

## Checkliste: Möglichkeiten zur Festsetzung von Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Verkehr im Rahmen von Bebauungsplanverfahren

Die Checkliste soll Kommunen dabei unterstützen eine klimaneutrale Verkehrsplanung im Rahmen der Bauleitplanung zu betreiben.

Insbesondere zielt die Checkliste auf die Verkehrsvermeidung, die Verbesserung von Angeboten für den Umweltverbund und die Stärkung klimaneutraler Antriebsarten ab.

### TEIL A: Lage und Dichte der geplanten baulichen Nutzung

#### A1 Wie weit ist der nächste Bahnhof, S-Bahnhof bzw. die nächste U-Bahnhaltestelle vom Geltungsbereich des Bebauungsplans oder Bushaltestelle mit Regiobuslinie entfernt (Außergrenze Geltungsbereich des Bebauungsplans)?

- (++) fußläufig in weniger als 10 Minuten
- (+) mit dem Fahrrad oder Bus bzw. Straßenbahn in weniger als 10 Minuten
- (0) mit dem Fahrrad oder Bus bzw. Straßenbahn in 10 bis 20 Minuten
- (-) mit dem Fahrrad oder Bus bzw. Straßenbahn in mehr als 20 Minuten

#### A2 Welche dieser Verkehrskonzepte liegen der Kommune vor und wurden bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt?

- Fußverkehrskonzept, Fußverkehrscheck o.ä.
- Radverkehrskonzept o.ä.
- Nahverkehrsplan o.ä.
- Aktionsplan Mobilität, Klima- und Lärmschutz
- Städtischer Klimamobilitätsplan oder anderes integriertes Verkehrskonzept mit Verkehrsmodell
- Schulwegplanung für Rad- und Fußverkehr
- Klimamobilitätsplan des Landkreises
- Sonstige: \_\_\_\_\_

- (+) je zwei Konzeptionen                      (++) Maximum
- (0) eine Konzeption                              (-) keine Konzeption

#### A3 Welche der Nutzungen sind vom Geltungsbereich des Bebauungsplans aus im Bestand zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV gut erreichbar? Welche der folgenden Nutzungen sind davon innerhalb des Geltungsbereichs vorgesehen? (Siehe A4 und A5)

Wenn möglich, Mischnutzungen bitte aufschlüsseln.

#### Wohnen

in Klein-/Unterzentren: mind. 30 WE/ha				
in Mittelzentren: mind. 35 WE/ha				
in Oberzentren: mind. 45 WE/ha				

#### Erledigungen

Verwaltung				
Bank, Geldautomat				
Post oder Paketstation				

#### Handel

Kleinflächiger Einzelhandel zur Deckung des täglichen Bedarfs (mind. 2)				
sonstiger Kleinflächiger Einzelhandel				
Einzelhandel zur Deckung des täglichen Bedarfs				
sonstiger Einzelhandel				
Ladengebiete gemäß BauGB				
Einkaufszentren gemäß BauGB				
großflächige Handelsbetriebe				

#### Gesundheit

Hausarzt				
Zahnarzt				
Facharzt (mind. 3 unterschiedliche)				
Krankenhaus				
Physiotherapie o.ä.				
Apotheke				

#### Seelsorge

Kirche, Moschee, Synagogen o.ä.				
Friedhof				
Sozialdienste				
Sozialberatungsangebote o.ä.				

#### Bildung und Kinderbetreuung

Kindertagesstätte und Kindergarten				
Grundschule				
Gemeinschaftsschule				
Realschule				
Hochschulgebiete				
Mittagsangebot für Kinder und Jugendliche (z.B. Jugendhaus o.ä.)				

