

Name	Rekumer Straße (HR)	Bahntrasse
Kosten	gering	hoch
Länge	1,4 km	1,4 km
Kfz-Belastung	4.600-6.600	-
ÖV-Linien	Bus 90	-
Führungsformen Bestand	Gehweg, Rad frei / Mischverkehr	überwiegend Gleistrasse
Führungsformen Potenzial	Mischverkehr mit Piktogrammen auf Fahrbahn --> Tempo 30 in Hauptverkehrsstraße	Selbstständiger Zweirichtungsradweg
Fotos	0069-0079	

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	++	++
2	Erschließungswirkung	+	0
3	Umsetzbarkeit		
	<i>a) an Strecken</i>	-- kaum Flächenreserven vorhanden	0 Hoher Ausbauaufwand Verfügbarkeit ungewiss
	<i>b) an Knotenpunkten</i>	++	++
4	Topographische Einschränkungen	++	++
5	Grün, Naturschutz	-- Baumbestand zwischen Fahrbahn und Radweg	0 Lebensraum Gleistrasse: ggf. seltene Arten (z.B. Amphibien) auf stillgelegter Bahntrasse
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Element des Lkw-Führungsnetzes	++
8	Baulicher Aufwand	++	-
9	Grunderwerb	nein	ggf. Grunderwerb von Eigentümer der Gleistrasse

Empfehlung PGV	Bahntrasse, wenn Standards eingehalten werden sollen, aber: geringes Potenzial jenseits der Stadtgrenze, hoher Aufwand für Ausbau; daher Vorschlag: Route an Rekumer Straße enden lassen
Ausschlussvarianten	Wesernahe Führung auf touristischen Radrouten: Die Führung ist ohne jedwede Erschließungsfunktion, die Wege sind unbeleuchtet und zu schmal, um den Anforderungen einer Premiumroute zu genügen und müssten daher ausgebaut werden, was wohl mit Grunderwerb verbunden wäre. 1 verlorene Steigung.

**HB 01b Variantenvergleich, Abschnitt
Landesgrenze-Bahnhof Farge**

Name	Hinterm Hohenesch - Pötjerweg (HR)	Rekumer Straße (HR) Hinterm Hohenesch - Pötjerweg	Bahntrasse Rekumer Geest - Betonstraße
Kosten	gering	gering	hoch
Länge	1,5 km	1,5 km	1,6 km
Kfz-Belastung	gering	6.600-7.000	-
ÖV-Linien	keine	Bus 90, 92	-
Führungsformen Bestand	Mischverkehr (T30-Zone)	Radweg ohne Benutzungspflicht / Gehweg, Rad frei / Mischverkehr (T50)	überwiegend Gleistrasse
Führungsformen Potenzial	Fahrradstraße	Mischverkehr mit Piktogrammen auf Fahrbahn, T30	Selbstständiger Zweirichtungsradweg
Fotos	0060-0069, 0095	0080-0095	
Nr.	Kriterium		
1	Direktheit	++	++
2	Erschließungswirkung	o	+
3	Umsetzbarkeit		
	<i>a) an Strecken</i>	+	--
	Fahrbahn im Abschnitt Hinterm Hohenesch zu schmal für Fahrradstraße	kaum Flächenreserven	0 Hoher Ausbaaufwand Verfügbarkeit ungewiss
	<i>b) an Knotenpunkten</i>	+	+
	viele Einmündungen mit rechts-vor-links-Regelung ein Bahnübergang (30-Minuten-Takt)	ein Bahnübergang (30-Minuten-Takt)	++
4	Topographische Einschränkungen	-	-
	eine verlorene Steigung	eine verlorene Steigung	++
5	Grün, Naturschutz	++	--
		Baumbestand zwischen Fahrbahn und Rad-/Gehweg,	0 Lebensraum Gleistrasse: ggf. seltene Arten (z.B. Amphibien) auf stillgelegter Bahntrasse
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	++	-
		Element des Lkw-Führungsnetzes Busverkehr	++
8	Baulicher Aufwand	++	++
9	Grunderwerb	nein	nein
			ggf. Grunderwerb von Eigentümer der Gleistrasse

Empfehlung PGV

Hinterm Hohenesch - Pötjerweg

Ausschlussvarianten

Wesernahe Führung auf touristischen Radrouten: Die Führung ist ohne jedwede Erschließungsfunktion, die Wege sind unbeleuchtet und zu schmal, um den Anforderungen einer Premiumroute zu genügen und müssten daher ausgebaut werden, was wohl mit Grunderwerb verbunden wäre.

Unterm Berg: Führung ist umwegig und hat nur eine geringe Erschließungsfunktion. Der Straßenzug ist zu schmal für eine Fahrradstraße und die Asphaltdecke müsste saniert werden.

HB 02 Variantenvergleich, Abschnitt Bahnhof
Farge - B 74n

Name	Farger Straße - Betonstraße - Richard-Taylor-Straße (HR)	Farger Straße - B 74 (HR)	Alte Straße (HR)
Kosten	gering/mittel	hoch	mittel/hoch
Länge	1,3 km	0,9 km	1,8 km
Kfz-Belastung	7.000/1.800/gering	5.300	keine/gering
ÖV-Linien	Bus 90, 92 auf Abschnitt Farger Straße	Bus 90, 92	keine
Führungsformen Bestand	Farger Straße: Radweg ohne Benutzungspflicht / Gehweg, Rad frei / Mischverkehr (T50); Betonstraße, Richard-Taylor-Straße: Mischverkehr (T30-Zone)	Radweg ohne Benutzungspflicht / Gehweg, Rad frei / Mischverkehr (T50)	selbständiger Geh- und Radweg, Mischverkehr (T30)
Führungsformen Potenzial	Farger Straße: 2-Richtungs-RVA bei Totalumbau, sonst Mischverkehr mit Piktogrammen auf Fahrbahn, T30; Richard-Taylor-Straße: Fahrradstraße	2-Richtungs-RVA auf südlicher Straßenseite	selbständiger Geh- und Radweg, Fahrradstraße
Fotos	0096-0100, 0103, 0106-0115	0104-0105, 0190-0293	0204-0225

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	+	++	+
2	Erschließungswirkung	++	++	--
3	Umsetzbarkeit			
	a) an Strecken	++	+	0 Alte Straße mit Verbreiterungsbedarf für Fahrradstraße, Wegeausbau eventuell mit Grunderwerb verbunden
	b) an Knotenpunkten	+ Richard-Taylor-Straße zur Zeit mit Rechts-vor-Links-Regelung	++	++
4	Topographische Einschränkungen	-- zwei verlorene Steigungen Richard-Taylor-Straße (Topografie und Überführung B 74n)	- eine verlorene Steigung (Topografie)	- eine verlorene Steigung (Topografie)
5	Grün, Naturschutz	- Umbau auf Abschnitt Farger Straße mit Baumfällungen verbunden;	-- Umbau wäre mit Baumfällungen verbunden	- Ausbau erfordert Eingriffe in angrenzende Grünbereiche Weg derzeit unbeleuchtet --> bei Beleuchtung ggf. Konflikte mit dem Artenschutz
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Element des Lkw-Führungsnetzes (Farger Straße, Betonstraße)	- Element des Lkw-Führungsnetzes	0 eventuell Fußgänger; Parken
8	Baulicher Aufwand	+	--	-
9	Grunderwerb	nein	- ja	evtl. (Bestand zu schmal für Fahrradstraße)

Bemerkung: Straßenraum erlaubt eher eine 2-Richtungs RVA auf südlicher Seite, dann wären aber 2 Querungen der Farger Str. nötig (bei Verlauf Pöttjerweg-Farger Str.-Betonstr.)

Empfehlung PGV

Farger Straße - Betonstraße - Richard-Taylor-Str.

Ausschlussvarianten

Bremer Fährweg/Bgm.-Dehnekamp-Weg: Die Führung ist ohne jedwede Erschließungsfunktion, Bgm.-Dehnekamp-Weg ist hochwassergefährdet und zur Zeit ein Gehweg ohne Freigabe für den Radverkehr, zudem unbeleuchtet und zu schmal, um den Anforderungen einer Premiumroute zu genügen.

HB 03 Variantenvergleich, Abschnitt B 74n-Kreinsloger

14,7 km

Name	Richard-Taylor-Straße - Reepschlägerstraße	Farger Straße - Dillener Straße - Rönnebecker Straße (B 74) (HR)	Bahnstraße - Am Alten Kamp	An der Amtsweide (Verbindung zwischen Alte Straße, Farger Straße und Richard-Taylor-Straße)
Kosten	gering	hoch	gering	gering
Länge	2,1 km	2,2 km	1,7 km	0,3 km
Kfz-Belastung	gering	4.600-6.400	gering	gering
ÖV-Linien	keine	Bus 90, 92	keine	keine
Führungsformen Bestand	Mischverkehr (T30-Zone)	Radweg ohne Benutzungspflicht / Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone)
Führungsformen Potenzial	Fahrradstraße	Radfahrstreifen	Fahrradstraße	Fahrradstraße
Fotos	0116-0136	0181-0190, 0226-0239	0154-0174	0175-0181

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	++	++	o	o
2	Erschließungswirkung	++	++	+	++
3	Umsetzbarkeit				
	a) an Strecken	+ einige bauliche Fahrbahneinengungen	o	+ abschnittsweise zu schmal für Fahrradstraße, v	+ einige bauliche Fahrbahneinengungen
	b) an Knotenpunkten	+ Querung Turnerstraße mit Buslinien, Querung Kreinsloger (B 74) mit Buslinien (DTV n. bek.) viele Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Regelung	++	+ Querung Turnerstraße mit Buslinien, Querung Kreinsloger (B 74) mit Buslinien (DTV n. bek.) Knotenpunkte laut Google Street View i.d.R. wartepflichtig (1xWartepflicht durch Gehwegüberfahrt (Turnerstraße), 1x Z205 StVO (Kreinsloger)) iele Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Regelung	++
4	Topographische Einschränkungen	++	- eine verlorene Steigung	++	++
	Grün, Naturschutz	++	- im westlichen Teil Baumbestand zwischen Fahrbahn und Radweg	++	++
	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	o Parken	- Parken Element des Lkw-Führungsnetzes	o Parken	o Parken
6	Baulicher Aufwand	++	--	++	++
7	Grunderwerb	nein	nein	ja	nein

Empfehlung PGV

Richard-Taylor-Str. -Reepschlägerstr.

Ausschlussvarianten wesernahe Führung auf touristischen Radrouten/Bgm.-Dehnekamp-Straße: Die Führung ist ohne jedwede Erschließungsfunktion und hochwassergefährdet. Wege müssten wohl saniert und verbreitert werden.

HB 04 Variantenvergleich, Kreinslogger-
Bahnhof Blumenthal

Name	B 74 Rönnebecker Straße - Weserstrandstraße - Landrat-Christians-Straße (Weserlandstraße - Lüssümer Straße (HR)	Loser Barg - Jollenstraße (Loser Barg- Fresenbergstraße)/ Fresenbergstraße	Schonerstraße - Küferstraße - Mühlenstraße (Küferstraße-Fresenbergstraße)	Jollenstraße (kleinräumige Alternative bei Variante Alter Kamp zum Anschluss nach Norden)	Koggenstraße (kleinräumige Alternative bei Variante Alter Kamp zum Anschluss nach Norden)
Kosten	hoch	gering/mittel	gering	gering	gering
Länge	1,9 km	1,8 km	1,0 km	0,4 km	0,3 km
Kfz-Belastung	4.800-4.900	gering/700/1.000	gering	gering	gering
ÖV-Linien	Bus 90, 91, 92	Fresenbergstraße: Bus 96, 97	keine	keine	keine
Führungsformen Bestand	Rönneberger Str.: Radweg ohne Benutzungspflicht / Mischverkehr (T50); Weserstrandstr.: 2-Richtungs-RVA; Landrat-Christians-Str.: Radweg ohne Benutzungspflicht / Mischverkehr (T50)	Loser Barg: selbständiger Geh-/Radweg, Mischverkehr (T30-Zone); Jollenstraße/Fresenbergstraße: Mischverkehr (T30-Zone); Fresenbergstraße: Mischverkehr (T30)	Mischverkehr (T30-Zone/T30)	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone)
Führungsformen Potenzial	2-Richtungs-RVA auf gesamter Länge auf südlicher Straßenseite	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße
Fotos	0240-0246, 0248-0263	0135-0147, 0274-0278, 0282-0286, 0290-0298	0148, 0300-0313	0149-0155	0299

