

Vorlageart: Beschlussvorlage
Federführung: Mobilität
Verantwortung: Herr Knauff, Dr. Palotz, Herr Tsalastras

Beschluss über den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Fröbelplatz im Rahmen der Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse

Beratungsfolge

29.04.2026	Bezirksvertretung Alt-Oberhausen	Anhörung
06.05.2026	Stadtplanungs- und Umweltausschuss	Beschlussfassung
17.06.2026	Beirat für Menschen mit Behinderung	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag

Der Stadtplanungs- und Umweltausschuss stimmt dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Fröbelplatz im Rahmen der Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse zu.

Der nicht förderfähige Kostenanteil der Stadt für diese Maßnahme beläuft sich auf 248.000 EUR (brutto).

Finanzielle Mittel sind für das Haushaltsjahr 2028 unter Finanzstelle 560012010600000 – ÖPNV, Finanzposition 785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen in Höhe von 250.000 EUR veranschlagt worden.

Die Einzahlungen in Höhe von 201.210 EUR sind bei der Finanzposition 681100 – Investitionszuweisungen vom Land bei der Haushaltsanmeldung 2027 ff. noch anzumelden.

Eine Umsetzung erfolgt daher unter dem Vorbehalt einer Berücksichtigung der Maßnahme im städtischen Haushalt 2028. Im Vorfeld wird in Abstimmung mit der Bezirksregierung angestrebt eine mögliche Rückzahlung von Fördermitteln zu vermeiden, da bis einschließlich 2028 noch eine Zweckbindungsfrist auf den bisherigen, veralteten Ausbaustandart läuft.

Bezug

Kein Bezug

Konsequenzen

Drucksache hat finanzielle Konsequenzen (siehe Sachverhalt)

Drucksache hat klimatische Konsequenzen (siehe Anlage "Klimacheck")

Sachverhalt**1. Anlass und Zielsetzung**

Im Zuge der angestrebten Mobilitätswende und den Vorgaben im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) hat sich die Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG) strategisch dazu entschlossen, ihre Busflotte schrittweise von konventionellen Dieselantrieben auf elektrische Antriebe bis 2030 umzustellen. Diese Maßnahme ist ein wesentlicher Bestandteil zur Reduktion von Emissionen im Stadtverkehr und zur Erreichung der kommunalen Klimaziele.

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Betriebs elektrisch angetriebener Busse ist die Schaffung geeigneter Standorte für Zwischenladungen im gesamten Stadtgebiet erforderlich. Besonders geeignet sind hierfür Endhaltestellen von Buslinien, da sich die dort entstehenden Standzeiten optimal für Ladevorgänge nutzen lassen. Eine dieser Haltestellen ist der Fröbelpplatz in Oberhausen-Alstaden, welcher in Abbildung 1 dargestellt ist.

Die Haltestelle Fröbelpplatz liegt in einem dicht besiedelten Wohngebiet und wird von mehreren Buslinien des städtischen Liniennetzes bedient, darunter die Schnellbuslinien SB92, SB93 und SB98 sowie die Linien 129 und 143. Sie stellt damit einen bedeutenden Knotenpunkt im ÖPNV-System dar, mit insgesamt drei Bussteigen. Neben der Errichtung einer Elektroladestation ist es auch sinnvoll die Verbesserung der Barrierefreiheit an den Bussteigen sowie im Umfeld der Haltestelle vorzusehen. Die Grün- und Verkehrsflächen am Fröbelpplatz befinden sich im Eigentum der Stadt Oberhausen.



Abb.1: Übersicht Fröbelpplatz und Lage der drei Bussteige

2. Sachstand und geplante Maßnahmen

Die Bussteige 1 und 2 am Fröbelplatz wurden zuletzt im Jahr 2003 im Rahmen des dritten Haltestellenausbauprogramms umgebaut. Der damalige Umbau erfolgte nach der zu dieser Zeit gültigen DIN 32984, Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Auch wenn die bestehende Ausstattung funktional weiterhin nutzbar ist, entspricht sie nicht mehr vollständig den aktuellen Anforderungen der DIN 32984:2023. Insbesondere im Hinblick auf taktile Leitelemente und Gehwegabmessungen bestehen Anpassungsbedarfe. Ein Überblicksplan mit einer Darstellung der einzelnen Maßnahmen am Fröbelplatz ist der Anlage zu entnehmen. Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen beschrieben:

A. Errichtung der Ladeinfrastruktur (ca. 1.700.000 EUR brutto):

Zur Versorgung der E-Busse mit Energie ist die Installation einer Trafostation sowie zweier Pantografen (elektrische Lademasten) vorgesehen. Diese werden direkt an der Haltestelle installiert und ermöglichen eine Schnellladung während der Wendezeiten im Linienbetrieb. Eine zweigeschlechtliche Toilettenanlage wird in das Gebäude der Trafostation integriert. Die förderfähigen Kosten liegen bei 1.530.000 EUR (90%). Die restlichen 170.000 EUR (10%) werden durch die STOAG getragen.

