

Stadt Brandenburg an der Havel, Klosterstraße 14, 14770 Brandenburg an der Havel

An die Mitglieder
der Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Brandenburg an der Havel

STADT BRANDENBURG AN DER HAVEL
DER OBERBÜRGERMEISTER

AUSKUNFT ERTEILT
Bürgermeister Michael Müller

Dienstsitz Im Altstädtischen Rathaus
Altstädtischer Markt 10
14770 Brandenburg an der Havel

Tel.: +49 (0)3381 58 72 00
Fax: +49 (0)3381 58 72 04
E-Mail: buergermeister@
stadt-brandenburg.de

**Anfrage Nr. 286/2021 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an
den Oberbürgermeister zur SVV am 27.10.2021,
Besondere Gefahrenstellen für Radfahrer im Stadtgebiet bei der
Querung von Straßenbahn- und Bahnschienen**

DATUM

UNSER ZEICHEN
SVBRB-VII-66.001/SVV 290/2021

IHR ZEICHEN/SCHREIBEN VOM

Sehr geehrte Damen und Herren Stadtverordnete,

die Anfrage beantworte ich wie folgt:

*„Wann legt die Stadtverwaltung eine Konzeption zur Entscheidung über
die Umsetzung den Ausschüssen vor?“*

In der beiliegenden Tabelle ist eine Aktualisierung der Untersuchungen
vom März 2021 vorgenommen worden. Die aktuellen Erläuterungen
sind in der zusätzlichen Spalte eingefügt.

Eine Konzeption zur Entscheidung über die Umsetzung kann durch die
Verwaltung nicht erarbeitet werden, da die Vielschichtigkeit und die
Vielzahl der Maßnahmen in einer Konzeption nicht konkret gefasst
werden können. Die Maßnahmen sind umfassen sowohl laufende
Verwaltungstätigkeit der Straßenunterhaltung und als auch investive
Vorhaben innerhalb von Bauprojekten. Sie erstrecken sich über
kurzfristige und längerfristige Realisierungszeiträume und sind stark
haushaltsabhängig.

BANKVERBINDUNGEN
Mittelbrandenburgische Sparkasse
IBAN: DE55 1605 0000 3611 6600 26
BIC: WELADED1PMB

Brandenburger Bank
IBAN: DE81 1606 2073 0000 5055 60
BIC: GENODEF1BRB

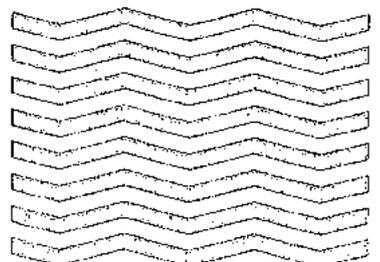
Postbank Berlin
IBAN: DE65 1001 0010 0651 8191 09
BIC: PBNKDEFF100

Steuernummer: 048/144/00560
Gläubiger-Identifikationsnummer:
DE 13 ZZZ 00000018553

*„Wie hoch sind für das Projekt „Umbau StrB-Haltestelle Blumenstraße“ die
Kosten eines Einbaus der VeloSchiene je Meter Schiene (nicht Gleismeter!),
getrennt für Technik und Einbau? Welche Kostendegressionen sind
erzielbar?“*

Der Materialpreis der Veloschiene beträgt bei der Baumaßnahme
Haltestelle Blumenstraße 660 Euro (netto) je Schienenmeter.
Der Einbaupreis der Veloschiene beträgt bei der Baumaßnahme
Haltestelle Blumenstraße 860 Euro (netto) je Schienenmeter.

DATENSCHUTZ
Hinweise zur Datenverarbeitung und
zum elektronischen Schriftverkehr:
www.stadt-brandenburg.de/datenschutz



Die VBBr gehen zudem davon aus, dass ca. alle 3 Jahre die Kunststoffstreifen der Veloschienen gewechselt werden müssen und regelmäßig eine Reinigung erfolgen muss. Bei dem Einsatz der Veloschienen an der Haltestelle Blumenstraße handelt es sich um ein vom Land gefördertes Pilotprojekt, das über eine Einzelfallgenehmigung der straßenbahntechnischen Aufsichtsbehörde des Landes umgesetzt wird.

