

	A	B
1	Radverkehr in Hildesheim: 75 Sofortmaßnahmen für 2025 - Sammlung VCD, Stand 31.01.2025	
2	Die Verbesserung der Radverkehrssituation in Hildesheim geht nur sehr langsam voran. Für größere Maßnahmen fehlt es unserer Stadt leider vor allem an Planungskapazitäten, so dass nicht einmal sämtliche vom Rat beschlossenen Haushaltsmittel für den Radverkehr ausgegeben werden. Dabei könnten an manchen Stellen auch kleinere Maßnahmen positive Wirkungen erzielen, die sehr geringen Planungsaufwand benötigen - z.B. Ausbesserung von Wegeoberflächen, Bordsteinabsenkungen oder Aufpflasterungen, Markierungen mit Pinsel und Farbe, Baken usw. - Der VCD hat deshalb seine Mitglieder nach Hinweisen auf solche kleineren Maßnahmen gebeten. Das Ergebnis einer Blitzumfrage vom Januar 2025 sind die folgenden 75 Maßnahmenvorschläge.	
3		
4	Wo	Was
5	Achse Marienburger Straße - Sedanstraße	Trennlinien zwischen Fuß- und Radweg auf der Marienburger Straße, am Friedhof und am Goschentor erneuern
6	Straße Am Roten Steine	Poller jeweils bei der Einmündung der Straße Großer Saatner und an der Kreuzung zur Wiesenstraße, um die Durchfahrt für Kraftfahrzeuge zu unterbinden. Die Straße ist zwar schon nur eine Anliegerstraße, wird aber als Abkürzung von der Marienburger Höhe zum Hohnsen vor allem vom KFZ-Berufsverkehr regelwidrig genutzt.
7	Radwege durch das Lönswäldchen (Verbindung Marienburger Höhe zum Hohnsen).	Verbesserung der Oberfläche (z.B. durch das Aufbringen einer wassergebundenen Deckschicht). Nach Regenfällen sind die Radwege dort kaum passierbar. - Dringlich ist zumindest die Ausbesserung der matschigsten Stellen. Der Verweis auf die geplante Machbarkeitsstudie zur Veloroute Itzum-Innenstadt, die durch den Lönsbruch führen soll, darf nicht dazu führen, dass die derzeitige Situation noch jahrelang bestehen bleibt. Es handelt sich um eine wichtige Verbindung von der Marienburger Höhe zur Innenstadt.
8	Hohnsen	Aufpflasterung an der Einmündung der Wildefürerstraße verbreitern bis zum Fahrbahnrand des Hohnsens
9	Hohnsen	Aufpflasterungen an der Einmündung der Kaiser Friedrich Str. und vor allem an der Einmündung der Straße Am Weinberg in den Hohnsen (Unfallgefahr)
10	Hohnsen, Ecke Goschentor	Eine erkennbar einspurige Haltelinie für die Kfz in Kombination mit Radsymbolen am rechten Rand der Fahrspur vor der Ampel. - Begründung: Dort wo der Hohnsen auf den Zimmerplatz trifft, gibt es eine kombinierte Geradeaus- und Linksabbiegerspur, aus vergangenen Jahren aber noch für diese Verkehre getrennte Haltelinien. Deshalb lassen immer noch die Linksabbieger dem Geradeausverkehr die Spur neben sich frei. Dadurch fehlt der Platz für Radfahrer, rechts am Geradeausverkehr vorbei vorfahren zu können.
11	Goschentor Richtung Annenstraße	Markierung einer Fahrradspur zum Einfädeln für alle, die über die Verkehrsinsel vor der HAWK-Mensa in die Annenstraße weiterfahren wollen. (Derzeit wird hier häufig auf den Fußweg ausgewichen.) - Auch wenn Umbau Goschentor im Rahmen der Quartiersentwicklung Neustadt geplant: Kurzfristige und billige No-Regret-Maßnahme.
