











MBS Bielefeld: Radverbindung Universität/Fachhochschule-Innenstadt

Bewertungskriterium (qualitative Beschreibung der Wertung)		Gewichtung Faktor	Gewichtung Felder
Attaktivität	Direktheit (Umwegfaktor)/ Linienführung	3	4,62
	Knotenpunkte, Querungsstellen mit Zeitverlust	3	4,62
	 (lorene) Steigungen	1	1,54
	 ale Sicherheit, Sicherheitsempfinden	2	3,08
	Möglichkeit zur Beschattung	1	1,54
	Ausreichende Breite für Nebeneinanderfahren	1	1,54
	Reisezeitvergleich (Kfz-Verkehr/ ÖV)	2	3,08
Erschließungsfunktion / Potenzial	Wohnen (Wohndichte im Korridor)	1	2,50
	 Arbeitsplätze (im Korridor)	3	7,50
	Weiterführende Schulen/ Hochschulstandorte (im Korridor)	3	7,50
	 Haltestellen SPNV/ Stadtbahn (im Korridor)	1	2,50
Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden	 Beeinträchtigungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Wegfall von Parkmöglichkeiten; heutiger Stellplatzdruck)	3	5,45
	 Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr; Strecken mit hoher Kfz-Belastung	2	3,64
	 Beeinträchtigungen für den Fußverkehr	2	3,64
	 Beeinträchtigungen für den ÖPNV	2	3,64
	 Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlicher Verkehr	1	1,82
	 Beeinträchtigungen durch weitere Radfahrende	1	1,54
Verträglichkeit Raum	Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz	3	10,00
	Städtebau/ Denkmalschutz/ Bebauungspläne	2	6,67
	Freizeit- und Erholungsnutzung	1	3,33
Handlungs- / Realisierungsaufwand	Einbindung in bestehende Netzstrukturen	1	1,67
	Handlungsaufwand an Strecken und Knotenpunkten	3	5,00
	Realisierbarkeit Standards	3	5,00
	Realisierungshemmnisse/ Realisierungshorizont (10 Jahre)	3	5,00
	Grunderwerb	2	3,33

MBS Bielefeld – Abschnitt 1

Bewertungskriterium (qualitative Beschreibung der Wertung)	Gewichtung		Variante rot		Variante grün		Variante orange		Variante blau			
	Faktor	Felder	Wert	Begründung	Wert	Begründung	Wert	Begründung	Wert	Begründung		
Attraktivität 	Direktheit (Umfangfaktor)/ Linienführung	3	4,62	○ Länge: 1,40 km Luftlinie: 1,18 km -> Direktheit 1,19	- Länge: 1,60 km Luftlinie: 1,15 km -> Direktheit 1,19	++ Länge: 1,20 km Luftlinie: 1,10 km -> Direktheit 1,09	+	Länge: 1,70 km Luftlinie: 1,50 km -> Direktheit 1,13	+	Länge: 1,70 km Luftlinie: 1,50 km -> Direktheit 1,13	positiv	
	Knotenpunkte, Querschnittstellen mit Zeitverlust	3	4,62	○ 3 signalisierte Knotenpunkte 1 unsignalisierte Knotenpunkte 1 unsignalisierte Einmündungen	○ 3 signalisierte Knotenpunkte 0 unsignalisierte Knotenpunkte 1 unsignalisierte Einmündungen 1 Kreisverkehr	- 5 signalisierte Knotenpunkte	+	1 signalisierter Knotenpunkt 1 signalisierte Einmündung	+	1 signalisierter Knotenpunkt 1 signalisierte Einmündung	eher positiv	
	(Verlorene) Steigungen	1	1,54	- Größtenteils flach, vereinzelt Steigung 8 m hoch, 10 m runter Steigung abschnittsweise 2-3%	○ Größtenteils flach 11 m hoch, 6 m runter Steigung abschnittsweise 1-2%	○ Größtenteils flach 12 m hoch, 4 m runter Steigung abschnittsweise 1-2%	- Starke Steigung in eine Richtung 18 m hoch, 0m runter Steigung abschnittsweise 3%	-	Starke Steigung in eine Richtung 18 m hoch, 0m runter Steigung abschnittsweise 3%	-	Starke Steigung in eine Richtung 18 m hoch, 0m runter Steigung abschnittsweise 3%	neutral
	Soziale Sicherheit, Sicherheitsempfinden	2	3,08	+	Überwiegend Führung auf gehobener Fahrradstraße durch Wohngebiet. Gute soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (größtenteils Fahrradstraße).	+	Überwiegend Führung auf gehobener Fahrradstraße durch Wohngebiet. Gute soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (größtenteils Fahrradstraße).	+	Überwiegend Führung auf gehobener Fahrradstraße. Gute soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (größtenteils Fahrradstraße).	+	Führung auf gehobener Fahrradstraße durch Wohngebiet. Gute soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahradstraße).	eher negativ
