MBS Bielefeld: Radverbindung Innenstadt - Campus

Bewertungskriterium (qualitative Beschreibung der Wertung)		Gewichtung Faktor	Gewichtung Felder
Attaktivität	Direktheit (Umwegfaktor)/ Linienführung	3	4,00
	Knotenpunkte, Querungsstellen mit Zeitverlust	3	4,00
	(Verlorene) Steigungen	3	4,00
	Soziale Sicherheit, Sicherheitsempfinden	2	2,67
	Möglichkeit zur Beschattung	1	1,33
	Ausreichende Breite für Nebeneinanderfahren	1	1,33
	Reisezeitvergleich (Kfz-Verkehr/ ÖV)	2	2,67
Erschließungsfunktion / Potenzial	Wohnen (Wohndichte im Korridor)	1	1,82
	Arbeitsplätze (im Korridor)	3	5,45
	Weiterführende Schulen/ Hochschulstandorte (im Korridor)	3	5,45
	Alltagsziele Einkauf/ Erledigung/ Freizeit (im Korridor)	3	5,45
	Haltestellen SPNV/ Stadtbahn (im Korridor)	1	1,82
Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden	Beeinträchtigungen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Wegfall von Parkmöglichkeiten; heutiger Stellplatzdruck)	1	2,00
	Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr; Strecken mit hoher Kfz-Belastung	1	2,00
	Beeinträchtigungen für den Fußverkehr	3	6,00
	Beeinträchtigungen für den ÖPNV	3	6,00
	Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlicher Verkehr	1	2,00
	Beeinträchtigungen durch weitere Radfahrende	1	2,00
Verträglichkeit Raum	Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz	3	7,50
	Städtebau/ Denkmalschutz/ Bebauungspläne	2	5,00
	Freizeit- und Erholungsnutzung	3	7,50
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

Rewertungskriterium (qualitative Beschreibung der Wertung)		Gewichtung: Faktor	Gewichtung: Felder	Variante rot: Wert	Variante rot: Begründung	Variante grün: Wert	Variante grün: Begründung	Variante orange: Wert	Variante orange: Begründung	Variante blau: Wert	Variante blau: Begründung	
Attaktivität	Direktheit (Umwegfaktor)/ Linienführung	3	4,00	o	Länge: 1,40 km Luftlinie: 1,18 km **-> Direktheit 1,19**	-	Länge: 1,60 km Luftlinie: 1,15 km **-> Direktheit 1,39**	+ +	Länge: 1,20 km Luftlinie: 1,10 km **-> Direktheit 1,09**	+	Länge: 1,70 km Luftlinie: 1,50 km **-> Direktheit 1,13**	**positiv**
	Knotenpunkte, Querungsstellen mit Zeitverlust	3	4,00	o	3 signalisierte Knotenpunkte 1 unsignalisierte Knotenpunkte 2 unsignalisierte Einmündungen	o	3 signalisierte Knotenpunkte 0 unsignalisierte Knotenpunkte 1 unsignalisierte Einmündungen 1 Kreisverkehr	-	5 signalisierte Knotenpunkte	+	1 signalisierter Knotenpunkt 1 signalisierte Einmündung	**eher positiv**
	(Verlorene) Steigungen	3	4,00	-	Größtenteils flach, vereinzelt Steigung 8 m hoch, 10 m runter Steigung abschnittsweise 2-3%	o	Größtenteils flach 11 m hoch, 6 m runter Steigung abschnittsweise 1-2%	o	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%	**neutral**
	Soziale Sicherheit, Sicherheitsempfinden	2	2,67	+	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 (Fahrradstraße).	**eher negativ**
	Möglichkeit zur Beschattung	1	1,33	-	Vereinzelt Bäume entlang der Straße vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da beengte Straßenraumbreite durch angrenzende Bebauung.	-	Vereinzelt Bäume entlang der Straße vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da beengte Straßenraumbreite durch angrenzende Bebauung.	-	Vereinzelt Bäume entlang der Straße vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da beengte Straßenraumbreite durch angrenzende Bebauung.	o	Abschnittsweise Bäume entlang der Straße vorhanden. Keine Möglichkeit zur weiteren Beschattung, da beengte Straßenraumbreite durch angrenzende Bebauung.	**negativ**
	Ausreichende Breite für Nebeneinanderfahren	1	1,33	+	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	2,67	+ +	**Rechnung:** *--> (Länge der Strecke/20 km/h)*60 = Prognose der Zeit des Fahrrades* *--> 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 Fahrrades* *--> 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 Fahrrades* *--> 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 Fahrrades* *--> 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	1,82	+	Dichte Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	+ +	Sehr dichte Bebauung. Ein Studierendenwohnheim (296 EW) im 100m-Korridor. Hohe Erschließungswirkung.	o	Teilweise dichte Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	o	Abschnittsweise keine enge Bebauung, teilweise Einfamilienhäuser mit Garten. Mittlere Erschließungswirkung.	
