

E Klima 2022

Regelwerke im Angesicht des Klimawandels – die E Klima

Fachtagung „Fahrradland Niedersachsen/Bremen 2025“

26. März 2025



1

Was sind die E Klima 2022?



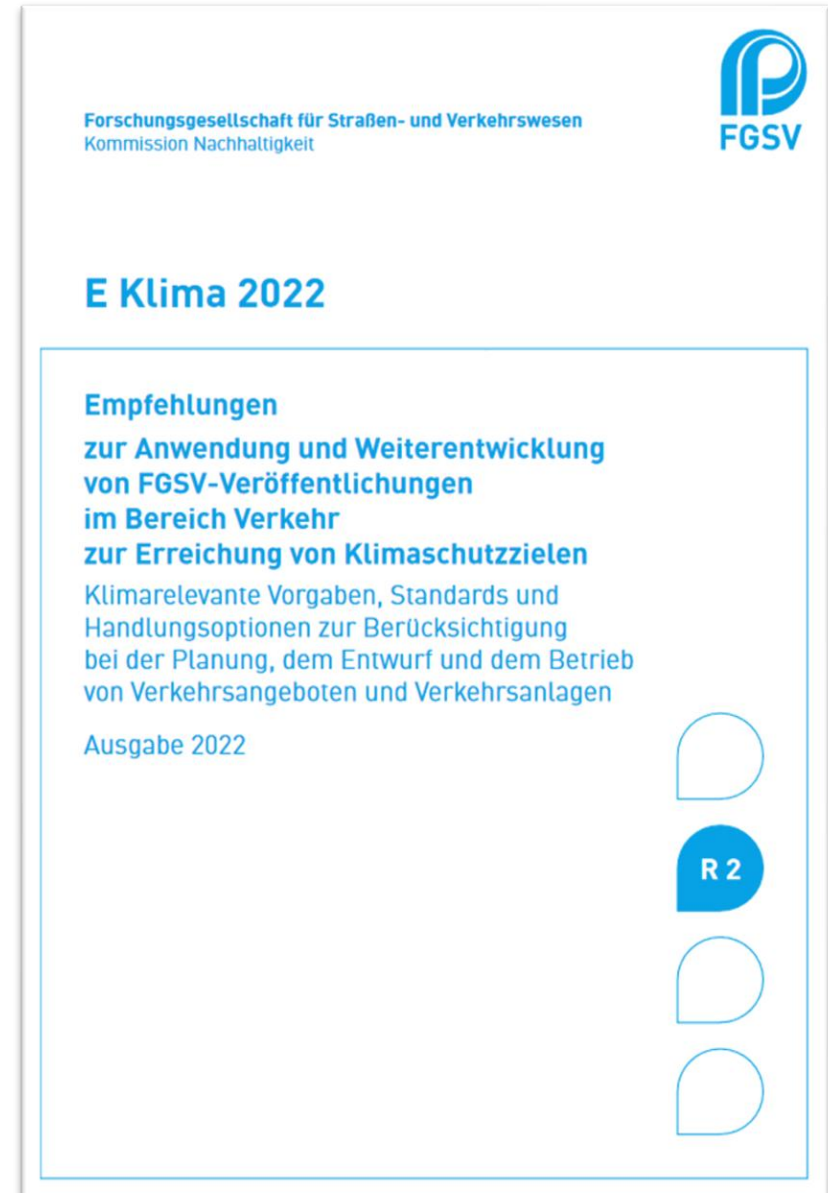
Was sind die E Klima 2022?

Die E Klima 2022 sind

- Empfehlungen zur **Anwendung und Weiterentwicklung** von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen.

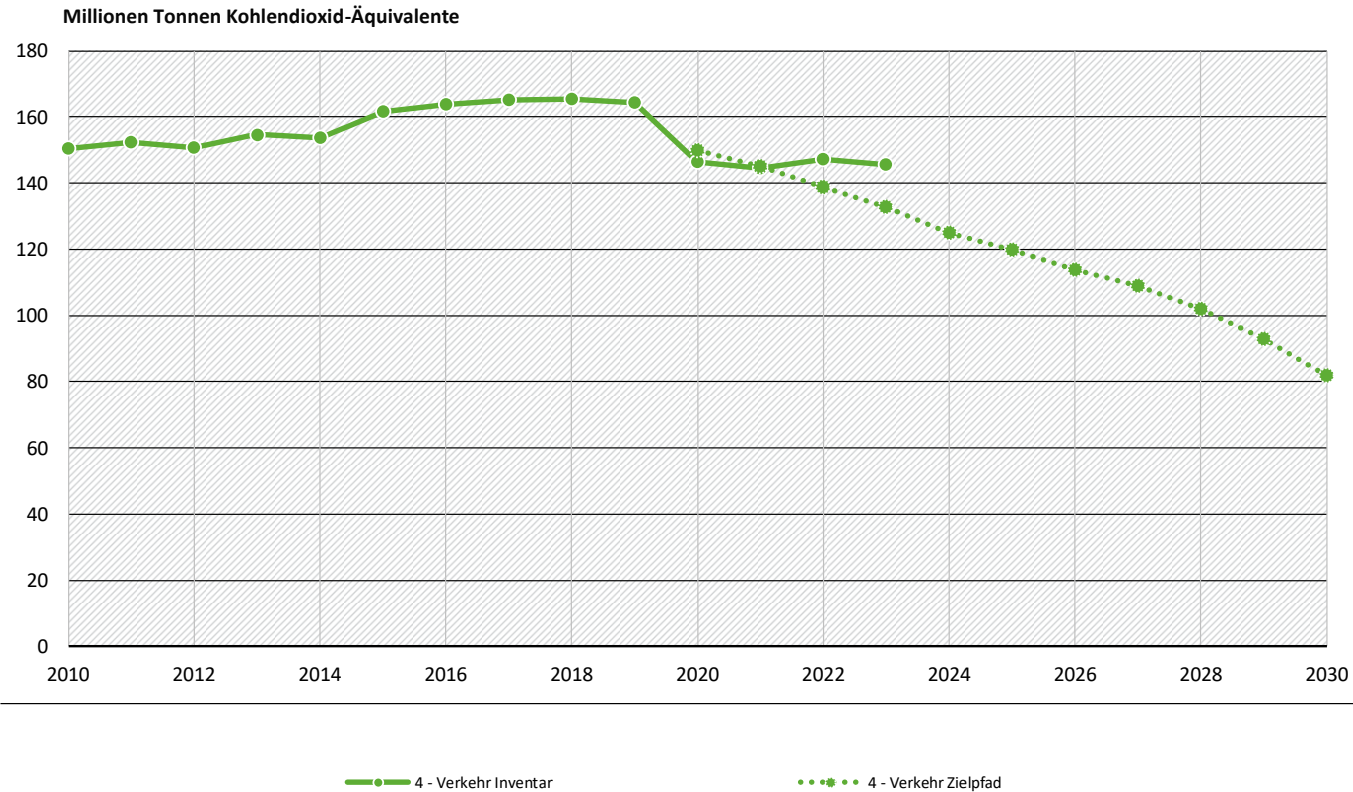
Die E Klima 2022 enthalten

- **Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen** zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen



Zulässige Jahresemissionsmengen ?

