

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

Beratungsgegenstand

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

Beschlussvorschlag

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

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

Bereichsleiterin Bereich 5-6/Mobilität	Dezernat 5/Stadt- planung, Bauen, Mobilität und Umwelt	Kämmerer	Oberbürgermeister	
Mauersch o. V i. A.	Dr. Palotz 14.01.2024	Tsalastras 15.01.2024	Schranz 15.01.2024	
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [] Gleichstellungsstelle []	

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

1 **Bezug**

2
3 Masterplan Neue Mitte: B/17/1980-01 und M/17/1733-01
4 Rahmenplan für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost: B/17/4010-01
5 Nahverkehrsplan: B/16/2313-01
6 Strategie zur Verkehrsentwicklung in Oberhausen: B/17/3333-01
7
8 B/17/3858-01
9 Grundsatzentscheidung zur Durchführung der Planungen und der notwendigen Verfahren für die
10 Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen.
11
12

13 **Konsequenzen**

14
15 a) Finanzielle

16
17 keine

18
19 ja

20
21 b) Sonstige

22
23 Auswirkungen auf das Klima

24
25 ja (siehe Anlage Klimacheck)

26
27 nein Begründung:
28
29
30
31
32

33 **Begründung**

34
35 **Inhalt**

36
37 1. Einführung und Projekthistorie: 3
38 1.1 Vorstellung der Trassenvarianten 4
39 1.2 Planungen 1998 – 2010 4
40 1.3 Planungen 2012 – 2015 6
41 1.4 Aktuelle Planungen zum Trassenverlauf 7
42 1.5 Vergleich der Trassenvarianten 2014 und Aktuell 8
43 1.6 Betriebskonzepte der Straßenbahnlinie 105 9
44 2. Begründung des Bauvorhabens 10
45 2.1 Herleitung der Notwendigkeit des Vorhabens 10
46 2.2 Gesellschaftlicher Wandel in den Themenfeldern Klimawandel und Mobilitätswende 11
47 2.3 Straßenbahnverlängerung 105 in weiteren städtischen Planwerken 11
48 2.4 Herleitung des Vorhabens aus dem NVP Essen 11
49 3. Verfahrensschritte bis zur Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 12
50 3.1 Planungsphase 12
51 3.2 Planfeststellungsverfahren 12

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

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

66 **1. Einführung und Projekthistorie:**

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

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

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

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

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

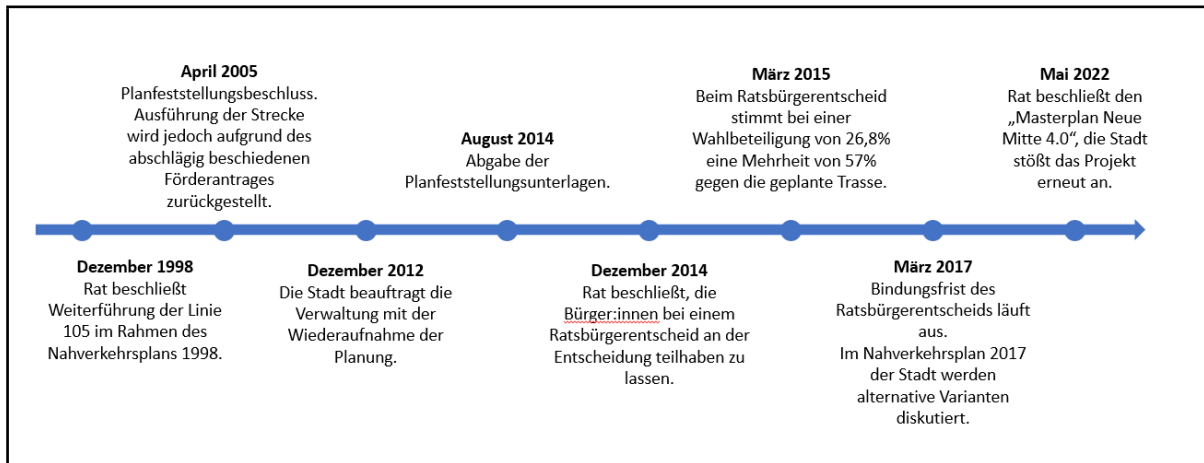
101
102 Mit der Verlängerung sind insbesondere folgende positive Aspekte verbunden:

103

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

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

111 Eine Straßenbahnverbindung zwischen den Städten Oberhausen und Essen ist keine Neuheit: Mehr
112 als 40 Jahre lang bestand eine solche Verbindung bis Ende der 1960er-Jahre in Oberhausen. Vor dem
113 Hintergrund des Leitbilds der autogerechten Stadt wurde der gesamte Straßenbahnbetrieb eingestellt.
114 Erst als in den 1990er-Jahren im Zuge des Strukturwandels die Neue Mitte entstand, nahm in
115 Oberhausen wieder eine Straßenbahn den Betrieb auf. So rückte auch die Wiederherstellung der alten
116 Verbindung nach Essen auf die politische Agenda: Ab 1995 wurden verschiedene Planungsvarianten
117 für die Weiterführung der Essener Straßenbahnlinie 105 auf Oberhausener Stadtgebiet untersucht. Der
118 folgende Zeitstrahl bildet die wesentlichen Meilensteine der seitdem erfolgten Planungen ab:
119



120
121
122 Abbildung 1: Zeitstrahl der Projekthistorie
123

124 1.1 Vorstellung der Trassenvarianten

125
126 Die Trasse der Straßenbahnlinie 105 verläuft aktuell von Essen Rellinghausen über den Essener Hbf
127 bis zur Endhaltestelle Essen Unterstraße. Die Straßenbahn 105 durchquert dabei das Essener Stadt-
128 gebiet diagonal vom Essener Südwesten bis zur Stadtgrenze Oberhausens und fungiert als sogenann-
129 te Durchmesserlinie.

130
131 Eine kurze Neubaustrecke von 3,5 km Länge würde die Lücke bis zur bestehenden ÖPNV-Trasse in
132 Oberhausen schließen. Auf einen Schlag bestünde eine leistungsfähige ÖPNV-Vernetzung, die Alt-
133 Oberhausen, Sterkrade und die Neue Mitte direkt mit der Universität, der ThyssenKrupp-
134 Firmenzentrale und weiteren Ankerpunkten in Essen verbindet.

135
136 Im Anschluss werden die von der Verwaltung der Stadt Oberhausen verfolgten Trassenvarianten der
137 Jahre 2005, 2014 und die aktuelle Version, die im Zusammenhang mit dem Masterplan Neue Mitte
138 steht, vorgestellt.