12	Südliche Bahnhofsalle zwischen Kaiserstraße und Ostertor	Aufpflasterung oder Schwellen, besser Beschilderung und Markierung an der Ausfahrt vom Parkplatz des Justizentrums sowie an der Einmündung Wallstraße (zwei sehr gefährliche Stellen für Radfahrende auf dem Hochbord-Radweg)
13	Itzum, Wendehammer am Ende der Landsberger Str. (zwischen Hausnr. 21 und 22)	Eine Bordstein-Absenkung an der Auffahrt zum kombinierten Rad-Fussweg zum Sensburger Ring evtl. zusätzlich Ecke durch Bogen oder Schrägung ersetzen. Begründung: eine Bordstein-Absenkung befindet sich vor der Garageneinfahrt zu Hausnr. 22, die Zufahrt zum Radweg ist - insbesondere für dreirädrige Räder (Kippgefahr) - nicht möglich; für andere bedeutet dies die (verbotene) Nutzung des schmalen Gehwegs zw. Garageneinfahrt und Radweg mit 90°-Kehre in den Radweg.
14	Einmündung Matthiaswiese in die Steinbergstr.	Der Fahrrad Schutzstreifen stadteinwärts endet vor der Bushaltstelle. Fahrradfahrer können nach der Bushaltstelle direkt nach der Einmündung der Matthiaswiese auf den schmalen Fußweg fahren. In der Regel parken ordnungswidrig PKW, die den Fußweg noch mehr einengen und Fußgängern zum gegenüberliegenden Kiosk sowohl abbiegenden Fahrzeugen aus der Matthiaswiese die Sicht nehmen. Maßnahme: Sperrfläche mit Schrägstrich Gatter (übliche weiße Markierungen) oder in diesem Fall das Halte- und Parkverbote durch gelbe Bodenmarkierungen kennzeichnen.
15	Oldekopstraße, Ecke Marie-Wagenknecht-Straße	Sensibilisierung der Induktionsschleife für Radverkehr an der Ampelanlage beim Wasserparadies
16	Struckmannstraße, Ecke Hohnsen	Sensibilisierung der Induktionsschleife für Radverkehr
17	Ostbahnhof, Ausfahrt vom Parkplatz Ostseite	Sensibilisierung der Induktionsschleife für Radverkehr Richtung Mendelssohnstraße
18	Saarstraße Ecke Bromberger Straße	Querung der Bromberger Straße: Bevorrechtigung des Radverkehrs zwischen Marienburger Straße (östlich des Supermarkts) und Saarstraße
19	Saarstraße, Einmündung Brucknerstraße / Mendelssohnstraße	Verengung des riesigen Einmündungstrichters durch Markierungen und / oder Vorstreckung der Bordsteine oder Verkehrsinseln
20	Goschenstraße, Kreuzung mit Wollenweberstraße	Verlängerung der Grünphase für Radverkehr. Begründung: Radverkehr hat vorlaufendes Grün, aber wenn die Autos grün haben, wird es rot für Radfahrer*innen - Grund nicht ersichtlich
21	Gartenstraße	Grüne Welle für Radfahrende durch Abstimmung der Ampelschaltungen an der Goslarschen Straße mit der Ampelschaltung über die Zingel am Theater. Das würde Hildesheims erste Fahrradstraße deutlich aufwerten.
22	Hohnsen	Bordsteinabsenkung vor der HAWK, so dass Radfahrer mühelos von der Straße auf den für Fahrräder zugelassenen Weg zwischen Lambertifriedhof und HAWK gelangen können. Vor den Umbauarbeiten gab es hier eine abgesenkte Bordsteinkante, aktuell ist das Auffahren nur nach Anhalten und Anheben des Rades möglich.
