



TEC3.1

Mobilitätsinfrastruktur



Ziel

Unser Ziel ist der sparsame Umgang mit natürlichen Ressourcen bei der Dimensionierung von Infrastruktur und Angebot, die Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen in Luft, Wasser und Boden, die Steigerung des Nutzungskomforts durch eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur und die Stärkung leistungsfähiger, bezahlbarer Mobilitätsangebote.

Nutzen

Eine nachhaltige und intelligente Verkehrsinfrastruktur ermöglicht es den Nutzenden, das für ihre individuellen Ansprüche geeignetste Verkehrsmittel zu wählen. Werden am Gebäude die Voraussetzungen geschaffen, vielfältige und nachhaltige Mobilitätsangebote komfortabel zu nutzen, ist von einer Reduktion der Schadstoffbelastungen und weiteren negativen Auswirkungen, die insbesondere durch 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 zurzeit in einer Umbruchphase (z. B. durch Elektromobilität, autonomes Fahren, neue Mobilitätsangebote). Die Entwicklung wird genau beobachtet und die Bewertungskriterien werden nach Erfordernis angepasst.

Anteil an der Gesamtbewertung

	ANTEIL	BEDEUTUNGSFAKTOR
Shoppingcenter Geschäftshaus	3,0 %	2
Versammlungsstätten		
Verbrauchermarkt	2,7 %	2
Büro Bildung Wohnen Hotel	2,2 %	2
Gesundheitsbauten		
Logistik Produktion	2,0 %	2



BEWERTUNG

Das Gebäude ist als Start und Zielpunkt von Wegen zentral für die Ausprägung der Mobilität seiner Nutzenden, denn hier entscheidet sich, welche Verkehrsmodi im Alltag zur Nutzung bereitstehen. Zur gebäudebezogenen Mobilitätsinfrastruktur gehören daher die bauliche Beschaffenheit von Zuwegungen oder Abstellmöglichkeiten für Verkehrsmittel. Eine entsprechende Beschaffenheit dieser Infrastruktur kann die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmodi fördern. Dazu ist es erforderlich, dass die alternative Mobilitätsinfrastruktur bei Fertigstellung des Gebäudes zur Verfügung steht. Mit einer qualitativ-quantitativen Methode wird anhand der Indikatoren Radverkehrsinfrastruktur, Leihsysteme, Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien und Nutzungskomfort im Gebäude das Vorhandensein von entsprechenden Angeboten bewertet. Im Kriterium können inklusive Boni maximal 115 Punkte erreicht werden. Von den insgesamt 120 regulären Punkten können maximal 100 Punkte ohne Boni angerechnet werden.

MINDESTANFORDERUNG

AN ALLE GEBÄUDE: -

AN PLATIN-ZERTIFIZIERTE GEBÄUDE: Im gesamten Kriterium ist eine Mindestpunktzahl von 40 Punkten nachzuweisen.

NR.	INDIKATOR	PUNKTE
1	Mobilitätskonzept	max. 10
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Es liegt ein Mobilitätskonzept vor, in dem Ziele für nachhaltige Mobilität formuliert werden. ■ Berücksichtigung künftiger Verkehrsnachfrage im Mobilitätskonzept 	+5 +5
2	Infrastrukturen	max. 60
2.1	Fußverkehrsinfrastruktur	max. 15
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wegeführung: klare, für alle Nutzungsgruppen sichere und barrierefreie Wegeführung. Hinweise sind erkennbar und verständlich (für alle Nutzungsgruppen je nach Nutzungsprofil). ■ Abstellräume/-möglichkeiten für Mobilitätshilfsmittel, wie Rollatoren, Kinderwagen, Stehroller etc. in Eingangsnähe in ausreichender Größe vorhanden 	+7,5 +7,5
2.2	Radverkehrsinfrastruktur	max. 20
	Die im Mobilitätskonzept vorgesehenen oder nach den bauordnungsrechtlichen Vorgaben erstellten Fahrradabstellplätze weisen die folgenden Eigenschaften auf:	
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Mindestens 80 % der Abstellanlagen sind klar dem Gebäude zugeordnet, eingangsnah verortet, leicht zugänglich, beleuchtet und verfügen über Diebstahlschutz. ■ Wetterschutz für Dauernutzende ist vorhanden (100 % für Bewohnende (bei Wohngebäuden), bei allen anderen Profilen mindestens 80 % der baurechtlich geforderten Plätze für Dauernutzende). ■ Abstellplätze für Lastenräder und Sonderräder sind in angemessener Zahl und diebstahlsicher vorhanden. 	7,5 +7,5 +5



