

Vorlageart: Beschlussvorlage
Federführung: Mobilität
Verantwortung: Frau Mauksch, Dr. Palotz

Durchführungsbeschluss für den Straßenausbau und die damit erstmalige Herstellung des Olbergsweg im Abschnitt 2a – f

Beratungsfolge

10.09.2026	Bezirksvertretung Sterkrade	Anhörung
16.09.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Stadtplanungs- und Umweltausschuss stimmt dem geplanten Straßenausbau und der damit verbundenen erstmaligen Herstellung des Olbergsweg im Abschnitt 2a – f zu.

Die Gesamtkosten in Höhe von 140.000 € (brutto) sind für das Haushaltsjahr 2027 ff. im Straßenbauprogramm unter:

Finanzstelle 560012010190000 – Straßenbauprogramm Gemeindestraßen

Finanzposition 785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen

angemeldet worden.

Für das Haushaltsjahr 2027 wurde insgesamt Auszahlungsbudget in Höhe von 4,9 Mio. EUR sowie Verpflichtungsermächtigungsbudget in Höhe von 3 Mio. EUR (kassenwirksam 2028) angemeldet.

Eine Umsetzung erfolgt unter dem Vorbehalt einer Berücksichtigung der Maßnahme im Haushalt 2027 ff. und einer Haushaltsgenehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Bezug

B/18/0087 - Straßen- und Wegekonzept 2026-2030

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Das aktuelle Straßen- und Wegekonzept 2026 - 2030 sieht den erstmaligen Straßenausbau des Olbergsweg im Abschnitt 2a – f unter der laufenden Nummer 520 vor. Der Olbergsweg ist Teil des Straßenbauprogramms.

Bei dem betrachteten Abschnitt des Olbergsweg handelt es sich um eine öffentliche Verkehrsfläche innerhalb einer Tempo-30-Zone. Der Bebauungsplan Nr. 41 sieht eine öffentliche Verkehrsfläche mit einer Breite von 5,50 m für den Abschnitt 2a – f vor. Der Straßenabschnitt ist halbseitig bebaut. Gegenüber der Bebauung befindet sich eine im Bebauungsplan festgesetzte Grünfläche.

Im aktuellen Bestand entspricht die verfügbare Verkehrsfläche weder baulich den Anforderungen einer öffentlichen Verkehrsfläche, noch ist diese ausreichend dimensioniert. Die Zustandserfassung der Fahrbahn zeigt, dass sich diese in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand befindet. Provisorische Instandsetzungsmaßnahmen prägen das Straßenbild. Aufgrund des unzureichenden Fahrbahnzustands ist die ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung nicht mehr gewährleistet. Zusätzlich ragt Bewuchs aus der angrenzenden öffentlichen Grünfläche in die Verkehrsfläche hinein und schränkt deren Nutzbarkeit ein.

Die Planung sieht vor, dass der Olbergsweg im Abschnitt 2a – f als Mischverkehrsfläche hergestellt wird. Somit ist eine optimale Nutzung der Querschnittsbreite von 5,50 m möglich. Nach den aktuell geltenden Richtlinien wäre ein Ausbau im sogenannten Separationsprinzip (also mit getrennter Fahrbahn, Gehweg und Parkflächen) nicht möglich, ohne die einzelnen Bereiche deutlich einzuschränken. Parkflächen könnten dabei beispielsweise gar nicht hergestellt werden. Der Ausbau als Mischverkehrsfläche ermöglicht es allen Verkehrsteilnehmenden den gesamten Querschnitt – unter Berücksichtigung anderer Verkehrsteilnehmender – zu nutzen. Innerhalb der Mischverkehrsfläche ist es vorgesehen drei öffentliche Stellplätze herzustellen. Da es sich bei dem betrachteten Abschnitt um eine öffentliche Verkehrsfläche in einer Sackgasse handelt und alle angrenzenden Grundstücke über mindestens einen privaten Stellplatz verfügen, wird diese Anzahl als ausreichend angesehen.

Es ist vorgesehen, dass das anfallende Oberflächenwasser über eine Rinne im Bereich der Grünfläche in den Kanal geleitet wird. Zuvor wurde eine Muldenentwässerung vorgesehen. In der weiteren Prüfung hat das Bodengutachten ergeben, dass der Boden nicht ausreichend versickerungsfähig ist. Dementsprechend wurde die Entwässerung in der Planung angepasst und auf eine Mulde verzichtet.

Für die Herstellung der öffentlichen Verkehrsfläche sind Rodungsarbeiten innerhalb der öffentlichen Grünfläche erforderlich. Im Zuge des Straßenumbaus müssen zudem mehrere Bäume gefällt werden. Die geplanten Maßnahmen wurden im Vorfeld mit den Servicebetrieben der Stadt Oberhausen (SBO) abgestimmt. Dabei wurde sichergestellt, dass vitale und erhaltungswürdige Bäume erhalten bleiben und lediglich die für die Umsetzung der Baumaßnahme unvermeidbaren Fällungen vorgenommen werden.

