

Vorlageart:	Beschlussvorlage
Federführung:	Mobilität
Verantwortung:	Frau Mauksch, Herr Dr. Palotz, Herr Willecke, Herr Tsalastras, Herr Schranz

ÖPNV Anbindung Stadion Niederrhein

Beratungsfolge

03.09.2024	Sportausschuss	Vorberatung
04.09.2024	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	Anhörung
12.09.2024	Stadtplanungs- und Mobilitätsausschuss	Vorberatung
16.09.2024	Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung
23.09.2024	Rat der Stadt	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen stimmt der dargelegten Vorgehensweise in Variante 2. zu, insbesondere die notwendigen finanziellen Mittel für den Kleinbusbetrieb der STOAG zur Verfügung zu stellen. Die Finanzierung der Kleinbusbetriebsleistung erfolgt durch einen Defizitausgleich im Rahmen der Direktvergabe, als Teil des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) gemäß Artikel 5, Absatz 1 VO 1370/2007 zwischen der STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH und der Stadt Oberhausen.

Bezug

A/17/4208-01 – ÖPNV Anbindung Stadion Niederrhein

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt

Die Verwaltung wurde am 11.12.2023 vom Rat der Stadt Oberhausen beauftragt, in Kooperation mit der STOAG das Stadion Niederrhein an den Öffentlichen Personennahverkehr anzubinden. In unmittelbarer Nähe des Stadions soll in beiden Richtungen eine regelmäßig angefahrene Bushaltestelle entstehen.

Die Anbindung des Stadion Niederrhein ist nicht Bestandteil des aktuell gültigen Nahverkehrsplans (NVP) aus 2017. Im NVP wurde jedoch festgestellt, dass nach den zugrundeliegenden Maßstäben zur Haltestellenerschließung im Stadtgebiet, das Stadion Niederrhein nur unzureichend mit dem ÖPNV erschlossen wird. Mit dem erfolgten Beschluss und einer angestrebten Umsetzung der Maßnahme wird das im NVP festgestellte Defizit korrigiert.

Zur Ermittlung der erforderlichen Andienzeiten und des möglichen Potenzials wurden die ortsansässigen Vereine nach der Anzahl der aktiven Mitglieder und den Trainingszeiten an der Lindnerstraße befragt. Die Vereinsabfrage im Umfeld des Stadions Niederrhein hatte ergeben, dass insgesamt 1050 aktive Mitglieder in den ortsansässigen Vereinen zu den folgenden Uhrzeiten trainieren:

Montags bis donnerstags von 16:00 bis 22:30 Uhr

Freitags von 13:00 bis 22:30 Uhr

Samstags von 11:00 bis 22:30 Uhr

Sonntags von 11:00 bis 20:30 Uhr

Die Höchstzahl der aktiven Mitglieder wird vor allem an den Wochenenden im Sommerhalbjahr erwartet. Zusätzlich zu den regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen im Bereich der Lindnerstraße finden unregelmäßig Veranstaltungen der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft (DLRG) statt, die pro Veranstaltung mit einer durchschnittlichen Besucher- und Teilnehmeranzahl in Höhe von 200 Personen rechnet. In den Wintermonaten dagegen finden einige der Sportarten im oder am Wasser nur in einem eingeschränkten Umfang statt, sodass mit insgesamt der Hälfte der aktiven Mitglieder zu rechnen ist. Bei der Nutzung des ÖPNV am Stadion Niederrhein wird die durchschnittliche Nutzung im allgemeinen Liniennetz der Stadt Oberhausen angenommen, so dass die ÖPNV-Nutzungsquote bei 15% aller aktiven Mitglieder zu erwarten ist. In den Sommermonaten ist somit mit einer realistischen Nutzung von bis zu 150 aktiven Mitgliedern am Wochenende, während der Trainingszeiten zu rechnen.

Wichtig ist hierbei zu erwähnen, dass an allen Heimspieltagen des SC Rot-Weiß Oberhausen e.V. im Stadion an der Lindnerstraße ein Shuttle-Service mit fünf Gelenkbussen der STOAG zwischen der Trassenhaltestelle Olgapark, dem Parkplatz P5 in der Max-Eyth-Straße und dem Stadion stattfindet. Hiermit ist eine An- und Abfahrt der Zuschauer an Heimspieltagen gewährleistet. Am Stadion befindet sich derzeit eine Bushaltestelle für den Shuttle-Service, welche jedoch nicht barrierefrei ausgebaut wurde. Im Zuge der anstehenden 11. Stufe zum barrierefreien Haltestellenausbau kann die Haltestelle Stadion berücksichtigt werden. Bis zum Haltestellenausbauzeitpunkt kann die Barrierefreiheit nur mittels einer Rampe am Fahrzeug gewährleistet werden.