B. Barrierefreier Ausbau der Haltestellenbereiche inkl. Verbreiterung des Gehwegs und Einbau wasserdurchlässiges Pflaster (ca. 88.000 EUR brutto):

Am Bussteig 1 auf der Nordseite des Fröbelplatzes sollen die vorhandenen taktilen Leitelemente durch Elemente gemäß dem aktuellen Stand der Technik ersetzt werden. Eine Musterhaltestelle, welche die gegenwärtigen Standards der Barrierefreiheit erfüllt, ist in Abbildung 2 ersichtlich. Darüber hinaus wird die Oberfläche mit einem wasserdurchlässigen Pflasterbelag versehen, um die Flächenentwässerung zu verbessern und den ökologischen Anforderungen zu entsprechen. Weiterhin ist vorgesehen, den dort befindlichen Müllbehälter von der Gehwegfläche in Richtung der angrenzenden Grünfläche zu versetzen, um die nutzbare Gehwegbreite zu erhöhen und die barrierefreie Nutzung des Gehwegs zu optimieren.

An der Fahrbahnrandhaltestelle (Bussteig 3) auf der Ostseite, die derzeit ausschließlich als Ausstiegspunkt der Linie 143 genutzt wird und künftig zusätzlich der Zwischenladung dienen soll, werden auf einer Länge von 18 Metern die taktilen Leitelemente erneuert sowie ein wasserdurchlässiger Pflasterbelag eingebaut.