Die Anliegerinnen und Anlieger wurden am 18.03.2026 in einer Anliegerversammlung über den geplanten Ausbau informiert und angehört. Im Rahmen der Veranstaltung wurde

insbesondere angeregt, die derzeit eingeschränkten Wendemöglichkeiten zu verbessern. Diese Anregung wurde in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Vorplanung sieht nunmehr eine Wendemöglichkeit für Pkw vor. Diese wurde so dimensioniert, dass ein Rangieren und Wenden ermöglicht wird, gleichzeitig jedoch der hierfür erforderliche Eingriff in die angrenzende öffentliche Grünfläche möglichst gering bleibt. Auf diese Weise kann mit einem vergleichsweise geringen zusätzlichen Flächenbedarf eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Situation erreicht werden.

Im Rahmen der Anliegerversammlung wurde ebenfalls darüber informiert, dass es sich bei der Maßnahme um die erstmalige endgültige Herstellung einer Erschließungsanlage handelt und daher Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Oberhausen erhoben werden.

Von den Anliegerinnen und Anliegern wurde sowohl im Rahmen der Anliegerversammlung als auch im weiteren Austausch wiederholt deutlich gemacht, dass die mit dem Ausbau verbundenen Erschließungsbeiträge als erhebliche finanzielle Belastung empfunden werden und aus ihrer Sicht zu hoch ausfallen. Es wurde die Notwendigkeit eines Ausbaus in Frage gestellt und die Verwaltung darauf hingewiesen, dass ein Großteil der Eigentümerinnen und Eigentümer mit einem Ausbau, der Kosten für sie erzeugt, nicht einverstanden sind. Eine einfache Instandsetzung würde bevorzugt werden.

Die Verwaltung hat diese Einwände aufgegriffen und insbesondere vor dem Hintergrund der von den Anliegerinnen und Anliegern wiederholt thematisierten Beitragshöhe geprüft, ob die erstmalige endgültige Herstellung der Erschließungsanlage mit einem einfacheren und kostengünstigeren Ausbaustandard und damit geringeren Erschließungsbeiträgen umgesetzt werden kann.

Als Alternative zum vorgesehenen Ausbau als Mischverkehrsfläche wurde eine vereinfachte Herstellung in Asphaltbauweise untersucht. Eine solche Ausführung würde jedoch weder dem für eine Mischverkehrsfläche vorgesehenen gestalterischen und funktionalen Standard entsprechen noch die im Rahmen der Anliegerbeteiligung gewünschte Verbesserung der Wendemöglichkeit in gleicher Weise berücksichtigen.

Um insbesondere die finanziellen Auswirkungen für die Beitragspflichtigen bewerten zu können, wurden für beide Varianten (Vollausbau als Mischverkehrsfläche und einfacher Ausbau in Asphaltbauweise) Kostenschätzungen erstellt und auf dieser Grundlage die jeweiligen voraussichtlichen Erschließungsbeiträge ermittelt. Die Gegenüberstellung zeigt, dass der voraussichtliche Beitragssatz bei einer vereinfachten Herstellung in Asphaltbauweise lediglich rund 3,00 €/m² unter dem Beitragssatz für den vorgesehenen Vollausbau als Mischverkehrsfläche liegt.

Damit wurde dem von den Anliegerinnen und Anliegern wiederholt vorgebrachten Wunsch nach einer deutlichen Reduzierung der finanziellen Belastung durch die untersuchte Alternativvariante Rechnung getragen. Im Ergebnis lässt sich eine solche deutliche Reduzierung jedoch nicht erreichen. Der finanzielle Vorteil der vereinfachten Ausbauvariante ist im Verhältnis zu den damit verbundenen funktionalen und qualitativen Einschränkungen gering. Die wesentliche finanzielle Belastung der Beitragspflichtigen resultiert somit aus der erstmaligen endgültigen Herstellung der Erschließungsanlage selbst und kann nicht allein durch die Wahl eines deutlich reduzierten Ausbaustandards wesentlich verringert werden.

Demgegenüber bietet der vorgesehene Ausbau als Mischverkehrsfläche eine dauerhafte und den heutigen funktionalen Anforderungen entsprechende Gestaltung des Straßenraums und ermöglicht zugleich die Verbesserung der Wendesituation. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung, auf die vereinfachte Asphaltbauweise zu verzichten und den Olbergsweg im Abschnitt 2a–f entsprechend der vorliegenden Planung als Mischverkehrsfläche herzustellen.

Neben den Auswirkungen auf die Erschließungsbeiträge ist bei der Entscheidung über die Umsetzung der Maßnahme auch der derzeitige Zustand des Straßenabschnitts zu berücksichtigen. Solange die erstmalige endgültige Herstellung nicht erfolgt, verbleibt die Verkehrsfläche in ihrem derzeitigen, nicht endgültig ausgebauten Zustand. Auch eine solche provisorisch hergestellte Verkehrsfläche ist durch die Stadt dauerhaft zu unterhalten und in einem verkehrssicheren Zustand zu halten.

Der bestehende schlechte bis sehr schlechte Fahrbahnzustand macht bereits heute wiederkehrende Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich. Hinzu kommt, dass aufgrund des derzeitigen baulichen Zustands keine dauerhaft zufriedenstellende Oberflächenentwässerung gewährleistet werden kann. Die Straßenbaubehörde ist zugleich im Rahmen ihrer Verkehrssicherungspflicht gehalten, Gefahrenstellen zu beseitigen und die sichere Nutzbarkeit der öffentlichen Verkehrsfläche zu gewährleisten.