Um eine Abreise der Sporttreibenden von der Lindnerstraße zu ermöglichen, wird angenommen, den ÖPNV an allen Wochentagen bis zu einer halben Stunde nach Trainingszeitende fahren zu lassen. Eine weitere Zielgruppe ist aufgrund der isolierten Lage des Stadions Niederrhein zwischen A 42, der Konrad-Adenauer-Allee, dem Rhein-Herne-Kanal, der Em-

50 scher und den Gleisstrecken nicht zu erwarten. Der fußläufig zu erreichende Kaisergarten ist
51 über die Fußgängerbrücke „Slinky Springs to Fame“ zu erreichen. Der Kaisergarten selbst ist
52 an der Haltestelle Schloss Oberhausen durch die Linie 966 an der Konrad-Adenauer-Allee
53 erschlossen.

54
55 Zur ÖPNV Andienung des Stadions wurden auf Basis der ermittelten Trainingszeiten insge-
56 samt drei verschiedene Varianten geprüft. Die Varianten 1.1. und 1.2. sind auf den bereits
57 bestehenden Linienweg der Linie 966, die über die Konrad-Adenauer-Allee verkehrt, aufge-
58 baut.

59
60 Die 2. Variante sieht keinen klassischen Linienbetrieb mit Linienbussen vor, sondern eine
61 Bedienung der Strecke zwischen dem Niederrheinstadion und der Trassenhaltestelle Olga
62 Park mittels Kleinbussen ohne Fahrplan während der Trainingszeiträumen. Eine Anbindung
63 des Stadions mit einer gänzlich neuen Linie mit Standardbussen wurde gemeinsam mit der
64 STOAG geprüft und aus diversen Gründen, wie z.B. dem fehlenden Fahrgastpotential, einem
65 bereits gut erschlossenen Stadtgebiet und höherer Kostenaufwendungen im Vergleich zu
66 den in der Beschlussvorlage dargestellten Varianten, verworfen.

67 Variante 0: Status Quo Linie 966

68
69 Die Linie 966 verkehrt unweit des Niederrhein Stadions an der Konrad-Adenauer-Allee. Der
70 aktuelle Fahrplan der Linie 966 sieht eine Bedienung der Fahrgäste von Montag bis Sonntag
71 in den Zeiten von 08:30 Uhr bis 20:00 Uhr vor. Einige der Sportler*innen kommen in dieser
72 Variantendarstellung zwar zum Sport mit Ausstieg an der Haltestelle Schloss Oberhausen
73 und einem anschließenden Fußweg von 800 Metern, jedoch können sie aufgrund des Fahr-
74 plans nach 20 Uhr nicht mehr die Rückreise antreten. Die Linie 966 verkehrt vom Neumarkt
75 in Sterkrade aus, über die Konrad-Adenauer-Allee, bis zum Hauptbahnhof. Ein Umsteigen in
76 weitere Linien am Hauptbahnhof, an der Trassenhaltestelle MAN-Turbo oder am Sterkrade
77 Bahnhof ist notwendig, um weitere Ziele in Oberhausen zu erreichen. Die Umsetzung der
78 Varianten 1.1 bis 1.2 können aufgrund von betriebsinternen Abläufen der STOAG, mit einer
79 Vorlaufzeit von sechs Monaten zum Fahrgastwechseltermin, frühestens jedoch im Sommer
80 2025 umgesetzt werden.

81
82 Zur Berechnung der Betriebskosten einschließlich der zu erwartenden Einnahmen der Vari-
83 ante 1.1 und 1.2 wird der Verbundetat der STOAG für 2024 verwendet. Der Verbundetat ist
84 ein Kostensatz pro gefahrenen Kilometer, welcher in der Finanzierungsrichtlinie des Ver-
85 kehrsverbunds Rhein-Ruhr für alle im Verbundgebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen
86 anhand durchschnittlicher Einnahmen und Ausgaben aller betriebener Linien des jeweiligen
87 Verkehrsunternehmens berechnet wird. Der Verbundetat der STOAG für den Linienbusbe-
88 trieb auf dem Hoheitsgebiet der Stadt Oberhausen liegt in 2024 bei 3,23 EUR pro km.

