planungsprozessen mittlerweile weitreichend berücksichtigt. Der Radverkehr konnte noch einmal deutlich von der weit verbreiteten Nutzung der Pedelecs profitieren und die Zielgruppe für den Radverkehr deutlich vergrößert werden. Mit dem Pedelec können sowohl größere Distanzen als auch Steigungen deutlich schneller und komfortabler überwunden werden. Derzeit werden jährlich über 2 Millionen Pedelecs in Deutschland abgesetzt (Tendenz steigend) und ein erheblicher Anteil von RadfahrerInnen nutzt diesen optimierten Verkehrsträger.

Shared Mobility:

Sharing-Angebote haben in den vergangenen Jahren an Beliebtheit gewonnen. „Nutzen statt besitzen“, nicht das Verkaufen, sondern „Teilen“ von Pkw bietet ein flexibles Angebot für unterschiedliche Nutzungszwecke, ohne einen eigenen Pkw besitzen zu müssen. Zielgruppen des Carsharings können Einzelpersonen, Fahrgemeinschaften, öffentliche Verwaltungen oder Unternehmen sein. Immer mehr Menschen in Deutschland teilen sich Fahrzeuge oder nutzen Sharing-Angebote. Durch Carsharing kann die Anzahl der Pkw reduziert werden, weil mehrere potentielle NutzerInnen nur ein Fahrzeug nutzen. Dieser Trend hat somit positive Auswirkungen bezüglich des Flächenverbrauchs im städtischen Raum. Es wird davon ausgegangen, dass ein Sharing-Fahrzeug ungefähr sechs private Fahrzeuge ersetzen kann.

Diese genannten Mobilitätstrends können wesentlichen Einfluss auf die zentralen Stadtentwicklungsprojekte der Stadt Oberhausen ausüben. Geplante Stadtentwicklungsprojekte, die in der kommenden Dekade Gestalt annehmen sollen (z. B. Neue Mitte Oberhausen und Zeche Sterkrade), übernehmen eine zentrale Schnittstellenfunktion. In diesen Projekten kann ein integriertes Mobilitätssystem und -verständnis etabliert werden, das aufzeigt, wie Stadt- und Verkehrsentwicklung zusammengedacht und umgesetzt werden. Hier umgesetzte Erfahrungen und Erfolge können wieder auf andere (bestehende) Quartiere wirken, die gleichermaßen einen Entwicklungsprozess starten.

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



3. Einbindung Entwicklungsplanwerke

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

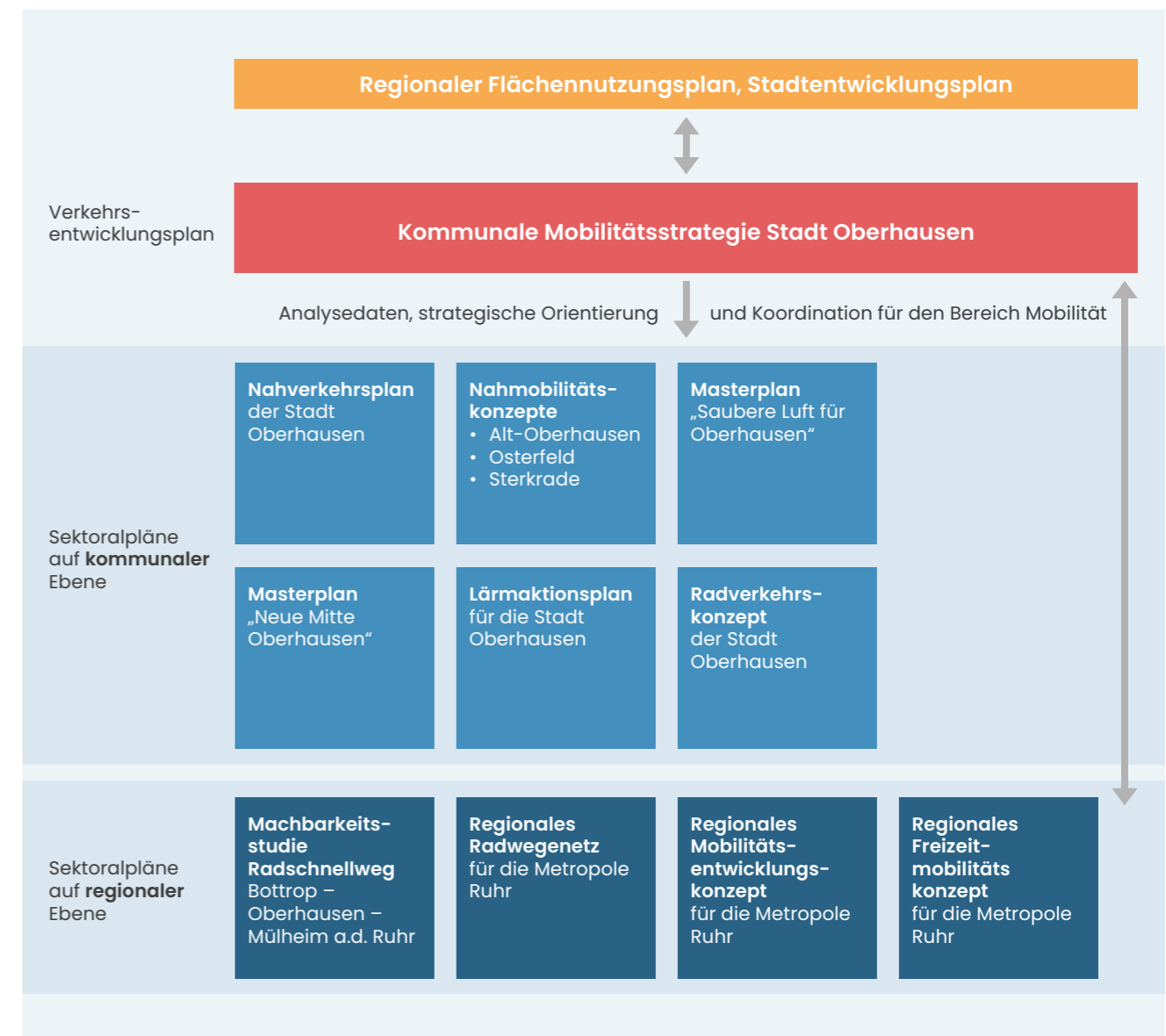
Von der Maßstabebene bzw. im Hinblick auf den Konkretisierungsgrad ist die Mobilitätsstrategie unterhalb bestehender (teils interdisziplinärer) Planwerke wie dem regionalen Flächennutzungsplan und dem Stadtentwicklungskonzept einzuordnen.

