

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 €/m<sup>2</sup> 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.

### Beitragsrechtliche Beurteilung

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

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

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

### **Anlage/n**

1 - Anlage - Lageplan; Ausbau Olbergsweg

2 - Anlage - Finanzcheck

3 - Anlage - Klimacheck

4 - Anlage - Protokoll der Anliegerversammlung