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	++	+	++	++	++
2	Erschließungswirkung	+	++	++	+	+
3	Umsetzbarkeit	+	+	+	++	++
	a) an Strecken	im Bereich Landrat-Christians-Str. wenig Flächenreserven	Loser Barg: Weg verbreitern, evtl. Grunderwerb nötig; Jollenstraße: Pflaster	Küferstraße: Belagsmängel, zu schmal für Fahrradstraße	Pflaster, Parken unterbinden	Pflaster, Parken unterbinden
	b) an Knotenpunkten	++	+	+	++	++
			Knoten Lüssumer Straße/Fresenbergstraße: Umbau mit hohem baulichen Aufwand verbunden viele Einmündungen, zur Zeit Rechts-vor-Links-Regelung;	viele Einmündungen, zur Zeit Rechts-vor-Links-Regelung;		
4	Topographische Einschränkungen	- eine verlorene Steigung	- eine verlorene Steigung	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	-	++	++		
		Im Bereich Weserstrandstraße: Ausbau zulasten Baumbestand				
6	Denkmalschutz, Städtebau	-	++			
		2 Engstellen durch historische Gebäude				
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Element des Lkw-Führungsnetzes Parken (Umbau zulasten von Parkständen) Busverkehr	- Parken in Tempo-30-Zone (Fresenbergstraße) Konflikt mit Buslinie im östlichen Abschnitt	- Küferstraße: Parken unterbinden, Mühlenstraße: Konflikt mit Buslinie	0 Parken	0 Parken
8	Baulicher Aufwand	--	+	+	++	++
9	Grunderwerb	nein	evtl.	nein	nein	nein

Empfehlung PGV

Loser Barg - Jollenstraße - Fresenbergstraße

Ausschlussvarianten	Kapitän-Dallmann-Straße/Lüder-Clüver-Straße: Der Abschnitt ist zu großen Teilen mit Naturstein gepflastert. Die Fahrbahn ist eng und zudem beparkt. Im Bereich Mühlenstraße (Geschäftsbereich Zentrum Blumenthal) könnte es zu Konflikten mit Fußgängern und dem Wochenmarkt kommen. 1 verlorene Steigung, im östlichen Bereich sehr steil.
---------------------	---

HB 05 Variantenvergleich, Bahnhof
Blumenthal-Kirchhofstraße

Name	Landrat-Christians-Straße - Lindenstraße (HR)	Nicolaus-H.-Schilling-Straße - Zum Krempel - Marschgehren - Zur Westpier
Kosten	mittel/hoch	mittel
Länge	1,2 km	0,6 km
Kfz-Belastung	7.800	gering/mittel (Zur Westpier)
ÖV-Linien	Bus 90, 91, 92, 94, 95	keine
Führungsformen Bestand	Radweg ohne Benutzungspflicht / Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (T30/T50)
Führungsformen Potenzial	Radfahrstreifen oder bauliche straßenbegleitende Radwege	Fahrradstraße/ Schutzstreifen oder Mischverkehr mit Fahrradpiktogrammen und T30 (Marschgehren)/ Radfahrstreifen oder bauliche straßenbegleitende Radwege (Zur Westpier)
Fotos	0264-0278, 0325-0330, 0370	0314-0324
Nr.	Kriterium	
1	Direktheit	++ o
2	Erschließungswirkung	- o
3	Umsetzbarkeit	
	a) an Strecken	+ ++ größtenteils Flächenreserven vorhanden; Element des Lkw-Führungsnetzes; 1 Bahnübergang (Güterverkehr) Zur Westpier: Lkw-Verkehr; 1 Bahnübergang (Güterverkehr)
	b) an Knotenpunkten	+ + Umbau Knoten Landrat-Christians-Straße/ Lüssumer Straße direktes Linksabbiegen an Knoten Landrat-Christians- Straße/ Zur Westpier ermöglichen; Vorrang an anderen Knoten einrichten (abknickende Vorfahrt)
4	Topographische Einschränkungen	++ ++
5	Grün, Naturschutz	++ ++
6	Denkmalschutz, Städtebau	++ ++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	0 + Element des Lkw-Führungsnetzes Fußgänger/ ÖPNV an Bushaltestelle Bf Blumenthal Gewerbe-/Güterverkehre (Zur Westpier)
8	Baulicher Aufwand	- o Radwege verbreitern/ Radwege zurückbauen und Radfahrstreifen anlegen Umbau Zur Westpier und Marschgehren
9	Grunderwerb	evlt. (Zur Westpier) Alternative: selbständiger Weg in Wätjensgarten, wohl mit Grunderwerb verbunden

Empfehlung PGV

Landrat-Christians-Straße - Lindenstraße

Ausschlussvarianten

Name	Lindenstraße - Fährgrund - Kirchheide (HR)	Fröbelstraße (HR)	Schulkenstraße - Vegesacker Weserpromenade (HR) <i>Weiterführung Fröbelstraße Richtung Osten,</i>	Margaretentallee - Kirchhofstraße	Aumunder Heide Weiterführung Kirchhofstraße (über Hohe Feld), keine Alternative dazu (allerdings zu Bentloger Straße und Bokelbergstraße)	Bentloger Straße <i>Weiterführung Kirchhofstraße keine Alternative dazu (allerdings zu Aumunder Heide und Bokelbergstraße)</i>	Hohe Feld - Bokelbergstraße - Fährer Flur - Stümckes Weg Weiterführung Kirchhofstraße keine Alternative dazu (allerdings zu Aumunder Heide und Bentloger Straße)	Georg-Gleistein-Straße (HR)
Kosten	mittel	gering	mittel	gering	gering	gering/mittel	mittel	hoch
Länge	1,8 km	0,8 km	1,1 km	0,8 km	1,0 km	1,0 km	0,9 km	0,7 km
Kfz-Belastung	7.800	500	gering/keine	gering	gering	gering	gering	4.600
ÖV-Linien	Bus 91, 92, 94	keine	keine	keine	keine	keine	keine	Bus 87, 90, 95, 99, 677
Führungsformen Bestand	Radweg ohne Benutzungspflicht (in Lesumer Straße teilweise kaum/nicht nutzbar!), Mischverkehr (T50); 2-Richtungs-RVA ohne Beutungspflicht, Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone); Gehweg, Radfahrer frei	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone); selbständiger Geh-/Radweg	Mischverkehr (T30-Zone); selbständiger Geh-/Radweg	Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial	Lindenstraße: Mischverkehr mit Fahrradpiktogrammen und T30; Fährgrund: Radfahrstreifen; Kirchheide: breitere 2-Richtungs-RVA	Fahrradstraße	Schulkenstraße: Fahrradstraße oder selbständiger Weg; Weserpromenade: selbständiger Radweg, baulich getrennt von Gehweg	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße; verbreiteter selbständiger Weg (Grunderwerb nötig)	Fahrradstraße; verbreiteter selbständiger Weg; bauliche 2-Richtungs-RVA Fährgrund	Radfahrstreifen zulasten von Parkständen und einzelnen (jungen) Bäumen, T30; im südlichen Abschnitt Fahrradstraße
Fotos	0331-0368	0405-0414	0416-0424	0369, 0371-0379	0393-0404	0380-0388	0506-0526	0388-0393, 0487-0499

Nr.	Kriterium
1	Direktheit
2	Erschließungswirkung
3	Umsetzbarkeit
	<i>a) an Strecken</i>
	<i>b) an Knotenpunkten</i>
4	Topographische Einschränkungen
5	Grün, Naturschutz
6	Denkmalschutz, Städtebau
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen
8	Baulicher Aufwand
9	Grunderwerb

	+	+	+	o	o	-	-	o
	++	++	--	+	++	++	Schwimmbad!	++
	--	-	++	++	+	-	++	-
	Lindenstraße: kaum Flächenreserven vorhanden	in weiten Teilen zu eng für Fahrradstraße, teilweise Natursteinpflaster, entfernen starkes Gefälle zwischen Otto-Friese-Straße und Schulkenstraße	Schulkenstraße asphaltieren oder Rampe verbreitern; auf Weserpromenade Rad- und Fußverkehr getrennt führen, evtl. Radweg verbreitern	Pflaster, Parken unterbinden/verlagern, bauliche Einengungen entfernen	Parken unterbinden/verlagern, Aufpflasterung entfernen/umbauen, viele Einmündungen mit derzeit Rechts-vor-Links-Regelung	Pflaster, Parken unterbinden/verlagern, bauliche Einengungen entfernen	2-Richtungs-RVA Fährgrund evtl. zulasten Parkplätzen am Schwimmbad	fraglich, ob Mindestmaße für Radfahrstreifen erreicht werden können; evtl. Grunderwerb nötig
	++	++ evtl. Querungshilfe/LSA an Einmündung Fröbelstraße/Lindenstraße einrichten	++	++ Vorfahrt an Knoten Kirchhofstraße/ Löhstraße einrichten (mit Aufpflasterung, falls Gleise nicht mehr genutzt werden) Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung	++ direktes Linksabbiegen aus Georg-Gleistein-Straße ermöglichen/erleichtern	++ direktes Linksabbiegen aus Georg-Gleistein-Straße ermöglichen/erleichtern viele Einmündungen mit derzeit Rechts-vor-Links-Regelung	++	++
	++	- starkes Gefälle zwischen Otto-Friese-Straße und Schulkenstraße	0 Gefälle	++	++	++	++ kurze Steigung Stümckes Weg	++
	- Lindenstraße: Baumbestand zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg --> Bei Mischverkehr irrelevant, aber Mischverkehr allein hat hier nur geringe Chancen und wäre nichts standardgerecht	++	++	++	++	0 ggf. Eingriffe in Straßenbegleitgrün	++	- ggf. Eingriffe in straßenbegleitenden Baumbestand (zwischen Parkbuchten)
	++	0 Natursteinpflaster ggf. unter Denkmalschutz	++	++	++	++	++	
	- Fußgänger (wo?warum?), ÖPNV (Busverkehr), Lkw (Element des Lkw-Führungsnetzes)	0 Parken	+ evtl. Veranstaltungen auf Weserpromenade	0 Parken	0 Parken	0 Parken	+ evtl. Parken	- Parken, ÖPNV (Busverkehr)
	-	++	-	++	++	+	+	--
	nein	nein	nein	nein	nein	ja (wo???)	nein	evtl.
Bemerkung: Problem ist die Lindenstraße zwischen Fröbelstraße und Fährgrund; die anderen Abschnitte sind machbar.								

Empfehlung PGV

Lindenstraße - Margaretentallee - Kirchhofstraße - Hohes Feld - Bokelbergstraße - Stümckes Weg

Ausschlussvarianten

Weserstraße: Weserstraße ist fast komplett mit Naturstein gepflastert und beinhaltet eine verlorene Steigung.

HB 06-a Variantenvergleich, Lindenstraße,
Fröbelstraße

Name	Lindenstraße (Fröbelstraße-Fährgrund) - Fährgrund (Lindenstraße-Kirchheide - Kirchheide (HR))	Fröbelstraße (HR)	Schulkenstraße - Vegesacker Weserpromenade (HR) (Weiterführung Fröbelstraße Richtung Osten)	Margaretenallee - Kirchhofstraße
Kosten	mittel	gering	mittel	gering
Länge	1,8 km	0,8 km	1,1 km	0,8 km
Kfz-Belastung	7.800	500	gering/keine	gering
ÖV-Linien	Bus 91, 92, 94	keine	keine	keine
Führungsformen Bestand	Radweg ohne Benutzungspflicht (in Lesumer Straße teilweise kaum/nicht nutzbar!), Mischverkehr (T50); 2-Richtungs-RVA ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone); Gehweg, Radfahrer frei	Mischverkehr (T30-Zone)
Führungsformen Potenzial	Lindenstraße: Mischverkehr mit Fahrradpiktogrammen und T30; Fährgrund: Radfahrstreifen; Kirchheide: breitere 2-Richtungs-RVA	Fahrradstraße	Schulkenstraße: Fahrradstraße oder selbständiger Weg; Weserpromenade: selbständiger Radweg, baulich getrennt von Gehweg	Fahrradstraße
Fotos	0331-0368	0405-0414	0416-0424	0369, 0371-0379

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	+	+	+	0
2	Erschließungswirkung	++	++	--	+
3	Umsetzbarkeit				
	a) an Strecken	-- Lindenstraße: kaum Flächenreserven vorhanden	- in weiten Teilen zu eng für Fahrradstraße, teilweise Natursteinpflaster, entfernen starkes Gefälle zwischen Otto-Friese-Straße und Schulkenstraße	++ Schulkenstraße asphaltieren oder Rampe verbreitern; auf Weserpromenade Rad- und Fußverkehr getrennt führen, evtl. Radweg verbreitern	++ Pflaster, Parken unterbinden/verlagern, bauliche Einengungen entfernen
	b) an Knotenpunkten	++	++ evtl. Querungshilfe/LSA an Einmündung Fröbelstraße/Lindenstraße einrichten	++	++ Vorfahrt an Knoten Kirchhofstraße/ Löhstraße einrichten (mit Aufpflasterung, falls Gleise nicht mehr genutzt werden) Knotenpunkte mit Rechts-vor-Links-Regelung
4	Topographische Einschränkungen	++	- starkes Gefälle zwischen Otto-Friese-Straße und Schulkenstraße	0 Gefälle	++
5	Grün, Naturschutz	- Lindenstraße: Baumbestand zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg --> Bei Mischverkehr irrelevant	++	++	++
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	0 Natursteinpflaster ggf. unter Denkmalschutz	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Fußgänger ÖPNV (Busverkehr), Lkw (Element des Lkw-Führungsnetzes)	0 Parken	+ evtl. Veranstaltungen auf Weserpromenade	0 Parken
8	Baulicher Aufwand	-	++	-	++
9	Grunderwerb	nein	nein	nein	nein
		Bemerkung: Problem ist die Lindenstraße zwischen Fröbelstraße und Fährgrund; die anderen Abschnitte sind machbar.			