Zu Kostendegressionen können mangels Erfahrungen keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Einerseits werden sicherlich Skalengewinne bei längeren Strecken mit VeloSchienen zu erzielen sein. Andererseits ist zu beachten, dass das Thema VeloSchiene eine fachliche Besonderheit im Gleisbau darstellt, zusätzliche Risiken für den Auftragnehmer birgt und damit grundsätzlich als Preistreiber bei diesen Baumaßnahmen wirkt.

„Welche Ergebnisse konnte die Stadtverwaltung aus ihren Abstimmungsgesprächen mit Vertretern des Landesbetriebes Straßenwesen und dem Landesamt für Bauen und Verkehr aus März und April 2021 gewinnen? In welchem Umfang sind Fördermittel einsetzbar?“

Themen einer Anfrage beim zuständigen Bearbeiter des Landesbetriebes Straßenwesen für die Fördermittelanträge der Stadt Brandenburg an der Havel waren:

- Förderung des Einsatzes der VeloSchiene

Die grundsätzliche Förderung der Veloschiene wird nicht in Frage gestellt, jedoch muss der Fördertatbestand gemäß „Richtlinie Kommunaler Straßenbau Brandenburg 2021“ gegeben sein. D.h. im Rahmen einer Radwegförderung kann die Veloschiene als Begleitmaßnahme (zur Erhöhung der Verkehrssicherheit) zum Einsatz kommen. Die Größe eines Einsatzabschnittes ergibt sich aus dem „Fördertatbestand Radweg“. Somit können auch Einmündungsbereiche, Einzelflächen an Schienensonderkonstruktionen sowie Überfahrtsbereiche förderfähig sein.

Weiterhin ist die Zweckbindungsfrist (15 Jahre) von erheblicher Relevanz. Gegenwärtig ist seitens des Fördermittelgebers nicht überschaubar, wie diese Frist gemäß Richtlinie zu realisieren ist, da es sich um ein Pilotprojekt mit ungewisser Fortsetzung einer Anwendung der Bauweise handelt. Ob die nachhaltige Nutzung der VeloSchiene die Nutzungsdauer von 15 Jahren erreicht, ist nicht sicher vorhersehbar.

- Förderung schmaler Fahrstreifen für Radfahrer

Es bestand die Frage, ob schmale Fahrstreifen für Radfahrer zwischen äußerem Schienenstrang und Bordsteinkante im Rahmen der Rili KStB Bbg förderfähig sind, auch wenn keine VeloSchiene eingesetzt wird. Zudem war zu prüfen, ob hierzu Richtwerte bzgl. der Breite von Radfahr- bzw. Schutzstreifen eingehalten werden müssen.

Die Beurteilung seitens des Fördermittelgebers liegt in der verkehrsrechtlichen Anordnung der zuständigen Verkehrsbehörde. Wird ein Radweg angeordnet, besteht die Möglichkeit einer Förderung.

In der Brandenburger Innenstadt dürfte damit eine Förderung nicht möglich sein, weil flächendeckend Tempo-30 oder Tempo-20-Zonen angeordnet sind, die eine verkehrsrechtliche Anordnung von Radwegen nach StVO ausschließen.

- Förderung des vollständigen Austauschs grober Pflastersteine einer Fahrbahn in der historischen Innenstadt durch geschnittenes Pflaster

Ein vollflächiger Austausch ist dann angedacht, wenn nach Abzug von Radfahrstreifen (je 1,5 - 1,8 Meter Breite) nicht mehr viel vom alten Pflaster verbleibt (Streifen von rd. 2 - 3 Meter).

Seitens des Fördermittelgebers wurde geantwortet, dass lediglich die Radwege selbst förderfähig sind. Die Förderung bezieht sich auf den Standardausbau gemäß des Haushaltsprinzips der Subsidiarität. Der Einsatz von Natursteinmaterial ist nicht förderfähig.

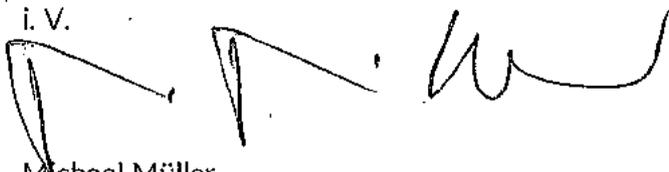
„Erfolgt der barrierefreie Umbau der Straßenbahnhaltestelle in der Ritterstraße noch wie geplant im Jahr 2021? Ist eine gemeinsame Bautätigkeit von VBBR und Stadtverwaltung geplant, mit einem Einsatz von geschnittenem Großpflaster sowie der VeloSchiene für ein barrierefreies Überqueren der Fahrbahnseiten für mobilitätseingeschränkte Personen?“

Die Maßnahme wird nach Abstimmung mit VBBR frühestens 2022 realisiert.

