

Stadt Chemnitz

Mobilitätsplan 2040

Standort-Werkzeug

Hinweise zur Anwendung und Interpretation

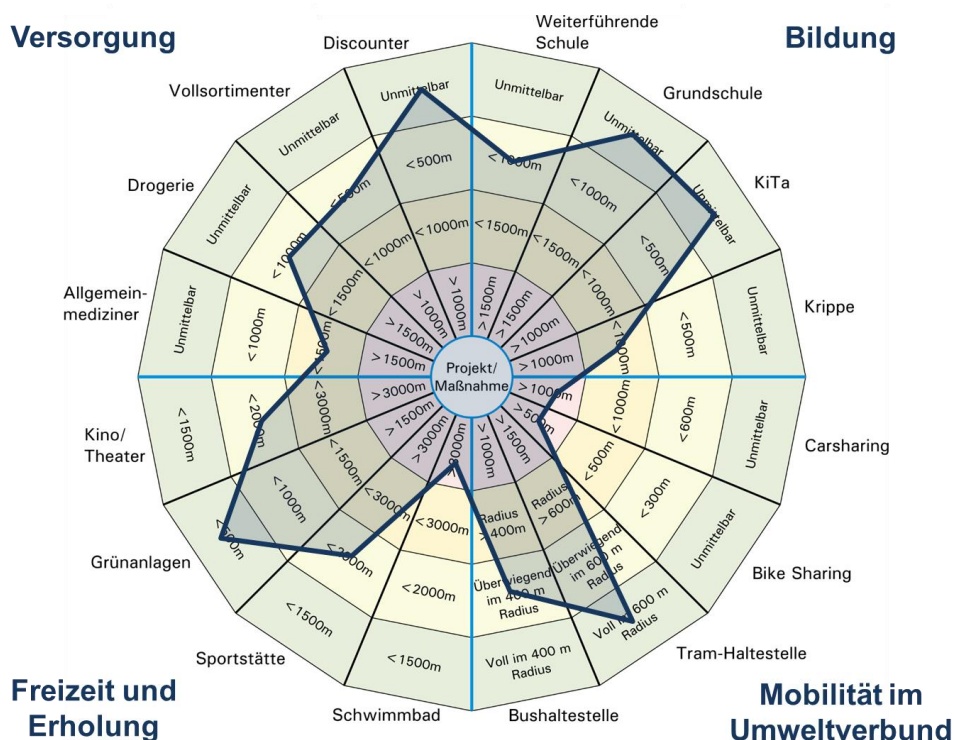


Abbildung 1: Titelbild Standort-Werkzeug

Entwurf Standort-Werkzeug

(Version 1.0 zum Stand des Mobilitätsplans 2040, Version 1.3, Stand: 05.02.2021)

Hinweis zur sprachlichen Gleichstellung:

Im nachfolgendem Text wird geschlechtergerechte (oder geschlechtersensible) Sprache angewandt. Der Doppelpunkt (:) innerhalb von Personenbeschreibungen deutet die geschlechtliche Vielfalt an und adressiert alle Geschlechter gleichermaßen.

Impressum

Verfasser: Stadt Chemnitz
Tiefbauamt
Friedensplatz 1, 09111 Chemnitz
Tel.:0371 / 488 6601
vep2040@stadt-chemnitz.de

Alexander Kirste

Mitwirkende: SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover
Tel.: 0511 / 3584 450
Fax: 0511 / 3584 477
info@shp-ingenieure.de



Wolfgang Haller
Felix von der Lieth

Abbildungen: Abbildungen 1 – 3
SHP Ingenieure, 2020
mit inhaltlichen Ergänzungen der Stadt Chemnitz

Einführung und Ziel des Standort-Werkzeugs

Zur Umsetzung des Mobilitätsplans 2040 und insbesondere des Leitbild-Aspektes „Verkehrsplanung ist Stadtplanung“ sollen bei künftigen Standortentscheidungen für Infrastrukturen in Chemnitz deren verkehrliche Wirkungen im Rahmen der Planung ermittelt und im Abwägungsprozess angemessen berücksichtigt werden. Somit wird das im Umfeld des zu prüfenden Standortes vorhandene Infrastruktur- und Verkehrsangebot stärker als Standortfaktor in den Fokus gerückt.

