



SITE1.3

Verkehrsanbindung



Ziel

Unser Ziel ist es, eine zukunftsfähige und vielfältige Mobilität der Gebäudenutzer zu fördern und eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur zu erreichen.

Nutzen

Eine nachhaltige und intelligente Verkehrsinfrastruktur ermöglicht es den Nutzern, das für ihre individuellen Ansprüche geeignetste Verkehrsmittel zu wählen. Werden vielfältige Mobilitätsangebote geschaffen, ist von einer Reduktion der Schadstoffbelastungen und weiteren negativen Auswirkungen, die durch üblicherweise individuellen motorisierten Individualverkehr entstehen, auszugehen. Weiterhin wird die Zufriedenheit der Nutzer mit dem Standort und dem Gebäude gesteigert, bezahlbare Mobilität ausgebaut und der gesundheitsfördernde Rad- und Fußverkehr gestärkt.

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	3.2.a/b Luftbelastung
	3.9 Auswirkungen von Chemikalien, Luft-, Wasser- und Bodenverunreinigungen	11.2.b Mobilität
	9.1 Nachhaltige Infrastruktur	13.1.a Klimaschutz
	9.4 Modernisierung der Infrastruktur und Ressourceneffizienzsteigerung	
	10.2 Förderung der Inklusion	
	11.2 Zugang und Ausbau bezahlbarer öffentlicher Verkehrsmittel	
	11.6 Verringerung von Umweltbelastungen in Städten	
	11.7 Zugang zu öffentlichen Räumen und Grünflächen	
 Moderat	11.b Strategien zur Anpassung an den Klimawandel	
	13.2 Klimaschutzmaßnahmen in Richtlinien, Strategien und Planung	



Ausblick

Die Mobilität ist derzeit in einer Umbruchphase (z. B. Elektromobilität). Aktuelle und zukünftige Entwicklungen werden beobachtet.

Anteil an der Gesamtbewertung

	ANTEIL	BEDEUTUNGSFAKTOR
Büro Bildung Wohnen Hotel	1,1 %	2
Verbrauchermarkt Shoppingcenter		
Geschäftshaus Logistik Produktion		
Versammlungsstätten		



BEWERTUNG

Mobilität ist zentral mit dem Gebäude und seiner Infrastruktur als Start- und Zielpunkt verbunden. Neben der Erreichbarkeit geht es primär um die Qualität der Verbindung mit alternativen Verkehrsträgern. Es handelt sich um eine qualitativ-quantitative Methode, in der für die Indikatoren Motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr und die Barrierefreiheit von Haltestellen die Nähe und Art bewertet wird.

Innovative Mobilitätselemente können über den Innovationsraum erreicht werden. Es wird somit eine Überzahl an Punkten angeboten, 100 Punkte können jedoch maximal angerechnet werden. Je nach Nutzung können die Inhalte der Indikatoren entsprechend angewendet werden.

Entfernungsbemessung: Wenn eine starke Barriere (Fluss, Autobahn, Schienen etc.) zwischen dem Gebäude und dem Betrachtungsgegenstand vorhanden ist, muss die reale Weglänge ermittelt werden.

NR	INDIKATOR	PUNKTE
1	Motorisierter Individualverkehr	
1.1	Umfeld:	max. 15
	■ Anbindung Bundesstraße	+5
	■ Anbindung Autobahn	+5
	■ Anbindung Hauptverkehrsstraße	+5
1.2	Bezug Gebäude	
	Die dem Gebäude zugehörigen Stellplätze sind in ein übergeordnetes Parkierungskonzept eingebunden	10
2	ÖPNV	
2.1	Haltestellen	
	Entfernung Luftlinie 350 m	5
2.2	Zugang zum nächstgelegenen Bahnhof	max. 5
	■ ≤ 20 Minuten	1
	■ ≤ 15 Minuten	2,5
	■ ≤ 10 Minuten	5
2.3	Takt des ÖPNV	max. 5
	■ Takt max. 15 Minuten	1
	■ Takt max. 10 Minuten	2,5
	■ Takt max. 5 Minuten	5
2.4	Bezug Gebäude	max. 10
	■ Zugang zu Fahrgastinformationen (permanenter Aushang oder digitale Anzeige)	+5
	■ Aushang von Umgebungsplan mit Lage der Haltestellen und Entfernungsmi- nuten, alternativ Wegebeschilderung	+5