Die VBBR planen den Einsatz von geschnittenem Großpflaster im Bereich der Haltestelle. Der Einsatz einer Veloschiene ist nicht geplant. Das Land hat durch seine Genehmigungsbehörden signalisiert, dass dort zunächst die Auswertung des Pilotversuches (Blumenstraße) abgewartet werden soll. Eine Förderung für den Anteil der Stadtverwaltung an der verbleibenden Restfläche der Ritterstraße ist unwahrscheinlich, da der Einsatz von Natursteinbelägen nicht gefördert wird. Zudem sind durch Beschluss der SVV die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel der Straßenunterhaltung vorrangig für die Verkehrsberuhigung Altstadt einzusetzen.

Freundliche Grüße

i. V.



Michael Müller
Bürgermeister

Anlage

Anlage zur Beantwortung der Anfrage Nr. 286/2021 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Besondere Gefahrenstellen für Radfahrer im Stadtgebiet bei der Querung von Straßenbahn- und Bahnschienen

Bearbeitungsstand 18.11.2021

Legende		1. Priorität in der Umsetzung		2. Priorität in der Umsetzung		kein Handlungsbedarf	
Nr.	Bereich / Knoten in Fahrtrichtung		Beschreibung	ggf. Maßnahme	Priorität	Einsatz VELO-Schiene prüfen?	Stand zum November 2021
	Straße 1	Straße 2					
1	Hauptbahnhof	Große Gartenstr.	Gleisrampen im Fußgängerzonenbereich	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	Veloschiene ist nur als Begleitmaßnahme mit dem Bau eines anordnungsfähigen Radweges förderfähig. Umsetzung ohne Fördermittel im Haushalt nicht eingestellt.
2	Große Gartenstr.	Große Gartenstr.	enge Parallelfahrt zwischen Schiene und Bord	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	siehe Nr. 1
3	Große Gartenstr.	Haltestellenbereich	enge Parallelfahrt zwischen Schiene und Bord	in Ri. Hbf. Umbau durch VBB geplant, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz im Haltestellenbereich, ggf. nur Außenschiene		ja	Einbau der VeloSchiene wird derzeit im Haltestellenbereich umgesetzt.
4	Große Gartenstr.	Jacobstr.	Schienenkreuzung	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz, ggf. nur Außenschiene		ja	siehe Nr. 1
5	Jacobstr.	Bauhofstr.	stadtauswärts, Querung im Kurvenradius	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz, ggf. nur Außenschiene			siehe Nr. 1
6	Jacobstraße	Steinstraße	Haltestellenbereich zwischen Steintorbrücke und Große Gartenstraße: zwischen Bord und Schiene ist nur ein 65 cm breiter Streifen aus Betonstein	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz im Haltestellenbereich, ggf. nur Außenschiene		ja	siehe Nr. 1
7	Bauhofstr.	Zufahrt. Altes Straßenbahndepot	mehrfache Querung abbiegender Gleise, schlechter Zustand von Gleis und Pflaster	Umbau beim Neubau der Kanalbrücke 2023; Rückbau nicht möglich; Verbleib wegen Denkmalschutzumgebung; Zwischenlösung: Verfüllen der Rillenschienen mit Vergussmaterial in 2021		ja	Verfüllen der Rillenschienen mit Vergussmaterial erst 2022 möglich, Angleichung des Pflasterumfeldes ebenfalls erforderlich!
8	Luckenberger Brücke	östl. Auffahrt auf Gehweg, Seite AOK	Großpflaster liegt schlecht, Auffahrt spitzwinklig in Fahrtrichtung (Gehweg/Rad frei)	Umbau beim Neubau der Kanalbrücke 2023			
9	Luckenberger Brücke	Auffahrt Richtung Bauhofstr.	Großpflaster liegt schlecht auch im Bereich der Auffahrt zum Gehweg (Rad frei)	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz im Brückenbereich, ggf. nur Außenschiene		ja	siehe Nr. 1
10	Luckenberger Straße	Luckenberger Straße	geringer Abstand zw. Schiene und parkenden PKW - Gehweg/Rad frei	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz im Brückenbereich, ggf. nur Außenschiene		ja	siehe Nr. 1
11	Luckenberger Straße	Neuendorfer Straße	enger Kurvenradius; Radfahrer weichen auf Gehweg aus, um LSA-Schaltung zu umgehen	Belag ist i.O., Querschnitt lässt keine Erweiterung zu		ja	siehe Nr. 1 Rechtswidriges Verhalten von Radfahrern lässt sich baulich nicht verhindern, Kontrollen durch die Polizei notwendig.
12	Neuendorfer Str.	Nicolaiplatz	linksabbiegend zur Magdeburger Str. fehlt Akzeptanz der Kraftfahrer	Radverkehr teilweise auf Gehweg (Radfahrer frei), zusätzlicher Hinweis auf mitfahrende Radfahrer auf Fahrbahn			
13	Nicolaiplatz	Neuendorfer Straße	Radverkehr teilweise auf Gehweg (anderer Radweg), Querung in beiden Fällen unproblematisch	zusätzlicher Hinweis auf mitfahrende Radfahrer auf Fahrbahn			
14	Nicolaiplatz	Magdeburger Str.	Querung unproblematisch				
15	Harlungstr.	Magdeburger Str.	Querung unproblematisch				
16	Magdeburger Str.	Magdeburger Str.	Querungswinkel ausreichend				
17	Magdeburger Str.	Fouquestr.	Abstand Bord Schiene ausreichend, Oberfläche asphaltiert				

