



TEC3.2

Mobilitätsinfrastruktur – nicht motorisierter Verkehr

Ziel

Unser Ziel ist die Einsparung natürlicher Ressourcen, die Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen in Luft, Wasser und Boden, die Steigerung des Nutzerkomforts durch eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur und die Stärkung leistungsfähiger, bezahlbarer nicht motorisierter Mobilitätsangebote.

Nutzen

Dadurch können folgende Vorteile für Unternehmen, Kommunen und/oder Nutzer erzielt werden:

- bessere Erreichbarkeit, insbesondere für nicht motorisierte und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer;
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Beitrag zu übergeordneten Nachhaltigkeitszielen



BEITRAG ZU DEN SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) DER VEREINigten NATIONEN (UN)

BEITRAG ZUR DEUTSCHEN NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE

	BEITRAG ZU DEN SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) DER VEREINigten NATIONEN (UN)	BEITRAG ZUR DEUTSCHEN NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE
 Bedeutend	3.4 Reduktion vorzeitiger Sterblichkeit; Förderung von Gesundheit / Wohlbefinden	3.1.a/b Gesundheit und Ernährung
	3.9 Auswirkung von Chemikalien, Luft-, Wasser-, und Bodenverunreinigungen	
	11.2 Zugang und Ausbau bezahlbarer öffentlicher Verkehrsmittel	
	11.6 Verringerung der Umweltbelastungen in Städten	
	13.2 Klimaschutzmaßnahmen in Richtlinien, Strategien und Planung	
 Moderat	3.6 Reduktion der Verkehrsunfälle	
	9.1 Nachhaltige Infrastruktur	
	9.4 Modernisierung der Infrastruktur und Ressourceneffizienzsteigerung	



Ausblick

Die Mobilität ist zurzeit in einer Umbruchphase (z. B. Leihsysteme). Die Entwicklung wird genau beobachtet und je nach Erfordernis werden die Inhalte angepasst.

Anteil an der Gesamtbewertung

	ANTEIL	BEDEUTUNGSFAKTOR
Stadt Business	5,6 %	5
Gewerbe	4,2 %	4
Event	4,7 %	4
Industrie	3,3 %	3



BEWERTUNG

Mobilität ist zentral mit dem Quartier und seiner Infrastruktur als Start- und Zielpunkt verbunden. Neben der Erreichbarkeit geht es primär um die Qualität der Verbindung mit alternativen Verkehrsträgern um eine qualitativ hochwertige Mobilität für jede Nutzergruppe im Quartier zu gewährleisten. Es handelt sich um eine qualitativ-quantitative Methode, in der die Indikatoren Mobilitätselemente/-infrastruktur für Rad-/Fußgängerverkehr, Qualität der Abstellanlagen für Fahrräder und Wegweisungssysteme für Rad-/Fußgängerverkehr bewertet werden. Die Infrastruktur für den motorisierten Verkehr wird im Kriterium TEC3.1 betrachtet. Es wird eine Überzahl an Punkten angeboten, 100 Punkte können jedoch maximal angerechnet werden.

GESAMTVERKEHRSSYSTEM

NR.	INDIKATOR	PUNKTE
1	Mobilitätselemente für Rad-/Fußgängerverkehr Stadt Business Event Industrie Gewerbe	max. 30
1.1	Rad-/Fußgängerverkehr fördernde Mobilitätselemente Stadt Business Event Industrie Gewerbe Pro (innovativem) Mobilitätselement können 10 Punkte angerechnet werden. Beispiele sind unter Methode Indikator 1 aufgeführt.	max. 30 30
2	Mobilitätsinfrastruktur für den Radverkehr Stadt Business Event Industrie Gewerbe	max. 19
2.1	Priorisierung des Radverkehrs im Quartier Stadt Business Event Industrie Gewerbe	max. 19 max. 6
	■ Radschnellwege/Fahrradstraßen zur direkten Erschließung Stadt Business Event	+10
	■ Mindestens 80 % der Gebäude (oder die Werkseingänge) verfügen über öffentlich zugängliche Fahrradständer am und/oder im Gebäude (am Werkstor). Stadt Business Event Industrie Gewerbe	+9 +6