**Freizeit und Sport**

Schank- und Speisewirtschaften (mind. 2)					
Museum, Galerie o.ä.					
Kino, Theater, Oper, Musical o.ä.					
Anlagen für soziale Zwecke					
Fitnessstudio					
Sportplätze, Vereinsheim o.ä.					
Öffentliche Sportflächen					
Park- oder Freizeitanlage					
Hallen- oder Freibad					
Sondergebiete, die der Erholung dienen					

**Gewerbe**

nicht störenden Handwerksbetriebe					
nicht störende Gewerbebetriebe					
Bürogebäude					
Geschäftsgebäude					
Gewerbebetrieben, die außerhalb von G-Gebieten unzulässig sind					
öffentliche Betriebe					

**A4 Wie viele unterschiedliche Nutzungstypen innerhalb des Geltungsbereichs sind im Bebauungsplan vorgesehen?**

- (+) 7 oder mehr  
(0) 4 bis 6  
(-) 3 oder weniger

**A5 Wie viele der in Frage A3 genannten Nutzungen liegen in einer zumutbaren Entfernung für den Fuß- oder Radverkehr bzw. werden diese in einer zumutbaren Reisezeit mit dem ÖPNV erreicht?**

*Nutzungen können innerhalb und/oder außerhalb des Geltungsbereichs liegen*

*in 10 min fußläufig erreichbar:*

- (++) 7 oder mehr  
(+) 4 bis 6  
(0) 3 oder weniger

*in 10 min mit dem Fahrrad erreichbar:*

- (+) 11 oder mehr  
(0) 7 bis 10  
(-) 6 oder weniger

*mit dem ÖPNV in 15 Minuten erreichbar, inkl. Weg von und zu den Haltestellen:*

- (+) 11 oder mehr  
(0) 7 bis 10  
(-) 6 oder weniger

**A6 Wie viele der in Frage A3 genannten Nutzungen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans?**

- (+) 7 oder mehr  
(0) 4 bis 6  
(-) 3 oder weniger

*Hinweise dazu in den Steckbriefen Nr. 1 bis 3*

## TEIL B: Erschließungsnetz Fuß- und Radverkehr

### B1 Erfolgte die Gestaltung des Fußverkehrsnetz im Geltungsbereich des Bebauungsplans eigenständig, also getrennt vom Kfz-Verkehrs- und Radverkehrsnetz und ist auf die Bedürfnisse der zu Fußgehenden, insbesondere geh- und sehbehinderter Menschen ausgerichtet?

*Das Fußverkehrsnetz ist an die Ziele der zu Fußgehenden ausgerichtet. Hierzu zählen neben straßenbegleitenden Gehwegen z.B. weitestgehend eine direkte und umwegfreie Wegeplanung, Durchstiche an Sackgassen, Aufweitung von Seitenräumen für Umfeldnutzungen, Sitzgelegenheiten, Beschattung u.ä.*

(+) Ja (-) Nein

*Hinweise dazu in den Steckbriefen auch Nr. 6, 7 und 10*

### B2 Wurden ausreichend Flächen für Fuß- und Gehwege gemäß den Empfehlungen der FGSV (RASt 06, EFA) festgesetzt bzw. berücksichtigt?

- (+) Ja, im Bebauungsplangebiet ist flächendeckend die Einrichtung von straßenbegleitenden Gehwegen von mindestens 2,50 m und straßenunabhängiger Gehwege von mindestens 3,00 m Mindestbreite möglich bzw. die Verkehrsbelastung ist so gering, dass der Fußverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt werden kann (<500 Kfz je Tag).
- (0) Ja, für die Einrichtung von Fuß- und Gehwegen ist eine Mindestbreite von 2,10 m möglich. Auf erforderliche Sicherheitsräume zu Hauswänden bzw. zur Fahrbahn wurde aufgrund geringer Verkehrsbelastungen (<5.000 Kfz je Tag) verzichtet.
- (-) Nein, die Mindestbreite für Fuß- und Gehwege beträgt nicht durchgängig  $\geq 2,10$  m.

### B3 Wurden ausreichend Flächen für Querungshilfen für den Fußverkehr gemäß den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) eingeplant bzw. berücksichtigt?

