

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4109-01	Termin 11.12.2023	Rat der Stadt		
<u>Beschlussvorlage</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
22.11.2023	Umweltausschuss	V			
04.12.2023	Haupt- und Finanzausschuss	V			
11.12.2023	Rat der Stadt	B			

Beratungsgegenstand

Teilfortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplans der Stadt Oberhausen

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt beschließt die Teilfortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplans (RDBP) der Stadt Oberhausen in der als Anlage beigefügten Fassung.

Bereichsleiter Bereich 6-1	Dezernent Dezernat 4	Kämmerer	Oberbürgermeister
Jendrian 03.11.2023	Jehn 06.11.2023	Tsalastras 06.11.2023	Schranz 08.11.2023
* Vorlage zur: Anhörung (A) Kenntnisnahme (K) Vorberatung (V) Beschlussfassung (B)	* Ergebnis : Zustimmung (Z) Ablehnung (A) Änderung (Ä) Anhörung vollzogen (AV) Kenntnisnahme (K)	Beschlusskontrolle: Ja oder nein	Beteiligung: Personalrat [X] Gleichstellungsstelle [X]

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4109-01	Termin 11.12.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------

Bezug

B/17/2645-01

Konsequenzen

a) Finanzielle

keine ☐

ja ☒ siehe Begründung

b) Sonstige

Auswirkungen auf das Klima

ja ☒ (siehe Anlage Klimacheck)

nein ☐ Begründung:

Begründung

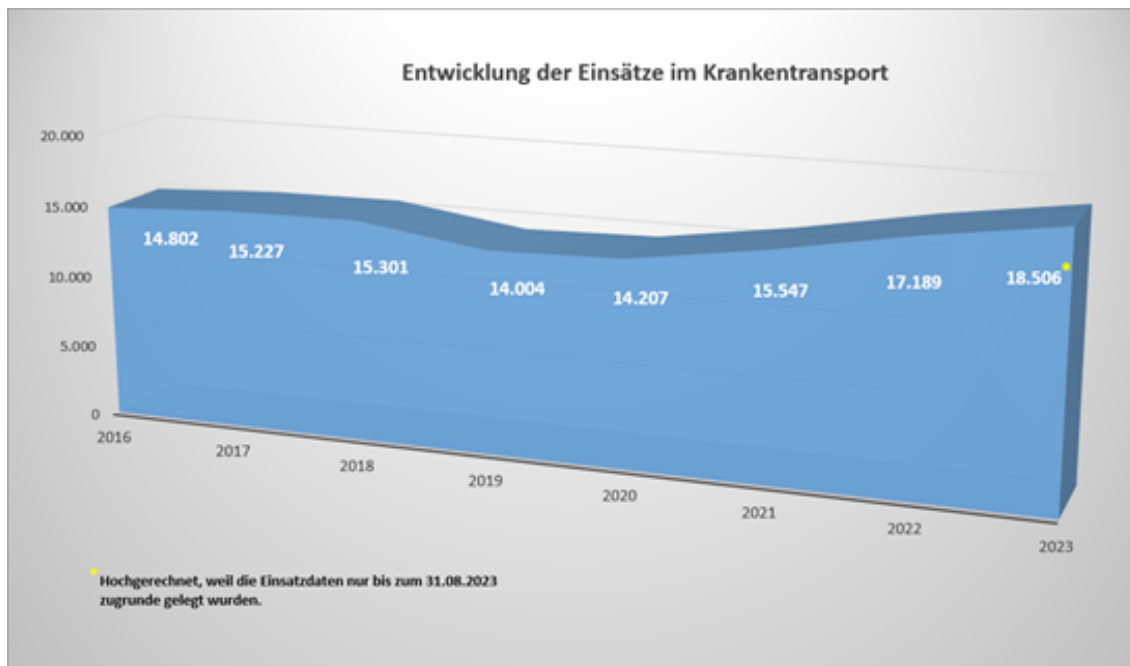
Die Kreise und kreisfreien Städte sind als Träger des Rettungsdienstes verpflichtet, die bedarfsgerechte und flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen der Notfallrettung einschließlich der notärztlichen Versorgung im Rettungsdienst und des Krankentransports sicherzustellen (§ 6 Abs. 1 des Gesetzes über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Krankentransport durch Unternehmer - RettG NRW - vom 24.11.1992, GV. NRW S 458, in der Fassung vom 01.01.2016, zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 17. Dezember 2015 (GV. NRW. S. 886).