Ein Verzicht auf die erstmalige endgültige Herstellung führt daher nicht dazu, dass für die Stadt keine weiteren Aufwendungen entstehen. Vielmehr sind bis zu einem endgültigen Ausbau weiterhin Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie gegebenenfalls Maßnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Entwässerung und zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erforderlich. Die hierfür entstehenden Aufwendungen sind von dem städtischen Haushalt zu tragen. Eine Verschiebung der Maßnahme würde damit einerseits die grundsätzliche Notwendigkeit einer erstmaligen endgültigen Herstellung und die damit verbundene Beitragserhebung nicht beseitigen. Andererseits würden während des weiteren provisorischen Betriebs zusätzliche, allein von der Stadt zu tragende Aufwendungen für Unterhaltung und Verkehrssicherung entstehen.

Unter Abwägung der von den Anliegerinnen und Anliegern vorgebrachten finanziellen Interessen, der geprüften alternativen Ausbauvariante, des bestehenden baulichen Zustands sowie der dauerhaft bestehenden Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten empfiehlt die Verwaltung daher, die erstmalige endgültige Herstellung des Olbergswegs im Abschnitt 2a–f nicht weiter aufzuschieben und im Jahr 2027 entsprechend der vorliegenden Planung als Mischverkehrsfläche umzusetzen.

Die Vorplanung kann den Anlagen entnommen werden.

Die geschätzten Baukosten betragen 140.000 € (brutto).

Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2027 vorgesehen und es wird von einer Bauzeit von etwa 3 Monaten ausgegangen.

Die Gesamtkosten in Höhe von 140.000 € (brutto) sind für das Haushaltsjahr 2027 ff. im Straßenbauprogramm unter:

Finanzstelle 560012010190000 - Straßenbauprogramm Gemeindestraßen

Finanzposition 785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen

angemeldet worden.

Eine Umsetzung erfolgt unter dem Vorbehalt einer Berücksichtigung der Maßnahme im Haushalt 2027 ff. und einer Haushaltsgenehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

157 Beitragsrechtliche Beurteilung

158

159 Für die erstmalige endgültige Herstellung des Olbergsweges im Abschnitt 2a–f werden
160 Erschließungsbeiträge nach den §§ 127 ff. Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit der
161 zurzeit gültigen Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Oberhausen erhoben.

162

163 Der voraussichtlich beitragsfähige Erschließungsaufwand beläuft sich nach derzeitigem
164 Planungsstand aufgrund der in und für die Vergangenheit angefallenen Kosten insgesamt
165 auf rund 320.000 Euro. Die endgültige Höhe des beitragsfähigen Erschließungsaufwands
166 kann jedoch erst nach Abschluss der Baumaßnahme und Vorliegen der letzten
167 Schlussrechnung festgestellt werden.

168

169 Gemäß § 129 Abs. 1 Satz 3 BauGB in Verbindung mit der zurzeit gültigen
170 Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Oberhausen trägt die Stadt Oberhausen 10 % des
171 beitragsfähigen Erschließungsaufwands. Der verbleibende umlagefähige Aufwand wird
172 entsprechend den Regelungen der Erschließungsbeitragssatzung auf die beitragspflichtigen
173 Grundstücke verteilt.