**Entwicklung und Zielerreichung* der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland
in der Abgrenzung der Sektoren des Bundes-Klimaschutzgesetzes****



* Die Emissionshöchstmenge weichen von den Angaben im Bundes-Klimaschutzgesetz ab. Gemäß § 4 Absatz 3 des Bundes-Klimaschutzgesetzes sollen Über- bzw. Unterschreitungen der jeweils zulässigen Jahresemissionsmenge eines Sektors (Differenzmenge der berechneten Emissionen zu den zulässigen Jahresemissionsmengen im betreffenden Jahr) gleichmäßig auf die Jahresemissionsmengen des Sektors bis zum nächsten Zieljahr (2030) angerechnet werden. Die Über- bzw. Unterschreitungen der UBA-Prognose für das Jahr 2021 wurden hier bereits berücksichtigt.

** Die Aufteilung der Emissionen weicht von der UN-Berichterstattung ab, die Gesamtemissionen sind identisch.

Quelle: Umweltbundesamt: Presse-Information 11/2024 vom 15.03.2024 - Klimaemissionen sinken 2023 um 10,1 Prozent – größter Rückgang seit 1990, UBA-Projektion: Nationales Klimaziel bis 2030 erreichbar

Steckbriefe der E Klima 2022

	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1	FGSV-Nr.	Abkürzung	Titel	Rang	Jahr Veröffentlichung	in Überarbeitung befindlich	mit Klimabezug	Anpassung notwendig?	Bemerkung
2	121	RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung	R1	2008		X	X	
3	114		Merkblatt für Maßnahmen zur Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahnen	R2	1999		X		veraltet
4	116	EVP	Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse	R2	2018		X	X	
5	117		Leitfaden für Schülerverkehr	R2	2012		X	X	veraltet
6	125	EVE	Empfehlungen für Verkehrserhebungen	R2	2012				
7	132	EWS	Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen	R2	1997	x	X	X	RWS liegt im Entwurf vor
8	137		Merkblatt zum integralen Taktfahrplan	R2	2001		X	X	veraltet
9	166		Empfehlungen für einen verlässlichen öffentlichen Verkehr	R2	2017		X	X	
10	167	EAM	Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement	R2	2018		X	X	
11	168/1	EVNM/WiV	Empfehlungen zur Konzeption und zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen im Wirtschaftsverkehr	R2	2020				
12	168/3	EIV	Empfehlungen für Inputdaten zur Raumstruktur und zum Verkehrsangebot für Verkehrsnachfragemodelle	R2	2021				
13	120		Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs	W1	2012				
14	121/1		Hinweise zur Anwendung der RIN	W1	2018		X	X	
15	125/1		Hinweise zur Durchführung von Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten	W1	2018				
16	128/1		Öffentlicher Personennahverkehr - Anforderungen jüngerer Menschen an öffentliche Verkehrssysteme	W1	1999		X	X	veraltet
17	129		Hinweise zur Messung von Präferenzstrukturen mit methoden der stated preferences	W1	1996				
18	130		Hinweise zur stadtverträglichen Verkehrsplanung	W1	1996		X	X	veraltet
19	132/1	EWS-Kommenta	Kommentar zur EWS	W1	1997		X	X	Beispielsammlung RWS in Bearb.

über 80 Regelwerke (R) und Wissensdokumente (W) der AG 1 bis 3 mit Klimabezug

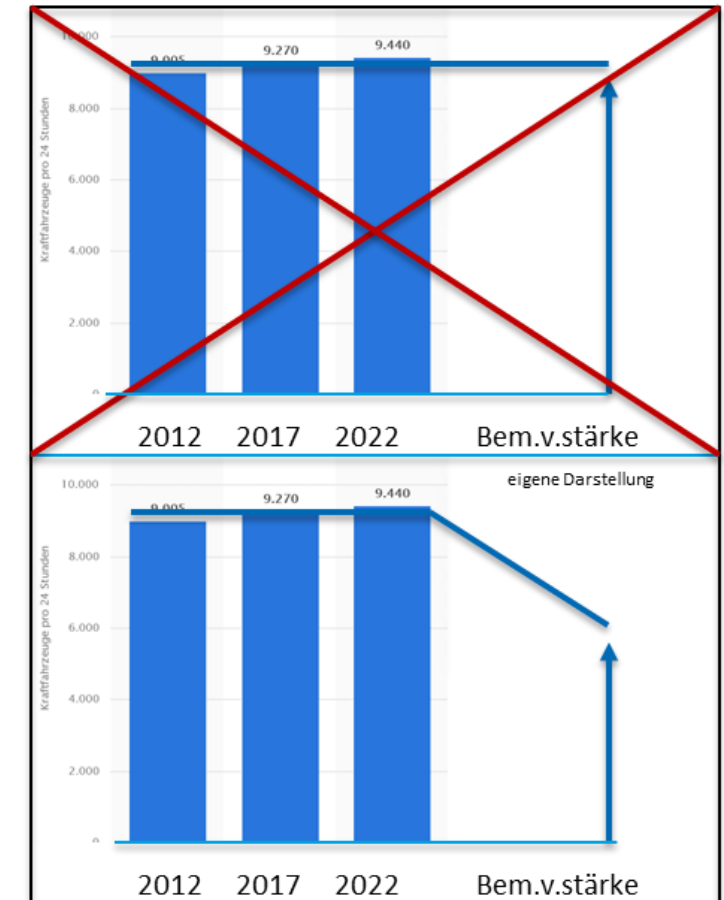
Kernaussagen der E Klima 2022 – Beispiel zur Anwendung des HBS 2015

Zum Beispiel

- Bemessungsverkehrsstärken **sollten** die Nachfragewirkungen von Entwicklungen und Maßnahmen umfassen, die sich aus den **Zielsetzungen des Klimaschutzes** ergeben.