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

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

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

Abbildung 3: Einordnung der verkehrlichen Entwicklungsplanwerke der Stadt Oberhausen



4. Visionen 2030/2040

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



Abbildung 4: Mittelfristiges Szenario 2030



Ausbau Fahrradparken, Förderung der Schnittstellen ÖV



Aus- und Umbau der Infrastruktur



Förderung E-Mobilität



Bereitstellen verschiedener Mobilitätsangebote

Mittelfristiges Szenario (2030) „Die Mobilitätswende kommt in Oberhausen an“

Das bedeutet zum Beispiel, dass:

- die Nahmobilität mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmen gestärkt wird,
- Angebote für den Radverkehr durch Aus- und Umbau der Infrastruktur geschaffen werden,
- der Integrationsgrad von Stadt- und Verkehrsplanung zugenommen hat,
- stadtwert hochwertige Radabstellanlagen an wichtigen Knotenpunkten (Schnittstellen zum ÖPNV) vorhanden sind,
- die Schulmobilität (z. B. für die „Neue Knappenschule“) ein hohes Sicherheitsniveau erreicht hat,
- eine konsistente Förderung der E-Mobilität erfolgt,
- weitere Sharing-Angebote erprobt wurden und sich in breiter Nutzung befinden sowie ein nachhaltiger Lieferverkehr mit umweltfreundlichen Fahrzeugen und grünen Lieferketten etabliert wurde und
- die Erneuerung und Modernisierung bestehender Verkehrsinfrastruktur (z. B. Brücken und Straßen) zum Erhalt eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes im Mittelpunkt des Verwaltungshandelns steht.

Abbildung 5: Langfristiges Szenario 2040



Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

Langfristiges Szenario (2040) „Oberhausen hat Vorbildfunktion für die mobilitätsgerechte Stadt“

Das bedeutet zum Beispiel, dass:

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



(Autonome) On-Demand-Angebote



Nachhaltige Verkehrsberuhigung



Straßenräume als soziale Treffpunkte

5. Leitbild und Handlungsziele

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

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

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

Werteziele:

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

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

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

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

Leitziele:

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

Handlungsziele:

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

Abbildung 6:
Leitbild Mobilitätsstrategie



LEITSATZ A**Oberhausen sichert die Teilnahme für alle Nutzergruppen**

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

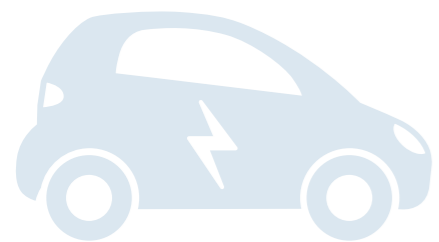
Die **Erreichbarkeit täglicher Ziele von Kindern und Jugendlichen soll verbessert** und nachhaltig ausgestaltet werden. Konkrete Handlungsansätze sind z. B. die Schaffung sicherer Führungen auf typischen Kinderwegen.

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

Darüber hinaus gilt es, den **Zugang zu verschiedenen Verkehrsangeboten zu sichern**. Beispielsweise sind Alternativen zu digitalen Angeboten zu schaffen und ein Großteil der Ladesäulen ist für Menschen, die den Rollstuhl nutzen, erst noch zugänglich zu machen.

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

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

**LEITSATZ B****Oberhausen reduziert verkehrsbedingte Belastungen durch Angebotserweiterungen**

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

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

Darüber hinaus besteht ein häufiger Hinderungsgrund der Radnutzung bzw. des Zufußgehens darin, dass **direkte Wegeverbindungen** durch Barrieren (z. B. in Form von Verkehrsstrassen oder des Kanals) nicht möglich sind und Umwege erforderlich werden. So liegt die Nutzung des Pkw häufig näher, da es subjektiv praktikabler und zeitsparender ist. Hier gilt es, Angebote zu schaffen, die eine Verdichtung des Netzes im Fuß- und Radverkehr vorsehen. Für die Förderung des Radverkehrs sollten an Ziel- und Quellorten hochwertige Radabstellanlagen zur Verfügung stehen.

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

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



LEITSATZ C

Oberhausen gewährleistet die Effizienz des Verkehrssystems

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

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

Gleichermaßen können durch angepasste, **stadt- und situationsgerechte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr** (bevorzugt in Kombination mit entsprechenden Umgestaltungen) Straßenräume neue Qualitäten entwickeln. Zum Beispiel können abschnittsweise Geschwindigkeitsenkungen auch dazu führen, dass der Kfz- und Radverkehr sicherer denselben Verkehrsraum nutzen können und potentielle Konfliktfelder minimiert werden.