	Möglichkeit zur Beschattung	1	1,54	-	Vereinzelt Bäume entlang der Straße vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da begrenzte Straßenumbreite durch angrenzende Bebauung.	-	Vereinzelt Bäume entlang der Straße vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da begrenzte Straßenumbreite durch angrenzende Bebauung.	-	Vereinzelt Bäume entlang der Straße vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da begrenzte Straßenumbreite durch angrenzende Bebauung.	○	Abschnittsweise Bäume entlang der Straße vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da begrenzte Straßenumbreite durch angrenzende Bebauung.	negativ
	Ausreichende Breite für Nebeneinanderfahren	1	1,54	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	-	Keine Umsetzung der Standards, daher ist nicht ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	
Reisezeitvergleich (Kfz-Verkehr/ ÖV)	2	3,08	++	Rechnung: -> Länge der Strecke/20 km/h*60 = Prognose der Zeit des Fahrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 4,2 / 5 = 0,84 Rad (Prognose) / ÖV = 4,2 / 14 = 0,3	++	Rechnung: -> Länge der Strecke/20 km/h*60 = Prognose der Zeit des Fahrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 4,8 / 5 = 0,96 Rad (Prognose) / ÖV = 4,8 / 7 = 0,68	++	Rechnung: -> Länge der Strecke/20 km/h*60 = Prognose der Zeit des Fahrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 3,6 / 5 = 0,72 Rad (Prognose) / ÖV = 3,6 / 7 = 0,51	+	Rechnung: -> Länge der Strecke/20 km/h*60 = Prognose der Zeit des Fahrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 5,1 / 3 = 1,7 Rad (Prognose) / ÖV = 5,1 / 14 = 0,36		
Erschließungsfunktion / Potenzial 	Wohnen (Wohndichte im Korridor)	1	2,50	+	Dichte Bebauung. Ein Studierendenzuhause (296 EW) im 200m-Korridor. Mittlere Erschließungswirkung.	++	Sehr dichte Bebauung. Ein Studierendenzuhause (296 EW) im 200m-Korridor. Hohe Erschließungswirkung.	○	Teilweise dichte Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	○	Abschnittsweise keine enge Bebauung, teilweise Einfamilienhäuser mit Garten. Mittlere Erschließungswirkung.	
	Arbeitsplätze (im Korridor)	3	7,50	○	Keine großen Arbeitgeber im 200m-Korridor.	○	Keine großen Arbeitgeber im 200m-Korridor.	○	Keine großen Arbeitgeber im 200m-Korridor.	○	Keine großen Arbeitgeber im 200m-Korridor.	
	Weiterführende Schulen/ Hochschulstandorte (im Korridor)	3	7,50	+	Ein Abendgymnasium (326 Schüler*innen) im 200m-Korridor.	++	Ein Gymnasium (920 Schüler*innen), zwei Realschulen (978 Schüler*innen) im 200m-Korridor.	++	Ein Gymnasium (920 Schüler*innen), eine Realschule (402 Schüler*innen) und zwei Grundschulen (keine Angaben zur Anzahl der Schüler*innen) im 200m-Korridor.	++	Eine Fachhochschule (542 Studierende) und zwei Gymnasien (1672 Schüler*innen) im 200m-Korridor.	
	Haltstellen SPNV/ Stadtbahn (im Korridor)	1	2,50	○	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr auf der Strecke.	○	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr abschnittsweise auf der Strecke.	○	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr auf der Strecke.	○	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr auf der Strecke.	
Verträglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln 	Beeinträchtigungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Wegfall von Parkmöglichkeiten; heutiger Stellplatzdruck)	3	5,45	-	Einseitiger Entfall von Parkmöglichkeiten notwendig für Umsetzung der Standards.	-	Entfall von Parkmöglichkeiten notwendig für Umsetzung der Standards.	+	Keine Parkmöglichkeiten entlang der Strecke, daher kein Entfall von Parkmöglichkeiten notwendig für Umsetzung der Standards.	-	Entfall von Parkmöglichkeiten notwendig für Umsetzung der Standards.	
	Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr; Strecken mit hoher Kfz-Belegung	2	3,64	○	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	○	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	○	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	○	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	
	Beeinträchtigungen für den Fußverkehr	2	3,64	+	Geringe Beeinträchtigungen. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigungen. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigungen. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigungen. Getrennte Führung.	
	Beeinträchtigungen für den ÖPNV	2	3,64	-	Bei Führung im Mischverkehr (Fahradstraße) Beeinträchtigung vorhanden.	○	Bei Führung im Mischverkehr (Fahradstraße) geringe Beeinträchtigung vorhanden, da abschnittsweise Linienbusverkehr.	-	Bei Führung im Mischverkehr (Fahradstraße) Beeinträchtigung vorhanden.	-	Bei Führung im Mischverkehr (Fahradstraße) Beeinträchtigung vorhanden.	
	Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlichen Verkehr	1	1,82	++	Keine Beeinträchtigung.	++	Keine Beeinträchtigung.	++	Keine Beeinträchtigung.	++	Keine Beeinträchtigung.	
	Beeinträchtigungen durch weitere Radfahrende	1	1,54	++	Keine Beeinträchtigungen bei Führung als Fahrradstraße.	++	Keine Beeinträchtigungen bei Führung als Fahrradstraße.	○	Leichte Beeinträchtigungen bei Führung im Mischverkehr, da voraussichtlich kein Nebeneinanderfahren möglich.	++	Keine Beeinträchtigungen bei Führung als Fahrradstraße.	
Verträglichkeit Raum 	Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz	3	10,00	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Städtebau/ Denkmalschutz/ Bebauungspläne	2	6,67	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Freizeit- und Erholungsnutzung	1	3,33	++	Keine Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung.	++	Keine Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung.	++	Keine Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung.	++	Keine Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung.	
Handlungs- / Realisierungsaufwand 	Einbindung in bestehende Netzstrukturen	1	1,67	++	Verläuft komplett auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	++	Verläuft komplett auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	++	Verläuft komplett auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	-	Verläuft nicht auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	
	Handlungsaufwand an Strecken und Knotenpunkten	3	5,00	+	Geringer Handlungsaufwand. Hauptsächlich Markierung. Parken erfüllt.	+	Geringer Handlungsaufwand. Hauptsächlich Markierung. Parken erfüllt. Im ersten Abschnitt erfüllt je Richtung ein Kfz-Fahrtstreifen.	-	Handlungsaufwand für Mischverkehr mit Tempo 30 gering. Mischverkehr entspricht allerdings nicht der Idee einer sehr gut ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur und bringt deutliche Verbesserung zum Bestand. Bei Umsetzung eines besseren Standards (z.B. Radfahrstreifen mit 2,55 m oder Fahrradstreifen) ist ein sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig (Änderung der Klassifizierung der Landesstraße, Verbreiterung der Fahrbahn, Verlegung des Seitenraums, Grundentwurf, ggf. müssen Gebäude abgerissen werden).	○	Mittlerer Handlungsaufwand. Markierung und Bordversatz. Parken erfüllt ggf.	
	Realisierbarkeit Standards	3	5,00	+	Standard umsetzbar, ggf. Engstelle an Unterführung	+	Standard umsetzbar, ggf. Engstelle an Unterführung	-	Im Abschnitt ist als Standard lediglich Mischverkehr mit Tempo 30 umsetzbar. Dies entspricht allerdings nicht der Idee einer sehr gut ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur. Umsetzung eines Radfahrstreifens nicht möglich, da nicht ausreichend Platz vorhanden. Fahrradstraße nicht möglich, da Landesstraße	+	Standard umsetzbar, ggf. Engstelle an Unterführung	
	Realisierungshemmnisse/ Realisierungshorizont (10 Jahre)	3	5,00	○	Ggf. Anliegerwiderstand wegen Entfall der Parkplätze.	○	Ggf. Anliegerwiderstand wegen Entfall der Parkplätze und Entfall Kfz-Fahrtstreifen im ersten Abschnitt (östlich der Bahngleise).	-	Straße ist eine Landesstraße, weshalb Umbauten schwierig sind.	○	Ggf. Anliegerwiderstand wegen Entfall der Parkplätze.	
