

Bebauungsplan

„Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a“

Stadtbezirk: III

Gemarkung: Broich, Speldorf

Klimawirkungsprüfung

Verfahrensstand: Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

Prüfung der Klimawirkung

Vorhaben: Bebauungsplanes „Wissollstraße/Liebigstraße – Y 12a

Stufe 1-Vorprüfung

Ergebnis Stufe 1	Vor - Einschätzung der Klimarelevanz	
+ positiv	0 keine	- negativ
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Erläuterung: Durch den Bebauungsplan werden die Voraussetzungen geschaffen, um einen Abschnitt des Radweges RS 1 weiter auszubauen. Die Klimawirkung ist insofern indirekt und sollte dann abschließend berechnet werden, wenn die Ausschreibung zum Ausbau erfolgt (Baubeschluss). Eine erste Abschätzung der Klimawirkung, die durch den Ausbau des Radweges erzeugt wird erfolgt überschlägig unter Annahme von Kennwerten aus der Machbarkeitsstudie des RS1, dem Klimaschutzplaner und weiteren wissenschaftlichen Untersuchungen zur Bilanzierung von Treibhausgasemissionen, die beim Bau und Unterhaltung von Infrastruktur entstehen.</p>		

Stufe 2: Quantitative Prüfung der Auswirkungen der Klimarelevanz

Prüfschema positive/ negative Auswirkungen

	gering -> bis ca. 10 t/a	mittel -> bis ca. 400 t/a	hoch -> mehr als ca. 400 t/a
kurz -> max. 1 Jahr	keine Relevanz	geringfügige Erhöhung/ Reduktion	erhebliche Erhöhung/ Reduktion
mittel -> max. 5 Jahre	keine Relevanz	relevante Erhöhung/ Reduktion	erhebliche Erhöhung / Reduktion
lang -> mehr als 5 Jahre	geringfügige Erhöhung/ Reduktion	erhebliche Erhöhung/ Reduktion	erhebliche Erhöhung / Reduktion

Ergebnis Stufe 2

			Treibhausgas (THG)-Ausstoß in CO₂-eq		
Erhebliche Reduktion	Relevante Reduktion	Geringe Reduktion	Geringe Erhöhung	Relevante Erhöhung	Erhebliche Erhöhung
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>Erläuterung: Durch den Weiterbau des RS1, in dem beschriebenen Abschnitt werden in Folge einer prognostizierten Verlagerung des Verkehrs vom PKW zum Fahrrad etwa 0,85t CO₂ äq./a vermieden. Werden die sogenannten „grauen“ Emissionen berücksichtigt, die durch den Bau und die Instandhaltung des Weges entstehen führt dies einmalig zu einer relevanten Emission während der Bauphase.</p>					

Auch durch die Instandhaltung über mehrere Jahrzehnte hinweg werden in größeren Zeitabschnitten Treibhausgasemissionen zusätzlich erzeugt. Insgesamt führt diese überschlägige Abschätzung unter heutigen Rahmenbedingungen zu einer „geringen Erhöhung“ der Treibhausgasemissionen. Im Zusammenhang mit einer Neuausrichtung des Mobilitätsverhaltens insgesamt würden in diese Bewertung weitere Kriterien einfließen und das Ergebnis zum positiven verändern. Der Ausbau ist daher im Gesamtzusammenhang als positiv zu bewerten.