89 Variante 1.1: Drei zusätzliche Fahrten der Linie 966 lediglich in den Abendstunden, inklusive 90 der Stichfahrten zum Stadion Niederrhein

91
92 Um die Sportler*innen auch in den Abendstunden nach Hause zu befördern, sollten drei zu-
93 sätzliche Fahrten im Stundentakt zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr vorgesehen werden.
94 Die Variante 1.1 beinhaltet die Kosten für die Stichfahrt der Linie 966 zum Stadion und die
95 drei zusätzlichen Fahrten am Abend zwischen 20:00 Uhr und 23:00 Uhr. In dieser Variante
96 belaufen sich die jährlichen Gesamtkosten auf **96.647 EUR** für ein Kalenderjahr.

97
98 Im Ergebnis würde diese Variante eine Anbindung des Niederrheinstadions zu den
99 Trainingszeiten für alle Vereinsmitglieder sicherstellen.

100 Variante 1.2: Stichfahrt der Linie 966 zum Stadion Niederrhein + Halbstündiger Takt der Linie 101 966 während der Trainingszeiten bis 23:00 Uhr. Restliche Tageszeiten Stundentakt Linie 966 102 wie bisher.

103
104 Zur weiteren Angebotsverbesserung der Anbindung wäre auch ein 30 Minutentakt der Linie
105
106
107

966 zu den oben aufgeführten Trainingszeiten umsetzbar. Die Kosten der zusätzlichen Fahrten eines 30 Minutentakts während der Trainingszeiten bis einschließlich 23:00 Uhr belaufen sich auf **314.731 EUR** für ein Kalenderjahr.

Wichtig anzumerken ist, dass in der Variantendarstellung 1.1 und 1.2 durch die vorgenommene Stichfahrt, die Fahrzeit aller anderen Fahrgäste der Linie 966 verlängert wird. Bei einer Fahrzeitverlängerung sinkt die Attraktivität der Nutzung der Linie 966 deutlich. Eine mögliche Folge höherer Fahrzeiten durch die Stichfahrt der Linie 966 für die restlichen Fahrgäste könnte ein Fahrgastverlust sein. In Tabelle 1 erfolgt eine Zusammenfassung der Variantenübersicht mit den jeweils zu erwartenden Kosten.



Abbildung 1: Stichfahrt Variante 1.1 und 1.2, jeweils unterschiedliche Bedienungszeiten

Die Abrechnung mit der Stadt Oberhausen erfolgt über den Verbundetat des VRR. Hierbei wird der Fehlbetrag der STOAG – also die Kosten der STOAG abzüglich aller Einnahmen – auf ihre Betriebsleistung umgerechnet.

Variante 2: Kleinbusse zwischen Niederrheinstadion und Olga Park (Eschenburchshof/Hinterstraße)

Eine weitere mögliche Variante das Niederrheinstadion an den ÖPNV anzubinden, ist der Einsatz von Kleinbussen, die je nach Bedarf, Fahrten zwischen dem Niederrheinstadion und dem Olga Park übernehmen. Die Haltestelle Olga Park ist ein ÖPNV Knotenpunkt an denen Fahrten nach Sterkrade, Osterfeld und in Richtung Alt-Oberhausen über die Trasse erfolgen.

Die Darstellung des Linienwegs erfolgt in Abbildung 2. Die einfache Entfernung zwischen dem Niederrheinstadion und dem Olga Park liegt bei 1,4 km. Der Shuttle-Service findet ausschließlich während der Vereinstrainingszeiten statt. Die Shuttle-Service Leistung wird an einen Subunternehmer ausgeschrieben. Die Vergütung erfolgt lediglich nach Stundensatz, unabhängig von der Anzahl der durchgeführten Fahrten. Ein Subunternehmer Kostensatz liegt bei ca. 41 EUR/h. Die Kleinbusse erzeugen nach überschlägigen Berechnungen Kosten in Höhe von **159.200 EUR** für ein Kalenderjahr. Die hier herangezogenen Kostensätze wurden von der STOAG geschätzt, könnten jedoch auch geringer ausfallen. Einnahmen aus

dem Fahrkartenverkauf werden nur in einem geringen Maß erwartet, weil Kinder und Jugendliche die zum Sportverein fahren, bereits im Besitz einer Monatskarte sind. Der Fahrkartenverkauf ist am Fahrscheinautomaten am Olga Park oder über die digitalen Schnittstellen der STOAG oder des VRR möglich. Im Kleinbus wird, wie im nächtlichen On-Demand-Verkehr Revierflitzer, kein Fahrscheinverkauf möglich sein.