Stadt- und verkehrsplanerisches Ziel ist es, vorrangig Infrastruktur-Standorte zu entwickeln, die gut mit den erforderlichen Begleitinfrastrukturen und Verkehrsangeboten erschlossen sind, um nahmobiles Verkehrsverhalten im Sinne der Stadt der kurzen Wege und/oder die Nutzung des Umweltverbundes zu begünstigen.

Als Prüf- und Bewertungsmaßstab wurde das sogenannte Standort-Werkzeug entwickelt, welches die berührten Akteure aus Stadt-, Infrastruktur- und Verkehrsplanung mithilfe eines standardisierten Kriterienkatalogs und einer einheitlichen Bewertungsskala bei der systematischen und vergleichbaren Bewertung der verkehrlichen Wirkung von Standortentscheidungen unterstützen soll.

Das Standort-Werkzeug richtet sich im Sinne der kommunalen Selbstbindung zuerst an die Stadtverwaltung Chemnitz, kann aber auch von Dritten als Beitrag zur Umsetzung des Mobilitätsplans 2040 genutzt werden. Die Anwendung des Standort-Werkzeugs kann wie nachfolgend beschrieben eigenständig erfolgen.

Kriterien und Bewertungsskala

Die zu prüfenden Infrastruktur-Standorte sollen hinsichtlich folgender Kategorien und Merkmale klassifiziert werden (siehe auch Abbildung 2):

- Bildung mit den Merkmalen (mdM) Krippe, Kita, Grundschule, weiterführende Schule
- Freizeit und Erholung mdM Schwimmbad, Sportstätte, Grünanlage, Kino/Theater
- Mobilität im Umweltverbund mdM Bus-/Tramhaltestelle, Bike-/Car-Sharing
- Versorgung mdM Discounter, Vollsortimenter, Drogerie, Allgemeinmediziner

Die vorgenannten Kategorien und Merkmale bilden wesentliche Aspekte des Alltags der Menschen ab und umfassen die jeweils zugehörigen Infrastrukturen, deren Inanspruchnahme im Regelfall Verkehr erzeugt.

Bei Infrastrukturen, die keinen Bezug zum Aspekt Wohnen haben, kann die Kategorie Bildung und gegebenenfalls die Kategorie Freizeit und Naherholung in der Betrachtung und Bewertung entfallen.

Bei Bedarf können weitere Bewertungskategorien und/oder zu berücksichtigende Infrastrukturen hinzugefügt werden.