140 1.2 Planungen 1998 – 2010

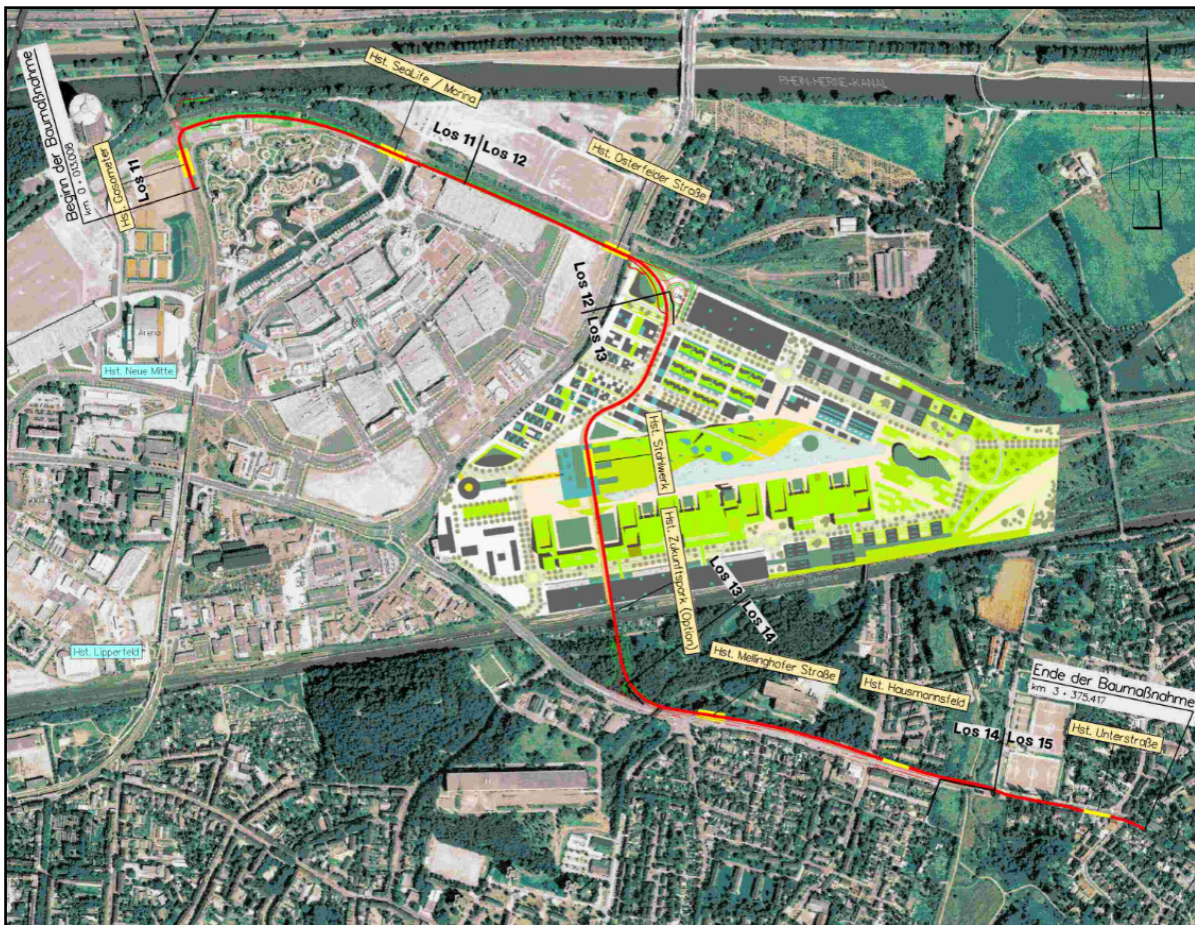
141
142 Die Weiterführung der Straßenbahnlinie 105 war Bestandteil des Nahverkehrsplans 1998 der Stadt
143 Oberhausen. Der Stadtrat stimmte der sogenannten Strecke VI im selben Jahr zu. Die Planungen für

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

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

149
150 2005 lag der Planfeststellungsbeschluss für die Strecke VI vor. Der Bau wurde jedoch zurückgestellt,
151 weil das Projekt in der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) für Nordrhein-Westfalen negativ
152 bewertet wurde. Der Planfeststellungsbeschluss lief 2010 ab, inzwischen wurde aber auch das Projekt
153 O.Vision nicht weiterverfolgt.

154



155
156
157 Abbildung 2: Trassenvariante 1998 – 2010

158
159 In der Abbildung 2 ist der Trassenverlauf der zum Planfeststellungsverfahren 2005 eingereicht wurde
160 dargestellt.

161
162 Die geplante Gesamtlänge der Straßenbahnverlängerung der 105 betrug 3.300 m. Hiervon entfielen
163 3.000 m auf Oberhausener Stadtgebiet und 300 m auf Essener Stadtgebiet. 2.100 m der Streckenfüh-
164 rung sollte in Hochlage auf einer systemeigenen Trasse erfolgen, 900 m ebenerdig auf systemeigener
165 Trasse und weitere 300 m im Mischverkehr mit dem MIV. An der geplanten Trasse war der Neubau
166 von sechs Haltestellen (Unterstraße, Hausmannsfeld, Mellinghofer Straße, Stahlwerk, Osterfelder
167 Straße, CentrO und Gasometer) vorgesehen. Die Abstände der Haltestellen betragen durchschnittlich
168 550 m.

169
170
171

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

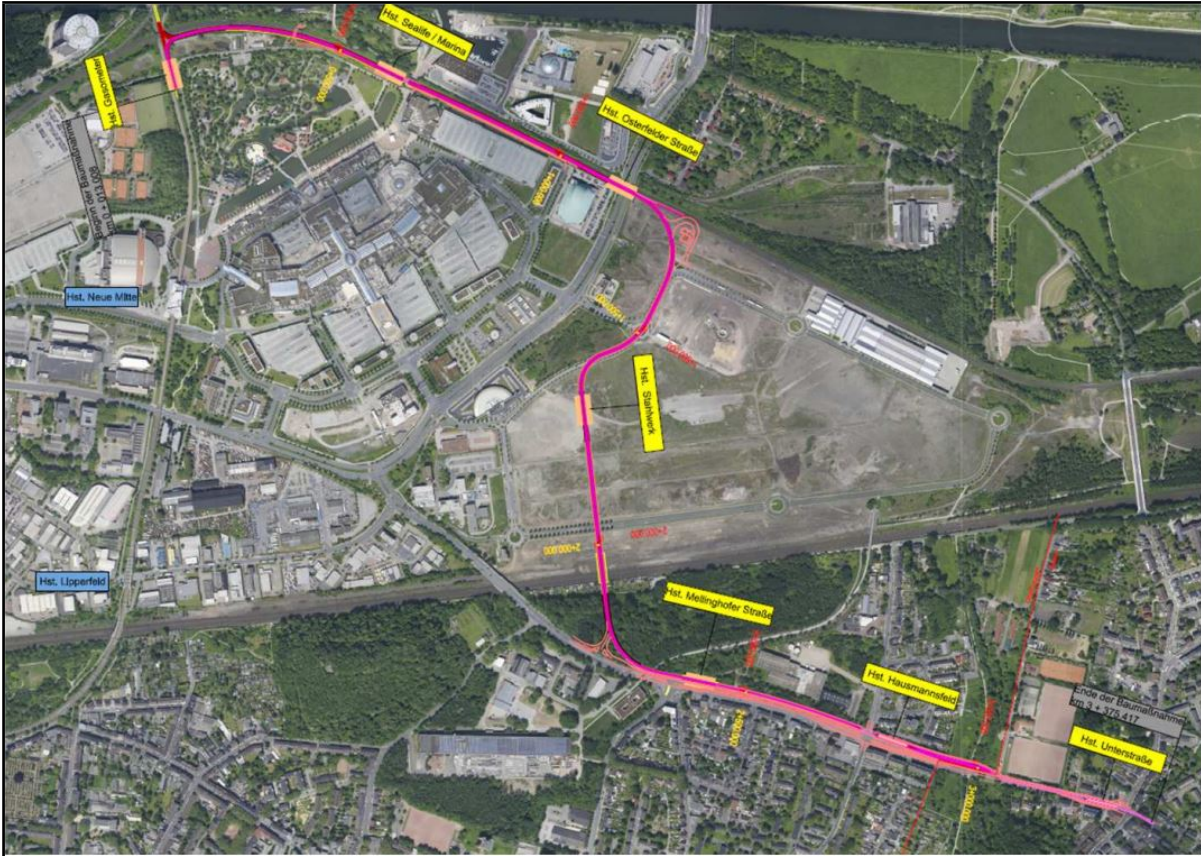
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195

