

Bewertungskriterien (=Rahmenkriterien, je nach örtlicher Situation können Kriterien entfallen oder selbst zu definierende hinzukommen)	Variante 1: Fahrbahnbegleitender Zweirichtungsweg FR stadtauswärts		Variante 2: Radfahrstreifen, Protected bike lane FR stadtauswärts gem. Geh- und Radweg, FR stadteinwärts		Variante 3: Radfahrstreifen je Fahrtrichtung	
	Beschreibung	Wertpunkte	Beschreibung	Wertpunkte	Beschreibung	Wertpunkte
	Radverkehr 30%	1,24	0,99	1,03		
Radverkehrsführung	- vom MVV getrennt - vom Fußverkehr getrennt - bauliche Trennelemente - auf Fahrbahnniveau - Radverkehr im Zweirichtungverkehr (im nördlichen Seitenraum) - regelwerkskonform	5	- Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau (Einrichtungsweg) - bauliche Trennelemente - gem. Geh- und Radweg wird auf 2,50 m verbreitert - Sicherheitsstreifen - vom MVV getrennt - regelwerkskonform	4	- auf Fahrbahnniveau - vom MVV getrennt - vom Fußverkehr getrennt - regelwerkskonform	3
Verkehrssicherheit	Örtlichkeit: - ggfls. soziale Unsicherheit aufgrund abgelegener Örtlichkeit (potenzielle Angsträume) Zweirichtungsweg: - geringes Unfallrisiko - gute Begleitbarkeit - gute Erkennbarkeit - geringes Sturz- und Gefährdungsrisiko - steigert sowohl die subjektive als auch die objektive Sicherheit da ein geschützter Zweirichtungsweg durch physische Barrieren vom MVV getrennt ist	5	Örtlichkeit: - ggfls. soziale Unsicherheit aufgrund abgelegener Örtlichkeit (potenzielle Angsträume) Radfahrstreifen und gem. Geh- und Radweg: - im Vergleich zu den anderen Varianten ist die Begleitbarkeit aufgrund von zwei verschiedenen Führungsformen geringer - gute Erkennbarkeit - geringes Sturz- und Gefährdungsrisiko - steigert sowohl die subjektive als auch die objektive Sicherheit da ein geschützter Radfahrstreifen durch physische Barrieren vom MVV getrennt ist (in Fahrtrichtung West) - in Fahrtrichtung Osten haben Radfahrende auf Gehende besonders Rücksicht zu nehmen, ggfls. Konfliktpotenzial (gem. Geh- und Radweg)	2	Örtlichkeit: - ggfls. soziale Unsicherheit aufgrund abgelegener Örtlichkeit (potenzielle Angsträume) Radfahrstreifen Radfahrstreifen je Fahrtrichtung: - geringes Unfallrisiko - gute Begleitbarkeit - gute Erkennbarkeit - geringes Sturz- und Gefährdungsrisiko	4
Fußverkehr	- Bestand	3	- gem. Geh- und Radweg wird verbreitert	3	- Bestand	3
Attraktivität	- Überholungsmöglichkeiten sind aufgrund ausreichender Breite gegeben - bauliche Trennelemente erhöhen die Attraktivität	5	- zwei verschiedene Führungsformen können unattraktiv wirken	3		4
Anknüpfung an das weitere Radverkehrsnetz	- eine Erschließung der angrenzenden Nutzungen auf der anderen Straßenseite ist nur bedingt möglich	3		4		4
Realisierbarkeit	- mit der Voraussetzung, dass der Zweirichtungsweg auf Fahrbahnniveau geführt wird, sonst entstehen ggfls. Probleme mit der Entwässerung - Klärung Grundstücksvererb (kleiner Anteil im Vergleich zu den anderen Varianten) - Höhendifferenzen prüfen - ggfls. Konflikte mit Gewässer	4	- Klärung Grundstücksvererb - Höhendifferenzen prüfen - ggfls. Konflikte mit Gewässer	3	- Klärung Grundstücksvererb - Höhendifferenzen prüfen - ggfls. Konflikte mit Gewässer	2
Komfort	Strecke: - wenig Gefälle/Steigung - kaum Unterbrechungen durch Querungsstellen / Bushaltestellen (gute Qualität des Verkehrsablaufes) - Ziel: griffige Materialien	4	Strecke: - wenig Gefälle/Steigung - kaum Unterbrechungen durch Querungsstellen / Bushaltestellen (gute Qualität des Verkehrsablaufes) - Ziel: griffige Materialien	4	Strecke: - wenig Gefälle/Steigung - kaum Unterbrechungen durch Querungsstellen / Bushaltestellen (gute Qualität des Verkehrsablaufes) - Ziel: griffige Materialien	4
Umweltbelange 15%	0,60	0,45	0,23			
Gewässer- und Bodenschutz	- Einschnitt nördlich (wenig)	4	- Einschnitt nördlich (im Vergleich zu Variante 1 mehr)	3	- Einschnitt nordöstlich (im Vergleich zu den anderen beiden Varianten deutlich mehr)	2
Natur- und Landschaftsschutz	- Beanspruchung noch unversiegelter Fläche (wenig)	4	- Beanspruchung noch unversiegelter Fläche (im Vergleich zu Variante 1 mehr)	3	- Beanspruchung noch unversiegelter Fläche (im Vergleich zu den anderen beiden Varianten deutlich mehr)	1
Kosten 30%	1,20	0,90	0,90			
Kosten Straße geschätzte Gesamtbaukosten	911.000 € (netto)	4	1.135.500 €	3	1.177.500 €	3
Belange weiterer Akteure 25%	1,00	0,75	0,50			
Ankauf von Grundstücken / Grunderwerb	- Eingriff in die derzeitige Ackerfläche/ Ankauf von Grundstücken	4	- Eingriff in derzeitige Waldfläche/ Ankauf von Grundstücken	3	- Eingriff in derzeitige Waldfläche/ Ankauf von Grundstücken	2
Summe	4,04	3,09	2,65			
Rang	1	2	3			

Bewertungsstufen

Bewertung mit 5 Punkten je Kriterium.

Je höher die Punktzahl, desto besser die Bewertung

Die Variante mit der höchsten Punktzahl erhält den Rang 1 = Vorzugsvariante

Stufen	Punkte
sehr hoch/sehr gut/sehr positiv	5
hoch/gut/positiv	4
mittel	3
gering/nachteilig/negativ	2
sehr gering/sehr nachteilig/sehr negativ	1
nicht betroffen/nicht relevant	0