Nr.	Bereich / Knoten in Fahrtrichtung		Beschreibung	ggf. Maßnahme	Priorität	Einsatz VELO-Schiene prüfen?	Stand zum November 2021	
	Straße 1	Straße 2						
18	Fouquestr.	Magdeburger Str.	schlechte Oberfläche und Weichensystem, Radverkehr bleibt nach Ende des anderen Radweges auf dem Fußweg	Oberflächenverbesserung, sichere Führung auf die Straße		ja	siehe Nr. 1 Ein Ausbau der Fouquestr. wäre im Anschluss an den Umbau der Haltestelle Karl-Marx-Str. (Nr. 19 und 20) sinnvoll.	
19	Karl-Marx-Str.	A.-Bebel-Str.	Querung der Schienen im ungünstigen Winkel	Verbesserung mit Umbau der Haltestelle, durch VBBR mittelfristig geplant			Vorplanung liegt vor.	
20	Karl-Marx-Str.	Harlunger Straße	Querung der Schienen im ungünstigen Winkel	Verbesserung mit Umbau der Haltestelle Karl-Marx-Str. durch VBBR		ja	Einbau der Veloschienen im Zuge des Haltestellenumbaus möglich.	
21	A.-Bebel-Str.	W.-Sänger-Str.	Querung der Schienen unproblematisch					
22	Fontanestr.	W.-Sänger-Str.	Querung der Schienen unproblematisch					
23	W.-Sänger-Str.	W.-Sänger-Str.	Querung der Schienen unproblematisch					
24	A.-Bebel-Str.	A.-Bebel-Str.	an der Haltestelle durch Geländer eingeschränkt, in Folge benutzen Radler den Wartebereich an der Haltestelle, Schienenquerung unproblematisch	Rückbau des Geländers, Übergang durch LSA geschützt			Umbau des Drängelgitters 2022 entsprechend den ADFC Empfehlungen "Umfahrungen mit Pollern und Umlaufsperrern".	
25	Silokanal	Passage unterhalb Gördenbrücke am Uferweg	keine barrierefreie Querung der Gleistrasse am Silokanal, Radfahrer muss absteigen	Situation ist so gewollt, um den Radfahrer zur besonderen Aufmerksamkeit wegen Straßenbahnbetrieb zu zwingen; Abhilfe würde eine Signalanlage bringen, die allerdings vergleichsweise hohe Kosten verursacht				
26	Gördenalle	Am Silokanal	Querung unproblematisch					
27	Gördenalle	Rotdornweg	Querung unproblematisch					
28	Gördenalle	Dahlienweg	Querung unproblematisch					
29	Gördenalle	Geranienweg	Querung unproblematisch					
30	Gördenalle	Gördenalle	Querung Regionalbahn unproblematisch					
31	Gördenalle	Veilchenweg	Querung unproblematisch					
32	Gördenalle	Quenzweg	Führung des Radverkehrs zum gemeinsamen Geh/Radweg am Quenzweg auf der südlichen Seite - kein Konflikt; für Ortsunkundige die von der Nordseite zum Quenzweg oder aus Richtung A.-Saefkow-Allee: Querung im ausreichendem Winkel					
33	A.-Saefkow-Allee	A.-Saefkow-Allee	Querung der Schienen im ungünstigen Winkel	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	siehe Nr. 1	
34	A.-Saefkow-Allee	Kaltenh. WW	Querung unproblematisch					
35	Rathenower LS	Upstallstr.	Querung in beiden Richtungen annähernd rechtwinklig - unproblematisch					
36	Rathenower LS	Rathenower LS	Querung in beiden Richtungen annähernd rechtwinklig - unproblematisch					
37	Rathenower LS	R.-Luxemburg-Allee	Querung in beiden Richtungen annähernd rechtwinklig - unproblematisch					
38	R.-Luxemburg-Allee	W.-Alexis-Str.	Querung unproblematisch					
39	R.-Luxemburg-Allee	Brösestraße	Querung unproblematisch					
40	R.-Luxemburg-Allee	Tschirchdamm	Querung unproblematisch					
41	Tschirchdamm	EKZ etc.	Querungen unproblematisch					
42	Tschirchdamm	Sophienstr.	Querung unproblematisch					
43	Magdeburger LS	F.-Franz-Str.	Querung der Straßenbahnschiene unproblematisch, aber wenig Platz	geradlinige Führung ohne Querung im Längsverkehr im Rahmen des Brückenneubaus angestrebt, Engstelle am Imbiss			Eine durchgehende geradlinige Führung ist durch Rückbau/Teilumbau des Imbissgebäudes im Zuge des Brückenneubaus geplant. Derzeit werden Verhandlungen mit dem Eigentümer durch den LS geführt.	
44	Magdeburger LS	Durchgang Lehmannstr.	Querung unproblematisch					
45	Magdeburger LS	Durchgang ggnü. Frankenstr.	Querung unproblematisch					
46	Magdeburger LS	A.-Sonntag-Str.	Querungen unproblematisch					
47	Bahnhofspassage	Haltestellenbereich	Mischverkehr Fußgänger/Radfahrer	Aufklärung/Präventionsarbeit				