NR. INDIKATOR	PUNKTE																								
2.2 Priorisierung des Radverkehrs am Standort																									
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Industrie</td> <td style="width: 15%;">Gewerbe</td> <td style="width: 70%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">max. 7</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li style="margin-bottom: 10px;"> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">■</td> <td style="width: 70%;">Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden.</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">3</td> </tr> </table> <li style="margin-bottom: 10px;"> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">■</td> <td style="width: 70%;">Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und es existieren Fahrradwege auf dem Gelände des Standorts (kein zusammenhängendes Netz).</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">4</td> </tr> </table> <li style="margin-bottom: 10px;"> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">■</td> <td style="width: 70%;">Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei überwiegend parallel zur Straße, wobei die Wege nur optisch vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt sind.</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">5</td> </tr> </table> <li style="margin-bottom: 10px;"> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">■</td> <td style="width: 70%;">Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei parallel zur Straße, wobei die Wege durch Bordsteine o. Ä. baulich vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt sind.</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">6</td> </tr> </table> <li style="margin-bottom: 10px;"> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">■</td> <td style="width: 70%;">Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei überwiegend unabhängig zur Straße. Dort wo die Radverkehrswege mit dem übrigen Verkehrsraum zusammen geführt sind, sind die Wege durch Bordsteine o. Ä. baulich vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt.</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">7</td> </tr> </table> 	Industrie	Gewerbe		max. 7		■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden.	3		■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und es existieren Fahrradwege auf dem Gelände des Standorts (kein zusammenhängendes Netz).	4		■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei überwiegend parallel zur Straße, wobei die Wege nur optisch vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt sind.	5		■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei parallel zur Straße, wobei die Wege durch Bordsteine o. Ä. baulich vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt sind.	6		■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei überwiegend unabhängig zur Straße. Dort wo die Radverkehrswege mit dem übrigen Verkehrsraum zusammen geführt sind, sind die Wege durch Bordsteine o. Ä. baulich vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt.	7	
Industrie	Gewerbe		max. 7																						
	■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden.	3																						
	■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und es existieren Fahrradwege auf dem Gelände des Standorts (kein zusammenhängendes Netz).	4																						
	■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei überwiegend parallel zur Straße, wobei die Wege nur optisch vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt sind.	5																						
	■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei parallel zur Straße, wobei die Wege durch Bordsteine o. Ä. baulich vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt sind.	6																						
	■	Der Standort ist an ein übergeordnetes Radwegenetz angebunden und verfügt im Innenbereich über ein eigenes Fahrradwegenetz. Die Führung der internen Wege erfolgt dabei überwiegend unabhängig zur Straße. Dort wo die Radverkehrswege mit dem übrigen Verkehrsraum zusammen geführt sind, sind die Wege durch Bordsteine o. Ä. baulich vom restlichen Verkehrsraum abgetrennt.	7																						
2.3 Erfüllungsgrad der Quantitativen Anforderungen																									
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;">Industrie</td> <td style="width: 15%;">Gewerbe</td> <td style="width: 70%;"></td> <td style="width: 10%; text-align: right;">max. 6</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li style="margin-bottom: 10px;"> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 70%;">1 Fahrradstellplatz je 250 m² Nutzfläche oder je 20 Beschäftigte</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">2</td> </tr> </table> <li style="margin-bottom: 10px;"> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 70%;">1 Fahrradstellplatz je 125 m² Nutzfläche oder je 10 Beschäftigte</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">4</td> </tr> </table> <li style="margin-bottom: 10px;"> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 70%;">1 Fahrradstellplatz je 50 m² Nutzfläche oder je 5 Beschäftigte</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">6</td> </tr> </table> 	Industrie	Gewerbe		max. 6		1 Fahrradstellplatz je 250 m ² Nutzfläche oder je 20 Beschäftigte	2		1 Fahrradstellplatz je 125 m ² Nutzfläche oder je 10 Beschäftigte	4		1 Fahrradstellplatz je 50 m ² Nutzfläche oder je 5 Beschäftigte	6												
Industrie	Gewerbe		max. 6																						
	1 Fahrradstellplatz je 250 m ² Nutzfläche oder je 20 Beschäftigte	2																							
	1 Fahrradstellplatz je 125 m ² Nutzfläche oder je 10 Beschäftigte	4																							
	1 Fahrradstellplatz je 50 m ² Nutzfläche oder je 5 Beschäftigte	6																							