Die Kreise und kreisfreien Städte stellen Bedarfspläne auf. Darin sind insbesondere die Zahl und Standorte der Rettungswachen, weitere Qualitätsanforderungen, die Zahl der erforderlichen Krankenkraftwagen und Notarzteinsatzfahrzeuge sowie die Maßnahmen und Planungen für Vorkehrungen bei Schadensereignissen mit einer größeren Anzahl Verletzter oder Kranker festzulegen (§ 12 Abs. 1 RettG NRW).

Der Bedarfsplan ist kontinuierlich zu überprüfen und bei Bedarf, spätestens alle fünf Jahre, zu ändern (§ 12 Abs. 5 RettG NRW). Die Träger rettungsdienstlicher Aufgaben haben die Kosten für die ihnen nach dem RettG NRW obliegenden Aufgaben einschließlich der Unterstützungsleistungen nach § 2 Abs. 1 Satz 2 RettG NRW zu tragen (§ 14 Abs. 5 RettG NRW).

Der aktuell gültige Bedarfsplan für den Rettungsdienst der Stadt Oberhausen ist am 06.02.2023 durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossen worden und unmittelbar in Kraft getreten. Basis dieses Bedarfsplans waren die Einsatzzahlen einschließlich des Jahres 2021. Seit der Verabschiedung des derzeit gültigen Rettungsdienstbedarfsplans ist eine erhebliche Steigerung des Krankentransportbedarfs eingetreten, die eine zeitnahe Ausweitung der Vorhaltestunden erforderlich macht. Dieses führt dazu, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Teilfortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplans erforderlich wird.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4109-01	Termin 11.12.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------



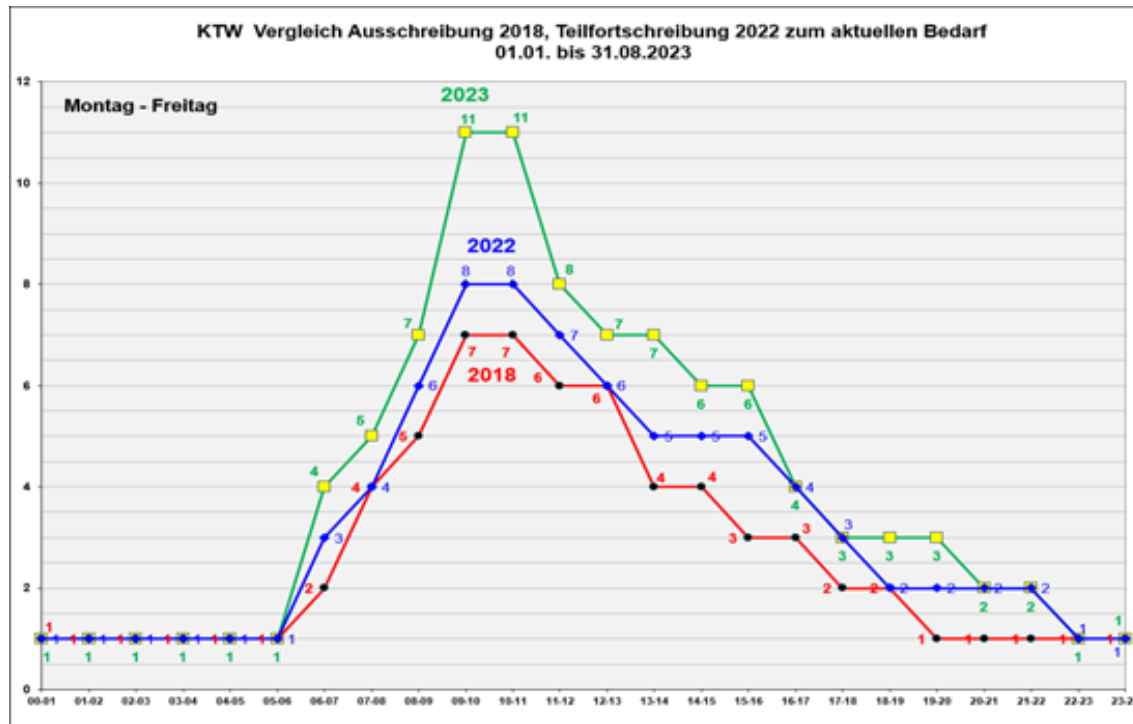
Die vorliegende Überarbeitung des Bedarfsplanes basiert auf Daten der Jahre bis 2022 sowie einer Hochrechnung des KTW-Transportaufkommens für das Jahr 2023 und entfaltet seine Wirkung für die Jahre 2024 ff. Zwischen den Jahren 2019 bis 2022 ist das Transportaufkommen um ca. 22,5 % angestiegen.