	Grunderwerb	2	3,33	++	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	++	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	++	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	++	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	
Gesamtbewertung 	Bewertung			19		22		13		17		
	Rang			2		1		4		3		
	Bewertung gewichtet			34		38		24		35		
	Rang gewichtet			3		1		4		2		
	Bewertung gewichtet nach Feldern			79		90		65		82		
Rang gewichtet nach Feldern			3		1		4		2			

MBS Bielefeld – Abschnitt 2

		Gewichtung		Variante rot		Variante grün		Variante orange		Variante blau		
Bewertungskriterium (qualitative Beschreibung der Wertung)		Faktor	Felder	Wert	Begründung	Wert	Begründung	Wert	Begründung	Wert	Begründung	
 Attaktivität	Direktheit (Umwegfaktor)/ Linienführung	3	4,62	-	Länge: 1,40 km Luftlinie: 1,00 km -> Direktheit 1,40	+	Länge: 1,00 km Luftlinie: 0,87 km -> Direktheit 1,15	++	Länge: 1,00 km Luftlinie: 0,93 km -> Direktheit 1,075	--	Länge: 1,20 km (Mit kleinem Umweg, da Linksabbiegen nicht möglich) Luftlinie: 0,81 km -> Direktheit 1,48	positiv
	Knotenpunkte, Querungsstellen mit Zeitverlust	3	4,62	o	2 signalisierte Knotenpunkte 4 unsignalisierte Einmündungen 1 Kreisverkehr	++	1 unsignalisierte Einmündung	-	5 signalisierte Knotenpunkte 1 signalisierter Überweg	+	2 signalisierte Knotenpunkte	eher positiv
	(Verlorene) Steigungen	1	1,54	-	Steigung vorhanden, 17 m hoch, 7 m runter Steigung abschnittsweise 3%	-	Größtenteils flach, 9 m hoch, 8 m runter Steigung abschnittsweise 4%	o	Größtenteils flach, 4 m hoch, 7 m runter Steigung abschnittsweise 2%	o	Größtenteils flach, 3 m hoch, 1 m runter Steigung abschnittsweise 1%	neutral
	Soziale Sicherheit, Sicherheitsempfinden	2	3,08	+	Führung auf gehobener Fahrradstraße und baulichem Radweg im Wohngebiet. Gute soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahradstraße/baulicher Radweg).	+	Überwiegend Führung auf gehobenen Fahrradstraße und durch Grünzug. Mittlere soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahradstraße und getrennt vom Kfz-Verkehr).	o	Überwiegend Führung entlang Hauptverkehrsstraße auf geschützten Radfahrstreifen. Hohe soziale Sicherheit. Mittleres Sicherheitsempfinden (Kfz-Verkehr).	+	Führung auf gehobener Fahrradstraße durch Wohngebiet. Gute soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahradstraße und geschützte Radfahrstreifen).	eher negativ
	Möglichkeit zur Beschattung	1	1,54	o	Erster Abschnitt: Einseitig Bäume entlang der Straße vorhanden. Zweiter Abschnitt: Vereinzelt Bäume vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da beengte Straßenraumbreite durch angrenzende Bebauung.	++	Durchgänge vorhanden (Grünzug). Ausreichend Möglichkeit zur Beschattung vorhanden.	+	Größtenteils Bäume entlang der Straße (Richtung Grünzug) vorhanden.	o	Vereinzelt und abschnittsweise Bäume entlang der Straße vorhanden. Teilweise keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da beengte Straßenraumbreite durch angrenzende Bebauung.	negativ
	Ausreichende Breite für Nebeneinanderfahren	1	1,54	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	-	Umsetzung der Standards nicht möglich. Nicht ausreichend Breite vorhanden (Radfahrstreifen).	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	
	Reisezeitvergleich (Kfz-Verkehr/ ÖV)	2	3,08	++	Rechnung: -> (Länge der Strecke/20 km/h)*60 = Prognose der Zeit des Fahrrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 4 / 4 = 1 Rad (Prognose) / ÖV = 4 / 4 = 1 Fuß: 18 min	++	Rechnung: -> (Länge der Strecke/20 km/h)*60 = Prognose der Zeit des Fahrrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 3 / 3 = 1 Rad (Prognose) / ÖV = 3 / 3 = 1 Fuß: 11 min	+	Rechnung: -> (Länge der Strecke/20 km/h)*60 = Prognose der Zeit des Fahrrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 3 / 2 = 1,5 Rad (Prognose) / ÖV = 3 / 11 = 0,3	++	Rechnung: -> (Länge der Strecke/20 km/h)*60 = Prognose der Zeit des Fahrrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 3 / 3 = 1 Rad (Prognose) / ÖV = 3 / 6 = 0,5 Annahme: Radfahrende können zukünftig an dem Knotenpunkt Wertherstraße / Stapenhorststraße links abbiegen	
 Erschließungsfunktion / Potenzial	Wohnen (Wohndichte im Korridor)	1	2,50	+	Abschnittsweise Bebauung, teilweise Hochhäuser/viele Einwohnende. Zwei Studierendenwohnheime (189 EW) im 200m-Korridor. Mittlere Erschließungswirkung.	o	Vereinzelt Bebauung. Mittlere Erschließungsfunktion.	o	Vereinzelt Bebauung. Mittlere Erschließungsfunktion.	++	Vereinzelt Bebauung. Vier Studierendenwohnheime (795 EW) im 200m-Korridor. Mittlere Erschließungsfunktion.	
