



TEC3.1

# Mobilitätsinfrastruktur



## Ziel

Unser Ziel ist die Einsparung natürlicher Ressourcen, die Reduktion von verkehrsbedingten Emissionen in Luft, Wasser und Boden, die Steigerung des Nutzerkomforts durch eine nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur und die Stärkung leistungsfähiger, bezahlbarer Mobilitätsangebote.

## Nutzen

Eine nachhaltige und intelligente Verkehrsinfrastruktur ermöglicht es den Nutzern, das für ihre individuellen Ansprüche geeignetste Verkehrsmittel zu wählen. Werden am Gebäude die Voraussetzungen geschaffen, vielfältige Mobilitätsangebote zu nutzen, ist von einer Reduktion der Schadstoffbelastungen und weiteren negativen Auswirkungen, die durch üblicherweise 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
 <b>Bedeutend</b>	3.4 Reduktion vorzeitiger Sterblichkeit, Förderung von Gesundheit / Wohlbefinden	3.2.a/b Luftbelastung 11.2.b Mobilität
	3.9 Auswirkungen von Chemikalien, Luft-, Wasser- und Bodenverunreinigungen	13.1.a Klimaschutz
	9.1 Nachhaltige Infrastruktur	
	9.4 Modernisierung der Infrastruktur und Ressourceneffizienzsteigerung	
	11.2 Zugang und Ausbau bezahlbarer öffentlicher Verkehrsmittel	
	11.6 Verringerung von Umweltbelastungen in Städten	
 <b>Moderat</b>	13.2 Klimaschutzmaßnahmen in Richtlinien, Strategien und Planung	



## Ausblick

Die Mobilität ist zurzeit in einer Umbruchphase (z. B. Elektromobilität). Die Entwicklung wird genau beobachtet und je nach Erfordernis angepasst.

## Anteil an der Gesamtbewertung

	ANTEIL	BEDEUTUNGSFAKTOR
Büro Bildung Wohnen Hotel	2,3 %	3
Gesundheitsbauten		
Verbrauchermarkt Shoppingcenter	2,6 %	3
Geschäftshaus		
Logistik Produktion	2,5 %	3
Versammlungsstätten	2,4 %	3



## BEWERTUNG

Mobilität ist zentral mit dem Gebäude und seiner Infrastruktur als Start- und Zielpunkt verbunden. Neben der baulichen Beschaffenheit und Abstellmöglichkeiten für Verkehrsmittel geht es um die Steigerung der Nutzung von alternativen Verkehrsträgern. Es handelt sich um eine qualitativ-quantitative Methode, in der für die Indikatoren Radverkehrsinfrastruktur, Leihsysteme, Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien und Benutzerkomfort im Gebäude das Vorhandensein von entsprechenden Angeboten bewertet wird. Im Kriterium können inklusive Boni maximal 130 Punkte erreicht werden. Von den insgesamt 110 regulären Punkten können maximal 100 Punkte ohne Boni angerechnet werden.

NR	INDIKATOR	PUNKTE
<b>1</b>	<b>Radverkehrsinfrastruktur</b>	
1.1	<b>Abstellanlagen</b>	<b>max. 20</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Klar dem Gebäude zugeordnete Abstellanlagen gut zugänglich am oder im Gebäude vorhanden +5</li> <li>■ Diebstahlschutz für Zweiräder und Vandalismussicherheit der Abstellanlage/-plätze +5</li> <li>■ Wartungseinrichtungen vorhanden +5</li> <li>■ Wetterschutz der Abstellanlage/-plätze vorhanden (min. 80 % der baurechtlich geforderten Plätze) +5</li> <li>■ Beleuchtung der Abstellanlage/-plätze vorhanden (min. 80 % der baurechtlich geforderten Plätze) +5</li> </ul>	
<b>2</b>	<b>Leihsysteme (öffentlich oder privat)</b>	
2.1	<p><b>CIRCULAR ECONOMY BONUS – MOBILITÄTS-SHARING</b></p> <p>Stellplätze für Mobilitäts-Sharing (Car-, Roller-, Bike-Sharing etc.) in unmittelbarer Nähe zum Eingang (max. 350 m) / gut zugänglich am Gebäude vorhanden oder Gebäude liegt innerhalb des Geschäftsgebiets eines Free-Floating-Anbieters.</p>	<b>+10</b>
<b>3</b>	<b>Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien</b>	
3.1	<b>Motorisierter Individualverkehr (MIV)</b>	<b>max. 30</b>
3.1.1	<p>Erarbeitung Mobilitätsmanagement-Strategie</p> <p>Mobilitätsmanagement-Strategie – Ladeinfrastruktur (Variante A)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Es liegt eine Mobilitätsmanagement-Strategie vor, die eine angemessene Bereitstellung von Ladestationen gewährleistet. Diese soll unter Beachtung relevanter Kriterien (zukünftige Nutzer, Gebäudetypologie, Anbindung ÖPNV etc.) den projektspezifischen Bedürfnissen Rechnung tragen. Sie beachtet das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG<sup>1</sup>, 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. +5</li> <li>■ Die Mobilitätsmanagement-Strategie berücksichtigt zukünftige Entwicklungen und +5</li> </ul>	<b>+max. 10</b>

