



Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

Relevanz und Zielsetzung

Die Verkehrsanbindung mit verschiedenen Verkehrsmitteln gehört zu den entscheidenden Kriterien für eine Lage. Zu den vorrangigen Zielen ist neben dem weiteren kleinräumigen Ausbau des Verkehrssystems insbesondere die Vernetzung von Bahn, Bus, S-Bahn und Individualverkehr (integriertes Nahverkehrssystem) zu zählen. Damit einher geht eine Verknüpfung der Linien an den Umstiegspunkten durch aufeinander abgestimmte Taktfahrpläne.

Ein weiteres Ziel ist die Gewinnung weiterer Fahrgäste zur Verringerung des Individualverkehrs vor allem in den Innenstädten. Dazu gehört auch, den Fahrradverkehr zu stärken, um letztlich eine hohe Mobilität bei gleichzeitig hoher Umweltqualität sicherzustellen.

Beschreibung, Kommentar

Die Bewertung der Verkehrsanbindung verfolgt verschiedene Zielsetzungen. Einerseits wird damit die Erreichbarkeit für Mitarbeiter / Bewohner / Besucher beschrieben, andererseits wird die Anbindung der Objekt-Nutzer an das Umfeld bzw. den Makrostandort ausgedrückt (Anbindung zum Standort hin / Anbindung vom Standort weg).

Hier werden nur die für die Nachhaltigkeit günstigen Verkehrssysteme wie der öffentliche Personennahverkehr und die Anbindung mit Radwegen bewertet:

- 1. Erreichbarkeit des nächstgelegenen Haupt-/ Fernbahnhof**
- 2. Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle des Öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV (Bus, S-Bahn, Tram, etc.)**
- 3. Standort durch Radweg erschlossen**

Die Untersuchung des Verkehrssystems kann u.a. auch der Einschätzung von Belastungen dienen, welche durch Verkehrsströme verursacht werden, die infolge der Gebäudenutzung ausgelöst werden sowie durch den veränderten (i.d.R. erhöhten) Bedarfs an Transportdienstleistungen. Diese Faktoren sind jedoch nicht unmittelbarer Bewertungsgegenstand des hier vorliegenden Kriteriums.

Einzubeziehende Aspekte

Erreichbarkeit von Start-/Haltepunkten verschiedener Verkehrsmittel (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Erreichbarkeit mit Fahrrad. Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich die ÖPNV-Situation oder das Radwegenetz in neu entwickelten Quartieren mit zunehmenden Baufertigstellungen erheblich verbessern kann. Hierbei sollte auf entsprechende behördliche Planungen (Masterplan etc.) zurückgegriffen werden, die möglicher Weise entsprechende, in die Zukunft gerichtete Verkehrsanbindungen bereits berücksichtigen. Zu beachten ist ebenfalls der Zeithorizont dieser Planungen.

Positive Wirkungsrichtung, Kommentar zur Interpretation

Eine positive Bewertung liegt vor, wenn die erforderlichen Wegstrecken möglichst kurz bzw. die Fahrtzeiten möglichst gering sind und die Erreichbarkeit mittels verschiedener Medien unter Sicherheitsaspekten gegeben ist.

Bewertung

Qualitative und quantitative Bewertung.

Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

Methode Messung der tatsächlichen Wegstrecken (nicht Luftlinie!) in durchschnittlichen Geh- oder Fahrtminuten.

Beschreibung der Methode

1. Erreichbarkeit des nächstgelegenen Haupt-/ Fernbahnhof
 Die Messvorschrift berücksichtigt die Fahrtzeit mittels des bestmöglich verfügbaren und üblicherweise gewählten Verkehrsmittels (Bus, Tram, Fahrrad, zu Fuß – jedoch ausgenommen ist der motorisierte Individualverkehr). Bei Fußgängern wird von einer mittleren Geschwindigkeit von ca. 5 km/h ausgegangen.
 (Beispiel: Fußweg [min] zur Bushaltestelle + Busfahrt zum Bahnhof [min] ohne Berücksichtigung der Wartezeit)

2. Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle des Öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV (Bus, S-Bahn, Tram, etc.)

Die Messvorschrift berücksichtigt eine mittlere Laufgeschwindigkeit von ca. 5 km/h. Das entspricht moderatem Tempo für einen durchschnittlichen Erwachsenen.

3. Standort durch Radweg erschlossen

Der Standort wird hinsichtlich eines in unmittelbarer Nähe anschließenden Fuß- und Radwegenetzes bewertet.