*z.B. Vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln, Verkehrsberuhigung an Kreuzungen oder Einmündungen usw.*

- (+) Ja, im Bebauungsplangebiet werden flächendeckend dafür erforderliche Räume bei der Festsetzung der Straßenverkehrsfläche berücksichtigt.
- (0) An ausgewählten Fußverkehrsachsen werden Querungshilfen bei der Festsetzung der Straßenverkehrsfläche berücksichtigt. Außerhalb von Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen werden dagegen bei Straßen mit geringen Verkehrsbelastungen (<5.000 Kfz je Tag) und geringer Fahrbahnbreiten (5,50 m) keine gesonderten Flächen für Querungshilfen festgesetzt.
- (-) Nein, für den Fußverkehr werden keine Flächen für Querungshilfen festgesetzt.

### B4 Liegt eine Prognose der Radverkehrsbelastungen für das Prognosejahr vor?

(+) Ja (-) Nein

### B5 Erfolgte die Gestaltung des Radverkehrsnetz im Geltungsbereich des Bebauungsplans eigenständig, also getrennt vom Kfz-Verkehrsnetz und Fußverkehrsnetz\*?

*\*Das Radverkehrsnetz ist an die Ziele der Radfahrenden ausgerichtet. Hierzu zählen neben straßenbegleitenden Radwegen z.B. weitestgehend eine direkte und umwegfreie Wegeplanung, Durchstiche an Sackgassen, gute Erreichbarkeit von Radabstellanlagen u.ä.*

(+) Ja (-) Nein

*Hinweise dazu in den Steckbriefen auch Nr. 6 und 7*

### B6 Werden für Radverkehrsanlagen Flächen gemäß den Empfehlungen von Radverkehrsanlagen (ERA) festgesetzt bzw. bei den festgesetzten Verkehrsflächen berücksichtigt?

- (+) Ja, im Bebauungsplangebiet ist flächendeckend die Einrichtung von Radverkehrsanlagen gemäß den Empfehlungen der ERA möglich.
- (0) Die Vorgaben der RAST 06 werden für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen weitestgehend eingehalten. Abweichungen sind begründbar (z.B. an Engstellen, Zwangspunkte).
- (-) Bei der Festsetzung der Verkehrsflächen wurden die RAST 06 bzw. die ERA nicht berücksichtigt.

### B7 In Bereichen mit Parkständen für den Kfz-Verkehr wurde ein Sicherheitsraum bzw. Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zum Radverkehr berücksichtigt?

- (+) Ja, im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans (auch bei Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn)
- (0) Nur an ausgewählten Standorten bzw. Straßenzügen.
- (-) Nein, der Sicherheitstrennstreifen wurde nicht berücksichtigt

### B8 Wie hoch ist der Anteil der gemeinsamen Fuß- und Radverkehrsführung am gesamten Fußverkehrsnetz?

*Festsetzung im Bebauungsplan als Fuß- oder Radweg bzw. Fuß- und Radweg gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB oder zeichnerisch als Gehweg. Bei ausschließlicher Ausweisung als Verkehrsfläche ggf. auch Vorentwurf für Straßenraumgestaltung erforderlich.*

(+) <5% (0) 5% bis 10% (-) >10%

### B9 Wie hoch ist der Anteil der Fuß- bzw. Radverkehrsführung, die getrennt vom Kfz-Verkehr erfolgt, gemessen am Gesamtnetz Fuß- bzw. Radverkehr?

*Bei ausschließlicher Ausweisung als Verkehrsfläche ggf. auch Vorentwurf für Straßenraumgestaltung erforderlich.*

*Fußverkehr:*

- (+) >90%
- (0) 80% bis 90%
- (-) <80%

*Radverkehr (nur Hauptverkehrs- und Haupteerschließungsstraßen):*

- (+) >75%
- (0) 50% bis 75%
- (-) <50%

## TEIL C: Straßenbahn- und Busverkehr

### C1 Wie gut ist die Erreichbarkeit geplanter oder bestehender Bus- oder Straßenbahnhaltestellen (exklusive Grünflächen)?

*Geplante oder vorhandene Haltestellen weisen im Betrieb mindestens eine Bedienung im 30-Minuten-Takt zwischen 6-19 Uhr auf, zu betrachten ist die tatsächliche Erreichbarkeit nicht die Luftlinie*

Bus und Straßenbahnhaltestellen vom Geltungsbereich des Bebauungsplans aus fußläufig in 5 min erreichbar für ...