	Arbeitsplätze (im Korridor)	3	7,50	o	Keine großen Arbeitgeber im 200m-Korridor.	o	Keine großen Arbeitgeber im 200m-Korridor.	o	Keine großen Arbeitgeber im 200m-Korridor.	o	Keine großen Arbeitgeber im 200m-Korridor.	
	Weiterführende Schulen/ Hochschulstandorte (im Korridor)	3	7,50	+	Ein Abendgymnasium (326 SchülerInnen) im 200m-Korridor.	++	Zwei Realschulen (978 SchülerInnen), ein Gymnasium (920 SchülerInnen) und eine Grundschule (keine Angaben zur Anzahl der SchülerInnen) im 200m-Korridor.	++	Ein Gymnasium (920 SchülerInnen), eine Realschule (462 SchülerInnen), eine Grundschule (keine Angaben zur Anzahl der SchülerInnen) und eine Fachhochschule (542 Studierende) im 200m-Korridor.	+	Eine Fachhochschule (542 Studierende) im 200m-Korridor.	
	Haltestellen SPNV/ Stadtbahn (im Korridor)	1	2,50	o	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr auf der Strecke.	--	Kein SPNV auf der Strecke. Kein Bus-Verkehr auf der Strecke.	++	Zwei SPNV-Haltestellen auf der Strecke. Bus-Verkehr auf der Strecke.	o	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr auf der Strecke.	
 Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden	Beeinträchtigungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Wegfall von Parkmöglichkeiten; heutiger Stellplatzdruck)	3	5,45	-	Entfall von Parkmöglichkeiten notwendig für Umsetzung der Standards.	++	Keine Beeinträchtigung. Kein Parken entlang der Strecke.	++	Keine Beeinträchtigung. Kein Parken entlang der Strecke.	-	Entfall von Parkmöglichkeiten notwendig für Umsetzung der Standards.	
	Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr; Strecken mit hoher Kfz-Belastung	2	3,64	o	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden. Bei Führung auf Radfahrstreifen wenig Beeinträchtigung vorhanden.	++	Keine Beeinträchtigung. Getrennte Führung vom Kfz-Verkehr.	--	Beeinträchtigung vorhanden bei Führung im Mischverkehr.	-	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	
	Beeinträchtigungen für den Fußverkehr	2	3,64	+	Geringe Beeinträchtigung. Getrennte Führung.	o	Mittlere Beeinträchtigung. Getrennte Führung, aber gemeinsam abseits vom Kfz-Verkehr.	+	Geringe Beeinträchtigung. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigung. Getrennte Führung.	
	Beeinträchtigungen für den ÖPNV	2	3,64	+	Geringe Beeinträchtigung. Linienbusverkehr auf erstem Abschnitt.	++	Keine Beeinträchtigung. Kein ÖPNV auf diesem Abschnitt.	+	Geringe Beeinträchtigung. Linienbusverkehr.	+	Geringe Beeinträchtigung. Linienbusverkehr.	
	Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlichen Verkehr	1	1,82	++	Keine Beeinträchtigung.	++	Keine Beeinträchtigung.	++	Keine Beeinträchtigung.	++	Keine Beeinträchtigung.	