Zum Beispiel

- Bemessungsverkehrsstärken **sollen** die **Wirkung aller geplanten Maßnahmen im ÖV, Kfz-, Rad- und Fußverkehr** berücksichtigen.



Kernaussagen der E Klima 2022 – Beispiel zur Anwendung des HBS 2015

Zum Beispiel

- Für **den Öffentlichen Verkehr** sollten die Qualitätsstufen **QSV A und B**, für **den Rad- und Fußverkehr** die Qualitätsstufen **QSV A bis C** angestrebt werden.

Zum Beispiel

- QSV E oder F im Kfz-Verkehr ist vertretbar**, wenn ein **Rückgang der Kfz-Nachfrage** erwartet werden kann oder wenn **Fahrtzeitverlängerungen** verkehrspolitisch akzeptabel oder erwünscht sind.

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_w [s]	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen ¹⁾ mittlere Wartezeit t_w [s]	Fußgänger- und Radverkehr ²⁾ maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	≤ 20	≤ 5	≤ 30
B	≤ 35	≤ 15	≤ 40
C	≤ 50	≤ 25	≤ 55
D	≤ 70	≤ 40	≤ 70
E	> 70	≤ 60	≤ 85
F	– ³⁾	> 60	> 85 ⁴⁾

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_w [s]	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen ¹⁾ mittlere Wartezeit t_w [s]	Fußgänger- und Radverkehr ²⁾ maximale Wartezeit $t_{w,max}$ [s]
A	≤ 20	≤ 5	≤ 30
B	≤ 35	≤ 15	≤ 40
C	≤ 50	≤ 25	≤ 55
D	≤ 70	≤ 40	≤ 70
E	> 70	≤ 60	≤ 85
F	– ³⁾	> 60	> 85 ⁴⁾

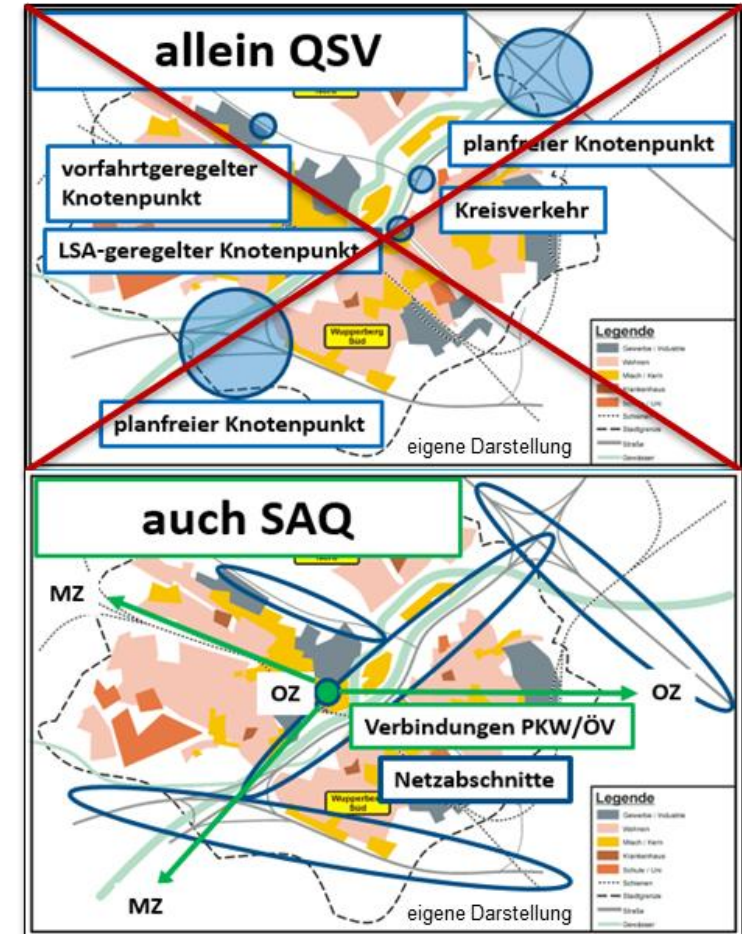
Kernaussagen der E Klima 2022 – Beispiel zur Anwendung des HBS 2015

Zum Beispiel

- Im Rahmen der Bemessung sollten sowohl die QSV im Kfz-Verkehr der einzelnen Strecken und Knoten, als auch die Stufen der **Angebotsqualität in Netzabschnitten** (SAQ_N) nach dem HBS 2015 ermittelt werden.

Zum Beispiel

- Bei **hinreichendem SAQ** kann akzeptiert werden, dass Einzelanlagen eine **QSV E oder F** aufweisen. **Bei einem guten ÖV** können die Qualitätsanforderungen **SAQ und QSV** an den **Pkw-Verkehr reduziert** werden.



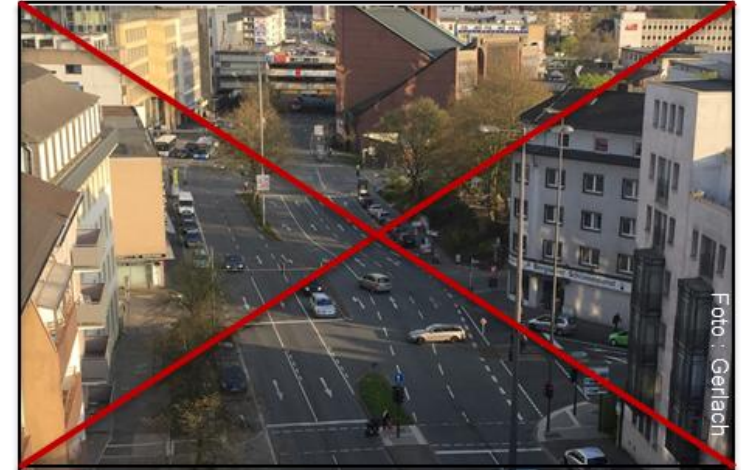
Kernaussagen der E Klima 2022 – Beispiel zur Anwendung der RAS 2006

Zum Beispiel

- Die Belange des **ÖV, Rad- und Fußverkehrs** sind gegenüber den Belangen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs **zu priorisieren**. Die Ansprüche des **Lade-, Liefer- und Wirtschaftsverkehrs** sind dabei zu berücksichtigen.