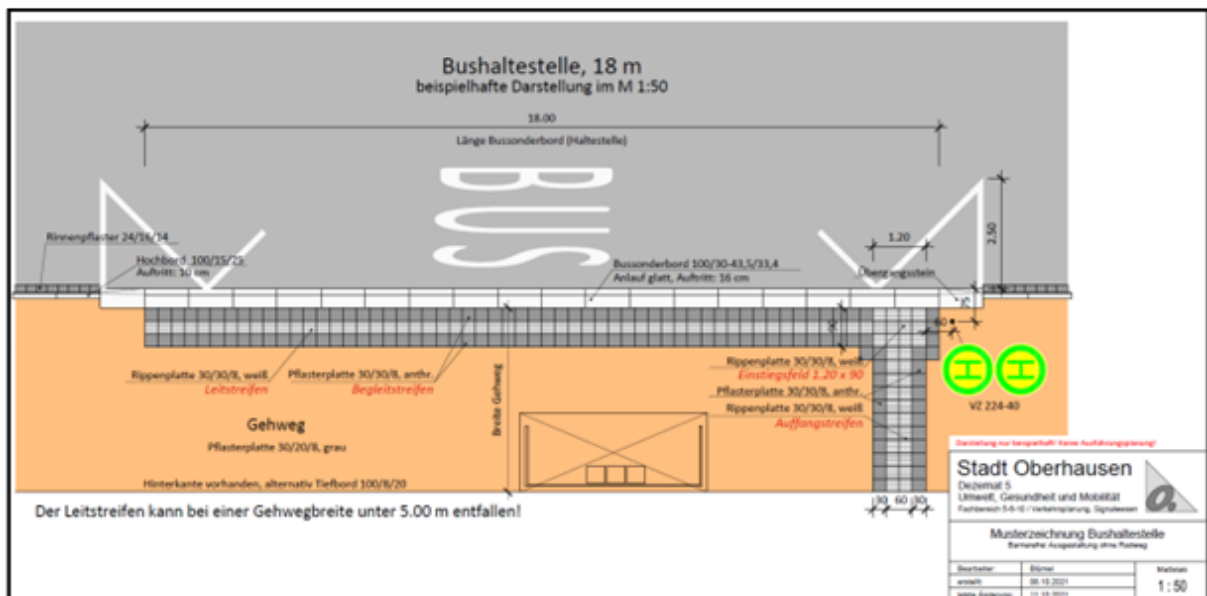


Abb. 2: Musterhaltestelle barrierefreier Ausbau

Am Bussteig 2 auf der Südseite des Fröbelplatzes erfolgt ebenfalls eine Erneuerung der taktilen Leitelemente nach aktuellem Standard. Darüber hinaus wird der Gehweg in diesem Bereich von derzeit 2,00 m auf 3,00 m verbreitert, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit und dem gestiegenen Fahrgastaufkommen gerecht zu werden. Auch hier ist die Versetzung eines Müllbehälters in Richtung der angrenzenden Grünfläche vorgesehen, um den Gehweg uneingeschränkt nutzbar zu machen. Die Fläche wird ebenfalls mit einem wasserdurchlässigen Pflasterbelag versehen.

Die taktilen Elemente an den drei Bussteigen sind nur teilweise förderfähig, weil die Bussteige bereits im 3. Haltestellenausbauprogramm in 2003 gefördert wurden und sich noch bis 2028 in der Zweckbindungsfrist befinden. Im Vorfeld wird in Abstimmung mit der Bezirksregierung angestrebt eine mögliche Rückzahlung von Fördermitteln zu vermeiden, da bis einschließlich 2028 noch eine Zweckbindungsfrist auf der bisherigen, veralteten Ausbaustandart läuft. Die taktilen Elemente im Bereich der beiden Fußgängerüberwege sind nicht förderfähig. Die Stadt Oberhausen und die STOAG teilen sich die Kosten für den barrierefreien Umbau der Bussteige zu 50.000 EUR Stadt, 37.000 EUR STOAG und beantragen zusätzlich 19.000 EUR Förderung vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

A. Ausbau der Fußgängerüberwege inkl. taktiler Leitelemente und Beleuchtung (ca. 38.000 EUR brutto):

Die beiden Fußgängerüberwege (FGÜ) an der südöstlichen Ecke und an der nordöstlichen Ecke des Fröbelplatzes werden vollständig inklusive der Einhaltung aktueller Standards der Barrierefreiheit, der Beleuchtung und der Markierung erneuert. Die Gehwegabsenkung wird dort künftig so gestaltet, dass eine stufenlose Absenkung auf 0 cm sowie eine im Abstand von 60 cm angrenzende Absenkung auf 6 cm mit taktiler Tastkante für sehbeeinträchtigte Personen mit Blindenleitstock vorgesehen ist. Zusätzlich wird ein Auffindestreifen installiert. Für die erforderliche Ausleuchtung des FGÜ bedarf es der Erneuerung der Straßenbeleuchtung. Kostenträger dieser Teilbaumaßnahme ist die Stadt Oberhausen.

B. Weitere Baumaßnahmen (Kosten Stadt, ca. 160.000 EUR brutto):

An den Bussteigen 1 und 2 befinden sich Beleuchtungsmasten und Müllbehälter die derzeit im Bereich der Gehwege stehen und versetzt werden müssen. Im Zuge der Verbreiterung der Gehwege am Bussteig 2 müssen drei Straßenbäume weichen. Hierfür sind Ersatzpflanzungen vorgesehen. Nach einer ersten Begutachtung durch die Servicebetriebe Oberhausen (SBO) sind zwei der drei Bäume in einem nicht erhaltenswerten Zustand. Nur ein Straßenbaum gilt als gesund. Hierbei wird im Zuge der Begehung der Baumschutzkommission im Sommer 2026 eine Prüfung des Baumbestandes vorgenommen und die mögliche Versetzung oder Fällung des einen gesunden Straßenbaums geprüft.

Am Bussteig 1 befindet sich am Ende der Haltebucht eine rechtwinklige Ausfahrt, die derzeit zum Verlassen der Haltebucht von Linienbussen überfahren wird. Um die regelmäßige Bordsteinfahrt zukünftig zu vermeiden, ist eine Ausrundung der Haltebucht vorgesehen. An zwei der drei Bussteige ist eine Erneuerung, bzw. eine geringfügige Verlegung der halbstarren Deckschicht notwendig. Nach dem Auftragen der Deckschicht benötigen die Oberflächen eine entsprechende Haltestellenmarkierung. Die halbstarre Deckschicht dient dazu in der Bushaltestellenbucht bzw. an einer Fahrbahnrandhaltestelle die Tragfähigkeit der Oberfläche für den Linienbusbetrieb zu gewährleisten und Unebenheiten bzw. Straßenschäden langfristig vorzubeugen. Kostenträger dieser Teilbaumaßnahme ist die Stadt Oberhausen.