23	Lappenberg	Versetzen des Pfostens unter dem Neuen Tor, so dass er nicht genau an der engsten Stelle steht und die Durchfahrt vom und zum Weinberg mit dem Rad erschwert. - Auch wenn Umbau am Lappenbergtunnel im Rahmen der Quartiersentwicklung Neustadt geplant: Kurzfristige billige No-Regret-Maßnahme

	A	B
24	Ohlendorfer Straße, Auffahrt zur Ohlendorfer Brücke	Änderung der Beschilderung in der Auffahrt zur Ohlendorfer Brücke auf der Nordstadtseite, wie vom Ortsrat angeregt: Östliche Seite Fußweg, westliche Seite Radweg (Zeichen 241-31), ab Einmündung Treppe Zeichen 240, ab Ende Einmündung Langer Garten weiter wie bisher (Zeichen 241-30). Begründung: Regelkonformes Radfahren ist an der Einfahrt zur Brückenrampe derzeit kaum möglich.
25	Steuerwalder Straße, Unterführung zur Marie-Wagenknecht-Straße	Änderung der Beschilderung : Hier ist in Fahrtrichtung Süden die Ostseite rechtswidrig als verpflichtender gemeinsamer Radweg (Zeichen 241-31) ausgeschildert, obwohl auf der Westseite (Zeichen 241-30) eine Benutzungspflicht besteht, das ist rechtswidrig. Auf der Ostseite reicht ein einfaches "Radverkehr frei"-Zeichen, welches die Nutzung in Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Begründung: Die Idee, die Radabstellanlage am Hauptbahnhof ohne Umweg und Durchfahrt durch den Kreisel zu erreichen ist gut, sollte aber rechtskonform erreicht werden.
26	Marin-Luther-Straße	Durchgängig 30km/h. Begründung: Der ehemalige verpflichtende, später "Radverkehr frei" und nun nur noch baulich erkennbare Radweg ist seit letztem Jahr mit Zeichen 239 für Radfahrende gesperrt. Da in der Straße überwiegend 50km/h erlaubt sind, trauen sich viele Menschen nicht auf der Straße Rad zu fahren und gefährden lieber Zufußgehende. 30km/h ist hier notwendig um die Akzeptanz zum regelkonformen Radfahren zu erhöhen.
27	Hannoversche Straße Ecke Kaiserstraße	Radverkehr geradeaus ermöglichen mit "Radverkehr frei" Zeichen unterhalb der Rechtsabbiegegebotszeichens. Dazu eine Aufstellfläche, analog zur Lösung Osterstraße in Fahrtrichtung Nord vor der Kaiserstraße. Begründung: Der Radverkehr sollte die Grünphase der Fußgängerampel rechtskonform zur Querung der Kaiserstraße nutzen können.
28	Kaiserstraße Einmündung Bernwardstraße	Deutliche Markierung des Radwegs, denn hier stehen fast immer wartende FußgängerInnen auf dem Radweg
29	Osterstraße, Einmündung auf den Angoulemeplatz	scharfkantigen Absatz abrunden
30	Bahnhofsallee / Alte Zingel, Einmündung der Straße Ostertor	Grünphase für Radverkehr verlängern. Hier haben die Fußgänger sehr viel früher Grün als der Radverkehr. Vermutlich soll dadurch eine Kollision des links (östlich) in Richtung Einumer Straße abbiegenden Radfahrverkehrs mit dem Gegenverkehr vermieden werden, der aus dem Zingel in die Bahnhofsallee fährt. Aber auch hier gilt die StVO, wonach auch bei Grün der Linksabbiegender warten muss.
31	Innersteradweg in Himmelsthür, zwischen den Rad- und Fußwegbrücken Jahnstraße und Carl-Zeis-Straße:	Instandsetzung der wassergebundenen Decke. Durch Baufällarbeiten im Bereich Fohlenkoppel/der Mündung der Beeke ist die Wegeoberfläche deutlich beschädigt worden, eine schnelle Instandsetzung ist notwendig, sonst werden die Schäden noch größer.