NR. INDIKATOR	PUNKTE
3 Qualität der Abstellanlagen für Fahrräder	
Stadt Business Event Industrie Gewerbe	max. 20
3.1 Qualität der Abstellanlagen	
Stadt Business Event Industrie Gewerbe	max. 20
■ Diebstahlsicherheit / Vandalismussicherheit an der Fahrradabstellanlage/-stellplätze vorhanden (min. 50 %)	+8
■ Wetterschutz der Abstellanlage / -plätze vorhanden (min. 80 %)	+5
■ Beleuchtung der Abstellanlage / -plätze vorhanden (min. 80 %)	+2
■ Lademöglichkeit für Pedelecs und Elektrokleinfahrzeuge (Tretroller, Kinderwagen,...) in Form von Stellplätzen, Ladeschränken für Akkus o. a. (Anzahl der Lademöglichkeiten richtet sich nach einer Bedarfsanalyse).	+2
■ Fahrradreparatureinrichtung, die mindestens in zehn Gehminuten von 70 % der Gebäude aus erreichbar ist. Punkte können entsprechend der Ausstattung vergeben werden:	
■ wettergeschützt, gut ausgeleuchtet und ggf. beheizt	+3
■ die für Fahrradreparaturen üblichen Werkzeuge müssen bereitgehalten werden	+2
■ ein Handwaschbecken	+3
■ Jede weitere Maßnahme	+2
4 Wegweisungssysteme für Radverkehr	
Stadt Business Event Industrie Gewerbe	max. 10
4.1 Wegweisungssysteme	
Stadt Business Event Industrie Gewerbe	max. 10
Wegweisungssystem teilweise vorhanden (bzw. vorhanden, aber nicht FGSV-Standard entsprechend)	4
Vollständiges Wegweisungssystem (entsprechend dem FGSV-Merkblatt bzw. vergleichbarer Standard)	10



NR. INDIKATOR	PUNKTE
5 Fußwegenetz	max. 15
Stadt Business Event Industrie Gewerbe	
5.1 Fußgängerinfrastruktur	max. 15
Stadt Business Event Industrie Gewerbe	
Das Fußwegenetz deckt maximal 50 % der Wegmöglichkeiten ab.	4
Das Fußwegenetz deckt mehr als 80 % der Wegmöglichkeiten ab	8
Das Fußwegenetz deckt alle Wegmöglichkeiten ab.	15
<hr/>	
6 Lage der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/-innen	max. 15
Stadt Business Event Gewerbe	
6.1 Kreuzen der Wege	0 - 15
Stadt Business Event Gewerbe	
Direktes Kreuzen für mindestens 80 – 100 % (ohne Umwege) uneingeschränkt möglich.	10 - 15
<hr/>	
7 Wegweisungssysteme für Fußgänger/-innen	max. 10
Stadt Business Event Industrie Gewerbe	
7.1 Wegweisungssysteme	max. 10
Stadt Business Event Industrie Gewerbe	
Flächendeckende Beschilderung (Ziele, Entfernungen, ggf. Gehminuten) ist vorhanden, die wichtigsten Ziele sind ausgeschildert: ≤ 30 Minuten.	+5
Flächendeckende Orientierungspläne (z. B. an zentralen Einrichtungen, Plätzen etc.) unterstützen die Orientierung und erhöhen die Sicherheit.	+5



NACHHALTIGKEITS-REPORTING UND SYNERGIEN

Nachhaltigkeits-Reporting

Als Kennzahlen / KPI können folgende Themen für die Kommunikation genutzt werden:

NR.	KENNZAHLEN / KPI	EINHEIT
KPI 1	Anteil der Gebäude mit nahen Abstellplätzen für Fahrräder	[%]
KPI 2	Fahrradstellplätze im Verhältnis zur Nutzfläche	[Anzahl/m ²]
KPI 3	Anzahl hoch-qualitativer Abstellanlagen für Fahrräder	[Anzahl]
KPI 4	Abdeckung Fußwegenetz im Quartier mit direkten Wegebeziehungen	[%]
KPI 5	Flächendeckendes Wegweisungssystem vorhanden	[ja / nein]

Synergien mit DGNB Systemanwendungen

- **DGNB NEUBAU GEBÄUDE:** Die Inhalte sind mit den Indikatoren 1 und 2 aus dem Kriterium TEC3.1 Mobilitätsinfrastruktur kompatibel.