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

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



LEITSATZ D

Oberhausen gestaltet die Mobilität zukunftsfähig

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

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

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

Autonomes Fahren kann ein gänzlich neuartiges Mobilitätsangebot darstellen und grundsätzlich ermöglichen, dass Pkw zu deren Nutzung nicht zwangsläufig gekauft werden müssen, sondern bedarfsgerecht gemietet und zum Startort gelotst werden können. Die Technik des vollautonomen Fahrens muss sich allerdings – insbesondere in urbanen Räumen – noch etablieren.

Weitere Einsatzpotentiale sind z. B. im Bereich der **autonomen Shuttles** zu finden. Gerade hinsichtlich des „Ride Sharing“-Gedankens wird auch der Aspekt einer stadtverträglicheren Kfz-Mobilität berücksichtigt.

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

Als weiteres zentrales Thema für eine zukunftsfähige Mobilität ist die „Grüne Stadtlogistik“ zu nennen. Durch zentrale Mikrodepots sollen Warenlieferungen gebündelt, umgeschlagen und die letzte Meile mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln, wie etwa mit E-Lastenrädern, zurückgelegt werden. Vorteile von „Grünen Lieferketten“ mit elektrisch unterstützten Lastenrädern oder anderen kleinen, elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind weniger Fahrzeugkilometer konventioneller Lkw, weniger Parksuchverkehr und Parken in zweiter Reihe von großen Zustellerfahrzeugen und die Entlastung von innerstädtischen Quartieren. Ein Konzept für eine emissionsfreie City-Logistik muss mit weiteren Partnern entwickelt werden. Hierbei sind potentielle Betreiber, Paketdienstleister und die Bereitstellung von geeigneten Flächen für eine erfolgreiche Umsetzung unabdingbar.

6. Leuchtturmprojekte

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

- **Wohnquartier Zeche Sterkrade**
- **Masterplan Neue Mitte 4.0**
- **Radschnellwegstudie (Mülheim an der Ruhr – Oberhausen – Bottrop)**
- **Smart-City Oberhausen**

Die verortbaren Leuchtturmprojekte sind in Abb. 7 ersichtlich.

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

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

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

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

Abbildung 7:
Übersicht verortbarer Leuchtturmprojekte



6.1 Wohnquartier Zeche Sterkrade

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

Innerhalb des Quartiers sollen die direkten Wegeverbindungen dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein. Durch die integrierte Lage inmitten des Stadtteils Sterkrade hat das Neubaugebiet eine kurze Distanz zum Bahnhof sowie zum Stadtteilzentrum Sterkrade und zum Volkspark (mittels einer möglichen Fuß- und Radverbindung über die Gleisstrasse). Die gute Anbindung an den Bahnhof Sterkrade ermöglicht sowohl eine optimale Vernetzung

in andere Stadtteile als auch in das regionale Umfeld. Die genannten Ziele befinden sich im unmittelbaren Einzugsgebiet. Durch die kurzen Alltagswege innerhalb des Stadtteils besteht großes Potential, dass diese Wege regelmäßig mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden.

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

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

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

Die HOAG-Trasse wird als hochwertiger und sichtbarer Bestandteil durch das Quartier verlaufen, den Fuß- und Radverkehr im Neubauquartier stärken und hochwertige Verbindungen in umliegende Gebiete ermöglichen. Zudem stellt die HOAG-Trasse die regionale Radverkehrsanbindung sicher und ist als geplante Radschnellwegverbindung oder Radvorzugstrasse Teil des regionalen Radwegnetzes für die Metropole Ruhr. Durch Querungsmöglichkeiten, die (wenn sicherheitstechnisch möglich) den Vorrang für den Rad- und Fußverkehr ermöglichen, kann eine hohe und durchgängige Verbindungsqualität gewahrt werden. Außerdem können durch ansprechende Bepflanzungen sowie das Bestandsgrün das Fahrradfahren und das Zufußgehen zu einem besonderen Erlebnis werden.

Abbildung 9:
Beachtung der Fuß- und Radwegebeziehungen



Abbildung 8:
Zeche Sterkrade und Mobility-Hub



Abbildung 10:

Lebenswertes Quartier Sterkrade

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

Die Erschließungsstraßen innerhalb des Quartiers sollen als lebenswerte Straßen ausgebaut werden, die die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier maßgeblich erhöhen können. Der Kfz-Verkehr soll verträglich abgewickelt werden (z. B. durch Geschwindigkeitsreduzierungen und begleitende Gestaltung). Grundlage dafür ist die Schaffung eines autoreduzierten Quartiers. Dies kann etwa durch die Einrichtung eines Quartiersparkhauses im Eingangsbereich erreicht werden, sofern dort ein gemeinsamer Stellplatzpool für die Bewohnerschaft angeboten wird. Bei einer qualitativ hochwertigen Verwirklichung kann das Quartierparkhaus sich funktional zum sogenannten Mobility-Hub entwickeln, der in der Erdgeschoss-

zone neben unterschiedlichen Sharing-Angeboten auch diverse Nahversorgungseinrichtungen oder Freizeitmöglichkeiten einquartiert. Zusätzlich soll kein dauerhaftes Parken im öffentlichen Straßenraum vorgesehen werden.