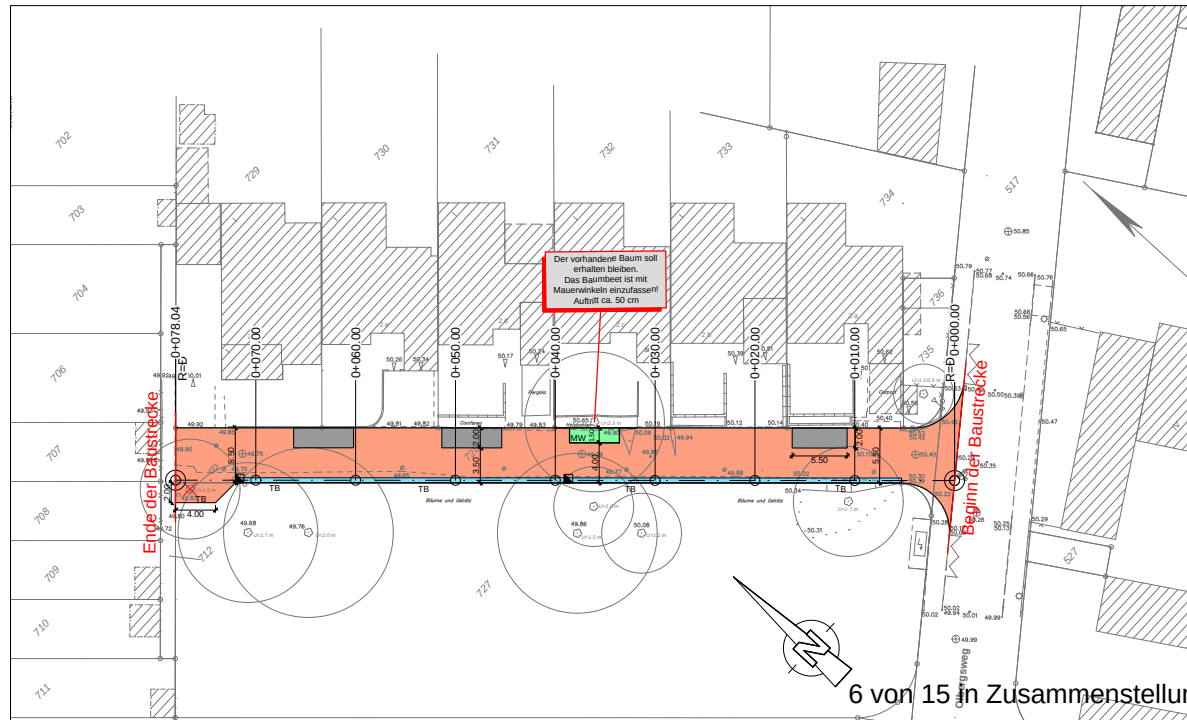
Anlage/n

1 - Anlage - Lageplan; Ausbau Olbergsweg

2 - Anlage - Finanzcheck

3 - Anlage - Klimacheck

4 - Anlage - Protokoll der Anliegerversammlung



Legende :

- vorh. Baum
- vorh. Baum entf^{lt}
- neuer Baum
- neuer Strauch
- vorh. Straßenbeleuchtung
- vorh. Straßenbel. entf^{lt}
- die neuen Beleuchtungsstandorte sind gem^ß den Vorgaben der EVO zu errichten:
- vorh. Straßenablauf
- vorh. Straßenablauf entf^{lt}
- neuer Straßenablauf
- HB Hochbordstein 15/25
- TB Tiefbordstein 10/30 , Auftritt 4cm
- MW Mauerwinkel 130/100/16 oder 105/65/16

- Grünfläche 20 cm Oberboden
- Parkstreifen Pflasterstein 20/10/10, anthrazit, mit Fuge
- Mischverkehrsfläche Pflasterstein 20/10/10, MH-rot, scharfkantig
- 3-reihige Rinne Rinnenstein 24/16/14, rot

HINWEIS:

Maße sind in der Verantwortung zu prüfen!
Vermessung durch Stadt Oberhausen, FB 5-2-10, Herr Brinkmann (Stand 05/2025).
Die Darstellung der Grenzen und Gebäude sind dem digitalisierten Kataster entnommen.
Lage: UTM-Koordinaten im System ETRS 89 (Stand 05/2025)
Höhe: m.ü.NN im Bezugssystem DHHN 89 50,343 m.ü.NHN (2022)
Bo.-Nr. 4406 00542 Am Dunkelschlag 49,007 m.ü.NHN (2022)
Bo.-Nr. 4406 00543 Walsumermarkstraße 69 49,007 m.ü.NHN (2022)

Änderungen	Datum	Name

Stadt Oberhausen
Dezernat 5
Stadtplanung, Bauen, Mobilität und Umwelt

Vorabzug

Bereich 5
Oberhausen,

WBO
Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH

Karteile und Straßen
Stadtbezirk: Sterkrade

Baumaßnahme:
Ausbau Olbergsweg
von Hausnummer 2A bis 2F

Gez.:	06.07.26	Klaska	Maßstab 1 : 250	Lageplan
Bearb.:	06.07.26	Klaska		
Gepr.:				

Abtl. Unterhaltung:
AGL Unterhaltung:
Oberhausen, den

-Vorplanung-
Unterlage 1
Blatt 1

Finanzielle Konsequenzen im städtischen Haushalt

Beratungsgegenstand **Straßenvollausbau Olbergsweg**

1. Konsumtive Maßnahme ☒ Investive Maßnahme*
2. Pflichtaufgabe ☒ Ja Nein
3. ☒ Vollständig budgetiert (kein Deckungsvorschlag notwendig)
Teilweise budgetiert Nicht budgetiert
4. Haushaltsentlastung ☒ Haushaltsneutral Haushaltsverschlechterung

*Abbildung von Folgekosten zu den investiven Maßnahmen im Ergebnisplan zwingend erforderlich.

Auswirkungen im Ergebnisplan (inkl. Folgekosten wie Abschreibungs-, Unterhaltungs-, Betriebs- oder Personalaufwendungen)

Produkt **120101**

	Haushaltsjahr 2026	+1 2027	+2 2028	+3 2029	+4 2030
Budget im Haushalt					
Erträge					
Aufwendungen			7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €
Bedarf laut Vorlage					
Erträge					
Aufwendungen			7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €
	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Auswirkungen im Finanzplan

Produkt **120101**

	Haushaltsjahr 2026	+1 2027	+2 2028	+3 2029	+4 2030
Budget im Haushalt					
Einzahlungen					
Auszahlungen		140.000,00 €			
Bedarf laut Vorlage					
Einzahlungen					
Auszahlungen		140.000,00 €			
	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €

Deckungsvorschlag (nur auszufüllen, wenn das laufende Haushaltsjahr betroffen ist)

Deckung:

Mehrertrag/-einzahlung

Einsparung vom Haushaltsansatz

Erhöhung des negativen Saldos aus laufender Verwaltungstätigkeit (Finanzplan). Durch die Inanspruchnahme des gebildeten passiven Rechnungsabgrenzungspostens ergeben sich keine Auswirkungen auf das geplante Jahresergebnis.