	Arbeitsplätze (im Korridor)	3	5,45	+	Einige Arbeitgeber in der Innenstadt, ein Supermarkt, ein Abendgymnasium und SchücoArena/DSC Arminia Bielefeld im 100m-Korridor.	+	Vereinzelt Arbeitgeber in der Innenstadt, drei Supermärkte und zwei Schulen im 100m-Korridor.	+ +	Wenig Arbeitgeber in der Innenstadt, einige Arbeitgeber entlang Stapenhorststraße, ein Supermarkt, drei Schulen und Franziskus-Hospital im 100m-Korridor.	o	Wenig Arbeitgeber in der Innenstadt, eine Fachhochschule und eine Kindertagesstätte im 100m-Korridor.	
	Weiterführende Schulen/ Hochschulstandorte (im Korridor)	3	5,45	+	Ein Abendgymnasium (326 Schüler*innen) im 100m-Korridor.	+ +	Ein Gymnasium (920 SchülerInnen) und eine Realschule (402 SchülerInnen) im 100m-Korridor.	+ +	Ein Gymnasium (920 SchülerInnen), eine Realschule (402 SchülerInnen) und eine Grundschule (keine Angabe zur Anzahl der SchülerInnen) im 100m-Korridor.	+	Eine Fachhochschule (542 Studierende) im 100m-Korridor.	
	Alltagsziele Einkauf/ Erledigung/ Freizeit (im Korridor)	3	5,45	o	Geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (ein Supermarkt, ein Kiosk und eine Markthalle in Nähe) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Stadtzentrum, Bankautomat, Apotheke, drei Ärzte) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Freizeitmöglichkeiten (Stadtzentrum, zwei Cafés, acht Restaurants) entlang der Strecke.	+ +	Hohe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (vier Supermärkte, ein Kiosk) entlang der Strecke. Hohe Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Stadtzentrum, Post, Bankautomat, Apotheke, sechs Ärzte) entlang der Strecke. Hohe Dichte an Freizeitmöglichkeiten (Siegfriedplatz, Stadtzentrum, vier Cafés, zehn Restaurants, Schüco Arena) entlang der Strecke.	+	Mittlere Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (ein Supermarkt, zwei Kiosk) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Stadtzentrum, Post, Bankautomat, Apotheken, zwei Ärzte) entlang der Strecke. Hohe Dichte an Freizeitmöglichkeiten (Stadzentrum, drei Cafés, vier Restaurants, Schüco Arena in Nähe, Bürgerpark) entlang der Strecke.	-	Geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (ein Supermarkt in Nähe) entlang der Strecke. Geringe Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Stadtzentrum, drei Ärzte) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Freizeitmöglichkeiten (Stadtzentrum, ein Café, drei Restaurants, Bürgerpark) entlang der Strecke.	
	Haltestellen SPNV/ Stadtbahn (im Korridor)	1	1,82	o	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr auf der Strecke.	o	Kein SPNV auf der Strecke. Bus-Verkehr abschnittsweise auf der Strecke.	o	Kein SPNV 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)	1	2,00	-	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-Belastung	1	2,00	o	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	o	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	o	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	o	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	
	Beeinträchtigungen für den Fußverkehr	3	6,00	+	Geringe Beeinträchtigungen. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigungen. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigungen. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigungen. Getrennte Führung.	
	Beeinträchtigungen für den ÖPNV	3	6,00	-	Bei Führung im Mischverkehr (Fahrradstraße) Beeinträchtigung vorhanden.	o	Bei Führung im Mischverkehr (Fahrradstraße) geringe Beeinträchtigung vorhanden, da abschnittsweise Linienbusverkehr.	-	Bei Führung im Mischverkehr (Fahrradstraße) Beeinträchtigung vorhanden.	-	Bei Führung im Mischverkehr (Fahrradstraße) Beeinträchtigung vorhanden.	
	Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlicher Verkehr	1	2,00	+ +	Keine Beeinträchtigung.	+ +	Keine Beeinträchtigung.	+ +	Keine Beeinträchtigung.	+ +	Keine Beeinträchtigung.	
	Beeinträchtigungen durch weitere Radfahrende	1	2,00	+ +	Keine Beeinträchtigungen bei Führung als Fahrradstraße.	+ +	Keine Beeinträchtigungen bei Führung als Fahrradstraße.	o	Leichte Beeinträchtigungen bei Führung im Mischverkehr, da voraussichtlich kein Nebeneinanderfahren möglich.	+ +	Keine Beeinträchtigungen bei Führung als Fahrradstraße.	
Verträglichkeit Raum	Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz	3	7,50	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Städtebau/ Denkmalschutz/ Bebauungspläne	2	5,00	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Freizeit- und Erholungsnutzung	3	7,50	+ +	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 entfällt.	+	Geringer Handlungsaufwand. Hauptsächlich Markierung. Parken entfällt. Im ersten Abschnitt entfällt je Richtung ein Kfz-Fahrstreifen.	-	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 Fahrradstraße) ist ein sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig (Änderung der Klassifizierung der Landesstraße, Verbreiterung der Fahrbahn, Verlegung des Seitenraums, Grunderwerb, ggf. müssen Gebäude abgerissen werden).	o	Mittlerer Handlungsaufwand. Markierung und Bordversatz. Porken entfällt ggf.	
	Realisierbarkeit Standards	3	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	
	Realisierungshemmisse/ Realisierungshorizont (10 Jahre)	3	5,00	o	Ggf. Anliegerwiderstand wegen Entfall der Parkplätze.	o	Ggf. Anliegerwiderstand wegen Entfall der Parkplätze und Entfall Kfz-Fahrstreifen im ersten Abschnitt (östlich der Bahngleise).	- -	Straße ist eine Landesstraße, weshalb Umbauten schwierig sind.	o	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**			20		25		16		15		
	Rang			2		1		3		4		
	Bewertung gewichtet			41		54		35		33		
	Rang gewichtet			2		1		3		4		
	Bewertung gewichtet nach Feldern			83		107		73		67		
	Rang gewichtet nach Feldern			2		1		3		4		

MBS Bielefeld – Abschnitt 2

Bewertungskriterium (qualitative Beschreibung der Wertung)		Gewichtung: Faktor	Gewichtung: Felder	Variante rot: Wert	Variante rot: Begründung	Variante grün: Wert	Variante grün: Begründung	Variante orange: Wert	Variante orange: Begründung	Variante blau: Wert	Variante blau: Begründung	
Attaktivität	Direktheit (Umwegfaktor)/ Linienführung	3	4,00	-	Länge: 1,40 km Luftlinie: 1,00 km **-> Direktheit 1,40**	+	Länge: 1,0 km Luftlinie: 0,93 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	4,00	o	2 signalisierte Knotenpunkte 4 unsignalisierte Einmündungen 1 Kreisverkehr	+ +	1 unsignalisierte Einmündung	-	4 signalisierte Knotenpunkte 1 signalisierter Überweg	+	2 signalisierte Knotenpunkte	**eher positiv**
	(Verlorene) Steigungen	3	4,00	-	Steigung vorhanden, 17 m hoch, 7 m runter Steigung abschnittsweise 3%	-	Größtenteils flach, 9 m hoch, 7 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	2,67	+	Führung auf gehobener Fahrradstraße und baulichem Radweg im Wohngebiet. Gute soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahrradstraße/baulicher Radweg).	+	Überwiegend Führung auf gehobenen Fahrradstraße und durch Grünzug. Mittlere soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahrradstraße und getrennt vom Kfz-Verkehr).	+ +	Überwiegend Führung auf getrenntem Radweg. Hohe soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Radweg getrennt vom Kfz-Verkehr).	+	Führung auf gehobener Fahrradstraße durch Wohngebiet. Gute soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahrradstraße und geschützte Radfahrstreifen).	**eher negativ**
	Möglichkeit zur Beschattung	1	1,33	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.	+ +	Durchgängig 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	1,33	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	
	Reisezeitvergleich (Kfz-Verkehr/ ÖV)	2	2,67	+ +	**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 / - = --	+ +	**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 / - = -- 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 bzw. -- (da in eine Richtung für Kfz-Verkehr gesperrt) 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	1,82	+ +	Abschnittsweise Bebauung, teilweise Hochhäuser/viele Einwohnende. Zwei Studierendenwohnheime (189 EW) im 100m-Korridor. Mittlere Erschließungswirkung.	o	Vereinzelt Bebauung. Mittlere Erschließungsfunktion.	o	Vereinzelt Bebauung. Mittlere Erschließungsfunktion.	+ +	Vereinzelt Bebauung. Zwei Studierendenwohnheime (228 EW) im 100m-Korridor. Mittlere Erschließungsfunktion.	