Im Quartier werden Multimodalität und Intermodalität durch innovative und zielführende Mobilitätsangebote (wie zum Beispiel Mobilstationen oder einen Mobility-Hub) in Verbindung mit der Quartiersgarage ermöglicht und gestärkt (vgl. Abb. 11). Das hochwertige Angebot von elektrisch betriebenen Sharing-Fahrzeugen kann einen Teil der Pkw-Nutzung kompensieren und die Senkung von Emissionen vorantreiben. Im Mobility-Hub können weitere Sharing-Angebote (wie z. B. E-Bikes oder Lastenräder) gebündelt an einem Ort bereitgestellt werden. Dabei wird eine digitale Schnittstelle durch eine Quartiers-App ermöglicht und die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs und verschiedene Sharing-Angebote werden gebündelt angeboten und verfügbar (hinsichtlich Reservierung und Buchung) gemacht. Dieser Service bietet AnwohnerInnen, aber auch BesucherInnen das passende Verkehrsmittel für das jeweilige Ziel im Alltags- und Freizeitverkehr.

Abbildung 11:

Gebäude eines Mobility-Hubs

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

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

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

Abbildung 12:

Neue Mobilität im Neubauquartier

6.2 Masterplan Neue Mitte 4.0

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

Zur Weiterentwicklung des Stadtquartiers und zur Lösung des bislang monofunktionalen Ansatzes ist die Etablierung einer Wohnnutzung geplant (vgl. Abb. 13). Im östlichen Bereich wird hier großes Entwicklungspotential für ein urbanes Wohnquartier mit einer ansprechenden Grünraumgestaltung gesehen. Außerdem ist die Entwicklung eines Innovationsquartiers vorgesehen.

Die städtebaulichen Zielsetzungen können allerdings nur mit maßgeblichen Veränderungen der Mobilitätsstruktur bzw. des vorhandenen Angebots erreicht werden.

Heute ist das Gebiet sehr stark durch Verkehrsstrassen (wie Güterbahnstrecken oder mehrspurige Hauptverkehrsstraßen) gegliedert und teilweise zerschnitten. Hierzu bedarf es neuer Angebote im ÖPNV, der Erprobung neuer Erschließungsformen zur Überwindung von Barrieren sowie zentraler Knotenpunkte (Mobility-Hubs), an denen eine multimodale Mobilitätskultur ausgedrückt und geprägt werden kann.

Maßgebliche Mobilitätsbausteine für die Neue Mitte in Oberhausen sind folgende:

- Etablierung eines urbanen Seilbahnsystems, das den vorhandenen ÖPNV sowie einen neuen Mobilitäts-Hub im Norden verbindet und gleichermaßen eine neue Verbindung nach Essen-Dellwig schafft
- Entwicklung eines Mobility-Hubs über der A 42
- Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 mit Anknüpfung an die S- und Regionalbahn
- Verbesserung des internen Erschließungs- und Wegenetzes für die Nahmobilität

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

Abbildung 13:

Luftbild und Visualisierung Quartier der Möglichkeiten



Seilbahn

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

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

Abbildung 14:

Beispiel für die Integration einer Seilbahn



In Verbindung mit der Errichtung einzelner Seilbahnstationen bieten sich weitere Möglichkeiten für die Stadtentwicklung und die urbane Mobilität. Je nach Bedarf lassen sich Seilbahnstationen auch in Gebäudeteile integrieren (vgl. Abb. 14), in denen z. B. gewerbliche Nutzungen umgesetzt werden oder weitere Mobilitätsangebote bereitstehen. So kann die oftmals wenig maßstäblich wirkende Seilbahninfrastruktur gewinnbringend in das städtische Umfeld eingebracht werden.

Abbildung 15:

Mobility-Hub über A 42



Mobility-Hub

Der Masterplan greift die Idee auf, einen zentralen Mobility-Hub direkt über der Autobahn A 42 zu errichten (vgl. Abb. 15). Der Großteil der BesucherInnen der Neuen Mitte reist heute mit dem Auto an und nutzt die heute kostengünstigen privaten Parkhäuser im Gebiet. Da die Straßenerschließung in der Neuen Mitte regelmäßig überlastet ist, können mit einem Mobility-Hub Pkw-Verkehre schon bei der Anreise in die Neue Mitte von den Autobahnen direkt zu einem freien Parkplatz abgeleitet werden, um das interne Straßennetz zu entlasten. In Verbindung mit der Seilbahn und einer Anbindung an die Radverkehrsstrasse wäre eine direkte Anbindung an die Neue Mitte gegeben. Darüber hinaus muss ein Angebot für den Verleih von Fahrrädern und E-Scootern sowie ein Car-Sharing-System vorgesehen werden.

Quelle: AS+P © 2023 Google

Straßenbahnerweiterung

Eine weitere zentrale Maßnahme für das Quartier Neue Mitte, aber auch für das stadtweite bzw. interkommunale schienengebundene ÖPNV-Netz ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105. Der oben im Plan abgebildete Lückenschluss ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen dem Oberhausener und Essener Hauptbahnhof. So kann auch eine direkte Verbindung nach Mülheim an der Ruhr (Linie 112) mit Umstieg in der Neuen Mitte ermöglicht werden (vgl. Abb. 16).