Zum Beispiel

- Für den **Rad- und Fußverkehr** sollen **durchgehend regelkonforme und attraktive Netze** mit der zugehörigen Anbindung an Einrichtungen, Wohnen und Gewerbe angeboten werden.



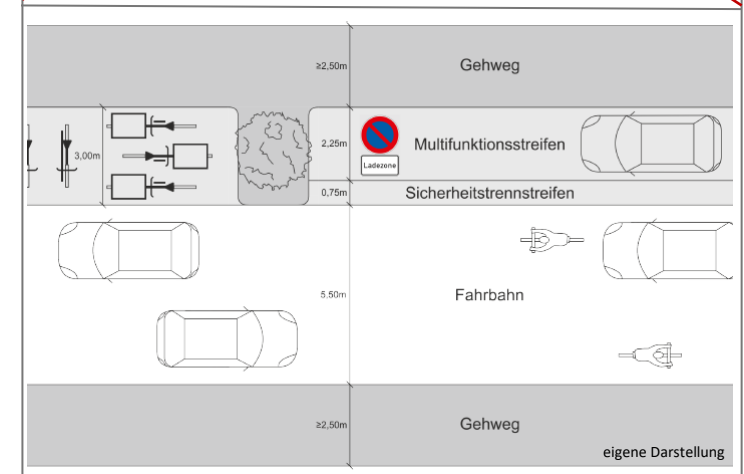
Kernaussagen der E Klima 2022 – Beispiel zur Anwendung der RASSt 2006

Zum Beispiel

- Für den Rad- und Fußverkehr sind **ausreichend breite** Anlagen zur Verfügung zu stellen. Regelmaße sind als **Mindestwerte** anzusehen. **Klammerwerte** für Radverkehrsanlagen **sind nicht mehr anzuwenden.** (Vorgriff auf RASSt 202X)

Zum Beispiel

- Wenn ruhender Verkehr nicht zu vermeiden ist, sind **Sicherheitstrennstreifen zu allen Arten der Radverkehrsführung** vorzusehen - so auch bei Schutzstreifen. Auch im Mischverkehr sollte ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen werden.



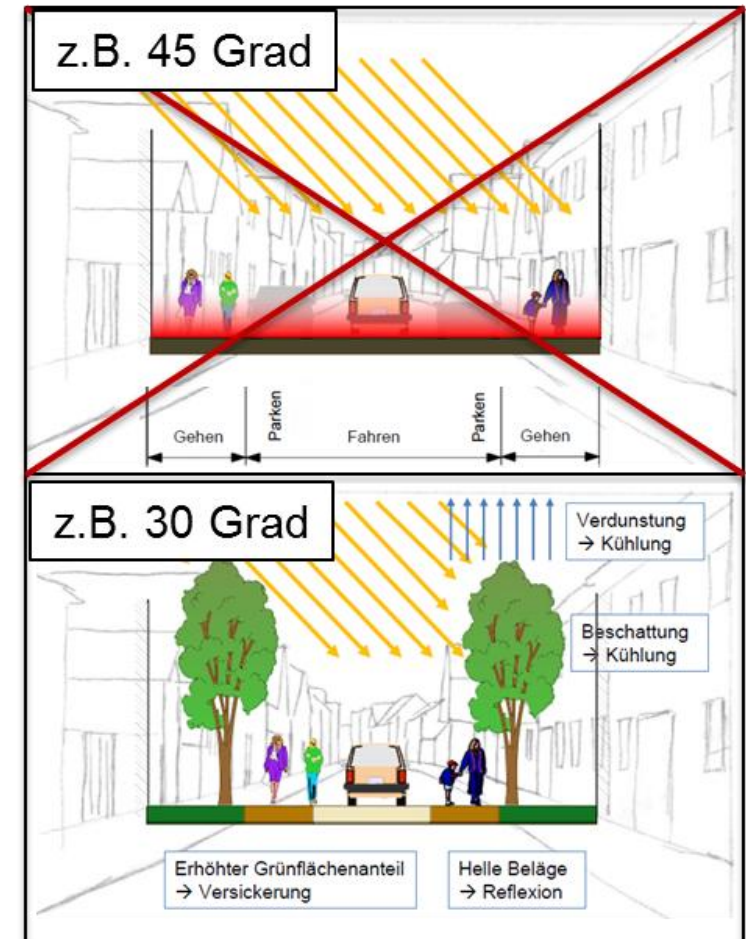
Kernaussagen der E Klima 2022 – Beispiel zur Anwendung der RASt 2006

Zum Beispiel

- Das Ziel einer **ausreichenden Begrünung** mit standortgerechten Vegetationsstrukturen ist zu beachten. Es sind grundsätzlich Möglichkeiten der **Entsiegelung** zu prüfen und **Retentionsräumen** zu schaffen.

Zum Beispiel

- Die Anlage von **Parkständen** im Straßenraum, **soll** möglichst **geringgehalten werden**, um Flächen für Grünbereiche [...] zu gewinnen und ein **Aufheizen von Straßenräumen zu verringern**.