32	Innersteradweg Moritzberg	Instandsetzung Oberfläche: parallel zur B1 etwa gegenüber der Tankstelle sowie im Bereich der Unterführung unter die B1: Die Übergänge zwischen gepflasterten Wegen und wassergebundener Decke weisen starke und matschige Übergänge auf.
33	Innersteradweg Moritzberg	Instandsetzung der gepflasterten Oberfläche im Bereich der 5-Bogen-Bahnbrücke: Die Plasterung ist sehr sehr holprig, das ist sehr unkomfortabel und erschwert Begegnungsverkehr erheblich. Hier sind entweder die Lücken aufzufüllen oder die Pflasterung ist mit einer Asphaltschicht zu überziehen.
34	Innersteradweg Stadtmitte/Neustadt	Ausbesserung der wassergebundenen Decke im Bereich des Wohnmobilstellplatzes Hohnsensee: Nach den Bauarbeiten zu Entschlammung des Mühlgrabens (weil hier Durchführung der Rohrleitungen) wurde hier die wassergebundene Decke nur schlecht wieder hergerichtet.
35	Fuß- und Radweg Sedanallee	Ausbesserung / Überarbeitung der wassergebundenen Decke. Bei Nässe bilden sich inzwischen riesige Pfützen am Rand. Gullideckel ragen immer weiter heraus. Besonders schlimm sind die Kurvenbereiche an den Anschlüssen Goslarsche Straße und Goschentor als auch der Bereich der früheren Baustelleneinrichtungsfläche Höhe Goschenstraße. (Nach den Bauarbeiten wurde hier der Weg nur schlecht instand gesetzt. Die Stadt hatte versucht, dass die verantwortliche Baufirma Nachbesserungen durchführt. Das ist immer noch nicht gelungen, nun muss die Stadt die Schäden endlich aus eigenen Mitteln beseitigen.)
36	Bahnhofsstraße Richtung Bahnhof, vor der Kreuzung mit der Kaiserstraße	Beseitigung von Pfützen: Der Gulli im Aufstellbereich für Fahrradfahrende ist oft verstopft und der gesamte Bereich überschwemmt. Hier muss die Situation baulich verändert werden, um die Verstopfungen und Überschwemmungen zu verhindern.
37	Klingeltunnel	Abflussbedingungen verbessern, Pflaster auswechseln: Unten im Klingeltunnel bilden sich nach Regen oft große Pfützen, die Abflusssrinne liegt höher als ihre Umgebung. Zudem ist das Klinkerpflaster bei Nässe sehr glitschig.
38	Rad-/Fußbrücke über Struckmannstraße zwischen Klingeltunnel und von-Wintheim-Straße	Abflussbedingungen verbessern, Oberfläche verbessern (bevorzugt Asphaltierung): Im gesamten Verlauf zwischen Klingeltunnel und Von-Wintheim-Straße bilden sich nach Regen oft große Pfützen, insbes. an beiden Enden der Brücke über die Trogstraße (die Abflusssrinne liegt höher als ihre Umgebung)
39	Brucknerstraße, Einmündung Hohenstaufenring:	Bordsteinabsenkung auf südlicher Seite der Brucknerstraße im Kreuzungsbereich, alternativ Bordsteinabsenkungen auf Höhe der Brucknerstraße 9 und 7 gegenüber der bestehenden Bordsteinabsenkungen der jeweiligen Einfahrten. Hier sind aktuell nur Bordsteinabsenkungen im Bereich des Hohenstaufenrings vorhanden, ein Übergang zur südlichen Straßenseite der Brucknerstraße ist nicht vorhanden.