1.3 Planungen 2012 – 2015

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

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

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



196
197
198
199

Abbildung 3: Trassenvariante 2014

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

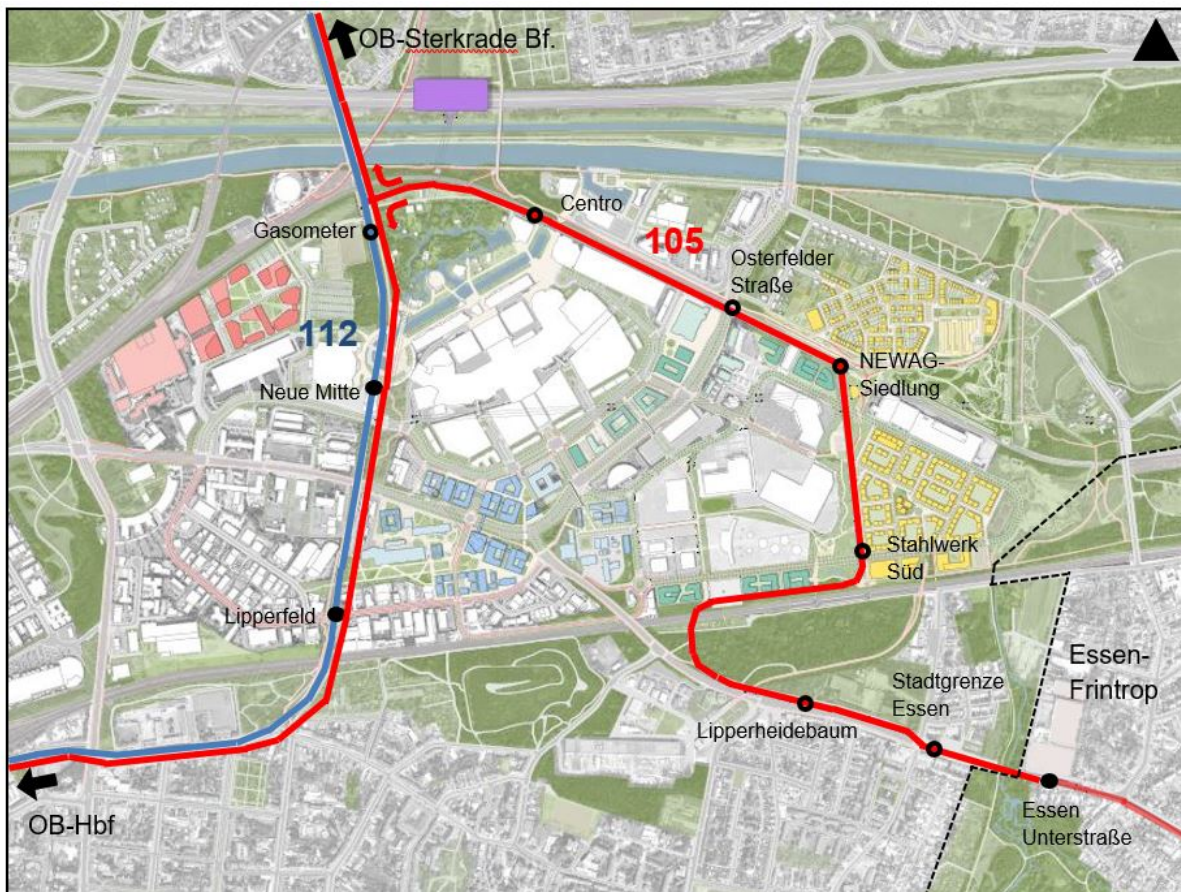
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224