2.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	max. 25
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stellplätze werden gegenüber dem ortsüblichen Standard/Vorgaben („notwendige Stellplätze“) im Rahmen zulässiger Reduktionsmöglichkeiten in reduzierter Zahl umgesetzt. 15 ■ Der reduzierte Stellplatzbedarf wird in einem Mobilitätshub ausgewiesen. Dieses wird gemeinsam mit anderen Mobilitätsteilnehmenden genutzt. In dem Hub werden weitere Nutzungen zur Reduzierung von Verkehrswegen vorgesehen/ingeplant wie z. B. Paketstation, Sharing, kleine Reparaturstation, Verleih von Fahrradanhängern, Automaten zur Nahversorgung etc. +5 ■ Für die auf dem Grundstück befindlichen Stellplätze sind rechtliche, organisatorische und bauliche Voraussetzungen für die künftige Mitnutzung durch Car-Sharing-Anbieter geschaffen. +5 ■ Mindestens 80 % der zum Gebäude gehörigen Stellplätze sind nicht fest und dauerhaft bestimmten Nutzenden bzw. Nutzungsgruppen zugeteilt, so dass die vorhandenen Stellplätze effizient genutzt werden können. +5 ■ Es wurde ein Konzept umgesetzt, das – mit Ausnahme von Stellplätzen für Mobilitätseingeschränkte und für Car-Sharing – vollständig auf Stellplätze verzichtet. Stattdessen wird nachweislich ein aktiver Beitrag zur Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätsmanagementkonzepts geleistet, welche durch die Einbindung nicht motorisierter Verkehrsträger, öffentlicher Verkehrsmittel und/oder geteilter Verkehrsmittel den Gebäudenutzende ermöglicht, ihre Mobilität unabhängig vom motorisierten Individualverkehr zu organisieren. 25 	

2.4 AGENDA 2030 BONUS – Mobilitätsmanagementkonzept

Ein professionell erarbeitetes Mobilitätsmanagementkonzept ist im Mobilitätskonzept enthalten.



+5

3	Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien	max. 25
3.1	Radverkehr und Elektrozweiräder bis 45 km/h	max. 10
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nichtwohngebäude: Bei 5 % bis 40 % der baurechtlich geforderten Fahrradstellplätze für Dauernutzende sind Ladestationen (mindestens jedoch zwei Ladestationen) vorhanden. 110 ■ Wohngebäude: Bei 5 % bis 40% der baurechtlich geforderten Fahrradstellplätze für Dauernutzende sind Ladestationen vorhanden (mindestens jedoch zwei Ladestationen). 1 – 10 	
3.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	max. 10
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei Nichtwohngebäuden sind mindestens 30 % der Stellplätze für Dauernutzende sowie 10 % aller anderen Stellplätze mit einer Ladestation ausgestattet und weitere 30 % aller hergestellten Stellplätze sind mit Ladeinfrastruktur vorgerüstet. Eine anrechenbare Ladestation von Nichtwohngebäuden hat mindestens eine Ladeleistung von 11 Kilowatt. 10 ■ Bei Wohngebäuden sind mindestens 50 % der Stellplätze für Bewohnende mit einer Ladestation ausgestattet und weitere 50 % sind mit Ladeinfrastruktur vorgerüstet. 10 	