	Beeinträchtigungen durch weitere Radfahrende	1	1,54	++	Keine Beeinträchtigungen bei Führung als Fahrradstraße / auf Radfahrstreifen.	+	Geringe Beeinträchtigungen bei Führung als getrennter Geh- und Radweg.	+	Beeinträchtigungen bei viel Radverkehr möglich, da Überholen schwierig ist.	++	Keine Beeinträchtigungen.	
 Verträglichkeit Raum	Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz	3	10,00	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	o	Eingriffe in Grünzug am Rand des Grünzugs notwendig.	o	Eingriffe in straßenbegleitendes Grün notwendig.	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Städtebau/ Denkmalschutz/ Bebauungspläne	2	6,67	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	o	Eingriffe möglich (angrenzende Bebauung).	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Freizeit- und Erholungsnutzung	1	3,33	++	Keine Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung.	o	Geringe Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung, das Verlauf der Strecke am Rand des Grünzugs verläuft.	++	Keine Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung.	++	Keine Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung.	
 Handlungs- / Realisierungsaufwand	Einbindung in bestehende Netzstrukturen	1	1,67	o	Verläuft zum Teil auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	+	Verläuft zum größten Teil auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	++	Verläuft komplett auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	o	Verläuft zum Teil auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	
	Handlungsaufwand an Strecken und Knotenpunkten	3	5,00	o	Mittlerer Handlungsaufwand. Hauptsächlich Markierung. Parken entfällt abschnittsweise. Neu markierter Schutzstreifen entfällt.	-	Etwas größerer Handlungsaufwand. Wege müssen verbreitert, ggf. neu gebaut werden.	--	Sehr großer Handlungsaufwand. Ggf. Verlegung der Stadtbahn oder Grunderwerb erforderlich (nicht überall möglich).	-	Mittlerer größerer Handlungsaufwand. Ggf. Entfall der Mittelinsel. Umgestaltung Knotenpunkt zum Linksabbiegen.	
	Realisierbarkeit Standards	3	5,00	++	Standards umsetzbar.	+	Standard umsetzbar. Evtl. müssen Grünflächen hinzugezogen werden.	--	Standards nur mit sehr hohem Aufwand und wenn nur sehr langfristig umsetzbar	++	Standards umsetzbar.	
	Realisierungshemmnisse/ Realisierungshorizont (10 Jahre)	3	5,00	--	Ggf. Anliegerwiderstand wegen Entfall der Parkplätze. Abschnitt wurde erst neu umgestaltet, erneute Umgestaltung in den nächsten 10 Jahren unwahrscheinlich.	o	Am Rad des Grünzugs erfolgen Eingriffe in den Grünzug (mit Entfall der Bäume und Grünflächen) und es kann ggf. zu Widerstand kommen.	--	Straße ist in einem Teil eine Landesstraße und im anderen Teil verläuft die Stadtbahn in Mittelage, weshalb Umbauten/Verlegung der Stadtbahn schwierig sind.	o	Ggf. Widerstand wegen Entfall der Mittelinsel.	
	Grunderwerb	2	3,33	++	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	+	Grunderwerb ggf. erforderlich - Klärung der Eigentumsverhältnisse Grünzug (evtl. schon in Besitz der Stadt?)	-	Grunderwerb abschnittsweise erforderlich	++	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	
 Gesamtbewertung	Bewertung			17		21		8		19		
	Rang			3		1		4		2		
	Bewertung gewichtet			28		45		6		31		
	Rang gewichtet			3		1		4		2		
	Bewertung gewichtet nach Feldern			70		85		20		75		
	Rang gewichtet nach Feldern			3		1		4		2		

MBS Bielefeld – Abschnitt 3

Bewertungskriterium (qualitative Beschreibung der Wertung)	Gewichtung		Variante grün		Variante orange		Variante blau			
	Faktor	Felder	Wert	Begründung	Wert	Begründung	Wert	Begründung		
Attaktivität 	Direktheit (Umwegfaktor)/ Linienführung	3	4,62	o	Länge: 0,59 km Luftlinie: 0,45 km -> Direktheit 1,31	++	Länge: 0,41 km Luftlinie: 0,40 km -> Direktheit 1,03	++	Länge: 1,10 km Luftlinie: 1,05 km -> Direktheit 1,05	positiv