Nr.	Bereich / Knoten in Fahrtrichtung		Beschreibung	ggf. Maßnahme	Priorität	Einsatz VELO-Schiene prüfen?	Stand zum November 2021	
	Straße 1	Straße 2						
48	Geschw.-Scholl-Str.	Bogen vor Brennabor	Radfahrer von St.-Annen-Straße kommend müssen zum Gewerbekomplex spitzwinklig Gleise queren	Verbesserung des Deckbelages durch VBB; Aufzeigen der Streckenführung über die Anliegerstraße mit anschließender Querung der Geschw.-Scholl-Straße		ja	Führung über die Anliegerstraße ist mittlerweile gängige Praxis; Querung der Gleise dadurch rechtwinklig und damit sicherer!	
49	Geschw.-Scholl-Str.	Einmündung Kirchhofstraße	linksabbiegende Radfahrer in die Kirchhofstraße müssen Gleisbereich queren	Verbesserung des Deckbelages durch VBB		ja	siehe Nr. 1	
50	Geschw.-Scholl-Str.	Am Güterbahnhof	Querung durch Geländer eingeschränkt, gute Passierbarkeit					
51	Hauptstraße	Molkenmarkt/Steinstraße	Weichen und Gleisrampen mit Randplatteneindeckung	Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	siehe Nr. 1	Die Hauptstraße ist als Unfallhäufungslinie in der Unfallkommission eingestuft. Geplant sind Zählungen der Radverkehrsbelegung zur Untersetzung der Argumentation für eine Gesamtlösung und Aquirierung von Fördermitteln aus weiteren Programmen (z. B. BAG Förderrichtlinie innovativer Projekte).
52	Hauptstraße	Lindenstraße	Weichen / schmaler baulich angelegter Gehweg innerhalb einer Fußgängerzone	Benutzung des gesamten Straßenraums in der Fußgängerzone ist für Radfahrer unter Wahrung besonderer Rücksicht erlaubt, Präventionsarbeit verbessern		ja	siehe Nr. 1	
53	Hauptstraße	zw. Wollenweberstr. und Molkenmarkt	Großpflaster mit Kreuzfugenausbildung oder Gleisplatten	Belagswechsel, Einsatz geschnittenen Pflasters, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	siehe Nr. 1 Mittel für Belagswechsel im Haushalt 2022/23 beantragt	
54	Jahrtausendbrücke	Am Salzhofufer	Linksabbieger zum Salzhof müssen Gleise queren	Belagswechsel, Einsatz geschnittenen Pflasters, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	siehe Nr. 1 Austausch des Pflasters erst nach Ablauf der Zweckbindung möglich, Naturstein wird nicht gefördert.	
55	Ritterstraße	Ritterstraße	schmaler Bereich zwischen Schiene und Gehweg + Pflaster, ungünstige Lage des Gleiswechsels	Belagswechsel, Einsatz geschnittenen Pflasters, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	siehe Nr. 1 Austausch des Pflasters erst nach Ablauf der Zweckbindung möglich, Naturstein wird nicht gefördert. Fördertatbestand "Radweg" ist hier nicht gegeben, erforderliche Breiten nicht vorhanden.	