Er dient als Basis für die Neuvergabe der Krankentransportdienstleistung, die zum 01.07.2024 erfolgen muss. Die bisher bestehenden Einbindungsvereinbarungen für den Krankentransport enden zum 30.06.2024.

Die vorliegende Teilfortschreibung greift die derzeit notwendigen Handlungserfordernisse auf; eine kleinteilige Aktualisierung allgemeiner Tabellen und Aussagen unterbleibt. Die Ausführungen des Bedarfsplanes vom 06.02.2023 behalten unter Beachtung der in der Teilfortschreibung aufgeführten Veränderungen und Ergänzungen daher weiterhin Gültigkeit. Nach Inkrafttreten der Teilfortschreibung ersetzen die der Fortschreibung unterliegenden Passagen somit die bisherigen entsprechenden Textstellen.

Die Umsetzung der Teilfortschreibung hat die Erhöhung der Vorhaltestunden für Krankentransportwagen für die Zeit ab dem 01.07.2024 zur Folge. Zu Spitzenzeiten sind nicht mehr 8 KTW gleichzeitig im Dienst, sondern bis zu 11 KTW.

Stadt Oberhausen	Drucksachen-Nr. B/17/4109-01	Termin 11.12.2023	Rat der Stadt
-----------------------------	---	------------------------------	----------------------



Die in diesem Rahmen entstehenden Mehraufwendungen fließen in die Gebührenkalkulation für den Krankentransport ein und werden daher zu einem späteren Zeitpunkt refinanziert.

Gemäß § 12 Abs. 2 RettG NRW ist der Entwurf des Bedarfsplanes mit den vollständigen Anlagen den Trägern der Rettungswachen, den Hilfsorganisationen, den sonstigen Anbietern von rettungsdienstlichen Leistungen, den Verbänden der Krankenkassen, dem Landesverband (West) der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung und der örtlichen Gesundheitskonferenz vor Beschlussfassung zur Stellungnahme zuzuleiten. Dabei sind diese aufzufordern, zu allen Inhalten des Entwurfs schriftlich Stellung zu nehmen sowie Änderungs- oder Ergänzungsvorschläge einzureichen.

Die Beteiligten können, müssen aber nicht zwingend, eine Stellungnahme abgeben.

Die Landesverbände der Krankenkassen und der Verband der Ersatzkassen haben per Email vom 28.09.2023 ihr Einvernehmen zum vorliegenden Entwurf der Teilfortschreibung des RDBP's mitgeteilt.

Gegensätzliche Stellungnahmen seitens der anderen nach dem RettG NRW zu Beteiligten zum Entwurf der Teilfortschreibung wurden nicht abgegeben.