3.3	Einbindung der Lade- oder Tankstationen	max. 5
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einbindung der Ladestationen in das Gebäudeenergiemanagement +2,5 ■ Einbindung der Ladestationen in ein vernetztes Lademanagement (ab 5 Ladeplätzen) +2,5 	
3.4	AGENDA 2030 BONUS – Klimaschutzziele Vehicle to Grid: Vorrüstungen für bidirektionales Be- und Entladen der Elektrofahrzeuge vorhanden	 +10
<hr/>		
4	Leihsysteme	max. 10
4.1	Mobilitäts-Sharing Stellplätze für Mobilitäts-Sharing (Car-, Roller-, Bike-Sharing etc.) sind in angemessener Anzahl und in unmittelbarer Nähe zum Eingang (maximal 350 m) gut zugänglich am/im Gebäude vorhanden oder das Gebäude liegt innerhalb des Geschäftsgebiets eines Free-Floating-Anbieters. Alternativ sind das Gebäude oder seine Nutzenden an einem Quartiersmobilitätskonzept beteiligt, das die Organisation und Förderung der Sharing-Systeme beinhaltet. <ul style="list-style-type: none"> ■ Je Angebot können 5 Punkte gerechnet werden. Jede Kombination von Angebot und Angebotsform (stationsgebunden/free floating) kann nur einmal angerechnet werden (z. B. nur ein stationsgebundener Car-Sharing-Anbieter). 	max. 10
<hr/>		
5	Nutzungskomfort	max. 15
5.1	Nutzungskomfort im Gebäude und für Nutzungsgruppen <ul style="list-style-type: none"> ■ Duschmodöglichkeit in angemessener Zahl vorhanden oder vorgerüstet und für Nutzende zugänglich +5 ■ Umkleide- und Trockenräume sowie Aufbewahrungsmöglichkeiten für Fahrradkleidung o. ä. (ausgelegt auf Zahl regelmäßig Radfahrender) vorhanden +5 ■ Wartungseinrichtungen für Fahrräder in angemessener Zahl vorhanden +5 ■ Wohngebäude: Neben regulären Fahrradabstellflächen auch Abstellflächen z. B. für Kinderanhänger, Lastenanhänger etc. vorhanden +5 	max. 15
<hr/>		
zu 1 – 5	INNOVATIONSRAUM Werden Maßnahmen umgesetzt, die nachweislich dazu beitragen, die Nutzenden 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. Dies ist ebenso im Bereich der Elektromobilität oder technischen Integration möglich (z. B. „Grüne Logistik“, die eine emissionsarme bzw. emissionsfreie Zustellung in Innenstädten ermöglicht; Abstellanlagen und Ladestationen für Lastenfahrräder).	 wie 1 – 5



NACHHALTIGKEITSREPORTING

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

NR.	KENNZAHLEN/KPI	EINHEIT
KPI 1*	Anzahl Abstellanlagen für Fahrräder mit definierten Mindestqualitäten (klar dem Gebäude zugeordnet, eingangsnah verortet, leicht zugänglich, beleuchtet und mit Diebstahlschutz)	[Anzahl]
KPI 2*	Anzahl Stellplätze für motorisierten Individualverkehr	[Anzahl]
KPI 3*	Anteil Fahrradabstellplätze mit Ladestationen	[%]
KPI 4*	Anteil Stellplätze für motorisierten Individualverkehr mit Ladestationen	[%]
KPI 5	Anzahl unterschiedlicher Angebote für Mobilitäts-Sharing in unmittelbarer Umgebung	[Anzahl]



APPENDIX A – DETAILBESCHREIBUNG

I. Relevanz

Mobilität ist heute ein wichtiger Standortfaktor für Gebäude. Gute Erreichbarkeit, das Vorhandensein verschiedener Mobilitätsangebote und deren Vernetzung erhöhen den Nutzungskomfort der unterschiedlichen Verkehrsmodi. Die entsprechend hohe Akzeptanz und Frequentierung durch die Nutzenden 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 eines Gebäudes, sondern bereits innerhalb müssen adäquate Voraussetzungen geschaffen werden. Grundlage dafür ist ein Mobilitätskonzept.

Das Mobilitätskonzept ist Grundlage für die Bemessung und Ausgestaltung der Mobilitätsinfrastruktur im und am Gebäude. Dabei tragen ein breites Mobilitätsangebot und Nutzungsfreundlichkeit zur Erhöhung der Nutzungsakzeptanz bei.

Ein breites Mobilitätsangebot bedeutet die Zugänglichkeit zu nachhaltigen Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten wie dem öffentlichen Verkehr, Leihsystemen oder Mobilitätsplattformen, aber auch die Nutzung unterschiedlicher individueller Verkehrsmittel wie zum Beispiel die Nutzung von Elektrofahrzeugen wie Elektroauto, Elektromotorroller oder Elektrofahrrad.

Nutzungsfreundlichkeit ist u. a. die Wegeführung innerhalb eines Gebäudes, die leichte Erreichbarkeit von Unterstellräumen für Mobilitätshilfsmittel wie Rollatoren, Kinderwagen, Zweiräder, Stehroller (Personal Transporter) und auch der Nutzungskomfort im Gebäude durch Duschköglichkeiten, Umkleide- und Trockenräume sowie Aufbewahrungsmöglichkeiten.