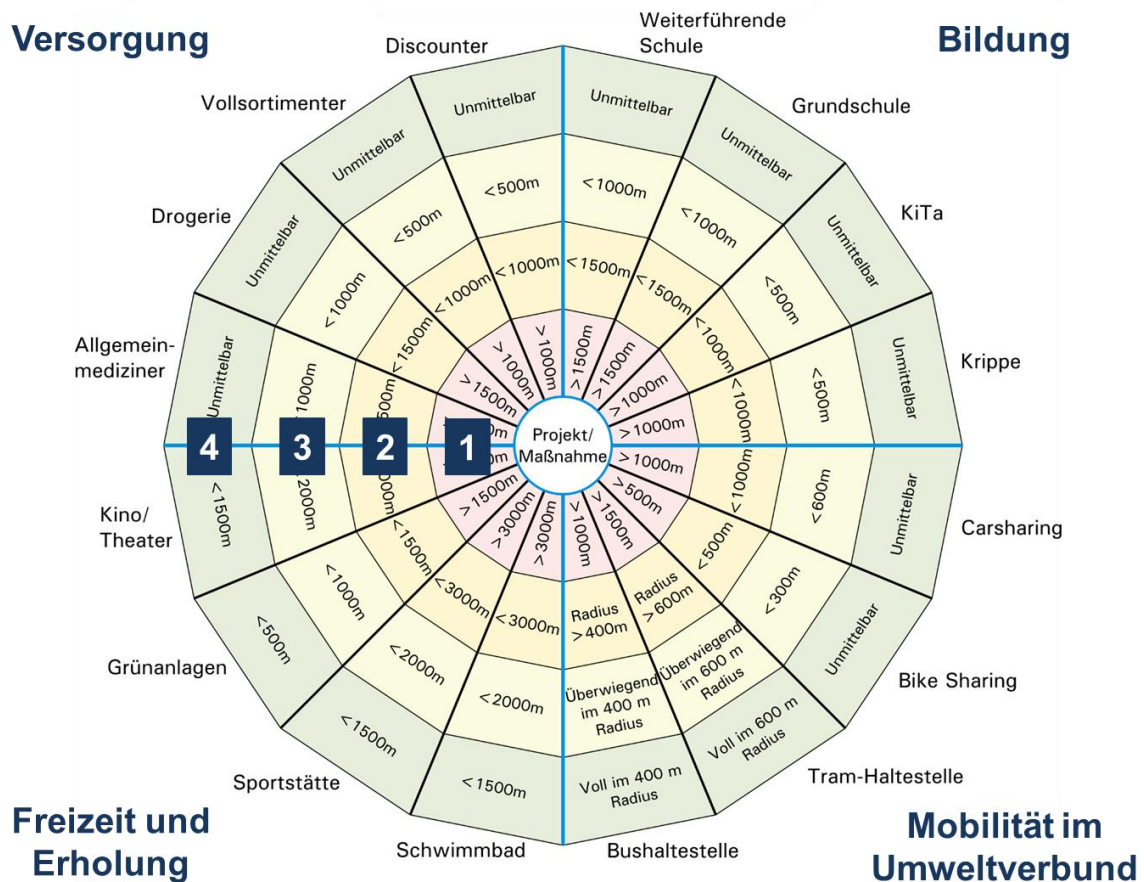


Abbildung 2: Kategorien und Bewertungsmaßstab des Standort-Werkzeugs

Die Bewertung der Merkmale in den Kategorien erfolgt mit Punktzahlen von jeweils 1 bis 4.

Hierbei kommt dem Wert 1 die Bedeutung „sehr weit weg“ bzw. „sehr ungünstig“ und dem Wert 4 die Bedeutung „in unmittelbarer Nähe“ bzw. „sehr günstig“ gleich.

Die in Abbildung 2 und Tabelle 1 dargestellten Entfernungsklassen basieren auf Erfahrungswerten. Diese werden durch die Abteilung Verkehrsplanung regelmäßig aktualisiert. Bei Bedarf können abweichende Entfernungsklassen definiert werden.

Bewertung und Interpretation

Alle Merkmale werden separat mit den Punktzahlen von 1 bis 4 bewertet. Maßgebend ist die reale Entfernung (Luftlinie) vom zu prüfenden Standort zur jeweils nächstgelegene Infrastruktur. Diese ist aus einem Luftbild, einem Stadtplan oder mit Hilfe einer Routingsoftware zu ermitteln.

Die jeweils erreichte Punktzahl kann in Tabelle 1 übertragen und dort zu einer Gesamtpunktzahl summiert werden. Alternativ oder ergänzend kann in Abbildung 2 ein Graph eingezeichnet werden (siehe Kapitel Anwendungsbeispiel).

Die Gesamtbewertung der verkehrlichen Wirkung bzw. verkehrlichen Integration des zu prüfende Standortes ergibt sich aus der Summe der Merkmalsbewertungen.

Die maximal erreichbare Gesamtpunktzahl (3) ist das Produkt der Anzahl der zu bewertenden Merkmale und der jeweils erreichbaren Maximalpunktzahl 4:
 maximale erreichbare Gesamtpunktzahl (3) = Anzahl Merkmale * 4.