Das Beteiligungsverfahren dem LGG und LPVG wurde durchgeführt.

Anlagen

Teilfortschreibung zum Rettungsdienstbedarfsplan
Klimascheck

Bedarfsplan

für den Rettungsdienst der Stadt Oberhausen

nach § 12 des Gesetzes über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Krankentransport durch Unternehmen (RettG NRW)



Teilfortschreibung 2023

- als Anlage zum Bedarfsplan vom 06.02.2023 -

Inhalt

1.	Allgemeines / gesetzliche Grundlagen.....	3
2.	Aufgaben und Leistungen im Rettungsdienst/Krankentransport	4
3.	Einsatzzahlen.....	4
4.	Ist-/ Soll-Vergleich	5

1. Allgemeines / gesetzliche Grundlagen

Die Kreise und kreisfreien Städte sind als Träger des Rettungsdienstes verpflichtet, die bedarfsgerechte und flächendeckende Versorgung der Bevölkerung mit Leistungen der Notfallrettung einschließlich der notärztlichen Versorgung im Rettungsdienst und des Krankentransports sicherzustellen (§ 6 Abs. 1 des Gesetzes über den Rettungsdienst sowie die Notfallrettung und den Krankentransport durch Unternehmer - RettG NRW - vom 24.11.1992, GV. NRW S 458, in der Fassung vom 01.01.2016, zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 17. Dezember 2015 (GV. NRW. S. 886).

Die Kreise und kreisfreien Städte stellen Bedarfspläne auf. Darin sind insbesondere die Zahl und Standorte der Rettungswachen, weitere Qualitätsanforderungen, die Zahl der erforderlichen Krankenkraftwagen und Notarzteeinsatzfahrzeuge sowie die Maßnahmen und Planungen für Vorkehrungen bei Schadensereignissen mit einer größeren Anzahl Verletzter oder Kranker festzulegen (§ 12 Abs. 1 RettG NRW). Der Bedarfsplan ist kontinuierlich zu überprüfen und bei Bedarf, spätestens alle fünf Jahre, zu ändern (§ 12 Abs. 5 RettG NRW). Die Träger rettungsdienstlicher Aufgaben haben die Kosten für die ihnen nach dem RettG NRW obliegenden Aufgaben einschließlich der Unterstützungsleistungen nach § 2 Abs. 1 Satz 2 RettG NRW zu tragen (§ 14 Abs. 5 RettG NRW).

Der aktuell gültige Bedarfsplan für den Rettungsdienst der Stadt Oberhausen ist am 06.02.2023 durch den Rat der Stadt Oberhausen beschlossen worden und unmittelbar in Kraft getreten. Basis dieses Bedarfsplans waren die Einsatzzahlen einschließlich des Jahres 2021.

Seit der Verabschiedung des derzeit gültigen Rettungsdienstbedarfsplans ist eine erhebliche Steigerung des Krankentransportbedarfs eingetreten, die eine zeitnahe Ausweitung der Vorhaltestunden erforderlich macht. Dieses führt dazu, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Teilfortschreibung des Rettungsdienstbedarfsplans erforderlich wird.

Die vorliegende Überarbeitung des Bedarfsplanes basiert auf Daten der Jahre bis 2022 sowie einer Hochrechnung des KTW-Transportaufkommens für das Jahr 2023 und entfaltet seine Wirkung für die Jahre 2024 ff. Er dient als Basis für die Neuvergabe der Krankentransportdienstleistung, die zum 01.07.2024 erfolgen muss. Die bisher bestehenden Einbindungsvereinbarungen für den Krankentransport enden zum 30.06.2024.