Die Ausschreibung der Betriebsleistung der STOAG erfolgt an Subunternehmer mit der Bedingung verknüpft den Transport barrierefrei zu gestalten, so dass auch mobilitätseingeschränkte Personen den Shuttle-Service nutzen können. Der Shuttle-Service wird als normaler Linienverkehr bei der Bezirksregierung in Düsseldorf beantragt und konzessioniert.

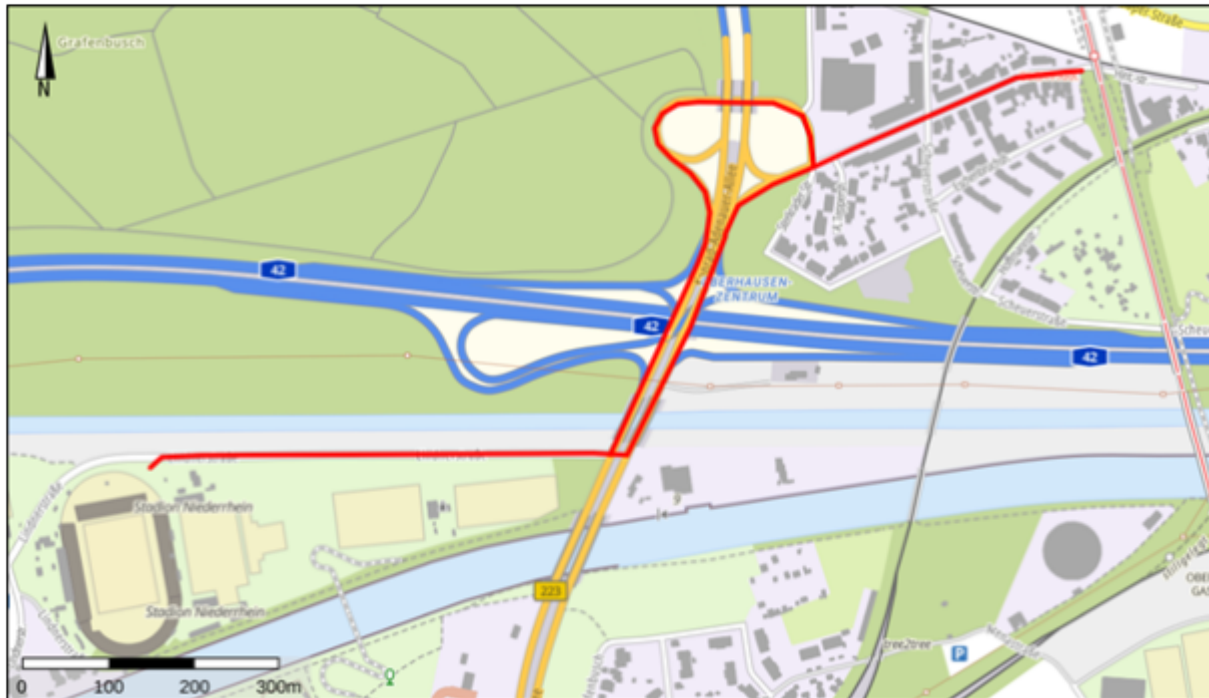


Abbildung 2: Shuttle –Service-Verkehr während der Vereinstrainingszeiten

<u>Variantendarstellung</u>		<u>Kosten</u>
1.1.	Stichfahrt der Linie 966 zum Stadion Niederrhein + Stundentakt der Linie 966 wie derzeit wird fortgeführt und drei zusätzliche Abendfahrten pro Stunde zwischen 20:00 und 23:00 Uhr.	96.647 EUR
1.2.	Stichfahrt der Linie 966 zum Stadion Niederrhein + Stundentakt der Linie 966 wie derzeit außerhalb der Trainingszeiten und halbstündiger Takt der Linie 966 zwischen 16:00 Uhr und 23:00 Uhr.	314.731 EUR
2.	Sonderverkehre / Shuttlebuservice: Kleinbusse zwischen Niederrheinstadion und OLGA-Park (Eschenburchshof/Hinterstraße) während der Trainingszeiten	159.200 EUR

Tabelle 1: Berechnung der finanziellen Aufwendungen anhand des Verbundetats.

