



SOC3-B

Mobilität

Ziel

Unser Ziel ist die Einsparung natürlicher Ressourcen, die Schaffung lebenswerter Quartiere und Räume, die Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen in Luft, Wasser, Boden und die Steigerung des Nutzerkomforts durch die Förderung der nachhaltigen Mobilität.

Nutzen

Die Qualität der Mobilitätsangebote ist ein wichtiger Standortfaktor für die Nutzer eines Gebäudes. Das Vorhandensein verschiedener Mobilitätsalternativen ermöglicht eine individuelle Wahl des geeigneten Verkehrsmittels für unterschiedliche Wegstrecken und eröffnet so den schrittweisen Umstieg auf nachhaltige Mobilität im Umweltverbund. Werden am Gebäude die Voraussetzungen geschaffen, vielfältige Mobilitätsangebote zu nutzen, ist von einer Steigerung der Umweltqualität und einer Reduktion negativer Auswirkungen des individuellen motorisierten Individualverkehr entstehen, auszugehen. Weiterhin wird die Zufriedenheit der Nutzer 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

 Moderat			3.2.a/b	Luftbelastung
			11.2.b	Mobilität
			13.1.a	Klimaschutz
 Gering	3.4	Reduktion vorzeitiger Sterblichkeit; Förderung von Gesundheit/Wohlbefinden	3.1.a/b	Gesundheit und Ernährung
	8.4	Globale Ressourceneffizienz und Entkopplung von wirtschaftlicher Entwicklung		
	9.4	Modernisierung der Infrastruktur und Ressourceneffizienzsteigerung		
	9.5	Innovation fördern		
	11.6	Verringerung von Umweltbelastungen in Städten		
	12.2	Einsatz natürlicher Ressourcen		



Ausblick

Die Mobilität ist in einer Umbruchphase. Regionen und Städte stellen zunehmend Leitlinien mit Zielwerten zum Anteil des Umweltverbunds in ihrer Region auf. Gebäudebesitzer und -betreiber können zukünftig mit Zielwerten zur Verteilung des Transportaufkommens zum Gebäude und umgesetzten Maßnahmen am Gebäude die nachhaltige Mobilität in der Region fördern. In diesem Kriterium werden die infrastrukturellen Rahmenbedingungen geschaffen, um zukünftig Mobilität besser managen zu können. Zukünftig werden im Kriterium ENV1-B Klimaschutz und Energie die Systemgrenzen erweitert, um dort die Treibhausgasemissionen der Mobilität in der CO₂-Bilanz abzubilden.

Anteil an der Gesamtbewertung

	ANTEIL
alle Nutzungen	10 %



BEWERTUNG

Mobilität ist zentral mit dem Gebäude und seiner Infrastruktur als Start- und Zielpunkt verbunden. Neben baulicher Beschaffenheit und Abstellmöglichkeiten für Verkehrsmittel geht es um die Förderung alternativer Verkehrsträger. Im Betrieb sollten hierzu im betrachteten Turnus die vorhandenen Angebote überprüft werden und ggf. weitere oder andere Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

In diesem Kriterium können insgesamt 125 Punkte erreicht werden. Zur Bewertung können ohne Bonuspunkte maximal 100 Punkte angesetzt werden, mit Bonuspunkten maximal 110 Punkte.

NR	INDIKATOR	PUNKTE
1	Fußgänger	
1.1	Benutzerkomfort am Gebäude	max. 5
	■ Abstellräume für Mobilitätshilfsmittel (z. B. Rollatoren, Kinderwagen, Elektroroller etc.) vorhanden	5
2	Radverkehr	
2.1	Abstellanlagen	max. 35
	■ Abstellanlagen gut zugänglich am/im Gebäude vorhanden ■ Diebstahl- und Vandalismussicherheit an der Fahrradabstellanlage/-stellplätze vorhanden ■ Wartungseinrichtungen vorhanden ■ Wetterschutz der Abstellanlage/-plätze vorhanden (min. 80 %) ■ Beleuchtung der Abstellanlage/-plätze vorhanden (min. 80 %) ■ Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrräder vorhanden	+5 +5 +5 +5 +5 +10
2.2	Nutzerkomfort	max. 5
	■ Angebote zur Steigerung des Nutzerkomforts vorhanden (z. B. Dusch-/Umkleide-/Aufbewahrungsmöglichkeiten etc.)	5
3	Öffentliche Verkehrsmittel	
3.1	ÖPNV Erschließungsqualität	max. 20
	■ Entfernung zur nächsten Haltestelle (max. 350 m Luftlinie) ■ Takt des ÖPNV (max. 10 Minuten)	+10 +10
3.2	ÖPNV Angebote	max. 20
	■ Förderprogramme für den ÖPNV für Nutzer vorhanden ■ Lageplan mit Verortung der Haltestellen (alternativ Wegebeschilderung) und Fahrgastinformationen (Aushang oder digitale Anzeige) im Gebäude vorhanden	+15 +5