1.4 Aktuelle Planungen zum Trassenverlauf

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

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

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



225
226
227

Abbildung 4: Übersichtskarte Trassenverlauf der Straßenbahnverlängerung 105

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

228

229

1.5 Vergleich der Trassenvarianten 2014 und Aktuell

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

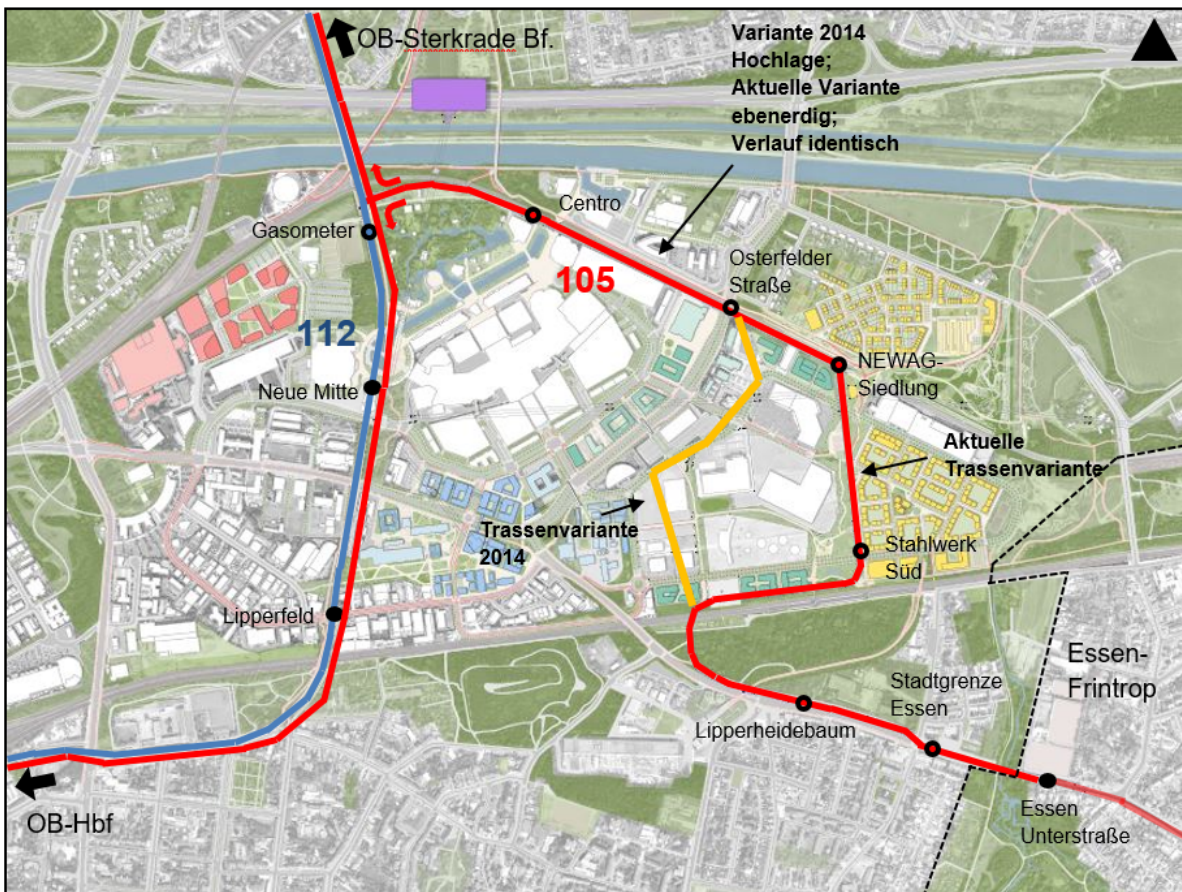
251

252

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

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

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



253

254

255

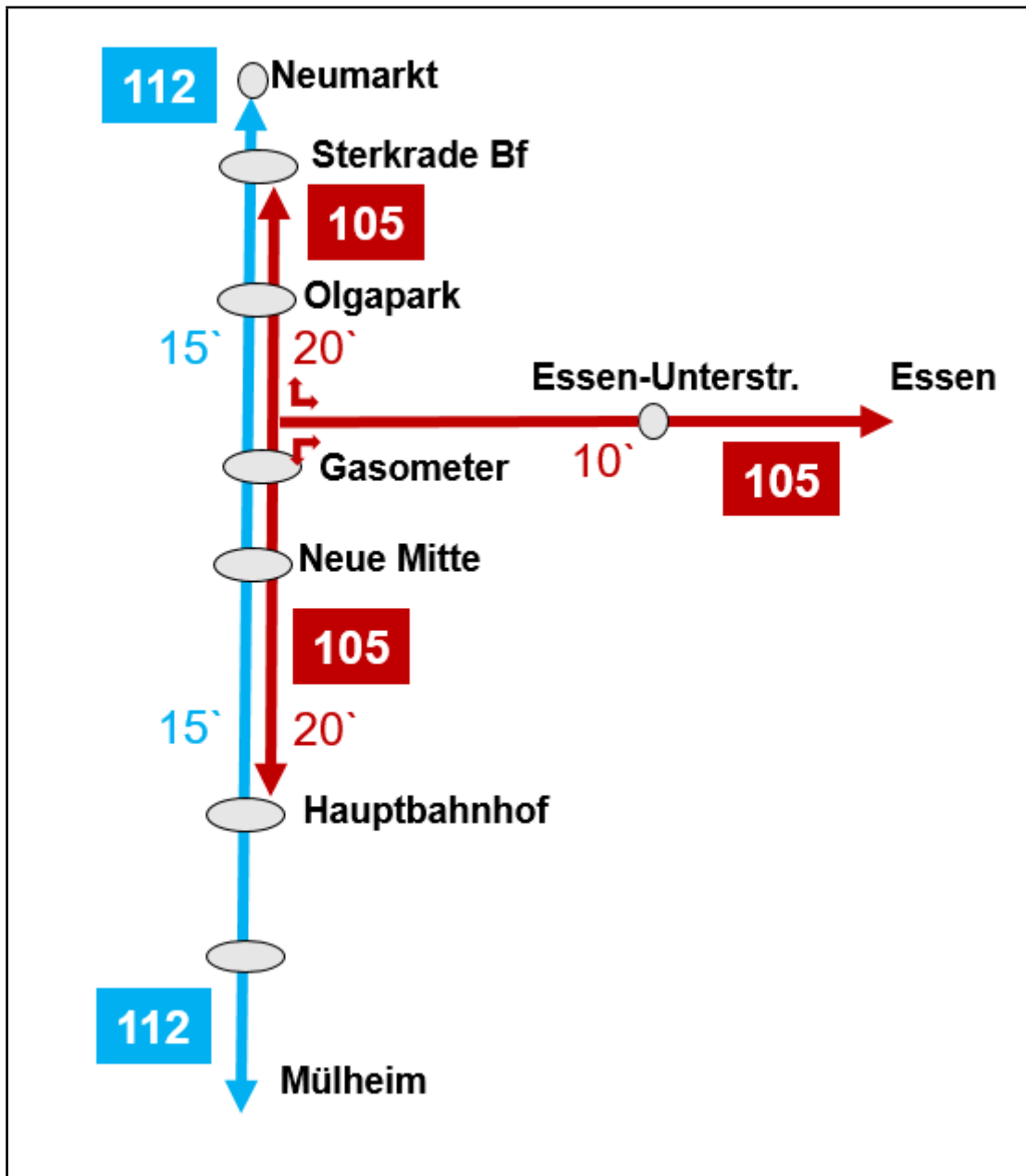
Abbildung 5: Übersichtskarte Trassenvergleich Varianten 2014 und aktuelle Planungen