- (++)  $\geq 75\%$  bis 100% der Fläche *oder Frage A1 mit (++) beantwortet*
- (+)  $\geq 50\%$  bis  $< 75\%$  der Fläche
- (0)  $\geq 25\%$  bis  $< 50\%$  der Fläche
- (-)  $\geq 10\%$  bis  $< 25\%$  der Fläche
- (--)  $< 10\%$  der Fläche

*Hinweise dazu im Steckbrief Nr. 7*

### C2 Wurden bei der Dimensionierung der Verkehrsflächen (mögliche) Straßenbahn- und Buslinien berücksichtigt?

- (+) Ja
- (0) Eine durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans verlaufende Bus- oder Straßenbahnlinie kann ausgeschlossen werden.
- (-) Eine durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans verlaufende Buslinie kann nicht ausgeschlossen werden. Fahrbahnbreiten für maßgebliche Begegnungsfälle Pkw/Bus oder Bus/Bus gemäß den Richtlinien für Stadtstraßen (RASt 06) wurden nicht berücksichtigt.

*Hinweise dazu im Steckbrief Nr. 8*

### C3 Werden im Bebauungsplan Flächen für (mögliche) Bushaltestellen durch Festsetzungen freigehalten bzw. berücksichtigt?

- (+) Ja
- (0) Eine durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans verlaufende Bus- oder Straßenbahnlinie kann ausgeschlossen werden.
- (-) Eine durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans verlaufende Buslinie kann nicht ausgeschlossen werden. Fläche für (mögliche) Bushaltestellen werden im Bebauungsplan nicht berücksichtigt.

### C4 Liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans geplante oder vorhandene Bushaltestellen umwegfrei und schnell erreichbar nahe der wesentlichen und verkehrstarken Nutzungen?

*max. 50 m zur Gebäudefront der Nutzung bzw. des Gebäudes / der Gebäude mit dem / den höchsten Verkehrsaufkommen im Bebauungsplan*

- (+) Ja
- (0) Nein bzw. keine Bushaltestellen geplant

*Hinweise dazu im Steckbrief Nr. 7*

### C5 Im Bebauungsplan werden entlang von Straßen mit übergeordneter Verbindungsfunktion oder einer Haupteerschließungsfunktion zusätzliche Flächen für eine Busbeschleunigung berücksichtigt?

- (+) Ja bzw. eine Busbeschleunigung oder zusätzliche Flächen dafür sind nicht erforderlich.
- (0) Ja, aber die baulichen Maßnahmen zur Busbeschleunigung können begründet nicht umgesetzt werden (z.B. Wirtschaftlichkeit, Flächenkonkurrenz zum Fuß- bzw. Radverkehr, etc.)
- (-) Eine Busbeschleunigung wurde nicht geprüft und evtl. erforderliche zusätzliche Flächen zur Einrichtung einer Busbeschleunigungen werden im Bebauungsplan nicht berücksichtigt



## TEIL E: ruhender Verkehr – Stellplätze für Fahrräder und Kfz

### E1 Wurden bedarfsorientiert Flächen für Radabstellanlagen festgesetzt?

*Mindestens Fläche für einen Anlehnbügel je Straßenabschnitt bzw. je 200 m.*

- (+) Ja, im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans wurden Flächen für Radabstellanlagen festgesetzt (sowohl in öffentlichen Bereichen als auch über eine Stellplatzsatzung in privaten Bereichen).
- (0) Flächen für Radabstellanlagen wurden nur an ausgewählten, öffentlichen Standorten bzw. entlang ausgewählter Strecken festgesetzt. Eine Regelung für Radabstellanlagen auf privaten Grundstücken mittels Stellplatzsatzung liegt nicht vor.
- (0) Radabstellanlagen wurden nur im privaten Bereich mittels Stellplatzsatzung festgesetzt. In öffentlichen Räumen werden keine Flächen für Radabstellanlagen festgesetzt.
- (-) Nein, im gesamten Geltungsbereich wurden keine Vorgaben für die Errichtung von Radabstellanlagen festgesetzt.