NR	INDIKATOR	PUNKTE
4	Motorisierter Individualverkehr	
4.1	Ladeinfrastruktur am Gebäude	max. 15
	Variante A (Mobilitätsstrategie)	
	- Es liegt eine Mobilitätsmanagement-Strategie vor, die eine angemessene Bereitstellung von Ladestationen gewährleistet. - Die Mobilitätsmanagement-Strategie wurde umgesetzt	 +5 +10
	Variante B (ohne Mobilitätsstrategie)	
	Der Anteil der Ladestationen (ab Typ2 ≥22kW) in den realisierten PKW-Stellplätzen beträgt	
	1-5 % 6-10 % 11-15 % 16-20 % 21-25 %	 3 6 9 12 15
4.2.	Förderung alternativer Antriebstechnologien	max.5
	Tankstellen für alternativ angetriebene Fahrzeuge/regenerative Treibstoffe etc. im direkten Umfeld des Gebäudes (max. 5 Minuten Fahrzeit) vorhanden	+5
5	Sharing Angebote	
5.1	Fahrzeugsharing und Fahrgemeinschaften	max. 20
	- Sharing-Angebot (Car-, Roller-, Bike-Sharing etc.) in unmittelbarer Nähe (max. 350 m) des Gebäudes (kommerzielles/privates Sharing) vorhanden - Programme zur Förderung von Fahrgemeinschaften werden unterstützt	 +10 +10
6	AGENDA 2030 BONUS	+10
	Mobilität am Gebäude wie übergeordneter Modal Split Die lokale Strategie und Zielsetzung der Stadt, der Region oder des Landes zur Aufteilung der Transportmittel (Modal Split), in dem sich die Immobilie befindet, wird am Gebäude umgesetzt.	
Zu 1 - 5	INNOVATIONSRAUM	wie 1-5
	Erläuterung: Werden alternative Maßnahmen umgesetzt, die nachweislich dazu beitragen, die Nutzer des Gebäudes dazu zu bewegen, umfangreich und häufig den Umweltverbund (nicht motorisierte Verkehrsträger, öffentliche Verkehrsmittel oder Leihsysteme) zu nutzen, um das Gebäude zu erreichen, können diese entsprechend der Zielformulierung des Kriteriums und der Bewertung der anderen Indikatoren ebenfalls positiv bewertet werden.	



NACHHALTIGKEITS-REPORTING UND SYNERGIEN

Nachhaltigkeits-Reporting

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

NR	KENNZAHLEN/KPI	EINHEIT
KPI 1	Anteil des Umweltverbunds an der gesamten verwendeten Verkehrsmittel der Gebäudenutzer	[%]

Synergien mit DGNB Systemanwendungen

■ DGNB GEBÄUDE NEUBAU

Hohe Synergien mit dem Neubausystem, da die im TEC3.1 und SITE1.1 Kriterium abgefragten Maßnahmen in diesem Kriterium angerechnet werden können.



APPENDIX A – DETAILBESCHREIBUNG

I. Relevanz

Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor für Gebäude. Das Vorhandensein verschiedener Verkehrsträger und deren Vernetzung im Rahmen eines effizienten Verkehrskonzepts erhöhen den Nutzungskomfort einer Infrastruktur. Die entsprechend hohe Akzeptanz und Frequentierung durch die Nutzer wirkt sich positiv auf die Bewertung der Lage und damit auf die Standortentscheidung für eine Immobilie aus.

II. Zusätzliche Erläuterung

Mobilität beginnt nicht erst außerhalb des Gebäudes, sondern schon im Gebäude müssen adäquate Voraussetzungen geschaffen werden. Bei Bestandsgebäude können Mobilitätsangebote auch im Nachhinein angepasst und erweitert werden. Flexibilität, welche die Zugänglichkeit zu alternativen Verkehrsträgern (Öffentlicher Personenverkehr, Mobilitätsplattformen oder Leihsysteme) und die Erfüllung unterschiedlicher individueller Mobilitätsbedürfnisse ermöglicht, und Benutzerfreundlichkeit, welche beispielsweise Zugang zu Fahrgastinformation oder Abstellmöglichkeiten für Mobilitätshilfsmittel bietet, tragen zur Erhöhung der Nutzungsakzeptanz bei.

III. Methode

Indikator 1: Fußgänger

Die Bewertung des Indikators erfolgt über das Vorhandensein von Räumlichkeiten zur Aufbewahrung von Mobilitätshilfsmittel, wie z. B. Rollatoren, Kinderwagen etc.

Indikator 2: Radverkehr

Die Bewertung des Indikators erfolgt über das Vorhandensein von Abstellanlagen, Wartungseinrichtungen, Vandalismus- und Diebstahlsicherheit, Wetterschutzes, Beleuchtung, Lademöglichkeit und dem Nutzerkomfort für den Radverkehr am Gebäude.