Dokumente Normen, Richtlinien

- ÖPNV-Qualitätsnorm DIN EN 13816
- Forschung Gehl Architects: Verkehrswesen in der kommunalen Praxis. Kolks, Fiedler. Band I. 2.Auflage. S.203
- Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Steierwald, Künne. 2. neu bearbeitete und erweiterte Auflage. S. 641
- Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen. Ziele-Entwurf-Realisierung. Kirchhoff, Tsakarestos. S.87

Hinweise auf Datengrundlagen und Rechenhilfen

- VÖB-Immobilienanalyse, Stand September 2006
- Universität Dortmund, Fachgebiet Gewerbeplanung, Standortanalyse und Bewertung
- GIS Geo-Informationssysteme
- LEnSE Methodology for Sustainability Assessment of Buildings, Stand März 2007: Ermittlung eines "Erreichbarkeitsindex" für einen Standort (Formel gem. LEnSE)
- „Lagegunstfaktor" herausgegeben vom Bund für Bauwesen und Raumordnung bezüglich des Bundesautobahnnetzes. Entsprechendes ist auch für internationale Flughäfen vorhanden.

Beziehungen zu weiteren Kriterien

Die Verkehrsanbindung ist wichtiges Kriterium für die Vermietbarkeit der Flächen und die Zufriedenheit der Nutzer. Somit werden direkt die ökonomische und die soziale Qualität beeinflusst.

Für die Beurteilung zwingend erforderliche Unterlagen

- Standortanalyse oder
- Unterschriebene Erklärung (s. unten) mit Nachweis z.B. als Auszug aus der Berechnung der Routenplanung



Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

Hinweise zur Bewertung

Die Bewertung erfolgt durch Messen der Zeit für das Zurücklegen einer Wegstrecke in Minuten oder Metern (Messstrecke, nicht Luftlinie). Es zählt die nächstliegende Haltestelle bzw. die kürzeste Entfernung (bei mehreren Haltestellen). Bewertungspunkte werden entsprechend abgelesen. Je kürzer der Weg desto besser die Bewertung (desto mehr Bewertungspunkte). Die drei Kriterien werden gleich gewichtet.

Alternativ können Maße anhand von aktuellen Karten (Maßstab mindestens 1: 7500) entnommen werden.

Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

Bewertungsmaßstab

Anforderungsniveau	
Zielwert Z	100 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 100.
	90 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 90.
	80 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 80.
	70 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 70.
	60 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 60.
Referenzwert R	50 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 50.
	40 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 40.
	30 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 32.
	20 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 23.
Grenzwert G	10 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 15.
	0 Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ist < 15.
INTERPOLATION	Zwischenwerte sind abschnittsweise linear zu interpolieren.

1. Erreichbarkeit des nächstgelegenen Haupt-/ Fernbahnhof

Anforderungsniveau

30	≤ 3 min
27	4 min
24	5 min
21	10 min
18	15 min
15	20 min
12	25 min
9	30 min
6	35 min
3	40 min
0	> 40 min

Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

2. Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle des Öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV (Bus, S-Bahn, Tram etc.)

Anforderungsniveau

	Urban / städtisch	Ländlich / strukturschwach Bevölkerungsdichte < 150 EW/km ² (Def. gem OECD) in Landkreisen und kreisfreien Städten
30	≤ 85 m bzw. ≈1 min	≤ 170 m bzw. ≈2 min
27	120 m bzw. ≈1,5 min	
24	150 m bzw. ≈1,75 min	
21	185 m bzw. ≈2,25 min	
18	220 m bzw. ≈2,75 min	
15	250 m bzw. ≈3 min	500 m bzw. ≈6 min
12	285 m bzw. ≈3,5 min	
9	325 m bzw. ≈4 min	
6	365 m bzw. ≈4,5 min	
3	400 m bzw. ≈5 min	800 m bzw. ≈10 min
0	> 400 m bzw. >≈5 min	> 800 m bzw. >≈10 min

3. Radwege

Anforderungsniveau

40	Der Standort ist an ein ausgebautes Fuß- und Radwegenetz angeschlossen.
20	Der Standort ist an ein ausgebautes Fußwegenetz angeschlossen, ausgebaute Radwege sind (noch) nicht vorhanden, jedoch seitens der Kommune in Planung (Beschlussfassung liegt vor).
10	Der Standort ist zu Fuß und mit dem Fahrrad durchschnittlich gut erreichbar.
0	Die Erreichbarkeit des Standortes ist für Fußgänger und/oder Radfahrer nahezu unmöglich bzw. unzumutbar (z.B. Industriegebiet, Autobahnraststätte etc.)