Empfehlung PGV

Lindenstraße - Margaretenstraße - Kirchhofstraße -
Hohe Feld - Bokelbergstraße - Stümckes Weg

Ausschlussvarianten

Weserstraße: Weserstraße ist fast komplett mit Naturstein gepflastert und beinhaltet eine verlorene Steigung.

**HB 06-b Variantenvergleich, Aumunder Heide,
Bentloger Straße, Bockelbergstraße**

Name	Aumunder Heide - Georg-Gleistein-Straße	Bentloger Straße - Arend-Klauke-Straße - Georg-Gleistein-Straße	Hohe Feld - Bokelbergstraße - Fährer Flur - Stümckes Weg - Kirchhheide	Georg-Gleistein-Straße (HR)
	ergänzen zu um Georg-Gleistein-Straße	ergänzen zu um Georg-Gleistein-Straße		
Kosten	gering	gering/mittel	mittel	hoch
Länge	1,0 km	1,0 km	0,9 km	0,7 km
Kfz-Belastung	gering	gering	gering	4.600
ÖV-Linien	keine	keine	keine	Bus 87, 90, 95, 99, 677
Führungsformen Bestand	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone); selbständiger Geh-/Radweg	Mischverkehr (T30-Zone); selbständiger Geh-/Radweg	Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial	Fahrradstraße	Fahrradstraße; verbreiteter selbständiger Weg (Grunderwerb nötig)	Fahrradstraße; verbreiteter selbständiger Weg; bauliche 2-Richtungs-RVA Fährgrund	Radfahrstreifen zulasten von Parkständen und einzelnen (jungen) Bäumen, T30; im südlichen Abschnitt Fahrradstraße
Fotos	0393-0404	0380-0388	0506-0526	0388-0393, 0487-0499

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	0	-	-	0
2	Erschließungswirkung	++	++	++ Schwimmbad wird direkt erschlossen	++
3	Umsetzbarkeit				
	a) an Strecken	+ Parken unterbinden/verlagern, Aufpflasterung entfernen/umbauen	- Pflaster, Parken unterbinden/verlagern, bauliche Einengungen entfernen, viele Einmündungen mit derzeit Rechts-vor-Links-Regelung	++ 2-Richtungs-RVA Fährgrund evtl. zulasten Parkplätzen am Schwimmbad	- fraglich, ob Mindestmaße für Radfahrstreifen erreicht werden können; evtl. Grunderwerb nötig
	b) an Knotenpunkten	++ direktes Linksabbiegen aus Georg-Gleistein-Straße ermöglichen/erleichtern viele Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Regelung	++ direktes Linksabbiegen aus Georg-Gleistein-Straße ermöglichen/erleichtern viele Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Regelung		++
4	Topographische Einschränkungen	++	++	+ kurze Steigung Stümckes Weg	++
5	Grün, Naturschutz	++	0 ggf. Eingriffe in Straßenbegleitgrün	0 Knotenpunkt Fährgrund-Kirchhheide für diese Fahrbeziehung nur mit geringem Potenzial für standardgerechten Ausbau; Führung über Parkplatz des Schwimmbades als Option	- ggf. Eingriffe in straßenbegleitenden Baumbestand (zwischen Parkbuchten)
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	0 Parken	0 Parken	+ evtl. Parken	- Parken, ÖPNV (Busverkehr)
8	Baulicher Aufwand	++	+	+	--
9	Grunderwerb	nein	ja, zwischen Fährer Flur und Arend-Klauke-Straße	nein	evtl.

Empfehlung PGV

**Hohe Feld - Bokelbergstraße - Aumunder Heide -
Georg-Gleistein-Straße**

HB 07 Variantenvergleich, Georg-Gleistein-Straße-Bahnhof Vegesack

Name	Rohrstraße/ Alte Hafenstraße (HR)	Zur Vegesacker Fähre (Süd)	Zur Vegesacker Fähre (Nord) (HR)	Kirchheide - Breite Straße - Sagerstraße (teilweise HR)	Aumunder Heerweg
Kosten	hoch	gering/mittel	mittel	mittel	gering
Länge	0,2 km	0,4 km	0,2 km	0,9 km	0,7 km
Kfz-Belastung	gering/keine	2.400	n. bek.	gering/900	n. bek.
ÖV-Linien	keine	keine	keine	Bus 87,90, 91, 92, 94, 95, 98, 99, 677 (Breite Straße, Sagerstraße)	Bus 87,90, 91, 92, 94, 95, 99, 677 (alle bis Breite Straße)
Führungsformen Bestand	Mischverkehr, Radweg ohne Benutzungspflicht	bis südlich Alte Hafenstraße: Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50); ab Alte Hafenstraße: Radweg ohne Benutzungspflicht, Gehweg, Radfahrer frei, Mischverkehr (T50)	Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (Anliegerstraße); selbständiger Weg; Mischverkehr (T30); Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial	Fahrradstraße, selbständiger Weg	bis südlich Alte Hafenstraße: Fahrradstraße, Mischverkehr mit Fahrradpiktogrammen und T30; ab Alte Hafenstraße: bauliche RVA, Radfahrstreifen	bauliche straßenbegleitende Radwege	Fahrradstraße	Mischverkehr mit Fahrradpiktogrammen und T30
Fotos	0431-0436	428-431, 437-443	0444-0448, 0462-0468, 0538-0540	0449-0459, 0527-0537	0469-0486

Nr.	Kriterium				
1	Direktheit	+	o	o	+
2	Erschließungswirkung	+	++	--	++
3	Umsetzbarkeit	--	o	-	+
	a) an Strecken	Natursteinpflaster, enge Fahrbahn, Marktnutzung		Element des Lkw-Führungsnetzes; bauliche Radwege verbreitern zu Lasten von Fahrbahn und Busparkplatz	Kirchheide (Zwischen Vegesacker Rampe und Breite Straße) umbauen/Fahrbahn verbreitern und asphaltieren;
	b) an Knotenpunkten	0 An Fährzufahrt: Wartezeit, wenn Fähre anlegt	++ evtl. Querungshilfe für Linksabbieger aus Friedrich-Klippert-Straße einrichten	++ direktes Linksabbiegen ermöglichen/vereinfachen; Fahrradschleuse in Knotenzufahrt	++ keine Flächenreserven, Element des Lkw-Führungsnetzes, Baumbestand
4	Topographische Einschränkungen	++	- verlorene Steigung	++ moderate Steigung	o Steigungen
	Grün, Naturschutz	++	++	++	++ Ausbau Kirchheide (zwischen Vegesacker Rampe und Breite Straße) erfordert Eingriffe in angrenzende Grünbereiche
	Denkmalschutz, Städtebau	0 Natursteinpflaster ggf. unter Denkmalschutz	++	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Fährzufahrt: Wartezeit, wenn Fähre anlegt Fußgänger, Markt,	- Parken evtl. Lkw-Verkehr (Element des Lkw-Führungsnetzes)	- ÖPNV (Busparkplatz), Lkw-Verkehr (Element des Lkw-Führungsnetzes)	- ÖPNV (Busverkehr)
6	Baulicher Aufwand	--	+	-	++
7	Grunderwerb	nein	nein	nein	nein
Bemerkung: nur interessant, wenn in HB 06 die Variante Weserpromenade den Vorzug erhält					

Empfehlung PGV

Kirchheide - Breite Straße - Sagerstraße

Ausschlussvarianten Wilmannsberg: Weserstraße ist fast komplett mit Naturstein gepflastert und beinhaltet eine verlorene Steigung. Ist außerdem (teilweise) verkehrsberuhigter Bereich.

**HB 08 Variantenvergleich, Bahnhof Vegesack -
Bruno-Bürgerel-Straße / Höhe
Lesumsperrwerk**

Name	Friedrich-Humbert-Straße - Lesumstraße - Am Wasser (HR)	Zum alten Speicher - Kantjespad - Am Wasser (HR)	Friedrich-Humbert-Straße (HR) auf ganzer Strecke (statt Abzweig an Lesumstraße)
Kosten	mittel/hoch	gering / hoch (wenn Am Wasser verbreitert wird)	gering
Länge	0,5 km	1,8 km	1,4 km
Kfz-Belastung	n. bek.	nicht bekannt, keine, gering	2.500
ÖV-Linien	Bus 87, 94, 95 (Friedrich-Humbert-Straße)	keine	Bus 87, 94, 95
Führungsformen Bestand	Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T30, T30 Zone)	Mischverkehr (T50), selbständiger Weg, Mischverkehr (T30-Zone, teilweise Anliegerstraße)	Mischverkehr (T30, T50)
Führungsformen Potenzial	Friedrich-Humbert-Straße: bauliche 2-Richtungs-RVA auf südlicher Straßenseite; Lesumstraße, Am Wasser: Fahrradstraße	Radfahrstreifen und T30 (zu Lasten Fahrspuren), selbständiger Weg, Fahrradstraße	Mischverkehr mit Fahrradpiktogrammen und T30
Fotos	0547-0548, 0560-0565, 0718-0721	0546, 0549-0554, 0558-0559, 0700-0717,	0566-0575

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	+	++	++
2	Erschließungswirkung	0	-	++
3	Umsetzbarkeit	0	0	--
	a) an Strecken	Umbau zulasten Parkständen und Baumbestand	im Bereich Am Wasser zu eng, keine Flächenreserven außer Rückversetzung Stützmauer	keine Flächenreserven vorhanden, Baumbestand --> reicht der Platz auf der Fahrbahn nicht aus? --> Für Mischverkehr kein Hindernis, oder?
	b) an Knotenpunkten	++	++	++
4	Topographische Einschränkungen	-- starke verlorene Steigung	0 1 verlorene Steigung, teilweise hochwassergefährdet	0 Steigung
	Grün, Naturschutz	- Umbau mit Eingriffen in angrenzenden Baumbestand verbunden	++	++ (wenn führung auf der Fahrbahn)
	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	0 Parken ÖPNV	+ Fußgänger, geringer Anliegerverkehr	- ÖPNV Parken
6	Baulicher Aufwand	-	-- (falls Am Wasser verbreitert wird)	++ (wenn Führung auf Fahrbahn)
7	Grunderwerb			
		Bemerkung: unklare Zukunft des Einkaufszentrums "Haven Höövt"?! 		

Empfehlung PGV

Zum alten Speicher - Kantjespad - Am Wasser

Ausschlussvarianten

nördliche Führung: Eine Führung über Hermann-Fortmann-Straße/ Furtstraße/ Schönebecker Straße/ Windmühlenstraße/ Ulenweg/ Kastanienalle/ Auf dem Pasch ist zu umwegig und im Bereich Windmühlenstraße/Ulenweg auch problematisch. Zudem umgeht man mit dieser Variante nicht die Probleme im Zentrum von Lesum.

HB 09 Variantenvergleich, Bruno-Bürgel-Straße, Höhe Lesumsperrwerk - Lesum

Name	Lesumdeich (=Walerjan-Wrobel-Weg) (HR)	Lesumbroker Landstraße (Fahrbahn)	Am Wasser - Admiral-Brommy-Weg (HR)	Friedrich-Humbert-Straße - Auf dem Hohen Ufer - Lesmonastraße (HR)
Kosten	hoch	gering	hoch	hoch
Länge	4,6 km	4,0 km*	3,1 km	2,9 km
Kfz-Belastung	keine	gering	keine	2.800/4.300/4.400
ÖV-Linien	keine	keine	keine	Bus 87 (bis Richthofenstraße), 94, 95
Führungsformen Bestand	selbständiger gemeinsamer 2-Richtungs-Geh-/ Radweg	Mischverkehr (T30)	selbständiger 2-Richtungs-Gehweg Radfahrer frei, selbständiger 2-Richtungs Geh-/Radweg	Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50); 2-Richtungsradwege (größtenteils ohne Benutzungspflicht), Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial	selbständiger gemeinsamer 2-Richtungs-Geh-/ Radweg	Mischverkehr mit Piktogrammen auf Fahrbahn (Fahrradstraße?)	selbständiger gemeinsamer/getrennter 2-Richtungs-Geh-/ Radweg	Radfahrstreifen/Schutzstreifen im Wechsel mit baulichen Radwegen
Fotos	0661-0662, 0722-0729, 0731-0734, 0737-0743, 0754-0759, 0764, 0767	0730, 0735-0736, 0742-0767	0677-0699	0576-0607

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	++	++	++	+
2	Erschließungswirkung	-	-	--	++
3	Umsetzbarkeit				
	a) an Strecken	-- Wegeverbreiterung nur mit großem Aufwand möglich	- Fahrbahn schmal, unübersichtlich, Belagsmängel	+ Wegeverbreiterung verbunden mit Grunderwerb	-- abschnittsweise wenig Flächenreserven, Baumbestand zwischen Fahrbahn und Radweg
	b) an Knotenpunkten	++	++	++	++
4	Topographische Einschränkungen	++	++	++	-- mehrere verlorene Steigungen
	Grün, Naturschutz	++	-D28 Bei Ausbau ggf Eingriffe in Baumbestand	++	- abschnittsweise bei Ausbau ggf Eingriffe in Baumbestand
	Denkmalschutz/Städtebau	-- (Bei Wegeausbau E18Konflikt mit Hochwasserschutz)	++	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Fußgänger	++	-- Fußgänger	+ Parken, ÖPNV
6	Baulicher Aufwand	--	++	--	--
7	Grunderwerb	evtl. (Wegeigentümer auf teilasbchnitten ist wohl der Deichverband)	nein	ja	nein

Bemerkungen: nachts Brückensperrung, nur stündliches Öffnen für 5 Minuten zur vollen Stunde; erhöhte Betriebskosten bei häufigerer Öffnung

Bemerkungen: nachts Brückensperrung, nur stündliches Öffnen für 5 Minuten zur vollen Stunde; erhöhte Betriebskosten bei häufigerer Öffnung

Empfehlung PGV

Lesumbroker Landstraße

Ausschlussvarianten

Käthe-Kollwitz-Straße: Die Straße ist verkehrsberuhigt und für die Anforderungen an eine Premiumroute zu eng.