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

256
257
258
259
260
261
262
263
264
265

1.6 Betriebskonzepte der Straßenbahnlinie 105

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



266
267
268

Abbildung 6: Aktuelles Betriebskonzept

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

270 2. Begründung des Bauvorhabens

271

272 2.1 Herleitung der Notwendigkeit des Vorhabens

273

274 Ein Schlüssel zur nachhaltigen Stadtentwicklung ist der Verkehrssektor. Die direkte Verbindung der
275 Straßenbahn schafft neue Fahrbeziehungen im ÖPNV und damit neue Möglichkeiten für Verkehrsver-
276 lagerungen. Wohlgemerkt soll hierbei auf die regionale Bedeutung der Straßenbahnverlängerung ver-
277 wiesen werden. Nur in Zusammenarbeit der Städte Essen und Oberhausen sowie mit dem Verkehrs-
278 verbund Rhein-Ruhr kann das Projekt gelingen. BürgerInnen aus dem dicht besiedelten Essener
279 Nordwesten können Freizeitangebote oder ihre Arbeitsstelle in der Neuen Mitte umsteigefrei erreichen
280 und sind nicht mehr auf den Individualverkehr angewiesen. Der Lückenschluss zwischen dem Essener
281 Nordwesten und der Neuen Mitte in Oberhausen, führt aufgrund der Verlagerung der Verkehre vom
282 MIV zum Umweltverbund, zu einer Einsparung an CO2-Emmissionen. Das Projekt hat einen positiven
283 Effekt auf das Klima und besitzt in Oberhausen einen Leuchtturmcharakter. Der Betrieb der Straßen-
284 bahn ist leise, sauber und energieschonend. Darüber hinaus führt die Verkehrsverlagerung von der
285 Straße auf die Schiene zur Entlastung des Individualverkehrs und verhindert Rückstau und starke Ver-
286 kehrsbelastungen. Im Gegensatz zur heutigen Buslinie 185 zwischen der Unterstraße in Essen und der
287 Neuen Mitte, hat der Straßenbahnbetrieb die Vorteile, der kürzeren Fahrzeiten, der höheren Kapazität
288 an Fahrgästen und der Entlastung des Straßennetzes aufgrund der größtenteils straßenunabhängigen
289 Streckenführung im eigenen Bahnkörper. Die Kunden nehmen die Straßenbahn als ein attraktiveres
290 Verkehrsmittel wahr als einen Linienbus. Neue ÖPNV-Nutzer können mit dem Lückenschluss zwischen
291 der Neuen Mitte und dem Essener Nordwesten gewonnen werden. Zusammengefasst führt die Umset-
292 zung der Straßenbahnverlängerung zu einer Attraktivitätssteigerung Oberhausens und des Lebens-
293 und Wirtschaftsraums.

294

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

307

308 Um das ÖPNV-Angebot in der Neuen Mitte optimal zu gestalten, ist die Straßenbahnverlängerung der
309 105 unerlässlich. Sie gewährleistet einen bestmöglichen, vom motorisierten Individualverkehr entkop-
310 pelten, Verkehrsfluss. Die eigenständige Straßenbahnführung entlastet die umliegenden Straßen und
311 Knotenpunkte und hat gegenüber dem Busverkehr den klaren Vorteil von Stauvermeidung. Ferner ge-
312 währleistet die separate Schienenführung optimale Erreichbarkeiten der vorhandenen und geplanten
313 Nutzungen. Weiterhin ermöglicht sie allen PendlerInnen und Reisenden bedeutsame Ziele in Oberhau-
314 sen und insbesondere über die Hauptbahnhöfe Essen und Oberhausen auch interkommunal im Ruhr-
315 gebiet Ziele zu erreichen. Das geplante Vorhaben besitzt für die Stadt Oberhausen und weit darüber
316 hinaus bedeutende Strahlkraft im Hinblick auf die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Rahmen der Mobili-
317 tätswende.

318

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

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

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

333
334 Als eines von vier Leuchtturmprojekten in der aktuellen „Strategie zur Verkehrsentwicklung in Ober-
335 hausen“ (Drucksachen-Nr. B/17/3333-01) stellt die Stadt den Masterplan zudem ins Zentrum einer zu-
336 kunftsorientierten Verkehrsplanung. Oberhausen will das Verkehrsmittelangebot sowie die Erreichbar-
337 keit für wesentliche Ziele gezielt verbessern – mit besonderem Fokus auf Fußverkehr, Radverkehr und
338 den ÖPNV. Das Verkehrskonzept des Masterplans soll der Weiterentwicklung von CentrO und Stahl-
339 werksgelände Rechnung tragen. Ein innovatives Mobilitätssystem soll das erweiterte Nutzungsspekt-
340 rum mit den umliegenden Stadtbausteinen verknüpfen. Dabei spielt der Ausbau des ÖPNV-Angebots
341 mitsamt Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 eine zentrale Rolle bei der Verwirklichung des Master-
342 plans Neue Mitte. Am 13.11.2023 beschloss der Rat der Stadt Oberhausen (Drucksachen-Nr.
343 B/17/4010-01) die Rahmenplanung für das Gelände des ehemaligen Stahlwerks Ost sowie für den Be-
344 reich Werkstraße / Ripshorster Straße als städtebauliches Entwicklungskonzept i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11
345 BauGB und die Beauftragung der Verwaltung zur Durchführung weiterer operativer Maßnahmen zur
346 Vorbereitung einer masterplankonformen Flächenentwicklung.

348 2.2 Gesellschaftlicher Wandel in den Themenfeldern Klimawandel und 349 Mobilitätswende

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

362 2.3 Straßenbahnverlängerung 105 in weiteren städtischen Planwerken

364 Neben dem Masterplan Neue Mitte hat die Verwaltung auch in anderen städtischen Planwerken an den
365 Entwicklungszielen zum Ausbau des kommunalen Schienenverkehrs festgehalten. So enthält der seit
366 2017 geltende Nahverkehrsplan der Stadt Oberhausen bereits den Lückenschluss zwischen der
367 ÖPNV-Trasse und der Haltestelle Unterstraße. Andere städtische Planwerke beziehen sich ebenfalls
368 auf diese Maßnahme (Masterplan Saubere Luft, Mobilitätsstrategie, STEK 2020, RFNP, ISTEK).

370 2.4 Herleitung des Vorhabens aus dem NVP Essen

372 Die Stadt Essen begrüßt in ihrem aktuellen NVP die Wiederaufnahme der Planungen zur Straßen-
373 bahnverlängerung 105. Im Detail wird aufgeführt, dass die Initiative zur Wiederaufnahme des Verfah-
374 rens zur Realisierung der Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 von der Haltestelle „Frintrop, Unter-

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

375 straÙe“ nach Oberhausen bei der Stadt Oberhausen liegt. Im Falle einer Wiederaufnahme unterstÙtzt
376 die Stadt Essen das Vorhaben.
377

378 3. Verfahrensschritte bis zur Inbetriebnahme der StraÙenbahnlinie

379
380 Die nachfolgende Zeitplanung ist darauf ausgerichtet, den Betrieb der Strecke VI/Linie 105 im Jahr
381 2030 aufnehmen zu kÙnnen.
382

383 3.1 Planungsphase

384
385 Mit den weiteren Planungsschritten soll unmittelbar nach dem Ratsbeschluss begonnen werden. In
386 Bezug auf die alten Planungen (nach HOAI 1-4, unter anderem Ingenieurbau, Tragwerksplanung,
387 technische AusrÙstung, Verkehrsanlagen) muss zunÙchst eine Ermittlung der Ånderungen gegenÙber
388 den vergangenen Planungen mit entsprechender Anpassung erfolgen. Ferner mÙssen vorbereitende
389 Arbeiten, wie z.B. die ErgÙnzung und Aktualisierung der Vermessung oder Baugrunduntersuchungen
390 (inklusive KlÙrung des Leitungsbestands) erfolgen.
391