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

Abbildung 16:
Verlauf der Vorzugsvariante der Straßenbahnverlängerung



Abbildung 17:
Straßenquerschnitt mit Straßenbahn

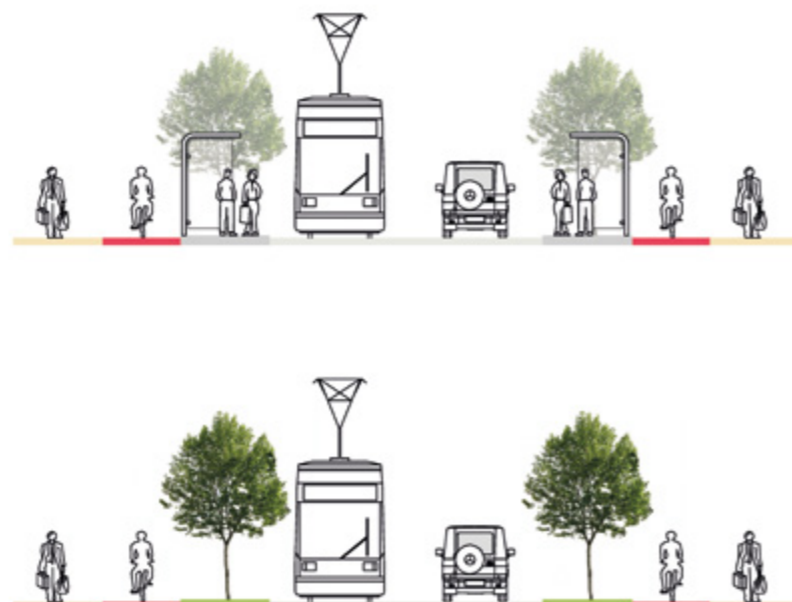
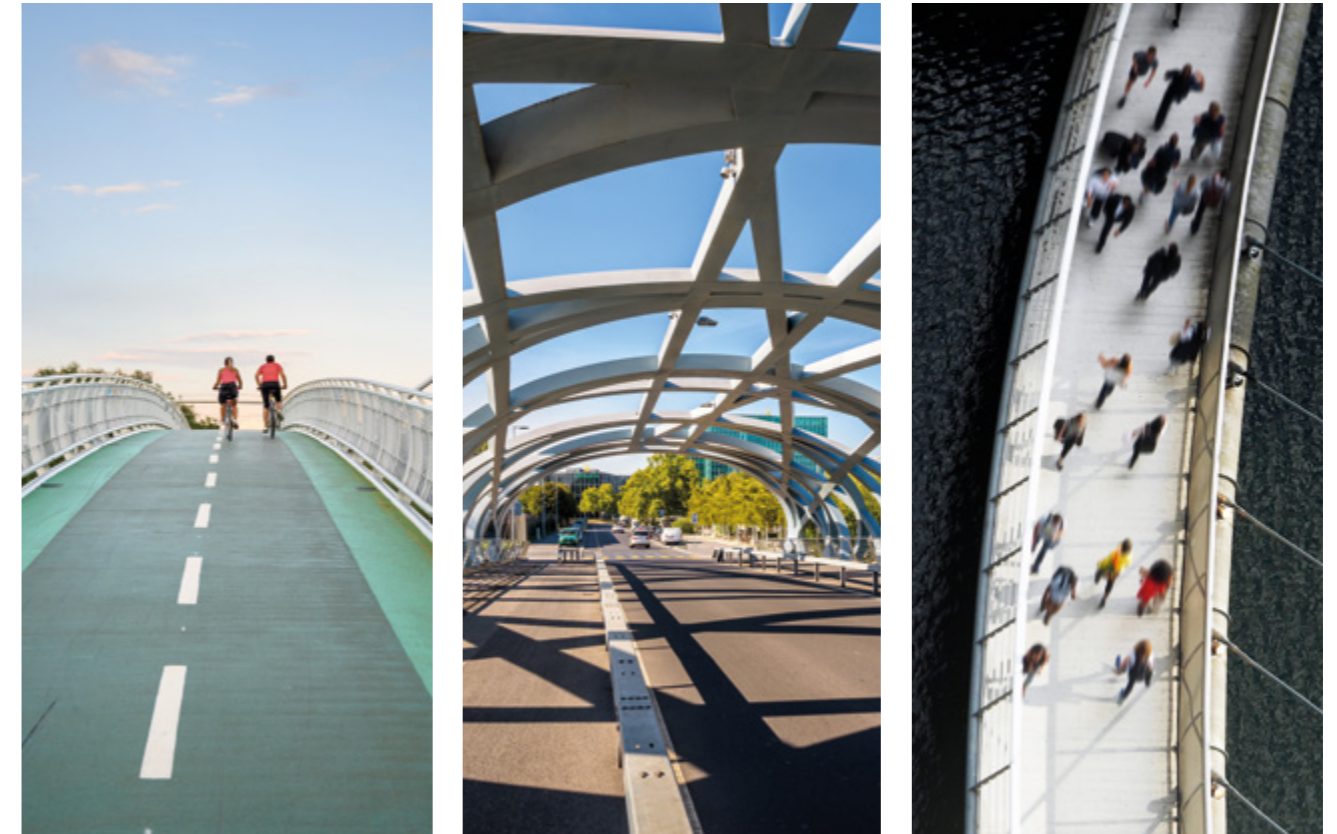


Abbildung 18:
Kreative Lösungen für Querungen von Fuß- und Radverkehrsverbindungen



Nahmobilität

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

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

6.3 Radschnellwegverbindung Bottrop – Oberhausen – Mülheim an der Ruhr

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

In dieser Studie konnte die Vorzugsvariante erarbeitet werden, die in Abb. 19 ersichtlich ist. Die Variante wurde unter Berücksichtigung von raumstrukturellen Potentialen (wie z. B. Bevölkerungsdichten), vorhandenen öffentlichen Einrichtungen (wie z. B. Schulstandorten), netzstrukturellen Attributen (wie z. B. Topographie oder Umwegfahrten), vorhandenen Mobilitätsangeboten (wie z. B. Möglichkeiten von intermodalen Verknüpfungspunkten wie Bahnhöfen), vorhandenen Pendlerverflechtungen und Umweltaspekten (wie etwa betroffene Schutzgebiete) entwickelt. Auf dem Verlauf der Vorzugsvariante konnte ein durchgängiges Potential an Radverkehrsmengen

von mindestens 2.000 Radfahrenden/Tag abgeschätzt werden, das den empfohlenen Grenzwert für den Ausbaustandard von Radschnellwegverbindungen erreicht. In einzelnen Abschnitten konnte gar ein Nachfragepotential von rd. 4.500 Radfahrenden/Tag nachgewiesen werden.