- Abstellanlagen: Es wird bewertet, ob Abstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität (ausreichend Platzangebot und Anzahl nach der technischen Richtlinie TR 6102 des ADFC oder nach Merkblatt Nr. 593 der Architektenkammer Baden-Württemberg oder jeweiligen Landesverordnungen) vorhanden sind.
- Diebstahl- und Vandalismussicherheit: Es wird bewertet, ob die Abstellanlage möglichst vandalismussicher ausgeführt wurde und ein Diebstahlschutz für Fahrräder gewährleistet wird.
- Wartungseinrichtungen: Eine für den Fahrradfahrer kurzfristig am oder im Gebäude befindliche und mit dem Fahrrad gut erreichbare Fläche, die ausschließlich zur Wartung von Fahrrädern vorgehalten wird. Sie sollte wettergeschützt, einfach auffindbar sowie gut ausgeleuchtet sein und über einfache Wartungswerkzeuge sowie Fahrradhalterung und Luftpumpe verfügen.
- Wetterschutz: Es wird bewertet, ob die Abstellanlagen/-Stellplätze wettergeschützt sind.
- Beleuchtung: Es wird bewertet, ob die Abstellanlagen/-Stellplätze beleuchtet sind.
- Ladestationen: Es wird bewertet, ob ausreichend Ladestationen für Fahrräder vorhanden sind.
- Nutzerkomfort: Es wird bewertet, ob Dusch-, Umkleide- und Aufbewahrungsmöglichkeiten vorhanden sind.

Indikator 3: Öffentliche Verkehrsmittel

Die Bewertung des Indikators erfolgt über die Erschließbarkeit des Gebäudes durch öffentliche Verkehrsmittel und, ob die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gefördert wird. Ein Lageplan mit Verortung der Haltestellen (alternativ Wegebeschilderung) und Fahrgastinformationen im Gebäude soll bereitgestellt werden.



Indikator 4: Motorisierter Individualverkehr

Indikator 4.1: Ladeinfrastruktur

Die Bewertung des Indikators erfolgt über zwei Varianten:

Variante A:

Es wird bewertet, ob eine Mobilitätsmanagement-Strategie vorhanden ist, welche eine angemessene Bereitstellung von Ladestationen gewährleistet. Diese trägt unter Beachtung relevanter Kriterien (Nutzer, Gebäudetypologie, Anbindung ÖPNV etc.) den projektspezifischen Bedürfnissen Rechnung. Sie unterstützt die Ziele des nationalen Strategierahmens über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und orientiert sich, sofern vorhanden, an auf kommunaler Ebene abgeleiteten Maßnahmen für Gebäude und Quartiere. Zudem wird bewertet, ob die Mobilitätsmanagement-Strategie umgesetzt wurde.

Variante B:

Es wird der Anteil der vorhandenen Ladestationen an den realisierten PKW-Stellplätzen am Gebäude bewertet. Die E-Fahrzeuge müssen mit Ökostrom geladen werden, außer in begründeten Ausnahmefällen, die nachzuweisen sind (z. B. in bestehenden langfristigen Lieferverträgen).

Indikator 4.2: Förderung alternativer Antriebstechnologien

Es wird bewertet, ob durch Tankstellen alternativer Antriebstechnologien im Umfeld motorisierter Individualverkehr mit alternativen Antriebstechnologien gefördert wird.

Indikator 5: Sharing-Angebote

Die Bewertung des Indikators erfolgt über das Vorhandensein von Verleihsysteme, welche in fußläufiger Erreichbarkeit vom Gebäude aus vorhanden sind und ob interne Prozesse zur Förderung von Fahrgemeinschaften vorhanden sind.

Indikator 6: Agenda 2030 Bonus – Übergeordneter Modal Split

Die Bewertung des Bonuspunktes erfolgt, wenn das Transportaufkommen zum Gebäude übergeordneten Zielen von Land/Region/Stadt entspricht.



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.

Indikator 1: Fußgänger

- Fotodokumentation

Indikator 2: Radverkehr

- Nachweis Anzahl Fahrradstellplätze
- Fotodokumentation

Indikator 3: Öffentlicher Verkehrsmittel

- Erschließungsqualität: Fahrpläne und Lageplan mit Verortung der Haltestellen
- ÖPNV Angebote; Screenshots, Fotodokumentation

Indikator 4: Motorisierter Individualverkehr

- Förderung alternativer Antriebstechnologien: Mobilitätstrategie, Nachweis Anzahl Ladestationen, Fotodokumentation, Lageplan mit Verortung der Tankstellen
- Nachweis Ökostromvertrag

Indikator 5: Sharing Angebote

- Fahrzeug-Sharing und Fahrgemeinschaften: Screenshots, Lageplan mit Verortung der Sharing-Angebote

Indikator 6: Agenda 2030 Bonus – Übergeordneter Modal Split

- Nachweis über Strategieunterlagen und Fahrplan mit Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie



APPENDIX C – LITERATUR

I. Version

Änderungsprotokoll auf Basis Version 2020

SEITE	ERLÄUTERUNG	DATUM
129	Nachweis Indikator 4 erweitert	27.07.2022

II. Literatur

- Merkblatt Nr. 593 der Architektenkammer Baden-Württemberg (Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) Vom 28. Mai 2015 – AZ.: 41– 2600.0-13/187)
(https://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumenten_datenbank/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_Planungsrecht/Merkblatt593-VWV-Stellplaetze2015.pdf, 17.06.2019)
- Sustainable Development Goals Icons, United Nations/globalgoals.org