56	Ritterstraße	Plauer Str.	Schienenradius, schmaler Bereich zwischen Schiene und Gehweg + Pflaster	Belagswechsel, Einsatz geschnittenen Pflasters, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja		
57	Plauer Str.	Ritterstraße	Schienenradius, schmaler Bereich zwischen Schiene und Gehweg + Pflaster	Belagswechsel, Einsatz geschnittenen Pflasters, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja		
58	Plauer Str.	Richtung Altst. Markt	Querung an der Einfahrt Ritterstr. Unproblematisch					
59	Plauer Str.	Richtung Altst. Markt	Großpflasterbelag und parkende PKW erschweren komfortable Befahrung der Fahrbahn, Radfahrer weichen auf Gehwege aus,	Belagswechsel, Einsatz geschnittenen Pflasters, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz			Belagswechsel für 2022 geplant	
60	Plauer Str.	Richtung Nikolaiplatz	Großpflasterbelag und parkende PKW erschweren komfortable Befahrung der Fahrbahn, Radfahrer weichen auf Gehwege aus, Engstelle am Plauer Torturm	Belagswechsel, Einsatz geschnittenen Pflasters, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	siehe Nr. 1 Belagswechsel in 2025 geplant	
61	Plauer Str.	Richtung Nicolaiplatz	Querung auf Verbindung Wallanlage Humboldthain unproblematisch					
62	Steinstr.	Neust. Markt	Querung der Schienen im ungünstigen Winkel, betrifft Radfahrer in Ri. Dominsel	Belagswechsel, Einsatz geschnittenen Pflasters, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz		ja	Ist im Rahmen des Vorhabens "Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt" mit zu betrachten.	
63	Neust. Markt	St.-Annen-Straße	Querung der Schienen für Linksabbieger in die St.-Annen-Straße unproblematisch					
64	Steinstraße	Steinstraße	Akzeptanz des Randstreifens mit geschnittenem Pflaster ist noch zu verbessern	Präventionsarbeit; Umbau der Haltestellen mittig der Steinstraße mit geschnittenem Pflaster zwischen den Schienen, Klärung der technischen Ausstattung von Schienensystemen mit Radfahrerschutz im Haltestellenbereich, ggf. nur Außenschiene		ja	Einsatz der VeloSchiene konnte nicht erreicht werden, weil keine Zulassung seitens der Bahnaufsicht gegeben war. Erstmaliger Einsatz nun bei der Umgestaltung der Haltestelle Große Gartenstraße/Blumenstraße	
Ortsteil Plau								
65	Plauer Landstr.	Plauer Landstr.	Schienenreste in Längsrichtung	Rückbau und Belagerneuerung mit Querschnittsverringering				
Ortsteil Kirchmöser								