40	Am Kuhanger, Einmündung Großer Saatner	Bordsteinabsenkung in Richtung Norden zum Waldweg gegenüber der Straße am Kuhanger; zudem sollte das Parken im Bereich der Waldweg-Einmündung unterbunden werden (Sichtfeld für die Radfahrenden)
41	Saarstraße / Kreuzung Feldstraße	Bordsteinabsenkungen verbessern; teilweise nicht barrierefrei
42	Marienroder Straße	Bordsteinabsenkung im Bereich PSV: Am südlichen Ende der ist die Bordsteinabsenkung ungenügend
43	Sprengerstraße - Max-Leese-Straße	Abgesenkte Bordsteine fehlen
44	Schuhstraße	Tempo 20 für besseres Sicherheitsgefühl der Radfahrenden und um den Durchgangsverkehr zu minimieren
45	Schuhstraße	Sperrung für den KFZ- Individualverkehr.

	A	B
	Ostend, verschiedene Wege-Einmündungen	Die Baken zu den Fußwegen zum Ostend stehen zu dicht. Es ist nicht möglich, ein langes Fahrrad oder Fahrrad mit Anhänger zu den Fahrradabstellplätzen an den Spielplätzen zu schieben. Die Baken müssten einen größeren Abstand haben.
46		
47	Kniphofstraße - Marienburger Straße	"Bettelampeln" sollten für Marienburger Straße unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden
48	Ochtersum, Kreuzung L 485-B243	"Bettelampeln" sollten für B 243 unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden
49	Pappelalle, Kreuzung Schützenwiese (Richtung B1)	"Bettelampeln" sollten für Straßenverkehr unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden
50	B6 Richtung Senator-Braun-Allee:	"Bettelampeln" sollten für Straßenverkehr unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden
51	Innersteradweg, Kreuzung Hohnsen	"Bettelampeln" sollten für Straßenverkehr unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden
52	Ochtersum, Mittelfeld	Es muss von der Fuß- und Radampel her eine sichere und komfortable Zufahrt zum Hagebaumarkt ermöglicht werden. Dazu ist eine Bordsteinabsenkung, eine markierte Spur über die Zufahrt zum Hagebau und ein Halteverbot im Bereich der Einmündung erforderlich. Zurzeit quert man aus Richtung Innerste die L 485 an der Ampel und kommt dann auf dem linken Hochbord bis zur Zufahrt. Hier holpert man irgendwie vom Hochbord herunter und quert die Straßenseite, die Sicht ist oft durch parkende LKW versperrt.
53	Ecke Eichendorffstraße - Orleanstraße	Bordsteinabsenkung
54	Radwegverbindung Marienburger Höhe - Ochtersum	Neue Oberfläche des Radwegs von der Straße "Am roten Stein" zur Brücke (Radweg oberhalb Concordia-Sportplatz, Teil des ausgeschilderten Radwegenetzes)
55	Ochtersum, Kurt-Schumacher-Str.	Auf der Strecker von Restaurant Artos bis Stadtparkasse Tempo 30 und Fahrrad Piktogramme auf die Straße, wie in der Serpentinestrecke oder dem Tempo 30 Bereich vor der HAWK (Hohnsen)
56	Ochtersum, Rex-Brauns-Str.	Begrenzung der gesamten Rex-Brauns-Straße auf Tempo 30 und Fahrrad Piktogramme im Bereich der Ausfahrten auf die Straße
57	Ochtersum, Kreuzungsbereich Kurt-Schumacher-Straße / Theodor-Strom-Straße /Schlesier-Strasse einschließlich der Bushaltestellen bis Höhe ALDI	Tempo 30 in diesem viel frequentierten Bereich, bereits beginnend ab Ortseingangsschild von der Alfelder Straße kommend.
58	Kurt-Schumacher-Straße ab Kreuzung-Schlesier Straße / Theodor-Strom-Straße bis Kreuzung Rex-Brauns-Straße /Wunramstraße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 als zusätzliche Maßnahme zu den Radschutzstreifen. Verbote für schwere LKW's auf der Kurt-Schumacher-Straße einführen, wie im IVEP 2025 vorgesehen.
59	Wunramstraße auf kompletter Länge ab Ortseingang Ochtersum / Auffahrt zur B243	Tempo 30 mit zusätzlichen Fahrrad Piktogrammen auf der Fahrbahn statt den Radschutzstreifen.