	Arbeitsplätze (im Korridor)	3	5,45	+	Wenig Arbeitgeber entlang Strecke, ein paar Arbeitgeber am Bültmannshof und ein Abendgymnasium im 100m-Korridor.	+	Wenig Arbeitgeber entlang Strecke, ein paar Arbeitgeber am Bültmannshof und drei Schulen im 100m-Korridor.	+ +	Ein großer Arbeitgeber (Polizeiwache/-präsidium) entlang Strecke, ein paar Arbeitgeber am Bültmannshof, zwei Schulen, eine Fachhochschule im 100m-Korridor.	-	Bis auf eine Kindertagesstätte keine Arbeitgeber im 100m-Korridor.	
	Weiterführende Schulen/ Hochschulstandorte (im Korridor)	3	5,45	+	Ein Abendgymnasium (326 SchülerInnen) im 100m-Korridor.	+ +	Zwei Realschulen (978 SchülerInnen) und ein Gymnasium (920 SchülerInnen) im 100m-Korridor.	+ +	Ein Gymnasium (920 SchülerInnen), eine Grundschule (keine SchülerInnenzahl) und eine Fachhochschule (542 Studierende) im 100m-Korridor.	o	Keine Schulen im 100m-Korridor.	
	Alltagsziele Einkauf/ Erledigung/ Freizeit (im Korridor)	3	5,45	o	Geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (ein Supermarkt) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Post, Bankautomat, Apotheke) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Freizeitmöglichkeiten (drei Cafés, zwei Restaurants) entlang der Strecke.	-	Geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (ein Supermarkt) entlang der Strecke. Geringe Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Apotheke) entlang der Strecke. Geringe Dichte an Freizeitmöglichkeiten (Grünzug) entlang der Strecke.	- -	Sehr geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (kein Supermarkt) entlang der Strecke. Geringe Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Apotheke) entlang der Strecke. Sehr geringe Dichte an Freizeitmöglichkeiten entlang der Strecke.	- -	Sehr geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (kein Supermarkt) entlang der Strecke. Sehr geringe Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen entlang der Strecke. Geringe Dichte an Freizeitmöglichkeiten (Sporthalle) entlang der Strecke.	
	Haltestellen SPNV/ Stadtbahn (im Korridor)	1	1,82	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)	1	2,00	-	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	1	2,00	o	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden. Bei Führung auf Radfahrstreifen wenig Beeinträchtigung vorhanden.	+ +	Keine Beeinträchtigung. Getrennte Führung vom Kfz-Verkehr.	- -	Beeinträchtigung vorhanden, da einseitige Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße für den Kfz-Verkehr.	-	Bei Einrichtung einer Fahrradstraße Beeinträchtigung vorhanden.	
	Beeinträchtigungen für den Fußverkehr	3	6,00	+	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	3	6,00	-	Geringe Beeinträchtigung. Linienbusverkehr auf erstem Abschnitt.	+ +	Keine Beeinträchtigung. Kein ÖPNV auf diesem Abschnitt.	+	Geringe Beeinträchtigung vorhanden.Busverkehr und einseitige Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße.	-	Geringe Beeinträchtigung. Linienbusverkehr.	
	Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlicher Verkehr	1	2,00	+ +	Keine Beeinträchtigung.	+ +	Keine Beeinträchtigung.	+ +	Keine Beeinträchtigung.	+ +	Keine Beeinträchtigung.	
	Beeinträchtigungen durch weitere Radfahrende	1	2,00	+ +	Keine Beeinträchtigungen bei Führung als Fahrradstraße / auf Radfahrstreifen.	+	Geringe Beeinträchtigungen bei Führung als getrennter Geh- und Radweg.	+ +	Keine Beeinträchtigungen.	+ +	Keine Beeinträchtigungen.	