Die vorliegende Teilfortschreibung greift die derzeit notwendigen Handlungserfordernisse auf; eine kleinteilige Aktualisierung allgemeiner Tabellen und Aussagen unterbleibt. Die Ausführungen des Bedarfsplanes vom 06.02.2023 behalten unter Beachtung der nachfolgend aufgeführten Veränderungen und Ergänzungen daher weiterhin Gültigkeit. Nach Inkrafttreten der Teilfortschreibung ersetzen die der Fortschreibung unterliegenden Passagen somit die bisherigen entsprechenden Textstellen.

2. Aufgaben und Leistungen im Rettungsdienst/Krankentransport

Der Rettungsdienst der Stadt Oberhausen umfasst die medizinische Versorgung von Notfallpatienten am Notfallort, die Herstellung der Transportfähigkeit, den fach- und sachgerechten Transport von Kranken und Verletzten sowie die zeitkritische Heranführung von benötigtem Personal und speziellem Material.

Der Krankentransport hat nach § 2 Abs. 3 RettG NRW die Aufgabe, Kranken oder Verletzten oder sonstigen hilfsbedürftigen Personen, die keine Notfallpatienten im Sinne des § 2 Abs. 2 RettG NRW sind, fachgerechte Hilfe zu leisten und sie unter Betreuung durch qualifiziertes Personal mit Krankenkraftwagen oder mit Luftfahrzeugen zu befördern.

Der Bedarf an Fahrzeugen wird frequenzabhängig auf Basis des mittleren stündlichen Transportaufkommens eines Jahres bestimmt. Hierdurch werden die tageszeitabhängigen Schwankungen bei der Nachfrage nach Krankentransporten je Wochentagkategorie mit einer Bedienzeit von 30 bis maximal 60 Minuten berücksichtigt. Wochentags tagsüber, samstags sowie an Sonn- und Feiertagen tagsüber wird das Krankentransportaufkommen frequenzabhängig und isoliert vom Notfallaufkommen bemessen.

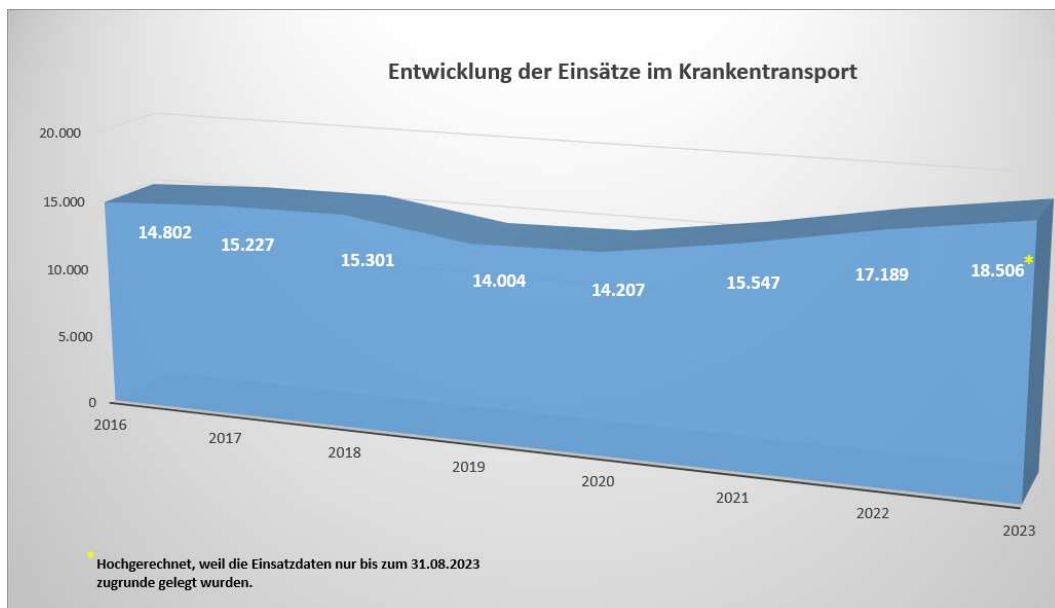
Die Krankentransportwagen (KTW) werden derzeit durch nach § 13 RettG NRW am Krankentransport beteiligten Partner Arbeiter Samariter Bund (ASB), Johanniter-Unfall-Hilfe (JUH) und dem Deutschen Rote Kreuz (DRK) besetzt sind. Zum 01.07.2024 wird eine Neuvergabe erforderlich. Die Vertragspartner sorgen gemäß Vereinbarung in eigener Zuständigkeit für die qualifizierte und ausreichende personelle Besetzung der von der Feuerwehr gestellten Fahrzeuge. Die am Krankentransport beteiligten Partner unterhalten jeweils eine eigene Krankenwagenunterkunft mit den erforderlichen KTW-Stellplätzen und notwendigen Einrichtungen. Die zur Verfügung gestellten Fahrzeuge sind in diesen Unterkünften untergebracht.