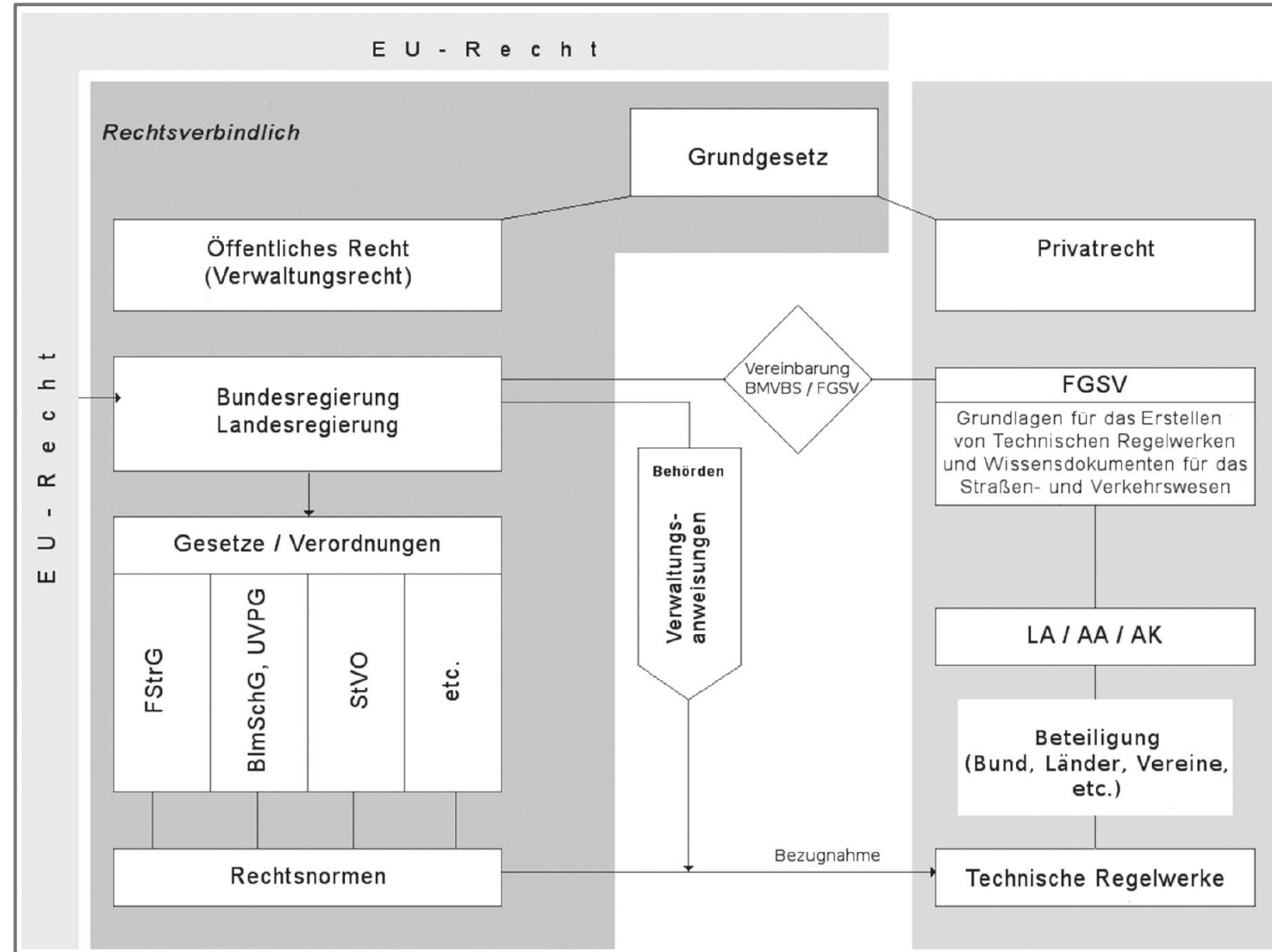


2

Wie verbindlich sind die E Klima?

Einordnung der FGSV-Regelwerke

Zu den E Klima 2022 gibt es **keinen Einföhrungserlass!**



Einordnung der FGSV-Regelwerke

Art	Typ	Titel/ Bezeichnung	Formulierungen (Beispiele)	Charakter der Regelungen	Abstimmung intern (FGSV)	Abstimmung extern	Verfasser	Art der Bekanntgabe
Regelwerk	R1	Technische Vertragsbedingungen (ZTV, TL, TP)	muss / darf nicht	Anforderungen	mit den betroffenen Ausschüssen aller Arbeitsgruppen	mit den Straßenbauverwaltungen und Industrieverbänden, ggf. mit den Straßenbehörden	FGSV	regelmäßig Bekanntgabe zur Einführung durch BMVI
		Richtlinien	soll / soll nicht sollte / sollte nicht	Regelfälle, Empfehlungen				
	R2	Merkblatt / Empfehlungen	sollte / sollte nicht	Empfehlungen	mit den betroffenen Ausschüssen aller Arbeitsgruppen	mit den Straßenbauverwaltungen, falls Bekanntgabe durch BMVI	FGSV	Veröffentlichung, fallweise Bekanntgabe durch BMVI
Wissensdokument	W1	Hinweise	kann / kann nicht ist zweckmäßig / nicht zweckmäßig	Möglichkeiten	mit den betroffenen Ausschüssen aller Arbeitsgruppen	-	FGSV	Veröffentlichung
	W2	Arbeitspapier	ist zweckmäßig / nicht zweckmäßig	Möglichkeiten	im zuständigen AA plus Freigabe durch AG-Leitung	-	zuständiger AA in der FGSV	Veröffentlichung



Quelle: FGSV: Einteilung der FGSV-Veröffentlichungen, 2006

Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz (Erster Senat)

- Der **Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit** nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG schließt den Schutz vor Beeinträchtigungen grundrechtlicher Schutzgüter **durch Umweltbelastungen** ein, gleich von wem und durch welche Umstände sie drohen.
- Die aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates umfasst auch die Verpflichtung, Leben und Gesundheit **vor den Gefahren des Klimawandels zu schützen**.
- Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum **Klimaschutz**.
- Art. 20a GG genießt keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen, sondern ist im Konfliktfall **in einen Ausgleich** mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien **zu bringen**. Dabei nimmt **das relative Gewicht** des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel **weiter zu**.

Verweis auf die E Klima

Auszug aus EAR 23

4.1 Anlage von Parkflächen

Bei der Neu- und Umgestaltung von Straßenräumen sind vor der etwaigen Anlage von Parkflächen die Grundsätze der städtebaulichen Bemessung gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) (FGSV 200) sowie die Belange des ÖV, Rad- und Fußverkehrs zu berücksichtigen (siehe Abschnitt 2). Zudem sind Belange des Klimaschutzes, z. B. durch die Entsiegelung von Flächen oder die Schaffung von Retentionsräumen, zu beachten. Weitere Regelungen finden sich in den „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen“ (E Klima) (FGSV 990).



3

Welche Erfahrungen gibt es aus der Anwendung?