Kategorie	Merkmal	Bewertung			
		1	2	3	4
Bildung	Krippe				
	Kita				
	Grundschule				
	Weiterführende Schule				
Freizeit / Erholung	Schwimmbad				
	Sportstätte				
	Grünanlage				
	Kino / Theater				
Mobilität im Umweltverbund	Bus-Haltestelle				
	Tram-Haltestelle				
	Bike-Sharing				
	Car-Sharing				
Versorgung	Discounter				
	Vollsortimenter				
	Drogerie				
	Allgemeinmediziner				
(1)	erreichte Punktzahl				
(2)	erreichte Gesamtpunktzahl				
(3)	maximal mögliche Gesamtpunktzahl				
(4)	Quotient: (2) / (3) *100 (in Prozent)				

Tabelle 1: Bewertungsmatrix

Zur Interpretation des Bewertungsergebnisses nach Tabelle 1 (erreichte Gesamtpunktzahl (2) und Quotient in Prozent (4)) soll nachfolgende Interpretationsmatrix als Orientierung genutzt werden (Tabelle 2).

Bewertungsergebnis	Interpretation	Handlungsempfehlung
0 – 25 Prozent bzw. Anzahl Bewertungen mit 1 Punkt \geq 10	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standort ist nicht in die bestehende Infrastruktur integriert ▪ Mobilitätsverhalten würde stark zum MIV tendieren 	Der Standort sollte aus verkehrsplanerischer Sicht nicht weiterverfolgt werden.
26 – 50 Prozent bzw. Anzahl Bewertungen mit 1 Punkt \geq 5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standort ist wenig in die bestehende Infrastruktur integriert ▪ Mobilitätsverhalten würde eher zum MIV tendieren 	Der Standort sollte aus verkehrsplanerischer Sicht überprüft und ggf. verändert werden.
51 – 75 Prozent	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standort ist gut in die bestehende Infrastruktur integriert ▪ nahmobiles bzw. ÖPNV-orientiertes Mobilitätsverhalten ist möglich 	Der Standort sollte aus verkehrsplanerischer Sicht weiterverfolgt und sofern möglich optimiert werden.
76 – 100 Prozent	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Standort ist sehr gut in die bestehende Infrastruktur integriert ▪ nahmobiles bzw. ÖPNV-orientiertes Mobilitätsverhalten ist möglich und zu erwarten 	Der Standort sollte aus verkehrsplanerischer Sicht weiterverfolgt werden.

Tabelle 2: Interpretationsmatrix

Schritt für Schritt-Anweisung

- (1) Standort in der bestehenden Siedlungsstruktur bestimmen (Lageplan)
- (2) Standort relevante Kategorien und Merkmale definieren (Vorlage Abb. 2)
- (3) Ermittlung der Entfernung (Luftlinie) zwischen zu prüfenden Standort und relevanten Infrastrukturen (Merkmale)
- (4) Bewertung der Entfernungen und Übertragung in Tabelle 1 bzw. als Grafik in Abbildung 2
- (5) Interpretation der Bewertungsergebnisse nach Tabelle 2

Für Fragen und Hilfestellungen kontaktieren Sie bitte die Abteilung Verkehrsplanung.

Anwendungsbeispiel

Nachfolgend wird eine beispielhafte Bewertung für ein fiktives Projekt dargestellt.

Projekt: Ein neues innerstädtisches Wohngebiet soll geplant und realisiert werden.

Schritt (1): Mittelpunkt des Standortes ermitteln und in Karte übertragen.

Schritt (2): Es werden die Kategorien und Merkmal nach Abbildung 2 verwendet.

Schritt (3): Ermittlung der Entfernung (Luftlinie) zwischen zu prüfenden Standort und relevanten Infrastrukturen (siehe Tabelle 3).

Kategorie	Merkmal	Entfernung in Meter
Bildung	Krippe	600
	Kita	800
	Grundschule	1.200
	Weiterführende Schule	4.500
Freizeit / Erholung	Schwimmbad	2.300
	Sportstätte	250
	Grünanlage	300
	Kino / Theater	1.800
Mobilität im Umweltverbund	Bus-Haltestelle	300
	Tram-Haltestelle	500
	Bike-Sharing	nicht vorhanden
	Car-Sharing	750
Versorgung	Discounter	400
	Vollsortimenter	800
	Drogerie	1.600
	Allgemeinmediziner	900

Tabelle 3: Entfernung relevanter Infrastrukturen vom geplanten Wohngebiet

Schritt (4): Bewertung der Entfernungen (siehe Abbildung 3 und Tabelle 4).

