

Gruppe

SPD, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Die Partei

im Rat der Stadt Hildesheim



DiePARTEI

Beschlussvorlage		Vorlage-Nr: 26/212
Federführend: Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		Status: öffentlich
		Datum: 29.05.2026
		Verfasser/in: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Auf Antrag der Gruppe SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die PARTEI: Sofortmaßnahmen für Radverkehr		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.06.2026	Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Mobilität	Vorberatung
22.06.2026	Verwaltungsausschuss	Entscheidung

Sachverhalt:

Die Stadt Hildesheim verfolgt das Ziel, den Anteil des Radverkehrs zu steigern. Allerdings leidet die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs an vielen Stellen im Stadtgebiet unter baulich und verkehrlich ungünstigen Bedingungen, wie das schlechte Abschneiden beim ADFC-Fahrradklimatest immer wieder belegt. Die Neu-Anlage oder grundlegende Verbesserung von Radverkehrsanlagen benötigt oft einen mehrjährigen planerischen Vorlauf und geht angesichts begrenzter Personalkapazitäten nur langsam voran. Es gibt aber einige Stellen im Stadtgebiet bei denen auch kleinere Maßnahmen positive Wirkungen erzielen können und die nur einen geringen Planungsaufwand erfordern. Der VCD hat solche Maßnahmen 2025 nach Hinweisen von Alltagsradfahrenden zusammengestellt. In Zusammenarbeit mit einigen Ratsfraktionen wurden daraus nun Maßnahmen identifiziert, die mit überschaubarem Aufwand positive Wirkungen für den Radverkehr erzielen können.

Bordsteinabsenkungen Hohe oder beschädigte Bordsteinkanten erschweren das sichere und komfortable Befahren von Straßenquerungen und Einmündungen erheblich. Durch gezielte Bordsteinabsenkungen kann die Befahrbarkeit mit geringem baulichem Aufwand deutlich verbessert und sicherer werden. Konkrete Maßnahmenvorschläge (s. Tabelle)

Verbesserung von Ampelschaltungen, u.a. Fortsetzung der Umprogrammierung von „Bettellampen“. Wenn Radfahrende an Kreuzungen extra „Grün“ anfordern und abwarten müssen, während der Autoverkehr bereits „Grün“ hat, kommt schnell viel Frust auf. Fuß- und Radverkehr sind an Kreuzungen und Einmündungen grundsätzlich in Ampelphasen einzuplanen und diese ihnen auch in Grün anzubieten. Bei Bedarfsampeln sollte die Ampel für den Straßenverkehr *sofort* bei Anforderung auf Rot umspringen, sofern eine Mindestzeit zwischen zwei Ampelphasen gewährleistet ist. Konkrete Maßnahmenvorschläge. (s. Tabelle)

Sensibilisierung von Induktionsschleifen für Fahrräder: Wo der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, sind Induktionsschleifen vor Ampeln nicht überall auf Anforderung von Grün durch leichte Fahrzeuge ausgelegt. Das muss geändert werden, damit Radfahrende nicht auf Autos warten müssen, um Grün zu bekommen. Konkrete Maßnahmenvorschläge. (s. Tabelle)

Gruppe

SPD, BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Die Partei

im Rat der Stadt Hildesheim

Verkehrsführung: Uneinheitliche oder nicht durchgängige Radverkehrsführungen sowie fehlende Markierungen können bei allen Verkehrsteilnehmenden zu Unsicherheiten und Gefährdungen führen. Konkrete Maßnahmenvorschläge. (s. Tabelle)

Beseitigung von Hindernissen: Poller, Baken etc., die den Kfz-Verkehr unterbinden, sollten Radverkehr nicht unnötig ausbremsen oder gefährden. Konkrete Maßnahmenvorschläge (s. Tabelle)

Geschwindigkeitsbegrenzungen: Tempo 30 bedeutet grundsätzlich höhere objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende. Sie können kurzfristig und nahezu kostenfrei eingeführt werden. Konkrete Maßnahmenvorschläge. (s. Tabelle)

Ausbesserung von Wege-Oberflächen: Viele Radwege sind in weitaus schlechterem Zustand als Straßen für den Kfz-Verkehr (Pfützen, Holperstrecken), dabei sind Fahrräder weniger gefedert als Autos. Auch wenn grundhafte Sanierungen wünschenswert wären, sollte darauf nicht überall gewartet werden, sondern es sollten mit Sofortmaßnahmen einige der schlimmsten Streckenabschnitte rasch ausgebessert werden. Konkrete Maßnahmenvorschläge. (s. Tabelle)

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die in der Anlage aufgeführten Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr dahingehend zu prüfen, welche Maßnahmen mit geringem planerischem, personellem und finanziellem Aufwand kurzfristig umgesetzt werden können und welche Maßnahmen gegebenenfalls weitergehender Planung oder zusätzlicher Ressourcen bedürfen.

