



SITE1.3

Verkehrsanbindung



Ziel

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

Nutzen

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

Beitrag zu übergeordneten Nachhaltigkeitszielen



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	1,3 %	2
Logistik Produktion		
Verbrauchermarkt Geschäftshaus	1,7 %	3
Gesundheitsbauten		
Shoppingcenter 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.

Mit der qualitativ-quantitativen Methode werden der motorisierte Individualverkehr, die Anbindung an den ÖPNV, der Rad- und Fußverkehr und die Barrierefreiheit und Art der Haltestellen in der Nähe bewertet. Innovative Mobilitätselemente können über den Innovationsraum erreicht werden. Im Kriterium können 100 Punkte, mit Bonus 105 angerechnet werden. Je nach Nutzung können die Inhalte der Indikatoren entsprechend angewendet werden.
Entfernungsbemessung: Für die Messung von Entfernungen ist die reale Entfernung zu ermitteln und auf den Gebäudezugang zu beziehen (z. B. MIV: Zufahrt zur Parkieranlage auf dem Grundstück; Fußverkehr/ÖPNV: Haupteingang, bei mehreren gleichwertigen Eingängen gemittelte Distanz). Hierfür können digitale Werkzeuge genutzt werden.

MINDESTANFORDERUNG

AN ALLE GEBÄUDE: -

AN PLATIN-ZERTIFIZIERTE GEBÄUDE: -

NR.	INDIKATOR	PUNKTE
1	Motorisierter Individualverkehr	max. 25
1.1	Umfeld:	max. 15
	■ Anbindung Bundesstraße	+5
	■ Anbindung Autobahn	+5
	■ Anbindung Hauptverkehrsstraße	+5
1.2	Bezug zum Gebäude	10
	Die dem Gebäude zugehörigen Stellplätze sind in ein übergeordnetes Parkierungskonzept mit Parkieranlagen eingebunden, die zu einem maßgeblichen Anteil von Nutzungsgruppen aus mehreren Gebäuden im Quartier genutzt werden.	
2	ÖPNV	max. 25
2.1	Haltestellen	5
	Entfernung 350 m	
2.2	Zugang zum nächstgelegenen Nah- oder Fernverkehrsbahnhof, der zur Hauptverkehrszeit je Richtung mindestens stündlich bedient wird.	max. 5
	■ ≤ 20 Minuten fußläufige Entfernung	1
	■ ≤ 15 Minuten fußläufige Entfernung	2,5
	■ ≤ 10 Minuten fußläufige Entfernung	5
2.3	Takt des ÖPNV an mindestens einer der Haltestellen aus 2.1 oder 2.2	max. 5
	■ Takt maximal 15 Minuten	1
	■ Takt maximal 10 Minuten	2,5
	■ Takt maximal 5 Minuten	5



2.4	Bezug zum Gebäude	max. 10
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zugang zu Fahrgastinformationen (permanenter Aushang oder digitale Anzeige) +5 ■ Aushang von Umgebungsplan mit Lage der Haltestellen und Entfernungsminuten, alternativ Wegebeschilderung +5 	
<hr/>		
3	Radverkehr	max. 15
3.1	Fahrradwege (Radius 500 m vom Haupteingang)	max. 5
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Teilweise Mischung mit Kfz 2,5 ■ Keine Mischung mit Kfz bzw. Shared Space oder Fahrradstraße 5 	
3.2	Anbindung	max. 5
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Regionale Anbindung und Durchgängigkeit 2,5 ■ Überregionale Anbindung (> 10 km) und Durchgängigkeit 5 	
3.3	Bezug zum Gebäude	
	Befahrbare Zuwegung innerhalb der Grundstücksgrenze führt direkt zum Gebäude/zu den Abstellanlagen 5	
<hr/>		
4	Fußgängerverkehr	max. 15
4.1	Fußwegenetz (Radius 350 m vom Haupteingang)	max. 5
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abdeckung von maximal 50 % der Wegmöglichkeiten 2 ■ Abdeckung von mehr als 80 % der Wegmöglichkeiten 3 ■ Abdeckung aller Wegmöglichkeiten 5 	
4.2	Querungsmöglichkeiten (Radius 350 m vom Haupteingang)	max. 5
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 80 % der Straßen sind für den Fußverkehr sicher zu queren, die Querungsstellen sind vom Gebäudeeingang sicher (über Fußverkehrsanlagen oder Mischflächen) erreichbar. 3 ■ Alle Straßen sind für den Fußverkehr sicher zu queren, die Querungsstellen sind vom Gebäudeeingang sicher (über Fußverkehrsanlagen oder Mischflächen) erreichbar. 5 	
4.3	Wegweisungssysteme	max. 5
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Flächendeckende Beschilderung 3 ■ Flächendeckende Beschilderung und flächendeckende Orientierungspläne 5 	
<hr/>		
5	Barrierefreiheit Haltestellen	max. 20
5.1	Barrierefreie Zugänglichkeit der nahen ÖPNV-Haltestellen	max. 10
	Höhenunterschiede und Abstände ≤ 3 cm, Einstiegsstellen markiert, Witterungsschutz	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Betrifft bis zu 80 % der Wegeverbindungen zwischen barrierefreien Gebäudeeingängen und Haltestellen im 350-m-Radius 5 ■ Betrifft alle Wegeverbindungen zwischen barrierefreien Gebäudeeingängen und Haltestellen im 350-m-Radius 10 	