III. Methode

Indikator 1: Mobilitätskonzept

Grundlage für die Bewertung des Indikators ist das Vorliegen eines übergeordneten Mobilitätskonzepts, das nutzungsspezifische Anforderungen, lokale Rahmenbedingungen und Ziele, die ortsübliche Mobilität und die geplante Gebäudenutzung sowie den Bedarf und die Möglichkeiten effizienter- und umweltverträglicher alternativer Antriebstechnologien (Elektro-, Wasserstoffantrieb, Erdgas etc.) nebst der notwendigen Ladeinfrastruktur für das Quartier und insbesondere für den Gebäudestandort untersucht und projektspezifische Maßnahmen und Nutzungsanforderungen aufzeigt. Das Konzept formuliert Reduktionsziele für die Raum- und Ressourceninanspruchnahme des Verkehrs und seiner Emissionen und leitet daraus die Dimensionierung der Mobilitätsinfrastruktur sowie Mobilitätsmanagementmaßnahmen ab.

Im Indikator wird positiv bewertet, wenn ein Mobilitätskonzept vorliegt, das mindestens folgende Punkte berücksichtigt:

- Das Mobilitätskonzept beschreibt als grundsätzliches Ziel sowohl die Reduktion des MIV und der dazugehörigen Infrastruktur als auch ein attraktiveres Angebot des Umweltverbunds („Push and Pull“-Prinzip).
- Das Mobilitätskonzept definiert Ziele zur Stärkung des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV. Die Zielwerte des Konzepts basieren auf einer zukunftsgerichteten Bedarfsabschätzung unter Berücksichtigung der Grundsätze, nicht notwendigen Verkehr zu vermeiden und notwendigen Verkehr auf möglichst



umweltverträgliche Verkehrsmittel (also zunächst den Umweltverbund oder geteilte Verkehrsmittel oder lokal emissionsfreie Verkehrsmittel) zu verlagern und dabei einen geringeren Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split anzustreben als benachbarte Gebiete und ähnliche Raumtypen. Die Zielwerte orientieren sich zudem – falls vorhanden – an lokalen Zielen oder Zielwerten für den Modal Split. Diese lokalen Zielwerte können beispielsweise in Verkehrsentwicklungsplänen oder Klimaschutzplänen festgeschrieben sein.

- Orientierung/Anbindung an das kommunale oder das Verkehrs-/Mobilitätskonzept des Quartiers (falls vorhanden)
- Die Zielwerte für die Verteilung des Verkehrsaufkommens im Quartier und Gebäude (Modal Split) sind Grundlage für die Konzeption von Mobilitätsmanagementmaßnahmen und die Bemessung von Abstellanlagen. Bei der Bemessung von Kfz- und Fahrradabstellanlagen wird mindestens zwischen Stellplätzen für Dauernutzende (Über-Nacht-Parkende, Beschäftigte, Schülerinnen und Schüler, Bewohnende) und Kurzzeitparkende (Besuchende, Kundinnen und Kunden) unterschieden. Abstellanlagen für Kurzzeitparkende müssen für die entsprechenden Nutzungsgruppen zugänglich und nutzbar sein. Darüber hinaus ist der Bedarf für Abstellmöglichkeiten von Mobilitätshilfen im Bereich des Fußverkehrs abzuschätzen (Rollatoren, Kinderwagen, Seniorenmobile, Stehroller, Laufräder).
- Darstellung: Herleitung erforderlicher Stellplätze für Fahrräder und eventuell für Mobilitätshilfen, Höchstzahl an Kfz-Stellplätzen
- Darstellung: textliche und zeichnerische Darstellung der Wegebeziehungen (insbesondere auch barrierefreier Wegebeziehungen) und Schnittpunkte aller Verkehrsarten sowie der Anbindungen an das umliegende Straßen- und Wegenetz incl. Entfernungsangaben der zurückzulegenden Wege in Metern bis zur Straßenbegrenzungslinie
Darstellung: Voraussetzungen der vorhandenen technischen Infrastrukturen, z. B. Kapazität des Stromnetzes

Es wird positiv bewertet, wenn die künftige Verkehrsnachfrage im Mobilitätskonzept berücksichtigt wird. Dabei sind mindestens Aussagen zu den folgenden Punkten enthalten:

- Berücksichtigung sowohl der aktuellen als auch der erwartbaren zukünftigen Nutzungsstruktur (Alter, Haushaltsstruktur, Lebensphase, Einkommen, Art des Quartiers, Struktur im Gewerbe-/Industriegebiet, Topografie)
- Bedarfsanalyse unter Berücksichtigung von Zukunftsszenarien (z. B. durch Veränderung der Arbeitswelt, der Verkehrsmittelwahl und das Hinzukommen neuer Mobilitätsangebote)
- Resilienz/Anpassungsfähigkeit bei äußeren Störungen oder verändertem Bedarf, veränderter Erreichbarkeit

Indikator 2: Infrastrukturen

Indikator 2.1: Fußverkehrsinfrastruktur

Die Bewertung des Indikators erfolgt über eine Bewertung der Eingangssituation und Wegeführung.