Maßnahmen, die nach Einschätzung der Verwaltung ohne größeren Aufwand kurzfristig realisierbar sind, sollen zeitnah umgesetzt werden.

Die Verwaltung berichtet dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Mobilität in der Sitzung am 02.09.2026 über den Stand der Prüfung und der bereits erfolgten beziehungsweise vorgesehenen Umsetzungen.

Anlagen:

- Tabelle

	A	B	C
1	Sofortmaßnahmen Radverkehr: Bordsteinabsenkungen		
2			
3	Wo	Was	Stadtteil
4	Müggelsee, Zugang Siedlung, Friedrich-Levke-Straße	Radelt man ‚Am Müggelsee‘ (links oder rechts am See vorbei, wobei der lange, gerade Weg erfreulicherweise letztes Jahr neu asphaltiert wurde) in Richtung Siedlung Drispensstedt, 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 Anfahrwinkel reduzieren und so Stürze riskieren.	Drispensstedt
5	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.	Itzum
6	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.	Mar.Höhe
7	Am Kuhanger, Einmündung Großer Saatner	Bordsteinabsenkung Ecke Eichendorffstraße - Orleanstraße; zudem sollte das Parken im Bereich der Waldweg-Einmündung unterbunden werden (Sichtfeld für die Radfahrenden)	Mar.Höhe
8	Saarstraße / Kreuzung Feldstraße	Bordsteinabsenkungen verbessern; teilweise nicht barrierefrei	Mar.Höhe
9	Marienburg Straße	Bordsteinabsenkung im Bereich PSV: Am südlichen Ende der ist die Bordsteinabsenkung ungenügend	Mar.Höhe
10	Hohnsen	Bordsteinabsenkung vor der HAWK, so dass Radfahrer mühelos von der Straße auf den für Fahrräder zugelassenen Weg zwischen Lambertfriedhof und HAWK gelangen können. Vor den Umbauarbeiten gab es hier eine abgesenkte Bordsteinkante, aktuell ist das Auffahren nur nach Anhalten und Anhebung des Rades möglich.	Mitte
11	Osterstraße, Einmündung auf den Angoulemeplatz	scharfkantigen Absatz abrunden	Mitte
12	Sprengerstraße - Max-Leese-Straße	Abgesenkte Bordsteine fehlen	Mitte
13	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.	Mitte
14	Ecke Eichendorffstraße - Orleanstraße	Bordsteinabsenkung	Oststadt

	A	B	C
1	Sofortmaßnahmen Radverkehr: Ampelprogrammierung		
2			
3	Wo	Was	Wo
4	Kniphofstraße - Marienburger Straße	"Bettelampeln" sollten für Marienburger Straße unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden	Mar.Höhe
5	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	Mitte
6	Innersteradweg, Kreuzung Hohnsen	"Bettelampeln" sollten für Straßenverkehr unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden	Mitte
7	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. Zebrastreifen besser.	Mitte
8	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. - Zebrastreifen besser	Mitte
9	Damtorkreuzung	Für Straßenverkehr aus dem Bergsteinweg vom Gülden 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).	Mitte
10	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.	Mitte
11	Pappelalle, Kreuzung Schützenwiese (Richtung B1)	"Bettelampeln" sollten für Straßenverkehr unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden	Moritzberg
12	Ochtersum, Kreuzung L 485-B243	"Bettelampeln" sollten für B 243 unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden	Ochtersum
13	B6 Richtung Senator-Braun-Allee:	"Bettelampeln" sollten für Straßenverkehr unmittelbar auf "rot" springen, um lange Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden	Oststadt