HB 10 Variantenvergleich, Lesum - Burg

Name	Lesumbroker Lndstraße (HR) (vgl. HB 09)	Hindenburgstraße - Bremer Heerstraße (HR)	Am Lesumhafen (HR)	Alter Schulhof	An der Lesumer Kirche
Kosten		hoch	mittel/hoch	mittel/hoch	(nicht realisierbar)
Länge		2,2 km	0,4 km	0,1 km	0,2 km
Kfz-Belastung		13.600/16.500	gering	gering	keine/gering
ÖV-Linien		Bus 91, 92, 93, 94, 95, 660, 680	keine	keine	keine
Führungsformen Bestand		Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T30/T50)	Mischverkehr (T30-Zone)	selbständiger Gehweg, Parkplatz	Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50); 2-Richtungsradwege (größtenteils ohne Benutzungspflicht), Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial		Hidenburgstraße: Wechsel Radfahrstreifen/ bauliche RVA; Bremer Heerstraße: bauliche RVA	Fahrradstraße	selbständiger Geh-/Radweg, Fahrradstraße	Radfahrstreifen/Schutzstriefen im Wechsel mit baulichen Radwegen
Fotos		0613-0618, 0627-0668	0604, 0623-0624, 0676	0606-0614	0619-0622, 0625-0626
Nr.	Kriterium				
1	Direktheit	-	o	o	o
2	Erschließungswirkung	++	-	--	o
3	Umsetzbarkeit				
	a) an Strecken	-	-	--	--
		Totalumbau Hindenburgstraße; Wegeverbreiterung Bremer Heerstraße; Bremer Heerstraße ist Element des Lkw-Führungsnetzes; Baumbestand zwischen Fahrbahn und Radwegen	komplett Natursteinpflaster	Wegeverbreiterung nur mit Grunderwerb möglich	Straße zu schmal und komplett mit Naturstein gepflastert
	b) an Knotenpunkten	o	++	++	++
4	Topographische Einschränkungen	--	-	-	o
		2 verlorene Steigungen	starke Steigung		leichte Steigung
	Grün, Naturschutz	-	++	++	++
		Umbau ggf. Eingriffen in Baumbestand verbunden			
	Denkmalschutz, Städtebau	++	o	++	o
			Natursteinpflaster ggf. unter Denkmalschutz		Natursteinpflaster ggf. unter Denkmalschutz
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	-	++	-	++
		LKW-Verkehr (Bremer Heerstraße ist Element des Lkw-Führungsnetzes) Parken ÖPNV		Fußgänger	
6	Baulicher Aufwand	--	--	--	--
7	Grunderwerb	nein	ja	ja	nein
	Empfehlung PGV	Lesumbroker Landstraße			
	Ausschlussvarianten				

HB 11 Variantenvergleich, Burg - Grambker Dorfstraße

55,7 km

Name	Burger Heerstraße - Grambker Heerstraße (HR)	Am Burgplatz - Buschmannsweg
Kosten	hoch	mittel/hoch
Länge	1,5 km	0,3 km
Kfz-Belastung	16.500/18.700	gering
ÖV-Linien	Bus 90, 91, 92, 93, 94, 660, 680	keine
Führungsformen Bestand	2-Richtungs-Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (T30-Zone, verkehrsberuhigter Bereich); Privatweg
Führungsformen Potenzial	bauliche 1-Richtungsradwege (zulasten von Parkständen, Grünflächen);	Fahrradstraße, selbständiger Weg
Fotos	0663-0664, 0772-0775, 0778-0797	0768-0771, 0775-0777

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	++	++
2	Erschließungswirkung	++	-
3	Umsetzbarkeit		
	a) an Strecken	- im nördlichen Abschnitt (bis Buschmannsweg) kaum Flächenreserven: Standardunterschreitung	- Wegeneubau, Grunderwerb
	b) an Knotenpunkten	++ direktes Linksabbiegen einrichten/erleichtern an Knoten Burger Heerstraße/ Lesumbroker Landstraße und Grambker Heerstraße/ Auf dem Delben	++ Querungshilfe an Einmündung Buschmannsweg einrichten
4	Topographische Einschränkungen	++	++
5	Grün, Naturschutz	+ Ausbau zulasten von Grünflächen	-- Eingriff in Waldstück
6	Denkmalschutz, Städtebau		-- Führung durch verkehrsberuhigten Bereich vor einem Altenheim
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	+ Parken (Ausbau zulasten von Parkständen, (im nördlichen Abschnitt Fußgänger) Element des Lkw-Führungsnetzes	++
8	Baulicher Aufwand	--	-
9	Grunderwerb	++	- erforderlich

Empfehlung PGV Beibehalten des problematischen Bereichs der Burger Heerstraße mit Standardunterschreitung

Ausschlussvarianten **Führungen östlich Grambker Heerstraße:** Alle denkbaren Führungen scheiden aus, da sie zu umwegig sind und - teilweise mehrere - beschränkte Bahnübergänge aufweisen (bei dichtem Bahnverkehr: Strecken Bremen-Vegesack und Bremen-Bremerhaven hochfrequentiert, hinzu kommt Güterverkehr).

**Variantenvergleich
zwischen Ritterhuder
Heerstraße und
Lange Reihe**

Name	Am großen Heck - Am Koppenberg - Grünzug West - Lange Reihe (Hauptroute)	Am Oslebshauer Bahnhof - Sperberstraße - Wege in Kleingärten - Mählandsweg - Alte Waller Straße - Waller Straße -Rohdenweg (ergänzende Radroute)
------	---	---

Kosten	hoch	hoch
Länge	4,2 km	4,7 km
Kfz-Belastung	keine/5.800 (Lange Reihe)	keine Angabe (0 oder gering)
ÖV-Linien	keine	keine
Führungsformen Bestand	selbständige Geh-/Radwege; bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht; Mischverkehr (T30- Zone)	selbständiger Geh-/Radweg; Mischverkehr (T30-Tone)
Führungsformen Potenzial	verbreiterte und/oder getrennte selbständige Geh-/Radwege; Fahrradstraße	Fahrradstraßen; verbreiteter selbständiger Geh-/ Radweg
Fotos	0891-0892, 0979-0989, 1000-1005, 1022- 1027, 1384-1398	

Kriterium

Direktheit	+	++
Erschließungswirkung	+	--
	Schulzentrum	Schulzentrum (von hinten), kaum Ziele und nur wenige Wohngebiete werden erschlossen
Umsetzbarkeit		
a) an Strecken	++	--
		Umbau des Straßenzugs Alte Waller Straße notwendig
b) an Knotenpunkten	++	++
Topographische Einschränkungen	++	++
Grün, Naturschutz	++	0
		Bei Ausbau Eingriffe in Baumbestand
Denkmalschutz, Städtebau	++	++
Konflikte mit anderen Nutzungen	+	0
		Fußgänger
Baulicher Aufwand	-	-
	Lange Reihe Fahrbahn Natursteinpflaster (nur kurzes Teilstück zu dieser Variante gehörig)	Alte Waller Straße Fahrbahn größtenteils Natursteinpflaster
Grunderwerb	++	0
		ggf. auf kurzen Abschnitten erforderlich (ehem. Bahngelände)

Empfehlung PGV **Am großen Heck - Am Koppenberg -
Grünzug West - Lange Reihe (Hauptroute)**

HB 12 Variantenvergleich, Grambker Dorfstraße - Oslebshausen

	Name	Auf den Delben - Beim Industriehafen (HR)	Grambker Heerstraße - Oslebshauser Heerstraße	Grambker Dorfstraße (Ellerbuschort) - In den Freuen - Reiherstraße - Auf den Blöcken (HR)
	Kosten	mittel	hoch	mittel
	Länge	2,2 km	2,0 km	2,4 km
	Kfz-Belastung	11.300/10.600/20.100	8.400/7.700/6.500	gering
	ÖV-Linien	Bus 80, 81, 91, 92	Bus 80, 81, 90, 93, 94, 660, 680	keine
	Führungsformen Bestand	2-Richtungs-Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (T30-Zone, T50), selbständiger Geh-/Radweg
	Führungsformen Potenzial	verbreiteter 2-Richtungs-Geh-/Radweg mit	bauliche 1-Richtungsradwege	Fahrradstraßen; westl. Reiherstraße evtl.
	Fotos	0796-0835	1279-1311	1312-1342
Nr.	Kriterium			
1	Direktheit	0	++	+
2	Erschließungswirkung	+ (Arbeitsplätze Hafen)	+	0
3	Umsetzbarkeit			
	a) an Strecken	++ Flächenreserven für Radwegeausbau überwiegend vorhanden;	++ Flächenreserven groÙenteils vorhanden; Radwege sanieren und verbreitern zulasten anderer Nutzungen	- Ellerbuschort und Grambker Dorfstraße teilweise zu schmal für Fahrradstraße; Querparken in Reiherstraße; nicht genug Fläche für 4m breiten selbständigen Weg (Baumreihen)
	b) an Knotenpunkten	--	++ direktes Linksabbiegen einrichten/erleichtern am Knoten Grambker Heerstraße/ Auf dem Delben	++
4	Topographische Einschränkungen	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	++ Ausbau Radwege zulasten Grün	0 Ausbau z.T. zulasten Grünflächen auf Privatgrundstück
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	++ Beim Industriehafen: viel Lkw; Element des Lkw-Führungsnetzes	++ Ausbau Radwege zulasten von Gehwegen und Parkständen	0 Ausbau z.T. zulasten von Parkständen
8	Baulicher Aufwand	-	--	0
9	Grunderwerb	++	++	++

Empfehlung PGV

Grambker Dorfstraße/ Ellerbuschort (jeweils im Einrichtungsbetrieb) - In den Freuen - Reiherstraße - Auf den Blöcken (HR)

Ausschlussvarianten

Nachtweide: Die Variante hätte keine Erschließungswirkung und es wäre ein Wegenaubau nötig. Außerdem sehr abseitig.

HB 13 Variantenvergleich,
Oslebshausen - Lindenhof

Name	An der Finkenau - Stapelfeldstraße (HR)	Oslebshausener Heerstraße - Am Fuchsberg	Oslebshausener Heerstraße - Gröpelinger Heerstraße	Am Koppenberg - Grünzug West (HR)	Debstedter Straße
Kosten	mittel	mittel	hoch	mittel	gering
Länge	2,1 km	0,3 km	1,7 km	2,0 km	0,1 km
Kfz-Belastung	gering/keine	13.200/gering	13.200/14.500/15.200	keine	n.bek. (mittel/hoch)
ÖV-Linien	keine	Bus 81, 90, 93, 94, 660, 680 (auf Oslebshausener Heerstraße)	Bus 81, 90, 93, 94, 660, 680	keine	keine
Führungsformen Bestand	Mischverkehr (T30-Zone); selbständiger Geh-/Radweg	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50); Mischverkehr (T30-Zone)	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	selbständige Geh-/Radwege, selbständiger Gehweg Radfahrer frei	baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial	Fahrradstraßen; verbreiteter selbständiger Weg	bauliche 1-Richtungsradwege; Fahrradstraße	bauliche 1-Richtungsradwege	verbreiterte selbständige Wege, teilweise Trennung Geh- und Radweg, Fahrradstraße	baulicher 2-Richtungs-Radweg
Fotos	0836-0859	1274-1280	1350-1383	1250-1274, 1343-1349	0858-0865

Nr.	Kriterium					
1	Direktheit	-	++	++	++	++
2	Erschließungswirkung	+	o	++	-	--
3	Umsetzbarkeit					
	a) an Strecken	- kaum Flächenreserven für Wegverbreiterung	++	+ Flächenreserven großenteils vorhanden; Radwege sanieren und verbreitern zulasten Gehwegen, Parkflächen, Grün	++	o erforderliche Breite nur zulasten Baumbestand erreichbar
	b) an Knotenpunkten	++	++	++	++	+
4	Topographische Einschränkungen	- 1 verlorene Steigung	++	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	++	o Ausbau zulasten Grün	++	-- Ausbau zulasten Baumbestand
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	++	
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Parken (hoher Parkdruck An der Finkenau)	++	- Parken, Fußgänger	+ Fußgänger	++
8	Baulicher Aufwand	o	-	--	-	o
9	Grunderwerb					
				Bemerkung: Gehweg, Radfahrer frei unbeleuchtet	Bemerkung: Querung Straßenbahngleise in ungünstigem Winkel	

Empfehlung PGV Am Koppenberg - Grünzug West

Ausschlussvarianten **Sperberstraße/ Mählandsweg:** Wege zu schmal und teilweise unbeleuchtet, zudem wäre für nötigen Wegenausbau Grunderwerb nötig. **Pappelweg:** Führung ohne Erschließungsfunktion und zu abseitig. Für nötigen Wegeausbau wäre Grunderwerb nötig. **Südweststraße/Louis-Krages-Straße:** Variante zu unattraktiv aufgrund Verkehrsbelastung/Lkw-Aufkommen. Außerdem sind Konflikte mit Hafennutzung zu erwarten.