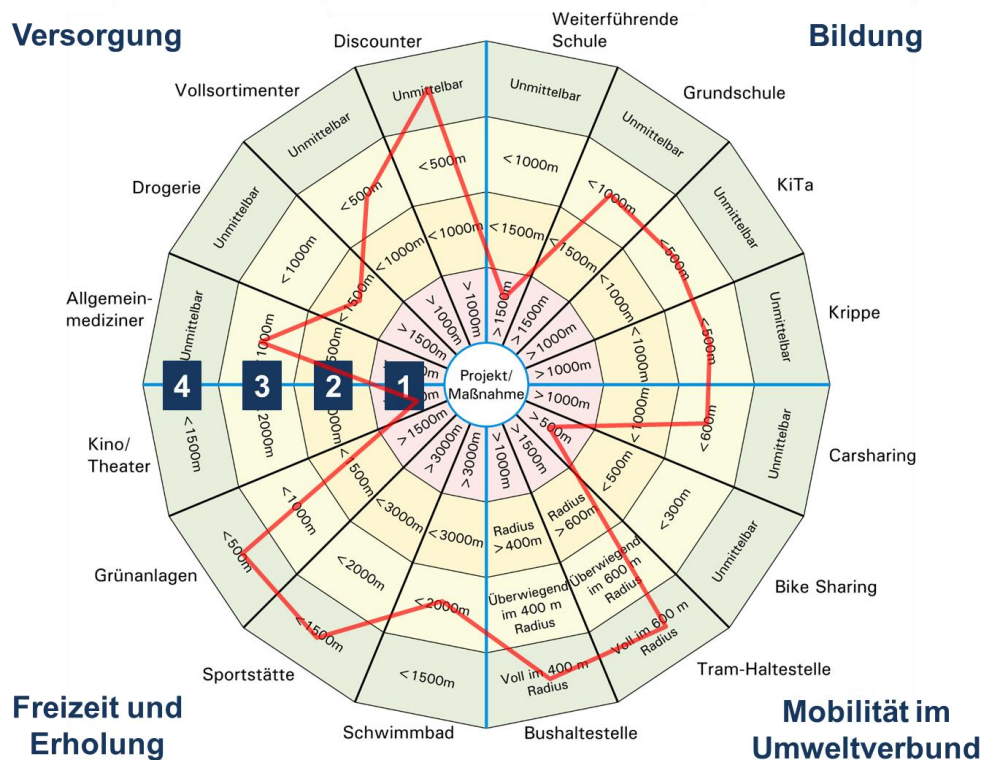


Abbildung 3: Übertragung der ermittelten Entfernung

Kategorie	Merkmal	Bewertung			
		1	2	3	4
Bildung	Krippe			3	
	Kita			3	
	Grundschule			3	
	Weiterführende Schule	1			
Freizeit / Erholung	Schwimmbad			3	
	Sportstätte				4
	Grünanlage				4
	Kino / Theater	1			
Mobilität im Umweltverbund	Bus-Haltestelle				4
	Tram-Haltestelle				4
	Bike-Sharing	1			
	Car-Sharing			3	

Versorgung	Discounter				4
	Vollsortimenter				4
	Drogerie		2		
	Allgemeinmediziner			3	
(1)	erreichte Punktzahl	3	2	18	24
(2)	erreichte Gesamtpunktzahl	47			
(3)	maximal mögliche Gesamtpunktzahl	64			
(4)	Quotient: (2) / (3) *100 (in Prozent)	~ 73			

Tabelle 4: Bewertung der ermittelten Entfernungen

Schritt (5): Interpretation der Bewertungsergebnisse nach Tabelle 2.

Der Standort ist gut in die bestehende Infrastruktur integriert, relevante Infrastrukturen sind vorhanden und überwiegend in nahmobiler Entfernung erreichbar. Der Zugang zum ÖPNV ist fußläufig gegeben. Der Standort sollte aus verkehrsplanerischer Sicht weiterverfolgt und sofern möglich optimiert werden.