3. Weitere Vorgehensweise

Die Maßnahme befindet sich derzeit in der konkreten Planungsphase. Federführend ist die STOAG als Auftraggeberin der Umbaumaßnahme verantwortlich. Eine enge Abstimmung erfolgt zwischen der Stadtverwaltung, der STOAG, den Wirtschaftsbetrieben Oberhausen (WBO), SBO sowie der Energieversorgung Oberhausen (EVO).

Der nicht förderfähige Kostenanteil der Stadt für diese Maßnahme beläuft sich auf 248.000 EUR (brutto). Für das Haushaltsjahr 2028 wurden unter der Finanzstelle 560012010600000 – ÖPNV, Finanzposition 785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen in Höhe von 250.000 EUR veranschlagt. Der städtische Eigenanteil kann über die Finanzstelle für Tiefbaumaßnahmen für die Baumaßnahme gedeckt werden.

Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme in Höhe von ca. 2.004.000 EUR (Errichtung der Ladeinfrastruktur ca. 1.700.000 EUR, und weitere Baumaßnahmen, inkl. barrierefreier Ausbau der Haltestellenbereiche ca. 304.000 EUR) erfolgt vorbehaltlich der Bereitstellung entsprechender Fördermittel in Höhe von 1.530.000 EUR **oder** 90% im Rahmen der Elektromobilitätsförderung sowie weiteren Fördermitteln zum barrierefreien Umbau von Haltestellen und aus Haushaltsmitteln der STOAG. Der VRR fördert Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur nach § 12 des ÖPNVG NRW mit einer Förderquote von bis zu 90%. Hierunter zählen die Errichtung der Elektroladeinfrastruktur und zu einem geringeren Anteil der barrierefreie Ausbau von Haltestellen. Die STOAG als Vorhabenträgerin der gesamten Baumaßnahme stellt der Stadt Oberhausen den städtischen Eigenanteil für die Baumaßnahmen in Rechnung. Hierfür wird zwischen den beiden Parteien eine Kostenübernahmeerklärung angefertigt. Eine detaillierte Kostenaufteilung ist in der Tabelle 1 dargestellt.

Der städtische Eigenanteil sowie nicht förderfähige Kosten können zudem über die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW entsprechend den Bestimmungen des jeweiligen Bewilligungsbescheides gedeckt werden. Finanzielle Mittel würden im Zuge der Haushaltsanmeldung 2027 ff. bei der Finanzstelle 560012010600000 – ÖPNV, Finanzposition 681100 – Investitionszuweisungen vom Land in Höhe von 201.210 EUR angemeldet werden.

Der Baubeginn der Umbaumaßnahmen soll voraussichtlich im zweiten Quartal 2027 starten. Die geplante Bauzeit beträgt 8 Monate.

Tab. 1: Zuordnungen der Kostenanteile Stadt, STOAG und Fördermittel VRR

Kostenart	Kostenanteil Stadt	Kostenanteil STOAG	Fördermittel VRR	Gesamtkosten
Ausbau Elektroladeinfrastruktur	0 EUR	170.000 EUR	(Förderquote von 90%) 1.530.000 EUR	1.700.000 EUR
Baumaßnahmen Barrierefreiheit und Gehwegsverbreiterungen	50.000 EUR	37.000 EUR	(taktile Leitelemente Bushaltestelle) 19.000 EUR	106.000 EUR
Umbau FGÜ, inkl. taktiler Leitelemente, Beleuchtung und Markierung	38.000 EUR	0 EUR	0 EUR	38.000 EUR
Baumaßnahmen Halbstarrer Deckschicht Haltestellenbucht und Fahrbahnerneuerung	160.000 EUR	0 EUR	0 EUR	160.000 EUR
Alle Baumaßnahmen	248.000 EUR	207.000 EUR	1.549.000 EUR	2.004.000 EUR