APPENDIX A – DETAILBESCHREIBUNG

I. Relevanz

Stadt Business Event Industrie Gewerbe

Mobilität ist heute ein wichtiger Standortfaktor. Das Vorhandensein verschiedener Verkehrsträger und deren zeit- und komfortoptimierte Vernetzung führen zu einer hohen Akzeptanz und Frequentierung durch die Nutzer. Unter Mobilität versteht man eine ganzheitliche Betrachtung des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs mit dem Ziel einer gleichwertigen Berücksichtigung von der Entwurfs- bis zur Ausführungsphase.

II. Zusätzliche Erläuterung

Stadt Business Event Industrie Gewerbe

Radverkehrsinfrastruktur

Um die Potenziale des Radverkehrs im Alltagsverkehr stärker zu aktivieren, muss Radfahren zügig, sicher und bequem möglich sein und in einem Umfeld stattfinden, in dem das Fahrrad als „normales“ Verkehrsmittel akzeptiert und genutzt wird.

Eine Infrastruktur, die – aufbauend auf einer Netzplanung – direkte und komfortable Fahrten mit dem Rad in einer sicheren und als sicher empfundenen Verkehrsumgebung ermöglicht, ist die Basis einer wirkungsvollen Förderung. Neben den Elementen der Radverkehrsführung gehören dazu u. a. bequem nutzbare und wirksam vor Diebstahl und Vandalismus schützende Fahrradparkieranlagen an der Quelle (Wohnung) und am Ziel, Elemente der Verknüpfung der Fahrradnutzung mit dem ÖPNV und eine Wegweisung, die Radfahrer auf möglichst verkehrsarmen Routen führt.

Fußgängerinfrastruktur

Zur Förderung des Fußverkehrs ist ein flächendeckendes, möglichst engmaschiges Fußwegenetz erforderlich. Der Fußverkehr ist für Umwege sehr empfindlich, deshalb sind Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten auf der kürzesten Verbindung zu realisieren.

Unter Mobilität versteht man eine ganzheitliche Betrachtung des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs mit dem Ziel einer gleichwertigen Berücksichtigung von der Entwurfs- bis zur Ausführungsphase.



III. Methode

Stadt **Business** **Event** **Industrie** **Gewerbe**

Es handelt sich um eine qualitative/quantitative Methode, in der folgende Indikatoren betrachtet werden:

Gesamtverkehrssystem

Indikator 1: Fördernde Mobilitätselemente für Rad- und Fußgänger/innen

Durch spezielle Maßnahmen bzw. Voraussetzungen im Rad- und Fußgängerverkehr lässt sich eine nachhaltige Mobilität weiter fördern. Innovative Mobilitätselemente sind wichtige Bestandteile von Gesamtverkehrskonzepten. Hier können sowohl digitale Elemente (z. B. App-basierte Informationen zu Radstationen, Verleihsystemen etc.) als auch spezielle Fahrradverleihsysteme, Handwagensysteme zum Lastentransport, Dreirad für Mobilitätseingeschränkte etc. zählen. Dazu zählen außerdem die fußgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung der Verkehrsräume. Das kann beispielsweise die niveaugleiche Gestaltung der Verkehrsflächen beinhalten, welche die Bewegungsfreiheit von Fahrrädern, Kinderwagen oder auch Lieferrobotern und (selbstfahrenden) Einkaufs-/Handwagen erhöhen.