Verträglichkeit Raum	Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz	3	7,50	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	o	Eingriffe in Grünzug am Rand des Grünzugs notwendig.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Städtebau/ Denkmalschutz/ Bebauungspläne	2	5,00	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Freizeit- und Erholungsnutzung	3	7,50	+ +	Keine Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung.	o	Geringe Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung, da 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.	-	Mittlerer bis großer Handlungsaufwand. Ggf. Anpassung des Signalprogramms der LSA, Umgestaltung der angrenzenen Knotenpunkte, Markierung.	-	Mittlerer bis großer Handlungsaufwand. Ggf. Entfall der Mittelinsel. Umgestaltung Knotenpunkt zum Linksabbiegen.	
	Realisierbarkeit Standards	3	3 5,00	+ +	Standards umsetzbar.	+	Standard umsetzbar. Evtl. müssen Grünflächen hinzugezogen werden.	+ +	Standards 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.	o	Ggf. Widerstand wegen großen Eingriffen gegen den Kfz-Verkehr.	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?)	+ +	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	+ +	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	
Gesamtbewertung	**Bewertung**			17		21		28		13		
	Rang			3		2		1		4		
	Bewertung gewichtet			32		39		56		22		
	Rang gewichtet			3		2		1		4		
	Bewertung gewichtet nach Feldern			69		68		107		48		
	Rang gewichtet nach Feldern			2		3		1		4		

MBS Bielefeld – Abschnitt 3

Bewertungskriterium (qualitative Beschreibung der Wertung)		Gewichtung: Faktor	Gewichtung: Felder	Variante grün: Wert	Variante grün: Begründung	Variante orange: Wert	Variante orange: Begründung	Variante blau: Wert	Variante blau: Begründung	
Attaktivität	Direktheit (Umwegfaktor)/ Linienführung	3	4,00	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	4,00	+	1 unsignalisierte Querung 1 unsignalisierte Einmündung	-	3-4 signalisierte Knotenpunkte (Anlieferung Bültmannshof ist zu prüfen)	+	1 signalisierter Knotenpunkt	**eher positiv**
	(Verlorene) Steigungen	3	4,00	-	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	2,67	+	Überwiegend Führung auf gehobenen Fahrradstraße und durch Grünzug. Mittlere soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Fahrradstraße und getrennt vom Kfz-Verkehr).	+ +	Überwiegend Führung auf getrenntem Radweg. Hohe soziale Sicherheit. Hohes Sicherheitsempfinden (Radweg getrennt vom 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	1,33	+	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	1,33	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	+	Bei Umsetzung der Standards ausreichend Breite zum Nebeneinanderfahren vorhanden.	
	Reisezeitvergleich (Kfz-Verkehr/ ÖV)	2	2,67	+ +	**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 bzw. -- (da in eine Richtung für Kfz-Verkehr gesperrt) 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	1,82	+ +	Zwei Studierendenwohnheime (516 EW) im 100m-Korridor. Vereinzelt Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	+ +	Zwei Studierendenwohnheime (516 EW) im 100m-Korridor. Vereinzelt Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	+	Ein Studierendenwohnheim (76 EW) im 100m-Korridor. Wenig Bebauung. Mittlere Erschließungswirkung.	
	Arbeitsplätze (im Korridor)	3	5,45	+ +	Ein paar Arbeitgeber am Bültmannshof und Universität als großer Arbeitgeber (2741 Personen) im 100m-Korridor.	+ +	Ein paar Arbeitgeber am Bültmannshof und Universität als großer Arbeitgeber (2741 Personen) im 100m-Korridor.	+ +	Universität als großer Arbeitgeber (2741 Personen) im 100m-Korridor.	
	Weiterführende Schulen/ Hochschulstandorte (im Korridor)	3	5,45	+ +	Universität (27858 Studierende) und zwei sonstige Schulen (1206 SchülerInnen) im 100m-Korridor.	+ +	Universität (27858 Studierende) und zwei sonstige Schulen (1206 SchülerInnen) im 100m Korridor.	+ +	Universität (27858 Studierende) im 100m-Korridor.	