- **Wegeführung:** Die Wegeführung für Fußgängerinnen und -gänger von der Straßenbegrenzungslinie aus zum (Haupt-)Eingang ist möglichst direkt und führt ausschließlich über Wegeverbindungen, bei denen der Fußverkehr bevorrechtigt ist oder eine deutlich abgesetzte, separate Infrastruktur nutzen kann (z. B. nicht ausschließlich über die Fahrbahn von Parkplätzen).
- **Abstellmöglichkeiten:** Hier erfolgt die Bewertung von Abstellmöglichkeiten für Mobilitätshilfen wie Rollatoren, Seniorenmobile, Kinderwagen, Stehrollern etc. in Eingangsnähe. Diese sollten gemäß Mobilitätskonzept in ausreichender Größe vorhanden sein. Liegt kein Mobilitätskonzept vor, ist die Bemessung gesondert zu kalkulieren und ggf. mit Vorgaben zu barrierefreien Fahrradabstellanlagen der bauordnungsrechtlichen Vorgaben abzustimmen (s. Indikator 2.2). Das



jeweilige Nutzungsprofil ist zu berücksichtigen (z. B. Kinderwagenstellplätze in Wohngebäuden).

Indikator 2.2: Radverkehrsinfrastruktur

In diesem Indikator werden verschiedene Ausprägungen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts (Indikator 1) hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur bewertet. Die Bewertung des Indikators erfolgt über eine Bewertung der Abstellanlagen und anhand des Wetterschutzes sowie der Beleuchtung.

Abstellanlagen sind gemäß Mobilitätskonzept bemessen oder wenn kein Konzept vorliegt: Errichtung in ausreichender Anzahl und Qualität nach dem Merkblatt Nr. 593 der Architektenkammer Baden-Württemberg oder Handbuch Stellplatzsatzung Zukunftsnetz Mobilität NRW, S. 23 ff. Kalkuliert wird hier ohne das Ausschöpfen von Möglichkeiten der Reduzierung notwendiger oder empfohlener Stellplätze und ohne abgelöste Stellplätze. Darüber hinaus können folgende Empfehlungen zur Ermittlung des Platzbedarfes der Abstellanlagen und Zuwegungen herangezogen werden:

- Hinweise für die Planung von Fahrradabstellanlagen sowie die Technische Richtlinie TR 6102 des ADFC
- BPD Fahrradplätze (hamburg.de)
- Handbuch Stellplatzsatzung Zukunftsnetz Mobilität NRW S. 48 ff.
- Bicycle Parking Manual der Danish Cycling Federation
- Leitfaden Fahrradabstellanlagen (nahmobil-hessen.de)

Die Abstellanlage ist beleuchtet, gut zugänglich und eingangsnah auszuführen und mit Diebstahlschutz für Fahrräder ausgestattet.

- „Diebstahlschutz“ bedeutet, dass die Fahrradabstellanlage eine Anschlussmöglichkeit am Rahmen und einem Reifen hat. Sind die Abstellanlagen in einem abschließbaren Raum untergebracht, der nur einer kleinen Nutzungseinheit zugänglich ist, kann die Anschlussmöglichkeit entfallen.
 - „Eingangsnah“ heißt für Fahrradabstellanlagen für Kurzzeitparkende (z. B. Einzelhandelskundinnen und -kunden) eine zu Fuß überwindbare mittlere Distanz von < 15 m, für Dauernutzende eine zu Fuß zu überwindbare mittlere Distanz von < 35 m zur nächstgelegenen Eingangstür bzw. bei innenliegenden Fahrradgaragen zum nächstgelegenen Treppenaufgang.
 - „Gut zugänglich“ bedeutet: Etwaige Rampen überschreiten eine Steigung von 10 % nicht und weisen eine Mindestbreite von 1,10 m auf. Türen auf dem Weg zu Fahrradabstellanlagen sollten sich leicht mit einem Fahrrad in der Hand öffnen lassen, etwaige für die Zugänglichkeit der Abstellanlagen benötigte Aufzüge müssen für den Fahrradtransport ausreichend dimensioniert sein.
- Wetterschutz: Es wird bewertet, ob die Abstellanlagen/-stellplätze wettergeschützt sind.
 - Lastenräder: Für die Anrechnung ist zu beachten, dass zusätzlich die Kurvenradien von Lasten- und Sonderrädern bei den Zuwegungen zu berücksichtigen sind.