3. Einsatzzahlen

Das Handeln im Krankentransport wird aus wirtschaftlichen Gründen von der Auslastung dieses Rettungsmittels bestimmt. Der frequenzabhängigen Bemessung der Fahrzeugvorhaltung für den qualifizierten Krankentransport wird das mittlere stündliche Aufkommen an Krankentransporten je Tageskategorie und Stundenintervall zugrunde gelegt, das durch die Fahrzeugvorhaltung an KTW bedienbar sein soll. Hierdurch werden die tageszeitabhängigen Schwankungen bei der Nachfrage nach Krankentransporten je Wochentagkategorie berücksichtigt. Besondere Lagen, z.B. ausgedehnte Erkältungswellen

oder andere große Erkrankungswellen, bringen den straff wirtschaftlich organisierten Krankentransport schnell an seine Kapazitätsgrenzen.

Im Rahmen des Krankentransports ist kontinuierlich ein ansteigender Trend im Transportaufkommen festzustellen. Die Transportzahlenentwicklung im Krankentransport der Jahre 2016 bis 2022 sowie die hochgerechneten Transportzahlen für das Jahr 2023 wird am Beispiel der durchgeführten Transporte nachfolgend aufgeführt.

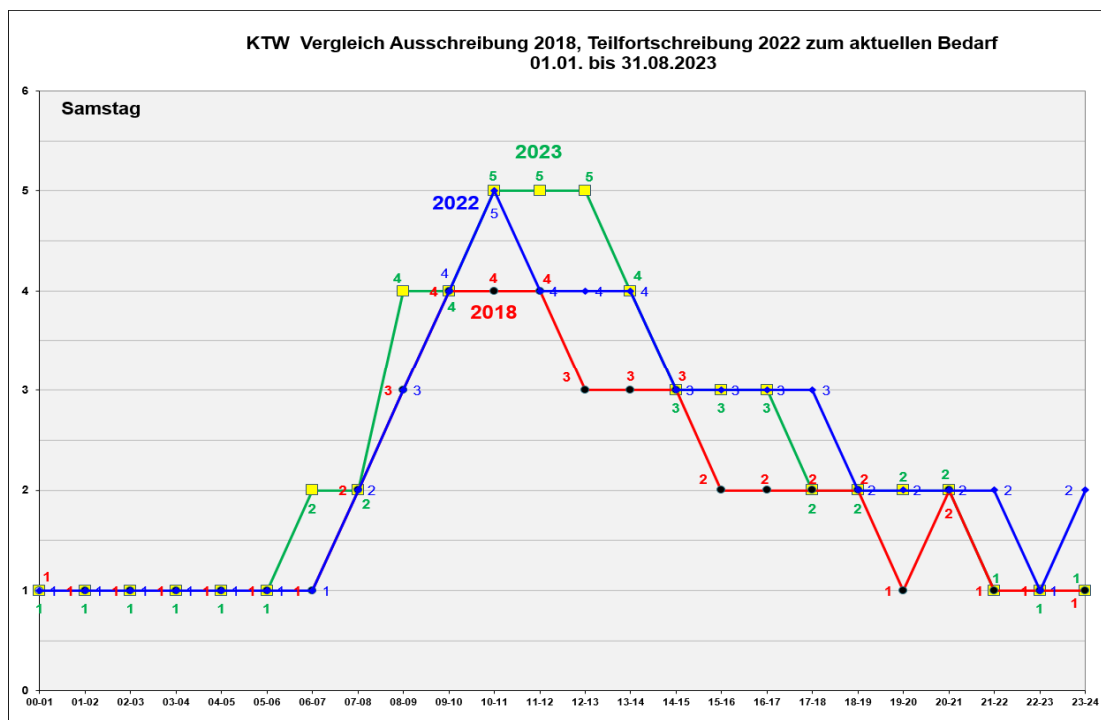
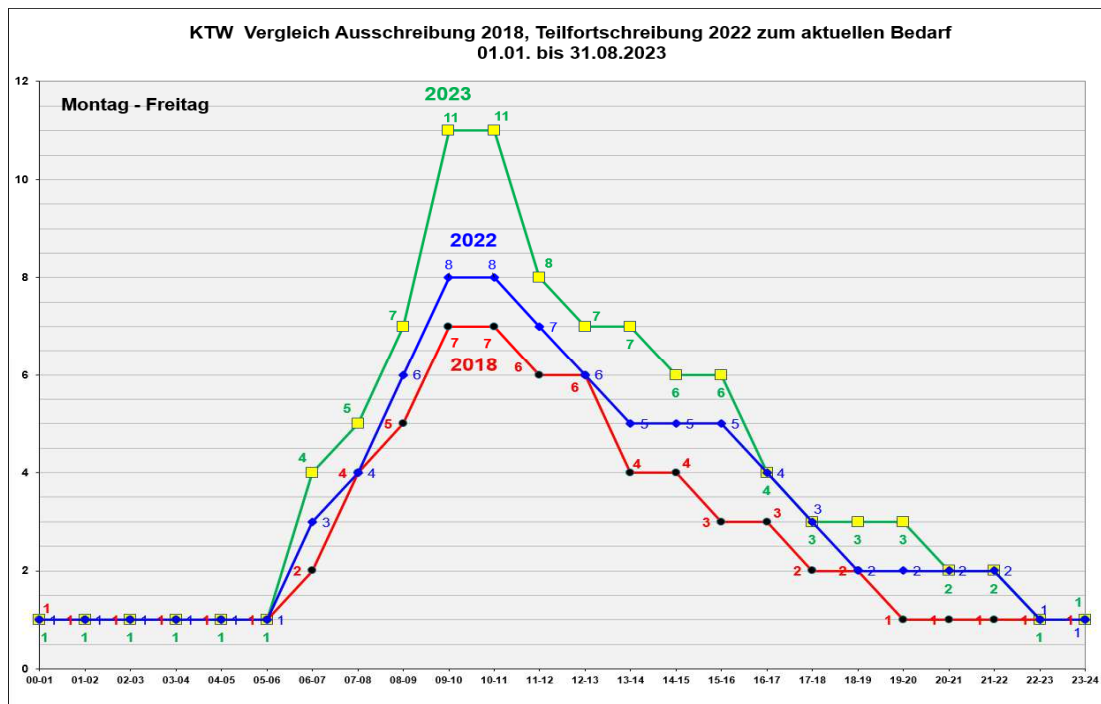