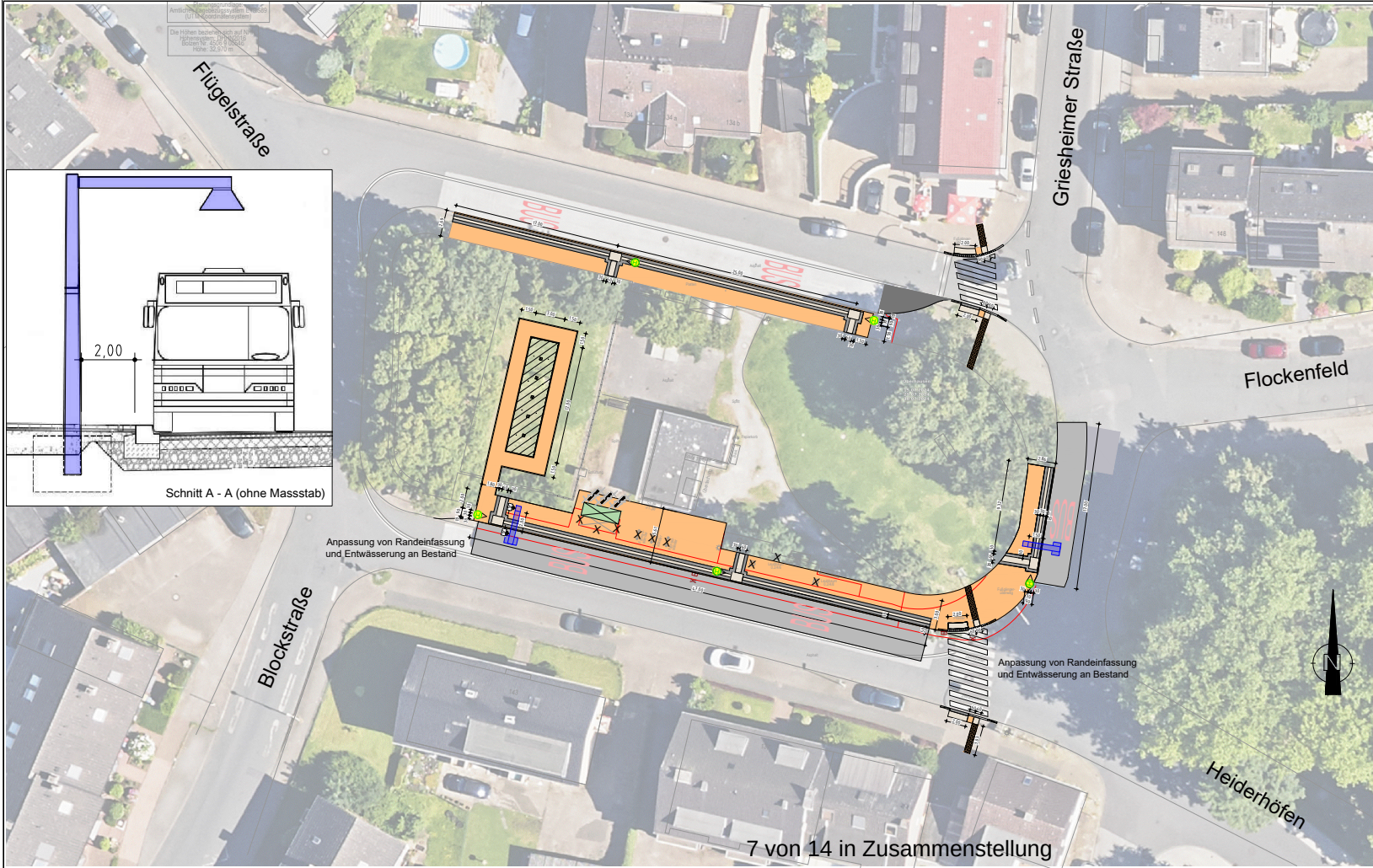
Anlage/n

1 - Anlage - Lageplan Fröbelplatz

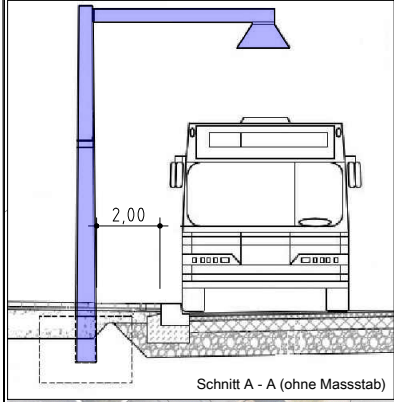
2 - Anlage - Klimacheck

3 - Anlage - Finanzcheck

INGENIEURBÜRO PETER WEGEWITZ
V. Aukuttel / Oberhausen / Stadt 24/25 Mülheimer Strasse 1a, 45481 Mülheim an der Ruhr