NR	INDIKATOR	PUNKTE
3 Radverkehr		
3.1	Fahrradwege (500 m)	max. 5
	■ Teilweise Mischung mit Kfz	2,5
	■ Keine Mischung mit Kfz bzw. Shared Space oder Fahrradstraße	5
3.2	Anbindung	max. 5
	■ Regionale Anbindung und Durchgängigkeit	2,5
	■ Überregionale Anbindung (> 10 km) und Durchgängigkeit	5
3.3	Bezug Gebäude	5
	Befahrbare Zuwegung innerhalb der Grundstücksgrenze führt direkt zum Gebäude / zu den Abstellanlagen	
4 Fußgängerverkehr		
4.1	Fußwegenetz (Radius 350 m vom Haupteingang)	2 - 5
	■ Abdeckung von max. 50 % der Wegmöglichkeiten	2
	■ Abdeckung von mehr als 80 % der Wegmöglichkeiten	3
	■ Abdeckung aller Wegmöglichkeiten	5
4.2	Querungsmöglichkeiten	3 - 5
	■ Direktes Kreuzen für min. 80% der Wege möglich	3
	■ Direktes Kreuzen uneingeschränkt möglich	5
4.3	Wegweisungssysteme	max. 5
	■ Flächendeckende Beschilderung	3
	■ Flächendeckende Beschilderung und flächendeckende Orientierungspläne	5
5 Barrierefreiheit Haltestellen		
5.1	Barrierefreie Zugänglichkeit der nahen ÖPNV Haltestellen	5 - 10
	Höhenunterschiede und Abstände ≤ 3 cm, Einstiegsstellen markiert, Witterungsschutz	
	■ Betrifft bis zu 80 % der Zugänge	5
	■ Betrifft flächendeckend alle Zugänge	10
5.2	Barrierefreier Ausbau des Weges zum Gebäude und dessen Umgebung	10
	Keine Sichthindernisse, taktile Leitelemente, Absenkungen, keine Querungen mit Radfahrern	



NR	INDIKATOR	PUNKTE
zu 1 - 5	INNOVATIONSRAUM Erläuterung: Es wird überprüft, ob innovative Mobilitätselemente eingeführt werden, die sich auf die spezifischen Bedingungen des Gebäudes beziehen und Schwierigkeiten in der Anbindung und der Mobilitätsinfrastruktur ausgleichen. Werden für die Nutzer zusätzliche Mobilitätselemente wie Shuttle, Firmenräder, Firmentickets angeboten oder sonstige das Ziel fördernde Angebote gemacht, wie quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement (Car- und Bikesharing sowie deren Verknüpfung mit dem ÖPNV), innovative Entwicklungen im umgebenden ÖPNV, können Punkte gemäß der Bewertungslogik der Indikatoren 1 - 5 angerechnet werden. <ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="363 792 756 815">■ Je innovativem Mobilitätselement	 wie 1 - 5 +5



NACHHALTIGKEITSREPORTING UND SYNERGIEN

Nachhaltigkeitsreporting

Als Kennzahlen / KPI bietet es sich an, die unten aufgeführten Elemente zur Kommunikation zu nutzen.

NR	KENNZAHLEN / KPI	EINHEIT
KPI 1	Anzahl Anbindungen an Straßen für den motorisierten Individualverkehr	[Anzahl]
KPI 2	Anzahl naher ÖPNV Haltestellen (< 350 m), Bahnhöfe (< 10 Minuten)	[Anzahl]
KPI 3	Anzahl naher Fahrradwege (< 500 m)	[Anzahl]
KPI 4	Anzahl naher Fußwegenetze mit Abdeckung aller Wegemöglichkeiten	[Anzahl]
KPI 5	Flächendeckend barrierefreie ÖPNV Haltestellen	[ja/nein]
KPI 6	Anzahl innovativer Mobilitätselemente	[Anzahl]

Synergien mit DGNB Systemanwendungen

- **DGNB NEUBAU:** Das Kriterium stimmt mit den Inhalten des Kriteriums SITE1.3 des Nutzungsprofils Neubau überein.
- **DGNB QUARTIER:** Die Indikatoren 1 – 4 und 6 stimmen mit Inhalten der Kriterien TEC3.1 und TEC3.2 (Mobilitätsinfrastruktur motorisierter / nicht-motorisierter Verkehr) der Nutzungsprofile Stadtquartiere (SQ16), Gewerbequartiere (GQ16) überein.



APPENDIX A – DETAILBESCHREIBUNG

I. Relevanz

Das Ziel ist die Einsparung von Ressourcen und die Steigerung des Nutzerkomforts durch eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur für den Verkehr.

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

- Gute Erreichbarkeit für alle, ohne Einschränkungen auf ein bestimmtes Verkehrsmittel
- Steigerung der Umweltqualität, d. h. Reduktion der negativen Umweltwirkungen des motorisierten Individualverkehrs
- Höhere Lebensqualität
- Bessere Erreichbarkeit, insbesondere für nicht motorisierte und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer

II. Zusätzliche Erläuterung

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 Ausführungs- hinein in die Nutzungsphase.

