

Im Abwägungs- und Rangordnungsverfahren wurden im verkehrlichen Fachbeitrag einschl. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vom Januar 2008 für die Beurteilung aus wirtschaftlicher Sicht die Zielkriterien Flächenverbrauch, Investitionskosten und Betriebs- und Folgekosten formuliert. In der Beurteilung der Betriebs- und Folgekosten wurde aus Sicht der Stadt Bielefeld auch der Gesichtspunkt berücksichtigt, ob die Maßnahme die Merkmale einer dauerhaften städtischen Baulast oder einer Übernahme der Baulast durch die Bundesstraßenverwaltung aufweist.

Nachdem eine Übernahme in die Baulast des Bundes nach zwischenzeitlich erfolgter Überprüfung nicht absehbar ist, waren die Varianten die Varianten 2A und 3 B insoweit neu zu bewerten. Dabei wurde der Zielerreichungsgrad der Variante 2A von 6 auf 5 reduziert. In der Bewertung war seinerzeit die Übernahme der Baulast zusätzlich mit einem Punkt in der Abgrenzung der Varianten V1 und V3C gegenüber den Varianten V2A und V3B gewertet worden. Die übrigen Unterschiede in der Bewertung bleiben unverändert bestehen:

- Höheres Gefährdungspotential durch unmittelbare Zufahrten zu Anliegergrundstücken mit der Folge höherer zu erwartender Unfallkosten bei den Varianten V1 und V3C
- Größere Anzahl durch Signalregelung zu steuernder Knotenpunkte.

Die geänderten Ergebnisse zeigen die angepassten Tabellen 6 und 7 des verkehrlichen Fachbeitrags (gleichzeitig Tabelle 4 der zusammenfassenden Bewertung vom Februar 2008).

Kriterium	Variante	ZR					
	ZG	V1	V2A	V3B	V3C	V6D	
<b>Wirtschaftlichkeitskriterien</b>	<b>20</b>						
Flächenverbrauch	4	5	4	2	3	6	
Investitionskosten	8	6	4	4	5	1	
Betriebs- und Folgekosten	8	3	5	5	3	1	
		1	2	3	4	5	6
		geringer	Zielerreichungsgrad				optimaler

Kriterium	Variante	ZGR					
	ZG	V1	V2A	V3B	V3C	V6D	
<b>Wirtschaftlichkeitskriterien</b>	<b>20</b>						
Flächenverbrauch	4	20	16	8	12	24	
Investitionskosten	8	48	32	32	40	8	
Betriebs- und Folgekosten	8	24	40	40	24	8	
<b>Wertzahl (WZ)</b>		<b>92</b>	<b>88</b>	<b>80</b>	<b>76</b>	<b>40</b>	
<b>Rang</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	

**Tabelle 6<sub>neu</sub>:** Zielgewichte der verkehrlichen Kriterien und Zielerreichungsgrade der Varianten

**Tabelle 7<sub>neu</sub>:** Wirtschaftliche Rangfolgenbewertung der Varianten

In der wirtschaftlichen Bewertung ist jetzt die Variante 1 (92 Punkte) die vorteilhafteste, gefolgt von den Varianten 2A (88 Punkte) und 3B (80 Punkte). In der zusammenfassenden Variantenbewertung vom Februar 2008 ergeben sich damit folgende Veränderungen in den Tabellen 5 und 6.

	S ZG	V 1	V 2A	V 3B	V 3C	V 6D
Rang Verkehr	40	5.	3.	2.	4.	1.
Wertzahl (WZ)		135	169	192	151	201
Rang Landschaftsökologie	40	3.	1.	4.	5.	2.
Wertzahl (WZ)		153	160	120	102	156
Rang Städtebau	40	2.	5.	4.	3.	1.
Wertzahl (WZ)		129	78	97	98	140
Rang Wirtschaftlichkeit	40	1.	2.	3.	4.	5.
Wertzahl (WZ)		184	176	160	152	80

**Tabelle 5<sub>neu</sub>:** Rangfolgen und Wertzahlen bei gleichen Zielgewichten

		V 1	V 2A	V 3B	V 3C	V 6D
Verkehr	30%					
Landschaftsökologie	30%					
Städtebau	15%					
Wirtschaftlichkeit	25%					
	Rang	2.	1.	3.	5.	3.
	Punkte	607	618	593	514	593

**Tabelle 6<sub>neu</sub>:** Rangfolgenbewertung der Varianten mit Gewichtung der Fachbeiträge

Es wird auch unter Berücksichtigung der Änderungen in der Bewertung der Wirtschaftlichkeit weiterhin empfohlen, die Variante 2A den weiteren Planungen zugrundezulegen, da mit dieser Variante eine größtmögliche Zielerreichung aus der zusammenfassenden Sicht aller fachlich zu berücksichtigenden Aspekte vorliegt.