Erhöhung des negativen Saldos aus laufender Verwaltungstätigkeit (Finanzplan). Durch die Inanspruchnahme der gebildeten Rückstellung ergeben sich keine Auswirkungen auf das geplante Jahresergebnis.

Einsparung am Verpflichtungsermächtigungsbudget

Auftrag / Finanzstelle

Kostenart / Finanzposition

Betrag in EUR

Zeile hinzufügen

Keine Deckung:

Verschlechterung des Ergebnisses der laufenden Verwaltungstätigkeit.

Erhöhung des negativen Saldos aus laufender Verwaltungstätigkeit im Finanzplan.

Die beantragten Haushaltsmittel sind für die Auftragsvergabe erforderlich, werden jedoch erst im folgenden Haushaltsjahr kassenwirksam und fließen daher in die Haushaltsaufstellung des nächsten Jahres ein.

Auswirkungen auf:

Stellenplan ☒ nein ja

Ziele/Kennzahlen ☒ nein ja

HSK ☒ nein ja, HSK-Maßnahmen Nr.:
Kompensation siehe Vorlagentext

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: Ausbau Olbergsweg Hausnummer 2A bis 2F

Zuständiger Bereich: 5-6

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

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

Stufe 1: Voreinschätzung der Klimarelevanz

Klimarelevanz in der Beschlussvorlage?

☒ Ja → Stufe 2

Nein → Bitte in der Beschlussvorlage begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt in der Beschlussvorlage. Bei fehlender Relevanz muss kein Klimacheck ausgefüllt und beigefügt werden.

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

Stufe 2: Prüfung der Klimaschutzkriterien

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Mobilität	Inwiefern setzt der Beschluss Anreize für eine klimafreundliche Mobilität? (ÖPNV; Fuß- und Radverkehr; alternative Antriebe; Carsharing etc.)	☐	☒	☐	keine Anreize
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☒	☐	Die zunächst vorgesehenen Versickerungsmulden können aufgrund mangelnder Versickerungsfähigkeit des Bodens nicht realisiert werden

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu)-versiegelung aus?	☐	☒	☐	Herstellung einer Baustraße sorgt für Ordnung der Versiegelung. Keine relevante Neuversiegelung oder Entsiegelung
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	keine Auswirkungen
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☒	☐	nein

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

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion ☐	Nicht ermittelbar ☒	Erhöhung ☐
Erläuterung: keine ermittelbare Veränderung des THG-Ausstoß		

Ergebnis

- ☐ Der Beschluss wirkt sich überwiegend positiv auf das Klima aus.
- ☒ Der Beschluss hat keine relevanten Auswirkungen auf das Klima.
- ☐ Der Beschluss wirkt sich überwiegend negativ auf das Klima aus.

Erläuterungen zum Ergebnis

Es werden keine Klimaanpassungsmaßnahmen umgesetzt oder Fläche entsiegelt.

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

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

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

Teil 4.1: Auswahl von Baulandpotentialen – Standort- und Planungsvoraussetzungen					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Lage im Stadtgebiet					
Im Sinne einer nachhaltigen Bodenpolitik ist die Lage im Stadtgebiet von zentraler Bedeutung. Die Innenentwicklung ist vorrangig der Außenentwicklung vorzuziehen (gem. §1 Abs. 5 BauGB).	Innenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Außenentwicklung	☐ ja	☐ nein		
	Freiflächeninanspruchnahme mit Klimafunktion	☐ ja	☐ nein		
Vornutzung von Flächen					
Die Wiedernutzung von Flächen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft soll die Flächenneuanspruchnahme reduzieren, durch die Nutzung von Baulücken kann die Auslastung der Infrastruktur erhöht werden.	Flächenrecycling/ Fläche bereits versiegelt	☐ ja	☐ nein		
	Baulücke	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von Bestandsgebäuden	☐ ja	☐ nein		
	Fläche in den letzten 10 Jahren baulich genutzt	☐ ja	☐ nein		
Exposition					
Die kleinräumige Lage und die Verschattung innerhalb des Plangebietes beeinflussen maßgeblich die Möglichkeiten der solaren Energiegewinnung.	Verschattung der Fläche	☐ ja	☐ nein		
	Lage lässt günstige solare Ausrichtung erwarten	☐ ja	☐ nein		
Freiraum & Infrastruktur					
Mit zunehmender Innenverdichtung steigt die Bedeutung von qualifizierten Freiräumen zum Erholen und Spielen. Die ÖPNV- Erreichbarkeit verbessert die Mobilität, darüber hinaus können durch die fußläufige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen PKW Fahrten vermieden werden. Die Bemessung der Distanz erfolgt nicht nach der Luftlinie, sondern entsprechend der vorhandenen Wegebeziehungen.	Qualifizierter Freiraum weniger als 400m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	ÖPNV-Anschluss weniger als 400m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Taktung Wochentag <= 20 Min	☐ ja	☐ nein		
	Fuß- und Radwegenetz weniger als 300m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Nahversorgung innerhalb von 500m entfernt	☐ ja	☐ nein		
	Kindergarten innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja	☐ nein		
	Grundschule innerhalb von 1000m vorhanden	☐ ja	☐ nein		
Besitzverhältnisse					
Die Eigentumsverhältnisse haben Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten bei der Planung und Realisierung.	Fläche im städtischen Besitz	☐ ja	☐ nein		
	Fläche im Besitz eines Eigentümers	☐ ja	☐ nein		
	Viele Einzeleigentümer	☐ ja	☐ nein		
Energieversorgung					
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/ Fernwärme und BHKW sind zur effizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Nah-/Fernwärmeanschluss	☐ ja	☐ nein		
	Lokales Wärmenetz mit Kraft-Wärme-Kopplung	☐ ja	☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes					
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)					
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung					