HB 14 Variantenvergleich,
Lindenhof - Waller
Ring

Name	Gröpelinger Heerstraße - Waller Heerstraße	Grünzug West - Lange Reihe (HR)	An der Reeling - Bremerhavener Straße (HR)	Stralsunder Straße - Seewenjestraße - Rübekamp - Alte Waller Straße - Rohdenweg	Vegesacker Straße (HR)
Kosten	gering	hoch	gering/mittel	hoch	gering
Länge	2,4 km	3,0 km	0,7 km	2,5 km	0,5 km
Kfz-Belastung	ca. 14.000-15.000	keine/5.800	keine/gering	1.200/3.500/2.700	keine/gering
ÖV-Linien	Straßenbahn 2, 10, Bus 660	keine	Bus 28 auf Bremerhavener Straße	Bus 82 auf kurzem Abschnitt Seewenjestraße	keine
Führungsformen Bestand	bauliche Radwege (größtenteils) ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	selbständige Geh-/Radwege; bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht; Mischverkehr (T30-Zone)	2-Richtungsradweg mit Benutzungspflicht (in T30-Zone!); selbständiger Weg; Radwege ohne Benutzungspflicht (T50)	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T30-Zone); Fahrradstraße	Mischverkehr (T50); selbständiger Geh-/Radweg; Mischverkehr (T30-Tone)
Führungsformen Potenzial	Mischverkehr mit Piktogrammen auf Fahrbahn und T30	verbreiterte und/oder getrennte selbständige Geh-/Radwege;	Fahrradstraßen; selbständiger Weg;	Fahrradstraßen	Fahrradstraßen; verbreiteter selbständiger Geh-/Radweg
Fotos	0864-0892, 1028-1031	0891-0892, 0979-0989, 1000-1005, 1022- 1027, 1384-1398	0972, 0990-0999	1006-1021, 1211-1249	1031-1045

Nr.	Kriterium					
1	Direktheit	++	+	-	+	++
2	Erschließungswirkung	++	o im Grünzug - sonst ++	++	++ Schulzentrum, Bezirkssportanlage Lissaer Straße	++
3	Umsetzbarkeit					
	a) an Strecken	-- kaum Flächenreserven	++	o An der Reeling wohl nicht genug Fläche für 4m	o Umbau des Straßenzuges notwendig	o nicht genug Fläche für 4m breiten selbständigen Weg (Baumbestand)
	b) an Knotenpunkten	++	++	++	++	++ Rechts-vor-Links-Regelung in VeGESacker Straße
4	Topographische Einschränkungen	++	++	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	-- Baumbestand zwischen Fahrbahn und Radwegen	++	o Ausbau An der Reeling nur mit Eingriffen in Baumbestand	++	o Bei Ausbau Eingriffe in Baumbestand
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	++	++
7	Konflikte mit anderen Nutzungen	-- Parken, Fußgänger, ÖPNV, Kfz	++	o Querparken in Bremerhavener Straße	- offenbar hoher Parkdruck	o Fußgänger
8	Baulicher Aufwand	++ (bei Führung auf Fahrbahn)	-- Lange Reihe und Steffensweg: Fahrbahn derzeit komplett Natursteinpflaster	o	- Alte Waller Straße größtenteils Natursteinpflaster	+
9	Grunderwerb					
						Bemerkung: keine Querungsmöglichkeit der Waller Heerstraße

Empfehlung PGV Grünzug West - Lange Reihe;
die Führung über Waller Heerstraße wird aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen!

Ausschlussvarianten **Mählandsweg/Alte Waller Straße:** Führung hat keinerlei Erschließungswirkung. Wege zu schmal und teilweise unbeleuchtet, zudem wäre für nötigen Wegenausbau wohl Grunderwerb nötig.
Pappelweg/Waller Straße: Führung ohne Erschließungsfunktion und zu abseitig. Enge Fahrbahn und verlorene Steigung durch Eisenbahnüberführung.
Werftstraße/Bremerhavener Straße: Unattraktive Führung wegen hoher Verkehrsbelastung und Lkw-Aufkommen. Für Verbreiterung der baulichen Radwege müsste 1 Fahrspur entfallen.
Getreidestraße/Cuxhavener Straße: Variante hätte kaum Erschließungswirkung und es sind Konflikte mit Hafennutzung zu erwarten. Zudem wäre Wegenausbau notwendig und es müsste abschnittsweise Natursteinpflaster ersetzt werden

HB 15 Variantenvergleich, Waller Ring - Hansestraße

Name	Steffensweg	Loxstedter Straße - Waller Grün	St.-Magnus-Straße - Waller Grün - Johann-Bornemacher-Straße	Vegesacker Straße - Wartburgstraße (HR)
Kosten	hoch	mittel/hoch	mittel	mittel
Länge	1,3 km	0,6 km	0,7 km	1,3 km
Kfz-Belastung	3.000/7.900	gering/keine	gering/keine	2.300
ÖV-Linien	Bus 28	keine	keine	Straßenbahn 2, 10 (Wartburgstraße)
Führungsformen Bestand	2-Richtungs-Radweg mit Benutzungspflicht; bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone); selbständiger Weg	Mischverkehr (T30-Zone); selbständiger Weg	Mischverkehr (T30-Zone); bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T30-Zone, T50)
Führungsformen Potenzial	verbreiteter 2-Richtungs-Radweg; Fahrradstraße	Fahrradstraßen; verbreiterte, asphaltierte und	Fahrradstraßen; verbreiterte und getrennte selbständige	Fahrradstraße; verbreiterte bauliche Radwege
Fotos	0935-0936, 0944-0971, 0973-0979	1071-1084	1064-1070, 1084-1089	1046-1063, 1199-1210

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	++	o	o	++
2	Erschließungswirkung	++	-	-	++
3	Umsetzbarkeit				
	a) an Strecken	+ Verbreiterung der vorhandenen 2-Richtungsradwege zulasten anderer Nutzungen für Fahrradstraße im westlichen Abschnitt Fahrbahn asphaltieren (derzeit Natursteinpflaster) und Parken neu regeln	o Parken unterbinden	++	o Vegesacker Straße: viele Einmündungen mit Rechts-vor-Links und bauliche Einengungen/Aufpflasterungen; und Bäumen; Fahrbahn asphaltieren
	b) an Knotenpunkten	++	++	++	o Vegesacker Straße: viele Einmündungen mit Rechts-vor-Links und bauliche Einengungen/Aufpflasterungen;
4	Topographische Einschränkungen	++	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	Verbreiterung der vorhandenen 2-Richtungsradwege zulasten Grün	++	++	o Wartburgstraße: Umbau zulasten von Bäumen;
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	+ Verbreiterung der vorhandenen 2-Richtungsradwege zulasten Parkflächen, Gehweg, Fahrbahn,	- Fußgänger/Hunde (beliebte "Gassi-Geh-Strecke")	- Fußgänger/Hunde (beliebte "Gassi-Geh-Strecke") Parken neu ordnen, um (nutzbare) Fahrbahn zu verbreitern	o Wartburgstraße: Umbau zulasten von Parkplätzen
8	Baulicher Aufwand	--	-- Loxstedter Straße und Karl-Peters-Straße asphaltieren, derzeit Natursteinpflaster	- Johann-Bornemacher-Straße asphaltieren	--
9	Grunderwerb				
				Bemerkung: im Osten keine Durchfahrt zur Hansestraße möglich; eventuell Wegeneubau und neue Querung über Hansestraße (Brücke?)	Bemerkung: Möglichkeiten bis Sankt-Magnus-Straße gut, aber östlicher Teil der Wartburgstraße ist ungeeignet

Empfehlung PGV

Steffensweg

Ausschlussvarianten	<p>Waller Heerstraße/Utbremer Straße: Der Straßenraum in der Waller Heerstraße bietet kaum Flächenreserven, in der Mitte der Fahrbahn liegen zudem Straßenbahnschienen. Im Bereich Utbremer Straße ließen sich zwar die Anforderungen an eine Premiumroute erfüllen, aber in der Fortführung im Abschnitt HB 16 wiederum nicht/nur unter großen Anstrengungen.</p> <p>Waller Ring/Überseestadt: Diese Variante folgt zwar dem Verlauf des Haupttroutennetzes, ist aber für eine Premiumoute zu umwegig.</p> <p>Nordstraße: Unattraktive Führung wegen hoher Verkehrsbelastung und Lkw-Aufkommen. Für Verbreiterung der baulichen Radwege müsste 1 Fahrspur entfallen.</p>
---------------------	--

Name	Überseestadt (HR) Hansestraße - Hansator - Am Kaffee-Quartier - Lloydstraße - Stephanistorsbollwerk - Weserpromenade	Hans-Böckler-Straße (HR)	Hans-Böckler-Straße Nordseite (HR)	Bürgermeister-Deichmann-Straße	Utbremer Grün	Landwehrstraße (HR)	Bürgermeister-Hildebrand-Straße (HR)
Kosten	mittel/hoch	mittel	mittel	gering/mittel	gering/mittel	mittel/hoch	gering
Länge	1,6 km	0,9 km	0,3 km	0,4 km	0,7 km	0,7 km	0,3 km
Kfz-Belastung	n. bek. (hoch)	33.300	14.900	gering	keine	9.500	gering
ÖV-Linien	Straßenbahn 3, Bus 20 (Abschnitt Hansator)	Straßenbahn 2	Straßenbahn 2	keine	keine	Straßenbahn 2, 10	Straßenbahn 2
Führungsformen Bestand	Mischverkehr (T30-Zone); bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50); selbständiger Geh-/Radweg	bauliche Radwege mit Benutzungspflicht, auf Südseite 2-Richtungs-Betrieb	baulicher 2-Richtungs-Radweg mit Benutzungspflicht	Mischverkehr (T30-Zone)	selbständige Radwege und Geh-/Radweg	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	bauliche Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T30-Zone); selbständiger Geh-/Radweg
Führungsformen Potenzial	Hansestraße (Bereich Nebenstraße), Am Kaffee-Quartier,	verbreiterte bauliche Radwege (zulasten Parständen, Gehwegen,	verbreiteter baulicher Radweg (zulasten Parständen, Gehweg,	Fahrradstraße	verbreiterte und getrennte Wege	verbreiterte Radwege (zulasten Parkständen, Gehwegen,	Fahrradstraße
Fotos	0893-0943	1120-1124, 1131-1146	1102-1108	1114-1119	1090-1101	1176-1183, 1188-1197	1108-1114, 1183-1188

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	o	+	++	++	++	++	++
2	Erschließungswirkung	o	-	-	++	--	++	-
3	Umsetzbarkeit							
	a) an Strecken	+ Nebenbereich Hansestraße Natursteinpflaster;	o südlicher Abschnitt (Zubringer B6) problematisch;	o Element des Lkw-Führungsnetzes	++	++	- Baumbestand zwischen Fahrbahn und Radwegen	++
	b) an Knotenpunkten	+ direktes Linksabbiegen bzw. Linksversatz aus Hansator in westlichen Bereich Hansestraße einrichten; Grüne Welle Hansator einrichten	+	++	++	++	-- bei Querung Hans-Böckler-Straße wohl kein direktes Linksabbiegen realisierbar	
4	Topographische Einschränkungen	++	+ Steigung	++	++	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	o Ausbau zulasten Baumbeständen	o Ausbau zulasten Baumbeständen	++	++	- Baumbestand zwischen Fahrbahn und Radwegen	++
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	++	++	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	o Parken (Nebenbereich Hansestraße); Lkw-Verkehr (Hansator, Hansestraße Element des Lkw-Führungsnetzes); Fußgänger (Weserpromenade)	o Ausbau zulasten Parkständen, Gehwegen, Kfz-Fahrspur (Bereich Zubringer) Element des Lkw-Führungsnetzes	- Ausbau zulasten Parkständen, Gehwegen, Kfz-Fahrspur Element des Lkw-Führungsnetzes	+ Parken	++	- Ausbau zulasten Parkständen, Gehwegen,	+ Parken neu regeln
8	Baulicher Aufwand	- Nebenbereich Hansestraße asphaltieren	-- Umbau der Straßennebenräume	-	o Übergang zu Steffensweg muss (für 2-Richtungsbetrieb) geschaffen werden	-	-- Umbau der Straßennebenräume	+
9	Grunderwerb							

Empfehlung PGV Utbremer Grün - Hans-Böckler-Straße Nord

Ausschlussvarianten **Utbremer Straße:** Führung wäre nur möglich mit 2-Richtungs-RVA auf der nördlichen Straßenseite. Dazu müsste aber eine Fahrspur aufgeben werden, was aber beim derzeitigen Verkehrsaufkommen unrealistisch erscheint. Hinzu kommen Gefahrenpotenziale ein Einmündungen ins Gewerbegebiet (Borkumstraße, Norderneystraße).

