

Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

## Relevanz und Zielsetzung

Die Verkehrsanbindung mit verschiedenen Verkehrsmitteln gehört zu den entscheidenden Kriterien für den Standort eines Gebäudes. Bei einer Standortwahl ist neben dem kleinräumigen Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) insbesondere die Vernetzung von Bahn, Bus, S-Bahn und Individualverkehr (integriertes Nahverkehrssystem) von Bedeutung. Damit einher geht eine Verknüpfung der Linien an den Umstiegspunkten durch aufeinander abgestimmte Taktfahrpläne.

Eine entsprechende Standortwahl trägt zur besseren Ausnutzung des ÖPNVs und damit zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs vor allem in den Innenstädten bei. Ein gut ausgebautes Fahrradverkehrsnetz stellt dabei eine hohe Mobilität bei gleichzeitig hoher Umweltqualität sicher.

Auch in neu entwickelten Quartieren kann sich die ÖPNV-Situation oder das Radwegenetz mit zunehmenden Baufertigstellungen erheblich verbessern. Hierbei kann ggf. auf entsprechende behördliche Planungen (Masterplan etc.) zurückgegriffen werden, die möglicherweise entsprechende, in die Zukunft gerichtete Verkehrsanbindungen bereits berücksichtigen.

## Beschreibung

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). 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.

Im Kriterium „Verkehrsanbindung“ werden nur die für die Nachhaltigkeit günstigen Verkehrssysteme wie der öffentliche Personennahverkehr und die Anbindung mit Radwegen betrachtet.

Einzubeziehende Aspekte für die Qualität der Verkehrsanbindung sind die Erreichbarkeit von Start-/Haltepunkten verschiedener Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs und die Frequenz der Anbindung sowie die Erreichbarkeit mit Fahrrad.

Qualitative und quantitative Bewertung

Hauptkriteriengruppe	<b>Standortmerkmale</b>
Kriteriengruppe	<b>Standortmerkmale</b>
Kriterium	<b>Verkehrsanbindung</b>

**Methode**

Für die Bewertung der Verkehrsanbindung sind folgende Teilkriterien anzuwenden:

**1. Erreichbarkeit des nächstgelegenen Haupt-/ Fernbahnhofs**

Die Bewertung der Erreichbarkeit erfolgt über die Messung der tatsächlichen Wegstrecken (nicht Luftlinie!) in durchschnittlichen Geh- oder Fahrminuten vom Ausgang des zu bewertenden Gebäudes bis zu einem Eingang des Haupt-/ Fernbahnhofs. Dabei ist die Fahrtzeit mittels des bestmöglich verfügbaren und üblicherweise gewählten Verkehrsmittels (Bus, Tram, Fahrrad, zu Fuß – ausgenommen ist jedoch der motorisierte Individualverkehr) zu berücksichtigen. 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)

Voraussetzung für die Bewertung der Erreichbarkeit des nächstgelegenen Haupt-/ Fernbahnhofs ist, dass die dortigen Fernzüge mindestens alle 2 Stunden bzw. Regionalzüge mindestens einmal pro Stunde in jede Richtung fahren.

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

Die Bewertung der Erreichbarkeit erfolgt über die Messung der tatsächlichen Wegstrecken in durchschnittlichen Gehminuten. Dabei ist eine mittlere Laufgeschwindigkeit von ca. 5 km/h anzusetzen. Das entspricht dem moderaten Tempo für einen durchschnittlichen Erwachsenen.

Voraussetzung für die Bewertung der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle des ÖPNV ist, dass die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel mindestens zweimal pro Stunde fahren.

**3. Standort durch Fuß- und Radweg erschlossen**

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

**Direkt in Bezug  
genommene  
Regelwerke**

keine Angaben

**Weitere Regelwerke**

keine Angaben

Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

## Fachinformationen / Anwendungshilfen

- 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.

## Erforderliche Unterlagen

- 1. Erreichbarkeit des nächstgelegenen Haupt-/ Fernbahnhofs**  
Angabe der Entfernung des Gebäudes zum Haupt-/ Fernbahnhof mit Auszug aus der Stadtkarte  
Auszug aus den Fahrplänen
- 2. Erreichbarkeit der nächstgelegenen Haltestelle des Öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV (Bus, S-Bahn, Tram, etc.)**  
Auflistung der Entfernungen des Gebäudes zu den vorhandenen ÖPNV mit Auszug aus der Stadtkarte, aus der die Haltestellen ersichtlich sind  
Auszug aus den Fahrplänen
- 3. Standort durch Fuß- und Radweg erschlossen**  
Fachliche und begründete Einschätzung der Qualität des ausgebauten Fuß- und Radwegenetzes

## Hinweise zur Nachweisführung

Für die Bewertung ist die nächstliegende Haltestelle bzw. die kürzeste Entfernung (bei mehreren Haltestellen) maßgebend. Bewertungspunkte werden entsprechend abgelesen. Je kürzer der Weg desto besser die Bewertung (desto mehr Bewertungspunkte).

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

Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

**Bewertungsmaßstab**

	Anforderungsniveau
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.
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 30.
20	Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 20.
G: 10	Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 14.
0	Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ist < 14.
Zwischenwerte sind abschnittsweise linear zu interpolieren.	

**1. Erreichbarkeit des nächstgelegenen Haupt-/ Fernbahnhofs**

	Anforderungsniveau	
	Erreichbarkeit des Bahnhofs in	Taktfrequenz der Anbindung
30	≤ 10 min	Es bestehen Zugverbindungen mind. im 2-Stundentakt für Fernzüge und 1 Stunde für Regionalzüge pro Fahrtziel.
25	15 min	
20	20 min	
15	25 min	
10	30 min	
5	35 min	
1	40 min	
0	> 40 min	Es bestehen Zugverbindungen mind. im 2-Stundentakt für Fernzüge und 1 Stunde für Regionalzüge.
Zwischenbewertungen können vorgenommen werden.		

Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

**Bewertungsmaßstab**

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

Anforderungsniveau		Taktfrequenz der Anbindung
Erreichbarkeit des Bahnhofs in		
Urban / städtisch	Ländlich / strukturschwach Bevölkerungsdichte < 150 EW/km <sup>2</sup> (Def. gem OECD) in Landkreisen und kreisfreien Städten	Es bestehen Verbindungen mind. zweimal pro Stunde.
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
		Es bestehen Verbindungen weniger als zweimal pro Stunde.
Zwischenbewertungen können vorgenommen werden.		

**3. Fuß- und 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.)
Zwischenbewertungen können vorgenommen werden.	