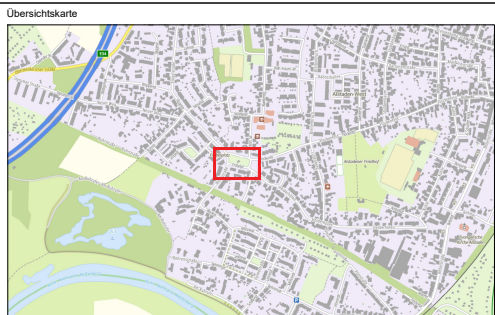


Die Höhen beziehen sich auf NN.
Kontingenz: 0,17 m
Höhe: 32,0 m



Schnitt A - A (ohne Massstab)

- LEGENDE:**
- Beton- /Dränpflaster, neu
 - Rippenplatten / FGÜ, neu
 - Noppenplatten, neu
 - Aufmerksamkeitsstreifen, neu
 - Halbstarre Deckschicht, neu
 - Hochstandfester Asphalt, neu
 - Straßenablauf, neu
 - Pantograf, neu
 - Wartehalle, Bestand
 - Rückbau Bestand
 - Wartehalle, Bestand



Index	Angabe der Änderung	Name	Datum
c	Änderungen / Ergänzungen	Bley-Scharf	09.02.2026
d	Änderungen / Ergänzungen	Bley-Scharf	10.02.2026
e	Änderungen / Ergänzungen	Bley-Scharf	11.02.2026
f	Änderungen / Ergänzungen	Bley-Scharf	12.02.2026
g	Änderungen / Ergänzungen	Bley-Scharf	18.03.2026

Hinweis:

- Alle Maße sind in der Örtlichkeit verantwortlich zu prüfen.
- Alle Versorgungsleitungen sind in der Örtlichkeit verantwortlich zu prüfen.

Bauherr:

STOAG
Stadtwerke Oberhausen GmbH

STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH
Max-Eyth-Straße 62
46149 Oberhausen

INGENIEURBÜRO PETER WEGEWITZ
LEHNERSTRASSE 1a 45481 MÜLHEIM AN DER RUHR

Bauvorhaben: Ladeinfrastruktur 24 / 25 Fröbelplatz		Projekt-Nr.: 23009	
Planinhalt: Lageplan Umbaukonzept		Blatt-Nr.: 5.3 LP03g	
Blatt-Gr.: 770 x 430	Maßstab: 1 : 250	Erstellt: 02.02.2026	Gezeichnet: BS / RK
Antragsteller / Bauherr:		Entwurfsverfasser:	

Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse sowie barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Fröbelplatz

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.)	☒	☐	☐	Errichtung einer Elektroladestation ermöglicht Ausbreitung des Elektrobusnetzes in Oberhausen
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☒	☐	keine

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu-)versiegelung aus?	☐	☒	☐	keine Veränderung der Versiegelung
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	gar nicht
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☐	☒	gewünschter, zusätzlicher Energie- bzw. Strombedarf durch die Ladestation

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

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO2(-Äquivalente)		
Reduktion ☒	Nicht ermittelbar ☐	Erhöhung ☐
Erläuterung: Die Maßnahme dient dem Umstieg von konventionellen Dieselantrieben der Busse der STOAG auf elektrische Antriebe und wirkt somit als Reduktion der Emissionen im Stadtverkehr.		

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. Kern der Maßnahme ist der stadtweite Klimaschutz durch Verringerung der Emissionen im Stadtverkehr. Insgesamt ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrobusse positiv zu bewerten.

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				

Finanzielle Konsequenzen im städtischen Haushalt

Beratungsgegenstand

Beschluss über den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle Fröbelplatz im Rahmen der Errichtung einer Ladeinfrastruktur für Elektrobusse

- | | | |
|----|---|--|
| 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				12.223,00 €	12.223,00 €
Bedarf laut Vorlage					
Erträge					
Aufwendungen				12.223,00 €	12.223,00 €
	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			250.000,00 €		
Bedarf laut Vorlage					
Einzahlungen			201.210,00 €		
Auszahlungen			248.000,00 €		
	0,00 €	0,00 €	203.210,00 €	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