Name	Schlachte (HR)	Stephanitorsteinweg (HR)	Faulenstraße - Am Brill (teilweise HR)	Eduard-Schopf-Allee - Am Wall (HR)	Doventorscontrescarpe (HR)	Am Wandrahm	Doventorsteinweg (HR)	Falkenstraße (HR)	Querverbindung Daniel-von-Büren-Straße/ Doventor (HR)
Kosten	gering	mittel/hoch	hoch	hoch	mittel	gering/mittel	hoch	hoch	hoch
Länge	0,7 km	0,4 km	0,6 km	0,8 km	0,3 km	0,5 km	0,3 km	0,5 km	0,6 km
Kfz-Belastung	keine	keine	nicht bekannt. (hoch)	nicht bekannt. (hoch)	14.900	nicht bekannt. (mittel)	9.500	nicht bekannt. (hoch)	nicht bekannt. (hoch)
ÖV-Linien	keine	keine	Straßenbahn 2,3, Bus 25	Straßenbahn 3 (westlicher Abschnitt), Bus 20	Straßenbahn 2	keine	Straßenbahn 10	Straßenbahn 10, Bus 25 (westlicher Abschnitt)	Straßenbahn 10 (nördlicher Abschnitt), Bus 25
Führungsformen Bestand	selbständiger Geh-/Radweg	selbständiger Geh-/Radweg	Rampe: selbständiger Gehweg westliche Faulenstraße: Mischverkehr (T30-Zone) Faulenstraße/Am Brill: bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50), Schutzstreifen	Eduard-Schopf-Allee: bauliche Radwege mit und ohne Benutzungspflicht, auf Nordseite 2-Richtungs-Betrieb Am Wall: bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	baulicher 2-Richtungsradweg mit Benutzungspflicht	Mischverkehr (T30-Zone)	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial	selbständiger Geh-/Radweg	verbreiterter gemeinsamer Geh-/Radweg	Rampe: verbreiterter selbständiger Geh-/Radweg; westliche Faulenstraße: Fahrradstraße; Faulenstraße/Am Brill: verbreiterte bauliche Radwege zulasten Parkständen und Bäumen, verbreiterter Schutzstreifen zulasten Linksabbiegerspur	verbreiterte bauliche Radwege zulasten Grün, Parkständen, Fahrbahnen	verbreiterter 2-Richtungsradweg zulasten Parkständen, Rechtsabbiegerspur	Fahrradstraße	verbreiterte bauliche Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen	verbreiterte bauliche Radwege zulasten Parkständen	verbreiterte bauliche Radwege zulasten Parkständen, Fahrspuren
Fotos	1541-1542	1145-1154	1435-1454, 1461-1469	1454-1459, 1516-1528, 1532-1536, 1538	1163-1167	1584, 1629-1636	1155-1159, 1172-1175	1606-1624	1160-1162, 1168-1171, 1460, 1529-1531, 1537, 1539-1540, 1600-1605, 1625-1628

Nr.	Kriterium								
1	Direktheit	++	o	++	+	++	o	++	-
2	Erschließungswirkung	--	--	++	o	+	++	++	-
3	Umsetzbarkeit					Hochschule für öffentliche Verwaltung	Schule "Altes Gymnasium"	Jobcenter	
	a) an Strecken	-- keinerlei Flächenreserven, vorhandener Weg nicht breit genug für Trennung Geh-/Radweg	- Wegeverbreiterung nur im westlichen Abschnitt möglich, im Bereich der Rampe und der Unterführung nur mit großem baulichen und finanziellen Aufwand	+	+	++	++	- kaum Flächenreserven, Straßenbahn	- allerdings nur zulasten von sämtlichen Parkständen! Umwandlung von Fahrspuren schwer vorstellbar
	b) an Knotenpunkten	++	++	-- Vorrang ÖPNV	-- Vorrang ÖPNV	+	o Querung Bgm.-Smidt-Straße und Daniel-von-Büren-Straße	+	-- Vorrang ÖPNV
4	Topographische Einschränkungen	++	verlorene Steigung	+	- verlorene Steigung	+	++	+	++
5	Grün, Naturschutz	++	++	o Ausbau zulasten von Baumständen	o Ausbau zulasten von Grün (auch Baumstände)	++	++	++	++
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	++	++	++	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Fußgänger	- Fußgänger	-- Ausbau zulasten sämtlicher Parkstände, Verbreiterung Schutzstreifen zulasten Linksabbiegespur	-- Parken, Kfz	+	++	- Parken, Fußgänger, ÖPNV	-- Ausbau zulasten Parkstände, Fußgänger
8	Baulicher Aufwand	++	-	-- Totalumbau des Straßenzuges	-- erheblicher Umbau des Straßenzuges	o	+	-- erheblicher Umbau des Straßenzuges	-- erheblicher Umbau des Straßenzuges
9	Grunderwerb								

Empfehlung PGV Doventorscontrescarpe- Am Wall

Ausschlussvarianten	Breitenweg: Wegen Ausschluss der Variante "Utbremer Straße" in Abschnitt HB16 wird die Variante hier ebenfalls ausgeschlossen. Zudem sind hier Konflikte mit ÖPNV, Kfz und Fußgängern zu erwarten und kaum/keine Flächenreserven für den Ausbau von Radverkehrsanlagen vorhanden.
---------------------	---

HB 18 Variantenvergleich, Bgm.-Smidt-Straße - Altenwall

Name	Schlachte (HR)	Martinistraße - Tiefer (HR)	Am Wall - Altenwall (HR)	Querverbindung Bgm.-Smidt-Straße
Kosten	gering	hoch	hoch	hoch
Länge	1,1 km	1,1 km	1,3 km	0,7 km
Kfz-Belastung	keine	nicht bekannt. (hoch)	nicht bekannt. (hoch)	nicht bekannt. (hoch)
ÖV-Linien	keine	Bus 25 (Martinistraße)	keine	Straßenbahn 1, Bus 26, 27, 63, viele Regionalbuslinien
Führungsformen Bestand	selbständiger gemeinsamer Geh-/Radweg	baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50); Gehweg Radfahrer frei (2-Richtungs-Betrieb)	bauliche 2-Richtungs-Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50, T30)	baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial	gemeinsamer Geh-/Radweg	verbreiterte bauliche Radwege zulasten Parkständen und Fahrspuren	Am Wall westlicher Teil: 1-Richtungsradwege zulasten Parkständen oder Fahrspuren (Einbahnstraße einrichten); Am Wall östlicher Teil: Fahrradstraße (Einbahnstraße einrichten, T30-Zone); Altenwall: verbreiteter Radweg zulasten Parkständen, Radfahrstreifen zulasten Fahrspur	verbreiterte bauliche Radwege zulasten Parkständen und Fahrspuren
Fotos	1543-1553	1399-1406, 1411-1434, 1470-1480	1481-1519	1573-1599

Nr.	Kriterium				
1	Direktheit	++	+	o	--
2	Erschließungswirkung	o	++	o	o
3	Möglichkeit, Anforderungen zu erfüllen				
	a) an Strecken	-- keine Flächenreserven vorhanden, Trennung von Geh-/Radweg kaum durchsetzbar	o nur zulasten von Fahrspuren Element des Lkw-Führungsnetzes (Tiefer)	+	+
	b) an Knotenpunkten	++	-- Vorrang ÖPNV	-- Vorrang ÖPNV	-- Vorrang ÖPNV
4	Topographische Einschränkungen	++	+	- 2 verlorene Steigungen	++
5	Grün, Naturschutz	++	++	++	++
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	-- Fußgänger, Flohmarkt	- Ausbau zulasten Parkständen und Kfz-Fahrspur, ÖPNV (Vorrang) Fußgänger	- Ausbau zulasten Parkstände und Kfz-Fahrspur Lieferverkehr, Polizeiwache	- Ausbau zulasten Parkstände und Kfz-Fahrspur Fußgänger
8	Baulicher Aufwand	++	-- Totalumbau des Straßenzugs	-	-- Totalumbau des Straßenzugs
9	Grunderwerb				
				Bemerkung: Neugestaltung Am Wall in der Diskussion (z.B. als Boulevard)	

Empfehlung PGV

Am Wall - Altenwall

Ausschlussvarianten:

Birkenstraße/ Contrescarpe/ Richtweg (HR): Führung ist zu verwinkelt/umwegig und die Querung des Herdentorsteinwegs stellt ein großes Problem da.
Breitenweg/ Rembertiring: Wegen Ausschluss der Variante "Breitenweg" in Abschnitt HB17 wird die Variante hier ebenfalls ausgeschlossen. Die bestehenden Radwege sind zu schmal und müssten zulasten Parkständen und Fahrspuren verbreitert werden, was bei der derzeitigen Verkehrsbelastung schwer vorstellbar ist.
An der Weide/ Am Dobben/ Außer der Schleifmühle: Führung ist zu abseitig und in zu großer Nähe zur Premiumradroute D.19

Name	Rampe Osterdeich (HR)	Tiefer - Osterdeich (HR)	Wallanlagen Imre-Nagy-Weg - Auf den Häfen (HR)
Kosten	hoch	mittel/hoch	?
Länge	0,4 km	1,0 km	0,8 km
Kfz-Belastung	keine	21.700	keine/ keine/ nicht bekannt. (mittel)
ÖV-Linien	keine	keine	keine
Führungsformen Bestand	selbständiger Gehweg Radfahrer frei	2-Richtungsradweg mit Benutzungspflicht	selbständiger Gehweg selbständiger Geh-/Radweg Mischverkehr (T30)
Führungsformen Potenzial	verbreiterter getrennter Geh-/Radweg	verbreiterter 2-Richtungsradweg mit klarerer Trennung der Gehwege	kaum Potenzial für Verbesserungen vorhanden
Fotos	1554-1555, 1569	1407-1410, 1556, 1563-1572	1500, 1637-1645, 1659-1671

Nr.	Kriterium			
1	Direktheit	++	++	-
2	Erschließungswirkung	--	-	-
3	Umsetzbarkeit			
	a) an Strecken	-- Deichumbau	- Verbreiterung nur zulasten von Parkständen, Fahrbahn, Grün Element des Lkw-Führungsnetzes	-- kaum Flächenreserven vorhanden
	b) an Knotenpunkten	++	++	++
4	Topographische Einschränkungen	-	++	- starke Steigung zum Wall
5	Grün, Naturschutz	++	o Verbreiterung zulasten Grün	++
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Fußgänger	+ Fußgänger, Parken	-- Fußgänger
8	Baulicher Aufwand	--	-	?
9	Grunderwerb			
Bemerkung: Gehwege sollten befestigt werden				

Empfehlung PGV

Osterdeich

Ausschlussvarianten:

Osterdeich unten: Variante liegt außerdeichs und ist damit stark hochwassergefährdet.

Am Wall/Ostertorsteinweg: Im gesamten Straßenzug müsste Natursteinpflaster entfernt werden. Es sind kaum/keine Flächenreserven vorhanden und es bestehen starke Konflikte mit Fußgängern, Lieferverkehren und Straßenbahnen.

Kohlhökerstraße/Bauernstraße: Im gesamten Straßenzug müsste Natursteinpflaster entfernt und Parken eingeschränkt werden. Zudem kann eine Fortführung dieser Variante über Ostertorsteinweg quasi ausgeschlossen werden.