Teil 4.2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung					
Indikator	Kriterien	Ausprägungen		Bewertung	Anmerkung
Städtebauliche Dichte / Kompaktheit					
Größere kubische Einheiten sind mit einem niedrigeren A/V-Verhältnis energetisch günstiger als vielgliedrige Einzelobjekte, zudem sinkt meist auch der Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad.	Einfamilienhäuser/ Doppelhäuser	☐ ja	☐ nein		
	Reihen-/Kettenhäuser	☐ ja	☐ nein		
	Mehrgeschossige Wohnanlagen	☐ ja	☐ nein		
Versiegelung					
Je geringer die Versiegelung durch Gebäude, Neben- und Erschließungsanlagen, desto eher können Aufheizungseffekte vermieden werden. Regenwasserbewirtschaftung und Dachbegrünung fördern das Kleinklima.	Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet	☐ <40%	☐ 40-60%		
	Dachbegrünung vorgesehen	☐ 60-80%	☐ >80%		
		☐ ja	☐ nein		
Ausrichtung der Baukörper					
Passive solare Gewinne erfolgen in erster Linie über die Ausrichtung der Hauptfassade. Südorientierte Hauptfassaden weisen eine längere Gesamtbesonnungsdauer auf.	Ausrichtung der Hauptfassade	☐ >70% S/SW/SO ☐ 30-70% S/SW/SO ☐ <30% S/SW/SO			
Verschattung der Baukörper					
Zur aktiven und passiven Nutzung von Solarenergie ist Verschattung insbesondere für Sonnenstände während der Heizperiode möglichst zu vermeiden oder zu reduzieren.	Verschattung des Baukörpers	☐ gering ☐ mittel ☐ hoch			
Grünkonzept					
Mithilfe eines Grünkonzeptes können klimaschützende Aspekte und Vorhaben gebündelt und aufeinander abgestimmt werden, sodass das Kleinklima verbessert wird. Das Grünkonzept enthält Aussagen, die über die gesetzlich verankerten Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen hinaus gehen.	Erstellung eines Grünkonzeptes für die Fläche	☐ ja	☐ nein		
Energieversorgungskonzept					
Die Energieversorgung spielt eine zentrale Rolle zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Nah-/Fernwärme und BHKW sind zureffizienten Nutzung von Energieträgern sinnvoll.	Energieversorgungskonzept vorhanden	☐ ja	☐ nein		
	Nutzung von erneuerbaren Energien über vorgeschriebenem Standard	☐ ja	☐ nein		
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes					
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr gut; 5 = ungeeignet)					
Erläuterung/ Verbal-argumentative Zusatzbewertung					

Teil 4.3: Vertragliche Regelungen				
Art des Vertrags	Rechtsgrundlage	Vertrag beabsichtigt		Anmerkungen
Erschließungsvertrag	§124 BauGB	☐ ja	☐ nein	
Städtebaulicher Vertrag	§11 BauGB	☐ ja	☐ nein	
Kaufvertrag	§433 BGB	☐ ja	☐ nein	
Vertragliche Regelungen	Beispiele	Regelungsinhalt		Anmerkungen
Bauliche Standards	Erhöhte Anforderungen an den Jahresheizwärmebedarf (ggü. der EnEV) Erhöhte Anforderungen an den Jahresprimärenergiebedarf (ggü. der EnEV)	☐ ja	☐ nein	
Effiziente Energieversorgung	Verpflichtung zur aktiven Solarnutzung oder Nutzung anderer erneuerbarer Energien Festlegung: Wahl des Energieträgers, Anschlussverpflichtungen Nah-/Fernwärme	☐ ja	☐ nein	
Verfahren	Bindung an die Ziele des Energie-/Grünkonzeptes Anforderungen an die Qualitätssicherung (Nachweise)	☐ ja	☐ nein	
Klimaanpassung	U.a. Regelungen zur Bewirtschaftung des Regenwassers, Dachbegrünung oder zur Entwicklung und Errichtung von Grünflächen	☐ ja	☐ nein	
Zusammenfassende Bewertung des Planungsschrittes				
Bewertung entsprechend der Indikatoren (1 = sehr hohe vertragliche Regelungen; 4 = entspricht den gesetzlichen Anforderungen)				
Erläuterung/Verbal-argumentative Zusatzbewertung				
Gesamtübersicht				
Teil 1: Standort- und Planungsvoraussetzungen	0			
Teil 2: Belange des Klimaschutzes in der Bauleitplanung	0			
Teil 3: Vertragliche Regelungen	0			
Gesamtbewertung des Projektes				

