

Bewertungskriterium	Gewichtung	Kategorie nach FGSV 1.53	1,0			3,0			5,0			Veloroute 2 Greven - Sprakel - Kinderhaus - Münster				Veloroute 13 Ostbevern - Telgte - Mauritz - Münster		Veloroute 10 Sendenhorst - Gremmendorf - Albersloh - Münster				Veloroute 7 Senden - Hansa-Business-Park - Duesberg - Münster		Veloroute 4 (Ergänzung) Havixbeck - Gievenbeck (Roxel) - Münster		Veloroute 9 Drensteinfurt - Hiltrup - Berg Fidel - Münster			Veloroute 10 (Gremmendorf)	
			a	b	c	a	b	c	a	b	c	d	a	b	a	b	a	b	a	b	c	a	b							
Auswirkungen auf Umwelt- und Naturschutz	25%		Kein/Geringes Konfliktpotenzial			Mittleres Konfliktpotenzial			Hohes Konfliktpotenzial			2,4	1,0	2,4	1,0	3,7	2,4	1,0	4,4	4,4	1,0	1,0	4,4	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Auswirkungen auf die Naherholung	8%	3.4	Keine Grün- und Freiflächen betroffen / geringe Beeinträchtigung der Erholungsfunktion von Grün- und Freiflächen (z. B. geringe Nutzungskonflikte bei randlicher Führung in großen Grün- und Freiflächen)	Mittlere Beeinträchtigung der Erholungsfunktion von Grün- und Freiflächen (z. B. mittlere Nutzungskonflikte bei bereits bestehendem Rad(fen)weg (übergeordnetes Radverkehrsnetz))	Starke Beeinträchtigung der Erholungsfunktion von Grün- und Freiflächen (z. B. bei Führung über/durch Spielplatz, Sportanlage, Kleingartenanlage, Friedhof, Kulturelles Erbe (Gartendenkmale))	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	3,0	1,0	3,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
Auswirkungen auf Biotope, Tiere, Pflanzen und Schutzgebiete	9%	3.4	Flächen mit geringer Biotopwertigkeit	Flächen mit mittlerer Biotopwertigkeit	Flächen mit hoher Biotopwertigkeit, Natura 2000-Gebiete, Schutzgebiete und -objekte, geschützte Biotope, FFH-Lebensraumtypen, Flächen des Biotopverbundes	3,0	1,0	3,0	1,0	5,0	3,0	1,0	5,0	5,0	1,0	1,0	5,0	3,0	1,0	1,0	5,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
Versiegelung (Indikator für Auswirkungen auf Boden, Wasser, Klima und Fläche)	8%	2.5	Bestandsversiegelungsgrad ≥ 80 %	80 % > Bestandsversiegelungsgrad ≥ 50 %	Bestandsversiegelungsgrad < 50 % sowie Wasserschutzgebiete	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0	5,0	5,0	1,0	1,0	5,0	3,0	1,0	1,0	5,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
Auswirkungen auf Verkehrssystem und Denkmalschutz	25%		Kein/Geringes Konfliktpotenzial			Mittleres Konfliktpotenzial			Hohes Konfliktpotenzial			1,2	2,1	1,6	2,4	1,4	2,4	1,6	1,2	1,2	1,4	0,8	1,2	1,2	1,4	2,4	2,4	2,4	2,5	1,5
Fußverkehr	5%	1.3	Kein/geringer Konflikt, z. B. geringer Fußverkehr zu erwarten, Flächen für Fußverkehr ausreichend	Mittlere Konflikte zu erwarten bei ausreichenden Flächen für den Fußverkehr bei geringem Fußverkehrsaufkommen	Starke Konflikte, z. B. hoher Querungsbedarf des Radweges oder nicht ausreichend dimensionierte Gehwege umsetzbar	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	3,0	1,0	3,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0	3,0	3,0	1,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	
ÖPNV	5%	1.3	Kein/geringer Konflikt, z. B. kein ÖPNV-Angebot oder sehr geringe Taktfrequenz (>= 20 min) entlang der Variante vorhanden	Mittlerer Konflikt, z. B. bei mittleren Taktfrequenzen (10-<20 min) entlang der Variante vorhanden	Starke Konflikte, z. B. bei hoher Taktfrequenz (< 10 min) entlang der Variante vorhanden	1,0	5,0	1,0	5,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,0	
MIV (fließender Verkehr)	3%	1.3	Keine/geringe Konflikte, z. B. Führung auf Sonderwegen ohne Querungsstellen oder bei Querungsstellen bei geringen Kfz-Verkehrsstärken	Mittlere Konflikte, z. B. Einrichtung von Fahrradstraßen; Entfall von Fahrstreifen bei mittlerer Kapazitätseinschränkungen	Starke Konflikte, z. B. Entfall von Fahrstreifen mit deutlichen Kapazitätseinschränkungen; Einrichtung von Durchfahrtsperren	1,0	5,0	3,0	3,0	1,0	3,0	3,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	3,0	3,0	5,0	1,0		