Nr.	Bereich / Knoten in Fahrtrichtung		Beschreibung	ggf. Maßnahme	Priorität	Einsatz VELO-Schiene prüfen?	Stand zum November 2021	
	Straße 1	Straße 2						
66	Bahnhofstr.	Unter den Platanen	Querung in beiden Richtungen unproblematisch					
67	Bahnsteinkerring N	Unter den Platanen	Querung in beiden Richtungen unproblematisch					
68	Bahnsteinkerring S	Unter den Platanen	Querung in beiden Richtungen unproblematisch					
69	Bahnsteinkerring	östl. Signalstr.	spitzwinklige Kreuzung der Gleise					
70	Bahnsteinkerring	Bahnsteinkerring	Querung in beiden Richtungen unproblematisch					
71	Bahnsteinkerring	Signalstraße	Querung in beiden Richtungen unproblematisch					
72	Am Gleisdreieck	Bahnübergang der Anschlussbahn ins Gewerbegebiet	spitzwinklige Kreuzung der Gleise	Einbau von Radfahrer freundlichen Belägen durch Bahnbetreiber		ja	Gespräch mit dem Betreiber hat noch nicht stattgefunden; ist für 2022 avisiert.	
73	Froschallee	Froschallee	Querung in beiden Richtungen unproblematisch					
74	Froschallee	Bahnübergang der Anschlussbahn ins Gewerbegebiet	spitzwinklige Kreuzung der Gleise und schlechte Bauform der Gleisanlage	Einbau von Radfahrer freundlichen Belägen durch Bahnbetreiber		ja	Gespräch mit dem Betreiber hat noch nicht stattgefunden; ist für 2022 avisiert.	
Ortsteil Götting								
75	Brandenburger Straße im OT Götting	Bahnübergang der ehemaligen DB-Anlage	Radfahrer queren den spitzwinkligen Schienenbereich der DB	Rückbau des Bahnübergangs durch Eigentümer			Bahnstrecke ist seit Herbst 2021 entwidmet.	
76	Reckahner Str.	Bahnübergang DB-Anlage	Querung unkomfortabel, aber sonst unproblematisch					
Querung von Bahn- und Abstellgleisen								
77	A.-Bebel-Str.	A.-Bebel-Str.	Querung unproblematisch					
78	Am Gallberg	Am Gallberg	Querung unproblematisch					
79	Rhinweg	Rhinweg	Querung unproblematisch					
80	Fohrder LS	Fohrder LS	Querung unproblematisch					
81	Upstallstr.	Upstallstr.	Querung unproblematisch					
82	Friedrichshafener Str.	Friedrichshafener Str.	Querung unproblematisch					
83	Stuttgarter Str.	Stuttgarter Str.	Querung unproblematisch					
84	Brielower LS	Brielower LS	Querung unproblematisch					
85	Spittastr.	Spittastr.	Querung unproblematisch					
86	Spittastr.	Spittastr.	Querung unproblematisch					
87	Lehmann Str.	Lehmann Str.	Querung unproblematisch					
88	F.-Franz-Str.	F.-Franz-Str.	Querung unproblematisch					
89	Klingenbergstr.	Klingenbergstr.	Querung unproblematisch					
90	Caasmannstr.	Caasmannstr.	Querung unproblematisch					
91	O.Sidow-Str.	südl. Wiesenweg	Querung unproblematisch					
92	Göttiner LS	Göttiner Str.	Querung unproblematisch					
93	Planebrücke	Ziesarer Landstraße/ Wilhelmsdorfer Landstraße	Radfahrer queren den spitzwinkligen Schienenbereich der DB	Neubau der Planebrücke einschl. Neubau des Bahnübergangs mit nahezu rechtwinkliger Querung bis 2024			Planfeststellungsverfahren in Bearbeitung	
94	Schmöllner Weg	Schmöllner Weg	Querung unproblematisch					
95	Malge	Malge	Querung unproblematisch					
96	Berliner Str.	Berliner Str.	Querung unproblematisch					
97	Bohnenländer Weg	Bohnenländer Weg	Querung unproblematisch					

Die größten Gefahren ergeben sich in Bereichen, wo die Straßenbahnschienen nicht in einem Winkel von 90 Grad gequert werden können oder im Längsverkehr zu wenig Platz ist.
aufgestellt von: FB VII/FG 66 und FB VIII / Radverkehrsbeauftragter