Radverkehrsinfrastruktur

Indikator 2: Mobilitätsinfrastruktur für den Radverkehr

Die Mobilitätsinfrastruktur soll mit ihren Elementen den Fahrradverkehr weiter fördern. Hierzu kann z. B. die schnelle und direkte Erschließung über Fahrradstraßen/Radschnellwege zählen. Als Voraussetzung für die Bewertung des Indikators ist der Nachweis zu erbringen, dass die Abstellmöglichkeit für Fahrräder durch ein entsprechendes Platzangebot gewährleistet ist. Die Ausführung der Abstellanlage wird in Indikator 3 bewertet.

Die ausreichende Anzahl und Qualität von Abstellanlagen kann nach dem Merkblatt Nr. 593 der Architektenkammer Baden-Württemberg ermittelt werden. Das Ergebnis aufgrund der Richtzahlen ist zu erhöhen oder zu ermäßigen, wenn es im Einzelfall im groben Missverhältnis zu dem Bedarf steht, der sich aus der Zahl der vorhandenen oder zu erwartenden Fahrräder der Nutzer und Besucher der baulichen Anlage ergibt.

Alternativ können folgende Empfehlungen zur Ermittlung des Platzbedarfes herangezogen werden:

- Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen sowie die Technische Richtlinie TR 6102 des ADFC
- Bicycle Parking Manual der Danish Cycling Federation

Indikator 3: Qualität der Abstellanlagen für Fahrräder

Speziell die qualitativen Merkmale von Abstellanlagen werden anhand der folgenden Kriterien bewertet:

- Befahrbarer Zugang direkt zu den Abstellanlagen/Gebäuden mit Abstellanlagen. Alle Parkstände müssen für das sichere Abstellen und Anschließen von allen handelsüblichen Fahrrädern geeignet sein (Einhaltung Anordnungsprinzip). Darüber hinaus müssen sie den Fahrrädern bereits vor bzw. während des Anschließprozesses einen sicheren Halt gewährleisten und das gleichzeitige Anschließen von Rahmen und einem Laufrad mit einem handelsüblichen Schloss ermöglichen.
- Wirksamer Witterungsschutz, Überdachung und Beleuchtung
- Diebstahl-/Vandalismussicherheit: Zum Schutz vor Diebstahl und mutwilliger Zerstörung müssen Standorte gut einsehbar sein, im Blickfeld von Passanten oder Geschäften liegen oder ständig bewacht werden (persönliche oder Videoüberwachung). Fahrradschließfächer/-garagen/-boxen sind ebenfalls Möglichkeiten, die Räder zu schützen.
- Umkleiden + Duschen (bei Gebäuden mit dauerhaften Arbeitsplätzen)



Indikator 4: Wegweisungssysteme für den Radverkehr

Bewertungspunkte werden nach Vorhandensein und Qualität bzw. Dichte vorhandener bzw. planerisch bestätigter Wegweisungssysteme vergeben, die die quantitativen und qualitativen Anforderungen des FGSV-Merkblatts zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr bzw. vergleichbare nationale Standards erfüllen.

Fußgängerinfrastruktur

Indikator 5: Fußwegenetz

Es wird überprüft, ob ein flächendeckendes Fußwegenetz ohne Netzlücken vorhanden ist, welches direkte Wegebeziehungen ohne Umwege ermöglicht. Dazu wird das Quartier/Werksgelände analysiert und die potenziellen Fußwege (Wegemöglichkeit) ermittelt. Als Wegmöglichkeit sind all diejenigen Verkehrswege zu verstehen, die theoretisch zu Fuß genutzt werden könnten. Hierunter fallen auch Wege, die hauptsächlich dem motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen sind. Nicht betrachtet werden hingegen Wege, die aus speziellen Sicherheitsgründen (Gefahrenbereich) nicht für den Fußgängerverkehr geeignet sind, oder nur mit persönlicher Schutzausrüstung (PSA) betreten werden dürfen.

Indikator 6: Lage der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/-innen

Stadtstraßen erfordern eine hohe Überquerbarkeit. Die Art der Querungsmöglichkeit nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ist hierbei maßgeblich. Da der Fußverkehr sehr umwegeempfindlich ist, müssen Querungsmöglichkeiten direkt an wichtigen Wegebeziehungen vorgehalten werden.