<sup>1</sup> in Kraft getreten am 25. 03.2021



ermöglicht eine Nachrüstung in der Zukunft.

NR	INDIKATOR	PUNKTE
	Mobilitätsmanagement-Strategie – Keine Pkw-Stellplätze (Variante B)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Auf den motorisierten Individualverkehr wurde bewusst verzichtet. Stattdessen wurde nachweislich ein aktiver Beitrag (z. B. Leihsysteme, Finanzierung einer Haltestelle, Verbesserung der Taktung des ÖPNV) zur Erarbeitung und Umsetzung einer Mobilitätsmanagement-Strategie geleistet, welche durch die Einbindung nicht motorisierter Verkehrsträger, öffentlicher Verkehrsmittel und/oder Leihsysteme den Gebäudenutzern ermöglicht, ohne Komfortverlust auf den motorisierten Individualverkehr zu verzichten. Die Infrastruktur für Elektro-Zweiräder sollte ebenfalls Bestandteil der Mobilitätsmanagement-Strategie sein.</li> </ul>	+10
3.1.2	Umsetzung Mobilitätsmanagement-Strategie	+20
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Die Mobilitätsmanagement-Strategie (Variante A oder Variante B) wurde vollständig umgesetzt.</li> </ul>	20
	<b>AGENDA 2030 BONUS – KEINE PKW-STELLPLÄTZE</b>	
	<b>Keine Pkw-Stellplätze</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Eine Mobilitätsmanagement-Strategie nach Variante B wurde vollständig umgesetzt.</li> </ul>	+10
	<b>alternativ (ohne Mobilitätsmanagement-Strategie):</b>	
	Pkw-Stellplätze mit Lade- und/oder Tankstationen (Stecker Typ 2 )	10 – 30
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bei 1 % (mind. jedoch 2 Ladestationen) - 50 % der baurechtlich geforderten Pkw-Stellplätze bzw. realisierten (soweit keine baurechtliche Forderung vorliegt) sind Lade- und/oder Tankstationen vorhanden. Darüber hinaus sind die Anforderungen bzgl. der Leitungsinfrastruktur gemäß Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)<sup>2</sup> einzuhalten.</li> </ul>	10 – 30
	<b>AGENDA 2030 BONUS – KLIMASCHUTZZIELE</b>	
	<b>Pkw-Stellplätze mit Lade- und/oder Tankstationen*</b> (Stecker Typ 2)	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bei &gt; 75 % (mind. jedoch 2) der baurechtlich geforderten Pkw-Stellplätze bzw. realisierten (soweit keine baurechtliche Forderung vorliegt) Pkw-Stellplätze sind Lade- und/oder Tankstationen vorhanden.</li> </ul>	+10
3.2	<b>Elektro-Zweirad</b>	5 - 30
	Zweirad-Stellplätze mit Ladestationen*	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bei 1 % (mind. jedoch 2 Ladestationen) - 50 % der baurechtlich geforderten Zweirad-Stellplätze sind Ladestationen vorhanden.</li> </ul>	5 - 30
3.3	<b>Einbindung der Lade- oder Tankstationen</b>	max. 20
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Einbindung der Ladestationen in das Gebäudeenergiemanagement</li> <li>■ Einbindung der Ladestationen vernetztes Lademanagement, ab 10 Ladeplätzen</li> <li>■ Einbindung der Ladestationen in das Abrechnungssystem des Betreibers</li> </ul>	+10 +10 +10

<sup>2</sup> In Kraft getreten am 25.03.2021



- Einbindung der Ladestationen in ein roamingfähiges Abrechnungssystem +10

### 3.4 AGENDA 2030 BONUS – KLIMASCHUTZZIELE



+10

- 3.4.1 Vehicle to Grid:  
Vorrüstungen für **bidirektionales** Be- und Entladen der Elektrofahrzeuge vorhanden.