	Knotenpunkte, Querungsstellen mit Zeitverlust	3	4,62	+	1 unsignalisierte Querung 1 unsignalisierte Einmündung	-	4 signalisierte Knotenpunkte	+	1 signalisierter Knotenpunkt	eher positiv
	(Verlorene) Steigungen	1	1,54	-	Größtenteils flach, 2 m hoch, 5 m runter Steigung abschnittsweise 2-3%	-	Größtenteils flach, 2 m hoch, 0 m runter Steigung abschnittsweise 2%	-	Steigung in eine Richtung vorhanden, 12 m hoch, 0m runter Steigung abschnittsweise 2%	neutral
	Soziale Sicherheit, Sicherheitsempfinden	2	3,08	+	Überwiegend Führung auf gehobenen Fahrradstraße und durch Grünzug. Mittlere soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahrradstraße und getrennt vom Kfz-Verkehr).	o	Überwiegend Führung entlang Hauptverkehrsstraße auf geschützten Radfahrstreifen. Hohe soziale Sicherheit. Mittleres Sicherheitsempfinden (Kfz-Verkehr).	+	Führung auf getrennten Geh- und Radwegen abseits des Kfz-Verkehrs. Mittlere soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (getrennt vom Kfz-Verkehr).	eher negativ
	Möglichkeit zur Beschattung	1	1,54	+	Fast durchgängig vorhanden (Grünzug). Im ersten Abschnitt wenig Möglichkeit zur Beschattung vorhanden.	o	Einseitig fast durchgängig vorhanden. Größtenteils keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da Stadtbahn.	+	Fast durchgängig vorhanden (Grünzug). Ausreichend Möglichkeit zur Beschattung vorhanden.	negativ
	Ausreichende Breite für Nebeneinanderfahren	1	1,54	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	-	Umsetzung der Standards nicht möglich. Nicht ausreichend Breite vorhanden (Radfahrstreifen).	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	
	Reisezeitvergleich (Kfz-Verkehr / ÖV)	2	3,08	++	Rechnung: -> (Länge der Strecke/20 km/h)*60 = Prognose der Zeit des Fahrrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = -- Rad (Prognose) / ÖV = 3 / - = -- Fuß: 7 min	+	Rechnung: -> (Länge der Strecke/20 km/h)*60 = Prognose der Zeit des Fahrrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 1,23 / 2 = 0,65 Rad (Prognose) / ÖV = 4,8 / - = --	+	Rechnung: -> (Länge der Strecke/20 km/h)*60 = Prognose der Zeit des Fahrrades -> Prognose/Zeit Verkehrsmittel = Reisezeitvergleich Rad (Prognose) / Kfz-Verkehr = 3,3 / 2 = 1,65 Rad (Prognose) / ÖV = 3,3 / 4 = 0,83	
Erschließungsfunktion / Potenzial 	Wohnen (Wohndichte im Korridor)	1	2,50	++	Vier Studierendenwohnheime (706 EW) im 200m-Korridor. Vereinzelt Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	+	Zwei Studierendenwohnheime (516 EW) im 200m-Korridor. Vereinzelt Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	++	Vier Studierendenwohnheime (643 EW) im 200m-Korridor. Wenig Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	
	Arbeitsplätze (im Korridor)	3	7,50	++	Universität als großer Arbeitgeber (2741 Personen).	++	Universität als großer Arbeitgeber (2741 Personen).	++	Universität als großer Arbeitgeber (2741 Personen).	
	Weiterführende Schulen/ Hochschulstandorte (im Korridor)	3	7,50	++	Universität (27858 Studierende) und zwei sonstige Schulen (1206 SchülerInnen) im 200m-Korridor.	++	Universität (27858 Studierende) und zwei sonstige Schulen (1206 SchülerInnen) im 200m-Korridor.	++	Universität (27858 Studierende), eine Grundschule (keine Angaben zur Anzahl der SchülerInnen) im 200m-Korridor.	
	Haltestellen SPNV/ Stadtbahn (im Korridor)	1	2,50	o	Eine SPNV-Haltestelle nahe der Strecke.	+	Eine SPNV-Haltestelle auf der Strecke.	o	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr auf der Strecke.	
Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden 	Beeinträchtigungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Wegfall von Parkmöglichkeiten; heutiger Stellplatzdruck)	3	5,45	++	Keine Beeinträchtigung. Kein Parken.	++	Keine Beeinträchtigung. Kein Parken.	++	Keine Beeinträchtigung. Kein Parken.	
	Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr; Strecken mit hoher Kfz-Belastung	2	3,64	++	Keine Beeinträchtigung. Getrennte Führung vom Kfz-Verkehr.	..	Beeinträchtigung vorhanden, da Standards teilweise nicht umsetzbar. Hohe Kfz-Belastung.	++	Keine Beeinträchtigung. Getrennte Führung vom Kfz-Verkehr.	
	Beeinträchtigungen für den Fußverkehr	2	3,64	o	Mittlere Beeinträchtigung. Getrennte Führung, aber gemeinsam abseits vom Kfz-Verkehr.	+	Geringe Beeinträchtigung. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigung. Getrennte Führung.	
	Beeinträchtigungen für den ÖPNV	2	3,64	++	Keine Beeinträchtigung. Kein ÖPNV auf diesem Abschnitt.	+	Geringe Beeinträchtigung. Schmale Infrastruktur.	+	Geringe Beeinträchtigung. Linienbusverkehr.	
	Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlichen Verkehr	1	1,82	++	Keine Beeinträchtigung.	++	Keine Beeinträchtigung.	+	Vereinzelt Beeinträchtigung möglich, da Führung auf einer Seite entlang landwirtschaftlichen Flächen.	
	Beeinträchtigungen durch weitere Radfahrende	1	1,54	+	Geringe Beeinträchtigungen bei Führung als Zweirichtungsweg.	+	Beeinträchtigungen bei viel Radverkehr möglich, da Überholen schwierig ist.	+	Beeinträchtigungen möglich, da Wege nicht ausreichend breit.	
Verträglichkeit Raum 	Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz	3	10,00	-	Teilweise Eingriffe am Rand des Grünzugs notwendig.	o	Abschnittsweise Eingriffe in straßenbegleitendes Grün notwendig.	..	Eingriffe zu erwarten. Teilweise Eingriffe in Grünzug und Schutzgebiete notwendig.	
	Städtebau/ Denkmalschutz/ Bebauungspläne	2	6,67	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	o	Eingriffe möglich (angrenzende Bebauung).	++	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Freizeit- und Erholungsnutzung	1	3,33	o	Geringe Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung, das Verlaufs der Strecke am Rand des Grünzugs verläuft.	-	Keine Erholungsnutzung vorhanden, da Hauptverkehrsstraße.	+	Etwas Erholungsnutzung vorhanden, Variante führt teilweise durch Grünzug.	
Handlungs- / Realisierungsaufwand 	Einbindung in bestehende Netzstrukturen	1	1,67	-	Verläuft nicht auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	++	Verläuft komplett auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	++	Verläuft komplett auf dem kommunalen Radverkehrskonzept.	
	Handlungsaufwand an Strecken und Knotenpunkten	3	5,00	-	Etwas größerer Handlungsaufwand. Wege müssen verbreitert, ggf. neu gebaut werden.	..	Sehr großer Handlungsaufwand. Ggf. Verlegung der Stadtbahn oder Grunderwerb erforderlich (nicht überall möglich).	o	Mittlerer Handlungsaufwand. Wege müssen ggf. verbreitert werden.	
	Realisierbarkeit Standards	3	5,00	+	Standards umsetzbar, ggf. Engstelle an Unterführungen.	..	Standards nur mit sehr hohem Aufwand und wenn nur sehr langfristig umsetzbar	++	Standards umsetzbar.	
	Realisierungshemmnisse/ Realisierungshorizont (10 Jahre)	3	5,00	o	Am Rad des Grünzugs erfolgen Eingriffe in den Grünzug (mit Entfall der Bäume und Grünflächen) und es kann ggf. zu Widerstand kommen.	..	Umbauten / Verlegung der Stadtbahn sehr schwierig.	o	Ggf. Widerstand wegen Entfall der Mittelinsel.	
	Grunderwerb	2	3,33	o	Grunderwerb ggf. erforderlich - Klärung der Eigentumsverhältnisse Grünzug (evtl. schon in Besitz der Stadt?)	-	Grunderwerb abschnittsweise erforderlich - Klärung der Eigentumsverhältnisse	o	Grunderwerb ggf. abschnittsweise erforderlich - Klärung der Eigentumsverhältnisse Grünzug (evtl. schon in Besitz der Stadt?)	
Gesamtbewertung 	Bewertung			20		5		25		
	Rang			2		3		1		
	Bewertung gewichtet			41		7		51		
	Rang gewichtet			2		3		1		
	Bewertung gewichtet nach Feldern			83		22		95		
	Rang gewichtet nach Feldern			2		3		1		