392 Des Weiteren mÙssen Planungsleistungen, wie die UmweltvertrÙglichkeitsprÙfung, der landschaftspfle-
393 gerische Begleitplan sowie Gutachten zu Schall- und ErschÙtterung beauftragt werden. FÙr diese Pla-
394 nungsleistungen ist ein Zeitraum von insgesamt 3,5 Jahren zu veranschlagen. Der Zeitraum dauert bis
395 Anfang 2027 (Beginn der Vergabe- und Bauphase) an. Die GesprÙche mit dem FÙrdermittelgeber zur
396 InfrastrukturfÙrderung sollten parallel zur Planungsphase beginnen, um die Grundlagen der Antragstel-
397 lung zu sichern.
398

399 3.2 Planfeststellungsverfahren

400
401 FÙr die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens ist als FÙrdervoraussetzung auf der Grundlage der
402 Ergebnisse der Planungsphase eine standardisierte Bewertung des Bauvorhabens durchzufÙhren.
403

404 Das Planfeststellungsverfahren ist gesetzlich vorgeschrieben und sichert das Baurecht fÙr die StraÙen-
405 baustrecke. WÙhrend der Planungsphase kann das Planfeststellungsverfahren schon eingeleitet wer-
406 den. Der Planfeststellungsbeschluss zum Bauvorhaben der StraÙenbahnverlÙngerung 105 wird gemÙÙ
407 § 28 ff PbefG bei der Bezirksregierung in DÙsseldorf beantragt. Zu den Aufgaben der Bezirksregierung
408 zÙhlen die Beratung der Antragsteller, PrÙfung der AntrÙge, DurchfÙhrungen der AnhÙrungen, Ausfer-
409 tigung der PlanfeststellungsbeschlÙsse und der Genehmigungen zum Bau der Betriebsanlage. Das
410 Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich neun Monate lang dauern und im Jahr 2026 abge-
411 schlossen sein.
412

413 3.3 BauausfÙhrung

414
415 FÙr die eigentliche BauausfÙhrung inklusive der vorgelagerten Vergabe der Bauleistungen sowie der
416 nachgelagerten Schritte wie zum Beispiel der Bauabnahme, der Testfahrten und des Genehmigungs-
417 verfahrens der technischen AufsichtsbehÙre (TAB) ist ein Zeitraum von insgesamt 3 1/4 Jahren anzu-
418 setzen, von Anfang 2027 bis Mitte 2030. Insbesondere die BautÙtigkeiten im Bereich der Querung der
419 KÙln-Mindener Eisenbahn (in Abstimmung mit der Deutschen Bahn mit zeitweiser Sperrung der
420 Strecke) erfordern eine entsprechende Bauzeit.
421

422 Dieser Zeitraum wird vermutlich nicht mit anderen Verfahrensschritten parallel gesetzt, da hierzu die
423 Planungen abgeschlossen, alle notwendigen Gutachten vorliegen mÙssen und das Vorhaben planfest-
424 gestellt sein muss. DarÙber hinaus muss die Finanzierung sichergestellt sein, eine FÙrderzusage bzw.
425 ein Zuwendungsbescheid ist fÙr die Vergabe der Bauleistungen und den Beginn der Bauphase unab-
426 dingbar.

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

427 3.4 Erstellung eines Kommunikationskonzeptes / Öffentlichkeitsbeteiligung

428

429 Der gesamte Prozess wird durch eine parallel vorlaufende BürgerInnenbeteiligung und Kommunikation
430 begleitet. Möglichst frühzeitig soll zur Begleitung der Planung bereits die BürgerInnenbeteiligung / In-
431 formation entsprechend der Oberhausener Leitlinien zur BürgerInnenbeteiligung durch eine auf die
432 Kommunikation von Großprojekten spezialisierte Agentur initiiert werden.

433

434 Wichtig bei allen Planungsschritten ist, eine transparente Kommunikation zwischen den Entschei-
435 dungsträgern, der beauftragten Agentur und den Oberhausener BürgerInnen zu gewährleisten. Das
436 Vorhaben sollte frühzeitig und möglichst umfassend kommuniziert werden. Klare Angaben zum Zeit-
437 plan und den Planungsvorhaben werden der Öffentlichkeit vermittelt. Protagonisten und Antagonisten,
438 des damaligen Prozesses (Ratsbürgerentscheid) sind bei der Kommunikation und den Bürgerveran-
439 staltungen miteinzubeziehen. Nur eine vollumfängliche Beteiligung aller Stakeholder und der Bürger-
440 schaft kann Bedenken gegen das Projekt frühzeitig entgegenwirken.

441

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

444

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

449

450 3.5 Entscheidungsfahrplan der Beschlüsse

451

452 Der erste wichtige politische Beschluss erfolgt in Form der vorliegenden Beschlussvorlage. Ein weiterer
453 politischer Beschluss betrifft die Beauftragung einer Agentur zur Durchführung einer BürgerInnenbetei-
454 ligung anhand des angefertigten Kommunikationskonzeptes. Im Anschluss erfolgt ein politischer Be-
455 schluss zur Einleitung des formalen Planverfahrens. Zuletzt wird der Hauptauftrag zur Bauausführung
456 beauftragt. In regelmäßigen zeitlichen Abständen werden die STOAG und die Stadtverwaltung über die
457 aktuelle Fortschreitung des Projekts im Rat informieren.

458

459 Im Rahmen des Projektes werden folgende Beschlüsse erforderlich:

- 460 • Grundsatzentscheidung zur Durchführung der Planung und der Verfahren

461 Hier vorliegende Beschlussvorlage

462

- 463 • Kommunikationskonzept / Öffentlichkeitsbeteiligung

464 Beschluss über das noch zu erstellende Konzept

465

- 466 • Beschluss zum Abschluss der Planungsphase (HOAI Leistungsphase 3) / Einleitung der
467 Planfeststellung

468 Die wesentlichen Ergebnisse der Planungsphase werden präsentiert und als Grundlage für das
469 anschließende, durch die Bezirksregierung durchzuführende Planfeststellungsverfahren,
470 beschlossen

471

- 472 • Stellungnahme der Gemeinde zur Planfeststellung im Rahmen des durch die Bezirksregierung
473 durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens wird die Gemeinde selber dazu aufgefordert eine
474 Stellungnahme abzugeben

475

- 476 • Baubeschluss

477 Die vorliegende Gesamtplanung wird dem Rat der Stadt zum Beschluss vorgelegt. Danach
478 kann mit dem Bau begonnen werden.