Integriertes Mobilitätskonzept für die Klingenstadt Solingen



Integriertes Mobilitätskonzept für die Klingenstadt Solingen

Einordnung

Strategische Ziele

Mit der Nachhaltigkeitsstrategie hat die Klingenstadt Solingen das Leitbild für die angestrebte Entwicklung hin zu einer lebenswerten Stadt beschlossen. Diese Nachhaltigkeitsstrategie umfasst für die zukünftige Mobilität in Solingen folgende Leitlinien:

„Die Menschen in Solingen können ihre Mobilitätsbedürfnisse verantwortungsbewusst befriedigen. Sie bewegen sich sicher und emissionsarm fort. Die Mehrheit der Solinger:innen nutzt das attraktive, zuverlässige, differenzierte und gut vernetzte Mobilitätsangebot des Umweltverbundes.“

Mit diesen Leitlinien sind in der Nachhaltigkeitsstrategie vier strategische Ziele verknüpft:

- Förderung der Nutzung emissionsfreier bzw. -armer Fortbewegungsmittel
- Erweiterung und Stärkung des Umweltverbundes
- Umwelt- und nutzerfreundlicher Ausbau der Infrastruktur
- Verankerung der Bildung für eine nachhaltige Mobilität

Mit diesen vier strategischen Zielen sind konkrete operative Ziele verbunden, welche setzungen für eine sichere, gesunde, klima- und umweltfreundliche Mobilität genaue Mit dem „Zielkonzept Klimaneutrales Solingen“ wurde ein Fahrplan für eine klimane Stadt bis 2040 aufgestellt. Hierin wurden die Zielsetzungen auf den zeitlichen Horiz Mobilitätswende setzt darauf, Verkehre (z.B. durch Homeoffice) zu vermeiden, die W (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Mikromobilität) durch attraktivere Angebote der

Die „Vision Zero“, d.h. die Vermeidung von verkehrsbedingten Unfällen von Menschen, ist und bleibt immer das oberste Gebot Mobilitätsplanung. Die Klingenstadt Solingen verfolgt selbstvers Zero“ als übergeordnetes Ziel sämtlichen Handelns. Daher „Verkehrssicherheit“ nicht in jedem Grundsatz gesondert aufgeführt Leitgedanke dieser Grundsätze.

Mobilitätsstrategie im Rahmen des IMKS | November 2024

den verbleibenden motorisierten Individualverkehr (MIV) u.a. durch klimaschonende, i.d.R. elektrische, Antriebe zu verbessern. Ein zentrales Ziel ist es, dass die im Umweltverbund zurückgelegten Wege bis 2035 insgesamt 60 % umfassen.

Dem vorliegenden IMKS liegen die in der Nachhaltigkeitsstrategie beschlossenen und in dem „Zielkonzept Klimaneutrales Solingen“ formulierten Ziele zugrunde. Es wurden keine neuen oder abweichenden Zielsetzungen definiert. Das IMKS dient vielmehr dazu, Wege aufzuzeigen, wie diese Zielsetzungen erreicht werden können. Gleichzeitig soll damit der Verwaltung ein klarer Auftrag und Rückendeckung für die Gestaltung und Steuerung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung gegeben werden.

Struktur

Themenfeld C Straßenraum ist Lebensraum!

Leitbild und Zielsetzung:

Das Themenfeld „Straßenraum ist Lebensraum!“ beinhaltet überwiegend die Priorisierung bei der Aufteilung der meist knappen Flächen im öffentlichen Straßenraum sowie eine unmissverständliche Zuordnung der Flächen für ausgewählte Nutzungen.

Die Straßenräume in Solingen dienen in erster Linie dem fließenden Verkehr (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz). Darüber hinaus steht der öffentliche Straßenraum der Solinger Stadtgesellschaft als gesunder und attraktiver Lebensraum zur Verfügung. Die Aufenthalts- und Wohnqualität ist erhöht, indem an ausgewählten Begegnungsbereichen Platz für Verweilen und Kinderspiel eingerichtet ist. Auf diese Weise wird den Menschen die soziale Teilhabe erleichtert.

Einen besonderen Aspekt nimmt die gesundheitsfördernde Gestaltung der Straßenräume ein, was die Stadtgesellschaft zu aktiver Mobilität einlädt. Durch die Beruhigung des Kfz-Verkehrs in Wohngebieten, Stadt-/teilzentren und anderen Orten der Begegnung ist die Belastung durch Emission und Lärm reduziert. Geeignete Begrünung sorgt außerdem für Beschattung und beugt der Bildung von Hitzeinseln vor. Die gesamte Stadtgesellschaft trägt dazu bei, die Straßenräume sauber und gepflegt zu halten.

Grundsätze:

Unter dem Themenfeld „Straßenraum ist Lebensraum!“ sind im Rahmen der Mobilitätsstrategie sieben Grundsätze gefasst. Diese werden im folgenden Kapitel detailliert beschrieben. Außerdem werden Handlungsansätze und potenzielle Maßnahmen zu den Schwerpunkten „Aufenthalts- und Wohnqualität“, „Gesundheits- und Klimaförderung“ und „soziale Teilhabe“ abgeleitet.

Die Grundsätze C1 - C7 sind dem Themenfeld C zugeordnet, können inhaltlich aber auch die Schwerpunkte und Zielsetzungen der anderen Themenfelder tangieren. Die Mobilitätsstrategie ist als ganzheitliches Konzept zu verstehen und es bestehen Synergieeffekte zwischen den Handlungsansätzen und den empfohlenen Maßnahmen.

Mobilitätsstrategie im Rahmen des IMKS | November 2024

Themenfeld C: Straßenraum ist Lebensraum!

Die Straßenräume weisen eine klimagerechte Straßenbegrünung auf.

Erläuterung:

Die Gestaltung von Straßenräumen hat einen großen Einfluss auf die Lebensqualität in der Stadt. Stadtgrün und Straßenbegrünung tragen dabei erheblich zur Aufenthaltsqualität bei und schaffen attraktive Räume. Gleichzeitig dient die Begrünung dem Mikroklima und bietet thermischen Komfort.