MIV (ruhender Verkehr)	2%	1.3	Kein ruhender Kfz-Verkehr vorhanden oder vereinzelter Entfall von Stellplätzen bei geringem Parkdruck	Mittlerer Entfall von Stellplätzen bei mittlerem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei geringem Parkdruck	Mittlerer/flächenhafter Entfall von Stellplätzen bei hohem Parkdruck oder flächenhafter Entfall bei mittlerem Parkdruck	1,0	1,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	3,0	1,0	5,0		
Wirtschaftsverkehr	5%	1.3	Keine/geringe Konflikte, z. B. geringer Wirtschaftsverkehr vorhanden	Mittlerer Konflikt, z. B. Wirtschaftsverkehr vorhanden oder Entfall von Stellflächen für den Wirtschaftsverkehr	Starke Konflikte, z. B. hoher Wirtschaftsverkehr vorhanden und/oder deutlicher Entfall Stellflächen für den Lieferverkehr	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,0	
Denkmalschutz	5%	3.1	Keine/geringe Konflikte, da keine denkmalschutz-sensiblen Bereiche vorhanden oder nur geringe Eingriffe (Markierung etc.) erforderlich	Mittlere Konflikte, z. B. wenn denkmalschutz-sensible Bereiche vorhanden sind und geringe bis mittlere Eingriffe in vereinzelte Baudenkmale erforderlich sind	Starke Konflikte, z. B. wenn mittlere bis große Eingriffe (Straßenraumaufteilung, Kopfstempelfaster, Denkmalbereiche, Gesamtanlagen etc.) erforderlich sind	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Streckenmerkmale	25%		Hohe Attraktivität für Radfahrende			Mittlere Attraktivität für Radfahrende			Geringe Attraktivität für Radfahrende			1,0	2,4	2,4	2,4	1,7	2,0	2,4	2,8	2,8	2,8	2,0	1,0	1,0	3,5	2,0	2,4	2,4	2,8	
Direktheit (Umwefaktor)	9%	1.1	Umwefaktor ≤ 1,1	1,1 < Umwefaktor ≤ 1,2	Umwefaktor > 1,2	1,0	1,0	5,0	1,0	3,0	1,0	1,0	3,0	1,0	1,0	3,0	1,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,0	1,0	5,0	1,0	3,0	1,0	3,0	
Knotenpunkt „ohne Vorfahrt“	9%	1.3	Gesamtpunktzahl pro km ≤ 5	5 < Gesamtpunktzahl pro km ≤ 10	Gesamtpunktzahl pro km > 10	1,0	3,0	1,0	3,0	1,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	
Markante Steigungstrecken	3%	1.3	Keine wahrnehmbaren topografischen Veränderungen	Topografischen Veränderungen wahrnehmbar (2 % < Steigungen ≤ 5 %)	Topografischen Veränderungen deutlich wahrnehmbar (Steigungen > 5 %)	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
Gesundheitsbelastung (Stressfaktor)	4%	1.4	Geringe Belastung durch Lärm- und Abgasemissionen	Mittlere Belastung durch Lärm- und Abgasemissionen (z. B. Trassen entlang von Erschließungsstraßen in Wohngebieten)	Starke Belastung durch Lärm- und Abgasemissionen (z. B. Trassen entlang von Hauptverkehrsstraßen)	1,0	5,0	1,0	5,0	1,0	3,0	5,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,0	1,0	3,0	3,0	1,0	5,0	3,0	
Potenziale	25%		Hohe Potenziale			Mittlere Potenziale			Geringe Potenziale			2,4	2,0	1,5	2,6	3,4	1,6	2,0	3,0	3,0	3,0	3,4	2,4	2,4	1,1	1,1	1,1	2,0	3,0	
Einzugsbereich	12%	1.1	Hohe Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit hoher Wönddichte, Gewerbegebiet mit hoher Arbeitsplatzdichte etc.	Mittlere Erschließungsqualität bei Trassen durch Wohngebiet mit Einfamilienhäusern, Gebiet mit vereinzelt Gewerbe etc.	Geringe Erschließungsqualität bei anbaufreien Trassen	3,0	3,0	1,0	5,0	5,0	3,0	3,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	1,0	1,0	1,0	3,0	3,0	
ÖPNV-Verknüpfung, Intermodalität	5%	1.1	> 1,0 ÖPNV-Stationen/km (S-, U-, Regio- und Fernbahnhöfe)	0,5 bis 1,0 ÖPNV-Stationen/km (S-, U-, Regio- und Fernbahnhöfe)	< 0,5 ÖPNV-Stationen/km (S-, U-, Regio- und Fernbahnhöfe)	5,0	3,0	5,0	1,0	5,0	1,0	3,0	3,0	3,0	3,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	3,0	3,0	1,0	3,0		
Netzeinbindung	8%	1.1	Mindestens drei Verknüpfungspunkte zu anderen RSV oder dem Radvorranznetz	Mindestens ein Verknüpfungspunkt zu anderen RSV oder dem Radvorranznetz	Keine Verknüpfungspunkte zu anderen RSV oder dem Radvorranznetz	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	
Gesamtbewertung	100%											1,75	1,87	1,97	2,09	2,55	2,11	1,75	2,84	2,83	2,05	1,81	2,24	1,90	1,75	1,63	1,73	1,95	2,07	

V/0249/2022
Anlage 2