5.2 Barrierefreier Ausbau des Weges zum Gebäude und dessen Umgebung

Keine Sichthindernisse, taktile Leitelemente, eigene Absenkungen und Querungen (von Radwegen getrennt), keine Stufen

10

6 AGENDA 2030 BONUS – Nutzung vorhandener Ladeinfrastruktur

In der Umgebung des Gebäudes (im Radius von maximal 350 m um den Haupteingang) ist öffentliche Ladeinfrastruktur für motorisierten Individualverkehr (MIV) vorhanden.



max. 5

zu 1 – 5 INNOVATIONSRAUM



wie
1 – 5

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 oder Firmentickets angeboten oder sonstige das Ziel fördernde Angebote gemacht wie quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement (Car- und Bike-Sharing sowie deren Verknüpfung mit dem ÖPNV) oder bestehen innovative Entwicklungen im umgebenden ÖPNV können Punkte gemäß der Bewertungslogik der Indikatoren 1 bis 5 angerechnet werden.

- Je innovativem Mobilitätselement

+5



NACHHALTIGKEITSREPORTING

Als Kennzahlen/KPI können folgende Informationen aus der Anwendung des Kriteriums entnommen werden.

NR.	KENNZAHLEN/KPI	EINHEIT
<hr/>		
<hr/>		



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 Maßnahmen zur Förderung 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. Positiv bewertet wird, wenn die dem Gebäude zugehörigen Stellplätze in ein übergeordnetes Parkierungskonzept eingebunden sind.

Indikator 2: ÖPNV

- Durch ein gut ausgebautes, vom Standort leicht und sicher zugängliches 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 reduziert werden. Maßgeblich sind die Angaben für Werkzeuge.
- Die Bewertung des gebäudeseitigen Beitrags erfolgt über eine Bewertung des Zugangs zu Fahrgastinformationen 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.

Indikator 6: Agenda 2030 Bonus: Nutzung vorhandener Ladeinfrastruktur

- Wenn in der Umgebung des Gebäudes öffentliche Ladeinfrastruktur für motorisierten Individualverkehr vorhanden ist, kann dieser Bonus angesetzt werden. Betrachtet wird dabei ein Radius von 350 m um den Haupteingang.



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 realen Entfernungen sowie ggf. Fotos	A
Darstellung und Berechnung des Taktes der einzelnen Haltestellen und Linien, der Takt ist mithilfe geeigneter Unterlagen (z. B. Fahrplänen) 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
Fahrpläne	M



INDIKATOREN	VZ	Z
1. Motorisierter Individualverkehr	D, E	D, E
2. ÖPNV	A, B, C	A, B, C, G, H, I, M,
3. Radverkehr	D, E, F, K	D, E, F, K
4. Fußgängerverkehr	D, E, F, K, L	D, E, F, K, L
5. Barrierefreiheit der Haltestellen	F, G	F, G
6. Agenda 2030 Bonus: Nutzung vorhandener Ladeinfrastruktur	D, G	D, G
Innovationsraum (Innovative Mobilitätselemente)	F, G	F, G



APPENDIX C – LITERATUR

I. Version

Änderungsprotokoll auf Basis Version 2023

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.
- EFA – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, jeweils aktuelle Fassung.
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, 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.

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