Die Anforderungen an das Straßen- und Stadtgrün sind aufgrund der klimatischen Entwicklungen in den letzten Jahren erheblich gestiegen. Insbesondere in städtischen Gebieten führt die Zunahme lokaler Starkregenereignisse zu Überlastungen der Kanalisation und zu Überflutungen. Im Sommer führen dazu, dass sich innerstädtische Gebiete stark aufheizen



ung zielt auf aktive Maßnahmen zur Hitze- und ng an den Klimawandel und zur Verbesserung der umkonzepts hat die Stadt Solingen bereits einen Schritt getan.



mpchenstraße, BGS-Pilotprojekt

ausrichtung des Straßengrüns

| November 2024



C3

Handlungsansätze:

- Straßenräume sind multifunktional
- Integration von Stadtgrün und Wasser- / Verdunstungsflächen in den Straßenraum
- Orientierung an den Gestaltungshinweisen der BlueGreenStreets:
 - Wassersensible Gestaltung von Straßenräume und Erreichung wasserwirtschaftlicher Ziele (blue)
 - Erhöhung der Vitalität der Vegetation (green)
 - Schaffung qualitätsvoller Aufenthalts- und Begegnungsräume (green)
 - Umsetzung freiräumlicher Ziele im Straßenraum (green)
 - Verdunstung und Verschattung tragen zur Hitzevorsorge bei (cool)
- Die Straßenräume und Grünanlagen in Solingen sind sauber und gepflegt:
 - Das Personal der TBS reinigt satzungsgemäß die Straßenräume und Grünanlagen im vereinbarten Turnus, der nach Bedarf regelmäßig auf die gegebenen Bedingungen angepasst wird.
 - Private Grundstückseigentümer werden von der Stadt angehalten, sich um die satzungsgemäße Reinigung der Gehwege zu kümmern.
 - Zu dichter Bewuchs in Grünanlagen wird gelichtet, um eine bessere Einsehbarkeit zu erzielen. [vgl. ISEK Innenstadt 2019]



27



Foto: www.pixabay.com | Sammy-Sander



13

Integriertes Mobilitätskonzept für die Klingenstadt Solingen

„Die **Empfehlungen der E-Klima 2022** finden **weitgehende Beachtung** in der Umsetzung durch die Stadt Solingen. Sogenannte „Push-Maßnahmen“ werden in der Regel nur in direkter Verbindung mit "Pull-Maßnahmen" und nur unter besonderer Berücksichtigung des Ziels von möglichst geringen Stauerscheinungen, Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgängen durchgeführt (vgl. E-Klima 2022, S. 18). Die Maßnahmen werden vom zuständigen Ausschuss, unter Hinzuziehung der zuständigen Bezirksvertretung, vorab beraten.“

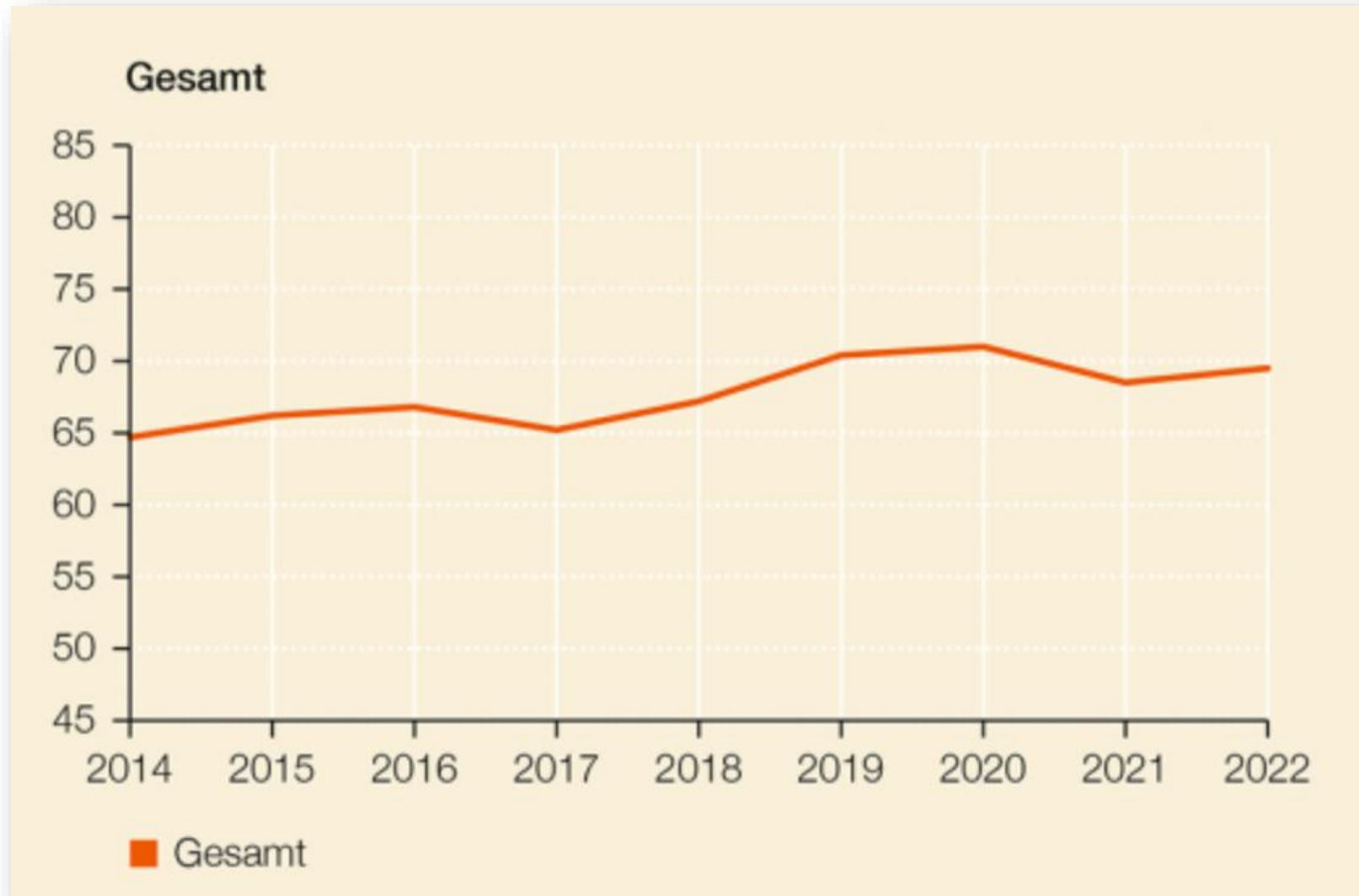
Mehrheitlicher Ratsbeschluss der Stadt Solingen vom 26.09.2024