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

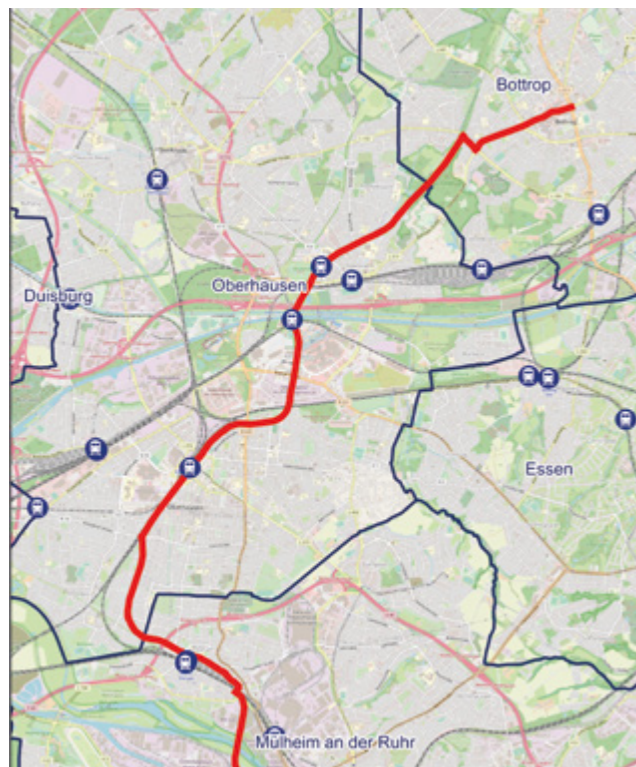


Abbildung 19:
**Verlauf der Vorzugsvariante
des Radschnellwegs**
(Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Neue Mitte Oberhausen – Alt-Oberhausen/Hauptbahnhof – Mülheim-Styrum)

Der Ausbau des Radschnellweges ist mit dem höchsten Entwurfsstandard vorgesehen. Gemäß der Hinweisschrift der FGSV „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ und dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW ist eine Standardbreite im Zweirichtungsverkehr von 4,00 m vorgesehen, je nach Bedarf mit einem begleitenden Gehweg von 2,50 m Breite. Den Radfahrenden ist Vorrang an den Knotenpunkten oder der Einsatz planfreier Lösungen zu ermöglichen, wie in Abb. 20 ersichtlich ist. Zusätzlich ist der Einsatz von Beleuchtung umzusetzen, um die Aspekte (sozialer) Sicherheit zu berücksichtigen.

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

Abbildung 20:
Radschnellverbindung in Berlin



6.4 Smart-City Oberhausen

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

Eine Smart-City ist eine Stadt, die Technologien und Datenanalyse nutzt, um die Effizienz von städtischen Dienstleistungen zu verbessern, die Lebensqualität der Bewohner zu erhöhen und die Nachhaltigkeit der Stadt zu fördern. Smart-Citys verwenden intelligente Technologien wie das Internet der Dinge (IoT), Big-Data-Analyse, künstliche Intelligenz (KI) und das Cloud-Computing, um die Organisation von Verkehr, Energie, Abfallentsorgung, Sicherheit und anderen städtischen Dienstleistungen zu optimieren. Ziel ist es, eine lebenswerte und nachhaltige Stadt zu schaffen, die den sich verändernden Bedürfnis-

sen der Bewohnenden entspricht. Dabei lassen sich ganz verschiedene Themenbereiche adressieren, die in Abb. 22 dargestellt sind.