60	Ochtersum, Fusswege im Bereich der Grüngürtel	Die gesonderten Fußwege im Bereich der Grüngürtel (ähnlich Ludolf van Ceulen Weg, Heinrich-Nüsse-Weg, Wege in der Parkanlage Lindholz, etc.), bei ausreichender Breite auch offiziell für Radfahrer zulassen.
61	Konrad-Adenauer-Straße	Auf kompletter Länge von Restaurant Artos bis ins Wohngebiet Mittelfeld Tempo 30 und zusätzliche Fahrrad-Piktogramme, wenigstens im Bereich vor der Abzweigung zum schiefen Berg, in beide Richtungen.
62	Sankt Godehard Straße	Statt einer unechten Einbahnstraße eine echte Einbahnstraße, so wie es ursprünglich schon einmal war. Geschwindigkeit auf 10kmh heruntersetzen und Aufpflasterungen an beiden Seiten. Blumenkübel und wechselseitige Parkflächen tun ein übriges. Ein gutes Beispiel, wie ein wertvoller Bereich eines alten Ortskerns wirkungsvoll beruhigt werden kann und ein erhöhtes Maß an Lebensqualität bietet, ist in Bad Salzdetfurth im Bereich Kronprinz zu sehen.
63	Barienroder Straße	Tempo 30 zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf kompletter Länge und zusätzlich Fahrrad Piktogramme auf die Fahrbahn.
64	Radweg Beuke, westlich der Bahn	Asphaltierung: Die Straße wurde 2024 bis zu den Einfamilienhäusern neu asphaltiert. Der Rad-Fußweg von dort bis zum Beuketunnel unter der Bahnlinie blieb unverändert: schmal, zu den Seiten abfallend, glatt vor allem bei Nässe weil Kopfsteinpflaster. Das sind nur ca 50m.
65	Ernst-Ehrlicher-Park	Radweg vom Weinberg durch den Ernst Ehrlicherpark am Kutscherhaus: Stabile Wegeoberfläche bis zum Ausgang des Parks an der Brücke beim Gefängnis.
66	Hohnsen, Schutzstreifen (Foto vorhanden)	Die gestrichelten Linien müssen im Bereich der Querungshilfen entfernt werden. Begründung: Mit der Anlage des Fahrradschutzstreifens wurden auch vier Querungshilfen gebaut. Im Bereich der Querungshilfen ist die Fahrbahnbreite deutlich schmaler als in den anderen Streckenabschnitten. Trotzdem wurde hier der Fahrradschutzstreifen weitergeführt und nicht, wie z.B. in der Kurt-Schumacher-Straße auf Höhe der Lise-Meitner-Straße bzw. der Kirche St. Altfrid, unterbrochen. Die fehlende Unterbrechung suggeriert dem Autofahrer, dass er auch in diesem Bereich eine eigene Fahrspur hat, was ihn dazu verleitet, auch hier, obwohl ein Abstand von 1,5 m niemals eingehalten werden kann, Radfahrer zu überholen. Wäre die gestrichelte Linie nicht vorhanden, erschiene der Bereich als eine Fahrbahn. Auf ein Überholen würde mit Sicherheit eher verzichtet.
67	Lucienvörder Straße, zwischen Kalenberger Graben und Große Venedig (Foto vorhanden)	Der Fahrbahnbereich der Lucienvörder Straße ist in einem äußerst schlechten Zustand. Viele Radfahrer nutzen deshalb auch den Gehweg. In Leserbriefen (HiAZ) wurde schon über Rowdys berichtet, die Fußgänger auf dem Gehweg, u.a. durch nicht angepasste Geschwindigkeit, gefährdet hätten. Um hier, zumindest ansatzweise, rechtlich auf der sicheren Seite zu sein (Nutzung des Gehwegs von Radfahrern erlaubt), sollte im Abschnitt zwischen Kalenberger Graben und Große Venedig der nördliche Gehweg, der eine Breite von 4 m ! aufweist, mit dem Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" gekennzeichnet werden.