479

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

480 3.6 Zeitplan der Planungsschritte und Bauphasen bis zur Inbetriebnahme

481

482 Zeitlich soll mit den Planungen unmittelbar nach dem Ratsbeschluss begonnen werden. Die Planungs-
483 phase wird mit insgesamt 3 Jahren kalkuliert und dauert bis Anfang 2027 an. Für die Durchführung des
484 Planfeststellungsverfahrens und die Beantragung der Fördermittel ist der Zeitraum zwischen Anfang
485 2025 bis Ende 2026 vorgesehen. Daran anschließend erfolgt die Bauphase, die mit 3 1/4 Jahren ange-
486 setzt ist, also von Anfang 2027 bis Mitte 2030. Die Projektsteuerungsgruppe wird den Zeitplan und die
487 Kostenkalkulation sukzessiv, anhand einer in regelmäßigen Abständen durchzuführenden Evaluation,
488 anpassen.

489

490 3.7 Strukturierung des Planungsprozesses

491

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

494

495 Dazu wird eine Projektgruppe aus Vertretern der Stadtverwaltung, der STOAG und der beteiligten
496 Fachplanungen eingerichtet. Die Stadt Essen wird voraussichtlich im Rahmen der Konkretisierung der
497 Trassenplanung mit in die Projektgruppe einbezogen. Mit der Stadt Essen und dessen Verkehrsunter-
498 nehmen, als auch mit der Stadt Oberhausen und der STOAG, gibt es eine Kooperationsvereinbarung
499 zur Realisierung der Straßenbahnverbindung von Essen-Frintrop nach Oberhausen – Linie 105. Diese
500 Vereinbarung wurde 2002 geschlossen und hat zum Inhalt, dass die STOAG die kurze Anschluss-
501 strecke von der Stadtgrenze bis zur heutigen Haltestelle Essen-Unterstraße plant und die Genehmi-
502 gungsverfahren in Abstimmung mit den Beteiligten der Stadt Essen durchführt. Die STOAG stellt für die
503 gesamte Straßenverbindung, somit auch auf Essener Stadtgebiet den Förderantrag. In der Vereinba-
504 rung verpflichtet sich die Stadt Essen nach Rechnungstellung ihren kommunalen Eigenanteil und ihren
505 nicht zuwendungsfähigen Kostenanteil der STOAG zu erstatten.

506

507 Übergeordnete Einbindung in den Masterplanprozess:

508

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

514

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

518

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

530

531

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

532 **4. Kostendarstellung / Förderkulisse**

533

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

544

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

552

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

560

561 **4.1 Planungskosten**

562

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

567

- 568 1. Grundlagenermittlung
- 569 2. Vorplanung
- 570 3. Entwurfsplanung
- 571 4. Genehmigungsplanung
- 572 5. Ausführungsplanung
- 573 6. Vorbereitung der Vergabe
- 574 7. Mitwirkung bei der Vergabe
- 575 8. Objektüberwachung – Bauüberwachung und Dokumentation
- 576 9. Objektbetreuung

577

578 Anhand der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), beziehungsweise der
579 Prozentangaben der Leistungsphasen für Verkehrsanlagen (VA) werden circa 50 % und demnach circa
580 5 - 6 Mio. EUR der Planungskosten für den beschriebenen Zeitraum von 3,5 Jahren bis zur
581 Einreichung der Planfeststellung und der Einreichung des Finanzierungsantrages beim Land
582 NRW/VRR angesetzt (HOAI-Phasen 1-4). Für die Ausführungsplanung, die Erstellung des
583 Leistungsverzeichnisses, die Ausschreibung und die Auftragsvergabe verbleiben dann circa 30 %,
584 folglich 3 - 3,6 Mio. EUR der Planungskosten (HOAI-Phasen 5-7). Für die Baubetreuung sowie die

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

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

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

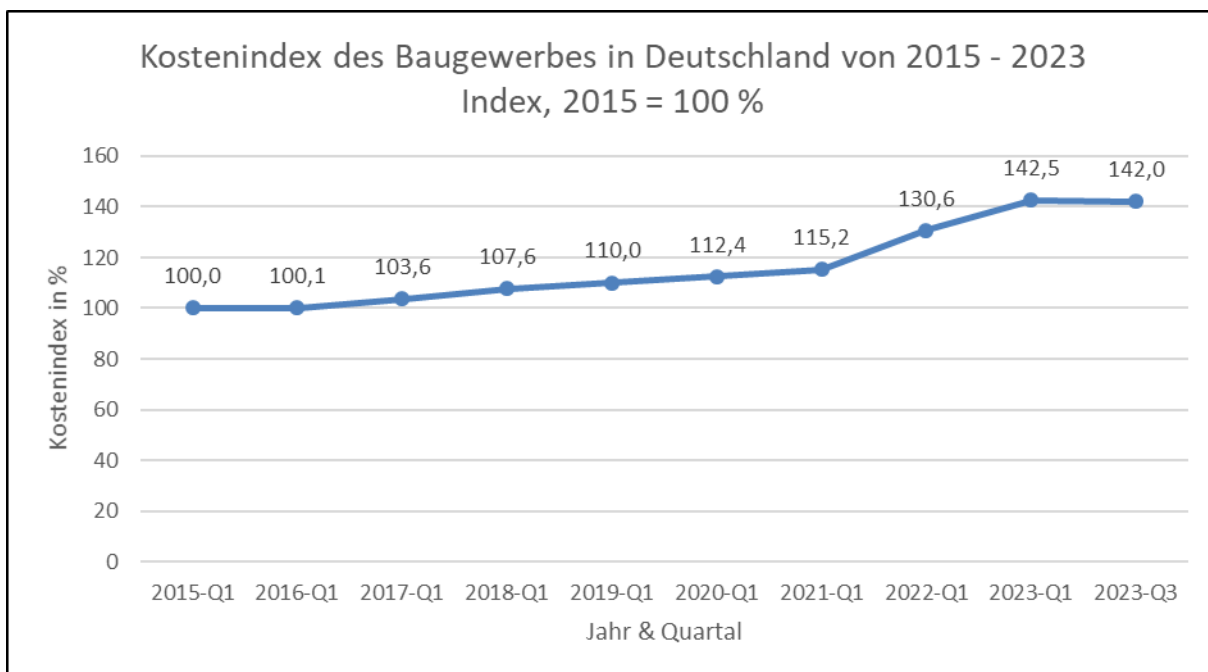
594

595 4.2 Baukosten

596

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

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



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

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

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

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

612 Tabelle 1: Baukostenschätzung, Quelle: Ingenieurbüro Spiekermann

613

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

624

625 4.3 Gesamtherstellungskosten

626

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

638

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

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

644 Sowohl die Planungs-, als auch die Baukosten, soweit diese nicht förderfähig sind, werden in die Investitionsplanung der STOAG aufgenommen und werden sich nach Fertigstellung über die Abschreibungsdauer von bis zu 50 Jahren anteilig belastend auf das Ergebnis der STOAG auswirken. Gegenwärtig ist die STOAG Eigentümerin der Trasse im Oberhausener Liniennetz. Analog dazu wird die STOAG Eigentümerin der neuen Trasse als Baukörper für die erweiterte Infrastruktur.
645
646
647
648
649
650