Ergebnisprotokoll

Anliegerversammlung Olbergsweg Abschnit 2a-f
Datum: 18.03.2026

Teilnehmer aus der Stadtverwaltung Oberhausen

Jenny Wegmeyer
René Plein
Petra Oehlandt
Christoph Baranski
Enes Yilmaz

Weitere Teilnehmer

Albin Bajric
Martin Schulze
Bürger*innen

Rückfrage	Antwort
Warum wurde die Erneuerung der Straße vorgesehen?	Es wurde mitgeteilt, dass die Straße aufgrund ihres baulichen Zustands nicht mehr haltbar ist und daher die erstmalige Herrstellung erfolgen muss.
Wie setzen sich die Kosten für die Baumaßnahme zusammen?	Hierzu wurde erläutert, dass sich die veranschlagten Kosten aus dem Aufwand für die Abwasseranlagen, der Herstellung der Baustraße, den Beleuchtungskosten sowie einer Kostenschätzung durch ein Ingenieurbüro zusammensetzen. Der Erschließungsaufwand wurde insoweit mit insgesamt 350.000,00 € beziffert.
Es wurde gefragt, ob die Straße nicht auch durch eine Asphaltierung ausreichend instand gesetzt werden könne und ob eine vollständige Erneuerung überhaupt erforderlich sei.	Hierzu wurde erläutert, dass die Wahl des Ausbaumaterials, insbesondere Pflaster oder Asphalt, keinen wesentlichen Kostenunterschied bewirkt. Eine bloße Erneuerung der Asphaltdecke wurde als nicht nachhaltig angesehen, da dies voraussichtlich keine dauerhafte Lösung darstellen und auch künftig wiederkehrende Instandsetzungsarbeiten erforderlich machen würde.
Seitens der Bürgerinnen wurde gefragt, aus welchen Gründen die Kosten für die Maßnahme anteilig von den Anliegerinnen zu tragen sind. Zudem wurde geäußert, dass es sich hierbei um eine erhebliche finanzielle Belastung handele und die Maßnahme aus Sicht einzelner Bürger*innen als nicht erforderlich bzw. als mögliche Geldverschwendung angesehen werde.	Die Stichstraße Olbergsweg ist noch nicht erstmalig endgültig im Sinne des § 9 der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Oberhausen hergestellt. Die Eigentümer*innen der durch die Stichstraße erschlossenen Grundstücke sind daher aufgrund der gesetzlichen Regelungen der §§ 127 ff. Baugesetzbuch in Verbindung mit der Erschließungsbeitragssatzung zu Erschließungsbeiträgen heranzuziehen. Die Beitragsforderung kann - wie in der Präsentation erläutert - ggf. ratenweise beglichen werden. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass eine Abkopplung des Regenwassers vorgesehen ist. Ferner wurde ausgeführt, dass die Maßnahme auch der Aufwertung der Straße und des Umfeldes dient und daher nicht als Geldverschwendung angesehen wird.
Aus dem Teilnehmerkreis wurde auf eine Gefährdungssituation in der Straße hingewiesen. Diese wurde insbesondere mit der Enge der Straße sowie mit Vorfällen unter Beteiligung von Nichtanlieger*innen begründet.	Hierzu wurde ausgeführt, dass im Rahmen der Maßnahme eine verkehrsberuhigende Gestaltung vorgesehen werden soll. Darüber hinaus wurde angeregt, die Einhaltung der Regelungen für die Anliegerstraße verstärkt zu kontrollieren.
Seitens der Bürger*innen wurde darauf hingewiesen, dass beim rückwärtigen Ausparken eine erhebliche Gefährdungssituation besteht.	Hierzu wurde erläutert, dass die Verkehrsfläche mit einer Breite von 5,50 m ausgebaut werden soll. Zudem ist vorgesehen, die Stellplätze so anzuordnen, dass diese nicht in die Fahrbahn hineinragen bzw. den Verkehrsfluss nicht beeinträchtigen. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass die vorhandene Grünfläche derzeit nicht als Nutzfläche in Anspruch genommen werden darf. Durch den vorgesehenen Ausbau soll insgesamt eine breitere und verkehrssicherere Fahrbahn geschaffen werden. Ergänzend wurde mitgeteilt, dass intern geprüft werde, inwieweit das Einrichten einer Wendeanlage möglich ist, um zu vermeiden, dass beim Rangieren in Grundstückseinfahrten oder auf private Grundstücksflächen gefahren wird.
Seitens der Bürger*innen wurde gefragt, ob auf die Herstellung sämtlicher Stellplätze verzichtet werden könne.	Die Verwaltung hat das Anliegen aufgenommen und wird eine Reduzierung der öffentlichen Stellplätze in den weiteren Planungsschritten prüfen. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass die vorgesehenen Parkflächen deutlich markiert wären und nur in diesen Flächen das parken erlaubt ist.
Seitens der Bürger*innen wurde darauf hingewiesen, dass im Zusammenhang mit einer früheren Bauabnahme eine Mauer errichtet werden musste und diese inzwischen Risse aufweist.	Hierzu wurde angemerkt, dass der Baum und die damit zusammenhängenden Schäden von der SBO überprüft werden.