*Hinweise dazu im Steckbrief Nr. 12*

### E2 Geplante Radabstellanlagen im Seitenraum werden direkt vom Radweg oder der Fahrbahn und ohne die Querung von Anlagen für den Fußverkehr erreicht?

- (+) Ja
- (0) Nein bzw. Frage E1 mit „nein“ beantwortet

### E3 Wie hoch ist der Anteil der Kfz-Stellplätze, die außerhalb des Straßenraums in einer Quartiers- oder Sammelgarage vorgesehen sind?

- (++) >95% aller Stellplätze
- (+) 75 %- 95% aller Stellplätze
- (0) 25%-75% aller Stellplätze
- (-) <25% aller Stellplätze

*Hinweise in den Steckbriefen der Nr. 16*

### E4 Die zu errichtenden Kfz-Parkstände bzw. Stellplätze werden möglichst über oder nahe an Hauptverkehrs- oder Haupterschließungsstraßen bzw. nur einer kurzen Stichstraße (bis max. 100 m) erschlossen?

- (+) trifft für mehr als 95% aller Parkstände bzw. Stellplätze zu
- (0) trifft für 50-95% aller Parkstände bzw. Stellplätze zu
- (-) trifft für weniger als 50% aller Parkstände bzw. Stellplätze zu

### E5 Wurde der Verkehrsraum so festgesetzt, dass weitestgehend das allgemeine Parken von Kfz-Fahrzeugen am Fahrbahnrand unterbunden wird?

- (+) Ja
- (-) Nein

### E6 Wird für den Bebauungsplan ein verminderter Stellplatzschlüssel zur LBO angesetzt?

- (+) Ja
- (0) Nein

### E7 Werden im Bebauungsplan Flächen für folgende Angebote festgesetzt bzw. bei der festgesetzten Verkehrsfläche berücksichtigt?

*Radverkehr / Mikromobilität*

- Hinweise zur Qualität von Radabstellanlagen
- Abstellanlagen vor den Eingängen verkehrsintensiver Nutzungen
- Abstellanlagen für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger
- Fahrradboxen (*Steckbrief Nr. 14*)
- Bike-Sharing-Angebote oder Mikromobilitätsangebote (*Steckbrief Nr. 9*)
- Bike+Ride oder Fahrradparkhaus (*Steckbriefe Nr. 12 und 13*)
- Radstation

*Kfz-Verkehr*

- Behindertenparken (*Steckbrief Nr. 19*)
- Carsharing (*Steckbriefe Nr. 18*)
- Parken für E-Autos auf öffentlichen Flächen
- öffentlich zugängliche E-Ladesäulen auf privaten Flächen
- P+R
- Versickerungsfähigen Fahrbahnbelag (*Steckbriefe Nr. 19*)
- In Gewerbegebieten: Flächen für das Abstellen von Lkw außerhalb des Straßenraums

(++) ab 2 zutreffenden für Radverkehr oder ab 2 zutreffenden für Kfz-Verkehr

(+) zusätzlich ab je 2 zutreffenden für Radverkehr **und** Kfz-Verkehr

(-) wenn keine Flächen für die genannten Angebote festgesetzt werden



## Ergebnis und Bewertung

### TEIL A: Lage und Dichte der geplanten baulichen Nutzung

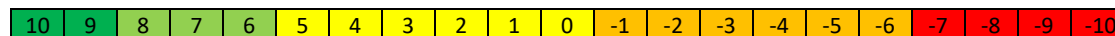
verkehrsvermeidende  
Siedlungsstruktur



verkehrsfördernde  
Siedlungsstruktur

### TEIL B: Erschließungsnetz Fuß- und Radverkehr

reichlich Raum für  
Fuß- und Radverkehr



kein Raum für  
Fuß- und Radverkehr

### TEIL C: Straßenbahn- und Busverkehr sowie Mobilitätshubs

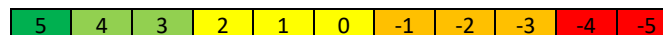
gute Integration von  
Bus, Straßenbahn und  
„Last-Mile“-Angeboten