Name	Osterdeich (HR)	Lüneburger Straße (HR)	Humboldtstraße - Sankt-Jürgen-Straße (HR)
Kosten	mittel/hoch	gering/mittel	gering/mittel
Länge	0,5 km	0,2 km	1,3 km
Kfz-Belastung	21.700	nicht bekannt. (mittel)	nicht bekannt. (mittel)
ÖV-Linien	keine	keine	keine
Führungsformen Bestand	2-Richtungsradweg mit Benutzungspflicht	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	Fahrradstraße; bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)
Führungsformen Potenzial	verbreiteter 2-Richtungsradweg mit klarerer Trennung der Gehwege	Fahrradstraße, Schutzstreifen zulasten Parkständen, T30	Schutzstreifen und T30, baulicher 2-Richtungsradweg auf westlicher Seite Sankt-Jürgen-Straße zulasten Fahrbahn, Grün, Parken
Fotos	1558-1563	1688-1701	1672-1688, 1701-1703
Nr.	Kriterium		
1	Direktheit	++	-
2	Erschließungswirkung	-	++
3	Umsetzbarkeit		
	a) an Strecken	- Verbreiterung nur zulasten von Parkständen, Fahrbahn, Grün Element des Lkw-Führungsnetzes	++ Parkstände verlegen (zwischen Bäume)
	b) an Knotenpunkten	++	- Vorrang ÖPNV
4	Topographische Einschränkungen	++	++
5	Grün, Naturschutz	o Verbreiterung zulasten von Grün	o Verbreiterung zulasten von Grün
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	+ Verbreiterung zulasten von Parkständen, Kfz-Fahrbahn Element des Lkw-Führungsnetzes Fußgänger	+ Ausbau zulasten von Parken, Fahrbahn
6	Baulicher Aufwand	-	o
7	Grunderwerb		
Bemerkung: Gehwege sollten befestigt werden			

Empfehlung PGV

Osterdeich

Ausschlussvarianten:

Osterdeich unten: Variante liegt außerdeichs und ist damit stark hochwassergefährdet.
Vor dem Steintor: Im gesamten Straßenzug müsste Natursteinpflaster entfernt werden. Es sind kaum/keine Flächenreserven vorhanden und es bestehen starke Konflikte mit Fußgängern, Lieferverkehren und Straßenbahnen.
Bismarckstraße: Führung ist zu abseitig und in zu großer Nähe zur Premiumradroute D.19

HB 21 Variantenvergleich, Sankt-Jürgen-Straße -
Georg-Bitter-Straße

Name		Osterdeich unten	Osterdeich oben (HR)	Hamburger Straße
Kosten		gering/hoch (neue Unterführung)	mittel/hoch	hoch
Länge		1,4 km	1,5 km	1,5 km
Kfz-Belastung		keine/gering	21.700	3.100
ÖV-Linien		keine	keine	Straßenbahn 3
Führungsformen Bestand		Mischverkehr, selbständige Wege, Parkplätze	2-Richtungsradweg mit Benutzungspflicht	Radfahrstreifen, bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht
Führungsformen Potenzial		selbständiger Radweg	verbreiteter 2-Richtungsradweg mit klarerer Trennung der Gehwege	kaum (bzw. nur abschnittsweise) Verbesserungspotenzial wegen Baumbestand zwischen Fahrbahn und Rad- bzw. Gehwegen
Fotos		0031-0046	0030-0031, 0048-0059	0001-0029
Nr.	Kriterium			
1	Direktheit	++	++	++
2	Erschließungswirkung	--	-	++
3	Umsetzbarkeit			
	a) an Strecken	+ zu Lasten Parkplätzen am Weserstadion	-- kaum Flächenreserven, Verbreiterung nur zulasten von Parkständen, Fahrbahn, Baumbestand Element des Lkw-Führungsnetzes	-- nur zulasten Baumbestand und Parkständen
	b) an Knotenpunkten	++ neue Unterführung Hastedter Brückenstraße bauen	++	+
4	Topographische Einschränkungen	+	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	- Ausbau zulasten des Baumbestandes	- Ausbau zulasten des Baumbestandes
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	o Busse, Parken, Fußgänger bei Veranstaltungen im Weserstadion	- Busse bei Veranstaltungen im Weserstadion, Fußgänger, Ausbau zulasten von Parkständen, Fahrbahn Element des Lkw-Führungsnetzes	- Straßenbahn, Ausbau zulasten von Parkständen
6	Baulicher Aufwand	+	-	-- Totalumbau des Straßenzuges
7	Grunderwerb			
		Bemerkung: Umleitung sicherstellen bei Veranstaltungen im Weserstadion	Bemerkung: Gehwege sollten befestigt werden	

Empfehlung PGV

Osterdeich unten

Ausschlussvarianten:
Am Schwarzen Meer/Am Hulsberg: Umwegige Führung. Es sind kaum/keine Flächenreserven vorhanden und es bestehen starke Konflikte mit ruhendem Verkehr und Straßenbahnen.
Bismarckstraße: Führung ist zu abseitig und in zu großer Nähe zur Premiumradroute D.19

HB 22 Variantenvergleich, Georg-Bitter-Straße - Goliathstraße

Name	Im Suhrfelde	Hastedter Osterdeich (HR)
Kosten	gering	mittel
Länge	0,4 km	1,2 km
Kfz-Belastung	gering	15.900
ÖV-Linien	keine	keine
Führungsformen Bestand	Mischverkehr Anliegerstraße (T50)	baulicher 2-Richtungs-Rad-/Gehweg mit Benutzungspflicht; baulicher 2-Richtungsradweg mit Benutzungspflicht
Führungsformen Potenzial	Fahrradstraße (T30)	verbreiteter 2-Richtungs-Radweg zulasten Fahrspur, Parkständen, Grün (einzelner Bäume)
Fotos	1704-1710	1710-1729, 1937

Nr.	Kriterium
-----	-----------

1	Direktheit	++	++
2	Erschließungswirkung	--	-
3	Umsetzbarkeit		
	a) an Strecken	++	+ Element des Lkw-Führungsnetzes
	b) an Knotenpunkten	++	++
4	Topographische Einschränkungen	o	++
5	Grün, Naturschutz	++	o Ausbau zulasten Grün (einzelner Bäume)
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	++	+ Ausbau zulasten Parkständen, Fahrbahn
8	Baulicher Aufwand	++	-
9	Grunderwerb		
Bemerkung: abhängig von Führung in Abschnitt HB 21; evtl. übergangsweise Führung über Knoten Osterdeich/Hastedter Brückenstraße mit verllorener Steigung (bis Unterführung hergestellt)			

Empfehlung PGV

Im Suhrfelde - Hastedter Osterdeich

Ausschlussvarianten:

Auf der Hohwisch- Fleettrade - Drakenburger Straße: Führung ist nur sinnvoll in Verlängerung der Variante "Hamburger Straße" in Abschnitt HB 21, die nach Überprüfung bereits ausgeschlossen werden kann.
Hastedter Heerstraße: Führung nur sinnvoll in Verlängerung der Variante Am Schwarzen Meer/Am Hulsberg in Abschnitt HB21, die bereits ausgeschlossen wurde.
Stresemannstraße: Führung zu abseitig und in zu großer Nähe zur Premiumroute D.23

Name	Hastedter Osterdeich - Kraftwerkdeich - Bahntrasse (teilweise HR)	An der Grenzappel (teilweise HR)	An der Grenzappel/ Brauerstraße	Alter Postweg/ Ahrlingstraße	Querverbindung Goliathstraße/ Am Rosenberg	Querverbindung Föhrenstraße	Querverbindung Hemelinger Bahnhofstraße (HR)
Kosten	hoch	?	mittel	mittel	mittel	mittel	mittel
Länge	1,3 km	0,3 km	0,4 km	1,2 km	0,3 km	0,2 km	0,5 km
Kfz-Belastung	n.bek. (mittel)	n.bek. (hoch)	n.bek. (gering)	n.bek. (gering)	n.bek. (gering)	n.bek. (gering)	4.300
OV-Linien	keine	Bus 29	keine	keine	keine	keine	Bus 40, 41, 42
Führungsformen Bestand	baulicher (2-Richtungs-) Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50); selbständiger Geh-/Radweg	bauliche 2-Richtungsradwege mit Benutzungspflicht	Mischverkehr (T50/T20)	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T50/T30-Zone)	baulicher (2-Richtungs-)Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50/T30-Zone)	Mischverkehr (T30)
Führungsformen Potenzial	verbreiteter baulicher 2-Richtungsradweg zulasten Parkständen, Fahrbahn, Gehweg; Fahrradstraße (T30); verbreiteter selbständiger Weg; neuer selbständiger Weg auf alter Bahntrasse	kaum/kein Potenzial vorhanden	Fahrradstraße (T30), Shared Space im östlichen Teil der Brauerstraße?	Fahrradstraße	Fahrradstraße, Schutzstreifen	verbreiteter baulicher 2-Richtungsradweg zulasten Parkständen, Fahrradstraße	Schutzstreifen zulasten Bäumen und Parkständen, evtl. Fahrradstraße
Fotos	1730-1756, 1779-1781, 1803	1748, 1757-1778	1781-1792	2116-2139	1928-1936	1921-1927	1793-1802

Nr.	Kriterium						
1	Direktheit	+	o	o	o	o	o
2	Erschließungswirkung	--	--	--	++	-	-
3	Möglichkeit, Anforderungen zu erfüllen						
	a) an Strecken	o (+/-/--/+) Hastedter Osterdeich gute Möglichkeiten, Kraftwerkdeich sehr fraglich, Ankauf der Bahntrasse überhaupt möglich? "Flyover" Gewerbegebiet	-- kaum/keine Flächenreserven vorhanden, Element des Lkw-Führungsnetzes	- östlicher Teil der Brauerstraße sehr schmal und ohne Flächenreserven	+	o Zu-/Ausfahrt Hansa-Carré aus/in Goliathstraße sperren	++ Engestelle in Föhrenstraße entfernen, evtl. Föhrenstraße asphaltieren
	b) an Knotenpunkten	++	-- Querung großer Knoten mit viel Kfz	++	++ 'HB 22'ID30:E36 Rechts-vor-Links-Regelung	o Querung Palzburger Straße (Element des Lkw-Führungsnetzes mit hohem Kfz-Aufkommen)	o Querung Palzburger Straße (Element des Lkw-Führungsnetzes mit hohem Kfz-Aufkommen)
4	Topographische Einschränkungen	- verlorene Steigung an Brücke über Osnabrücker Bahn	++	++	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	++	++	++	++	++
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	o Natursteinpflaster ggf. unter Denkmalschutz	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	o Ausbau zulasten Parkständen, Gehweg, Fahrbahn	-- Kfz, Lkw (Element des Lkw-Führungsnetzes)	++	++ Parken	- Zufahrt Einkaufszentrum "Hansa-Carré"	o Ausbau zulasten von Parkständen
8	Baulicher Aufwand	--	?	-	-	o	o
9	Grunderwerb	ja					
		Bemerkung: Kreuzung An der Grenzappel unter dem Autobahnzubringer muss umgebaut werden		Bemerkung: Kreuzung An der Grenzappel unter dem Autobahnzubringer muss umgebaut werden		Bemerkung: Querung Pfalzburger Straße muss gänzlich umgestaltet werden	

Empfehlung PGV Hastedter Osterdeich - Föhrenstraße - Alter Postweg - Ahrlingstraße

Ausschlussvarianten: Pfalzburger Straße: Für Fahrtrichtung Ost wäre die nötige Verbreiterung des baulichen Radweges nur auf Kosten eines Fahrstreifens machbar. Das scheint unrealistisch.
Hastedter Heerstraße/Zum Sebaldsbrücker Bahnhof: Führung zu abseitig und in zu großer Nähe zur Premiumroute D.23.
Hemelinger Tunnel: Radweg zu steil und zu schmal, keine Flächenreserven vorhanden.

HB 24 Variantenvergleich, Hemelinger
Bahnhofstraße - Bruchweg

Name		Westerholzstraße/ Bruchweg	Christernstraße (HR)	Grete-Stein-Straße/ Glockenstraße	Diedrich-Wilkens-Straße/ Brüggeweg
Kosten		mittel/hoch	mittel/hoch	gering	mittel
Länge		1,0 km	1,1 km	0,7 km	0,9 km
Kfz-Belastung		n.bek. (gering)	n.bek. (mittel)/800	n.bek. (gering)	n.bek. (gering)
ÖV-Linien		keine	Bus 29, 40, 41, 42, 44	keine	keine
Führungsformen Bestand		selbständiger Geh-/Radweg; Mischverkehr (T30-Zone); baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht, Gehweg Radfahrer frei	Mischverkehr (T50), bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht	Mischverkehr (T30), baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht; selbständiger Geh-/Radweg; Fahrradstraße	Mischverkehr (T30-Zone); baulicher Radweg mit Benutzungspflicht
Führungsformen Potenzial		verbreiteter selbständiger Weg zulasten Schulgelände; Fahrradstraße zulasten (sehr schmalen) baulichen Radwegen und Parken bzw. Parken neuregeln; Radfahrstreifen/ Schutzstreifen (Bruchweg)	Schutzstreifen zulasten baulichen Radwegen (Parken unterbinden)	Fahrradstraße (Zufahrt Supermärkte neu regeln, z.B. über Osenbrückstraße); verbreiteter selbständiger Weg zulasten Grün	Fahrradstraße zulasten Parken, bauliche Einengungen entfernen, Querung Brüggeweg verbessern
Fotos		2071-2096	1804-1813	2096-2116	1904-1920

Nr.	Kriterium					
1	Direktheit	-	++	o	+	
2	Erschließungswirkung	++	+	-	+	
3	Umsetzbarkeit					
	a) an Strecken	- Westerholzstraße zu schmal, teilweise Natursteinpflaster/Belagsschäden, offenbar hoher Parkdruck	++	- Glockenstraße sehr schmal (obwohl schon Fahrradstraße), Aufpflasterung entfernen, Vorfahrt neu regeln	+	Engstelle bei Übergang Diedrich-Wilkens- Straße/Brüggeweg
	b) an Knotenpunkten	++	++	++	++	
4	Topographische Einschränkungen	++	- verlorene Steigung	++	++	
5	Grün, Naturschutz	++	++	o Ausbau zulasten Grün (einzelne Bäume)	++	
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++	++	
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	- Parken	+ ÖPNV, Parken	- Parken, Kfz zu Supermärkten	+	Parken
8	Baulicher Aufwand	- erheblicher Umbau der Westerholzstraße	- erheblicher Umbau der Christernstraße	+	o Engstelle beseitigen Ausbau zulasten Parkständen	
9	Grunderwerb	ja				

Empfehlung PGV

abhängig von Variantenentscheidung in HB 23! Wenn dort über Bahntrasse, dann Christernstraße. Wenn dort über Ahlringstraße, dann Grete-Stein-Straße - Diedrich-Wilkens-Straße

Ausschlussvarianten:

Hannoversche Straße (teilweise HR): Führung nur sinnvoll in Verlängerung der Variante An der Grenzappel in Abschnitt HB23, die nach Prüfung bereits ausgeschlossen wurde.
Westerholzstraße/Ringstraße: Führung nur sinnvoll in Verlängerung der Variante An der Grenzappel in Abschnitt HB23, die nach Prüfung bereits ausgeschlossen wurde.
Westerholzstraße/Hemelinger Rampe: Führung nur sinnvoll mit neuer Bahnunterführung und in Verlängerung der Variante An der Grenzappel in Abschnitt HB23, die nach Prüfung bereits ausgeschlossen wurde.