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

651 Tabelle 2: Kostenübersicht Bauvorhaben
652
653

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

654 Tabelle 3: Verbleibender Eigenanteil der STOAG
655

656 4.4 Betriebskosten

657
658 Zu den zukünftigen Betriebskosten, die ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke anfallen werden, zählen vor allem Ausgaben für die Fahrzeuganschaffung, die Unterhaltung der Infrastruktur, die Energie und das Personal. Anhand des zuvor vorgestellten Betriebskonzepts der Straßenbahnlinien 105 im Kapitel 1.6, werden die Betriebskosten wie folgt geschätzt:
659
660
661
662

663 Die entstehenden Betriebsaufwendungen durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 auf Oberhausener Stadtgebiet werden auf Basis der heutigen Kosten einer Straßenbahn in Höhe von 10
664 EUR/Nutzwagenkilometer angesetzt. Für das Jahr 2030 werden bei 420.000 erbrachten Nutzwagenkilometern Aufwendungen in Höhe von ca. 4,2 Mio. EUR kalkuliert. Die Unterhaltungskosten für die In-
665
666

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

667 Infrastruktur sind entsprechend der heutigen Kennwerte bei 100.000 EUR pro Gleis-km und Jahr anzu-
668 setzen. Dementsprechend ergeben sich für die Unterhaltung von 3,5 km pro Strecke und insgesamt 7
669 km Gleislänge Aufwendungen in Höhe von 0,7 Mio. EUR für die Unterhaltung. Die gesamten Betriebs-
670 kosten werden demnach mit **ca. 4,9 Mio. EUR** kalkuliert. Eine vereinfachte Darstellung der Gesamtbe-
671 triebskosten kann der Tabelle 4 entnommen werden.

672

673 4.5 Zusätzliche Aufwendungen

674

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

682

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

689

690 Die Zinslast und die Tilgung der aufzunehmenden Kredite werden in der entsprechenden Wirtschafts-
691 planung der STOAG berücksichtigt. Nicht gegengerechnet sind die Fahrgeldeinnahmen aus dem Fahr-
692 kartenverkauf. Diese sind aufgrund des im Mai 2023 eingeführten Deutschlandtickets zurzeit nicht kal-
693 kulierbar, sodass zu einem späteren Zeitpunkt, mit dem Baubeschluss, eine Kostenbilanz aufgestellt
694 und dem Stadtrat vorgelegt wird. Die zukünftigen Fahrgeldeinnahmen werden jedoch die Ausgaben für
695 die Gesamtbetriebskosten verringern. Es wird auf die Erläuterung des Nutzen-Kosten-Indikator in Kapi-
696 tel 2.1, Herleitung der Notwendigkeit des Vorhabens, verwiesen.

697

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

698

699 Tabelle 4: Jährliche konsumtive Aufwendungen der STOAG ab voraussichtlich 2030

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

700 **Kurzfassung**

701

702 Die Straßenbahnverlängerung 105 stellt für die Städte Oberhausen und Essen ein wichtiges interkom-
703 munales Verkehrsvorhaben dar und inkludiert wichtige Bausteine für die Optimierung des öffentlichen
704 Personennahverkehrs. Die Umsetzung dieser Maßnahme beschleunigt die Mobilitätswende auf kom-
705 munaler sowie interkommunaler Ebene und erfüllt eine Komponente des ÖPNV-Bedarfsplans NRW.

706

707 Durch die vorhandene ÖPNV-Trasse kann die Stadt Oberhausen zwar heute auf eine einzigartig funk-
708 tionierende ÖPNV-Achse einer ehemaligen Industrietrasse zurückgreifen, jedoch müssen für zukunfts-
709 orientierte Stadt- und Verkehrsentwicklungsprojekte die Weichen gestellt werden. Auf den bereits stark
710 belasteten Verkehrsachsen in der Neuen Mitte bedarf es einer Verschiebung des Verkehrsanteils vom
711 Individualverkehr auf den ÖPNV. Darüber hinaus sind im Zuge der Entwicklungen von lebendigen und
712 grünen Wohnquartieren in der Neuen Mitte optimale Anbindungsvoraussetzungen – durch einen star-
713 ken ÖPNV mit der Straßenbahn 105 – zu schaffen, um einer lebenswerten und innovativen Stadtent-
714 wicklung gerecht zu werden.

715

716 Die Baukosten für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 zum geplanten Baubeginn 2027 bewe-
717 gen sich nach aktuellen Schätzungen in einem Kostenrahmen von 100 bis 120 Mio. EUR zuzüglich der
718 geschätzten Planungskosten in Höhe von ca. 10 bis 12 Mio. EUR, folglich Gesamtherstellungskosten
719 von 110 – 132 Mio. EUR. Durch eine Bezuschussung des Bauvorhabens in Höhe von 90 – 95 % be-
720 trägt der Eigenanteil der STOAG für den Bau der Straßenbahnlinie ca. 5 - 12 Mio. EUR. Durch die
721 pauschale Förderung der zusätzlich anfallenden Planungskosten in Höhe von 2 % der Baukosten be-
722 trägt der Eigenanteil für die Planungsleistungen ca. 8 - 9,6 Mio. EUR. Insgesamt beläuft sich der Ei-
723 genanteil der STOAG folglich auf maximal 21,6 Mio. EUR. Auch die standardisierte Bewertung der Ver-
724 längerung der Straßenbahnlinie wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Jahr 2004 und
725 der Planungen des Masterplans Neue Mitte ein positives Kosten-Nutzen Verhältnis nachweisen. Der
726 Masterplan Neue Mitte 4.0 und die beschlossene Mobilitätsstrategie (Strategie zur Verkehrsentwick-
727 lung in Oberhausen) sehen die Straßenbahnverlängerung 105 als ein wichtiges Projekt und verdeutli-
728 chen die Wichtigkeit der Maßnahme. Für die Realisierung ist die Bereitstellung der Personalressourcen
729 für Projektsteuerung, Planung, Bau und Gesamtbegleitung notwendig.

730

731 Abschließend ist festzuhalten, dass die Straßenbahnverlängerung der Linie 105 für die Stadt Oberha-
732 sen ein zentraler Baustein für die Verkehrsentwicklung ist. Ferner stellt das Vorhaben - für Bürger-
733 schaft, PendlerInnen und Reisende, lokaler Wirtschaft sowie Vernetzung der Ruhrgebietsstädte - einen
734 hervorragenden Beitrag zur Optimierung des ÖPNV dar und ist damit ein Vorbild für die Mobilitätswen-
735 de in Stadt und Region.

736

737

738 **Anlagen**

739

740 Klimacheck (nur online in Allris)