NR	INDIKATOR	PUNKTE
<b>4</b>	<b>Benutzerkomfort</b>	
4.1	<b>Benutzerkomfort im Gebäude</b>	<b>max. 10</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Duschköglichkeit vorhanden +5</li> <li>■ Umkleide- und Trockenräume vorhanden +5</li> <li>■ Aufbewahrungsmöglichkeiten vorhanden +5</li> <li>■ Abstellräume/-möglichkeiten für Mobilitätshilfsmittel, wie Rollatoren, Kinderwagen, Stehroller etc. vorhanden +10</li> </ul>	
zu 1 - 4	<p><b>INNOVATIONSRAUM</b></p> <p>Erläuterung: Werden 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. Dies ist ebenso im Bereich der Elektromobilität möglich (z. B. „Grüne Logistik“, die eine emissionsarme bzw. emissionsfreie Zustellung in Innenstädten ermöglicht; Abstellanlagen und Ladestationen für Lastenfahrräder).</p>	 <b>wie</b> <b>1 – 4</b>



## NACHHALTIGKEITSREPORTING UND SYNERGIEN

### Nachhaltigkeitsreporting

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

NR.	KENNZAHLEN / KPI	EINHEIT
KPI 1	Anzahl hoch-qualitativer Abstellanlagen für Fahrräder	[Anzahl]
KPI 2	Anzahl naher Stellplätze für Car-Sharing	[Anzahl]
KPI 3	Anzahl naher Abstellplätze für Bike-Sharing	[Anzahl]
KPI 4	Anzahl PKW-Ladestationen (Standard und bidirektional)	[Anzahl]
KPI 5	Anteil Vorrüstungen PKW-Stellplätze mit Ladestationen	[%]
KPI 6	Anzahl Elektrozeigerad-Ladestationen	[Anzahl]
KPI 7	Anteil Vorrüstungen Elektrozeigerad-Stellplätze mit Ladestationen	[%]

### Synergien mit DGNB Systemanwendungen

- **DGNB QUARTIER:** Die Indikatoren 1, 2, 3, 5 sind mit Inhalten des Kriteriums TEC3.1 und TEC3.2 (Mobilitätsinfrastruktur motorisierter / nicht-motorisierter Verkehr) Nutzungsprofile Stadtquartiere (SQ16), Gewerbequartiere (GQ16) kompatibel.



## APPENDIX A – DETAILBESCHREIBUNG

### I. Relevanz

Mobilität ist heute 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 eines Gebäudes, sondern bereits innerhalb müssen adäquate Voraussetzungen geschaffen werden.

Flexibilität und Benutzerfreundlichkeit tragen zur Erhöhung der Nutzungsakzeptanz bei.

Flexibilität bedeutet die Zugänglichkeit zu alternativen Verkehrsträgern wie der Öffentliche Verkehr, Leihsysteme oder Mobilitätsplattformen, aber auch die Erfüllung der unterschiedlichen individuellen Mobilitätsbedürfnisse wie zum Beispiel die Nutzung von Elektrofahrzeugen durch Elektroauto, Elektromotorroller oder das Elektrorad.

Benutzerfreundlichkeit ist u. a. der Zugang zu Fahrgastinformationen und Wegeführung innerhalb eines Gebäudes, die leichte Erreichbarkeit von Unterstellräumen für Mobilitätshilfsmittel, wie Rollatoren, Kinderwagen, Zweiräder, Stehroller (Personal Transporter) und auch der Benutzerkomfort im Gebäude durch Duschköglichkeiten, Umkleide- und Trockenräume.

### III. Methode

#### Indikator 1: Radverkehrsinfrastruktur

Die Bewertung des Indikators erfolgt über eine Bewertung der Abstellanlagen, Wartungseinrichtungen und anhand des Wetterschutzes sowie der Beleuchtung.