Indikator 2.3: Motorisierter Individualverkehr

In diesem Indikator werden verschiedene Ausprägungen der Umsetzung des Mobilitätskonzepts (Indikator 1) hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs bewertet. Liegt kein Mobilitätskonzept vor, sind die bauordnungsrechtlich geforderten „notwendigen Stellplätze“ Ausgangspunkt der Betrachtung. Positiv werden bewertet:

- Nutzung der bauordnungsrechtlich vorgesehenen Reduktionsmöglichkeiten des ortsüblichen Stellplatzschlüssels (sogenannte „notwendige Stellplätze“ nach Landesbauordnung). Sind keine derartigen Regeln zur Reduktion notwendiger Stellplätze vorgesehen oder sind diese standortbedingt nicht erfüllbar, wird positiv bewertet, wenn die Zahl der nach Bauordnung geforderten „notwendigen Stellplätze“ nicht überschritten wird. Falls das Bauordnungsrecht



keine notwendigen Stellplätze vorschreibt, kann eine wissenschaftliche Untersuchung des Stellplatzschlüssels des Stadtteils und seiner angrenzenden Nachbarstadtteile herangezogen werden. Liegt eine solche Untersuchung nicht vor, kann als Hilfsgröße der jüngste vom Statistikamt veröffentlichte Pkw-Bestand nach Raumtypen herangezogen werden; als ortsüblicher „zu unterschreitender Stellplatzschlüssel“ wird dann der Pkw-Bestand je 1000 Einwohner des passenden Raumtyps angesetzt und in dieser Einheit ausgewiesen und verglichen.

- Der reduzierte Stellplatzbedarf wird in einer Parkieranlage/einem Mobilitätshub gedeckt, deren gemeinsame Nutzung mit anderen, nicht zum Gebäude gehörigen Nutzungsgruppen vertraglich gesichert ist.
- Die Schaffung rechtlicher, organisatorischer und baulicher Voraussetzungen für die Mitnutzung durch Car-Sharing-Kundinnen und -Kunden.

Als Bonus (Indikator 2.4) wird positiv bewertet, wenn ein professionell erarbeitetes Mobilitätsmanagementkonzept vorliegt, das auch Empfehlungen für die künftigen Nutzenden des Gebäudes enthält. Dieses beinhaltet Angebote und Empfehlungen zu den folgenden Punkten:

- Unterlagen für den Dialog mit künftigen Nutzenden (z. B. Erreichbarkeitsinformationen, Funktionsweise der Angebote auf dem Grundstück sowie zuständige Ansprechpartner)
- Anreizsysteme für die Nutzenden, ihre Wege nachhaltig zurückzulegen (z. B. Angebot Jobticket, Jobrad, Förderung von Fahrgemeinschaften oder Förderung der Nutzung von Sharing-Systemen)
- Innovative Konzepte: z. B. in Bezug auf Stellplatznutzung, Aufbau lokaler Systeme, gemeinschaftliche Lösungen mit Nachbarn durch geteilte oder kombinierte Nutzung von Fahrzeugen, Stellplätzen oder Shuttle-Services, nachhaltige Logistik etc.
- Maßnahmen, Umsetzungsplan und Finanzierung sowie Veröffentlichung der Eckpunkte des Mobilitätskonzeptes und Mobilitätsmanagementkonzeptes.

Indikator 3: Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien

Ziel ist, ein flächendeckendes Netz von Ladeinfrastruktur für alternative Antriebstechnologien zu erhalten, so dass jeder Nutzende (Bewohnende, Werk tätige, Besuchende etc.) im oder am Gebäude die Möglichkeit hat, sein Elektrofahrzeug zu laden. Dieses wird getrennt nach Radverkehr und MIV bewertet.