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

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

Abbildung 21:
Anwendungsbeispiel Mobilitätsdashboard für die Stadt Oberhausen

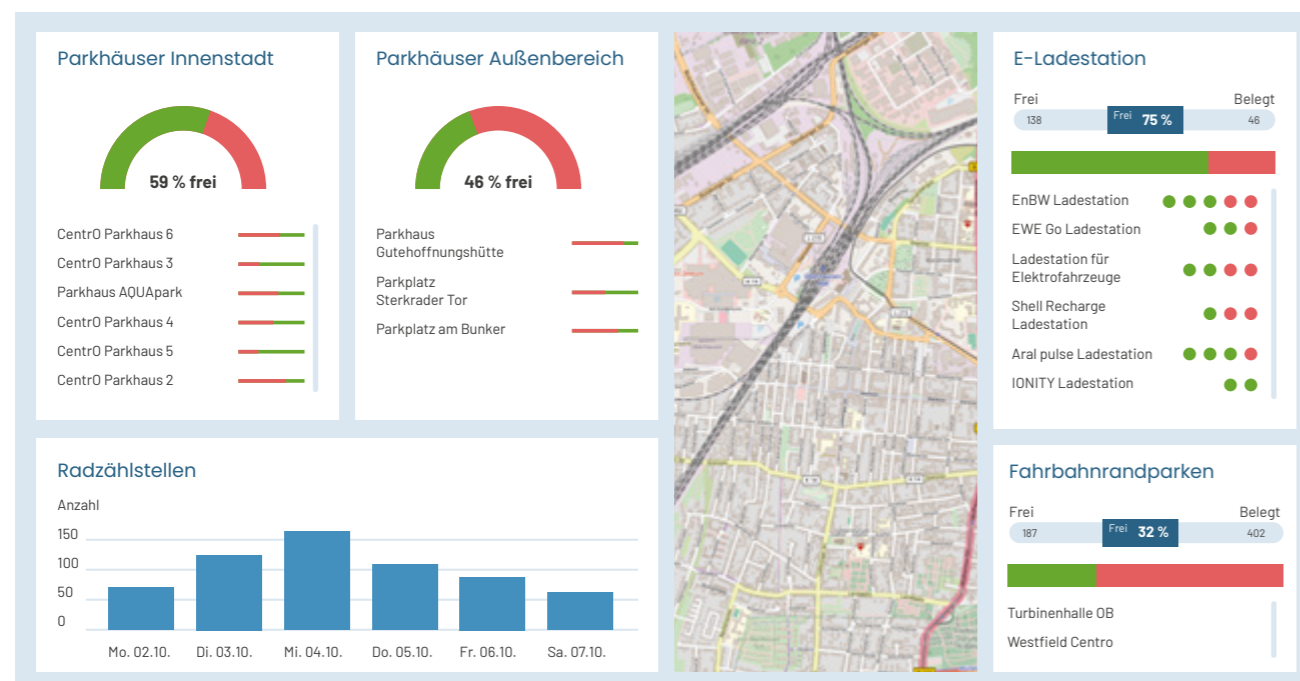
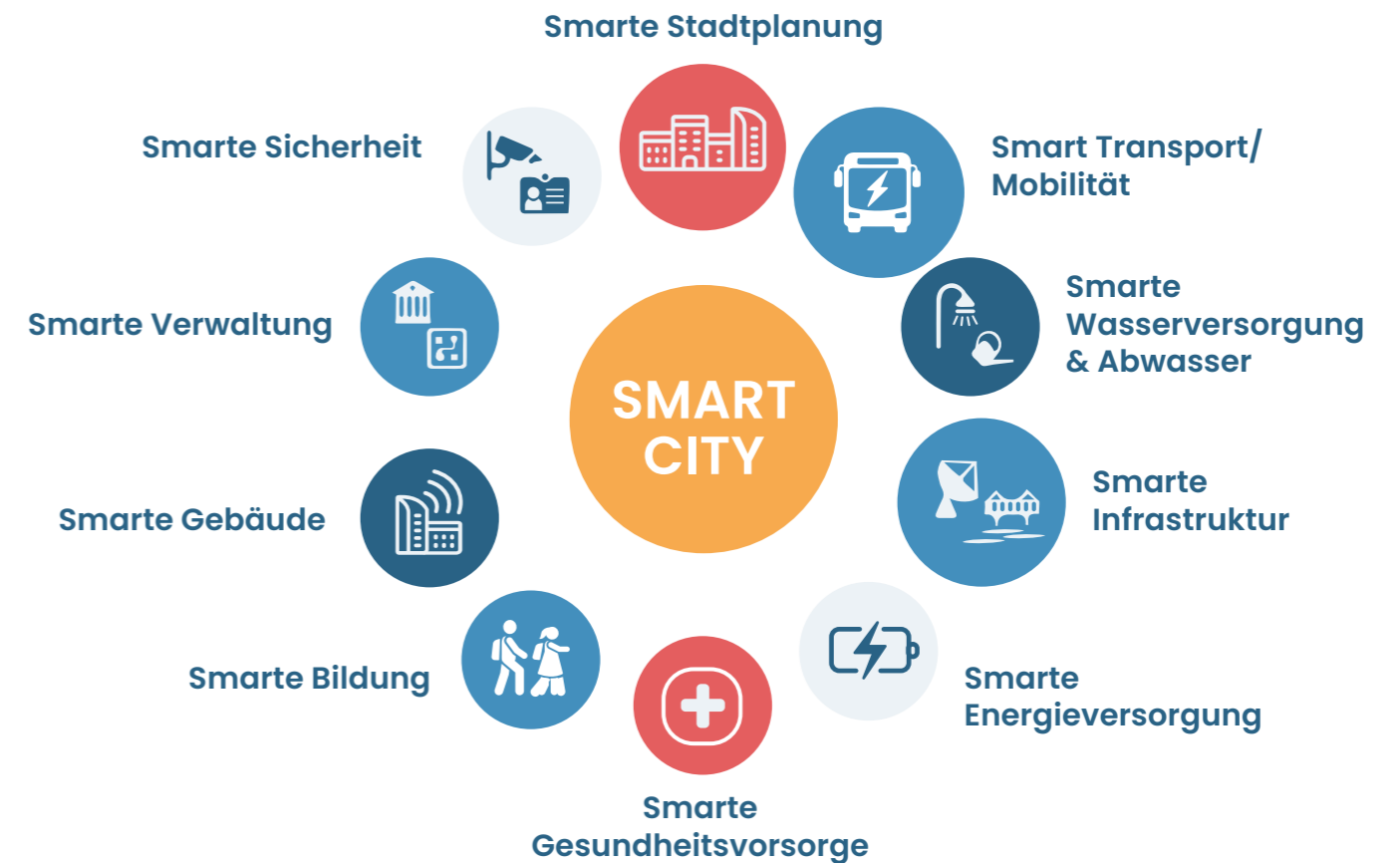


Abbildung 22:
Bausteine einer Smart-City-Strategie



Bereits heute werden digitale Möglichkeiten wie die Weiterentwicklung der Oberhausener RadRouten-App vorangetrieben. Mithilfe der Smartphone-App für Apple iOS und Android können erfasste Radrouten-Daten ausgewertet werden – dadurch kann eine geeignete Grundlage geschaffen werden. Um den Anreiz zur Nutzung der geloggtten Daten zu erhöhen, verfügt die App über ein Anreiz- und Buchungssystem. Die App zeigt die besten Wege durch die Stadt und macht das Radfahren bequemer und bietet zusätzliche Funktionen und persönliche Statistiken.