- Abstellanlagen: In ausreichender Anzahl und Qualität nach dem Merkblatt Nr. 593 der Architektenkammer Baden-Württemberg. Das Ergebnis auf Grund der Richtzahlen ist zu erhöhen oder zu ermäßigen, wenn es im Einzelfall im groben Missverhältnis zu dem Bedarf steht, der sich aus der Zahl der vorhandenen oder zu erwartenden Fahrräder der Nutzer und Besucher der baulichen Anlage ergibt.

Alternativ können folgende Empfehlungen zur Ermittlung des Platzbedarfes herangezogen werden:

- Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen sowie die Technische Richtlinie TR 6102 des ADFC
- Bicycle Parking Manual der Danish Cycling Federation

Als Voraussetzung für die Bewertung des Indikators ist der Nachweis zu erbringen, dass die Abstellmöglichkeit für Fahrräder durch ein entsprechendes Platzangebot gewährleistet ist. Die Ausführung der Abstellanlage ist möglichst vandalismussicher auszuführen und sollte einen Diebstahlschutz für Fahrräder gewährleisten.

- Wartungseinrichtungen: Eine für den Fahrradfahrer im Bedarfsfall kurzfristig am oder im Gebäude



befindliche und mit einem Fahrrad gut erreichbare Fläche, die ausschließlich zur Wartung von Fahrrädern vorgehalten wird. Sie soll wettergeschützt, klar 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 ausreichend ausgeleuchtet sind (direkt oder indirekt).

### Indikator 2: Leihsysteme (öffentlich oder privat)

- Bewertungspunkte werden vergeben nach Vorhandensein von Verleihsystemen, welche in fußläufiger Erreichbarkeit vom Gebäude aus vorhanden sind.

### Indikator 3: Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien

Grundlage für die Bewertung des Indikators ist das Vorliegen und der Grad der Umsetzung einer übergeordneten Mobilitätsmanagement-Strategie, die 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.

Variante A: Die Mobilitätsmanagement-Strategie unterstützt die Ziele des nationalen Strategierahmens über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und orientiert sich sofern vorhanden an auf kommunaler Ebene abgeleiteten Zielwerten und Maßnahmen für Gebäude, Quartiere oder ländliche Strukturen. Die angenommenen Zielwerte für die Verteilung des Transportaufkommens im Quartier und Gebäude (Modal Split) werden plausibel dargestellt und sind Grundlage für die Umsetzung.

Variante B: Verzicht auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV). Erarbeitung und Umsetzung einer Mobilitätsmanagement-Strategie, welche durch die Einbindung nicht motorisierter Verkehrsträger, öffentlicher Verkehrsmittel und/oder Leihsysteme den Gebäudenutzern ermöglicht, ohne Komfortverlust auf den motorisierten Individualverkehr zu verzichten. Die vollständige Umsetzung von Variante B wird durch einen AGENDA 2030 Bonus belohnt.

Alternativ kann die Bewertung auf Grundlage des Umfangs an umgesetzten Ladestationen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und das Elektro-Zweirad im und am Gebäude erfolgen, bis zum Erreichen der maximaltechnisch machbaren Anschlussleistung. Diese ist entsprechend nachzuweisen, sofern die max. Anzahl Lade- und/oder Tankstationen nicht erreicht werden kann. Dabei sollte das Lastmanagement unter Beachtung von technischer- und wirtschaftlicher Machbarkeit Berücksichtigung finden. Ziel ist, ein flächendeckendes Netz von Ladeinfrastruktur für alternative Antriebstechnologien zu erhalten, so dass jeder Nutzer (Bewohner, Werktätige, Besucher etc.) im oder am Gebäude zu jeder Zeit die Möglichkeit hat, sein Elektrofahrzeug zu laden. Bewertet 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)<sup>3</sup>
- Die Unterstützung und Installation von Infrastruktureinrichtungen im und am Gebäude in Form von Ladestationen für Elektro-Zweirad-Abstellplätze

Hinweis:

- Empfehlungen für die qualitative und quantitative Planung elektrischer Anlagen in Gebäuden in

<sup>3</sup> in Kraft getreten am 25.03.2021



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.
- Vor allem bei öffentlicher Nutzung ist die Einbindung in roamingfähige Abrechnungssysteme von Bedeutung.
- Die Parkplatzanordnung und Dimensionierung muss ein ungehindertes Laden ermöglichen. Dies führt zu Stellplatzbreiten im Idealfall von 3,0 m.
- Realisierte Ladestationen sollten vor Extremereignissen (z. B. Überflutung) geschützt werden.