Die Bewertung erfolgt auf Grundlage des Umfangs an umgesetzten Ladestationen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und das Elektrozweirad im und am Gebäude. Die Versorgung der Ladeinfrastruktur ist unter Berücksichtigung der funktional angemessenen Anschlussleistung (ggf. in Rücksprache mit dem Energieversorger) nachzuweisen. Es ist zu kennzeichnen und zu begründen, falls die maximale Anzahl Lade- und/oder Tankstationen nicht erreicht werden kann. In Absprache mit der DGNB kann die Ansetzung der Punkte erfolgen. Dabei sollte das Lastmanagement unter Beachtung von technischer und wirtschaftlicher Machbarkeit Berücksichtigung finden. Im Nichtwohnungsbau wird eine Ladeleistung von mindestens 11 Kilowatt (kW) gefordert. Für den Wohnungsbau gibt es keine Vorgaben.

Bewertet werden:

- Die Unterstützung und Installation von Infrastruktureinrichtungen im und am Gebäude in Form von Ladestationen für Elektrozweirad-Abstellplätze. Maximal 25 % der nach den Vorgaben umgesetzten Ladestationen dürfen als Ladeschrank ausgeführt werden.
- Die Unterstützung und Installation von Infrastruktureinrichtungen im und am Gebäude in Form von Ladestationen oder Tankstationen für Pkw-Stellplätze gemäß Gebäude-



Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG)¹. Vorrüsten heißt: Installation des Leerrohrs vom Netzgeräteraum bis hin zum Stellplatz ohne Ladepunkt, Berücksichtigung des Endausbaugrades bei der Netzanschlussleistung.

Hinweis:

- Empfehlungen für die qualitative und quantitative Planung elektrischer Anlagen in Gebäuden in Bezug auf die Elektromobilität werden in VDI 2166, Blatt 2 gegeben. Hierin wird auch auf entsprechende europäische Normen Bezug genommen.
- Die Einbindung der Ladestationen in das Gebäudeenergiemanagement sollte frühzeitig eingeplant werden (z. B. zur Nutzung von eigen erzeugtem Strom).
- Das vernetzte Lademanagement kann Ladestationen außerhalb des Grundstücks beinhalten.
- Die Parkplatzanordnung und Dimensionierung müssen ein ungehindertes Laden ermöglichen.
- Realisierte Ladestationen sollten vor Extremereignissen (z. B. Überflutung) geschützt werden.

Indikator 3.4: AGENDA 2030 BONUS – Klimaschutzziele

V2G (Vehicle to Grid) sind Vorrüstungen für bidirektionales Be- und Entladen von Elektrofahrzeugen und sind nachzuweisen.

Indikator 4: Leihsysteme (öffentlich oder privat)

- Bewertungspunkte werden vergeben für Verleihsysteme, die die im Indikator genannten Erreichbarkeitskriterien erfüllen. Lastenrad- und Fahrrad-Sharing werden als unterschiedliche Angebote behandelt.
- Ebenfalls können Punkte vergeben werden, wenn eine Beteiligung an einem Quartierssystem mit Förderung/Nutzung von Sharing-Angeboten vorliegt.

Indikator 5: Nutzungskomfort im Gebäude

Die Bewertung des Indikators erfolgt über eine Bewertung der Duschkmöglichkeiten und der Räumlichkeiten mit Aufbewahrungsmöglichkeiten.

IV. Nutzungsspezifische Beschreibung

Keine

¹ in Kraft getreten am 25.03.2021



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: Mobilitätskonzept

- Mobilitätskonzept mit Beachtung der Vorgaben zu den Inhalten

Indikator 2.1: Fußverkehrsinfrastruktur

- Fotodokumentation mit Erläuterung
- Auszüge aus Planunterlagen in Verbindung mit Lageplänen
- Grundrissauszug mit Eingangssituation und Abstellmöglichkeiten. Angabe zur kalkulierten Fläche und Anzahl dort unterzubringender Hilfsmittel im Verhältnis zur Zahl der Gebäudenutzenden

Indikator 2.2: Radverkehrsinfrastruktur

- Nachweis Abstellanlagen: Stellplatzbilanz in ausreichender Anzahl und Qualität nach Vorgaben des Mobilitätskonzepts oder den Landesbauordnungen bzw. den entsprechenden Ausführungsvorschriften (bei Abweichung der Anzahl: Darstellung und Begründung der Abweichung zu den Richtzahlen sowie Nachweis, dass bei einem Wechsel des Nutzenden weitere Stellplätze (bis zur Erfüllung der RiLi) nachgerüstet werden können)
- Als Voraussetzung für die Bewertung ist der Nachweis zu erbringen, dass die Abstellmöglichkeit für Fahrräder durch ein entsprechendes Platzangebot (bei Lastenrädern mit Kurvenradien) gewährleistet ist.
- Zuwegung: Nachweis durch Grundrisse, Fotodokumentation der Türöffnung, bei Rampen: Nachweis von Breite, Steigung und Kurvenradien
- Nachweis der Anzahl und Lage der Fahrradstellplätze, z. B. durch Grundrisse und Fotodokumentation