Die Stadt Oberhausen plant zudem eine Bündelung unterschiedlicher Verkehrsinformationen in einem intelligen-

ten System, wie etwa einem Mobilitätsdashboard (vgl. Abb. 21). Dabei sollen Daten rund um das Thema Verkehr in der Stadt in einer Quelle abrufbar sein. Es können auf dem Dashboard folgende Informationen einsehbar sein:

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

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

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

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

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



7. Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung

Für die Umsetzung einer Handlungsstrategie mit den festgelegten Zielsetzungen sowie den dazugehörigen Handlungsfeldern, Leuchtturmprojekten und Maßnahmen ist im Planungsalltag mehr nötig als der politische Wille und eine lineare Bearbeitungs- und Umsetzungsstruktur. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass die Umsetzung integrierter Planungswerke häufig nur zögerlich vorangeht. Das liegt zumeist nicht an der mangelnden Qualität dieser Konzepte, sondern daran, dass entsprechende „Werkzeuge“ zur Umsetzung fehlen.

Auf Basis dieser Diagnose und der individuell regionalen Herausforderungen der Stadt Oberhausen wurden sechs zentrale **Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung** erarbeitet (vgl. Abb. 23), deren Anwendung ermöglicht, dass Ziele mit einer höheren Zufriedenheit aller AkteurlInnen erreicht und Maßnahmen zielstrebig umgesetzt werden. Die sechs hier dargestellten Prämisse stellen keinen abgeschlossenen Kanon dar, sondern können – je nach Erfordernis und aktueller Notwendigkeit – noch ergänzt werden.

Abbildung 23: Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung



Jedes Mobilitätsprojekt wird auf die festgelegten Zielsetzungen hin abgestimmt.



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



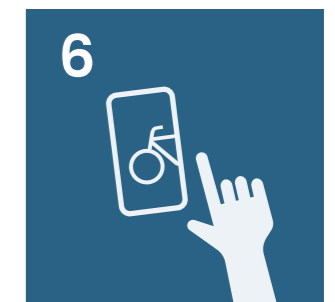
Auf Basis eines integrierten Planungsverständnisses werden Mobilitätsprojekte im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungen rechtzeitig abgestimmt



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



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



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

8. Ausblick

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

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

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

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

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

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

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1
Mobilität als gesellschaftliches und planerisches Querschnittsthema
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 2
Entwicklungsperspektive Modal Split
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 3
Einordnung der verkehrlichen Entwicklungspläne der Stadt Oberhausen
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 4
Mittelfristiges Szenario 2030
Quelle: Stadt Oberhausen
istock.com/Halfpoint
istock.com/JGalion
istock.com/FooTToo
istock.com/LeoPatrizi

Abb. 5
Langfristiges Szenario 2040
Quelle: Stadt Oberhausen
istock.com/geogif
SHP Ingenieure
istock.com/Imgorthand
istock.com/AzmanJaka

Abb. 6
Leitbild Mobilitätsstrategie
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 7
Übersicht verortbarer Leuchtturmprojekte
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 8
Zeche Sterkrade und Mobility-Hub
Quelle: IWB GmbH – Architekten & Ingenieure

Abb. 9
Beachtung der Fuß- und Radwegebeziehungen
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 10
Lebenswertes Quartier Sterkrade
Quelle: IWB GmbH – Architekten & Ingenieure

Abb. 11
Gebäude eines Mobility-Hubs
Quelle: IWB GmbH – Architekten & Ingenieure

Abb. 12
Neue Mobilität im Neubauquartier
Quelle: IWB GmbH – Architekten & Ingenieure

Abb. 13
Luftbild und Quartier der Möglichkeiten
Quelle: AS+P Albert Speer + Partner GmbH

Abb. 14
Integration einer Seilbahn
Quelle: Stadt Oberhausen
istock.com/frantic00

Abb. 15
Mobility-Hub über A 42
Quelle: AS+P Albert Speer + Partner GmbH
© 2023 Google

Abb. 16
Verlauf der Vorzugsvariante der Straßenbahnverlängerung
Quelle: AS+P Albert Speer + Partner GmbH

Abb. 17
Straßenquerschnitt mit Straßenbahn
Quelle: AS+P Albert Speer + Partner GmbH

Abb. 18
Kreative Lösungen für Querungen von Fuß- und Radverkehrsverbindungen
Quelle: Stadt Oberhausen
istock.com/Lubos Kovalik
istock.com/olrat
istock.com/waddle

Abb. 19
Verlauf der Vorzugsvariante des Radschnellwegs
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 20
Radschnellverbindung in Berlin
Quelle: Philipp Böhme

Abb. 21
Anwendungsbeispiel Mobilitätsdashboard
Quelle: Werbeagentur von morgen GmbH

Abb. 22
Bausteine einer Smart-City-Strategie
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 23
Handlungsprämissen der Mobilitätsplanung
Quelle: Stadt Oberhausen

Abb. 24
Wimmelbild
Quelle: Elisabeth Deim



HERAUSGEBER

Stadt Oberhausen

Fachbereich 5-6-10 Verkehrsplanung, Signalwesen

Fabian Schneider

Bahnhofstraße 66

46145 Oberhausen

Tel.: 0208 825-1

Fax: 0208 825-2755

E-Mail: info@oberhausen.de

AUFTRAGNEHMER

SHP Ingenieure

Sebastian Groß

Lukas Ernst

Plaza de Rosalia 1

30449 Hannover

Tel.: 0511.3584-450

Fax: 0511.3584-477

info@shp-ingenieure.de

www.shp-ingenieure.de