	A	B
68	Wollenweberstraße (Foto vorhanden)	Vor dem Deseo sollten Fahrbahnmarkierungen entfernt werden. Begründung: Es handelt sich um Relikte (gestrichelte Linie und ein Piktogramm) aus der Zeit vor der Umgestaltung des Hindenburgplatzes mit seiner neuen Fahrbahnaufteilung und den roteingefärbten Aufstellflächen für Radfahrer. Diese Relikte müssen entfernt werden, weil sie nicht zu der neuen Markierung passen und außerdem, falls man den Bereich mit den alten Kennzeichnungen benutzt, zu einer nicht notwendigen Gefährdungssituation bei der Einfädelung in den fließenden Autoverkehr Höhe Friesenstraße führt. Die neuen Aufstellflächen dienen ja gerade dazu, vor den Autos zu starten und so einen gewissen Vorsprung vor Erreichen der Engstelle Friesenstraße zu bekommen.
69	Lappenberg (Foto vorhanden)	Das extrem fahrradunfreundliche Kopfsteinpflaster in der Straße Lappenberg mit gefährlich breiten Fugen muss zumindest auf einem Teil der Fahrbahnbreite durch eine glatte Oberfläche ersetzt werden. Am schlimmsten ist der Kurvenbereich auf Höhe des Dekanats. Dabei könnte dieser Bereich ein Puzzleteil in einer beliebten Fahrradstrecke von der Innenstadt über die verkehrsberuhigte Straße "Weinberg" bis zur Innerste sein. Man könnte vielbefahrende Straßen, wie den Hohnsen, umfahren und sich relativ sicher fühlen. Eine denkmalgerechte Lösung wäre ein glatter, ebener Fahrradstreifen (Breite ca. 50 cm), wie es auch schon beim Welterbeband und in anderen Städten mit historischen Pflasterungen erfolgt ist, zwischen Einmündung Wollenweberstraße/Gelber Stern bis Weinberg.
70	Pferdemarkt	Bordsteinabsenkung zur Schuhstraße: Von der Schuhstraße kommend, darf man ja zu bestimmten Zeiten über den Pferdemarkt fahren. Deshalb sollte hier auch eine Bordsteinabsenkung sein.
71	Nordstadt, Müggelsee, West-Seite Müggelsee, parallel B 494	Fuß-Rad-Wege-Führung stadtauswärts wie auch umgekehrt ‚Am Müggelsee‘ und dann parallel zur B 494 / ‚Kennedydamm‘: Gefährliche und zeitraubende 90-Grad-Kurve ersetzen durch schlanke Geradeausführung zur Ein- bzw. Ausfädelung auf alte Straße ‚Am Müggelsee‘
72	Nordstadt, Müggelsee, Zugang Siedlung, Friedrich-Levke-Straße	Radeln man ‚Am Müggelsee‘ (links oder rechts am See vorbei, wobei der lange, gerade Weg erfreulicherweise letztes Jahr neu asphaltiert wurde) in Richtung Siedlung Drispentstedt, um dann weiter in die Friedrich-Levke-Straße zu fahren, hat man einen fürchterlichen Absatz direkt an der Einmündung der Straße zu überwinden. Randstein + Rille stellen Gefahrenquelle insbes. für Fahrradfahrer dar, die beim Versuch der Entschärfung dieser Kombination von Unebenheiten den Anfahrtswinkel reduzieren und so Stürze riskieren.
73	Sämtliche Fußgänger- und / oder Fahrradfahrerampeln im Stadtgebiet	Fortführung Umrüstung von Bettelampeln: Fußgänger- und Radverkehr sind an Kreuzungen und Einmündungen grundsätzlich in Ampelphasen einzuplanen und diese ihnen auch in Grün anzubieten. Bei reinen Fußgängerquerungen sollte die Ampel für den Straßenverkehr sofort auf Rot umspringen.