Indikator 2.3: Motorisierter Individualverkehr

- Nachweis zur Reduktion des Stellplatzschlüssel: Vereinbarung mit Stadt/Kommune und Konzept, Erläuterung der ermittelten Vergleichsgröße „ortsüblicher Standard“ (siehe Detailbeschreibung Indikator 3), Grundrisse und passende Stellplatzbilanz, ggf. Begründung und Nachweis, warum eine Reduktion notwendiger Stellplätze nicht möglich ist.
- Vertrag bzw. Auszug über Nutzung/Beteiligung an Quartiersgarage
- Nachweis für künftige Mitnutzung von Car-Sharing-Kundinnen und Kunden: Vertragsvereinbarung mit Anbieter und Nachweis der Schaffung der Voraussetzung (z. B. Zugänglichkeiten, Wegeführung etc.)
- Konzept ohne Stellplätze mit Nachweis, wie Mobilität funktioniert (Bezug zu Konzept unter



Indikator 1)

Indikator 2.4: Mobilitätsmanagement (Bonus)

- Mobilitätsmanagementkonzept mit Nachweis der in der Methode beschriebenen Eckpunkten

Indikator 3: Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien

- Das Konzept bedarf einer überschlägigen Leistungsbedarfsermittlung und eines Nachweises der Verfügbarkeit mit dem öffentlichen Versorger zur notwendigen elektrischen Leistung, z. B. durch Konzept für Elektroplanung und Abstimmungsnachweise
- Bestätigung der Umsetzbarkeit und Plan für mögliche Nachrüstung (z. B. Haustechnikplan, Aussage Elektroplaner etc.)
- Nachweis über Lageplan, Fotodokumentation
- Nachweis der Ladestationen (s. hierzu auch VDI 2166, Blatt 2. Planung elektrischer Anlagen in Gebäuden – Hinweise für die Elektromobilität)
- Ggf. Mobilitätsmanagementstrategie (Verweis zu Indikator 1)
- Leistungsnachweis der Einbindung in roamingfähige Abrechnungssysteme
- Vorrüstungen für bidirektionales Be- und Entladen der Elektrofahrzeuge (AGENDA 2030 BONUS)

Indikator 4: Leihsysteme

- Nachweis über Screenshot vom Geschäftsgebiet des Anbieters, Fotodokumentation, Lageplan
- Nachweis der Beteiligung an einem Quartiersmobilitätskonzept mit Förderung und Organisation von Sharing-Systemen (Verträge, Pläne etc.)

Indikator 5: Nutzungskomfort im Gebäude

- Nachweis über Lageplan (einschließlich Bilanzierung), Fotodokumentation



APPENDIX C – LITERATUR

I. Version

Änderungsprotokoll auf Basis Version 2023

SEITE	ERLÄUTERUNG	DATUM
	Indikator: 2.3: Interpolation entfernt	01.07.2023

II. Literatur

- Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)
- 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/dokumente_datenbank/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_Planungsrecht/Merkblatt593-VWV-Stellplaetze2015.pdf)
- VDI Richtlinie VDI 2166, Blatt 2: Planung elektrischer Anlagen in Gebäuden – Hinweise für die Elektromobilität. Verein Deutscher Ingenieure e. V. Oktober 2015.
- Nationaler Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe als Teil der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, August 2016.
- RICHTLINIE (EU) 2018/844 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 30. Mai 2018 zur Änderung der Richtlinie 2010/31/EU über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden und der Richtlinie 2012/27/EU über Energieeffizienz
- Novelle der Landesbauordnung Baden-Württemberg 2019
- Garagenverordnung Hessen, GaV – Verordnung über den Bau und Betrieb von Garagen und Stellplätzen
- VCD (2018): Intelligent mobil im Wohnquartier, Berlin
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019) : Kommunale Stellplatzsatzungen. Leifaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Köln
- Destatis (2021): Datenreport 2021. Kapitel 13. Umwelt, Energie und Mobilität