Hauptkriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriteriengruppe	Standortmerkmale
Kriterium	Verkehrsanbindung

Relevanz und Zielsetzungen

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 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 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 Personennahverkehr (ÖPNV) und die Frequenz der Anbindung sowie die Erreichbarkeit mit Fahrrad.

Bewertung

Qualitative und quantitative Bewertung

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. 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-/ Fernbahnhof 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 Radweg erschlossen
Der Standort wird hinsichtlich eines in unmittelbarer Nähe anschließenden Fuß- und Radwegenetzes bewertet.

Fachinformationen und Anwendungshilfen

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

Wechselwirkung zu weiteren Kriterien

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

Für die Bewertung erforderlichen 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 Radweg erschlossen
Fachliche und begründete Einschätzung der Qualität des ausgebauten Fuß- und Radwegenetzes

Hinweise zur Bewertung

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.

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 32.
20	Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 23.
G: 10	Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ergibt 15.
0	Die Summe der Bewertungspunkte der Teilkriterien ist < 15.

Zwischenwerte sind abschnittsweise linear zu interpolieren.

1. Erreichbarkeit des nächstgelegenen Haupt-/ Fernbahnhofs

	Anforderungsniveau	
	Erreichbarkeit des Bahnhofs in	Taktfrequenz der Anbindung
30	≤ 3 min	Es bestehen Zugverbindungen pro Fahrtziel mind. im 2-Stundentakt für Fernzüge und im Stundentakt für Regionalzüge.
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	Es bestehen Zugverbindungen mit Zeitabständen von mehr als 2 Stunden für Fernzüge bzw. 1 Stunde für Regionalzüge.

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

	Anforderungsniveau		
	Erreichbarkeit des Bahnhofs in		Taktfrequenz der Anbindung
	Urban / städtisch	Ländlich / strukturschwach Bevölkerungsdichte < 150 EW/km² (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.

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.)