HB 25 Variantenvergleich, Bruchweg - Nauheimer Straße

Name		Osterhop - Osningstraße -Harzer Straße (teilweise HR)	Eggestraße	Klüthstraße
Kosten		mittel/hoch	gering	gering
Länge		1,7 km	0,5 km	0,3 km
Kfz-Belastung		800/2.800	n.bek. (gering)	n.bek. (gering)
ÖV-Linien		keine	keine	keine
Führungsformen Bestand		bauliche Radwege mit/ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50); Mischverkehr (T30-Zone)	baulicher Radweg ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone)
Führungsformen Potenzial		Fahrradstraße (T30) zulasten weniger Parkstände	Fahrradstraße	Fahrradstraße
Fotos		1814-1842	1891-1899	1900-1903
Nr.	Kriterium			
1	Direktheit	+	+	+
2	Erschließungswirkung	++	+	++
3	Umsetzbarkeit			
	a) an Strecken	++ Parken neu regeln (z.B. einseitig auf baulichem Radweg), Natursteinpflaster entfernen (Osterhop, Harzer Straße), bauliche Einengungen entfernen, D19	++	+ Parken einschränken
	b) an Knotenpunkten	++ Rechts-vor-Links-Regelung	++ Rechts-vor-Links-Regelung	++ viele Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Regelung
4	Topographische Einschränkungen	++ Parken neu regeln (z.B. einseitig auf baulichem Radweg), Natursteinpflaster entfernen	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	++	++
6	Denkmalschutz, Städtebau	o Natursteinpflaster ggf. unter Denkmalschutz	++	++
7	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	+ Ausbau zulasten (weniger) Parkstände	++	+ Parken
8	Baulicher Aufwand	o	++	++
9	Grunderwerb			

Empfehlung PGV

Osterhop - Osningstraße - Harzer Straße

Ausschlussvarianten:

Hemelinger Heerstraße - Arberger Heerstraße (HR): Führung nur sinnvoll in Verlängerung der Variante Hannoversche Straße in Abschnitt HB24, die dort bereits ausgeschlossen wurde. Für Ausbau der Radwege nötige Flächenreserven sind nicht vorhanden.

Osternadel: Führung nur sinnvoll in Verlängerung der Variante Hannoversche Straße in Abschnitt HB24, die dort bereits ausgeschlossen wurde.

Funkschneise: Variante hat keine Vorteile gegenüber Variante Osterhop, aber weniger Erschließungswirkung.

Kaufunger Weg (HR): Keine Flächenreserven vorhanden für nötigen Ausbau des Geh-/Radwegs.

Name	Sollingstraße/ Colshornstraße/ Söldnerweg	Im Strumpf	Ortwisch (HR)	Hermann-Osterloh-Straße (HR)	Rodenfleet/ Hermann-Osterloh-Straße	Auf den Roden	Am Grundberg/ Hügelstraße
Kosten	gering/mittel	gering	gering	mittel/hoch	?	?	gering
Länge	1,6 km	0,3 km	1,2 km	0,4 km	1,2 km	0,3 km	0,4 km
Kfz-Belastung	n.bek.(gering)	n.bek.(gering)	n.bek.(gering)	2.200	keine/2.200	n.bek.(gering)	n.bek.(gering)
ÖV-Linien	keine	keine	keine	Bus 41, 44	Bus 41, 44 (Herrman-Osterloh-Straße)	keine	keine
Führungsformen Bestand	Mischverkehr (T30-Zone/T50); selbständiger Geh-/Radweg	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone/T50); selbständiger Geh-/Radweg	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	selbständige Geh-/Radwege, Gehweg; bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (T30-Zone)	Mischverkehr (T30-Zone)
Führungsformen Potenzial	Fahrradstraße; sanierter selbständiger Geh-/Radweg	Fahrradstraße	Fahrradstraße; verbreiterter und sanierter Radweg zulasten Gehweg	Radfahrstreifen zulasten Parkständen und Bäumen (bzw. Parkstände auf jetzige Radwege verlegen)/ verbreiterte und sanierte bauliche Radwege zulasten Parkständen und Bäumen	kaum/kein Potenzial	Fahrradstraße	Fahrradstraße
Fotos	1938-1964	2067-2070	1843-1858, 1860	1859-1875	1874, 1876-1891	2063-2066	2058-2062

Nr.	Kriterium						
1	Direktheit	+	++	+	++	+	o
2	Erschließungswirkung	+	+	++	++	-	+
3	Umsetzbarkeit						
	a) an Strecken	o abschnittsweise zu enge Fahrbahn, kurzes Stück Natursteinpflaster	+	++	++	-- keine Flächenreserven vorhanden	-- Fahrbahn zu schmal, keine Flächenreserven vorhanden
	b) an Knotenpunkten	++ Rechts-vor-Links-Regelung	=G28++ Rechts-vor-Links-Regelung	++ vor-Links-Regelung	++	++	++
4	Topographische Einschränkungen	++	++	++	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	++	++	o Ausbau zulasten des Baumbestandes	++	++
6	Denkmalschutz, Städtebau	++ Natursteinpflaster ggf. unter Denkmalschutz	++	o	++	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	++ Parken, evtl. Wochenmarkt im Bereich Heisiusstraße (wäre aber wohl einfach zu umfahren)	++	++ Parken Ausbau Abschnitt selbstständiger Geh-/Radweg zulasten von Gehweg	++ Parken	- Fußgänger	o Kfz
6	Baulicher Aufwand	+	++	+	-	?	++
7	Grunderwerb						

Empfehlung PGV Ortwich

Ausschlussvarianten: **Arberger Heerstraße (HR):** Führung nur sinnvoll in Verlängerung der Variante Hemelinger Heerstraße/Arberger Heerstraße in Abschnitt HB25, die dort bereits ausgeschlossen wurde. Für Ausbau der Radwege nötige Flächenreserven sind nicht vorhanden.
Hermann-Osterloh-Straße: Führung hat keine Vorteile gegenüber der Variante Ortwich. Für den nötigen Ausbau der Radwege sind wegen Baumbestand keine Flächenreserven vorhanden.

HB 27 Variantenvergleich, Mahndorfer Heerstraße - Mahndorfer Bahnhof

124,3 km

Name		Haarsweg - Mahndorfer Deich	Mahndorfer Heerstraße (HR)	Eppenhainer Straße -Wege entlang Bahntrasse - Mahndorfer Bahnhof	Hemslinger Weg - Hellweger Straße
Kosten		hoch	gering	hoch	gering
Länge		0,5 km	0,8 km	1,2 km	0,5 km
Kfz-Belastung		keine	9.600	n.bek.(gering)/keine/n.bek.(mittel)	keine/n.bek.(gering)
ÖV-Linien		keine	Bus 40, 41, 44	Bus 40, 41, 44 (Mahndorfer Bahnhof)	keine
Führungsformen Bestand		Parkplatz; selbständiger Weg/Pfad	bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	Mischverkehr (T30); selbständiger Weg/Pfad; Parkplatz; selbständiger Geh-/Radweg, Mischverkehr (T50)	selbständiger Geh-/Radweg; Mischverkehr (T50/T30-Zone)
Führungsformen Potenzial		selbständiger Geh-/Radweg mit Beleuchtung	Mischverkehr mit Piktogrammen auf der Fahrbahn und T30	Fahrradstraße; selbständiger Geh-/Radweg	Fahrradstraße
Fotos		2004-2012	1965-1981, 2043, 2045	2026-2042, 2044, 2046-2057	2013-2016, 2019-2025
Nr.		Kriterium			
1	Direktheit	+	++	+	o
2	Erschließungswirkung	--	o	+	+
3	Umsetzbarkeit				
	a) an Strecken	o abhängig davon, ob Deich noch Hochwasserschutzfunktion hat oder umgebaut werden kann	-- kaum/keine Flächenreserven vorhanden, Baumbestand, Engstelle Eisenbahnunterführung (LSA-geregelter einstreifiger Verkehr)	+	o keine Flächenreserve für Wegverbreiterung, Hemslinger Weg zu schmal für Fahrradstraße, Rechts-vor-Links-Regelung, Aufpflasterungen
	b) an Knotenpunkten	++	++	++	++ Rechts-vor-Links-Regelung
4	Topographische Einschränkungen	++	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	++	+	++ Ggf. Konflikte mit Artenschutz wegen Beleuchtung
6	Denkmalschutz, Städtebau	o Hochwasserschutz	++	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	o Fußgänger	++	++	++
6	Baulicher Aufwand	--	++	--	+
7	Grunderwerb	evtl. (Deichverband)		evtl. für Wegeneubau auf Feld neben Bahntrasse Bemerkung: diese Variante ermöglicht eine Anbindung des Gebiets nördlich der Bahntrasse	

Empfehlung PGV

Eppenhainer Straße -Wege entlang Bahntrasse - Mahndorfer Bahnhof

Ausschlussvarianten: ---

HB 28 Variantenvergleich, Mahndorfer
Bahnhof - Landesgrenze

126,3 km

Name	Mahndorfer Deich (Straße)	Mahndorfer Deich (Deich)	Mahndorfer Heerstraße (HR)	Weg östlich Bahntrasse
Kosten	gering	mittel/hoch	mittel/hoch	mittel/hoch
Länge	0,9 km	0,3 km	0,8 km	
Kfz-Belastung	n.bek.(gering)	keine	11.700	keine
ÖV-Linien	keine	keine	Bus 39	
Führungsformen Bestand	Mischverkehr (T30-Zone)	selbständiger unbefestigter Geh-/Radweg	bauliche 2-Richtungs-Radwege mit/ohne Benutzungspflicht, Mischverkehr (T50)	selbständiger unbefestigter Geh-/Radweg (Trampelpfad, Wirtschaftsweg)
Führungsformen Potenzial	Fahrradstraße	verbreiteter und befestigter selbständiger Weg	Schutzstreifen zulasten baulicher Radwege und T30, sanierte Radwege mit 1-Richtungs-Betrieb	selbständiger unbefestigter Geh-/Radweg
Fotos	1991-1995, 1997-2001	1996, 2001-2004	1982-1989	
Nr.	Kriterium			
1	Direktheit	o	++	++
2	Erschließungswirkung	-	++	o
3	Umsetzbarkeit			++
	a) an Strecken	+ Straße teilweise zu schmal für Fahrradstraße, stellt bei den Verkehrsmengen aber wohl kein Problem dar	o abhängig davon, ob Deich noch Hochwasserschutzfunktion hat oder umgebaut werden kann	o für bauliche Radwege können Mindestmaße nicht erreicht werden, Parken unterbinden
	b) an Knotenpunkten	++ Rechts-vor-Links-Regelung	++	o 1 Bahnübergang mit sehr häufigem Zugverkehr
4	Topographische Einschränkungen	++	++	++
5	Grün, Naturschutz	++	++	o
6	Denkmalschutz, Städtebau	++	++	++
5	Konflikte mit anderen verkehrlichen Nutzungen	++	o Hochwasserschutz, Fußgänger	- Parken, Kfz, ÖPNV in Teilabschnitten
6	Baulicher Aufwand	++	--	--
7	Grunderwerb		evtl. (Deichverband)	evtl.
			Bemerkung: Benutzungspflicht nur für Fahrtrichtung West, dafür dann aber auf beiden Straßenseiten!	

Empfehlung PGV

Weg östlich Bahntrasse

Ausschlussvarianten: Weg entlang Bahntrasse/ Hintzendorfer Straße/ Giersdorfer Straße: Führung ist umwegig und führt über Bahngelände (Möglichkeit des Grunderwerbs fraglich). Ist östlichen Teil wäre Wegeneubau notwendig.