	A	B	C
	Sofortmaßnahmen Radverkehr: Verkehrsführung und Markierungen		
1			
2			
3	Wo	Was	Wo
4	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‘	Drispensstedt
5	Saarstraße, Einmündung Brucknerstraße / Mendelssohnstraße	Verengung des riesigen Einmündungstrichters durch Markierungen und / oder Vorstreckung der Bordsteine oder Verkehrsinseln	Mar.Höhe
6	Hohnsen	Aufpflasterung an der Einmündung der Wildefüerstraße verbreitern bis zum Fahrbahnrand des Hohnsens	Mitte
7	Hohnsen	Aufpflasterungen an der Einmündung der Kaiser Friedrich Str. und vor allem an der Einmündung der Straße Am Weinberg in den Hohnsen (Unfallgefahr)	Mitte
8	Hohnsen, Ecke Goschentor	Eine erkennbar einspurige Haltelinie für die KfZs 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.	Mitte
9	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.	Mitte
10	Südliche Bahnhofsalle zwischen Kaiserstraße und Ostertor	Aufpflasterung oder Schwellen, besser Beschilderung und Markierung an der Ausfahrt vom Parkplatz des Justizzentrums sowie an der Einmündung Wallstraße (zwei sehr gefährliche Stellen für Radfahrende auf dem Hochbord-Radweg)	Mitte
11	Hannoversche Straße Ecke Kaiserstraße	Radverkehr geradeaus ermöglichen mit "Radverkehr frei" Zeichen unterhalb der Rechtsabgabegebotszeichens. 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.	Mitte
12	Hohnsen, Schutzstreifen	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.	Mitte
13	Wollenweberstraße	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.	Mitte

	A	B	C
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.	Moritzberg
15	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.	Nordstadt
16	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.	Ochtersum
17	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.	Ochtersum
18	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.	Ochtersum

	A	B	C
1	Sofortmaßnahmen Radverkehr: Geschwindigkeitsbegrenzung		
2			
3	Wo	Was	Wo
4	Schuhstraße	Tempo 20 für besseres Sicherheitsgefühl der Radfahrenden und um den Durchgangsverkehr zu minimieren (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, vgl. IVEP 2025)	Mitte
5	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.	Nordstadt
6	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)	Ochtersum
7	Ochtersum, Rex-Brauns-Str.	Begrenzung der gesamten Rex-Brauns-Straße auf Tempo 30 und Fahrrad Piktogramme im Bereich der Ausfahrten auf die Straße	Ochtersum
8	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.	Ochtersum
9	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.	Ochtersum
10	Wunramstraße auf kompletter Länge ab Ortseingang Ochtersum / Auffahrt zur B243	Tempo 30 mit zusätzlichen Fahrrad Piktogrammen auf der Fahrbahn statt den Radschutzstreifen.	Ochtersum
11	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.	Ochtersum
12	Barienroder Straße	Tempo 30 zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf kompletter Länge und zusätzlich Fahrrad Piktogramme auf die Fahrbahn.	Ochtersum

	A	B	C
1	Sofortmaßnahmen Radverkehr: Wege-Oberflächen		
2			
3	Wo	Was	Wo
4	Radwege durch das Lönswäldchen (Verbindung Marienburger Höhe zum Hohnsen).	Als Radweg rechts der Innerste eine wichtige Verbindung von der Marienburger Höhe oder Itzum zur Innenstadt und zu den nordwestlichen Stadtteilen (Anschluss an den links verlaufenden Innerste-Radweg). Nach Regenfällen sind die Wege dort kaum passierbar. Dringlich ist zumindest die Ausbesserung der matschigsten Stellen etwa auf Höhe des KSG-Geländes.	Mitte
5	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.)	Mitte
6	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)	Mitte
7	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.	Mitte

Sensibilisierung von Induktionsschleifen für Fahrräder	
Wo	Was
Oldekopstraße, Ecke Marie-Wagenknecht-Straße, Ampelanlage beim Wasserparadies	Sensibilisierung von Induktionsschleifen für Fahrräder
Ostbahnhof, Ausfahrt vom Parkplatz Ostseite Richtung Mendelssohnstraße	Sensibilisierung von Induktionsschleifen für Fahrräder
Lüneburger Straße, Querung der Marienburger Straße	Sensibilisierung von Induktionsschleifen für Fahrräder

Beseitigung von Hindernissen	
Wo	Was
Lappenberg	Versetzen des Pfostens unter dem Neuen Tor, so dass er nicht genau an der engsten Stelle im breidfugigen Pflaster steht und die Durchfahrt vom und zum Weinberg mit dem Rad erschwert.
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.