Variantenempfehlung

Die Anbindung der Linie 966 an das Niederrheinstadion verursacht bei den Fahrgästen, die kein Anliegen am Stadion haben, zusätzliche Fahrzeit und führt zu einer Verringerung der Attraktivität der Linie 966. Eine mögliche Folge höherer Fahrzeiten durch die Stichfahrt der Linie 966 für die restlichen Fahrgäste, könnte ein Fahrgastverlust auf der Bestandslinie sein.

Während der Heimspiele des Fußballvereins SC Rot-Weiß Oberhausen e.V. findet ein Shuttle-Service vom Olgapark bis zum Stadion mit Gelenkbussen der STOAG statt. Die mögliche Linienwegverlängerung der 966 zum Stadion und die hiermit einhergehenden Zeitverzögerungen beim Wiedereinfädeln in die Konrad-Adenauer-Allee bedingen eine erneute Fahrplanung der gesamten Linie 966, inklusive einem Mehrbedarf an Kursen. Ein Mehrbedarf an Kursen bedeutet den zusätzlichen Einsatz von Fahrpersonalen und Fahrzeugen. Alle drei vorgestellten Varianten erfordern Umstiege am Sterkrader Bahnhof, am Hauptbahnhof oder am Olgapark, um Ziele im restlichen Stadtgebiet zu erreichen. Bei einer Anbindung des Stadions mit der Linie 966 werden Umstiege am Bahnhof Sterkrade oder am Hauptbahnhof notwendig, im Falle der Anbindung des Stadions mit dem Shuttle-Service, sind Umstiege an der Trassenhaltestelle Olgapark notwendig.

Die Varianten 1.1 bis 1.2 werden für eine Umsetzung nicht empfohlen.

Sinnvoll erscheint in diesem Zusammenhang das weitere Verfolgen der Variante 2., mit der Anbindung des Niederrheinstadions an die ÖPNV-Trasse mit einem Shuttle-Service. Die Vorteile des Shuttle-Service sind, dass eine Taktung der Kleinbuslinie nicht notwendig ist. Die Hin- und Rückfahrt vom Stadion zur Haltestelle Olga Park und zurück, dauert inklusive Fahrgastwechsel und möglichen Rückstaus auf der Konrad-Adenauer-Straße, maximal 15 Minuten, so dass Wartezeiten für die Fahrgäste vertretbar lang sind und sogar kürzer sind, als in den beiden anderen vorgestellten Varianten. Selbst ein punktuell hohes Fahrgastaufkommen kann durch mehrere kurzweilige Hin- und Rückfahrten zügig aufgenommen werden. Aufgrund der Vergabe der Betriebsleistung des Shuttle-Services an einen Subunternehmer werden keine Fahrzeuge und Personale der STOAG nötig und das Fahrangebot kann durch eine direkte Beauftragung zeitnah umgesetzt werden. Die Belange der Barrierefreiheit werden bei der Vergabe der Betriebsleistung an ein Subunternehmen beachtet.

Nach Umsetzung der Variante 2. können die Fahrgastzahlen des Kleinbusbetriebs beobachtet und das Fahrgastpotential neu bewertet werden. Bei Bedarf können flexibel weitere Anpassungen der Kleinbuslinie vorgenommen werden.

Anlage/n

1 - Anlage 1 Klimacheck ÖPNV-Anbindung Stadion Niederrhein

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: B/17/5595 ÖPNV Anbindung Stadion Niederrhein

Zuständiger Bereich: Mobilität

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 im Ratsinformationssystem begründen.

Falls keine Klimarelevanz besteht, ist die Prüfung abgeschlossen. Die Begründung erfolgt im dafür vorgesehenen Feld im Ratsinformationssystem. 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.)	☒	☒	☒	In der Vorlage geht es um die Anbindung des Stadions Niederrhein mit dem ÖPNV
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☐	☐	keine Anpassungsmaßnahmen notwendig

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu-)versiegelung aus?	☐	☒	☐	keine neuen Flächenversiegelungen werden benötigt
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	keine Auswirkungen,
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☒	☐	☐	Reduzierung des MIV durch Förderung des ÖPNV, Energieverbrauch geringer

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

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion ☒	Nicht ermittelbar ☒	Erhöhung ☒
Erläuterung: ÖPNV-Ausbau führt zu einer Reduzierung des MIV		

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

ÖPNV-Ausbau führt zu einer Reduzierung des MIV.

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 dersolaren 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 zureffizienten 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%		
		☐ 60-80%	☐ >80%		
	Dachbegrünung vorgesehen	☐ 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 zur effizienten 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				