Seitens der Bürger*innen wurde gefragt, wie die Fahrbahnbreite im Hinblick auf die Anforderungen der Feuerwehr vorgesehen ist.	Hierzu wurde erläutert, dass eine Mischverkehrsfläche vorgesehen ist, damit die Feuerwehr die Straße im Einsatzfall uneingeschränkt befahren und die Fahrbahn entsprechend nutzen kann.
Seitens der Bürger*innen wurde angeregt, die Gasleitung für diejenigen Grundstücke stillzulegen bzw. abzuklemmen, auf denen künftig eine Wärmepumpe genutzt werden soll.	Hierzu wurde mitgeteilt, dass die EVO und andere Versorger im Vorfeld zu der Maßnahme informiert werden.
Seitens der Bürger*innen wurde gefragt, ob der Kanal bereits untersucht worden ist.	Hierzu wurde mitgeteilt, dass die vorhandenen Kanäle aus dem Jahr 1968 stammen und der aktuelle Zustand keine Sanierung erfordert.
Seitens der Bürgerinnen wurde gefragt, ob die auf einzelne Grundstücke entfallenden Erschließungsbeiträge auf andere Eigentümerinnen umgelegt werden, sofern bei manchen Grundstücken im Kaufvertrag keine entsprechenden Regelungen enthalten sind.	Der seitens der Stadt ermittelte umlagefähige Aufwand wird entsprechend den Regelungen der Erschließungsbeitragssatzung auf alle durch die Stichstraße Olbergsweg erschlossenen Grundstücke verteilt. Für ein beitragspflichtiges Grundstück ist nur der auf dieses Grundstück entfallende Beitrag zu zahlen.
Seitens der Bürger*innen wurde gefragt, ob neben der vorgesehenen Herstellung von Mulden noch weitere Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung in Betracht gezogen werden.	Hierzu wurde mitgeteilt, dass der Hinweis aufgenommen und an die SBO weitergeleitet wird. Die genaue Ausführung der Mulde ist noch nicht festgelegt. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass die vorgesehenen Mulden nicht befahren werden sollen, da diese hierfür nicht ausgelegt sind.
Seitens der Bürger*innen wurde gefragt, wie die vorgesehenen Mulden abgesichert werden sollen.	Hierzu wurde erläutert, dass eine Absicherung grundsätzlich möglich ist. Der Einsatz von Rasengittersteinen sei in diesem Zusammenhang jedoch nicht vorgesehen bzw. nicht geeignet. Zudem wurde ausgeführt, dass das anfallende Regenwasser in den Mulden aufgefangen und gezielt in den Boden eingeleitet werden soll. Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass die konkrete Ausgestaltung noch geprüft werden müsse, insbesondere im Hinblick auf größere Fahrzeuge, etwa von Zustelldiensten wie DHL, die gegebenenfalls in die Mulden hineinfahren könnten. Aus dem Teilnehmerkreis wurde ergänzend vorgeschlagen, die Mulden in Richtung der Grünfläche auszurichten, damit das Regenwasser dorthin abfließen kann.
Seitens der Bürgerinnen wurde gefragt, ob die Stadt die betroffenen Anwohnerinnen informiert, sofern der Baum geprüft und gegebenenfalls entfernt werden soll.	Hierzu wurde mitgeteilt, dass die Stadt den betroffenen Bürger*innen die entsprechenden Informationen zu gegebener Zeit zukommen lassen wird.
Seitens der Bürger*innen wurde gefragt, aus welchen Gründen die Maßnahme zum jetzigen Zeitpunkt durchgeführt werden soll.	Hierzu wurde erläutert, dass Straßen regelmäßig überprüft werden und auf Grundlage des jeweils festgestellten Zustands über notwendige Maßnahmen entschieden wird. Maßgeblich für die Durchführung ist somit der bauliche Zustand der Straße.
Seitens der Bürger*innen wurde vorgetragen, dass die Straße aus ihrer Sicht derzeit keinen kritischen Zustand aufweist und die Durchführung der Maßnahme daher nicht befürwortet wird.	Hierzu wurde erläutert, dass der derzeitige Zustand der Straße auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung zu bewerten ist. Es wurde darauf hingewiesen, dass sich der Zustand der Straße im weiteren Verlauf voraussichtlich weiter verschlechtern wird und dies auch im Falle eines späteren Grundstücksverkaufs von Bedeutung sein kann.

Seitens der Bürger*innen wurde gefragt, weshalb andere ebenfalls schlecht befahrbare Straßen nicht in gleicher Weise ausgebaut werden und weshalb die Maßnahme gerade hier vorgesehen ist.

Hierzu wurde erläutert, dass die Umsetzung entsprechender Maßnahmen von verschiedenen Rahmenbedingungen abhängt, insbesondere von der Finanzierung, etwaigen Förderbescheiden sowie gegebenenfalls erforderlichen Kanalarbeiten. Vor diesem Hintergrund ist der Ölbergsweg derzeit für die Maßnahme vorgesehen.