	Alltagsziele Einkauf/ Erledigung/ Freizeit (im Korridor)	3	5,45	o	Geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (ein Supermarkt in Nähe) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Bültmannshof, Bankautomat in Nähe, Apotheke, zwei Ärzte) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Freizeitmöglichkeiten (ein Café, vier Restaurants) entlang der Strecke.	o	Sehr geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (kein Supermarkt) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Bültmannshof, Apotheke, zwei Ärzte) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Freizeitmöglichkeiten (Bültmannshof, ein Café, vier Restaurants) entlang der Strecke.	-	Geringe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten (ein Supermarkt in Nähe) entlang der Strecke. Mittlere Dichte an Möglichkeiten für Erledigungen (z.B. Apotheke in Nähe, drei Ärzte in Nähe) entlang der Strecke. Geringe Dichte an Freizeitmöglichkeiten (ein Restaurant) entlang der Strecke.	
	Haltestellen SPNV/ Stadtbahn (im Korridor)	1	1,82	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)	1	2,00	+ +	Keine Beeinträchtigung. Kein Parken.	+ +	Keine Beeinträchtigung. Kein Parken.	+ +	Keine Beeinträchtigung. Kein Parken.	
	Beeinträchtigungen für den fließenden Kfz-Verkehr; Strecken mit hoher Kfz-Belastung	1	2,00	+ +	Keine Beeinträchtigung. Getrennte Führung vom Kfz-Verkehr.	- -	Beeinträchtigung vorhanden, da einseitige Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße für den Kfz-Verkehr.	+ +	Keine Beeinträchtigung. Getrennte Führung vom Kfz-Verkehr.	
	Beeinträchtigungen für den Fußverkehr	3	6,00	o	Mittlere Beeinträchtigung. Getrennte Führung, aber gemeinsam abseits vom Kfz-Verkehr.	+	Geringe Beeinträchtigung. Getrennte Führung.	+	Geringe Beeinträchtigung. Getrennte Führung.	
	Beeinträchtigungen für den ÖPNV	3	6,00	+ +	Keine Beeinträchtigung. Kein ÖPNV auf diesem Abschnitt.	+	Geringe Beeinträchtigung vorhanden. Nachtbus und einseitige Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße.	+ +	Keine Beeinträchtigung. Getrennte Führung von Linienbusverkehr und Radverkehr.	
	Beeinträchtigungen für den landwirtschaftlicher Verkehr	1	2,00	+ +	Keine Beeinträchtigung.	+ +	Keine Beeinträchtigung.	+	Vereinzelt Beeinträchtigung möglich, da Führung auf einer Seite entlang landwirtschaftlichen Flächen.	
	Beeinträchtigungen durch weitere Radfahrende	1	2,00	+	Geringe Beeinträchtigungen bei Führung als Zweirichtungsradweg.	+ +	Keine Beeinträchtigungen.	+	Beeinträchtigungen möglich, da Wege nicht ausreichend breit.	
Verträglichkeit Raum	Natur- und Landschaftsschutz, Hochwasserschutz	3	7,50	-	Teilweise Eingriffe am Rand des Grünzugs notwendig.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	- -	Eingriffe zu erwaten. Teilweise Eingriffe in Grünzug und Schutzgebiete notwendig.	
	Städtebau/ Denkmalschutz/ Bebauungspläne	2	5,00	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	+ +	Keine Eingriffe zu erwarten.	
	Freizeit- und Erholungsnutzung	3	7,50	o	Geringe Beeinträchtigung der Freizeit- und Erholungsnutzung, da 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	-	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.	-	Mitllerer bis großer Handlungsaufwand. Ggf. Anpassung des Signalprogramms der LSA, Umgestaltung der angrenzenen Knotenpunkte, Markierung.	o	Mittlerer Handlungsaufwand. Wege müssen ggf. verbreitert werden.	
	Realisierbarkeit Standards	3	3 5,00	+	Standards umsetzbar, ggf. Engstelle an Unterführungen.	+ +	Standards 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.	o	Ggf. Widerstand wegen großen Eingriffen gegen den Kfz-Verkehr.	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?)	+ +	Voraussichtlich kein Grunderwerb erforderlich.	o	Grunderwerb ggf. abschnittsweise erforderlich - Klärung der Eigentumsverhältnisse Grünzug (evtl. schon in Besitz der Stadt?)	
Gesamtbewertung	**Bewertung**			20		29		25		
	Rang			3		1		2		
	Bewertung gewichtet			35		59		49		
	Rang gewichtet			3		1		2		
	Bewertung gewichtet nach Feldern			63		114		88		
	Rang gewichtet nach Feldern			3		1		2		