Für den AGENDA 2030 BONUS: V2G (Vehicle to Grid) sind Vorrüstungen für bidirektionales Be- und Entladen der Elektrofahrzeuge nachzuweisen.

#### **Indikator 4: Benutzerkomfort im Gebäude**

Die Bewertung des Indikators erfolgt über eine Bewertung der Duschmöglichkeiten, Räumlichkeiten zur Aufbewahrung- bzw. Abstellmöglichkeiten.

## **IV. Nutzungsspezifische Beschreibung**

–



## 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: Radverkehrsinfrastruktur

- Nachweis Abstellanlagen: In ausreichender Anzahl und Qualität nach den Landesbauordnungen bzw. die entsprechenden Ausführungsvorschriften (bei Abweichung der Anzahl: Darstellung und Begründung der Abweichung zu den Richtzahlen sowie Nachweis, dass bei einem Nutzerwechsel 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 gewährleistet ist.
- Nachweis der Anzahl und Lage der Fahrradstellplätze, z. B. durch Grundrisse und Fotodokumentation
- Nachweise Fahrradwartungseinrichtung durch Lageplan, Fotodokumentation

#### Indikator 2: Leihsysteme

- Nachweis über Screenshot Geschäftsgebiet Anbieter, Fotodokumentation, Lageplan

#### 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 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. Mobilitätsmanagement-Strategie
- Leistungsnachweis der Einbindung in roamingfähige Abrechnungssysteme
- Vorrüstungen für bidirektionales Be- und Entladen der Elektrofahrzeuge (AGENDA 2030 BONUS)

#### Indikator 4: Benutzerkomfort im Gebäude

- Nachweis über Lageplan, Fotodokumentation



## APPENDIX C – LITERATUR

### I. Version

#### Änderungsprotokoll auf Basis Version 2018

SEITE	ERLÄUTERUNG	DATUM
alle	Allgemeine Grammatik-, Stil- und Rechtschreibprüfung	14.03.2018
alle	Redaktionelle Anpassungen	12.09.2019
	<a href="#">Überarbeitung Indikator 3</a>	07.10.2019
	<a href="#">Ergänzung Literatur</a>	07.10.2019
540	<a href="#">Indikator 3.1.1 Mobilitätsmanagement-Strategie – Ladeinfrastruktur (Variante A):</a> Ergänzung „Beachtung Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz“	16.09.2021
541	<a href="#">Indikator 3.1.1 Mobilitätsmanagement-Strategie – Keine Pkw-Stellplätze</a> (Variante B) Ergänzung: „Infrastruktur für Elektro-Zweirädern sollte Bestandteil der Mobilitätsmanagement-Strategie sein“	16.09.2021
541	<a href="#">Indikator 3.1.2: "alternativ (ohne Mobilitätsmanagement-Strategie)"</a> Ergänzung Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz bzgl. Leitungsinfrastruktur	16.09.2021
541	<a href="#">AGENDA 2030 BONUS – KLIMASCHUTZZIELE: Anpassung Stecker Typ</a>	16.09.2021
545	<a href="#">Ergänzung Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz</a> (GEIG)	16.09.2021
547	<a href="#">Indikator 1: Ergänzung Nachweis bei Abweichung zur Richtzahl</a>	16.09.2021
548	<a href="#">Literatur: Ergänzung Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz</a> (GEIG)	16.09.2021
alle	Integration des Nutzungsprofils Neubau Gesundheitsbauten	27.07.2022
554	Schärfung der Stellplatz-Bezüge für Wetterschutz & Beleuchtung	27.07.2022
555	Schärfung der Stellplatz-Bezüge bei Fahrrad-Ladevorrichtungen	27.07.2022

### 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/dokumenten\\_datenbank/AKBW\\_Merkblaetter/Baurecht\\_PI\\_anungrrecht/Merkblatt593-VWV-Stellplaetze2015.pdf](https://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumenten_datenbank/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_PI_anungrrecht/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