Indikator 7: Wegweisungssysteme für Fußgänger/-innen

Es wird überprüft, ob ein entsprechend flächendeckendes Wegweisungssystem mit Übersichtsplänen (je nach Standortgröße) und eine gut lesbare und klare Beschilderung vorhanden sind.



APPENDIX B – NACHWEISE

I. Erforderliche Nachweise

Stadt **Business** **Event** **Industrie** **Gewerbe**

Die folgenden Nachweise stellen eine Auswahl an möglichen Nachweisformen dar. Anhand der eingereichten Nachweisdokumente muss die gewählte Bewertung der einzelnen Indikatoren umfänglich und plausibel dokumentiert bzw. die Absicht erläutert werden.

Es sind Nachweise, die für alle Nutzungsprofile gelten. Je nach Nutzungsprofil können auch unterschiedliche Nachweise relevant sein, diese sind explizit erwähnt.

TABELLE 1 Übersicht Nachweise mit Kurzzeichen

NACHWEISDOKUMENTE	KURZZEICHEN
Qualifizierte Absichtserklärung zur Umsetzung der Maßnahmen	A
Nachweis über relevante Unterlagen/Dokumentation/Screenshots	B
Fotodokumentation der umgesetzten Maßnahmen	C
Lageplan mit Markierung relevanter Indikatoren/Maßnahmen	D
Nachweis über geeignete Planunterlagen	E

TABELLE 2 Nachweise pro Indikator

INDIKATOREN	Stadt	Business	Event	Industrie	
	PHASE 1	PHASE 2	PHASE 3	VZ	Z
1.Mobilitätselemente für Rad- und Fußgänger/-innen	A, B	B, D, E	B, D	A, B	B, D
2.Mobilitätsinfrastruktur für den Radverkehr	A, B, D / E	B, D / E	B, D / E	A, B, D / E	B, D, E
3.Qualität der Abstellanlagen für Fahrräder	A, B, D / E	B, D / E	B, C, D / E	A, B, D / E	B, C, D, E
4.Wegweisungssysteme für Radverkehr	A, B	B, C, D	B, C, D	A, B	C, D, E
5.Fußwegenetz	A, B	B, D / E	B, C, D / E	A, B	B, C, D, E
6.Lage der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/-innen	A, B	B, D, E / E	C, D / E	-	-
7.Wegweisungssysteme für Fußgänger/-innen	A, B	B, E	B, C, D / E	A, B, D, E	B, C, D, E



APPENDIX C – LITERATUR

I. Version

Änderungsprotokoll auf Basis Version 2020

SEITE ERLÄUTERUNG

DATUM

II. Literatur

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, jeweils aktuelle Fassung
- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, jeweils aktuelle Fassung
- ÖPNV und Siedlungsentwicklung – Planungshilfe für die kommunale Bauleitplanung, jeweils aktuelle Fassung
- Empfehlungen für die Radverkehrsanlagen, jeweils aktuelle Fassung
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, jeweils aktuelle Fassung
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, jeweils aktuelle Fassung
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, jeweils aktuelle Fassung
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), jeweils aktuelle Fassung.

Die FGSV-Regelwerke sind mit Genehmigung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. wiedergegeben worden. Maßgebend für das Anwenden des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesseling Straße 17, 50999 Köln, www.fgsv-verlag.de, erhältlich ist.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen:

- Differenzierte Bedienung im ÖPNV – Flexible Bedienungsweisen 2009.

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung:

- Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung 2000.

Landesbauordnung

- Richtzahlen für den Einstellplatzbedarf und Fahrradabstellanlagen.

EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV))

Maßgebend für die Anwendung des FGSV-Regelwerkes ist dessen Fassung mit dem neuesten Ausgabedatum, die beim FGSV Verlag, Wesseling Straße 17, 50999 Köln, www.fgsv-verlag.de, erhältlich ist.

Die Richtwerte zum Vergleich sollten von bestehenden Quartieren herangezogen werden (Best Practice bei vergleichbarer Nutzungsmischung). Die Wertung kann positiv oder negativ ausschlagen.