III. Methode

Die Mobilitätsinfrastruktur (in Kombination mit TEC3.1) unterstützt die Einrichtungen für E-Mobility und Car-Sharing und die Förderungsmaßnahmen des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs.

Indikator 1: Motorisierter Individualverkehr

- Die Anbindung an das Gebäude muss für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) vorhanden sein, je nach Standort und Nutzungsprofil durch verschiedene Straßenarten. Zudem sind Parkplätze für Mitarbeiter, Besucher und andere erforderlich. Vorteilhaft ist hierbei, die dem Gebäude zugehörigen Stellplätze in ein übergeordnetes Parkierungskonzept einzubinden.

Indikator 2: ÖPNV

- Durch ein gut ausgebautes, vom Standort schnell erreichbares ÖPNV-Netz, das in regelmäßigen Abständen von (verschiedenen) Verkehrsmitteln angefahren wird, ist die Anbindung an das Gebäude gewährleistet und kann so gleichzeitig den Anteil des MIVs reduzieren.
- Die Bewertung des gebäudeseitigen Beitrags erfolgt über eine Bewertung des Zugangs zu Fahrgastinformation und der Wegeführung.



Indikator 3: Radverkehr

- Ähnlich verhält es sich mit dem Radwegenetz, dieses sollte überregional angebunden, vom Kfz getrennt und möglichst durchgängig sein.
- Die Bewertung des gebäudeseitigen Beitrags bezieht sich auf die Zuwegung: Es wird bewertet, ob eine gut befahrbare Zuwegung direkt zum Gebäude bzw. den Abstellanlagen vorhanden ist.

Indikator 4: Fußgängerverkehr

- Die Mobilitätsinfrastruktur soll mit ihren Elementen den Fußverkehr fördern. Hierzu zählen ein ausgebautes Fußwegenetz, sichere und möglichst direkte Querungsmöglichkeiten und wegweisende Beschilderung.

Indikator 5: Barrierefreiheit Haltestellen

- Der barrierefreie Ausbau der angrenzenden ÖPNV-Haltestellen und des Zugangs zum Gebäude und der näheren Umgebung gewährleisten eine umfassende Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer.



APPENDIX B – NACHWEISE

I. Erforderliche Nachweise

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 werden.

BESCHREIBUNG	KURZ- ZEICHEN
Dokumentation der (geplanten) Haltestellen auf einem Übersichtsplan mit Eintragung der Entfernungen sowie ggf. Fotos	A
Darstellung und Berechnung des Taktes der einzelnen Haltestellen und Linien, der Takt ist mithilfe geeigneter Unterlagen (z. B. Fahrpläne) nachzuweisen, alternativ Unterlagen von Verkehrsunternehmen / -betreibern zur geplanten Taktfolge	B
Dokumentation der Haltestellen auf einem Übersichtsplan mit aussagekräftigen Fotos, anhand derer die Qualität der einzelnen Haltestellen nachvollziehbar ist	C
Übersichtslageplan mit Darstellung der relevanten Elemente	D
Übersichtsplan des Planungsgebietes mit Eintragung der Straßen	E
Nachweis über geeignete Planunterlagen	F
Nachweis über Fotodokumentation, eindeutige Darstellung im Lageplan	G
Unterlagen von Verkehrsunternehmen / -betreibern zur Angebotsplanung	H
Nachweise durch Screenshots, Ausdrucke oder schriftliche Bestätigung durch den Betreiber	I
Übersichtsplan mit Routenführung und Wegweisungsstandorten; ggf. Bilddokumentation der Umsetzung der Maßnahmen	K
Dokumentation der Wegweisung mittels geeigneter Dokumente (z. B. Pläne, Fotodokumentationen etc.)	L
Überschlägliche Fahr- / Reisezeitermittlung für ÖV	M
Fahrpläne	N



INDIKATOREN	VZ	Z
1. Motorisierter Individualverkehr	D, E	D, E
2. ÖPNV	A, B, C	A, B, C, G, H, I, M, N
3. Radverkehr	D, E, F, K	D, E, F, K
4. Fußgängerverkehr	D, E, F, K, L	D, E, F, K, L
5. Barrierefreiheit Haltestellen	F, G	F, G
Innovationsraum (Innovative Mobilitätselemente)	F, G	F, G



APPENDIX C – LITERATUR

I. Version

Änderungsprotokoll auf Basis Version 2021

SEITE ERLÄUTERUNG

DATUM

II. Literatur

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, 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, Wesselingener Straße 17, 50999 Köln, www.fgsv-verlag.de, erhältlich ist.

- Sustainable Development Goals Icons, United Nations/globalgoals.org.