Integriertes Mobilitätskonzept für die Klingenstadt Solingen

- Sofern das Kfz-Hauptnetz das Radhauptnetz kreuzt, ist die Vorfahrt unter Beachtung der spezifischen Situation vor Ort zu gewähren. Die in der E Klima 2022 definierten Qualitätsstandards sind zu beachten.
- Die allgemein anzustrebende Priorisierung lautet: 1. Fußverkehr, 2. Radverkehr, 3. ÖPNV, 4. Kfz-Verkehr [E Klima 2022]. Auf Hauptlinien des ÖPNV wird dieser an LSA mit höchster Priorität bevorrechtigt.
- Anzustrebende Verkehrsqualität bei LSA: QSV A+B im ÖV, QSV A-C im Fuß-/Radverkehr, bestenfalls QSV D im MIV [vgl. E Klima 2022].
- Bei der Gestaltung, der Dimensionierung sowie der Ausstattung der Parkmöglichkeiten [*für den Radverkehr*] sind die spezifischen Ansprüche vor Ort ausschlaggebend. Grundsätzlich sollten sie gut zugänglich und einfach zu nutzen sein. Außerdem sind verschiedene Fahrradtypen zu berücksichtigen [vgl. E Klima 2022].

Mobilitätsstrategie im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Solingen

Bereitschaft, für den Klimaschutz Abstriche beim Lebensstandard zu machen

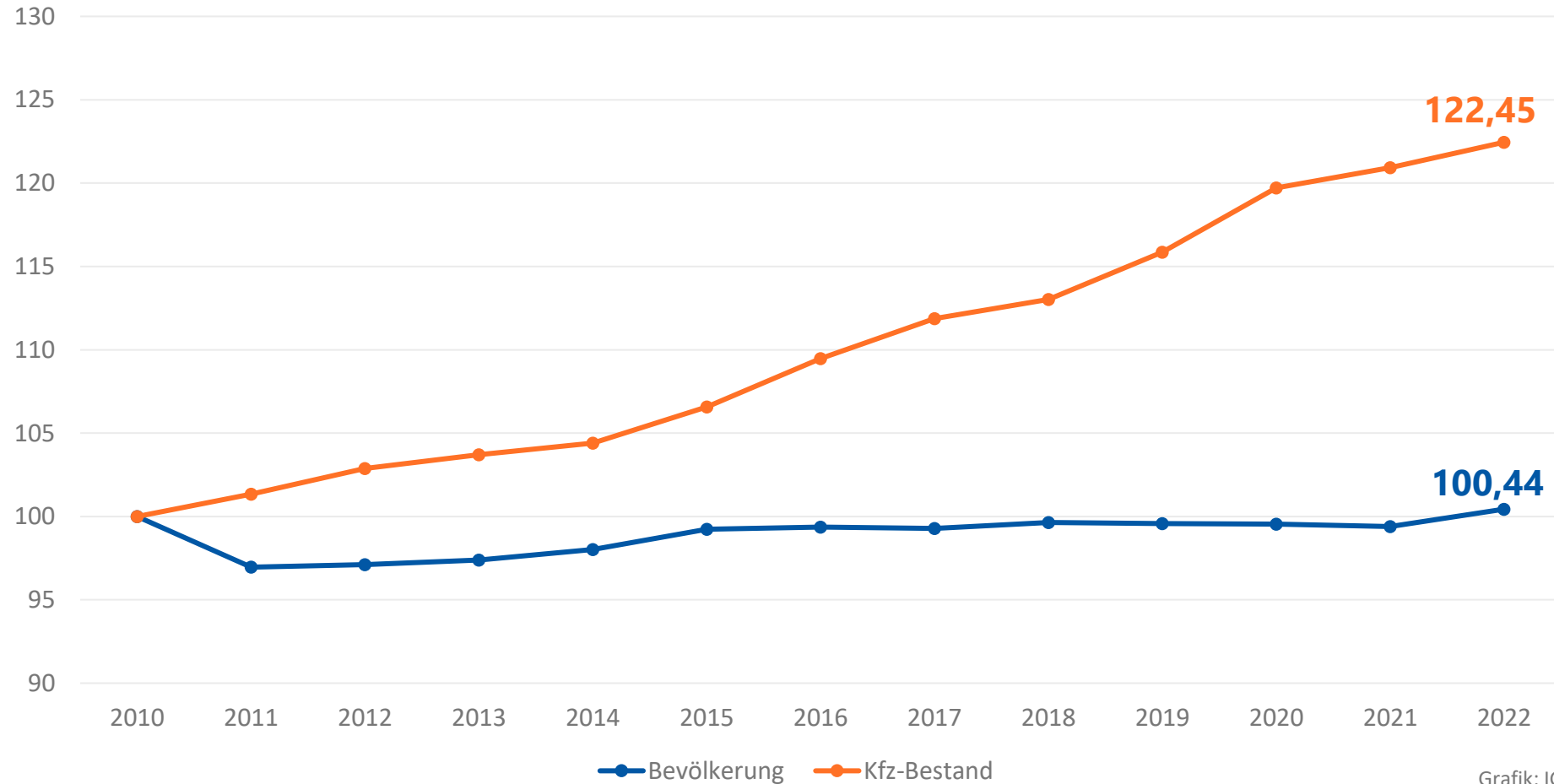


Bereitschaft, für den Klimaschutz Abstriche beim Lebensstandard zu machen



Foto: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Bereitschaft, für den Klimaschutz Abstriche beim Lebensstandard zu machen



Neue Wege in der Kommunikation



Neue Wege in der Kommunikation

Zielsetzung des Kommunikationskonzeptes



Kommunikationskonzept für die Mobilitätswende Herne

Kommunikative Vorbereitung und Begleitung
der baulichen und angebotsbezogenen Maßnahmen

Aktivierung

Beteiligung

Evaluation



4

Ausblick

Fazit

E Klima

- stellen Relevanz der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich dar,
- formulieren neue Anforderungen und zeigen Handlungsoptionen auf,
- empfehlen die - teils modifizierte - Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen,
- unterstützen die Planenden bei der Umsetzung fachlicher Erfordernisse,
- bilden den Auftakt einer neuen Regelwerkgeneration zur Gestaltung von Stadtstraßen.

Weitere **Anpassungen, Aktualisierungen und Neufassungen** von FGSV-Veröffentlichungen werden folgen.

Notwendigkeit zum gemeinsamen verantwortlichen Handeln!

Zitat

„Klimaschutz ist Menschenschutz!“