74	Kreuzung Kaiserstraße - Kardinal-Bertram-Straße, aus Richtung Nordstadt kommend	Rückbau der überflüssigen Fußgänger-/Radfahrerampel mit Bedarfsanforderungstaster (!!!) über den Rechts-Abbiegestreifen B1 - Kardinal-Bertram-Straße, die einen bisherigen Zebrastreifen ersetzt und in aller Regel Fußgänger + Fahrradfahrer zum Anhalten und Warten zwingt - auch, wenn kein Kfz-Verkehr von der B1 aus Richtung Westen abbiegend in die Kardinal-Bertram-Str. stattfindet
75	Kreuzung Kaiserstraße - Kardinal-Bertram-Straße, Fußgänger und Fahrradfahrer aus Richtung Westen entlang B1 kommend und geradeaus entlang der Kaiserstr. in Richtung Osten wollend	Rückbau der überflüssigen Fußgänger-/Radfahrerampel über den Rechts-Abbiegestreifen B1 - Kardinal-Bertram-Straße, die einen bisherigen Zebrastreifen ersetzt und in aller Regel Fußgänger + Fahrradfahrer zum Anhalten und Warten zwingt - auch, wenn kein Kfz-Verkehr von der B1 aus Richtung Westen abbiegend in die Kardinal-Bertram-Str. stattfindet.
76	Dammtorkreuzung	Für Straßenverkehr aus dem Bergsteinweg vom Guldernen Löwen herkommend und links abbiegend in die Schützenwiese (in Richtung Polizei) gibt es einen Grünpfeil n. links. Seit Jahren wird immer wieder erfahren, dass dieser Grünpfeil Zyklen auslöst, d. h. dass der querende Verkehr Alfelder Straße - Schützenwiese (B 243) zwar eine Rotphase und der Verkehr Bergsteinweg - Dammstraße eine Grünphase bekommt, die Linksabbieger Bergsteinweg - Schützenwiese jedoch bei Rot stehengelassen werden (betrifft Rad- wie Kfz-Verkehr).
77	Kreuzung Dammstraße - Johannisstraße (Innerstebrücke / Bischofsmühle)	Ampel war aufgrund der Sperrung der Dammstraße im Zuge der Brückenbaumaßnahmen außer Betrieb. In etwa seit Jahreswechsel 2024/25 ist die Ampel wieder in Betrieb und behindert wenige, aber sämtliche Verkehrsteilnehmer. Weil diese Ampel offensichtlich sinnlos ist, können sehr häufig von allen Verkehrsteilnehmern Missachtungen beobachtet werden.
78	Kardinal-Bertram-Straße aus Richtung Kaiserstraße in Richtung Bohlweg, zwischen Kreuzung Kardinal-Bertram-Straße - Eckemekerstraße und Kreuzung Dammstraße - Schuhstraße - Kardinal-Bertram-Straße - Bohlweg	Knapp 50 m nach der Ampelanlage der Kreuzung Kardinal-Bertram-Straße - Alter Markt / Eckemekerstraße befindet sich in Richtung Bohlweg eine weitere Ampel mit Lichtzeichen auch für Fahrradfahrer. Möglicherweise hat diese Ampel mit dem Buslinienverkehr zu tun. Zusammen mit der berechtigten Ampel Einmündung Eckemekerstraße in die Kardinal-Bertram-Straße befinden sich hier auf 100 m drei (3!!!) Lichtzeichenanlagen, was dazu führt, dass Fahrradfahrer das ihnen zugeordnete Lichtzeichen oft ignorieren und der Kfz-Verkehr mit seiner Aufmerksamkeit arg gefordert wird.
79	Bereich Sporthalle Pappelallee, 270-Grad-Kurve von B1 auf B 243 in Richtung Polizei	Pappelallee: Bei Großveranstaltungen werden immer wieder Fuß- und Radwege sowie sonstige Flächen durch wild parkende und dazu unbeleuchtete Kfz blockiert