schlechte Integration von  
Bus, Straßenbahn und  
„Last-Mile“-Angeboten

### TEIL D: fließender Kfz-Verkehr – motorisierter Individualverkehr (MIV)

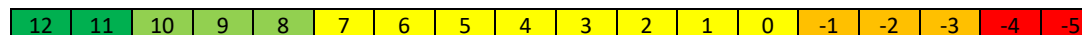
verkehrliche Erschließung  
begünstigt Nutzung  
des Umweltverbunds



verkehrliche Erschließung  
begünstigt die Nutzung  
von privaten Pkw

### TEIL E: ruhender Verkehr – Stellplätze für Fahrräder und Kfz

wenig Stellplätze  
und günstige Bedingungen für  
„New Mobility“



viele Stellplätze  
und günstige Bedingungen für  
privaten Pkw-Besitz

### TEIL F: Begleitende Festsetzungen

Räume für Begrünung,  
Straßenbetrieb sowie Ver- und  
Entsorgung eingeplant



keine Räume für Begrünung  
Straßenbetrieb sowie Ver- und  
Entsorgung eingeplant

### TEIL G: Städtebaulicher Vertrag

Städtebaulicher Vertrag fördert  
wirkungsvoll klimaschonendes  
Verkehrsverhalten





### Bewertung der Gesamtpunktzahl Teile A bis F: max. 50

für Stadtregion (gemäß Einteilung RegioStaR)

50 bis 40	39 bis 25	24 bis 0	-1 bis -15	-16 bis -30
vorbildlich	vorteilhaft	mäßig	schwach	unzureichend

für Ländliche Region (gemäß Einteilung RegioStaR)

50 bis 30	29 bis 15	14 bis 0	-1 bis -15	-16 bis -30
vorbildlich	vorteilhaft	mäßig	schwach	unzureichend

#### Einordnung:



Der Bebauungsplan erfüllt alle Kriterien an eine klimaschonende Verkehrsplanung. Die Siedlungsstruktur wirkt verkehrsvermeidend und der Umweltverbund wird durch attraktive Netze und viel Raum gefördert. Alternative Antriebsarten und Fortbewegungsmittel sowie Sharing-Angebote werden bereits in der Stadtplanung berücksichtigt.



Der Bebauungsplan erfüllt nahezu alle Kriterien an eine klimaschonende Verkehrsplanung. Aufgrund der Lage, die vorgegebene Nutzungsstrukturen durch die vorbereitende Bauleitplanung oder (noch) fehlender ÖPNV-Verbindungen ist eine bessere Einstufung ggf. nicht möglich. Die geplante Siedlungs- und Erschließungsstrukturen sind dennoch weitestgehend verkehrsvermeidend und fördern den Umweltverbund durch gute Netze und viel Raum.



Die verkehrliche Erschließung wurde in der Bauleitplanung auf den Motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Dennoch sind auch Festsetzungselemente vorhanden, die ein klimaschonendes Verkehrsverhalten fördern.



Die Siedlungsstruktur birgt die Gefahr einer erhöhten Verkehrsnachfrage. Der Motorisierte Individualverkehr wird priorisiert behandelt und der Umweltverbund wurde nur unzureichend in der Bauleitplanung berücksichtigt.



Die verkehrliche Erschließung wurde in der Bauleitplanung nur auf den Motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Hinzu kommt, dass die Siedlungsstruktur zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage führt.

**Anmerkung:** Verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen, Flächen für Sharing-Angebote, Radabstellanlagen, Stellplätze für Elektrofahrzeuge u.v.m. können auch erst später über eine verkehrsrechtliche Anordnung eingerichtet werden. Die realisierte Planung kann unter Umständen besser ausfallen als dies zunächst die Festsetzungen im Bebauungsplan darstellen. Je niedriger allerdings die Punktzahl ist, desto schwieriger lassen sich aber nach Beschluss eines Bebauungsplans noch positive Anreize für eine klimaneutrale Mobilität über die reine Anordnungsebene von Maßnahmen erreichen.