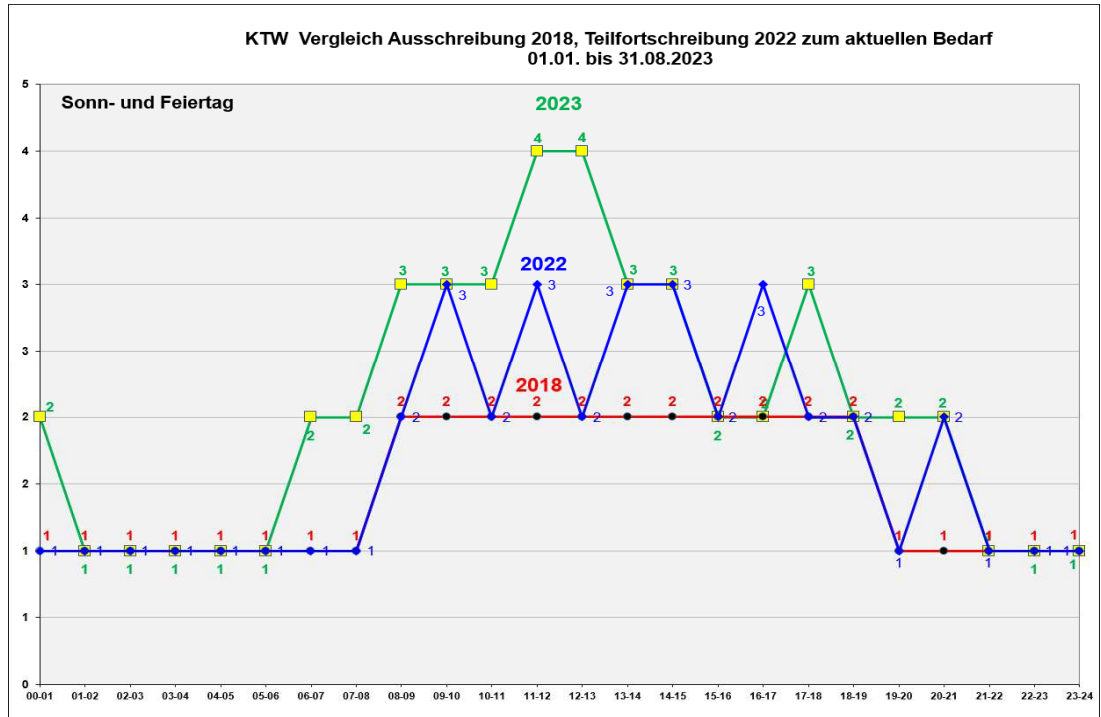
*Abbildung: Transportentwicklung im Krankentransport
(Quelle der Statistik: Rettungsdienststatistik der Feuerwehr)*

4. Ist-/ Soll-Vergleich

Im IST-Zustand sind zeitlich differenziert in der Spitze bis zu gleichzeitig 8 KTW zur Durchführung des Krankentransportes im Einsatz.

Aufgrund der steigenden Transportzahlen und der länger andauernden Transportdauer ist eine Erhöhung der Einsatzstunden erforderlich. Zudem sind zeitlich in der Spitze bis zu 11 KTW gleichzeitig zur Durchführung und Sicherstellung des Krankentransports einzusetzen.





Prüfung der Klimaschutzrelevanz in Beschlussvorlagen – Klimacheck

Beschlussvorlage: B/17/4109-01

Zuständiger Bereich: 6-1/ Feuerwehr

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.)	☐	☐	☒	
Anpassung an den Klimawandel	Inwiefern werden Anpassungsmaßnahmen an das Klima berücksichtigt (bzgl. Starkregen, Hitzebelastung, etc.) ?	☐	☐	☒	

		Positiv	Neutral	Negativ	Erläuterungen zur Bewertung
Anpassung an den Klimawandel	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. der Flächen(neu)-versiegelung aus?	☐	☒	☐	
Energie	Wie wirkt sich der Beschluss bzgl. des Ausbaus Erneuerbarer Energien aus?	☐	☒	☐	
	Wird durch den Beschluss Energie gespart?	☐	☒	☐	

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

Treibhausgas(THG)-Ausstoß in CO ₂ (-Äquivalente)		
Reduktion ☐	Nicht ermittelbar ☒	Erhöhung ☐
Erläuterung: Es werden sich zur Sicherstellung des Bedarfs mehr Fahrzeuge als bisher im Einsatz befinden. Diese gehören jedoch der neueren Fahrzeuggeneration an.		

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

--

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 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				